

交通事故の発生状況

1 都では、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、昭和46年より「東京都交通安全計画」を作成しており、現行の第11次計画(令和3年度～7年度の5箇年)では、令和7年までに交通事故死者数を110人以下とすることを目標としています。

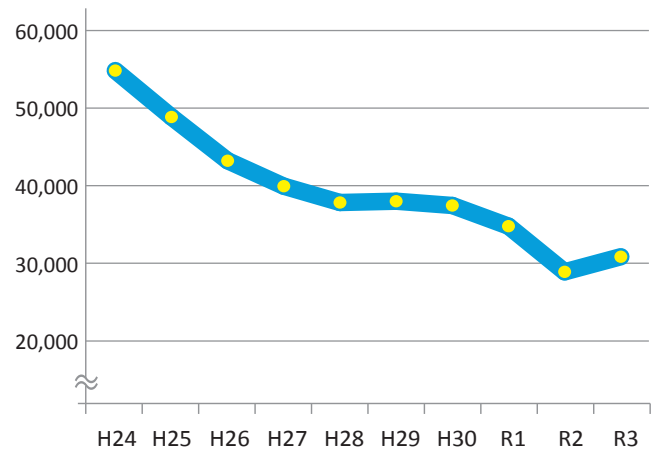
令和元年に都内の交通事故死者数は戦後最少の133人まで減少しましたが、令和2年には155人に増加しました。さらなる交通事故の防止を目指し、交通安全施設の一層の整備拡充を進める必要があります。また、一般的に事故が多いと言われる交差点における安全対策に加え、単路においても中央帯の設置や、防護柵の設置による安全対策を一層進める必要があります。

都内の過去10年間の交通事故発生状況

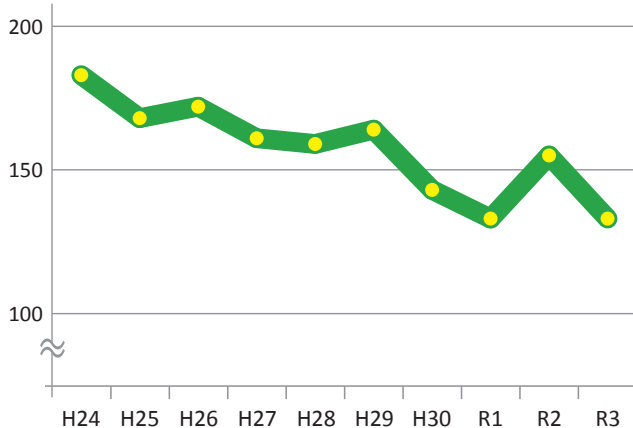
● 発生件数(件)



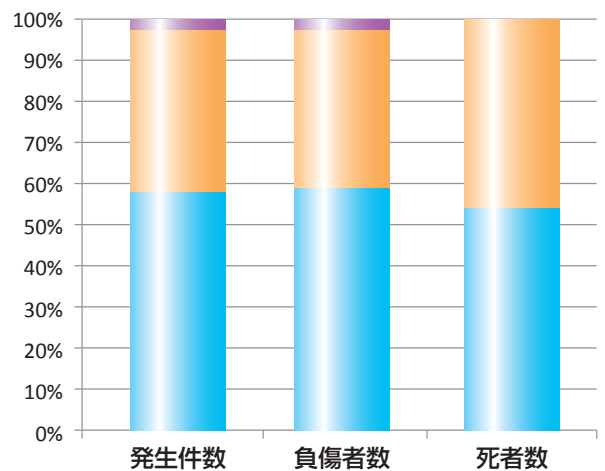
● 負傷者数(人)



● 死者数(人)



都内の道路形状別の事故発生状況



● その他 ● 交差点 ● 単路部

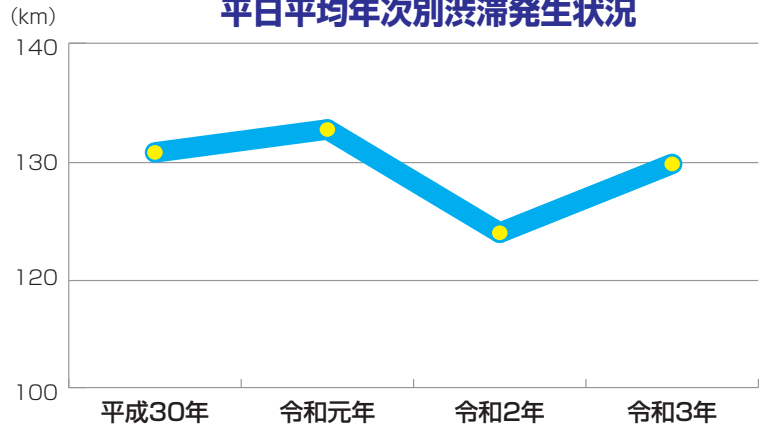
〈警視庁HPより作成〉

〈「警視庁交通年鑑」(令和3年版)警視庁交通部より作成〉

都内では、区部、多摩部いずれにおいても、恒常的に交通渋滞が発生しています。

一般道路における交通渋滞発生状況の推移

東京の道路のうち、警視庁が渋滞を計測している一般道路(2,998km)における日中時間帯の渋滞の経年変化を見ると、平均して約130kmの渋滞が発生しており、この傾向に近年大きな変化はありません。



<出典:「警視庁交通年鑑」(令和3年版)警視庁交通部>

幹線道路の主要交差点における渋滞状況の変化

令和3年の主要交差点における渋滞距離を平成30年と比較すると、区部では、環七通り、環八通りの交差点が上位にあり、ワースト5交差点の内2交差点で渋滞距離が増加しています。

多摩部では、ワースト5交差点の箇所に変化が少なく、渋滞距離も増加しています。

区部の交差点流入路別 渋滞距離ワースト5交差点(平日平均)

平成30年				令和3年			
交差点名	流入路線名	方向	渋滞距離(km)	交差点名	流入路線名	方向	渋滞距離(km)
瀬田	環八通り	内	1.38	瀬田	環八通り	内	1.57
大原二	環七通り	外	1.05	大原二	環七通り	外	1.16
大久保通り入口	環七通り	内	0.97	環八中の橋	環八通り	外	0.84
西加平	環七通り	内	0.94	金町一	水戸街道	下	0.80
上馬	玉川通り	上	0.86	豊玉北六	目白通り	上	0.77

多摩部の交差点流入路別 渋滞距離ワースト5交差点(平日平均)

平成30年				令和3年			
交差点名	流入路線名	方向	渋滞距離(km)	交差点名	流入路線名	方向	渋滞距離(km)
中町交番前	町田街道	外	0.71	中町交番前	町田街道	外	0.75
金井入口	鶴川街道	下	0.56	金井入口	鶴川街道	下	0.63
野口橋	新青梅街道	上	0.37	武蔵野橋北	五日市街道	下	0.54
左入町	東京環状	内	0.36	左入町	東京環状	内	0.52
武蔵野橋北	五日市街道	下	0.35	本宿交番前	甲州街道	上	0.47

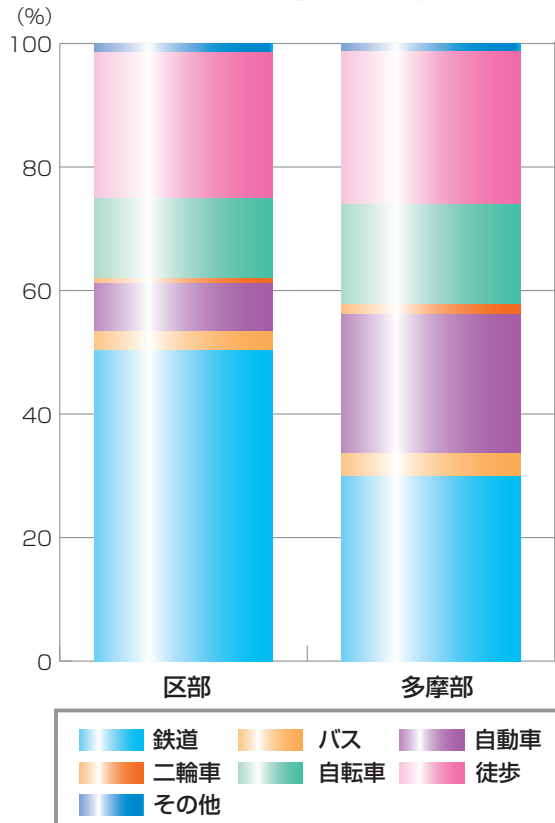
<出典:「警視庁交通年鑑」(平成30年版、令和3年版)警視庁交通部>

渋滞距離:車両の交通が滞り、走行速度が20km/h未満になった状態での距離

区部と多摩部の交通手段について

都内における交通手段を比較すると、多摩部では、区部に比べ自動車の割合が高く、交通手段として多く利用されています。

交通手段別分担率 (区部と多摩部の比較)



<出典:平成30年第6回東京都市圏パーソントリップ調査を基に東京都作成>

交通事故防止対策

東京都では、道路の利用者を交通事故から守るため、道路交通の安全対策として、防護柵、道路照明、区画線、滑り止め舗装等の車道改良、視線誘導標、道路反射鏡、障害物表示灯等の整備を進めています。また、交通事故多発区間や重大事故発生箇所については、道路照明の照度アップ、横断歩道手前や道路線形の急変部の滑り止め舗装、視線誘導標等の設置によるドライバーへの注意喚起、また、交差点改良、視距改良、中央分離帯の設置など、道路構造の改良による交通安全対策を実施しています。

防護柵と視線誘導標



車両が路外、対向車線または歩道等に逸脱するのを防ぐとともに、車両乗員の傷害および車両の破損を最小限に止めます。急カーブなどでは、車線誘導標を設置し、車道内の安全な走行を確保します。また、歩行者および自転車の転落もしくはみだりな横断を抑制します。

道路照明



夜間やトンネル等の明るさが急変する場所において、道路状況、交通状況を的確に把握するための良好な視環境を確保し、道路交通の安全、円滑を図ります。

区画線



車両が走行すべき区画を表すことで交通の円滑と安全を図ります。

車道改良



線形急変部や交通事故が多発しているカーブの区間などに滑り止め舗装を行い、道路交通の安全を図ります。

中央分離帯



施工前



施工後

反対車線に車両が逸脱するのを防ぐとともに、歩行者等のみだりな横断を防ぎます。

交差点改良



施工前



施工後

交差点内の歩道の張り出し等を行い、交通事故を防ぎます。

視距改良



施工前



施工後

見通しが悪い箇所で見距を改良し、事故を未然に防ぎます。

交差点すいすいプラン

事業の概要

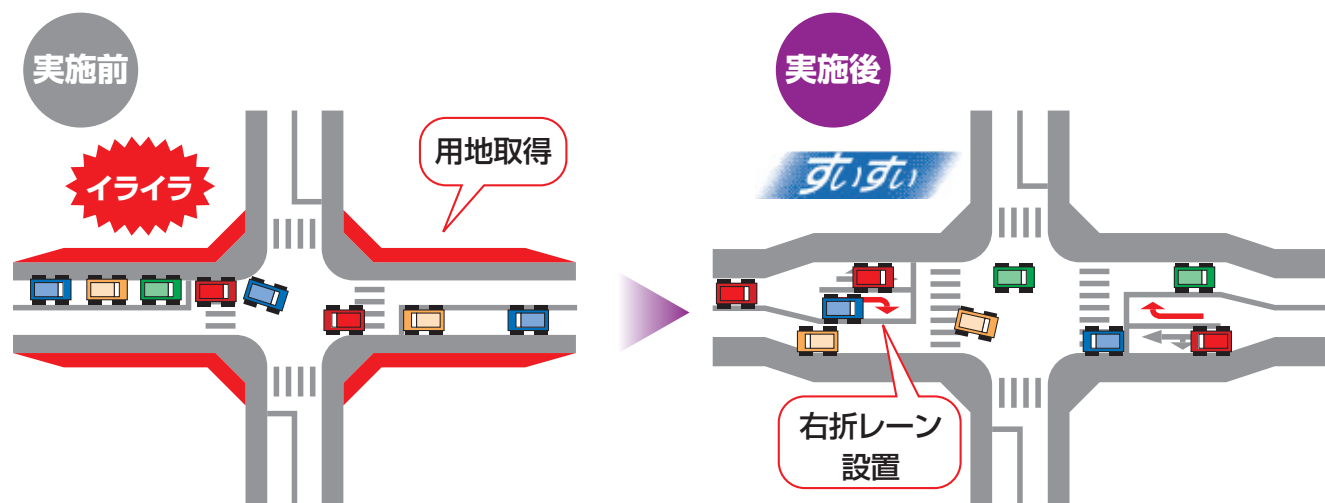
道路は、安全で円滑な交通はもとより、災害時の救援・救護活動や緊急物資等の輸送など都民生活にとって欠くことのできない重要な都市基盤施設です。

この重要な役割を有する道路において、交通集中に伴いボトルネック箇所では自動車の速度低下による渋滞が発生すると、都民生活や企業活動に著しい時間的・経済的損失を与えることから、渋滞対策への取組が求められています。

そこで、幅員の狭い片側一車線の道路において、交差点直近の比較的短い区間の土地を取得し、右折車線等の設置を行う「交差点すいすいプラン」を平成6年度から実施し、交通流の円滑化や交通事故の防止などに大きく貢献してきました。更なる局所的な渋滞対策を進めていくため、最新の渋滞状況を踏まえ、平成27年度からは「第3次交差点すいすいプラン」を実施しています。

この事業とあわせて、交差点部の歩道拡幅整備なども実施しており、安全で快適な歩行空間を創出しています。

交差点すいすいプランのイメージ



右折車が滞留しても、後続車が進行できるよう、必要な長さを拡幅し、右折車線の設置を行います。

整備箇所の選定

都内の渋滞を把握するため、客観的な交通情報(プローブ情報※)などを活用し、詳細な交通状況の実態調査を実施した結果、いまだ渋滞している交差点があることから、下記の条件に基づき、新規箇所を選定しました。

- ◇ 交差点を通過する時間が2分以上の交差点
- ◇ 他事業の実施対象等となっていない交差点

また、第2次計画において、事業実施中の交差点を継続箇所としました。

整備箇所76箇所 新規箇所⇒ 33箇所、継続箇所⇒ 43箇所

※プローブ情報:カーナビなどの車載器に位置、時刻、速度、方向等の走行データを記録し集約した情報

交差点すいすいプランの取組状況

交差点すいすいプラン(第1次・第2次)の取組状況は、次のとおりです。

第1次・第2次計画における整備箇所

◇ 完成又は一部完成※ 110箇所

多摩地域	104箇所
区 部	6箇所

※ 一部完成:暫定整備により整備効果が発現した状態

整備効果の事例

上川橋交差点(八王子市 主要地方道32号 八王子五日市線(秋川街道))

平成20年度完成



最大通過時間 約15分

最大通過時間 約2分

☆ 通過時間の短縮:13分(最大)

☆ 経済的な効果:3.5億円/年

※経済的な効果:自動車利用の時間短縮による渋滞損失減少額と走行経費減少額を合算した値

◇ 完成後のアンケート調査結果
(周辺住民・交通事業者を対象に調査)

Q:完成後、渋滞は減少しましたか

☆ 約8割の方が
『渋滞が減少した』と実感

