

令和８年度 第１回東京都移動性向上委員会

日時：令和８年８月３１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解除
- (4) ボトルネック箇所及び全国道路利用者会議からの要望への対応
- (5) 渋滞対策実施箇所の効果検証
- (6) TDM施策の検討

３．閉 会

【資料一覧】

- | | | |
|------|-----------------------|------|
| 資料１ | ： 令和８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７年度第２回東京都移動性向上委員会 | 議事概要 |

令和8年度 第1回 東京都移動性向上委員会

**令和8年8月31日(月)
関東地方整備局 東京国道事務所**

- 目次 -

1. 委員会の開催経緯と論点	――――P2
2. 最新の交通状況による分析	――――P5
3. 主要渋滞箇所の進捗状況及び解除	――――P9
4. ボトルネック箇所及び全国道路利用者会議からの要望への対応	――P12
5. 渋滞対策実施箇所の効果検証	――――P17
6. TDM施策の検討	――――P21

1 委員会の開催経緯と論点

1-1 これまでの開催経緯

■首都圏渋滞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。
- 一般道路の主要渋滞箇所は、令和7年度第2回委員会までに55箇所が解除され、令和8年3月末時点で378箇所が残存。

【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公表（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26～28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</u> (16箇所)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</u> (14箇所)を解除 ・踏切解消により <u>主要渋滞箇所</u> (4箇所)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</u> (1箇所)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</u> (3箇所)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</u> (1箇所)を解除 ・交通需要の調整(TDM施策)の検討
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</u> (3箇所)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</u> (2箇所)を解除 ・交通需要の調整(TDM施策)の検討

開催回	主な議事内容
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</u> (2箇所)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</u> (3箇所)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</u> (1箇所)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</u> (14箇所)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</u> (6箇所)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</u> (8箇所)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</u> (8箇所)の解除について審議 ・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 これまでの委員会での主な指摘事項とその対応

①主要渋滞箇所と実際のボトルネックの不一致

- ・主要渋滞箇所と実際のボトルネック箇所が異なることについて、対応方針を検討することが望ましいとの意見があった。
- 今後、ボトルネック指数に基づき実際のボトルネック箇所を把握するとともに、既存の主要渋滞箇所との対応関係を整理した上で、今後の対応方針を検討する。

②主要渋滞箇所以外の渋滞対策要望箇所への対応

- ・主要渋滞箇所以外の渋滞対策要望箇所については、これまでの要望状況等を踏まえ、優先度を付けた上で今後の対応方針を検討することが望ましいとの意見があった。
- 今後、主要渋滞箇所以外の渋滞対策要望箇所について、渋滞状況の確認モニタリングを行い、その結果を踏まえて対応方針を検討する。

③TDM施策の検討

- ・TDM施策への協力に対するインセンティブの付与については、優遇制度認定者との連携を検討することが望ましいとの意見があった。
- 東京国道事務所では、昨年度のアンケート結果を踏まえ、TDM施策の知名度の向上と効果検証を目的とする社会実験を実施予定。
- 相武国道事務所では、「エコ通勤優良事業所認証制度」や「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」といったTDMに関連した優遇制度について紹介する。

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について報告

3. 主要渋滞箇所の進捗状況及び解除 報告事項

- 主要渋滞箇所の進捗状況及び解除候補箇所について報告

4. ボトルネック箇所及び全国道路利用者会議からの要望への対応 審議事項

- ボトルネック箇所における課題及び全国道路利用者会議からの要望箇所を踏まえた対応方針(案)について審議

5. 渋滞対策実施箇所の効果検証 報告事項

- 国道254号板橋中央陸橋交差点および国道14号亀戸小松川立体で実施した渋滞対策の効果検証結果について報告

6. TDM施策の検討 報告事項

- 大田区および多摩地域におけるTDM施策に関する進捗状況等について報告

2 最新の交通状況による分析

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1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に用いた以下の2つの旅行速度の指標にて実施する。
 - 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)
- 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。

渋滞状況のモニタリング

主要渋滞箇所全体で、概ね1年で1サイクルを展開

Plan(計画)

主要渋滞箇所の
モニタリング・見直し方針検討

- モニタリング項目・評価方法の検討
- 箇所の見直しに向けた考え方の整理

Action(改善)

主要渋滞箇所の見直し

- 箇所の見直し

Do(実行)

渋滞状況の把握

- 最新のプローブデータの集計(暦年1年分)
- プローブデータによる現状把握・変化動向の把握

Check(モニタリング)

渋滞状況の変化を検証

- 主要渋滞箇所の著しい悪化・改善箇所に関する課題抽出・要因分析
- 道路整備の完了や大規模商業施設出店、工事の影響など、広い範囲・視点で状況変化の要因を検証

渋滞対策検討

箇所毎に事業実施サイクルで展開

Plan(計画)

渋滞対策の立案・事業化

- 主要渋滞箇所について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、対策優先度、対策の方向性を検討・立案

Action(改善)

対策の追加検討

- 道路管理者が、モニタリング等による確認・検証を踏まえた渋滞対策の追加検討
- 周辺の交通状況を踏まえた対策の追加検討

Do(実行)

対策の実施

- 各道路管理者が個別に立案した対策に基づき対策を実施
- 他機関の実施策等との調整を図りながら対策を実施

Check(モニタリング)

整備効果の検証

- 最新の交通データに基づく渋滞状況の把握から整備の効果を検証
- 周辺の交通状況についても確認・検証

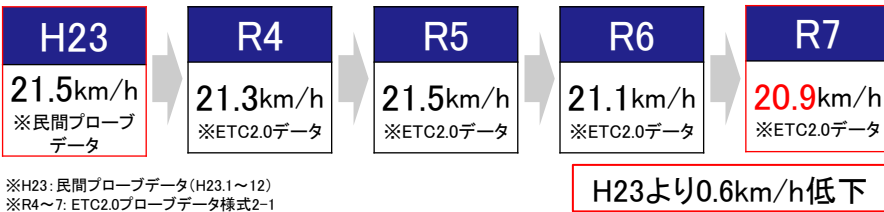
2 最新の交通状況による分析

2-1 東京都内の混雑状況（東京都内の面的な平均旅行速度の変化）

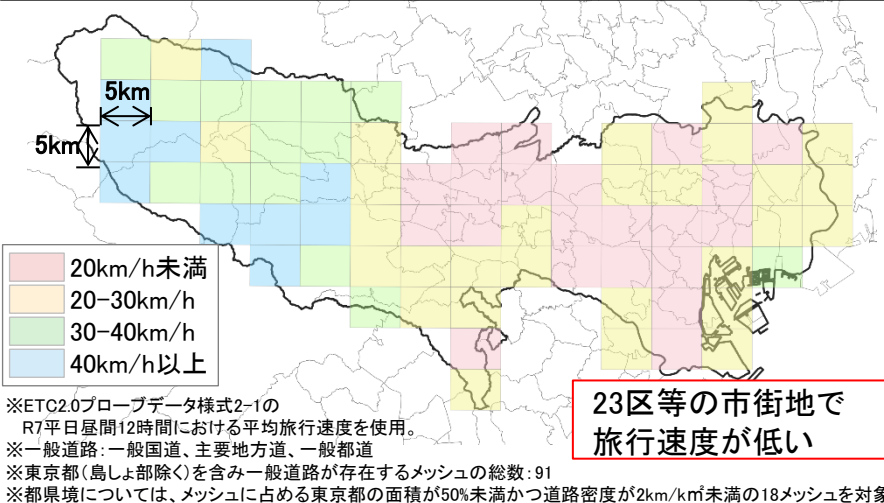
- ① 東京都内全域の一般道路の平均旅行速度を比較すると、平成23年から令和7年にかけて、**0.6km/h低下**している。
 - ② 5kmメッシュ別の平均旅行速度を見ると、西多摩地域等の山間部で高い傾向にあり、**23区等の市街地で低い傾向**である。
 - ③ 5kmメッシュ別の平均旅行速度について、令和7年とコロナ禍後の令和5年を比較すると、旅行速度が低下したメッシュの数（43箇所）は旅行速度が上昇したメッシュの数（14箇所）を上回っており、**都心部では多くのメッシュで旅行速度が低下している**。
- 近年、信号交差点の飽和交通流率（有効青1時間あたりの通過台数）が低下傾向にある※ことから、交差点の交通処理能力が低下し、東京都内での旅行速度低下の一因となっている可能性がある。

※青山恵里, 下川澄雄, 吉岡慶祐, & 森田緯之. (2021). 飽和交通流率の変化とその要因に関する研究. 交通工学論文集, 7(1), 1-10.

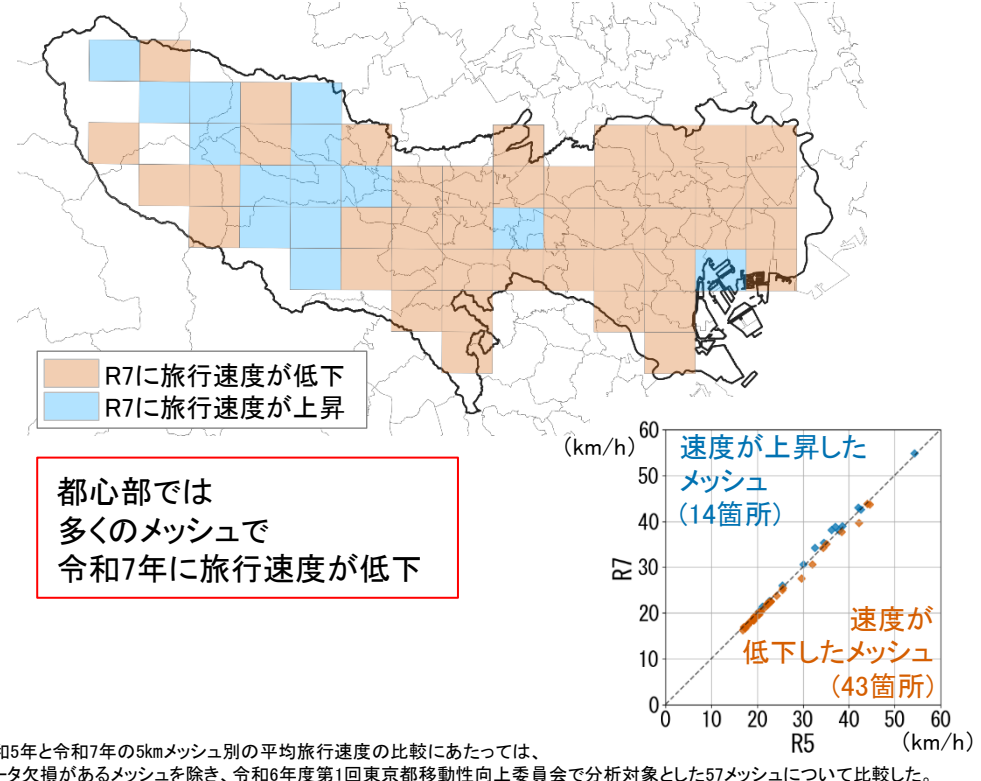
① 東京都内全域の平均旅行速度の変化



② 東京都内の5kmメッシュ別の平均旅行速度(R7)



③ 東京都内の5kmメッシュ別の平均旅行速度の変化(R5→R7)

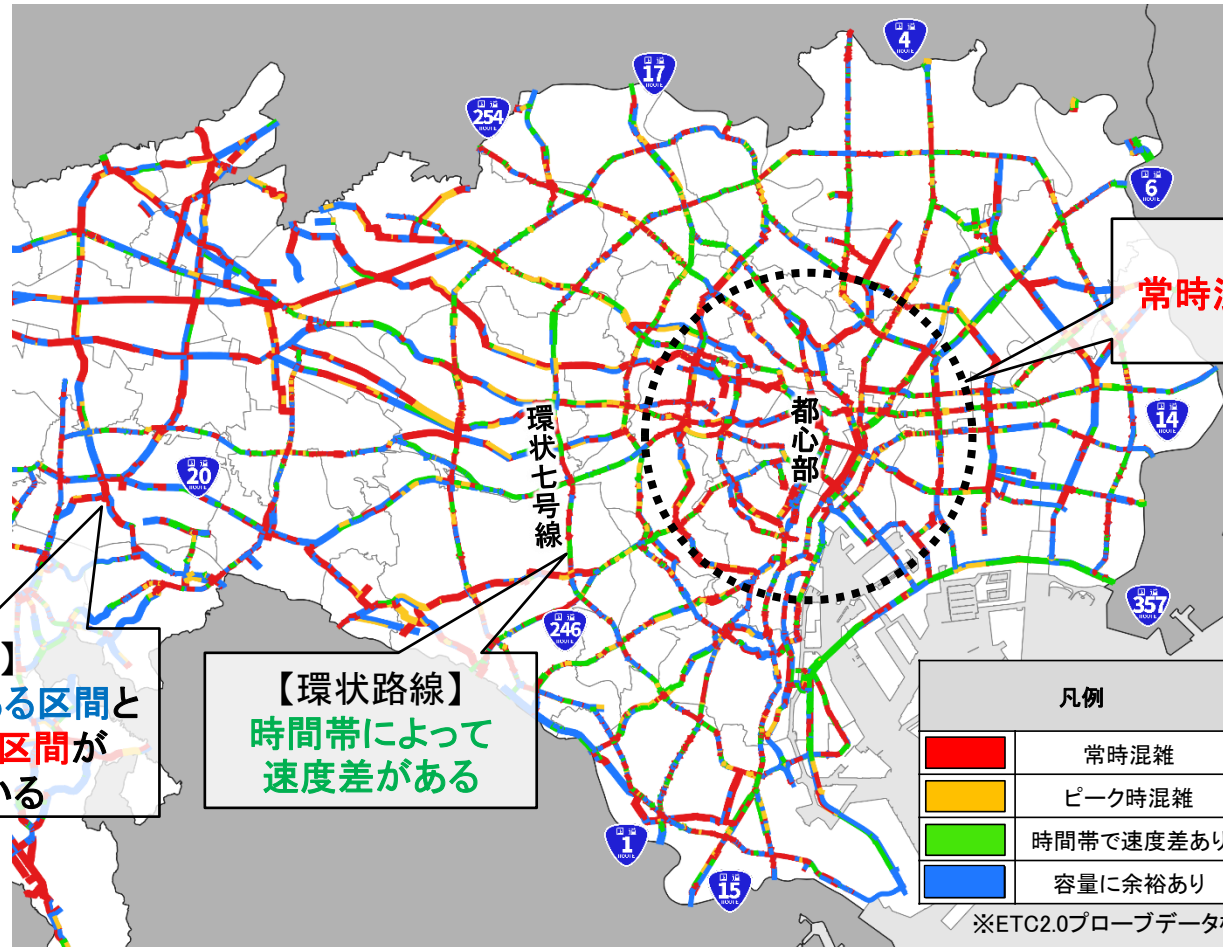


2 最新の交通状況による分析

2-1 東京都内の混雑状況（東京都都心部の直轄国道・主要地方道）

- 都心部では常時混雑する傾向がみられる一方、環状七号線などの環状路線では時間帯によって速度差がある。
- 郊外部では容量に余裕がある区間と常時混雑する区間が混在している。
- 地域や路線によって混雑の発生状況が異なることから、混雑の発生状況に応じた対策を検討する必要がある。

■東京都心部（平日）における直轄国道・主要地方道の混雑状況



凡例		時間帯別平均旅行速度が 20km/h未満の時間数	時間帯別平均旅行 速度のばらつき
■	常時混雑	7時間以上	－
■	ピーク時混雑	4時間以上7時間未満	－
■	時間帯で速度差あり	4時間未満	10km/h以上
■	容量に余裕あり		10km/h未満

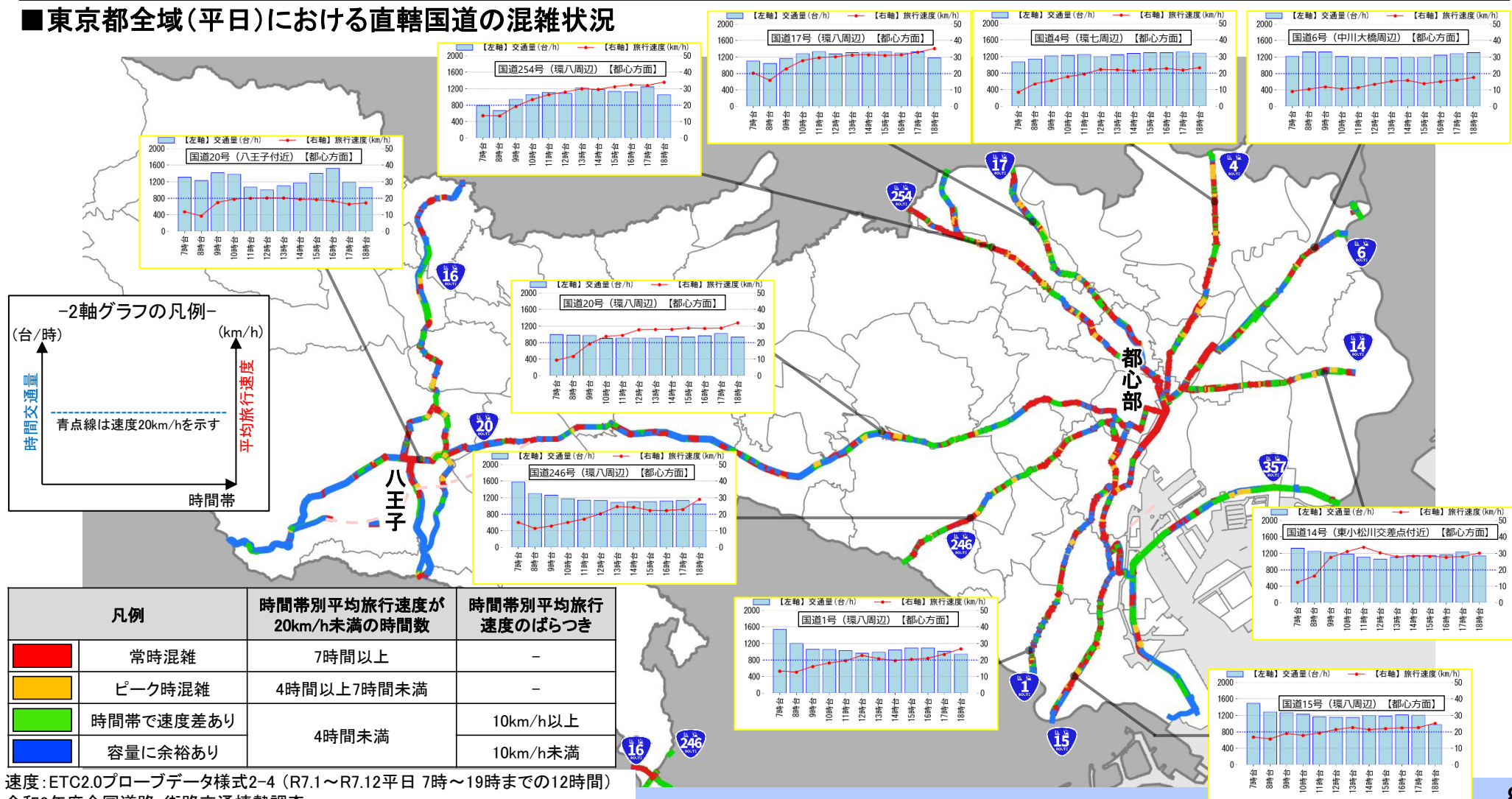
※ETC2.0プローブデータ様式2-4にて、通年の時間帯別平均旅行速度を集計
(R7.1～R7.12平日 7時～19時までの12時間)

2 最新の交通状況による分析

2-1 東京都内の混雑状況（東京都全域の直轄国道）

- 都心方面へ向かう各路線の平均旅行速度をみると、特に朝ピーク時に平均旅行速度が低下している状況が見られる。
- 都心部や八王子付近では常時混雑している状況が見られる。
- 時間帯別の交通状況を踏まえた対策を検討する必要がある。

■東京都全域(平日)における直轄国道の混雑状況



3 主要渋滞箇所の進捗状況及び解除

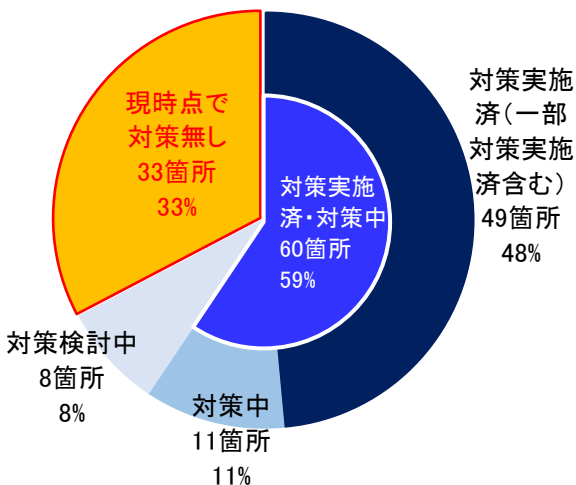
3-1 主要渋滞箇所の進捗状況及び今後の検討方針

- 一般道路の主要渋滞箇所378箇所における渋滞対策の進捗状況は、国交省管理路線で対策実施済・対策中が59%(60箇所)、対策検討中が8%(8箇所)、自治体管理路線で対策実施済・対策中が53%(148箇所)、対策検討中が9%(24箇所)となっている。
- 一方で、国交省管理路線のうち33%(33箇所)、自治体管理路線のうち38%(105箇所)では、現時点で渋滞対策が立案されていない状況である。
- 渋滞対策の立案状況や道路利用者からの要望等を踏まえ、渋滞のボトルネック位置に着目したピンポイント渋滞対策の検討を行う。

■ 主要渋滞箇所における渋滞対策の進捗状況の内訳

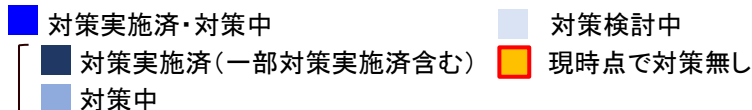
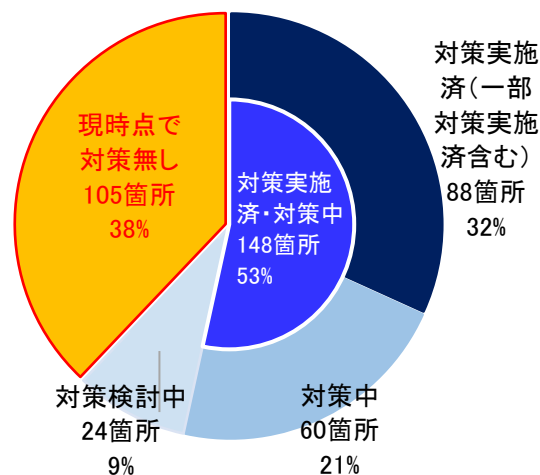
国交省管理

主要渋滞箇所数: 101箇所



自治体管理

主要渋滞箇所数: 277箇所



■ 今後の検討方針

- 渋滞対策の立案状況や道路利用者からの要望等を踏まえ、渋滞のボトルネック位置に着目したピンポイント渋滞対策の検討を行う。

① 渋滞発生要因の確認 (第2回委員会で報告予定)

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(ピンポイント渋滞対策) 等
- ソフト施策の検討
 - ・信号現示調整
 - ・TDM施策 等

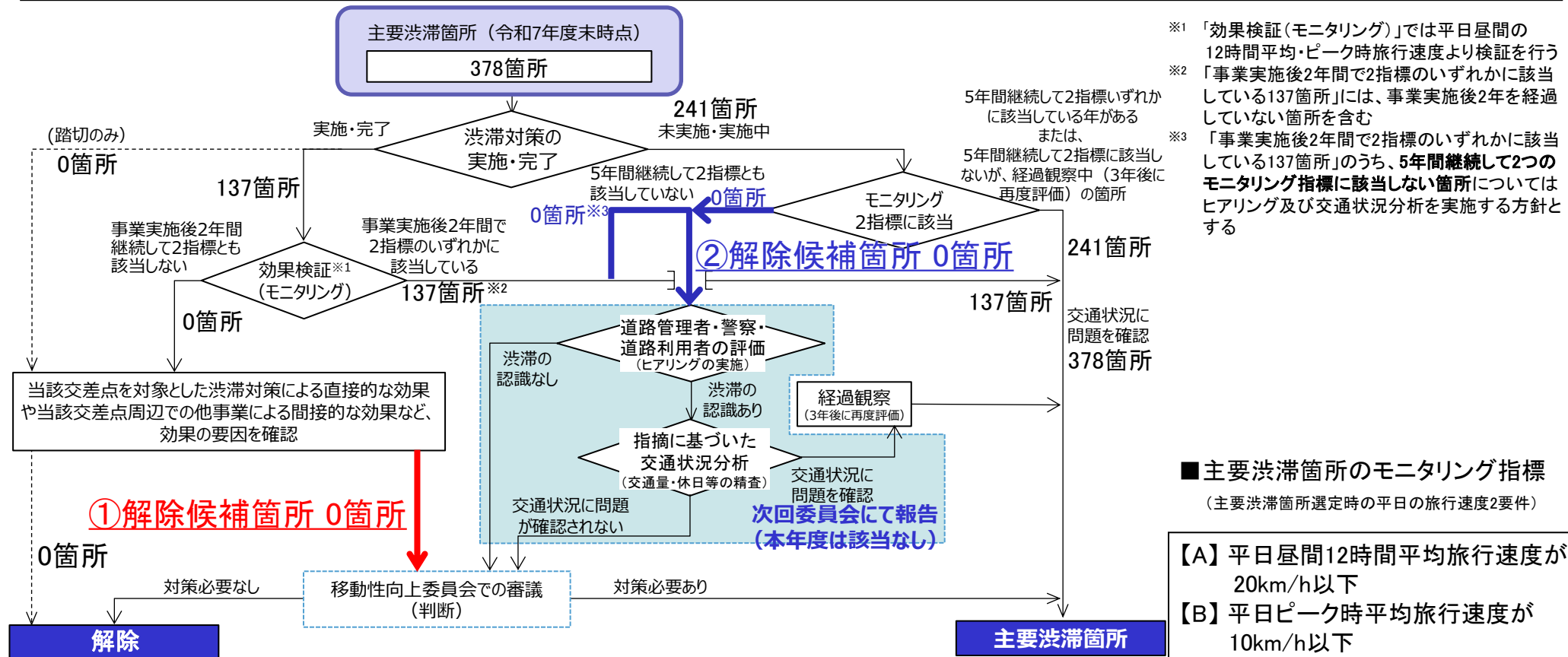
※ピンポイント渋滞対策: 交差点改良、区画線改良など、基本的には大きな改良を必要としない対策。
基本的に用地取得を必要としない対策。

3 主要渋滞箇所の進捗状況及び解除

3-2 解除の考え方

■下記の解除の考え方に従って、解除候補箇所を選定します。

- ① 渋滞対策を実施した主要渋滞箇所137箇所のうち、対策実施後2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箇所については、主要渋滞箇所の解除を審議する。**(本年度は該当なし)**
- ② 渋滞対策が未実施・実施中の主要渋滞箇所241箇所、渋滞対策実施後2年間でモニタリングの2つの指標のいずれかに該当している137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。**(本年度は該当なし)**



3 主要渋滞箇所の進捗状況及び解除

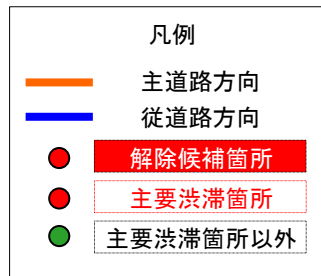
3-3 昨年度審議を見送った箇所(箱根ヶ崎交差点)^{はこねがさき}

- 令和7年度第2回東京都移動性向上委員会において解除候補に挙げた「箱根ヶ崎交差点」は、工事に伴う交通規制(全面通行止め)を実施していたため、通常の交通状況を確認できなかった。このため、審議を見送った。
- 令和8年度現在も交通規制解除の時期が未定であることから、交通規制解除後に改めて審議することとする。

■位置図



出典: NTTインフラネット



現地踏査日: 令和7年12月4日(木)



■主要地方道新宿青梅線 (箱根ヶ崎立体)



完成イメージ図 (完成時とは異なる場合があります)

出典: 東京都建設局「箱根ヶ崎立体交差事業」(令和5年8月)
<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/documents/d/kensetsu/000064133>

4 ボトルネック箇所及び全国道路利用者会議からの要望への対応

4-1 ボトルネック箇所及び全国道路利用者会議からの要望への対応

- 平成25年1月に「主要渋滞箇所(433箇所)」を公表後、主要渋滞箇所を中心にモニタリング及び渋滞対策を実施してきた。
- 一方で、主要渋滞箇所の公表から10年以上が経過しており、交通状況の変化等により主要渋滞箇所と現状のボトルネック箇所が一致していない場合があり、ボトルネック箇所を考慮した要因分析を行い、対策検討を進めていく。
- 加えて、主要渋滞箇所に指定されていない箇所においても道路利用者から渋滞対策の要望が寄せられているため、渋滞状況の確認モニタリングを行う。

■主要渋滞箇所と現状のボトルネック箇所が一致していないとみられる例
(国道246号世田谷警察署前交差点)



2025年7月11日(金)8時台撮影

(例) 国道246号
世田谷警察署前交差点は、
主要渋滞箇所ではないが、
ボトルネックとみられる
<事例① P14>

■東京都内の渋滞対策要望箇所(115箇所)
の主要渋滞箇所該当状況 (令和7年度)

要望箇所数	
主要渋滞箇所	主要渋滞箇所以外
55箇所(48%)	60箇所(52%)

令和7年度第2回
東京都移動性
向上委員会資料
より抜粋

主要渋滞箇所以外の箇所
においても渋滞対策の要望が
寄せられている

4-2 主要渋滞箇所と現状のボトルネック箇所が一致していない要因

① ボトルネック位置のずれ：渋滞対策や交通需要の変化等により、現在の主要渋滞箇所からボトルネック位置がずれている。
② 新たなボトルネックの発生：平成25年の主要渋滞箇所公表後に新たな道路(事例：国道357号東京港トンネル(東行き)等)が整備され、交通状況が変化したことで新しいボトルネックが発生している。

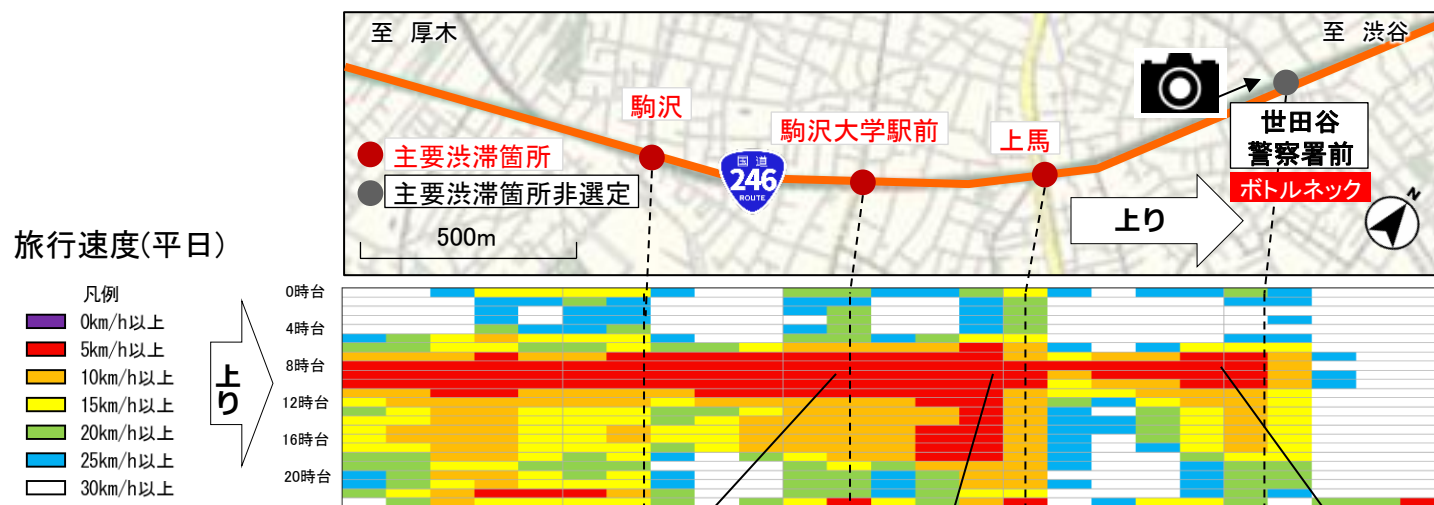


4 ボトルネック箇所及び全国道路利用者会議からの要望への対応

<事例①>ボトルネック位置のずれ

- 例として、国道246号上馬交差点は主要渋滞箇所指定されているが、その下流に位置する世田谷警察署前交差点は主要渋滞箇所には指定されていない。しかし、朝ピーク時には世田谷警察署前交差点を先頭に速度低下が生じており、ボトルネック位置がずれているとみられる。
- また、上馬交差点より上流に位置する駒沢大学駅前交差点は、主要渋滞箇所指定されているが、先詰まり渋滞に巻き込まれている時間帯が多く確認できる。

■ ボトルネックの位置と主要渋滞箇所にはずれが見られる例(国道246号)



【駒沢大学駅前交差点】
主要渋滞箇所だが、
先詰まり渋滞に巻き込まれて
いる時間帯が多い

【上馬交差点】
主要渋滞箇所だが、朝ピー
ク時には世田谷警察署前
交差点から先詰まりがある

【世田谷警察署前交差点】
主要渋滞箇所ではないが、
朝ピーク時に速度低下が
生じている



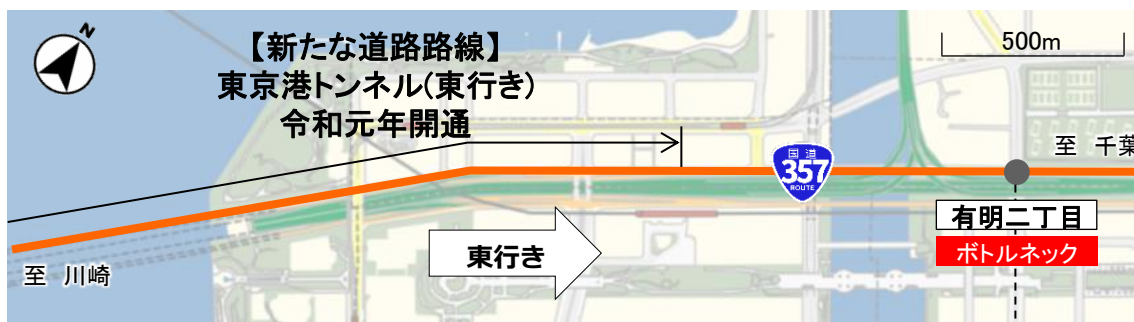
2025年7月11日(金)8時台撮影

4 ボトルネック箇所及び全国道路利用者会議からの要望への対応

<事例②> 新たなボトルネックの発生

- 例として、主要渋滞箇所公表後の令和元年に、国道357号東京港トンネル(東行き)が開通している。
- 東京港トンネル(東行き)の出口付近にある有明二丁目交差点は、主要渋滞箇所には指定されていないが、日中に速度が低下しており、ボトルネックになっているとみられる。
- 有明二丁目交差点は、新たな道路の開通に伴いボトルネックになった可能性がある。

■新たな道路の開通により新たなボトルネックが発生していると考えられる箇所の例(国道357号)



旅行速度(平日)

- 0km/h以上
- 5km/h以上
- 10km/h以上
- 15km/h以上
- 20km/h以上
- 25km/h以上
- 30km/h以上



【有明二丁目交差点】
主要渋滞箇所ではないが、
日中に速度低下がみられる

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(R7.10平日)

4 ボトルネック箇所及び全国道路利用者会議からの要望への対応

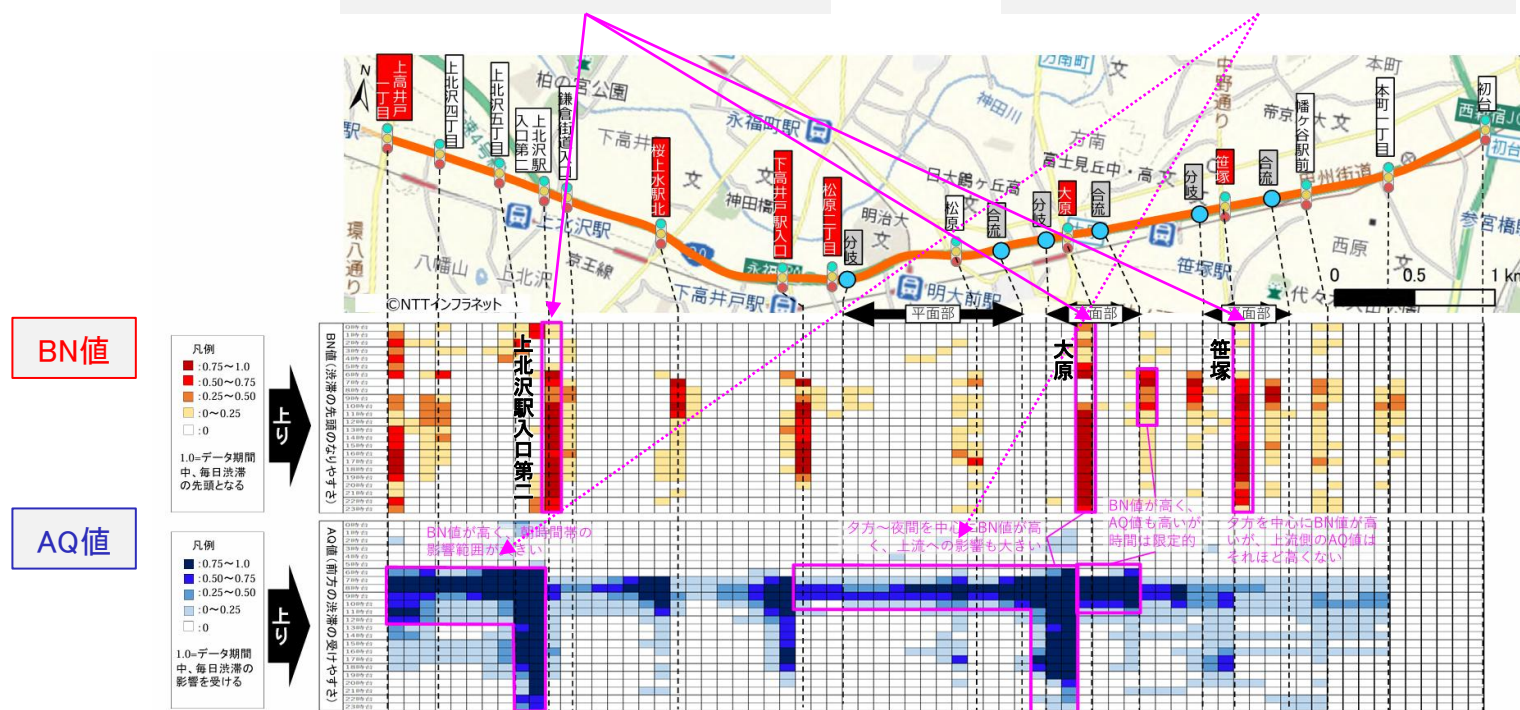
4-3 ボトルネック箇所の抽出の実施イメージ

○ETC2.0プローブデータの旅行速度を用いて、2種類のボトルネック指数「BN値(渋滞の先頭のなりやすさ)」・「AQ値(前方の渋滞影響の受けやすさ)」を算出する。

○BN値・AQ値に基づきボトルネック箇所を把握する。

「BN値」が高いほど、
渋滞の先頭になる頻度が高い
⇒ボトルネック箇所と考えられる
(上北沢駅入口第二・大原・笹塚など)

「AQ値」が高いほど、
前方の渋滞の影響を受けやすい
⇒ボトルネック箇所からの渋滞が
延伸している箇所と考えられる



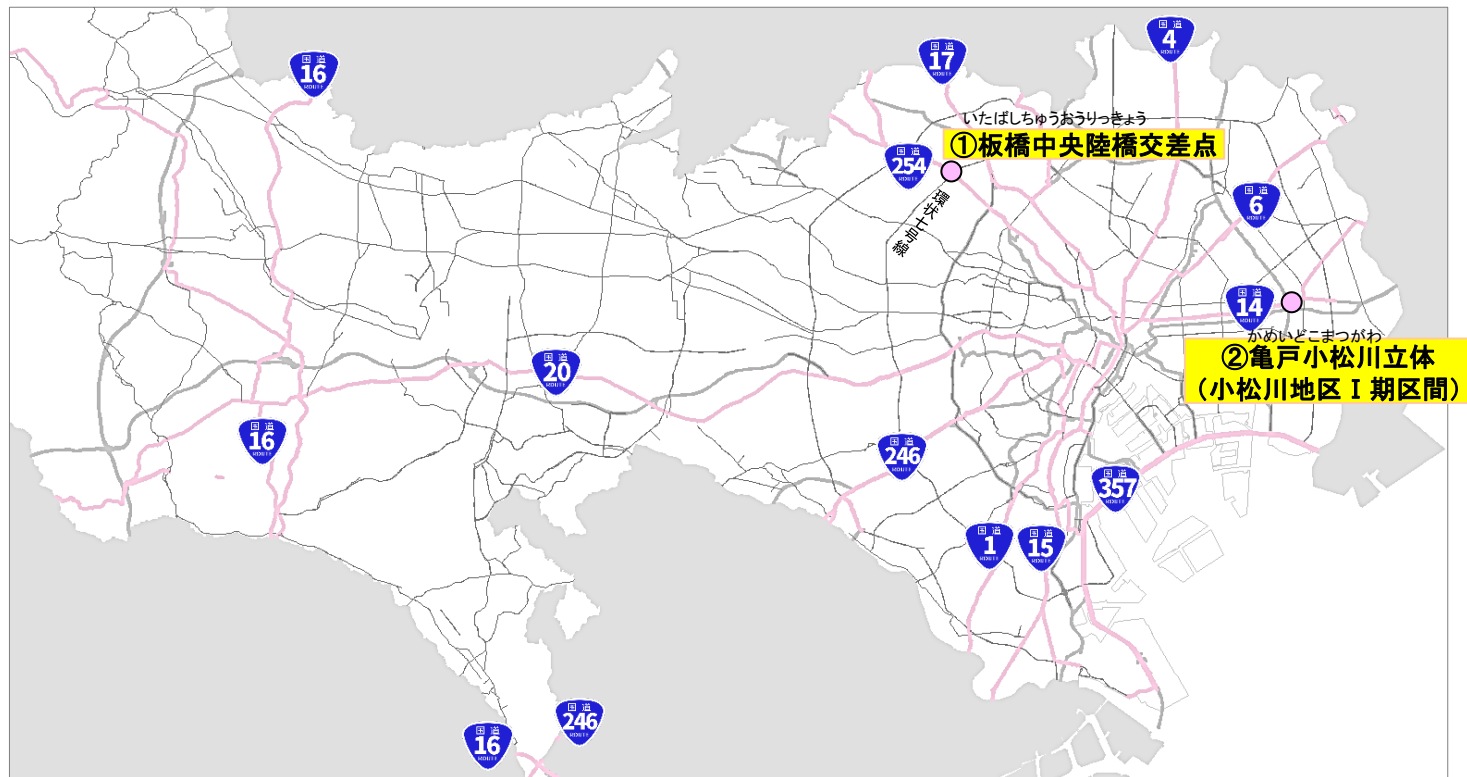
令和6年度第2回東京都移動性向上委員会資料より抜粋
使用データ: ETC2.0プローブデータ(R5.9平日)

5 渋滞対策実施箇所の効果検証

5-1 渋滞対策実施箇所の概要

No	路線名(通称)	箇所名	市区町村	対策状況	対策内容
①	国道254号 (川越街道)	いたばしちゅうおうりっきょう 板橋中央陸橋交差点	板橋区	対策実施済	国道254号上りの右折車線を延伸 停止線の前出し
②	国道14号	かめいどこまつがわ 亀戸小松川立体 (小松川地区Ⅰ期区間)	江戸川区	対策実施済	道路拡幅(6車線運用開始)

《位置図》



5 渋滞対策実施箇所の効果検証

5-2 一般国道254号板橋中央陸橋交差点の右折車線延伸

- 板橋中央陸橋交差点は、国道254号と環状七号線が交差する箇所に位置する。
- 国道254号上り線において、右折交通量が多い時間帯には、右折車両の滞留が右折車線内に収まらず、直進車両の通行が阻害されていた。
- 令和8年3月に、国道254号上り線の右折車線を約41mから約63mへ延伸(約22m延伸)することで、直進車両の通行阻害を緩和した。
- 対策前と比べて対策後は、国道254号上り流入部において、平日7時台の平均旅行速度が11.9km/hから13.1km/hへ、10%上昇した。*

《位置図》

板橋中央陸橋交差点



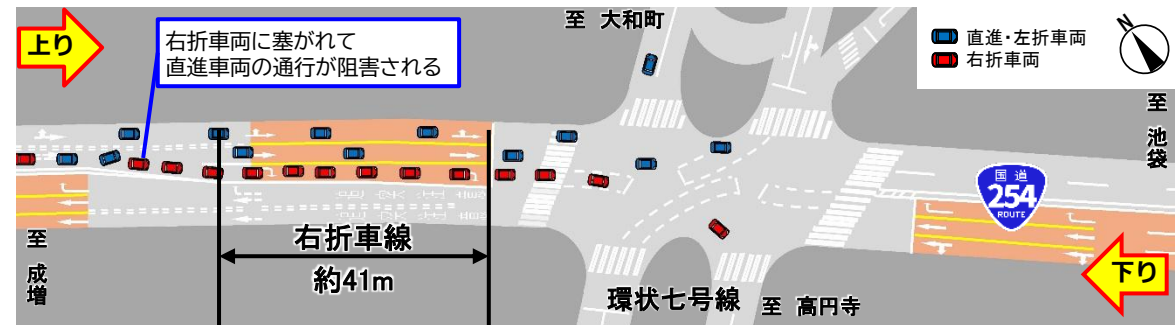
《広域図》

※使用データ:ETC2.0プローブデータ様式2-4(対策前:令和7年4月 対策後:令和8年4月)。流入部のDRM1リンクを対象に算出。

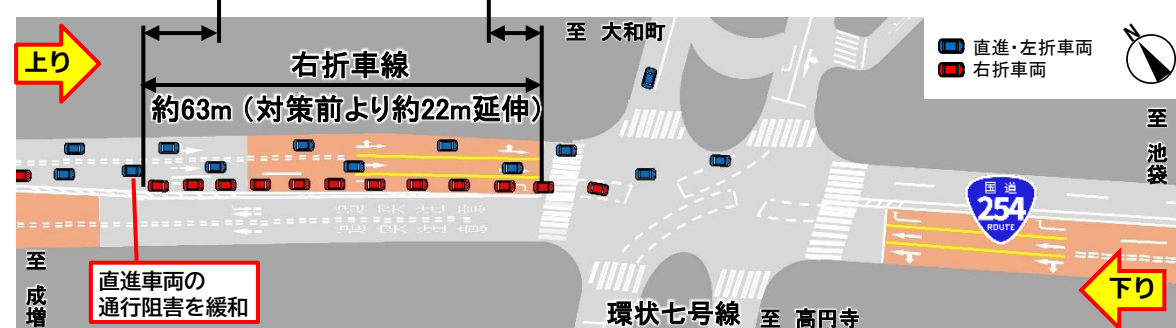


地図:NTTインフラネット

対策前 右折車両の滞留が右折車線内に収まらず、直進車両の通行が阻害されていた。



対策後 右折車線を約22m延伸することで、直進車両の通行阻害を緩和した。



※本交差点においては、区道取付け位置の変更等の安全対策も併せて実施している。

5 渋滞対策実施箇所の効果検証

5-3 一般国道14号亀戸小松川立体(小松川地区 I 期)の6車線運用開始

- 亀戸小松川立体は、国道14号の江東区亀戸9丁目から江戸川区大杉1丁目までの交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善を目的とした道路拡幅等を行う事業。
- 令和8年3月28日(土)に国道14号亀戸小松川立体【江戸川区松島1丁目から中央1丁目間(小松川警察署から東小松川交差点間)】が6車線運用を開始。

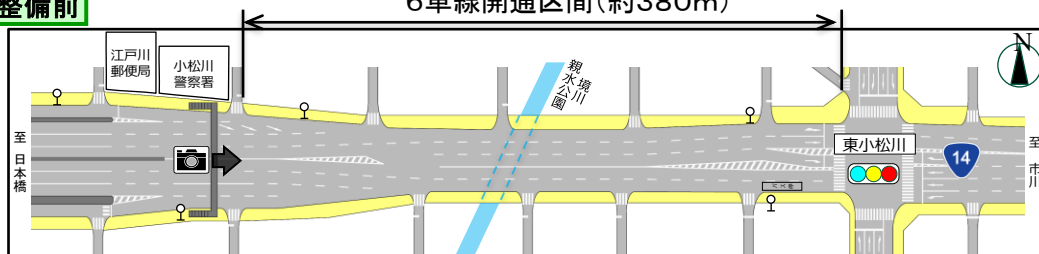
位置図



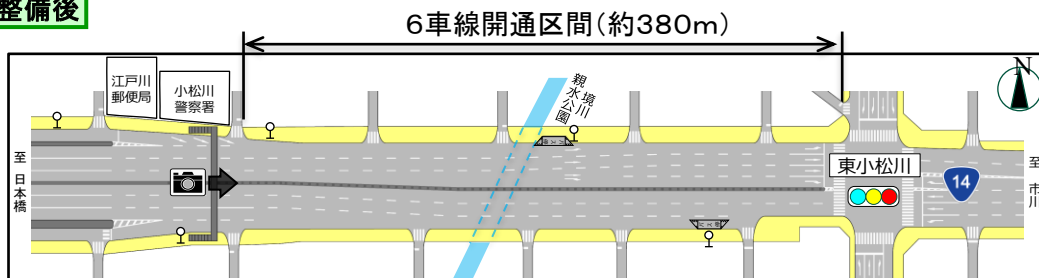
平面図



整備前



整備後



整備前



整備後



■ 国道14号を走行する周辺企業の声

- ・6車線化により渋滞が緩和し、走行環境が改善されたように感じる。
- ・朝の混雑は依然あるものの、他の時間帯は少し混雑が少なくなったと感じます。

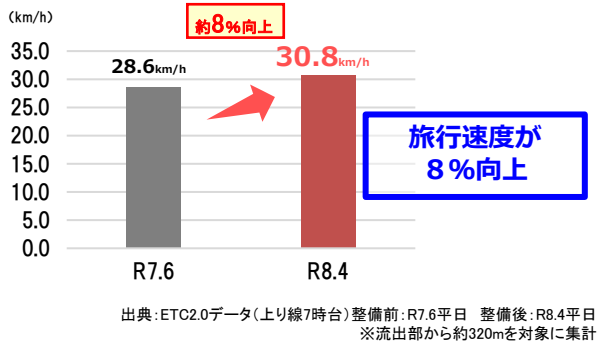
5 渋滞対策実施箇所の効果検証

5-3 小松川地区 I 期区間の整備効果

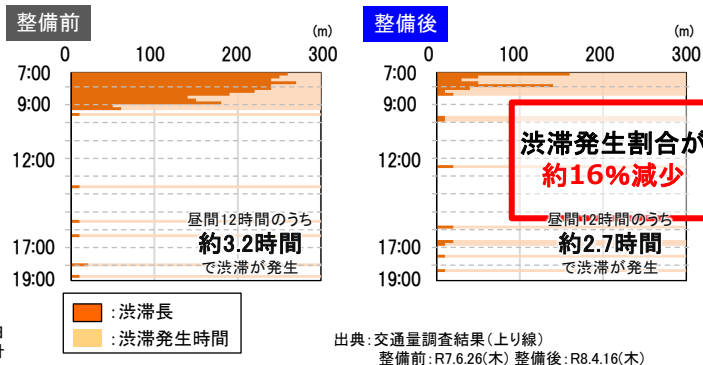
- 走行車線の増加により、通過する車両の旅行速度が約8%向上(上り線)、左折レーンの新設により左折する車両の旅行速度が約45%向上(下り線)。
- 日中を通して渋滞発生時間が約16%減少(上り線)、約74%減少(下り線)。特に朝夕の通勤ラッシュ時の渋滞長が減少。

東小松川交差点を起点とした上り線の整備効果

■ 旅行速度の変化



■ 渋滞発生割合・渋滞長の変化

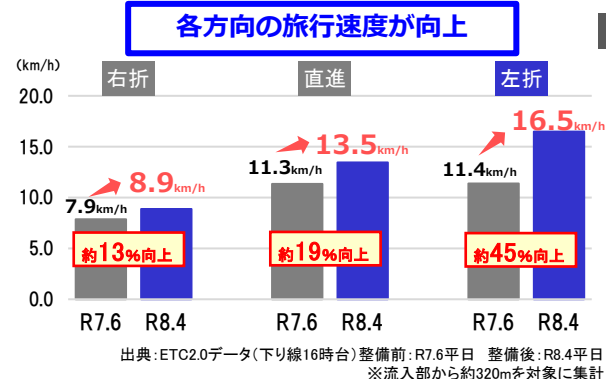


交通状況の変化 (東小松川交差点下り線)

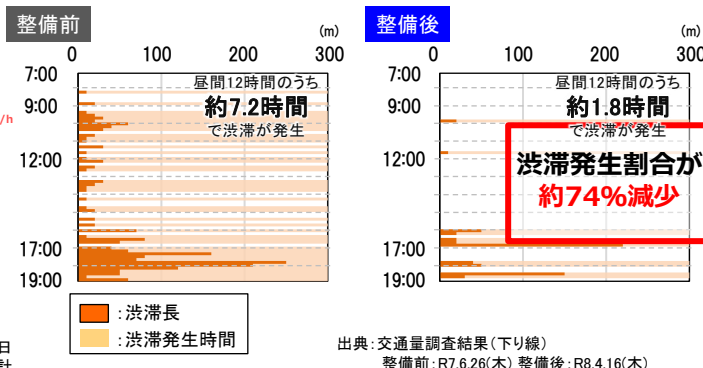


東小松川交差点を起点とした下り線の整備効果

■ 旅行速度の変化



■ 渋滞発生割合・渋滞長の変化



出典:国土交通省関東地方整備局首都国道事務所
「国道14号亀戸小松川立体 6車線運用開始1ヶ月後の交通状況について」(令和8年7月24日公表)より抜粋



6 TDM施策の検討

6-1 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・取組状況について報告した。
- 今回は、東京国道事務所より大田区臨海部におけるTDM施策の社会実験に向けた実施方針ならびに効果計測の方針について報告する。
- 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する。

■ 東京都内でのTDM施策の検討状況

■ TDM施策の検討地域

令和3年度
検討

コロナ禍(令和2年4月～5月の緊急事態宣言時)における交通量減少や平均旅行速度の向上を踏まえて、交通需要の抑制によってモニタリング指標の向上がみられる交差点を抽出。

令和4年度
検討

物流施設の立地状況や交通状況に着目し、物流施設周辺に主要渋滞箇所が位置する地域を選定。(右図)

令和5年度
検討

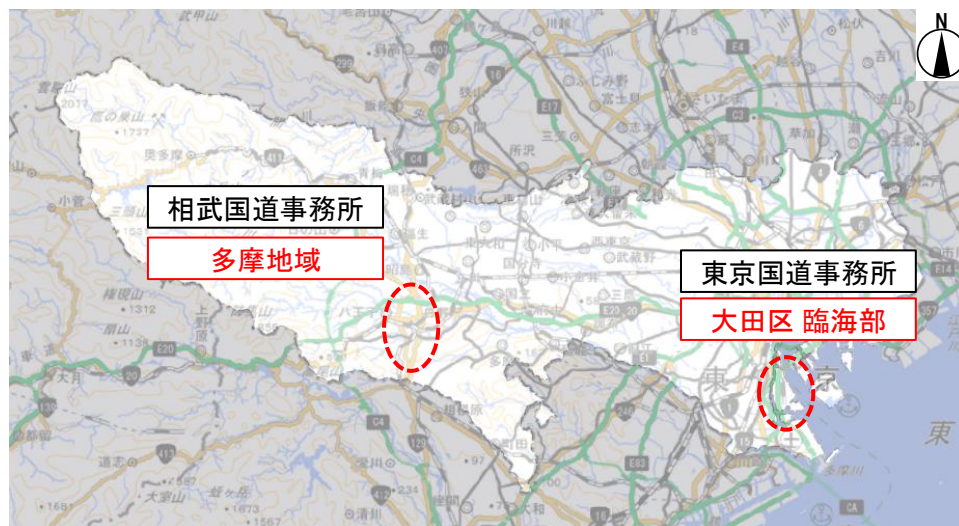
候補箇所における交通状況を分析し、対策メニューを検討。

令和6年度
検討

東京国道事務所より「大田区臨海部におけるTDM施策効果の分析結果」および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」を報告。

令和7年度
検討

東京国道事務所より「大田区臨海部における事務所アンケート結果と今後の対応方針」および相武国道事務所より「多摩地域におけるTDM強化期間の実施結果と今後の取組方針」を報告。



出典: 地理院地図(国土電子Web)をもとに作成

6 TDM施策の検討

6-2 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TDM施策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。
- 令和7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。
- 令和8年度は社会実験を通じて、TDM施策の周知と効果計測を実施予定である。

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TDM施策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

TDM施策

①移動時間帯の変更

②利用経路の変更

③公共交通機関の利用

④移動発生源の調整

⑤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(3団体、約400社)
- ・上記の事業所に勤務する従業員
- ・国道357号の道路利用者

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を比較

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

アンケート結果を踏まえてプロジェクトの推進方策を検討

令和8年度

社会実験を通じた周知や効果検証

社会実験として、TDM施策に一定期間集中して取り組んでいただく。渋滞緩和効果を計測し、TDM施策への理解・参加促進につなげる。

6 TDM施策の検討

6-2 大田区臨海エリアTDMプロジェクト(社会実験の実施方針)

- 社会実験では、テレワークや時差出勤等を促進することで、ピーク時間帯の交通需要を分散し、渋滞緩和効果を検証するとともに、プロジェクトへの理解・参加促進につなげることを目的とする。
- これまでの広報に加え、チラシの配布や、道路情報板・広報誌等を活用し、広く周知する。

【対象地域】



【社会実験の実施方法】

- プロジェクトへの参加を促すため、**チラシを大田区臨海部の事業所に配布**する。
- 社会実験への**参加が期待できる事業所に対して個別に協力を依頼**する。
- **道路利用者に対しても**、道路情報板や広報誌、自治体公式X、サイネージ等を活用し、社会実験の実施について**広く周知**する。
- 実施後は効果計測を行い、結果と今後の取り組み方針を第2回移動性向上委員会にて報告予定。

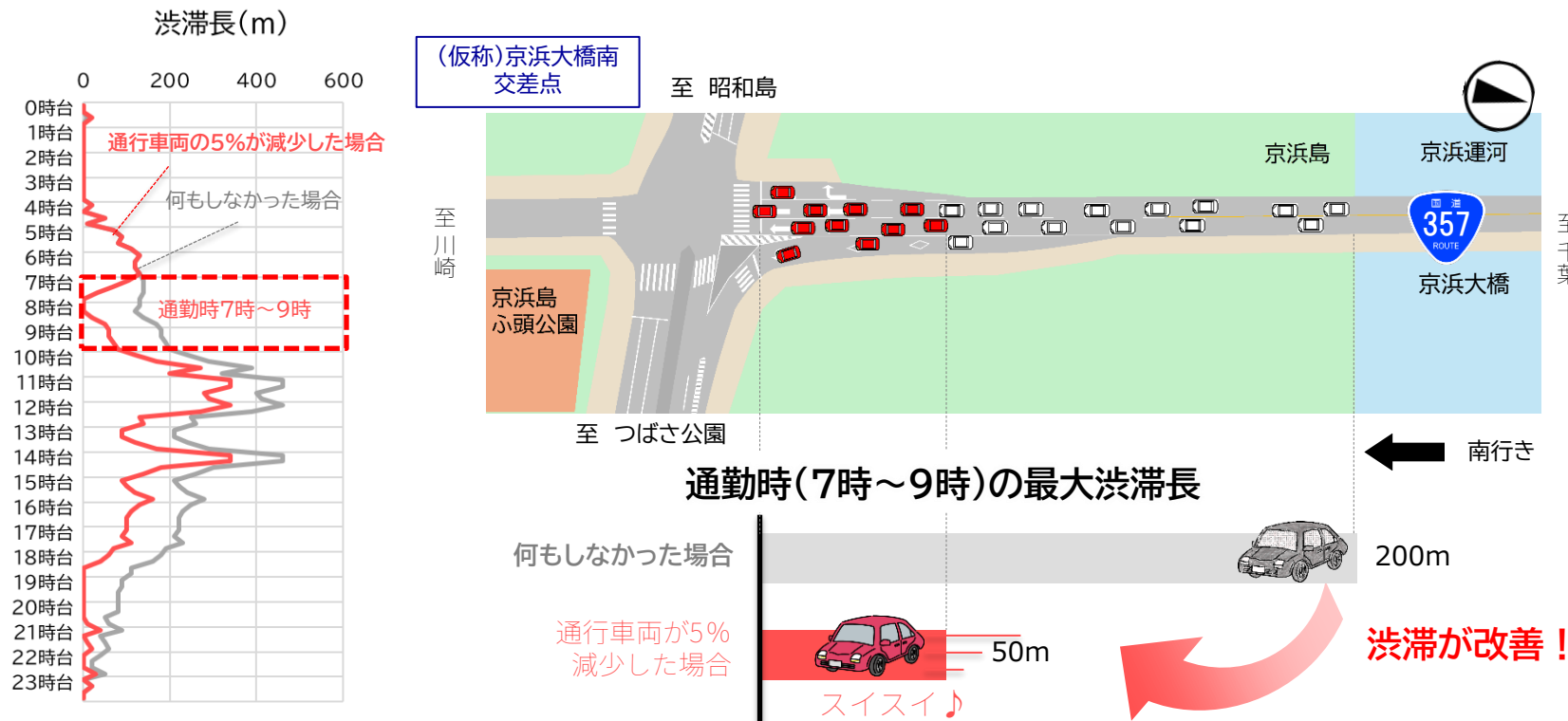
【TDM施策に関する今年度のスケジュール】

検討項目	令和8年							令和9年		
	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
1.TDM取り組み内容の調整	関係機関調整									
	広報資料作成									
			TDM参加協力事業所個別調整							
2.TDM取り組み実施				広報期間						
				実施期間						
3.TDMの効果計測	令和8年10月19日(月)～30日(金)の2週間で実施予定			実態調査・アンケート・ヒアリング等			交通データ分析			
4.まとめ・今後の検討								取りまとめ		
5.移動性向上委員会			第1回委員会(8/31)						第2回委員会(予定)	

6 TDM施策の検討

6-2 大田区臨海エリアTDMプロジェクト(渋滞緩和の見込み)

- 大田区臨海部の主な渋滞箇所である国道357号(仮称)京浜大橋南交差点を例に、渋滞緩和の見込みを整理した。
- 国道357号(仮称)京浜大橋南交差点では、5時ごろから渋滞が始まり、日中は渋滞が継続している。
- 仮に通勤が増え始める7時台に、国道357号(仮称)京浜大橋南交差点(南行き)を通過する台数が、時差出勤やテレワーク等により、**5%(40台/時)減少**すると、渋滞の緩和が期待される。



6 TDM施策の検討

6-2 大田区臨海エリアTDMプロジェクト(広報資料案)

- 大田区臨海部の事業所に対して以下のチラシを配布予定。
- 道路利用者に対しても、道路情報板や広報誌等を活用し、社会実験の実施について周知予定。



大田区臨海エリアTDMプロジェクト

国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 (協力:東京都、大田区)

わたしにゆとり、みんなに快適

令和8年(2026年)

渋滞回避トライアル

10/19(月) → 30(金)

大田区臨海エリアをご利用の皆様へ

朝7～9時の渋滞回避にご協力をお願いします

具体的な取り組み

移動時間の変更
7～9時の車利用を避ける

テレワーク



参加で期待できること

移動時間が短くなる
ガソリン代が節約できる
移動時のイライラ軽減



大田区臨海エリアTDMプロジェクトHP

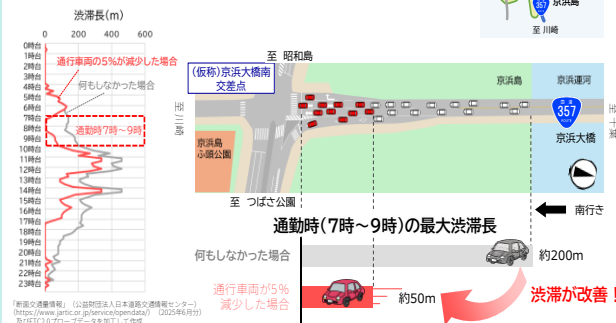
渋滞回避トライアル動画



お問い合わせ先 国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 計画課
東京都千代田区九段南1-2-1 九段第3合同庁舎15階 ☎03-3512-9093

国道357号大田区臨海エリアの期待できる渋滞緩和効果

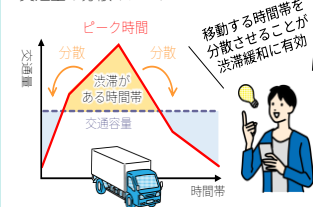
- 京浜島及び城南島に位置する京浜大橋周辺地区を含む大田区臨海部では、特に朝の7時台から交通量が増加し、渋滞が発生しやすくなっています。
- (仮称)京浜大橋南交差点(南行き)では、朝7時台に通行する車が5% (約40台/時) 減ると、渋滞の緩和が期待されます。



渋滞緩和に向けた取り組み

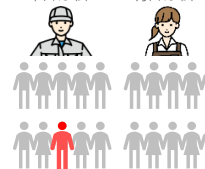
- 交通量を分散させるため、テレワークや移動時間の変更が有効と考えられています。
- 事業所内の一部の従業員の方にご協力いただくだけでも、渋滞緩和の効果が期待できます。

交通量の分散イメージ



例えば、20人の職場なら
1日1人の協力

今日は私! 明日は私!



あなたの協力が、みんなの快適な移動につながります
ぜひ、ご参加ください!

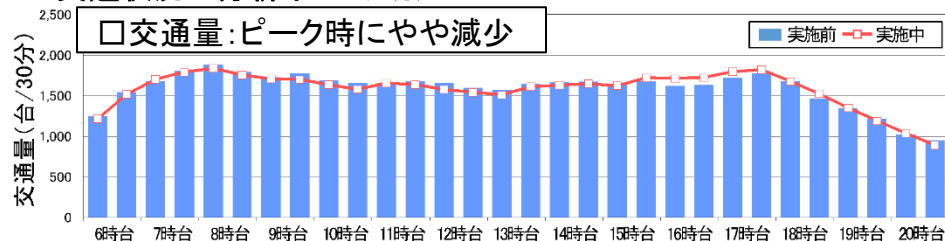
6 TDM施策の検討

6-2 大田区臨海エリアTDMプロジェクト(効果計測の考え方・計測方法)

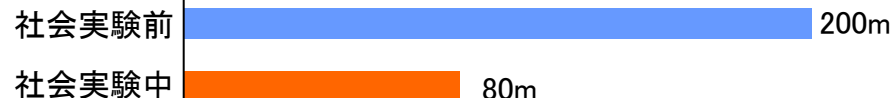
- TDM施策実施期間(10/19~10/30)終了後、組合・連合会所属事業所、従業員を対象に効果計測を行う。
- 計測内容は、交通状況の変化に加え、TDM施策の取り組み・実施に向けた意識・状況(例:TDM施策の認知状況・効果の実感・社内制度の状況等)に着目する。
- 加えて、ETC2.0データ等を用いて、交通状況の変化(交通量の減少、速度向上等)についても把握する。
- 社会実験後のヒアリング及びアンケート調査を踏まえ、TDM施策の認知度向上や行動変容の促進に向けた課題への対応を検討する。

No.	計測方法(案)	対象	目的	実施方法(取得情報)
①	参加協力事業所 事後ヒアリング調査	参加協力事業所 (事前ヒアリング実施事業所のうち事後も協力いただける事業所を想定)	テレワークや時差出勤等への取り組み状況を把握	対面ヒアリング (TDM認識、社内制度(テレワーク等)の把握、取り組み状況 等)
②	事後アンケート調査	組合・連合会所属事業所の従業員	従業員の意識変化の把握、 個々人の取り組み状況の把握 等	事後WEBアンケート(従業員向け) (TDM認識、行動変容意識、取り組み状況、 渋滞緩和効果の実感 等)
③	参加事業所 アンケート調査	組合・連合会所属事業所の代表	事業所の取り組み状況の把握、 業務への影響有無の把握 等	事後WEBアンケート(事業所向け) (TDM認識、行動変容意識、取り組み状況、 業務影響、施策に対する意見 等)
④	交通状況分析	実態交通	交通状況の変化(交通量減少、速度向上等)の把握	ETC2.0データ分析(旅行速度、交通流動等) JARTIC断面交通量情報分析(交通量)

交通状況の分析イメージ※



□ 渋滞長: 最大渋滞長が短縮



※グラフ上の数値はダミー

6 TDM施策の検討

6-2 大田区臨海エリアTDMプロジェクト(今後の方針)

- 令和8年度は社会実験の実施を通して、TDM施策の周知と効果計測を実施予定である。
- 令和8年度に実施する社会実験の結果を踏まえ、令和9年度においてはアンケート等で得られた課題への対応を検討する。
- また、周知、広報、発信の強化や周知対象の拡大、制度、環境整備の拡大についても長期的な検討を行う。
- これらを段階的に進めることでTDM施策の定着、自治体や組合・連合会が自走できる環境の整備を支援する。

	令和8年度	令和9年度	令和10年度以降
	社会実験の実施	課題への対応を検討 社会実験を再度実施	課題を踏まえ、新たな取り組みを実施
対象・参加者	協力しやすい事業所・ 従業員に限定	参加協力を求める事業所・ 従業員を拡大	TDMを地域の標準的な行動に
効果検証・ データ活用	アンケートやデータ分析により 課題を把握	効果や課題を踏まえ、 広報等に利用	リアルタイムモニタリングや予測の実施
施策・取り組み	テレワークや時差出勤を中心に 実施	TDM施策の多様化を図る	施策の最適化 恒常的なTDM施策の導入
広報	実施の取り組みを周知	分析結果を踏まえ、 効果レポートを発信	継続的な広報の実施
連携・制度整備	事例収集	事例を基に制度を活用 他管理者との連携強化	制度化・ルール化の推進 継続的な支援の実施

TDM施策について

令和8年8月31日（月）

関東地方整備局 相武国道事務所

6 TDM施策の検討

6-3 多摩地域TDM（取組の流れ）

- 多摩地域TDMの浸透に向けた継続的な取組にあたりロードマップ(全体計画)を検討。
- 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、参加意欲の強化を実施する。

STEP1～2
交通分析・ヒアリング
(R6年度 第1～第4四半期)

- 交通課題・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 → 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。

STEP3～4
広報活動の実施・効果計測
(R7年度 第1～第4四半期)

- 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。
- TDMの効果計測を実施し、課題を踏まえて継続的な取組に向けた方針を検討。

今回報告

STEP5
TDMの取組強化
(R8年度 第1～第2四半期)

- TDM施策に対するさらなる周知の強化
- 継続的な取組に向けた参加意欲の強化

STEP6
TDMの効果計測
(R8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。

6 TDM施策の検討

6-4 多摩地域TDM（前回委員会での意見と対応）

意見

令和7年度 第2回 移動性向上委員会(R8.3.9)

- TDM施策への協力に対するインセンティブの付与については、優遇制度認定者との連携を検討することが望ましいとの意見があった。



対応

令和8年度 第1回 移動性向上委員会(R8.8.31)にて提示

- 「エコ通勤優良事業所認証制度」や「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」といったTDMに関連した優遇制度について紹介する予定。

6 TDM施策の検討

6-5 多摩地域TDM（STEP4までに得られた成果と課題）

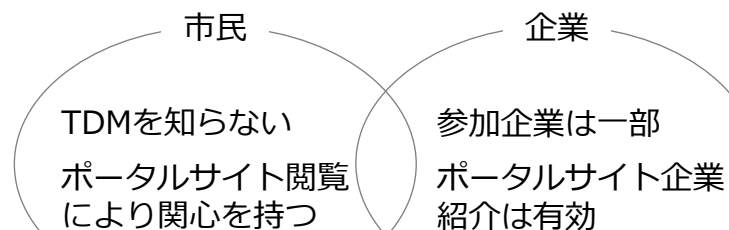
○ ポータルサイトや広報誌は、TDM施策の周知、理解促進には有効であったが、市民、企業がTDM施策の各取組みを実施し、効果の発現（混雑の緩和）するまでには至っていない。

■ 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。

6 TDM施策の検討

6-6 多摩地域TDM（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施策の有効性を周知し、行動の変化を促す対象者、協力依頼内容を明確にした広報展開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、企業自動車利用者 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
- ・ 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>

- ・ 対象者、協力依頼内容を明確にした情報提供（企業/市民、時間変更/経路変更等）
- ・ 情報提供方法の改善（広報方針を踏まえた提供方法の見直し等）

<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）
- ・ TDMに関連した優遇制度について紹介

6 TDM施策の検討

6-7 多摩地域TDM（交通特性とこれまでのアンケート結果の整理）

国道16号現道とバイパスの交通特性

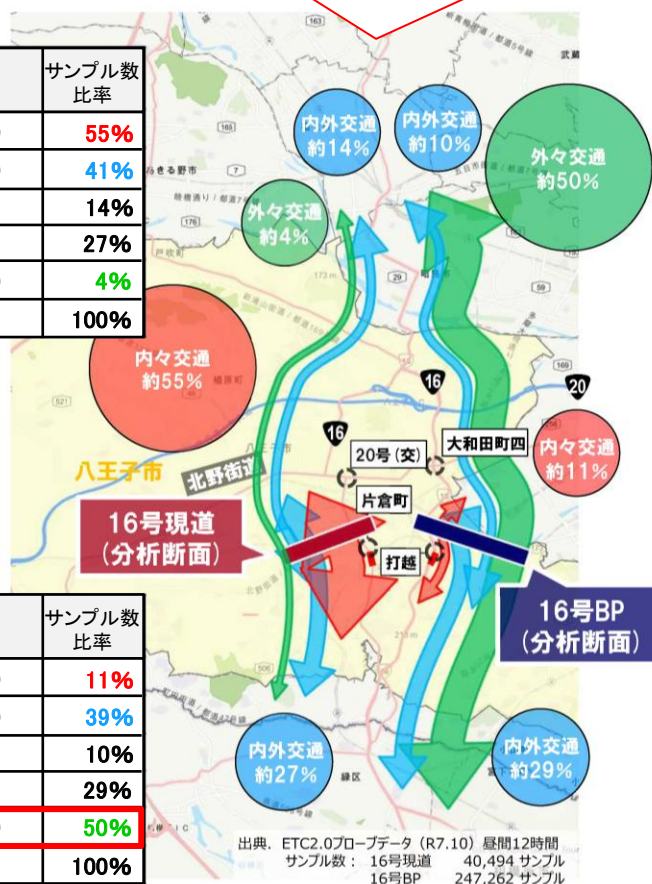
国道16号バイパスの主な交通は通過交通（外々交通）。

16号現道

移動する地域間	サンプル数 比率
内々交通(市内⇄市内)	55%
内外交通(市内⇄市外)	41%
市内⇄北方向	14%
市内⇄南方向	27%
外々交通(市外⇄市外)	4%
合計	100%

16号BP

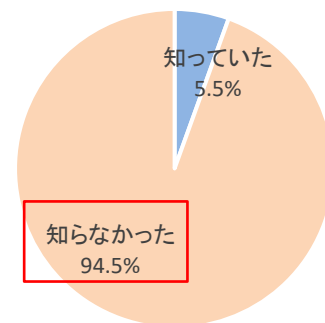
移動する地域間	サンプル数 比率
内々交通(市内⇄市内)	11%
内外交通(市内⇄市外)	39%
市内⇄北方向	10%
市内⇄南方向	29%
外々交通(市外⇄市外)	50%
合計	100%



多摩地域TDMの広報の認知

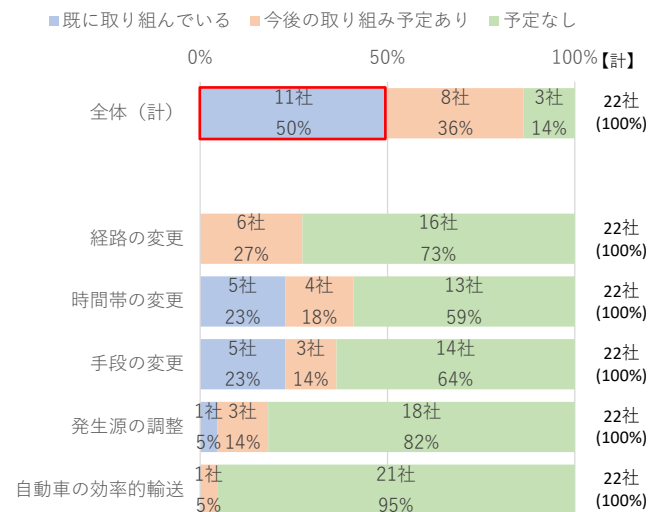
Q.多摩地域TDM(交通需要マネジメント)について実施強化期間を知っていましたか。

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。



TDMの取組み状況と今後の取組み意向: 通勤時

全90社のうち回答いただいた企業は22社であり、そのうち11社(50%)がTDMに寄与する取組みを行っていた。また8社(36%)が今後取組みを行う予定であると回答した。



6 TDM施策の検討

6-8 多摩地域TDM（周知・参加意欲強化に向けた広報方針）

- 大規模交通発生源(工業団地)に近い主要渋滞箇所として選定された2箇所(国道16号大和田4丁目交差点、北野交差点)について、多摩地域TDMを展開。
- 今後は、TDM施策取組み課題を踏まえ、TDM協力対象者(企業、一般市民)を明確にし、効果の発現が見込まれる具体的な取組みを促す広報展開が重要。

【過年度までのTDM施策展開】

交通分析による取組み可能性の確認

対象地域の国道16号トリップ特性を分析

広報活動の実施・効果計測

TDM施策を呼びかける広報活動の実施及び効果の計測

企業ヒアリングによる協力可否確認

TDMメニュー案を企業に提示し、実施可能なメニューを把握

【取組課題・留意点】

長トリップを担う⇒**広域的に利用をしている企業へ経路変更**を促す

TDM施策の周知・浸透が不十分⇒**周知方法の拡大**が必要

実施可能な時差通勤、テレワーク等は、**既にある程度実施**されている

■今年度の広報方針

- ・TDM協力対象者を明確化し、具体的なTDM行動を促す広報展開が重要
- ・さらなる周知強化を実施

6 TDM施策の検討

6-9 多摩地域TDM（広報対象と広報方法・内容）

- TDM施策の対象者に対応するTDMの取組み(協力依頼事項)をTDMの可能性を踏まえて整理。
- 協力依頼を行う広報手段と広報方法・内容を整理。

対象者	協力依頼事項	広報手段(場)	広報方法・内容
物流系企業	経路変更	トラック協会(多摩支部)	チラシ設置、支部ホームページブログ掲載
		関東運輸局	管内事務所(八王子)チラシ設置
一般企業	経路変更	商工会	はちおうじ会議所だより掲載
一般市民 (自動車利用者)	時間変更(朝ピーク)	道の駅「滝山」	チラシ設置、情報提供装置での情報発信
		関係機関 (NEXCO、東京都)	チラシ設置(石川PA、建設事務所)、ポスター設置
一般市民 (全て)	時間変更(朝ピーク)	TDMポータルサイト	各視点を掲載（HP構成要検討）
		はちおうじ市報	ポータルサイトヘリンク、TDM施策取組み周知
		八王子まつり	TDM施策取組み周知、混雑状況、アンケート

6 TDM施策の検討

6-10 多摩地域TDM（広報実施状況：イベント広報(八王子まつり)）

1. 実施目的

八王子まつり会場において、東京都移動性向上委員会が推進する多摩地域におけるTDMの取組に関する情報発信ブースを設置し、来場者を対象にTDM取組及びその実施意義をわかりやすく周知し、交通混雑の緩和に向けた理解醸成を図る。

2. 実施概要

- (1)実施日：令和8年8月7日(金)～9日(日)【3日間】
- (2)実施時間：12:00～17:00（準備撤収時間含む、開設時間13:00～16:00）
- (3)実施場所：八王子市夢美術館前（八王子まつり会場内）

3. 広報内容



No.	広報手段	広報の目的・意図	広報方法・内容
①	チラシ配布	ポータルサイトへの誘導	9月の強化期間、TDM取組周知
②	パネル展示	TDMへの理解、参加に対する理解促進	渋滞状況、TDM取組、施策効果等の説明
③	アンケート調査	TDM参加に対する当事者意識付け	渋滞状況、TDM取組等に関するアンケート調査
④	ロゴ投票	TDM参加に対する当事者意識付け	TDMロゴへの投票

6 TDM施策の検討

6-11 多摩地域TDM（一般市民への時間変更の働きかけ）

○大和田4丁目交差点や北野交差点を介する移動について、通勤時間帯を少しずらすことで移動時間が短縮できることを確認。
⇒ピーク時を避けた移動が移動時間短縮、交通集中の緩和に有効であることを一般市民に働きかける。

時間変更の可能性(国道20号:八幡町→高倉町西間)

■朝のピーク時間は8時となっており、7時と比較すると約5分程度所要時間が長い。

⇒8時頃を避けた移動により時間を短縮。



出典:ETC2.0プローブデータ2024年10月21~25日平日5日間の平均

時間変更の可能性(国道16号:左入橋→橋本駅南口間)

■朝のピーク時間は8時となっており、7時と比較すると約7分程度所要時間が長い。

⇒8時頃を避けた移動により時間を短縮。



出典:ETC2.0プローブデータ2024年10月21~25日平日5日間の平均

6-12 多摩地域TDM（広報実施状況：広報チラシ（1/2））

(表面)

(裏面)

38

6 TDM施策の検討

6-12 多摩地域TDM（広報実施状況：広報チラシ(2/2)）

■企業向けチラシ

(表面)

～東京都移動性向上委員会～

たまにはズラそう、多摩の朝

多摩地域TDM強化期間中は、移動する時間帯を変えたり、いつもとは違う経路を利用するなど、交通混雑の緩和につながる取り組みにご協力をお願いします。

多摩地域TDM強化期間 (R16北野町交差点周辺 R16・R20大和田町四丁目交差点周辺)

2026年 9月21日(月)～30日(水)

強化期間は、令和8年秋の全国交通安全運動週間に合わせています。

多摩地域の交通混雑の様子

凡例
旅行速度・交通混雑
30(km/h)以上
20～29(km/h)
10～19(km/h)
0～9(km/h)
旅行速度：一般道路
40(km/h)以上
20～39(km/h)
10～19(km/h)
0～9(km/h)
旅行速度：高速道路
40(km/h)以上
20～39(km/h)
10～19(km/h)
0～9(km/h)

中央道
八王子IC
大和田町四丁目
八王子駅
北野町
至町田
至新橋

朝8:00の混雑状況 (八王子周辺)

北野町交差点(写真①)
大和田町四丁目交差点(写真②)

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) 大和田町四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ご協力をお願い
1) TDM取り組み参加のお願い
2) 企業に対するメリット

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

(裏面)

朝の移動、混雑する時間帯をズラしてみると・・・

■国道20号:八幡町一高倉町西間
朝のピーク時間は8時となっており、7時と比較すると約5分程度所要時間が長い。
⇒8時頃を避けた移動により時間を短縮。

7:00 12分	5分 短縮!	8:00 17分	5分 短縮!	9:00 12分
-------------	-----------	-------------	-----------	-------------

出典：ETC2.0プロ・ブータ 2024年10月21～25日平日5日間の平均

■国道16号:左入橋・橋本駅南口間
朝のピーク時間は8時となっており、7時と比較すると約7分程度所要時間が長い。
⇒8時頃を避けた移動により時間を短縮。

7:00 21分	7分 短縮!	8:00 28分	3分 短縮!	9:00 25分
-------------	-----------	-------------	-----------	-------------

出典：ETC2.0プロ・ブータ 2024年10月21～25日平日5日間の平均

移動時間帯をズラすことで時間が短縮!

あなたも、たまには時間帯をズラしてみませんか。

企業にとってメリットとなる以下のような制度もあります。

■エコ通勤優良事業所認証制度
◆エコ通勤に関する取り組みを積極的に推進している事業所を認証・登録し、その取り組みを広く紹介する制度です。
◆エコ通勤優良事業所として認証されるメリット
・事業所名や取り組み内容を公表(ホームページなど)
・国土交通大臣表彰に推薦(優秀取り組み事業所)
＜公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団＞
https://www.eco.or.jp/environments/ecommuters/ecommuters_ton.html

■『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト
◆自転車通勤を推進する事業者の取り組みを広く発信し、企業活動での自転車通勤や業務利用の拡大を図るプロジェクトです。
◆宣言企業のうち優良企業に認定されるメリット
・自転車活用推進本部長(国土交通大臣)により表彰
・取り組みが優れた企業・団体として紹介(ホームページなど)
＜国土交通省＞
<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/jiten/tensha-cyoskai/>

多摩地域 **TDMポータルサイト** では
多摩地域TDM参加企業をご紹介します!

問い合わせ窓口: 国土交通省 相武国道事務所 計画課
E-mail: ktr-sobu16-home-page@mlit.go.jp

国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所

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 都市交通管理室長
〃	警視庁 交通部 交通管制課 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 道路計画課長
〃	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2回 東京都移動性向上委員会 議事概要

日時：令和8年3月9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 会議）

○議事内容

- （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

○議事要旨

- （１）委員の追加について
 - ・首都高速道路株式会社 計画・環境部 交通技術課長を本委員会の委員に加えることが了承された。
- （２）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。
- （３）主要渋滞箇所の解除
 - ・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指標に該当していない8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。
 - ・以下の7交差点については、ヒアリングにおいて一部の関係団体より「渋滞の認識あり」との指摘がなされ、データ分析結果、現地踏査結果から、速度低下や信号での捌け残りの発生が確認されたため、主要渋滞箇所から解除せず、経過観察とすることが了承された。
 - 大和町交差点
 - （仮称）大和町南側交差点
 - 大原交差点
 - 熊野町交差点

- 六本木交差点
- 稲城福祉センター入口交差点
- 行幸橋交差点
- ・「箱根ヶ崎交差点」については、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の交通状況を確認できないため、今回審議を見送ることが了承された。

（４）全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の報告

- ・全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所と対策実施状況について報告した。
- ・主要渋滞箇所以外の渋滞対策要望箇所については、これまでの要望状況等を踏まえ、優先度を付けた上で今後の対応方針を検討することが望ましいとの意見があった。

（５）ＴＤＭ施策について

- ・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アンケートの実施結果を踏まえた対応方針（案）について報告した。
- ・多摩地域におけるＴＤＭ施策の検討状況について報告した。
- ・ＴＤＭ施策への協力に対するインセンティブの付与については、優遇制度認定者との連携を検討することが望ましいとの意見があった。

（６）渋滞対策実施箇所の対策効果

- ・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について報告した。

（７）「首都高 快適走行ビジョン 2040」の紹介

- ・首都高速道路株式会社が策定した「首都高 快適走行ビジョン 2040」の概要について報告した。
- ・首都高速道路の利用時における所要時間の情報提供などのサービス向上に関する意見があった。

以上