

渋滞対策事業 新たなハイパースムーズ作戦

ハイパースムーズ東京(仮称)

1 事業概要

- 東京都では、警視庁及び東京国道事務所と連携し、既存道路における、ITS 技術等を活用した即効性のある渋滞対策として、平成 20 年度から平成 27 年度まで「ハイパースムーズ作戦」を実施してきた。
- 渋滞対策には、三環状道路など新たな道路整備や、道路の拡幅、立体交差化など、ハードの整備が欠かせないが、既存道路を対象とした即効性のある対策も引き続き重要である。
- そこで、これまでの事業実績を踏まえ、新たな渋滞対策事業として「ハイパースムーズ東京(仮称)」を実施し、より効果的かつ広域的な渋滞対策に取り組んでいく。

2 事業期間

平成 28 年度～平成 32 年度（5 年間）

3 取組内容

<取組のポイント>

- ボトルネック交差点 100 箇所の渋滞対策を推進
 - ・都内主要渋滞交差点(※)のうち、交通渋滞の実態を踏まえて毎年度対策箇所を選定し、期間内で 100 箇所程度に対策を講じていく。
 - ・旧事業の実績を踏まえて、対策の効果が高いと考えられる箇所を選定していく。

(※)都内主要渋滞交差点

平成 25 年 1 月に首都圏渋滞ボトルネック対策協議会（国土交通省）により、渋滞が多発している箇所として選定された都内一般道路上の 433 箇所。下記のいずれかに該当する箇所

- ①平日昼間 12 時間平均旅行速度 20km/h 以下の箇所
- ②平日昼間ピーク時平均旅行速度 10km/h 以下の箇所
- ③休日昼間 12 時間の 5%タイル旅行速度 10km/h 以下

- 事業対象を多摩地域にも拡大

旧事業は、区部の主要 30 路線内に対策箇所を限定していたが、今回は、事業対象を多摩地域を含む都内全域に広げて実施する。

- プローブ情報を新たに活用

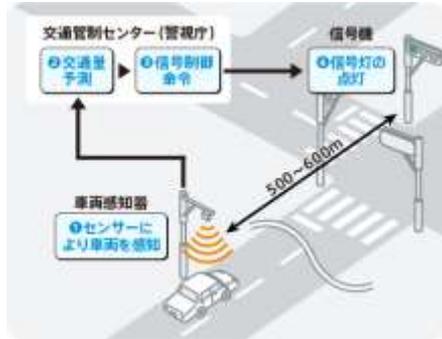
新たに、自動車が走行した地点、時間、速度等の情報を集積した民間ビッグデータの 1 つである「プローブ情報」を活用して、各交差点における渋滞の状況（方向別の速度や所要時間）を把握し、対策箇所選定や効果検証に活用するなど、きめ細かな対策を推進する。



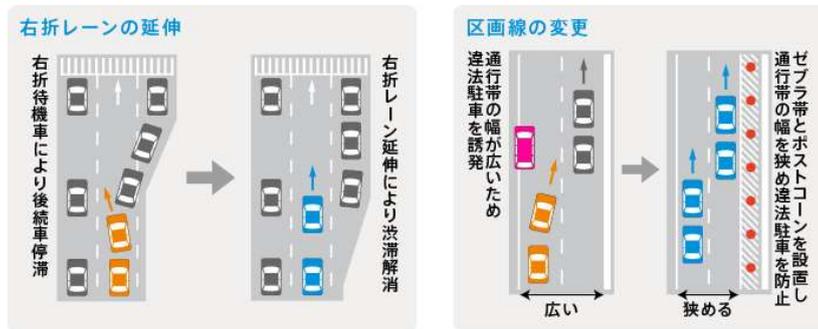
<具体的対策>

○ 交差点対策

- ・ 信号制御の高度化（需要予測信号制御、リアルタイム信号制御 等）



- ・ 交差点改良（右折レーン延伸、区画線変更 等）



- ・ 交通情報板の設置 * 新たに広域の交通情報の提供を検討



○ 周辺対策

- ・ 羽田空港直行バスの円滑運行に向けた信号制御（PTPS）の導入路線の拡大
- ・ 荷さばき可能なコインパーキング設置の拡大
- ・ 客待ちタクシー対策の新規導入箇所の事業化検討

○ その他

- ・ プローブ情報の活用、新たな取組の検討
- ・ 普及啓発

4 事業費

5 年間総額 約 14 億円

5 推進体制

青少年・治安対策本部長を会長として「ハイパースムーズ東京推進会議」を設置。同会議において、構成員である関係各局、警視庁及び東京国道事務所と事業計画、事業内容・方法等を協議し、連携して事業を推進

6 ハイパースムーズ作戦 概要と成果

事業概要

- 事業対象
都内の渋滞の著しい区部 30 路線区間
- 事業期間
平成 20 年度～平成 27 年度 8 年間
- 事業目的
渋滞対策として、信号の青時間を交通量に応じて最適化することなどにより、交差点の交通を円滑化し、対象路線区間におけるピーク時旅行時間の短縮や、日中平均旅行速度の上昇を図る。
ピーク時旅行時間については、30%の短縮を目指す。

事業実績

- 信号制御の高度化 環七通り、靖国通りほか 計 19 路線 108 交差点
- 交通情報板の設置 環八通り、甲州街道ほか 計 24 基
- 道路構造の改善 目白通りほか 計 16 箇所
- 羽田空港直行バスへの PTPS の導入 立川地区ほか 計 7 地区
- 荷さばき可能駐車場の拡大 都内 810 箇所 (平成 28 年 3 月末時点)
- 客待ちタクシー対策 銀座地区ショットガンシステムの導入 (平成 25 年 9 月)

成果と課題

- ピーク時旅行時間が **3.8%減少**
- 日中平均旅行速度は **23.6%上昇**
- ピーク時旅行時間について、路線別にみると、早稲田通り上り (57.4%減少)、靖国通り・京葉道路上り (41.0%減少)、三ツ目通り南行き (38.1%減少) などの路線区間で、大きな効果が得られた。
- 対策により効果を発揮した箇所は、交差する各方向の交通量に差がある交差点であり、こうした交差点が連続する路線区間では特に大きな効果が得られた。
- 一方、交差する両方向の道路がともに混雑する交差点が複数存在する路線区間では、信号制御等のソフト対策では十分な効果を発揮できないことがわかった。
- また、ピーク時旅行時間が改善されていない路線区間においても、日中平均旅行速度は上昇している区間があることがわかった。
- 平成 28 年度からの新たな事業においては、ハイパースムーズ作戦のこれまでの成果と課題を踏まえ、効果が見込まれる箇所を選定して対策を実施していく。