

令和4年度

第2回 東京都移動性向上委員会

日時：令和5年3月15日（水）13時00分～

場所：九段第3合同庁舎15階 本局会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 事

- (1) 委員会の開催経緯と論点
- (2) 主要渋滞箇所の解除
- (3) 主要渋滞箇所の今後の検討方針
- (4) 渋滞対策検討箇所
- (5) TDM 施策について

3. その他

4. 閉 会

【資料一覧】

- 資料1 : 令和4年度第2回東京都移動性向上委員会 資料
- 資料2 : 東京都移動性向上委員会 規約・委員名簿
- 参考資料 : 令和4年度第1回東京都移動性向上委員会 議事概要

令和4年度
第2回 東京都移動性向上委員会

令和5年3月15日(水)

関東地方整備局 東京国道事務所

委員会の開催経緯と論点

令和5年3月15日(水)

関東地方整備局 東京国道事務所

1 委員会の開催経緯と論点

1-1 これまでの検討経緯

■ ボトルネック協議会を踏まえ、移動性向上委員会を開催。

- 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4年度第1回委員会までに42箇所が解除され、一般道路の主要渋滞箇所は令和4年8月末時点で現在391箇所。

【これまでの主な検討内容】

平成24年度	・「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」にて主要渋滞箇所を特定 (東京都内の一般道路：433箇所)
平成25年度	・「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」にて渋滞対策の基本方針を公表
平成26～28年度	・モニタリング結果および渋滞対策等の内容を情報共有
平成29～令和元年度	・対策実施後、モニタリング指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(16箇所)</u> を除外 ・モニタリング指標に該当しない未対策の <u>主要渋滞箇所(14箇所)</u> を除外 ・踏切解消により <u>主要渋滞箇所(4箇所)</u> を除外
令和2年度(第1回)	・対策実施後、モニタリング指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(1箇所)</u> を除外 ・主要渋滞箇所と渋滞対策事業との対応付けの見直し ・新型コロナウイルスに伴う緊急事態宣言の影響の確認
令和2年度(第2回)	・モニタリング指標に該当しない未対策の <u>主要渋滞箇所(3箇所)</u> を除外 ・新型コロナウイルスに伴う緊急事態宣言の影響の確認
令和3年度(第1回)	・交通需要の調整(TDM施策)の検討
令和3年度(第2回)	・モニタリング指標に該当しない未対策の <u>主要渋滞箇所(1箇所)</u> を除外 ・交通需要の調整(TDM施策)の検討
令和4年度(第1回)	・対策実施後、モニタリング指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(3箇所)</u> を除外 ・交通需要の調整(TDM施策)の検討

1 委員会の開催経緯と論点

1-2 今回の論点

■これまでの取り組みを踏まえて、以下の点について意見交換を実施していただきたい。

【議論していただく内容】

- 主要渋滞箇所の解除について
 - ・ヒアリング結果及び交通状況分析を踏まえた主要渋滞箇所からの解除候補箇所(2箇所)の解除の検討
- 主要渋滞箇所の今後の検討方針について
 - ・現時点で渋滞対策が立案されていない箇所の検討方針
- TDM施策について
 - ・TDM施策の検討状況

【今回報告する内容】

- 渋滞対策検討箇所
 - ・ピンポイント対策の実施箇所(国道4号 梅田交差点)

主要渋滞箇所の解除

令和5年3月15日(水)

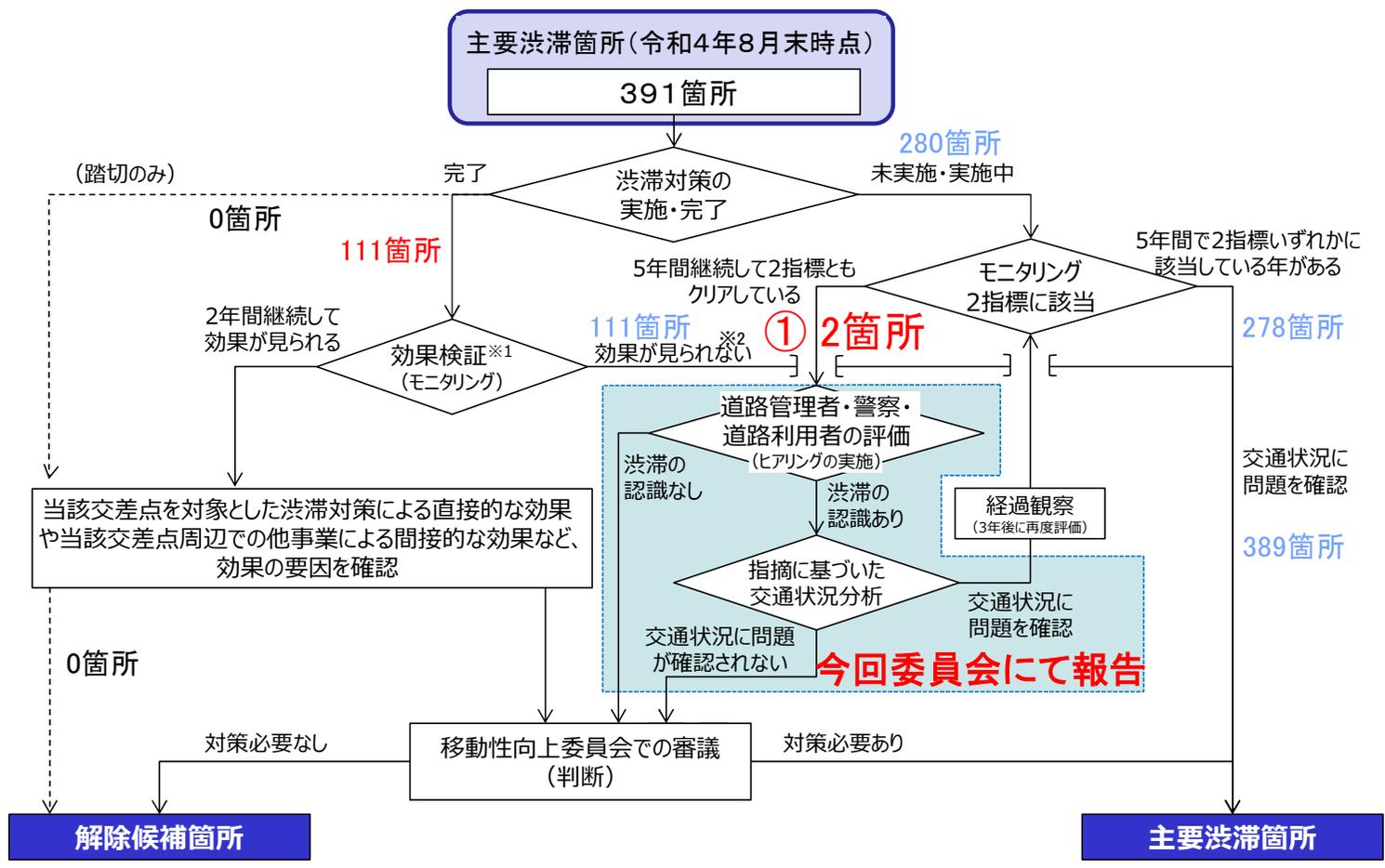
関東地方整備局 東京国道事務所

2 主要渋滞箇所の解除

2-1 解除の考え方

■ 解除の考え方によって、解除箇所を選定。

① 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2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

2 主要渋滞箇所の解除

2-2 解除候補箇所【①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】

■多摩橋通り入口交差点、六本木六丁目交差点の2箇所について、主要渋滞箇所の解除フローに基づき、ヒアリングを実施した結果を踏まえて、解除方針を本委員会で審議。

■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(2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	H29		H30		R1		R2		R3		備考
			平均	ピーク									
1	一般国道16号	たまばしどおりいりぐち 多摩橋通り入口交差点	25.2	10.2	24.5	16.7	21.8	13.7	22.5	13.3	22.1	14.0	パブコメ箇所
2	都道 環状3号線	ろっぽんぎろくちようめ 六本木六丁目交差点	20.1	12.2	21.7	12.8	21.4	12.0	25.2	13.3	24.2	13.3	BN協議会箇所

※流入区間毎の各年のプローブデータ(ETC2.0データ)の昼間12時間旅行速度を一般交通量調査(H27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

2 主要渋滞箇所の解除

2-3 ヒアリング内容

- 対象箇所を管轄・営業区域としている主体に、渋滞の認識に関するヒアリングを実施。
- あわせて、渋滞の発生状況や想定される要因等に関する意見を収集。

■ヒアリングの実施概要

項目	内容
目的	道路管理者、警察、道路利用者等の各々の視点からの『渋滞の認識』と発生状況、周辺状況の変化をお伺いし、主要渋滞箇所の解除を判断する際の参考とする
調査方法	ヒアリング形式（メール等）
実施期間	2022年11月頃
対象※	東京都（建設局）、福生市、警視庁（交通規制課・交通管制課）、東京都バス協会、東京都トラック協会、相武国道事務所
内容	<ul style="list-style-type: none">・現在の渋滞の認識有無 ⇒渋滞の認識がある場合は、以下の内容を追加で質問・渋滞状況、渋滞要因、主要渋滞箇所に影響を与えられとされる周辺状況

※対象箇所を管轄・営業区域にもつ関係主体（道路管理者、警察、道路利用者（トラック協会、バス協会））に対して実施

※東京都バス協会及び東京都トラック協会は、当該交差点を営業エリアにもつ会社や支部からの意見を収集・整理

2 主要渋滞箇所の解除

2-4 ヒアリング結果と解除方針案

- 多摩橋通り入口交差点、六本木六丁目交差点
→「渋滞の認識あり」及び具体的な意見があったため、**交通状況分析**を行い、問題の有無を確認した上で、解除方針について再提示

■ヒアリング結果

番号	交差点名	所在地	交差路線名		相武 国道	東京都 建設局	福生市	警視庁	バス 協会	トラック 協会	解除 方針 (案)
			主方向	従方向							
①	多摩橋通り入口 交差点	福生市	一般国道 16号	福生市道	○	-	×	○	×	×	交通状況 分析を実施
②	六本木六丁目 交差点	港区	都道319号 環状三号線	都道412号 霞ヶ関渋谷線	-	○	-	○	×	○	交通状況 分析を実施

※道路管理者には管理路線の方向を対象に調査実施

○：渋滞の認識なし、×：渋滞の認識あり、-：対象外

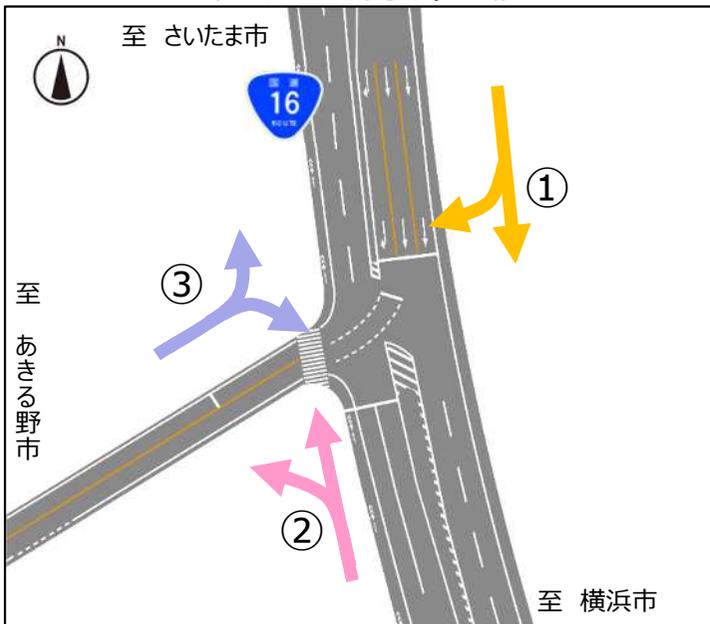
2 主要渋滞箇所の解除

2-5 ヒアリングでいただいたご意見 1) 多摩橋通り入口交差点

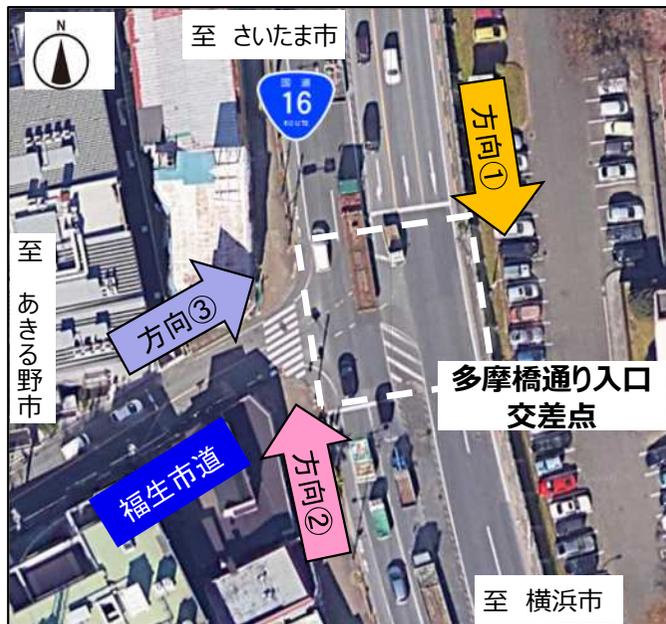
方向	渋滞状況に関する意見	渋滞要因に関する意見	周辺状況に関する意見
①	<ul style="list-style-type: none"> 直右方向で渋滞が発生（平日、朝夕、日中） 	<ul style="list-style-type: none"> ピーク時は、約1.5km北側の横田基地12ゲート交差点あたりまで滞留が伸びる 多摩橋通りへの右折車両が多いことが要因と考えられる 	<ul style="list-style-type: none"> 福生駅周辺で都道（福生都市計画道路3・3・30号、志茂立体（仮称）交差事業が進行中）の道路整備が重なっているため、国道の利用者が増えている可能性あり 方向①については、数年前に右折矢が設置されたため若干の緩和になったものの、依然として交通量は多い 方向②については、約260m北側の第二ゲート交差点での先詰まりの影響が見られる（日中は常時渋滞） 約1.9km南側の武蔵野橋北交差点の交差道路である新五日市街道の整備工事が始まると、影響が生じる可能性がある
②	<ul style="list-style-type: none"> 直進方向で渋滞が発生（平日朝、日中） 左折方向で渋滞が発生（平日、休日、朝夕） 	<ul style="list-style-type: none"> ピーク時は、約800m南側の第五ゲート交差点あたりまで滞留が伸びる 左折車両が多いが、沿道店舗への路駐が多く通行の支障となっており、ピーク時に信号を2回ほど待つ 	
③	<ul style="list-style-type: none"> 右左折方向で渋滞が発生（平日、休日、朝夕） 	<ul style="list-style-type: none"> 約160m西側の踏切と当交差点により、ピーク時に信号を2回ほど待つ 	

■ 交差点位置情報

＜渋滞意見の方向と車線構成＞



＜交差点の概要＞



＜交差点周辺の状況＞



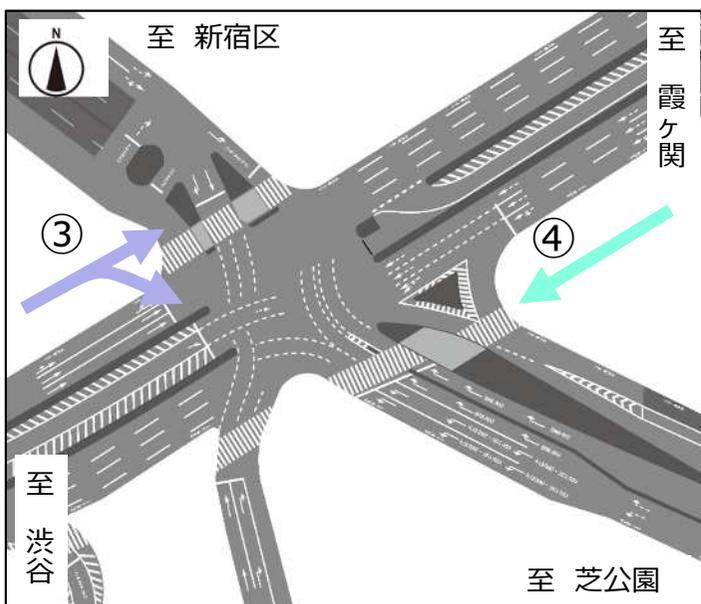
2 主要渋滞箇所の解除

2-5 ヒアリングでいただいたご意見 2) 六本木六丁目交差点

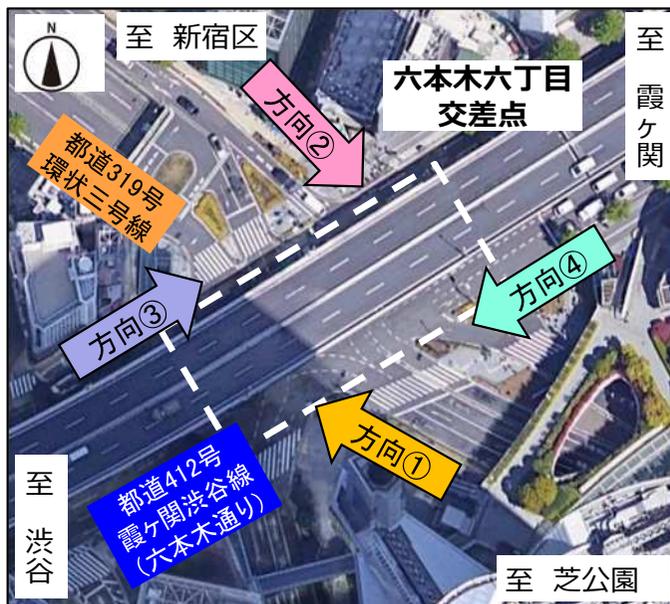
方向	渋滞状況に関する意見	渋滞要因に関する意見	周辺状況に関する意見
③	<ul style="list-style-type: none"> 直進方向で渋滞が発生(夕ピーク) 右折方向で渋滞が発生(夜間) 	<ul style="list-style-type: none"> 夕ピークでは、通過するのに信号を2回ほど待つ 夜間では、ルールを守らない歩行者が多く、安全のためにゆっくり右折することになり、後続の渋滞要因となってしまう 	<ul style="list-style-type: none"> 当交差点よりも先の区間で駐車車両が多く、交差点先の路地を左折する車両が直進車線をふさいでいるため、直進車両の流れが悪くなる 六本木通りの約900m西側の高樹町交差点は、首都高出入口及び交差区道に加えて区道(骨董通り)が斜めに合流する変則交差点のため、やや混雑状況が見受けられる
④	<ul style="list-style-type: none"> 直進方向で渋滞が発生(日中、夕ピーク) 	<ul style="list-style-type: none"> 夕ピークでは、通過するのに信号を2回ほど待つ 歩行者が多く通行する左折箇所が付近に3箇所(当該交差点と沿道施設出入りが2箇所)あり、左折車両どうしが被せ合って並び、直進車線をふさぐことで渋滞が発生している 	

■ 交差点位置情報

〈渋滞意見の方向と車線構成〉



〈交差点の概要〉



〈交差点周辺の状況〉



2 主要渋滞箇所の解除

2-6 交通状況分析結果と解除判定(案)

■交通状況分析結果と解除判定(案)

交差点名	対象路線・進行方向 (時間帯)	渋滞要因等 (道路利用者からの指摘)	交通状況分析結果	判定(案)
多摩橋通り 入口 交差点	①国道16号 南行き(上り) (平日、朝夕、日中)	多摩橋通りへの右折車両が多く、ピーク時は、約1.5km北側の横田基地12ゲート交差点あたりまで滞留が伸びる	<p>①データ分析結果では、速度低下は見られない。現地踏査結果においても、一部状況を除き、信号1サイクルで捌け残りなく通過できている。横田基地12ゲート交差点までの滞留延伸は、第二ゲート前交差点に起因するものとなる。</p> <p>②データ分析結果では、第二ゲート前交差点からの先詰まりが見られる。現地踏査結果では、第二ゲート前交差点からの先詰まりが影響する場合を除き、信号1サイクルで捌け残りなく通過できている。</p> <p>③データ分析結果では、日中を通して速度低下が見られたものの、現地踏査結果では、信号1サイクルで捌け残りなく通過できていることが確認された。</p>	解除
	②国道16号 北行き(下り) (平日、休日、日中、夕方)	左折車両が多いが、沿道店舗への路駐が多く通行の支障となっており、ピーク時に信号を2回ほど待つ		
	③福生市道/都道166号 東行き(平日、休日、朝夕)	約160m西側の踏切と当交差点により、ピーク時に信号を2回ほど待つ		
六本木 六丁目 交差点	③都道412号 霞ヶ関渋谷線 東行き(上り) (平日、夕方)	夕ピークでは、通過するのに信号を2回ほど待つ	<p>③データ分析結果では、速度低下は見られない。現地踏査結果では、六本木交差点からの先詰まりが影響する場合を除き、信号1サイクルで捌け残りなく通過できている。</p> <p>④データ分析結果では、平日夕方に速度低下が見られたものの、現地踏査結果では、信号1サイクルで捌け残りなく通過できていることが確認された。</p>	解除
	④都道412号 霞ヶ関渋谷線 西行き(下り) (平日、夕方)	夕ピークでは、通過するのに信号を2回ほど待つ		

2 主要渋滞箇所の解除

2-7 解除候補箇所の解除方針(案)

■ 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2箇所について、ヒアリング及び交通状況分析結果から、以下のように解除方針を提案。

1) 多摩橋通り入口交差点

・ヒアリングで「渋滞の認識あり」及び具体的な意見があり、交通状況分析結果において、一部速度低下が確認された。ただし、現地踏査結果においては、進行方向先の第二ゲート前交差点からの先詰まりが影響する場合を除き、**信号1サイクルで捌け残りなく通過できている**ことが確認されたため、**解除**することを提案。

2) 六本木六丁目交差点

・ヒアリングで「渋滞の認識あり」及び具体的な意見があり、交通状況分析結果において、一部速度低下が確認された。ただし、現地踏査結果においては、進行方向先の六本木交差点からの先詰まりが影響する場合を除き、**信号1サイクルで捌け残りなく通過できている**ことが確認されたため、**解除**することを提案。

■ 解除方針(案)

番号	路線名	交差点名	解除方針 (案)
1)	一般国道16号	多摩橋通り入口交差点	解除
2)	都道319号 環状三号線	六本木六丁目交差点	解除

主要渋滞箇所の今後の検討方針

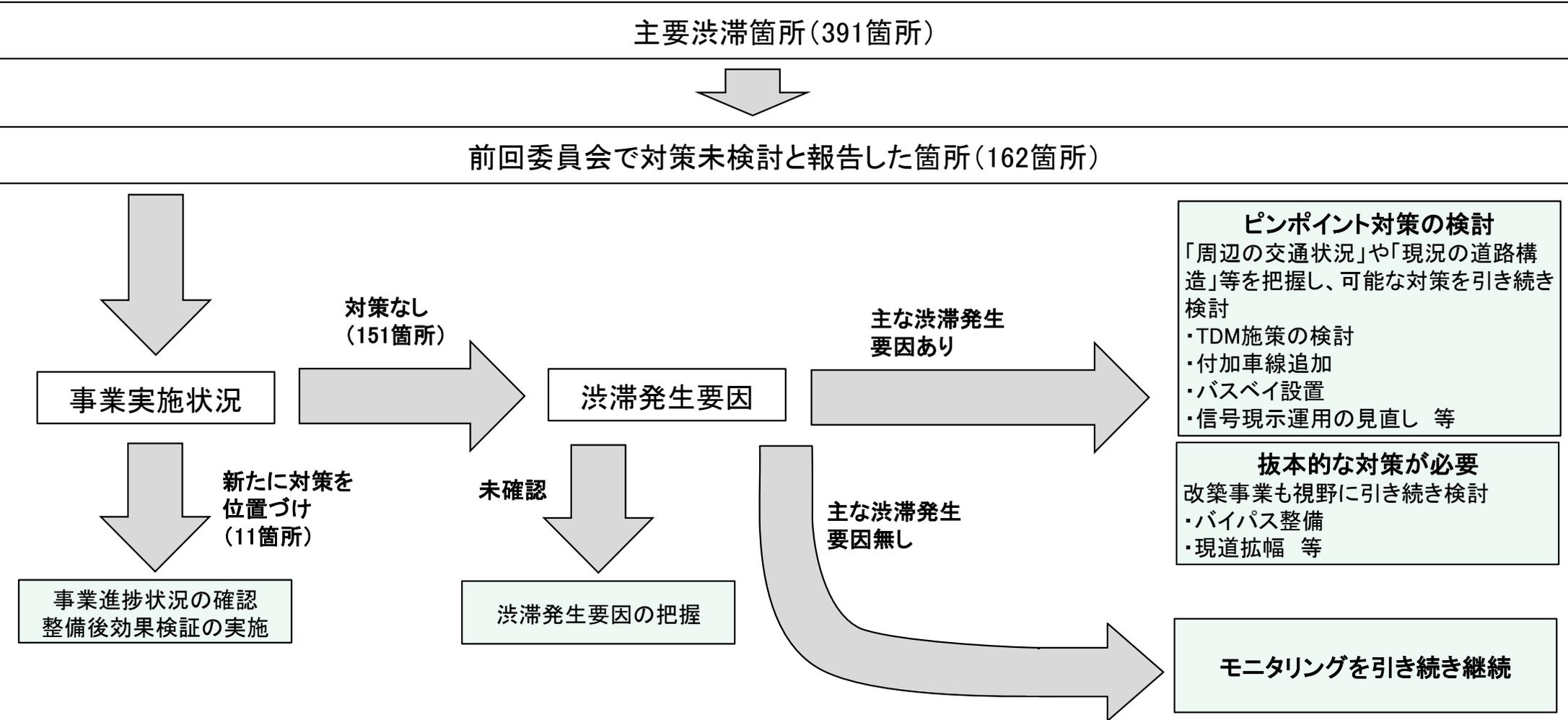
令和5年3月15日(水)

関東地方整備局 東京国道事務所

3 主要渋滞箇所の今後の検討方針

3-1 現時点で渋滞対策が立案されていない箇所の検討方針(対策検討フロー)

- 主要渋滞箇所391箇所(令和4年8月時点)のうち、前回委員会で「162箇所が渋滞対策が立案されていない」と報告。改めて主要渋滞箇所と事業の関係性を確認した結果、162箇所のうち、新たに渋滞対策(事業)が確認出来たのが11箇所。引き続き、渋滞対策として位置づけられる事業について精査を行う。
- 対策なし151箇所のうち、渋滞発生要因が確認されていない箇所は、渋滞要因を特定する必要がある。
- 発生要因に応じて、ピンポイント対策や抜本的な対策を検討していく。



渋滞対策検討箇所

令和5年3月15日(水)

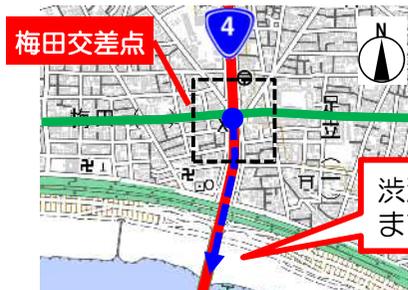
関東地方整備局 東京国道事務所

4 渋滞対策検討箇所(ピンポイント対策の効果)

ピンポイント対策
(R4.3に対策完了)

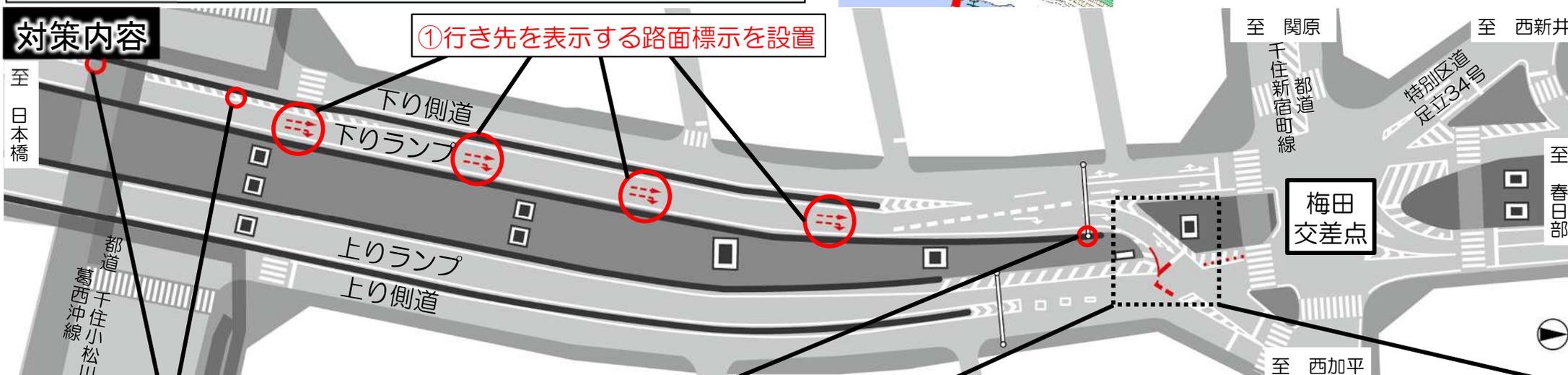
4-1 国道4号 梅田交差点のピンポイント対策の概要

- 梅田交差点は主要渋滞箇所であり、国道4号下り(↓)では下りランプの渋滞が千住新橋まで延伸する状況。
- 現地確認等により、右折車線でUターンする交通により、後続の右折車両の通行障害が発生していることを確認。
- 右折レーンの停止線前出し等の対策案を検討し、R4.3に対策を実施。
- 今後、モニタリング指標による評価を実施。



対策内容

①行き先を表示する路面標示を設置



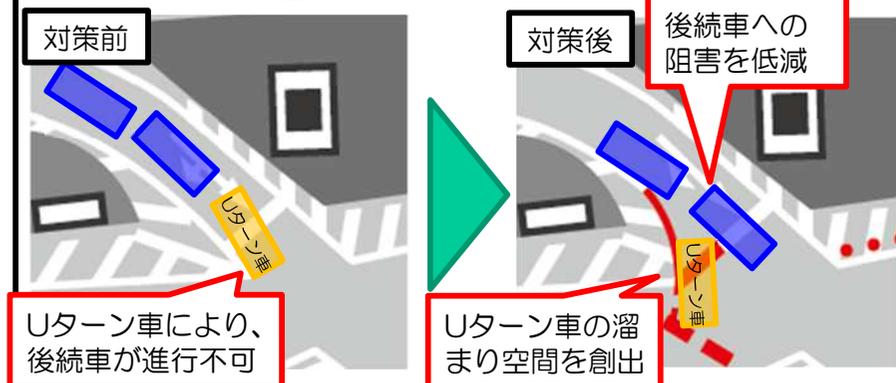
①行き先案内看板を設置することで、進行方向を明確化



②Uターン車は右側に寄ることを促す看板を設置



③右折レーン(Uターン箇所)の停止線を前に出し、後続車への障害を低減



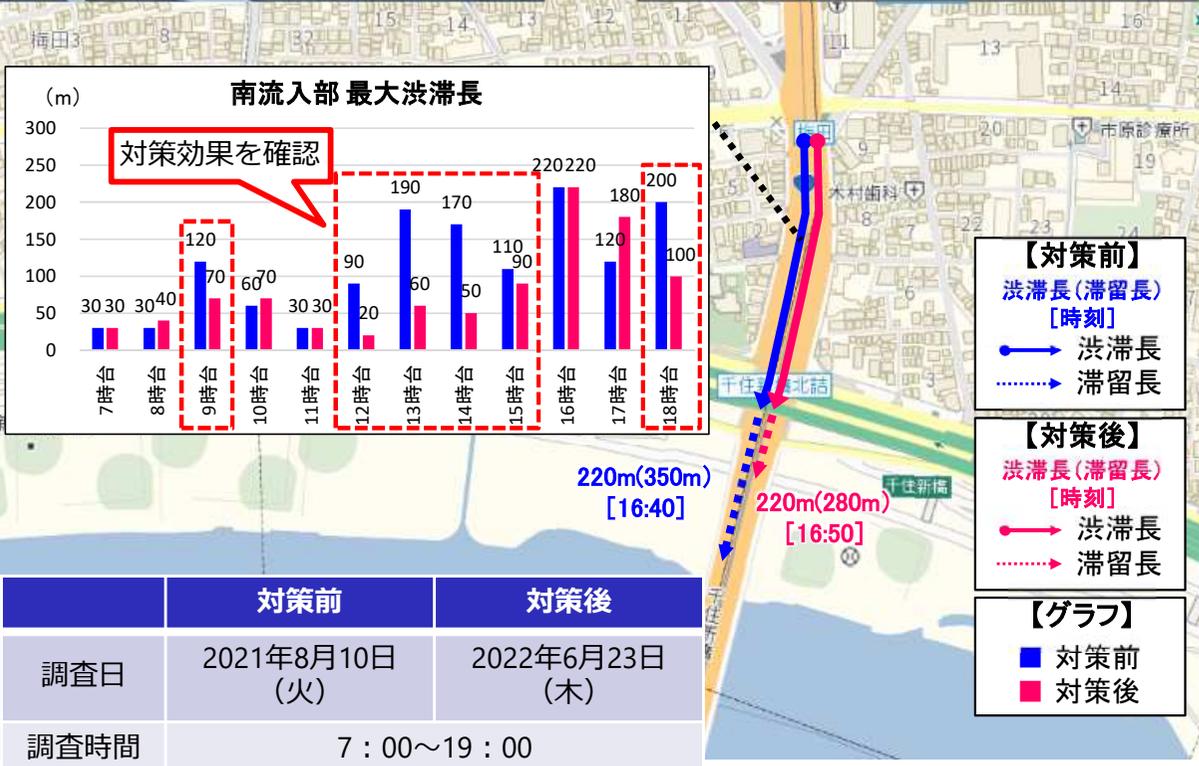
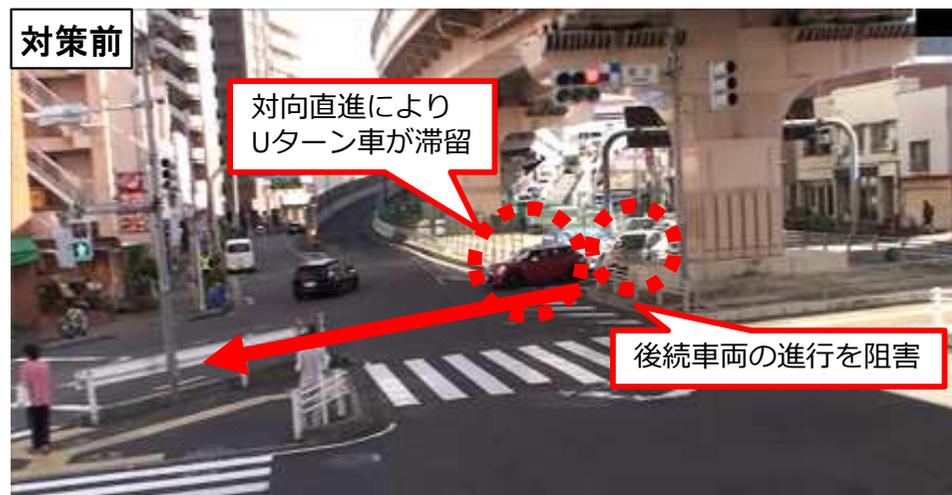
4 渋滞対策検討箇所(ピンポイント対策の効果)

ピンポイント対策
(R4.3に対策完了)

4-2 国道4号 梅田交差点のピンポイント対策の効果

- 対策前後における渋滞状況調査により、対策効果が発現していることを確認。
- Uターン車両の溜まり空間を創出したことにより、後続車両の進行阻害を低減。

対策効果



	対策前	対策後
調査日	2021年8月10日 (火)	2022年6月23日 (木)
調査時間	7:00~19:00	

TDM施策について

令和5年3月15日(水)

関東地方整備局 東京国道事務所

5 TDM施策について

5-1 交通需要の抑制について

○ 交通需要を抑制することによりモニタリング指標をクリア(渋滞緩和)する可能性が考えられる箇所について、交通需要のコントロール(TDM)について検討を実施。

TDM (Transportation Demand Management : 交通需要マネジメント)

交通需要の時間的、空間的な集中を緩和するため、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換などの「**交通行動の変更**」や発生交通量の抑制や集中の平準化など「**交通需要の調整**」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組み

■交通行動の変更

①経路の変更

混雑する道路の交通を分散させることにより、交通需要の空間的な平準化を行うもの

- ・交通情報提供
- ・交通管制の高度化 など

②時間帯の変更

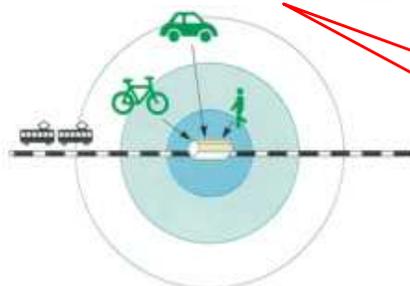
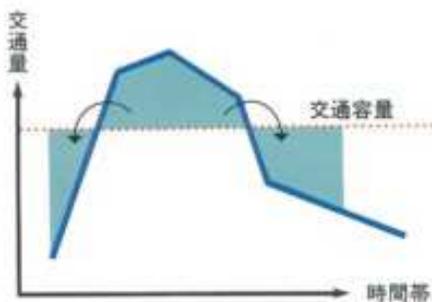
ピーク時間帯の交通をピーク時間外にシフトさせ、交通需要の時間的な平準化を行うもの

- ・時差通勤
- ・混雑を避けた納品時刻への変更 など

③手段の変更

鉄道など大量公共交通機関の利用を促進するなど、自動車利用からのシフトを促すもの

- ・パークアンドライド
- ・自転車利用の促進 など

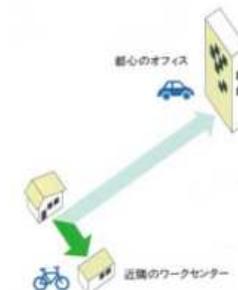


■交通需要の調整

④発生源の調整

自動車交通の発生量を調整、抑制するもの

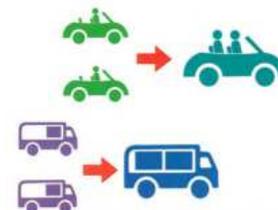
- ・在宅勤務
- ・ロードプライシング など



⑤自動車の効率的利用

相乗りや共同集配などにより、乗車効率や貨物の積載効率を高めるもの

- ・カーシェアリング
- ・共同輸配送 など

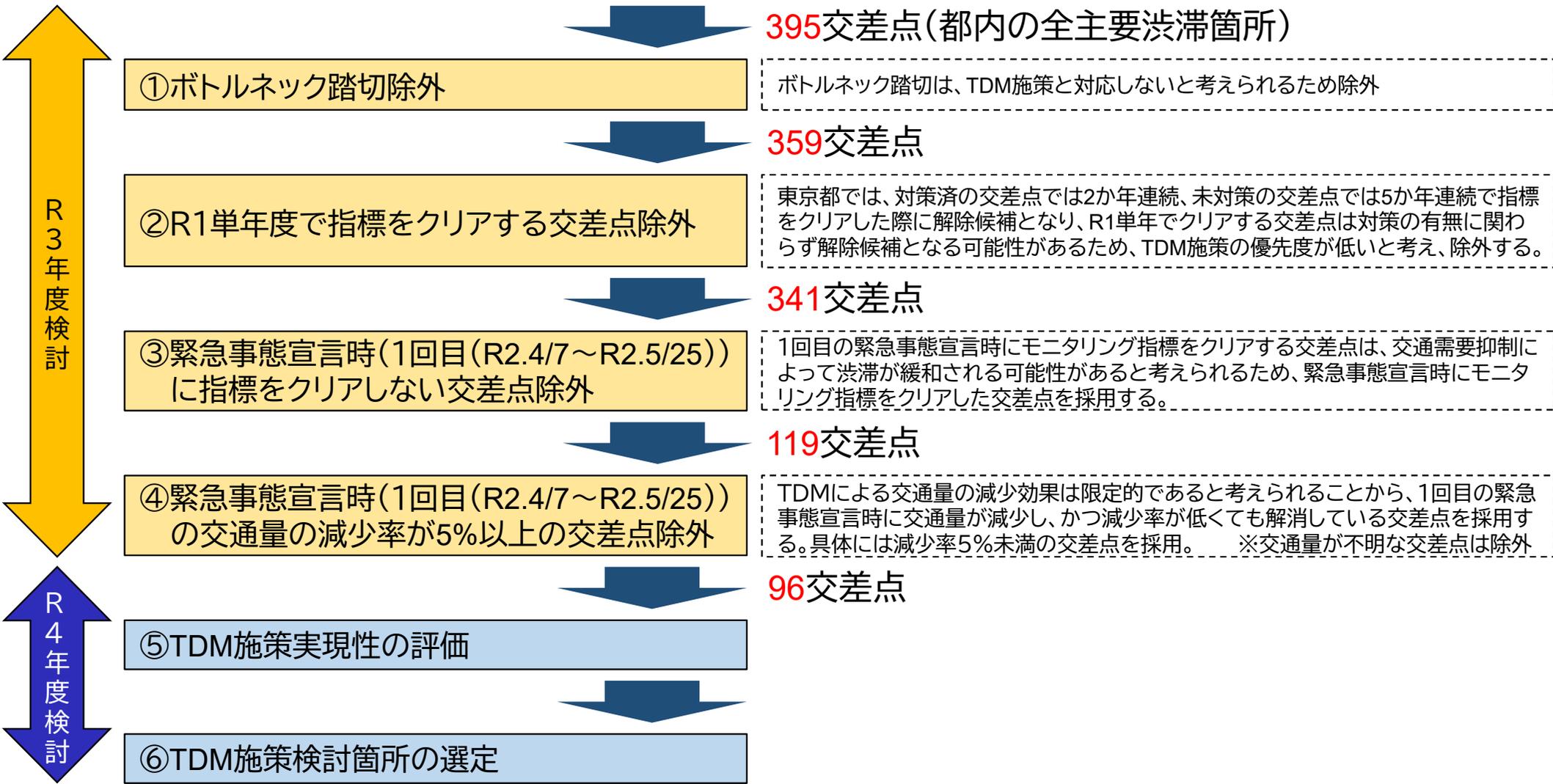


「②時間帯の変更」に着目した検討を実施

※複数の目的に適用可能なロードプライシングなどの施策もある。

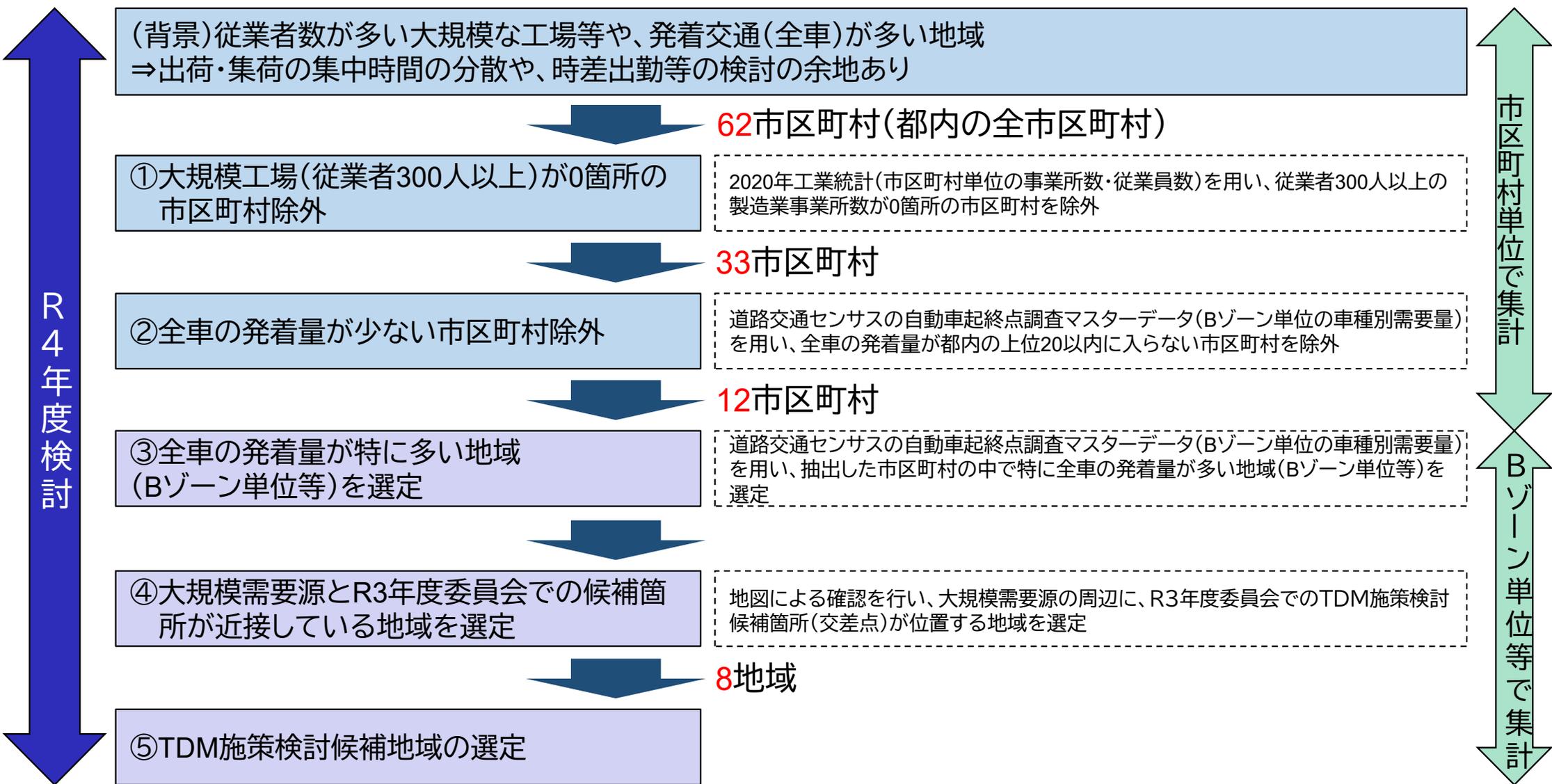
5-2 TDM施策検討候補箇所選定の流れ①

(背景) コロナ禍での外出自粛による交通量の減少(旅行速度の向上)を確認
⇒交通量が減少した主要渋滞箇所へのTDM施策の適用による渋滞状況改善の可能性



5-2 TDM施策検討候補箇所選定の流れ②（「時間帯の変更」実施候補地域の選定）

- 「大規模工場(工場集積地)」と「発着交通」に着目。
- これらの大規模需要源の周辺に主要渋滞箇所が位置する地域を選定。

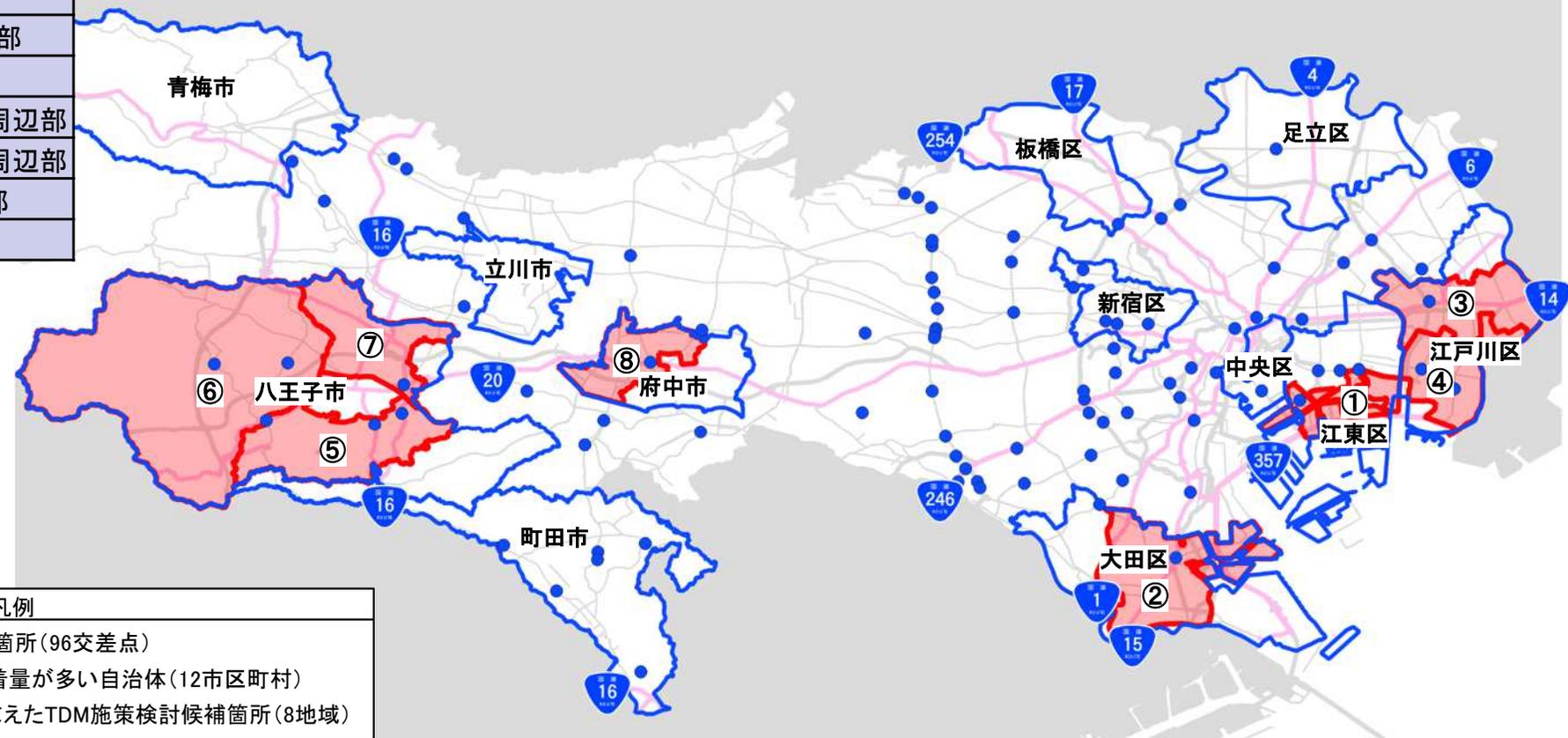


5-3 TDM施策検討候補箇所(案)

○R3年度は、コロナ禍の旅行速度等のデータを基に96箇所のTDM施策検討候補箇所を選定。
○R4年度は、発着交通や大規模工場の有無等の大規模需要源に関するデータを整理。R3年度委員会での候補箇所と大規模需要源が近接する地域を、TDM施策実施実現性が高い施策検討候補箇所として選定(8箇所)。

【R4年度第1回委員会でのご意見】大規模需要源と主要渋滞箇所の関連を確認した上で検討を進める必要がある
⇒ETC2.0プローブデータを基に大規模需要源と主要渋滞箇所の関連を確認(今回報告)

TDM施策検討候補箇所(案)	
①	江東区 臨海部
②	大田区 臨海部
③	江戸川区 国道14号周辺部
④	江戸川区 臨海部
⑤	八王子市 北野工業地区周辺部
⑥	八王子市 繊維工業団地周辺部
⑦	八王子市 八王子IC周辺部
⑧	府中市 府中駅周辺部



凡例

- R3年度委員会での候補箇所(96交差点)
- 大規模工場と全車の発着量が多い自治体(12市区町村)
- R3・R4年度の結果を踏まえたTDM施策検討候補箇所(8地域)

5 TDM施策について

5-4 TDM施策検討候補箇所における検討状況

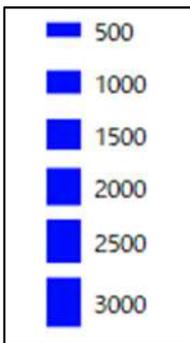
- ETC2.0プローブデータを用いて大規模需要源と主要渋滞箇所との関連を分析。
- 分析の結果、主要渋滞箇所と関連の強い地域を把握し、TDM施策の実施により効果が期待できることを確認。
- 効果が期待できることを確認した地域について、関連自治体とTDM施策の実施に向けた調整を実施中。

大規模需要源と対象交差点の関連性分析事例(大森東交差点(大田区))



凡例

- ★ 経路分析の対象箇所
- ★ R3年度委員会での候補箇所
- IC名 高速道路出入口
- 駅名 鉄道駅
- 施設名 物流施設・事業所
- 大田区 臨海部



東流入部交通のうち
25%が周辺物流施設関連

大森東交差点(東流入部) 大規模需要源との関連性	割合 (9時台)
大井ふ頭	10.91%
城南島	5.12%
京浜島	2.50%
平和島	0.50%
昭和島	4.84%
大田市場	1.12%
合計	24.99%

出典: 国土地理院

ETC2.0プローブデータ(R3.10(平日))※9時台

5 TDM施策について

5-4 TDM施策検討候補箇所における検討状況

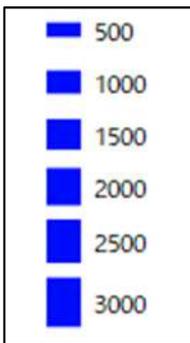
- ETC2.0プローブデータを用いて大規模需要源と主要渋滞箇所との関連を分析。
- 分析の結果、主要渋滞箇所と関連の強い地域を把握し、TDM施策の実施により効果が期待できることを確認。
- 効果が期待できることを確認した地域について、関連自治体とTDM施策の実施に向けた調整を実施中。

大規模需要源と対象交差点の関連性分析事例(木場五丁目交差点(江東区))



凡例

- ★ 経路分析の対象箇所
- ★ R3年度委員会での候補箇所
- IC名 高速道路出入口
- 駅名 鉄道駅
- 施設名 物流施設・事業所
- 大田区 臨海部



南流入部交通のうち
11%が周辺物流施設関連

木場五丁目交差点(南流入部) 大規模需要源との関連性	割合 (8時台)
豊洲市場	0.78%
辰巳ふ頭	4.28%
工場等集積地(新砂地区)	5.94%
工場等集積地(東雲地区)	0.04%
合計	11.04%

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。

(委員会の公開)

- 第8条
1. 委員会は公開にて開催するものとする。但し、委員会の承認をもって非公開とすることができる。
 2. 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。
この規約は、令和 4年 8月29日から施行する。

東京都移動性向上委員会 委員名簿

R5.3.15

	所属・役職	氏名	備考
委員長	東京都立大学 都市環境学部 都市基盤環境学科 教授	小根山 裕之	
委員	国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所長	石井 宏明	
委員	国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長	栗原 和彦	
委員	国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所長	野笹 隆幸	
委員	国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長	宮坂 広志	
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	尾崎 行雄	
委員	警視庁 交通部 交通規制課 課長代理(交通技術担当)	芳賀 政宣	
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	和田 真治	
委員	東京都 建設局 道路建設部 計画課長	黒木 秀一	
委員	東京都 建設局 道路建設部 鉄道立体担当課長	小野 満基	
委員	東日本高速道路(株)関東支社 東京外環工事事務所長	上村 治	
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	内田 美範	
委員	首都高速道路(株) 計画・環境部 計画調整課長	水野 高幸	
委員	首都高速道路(株) 計画・環境部 快適走行推進課長	齋藤 純一	
委員	(一社)東京都トラック協会 業務部長	中里 直之	
委員	(一社)東京バス協会 常務理事	高桑 毅	
オブザーバー	関東地方整備局・道路部		

令和4年度 第1回 東京都移動性向上委員会 議事概要

日時：令和4年8月29日（月） 15:00～17:00

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（WEB会議）

○議事内容

- （1）委員会の開催経緯と論点
- （2）最新の交通状況による分析
- （3）主要渋滞箇所の進捗状況及び見直し
- （4）渋滞対策検討箇所
- （5）TDM 施策の検討
- （6）委員会規約について

○議事要旨

- （1）委員会の開催経緯と論点
 - ・これまでの委員会の開催経緯と今回委員会の論点について報告した。
- （2）最新の交通状況による分析
 - ・最新のプローブデータによる東京都内の交通状況について報告した。
 - ・H31.1からR4.3末の旅行速度及び交通量の推移を基に、コロナ禍における都内の交通状況の変化について報告した。
- （3）主要渋滞箇所の進捗状況及び見直し
 - ・現時点で渋滞対策が立案されていない主要渋滞箇所について、計画的な渋滞解消に向けて、対策立案を検討することを確認した。
 - ・今年度のモニタリング結果において、対策を実施後2年間継続してモニタリング指標の基準値をクリアしている3箇所については、主要渋滞箇所から解除することが了承された。
 - ・今年度のモニタリング結果において、対策が未実施または実施中の交差点で、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箇所については、関係機関へのヒアリング及び交通状況分析を実施し、次回委員会において解除の可否について審議することとした。

(4) 渋滞対策検討箇所

- ・直轄国道の主要渋滞箇所における渋滞対策検討箇所について、ピンポイント対策の検討状況を報告した。

(5) TDM 施策の検討

- ・TDM 施策検討候補箇所選定の流れに及び TDM 施策検討候補箇所（案）について審議した。
- ・TDM 施策については、主要渋滞箇所を利用する交通のうちどの程度を工場等の需要が占めているのか等の分析を行った上で、検討を進める必要があるとの意見があった。

(6) 委員会規約について

- ・委員会規約の改正について審議し、次回委員会より公開にて開催することが了承された。

以上