

# 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・対策部会の進め方（全体の流れ）……2
- 【参考】交通ビッグデータの概要……………3

**2023年12月6日（水）**

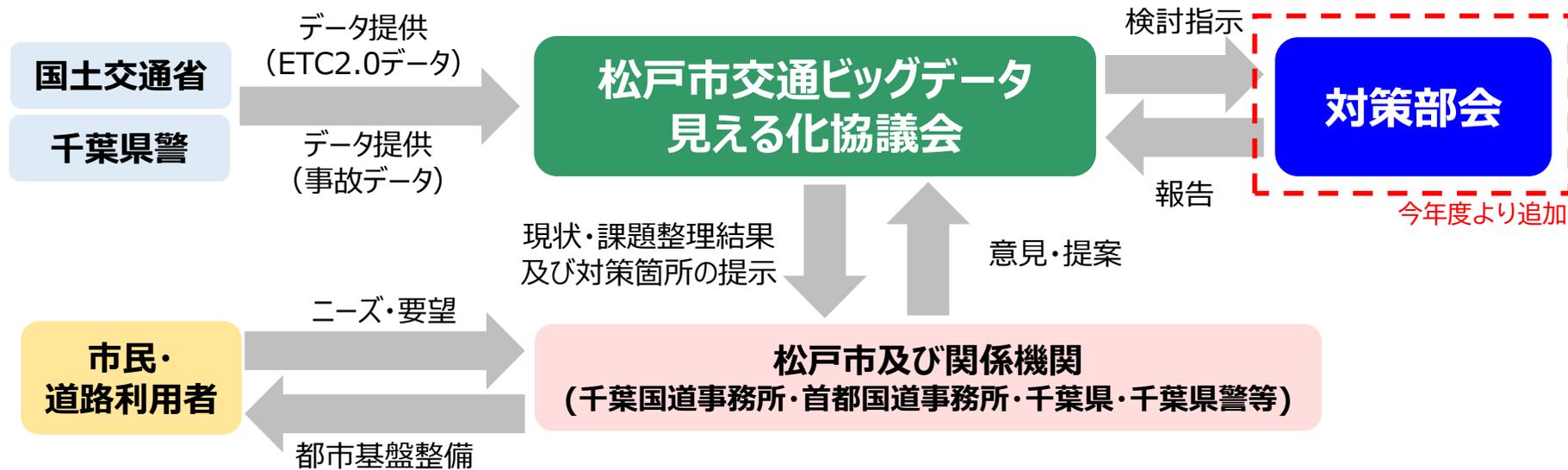
# 1. 協議会の枠組みと進め方

## (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
<b>交通円滑化 (渋滞対策)</b>	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
<b>交通安全 (事故対策)</b>	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. 協議会の枠組みと進め方

## (2) 協議会・対策部会の進め方 (全体の流れ)



# 【参考】交通ビッグデータの概要

## 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制を行い、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

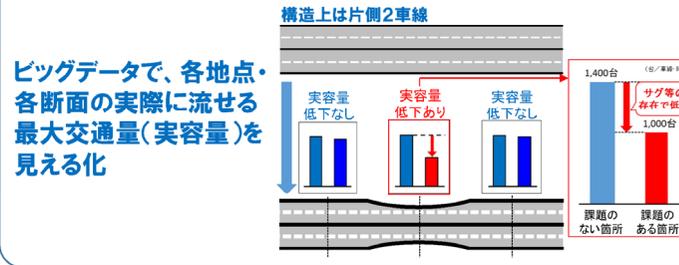
### ＜活用可能性＞

- 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



#### ＜高速道路へのアクセス＞

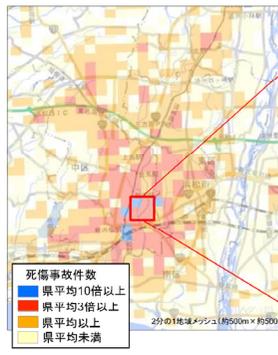
ICと周辺地域との主要経路及び渋滞の集中箇所をデータにより特定し、ピンポイントで是正



### 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＞

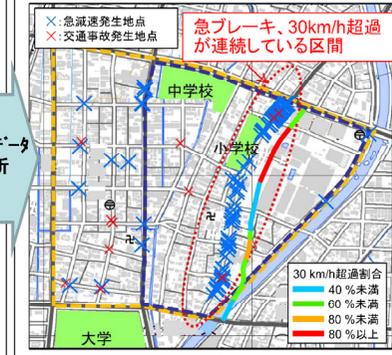
[これまで]

■ 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]



【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

# 【参考】交通ビッグデータの概要

## 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

#### 車両の情報

- ・種別  
(普通、大型等)
- ・用途  
(乗用、貨物等)

#### 走行履歴情報

- ・時刻
- ・位置情報

#### 挙動履歴情報

- ・進行方向
- ・速度
- ・ヨー角速度
- ・加速度



### 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 (セットアップ率 12.9%)  
【参考】全国：1,024万台 (セットアップ率 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)セット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	20190401003270
60022030	20190401004103	20190401	10724	2	2	20190401003640	23	2	20190401003239	20190401003270
60022030	20190401004103	20190401	10724	2	2	20190401003650	24	2	20190401003239	20190401003270

【出典】 国土交通省

# 【参考】交通ビッグデータの概要

## 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

松戸市交通ビッグデータ見える化協議会【第3回】

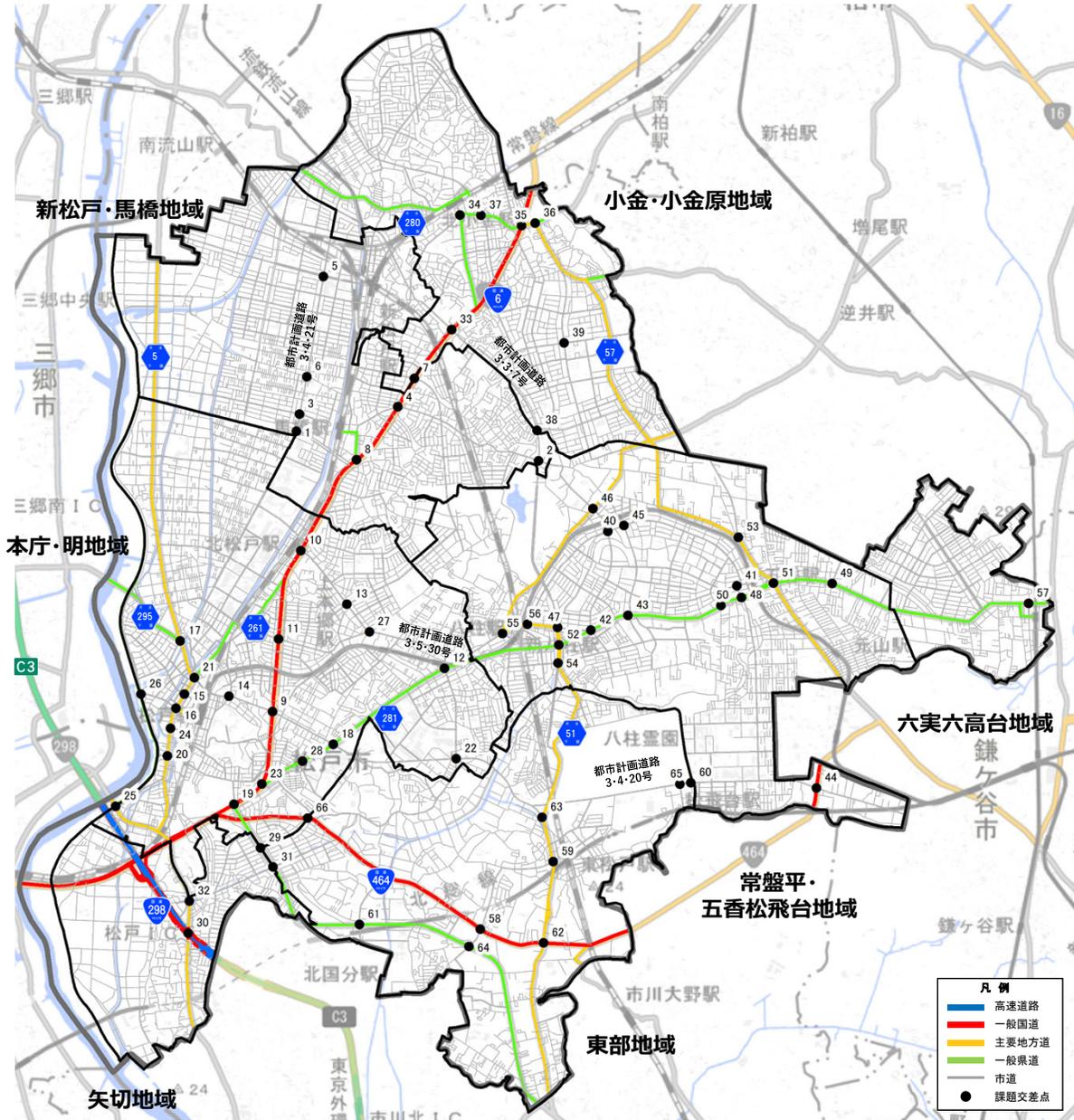
# 協議会での検討箇所の選定

## ①交通円滑化対策検討箇所

2023年12月6日（水）

# 1. 対策候補箇所（交通円滑化）

● 交通円滑化の対策候補箇所は、63箇所となった。



No.	交差点名	道路管理				都市マス地域	対策候補箇所
		国(干)	国(首)	県	市		
1	馬橋立体入口				●	新松戸・馬橋	◎
2	(仮称)消防訓練センター南				●	新松戸・馬橋	◎
3	(仮称)馬橋蔵元町				●	新松戸・馬橋	◎
4	八ヶ崎	●			●	新松戸・馬橋	◎
5	(仮称)新松戸3(北)				●	新松戸・馬橋	◎
6	(仮称)馬橋小入口				●	新松戸・馬橋	◎
7	ニツ木	●			●	新松戸・馬橋	◎
8	馬橋駅入口	●		●	●	新松戸・馬橋	◎
9	岩瀬	●			●	本庁・明	◎
10	北松戸駅前	●			●	本庁・明	◎
11	南花島	●			●	本庁・明	◎
12	(仮称)総台駅(南)			●	●	本庁・明	◎
13	(仮称)旧松戸市立病院前			●	●	本庁・明	◎
14	(仮称)岩瀬二線橋			●	●	本庁・明	◎
15	(仮称)松ノ木橋東			●	●	本庁・明	◎
16	(仮称)松戸駅流山街道			●	●	本庁・明	◎
17	吉ヶ崎五差路			●	●	本庁・明	◎
18	松戸市消防局			●	●	本庁・明	◎
19	陣ヶ前	●			●	本庁・明	◎
20	宮前町			●	●	本庁・明	◎
21	根本			●	●	本庁・明	◎
22	総台			●	●	本庁・明	◎
23	七歌割	●			●	本庁・明	◎
24	松戸市文化ホール入口			●	●	本庁・明	◎
25	(仮称)鳥籠橋南			●	●	本庁・明	◎
26	江戸川堤防			●	●	本庁・明	◎
27	松戸新田交差点			●	●	本庁・明	◎
28	(仮称)松戸南部市場(西)			●	●	本庁・明	◎
29	(仮称)二十世紀が丘市民センター前			●	●	矢切	◎
30	松戸IC北	●			●	矢切	◎
31	二十世紀が丘			●	●	矢切	◎
32	上矢切			●	●	矢切	◎
33	小金消防署入口	●			●	小金・小金原	◎
34	(仮称)北小金駅南			●	●	小金・小金原	◎
35	根本内	●			●	小金・小金原	◎
36	(仮称)根本内(東)			●	●	小金・小金原	◎
37	小金交番			●	●	小金・小金原	◎
38	松戸東警察署			●	●	小金・小金原	◎
39	(仮称)小金原公園(西)			●	●	小金・小金原	◎
40	しまぶ公園			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
41	(仮称)五香駅前			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
42	常盤平柳町			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
43	子と清水			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
44	串崎新田			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
45	(仮称)常盤平駅前			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
46	(仮称)常盤平1丁目			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
47	(仮称)さくら通り入口(東)			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
48	(仮称)五香駅入口			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
49	(仮称)五香7丁目東			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
50	(仮称)五香駅入口(西)			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
51	五香十字路			●	※	常盤平・五香松飛台	◎
52	(仮称)松戸市日暮6丁目			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
53	金ヶ作			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
54	(仮称)松戸市日暮6丁目(南)			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
55	八柱駅北口入口			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
56	さくら通り入口			●	●	常盤平・五香松飛台	◎
57	(仮称)六実駅北側			●	●	六実六高台	◎
58	(仮称)秋山2丁目南			●	●	東部	◎
59	(仮称)東松戸駅入口			●	●	東部	◎
60	(仮称)松飛台駅北側(東)			●	●	東部	◎
61	大橋			●	●	東部	◎
62	高塚十字路			●	●	東部	◎
63	(仮称)紙敷(南)			●	●	東部	◎
64	(仮称)秋山1丁目南			●	●	東部	◎
65	松飛台駅北側			●	●	東部	◎
66	美野里			●	●	東部	◎

## 2. 協議会での対策検討箇所

- 下記の検討フローに従い、協議会での対策検討箇所を選定した：国道6号と市道の交差点である「南花島交差点」を選定。
- 分析のポイント、対策方針検討のポイントに着目し、検討を進める。

### 交通円滑化（渋滞対策）

対策候補箇所（63箇所）

・国県道のみで交わる交差点  
・対策検討予定のある交差点  
50箇所 } 13箇所を除く

市道同士の交差点：14箇所  
国県道との交差点：36箇所

・先の交差点が渋滞しており、影響を受けている交差点（※1）  
・信号現示の影響を受けている交差点（※2）  
21箇所 } 29箇所を除く

用地買収が必要な交差点  
11箇所 } 10箇所を除く

#### 【選定条件】

- 慢性的に渋滞が発生している交差点を選定
- 協議会の場を活用できる交差点
- データ上の優先上位の交差点を選定
- 駅周辺などの歩行者が多い交差点を除く（歩道を狭めることが困難なため）

合同現地踏査・対策検討箇所の選定  
**南花島交差点**

### ■分析のポイント

- ①交通量調査を実施している箇所は、交差点需要率を算出し確認
  - ・対策案の効果チェックにも活用。
  - 特に信号現示改良の可能性は交差点需要率での検討が必須
- ②調査未実施箇所については、必要に応じて追加調査を実施
  - ・協議会の対策候補箇所として有力なため、交通量調査を実施する等

### ■対策方針検討のポイント

ソフト対策、ハード対策の両面から検討

- ①ソフト対策
  - ・信号現示改良  
（現示調整、時差式信号現示の導入等）
  - 信号現示の影響を受けている交差点は、今回の対策候補箇所からは除外とする
  - 対策については、今後検討していく
- ②ハード対策
  - ・交差点改良  
（右折レーンの延伸・新設等）

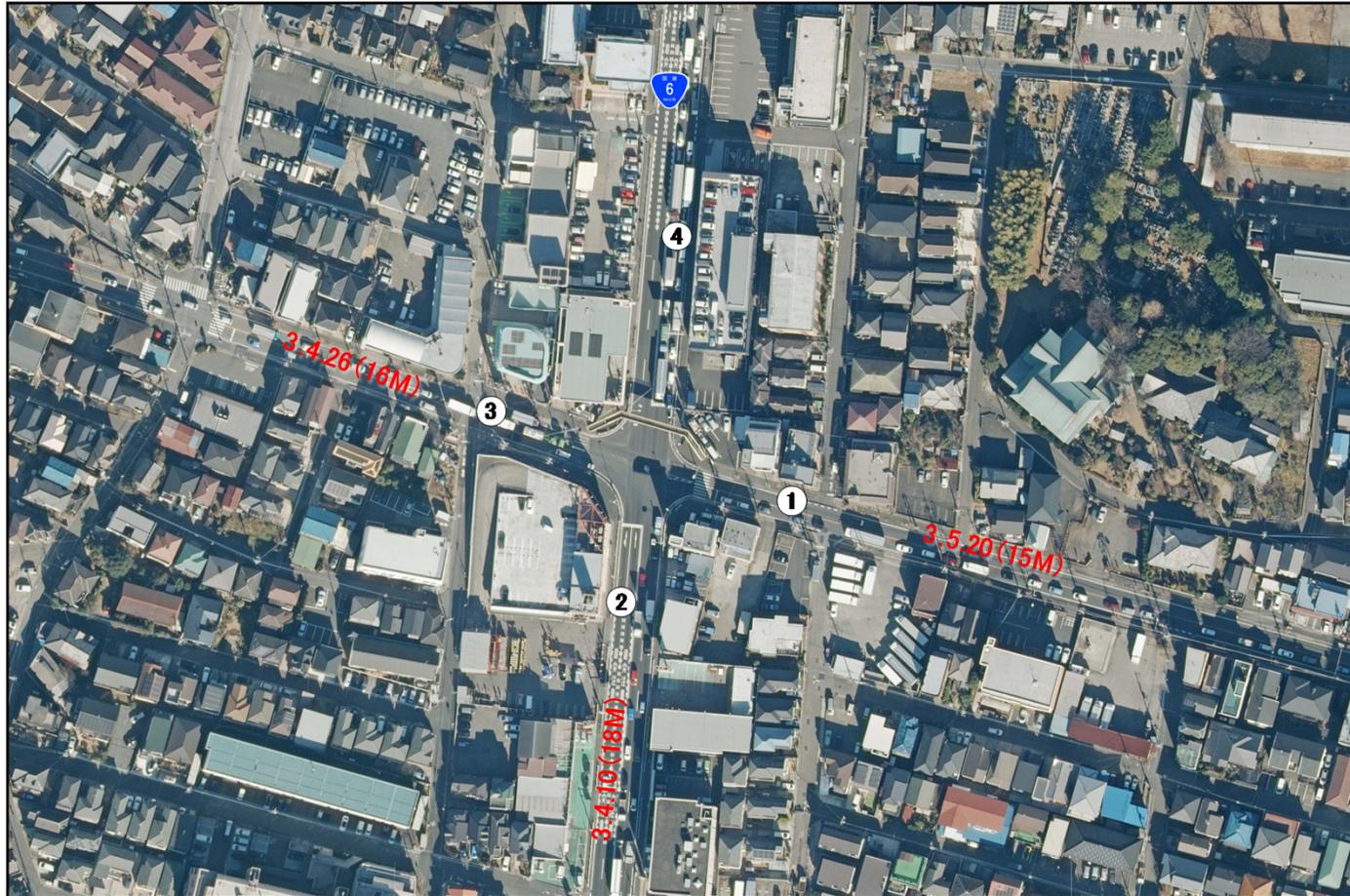
※1：先の交差点が渋滞していることにより、対象交差点の対策を講じても、対策として不十分になってしまう。

※2：主道路側の信号現示の影響により、近接する交差点の信号機の現示にも影響を及ぼしてしまう。

# 3. 南花島交差点の現況

## (1) 概要

No.11	南花島	住所	松戸市南花島2丁目21-1	交通安全課題箇所	交差点	-	単路	●
-------	-----	----	---------------	----------	-----	---	----	---



出力日：2023年03月03日



縮尺 1:1000  
 10 5 0 10 20 30 40 50 60 70

交差点形状		信号種類	旅行速度が2方向10km/h以下			流入方向						
多枝	変形	歩車分離	昼間12h	朝ピーク	夕ピーク	①	②	③	④	⑤	合計	
4	-	×	●	●	●	サンプル数(上下台数)	792,575	1,551,322	443,352	1,254,673	4,041,922	
①③時差式						昼間12hの渋滞の延長(m)	162	-	241	-	403	
						朝ピークの渋滞の延長(m)	162	-	241	-	403	
						夕ピークの渋滞の延長(m)	162	-	241	-	403	
						右折レーン	右折禁止	右折禁止	有	右折禁止		
都市計画道路の整備状況						駅・鉄道踏切	無	-	無	-		
①	②-④	③	大型商業施設						無	-	無	-
完了	完了	完了										

※「渋滞の延長」はETC2.0の昼間12hの速度が10km/h未満の区間延長



松戸市交通ビッグデータ見える化協議会【第3回】

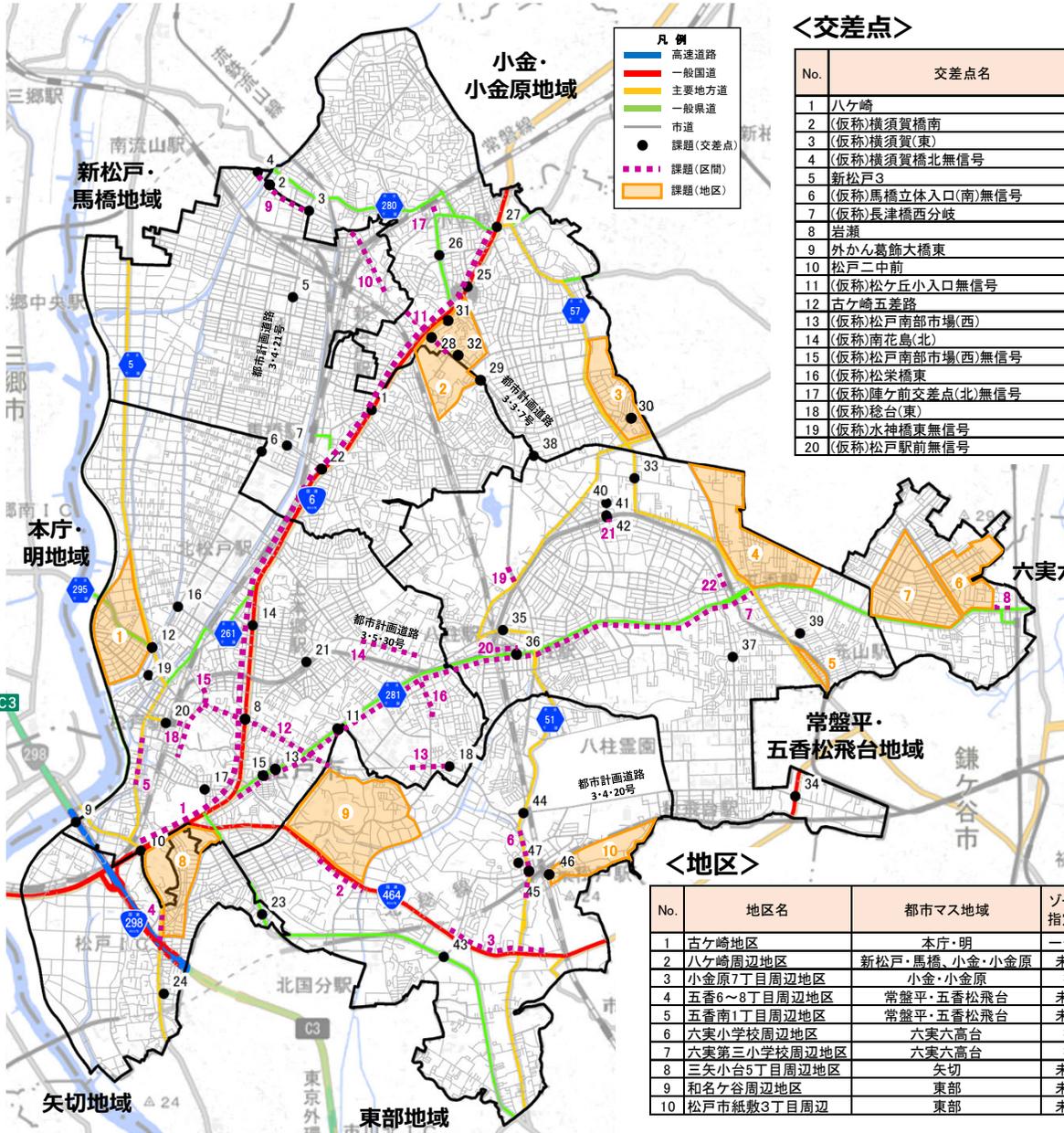
# 協議会での検討箇所の選定

## ②交通安全対策検討箇所

2023年12月6日（水）

# 1. 対策候補箇所

● 交通安全の対策候補箇所は、交差点45箇所、単路22区間、地区10地区となった。



## <交差点>

No.	交差点名	道路管理			都市マス地域	対策候補箇所
		国	県	市		
1	八ヶ崎	●		●	新松戸・馬橋	◎
2	(仮称)横須賀橋南			●	新松戸・馬橋	◎
3	(仮称)横須賀(東)			●	新松戸・馬橋	◎
4	(仮称)横須賀橋北無信号			●	新松戸・馬橋	◎
5	新松戸3			●	新松戸・馬橋	◎
6	(仮称)馬橋立体入口(南)無信号			●	新松戸・馬橋	◎
7	(仮称)長津橋西分岐			●	新松戸・馬橋	◎
8	岩瀬	●		●	本庁・明	◎
9	外かん葛飾大橋東	●		●	本庁・明	◎
10	松戸二中前	●	●	●	本庁・明	◎
11	(仮称)松ヶ丘小入口無信号		●	●	本庁・明	◎
12	古ヶ崎五差路		●	●	本庁・明	◎
13	(仮称)松戸南部市場(西)		●	●	本庁・明	◎
14	(仮称)南花島(北)	●		●	本庁・明	◎
15	(仮称)松戸南部市場(西)無信号		●	●	本庁・明	◎
16	(仮称)松栄橋東		●	●	本庁・明	◎
17	(仮称)陣ヶ前交差点(北)無信号		●	●	本庁・明	◎
18	(仮称)稔台(東)		●	●	本庁・明	◎
19	(仮称)水神橋東無信号		●	●	本庁・明	◎
20	(仮称)松戸駅前無信号		●	●	本庁・明	◎

No.	交差点名	道路管理			都市マス地域	対策候補箇所
		国	県	市		
21	(仮称)上本郷駅北口			●	本庁・明	◎
22	中根立体入口(側道)			●	本庁・明	◎
23	(仮称)北国分駅北側(北)	●		●	矢切	◎
24	(仮称)立身台公園西無信号			●	矢切	◎
25	(仮称)小金原団地入口(北)無信号		●	●	小金・小金原	◎
26	(仮称)小金通以市民センター入口無信号		●	●	小金・小金原	◎
27	根本内	●	●	●	小金・小金原	◎
28	(仮称)小金消防署入口(南)		●	●	小金・小金原	◎
29	(仮称)八ヶ崎(南)			●	小金・小金原	◎
30	(仮称)栗ヶ沢775東無信号			●	小金・小金原	◎
31	(仮称)北小金駅入口(南)無信号		●	●	小金・小金原	◎
32	(仮称)八ヶ崎1-10無信号			●	小金・小金原	◎
33	(仮称)金ヶ作自然公園西		●	●	常盤平・五香松飛台	◎
34	串崎新田		●	●	常盤平・五香松飛台	◎
35	さくら通り入口		●	●	常盤平・五香松飛台	◎
36	日暮		●	●	常盤平・五香松飛台	◎
37	(仮称)五香西		●	●	常盤平・五香松飛台	◎
38	(仮称)八坂神社前(北)無信号		●	●	常盤平・五香松飛台	◎
39	(仮称)まゆみ公園北		●	●	常盤平・五香松飛台	◎
40	(仮称)金ヶ作自治会館前		●	●	常盤平・五香松飛台	◎
41	(仮称)常盤平駅前東路切北		●	●	常盤平・五香松飛台	◎
42	(仮称)常盤平駅前東路切南		●	●	常盤平・五香松飛台	◎
43	(仮称)秋山1丁目南		●	●	東部	◎
44	紙敷		●	●	東部	◎
45	(仮称)東松戸駅入口		●	●	東部	◎
46	(仮称)東松戸駅南口入口無信号		●	●	東部	◎
47	(仮称)紙敷中内消防センター西		●	●	東部	◎

## <単路>

No.	区間名	道路管理			都市マス地域	対策候補箇所
		国	県	市		
1	国道6号(松戸二中前～根本内)	●			本庁・明、新松戸・馬橋、小金・小金原	◎
2	国道464号(二十世紀ヶ丘～(仮称)大橋(北))		●		東部	◎
3	国道464号((仮称)秋山2丁目南～高塚十字路)		●		東部	◎
4	県道1号市川松戸線(松戸北IC～上矢切)		●		矢切	◎
5	県道5号松戸野田線(角町～(仮称)松戸市文化ホール入口(北))		●		本庁・明	◎
6	県道51号市川相線((仮称)東松戸駅入口(南)～(仮称)紙敷(南))		●		東部	◎
7	県道281号松戸鎌ヶ谷線(七割割～五香十字路)		●		本庁・明、常盤平・五香松飛台	◎
8	県道281号松戸鎌ヶ谷線((仮称)六実駅北側(西)～(仮称)六実駅北側)		●		六実六高台	◎
9	都計道3・3・7((仮称)横須賀橋北無信号～(仮称)横須賀(東))		●		小金・小金原	◎
10	都計道3・3・7((仮称)大谷口本城大橋南～幸谷)		●		新松戸・馬橋	◎
11	都計道3・3・7((仮称)小金消防署入口(北)～(仮称)八ヶ崎(北))		●		小金・小金原	◎
12	都計道3・4・20((仮称)岩瀬二線橋～松戸市消防局)		●		本庁・明	◎
13	都計道3・4・20(稔台)		●		本庁・明	◎
14	都計道3・5・30((仮称)松戸新田(東)～稔台駅)		●		本庁・明	◎
15	都計道3・6・34((仮称)松戸駅東口前～松戸市役所)		●		本庁・明	◎
16	主2-75号((仮称)稔台(南)～(仮称)稔台公園入口北)		●		本庁・明	◎
17	1-1036号(北小金駅南口)		●		小金・小金原	◎
18	6-335号(松戸駅東口)		●		本庁・明	◎
19	主1-10号(3・3・7から市川相線への側道)		●		本庁・明、常盤平・五香松飛台	◎
20	5-361号(八柱駅東口ロー列～付近)		●		本庁・明、常盤平・五香松飛台	◎
21	4-34号(常盤平駅前東路切南)		●		本庁・明、常盤平・五香松飛台	◎
22	4-54号(五香駅西口)		●		本庁・明、常盤平・五香松飛台	◎

## <地区>

No.	地区名	都市マス地域	ゾーン30指定状況
1	古ヶ崎地区	本庁・明	一部指定
2	八ヶ崎周辺地区	新松戸・馬橋、小金・小金原	未指定
3	小金原7丁目周辺地区	小金・小金原	指定
4	五香6～8丁目周辺地区	常盤平・五香松飛台	未指定
5	五香南1丁目周辺地区	常盤平・五香松飛台	未指定
6	六実小学校周辺地区	六実六高台	指定
7	六実第三小学校周辺地区	六実六高台	指定
8	三矢小台5丁目周辺地区	矢切	未指定
9	和名ヶ谷周辺地区	東部	未指定
10	松戸市紙敷3丁目周辺	東部	未指定

## 2. 交通安全対策検討の進め方について

- 対策候補箇所の検討は、交差点・単路、地区のそれぞれで実施し、交差点・単路は上位20位程度、地区は上位3エリアを選定。
  - 交差点・単路は事故データから要因分析（発生位置、詳細な事故類型）し、各課題箇所の短期・長期を含めた対策方針（案）を検討。
  - 地区は、ETC2.0の速度や経路データ等进行分析するとともに、交差点・単路の対策候補箇所の位置も加味して検討対象地区を絞込み。
- ⇒令和5年度は、「八ヶ崎周辺地区」を協議会の検討箇所とし、地区内の対策検討箇所を絞り込んで対応を検討する。

### 交通安全(事故対策)

対策候補箇所  
(交差点・単路:上位20位程度、3地区)

#### 要因分析

- ・事故データから要因分析(発生位置、事故類型の詳細)
- ・地区内の道路交通状況:道路構造、方向規制、規制速度、速度、経路等

対策候補地区の選定

地区の対策と併せて  
交差点・単路の対策を行うため  
「八ヶ崎周辺地区」とする

合同現地調査・対策検討箇所の選定

対策部会メンバーによる  
合同現地調査で確認  
八ヶ崎周辺地区の中での  
対策検討箇所を絞り込む

### ■ 要因分析のポイント

< 交差点・単路 >

- ①事故類型を地図上に落とし、事故原因を特定するとともに、抜け道利用等を推察

< 地区 >

- ①他の対策候補箇所（渋滞、事故）の位置関係を考慮し、エリアの特徴を整理
  - ・周辺の渋滞回避のための抜け道利用か？
  - ・抜け道利用のために、出入り口付近で事故が多発していないか？等
- ②抜け道利用車両の歩行者や自転車との位置関係、危険度合い等を把握

### ■ 対策方針検討のポイント

ソフト対策、ハード対策の両面から検討（交通量・速度の抑制を検討）

①ソフト対策

- ・カーブミラー、注意喚起の看板・路面標示の設置
- ・視距確保（街路樹の剪定・伐採等）
- ・信号現示改良（歩車分離信号現示の導入等）

②ハード対策

- ・交差点のコンパクト化
- ・交差点改良（右折レーンの設置、延伸等）
  - ※道路用地内で可能なもの
- ・ポストコーンによる狭さく等
  - ※抜け道利用車両を抑制する対策と周辺の渋滞緩和策との連動
- ・渋滞対策候補箇所の対策実施と合わせた抜け道対策の検討
  - ※地域の要望に配慮した対策方針検討

### 3. 地区の安全対策について

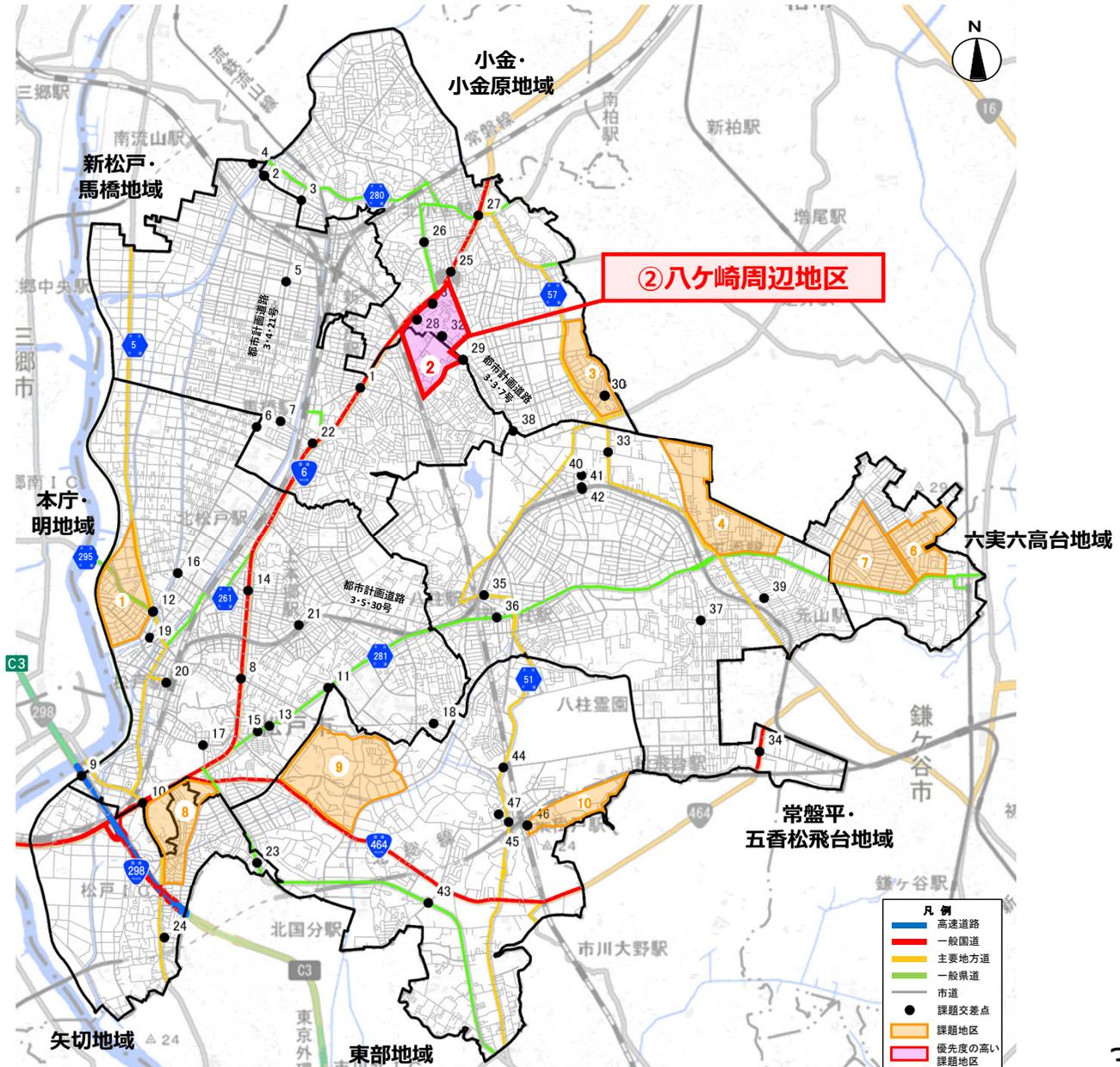
- 地区の交通安全の検討において、課題の優先度が高い地区として八ヶ崎周辺地区を選定。
- 八ヶ崎周辺地区は、大型商業施設が立地するとともに周辺の主要幹線道路で渋滞が発生。地区内に用のない交通が流入し、事故の多発箇所も点在。

#### <交通安全における地区の課題箇所>

No.	地区名	都市マス地域	ゾーン30指定状況
1	古ヶ崎地区	本庁・明	一部指定
2	八ヶ崎周辺地区	新松戸・馬橋、小金・小金原	未指定
3	小金原7丁目周辺地区	小金・小金原	指定
4	五香6～8丁目周辺地区	常盤平・五香松飛台	未指定
5	五香南1丁目周辺地区	常盤平・五香松飛台	未指定
6	六実小学校周辺地区	六実六高台	指定
7	六実第三小学校周辺地区	六実六高台	指定
8	三矢小台5丁目周辺地区	矢切	未指定
9	和名ヶ谷周辺地区	東部	未指定
10	松戸市紙敷3丁目周辺	東部	未指定

#### <八ヶ崎地区の選定理由>

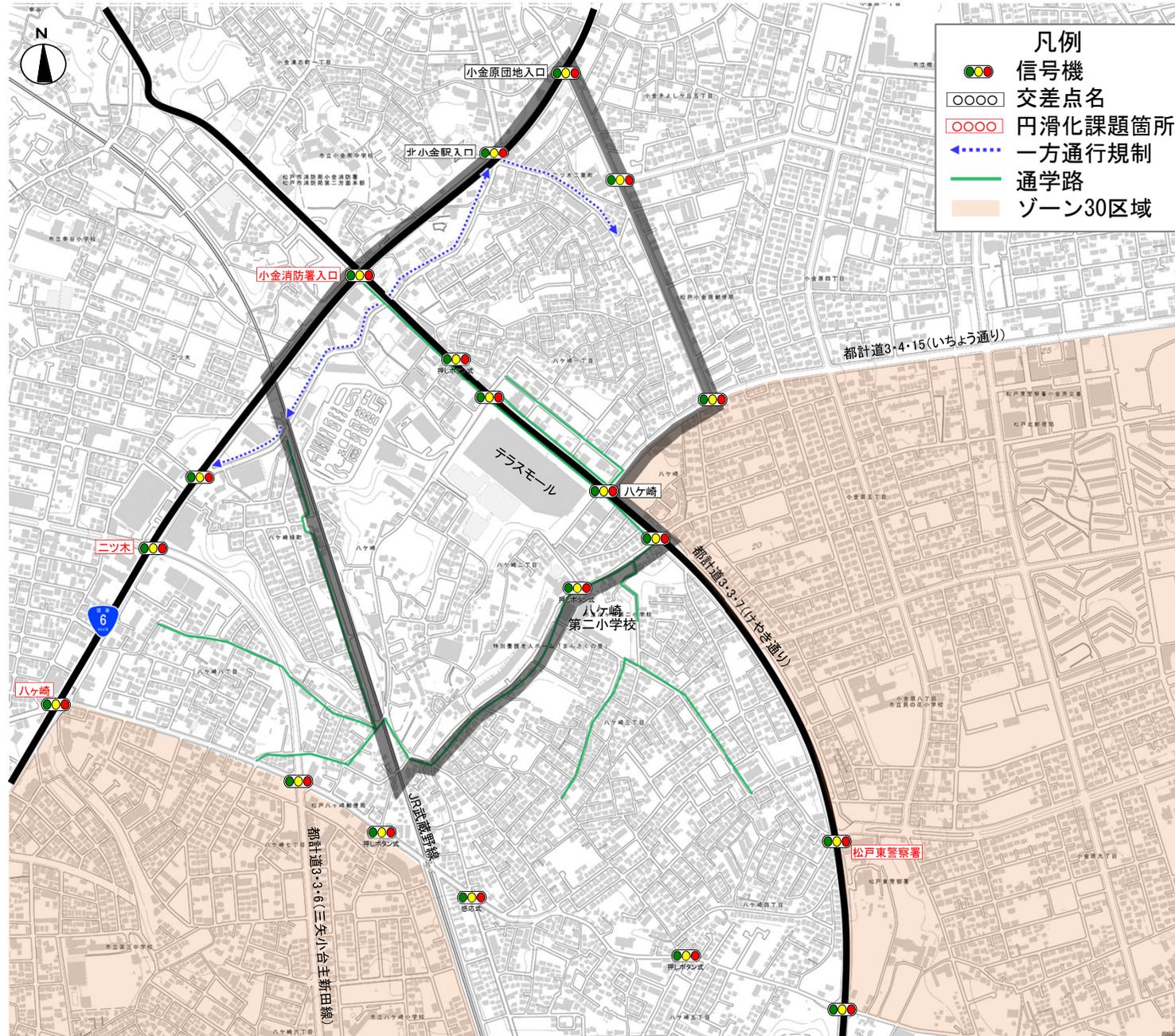
- ・テラスモール周辺の渋滞も影響し、抜け道利用が増加。抜け道利用のサンプル数も多い。
- ・地区内の流入部には事故の対策候補箇所（交差点）も関係しており、エリアとして一体的に検討することが効果的と考えられる。



# 4. 八ヶ崎周辺地区の概況

## (1) 地区の概要

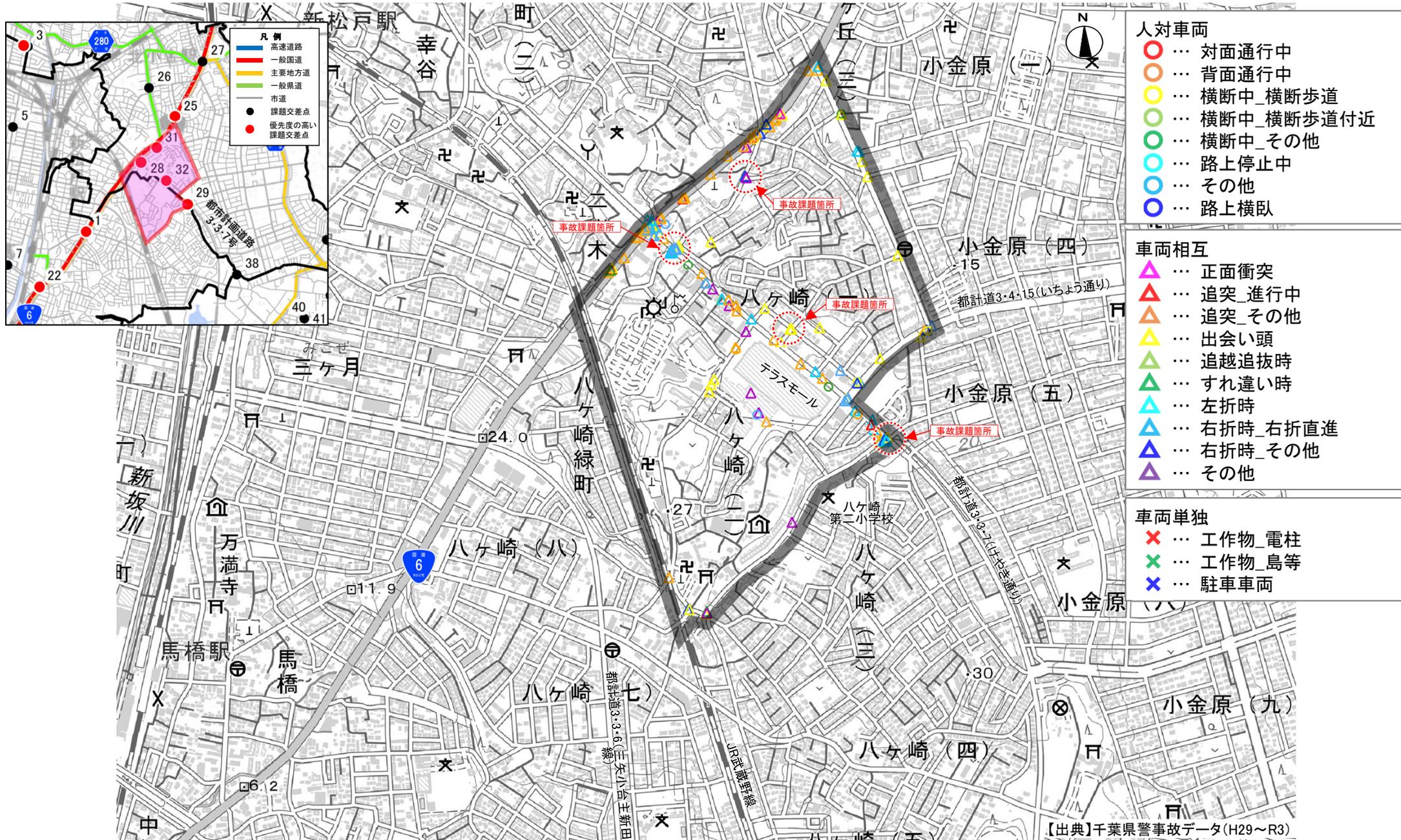
● 八ヶ崎周辺地区は、小金消防署入口交差点をはじめとする渋滞箇所や、大型商業施設、八ヶ崎第二小学校が位置する地域。



# 4. 八ヶ崎周辺地区の概況

## (2) 事故発生状況

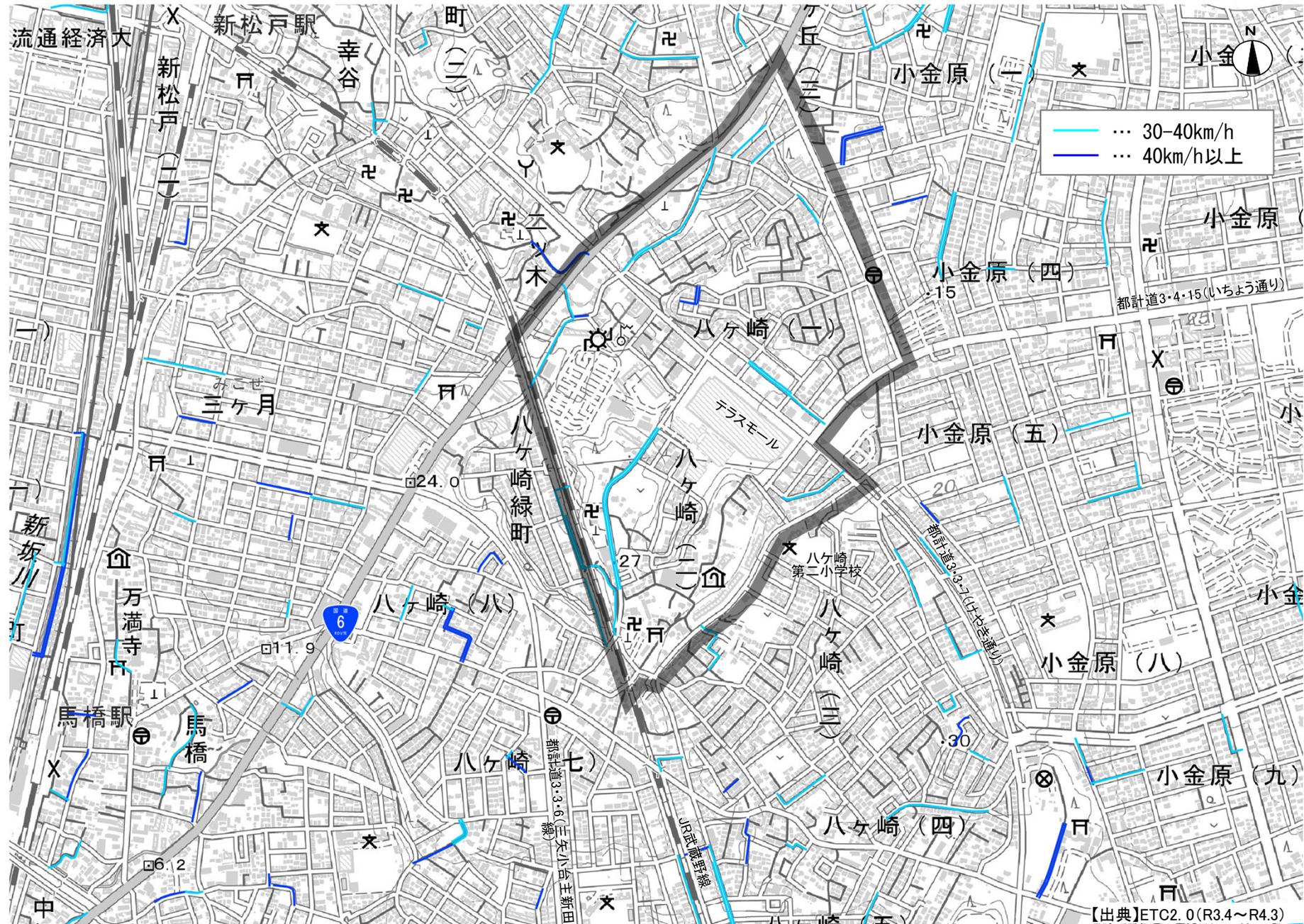
● テラスモール周辺の事故が多い。また、市道3・3・7号から生活道路に入る交差点では事故課題箇所も存在。



## 4. 八ヶ崎周辺地区の概況

### (3) 交通状況 ～平日朝ピーク(7-8時台)平均旅行速度～

● 昼間12時間平均に比べ速度が高い朝ピーク(7-8時台)の速度を見ると、地区内でも30km/hを超える速度の区間が存在する。

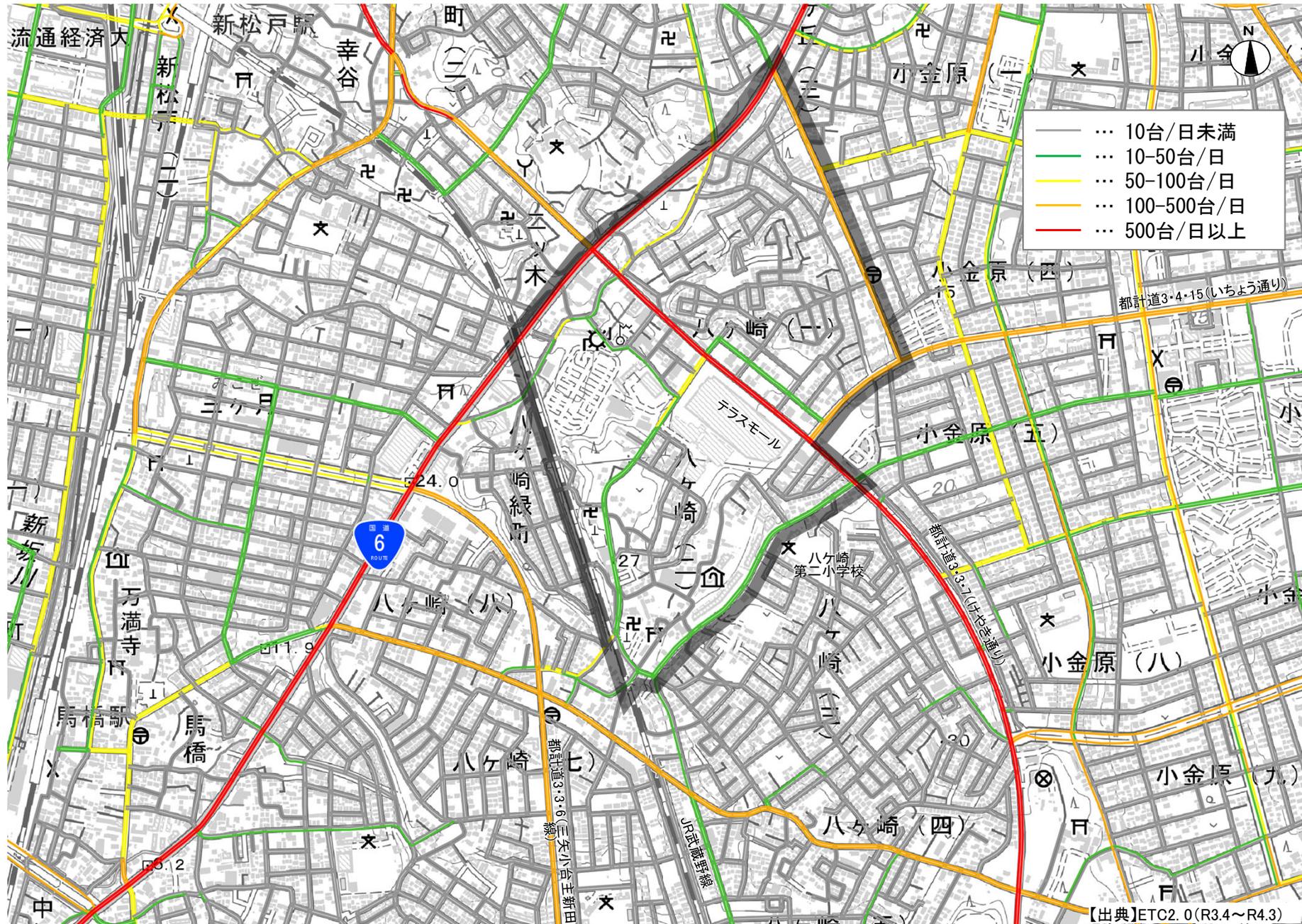


【出典】ETC2.0(R3.4～R4.3)

## 4. 八ヶ崎周辺地区の概況

### (4) 交通状況 ～走行台数（日あたりサンプル数）～

- 交通円滑化の課題箇所が周辺に存在。サンプル数10台/日以上と比較的交通量が多い生活道路が存在



# 4. 八ヶ崎周辺地区の概況

## (5) 交通状況 ～断面通過交通割合の一例(平日)～

- 断面通過前の走行経路は、都計道3・3・7の南側からの流入が多い。
  - 断面通過後の走行経路は、国道6号へ流出している交通が多い。
- ⇒ 渋滞の課題箇所である「小金消防署入口交差点」を避けて、地区内へ流出していることが想定される。

断面通過前の走行経路

通過割合  
(リンク通過台数/断面通過台数)

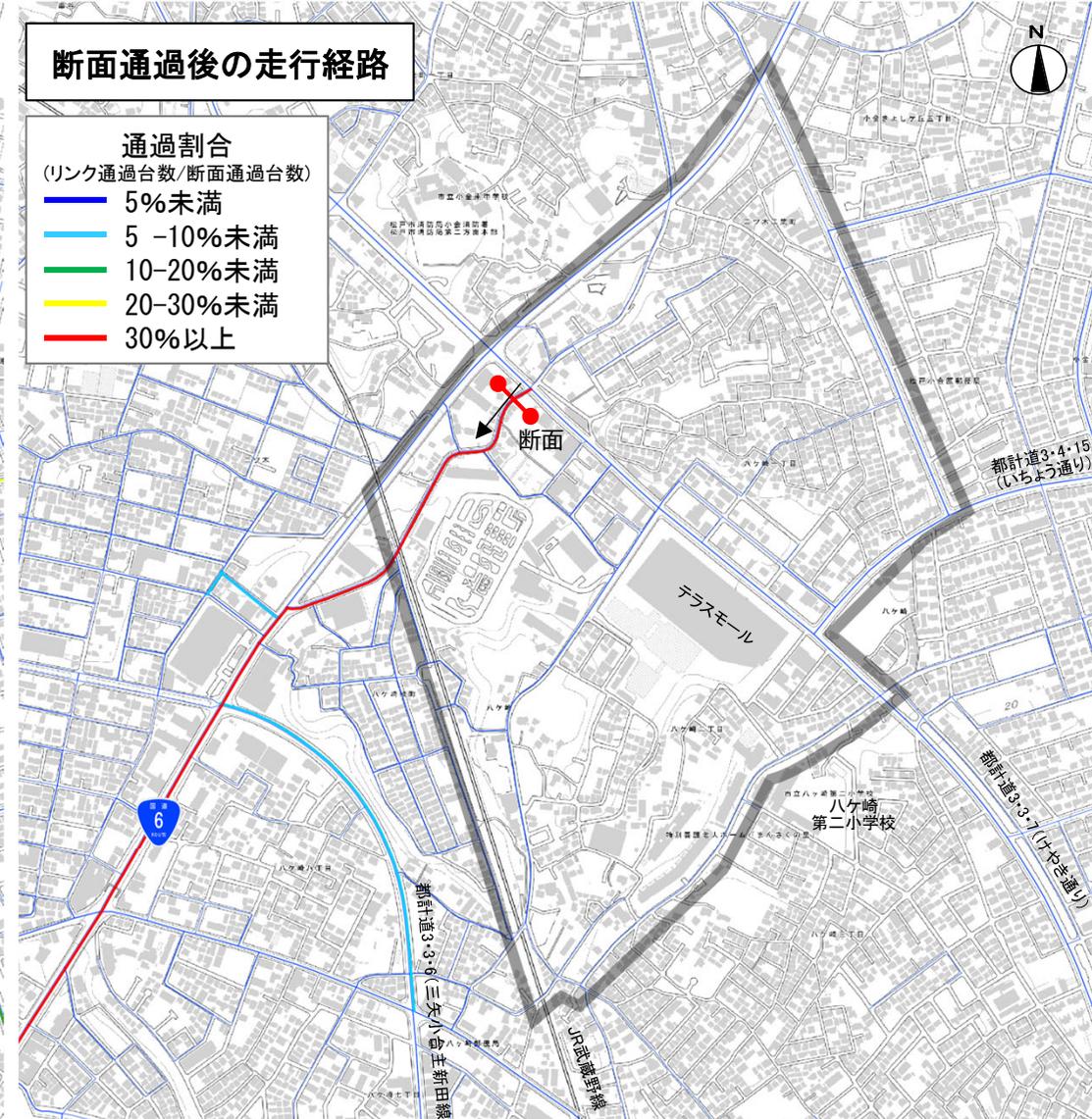
5%未満
5-10%未満
10-20%未満
20-30%未満
30%以上



断面通過後の走行経路

通過割合  
(リンク通過台数/断面通過台数)

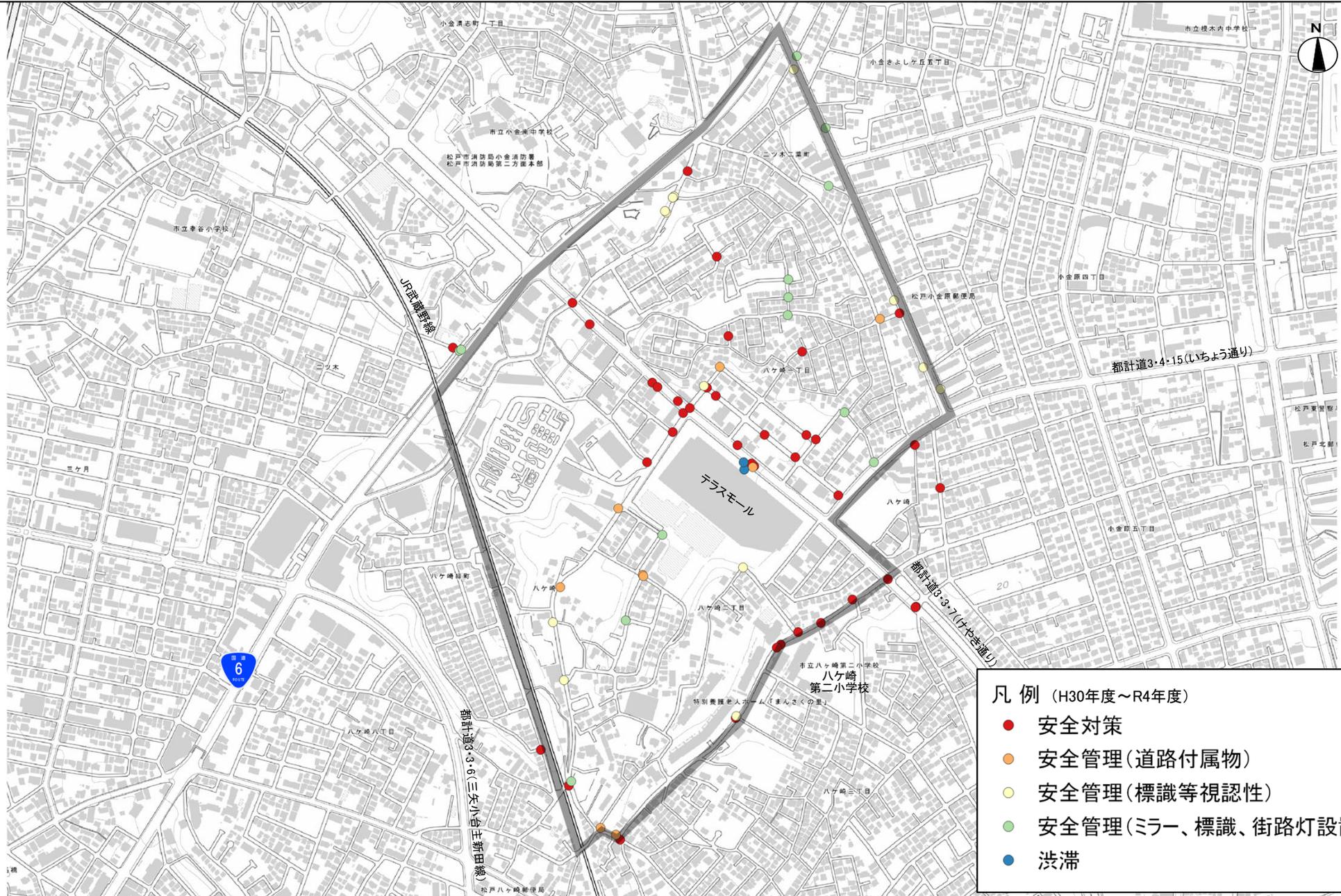
5%未満
5-10%未満
10-20%未満
20-30%未満
30%以上



# 4. 八ヶ崎周辺地区の概況

## (6) 地区の要望

● 安全対策や安全管理、渋滞に関する要望箇所は、テラスモール周辺、八ヶ崎第二小学校前の通りに多く点在。



- 凡例 (H30年度～R4年度)
- 安全対策
  - 安全管理(道路付属物)
  - 安全管理(標識等視認性)
  - 安全管理(ミラー、標識、街路灯設置)
  - 渋滞

松戸市交通ビッグデータ見える化協議会【第3回】  
議事録(要旨)

◎日 時:令和5年12月6日(水)

◎場 所:書面開催

議事内容

<決定事項>

対策検討箇所の選定について、以下の検討箇所を進めていくことで、委員の皆様にご了承をいただいた。

交通円滑化(渋滞対策)検討箇所

「南花島交差点」

交通安全(事故対策)検討箇所

「八ヶ崎地区」