

令和3年度

第1回 東京都移動性向上委員会

日時：令和3年8月23日（月）15時00分～

場所：九段第3合同庁舎15階 第二会議室

議 事 次 第

1. 開 会
2. 委員長挨拶
3. 委員の紹介
4. 議 事
 - (1) 委員会の開催経緯と論点
 - (2) 最新の交通状況による分析
 - (3) 主要渋滞箇所の進捗状況及び見直し
 - (4) 渋滞対策箇所の状況
 - (5) TDM 施策の検討
5. その他
6. 閉 会

【資料一覧】

- 資料1 : 委員会の開催経緯と論点 資料
- 資料2 : 最新の交通状況による分析 資料
- 資料3 : 主要渋滞箇所の進捗状況及び見直し 資料
- 資料4 : 渋滞対策箇所の状況 資料
- 資料5 : TDM 施策の検討 資料
- 参考資料1 : 令和2年度第2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3年度
第1回 東京都移動性向上委員会

令和3年8月23日(月)
関東地方整備局 東京国道事務所

委員会の開催経緯と論点

令和3年8月23日(月)

関東地方整備局 東京国道事務所

1 委員会の開催経緯と論点

1-1 これまでの検討経緯

■ ボトルネック協議会を踏まえ、移動性向上委員会を開催しています。

- 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2年度第2回委員会までに38箇所が解除され、一般道路の主要渋滞箇所は令和3年2月末時点で現在395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		令和2年度		令和3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	4~8月	9~3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)		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15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)	令和2年度 第1回 移動性向上委員会開催 (8月18日開催)	令和2年度 第2回 移動性向上委員会開催 (2月15日開催)	令和3年度 第1回 移動性向上委員会開催 (8月23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	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						○中央道渋滞ボトルネックWG(12月28日開催)	○中央道渋滞ボトルネックWG(6月11・30日開催)	○中央道渋滞ボトルネックWG(3月24日開催)				○中央道渋滞ボトルネックWG(10月18日開催)	○中央道渋滞ボトルネックWG(11月29日開催)			○中央道渋滞ボトルネックWG(10月12日開催)			○中央道渋滞ボトルネックWG(3月5日開催)				

1 委員会の開催経緯と論点

1-2 今回の論点

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

【議論していただく内容】

- 主要渋滞箇所の進捗状況及び見直し(解除)について(資料3)
 - ・ 主要渋滞箇所のR2モニタリング結果に基づく見直し(解除)候補箇所の提案

【今回報告する内容】

- 最新の交通状況による分析(資料2)
 - ・ 東京都内の混雑状況
 - ・ 緊急事態宣言時における交通状況の変化
- 渋滞対策箇所の状況(資料4)
 - ・ 対策済み箇所の状況
 - ・ 熊野町交差点のピンポイント対策の状況
- TDM施策の検討(資料5)
 - ・ TDM施策検討候補箇所選定の流れ
 - ・ 交通需要の調整について

最新の交通状況による分析

令和3年8月23日(月)

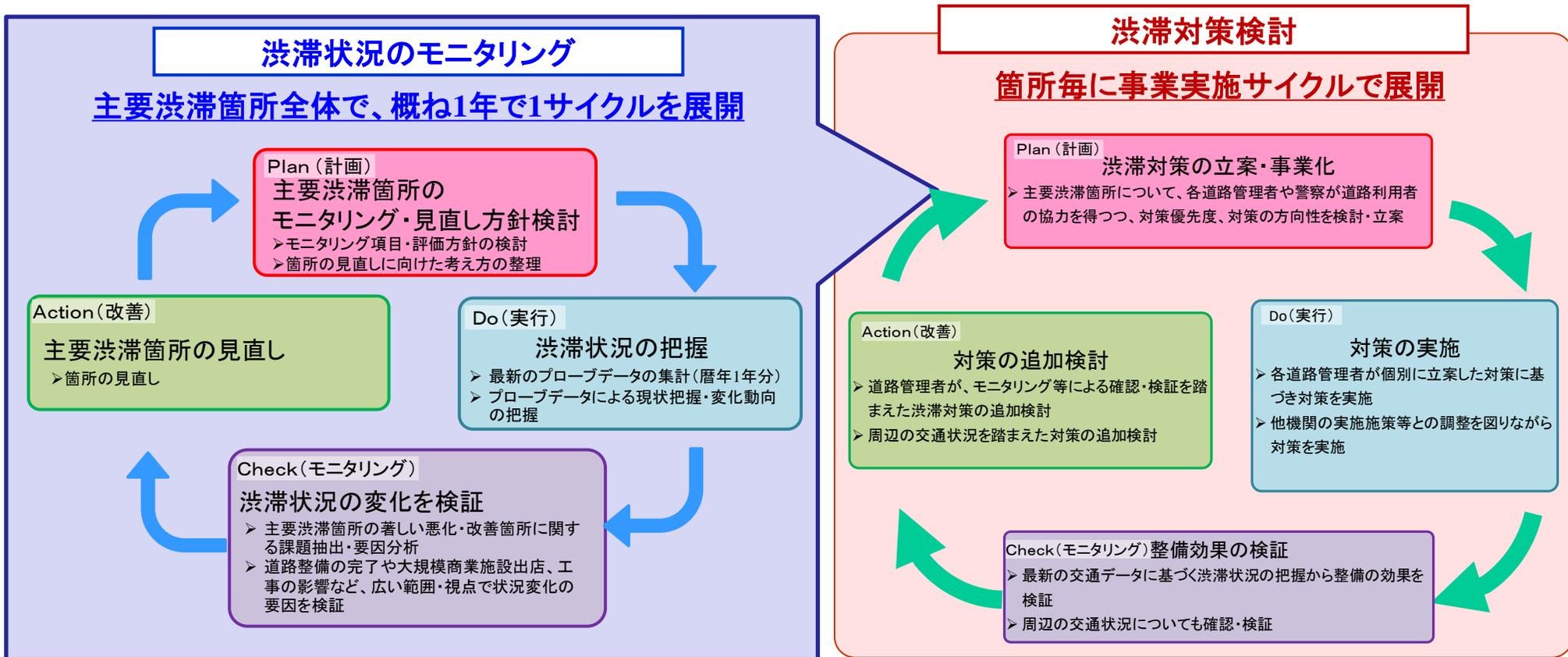
関東地方整備局 東京国道事務所

2 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、直近一年間のデータ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。
- 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。
- 個々の渋滞対策検討は、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、対策の実施を図る。



2 最新の交通状況による分析

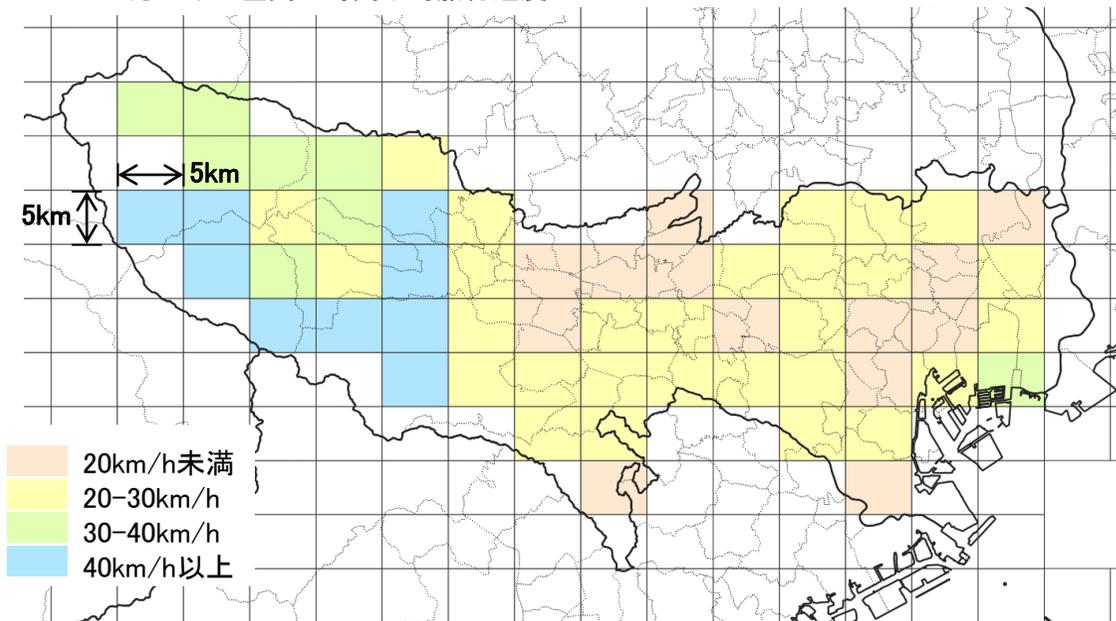
2-1 東京都内の混雑状況①（東京都内の面的な平均旅行速度分布の変化）

■東京都全体の混雑状況を俯瞰した場合、大きな変化は見られません。

- ① 八王子以西では速度が高い傾向にあり、23区等の市街地では速度が低い傾向。
- ② 東京都内全域の一般道路の平均速度を比較すると、平成23年から令和2年にかけて、やや低下が見られる。
- ③ また、5km四方の地域（グリッド）別に見ると、12時間平均速度は概ね20%以内での差が見られる。

①東京都内の各地域（5km四方）の平均旅行速度（平日昼間12時間、R2）

■5km四方の平日昼間12時間平均旅行速度

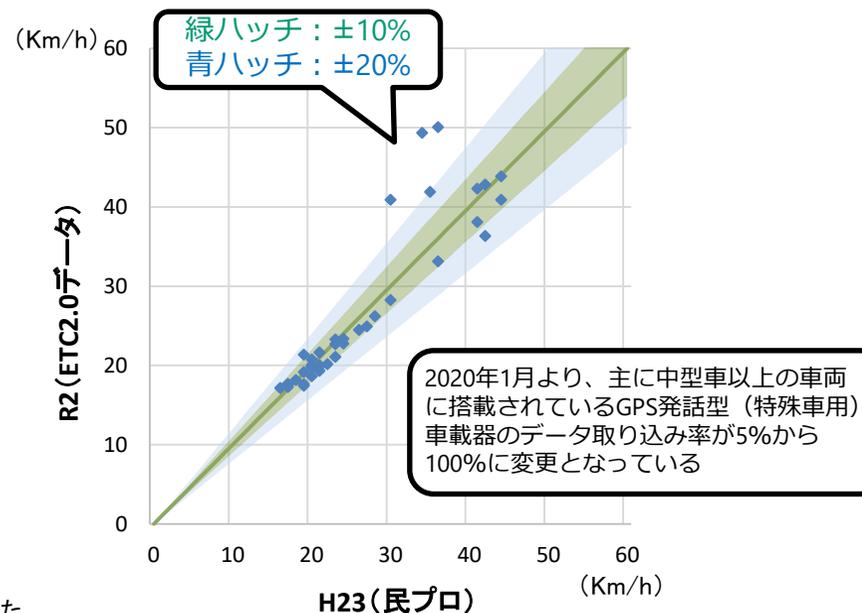


※民プロ（H23.1～12）を集計
※ETC2.0データ（R2.1～R2.12）を集計（但し、R2.4～R2.5は除外）
※一般道路：一般国道、主要地方道、一般都道
※東京都内のグリッド総数：87
※メッシュに占める東京都の面積が50%未満かつ2km/km²未満のグリッド（29メッシュ）は小サンプルなため除外した。

②東京都内全域の平均旅行速度の変化（H23→R1→R2）



③各地域（5km四方）の平均旅行速度の変化（H23→R2）



2 最新の交通状況による分析

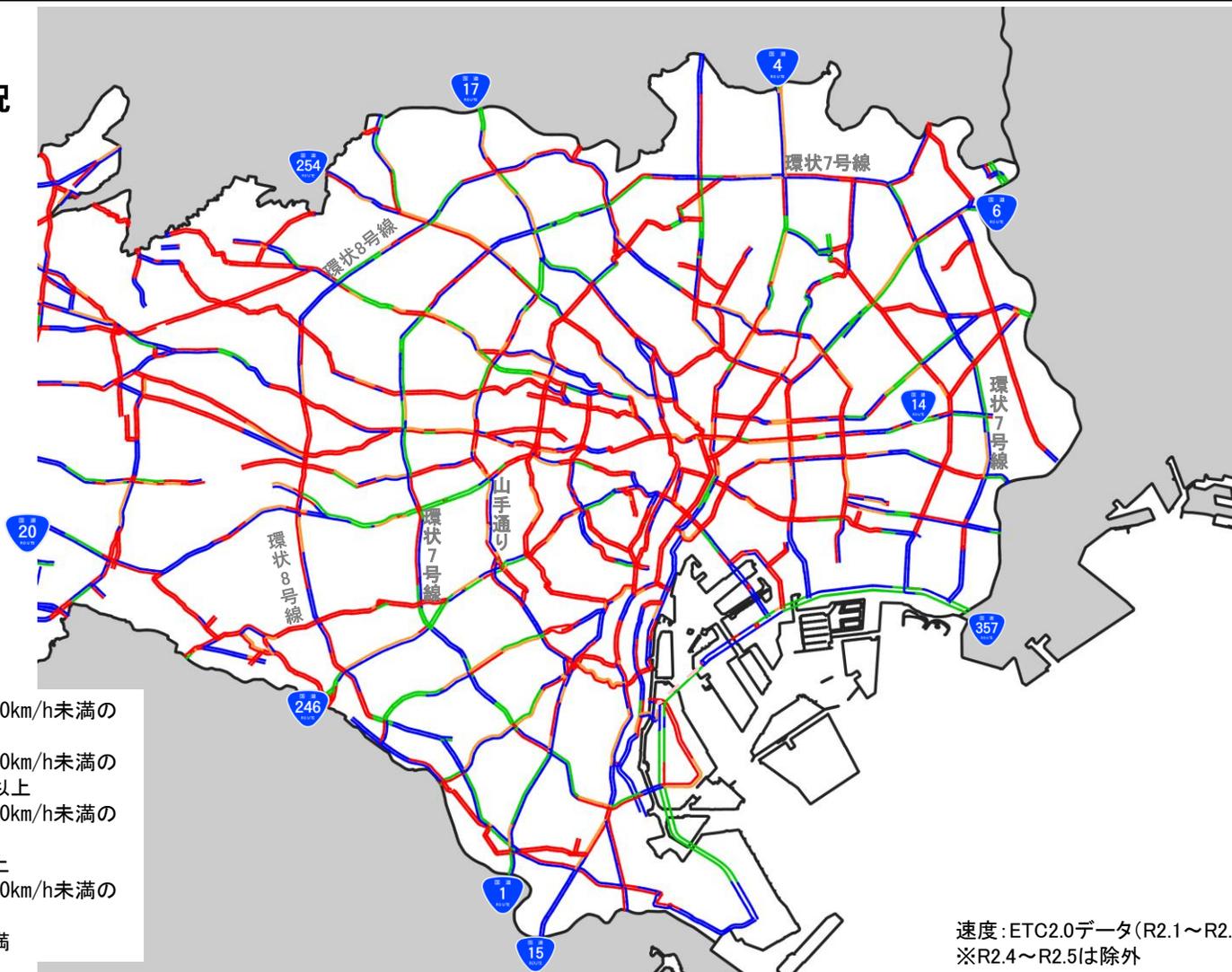
2-1 東京都内の混雑状況②（東京都都心部の直轄国道・主要地方道）

○ 都心部では放射方向だけでなく、環状方向も含めた面的に交通が集中している状況が見られる。

■東京都都心部(平日)における直轄国道・主要地方道の混雑状況



- 常時混雑 : 昼間12時間のうち平均速度20km/h未満の時間帯が7時間以上
- ピーク時混雑 : 昼間12時間のうち平均速度20km/h未満の時間帯が7時間未満で4時間以上
- 時間帯で速度差あり : 昼間12時間のうち平均速度20km/h未満の時間帯が4時間未満かつ速度のばらつきが10km/h以上
- 容量に余裕あり : 昼間12時間のうち平均速度20km/h未満の時間帯が4時間未満かつ速度のばらつきが10km/h未満



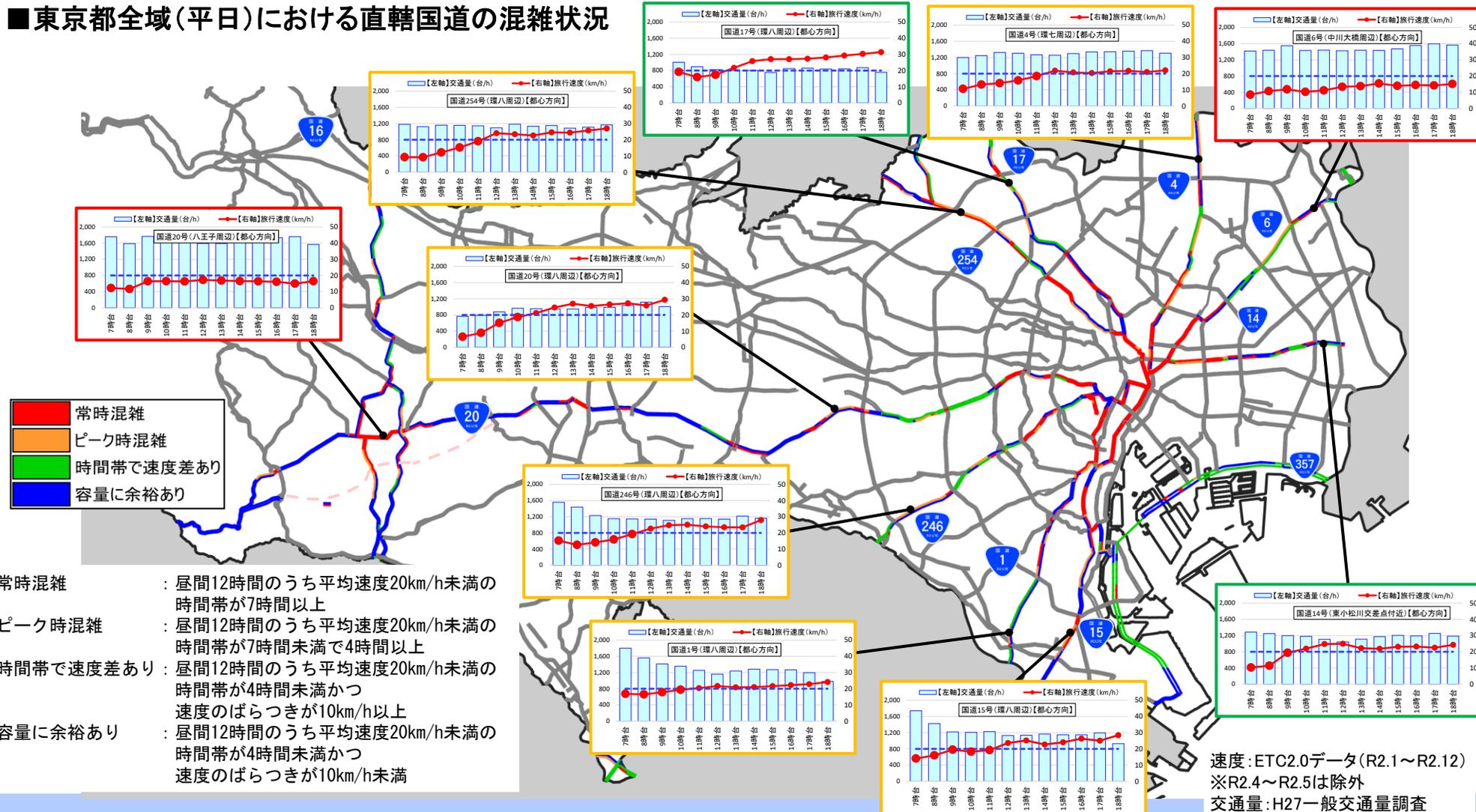
速度: ETC2.0データ(R2.1~R2.12)
※R2.4~R2.5は除外

2 最新の交通状況による分析

2-1 東京都内の混雑状況③（東京都全域の直轄国道）

- 総じて、朝ピーク時は交通量が多いことから、速度が低下している状況である。
- 都心部のほか、都心流入部や八王子周辺で常時混雑している状況が見られる。

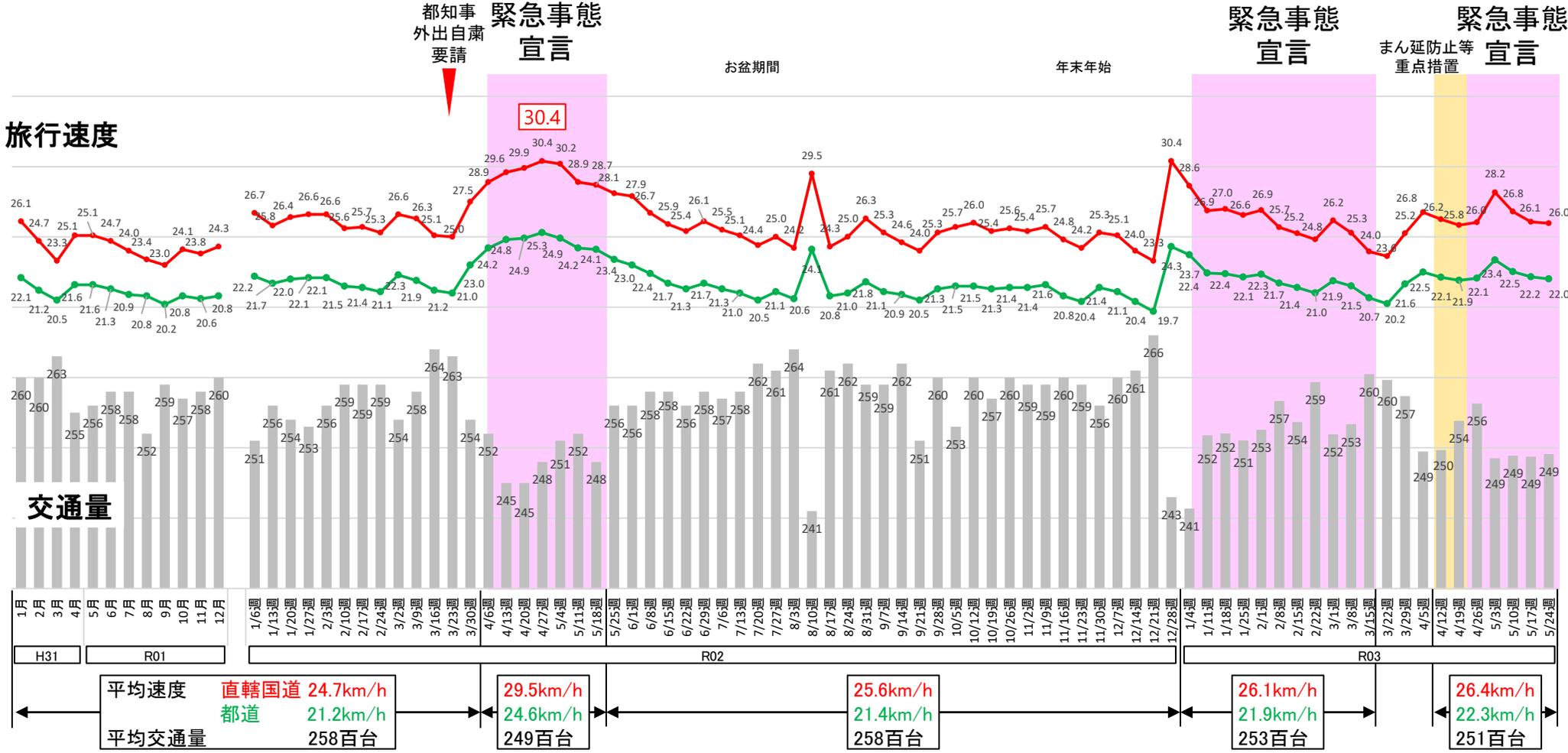
■東京都全域(平日)における直轄国道の混雑状況



2 最新の交通状況による分析

2-2 緊急事態宣言時における交通状況の変化（コロナ禍における都内の交通状況の変化）

- 解除後は、交通量、旅行速度ともに、緊急事態宣言前の水準に徐々に戻り、R2年7月頃にR1年間平日平均並みに回復。
- その後は増減があるものの、概ね横ばいを維持。
- 2・3回目の緊急事態宣言時は、交通量が減少し、旅行速度が上昇。



主要渋滞箇所の進捗状況及び見直し

令和3年8月23日(月)

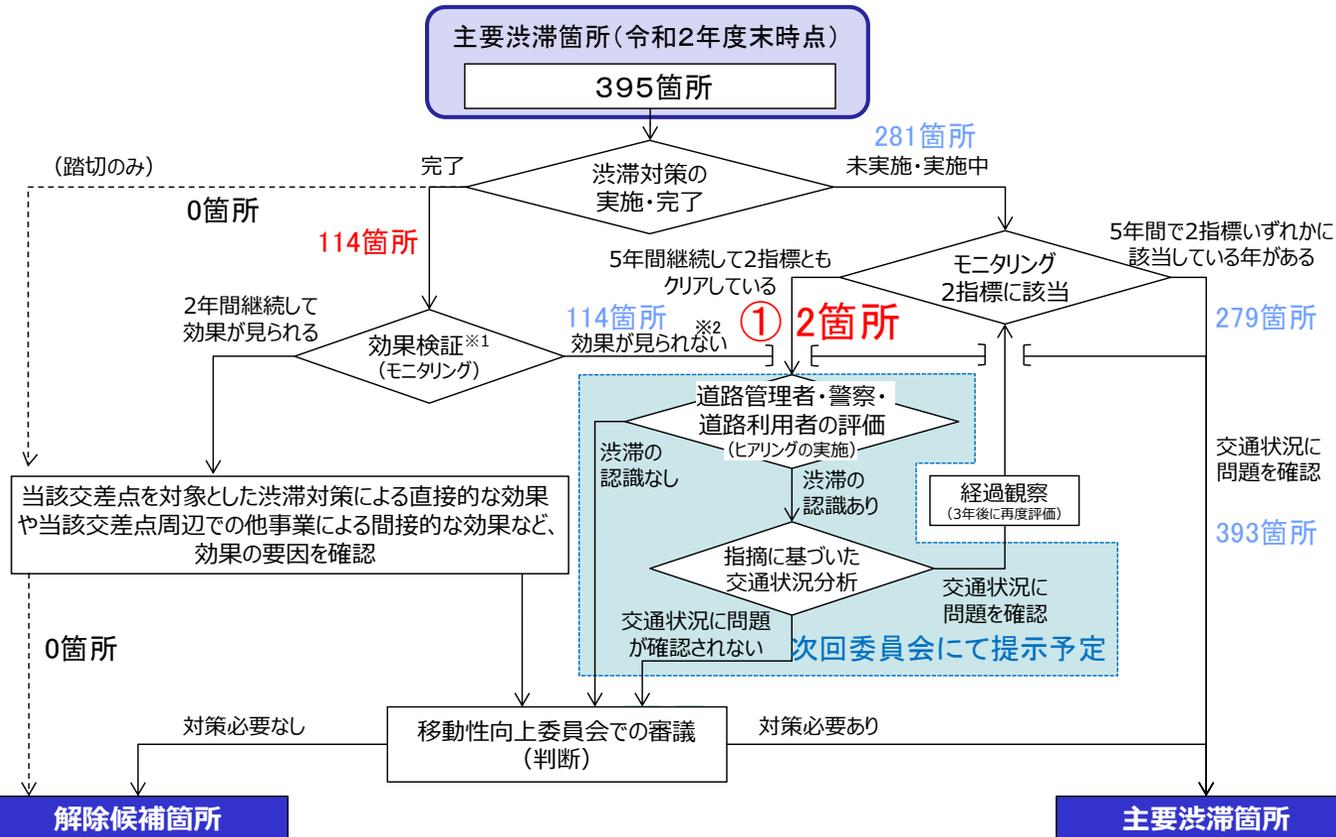
関東地方整備局 東京国道事務所

3 主要渋滞箇所の進捗状況及び見直し

3-1 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。

① 渋滞対策が未実施または実施中であるが、**直近5年間継続してモニタリングの2つの指標ともに該当しない2箇所**について、道路管理者及び警察・道路利用者の評価(ヒアリング実施)及び交通状況分析を踏まえて、主要渋滞箇所の解除を検討する。



R2のモニタリングは、コロナ渦の影響を排除するため以下の期間で実施
R2.1~R2.3及びR2.6~R2.12
※R2.4~R2.5のデータを除外

※1 効果検証(モニタリング)では昼間12時間・ピーク時旅行速度より検証を行っている。
※2 効果が見られないには、対策後2年を経過していない箇所を含む

■主要渋滞箇所のモニタリング指標
(主要渋滞箇所の選定時の平日の旅行速度2要件)

- 【A】 平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下
- 【B】 平日ピーク時平均旅行速度が10km/h以下

3 主要渋滞箇所の進捗状況及び見直し

3-2 解除候補箇所【①対策未実施・実施中箇所のうち5年間継続して指標に該当しない箇所】

■渋滞対策が未実施または実施中の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。

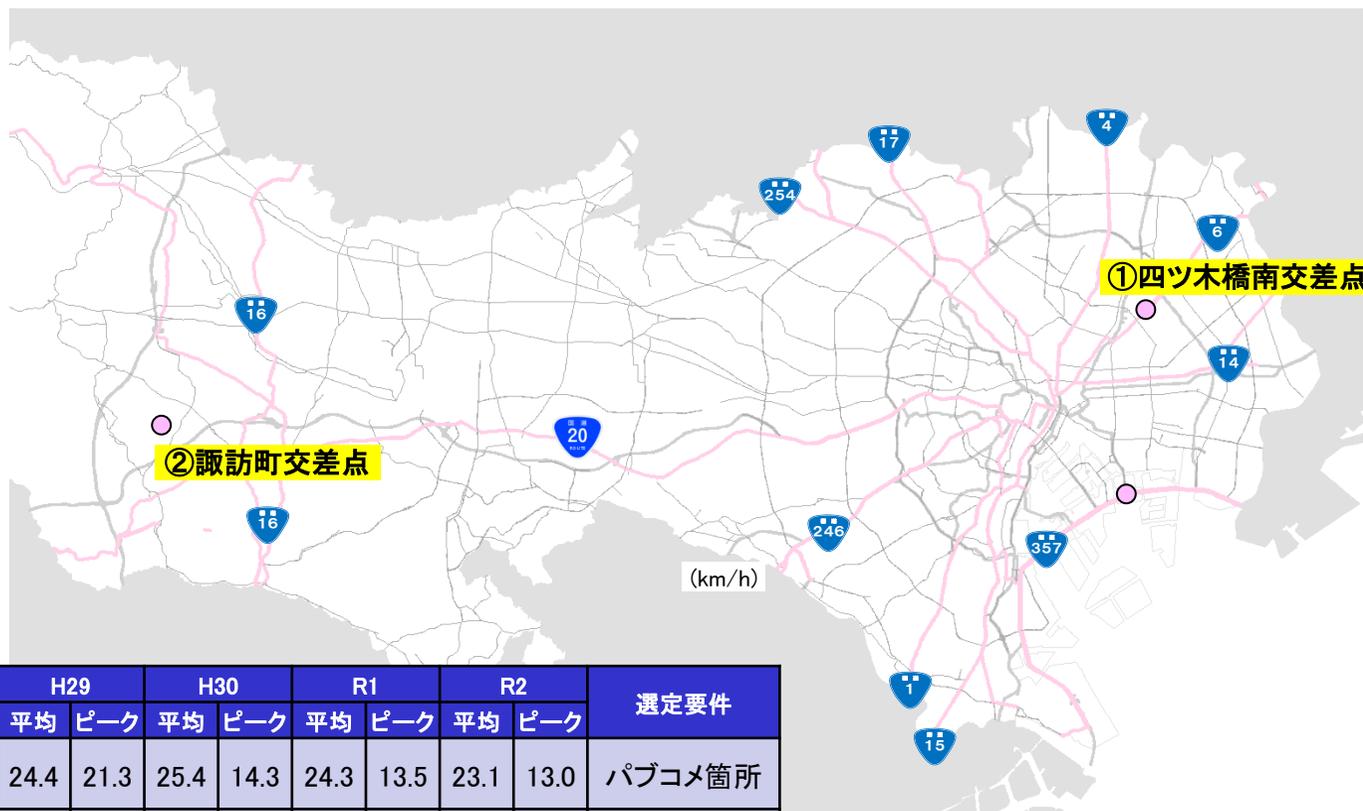
■対策未実施または実施中であるが、直近5年間継続してモニタリング指標に該当していない箇所(2箇所)

■主要渋滞箇所のモニタリング指標

(主要渋滞箇所の選定時の平日の旅行速度2要件)

【A】平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下

【B】平日ピーク時平均旅行速度が10km/h以下



No	路線名	交差点名	H28		H29		H30		R1		R2		選定要件
			平均	ピーク									
1	一般国道6号	よつぎばしみなみ 四ツ木橋南交差点	21.2	13.1	24.4	21.3	25.4	14.3	24.3	13.5	23.1	13.0	パブコメ箇所
2	上野原八王子線	すわまち 諏訪町交差点	22.3	27.9	20.3	25.7	24.6	22.6	24.3	21.5	25.1	22.1	パブコメ箇所

※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 主要渋滞箇所の進捗状況及び見直し

3-3 解除候補箇所に対する解除方針(案)

■解除候補として2箇所が抽出されました。

①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、今後、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、解除の検討を行う。

①対策が未実施または実施中であるが、直近5年間継続してモニタリング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6号	四ツ木橋南交差点
2	都道 上野原八王子線	諏訪町交差点

→次回委員会までに、ヒアリング及び交通状況分析を実施する

渋滞対策箇所状況

令和3年8月23日(月)

関東地方整備局 東京国道事務所

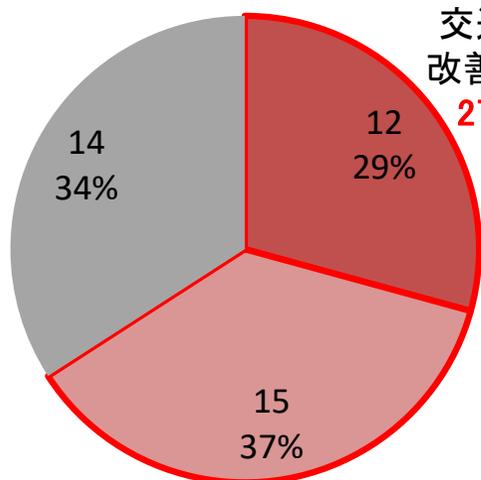
4 渋滞対策箇所 の 状況

4-1 対策済み箇所の状況

■ 一般道路の主要渋滞箇所395箇所のうち、平成24年度以降の対策完了は92箇所となっています。

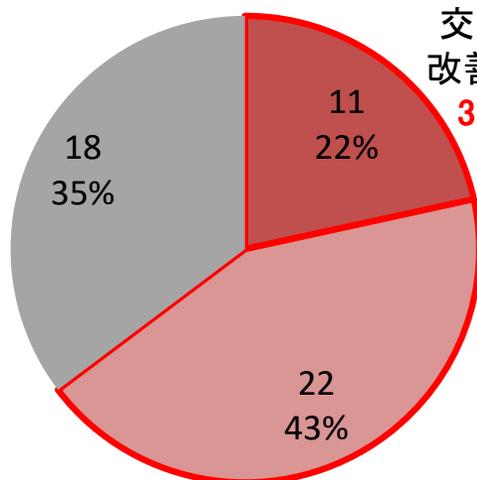
○ 対策が完了した直轄国道の主要渋滞箇所では約7割、都道・市区町村道の主要渋滞箇所では約6割で交通状況の改善が見られるが、モニタリング指標のクリアには至っていない状況。

直轄国道
(N=41)



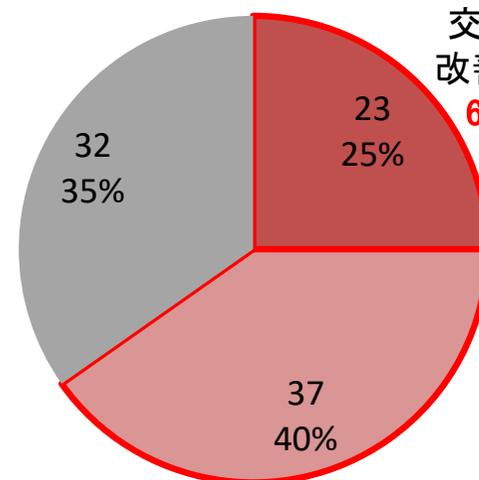
交通状況の
改善傾向あり
27(66%)

都道・市区町村道
(N=51)



交通状況の
改善傾向あり
33(65%)

全体
(N=92)



交通状況の
改善傾向あり
60(65%)

■ 指標A・指標Bともに改善 ■ 指標A・指標Bのどちらかが改善 ■ 改善が見られない

■ 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

※対策前後の平均モニタリング速度をもとに交通状況の変化を判定

改善: 対策前後の速度変化が+1.0km/h以上

※対策前: H23から対策実施の1年前(対策実施年は含まない)

※対策後: 対策実施の1年後からR02(対策実施年は含まない)

(H27に対策が実施された場合、対策前はH23~H26の平均値、対策後はH28~R02の平均値)

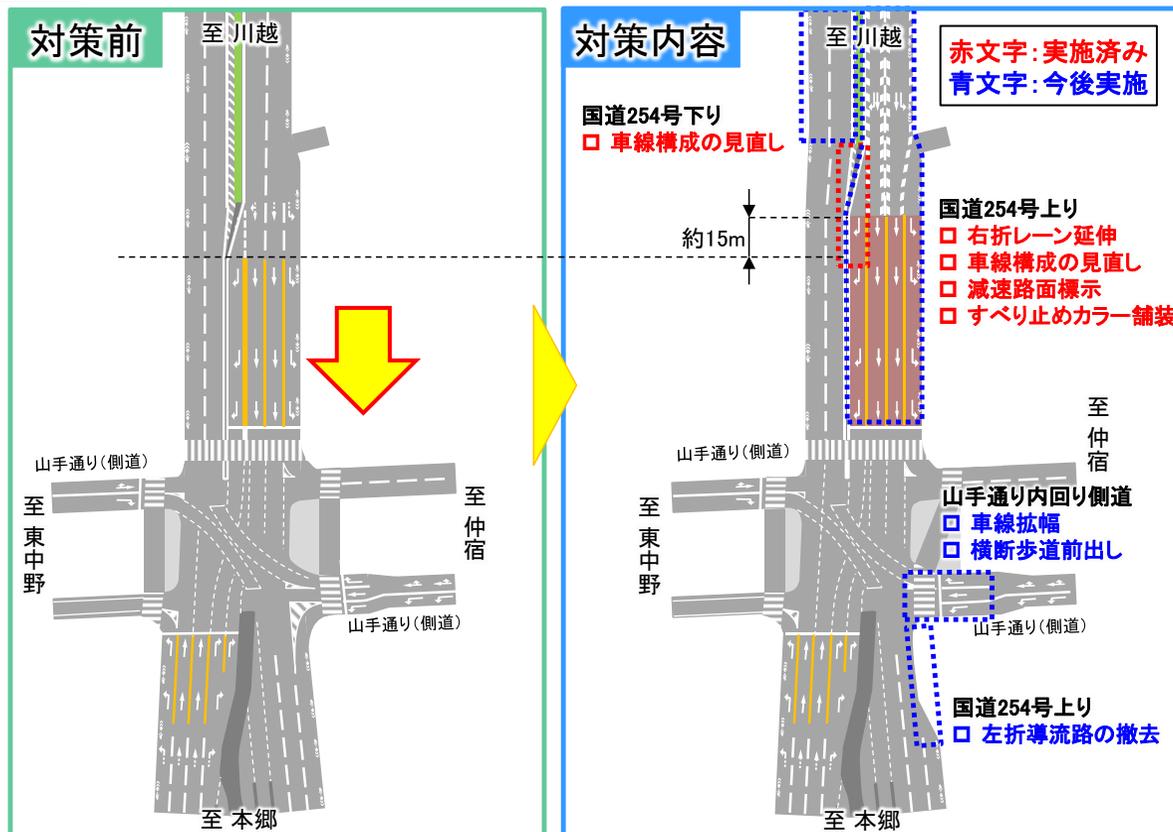
※H24~R01に対策が行われた92箇所を対象とした。

4 渋滞対策箇所の状況

4-2 国道254号 熊野町交差点のピンポイント対策の状況

- 熊野町交差点は、経年的にモニタリング指標に該当し、特に国道254号上り(↓)の流入速度が低い状況であった。
- 事故危険個所に指定されており、道路安全診断の取組として第三者の意見も踏まえて、対策案を検討し、交通安全対策事業において交差点改良を実施。
- 改良計画のうち右折レーン延伸等の一部対策が完了し、速度についてモニタリングを行う。

対策内容



右折レーン延伸
(R2.3までに完了)



TDM施策の検討

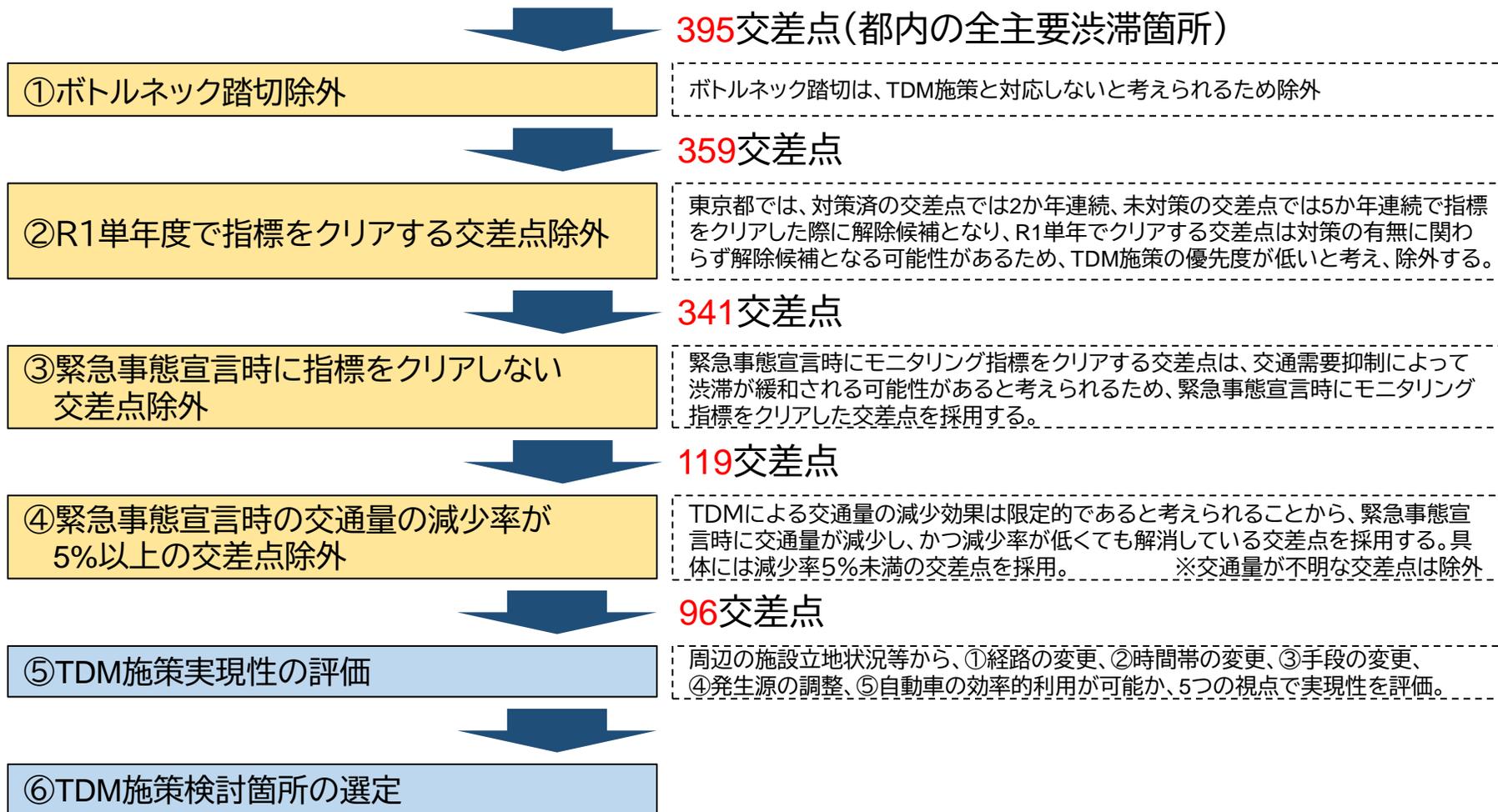
令和3年8月23日(月)

関東地方整備局 東京国道事務所

5 TDM施策の検討

5-1 TDM施策検討候補箇所選定の流れ

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



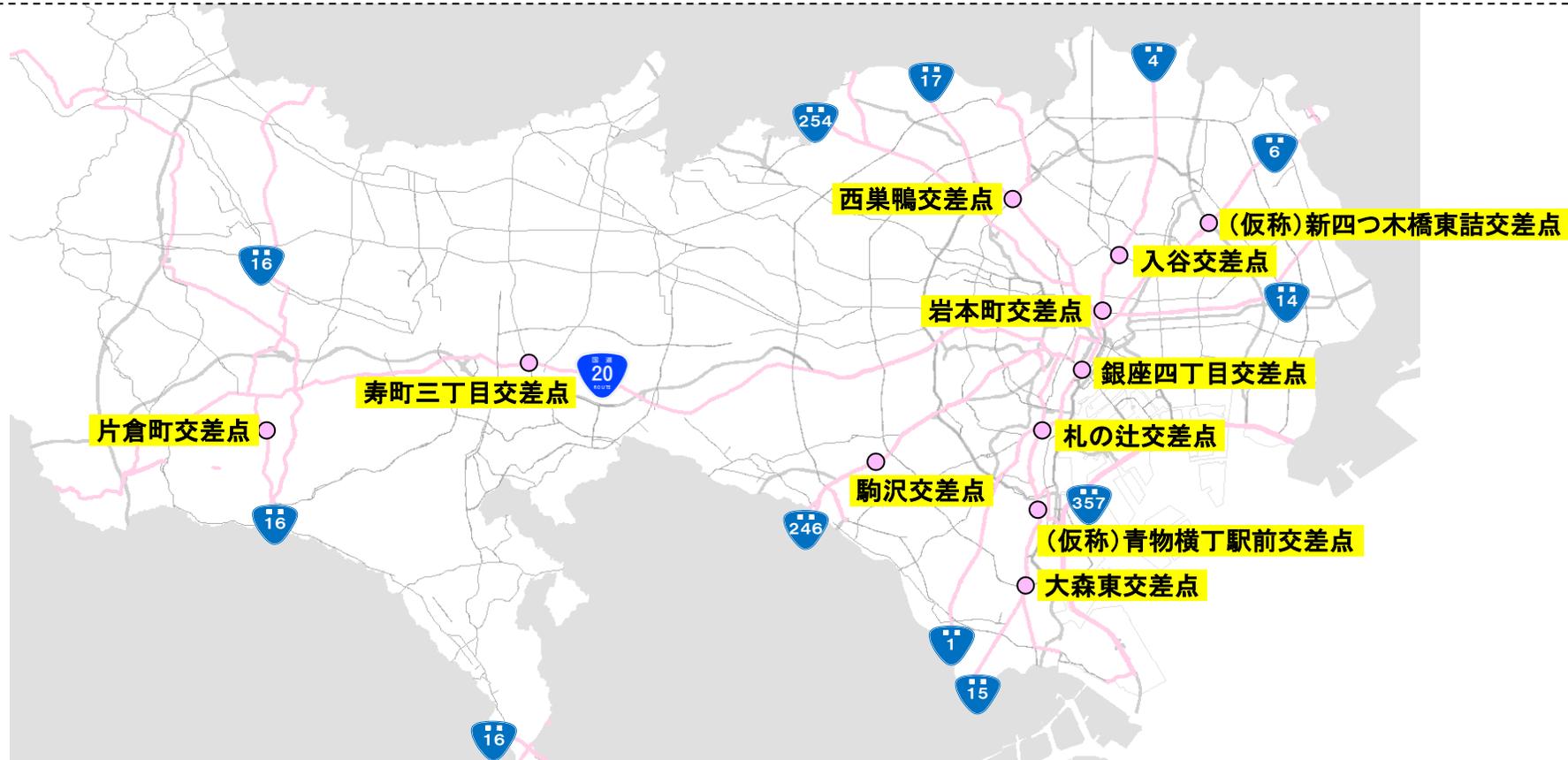
5 TDM施策の検討

5-2 【紹介】TDM施策検討候補の選定フロークリア箇所(直轄交差点)

○ TDM施策検討候補箇所選定フローで示した96箇所のうち、既存対策のない直轄交差点は11箇所。

【既存対策のない直轄交差点を選定した場合の対象箇所】

- ・ 大森東交差点(大田区)、・ 岩本町交差点(千代田区)、・ 西巢鴨交差点(豊島区)、・ 寿町三丁目交差点(府中市)、・ 片倉町交差点(八王子市)、
- ・ 札の辻交差点(港区)、・ 入谷交差点(台東区)、・ 銀座四丁目交差点(中央区)、・ (仮称)青物横丁駅前交差点(品川区)、
- ・ (仮称)新四つ木橋東詰交差点(葛飾区)、・ 駒沢交差点(世田谷区)



5 TDM施策の検討

5-3 交通需要の調整について

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

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

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

■交通行動の変更

①経路の変更

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

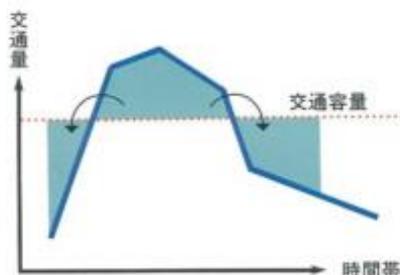
- ・交通情報提供
- ・交通管制の高度化 など



②時間帯の変更

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

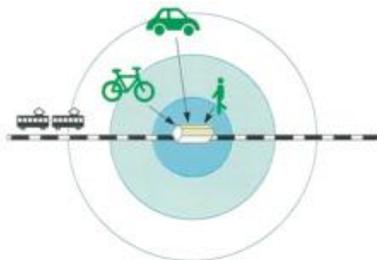
- ・時差通勤
- ・混雑を避けた納品時刻への変更 など



③手段の変更

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

- ・パークアンドライド
- ・自転車利用の促進 など

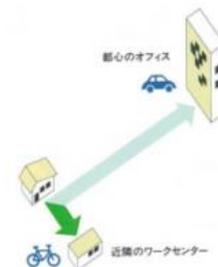


■交通需要の調整

④発生源の調整

自動車交通の発生量を調整、抑制するもの

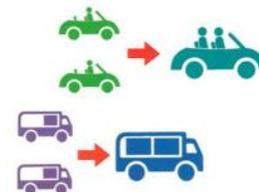
- ・在宅勤務
- ・ロードプライシング など



⑤自動車の効率的利用

相乗りや共同集配などにより、乗車効率や貨物の積載効率を高めるもの

- ・カーシェアリング
- ・共同輸配送 など



※複数の目的に適用可能なロードプライシングなどの施策もある。

令和 2 年度 第 2 回 東京都移動性向上委員会 議事概要

日時：令和 3 年 2 月 15 日（月） 13:00～14:30

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) 主要渋滞箇所の解除
- (2) 緊急事態宣言時における交通状況の変化

○議事要旨

(1) 主要渋滞箇所の解除

- ・今年度のモニタリング結果において、対策が未実施又は事業中の箇所のうち 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 3 箇所について、主要渋滞箇所から解除する事が了承された。
- ・解除箇所のうち、(仮称)池尻大橋駅交差点に関しては、移動性の観点から課題があると考えられることから、引き続きモニタリングを行うことが望ましいとの意見があった。

(2) 緊急事態宣言時における交通状況の変化

- ・事務局より、緊急事態宣言時及び解除後における交通状況の変化を報告した。
- ・TDM 施策について、主要渋滞箇所をピンポイントで対策する目的には合致しにくいことから、道路管理者だけで実施するものではなく、社会全体として都内の様々な活動をマネジメントしていく必要がある施策であり、他の事業者と協力して実施していくべきとの意見があった。

(3) その他

- ・各事業者より、移動性向上の取組及び道路整備効果の事例が報告された。

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

R3.8.23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	福本 充	
委員	国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長	佐藤 重孝	
委員	国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所長	野笹 隆幸	
委員	国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長	宮坂 広志	
委員	国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所長	鈴木 祥弘	
委員	国土交通省 関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所長	関 信郎	
委員	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局長	小濱 照彦	
委員	警視庁 交通部 交通規制課 課長代理(交通技術担当)	芳賀 政宣	
委員	警視庁 交通部 交通管制課 課長代理(信号機管理担当)	児玉 和彦	
委員	東京都 建設局 道路管理部 安全施設課長	和田 真治	
委員	東京都 建設局 道路建設部 計画課長	有江 誠剛	
委員	東京都 建設局 道路建設部 計画課鉄道立体担当課長	秦野 裕美子	
委員	東日本高速道路(株)関東支社 東京外環工事事務所長	辻 功太	
委員	中日本高速道路(株)八王子支社 総務企画部 企画調整課 担当課長	恩田 雅也	
委員	中日本高速道路(株)東京支社 総務企画部 企画調整課長	内田 美範	
委員	首都高速道路(株) 計画・環境部 計画調整課長	野村 和嗣	
委員	首都高速道路(株) 計画・環境部 快適走行推進課長	伊藤 寛	
委員	(一社)東京都トラック協会 業務部長	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		