

# 東京都全体における対応の基本方針について

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を主要渋滞箇所として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

H25.6 第4回協議会

対応の基本方針の公表

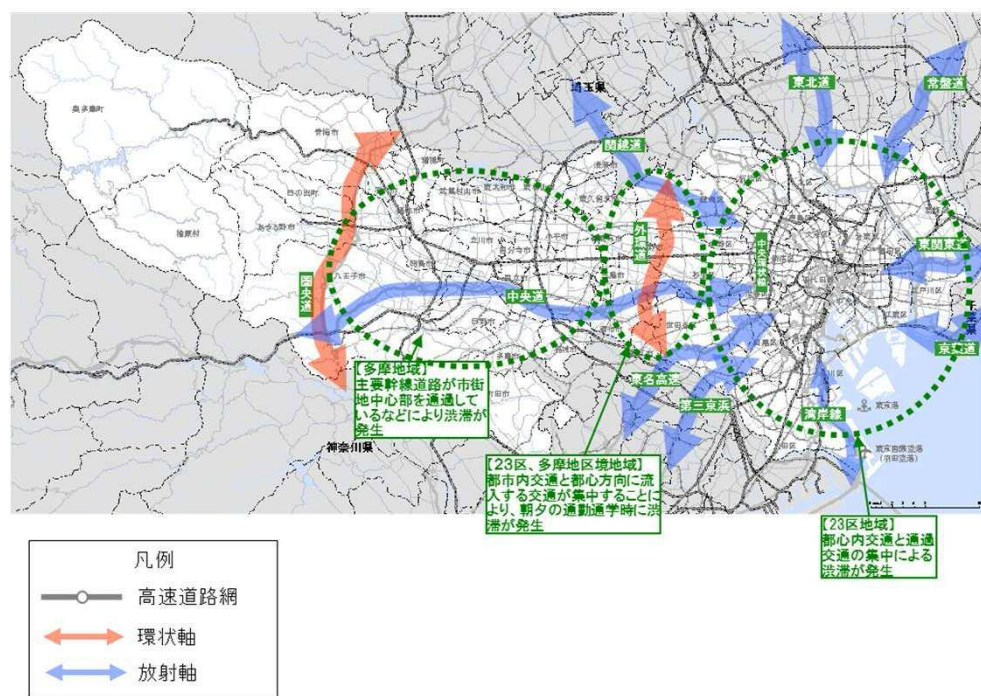
## 1. 東京都の概況

	概要
東京都の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京都は国内のGDPの約2割を占めるなど、日本の政治・経済の中心地となっており、特別行政区(23区)には、国の機関や企業の本社等が集中し、経済活動が活発な地域となっています。</li> <li>そのため、多摩地域や隣接する埼玉県、神奈川県、千葉県から23区に流入する営業、物流等の交通が集中しています。</li> <li>また、多摩地域では八王子市や立川市等の駅周辺に商業施設が集積しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺地域から都心方向に流入する交通が集中しており、都市内交通と通過交通が混在しているため、都心方向に伸びる主要な放射道路と環状道路に連続的な渋滞が発生しています。</li> <li>特に、23区の西側の環状八号線の周辺地域では、都市内交通と都心外から流入する交通が集中しているため、主要な放射道路である国道1号、15号、17号、20号、254号、246号等や環状8号線等の環状道路に連続的な渋滞が発生しています。</li> <li>また、東京西部の主要な都市である八王子市街地でも、国道16号と国道20号が市街地中心部を通過するため、都市内交通と通過交通が主要幹線道路に集中し、交通渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 対策の方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京都においては、都心の通過交通と地域の交通が混在し集中することによって発生する交通渋滞及び多摩地域で発生する交通渋滞について、それぞれの渋滞要因に即した対策を総合的に講じていきます。</li> </ul>
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> <li>①都心の通過交通と地域の交通が混在し集中することによって発生する交通渋滞の対策</li> <li>環状方向の高速道路ネットワークの整備により、通過交通の都心進入の抑制及び交通分散導入を図ります。             <ul style="list-style-type: none"> <li>→環状道路の整備(外かく環状道路(関越道～東名高速間)、中央環状品川線)</li> </ul> </li> <li>交差点の立体化や拡幅(車線数の増設)等の交通容量の拡大による交差点の円滑化を図ります。             <ul style="list-style-type: none"> <li>→交差点立体化(国道15号蒲田駅周辺整備等)</li> <li>→交通容量の拡大(国道14号両国拡幅、国道14号亀戸小松川立体、国道6号新宿拡幅、国道131号大鳥居交差点(交差点改良;車道拡幅)等)</li> <li>→駅前空間整備(国道20号新宿駅南口地区基盤整備)</li> </ul> </li> <li>②多摩地域の市街地で発生する交通渋滞の対策</li> <li>バイパスの整備や拡幅(車線数の増設)など、交通容量の拡大に取り組みます。             <ul style="list-style-type: none"> <li>→交通容量の拡大(国道20号八王子南バイパス、国道16号八王子拡幅、東八道路等)</li> </ul> </li> </ul>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通状況に応じた信号制御等を実施し、交通流の円滑化を図ります。</li> </ul>

## 3. 東京都全体の交通ネットワークイメージ



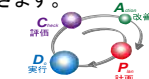
## 今後の対応方針

各主要渋滞箇所の渋滞対策にあたっては、首都圏3環状道路等の整備や環状道路の利用促進等によるネットワークの有効活用に取り組みつつ、道路構造上の問題に起因する渋滞ボトルネック箇所の対策や一般道における交差点円滑化、交通容量の拡大等について各道路管理者や警察が連携し道路利用者の協力を得つつ、東京都移動性向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。

→通過交通と地域の交通が混在していること起因する渋滞について、環状道路整備、都市計画道路のネットワーク強化、バイパス整備、拡幅、交差点改良等による交通容量の拡大を実施します。

・中央道の高井戸IC～上野原IC間において、WG(ワーキンググループ)を設立し、各道路管理者や警察が連携して対策等の検討を進めて参ります。

・今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、移動性向上委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)





# 東京都全体における対応の基本方針について ～現在の対策等の例～

## 参考① 「2020年の東京」(平成23年12月、東京都)

### ■「2020年の東京」計画 全体概要

**「10年後の東京」計画から「2020年の東京」計画へ**

「10年後の東京」計画(2013-2016)

- 2026年の人口推定(8,700万人)と、それに対応した政策実現の方向性を示した主要目標
- 「10年後の東京」計画の主要目標
  - 1 都市空間の再編成
    - 1-1 都市空間の再編成
      - 1-1-1 都市空間の再編成
        - 1-1-1-1 都市空間の再編成

「2020年の東京」計画(2011-2010)

- 2020年の東京計画における4つの目標
  - 1 高度な都市機能を世界に誇る
    - 1-1 高度な都市機能を世界に誇る
      - 1-1-1 高度な都市機能を世界に誇る
  - 2 高度な都市機能を世界に誇る
    - 2-1 高度な都市機能を世界に誇る
      - 2-1-1 高度な都市機能を世界に誇る
  - 3 高度な都市機能を世界に誇る
    - 3-1 高度な都市機能を世界に誇る
      - 3-1-1 高度な都市機能を世界に誇る
  - 4 高度な都市機能を世界に誇る
    - 4-1 高度な都市機能を世界に誇る
      - 4-1-1 高度な都市機能を世界に誇る

人口動向からみた「2020年の東京」

- 東京の人口・世帯は増加するも将来的に減少傾向へ
  - 人口:平成22(2010)年をピークに減少傾向
  - 世帯:平成22(2010)年をピークに減少傾向
- 生産年齢人口が減少する中、一人暮らし高齢者は急増し、超高齢社会へ突入
  - 生産年齢人口:平成22(2010)年をピークに減少傾向
  - 一人暮らし高齢者:平成22(2010)年をピークに増加傾向
- 300万人を超える急激な人口流入が続く

※2020年の東京パンフレット(平成23年12月、東京都)

### 目標4 施策10 陸・海・空の高度な交通ネットワークを形成し、国際競争を勝ち抜く

3年後の計画目標

- 3年後の計画目標
  - 1 陸・海・空の高度な交通ネットワークを形成し、国際競争を勝ち抜く
  - 2 陸・海・空の高度な交通ネットワークを形成し、国際競争を勝ち抜く
  - 3 陸・海・空の高度な交通ネットワークを形成し、国際競争を勝ち抜く
  - 4 陸・海・空の高度な交通ネットワークを形成し、国際競争を勝ち抜く

3年後の計画目標

- 3年後の計画目標
  - 1 陸・海・空の高度な交通ネットワークを形成し、国際競争を勝ち抜く
  - 2 陸・海・空の高度な交通ネットワークを形成し、国際競争を勝ち抜く
  - 3 陸・海・空の高度な交通ネットワークを形成し、国際競争を勝ち抜く
  - 4 陸・海・空の高度な交通ネットワークを形成し、国際競争を勝ち抜く

※「2020年の東京」へのアクションプログラム2013(平成25年1月、東京都)

### ■将来道路ネットワークと効果

交通・物流機能を高める陸・海・空のネットワーク

交通・物流機能を高める陸・海・空のネットワーク

交通・物流機能を高める陸・海・空のネットワーク

交通・物流機能を高める陸・海・空のネットワーク

交通・物流機能を高める陸・海・空のネットワーク

※「2020年の東京」へのアクションプログラム2013(平成25年1月、東京都)

## 参考② 各事業箇所の概要(国土交通省 パンフレット等)

### ■東京外かく環状道路(関越道～東名高速)

#### ・計画概要



東京外かく環状道路は都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路です。

現在まで「自動車専用部(高速道路)」は関越道と連絡する大泉JCTから三郷南ICまでの約34kmが供用されています。

関越道から東名高速までの約16kmについては、事業を実施しており、東名高速から海岸道路までの約20kmについては予定路線に位置づけられています。

[JCT・ICは仮称・供用区間は除く]

#### ・期待される効果

期待される効果

- 交通渋滞の解消
  - 1 交通渋滞の解消
    - 1-1 交通渋滞の解消
- 生活圏の安全性向上
  - 1 生活圏の安全性向上
    - 1-1 生活圏の安全性向上

※東京外かく環状道路事務所ホームページより引用

### ■中央環状品川線

#### ・計画概要



中央環状品川線は、中央環状線(全長約47km)の海側部分を形成し、高湾岸線から分岐したのち、目黒川及び環状線6号線(山手通り)の地下空間をトンネルで北上し、中央環状新橋及び高志3号沿線に接続する道路です。

本路線が完成することで、高湾岸線全体のネットワークが効果よく機能し、都心環状線などの機能経済効果が期待されます。また、一般道路の設置も緩和されることで、沿道の環境が改善されます。

#### ・期待される効果

期待される効果

- 環境改善
  - 1 環境改善
    - 1-1 環境改善
- 交通分散による渋滞解消
  - 1 交通分散による渋滞解消
    - 1-1 交通分散による渋滞解消
- 中央環状品川線の環境改善効果
  - 1 中央環状品川線の環境改善効果
    - 1-1 中央環状品川線の環境改善効果

※東京都建設局ホームページより引用

### ■国道14号 両国拡幅

一般国道14号は、東京都中央区から千葉県千葉市に至る延長約40kmの主要幹線道路です。

一般国道14号東京都管内区間の中で都市計画(6車線)の未整備区間である両国橋西詰～江東橋西詰の間では、線一丁目交差点、線三丁目交差点等において主に朝と夕方を中心に渋滞が発生しています。

両国拡幅事業は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした中央区東日本橋二丁目から墨田区篠田四丁目までの延長1.9kmの現道拡幅事業です。

※東京国道事務所ホームページより引用

### ■国道20号 八王子南バイパス

慢性的な渋滞を緩和し、スムーズな交通と地域の活性化のために

国道20号八王子南バイパス事業は、八王子市域を東西につなぐ幹線道路で八王子市域の交通混雑の緩和や交通安全の確保、圏央道のアクセス道路として行動範囲の拡大や移動時間の短縮などを目的とした、延長約9.6kmのバイパス事業です。

平成22年7月31日に、町田街道から国道20号までの約2.6kmが開通しており、引き続き用地取得を実施しています。

※相模国道事務所ホームページより引用



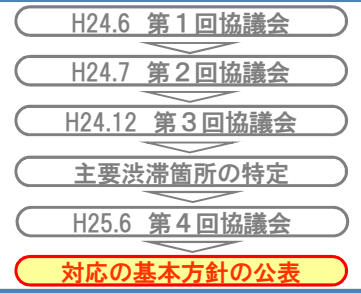
# 東京都多摩地域における対応の基本方針について

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を主要渋滞箇所として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社



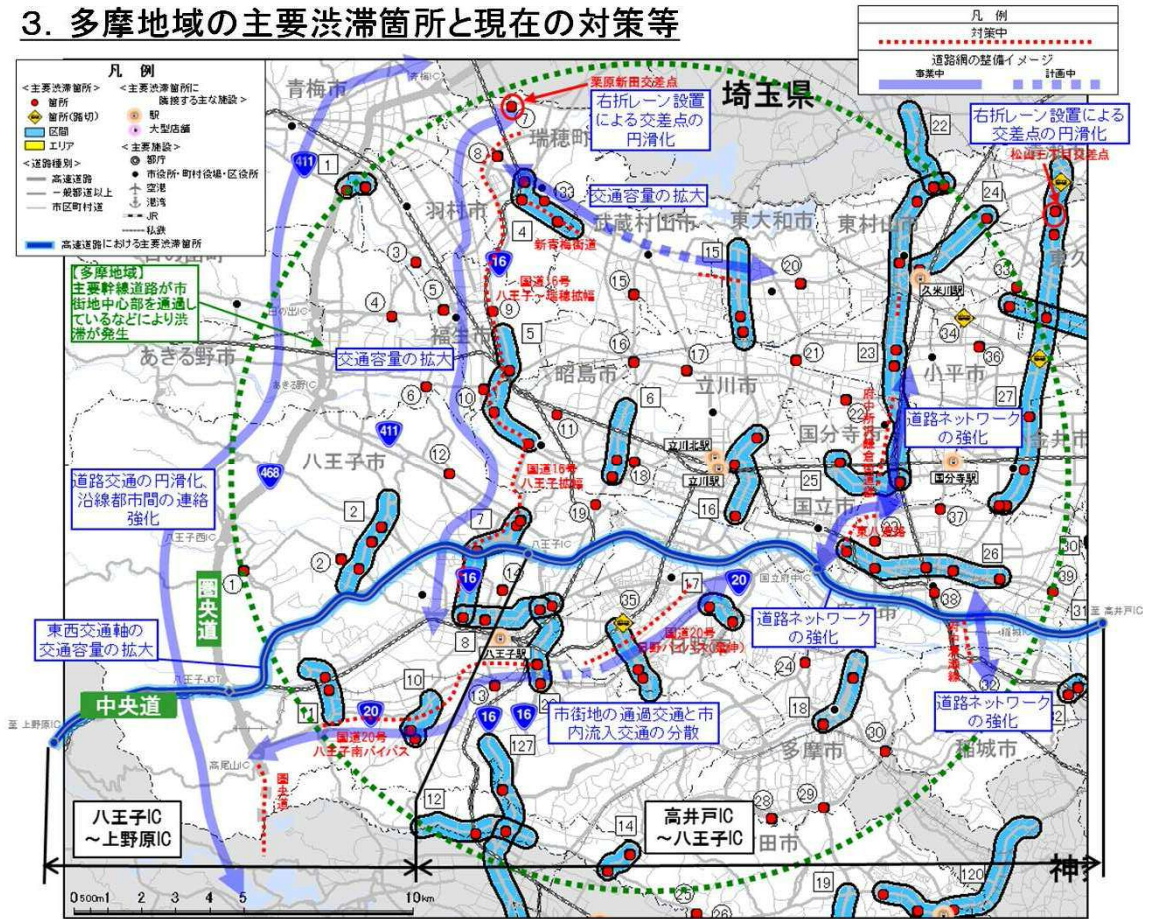
## 1. 多摩地域の概況

	概要
多摩地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩地域は、都心から約20～40kmに位置し、都心までの利便性が高いため、高度成長期には多摩ニュータウンが建設されるなど、都心通勤者の住宅地が広がっています。</li> <li>八王子市、立川市等の駅周辺には商業施設が集積しています。</li> <li>国道16号や国道20号の沿線には、八王子市に本社を置く音響メーカーのある北八王子工業団地や日野市と羽村市に本社・工場を持つ自動車メーカーなどの工業施設が点在しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩地域の主要都市である八王子市周辺においては、市街地中心部を国道20号が東西方向に通過し、南北方向に埼玉県・神奈川県とを結ぶ国道16号が通過しており、限られた主要幹線道路に都市内交通と営業車両や物流等の通過交通が混在し、集中していることから、容量不足による渋滞が連続的に発生しています。</li> <li>その他の都市においては、駅周辺に商業施設が集積しているため、住宅地が広がる郊外部から駅周辺に向う交通と通過交通が混在し、集中していることから幹線道路において渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 対策の方向性

	概要
道路整備等	<ol style="list-style-type: none"> <li>東西方向の道路の渋滞対策                     <ul style="list-style-type: none"> <li>市街地の通過交通と流入交通を分散するとともに、バイパスの整備や多摩東西道路の整備、車線数の増設等の交通容量の拡大による交差点の円滑化を図ります。                             <ul style="list-style-type: none"> <li>→交通容量の拡大(国道20号八王子南バイパス、日野バイパス(延伸)、東八道路等)</li> </ul> </li> <li>南北方向の道路の渋滞対策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>環状方向の高速道路ネットワークや多摩南北道路の整備により、通過交通の地域への進入の抑制及び交通の分散を図ります。                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→環状道路の整備(圏央道)、府中沢尻鎌倉街道等の整備</li> </ul> </li> <li>車線数の増設等の交通容量の拡大による交差点の円滑化を図ります。                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→交通容量の拡大(国道16号八王子幅、国道16号八王子～瑞穂幅)</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>市街地における渋滞対策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>バイパス整備、交差点改良等により、市街地へ流入する通過交通を転換させ、道路交通の円滑化を図ります。                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→バイパスの整備(国道20号八王子南バイパス、日野バイパス(延伸)、東八道路等)</li> </ul> </li> <li>交差点改良により、道路交通の円滑化を図ります。                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→交差点改良等(右折レーンの設置(栗原新田交差点、松山三丁目交差点等))</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul></li></ol>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通状況に応じた信号制御等を実施し、交通流の円滑化を図ります。</li> </ul>

## 3. 多摩地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策にあたっては、首都圏3環状道路等の整備や環状道路の利用促進等によるネットワークの有効活用に取り組みつつ、道路構造上の問題に起因する渋滞ボトルネック箇所の対策や一般道における交差点円滑化、交通容量の拡大等について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等の協力を得つつ、東京都移動性向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行ってまいります。→通過交通と地域の交通が混在し集中していることに起因する渋滞について、環状道路の整備、都市計画道路のネットワーク強化、バイパスの整備、幅広、交差点改良による交通容量の拡大を実施します。
- 東京都と山梨県を結ぶ中央道の高井戸IC～上野原IC間において、WG(ワーキンググループ)を設立し、各道路管理者や警察が連携して対策等の検討を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、協議会や移動性向上委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行ってまいります。(PDCAサイクル)



# 東京都23区、多摩地区境地域における対応の基本方針について

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を主要渋滞箇所として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

H25.6 第4回協議会

対応の基本方針の公表

## 1. 23区、多摩地区境地域周辺地域の概況

	概要
23区、多摩地区境地域周辺地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>練馬区・杉並区・世田谷区から武蔵野市・三鷹市・調布市・狛江市にかけての環八道路の周辺には、東京都の約2割の人口が集中しており、JRや私鉄の駅周辺を中心に市街地を形成しています。</li> <li>地域内の主な幹線道路としては、東西方向に都心部へアクセスするための放射機能を持つ国道20号、国道246号、青梅街道、世田谷通り等が通過しており、埼玉県・神奈川県結ぶ環状機能を持つ環状8号線、笹目通り等が南北に通過しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>東名高速～中央道～関越道を結ぶ環状方向(南北方向)の高速道路ネットワークが未整備であるため、都心から最も外周に位置する環状8号線に、物流関係の大型車をはじめとする交通が集中しており、容量不足による激しい渋滞が連続的に発生しています。</li> <li>環八周辺地域では、地域内を移動する交通と都心方向へ流入する交通が放射方向(東西方向)の数少ない国道20号、国道246号、青梅街道、世田谷通り等の主要幹線道路に集中しており、吉祥寺通り、三鷹通り等の交差する幹線道路を含め面的に激しい渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 対策の方向性

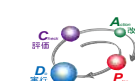
	概要
道路整備等	<ol style="list-style-type: none"> <li>環状方向(南北方向)の道路の渋滞対策                     <ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路ネットワーク(未整備である環状道路)の整備により、通過交通を高速道路に転換させ、交通分担による道路交通の円滑化を図ります。                             <ul style="list-style-type: none"> <li>→環状道路ネットワークの整備(外かく環状道路(関越～東名高速間))</li> <li>→多摩南北道路の整備(調布保谷線)</li> </ul> </li> <li>放射方向(東西方向)の道路の渋滞対策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>都心方向に集中する交通を分散するとともに、通過交通の流入を抑制し、道路交通の円滑化を図ります。                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→環状道路の整備(外かく環状道路(関越～東名間))</li> <li>→多摩東西道路の整備(東八道路)、区部放射道路の整備(放射5号線)</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>市街地における渋滞対策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>交差点改良により、道路交通の円滑化を図ります。                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→交差点改良等(右折レーンの設置(四軒寺交差点、下布田交差点等))</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul></li></ol>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通状況に応じた信号制御等を実施し、交通流の円滑化を図ります。</li> </ul>

## 3. 23区、多摩地区境地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策にあたっては、首都圏3環状道路等の整備や環状道路の利用促進等によるネットワークの有効活用に取り組みつつ、一般道における交差点円滑化、交通容量の拡大等について各道路管理者や警察が連携し道路利用者の協力を得つつ、東京都移動性向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っています。⇒通過交通と地域の交通が混在し集中していることに起因する渋滞について、環状道路の整備、都市計画道路のネットワーク強化等による交通容量の拡大を実施します。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、協議会や移動性向上委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行います。(PDCAサイクル)





# 東京都23区地域における対応の基本方針について

## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を主要渋滞箇所として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警察本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

H25.6 第4回協議会

対応の基本方針の公表

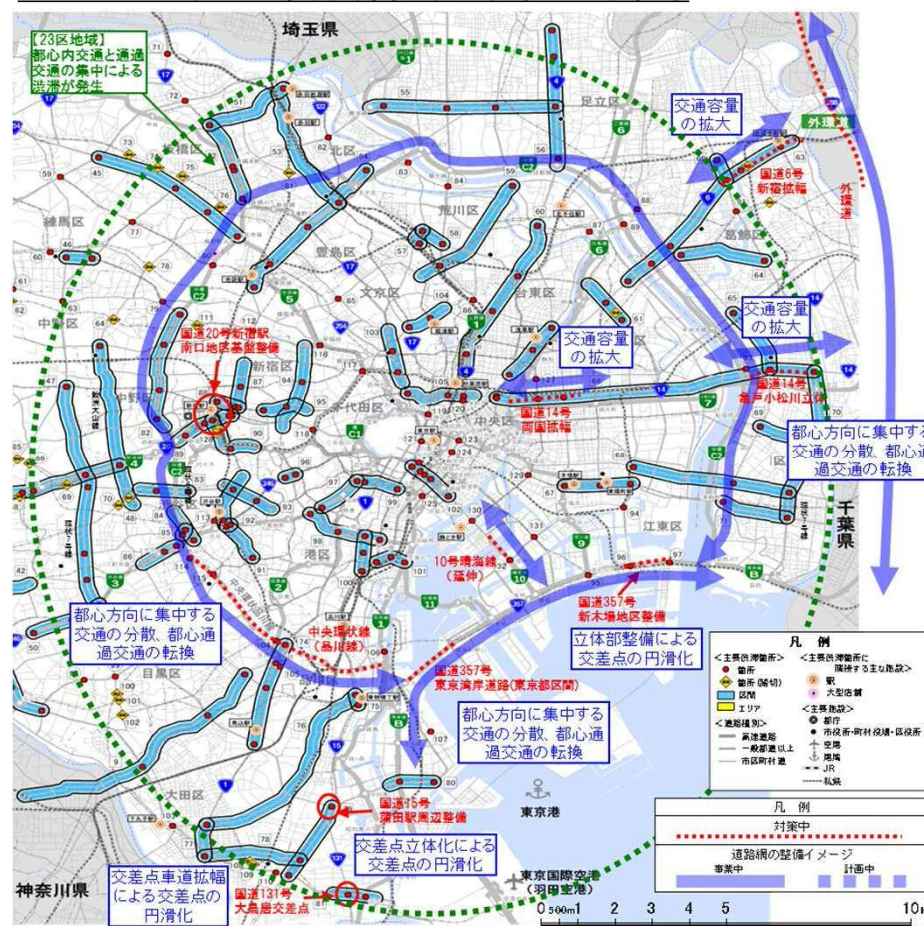
## 1. 23区地域の概況

	概要
23区地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>特別行政区(23区)は、国の機関や企業の本社等が集中しており、主要な鉄道駅を中心に商業施設も集積しており、社会・経済活動が活発な地域であり、特に新宿や渋谷、池袋、品川、錦糸町等に商業施設や会社が集中しています。</li> <li>23区全域で市街化が進んでおり、23区の郊外部には住宅地が広がっています。</li> <li>湾岸部には東京国際空港(羽田空港)や京浜港(東京港)があり、旅客・物流機能が集積しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>23区の郊外部では、都市内交通と都心へ流入する交通に限られた主要幹線道路に集中しているため、放射方向の国道1号、4号、6号、14号、15号、17号、20号、246号、254号と環状方向の環状7号等で、連続的な渋滞が発生しています。</li> <li>また、商業施設や会社が集積している新宿、渋谷、池袋など主要駅の駅前周辺部において、交通集中による渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 対策の方向性

	概要
道路整備等	<p>①23区周辺部の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路ネットワークの整備により都心方向に集中する交通を分散するとともに、通過交通の流入を抑制し、道路交通の円滑化を図ります。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→環状方向の高速道路ネットワークの整備(中央環状品川線)</li> <li>→臨海部の道路ネットワークの整備(国道357号東京湾岸道路(東京都区間))</li> </ul> </li> <li>交差点立体化や拡幅による車線数の増設等の交通容量の拡大による交差点の円滑化を図ります。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→道路の拡幅(国道14号両国拡幅、国道14号亀戸小松川立体、国道6号新宿拡幅)</li> <li>→交差点立体化(国道357号新木場地区整備、国道15号蒲田駅周辺整備)</li> <li>→交差点の改良(国道131号大島居交差点(交差点改良;車道拡幅)等)</li> </ul> </li> </ul> <p>②主要駅周辺部の渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅前空間の整備や道路拡幅などにより、交通の円滑化を図ります。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→駅前空間整備(国道20号新宿駅南口地区基盤整備)</li> </ul> </li> </ul>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通状況に応じた信号制御等を実施し、交通流の円滑化を図ります。</li> </ul>

## 3. 23区地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策にあたっては、首都圏3環状道路等の整備や環状道路の利用促進等によるネットワークの有効活用に取り組みつつ、一般道における交差点円滑化、交通容量の拡大等について各道路管理者や警察が連携し道路利用者の協力を得つつ、東京都移動性向上委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。
  - 通過交通と地域の交通が混在し集中していることに起因する渋滞について、都市計画道路のネットワーク強化、環状道路やバイパスの整備、拡幅による交通容量の拡大を実施します。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、協議会や移動性向上委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)

