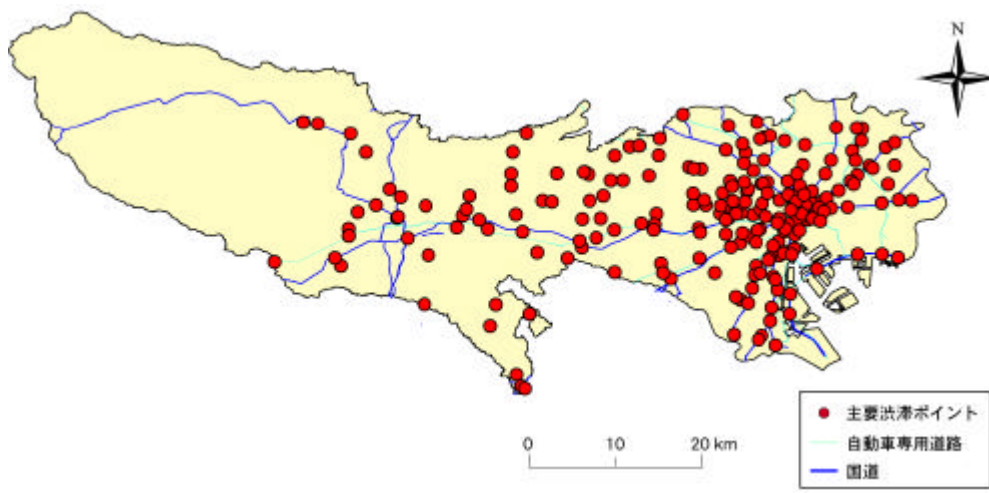


幹線道路の効率化可能性 ~ ボトルネック対策と使われ方の改善 ~

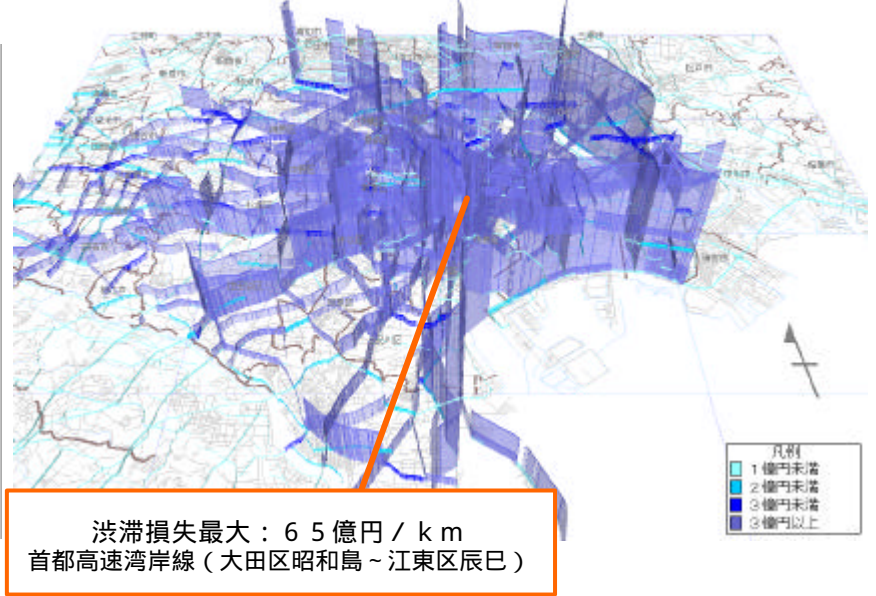
ボトルネック対策の推進

東京23区の幹線道路においては主要渋滞ポイントは約200箇所存在し、渋滞損失では50%を占めている。
今後はこれらの中からアウトカム指標等に基づき選別して対策を実施。

東京都の主要渋滞ポイント（自専道含む）



東京23区の路線別渋滞損失金額
（年間1kmあたり）



出典：東京都第3次渋滞ポイントプログラム、道路交通センサス

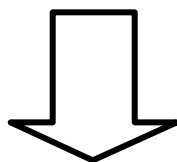
使われ方の改善 ~ 路上駐車による影響 ~

東京23区の幹線道路は路上駐車により交通容量が36%減少している。
荷捌きや既存の駐車場の容量等の問題で大幅な改善は容易ではないが駐車対策は有効。

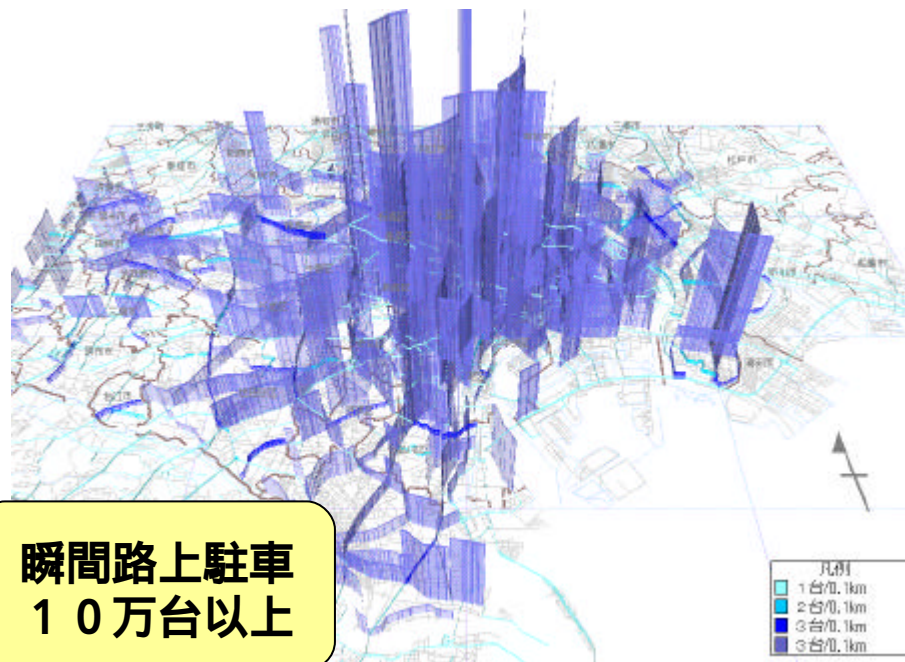
幹線道路でみた路上駐車（東京23区）

2車線道路に路上駐車が存在すると交通容量が40%減

出典：『新しい路上駐車の手続きを求めて』
（委員長：越教授）



東京23区の都道は路上駐車により交通容量が36%減少している



**瞬間路上駐車
10万台以上**

現在の幹線道路の容量

路上駐車により36%減少

出典：道路交通センサス、警察庁資料

参考：ロンドンと東京の路上駐車対策

ロンドンでは、路肩での駐停車を禁止する「レッドルート」を設置することにより、一般車両やバスの旅行速度が上昇した。
東京都と警視庁は、ギラギラ舗装（主要交差点のカラー舗装化と駐停車禁止規制）等による違法駐車対策「スムーズ東京21」に取り組んでいる。

ロンドン

ロンドンはM25の内側は自専道が殆どない

一般道路の交通マネジメントでカバー
厳しい停車、駐車荷捌き規制をロンドンの道路の5% (550km) で導入 交通量の33%



レッドルート

東京

一般幹線は路上駐車により36%容量減少

スムーズ東京21

ギラギラ舗装、駐車抑止システム、停車区画の整備等により都内の渋滞を解消

