

松戸市交通ビッグデータ見える化協議会【第4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

2024年11月8日(金)

1. 協議会・対策部会の進め方（全体の流れ）

◎：交通ビッグデータ分析(見える化)



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4回】会議資料

八ヶ崎地区の安全対策について

～ 目 次 ～

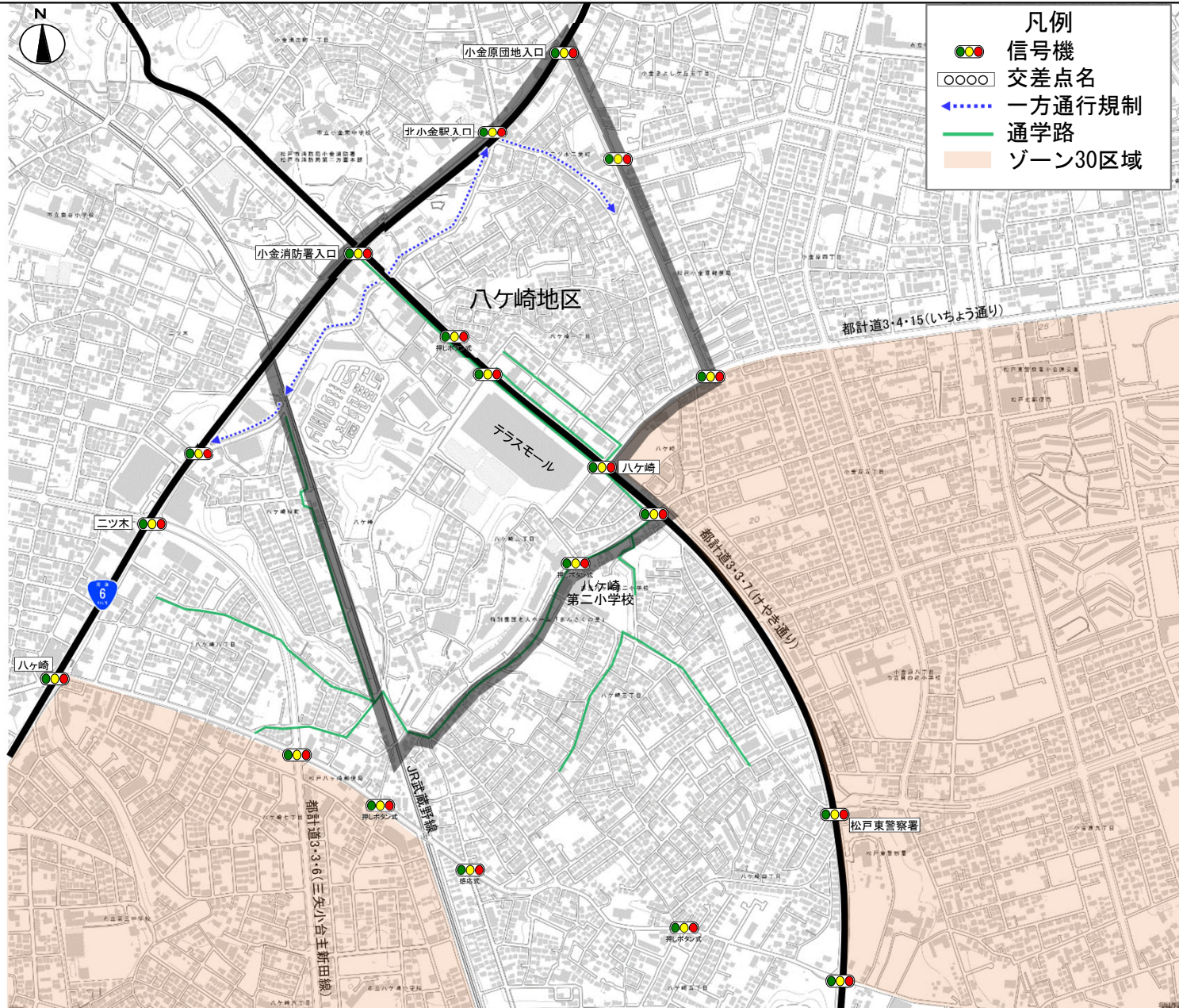
1. 交通安全対策検討箇所の選定	.....	1
2. 分析結果	.....	6
3. 対策部会【第1回】の内容	.....	9
4. 対策の立案	.....	12
5. 対策部会【第2回】での意見	.....	20
6. 対策部会の意見を踏まえた対策案	.....	21

2024年11月8日(金)

1. 交通安全対策検討箇所の選定

(1) 地区の概要

- 八ヶ崎地区は、国道6号の南側に位置し、都計道3・3・7号（けやき通り）や都計道3・4・15号（いちよう通り）などの主要な道路が位置している地域。
- 大型商業施設、八ヶ崎第二小学校が位置する地域。



1. 交通安全対策検討箇所の選定

(2) 対策区間の選定方法

● 八ヶ崎周辺地区について、区間の抽出及び区間の選定を行う。

①ETC2.0や事故データ、要望情報の基本データを用いて、幹線道路への抜け道交通の連続性等を勘案し、地区内での対策区間の抽出を行う。

②区間抽出後、経路分析や各区間の構造面、事故の内容等の踏み込んだ分析を行い、評価指数を設定し、対策区間の選定を行う。

交通安全対策検討箇所
「八ヶ崎地区」

①

対策区間の抽出

②

対策区間の選定

基本データを用いて区間抽出

踏み込んだ分析を行い区間選定

【表1 対策区間の抽出におけるデータ整理項目】

評価項目	使用データ	分析項目
交通面	ETC2.0	走行台数
		昼間12時間(7～18時台)平均旅行速度
		朝ピーク (7-8時台)平均旅行速度
		夕ピーク (17-18時台)平均旅行速度
		急ブレーキ発生箇所
	事故データ	事故発生状況
その他	地元要望	交通安全要望箇所

【表2 対策区間の選定におけるデータ整理項目】

評価項目	使用データ	分析項目
構造面	現状の状況	歩車分離の有無
		ソフト安全対策実施状況
		平面線形情報（見通し）
交通面	ETC2.0	走行台数
		平均旅行速度
		急ブレーキ発生箇所
		通過交通割合
	事故データ	交通事故課題箇所の有無
		交通事故内容
	現状の状況	歩行者及び自転車の通行量 通学路の指定
その他	地元要望	交通安全対策の要望
		抜け道対策要望

1. 交通安全対策検討箇所の選定

(3) 対策区間の選定

- 優先して対策を実施すべき区間を抽出するために評価指標を以下の通り設定した。
- 「点数が高い＝他の区間と比較して、安全性が確保されている」、「点数が低い＝他の区間と比較して安全性が確保されていない」と評価した。

評価項目	使用データ	評価指標	○:2点	△:1点	×:0点
構造面	現状の状況	歩車分離の有無	○:歩道又は防護柵により歩車分離が図られている	△:一部において、歩道又は防護柵により歩車分離が図られている	×:歩道又は防護柵により歩車分離が図られていない
		ソフト安全対策実施状況	○:ポストコーンやグリーンラインなどのソフト安全対策が実施されている又は歩道があるため安全が確保されている。	△:一部において、ポストコーンやグリーンラインなどのソフト安全対策が実施されている	×:ポストコーンやグリーンラインなどのソフト安全対策が実施されていない
		平面線形状況(見通し)	○:見通しが良い	—	×:見通しが悪い箇所が存在する
交通面	ETC2.0	走行台数	○:10台/日未満	△:10台/日以上 50台/日未満	×:50台/日以上
		平均旅行速度(平日朝ピーク)	○:30km/h未満	△:—	×:30km/h以上
		急ブレーキ発生箇所	○:急ブレーキ発生回数が20回以上の箇所が含まれていない	△:急ブレーキ発生回数が20回以上の箇所が1箇所含まれる	×:急ブレーキ発生回数が20回以上の箇所が2箇所以上含まれる
		通過交通割合	○:通過交通が少ない(流入断面から地区外への交通が50%未満)	△:通過交通がやや多い(流入断面から地区外への交通が50%以上～80%未満)	×:通過交通が多い(流入断面から地区外への交通が80%以上)
	事故データ	交通事故課題箇所の有無	○:端部の交差点や区間に事故課題箇所がない	△:端部の交差点に事故課題箇所がある	×:区間に事故課題箇所がある
		交通事故内容	○:危険な事故が少ない(50%未満) ※歩行者関連事故、対向に近い事故(出会い頭、右折直進)	△:危険な事故がやや多い(50%以上～80%未満) ※歩行者関連事故、対向に近い事故(出会い頭、右折直進)	×:危険な事故が多い(80%以上) ※歩行者関連事故、対向に近い事故(出会い頭、右折直進)
	現状の状況	歩行者及び自転車の通行量	○:宅地等に面しておらず、自転車や歩行者の通行量が少ない	—	×:宅地等に面しており、自転車や歩行者の通行量が多い
		通学路の指定	○:通学路に指定されていない	—	×:通学路に指定されている
	要望	交通安全対策の要望	○:直近3年間で交通安全対策の要望なし	△:直近3年間で交通安全対策の要望が市民からあり	×:直近3年間で交通安全対策の要望が町会や学校からあり
		抜け道対策要望	○:直近3年間で抜け道対策の要望なし	—	×:直近3年間で抜け道対策の要望あり

1. 交通安全対策検討箇所の選定

(3) 対策区間の選定

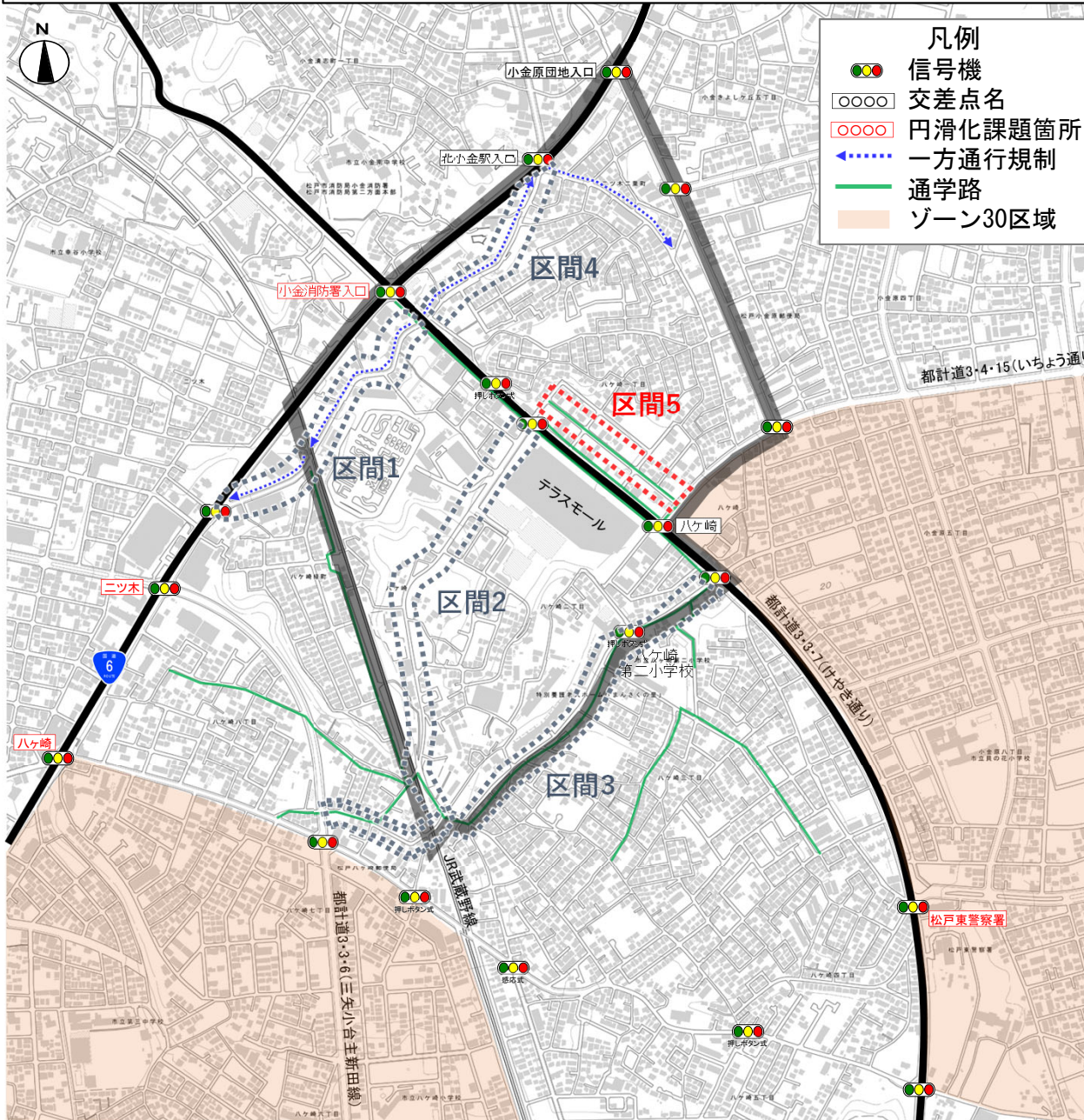
● 5区間について評価項目毎に評価し、対策区間を選定した。

評価項目	使用データ	評価指標	【区間1】 (2地区394号) 延長:491m 幅員:6.7m～11.2m 規制:一方通行	【区間2】 (2地区385号) 延長:797m 幅員:4.8m～12.3m 規制:双方向通行	【区間3】 (主2-17号) 延長:976m 幅員:4.2m～9.1m 規制:双方向通行	【区間4】 (2地区86号) 延長:333m 幅員:5.7m～11.9m 規制:一方通行	【区間5】 (2地区109号) 延長=281m 幅員:7.8m～8.0m 規制:双方向通行						
構造面	現状の状況	歩車分離の有無	歩道あり		一部、防護柵により歩車分離されている		歩道なし		歩道なし		歩道なし		
		評価	○	2.0	△	1.0	×	0.0	×	0.0	×	0.0	
		ソフト安全対策実施状況	歩道あり		一部、歩道あり		グリーンラインあり		一部において、グリーンラインあり		グリーンラインあり		
		評価	○	2.0	△	1.0	○	2.0	△	1.0	○	2.0	
		平面線形状況(見通し)	曲線部の見通しが悪い(3箇所)		見通し良い(曲線部も拡幅により解消)		曲線部の見通しが悪い(3箇所)		曲線部の見通しが悪い(1箇所)		直線のため見通し良い		
交通面	ETC2.0	評価	×	0.0	○	2.0	×	0.0	×	0.0	○	2.0	
		走行台数	10台/日以上 50台/日未満		10台/日以上 50台/日未満		10台/日以上 50台/日未満		50台/日以上		10台/日以上 50台/日未満		
		評価	△	1.0	△	1.0	△	1.0	×	0.0	△	1.0	
		平均旅行速度(平日朝ピーク)	30km/h以上		30km/h以上		30km/h未満		30km/h以上		30km/h以上		
		評価	×	0.0	×	0.0	○	2.0	×	0.0	×	0.0	
		急ブレーキ発生箇所	急ブレーキが多い箇所がある		急ブレーキが多い箇所がある		急ブレーキが多い箇所がある		急ブレーキが多い箇所がある		急ブレーキが多い箇所が複数ある		
		評価	△	1.0	△	1.0	△	1.0	△	1.0	×	0.0	
	事故データ	通過交通割合	通過交通が多い(約87%)		通過交通が少ない(約34%)		通過交通がやや多い(約53%)		通過交通が多い(約92%)		通過交通が多い(約85%)		
		評価	×	0.0	○	2.0	△	1.0	×	0.0	×	0.0	
		交通事故課題箇所の有無	端部の交差点部に事故課題箇所がある		端部の交差点部に事故課題箇所がある		端部の交差点部に事故課題箇所がある		区間に事故課題箇所がある		区間に事故課題箇所がある		
		評価	△	1.0	△	1.0	△	1.0	×	0.0	×	0.0	
		交通事故内容	事故が発生していない		危険な事故がやや多い(約57%)		危険な事故が少ない(約29%)		危険な事故がやや多い(約60%)		危険な事故が多い(約90%)		
		評価	○	2.0	△	1.0	○	2.0	△	1.0	×	0.0	
		現状の状況	歩行者及び自転車の通行量	自転車・歩行者の通行量が少ない		自転車・歩行者の通行量が少ない		自転車・歩行者の通行量が多い		自転車・歩行者の通行量が少ない		自転車・歩行者の通行量が多い	
			評価	○	2.0	○	2.0	×	0.0	○	2.0	×	0.0
			通学路の指定	通学路に指定されていない		通学路に指定されていない		通学路に指定されている		通学路に指定されていない		通学路に指定されている	
		その他	要望	評価	○	2.0	○	2.0	×	0.0	○	2.0	×	0.0
交通安全対策の要望	要望なし			要望あり		学校からの要望あり		市民からの要望あり		町会からの要望あり			
評価	△			1.0	△	1.0	×	0.0	△	1.0	×	0.0	
その他	要望	抜け道対策要望	要望なし		要望なし		要望あり		要望なし		要望あり		
		評価	○	2.0	○	2.0	×	0.0	○	2.0	×	0.0	
		総合評価	16.0		17.0		10.0		10.0		5.0		
具体的な対策検討箇所											◎		

1. 交通安全対策検討箇所の選定

(3) 対策区間の選定

● 以上の整理を踏まえ、区間5を対策区間として選定した。 ※交差点の対策については、区間とセットで対策を実施する。



対象	各区間の特徴(分析結果)
区間1	①区間端部に交差点事故課題箇所が存在 ・車両右折時に直進の二輪・自転車と衝突する事故が多発 ②通過交通量が多い。また、速度が速い箇所、急ブレーキが多い箇所が存在する。 ※一方通行となっているが、幅員が広いため、車両がスピードを出していることが推測される。 ③小金消防署入口交差点を避けた抜け道利用が多く見られる。
区間2	①「(仮称)テラスモール北西交差点」において、歩行者による右折待ち、直進(区間5への流入)が多く見られる ②通過交通量が多い。また、速度が速い箇所、急ブレーキが多い箇所が存在する。
区間3	①交差点事故の課題箇所 ・市道への左折車が自転車を巻き込む事故が多く発生している ②通学路における安全対策 ・区間の南側が通学路に指定されており、幅員が狭い箇所や曲線部で見通しが悪い箇所があるため、通学路の安全対策要望を多く受けている。 →ソフト面の安全対策(ポストコーンの設置、グリーンラインなどの注意喚起の路面標示や看板の設置)を実施している。
区間4	①交差点事故課題箇所が2箇所存在 ・テラスモール方面から国道6号方面へ向かう右折車と自転車・自動二輪の出会い頭事故が多く発生している ・自動車と自転車・自動二輪の出会い頭事故が多く発生している ②通過交通量が多い。また、速度が速い箇所、急ブレーキが多い箇所が存在する。 ※一方通行となっているが、幅員が広いため、車両がスピードを出していることが推測される。 ③小金消防署入口交差点を避けた抜け道利用が多く見られる。
区間5	①交差点事故の課題箇所 ・自動車同士の出会い頭事故が多く発生している ②通過交通量が多い。また、速度が速い箇所、急ブレーキが多い箇所が存在する。 ③都計道3・3・7号(けやき通り)を避けた抜け道利用が多く見られる。 <区間5を多く通過する要因> ・(仮称)テラスモール北西交差点の歩行者横断による右折待ち時間を回避するため ・ハケ崎交差点(歩車分離式)の通過を回避できるため →昨年に十字路口交差点(5-3、5-4)にポストコーンの設置、区間全体に路面標示の設置を実施している

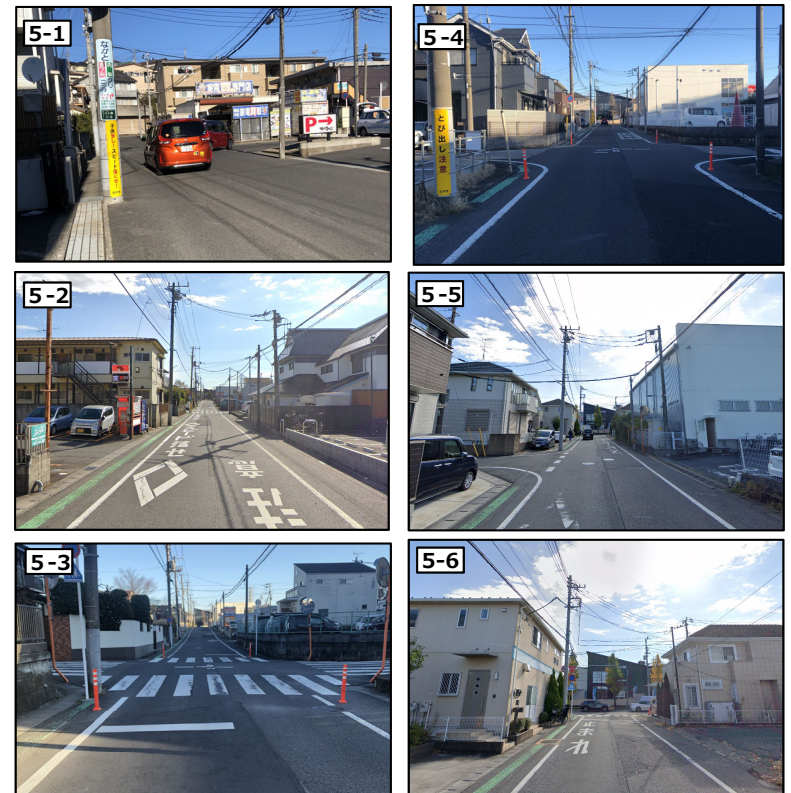
2. 分析結果

(1) 現地状況分析のまとめ



区間5の特徴(分析結果)

- ①交差点事故課題箇所
・自動車同士の出会い頭事故が多く発生している
 - ②通過交通量が多い。また、速度が速い箇所、急ブレーキが多い箇所が存在する。(ETC2.0の分析、近隣住民の要望より)
 - ③都計道3・3・7号(けやき通り)を避けた抜け道利用が多く見られる。(ETC2.0の分析、近隣住民の要望より)
- ※区間5を多く通過する要因
- ・仮称)テラスモール北西交差点の歩行者横断による右折待ち時間を回避するため
 - ・ハケ崎交差点(歩車分離式)の通過を回避できるため
- その他)歩行者の安全性確保及び車両のスピード抑制を図るため、昨秋に十字路交差点(5-3、5-4)にポストコーンの設置、区間全体に路面標示の設置を実施している。



2. 分析結果

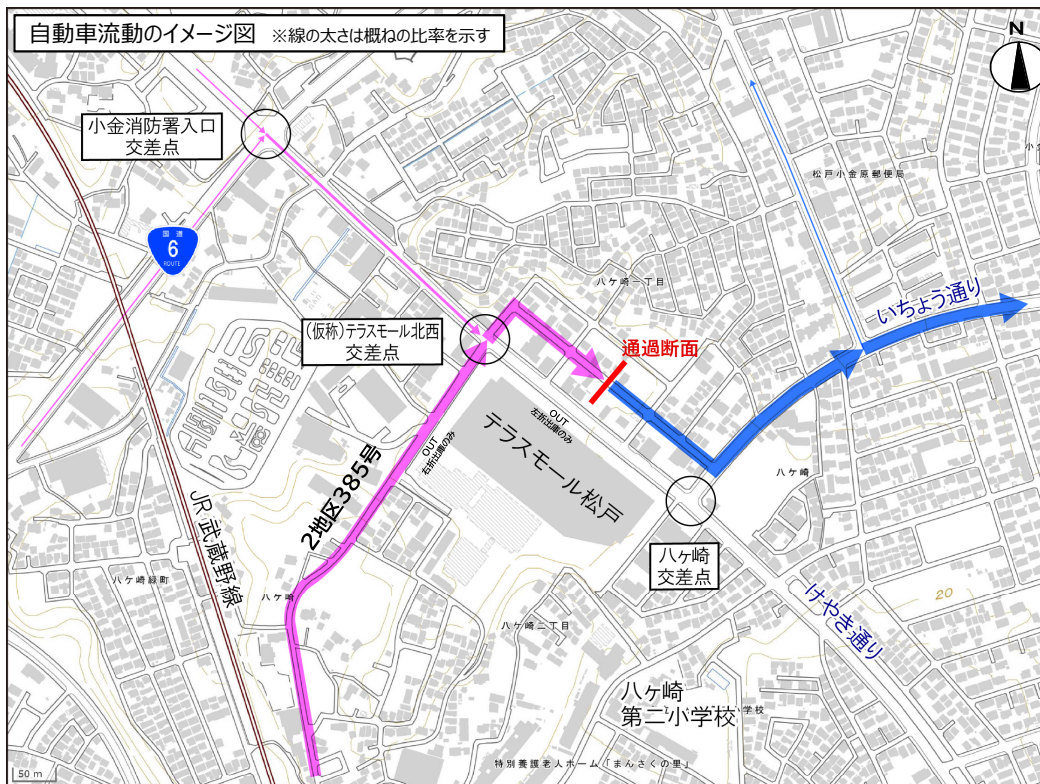
(2) ETC2.0データによる経路分析のまとめ

● 八ヶ崎地区（区間5）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。

区間5を北西→南東方向に通過する自動車の経路

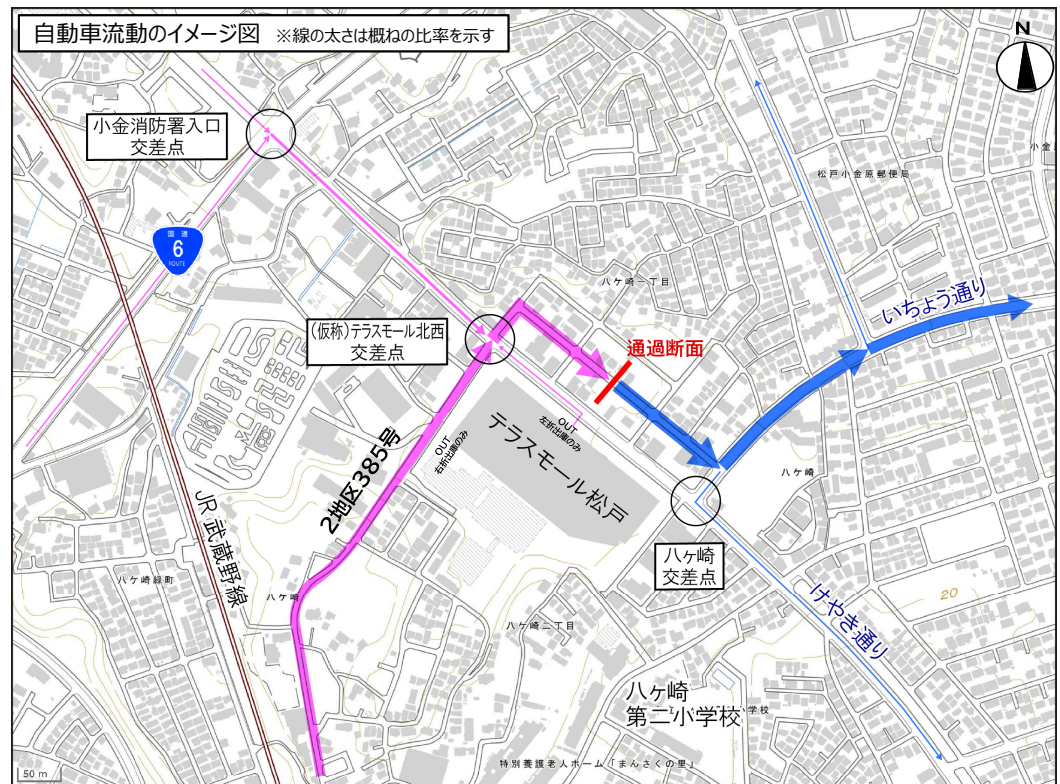
<平日>

- 区間5へ流入する車両は、南方面からテラスモール西側の道路を北上して来る車両が多い。
- 区間5から流出した車両は、いちょう通りを東方面に行く車両が多い。



<休日>

- 区間5へ流入する車両、流出した車両の流動は、概ね平日と同様であるが、平日と異なる流動として、テラスモールから出庫した車両が区間5に流入する流動と区間5から流出した車両がけやき通りを南東方面に行く流動がみられる。



2. 分析結果

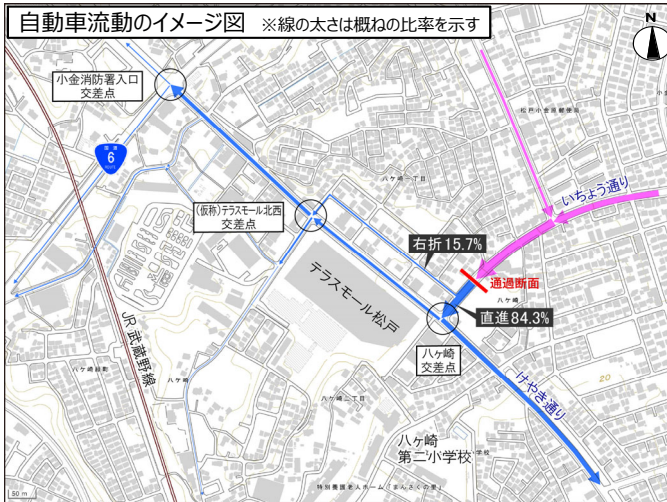
(2) ETC2.0データによる経路分析のまとめ

- 八ヶ崎地区（区間5）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。

区間5を南東→北西方向に通過する自動車の経路

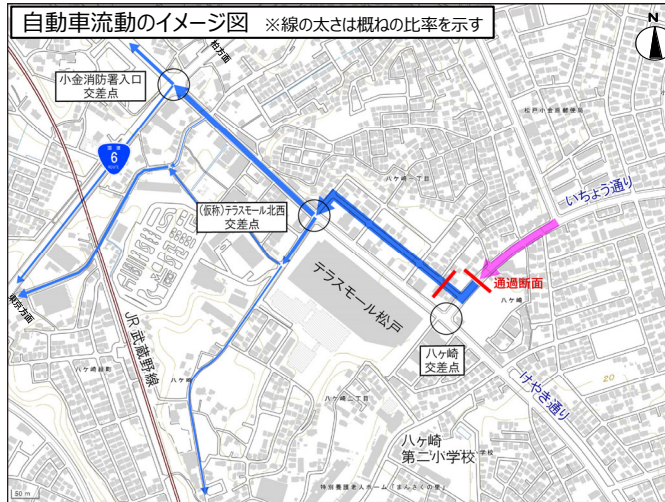
① いちよう通りの区間5直前の断面を通過する車両の経路

- いちよう通りの区間5直前の断面（図中の「通過断面」）を通過した車両のうち、右折して区間5に流入する車両は15.7%であった。
- いちよう通りの区間5直前の断面を通過した車両の行先は、けやき通りを南東方面に行く車両が比較的多い。



② ①のうち、いちよう通りから右折して区間5に流入する車両の経路

- いちよう通りから右折して区間5に流入した車両の行先は、国道6号方面へ行く車両が最も多い。
- また、抜け道を通して、国道6号に出る流動も見られる。



③ ①のうち、いちよう通りを直進してハケ崎交差点に流入する車両の経路

- いちよう通りを直進してハケ崎交差点に流入した車両の行先は、ハケ崎交差点を左折してけやき通りを南東方面に行く車両が比較的多い。
- ハケ崎交差点を右折して国道6号方面に行く車両も一定程度見られる。なお、抜け道を通して、国道6号に出る流動は少ない。



3. 対策部会【第1回】の内容（令和6年2月1日開催）

（1）合同現地調査結果

実施日時：令和6年2月1日（木）午前 ※第1回対策部会を開催し、対策部会員より意見収集



①速度抑制策について

- ・車両の速度を減速させるために交差点ハンプの設置やラバーポールの設置位置の見直し、片側に防護柵の設置などの対策が考えられるのではないか。



②従道路側の対策について

- ・従道路側の停止線位置の前出しも対策案として考えられるのではないかな。
- ・従道路側の一時停止を促すために強調ドットの設置を検討してはどうか。



③単路部の速度について

- ・平均旅行速度が30km/hを超える箇所について、最高速度や最低速度等の分布状況を分析していただきたい。



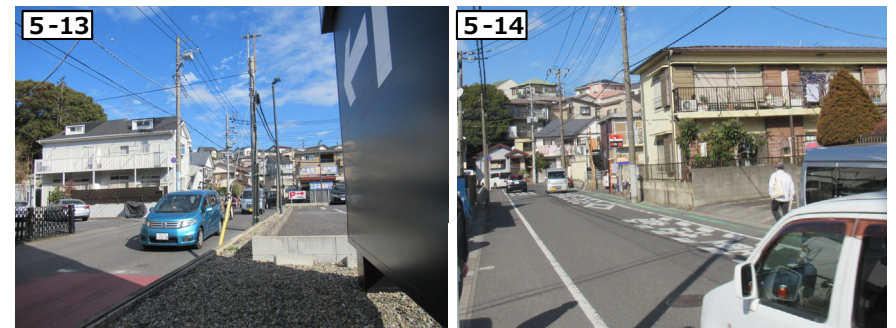
3. 対策部会【第1回】の内容 (令和6年2月1日開催)

(1) 合同現地調査結果



④ いちよう通りからの右折車両

- ・いちよう通りから右折して流入する交通についてもETC2.0を用いて経路分析をしたほうが良いのではないか
- ・長期的な対策を見据えて各区間における通過交通の広域的な利用経路についても分析していただきたい。



3. 対策部会【第1回】の内容（令和6年2月1日開催）

（2）対策部会【第1回】のまとめ

- 合同現地調査の結果を以下の通り整理する。

対策関係について

①主道路側の対策について

- 車両の速度を減速させるために
「交差点ハンプの設置」「ラバーポールの設置位置の見直し」「片側に防護柵の設置」などの対策が考えられるのではないかな。

②従道路側の対策について

- 従道路側の停止線が後方にあり見通しが悪いため、出会い頭の事故が発生していると考えられるため、
「従道路側の停止線位置の前出し」も対策案として考えられるのではないかな。
- 従道路側の一時停止を促すために「強調ドットの設置」を検討してはいいかな。

分析関係について

①単路部の速度について

- 平均旅行速度が30km/hを超える箇所について、最高速度や最低速度等の分布状況进行分析していただきたい。

②経路分析について

- いちよう通りから右折して流入する交通についてもETC2.0を用いて経路分析をしたほうが良いのではないかな。
- 長期的な対策を見据えて各区分における通過交通の広域的な利用経路についても分析していただきたい。

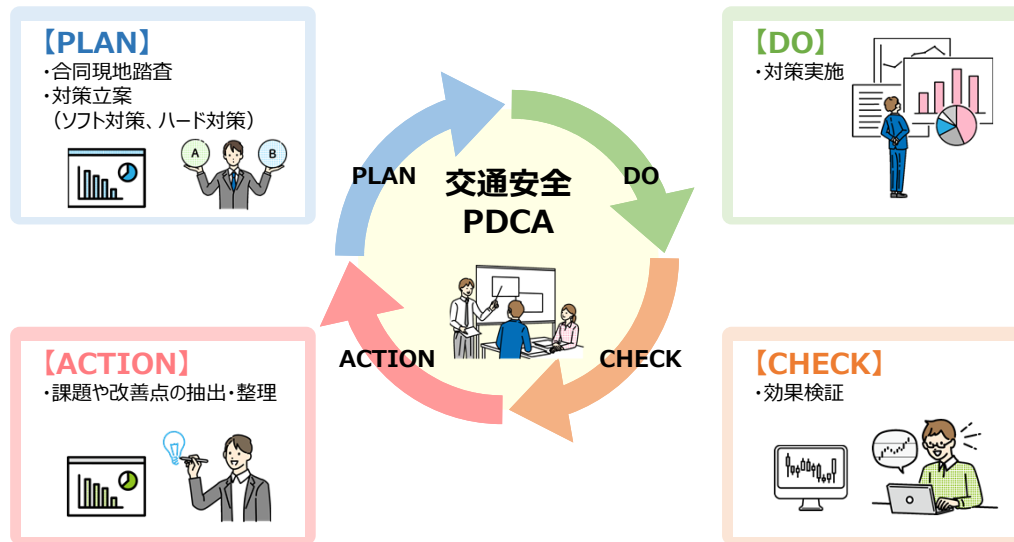
4. 対策の立案

(1) 対策案の実施方針

<対策案の実施方針:段階的な対策の実施>

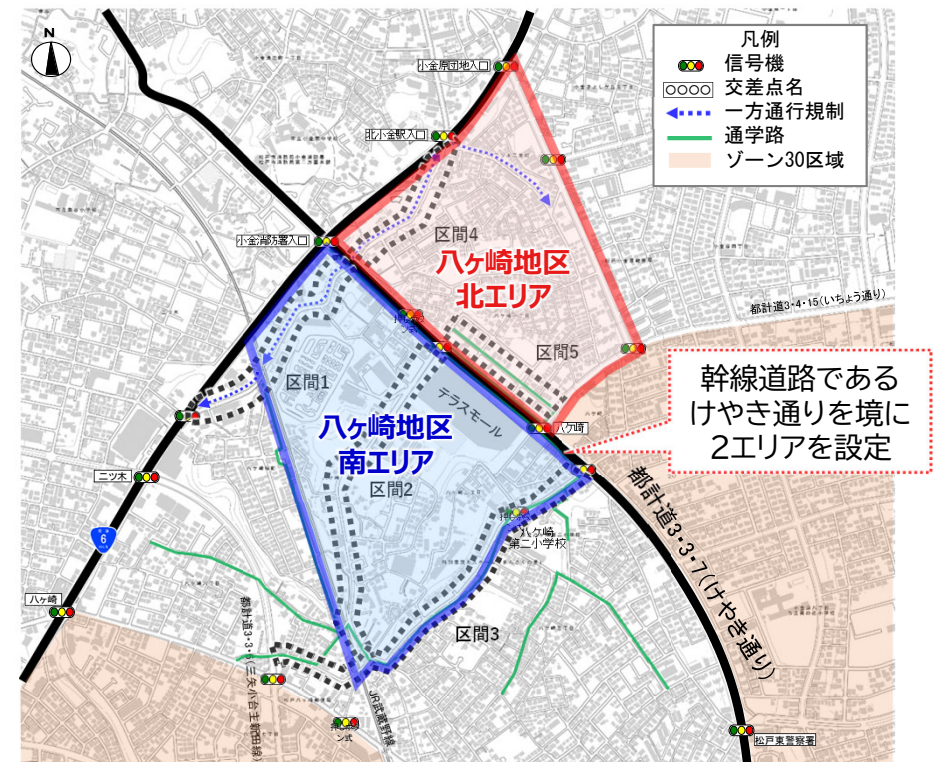
- ・ハード対策は、近隣住民の住環境に影響を及ぼすため、まずはソフト対策である対策案1を実施し、効果を確認したうえで、次の対策案の実施を検討する。
- ・ETC2.0のデータを用いて、自動車交通量（流入交通の抑止効果の確認）、旅行速度（速度抑制効果の確認）、経路分析（抜け道利用の抑止効果の確認）などにより効果検証を行う。
- ・八ヶ崎地区（区間5）の対策実施後は、エリアで安全対策を整理、検討する。

<段階的な対策実施のイメージ>



PDCAに継続的に取り組みながら、交通安全（事故対策）について検討していく

<八ヶ崎地区のエリア設定のイメージ>



4. 対策の立案

(2) ソフト対策案

●対策案 1 (ソフト対策案)

〈対策内容〉

- ・区間の入口では通過交通の流入の抑制と速度の抑制のため、片側張り出しによる狭窄を設置する。
- ・単路区間では速度の抑制のため、両側張り出しによる狭窄を設置する。
- ・交差点で出会い頭の事故が多発しているため、従道路側の一時停止を強調する。
- ・歩行者の多くが北側の路肩部を利用しているため、東西方向に横断歩道を設置する。
- ・停止線が後方にあり見通しが悪いことから、南側横断歩道は撤去し停止線を前出しする。

狭窄(両側)イメージ写真



提供: 福山市

出典: 国土技術政策総合研究所資料No.1268、
国土交通省国土技術政策総合研究所、令和6年1月

狭窄(片側)イメージ写真



提供: 福山市

出典: 国土技術政策総合研究所資料No.1268、
国土交通省国土技術政策総合研究所、令和6年1月

強調ドットイメージ写真



出典: 路面標示、千葉市、2017年3月

4. 対策の立案

(3) ハード対策案

●対策案2（ハード対策案（1）ラバーポール案）

〈対策内容〉

対策案1に加えて次の対策を実施。

- ・ゼブラ帯による速度を抑制する効果を高めるため、車線分離標（ラバーポール）を設置し実質的に狭くする。
- ・交差点部分をカラー舗装し明示することで、ドライバーに交差点の存在を認識させて、速度を抑制する。

●対策案3（ハード対策案（2）ハンプ案）

〈対策内容〉

対策案2に対して次の対策を実施。

- ・過度な速度で通過する車両のドライバーに不快感を与えるハンプを交差点2箇所に設置して、速度を抑制する。※代替案としてイメージハンプも考えられる。

狭窄とラバーポールイメージ写真



出典：通学路・生活道路の安全確保に向けた道路管理者による
対策実施事例、国土交通省道路局、平成31年1月

交差点ハンプイメージ写真



出典：国土技術政策総合研究所資料No.1268、
国土交通省国土技術政策総合研究所、令和6年1月

イメージハンプイメージ写真



出典：国土技術政策総合研究所資料No.1268、
国土交通省国土技術政策総合研究所、令和6年1月

4. 対策の立案

(4) 狭窄（ゼブラ帯）の設置方法の検討

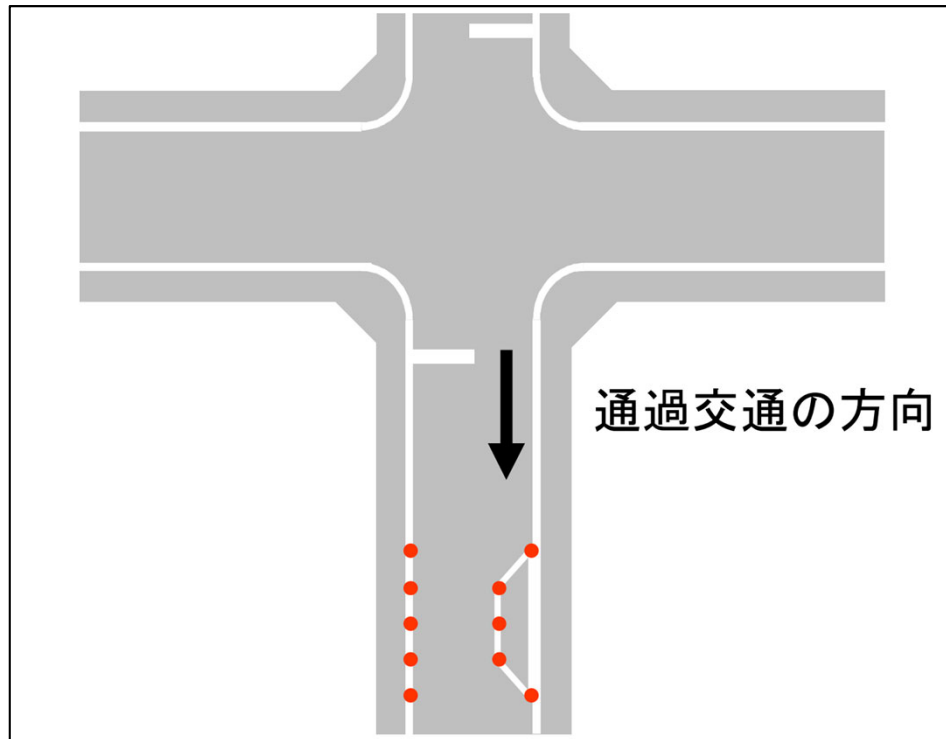
<交差点付近における片側張り出しによる狭窄>

- 国土交通省の「生活道路における物理的デバイス等検討委員会」では、交差点部における通過交通の進入抑制対策のために狭窄を設ける場合、その抑制を高める方向に設けるべきものと示されている。交差点から区間への流入直後にゼブラ帯を設置すると、ゼブラ帯を避ける必要があるため速度が抑制されるとともに走行しづらいことにより流入抑制が期待できる。

<単路区間における両側張り出しによる狭窄>

- 単路区間においては、片側張り出しではなく両側張り出しとすることで対向車両同士がお互いにどちらに進むか決め兼ねるため、多くの譲り合いが発生し速度を抑制することが出来る可能性が高い。実際に稲沢市の事例では、これを意図して両側張り出しによる狭窄としている。

交差点付近における片側張り出しによる狭窄のイメージ



出典：第2回 生活道路における物理的デバイス等検討委員会 配付資料
資料2-2 物理的デバイスの計画・設計【論点2】、
国土交通省、平成27年6月

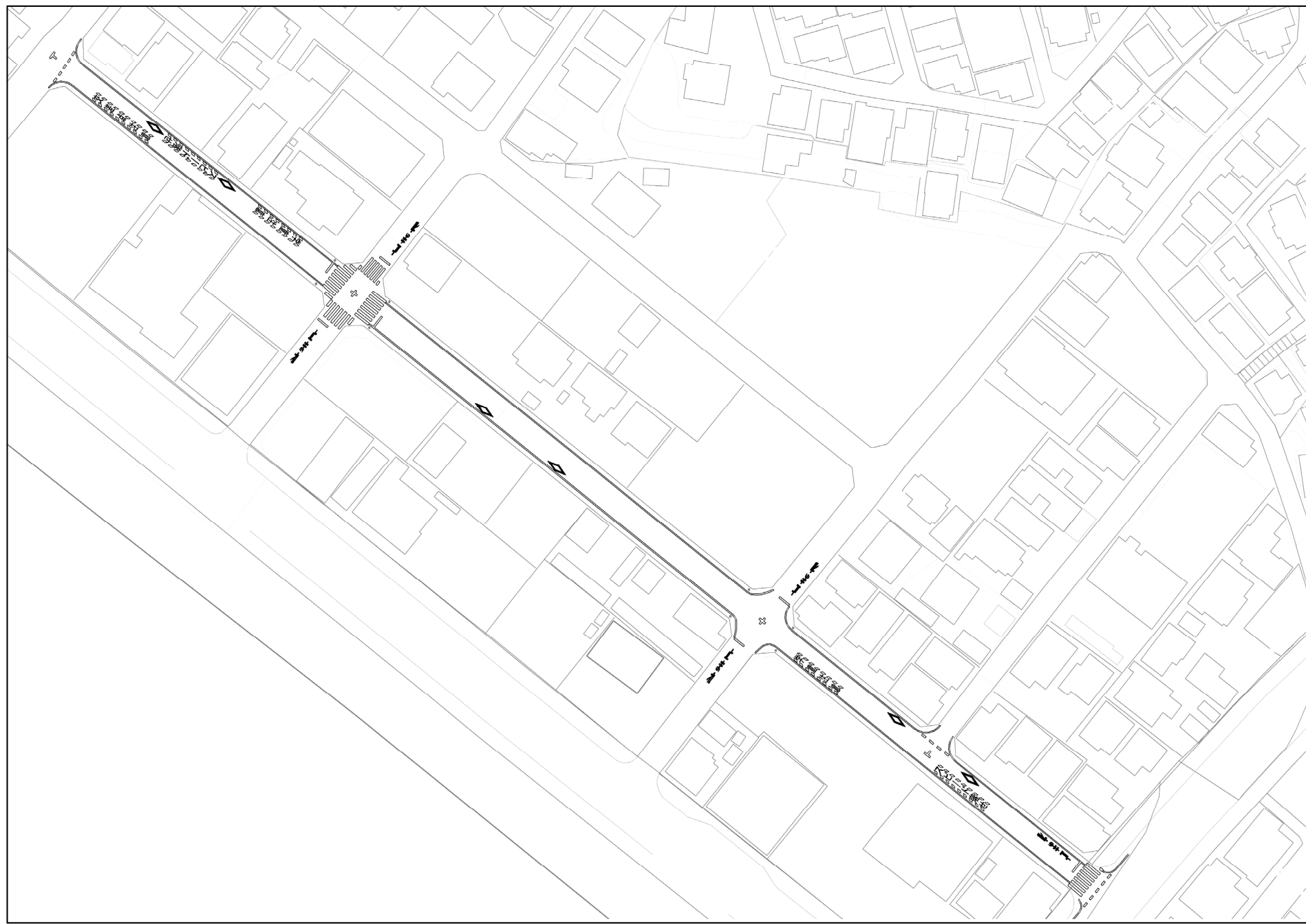
単路区間における両側張り出しによる狭窄の事例（稲沢市）



出典：国土技術政策総合研究所資料No.1268、
国土交通省国土技術政策総合研究所、令和6年1月

4. 対策の立案

(5) 現況平面図



4. 対策の立案

(6) 対策案1：ソフト対策

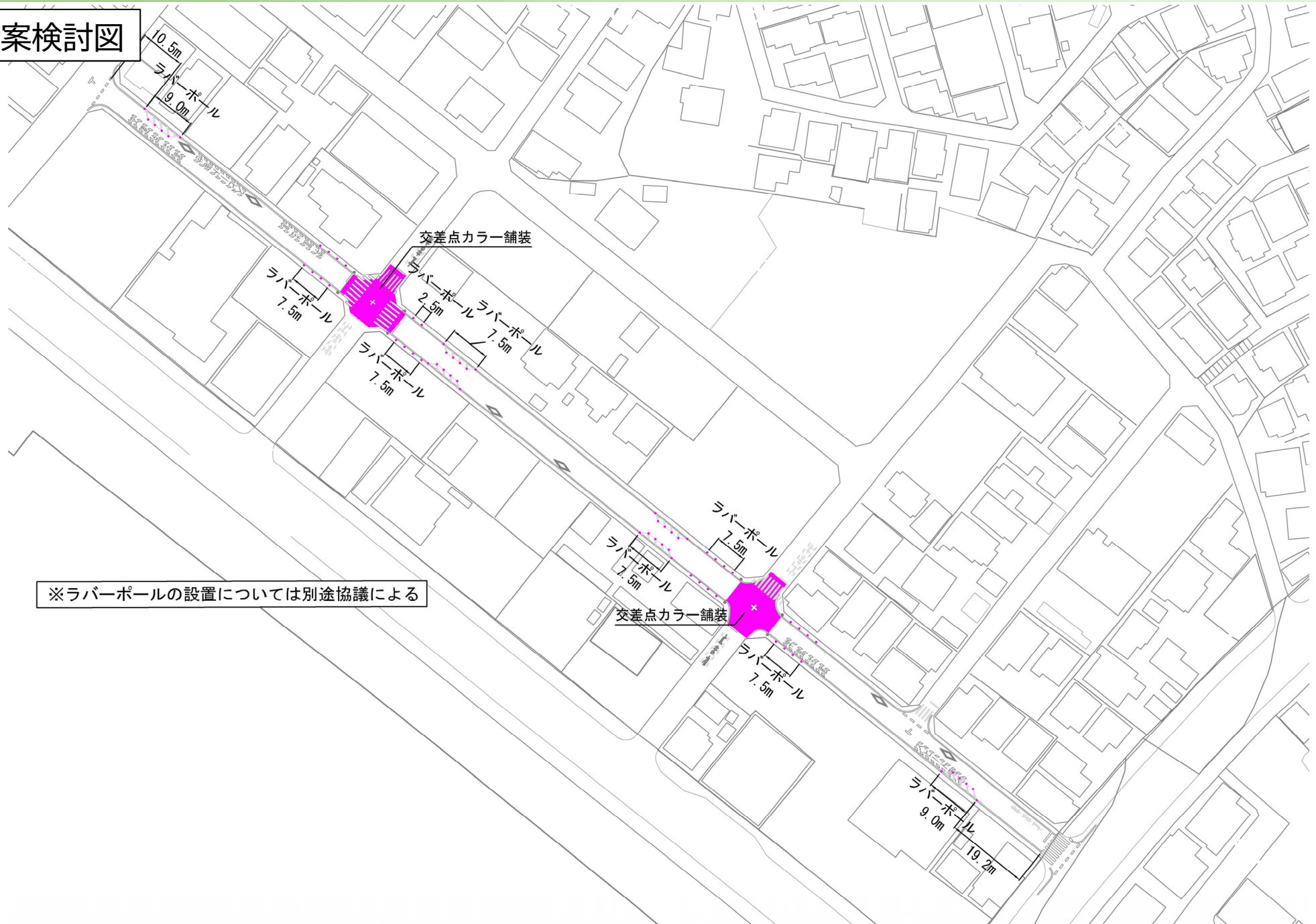
対策案検討図



4. 対策の立案

(7) 対策案2：ハード対策（1）ラバーポール案

対策案検討図

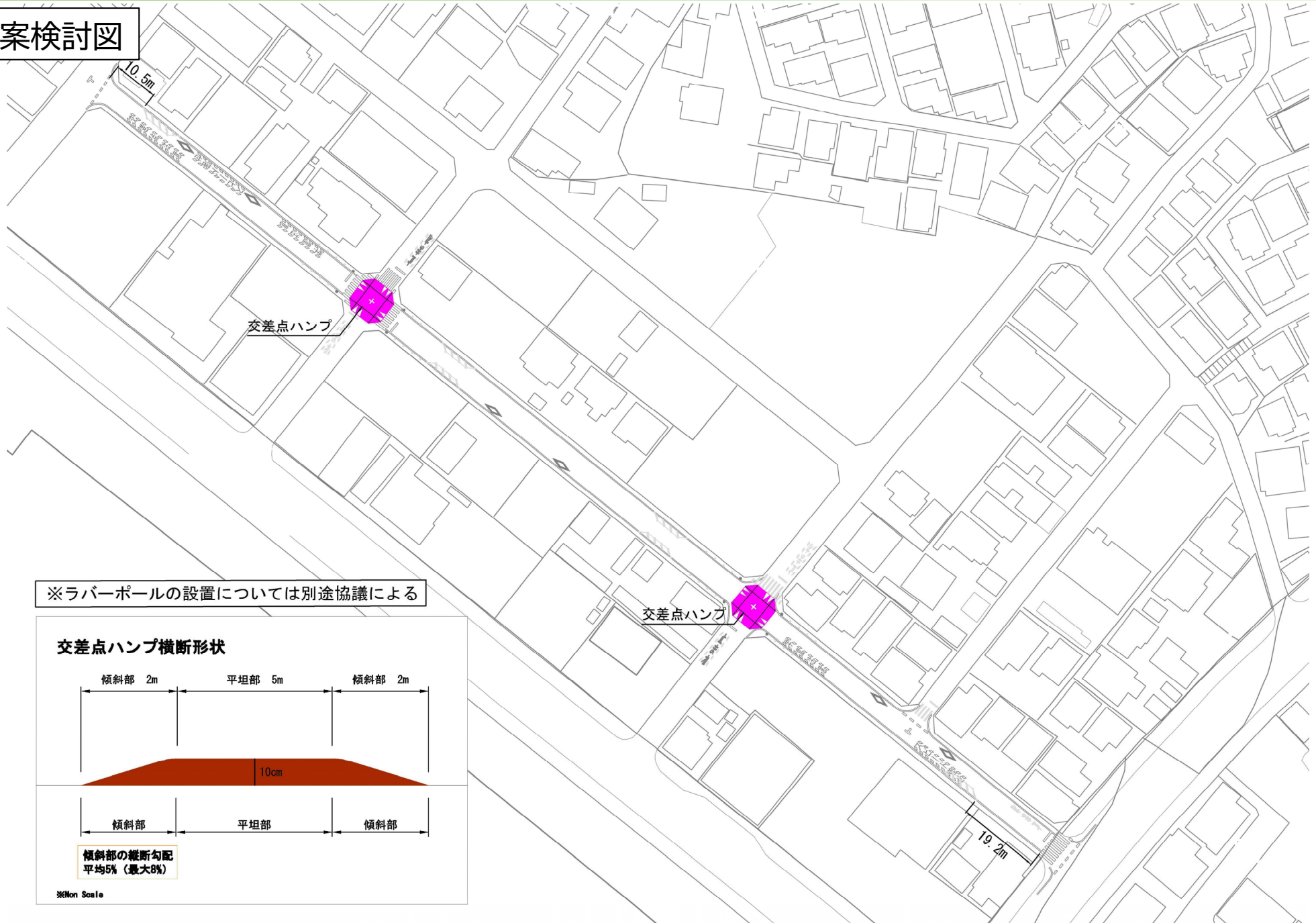


※ラバーポールの設置については別途協議による

4. 対策の立案

(7) 対策案2：ハード対策（2）ハンプ案

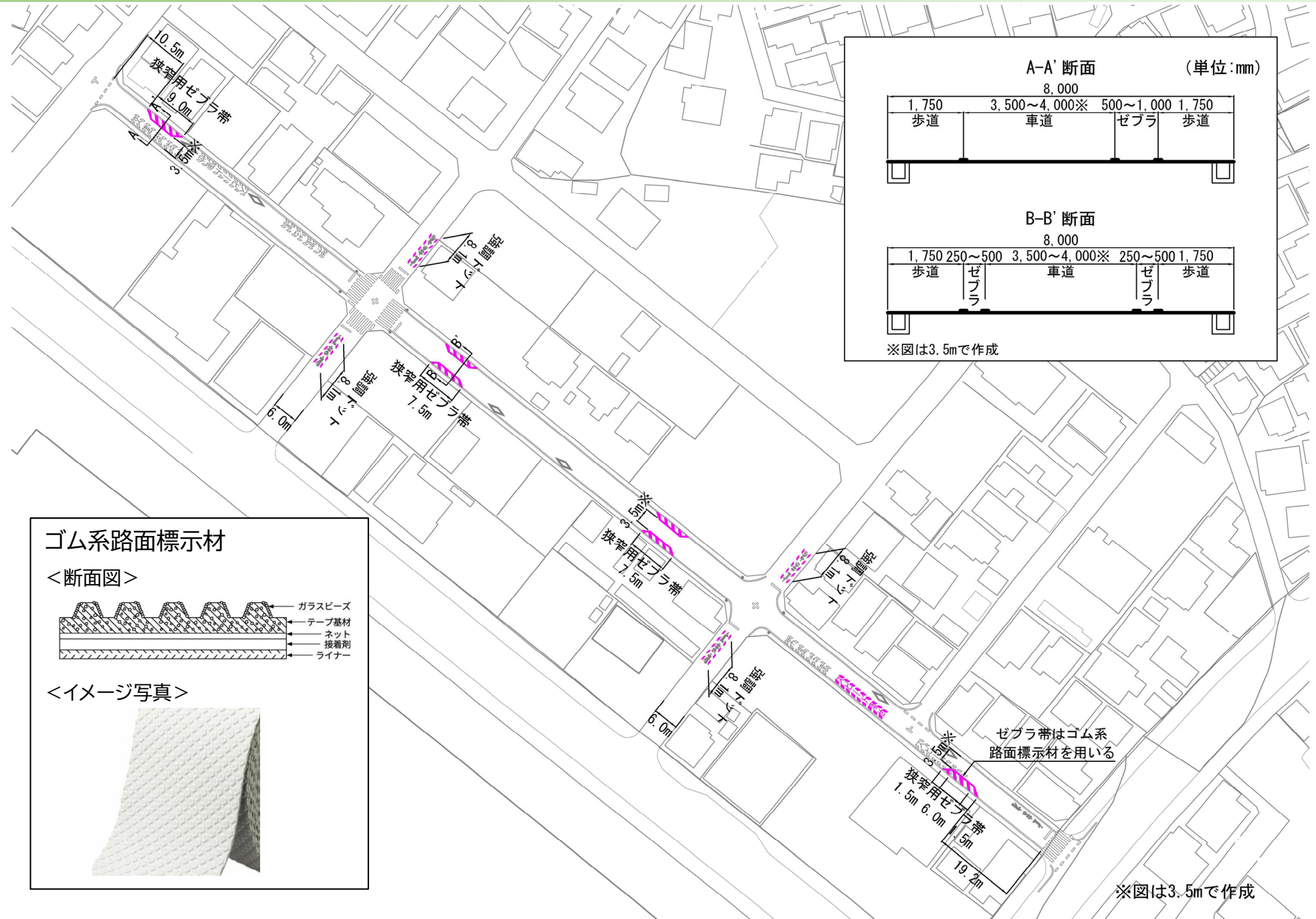
対策案検討図



5. 対策部会【第2回】での意見等

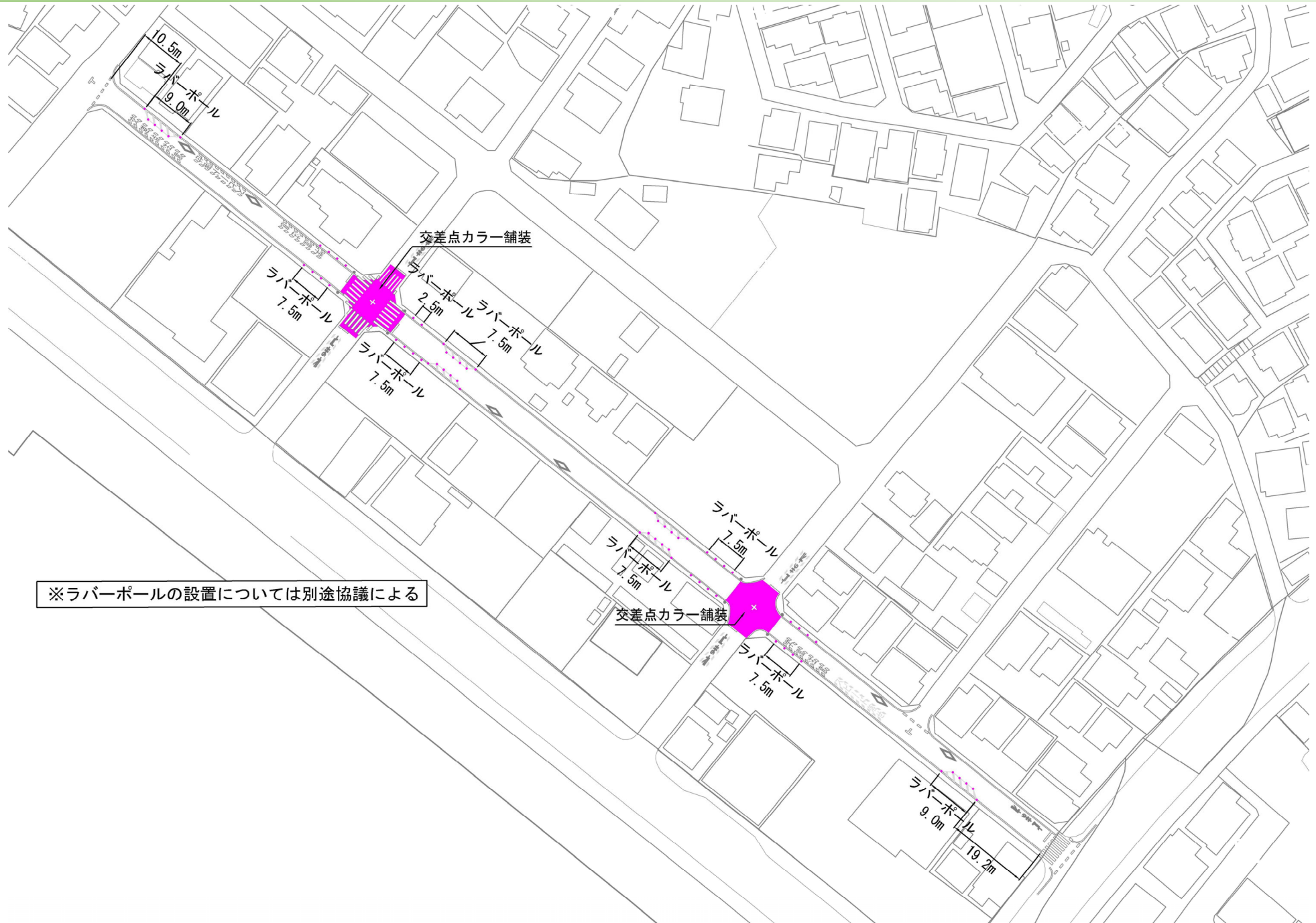
	組織名:会員名	意見・要望・質問	対応案
1	日本大学:石坂教授	○今後対策を実施することで生じる懸念点があれば、提示していただきたい。 ○ハード対策を実施した場合に想定される歩行者・自転車等の影響を確認していただきたい。 ○入口部の狭窄について、交差点からの距離を確認して欲しい。	→懸念点としては、区間5を通行していた車両が経路変更し、八ヶ崎交差点を通過する車両が増える可能性があります。これについては、対策実施後にETC2.0のデータを用いて確認を行います。 →歩行者については、対策実施により自動車交通量の減少や走行速度が抑制され安全性が向上すると考えられます。自転車については、狭窄部を避ける必要が生じます。 →図面に距離を記載しました。
2	日本大学:青山助教	○対策を実施することで、八ヶ崎交差点を通過する車両が増えると考えられるため、それらの実態を確認いただきたい。	→対策実施後にETC2.0のデータを用いて確認を行います。
3	千葉国道事務所 交通対策課	○地域住民の理解が得られるのであれば、当初より流入部だけでもラバーポールを設置する方が良いと考える。	→以前にラバーポールの設置について地元から理解が得られなかった経緯があるため、まずは地元への影響が少ないソフト対策を実施したいと考えています。
4	首都国道事務所 管理課	○ソフト対策のみでは確実な効果発現は厳しく思えるため、追加対策としてラバーポール等のハード対策を実施することになると思われるが、ソフト対策実施前後の効果検証のための調査計画を事前に立案しておいた方がよいと考える。(対策前の通過車両の走行位置・速度の計測調査など)	→ETC2.0のデータを用いて、自動車交通量(流入交通の抑止効果の確認)、旅行速度(速度抑制効果の確認)、経路分析(抜け道利用の抑止効果の確認)などの効果検証を行います。走行位置の確認については、来年度検討させていただきます。
5	松戸東警察署	○北西側十字路の横断歩道撤去及び一時停止位置の調整は困難。(車両及び歩行者ともに横断需要がある) ○南東側十字路の横断歩道新設及び一時停止位置の調整は困難。(横断歩行者が少ない、一時停止線が交差点から離れると危険) ○南東側丁字路の横断歩道新設は困難。(従道路は閑散としていて必要性は低い)	→歩行者の通行状況を踏まえまして、横断歩道の撤去及び新設の計画は修正いたします。

6. 対策部会の意見を踏まえた対策案 (1) 対策案1：ソフト対策

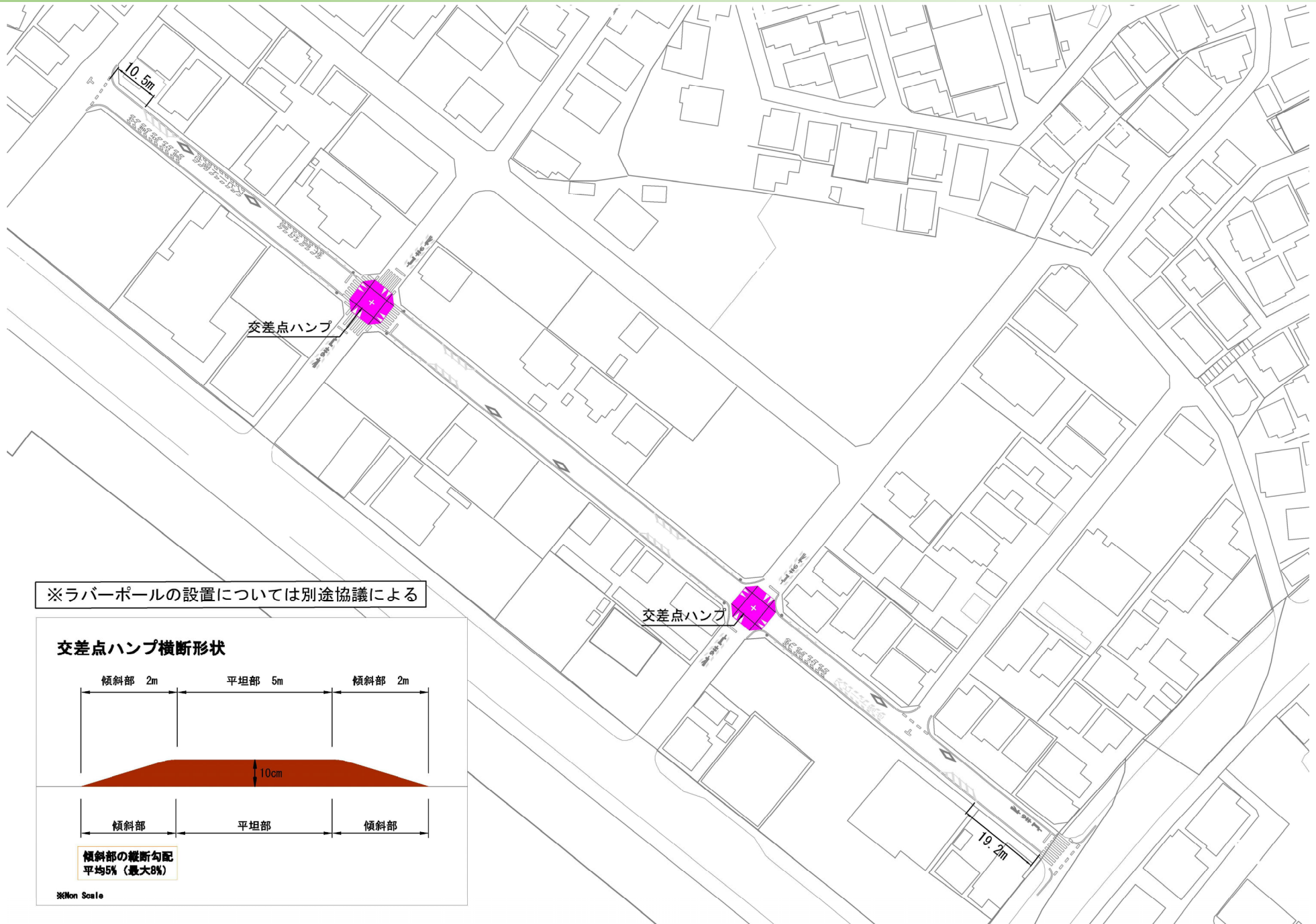


6. 対策部会の意見を踏まえた対策案

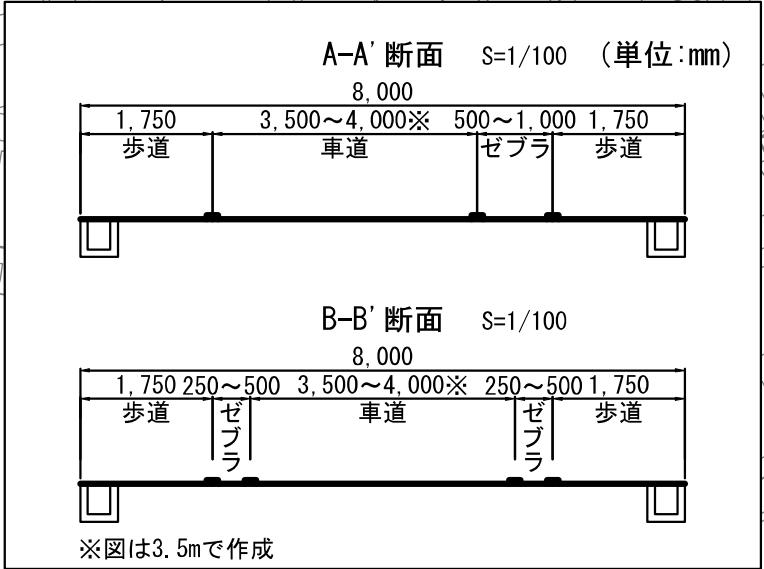
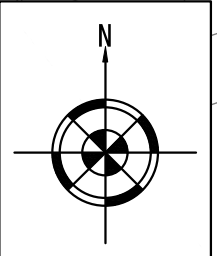
(2) 対策案2：ハード対策 (1) ラバーポール案



6. 対策部会の意見を踏まえた対策案 (3) 対策案2：ハード対策（2）ハンプ案

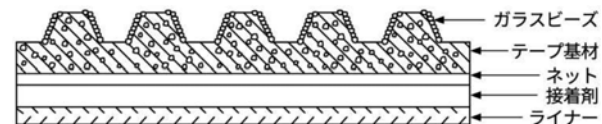


ハヶ崎対策平面図（ソフト対策） S=1/1000



ゴム系路面標示材

<断面図>



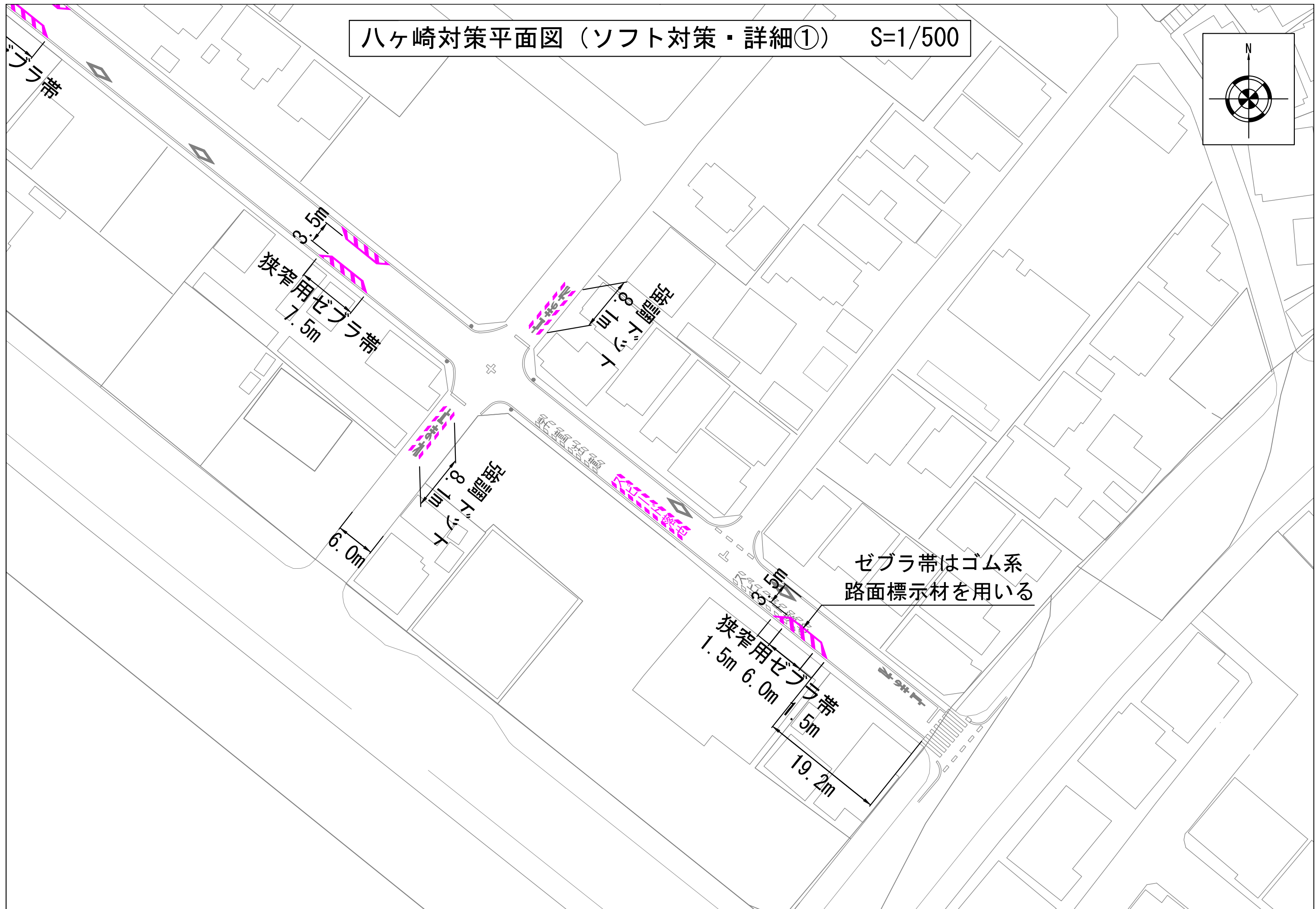
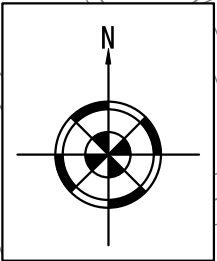
<イメージ写真>



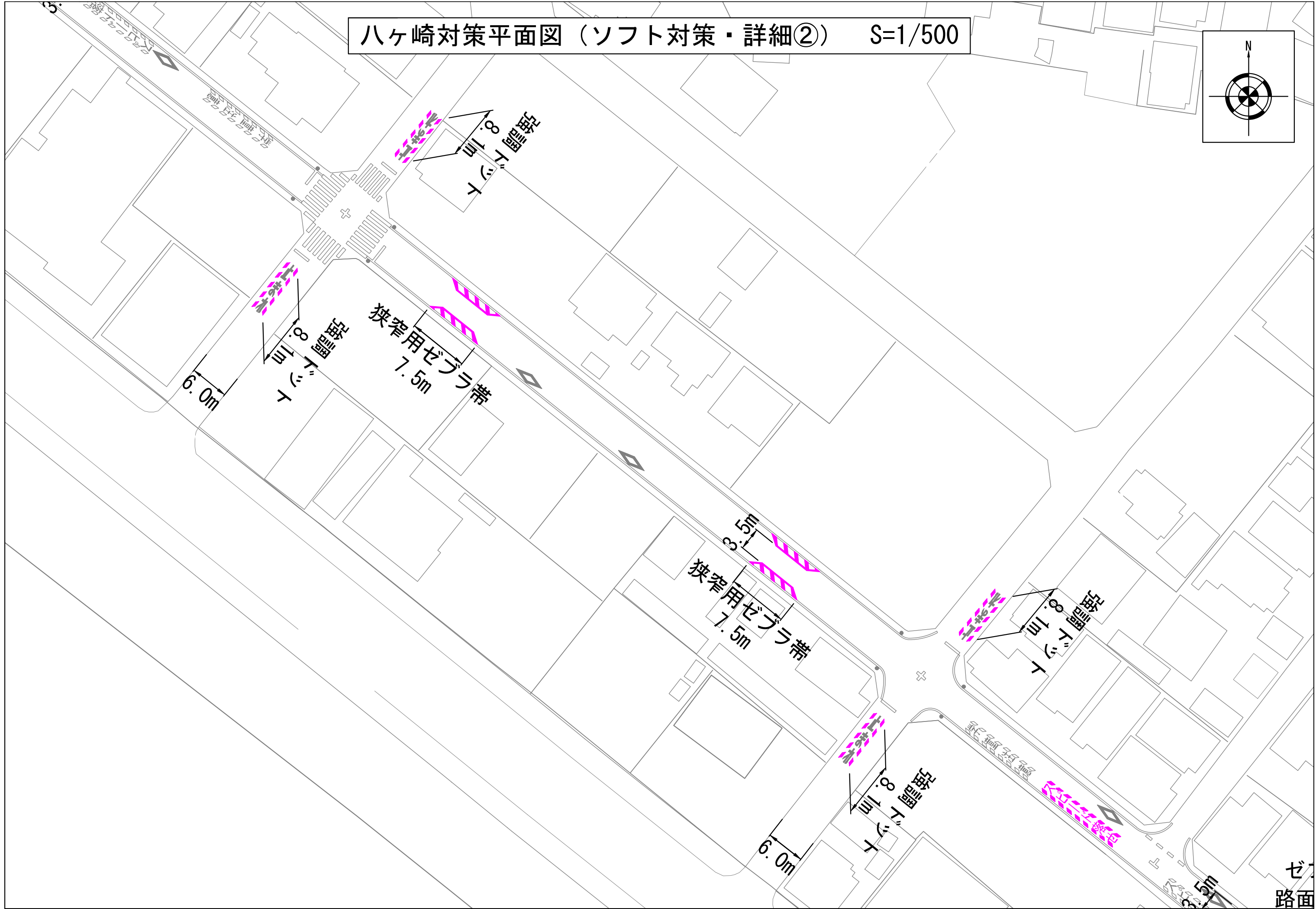
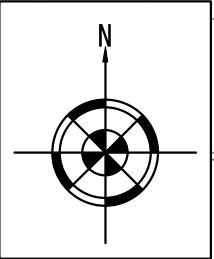
ゼブラ帯はゴム系路面標示材を用いる

※図は3.5mで作成

ハヶ崎対策平面図（ソフト対策・詳細①） S=1/500

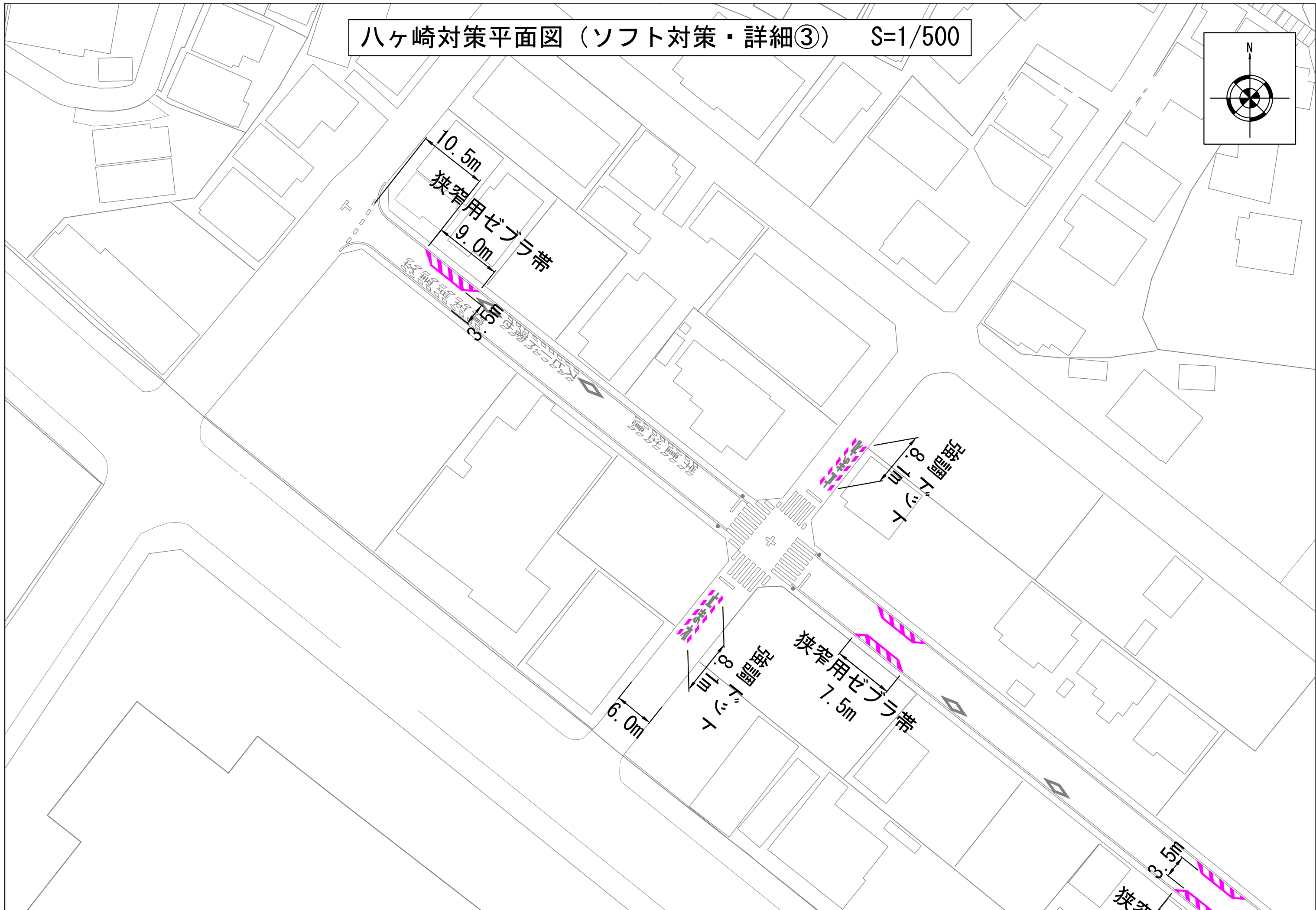
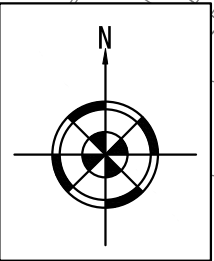


ハヶ崎対策平面図（ソフト対策・詳細②） S=1/500



ゼ
路面

ハヶ崎対策平面図（ソフト対策・詳細③） S=1/500



松戸市交通ビッグデータ見える化協議会【第4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
2. 分析結果	.....	3
3. 対策部会【第1回】の内容	.....	4
4. 対策の立案	.....	7
5. 対策部会【第2回】での意見	.....	9

2024年11月8日(金)

- 常磐線
約 7 km



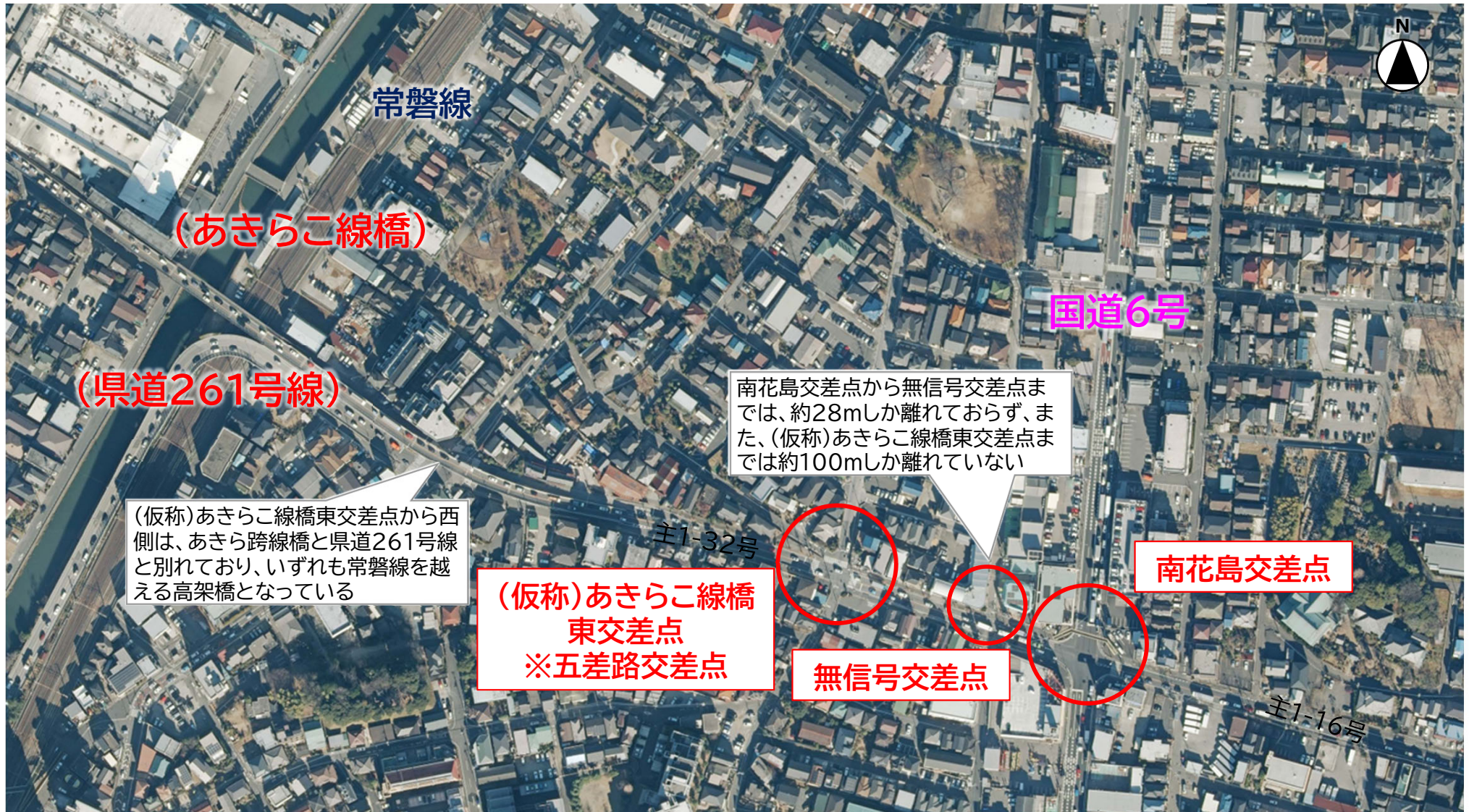
1. 南花島交差点の概要

(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
三
郷
方
面



至
鎌
ヶ
谷
方
面

至 東京方面

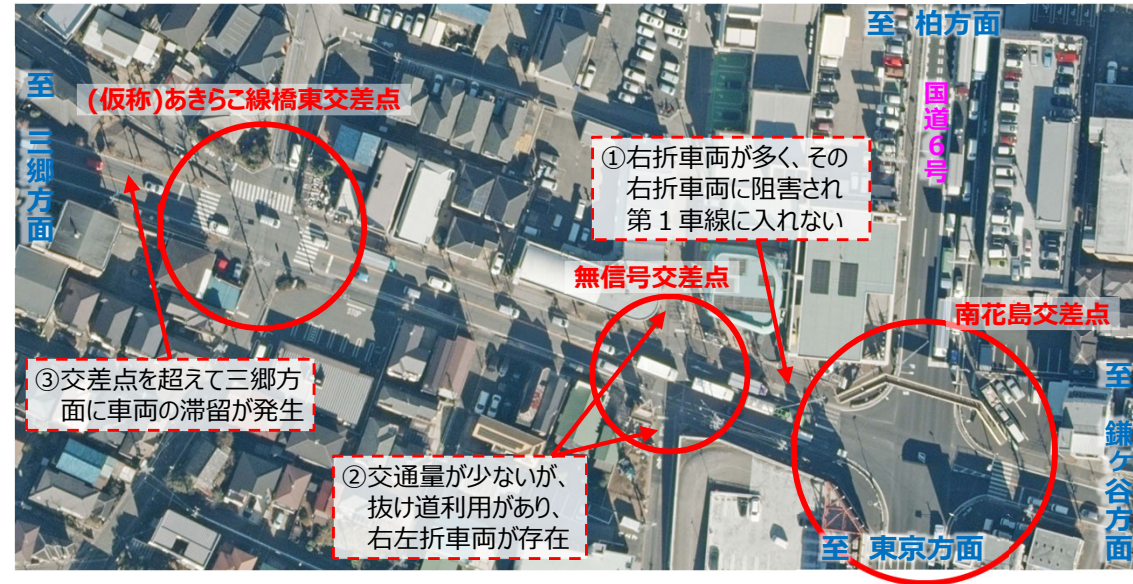
2. 分析結果

(1) 自動車交通流動の分析結果

- 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、交通量調査結果とETC2.0データ分析の結果を以下の通り整理する。

交通量調査結果

- ① 南花島交差点は、右折車両が多く、その右折車両に阻害され第1車線（直進、左折）が利用されていない（第1車線に入れない）状態が見受けられる。
- ② 南花島交差点の西側に位置する無信号交差点は、交通量が少ないが、抜け道利用があり、右左折車両が存在している。
- ③ 南花島交差点を先頭に、(仮称)あきらこ線橋東交差点を超えて三郷方面に車両の滞留が発生している。



ETC2.0データ分析の結果

<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>

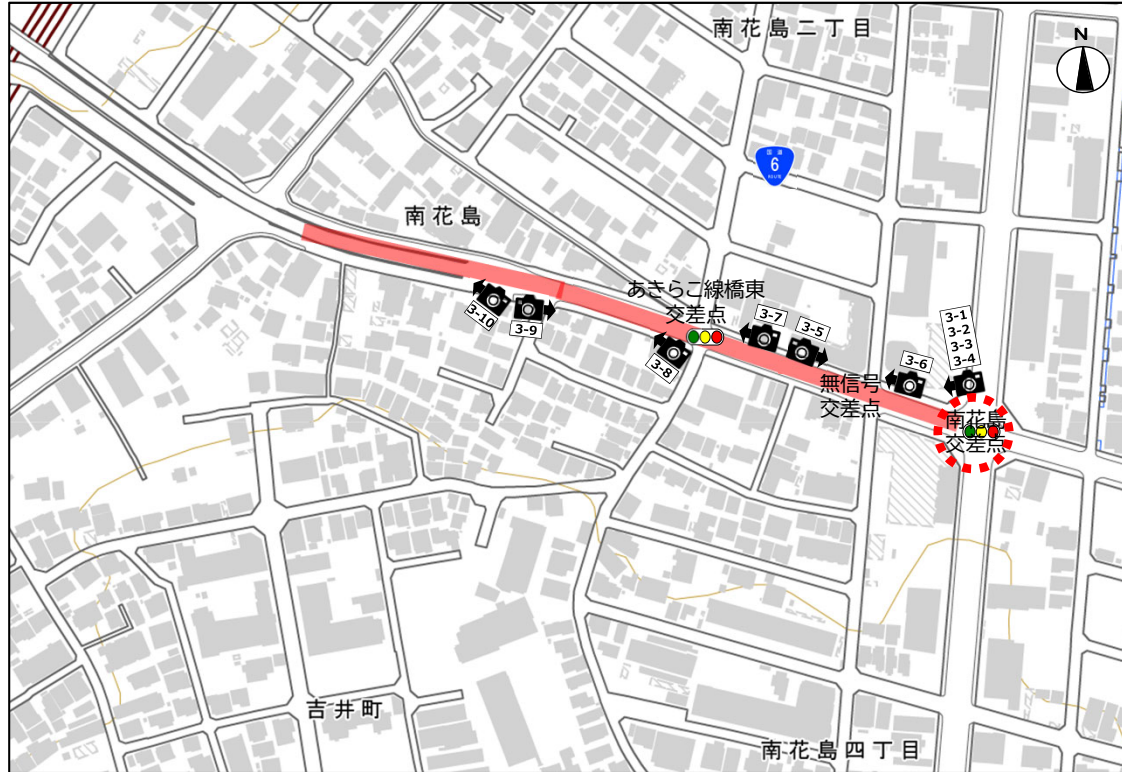
- 南花島交差点へ流入する車両は、北松戸工業団地方面や三郷南IC・古ヶ崎五差路方面から南花島交差点に来る車両が多く、流出した車両は、東京方面に行く車両が最も多い。



3. 対策部会【第1回】の内容 (令和6年2月1日開催)

(1) 合同現地調査結果

実施日時：令和6年2月1日(木) 午前 ※第1回対策部会を開催し、対策部会員より意見収集



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. 対策部会【第1回】の内容（令和6年2月1日開催）

（1）合同現地調査結果

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どうか。



3. 対策部会【第1回】の内容（令和6年2月1日開催）

（2）対策部会【第1回】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。
- ・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

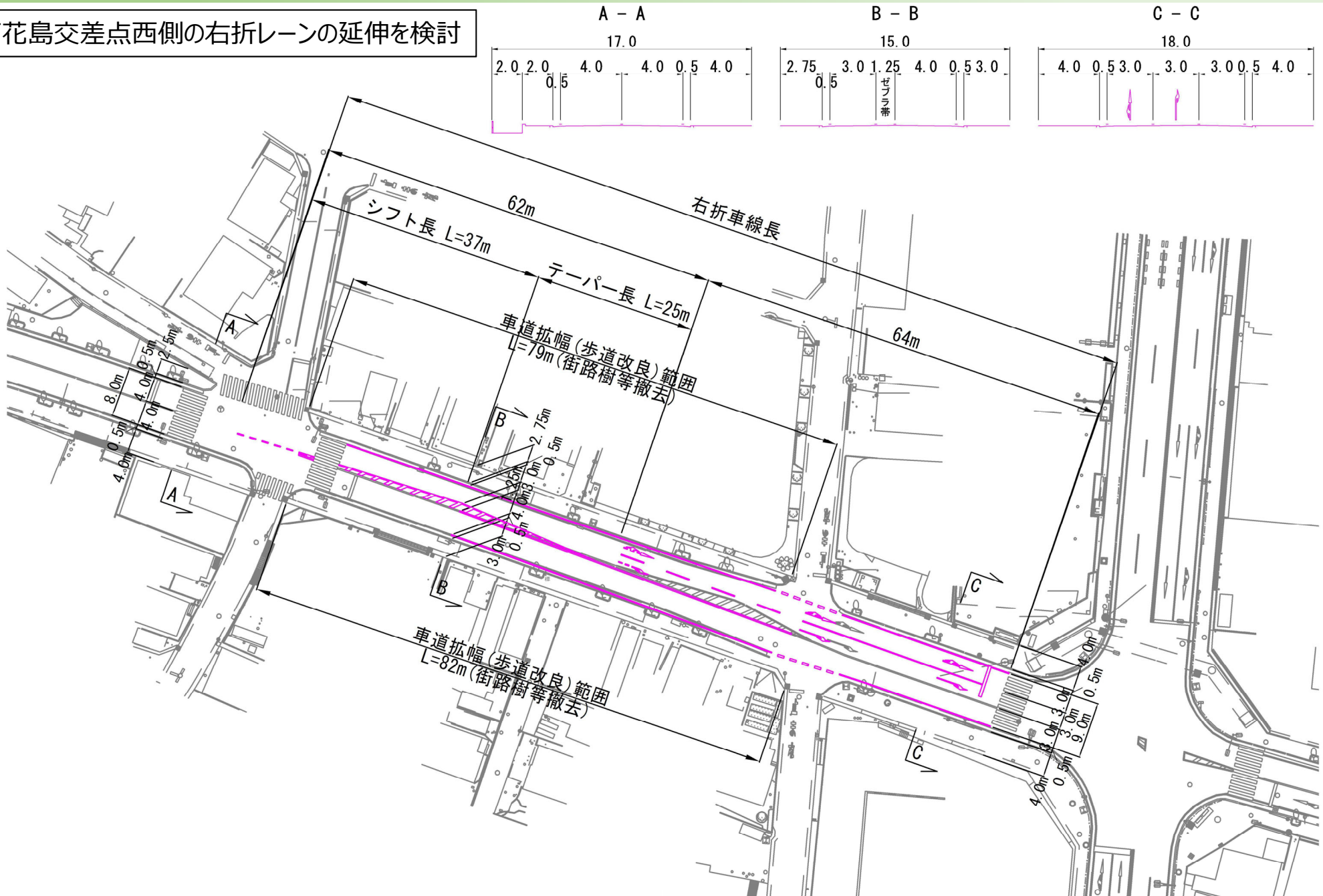
- ・国道6号側の停止線の前出しとそれに伴う信号現示（青時間）の調整について検討してみてはいかがか。



4. 対策の立案

(2) 対策案の平面図 (イメージ図)

- 南花島交差点西側の右折レーンの延伸を検討



5. 対策部会【第2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:石坂教授	○今後対策を実施することで生じる懸念点があれば、次回協議会で提示していただきたい。	→懸念点は以下のとおりです。 【歩道幅員】 ・一部歩道幅員が減少しますが、通学路の指定もなく有効幅員も2.0m以上確保できるため、問題はないと考えています。なお、必要に応じて植栽の撤去も検討します。 【右折レーン長】 ・(仮称)あきらこ線橋東交差点までしか右折レーンを延長できないため、それで足りるかが懸念されます。今後効果検証の実施を検討します。
2	日本大学:青山助教	○現況平面図にも幅員構成を記載していただきたい。 ○右折レーン延伸の効果を検証していただき、さらに信号現示の調整の必要性・可能性を検討いただきたい。 ○南花島交差点の車道拡幅により歩道幅員の変化があるのか。また、街路樹は撤去となるのか。	→現況平面図に幅員を記載しました。 →右折レーン延伸の効果検証の実施を検討します。また、信号現示の検討の実施も合わせて検討します。 →一部歩道幅員が減少しますが、通学路の指定もなく有効幅員も2.0m以上確保できるため、問題はないと考えています。なお、必要に応じて植栽の撤去も検討します。
3	松戸警察署	○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。	→今後検討します。
4	松戸市 道路建設課	○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。	→現在設計を行っており、今後、警察と道路協議を実施する予定です。その際に、ご指摘の部分についても警察からの指導をいただきながら、適切に計画・設計を行う予定です。

松戸市交通ビッグデータ見える化協議会【第4回】
議事録(要旨)

◎日 時:令和6年11月8日(金) 10:00~11:15

◎場 所:松戸市衛生会館 大会議室

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)

<事務局からの報告及び確認事項>

●今回より、対策部会 副部会長である、日本大学 理工学部 交通システム工学科 助教の青山先生に協議会のオブザーバーとして、ご参加をいただくことになった。

●松戸市交通ビッグデータ見える化協議会設置規約 第5条(任期)において、任期が2年となっており、第1回協議会を令和4年11月9日に開催し、任期は本日(令和6年11月8日)までとなっているが、委員の皆様方には引き続き委員として本協議会にご参加いただくことの了承を得た。

<八ヶ崎地区の安全対策について>

○スムーズ横断歩道など区間の入口に対する対策は検討しているか。

→現時点ではスムーズ横断歩道などの検討はしていない。ソフト対策を実施して効果が確認できなければ、次の対策を考えていきたい。

○ゴム系路面標示材の上を自動車が走行した際に発生する音について、近隣住民の理解は得ているのか。

→対策を実施する前に近隣住民に対して説明を行い、了承を得てから対策を実施したいと考えている。ゴム系路面標示材は、音や振動が出にくいものを採用することを考えている。

○ゴム系路面標示材は、他の場所で使われた実績はあるのか。

→松戸市道ではないが、県道のセンターライン等で使用されている実績はある。

○ゴム系路面標示材により、自動車の速度は落ちやすくなるのか。

→走行している自動車に普通の路面とは違う振動があるため、一定程度、速度の抑制が出来るものと考えている。

○当該道路の北側の路肩(歩行者の通行部分)は通学路なので、幅を広くしてグリーンベルトをより明確に引くことで、通学する児童にとって安全になり、また、車道が狭くなることで車のすれ違い時に速度が抑制されると考える。また、区間の入口に対する対策として、スムーズ横断歩道の設置やラバーポールの設置が有効と考える。さらに、区間内に一定の間隔でラバーポールを設置することで自動車のすれ違い時に速度が抑制されると考える。

→現状は検討していないが、今後検討していきたい。

<南花島交差点の渋滞対策について>

○対策の基本的な考え方は良いと考える。

○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(規制も踏まえて)は必要と考える。また、ゼブラ帯を設置することで、あきらこ線橋東交差点内にシフト長が入ってしまっていると思われるが、ゼブラ帯を設置する必要はあるのか。

→今回示した図面はあくまでイメージ図であり、現在設計を進めているところである。今後、警察との協議のなかで具体的な部分は検討していきたいと考えている。

○ゼブラ帯は、あきらこ線橋東交差点から1車線から2車線になると誤って認識してしまうことを避けるために設けているものであると解釈している。

→ゼブラ帯は1車線であること明確にするために引いたものである。右折車線長は、設計会社と協議をしているところであり、イメージ図ほど長くはならない可能性もあり、今後、警察との協議で検討していきたい。

○南花島交差点の信号現示について、警察等との意見交換は行っているか。

→現時点では警察等との意見交換は行っていない。今後、必要となった際には、国道事務所や警察等と協議させていただきたいと考えている。

○是非進めていただきたい。

○市としては、まず右折車線を延長し、次に信号現示を変えられるのであれば変えるというスタンスか。

→そのとおりである。信号現示は、今後検討していきたい。

○右折車線を延長すると最適な信号現示も変わると思われる。警察の了解が得られるのであれば信号現示の変更も検討させていただきたい。また、交差点改良の前後で検証が出来るようにデータを取得しておいていただければと考える。

<今後のスケジュールについて>

●年明けの年度内に対策部会【第3回】を開催する予定である。南花島交差点について、千葉県警察本部との協議を実施のうえ、具体的な対策案を検討する。

以上