

令和7年度 第2回東京都移動性向上委員会

日時：令和8年3月9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) 委員の追加について
- (2) 委員会の開催経緯と論点
- (3) 主要渋滞箇所の解除
- (4) 全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の報告
- (5) TDM施策について
- (6) 渋滞対策実施箇所の対策効果
- (7) 「首都高 快適走行ビジョン2040」の紹介

3. そ の 他

4. 閉 会

【資料一覧】

- 資料1 : 令和7年度第2回東京都移動性向上委員会 資料
資料2 : 首都高 快適走行ビジョン2040
資料3 : 東京都移動性向上委員会 規約・委員名簿
参考資料 : 令和7年度第1回東京都移動性向上委員会 議事概要

令和7年度
第2回 東京都移動性向上委員会

令和8年3月9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8年3月9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

■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。

- 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協議会の結果を受け、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7年度第1回委員会までに主要渋滞箇所55箇所が解除され、一般道の主要渋滞箇所は令和7年8月末時点で現在378箇所。

【これまでの主な検討内容】

開催回	主な議事内容
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年度～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～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	・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 ・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 ・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3年度	・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

開催回	開催回	主な議事内容
令和4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(3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(2箇所)</u> を解除 ・交通需要の調整(TDM施策)の検討
令和5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(2箇所)</u> を解除 ・交通需要の調整(TDM施策)の検討
	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 ・モニタリング評価区間の見直し検討 ・交通需要の調整(TDM施策)の検討
令和6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> の解除について審議 ・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> 及びその後の対応方針について報告 ・交通需要の調整(TDM施策)の検討
	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(6箇所)</u> を解除 ・交通需要の調整(TDM施策)の検討
令和7年度	第1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(8箇所)</u> 及びその後の対応方針について報告 ・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4点について意見交換を実施していただきたい。

2.主要渋滞箇所の解除 **審議事項**

○ヒアリング結果及び交通状況分析を踏まえ、解除候補箇所(8箇所)の解除要否を審議

3.全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の報告 **報告事項**

○渋滞対策要望箇所の対策実施状況等の報告

4.TDM施策について **報告事項**

○大田区臨海部地域におけるTDM施策に関するアンケートの実施結果と対応方針(案)の報告

○多摩地域におけるTDM施策の実施に向けた検討状況の報告

5.渋滞対策実施箇所の対策効果 **報告事項**

○京浜大橋北交差点および(仮称)京浜大橋南交差点で実施した渋滞対策の効果検証結果の報告

主要渋滞箇所の解除

令和8年3月9日(月)

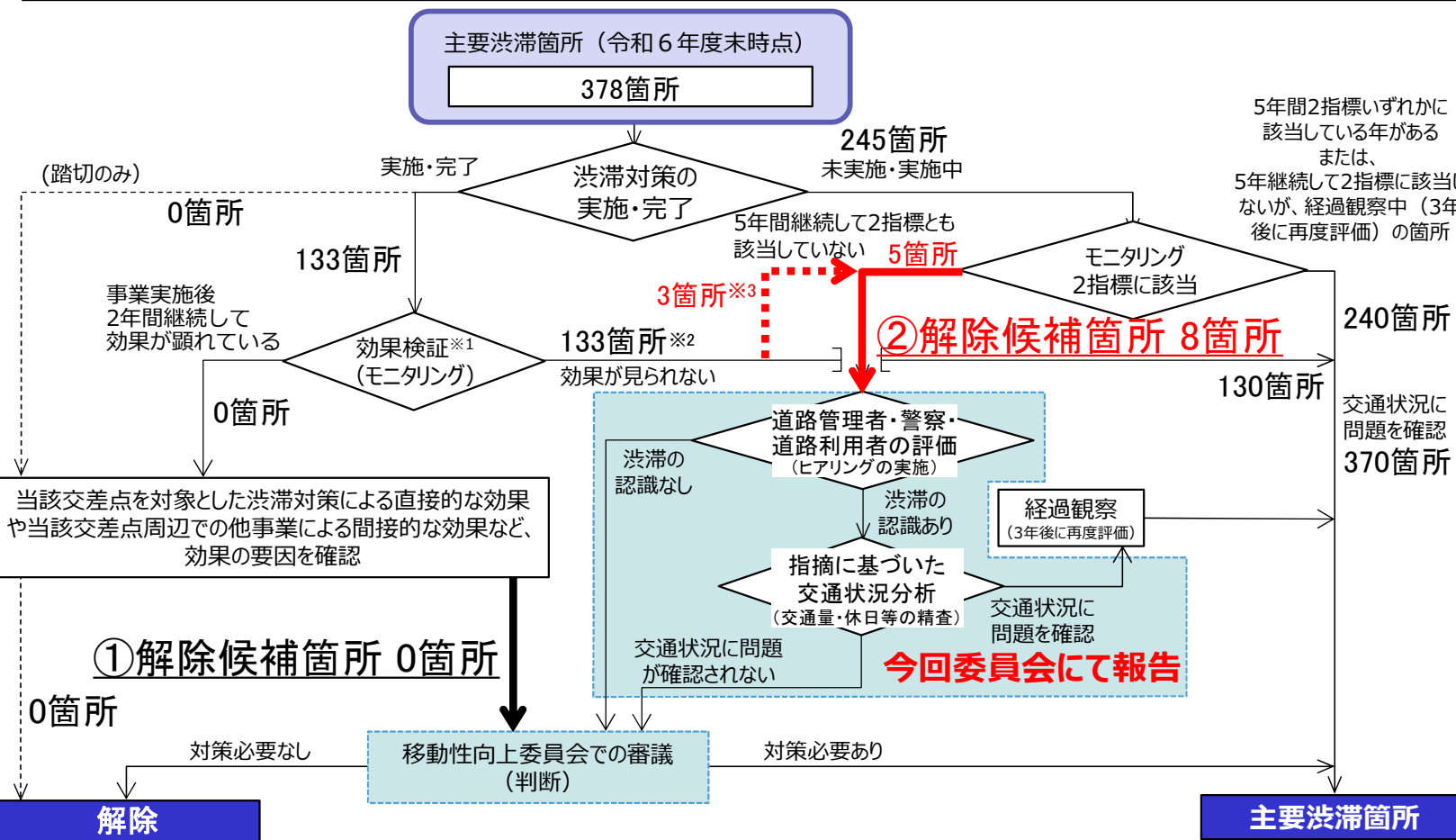
関東地方整備局 東京国道事務所

2 主要渋滞箇所の解除

2-1 主要渋滞箇所の解除の考え方

■ 主要渋滞箇所の解除の考え方に従って、解除候補箇所を選定。

- ① 渋滞対策を実施した主要渋滞箇所133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については、主要渋滞箇所の解除を審議している。(本年度は該当なし)
- ② 渋滞対策が未実施・実施中または渋滞対策実施後明確な効果が見られない箇所のうち、**直近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8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)及び指摘に基づいた交通状況分析を踏まえて、**主要渋滞箇所の解除の要否を審議**。



※1 「効果検証(モニタリング)」では平日昼間の12時間平均・ピーク時旅行速度より検証を行う

※2 「効果が見られない133箇所」には、対策後2年を経過していない箇所を含む

※3 「効果が見られない133箇所」のうち、事業実施後、明確な効果はみられないが5年間継続して2つのモニタリング指標に該当しない箇所についてはヒアリングを実施する方針とする

■ 主要渋滞箇所のモニタリング指標 (主要渋滞箇所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

2 主要渋滞箇所の解除

2-2 解除候補箇所【渋滞対策が未実施・実施中または渋滞対策実施後明確な効果が見られない箇所のうち直近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箇所】

■以下に示す8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。

■解除候補箇所(8箇所)の対策状況の一覧

No	路線名	交差点名	市区町村	対策状況 対策事業	備考
1	一般国道17号	<small>やまとちょう</small> 大和町交差点	板橋区	未検討	BN協議会箇所
2	一般国道17号	<small>やまとちょうみなみがわ</small> (仮称)大和町南側交差点	板橋区	未検討	BN協議会箇所
3	一般国道20号	<small>おおはら</small> 大原交差点	渋谷区・杉並区	対策実施(H25) ハイパースムーズ作戦(環七通り)	BN協議会箇所
4	一般国道254号	<small>くまのちょう</small> 熊野町交差点	板橋区	一部対策実施(R2) ピンポイント対策(熊野町)	BN協議会箇所
5	都道 環状三号線	<small>ろっほんぎ</small> 六本木交差点	港区	対策実施(H6) ハイパースムーズ作戦(六本木)	BN協議会箇所
6	都道 町田調布線	<small>いなぎふくし</small> 稲城福祉センター <small>いりぐち</small> 入口交差点	稲城市	未検討	BN協議会箇所
7	都道 府中町田線	<small>みゆきばし</small> 行幸橋交差点	多摩市	未検討	BN協議会箇所
8	都道 新宿青梅線	<small>はこねがさき</small> 箱根ヶ崎交差点	瑞穂町	対策中 一般都道瑞穂あきる野八王子線(箱根ヶ崎駅前) 主要地方道新宿青梅線(箱根ヶ崎立体)	BN協議会箇所

2 主要渋滞箇所の解除

2-2 解除候補箇所【渋滞対策が未実施・実施中または渋滞対策実施後明確な効果が見られない箇所のうち直近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箇所】

■解除候補箇所(8箇所)のモニタリング指標の算定結果

(km/h)

No	路線名	交差点名	市区町村	R2		R3		R4		R5		R6		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	
1	一般国道17号	<small>やまとちよう</small> 大和町交差点	板橋区	20.9	15.1	20.5	14.3	22.0	14.2	21.9	13.9	21.9	13.3	BN協議会箇所
2	一般国道17号	<small>やまとちようみなみがわ</small> (仮称)大和町南側交差点	板橋区	23.5	13.2	23.4	13.8	21.5	14.2	21.5	14.4	20.9	13.5	BN協議会箇所
3	一般国道20号	<small>おおはら</small> 大原交差点	渋谷区・杉並区	22.7	10.5	23.0	10.5	24.7	10.6	24.2	10.7	23.6	10.2	BN協議会箇所
4	一般国道254号	<small>くまのちよう</small> 熊野町交差点	板橋区	24.1	13.5	23.5	12.4	24.8	13.7	24.9	14.4	24.2	13.7	BN協議会箇所
5	都道 環状三号線	<small>ろっほんぎ</small> 六本木交差点	港区	24.4	11.1	24.3	11.5	22.6	11.3	21.7	10.9	20.2	10.5	BN協議会箇所
6	都道 町田調布線	<small>いなぎふくし</small> <small>いりぐち</small> 稲城福祉センター入口交差点	稲城市	20.7	13.1	20.4	13.5	22.2	13.1	21.9	12.5	21.9	12.9	BN協議会箇所
7	都道 府中町田線	<small>みゆきばし</small> 行幸橋交差点	多摩市	21.1	10.6	20.9	10.1	25.0	13.0	25.0	13.1	25.0	13.3	BN協議会箇所
8	都道 新宿青梅線	<small>はこねがさき</small> 箱根ヶ崎交差点	瑞穂町	21.0	12.1	20.8	10.7	21.7	10.6	21.5	10.5	21.3	10.3	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

2 主要渋滞箇所の解除

2-2 解除候補箇所【渋滞対策が未実施・実施中または渋滞対策実施後明確な効果が見られない箇所のうち直近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箇所】

■解除候補箇所(8箇所)の位置図



2 主要渋滞箇所の解除

2-3 ヒアリングの実施概要

- 対象箇所を管轄・営業区域としている関係団体に、渋滞の認識に関するヒアリングを実施。
- 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を収集。

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』とその詳細、周辺状況の変化等をお伺いし、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	アンケート形式（メール等）
実施期間	2025年10月16日～11月14日
対象※	東京都（建設局）、板橋区、稲城市、 警視庁（交通規制課）、東京バス協会、東京都トラック協会
項目	①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 ・渋滞する時間帯、渋滞要因、渋滞状況 ②主要渋滞箇所周辺の渋滞状況や事故発生状況の変化、その要因 ③主要渋滞箇所の渋滞状況に関するその他意見

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

2 主要渋滞箇所の解除

2-4 ヒアリングの実施結果

■ ヒアリングの結果、8箇所すべてで、少なくとも1団体から「渋滞の認識あり」との回答及び具体的な意見があった。

No.	交差点名	所在地	交差路線名		道路管理者		警視庁	バス協会	トラック協会	渋滞の認識
			接続道路1 (主方向)	接続道路2						
1	やまとちょう 大和町交差点	板橋区	国道17号	環状七号線	東京国道 ×	都建設局 ×	×	×	×	あり
2	やまとちょうみなみがわ (仮称)大和町南側交差点	板橋区	国道17号	板橋区道	東京国道 ×	板橋区 ×	○	×	×	あり
3	おおはら 大原交差点	渋谷区・杉並区	国道20号	環状七号線	東京国道 ×	都建設局 ×	×	×	×	あり
4	くまのちょう 熊野町交差点	板橋区	国道254号	環状六号線	東京国道 ×	都建設局 ○	×	×	×	あり
5	ろっぼんぎ 六本木交差点	港区	環状三号線	都道412号	都建設局 ×		×	×	○	あり
6	いなぎふくし いりぐち 稲城福祉センター入口交差点	稲城市	都道19号	稲城市道	都建設局 ○	稲城市 ×	○	○	×	あり
7	みゆきばし 行幸橋交差点	多摩市	都道18号	都道41号	都建設局 ○		○	×	×	あり
8	はこねがさき 箱根ヶ崎交差点	瑞穂町	都道5号	都道166号	都建設局 ×		○	×	×	あり

2 主要渋滞箇所の解除

2-5 交通状況分析の内容

■ヒアリングで渋滞の認識ありとの回答を受けた交差点流入方向を対象に、速度データ分析、指摘事項を踏まえた現地踏査を実施し、渋滞有無を確認。

■速度データ分析概要

項目	内容
目的	データ分析によって、方向別の時間帯別速度状況を可視化し、速度低下状況を確認する
使用データ	ETC2.0プローブデータ R6.1～R6.12平日（休日※） →年間の平日平均旅行速度を算出 ※ヒアリングで休日における渋滞の認識ありとの回答を受けた箇所については年間休日平均旅行速度を算出
分析対象	ヒアリングで渋滞の認識ありとの回答を受けた交差点流入方向

■現地踏査概要

項目	内容
目的	ヒアリングでの主な指摘内容と速度データ分析結果を踏まえ、渋滞ありとの回答を受けた交差点流入方向の現地踏査を実施し、渋滞状況等を確認する
実施期間	令和7年12月3日、4日、9日、10日、11日 ※現地踏査は各主要渋滞箇所につき1日、朝ピークまたは夕ピーク時に実施
踏査内容	・滞留長 ・信号1サイクルあたりの捌け残り状況（交差点を通過するまでの信号待ち回数） ・交差点の信号現示運用 ・指摘のあった事象の発生状況 ※事象がみられるか、渋滞要因となっているか （事象の例：前方交差点からの先詰まり、路上駐車車両による後続阻害、歩行者・自転車による右左折阻害等）
渋滞の判定方法	交差点を通過するまでの信号待ち回数で判定 【日中もしくはピーク時】信号待ち1回で交差点を通過できない（≒青信号1回で滞留車両の捌け残りが発生） ※一時的な捌け残り発生などはこの限りではない

2 主要渋滞箇所の解除

2-6 交通状況分析結果と判定

■ 交通状況分析の結果、8箇所中7箇所を**経過観察**と判定した。
また、現地踏査を踏まえて1箇所を今年度は**審議見送り**とした。

No.	交差点名	所在地	交通状況分析結果			判定
			速度データ 分析結果	現地踏査 結果	結果概要	
1	やまとちょう 大和町交差点	板橋区	×	×	速度データ分析では、国道17号上りで朝ピークに10～15km/hの、下りで終日15～20km/hの速度低下がみられ、環状七号線内回り・外回りでは終日10km/h以下の速度低下がみられた。現地踏査では、すべての流入方向で信号待ち2回以上が必要なことを確認したため、渋滞ありと判定し、経過観察を想定。	経過観察
2	やまとちょうみなみがわ (仮称)大和町南側 交差点	板橋区	○	×	速度データ分析では、国道17号の上下線ともに交差点流入部では速度低下はみられなかった。ただし現地踏査で、国道17号下りの約120m下流に隣接する大和町交差点から先詰まりがみられたことから、本交差点は大和町交差点と一体的に渋滞していると判定し、経過観察を想定。	経過観察
3	おおはら 大原交差点	渋谷区・ 杉並区	×	×	速度データ分析では、国道20号上りで終日10～15km/hの、下りでピーク時に10km/h以下の速度低下がみられ、環状七号線で終日10～20km/hの速度低下がみられた。現地踏査では、すべての流入方向で信号待ち2回以上が必要なことを確認したため、渋滞ありと判定し、経過観察を想定。	経過観察
4	くまのちょう 熊野町交差点	板橋区	△	×	速度データ分析では、国道254号上下線で終日15～20km/hの速度低下がみられ、環状六号線外回りで朝ピークに10～15km/hの速度低下がみられた。現地踏査では、国道254号上りと環状六号線外回りで信号待ち2回が必要なことを確認したため、渋滞ありと判定し、経過観察を想定。	経過観察
5	ろっぽんぎ 六本木交差点	港区	×	×	速度データ分析では、環状三号線内回りで夕ピーク時に10km/h以下の速度低下がみられ、都道412号上下線で夕ピーク時に15～20km/hの速度低下が見られた。現地踏査では、都道412号下りの左折車線で信号待ち2回以上が必要なことを確認したため、渋滞ありと判定し、経過観察を想定。	経過観察
6	いなぎふくし 稲城福祉センター いりくち 入口交差点	稲城市	×	×	速度データ分析では、都道19号上りで終日10km/h以下の速度低下がみられた。現地踏査でも都道19号上りの左折車線で信号待ち2回以上が必要なことを確認したため、渋滞ありと判定し、経過観察を想定。	経過観察
7	みゆきばし 行幸橋交差点	多摩市	△	×	速度データ分析では、都道41号下りで終日10～15km/hの速度低下がみられた。現地踏査では、都道41号下りで信号待ち2回以上が必要なことを確認したため、渋滞ありと判定し、経過観察を想定。	経過観察
8	はこねがさき 箱根ヶ崎交差点	瑞穂町	△	-	都道5号青梅方面において、交通規制(通行止め)の実施によって通常交通状況を確認できないため、今回審議を見送る。	審議見送り

【速度データ分析結果 判定の基本的な考え方】

○: 交差点直近の速度が20km/hを上回る △: 交差点直近の速度が10km/h～20km/h ×: 交差点直近の速度が10km/h以下 ※速度低下区間が短い場合などはこの限りではない

【現地踏査結果 判定の基本的な考え方】

○: 1回のサイクルで捌け残りなく通過可能(青信号1回で滞留車両がすべて通過可能)

×: ほとんどの信号サイクルにおいて、信号待ち1回で通過不可(信号1サイクルで捌け残りが発生する)

2 主要渋滞箇所の解除

2-6 交通状況分析結果と判定 No.1.大和町交差点 やまとちょう

現地踏査日:12月11日(木)

速度データ分析では、国道17号上りで朝ピークに10~15km/hの、下りで終日15~20km/hの速度低下がみられ、環状七号線内回り・外回りでは終日10km/h以下の速度低下がみられた。現地踏査では、すべての流入方向で信号待ち2回以上が必要なことを確認したため、渋滞ありと判定し、経過観察を想定。

【ヒアリングでの主な指摘内容】

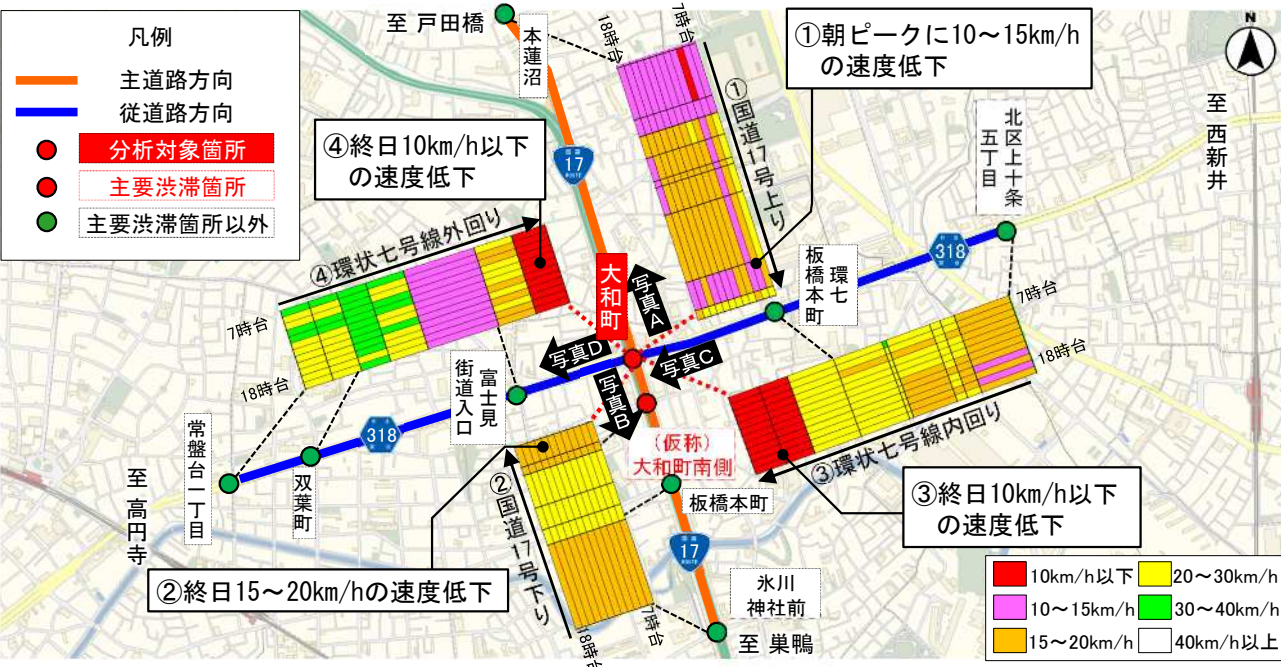
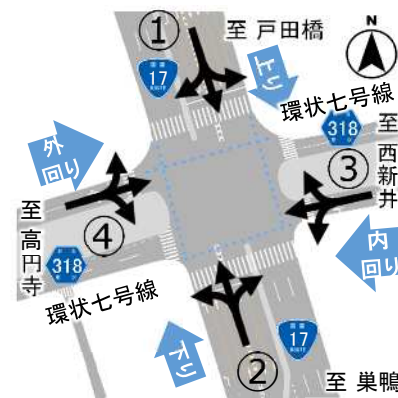
※ヒアリングで渋滞の認識ありとの回答を受けた交差点流入方向について記載 ※下線:経過観察と判断した事象

- ①国道17号上りは、交通量に対する青時間不足、右折車線長不足による直進阻害、路上駐車による円滑性低下などがみられる。
- ②国道17号下りは、交通量に対する青時間不足、直進車線減少に伴う渋滞、停留所でのバスの停車による円滑性低下などがみられる。
- ③環状七号線内回りは、交通量に対する青時間不足、左折の渋滞、隣接交差点の信号との不連動などがみられる。
- ④環状七号線外回りは、右折専用現示が短く、右折待ちの車両が側道入口まで並ぶことや、隣接交差点の信号との不連動などがみられる。

【現地踏査結果】

- ①国道17号上りは、朝ピーク時に直進車両が捌け残り、信号待ち3回以上が必要。(写真A)
- ②国道17号下りは、朝ピーク時に右折車両が捌け残り、信号待ち2回以上が必要。(写真B)
- ③環状七号線内回りは、左折車両が横断者の通過待ちによって捌け残り、朝ピーク時に信号待ち3回以上が必要。(写真C)
- ④環状七号線外回りは、朝ピーク時に右折車両が捌け残り、信号待ち3回以上が必要。(写真D)

経過観察



出典: NTTインフラネット 使用データ:ETC2.0 プローブデータ様式2-4(R6.1-12平日)



写真A ①国道17号上り 平日8時台 至 戸田橋

直進車両が捌け残る



写真B ②国道17号下り 平日8時台 至 巢鴨

右折車両が捌け残る



写真C ③環状七号線内回り 平日8時台 至 西新井

左折車両の横断者通過待ちがある



写真D ④環状七号線外回り 平日8時台 至 高円寺

右折車両が捌け残る

2 主要渋滞箇所の解除

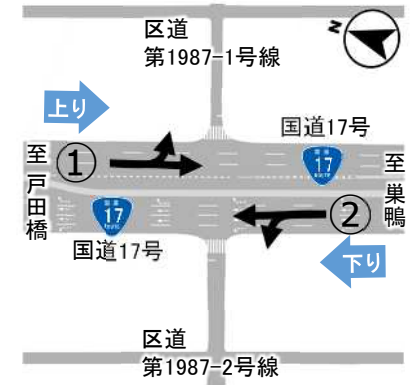
2-6 交通状況分析結果と判定 No.2. (仮称)大和町南側交差点

やまとちょうみなみがわ

現地踏査日:
12月11日(木)

速度データ分析では、国道17号の上下線ともに交差点流入部では速度低下はみられなかった。ただし現地踏査で、国道17号下りの約120m下流に隣接する大和町交差点から先詰まりがみられたことから、本交差点は大和町交差点と一体的に渋滞していると判定し、経過観察を想定。

経過観察



【ヒアリングでの主な指摘内容】

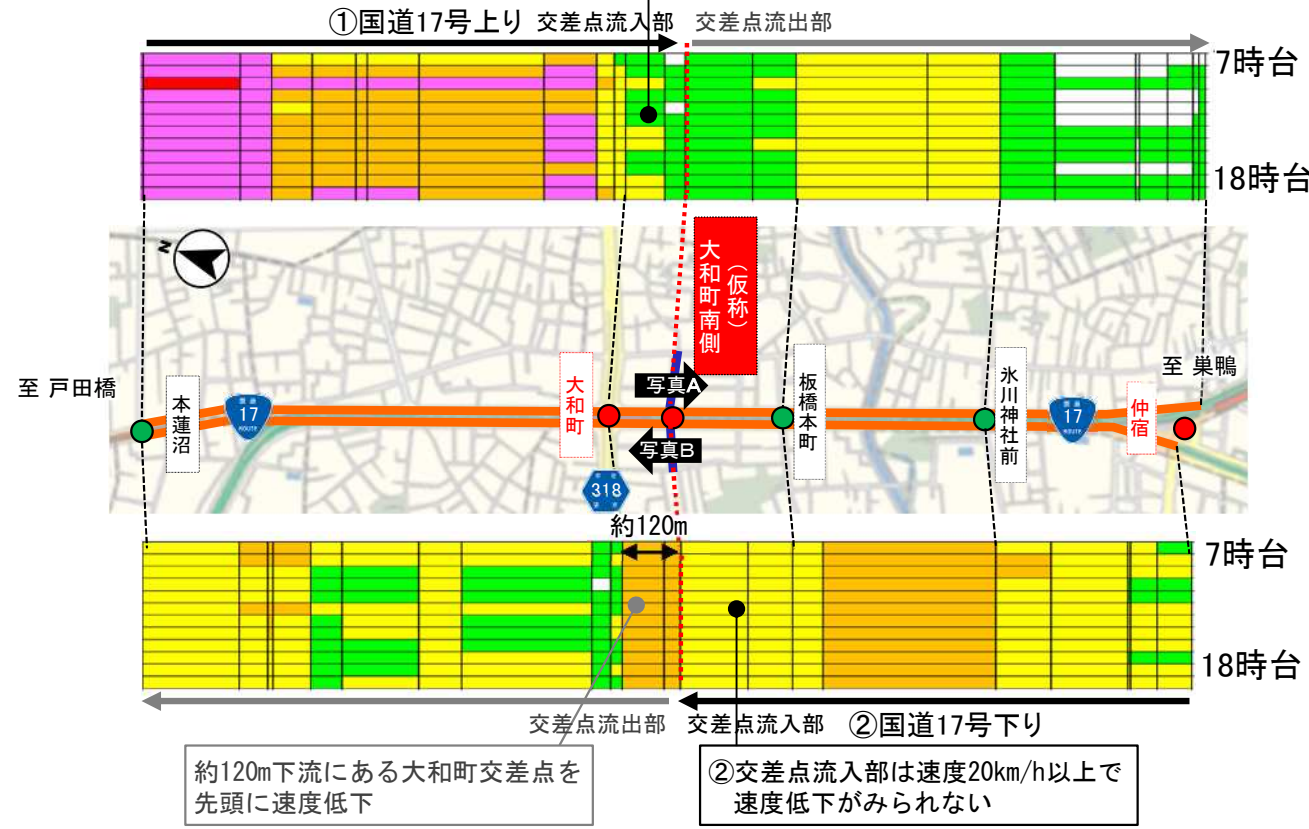
※ヒアリングで渋滞の認識ありとの回答を受けた交差点流入方向について記載 ※下線:経過観察と判断した事象

- ① 国道17号上りは、路上駐車により円滑に走行できないほか、下流からの先詰まりがある。
- ② 国道17号下りは、大型車両が多いことによる速度低下、停留所でのバスの停車による円滑性の低下、下流からの先詰まりなどがみられる。

【現地踏査結果】

- ① 国道17号上りは、朝ピーク時に、巢鴨方面から断続的な渋滞がみられた。(写真A)
- ② 国道17号下りは、朝ピーク時に、約120m下流にある大和町交差点を先頭に先詰まりがみられた。(写真B)

①交差点流入部は速度20km/h以上で速度低下がみられない



約120m下流にある大和町交差点を先頭に速度低下

②交差点流入部は速度20km/h以上で速度低下がみられない

凡例

- 主道路方向 (Main road direction)
- 従道路方向 (Subroad direction)
- 分析対象箇所 (Analysis target area)
- 主要渋滞箇所 (Main congestion point)
- 主要渋滞箇所以外 (Other than main congestion point)

10km/h以下	20~30km/h
10~15km/h	30~40km/h
15~20km/h	40km/h以上

出典: NTTインフラネット
使用データ: ETC2.0 プローブデータ
様式2-4(R6.1-12平日)



2 主要渋滞箇所の解除

2-6 交通状況分析結果と判定 No.3.大原交差点

おおはら

現地踏査日：12月9日(火)

速度データ分析では、国道20号上りで終日10~15km/hの、下りでピーク時に10km/h以下の速度低下がみられ、環状七号線で終日10~20km/hの速度低下がみられた。現地踏査では、すべての流入方向で信号待ち2回以上が必要なことを確認したため、渋滞ありと判定し、経過観察を想定。

【ヒアリングでの主な指摘内容】

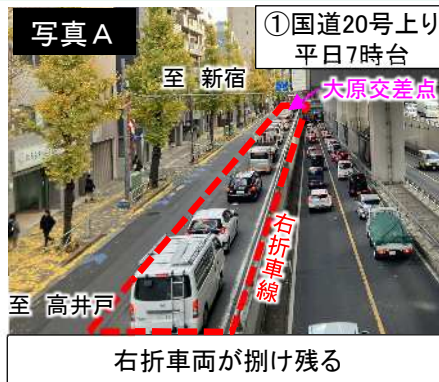
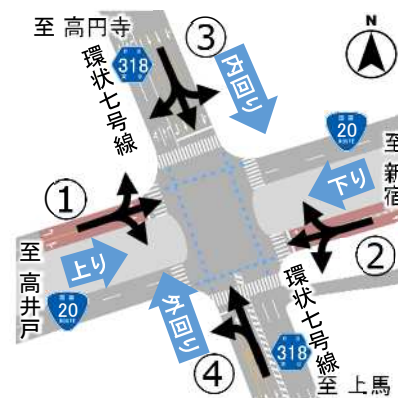
※ヒアリングで渋滞の認識ありとの回答を受けた交差点流入方向について記載 ※下線：経過観察と判断した事象

- ①国道20号上りは、交通量に対する青時間不足、右左折時の横断歩行者の通過待ち、右折先での先詰まりなどがみられる。
- ②国道20号下りは、左折時の横断歩行者の通過待ちがみられ、左折交通が阻害されている。
- ③環状七号線内回りは、右折専用現示が短く、右折待ちの車両による左折車や直進車の通行阻害などがみられるほか、先詰まりがみられる。
- ④環状七号線外回りは、右左折時の横断歩行者の通過待ちがみられ、右左折交通が阻害されている。

【現地踏査結果】

- ①国道20号上りは、右折車両が横断歩行者の通過待ち、右折先の先詰まりによって捌け残り、朝ピーク時に信号待ち4回以上が必要。(写真A)
- ②国道20号下りは、左折車両が横断歩行者の通過待ちによって捌け残り、朝ピーク時に信号待ち2回以上が必要。(写真B)
- ③環状七号線内回りは、直進車両が大原二丁目交差点からの先詰まりによって捌け残り、朝ピーク時に信号待ち3回以上が必要。(写真C)
- ④環状七号線外回りは、左折車両が横断歩行者の通過待ちによって捌け残り、朝ピーク時に信号待ち2回以上が必要。(写真D)

経過観察



出典：NTTインフラネット 使用データ：ETC2.0 プローブデータ様式2-4(R6.1-12平日)

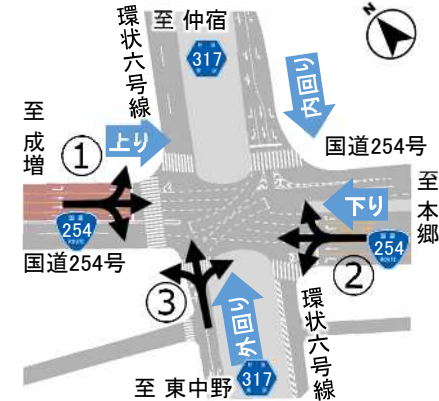
2 主要渋滞箇所の解除

2-6 交通状況分析結果と判定 No.4.熊野町交差点 くまのちょう

現地踏査日:12月10日(水)

速度データ分析では、国道254号上下線で終日15~20km/hの速度低下がみられ、環状六号線外回りで朝ピークに10~15km/hの速度低下がみられた。現地踏査では、国道254号上りと環状六号線外回りで信号待ち2回が必要なことを確認したため、渋滞ありと判定し、経過観察を想定。

経過観察



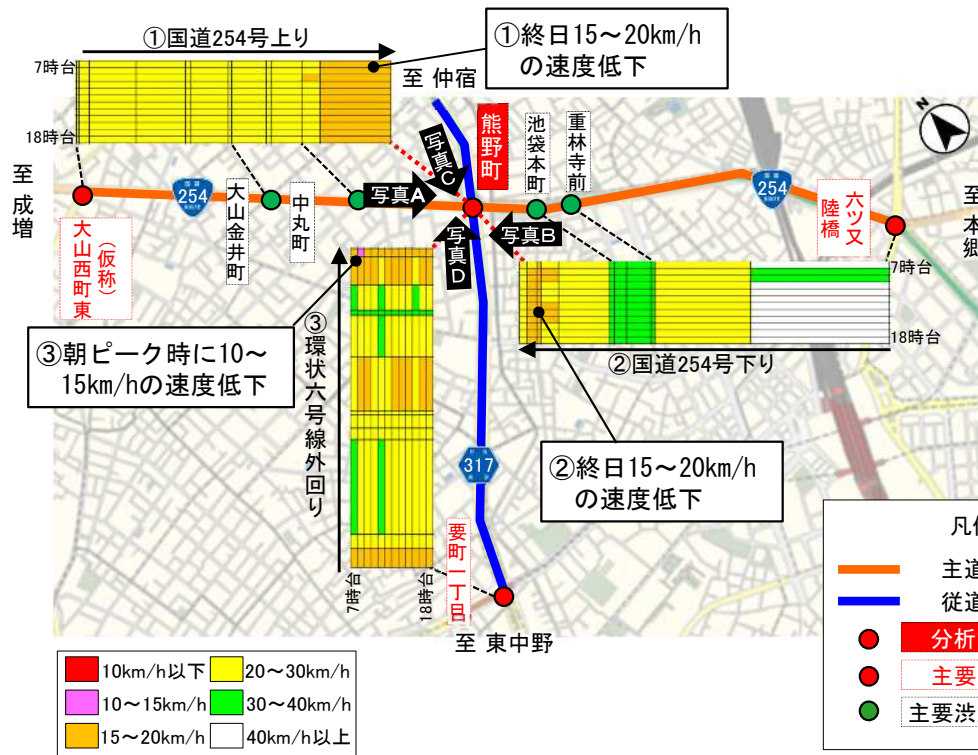
【ヒアリングでの主な指摘内容】

※ヒアリングで渋滞の認識ありとの回答を受けた交差点流入方向について記載 ※下線:経過観察と判断した事象

- ①国道254号上りは、交通量に対する青時間不足、右左折時の横断歩行者の通過待ち、大型車による速度低下などがみられる。
- ②国道254号下りは、左折時の横断歩行者の通過待ち、大型車による速度低下などがみられる。
- ③環状六号線外回りは、左折時の横断歩行者の通過待ち、沿道出入による円滑性低下がみられる。

【現地踏査結果】

- ①国道254号上りは、上流の大山金井町交差点を超えて滞留長が延伸することがあり、朝ピーク時は信号待ち2回以上が必要。(写真A)
- ②国道254号下りは、横断歩行者の通過待ちや大型車による速度低下はあったが、滞留車両は捌け残り無く通過できていることを確認。(写真B)
- ③環状六号線外回りは、左折車両が横断者の通過待ちにより、1サイクルあたり数台しか捌けず、信号待ち2回以上が必要。(写真C)



出典: NTTインフラネット 使用データ:ETC2.0 プローブデータ様式2-4(R6.1-12平日)

2 主要渋滞箇所の解除

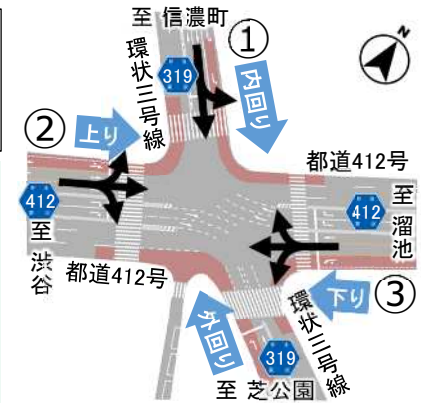
2-6 交通状況分析結果と判定 No.5.六本木交差点

ろっぽんぎ

現地踏査日: 12月3日(水)

速度データ分析では、環状三号線内回りでタピーク時に10km/h以下の速度低下がみられ、都道412号上下線でタピーク時に15~20km/hの速度低下が見られた。現地踏査では、都道412号下りの左折車線で信号待ち2回以上が必要なことを確認したため、渋滞ありと判定し、経過観察を想定。

経過観察



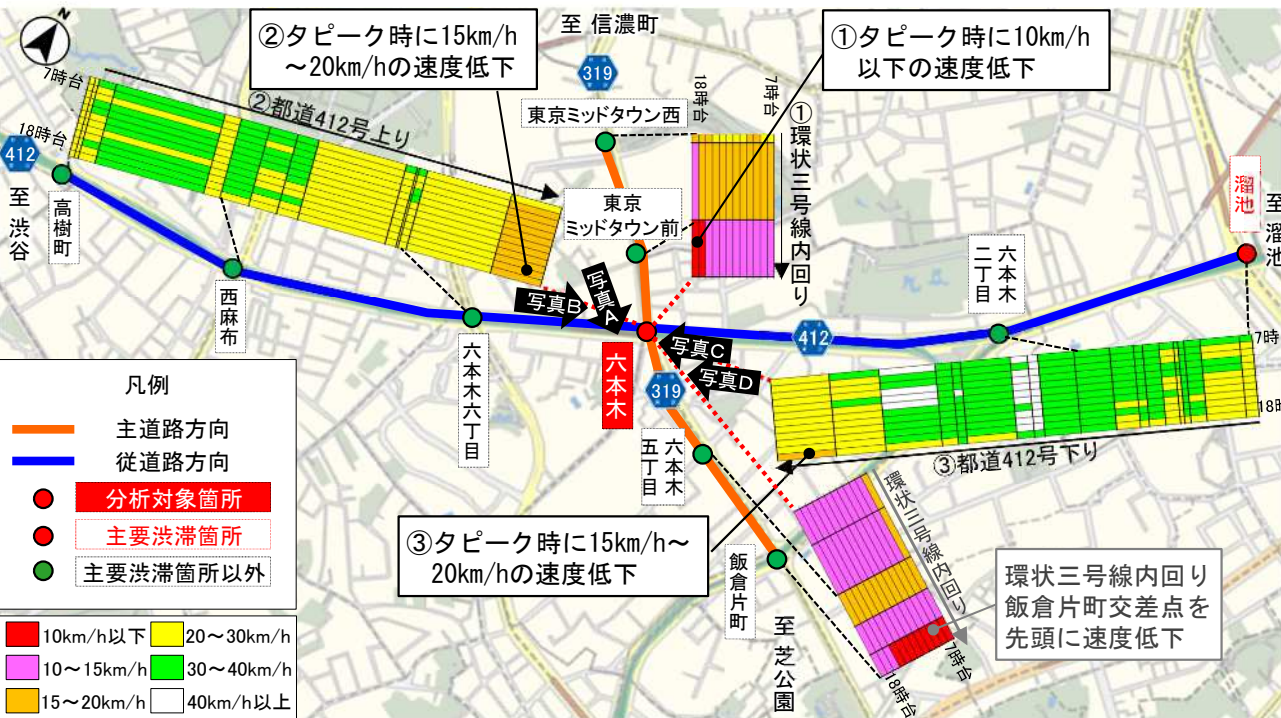
【ヒアリングでの主な指摘内容】

※ヒアリングで渋滞の認識ありとの回答を受けた交差点流入方向について記載 ※下線: 経過観察と判断した事象

- ①環状三号線内回りは、路駐車両や先詰まりによる円滑性の低下がみられる。
- ②都道412号上りは、交通量に対する青時間不足、隣接交差点の信号との不連動、左折時の横断歩行者の通過待ちなどがみられる。
- ③都道412号下りは、隣接交差点の信号との不連動、左折時の横断歩行者の通過待ち、路駐車両による円滑性の低下などがみられる。

【現地踏査結果】

- ①環状三号線内回りは、路駐や飯倉片町交差点からの先詰まりで速度が低下することがあるが、捌け残り無く通過できていることを確認。(写真A)
- ②都道412号上りは、交通量が多いが、青時間も長く、信号待ち1回で通過できていることを確認。(写真B)
- ③都道412号下りは、夕方、直進車線は捌け残り無く通過出来ていたが、左折車線で横断歩行者の通過待ちにより、1サイクルあたりの通過台数が数台にとどまり、信号待ち2回以上が必要。(写真C、D)



凡例	
	主道路方向
	従道路方向
	分析対象箇所
	主要渋滞箇所
	主要渋滞箇所以外
	10km/h以下
	15~20km/h
	20~30km/h
	30~40km/h
	40km/h以上

出典: NTTインフラネット 使用データ: ETC2.0 プローブデータ様式2-4(R6.1-12平日)



左折車両は1サイクルあたりの通過台数が数台にとどまる

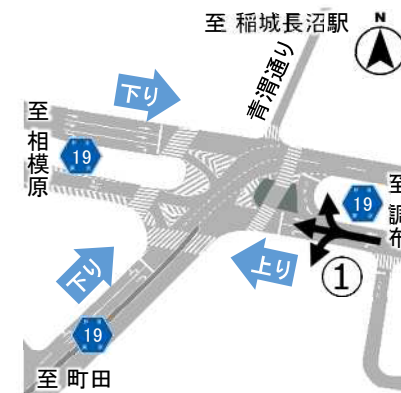
2 主要渋滞箇所の解除

2-6 交通状況分析結果と判定 No.6.稲城福祉センター入口交差点 いなぎふくし いりぐち

現地踏査日:
12月4日(木)

経過観察

速度データ分析では、都道19号上りで終日10km/h以下の速度低下がみられた。現地踏査でも都道19号上りの左折車線で信号待ち2回以上が必要なことを確認したため、渋滞ありと判定し、経過観察を想定。



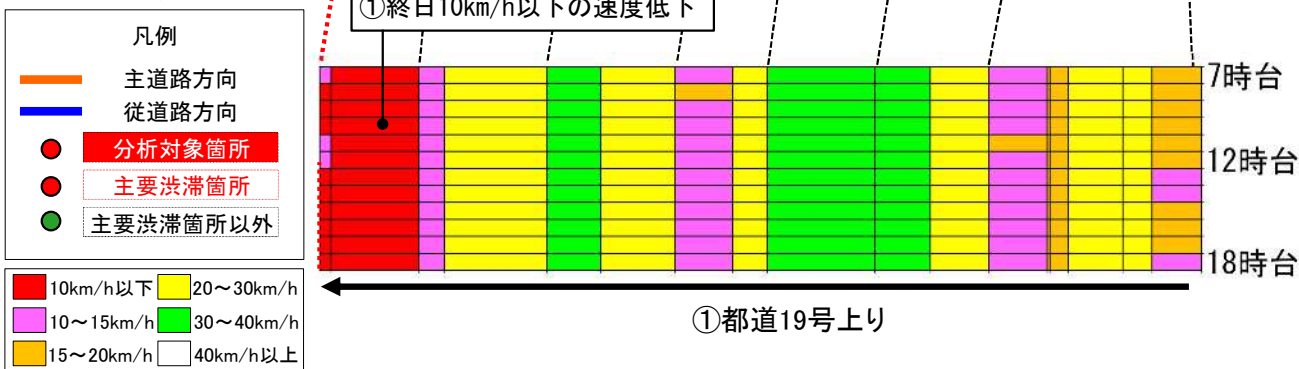
【ヒアリングでの主な指摘内容】

※ヒアリングで渋滞の認識ありとの回答を受けた交差点流入方向について記載 ※下線:経過観察と判断した事象

①都道19号上りは、直進車線が2車線から1車線に減ることから、平日夕方に渋滞している。

【現地踏査結果】

①都道19号上りは、夕方、直進車線は捌け残り無く通過出来ていたが、左折車線では捌け残りが生じ、信号待ち2回以上が必要。(写真A)



出典: NTTインフラネット 使用データ:ETC2.0 プローブデータ様式2-4(R6.1-12平日)

2 主要渋滞箇所の解除

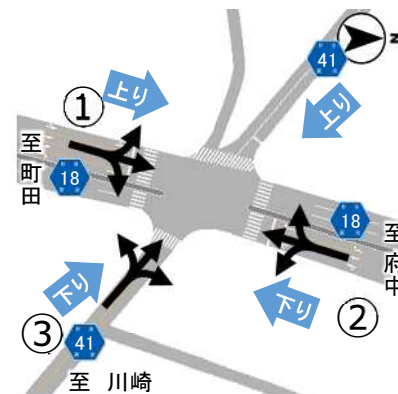
2-6 交通状況分析結果と判定 No.7.行幸橋交差点

みゆきばし

現地踏査日: 12月4日(木)

速度データ分析では、都道41号下りで終日10~15km/hの速度低下がみられた。現地踏査では、都道41号下りで信号待ち2回以上が必要なことを確認したため、渋滞ありと判定し、経過観察を想定。

経過観察



【ヒアリングでの主な指摘内容】

※ヒアリングで渋滞の認識ありとの回答を受けた交差点流入方向について記載 ※下線: 経過観察と判断した事象

- ①都道18号上りは、右折車線が短く、夕方には右折待ちの車両が直進車線にはみ出しているため、後ろの直進交通が阻害されている。
- ②都道18号下りは、朝夕に右折待ち車両による後続車の滞留がみられる。
- ③都道41号下りは、次の信号交差点までの距離が短いため、朝夕に渋滞している。

【現地踏査結果】

- ①都道18号上りは、右折車による直進阻害は少なく、捌け残りなく通過出来ることを確認。(写真A)
- ②都道18号下りは、右折待ち車両が滞留することはあったが、捌け残りなく通過出来ることを確認。(写真B)
- ③都道41号下りは、夕方、左折する車両が多く捌け残りが生じて、信号待ち2回以上が必要。(写真C、D)



出典: NTTインフラネット 使用データ: ETC2.0 プローブデータ様式2-4(R6.1-12平日)

2 主要渋滞箇所の解除

2-6 交通状況分析結果と判定 No.8.箱根ヶ崎交差点

はこねがさき

現地踏査日:12月4日(木)

審議見送り

- 都道5号青梅方面において、交通規制(通行止め)の実施によって通常交通状況を確認できないため、今回審議を見送る。
- 今後、渋滞対策事業である主要地方道新宿青梅線(箱根ヶ崎立体)の進捗に伴い、交通状況が変化する可能性がある。

交通規制(通行止め)概要

規制内容

全面通行止め

通行止め期間

令和7年10月30日 午前10時
～令和8年2月下旬(昼夜間)

作業内容

区画道路築造工事、
整地(宅地造成)工事

主要地方道新宿青梅線(箱根ヶ崎立体)



通行止め期間・作業内容は、瑞穂町「令和7年度道路工事に伴う通行規制について(その2)」(令和7年11月11日更新)より

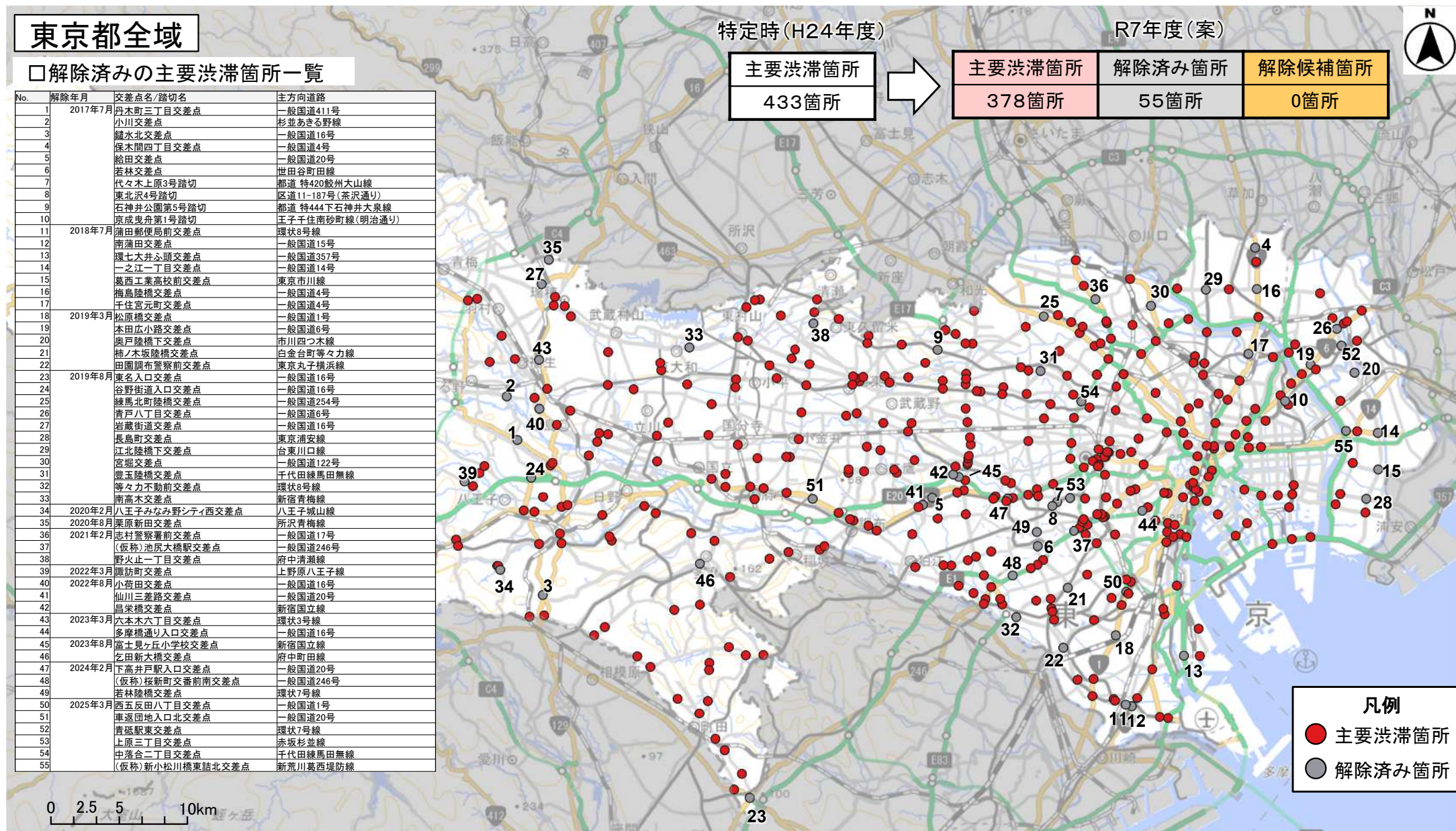


完成イメージ図(完成時とは異なる場合があります)

東京都建設局「箱根ヶ崎立体交差事業」令和5年8月

2 主要渋滞箇所(一般道)の解除

2-8 東京都 主要渋滞箇所(一般道)位置図



出典: 地理院地図(国土電子Web)をもとに作成

全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の報告

令和8年3月9日(月)

関東地方整備局 東京国道事務所

3 全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の報告

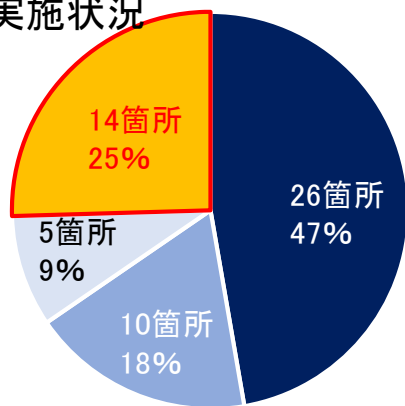
3-1 全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の報告

- 道路利用者団体（トラック、バス、タクシー事業者）より、令和7年度における東京都内の渋滞対策要望箇所は115箇所。
- 115箇所のうち、55箇所は主要渋滞箇所に該当。
- 要望のあった箇所について、引き続きピンポイント対策や抜本的な対策を検討していく。

■ 渋滞対策要望箇所(115箇所)の道路管理者別・主要渋滞箇所該当状況

道路管理者	要望箇所数	
	主要渋滞箇所	主要渋滞箇所以外
国土交通省	27箇所(24%)	31箇所(27%)
東京都	28箇所(24%)	27箇所(24%)
区	0箇所(0%)	1箇所(1%)
市	0箇所(0%)	1箇所(1%)
合計	55箇所(48%)	60箇所(52%)

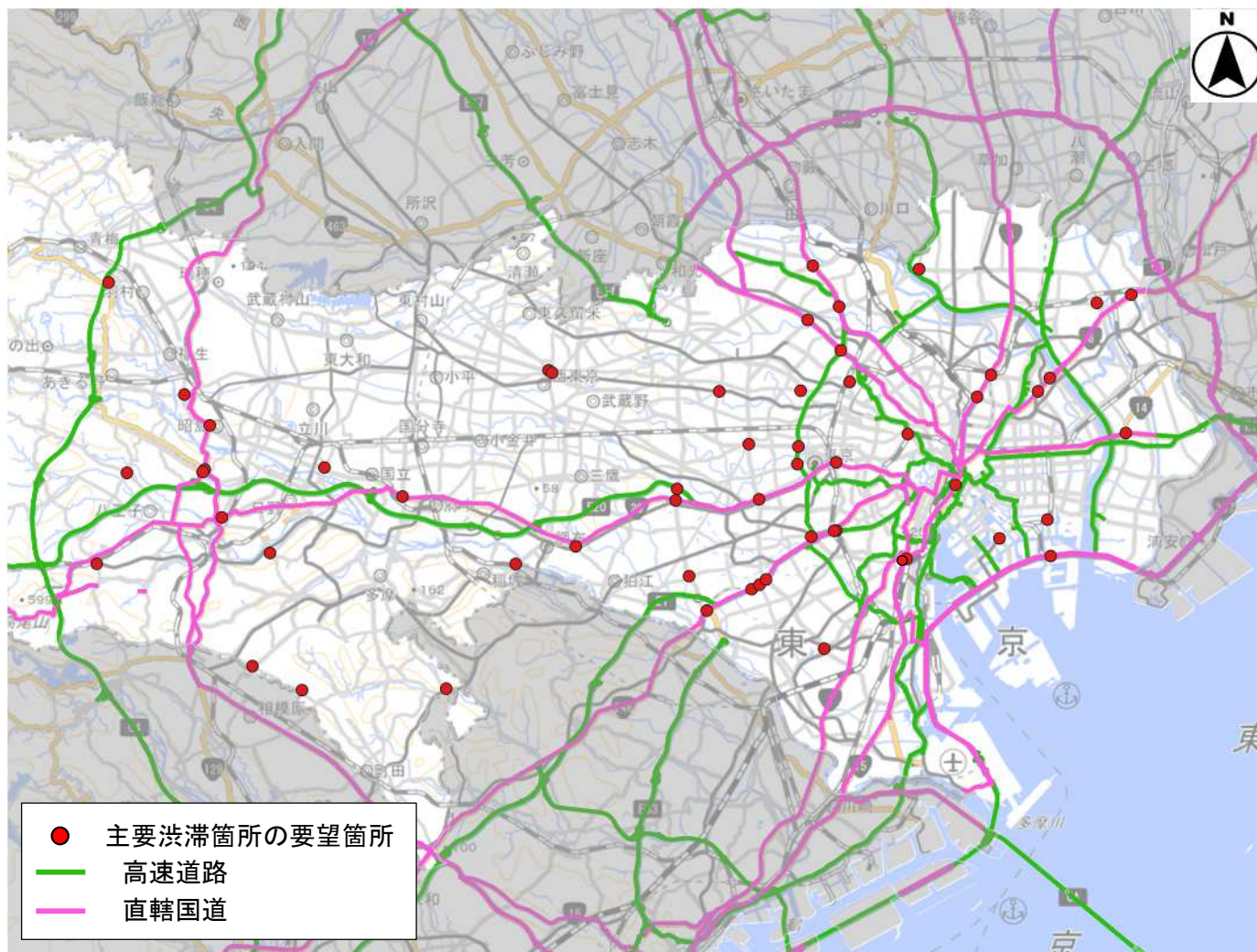
■ 主要渋滞箇所の要望箇所(55箇所)の対策実施状況



N=55

- 対策実施（一部対策実施含む）
- 対策中
- 対策検討中
- 現時点で対策無し

■ 主要渋滞箇所の要望箇所(55箇所)の位置図



出典：地理院地図(国土電子Web)をもとに作成

構成比は、小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある

TDM施策について

令和8年3月9日(月)

関東地方整備局

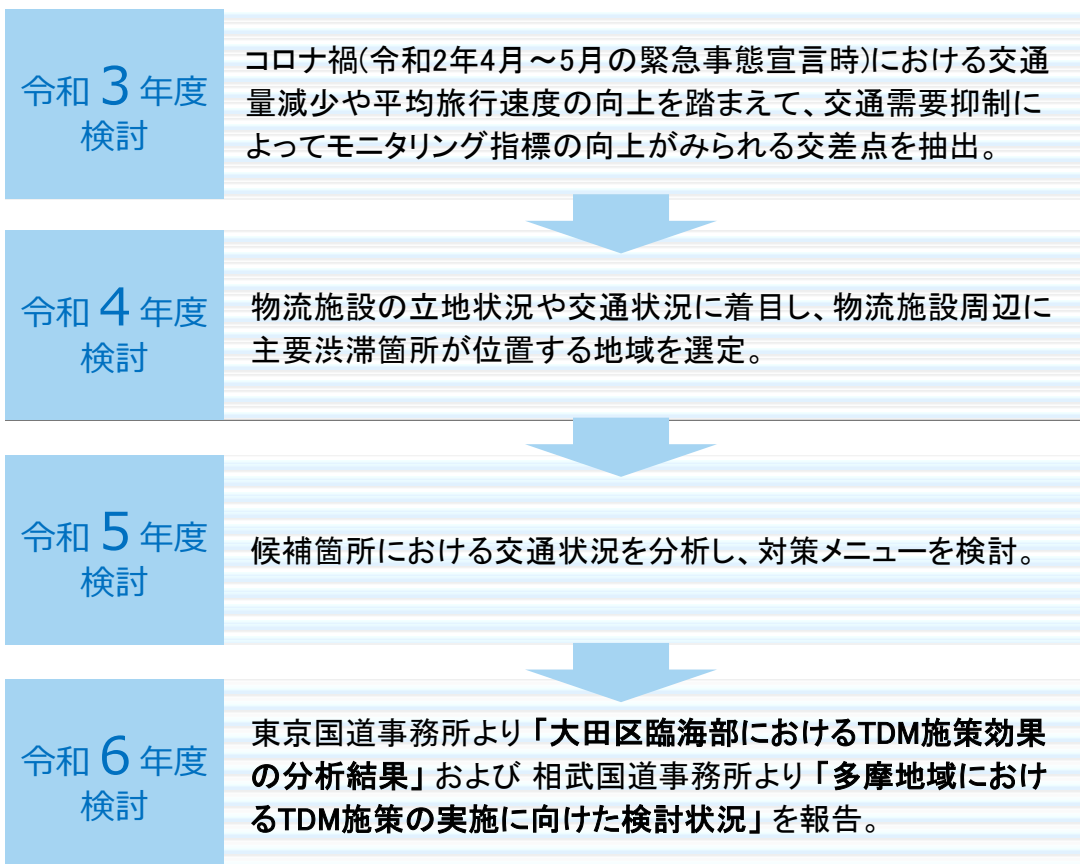
東京国道事務所・相武国道事務所

4 TDM施策の検討

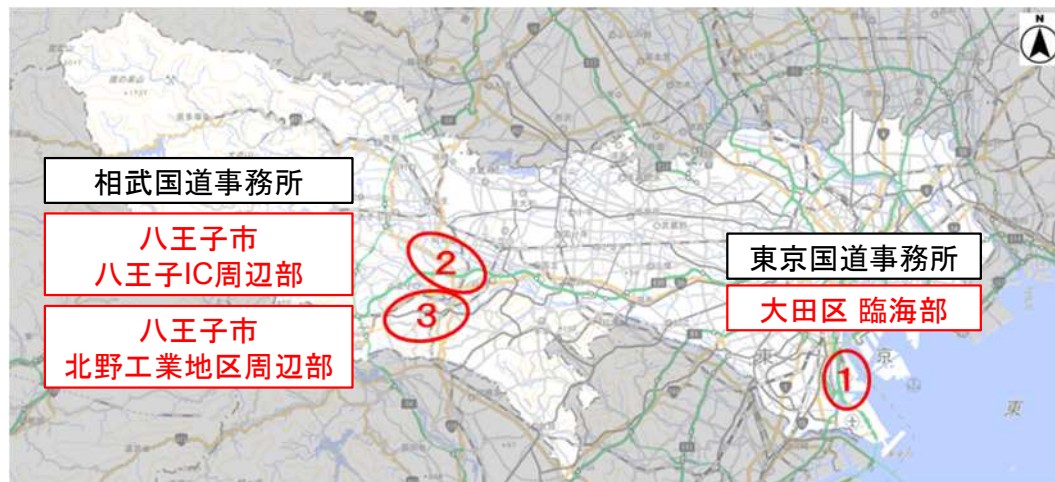
4-1 東京都内でのTDM施策の検討状況

- これまでに、物流施設の立地状況や交通状況の分析を実施した上で、TDM施策を実施する地域の選定および候補箇所におけるTDM施策の効果分析・取組状況を報告。
- 今回は、東京国道事務所より大田区臨海部におけるTDM施策の実施状況およびニーズに関する企業アンケート結果、ならびに今後の検討方針について報告。
- 相武国道事務所より多摩地域におけるTDM施策の実施に向けた検討状況について報告。

■ 東京都内でのTDM施策の検討状況



■ TDM施策の検討地域



出典：地理院地図(国土電子Web)をもとに作成

4 TDM施策の検討

4-2 大田区臨海エリアTDMプロジェクト(施策概要・検討状況)

- 「大田区臨海エリアTDMプロジェクト」(以下、プロジェクト)として、令和6年度から業務を妨げない範囲で取り組み可能なメニューに取り組んでいただくため、大田区や京浜大橋周辺の事業所にTDMの取り組みへの働きかけ(チラシ配布・ホームページなどでの周知)を実施。
- 交通状況分析では、施策実施期間に一定の渋滞緩和効果があったことを確認。
- 今年度は、実際にどの程度施策が展開されたか検証するため、事業所へのアンケート調査を実施した。

大田区臨海エリアTDMプロジェクトの実施目的

大田区臨海部における国道357号京浜大橋周辺地域の道路の渋滞緩和

実施内容

業務を妨げない範囲で取り組み可能なメニューに取り組んでいただくために、大田区や京浜大橋周辺の事業所に働きかけを実施

実施メニュー

移動時間帯の変更

利用経路の変更

公共交通機関の利用

移動発生源の調整

自動車の効率的利用

周知対象

- ・京浜大橋周辺の組合・連合会に所属する事業所
- ・上記の事業所に勤務する従業員

周知方法

- ・京浜大橋周辺の組合・連合会に所属する事業所に働きかけ、チラシ配布
- ・ホームページ等での周知

令和6年度

ビッグデータを活用して実施前後の交通状況と比較
施策中に一定の渋滞緩和効果があったことを確認

令和7年度

実際にどの程度施策が展開されたか検証

【確認項目】

- 施策の認知状況
 - 協力者が実際に実施した対策メニュー
 - 協力事業所数
 - 実施してみた実感や課題 等
- (手法: **事業所へのアンケート**)

アンケート結果を踏まえて
大田区臨海エリアTDMプロジェクトの推進方策を検討

令和8年度以降

プロジェクトの推進方策の具体化を検討

4 TDM施策の検討

4-2 大田区臨海エリアTDMプロジェクト(事業所へのアンケート実施概要)

○ 対象地域内の組合・連合会に所属する事業所に対してアンケート調査を実施。

アンケート調査の実施目的

1. プロジェクトの認知度の把握
2. TDM施策の取り組み状況の把握
3. 渋滞緩和効果の実感状況の把握
4. プロジェクトに対する評価の把握
5. TDM施策に関するニーズの把握

調査日程

調査期間: 令和7年12月15日～令和7年12月30日

対象企業

以下の組合・連合会に所属する事業所(386社)

- ・城南島連合会
- ・東京都京浜島工業団地協同組合連合会
- ・羽田鉄工団地協同組合

実施方法

WEBアンケート

回答事業所数

45社(回答率:約12%)

アンケート内容(概要)

No.	項目
1	企業情報(出退勤時間、通勤手段等)
2	大田区臨海エリアTDMプロジェクトの認知状況
3	通勤時のTDM取り組み状況
4	業務車両の保有状況
5	貨物輸送時のTDM取り組み状況
6	大田区臨海エリアTDMプロジェクトの効果
7	貨物輸送時の交通状況に関する情報提供の必要性
8	TDMへの協力を促進するインセンティブのニーズ(通勤時)
9	TDMへの協力を促進するインセンティブのニーズ(貨物輸送時)
10	ご意見・要望



1. プロジェクトの認知度

2. TDM施策の
取り組み状況
・通勤時
・貨物輸送時

3. 渋滞緩和効果の実感状況

4. プロジェクトに対する評価

5. TDM施策に関する
ニーズ
・通勤時
・貨物輸送時

4 TDM施策の検討

4-2 大田区臨海エリアTDMプロジェクト(アンケート結果)

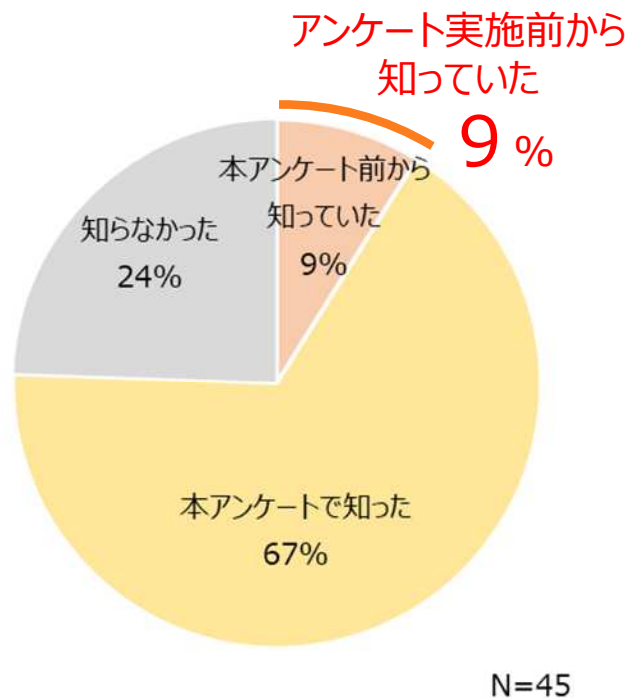
1. プロジェクトの認知度

2. TDM施策の取り組み状況

→【結果①】プロジェクトの認知度が低く、TDM施策に取り組めていない事業所が存在

- 全体の9%が大田区臨海エリアTDMプロジェクトを「アンケート実施前から知っていた」と回答。
- TDMに関する施策・制度について、通勤時には36%が「TDMに関する制度を導入していない」と回答。貨物輸送時には75%が「TDM施策に取り組んでいない」と回答。

■ プロジェクトの認知度

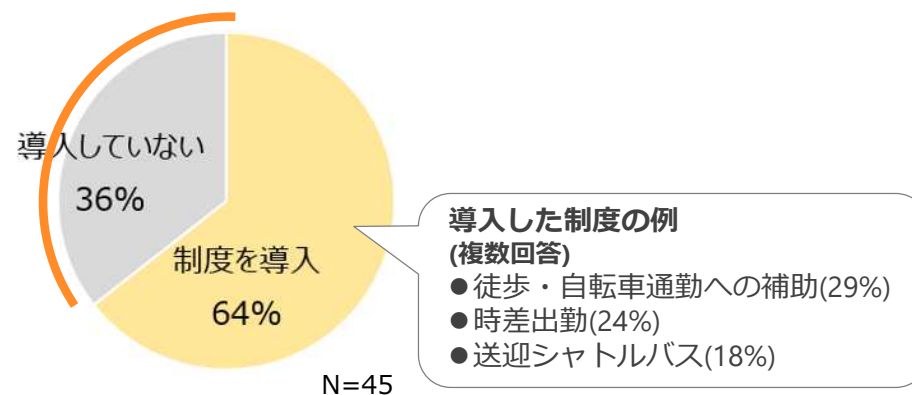


■ TDMに関する施策・制度への取り組み状況

通勤時

TDMに関する制度を導入していない

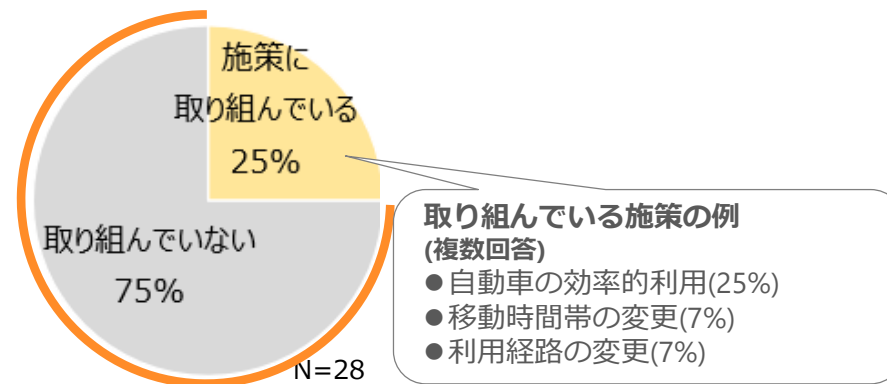
36%



貨物輸送時

TDM施策に取り組んでいない

75%



4 TDM施策の検討

4-2 大田区臨海エリアTDMプロジェクト(アンケート結果)

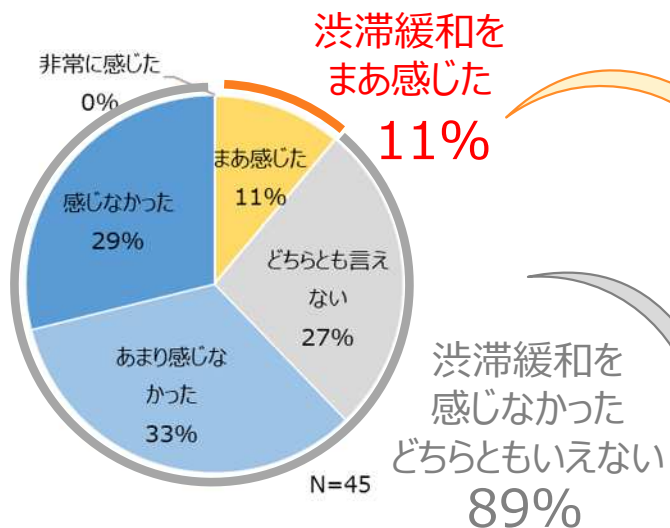
3. 渋滞緩和効果の実感状況

4. プロジェクトに対する評価

➔【結果②】プロジェクトによる渋滞緩和効果の実感が限定的

- 渋滞緩和効果を「まあ感じた」と回答した事業所は全体の11%。そのうちの60%が「通勤・配送時間が安定した」等の理由により「本プロジェクトは良い施策だと思う」と回答。
- 渋滞緩和効果を「感じなかった・どちらともいえない」と回答した事業所は全体の89%。そのうちの55%が「混雑緩和の効果が分かりにくい」等の理由により本プロジェクトへの評価を「どちらともいえない」と回答。

■ 渋滞緩和効果の実感程度

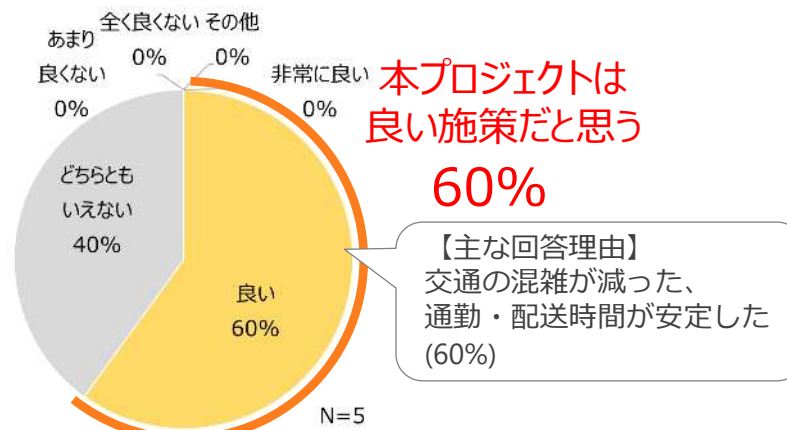


渋滞緩和を
まあ感じた
11%

渋滞緩和を
感じなかった
どちらともいえない
89%

■ プロジェクトに対する評価

(渋滞緩和をまあ感じた
事業所のみ)の回答)

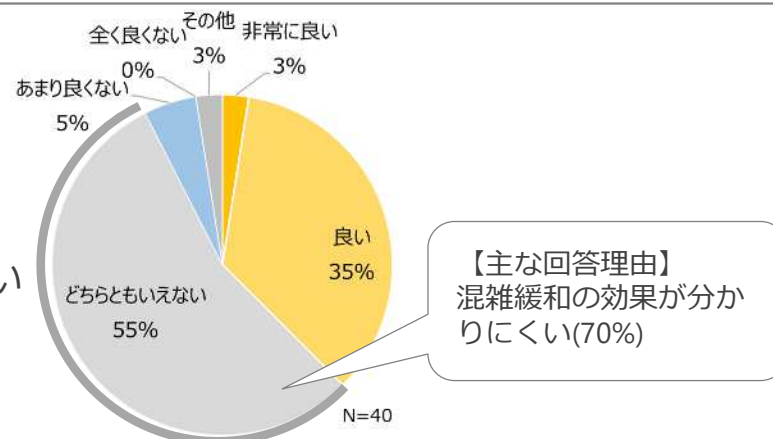


本プロジェクトは
良い施策だと思う
60%

【主な回答理由】
交通の混雑が減った、
通勤・配送時間が安定した
(60%)

(渋滞緩和を感じなかった
・どちらともいえない
事業所のみ)の回答)

どちらともいえない
55%



【主な回答理由】
混雑緩和の効果が分か
りにくい(70%)

4 TDM施策の検討

4-2 大田区臨海エリアTDMプロジェクト(アンケート結果)

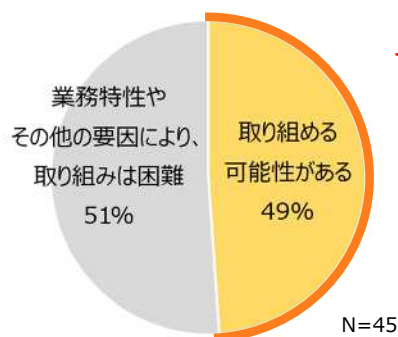
5. TDM施策に関するニーズ

➔【結果③】通勤時・貨物輸送時ともに行政からの支援によりTDM施策に取り組める可能性がある事業所が一定数存在

- TDM施策に取り組める可能性がある事業所が、通勤時は49%、貨物輸送時は67%存在。
- そのうち、「補助金や助成」があればTDM施策に取り組める可能性がある事業所が最も多く、「施策に取り組んだ事業所を外部に紹介(行政のHPなど)」があればTDM施策に取り組める可能性がある事業所が一定の割合で存在した。なお、「支援やメリットが無くても取り組みたい」と回答した事業所も一定の割合で存在した。

■ TDM施策への取り組み可能性

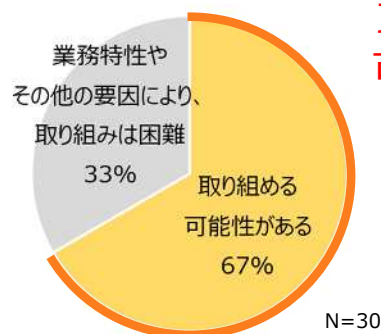
通勤時



取り組める可能性あり
49%

どんな支援があれば
取り組める可能性があるか

貨物輸送時



取り組める可能性あり
67%

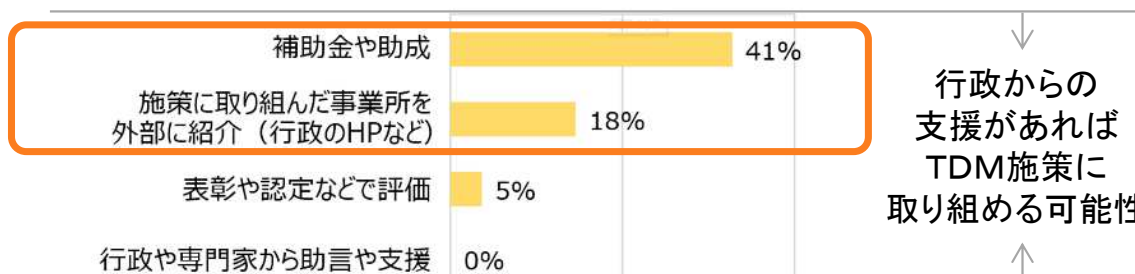
どんな支援があれば
取り組める可能性があるか

■ TDM施策に取り組む場合にあると良い行政からの支援の内容

通勤時

(複数回答可)

0% 25% 50%



行政からの支援があればTDM施策に取り組める可能性

支援やメリットが無くても取り組みたい

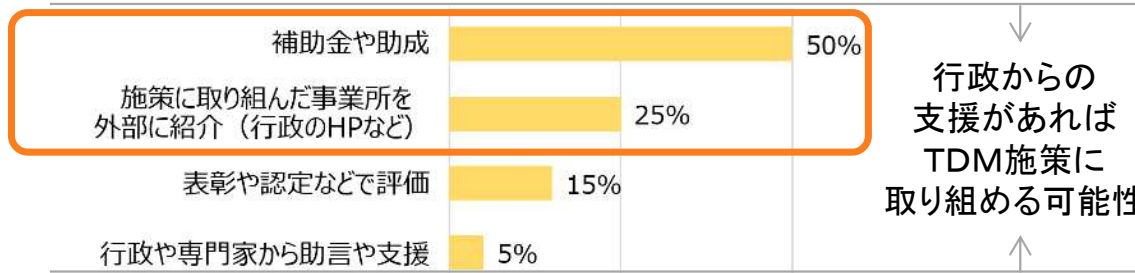
36%

N=22

貨物輸送時

(複数回答可)

0% 25% 50%



行政からの支援があればTDM施策に取り組める可能性

支援やメリットが無くても取り組みたい

30%

N=20

4 TDM施策の検討

4-2 大田区臨海エリアTDMプロジェクト（アンケート結果・課題・対応方針(案)について）

○ アンケート結果を踏まえて、以下の3つの課題と対応方針(案)を検討。

結果

課題

対応方針(案)

☑ 結果①

- 1. プロジェクトの認知度
- 2. TDM施策の取り組み状況

プロジェクトの認知度が低く、TDM施策に取り組めていない事業所が存在

- アンケート前から本プロジェクトを知っていた事業所は全体の9%。

☑ 課題①

プロジェクトの認知度の向上が必要

- プロジェクトが十分に認知されていないことで、行動変容に至っていない従業員や事業所が多い可能性。

☑ 対応方針①

プロジェクトの継続的な周知

- 継続的なプロジェクトの周知により認知度の向上を図ることで、行動変容を促進できる可能性。
※支援やメリットがなくてもTDM施策に取り組みたい事業所に対しても、継続的な周知は有効と考えられる

☑ 結果②

- 3. 渋滞緩和効果の実感状況
- 4. プロジェクトに対する評価

プロジェクトによる渋滞緩和効果の実感が限定的

- 本プロジェクトによる渋滞緩和効果を実感している企業は全体の11%。
- 渋滞緩和を「感じなかった・どちらともいえない」と回答した事業所のうち55%が、本プロジェクトの評価を「どちらともいえない」と回答。

☑ 課題②

プロジェクトによる渋滞緩和効果を実感できる情報が必要

- プロジェクトによる渋滞緩和効果の実感が得られないことで、行動変容に至っていない従業員や事業所が多い可能性。

☑ 対応方針②

プロジェクトによる渋滞緩和効果に関する情報の発信

- プロジェクトによる渋滞緩和効果に関する情報を発信することにより、行動変容を促進できる可能性。

☑ 結果③

- 5. TDM施策に関するニーズ

通勤時・貨物輸送時ともに行政からの支援によりTDM施策へ取り組める事業所が一定数存在

- TDM施策に取り組める可能性がある事業所が、通勤時は49%、貨物輸送時は67%。
- そのうち「補助金や助成」があれば取り組める事業所が最も多く、「施策に取り組んだ事業所を外部に紹介」でも一定数が取り組める可能性。

☑ 課題③

TDM施策への取り組みを後押しする仕組みが必要

- 取り組みの余地がある事業所においても、後押しする仕組みが十分に行き届いていないことから、行動変容に至っていないケースがある可能性。

☑ 対応方針③

取り組み意欲を高める仕組みの検討

- 「補助金や助成」「施策に取り組んだ事業所を外部に紹介」等のニーズがあることを踏まえ、TDM施策に取り組みやすい仕組みについて検討。

4-3 TDM施策の検討

4-3-1 取組の流れ

4-3-2 委員会での意見と対応

4-3-3 効果計測の実施結果

4-3-4 今後の取組方針

4-3-5 今後の実施内容

4-3-6 本日の論点

4 TDM施策の検討

4-3-1 取組の流れ

- 広報活動を実施した多摩地域TDM強化期間について、周知状況、交通状況について効果計測を実施する。
- 多摩地域TDMの浸透に向けた継続的な取組方針を検討する。

STEP1
交通分析
(~R6年度 第1四半期)

- 交通課題 → 交通が集中しやすいエリアや時間帯を確認
- 課題要因 → 渋滞要因となる道路の使われ方を確認
- TDMのメニュー案の検討

STEP2
自治体・企業ヒアリング
(R6年度 第2~第4四半期)

- STEP1で検討したTDMのメニュー案を自治体や企業等に提示し、実施可能なメニューを協議・検討。
- 広報を主体とした3つの取組方針を提示。

STEP3
広報活動の実施
(R7年度 第1~第2四半期)

- TDM施策を呼び掛ける広報活動(チラシ、広報誌等)を秋の全国交通安全運動と連携して実施。
- 既にTDMに取り組んでいる企業、商工会からの情報発信も検討。

STEP4
TDMの効果計測
(R7年度 第3~第4四半期)

- TDM実施期間を踏まえ、TDMの効果計測を実施。
- 継続的な取組に向けた方針を検討。
※R7年度実施
 - ・秋の全国交通安全運動との連携
 - ・チラシ(移動性向上委員会)、広報紙、ポータルサイト

4 TDM施策の検討

4-3-2 委員会での意見と対応

意見

令和7年度 第1回 移動性向上委員会(R7.8.25)

- 企業がTDM施策に協力していることを社会的にアピールできるロゴの提供は効果的ではないか。



対応

令和7年度 第2回 移動性向上委員会(R8.3.9)にて提示

- アンケート調査を実施しロゴの有効性を確認した。
- 効果的な広報(ロゴを含む)などについて、今後の方針案を提示する。

- ポータルサイトの5つのTDM取組例は、スマホでも確認できるように、それぞれ拡大して見えるような仕組みを取り入れるとよい。



- ポータルサイトの5つのTDM取組例は、クリックによりそれぞれが拡大して見えるように変更した。

- どの位時間をずらしたら旅行時間がどうなるか見えるとよい。



- 時間帯をずらして移動する場合の旅行時間について、TDM施策実施中の速度状況を時間帯別に確認し整理した。次年度以降にポータルサイトへの反映などの検討を進める。

4 TDM施策の検討

4-3-3 効果計測の実施結果(1/8): 実施概要

○ 多摩地域TDM強化期間に向けて実施した広報として、「広報を主体とした3つの取り組み方針」により、秋の全国交通安全運動との連動、移動性向上委員会協力によるチラシ設置、八王子市広報紙・SNS掲載等を実施した。

【広報を主体とした3つの取り組み方針】

取組A 【工業団地+周辺地域を対象とした広報】

・時間帯の違いによる所要時間の違いや、TDMの意義等を広報。時差出勤等の協力を促す。

取組B 【工業団地の企業を対象とした広報】

・工業団地周辺の時間毎の混雑状況を示した地図等を提供。経路の変更や納品時間の変更等の行動変容を促す。

取組C 【HP等によるTDM取り組み紹介】

・地域に身近な企業等のTDMに関する取組状況等を紹介し、地域におけるTDMに関する気運を高める。

取組方針	広報対象	広報手段	実施日等
取組C	八王子市民	○市報、市HP等にTDM実施期間・協力依頼・QRコード等を記載 ○八王子市・移動性向上委員会協力によるチラシ設置（計600部） ○ポータルサイトへリンク	・8/15号 市報掲載「広報はちおうじ」 ・9/月上旬 SNS配信 ・9/月上旬 連動広報「秋の全国交通安全運動」
取組A、取組C	八王子市の一般事業所	○商工会の会報等にTDM実施期間・協力依頼・QRコード等を記載 ○ポータルサイトへリンク	・9/10号 会報掲載「はちおうじ会議所だより」
	八王子市の物流企業	○チラシ掲示 ○ポータルサイトへリンク	・8/12 協会を通じて掲示
取組B、取組C	北野工業団地・北八王子工業団地	○チラシ配布	・8/ 8 郵送配布

連動広報「秋の全国交通安全運動連動」
(2025年9月21日～30日)

「交通需要マネジメント（TDM）を推進しています」（国土交通省・相武国道事務所）

国土交通省・相武国道事務所では、交通渋滞の緩和を目的として、地域の皆様のご協力のもと、交通需要マネジメント（TDM）施策に基づく各種施策を推進しています。「交通需要マネジメント（TDM）」とは、交通の効率化および環境負荷の軽減を目的に、個人の移動行動に着目し、移動時間・経路・手段・行動様式の見直しを促す施策です。日常の行動を見直すことにより、恒常的な交通渋滞の改善を図ることで交通事故の防止に繋がります。

詳細は[こちら](#)（外部リンク）をご覧ください。

多摩地域TDMポータルサイトへリンク

八王子市ホームページ

TDMでストレスフリーな移動を始めませんか 東京都移動性向上委員会 ～多摩地域TDM～

更新日：令和7年8月9日 ページID：P0035822 印刷する

東京都移動性向上委員会では、交通渋滞の緩和を目的として、地域の皆様のご協力のもと、交通需要マネジメント（TDM）施策に基づく各種取り組みを推進しています。「交通需要マネジメント（TDM）」とは、交通の効率化および環境負荷の軽減を目的に、移動時間・経路を変更する、移動手段を見直す、あるいは適ごし方を工夫するなど、日常の行動を見直すことにより、恒常的な交通渋滞の改善を促す施策です。

東京都移動性向上委員会において、交通需要マネジメント（TDM）効果が期待される主要渋滞箇所として選定された、「大和田町四丁目交差点」および「北野町交差点」において、多摩地域TDMを令和7年9月に実施予定です。

市内の道路利用者の皆様のご協力が不可欠なため、ご協力をお願いいたします。

・TDMについて
[多摩地域TDM～チラシ～\(PDF形式 582キロバイト\)](#)

・ポータルサイト（国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所）
[多摩地域TDMポータルサイト（国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所）](#)（外部リンク）

八王子市報

市内の道路での渋滞緩和に向けた取組にご協力を
 相武国道事務所では、9月から大和田町四丁目交差点と北野町交差点で、交通渋滞の緩和に向けて公共交通への利用転換などを促し交通需要の調整を行う「TDM」の取組を行います。公共交通機関の利用や朝夕の混雑時の回避などに、ご協力をお願いします。取組内容など、詳しくは市のホームページ（左下の二次元コード）からご覧ください。問い合わせは相武国道事務所（☎643・2010）、または交通企画課（☎6207303）へ。



4 TDM施策の検討

4-3-3 効果計測の実施結果(2/8): 実施概要

○ 多摩地域TDM強化期間に向けて実施した広報として、「広報を主体とした3つの取り組み方針」により、秋の全国交通安全運動との連動広報、移動性向上委員会協力によるチラシ設置、八王子市広報紙・SNS掲載等を実施した。

移動性向上委員会協力によるチラシ設置

～東京都移動性向上委員会～
TDMでストレスフリーな移動を始めませんか
 東京都移動性向上委員会では、交通渋滞の緩和を目的として、地域の皆様のご協力のもと、TDM(交通需要マネジメント)施策に基づく各種取り組みを推進しています。
多摩地域TDM強化期間 (R16北野町交差点周辺 R16・R20大和田町4丁目交差点周辺)
2025年 9月21日(日)～30日(火)
TDM(交通需要マネジメント)の具体的な取り組み

混雑する時間帯を回避
 混雑時間を回避した出荷・納品により、渋滞緩和に寄与します。

利用経路の変更
 利用する経路を変更することで、交通が分散し渋滞緩和に寄与します。

交通発生の調整
 テレワークやWEB会議等の促進により、移動による交通発生を削減できます。

移動手段の変更
 公共交通機関等の利用促進により、渋滞緩和に寄与します。

効率的な自動車利用
 カーシェアリングの利用や共同輸送の導入により、渋滞緩和に寄与します。

詳細は、多摩地域 TDMポータルサイト をご覧ください

①TDMとは
 1)TDMの取り組み内容
 2)TDMの意義

②市内の渋滞状況
 1)北野町交差点の渋滞状況
 2)大和田町4丁目交差点の渋滞状況
 3)北野町・大和田町周辺の渋滞状況

③ご協力のお願い
 1)TDM取り組み参加のお願い
 2)エコ通勤優良事業所認証制度のご登録

④多摩地域TDM参加企業の紹介

東京都移動性向上委員会 ～ 多摩地域TDM ～
 ・警視庁 交通部 ・東京都 建設局 ・NEXCO中日本 東京支社 ・(一社)東京都トラック協会 ・(一社)東京バス協会
 ・国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局 ・国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所

多摩地域TDMポータルサイト (相武国道事務所ホームページ内)

国土交通省 関東地方整備局
相武国道事務所
 相武国道事務所ホームページ > 多摩地域TDMポータルサイト

多摩地域TDMポータルサイト
多摩地域TDMポータルサイト

- 多摩地域TDMポータルサイトトップページ
- TDM (交通需要マネジメント) とは
- 八王子市内の渋滞状況
- ご協力をお願いします
- 多摩地域TDM参加企業の紹介
- アンケートにご協力をお願いします

～東京都移動性向上委員会～
TDMでストレスフリーな移動を始めませんか
 渋滞緩和を目的とした取り組みにご協力をお願いします
多摩地域TDM強化期間
2025年 9月21日(日)～30日(火)
多摩地域TDM強化対象箇所
北野町交差点 (国道16号)
大和田町四丁目交差点 (国道16号・国道20号)

TDM (交通需要マネジメント) は、車や道路の使い方の工夫 (交通需要の調整) をすることで、道路の交通混雑を緩和する取り組みです。

TDMの取り組み内容

TDM (交通需要マネジメント) の具体的な取り組み

東京都移動性向上委員会では、渋滞緩和を目的として、地域の皆様のご協力のもと、TDM (交通需要マネジメント) 施策に基づく取り組みを推進しています。

混雑する時間帯を回避
 混雑時間を回避した出荷・納品により、渋滞緩和に寄与します。

利用経路の変更
 利用する経路を変更することで、交通が分散し渋滞緩和に寄与します。

交通発生の調整
 テレワークやWEB会議等の促進により、移動による交通発生を削減できます。

移動手段の変更
 公共交通機関等の利用促進により、渋滞緩和に寄与します。

効率的な自動車利用
 カーシェアリングの利用や共同輸送の導入により、渋滞緩和に寄与します。

TDMの定義

TDMはSDGsの目標達成に貢献します!

TDMは、単なる交通混雑の解消策ではなく、SDGsの多くの目標達成にも寄与する多面的な施策です。都市計画、健康、エネルギー、気候変動など、SDGsの主要テーマと強く関連し、持続可能な社会に向けた有効な手段の一つと言えます。

3 健康な生活の促進
 歩行や自転車などの健康的な移動手段が促進され、大気汚染の削減や交通事故の減少に貢献します!

7 クリーンエネルギーの推進
 公共交通の利用やカーシェア、自動車利用の促進等により、クリーンエネルギーの推進に貢献します!

9 持続可能なインフラ
 スマート交通システムやITS (高度道路交通システム) など TDM施策は持続可能なインフラの整備に貢献します!

11 持続可能な都市交通
 TDMによる渋滞緩和や公共交通の利用促進により、都市交通の利便性や快適性の向上に貢献します!

12 持続可能な消費と生産
 TDMによる公共交通やカーシェアリングの利用により、持続可能な消費と生産に貢献します!

13 気候変動対策
 TDMによる自動車利用の削減・移動の最適化により、CO2排出削減などの気候変動への対応に貢献します!

17 多様な協力
 市民、民間企業、自治体と連携した協働的なパートナーシップにより、SDGsの目標達成に貢献します!

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

多摩地域TDMポータルサイトへリンク

4 TDM施策の検討

4-3-3 効果計測の実施結果(3/8): 実施概要

○多摩地域TDM強化期間に向けて実施した広報として、「広報を主体とした3つの取り組み方針」により、ポータルサイトのアクセス状況調査、アンケート調査、企業ヒアリング調査により、広報活動、周知状況に着目した効果計測を実施した。

■ 多摩地域TDM強化期間に向けて実施した取り組み

取組方針	広報対象	広報手段	実施日等
取組C	八王子市民	○市報、SNSにTDM実施期間・協力依頼・QRコード等を記載 ○八王子市・移動性向上委員会協力によるチラシ掲示（計600部） ○ポータルサイトへリンク	・8/15号 市報掲載「広報はちおうじ」 ・9/月上旬 SNS配信 ・9/月上旬 連動広報「全国秋の交通安全運動」
取組A、取組C	八王子市の一般事業所	○商工会の会報等にTDM実施期間・協力依頼・QRコード等を記載 ○ポータルサイトへリンク	・9/10号 会報掲載「はちおうじ会議所だより」
	八王子市の物流企業	○チラシ掲示 ○ポータルサイトへリンク	・8/12 協会を通じて掲示
取組B、取組C	北野工業団地・北八王子工業団地	○チラシ配布	・8/ 8 郵送配布

【広報を主体とした3つの取組方針】 取組A：工業団地＋周辺地域を対象とした広報 取組B：工業団地の企業を対象とした広報 取組C：HP等によるTDM取り組み紹介

■ 効果計測方法

No.	計測方法	計測対象	目的
1	ポータルサイトアクセス状況調査	制限なし	多摩地域TDMに対する 興味関心の把握
2	市民WEBアンケート調査	八王子市民(市全域)	多摩地域TDMに対する 意識変化の把握・取組状況の把握
3	参加企業アンケート調査	北野工業団地 北八王子工業団地	多摩地域TDM強化期間における 取組状況の把握
4	参加企業ヒアリング調査	参加協力企業	多摩地域TDM強化期間における 取組結果、課題の把握
5	交通状況分析	大和田町四丁目交差点 北野町交差点	多摩地域TDM強化期間における 交通量、渋滞状況、所要時間の把握

■ 効果計測対象



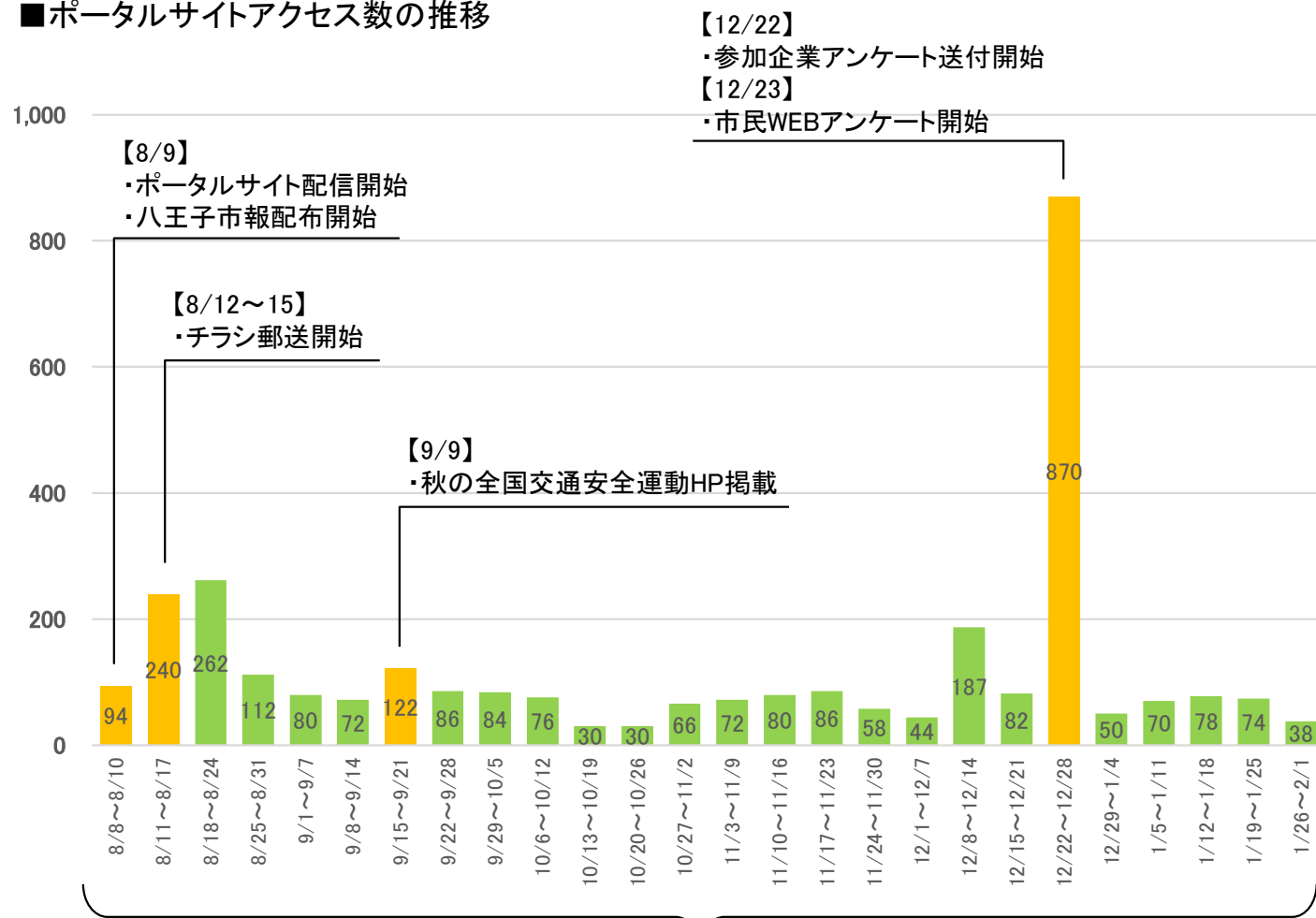
4 TDM施策の検討

4-3-3 効果計測の実施結果(4/8):ポータルサイトのアクセス状況

○アクセス数は、広報等のイベント実施に連動して増加している。

○アクセス数が多かったページは、八王子市内の渋滞状況、TDMとは、多摩地域TDM参加企業の紹介ページとなっている。

■ポータルサイトアクセス数の推移

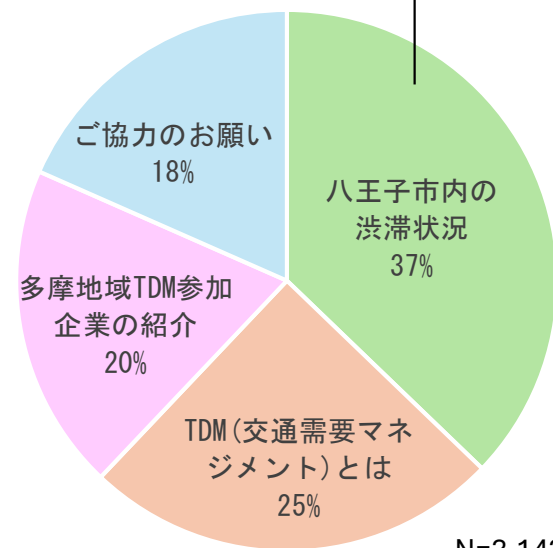


累計アクセス数※：3,143アクセス

※トップページ除く、26週間(178日間)

■アクセスの多かったページ

八王子市の渋滞状況が約4割を占めている。



N=3,143

4 TDM施策の検討

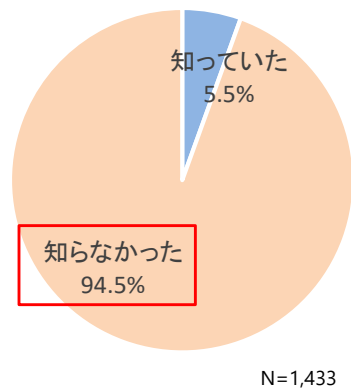
4-3-3 効果計測の実施結果(5/8): 市民WEBアンケートの集計結果

- ポータルサイトを閲覧した人の95%はTDMを知らなかったが、ポータルサイト閲覧後は、35%がTDM施策に興味・関心を持ったと回答しており、八王子市内の渋滞状況などに興味・関心を持っている。
- 広報において重要だと感じる点は、確実な情報提供や直感的な情報提供の回答が多かった。
- 定期的な情報提供、継続的な情報提供、地域に密着した情報提供も回答が多い。

① <多摩地域TDMの広報の認知>

Q.多摩地域TDM(交通需要マネジメント)について実施強化期間を知っていましたか。

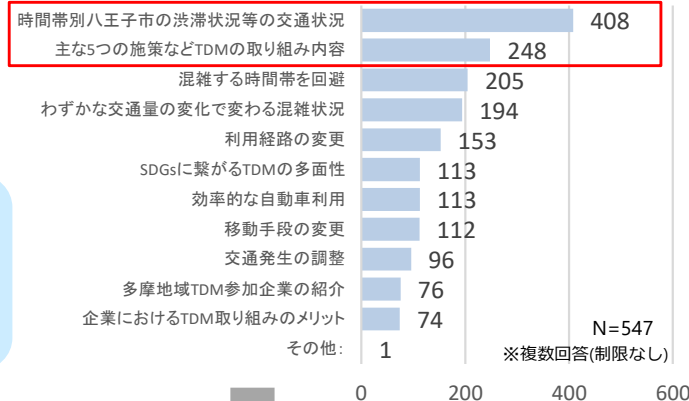
約9割の人が多摩地域TDM実施強化期間を知らなかったと回答。



③ <多摩地域TDMにおいて興味・関心を持った情報>

Q.多摩地域TDM(交通需要マネジメント)についてどのような情報に興味・関心を持ちましたか。

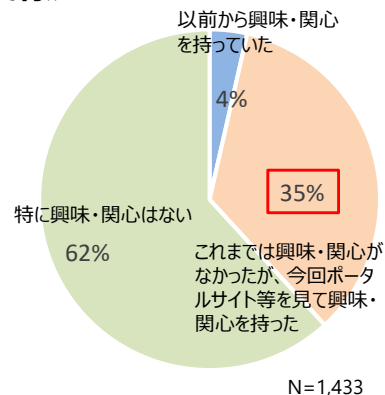
興味・関心を持った情報は、時間帯別の八王子市渋滞状況が最も多く、次いでTDMの主な5つの取組内容の紹介が多い。



② <TDM施策に対する興味・関心の変様>

Q.TDM施策(交通需要マネジメント)に対する興味・関心についてご回答ください。

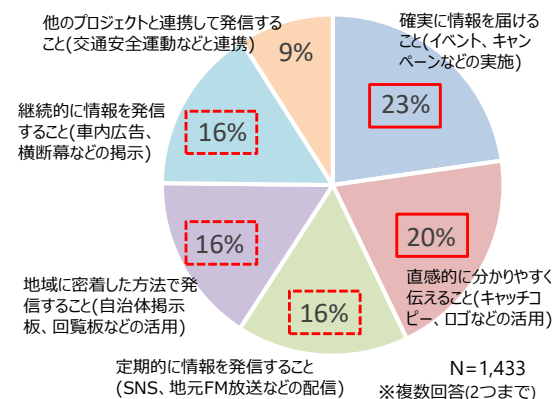
約4割の方がポータルサイト等の閲覧によりTDM施策に対する興味・関心を持ったと回答。



④ <多摩地域TDMの広報において重要だと感じる点>

Q.多摩地域TDM(交通需要マネジメント)の広報において重要だと感じる点についてあなたのお考えに近いものをご回答ください。

「確実に情報を届けること(イベント、キャンペーンなどの実施)」「直感的に分かりやすく伝えること(キャッチコピー、ロゴなどの活用)」をはじめ、どれについても同程度の割合となっている。



4 TDM施策の検討

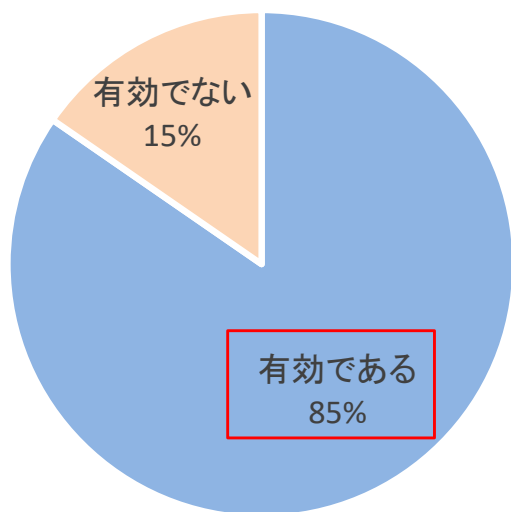
4-3-3 効果計測の実施結果(6/8): 参加企業アンケートの集計結果

- ポータルサイトでの企業紹介は、多摩地域のTDM推進に有効であると85%の企業が回答している。
- 社内情報共有方法は、チラシの回覧やポスターの掲示に加えてメールやチャットツールによる情報共有が多い。チラシに加えてメールやチャットツール用の文章など展開しやすい情報提供を検討する。

<ポータルサイトの企業紹介ページの有効性>

Q.企業紹介ページは多摩地域TDMの推進に有効だと思いますか。

ポータルサイトの企業紹介ページについて、11社(85%)が有効であると回答。

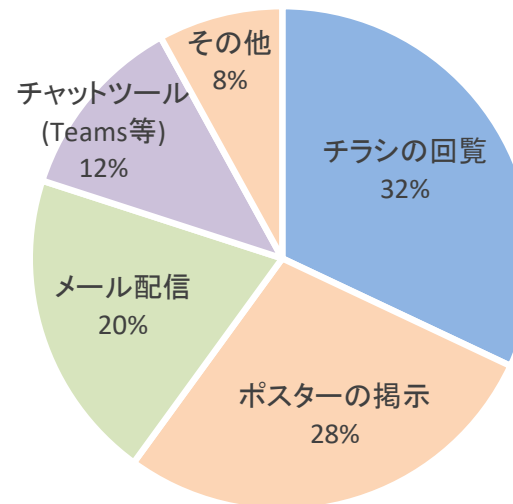


N=13

<社内情報共有方法>

Q.普段どのような方法で社内情報を共有していますか。

社内情報共有方法は、チラシの回覧(32%)やポスターの掲示(28%)に加えてメール(20%)やチャットツール(12%)による情報共有も多い。



N=25
※複数回答(制限なし)

4 TDM施策の検討

4-3-3 効果計測の実施結果(7/8): 参加企業のヒアリング調査結果

○ 多摩地域TDM強化期間前にヒアリングにおいて、TDM施策の取組や社内周知の実施を予定していると回答のあった企業(2社)に対して取組状況、実施における課題についてヒアリング調査を実施。

<TDMに寄与する取組状況>

- ・目につきやすい社員食堂にチラシを掲示
- ・テレワークを推進し期間中にあらたにテレワークを実施
- ・北八王子駅を利用した送迎(会議参加者等)

<TDM施策に対する意見・課題>

■ 意見

- ・ポータルサイトの参加企業紹介ページへの掲載は地域の渋滞緩和に貢献しているというアピールに繋がる。
- ・TDMという名称はロゴ等には良いが、内容の理解が必要。おすすめの時間帯などの方が分かりやすい。
- ・協力依頼よりも情報提供(渋滞のピーク時間帯、渋滞交差点等)の方が展開しやすい。

■ 課題

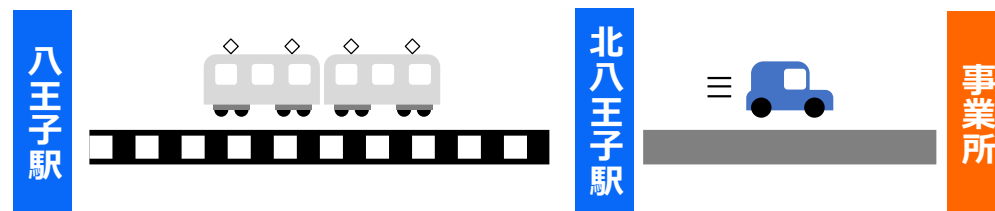
- ・当初は通勤経路の変更も検討したが、会社が指定した正規ルート以外は事故があった場合に通勤労災の適用から外れる可能性があり断念した。
- ・車通勤をしている社員へのメールによる情報提供を検討したが、強制力を感じてしまう可能性等を考慮し取りやめた。

■ 公共交通機関の利用イメージ(北八王子駅を利用した送迎)

【通常】



【TDM】 鉄道利用で主要渋滞箇所を回避



4 TDM施策の検討

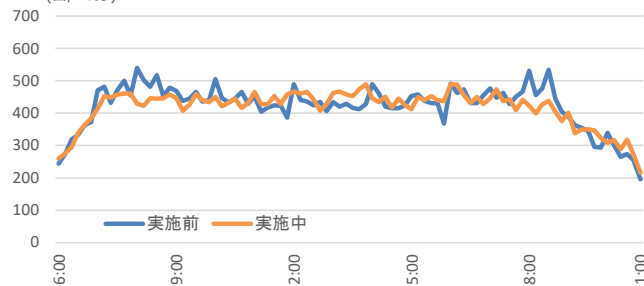
4-3-3 効果計測の実施結果(8/8): 交通状況

- 多摩地域TDM強化期間中と期間外の朝ピーク時における各種交通状況を総合的に比較したところ、TDM施策の実施に起因する明確な変化は見られない。
- 効果分析にあたっては、ばらつき等もあるため、1日の調査結果ではなく、ETC活用による期間中の検証が望ましい。

■ 交差点総流入交通量・最大滞留渋滞長

□ 大和田町四丁目交差点

(台/10分)



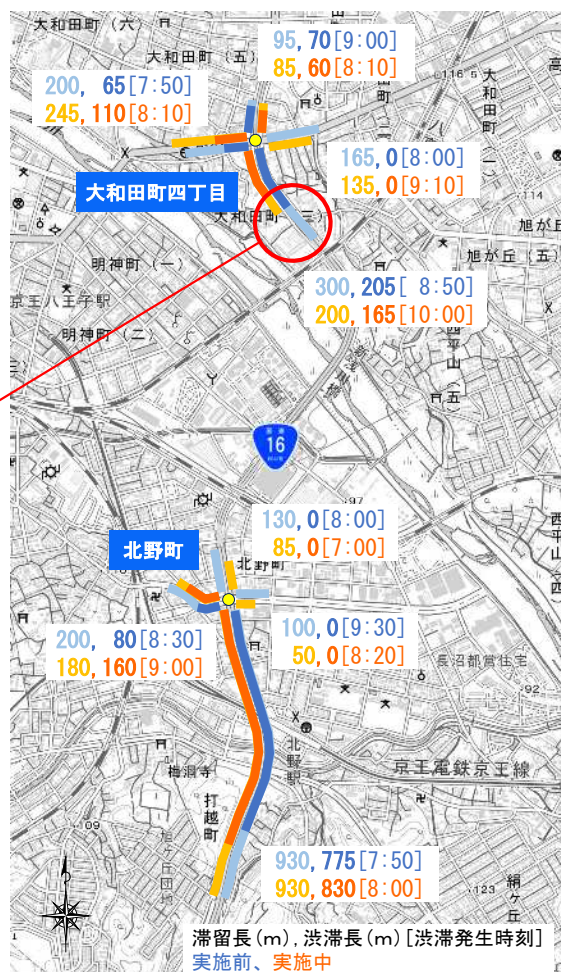
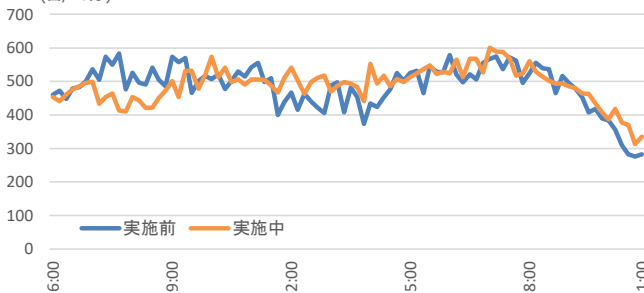
側道の滞留が本線まで影響し、立体部直進交通を阻害。



[調査年月日]
 ・期間前: 令和7年9月2日(火)
 ・期間中: 令和7年9月25日(木)

□ 北野町交差点

(台/10分)

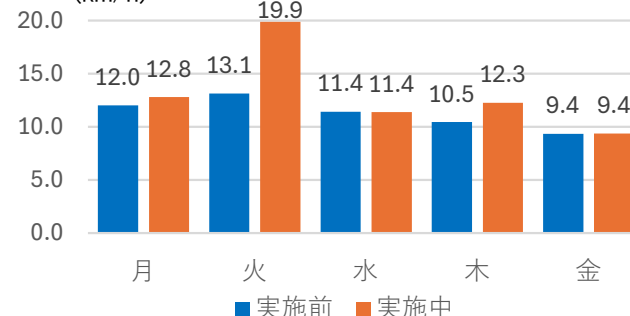


出典:国土地理院地図 地理院地図を加工して作成

■ 交差点流入部平均旅行速度

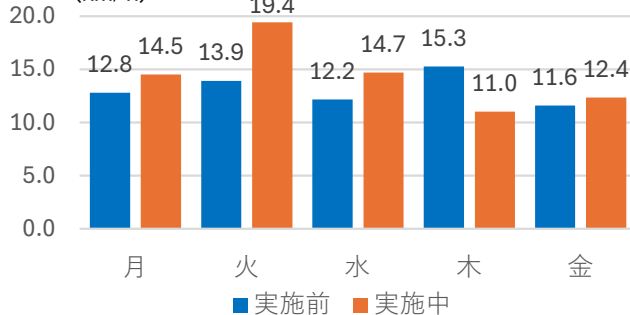
□ 大和田町四丁目交差点

(km/h)



□ 北野町交差点

(km/h)



[旅行速度]ETC2.0様式2-3より算出

・期間前: 令和7年9月1日(月)~令和7年9月5日(金)
 ・期間中: 令和7年9月22日(月)~令和7年9月26日(金)

4 TDM施策の検討

4-3-4 今後の取組方針(1/4): 得られた成果と課題

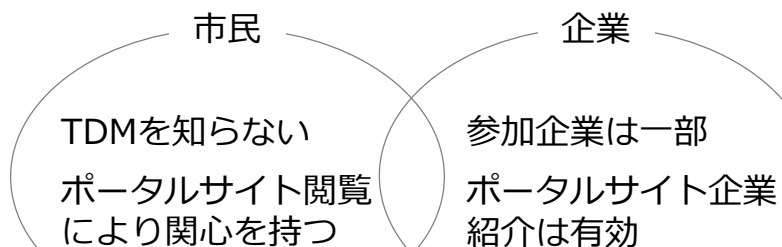
○ポータルサイトや広報誌は、TDM施策の周知、理解促進には有効であったが、市民、企業がTDM施策の各取組みを実施し、効果の発現(混雑の緩和)するまでには至っていない。

■効果計測結果

- ポータルサイトアクセス状況
・イベントに伴いアクセス数は増加



□TDM施策に対する意識・取組



- 交通状況分析
・TDMに起因する交通状況の変化は見られない

■成果

- ポータルサイトによる情報提供はTDMに対する興味・関心や理解の促進には有効であった

- 広報誌やSNSを活用した広報は、TDMポータルサイトの閲覧に繋がり有効であった

■課題

- TDM施策の周知浸透についてはまだ不十分

- TDM施策の各取組を実施し、効果の発現までは至っていない。

■今後のTDM実施方針

- TDM施策について、更に周知浸透するよう促す
- 各取組みの実施協力を更に促す
※TDMの取組強化 (STEP5) の検討

4 TDM施策の検討

4-3-4 今後の取組方針(2/4): 他のTDM施策広報事例

○今後の取組方針を検討するにあたり、他のTDM施策の広報事例を収集整理した。

主催	地域	プロジェクト名・キャッチコピー	実施コンテンツ
磐城国道事務所	いわき市	みんなで取り組もう！ エコ通勤(いわき市中心部渋滞対策)	チラシ
岩手河川国道事務所	一関市	「時差出勤」による朝の渋滞緩和にご協力ください	SNS(X),アンケート
福島河川国道事務所	福島都市圏	通勤ラッシュをなくすこと。一緒に考えませんか？	TDMに類するサービスとの連携：ノーマイカーデーご優待サービス
青森河川国道事務所	八戸市内	八戸市内の渋滞緩和にご協力お願い致します。	チラシ,SNS(X),商工会議所との連携,YouTube動画
東京国道事務所	大田区臨海エリア	大田区臨海エリアTDMプロジェクト	リーフレット
相武国道事務所	多摩地域	TDMでストレスフリーな移動を始めませんか	チラシ,参加企業紹介,メリット紹介
新潟県	新潟スタジアム周辺	新潟スタジアム周辺交通アクセス円滑化TDM実証実験	TDMに類するサービスとの連携：ワンコインシャトルバス
金沢河川国道事務所	金沢市内	金沢都市圏交通円滑化総合計画(案)	チラシ
岐阜国道事務所	岐阜	みちみちすいすいプロジェクト	YouTube動画,広報誌,岐阜県広報,ケーブルテレビ,ロゴマーク,プロジェクト名募集, TDMに類するサービスとの連携：WLB推進企業登録制度
紀勢国道事務所	松坂市内	松坂市内TDM社会実験	チラシ
山口河川国道事務所	山口市	山口市TDM 朝の交通渋滞の解消に向けた取組(山口のみんなでノーマイカーデー)	専用アプリ,TDMに類するサービスとの連携：バス料金半額,チラシ
大阪府・大阪市	万博会場周辺	万博TDM	リーフレット,チラシ,ポスター,インセンティブ, 検討体制の構築
滋賀国道事務所	国道1号 甲賀市方面	湘南の交通は7:00~8:00に集中！！時間ずらしませんか？	チラシ
徳島河川国道事務所	徳島県内	徳島のパーク&バスライド	チラシ,駐車場無料,定期1割引,渋滞発生時間帯回避マップ,サイト内バナー
徳島河川国道事務所	広島ランプ高架下	広島ランプ高架下に駐車して自転車で行こう！パーク&サイクルライド	イメージ写真,YouTube動画,自転車貼付用ステッカー,駐車券
鹿児島国道事務所	鹿児島都市圏	かしこくはしってかごしま	チラシ,メリット紹介
大分国道事務所	大分市周辺	工夫して渋滞リスクを回避し、環境にも優しい大分をつくろう。	チラシ,ポスター,記者発表,所要時間,参加企業名公表,バス無料デー
福岡国道事務所	福岡都市圏	福岡都市圏におけるTDM社会実験「スタイリッシュ通勤ふくおか」	情報冊子,ポスター,特設HP,SNS(バス会社X、Facebook、line等),横断幕,新聞掲載,アプリ連携,民間施設広報(ファミリーマート、イオン)

※全国都道府県のTDM施策のうち、特設ページがある取組みを整理(R8.2時点)

4 TDM施策の検討

4-3-4 今後の取組方針(3/4): 取組の流れ(STEP5 TDMの取組強化)

- 多摩地域TDMの浸透に向けた継続な取組にあたりロードマップ(全体計画)の検討する。
- 広報活動を実施した多摩地域TDM強化期間について、周知の強化、参加意欲の強化を検討する。

STEP1~2
交通分析・ヒアリング
(R6年度 第1四半期~第4四半期)

- 交通課題・要因 → 渋滞要因となる道路の使い方を確認。
- TDMのメニュー案の検討 → 自治体や企業等で実施可能なメニューを検討。
- 広報を主体とした3つの取組方針を提示。

STEP3
広報活動の実施
(R7年度 第1~第2四半期)

- TDM施策を呼び掛ける広報活動(チラシ、広報誌等)を秋の全国交通安全運動と連携して実施。
- 既にTDMに取り組んでいる企業、商工会からの情報発信も検討。

STEP4
TDMの効果計測
(R7年度 第3~第4四半期)

- TDM実施期間を踏まえ、TDMの効果計測を実施。
- 継続的な取組に向けた方針を検討。
※R7年度実施 ・秋の全国交通安全運動との連携
・チラシ(移動性向上委員会)、広報紙、ポータルサイト

今回検討

STEP5
TDMの取組強化
(R8年度 第1~第4四半期)

- TDM施策について、更に周知浸透するよう促す
- 各取組みの実施協力を更に促す

- 【方針1】ロードマップ(全体計画)の検討
- 【方針2】さらなる周知強化の検討
- 【方針3】参加意欲強化の検討

4 TDM施策の検討

4-3-4 今後の取組方針(4/4): 今後の取組方針

○ 八王子地域におけるTDMによる混雑の緩和に向けた全体計画を検討すると共に、TDM施策の実施に伴う行動の変化を促すよりも、まずはTDM施策の有効性を周知し、TDMへの参加意義の理解を強化していくことが重要。

【課題】 TDMを周知浸透させ、取組の実施(行動の変化)に至るまでには時間を要する

他の取組事例

【方針1】 ロードマップ(全体計画)の検討

- ・ 検討期間の設定(案) : R8~R10年(3カ年)
- ・ 検討対象の明確化 : 八王子市民、通勤時自動車利用者 等
- ・ 検討期間に対応した到達目標の設定
: TDM強化期間の周知率、交通状況の変化(ETC2.0による旅行速度)

【方針2】 さらなる周知強化の検討

<継続的な周知活動>

- ・ 秋の全国交通安全運動との連動(取組強化期間)
- ・ 移動性向上委員会協力によるチラシ設置
- ・ 広報誌、SNS等による情報発信
- ・ ポータルサイトの更新

<周知方法の拡大>

- ・ ロゴ、キャッチフレーズ、PR動画の作成活用
- ・ イベント、公共スペースでのブース展示やパネル掲示など直接的な広報展開

【方針3】 参加意欲強化の検討

<情報提供内容・方法の改善>

- ・ 情報提供内容の改善(渋滞状況等)
- ・ 情報提供方法の改善(SNS等の活用拡大)

<インセンティブの検討>

- ・ 企業取組内容紹介の改善(具体的な取組内容の紹介、地域への貢献状況等)
- ・ 各種サービス、制度との連携(LWB認定企業制度、歩行ポイント、公共交通機関の割引等)
- ・ 参加協力表彰

4 TDM施策の検討

4-3-5 今後の実施内容(1/3):【方針1】ロードマップ(全体計画)の検討

○ 八王子地域におけるTDMによる混雑の緩和に向けた全体計画を検討する。

■ロードマップ(全体計画)の目標

※表中の数値は想定

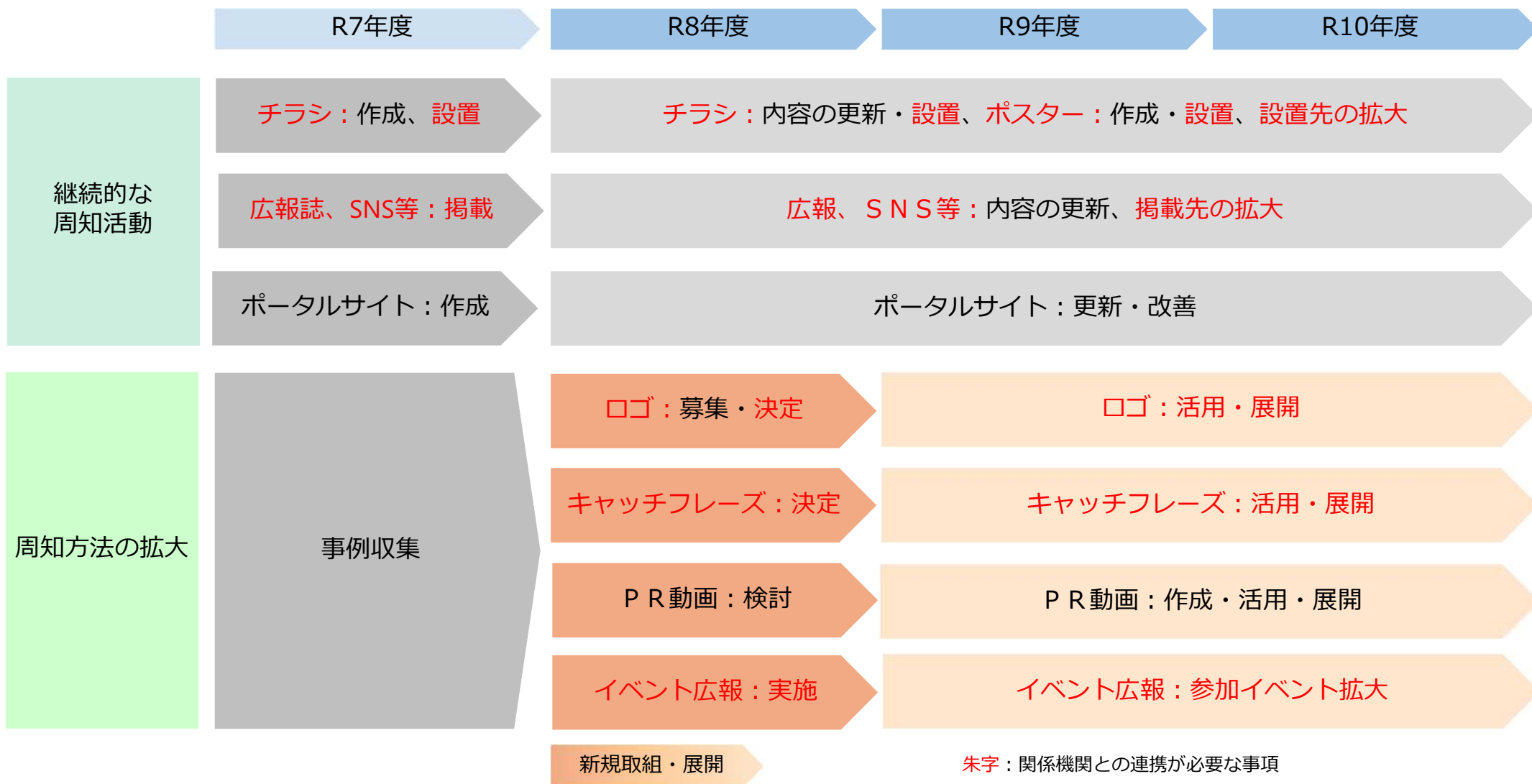
		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
全体計画		TDMの取組始動	TDMの取組改善	TDMの取組改善	TDMの継続検討 (恒久)
目標	認知率	5% (R7実績ベース)	8%	12%	20% (R7の4倍相当)
	企業掲載数	5社 (チラシ配布: 90社)	6社	8社	10社 (R7の2倍相当)
	ポータルサイト アクセス数(累計)	3,000アクセス (R7実績ベース)	5,000アクセス (+2,000)	8,000アクセス (+3,000)	12,000アクセス (年平均3,000相当)
	交通状況	-	-	-	渋滞の緩和

4 TDM施策の検討

4-3-5 今後の実施内容(2/3):【方針2】さらなる周知強化の検討

○ 八王子地域におけるTDMによる混雑の緩和に向けた「継続的な周知活動」、「周知方法の拡大」について検討する。

■さらなる周知強化の展開

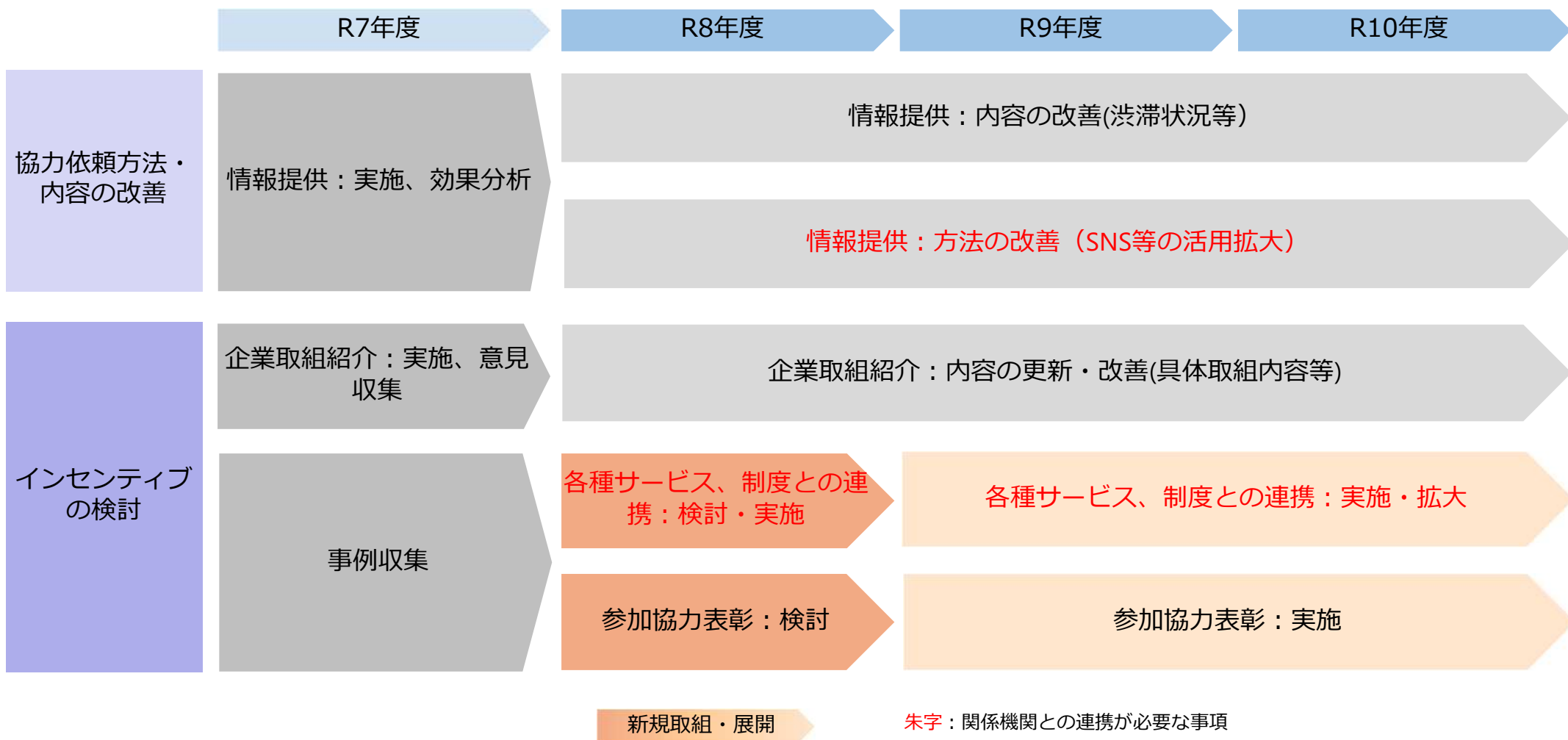


4 TDM施策の検討

4-3-5 今後の実施内容(3/3):【方針3】参加意欲強化の検討

○ 八王子地域におけるTDMによる混雑の緩和に向けた「協力依頼方法・内容の改善」「インセンティブの改善」について検討する。

■ 参加意欲強化の展開



4 TDM施策の検討

4-3-5 今後の実施内容：令和8年度のスケジュール(案)

○ 今後、関係協力機関と連携しながら、TDM施策に対するさらなる周知の強化、参加意欲の強化に向けて調整・実施を進める。

検討項目	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
【継続的な周知活動】												
・ <u>チラシ、ポスター</u>	●	関係機関調整等	●	周知活動	●	改善検討	●	●	●	●	●	●
・ <u>広報誌、SNS等</u>	●	関係機関調整等	●	周知活動	●	改善検討	●	●	●	●	●	●
・ <u>ポータルサイト</u>	●	情報提供内容の改善	●	公開	●	WEBアンケート集計・モニタリング・改善検討	●	●	●	●	●	●
【周知方法の拡大】												
・ <u>ロゴ</u>	●	募集審査準備	●	作品募集	●	審査・作品決定	●	●	●	●	●	●
・ <u>キャッチフレーズ</u>	●	関係機関調整等	●	周知活動	●	改善検討	●	●	●	●	●	●
・ <u>PR動画</u>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
・ <u>イベント広報</u>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
				八王子まつり ●		●	●	●	●	●	●	●
						●	●	●	●	●	●	●
【協力依頼方法・内容の改善】												
・ <u>情報提供内容の改善</u>	●	情報提供内容の改善	●	周知活動	●	改善検討	●	●	●	●	●	●
・ <u>情報提供方法の改善</u>	●	関係機関調整等	●	周知活動	●	改善検討	●	●	●	●	●	●
【インセンティブの検討】												
・ <u>企業取組み紹介の改善</u>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
・ <u>各種サービス、制度との連携</u>	●	関係機関調整等	●	連携検討・実施	●	改善検討	●	●	●	●	●	●
・ <u>参加協力表彰</u>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
移動性向上委員会					●							●

青文字：新たな取組 下線：関係機関との連携が必要な事項

4 TDM施策の検討

4-3-6 本日の論点

○今後の取り組み方針の考え方、内容に対する意見

【方針1】 ロードマップ(全体計画)の検討

【方針2】 さらなる周知強化施策の検討

- ・ 継続的な周知活動
- ・ 周知方法の拡大

【方針3】 参加意欲強化施策の検討

- ・ 協力依頼方法・内容の改善
- ・ インセンティブの検討

○その他

渋滞対策実施箇所への対策効果

令和8年3月9日(月)

関東地方整備局 東京国道事務所

5 渋滞対策実施箇所への対策効果

5-1 渋滞対策実施箇所

■ 渋滞対策を実施した2箇所の対策状況と効果を報告。

■ 渋滞対策実施箇所(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
1	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	対策実施	国道357号西行きに左折車線を40m新設
2	一般国道357号 (湾岸道路)	けいひんおおはしみなみ (仮称)京浜大橋南交差点	大田区	対策実施	国道357号西行きの左折車線を35m延伸

《位置図》



5 渋滞対策実施箇所への対策効果

5-1 京浜大橋周辺の渋滞対策状況の報告 1) 京浜大橋北交差点

- 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、左折する車両が多く、直進車両を阻害する渋滞が発生。また、大型車が絡む追突事故が発生していた。
- 渋滞対策として、左折車線を整備して直進と左折車両を分離することで、渋滞の緩和を図った。



2025年12月9日(火)撮影

《広域図》

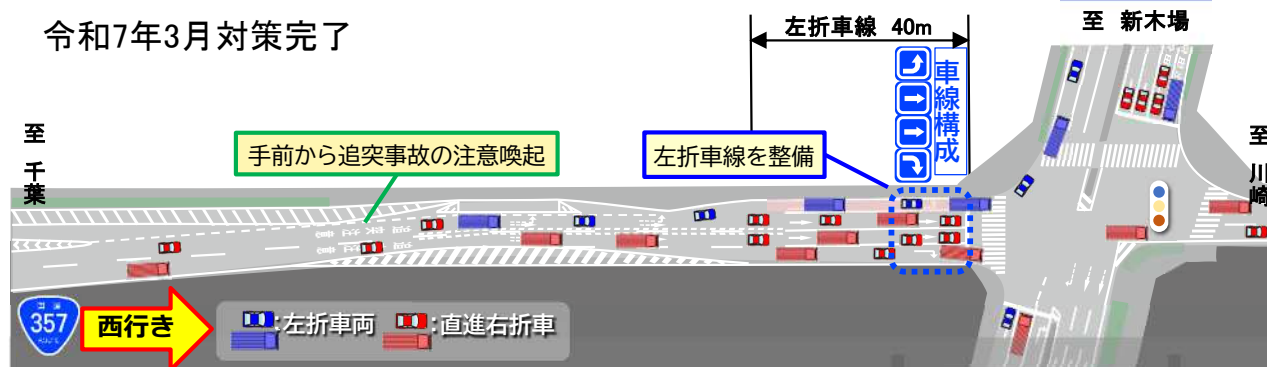


対策前 左折する車両が多く、直進車両を阻害する渋滞が発生。



対策後 左折車線を整備して直進と左折車両を分離することで、渋滞緩和に寄与。

令和7年3月対策完了



対策内容 □ : 渋滞対策 □ : 事故対策

5 渋滞対策実施箇所への対策効果

5-1 京浜大橋周辺の渋滞対策状況の報告 2) (仮称)京浜大橋南交差点

- (仮称)京浜大橋南交差点は、国道357号と大田区道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、左折車線が直進する車両に塞がれて、スムーズな左折ができない状況。また、大型車が絡む追突事故が発生していた。
- 渋滞対策として、左折車線を35m延伸し、スムーズな左折を可能にすることで渋滞の緩和を図った。

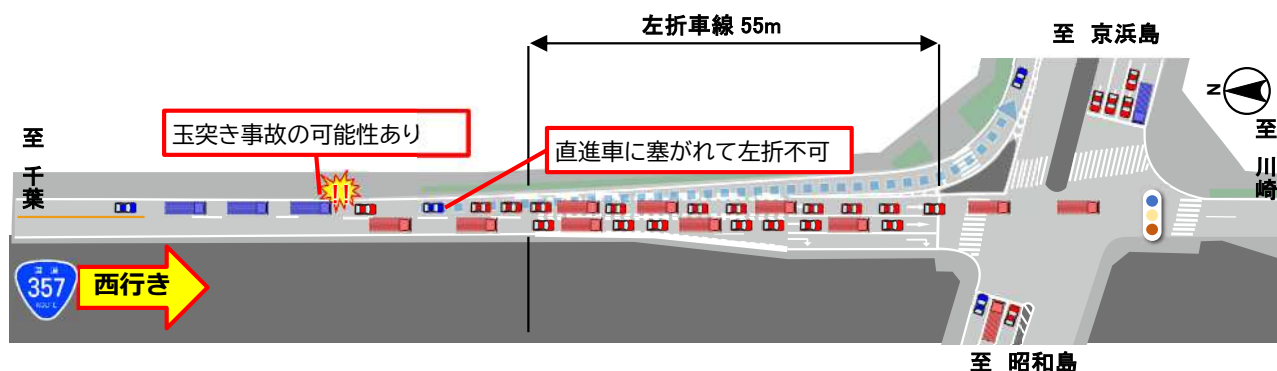


2025年12月9日(火)撮影

《広域図》

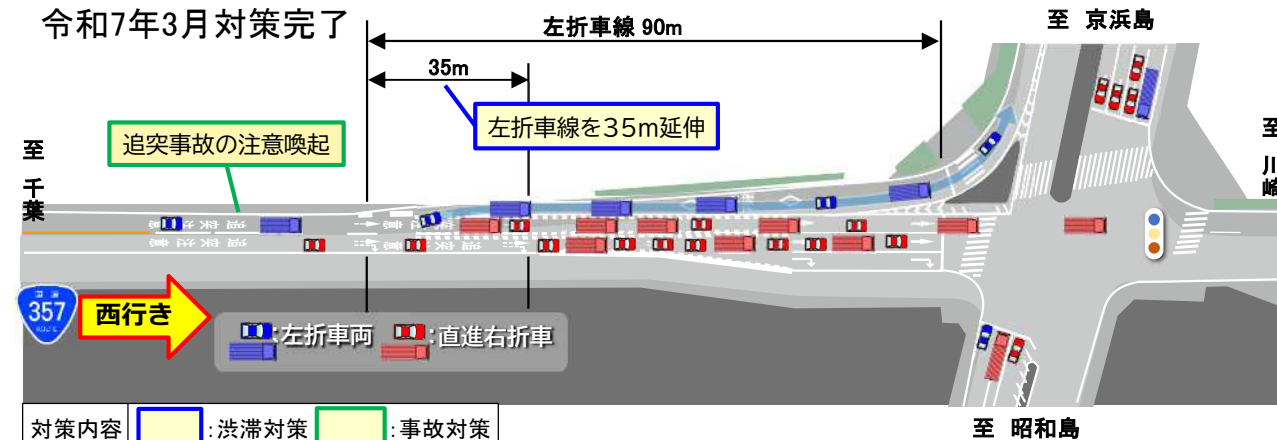


対策前 左折車線が直進する車両に塞がれて、スムーズな左折ができない。



対策後 左折車線を延伸することで、スムーズに左折できるようになり、渋滞緩和に寄与。

令和7年3月対策完了



対策内容 □ : 渋滞対策 □ : 事故対策

5 渋滞対策実施箇所への対策効果

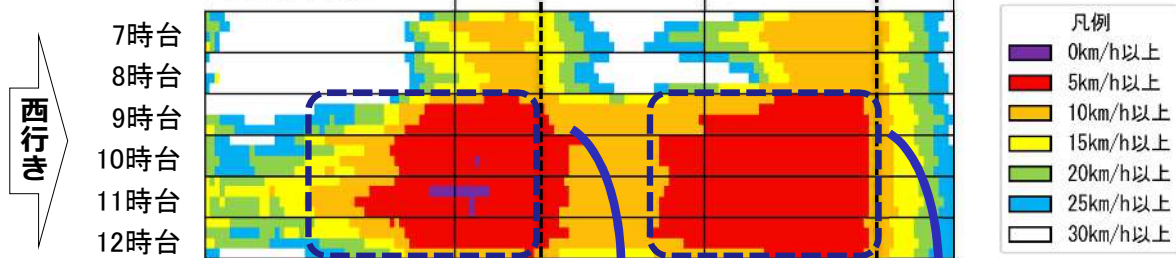
5-2 京浜大橋周辺における渋滞対策の効果

- 渋滞対策前後の平日旅行速度を比較すると、対策後により9～12時台の速度低下が緩和した。
- 平均速度が連続して10km/h未満となる区間の長さを渋滞対策前後で比較すると、最も渋滞対策効果が大きい10時00分～10時15分においては、京浜大橋北交差点で270mから130mへ52%短縮し、(仮称)京浜大橋南交差点で420mから220mへ48%短縮している。

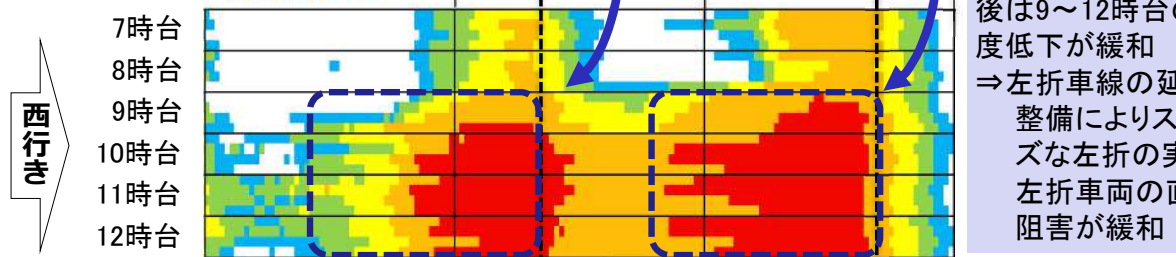
■ 対策前後の平均速度の変化



対策前 (2024年6月平日)



対策後 (2025年6月平日)

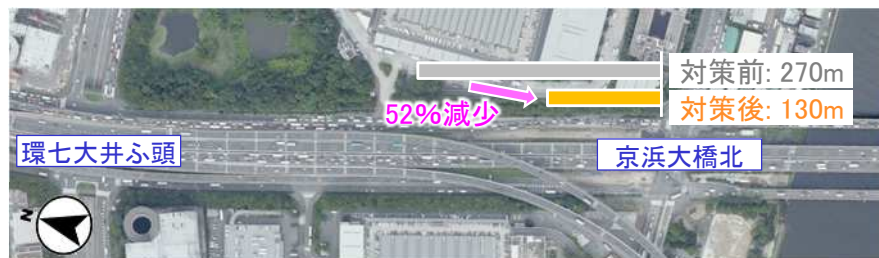


対策前と比べて対策後は9～12時台の速度低下が緩和
⇒左折車線の延伸・整備によりスムーズな左折の実現、左折車両の直進阻害が緩和

出典: NTTインフラネット 使用データ:ETC2.0 プローブデータ様式1-2

■ 平均速度が連続して10km/h未満となる区間の長さの変化

① 京浜大橋北交差点 (10時00分～10時15分)



② (仮称)京浜大橋南交差点 (10時00分～10時15分)



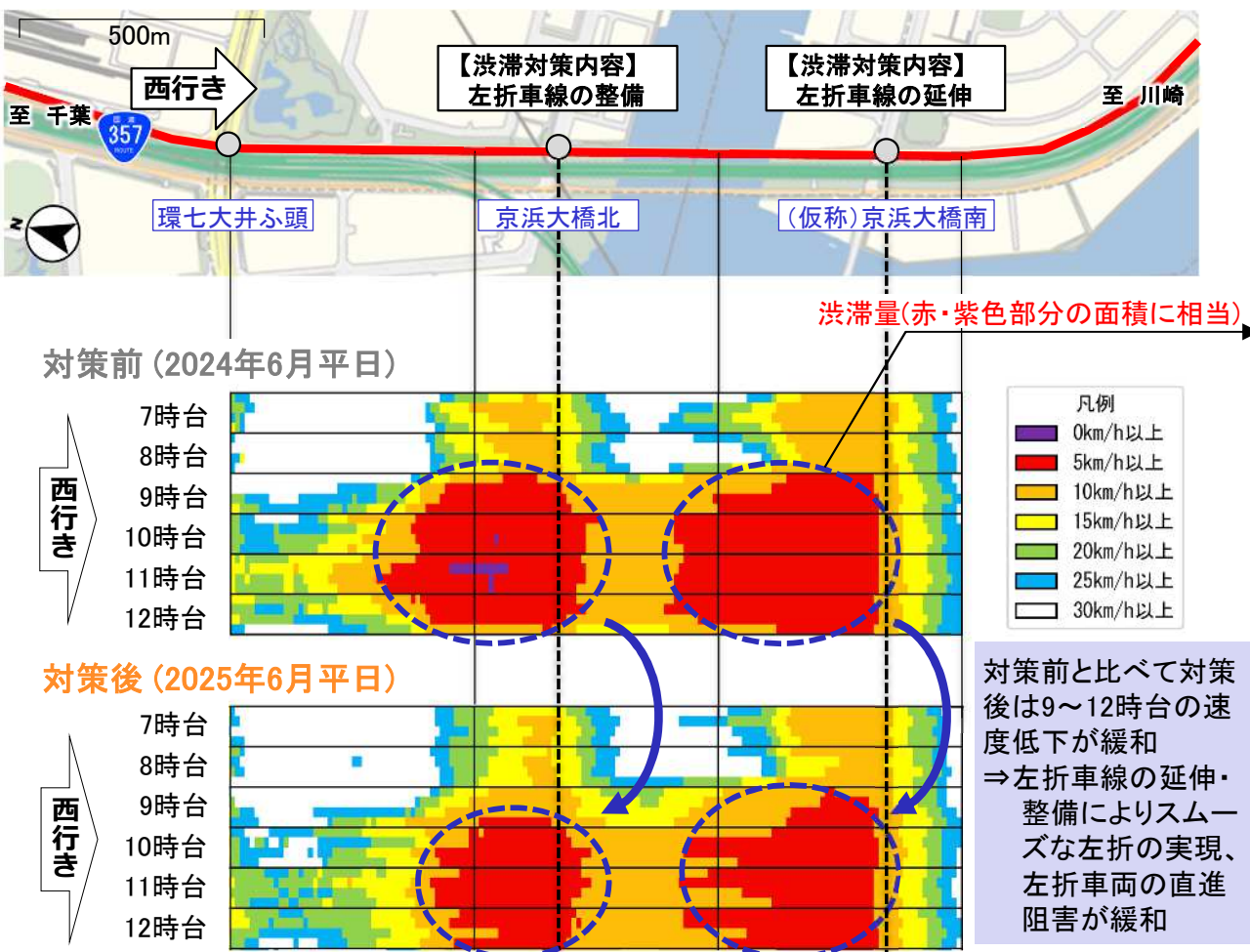
出典: 地理院地図(国土電子Web)をもとに作成
使用データ:ETC2.0 プローブデータ様式1-2
15分毎に、停止線を起点として、10km/h未満に速度が低下した区間の長さを算出
対策前: 2024年6月(平日平均) 対策後: 2025年6月(平日平均)

5 渋滞対策実施箇所への対策効果

5-2 京浜大橋周辺における渋滞対策の効果

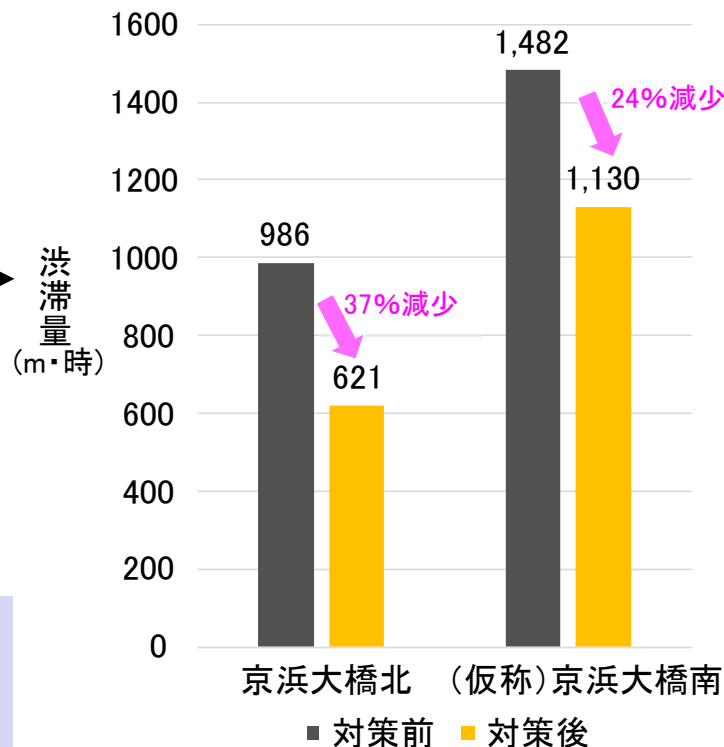
○ 渋滞対策前後の渋滞量(平均速度が連続して10km/h未満となる区間の延長に、その状態が継続した時間を乗じた値)を比較すると、9～12時台において、京浜大橋北交差点では、986m・時から621m・時へと37%減少し、(仮称)京浜大橋南交差点では、1,482m・時から1,130m・時へと24%減少している。

■ 対策前後の平均速度の変化



出典: NTTインフラネット 使用データ:ETC2.0 プローブデータ様式1-2

■ 9～12時台の渋滞量の変化



渋滞量: 平均速度が連続して10km/h未満となる区間の延長に、その状態が継続した時間を乗じて算出した値と定義 (左図の赤・紫色部分の面積に相当)

使用データ: ETC2.0 プローブデータ様式1-2
対策前: 2024年6月(平日平均) 対策後: 2025年6月(平日平均)

首都高 快適走行ビジョン2040の策定

- 2015年3月の中央環状線全線開通およびJCT改良をはじめとした各種施策により、この四半世紀で渋滞が1/2に減少したが、社会情勢等の変化により**現在も主要渋滞箇所を中心に混雑が残っている状況**
- 首都圏で事業化されている高速道路網が概成する2040年に向けて、首都高は更なる利便性向上を追求するため、以下の3本柱に基づき各種施策を進め、**渋滞半減**を目指す

柱① 円滑な首都高

将来にわたってより快適な走行空間を提供するため、渋滞発生箇所の交通容量増加や偏在する交通需要に対してネットワークを効果的に活用するパフォーマンスマネジメント※1に取り組む。

柱② 時間の読める首都高

適時的確な情報提供により行動変容していただくモビリティマネジメント※2にお客さまと協働で取り組むことで、利用しやすい首都高を目指す。

柱③ 誰にでも優しい首都高

最先端技術を用いた情報や道路サービスを提供することにより利用体験を変革し、普段首都高を利用されない方や運転が苦手な方でも使いやすい首都高へ進化する。

快適走行ビジョン2040の施策

更新の機会を捉えた 渋滞緩和、安全性向上施策	既存技術・施策の拡充
更なる渋滞緩和のための機能強化	料金施策等による需要調整
ネットワークの拡充	情報提供の多様化・高度化による 次世代道路サービスの提供

施策例)日本橋区間地下化事業・新京橋連絡路事業

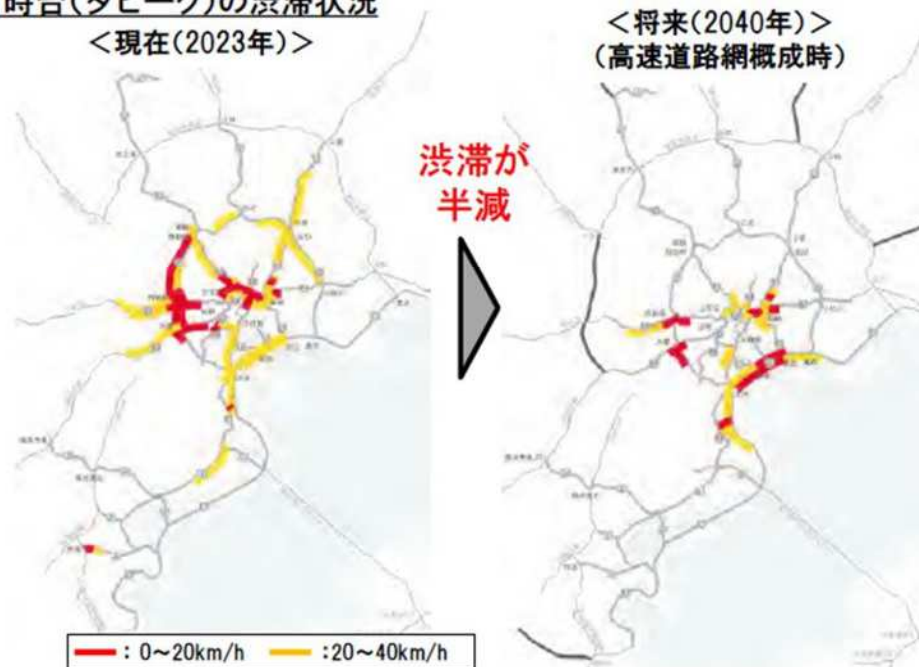


施策例)AI活用による渋滞カレンダーの高度化



17時台(タピーク)の渋滞状況

<現在(2023年)>



※1 旅行速度や通行止めリスク等のサービスレベルをデータで評価し、効率的・効果的なサービス向上を図るもの。時間別・箇所別・方向別のデータからパフォーマンスが低い箇所を分析し、局所的・面的な渋滞対策や付加車線設置の対策につなげる(国土交通省道路局 WISNET2050・政策集 R5.10より引用)。

※2 一人一人のモビリティ(移動)が、個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通施策(国土交通省 モビリティマネジメントパンフレットより引用)。

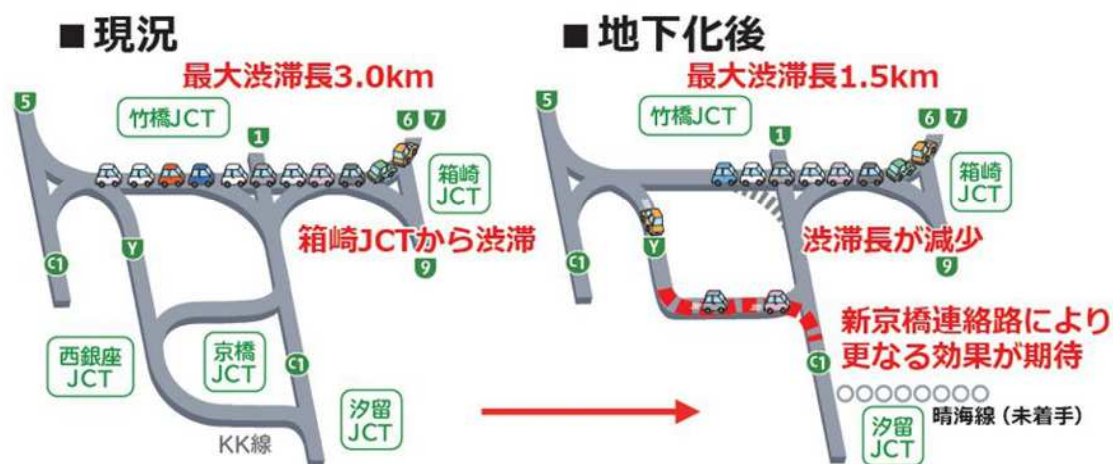
快適な首都高を実現する施策

更新の機会を捉えた渋滞緩和、安全性向上施策

都市高速道路ネットワークを更に強化し利便性を向上させるために、更新の機会を捉えて渋滞緩和に取り組み、所要時間の短縮を図るとともに、交通安全対策を推進して定時性・安全性を向上させます。

日本橋区間地下化事業・新京橋連結路事業

長期的な安全性を確保するため、構造物の更新(造り替え)が必要です。周辺では多くの再開発計画が立ち上がり、まちづくりと連携し地下化での更新工事を実施しています。本事業を進めることで、道路の空間的余裕が増し走行性が向上することに加え、江戸橋JCTの一部連結路を廃止し新京橋連結路を整備することで渋滞緩和に寄与します。



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計画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。
この規約は、令和 6年 8月20日から施行する。
この規約は、令和 7年 3月5日から施行する。
この規約は、令和 7年 8月25日から施行する。
この規約は、令和 8年 3月9日から施行する。

東京都移動性向上委員会 名簿

委員長	東京都立大学教授
委員	国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所長
〃	国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長
〃	国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所長
〃	国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長
〃	国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所長
〃	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
〃	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局長
〃	警視庁 交通部 交通規制課 課長代理（交通技術担当）
〃	警視庁 交通部 交通規制課 課長代理（信号機管理担当）
〃	東京都 建設局 道路管理部 安全施設課長
〃	東京都 建設局 道路建設部 計画課長
〃	東京都 建設局 道路建設部 計画課 鉄道立体担当課長
〃	東日本高速道路（株）関東支社 東京外環工事事務所長
〃	中日本高速道路（株）東京支社 総務企画部 企画調整課 担当課長
〃	中日本高速道路（株）東京支社 保全・サービス事業部 交通技術課長
〃	首都高速道路（株） 計画・環境部 計画調整課 担当課長
〃	首都高速道路（株） 計画・環境部 交通技術課長
〃	首都高速道路（株） 保全・交通部 交通安全推進課長
〃	（一社）東京都トラック協会 業務部長
〃	（一社）東京バス協会 常務理事
オブザーバー	国土交通省 関東地方整備局 道路部

令和7年度 第1回 東京都移動性向上委員会 議事概要

日時：令和7年8月25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 第二会議室（WEB 併用）

○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解除
- (4) 渋滞対策実施箇所
- (5) TDM 施策について

○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。
 - ・八王子市内など、粗いメッシュで集計したものと、個別箇所の旅行速度が異なる結果となっている場合があるため、今後、表現方法に工夫が必要との意見があった。
 - ・都内全体として平均旅行速度が低下傾向となっている可能性があるため、同じ指標を用いてモニタリングを継続することが望ましいとの意見があった。
- (3) 主要渋滞箇所の進捗状況及び解除
 - ・次回委員会において解除の可否を審議する8箇所について報告した。
 - ・8箇所の解除候補については、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を審議することとした。
 - ・主要渋滞箇所の個別の対策検討に加えて、主要渋滞箇所と実際のボトルネック箇所が異なることの対応方針の検討や、マクロな交通課題を解決する取り組みについて、他県の事例も参考に上部機関も交え検討することが望ましいとの意見があった。
- (4) 渋滞対策実施箇所
 - ・直轄国道で渋滞対策を実施している箇所について報告した。
 - ・渋滞対策の実施箇所については、効果を分析することが望ましいとの意見があった。
- (5) TDM 施策の検討
 - ・多摩地域における TDM 施策の検討及び実施内容について報告した。
 - ・他省庁の成功例として、施策協力のロゴマーク等を作成して協力企業に提供することにより、政府の施策に協力しているとの意識が高まり効果的であったとの意見があった。
 - ・今回の TDM 施策で成果が得られれば、他の地域に横展開することがよいとの意見があった。

参考資料

- ・ポータルサイトでは、現在の渋滞状況が掲載されている。これに加えて、出発時刻別の旅行時間の差がわかるように示した方が良いとの意見があった。
- ・運輸事業者としては、TDM への協力には荷主の理解が必要であるため、荷主への働きかけが重要であるとの意見があった。
- ・混雑時間帯を回避するため、どの時間帯を回避したら効果的かわかりやすく示した方が良いのではないかと意見があった。
- ・曜日時間帯別の渋滞状況を示した方が、道路利用者にとってわかりやすいのではないかと意見があった。

以上

令和7年度第2回東京都移動性向上委員会 名簿

R8.3.9

	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	本田 卓	
委員	国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長	宮本 雄一	
委員	国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所長	山岡 敏之	
委員	国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長	菊池 正彦	
委員	国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所長	西村 徹	
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	織田 陽一	
委員	警視庁 交通部 交通規制課 課長代理（交通技術担当）	中川 政宗	
委員	警視庁 交通部 交通管制課 信号機管理担当管理官	児玉 和彦	
委員	東京都 建設局 道路管理部 安全施設課長	岡部 幹雄	
委員	東京都 建設局 道路建設部 計画課長	荒井 徹	
委員	東京都 建設局 道路建設部 鉄道立体担当課長	寺島 聖二	
委員	東日本高速道路（株）関東支社 東京外環工事事務所長	笹原 壮雄	
委員	中日本高速道路（株）東京支社 総務企画部 企画調整課 担当課長	杉山 輝洋	
委員	中日本高速道路（株）東京支社 保全・サービス事業部 交通技術課長	西川 洋介	
委員	首都高速道路株式会社 計画・環境部 計画調整課担当課長	渡辺 剛史	
委員	首都高速道路株式会社 計画・環境部 交通技術課長	中村 毅一郎	
委員	首都高速道路株式会社 保全・交通部 交通安全推進課長	伊藤 稔	
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	石川 誠	
オブザーバー	関東地方整備局・道路部		