

東京都の渋滞対策事業の概要

令和6年2月

これまでの渋滞対策事業

対策名	スムーズ東京21 (平成13～15年度)	スムーズ東京21 -拡大作戦- (平成15年度～19年度)	ハイパースムーズ 作戦 (平成20年度～27年度)	ハイパースムーズ 東京 (平成28年度～令和2年度)
コンセプト	渋滞が著しい主要幹線道路と繁華街における 違法駐車対策による渋滞解消	違法駐車対策に加え、 道路施設の改善（ハード整備）、駐車場の有効利用等を組み合わせ 、渋滞解消を図る	交差点を中心とした点の対策から、 路線単位 による線の対策へと展開。 ITS技術 も導入し、 既存の道路空間を利用した即効性のある対策 を展開	事業対象を多摩地域にも拡大し、 プローブ情報を新たに活用し、各交差点 における渋滞状況を把握し、対策箇所の選定や効果検証に活用するなど、きめ細かな対策を推進

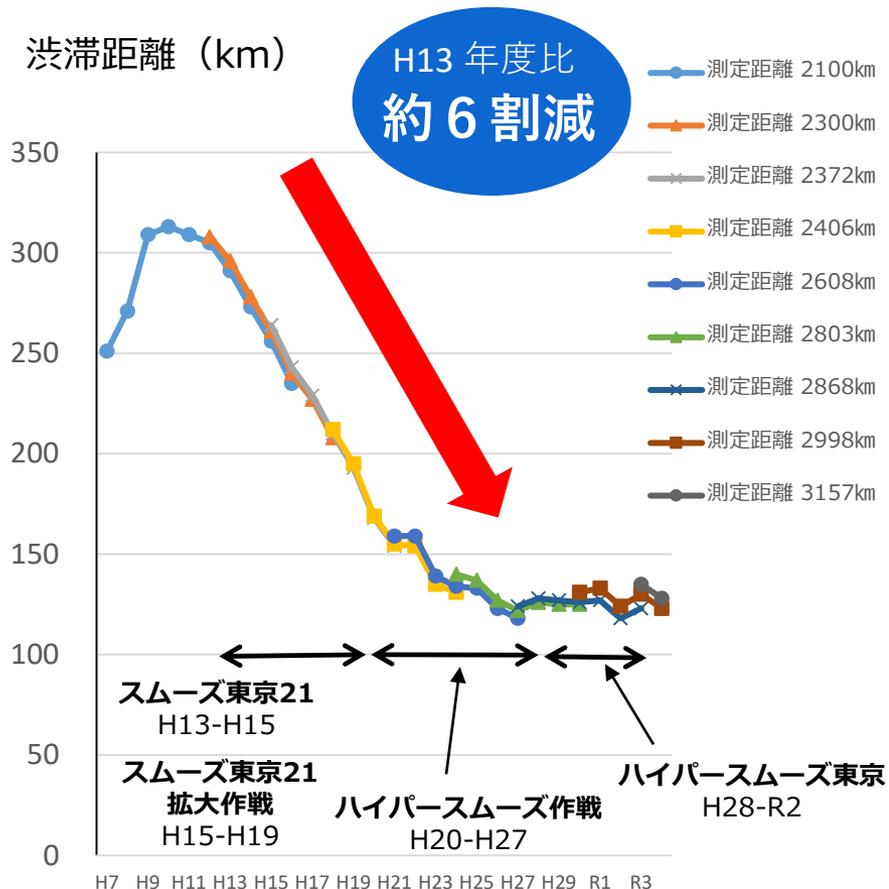
→ 過去の渋滞対策事業体制における生活文化スポーツ局の役割

① **各局連携のハブ**（総合調整・進行管理）

② **予算執行委任**

渋滞長の減少効果

都内一般道路の渋滞距離 (平日平均)



H13年度から各局との連携事業として始めた渋滞対策事業等により、都内の渋滞距離は

大きく減少

H20年度以降、**既存の道路を活かした即効性のある渋滞対策**として一定の成果をあげているが、

ここ数年は横ばい

警視庁交通部「警視庁交通年鑑」を基に作成

平成28年度以降の主な対策

○交差点对策

- ・交差点に接近する車をセンサーで感知し交通量を予測。リアルタイム信号制御を行い渋滞を防ぐ



- ・交差点周辺に赤系カラー舗装を塗布するとともに、駐停車禁止看板を設置



- ・交通管制センターからの遠隔制御でルート別に渋滞情報を表示。交通量の分散につなげる



- ・交差点改良（右折レーン延伸、区画線変更等）

○周辺対策

- ・駐車場事業者との協力により、荷捌きスペースを確保



- ・客待ちタクシー対策に関する調査・検討

○その他

- ・普及啓発

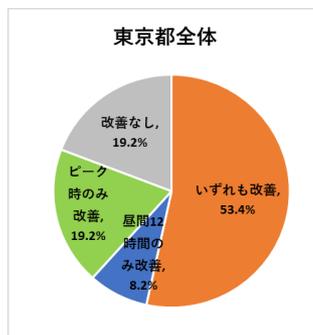
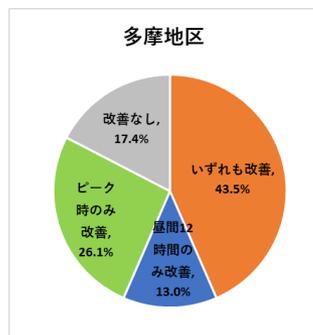
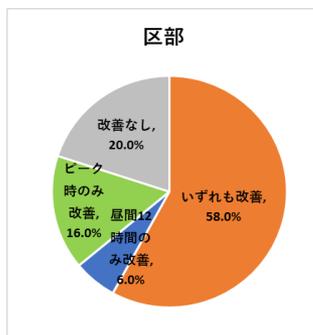


- ・プローブ情報の活用

首都圏渋滞ボトルネック対策協議会が選定した、都内主要一般道路上の主要渋滞箇所433箇所中**102箇所**へ対策を実施

対策前と比較して、対策後の交差点平均の旅行速度が上昇（旅行時間が短縮）していれば「改善あり」、そうでなければ「改善なし」とし、昼間12時間平均とピーク時平均のいずれも、あるいは、いずれかが「改善あり」であれば効果がみられたとした。

- 区部、多摩地区、東京都全体のいずれも**約 8 割の対策箇所において効果あり**
- 対策箇所の**ピーク時平均旅行速度は都内全体で2.3%改善**
ピーク時平均旅行時間は都内全体で2.7%改善



	ピーク時平均旅行速度 (km/h)				ピーク時平均旅行時間 (秒)			
	対策前	対策後	後 - 前	増減率	対策前	対策後	後 - 前	増減率
区部 (50交差点)	10.0	10.2	0.1	1.4%	245.3	240.5	-4.8	-2.0%
多摩地区 (23交差点)	11.1	11.6	0.5	4.4%	208.6	200.2	-8.4	-4.0%
東京都全体 (73交差点)	10.4	10.6	0.2	2.3%	233.6	227.4	-6.2	-2.7%

※ 事業期間5か年のうち、令和2年度については、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、都内の交通量に著しい影響が生じたため、4か年（平成28年度から令和元年度）に対策を実施した73箇所について、検証の対象とした。
なお、国においても、令和2年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）等について、実施を見送っている。

令和3年度以降の渋滞対策

「ハイパースムーズ東京」については令和2年度で終了し、**令和3年度からは「ITS等を活用した集中的な渋滞対策」**として単年度で渋滞対策を実施
※ 対策内容は「ハイパースムーズ東京」を継承



令和3年6月から、未対策の主要渋滞箇所127箇所に対する渋滞分析調査を実施



これまで「ハイパースムーズ東京」として取り組んできた、いわゆるソフト対策による対応が可能な候補地は非常に限られていることが判明



令和6年度より

- ・普及啓発を渋滞対策の主軸に
- ・渋滞対策として各局で必要な対策は各局において実施
- ・推進会議等において情報共有