

平成30年度

第1回 東京都移動性向上委員会

日時：平成30年7月26（木）13時30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) 主要渋滞箇所の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
5. 閉 会

【資料一覧】

- 資料1 : 東京都移動性向上委員会 規約・委員名簿
資料2 : 平成30年度第1回東京都移動性向上委員会 資料
資料3 : 第6回東京都移動性向上委員会 議事要旨

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

H30.7.26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 | 淡中 泰雄 | |
| 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 | 四童子 隆 | |
| 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) | 永井 正幸 | |
| 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 | | |

**平成30年度
第1回
東京都移動性向上委員会**

平成30年7月26日(木)

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
- 昨年度までに10箇所が解除され、一般道路の主要渋滞箇所は平成30年7月現在423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22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) | |
| 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 | 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) ○渋滞対策の基本方針の決定 | | | | | | | | | | | | |
| WG/パブリック | | | | | | 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) | | |

■ 本日も議論いただきたいこと

(1) 最新の交通状況による分析 ……3

- 1-1 東京都内の渋滞状況の変化
- 1-2 主要渋滞箇所のモニタリング結果の報告

(2) 渋滞対策箇所の進捗状況 ……10

- 2-1 渋滞対策の進捗状況

(3) 主要渋滞箇所の解除 ……12

- 3-1 主要渋滞箇所の解除の考え方
- 3-2 主要渋滞箇所の解除候補箇所
- 3-3 主要渋滞箇所の解除候補箇所(案)の提案

(4) 渋滞対策検討箇所 ……20

- 4-1 渋滞対策検討箇所
- 4-2 渋滞対策検討箇所の状況

(5) 最新の取り組みと整備効果 ……28

- 5-1 国道357号 辰巳交差点のピンポイント渋滞対策
- 5-2 国道357号 有明二丁目交差点のピンポイント渋滞対策
- 5-3 国道16号 八王子拡幅
- 5-4 国道16号 八王子～瑞穂拡幅
- 5-5 中央道WGの進捗状況報告
- 5-6 東京外かく環状道路(関越～東名)
- 5-7 東京外かく環状道路(千葉県区間)
- 5-8 首都高速 晴海線(晴海～豊洲)
- 5-9 首都高速 堀切小菅JCT間改良
- 5-10 首都高速 板橋・熊野町JCT改良
- 5-11 国分寺3・2・8号府中所沢線

(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、毎年更新される最新のプローブデータ(集計期間1~12月)を用いて、渋滞状況の変化を把握する「モニタリング」を毎年実施します。
- 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)で実施しています。
- 個々の渋滞対策検討については、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、対策の実施を図ります。

渋滞状況のモニタリング

主要渋滞箇所全体で、概ね1年で1サイクルを展開

Plan (計画)
主要渋滞箇所の
モニタリング・見直し方針検討
➢モニタリング項目・評価方針の検討
➢箇所の見直しに向けた考え方の整理

Action (改善)
主要渋滞箇所の見直し
➢箇所の見直し

Do (実行)
渋滞状況の把握
➢最新のプローブデータの集計(暦年1年分)
➢プローブデータによる現状把握・変化動向の把握

Check (モニタリング)
渋滞状況の変化を検証
➢主要渋滞箇所の著しい悪化・改善箇所に関する課題抽出・要因分析
➢道路整備の完了や大規模商業施設出店、工事の影響など、広い範囲・視点で状況変化の要因を検証

渋滞対策検討

箇所毎に事業実施サイクルで展開

Plan (計画)
渋滞対策の立案・事業化
➢主要渋滞箇所について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、対策優先度、対策の方向性を検討・立案

Action (改善)
対策の追加検討
➢道路管理者が、モニタリング等による確認・検証を踏まえた渋滞対策の追加検討
➢周辺の交通状況を踏まえた対策の追加検討

Do (実行)
対策の実施
➢各道路管理者が個別に立案した対策に基づき対策を実施
➢他機関の実施策等との調整を図りながら対策を実施

Check (モニタリング) 整備効果の検証
➢最新の交通データに基づく渋滞状況の把握から整備の効果を検証
➢周辺の交通状況についても確認・検証

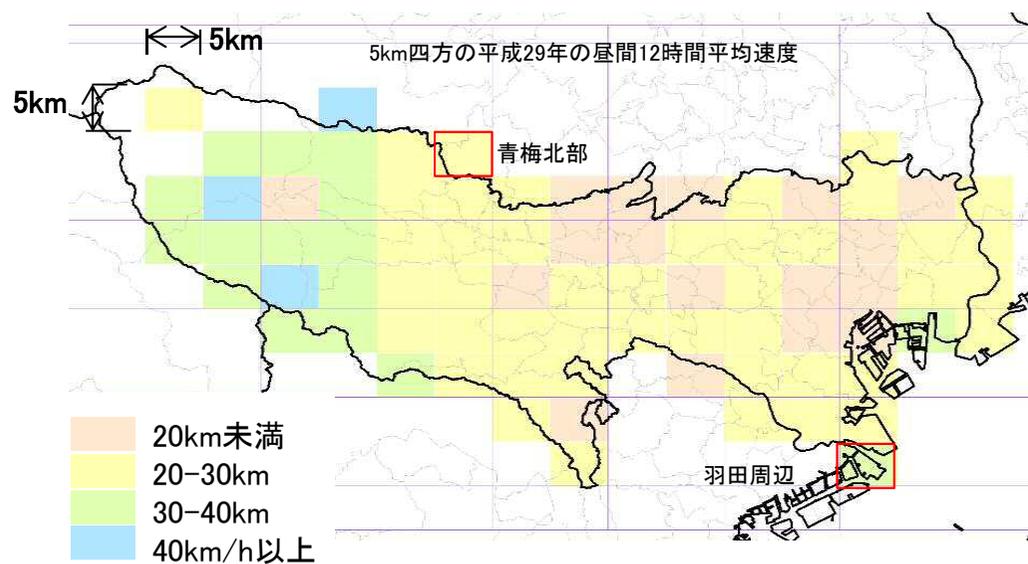
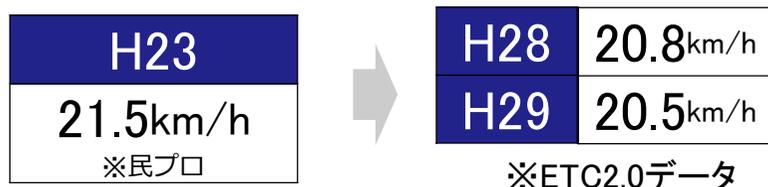
(1) 最新の交通状況による分析

1-1 東京都内の渋滞状況の変化①(東京都内全体の速度分布)

■東京都全体の渋滞状況を俯瞰した場合、大きな変化はみられません。

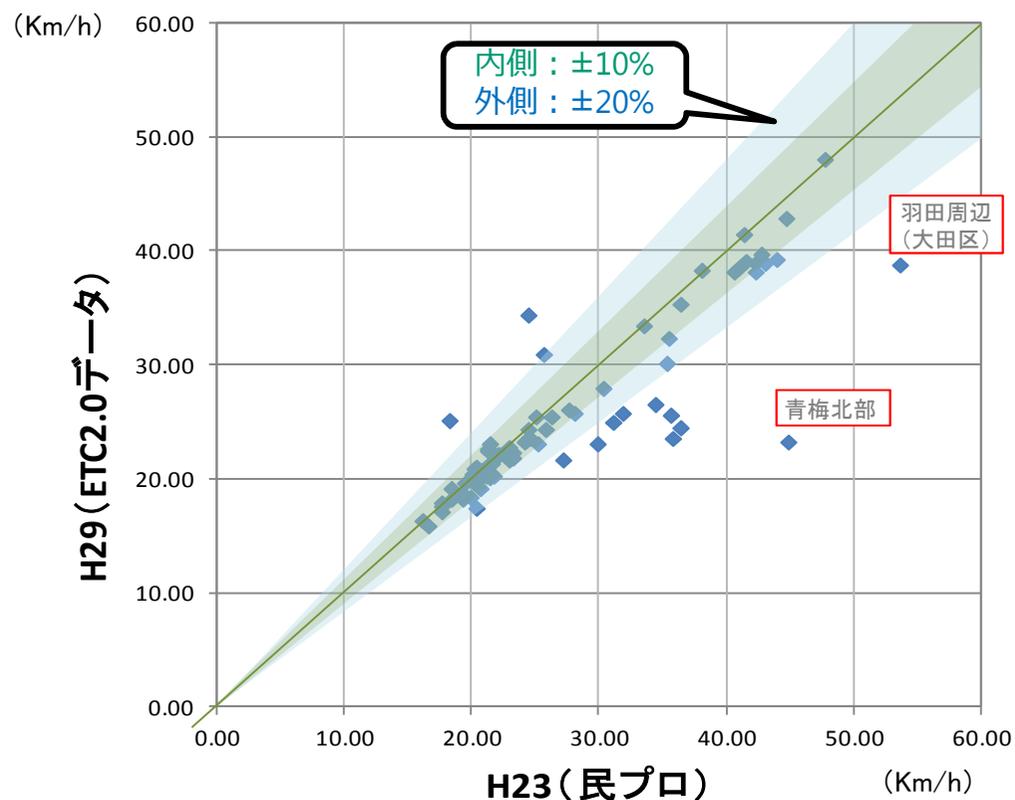
- 東京都内全域の一般道路を対象とした場合、H23→H29における12時間平均速度は21.5km/h→20.5km/hと、若干低い値となっています(H28→H29微減)。
- また、5km四方の地域(グリッド)別に見ると、12時間平均速度が下降方向に変化している地域があります。

東京都内全域における速度変化(平日の12時間平均速度)



※ETC2.0データ(H29.1~12)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
 計算対象とした5km以上の道路延長を有するグリッド数 78

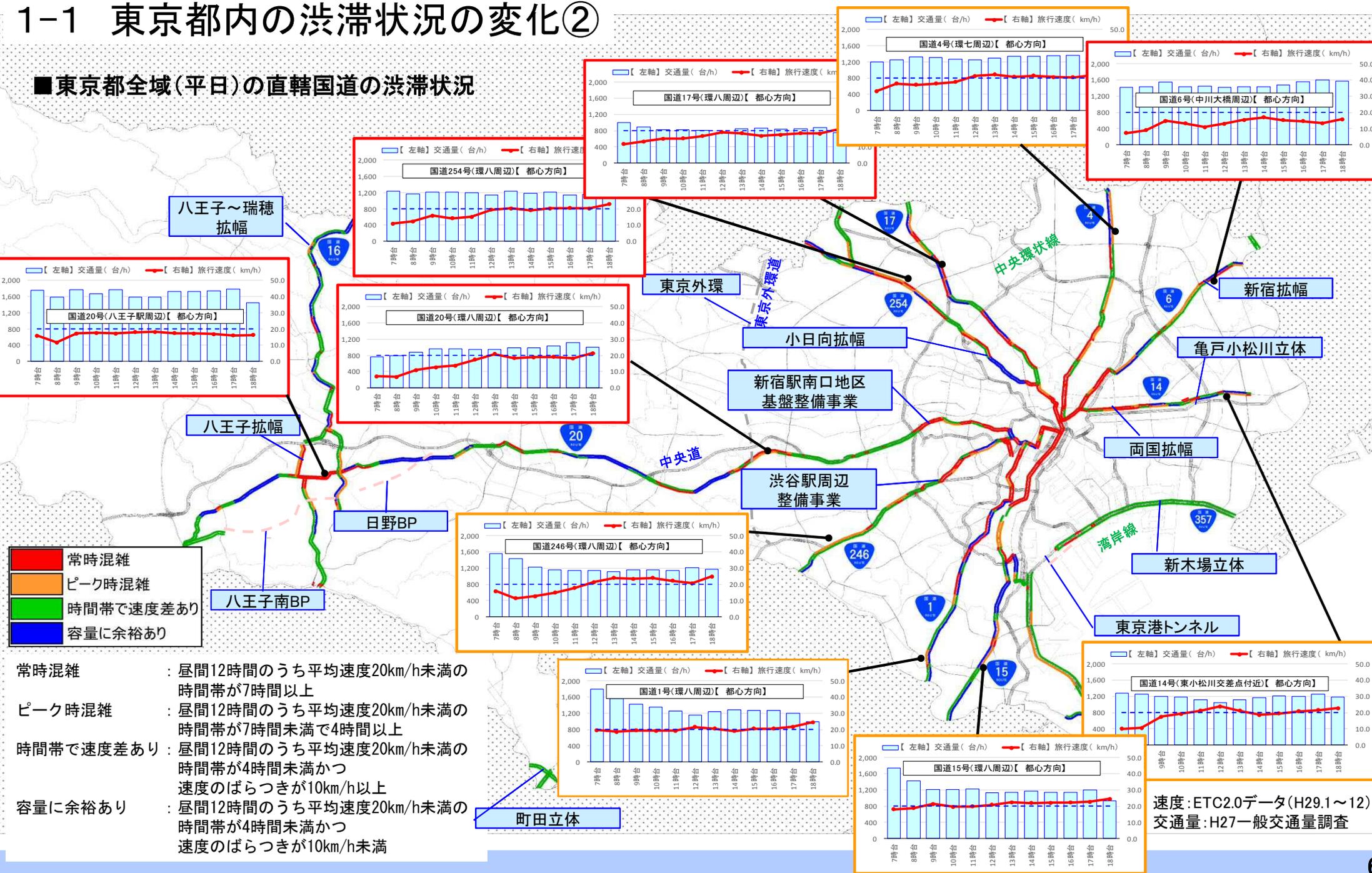
5km四方の各地域における速度の変化(平日の12時間平均速度)



(1) 最新の交通状況による分析

1-1 東京都内の渋滞状況の変化②

東京都全域(平日)の直轄国道の渋滞状況



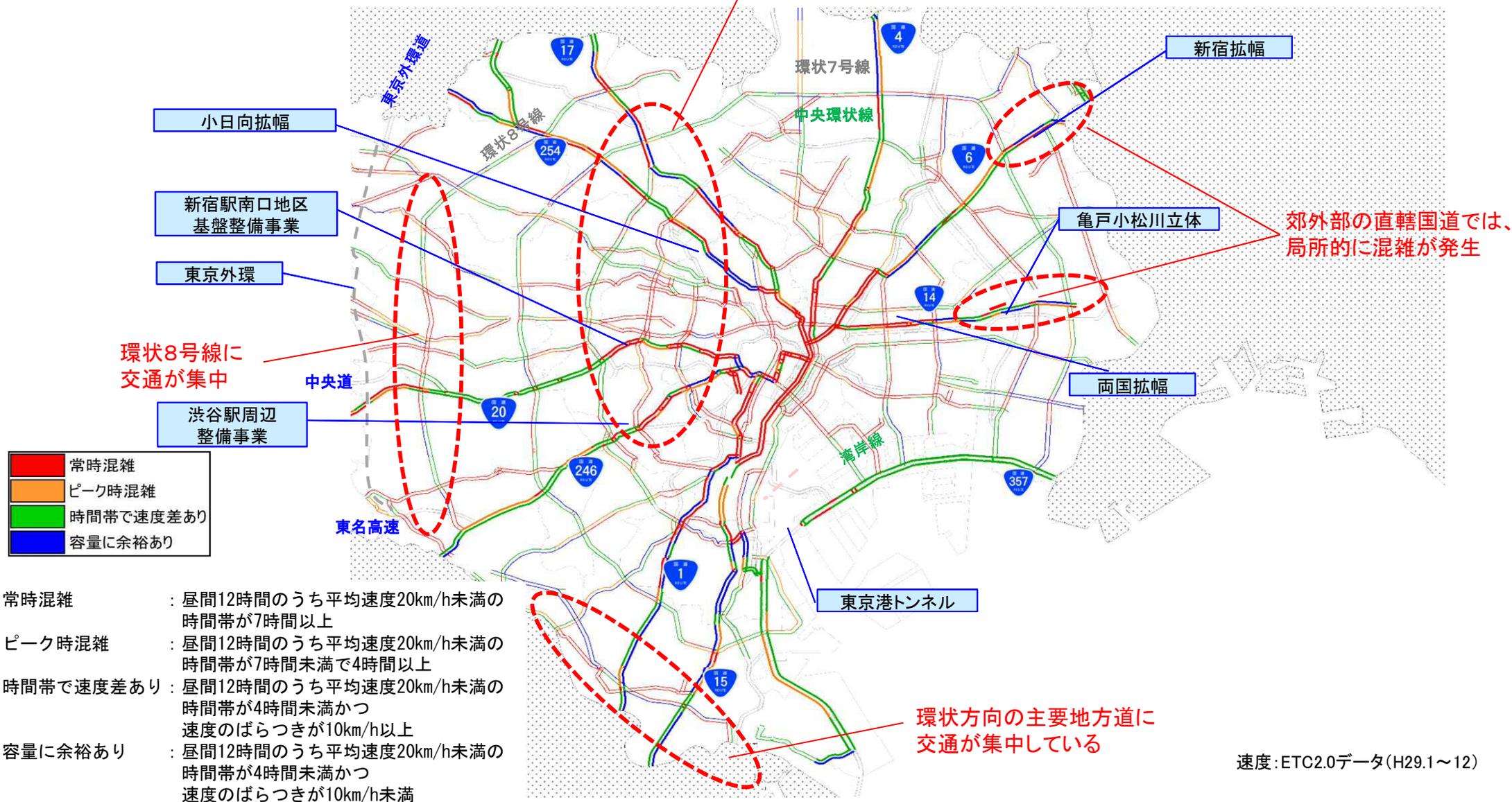
速度: ETC2.0データ(H29.1~12)
 交通量: H27一般交通量調査

(1) 最新の交通状況による分析

1-1 東京都内の渋滞状況の変化③

■東京都都心部(平日)の直轄国道・主要地方道の渋滞状況

直轄国道では環状道路との接続部に流入する方向を中心に混雑が発生
直轄国道を結ぶ主要地方道でも混雑が発生



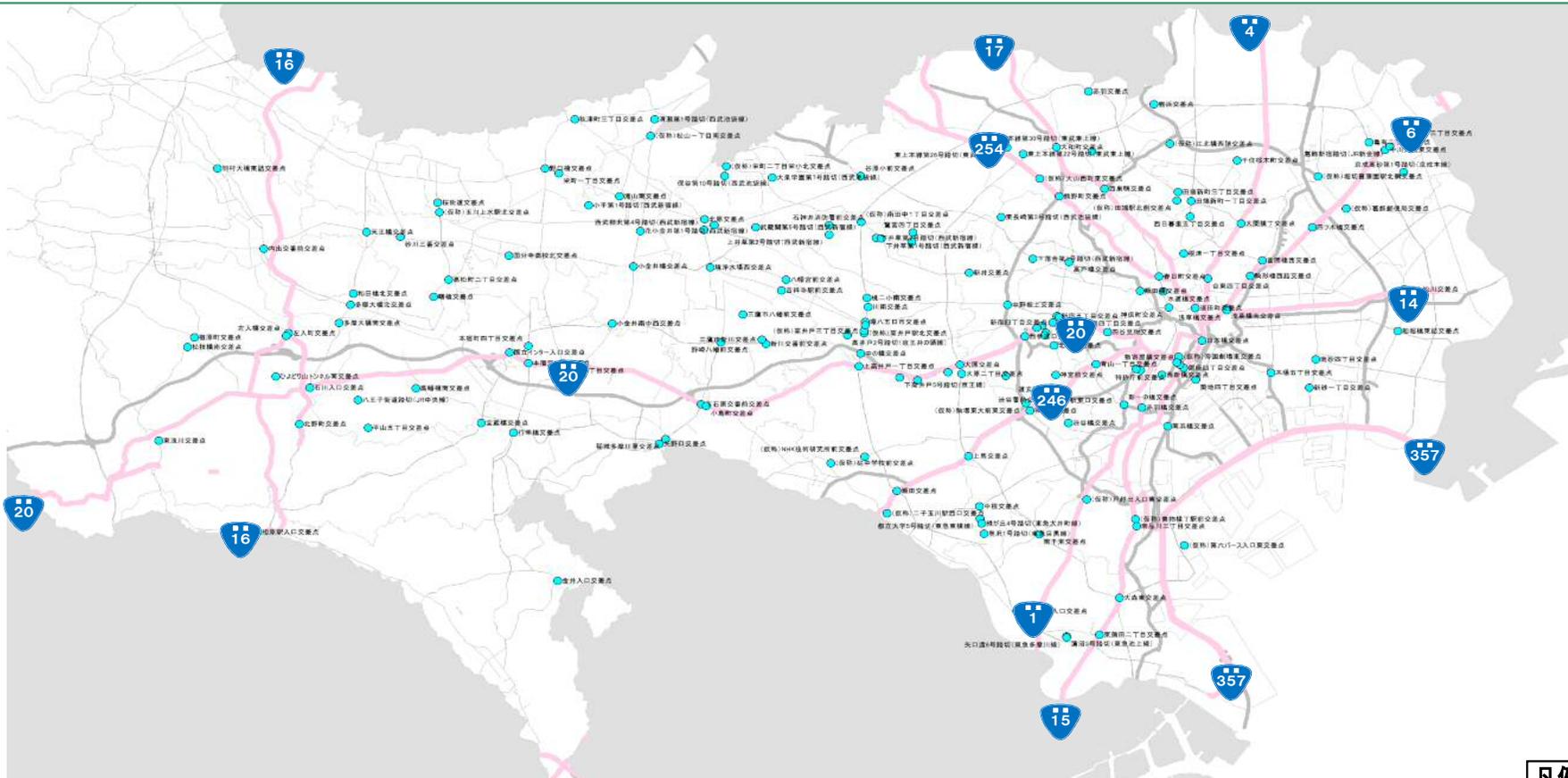
(1) 最新の交通状況による分析

1-2 主要渋滞箇所へのモニタリング結果の報告(モニタリング指標の該当状況の点検:一般道路)

■一般道路の主要渋滞箇所423箇所のうち、H29モニタリングでモニタリング2指標(ピーク時・平均旅行速度)に該当した箇所は182箇所ありました。

○ H29プローブデータを用いてモニタリングをした結果、平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下、平日ピーク時旅行速度10km/h以下に該当した箇所は182箇所(約43%)ありました。

〈平均・ピーク時ともに該当182箇所、平均のみ該当116箇所、ピーク時のみ該当34箇所、該当なし91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

※交差点の平均流入速度は、流入区間毎のH29ETC2.0データ(H29.1~12)による旅行速度をH27一般交通量調査の交通量で加重平均して算出

凡例
● H29でモニタリング2指標に該当した箇所(182箇所)

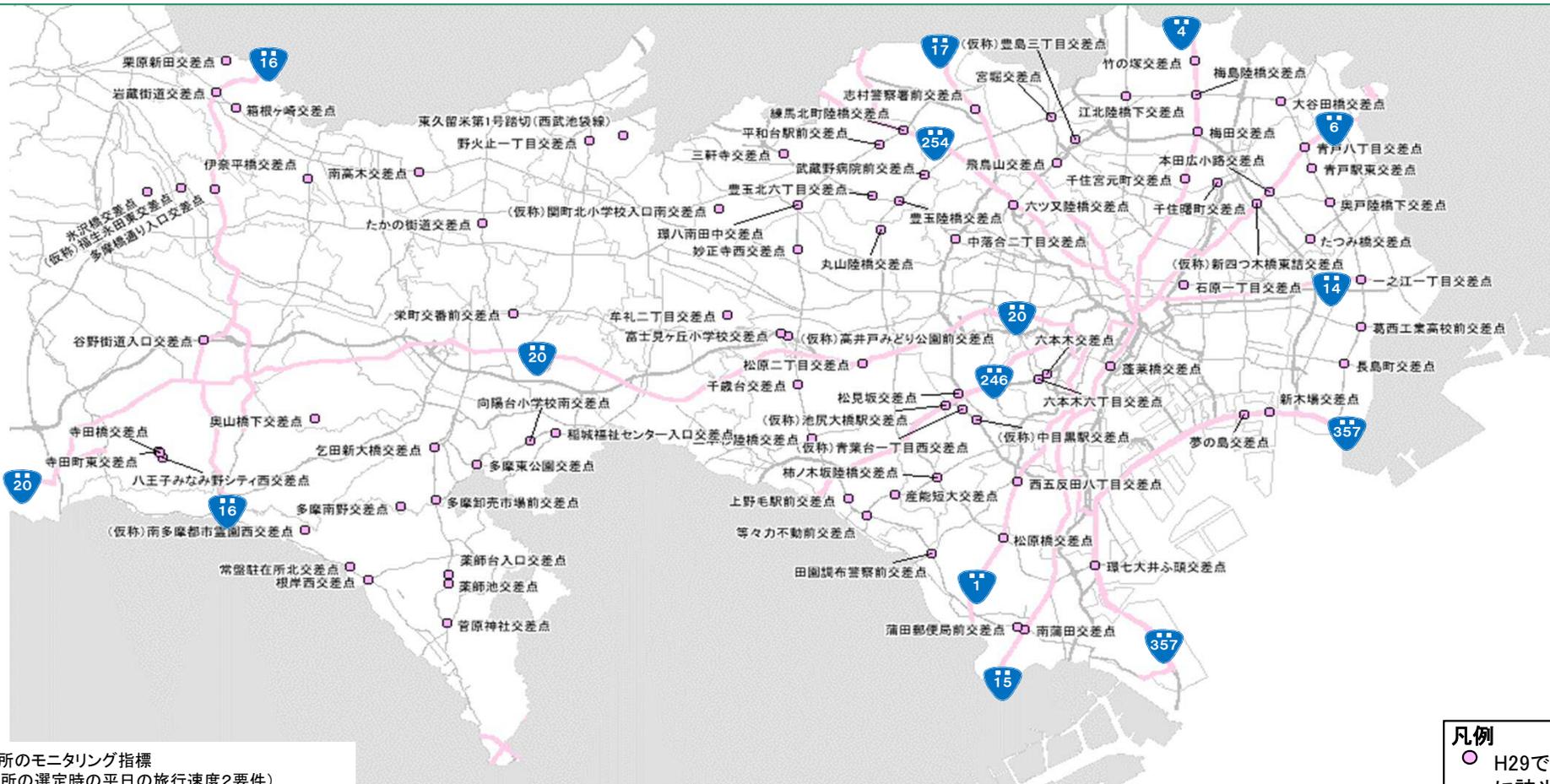
(1) 最新の交通状況による分析

1-2 主要渋滞箇所へのモニタリング結果の報告(モニタリング指標の該当状況の点検:一般道路)

■一般道路の主要渋滞箇所423箇所のうち、H29モニタリングでモニタリング2指標(ピーク時・平均旅行速度)に該当していない箇所は91箇所ありました。

○ H29プローブデータを用いてモニタリングをした結果、平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下、平日ピーク時旅行速度10km/h以下のいずれにも該当していない箇所は91箇所(約22%)ありました。

〈平均・ピーク時ともに該当182箇所、平均のみ該当116箇所、ピーク時のみ該当34箇所、該当なし91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

※交差点の平均流入速度は、流入区間毎のH29ETC2.0データ(H29.1~12)による旅行速度をH27一般交通量調査の交通量で加重平均して算出

凡例
 ○ H29でモニタリング2指標に該当していない箇所(91箇所)

(2) 渋滞対策箇所の進捗状況

(2) 渋滞対策箇所への進捗状況

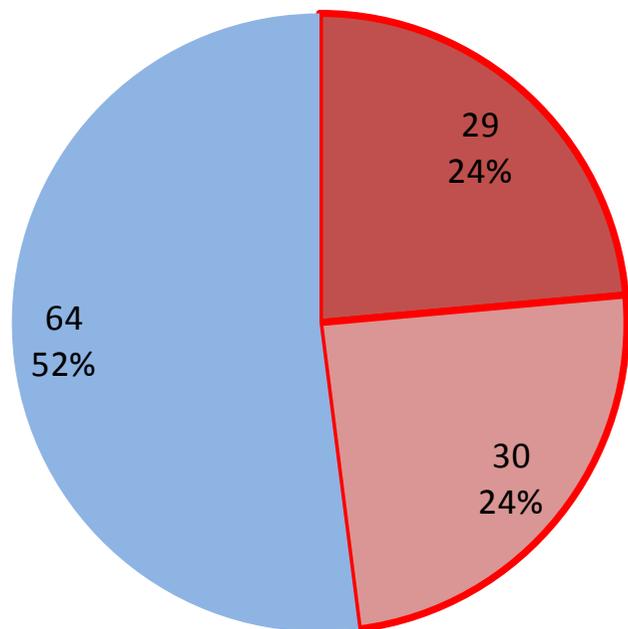
2-1 渋滞対策の進捗状況

■ 一般道路の主要渋滞箇所423箇所における渋滞対策の進捗状況は、対策完了、対策中合わせて202箇所（全体の5割程度）となっています。

○ 直轄国道の主要渋滞箇所123箇所のうち、対策完了箇所は29箇所、対策中箇所は30箇所となっています。

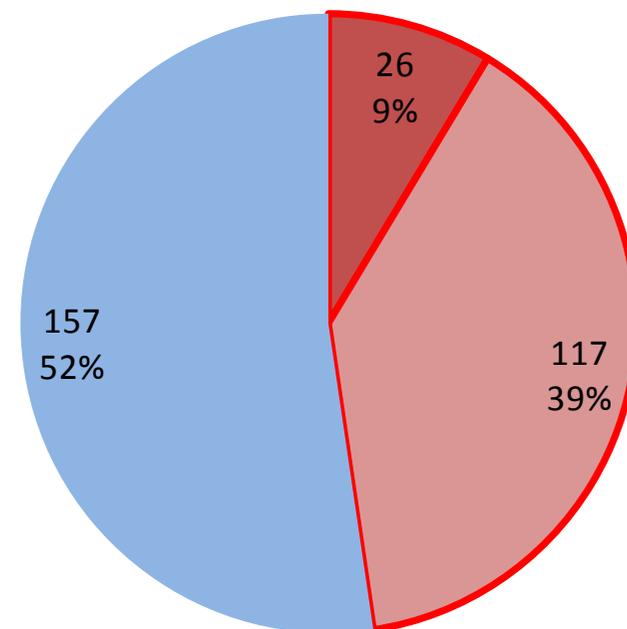
○ 都道・市区町村道の主要渋滞箇所300箇所のうち、対策完了箇所は26箇所、対策中箇所は117箇所となっています。

直轄国道(N=123)



■ 対策完了 ■ 対策中 ■ 検討中

都道・市区町村道(N=300)



■ 対策完了 ■ 対策中 ■ 検討中

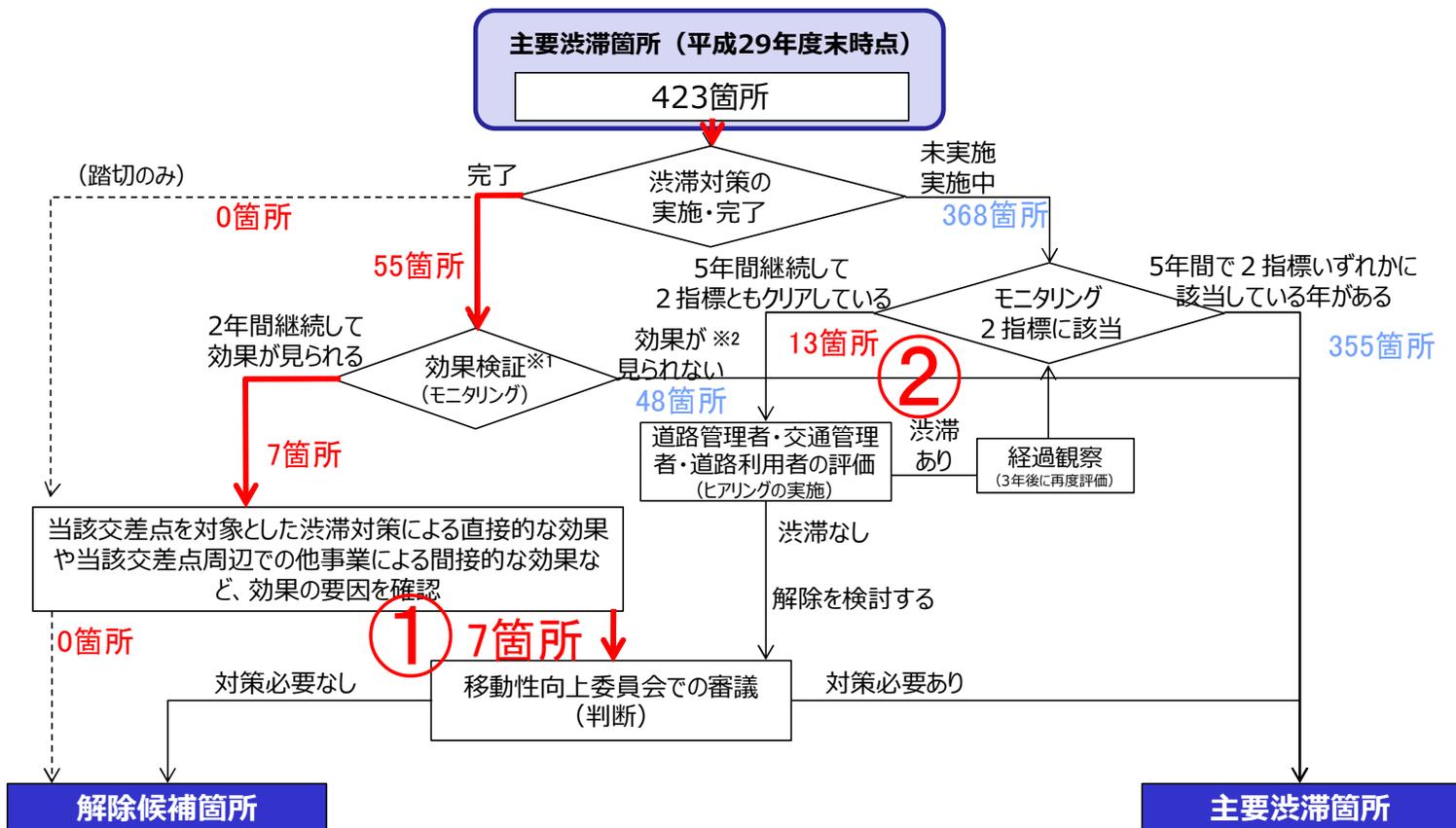
(3) 主要渋滞箇所の解除

(3) 主要渋滞箇所の解除

3-1 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、主要渋滞箇所の解除を検討します。
- 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、道路管理者および交通管理者・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。
- 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。



※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

(3) 主要渋滞箇所の解除

3-2 主要渋滞箇所の解除候補箇所①

■ 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(7箇所)

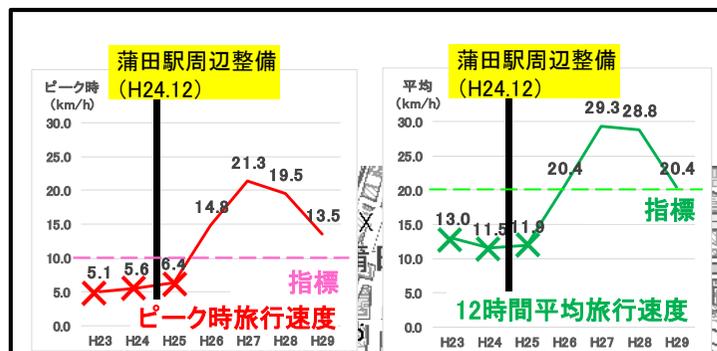
| 番号 | 路線名 | 交差点名 | 実施済みの対策 |
|----|-------------------|------------|----------------------------|
| 1 | 環状8号線 | 蒲田郵便局前交差点 | 一般国道15号 蒲田駅周辺整備(H24) |
| 2 | 一般国道15号 | 南蒲田交差点 | |
| 3 | 一般国道357号 | 環七大井ふ頭交差点 | 大井環七立体(H26) |
| 4 | 一般国道14号 (京葉道路) | 一之江一丁目交差点 | 需要予測信号(H25) |
| 5 | 東京市川線 | 葛西工業高校前交差点 | 需要予測信号(H26)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



(3) 主要渋滞箇所の解除

3-2 主要渋滞箇所の解除候補箇所

1. 蒲田郵便局前交差点(環状8号線)

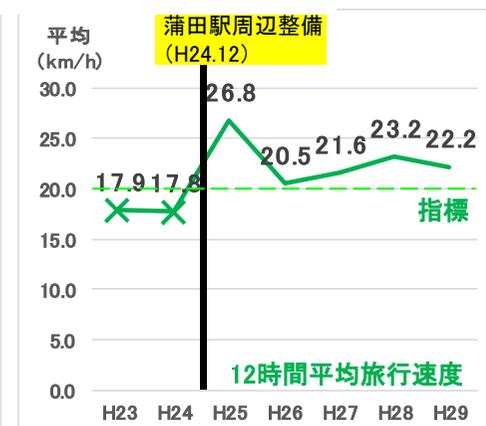
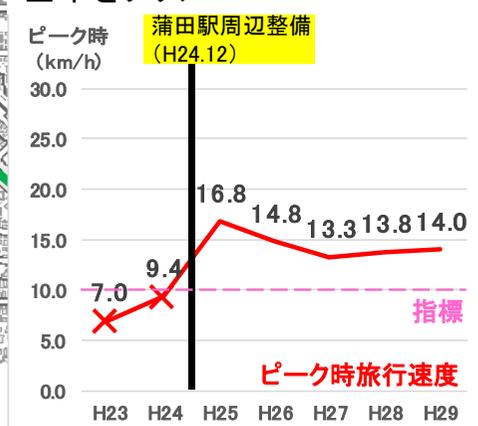


蒲田駅周辺整備 (H24.12) から2年後以降、旅行速度が改善し、基準をクリア



2. 南蒲田交差点(一般国道15号)

蒲田駅周辺整備 (H24.12) 以降、旅行速度が改善し、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

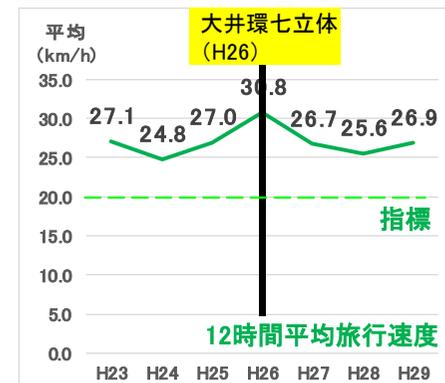
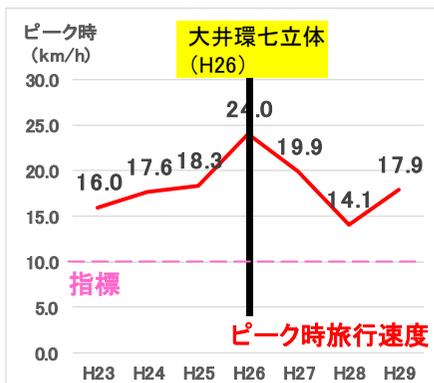
(3) 主要渋滞箇所への解除

3-2 主要渋滞箇所の解除候補箇所



3. 環七大井ふ頭交差点

大井環七立体整備 (H26.2) 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

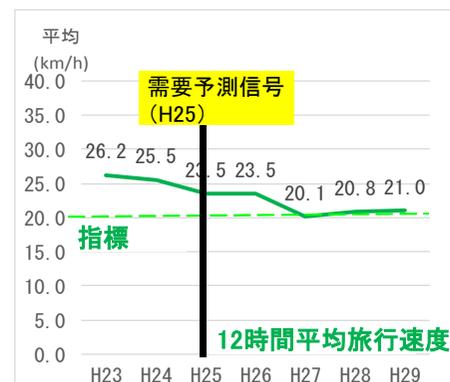
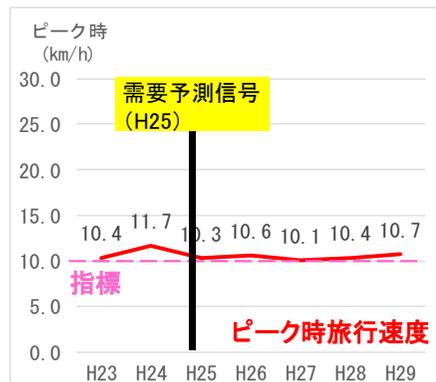
(3) 主要渋滞箇所の解除

3-2 主要渋滞箇所の解除候補箇所



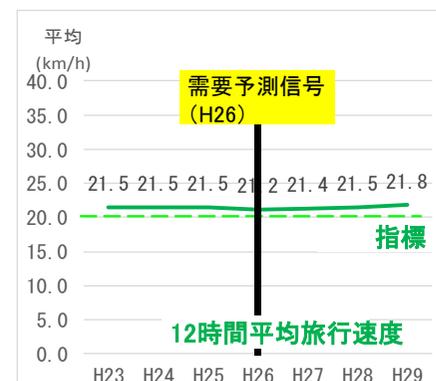
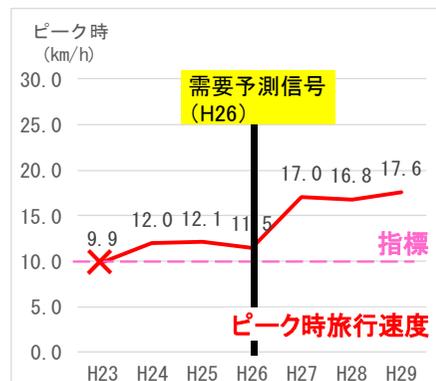
4. 一之江一丁目交差点

需要予測信号導入(H25)もあり、経年で基準をクリア



5. 葛西工業高校前交差点

需要予測信号導入(H26)もあり、経年で基準をクリア



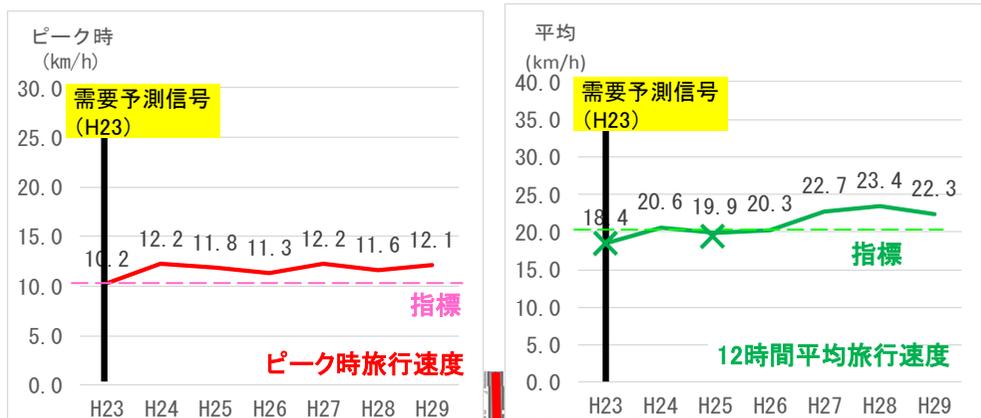
※グラフの速度は、流入区間毎の各年のプローブデータ(H28年までは民プロ、H29年はETC2.0データ)の昼間12時間旅行速度を一般交通量調査(H28及びH29速度はH27年値、その他はH22年値)の昼間12時間交通量で加重平均して算出した交差点の平均流入速度

(3) 主要渋滞箇所の解除

3-2 主要渋滞箇所の解除候補箇所

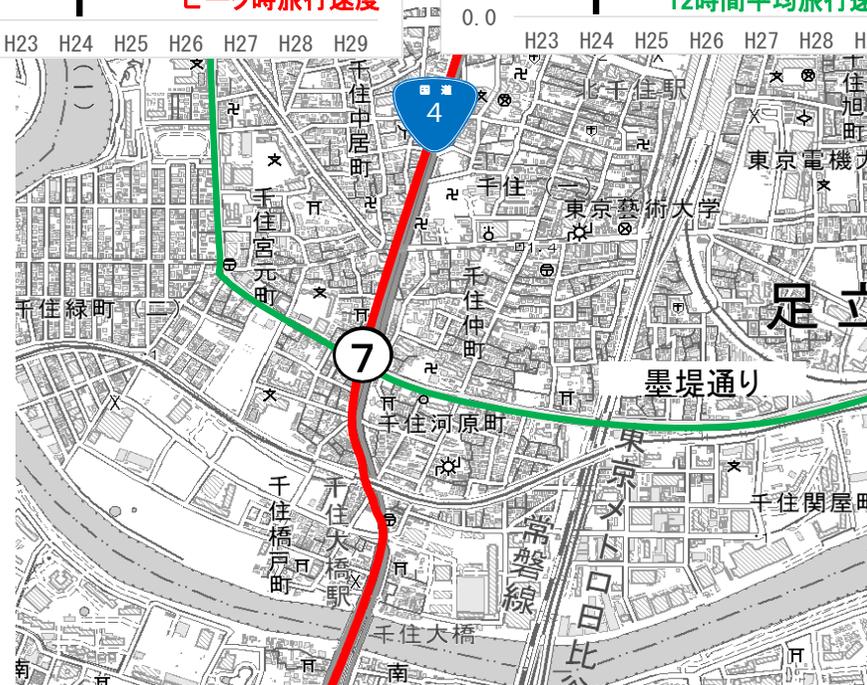
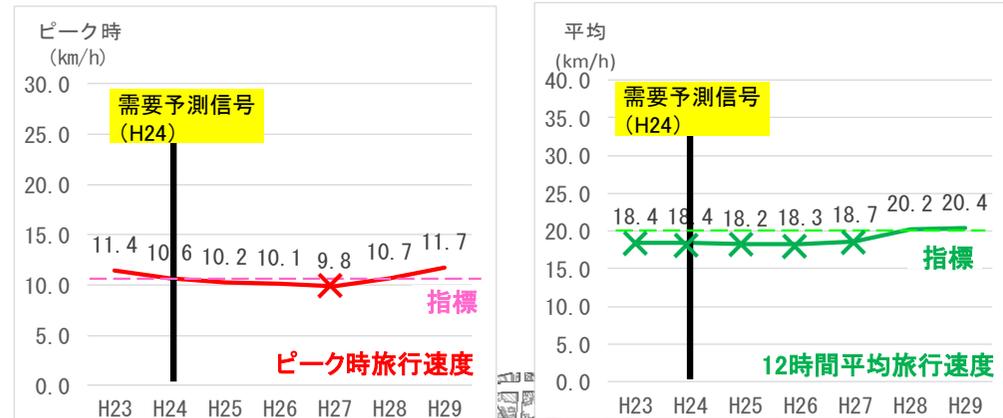
6. 梅島陸橋交差点

需要予測信号導入(H23)もあり、経年で基準をクリア



7. 千住宮元町交差点

需要予測信号導入(H24)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

(3) 主要渋滞箇所の解除

3-2 主要渋滞箇所の解除候補箇所②

■ 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が存在しています。

■ 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 |
| 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 |

■ 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

(3) 主要渋滞箇所 の 解除

3-3 主要渋滞箇所 の 解除候補箇所 (案) の 提案

■ 主要渋滞箇所からの解除候補として20箇所が抽出されました。

- ① これまでのモニタリング結果や対策事業の効果検証を踏まえた結果、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、主要渋滞箇所から解除することを提案します。
- ② また、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**13箇所**、については、今後、道路管理者および交通管理者・道路利用者の評価(ヒアリングの実施)を考慮して、解除の検討を行います。

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 | 環状8号線 | 蒲田郵便局前交差点 |
| 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 |
| 4 | 一般国道14号 | 一之江一丁目交差点 |
| 5 | 東京市川線 | 葛西工業高校前交差点 |
| 6 | 一般国道4号 | 梅島陸橋交差点 |
| 7 | 一般国道4号 | 千住宮元町交差点 |

② 対策未実施であるが、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

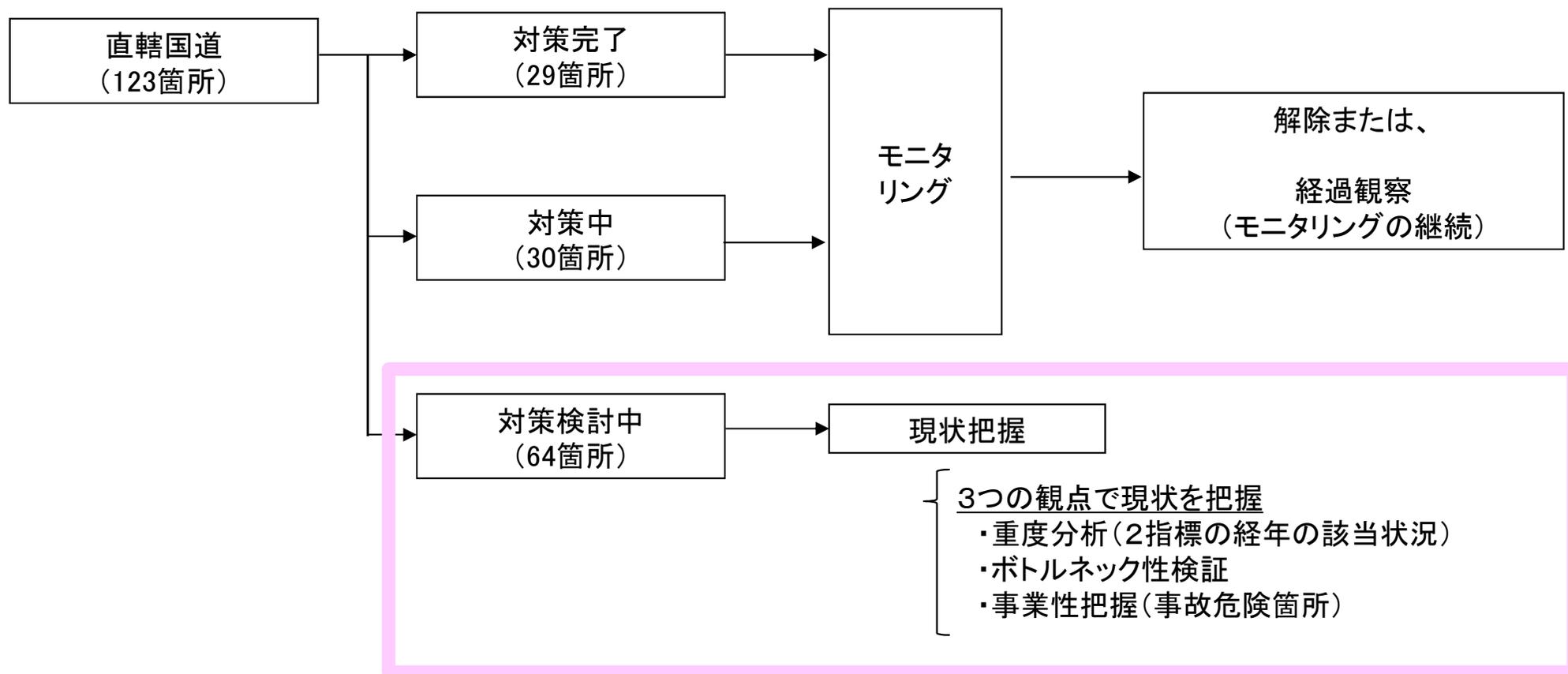
| 番号 | 路線名 | 交差点名 |
|----|----------|------------|
| 1 | 一般国道1号 | 松原橋交差点 |
| 2 | 一般国道6号 | 本田広小路交差点 |
| 3 | 一般国道6号 | 青戸八丁目交差点 |
| 4 | 一般国道16号 | 岩蔵街道交差点 |
| 5 | 東京浦安線 | 長島町交差点 |
| 6 | 市川四つ木線 | 奥戸陸橋下交差点 |
| 7 | 台東鳩ヶ谷線 | 江北陸橋下交差点 |
| 8 | 一般国道122号 | 宮堀交差点 |
| 9 | 千代田練馬田無線 | 豊玉陸橋交差点 |
| 10 | 白金台町等々力線 | 柿ノ木坂陸橋交差点 |
| 11 | 環状8号線 | 等々力不動前交差点 |
| 12 | 東京丸子横浜線 | 田園調布警察前交差点 |
| 13 | 新宿青梅線 | 南高木交差点 |

(4) 渋滞対策検討箇所

(4) 渋滞対策検討箇所

4-1 渋滞対策検討箇所

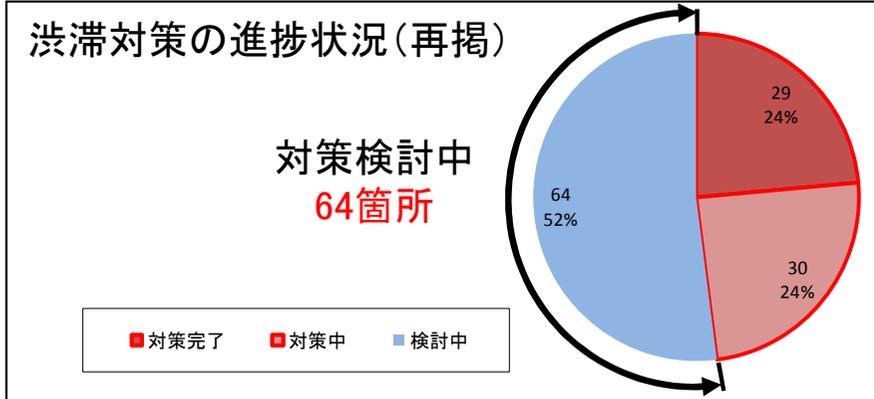
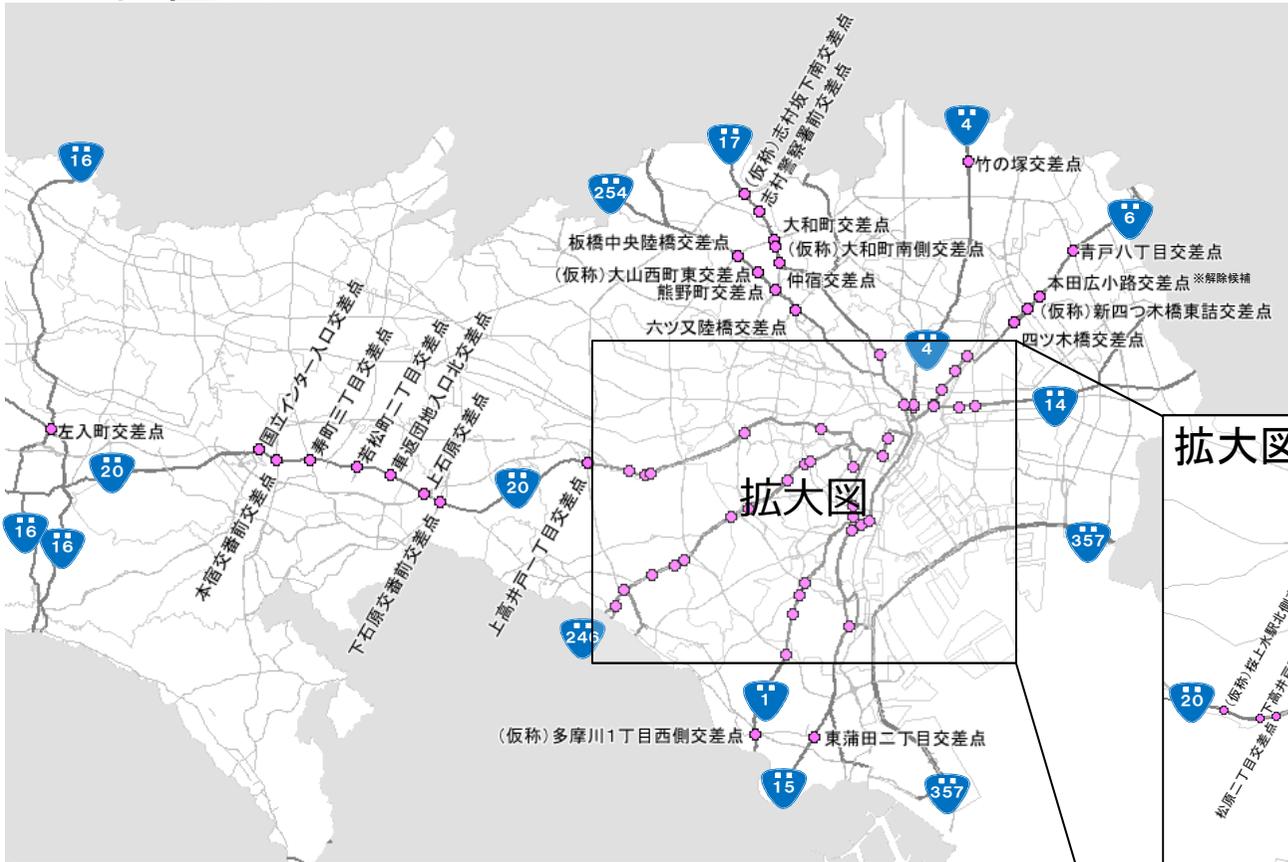
■直轄国道の主要渋滞箇所(123箇所)について、渋滞対策が未実施または長期対策計画がない対策検討中の64箇所を渋滞対策検討箇所として、状況を整理しました。



(4) 渋滞対策検討

4-1 渋滞対策検討箇所

位置図



| 路線名 | 箇所数 | 路線名 | 箇所数 |
|---------|-----|----------|------|
| 一般国道1号 | 9箇所 | 一般国道16号 | 1箇所 |
| 一般国道4号 | 3箇所 | 一般国道17号 | 7箇所 |
| 一般国道6号 | 9箇所 | 一般国道20号 | 13箇所 |
| 一般国道14号 | 2箇所 | 一般国道246号 | 11箇所 |
| 一般国道15号 | 5箇所 | 一般国道254号 | 4箇所 |
| 合計 | | | 64箇所 |

(4) 渋滞対策検討箇所

4-2 渋滞対策検討箇所の状況

(1) 重度分析(2指標の経年の該当状況)(15箇所)

○ 5年間(H25～H29)モニタリングをして、いずれの年においても2指標に該当し、渋滞状況が悪い箇所は15箇所該当しました。

| NO | 路線名 | 交差点名 | H25 | | H26 | | H27 | | H28 | | H29 | |
|----|----------|---------------|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|------|
| | | | 平均 | ピーク |
| 1 | 一般国道1号 | 赤羽橋交差点 | 14.0 | 4.8 | 13.8 | 4.8 | 17.3 | 5.5 | 13.6 | 5.5 | 14.4 | 5.5 |
| 2 | 一般国道6号 | 駒形橋西詰交差点 | 12.8 | 5.9 | 12.4 | 5.6 | 11.3 | 5.7 | 14.1 | 5.7 | 13.8 | 5.7 |
| 3 | | 言問橋西交差点 | 16.2 | 5.6 | 15.8 | 5.6 | 13.0 | 6.8 | 14.5 | 7.1 | 15.6 | 9.4 |
| 4 | 一般国道17号 | 須田町交差点 | 14.1 | 6.2 | 13.8 | 6.0 | 12.9 | 6.1 | 12.9 | 6.2 | 13.5 | 7.8 |
| 5 | 一般国道20号 | 四谷見附交差点 | 13.9 | 5.7 | 14.0 | 5.9 | 11.5 | 6.0 | 12.1 | 6.0 | 14.3 | 7.1 |
| 6 | | 西参道口交差点 | 11.4 | 7.2 | 10.4 | 6.1 | 9.1 | 6.2 | 9.3 | 5.4 | 11.2 | 5.9 |
| 7 | | 下石原交番前交差点 | 9.2 | 5.1 | 9.2 | 5.6 | 8.2 | 5.1 | 8.0 | 5.4 | 9.0 | 7.1 |
| 8 | | 寿町三丁目交差点 | 16.7 | 8.2 | 16.8 | 9.1 | 15.1 | 9.4 | 17.0 | 9.4 | 17.7 | 9.4 |
| 9 | | 本宿交番前交差点 | 15.5 | 9.2 | 15.3 | 9.0 | 13.3 | 9.4 | 15.8 | 9.4 | 15.2 | 9.4 |
| 10 | | 国立インター入口交差点 | 13.5 | 6.7 | 13.2 | 6.5 | 11.4 | 6.1 | 12.3 | 5.9 | 12.3 | 6.2 |
| 11 | 一般国道246号 | 青山一丁目交差点 | 17.7 | 4.6 | 17.3 | 4.4 | 13.1 | 6.2 | 17.1 | 6.2 | 17.4 | 6.2 |
| 12 | | 神泉町交差点 | 15.4 | 6.6 | 12.4 | 5.5 | 10.8 | 7.4 | 10.7 | 8.0 | 15.3 | 9.5 |
| 13 | | 瀬田交差点 | 16.3 | 7.3 | 16.7 | 7.8 | 17.2 | 8.0 | 18.4 | 7.6 | 19.1 | 8.3 |
| 14 | 一般国道254号 | 熊野町交差点 | 19.3 | 5.2 | 18.0 | 4.9 | 10.6 | 6.4 | 14.8 | 6.4 | 18.1 | 6.4 |
| 15 | | (仮称) 大山西町東交差点 | 9.4 | 4.4 | 14.0 | 9.0 | 14.0 | 6.2 | 15.9 | 6.1 | 18.3 | 10.0 |



■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

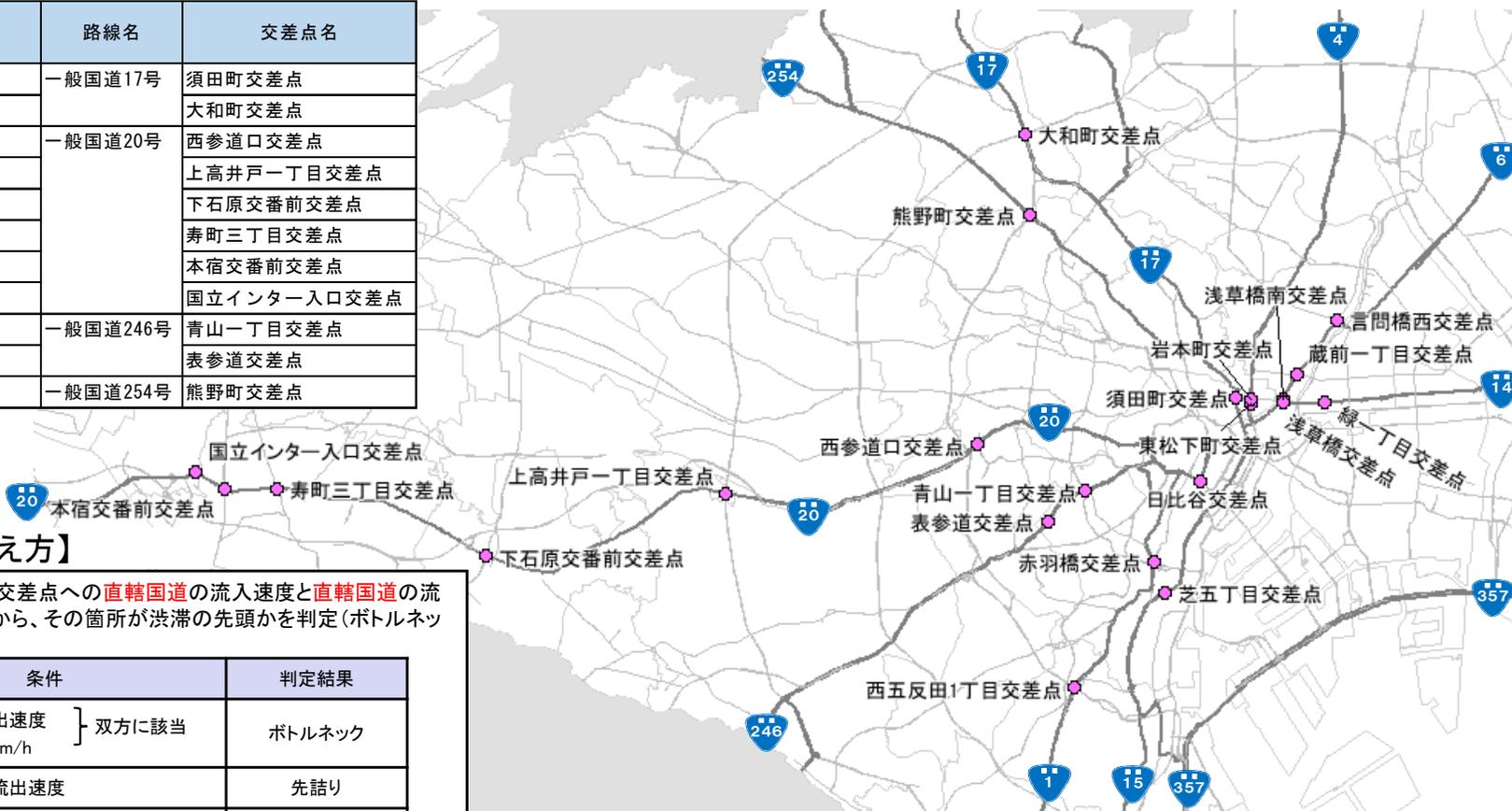
(4) 渋滞対策検討箇所

4-2 渋滞対策検討箇所の状況

(2) ボトルネック性検証(22箇所)

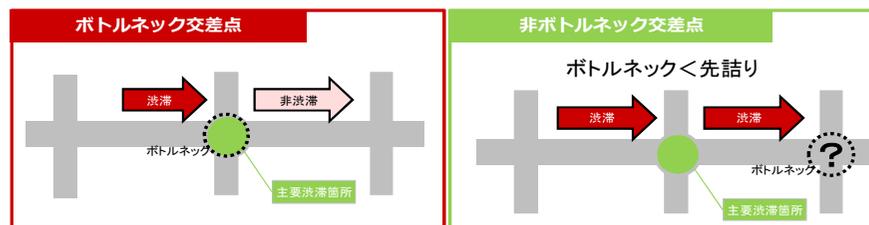
○ 渋滞の先頭と思われる(ボトルネック性のある)箇所は22箇所該当しました。

| 路線名 | 交差点名 | 路線名 | 交差点名 |
|---------|------------|-------------|------------|
| 一般国道1号 | 日比谷交差点 | 一般国道17号 | 須田町交差点 |
| | 赤羽橋交差点 | | 大和町交差点 |
| | 西五反田1丁目交差点 | | 西参道口交差点 |
| 一般国道4号 | 東松下町交差点 | 一般国道20号 | 上高井戸一丁目交差点 |
| | 岩本町交差点 | | 下石原交番前交差点 |
| 一般国道6号 | 浅草橋南交差点 | | 一般国道246号 |
| | 浅草橋交差点 | 本宿交番前交差点 | |
| | 蔵前一丁目交差点 | 国立インター入口交差点 | |
| | 言問橋西交差点 | 青山一丁目交差点 | |
| 一般国道14号 | 緑一丁目交差点 | 一般国道254号 | 表参道交差点 |
| 一般国道15号 | 芝五丁目交差点 | | 熊野町交差点 |



【ボトルネック性検証の考え方】

| | | |
|----------------|---|-----------------|
| ボトルネック性の判定方法 | 主要渋滞箇所の交差点への直轄国道の流入速度と直轄国道の流出速度との関係から、その箇所が渋滞の先頭かを判定(ボトルネック性判定) | |
| | 条件 | 判定結果 |
| | 流入速度 < 流出速度 流出速度 > 20km/h | 双方に該当 ボトルネック |
| | 流入速度 ≥ 流出速度 | 先詰り |
| ボトルネック交差点の判定方法 | ボトルネック性を日別・時間帯別に判定し、ボトルネックの割合が50%以上の交差点を「ボトルネック交差点」と判定 | |
| | 条件 | 判定結果 |
| | ボトルネック割合 > 50% | ボトルネック交差点 |
| | ボトルネック割合 < 50% | 非ボトルネック交差点 |



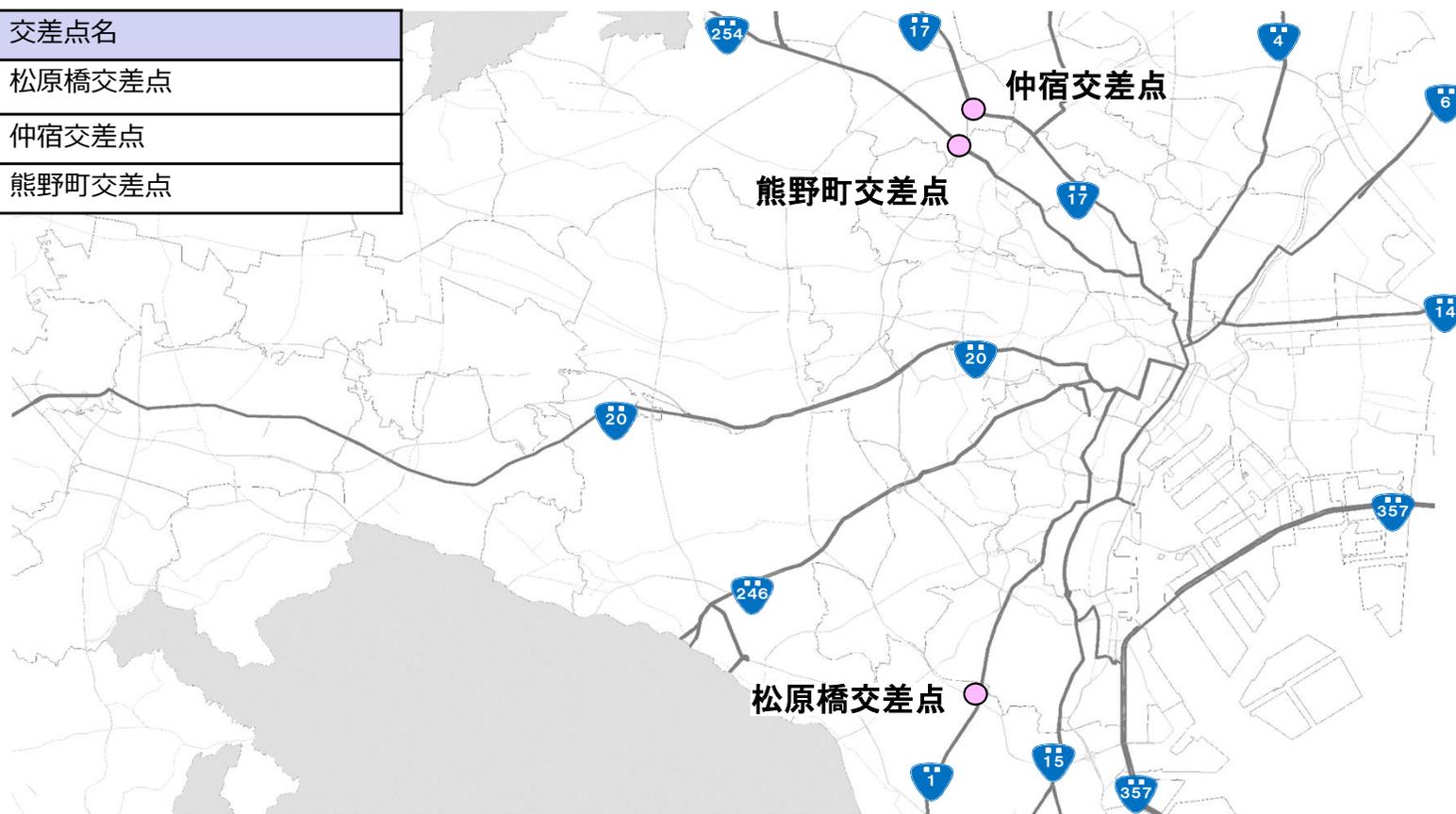
(4) 渋滞対策検討箇所

4-2 渋滞対策検討箇所の状況

(3) 事業性把握(事故危険箇所)(3箇所)

○ 対策検討中箇所のうち3箇所については、「事故危険箇所」として指定(平成29年1月)されています。

| 路線名 | 交差点名 |
|----------|--------|
| 一般国道1号 | 松原橋交差点 |
| 一般国道17号 | 仲宿交差点 |
| 一般国道254号 | 熊野町交差点 |



(4) 渋滞対策検討箇所

4-2 渋滞対策検討箇所の状況

(4)まとめ (3指標による総括表)

○ 渋滞対策検討中箇所については、今後、ピンポイント渋滞対策※の実施を含めて検討します。

| 路線名 | 交差点名 | 重度 | ボトルネック性 | 事業性 |
|---------|------------|----|---------|-----|
| 一般国道1号 | 日比谷交差点 | | ● | |
| | 赤羽橋交差点 | ● | ● | |
| | 西五反田1丁目交差点 | | ● | |
| | 松原橋交差点 | | | ● |
| 一般国道4号 | 東松下交差点 | | ● | |
| | 岩本町交差点 | | ● | |
| 一般国道6号 | 浅草橋南交差点 | | ● | |
| | 浅草橋交差点 | | ● | |
| | 蔵前一丁目交差点 | | ● | |
| | 駒形橋西詰交差点 | ● | | |
| | 言問橋西交差点 | ● | ● | |
| 一般国道14号 | 緑一丁目交差点 | | ● | |
| 一般国道15号 | 芝五丁目交差点 | | ● | |
| 一般国道17号 | 須田町交差点 | ● | ● | |
| | 大和町交差点 | | ● | |
| | 仲宿交差点 | | | ● |

| 路線名 | 交差点名 | 重度 | ボトルネック性 | 事業性 |
|----------|---------------|----|---------|-----|
| 一般国道20号 | 四谷見附交差点 | ● | | |
| | 西参道口交差点 | ● | ● | |
| | 上高井戸一丁目 | | ● | |
| | 下石原交番前交差点 | ● | ● | |
| | 寿町三丁目交差点 | ● | ● | |
| | 本宿交番前交差点 | ● | ● | |
| | 国立インター入口交差点 | ● | ● | |
| 一般国道246号 | 青山一丁目交差点 | ● | ● | |
| | 表参道交差点 | | ● | |
| | 神泉町交差点 | ● | | |
| | 瀬田交差点 | ● | | |
| 一般国道254号 | 熊野町交差点 | ● | ● | ● |
| | (仮称) 大山西町東交差点 | ● | | |

※ ピンポイント対策とは、交差点改良、区画線改良など、基本的には大きな改良を必要とせず、少ない費用でスピーディーに対策を実施し、効果を発現させる短期的な対策

(5) 最新の取り組みと整備効果

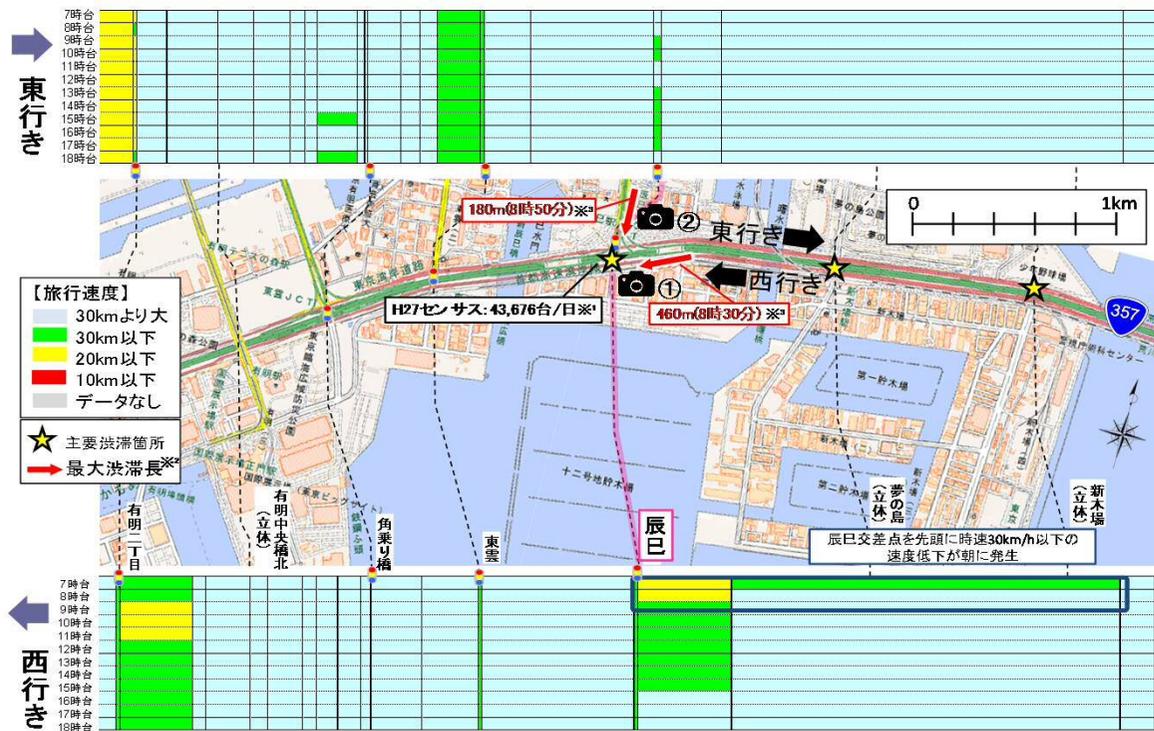
(5) 最新の取り組みと整備効果

5-1 国道357号 辰巳交差点のピンポイント渋滞対策

H30.5.25開通

| | |
|------|---|
| 交通状況 | ・国道357号西行きが辰巳交差点を先頭に速度が低下し、渋滞が発生 |
| 渋滞要因 | ・国道357号西行きの左折及び直進車線の容量不足と三ツ目通り南行き右折滞留長の容量不足 |
| 対策案 | ・国道357号西行き左折専用車線の新設と三ツ目通り南行き右折車線の増設 |

■ 旅行速度の状況 (期間: H28.4.1~H29.3.31 平日)



出典: ETC2.0プローブデータ (H28.4.1~H29.3.31)
 ※1 H27道路交通センサス 日交通量
 ※2 最大渋滞長: 滞留時最後尾が1回の青信号で交差点を通過できなかった場合の停止線からの距離の最大値
 ※3 平成28年4月26日(火)調査

■ 渋滞要因

- ① 国道357号西行き
大型混入率が高く、
左折及び直進車線の
容量不足
- ② 三ツ目通り南行き
右折滞留長の容量
不足



■ 対策案

- ① 国道357号西行き
車線を増設し、左
折専用車線を新設
- ② 三ツ目通り南行き
右折車線の増設



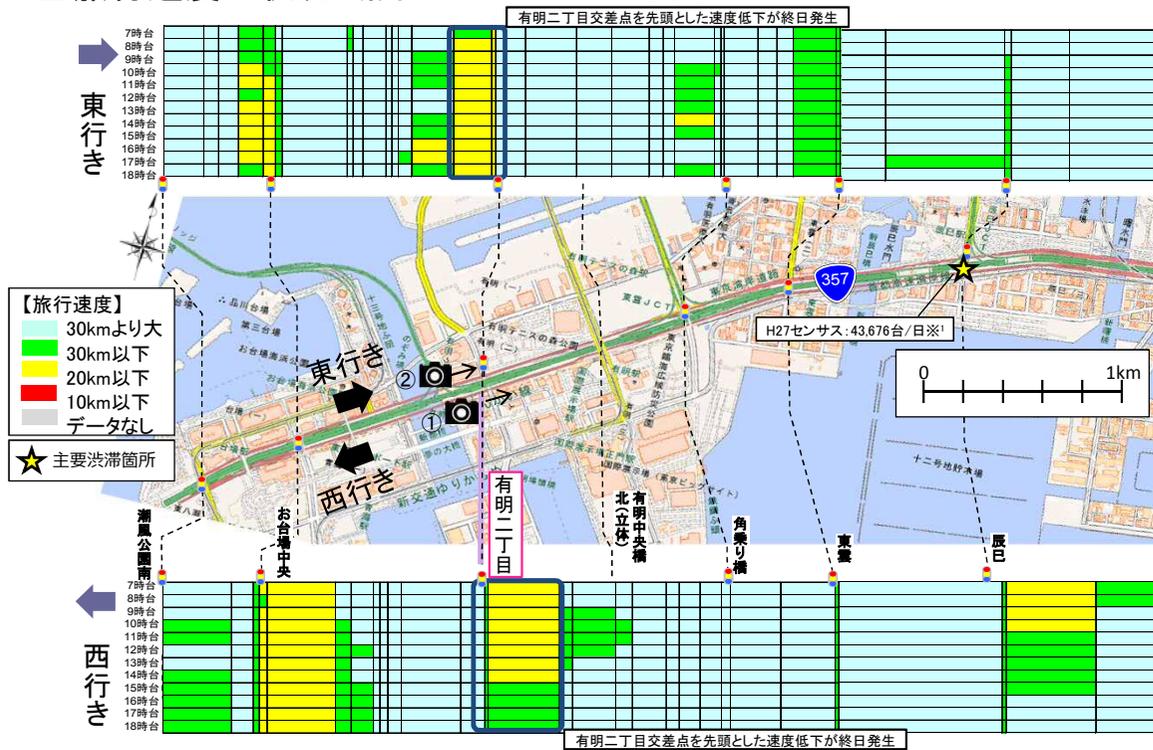
(5) 最新の取り組みと整備効果

5-2 国道357号 有明2丁目交差点のピンポイント渋滞対策

施工中

| | |
|------|--------------------------------------|
| 交通状況 | ・国道357号西行き及び東行きは、有明2丁目交差点を先頭に渋滞が発生 |
| 渋滞要因 | ・国道357号西行き及び東行きの左折及び直進車線の容量不足 |
| 対策案 | ・国道357号西行き及び東行きの車線増設(3車線⇒4車線)により容量拡大 |

旅行速度の状況(期間:H29.4.1~H30.2.28平日)



出典:ETC2.0プローブデータ(H29.4.1~H30.2.28)
 ※H27道路交通センサス日交通量

①国道357号西行きの様子



H28.10撮影

②国道357号東行きの様子



←H28.10撮影

渋滞要因

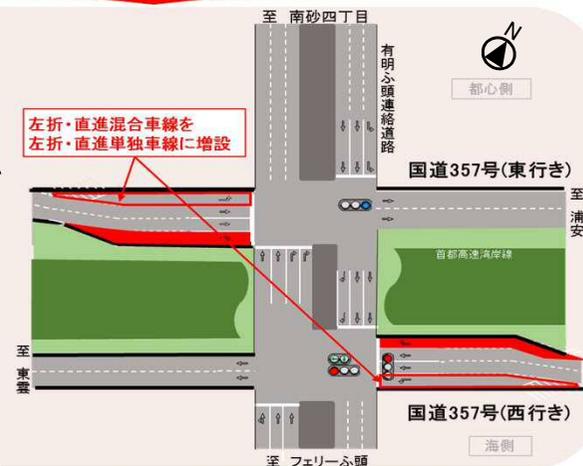
- 国道357号西行き及び東行き左折及び直進車線の容量不足



対策案

- 国道357号西行き及び東行き車線を増設し、左折専用車線を新設

左折・直進混合車線を左折・直進単独車線に増設



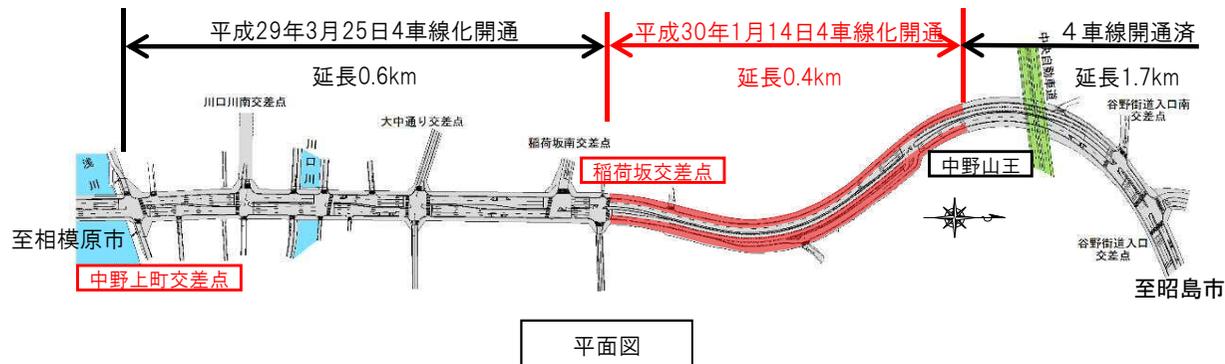
(5) 最新の取り組みと整備効果

5-3 国道16号 八王子拡幅

■ 工事進捗状況

- 平成30年1月14日に中野地区(約0.4km)の4車線化開通。
- 電線共同溝整備に伴う電柱抜柱及び歩道舗装工事を実施。

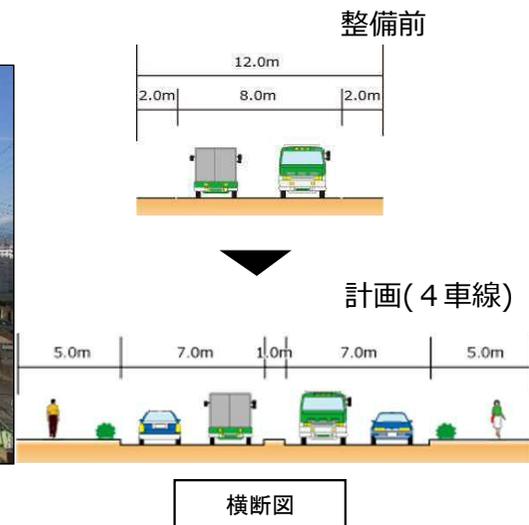
■ 工事の状況



① 事業範囲全景 --- : 事業範囲

② 稲荷坂～谷野街道入口南交差点

③ 稲荷坂交差点



・浅川橋から川口川橋方向を望む
【平成30年3月 撮影】

・H30年1月14日4車線化開通
【平成30年1月 撮影】

・H30年1月14日4車線化開通
【平成30年1月 撮影】

横断面

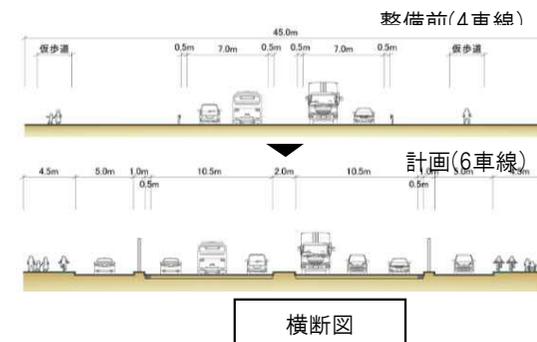
(5) 最新の取り組みと整備効果

5-4 国道16号 八王子～瑞穂拡幅

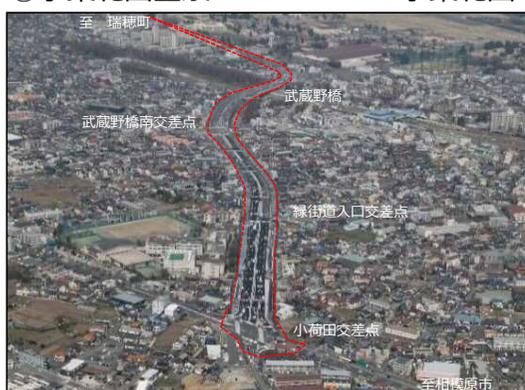
■ 工事進捗状況

- 平成30年3月31日松原地区(約1.7km)の6車線化開通。
- 松原地区(約1.7km)において、交差点改良工事、副道・歩道の舗装工事を実施。

■ 工事の状況



①事業範囲全景 ----- : 事業範囲



・昭島市拝島町から瑞穂町方面を望む
【平成30年3月 撮影】

②武蔵野橋付近



・武蔵野橋完成
【平成30年1月 撮影】

③武蔵野橋北交差点付近



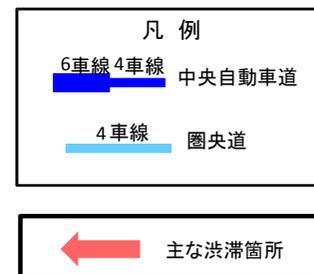
・武蔵野橋北交差点付近の施工状況
【平成30年6月 撮影】

(5) 最新の取り組みと整備効果

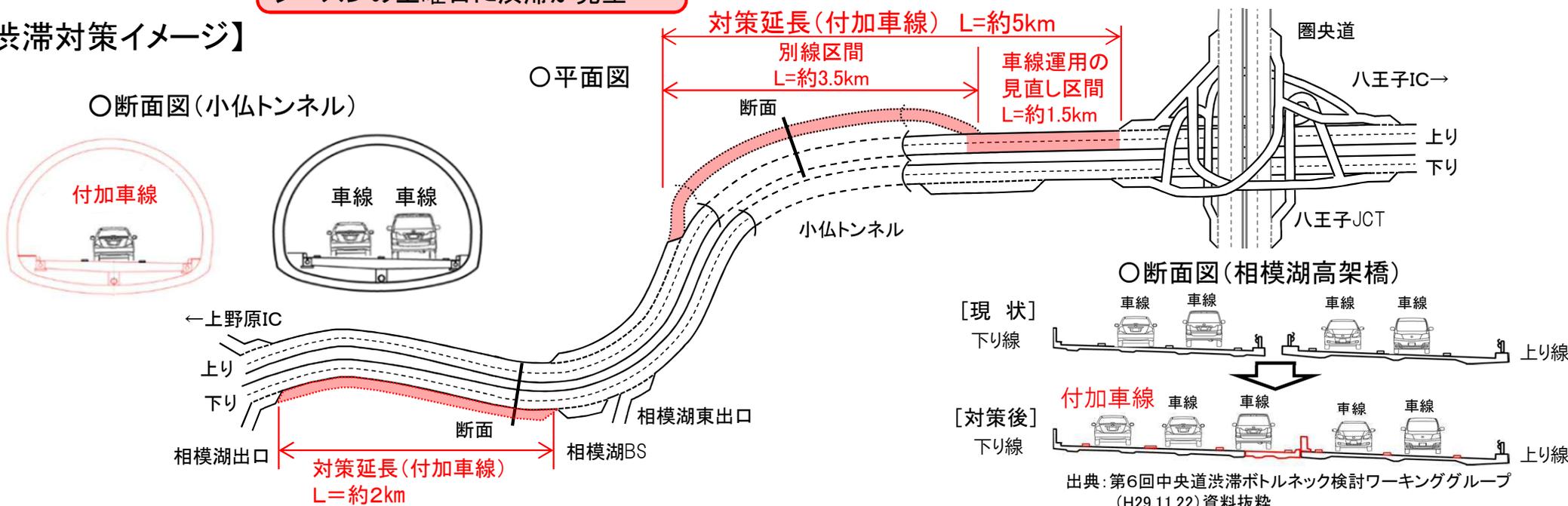
5-5 中央道WGの進捗状況報告

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に着手、用地測量・用地調査等を実施中。
- 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開始。



【渋滞対策イメージ】

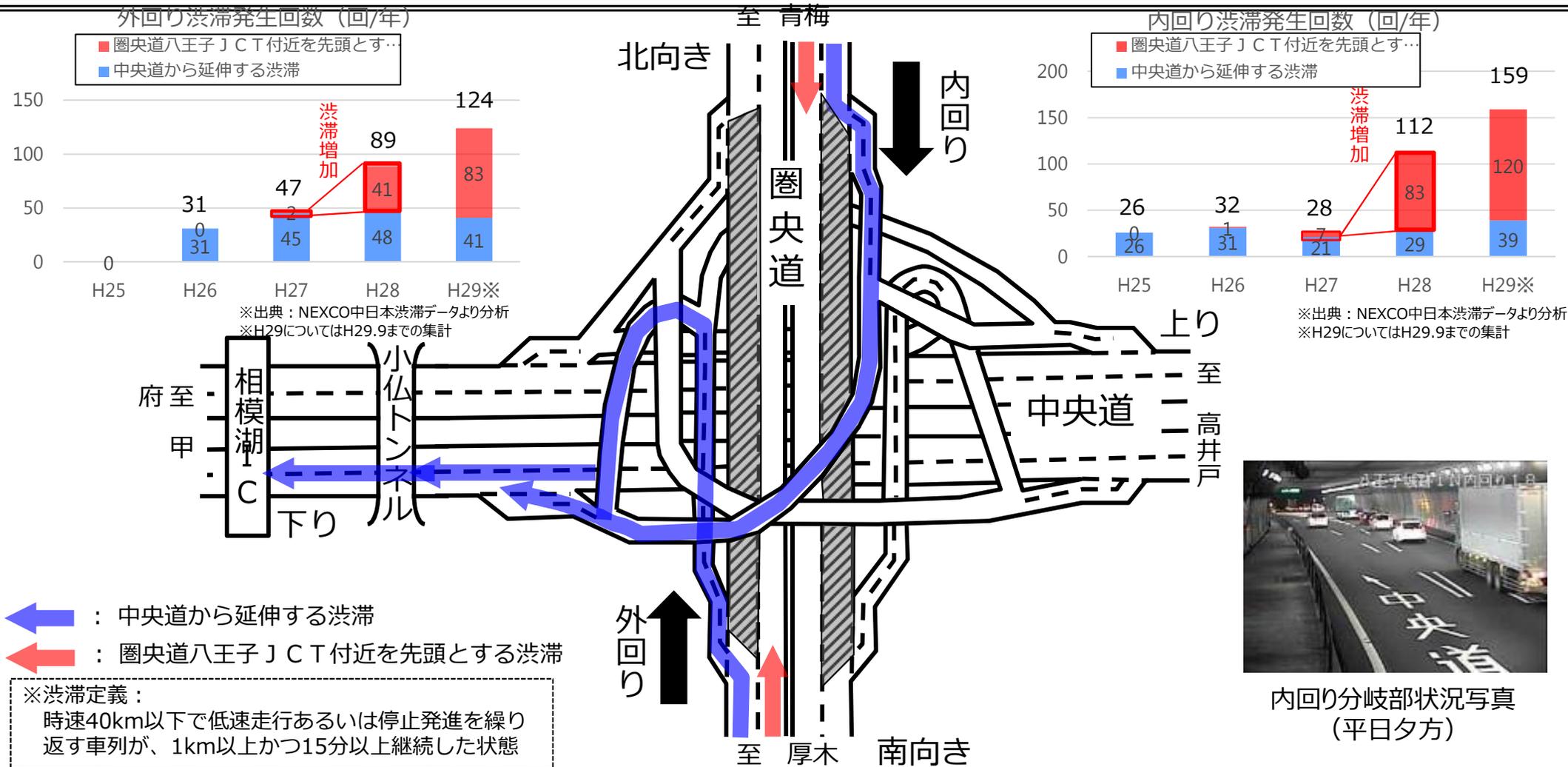


(5) 最新の取り組みと整備効果

5-5 中央道WGの進捗状況報告

②八王子JCT(圏央道)付近の渋滞状況

- H28年から圏央道を直進する交通量が増えたことにより、中央道から延伸してくる渋滞だけでなく、圏央道八王子JCT付近を先頭とする渋滞が急増。(H27: 27,200台/日 ➡ H28: 36,300台/日)
- 中央道下り線から延伸する渋滞も継続的に発生。



内回り分岐部状況写真 (平日夕方)

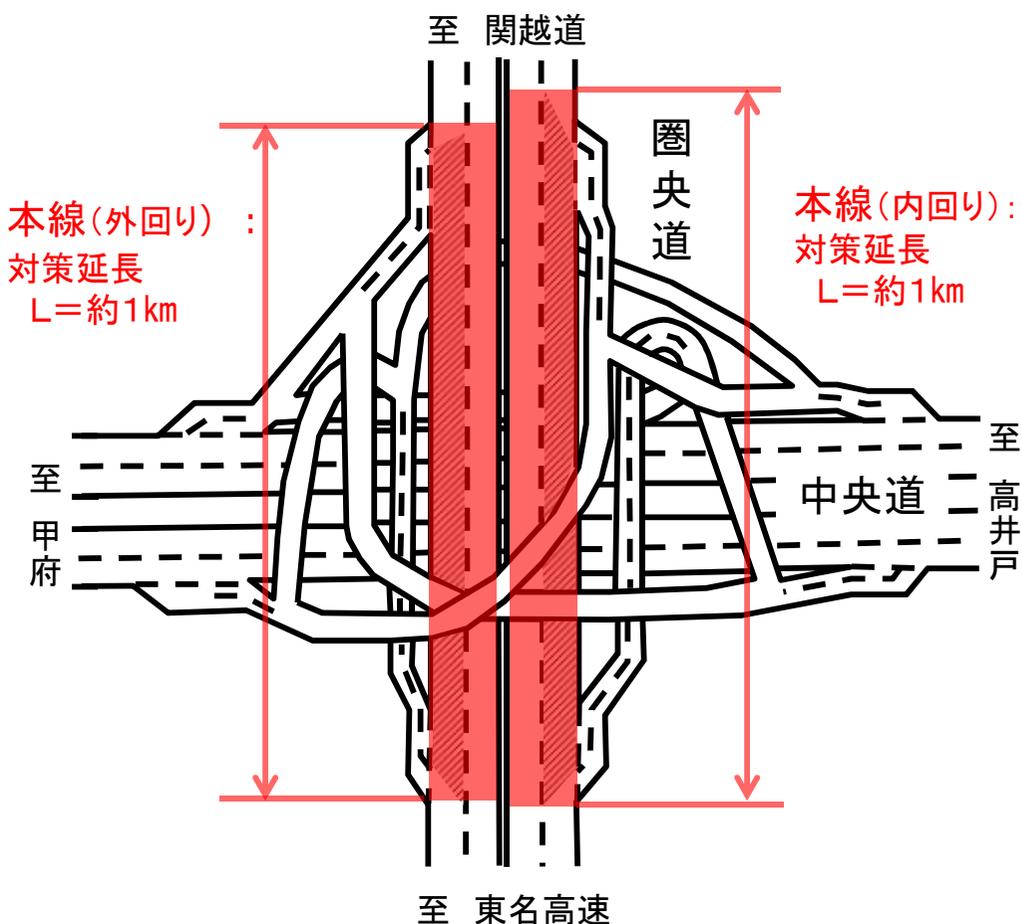
(5) 最新の取り組みと整備効果

5-5 中央道WGの進捗状況報告

③八王子JCT(圏央道)付近のピンポイント渋滞対策

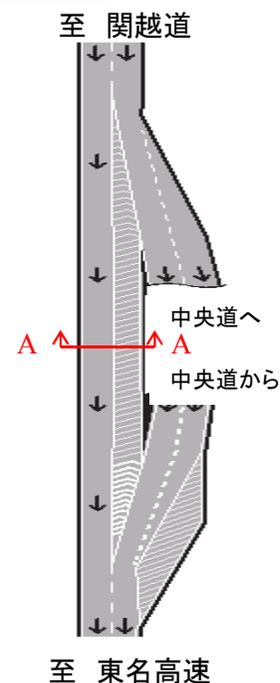
- 圏央道本線(八王子JCT)について、車線運用の見直しを実施済み(平成29年12月20日供用)。

位置図

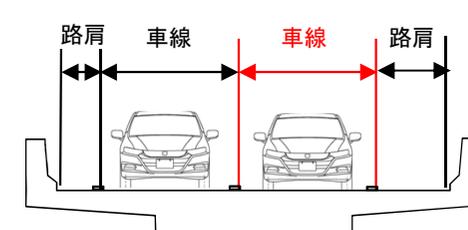
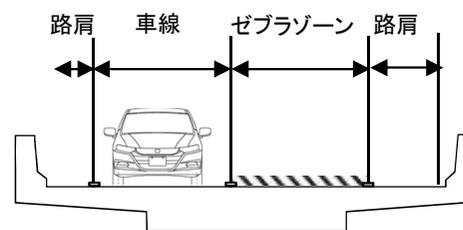
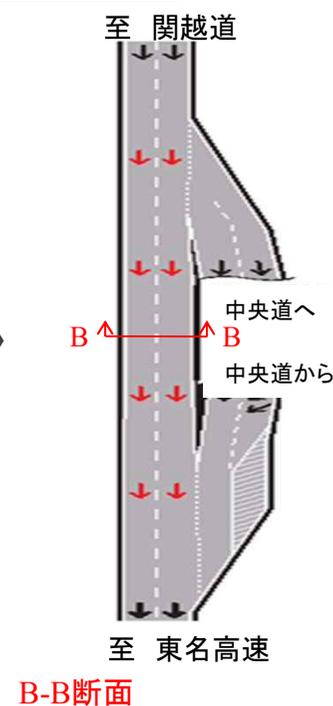


対策の例(内回り)

現況



対策後



車線運用を見直し、
本線を2車線で運用

(5) 最新の取り組みと整備効果

5-6 東京外かく環状道路(関越～東名)

■概要

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

○首都圏中央連絡自動車道(圏央道)

- ◆ 都心から半径約40～60km
延長約300km

○東京外かく環状道路(外環道)

- ◆ 都心から約15km、延長約85km

○首都高速中央環状線(中央環状線)

- ◆ 都心から約8km、延長約47km



| 凡 例 | | | |
|-----|-------|--|-------|
| | 開通済区間 | | 2車線 |
| | 事業中 | | 4車線 |
| | | | ※ 4車線 |
| | | | 6車線 |

※ 首都高速は4車線(湾岸線を除く)

注 : ※1区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
 ※2区間の開通時期については財政投融資の活用による整備加速において用地取得等が順調な場合

平成30年6月2日現在

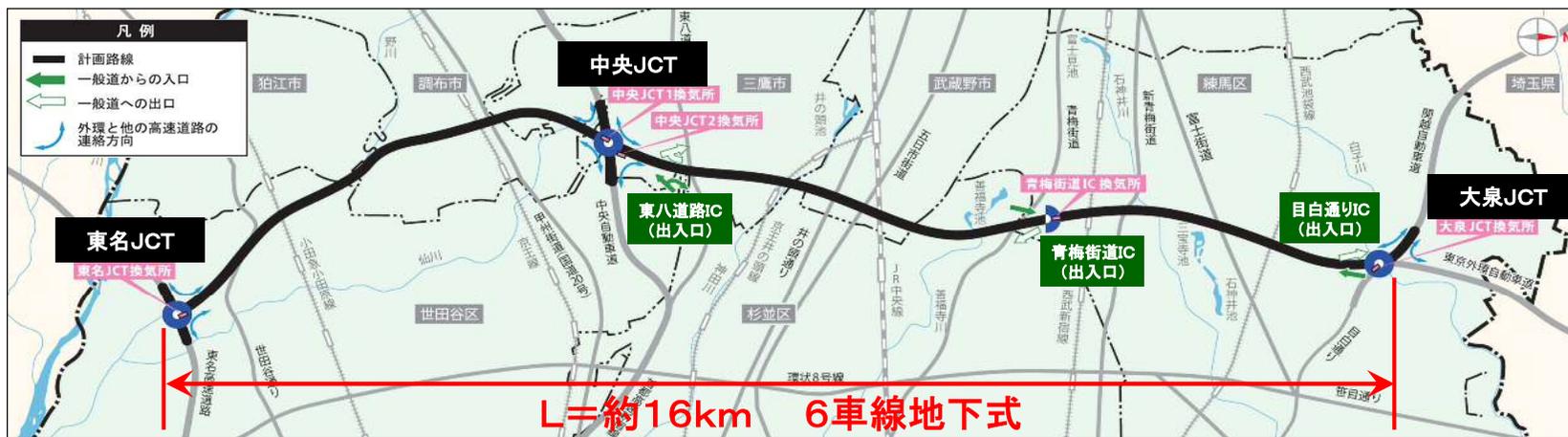
(5) 最新の取り組みと整備効果

5-6 東京外かく環状道路(関越～東名)

■ 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



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)

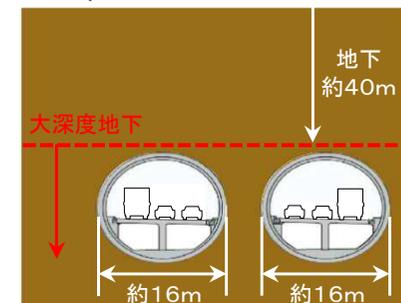
事業化 : 平成21年度

事業者 : 国土交通省
東日本高速道路(株)
中日本高速道路(株)

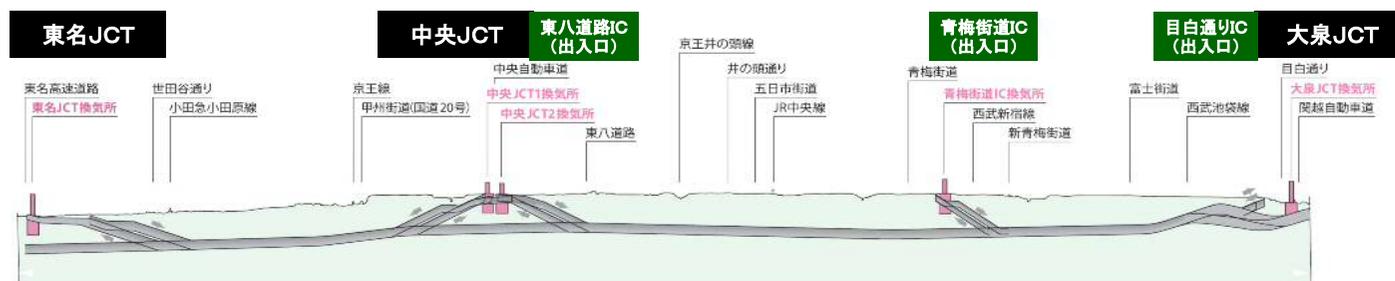
標準横断面図



都市計画変更(H19.4)



縦断面図



(JCT・ICは仮称、開通区間は除く)

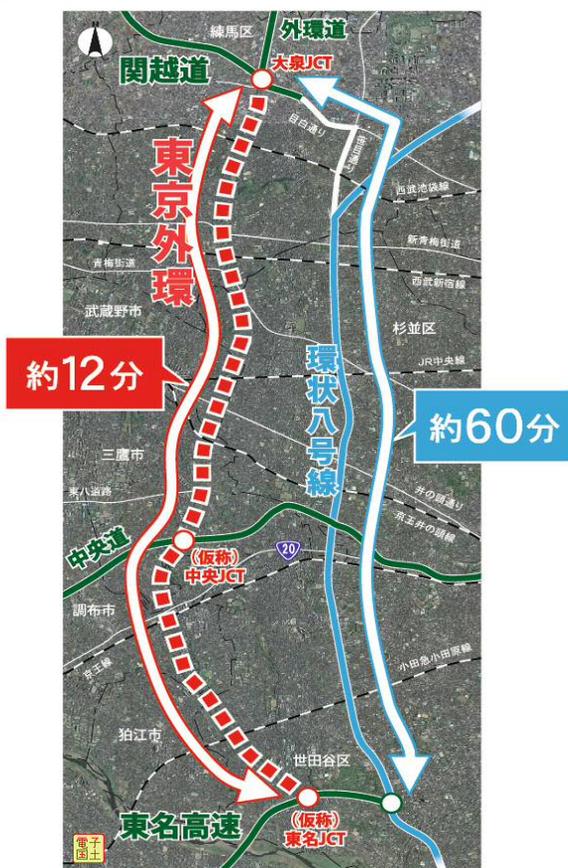
(5) 最新の取り組みと整備効果

5-6 東京外かく環状道路(関越～東名)

■整備効果(1)

東京外かく環状道路(関越～東名)の開通によって、羽田空港からのアクセスなど、所用時間短縮や定時性向上が期待されます。また、観光アクセスの向上や物流の効率化、民間企業の立地促進などにより、首都圏全体の生産性向上にも寄与します。

所要時間の短縮



出典： 12分：外環は設計速度にて算出
60分：H22交通センサスにおける混雑時平均旅行速度にて算出

関越方面の観光地への羽田空港アクセス



企業の声

① 空港アクセス
(東京空港交通：リムジンバス)

首都高速は片側2車線で60km/hであるが、外環は片側3車線あれば事故時の容量低下が軽減でき、さらに速度も80km/hであれば所要時間短縮効果が大きいと期待できる。

② 食品流通
(国分グループ本社：埼玉県三郷市)

弁当や総菜など食品卸の配送は定時性が重要で、当センターでは、高速道路の有効利用が必要不可欠。

③ 農産物輸送
(東京荏原ビジフル：世田谷市場)

青果物の輸送は時間が最重要。道路ができて、山梨のとうもろこしなどが、収穫当日に売場に出せれば、朝もぎという付加価値で、新たなビジネスの可能性もある。産地にも消費者にも魅力。

出典：平成27年度ヒアリング調査 (東京外かく環状国道事務所調べ)

(5) 最新の取り組みと整備効果

5-6 東京外かく環状道路(関越～東名)

■整備効果(2)

整備前



整備後



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。

整備前

渋滞回避のため生活道路を抜け道として使用



整備後

幹線道路の交通の一部が転換



整備前



整備後



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。

(5) 最新の取り組みと整備効果

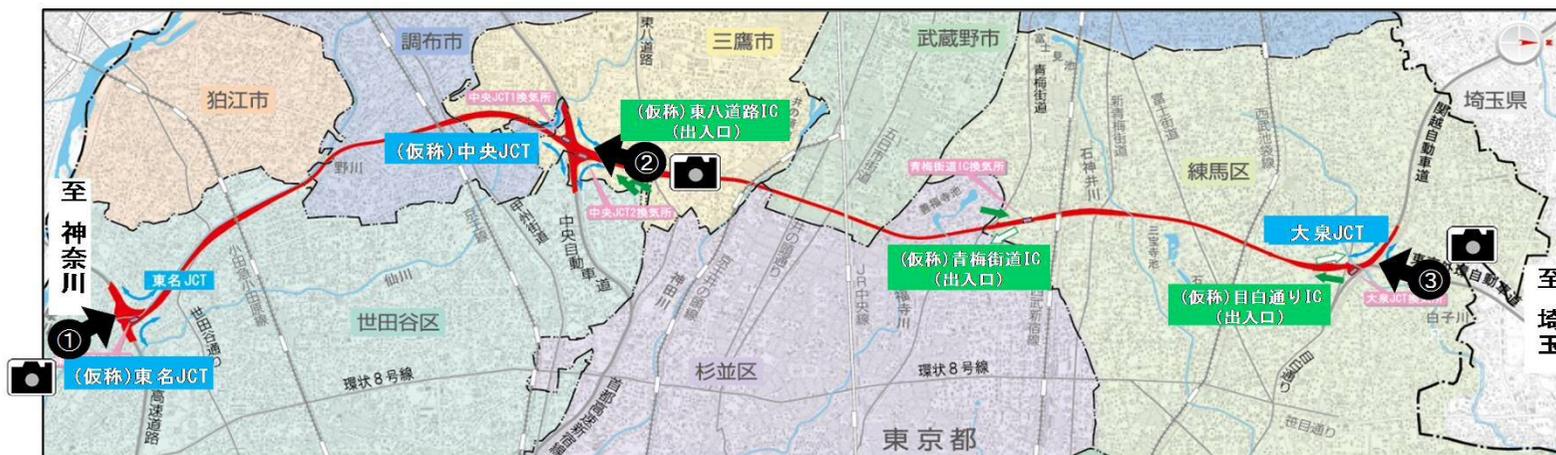
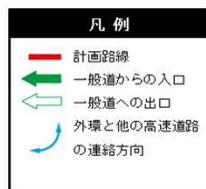
5-6 東京外かく環状道路(関越～東名)

■ 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30年5月 撮影】



① (仮称) 東名JCT



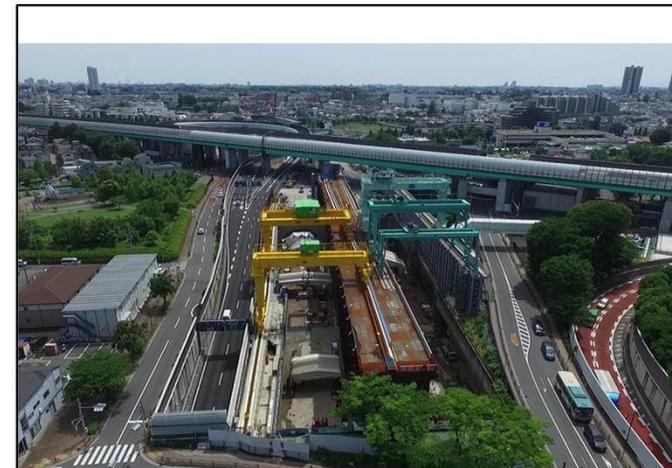
・本線トンネルの掘削及び施工基地の整備等を実施中

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

(5) 最新の取り組みと整備効果

5-7 東京外かく環状道路(千葉区間)

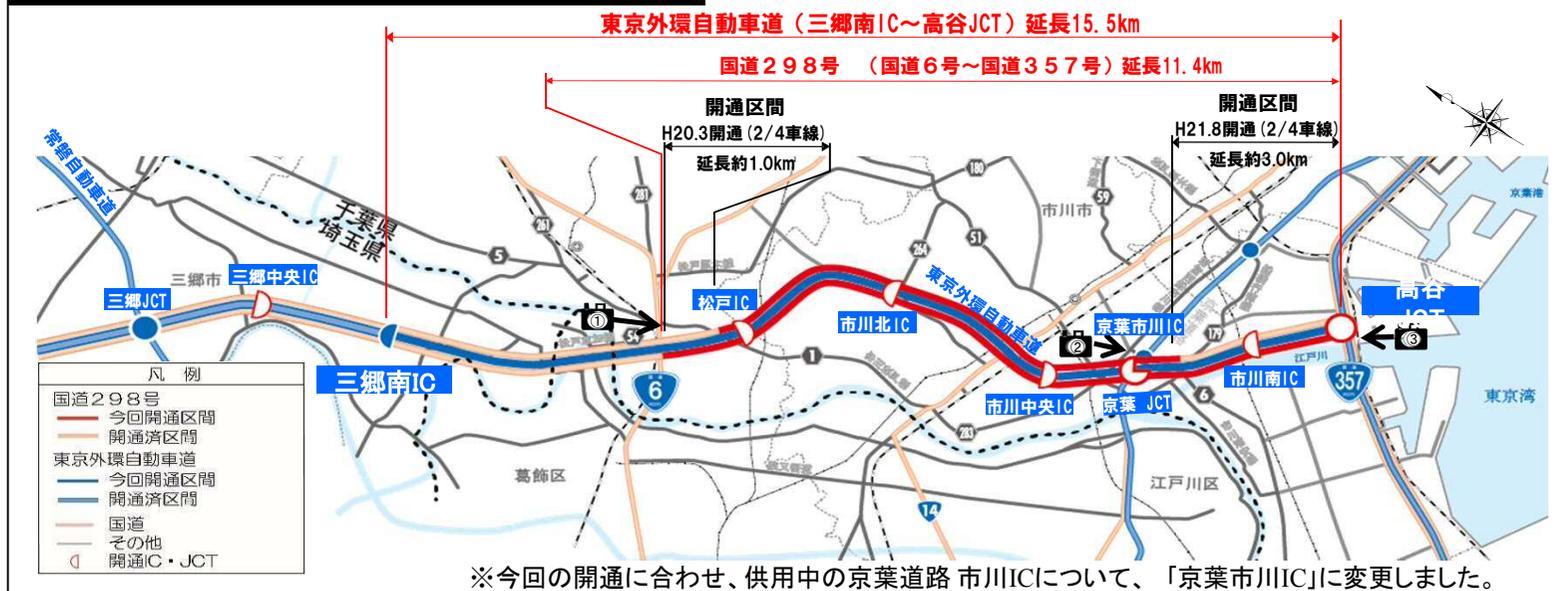
■概要

- 【開 通 区 間】 東京外環自動車道：三郷南IC(埼玉県三郷市鷹野)～高谷JCT(千葉県市川市高谷)
国道298号：国道6号(千葉県松戸市上矢切)～国道357号(千葉県市川市高谷)
- 【延 長】 東京外環自動車道：15.5km 国道298号：11.4km
- 【開通IC・JCT】 三郷中央IC、松戸IC、市川北IC、市川中央IC、京葉JCT、市川南IC、高谷JCT
- 【車 線 数】 東京外環自動車道：4車線、国道298号：4車線

全体図



今回開通区間平面図



標準断面図



① 松戸IC付近



② 京葉JCT付近



③ 高谷JCT付近



(5) 最新の取り組みと整備効果

5-7 東京外かく環状道路(千葉区間)

■都心の交通円滑化・物流の生産性向上

- 今回の開通により、4つの放射道路（東関東道・常磐道・東北道・関越道）が接続
- 千葉の湾岸エリアから、都心を通ることなく北関東各地へアクセス可能になり、所要時間が大幅短縮

- ・高谷JCT～大泉JCT（関越道） 20分減（60分⇒40分）
- ・高谷JCT～川口JCT（東北道） 28分減（54分⇒26分）
- ・高谷JCT～三郷JCT（常磐道） 28分減（43分⇒15分）

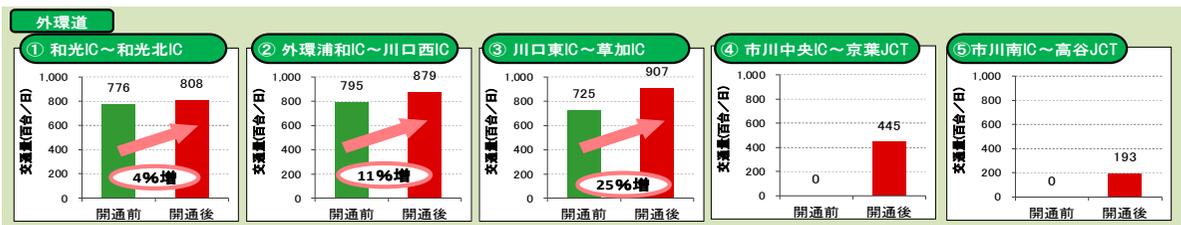
湾岸エリアから北関東方面への所要時間が大幅に短縮



(5) 最新の取り組みと整備効果

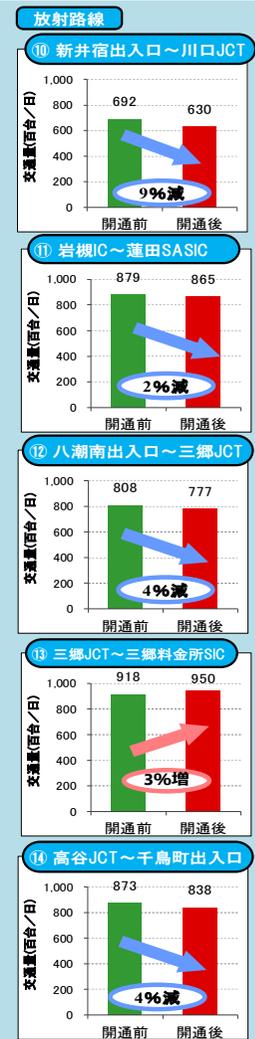
5-7 東京外かく環状道路(千葉区間) ■ 都内を通過する車両が外環道に転換

- 外環道 (④市川中央IC~京葉JCT) の交通量は約4万台
- 中央環状線の交通量が東側で約1割減少



凡例
 ■ 開通後に増加した断面
 ■ 開通後に減少した断面

(データ)NEXCO東日本、首都高速データ(速報値)
 開通前 : H30.5.26(土)~6.01(金)
 開通後 : H30.6.03(日)~6.09(土)



(5) 最新の取り組みと整備効果

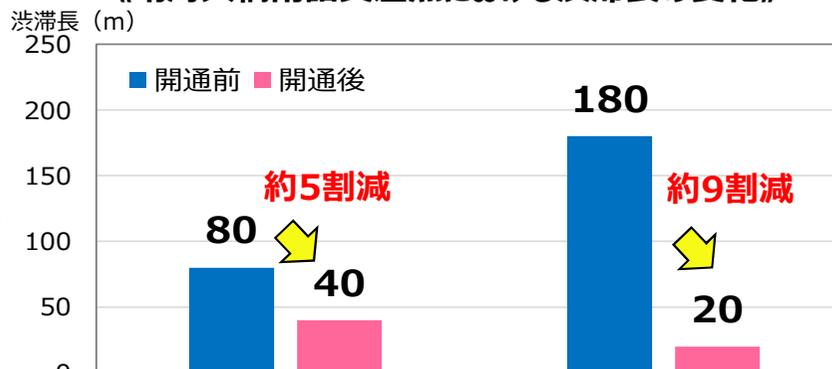
5-8 首都高速 晴海線(晴海～豊洲)

■開通後1ヶ月の利用状況

- 晴海出入口は1日当たり約5,000台、豊洲出入口を加えた晴海線全体は約11,000台 (開通後1か月の平日平均)
- 豊洲出入口を利用していた交通の約4割が晴海出入口利用に転換した結果、**並行する有明通りの晴海大橋南詰交差点における渋滞が大幅に緩和**
- なお、晴海出入口と接続する晴海三丁目交差点においては渋滞は発生していない
- お客様からも「**定時性の向上**」「**便利になった**」等の声あり



《晴海大橋南詰交差点における渋滞長の変化》



① 都心(銀座)→東雲方面 ② 東雲→都心(銀座)方面

データ：交通実態調査 (開通前：H30.3.8 (木)、開通後：H30.4.5 (木))
※開通前の渋滞ピーク時間 (朝10時台)



■観光バス事業者(株)はとバスからの声

- 晴海線を通行する「TOKYOパノラマドライブ」のツアーは非常に人気が高く、繁忙期には1日20便を運行しています。
- 定時運行の面でも、効果を期待しています。



平成30年4月ヒアリング調査 (首都高速道路(株)調べ)

■一般利用者からの声

- とても便利になりました。銀座も近くなりました。
- 混雑が解消されると嬉しいです。
- 災害に強い道路、インフラを期待しています。



平成30年4月らぽーと豊洲におけるアンケート調査 (首都高速道路(株)調べ)

(5) 最新の取り組みと整備効果

5-9 首都高速 堀切小菅JCT間改良

堀切・小菅JCT間（内回り） 【平成30年2月25日4車線化】

- 最大通過台数が1割増加し、**走行性が向上**
- 当該区間を先頭とする渋滞損失時間が1割減少し、**渋滞が緩和**



4車線化後の状況

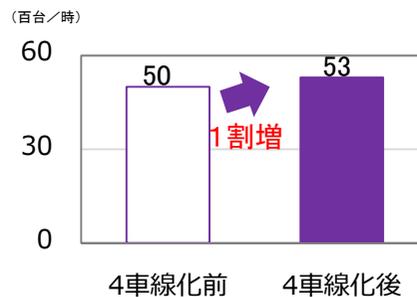
(4車線化前)



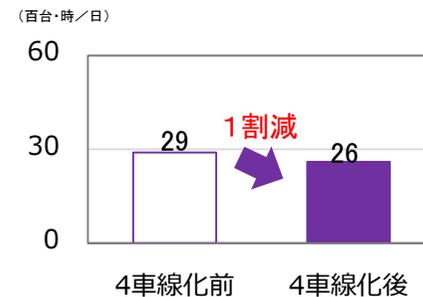
(4車線化後)



最大通過台数



渋滞損失時間



※対象区間：堀切JCT→小菅出口

※対象区間：葛西及び両国JCT→堀切JCT

対象期間：H29.4.3~4.16、H30.4.2~4.15（平日） 対象期間：H29.4.3~4.16、H30.4.2~4.15（平日）

(5) 最新の取り組みと整備効果

5-10 板橋・熊野町JCT間改良

板橋・熊野町JCT間（内回り・外回り） 【平成30年3月18日4車線化】

- 最大通過台数が1割増加し、**走行性が向上**
- 当該区間を先頭とする渋滞損失時間が4割減少し、**渋滞が緩和**



4車線化後の状況

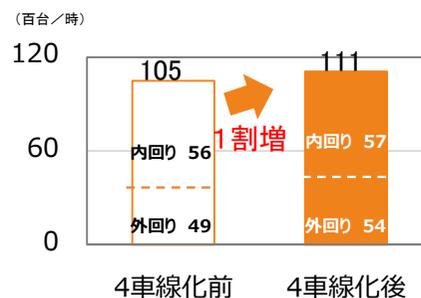
(4車線化前)



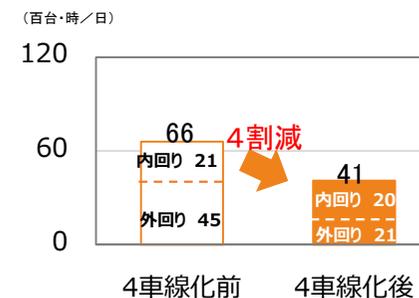
(4車線化後)



最大通過台数



渋滞損失時間



※対象区間：板橋JCT⇄熊野町JCT

対象期間：H29.4.3~4.16、H30.4.2~4.15（平日）

※対象区間：美女木及び江北JCT→板橋JCT

竹橋及び西新宿JCT→熊野町JCT

対象期間：H29.4.3~4.16、H30.4.2~4.15（平日）

(5) 最新の取り組みと整備効果

5-11 国分寺3・2・8号府中所沢線

国分寺3・2・8号府中所沢線の約1.1キロメートル区間を平成29年3月16日に交通開放しました。これにより、所要時間が短縮されるなど、下記のようなストック効果※が得られました

南北方向のアクセス性が向上！

甲州街道と五日市街道間の平均所要時間が、約19分から約17分になるなど約1割短縮されました。

周辺道路の交通量が減少！

開通区間と並行する府中街道（泉町交差点北側）の交通量が約1割減少しました。

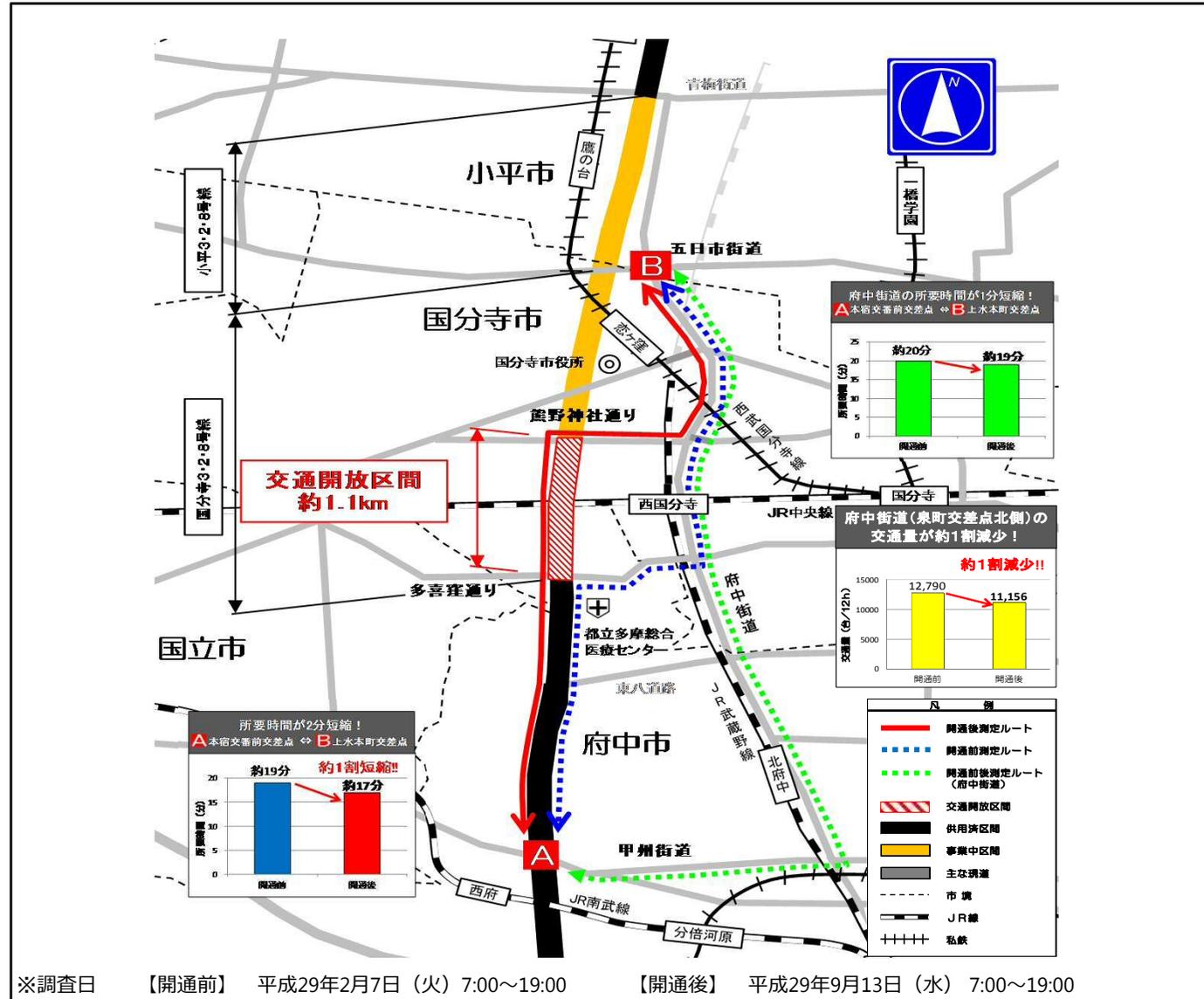
地元の方々が整備効果を実感！

多喜窪通りから熊野神社通りまでの移動時間が減少した。広い歩道が整備され、安全性の向上に効果があった。

※ ストック効果：整備された社会資本が機能することによって、継続的に中長期にわたり得られる効果

◎利用者の声

- ・ 周辺道路の渋滞が緩和された。（バス会社）
- ・ 多喜窪通りから熊野神社通りまでの移動時間が減少した。
- ・ 並行する府中街道の移動時間が減少した。
- ・ 広い歩道が整備され、安全性の向上に効果があった。
- ・ 道路を横断する箇所が減ったため、駅までの距離が長くなった。
- ・ 引続き整備を進めて欲しい。



第6回 東京都移動性向上委員会 議事概要

日時：平成29年7月28日（金） 13:00～15:00

場所：国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 15階会議室

○議事内容

1. 渋滞対策の進め方について

- ・最新の交通状況による分析
- ・渋滞対策箇所の進捗状況
- ・主要渋滞箇所の解除
- ・ボトルネック対策検討箇所
- ・最新の取組と整備効果

○議事要旨

(1) 主要渋滞箇所の解除

- ・主要渋滞箇所433箇所のうち、対策後2年にわたって主要渋滞箇所のモニタリング指標（平日昼間12時間平均旅行速度、ピーク時旅行速度）が基準値をクリアしている8箇所、及び立体交差事業により踏切支障が解消された4箇所について主要渋滞箇所の解除を議論し、うち10箇所を解除することが了承された。
- ・解除を議論した12箇所のうち2箇所は経過観察とし、引き続きモニタリングを行うことでの了承された。

(2) ボトルネック対策検討箇所

- ・渋滞対策を検討中の主要渋滞箇所において、最新のデータを用いてボトルネック性を分析し、ボトルネック交差点を優先的に対策候補箇所とする考え方を示し了承された。
- ・抽出されたボトルネック交差点については、現地状況の確認やETC2.0プローブデータ解析から渋滞発生要因を確認した結果を報告した。

以上