

松戸市交通ビッグデータ見える化協議会 第1回

2022年11月9日（水）



本日の議題

No	議題	内容
1	本協議会の枠組みと進め方	協議会の実施体制や進め方、協議会の実施メンバーについて整理。
2	松戸市の現状と課題	地勢や土地利用、人口等の地域の現状や、PT調査、センサス調査、都市計画道路の整備状況等の道路交通状況を整理し、松戸市における課題を整理。
3	交通ビッグデータを活用した 渋滞及び事故の発生状況の分析	ETC2.0による旅行速度や急挙動の分析、県警事故データの分析等により松戸市内の渋滞及び事故の発生状況を整理。
4	課題箇所及び対策候補箇所の抽出 と優先順位の考え方(案)	3の検討結果及び地元要望等から課題箇所を抽出するとともに、対策事業の有無等を踏まえ対策候補箇所を抽出。 抽出した対策候補箇所から具体的な対策を検討する箇所を決めるための優先順位の考え方（案）を整理。

1. 本協議会の枠組みと進め方

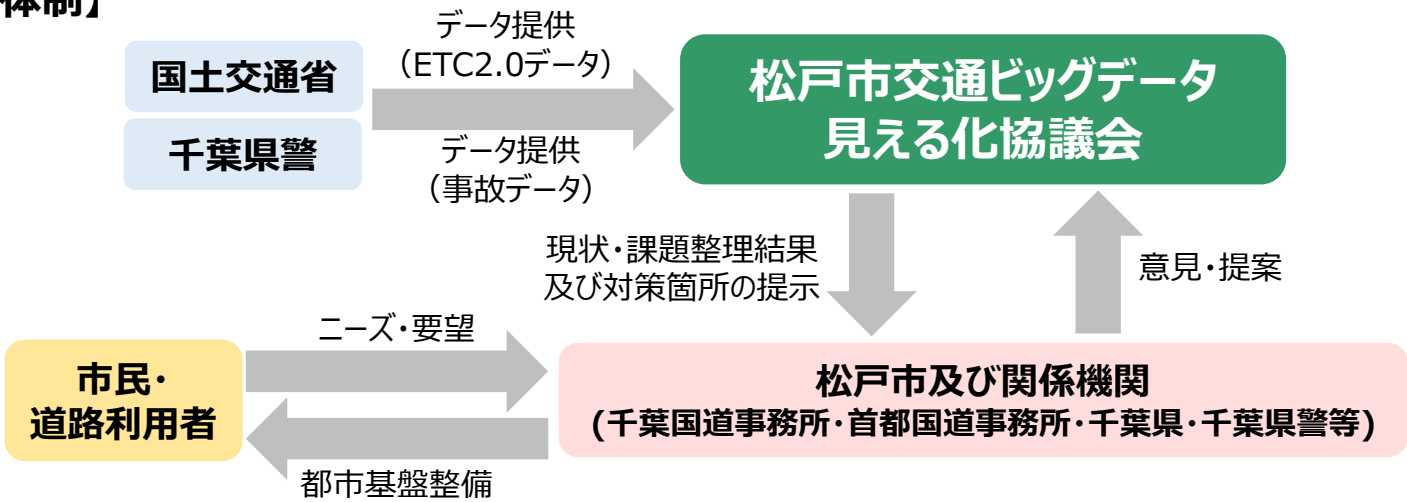
～ 目次 ～

- (1)協議会の目的と体制.....1
- (2)協議会の進め方2
- (3)協議会のメンバー（案）4

1. 本協議会の枠組みと進め方
(1) 協議会の目的と体制

- 【協議会の目的】 交通ビッグデータ（ETC2.0データ等）を活用し、効率的かつ効果的な渋滞対策及び安全対策を検討する。
- ① **問題**を見える化し、対策エリアや箇所を選定
 - ② **要因**を見える化し、対策を立案
 - ③ **効果**を見える化し、進捗管理や評価を実施

【協議会の実施体制】

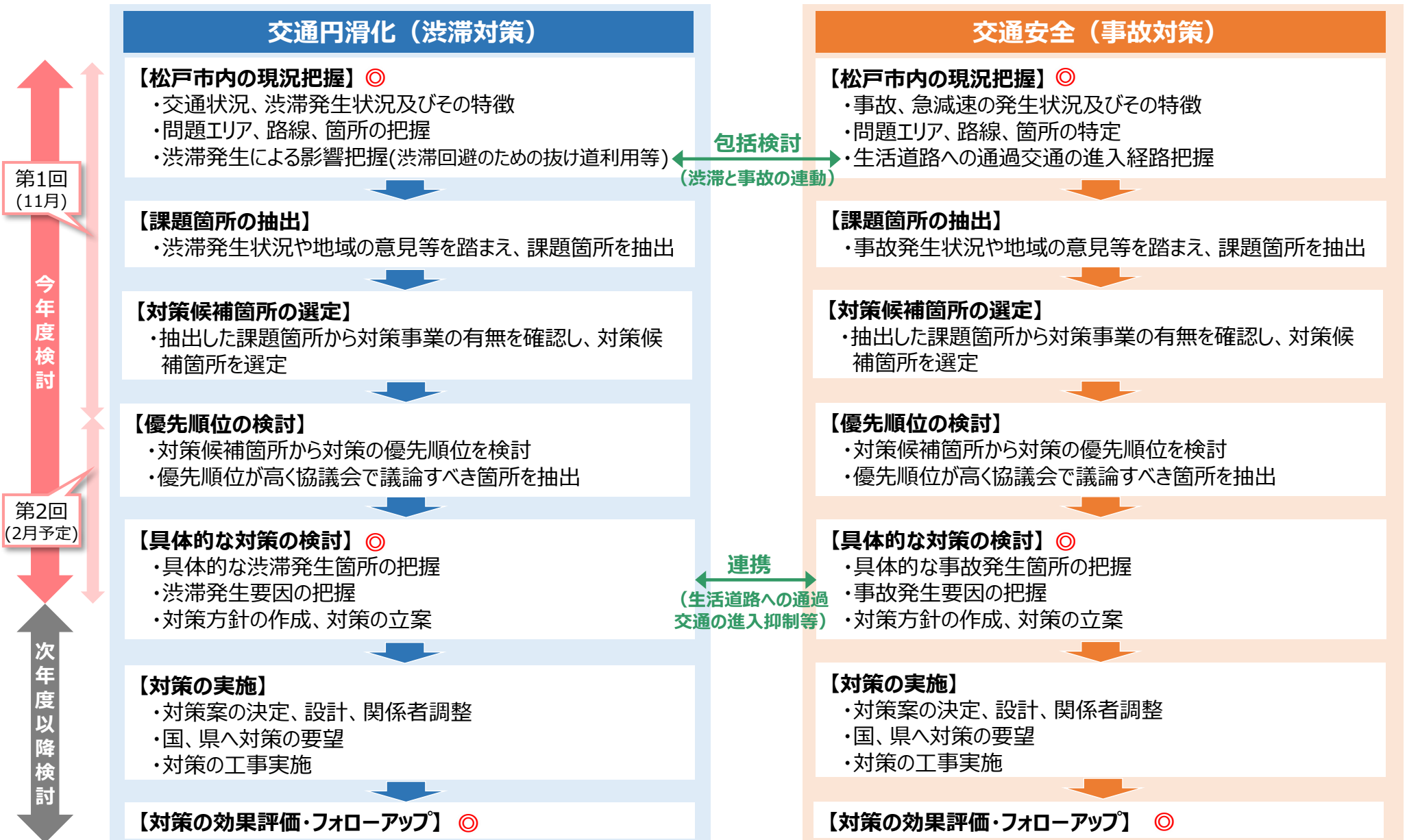


【協議会の主な検討内容】

	問題把握・要因分析	対策立案
交通円滑化 (渋滞対策)	ビッグデータ高度分析 (交通量・旅行速度等)	国県道：対策を要望、提案 市道：交差点改良・区画線・信号現示改良などを立案
交通安全 (事故対策)	ビッグデータ高度分析 (事故・急ブレーキ等)	国県道：対策を要望、提案 市道：物理的デバイス・路面標示などを立案

1. 本協議会の枠組みと進め方

(2) 協議会の進め方 (全体の流れ)



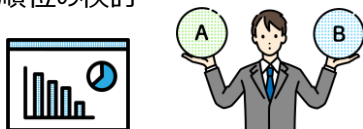
1. 本協議会の枠組みと進め方

(2) 協議会の進め方 (PDCA)

- 「松戸市交通ビッグデータ見える化協議会」では、以下のPDCAに継続的に取り組みながら、交通円滑化(渋滞対策)及び交通安全(事故対策)について検討していく。

【PLAN】

- ・松戸市内の渋滞、事故の現況把握
- ・課題箇所の抽出
- ・対策候補箇所の抽出
- ・優先順位の検討



【DO】

- ・詳細分析、調査
- ・対策立案
- ・対策実施
- ・国、県へ対策の要望



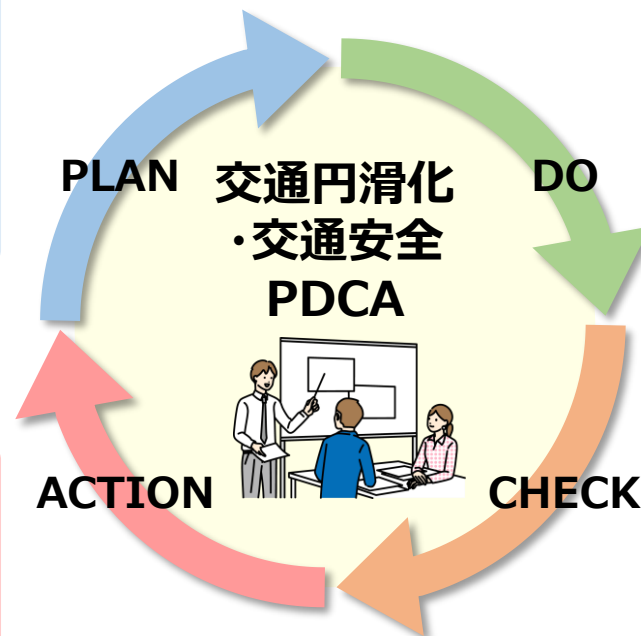
【ACTION】

- ・データ更新
- ・指標の改善
- ・課題や改善点の抽出・整理



【CHECK】

- ・対策の進捗状況の把握
- ・対策の効果評価、フォローアップ



1. 本協議会の枠組みと進め方
(3) 協議会のメンバー (案)

委 員		
学識経験者	日本大学 理工学部 交通システム工学科	小早川 悟 教授
	日本大学 理工学部 交通システム工学科	石坂 哲宏 准教授
国土交通省	千葉国道事務所 計画課	課長
	千葉国道事務所 交通対策課	課長
	首都国道事務所 計画課	課長
	首都国道事務所 管理課	課長
千葉県	県土整備部 道路計画課 企画室	室長
	東葛飾土木事務所	次長
	東葛飾土木事務所 調整課	課長
千葉県警察	警察本部 交通規制課	係長
	松戸警察署 交通課	係長
	松戸東警察署 交通課	係長
松戸市	建設部 建設総務課	課長
	建設部 道路建設課	課長
	建設部 道路維持課	課長
	学校教育部 学務課 学校保健担当室	室長
	市民部 市民安全課	課長
	子ども部 保育課	課長

第1回 松戸市交通ビッグデータ見える化協議会

2. 松戸市の現状と課題

～ 目次 ～

(1) 地勢	1	(9) 松戸市を取り巻く自動車移動	12
(2) 土地利用の変遷	2	(10) 松戸市の道路交通状況	13
(3) 市街地の変遷	3	(11) 松戸市内の主要渋滞箇所	17
(4) 人口分布	4	(12) 松戸市内の事故危険箇所	19
(5) 人口動態	5	(13) 千葉県の広域道路ネットワーク計画	21
(6) 経済活動	6	(14) 都市計画道路の整備状況	22
(7) 周辺の開発状況	8	(15) 市民意識調査結果	23
(8) 松戸市の発生集中量交通量	10	(16) まとめ	25

2. 松戸市の現状と課題

(1) 地勢

- 松戸市は、千葉県北西部（東葛地域）に位置しており、東京都、埼玉県と隣接している。
- 都心から約20キロメートル、電車で約30分の距離にあり、人口は約49.8万人で県内3位の都市である。
- 松戸市内をJR常磐線、JR武蔵野線、新京成電鉄、東武鉄道、流鉄、北総鉄道の6本の鉄道が走り、また、国道6号や平成30年6月に開通した東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）が縦断し、都心と常磐、東北方面を結ぶ主要幹線道路となっている。

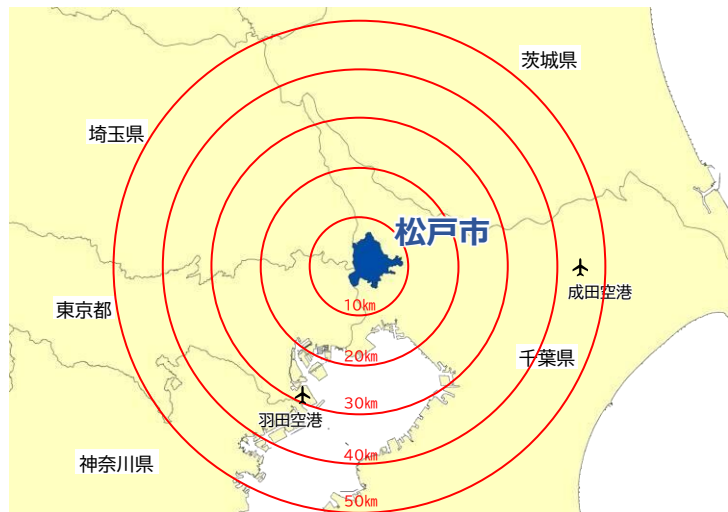


図1 松戸市の位置

表1 松戸市の概況

指標	数値（括弧内は県内順位）	
人口	49.8万人（県内3位）	
面積	61.38km ² （県内30位）	
人口密度	8,117人/km ² （県内4位）	
道路延長	一般国道	17.4 km
	県道	48.4 km
	市道	1,128 km

【出典】人口、面積、人口密度：R2国勢調査
道路延長：松戸市統計書 令和3年版

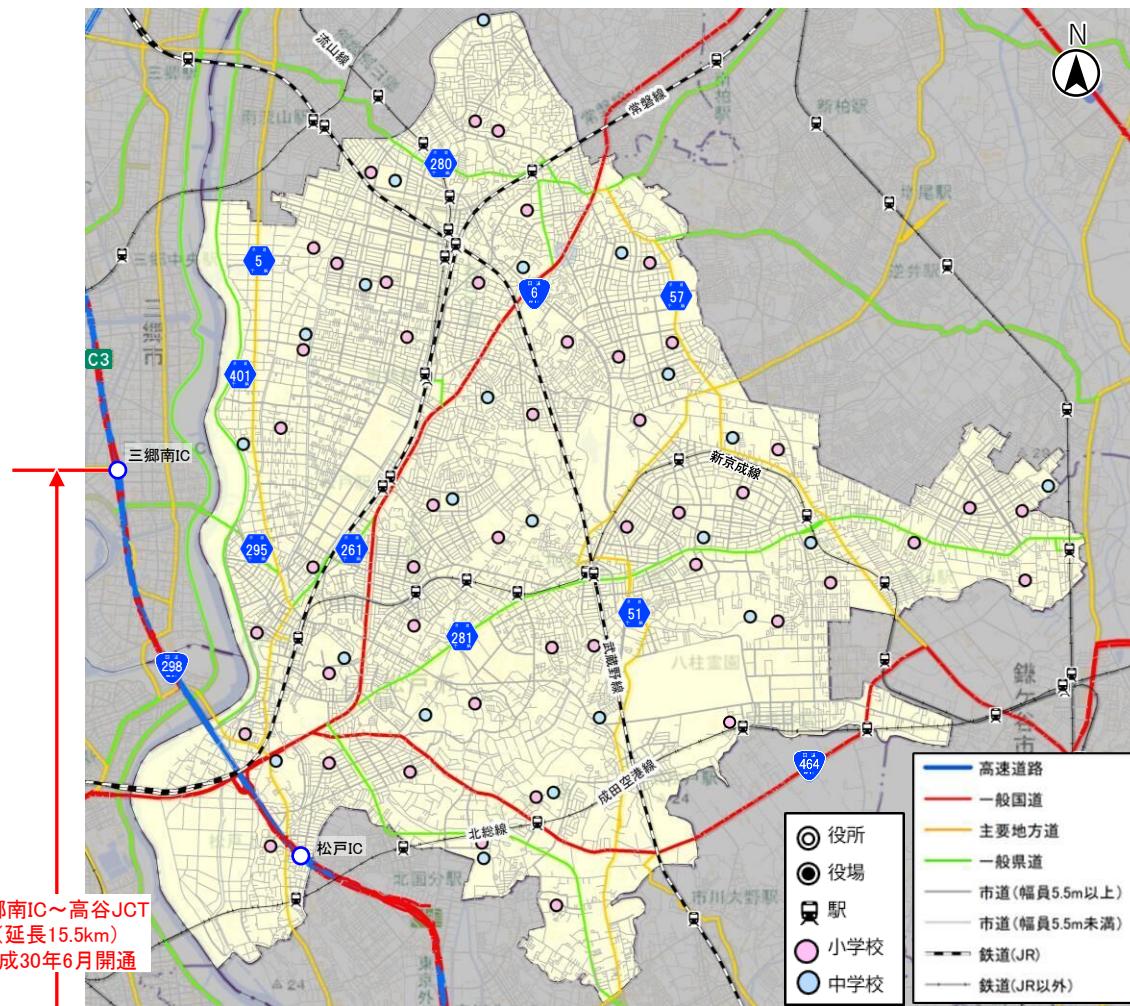
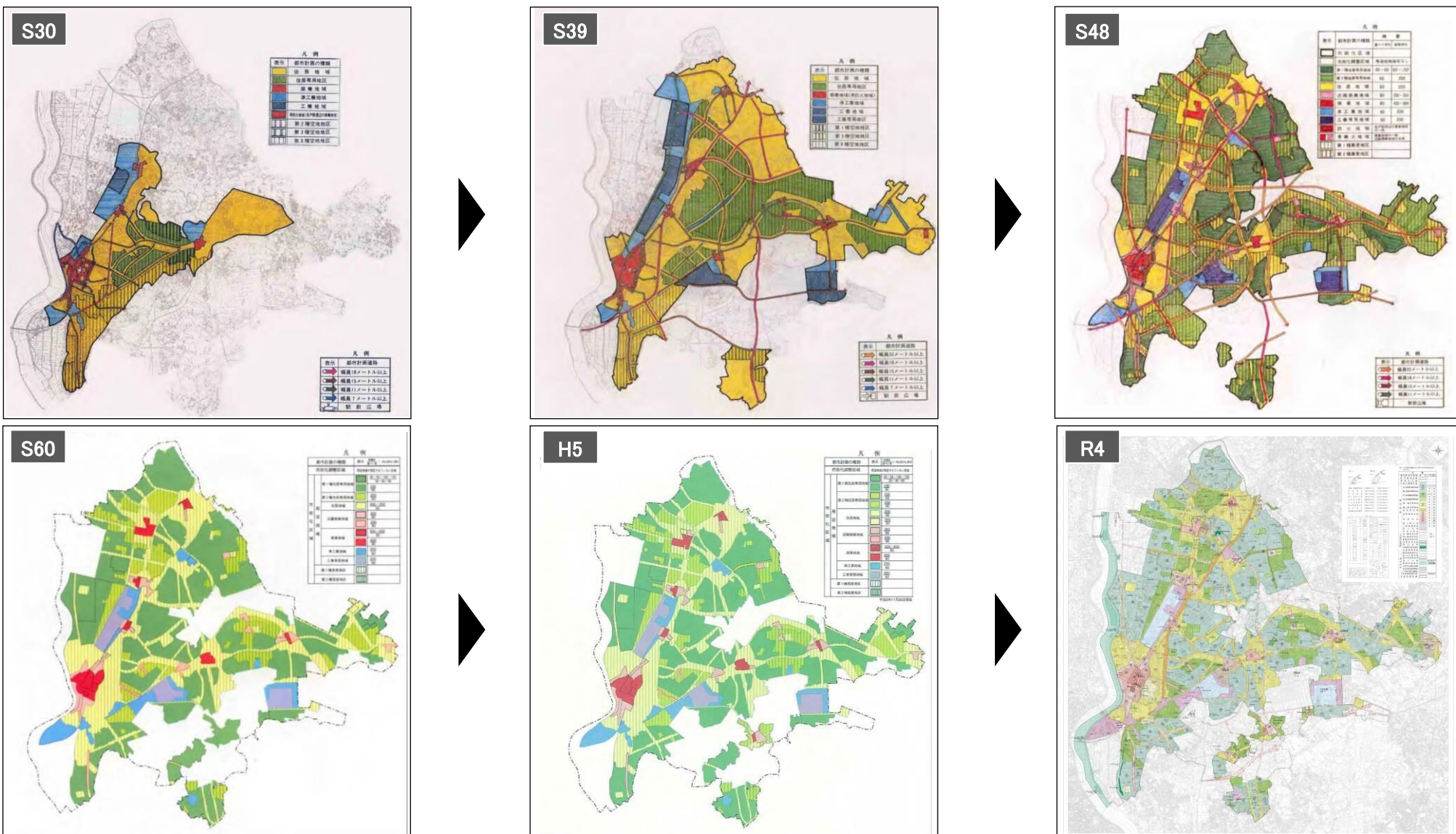


図2 松戸市内の位置図

2. 松戸市の現状と課題

(2) 土地利用の変遷

- 松戸市は昭和18年に誕生して以降、昭和後期にかけて住居地域が急激に拡大し、現在に至るまで緩やかに居住地が広がってきた。



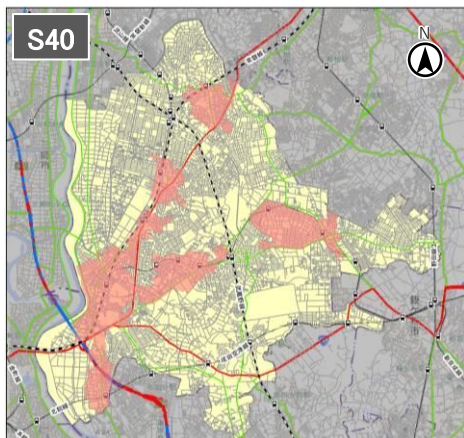
【出典】松戸市HP

図3 松戸市の土地利用（用途地域）の変遷

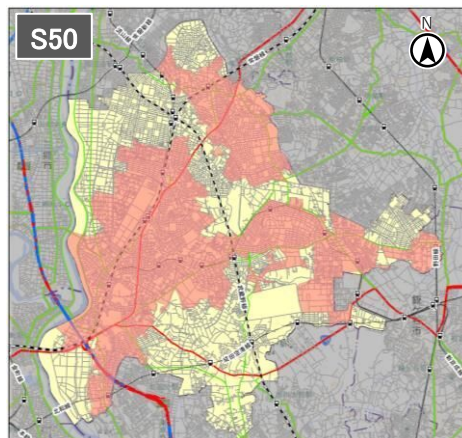
2. 松戸市の現状と課題

(3) 市街地の変遷

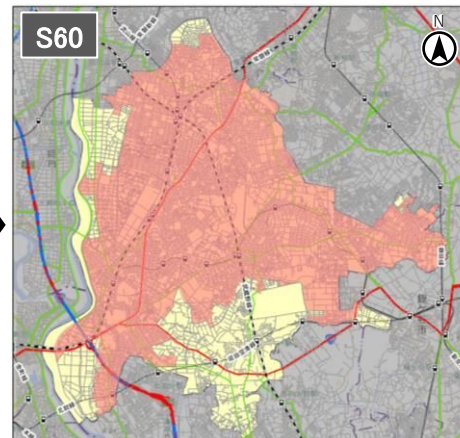
- 鉄道や道路網の整備とともに松戸市のDID（人口集中地区）は拡大し、市域の約8割が人口集中地区となっている。
- 急激な市街化により、道路整備が遅れ幅員の狭い道路が多くなっている。（幅員3.0～5.5m未満が約8割）



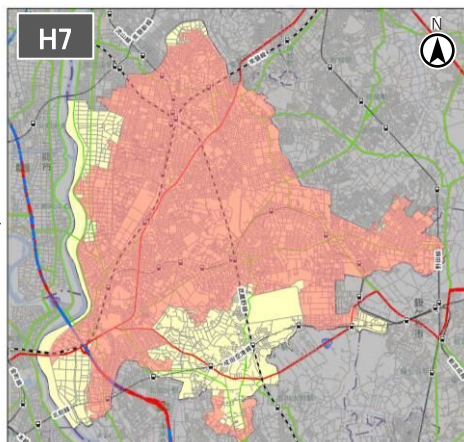
昭和30年 新京成電鉄松戸～津田沼間が開通
昭和33年 北松戸駅が常設駅として開業
昭和36年 国道6号線松戸バイパスが開通
昭和38年 県道松戸・流山線が開通



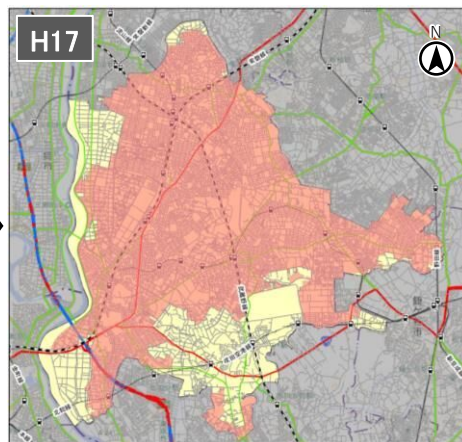
昭和40年 バイパス(小山～金町間)が開通
昭和46年 常磐線複々線化、千代田線相互乗り入れ
昭和48年 武蔵野線(新松戸～府中本町間)開通



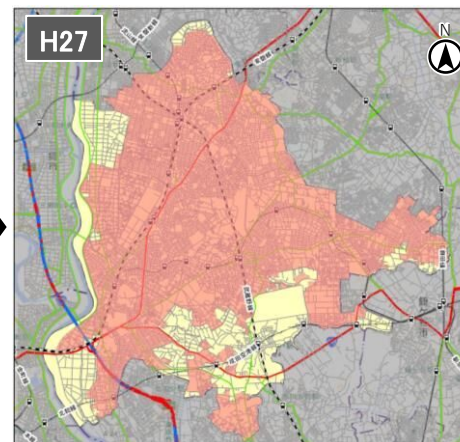
昭和55年 松戸・三郷有料道路が開通



平成2年 都市計画道路3・3・7号が一部開通
平成3年 北総鉄道が全線開通



平成10年 JR武蔵野線東松戸駅が開設
平成11年 都市計画道路3・3・6号が一部開通
平成13年 五香立体本線車道部が開通

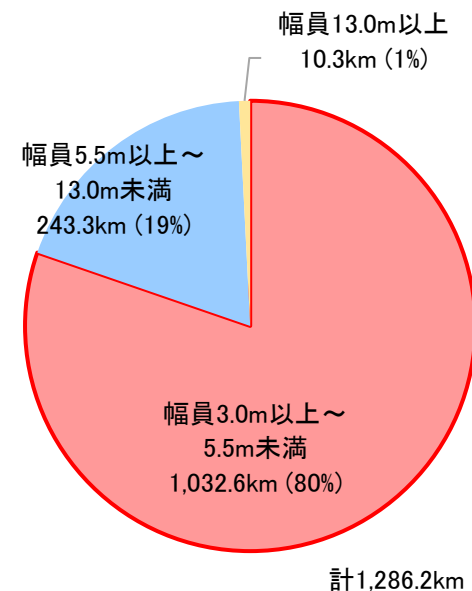


平成22年 成田スカイアクセス線アクセス特急東松戸駅停車
平成24年 都市計画道路3・3・7号が開通
松戸市道1地区1086号が開通
平成27年 上野東京ライン開通

【出典】国土数値情報、松戸市HP

※鉄道網や道路網、市街化区域は現在の状況

図4 松戸市のDID（人口集中地区）の変遷



【出典】日本デジタル道路地図協会_DRMデータベース

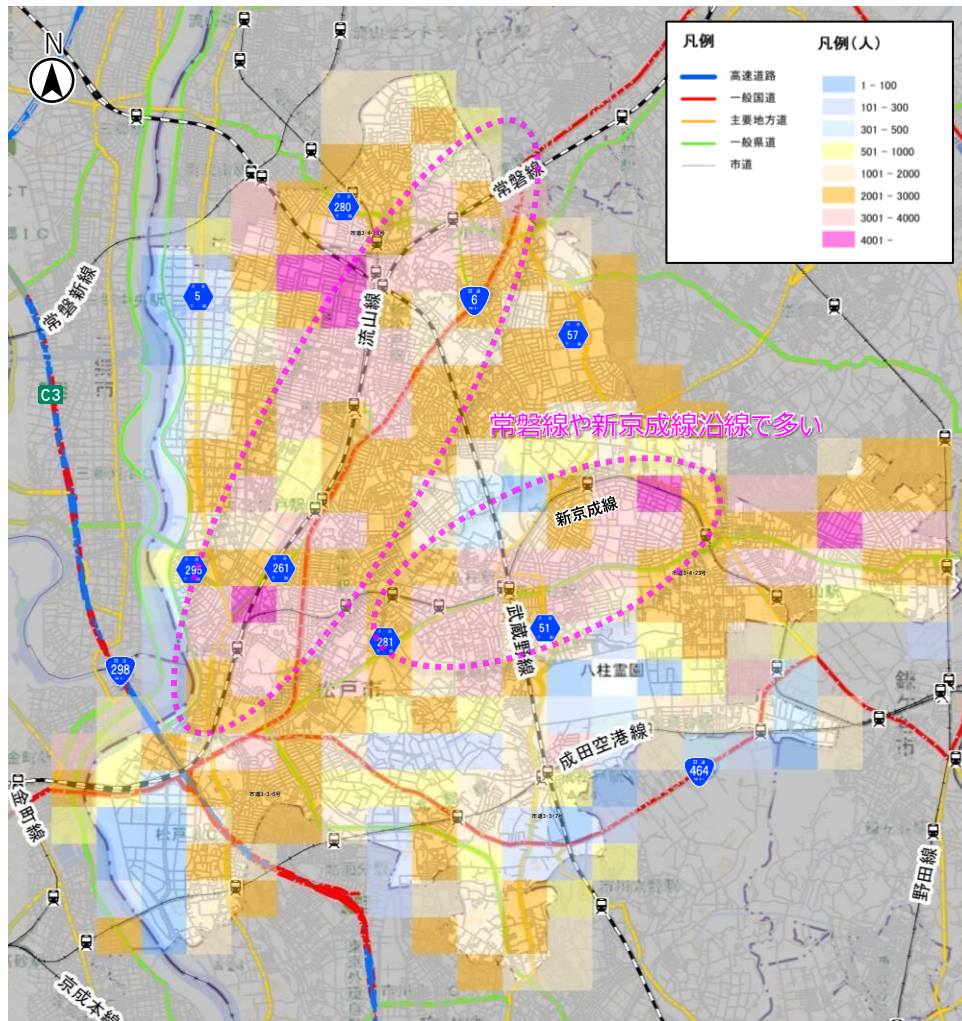
※DRMデータベースの延長のため松戸市統計書の延長と一致しない
※3.0m以上の一般道を対象に集計

図5 松戸市内の一般道の道路幅員別延長

2. 松戸市の現状と課題

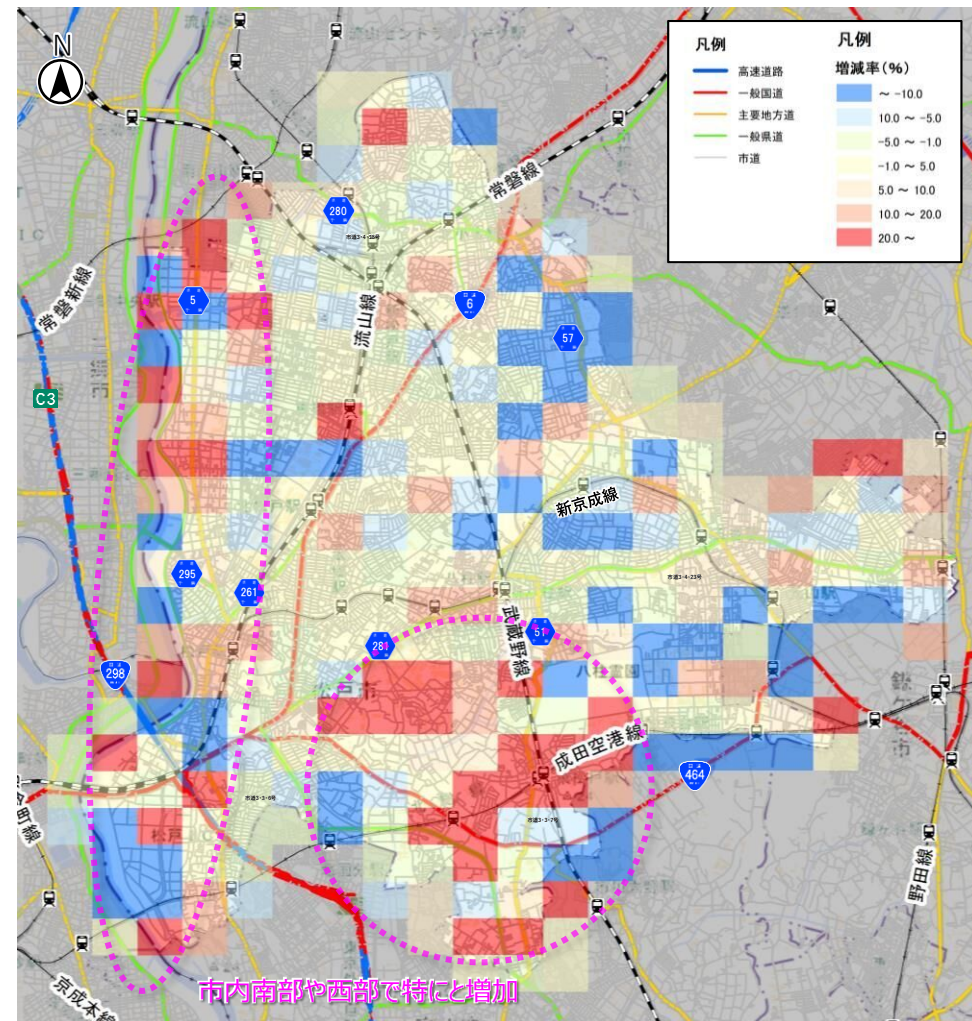
(4) 人口分布

- 人口は、鉄道沿線に分布しており、特に常磐線や新京成線の沿線で多い傾向。
- 平成17年から平成27年にかけての人口増減の分布を見ると、主に市内南部や西部で人口が増加している。



【出典】H27国勢調査

図6 松戸市の人口分布（人口密度）



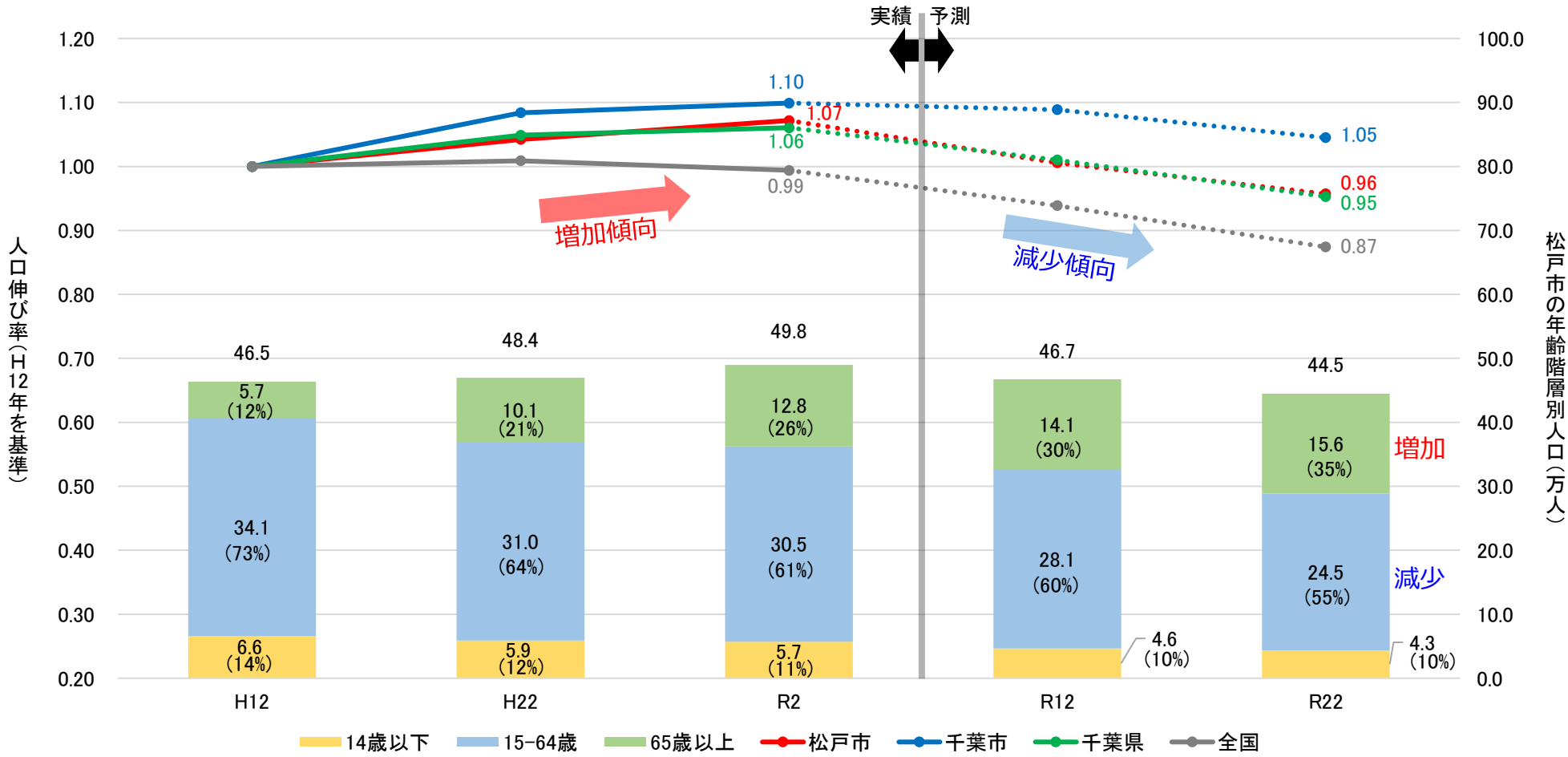
【出典】H17,H27国勢調査

図7 松戸市の人口増減率

2. 松戸市の現状と課題

(5) 人口動態

- 松戸市の人口は、平成12年から令和2年にかけて増加傾向であるが、近い将来には人口減少時代に入ることが予測される。
- 年齢階層別に見ると、高齢者人口（65歳以上）は年々増加し、生産年齢人口（15～64歳）は年々減少する予測。



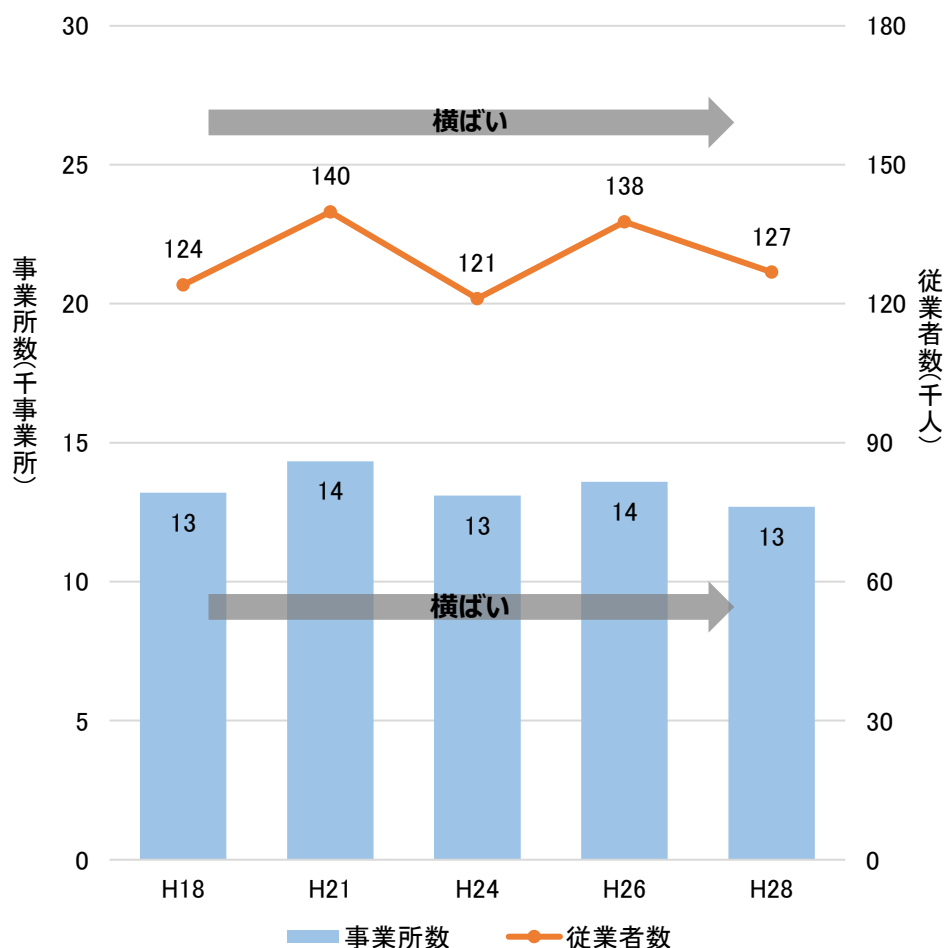
【出典】 実績(H12～R2) : 国勢調査
予測(R12、R22) : 日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)

図8 松戸市の人口の推移

2. 松戸市の現状と課題

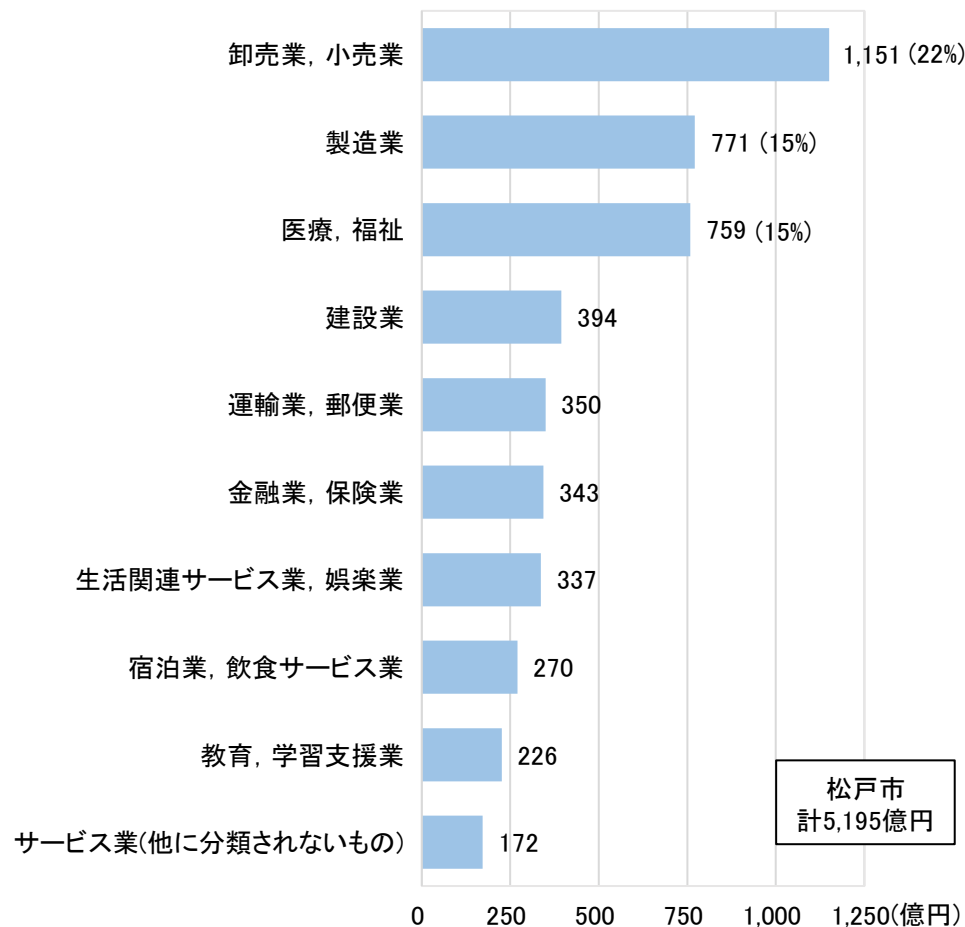
(6) 経済活動 (1 / 2)

- 松戸市の事業所数と従業員数は、横ばいで推移。
- 松戸市の付加価値額は、卸売業・小売業が約22%で最も高く、次いで製造業、医療・福祉がそれぞれ約15%を占める。



【出典】千葉県統計年鑑

図9 松戸市の事業所数と従業員数の推移



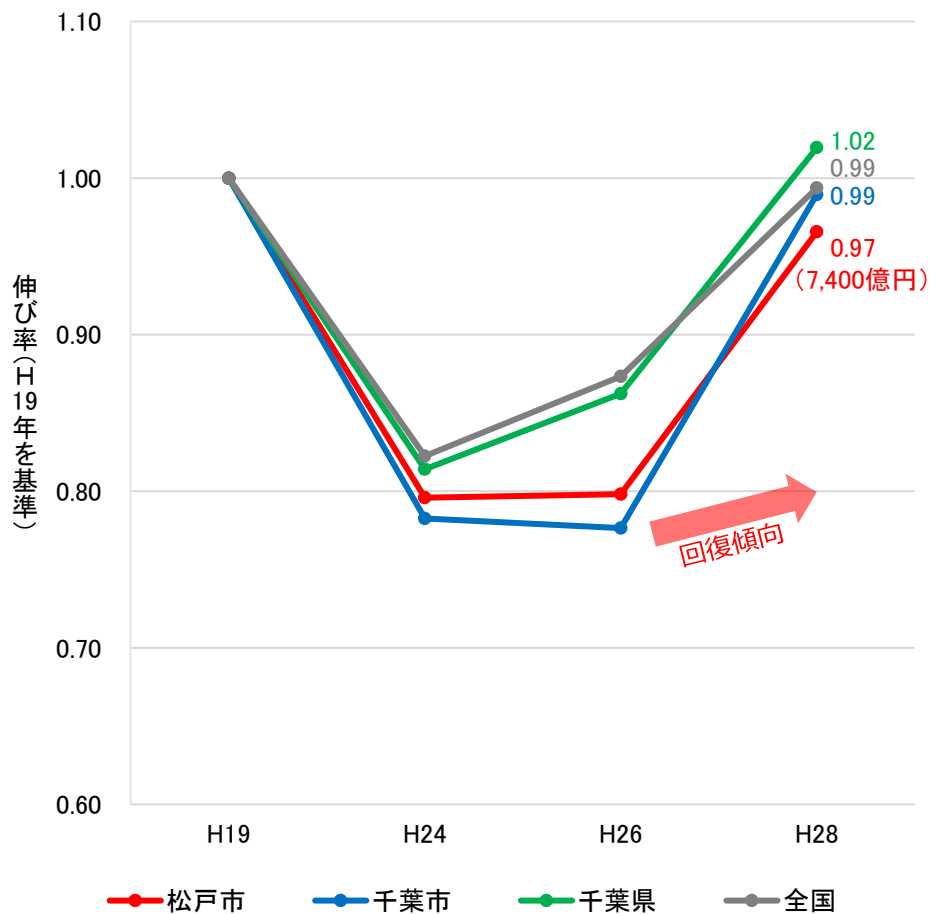
【出典】H28経済センサス

図10 松戸市の付加価値額 (上位10業種)

2. 松戸市の現状と課題

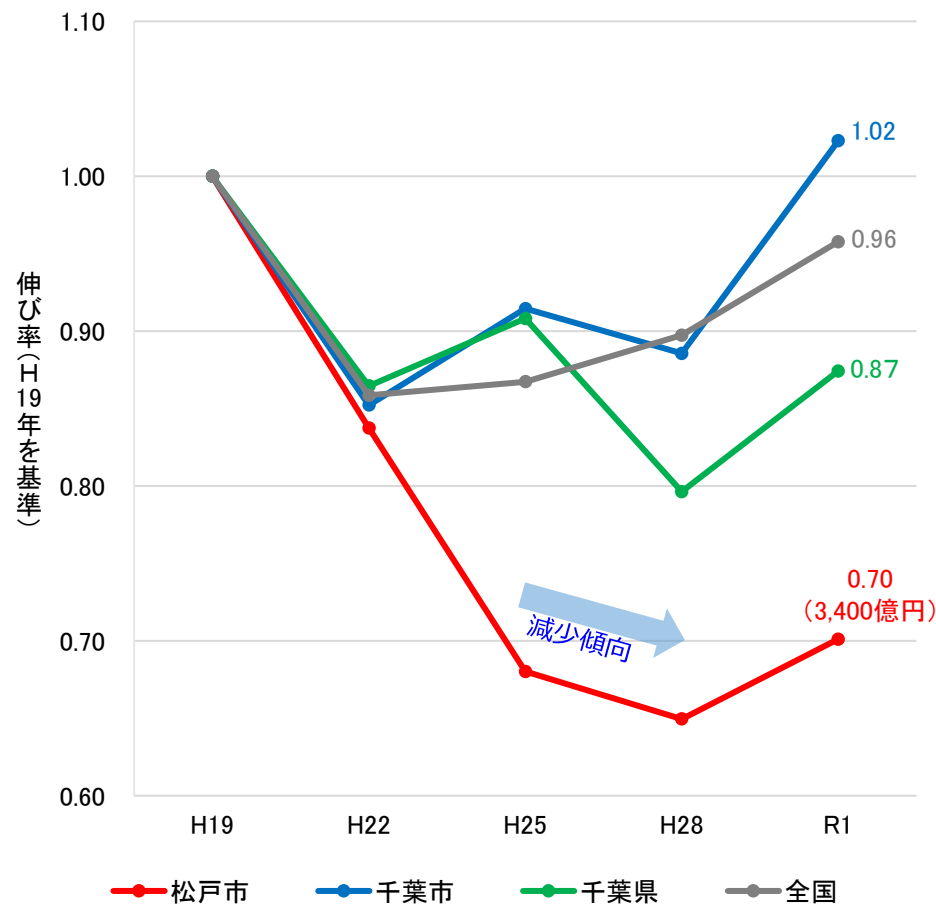
(6) 経済活動 (2/2)

● 松戸市の年間商品販売額は平成24年から回復傾向となっているが、製造品出荷額は減少傾向で、経済活動はやや低調。



【出典】 商業統計調査 (H19・H26)、経済センサス (H24・H28)

図11 年間商品販売額の推移



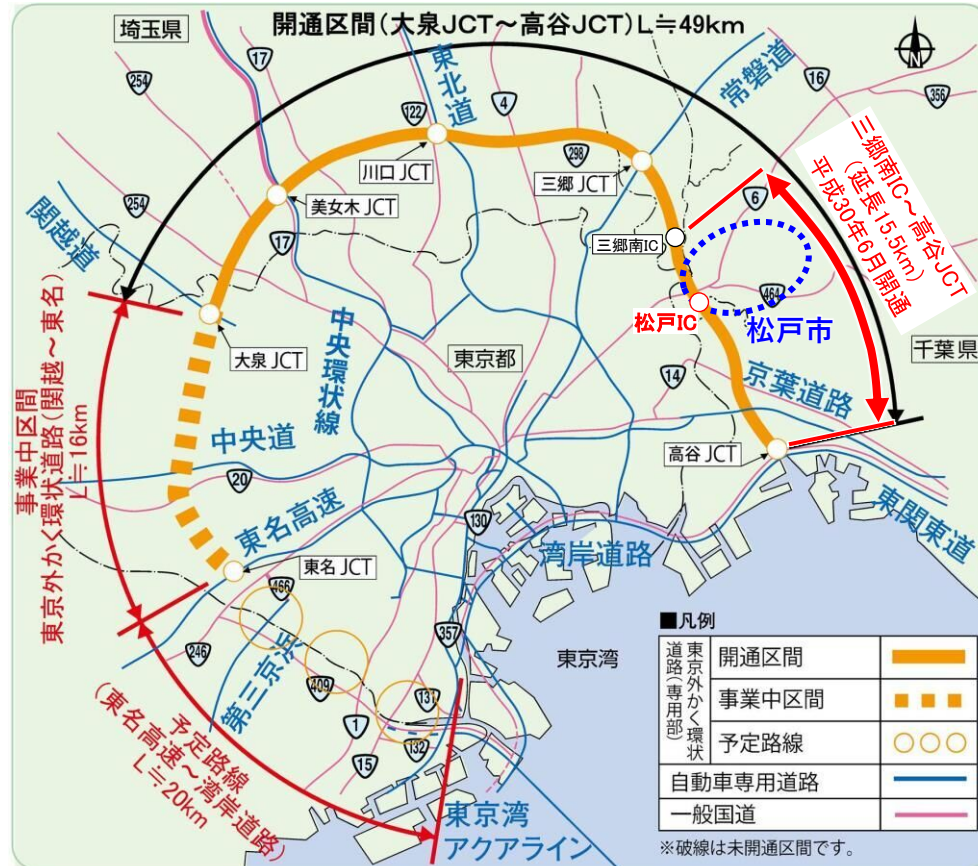
【出典】 工業統計調査

図12 製造品出荷額等の推移

2. 松戸市の現状と課題

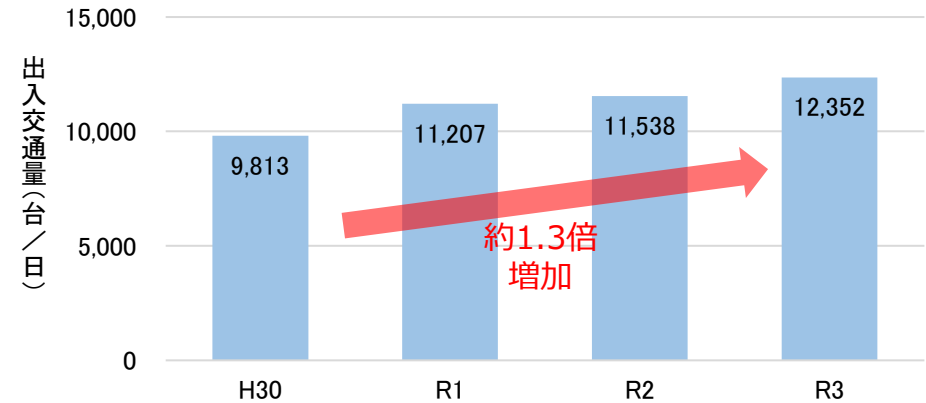
(7) 周辺の開発状況：東京外かく環状道路の開通

- 平成30年6月に東京外かく環状道路の三郷南IC～高谷JCT間が開通したことで、松戸市に初の高速道路(松戸IC)が開通。
- 羽田空港方面へ向かう湾岸道路へのアクセス向上などもあり、松戸ICの出入交通量は、開通して3年で約1.3倍に増加。



【出典】国土交通省東京外かく環状国道事務所「東京外かく環状道路(関越～東名) 事業概要」に加筆

図13 東京外かく環状道路の全体計画



【出典】松戸市統計書 令和3年版

図14 東京外かく環状道路 松戸ICの出入交通量(日平均)



国道6号との交差点



県道1号線との交差点

【出典】NEXCO東日本提供

図15 東京外かく環状道路の整備状況(左:京葉JCT、右:小塚山公園付近)

2. 松戸市の現状と課題

(7) 周辺の開発状況：企業立地

- 松戸市の都心アクセスと地価の関係をみると、都内や東京近郊の他市に比べ、都心部へのアクセスが良いわりに地価は安価となっている。
- 平成30年6月の東京外かく環状道路の開通により都心や空港等へのアクセス性が向上したこともあり、松戸市内では物流施設や大型商業施設の立地が進んでいる。

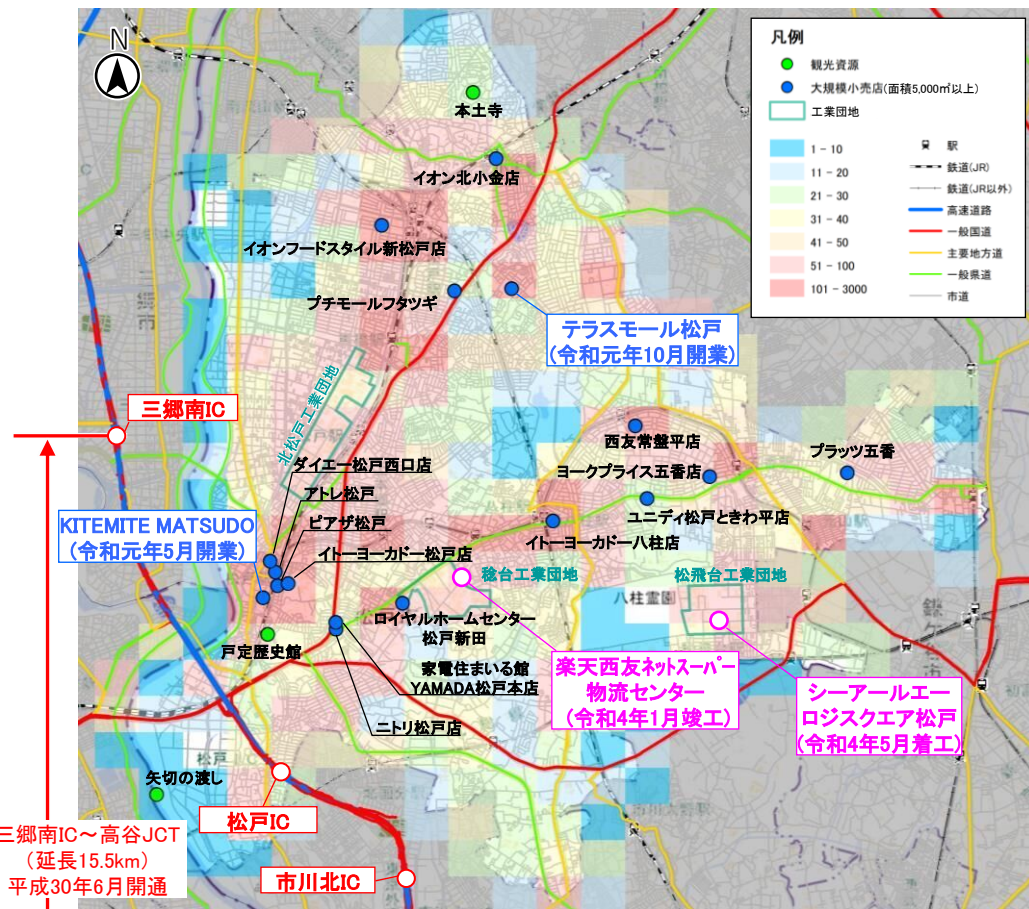
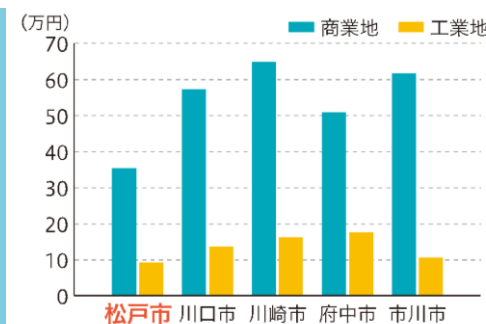


図16 松戸市の事業所数分布と主要施設の位置



【出典】 松戸市企業立地ガイドブック
図17 東京駅までの所要時間



【出典】 松戸市企業立地ガイドブック
図18 平均公示価格



所在地：千葉県松戸市緑台5丁目1-1
敷地面積：33,468.17㎡(約10,124坪)
延床面積：71,282.86㎡(約21,563坪)
用途：BTS 型物流施設(楽天・西友)
着工：令和2年12月1日
竣工：令和4年1月31日

【出典】 ラサール不動産投資顧問株式会社、株式会社NIPPO 記者発表資料(R4年2月1日)



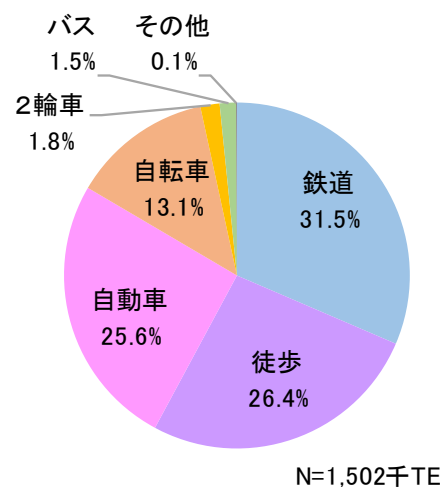
所在地：千葉県松戸市八ヶ崎2-8-1
敷地面積：約49,000㎡
賃貸面積：約42,000㎡
総店舗数：全177店
着工：平成30年7月2日
開業：令和元年10月25日

【出典】 住友商事株式会社ニュースリリース(H30年7月2日、R1年10月23日)

2. 松戸市の現状と課題

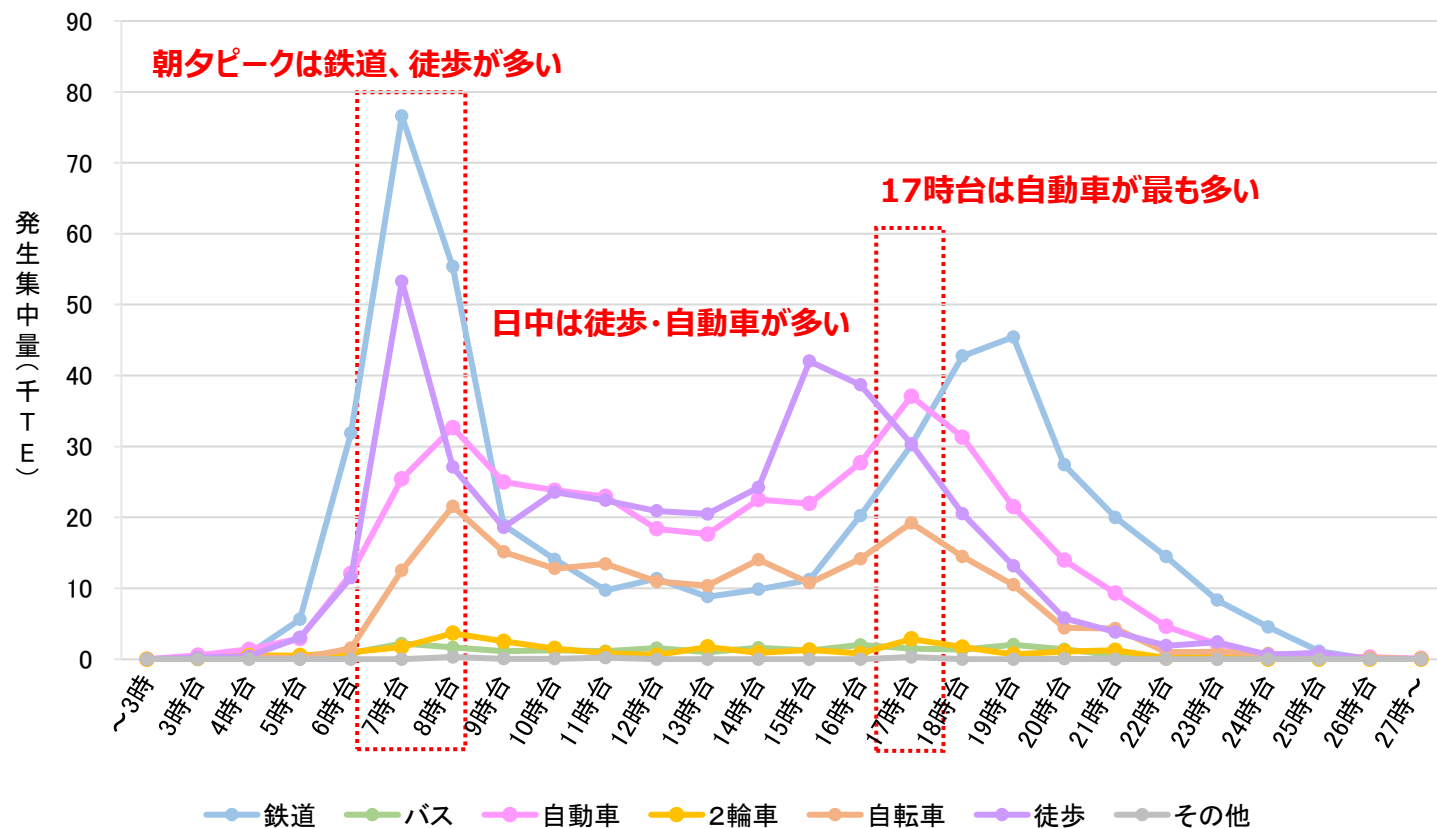
(8) 松戸市の発生集中交通量 (1 / 2)

- 松戸市内の交通手段は、鉄道が約32%を占め最も多く、次いで徒歩、自動車がそれぞれ約26%となっている。
- 時間帯別の交通発生状況は、朝ピークは、鉄道・徒歩は7時台、自動車・自転車は8時台がピークとなっており、夕ピークは徒歩は15時台、自動車は17時台、鉄道は18-19時台がピークとなっている。



【出典】平成30年東京都市圏パーソナリティ調査

図19 松戸市内の交通手段分担率



【出典】平成30年東京都市圏パーソナリティ調査

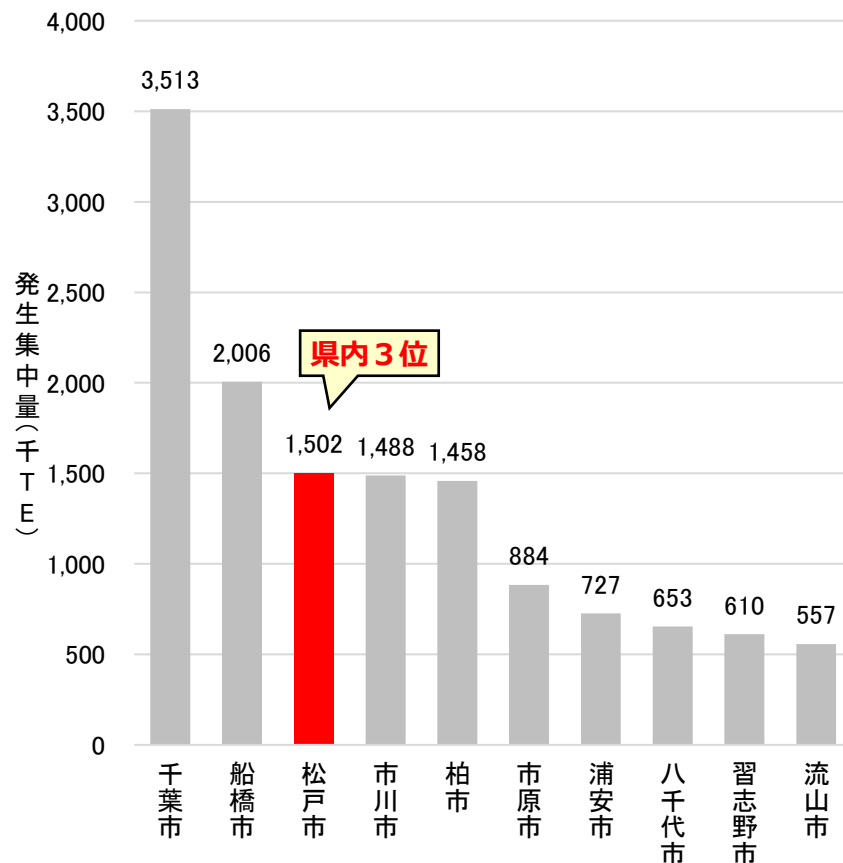
図20 松戸市の時間帯別交通手段別発生集中量

2. 松戸市の現状と課題

(8) 松戸市の発生集中交通量 (2/2)

- 市町村別の発生集中量は、松戸市が県内3位となっている。
- 自動車利用に着目しても、県内5位となっており、県内でも移動量の多い地域である。

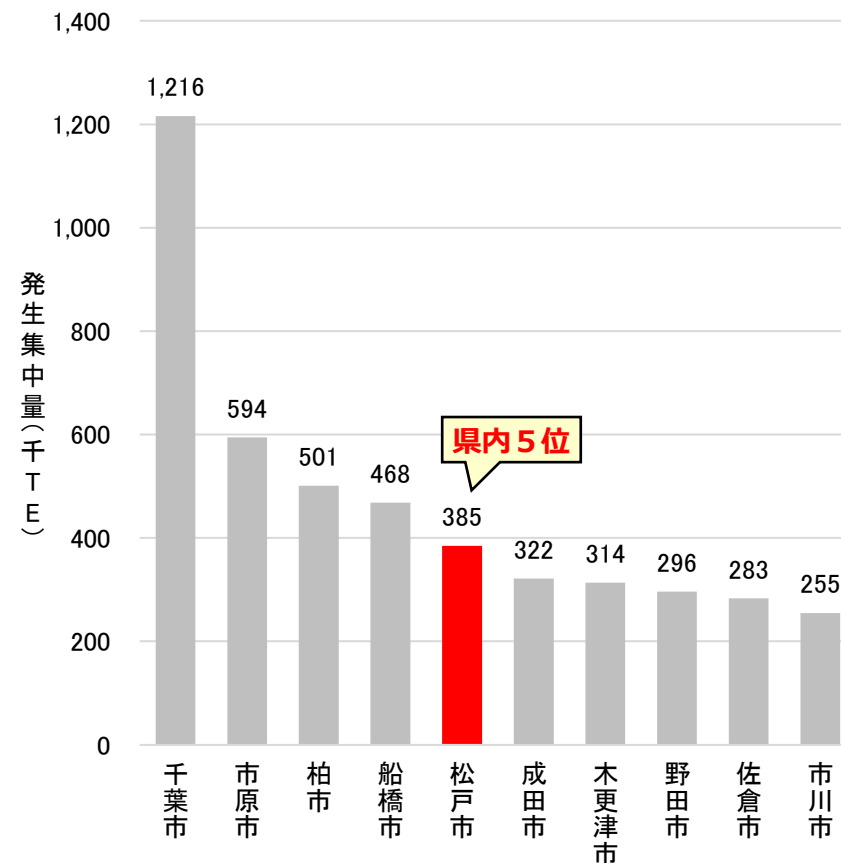
全手段



【出典】平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図21 千葉県内における市町村別の発生集中量（上位10位）

自動車



【出典】平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図22 千葉県内における市町村別の発生集中量（自動車利用・上位10位）

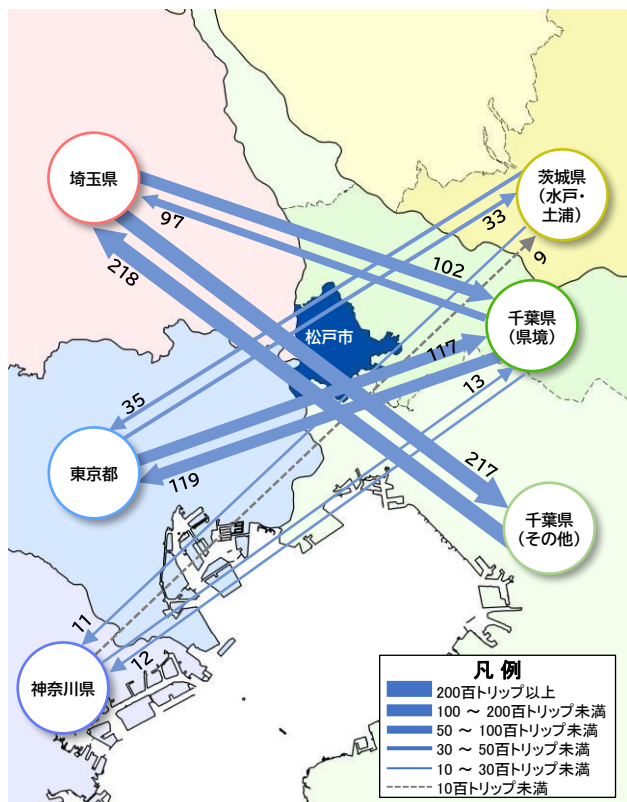
2. 松戸市の現状と課題

(9) 松戸市を取り巻く自動車移動

- 松戸市を取り巻く自動車移動において、通過交通は、埼玉県⇔千葉県(その他)、東京都・埼玉県⇔千葉県(県境)といった東西軸の移動が多い。
- 内外交通は、千葉県内、東京都と関連する移動が多い。
- 内々交通は、本庁・明と隣接する地区間（新松戸・馬橋、常盤平・五香松飛台、東部）の移動が比較的多い。

通過交通

千葉県⇔埼玉県・東京都の
東西軸の移動が多い



千葉県(県境): 流山市、柏市、我孫子市、白井市、鎌ヶ谷市、印西市、成田市、香取市、銚子市、栄町、神崎町、東庄町

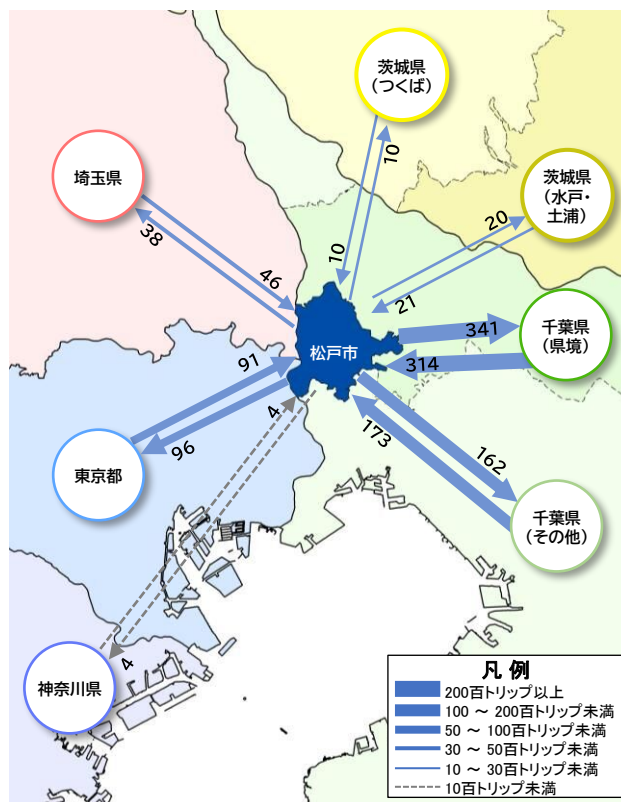
【出典】平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図23 自動車交通手段の交通流動
(松戸市通過交通※)

※他の都市間を移動するために松戸市を通ることが想定される交通

内外交通

千葉県内、東京都の
東西軸の移動が多い



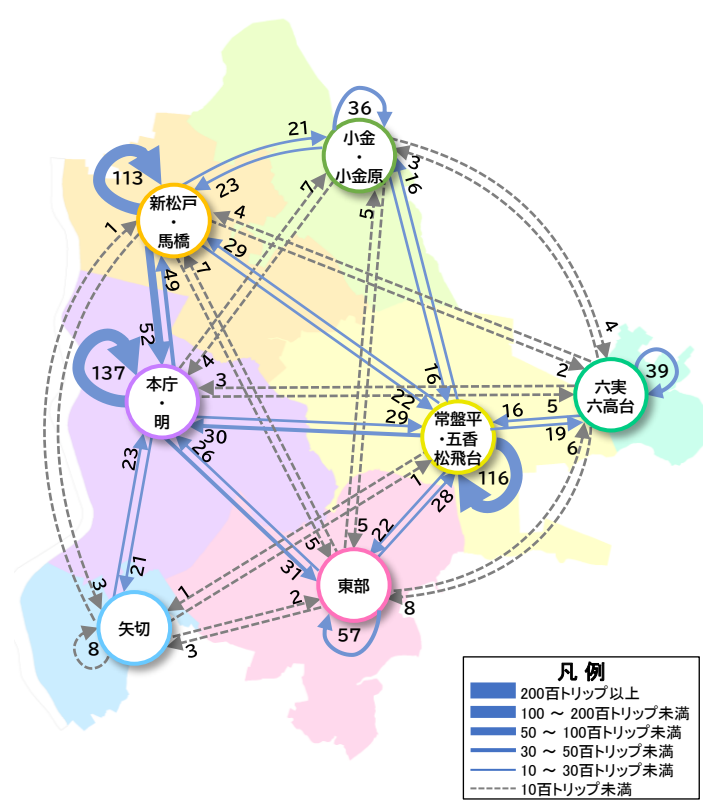
千葉県(県境): 流山市、柏市、我孫子市、白井市、鎌ヶ谷市、印西市、成田市、香取市、銚子市、栄町、神崎町、東庄町

【出典】平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図24 自動車交通手段の交通流動
(松戸市内外交通)

内々交通

本庁・明を中心として
隣接する地区間の移動が多い



※都市計画マスタープランの7エリアに合わせて、最も含まれる面積が多いゾーンで集計

【出典】平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図25 自動車交通手段の交通流動
(松戸市内々交通)

- 松戸市の道路ネットワーク(国県道)は、東京外かく環状道路と国道6号が交差する外かん矢切入口を中心に放射状に構成されている。
- 松戸市の国県道の混雑度は県内ワースト1位、混雑時旅行速度・平均旅行速度は県内ワースト3位になっている。
- また、松戸市の東側に隣接する鎌ヶ谷市の混雑時旅行速度・平均旅行速度は県内ワースト1位となっている。

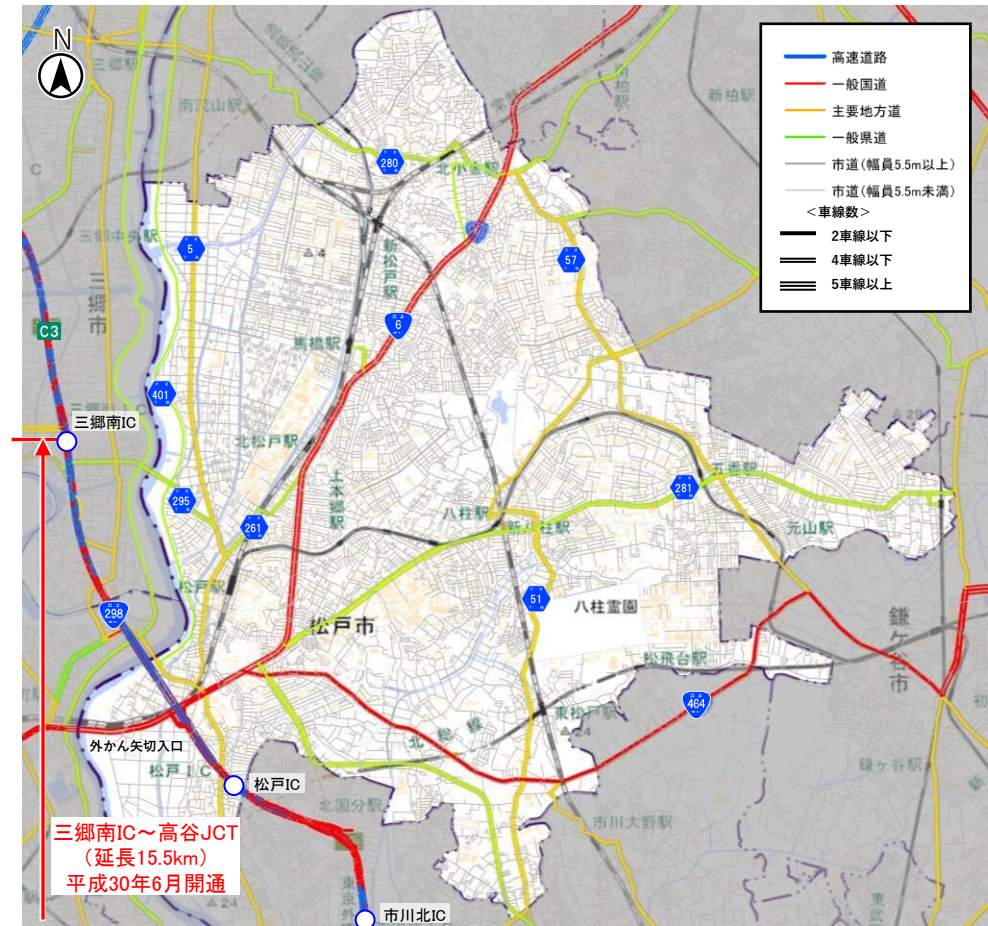
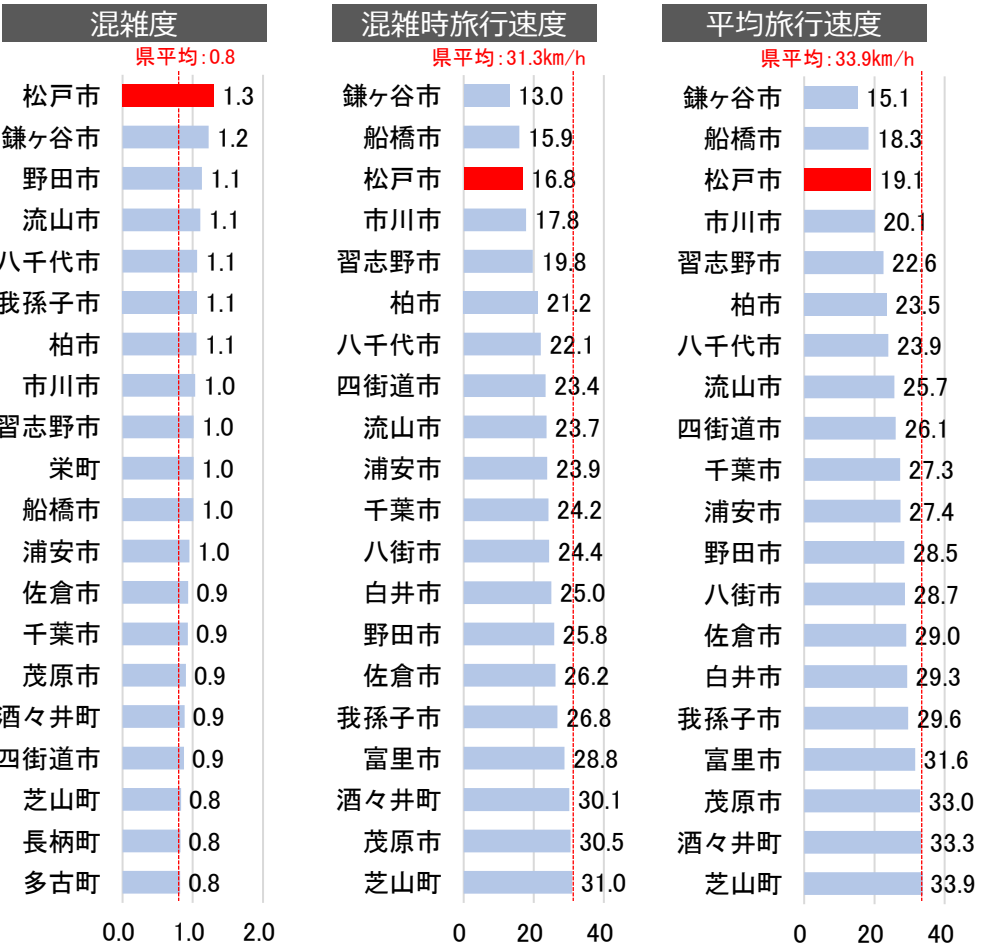


図26 松戸市の道路ネットワーク



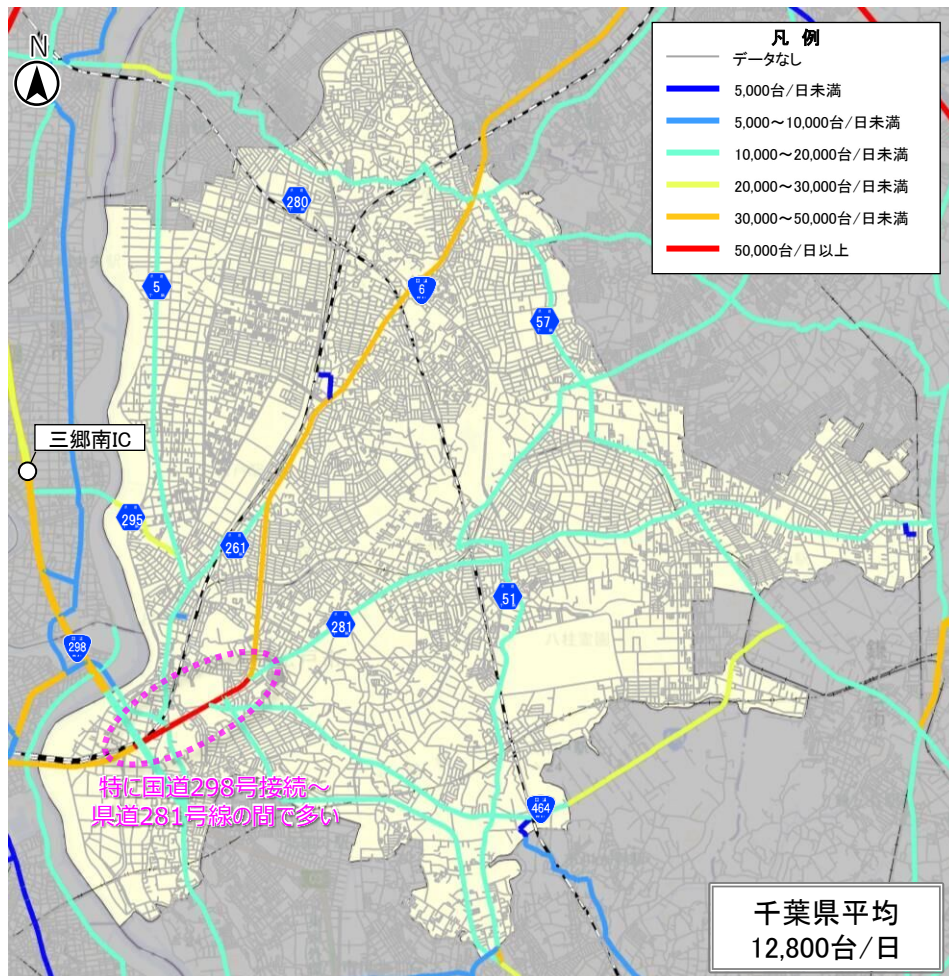
【出典】平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

図27 千葉県内における市町村別の道路交通状況(国県道)

2. 松戸市の現状と課題

(10) 松戸市の道路交通状況（国県道）（2/3）

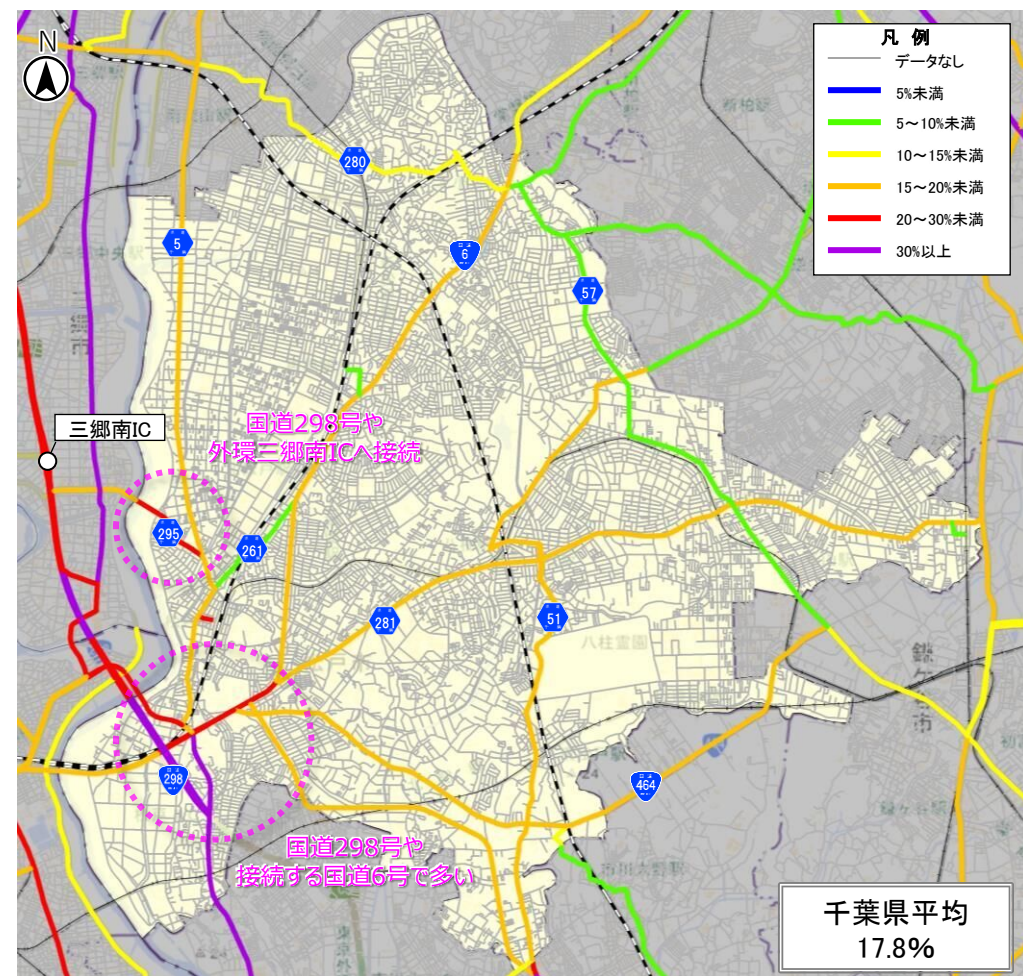
- 国県道の日交通量は、国道6号で30,000台/日を超え、その他の路線も10,000台/日を超える交通量。
- 国県道の大型車混入率は、おおむね15～20%の路線が多く、国道298号や接続する国道6号や県道295号線の大型車が多い。



【出典】平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

図28 24時間交通量（台/日）

※H27年度時点のため東京外かく環状道路は対象外



【出典】平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

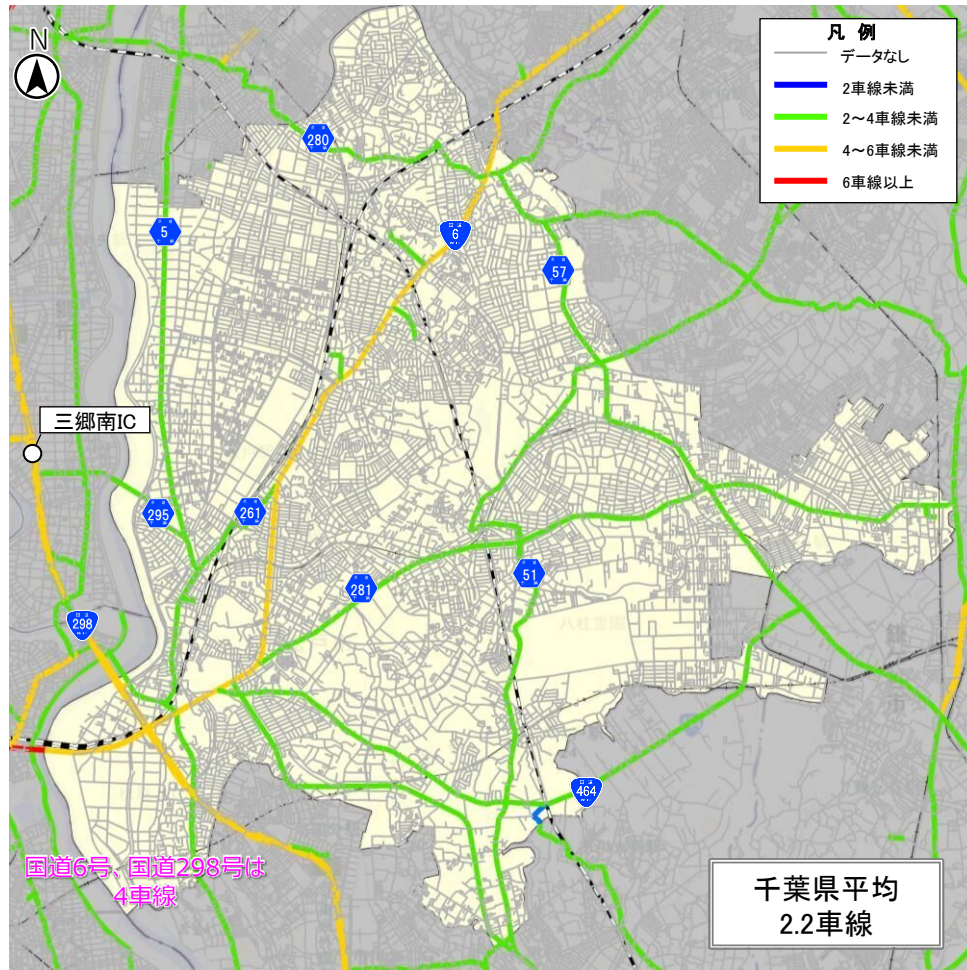
図29 昼間12時間大型車混入率

※H27年度時点のため東京外かく環状道路は対象外

2. 松戸市の現状と課題

(10) 松戸市の道路交通状況 (国県道) (3/3)

- 国県道の車線数は、国道6号、国道298号以外は2車線で構成されている。
- 国県道の混雑度は、ほとんどの区間で1.00を超え容量超過しているが、特に県道5号線や県道51号線、県道281号線で1.50を超え、混雑が著しい。



【出典】平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

図30 車線数

※H27年度時点のため東京外かく環状道路は対象外



【出典】平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

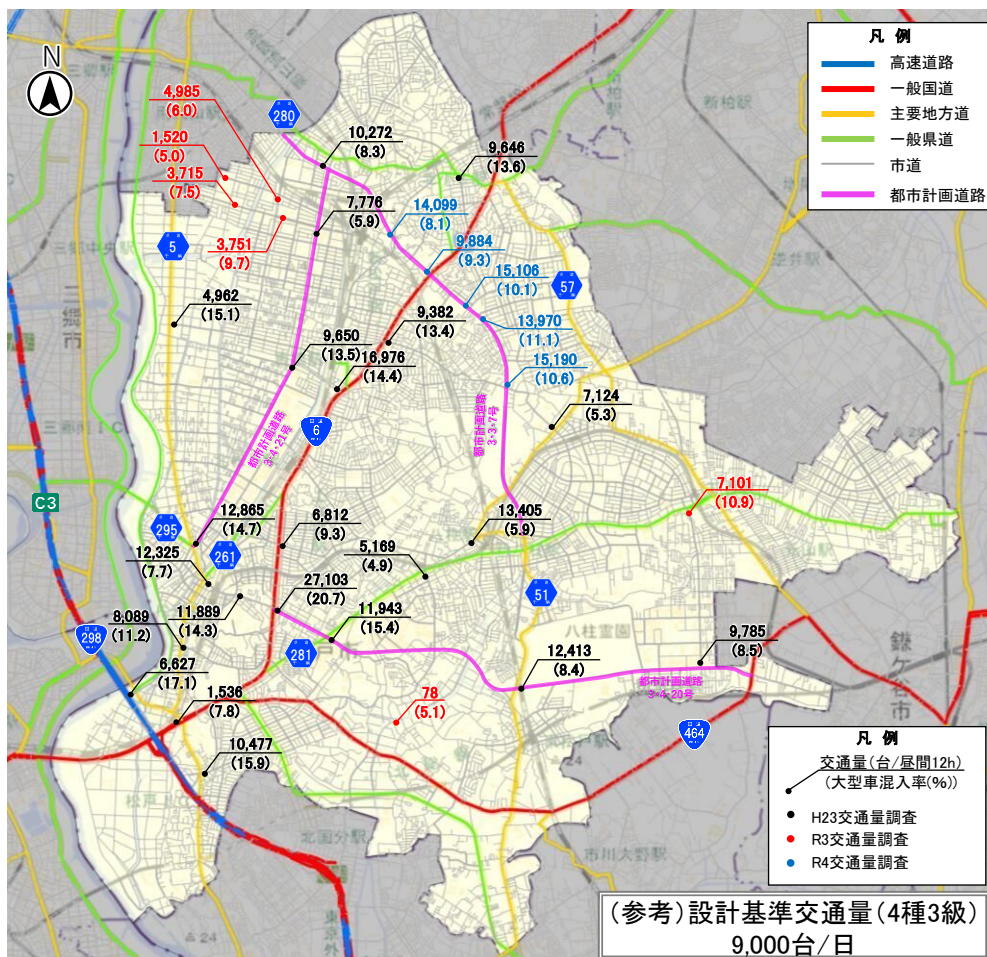
図31 混雑度

※H27年度時点のため東京外かく環状道路は対象外

2. 松戸市の現状と課題

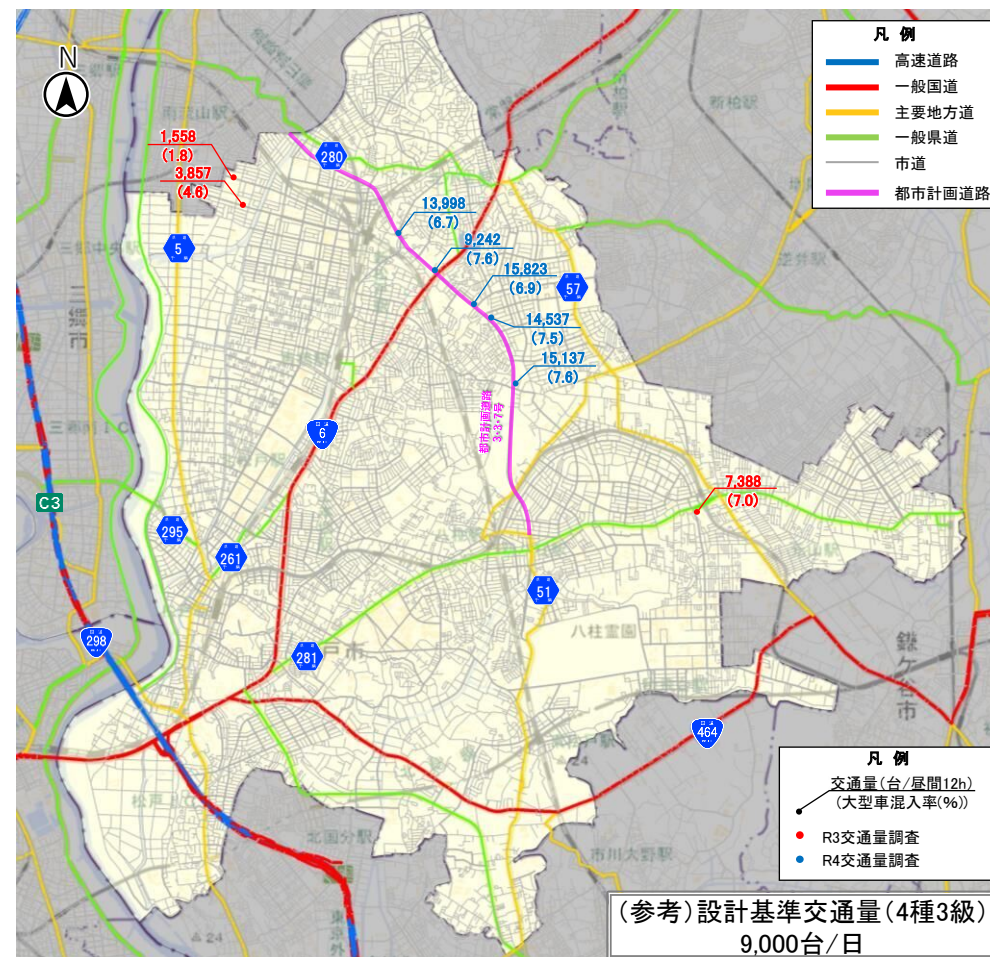
(10) 松戸市の道路交通状況（市道）

- 松戸市内の市道の昼間12時間交通量は、都市計画道路3・3・7、3・4・20、3・4・21において10,000台前後の箇所もあり、市道の幹線軸となっている。
- なお、休日の交通量観測地点では、休日も平日と同程度の交通が通行している。



【出典】松戸市交通量調査結果
H23交通量調査(H23.10.18)、R3交通量調査(R3.10.21、R3.11.11)、R4交通量調査(R4.2.3)

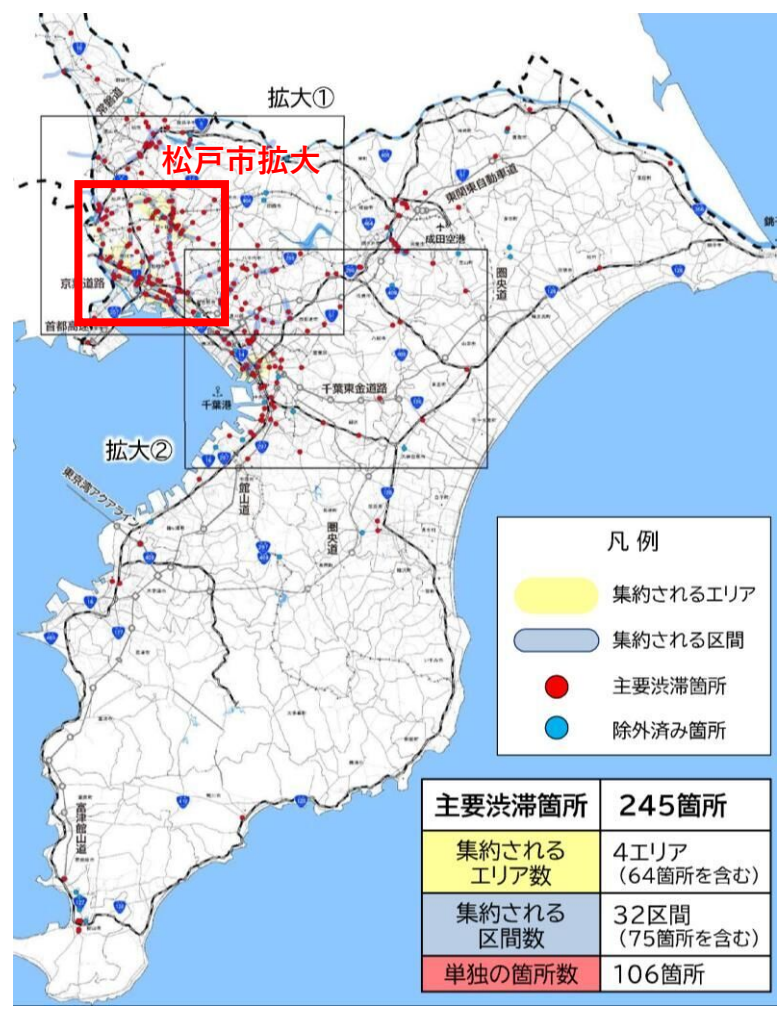
図32 平日の交通量・大型車混入率



【出典】松戸市交通量調査結果
R3交通量調査(R3.10.23、R3.11.13)、R4交通量調査(R4.2.5)

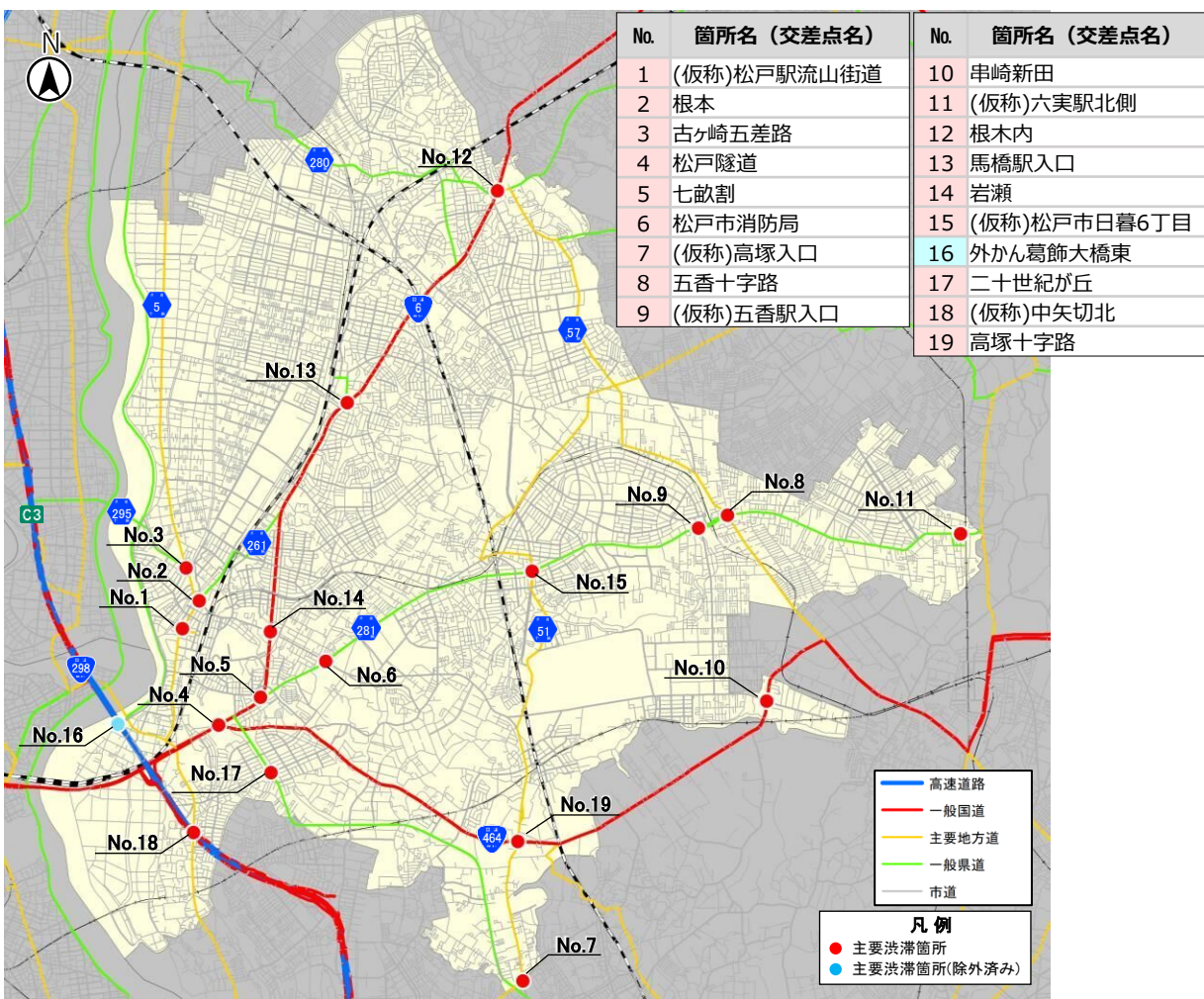
図33 休日の交通量・大型車混入率

- 平成24年12月に首都圏渋滞ボトルネック対策協議会により、渋滞が多発している箇所や特定日に混雑している箇所を「主要渋滞箇所」として、千葉県内279箇所が主要渋滞箇所として特定され、令和4年3月時点で245箇所（34箇所除外済み）となっている。
- 松戸市内では、19箇所の主要渋滞箇所が特定され、令和4年3月時点で18箇所（1箇所除外済み）となっている。



【出典】令和3年度第2回千葉県移動性向上プロジェクト委員会説明資料より抜粋

図34 千葉県内の主要渋滞箇所（令和4年3月時点）



【出典】令和3年度第2回千葉県移動性向上プロジェクト委員会説明資料より作成

図35 松戸市内の主要渋滞箇所

2. 松戸市の現状と課題 (参考) 千葉県的主要渋滞箇所の選定基準

2. 主要渋滞箇所の特定方針

■ 高速道路

高速道路(外環外側)

【渋滞多発】

渋滞長10キロの渋滞が毎週起こる区間
・渋滞量520km・h/年以上

【特定日に混雑】

休日に20回に1回程度混雑する区間
・休日5%マイル速度が40km/h以下

【容量超過の課題区間】

・混雑度1.0以上の区間

首都圏高速道路(外環内側)

【渋滞多発】

平均旅行速度40km/h以下の区間

【特定日に混雑】

ピーク時旅行速度40km/h以下の代表的な箇所を抽出

■ 一般道路

渋滞協における議論を経て抽出

【渋滞多発】

平日における速度低下箇所
・平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
・平日ピーク時の平均旅行速度が10km/h以下の箇所

ボトルネック踏切

・渋滞協等による議論を経て決定された代表箇所

【特定日に混雑】

休日における速度低下箇所
・休日昼間12時間の5%マイル旅行速度が10km/h以下の箇所

高速道路(外環外側)

首都圏高速道路(外環内側)

61箇所
29箇所

主要渋滞箇所の候補 111箇所 (千葉県のみ)

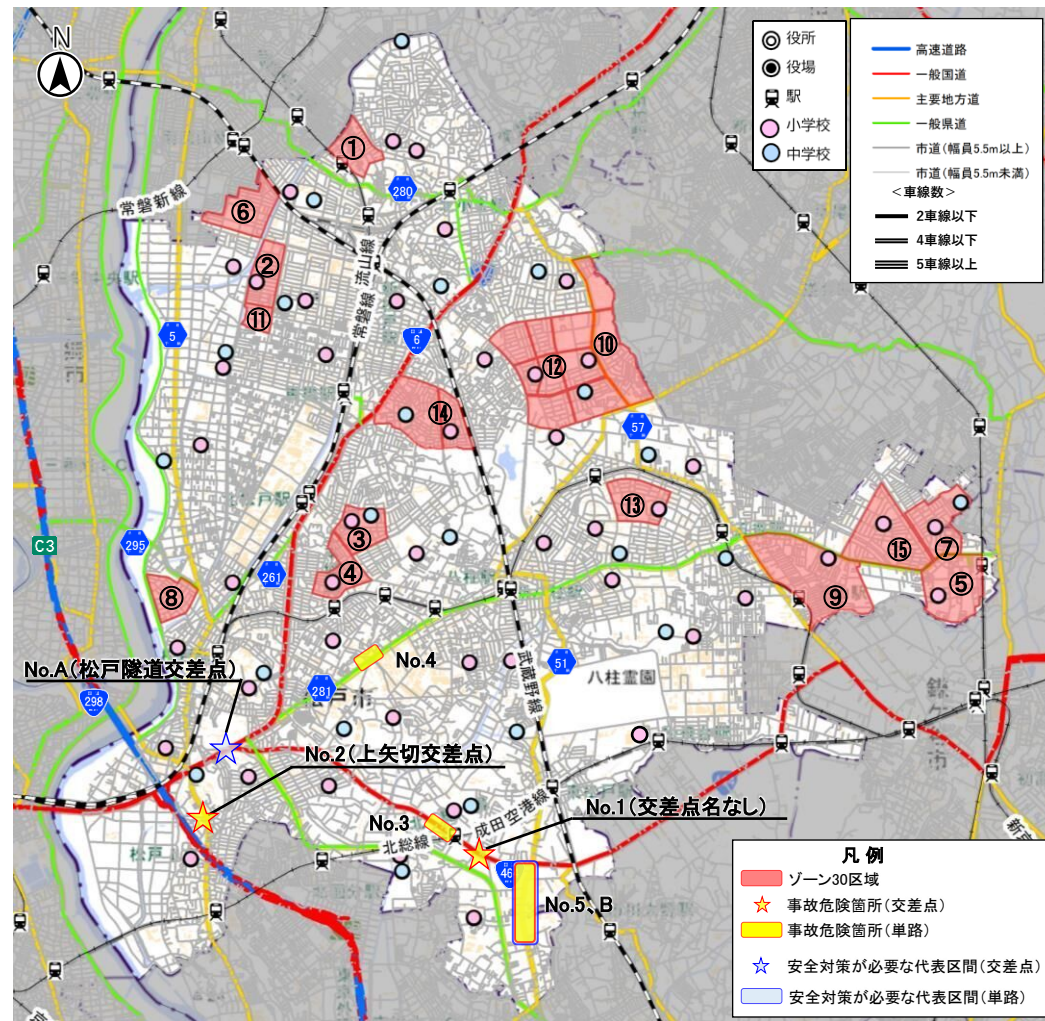
地域の実感の反映(パブリックコメント)

主要渋滞箇所の特定

2. 松戸市の現状と課題

(12) 松戸市内の事故危険箇所（国県道）

- 幹線道路における交通事故対策を目的として、国土交通省と警察庁の合同による「事故危険箇所」や、千葉県・千葉県・千葉市で構成される千葉県安全性向上プロジェクト委員会による「安全対策が必要な代表区間」が示されている。
- 松戸市内における事故危険箇所は計5箇所（交差点2箇所、単路3区間）、安全対策が必要な代表区間は2箇所が指定されている。（1区間重複）



【出典】国土交通省 事故危険箇所 指定箇所一覧（R4.3）※、千葉県安全性向上プロジェクト委員会（R3）
※第5次社会資本重点計画に基づく箇所を対象としている

図36 松戸市内の事故危険箇所

表2 松戸市内の事故危険箇所

No.	路線名	箇所	住所
1	一般国道 464号	交差点	松戸市高塚新田448（交差点名なし）
2	主要地方道 市川松戸線	交差点	松戸市上矢切261（上矢切交差点）
3	一般国道 464号	単路	松戸市秋山2丁目10～松戸市紙敷1567
4	一般県道 松戸鎌ヶ谷線	単路	松戸市松戸新田557～松戸市稔台8丁目43
5	主要地方道 市川柏線	単路	松戸市高塚新田242番地～松戸市高塚新田336-9番地（高塚十字路交差点）

【出典】国土交通省 事故危険箇所 指定箇所一覧（R4.3）

表3 松戸市内の「安全対策が必要な代表区間」（R3代表区間）

No.	路線名	対象区間	交差点名
A	国道6号	松戸市松戸	松戸隧道交差点
B	主要地方道 市川柏線	松戸市高塚新田242番地～高塚新田336-9番地	単路部

【出典】千葉県安全性向上プロジェクト委員会（R4.3）

表4 松戸市内のゾーン30区域

No.	箇所	登録年度
①	小金城趾駅周辺地区	平成25年度
②	新松戸南小学校周辺地区	平成25年度
③	上本郷小学校周辺地区	平成26年度
④	上本郷第二小学校周辺地区	平成26年度
⑤	六実第二小学校周辺地区	平成27年度
⑥	新松戸七丁目周辺地区	平成28年度
⑦	六実小学校周辺地区	平成28年度
⑧	樋野口周辺（中部小学校通学路）地区	平成29年度
⑨	高木第二小学校周辺地区	平成29年度
⑩	小金原7丁目周辺地区	平成29年度
⑪	新松戸南3丁目周辺地区	平成30年度
⑫	小金原9丁目周辺地区	平成30年度
⑬	常盤平3丁目周辺地区	平成30年度
⑭	八ヶ崎小学校周辺地区	令和元年度
⑮	六実第三小学校周辺地区	令和3年度

2. 松戸市の現状と課題 (参考) 事故危険箇所に関する指標

国土交通省・警察庁の事故危険箇所の指定基準

事故危険箇所

全国の幹線道路(国道・都道府県道等)における交通事故が特定の箇所に集中して発生しているという特徴を踏まえ、幹線道路における集中的な交通事故対策を実施することを目的に、国土交通省と警察庁が合同で、交通事故が多発している箇所やETC2.0プローブデータ等のビッグデータから判明した潜在的な危険箇所等を「事故危険箇所」として指定(令和4年3月)し、道路管理者と都道府県公安委員会が連携した対策を検討・実施していきます。

< 事故危険箇所の指定 >

令和4年3月に以下の抽出基準に該当する箇所から事故危険箇所を2,748箇所指定しました。

令和4年3月の指定箇所はこちら

[事故危険箇所検索マップ](#)

[指定箇所一覧表](#)(Excelファイル) 

事故危険箇所の抽出基準

◆平成27年～平成30年における平均的な交通事故発生状況について以下の条件を全て満たす箇所。

- ・死傷事故率が100件/億台キロ以上
- ・重大事故率が10件/億台キロ以上
- ・死亡事故率が1件/億台キロ以上

◆ETC2.0プローブデータ等のビッグデータを活用した潜在的な危険箇所等、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所 等。

【出典】国土交通省HP.2. 交通安全対策の取組(令和4年11月時点)

千葉県安全性向上プロジェクト委員会(千葉国道事務所・千葉県・千葉市)の事故危険区間の選定基準

■事故危険区間の選定・更新フロー

千葉県 幹線道路

事故データによる抽出

- ①死傷事故率(100件/億台km以上)※
- ②死傷事故件数(ワースト50位)
- ③死者数(死亡事故発生区間)
- ④バリアフリー新法に該当
- ⑤歩行者自転車事故(ワースト50位)
- ⑥夜間事故(ワースト30位)
- ⑦高齢者事故(ワースト50位)
- ⑧横断歩行者事故(ワースト50位)

※直轄国道は死傷事故率300件/億台km以上の区間は全て選定

地域の声による抽出

・公安委員会からの意見

- ⑨事故危険箇所
- ⑩あんしん歩行エリア
- ⑪交通事故多発交差点
- ⑭二次点検プロセス選定

・安全性の危機

- ⑫アンケート(WEBモニタ、HP)※
- ⑬地元要望
- ⑮事故急変箇所

※アンケート5件以上の区間は全て選定

■事故危険区間の選定

- (1)「事故データ」及び「地域の声」の15指標のうち3つ以上該当する区間を選定
- (2)指標の重み(これまでの施策等)を考慮し、指標①⑨⑪⑫⑬⑭⑮に該当する箇所はすべて選定。
(但し、①直轄国道で死傷事故率300件/億台km以上、⑫アンケート5件以上)

※ ⑫、⑬、⑮についてはETC2.0等により危険性を確認の上で追加を行う。

【出典】千葉国道事務所HP_千葉県安全性向上プロジェクト委員会_令和3年度第1回配布資料より抜粋

松戸市
Matsudo City

-

図37 松戸市周辺の広域道路ネットワーク

2. 松戸市の現状と課題

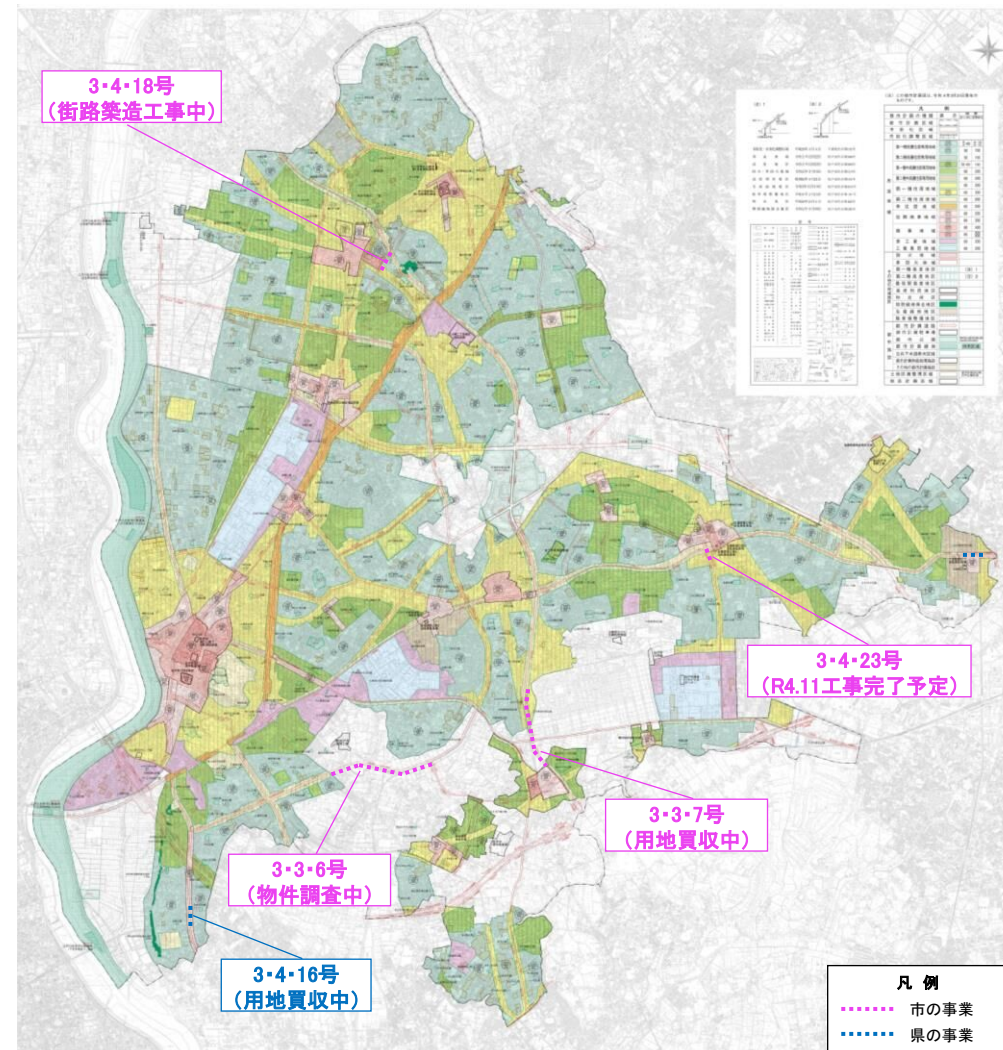
(14) 都市計画道路の整備状況

- 松戸市の都市計画道路の整備率は約6割で、都市計画道路3・3・6号、3・3・7号、3・4・16号等、市・県それぞれで事業が進められている。
- 都市計画道路3・4・23号はR4.11に事業完了予定(交差点改良)。

表5 県内の都市計画道路整備率ランキング
(延長30km以上の市町村のワースト順位)

順位	市町村名	決定延長 (km)	整備済延長 (km)	整備率
1	山武市	51.11	13.77	27%
2	鎌ヶ谷市	40.16	12.28	31%
3	銚子市	48.95	15.23	31%
4	柏市	150.2	61.66	41%
5	大網白里市	49.28	21.22	43%
6	船橋市	128.85	59.38	46%
7	四街道市	50.02	26.08	52%
8	成田市	72.4	42.25	58%
9	我孫子市	59.67	35.3	59%
10	松戸市	122.24	73.45	60%
11	東金市	32.64	19.79	61%
12	習志野市	49.49	30.17	61%
13	佐倉市	80.86	49.33	61%
14	市川市	120.48	74.9	62%
15	茂原市	52.08	33.2	64%
16	八千代市	73.93	47.63	64%
17	木更津市	159.01	105.01	66%
18	野田市	79.79	57.03	72%
19	流山市	78.07	56.61	73%
20	千葉市	382.89	288.14	75%
21	印西市	69.49	54.85	79%
22	市原市	200.52	161.22	80%
23	白井市	30.37	24.59	81%
24	袖ヶ浦市	44.79	38.04	85%
25	浦安市	38.09	33.67	88%
26	君津市	38.98	36.96	95%

【出典】 千葉県の街路事業[データ編]2021



【出典】 千葉県HP、松戸市HP(R4.5時点)

図38 松戸市内の都市計画道路の整備状況

2. 松戸市の現状と課題

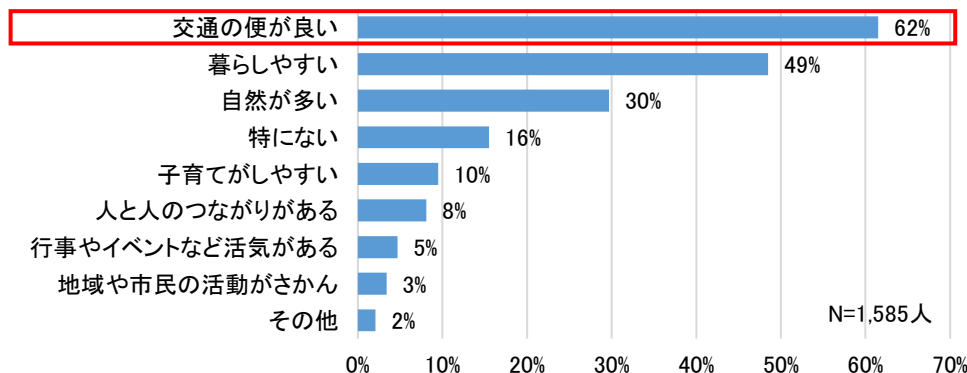
(15) 市民意識調査結果 (1/2)

- 松戸市の愛着と魅力について、「交通の便が良い」ことが最も高くなっている。
- また、住み続けたい理由・住み続けたくない理由の2番目には「通勤や通学に便利（不便）だから」が入っており、移動のしやすさは定住の一つの要因。
- 一方、住み続けたくない理由の上位には、「下水道や道路などの基盤整備が遅れているから」が挙がっており、道路整備を進めていくことが必要。

【市民意識調査の概要】

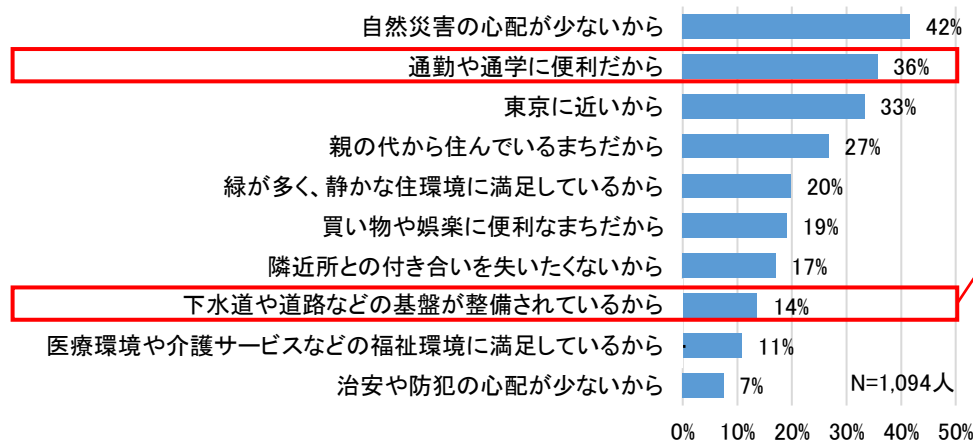
調査名 : 松戸市総合計画後期基本計画進行管理のための市民意識調査
調査目的 : 第6次実施計画の達成状況及び後期基本計画における「めざそう値」実績を把握し市政運営の参考とする。
調査対象 : 松戸市に居住する20歳以上の男女
調査期間 : 令和3年7月1日～令和3年7月16日
抽出方法 : 性別、年齢、支所管区による層化無作為抽出
サンプル数 : 3,000人
有効回答数 : 1,585人(52.8%)

【市民意識調査の結果】～松戸市の愛着と魅力～

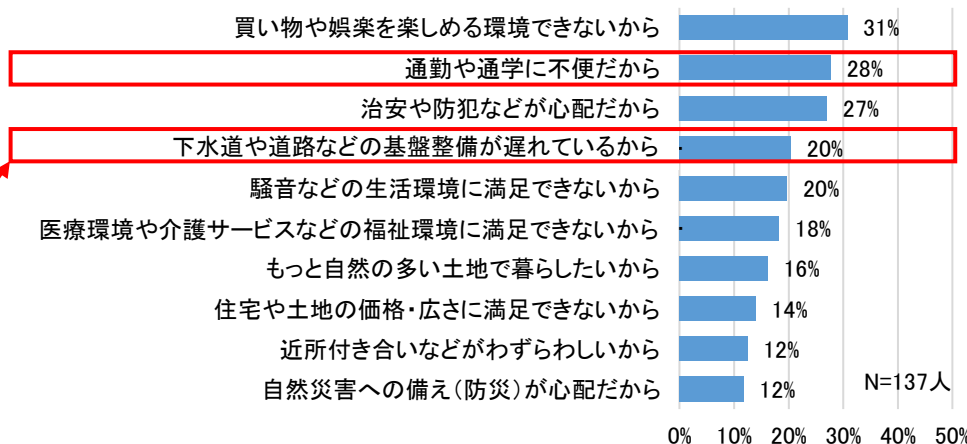


【市民意識調査の結果】～住み続けたい理由・住み続けたくない理由～

住み続けたい理由（上位10項目）



住み続けたくない理由（上位10項目）



2. 松戸市の現状と課題

(15) 市民意識調査結果 (2/2)

- 令和3年7月に実施された市民意識調査では、道路に関する自由意見で、渋滞や生活道路内の安全性を指摘する意見も挙げられている。

渋滞に関する自由意見の参考例

- 道路を整備していないため、渋滞する場所が多く、もっと改善できると良いと思います。車を運転していても、自転車の飛び出し(自転車専用道がない、信号機がまばらなど)が多い。特に高齢者の方。(女性、30～34 歳、新松戸)
- どこへ行っても交通渋滞がひどい。これだけで松戸が好きになれない。(男性、40～44 歳、六実)
- 馬橋立体入口、小金消防署入り口、古ヶ崎五差路、南花島岩瀬など、渋滞が多い。(信号機の見直しや交通量の把握をして改善して欲しい。政策(めざそう値)として出されているが、10 年以上経っても大きな改善が見られないのがとても残念。今後の松戸市の発展に期待しているので、よろしくお願いします！(男性、45～49 歳、本庁)
- 道路環境整備が不十分で、慢性的に混雑している。(男性、55～59 歳、本庁)
- 市役所前の渋滞解消を願います。(男性、65～69 歳、常盤平)
- 市内の道路が行き止まりや幹線道路が非常に不便。道路整備が他の都市に比べて劣っていると感じている。(男性、70～74 歳、本庁)

安全に関する意見の参考例

- 夜、トラックの重みとスピードの出し過ぎで、家がひどく揺れたり、ドカンという衝撃音と振動がすごすぎます。(女性、65～69 歳、常盤平)
- 家の隣に道路があり、少し大きな車輛が通ると家が揺れることがあります。新築を建てたため、住み心地は良いのですが、道路の整備状況が気になることがあります。(男性、40～44 歳、常盤平)
- 住宅街を抜け道とする車がスピードを出せない様、ハンプを作るなどの対応を講じてほしい。(男性、55～59 歳、本庁)
- 朝晩の住宅地が場所によって通勤の近道となっていて、スピードを出して通過していく。交通事故が発生してからでは遅い。早急の実態把握や検証して対策を練って欲しい。(男性、80 歳以上、六実)
- 松戸市六実に住む様になって28 年、周りの駅、鎌ヶ谷、高柳は変わっていくけれど、六実は自動改札になったくらい…駅周辺は何も変わりません。未だに自転車も通れない様なせまい歩道です。静かなのは良いですが、決して住みやすく安全とは言えません。抜け道で車は増えても何も変わらず、信号を渡るのにも危険です。何とかありませんかね…。(女性、40～44 歳、六実)
- 馬橋駅から東武ストアを通り、新松戸方面へ行く道(川沿いではない道)の歩道が狭く、とてもデコボコしていて、夜は暗いので、何回も転びそうになった。せめて平らにして街灯をつけてほしい。その道を突きあたり右へ曲がると馬橋小へ行くが、その馬橋小の前の道(正門の前の道)の歩道が狭く、車が猛スピードで通るので、とても危ない。早く何とかしないと大変なことになると思う。その道の駐車場の前の道路に、雨の時大きな水溜まりが出来るので、それを避けるために車道へはみ出して歩かないといけないうため、益々危ない。(女性、45～49 歳、新松戸)
- 歩行者の安全対策が不十分だと日々感じます。よく利用する旭通り商店会通り(馬橋)では、子供達の通学路にもかかわらず、制限速度以上で運転する車(特に商用車、迂回のため?)が多く、いつ事故が起きてもおかしくない様子を目にします。歩行者の分離やゾーン30 等の設置で、安心できる住宅地の実現を望みます。(男性、40～44 歳、新松戸)

2. 松戸市の現状と課題 (16) まとめ

社会経済状況（地勢・経済活動等）

- ・東京都や埼玉県に隣接し、鉄道網が充実しているため鉄道を中心として人口が分布し、人口は現在まで増加傾向。[P4-5]
- ・一方、人口増加等への対応もあり、急激に市街化が進み、幅員の狭い道路が多い。[P3]
- ・卸小売業や製造業など松戸市でも付加価値額の高い経済活動は低調だが、平成30年に開通した東京外かく環状道路の整備や安価な地価ということもあり、近年商業施設や物流施設が立地。[P6-9]

道路交通状況（交通需要・道路網・地元要望等）

- ・市内の交通手段分担率は鉄道、徒歩、自動車の順に多いが、自動車の交通発生集中量は県内5位と比較的多く、千葉県⇄埼玉県・東京都関連の東西軸の通過・内外交通、本庁・明地域を中心とした移動が多い傾向。[P10-12]
- ・市内の混雑度は県内ワースト1位、旅行速度も県内ワースト3位と走行性が低い状況。[P13]
- ・市道の幹線道路である都市計画道路3・3・7号や3・4・20号、3・4・21号の交通量は、10,000台/12h前後と多い。[P16]
- ・市内の国県道の主要渋滞箇所は18箇所、事故危険箇所は5箇所・区間、安全対策が必要な代表区間は2区間存在。[P17、P19]
- ・市内では都市計画道路3・3・6号、3・3・7号、3・4・18号、国道464号北千葉道路(市川-松戸間)の整備が進められている。[P21-22]
- ・市民意識調査では、交通の便、通勤通学の利便性、道路などの基盤整備の遅れ等、道路交通分野の理由が定住にかかわる一因であり、渋滞や生活道路への通過交通による安全への懸念等の声も挙がっている。[P24]



課題と方針

社会経済状況では、人口の維持や商業・工業の活性化、企業立地の促進等が課題。道路交通状況では、市内外の自動車需要が多く国県道は県内上位の混雑であり、市道でも交通量が多い箇所が存在。都市計画道路等の整備は進められているが、市民から渋滞や交通安全への要望も挙がっており、市民意識調査からも**道路整備や交通円滑化、交通安全対策は、社会経済状況の課題解決にも資する重要な取り組みの一つ。**

以上から、**効果的な交通円滑化及び交通安全の対策**を行うために、ETC2.0等の**交通ビッグデータ**を活用して松戸市内の**渋滞や事故の状況を見える化**し、検討するものとする。

3. 交通ビッグデータを活用した 渋滞及び事故の発生状況の分析

～ 目次 ～

- 3.1 概要（1）交通ビッグデータを活用する目的.....1
- 3.1 概要（2）ETC 2.0プローブデータの概要.....2
- 3.1 概要（3）分析項目3
- 3.2 交通円滑化 平日昼間12時間(7～18時台)平均旅行速度.....4
- 3.3 交通安全 交差点死傷事故件数（国県道+市道幹線）.....5

3. 交通ビッグデータを活用した渋滞及び事故の発生状況の分析

3.1 概要 (1) 交通ビッグデータを活用する目的

●ETC2.0等の交通ビッグデータを活用することで、連続した区間・時間でのデータから実際の交通状況を「見える化」し、渋滞状況や潜在的な危険箇所の特定を行い、効率的かつ効果的に渋滞対策及び安全対策を検討していく。

<交通ビッグデータの特徴>

- ①連続した区間、時間でのデータ取得
- ②加速度や経路などの新たなデータ取得
- ③リアルタイムに近いデータ取得
- ④人手をかけないデータ取得

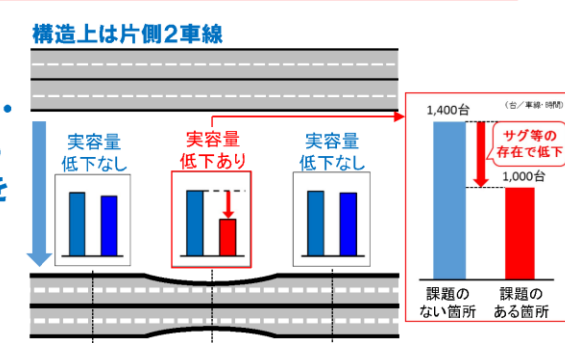
<利活用の可能性>

- ①ピンポイント渋滞対策や定時性評価
- ②ヒヤリハットも含めた事故分析
- ③災害時の対応支援や車両運行管理支援
- ④道路交通調査の効率化 など

生産性革命に向けたピンポイント渋滞対策

<高速道路>

実容量の低下箇所をデータにより特定し、ピンポイントで是正



ビッグデータで、各地点・各断面の実際に流せる最大交通量(実容量)を見える化

<高速道路へのアクセス>

ICと周辺地域との主要経路及び渋滞の集中箇所をデータにより特定し、ピンポイントで是正

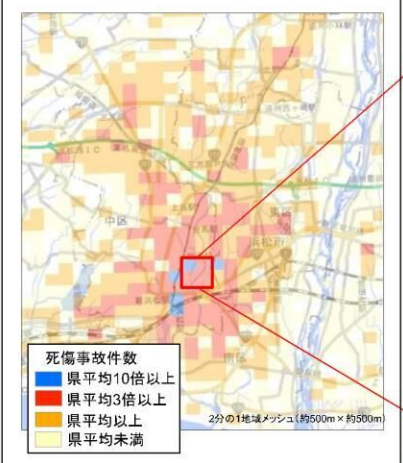


高速道路を利用する交通について、ICと周辺地域の主要経路を分析

急所を事前に特定する科学的な道路交通安全対策

<事故データによる抽出>

■事故データを活用し、対策候補エリアを抽出



<ビッグデータを活用した生活道路対策>

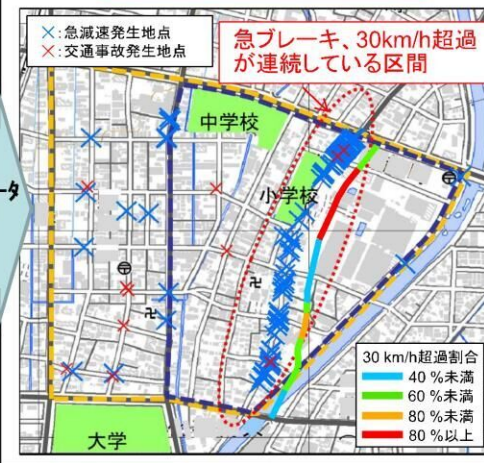
[これまで]

■事故発生箇所に対する
対症療法型対策



[今後]

■速度超過、急ブレーキ多発、抜け道等の
急所を事前に特定



効果的な速度低減策を実施

[対策例]



ハンプ



狭さく

【出典】 国土交通省 生産性革命プロジェクト第1弾より抜粋

3. 交通ビッグデータを活用した渋滞及び事故の発生状況の分析

3.1 概要 (2) ETC 2.0プローブデータの概要

- ETC2.0プローブとは、対応車載器を設置した車両の24時間365日の走行履歴・挙動履歴データを収集したものである。
- 千葉県では、全自動車保有件数の約 1 割の車両でデータ取得されている。

ETC2.0プローブデータの収集イメージ

ETC 2.0 車載器と路側機との通信により情報を収集



ETC2.0プローブデータの普及状況

ETC2.0対応車載器・カーナビを搭載した車両数

千葉県： **59万台 (セッアップ率 12.9%)**
【参考】全国：1,024万台 (セッアップ率 10.2%)

※2022年6月現在の数値
【出典】ETC総合情報ポータルサイトの公表情報をもとに作成。
注)セッアップ率は自動車保有台数より算出
自動車保有台数は「都道府県別・車種別自動車保有台数(軽自動車含む)」
(一社)自動車検査登録情報協会)による2022年4月末の台数。

ETC2.0プローブデータのサンプル (一般)

膨大な量の数値データあり、データ集計・結果図化が大変

6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401001852	1	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401001902	2	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401001912	3	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401001922	4	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401001932	5	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401001942	6	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401001952	7	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401002002	8	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401002012	9	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401002022	10	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401002302	26	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401002312	27	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401002322	28	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401002331	29	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401002341	30	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401002351	31	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401002401	32	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401002411	33	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401002421	34	1	20190401001852	20190401002955
6002202E	20190401002541	20190401	10724	2	2	20190401002431	35	1	20190401001852	20190401002955
60022030	20190401004103	20190401	10724	2	2	20190401002829	57	1	20190401001852	20190401002955
60022030	20190401004103	20190401	10724	2	2	20190401002840	58	1	20190401001852	20190401002955
60022030	20190401004103	20190401	10724	2	2	20190401002850	59	1	20190401001852	20190401002955
60022030	20190401004103	20190401	10724	2	2	20190401002901	60	1	20190401001852	20190401002955
60022030	20190401004103	20190401	10724	2	2	20190401002912	61	1	20190401001852	20190401002955
60022030	20190401004103	20190401	10724	2	2	20190401002922	62	1	20190401001852	20190401002955
60022030	20190401004103	20190401	10724	2	2	20190401002933	63	1	20190401001852	20190401002955
60022030	20190401004103	20190401	10724	2	2	20190401002944	64	1	20190401001852	20190401002955
60022030	20190401004103	20190401	10724	2	2	20190401002955	65	1	20190401001852	20190401002955
60022030	20190401004103	20190401	10724	2	2	20190401003239	1	2	20190401003239	20190401003720
60022030	20190401004103	20190401	10724	2	2	20190401003640	23	2	20190401003239	20190401003720
60022030	20190401004103	20190401	10724	2	2	20190401003650	24	2	20190401003239	20190401003720

【出典】 国土交通省

3．交通ビッグデータを活用した渋滞及び事故の発生状況の分析

3.1 概要（3）分析項目

- 3つの道路種別に分類（国県道、市道幹線、市道非幹線）してデータ分析を実施。
 - 分析項目は、ETC2.0の走行サンプルや旅行速度、急挙動を整理するとともに、県警事故データを用いて分析し、課題箇所の抽出を実施。

【市道の分類（定義）】

分類	対象	定義
市道幹線	主要幹線1級	・都市計画道路で、供用開始済み及び都市計画事業を着手している道路
	主要幹線2級	・国道、県道及び主要幹線1級市道に接する主要な道路 ・隣接する市に接続する主要な道路 ・JR又は私鉄の駅に接続する主要な道路
市道非幹線	一般市道	・主要幹線以外の道路

【分析項目】

分類	対象	データ	分析項目
交通円滑化	国県道 市道幹線	ETC2.0	昼間12時間(7～18時台)平均旅行速度
		ETC2.0	朝ピーク(7-8時台)平均旅行速度
		ETC2.0	夕ピーク(17-18時台)平均旅行速度
交通安全	国県道 市道幹線 市道非幹線	事故データ	交差点死傷事故件数
		事故データ	単路死傷事故件数
		事故データ	単路kmあたり死傷事故件数
		ETC2.0	急挙動（急減速・左右加速度・ヨー角速度）発生回数
		ETC2.0	急減速挙動発生頻度
		ETC2.0	kmあたり急挙動（急減速・左右加速度・ヨー角速度）発生回数
	市道非幹線	ETC2.0	速度30km/h以上の区間とゾーン30の関係
		ETC2.0	幹線道路の速度低下と走行サンプル数と地元要望の関係
		ETC2.0	交差点死傷事故と走行サンプル数と地元要望の関係

国県道・市道幹線の課題箇所

- ・流入2方向以上で10km/h未満となる交差点

※速度はR3.4-R4.3(年平均)で整理

国県道・市道幹線の課題箇所（交差点・単路）

- ・死傷事故件数8件以上の交差点
- ・キロ当たり死傷事故件数30件/km以上が連担している区間

市道非幹線の課題箇所（交差点・単路）

- ・死傷事故件数4件以上の交差点
- ・死傷事故件数3件以上の区間

※事故はH29-R3(5年間)で整理

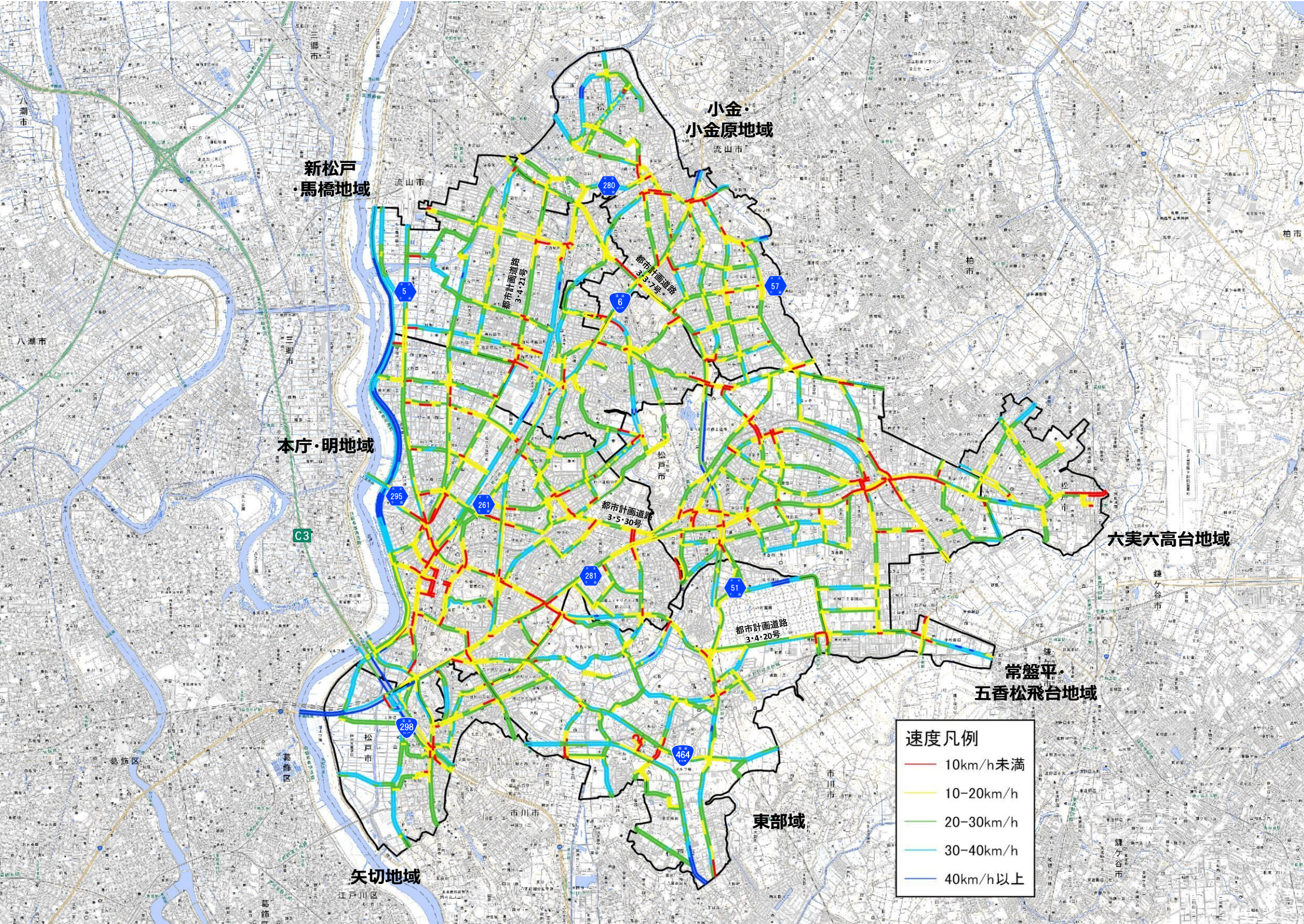
市道非幹線の課題箇所（地区）

- ・地元要望があり、抜け道の可能性やゾーン30内で事故が点在する幹線道路に囲まれた地区

3. 交通ビッグデータを活用した渋滞及び事故の発生状況の分析

3.2 交通円滑化 平日昼間12時間(7~18時台)平均旅行速度

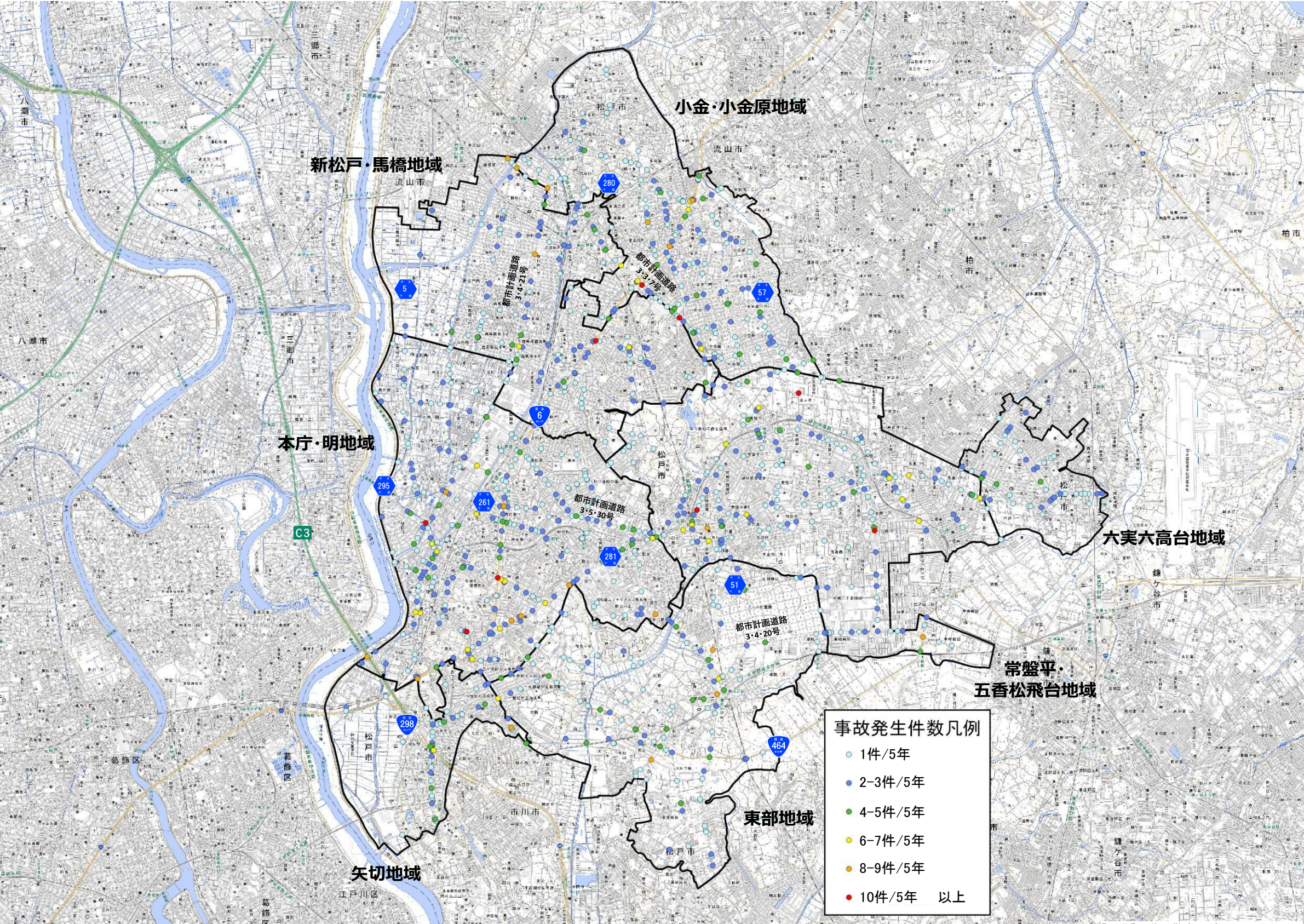
● 平日昼間12時間の平均旅行速度において、交差点流入2方向以上で10km/h未満の速度低下している箇所を見ると、国県道の交差点だけでなく市道幹線同士の交差点でも多く発生している。



3. 交通ビッグデータを活用した渋滞及び事故の発生状況の分析

3.3 交通安全 交差点死傷事故件数（国県道+市道幹線）

● 交差点死傷事故件数（国県道+市道幹線）は、国県道の交差点だけでなく都市計画道路3・3・7号等の市道幹線でも多く発生している。



【出典】千葉県警事故データ(H29～R3)

第1回 松戸市交通ビッグデータ見える化協議会

4. 課題箇所及び対策候補箇所の抽出と優先順位の考え方(案)

～ 目次 ～

- (1)協議会検討箇所選定までの考え方・・・・・・・・・・・・・1
- (2)課題箇所及び対策候補箇所抽出の方法 ・・・・・・・・・・・・・2
- (3)優先順位の考え方(案) ・・・・・・・・・・・・・3

4. 課題箇所及び対策候補箇所の抽出と優先順位の考え方(案)

(1) 協議会検討箇所選定までの考え方

- 交通円滑化及び交通安全の課題箇所及び対策候補箇所の抽出、対策立案を実施する全体の考え方について、以下3案のメリット・デメリットを整理し、【案3】課題分析による選定に基づき検討することとした。

		【案1】数値基準による選定	【案2】地元要望による選定	【案3】課題分析による選定
概要		主要渋滞箇所や事故危険箇所の抽出基準を参考に、評価指標及び評価基準を設定し、採点方式で対策箇所を選定する。	地域住民や警察等の地元要望を踏まえ対策箇所を選定する。	道路網や道路構造、交通状況についてデータ分析や地元要望等から問題点や課題を把握し、それらの要因分析を行ったうえで対策箇所を選定する。
メリット・デメリット	評価	○ 定量的な評価ができ、一定の基準で評価することができる。	× 地元の要望で挙がってきた意見に評価指標が限られ、定量的な評価が難しい。	△ 定量的(データ分析)、定性的(要望等)の両面で評価できるが、評価基準が難しく総合的な判断が必要。
	対策箇所	△ 評価指標や評価基準の設定次第で変わるため、単純に渋滞箇所や事故発生箇所が抽出される可能性が高く、問題の発生要因が解決されない可能性がある。	△ 要望箇所は浮かび上がるが、潜在的な問題を抱えた箇所が残る可能性がある。	○ 問題の発生要因を含めて対策箇所を抽出することができる。
	優先順位	△ 評価指標・評価基準に則って優先順位を機械的に決められるが、評価基準の設定次第で順位が変動する。	× 定性的な評価であるため、恣意的に判断する必要がある。	○ 定量的(データ分析)、定性的(要望等)な観点から優先順位を総合的に判断できる。
	対策方針	△ 対策エリアの設定が難しいため、対策方針が不足する可能性がある。	× 対策エリアの設定が難しいため、ピンポイントの対策方針に限られる可能性がある。	○ 問題の原因分析をしているため、対策エリアや対策方針を的確に立案することができる。
	対策効果	△ 対策効果の波及が小さく、追加対策が必要になる可能性がある。	× 対策効果の波及が小さいため、追加対策が必要になる可能性が高い。	○ 対策効果の波及が大きく、持続性も高いことが想定される。
	検討期間	△ 一定の評価指標・評価基準に則って機械的に検討できるため、案3より検討に要する期間は少ない。	○ 地元要望を調査し整理するため、検討期間は最も少ない。	× 問題の原因分析まで行うため検討期間を要する。
	合意形成	△ 評価指標で定量的な説明は可能であるが、地元要望と評価基準のすり合わせが必要。	△ 地元の意見に基づいているが、説明力に欠ける。	○ 定量的・定性的な説明が可能。
対策実施の公平性		× 数値で客観的に箇所を選定可能だが、交通量が多い中心部の箇所ばかり選定される可能性	△ 各地域の要望を反映可能だが客観的な説明が難しい	○ エリア毎に課題整理するため、市内各地域での対策を実施可能

4. 課題箇所及び対策候補箇所の抽出と優先順位の考え方(案)

(2) 課題箇所及び対策候補箇所抽出の方法

- 以下の流れで課題箇所及び対策候補箇所の抽出を行った。

交通円滑化（渋滞対策）

国県道、市道幹線(主要幹線1級・2級)を対象とする。

STEP 1 課題箇所の抽出

<交差点>

- 平日昼間12時間・朝ピーク・夕ピークいずれかの平均旅行速度が交差点流入2方向以上で10km/h未満となる交差点

STEP 2 対策候補箇所の抽出

対策事業がある

対策事業が無い

データ分析期間内に対策実施済み箇所や対策実施中、対策予定がある交差点を除く

※渋滞状況のモニタリングは今後も実施する

STEP 3 優先順位の検討

市道を含まない交差点

市道を含む交差点

市道を含まない交差点（国県道のみで構成されている交差点）は、国や県への要望箇所とする

優先順位の検討対象

交通安全（事故対策）

国県道、市道幹線、市道非幹線を対象とする。

STEP 1 課題箇所の抽出

<交差点>

- 国県道、市道幹線の死傷事故件数8件以上の交差点
- 市道非幹線死傷事故件数4件以上の交差点

<単路>

- 国県道、市道幹線のキロ当たり死傷事故件数30件/km以上が連担している区間
- 市道非幹線の死傷事故件数3件以上の区間

<地区>

- 地元要望があり、抜け道の可能性やゾーン30内で事故が点在する幹線道路に囲まれたエリア ※検討により範囲は柔軟に変更

交差点・単路

地区

STEP 2 対策候補箇所の抽出

対策事業がある

対策事業が無い

データ分析期間内に対策実施済み箇所や対策実施中、対策予定がある交差点を除く

※事故状況のモニタリングは今後も実施する

STEP 3 優先順位の検討

市道を含まない交差点・単路

市道を含む交差点・単路

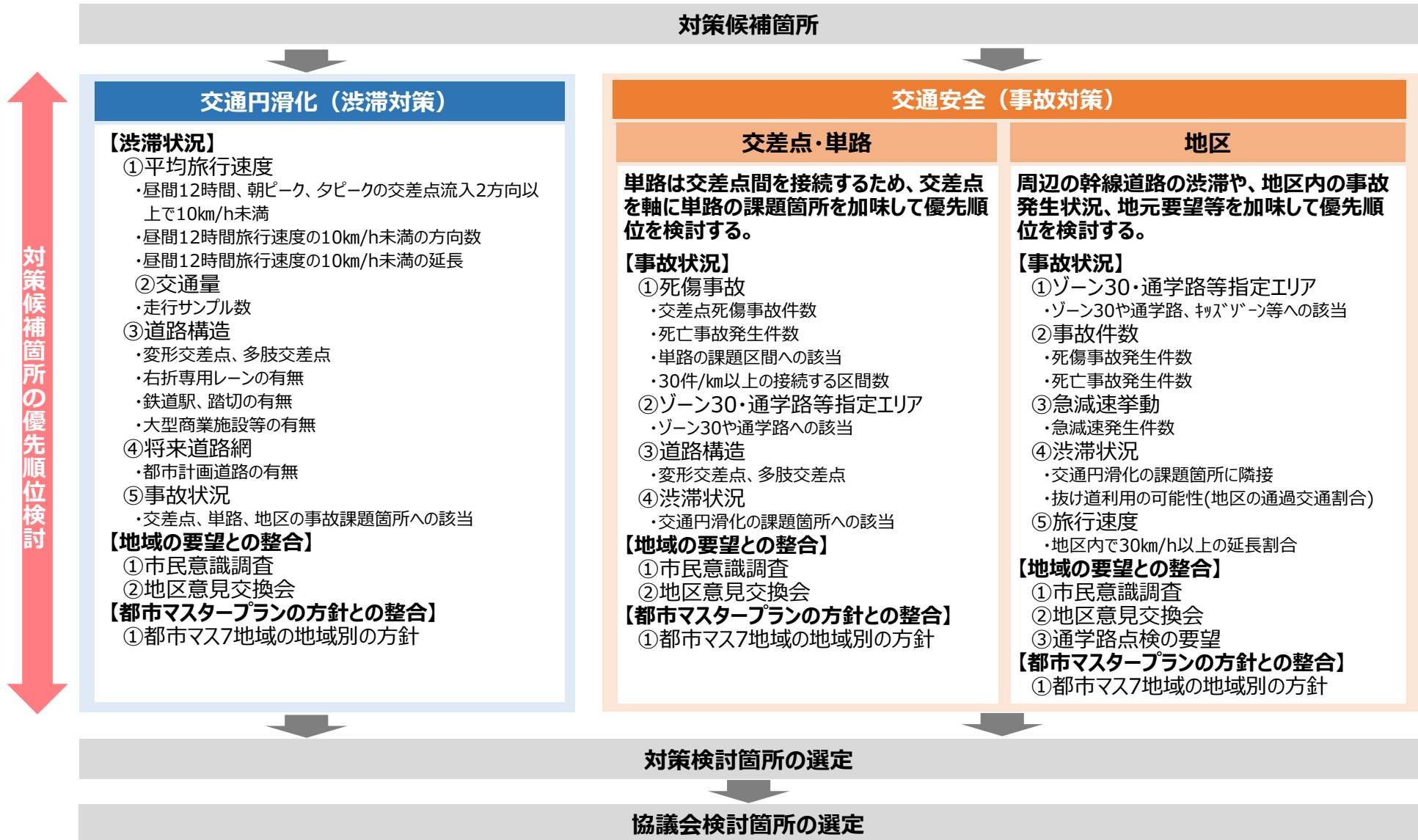
市道を含まない交差点・単路（国県道のみで構成されている交差点・単路）は、国や県への要望箇所とする

優先順位の検討対象

4. 課題箇所及び対策候補箇所の抽出と優先順位の考え方(案)

(3) 優先順位の考え方(案)

- 抽出した対策候補箇所に対し、渋滞や事故の発生状況、地域の要望や都市マスの方針との整合等の観点で評価し、優先順位を決定する。



松戸市交通ビッグデータ見える化協議会【第1回】 議事録（要旨）

◎日 時：令和4年11月9日（水）10:00～11:45

◎場 所：松戸市役所 新館7階 大会議室

（1/2）

議事内容（○：質問・意見、→：回答）

＜資料1 本協議会の枠組みと進め方＞

意見なし（了承を得る。）

＜資料2 松戸市の現状と課題に関する内容＞

○P13～16について、H27年度全国道路・街路交通情報勢調査は外環の開通前の交通状況であるため、R3年度全国道路・街路交通情報勢調査で更新した方が良い。

→R3年度全国道路・街路交通情報勢調査の公表後に更新する。

＜資料3 交通ビッグデータを活用した渋滞及び事故の発生状況の分析に関する内容＞

○国県道のうち県道でもセンターラインのない狭小な道路がある（主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線常盤平や主要地方道市川柏線金ヶ作等）。生活道路としての利用が多く幹線道路としては実態と乖離するため、配慮した方が良い。

→対策検討にあたり取り扱いに注意する。（平均旅行速度10km/h以下の区間が一方通行やセンターラインが無い道路の場合は渋滞箇所から除いて検討している。）

○地元意見は新たに意見収集する予定はあるか。

→日々、市に寄せられている要望等があるので、現時点で新たに意見収集する予定はない。

○抜け道の分析は非常に難しい。ETC2.0で全てわかるわけではないので、対象を絞ったうえで詳細に分析していく必要がある。

＜資料4 課題箇所及び対策候補箇所の抽出、優先順位の考え方に関する内容＞

○国で検討されている渋滞や事故の定義との整合性はどのように考えているか。差異が生じているのであれば意識して進めた方が良いと思う。

→既存の資料との整合を鑑みて検討する。

○既存の課題箇所との違いはどこか、違いが出た箇所はなぜ違いが出たのかを整理しておくが良い。

→整理する。

○ゾーン30だけでは効果が薄いため、道路管理者が狭窄やハンプ、注意喚起の路面標示等、物理的デバイスも併せて検討したほうが効果的と考える。

○ゾーン30内のエリアに何かしら物理的デバイスを入れる対策は国交省も展開を期待しているので、実施できるか分からないが、できれば検討案としてあっても良いと思う。

→基本的にはこれまでのゾーン30を進めていくことで考えている。ゾーン30プラスは地元住民との協議等、実施のハードルが高い認識を持っているが、ご意見を踏まえ、必要に応じて検討していく。

議事内容（○：質問・意見、→：回答）

<資料4 課題箇所及び対策候補箇所の抽出、優先順位の考え方に関する内容>

○今後、渋滞箇所、事故箇所はすべてを検討していくのか。

→まずは優先順位を決め、整備していきたい。整備していく中で道路整備が進み交通の流れが変わることも考えられるため、データ更新で効果検証しながら対策候補箇所は見直していくことで考えている。

○次回以降、対策検討をしていくとのことだが、対策のスパンは長期か短期か。北千葉道路の事業も進んでいる。

→10、20年の長期では考えていないが、優先順位の検討の際は事業の早期実現性の観点も踏まえられたら良いと考えている。

○今後、データ更新により、課題箇所は追加されていくのか。

→データ更新は全域で見直すため、追加や削除はあると考えている。

○抜本的な対策としては交差点を広げること等が考えられるが、ハード整備は難しい状況と想定される。船橋市では、ビッグデータを活用してどのような短期対策が出てきたか、事例はあるか。

→渋滞の要因が信号現示や横断歩行者の影響だった箇所は、信号現示の調整で混雑緩和が図れている。

<その他>

→次回は2月開催を予定している。

●開催風景

