

令和5年度  
東京都渋滞対策推進会議

令和5年5月11日（木）

都庁第一本庁舎 34階  
生活文化スポーツ局 34B会議室

午後 3 時 00 分開会

○馬神生活文化スポーツ局都民安全推進部長 本日は、大変お忙しい中、ご参加いただきまして誠にありがとうございます。定刻となりましたので、これより令和 5 年度東京都渋滞対策推進会議を開催いたします。本日の司会進行を務めさせていただきます東京都生活文化スポーツ局都民安全推進部長の馬神でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

では、議事に入ります前に、東京都渋滞対策推進会議の会長を務めます生活安全担当局長の竹迫よりごあいさつ申し上げます。

○竹迫生活文化スポーツ局生活安全担当局長 本年 3 月 27 日付で、前任の小西の後任として着任いたしました竹迫でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

また日頃から渋滞対策に関する取り組みにご協力いただきまして、心より御礼申し上げます。東京都では令和 3 年度から ITS 等を利用した集中的な渋滞対策といたしまして、本日も出席の各機関、各局と連携し、又はご協力をいただきながら、信号制御の高度化や道路施設の改善、荷さばき車両やタクシーへの対策、広報普及啓発など、さまざまな渋滞対策を実施してまいりました。

今回は令和 4 年度の事業実績及び今年度の事業計画についてご議論をいただきます。せっかくの機会ですので、それぞれのお立場から忌憚（きたん）のないご意見を賜れば幸いですと思っております。

また、渋滞対策に役立つ知見を推進会議メンバーで共有する目的で、早稲田大学理工学術院基幹理工学部の山名早人教授から、「都営バスのリアルタイム運行データを用いた渋滞検知サービス」についてご講演をいただきます。山名教授、どうぞよろしくお願いいたします。

今年度をもちまして、現行の主要渋滞箇所への対策は終了いたしますけれども、令和 6 年度以降は各局、各機関で必要な対策を実施していただきながら、普及啓発活動に軸足を移していくこととなります。これからも都民の皆さまにこれまで以上に渋滞の緩和を実感していただけるよう取り組んでまいりたいと思っておりますので、皆さま方におかれましても今後もより一層のご尽力を賜りますようお願い申し上げます。私のあいさつとさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

○馬神都民安全推進部長 ありがとうございます。

では、新年度を迎えました。委員のメンバーも入れ替わっておりますので、各委員の皆さまから自己紹介をいただきたいと思います。こちらから部署名でお呼び掛けいたしますので、部署名とお名前をお願いいたします。

初めに、東京国道事務所からお願いいたします。

○岩谷東京国道事務所交通対策課専門官 委員の東京国道事務所長の石井が所用により本日出席ができませんので、交通対策課の岩谷が代理出席とさせていただきます。よろしくをお願いいたします。

○馬神都民安全推進部長 よろしくをお願いいたします。警視庁交通部交通規制課、お願いいたします。

○中川警視庁交通部交通規制課管理官 交通規制課坂倉課長の代理で出席しております管理官の中川と申します。よろしく申し上げます。

○馬神都民安全推進部長 よろしくをお願いいたします。

同じく警視庁交通部交通管制課、お願いいたします。

○児玉警視庁交通部交通管制課管理官 交通管制の児玉と申します。私も西村課長の代理で参加させていただいております。よろしく申し上げます。

○馬神都民安全推進部長 よろしくをお願いいたします。

同じく警視庁交通部駐車対策課、お願いいたします。

○安部警視庁交通部駐車対策課係長 岩井課長の代理で出席しております安部と申します。よろしくをお願いいたします。

○馬神都民安全推進部長 よろしくをお願いいたします。

続きまして、東京都庁のほうに参ります。政策企画局政策部、お願いいたします。

○神子政策企画局技術政策担当部長 政策企画局技術政策担当部長の神子と申します。よろしくをお願いいたします。

○馬神都民安全推進部長 よろしくをお願いいたします。

都市整備局都市基盤部、申し上げます。

○井川都市整備局交通政策担当部長 交通政策担当部長の井川でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

○馬神都民安全推進部長 よろしくをお願いいたします。

続きまして、環境局環境改善部、お願いいたします。

○吉迫環境局環境改善部自動車環境課長 本日、環境改善部長の戸井崎が不在のため、代理で出席している自動車環境課長の吉迫です。今日はよろしくお願いいたします。

○馬神都民安全推進部長 よろしくお願いいたします。

続きまして、建設局道路管理部、お願いいたします。

○前田建設局道路管理部安全施設課長 道路管理部道路保全担当部長原田の代理となります安全施設課長、前田と申します。よろしく申し上げます。

○馬神都民安全推進部長 ありがとうございます。

それでは、議事に移らせていただきます。

本日の会議は会議次第に従って進めさせていただきます。円滑な進行に努めてまいりますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。なお、本日の議事内容につきましては、後日、会議資料と共にホームページに公開となりますので、よろしく申し上げます。

まず、議題1の「令和4年度事業実績及び令和5年度事業計画」について、事務局よりご説明をさせていただきます。

○鈴木生活文化スポーツ局都民安全推進部連携担当課長 事務局を務めております東京都生活文化スポーツ局都民安全推進部連携担当課長の鈴木と申します。

本日の各議題につきましては事務局からご説明をさせていただきますが、本日も出席の皆さまにて補足等されたい点がございましたら、恐れ入りますが、説明が終わった後にコメントをいただければ幸いです。よろしく申し上げます。

それでは、まず初めに、議題1の「令和4年度事業実績及び令和5年度事業計画」についてでございます。

令和4年度の事業実績についてであります。まず初めに東京国道事務所実施事業でございます。金町三丁目交差点において、交差点のコンパクト化、横断歩道の前出し、停止線の前出しの交差点改良を実施いたしました。

次に、警視庁実施事業になります。警視庁の事業は大きく分けて二つございまして、信号制御の高度化、最適化と交通情報板の整備の二つであります。信号制御の高度化、最適化につきましては、西東京市富士町交差点で実施しました。交通情報板の整備につきましては、杉並区久我山と世田谷区上馬の2箇所の新設を行いました。

次に、都市整備局実施事業となります。大きく分けて2点ございます。

1点目が路上客待ちタクシー対策となります。一つ目が客待ちタクシー待機列の現地調査、二つ目がショットガンシステムの調査検討、三つ目がタクシー配車アプリの利用実態調査の三つを実施しました。

2点目は荷さばき可能駐車場の確保についてです。荷さばき可能駐車場の利用状況を取りまとめ、認知度の向上、荷さばき可能駐車場の拡充及び利用促進のための課題整理と検討を実施しました。

次に、建設局実施事業となります。六本木通りの六本木交差点において、赤系カラー舗装の塗布及び駐停車禁止看板の設置を行いました。

次に、生活文化スポーツ局実施事業ですが、大きく分けて2点ございます。

1点目が渋滞対策に関する調査研究、2点目がドライバーに対する普及啓発となります。1点目は、今後の渋滞対策に向けた情報収集といたしまして、有識者等への意見聴取や、企業等へのヒアリングを実施いたしました。2点目の普及啓発については、渋滞の悪化する時期を警視庁から頂いたデータに基づき検討し、9月と年末・年度末を重点期間に設定し、広報活動を展開いたしました。

9月の実施項目は、経路検索サイトでの広告、道路上の情報板での呼び掛け、ラジオCMを実施しました。道路上の情報板の呼び掛けにつきましては、東京国道事務所、警視庁、建設局にご協力をいただきました。

続いて年末から年度末については、交通安全イベントにおいて、渋滞緩和につながる運転方法を学べるスムーズ運転シミュレータの出展を行いました。また、ガソリンスタンドにおいて、サイネージでの映像放映、レシート裏広告、ノベルティ配布を行いました。さらに、情報誌への広告出稿も行いました。

その他、重点期間にかかわらず、生活文化スポーツ局内のスポーツイベントや区市町村が主催する交通安全イベントなどと連携して広報活動を実施しました。

次に、令和4年度のボトルネック交差点対策実施箇所一覧となります。

令和4年度はリアルタイム信号機1カ所、需要予測信号1カ所、交通情報板2カ所、赤系カラー舗装1カ所の対策を実施しました。なお、需要予測信号1カ所については、リアルタイム制御の直接対策箇所に重複しているため、ボトルネック直接対策箇所数には計上しておりません。従いまして、直接対策箇所1カ所、寄与箇所数計7カ所の合計8カ所、ボトルネック交差点に対する対策を実施いたしました。

ただ今のご説明に対しまして、各機関、各局から一言、補足等があれば、お願いをいたします。

○馬神都民安全推進部長　ご発言の際には、人数少ないので、そのままご発言いただければと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。では続けさせていただきます。

続きまして、令和5年度の事業計画について、事務局よりご説明をさせていただきます。

○鈴木連携担当課長　まず、東京国道事務所計画事業となります。京浜大橋北交差点において、左折レーンの増設、路面標示を予定しております。

次に、警視庁の事業計画となります。港区南青山七丁目に交通情報板の整備を予定しております。

次に、都市整備局の事業計画となります。大きく分けて2点、路上客待ちタクシー対策と荷さばき可能駐車場の確保を継続して実施します。

1点目の路上客待ちタクシー対策につきましては、一つ目が路上客待ちタクシーによる待機列の実態調査、二つ目が先端技術を活用したショットガンシステムの検討、三つ目がタクシー配車アプリの利用実態を踏まえた対策の検討についてとなります。2点目の荷さばき可能駐車場の確保につきましては、令和4年度の調査結果を踏まえ、利用促進に向けた方策の試験的实施及び効果検証となります。

次に、建設局の事業計画となります。赤系カラー舗装を外苑東通りの四谷三丁目交差点で実施する予定となっております。

次に、生活文化スポーツ局の事業計画となります。

1点目が効果的な広報啓発に向けたドライバーの運転行動や意識に関する調査委託を実施します。2点目の普及啓発につきましては、警視庁から頂いた直近の渋滞データに基づき、7月から重点期間を設定することを検討しております。普及啓発の手法として、ラジオCM、インターネット広告、ガソリンスタンドでの広告に加え、ショッピングモールでのサイネージを検討しております。

次に、令和5年度ボトルネック交差点対策計画箇所一覧となります。

令和5年度の予定は、交通情報板1カ所、赤系カラー舗装1カ所で計2カ所の対策を予定しております。ボトルネック交差点対策計画箇所については、寄与箇所の合計6カ所となります。

最後に、令和4年度と令和5年度の予算額となります。この表で予算額が減少しておりますが、これは令和4年度と比較して、交通情報板の設置箇所数の減少及び赤系カラー舗装の塗布面積の減少によるものとなります。

○馬神都民安全推進部長 「令和4年度事業実績及び令和5年度事業計画」については、一般に公表する資料となります。

各機関、各局から補足等ありましたら、お願いいたします。特にございませんでしょうか。

それでは、議題2の「都営バスのリアルタイム運行データを用いた渋滞検知サービス」について、初めに、政策企画局計画調整部大学連携担当の吉田課長からの概要説明に続きまして、早稲田大学理工学術院基幹理工学部情報理工学科教授、山名早人さまからプロジェクトの詳細についてご講演をいただきます。

それでは、吉田課長、お願いいたします。

○吉田政策企画局計画調整部大学連携担当課長 政策企画局で大学連携担当課長をしております吉田と申します。今回、当方で実施しております東京都と大学との共同事業におきまして、本会議の趣旨に沿った事業を実施いたしましたので、この場を借りてご紹介をさせていただきます。

まず、東京都と大学との共同事業につきまして、簡単にご説明をさせていただきます。こちらは政策企画局で所管しております大学との定例懇談会に参加しております、都内の27大学を対象とした事業でございます。過去の懇談会におきまして、参加大学から東京都が大学と共に、SDGsの実現する取り組みをしてはどうかと提案をいただいたのを契機に事業が立ち上がったという次第でございます。

主に二つ取り組みを行っており、そのうちの一つが東京都と大学との共同事業というものになります。趣旨は先ほど申し上げたとおり、SDGsの推進や都の目指すビジョン達成に資する共同研究や共同事業を実施することでございます。

主な条件といたしましては、この懇談会参加大学が事業に複数参加すること及び研究等の成果を都民等に還元することでございます。

財政面の支援といたしましては、1プロジェクト当たり600万円を上限に、単年度の補助を実施しております。よく財務局で所管しております大学研究者による事業提案制度と混同されがちですが、こちらは複数年度で予算規模もより大きいものとなっ

ているという違いがございます。

令和2年度から実施をしております、毎年テーマを定めながら、3件実施を、採択をしているというところがございます。総合大学をはじめ、医療系や、理工系、あと芸術系などもありまして、かなりバラエティーに富んだご提案をいただいているというところがございます。

今回ご紹介させていただくのは、令和4年度に採択をいたしました早稲田大学とお茶の水女子大学のご提案という形になります。募集テーマは令和4年度のものですけれども、「After TOKYO2020 レガシーの発展による「未来の東京」の実現」というものでございます。募集分野を三つ掲げておりまして、今回ご紹介する早稲田大学さんの案件は「サステナブルで魅力あふれる社会」というところでのエントリーでございました。

最後に、簡単な事業のご紹介でございます。事業名が先ほども冒頭で説明のありましたとおり、「都営バスのリアルタイム運行データを用いた渋滞検知サービス」でございます。本事業の代表提案者は、早稲田大学理工学術院基幹理工学部の山名早人教授でございまして、この後、先生ご本人から事業の内容をご紹介いただきたいと思います。

簡単ではございますが、私からの説明は以上となります。

○馬神都民安全推進部長 ありがとうございます。

では、山名教授、よろしくお願いいたします。

○山名早稲田大学理工学術院基幹理工学部教授 今ご紹介にあずかりました早稲田大学の理工学術院基幹理工学部の情報理工学科の教授をしております山名と申します。

お茶の水女子大学の小口正人教授との共同提案でございます。学生に参画してもらいまして、われわれのところからは青柳と藤田、お茶の水女子大学からは畠中に参加してもらいました。昨年度1年間、大きく研究が進みまして、還元も進んでいるのではないかとこのように思っております。

それでは、これが今現在ウェブ上でサービスをさせていただいております。3月末からサービスを開始いたしまして、都営バスの131路線をカバーした渋滞情報の提供でございます。5分おきに更新をしております、ウェブページの赤の部分が渋滞を示しています。上り、下りがございますので、矢印で示すようにしております。

それで、今日の目次、アジェンダでございますけれども、最初に、世の中、いろんな渋滞情報のサービスがございますけれども、そののどういった部分にまだ改善すべき点がある

のかという話を最初にさせていただきまして、このプロジェクトというのをチャレンジ、そして、結果、今後についてお話をさせていただきます。

このプロジェクト開始に当たりまして、われわれは情報系でございまして、普通のわれわれの研究では、街に出て実際に状況を把握するというはこれまでしておりませんでした。こういう機会を得まして、実際に、例えば Google とか、あるいは日本道路交通情報センターとか、こういったところが提供されています。渋滞情報と実際の渋滞が合っているのかどうかという検証をいたしました。

昨年10月18日の17時から19時の、を10分間隔で、12の区間に切りまして、渋滞しているかどうかを録画をさせていただきまして、車の速度をチェックしながら、10キロ以下であれば渋滞というふうに判断しております。この時速10キロは国家公安委員会で定義をされております渋滞の定義でもありますし、日本道路交通情報センターでもご利用いただいている渋滞の定義かと思えます。実際には、2カ所で実施いたしましたが、ここでは1カ所、われわれの大学の前の明治通りのデータ、これは、われわれのキャンパスでございまして、明治通りでの渋滞を2時間ほど計測いたしております。

Google と日本道路交通情報センターと、NAVITIME、それぞれ、やはり渋滞というふうにしてその発信されるパターンが若干異なっているということが分かってまいりました。正解率をそれぞれ示しまして、渋滞を渋滞、渋滞じゃないものは渋滞じゃないというふうに表示していれば正解としております。Google が 92%、日本道路交通情報センターが 79%、NAVITIME が 88%。Google の場合ですけれども、どちらかという渋滞のほうに若干寄っていて、渋滞しているものを渋滞ではないという割合はここでは観測されませんでした。一方で、渋滞してないのに渋滞と予測する割合が 8%。一方で、日本道路交通情報センターですと、渋滞していないのに渋滞と予測する割合が 13%。その逆が 8%。NAVITIME はそれぞれ 4% と 8% となっています。

時速10キロをどれぐらい厳密に判断するかという問題もあろうかと思いますが、われわれは日本道路交通情報センターをはじめ、複数のナビ提供事業者を訪問させていただいたんですけれども、その中で、これはナビ提供事業者では、各々ご提供されているナビを利用されている方の位置情報と、過去の渋滞情報を使われて予測をされているというわけで、これは予測が含まれているということです。ただし、当然ですが位置情報を提供しないという設定にされている場合は、共有されません。

ですので、予測が若干入っているがゆえに、こういったところが出てくるのかなというふうに思いますし、例えば Google の場合ですと、研究として、日本ではなくて海外で Google をだませるかということで、スマホで Google のナビを表示しておきまして、それを持って、道路上を走るとか、ゆっくり歩くとかというのをみんなで作ります。そうすると、Google は実はそれにだまされて、渋滞しているという結果を出すということが研究では言われています。Google は現在そういった Google をだますようなデータに対しては排除するようなことをされているということでしたが、これはたちごっこですので、今後もそういったことが起きるのかなと思っています。日本道路交通情報センターはいわゆる車両感知領域への駐車が、一番の大きく問題になるかなと思っています。最近ですと、ETC2.0 でナビとの間で、データをやり取りすることによって、より高性能、高精度に渋滞を把握できるようにはなってきているかと思いますが、まだまだ車両感知領域への駐車については、うまく判断はできてないのかなと思います。

というわけで、このプロジェクトでのチャレンジですが、より正確な渋滞検知ができないかということの一つ目指したのと、オープンデータのみ、すなわち、例えば日本道路交通情報センターであれば、ハードウェアを非常にご用意されていて、もちろん車両感知器を含めまして、膨大なお金が投資されていますし、Google、NAVITIME はナビゲーションシステムと合わせてデータを取得されているということでもあります。

そうではなく、既にオープンデータとして東京都交通局から提供されているものだけを使って渋滞がどれぐらい検知できるのか、精度がどうなのかというのを実施したというわけです。

公共交通オープンデータセンターのホームページで配信される都営バスの情報を、リアルタイムに入手させていただきまして、これを使ってプロジェクトを推進してまいります。

ここで大きな問題がございまして、GPS のデータですと、リアルタイムにどこを走っているかが分かるんですけども、現在、都営バスから提供されておりますデータは、もちろん交通渋滞を把握するためのデータとして提供されているわけではなくて、バスがどこにいるかを把握するためのデータとして直近、直前の三つのバス停に対して、どの付近にいるかが表示されるという仕組みになっております。したがって、実際に取得されるデータというのはそれぞれのバス停の発車時刻のみになっております。秒単位で

出てまいりますけども、発車時刻のみから渋滞が分かるかという話です。

ここで大きく問題になりますのは、バスがバス停でどれぐらい止まっているかが分からない。車椅子を含む乗降が発生した場合に、若干その停車時間が長くなると、それがいわゆるノイズになってしまうということです。

一方で、都営バスは今、131路線1,090キロメートルの総延長。これに対して、今、サービスを提供させていただいていますが、VICS、いわゆる道路交通情報通信システムでカバーされないエリアがどれぐらいあるかといいますと、全てをチェックしきれないため、3区ぐらいをピックアップさせていただきまして目視で比較をいたしましたところ、大体1割から2割、十数%がVICSではサービスされておらず、一方で都営バスは走っているということでございますので、100キロから200キロぐらいはVICSではサポートされない部分をサポートできているのかなというふうに思います。特に、都バスは幹線道路だけでなく、地域に根ざした道路も走っておりますので、そういったところも少しサービスできているかと思えます。

次に技術的な課題になりまして、一つ前のバス停と次のバス停の発車時刻がaとbしか分からない状況で、この間の速度を求めても、それは正しい速度ではございませんので、標準的に考えて信号待ちがどれぐらい発生するのかとか、あるいはバス停でどれぐらい止まっているのかとか、これが朝、昼、晩、夜等で変わってまいります。こういったものをうまく、いわゆる機械学習、AIに学習をさせて判定ができるかということをやってまいります。停留所数的には1,547の停留所があり、停留所間を対象にしています。

ノウハウの構築ということで、これは東京都と、実際に都庁にもお伺いをさせていただきまして、いろいろなお話をさせていただきました。その中で幾つかノウハウはございまして、われわれが実際に延べ3日、4日ぐらい都営バスにずっと乗りまして、都営バスにどのような傾向があるかということも含めたものをリストアップしました。

例えば、定刻より早い運行は全体で2.6%ぐらいなんですけども、停留所で時間調整をされているということです。逆に速く走行していると、この都バスの速度的には落ちるということがございます。あと、最近は電子スターフというのが導入されていまして、運行指示書で、どのバス停を何時何分に出発しなければいけないというのが分かっておりますので、それに合わせて運転手は速度を調整しながら、あるいは停留所で止まりながら運転をされているということ、あと、車線が少なくなりますと、渋滞とバスの遅延に強

い相関が出てくる。これはごもつともだと思います。あと、機械学習、いわゆる人工知能をより賢くするために使っている技術ですが、渋滞傾向が似るバス停区間のデータごとに、その学習したモデルを作ることで精度が上がるということが分かって参りました。

私は大学から東京に参りまして、30、40年近くたつかと思えますけども、当時に比べまして非常に渋滞が減ったなと思っておりますが、これも皆さま方のおかげであると認識しております。全体の都バスの単純に停留所区間と停留所区間の距離と、そこにかかった時間を基に計算した速度の分布では、時速14キロぐらいのところが多ぶん中心になっていると思えます。いわゆる人工知能を構成していく時に、どうしても最初は正解が必要になってまいりまして、ここでは正解を、Googleさんが提供されているものとして、先ほどのこのデータの的に割と正しいデータを出されているので、これを正解だというふうに思って、この分布を示しますと10キロ以下で走っているバスというのは非常に少ないというのが分かります。

ただ、ここで面白いのは、例えば時速5キロぐらいで走っているバスなどがあっても、それは渋滞じゃないパターンが非常に多くございます。だから、こういったところをうまく判別していこうというのが大きなポイントです。この部分を少し分かりやすいかどうかっていうのはなかなか難しいのですが、分布を示しました。横軸に、バスの平均速度。そして時速14キロが中心ぐらいになっていますから、時速14キロのところを1.0.5っていうのは時速7キロです。そこで、バスの走行データに対して渋滞率がどうかという、例えば時速が0.2だとすると時速3キロぐらいですが、こういったところでも実際には渋滞していないというパターンがございます。これは乗降客が非常に多い場合、どうしてもバス停とバス停の間の時間の中に乗降時間が含まれてしまいますので、そういったところを示しています。

あと、非常に特異なパターンとかいうのがございます。こういったものを全てまとめて、いわゆる人工知能に学習させると、なかなかうまくいきませんので、これを分類して、それぞれの傾向が同じようなデータに対して学習をかけていったというわけです。それぞれのパターンでモデルを作りまして、さらにバス停区間ごとの特徴がございまして、それで再度学習をしていきます。最終的にできたものが、バス停区間ごとに、その判定器というものを作っております。

これによりまして、86.3%の正解率を、都バスの運行データのリアルタイムの情報だ

けを基に構築したもので、これぐらいの成果率を出すことができるということでございます。

あと、都民、さらにひいてはわが国に対する貢献ということで、学会の発表も進めてまいりまして、畠中はお茶の水女子大学ですけども、そこで2本を、われわれのほうで全体をまとめたものを1本、世の中に公開をしてまいりました。これをきっかけといたしまして、別の大学で、西東京バスさんのデータを使って同じように渋滞の検知をされようというのが始まっているということをご認識しております。

今後についてなんですけども、実は、こういうのを作っていく上で、最初の段階ではどうしてもその正解となる正しいデータが必要になってまいりまして、その部分に対して少し詳細に検討していくことで、さらに精度を上げられるかなと思っていますし、特微量・ノウハウのさらなる追加による正解率向上ということで、今考えていますのは、これは東京都との議論の中でも出てきたんですけども、急に雨が降った場合、これは乗降客が増えるという話と、あとは、車線数、これをうまく中に取り込んで、特徴、特微量として取り込んで、取り込んでいきたいと思っております。

現在、入れることができていないのが、時刻表との関係ということで、これを学習の中に埋め込むことで、さらに精度を上げていきたいと思っています。

あと、各渋滞情報提供サービスを提供されている方々との協業ということで、先ほどの日本道路交通情報センターとはコミュニケーションが取れまして、今度われわれの成果を直接、お伺いいたしまして、ご報告させていただくとともに、この日本道路交通情報センターが提供されている部分で、目視で確認した限り正しくない部分があったので、そういったところで何か協業というのができるのかなと思っています。あとは、いろんな企業がございますので、そういったところと連携しつつ、少しでもその精度を上げるというところに貢献できればと思っています。

参考ですが、都内でバスロケーション情報を提供されている各事業者さんが公開されており、先ほどのわれわれの研究を受けてというか、研究が始まっています。西東京バスを対象に研究されている大学もございます。こういったところのリアルタイムの情報が先ほどのオープンデータのサイトから配信されるようになると、もっといろんなことができるのかというふうに思っているところです。

以上です。ありがとうございます。

○馬神都民安全推進部長 山名先生、ありがとうございました。

それでは、山名先生からのご講演につきまして、各機関、各局からご質問等ございましたら、ご発言のほうをよろしくお願いたします。いかがでしょうか。

では、山名先生、改めましてありがとうございました。

最後に、全体を通してのご質問、ご連絡等はございますでしょうか。

それでは、以上で令和5年度東京都渋滞対策推進会議を終了いたします。ありがとうございました。

○一同 ありがとうございました。

午後3時40分閉会