

渋滞対策事業 新たなハイパースムーズ作戦

ハイパースムーズ東京(仮称)推進会議

議事録

日時 平成 29 年 2 月 14 日(火曜日) 午後 4 時から

場所 都庁第一本庁舎 16 階南側 特別会議室 S6

午後4時00分 開会

○**臼井治安対策担当部長** 定刻になりましたので、ただ今より、渋滞対策事業新たなハイパースムーズ作戦、ハイパースムーズ東京(仮称)推進会議を開会いたします。

私は司会進行をつとめさせていただきます、治安対策担当部長の臼井でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、東京都、警視庁、国土交通省東京国道事務所より関係する皆様方にお集まりいただきました。個々の皆様の御紹介につきましては、お手元に配布した委員名簿にて代えさせて頂きたいと存じます。皆様、どうぞよろしくお願いいたします。

なお、本会議は公開にて行わせていただいております。議事録につきましても、後日、皆様方に発言部分の御確認をいただいた上で、東京都のホームページで公表いたしたいと存じます。

開会に当たりまして、本来ですと青少年・治安対策本部廣田本部長から御挨拶申し上げるところでございますが、急用が入りまして、本日は欠席させていただきました。代わりに、総合対策部長の森山より御挨拶申し上げます。

○**森山総合対策部長** 総合対策部長の森山でございます。青少年・治安対策本部長に代わりまして、一言、御挨拶申し上げます。

本日は年度末に向けてお忙しい中、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃から当本部の取組に御協力いただきまして、ありがとうございます。重ねて御礼申し上げます。

当本部におきましては、本日、お集まりいただきました皆様方の御協力、御支援をいただきながら、平成20年度から8年間、既存の道路空間を活用した即効性のある渋滞対策事業「ハイパースムーズ作戦」を実施してまいりました。

都内の渋滞の解消は、喫緊の課題でございます。渋滞を解消するためには、皆様方も行われている道路の新設・拡幅による交通容量の拡大などの、ハード面の対策が必要でございます。これらとあわせまして、信号制御による交通流の円滑化など、ソフト面での対策も重要となっております。昨年12月に策定されました「～2020年に向けた実行プラン～」においても、「渋滞対策などの交通円滑化」として、実施項目の1つに掲げられております。

そのため、「ハイパースムーズ作戦」を引き継ぐ事業として、「ハイパースムーズ東京」の実施案をこのたび取りまとめました。後ほど、事業内容等につきまして、事務局から御説明申し上げますが、皆様方に御協議いただき、新たな

事業としてスタートさせたいと存じております。是非とも、それぞれのお立場から、忌憚のない御意見をいただければ幸いです。

当本部として、都民の皆様が、これまで以上に渋滞の緩和を実感していただけるような社会にしていきたいと考えております。皆様方に、今後もより一層の御尽力を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

○**臼井部長** ありがとうございました。

それでは議題に入らせていただきます。議題 1 の「ハイパースムーズ東京」につきまして、事務局から説明をお願いします。

○**松屋渋滞対策担当課長** それでは議題 1「ハイパースムーズ東京について」でありますが、お手元の資料 1 を御覧ください。

これまで「新たなハイパースムーズ作戦」と称しておりました渋滞対策事業の名称を、「ハイパースムーズ東京」とさせていただきたいと存じます。

それでは、1 の事業の概要でございます。事業の概要としまして、3 つにまとめております。

1 点目、これまでの渋滞対策事業についてでございます。

東京都では、警視庁及び東京国道事務所と連携して、既存道路における、ITS 技術等を活用した即効性のある渋滞対策事業「ハイパースムーズ作戦」を、平成 20 年度から 8 年間実施してまいりました。「ハイパースムーズ作戦」の実績等につきましては、後ほど御説明いたします。

2 点目として、ソフト対策の必要性でございます。

渋滞対策としまして、三環状道路の整備など新たな道路整備や、道路の拡幅、立体交差化など、ハード面での整備が欠かせませんが、既存の道路を活用した、即効性のある対策も、引き続き重要なものとなっております。

3 点目、これまでの事業「ハイパースムーズ作戦」の事業実績を踏まえて、新たな渋滞対策事業「ハイパースムーズ東京」を実施して、より効果的、広域的な渋滞対策に取り組んでいくこととします。

次に 2 の事業期間でございます。こちらは、平成 28 年度から平成 32 年度まで、5 年間で実施してまいります。

次に、3 の取組内容、こちらを御覧ください。

取組のポイントとして、3 点挙げております。

これまでの「ハイパースムーズ作戦」と大きく変わったところがございます。

1 点目は、ボトルネック交差点 100 箇所の渋滞対策を推進、2 点目は、事業対象を多摩地域にも拡大、3 点目、プローブ情報を新たに活用、この 3 点を挙げております。

まず、1点目についてですが、ボトルネック交差点 100 箇所の渋滞対策を推進ということで、ボトルネック交差点、これは点線で囲んだ箱の中に記載しておりますように、都内の主要渋滞箇所となっている交差点のことです。

こちらは平成 25 年 1 月に国土交通省が設置している「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」が、渋滞が多発している箇所を抽出しまして、パブリックコメントを実施の上で、特定したものでございます。一般道に、踏切も含めて、433 箇所存在しております。

抽出の基準としましては、3 点ございまして、3 つのうち、1 つでもその条件に該当する交差点は、ボトルネック交差点となります。

まず 1 つ目の基準としまして、①でございますが、平日、これは月曜日から金曜日で、土日、祝日と年末年始を除いた日の、朝 7 時から夕方 7 時までの、12 時間の平均旅行速度が時速 20km 以下の箇所。2 つ目、②でございます。同じく平日の朝 7 時から夕方 7 時までのピーク時旅行速度、これは一番混雑している時間帯の速度が時速 10km 以下の箇所。3 つ目は、③休日の朝 7 時から夕方 7 時までの 12 時間の 5 パーセント旅行速度が時速 10km 以下の箇所となっております。

このボトルネック交差点の中から、先ほどの事業期間 5 年間で、100 箇所程度の交差点に対して対策を実施する予定でございます。

対策する箇所をどのように選定するかにつきましては、主要渋滞箇所それぞれの交通渋滞の状況を、プローブ情報を活用して、対策候補箇所を選定し、その後現地調査を行って、対策箇所を選定してまいります。対象箇所につきましては、毎年度選定していく予定でございます。

そこで、どのような箇所が対策の箇所となるかについては、これまでの「ハイパースムーズ作戦」の実績を踏まえまして、対策の効果が高いと考えられる箇所を選定してまいります。

対策の効果が高い箇所としては、3 ページの「6 ハイパースムーズ作戦の概要と成果」の下の方に、「成果と課題」がございまして、その 4 つ目の丸にありますように、交差する各方向の交通量に差がある交差点で、こうした交差点が連続する路線区間で、大きな効果が得られたということがあります。

その下の丸ですが、その一方で、交差する両方向の道路が共に混雑する交差点が複数存在する路線区間では、信号制御等のソフト対策では、十分な効果が発揮できないことが分かりました。

そこで、そのようなことを踏まえて、対策の効果が期待できる箇所から、対策を実施してまいります。

1 ページにお戻りいただきまして、取組のポイント2つ目、こちらは事業対象の拡大でございます。

これまでの「ハイパースムーズ作戦」では、渋滞の著しい30路線区間に対して対策を行ってまいりました。地域的には区部における対策でございました。今回の新しい「ハイパースムーズ東京」におきましては、都内の主要渋滞交差点が対象となりますので、対策の対象が多摩地域に拡大ということになります。

これからは、都内全域を対象にして、渋滞の緩和を目指して対策を実施してまいります。

次に取組のポイント3つ目、プローブ情報の活用でございます。

プローブ情報とは、ビックデータの1つで、自動車が走行した地点、時間、速度等の情報を集積したものでございます。自動車の走行実績から、方向別の速度、それから通過にかかる所要時間など、交差点における渋滞の状況を、把握することが可能となっております。このプローブ情報を利用して、ボトルネック交差点の中から、対策候補箇所の選定、それから対策後の効果検証に活用していきたいと思っております。こちらの図でも集積されたデータがあるので、それから各交差点日時を特定して、その渋滞状況を知ることができるということになるかと思えます。

次に、1枚おめくりいただきまして、2ページでございます。

実際の具体的な対策といたしまして、交差点対策、周辺対策、その他と3つのくくりで示しております。

1つ目の交差点対策につきましては、これまでの「ハイパースムーズ作戦」で実施しております対策を、引き続き実施してまいります。

まず、信号制御の高度化でございますが、こちらにつきましては、需要予測信号制御、リアルタイム信号制御など、ボトルネック交差点の渋滞を緩和するために、導入を進めてまいります。

次に、交差点の改良でございます。

図でお示ししておりますように、既存の道路空間の一部を改良することにより、渋滞の緩和を図っていく対策でございます。用地買収を行わず、既存の道路空間を活用する点に特徴がございます。

次は、交通情報板の設置でございます。

これは、道路利用者に対して、渋滞や旅行時間、交通規制等の交通情報を提供して、交通の分散、誘導を行っているものでございます。2ページの中ほどに、広域交通情報板のイメージ図として、三宅坂と書いてあるところです。こちらのイメージ図ですが、今後、新たな対策としまして、より広域的な範囲のリア

ルタイム渋滞情報を、ルート別に提供する広域交通情報板につきまして、検討をしております。

次に、周辺対策として、3点挙げております。

こちらの対策につきましても、これまでの「ハイパースムーズ作戦」の対策を引き続き、実施していくものでございます。

1点目が、羽田空港直行バスへのPTPS、公共交通機関優先システムの導入路線の拡大、2点目が、荷さばき可能コインパーキング設置の拡大、3点目として、客待ちタクシー対策の新規導入箇所の事業化検討でございます。

次にその他としまして、先ほど御説明しましたプローブ情報の活用でございます。

また、昨今進歩が著しいITS技術等を活用した新たな対策については、引き続き、検討をしております。

次に、普及啓発ということで、渋滞対策に関しましては、都民の皆様の御協力が欠かせないことから、都民向けの普及啓発を推進しております。

次に、4の事業費についてでございますが、事業期間5年間で、総額約14億円を予定しております。

次に、5の推進体制についてですが、こちらは青少年・治安対策本部長を会長としまして、「ハイパースムーズ東京推進会議」を設置し、ここにお集まりの皆様方との連携を図り、事業を推進してまいりたいと存じます。

推進会議の設置については、後ほど、議題2で説明させていただきます。

次に、3ページでございます。「6 ハイパースムーズ作戦 概要と成果」についてでございますが、事業概要につきましては、事業の対象は、都内の渋滞の著しい区部30路線区間、事業を実施した期間としては、平成20年度からの8年間でございます。

事業目的に記載しておりますように、対象路線区間におけるピーク時旅行時間の短縮、それから日中平均旅行速度の上昇などにより、交通渋滞の緩和を図るものでございます。

ピーク時旅行時間につきましては、30%の短縮を目指すという目標を掲げておりました。

次に、事業実績についてですが、上から信号制御の高度化、こちらは環七通り、靖国通りほか、19路線108交差点に対して信号制御の高度化を行っております。

交通情報板の設置ですが、こちらは環八通り、甲州街道ほか全部で24基設置をいたしました。

それから道路構造の改善、交差点の改良等です。こちらにつきましては目白通りほか計 16 箇所を実施しております。

次に羽田空港直行バスへの PTPS の導入、こちらは立川地区など計 7 地区で導入をしております。

それから荷さばき可能駐車場の拡大につきましては、平成 28 年 3 月末時点で、都内に 810 箇所ほどございます。

次の客待ちタクシー対策でございますが、こちらは平成 25 年 9 月に、銀座地区ショットガンシステムを導入しております。

これらの対策を実施した結果としまして、次に記載の「成果と課題」が見えてまいりました。

まず、成果としましては、1 つ目のピーク時旅行時間については、3.8%の減少、次に平均旅行速度については、23.6%上昇となっております。いずれも 30 路線全体での数値でございます。

30 路線全体では、目標は達成できませんでしたが、早稲田通りの上りで 57.4%減少、それから靖国通り・京葉道路上りで 41%減少など、大きな効果が得られた路線もございました。

対策効果を発揮した箇所、十分な効果が発揮できなかった箇所につきましては、先ほども御説明させていただきましたが、記載のとおりでございます。

このほかの成果としまして、ピーク時旅行時間が改善されていない路線区間においても、日中平均旅行速度は上昇している路線区間もございました。こちらについては資料の 3 で一覧表にまとめてございますので、そちらを見ていただければと思いますが、昭和通り南行きなどは、ピーク時旅行時間は改善されていなくても、日中の平均旅行速度は上昇しているという路線区間でございました。

これらを含めまして、ハイパースムーズ東京におきましては、効果が見込まれる箇所を選定して、対策を実施してまいりたいと思います。

説明は以上でございます。御協議のほど、よろしく願いいたします。

○臼井部長 以上のハイパースムーズ東京(仮称)の事業概要につきまして、何か御質問、御意見等はございますか。

(質疑無し)

特になければ、ただ今説明のありました事業概要に従って、この仮称を取って、ハイパースムーズ東京として、平成 28 年度から 5 年間連携して取り組んでいくということで、御異議ありませんでしょうか。

(異議無し)

ありがとうございます。それでは、異議無しということで、渋滞対策事業ハイパースムーズ東京を、ただ今御説明した事業概要に従い、皆様方との連携の下、進めていくことといたします。

次に議題2、推進体制について、事務局から説明をお願いいたします。

○松屋課長 議題2、推進体制についてでございます。資料2「ハイパースムーズ東京推進会議設置要綱（案）」を御覧ください。

ハイパースムーズ東京は、東京国道事務所、警視庁、それから庁内各局の連携によって行っていく事業でございます。

ハイパースムーズ東京の事業を推進するに当たり、そのよりどころとなるものとして、「ハイパースムーズ東京推進会議設置要綱（案）」を提示させていただいております。

要綱案の概要を、条文にそって、説明させていただきます。

まず、設置の目的につきましては、第1、目的にありますように、ハイパースムーズ東京の実施に当たり、関係部局・機関が相互に協力するための、推進会議の設置や運営について、基本的な事項を定めること、これが目的となっております。

次に、第2、組織の名称及び所掌事務でございますが、推進会議の名称、これはハイパースムーズ東京推進会議としまして、この推進会議において、第2の2の(1)のところから、事業計画及び予算、事業の内容及び事業の実施方法、関係部局・機関の相互の連携方法等について協議し、調整を図ることとしています。

推進会議のメンバーにつきましては、第3の1のところ、別表1に掲げる職にある者としておまして、別表1が1枚おめくりいただければあるかと思いますが、本日、こちらにお集まりの方々が、委員となります。そして会長は、第3の3にございますように、青少年・治安対策本部長とします。

1枚おめくりいただいて、第5にございますように、推進会議には幹事会を設置しておまして、こちらは別表2に掲げる職の者が幹事となります。

推進会議の概要については、以上でございます。この内容で御了解いただければ、速やかに、青少年・治安対策本部で、要綱を決定したいと存じます。

御協議のほど、よろしく願いいたします。

○臼井部長 ありがとうございます。以上のハイパースムーズ東京推進会議設置要綱(案)につきまして何か御意見・御質問はございますか。

(質疑無し)

特にございませんでしょうか。それでは、ハイパースムーズ東京は今後本要綱に従い、推進会議において事業計画等の協議を行っていくという形で御異議

ありませんでしょうか。

(異議無し)

ありがとうございます。それでは、異議無しということで、本案のとおり、ハイパースムーズ東京推進会議を設置することとし、この要綱につきましては先ほど説明のとおり、青少年・治安対策本部において正式に決定手続きを取りたいと存じます。

それでは最後に議題3「ハイパースムーズ作戦 取組の概要」について事務局から説明をお願いします。

○松屋課長 議題3「ハイパースムーズ作戦 取組の概要」についてでございます。資料3「ハイパースムーズ作戦 取組の概要」を、御覧いただければと思います。

これまで8年間の取組について、この概要は都民の皆様向けに取りまとめたものでございます。

事業概要については、議題1のところでも報告させていただきましたので、重複していない部分について、御説明申し上げます。1ページのところ、対策の対象としておりました、30路線区間の一覧を掲載しております。

事業効果につきましては、見開きをお開きいただいて右側のところ、こちら30路線全体でピーク時旅行時間が3.8%削減、平均旅行速度が23.6%上昇となっております。

その下に代表的な路線区間におけるピーク時旅行時間、平均旅行速度の変化として、一覧表を掲載しております。

こちらにつきましては、ハイパースムーズ作戦を始める前の平成19年度、それから終了後の平成28年度、こちらを比較した数字で載せております。一番上の靖国・京葉道路、こちらについては上りがピーク時旅行時間について41.0%の削減、それから早稲田通りが、上りにつきましては57.4%、下りについては32.3%の削減ということで、こちらは上り下り両方とも目標数値であった30%を削減した路線区間となっております。それから昭和通り、先ほども申し上げましたが、こちらは南行きの方、ピーク時が9.6%増加しているにもかかわらず、平均旅行速度につきましては1.1%の増となっておりますので、速度が少し速くなった、ということになっております。

次に、4ページ、一番後ろのところを御覧いただければと思います。こちらは事業効果事例として、目白通りでの取組事例と客待ちタクシーの対策事例を掲載しております。

まず、目白通りの取組事例でございますが、こちらにつきましては4か所の

交差点で信号制御の高度化を行いまして、交通情報板を4基ほど設置しております。それから江戸川橋の交差点におきまして、右折レーンの増設を実施しました。こちらの写真が江戸川橋交差点の増設前と増設後ということで掲載しております。

複数の対策を行った効果としましては、ピーク時旅行時間、上りで20.4%、下りで1.9%の削減となっております。交通情報板の写真も御参考までということで、このように渋滞の状況を示しているというものになります。

次にその下の客待ちタクシー対策でございます。

こちらは、銀座地区において、乗り場での待機列が一定台数を超えないように配車するショットガンシステムを導入したものでございます。

平成25年9月に導入しまして、下の写真にもございますように、対策により、待機列が解消されております。

「ハイパースムーズ作戦」につきましましては、今回は概要版としてとりまとめておりますが、最終的なまとめについては、3月末までに、公表する予定でございます。

報告は以上でございます。

○臼井部長 今の説明に関しまして、何か御意見、御質問はございますでしょうか。

(質疑無し)

よろしいでしょうか。ないようですので、この内容で広く都民に公表してまいりますと存じます。

それでは本日の会議全体を通じて、何か御意見、御質問等ございましたら、よろしく願いいたします。

(質疑無し)

特にございませんでしょうか。ないようですので、「渋滞対策事業 新たなハイパースムーズ作戦 ハイパースムーズ東京推進会議」をこれにて終了させていただきます。本日はどうもありがとうございました。

午後4時30分 閉会