

平成30年度

第2回 東京都移動性向上委員会

日時：平成31年3月15（金）13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. 議 事

- (1) 前回委員会の振り返り
- (2) 主要渋滞箇所の解除
- (3) 最新の取り組みと整備効果

4. 閉 会

【資料一覧】

資料1 : 平成30年度第1回東京都移動性向上委員会 議事要旨

資料2 : 平成30年度第2回東京都移動性向上委員会 資料

参考資料1 : ヒアリングでいただいたご意見

参考資料2 : 東京都移動性向上委員会 規約・委員名簿

平成 30 年度 第 1 回 東京都移動性向上委員会 議事概要

日時：平成 30 年 7 月 26 日（木） 13:30～15:00

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）最新の交通状況による分析
- （２）主要渋滞箇所の対策進捗状況及び見直し
- （３）渋滞対策検討箇所
- （４）最新の取り組みと整備効果

○議事要旨

- （１）最新の交通状況による分析
 - ・最新の交通状況のモニタリングにもとづく分析結果が報告された。
- （２）主要渋滞箇所の対策進捗状況及び見直し
 - ・主要渋滞箇所 423 箇所のうち、対策後 2 年間に渡ってモニタリング指標の基準値をクリアしている 7 箇所に関して主要渋滞箇所の解除を議論し、今回解除することが了承された。
 - ・対策を実施していないものの 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 13 箇所に関して主要渋滞箇所の解除の方針を議論し、今後、道路管理者および交通管理者・道路利用者にヒアリングを行い、それらの評価を踏まえ解除を検討することが了承された。
- （３）渋滞対策検討箇所
 - ・対策検討中の主要渋滞箇所において、①重度分析の検証、②ボトルネック性の検証、③事業性の把握を確認し、今後、ピンポイント渋滞対策の実施を含めて検討していくことが報告された。
- （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。

以上

**平成30年度
第2回
東京都移動性向上委員会**

**平成31年3月15日(金)
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。

- 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月に開催し対応方針の決定。
- 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。
- 今年度第1回委員会で解除された7箇所を含め、これまで合計17箇所が解除。一般道路の主要渋滞箇所は平成31年2月現在416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	
	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
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)
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)	

■ 本日も議論いただきたいこと

(1) 主要渋滞箇所の解除

(2) 最新の取り組みと整備効果

(1) 主要渋滞箇所の解除

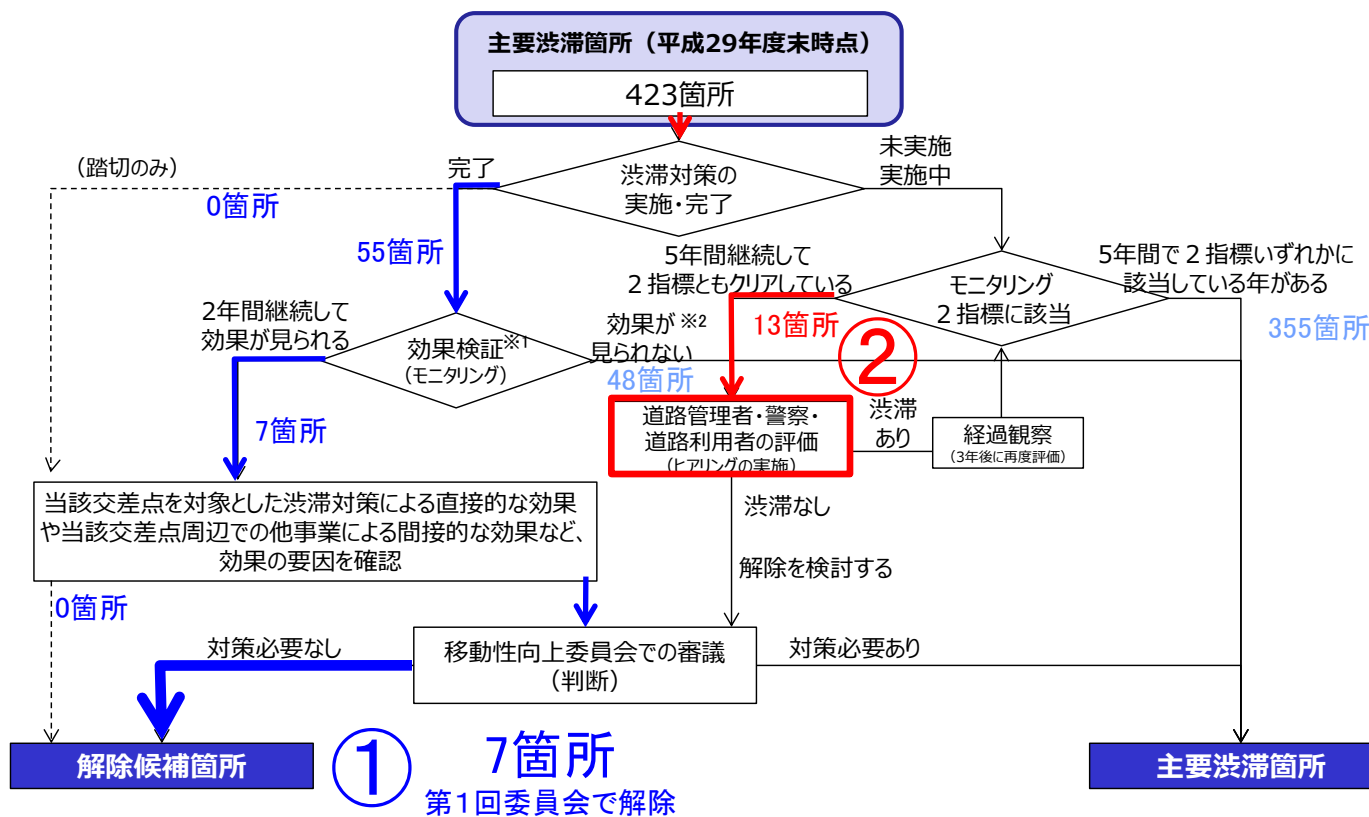
(1) 主要渋滞箇所の解除

1-1 主要渋滞箇所の解除の考え方

■ 主要渋滞箇所の解除の考え方に従って、解除箇所を選定します。

- ① 渋滞対策が実施された主要渋滞箇所55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7箇所について、**平成30年度第1回委員会の審議により解除いたしました。**
- ② 渋滞対策は実施されていないものの、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13箇所について、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、主要渋滞箇所の解除を検討します。**⇒平成30年度第1回委員会後にヒアリングを実施**
- ③ 道路利用者へのヒアリングは、トラック協会・バス協会を想定する。

■ 主要渋滞箇所の解除フロー



※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4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

(1) 主要渋滞箇所の解除

1-2 主要渋滞箇所の解除(済)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については、**第1回委員会の審議により主要渋滞箇所から解除いたしました。**

■ 対策実施後、2年間継続して効果が顕れている箇所(7箇所)

番号	路線名	交差点名	実施済みの対策
1	環状8号線	蒲田郵便局前交差点	一般国道15号 蒲田駅周辺整備(H24)
2	一般国道15号	南蒲田交差点	
3	一般国道357号	環七大井ふ頭交差点	大井環七立体(H26)
4	一般国道14号 (京葉道路)	一之江一丁目交差点	需要予測信号(H25)
5	東京市川線	葛西工業高校前交差点	需要予測信号(H26)
6	一般国道4号	梅島陸橋交差点	需要予測信号(H23)
7	一般国道4号	千住宮元町交差点	需要予測信号(H24)、 車線分離標(H25)

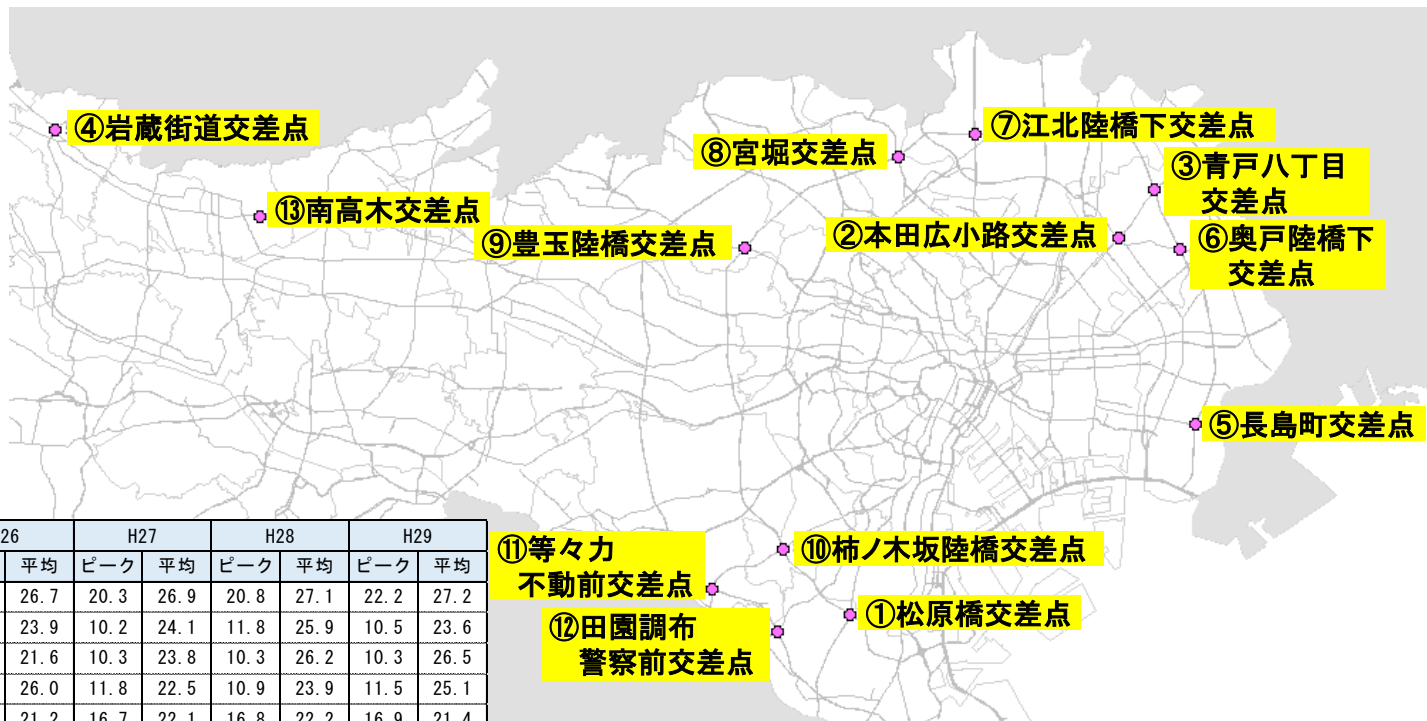


(1) 主要渋滞箇所の解除

1-3 主要渋滞箇所の解除候補箇所

■ 渋滞対策が実施されていない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については、**道路管理者・警察・道理利用者にヒアリングを実施しました。**

■ 対策未実施であるが、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(13箇所)



NO	道路名	交差点名	H25		H26		H27		H28		H29	
			ピーク	平均	ピーク	平均	ピーク	平均	ピーク	平均	ピーク	平均
1	一般国道1号	松原橋交差点	19.5	27.0	20.2	26.7	20.3	26.9	20.8	27.1	22.2	27.2
2	一般国道6号	本田広小路交差点	11.7	22.9	10.2	23.9	10.2	24.1	11.8	25.9	10.5	23.6
3	一般国道6号	青戸八丁目交差点	10.2	22.2	10.5	21.6	10.3	23.8	10.3	26.2	10.3	26.5
4	一般国道16号	岩蔵街道交差点	12.6	20.9	14.7	26.0	11.8	22.5	10.9	23.9	11.5	25.1
5	東京浦安線	長島町交差点	18.4	22.0	16.8	21.2	16.7	22.1	16.8	22.2	16.9	21.4
6	市川四つ木線	奥戸陸橋下交差点	16.0	21.2	16.3	21.9	17.8	23.4	17.5	22.6	17.1	22.1
7	台東鳩ヶ谷線	江北陸橋下交差点	11.9	23.0	11.1	22.3	14.8	23.4	14.7	24.3	14.4	23.0
8	一般国道122号	宮堀交差点	17.9	24.0	17.2	23.9	18.0	25.4	17.6	26.4	16.5	24.8
9	千代田練馬田無線	豊玉陸橋交差点	11.9	21.2	13.1	21.3	13.4	22.0	12.7	22.6	12.3	22.3
10	白金台町等々力線	柿ノ木坂陸橋交差点	13.1	21.5	13.2	22.1	12.7	24.2	12.2	23.4	13.1	22.0
11	環状8号線	等々力不動前交差点	18.6	27.0	17.0	25.4	16.7	25.1	16.4	25.5	18.3	25.2
12	東京丸子横浜線	田園調布警察前交差点	15.0	25.5	15.2	25.2	18.8	25.1	18.7	25.6	19.7	25.1
13	新宿青梅線	南高木交差点	19.6	21.2	21.7	25.5	15.0	20.6	15.4	21.2	18.1	23.2

⑪等々力
不動前交差点

⑫田園調布
警察前交差点

■ 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

※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速度及びH29速度は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

(1)主要渋滞箇所の解除

1-4 ヒアリング調査

- 対象交差点を管轄or営業区域としている主体に、渋滞状況に関するヒアリング調査を実施しました。
- 渋滞の発生状況や想定される要因等に関する知見の収集および把握を目的としました。

■ヒアリング調査の実施概要

項目	内容
目的	・渋滞対策は実施されていないものの、モニタリングによって5年間継続して2指標をクリアしている箇所の渋滞状況について確認 ・主要渋滞箇所の対策立案等に活かせる意見の収集・把握
調査方法	訪問形式
実施期間	2018年11月末～12月中旬
対象※	東京都、東大和市、警視庁、東京都バス協会、東京都トラック協会、相武国道事務所、東京国道事務所
内容	・現在の渋滞の認識有無 （主要渋滞箇所からの解除判定に活用） ⇒上記設問で、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

※対象の交差点を管轄or営業エリアにもつ主体に対して調査を実施

※東京都バス協会およ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

(1) 主要渋滞箇所の解除

1-5 関係機関へのヒアリング調査に基づく解除方針(案)

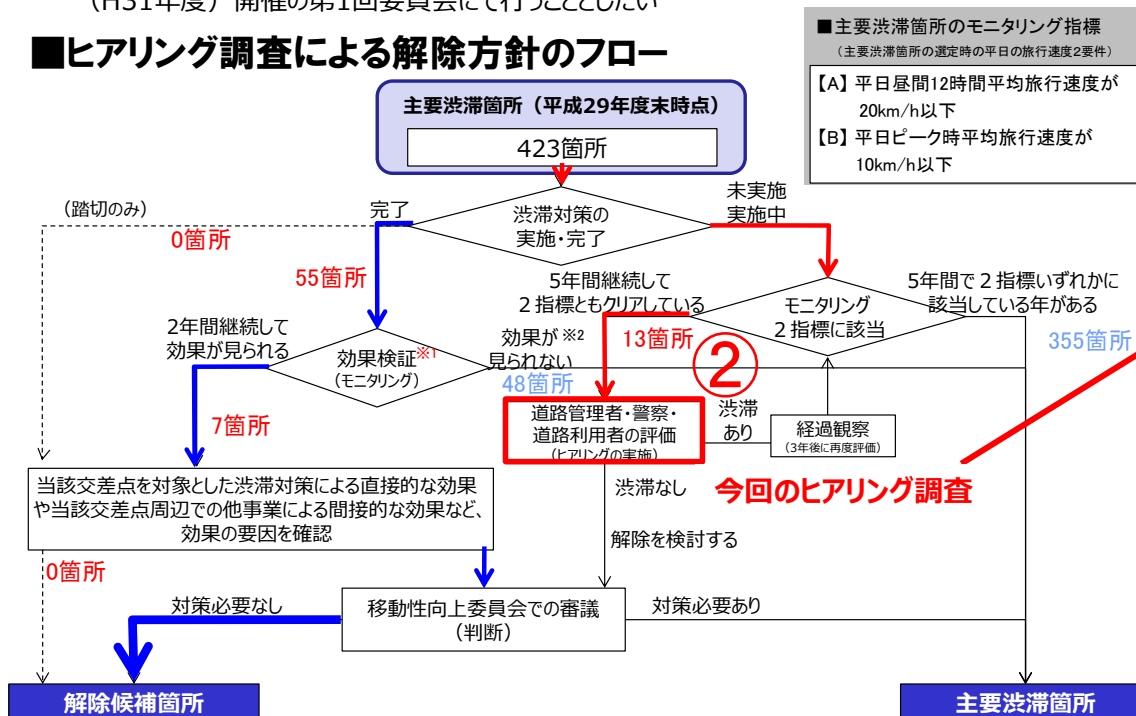
■本日ご確認いただきたい論点

- 【論点1】 ヒアリングでの意見に基づく解除の検討方針は妥当か
- 【論点2】 ヒアリングで「渋滞の認識あり」との回答があった箇所は、客観的なデータ等に基づく交通状況分析を踏まえて、当該年度内（第2回委員会※）にて再確認する方針で良いか

※全関係機関で「渋滞の認識なし」の回答が得られた箇所は、本委員会で主要渋滞箇所から解除する方針として良いか

※なお、H30年度はヒアリング実施の初年度であるため、交通状況分析と再確認は、次年度（H31年度）開催の第1回委員会にて行うこととしたい

■ヒアリング調査による解除方針のフロー

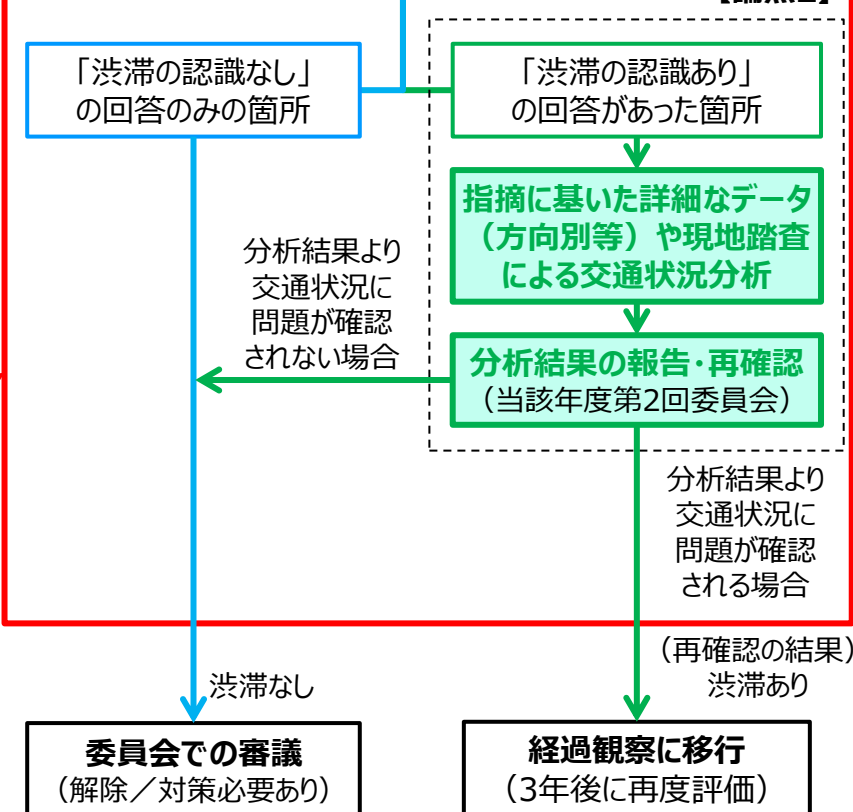


【論点1】

道路管理者・警察・道路利用者の評価 (ヒアリングの実施)

渋滞の認識の有無等
(第1回委員会後にヒアリング実施)

【論点2】



(1)主要渋滞箇所の解除

1-6 ヒアリング調査結果と解除方針の事務局案

- 全関係機関で「渋滞の認識なし」の5箇所は、主要渋滞箇所から解除します。(案)
- 上記以外の8箇所については、交通状況分析の上、次回委員会内で解除方針を審議します。(案)

■ヒアリング調査結果

番号	交差点名	所在地	交差路線名		東京国道	相武国道	東京都	東大和市	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	松原橋交差点	大田区	一般国道1号	環状7号線	○	-	○	-	○	○	○	解除
②	本田広小路交差点	葛飾区	一般国道6号	市川四つ木線	○	-	○	-	○	○	○	解除
③	青戸八丁目交差点	葛飾区	一般国道6号	環状7号線	○	-	○	-	○	○	×	交通状況 分析
④	岩蔵街道交差点	西多摩郡	一般国道16号	瑞穂富岡線	-	○	○	-	○	○	×	交通状況 分析
⑤	長島町交差点	江戸川区	東京浦安線	環状7号線	-	-	○	-	○	○	×	交通状況 分析
⑥	奥戸陸橋下交差点	葛飾区	市川四つ木線	環状7号線	-	-	○	-	○	○	○	解除
⑦	江北陸橋下交差点	足立区	台東川口線	環状7号線	-	-	○	-	○	○	×	交通状況 分析
⑧	宮堀交差点	北区	一般国道122号	環状7号線	-	-	○	-	○	×	○	交通状況 分析
⑨	豊玉陸橋交差点	練馬区	千代田練馬田無線	環状7号線	-	-	○	-	○	×	×	交通状況 分析
⑩	柿ノ木坂陸橋交差点	目黒区	白金台町等々力線	環状7号線	-	-	○	-	○	○	○	解除
⑪	等々力不動前交差点	世田谷区	環状8号線	白金台町等々力線	-	-	○	-	○	○	×	交通状況 分析
⑫	田園調布警察前交差点	大田区	東京丸子横浜線	環状8号線	-	-	○	-	○	○	○	解除
⑬	南高木交差点	東大和市	新宿青梅線	市道第5号線	-	-	○	○	○	○	×	交通状況 分析

(1) 主要渋滞箇所の解除

1-7 ヒアリングでいただいた意見のまとめ

番号	交差点名	所在地	交差路線名		渋滞路線		渋滞状況					渋滞要因			周辺状況		その他
			主方向	従方向	主方向	従方向	直進	右左折	朝	昼	夜	交差点形状	信号現示	歩行者自転車	地理的要因	商業施設	
③	青戸八丁目交差点	葛飾区	国道6号	環状7号線	-	○	-	○	○	-	○	-	○	○	-	○	-
④	岩蔵街道交差点	西多摩郡	国道16号	瑞穂富岡線	○	-	○	-	○	-	○	-	○	-	○	-	-
⑤	長島町交差点	江戸川区	東京浦安線	環状7号線	○	○	○	-	○	-	○	-	-	-	○	-	バス車線変更
⑦	江北陸橋下交差点	足立区	台東川口線	環状7号線	○	○	○	-	○	-	○	○	○	○	-	○	-
⑧	宮堀交差点	北区	国道122号	環状7号線	○	○	-	○	○	○	○	-	-	○	○	-	-
⑨	豊玉陸橋交差点	練馬区	千代田練馬田無線	環状7号線	○	○	-	○	○	○	○	-	○	-	-	-	路駐車両
⑪	等々力不動前交差点	世田谷区	環状8号線	白金台町等々力線	○	-	-	○	○	-	○	○	-	-	○	-	-
⑬	南高木交差点	東大和市	新宿青梅線	市道第5号線	○	-	○	-	○	-	○	-	○	-	○	○	-



(2) 最新の取り組みと整備効果

(2) 最新の取り組みと整備効果

路線名	事業概要	実施主体
国道357号	有明二丁目交差点渋滞対策（左折車線新設）	川崎国道
国道357号	辰巳交差点渋滞対策（右左折車線新・増設）	川崎国道
国道357号	お台場中央交差点渋滞対策（トンネル入口追加）	川崎国道
国道20号	日野バイパス（延伸）、日野バイパス（延伸）Ⅱ期	相武国道
国道20号	八王子南バイパス	相武国道
中央道WG	小仏トンネル付近（上り線） 相模湖付近（下り線） 八王子JCT（圏央道）付近	相武国道
東京外かく環状道路	関越～東名区間整備	東京外環
湾岸線（西行き）	東雲JCT～辰巳JCT	首都高速
6号三郷線（下り）	小菅JCT付近	首都高速
東京外かく環状道路	千葉区間	首都国道
環状第5の1号	千駄ヶ谷区間	東京都

(2)最新の取り組みと整備効果

2-1 有明二丁目交差点渋滞対策の効果確認結果

- 対策内容**
- ・国道357号西行き左折専用車線の新設
 - ・国道357号東行き左折専用車線の新設

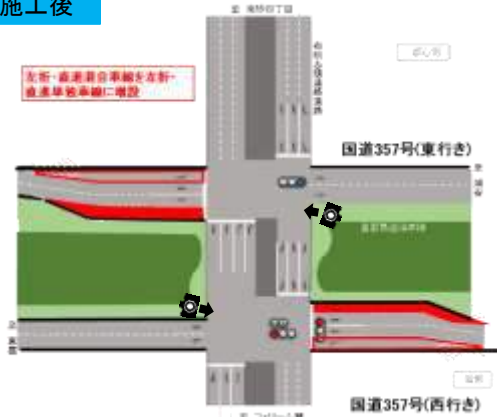
- 対策効果**
- ・左折専用車線が設置され、左折車両の速度低下が改善
 - ・左折車両が直進車両と分離され、左折車両による直進車両の阻害がなくなり速度低下が改善
 - ・直進車両の速度改善により右折車両の速度低下も改善

■事業概要

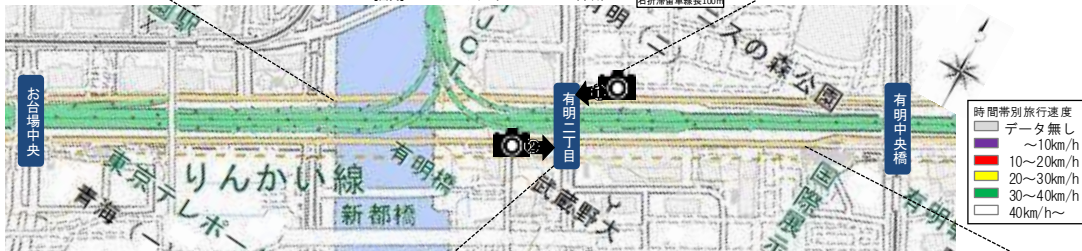
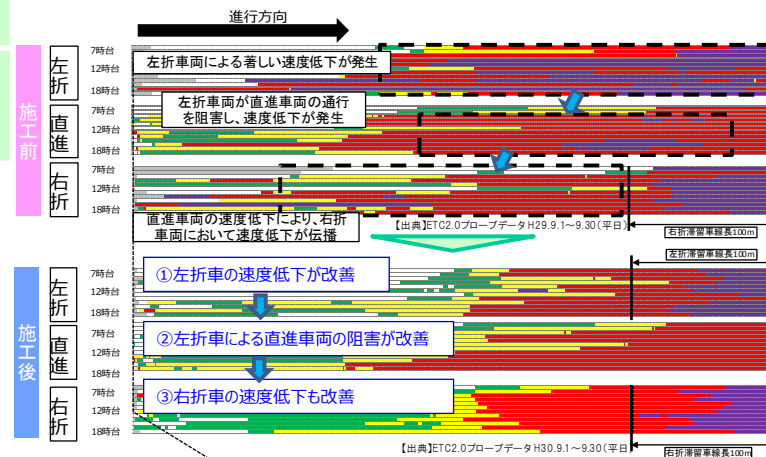
施工前



施工後



■旅行速度の変化(国道357号東行き)



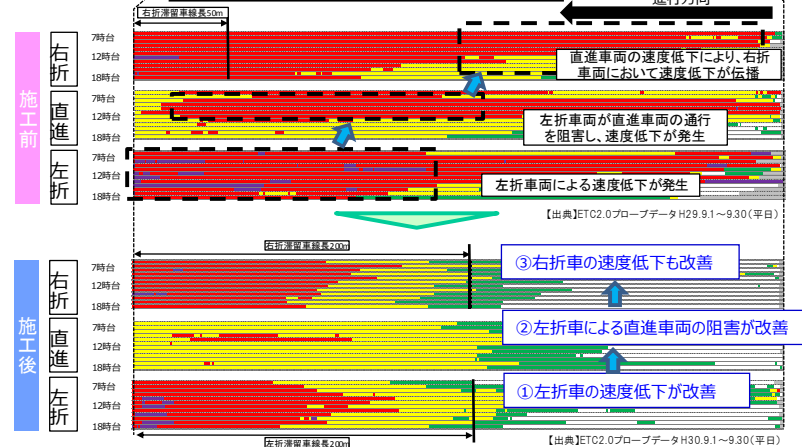
施工前 (撮影位置①)



施工後 (撮影位置①)



■旅行速度の変化(国道357号西行き)



施工前 (撮影位置②)



増設後 (撮影位置②)



(2)最新の取り組みと整備効果

2-2 辰巳交差点渋滞対策の効果確認結果

対策内容	・国道357号西行き左折専用車線の新設 ・三ツ目通り南行き右折車線の増設
対策効果	・左折専用車線が設置され、左折車両の速度低下が改善(国道357号西行き) ・左折車両が直進車両と分離され、左折車両による直進車両の阻害がなくなり速度低下が改善(国道357号西行き) ・右折車両の著しい速度低下が改善(三ツ目通り南行き)

■対策概要

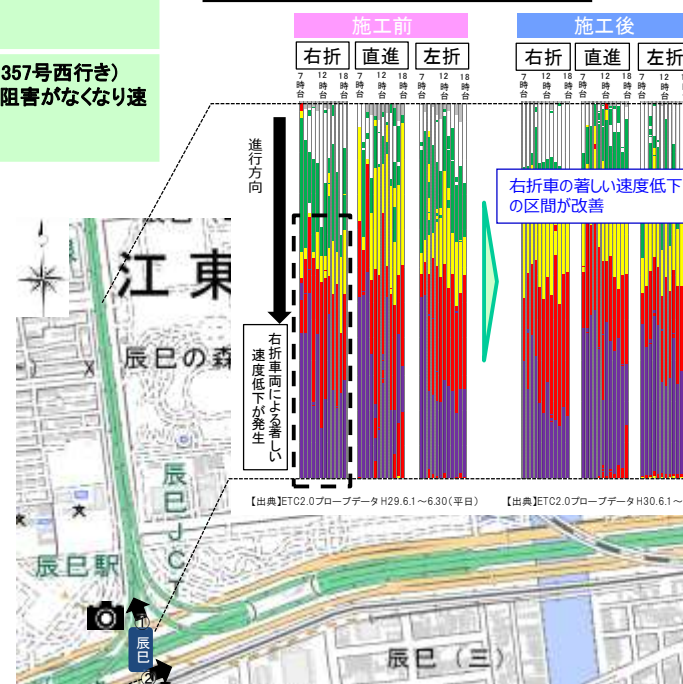
施工前



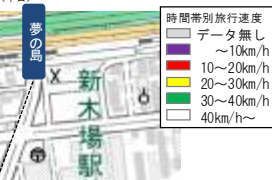
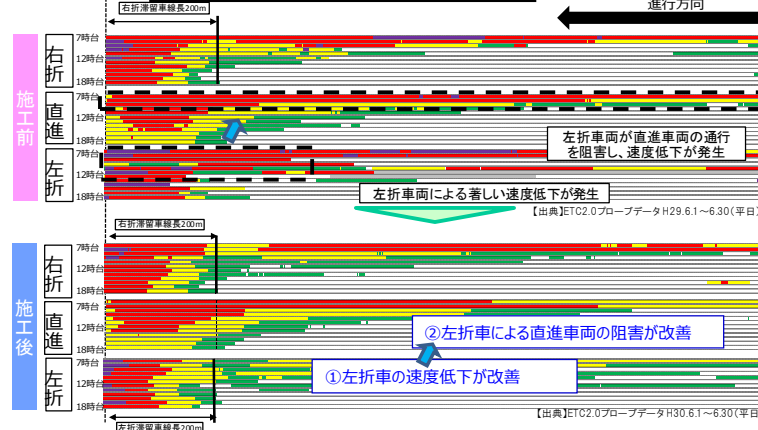
施工後



■旅行速度の変化(三ツ目通り南行き)



■旅行速度の変化(国道357号西行き)

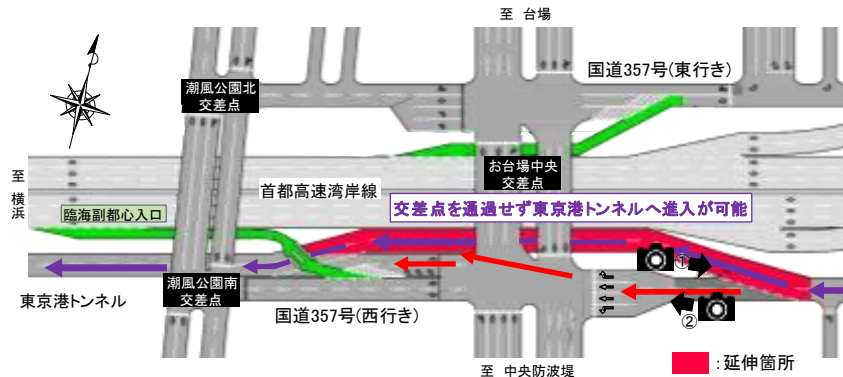


(2)最新の取り組みと整備効果

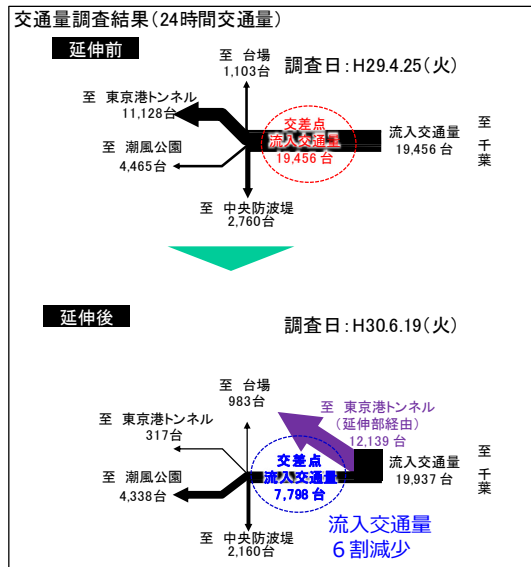
2-3 お台場中央交差点渋滞対策の効果確認結果

対策内容	・国道357号東京港トンネル西行き延伸によるトンネル入口の追加
対策効果	・お台場中央交差点西行き流入部の交通量が減少 ・国道357号西行きのお台場中央交差点を先頭とした速度低下が改善

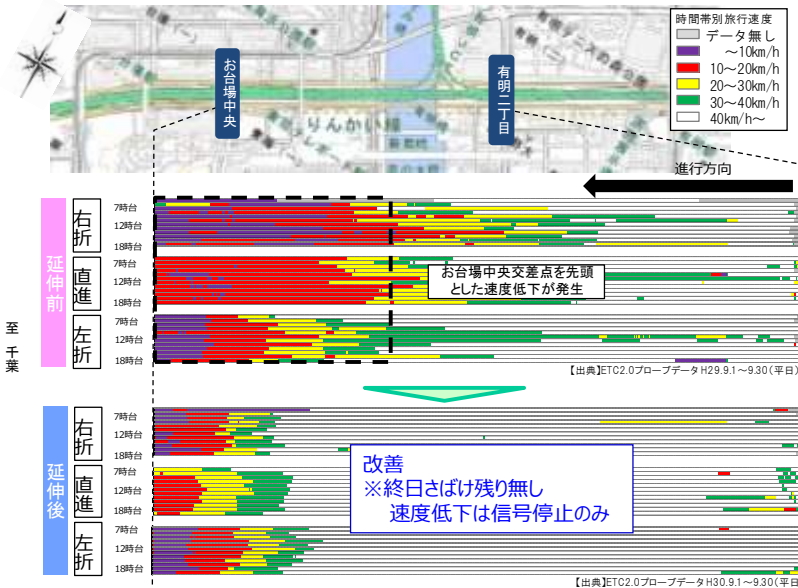
■延伸区間概要図



■流入交通量の変化(国道357号西行き)

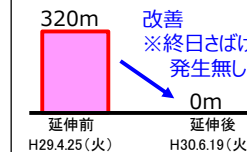


■旅行速度の変化(国道357号西行き)



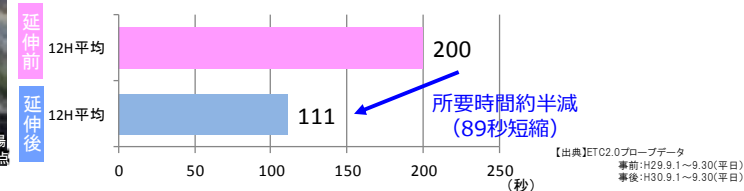
■最大渋滞長の変化

●国道357号 西行き流入部



■所要時間の変化

(有明二丁目交差点→お台場中央交差点を右折する車両)



(2)最新の取り組みと整備効果

2-4 国道20号 日野バイパス(延伸)、日野バイパス(延伸)Ⅱ期 事業進捗状況

- ・ 国道20号や北野街道等の交通混雑の緩和と交通事故の減少に伴う地域の安全性向上を目的とした延長5.3kmのバイパス事業
- ・ 日野バイパス(延伸)では、用地買収、調査設計、埋蔵文化財調査、道路設計及び豊田南地区の歩道整備工事を実施中
- ・ 日野バイパス(延伸)Ⅱ期では、測量・地質調査に着手

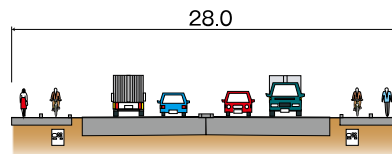


・北野公園交差点から新宿方向を望む
【平成30年3月 撮影】

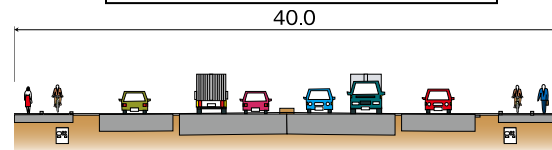


・豊田南地区 歩道工事施工状況
【平成30年11月 撮影】

標準横断面図(日野バイパス(延伸))



標準横断面図(日野バイパス(延伸)Ⅱ期)



(2)最新の取り組みと整備効果

2-5 国道20号 八王子南バイパス 事業進捗状況

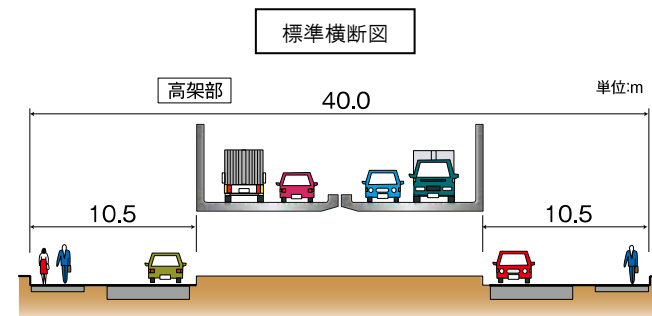
- ・八王子市域の交通混雑の緩和と交通安全の確保とともに、圏央道の高尾山ICと接続し、圏央道のアクセス道路として、行動範囲の拡大、移動時間の短縮を図る延長9.6kmのバイパス事業
- ・道路設計、用地買収、埋蔵文化財調査、館第一トンネル工事、館町地区ほか改良工事、高架橋下部工事实施中



・町田街道から新宿方向を望む



・館第一トンネル(シールド機 下り線貫通状況)
【平成30年9月 撮影】

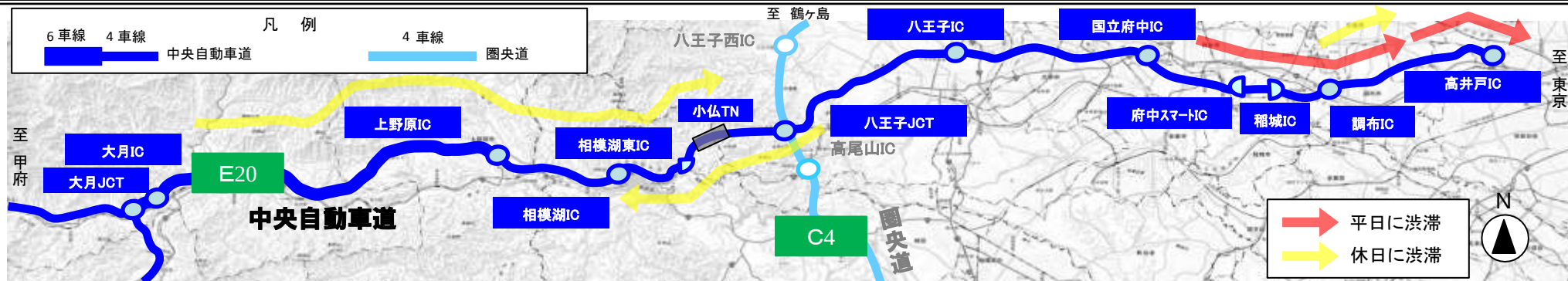


(2)最新の取り組みと整備効果

2-6 中央道WGの進捗状況報告

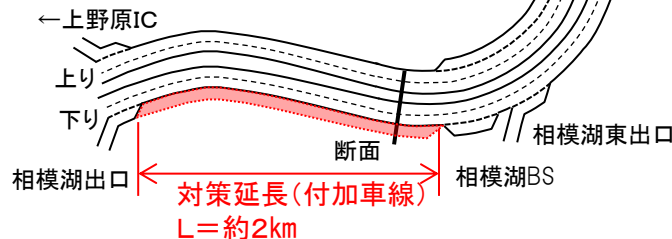
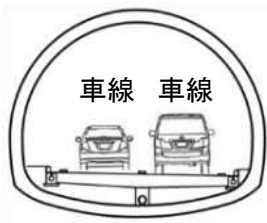
1)中央道 小仏トンネル付近(上り線)、相模湖付近(下り線)

- ・ 上り線 小仏トンネル付近について、付加車線(別線トンネルを含む)の整備に向けて工事用道路の工事、用地取得を実施中。
- ・ 下り線 相模湖付近について、付加車線の整備に向けて関係機関との協議を実施中。

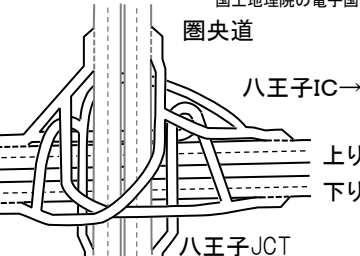
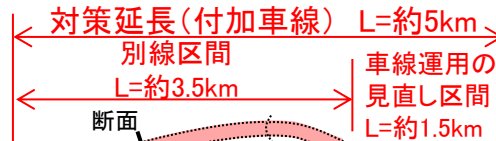


【渋滞対策イメージ】

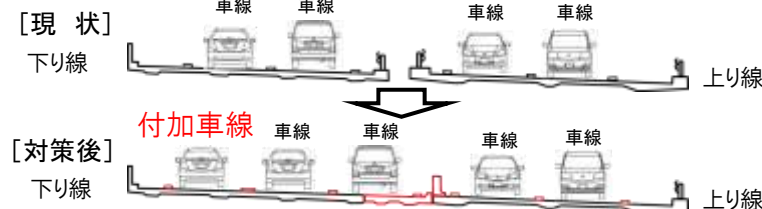
○断面図(小仏トンネル)



○平面図



○断面図(相模湖高架橋)



出典: 第7回中央道渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ(H30.10.12)資料抜粋

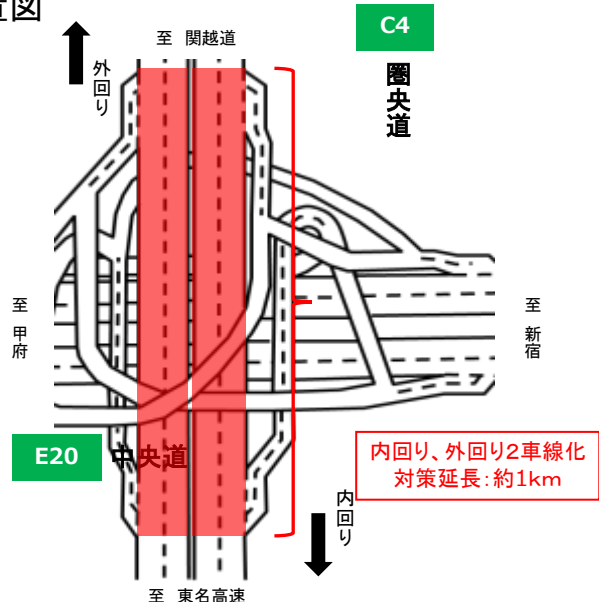
(2)最新の取り組みと整備効果

2-6 中央道WGの進捗状況報告

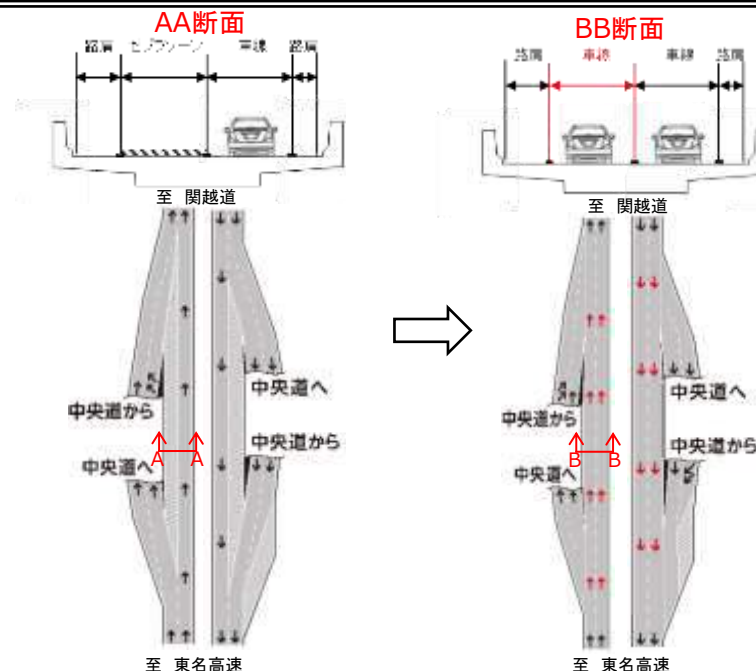
2)八王子JCT(圏央道)付近の渋滞対策内容(H29.12)

- 圏央道の本線が1車線であることにより局所的に発生していた一時的な交通容量の低下を回復させるため車線運用を見直し、既存幅員内で2車線運用とする対策を実施（平成29年12月20日4時半から運用開始）

■位置図



■横断面図



■対策前後写真(外回り)



出典: 第7回中央道渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ
(H30.10.12) 資料抜粋

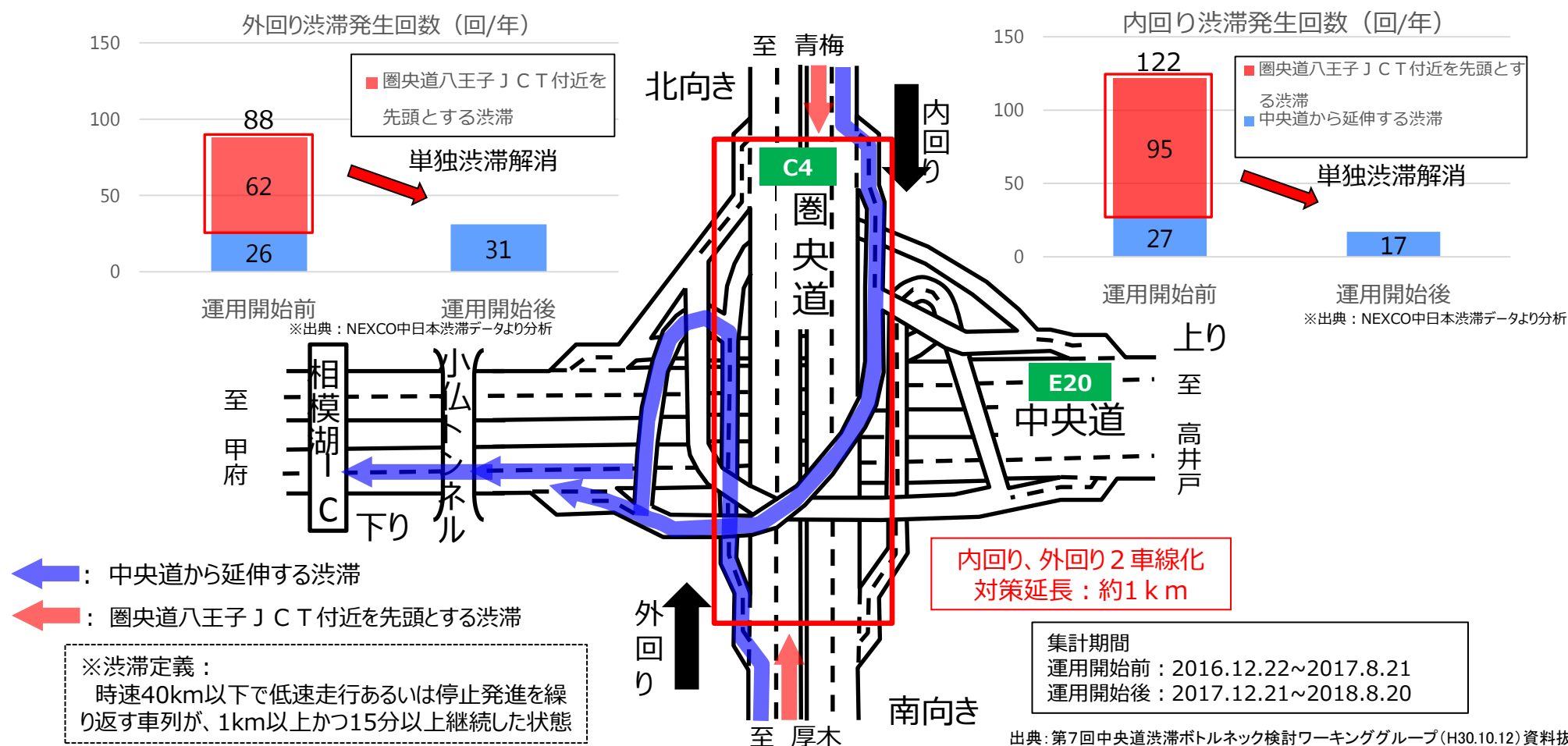
(2) 最新の取り組みと整備効果

2-6 中央道WGの進捗状況報告

3) 八王子JCT(圏央道)付近の本線2車線化の効果

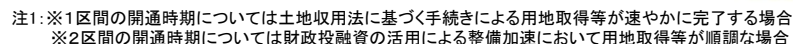
■ 圏央道ネットワークの整備により八王子JCTを直進する交通量は対策の前後を比較すると若干増加したものの、八王子JCTを先頭とする渋滞は解消しており対策効果を発揮。

■ 車線運用変更(2車線化)前後での渋滞発生状況(運用開始後8ヶ月比較)



2-7 東京外かく環状道路(関越～東名)

- 三環状道路の真ん中に位置し、都心から半径約15 k mの地域を結ぶ、延長約85 k mの道路。
- うち、関越道から東名高速間の約16 k m。



(2)最新の取り組みと整備効果

2-7 東京外かく環状道路(関越～東名)

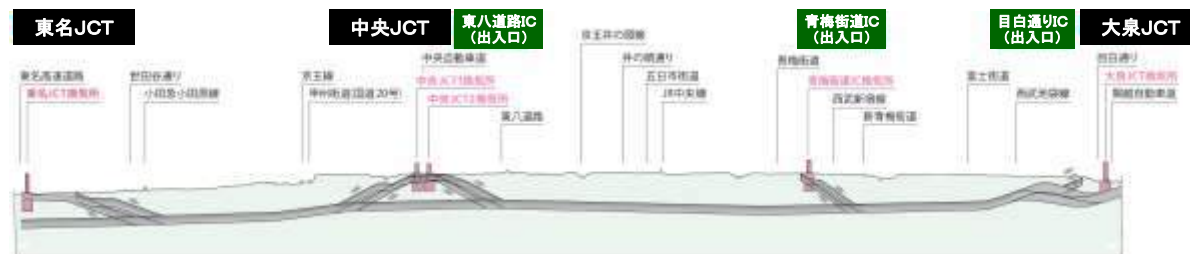
2)計画概要

- 地上部への影響を小さくするため、平成19年に高架式から地下方式に都市計画を変更。
- 大深度地下空間を活用し、大断面（直径15.8m：3車線）のトンネルを構築。

平面図



縦断面図



(JCT・ICは仮称、開通区間は除く)

区 間 : 自) 東京都練馬区大泉町
至) 東京都世田谷区宇奈根

車 線 数 : 6車線 (片側3車線)

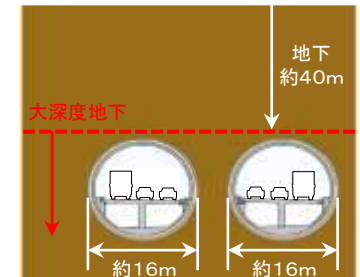
事 業 化 : 平成21年度

事 業 者 : 国土交通省
東日本高速道路 (株)
中日本高速道路 (株)

標準横断面図



都市計画変更 (H19.4)



3)整備効果(1)

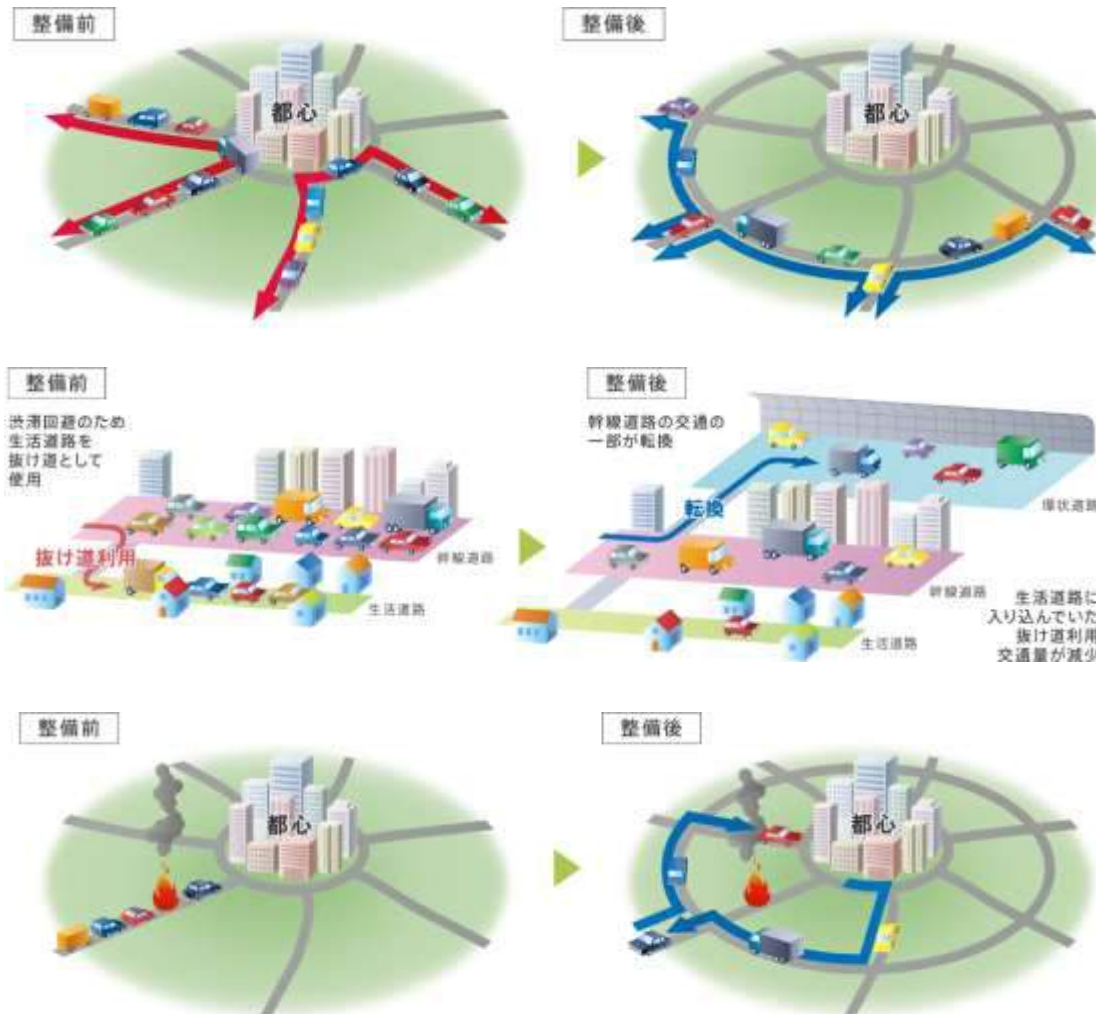
企業の声



(2)最新の取り組みと整備効果

2-7 東京外かく環状道路(関越～東名)

4)整備効果(2)



渋滞の解消

東京外かく環状道路の整備により、
通過交通の都心部への流入を抑制します。

安全な生活道路

幹線道路の抜け道として、生活道路を利用する車が
減少します。

災害に強いまち

目的地までの迂回路が確保されるため、災害や事故
などにより一部区間の普通が生じた際にも、速やかに
移動することが可能となります。

(2)最新の取り組みと整備効果

2-7 東京外かく環状道路(関越～東名)

5)工事進捗状況

- 各JCTにおいて本線トンネル、ランプトンネル等の工事を実施中。

■工事の状況

【平成31年2月 撮影】



① (仮称) 東名JCT



・本線トンネルの掘削及び施工基地の整備等を実施中

② (仮称) 中央JCT



・ランプトンネルの発進立坑及びランプ部の工事等を実施中

③大泉JCT



・本線トンネルの発進立坑及びランプ部橋梁工事等を実施中

(2)最新の取り組みと整備効果

2-7 東京外かく環状道路(関越～東名)

6)シールドマシン発進式(大泉JCT)

<シールドマシン発進スイッチ押釦>



石井大臣、小池知事をはじめとした方々によりシールドマシンの発進ボタンが押され、本線トンネルのシールドマシンが発進しました。

<命名者への記念品贈呈>

【石井国土交通大臣挨拶】

【小池東京都知事祝辞】



2機のシールドマシンの命名を行い、それぞれ『カラッキ』、『グリルド』に決まり、命名者となった2組3名の小学生に対し、石井国土交通大臣から記念品の贈呈が行われました。



(2)最新の取り組みと整備効果

2-8 首都高速 湾岸線(西行き)東雲JCT～辰巳JCT付近の渋滞対策(1/2)

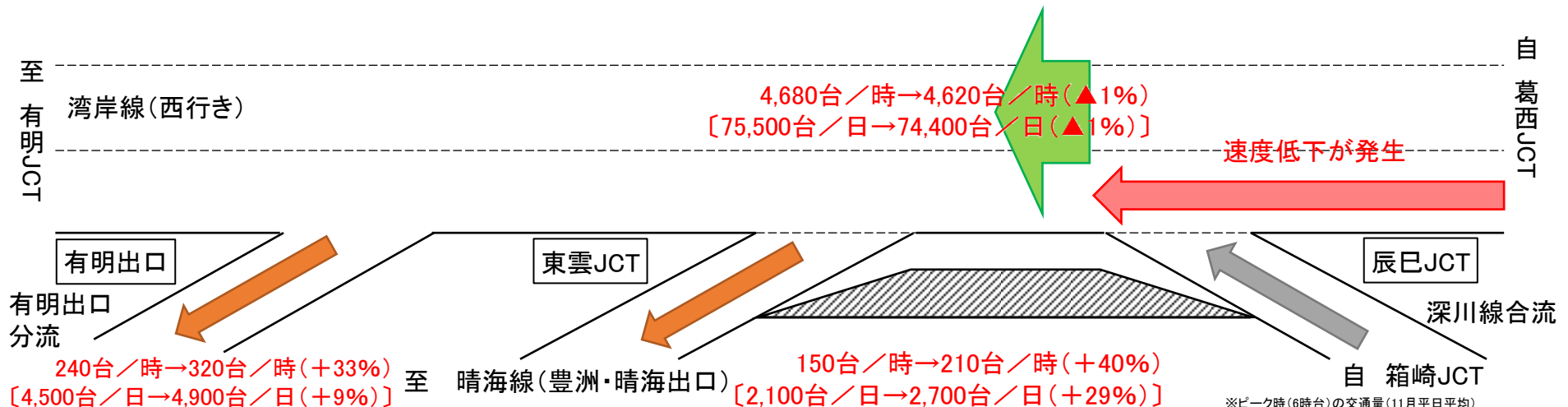
1) 交通状況

- 本区間は短い区間の中で辰巳JCT・東雲JCT・有明出口の分合流が連続
- 出口利用(晴海線及び有明出口)の増加に伴う第1走行車線の交通が増えている傾向
- そのため、東雲JCT付近を先頭に第1走行車線から速度低下が発生し、渋滞が発生

○ 位置図



○ 交通量(昨年対比)



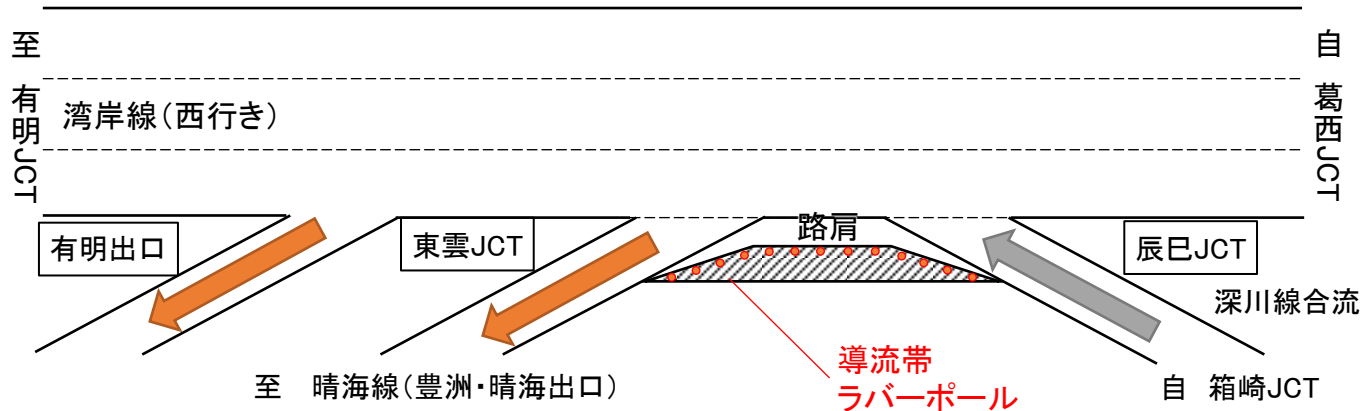
(2)最新の取り組みと整備効果

2-8 首都高速 湾岸線(西行き)東雲JCT～辰巳JCT付近の渋滞対策(2/2)

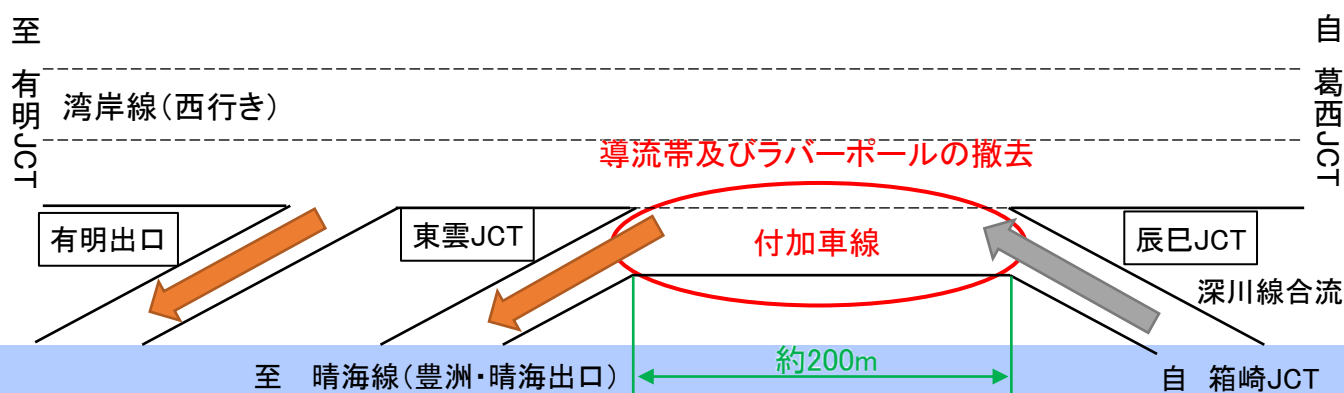
2)渋滞対策

○ 東雲JCT～辰巳JCTの路肩部の導流帯及びラバーポールを撤去し、付加車線を設置(2019年3月施工予定)

○ 対策前



○ 対策後



対策イメージ



(2)最新の取り組みと整備効果

2-9 首都高速 6号三郷線(下り)小菅JCT付近の渋滞対策(1/2)

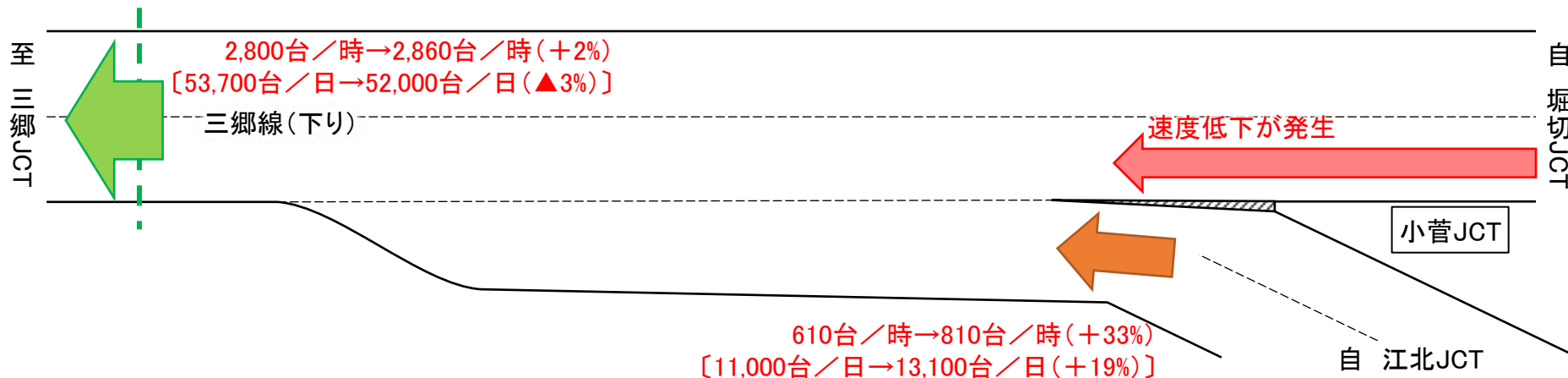
1) 交通状況

- 堀切小菅JCT間4車線化及び外環道(三郷南IC～高谷JCT)開通により、堀切JCTを先頭とする渋滞は減少
- 6号三郷線(下り)小菅JCTにおいては、中央環状線(外回り)→三郷方面の交通量の増加により、合流部を先頭とした速度低下が発生

○ 位置図



○ 交通量(昨年対比)



※ピーク時(6時台)の交通量(11月平日平均)
※[]内は日交通量(11月平日平均)
交通量は、平成29年と30年の比較

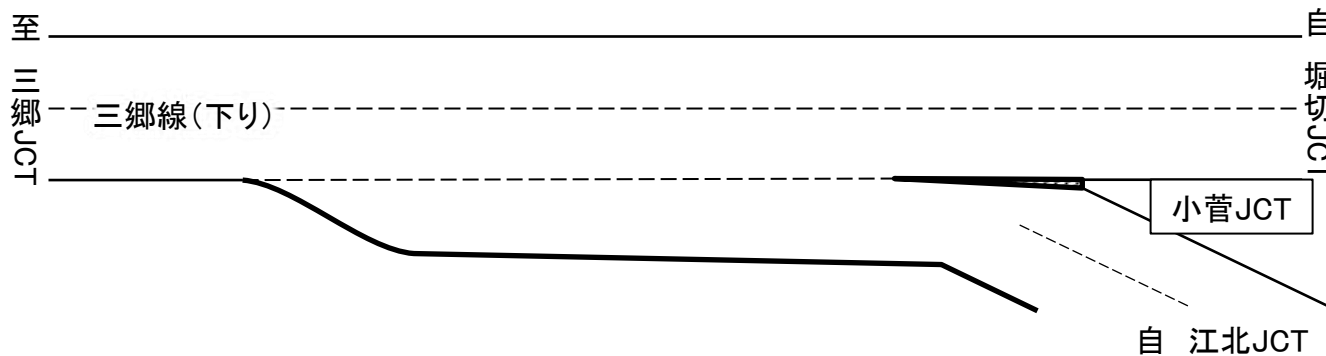
(2)最新の取り組みと整備効果

2-9 首都高速 6号三郷線(下り)小菅JCT付近の渋滞対策(2/2)

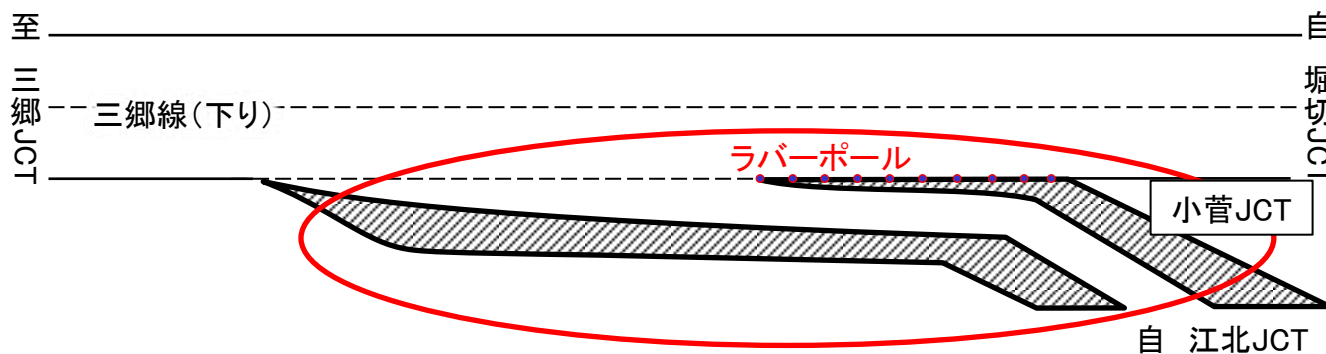
2) 渋滞対策

- 小菅JCTの中環外回りからの渡り線を1車線分岐、1車線合流とし、ソフトノーズにはラバーポールを設置
(2019年4月施工予定)

○ 対策前



○ 対策後



導流帯及びラバーポールの設置

対策イメージ



導流帯

道流帯、ラバーポール

(2)最新の取り組みと整備効果

2-10 東京外かく環状道路(千葉区間)

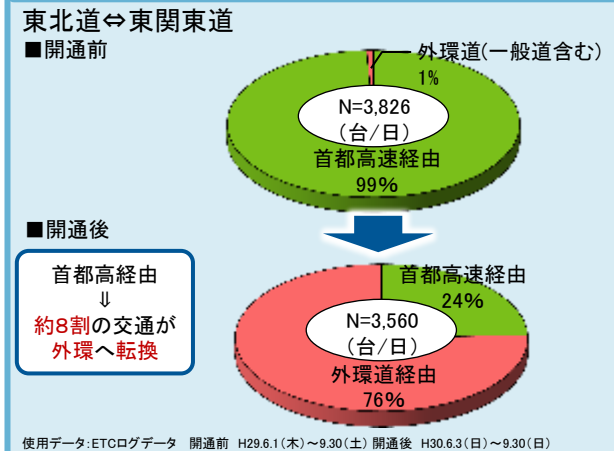
1)外環道経由への交通転換により都心の渋滞が改善

- 埼玉・千葉間(東北道⇄東関東道)の交通は、都心(首都高)を経由していたが、約8割の交通が外環道へ転換。
- 外環道千葉区間の開通や堀切JCT～小菅JCT及び板橋JCT～熊野町JCTの4車線化により、中央環状内側の首都高(中央環状含む)の渋滞損失時間が約3割減少。

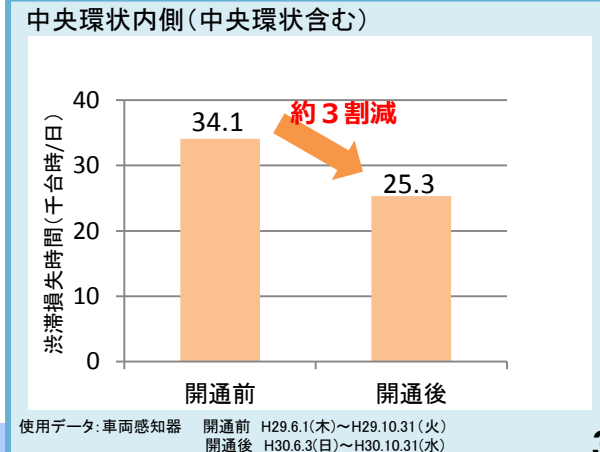
開通前後の経路と渋滞状況の変化



①<東北道⇄東関東道> 経路分担率の変化



②中央環状線の渋滞状況の変化

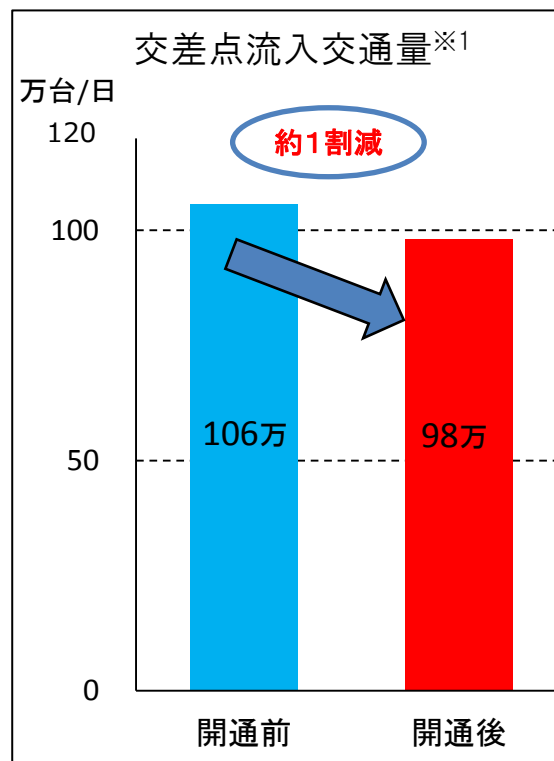
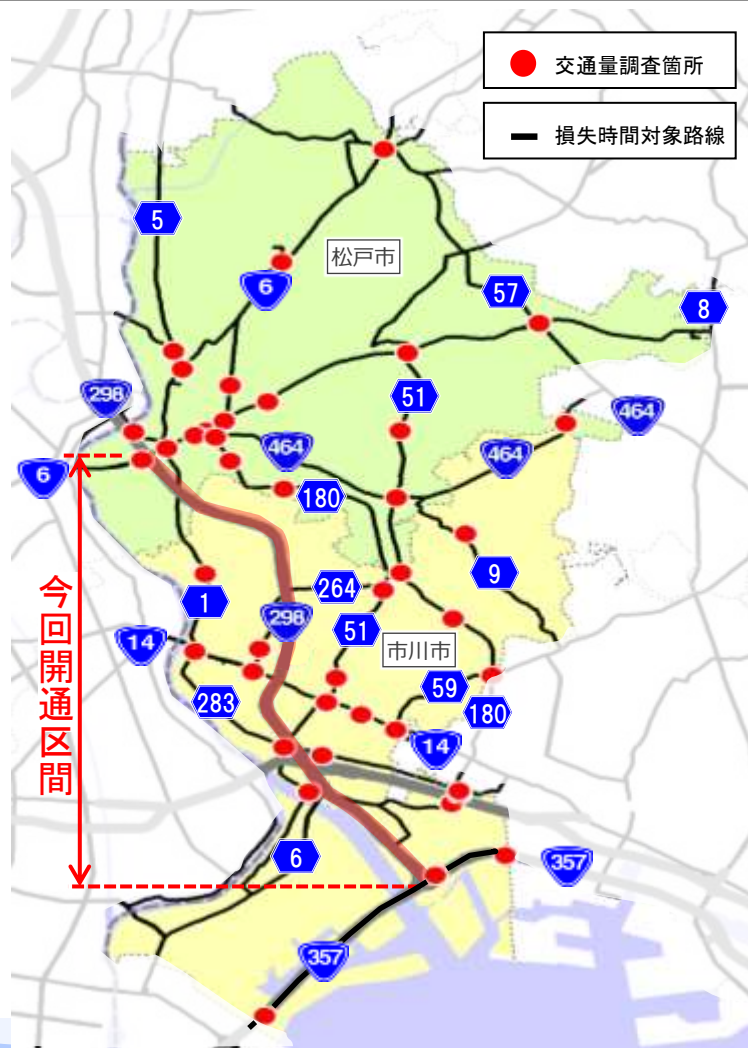


(2)最新の取り組みと整備効果

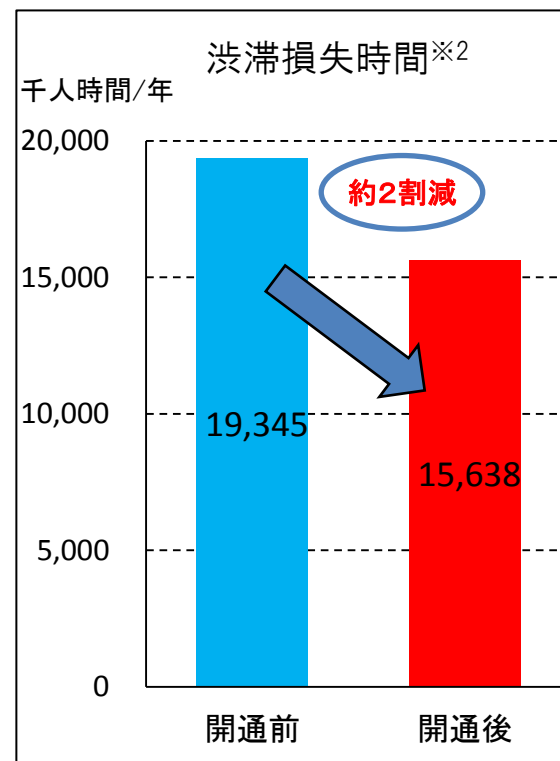
2-10 東京外かく環状道路(千葉区間)

2)市川・松戸市内一般道の走行環境が改善

- 市川・松戸市内の主要な一般道路の交差点43箇所において、交通量が約1割減少。
- 交通量が減少し、旅行速度が改善した結果、道路渋滞による損失時間が約2割減少。



※1全交通量調査箇所の交差点流入交通量の総量
使用データ: 交通量調査(12h)
一般県道以上の主要な交差点でカウントした交通量
開通前 H29.6.29(木)、H29.9.26(火)の平均値
開通後 H30.7.3(火)、H30.9.6(木)の平均値



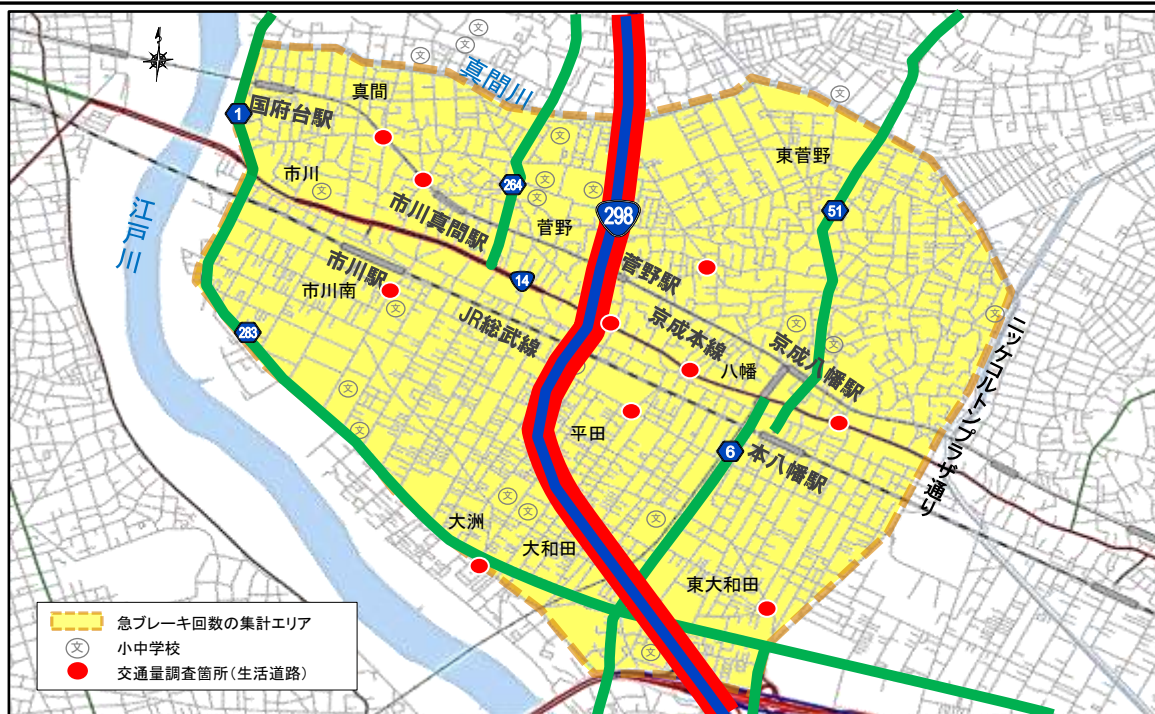
※2市川・松戸市内の一般県道以上の損失時間
使用データ: 交通量調査(12h)
開通前 H29.6.29(木)、H29.9.26(火)
開通後 H30.7.3(火)、H30.9.6(木)
H27全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)
ETC2.0フローデータ 開通前 H29.6~10、開通後 H30.6~10

(2)最新の取り組みと整備効果

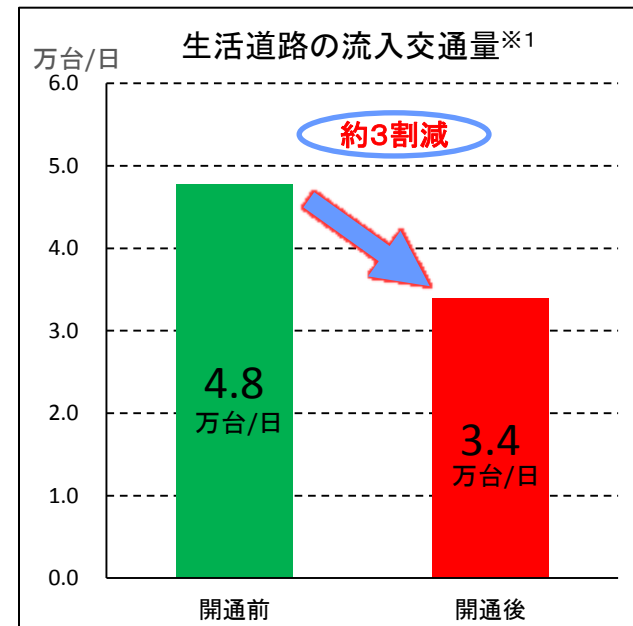
2-10 東京外かく環状道路(千葉区間)

3)生活道路の環境が改善

- 市川市内の生活道路※の交差点10箇所において、交通量が約3割(約1.4万台/日)減少し、生活道路の環境が改善。
- また、生活道路の急ブレーキ回数が約5割減少し安全性が向上。



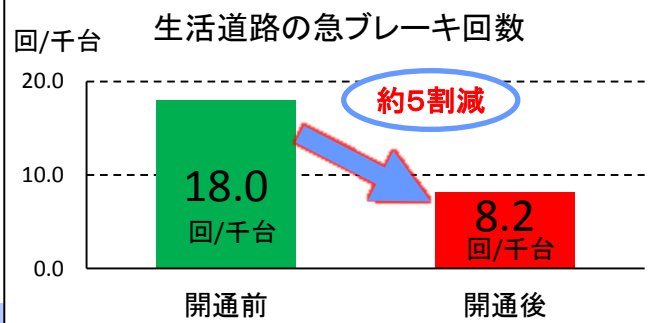
※生活道路: 国道・主要地方道・県道を除く市道



使用データ: 交通量調査(12h) 開通前 H29.6.29(木)、H29.9.26(火)の平均値

開通後 H30.7.3(火)、H30.9.6(木)の平均値

※1 ETC2.0プローブデータやヒアリングにより確認した抜け道の交差点でカウントした交差点の流入交通量(国道側の交通量を除く)



生活道路のすれ違い状況



使用データ: ETC2.0プローブデータ 開通前 H29.6~8 開通後 H30.6~8

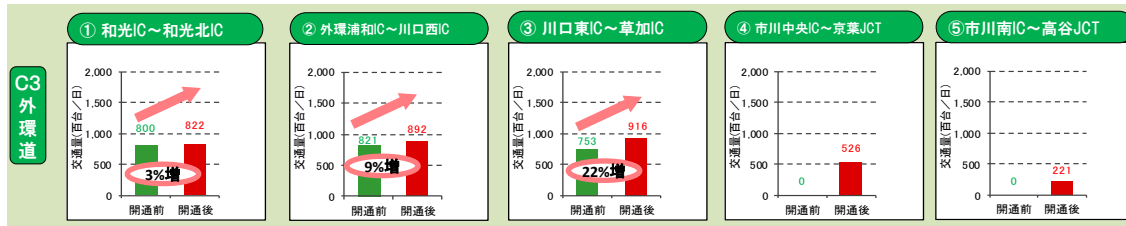
※ 急ブレーキ回数: 生活道路内の単位車両あたりの0.3G以上のブレーキ回数
一般的に旅客輸送では0.3Gを超えると乗客に不快感を与えると考えられている。

(2)最新の取り組みと整備効果

2-10 東京外かく環状道路(千葉区間)

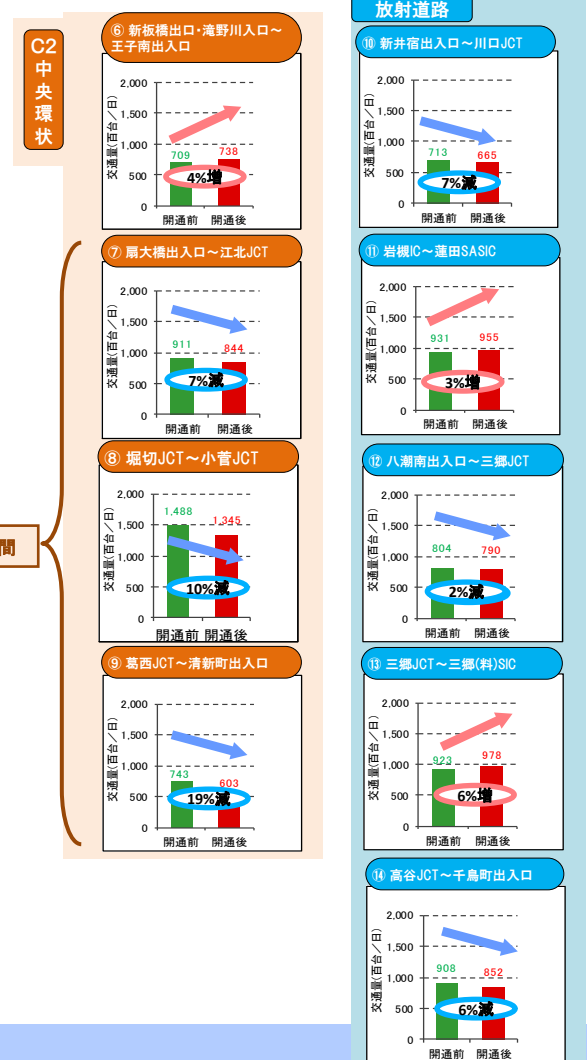
4)外環道及び周辺道路の交通量(高速道路)

- [C3]外環道(④市川中央IC～京葉JCT)の交通量は約5万台。
- 首都高速[C2]中央環状線の交通量が東側区間で約1割程度減少。



凡例
■ 開通後に増加した断面
■ 開通後に減少した断面

使用データ: NEXCO東日本、首都高速データ
 開通前 H29.6.1(木)～10.31(火) 開通後 H30.6.3(日)～10.31(水)

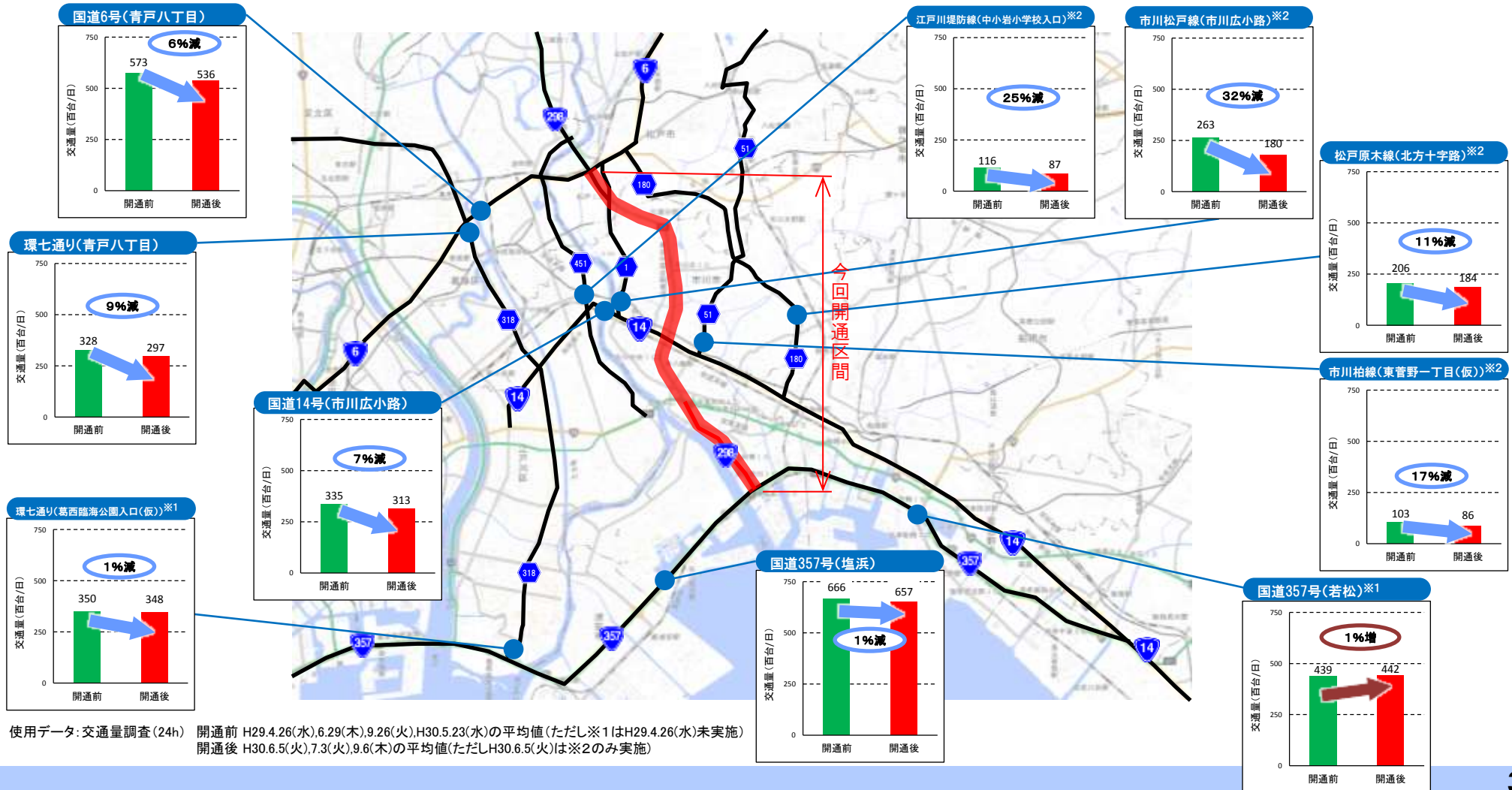


(2)最新の取り組みと整備効果

2-10 東京外かく環状道路(千葉区間)

5) 国道298号周辺道路の交通量(一般道)

- 国道298号に並行する幹線道路の交通量は減少傾向。
- 外環にアクセスする東側からの国道交通量の変化は少なく、交通量は増加。



(2)最新の取り組みと整備効果

2-11 環状第5の1号線

環状第5の1号線のあらまし

環状第5の1号線とは

都市計画道路は、渋滞の解消や都市の防災性の向上など、さまざまな効果が期待される重要な都市基盤です。

そのなかで、東京都市計画道路環状第5の1号線は、渋谷区広尾五丁目を起点とし、新宿区・豊島区を経由して北区滝野川二丁目に至る延長約14kmの都市計画道路です。

靖国通り、甲州街道をはじめとした放射方向の道路との連絡による交通分散や、3つの副都心（渋谷・新宿・池袋）の連携強化など、首都東京の道路ネットワーク形成に資する極めて重要な路線です。

第二建設事務所管内の事業区間

第二建設事務所では、道路・河川の整備と管理を行っており、東京都区部のうち品川区・目黒区・大田区・世田谷区・渋谷区の5区を所管区域としています。

現在、第二建設事務所管内では、環状第5の1号線のうち、4つの区間で事業を行っています。



区 間 名	延 長	事 業 区 間
① 神 宮 前	640m	渋谷区神宮前三丁目 ～ 渋谷区神宮前六丁目
② 神宮前Ⅱ期	560m	渋谷区神宮前一丁目 ～ 渋谷区神宮前二丁目
③ 北 参 道	900m	渋谷区千駄ヶ谷二丁目 ～ 渋谷区千駄ヶ谷五丁目
④ 千 駄 ヶ 谷	805m	渋谷区千駄ヶ谷五丁目 ～ 新宿区内藤町

環状第5の1号線（千駄ヶ谷）について

概要と整備効果

環状第5の1号線のうち、渋谷区千駄ヶ谷五丁目から新宿区内藤町までの延長805mの区間を整備するものであり、環状第5の1号線で唯一現道のない区間に道路を新設するとともに、明治通りの拡幅を行います。また、新宿区側で接続する区間の道路改良を行います。

新設区間では、沿道環境と新宿御苑の緑地空間保全に配慮して、当初予定されていた平面4車線の構造から、地下部に外回り2車線を、地上部に内回り2車線を設ける二層構造に変更しています。本区間の整備により、以下の効果が期待されます。

《整備効果》

- 渋谷・新宿・池袋を南北方向に結ぶネットワークが強化され、都市交通の円滑化、沿道の環境改善が図られます。
- 新宿駅周辺の主要な渋滞ポイントである、新宿四丁目交差点などの負荷が軽減され、慢性的な交通渋滞の緩和が図られます。
- 電線類の地中化とともに歩道が整備され、快適で安全な歩行空間の形成と都市景観の向上が図られます。

計画諸元

- 都市計画道路名 : 東京都市計画道路事業幹線街路環状第5の1号線
- 事業区間 : 渋谷区千駄ヶ谷五丁目～新宿区内藤町
- 事業延長・幅員 : (事業延長) 805m (計画幅員) 14.0～35.0m
- 構造形式 : 地下部 外回り2車線(ボックスカルバート、擁壁)
(新設区間) 地上部 内回り2車線、歩道

事業の経緯

昭和21年 3月	都市計画決定
昭和23年12月	都市計画変更(新宿御苑付近の幅員・ルートを変更)
平成 3年 1月	事業認可取得
平成3年度	用地取得着手
平成16年12月	環状第5の1号線および新宿御苑都市計画変更案説明会
平成17年 6月	都市計画変更(新宿御苑付近を二層構造へ変更)
平成18年 8月	事業認可変更(事業区間に旧御苑地区を含める)
平成21年 3月	工事着手

(2)最新の取り組みと整備効果

2-11 環状第5の1号線

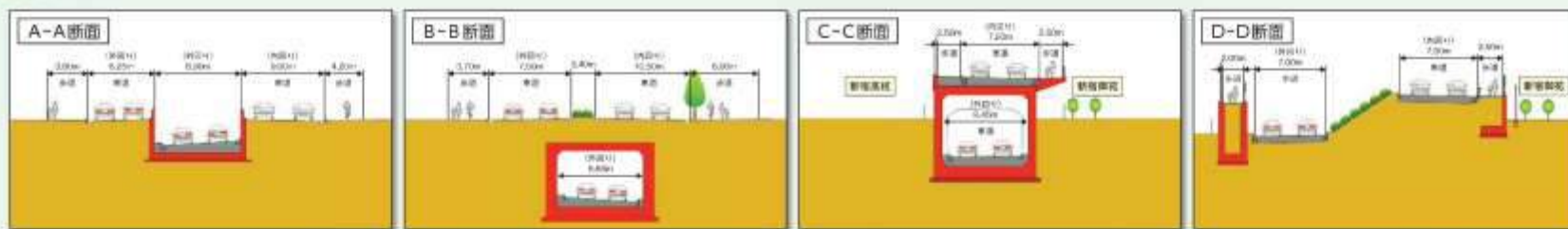
道路構造の概要

平面図



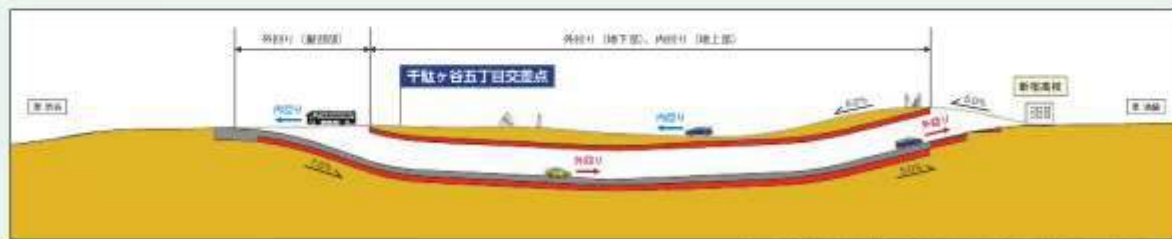
(※上図は現況の予定であり、今後関係機関の協議により変更となる可能性があります。)

横断面図



(※横断面図は、標準的な寸法を示したものであり、地質によって異なります。)

縦断面図



(※上図の地形等は、道路中心位置のおおよその間さを表現したものです。)

完成イメージ



都営千駄ヶ谷アパート付近から池袋方面を望む

参考資料

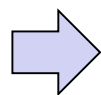
ヒアリングでいただいたご意見

平成31年3月15日(金)
関東地方整備局 東京国道事務所

(1) 主要渋滞箇所の解除

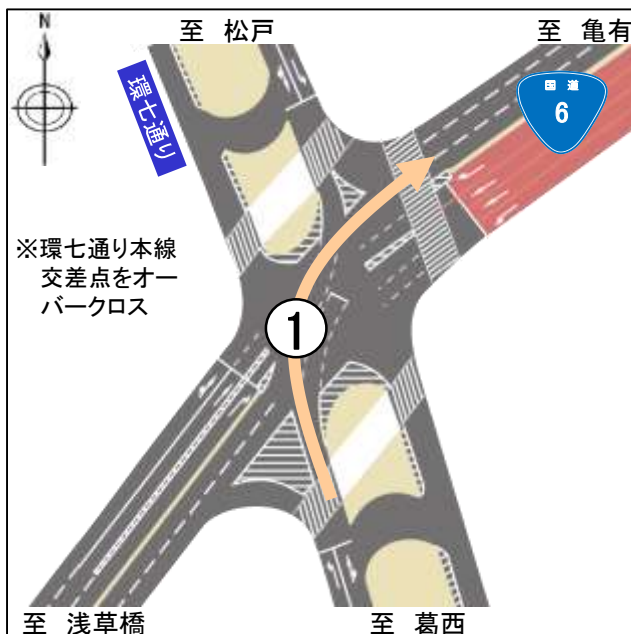
参考 ヒアリングでいただいたご意見【③青戸八丁目交差点^{あおと}】 ⇒ **交通状況分析**

方向	渋滞状況に関する意見（時間帯）	渋滞要因に関する意見	周辺状況に関する意見
①	側道の右折レーン車両が、環七通り本線に続くまで渋滞（平日朝7～11時、夕17～19時頃）	- 右折の信号現示が短く、歩行者・自転車が多いため、1サイクル当たりの通過車両が少ない - 右折レーンにも左折車両が並ぶことがあるため、右折車両が交差点に進入できない	- 大型商業施設（2006開業）の開業後、混雑が発生したとを感じる - 外環道と物流拠点が密集する三郷市へのアクセスが良いため、交通集中している



交通状況分析により、いただいたご意見の状況を客観的データ等から再確認し、次回委員会で報告する。
 現地踏査：右折レーンの利用状況、信号サイクル、捌け残り車両、歩行者および自転車交通量 など
 データ分析：方向別の速度分析（方向①の右折車両） など

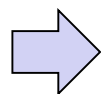
【交差点状況図】



(1) 主要渋滞箇所の解除

参考 ヒアリングでいただいたご意見【④岩蔵街道交差点^{いわくらかいどう}】 ⇒ **交通状況分析**

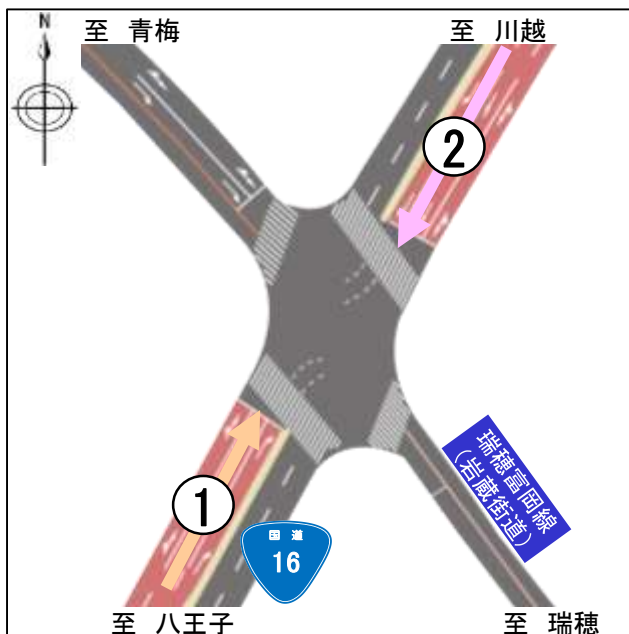
方向	渋滞状況に関する意見（時間帯）	渋滞要因に関する意見	周辺状況に関する意見
①	・直進方向で渋滞が発生（平日朝夕）	・圏央道の青梅ICへ向かう左折車両が集中する ・青梅街道からの流入車両が多いが、信号の切替のタイミングが悪い ・国道16号が青梅街道をアンダークロスしており、岩蔵街道交差点までの区間で上り坂となるため、速度が低下発生する	・特になし
②	・直進方向で渋滞が発生（朝8時頃）	・普段からトラックの交通量が多いため、通勤時間帯と重なると渋滞が激しくなる	



交通状況分析により、いただいたご意見の状況を客観的データ等から再確認し、次回委員会で報告する。

現地踏査：交通量、大型車混入率、信号サイクル など

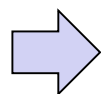
データ分析：方向別の速度分析（方向①の左直車両 方向②の直進車両） など



(1) 主要渋滞箇所の解除

参考 ヒアリングでいただいたご意見【⑤長島町交差点】^{ながしまちょう} ⇒ **交通状況分析**

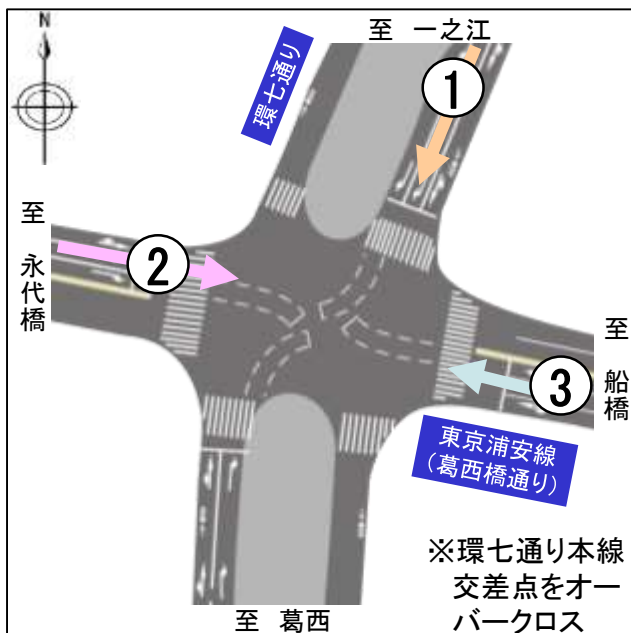
方向	渋滞状況に関する意見（時間帯）	渋滞要因に関する意見	周辺状況に関する意見
①	・環七通り本線に続くまで渋滞（朝7～9時）	・葛西駅へ向かう路線バスの車線変更により流れが阻害される	・特になし
②	・直進方向で渋滞が発生（朝）	・東側に旧江戸川、西側に荒川があり、周辺に迂回する橋が少ないため、川を横断する交通が集中	・国道357号の立体化により、以前より渋滞は減少
③	・直進方向で渋滞が発生（夕）		



交通状況分析により、いただいたご意見の状況を客観的データ等から再確認し、次回委員会で報告する。

現地踏査：交通量、路線バスの挙動 など

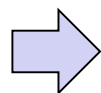
データ分析：方向別の速度分析（方向①の直進車両 方向②の直進車両 方向③の直進車両） など



(1) 主要渋滞箇所の解除

参考 ヒアリングでいただいたご意見【⑦江北陸橋下交差点】^{こう ぼく りっ きょう した} ⇒ **交通状況分析**

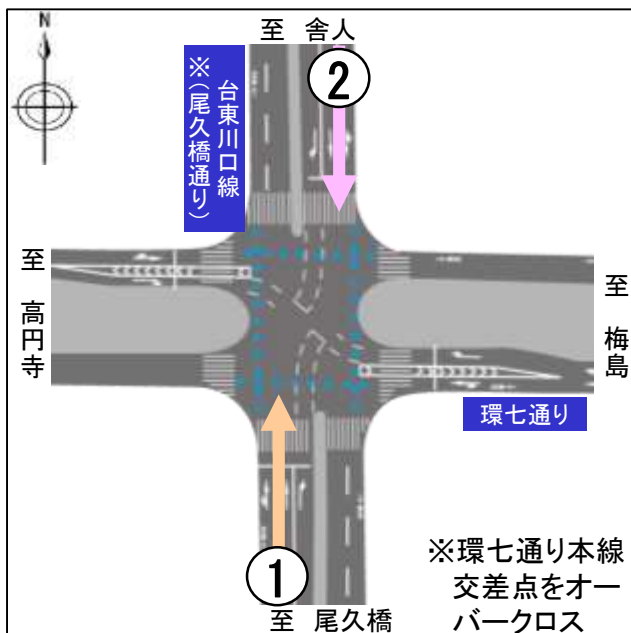
方向	渋滞状況に関する意見（時間帯）	渋滞要因に関する意見	周辺状況に関する意見
①	・直進方向で渋滞が発生 （朝7～9時、夕17時～19時）	・尾久橋通りは短区間に多くの信号が設置されているため、青信号に変わるまでの時間が長く、流れが悪い ・高校が付近に立地しており、自転車・歩行者の横断が多いため、右左折車両の滞りが発生し、直進車への走行にも影響を与える ・交差点が広く通過に時間がかかる	・交差点付近に商業施設が開業し、交通量が増えた
②	・直進方向で渋滞が発生 （朝7～9時、夕17時～19時）		



交通状況分析により、いただいたご意見の状況を客観的データ等から再確認し、次回委員会で報告する。

現地踏査：交通量、交差点通過時間、横断自転車・歩行者数 など

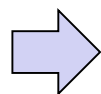
データ分析：方向別の速度分析（方向①の全方向の車両 方向②の全方向の車両） など



(1) 主要渋滞箇所の解除

参考 ヒアリングでいただいたご意見【⑧宮堀交差点^{みやほり}】 ⇒ **交通状況分析**

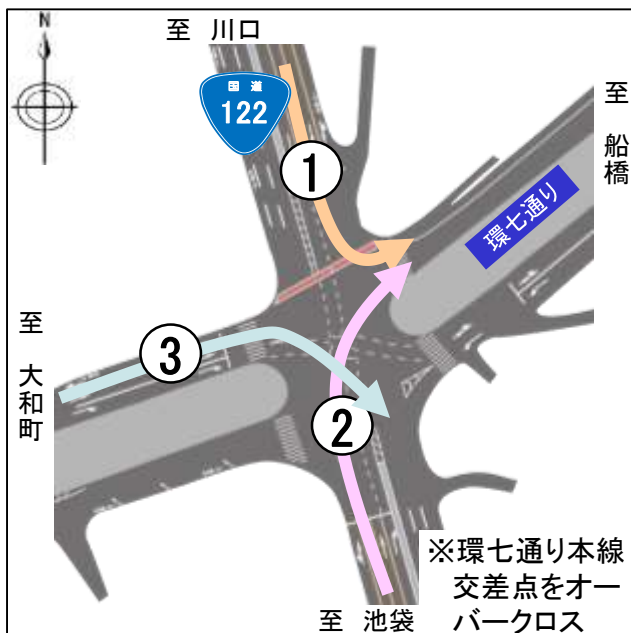
方向	渋滞状況に関する意見（時間帯）	渋滞要因に関する意見	周辺状況に関する意見
①	・左折方向で渋滞が発生（平休日、夕方頃）	・歩行者の横断が多いため、左折車両の滞りが発生する ・環七通りとの合流部分の幅員が狭く、合流部では流れが悪くなる	・荒川の横断箇所として、 <u>鹿浜橋と江北橋に交通が集中しており、どちらかで事故が起きると、共に混雑が発生する</u>
②	・右折方向で渋滞が発生（日中）	・右折車が多く、 <u>進行先の交差点（新田1丁目、鹿浜）を先頭にした渋滞が発生すると、環七通りへ進入できず滞留することがある</u>	
③	・右折方向で渋滞が発生（平日朝8～9時頃）	・信号サイクルで右折の配分が不足しているため、右折車両の滞留が発生する	



交通状況分析により、いただいたご意見の状況を客観的データ等から再確認し、次回委員会で報告する。

現地踏査：交通量、横断自転車台数・歩行者数 信号サイクルなど

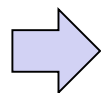
データ分析：方向別の速度分析（方向①の左折車両 方向②の右折車両 方向③の右折車両）など



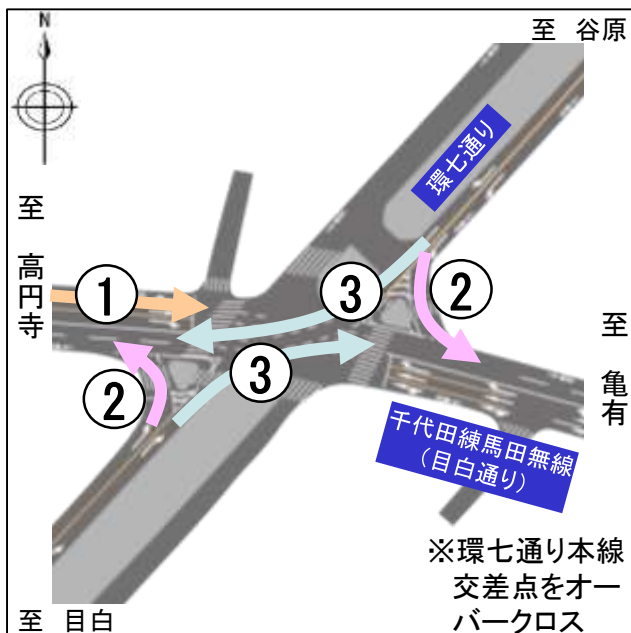
(1) 主要渋滞箇所の解除

参考 ヒアリングでいただいたご意見【^{とよ たま りっ きょう}⑨豊玉陸橋交差点】⇒ **交通状況分析**

方向	渋滞状況に関する意見（時間帯）	渋滞要因に関する意見	周辺状況に関する意見
①	・練馬区役所周辺まで渋滞（日中）	・路駐車両が流れを妨げている ・環七通りへの右折車両が多いため、直進車両に影響を与えることがある	・特になし
②	・通過に3サイクル以上要する（朝7～11時、夕15時～19時頃）	・信号サイクルで右左折の配分が不足しているため、通過までに時間を要する	
③			



交通状況分析により、いただいたご意見の状況を客観的データ等から再確認し、次回委員会で報告する。
 現地踏査：交通量、車両の交差点通過時間、通過台数、横断自転車台数・歩行者数 など
 データ分析：方向別の速度分析（方向①の右直車両、方向②の右左折車両、方向③の右左折車両） など

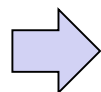


(1) 主要渋滞箇所の解除

とどろき ふ どう ま え

参考 ヒアリングでいただいたご意見【⑪等々力不動前交差点】 ⇒ **交通状況分析**

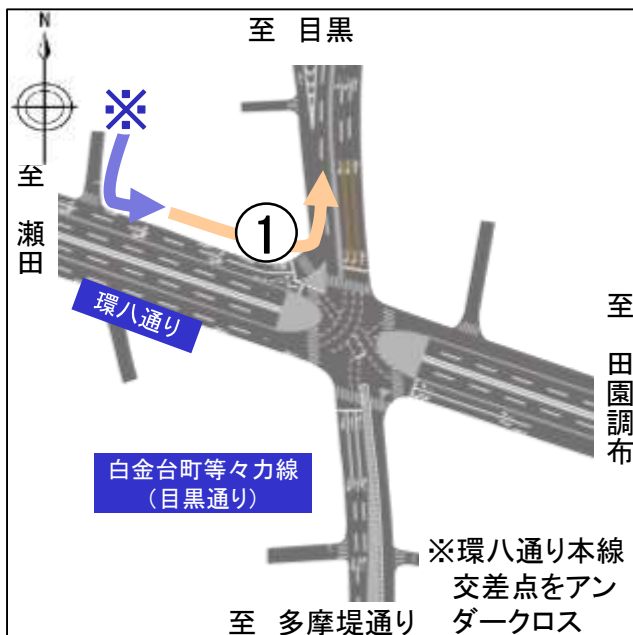
方向	渋滞状況に関する意見（時間帯）	渋滞要因に関する意見	周辺状況に関する意見
①	・左折方向で渋滞（朝夕）	・交差点直前の交差点から流入してくる車両※が田園調布方面に向かう際、交差点を直進する必要があるが、 <u>直進レーンが短い</u> ため左折車の進行を妨害する	・特になし



交通状況分析により、いただいたご意見の状況を客観的データ等から再確認し、次回委員会で報告する。

現地踏査：交通量、側道の直進車混入状況 など

データ分析：方向別の速度分析（方向①の左直車両） など



(1) 主要渋滞箇所の解除

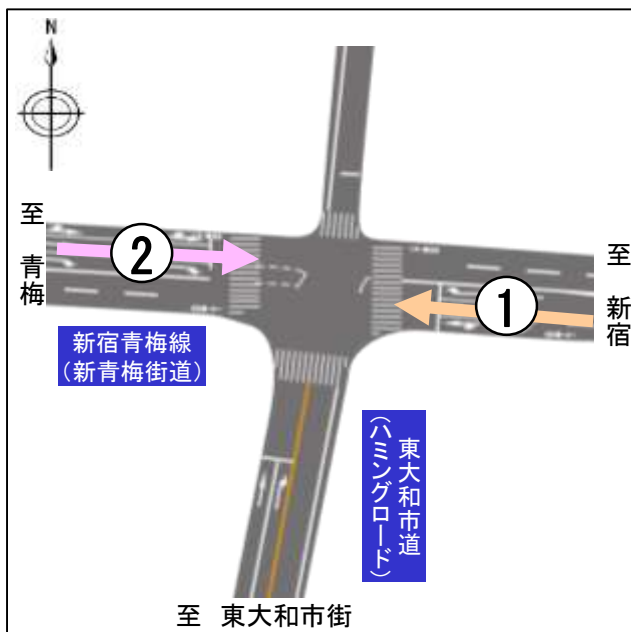
参考 ヒアリングでいただいたご意見【^{みなみ たか ぎ}⑬南高木交差点】 ⇒ **交通状況分析**

方向	渋滞状況に関する意見（時間帯）	渋滞要因に関する意見	周辺状況に関する意見
①	・直進方向が清水5丁目交差点付近まで渋滞 (平日朝7～9時、夕17～19時頃 休日10時頃、15～17時頃)	・信号機設置の間隔が短く、信号の切り替わりタイミングが悪い ため、混雑が発生している ・東京街道からの流入車両が多いため、慢性的に渋滞が発生	・休日は周辺商業施設への来客者が多く混雑する
②	・直進方向で渋滞 (平日朝7～9時、夕17～19時頃)	・商業施設へ進入する車両で、流れが悪くなることもある	

交通状況分析により、いただいたご意見の状況を客観的データ等から再確認し、次回委員会で報告する。

現地踏査：交通量、信号サイクル など

データ分析：方向別の速度分析（方向①の全方向の車両 方向②の全方向の車両） など



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

H31.3.15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	井上 圭介	
委員	国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長	外川 和彦	
委員	国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所長	甲斐 一洋	
委員	国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長	山下 眞治	
委員	国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所長	大江 真弘	
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	柴田 芳雄	
委員	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局長	高山 和征	
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(調 査担当)	児玉 和彦	
委員	東京都 建設局 道路管理部 安全施設課長	水飼 和典	
委員	東京都 建設局 道路建設部 計画課長	細見 明彦	
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	鴫田 正明	
委員	東日本高速道路(株)関東支社 東京外環工事事務所長	加藤 健治	
委員	中日本高速道路(株)八王子支社 総務企画部企画調整チーム担当リーダー	中岡 毅	
委員	中日本高速道路(株)東京支社 総務企画部企画調整チームリーダー	伊原 泰之	
委員	首都高速道路(株)計画・環境部 計画調整課長	日隈 宏治	
委員	首都高速道路(株)計画・環境部 快適走行推進課長	多田 浩治	
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	藤原 健次	
オブザーバー	関東地方整備局・道路部		