

令和2年度

第1回 東京都移動性向上委員会

日時：令和2年8月18（火）10時00分～

場所：東京国道事務所15階第2会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 委員長挨拶

3. 委員の紹介

4. 議 事

(1) 最新の交通状況による分析

(2) 主要渋滞箇所と渋滞対策事業との対応付けの見直し

(3) 主要渋滞箇所の解除

(4) 緊急事態宣言時における交通状況の変化

(5) 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方

(6) 道路交通アセスメント制度の運用

5. 閉 会

【資料一覧】

資料1 : 令和2年度第1回東京都移動性向上委員会 資料

資料2 : 緊急事態宣言時における交通状況の変化

資料3 : 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方

資料4 : 道路交通アセスメント制度の運用

参考資料1 : 令和元年度第2回東京都移動性向上委員会 議事要旨

参考資料2 : 東京都移動性向上委員会 規約・委員名簿

令和2年度

第1回 東京都移動性向上委員会

令和2年8月18日(火)

関東地方整備局 東京国道事務所

委員会の開催経緯

■ ボトルネック協議会を踏まえ、移動性向上委員会を開催しています。

- 平成25年1月に「主要渋滞箇所(433箇所)」を公表。第4回首都圏ボトルネック対策協議会を平成25年6月に開催し、対応の基本方針を決定。
- BN協議会で示された結果から平成26年以降の東京都移動性向上委員会にて、モニタリング結果および渋滞対策等の内容を情報共有。
- 令和元年度第2回委員会までに34箇所が解除され、一般道路の主要渋滞箇所は令和2年2月末時点で現在399箇所。

渋滞対策検討の経緯

	平成24年度				平成25年度			平成26年度			平成27年度		平成28年度		平成29年度		平成30年度		令和元年度		令和2年
	4~6月	7~9月	10~12月	1~3月	4~6月	7~3月	4~6月	7~12月	1~3月	4~10月	11~3月	4~8月	9~3月	4~7月	8~3月	4~7月	8~3月	4~8月	9~3月	4~8月	
東京都移動性向上委員会		移動性向上委員会開催 (8月22日開催)			移動性向上委員会開催 (6月3日開催)		移動性向上委員会開催 (8月19日開催)		移動性向上委員会開催 (10月22日開催)		移動性向上委員会開催 (8月4日開催)		移動性向上委員会開催 (7月28日開催)		平成30年度第1回 移動性向上委員会開催 (7月26日開催)	平成30年度第2回 移動性向上委員会開催 (3月15日開催)	令和元年度第1回 移動性向上委員会開催 (8月8日開催)	令和元年度第2回 移動性向上委員会開催 (2月18日開催)	令和2年度第1回 移動性向上委員会開催 (8月18日開催)		
首都圏渋滞ボトルネック対策協議会	第1回首都圏渋滞ボトルネック対策協議会開催(6月29日開催)	第2回首都圏渋滞ボトルネック対策協議会開催(7月26日開催)	11月9日~11月18日実施 パブリックコメント	第3回首都圏渋滞ボトルネック対策協議会開催(12月10日開催)	主要渋滞箇所の公表(1月18日)		第4回首都圏渋滞ボトルネック対策協議会開催(6月18日開催)														
WGについて						WGの開催 ○中央道渋滞 ボトルネックWG (12月26日開催)	WGの開催 ○中央道渋滞 ボトルネックWG (6月11・30日開催)		WGの開催 ○中央道渋滞 ボトルネックWG (3月24日開催)			WGの開催 ○中央道渋滞 ボトルネックWG (10月18日開催)		WGの開催 ○中央道渋滞 ボトルネックWG (11月22日開催)		WGの開催 ○中央道渋滞 ボトルネックWG (10月12日開催)		WGの開催 ○中央道渋滞 ボトルネックWG (3月5日開催)			

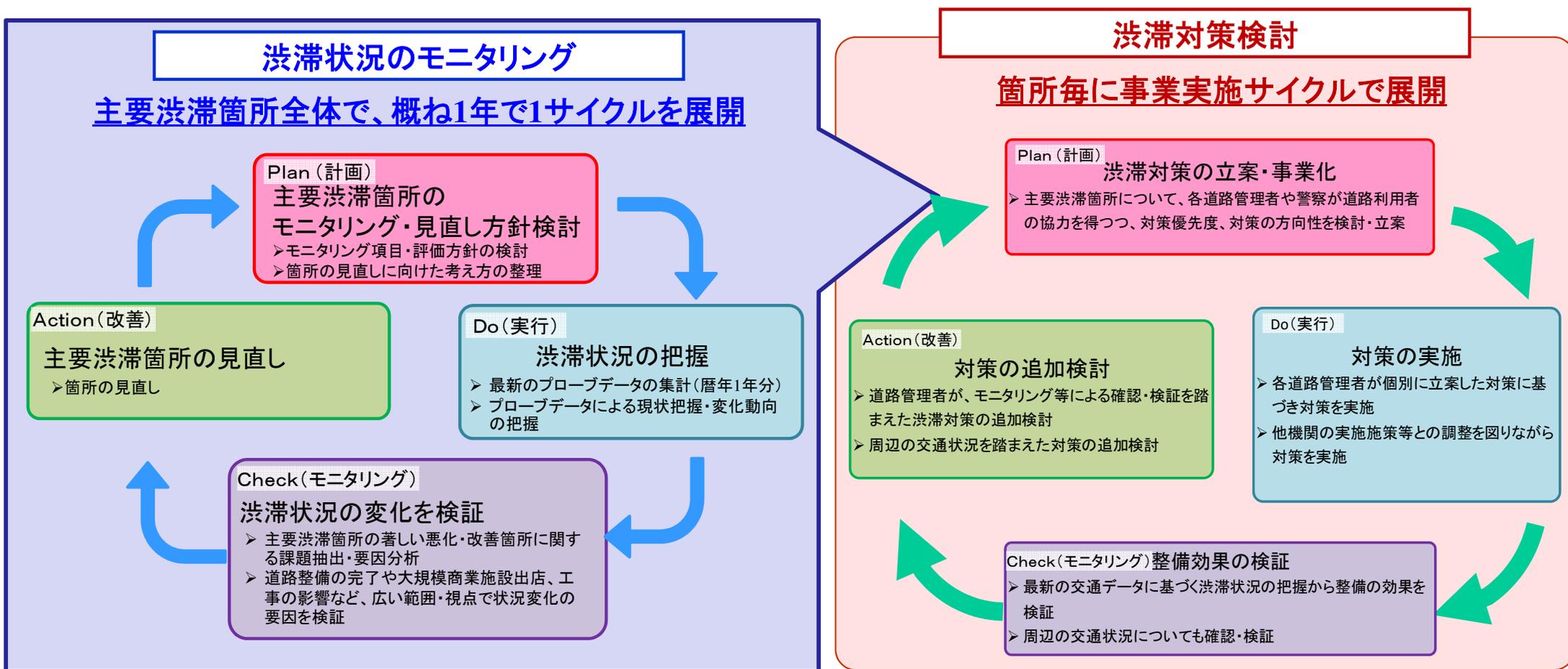
(1) 最新の交通状況による分析

(1) 最新の交通状況による分析

【参考】主要渋滞箇所のモニタリングの考え方

■ P・D・C・Aサイクルの実現により、毎年度、渋滞状況の変化をモニタリングします。

- 都内全ての主要渋滞箇所を対象に、直近一年間のデータを用いて渋滞状況の変化を把握する「モニタリング」を毎年実施。
- モニタリングは主要渋滞箇所の選定時の旅行速度の2つの指標である、①平日昼間12時間平均旅行速度(20km/h以下)、②平日ピーク時平均旅行速度(10km/h以下)で実施。
- 個々の渋滞対策検討は、全箇所を対象とした毎年のモニタリング結果を踏まえ、対策の方向性の検討、対策の実施を図る。



(1) 最新の交通状況による分析

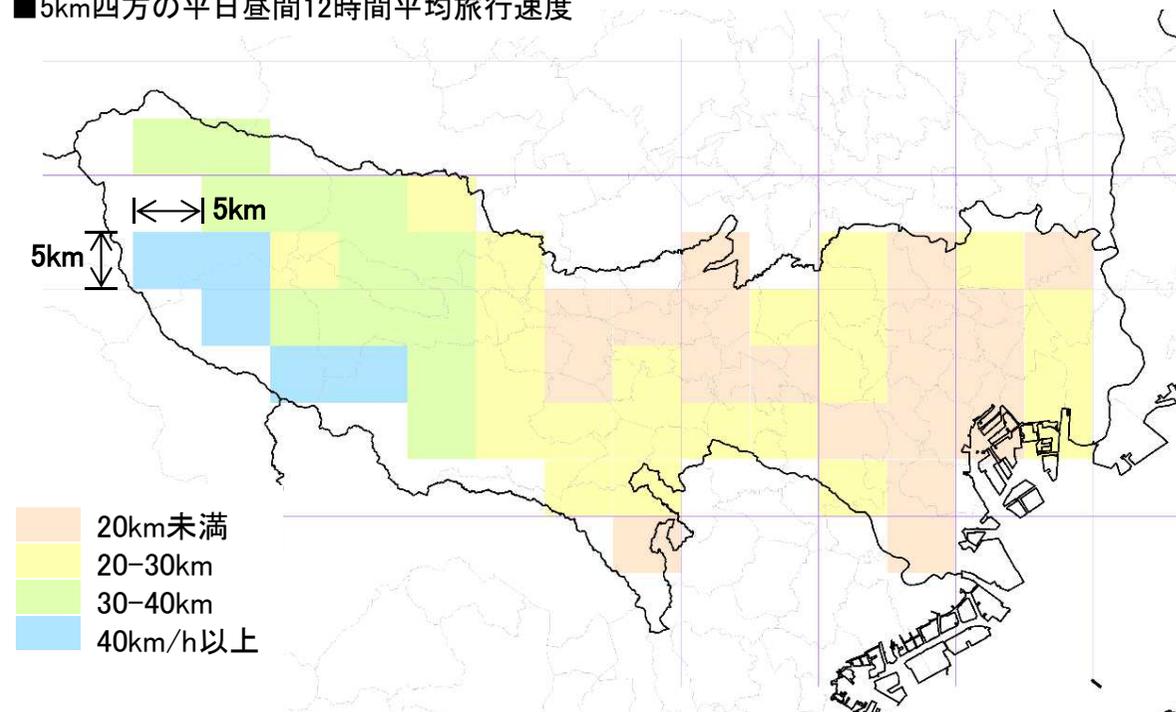
1-1 東京都内の混雑状況①（東京都内の面的な平均旅行速度分布の変化）

■東京都全体の混雑状況を俯瞰した場合、大きな変化は見られません。

- ① 八王子以西では速度が高い傾向にあり、23区等の市街地では速度が低い傾向。
- ② 東京都内全域の一般道路の平均速度を比較すると、平成23年から令和元年にかけて、やや低下が見られる。
- ③ また、5km四方の地域(グリッド)別に見ると、12時間平均速度は概ね20%以内での差が見られる。

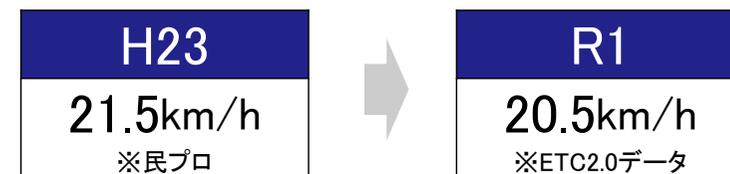
①東京都内の各地域(5km四方)の平均旅行速度(平日昼間12時間、R1)

■5km四方の平日昼間12時間平均旅行速度

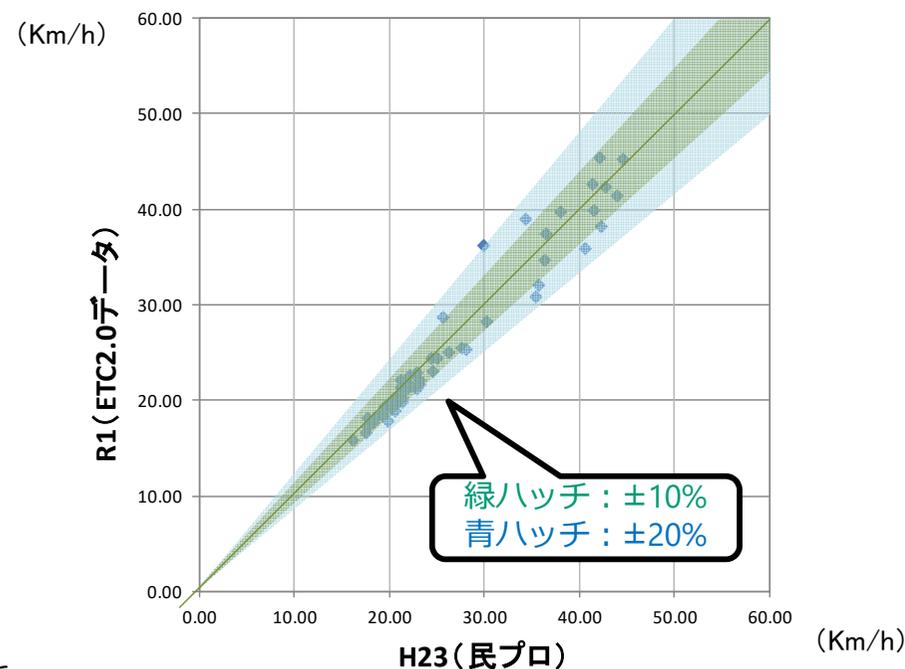


※民プロ(H23.1~12)を集計
※ETC2.0データ(H31.1~R1.12)を集計
※一般道路:一般国道、主要地方道、一般都道
※東京都内のグリッド総数:87
※メッシュに占める東京都の面積が50%未満かつ2km/km²未満のグリッド(29メッシュ)は小サンプルなため除外した。

②東京都内全域の平均旅行速度の変化(H23→R1)



③各地域(5km四方)の平均旅行速度の変化(H23→R1)

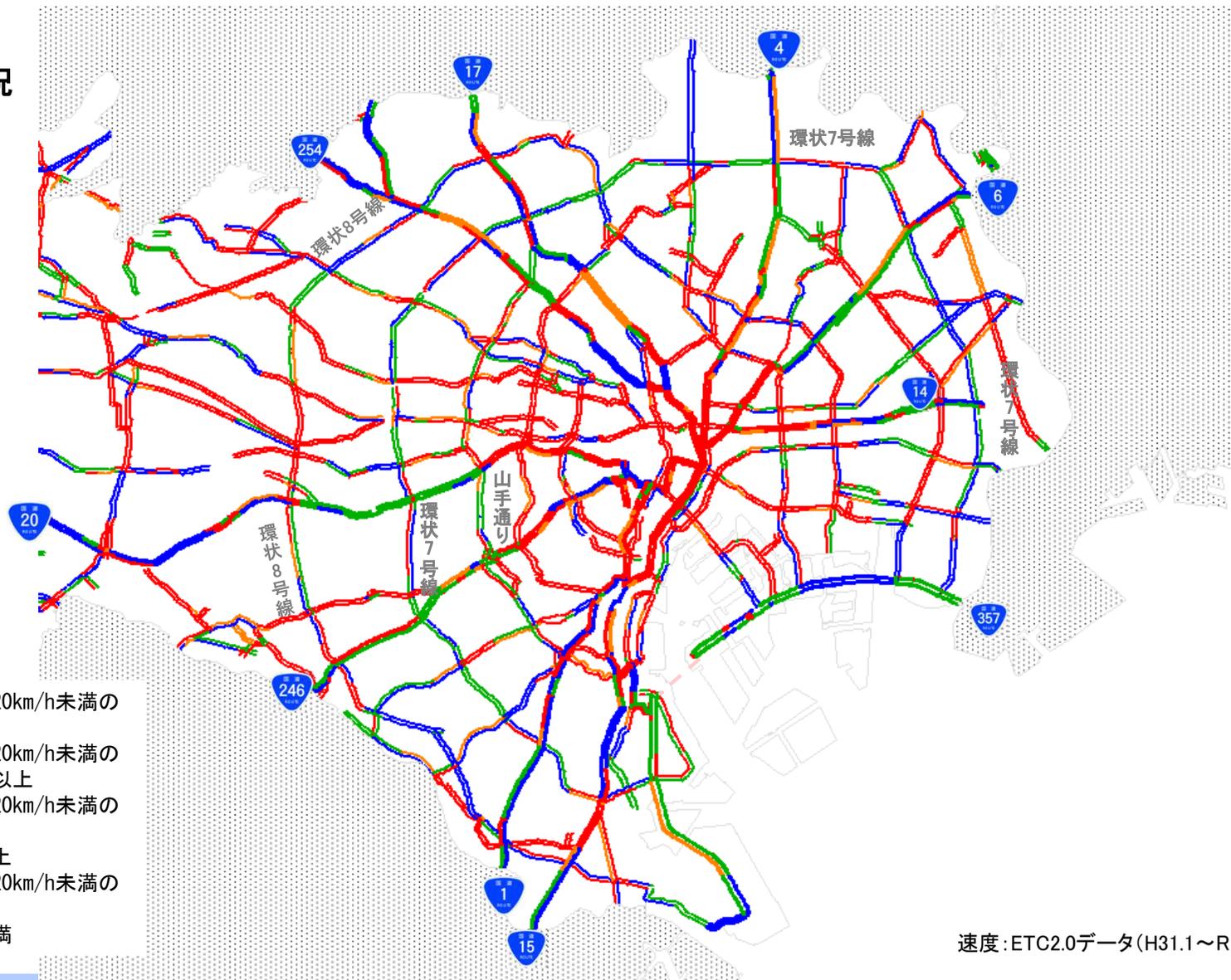


(1) 最新の交通状況による分析

1-1 東京都内の混雑状況②（東京都都心部の直轄国道・主要地方道）

○ 都心部では放射方向だけでなく、環状方向も含めた面的に交通が集中している状況が見られる。

■ 東京都都心部(平日)における直轄国道・主要地方道の混雑状況



- 常時混雑 : 昼間12時間のうち平均速度20km/h未満の時間帯が7時間以上
- ピーク時混雑 : 昼間12時間のうち平均速度20km/h未満の時間帯が7時間未満で4時間以上
- 時間帯で速度差あり : 昼間12時間のうち平均速度20km/h未満の時間帯が4時間未満かつ速度のばらつきが10km/h以上
- 容量に余裕あり : 昼間12時間のうち平均速度20km/h未満の時間帯が4時間未満かつ速度のばらつきが10km/h未満

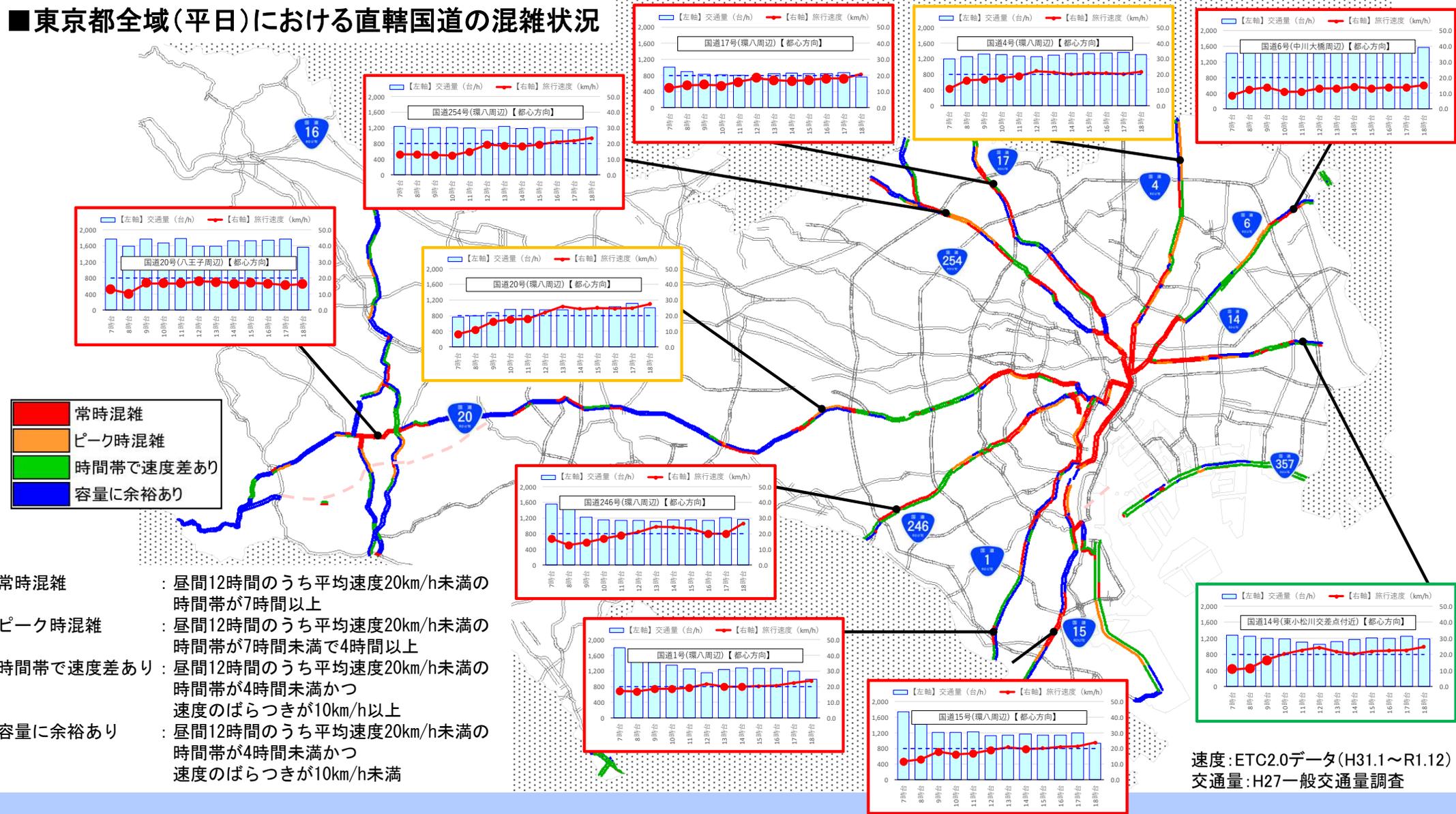
速度:ETC2.0データ(H31.1~R1.12)

(1) 最新の交通状況による分析

1-1 東京都内の混雑状況③ (東京都全域の直轄国道)

- 総じて、朝ピーク時は交通量が多いことから、速度が低下している状況である。
- 都心部のほか、都心流入部や八王子周辺で常時混雑している状況が見られる。

■東京都全域(平日)における直轄国道の混雑状況



速度:ETC2.0データ(H31.1~R1.12)
交通量:H27一般交通量調査

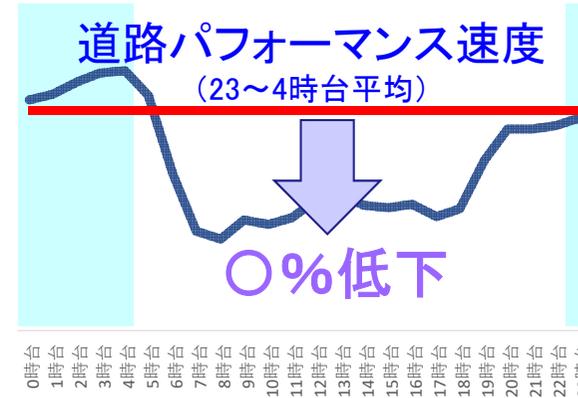
(1) 最新の交通状況による分析

1-2 道路パフォーマンス速度による都内の交通状況の把握(分析の考え方)

- 都内の道路ネットワークは稠密であり、他の車両に影響されずに走行できる速度は必ずしも速くない可能性がある。
- そこで、道路パフォーマンス速度をもとに各路線の交通状況を整理した。

■ 道路パフォーマンス速度による交通状況の把握

- 都内の直轄国道の時間帯別交通量と旅行速度をみると、ピーク時※交通量(2,367台/時)の50%未満となる23~4時台の時間帯では、比較的速い速度で走行できている。
- そこで、ここでは23~4時台の平均旅行速度を道路パフォーマンス速度と定義する。

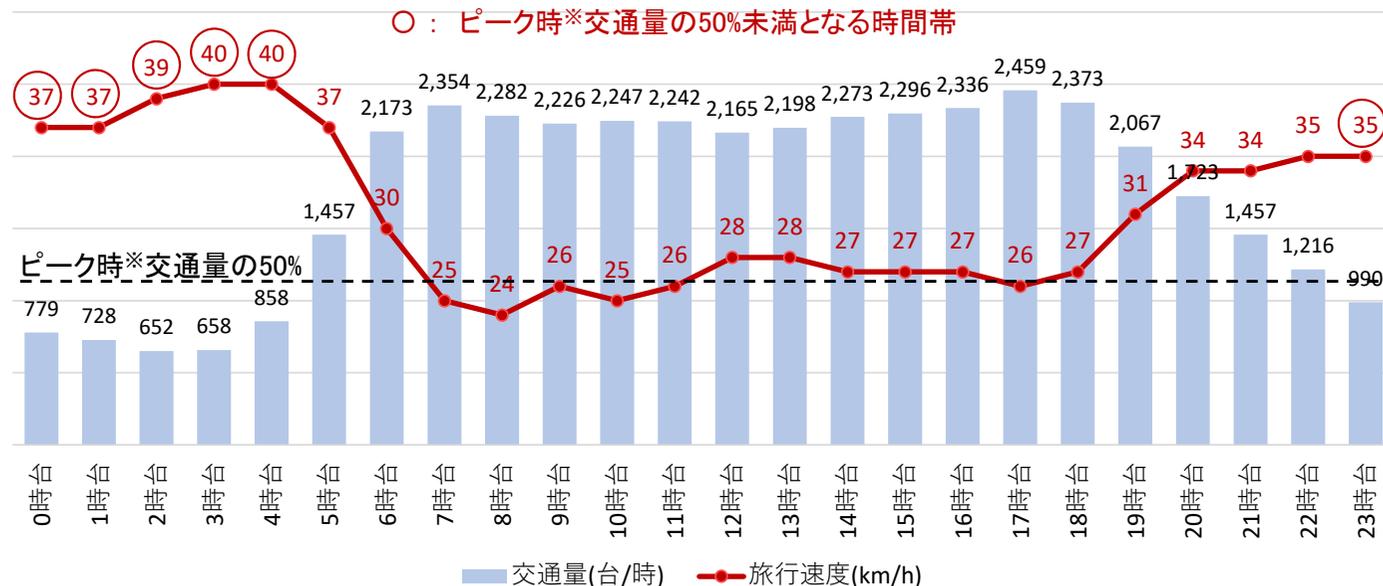


道路パフォーマンス速度
(道路が有する性能)

他の車両に影響されことなく自由に走行できる速度

ピーク時※交通量の50%未満の23~4時台の平均旅行速度

■ 都内直轄国道の時間帯別交通量および旅行速度



旅行速度:ETC2.0プローブ情報によるR1暦年平日の平均旅行速度

交通量:直轄トラカンにおけるR1暦年平日の平均交通量

※ピーク時:7,8,17,18時台

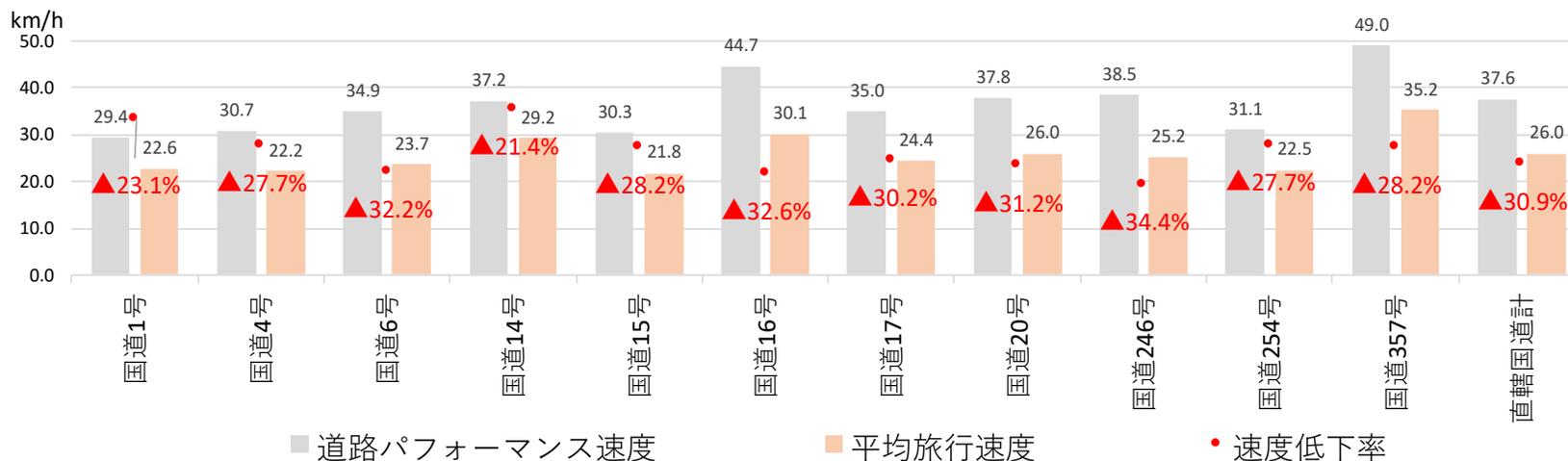
(1) 最新の交通状況による分析

1-2 道路パフォーマンス速度による都内の交通状況の把握(分析結果:直轄国道の路線別速度)

- 道路パフォーマンス速度※1からの速度の低下率は、平均旅行速度では各路線で概ね20~30%程度低下している。
- 一方で、ピーク時旅行速度では、35%以上低下する路線は国道4、6、16、17、246、254号となっている。

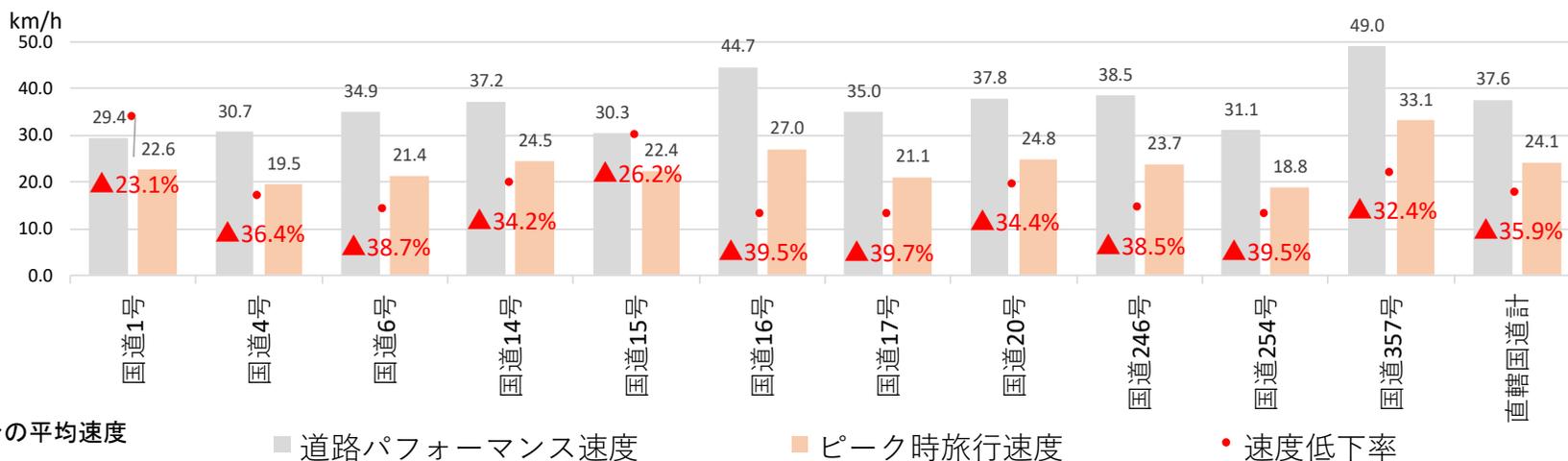
平均旅行速度 (昼間12時間※2)

東京都内の直轄国道を
対象に路線別に集計



ピーク時※3 旅行速度

ETC2.0データ(H31.1~R1.12)を集計



※1 道路パフォーマンス速度 : 23~4時台の平均速度

※2 昼間12時間 : 7~18時台

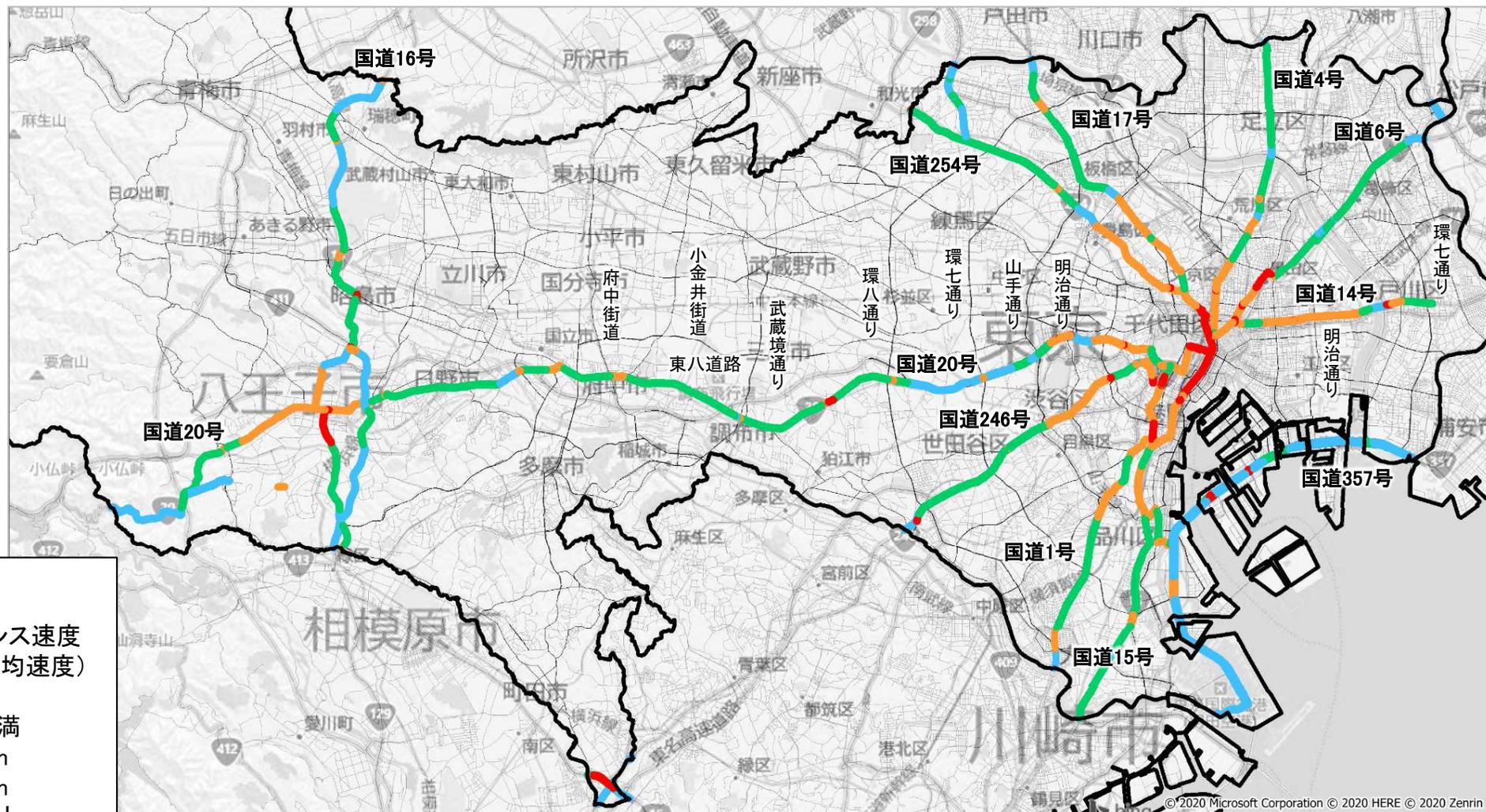
※3 ピーク時 : 7,8,17,18時台

(1) 最新の交通状況による分析

1-2 道路パフォーマンス速度による都内の交通状況の把握(分析結果:直轄国道の区間別速度)

- 交差点間隔が短い都心部では、道路パフォーマンス速度が低い傾向がみられる。
- 交差点間隔が長い多摩部の路線や立体交差が整備されている路線では、道路パフォーマンス速度が高い傾向がみられる。

■ 区間別道路パフォーマンス速度分布



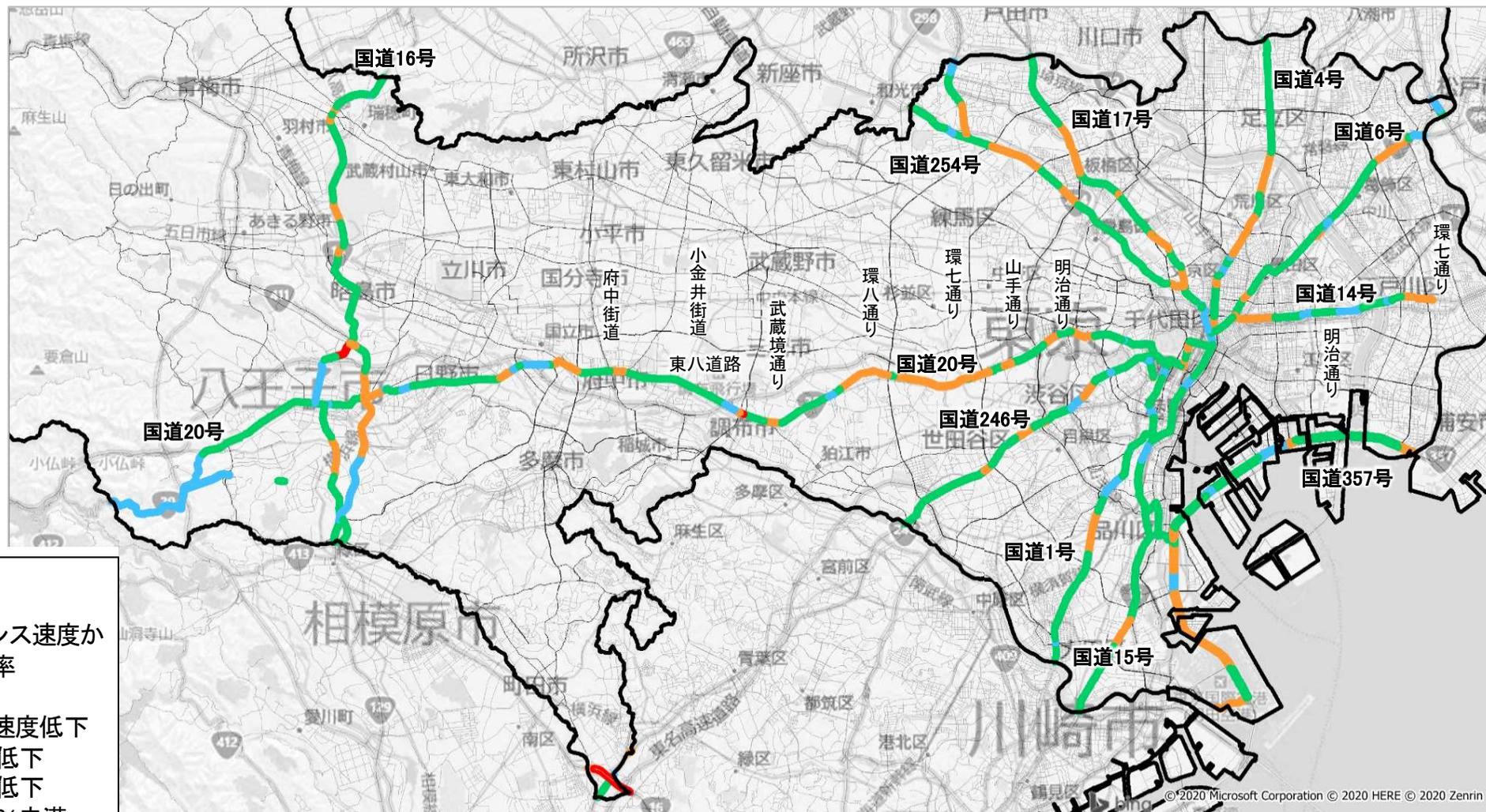
※ETC2.0データ(H31.1~R1.12)を集計
直轄国道について、交通調査基本区間別(上下計)で集計

(1) 最新の交通状況による分析

1-2 道路パフォーマンス速度による都内の交通状況の把握(分析結果:直轄国道の区間別速度)

- 環状方向の路線と放射方向の路線が交差する都心流入部で速度低下率が高くなっている。
- 八王子市内の国道16号と国道20号との交差部付近でも、速度低下率が高くなっている。

■ 昼間12時間の区間別速度(道路パフォーマンス速度からの速度低下率)



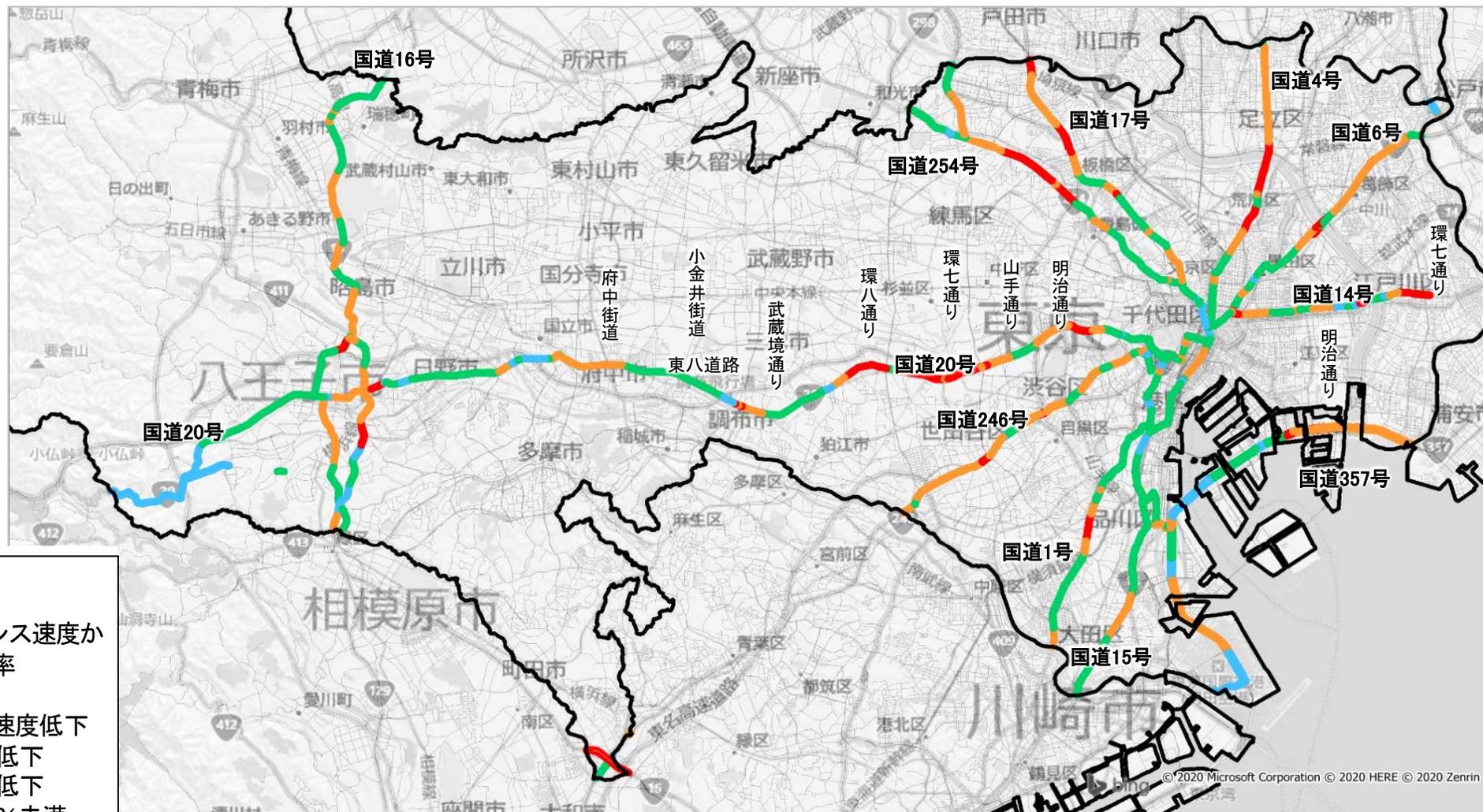
※ETC2.0データ(H31.1~R1.12)を集計
直轄国道について、交通調査基本区間別(上下計)で集計

(1) 最新の交通状況による分析

1-2 道路パフォーマンス速度による都内の交通状況の把握(分析結果:直轄国道の区間別速度)

○ ピーク時旅行速度でも、昼間12時間と同様なエリアにおいて速度の低下傾向が見られ、低下率は昼間12時間と比べより顕著となっている。

■ ピーク時の区間別速度(道路パフォーマンス速度からの速度低下率)



※ETC2.0データ(H31.1~R1.12)を集計
直轄国道について、交通調査基本区間別(上下計)で集計

(2) 主要渋滞箇所と渋滞対策事業との対応付けの見直し

前々回委員会での主な確認・指摘事項とその対応

■ 前々回委員会（令和元年8月8日開催）での確認・指摘事項

○ 渋滞対策検討箇所について

- ・ ボトルネック箇所で渋滞対策を実施した場合、影響を受ける対策未実施の上流側の交差点も一緒に2年連続の基準でモニタリングを行い、解除の基準を満たすかどうか確認した方が望ましいのではないか

【対応】

- ・ 渋滞対策事業の影響を受ける上流側の交差点や周辺エリアにおける解除方針を検討するため、面的に寄与と思われる渋滞対策事業について影響範囲の設定方法の考え方を審議する。
(今回委員会にて審議予定)

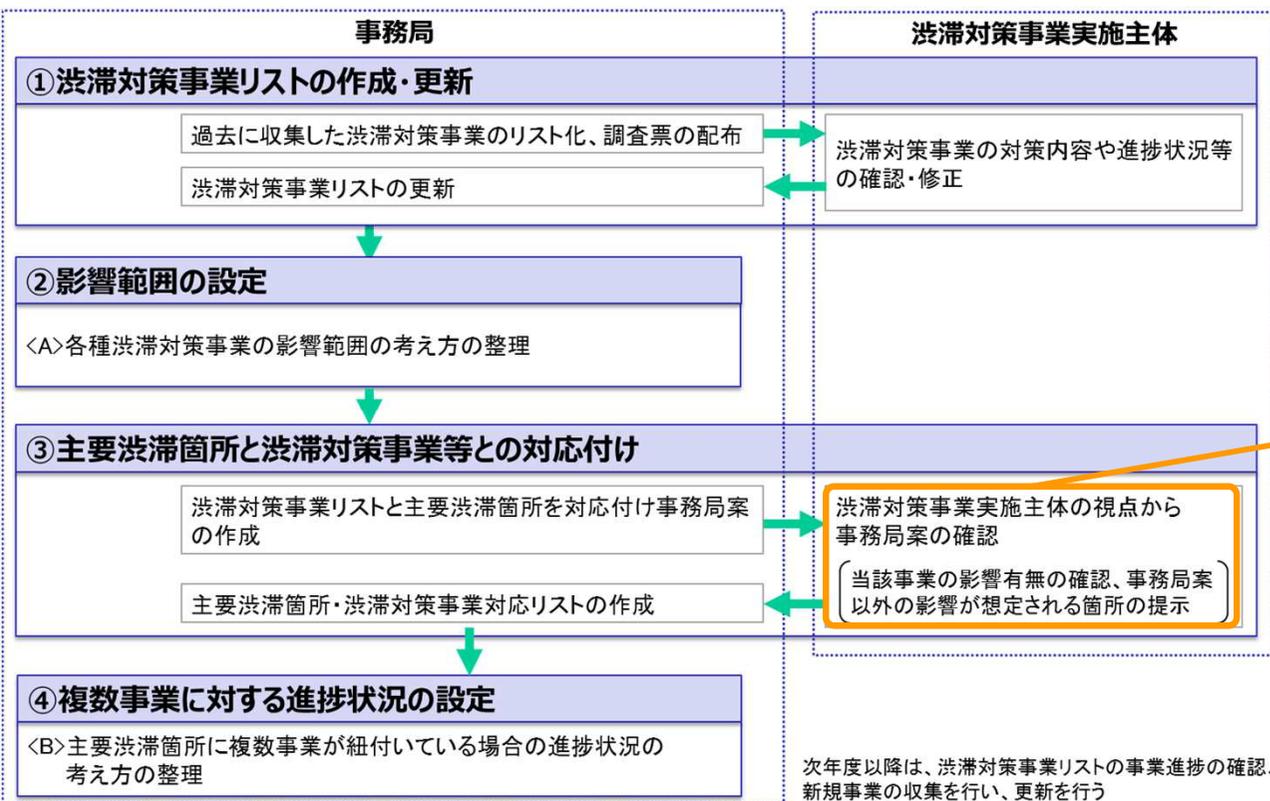
(2) 主要渋滞箇所と渋滞対策事業との対応付けの見直し

2-1 検討概要

○ 昨年度の委員会での指摘を踏まえて、渋滞対策事業に対応する(影響を受ける)主要渋滞箇所の対応付けの見直しを実施。

- <A> 各種渋滞対策事業の影響範囲の考え方の整理
- 主要渋滞箇所に複数事業が紐付いている場合の進捗状況の考え方の整理

■ 対応付けの見直しのフロー



■ 渋滞対策事業実施主体への確認照会(例)

No.1028	一般国道20号 八王子南バイパス	ネットワーク整備	相武国道
No.1029	一般国道20号 八王子南バイパス (大船寺地区)		

No.1029
 【当該交差点】事業箇所を含む交差点 該当なし
 【隣接交差点】主要渋滞区間内の事業箇所と隣接する交差点 該当なし
 【並行区間】事業箇所から概ね500m範囲以内 以上2箇所
 1.寺田橋 2.寺田町東

No.1028
 【当該交差点】事業箇所を含む交差点 1.北野町
 【隣接交差点】主要渋滞区間内の事業箇所と隣接する交差点 該当なし
 【並行区間】事業箇所から概ね500m範囲以内 2.打越 3.片倉町 4.寺田橋 5.寺田町東
 【例外区間】国道20号現道区間 6.大和田町四丁目 7.横山町郵便局前 8.八幡町 9.町田街道入口
 【例外区間】道路管理者推薦箇所 10.東浅川 以上10箇所

(2) 主要渋滞箇所と渋滞対策事業との対応付けの見直し

2-2 <A>各種渋滞対策事業の影響範囲の考え方の整理

- 現在は、渋滞対策事業の実施箇所・区間と主要渋滞箇所が一致する場合のみ対応付けているが、ネットワーク整備など周辺にも効果が波及すると考えられる渋滞対策事業は、その影響が及ぶ可能性のある交差点も対応付けをする。
- 渋滞対策事業の種類や規模により効果の影響範囲が異なると考えられることから、渋滞対策事業の事業内容に応じて、「当該主要渋滞箇所」、「隣接主要渋滞箇所」、「並行区間」と段階ごとに対応付けを設定する。

■ 渋滞対策事業分類別の主要渋滞箇所への対応付けの方法(案)

渋滞対策事業	①当該主要渋滞箇所 事業箇所・区間を含む 主要渋滞箇所	②隣接主要渋滞箇所 主要渋滞区間内※1の 事業区間と 隣接する主要渋滞箇所	③並行区間 事業区間から 概ね500mを想定
ネットワーク整備 (新線・バイパス整備)	○	○	○
現道拡幅	○	○	
立体交差化	○	○	
交差点改良・ピンポイント対策 (車道拡幅・車線増・需要予測信号等)	○		
鉄道立体化	○(踏切解消)		

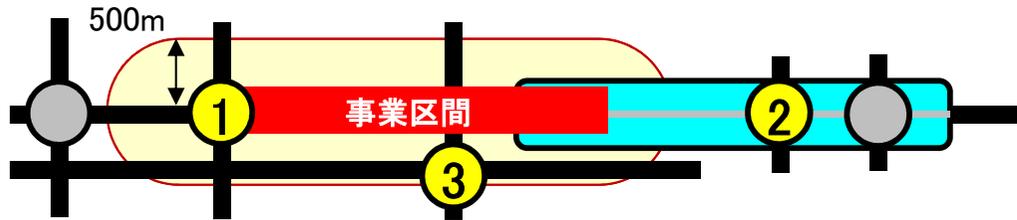
※1 主要渋滞区間：首都圏ボトルネック対策協議会(H25)において、信号が連続する等により速度低下箇所が連続しているとして特定された区間

(2) 主要渋滞箇所と渋滞対策事業との対応付けの見直し

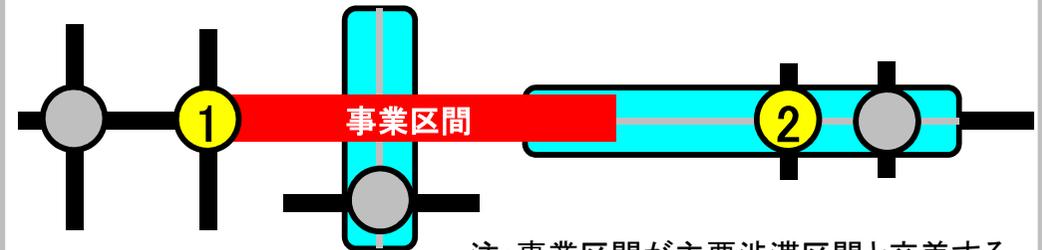
2-2 <A>各種渋滞対策事業の影響範囲の考え方の整理

○ ネットワーク整備(新線・バイパス整備)や現道拡幅・立体交差化事業に関しては、並行区間や隣接主要渋滞箇所への波及効果も想定して対応付けをする。

【ネットワーク整備】

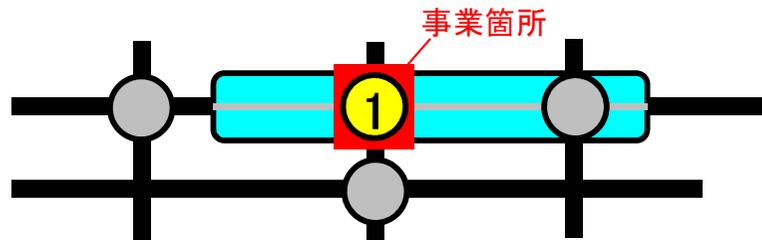


【現道拡幅、立体交差化】



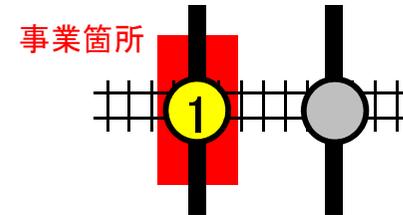
注:事業区間が主要渋滞区間と交差する場合には対応付けしない

【交差点改良・ピンポイント対策】

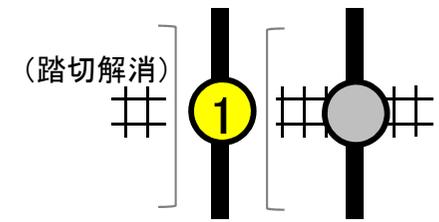


【鉄道立体化】

(対策前)



(対策後)



● : 対応付ける主要渋滞箇所

- 1: 当該主要渋滞箇所
- 2: 隣接主要渋滞箇所
- 3: 並行区間

■ : 渋滞対策事業等箇所・区間

○ : 対応付けない主要渋滞箇所

■ : 主要渋滞区間

○ : 事業区間から概ね500mの範囲

(2) 主要渋滞箇所と渋滞対策事業との対応付けの見直し

2-3 主要渋滞箇所に複数事業が紐付いている場合の進捗状況の考え方の整理

- 1つの主要渋滞箇所に進捗状況の異なる複数の渋滞対策事業が対応付く場合、そのうち最も進捗率が高い事業を対策事業として設定し、その一部が対策完了もしくは部分供用の場合においても、2年間の効果検証で解除判定行うこととする。

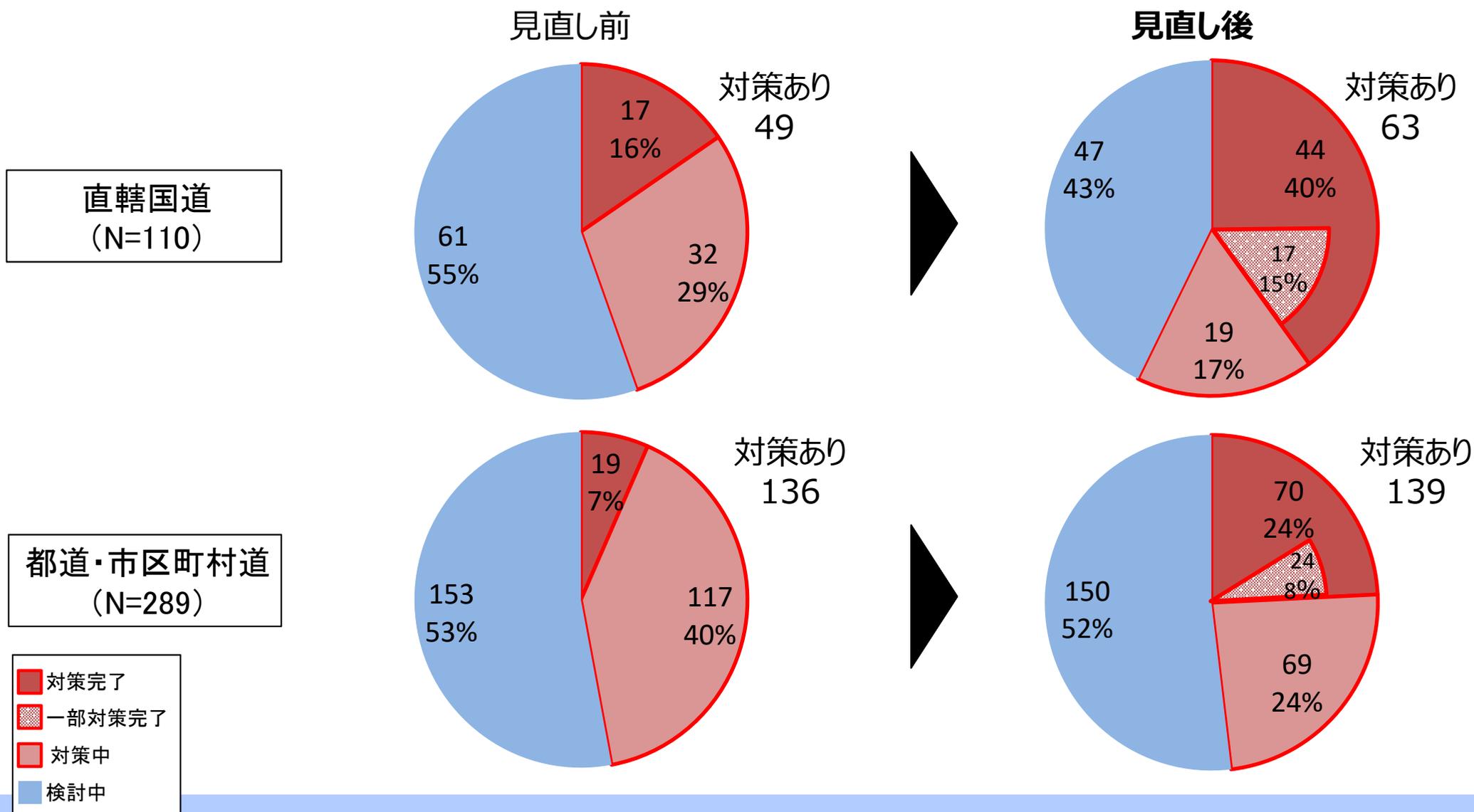
■ 対策状況の分類方法の定義

対策状況の分類	定義
対策完了 (一部対策完了や部分共用を含む)	<ul style="list-style-type: none">・当該の主要渋滞箇所に対応付く全ての渋滞対策事業が完了した場合・複数の渋滞対策事業が設定されている場合に、渋滞対策事業のうち一部が完了、または部分供用した場合(その他の渋滞対策事業が未完了の場合も含む)
対策中	<ul style="list-style-type: none">・渋滞対策事業等が事業化済もしくは事業認可済の場合・短期対策などで事業の詳細は確定していないものの、事業実施は概ね決まっている場合(詳細設計・警察協議済の事業など)
検討中	渋滞対策事業等が構想段階のもの、あるいは未事業化の場合
未検討	対応付く渋滞対策事業等がない場合

(2) 主要渋滞箇所と渋滞対策事業との対応付けの見直し

2-4 見直し結果

○ 渋滞対策事業と主要渋滞箇所との対応を見直した結果、渋滞対策事業と対応付く主要渋滞箇所は、**直轄国道が49→63(+14)箇所、都道等が136→139(+3)箇所**となった。



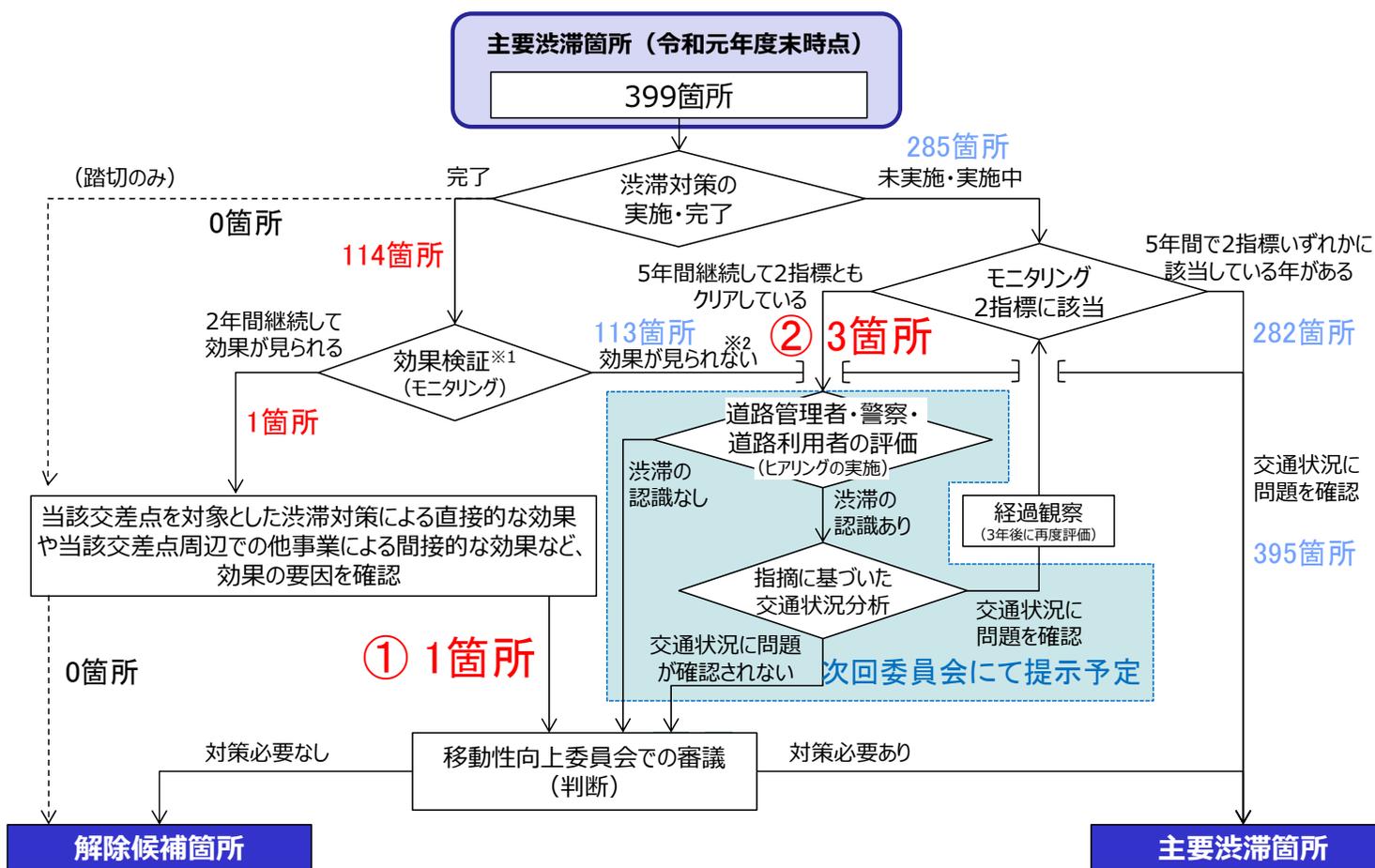
(3) 主要渋滞箇所の解除

(3) 主要渋滞箇所の解除

3-1 解除の考え方

■ 解除の考え方によって、解除箇所を選定します。

- ① 渋滞対策が完了した主要渋滞箇所114箇所のうち、対策実施後2年間継続して効果が顕れている**1箇所**について、主要渋滞箇所の解除を検討する。
- ② 渋滞対策が未実施または実施中であるが、直近5年間継続してモニタリングの2つの指標ともに該当しない3箇所について、道路管理者及び警察・道路利用者の評価(ヒアリング実施)及び交通状況分析を踏まえて、主要渋滞箇所の解除を検討する。



※1 効果検証(モニタリング)では昼間12時間・ピーク時旅行速度より検証を行っている。
 ※2 効果が見られないには、対策後2年を経過していない箇所を含む

■ 主要渋滞箇所のモニタリング指標
 (主要渋滞箇所の選定時の平日の旅行速度2要件)

- 【A】 平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下
- 【B】 平日ピーク時平均旅行速度が10km/h以下

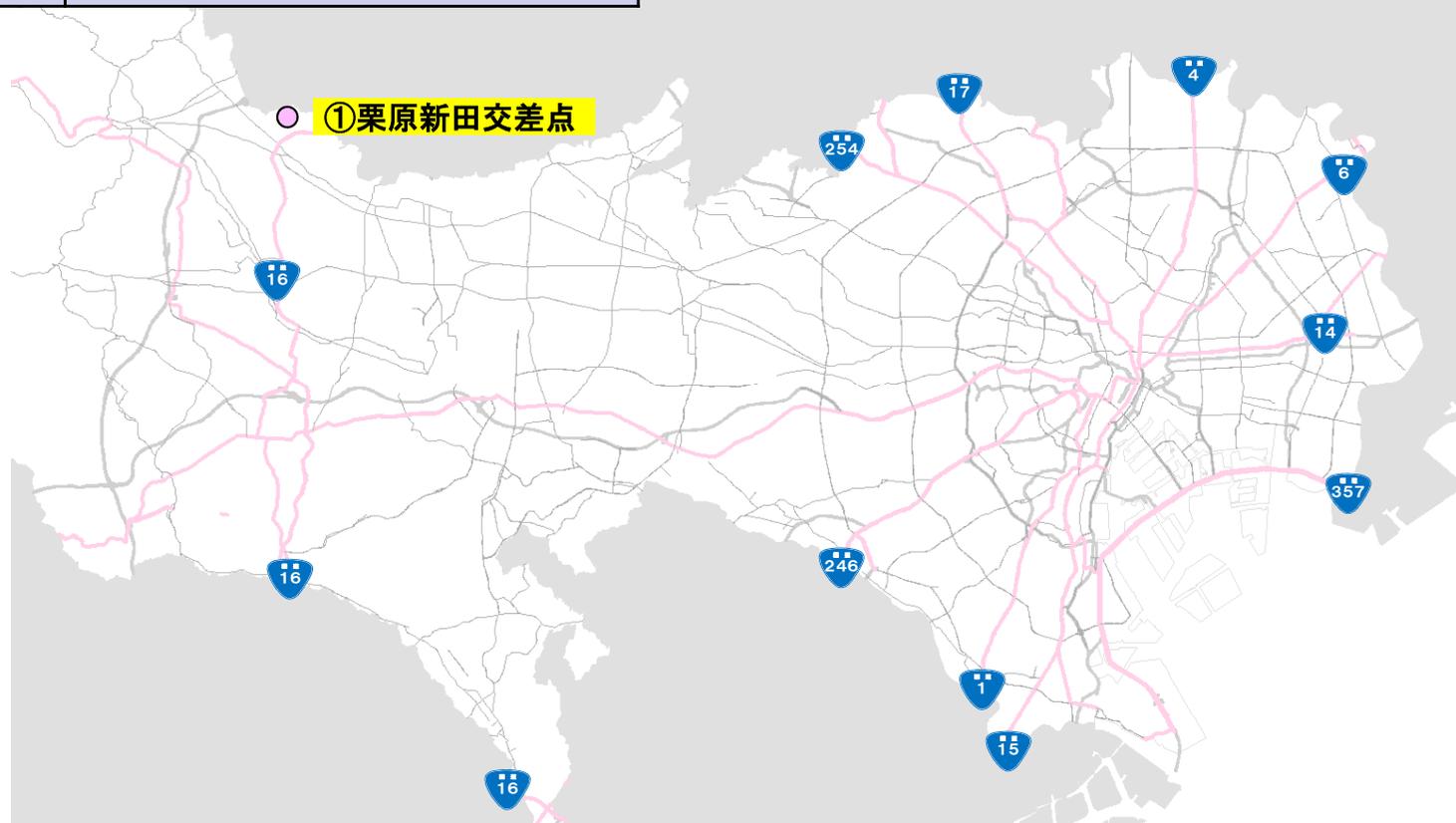
(3) 主要渋滞箇所の解除

3-2 解除候補箇所【①対策実施後2年間継続して効果が顕れている箇所】

■ 渋滞対策が実施された主要渋滞箇所のうち、対策実施後、2年間継続して効果が顕れている箇所が存在しています。

■ 対策実施後、2年間継続して効果が顕れている箇所(1箇所)

番号	路線名	交差点名	実施済みの対策
1	都道 所沢青梅線	くりはらしんでん 栗原新田交差点	交差点すいすいプラン(H29) (右折レーン増設)



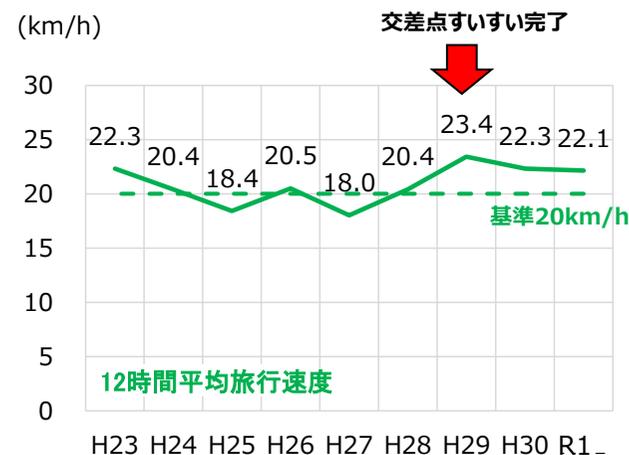
(3) 主要渋滞箇所への解除

3-2 解除候補箇所 【①対策実施後2年間継続して効果が顕れている箇所】



1. 栗原新田交差点

交差点すいすいプラン(右折レーン増設)(H29)もあり、
経年で基準をクリア



※グラフの速度は、流入区間毎の各年のプローブデータ(H28年までは民プロ、H29年以降はETC2.0データ)の昼間12時間旅行速度を一般交通量調査(H28以降はH27年値、その他はH22年値)の昼間12時間交通量で加重平均して算出した交差点の平均流入速度

(3) 主要渋滞箇所の解除

3-2 解除候補箇所【②対策未実施・実施中箇所のうち5年間継続して指標に該当しない箇所】

■ 渋滞対策が未実施または実施中の主要渋滞箇所のうち、5年間継続してモニタリング指標に該当していない箇所が存在しています。

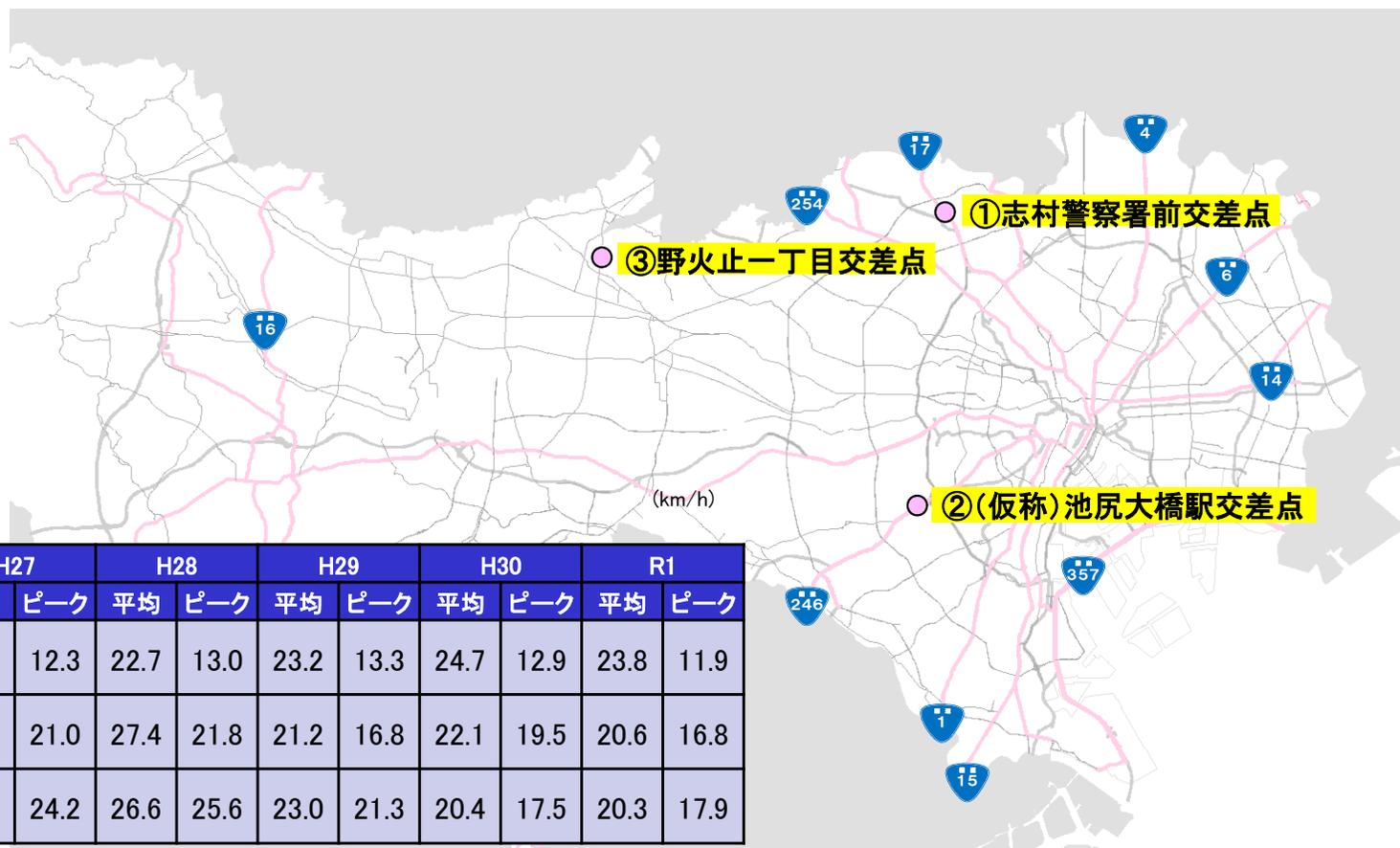
■ 対策未実施または実施中であるが、直近5年間継続してモニタリング指標に該当していない箇所(3箇所)

■ 主要渋滞箇所のモニタリング指標

(主要渋滞箇所の選定時の平日の旅行速度2要件)

【A】 平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下

【B】 平日ピーク時平均旅行速度が10km/h以下



No	路線名	交差点名	H27		H28		H29		H30		R1	
			平均	ピーク								
1	一般国道17号	しむらけいさつしよまえ 志村警察署前交差点	22.0	12.3	22.7	13.0	23.2	13.3	24.7	12.9	23.8	11.9
2	一般国道246号	いけじりおおはしえき (仮称)池尻大橋駅交差点	25.6	21.0	27.4	21.8	21.2	16.8	22.1	19.5	20.6	16.8
3	府中清瀬線	のびどめいっしょうめ 野火止一丁目交差点	25.2	24.2	26.6	25.6	23.0	21.3	20.4	17.5	20.3	17.9

※流入区間毎の各年のプローブデータ(H28年までは民プロ、H29年以降はETC2.0データ)の昼間12時間旅行速度を一般交通量調査(H28以降はH27年値、その他はH22年値)の昼間12時間交通量で加重平均して算出した交差点の平均流入速度

(3) 主要渋滞箇所の解除

3-3 解除候補箇所に対する解除方針(案)

■解除候補として4箇所が抽出されました。

- ①対策実施後2年間継続して効果が顕れている**1箇所**について、主要渋滞箇所から解除することを提案。
- ②対策が未実施または実施中であり、直近5年間継続して主要渋滞箇所のモニタリング指標に該当しない**3箇所**については、今後、道路管理者および警察・道路利用者の評価(ヒアリングの実施)を考慮して、解除の検討を行う。

①対策実施後、2年間継続して効果が顕れている箇所

番号	路線名	交差点名
1	都道 所沢青梅線	栗原新田交差点

→解除する(1箇所)

②対策が未実施または実施中であるが、直近5年間継続してモニタリング2指標に該当しない箇所

番号	路線名	交差点名
1	一般国道17号	志村警察署前交差点
2	一般国道246号	(仮称) 池尻大橋駅交差点
3	都道 府中清瀬線	野火止一丁目交差点

→次回委員会までに、ヒアリング
及び交通状況分析を実施する

緊急事態宣言時における交通状況の変化

令和2年8月18日(火)

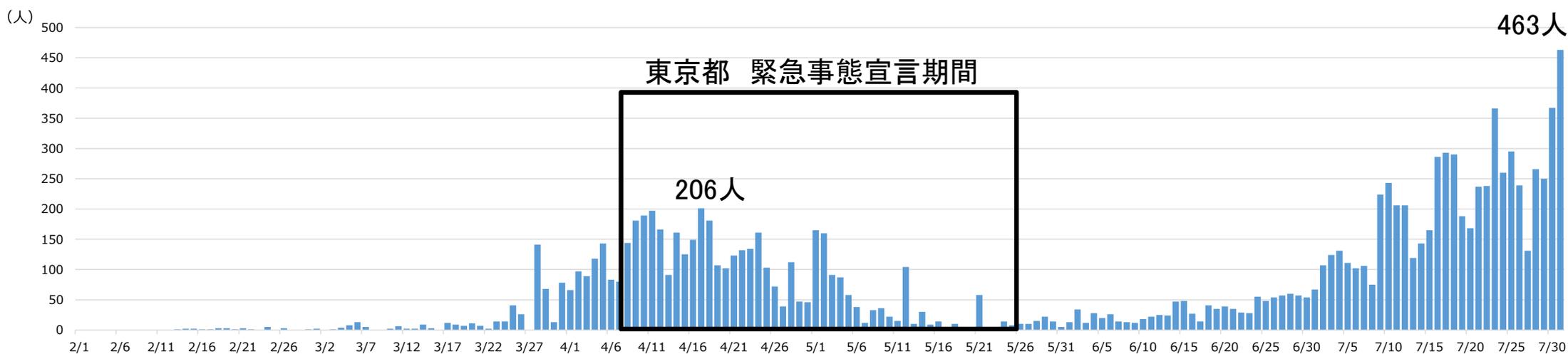
関東地方整備局 東京国道事務所

都内の新型コロナウイルスに関する主な経緯

■ 移動自粛要請等の主な経緯

1月	1/30：WHOが国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態を宣言	4月	4/7：内閣総理大臣が緊急事態を宣言、外出自粛の要請開始（東京、埼玉、千葉、神奈川ほか）4/8から 4/25～5/6：1都3県「STAY HOME週間」
2月	2/1：政府が指定感染症に指定 2/17：政府が不要不急の集会を控えるよう求める	5月	5/4：緊急事態宣言を全国で5月31日まで延長を決定 5/25：8道府県の緊急事態宣言解除、東京都ステップ0を開始 5/26：東京都 ステップ1に移行、美術館、運動施設の休業自粛緩和
3月	3/25：東京都知事「感染爆発の重大局面」を発表 3/27：東京都知事が東京都を中心（千葉、神奈川、埼玉ほか）に外出自粛を要請	6月	6/1：東京都 ステップ2に移行、映画、ジム休業要請緩和 6/1：政府が首都圏・北海道以外の県をまたぐ移動の自粛要請を解除 6/19：東京アラート解除、ステップ3移行休業要請全面解除 6/19：政府が県をまたぐ移動の自粛要請を解除

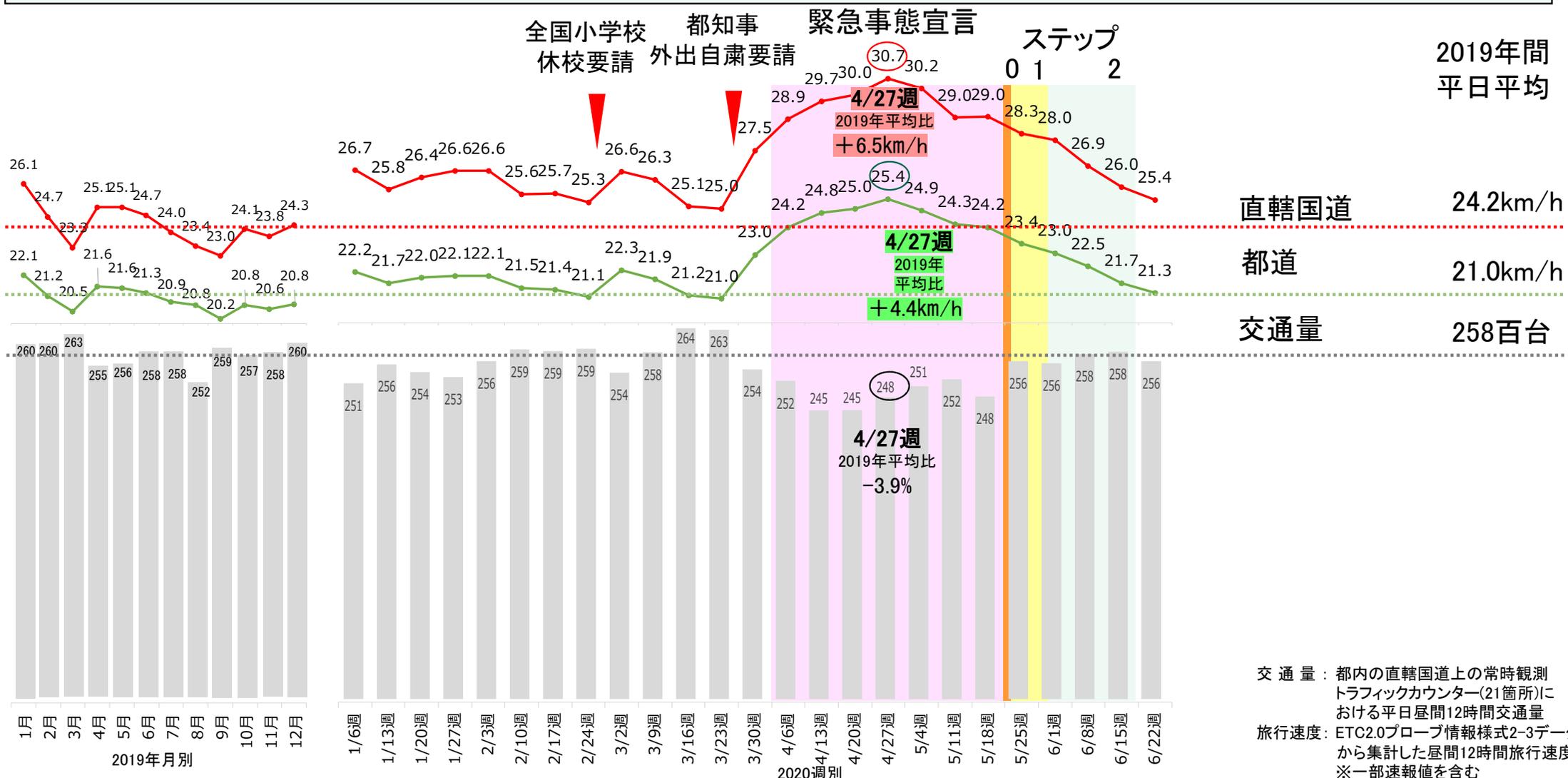
■ 都内の新型コロナウイルス新規感染報告者数の推移



緊急事態宣言時における都内の交通状況の変化

東京都内の平日の平均交通量及び平均旅行速度の推移

- 小学校等休校や外出自粛要請・緊急事態宣言により、**交通量が減少し、旅行速度が上昇**している。
- 2019年平日平均と比較すると、直轄国道の旅行速度が最も大きく上昇している4/27週において、**交通量は3.9%減少、旅行速度は6.5km/h上昇**している。
- 緊急事態宣言解除後は、交通量、旅行速度ともに、緊急事態宣言前の水準に徐々に戻りつつある状況にある。



棒グラフ: 昼間12時間平均交通量(百台/12時間)

折れ線グラフ: 昼間12時間平均旅行速度(km/h)

交通量: 都内の直轄国道上の常時観測トラフィックカウンター(21箇所)における平日昼間12時間交通量
 旅行速度: ETC2.0プローブ情報様式2-3データから集計した昼間12時間旅行速度
 ※一部速報値を含む

緊急事態宣言時におけるモニタリング指標の変化

- 踏切を除く363箇所について、緊急事態宣言時では141箇所がクリアする結果となっている。
- 一方で、残りの222箇所は緊急事態宣言時でもモニタリング指標をクリアしない結果となっている。

■ 昼間12時間旅行速度【A】

○: 指標Aをクリア、 ×: 指標Aをクリアせず

		緊急事態宣言時 (2020.4.8~5.25 平日)		
		○	×	合計
2019 R1 平日	○	42 (21)	0 (0)	42 (21)
	×	119 (42)	202 (49)	321 (91)
	合計	161 (63)	202 (49)	363 (112)

■ ピーク時旅行速度【B】

○: 指標Bをクリア、 ×: 指標Bをクリアせず

		緊急事態宣言時 (2020.4.8~5.25 平日)		
		○	×	合計
2019 R1 平日	○	141 (44)	3 (1)	144 (45)
	×	114 (35)	105 (32)	219 (67)
	合計	255 (79)	108 (33)	363 (112)

■ 指標A・Bに対するモニタリング結果

○: 指標A、Bをともにクリア、 ×: 指標A、Bいずれかor両方をクリアせず

		緊急事態宣言時 (2020.4.8~5.25 平日)		
		○	×	合計
2019 R1 平日	○	22 (9)	0 (0)	22 (9)
	×	119 (42)	222 (61)	341 (103)
	合計	141 (51)	222 (61)	363 (112)

※主要渋滞箇所 全399箇所のうち、踏切を除く363箇所を対象に集計
()内は主要渋滞箇所のうち、直轄国道の主要渋滞箇所

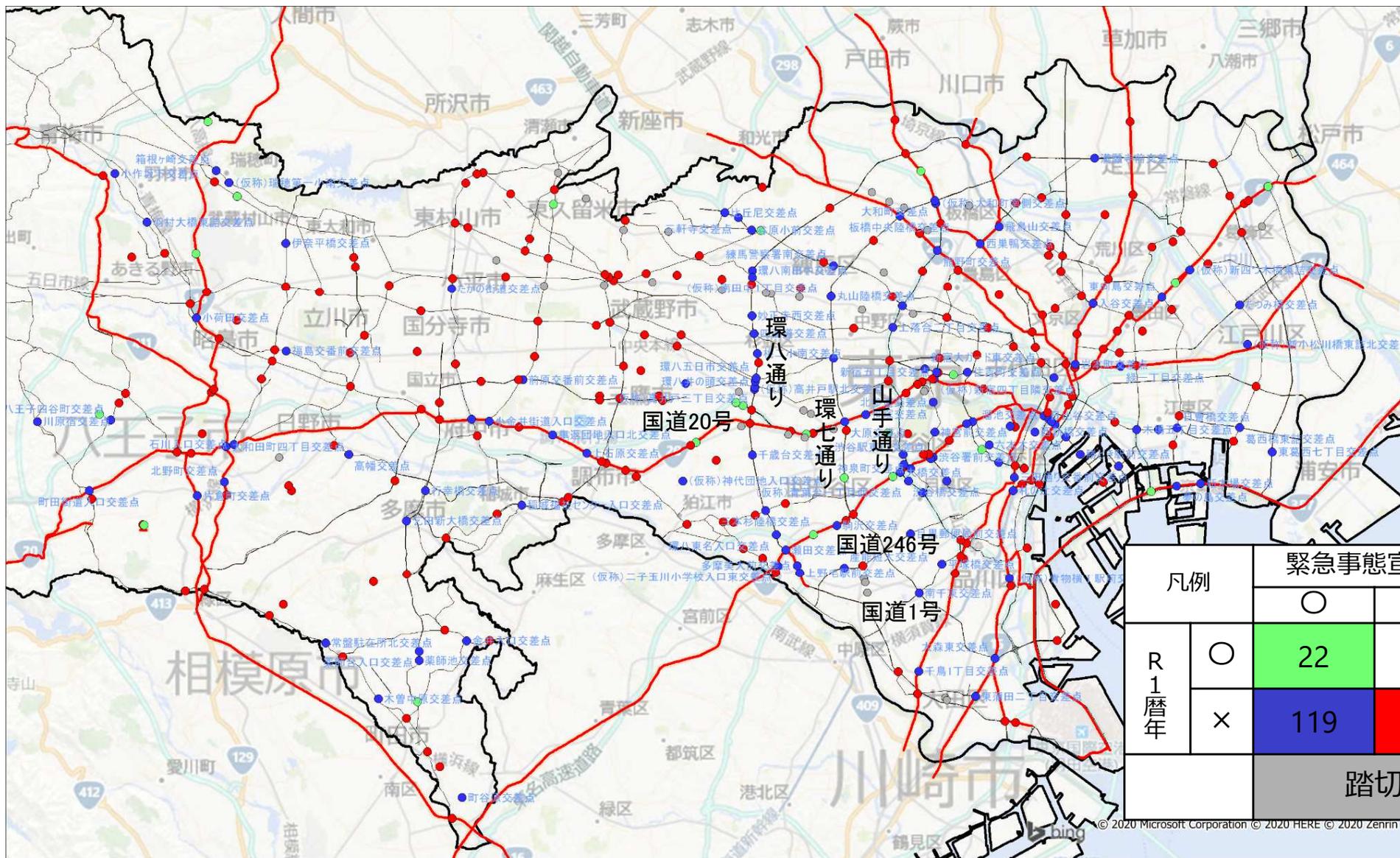
■ 主要渋滞箇所のモニタリング指標

(主要渋滞箇所の選定時の平日の旅行速度2要件)

- 【A】 平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下
- 【B】 平日ピーク時平均旅行速度が10km/h以下

緊急事態宣言時のモニタリング結果 (ピーク&平均のクリア状況)

- 緊急事態宣言時のモニタリング指標でクリアとなる交差点(青)は、環八通り・環七通り・山手通りなどの環状道路に多い。
- 一方で、多摩部などにおいて依然としてモニタリング指標をクリアしない交差点も多い。



凡例		緊急事態宣言時	
		○	×
R1 暦年	○	22	0
	×	119	222
		踏切	

© 2020 Microsoft Corporation © 2020 HERE © 2020 Zenrin

背景

- 都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
- また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
- 一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在する。

対策のあり方



①ソフト対策の実施(共同集配送等地域ルール of 運用等)

ソフト対策では解消しない場合

②ハード対策の検討

- ・路上駐車帯の整備
- ・路外共同荷さばき施設の整備(特定車両停留施設)

想定される対策

ソフト対策

地域ルール
の周知(例)



吉祥寺商店街
(東京都武蔵野市)

ハード対策

路外共同
荷さばき施設(例)
(貨物車専用)(例)



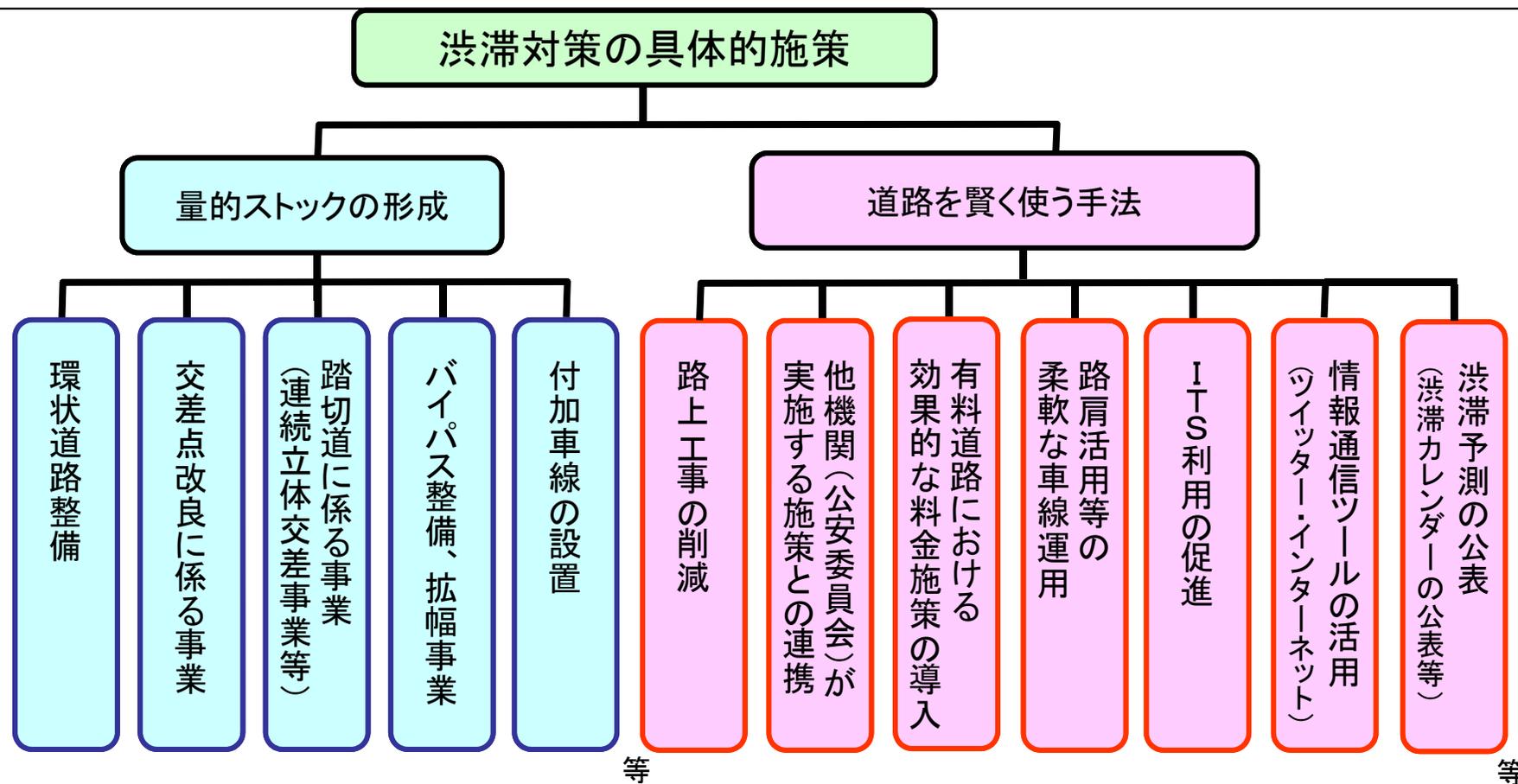
吉祥寺商店街
共同集配送センター
(東京都武蔵野市)

花園町通り
(愛媛県松山市)

※出典: 第4回物流小委員会資料、第8回物流小委員会資料、
ストリートデザインガイドライン(令和2年3月 国土交通省都市局・道路局)

(参考) 渋滞対策の体系、対策メニュー

- 従来の渋滞対策は、環状道路やバイパスの整備、交差点立体化、連続立体交差事業等の開かずの踏切対策といった交通容量拡大策と渋滞ポイント等の局所箇所への集中的な対策(量的ストックの形成)が中心であった。
- 近年の渋滞対策は、量的ストックの形成に加え、多様化する道路利用者のニーズを的確に捉えた「道路を賢く使う」手法を積極的に活用している。



- 宅配便取り扱い実績はこの10年で3割以上増加し、Eコマース市場も10年で約3倍に急成長するなど、近年ラストマイル物流の需要が急速な勢いで増しており、今後もその傾向は続く見込みである
- コロナ禍における宅配需要の高まりなど、都市内ラストマイル物流の円滑化による物流生産性向上に向けた取り組みの必要性が高まっている
- 近年、全国の地域において活発化している、まちなかの歩行者にやさしい道路空間の再配分の動きに合わせ、都市内荷さばきの整序化を図る重要性が高まっている

貨物一件あたりの貨物量の推移



物流件数の推移

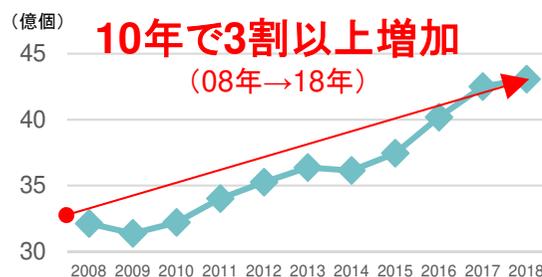


EC市場規模の推移



※出典: 第1階「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」(令和2年7月16日)資料より抜粋

宅配便取扱実績の推移



※出典: 「宅配便取扱実績について(国土交通省)」より作成

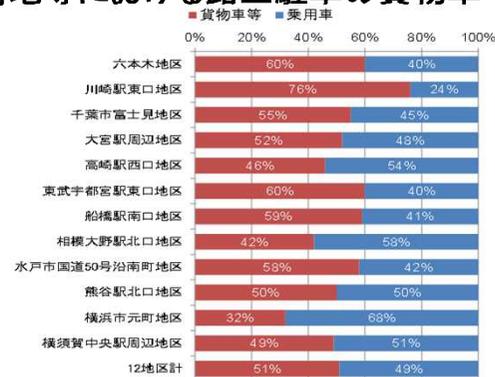
コロナ禍の宅配実績



※出典: ニュースリリース「2020年5月小口貨物取扱実績」(ヤマト運輸株)より作成

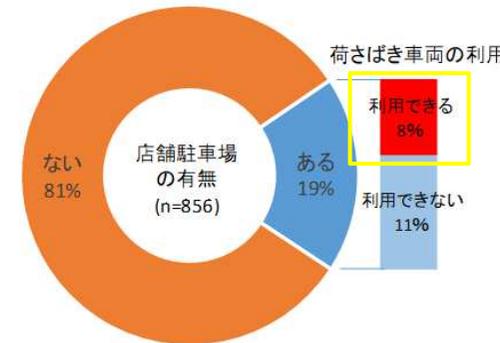
- 中心市街地等における路上駐車の約半数が貨物車。
- 商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車場所構成比の1割超が路上駐車で、30分以上駐車している。
- 物資の運び先である店舗や商業施設において十分な荷さばき駐車場が確保されていなく、路上駐車に依存せざるを得ない状況にある。
- 荷さばきに対する意識として、運輸事業者は「路上に駐車する場所がない」が約4割、商業者は「このままで良い」が約7割となっており、民間努力だけでは路上主体の荷さばきという現状を変えることは困難。

中心市街地等における路上駐車の貨物車・乗用車の割合



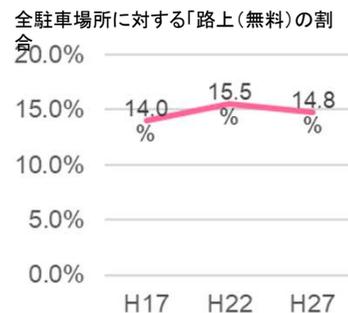
出典：第5回東京都圏物資流動調査(平成27年12月)

荷さばき車両が利用できる駐車場を保有する店舗割合

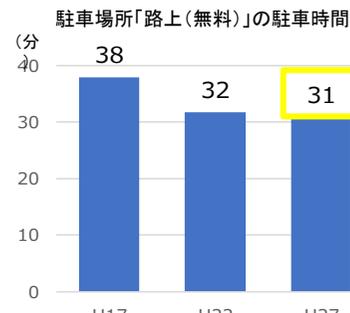


出典：第5回東京都圏物資流動調査(平成27年12月)

商業施設を目的地とする貨物車トリップのうち
駐車場所「路上(無料)」の推移・駐車時間



※商業施設：「スーパー・デパート」「その他商業施設」
出典：自動車起終点調査



※商業施設：「スーパー・デパート」「その他商業施設」
出典：自動車起終点調査

運輸事業者と商業者の荷さばきに対する意識

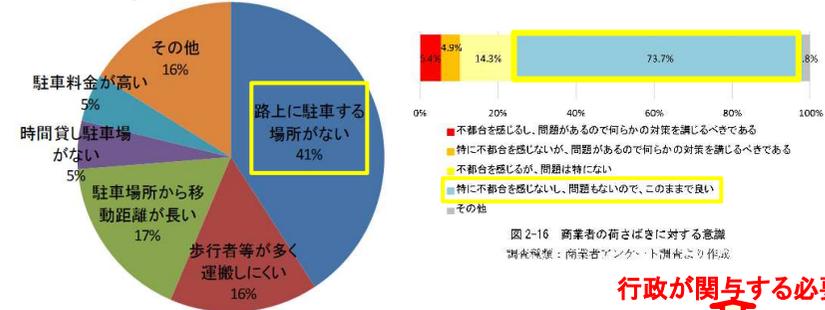


図 2-16 商業者の荷さばきに対する意識
調査種類：商業者アンケート調査より作成

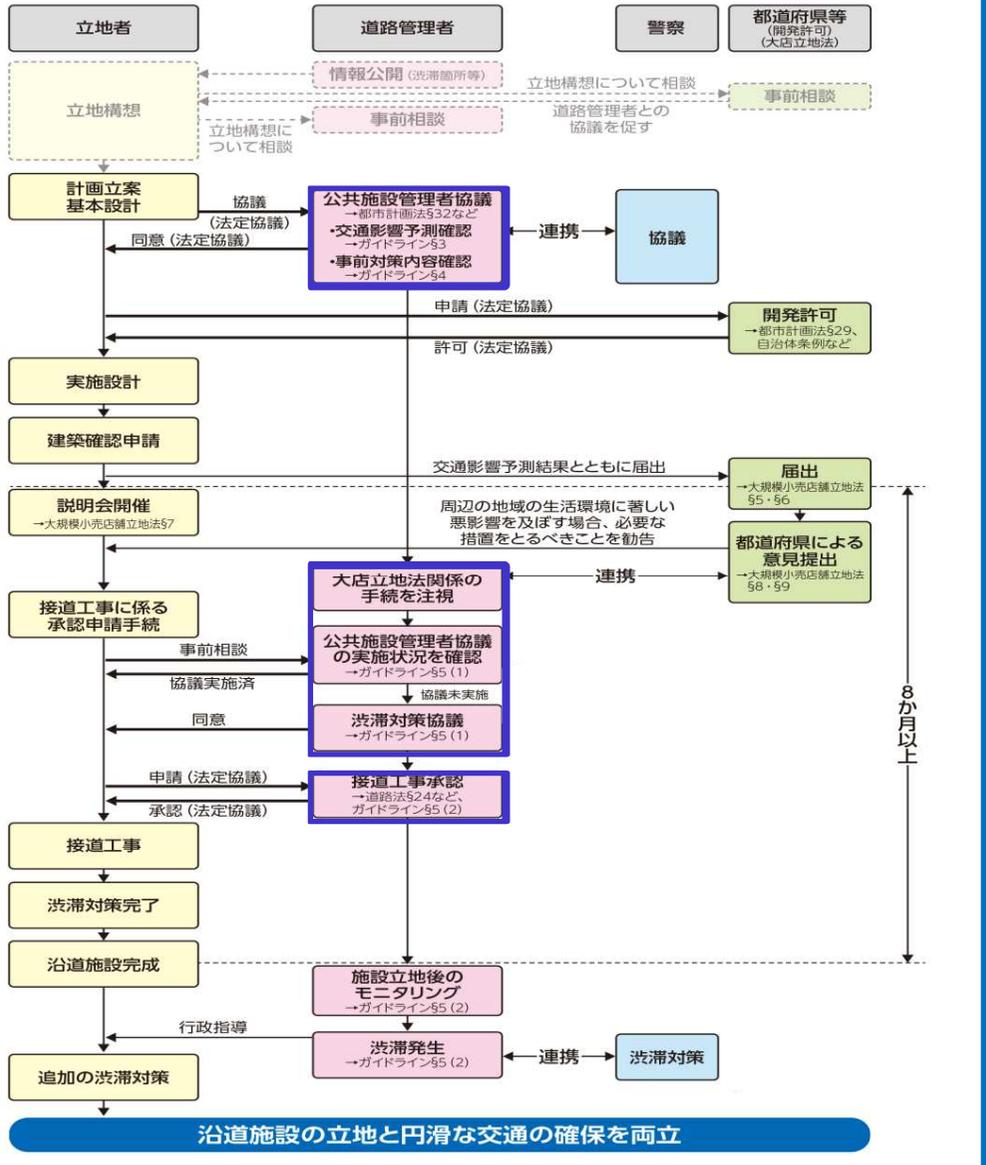
行政が関与する必要
 運輸事業者：路上で荷さばき
 商業者：現状で良い
 民間努力だけでは路上主体の荷さばきという現状が変わらず

出典：第5回東京都圏物資流動調査(平成27年12月)

道路交通アセスメント制度の運用

- 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所約1割を占め、渋滞対策をより一層強化することが必要
- 重要物流道路については、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、自治体の大規模小売店舗立地法担当部局など関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用することで、道路交通アセスメントを確実に実施

交通アセスメントの流れ



ガイドラインの概要

【対象施設】

重要物流道路(直轄)の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすもの。

- (1) 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの
 - ア 小売業を行うための店舗(店舗面積1,000㎡を超えるもの)
 - イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの(集合住宅を除く。)
- (2) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議(法定協議)が必要とされていること
- (3) 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること
- (4) 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

【交通影響予測】

対象施設の法定協議において、施設規模を踏まえて適切な予測手法により交通影響予測を実施し、結果を提出。

【渋滞対策】

交通影響予測の結果、予測範囲内の重要物流道路上の主要渋滞箇所において交通流の悪化が認められる場合や、新たな渋滞箇所の発生が認められた場合は、所要の渋滞対策を実施。

【乗入れ工事の承認申請時】

対象施設に係る乗入れ工事の承認申請時には、法定協議が実施されていること(同意していること)を確認。万一、法定協議を実施していない場合には、協議を実施し、申請者と道路管理が合意したのちに承認。

【乗入れ工事の承認時】

承認を行う際、対象施設の立地後に渋滞等が生じた場合には、更なる渋滞対策を講じる必要がある旨を文書で付記。

【対象施設の立地後の対応】

立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。

【関係機関との連携】

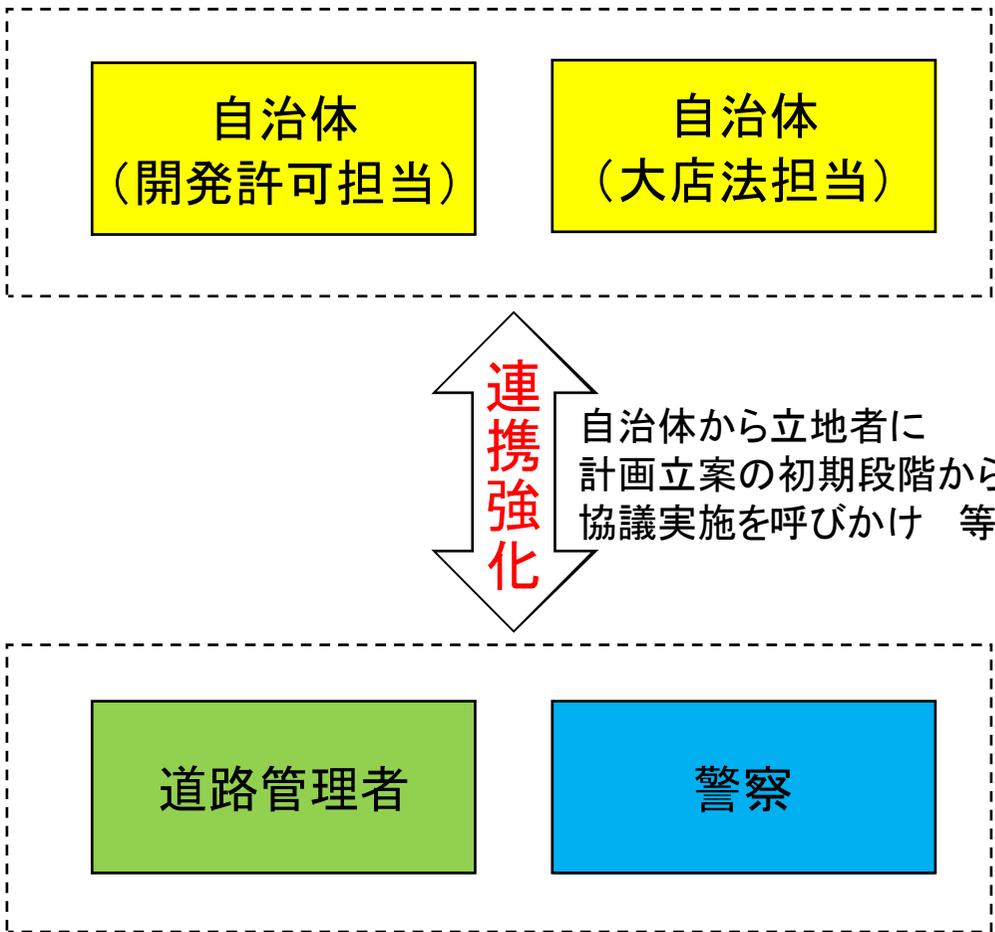
計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

【渋滞箇所等の情報公開】

立地者が施設立地箇所の検討段階から渋滞箇所等の情報を参照できるよう情報公開に努める。

関係機関との連携

- 立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるため、また、協議の輻輳等により立地者に過度の負担が生じないように適切な運用を図るためには、自治体等と道路管理者が密に連携を図ることが必要不可欠。
- 運用開始に向け、説明会等を通じて、開発許可及び大店立地法手続きを所管する自治体関係部局や関係業界の事業者等との協力体制を構築。



■大店立地法手続き所管部局との連携の事例 (富山県の事例)

▽大規模小売店舗立地法 届出の手引き (再改定指针对応版) [第5版] (H31.4 富山県) 抜粋

(2) 新設の届出 (法第5条第1項) 手続きの流れ

① 事前相談

富山県商工労働部商業まちづくり課が窓口です。手続きの流れや書類作成方法についてご相談ください。

○窓口

商工労働部商業まちづくり課	大規模小売店舗立地法全般	076-444-3253
---------------	--------------	--------------

必要に応じて、下記に掲げる県の関係課 (出店予定地を管轄する土木センターや警察署を含む。) と事前に協議してください。特に駐車場の自動車の出入口 (位置、幅、方向など)、交通量調査 (調査の必要性、調査地点、調査方法など)、騒音予測 (予測地点の選定、基準値、評価など) には時間がかかるので、早めに協議されることをおすすめします。

県の関係機関のほかに市町村や国の関係行政機関との協議が必要となる場合があります。

たとえば、国道8、41、156、160号線沿いに出店しようとするときには、国土交通省富山河川国道事務所と協議してください。

⇒県の大店法手引きにおいて、道路管理者との事前協議を呼びかけ

⋮

計画段階から予測・対策検討を行い、効果的な対策を実施

令和元年度 第 2 回 東京都移動性向上委員会 議事概要

日時：令和 2 年 2 月 18 日（火） 13:00～14:00

場所：国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 15 階第 2 会議室

○議事内容

- (1) 主要渋滞箇所の解除
- (2) 最新の取り組みと整備効果
- (3) 道路交通アセスメント制度の運用

○議事要旨

(1) 主要渋滞箇所の解除

- ・今年度のモニタリング結果において、対策が未実施又は事業中の箇所のうち、5 年間連続でモニタリング指標の基準値をクリアしている 2 箇所について、主要渋滞箇所からの解除の可否を審議した。
- ・1 箇所（八王子みなみ野シティ西交差点）については、道路管理者・警察・道路利用者へのヒアリングで「渋滞の認識がない」ことが確認され、また現地確認結果からも混雑状況は認められないことから主要渋滞箇所から解除する事が了承された。
- ・他の 1 箇所（辰巳交差点）については、ヒアリングにおいて「渋滞の認識あり」との指摘がなされ、交通状況分析結果からも速度低下と信号での捌け残りが発生している状況が確認されたため、主要渋滞箇所から解除せず経過観察とすることとした。

(2) 最新の取り組みと整備効果

- ・各事業者より、移動性向上に向けた取り組み及び道路整備効果の事例が報告された。

(3) 道路交通アセスメント制度の運用

- ・事務局より道路交通アセスメント制度及び重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドラインの概要を報告した。

以上

東京都移動性向上委員会 規約

(名称)

第1条 本会は、「東京都移動性向上委員会」（以下「委員会」という）と称する。

(目的)

第2条 委員会は、公正・中立な立場から、協働をモットーとして実施する各種移動性向上方策に対して、道路利用者や国民の意識からずれがないか、さまざまな立場で議論する場と位置づけ、東京都内の渋滞を解消し、円滑な交通流を確保するため、関係機関相互の調整を図りつつ、渋滞ボトルネック箇所について効果的な対策の推進を図ることを目的とする。

(審議事項)

第3条 委員会は、前条の目的を達成するため、以下の事項について審議を行うものとする。

- (1) 渋滞発生状況の把握・分析
- (2) 主要な渋滞箇所の特定
- (3) 特定された渋滞箇所の対策検討
- (4) その他、前条の目的を達成するために必要な事項

(組織)

- 第4条
1. 委員会は、第2条の目的を達成するため、各種関係団体、各行政機関等をもって組織し、委員の構成は別紙のとおりとする。
 2. 委員の追加・変更は、委員会の承認を要するものとする。

(委員長)

- 第5条
1. 委員会には、委員長を置くものとする。
 2. 委員長が職務を遂行出来ない場合は、予め委員長が指名する委員がその職務を代理する。
 3. 委員長は、必要に応じて委員以外の出席を求めることができる。

(委員会の運営)

- 第6条
1. 委員会は、委員長の発議に基づいて開催する。
 2. 委員長は、委員会の運営にあたり必要な資料等を事務局に求めることができる。

(守秘義務)

第7条 委員は、個人情報など公開することが望ましくない情報を漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(委員会資料の公表)

第8条 委員会における資料については、委員会終了後、公表するものとする。

(事務局)

- 第9条
1. 委員会の運営に係わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。
 2. 事務局は、国土交通省東京国道事務所交通対策課に置くものとする。

(その他)

第10条 この規約に定めるもののほか必要な事項は、その都度審議して定めるものとする。また、本規約の改正等は、本委員会の審議を経て行うことができるものとする。

付則 この規約は、平成24年 8月22日から施行する。
この規約は、平成26年 8月19日から施行する。

東京都移動性向上委員会 委員名簿

R2.8.18現在

	所属・役職	氏名	備考
委員長	東京大学 生産技術研究所 第5部/次世代モビリティ研究センター 教授	大口 敬	
委員	国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所長	福本 充	
委員	国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長	佐藤 重孝	
委員	国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所長	小林 達徳	
委員	国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長	五十嵐 一夫	
委員	国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所長	鈴木 祥弘	
委員	国土交通省 関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所長	関 信郎	
委員	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局長	伊藤 義久	
委員	警視庁 交通部 交通規制課 課長代理(交通技術担当)	石田 眞悟	
委員	警視庁 交通部 交通管制課 課長代理(信号機管理担当)	児玉 和彦	
委員	東京都 建設局 道路管理部 安全施設課長	三浦 和広	
委員	東京都 建設局 道路建設部 計画課長	山本 聡	
委員	東京都 建設局 道路建設部 計画課 鉄道立体計画担当課長	秦野 裕美子	
委員	東日本高速道路(株)関東支社 東京外環工事事務所長	辻 功太	
委員	中日本高速道路(株)八王子支社 総務企画部 企画調整課 担当課長	恩田 雅也	
委員	中日本高速道路(株)東京支社 総務企画部 企画調整課長	伊原 泰之	
委員	首都高速道路(株)計画・環境部 計画調整課長	野村 和嗣	
委員	首都高速道路(株)計画・環境部 快適走行推進課長	伊藤 寛	
委員	(一社)東京都トラック協会 運行管理部長	中村 保芳	
委員	(一社)東京バス協会 安全・環境部長	高桑 毅	
オブザーバー	関東地方整備局・道路部		