

令和5年度

第1回 東京都移動性向上委員会

日時：令和5年8月25日（金）10時00分～

場所：九段第3合同庁舎15階 第2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) 主要渋滞検討箇所の進捗状況及び見直し
- (4) 最新の取り組みと整備効果
- (5) 渋滞対策検討箇所
- (6) TDM施策の検討

3. その他

4. 閉 会

【資料一覧】

- 資料1 : 令和5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
- 参考資料 : 令和4年度第2回東京都移動性向上委員会 議事概要

令和5年度 第1回 東京都移動性向上委員会

令和5年8月25日(金)

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5年8月25日(金)

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 これまでの開催経緯

■首都圏ボトルネック対策協議会(以下、BN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BN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協議会の結果をうけ、以降は本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4年度第2回委員会までに44箇所が解除され、一般道路の主要渋滞箇所は令和5年3月末時点で現在389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～令和元年度	・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(16箇所)</u> を解除 ・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(14箇所)</u> を解除 ・踏切解消により <u>主要渋滞箇所(4箇所)</u> を解除
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> を解除 ・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> を解除 ・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> を解除 ・交通需要の調整(TDM施策)の検討
令和4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> を解除 ・交通需要の調整(TDM施策)の検討
令和4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(2箇所)</u> を解除 ・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 前回委員会での主な指摘事項とその対応

■前回委員会(令和4年度第2回委員会)での指摘事項

○対策が未検討の主要渋滞箇所の今後の検討方針

- ・現時点で渋滞対策が立案されていない主要渋滞箇所について、検討方針を報告した。
- ・計画的な渋滞解消に向けて、渋滞発生要因を調査し、対策立案の検討を進めていただきたいとの意見があった。

⇒3-1にて対策立案の方針を詳述

○TDM 施策の検討

- ・TDM 施策検討候補箇所における物流施設・事業所等と主要渋滞箇所の関連性の分析事例を報告した。
- ・TDM 施策については、単独の主要渋滞箇所を対象とするのではなく、面的に効果が発現するように検討を進める必要があるとの意見があった。

⇒6-2にて主要渋滞箇所に限らずエリア全体での渋滞発生状況について分析

1 委員会の開催経緯と論点

1-3 今回の論点

■これまでの取り組みを踏まえて、以下の5点について意見交換を実施していただきたい。

2. 最新の交通状況による分析 **報告事項**

- 東京都内の混雑状況、コロナ禍における交通状況の変化

3. 主要渋滞箇所の進捗状況及び見直し **審議事項**

- 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R4モニタリング結果に基づく解除候補箇所(2箇所)の解除検討(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R4モニタリング結果に基づく解除候補箇所(4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)

4. 最新の取り組みと整備効果 **報告事項**

- 道路管理者から事業の供用やその整備効果について報告

5. 渋滞対策検討箇所 **報告事項**

- ピンポイント対策の検討箇所(金町三丁目交差点・京浜大橋北交差点)を報告
- 渋滞対策が立案されていない箇所の検討方針

6. TDM施策の検討 **報告事項**

- TDM施策検討候補箇所の選定結果(案)の報告
- TDM施策検討候補箇所における交通状況を報告

最新の交通状況による分析

令和5年8月25日(金)

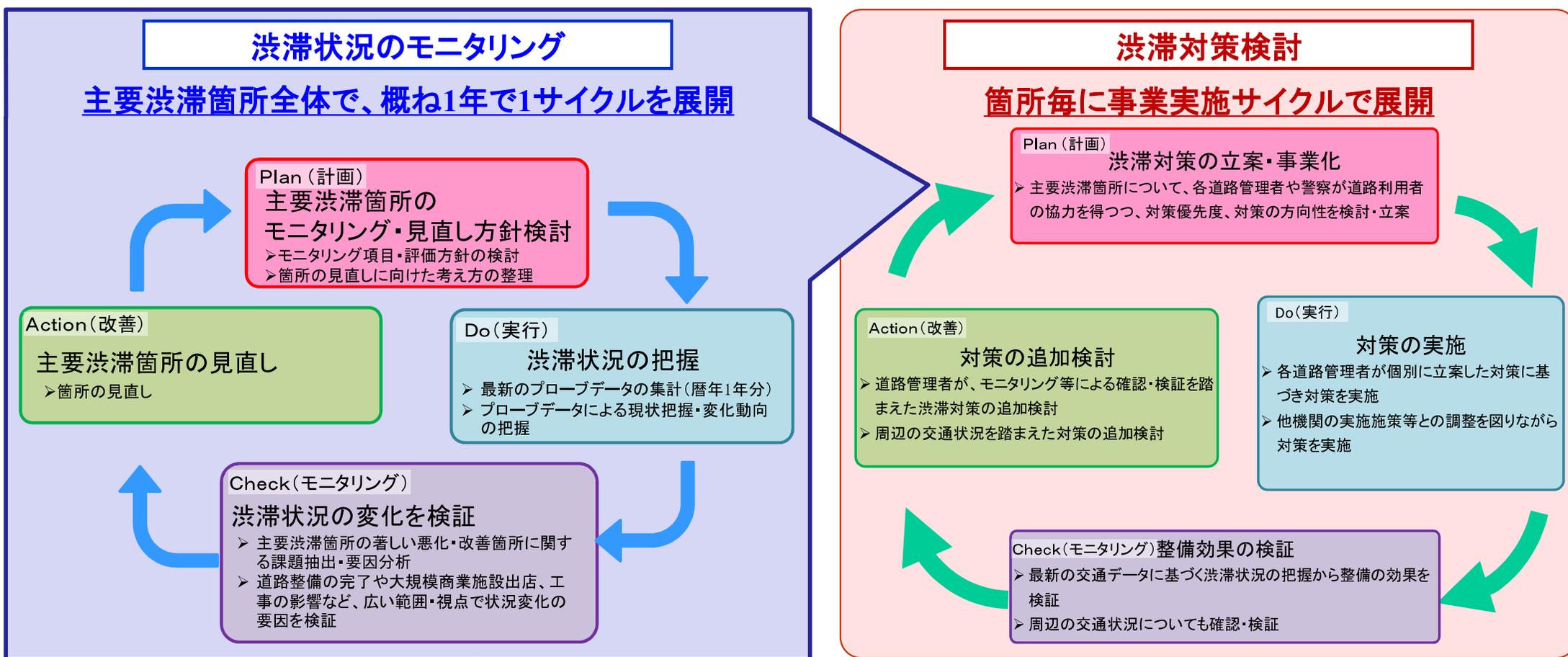
関東地方整備局 東京国道事務所

2 最新の交通状況による分析

【参考】主要渋滞箇所へ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。**



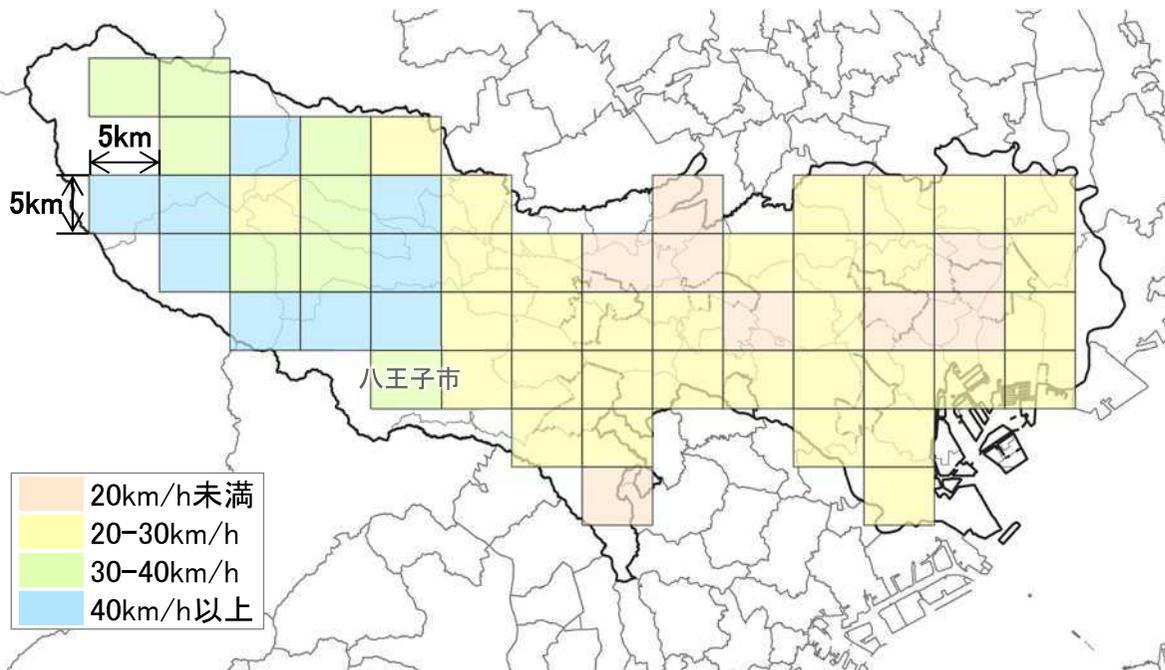
2 最新の交通状況による分析

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の変化）

■東京都全域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 5kmメッシュ別の平均旅行速度を見ると、八王子以西で高い傾向にあり、**23区等の市街地で低い傾向**である。
- ② 東京都内全域の一般道路の平均旅行速度を比較すると、平成23年から令和4年にかけて、**概ね横ばい**である。
- ③ また、5kmメッシュ別に令和3年と比較すると、平均旅行速度は**概ね20%以内**での差が見られる。

①東京都内の5kmメッシュの平均旅行速度

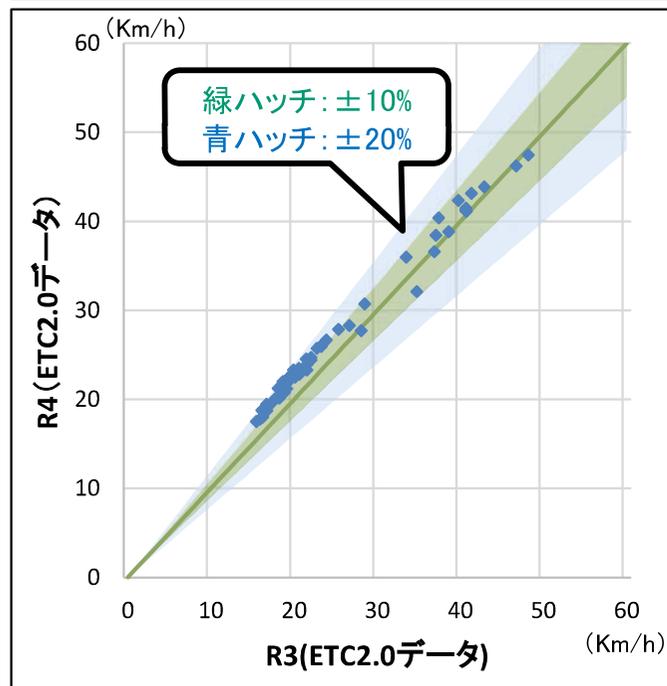


※ETC2.0プローブデータ様式2-1のR4平日昼間12時間における平均旅行速度を使用。
 ※一般道路：一般国道、主要地方道、一般都道
 ※東京都を含むメッシュ総数：87
 ※都県境については、メッシュに占める東京都の面積が50%未満かつ道路密度が2km/km²未満の29メッシュを対象外とした。

②東京都内全域の平均旅行速度の変化



③東京都内の5kmメッシュの平均旅行速度の変化 (R3→R4)



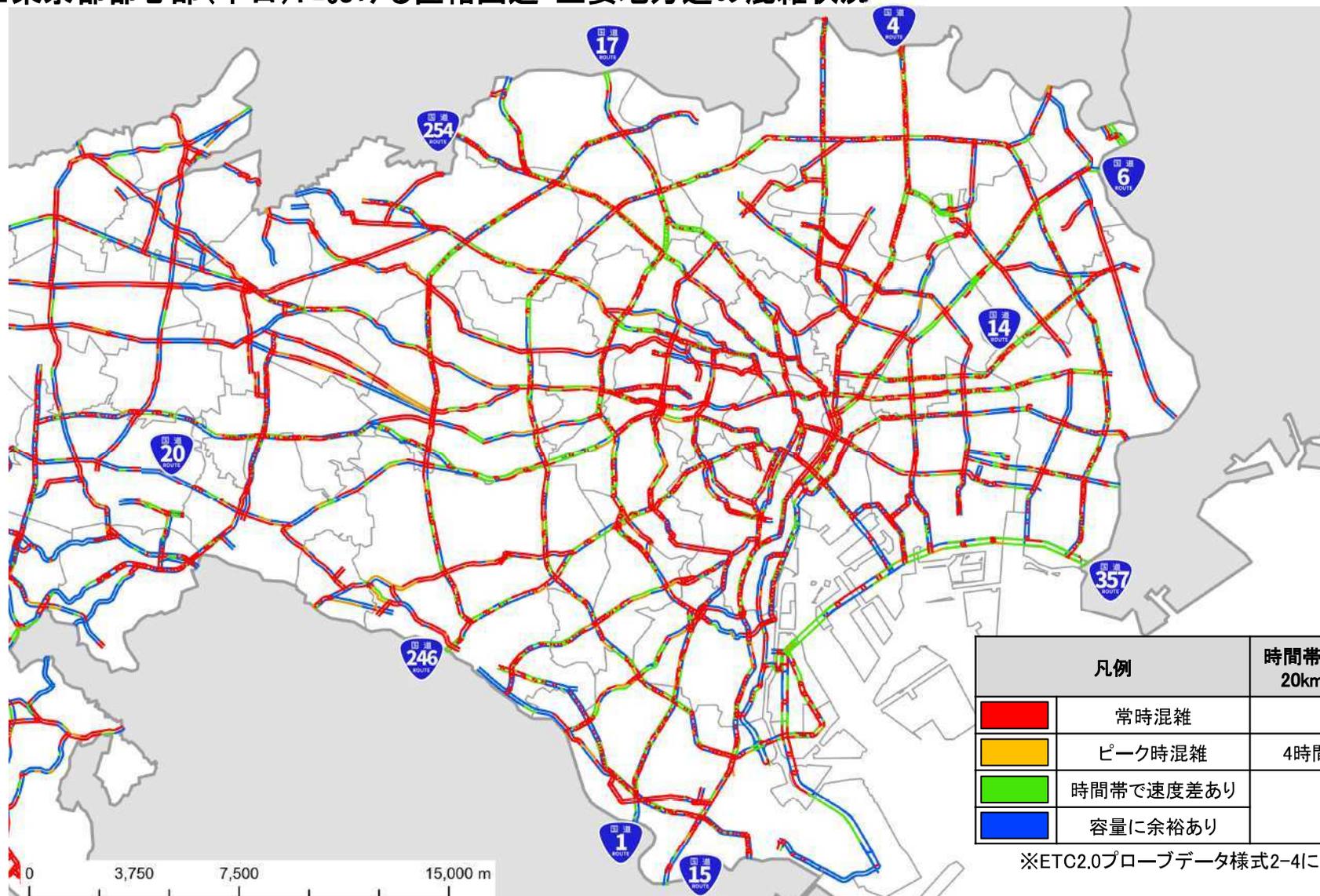
※H23：民間プローブデータ (H23.1～12)
 ※R1～4：ETC2.0プローブデータ様式2-1 (R2は4・5月を除く)

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

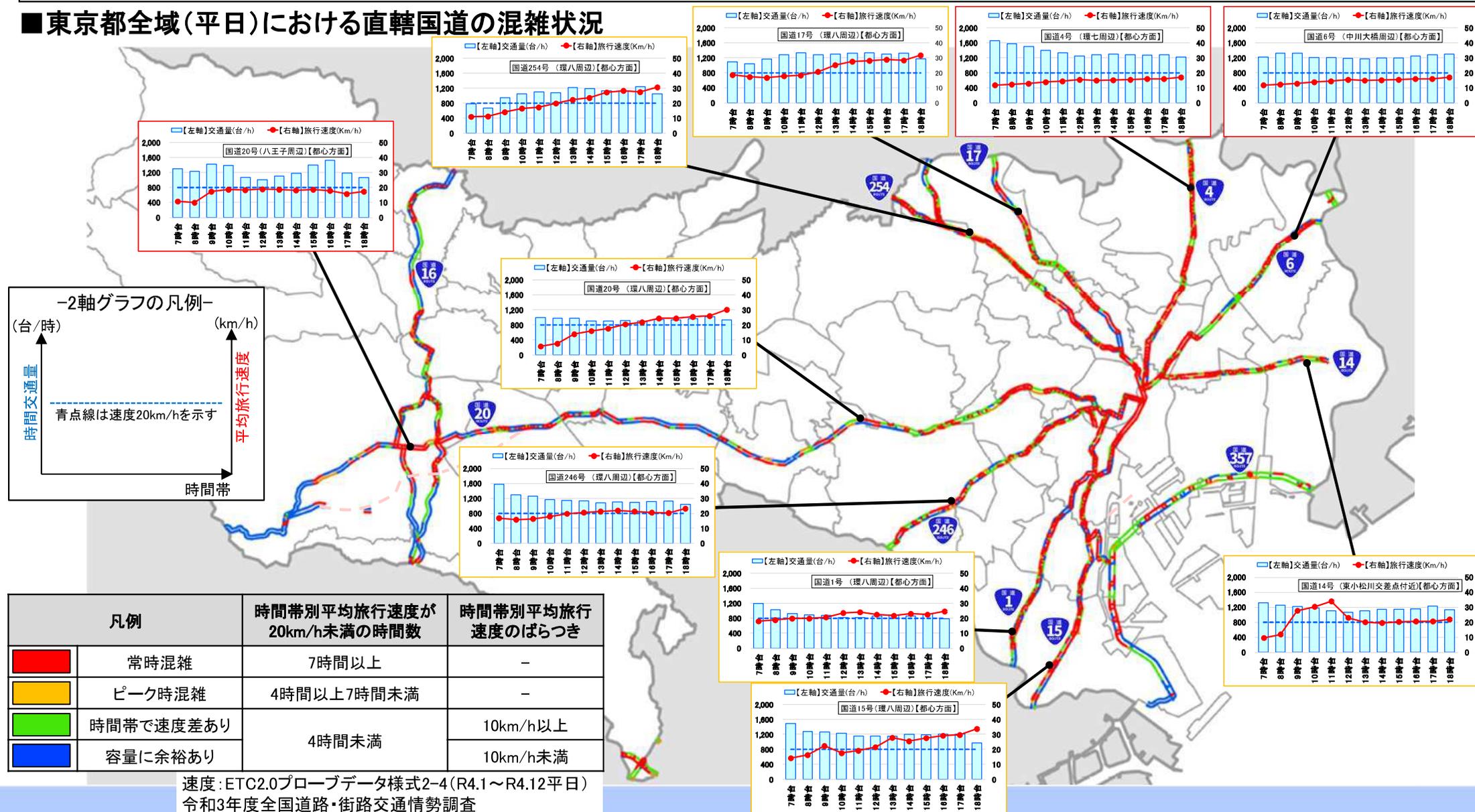


2 最新の交通状況による分析

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が見られる。
- 都心部のほか、都心流入部(国道4・6号)や八王子周辺(国道20号)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 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）

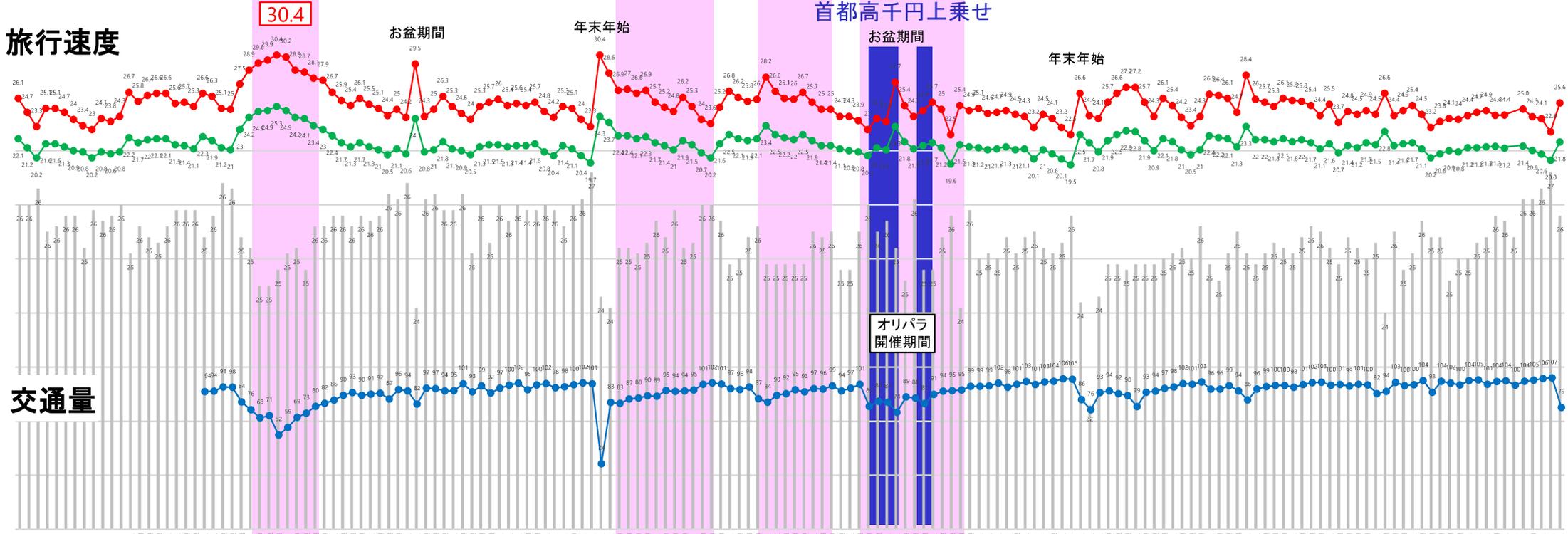
- 1回目の緊急事態宣言解除後は、交通量、平均旅行速度ともに、**緊急事態宣言前の水準に徐々に戻り、令和2年7月頃にコロナ禍前の平日平均並みに回復。**
- 2・3回目の緊急事態宣言時は、交通量が減少し、平均旅行速度が上昇。
- オリパラ実施期間は、首都高の交通量の減少が確認された。
- オリパラ終了後は交通量・平均旅行速度ともに増減はあるものの、概ね横ばいを維持。

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	平均速度 直轄国道 29.5km/h 都道 24.6km/h	平均速度 直轄国道 25.6km/h 都道 21.4km/h	平均速度 直轄国道 26.1km/h 都道 21.9km/h	平均速度 直轄国道 25.5km/h 都道 21.6km/h	平均速度 直轄国道 25.6km/h 都道 21.8km/h	平均速度 直轄国道 24.6km/h 都道 21.3km/h	平均速度 直轄国道 24.9km/h 都道 21.4km/h	平均速度 直轄国道 25.0km/h 都道 21.5km/h	平均交通量 一般道 258百台 首都高 935千台	平均交通量 一般道 249百台 首都高 669千台	平均交通量 一般道 258百台 首都高 936千台	平均交通量 一般道 253百台 首都高 907千台	平均交通量 一般道 254百台 首都高 986千台	平均交通量 一般道 251百台 首都高 931千台	平均交通量 一般道 253百台 首都高 879千台	平均交通量 一般道 250百台 首都高 966千台	平均交通量 一般道 253百台 首都高 994千台

折れ線グラフ(赤・緑): 昼間12時間平均旅行速度(km/h) ETC2.0プローブデータ様式2-3から集計した昼間12時間旅行速度
 折れ線グラフ(青): 首都高の平日平均交通量(千台/日) 国土交通省公表「全国・主要都市圏における高速道路・主要国道の主な区間の交通量増減」の首都高速全路線
 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(20箇所)における平日昼間12時間交通量

主要渋滞箇所の進捗状況及び見直し

令和5年8月25日(金)

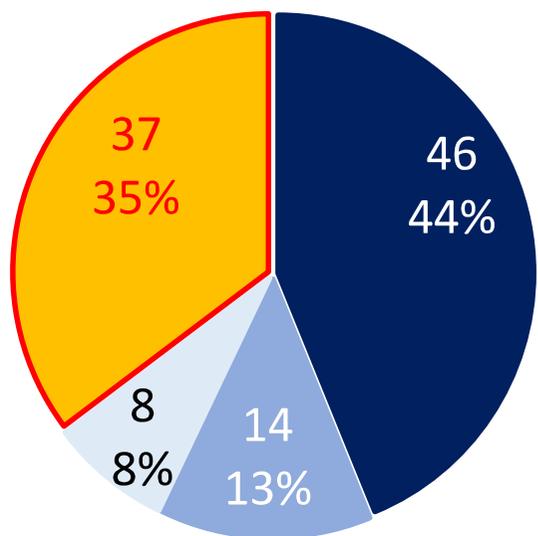
関東地方整備局 東京国道事務所

3 主要渋滞箇所の進捗状況

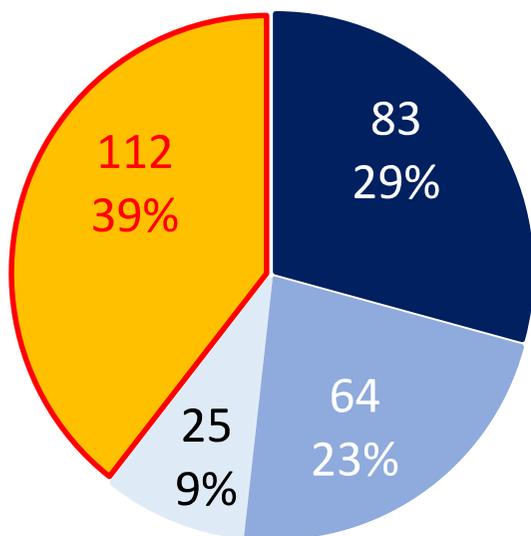
3-1 主要渋滞箇所の進捗状況及び今後の検討方針

- 一般道路の主要渋滞箇所389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(国交省管理:37箇所、自治体管理:112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のうち、事故危険区間に指定されている事業の実施性が高い箇所を中心にピンポイント渋滞対策の実施を含めて検討を行う。

国交省管理
(N=105)



自治体管理
(N=284)



R5.6時点

- 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のうち、事故危険区間に指定されている事業の実施性が高い箇所を中心に検討を行う。

① 渋滞発生要因の確認

② 対策メニューの検討

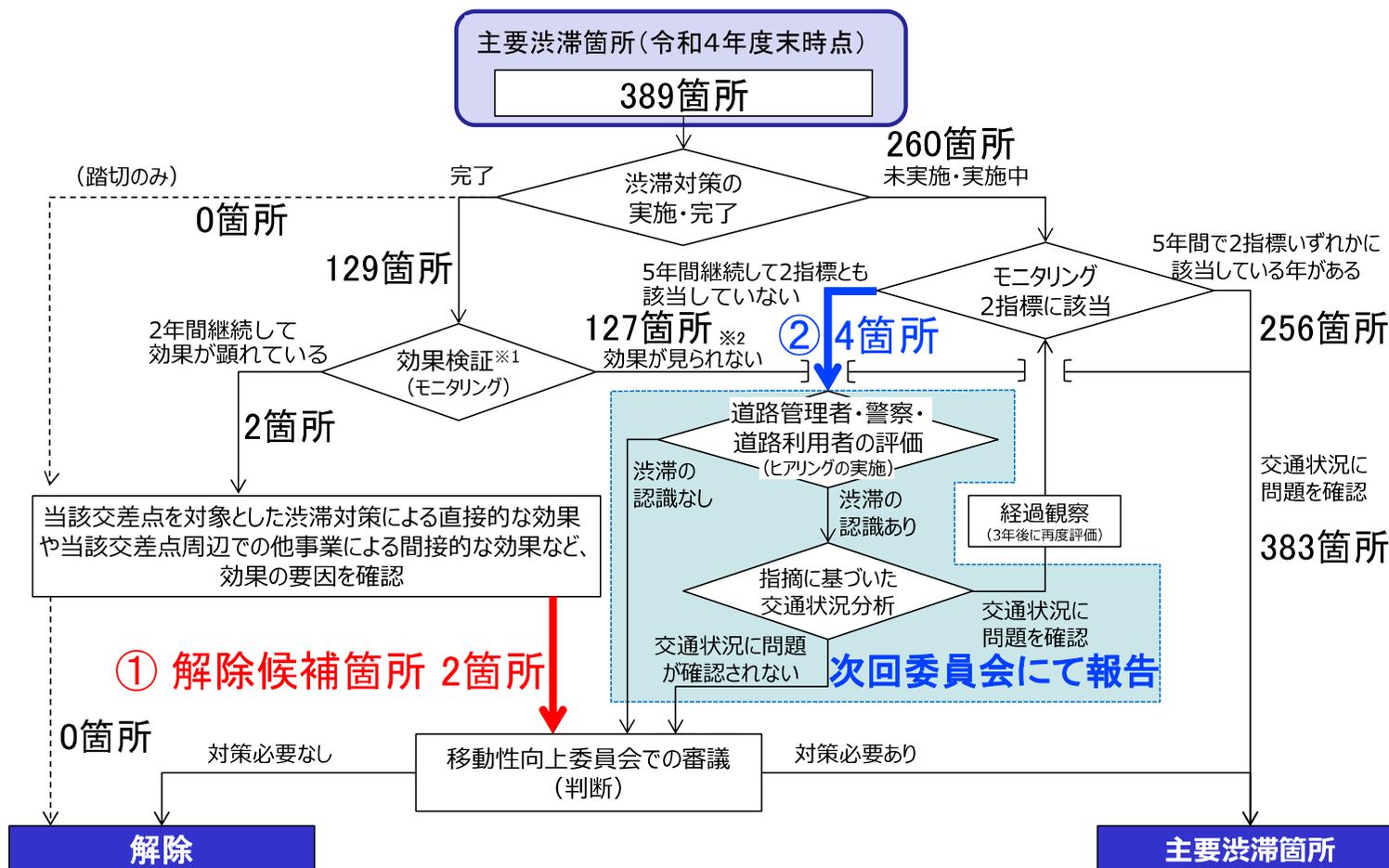
- ハード施策の検討
 - ・長期対策
 - ・短期対策(ピンポイント対策) 等
- ソフト施策の検討
 - ・信号現示調整
 - ・TDM施策 等

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、解除候補箇所を選定します。

- ① 渋滞対策が完了した主要渋滞箇所129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**2箇所**については、主要渋滞箇所の解除を審議する。
- ② 渋滞対策が未実施・実施中の主要渋滞箇所260箇所のうち、5年間継続してモニタリングの2つの指標とも該当しない**4箇所**については、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、次回委員会にて主要渋滞箇所の解除を審議する予定。



※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【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2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(2箇所)

No	路線名(通称)	交差点名	市区町村	実施済みの対策	備考
1	都道 新宿国立線 (放射第5号線)	ふじみがおかしょうがっこう 富士見ヶ丘小学校交差点	杉並区	放射第5号線(高井戸西)(R1.6) 2車線から4車線へ拡幅 放射第5号線(久我山)(R1.6) 新規開通	パブコメ箇所
2	都道 府中町田線 (鎌倉街道)	こったしん おおはし 乞田新大橋交差点	多摩市	需要予測信号制御の導入(R2.3)	BN評議会箇所



3 主要渋滞箇所の見直し

ふじみがおかしょうがっこう

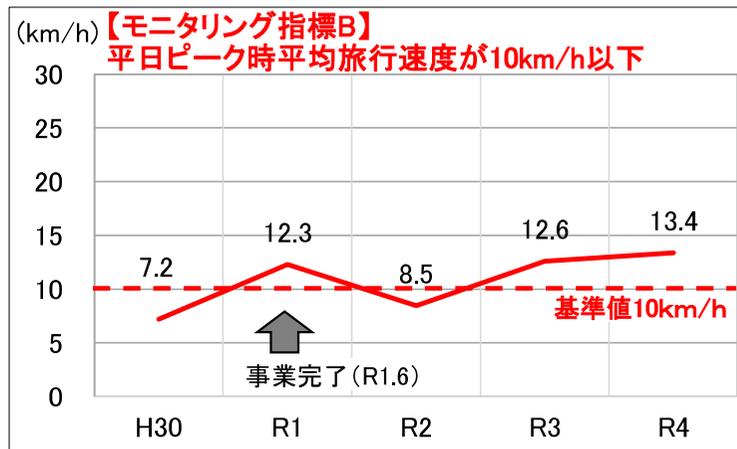
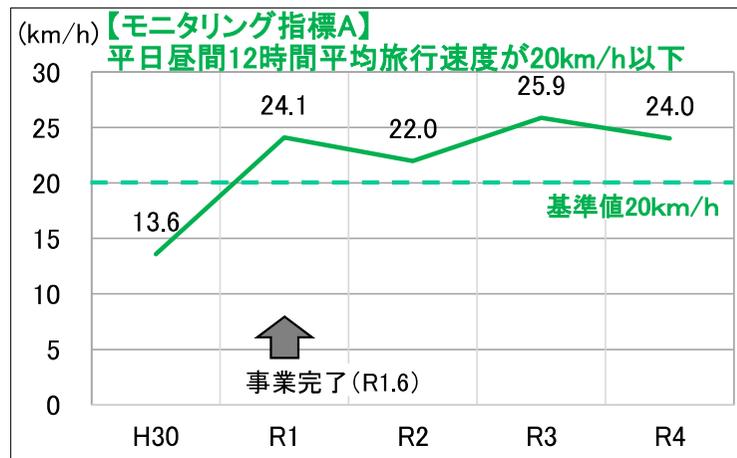
3-3 ① 富士見ヶ丘小学校交差点 【対策実施後2年間継続して効果が顕れている箇所】

- 富士見ヶ丘小学校交差点は、都道 新宿国立線(東八道路)の事業区間に位置する交差点である。
- 放射第5号線の整備により、既設区間の4車線化や4車線新設開通したことで、速度向上の効果がみられる。

◀位置図▶



■ モニタリング指標の推移



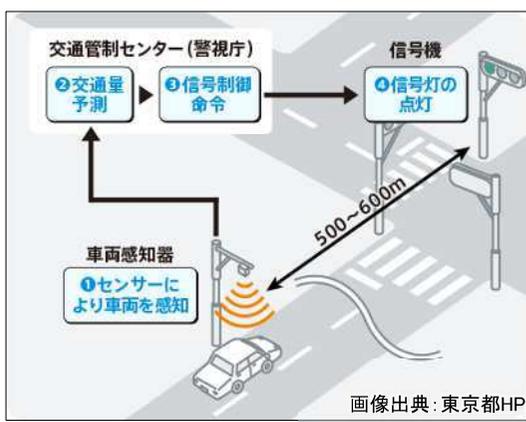
■ モニタリング指標の2要件

- 【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

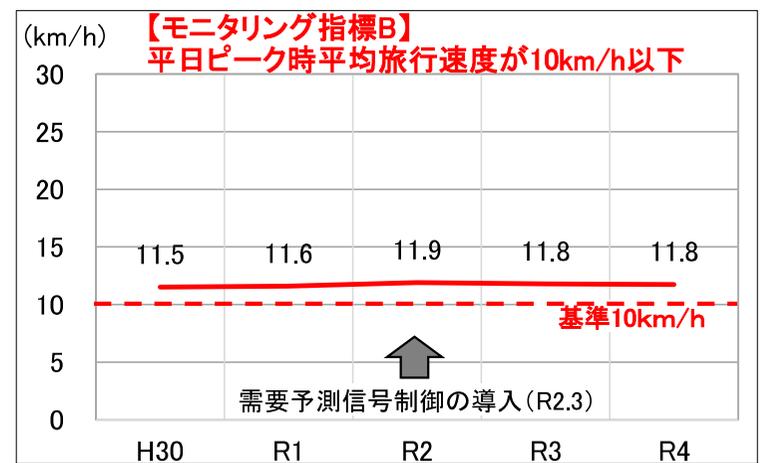
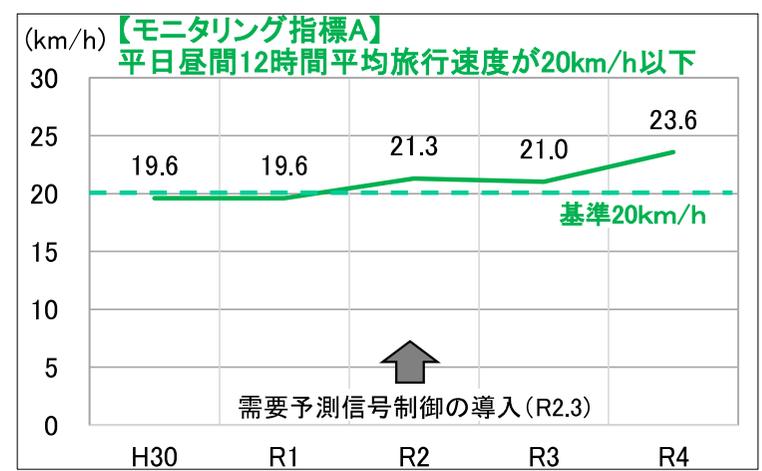
3-3 ② 乞田新大橋交差点【対策実施後2年間継続して効果が顕れている箇所】

- 乞田新大橋交差点は、都道 府中町田線(鎌倉街道)と都道 小山乞田線の交差点である。
- 令和2年に需要予測信号制御が導入され、速度向上の効果がみられる。



需要予測信号制御とは？
 交差点に到着する車をセンサーで感知し交通量を予測。
 リアルタイムで信号制御を行い、急激な交通渋滞発生を未然に防ぐもの。

■ モニタリング指標の推移



■ モニタリング指標の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

3-4 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】

■ 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ない箇所が4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(4箇所)

No	路線名	交差点名	市区町村	H30		R1		R2		R3		R4 (km/h)		備考
				【A】平均	【B】ピーク	【A】平均	【B】ピーク	【A】平均	【B】ピーク	【A】平均	【B】ピーク	【A】平均	【B】ピーク	
3	一般国道20号	しもたかいど えき いりぐち 下高井戸駅入口交差点	杉並区	31.1	14.6	30.1	14.2	24.5	13.2	24.5	13.5	22.1	12.8	BN協議会箇所
4	一般国道246号	さくらしんまちこうばんまえみなみ (仮称)桜新町交番前南交差点	世田谷区	29.4	27.2	28.8	25.9	34.7	28.3	29.8	26.8	26.8	24.0	パブコメ箇所
5	都道 環状七号線	わかばやしりつきょう 若林陸橋交差点	世田谷区	25.2	11.8	23.7	13.0	23.0	11.1	23.0	12.7	24.7	12.4	BN協議会箇所
6	都道 千代田練馬田無線	たなし やはら 谷原交差点	練馬区	24.6	11.4	24.9	10.4	25.9	10.0	25.4	11.5	20.1	11.1	BN協議会箇所

■ 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

《位置図》



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6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2箇所については、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、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4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)を踏まえて、次回委員会にて解除の可否を審議予定。

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	都道 新宿国立線(放射第5号)	<small>ふじみがおかしょうがっこう</small> 富士見ヶ丘小学校交差点
2	都道 府中町田線(鎌倉街道)	<small>こったしん おおはし</small> 乞田新大橋交差点

→ 解除する(2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指標に該当しない箇所

No	路線名	交差点名
3	一般国道20号	<small>しもたかいど えき いりぐち</small> 下高井戸駅入口交差点
4	一般国道246号	<small>さくらしんまちこうばんまえみなみ</small> (仮称)桜新町交番前南交差点
5	都道 環状七号線	<small>わかばやしりつきょう</small> 若林陸橋交差点
6	都道 千代田練馬田無線	<small>たなし</small> 谷原交差点

→ 次回委員会までにヒアリング及び交通状況分析を実施し、解除の可否を検討する(4箇所)

最新の取り組みと整備効果

令和5年8月25日(金)

関東地方整備局 東京国道事務所

4 最新の取り組みと整備効果

4-1 最新の取り組みと整備効果の一覧

■以下の2点について報告します。

No	路線名	報告事項	実施主体
①	東京外かく環状道路	東京外かく環状道路(千葉区間)の 開通5年後の整備効果	首都国道
②	環状第2号線・第3号線・ 第5の1号線	環状第2号線・第3号線・第5の1号線の開通	東京都 建設局

4 最新の取り組みと整備効果

4-2 ①東京外かく環状道路(千葉区間)

1) 東京外かく環状道路(千葉区間)概要



全体図



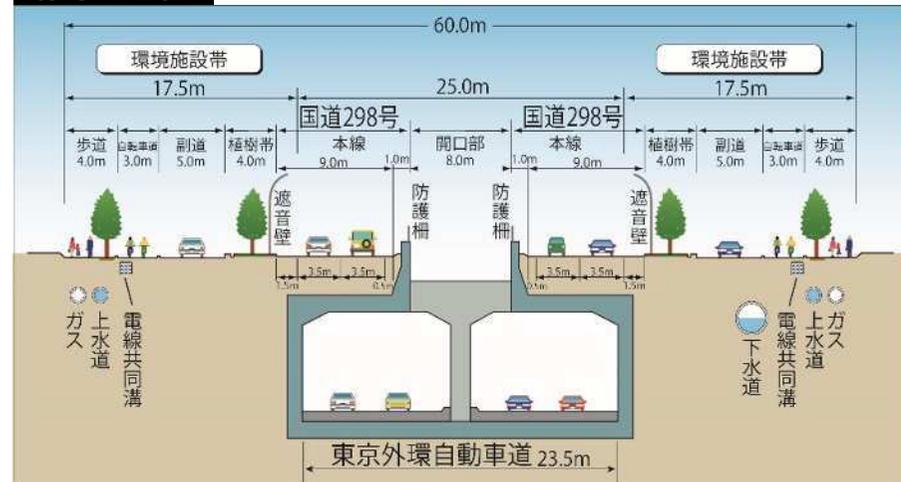
開通IC・JCT

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(三郷南IC~高谷JCT): 4車線
 国道298号(国道6号~国道357号): 4車線

標準断面図



4 最新の取り組みと整備効果

4-2 ①東京外かく環状道路(千葉区間)

2) 経済への効果

○ 経済効果として、沿線自治体を中心に地域へ毎年約900億円の経済効果が見込まれる。

経済効果のイメージ

移動・輸送
時間の短縮



経済の好循環

生産(供給)



今回の効果 約900億円/年※1

輸送時間などの効率化により、商品価格の低下



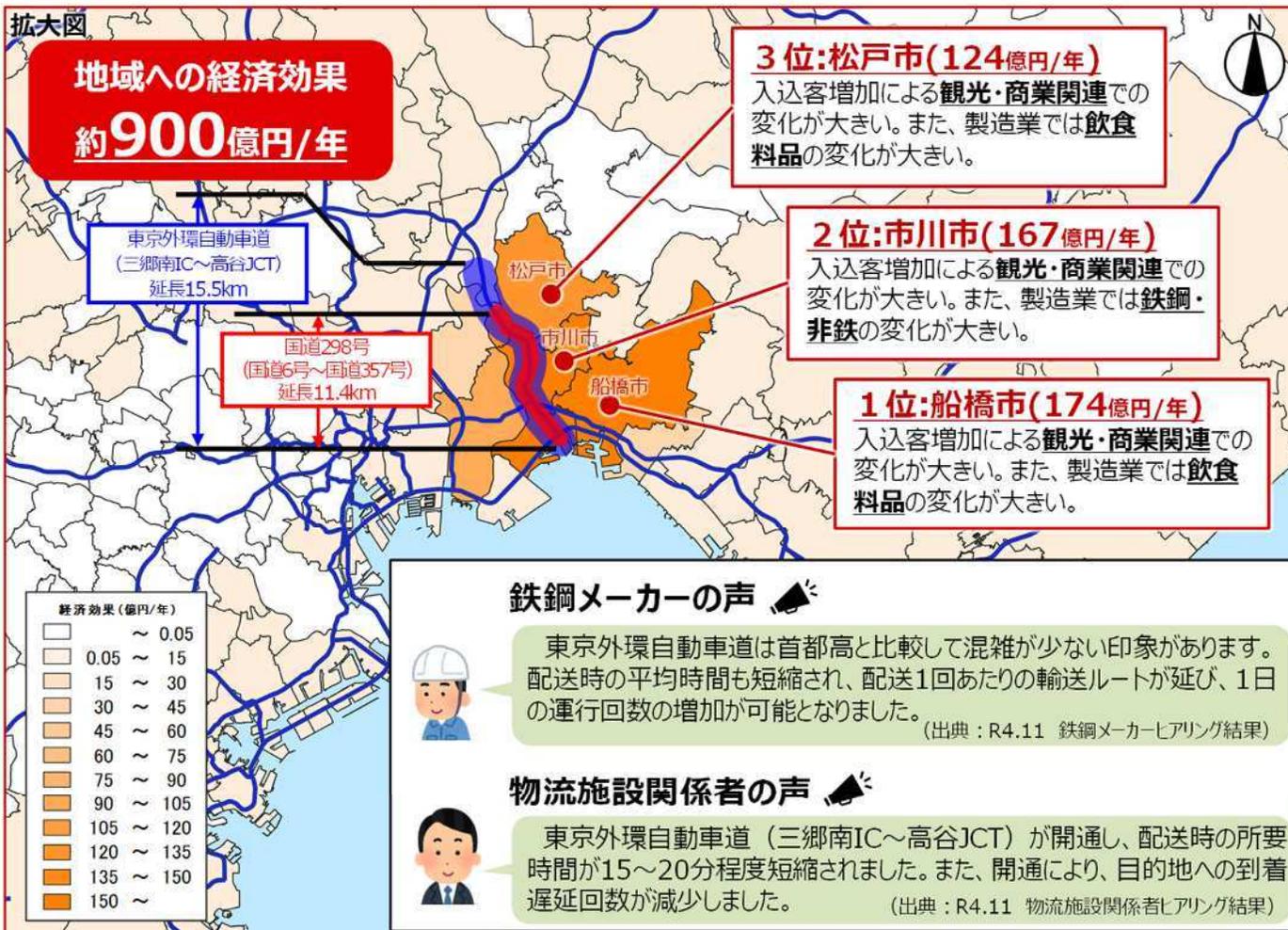
従業員等の所得増加



消費(需要)



今回の効果の場合 約1,600億円/年※2



沿線地域では、観光や商業、製造業等で大きな経済効果が発生

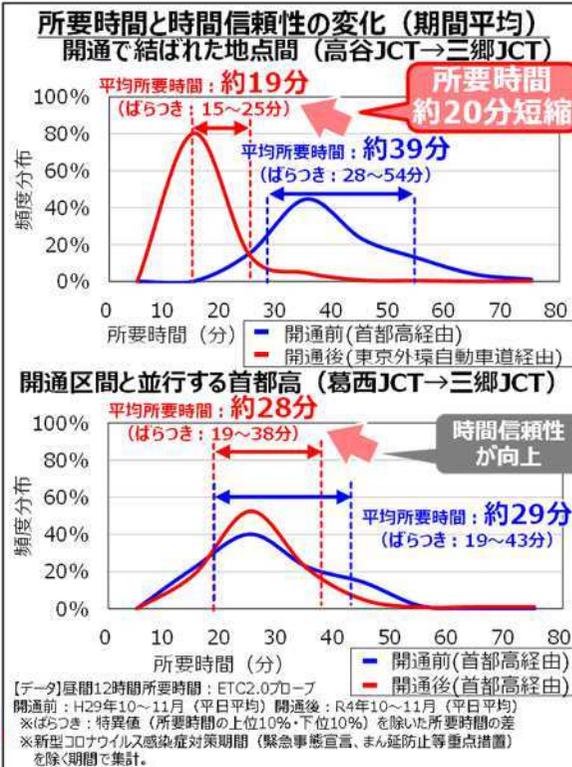
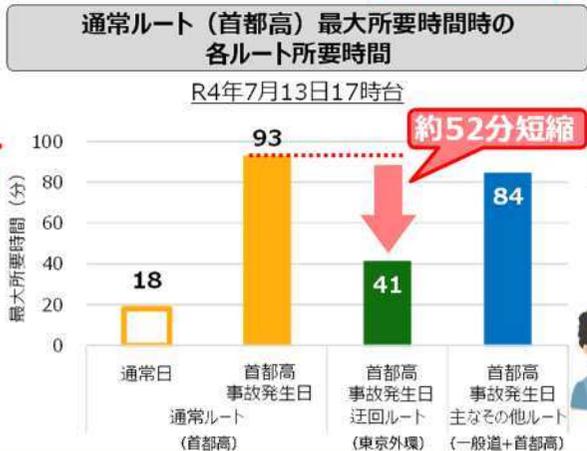
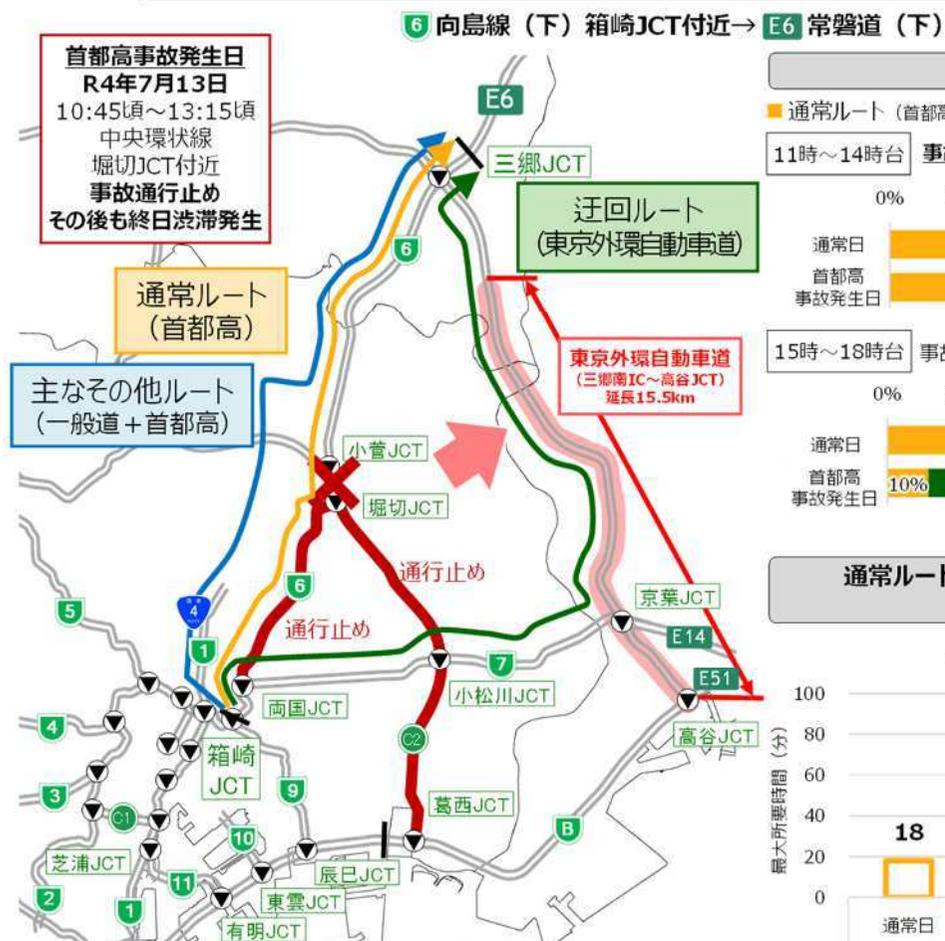
4 最新の取り組みと整備効果

4-2 ①東京外かく環状道路(千葉区間)

3) 広域への効果

- 開通によるネットワークの多重化により柔軟な経路選択が可能に
 - ・首都高事故発生日に、約8割が迂回ルートとして利用し約52分短縮
 - ・開通で結ばれた地点間では所要時間が約20分短縮し、時間信頼性が向上

首都高事故発生日 (R4年7月13日) と通常日 (R4年7月6日) の経路変化及び所要時間



周辺住民の声

中央環状線は、時間帯により自然渋滞が発生しており、東関東自動車道から常磐自動車道方面へ所要時間がかかったため、**待合せ時間に遅れることがありましたが、開通後は改善されました。**

(印西市 60代男性)

【出典: 利用者WEBアンケート調査結果 (R4.10)】

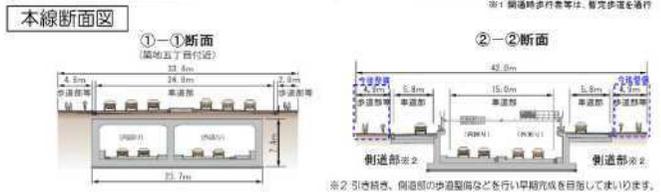
※主なその他ルートは、国道4号→環状7号線→加平入口→首都高
※新型コロナウイルス感染症対策期間 (緊急事態宣言、まん延防止等重点措置) を除く期間で集計。
【データ】走行経路、所要時間: ETC2.0プローブ

4 最新の取り組みと整備効果

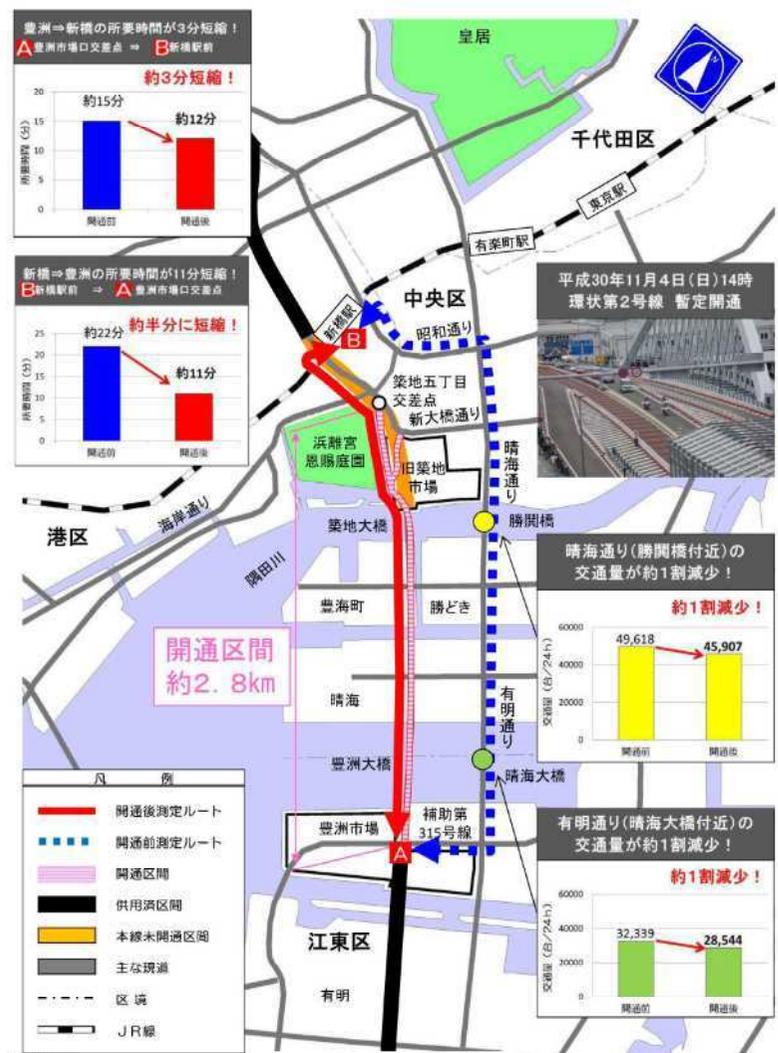
4-2 ②環状第2号線・第3号線・第5の1号線の開通

環状第2号線（築地・新橋間）本線開通！！
 環状第2号線の全線（約14km）が開通
 東京都建設局 令和4年10月14日報道発表

令和4年12月18日（日曜日）交通開放



環状第2号線（豊洲～築地）暫定開通による効果
 開通約1ヶ月後の利用状況
 東京都建設局 平成31年02月14日報道発表



※調査日
 【開通前】平成30年9月25日(火)7:00～平成30年9月26日(水)7:00
 【開通後】平成30年12月6日(木)7:00～平成30年12月7日(金)7:00

4 最新の取り組みと整備効果

4-2 ②環状第2号線・第3号線・第5の1号線の開通

環状第3号線（薬王寺）4車線で交通開放
 令和4年11月9日（水曜日）
 東京都建設局 令和4年12月26日報道発表



標準断面図



※ 歩道部については、引続き無電柱化や歩道工事などを行い、早期完成を目指します。

交通開放間近の環状第3号線（薬王寺）



【市谷薬王寺町交差点から市谷柳町方面を望む】

環状第5の1号線（千駄ヶ谷）交通開放
 令和4年12月3日（土曜日）
 東京都建設局 令和4年10月13日報道発表



交通開放間近の環状第5の1号線（千駄ヶ谷）



【新宿区側から千駄ヶ谷ぎょうえんトンネルを望む】



【渋谷区側から新宿区方面を望む】

渋滞対策検討箇所

令和5年8月25日(金)

関東地方整備局 東京国道事務所

5 渋滞対策検討箇所(ピンポイント対策の検討)

5-1 渋滞対策検討箇所(ピンポイント対策の検討)の報告事項

■ピンポイント対策の検討状況について2箇所を報告します。

■ピンポイント対策の報告事項(2箇所)

No	路線名(通称)	交差点名	市区町村	対策状況	対策内容	備考(その他の対策状況)
1	一般国道6号 (水戸街道)	かなまちさんちようめ 金町三丁目交差点	葛飾区	対策完了 ※(R4.9.6)	交差点改良に伴う、国道4号下り横断歩道 移設、停止線前出し	ピンポイント渋滞対策は対策完了 したが、新宿拡幅は事業中
2	一般国道357号 (湾岸道路)	けいひんおおはしきた 京浜大橋北交差点	大田区	対策中	国道357号西行に左折専用車線を新設 信号の時間調整	-

《位置図》



5 渋滞対策検討箇所(ピンポイント対策の検討)

5-2 ①金町三丁目交差点

＜令和4年9月対策完了＞



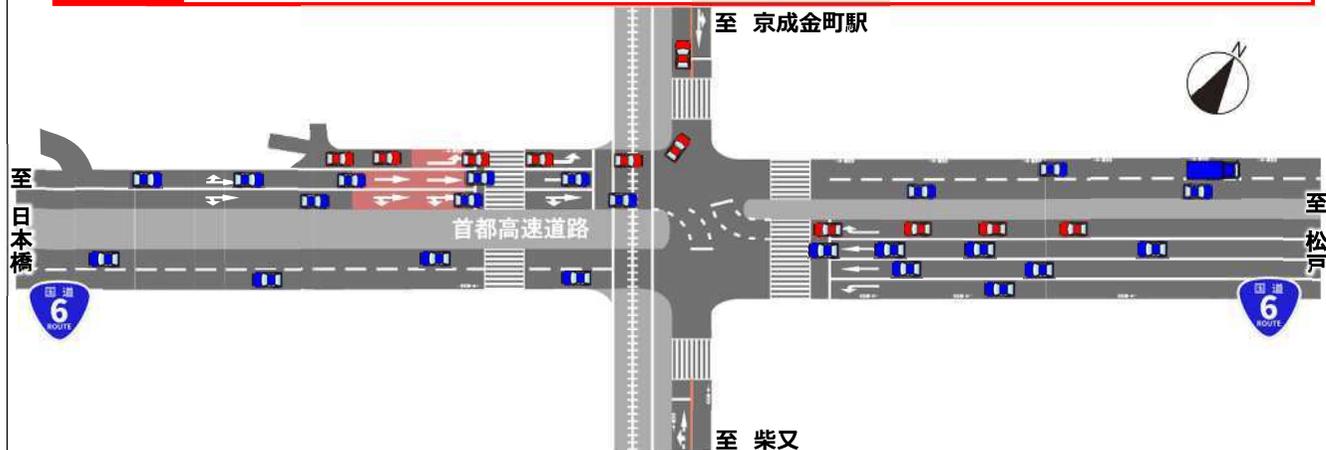
- 金町三丁目交差点は、国道6号と都道501号(柴又街道)が交差する箇所に位置する。
- 横断歩道の前出しにより、歩行者の安全性向上に加え、滞留スペース増加による渋滞緩和が期待される。



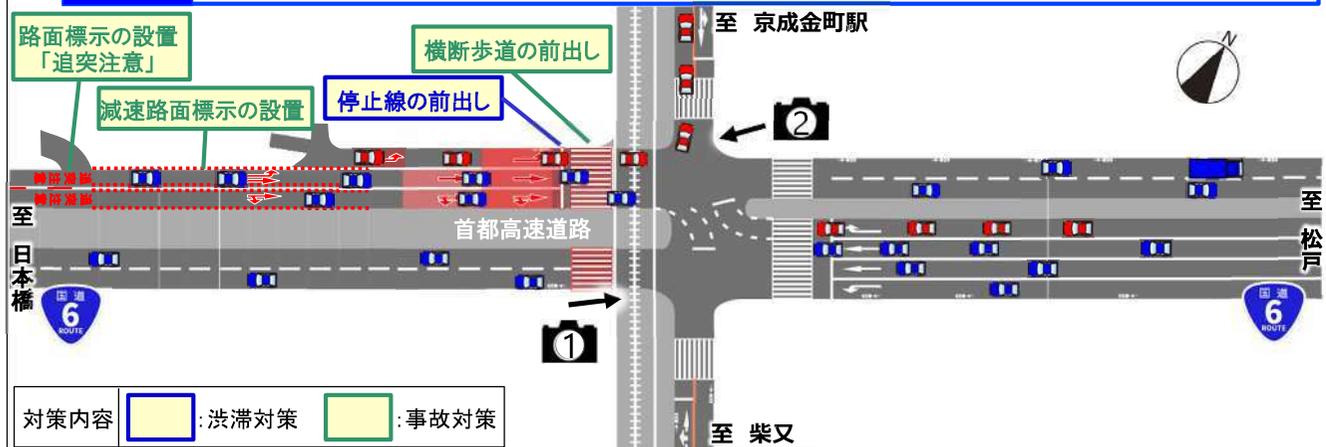
《広域図》



対策前 横断歩道により滞留スペースが2つに分断、滞留長の不足が懸念。



対策後 横断歩道の前出しにより、滞留スペースが増加し、渋滞緩和が期待される。



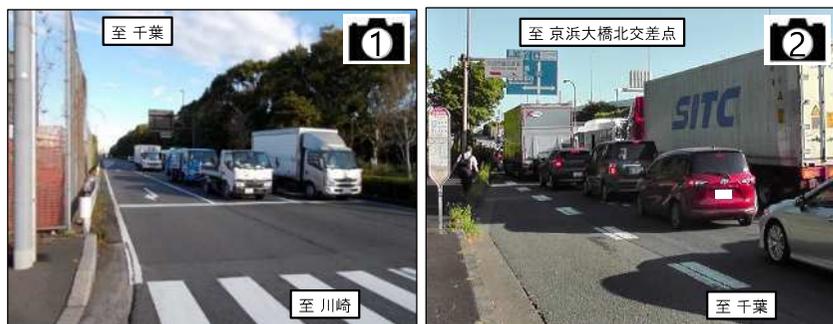
5 渋滞対策検討箇所(ピンポイント対策の検討)

5-2 ②京浜大橋北交差点

<対策中>



- 京浜大橋北交差点は、国道357号と東京港臨海道路が交差する箇所に位置する。
- 周辺に物流倉庫が多く立地し、大型車が絡む追突事故が発生している。
- また、国道357号下りにおいては、左折交通が多く、捌け残りが発生している。
- 信号の時間調整を行うとともに、左折専用車線を新設することで左折車の交通容量を増大させ、捌け残りの解消が期待できる。



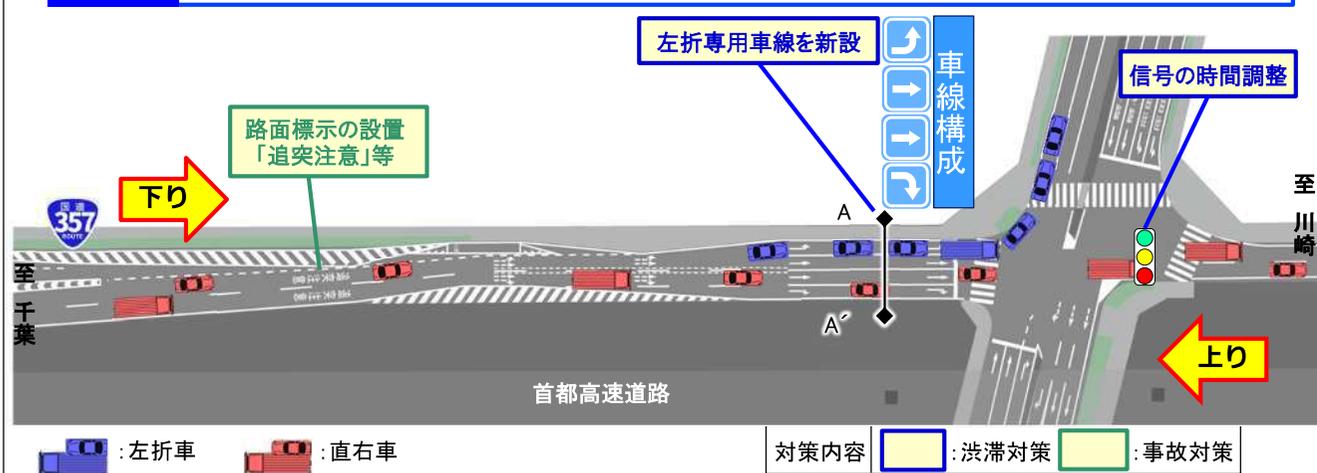
<<広域図>>



対策前 左折交通が多く、左直車線において捌け残りが発生。



対策後 左折専用車線の設置により、左折車の交通容量を増大させ、捌け残りの解消が期待。



TDM施策の検討

令和5年8月25日(金)

関東地方整備局 東京国道事務所

6 TDM施策の検討

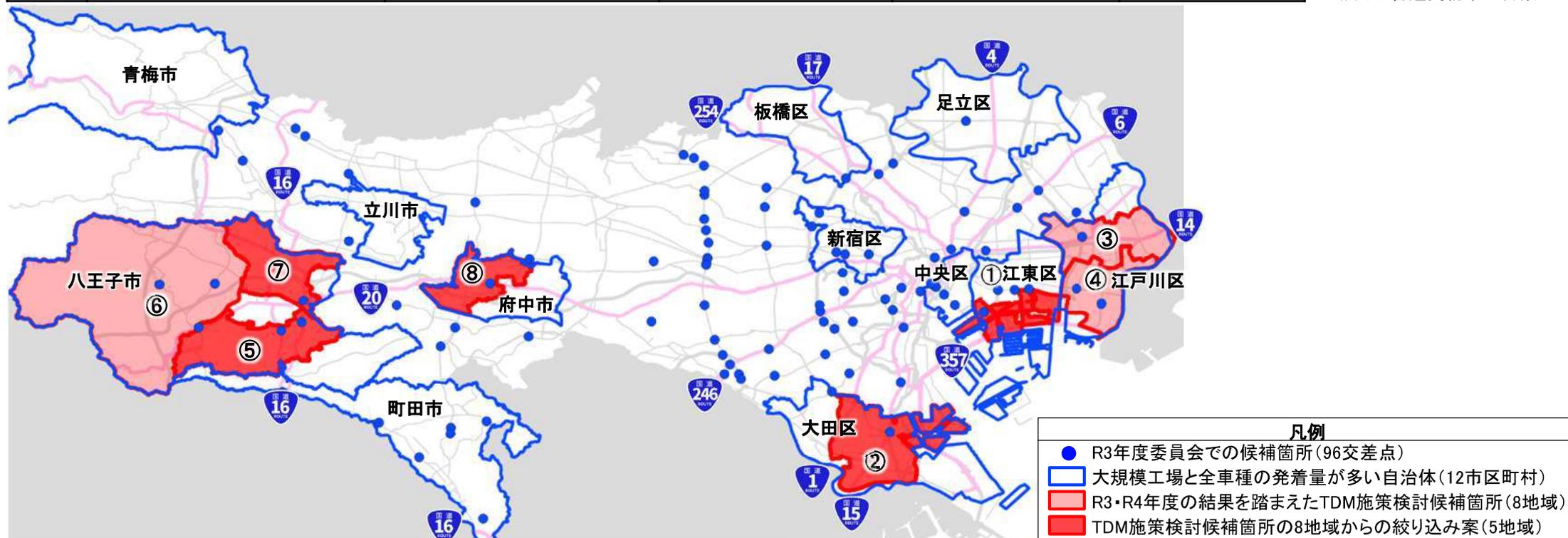
R4年度第2回委員会
資料を基に作成

6-1 TDM施策検討候補箇所の選定結果(案)

- 前回委員会を踏まえ8地域について、物流施設の立地状況や交通状況を整理。
- 物流施設の敷地面積が広く、主要渋滞箇所数や発着量の多い5地域をTDM施策検討候補箇所に選定。

TDM施策検討候補箇所	物流施設の敷地面積(合計)	周辺の主要渋滞箇所数	H27センサス発着量※	検討結果
① 江東区 臨海部	約120万㎡	10箇所	153,577台(57,025台)	候補箇所
② 大田区 臨海部	約640万㎡	12箇所	427,749台(96,970台)	候補箇所
③ 江戸川区 国道14号周辺部	約19万㎡	4箇所	248,024台(41,135台)	候補箇所から削除
④ 江戸川区 臨海部	約47万㎡	4箇所	233,717台(35,143台)	候補箇所から削除
⑤ 八王子市 北野工業地区周辺部	約190万㎡	15箇所	216,197台(14,834台)	候補箇所
⑥ 八王子市 繊維工業団地周辺部	約52万㎡	6箇所	195,919台(15,297台)	候補箇所から削除
⑦ 八王子市 八王子IC周辺部	約170万㎡	17箇所	109,980台(11,177台)	候補箇所
⑧ 府中市 府中駅周辺部	約140万㎡	14箇所	151,413台(16,724台)	候補箇所

※平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査より、発生集中交通量を集計
※()内は普通貨物車の台数



6 TDM施策の検討

6-2 TDM施策検討候補箇所における検討状況(前回委員会でのご意見)

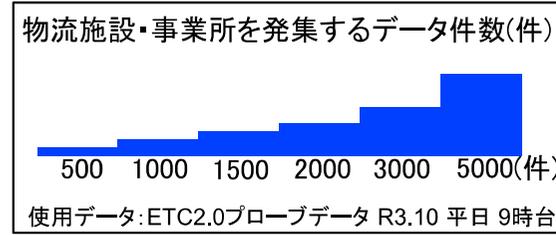
○ETC2.0データを用いて地区から発生する交通と主要渋滞箇所との関連を分析。
 ○分析の結果、主要渋滞箇所と関連の強い地区を把握し、TDM施策の実施により効果が期待できることを確認。
 ⇒前回委員会において、「TDM 施策については、単独の主要渋滞箇所を対象とするのではなく、面的に効果が発現するように検討を進める必要がある」との意見があった。
 ○そのため、追加分析として「大田区臨海部」を例に面的な渋滞発生状況を整理。

大規模需要源と対象交差点の関連性分析事例(大森東交差点(大田区))



凡例

- ★ 経路分析の対象とする主要渋滞箇所
- ★ 主要渋滞箇所
- IC名 高速道路出入口
- 駅名 鉄道駅
- 地区名 物流施設・事業所
- 大田区臨海部



大森東交差点(東流入部)と物流施設・事業所との関連性	割合(9時台)
大井ふ頭	10.91%
城南島	5.12%
京浜島	2.50%
平和島	0.50%
昭和田	4.84%
大田市場	1.12%
合計	24.99%

東流入部交通のうち
25%が周辺物流施設関連

出典: 国土地理院

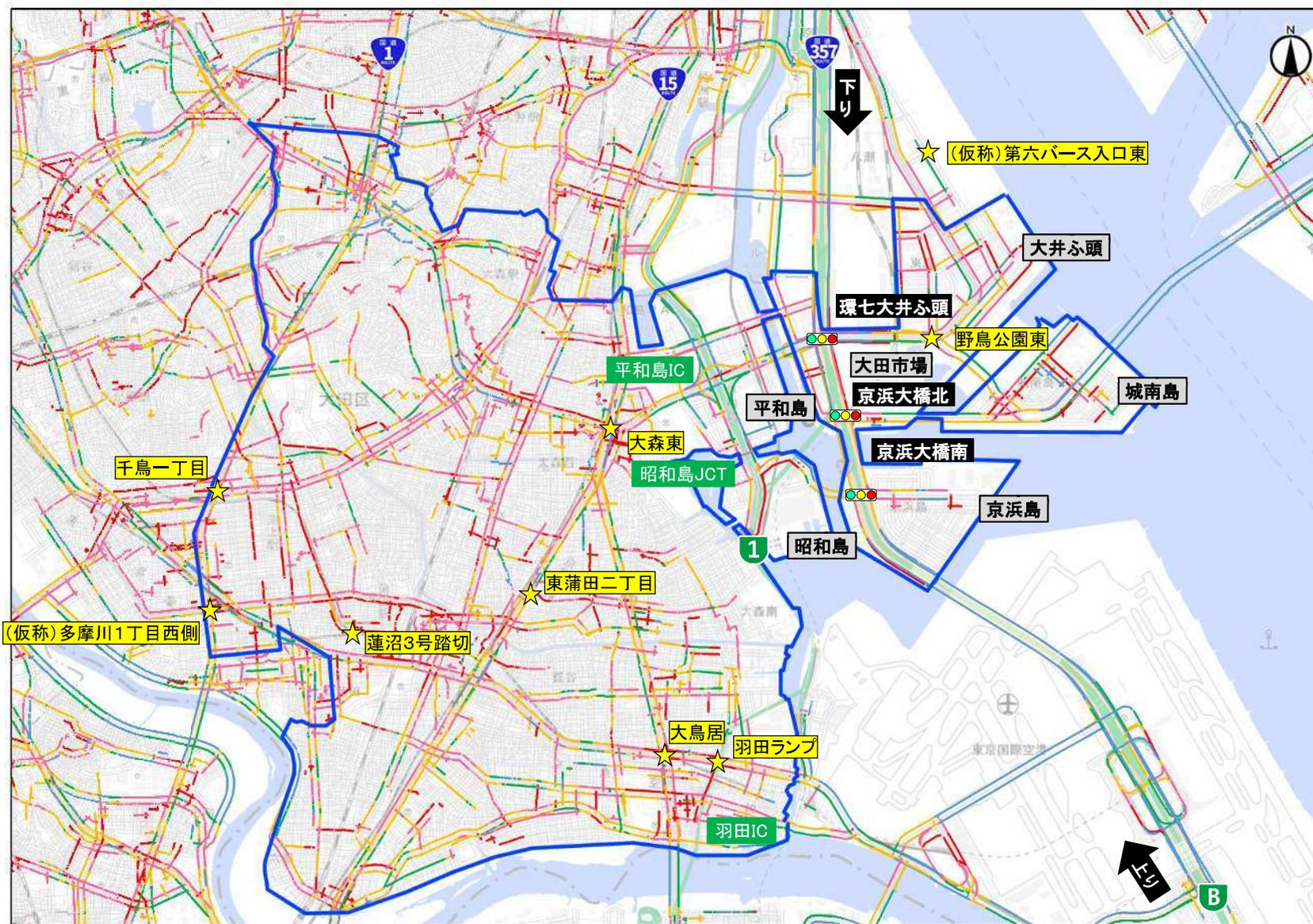
使用データ: ETC2.0プローブデータ R3.10 平日 9時台

6 TDM施策の検討

6-2 TDM施策検討候補箇所における交通状況

○ETC2.0プローブデータを用いて面的な旅行速度の時系列変化を分析。

【7時台】
京浜大橋周辺において、
特に目立った渋滞は
発生していない。



凡例	
★	主要渋滞箇所
IC名	高速道路出入口
地区名	物流施設・事業所
□	大田区 臨海部

平均旅行速度	
—	: 10km/h未満
—	: 20km/h未満
—	: 30km/h未満
—	: 40km/h未満
—	: 40km/h以上
—	: データなし

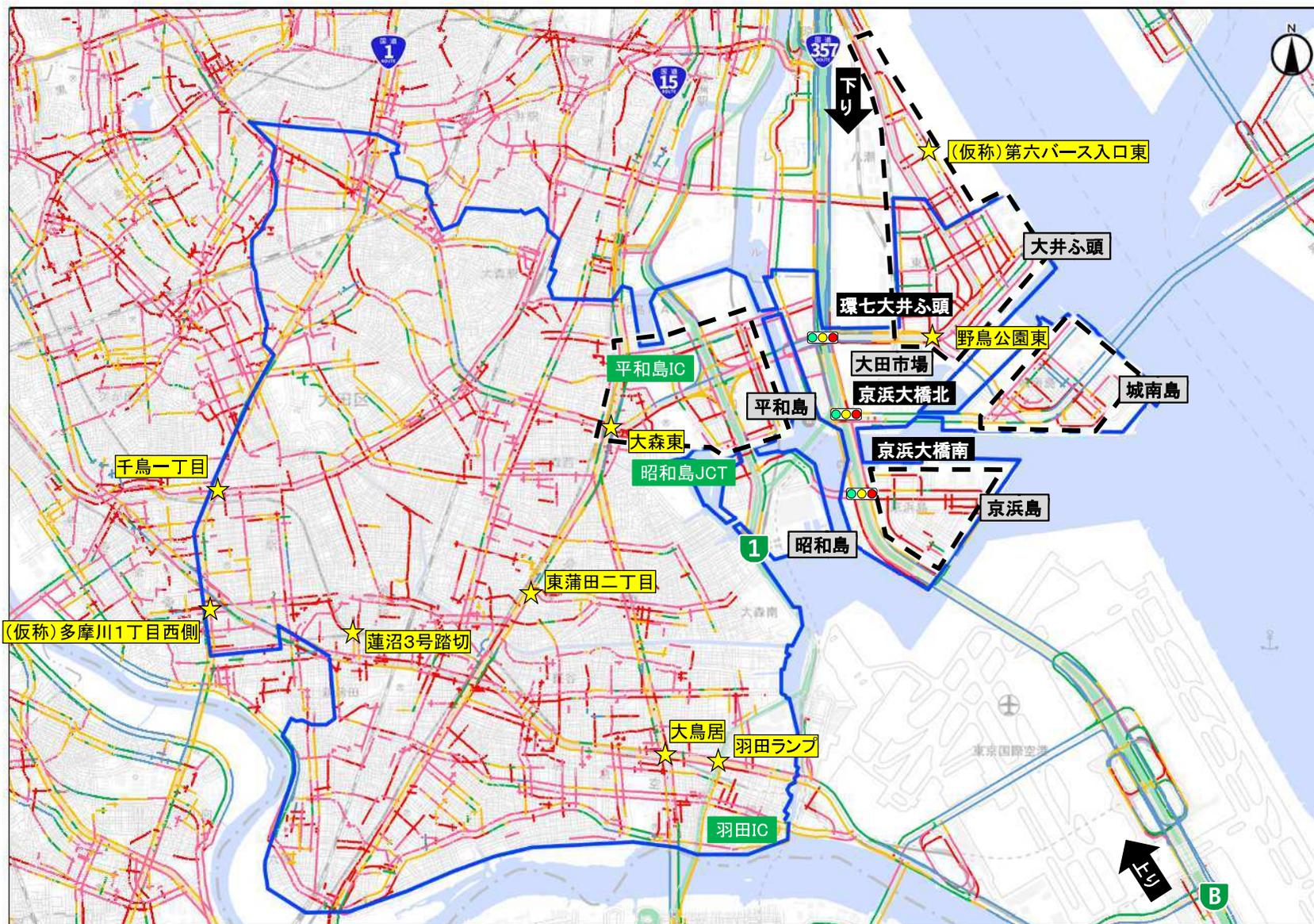
【使用データ】
ETCプローブデータ様式1-2 R4.9.30
対象道路: 高速道路を除いた一般道

6 TDM施策の検討

6-2 TDM施策検討候補箇所における交通状況

○ETC2.0プローブデータを用いて面的な旅行速度の時系列変化を分析。

【9時台】
物流施設・事業所が
立地する地区で
渋滞が発生。



凡例	
★	主要渋滞箇所
IC名	高速道路出入口
地区名	物流施設・事業所
□	大田区 臨海部

平均旅行速度	
赤	: 10km/h未満
ピンク	: 20km/h未満
黄	: 30km/h未満
緑	: 40km/h未満
青	: 40km/h以上
灰	: データなし

【使用データ】
ETCプローブデータ様式1-2 R4.9.30
対象道路: 高速道路を除いた一般道

6 TDM施策の検討

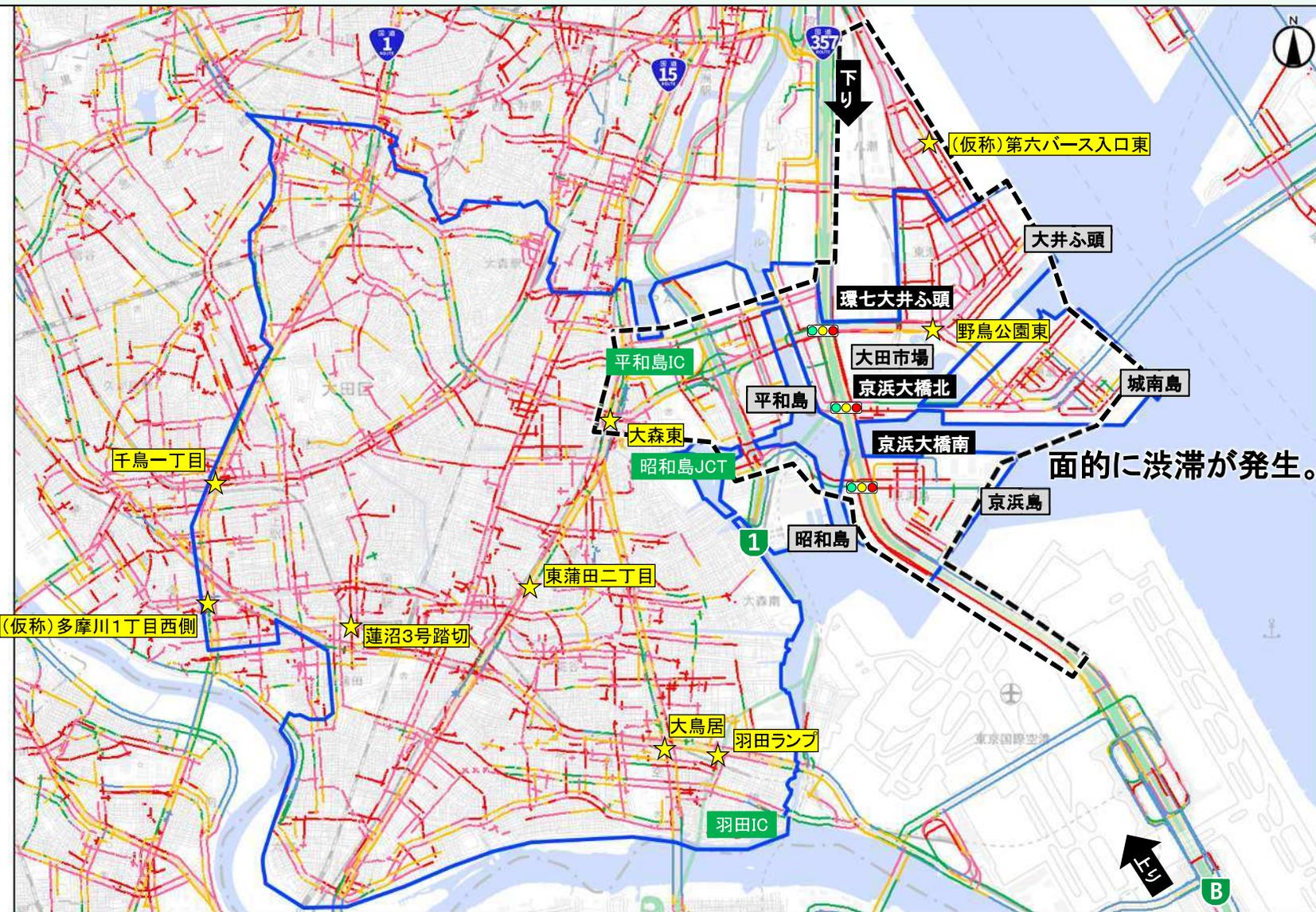
6-2 TDM施策検討候補箇所における交通状況

○物流施設を発着する交通と通過交通が連鎖的に渋滞を引き起こしているため、TDM施策の検討にあたっては地元自治体と連携して進めていく必要がある。

【11時台】

国道357号でも波及的に渋滞が発生。

⇒ 面的な渋滞が発生。



【使用データ】

ETCプローブデータ様式1-2 R4.9.30

対象道路: 高速道路を除いた一般道

6 TDM施策の検討

6-3 TDM施策メニューの検討

- 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。

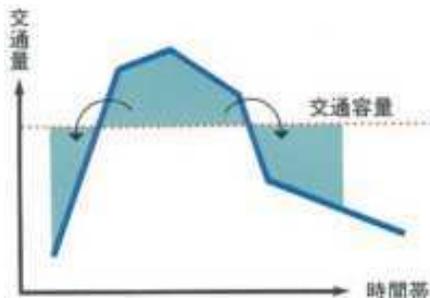
- ・交通情報提供
- ・交通管制の高度化 など



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。

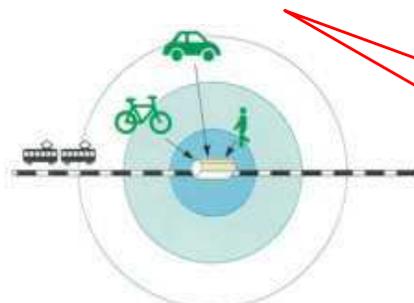
- ・時差通勤
- ・混雑を避けた納品時刻への変更 など



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



「②時間帯の変更」に着目した検討を実施

■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（案）

R5.8.25

	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	田中 満	
委員	国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長	藤坂 幸輔	
委員	国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所長	宮本 久仁彦	
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	金森 滋	
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	前田 隆志	
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	西田 匡志	
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	岡原 貴司	
委員	首都高速道路（株）計画・環境部 快適走行推進課長	宝子丸 薫子	
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		

令和5年度 第1回 東京都移動性向上委員会 議事概要

日時：令和5年8月25日（金） 10:00～12:00

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（対面・WEB）

○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）最新の取り組みと整備効果
- （5）渋滞対策検討箇所
- （6）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R4.12末の旅行速度及び交通量の推移を基に、コロナ禍から現在までの都内の交通状況変化について報告した。
 - ・交通状況のモニタリングと併せて、前回委員会から今回委員会までの間に対策完了した箇所や具体の対策内容を整理し、対策による交通への影響を確認した方がよいとの意見があった。
- （3）主要渋滞箇所の進捗状況及び見直し
 - ・現時点で渋滞対策が立案されていない主要渋滞箇所について、事故危険区間に指定されている事業の実施性の高い箇所を中心に、交通安全対策事業と併せてピンポイント渋滞対策の実施も検討することを確認した。
 - ・今年度のモニタリング結果において、対策実施後2年間継続して効果が顕われている2箇所（富士見ヶ丘小学校交差点・乞田新大橋交差点）については、主要渋滞箇所から解除することが了承された。
 - ・今年度のモニタリング結果において、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4箇所（下高井戸駅入口交差点・（仮称）桜新町交番前南交差点・若林陸橋交差点・谷原交差点）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を審議することとした。

（４）最新の取り組みと整備効果

- ・各道路管理者より、移動性向上に向けた取り組み及び道路整備効果の事例が報告された。

（５）渋滞対策検討箇所

- ・直轄国道における渋滞対策検討箇所について、ピンポイント対策の検討状況を報告した。

（６）TDM 施策の検討

- ・TDM 施策検討候補箇所（案）について審議した。
- ・TDM の施策メニューについては、時間帯の変更に限定せず、経路の変更や手段の変更なども含めて複数の施策メニューを組合せて実施することで、はじめて効果が発現するのではないかとの意見があった。

以上