

# 令和元年度

## 第2回 東京都移動性向上委員会

日時：令和2年2月18（木）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. 委員の紹介
4. 議 事
  - (1) 主要渋滞箇所の解除
  - (2) 最新の取組と整備効果
  - (3) 道路交通アセスメント制度の運用
5. 閉 会

#### 【資料一覧】

- 資料1 : 令和元年度第2回東京都移動性向上委員会 資料
- 資料2 : 道路交通アセスメント制度の運用
- 参考資料1 : 令和元年度第1回東京都移動性向上委員会 議事要旨
- 参考資料2 : 東京都移動性向上委員会 規約・委員名簿

# 令和元年度

## 第2回 東京都移動性向上委員会

令和2年2月18日(火)

関東地方整備局 東京国道事務所

# 委員会の開催経緯

## ■ ボトルネック協議会を踏まえ、移動性向上委員会を開催しています。

- 平成25年1月に「主要渋滞箇所(433箇所)」を公表。第4回首都圏ボトルネック対策協議会を平成25年6月に開催し、対応の基本方針を決定。
- BN協議会で示された結果から平成26年以降の東京都移動性向上委員会にて、モニタリング結果および渋滞対策等の内容を情報共有。
- 令和元年度第1回委員会までに33箇所が解除され、一般道路の主要渋滞箇所は令和元年8月末時点で現在400箇所。

渋滞対策検討の経緯

	平成24年度				平成25年度		平成26年度			平成27年度	平成28年度		平成29年度		平成30年度		令和元年度		
	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	4～6月	7～3月	4～6月	7～12月	1～3月	4～10月 11～3月	4～8月	9～3月	4～7月	8～3月	4～7月	8～3月	4～8月	9～3月	
東京都移動性向上委員会		移動性向上委員会開催 (8月22日開催)			移動性向上委員会開催 (6月3日開催)		移動性向上委員会開催 (8月19日開催)			移動性向上委員会開催 (10月22日開催)		移動性向上委員会開催 (8月4日開催)		移動性向上委員会開催 (7月28日開催)		平成30年度第1回 移動性向上委員会開催 (7月26日開催)	平成30年度第2回 移動性向上委員会開催 (3月15日開催)	令和元年度第1回 移動性向上委員会開催 (8月8日開催)	令和元年度第2回 移動性向上委員会開催 (2月18日開催)
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の開催						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)			

■ 前回委員会での主な確認・指摘事項とその対応	・・・ 3
(1) 主要渋滞箇所の解除	・・・ 4
(2) 最新の取組と整備効果	・・・ 13

# ■ 前回委員会での主な確認・指摘事項とその対応

## ■ 前回委員会(令和元年8月8日開催)での確認・指摘事項

### ○ 主要渋滞箇所の解除について

- ・ 「対策未実施または実施中であり、直近5年間継続して主要渋滞箇所のモニタリング指標に該当しない2箇所」は、関係機関へのヒアリングを実施し、主要渋滞箇所からの解除を検討する。

#### 【対応】

- ・ 関係機関へのヒアリングおよび交通状況分析を実施し、主要渋滞箇所からの解除方針を提示の上、審議する。(今回委員会にて審議)

### ○ 渋滞対策検討箇所について

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

#### 【対応】

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

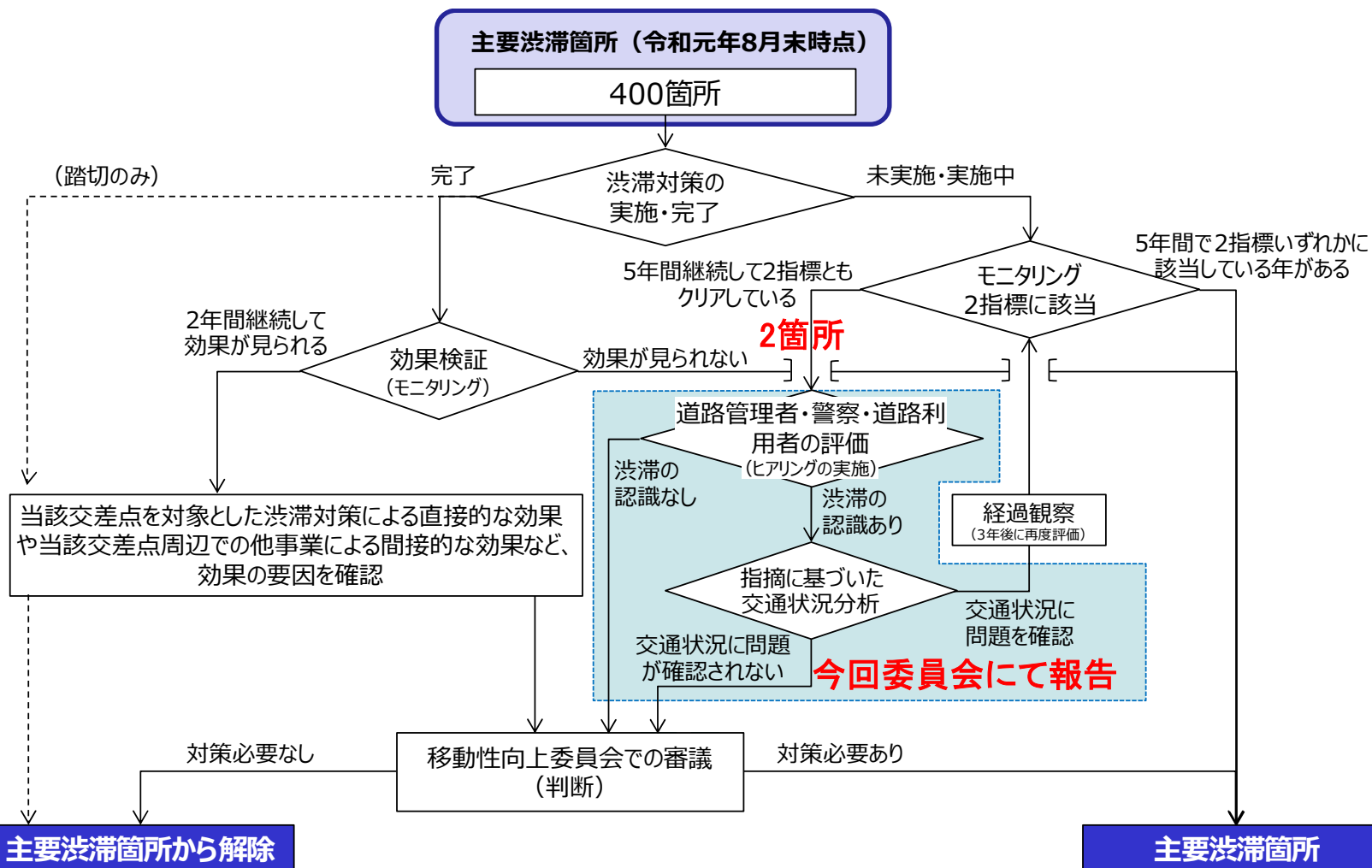
## (1) 主要渋滞箇所の解除

# (1) 主要渋滞箇所の解除

## 1-1 解除の考え方

■ 解除の考え方によって、解除箇所を選定します。

○ 渋滞対策が未実施または実施中であるものの、直近5年間継続してモニタリング指標が要件に該当しない2箇所について、道路管理者及び警察・道路利用者の評価(ヒアリングの実施)及び交通状況分析を踏まえ、主要渋滞箇所の解除を検討する。



※ 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。

■ 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 解除候補箇所【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】

■辰巳交差点と八王子みなみ野シティ西交差点の2箇所について、主要渋滞箇所の解除フローに基づき、ヒアリングを実施した結果を踏まえて、解除方針を本委員会で審議します。

### ■対象箇所(2箇所)

No	路線名	交差点名	(km/h)									
			H26		H27		H28		H29		H30	
			平均	ピーク	平均	ピーク	平均	ピーク	平均	ピーク	平均	ピーク
1	一般国道357号	つつみ辰巳交差点	24.4	17.6	26.0	17.5	26.1	15.5	28.3	16.4	25.9	17.1
2	八王子城山線	はちおうじのにし八王子みなみ野シティ西交差点	24.2	12.3	26.8	20.4	28.5	20.4	24.8	14.4	25.8	20.1



### ■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年以降はETC2.0データ)の昼間12時間旅行速度を一般交通量調査(H28以降の速度は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

## 1-3 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しました。
- 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収集を行いました。

### ■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、主要渋滞箇所からの解除を判断する際の参考とする
調査方法	訪問ヒアリング形式
実施期間	2019年10～11月頃
対象※	東京都（建設局・港湾局）、八王子市、警視庁（交通規制課・交通管制課）、東京都バス協会、東京都トラック協会、川崎国道事務所、相武国道事務所、東京国道事務所
内容	<ul style="list-style-type: none"><li>・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</li><li>・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</li></ul>

※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

## 1-4 ヒアリング結果と解除方針案

### ■辰巳交差点

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

### ■八王子みなみ野シティ西交差点

→ヒアリングを実施した主体全てが「渋滞の認識なし」のため、主要渋滞箇所から**解除**を提案

### ■ヒアリング結果

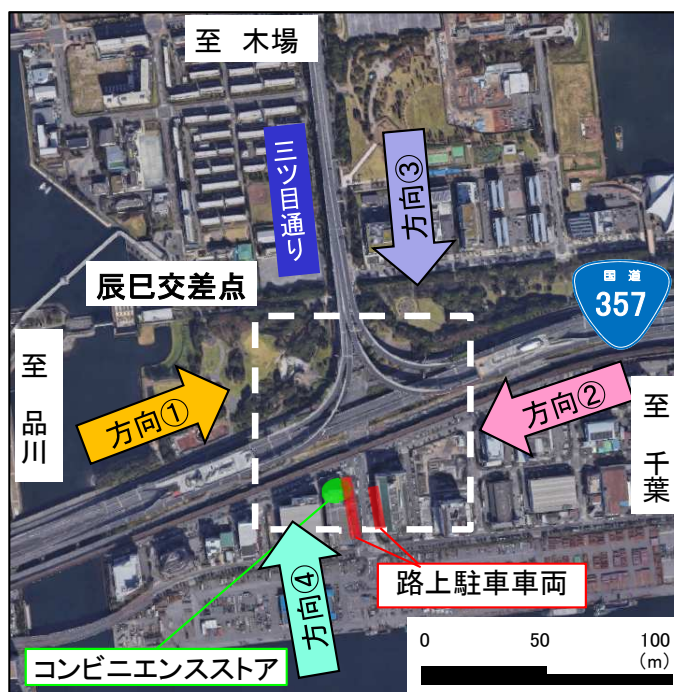
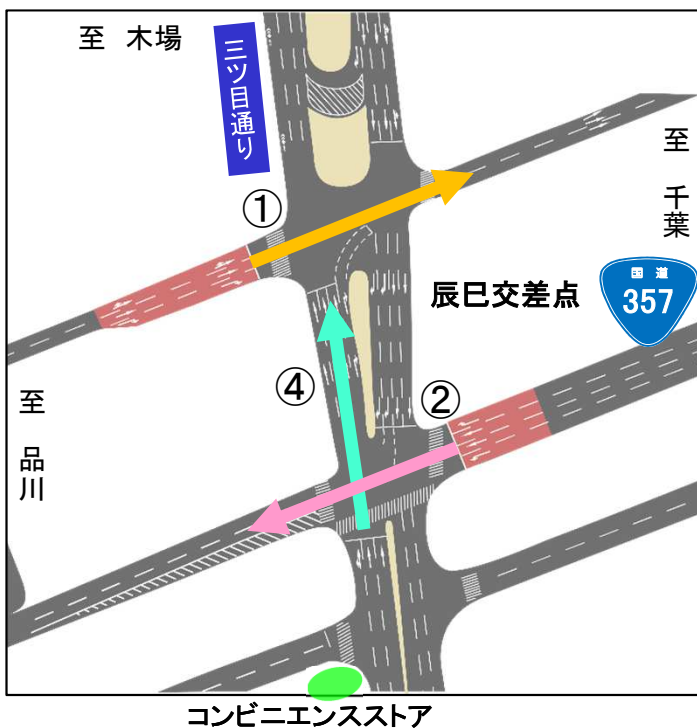
番号	交差点名	所在地	交差路線名		東京 国道	相武 国道	川崎 国道	東京都		八王子 市	警視庁	バス 協会	トラック 協会	解除 方針 (案)
			主方向	従方向				建設局	港湾局					
①	辰巳交差点	江東区	一般国道 357号	環状3号線	×	-	×	○	-	-	×	○	×	交通状況 分析を 実施
				臨港道路				-	×					
②	八王子みなみ野 シティ西交差点	八王子市	八王子 城山線	一般国道20号 (八王子南BP)	-	○	-	○	-	○	○	○	○	解除
				八王子市 都市計画道路 3・3・2号 東京八王子線										

○：渋滞の認識なし、×：渋滞の認識あり、-：対象外

# (1) 主要渋滞箇所の解除

## 1-5 ヒアリングでいただいたご意見(辰巳交差点)

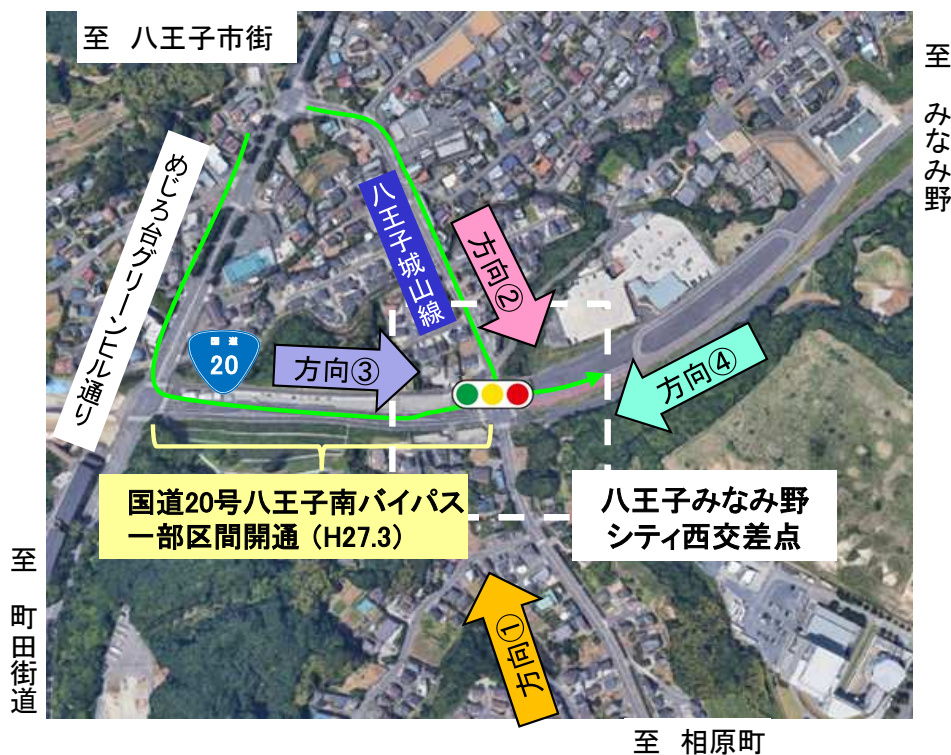
方向	渋滞状況に関する意見	渋滞要因に関する意見	周辺状況に関する意見
①	・直進方向で渋滞が発生(平日、夕方頃)	・交通量が多く、 <b>交差点を通過するのに信号を2～3回待つ</b> 状況にある。	・国道357号の混雑を避けるため、 <b>並行する臨港道路</b> を利用し、辰巳交差点で右左折して、国道357号を走行する車両が増加している。
②	・直進方向で渋滞が発生(平日、朝頃)	・新木場立体と平面部との合流後最初の信号交差点であり、交通量が多く、 <b>信号1回で通過できず、夢の島交差点まで車列が伸びる。</b> (信号2～3回待ち)	
④	・直進方向で渋滞が発生(平日朝8～9時頃)	・コンビニエンスストアがあり、店舗の利用者や仮眠による <b>路上駐車</b> 等により、 <b>車線数が減少しており、交通容量が低下</b> している。	



# (1) 主要渋滞箇所の解除

## 1-5 ヒアリングでいただいたご意見(八王子みなみ野シティ西交差点)

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
②	特になし	特になし	<ul style="list-style-type: none"> <li>従来は八王子城山線（方向②）からの流入車両が多く混雑していた。 ※選定当時は方向①、方向②、方向④の丁字交差点</li> <li>国道20号の八王子南バイパスの一部区間が開通し、4枝交差点となったことにより、めじろ台グリーンヒル通りからの流入する車両の経路が分散されたため、<b>開通後の混雑は解消された。</b></li> </ul>



### ■八王子南バイパス開通後の状況(方向③)



# (1) 主要渋滞箇所 の 解除

## 1-6 交通状況分析結果と解除判定(案): 辰巳交差点

■交通状況分析結果より、辰巳交差点において速度低下と捌け残りが発生している状況が確認されたため、主要渋滞箇所から解除せず、**経過観察**とすることを提案します。

### ■交通状況分析結果と解除判定(案)

交差点名	対象路線 (進行方向・時間帯)	渋滞要因 (道路利用者からの指摘)	交通状況分析結果	判定 (案)
辰巳 交差点	① 国道357号 東行き (上り) (直進・平日夕方)	・交通量が多く、交差点を通過するのに信号を2~3回待つ状況にある。	<ul style="list-style-type: none"> <li>データ分析結果では、東京港トンネル (東行き) 開通後 (R1.6)、<b>夕方の時間で辰巳交差点周辺の色度低下</b>が見られる。</li> <li>現地踏査結果では、夕方の交通量が多いものの、滞留長は概ね200m程度であり、多くは信号1回で通過可能である。</li> </ul>	<b>経過観察</b>
	② 国道357号 西行き (下り) (直進・平日朝)	・新木場立体と平面部との合流後最初の信号交差点であるため、信号1回で通過できず、夢の島交差点まで車列が伸びる。(信号2~3回待ち)	<ul style="list-style-type: none"> <li>データ分析結果では、新木場立体開通後 (H26.3)、<b>ボトルネックが辰巳交差点に移り</b>、速度低下が見られる。</li> <li>現地踏査結果では、辰巳交差点を<b>信号1回で通過できず、最大で夢の島交差点まで</b>車列が伸びる。</li> </ul>	
	④ 臨港道路 北行き (直進・平日朝)	・コンビニエンスストアがあり、店舗の利用者や仮眠での路上駐車等により車線数が減少しており、交通容量が低下している。	<ul style="list-style-type: none"> <li>データ分析結果では、並行する臨港道路の旅行速度が国道357号西行きのピーク時よりも相対的に高く、当該区間を含む<b>臨港道路が抜け道として利用されている可能性</b>が考えられる。</li> <li>現地踏査結果では、<b>第1車線が路上駐車により走行できないため</b>、交通容量が低下し、交通を障害。また臨港道路から国道357号へ向かう左折車は、周辺施設への<b>通勤者の横断待ちにより、信号1回で2~3台しか通過できず、捌け残りが発生</b>している。</li> </ul>	

# (1) 主要渋滞箇所の解除

## 1-7 解除候補箇所の解除方針(案)

■対策が未実施または実施中であり、直近5年間継続して主要渋滞箇所のモニタリング指標に該当しない2箇所について、ヒアリングおよび交通状況分析結果から、以下のように解除方針を提案します。

### ○辰巳交差点

・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も、朝夕の時間帯で継続して混雑している状況が確認されたため、主要渋滞箇所から解除せず、引き続きモニタリングを継続する、**経過観察**とすることを提案します。

### ○八王子みなみ野シティ西交差点

・ヒアリングを実施した主体全てが「渋滞の認識なし」のため、主要渋滞箇所から**解除**することを提案します。

## ■ 解除方針(案)

番号	路線名	交差点名	解除方針 (案)
1	一般国道357号	辰巳交差点	<b>経過観察</b>
2	八王子城山線	八王子みなみ野シティ西交差点	<b>解除</b>

## (2) 最新の取り組みと整備効果

路線名	事業概要	実施主体	掲載頁
東京外かく環状道路	関越～東名区間	東京外かく環状国道事務所	P.14～18
東京外かく環状道路	千葉区間	首都国道事務所	P.19～24
国道357号	東京港トンネル	川崎国道事務所	P.25～27
国道20号	八王子南バイパス・日野バイパス（延伸） ・日野バイパス（延伸）Ⅱ期事業	相武国道事務所	P.28
首都高速中央環状線	小松川ジャンクション	首都高速道路株式会社	P.29～30
首都高速3号渋谷線	渋谷入口（下り）		
放射第5号線	4車線交通開放	東京都	P.31
三鷹3・2・2号線	4車線交通開放		

# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-1 東京外かく環状道路(関越～東名) ①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)



4車線化  
2022年度から順次供用予定  
(2024年度全線供用予定)

※1の区間の開通時期については、工法を再検討し、2019年度末までに開通予定時期を確定  
※2の区間の開通時期については、用地取得が順調な場合

2019年8月28日現在

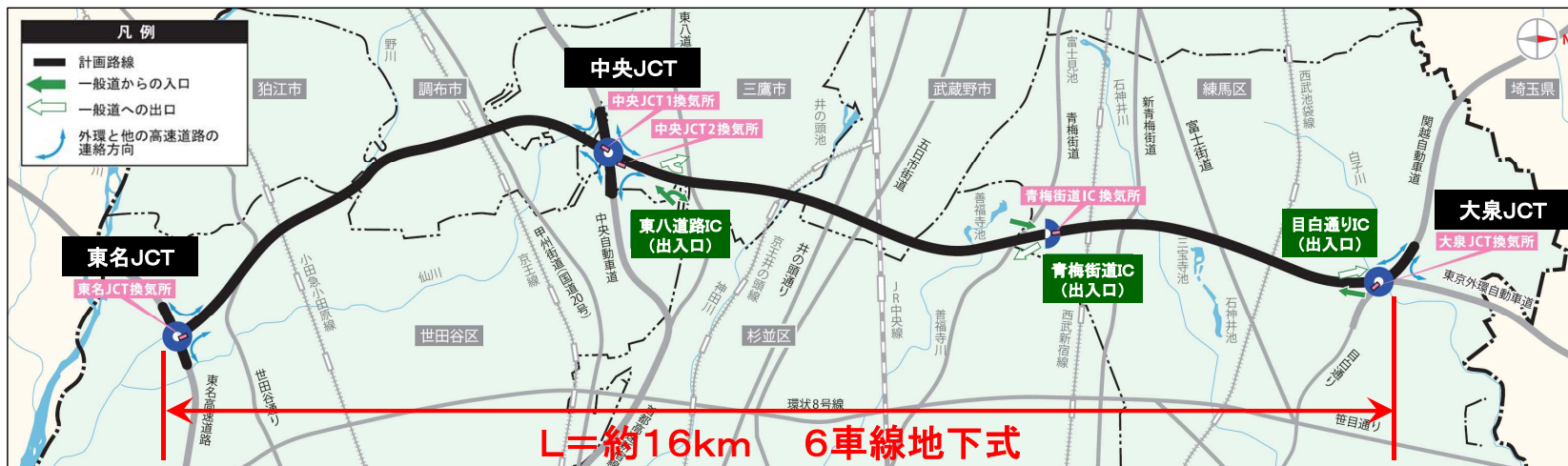


# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-1 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



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)

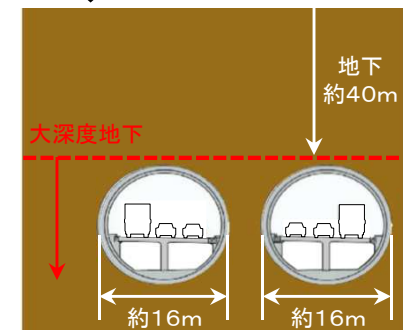
事業化 : 平成21年度

事業者 : 国土交通省  
東日本高速道路(株)  
中日本高速道路(株)

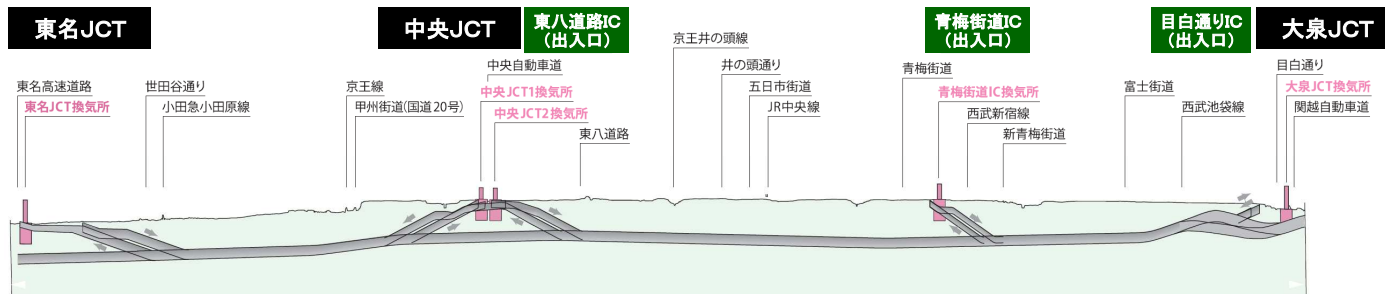
### 標準横断面図



都市計画変更(H19.4)



### 縦断面図



(JCT・ICは仮称、開通区間は除く)

# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-1 東京外かく環状道路(関越～東名) ③整備効果

○ 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、所要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車線では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

(東京荏原ベジフル: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。



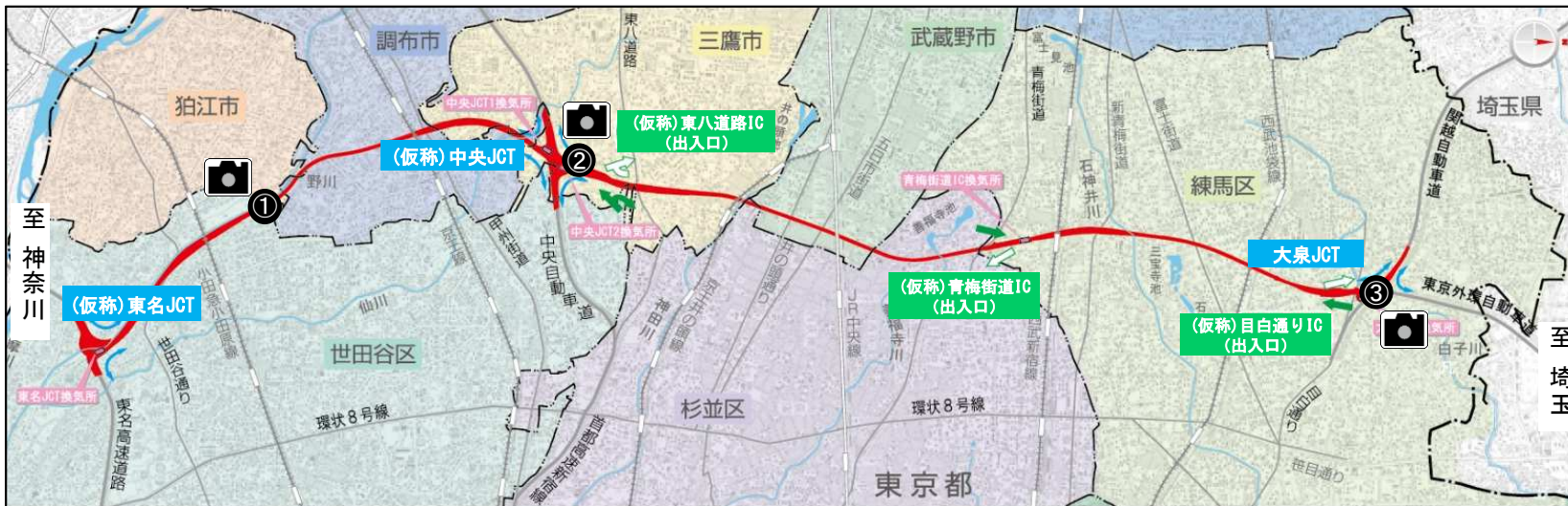
出典：平成27年度ヒアリング調査  
(東京外かく環状国道事務所調べ)

# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-1 東京外かく環状道路(関越～東名) ④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。

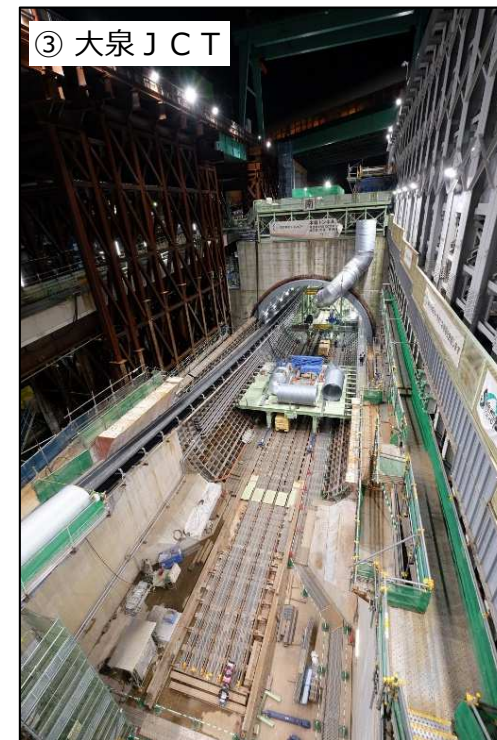
### ■工事の状況



・本線トンネルの掘削及び施工基地の整備等を実施中



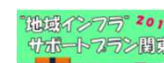
・ランプトンネルの発進立坑及びランプ部の工事等を実施中



・本線トンネルの掘削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

## 2-1 東京外かく環状国道事務所の取り組み



＜ソクジョの会 × 東京外環プロジェクト・女性技術者の会 合同現場研修会(第9回開催報告)＞

- 誰もが働きやすい魅力的な現場づくりのため、女性の感性を生かしたよりよいインフラ整備・管理・広報・地域連携を推進するため、「東京外環プロジェクト・女性技術者の会」をH28.12月に設立しました。
- R1.10.23(水)に「ソクジョの会<sup>※</sup>」を迎え、東京外環大泉JCT工事現場の視察及び意見交換を実施しました。

※公益社団法人日本測量協会内測量・地理空間情報女性の技術力向上委員会

### 開催概要

日時：令和元年10月23日(水) 14:00～17:00

場所：東京外環大泉JCT現場内 (東京都練馬区東大泉地先)

参加者：国交省、NEXCO東日本、NEXCO中日本、施工業者、協力会社等の女性技術者 25名  
ソクジョの会 7名

内容：最近の測量技術に関する話題提供、現場視察、意見交換(働きがいと働きやすさとは)等



第9回女性技術者の会 集合写真

### 意見交換における主な内容

【テーマ：働きがいと働きやすさとは】

働きやすさ⇒周りに聞きやすいなど、環境が整っていること。

残業が少ない等、プライベートとの両立が出来ること。

働きがい ⇒担当の仕事が評価されたとき。

実際にモノが出来ている所を見たとき。

### 参加者からの反応

- ・土木の仕事では実際にモノが作られていく所が見られる点に測量との違いを感じた。
- ・(外環道の現場は)想像よりはるかに大きく整った環境で、感動した。
- ・測量技術は、土木工事に用いられる測量だけでなく、海外での地図作成などにも活用されていて、分野が多岐にわたることを今回学ぶことができた。



最近の測量技術に関する話題提供



現場視察①



現場視察②

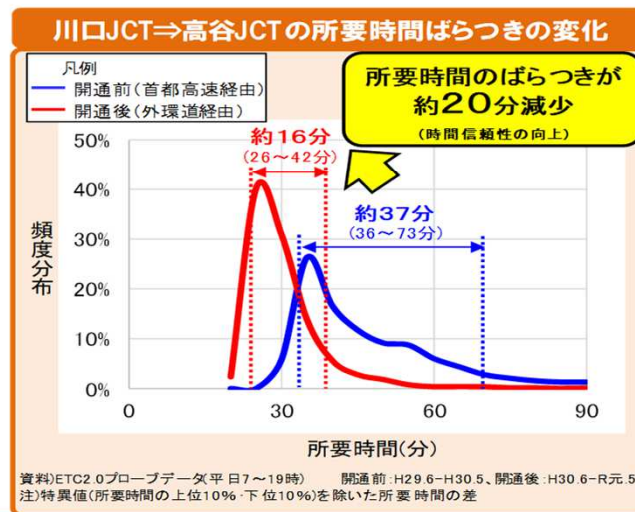
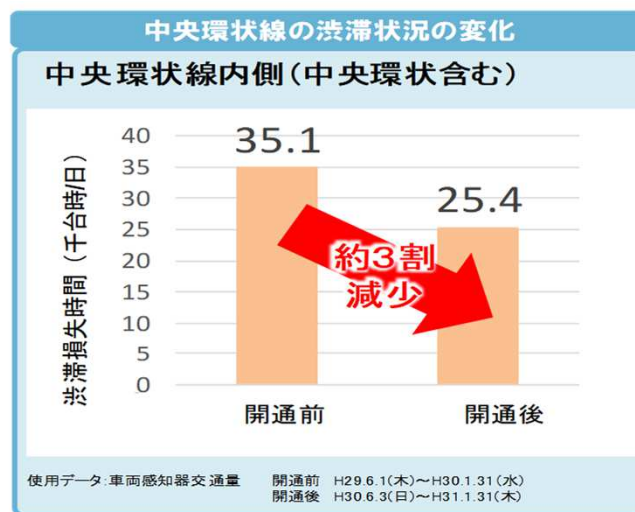
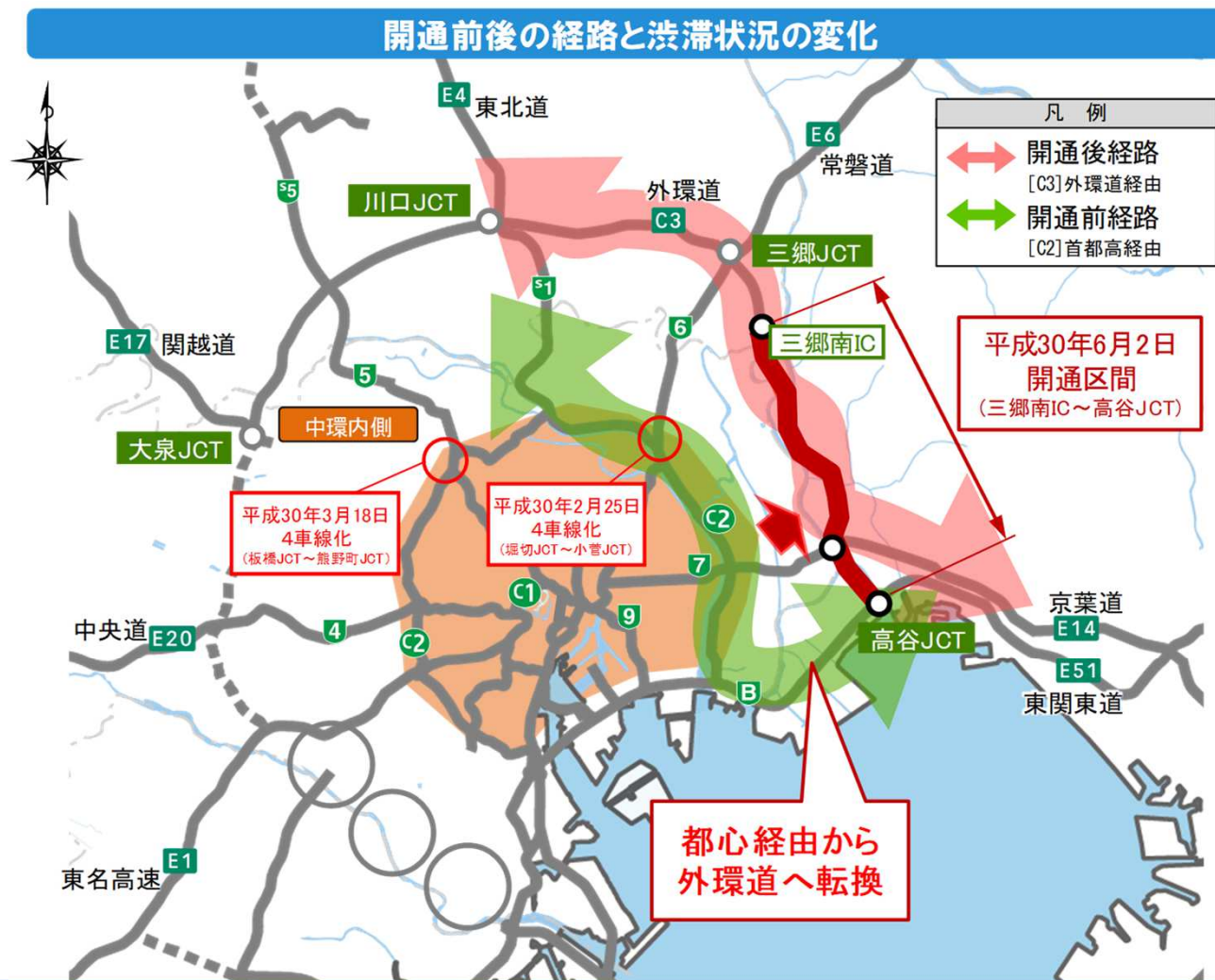


意見交換

# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-2 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

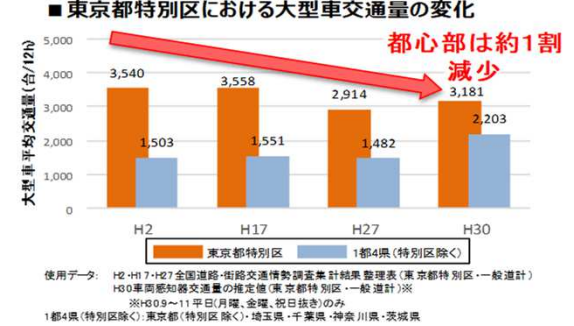
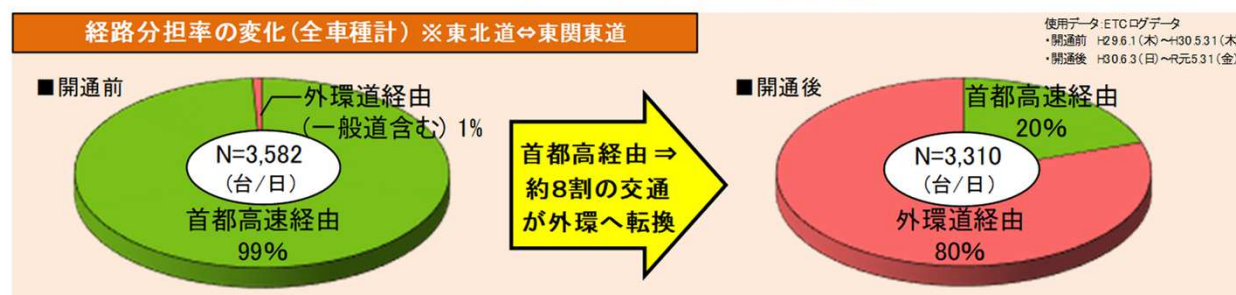
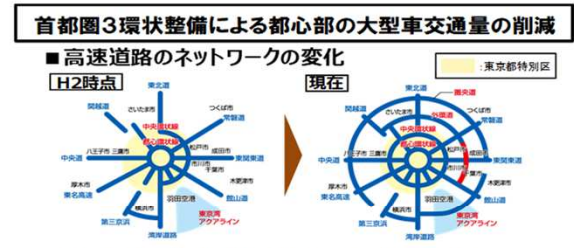
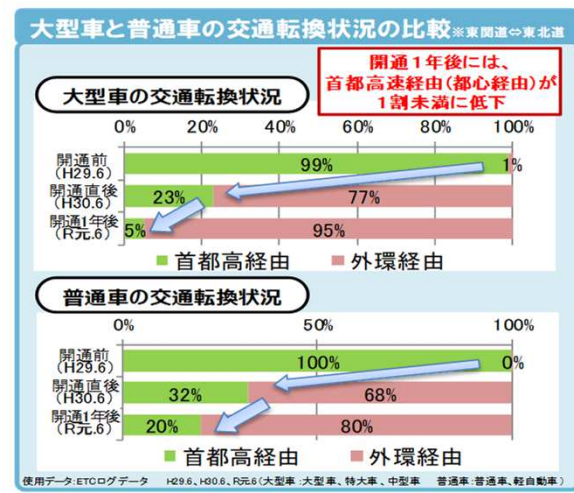
- 外環道千葉区間の開通や堀切JCT～小菅JCT及び板橋JCT～熊野町JCTの4車線化により、中央環状内側の首都高(中央環状含む)の渋滞損失時間が約3割減少。
- 川口JCT⇒高谷JCTにかけての都心経路から外環道経由への転換により、所要時間のばらつきが約20分減少し、時間信頼性が向上。



# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-2 東京外かく環状道路(千葉区間) ②外環道への転換が進む大型車

- 埼玉・千葉間(東北道⇄東関道)の移動において、大型車は開通直後から外環道経由が増加しつづけており、開通1年後(R1.6)には首都高経由が約1割未満に低下。
- 外環道への転換は大型車が約9割、普通車が約8割となっている。



# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-2 東京外かく環状道路(千葉県間) ③交通安全性の向上(交差点・生活道路)

- 外環道(国道298号)に並行する主要な道路(市川松戸線・松戸原木線)の交通事故が約3割減少し、自動車だけでなく、歩行者や自転車の安全性も向上。
- アンケート結果では、外環道開通後、「生活道路に入り込む車両の減少等により、生活道路の安全性向上など、環境が改善されている」と思うが約7割を占める。

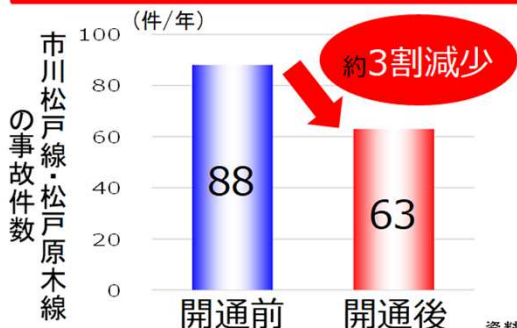
### 地域における交通安全性の向上

外環道(国道298号)に並行する  
県道では交通量が約2割減少

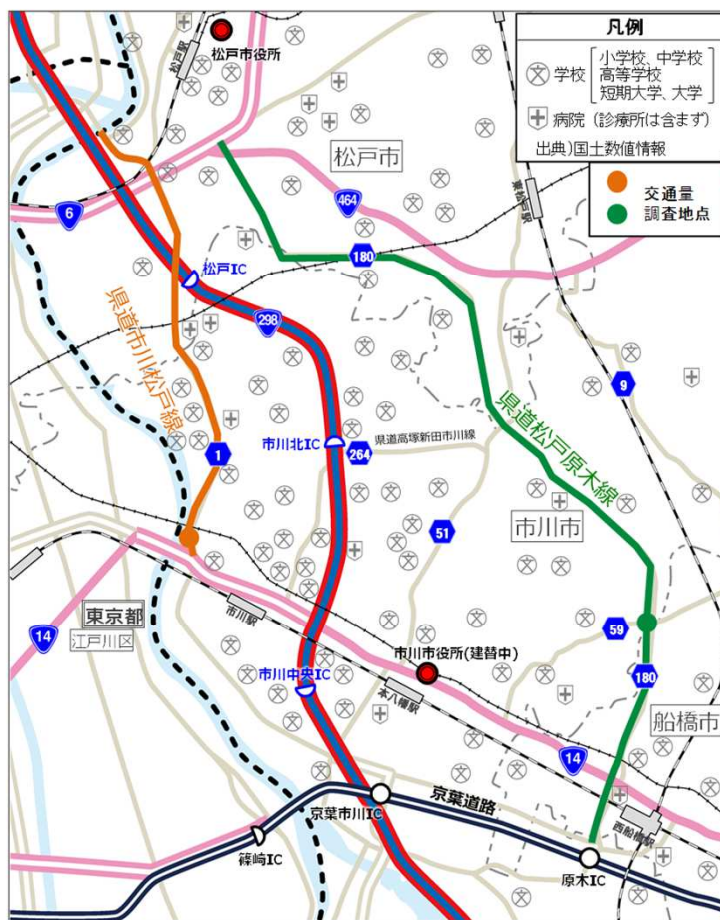


資料)交通量調査(24h)  
開通前 H29.4.26(水),6.29(木),9.26(火),H30.5.23(水)の平均値  
開通後 H30.6.5(火),7.3(火),9.6(木),R元.6.4(火)の平均値

県道の交通事故は約3割減少

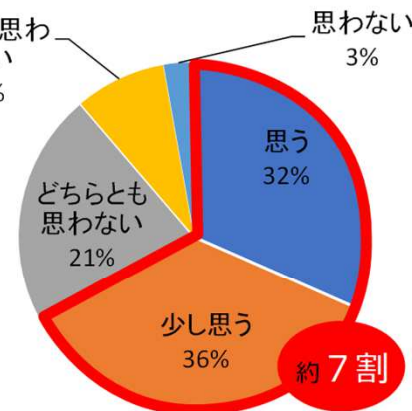


資料)千葉県警察本部 開通前: H29.6~H30.5 開通後: H30.6~R元.5



### 市民アンケート結果(生活道路の安全性向上)

「県道等の混雑を避けて生活道路に入り込む車両の減少等により、生活道路の安全性向上など、環境が改善されている」と思うが約7割を占める



出典)市川市・松戸市居住者を対象としたWebアンケート調査 (R元.6) (n=427)

### 市民の声(交通安全関連)

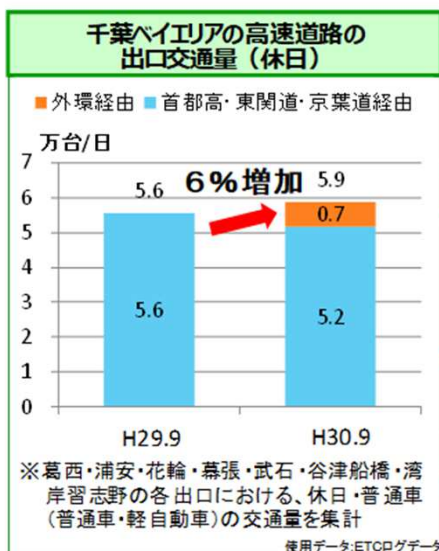
- ・小学生や園児送迎自転車が、幅が狭い道を徐行して運転していたが、国道298号を通ることでストレスなく走行ができ、時間も短縮できた。  
出典)沿線住民WEBアンケート調査 (H31.2)
- ・自転車で通学していますが、車が減り、またトラック等の大型車も減って、自転車が通りやすくなりました。ヒヤリ・ハットが起る回数も減っています。  
出典)大学ヒアリング調査 (R元.7)

# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-2 東京外かく環状道路(千葉区間) ④ 埼玉・北関東方面から、千葉ベイエリアの観光スポットがより身近に

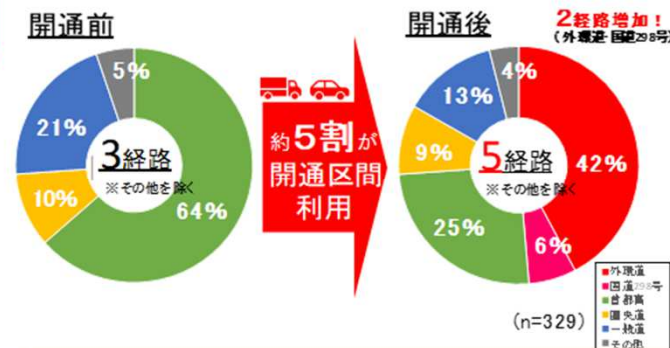
- 外環道千葉区間の開通により、千葉ベイエリア(幕張、浦安、葛西臨海公園等)の高速道路の出口交通量(休日)が6%増加し、埼玉・北関東方面からの観光機会の増加に寄与(H29.9→H30.9)。
- 千葉県(浦安地域)における滞在時間が約150分増加(H29.6~H30.3→H30.6~H31.3)。

### 埼玉・北関東方面から千葉への観光

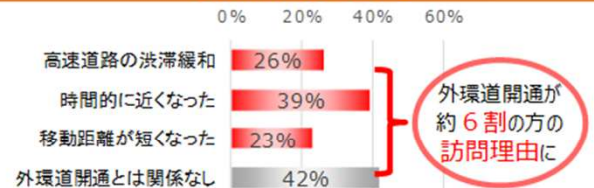


### 北関東から千葉県へのアクセス経路の変化による観光機会増加

#### 外環道千葉区間開通前後の千葉県へのアクセス経路の変化



#### 千葉県を訪問した理由

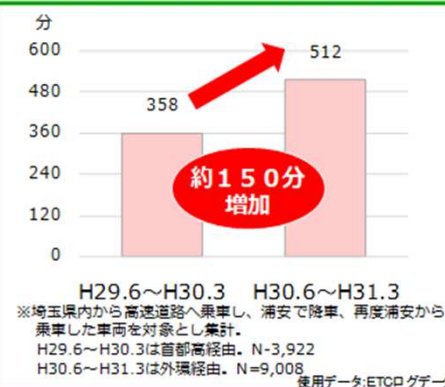


出典) 北関東住民WEBアンケート調査(n=400)

### 千葉ベイエリアの拡大図



### 浦安出入口利用交通の滞在時間(休日)



### 北関東地域の方の声



・千葉県の観光地まで時間短縮できたので滞在時間の延長や遠方への観光が可能になりました。(群馬県・50代・男性)

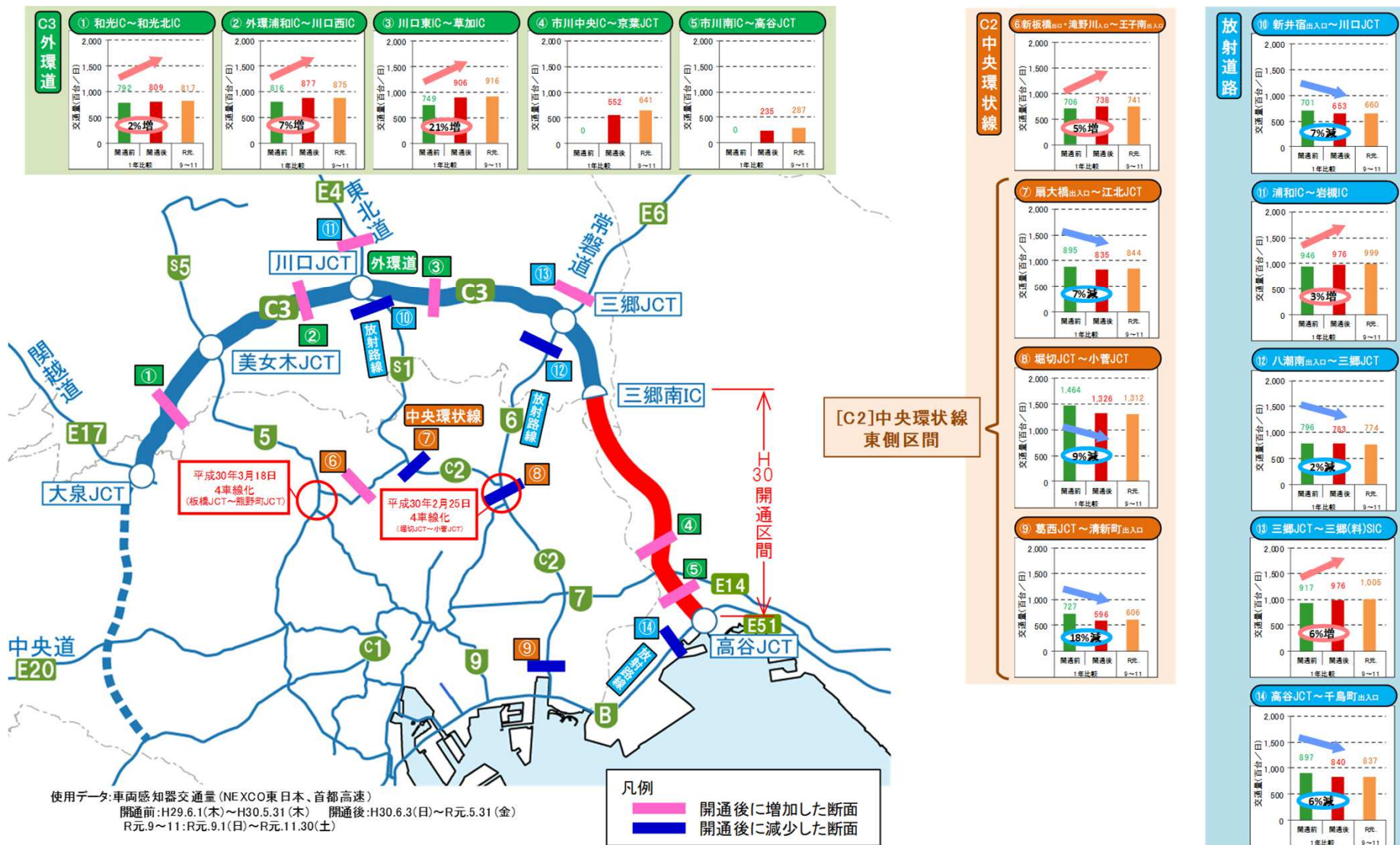
出典) 北関東住民WEBアンケート調査(H31.2)



# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-2 東京外かく環状道路(千葉区間) ⑤外環道及び周辺道路の交通量(高速道路)

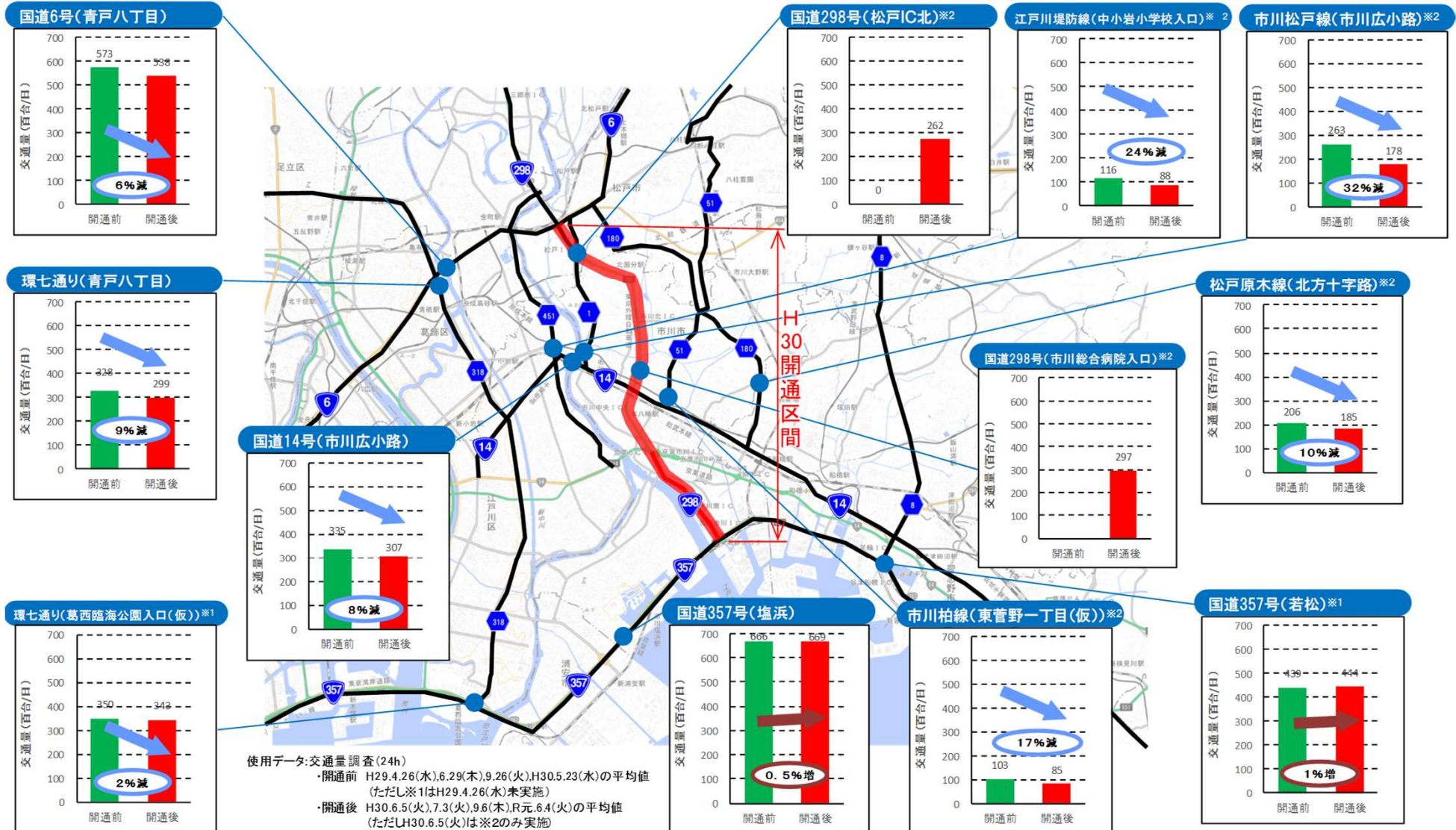
- [C3]外環道(④市川中央IC~京葉JCT)の交通量は約5.5万台。
- 首都高速[C2]中央環状線の交通量が東側区間で約1割程度減少。



# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-2 東京外かく環状道路(千葉区間) ⑥ 国道298号及び周辺道路の交通量(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。
- 外環道にアクセスする東側からの国道交通量の変化は少なく、交通量は微増。



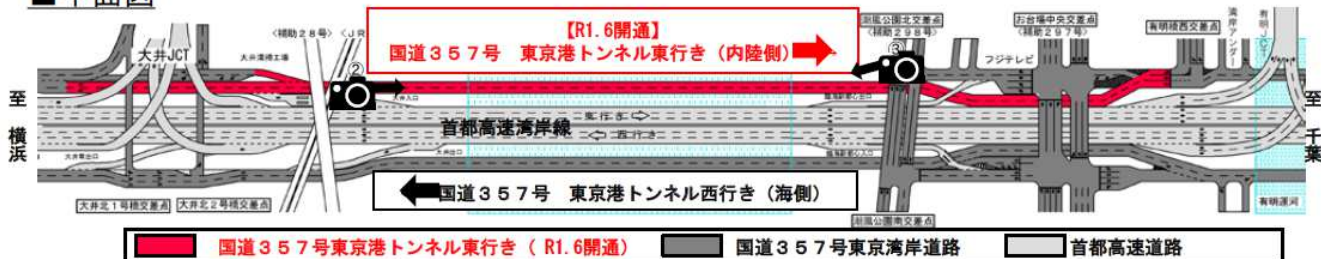
# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-3 国道357号東京港トンネル ①概要

○ 国道357号東京港トンネルは、東京湾岸道路事業のうち江東区青海1丁目から品川区八潮2丁目の約1.9kmにおいて、国道357号を整備する事業で、東京港トンネル西行き（海側）が平成28年3月26日が開通、東行き（内陸側）が令和元年6月3日に開通し、臨海副都心⇄大井ふ頭間で両方向通行可能になりました。



■ 平面図



写真① 東京港トンネル全景

# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-3 国道357号東京港トンネル ②整備効果

- 東京港トンネルの開通により、台場地区から羽田空港までの所要時間は約20分に短縮しました。
  - ー 当該区間の開通後、内陸部・臨海道路の交通量は減少傾向にあり、幹線道路としての機能が向上
  - ー 臨海副都心から品川方面へ向かう車両は、内陸を経由するルートや東京港臨海道路から東京港トンネルへと転換

### 所要時間の短縮



出典：ETC2.0プローブデータ  
開通前：平成27年7～10月 平日12時間平均 開通後：令和元年6月4日～30日平日12時間平均

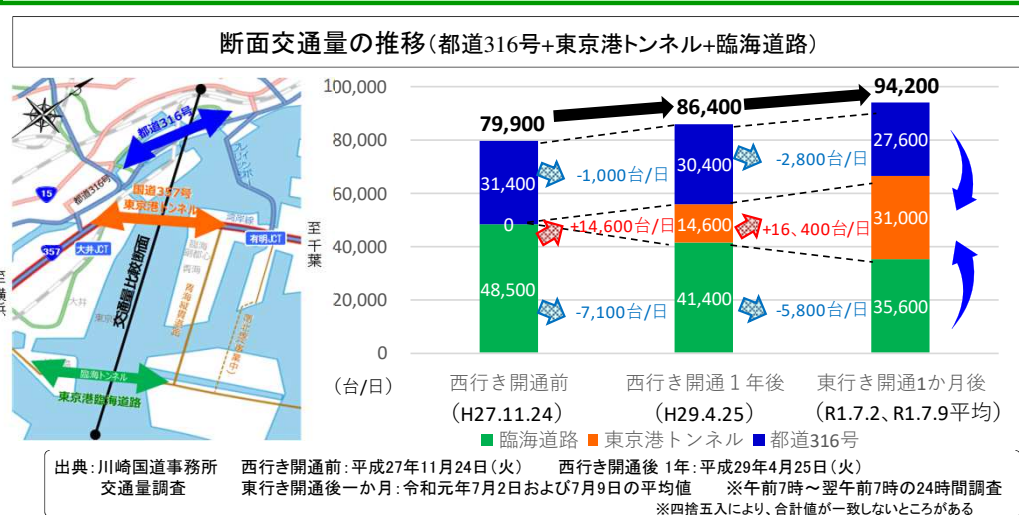
### 東京港トンネル（台場側）



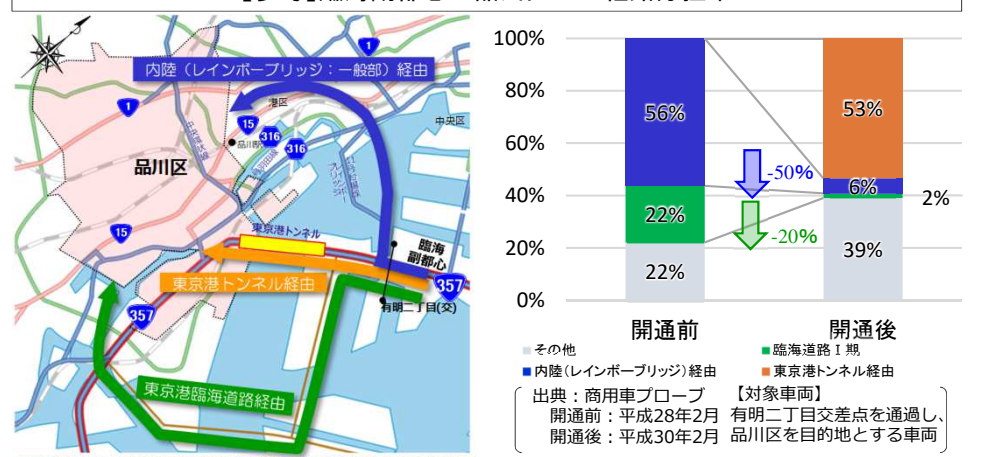
### 東京港トンネル（大井側）



### 交通の転換



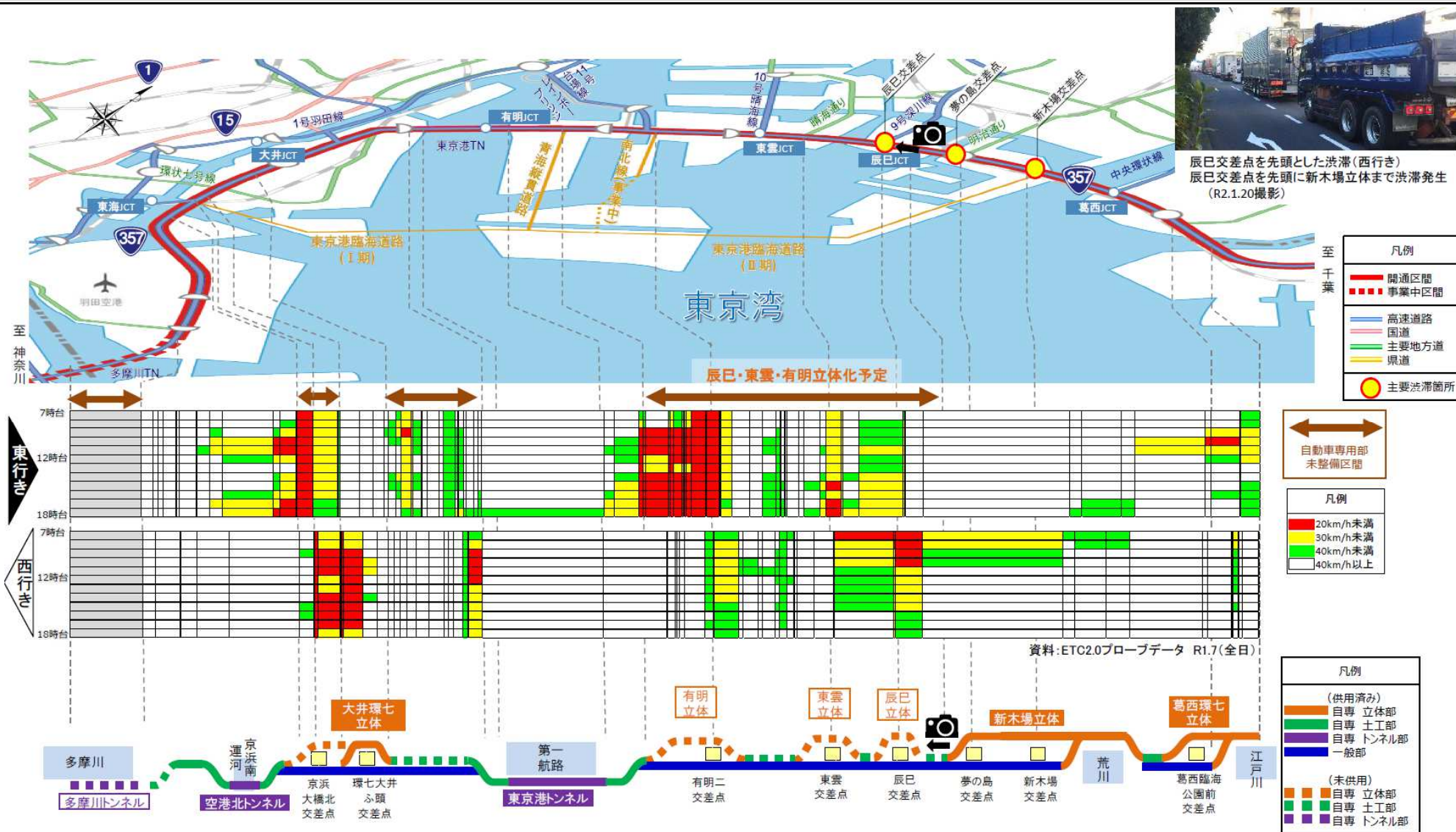
### 【参考】臨海副都心→品川区への経路分担率



# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-3 国道357号東京港トンネル ③開通後の速度状況

○ 東京港トンネル東行き（内陸側）の開通後の国道357号東京湾岸道路では、辰巳・東雲・有明二丁目、京浜大橋北の自動車専用部未整備区間を先頭とした速度低下が依然として発生しています。



# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-4 国道20号八王子南バイパス・日野バイパス(延伸)・日野バイパス(延伸)Ⅱ期 事業進捗状況

- 八王子南バイパスでは、館第一トンネル工事が完了。早期開通に向け、道路設計、用地買収、埋蔵文化財調査、改良工、橋梁上下部工、環境整備を推進し、段階的に整備を進めていく。
- 日野バイパス(延伸)では、道路設計、埋蔵文化財調査、用地買収、環境整備工及び豊田南地区の歩道・電線共同溝を推進。
- 日野バイパス(延伸)Ⅱ期では、測量、地質調査、橋梁設計を推進し、用地買収に着手。



館高架橋 館町地区から甲府方向を望む【令和元年11月 撮影】



館第一トンネル甲府方面出入口【令和元年9月 撮影】

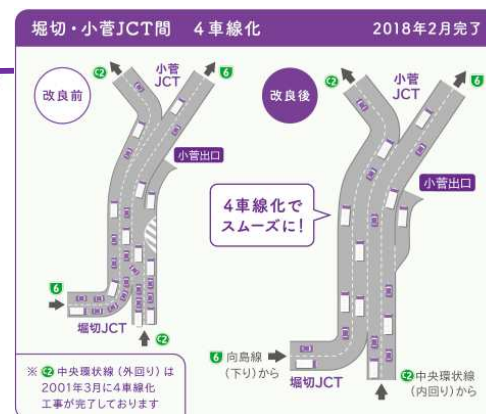
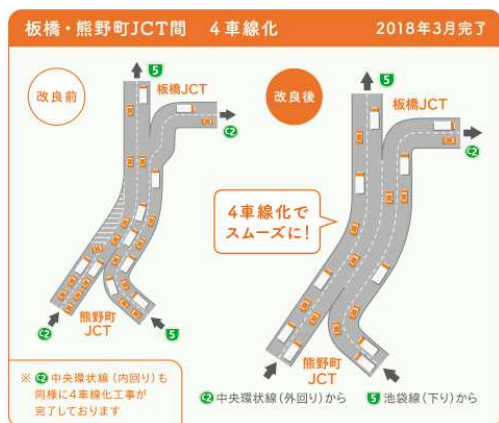


北野公園交差点から新宿方向を望む【平成31年3月 撮影】

# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-5 小松川JCT及び渋谷入口開通後の整備効果①

- 2015年の品川線開通により中央環状線が全線開通。首都圏3環状道路の最初のリングが完成
- 2018年の板橋・熊野町JCT間及び堀切・小菅JCT間の4車線化、**2019年12月の小松川JCT 及び 渋谷（下り）入口の開通により中央環状線の機能強化が完了**
- 相乗効果により、**中央環状線が「さらに」利用しやすく**



# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-5 小松川JCT及び渋谷入口開通後の整備効果②

- 小松川JCTにより、**埼玉方面⇄千葉方面**では**約8割が中央環状線を利用**（朝夕ピーク時）
- 渋谷入口（下り）により、**渋谷エリア⇄羽田空港方面**では**約4割が中央環状線を利用**（夕ピーク時）
- **渋谷エリア⇄埼玉方面**は都心環状線との**リダンダンシー機能に期待**

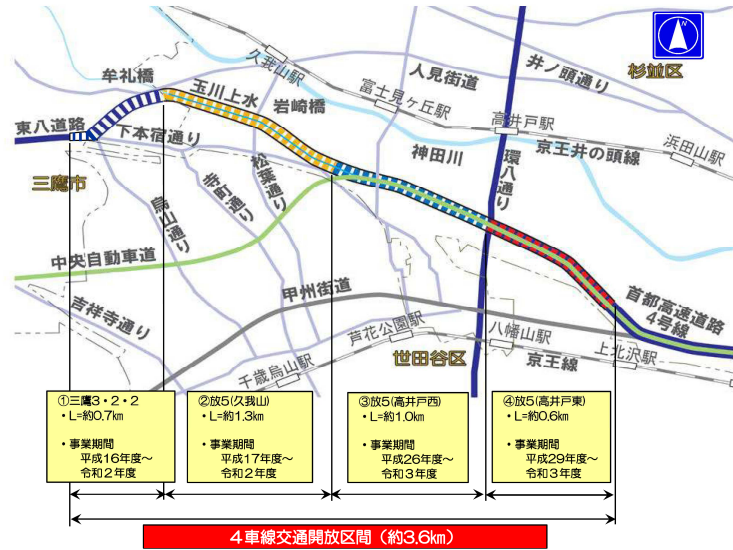




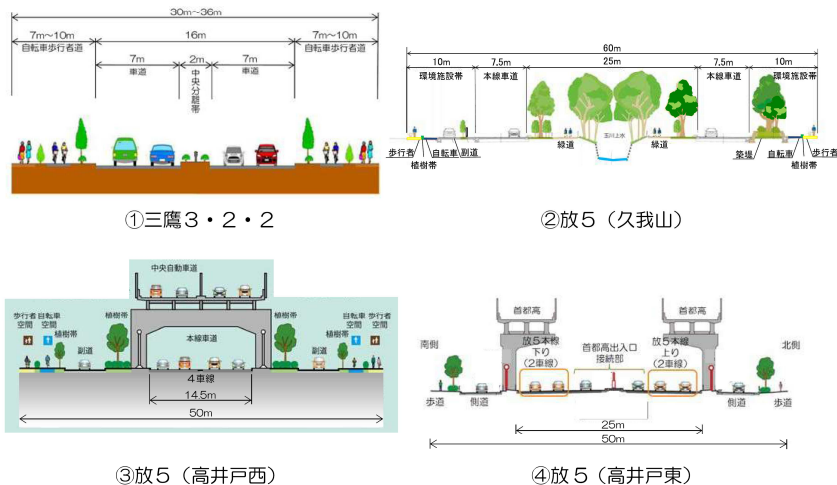
# (2) 最新の取り組みと整備効果

## 2-6 放射第5号線及び三鷹3・2・2号線

案内図

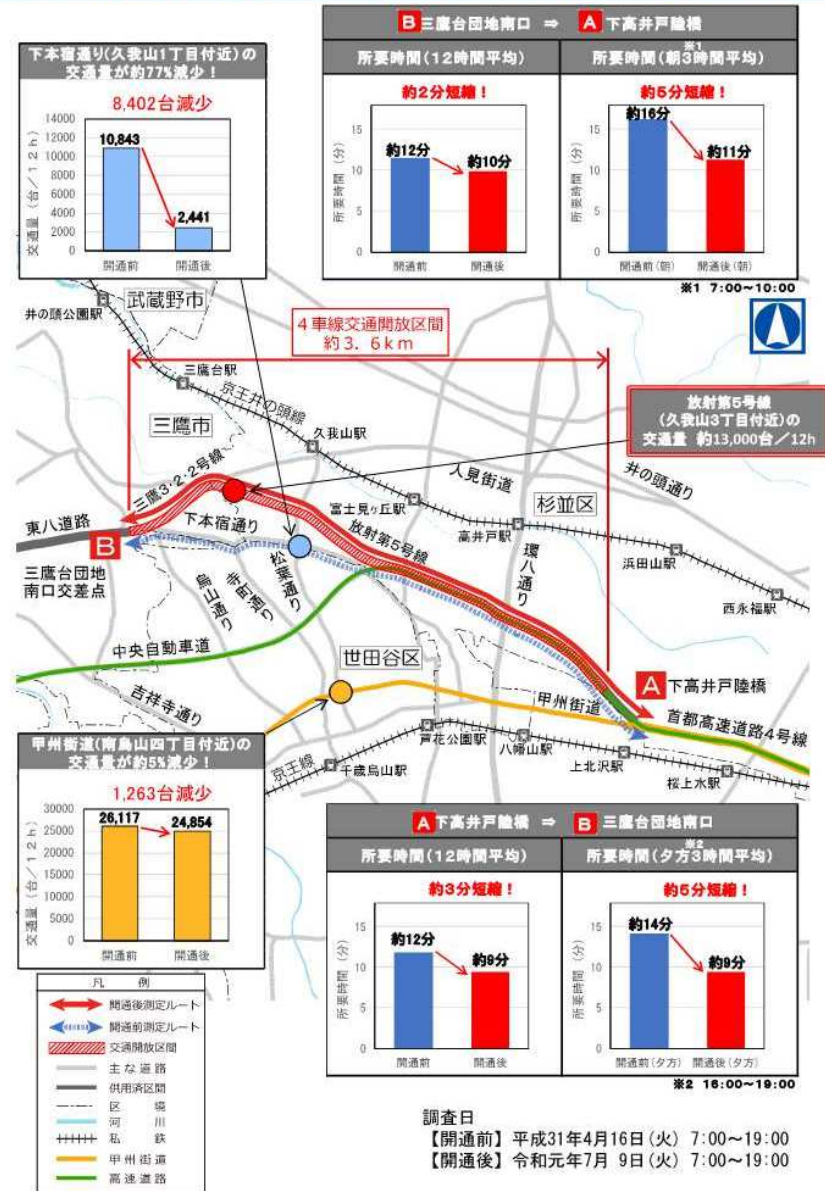


標準断面図



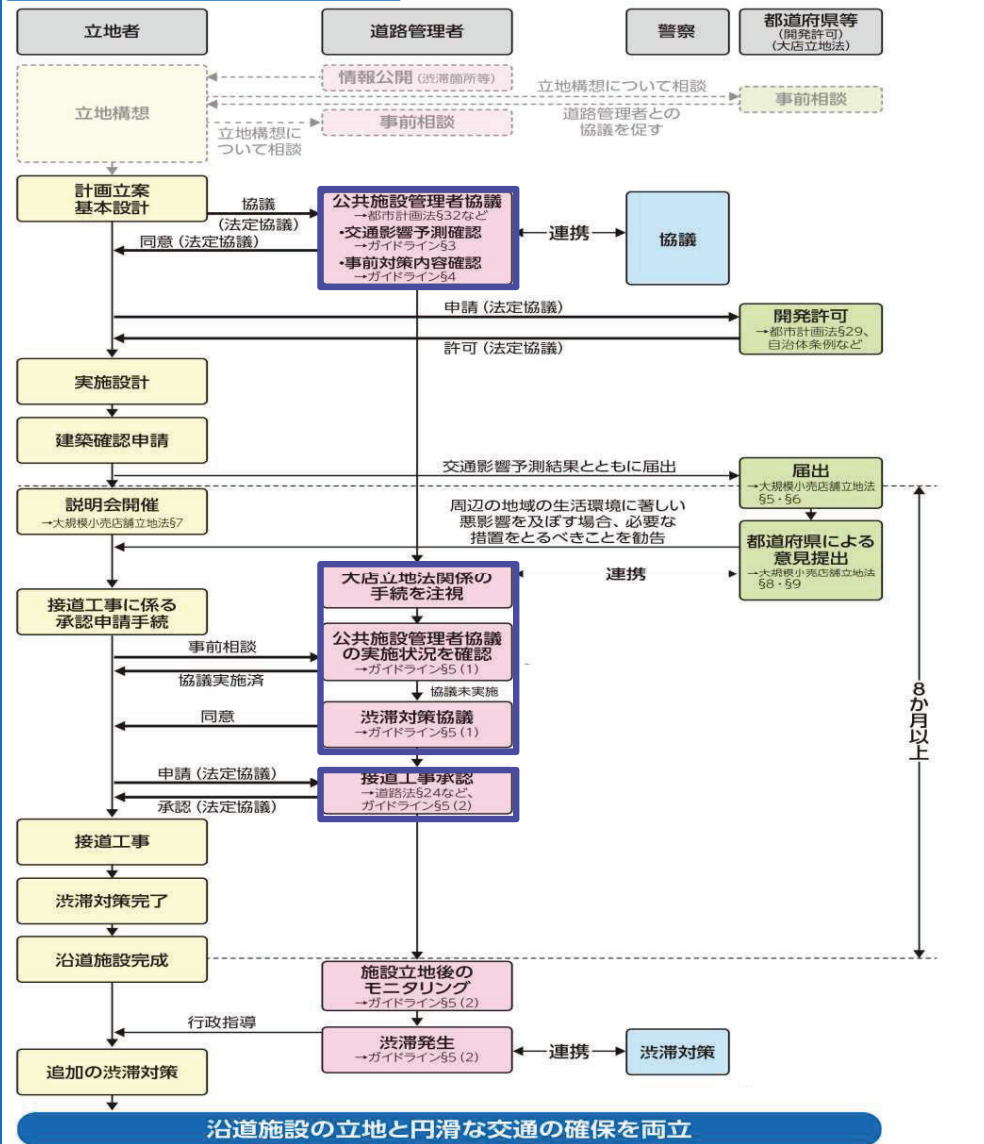
※③④の断面については、幅員は場所により異なるため、イメージ図としています。

### 1.放射第5号線及び三鷹3・2・2号線 開通約1ヶ月後の利用状況 別紙1



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

## 交通アセスメントの流れ



## ガイドラインの概要

### [対象施設]

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

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

### [交通影響予測]

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

### [渋滞対策]

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

### [乗入れ工事の承認申請時]

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

### [乗入れ工事の承認時]

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

### [対象施設の立地後の対応]

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

### [関係機関との連携]

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

### [渋滞箇所等の情報公開]

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

## 令和元年度 第1回 東京都移動性向上委員会 議事概要

日時：令和元年8月8日（木） 15:00～17:00

場所：国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 15階第2会議室

## ○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) その他

## ○議事要旨

- (1) 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。
- (2) 主要渋滞箇所の対策進捗状況及び見直し
  - ・今年度のモニタリング結果において、対策を実施後2年間連続でモニタリング指標の基準値をクリアしている3箇所については、主要渋滞箇所から解除する事が了承された。
  - ・また、昨年度第2回委員会において継続検討となった8箇所については、交通状況分析結果を踏まえて主要渋滞箇所から解除する事が了承された。
  - ・しかしながら、本線など交差点全体の流動には大きな影響はないものの、道路利用者より指摘された課題が見られた交差点も存在するため、個別の交差点对策では無くネットワークやエリアとしての検討は引き続き行うことが望ましい旨指摘された。
  - ・今年度のモニタリング結果において、対策が未実施または実施中の交差点で、5年間連続でモニタリング指標の基準値をクリアしている2箇所については、関係機関へのヒアリングおよび交通状況分析を実施し、次回委員会において解除の可否について審議することとした。

(3) 渋滞対策検討箇所

- ・直轄国道の主要渋滞箇所における渋滞対策検討箇所について、重度、ボトルネック性、事業性の観点からの分析結果およびピンポイント対策の計画事例を報告した。
- ・ボトルネック性の高い交差点を対策することにより、関連する交差点の渋滞が緩和される場合については、対策効果として関連交差点の解除について検討をするべきとの指摘がなされた。

(4) その他

- ・東京都港湾局等より東京港の渋滞対策について情報提供された。

以上

## 東京都移動性向上委員会 規約

### (名称)

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

### (目的)

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

### (審議事項)

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

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

### (組織)

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

### (委員長)

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

### (委員会の運営)

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

### (守秘義務)

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

### (委員会資料の公表)

第8条 委員会における資料については、委員会終了後、公表するものとする。

### (事務局)

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

### (その他)

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

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

# 東京都移動性向上委員会 委員名簿

R2.2.18現在

	所属・役職	氏名	備考
委員長	東京大学 生産技術研究所 第5部/次世代モビリティ研究センター 教授	大口 敬	
委員	国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所長	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	小林 達徳	
委員	国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長	五十嵐 一夫	
委員	国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所長	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(信号機整備担当)	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 企画調整課 担当課長	中岡 毅	
委員	中日本高速道路(株)東京支社 総務企画部 企画調整課長	伊原 泰之	
委員	首都高速道路(株)計画・環境部 計画調整課長	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	金子 豊	
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 常務理事	高桑 毅	
オブザーバー	関東地方整備局・道路部		