

令和 5 年度
第 3 回東京都渋滞対策推進会議
幹事会

令和 5 年 2 月 1 日（木）

都庁第一本庁舎 34 階
生活文化スポーツ局 34B 会議室

午後 2 時開会

- 事務局 渡辺課長代理 それでは、時間となりましたので始めさせていただきますと思います。

本日は、大変お忙しい中ご参加いただきまして誠にありがとうございます。これより令和 5 年度第 3 回東京都渋滞対策推進会議幹事会を開催いたします。本日、司会進行を務めさせていただきます東京都生活文化スポーツ局都民安全推進部総合推進課渡辺でございます。どうぞよろしくお願ひします。議事に入ります前に幹事会の座長を務めます都民安全推進部交通安全担当課長の山口よりごあいさつを申し上げます。

- 生活文化スポーツ局 山口交通安全担当課長 昨年度の東京都渋滞対策推進会議や幹事会でご説明させていただいたとおり、学識経験者から今後の東京都の渋滞対策に生かせる知見をご教授いただく場として、また、都民安全推進部からは、今年度で各局に対する予算の執行委任が終了することに伴い、これまでの渋滞対策事業について振り返りという意味も込めての開催としております。

本日は、筑波大学の谷口教授から「モビリティ・マネジメントによる行動変容」についてご講演をいただきます。皆さま方の渋滞対策の参考にさせていただければ幸いです。

今年度も残りわずかとなりました。各局、機関におかれましては、渋滞対策に向けた取組を進めていただき感謝申し上げます。引き続き、皆さま方のご協力を賜りますようよろしくお願ひいたします。

- 事務局 渡辺課長代理 本日は、今後の渋滞対策に向けた知見を広めるため筑波大学システム情報系社会工学域教授でいらっしゃいます谷口先生をお招きしてご講演をいただきます。ご講演に先立ちまして、東京都の渋滞対策事業の概要について都民安全推進部連携担当課長の鈴木からご説明いたします。

- 生活文化スポーツ局 鈴木連携担当課長 谷口先生からご講演をいただく前に、私からこれまで東京都が実施してまいりました渋滞対策の事業につきまして簡単にご説明をさせていただきます。

こちらは、今までの渋滞対策事業をまとめたものになります。東京都の関連局が警視庁、東京国道事務所と連携して実施した渋滞対策は、今から 23 年前の 2001 年、平成 13 年度から開始しました「スムーズ東京 21」が最初になります。こちらは、渋滞が著しい

主要幹線道路と繁華街における違法駐車対策をメインに行ってまいりました。

その後、「スムーズ東京 21 拡大作戦」といたしまして、平成 15 年度から違法駐車対策に加えまして道路施設の改善や駐車場の有効利用などを組み合わせた対策を実施いたしました。

平成 20 年度からは、「ハイパースムーズ作戦」としまして、ITS 技術も導入した既存の道路空間を利用した即効性のある対策を展開いたしました。

平成 28 年度から令和 2 年度までは「ハイパースムーズ東京」と銘打ちまして、ハイパースムーズ作戦を多摩地域にも拡大いたしまして、プローブ情報も活用したよりきめ細かな対策を実施したところであります。

これらの連携した取組において、生活文化スポーツ局は各局連携のハブとして総合調整や進行管理の役割、そして事業予算の執行委任を行ってまいりました。

平成 13 年度のスムーズ東京 21 から始まりました各局と連携した渋滞対策事業によりまして、都内の道路整備の進捗（しんちよく）も相まって渋滞が約 6 割減少ところであります。

ただ、平成 20 年度以降につきましては、既存の道路を生かした即効性のある対策として一定の成果を上げているものの、ここ数年は横ばいとなっています。

次に、ハイパースムーズ東京から現在に至るまでの対策についてまとめたものです。

交差点対策として、信号制御の高度化、交差点周辺における赤系カラー舗装や駐停車禁止看板の設置、道路上の情報板によります渋滞情報の表示といった対策を行っております。

周辺対策として、駐車場事業者と協力した荷さばきスペースの確保、客待ちタクシー対策に関する調査・検討の実施をしてまいりました。

そして、渋滞緩和に向けた普及啓発やプローブ情報の活用といった事業を展開しているところであります。

ハイパースムーズ東京では、平成 28 年度から令和 2 年度の 5 年間で首都圏渋滞ボトルネック対策協議会が選定した都内主要道路、主要な一般道路上の主要渋滞箇所 433 カ所中 102 カ所で対策を実施しました。その結果、区部、多摩地区、東京都全体のいずれも 8 割の対策箇所において効果が見られ、渋滞対策のピーク時平均旅行速度は都内全体で 2.3% 改善、ピーク時の平均旅行時間は都内全体で 2.7% 改善するなど一定の効果を得る

ことができました。

ハイパースムーズ東京につきましては令和2年度で終了し、令和3年度からはITS等を活用した集中的な渋滞対策としてハイパースムーズ東京で実施した対策を継承する形で単年度の渋滞対策を実施しております。

令和3年6月から未対策の主要渋滞箇所127カ所に対する渋滞分析調査を実施しました。その結果、ハイパースムーズ東京として取り組んできたいわゆるソフト対策による対応が可能な候補地は非常に限られていることが判明しました。そこで、令和6年度より普及啓発を渋滞対策の主軸に、渋滞対策として各局で必要な対策は各局において実施、渋滞対策推進会議等において情報共有の3つの柱で実施していくこととしました。

本日、こうした取組の一環として谷口先生にご講演いただくこととなった次第であります。ぜひ今日ご出席の東京国道事務所、警視庁、東京都政策企画局、都市整備局、建設局、環境局、都民安全推進部の皆さまの今後の取組の参考にしていただければと思います。

以上、長くなりましたが、ここまでが平成13年度から現在に至る東京都の渋滞対策の概要となります。

○事務局 渡辺課長代理 それでは、続きまして、谷口先生からご講演をいただきます。谷口先生は、土木計画学、交通計画学を研究分野とされており、土木学会理事、内閣府規制改革推進会議委員など歴任されており、東京都都市整備局が事務局を務めます臨海副都心周辺地域における公共交通協議会の委員も務めていらっしゃいます。本日は、「モビリティ・マネジメントによる行動変容－理論とポイント－」と題しましてご講演をいただきます。それでは、谷口先生、よろしくお願いいたします。

※ 筑波大学 システム情報系社会工学域教授 谷口教授 による講演
「モビリティ・マネジメントによる行動変容－理論とポイント－」

○事務局 渡辺課長代理 谷口先生、ありがとうございました。それでは、谷口先生にご質問のある方は手を挙げるボタンでお知らせください。

○生活文化スポーツ局 鈴木連携担当課長 よろしいですか。

○事務局 渡辺課長代理 鈴木課長、お願いします。

○生活文化スポーツ局 鈴木連携担当課長 大変知見に富んだ講義ありがとうございました。1つ伺いたいののですが、いろんな都市をご覧いただいて、東京に特有なものというか、東京だとこういうところをアプローチしたほうがいいんじゃないかという何かご示唆があれば教えていただけるとありがたいのですが、いかがでしょうか。

○筑波大学 谷口教授 一番は、東京と言っても多分同じ23区を思い浮かべてお話ししてしまうんですけども、とにかく代替手段が多いです。車以外の交通手段が充実しているというところなので、もしかしたら知らない方がいるかもしれないので、そこを推すというところで。

逆に言うと、これだけ便利なのに車を使っているということは、もうそうせざるを得ない理由があるのではないかなというところで、もしそうだとしたらそれを変えるというのはものすごく大変です。ですので、本当に知らないとか、思い込みで使いづらいているのか、それとも車を使わざるを得ない大きい理由があるのかというところは、今使っている方々に聞くとか、そこが大事だなと思います。

ですので、普通の町の、市町のMMよりも簡単に見えて、実は今使っている方には何か理由があるかもしれないので難しいかもしれないなという、その両面ありますというところです。

○生活文化スポーツ局 鈴木連携担当課長 ありがとうございます。

○事務局 渡辺課長代理 その他、ご質問ありますでしょうか。それでは、事務局の長岡主任、お願いします。

○事務局 長岡主任 事務局の長岡です。本日は、先生ありがとうございました。行動変容を呼び掛ける渋滞緩和に向けた啓発活動を担当しております。今年度は、休日に車で出掛けるようなファミリー層や、配送ドライバーの方々を主にターゲットと見据えまして、ラジオCMや、インターネットの経路検索サイトでの広告などを実施してきました。

本日のお話の中で、居住者MMは結構難しいというか、現役世代になかなか届きにくい面もあるということもご示唆いただいたところです。

今、職場MMのような活動はあまりできていないのが実情なんですけど、何か考え得る手立てのヒントとなるような事例や、何かご助言がありましたらお願いできますか。

○筑波大学 谷口教授 ありがとうございます。休日に車で出掛けるファミリー層というふうにターゲットを絞れていると思うので、それは何かいろいろなところでできそうな

気もしていて、例えばファミリー層だとお子さんがいるということです。だから、保育所や幼稚園とかでやる、子どもを介して親にやるというのもできそうです。あるいは、車で出掛けなきゃいけないということは、多分、公共交通に乗るのに何か気兼ねしている人、子どもが騒いでちょっと駄目だなと思っているような人もいると思うので、その辺りは公共交通事業者が、休日は子どもとぜひ乗ってくださいという機運を高めるという活動も、できるかなと思います。

一方で、配送の方への MM というのは、できるんでしょうか。

○事務局 長岡主任 配送の方への呼び掛けとしては、路上の駐車をなるべくしないで駐車スペースを利用いただくような呼び掛けや、運転のコツで渋滞を緩和させるような助言を中心にやっています。

○筑波大学 谷口教授 そうですよ。運転やめてくださいというのは、職業としている方には無理です。これは、企業を介してということですか。

○事務局 長岡主任 事業者の団体を通じてポスター、リーフレットなど展開したり、ラジオ CM で駐車について呼び掛けたりしています。

○谷口教授 ラジオ CM は、どのくらい効果があるのか効果計測が難しいです。

○事務局職員 はい、そうなんです。

○筑波大学 谷口教授 最後におっしゃっていた職場 MM について。居住者 MM は現役世代、今、働いている方には難しいのですが、専業主婦の方とか高齢者とかにはできると思います。職場 MM をもしやるとしたら、オリ・パラの時に行われていたような「オリンピックだから減らして」という形ではなくて、「都民のために都の交通をスムーズにするために減らして」みたいなことをやるというのはできるんじゃないかなと思う。多分、もうチャンネルもあると思いますし、その延長でやる。ただ、職場 MM でどの交通行動を減らすかというのがあんまりイメージできないです。車で通勤している方はそんなにいないです。ターゲットは社用車で通勤している人みたいなことですか。

○事務局 長岡主任 現状、具体的な取組としては、あまりできていないところがあるので可能性としてあり得るのかなと考えて質問いたしました。

○筑波大学 谷口教授 やるとしたら、業務交通か通勤交通か、それか働いている方のおうちに帰ってからの私的交通かの 3 つぐらいに分かれると思います。業務交通は荷物持っていたりとかするので結構ハードル高いです。通勤交通も東京の 23 区に車で通勤して

いる人はそもそも少ないと思うので、あまりマスにはならず、休みの日。でも、休みの日の私的な行動まで何で会社に言われなきゃいけないんだよということにもなりそうな気がします。

何か、ターゲットがどういうふうになるのか、社用車で通勤している人、とさっきの重点施策にあったターゲットが一番やりやすいような気もしました。

○事務局 長岡主任 今のお話を受け、東京の特有の事情を踏まえると、プライベートな利用のほうにターゲットを引き続き向けていくというのも有効かもしれないですね。どうもありがとうございました。

○筑波大学 谷口教授 そもそも東京の自動車分担率って、私用だとすごい低くないですか。

○事務局 長岡主任 今すぐ数字が出てこないですが、そういった分担率も踏まえてどう対象を向けていくかという理論付けにしていくというのが、おっしゃるとおりいいのかなと思いました。ありがとうございます。

○筑波大学 谷口教授 ありがとうございます。

○事務局 渡辺課長代理 その他ご質問はありますか。

それでは、以上で令和5年度第3回東京都渋滞対策推進委員会議幹事会を終了いたします。ありがとうございました。

午後3時30分閉会