

松戸市交通ビッグデータ見える化協議会【第5回】会議資料

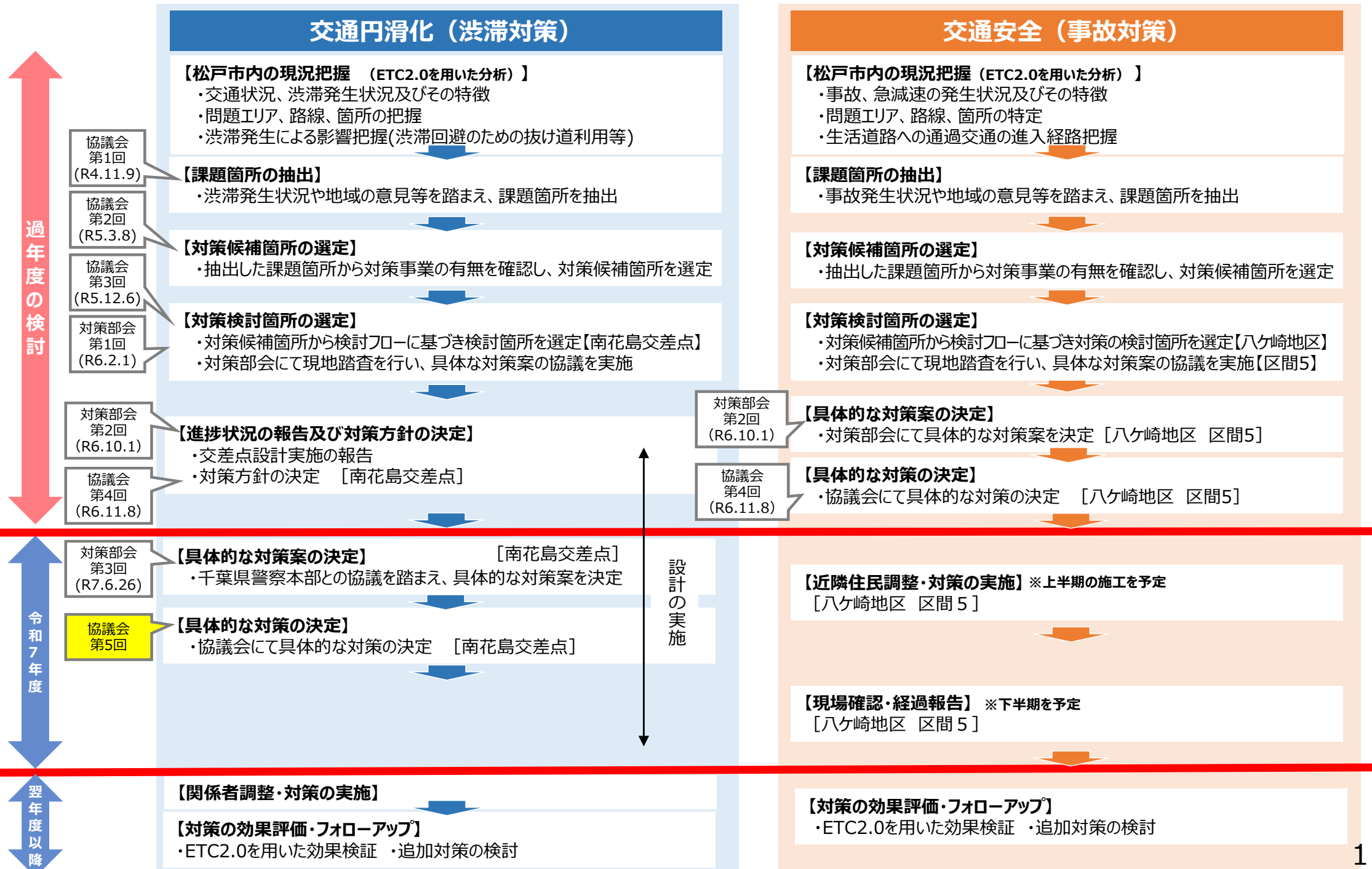
協議会でのこれまでの検討内容

～ 目 次 ～

1. 協議会・対策部会の進め方(全体の流れ)	.....	1
2. これまでの検討内容(検討の流れ)	.....	2

2025年7月30日(水)

1. 協議会・対策部会の進め方（全体の流れ）



2. これまでの検討内容（検討の流れ）

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【66箇所】

<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

【63箇所】

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 対策検討箇所の抽出

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

対策検討箇所の対象
【南花島交差点】

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 ※範囲は検討により柔軟に変更

交差点・単路
【交差点47箇所、単路22区間】

地区
【地区10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

【交差点45箇所、
単路22区間、
地区10地区】

STEP 3 対策検討箇所の抽出

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

対策検討箇所の抽出
【八ヶ崎地区】

松戸市交通ビッグデータ見える化協議会【第5回】会議資料

「南花島交差点」の渋滞対策について

～ 目 次 ～

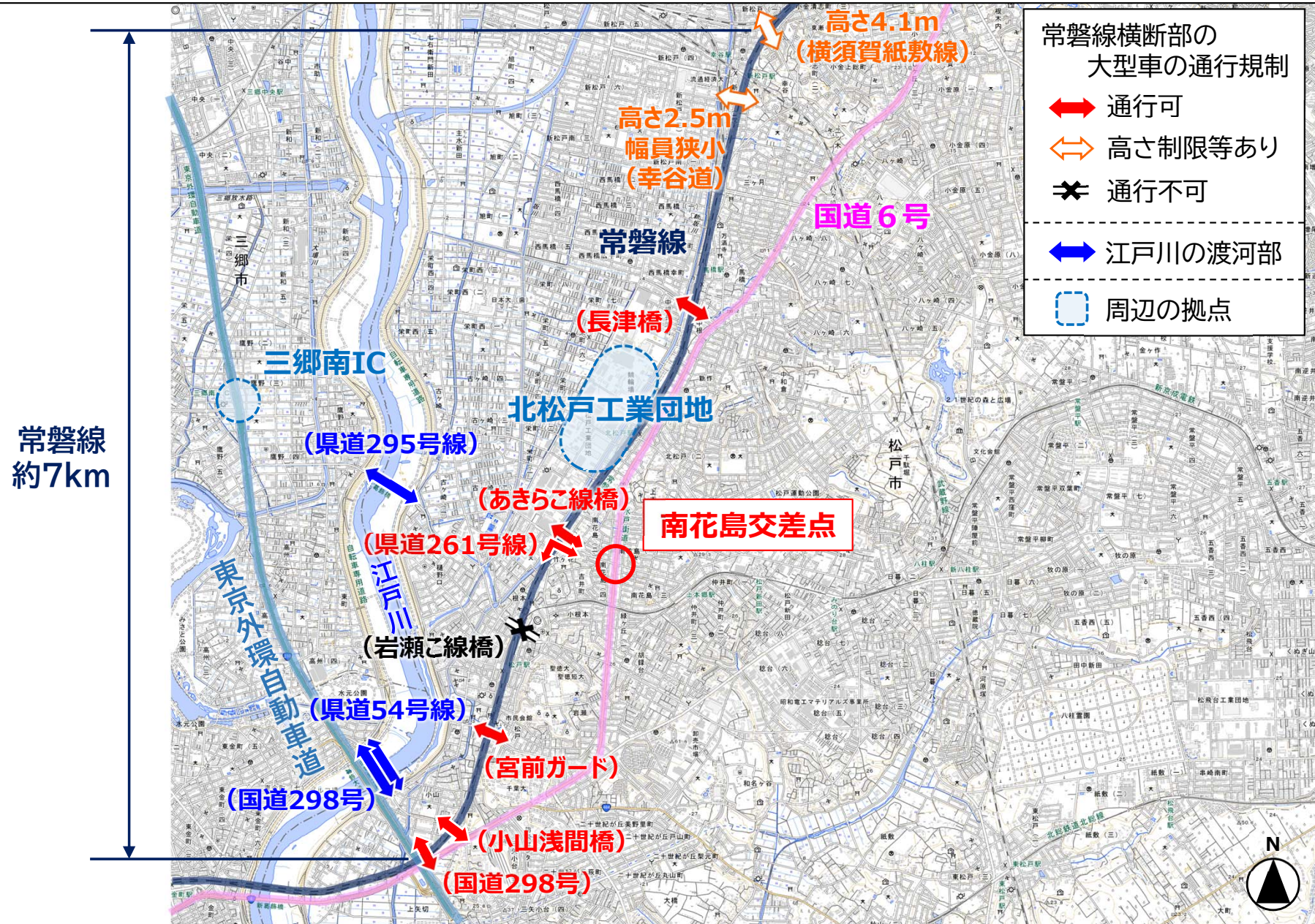
1. 南花島交差点の概要	.....	1	} 過年度資料抜粋
2. 分析結果	.....	3	
3. 過年度 協議会及び対策部会の内容	.....	5	
4. 具体的な対策案の検討	.....	9	
5. 対策部会【第3回】での意見等	.....	10	
6. 過年度における意見への対応表	.....	11	
7. 経路分析結果(追加分析)	.....	12	

2025年7月30日(水)

1. 南花島交差点の概要

(1)位置図

- 常磐線を越えるためのこ線橋の数が少ないことや大型車の通行規制がされている橋があることにより、北松戸工業団地を往来する大型車はあきらこ線橋を通過し、南花島交差点を経由するルートが多く見られる。

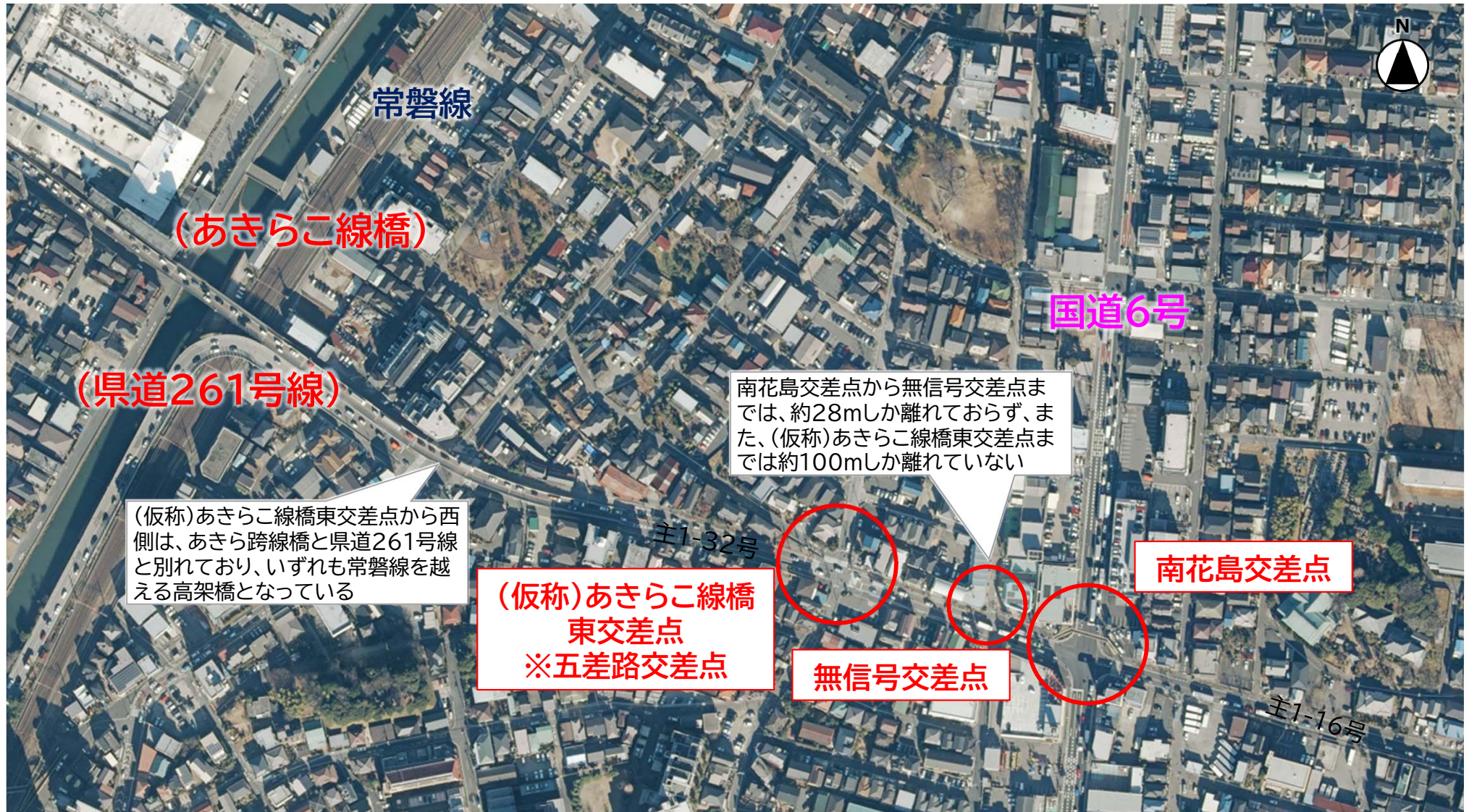


1. 南花島交差点の概要

(2) 南花島交差点の周辺状況

- 南花島交差点の西側に無信号交差点が1つあり、その更に西側に信号交差点「(仮称)あきらこ線橋東交差点」が位置している。

至 柏方面



至 東京方面

至 鎌ヶ谷方面

2. 分析結果

(1)自動車交通流動の分析結果【ETC2.0】

- 南花島交差点の西側断面を通過する自動車交通流動について、ETC2.0データ分析の結果を以下の通り整理する。 ※資料:ETC2.0(R3.4~R4.3)



- 南花島交差点のサンプル数は、国道6号及び松戸市道ともに50,000台以上と多い。



- 南花島交差点は、国道よりも市道の方が速度が低く、特に西側区間で速度10km/h未満の区間が長い。

〈経路分析〉

小型車の流動イメージ図 (平日) ※線の太さは交通量の概ねの比率を示す



大型車の流動イメージ図 (平日) ※線の太さは交通量の概ねの比率を示す



〈小型車の流動〉

- 南花島交差点へ流入する車両は、三郷南IC方面から上葛飾橋を走行して、南花島交差点に来る車両が多く、南花島交差点から流出した車両は、みのり台や八柱駅方面に行く車両が多い。

〈大型車の流動〉

- 南花島交差点へ流入する車両は、北松戸工業団地方面や三郷南IC・古ヶ崎五差路方面から南花島交差点に来る車両が多く、流出した車両は、**南花島交差点を右折して東京方面に行く車両が最も多い。**

※小型車及び大型車ともに休日の同様の傾向である

2. 分析結果

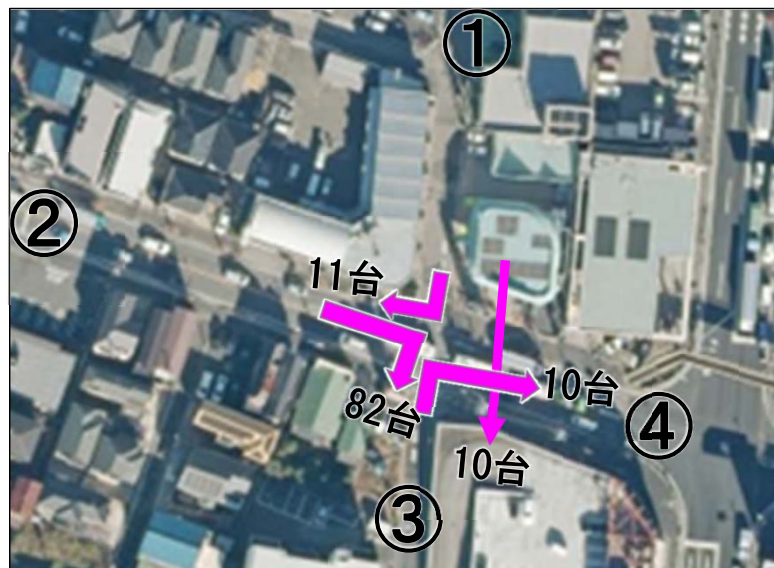
(2) 自動車交通流動の分析結果[交通量調査]

● 南花島交差点の西側断面を通過する自動車交通流動について、交通量調査結果の結果を以下の通り整理する。

調査日時: 令和5年12月7日(木)6時～19時(13時間調査)



無信号交差点



【結果】

○ 現況の右折レーン滞留長が22.5mであり、右折車(特に大型車)が多いため、その右折車両に阻害され、第1車線(直左折レーン)に車両が入れない状況が見受けられる。また、三郷方面への車両の滞留が発生している。

- ・ 右折車割合 32.5% (1,651/5,081台/13h)
- ・ 大型車混入率 21.8% (1,109/5,081台/13h)
- ・ 右折車の大型車混入率 43.2% (714/1,651台/13h)
- ・ 大型車の右折割合 64.4% (714/1,109台/13h)
- ・ 最大渋滞長 50m (15時20分台)

- ・ 第1車線(直左レーン)に車両が入れない状態 44回(13h)

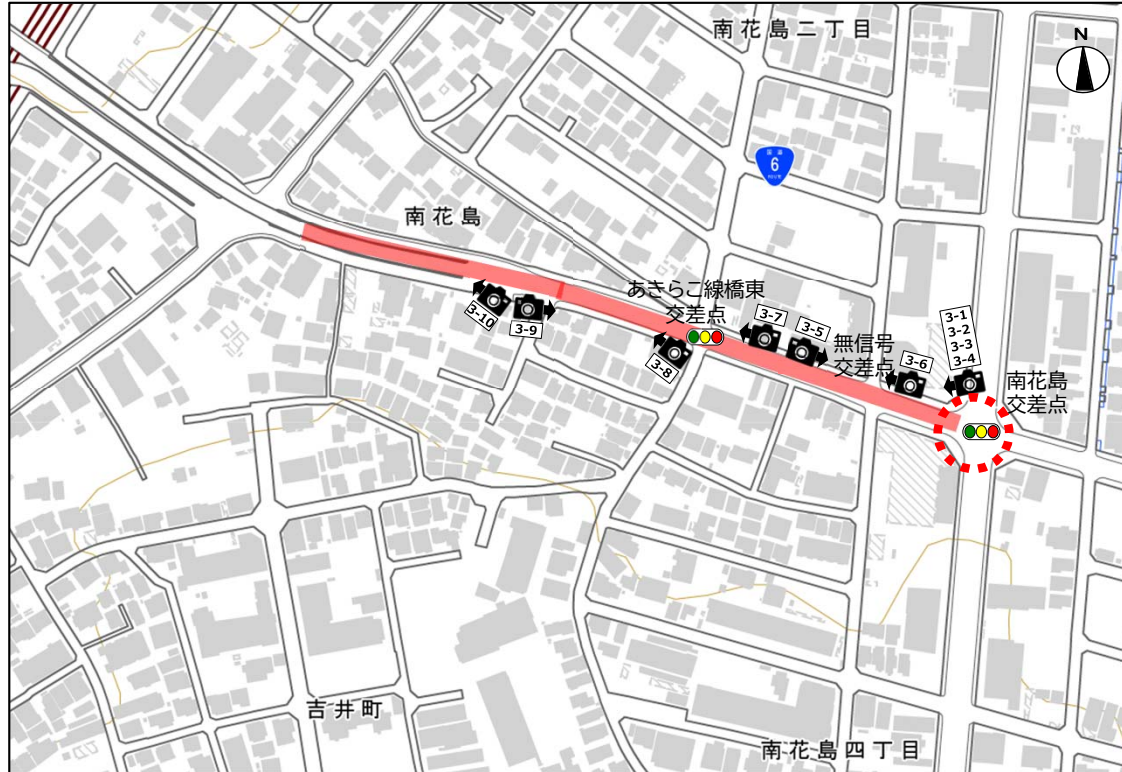


○ 南花島交差点の西側に位置する無信号交差点は、交通量は少ないが、抜け道利用などが見受けられる。

- ・ ②から③への右折車 82台(13h)
※ 抜け道利用または店舗の出入りによるものと推測される
- ・ ①から③への直進車 10台(13h)
- ・ ①からの右折車 11台(13h)
- ・ ③からの右折車 10台(13h)

3. 過年度 協議会及び対策部会の内容

(1) 対策部会【第1回】 合同現地踏査での意見 (令和6年2月1日開催)



① 南花島交差点 西側市道

- ・南花島交差点の右折レーンの滞留長を延伸して、併せて信号現示の調整を行ってはどうか。
- ・南花島交差点の方向別・時間帯別の交通量や渋滞要因等について詳細な分析をしていただきたい。
- ・歩行者、自転車の交通量についても分析をしていただきたい。
- ・現況車線構成やテーパー長等が分かる平面図があると良いのではないか。



3. 過年度 協議会及び対策部会の内容

(1) 対策部会【第1回】 合同現地調査での意見

②無信号交差点

- 右折レーン延伸に伴う無信号交差点出入り車両の交通変化等の地域への影響についても確認する必要があるのではないか。



③(仮称)あきらこ線橋東交差点以西

- 北松戸工業団地の発着車両に対して経路変更を促す働きかけ(ソフト施策)を実施してみてはどうか。
- ETC2.0を用いて、流山街道や北松戸工業団地に発着を持つ交通がどのような流れをしているかの経路分析していただきたい。併せて、それらの交通が前後のこ線橋にどの程度流入しているかも分析していただきたい。



④南花島交差点 国道南側

- 国道6号側の停止線の前出しとそれに伴う信号現示(青時間)の調整について検討してみてはいかがか。



3. 過年度 協議会及び対策部会の内容

(1) 対策部会【第1回】 合同現地踏査結果のまとめ

- 合同現地調査の結果を以下の通り整理する。

①南花島交差点 西側市道

- ・南花島交差点の右折レーンの滞留長を延伸して、併せて信号現示の調整を行ってはどうか。
- ・右折レーンを延伸することが短期的な対策であると思う。
- ・南花島交差点の方向別・時間帯別の交通量や渋滞要因等について詳細な分析をしていただきたい。
- ・歩行者、自転車の交通量についても分析をしていただきたい。
- ・現況車線構成やテーパー長等が分かる平面図があると良いのではないか。

②無信号交差点

- ・右折レーン延伸に伴う無信号交差点出入り車両の交通変化等の地域への影響についても確認する必要があるのではないか。

③あきらこ線橋東交差点

- ・北松戸工業団地の発着車両に対して経路変更を促す働きかけ(ソフト施策)を実施してみてはいかがか。
- ・ETC2.0を用いて、流山街道や北松戸工業団地に発着を持つ交通がどのような流れをしているかの経路分析していただきたい。併せて、それらの交通が前後のこ線橋にどの程度流入しているかも分析していただきたい。

④南花島交差点 国道南側

- ・国道6号側の停止線の前出しとそれに伴う信号現示(青時間)の調整について検討してみてはいかがか。

3. 過年度 協議会及び対策部会の内容 (2) 対策部会【第2回】及び協議会【第4回】のまとめ

対策部会【第2回】 R6.10.1開催

- ・合同現地踏査での意見を基に、渋滞対策を目的として、南花島交差点西側の右折レーン延伸を検討。
- ・事務局より対策方針案(右折レーンの延伸)の提示。
→**対策方針案の決定**

協議会【第4回】 R6.11.8開催

- ・対策部会にて決定した対策方針案を提示
→**対策方針の決定** ※渋滞対策を目的として南花島交差点西側の右折レーン延伸を実施する。
警察協議および設計を進めていく。

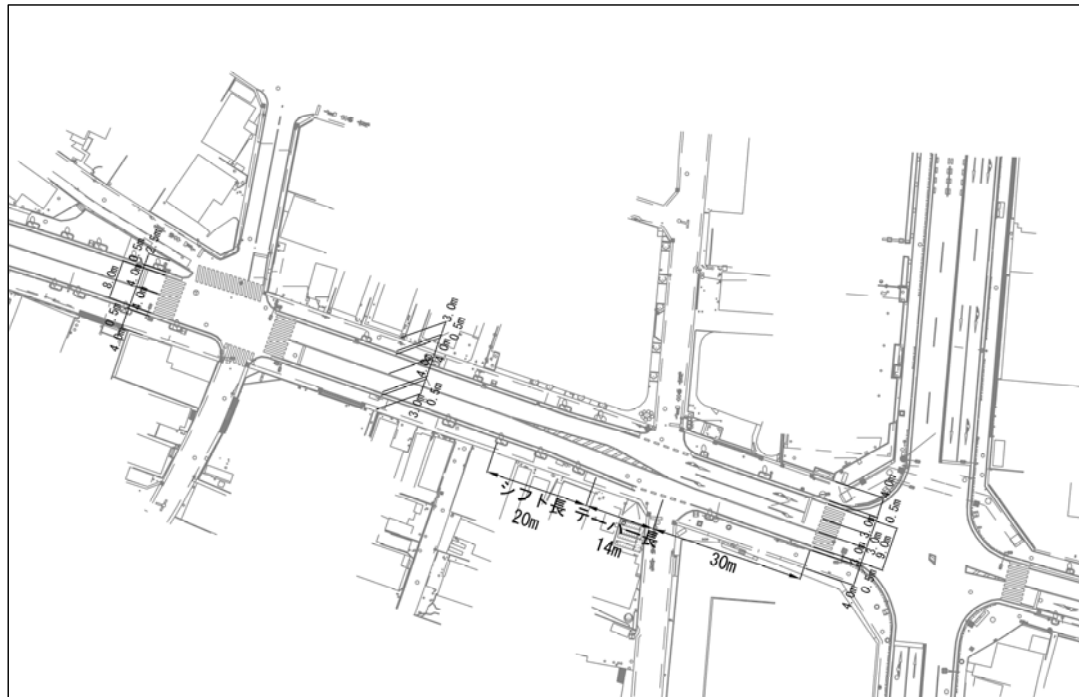


図 現況平面図

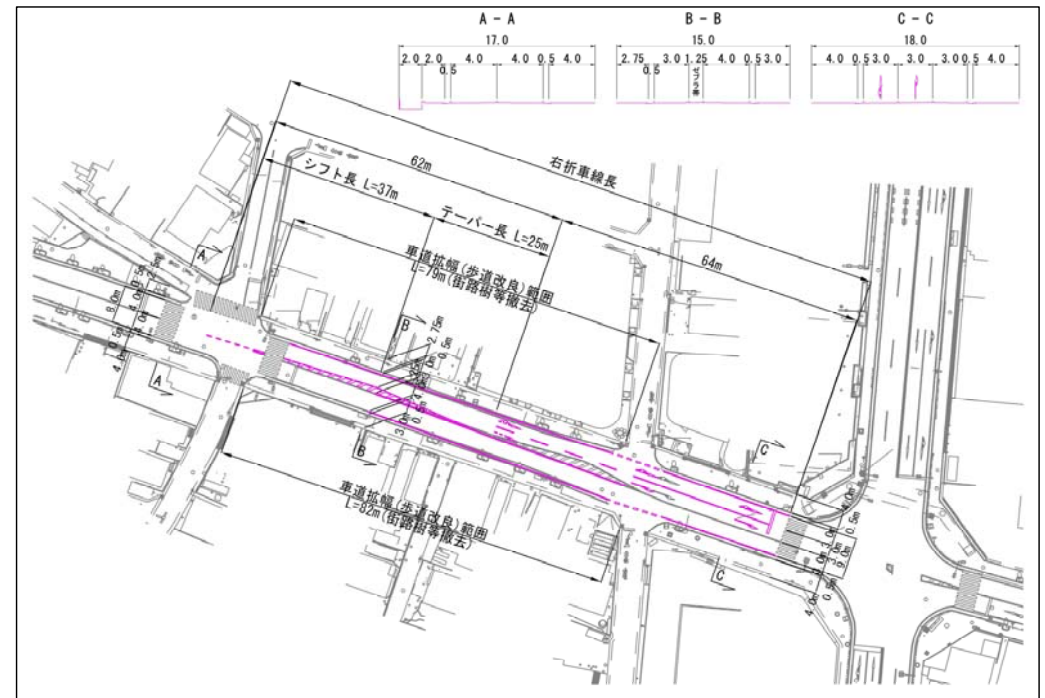


図 対策案の平面図(イメージ図)

- 【交通量調査結果より】

5. 対策部会【第3回】での意見等

	組織名:会員名	意見・要望・質問	対応案
1	日本大学: 小早川教授	○ポストコーンを設置している区間(市道6区198号および市道6区210号)については、直進および右折ができないように交通規制も合わせてかけるべきと考える。	→ 無信号交差点におけるポストコーンの設置に伴う交通規制については、警察本部との協議のなかで、物理的措置(ラバーポールの設置)により交通流の抑制ができると考えるため、規制の検討は行わない見解を頂いております。
2	日本大学: 青山助教	○ポストコーンの設置は規制状況と一致しているのでしょうか。(従道路から右左折する場合に、規制上は行けるのにポストコーンがあるために行けないというような状況は起きていないのでしょうか)	→ なお、交通規制については、協議時の案であることから、交通管理者との供用前現地立会の際に協議させていただきたいと考えております。
3	千葉県 道路計画課	○西側市道 南花島交差点付近では、歩道幅員が両側とも4.0mとなっているが、両側2.5mとすれば、1車線分の幅員を創出することが可能となり、また、西側市道から右折する国道6号は片側2車線であることから、右折レーンを2車線とすることで、1サイクルでの右折車両を増加させることが可能と考えられるが、検討されてはいかがか。 ○東側市道 東側市道については、国道6号北方面への右折は規制されていることから、更なる交通円滑化のために、両側の歩道について、1.5mずつ幅員を狭め、左折専用レーンを創出してはいかがか。	→ 本計画においては、早期の事業効果発現を目的としております。 ご提案いただいた対策案については、南花島交差点北側部分(国道6号上)に横断歩道橋が設置されていることから、横断歩道橋の構造を変更して歩道幅員を縮小することは難しいと考えており、現計画としております。 なお、対策実施後は、効果検証を行い、交通動向に注視していきます。
4	千葉県 東葛飾土木事務所	○無信号交差点の南北方向をラバーポールにより交通制限される予定ですが、それに伴う影響や課題については検討されていますでしょうか。	→ 利用者の方にはご不便をおかけしますが交通安全の観点から、ご理解を賜りたいと考えております。なお、町会長には既に説明を実施し了承を得ており、今後、近隣住民の方々へ説明を実施する予定です。

5. 過年度における意見への対応表

表 過年度の協議会及び対策部会での意見に対する対応表 ※過年度に未対応であったもの

		意見・要望等	対応方針
1	第1回対策部会	ETC2.0を用いて、流山街道や北松戸工業団地に発着を持つ交通がどのような流れをしているのか経路分析をしていただきたい。併せて、それらの交通が前後のこ線橋にどの程度流入しているかも分析していただきたい。	分析を実施しました。(P.12～14参照)
2		国道6号側の停止線の前出しとそれに伴う信号現示(青時間)の調整について検討していただきたい。	対策実施後の交通状況を踏まえ、警察と協議・調整いたします。
3	第2回対策部会	南花島交差点西側の右折シフト長が(仮称)あきらこ線橋東交差点上に位置するため、車両の流入流出の際の安全性についてより慎重に検証する必要がある。	詳細な設計の実施を行い、本線シフト長は(仮称)あきらこ線橋東交差点上には位置しない結果となりました。 また、千葉県警察本部との協議を踏まえ、本線シフト部分への安全対策(速度抑制対策)として、注意喚起の立て看板の設置を実施いたします。
4		信号現示の調整の必要性・可能性を検討いただきたい。	対策実施後の交通状況を踏まえ、警察と協議・調整いたします。
5		右折レーン延伸の際に、従道路(南花島交差点西側に隣接する無信号交差点)からの直進・右折を防ぐラバーポールを設置してはどうか。	千葉県警察本部との協議を踏まえ、ラバーポールを車道の中央部に設置する計画としました。(計画平面図参照)
6	第4回協議会	対策部会【第2回】での意見のとおり、無信号交差点において従道路からの直進・右折を防ぐ対策は必要と考える。	

6. 経路分析（追加分析）

（１）経路分析の概要

- 南花島交差点の西側（流山街道や北松戸工業団地）から流入する大型車における経路の特徴を把握するため、ETC2.0プローブデータを用いて経路分析を行った。

※資料：ETC2.0(R3.4～R4.3)

対象地域	分析内容
流山街道	古ヶ崎交差点に北側から流入する小型車・大型車の経路

対象地域	分析内容
北松戸工業団地	北松戸工業団地を経由する大型車の経路 南花島交差点に西側から流入する車両の内、 北松戸工業団地を経由する大型車の割合

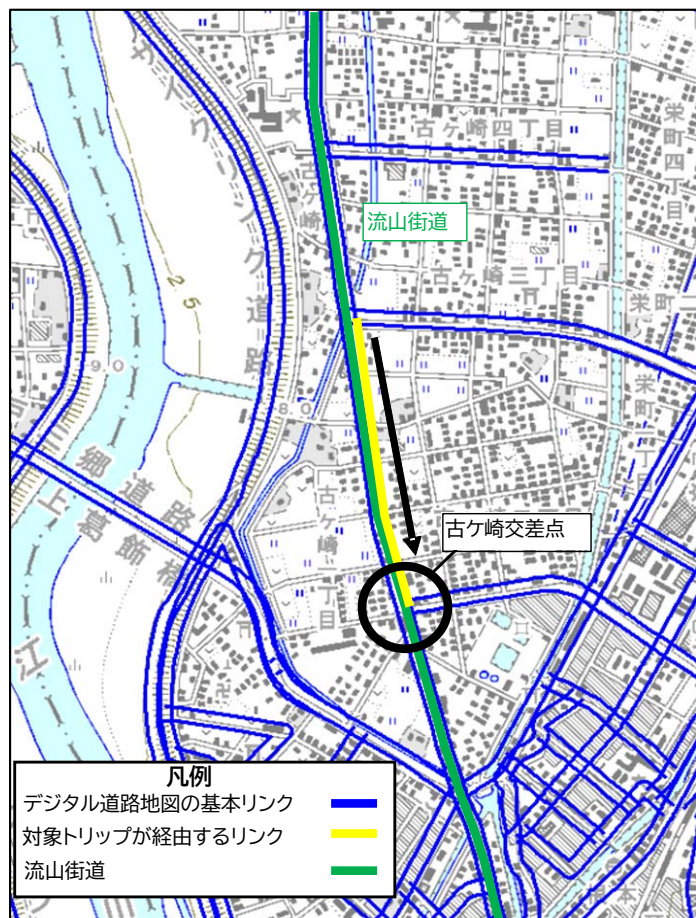


図 分布対象トリップが経由するリンク（流山街道）

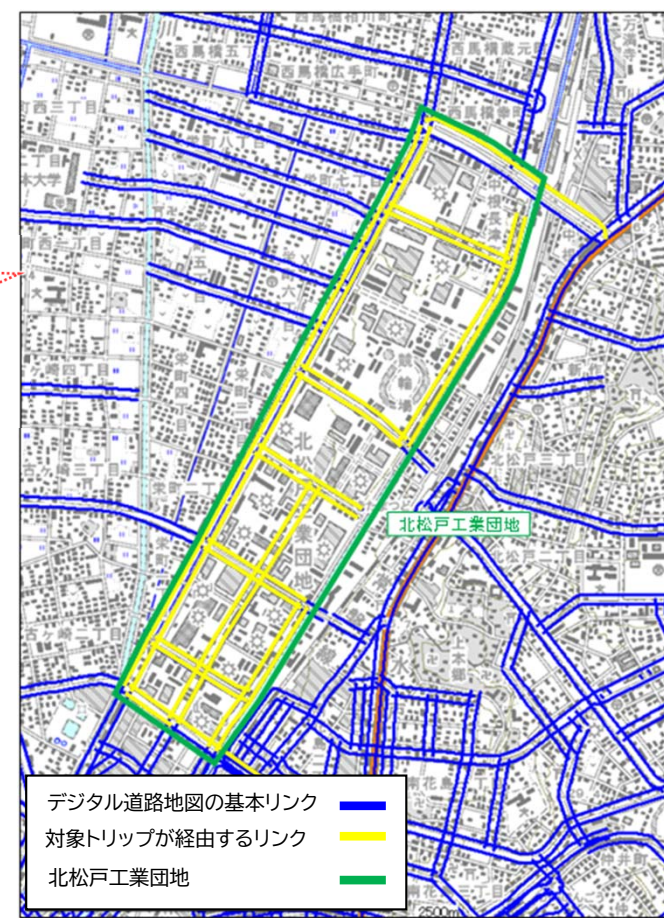
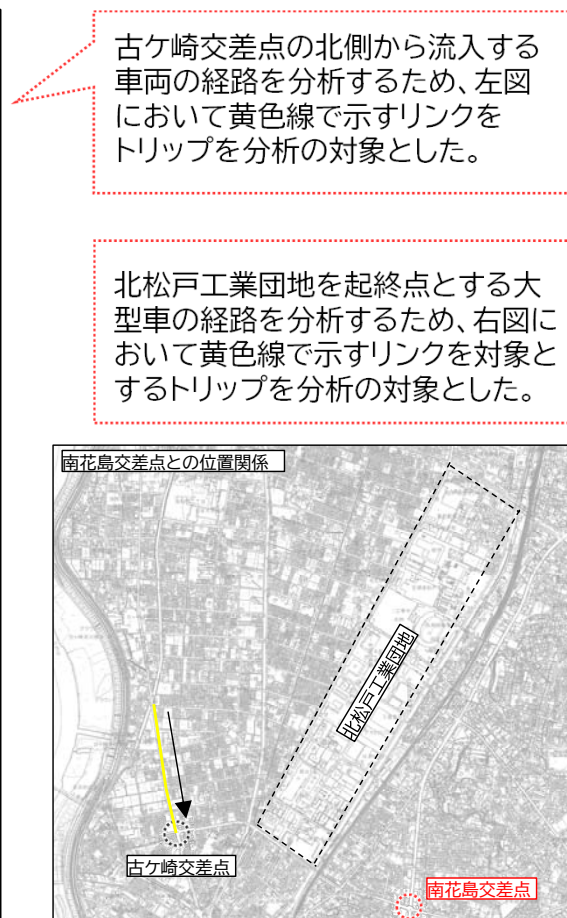
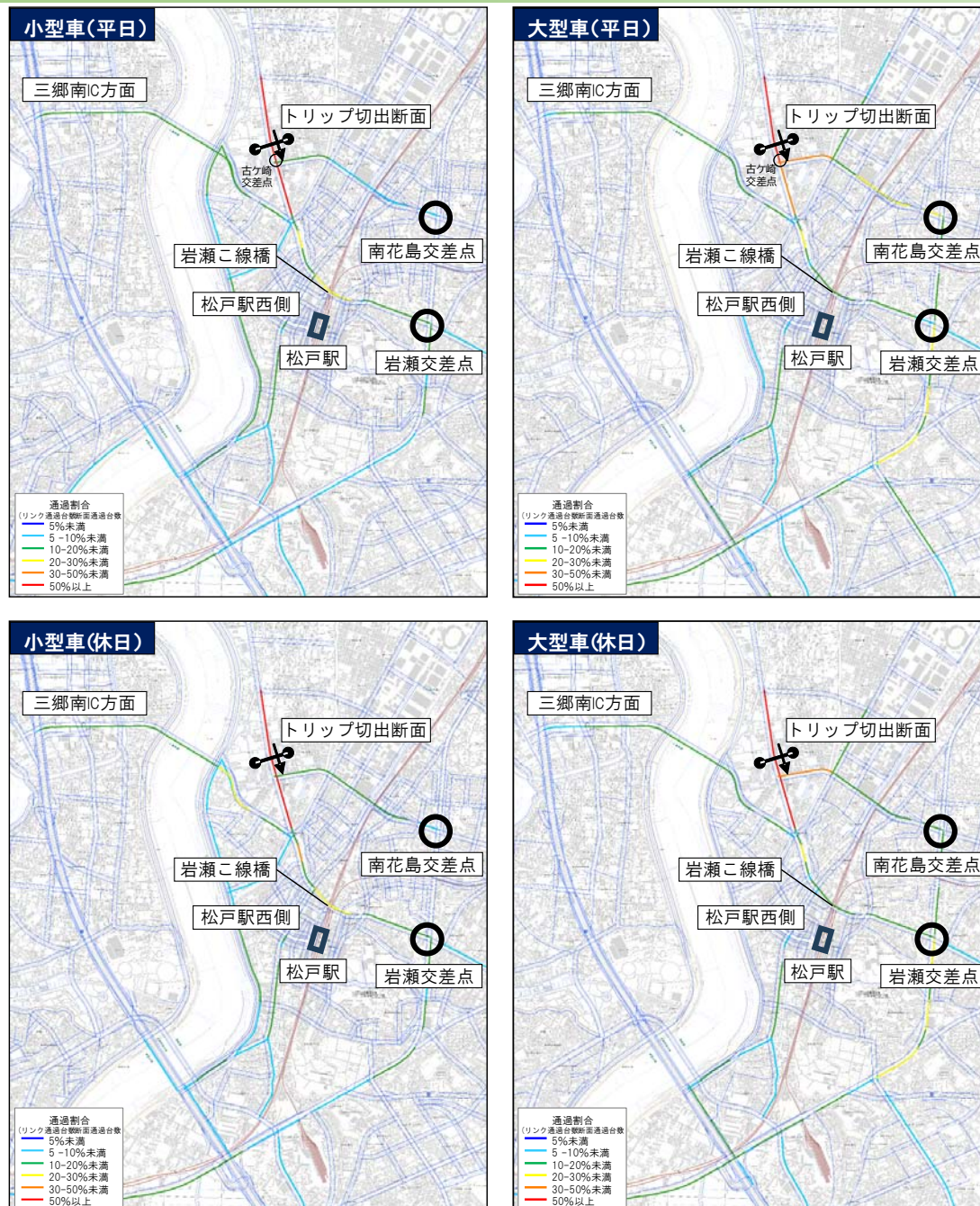


図 分析対象トリップが経由するリンク（北松戸工業団地）

6. 経路分析（追加分析）

（2）分析結果（流山街道）



流山街道を通過する車両の経路分析結果

●小型車の経路分析結果

・南花島交差点方面や岩瀬交差点方面、三郷南IC方面、松戸駅西側（江戸川沿い）方面のそれぞれに経路が分散されており、南花島交差点方面のみに集中しているという傾向はみられなかった。

・平日、休日ともに同様の傾向であった。

●大型車の経路分析結果

・南花島交差点方面や岩瀬交差点方面、三郷南IC方面のそれぞれに経路が分散されており、南花島交差点方面のみに集中しているという傾向はみられなかった。一方で、小型車とは違い、松戸駅西側方面（江戸川方面）に向かう車両が少ない。

・平日、休日ともに同様の傾向であった。

※大型車通行禁止の岩瀬二線橋を大型車が経由している分析結果となっているが、これはETC2.0プローブデータにおいて大型車に分類されている車両に交通規制上の大型車ではない車両も含まれており、これらの車両が岩瀬二線橋を通行しているためである。

※資料:ETC2.0(R3.4～R4.3)

6. 経路分析結果（追加分析）

（2）分析結果（北松戸工業団地）

北松戸工業団地を経由する大型車の経路分析結果

- 東京方面と三郷南IC方面に向かう車両が多く、中根立体入口交差点方面（北方面）に向かう車両は少ない。
- 東京方面へ向かう車両の多くが、南花島交差点を経由して国道6号を南下している。
- 平日、休日ともに同様の傾向であった。

南花島交差点に西側から流入する車両のうち、北松戸工業団地を経由する大型車の割合

- 南花島交差点に西側から流入する大型車に対して、北松戸工業団地を経由する大型車の占める割合は、平日で53%、休日で58%であった。
- 南花島交差点に西側から流入する全車両（大型車＋小型車）に対して、北松戸工業団地を経由する大型車の占める割合は、平日で38%、休日で31%であった。

※大型車の方が小型車よりもETC2.0の利用率が高く（大型車約7割、小型車約3割）、サンプル数としては多く観測されるため、実際の南花島交差点に西側から流入する全車両に占める大型車の割合は、分析結果よりも低いと想定される。

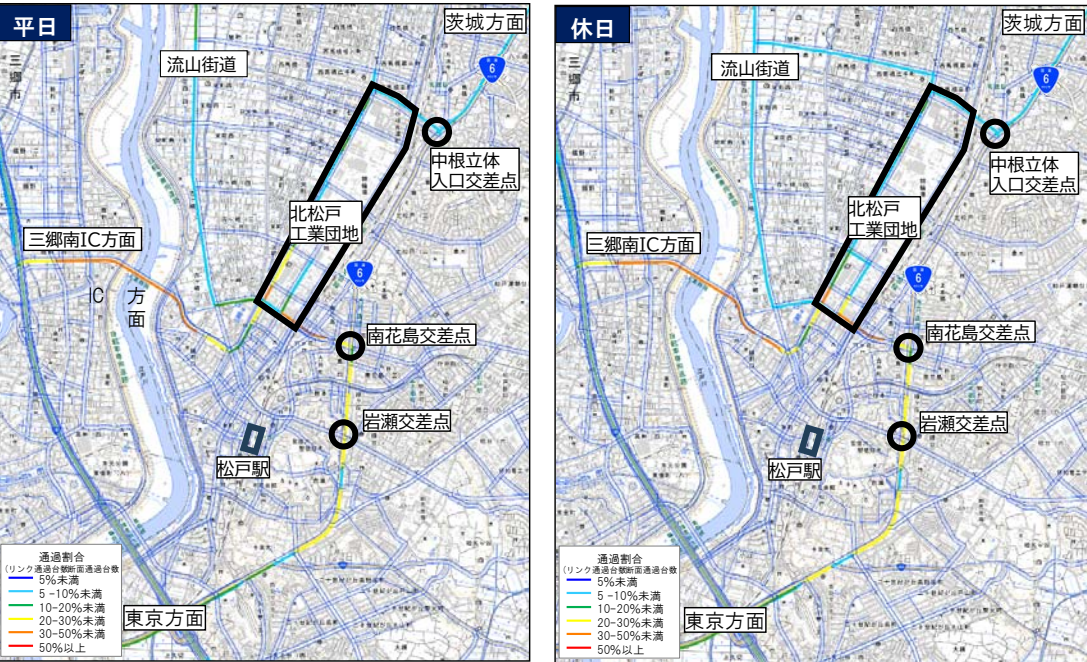


図 北松戸工業団地を経由する大型車の経路分析結果



図 分析対象箇所

表 サンプル数

サンプル数		平休比
平日(台)	休日(台)	
78,850	26,370	0.334

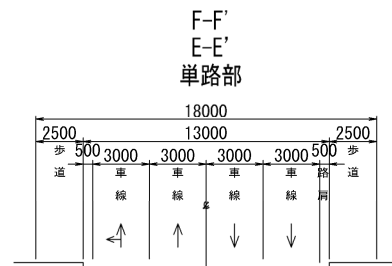
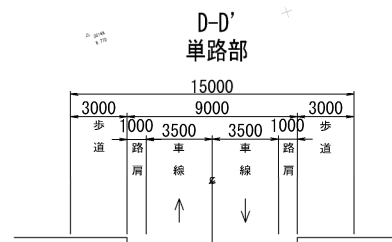
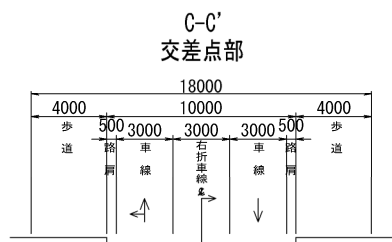
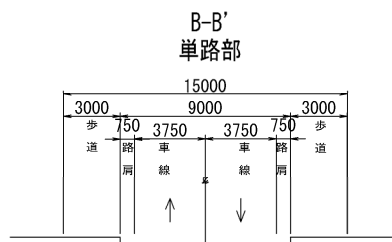
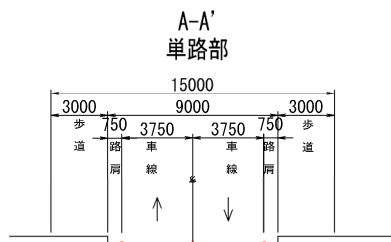
南花島交差点に西側から流入する全車両に占める割合		南花島交差点に西側から流入する大型車に占める割合	
平日 (%)	休日 (%)	平日 (%)	休日 (%)
38	31	53	58

※資料:ETC2.0(R3.4～R4.3)

現況平面図 S=1:1,000



至 東京方面



施工年度	令和 6 年度
工事名称	南花島交差点設計等業務委託
工事場所	松戸市南花島82番1
路線名称	主要幹線1級市道32号
図面種別	現況平面図
縮 尺	S=1:1000
図面番号	全 6 葉の内第 3 号
松戸市 建設部 建設総務課	

設計条件

路線名	主要幹線1級市道32号	主要幹線1級市道16号	国道6号	
道路の種級	第4種 第1級	第4種 第2級	第4種 第1級	
設計速度	40km/h	40km/h	60km/h	
対象設計車両	セミトレーラー	普通自動車	セミトレーラー	普通自動車
導流路	左折：Ro=13.0、Ri=4.5	左折：Ro=13.0、Ri=7.5	(主1-32号)	(主1-16号)
	右折：Ro=13.0、Ri=4.5		左折：Ro=13.0、Ri=4.5	左折：Ro=13.0、Ri=7.5

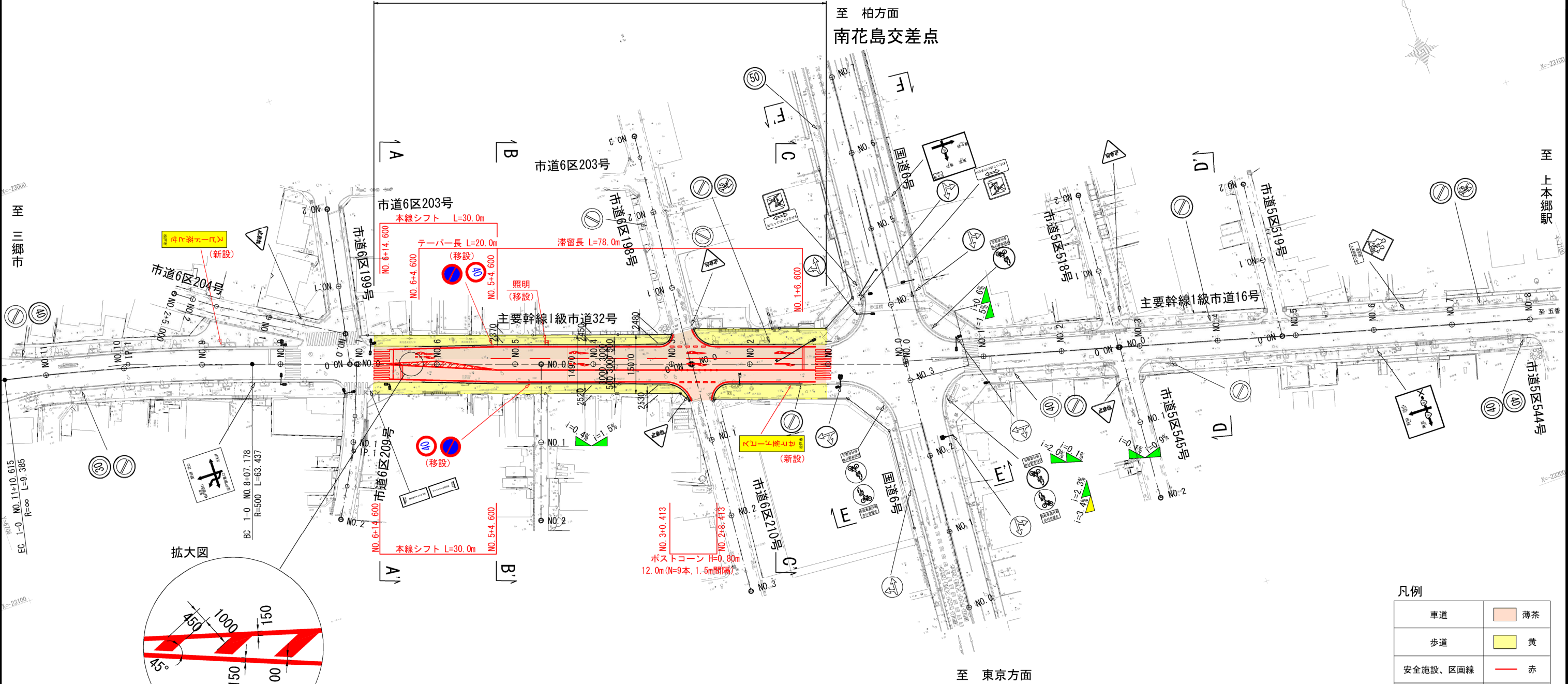
計画平面図 S=1:1,000

縦断勾配2.5%以下

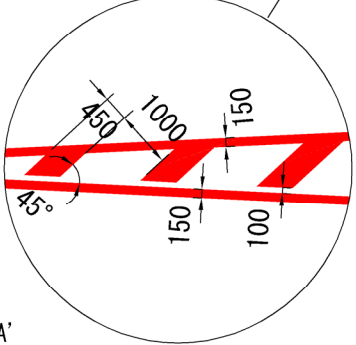
幾何構造表

項目		計算式	最小値	採用値
本線シフト長		$V \cdot \Delta W / 3 = 40 \times 1.50 / 3 = 20.0\text{m}$	30m	30.0m
テーパー長	減速長	—	15m	20.0m
	シフト長	$V \cdot \Delta W / 6 = 40 \times 3.0 / 6 = 20.0\text{m}$	—	
滞留長		$\lambda_r \times N \times S = 1.82 \times 120 \times 145 / 3600 \times 8.80 = 77.4\text{m}$	30m	78.0m

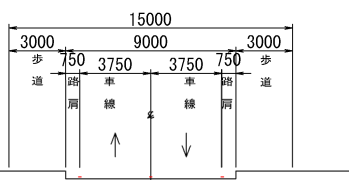
協議延長 L=115.6m



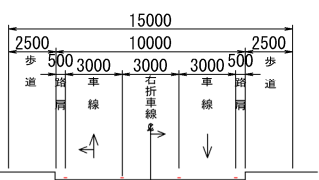
拡大図



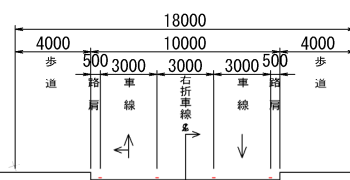
A-A' 単路部



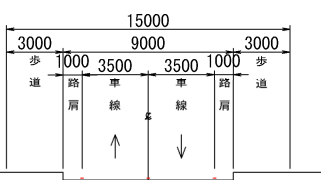
B-B' 交差点部



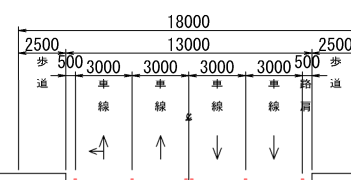
C-C' 交差点部



D-D' 単路部



F-F' 単路部



凡例

車道	薄茶
歩道	黄
安全施設、区画線	赤
縦断勾配 2.5%以下	緑
縦断勾配 2.5%超 6.0%未満	黄

交通規制及び交通安全施設については、協議時における案であることから、供用前現地立会の上決定する。

施工年度	令和 6 年度
工事名称	南花島交差点設計等業務委託
工事場所	松戸市南花島82番1
路線名称	主要幹線1級市道32号
図面種別	計画平面図
縮尺	S=1:1000
図面番号	全 6 葉の内第 4 号
松戸市 建設部 建設総務課	

交差点詳細図（1）S=1:500

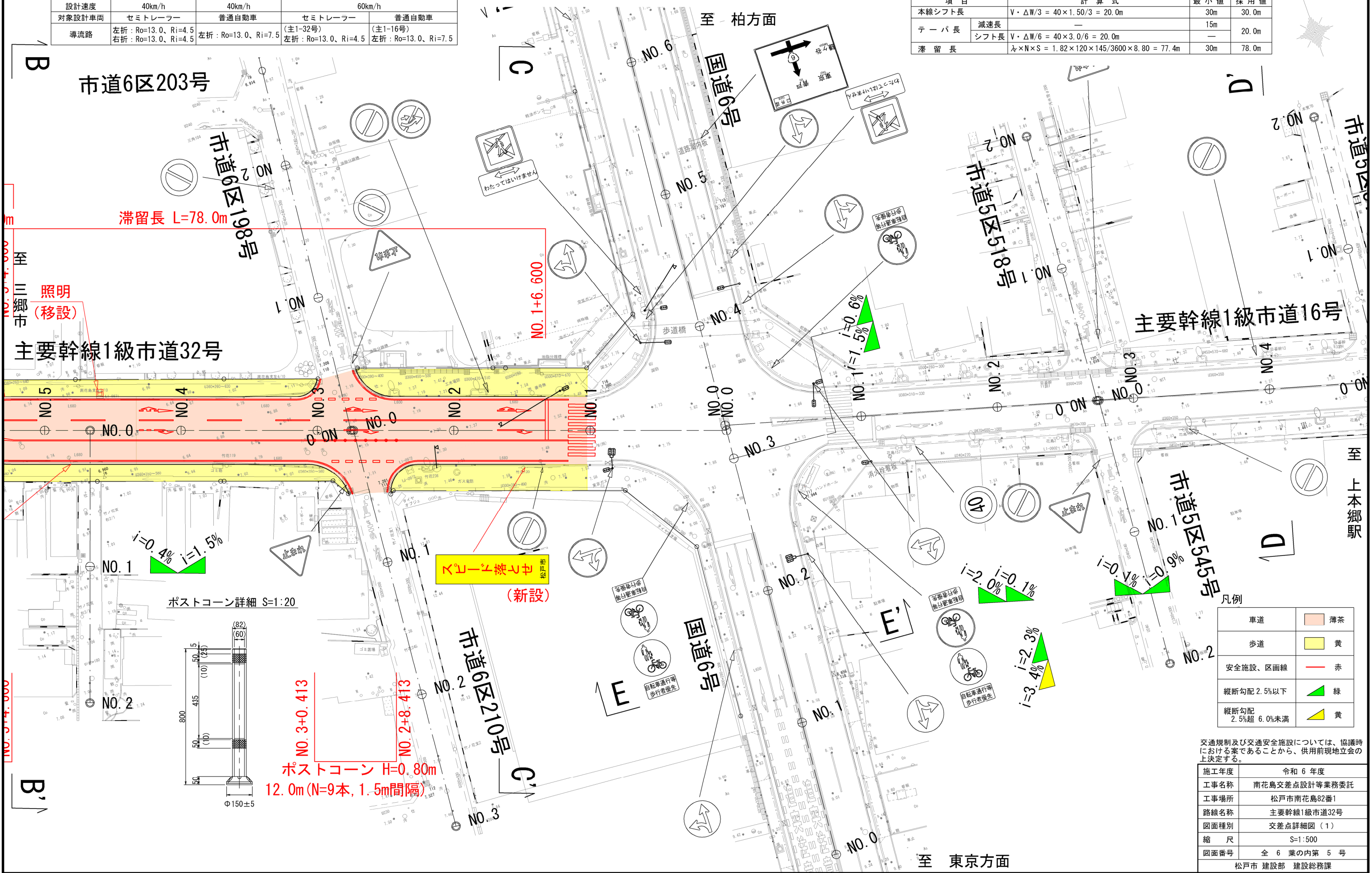
縦断勾配2.5%以下

設計条件

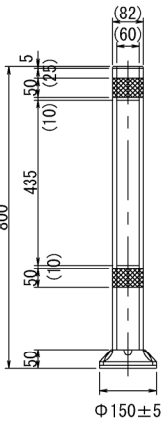
路線名	主要幹線1級市道32号	主要幹線1級市道16号	国道6号
道路の種別	第4種 第1級	第4種 第2級	第4種 第1級
設計速度	40km/h	40km/h	60km/h
対象設計車両	セミトレーラー	普通自動車	セミトレーラー 普通自動車
導流路	左折：Ro=13.0、Ri=4.5 右折：Ro=13.0、Ri=4.5	左折：Ro=13.0、Ri=7.5	(主1-32号) 左折：Ro=13.0、Ri=4.5 (主1-16号) 左折：Ro=13.0、Ri=7.5

幾何構造表

項目		計算式	最小値	採用値
本線シフト長		$V \cdot \Delta W / 3 = 40 \times 1.50 / 3 = 20.0m$	30m	30.0m
テーパ長	減速長	—	15m	20.0m
	シフト長	$V \cdot \Delta W / 6 = 40 \times 3.0 / 6 = 20.0m$	—	
滞留長		$\lambda \times N \times S = 1.82 \times 120 \times 145 / 3600 \times 8.80 = 77.4m$	30m	78.0m



ポストコーン詳細 S=1:20



ポストコーン H=0.80m
12.0m (N=9本, 1.5m間隔)

凡例

車道	薄茶
歩道	黄
安全施設、区画線	赤
縦断勾配 2.5%以下	緑
縦断勾配 2.5%超 6.0%未満	黄

交通規制及び交通安全施設については、協議時における案であることから、供用前現地立会の上決定する。

施工年度	令和6年度
工事名称	南花島交差点設計等業務委託
工事場所	松戸市南花島82番1
路線名称	主要幹線1級市道32号
図面種別	交差点詳細図（1）
縮尺	S=1:500
図面番号	全6葉の内第5号
松戸市 建設部 建設総務課	

交差点詳細図（2）S=1:500

縦断勾配2.5%以下

至 柏方面

市道6区203号

市道6区203号

本線シフト L=30.0m

テーパー長 L=20.0m

滞留長 L=78.0m

照明
(移設)

主要幹線1級市道32号

市道6区209号

本線シフト L=30.0m

NO. 3+0.413

ポストコーン H=0.80m
12.0m (N=9本, 1.5m間隔)

NO. 2+8.413

市道6区210号

至 東京方面

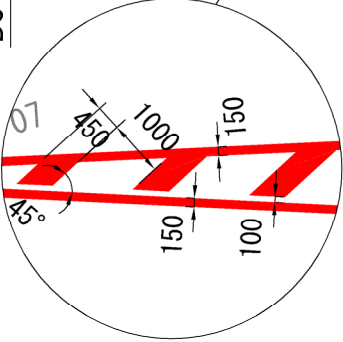
設計条件

路線名	主要幹線1級市道32号	主要幹線1級市道16号	国道6号
道路の種別	第4種 第1級	第4種 第2級	第4種 第1級
設計速度	40km/h	40km/h	60km/h
対象設計車両	セミトレーラー	普通自動車	セミトレーラー 普通自動車
導流路	左折：Ro=13.0、Ri=4.5 右折：Ro=13.0、Ri=4.5	左折：Ro=13.0、Ri=7.5	(主1-32号) 左折：Ro=13.0、Ri=4.5 (主1-16号) 左折：Ro=13.0、Ri=7.5

幾何構造表

項目		計算式	最小値	採用値
本線シフト長	減速長	$V \cdot \Delta W / 3 = 40 \times 1.50 / 3 = 20.0m$	30m	30.0m
テーパー長	シフト長	$V \cdot \Delta W / 6 = 40 \times 3.0 / 6 = 20.0m$	15m	20.0m
滞留長		$\lambda \times N \times S = 1.82 \times 120 \times 145 / 3600 \times 8.80 = 77.4m$	30m	78.0m

拡大図



車道	薄茶
歩道	黄
安全施設、区画線	赤
縦断勾配 2.5%以下	緑
縦断勾配 2.5%超 6.0%未満	黄

交通規制及び交通安全施設については、協議時における案であることから、供用前現地立会の上決定する。

施工年度	令和 6 年度
工事名称	南花島交差点設計等業務委託
工事場所	松戸市南花島82番1
路線名称	主要幹線1級市道32号
図面種別	交差点詳細図（2）
縮 尺	S=1:500
図面番号	全 6 葉の内第 6 号
松戸市 建設部 建設総務課	

松戸市交通ビッグデータ見える化協議会【第5回】
議事録(要旨)

◎日 時:令和 7 年 7 月 30 日(水) 10:00~10:55

◎場 所:松戸市中央保健センター 2F 集団指導室

議事内容(●:事務局の発言、○:委員からの質問・意見、→:事務局の回答)

<南花島交差点の渋滞対策について>

結果)

事務局が示した対策案で進めることについて、委員の皆様から了承を得た。

主な意見)

○「無信号交差点」におけるポストコーンの設置にあたって、右折ができないように交通規制もあわせてかけるべきではないかという意見を出したが、警察と協議して交通規制はしないという結果になったのか。

→警察との協議のうえで、交通規制はかけないことになった。

○ポストコーンを見逃して曲がっていく車両もいるかもしれないが、このようなケースで規制をかけることはほとんどない。今後、事故等が発生するようであれば右折禁止の規制を検討することもある。

○ポストコーンを設置することで、周辺の店舗から苦情等はこないか。

→周辺住民や店舗には、工事前に説明を実施する予定である。

○ポストコーンの設置については、地元住民だけではなく地区外の道路利用もあるかと思う。道路利用者向けの周知等は考えているのか。

→設置する前に、現場でも何らかの形で周知を実施していきたいと考えている。

○ポストコーンの事前周知は是非実施しても良いと思った。

○通勤で当該路線を利用しているが、歩行者として感じたのは、「仮称）あきらこ線橋東交差点」の赤信号時間が長いのではないかと思う。従道路側の交通量は少ない印象であり、今後、対策後に信号現示の調整を行えば滞留長の改善も見込めるのではないかと思った。

○今回の改良工事にあわせて、「南花島交差点」の信号現示は変更するのか。

→交通管理者との協議により、信号現示は変更せずに改良工事を実施する。なお、対策実施後の交通動向を踏まえ、必要に応じて交通管理者と協議・調整をしていく。

○南花島交差点の信号現示は、国道6号にも影響するため、簡単に変更できないと思うが、「仮称）あきらこ線橋東交差点」は南花島交差点と上手く連動するように改良することは有

効と考える。ここでは現示改良の実施有無を決めるものではないが、改良の機会に併せて、信号現示についても交通管理者の方で検討いただければと思う。

○具体的にはいつぐらいに工事を実施する予定か。

→令和8年度においては、電柱や道路照明灯の移設が生じるため、それらの準備工事を行い、令和9年度から本体工事を実施する予定である。

<その他>

○協議会としては、今後はどのように進めていくのか。

→今後の進め方については、内部で検討中である。対策実施中の南花島交差点と八ヶ崎地区については、対策実施後に効果検証まで実施する予定である。

○交通安全(事故対策)対策箇所である八ヶ崎地区についてはどのような状況か。

→前回の協議会で事務局が提案した対策案について、委員の皆様から了承を得たので、先日、対策の実施に向けて、町会長や沿線住民に説明を実施し承いただいたところである。今年の秋頃に対策を実施(施工)する予定である。

○ビックデータを加味して市域全体を見渡して実行されてきたわけだが、このようなプロセスで実施していることを市民に対して公表しているのか。

→市のホームページにて、協議会の内容を毎回公表している。

○非常に良い取組みなので広く市民の方に知ってもらうために PR していただければと思う。

●次回の協議会開催時期については、方法等含め決定次第、委員の皆様にご連絡する。

以上