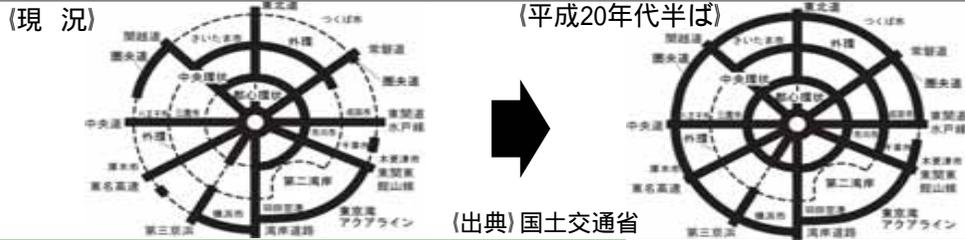


# 交通円滑化対策、道路整備

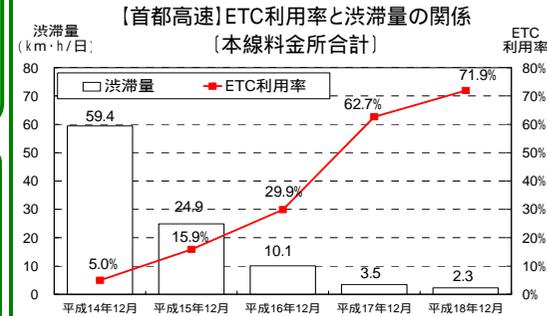
## 首都圏環状道路の整備

平成20年代半ばまでに全体の約9割が完成することにより、都心に集中する放射道路を相互につなぎ、通過交通の排除、交通の分散などの環状道路としての機能を概ね発揮。



## 高度道路交通システム(ITS)の推進

ETCの普及促進により、料金所渋滞の解消や料金所周辺の環境改善等の効果が発現。  
VICISの普及促進により交通が円滑化して走行速度が向上し、CO2排出量の削減等の環境改善効果が発現。



VICIS対応カーナビのディスプレイ (赤線が渋滞を表示)

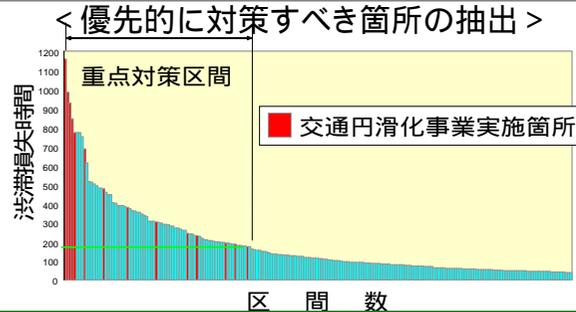


## 主要渋滞ポイントの対策

渋滞損失時間や主要渋滞ポイントなど実測データに基づき、優先的な取組みが必要な箇所を抽出し、効率的・効果的な渋滞対策を実施。

< 渋滞ポイント対策の種類 >

- ・バイパス整備
- ・交差点立体化
- ・現道拡幅・多車線化
- ・右左折レーン等設置
- ・交差点改良



## 水と緑と自転車のみちづくり

道路に緑を増やし、厳しい暑さから歩行者を守る舗装を敷設するとともに、違法駐車をなくし、自転車で楽しく走れる環境を提供することにより、環境負荷の低減を図りつつ、市民に心地よい道路空間を提供。

## 緊急対策踏切等の対策

踏切遮断による渋滞でCO2排出量が多い「開かずの踏切」や「自動車ボトルネック踏切」などの緊急対策踏切の除却を推進。

定義

**開かずの踏切:** ピーク1時間あたりの遮断時間が40分以上の踏切  
**自動車ボトルネック踏切:** 自動車の踏切交通遮断量が5万台時/日以上

< 対策実施事業例: JR阪和線連続立体交差事業(大阪府) >



整備前後でのJR阪和線(長居南1踏切)の状況

