

令和3年度

第2回 東京都移動性向上委員会

日時：令和4年3月16日（水）10時30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. 議 事

- (1) 主要渋滞箇所の解除
- (2) TDM 施策について
- (3) 委員会規約・委員名簿について

3. その他

4. 閉 会

【資料一覧】

- 資料1 : 令和3年度第2回東京都移動性向上委員会 資料
- 資料2 : 東京都移動性向上委員会 規約・委員名簿
- 参考資料1 : 令和3年度第1回東京都移動性向上委員会 議事要旨

令和3年度
第2回 東京都移動性向上委員会

令和4年3月16日(水)

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

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3年度第1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8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
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28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)	令和3年度 第2回 移動性向上委員会開催 (3月16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 ハブメ	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26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22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)					

委員会の開催経緯と論点

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】

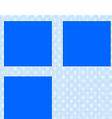
○主要渋滞箇所の解除

- ・ヒアリング結果及び交通状況分析を踏まえた主要渋滞箇所からの解除候補箇所(2箇所)の解除の検討

【今回報告する内容】

○TDM施策について

- ・東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会における首都高の取組み
- ・TDM施策の検討



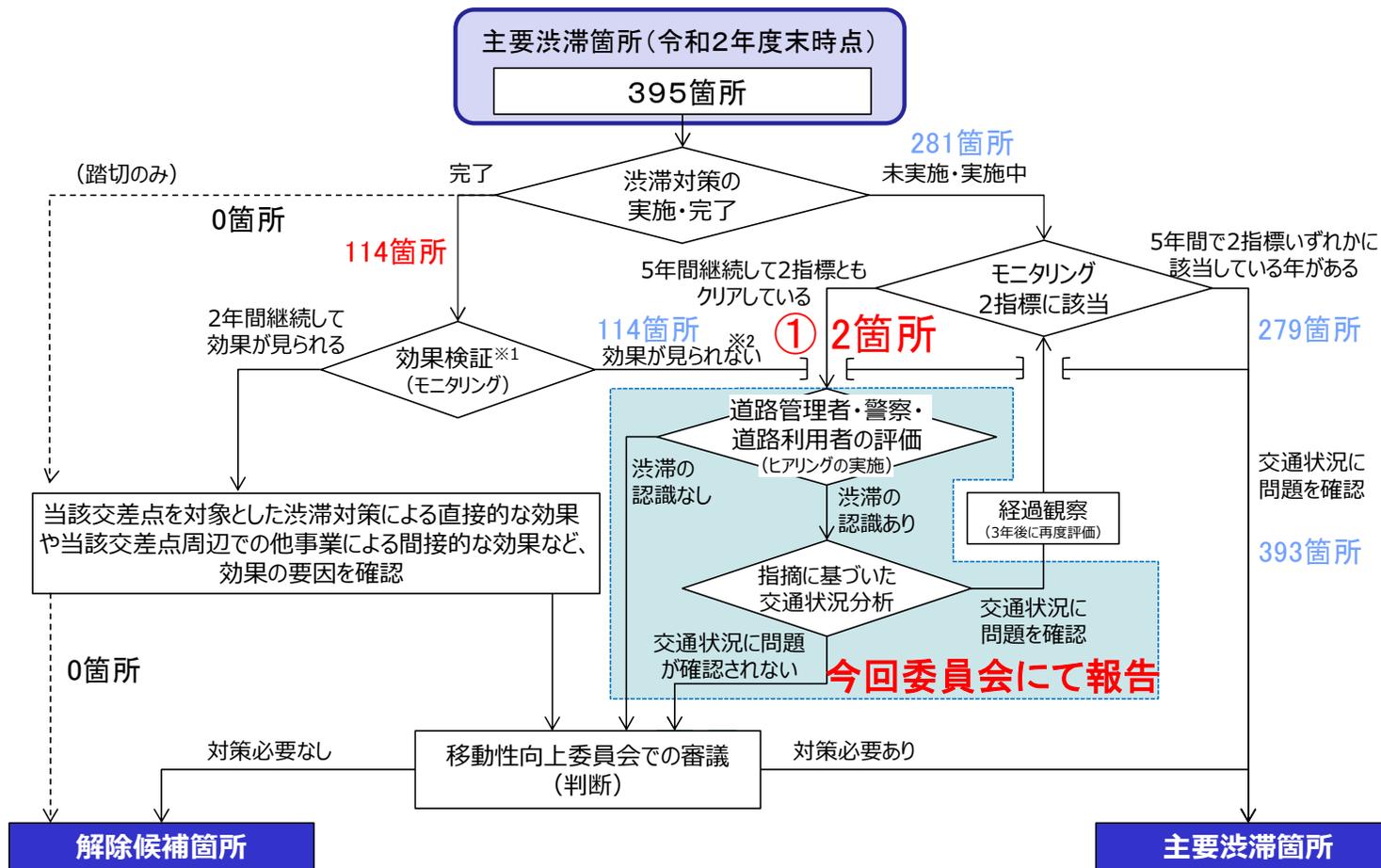
(1) 主要渋滞箇所の解除

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。

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、コロナ禍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

1 主要渋滞箇所の解除

1-2 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】

■四ツ木橋南交差点、諏訪町交差点の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。

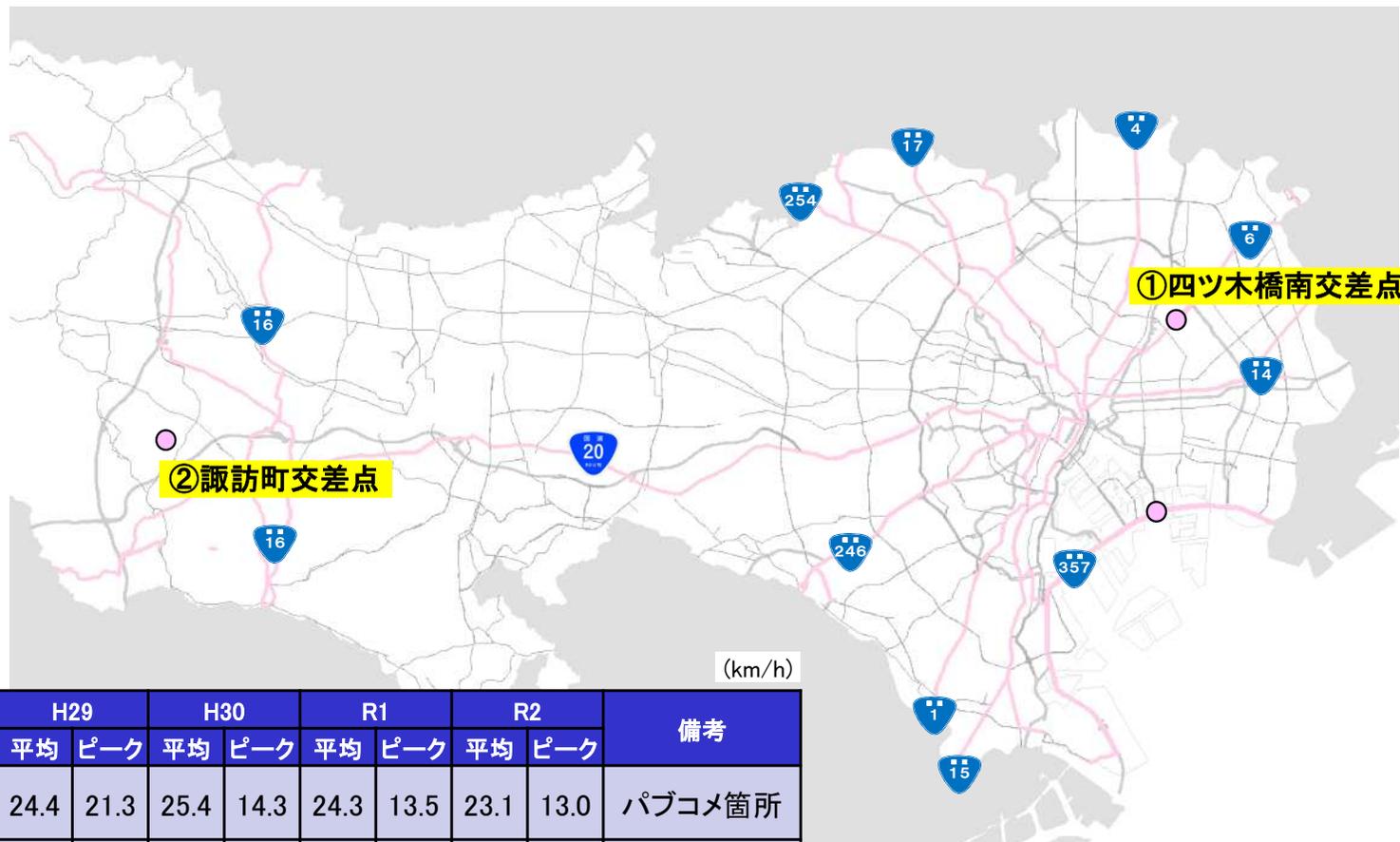
■対策未実施または実施中であるが、直近5年間継続してモニタリング指標に該当していない箇所(2箇所)

■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		備考
			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

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、主要渋滞箇所の解除を判断する際の参考とする
調査方法	ヒアリング形式（訪問・電話）
実施期間	2021年11～12月頃
対象※	東京都（建設局）、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、東京国道事務所
内容	<ul style="list-style-type: none">・現在の渋滞の認識有無 ⇒渋滞の認識がある場合は、以下の内容を追加で質問・渋滞状況、渋滞要因、主要渋滞箇所に影響を与えられとされる周辺状況

※対象箇所を管轄・営業区域にもつ関係主体（道路管理者、警察、道路利用者（トラック協会、バス協会））に対して実施

※東京都バス協会及び東京都トラック協会は、当該交差点を営業エリアにもつ会社や支部からの意見を収集・整理

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

■四ツ木橋南交差点、諏訪町交差点

→「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

■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	東京都 建設局	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							
①	四ツ木橋南 交差点	墨田区	一般国道 6号	都道449号 新荒川堤防線	○	×	-	○	○	○	交通状況 分析を実施
②	諏訪町 交差点	八王子市	都道521号 上野原八王子線	八王子市道	○	○	×	○	○	○	交通状況 分析を実施

※道路管理者には管理路線の方向を対象に調査実施

○：渋滞の認識なし、×：渋滞の認識あり、-：対象外

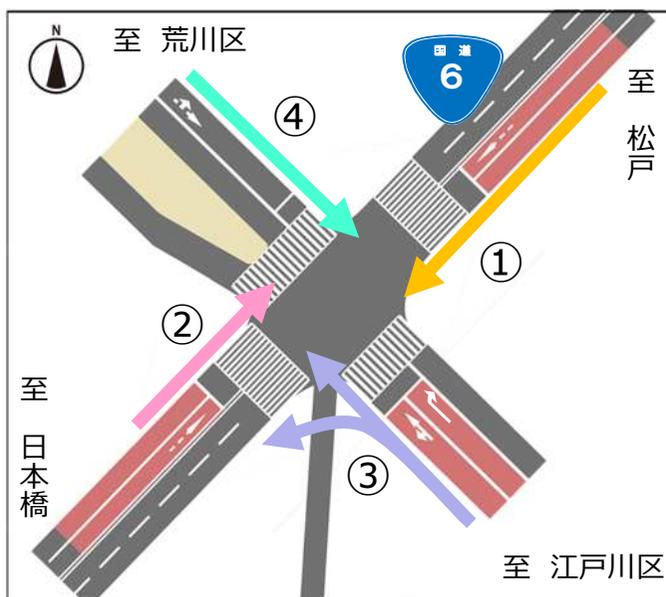
1 主要渋滞箇所の解除

1-5 ヒアリングでいただいたご意見 1) 四ツ木橋南交差点

方向	渋滞状況に関する意見	渋滞要因に関する意見	周辺状況に関する意見
①	・直進方向で渋滞が発生(平日)	・約2.3km先の向島交差点から続く渋滞が、四ツ木橋南まで延伸することがある ・四ツ木橋南交差点を先頭とした恒常的な渋滞の発生はない	・四ツ木橋南交差点よりも先の区間で駐車車両が多く見られ、交通に影響を与えている
②	・直進方向で渋滞が発生(平日、夕方)	・四ツ木橋を渡る車両が多く、信号を2回程待つ	-
③	・直左方向で渋滞が発生(平日、朝夕)	・赤信号時間が長く信号待ちによる速度低下が発生している ・歩行者の横断や方向④からの右折が多い場合、左折待ちが発生し、それにより直進車が詰まる(約100m手前の更正橋交差点まで車列が並ぶ)	-
④	・直進方向で渋滞が発生(平日、朝夕)	・赤信号時間が長く信号待ちによる速度低下が発生している	-

■ 交差点位置情報

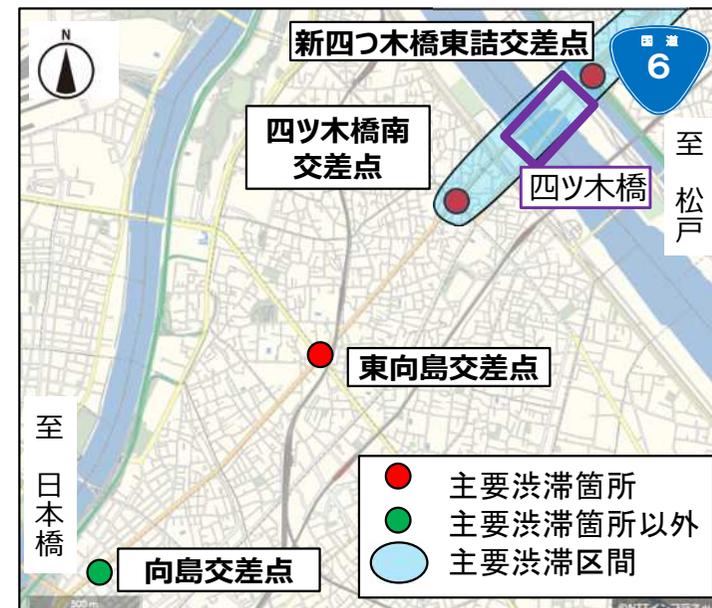
<渋滞意見の方向と車線構成>



<交差点の概要>



<交差点周辺の状況>



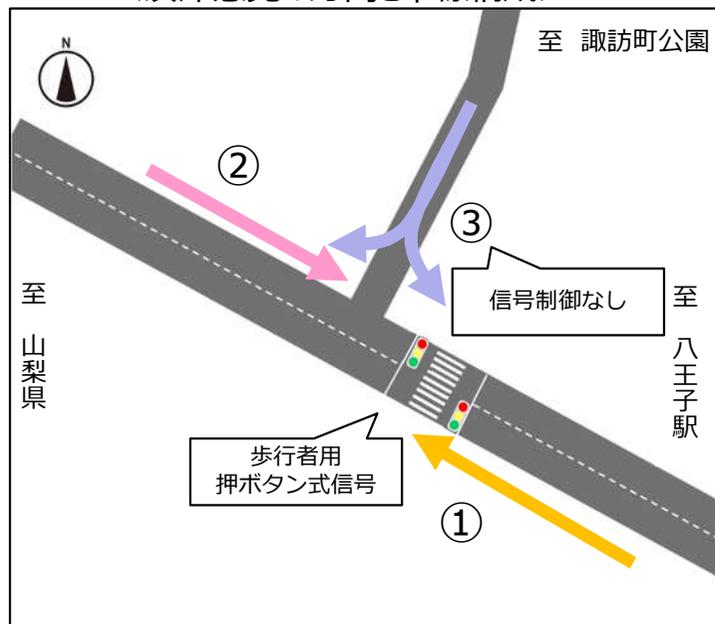
1 主要渋滞箇所の解除

1-5 ヒアリングでいただいたご意見 2) 諏訪町交差点

方向	渋滞状況に関する意見	渋滞要因に関する意見	周辺状況に関する意見
①	・直進方向で渋滞が発生 (平日、朝夕)	・対面2車線のため、進行方向右側の店舗への右折車があると直進車が阻害される	・約480m西側の上巻分方町交差点において右折待ち車両による渋滞が発生している
②	・直進方向で渋滞が発生 (平日、朝夕)	・バス停までの距離が短く、停車中のバスにより直進が阻害される	・約600m東側の八王子四谷町交差点において渋滞が発生している
③	・左右方向で渋滞が発生 (平日、朝夕)	・都道の流れが悪いため、都道に十分に流出できない	・都道のバスによる渋滞

■ 交差点位置情報

<渋滞意見の方向と車線構成>



<交差点の概要>



<交差点周辺の状況>



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)

■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)	渋滞要因等 (道路利用者からの指摘)	交通状況分析結果	判定(案)
四ツ木橋南 交差点	①国道6号 上り (平日)	進行方向先の向島から続く 渋滞で直進方向が渋滞	<p>①、②データ分析結果において、速度低下は見られない。 現地踏査結果においても、混雑は見られず、信号1サイクルで捌け残りなく通過できていることが確認された。</p> <p>③データ分析結果において、速度低下が見られ、現地踏査結果においても、主に右折交通で渋滞が確認され、最大で信号待ち3回程度を要する。</p> <p>④データ分析結果では、日中を通して速度低下が見られたものの、現地踏査結果では、信号1サイクルで捌け残りなく通過できていることが確認された。</p>	経過観察
	②国道6号 下り (平日、夕方)	四ツ木橋を渡る車両が多く 信号を2,3回待つ		
	③都道449号 新荒川堤防線 西行き(平日、朝夕)	歩行者の横断や方向④からの 右折により左折待ちが発生		
	④都道449号 新荒川堤防線 東行(平日、朝夕)	赤信号時間が長く信号待ちに よる速度低下が発生		
諏訪町 交差点	①都道521号 上野原八王子線 西行(平日、朝夕)	向かって右側の店舗への 出入りやバスの停車により 直進が阻害されている	<p>①、②データ分析結果において、速度低下は見られない。現地踏査結果では、八王子四谷町交差点からの先詰まりが諏訪町交差点まで影響する場合を除き、信号1サイクルで捌け残りなく通過できていることが確認された。</p> <p>③現地踏査結果において、八王子四谷町交差点からの先詰まりが影響する場合を除き、流出阻害は発生していないことが確認された。</p>	解除
	②都道521号 上野原八王子線 東行(平日、朝夕)			
	③八王子市道 東行・西行(平日、朝夕)	都道が詰まっていると都道に 十分に入れない		

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、ヒアリング及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。

1) 四ツ木橋南交差点

・ヒアリングで「渋滞の認識あり」及び具体的な意見があり、交通状況分析結果において、一部速度低下が確認された。現地踏査結果においても**信号3回程度の待ちを確認**したため、**経過観察**とすることを方針とします。

2) 諏訪町交差点

・ヒアリングで「渋滞の認識あり」及び具体的な意見があったが、交通状況分析結果において、**速度低下は確認されない**。現地踏査結果においても、進行方向先の八王子四谷町交差点からの先詰まりが諏訪町交差点まで影響する場合を除き、**信号1サイクルで捌け残りなく通過できている**ため、**解除**することを提案します。

■ 解除方針(案)

番号	路線名	交差点名	解除方針 (案)
1)	一般国道6号	四ツ木橋南交差点	経過観察
2)	都道521号 上野原八王子線	諏訪町交差点	解除

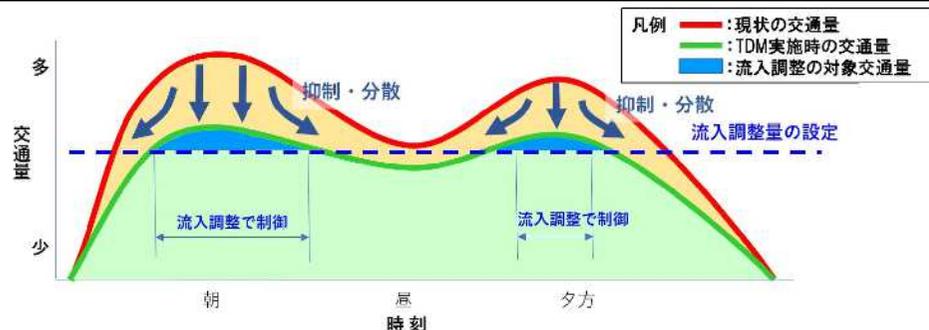
(2)TDM施策について

2-1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会における首都高の取組み

[1] 大会期間中の交通対策

○ 大都市東京における大会の開催にあたっては、組織委員会等からの要請に基づき大会関係者及び観客の安全で円滑な輸送を実現する必要があり、何も対策を行わない場合、首都高の渋滞は平常時の2倍近くまで悪化することが予想されたため、関係機関が連携して、以下の取組みを実施。

- ① 交通行動の変化による交通需要低減を図るためのTDM(交通需要マネジメント)
- ② 入口閉鎖や本線料金所流入制限等により交通集中緩和を図るTSM(交通システムマネジメント)
- ③ 料金施策による交通需要調整



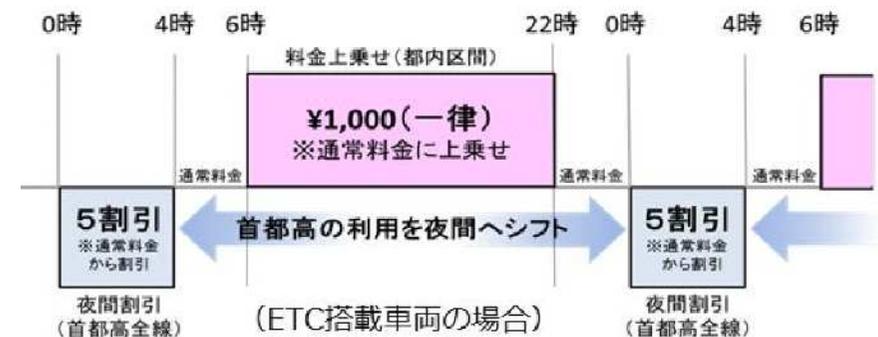
TDM・TSMによる交通対策のイメージ



料金施策の対象車種



TSMによる交通集中緩和のイメージ



料金施策による夜間割引と料金上乘せ

※出典:輸送運営計画V2(大会組織委員会・東京都)

2-1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会における首都高の取組み

[2] 首都高の取組み状況

- 輸送対策本部の構築：大会関係者の円滑な輸送を確保するため首都高グループが一体となり対応
⇒カメラ映像等を大型モニタに表示し監視、関係機関との情報共有、確実なコロナ対策の実施 等
- 現場の対応：関係機関と連携しTSM(交通システムマネジメント)による規制等を対応
⇒入口閉鎖、本線料金所流入調整 等
- 料金施策の対応：夜間割引・料金上乗せの料金施策のためのシステム改修、広報等の対応



オリパラ首都高輸送対策本部状況



交通状況の一元化および関係機関との情報共有等
(本部内大型モニタ)



対策本部要員仮眠室、ダンボールベッド
(コロナ対策の例)



【北池袋入口】閉鎖状況(警察から引継ぎ閉鎖)



【狩場本線料金所】流入調整状況



料金施策の広報(文字情報板・ポスター)

2-1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会における首都高の取組み

[2] 首都高の取組み状況

○事故等への対応:事故等による本線障害等の事象に対して、関係機関と連携し迅速に対応
(レッカー車や緊急対応班等を増班するなど態勢を強化)

【7/26 5号池袋線(ORN路線※) 西台付近トレーラ横転事故】 ※ORN:オリンピック・ルート・ネットワーク

- ・トレーラ横転により通行止めが発生(上り:約6時間、下り:約1.5時間)、上り線で滞留車両600台(約3km)が発生
- ・態勢の増班による早期状況把握、現地での事故処理及び中央分離帯の開口部を活用した滞留車両排出、警察・消防等の関係機関との連携による迅速な対応を実施
- ・並行して、輸送センター(TROC)とも連携し、輸送ルートの代替え等により大会関係者輸送への影響なく対応完了

【5号池袋線トレーラ横転事故の対応状況】



トレーラ横転状況



事故処理状況



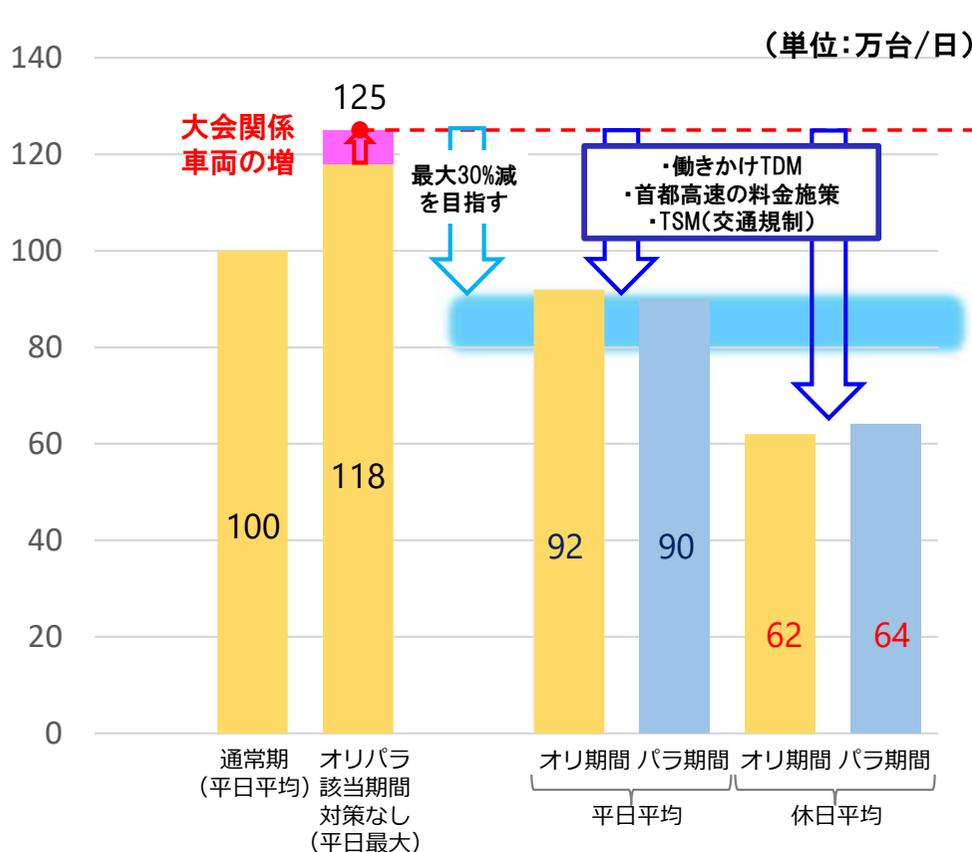
中央分離帯の開口部を用いた滞留車両排出

2-1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会における首都高の取組み

[3] 大会期間中の交通状況等

- 大会期間中は休日並みの交通環境の実現を目指し、交通量が基準(125万台/日:関係車両7万台含む)から3割程度の減となることを目標として、概ね達成
- 同時期比較において料金上乘せ対象である「軽・二輪」「普通車」の台数が減少

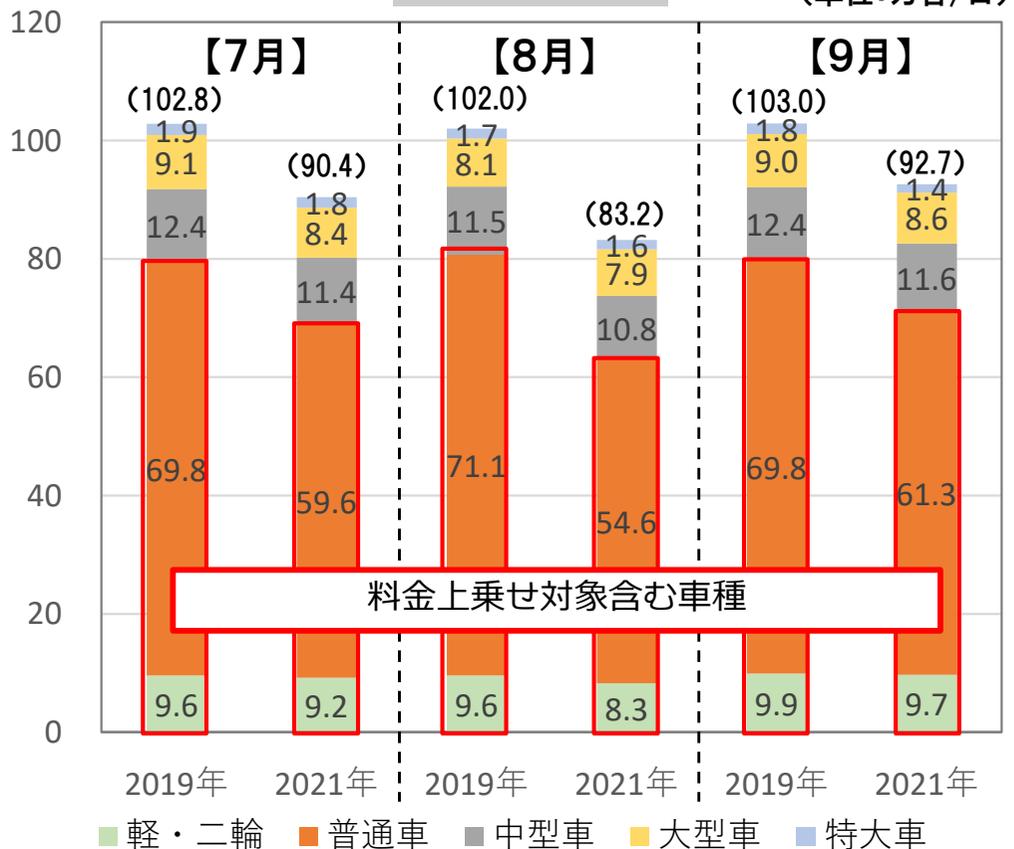
オリンピック・パラリンピック期間における目標と実績



出典:国土交通省道路局HP

車種による比較

(単位:万台/日)



※端数により個別の値と合計の値が合わない場合がある

2-2 TDM施策の検討

交通需要の調整について

○ 交通需要を抑制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

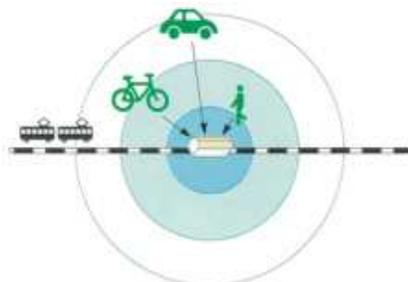
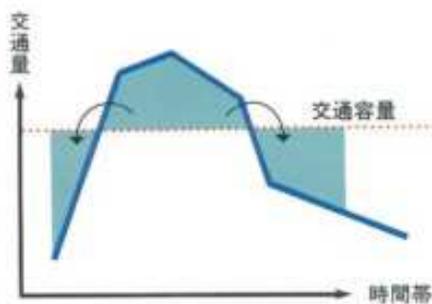
ピーク時間帯の交通をピーク時間外にシフトさせ、交通需要の時間的な平準化を行うもの

- ・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

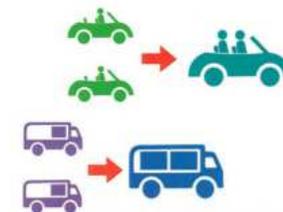
- ・在宅勤務
- ・ロードプライシング など



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。

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

R4.3.16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	水野 高幸	
委員	首都高速道路(株) 計画・環境部 快適走行推進課長	齋藤 純一	
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	東京都立大学 都市環境学部 都市基盤環境学科 教授	小根山 裕之	
オブザーバー	関東地方整備局・道路部		

東京都移動性向上委員会 委員名簿(案)

R4.4.1

	所属・役職	氏名	備考
委員長	東京都立大学 都市環境学部 都市基盤環境学科 教授	小根山 裕之	
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	水野 高幸	
委員	首都高速道路(株)計画・環境部 快適走行推進課長	齋藤 純一	
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		

令和 3 年度 第 1 回 東京都移動性向上委員会 議事概要

日時：令和 3 年 8 月 23 日（月） 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（WEB 会議）

○議事内容

- （1）委員会の開催経緯と論点
- （2）最新の交通状況による分析
- （3）主要渋滞箇所の進捗状況及び見直し
- （4）渋滞対策箇所の状況
- （5）TDM 施策の検討

○議事要旨

- （1）委員会の開催経緯と論点
 - ・これまでの委員会の開催経緯と今回委員会の論点について報告した。
- （2）最新の交通状況による分析
 - ・最新のプローブデータによる東京都内の交通状況について報告した。
 - ・H31.1 から R3.5 末の旅行速度及び交通量の推移を基に、コロナ禍における都内の交通状況の変化について報告した。
- （3）主要渋滞箇所の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及び交通状況分析を実施し、次回委員会において解除の可否について審議することとした。
- （4）渋滞対策箇所の状況
 - ・対策済みであるが主要渋滞箇所の解除に至っていない箇所の状況及び国道 254 号熊野町交差点のピンポイント対策の状況について報告した。
 - ・対策済みで十分な効果が既に現れているが、区間や地点の固有の特性によりモニタリング指標をクリアすることが原理的に不可能と考えられる箇所については、そのような場所を主要渋滞箇所から除外するための方法について、今後検討した方が良いのではないかとの意見があった。

- ・交通状況の判断において、管制システムの渋滞情報データを活用することも考えられるとの意見があった。

(5) TDM 施策の検討

- ・TDM 施策検討候補箇所選定の流れについて報告した。
- ・コロナ渦の交通状況を見ると、TDM による円滑性向上効果は明らかであり、需要をマネジメントしていくことは、重要なことである。但し、東京都内において個別交差点への対策として、TDM 施策を実施するのは難しいのではないかという意見があった。

以上