

令和 5 年度

第 2 回 東京都移動性向上委員会

日時：令和 6 年 2 月 22 日（木）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. 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) 全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の報告
- (4) TDM施策の検討
- (5) モニタリング指標の評価区間リンクの見直し
- (6) その他

3. その他

4. 閉 会

【資料一覧】

- 資料 1 : 令和 5 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 5 年度第 1 回東京都移動性向上委員会 議事概要
参考資料 : <参考資料> TDM施策（相武国道）

令和5年度
第2回 東京都移動性向上委員会

令和6年2月22日(木)
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6年2月22日(木)

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

■首都圏ボトルネック対策協議会（以下、BN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BN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協議会の結果をうけ、以降は本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5年度第1回委員会までに46箇所が解除され、一般道の主要渋滞箇所は令和5年8月末時点で現在387箇所。

【これまでの主な検討内容】

開催回		主な議事内容
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> を解除 ・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> を解除 ・踏切解消により <u>主要渋滞箇所（4箇所）</u> を解除
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> を解除 ・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
	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> を解除 ・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
	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> を解除 ・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> を解除 ・交通需要の調整（TDM施策）の検討
	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（2箇所）</u> を解除 ・交通需要の調整（TDM施策）の検討
令和5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（2箇所）</u> を解除 ・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5点について意見交換を実施していただきたい。

2.主要渋滞箇所の解除 審議事項

○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(4箇所)の解除の検討

3.全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の報告 報告事項

○渋滞対策要望箇所の状況を確認

4.TDM施策の検討 報告事項

○大田区臨海部地域と八王子市2地域における、TDM施策の実施に向けた調整状況をご報告。

5.モニタリング指標の評価区間リンクの見直し 審議事項

○東京国道管内の信号現示情報を基に評価区間長の改善について検討

○当該交差点部にセンサス区間の切れ目が存在しない箇所の評価区間リンクの改善について検討

6.その他 報告事項

○局所渋滞対策事業の創設についてご報告。

主要渋滞箇所の解除

令和6年2月22日(木)

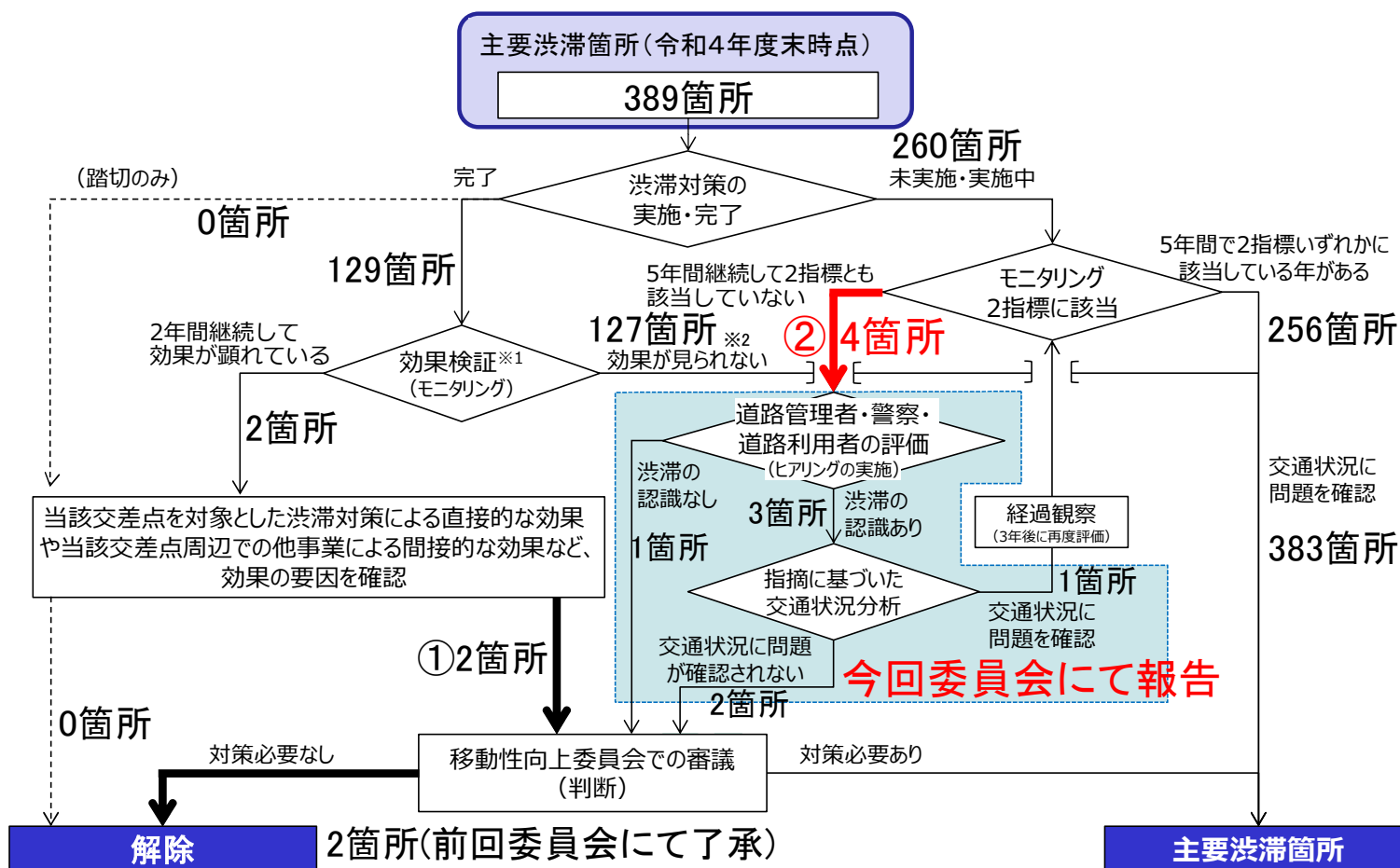
関東地方整備局 東京国道事務所

2 主要渋滞箇所の解除

2-1 解除の考え方

■解除の考え方に従って、解除箇所を選定。

- ① 渋滞対策が完了した主要渋滞箇所129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2箇所
⇒前回委員会(令和5年度第1回委員会)にて主要渋滞箇所の解除が了承。
- 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4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審議。



- ※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【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】

■以下に示す4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(4箇所)

No.	路線名	交差点名	市区町村	対策状況 対策事業	備考
1	国道20号	しもたかいどえきいりぐち 下高井戸駅入口交差点	杉並区	未検討	BN協議会箇所
2	国道246号	さくらしんまちこうばんまえみなみ (仮称)桜新町交番前南交差点	世田谷区	未検討	パブコメ箇所
3	都道 環状七号線	わかばやしりっきょう 若林陸橋交差点	世田谷区	対策中 補助52号線(若林)	BN協議会箇所
4	都道 千代田練馬 ^{たなし} 無線	やはら 谷原交差点	練馬区	対策中 東京外かく環状道路 (関越～東名)	BN協議会箇所

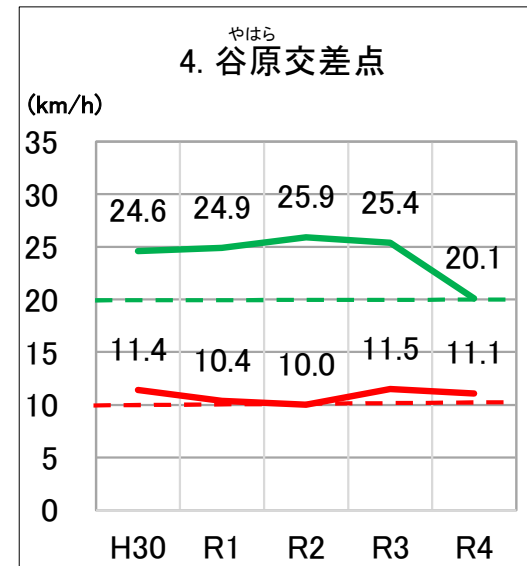
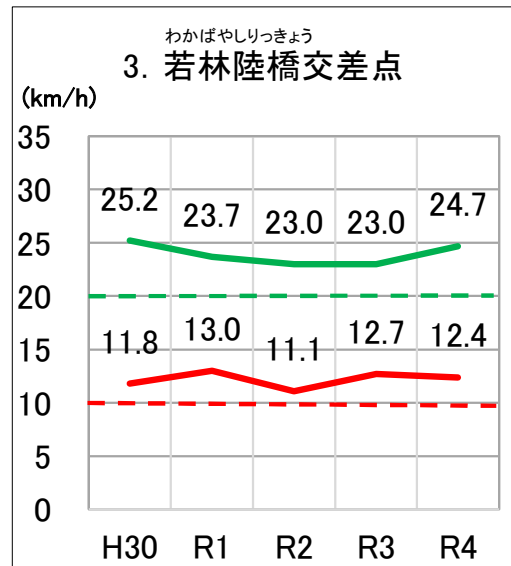
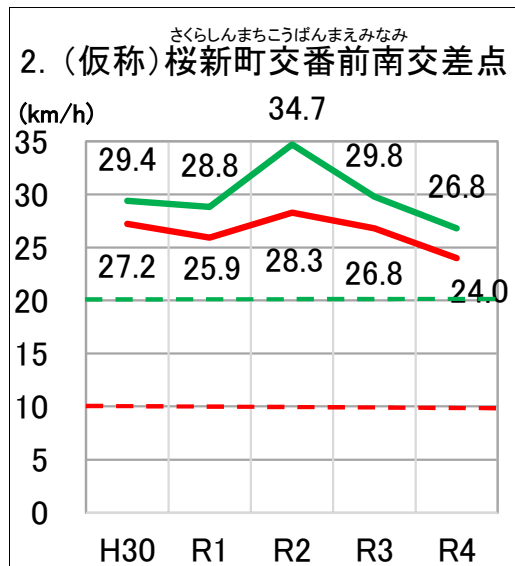
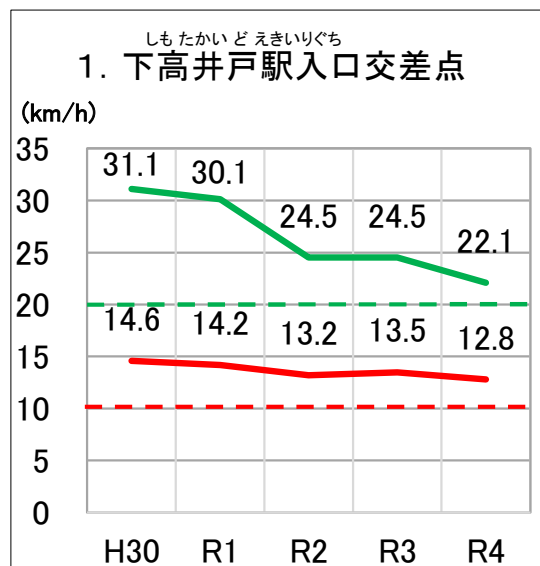


■主要渋滞箇所のモニタリング指標

(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



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	2023年11月14日～12月4日
対象※	東京都（建設局）、世田谷区、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
内容	・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 ヒアリングの実施結果と判定

■ 3)若林陸橋交差点

→ヒアリングを実施した主体全てが「渋滞の認識なし」。

■ 1)下高井戸駅入口交差点、2)(仮称)桜新町交番前南交差点、4)谷原交差点

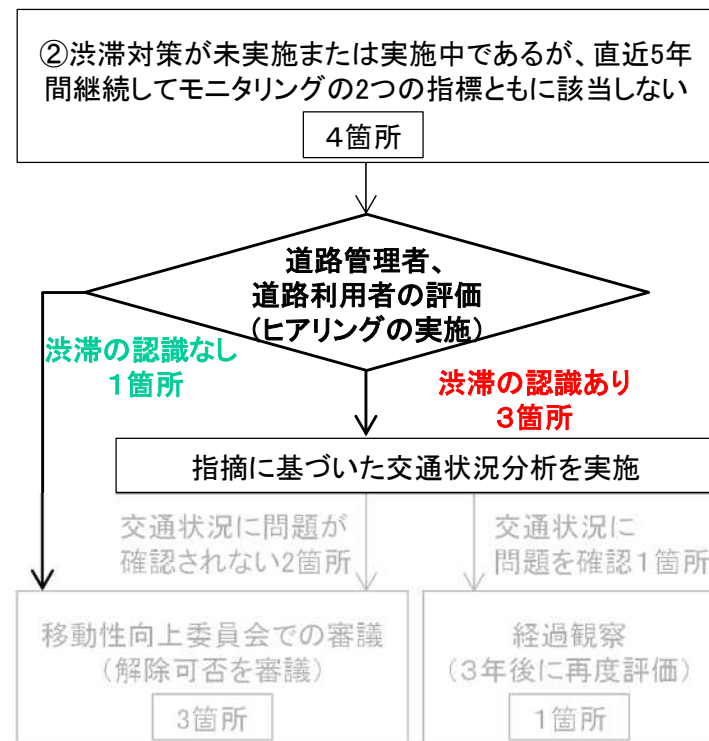
→「渋滞の認識あり」及び具体的な意見があったため、交通状況分析を行い、問題の有無を確認した上で、解除方針について提示

■ヒアリング結果

No.	交差点名	所在地	交差路線名		東京 国道※	東京都 建設局※	世田 谷区※	警視庁	バス 協会	トラック 協会	判定
			主方向	従方向							
1	下高井戸駅入口 交差点	世田谷区	国道20号	都道427号 瀬田貫井線	○	○	—	○	×	○	渋滞の認識 あり
2	(仮称)桜新町 交番前南交差点	世田谷区	国道246号	世田谷区道	○	—	○	○	○	×	渋滞の認識 あり
3	若林陸橋交差点	世田谷区	都道318号 環状七号線	都道423号 渋谷経堂線	—	○	—	○	○	○	渋滞の認識 なし
4	谷原交差点	練馬区	都道8号 千代田練馬 田無線	都道443号 南田中町旭町線	—	○	—	×	×	×	渋滞の認識 あり

※道路管理者には管理路線の渋滞状況をヒアリング

■ 解除フロー(抜粋)



○：渋滞の認識なし、×：渋滞の認識あり、—：対象外

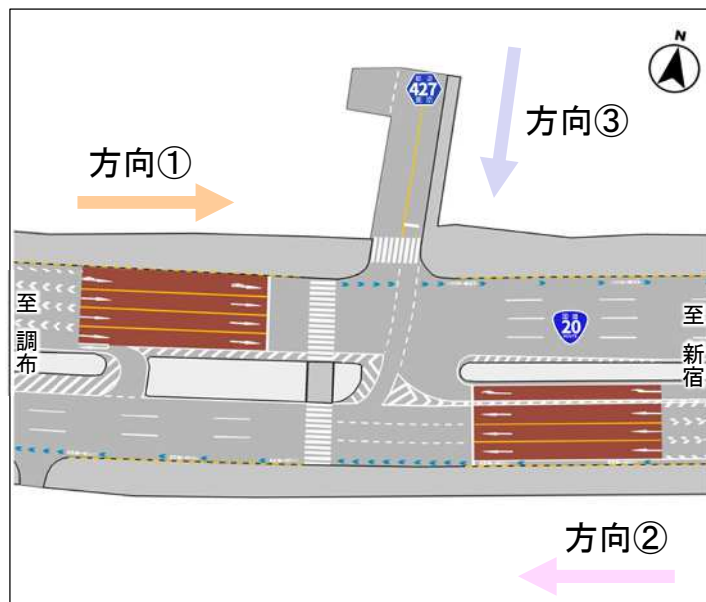
2 主要渋滞箇所の解除

2-5 ヒアリングでいただいたご意見 1) しもたかいどえきいりぐち 下高井戸駅入口交差点

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	・直進方向で渋滞が発生 (平日、朝)	・交差点を通過するのに信号待ちが発生する。 ・リアルタイム制御を導入しており、ボトルネックとされるレベルの渋滞では無い。 ・交差点流出部に駐停車車両があり、沿道を出入りする車両も交差点手前で車線変更を余儀なくされる。	・方向①において、交差点手前にUターン場所があり、速度低下が発生している可能性がある。 ・路肩の駐停車車両がアフターコロナで増加している。 ・方向②において、「下高井戸駅入口」交差点は流れているが、一つ手前の「松原二丁目」交差点を先頭に渋滞しており流れが悪い。 ・周辺の道路整備状況として、東京都市計画道路放射第5号線及び三鷹都市計画道路3・2・2号東京八王子線のうち、杉並区下高井戸五丁目から三鷹市牟礼二丁目までの約3.6kmを4車線で交通開放。(R1.6.8)
②	・渋滞認識なし		
③	・渋滞認識なし		

■ 交差点位置情報

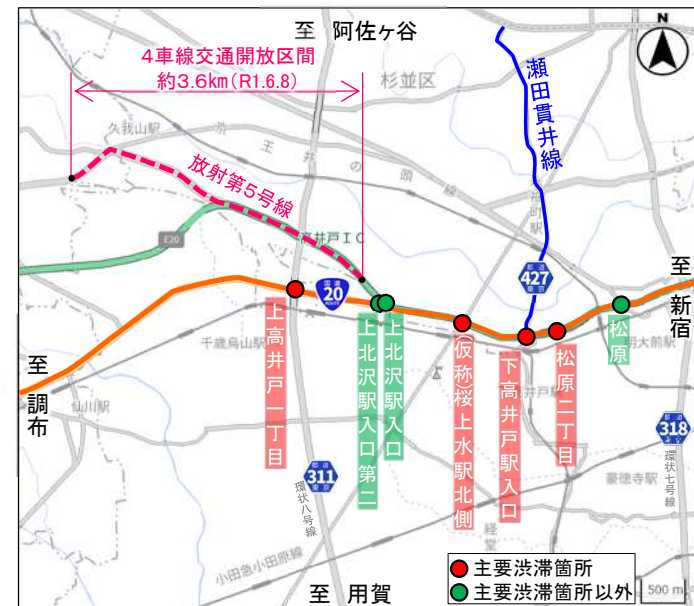
< 方向と車線構成 >



< 交差点の概要 >



< 交差点周辺の状況 >



出典: 地理院地図(国土電子Web)をもとに作成

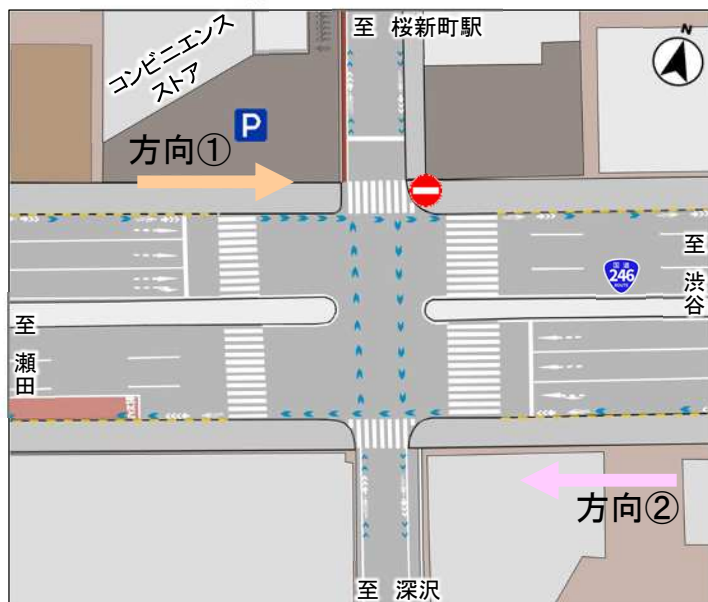
2 主要渋滞箇所の解除

2-5 ヒアリングでいただいたご意見 2) (仮称)桜新町交番前南交差点

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	・直進方向で渋滞が発生 (平日、朝)	・交差点を通過するのに、手前の用賀一丁目交差点から信号待ちが2・3回発生する。 ・路上駐停車車両により、実質2車線分の容量しか確保できていない。	・交差点付近にコンビニエンスストアができたことによりその駐車場に出入りする車両が増加し、通行を阻害している。 ・世田谷区道からの左折時には横断歩道の歩行者が多い場合は後続車両を阻害する場合がある。 ・用賀一丁目交差点から先詰まりが発生しており、世田谷区道からの右折で2・3回の信号待ちが発生する。
②	・直進方向で渋滞が発生 (平日、日中)	・方向①からの青時間を時差式で延長しているため、方向②は相対的に青時間が短く、200m程度の信号待ちが発生する。 ・路上駐停車車両により、実質2車線分の容量しか確保できていない。	

■ 交差点位置情報

<方向と車線構成>



<交差点の概要>



<交差点周辺の状況>



出典: 地理院地図(国土電子Web)をもとに作成

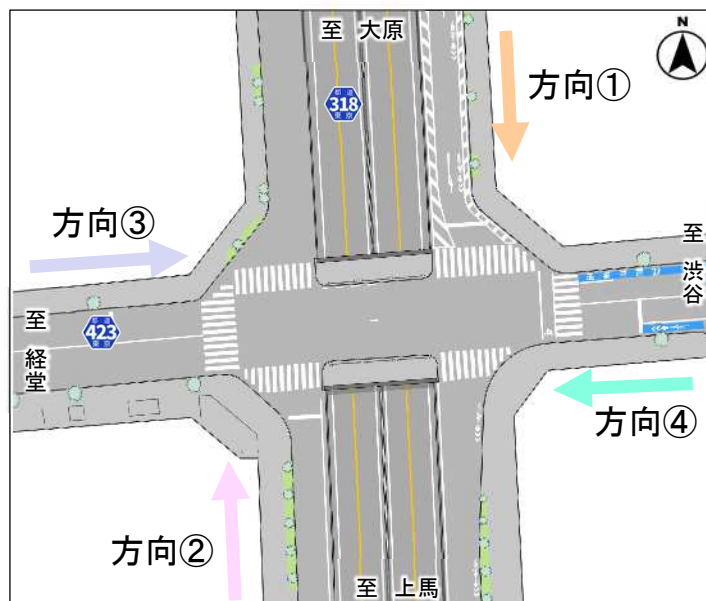
2 主要渋滞箇所の解除

2-5 ヒアリングでいただいたご意見 3) 若林陸橋交差点^{わかばやしりっきょう}

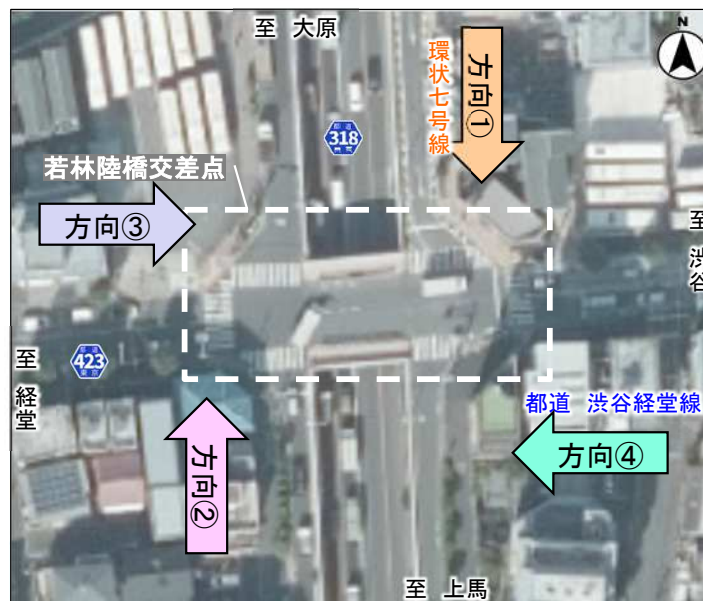
方向	渋滞状況に関する意見	渋滞要因に関する意見	周辺状況に関する意見
①	・渋滞認識なし		・補助第52号線が開通した際には、環七通りから西側に流入する車両の増加が予測されている。 ・現状の道路構造では側道幅員が狭く付加車線の設置が困難なため、新たな渋滞が発生する可能性がある。
②	・渋滞認識なし		
③	・渋滞認識なし	・下流交差点からの延伸でありボトルネック交差点である認識はない。	
④	・渋滞認識なし	・下流交差点からの延伸でありボトルネック交差点である認識はない。	

■ 交差点位置情報

< 方向と車線構成 >



< 交差点の概要 >



< 交差点周辺の状況 >



出典: 地理院地図(国土電子Web)をもとに作成

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 4) 谷原^{やはら}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	・直進方向で渋滞が発生（平日、終日） ・右折方向で渋滞が発生（平日、朝夕）	・三軒寺（交）付近まで渋滞が発生している。 ・通過するのに信号を2～3回待つ。朝ピーク時には関越自動車道を降りた直後から渋滞することもある。 ・右折した流出部の笹目通りが片側1車線で交通需要に比べ、交通容量が小さい。	・リアルタイム制御を導入するが、交差点の処理能力を超える需要により処理できていない認識である。 ・時間帯によって信号のサイクルが変化する仕様になってから時間帯で混雑が悪化している。 ・方向①に左折帯ができたことで直進車がスムーズに流れるようになった気がする。 ・みのわ陸橋で工事が行われており、渋滞がひどくなっている。 ・方向③④（目白通り）は必要最低限の青時間しか割り当てていない、方向①②（笹目通り）との交通量の関係から、これ以上青時間を増加させることは困難。
②	・直進方向で渋滞が発生（平日、終日） ・右折方向で渋滞が発生（平日、終日）	・交差点の交通容量（車線数）不足のため、環八目白・練馬中央陸橋（交）付近まで渋滞が発生している。 ・青時間が短く、交差点を通過できる台数が少ない。	
③	・右折方向で渋滞が発生（平日、終日）	・右折の青時間が短く、1サイクルで右折できる台数が少ない。	
④	・全方向で渋滞が発生（平日、終日）	・方向④へ直進する自転車が右折車や直進車と交錯する場面があり、速度低下が発生している。	

■ 交差点位置情報

< 方向と車線構成 >



< 交差点の概要 >



< 交差点周辺の状況 >



出典：地理院地図（国土電子Web）をもとに作成

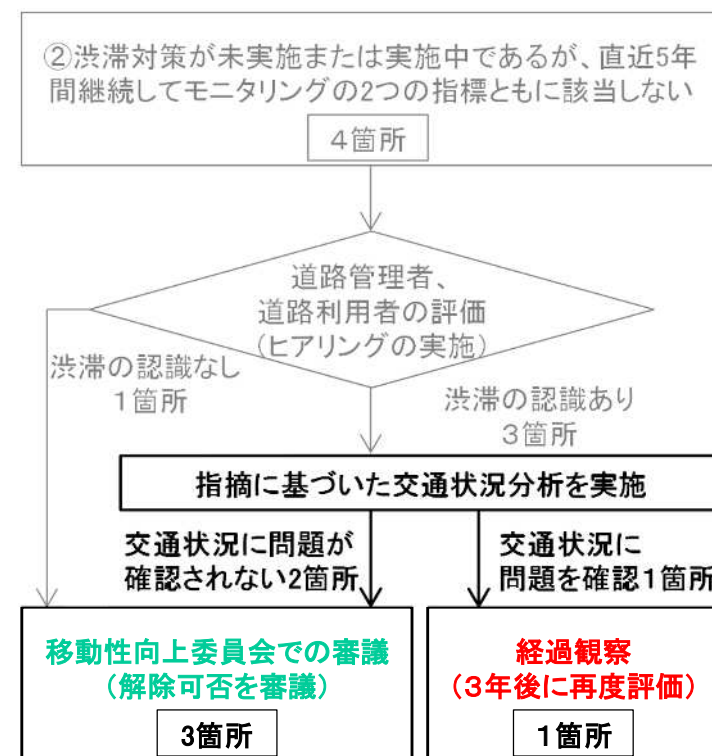
2 主要渋滞箇所の解除

2-6 交通状況分析結果と判定

- ①下高井戸駅入口交差点と、②(仮称)桜新町交番前南交差点は、交通状況分析(データ分析と現地踏査結果)において、渋滞は確認されなかったため、**移動性向上委員会での審議**。
- ④谷原交差点は、データ分析と現地踏査結果ともに、渋滞発生が確認されたため、**経過観察**とする。

交差点名	ヒアリングでの指摘事項	交通状況分析結果	判定
下高井戸 駅入口 交差点	・平日朝に交差点を通過するのに信号待ちが発生する。 ・交差点流出部に駐停車車両があることや、Uターン路の滞留車両による速度低下が要因と考えられる。	①データ分析結果では、交差点直近部では10～15km/hの速度低下がみられるが局所的。 ②現地踏査結果においても、滞留は発生するが、信号1サイクルで捌け残りなく通過できていることを確認。	移動性 向上 委員会での 審議
(仮称) 桜新町 交番前南 交差点	・国道246号上りでは、平日朝に手前の用賀一丁目交差点から当該交差点まで信号待ちが2・3回発生する。 ・国道246号下りでは、平日日中に時差式信号で相対的に青時間が短いことや路上駐停車車両により、信号待ちが発生する。	①データ分析結果では、速度低下は見られない。 ②現地踏査結果においても、青時間が短いことや路上駐停車車両による交通流への影響はなく、信号1サイクルで捌け残りなく通過できていることを確認。	移動性 向上 委員会での 審議
谷原 交差点	・目白通りにおいて、下りは三軒寺交差点まで、上りは練馬中央陸橋交差点まで渋滞が発生している。 ・笹目通り 南行きの右折は青時間が短いために渋滞が発生している。	①データ分析 ・目白通りにおいて、下りは7時台に三軒寺交差点まで、上りは夕方に練馬二小前交差点まで速度低下が発生。 ・笹目通りの南行きは当該交差点直近の短い区間で低速状態が発生。 ②現地踏査結果 ・目白通りは路線全体で交通需要が交通容量を超過しており著しい渋滞が発生。 ・笹目通りの南行きは右折車両の捌け残りが発生。	経過観察

■ 解除フロー(抜粋)



2 主要渋滞箇所の解除

2-7 交通状況分析 1) 下高井戸駅入口交差点

【ヒアリングでの主な指摘内容】

- ・平日朝に交差点を通過するのに信号待ちが発生する。
- ・交差点流出部に駐停車車両があることや、Uターン路の滞留車両による速度低下が要因と考えられる。

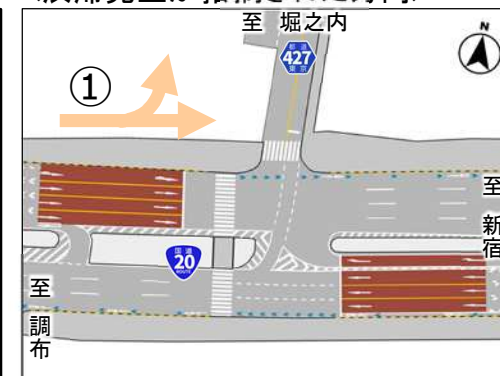
【データ分析結果】

- ・交差点の直近部では10～15km/hの速度低下がみられるが局所的である。

【現地踏査結果】

- ・交差点から上流方向に約300mの滞留が発生するが信号1サイクルにおける捌けている。(写真A)
- ・Uターン路に2台滞留する場面があったが、後続の直進車両への阻害は発生していなかった。(写真B)
- ・路上駐停車車両が発生しているものの、車線変更による交通の阻害は発生していなかった。(写真C)

＜渋滞発生が指摘された方向＞

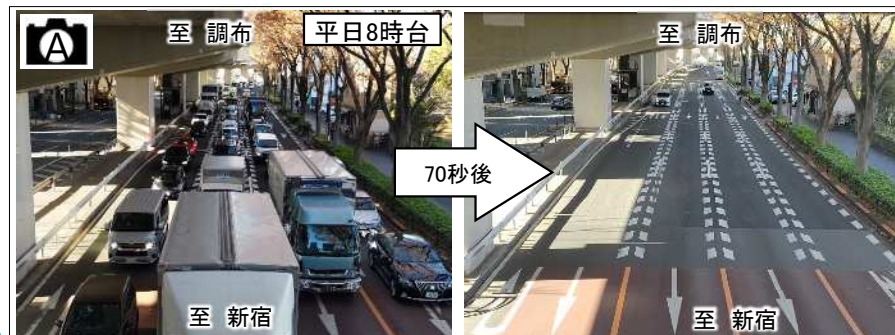


信号サイクル (8時台)	国道20号上り 青時間	国道20号下り 青時間	都道427号 青時間
163秒	左直:80秒(49%)	直右:100秒(61%)	左右:44秒(27%)

欠損値	15～20km/h
5km/h以下	20～25km/h
5～10km/h	25～30km/h
10～15km/h	30km/h以上



上り



交差点から上流方向に約300mの滞留が発生するが信号1サイクルにおける捌けている。



Uターン路に2台滞留する場面があったが、後続の直進車両への阻害は発生していなかった。

路上駐停車車両が発生しているものの、車線変更による交通の阻害は発生していなかった。



出典: 地理院地図(国土電子Web)をもとに作成

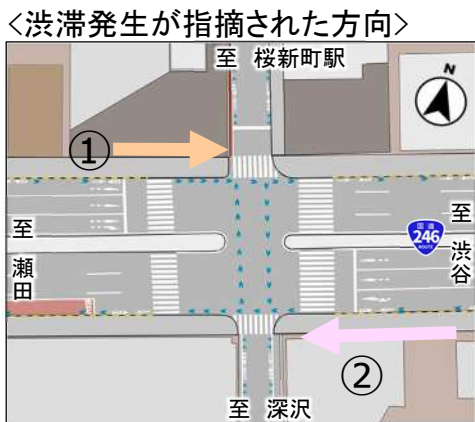
使用データ:ETC2.0 プローブデータ様式2-4(R4.1～R4.12平日)

2-7 交通状況分析 2) (仮称)桜新町交番前南交差点

- ・ 国道246号上りでは、平日朝に手前の用賀一丁目交差点から当該交差点まで信号待ちが2・3回発生する。
- ・ 国道246号下りでは、平日日中に時差式信号で相対的に青時間が短いことや路上駐停車車両により、信号待ちが発生する。

【現地踏査結果】

- ・ 国道246号上りは、交通量は多いものの円滑に走行できている。(写真A)
- ・ 国道246号下りは、当該交差点から約180mの滞留が発生しているが、信号1サイクルで通過できている。(写真B)



15

2 主要渋滞箇所の解除

2-7 交通状況分析 4) 谷原交差点

【ヒアリングでの主な指摘内容】・方向①は三軒寺交差点まで、方向②は練馬中央陸橋交差点まで渋滞が発生している。

・方向③の右折は青時間が短いために渋滞が発生している。

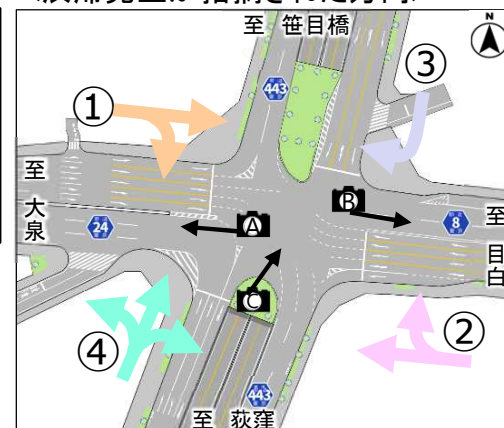
【データ分析結果】・方向①は7時台に三軒寺交差点まで、方向②は夕方に練馬二小前交差点まで速度低下が発生。

・方向③は当該交差点直近の短い区間で低速状態が発生。

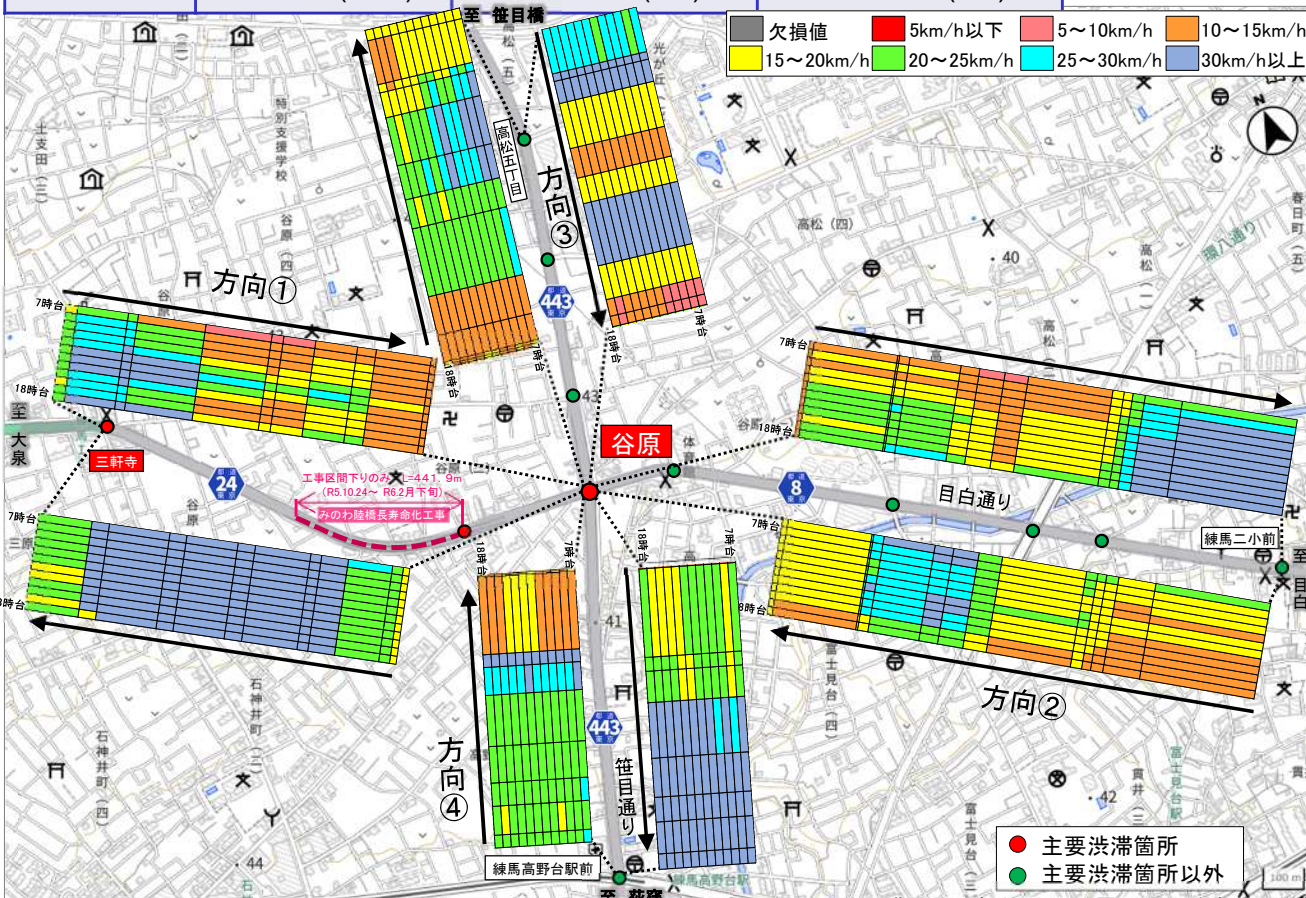
【現地踏査結果】・方向①②は路線全体で交通需要が交通容量を超過しており著しい渋滞が発生。(写真A・B)

・方向③では右折車両の捌け残りが発生。(写真C)

＜渋滞発生が指摘された方向＞



信号サイクル (8時台)	目白通り青時間	笹目通り南行き青時間	笹目通り北行き青時間
158秒	左直:70秒(44%) 右:40秒(25%)	左:47秒(30%) 直右:10秒(6%)	左:62秒(39%) 直右:15秒(9%)



谷原小前交差点を超えて渋滞が発生している。



直進車線において著しい渋滞が発生し、右折車両が阻害されている。



右折矢現示が開始



右折矢現示が終了

出典: 地理院地図(国土電子Web)をもとに作成
使用データ: ETC2.0 プローブデータ様式2-4(R4.1~R4.12平日)

2 主要渋滞箇所の解除

2-8 解除候補箇所の解除方針(案)

■ 解除候補箇所4箇所について、以下のように解除方針を提案。

1) 下高井戸駅入口交差点

・ヒアリングで「渋滞の認識あり」及び具体的な意見があったが、交通状況分析結果において、**速度低下は局所的**。現地踏査結果においても、滞留は発生するが、**信号1サイクルで捌け残りなく通過できているため、解除**することを提案。

2) (仮称)桜新町交番前南交差点

・ヒアリングで「渋滞の認識あり」及び具体的な意見があったが、交通状況分析結果において、**速度低下が確認されない**。現地踏査結果においても、青時間が短いことや路上駐停車車両による交通流への影響はなく、**信号1サイクルで捌け残りなく通過できているため、解除**することを提案。

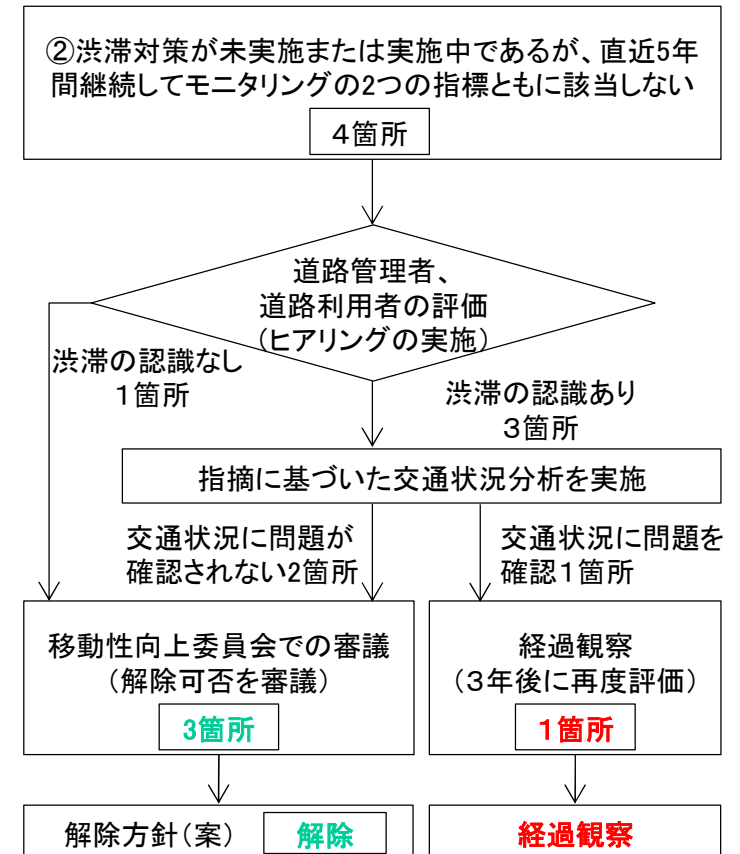
3) 若林陸橋交差点

・ヒアリングを実施した主体全てが「渋滞認識なし」のため、解除することを提案。

4) 谷原交差点

・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**。現地踏査においても路線全体で交通容量を超過した交通需要が発生し、**信号待ちが3回程度発生しているため、経過観察**とする。

■ 解除フロー(抜粋)

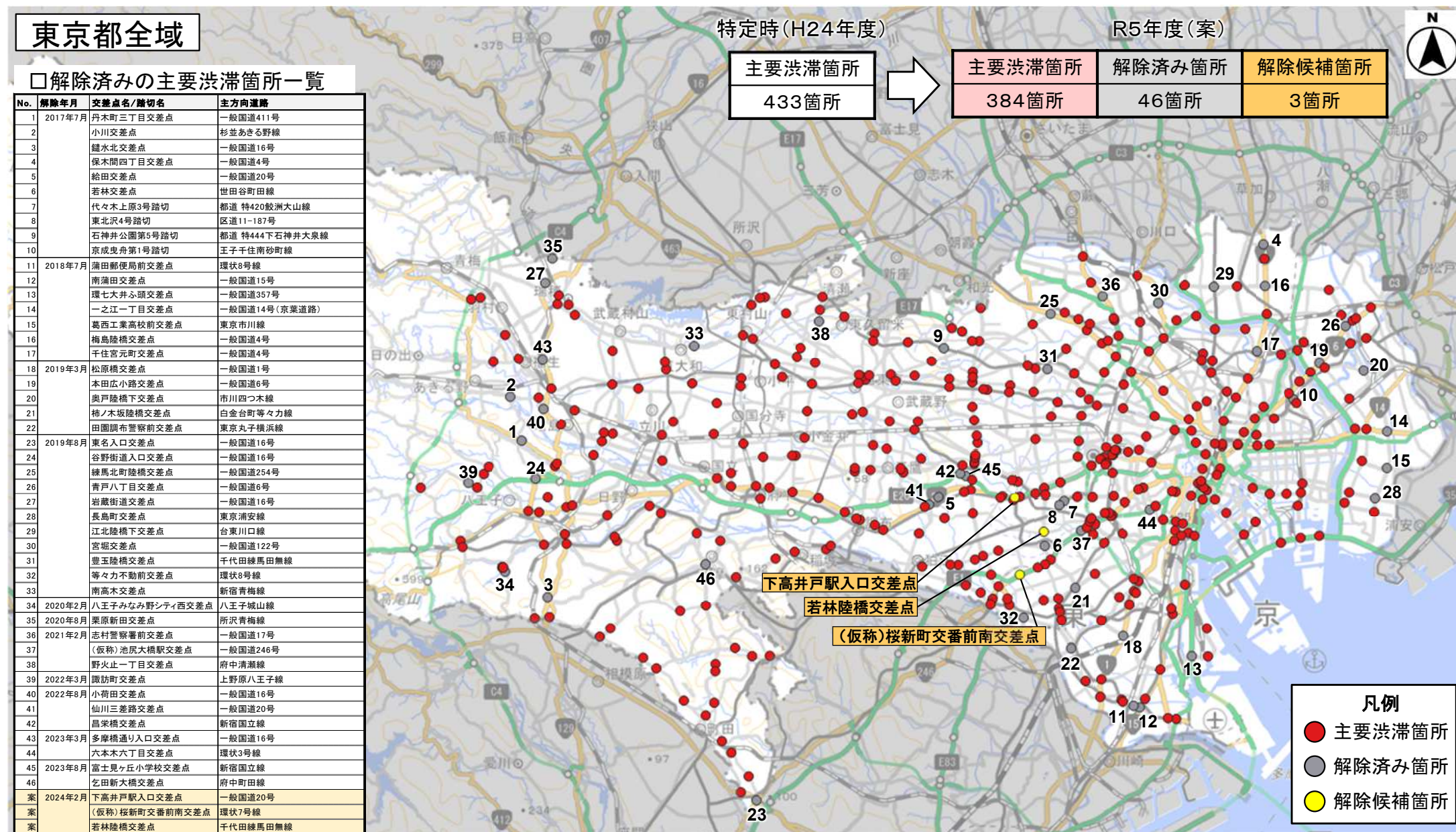


■ 解除方針(案)

No.	路線名	交差点名	解除方針(案)
1	国道20号	下高井戸駅入口交差点	解除
2	国道246号	(仮称)桜新町交番前南交差点	解除
3	都道318号環状七号線	若林陸橋交差点	解除
4	都道8号千代田練馬田無線	谷原交差点	経過観察

2 主要渋滞箇所の解除

2-9 東京都 主要渋滞箇所(一般道)位置図



出典:地理院地図(国土電子Web)をもとに作成

道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の報告

令和6年2月22日(木)

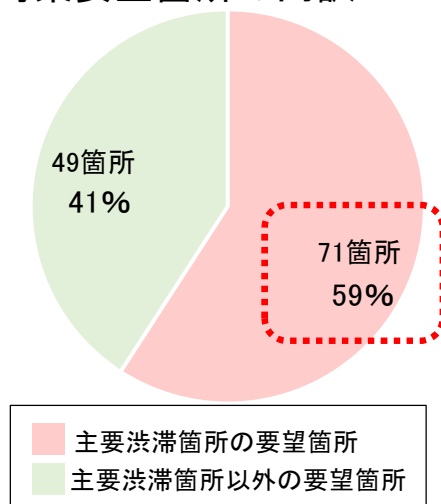
関東地方整備局 東京国道事務所

3 全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の報告

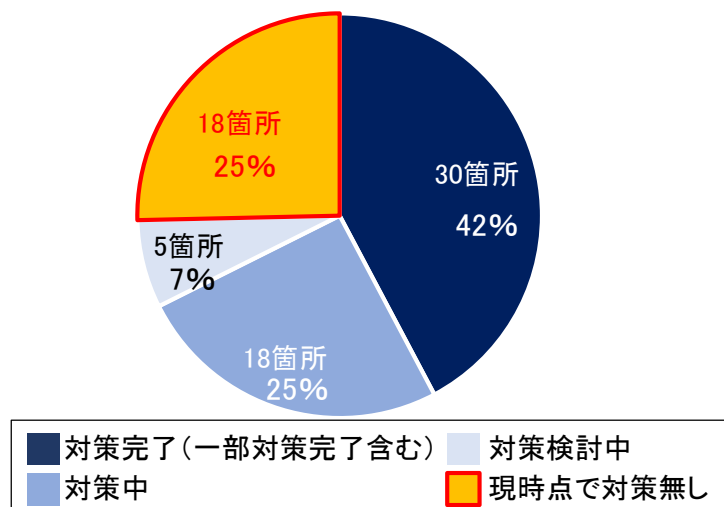
3-1 全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の報告

- 道路利用者団体（トラック、バス、タクシー事業者）より、令和5年度における東京都内の渋滞対策要望箇所は120箇所。
- 120箇所のうち、71箇所は主要渋滞箇所に該当。
- 要望のあった箇所について引き続きピンポイント対策や抜本的な対策を検討していく。

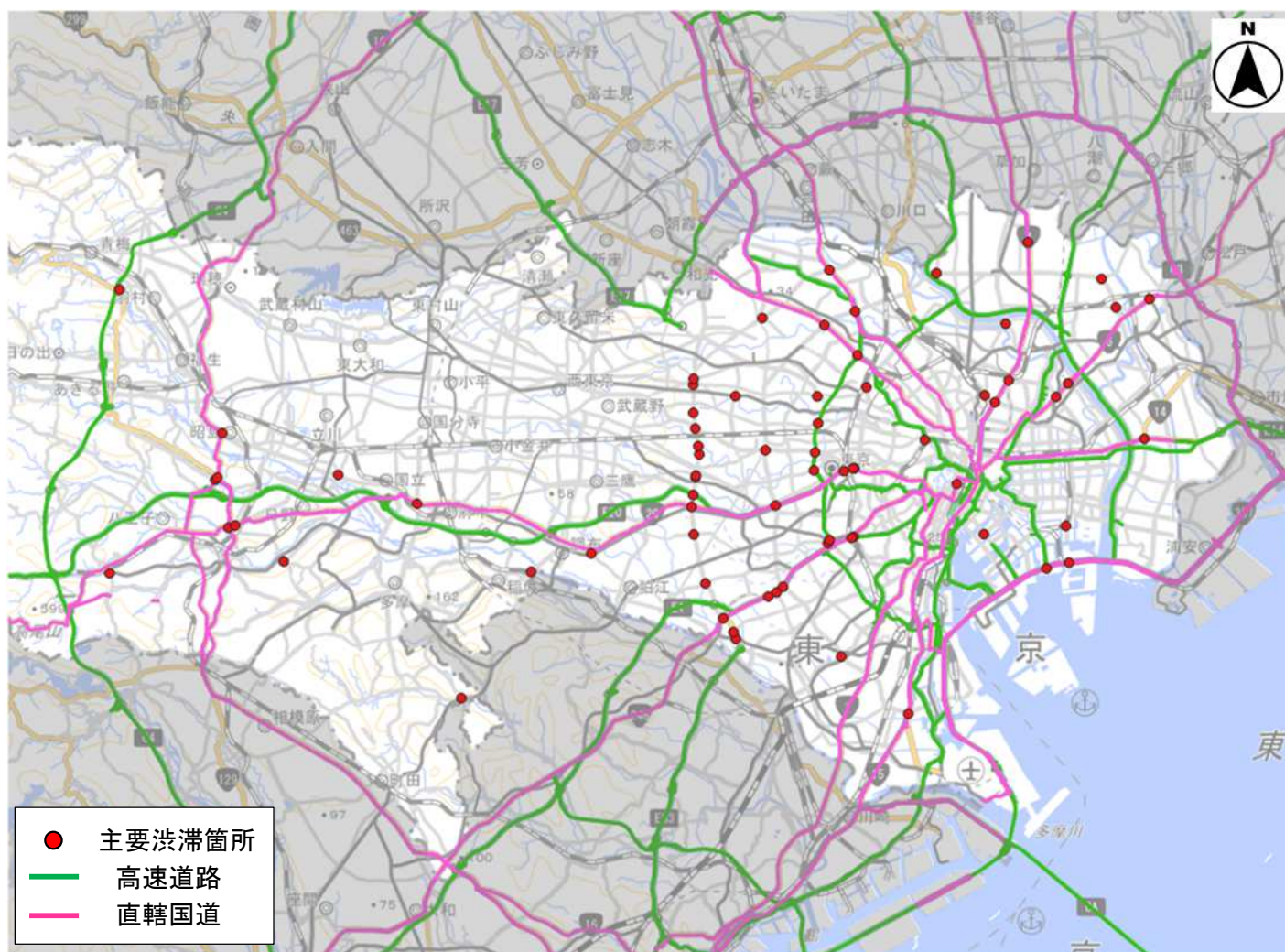
■ 渋滞対策要望箇所の内訳



■ 事業進捗状況(71箇所)



■ 主要渋滞箇所の要望箇所の位置図



出典：地理院地図(国土電子Web)をもとに作成

TDM施策について

令和6年2月22日(木)

関東地方整備局 東京国道事務所

4 TDM施策について

4-1 東京都内でのTDM施策の検討状況

- 令和3年度、4年度においては、物流施設の立地状況や交通状況を確認し、TDM施策を実施する地域を検討。
- 今回は、大田区臨海部と八王子市の2地域におけるTDM施策の実施に向けた調整状況をご報告。

■ 東京都内でのTDM施策の検討状況

【令和3年度検討】

コロナ禍(令和2年4月～5月の緊急事態宣言時)における交通量減少や平均旅行速度の向上を踏まえて、交通需要抑制によってモニタリング指標の向上がみられる交差点を抽出。

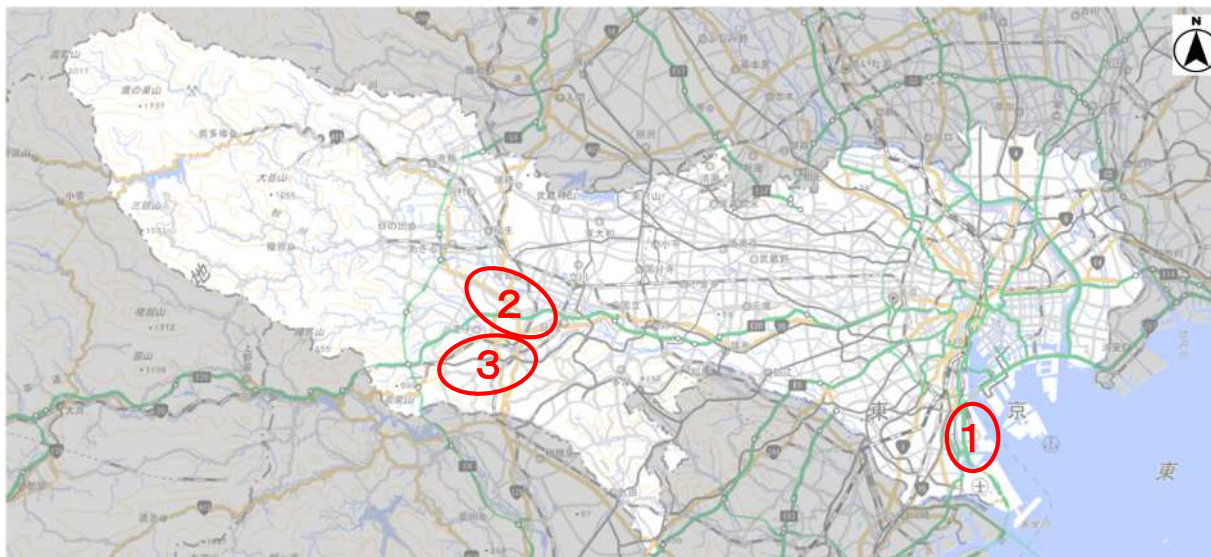
【令和4年度検討】

物流施設の立地状況や交通状況に着目し、物流施設周辺に主要渋滞箇所が位置する地域を選定。

■ 今回ご報告するTDM施策の検討地域

東京国道事務所より大田区臨海部、相武国道事務所より八王子市の2地域におけるTDM施策の実施に向けた調整状況をご報告。

TDM施策の検討地域	
1	大田区 臨海部
2	八王子市 八王子IC周辺部
3	八王子市 北野工業地区周辺部



4 TDM施策について

4-2 大田区臨海部におけるTDM施策の概要について

○ 大田区臨海部におけるTDM施策の実施に向けて、以下の内容で調整中。

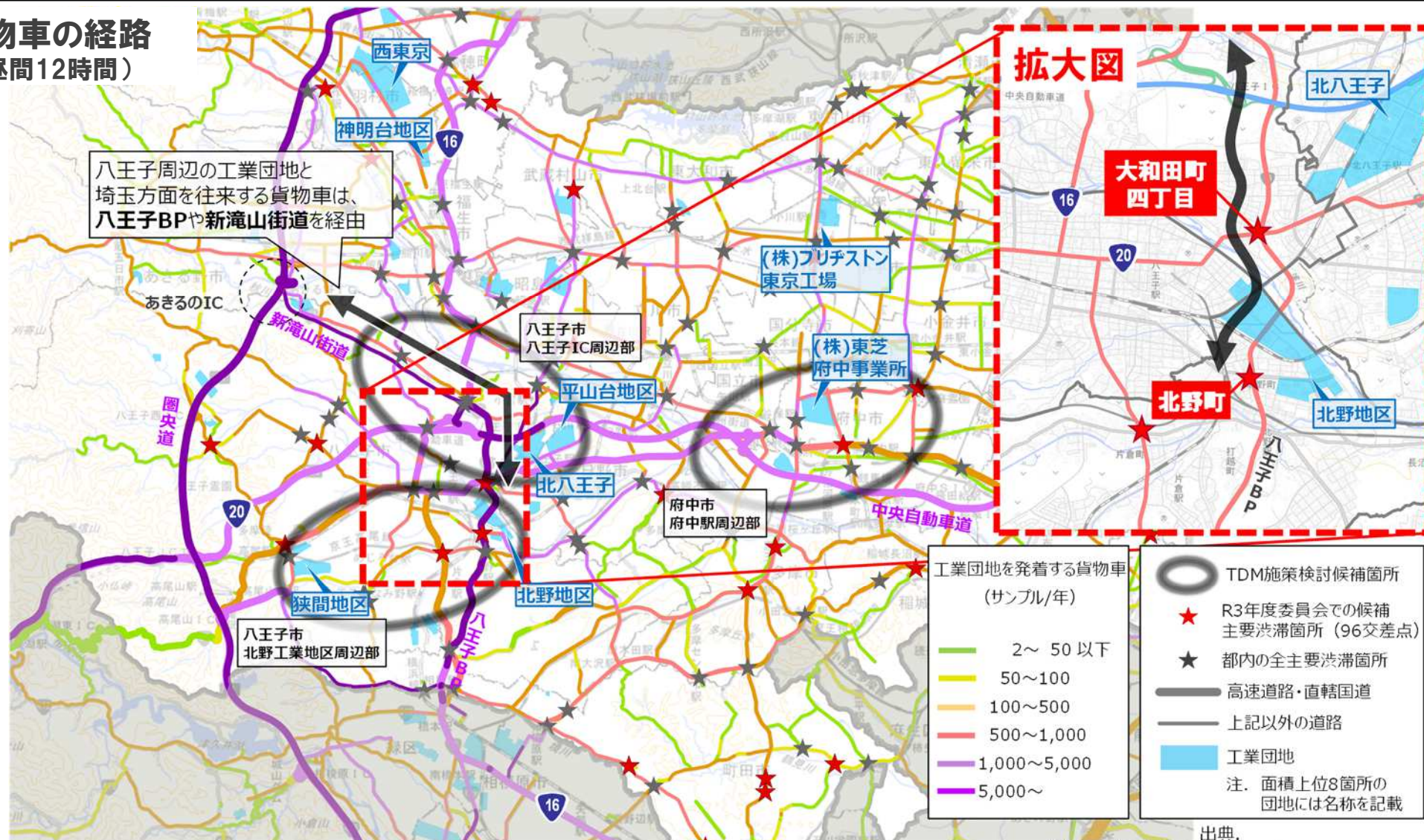
項目	内容
実施目的	大田区臨海部における国道357号京浜大橋周辺地域の道路の渋滞緩和
実施方法	・業務を妨げない範囲で取り組み可能なメニューに取り組んで頂くために、地元自治体や周辺の事業所と協働
取り組みメニュー	①時間帯の変更(オフピークの納品・出荷、時差出勤など) ②経路の変更(交通情報の活用など) ③手段の変更(公共交通機関の利用など) ④自動車の効率的利用(相乗り通勤など)
周知方法	・関係機関HPへ掲載 ・チラシの配布 ・SNSによる発信 ・道路情報板の表示
周知の対象	・京浜大橋周辺の組合に所属する企業や団体 ・上記の企業や団体に勤務する従業員

4 TDM施策について

4-3 東京都(多摩地域)における貨物車の主な経路

○東京都多摩地域の工業団地を発着する貨物車が集中しやすい区間は、主に、八王子周辺の工業団地～あきる野ICの八王子BPや新滝山街道である。

貨物車の経路 (昼間12時間)



出典.

縮尺: 1/150,000 トラブル@データ (R4.4～R5.3)

出典. 地理院地図(国土電子Web)をもとに作成

4 TDM施策について

4-4 主要渋滞箇所「北野町」の渋滞状況

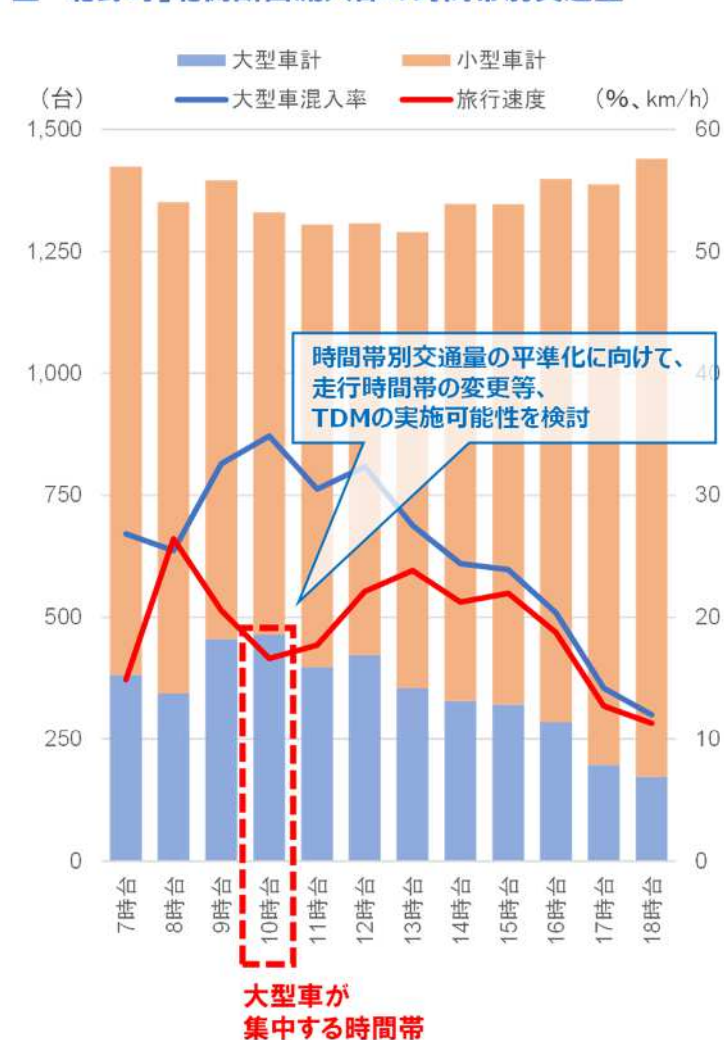
- 北野町は、大型車交通量が最大となる10時台にて、「北野」工業団地が位置する北側・東側流入部を中心に速度低下が発生。
- 交通混雑の緩和を目指すため、地元自治体と連携して進めていく必要がある。

■「北野町」周辺の旅行速度



出典. ETC2.0プローブデータ (R5.10平日)
出典. 地理院地図(国土電子Web)をもとに作成

■「北野町」北側断面流入部の時間帯別交通量



出典. 交通量: 交通量調査(R5.10)
旅行速度: ETC2.0プローブデータ (R5.10平日)

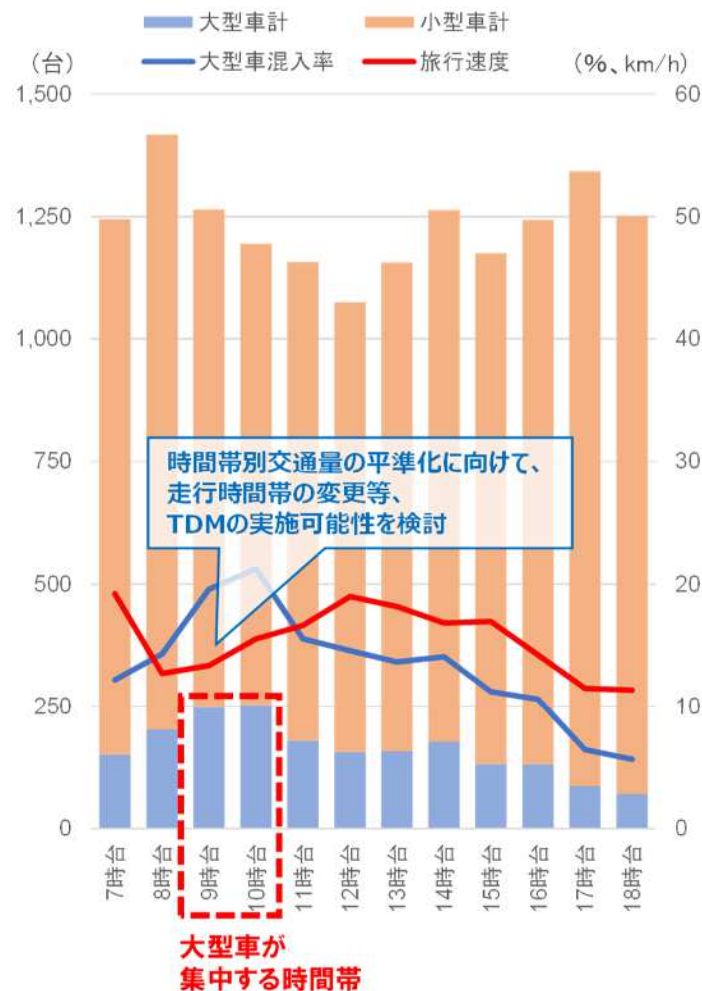
4 TDM施策について

4-5 主要渋滞箇所「大和田町四丁目」の渋滞状況

- 大和田町四丁目は、大型車交通量が最大となる9～10時台にて、「北八王子」工業団地が位置する東側流入部を中心に速度低下が発生。
- 交通混雑の緩和を目指すため、地元自治体と連携して進めていく必要がある。



■「大和田町四丁目」東側断面の時間帯別交通量



出典. ETC2.0プローブデータ (R5.10平日)
出典. 地理院地図(国土電子Web)をもとに作成

出典. 交通量: 交通量調査(R5.10)
旅行速度: ETC2.0プローブデータ (R5.10平日)

4 TDM施策について

4-6 今後の進め方(案)

○今後は、「交通分析」、「自治体・企業ヒアリング」、「広報活動」の実施を想定する。

○STEP1の「交通分析」では、交通課題と課題要因に示す①～④の分析結果を踏まえて、TDMのメニュー案を検討する。

○STEP2の自治体・企業ヒアリングでは、STEP1の検討したTDMのメニュー案を提示し、生産活動等の実態を踏まえた実施可能なメニューを協議・検討する。

項目	内容
STEP1. 交通分析 (～R6年度 第1四半期)	●交通課題と課題要因に示す①～④の分析結果を踏まえてTDMのメニュー案を検討する。 1)交通課題 → 大型車等が集中しやすいエリアや時間帯を確認 ①面的 …ピーク時とオフピーク時の速度差分図を作成して、慢性的な渋滞箇所と朝夕ピーク時の渋滞箇所を見える化【図1】。 ②線的 …前後区間の速度の組み合わせから「渋滞の起点のなりやすさ」を評価したボトルネック指数を算出【図2】。 2)課題要因 → 渋滞要因となる道路の使われ方(属性や経路)を確認 ③交通の量 …JARTICの断面交通量(毎日5分毎)を使って、時間帯別平休別等に交通量や大型車混入率を集計。 ④交通の質 …ETC2.0データを使って、通勤車両や貨物車等の属性ごとに道路の使われ方(利用経路・OD)を分析。 3)TDMのメニュー案の検討(下表は一例)

状況	交通課題	課題要因	TDMのメニュー案
1	▶工業団地の入場ゲート付近で渋滞	▶工業団地を目的地とする大型車が集中	▶荷卸し車両の時間分散
2	▶ICへのアクセス道路上の交差点で渋滞	▶周辺の工業団地を出発した大型車が集中	▶周辺の時間やルートの分散
3	▶朝ピーク時、工業団地へのアクセス道路で渋滞	▶周辺の工業団地を目的地とした通勤車両が集中	▶時差出勤

STEP2. 自治体・企業ヒアリング
(R6年度第2～第4四半期)

●STEP1で検討したTDMのメニュー案を自治体や企業に提示し、生産活動等の実態を踏まえた実施可能なメニューを協議・検討。

STEP3. 広報活動
(R7年度～)

●周辺企業にTDMの取り組みを呼び掛ける広報活動(チラシ等)を実施。
●既にTDMに取り組んでいる企業、商工会からの情報発信も検討。



図1. 速度差分図分析イメージ
出典: 地理院地図(国土電子Web)をもとに作成

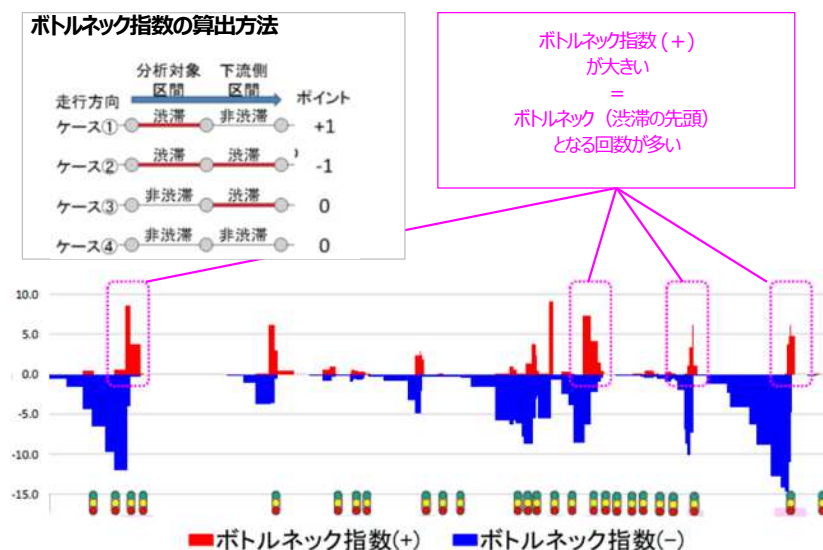


図2. ボトルネック指数分析イメージ

モニタリング指標の評価区間リンクの見直し

令和6年2月22日(木)

関東地方整備局 東京国道事務所

5-1 主要渋滞箇所の現状と解除状況

5-1 主要渋滞箇所の現状と解除状況

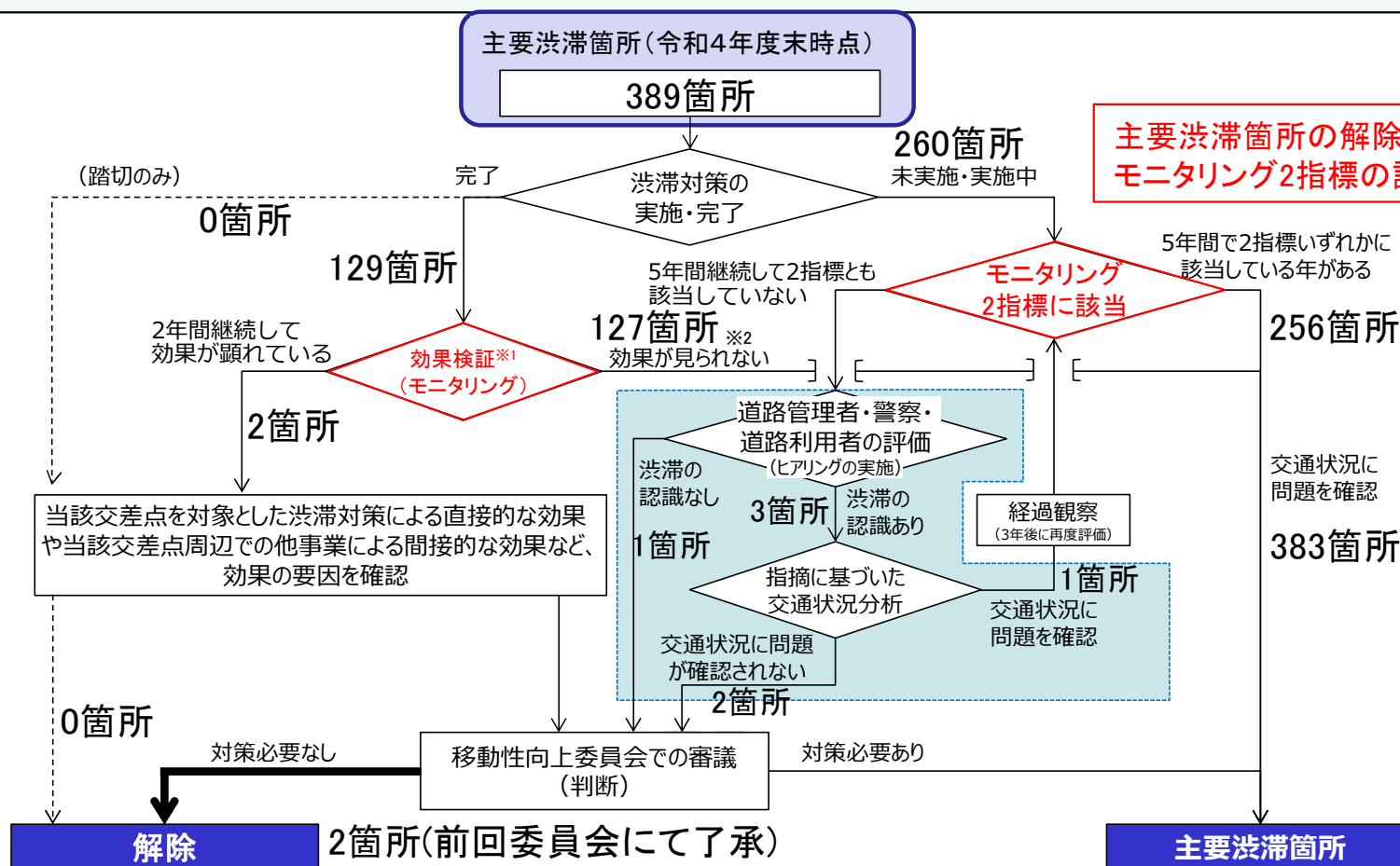
- 平成25年に主要渋滞箇所433箇所を特定して以来、対策事業を実施しているが、令和5年8月末時点で387箇所が残存。
- 主要渋滞箇所の解除候補箇所の選定は、モニタリング2指標の該当状況を確認して実施しているが、モニタリング2指標の算出には以下の課題がある。
 - ①評価リンクの区間長が短い箇所では、停車時間や加減速の影響が顕著となり、速度低下が過剰に評価される恐れがある。
 - ②当該交差点部にセンサス区間の切れ目が存在しない箇所では、当該交差点に流入する車両の速度を適切に評価できていない可能性がある。
- これらの課題について、モニタリング指標の評価区間リンクの見直しを再検討し、令和6年度以降の主要渋滞箇所のモニタリングへの適用に向けて試算を行った。

- 主要渋滞箇所の解除候補箇所の選定は、モニタリング2指標の該当状況を確認して実施しているが、モニタリング2指標の算出には以下の課題がある。

- ①評価リンクの区間長が短い箇所では、停車時間や加減速の影響が顕著となり、速度低下が過剰に評価される恐れがある。
- ②当該交差点部にセンサ区間の切れ目が存在しない箇所では、当該交差点に流入する車両の速度を適切に評価できていない可能性がある。

- ②当該交差点部にセンサ区間の切れ目が存在しない箇所では、当該交差点に流入する車両の速度を適切に評価できていない可能性がある。

- これらの課題について、モニタリング指標の評価区間リンクの見直しを再検討し、令和6年度以降の主要渋滞箇所のモニタリングへの適用に向けて試算を行った。



主要渋滞箇所の解除候補箇所の選定は、
モニタリング2指標の該当状況を確認して実施

※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

※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

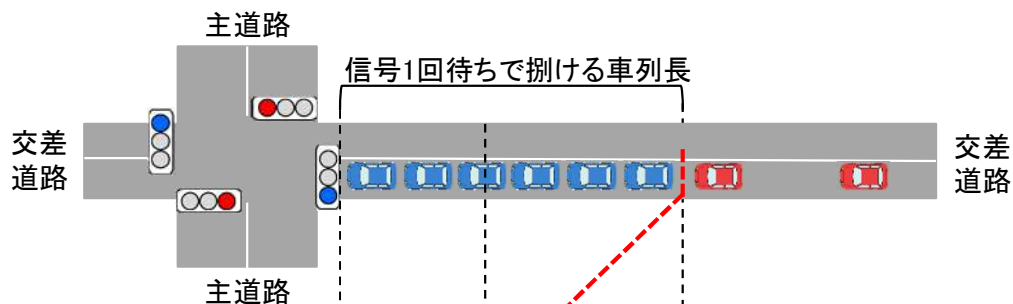
【B】平日ピーク時平均旅行速度が
10km/h以下

5 モニタリング指標の評価区間リンクの見直し

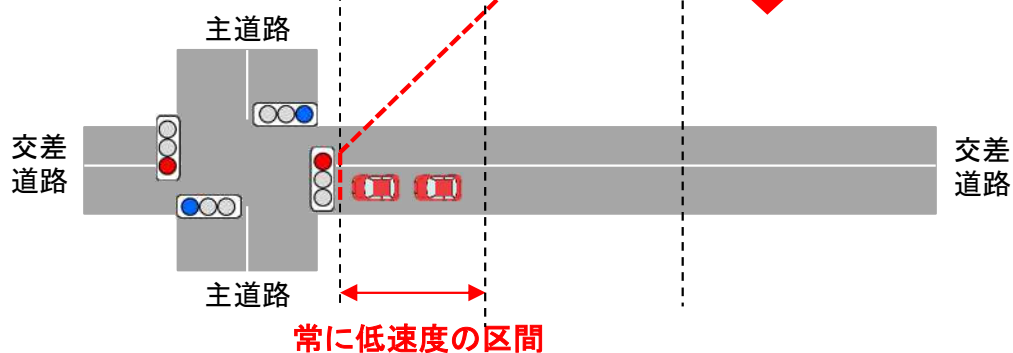
5-2 ①評価リンクの区間長が短い箇所の課題

- 直轄国道の交差道路側の待ち時間が長い流入部において、評価区間長が青信号1回で捌ける車列長より短い場合には、評価区間長が短くなればなるほど停車時間や加減速の影響が顕著となり、速度低下が過剰に評価される恐れがある。
- そのため、評価区間長は少なくとも青信号1回で捌ける車列長を確保することが望ましい。

<青信号になったとき>



<赤になったとき>



現在の評価区間

評価区間長が短くなる
ほど停車時間、加減速
の影響が顕著になる

凡例

- 青信号1回で捌ける事例
- 青信号2回以上で捌ける事例

青信号1回で捌ける車列長(m) = $T_g / D \times S$

T_g = 1サイクルあたりの青時間(s)

D = 飽和交通流から求められる飽和時の交差点への1台あたり流入秒数(s/台) ※1

S = 停車時の平均車頭間隔(m/台) ※2

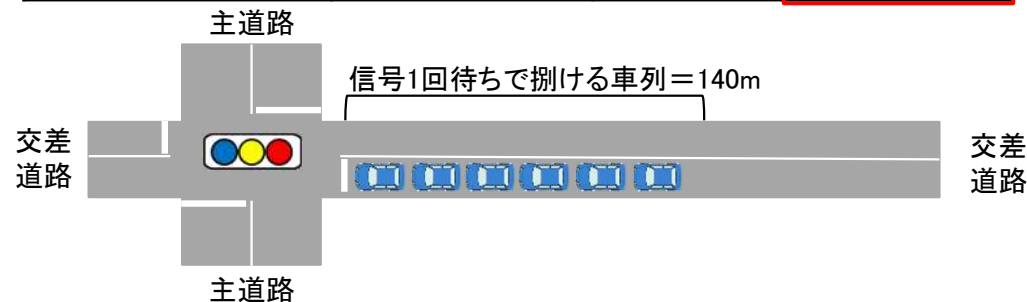
※1 都市部(その他)における大型車混入率16% 飽和交通流率の実測値1800~2200pcu/青1時間
大型車の乗用車換算係数1.7

以上より、飽和交通流率≒1800台/青1時間 → $D \div 2$ (s/台)

※2 大型車混入率16%の場合 $S \div 7$ (m/台)

例) サイクル長140sの交差点

	主道路(直進)	主道路(右折)	交差道路
青時間 (T_g)	90s	10s	40s
計算式	$90 \div 2 \times 7$	-	$40 \div 2 \times 7$
青信号1回で捌ける車列長 (m)	315m	-	140m

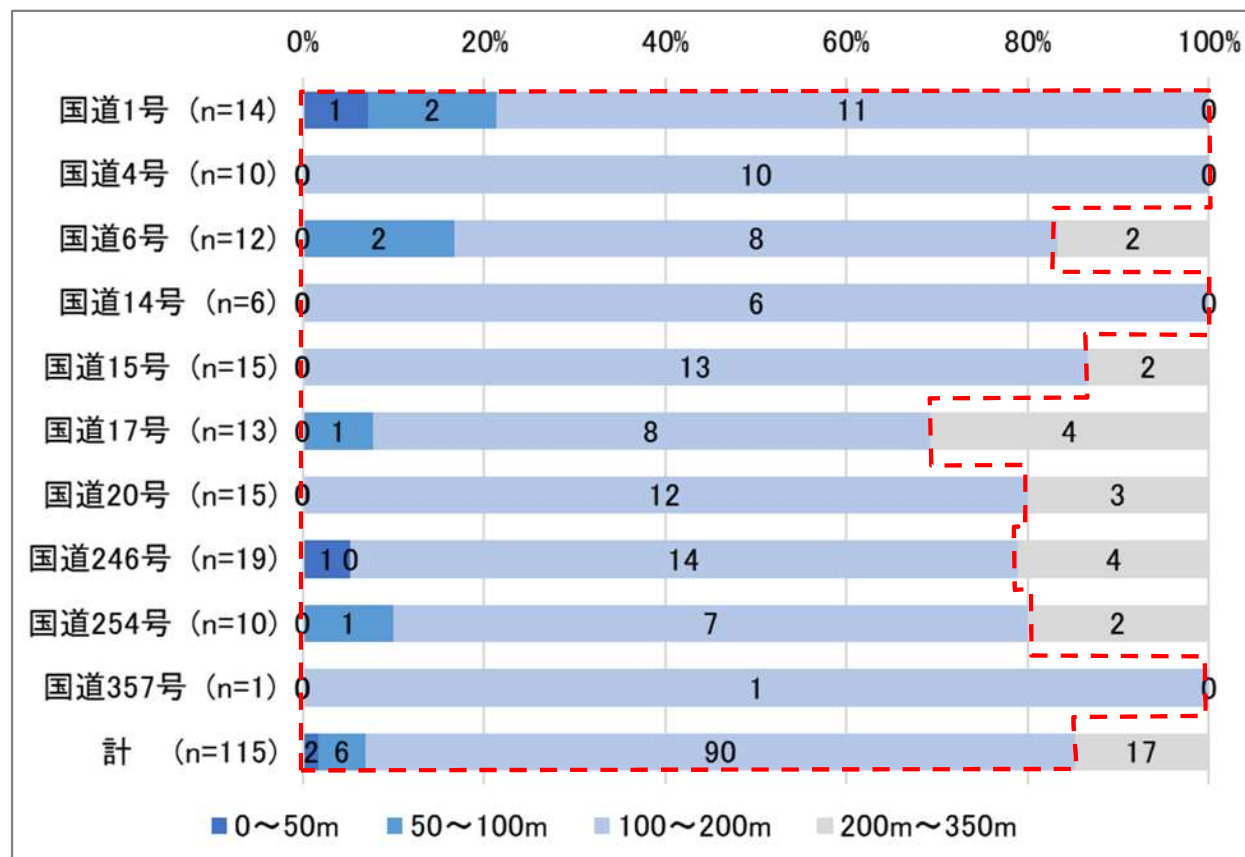


5 モニタリング指標の評価区間リンクの見直し

5-2 ①評価リンクの区間長が短い箇所の課題

- 東京国道管理の主要渋滞箇所を対象として、信号現示情報を基に時間1回で捌ける車列長を算出した結果、約9割の箇所で車列長が200m以内であった。
- 評価区間長は青信号1回で捌ける車列長以上とすることが望ましいため、少なくとも200m以上を確保することが妥当と考えられる。

■東京国道管内の主要渋滞箇所の青信号1回で捌ける車列長分布



信号現示情報: 令和4年度における主要渋滞箇所の現地踏査結果

対象道路: 東京国道管内の主要渋滞箇所に交差する道路115方向を対象とした

■位置図



5 モニタリング指標の評価区間リンクの見直し

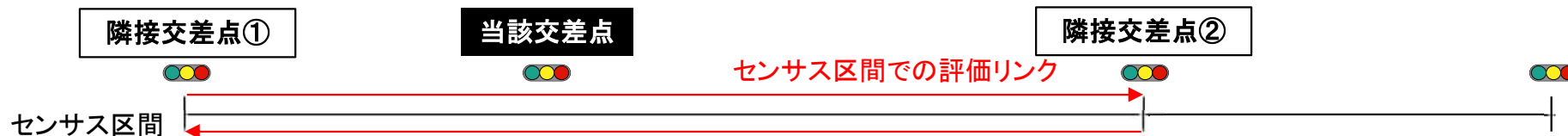
5-3 ②当該交差点部にセンサス区間の切れ目が存在しない箇所の課題

- 当該交差点部にセンサス区間の切れ目が存在しない箇所では、当該交差点に流入する車両の速度を適切に評価できていない可能性がある。
- そのため、モニタリング指標の評価リンクを、センサス区間から当該交差点部にリンクの切れ目のあるDRMリンクへ見直し。

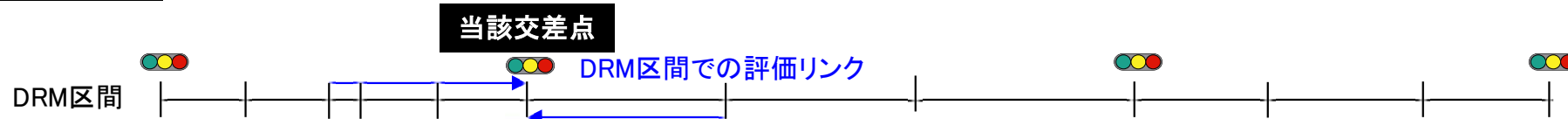
■当該交差点部にセンサス区間の切れ目が存在しない箇所（相原駅入口交差点）



■見直し前の評価リンク: 当該交差点部センサス区間の切れ目が存在しないため、隣接交差点に流入するセンサス区間を評価リンクに用いている。



■見直し後の評価リンク: 当該交差点部にリンクの切れ目のあるDRMリンクへ見直し、当該交差点に流入するDRM区間を評価。



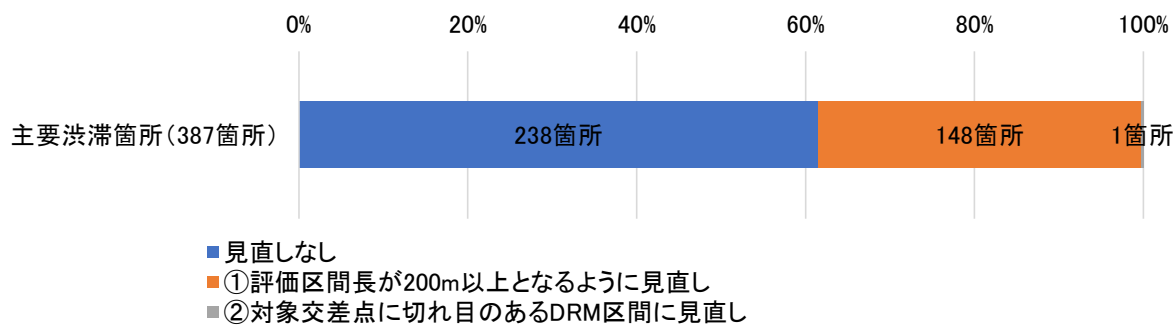
5 モニタリング指標の評価区間リンクの見直し

審議事項

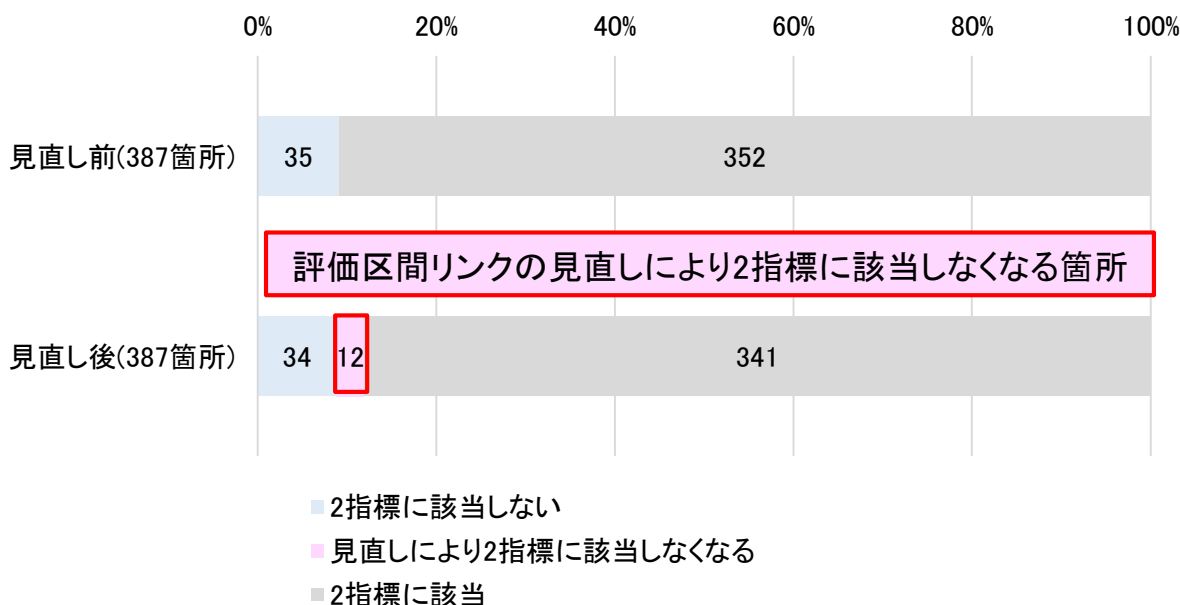
5-4 モニタリング指標の評価区間リンクの見直し結果

- 東京都内の現在の主要渋滞箇所387箇所のうち、149箇所（約38%）で評価区間リンクの見直しを実施。
- 評価区間リンクの見直しにより、モニタリング指標が向上し、2指標ともに該当しなくなる交差点は12箇所。
- 令和6年度以降の主要渋滞箇所のモニタリングにおいては、見直した評価区間リンクにてモニタリングを実施することを提案。

■評価区間リンクを見直した箇所



■見直しによる指標該当状況の変化



■見直しにより2指標に該当しなくなる12箇所

No	管理者	路線名	交差点名	対策状況
1	東京国道	一般国道1号	西五反田八丁目	対策済み
2	東京国道	一般国道20号	松原二丁目	対策未実施
3	東京国道	一般国道246号	青山二丁目	対策未実施
4	東京国道	一般国道357号	新木場	対策済み
5	東京都	環状6号線	(仮称)青葉台一丁目西	対策済み
6	東京都	環状7号線	青砥駅東	対策未実施
7	東京都	千代田練馬田無線	中落合二丁目	対策未実施
8	東京都	赤坂杉並線	上原三丁目	対策未実施
9	東京都	新荒川葛西堤防線	(仮称)新小松川橋東詰北	対策未実施
10	東京都	府中町田線	薬師池	対策中
11	東京都	府中相模原線	宝蔵橋	対策中
12	東京都	立川青梅線	福島交番前	対策未実施

その他

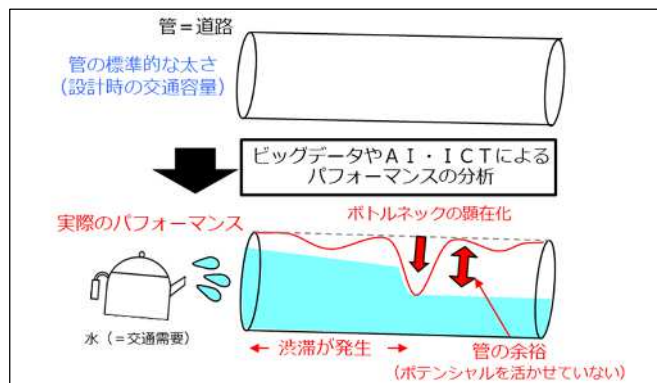
令和6年2月22日(木)
関東地方整備局 東京国道事務所

6. 局所渋滞対策事業の創設

シームレスネットワークの実現に向けたパフォーマンス・マネジメントの展開を目的とし、サービスレベルの低下要因となっている箇所に対して機動的・面的な対策を推進するため、局所渋滞対策事業を創設。

【目的】

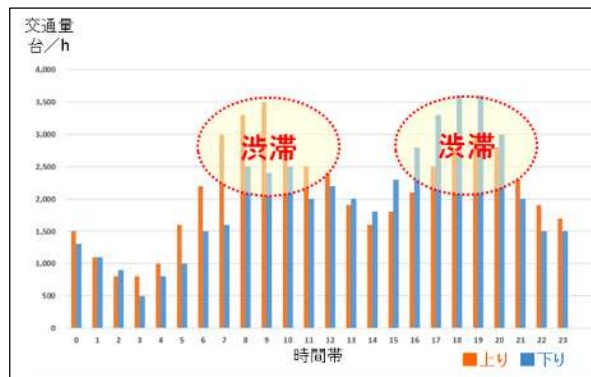
ビッグデータ等の活用により、求められるサービスレベルに対して著しい課題が生じている箇所の分析を行い、その結果に基づき、道路の機能向上を含む渋滞の緩和・解消を目的とした合理的な局所改良を実施することでネットワークのパフォーマンス改善を図る



▲道路のパフォーマンスの概念図

【分析・評価】

ETC2.0等のビッグデータやICTを活用し、求められるサービスレベルに対する実際のパフォーマンスの分析・評価や渋滞要因の推定を実施



▲時間別・箇所別・方向別のデータ分析

【対策】

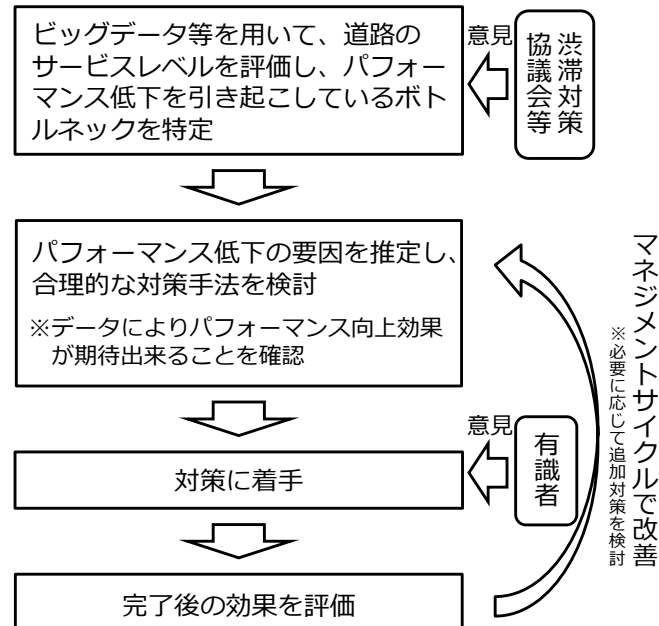
車線運用の変更など従来の手法に加え、2+1車線化など、要因に即した効率的・効果的な新たな対策※を柔軟に実施



▲新たな対策の事例

※この他、ゼブラ帯設置、追加ランプ、直行方向の交差点立体化など既存の対策手法にとらわれず検討

【事業の流れ】



令和５年度 第１回 東京都移動性向上委員会 議事概要

日時：令和５年８月２５日（金） 10:00～12:00

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（対面・WEB）

○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）最新の取り組みと整備効果
- （５）渋滞対策検討箇所
- （６）TDM 施策の検討

○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 R4.12 末の旅行速度及び交通量の推移を基に、コロナ禍から現在までの都内の交通状況変化について報告した。
 - ・交通状況のモニタリングと併せて、前回委員会から今回委員会までの間に対策完了した箇所や具体の対策内容を整理し、対策による交通への影響を確認した方がよいとの意見があった。
- （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、事故危険区間に指定されている事業の実施性の高い箇所を中心に、交通安全対策事業と併せてピンポイント渋滞対策の実施も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、対策実施後２年間継続して効果が顕われている２箇所（富士見ヶ丘小学校交差点・乞田新大橋交差点）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4箇所（下高井戸駅入口交差点・（仮称）桜新町交番前南交差点・若林陸橋交差点・谷原交差点）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を審議することとした。

（４）最新の取り組みと整備効果

- ・各道路管理者より、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。

（５）渋滞対策検討箇所

- ・直轄国道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。

（６）TDM 施策の検討

- ・TDM 施策検討候補箇所（案）について審議した。
- ・TDM の施策メニューについては、時間帯の変更に限定せず、経路の変更や手段の変更なども含めて複数の施策メニューを組合せて実施することで、はじめて効果が発現するのではないかとの意見があった。

以上

<参考資料>TDM施策(相武国道)

6 TDM施策の検討

R 5 年度 第 1 回委員会資料

6-1 TDM施策検討候補箇所の選定結果(案)

○前回委員会を踏まえ8地域について、物流施設の立地状況や交通状況を整理。

○物流施設の敷地面積が広く、主要渋滞箇所数や発着量の多い5地域をTDM施策検討候補箇所に選定。

	TDM施策検討候補箇所	物流施設の敷地面積(合計)	周辺の主要渋滞箇所数	H27センサス発着量※	検討結果
①	江東区 臨海部	約120万㎡	10箇所	153,577台(57,025台)	候補箇所
②	大田区 臨海部	約640万㎡	12箇所	427,749台(96,970台)	候補箇所
③	江戸川区 国道14号周辺部	約19万㎡	4箇所	248,024台(41,135台)	候補箇所から削除
④	江戸川区 臨海部	約47万㎡	4箇所	233,717台(35,143台)	候補箇所から削除
⑤	八王子市 北野工業地区周辺部	約190万㎡	15箇所	216,197台(14,834台)	候補箇所
⑥	八王子市 繊維工業団地周辺部	約52万㎡	6箇所	195,919台(15,297台)	候補箇所から削除
⑦	八王子市 八王子IC周辺部	約170万㎡	17箇所	109,980台(11,177台)	候補箇所
⑧	府中市 府中駅周辺部	約140万㎡	14箇所	151,413台(16,724台)	候補箇所

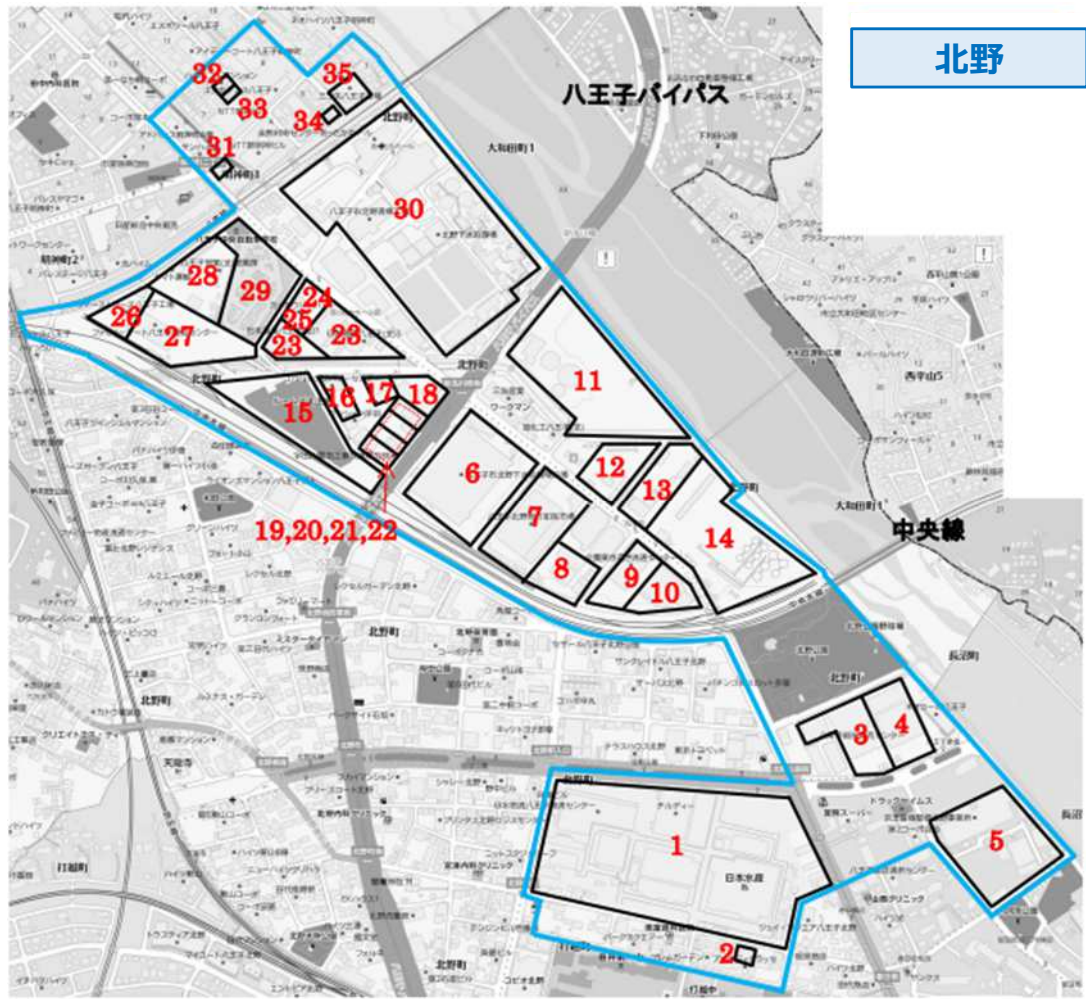
※平成 27 年度 全国道路・街路
交通情勢調査 自動車起終点調
査より、発生集中交通量を集計
※()内は普通貨物車の台数



【参考】「北野」工業団地

- 「北野」工業団地には、主に『小売り』『建設・資材』『機械』の企業が多く立地。
- 面積の広いNo1日本水産（株）には食品生産工場が立地。No30.北野清掃工場等には複数の処理所が立地しているものの、老朽化に伴い再整備・跡地の活用が検討中。

■「北野」工業団地 立地企業



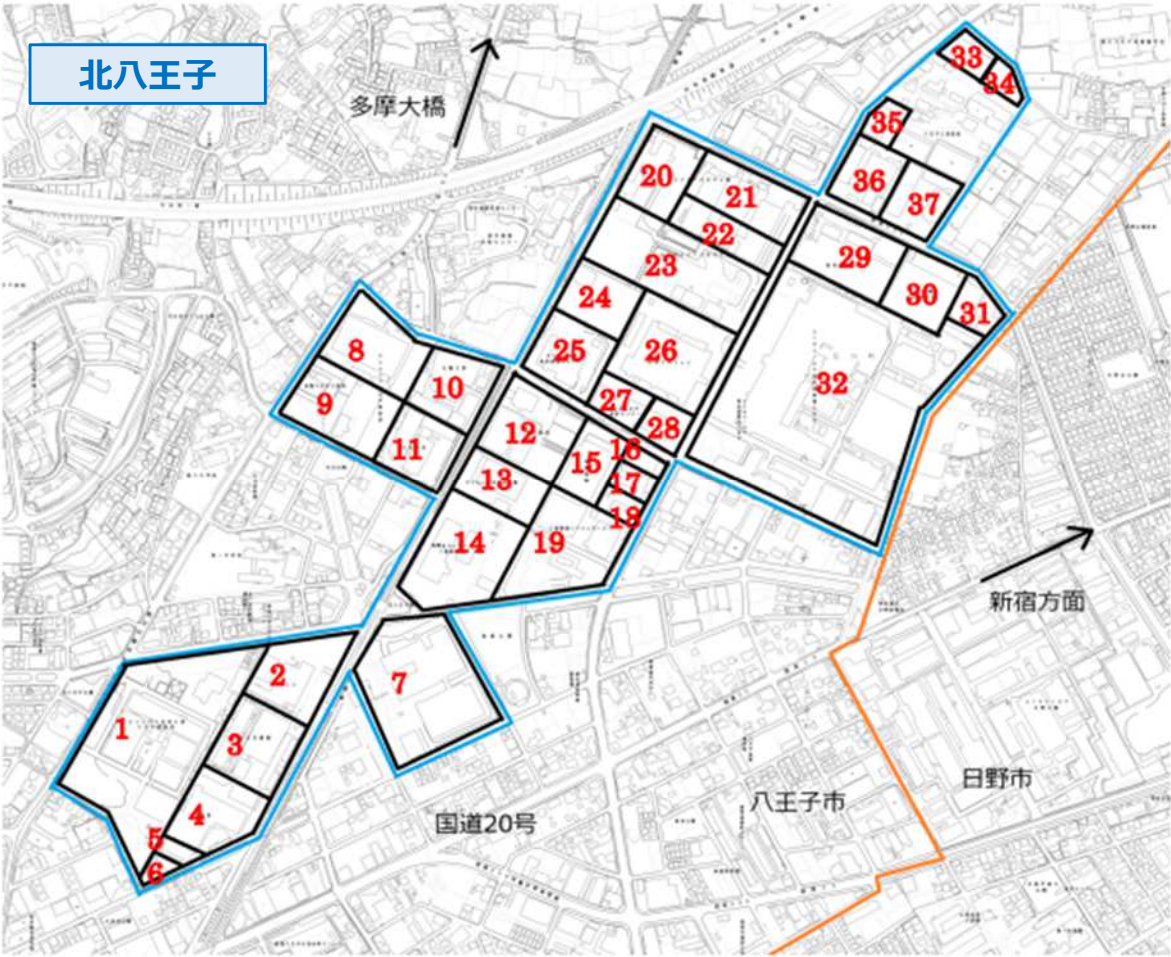
工業団地名、単独工場名	読み	市町村名	面積 (ha)	NO	企業名	業種区分
北野	きたの	八王子市	59.7	1	日本水産(株)	食品
				2	(有)三和製作所	建設・資材
				3	八王子総合卸売センター(株)	小売
				4	八王子総合卸売協同組合	小売
				5	京王重機整備(株)	自動車・輸送機
				6	東京特殊車体(株)	自動車・輸送機
				7	北野下水処理場分場	その他
				8	八王子青果市場	商社・卸売
				9	(株)全農東京花き流通センター	商社・卸売
				10	全農パールライス(株)	小売
				11	東京都水道局北野給水所	その他
				12	西東京生コンクリート(株)	建設・資材
				13	前田道路(株)	建設・資材
				14	日本オイルターミナル(株)	運輸・物流
				15	(株)家具の大正堂	小売
				16	八王子食糧(株)	運輸・物流
				17	(株)ミマキエンジニアリング	電機・精密
				18	関東三菱自動車販売(株)	小売
				19	宇田川電気工事(株)	建設・資材
				20	(株)オー・エヌ	小売
				21	東電子工業(株)	電機・精密
				22	日本通運(株)	運輸・物流
				23	(株)ムラウチドットコム	小売
				24	ディーエムソリューションズ(株)	情報通信・サービスその他
				25	多摩運送(株)	運輸・物流
				26	(株)ファーストフーズ	食品
				27	(株)ファミリーマート	小売
				28	ヤマト運輸(株)	運輸・物流
				29	(株)八王子中央自動車学校	情報通信・サービスその他
				30	北野清掃工場等	その他
				31	(株)館野機械製作所	機械
				32	日東工器(株)	機械
				33	オリオン機械(株)	機械
				34	(有)鈴木車体工場	情報通信・サービスその他
				35	(株)三ツ矢	建設・資材

※各企業のHPより業種を分類（公共施設はその他）

【参考】「北八王子」工業団地

- 「北八王子」工業団地には、主に『電気・精密』の企業が多く立地。
- 面積の広いNo32.コニカミノルタには、技術部門が集積する東京サイト八王子が立地。
また、No1.オリンパス（株）では、事業機能を一拠点に集約した新本社が立地しており、2024年4月より稼働予定。

■「北八王子」工業団地 立地企業



工業団地名、単独工場名	読み	市町村名	面積 (ha)	NO	企業名	業種区分
北八王子	きたはちおうじ	八王子市	107.2	1	オリンパス(株)	電機・精密
				2	(株)ニレコ	電機・精密
				3	カシオ計算機(株)	電機・精密
				4	三省堂印刷(株)	情報通信・サービスその他
				5	ミツワ電機(株)	電機・精密
				6	日本パリレン	電機・精密
				7	アジレントテクノロジー(株)	電機・精密
				8	(株)JVCケンウッド	電機・精密
				9	東京電力(株)	電力・ガス
				10	太陽工業(株)	建設・資材
				11	日本分光(株)	電機・精密
				12	(株)東京精密	電機・精密
				13	(株)ダスキン	情報通信・サービスその他
				14	(株)東京精密	電機・精密
				15	西濃運輸(株)	運輸・物流
				16	森崎工業	建設・資材
				17	アサ電子工業(株)	電機・精密
				18	光工業(株)	建設・資材
				19	三菱電機システムサービス(株)	情報通信・サービスその他
				20	三菱食品(株)	商社・卸売
				21	(株)ヒューテックノオリン	運輸・物流
				22	(株)サンリツ	運輸・物流
				23	(株)新開トランスポートシステムズ	運輸・物流
				24	三菱ふそうトラック・バス(株)	自動車・輸送機
				25	(株)ヤクルト本社	食品
				26	日本アムウェイ	小売
				27	(株)エコグリーン	情報通信・サービスその他
				28	(株)サカイ引越センター	運輸・物流
				29	MIC(株)	情報通信・サービスその他
				30	福山通運(株)	運輸・物流
				31	エブレン(株)	電機・精密
				32	コニカミノルタ(株)	電機・精密
				33	大陽日酸(株)	電気・ガス
				34	(株)巴商会	電気・ガス
				35	名糖産業(株)	食品
				36	大矢化学工業(株)	情報通信・サービスその他
				37	三和テクノロジーズ(株)	電機・精密

出典：八王子市HP
八王子市内にある工業団地等へ立地している企業の状況（令和5年12月20日現在）

※各企業のHPより業種を分類（公共施設はその他）

【参考】ボトルネック指数の概要

○ボトルネック指数は、対象区間が「渋滞の先頭のなった頻度」と「先詰まり渋滞の影響を受けた頻度」の2つを数値化することで、渋滞の起点となるボトルネックを捉えやすくした指標である。

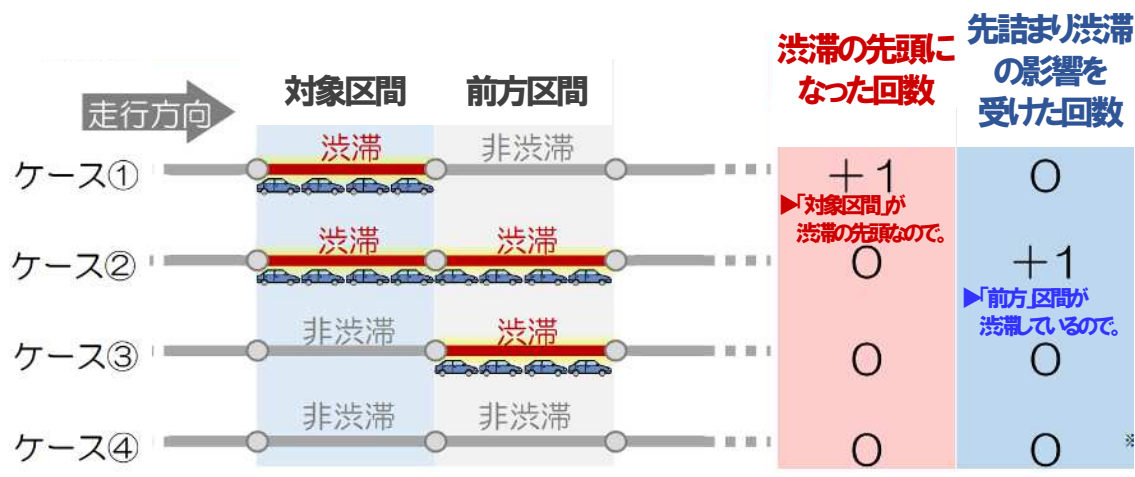
■ ボトルネック指数の概要・算出方法

ボトルネック指数

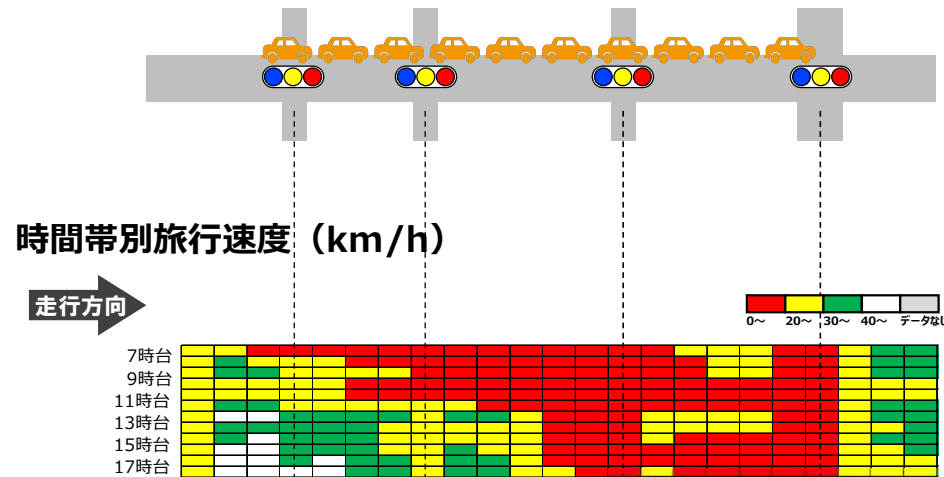
ボトルネック値
…対象区間が「渋滞の先頭のなった頻度」を表す
→ 渋滞の先頭になった回数 / 計測回数※

渋滞影響値
…対象区間が「先詰まり渋滞の影響を受けた頻度」を表す
→ 先詰まり渋滞の影響を受けた回数 / 計測回数※

※ 計測期間は1年として、1時間単位で計測。
365日×24回/日=8,760回



■ 算出結果のイメージ



ボトルネック指数

