

令和4年度

第1回 東京都移動性向上委員会

日時：令和4年8月29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. 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) 渋滞対策検討箇所
- (5) TDM 施策の検討
- (6) 委員会規約について

3. その他

4. 閉 会

【資料一覧】

- 資料1 : 令和4年度第1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（案）
参考資料1 : 令和3年度第2回東京都移動性向上委員会 議事要旨

令和4年度 第1回 東京都移動性向上委員会

令和4年8月29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4年8月29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3年度第2回委員会までに39箇所が解除され、一般道路の主要渋滞箇所は令和4年2月末時点で現在394箇所。

【これまでの主な検討内容】

平成24年度	・「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」にて主要渋滞箇所を特定 (東京都内の一般道路：433箇所)
平成25年度	・「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」にて渋滞対策の基本方針を公表
平成26～28年度	・モニタリング結果および渋滞対策等の内容を情報共有
平成29年度	・対策実施後、モニタリング指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(6箇所)</u> を除外 ・踏切解消により <u>主要渋滞箇所(4箇所)</u> を除外
平成30年度(第1回)	・対策実施後、モニタリング指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(7箇所)</u> を除外
平成30年度(第2回)	・モニタリング指標に該当しない未対策の <u>主要渋滞箇所(5箇所)</u> を除外
令和元年度(第1回)	・対策実施後、モニタリング指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(3箇所)</u> を除外 ・モニタリング指標に該当しない未対策の <u>主要渋滞箇所(8箇所)</u> を除外
令和元年度(第2回)	・モニタリング指標に該当しない未対策の <u>主要渋滞箇所(1箇所)</u> を除外
令和2年度(第1回)	・対策実施後、モニタリング指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(1箇所)</u> を除外 ・主要渋滞箇所と渋滞対策事業との対応付けの見直し ・新型コロナウイルスに伴う緊急事態宣言の影響の確認
令和2年度(第2回)	・モニタリング指標に該当しない未対策の <u>主要渋滞箇所(3箇所)</u> を除外 ・新型コロナウイルスに伴う緊急事態宣言の影響の確認
令和3年度(第1回)	・交通需要の調整(TDM施策)の検討
令和3年度(第2回)	・モニタリング指標に該当しない未対策の <u>主要渋滞箇所(1箇所)</u> を除外 ・交通需要の調整(TDM施策)の検討

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について
 - ・ 主要渋滞箇所の進捗状況及び今後の検討方針
 - ・ 主要渋滞箇所のR3モニタリング結果に基づく解除候補箇所(3箇所)の解除の検討(対策実施後2年間継続して効果が顕れている箇所)
 - ・ 主要渋滞箇所のR3モニタリング結果に基づく解除候補箇所(2箇所)の提案(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)
- TDM施策の検討について
 - ・ 交通需要の調整について
 - ・ TDM施策検討候補箇所選定の流れ
- 委員会規約について

【今回報告する内容】

- 最新の交通状況による分析
 - ・ 東京都内の混雑状況、コロナ禍における交通状況の変化
- 渋滞対策検討箇所
 - ・ ピンポイント対策の検討箇所(板橋中央陸橋交差点)

最新の交通状況による分析

令和4年8月29日(月)

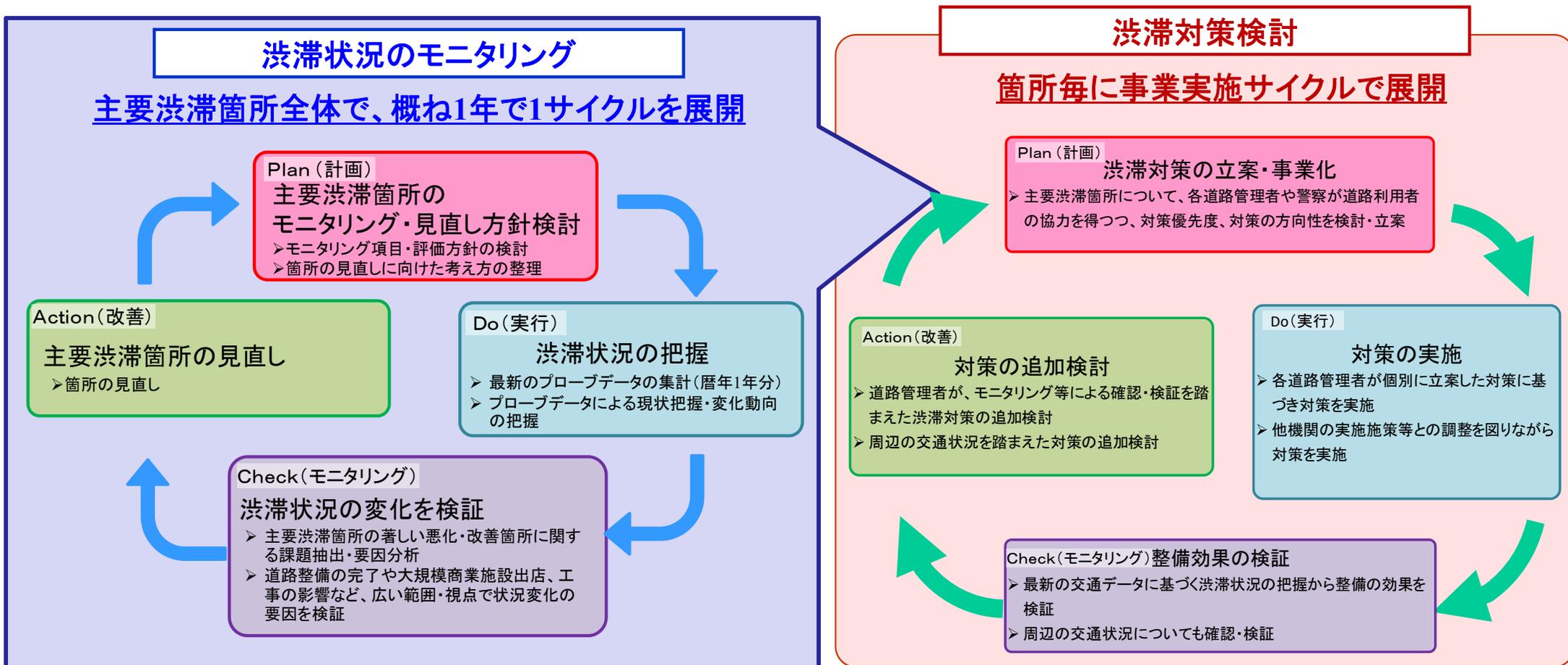
関東地方整備局 東京国道事務所

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

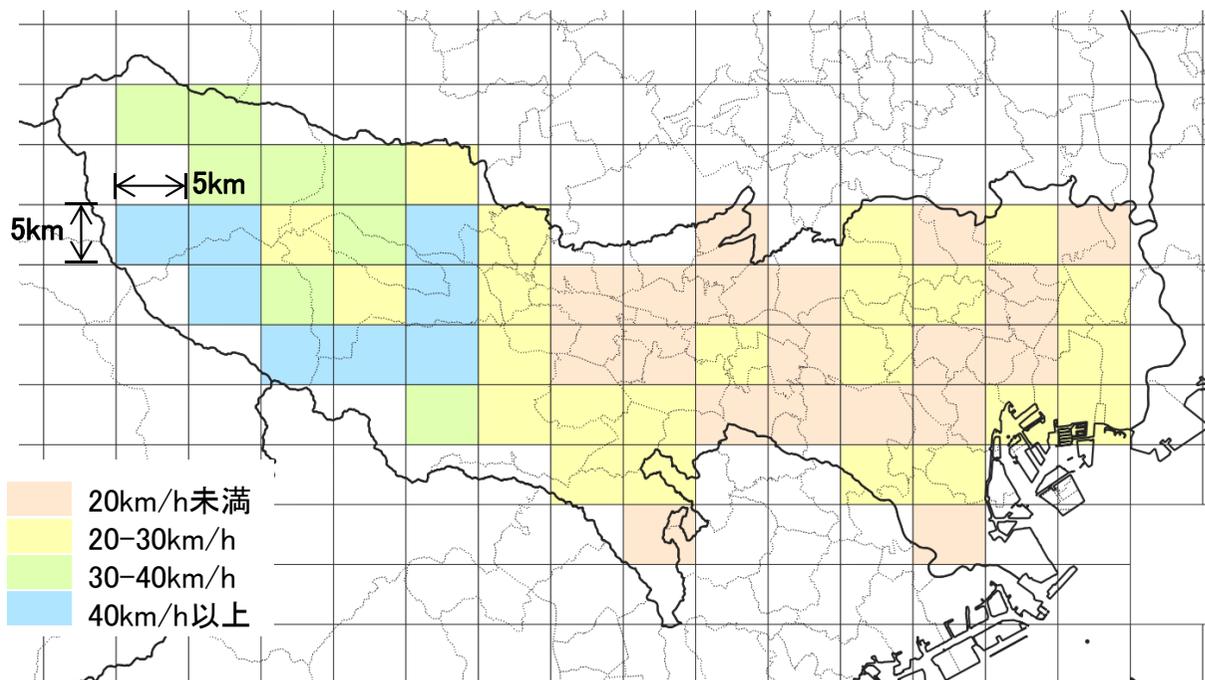
2-1 東京都内の混雑状況①（東京都内の面的な平均旅行速度分布の変化）

■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3年にかけて、同程度となる。
- 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。

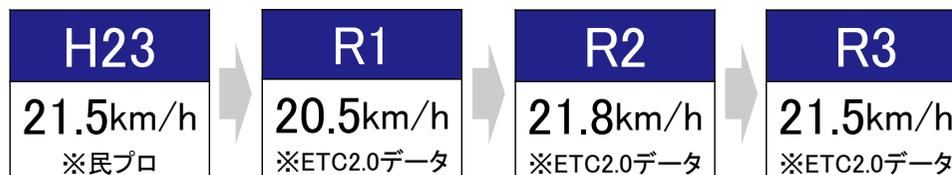
①東京都内の各地域(5km四方)の平均旅行速度(平日昼間12時間、R3)

■5km四方の平日昼間12時間平均旅行速度

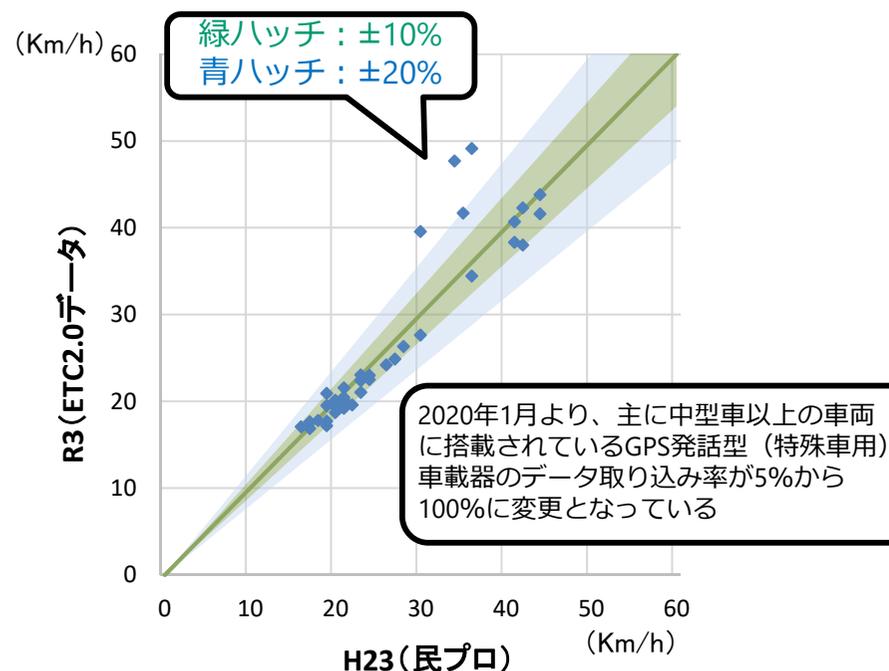


※H23: 民プロ(H23.1~12)を集計
 ※R2: ETC2.0データ(R2.1~R2.3, R2.6~R2.12)を集計
 ※R3: ETC2.0データ(R3.1~R3.12)を集計
 ※一般道路: 一般国道、主要地方道、一般都道
 ※東京都内のグリッド総数: 87
 ※メッシュに占める東京都の面積が50%未満かつ2km/km²未満のグリッド(29メッシュ)は小サンプルなため除外した。

②東京都内全域の平均旅行速度の変化(H23→R1→R2→R3)



③各地域(5km四方)の平均旅行速度の変化(H23→R3)



2 最新の交通状況による分析

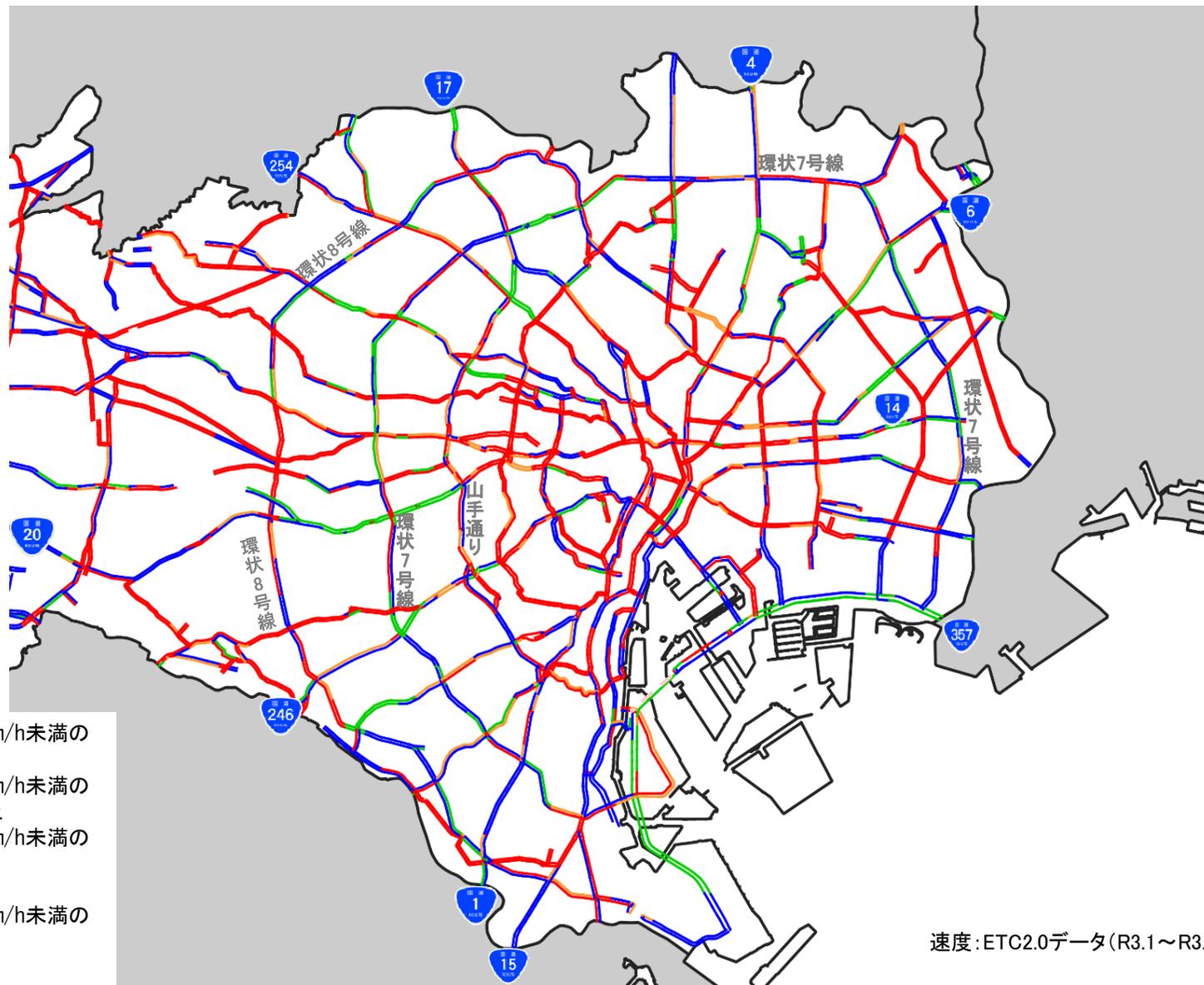
2-1 東京都内の混雑状況②（東京都都心部の直轄国道・主要地方道）

○ 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



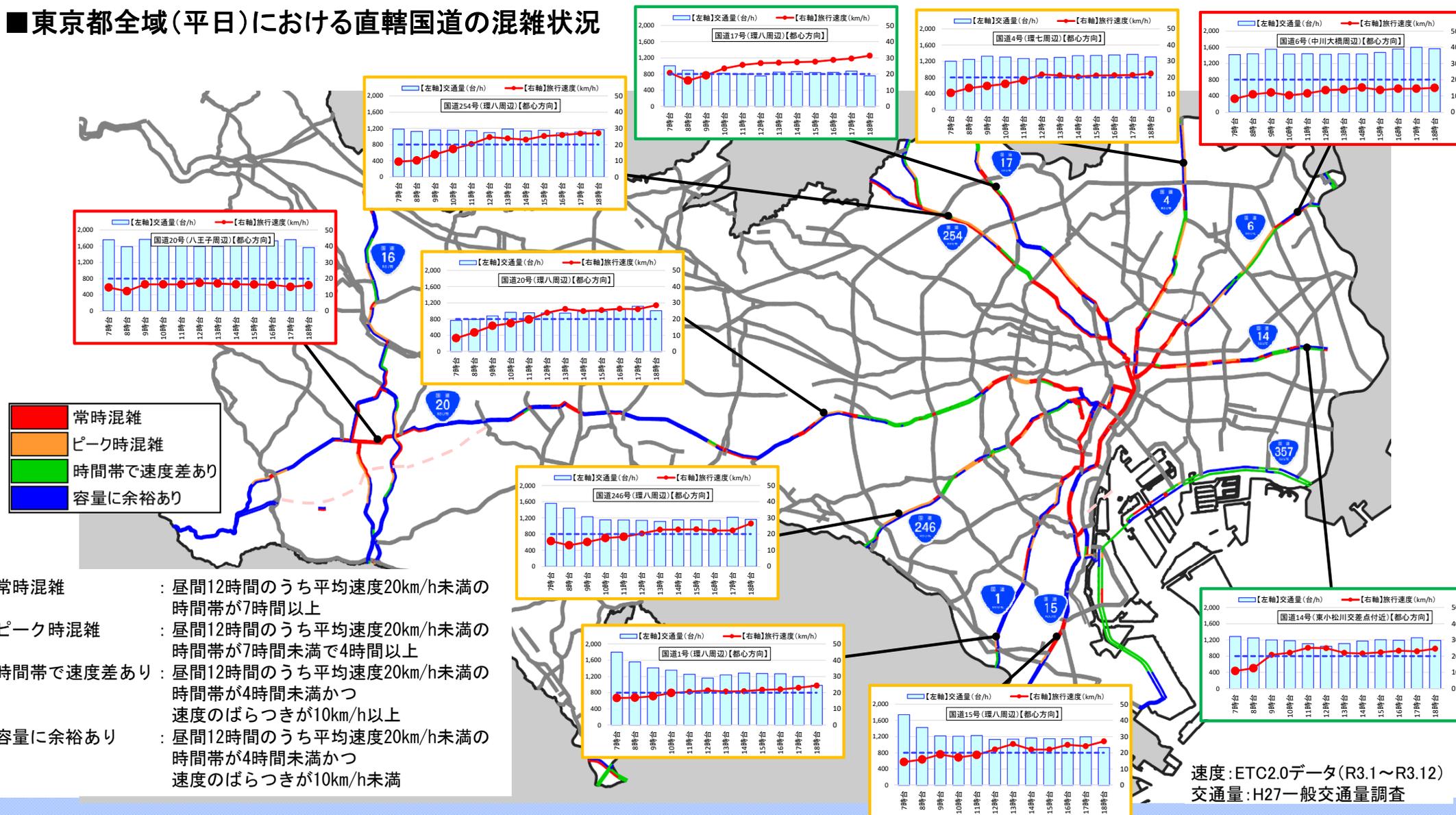
速度:ETC2.0データ(R3.1~R3.12)

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



速度:ETC2.0データ(R3.1~R3.12)
交通量:H27一般交通量調査

2 最新の交通状況による分析

2-2 毎週の交通状況の変化（コロナ禍における都内の交通状況の変化）

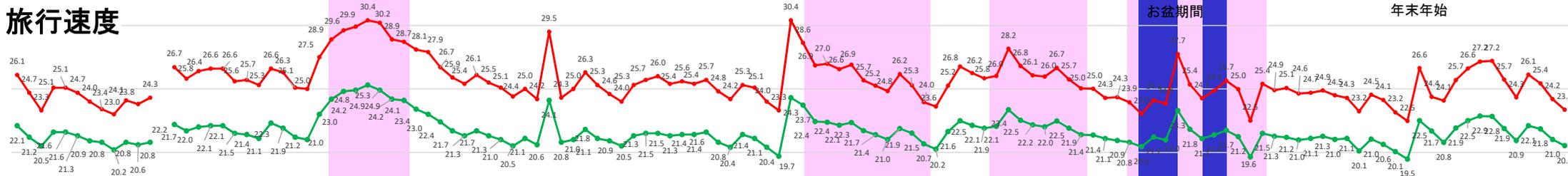
- 1回目の緊急事態宣言解除後は、交通量、旅行速度ともに、緊急事態宣言前の水準に徐々に戻り、R2年7月頃にR1年間平日平均並みに回復。
- その後は増減があるものの、概ね横ばいを維持。
- 2・3回目の緊急事態宣言時は、交通量が減少し、旅行速度が上昇。
- オリパラ実施期間では、首都高の交通量について減少していることが確認された。
- オリパラ終了後は、首都高の交通量は回復。

緊急事態宣言

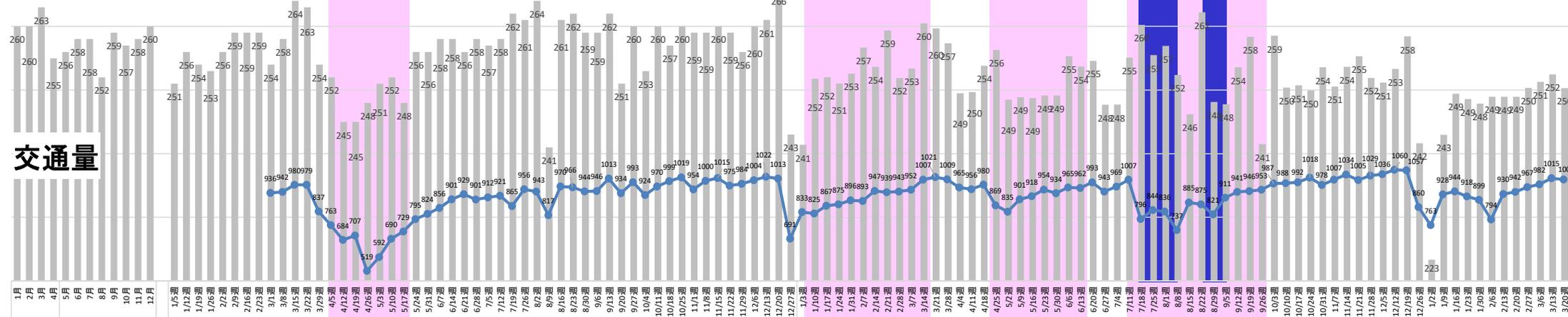
緊急事態宣言 緊急事態宣言 緊急事態宣言

首都高
千円上乗せ

旅行速度



交通量



H31	R01	R02	R03	R04
平均速度 直轄国道 24.7km/h 都道 21.2km/h	29.5km/h 24.6km/h	25.6km/h 21.4km/h	26.1km/h 21.9km/h	24.9km/h 21.4km/h
平均交通量 一般道 258百台 首都高 935千台	249百台 669千台	258百台 936千台	253百台 986千台	250百台 966千台

折れ線グラフ(赤・緑): 昼間12時間平均旅行速度(km/h)
折れ線グラフ(青): 首都高平均交通量(千台/日)

ETC2.0プローブ情報様式2-3データから集計した昼間12時間旅行速度
国土交通省公表資料より集計した24時間の料金所通過台数

棒グラフ: 直轄国道昼間12時間平均交通量(百台/12時間)

都内の直轄国道上の常時観測トラフィックカウンター
(21箇所)における平日昼間12時間交通量

主要渋滞箇所を進捗状況及び見直し

令和4年8月29日(月)

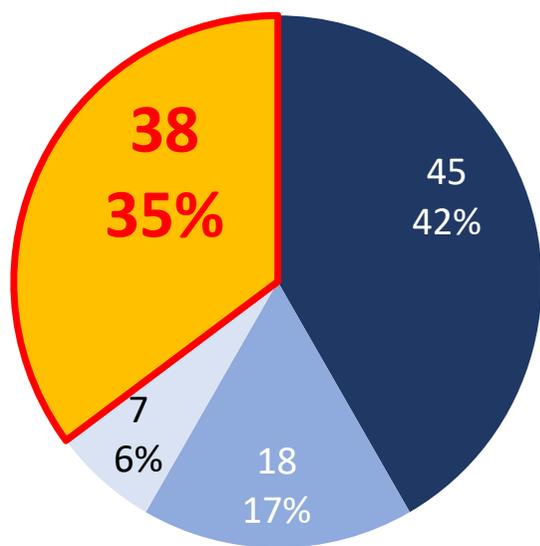
関東地方整備局 東京国道事務所

3 主要渋滞箇所の進捗状況

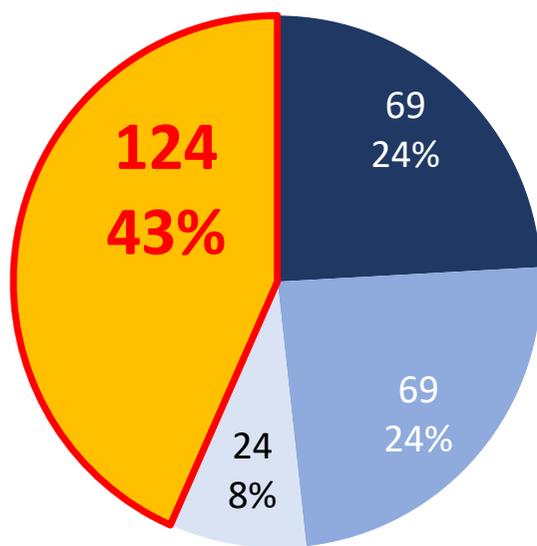
3-1 主要渋滞箇所の進捗状況及び今後の検討方針について

- 一般道路の主要渋滞箇所394箇所における渋滞対策の進捗状況は、対策完了・対策中が約5割、対策検討中が約1割。
- 一方で、主要渋滞箇所の約4割(直轄国道:38箇所、都道・市区町村道:124箇所)が現時点で渋滞対策が立案されていない状況。
- 現時点で渋滞対策が立案されていない箇所については、対策立案の検討を推進する必要がある。

直轄国道
(N=108)



都道・市区町村道
(N=286)



- 対策完了(一部対策完了含む)
- 対策中
- 対策検討中
- 現時点で対策無し

今後の検討方針

- 渋滞対策が立案されていない箇所において、計画的な渋滞解消に向けて、対策立案を検討する



① 渋滞発生要因の確認



② 対策メニューの検討

- ハード施策の検討
 - ・長期対策
 - ・短期対策(ピンポイント対策)等
- ソフト施策の検討
 - ・信号現示調整
 - ・TDM施策等

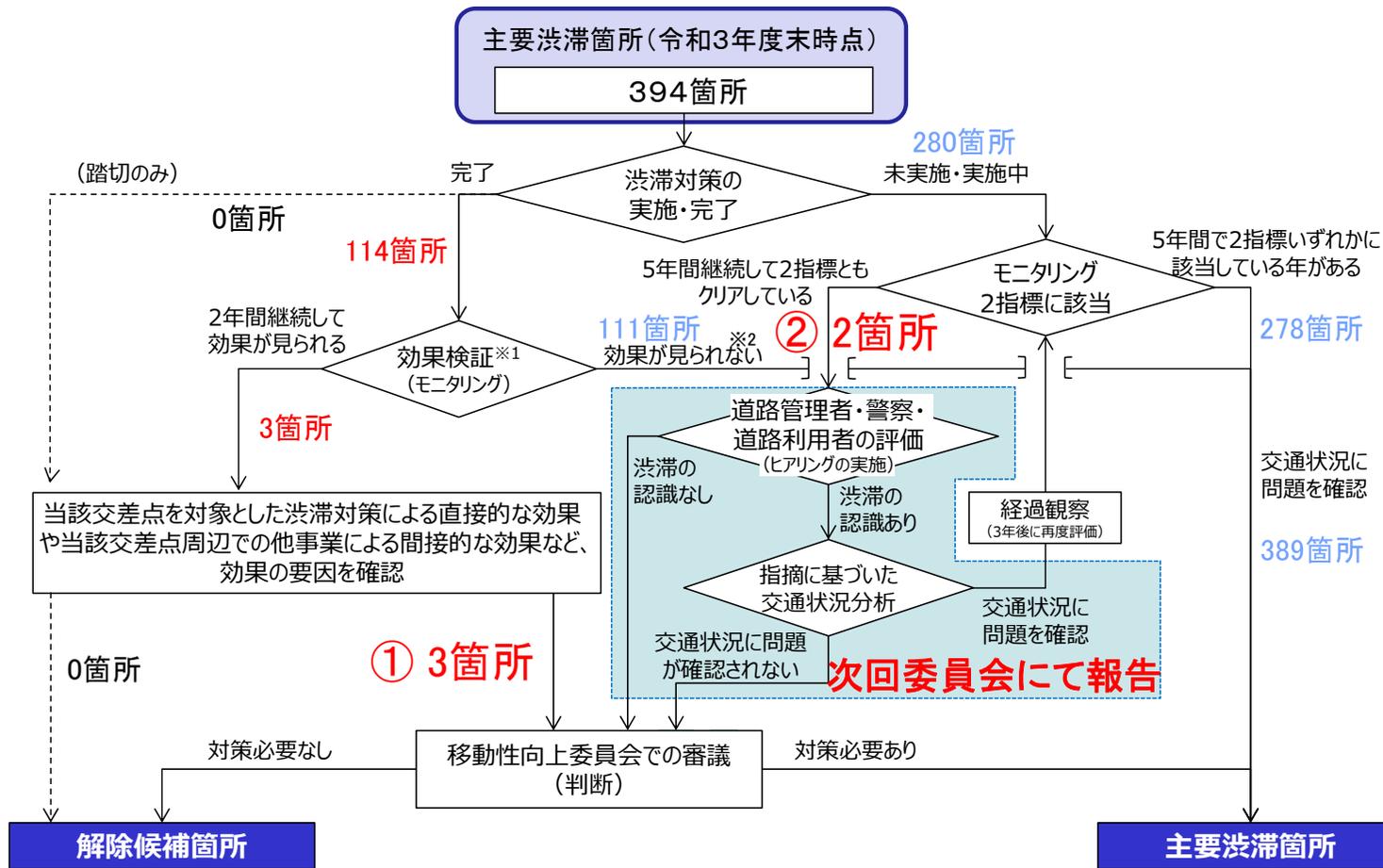
※区間や地点の固有の特性によりモニタリング指標をクリアすることが原理的に不可能と考えられる箇所について、主要渋滞箇所から除外するための方法を別途検討する。

3 主要渋滞箇所の見直し

3-2 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 渋滞対策が完了した主要渋滞箇所114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**3箇所**について、主要渋滞箇所の解除を検討する。
- ② 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。



※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 主要渋滞箇所の見直し

3-3 解除候補箇所【①対策実施後2年間継続して効果が顕れている箇所】

■ 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が3箇所存在しています。

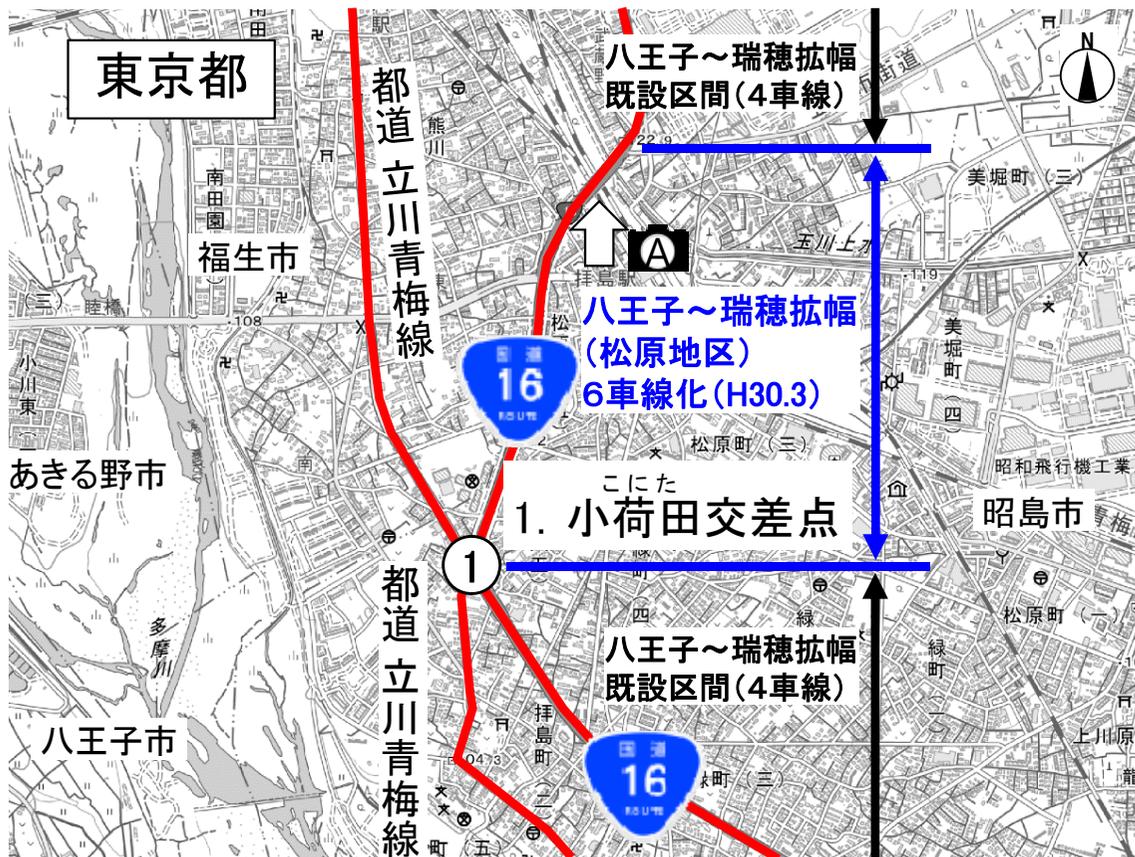
■ 対策実施後、2年間継続して効果が顕れている箇所(3箇所)

No	路線名	交差点名	実施済みの対策	備考
1	一般国道16号	こにた 小荷田交差点	国道16号八王子～瑞穂拡幅(松原地区)(H30.3) (4車線から6車線へ拡幅)	BN協議会箇所
2	一般国道20号	せんがわさんさろ 仙川三差路交差点	東京都市計画道路放射第5号線(久我山)(R1.6) 三鷹都市計画道路3・2・2号東京八王子線(R1.6) (新規開通)	パブコメ箇所
3	都道 新宿国立線	しょうえいばし 昌栄橋交差点	東京都市計画道路放射第5号線(高井戸西)(R1.6) (2車線から4車線へ拡幅)	パブコメ箇所



3 主要渋滞箇所の見直し

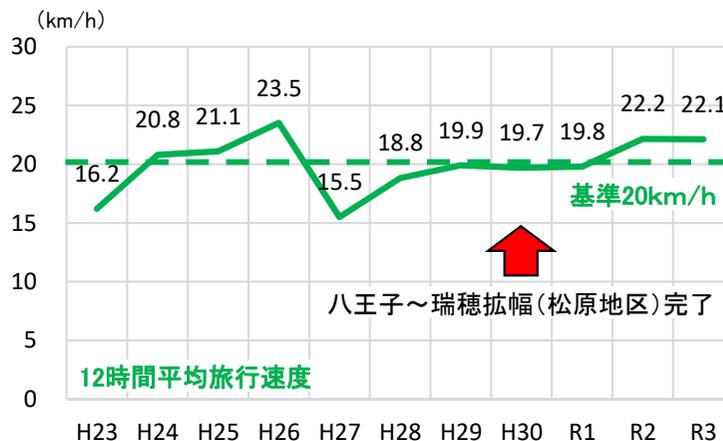
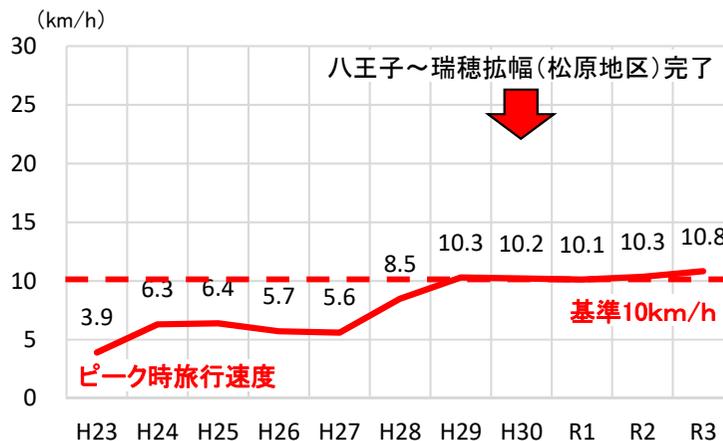
3-3 解除候補箇所 【①対策実施後2年間継続して効果が顕れている箇所】



※八王子～瑞穂拡幅事業は継続中

ここにた 1. 小荷田交差点(一般国道16号)

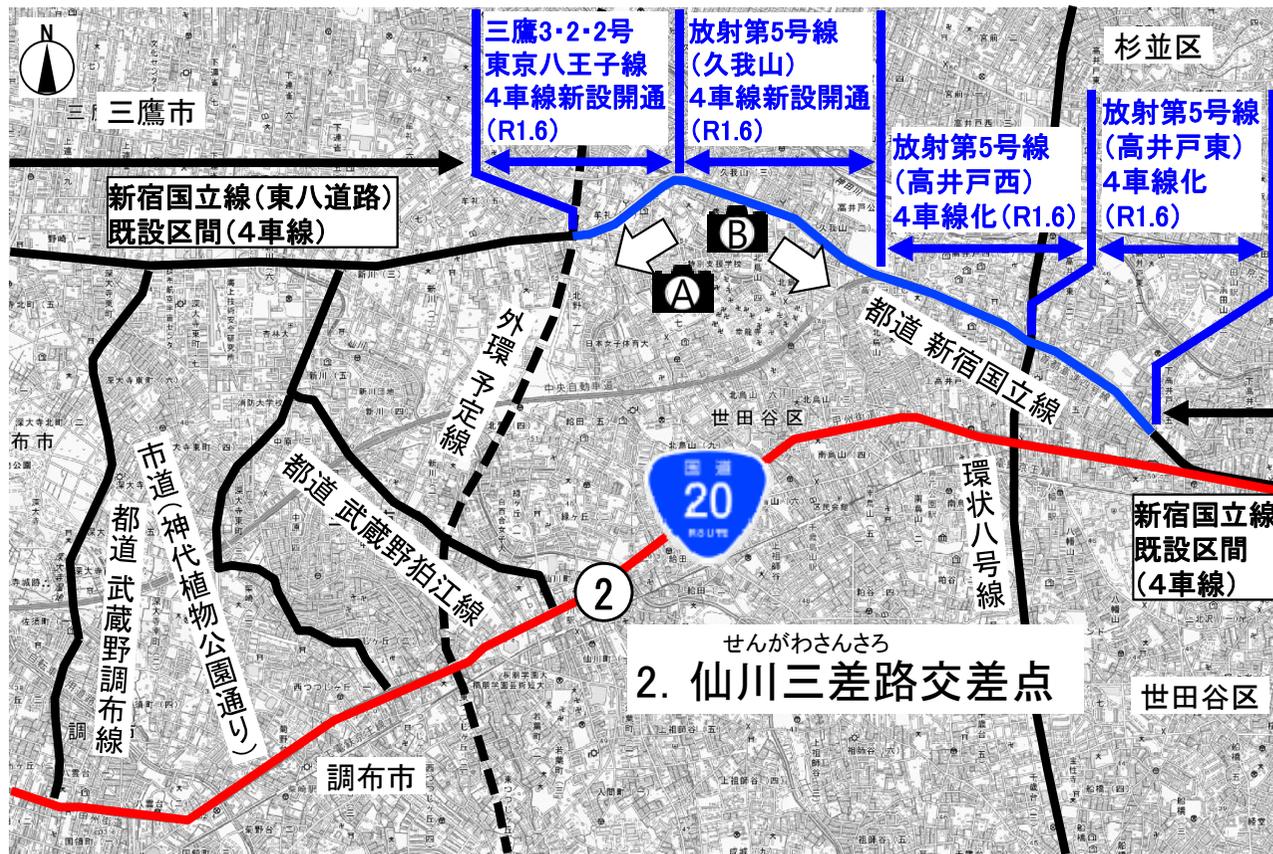
八王子～瑞穂拡幅(松原地区)(H30.3)もあり、経年で基準をクリア



※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

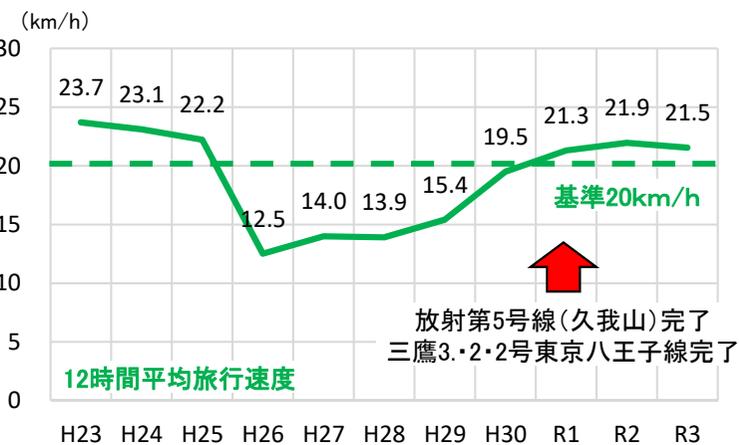
3 主要渋滞箇所の見直し

3-3 解除候補箇所【①対策実施後2年間継続して効果が顕れている箇所】



2. 仙川三差路交差点 (一般国道20号)

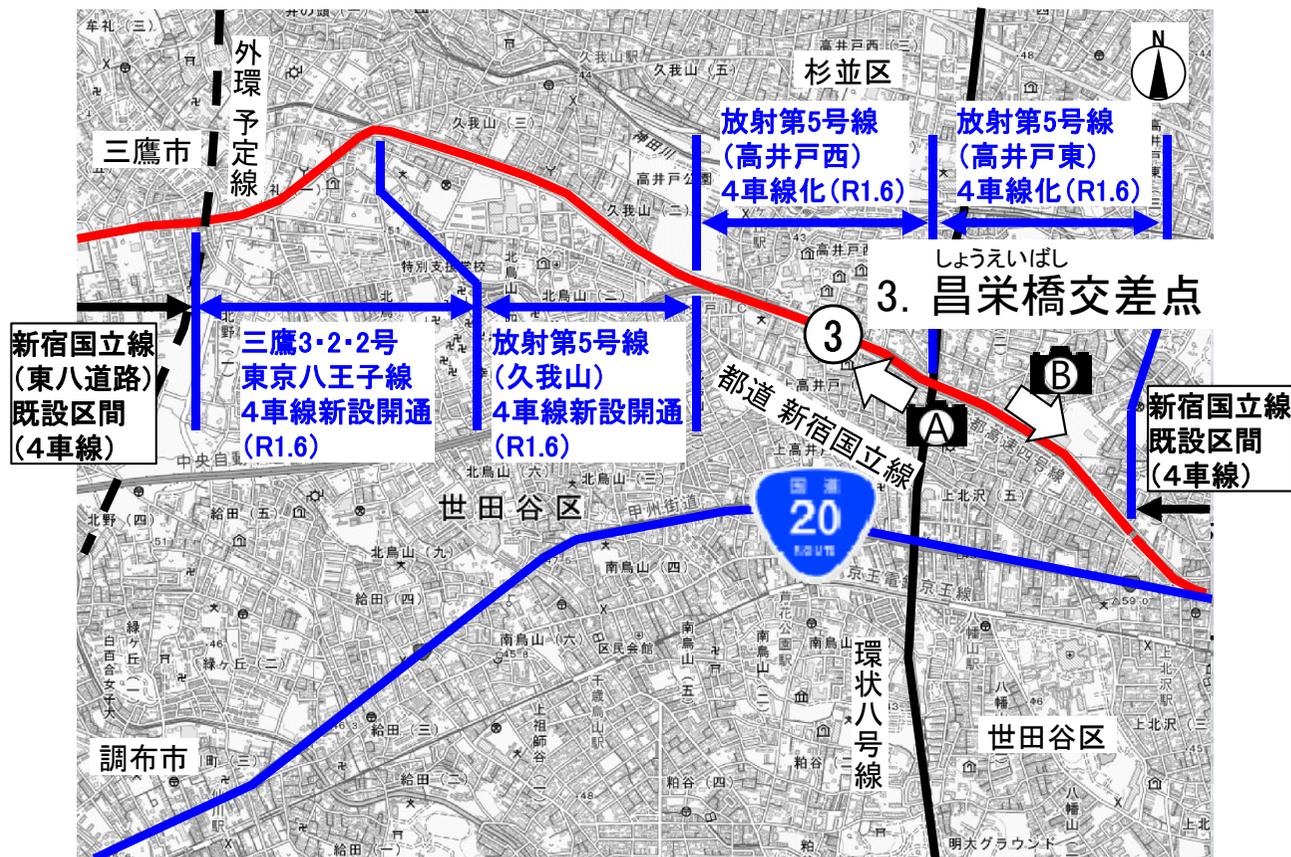
せんがわさんさろ
 東京都計画道路放射第5号線(久我山)(R1.6)及び三鷹都市計画道路3・2・2号東京八王子線(R1.6)もあり、経年で基準をクリア



※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

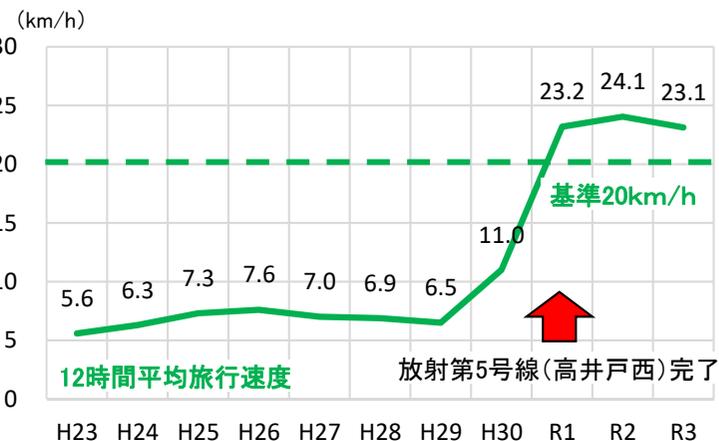
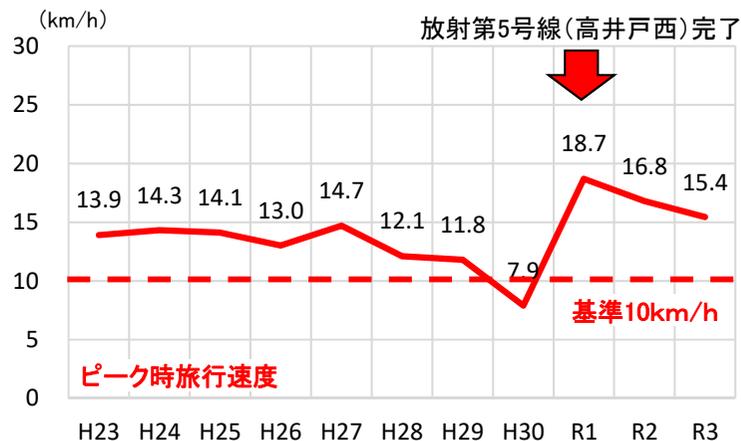
3 主要渋滞箇所の見直し

3-3 解除候補箇所 【①対策実施後2年間継続して効果が顕れている箇所】



しょうえいばし 3. 昌栄橋交差点(都道 新宿国立線)

東京都市計画道路放射第5号線(高井戸西)(R1.6)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 主要渋滞箇所の見直し

3-4 解除候補箇所【②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2箇所存在しています。

■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



(km/h)

No	路線名	交差点名	H29		H30		R1		R2		R3		備考
			平均	ピーク									
1	一般国道16号	たまばしどおりいりぐち 多摩橋通り入口交差点	25.2	10.2	24.5	16.7	21.8	13.7	22.5	13.3	22.1	14.0	パブコメ箇所
2	都道 環状3号線	ろっぽんぎろくちようめ 六本木六丁目交差点	20.1	12.2	21.7	12.8	21.4	12.0	25.2	13.3	24.2	13.3	BN協議会箇所

※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 主要渋滞箇所の見直し

3-5 解除候補箇所に対する解除方針(案)

■解除候補として5箇所が抽出されました。

- ①対策実施後2年間継続して効果が顕れている**3箇所**について、主要渋滞箇所から解除することを提案。
- ②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**については、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対策実施後、2年間継続して効果が顕れている箇所

No	路線名	交差点名
1	一般国道16号	小荷田交差点
2	一般国道20号	仙川三差路交差点
3	都道 新宿国立線	昌栄橋交差点

→解除する(3箇所)

②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

No	路線名	交差点名
1	一般国道16号	多摩橋通り入口交差点
2	都道 環状3号線	六本木六丁目交差点

→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

渋滞対策検討箇所

令和4年8月29日(月)

関東地方整備局 東京国道事務所

4 渋滞対策検討箇所(ピンポイント対策の検討)

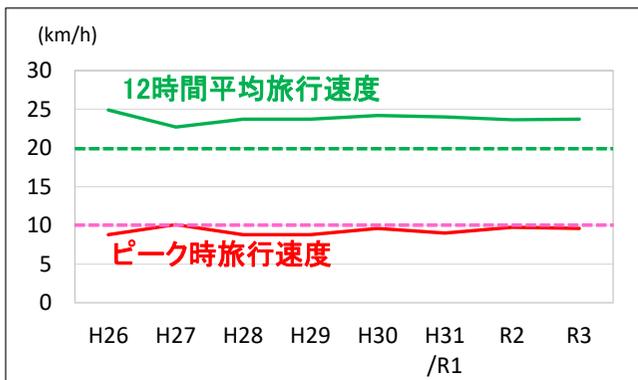
4-1 渋滞対策検討箇所(板橋中央陸橋交差点)の改良計画(案)

- 板橋中央陸橋交差点は、経年で指標に該当しており、特に国道254号上りの流入速度が低い状況にある。
- 事故危険箇所指定されており、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中。
- 今後、交通安全対策事業において渋滞対策を合わせて実施予定。
- これらの改良計画案は、安全性の向上と円滑な交通流動の実現が図られ、渋滞緩和にも寄与することが期待される。

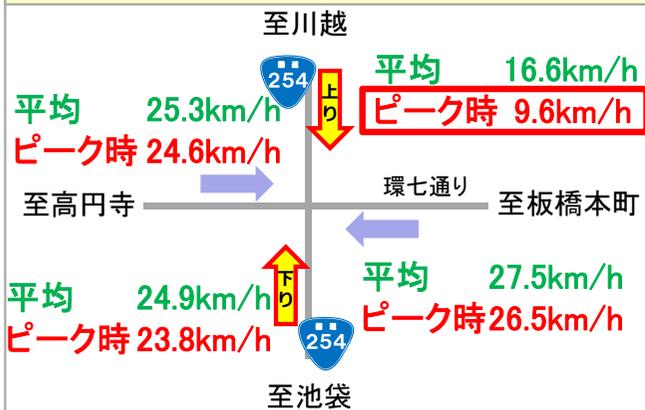


課題

モニタリング速度の推移



流入方向別速度(R3)



対策

対策案1(上り方向)



対策案2(下り方向)



※交差点の平均流入速度は、流入区間毎のR3ETC2.0データ(R3.1~R3.12(平日))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

TDM施策の検討

令和4年8月29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 交通需要の抑制について

○ 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、交通需要のコントロール(TDM)について検討を実施。

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

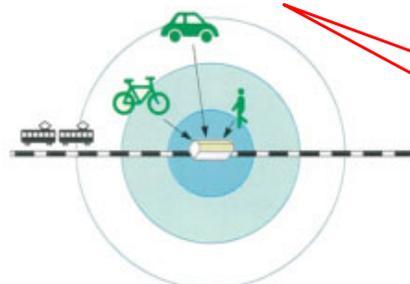
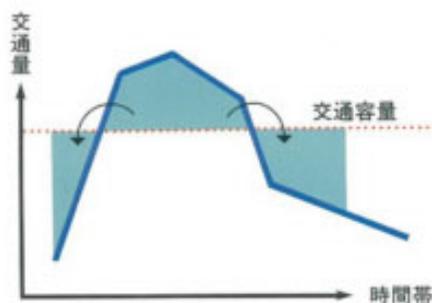
ピーク時間帯の交通をピーク時間外にシフトさせ、交通需要の時間的な平準化を行うもの

- ・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

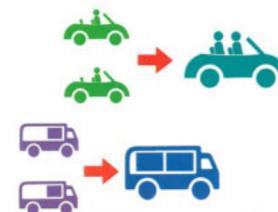
- ・在宅勤務
- ・ロードプライシング など



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



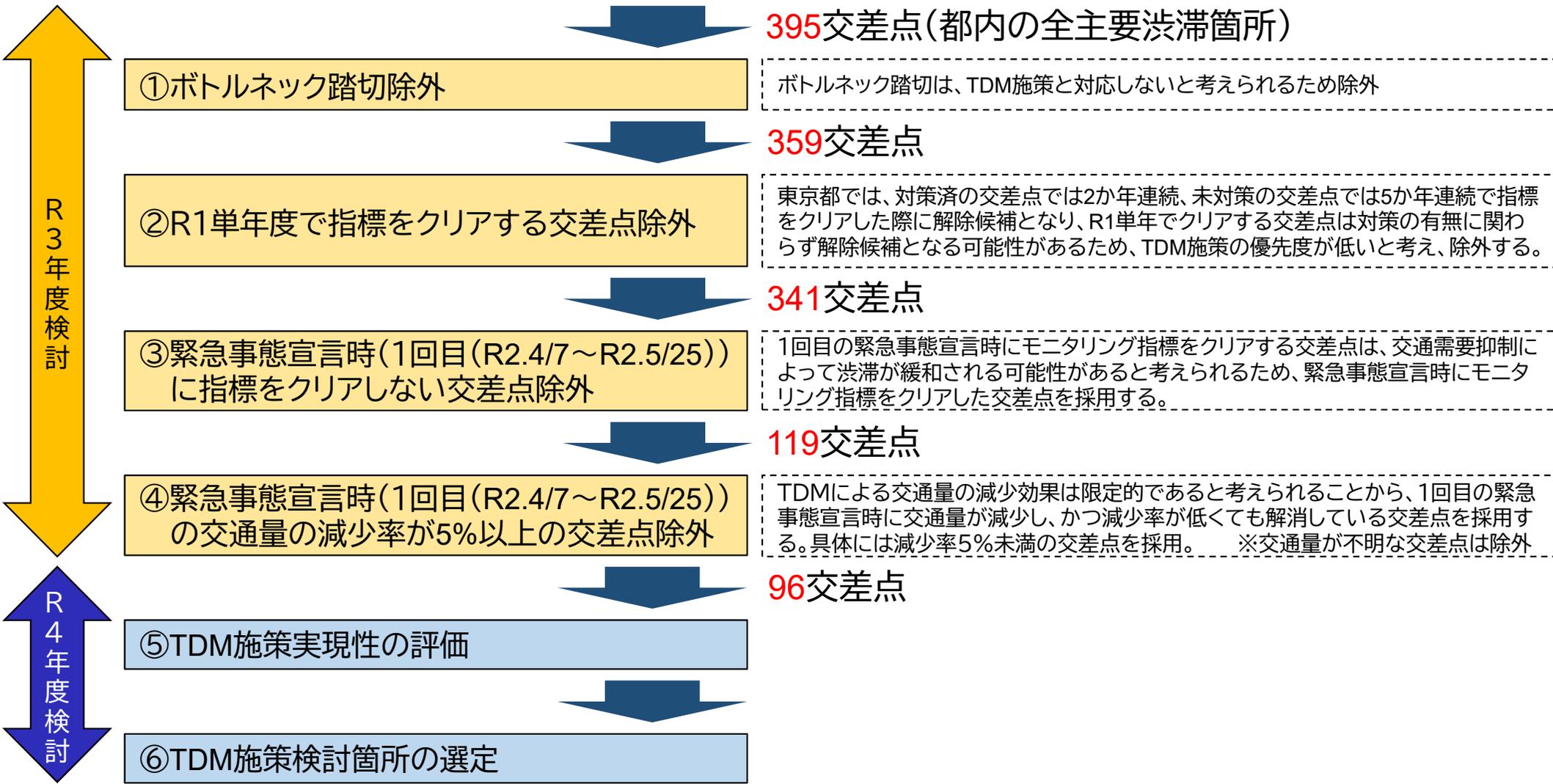
「②時間帯の変更」に着目した検討を実施

※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。

5 TDM施策の検討

5-2 TDM施策検討候補箇所選定の流れ① (R3年度第1回委員会資料を元に作成)

(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



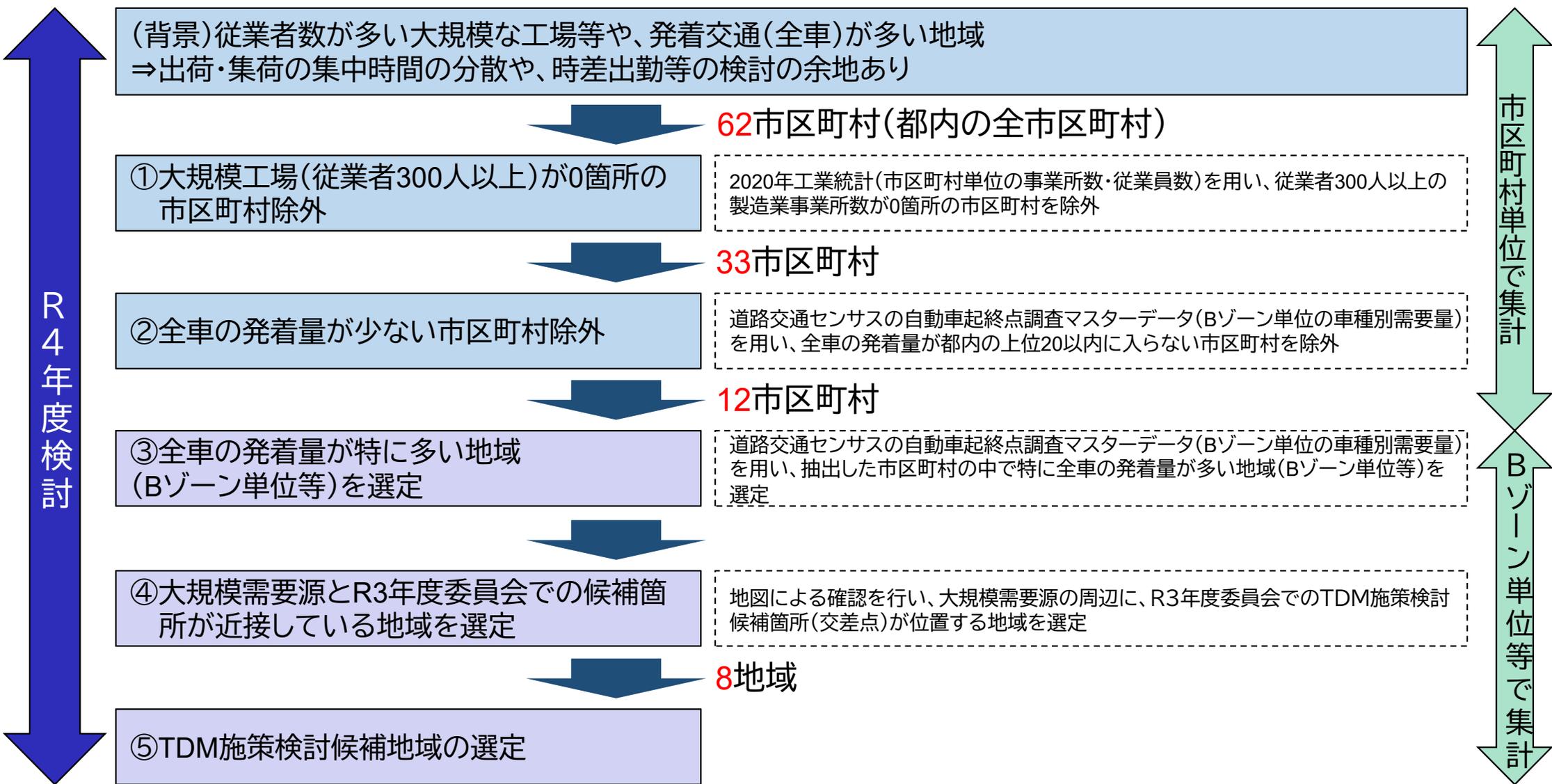
R3年度検討

R4年度検討

5 TDM施策の検討

5-2 TDM施策検討候補箇所選定の流れ②（「時間帯の変更」実施候補地域の選定）

- 「大規模工場(工場集積地)」と「発着交通」に着目。
- これらの大規模需要源の周辺に主要渋滞箇所が位置する地域を選定。

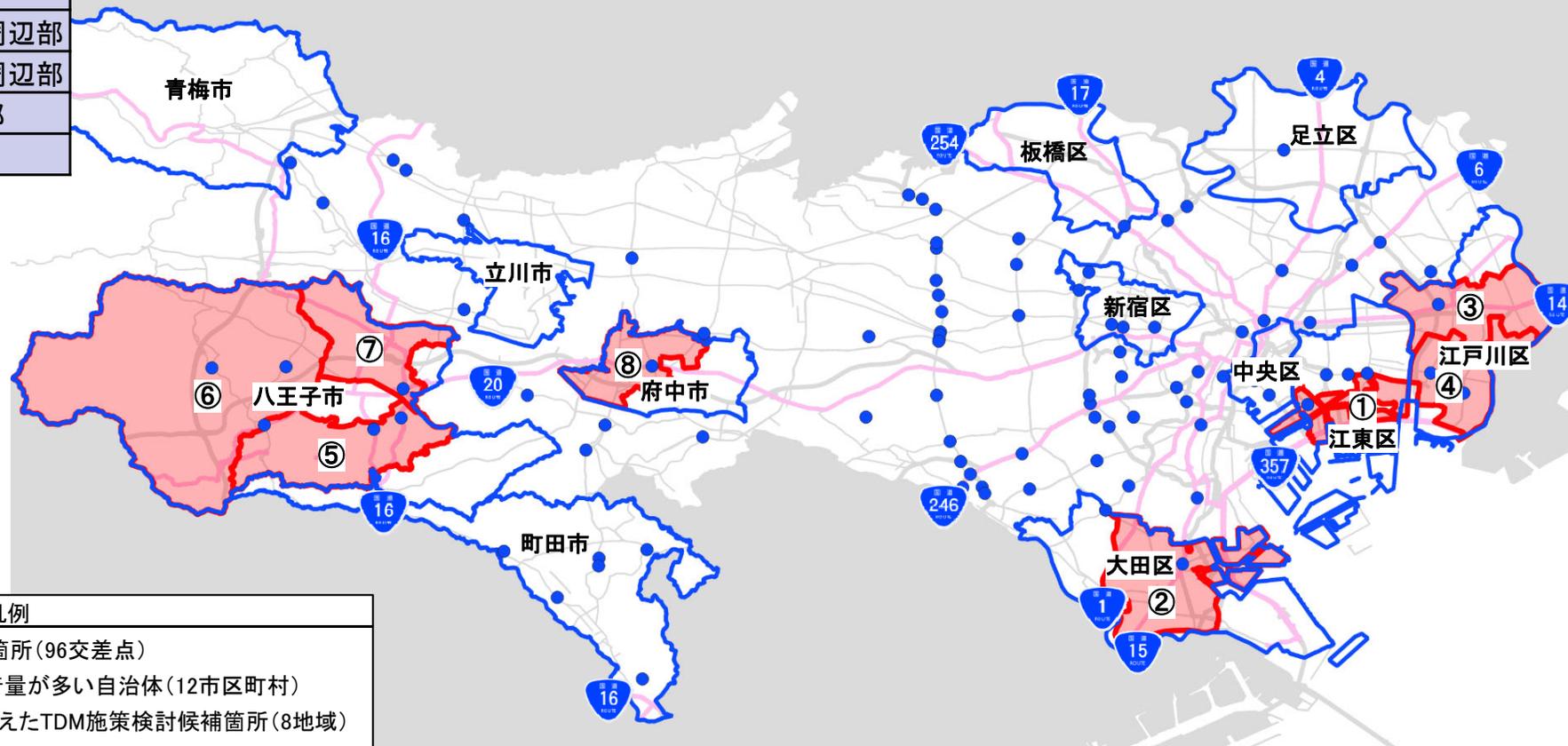


5 TDM施策の検討

5-3 TDM施策検討候補箇所(案)

- R3年度は、コロナ禍の旅行速度等のデータを基に96箇所のTDM施策検討候補箇所を選定。
- R4年度は、発着交通や大規模工場の有無等の大規模需要源に関するデータを整理。R3年度委員会での候補箇所と大規模需要源が近接する地域を、TDM施策実施実現性が高い施策検討候補箇所として選定(8箇所)。
- 今後はこれらの地域を対象に、具体的な調整を行う。

TDM施策検討候補箇所(案)	
①	江東区 臨海部
②	大田区 臨海部
③	江戸川区 国道14号周辺部
④	江戸川区 臨海部
⑤	八王子市 北野工業地区周辺部
⑥	八王子市 繊維工業団地周辺部
⑦	八王子市 八王子IC周辺部
⑧	府中市 府中駅周辺部



凡例

- R3年度委員会での候補箇所(96交差点)
- 大規模工場と全車の発着量が多い自治体(12市区町村)
- R3・R4年度の結果を踏まえたTDM施策検討候補箇所(8地域)

東京都移動性向上委員会 規約（案）

（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。

（委員会の公開）

- 第8条
1. 委員会は公開にて開催するものとする。但し、委員会の承認をもって非公開とすることができる。
 2. 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。
この規約は、令和 4年 8月29日から施行する。

東京都移動性向上委員会 委員名簿

R4.8.29

	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	石井 宏明	
委員	国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長	栗原 和彦	
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	尾崎 行雄	
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	黒木 秀一	
委員	東京都 建設局 道路建設部 鉄道立体担当課長	小野 満基	
委員	東日本高速道路(株)関東支社 東京外環工事事務所長	上村 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	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	中里 直之	
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		

東京都移動性向上委員会規約（改正案） 新旧対照表

（傍線部分が改正部分）

現 行	改正案
<p>（<u>委員会資料の公表</u>） 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。</p>	<p>（<u>委員会の公開</u>） 第8条 <u>1. 委員会は公開にて開催するものとする。但し、委員会の承認をもって非公開とすることができる。</u> <u>2. 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。</u></p>

令和 3 年度 第 2 回 東京都移動性向上委員会 議事概要

日時：令和 4 年 3 月 16 日（水） 10:30~12:00

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）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

○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 2 箇所について、主要渋滞箇所からの解除の可否を審議した。
 - ・1 箇所（諏訪町交差点）については、道路管理者・警察・道路利用者へのヒアリングにおいて道路管理者から「渋滞の認識あり」との指摘がなされたが、交通状況分析結果及び現地確認結果から混雑状況は認められないことから主要渋滞箇所から解除することが了承された。
 - ・他の 1 箇所（四ツ木橋南交差点）については、ヒアリングにおいて「渋滞の認識あり」との指摘がなされ、交通状況分析結果及び現地確認結果からも速度低下と信号での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とした。なお、警視庁より信号現示の改良を検討するとの意見があった。
- （2）TDM 施策について
 - ・首都高速道路株式会社より東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会における取組みが報告された。
 - ・事務局より、今後具体的に TDM 施策を進める候補となる箇所やエリアを検討中である旨報告した。
 - ・交通需要が非常に高い東京都においては、エリア全体として需要を下げる必要があり、その手法として TDM 施策がある。東京都の場合、個別の主要渋滞箇所に対して TDM 施策を適用するのは、あまり適切な概念ではないと思われるため、

今後、委員会の中でどのような形で位置づけるかは継続的な議論が必要との意見があった。

(3) 委員会規約・委員名簿について

- ・令和4年度より、委員長に東京都立大学 小根山教授に就任して頂くことが了承された（現在の大口委員長は退任）。

以上