

1. 本提言のまとめ(案)の位置づけ

東京2020大会における大会関係者及び観客の安全で円滑な輸送と、物流を含めた都市活動の安定との両立を図ることを目的とした交通マネジメントの指針とする。

2. 何も交通対策を行わなかった場合

大会期間中の道路交通及び公共交通において、何も対策を行わなかった場合の交通環境は以下のように想定。

【高速道路の渋滞は現況の2倍近くに】

一般交通に大会関係車両が加わることで交通状況は厳しくなる見通しであり、首都高の渋滞は現況の2倍近くまで悪化。

【鉄道にも局所的な混雑が発生】

観客の利用等を要因として、会場周辺駅や近傍路線を中心に局所的な混雑が発生。

【更なる増加要因など】

- ・物流車両の増加：大会関係物流、大会開催に伴う物流 等
- ・一般車両の増加：観客の滞在に伴うバス・タクシー・レンタカーの利用、地方からの流入 等

3. 東京2020大会の輸送を安全・円滑に行うための基本的な考え方

1) より良い交通環境下における大会輸送と都市活動の両立

全ての市民と関係機関の理解と協力の下、障がい者や高齢者、外国人など多様な人々にも対応したより良い交通環境を整備するとともに、大会関係者や観客の円滑な輸送と、物流を含めた都市活動の安定の両立を図る。

2) 交通需要マネジメント(Travel Demand Management(TDM))

道路や公共交通の利用者に対し、充実した情報の提供など様々な手段で働きかけ、交通需要を適切に抑えた賢い交通行動を促進する。

3) 道路の交通システムマネジメント(Traffic System Management(TSM))

道路交通に関するあらゆる技術・制度・手法を駆使しつつ、交通の需給関係を高度に管理する効率的な交通システムマネジメントを案出、実施する。

4) 公共交通輸送マネジメント

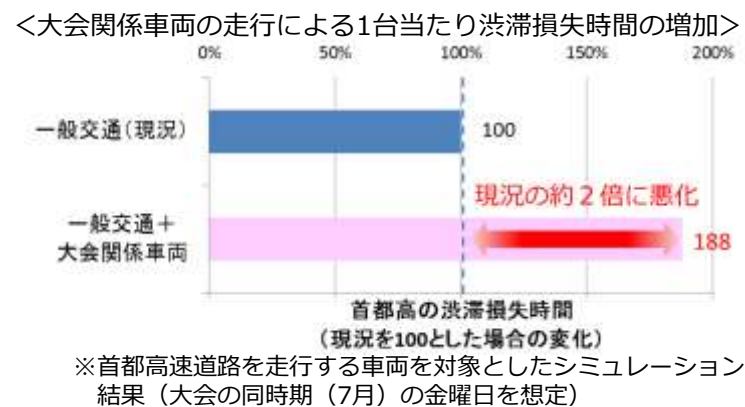
公共交通(鉄道)の輸送力の確保、観客の需要分散・平準化、一般利用者の需要分散・抑制(TDM)を効果的に組み合わせ、安全・円滑な観客輸送を実現する。

5) 入念な準備と柔軟な対応

事前の機会を最大限活用して試行運用を行い、輸送運営について必要な調整や見直しをするとともに、期間中においても柔軟な対応を行う。

6) レガシーの提起と継承

総合的かつ先端的な交通マネジメントを展開し、大都市を始めとする将来の都市交通に関するレガシーを世界に向けて提起、継承する。



【交通と輸送の関係】

関係機関が協力して適切な交通マネジメントを行い、多くの企業や市民の理解と協力を得ることで良好な交通環境が創出される。これにより、信頼性の高い大会輸送と都市活動の両立を図る。



4. 大会期間中の実施目標の設定

○道路交通では、以下により良好な交通環境の実現を目指す。

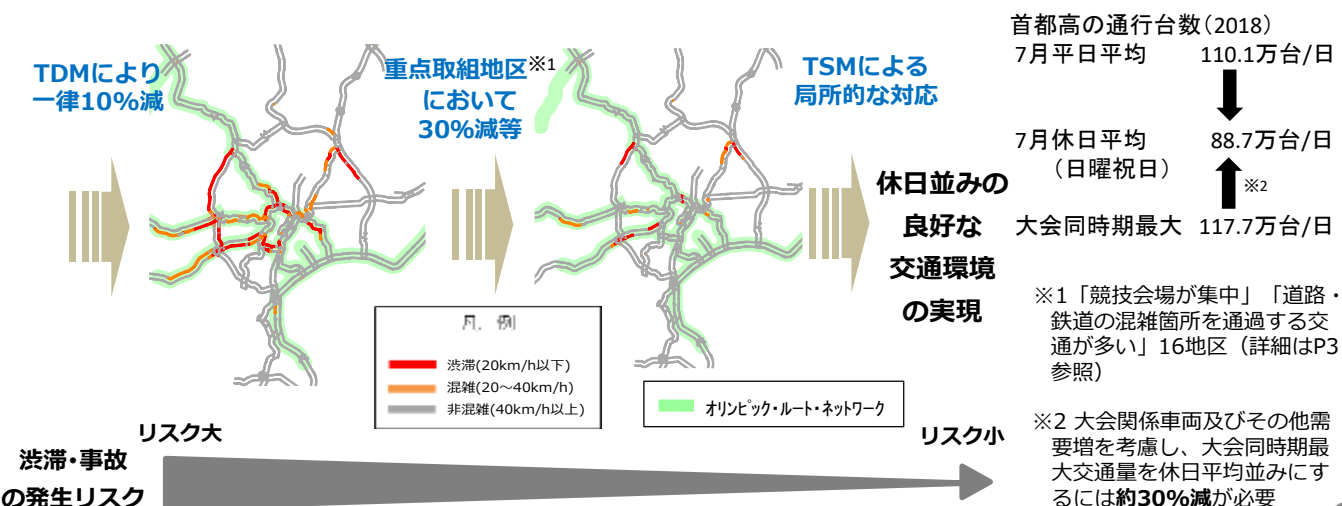
・一般交通

東京圏の広域における一般交通について、大会前の交通量の一律10%減を目指す。特に重点取組地区※1については、出入りする交通量の30%減を目指す。

・首都高速道路における交通量の更なる減

東京圏のオリンピック・ルート・ネットワーク(ORN)の基幹をなす首都高速道路については、交通量を最大30%減とすることで、休日並みの良好な交通環境を目指す。(TDM及び追加対策等により実現)

○公共交通(鉄道)は、局所的な混雑への対応などにより、現状と同程度の安全で円滑な運行状況を目指す。



5. 交通需要マネジメント (TDM)

(1) 経済界・業界団体等と一体となった更なるTDMの推進

大会の成功に向け、経済界・業界団体等並びに東京都、国、東京2020組織委員会等、多様な主体が一体となり、TDMを推進していく。

【2020TDM推進プロジェクト※1の推進】

東京2020公認プログラム※2を活用した取組

- (80団体※3)
- ・業界団体によるTDM推進と所属企業への取組促進(説明会の開催など)

企業の参画を促す取組(約1,000社※3)

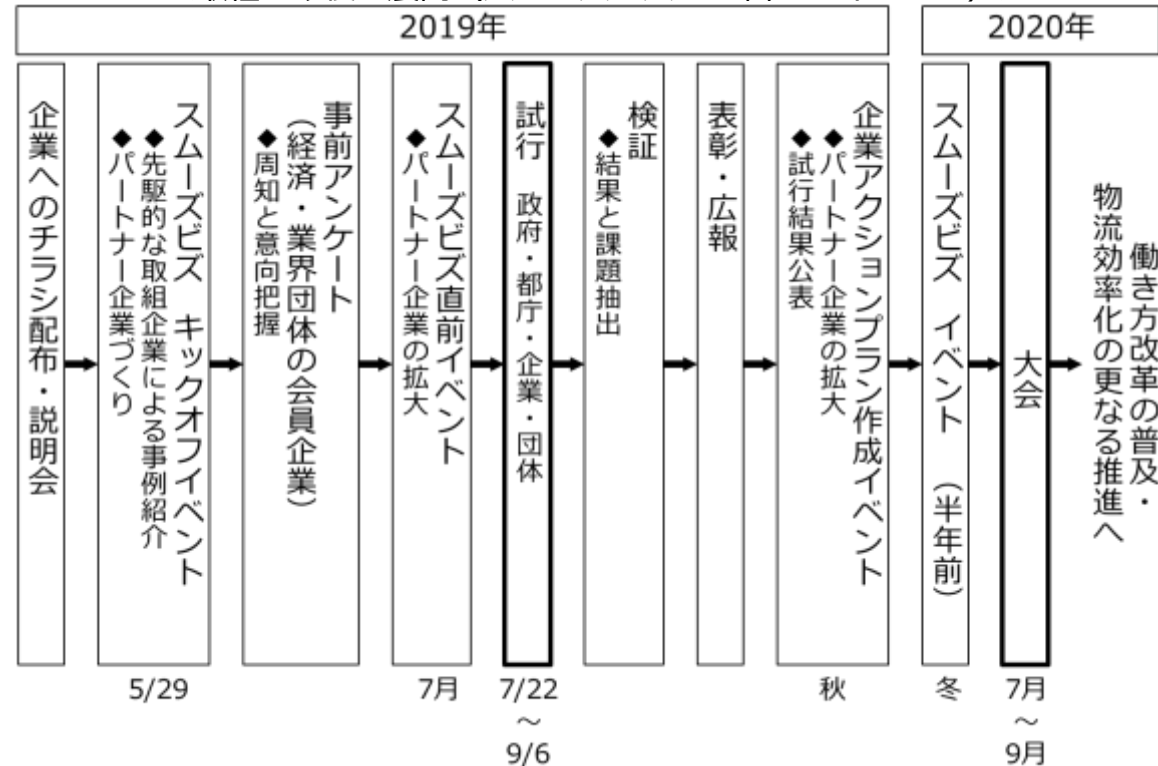
- ・TDMの取組に協力いただける企業を募集し、HP等で登録を受付
- ・「説明会の開催案内、取組事例の提供」「大会時の道路や鉄道への影響に関する情報を提供」「HP等での企業名の公表」等を実施

呼びかけていくエリア(主に東京圏)



- ※1 東京都・内閣官房・東京2020組織委員会が事務局となり、大会期間中の交通需要の低減を目指すプロジェクト
- ※2 様々な組織・団体がオリンピック・パラリンピックとつながりを持ちながら大会に向けた参画・機運醸成・レガシー創出に向けたアクションが実施できる仕組みの一つ
- ※3 2019.4.12現在

＜取組の今後の展開(スムーズBiz※4を含めたイメージ)＞



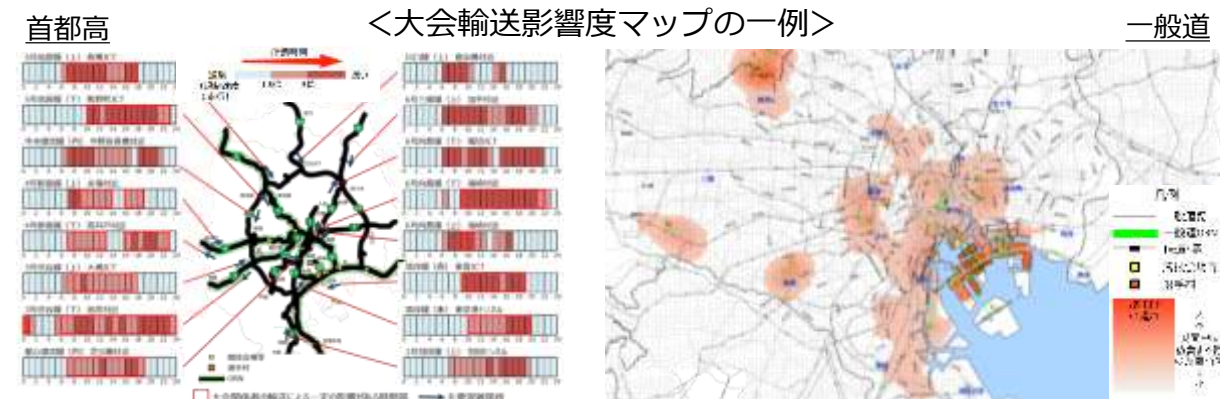
※4 東京都は新しいワークスタイルや企業活動の東京モデルを「スムーズBiz」とし、東京2020大会の交通混雑緩和に資する交通需要マネジメント(TDM)とテレワークや時差Bizなどの取組を一体的に推進している。

(2) 企業や市民に向けた情報の発信

企業や市民には、大会開催に伴う影響などについてご理解いただき、混雑の回避に向けた準備を進めていただく必要がある。このため適切な情報提供に努めるとともに、企業向け説明会の開催、取るべき対策(アクションプラン)の検討・作成をコンサルタント派遣などの支援策も活用して進めていく。

【TDMの対策を検討する際の参考情報(大会輸送影響度マップ)の提供】

- ・企業が、企業活動への影響把握や、大会時に発生しうる混雑の回避策などの立案に活用することを目的として、交通対策を行わない場合の大会輸送に関わる影響度を示したマップ(道路、鉄道、会場周辺)を提供している。

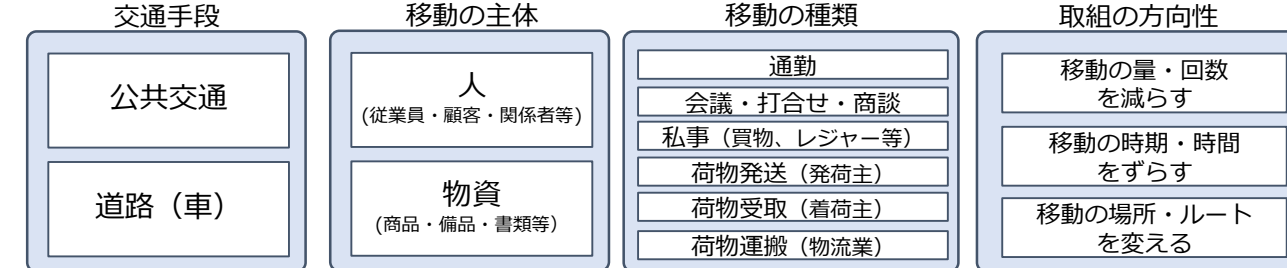


- ・今後、より分かりやすい情報となるよう、影響が大きいエリア(臨海部等)の詳細情報など、内容・機能の充実を図る。

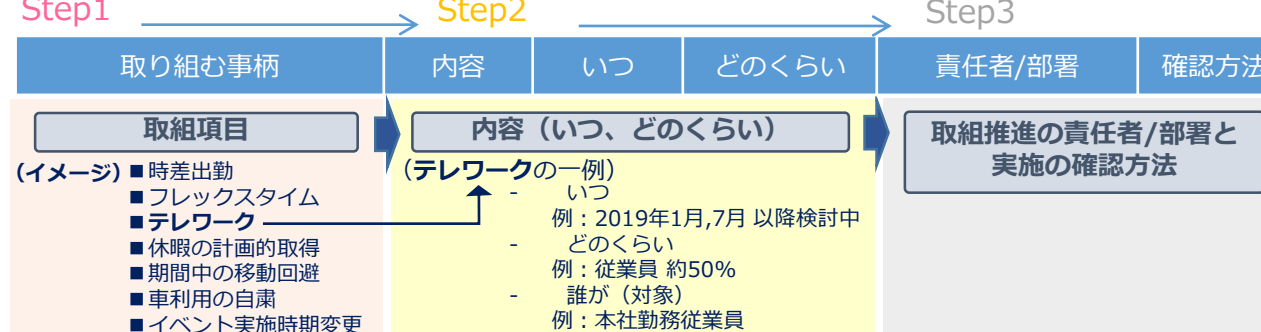
【アクションプランの作成に向けた働きかけ】

- ・大会時に想定される交通混雑を回避し、企業活動を維持するための方策をまとめたアクションプランの作成に向け、個別相談やコンサルタント派遣などの支援を通じて働きかける。
- ・取組項目の抽出、具体的な取組のボリュームや実施の確認方法の設定等、実践のステップを経て、確実な準備を促していく。

＜企業活動に伴う移動の種類と取組の方向性＞



＜作成の手順＞



【コミュニケーションの充実による取組の拡大・深度化】

- ・大会時の交通状況についての理解や混雑回避に向けた確実な準備の実施を促すため、業界団体等の協力を得ながら企業向けの説明会や個別相談会の開催を進める。(累計1,400社、約4,600人以上が参加(2019年4月時点))
- ・企業の担当者等とのコミュニケーションを行う中で得られる対策への意見や、取り組む上での課題等を踏まえ、適宜取組内容の見直し・改善を図っていくことが重要である。

＜説明会での主な意見等＞

計画、対応に関する意見

- ・会社全体や協力会社を含め考える必要がある
- ・従業員の通勤努力はできそう
- ・ベイエリア発の物流の対策を考えたい
- ・荷物の輸送頻度を低下させたい
- ・運送のリードタイムを緩和してほしい
- ・試行時にトライすることも必要 等

対策に取り組む上での課題

- ・運転手不足で対策は容易でない
- ・東京港の混雑を危惧している
- ・荷主との協力体制をつくるのに時間がかかる
- ・規制の範囲や影響がわからない 等

＜取組拡大・深度化のための方策(例)＞

プロジェクト参画企業の拡大

- ◆経済団体・業界団体を通じた呼びかけ・働きかけ
- ◆個別企業の直接訪問・依頼

取組の深度化

- ◆説明会・個別相談会の開催(全体・地区別・業界別)
- ◆ハンドブック・ベストプラクティスの紹介
- ◆支援事業(テレワーク・働き方改革等)の案内・周知
- ◆コンサルティング

【(3) 重点取組地区における集中的な働きかけ】

「競技会場等が集中」「道路・鉄道の混雑箇所を通過する交通が多い」16地区において、交通需要の効果的な分散・抑制を図る。

【重点取組地区の実施目標】

- ・重点取組地区に出入りする交通を30%程度低減
- 対象：重点取組地区に事業所がある、取引先がある企業など
- (取組例) 鉄道：テレワーク・時差出勤・休暇の取得 など
- 道路：社用車の利用自粛、会議の時期変更、納品時期の調整 など

＜重点取組地区(16地区)＞

＜取組推進スケジュール＞



全体説明会

2020TDM推進プロジェクトや大会の影響の周知等

2018年11月～

地区別説明会

地区内の課題の共有、経済活動を維持するための方策の提案
・交通集中の要因分析
・交通量を低減する取組メニュー

2019年2月～

アクションプランの作成支援
・個別企業等の2020アクションプランの作成・共有

2019年夏頃～

【(4) 大会時の物流円滑化に向けた取組】

物流についてはサプライチェーン全体での協力が必要であり、業種や業態毎の特性にも配慮するとともに、大会物流による影響も考慮しながら、発・着荷主、物流業も含めて、物流効率化、走行台数の低減に向けた取組を推進する。

【荷主企業や運送業者等の問題意識(例)】

時間指定、リードタイムの緩和

- ・時間指定や翌日納品で慣習化している部分がある
- ・輸出入で、複数の海外取引先があるが、前後半年～3か月をかけて少しずつコンテナ量を調整すれば大会中の量を減らせる可能性がある
- ・小ロットのものを多頻度で配達しているが、在庫スペースがあれば頻度を減らせる可能性がある

届け先での滞在時間の短縮など

- ・長時間待機、付帯作業、立ち合い検品などドライバーが届け先に長時間滞在し、結果として走行台数が増え、空車の時間も増えている
- ・搬入・搬出の時間が読めるようになれば、車両が減らせる可能性がある

企業連携、共同物流の促進

- ・トラックの積載スペースが余っていることがある。プラットフォーム作りや連携の呼びかけができると良い
- ・温度指定が同じ軽いものと重いものを混載する等、他の企業と共同で取り組むメリットがある

＜物流関連企業ヒアリング等より＞

【ロンドン大会時の取組事例】

- ・営業時間の前倒し、在宅勤務、長期休暇取得の奨励
- ・大会前後の時期を活用した納品、在庫の調整
- ・メンテナンスの前倒し、メンテナンス頻度の低下の可能性を顧客へ事前に連絡、メンテナンス要員の配置の見直し
- ・臨時の配送拠点・在庫スペースの設定(店舗駐車場等にコンテナを設置)
- ・営業時間外に配送するための臨時の納品方法の設定(納品場所の合鍵の貸与等)
- ・近隣店舗との共同荷受け

【物流に関する取組メニュー(例)】

量・回数を減らす：まとめ納品・発注、リードタイム延長、積載効率アップ等
時期・時間をずらす：納品時期変更、夜間配送、時間指定変更(オフピーク)等
場所・ルートを変える：影響が大きいエリアを回避した走行ルートの設定等

【物流効率化に向けた取組】

荷主企業の更なる理解促進

ドライバー不足をはじめとする「物流危機」と呼ばれる状態を是正し、大会期間中の物流効率化を図るため、荷主企業へリードタイムの緩和など理解を求めていく

物流事業者の取組支援

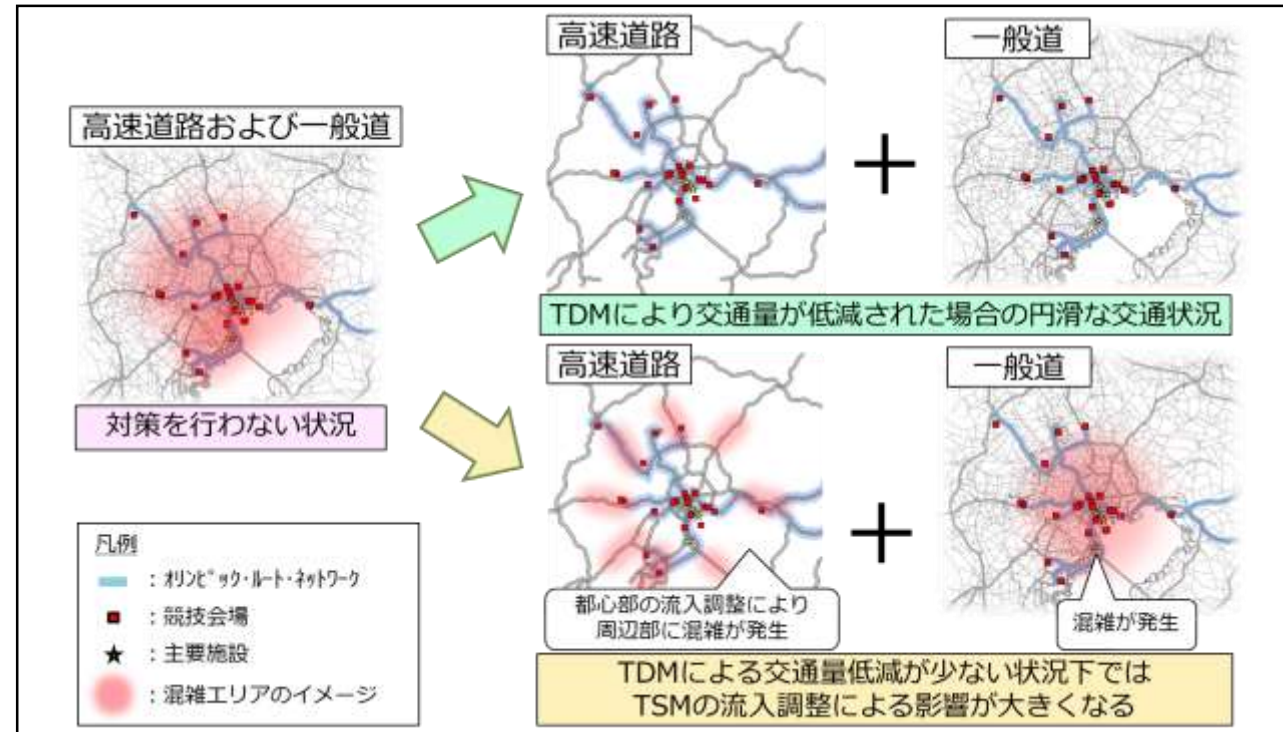
関係省庁と一体となり、ベストプラクティスの紹介、先駆的な取組への後押しを促進していく

6. 交通システムマネジメント (TSM)

(1) TSMの役割と対応方針

TSMによる交通量のマネジメントを効果的に実施するには、その前提として、TDMによる交通量低減が不可欠であり、TDMの効果等を踏まえ、状況に応じた段階的・局所的なTSMを計画・実施する。

- ・TDMによる交通量の低減が少ない状況下では、TSMによる影響が増大する。



○TSMによる各種対策を状況に合わせて柔軟に実施することにより、交通需要の時間的・空間的な集中を緩和し、オリンピック・ルート・ネットワーク (ORN) の円滑な交通状況を維持する。

○通常の状態であるレギュラー時のほか、「事故、自然災害等に伴う交通容量低下や、他路線からの交通転換などの需要増により、ORNが本来の機能を発揮できない状況」をイレギュラー時と定義し、対応を行う。

【レギュラー時の対応】

○高速道路では、TDMの効果による状況に応じて、必要な量の流入調整を行う

- ①都心方向へ向かう経路上の本線料金所での開放レーン数の制限による通行制限
- ②ORN上の混雑を解消するために効果的な入口の閉鎖

○一般道では、大会専用レーン・優先レーンの設定、駐車対策、信号調整、会場周辺での車両通行禁止等を現地の状況を踏まえ実施する

【イレギュラー時の対応】

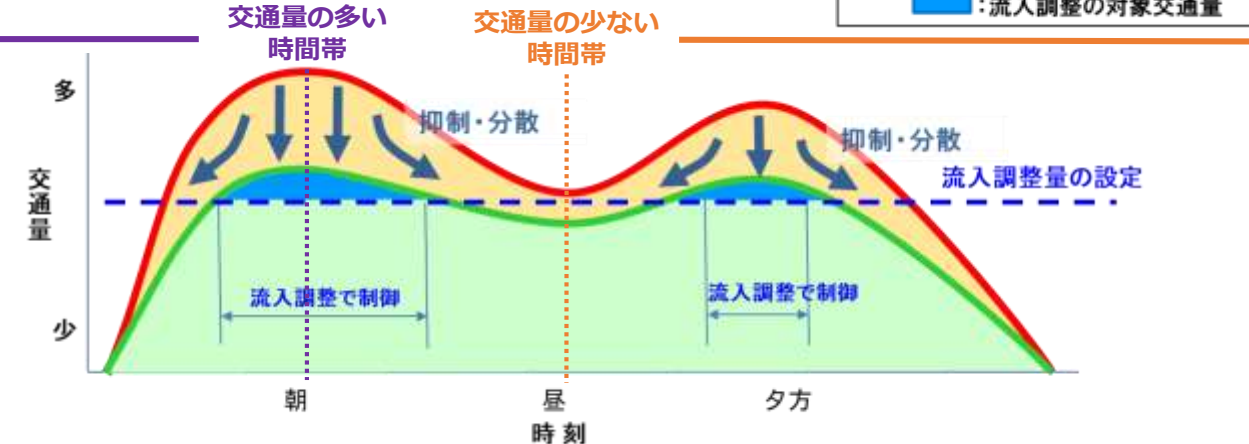
○イレギュラー時にはレギュラー時の対応の強化に加え、本線車線規制、区間通行止、高速道路のJCT方向別規制等を事象の内容や程度に応じて実施する

※これまでの検討により車線数が少なく分合流の多い都心部の高速道路で大会専用レーンを全面的に導入すると、JCTなどでは一般交通との交錯が避けられないことなどにより、一般交通へ深刻な影響が発生するのみならず、大会関係車両にも遅滞をもたらす影響が生じることが確認されている。

(2) 実施イメージ

- ・TSMはピーク時を中心として、対象路線の交通量が適正なレベルとなるよう制御を行う。

＜流入調整のイメージ＞

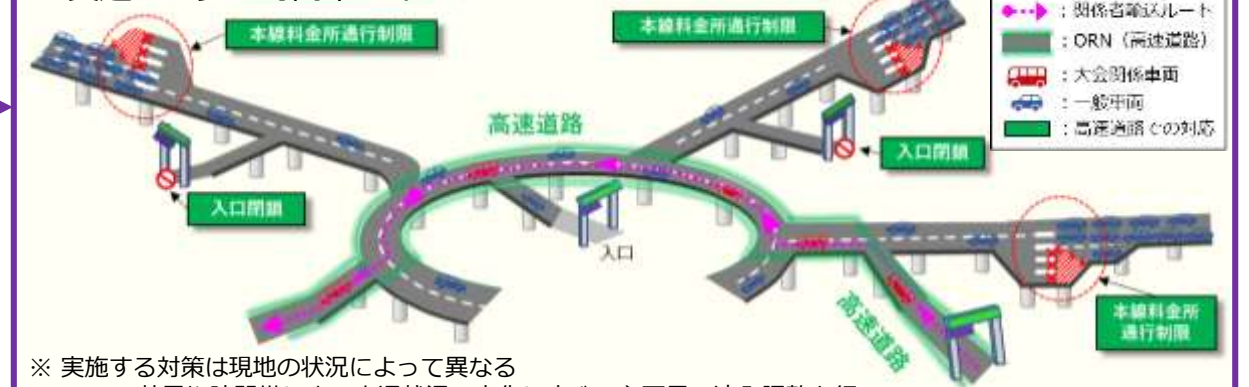


＜交通量の少ない時間帯のイメージ＞



※ 実施する対策は現地の状況によって異なる

＜交通量の多い時間帯のイメージ＞



※ 実施する対策は現地の状況によって異なる

※ TDMの効果や時間帯による交通状況の変化に応じて必要量の流入調整を行う

※ 一般道での対応は交通量が少ない時間帯と同様

7. 公共交通輸送マネジメント

「輸送力の確保」「観客の需要分散・平準化」「一般利用者の需要分散・抑制」の3つの施策を効果的に組み合わせ、安全・円滑な観客輸送を実現する。

(1) 3つの施策

【輸送力の確保】

混雑の激しい区間・時間帯を中心に、増発等の輸送力増強を図ることが必要

《鉄道事業者との調整状況》

- ・朝ピーク時間帯は、ダイヤ、車両、要員を既に最大限活用しており増発の余地は少ない
- ・朝ピーク時間帯以外は、路線により増発等の対応の可能性あり

⇒2019年秋時点の情報による需要推計に基づき、大会時の具体的なダイヤ策定を鉄道事業者に依頼（日中時間帯の増発・終電後の延長運転等）

【観客の需要分散・平準化】

観客の需要分散・平準化については、引き続き具体的な施策実施に向け、ラストマイル※や会場等におけるオペレーションも含めた検討、準備が必要

⇒テストイベントやスポーツイベント等を対象に、分散施策の有無による入退場分布の調査やアンケート調査等により効果検証のうえ、施策内容を具体化

【一般利用者の需要分散・抑制】

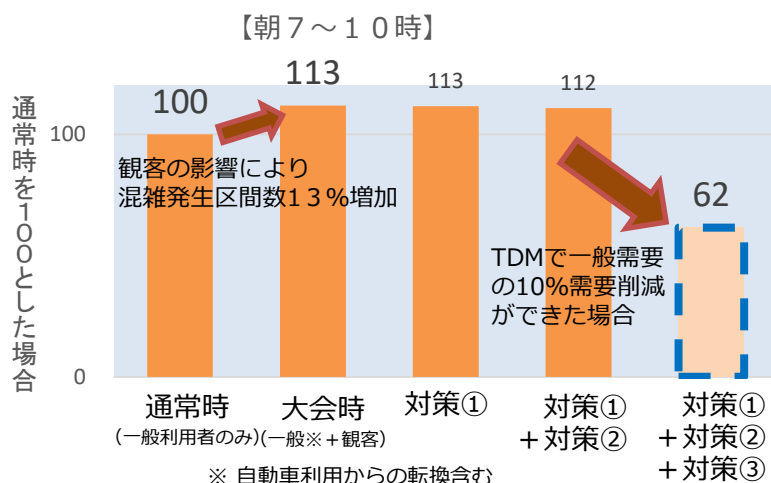
企業や市民への働きかけや重点取組地区における集中的な働きかけ等により、交通需要の低減や分散を図ることが重要

(2) 各施策の効果と今後の進め方

【朝ピーク時間帯】

朝ピーク時間帯は広範囲で混雑が発生するが、輸送力増強の余地は少ない。こうした中、観客に比べ一般利用者が多いことを踏まえて、観客の需要分散・平準化に加え、TDMの取組が重要である。

＜施策の効果（混雑発生区間数の変化）＞



～表の解説～

・各施策の実施を仮定した場合の混雑発生区間数の変化を示す。

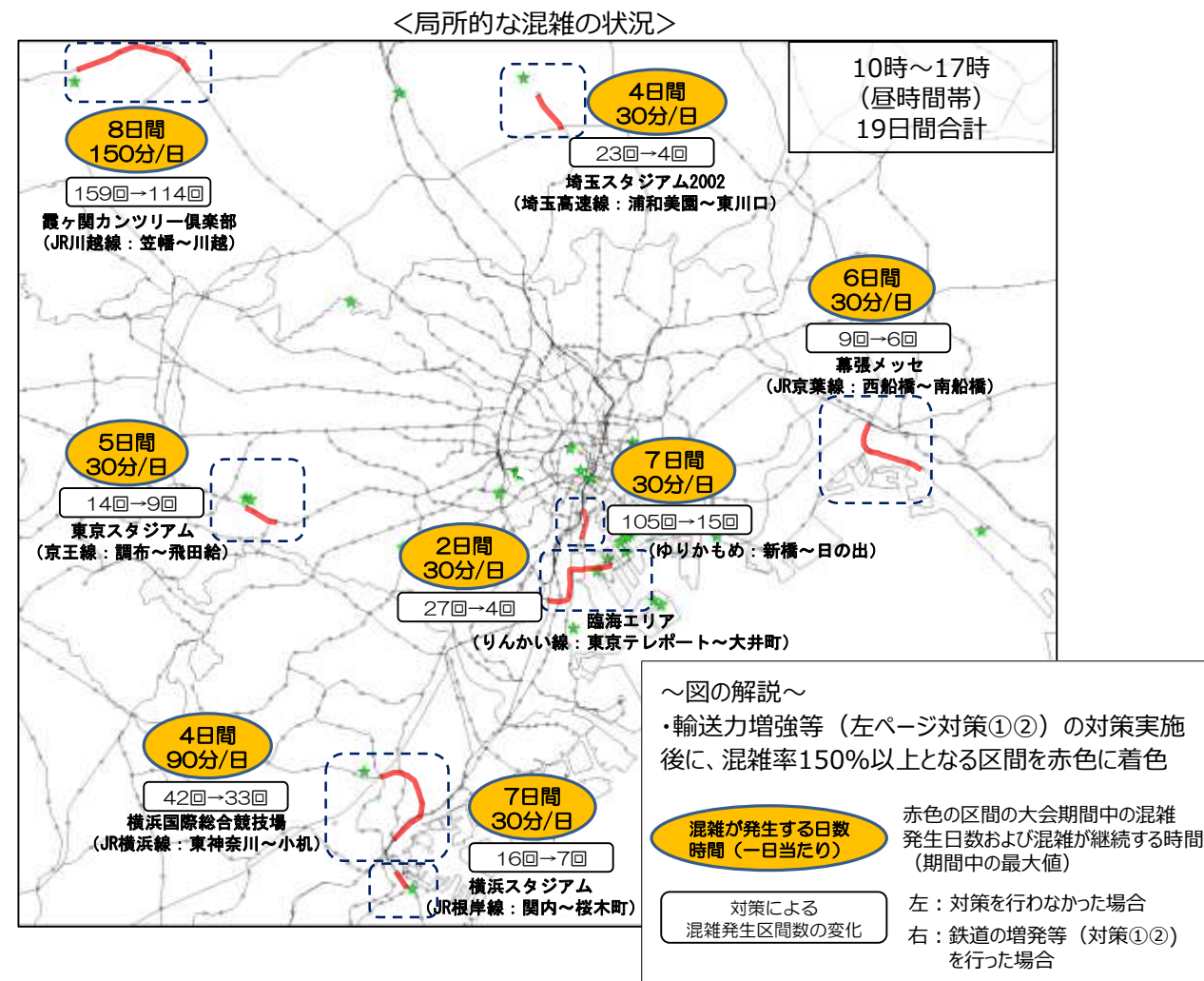
・混雑発生回数
東京圏の鉄道ネットワーク（駅間断面数：約3,000）において、30分単位で駅間ごとに混雑率を需要推計に基づき算出
混雑率150%以上となる区間数を「混雑発生区間数」とした。
（オリンピック競技が行われる19日間の累計）

対策①輸送力の確保：増発等の可能性があるものを全て実施したと仮定
対策②観客の需要分散・平準化：既存イベント事例等から、自由席による需要分散効果程度を仮定
対策③一般利用者の需要分散・抑制：10%の一般需要削減を仮定

【昼時間帯】

昼時間帯は比較的輸送力に余裕があり、自動車利用からの一部シフトや観客需要が加わっても、多くの箇所では必要な輸送力が確保されている。

しかし、輸送力の増強等により一定の混雑は解消されるものの、会場近傍など一部の区間においては、局所的な混雑が残る。このような区間については、会場ごとに、**更なる「観客の需要分散・平準化施策」**の検討が必要である。



(3) 駅での対策（鉄道事業者等との連携）

- 観客等の不慣れな利用者に起因する滞留等を防ぐための駅における具体的な案内・誘導
- 競技会場からの退場方法や駅までの観客誘導方法との連携も含めた駅毎の具体的な運用検討

(4) 今後の検討課題

- 3つの施策
 - ・観客の需要分散・平準化の更なる推進が必要
 - ・臨海部における観客需要への全体的な対策が必要
 - ・TDM効果の反映を含めた需要推計及び大会輸送影響度マップの更新・機能付加
 - ・3つの施策の効果を高める情報発信が必要
- その他
 - ・円滑な旅客流動の確保（IC乗車券の利用推進、駅における案内サイン）
 - ・一般利用者への影響の検証、必要な対策の検討

8. 道路交通に関する追加対策の検討

(1) 首都高での流動確保策

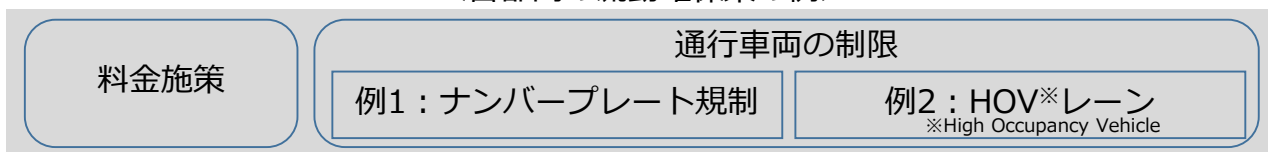
首都圏の都市活動・経済活動を支える大動脈であり、選手やメディア等の大会関係者の輸送の基軸となる首都高の円滑な流動確保は重要である。

働きかけによるTDMにより全体の交通量が減少した場合においても、首都高の交通量が減りづらい傾向にあること、約1か月に及ぶ大会期間中に交通需要の低減・分散の継続が必要であることなどを踏まえ、首都高の流動確保に向けた追加対策の検討が必要である。

＜追加対策の検討の基本的な考え方＞

- ①大会輸送の円滑化 ⇒ 大会期間中に限定して適用
- ②都市活動の安定 ⇒ 代替手段の無い物流車両には基本的に適用しない(物流車両の範囲は検討が必要)

＜首都高の流動確保策の例＞



(2) 一般道での対策

- 駐車場探しによるうろつき交通の抑制（駐車場の予約制の導入など）
- イレギュラー時における現地対応（車線規制等）の強化

9. 交通マネジメント推進に向けた試行

大会までの様々な機会を捉え、交通マネジメントの実効性等の検証や、課題を踏まえた改善策を検討し、必要な調整や見直しを着実に実施する。特に2019年夏には大会本番を見据えた総合的なテストを実施する。

＜2019年夏の試行概要（案）＞

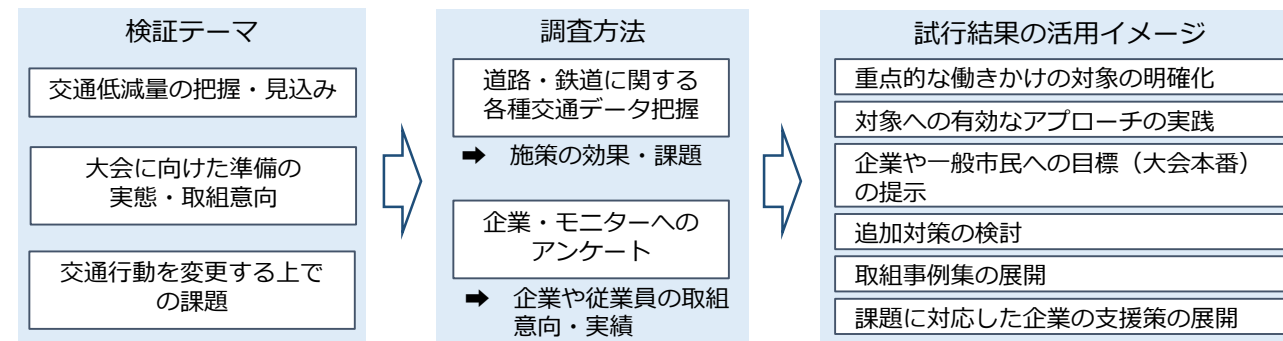
- ・大会本番並みの目標を掲げ、交通混雑緩和に向けた取組を総合的にテストする期間を設定
- ・試行において検証を行った上で、必要な見直しを実施
- ・オリンピック・パラリンピック競技大会の期間に相当する期間を集中取組期間とし、企業等に重点的な取組を依頼
- ・各社取組のピークを合わせるチャレンジウィーク及びコア日には、効果測定を実施。TSMは大会時と同等規模で数日試行する他、選手村～競技会場間のバス・フリート等の試走（コア日等）も予定
- ・さらに、大会までに実施されるテストイベントに合わせた検証を実施

2019年カレンダー

日	月	火	水	木	金	土
7/14	15	試行期間(スムーズビズ推進期間)				20
21	チャレンジウィーク(7/22～26)、コア日を設定					27
28	集中取組期間① (7/22～8/2)					3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	集中取組期間② (8/19～8/30)					24
25						31
9/1	2	3	4	5	6	7

※本案の内容は、輸送運営計画V2(案)に反映しています。今後の検討を踏まえた更新内容も同案へ適宜反映する予定です。

＜検証テーマ、試行結果の活用イメージ等＞



10. 交通マネジメントに関する広報及び情報の共有

多くの企業や市民の理解を得て、大会を成功に導くためには、試行段階から、大会時の交通状況や協力をお願いをわかりやすく、きめ細やかに隔々まで伝えていく広報戦略が必要

○大会輸送や交通マネジメントに関する効果的な広報（大会輸送影響度マップ、試行や大会を見据えたイベント開催、HPによる情報提供に加えポスター・サインージなどの活用）や迂回誘導を行う情報ツールの検討

○大会時の交通関連情報の収集、モニタリング・情報共有体制の整備（大会関係者や観客の安全・円滑な輸送実現のために総合調整を行う部署として輸送センターを整備）

11. その他

(1) 交通マネジメントの推進に併せ検討等が必要な事項

- 会場周辺地域等における駐車場対策、会場周辺における交通対策の検討
- 事故発生頻度を抑える交通事故防止対策の推進による確実なイレギュラー対応の実現

(2) 将来の都市交通に関するレガシー

オリンピック・パラリンピックにおける安全で円滑な輸送と、都市活動の安定との両立に向け交通マネジメントに取り組むことは、世界の潮流である。

行政、経済界、企業、そして市民一人一人が一体となって、総合的かつ先進的な交通マネジメントを実現し、東京2020大会を成功に導いていく。

日本社会だからこそできる取組を世界に向け発信し、次の時代へのレガシーとして継承していく。

- ①働き方改革や物流の効率化が実現し、持続的な経済発展が続く中で、交通の時間的・空間的な集中を避けた上手な交通行動が、市民の理解と協力のもとに実現された状態の定着
- ②道路・公共交通ネットワークに関する交通情報や取るべき行動を知らせる情報提供、災害時等でも円滑な輸送が可能となるツールや体制の構築
- ③道路・公共交通ネットワークにおけるバリアフリー化、駅改良などの推進