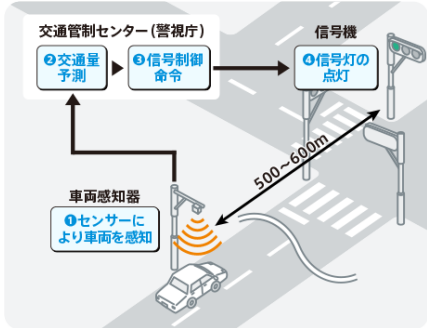


## 事業実施内容(例)

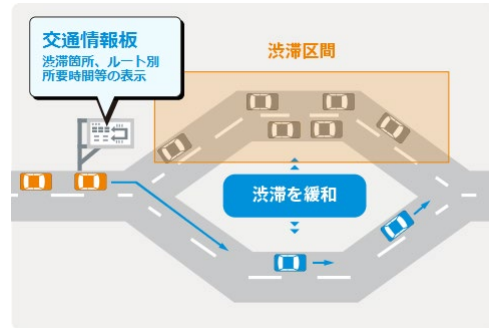
既存の道路空間を活用し即効性のある渋滞対策として、ITS 技術※も活用して交通流の円滑化を図る

### ● 路線区間を特定して実施する対策

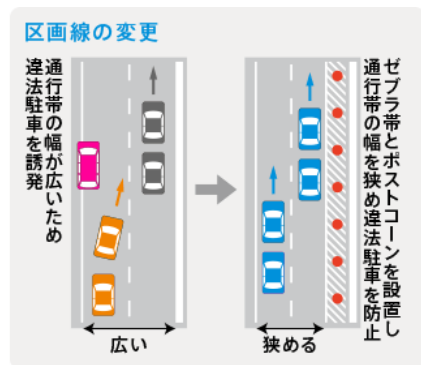
#### 信号制御の高度化(需要予測信号制御等)



#### 交通情報板の設置



#### 区画線の設置・補修

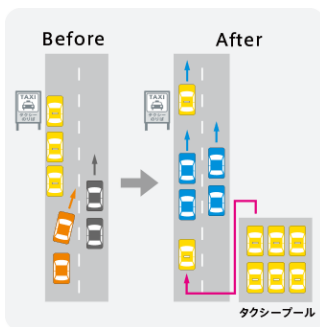


※ITS (Intelligent Transport Systems : 高度道路交通システム) とは、最先端の情報通信技術により、人、道路、車両の間で情報をやりとりし、事故抑制や渋滞解消などをめざす交通システムの総称

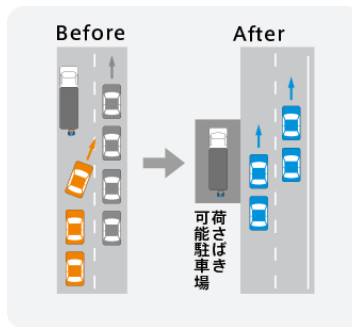
このほか、駐停車禁止場所を明示する赤系舗装、駐停車禁止看板の設置を実施

### ● 周辺対策

#### 客待ちタクシー対策



#### 荷さばき可能駐車場の設置



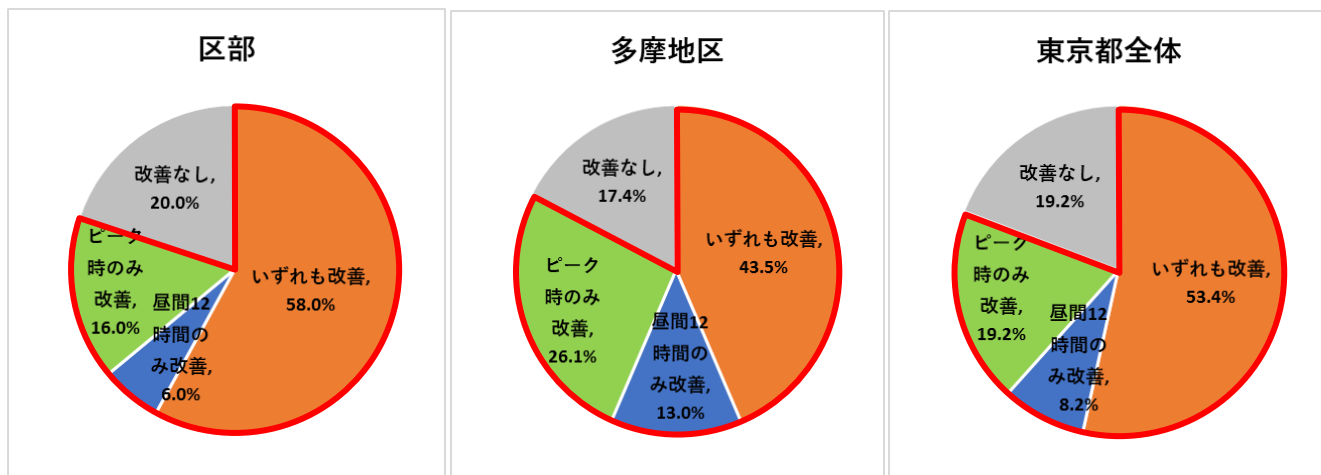
### 普及啓発



## 対策効果

効果の検証は、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ました。

結果、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が見られました。



	箇所数	いずれも改善		昼間12時間のみの改善		ピーク時のみの改善		改善箇所数 (計)		改善なし	
		箇所数	割合	箇所数	割合	箇所数	割合	箇所数	割合	箇所数	割合
区部	50	29	58.0%	3	6.0%	8	16.0%	40	80.0%	10	20.0%
多摩地区	23	10	43.5%	3	13.0%	6	26.1%	19	82.6%	4	17.4%
東京都全体	73	39	53.4%	6	8.2%	14	19.2%	59	80.8%	14	19.2%

対策箇所における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%改善しました。

	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、検証の対象としました。

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、実施を見送っております。

## 事業実施例

### ● 交通情報板の設置による交通分散対策

事業期間内において16基の交通情報板の新設・更新を行い、主要渋滞箇所が所在する路線の交通分散を図りました。



京浜島（湾岸道路）



下高井戸（国道20号）

### ● 赤系舗装・駐停車禁止看板の設置

交差点周辺に赤系カラー舗装を塗布し、駐停車禁止看板を設置することで、渋滞の原因となる交差点周辺の違法駐車防止を図りました。



赤系舗装・駐停車禁止看板（南池袋一丁目交差点から六ツ又陸橋交差点）