

大会本番に向けた 2019 年夏の試行の結果及び 東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針について

都及び組織委員会などは、東京 2020 大会時を見据え、スムーズビズ推進期間（7月22日から9月6日）において、交通需要マネジメント（TDM）、交通システムマネジメント（TSM）など交通対策の試行を行い、今般、結果についてとりまとめました。

その検証結果等を踏まえ、10月16日にパブリックコメントの結果とともに、「東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針」を公表いたしました。

1 大会本番に向けた 2019 年夏の試行の結果

(1) 試行の概要

- ・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
- ・オリンピック・パラリンピック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における、交通に関する効果測定を実施
- ・TSMは大会時と同等規模で試行（7月24日（水）、26日（金））

(2) 得られた知見

① 交通需要マネジメント（TDM）

- ・目標達成に向けて更なる交通量減少が必要
- ・物流に対する取組加速が必要
- ・大企業では1社あたりの取組人数の増加、中小企業では取組企業の拡大が必要
- ・大会期間全体を通じた取組を継続する方策が必要

② 交通システムマネジメント（TSM）

- ・交通規制により、大会輸送の円滑性を一定程度確保可能
- ・TSMを機能させるには十分な交通量低減が必要 等

(3) 今後の展開

① 交通需要マネジメント（TDM）

- ・交通需要の効果的な分散・抑制に向けた重点取組地区での働きかけの継続など入念な事前準備による更なる交通量低減
- ・大会期間中の需要増等を見据え、追加対策（首都高速道路の料金施策）を導入等

② 交通システムマネジメント（TSM）

- ・時間帯や実施箇所、郊外部における対策の検討など運用の最適化
- ・他の交通マネジメント施策と一体となった、わかりやすく、きめ細やかな広報戦略の検討など、規制に関する情報提供

2 東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針（案）のパブリックコメントの結果概要

(1) 実施日時

令和元年8月27日から9月26日まで

(2) 意見数

99件（39通）

(3) 意見の内容

料金施策の在り方について 36件（賛同26件、反対10件）

対象車種・額・範囲等について 21件（料金上乗せ額について9件 等）

TDMの進め方等について 42件（企業への働きかけについて16件 等）

3 東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針の概要

(1) 適用期間

令和2年7月20日から8月10日まで

令和2年8月25日から9月6日まで

(2) 実施内容

< ETC搭載車両 >

夜間割引（全車種、首都高速道路全線、5割引）

料金上乗せ（マイカー等、都内区間、1,000円）

※他の交通への転換が困難な公共交通、物流車両などは対象外

（中型車以上の車両、営業用の緑ナンバー車両、小型貨物車両、福祉車両）

< 現金車両 >

夜間割引なし

料金上乗せ（普通車以下の全て、首都高速道路全線、1,000円）

(3) 主な追記事項

① 夜間割引及び料金上乗せの適用時間

・ ETC搭載車両は、首都高速道路の入口を通過した時間

・ 現金車両は、最初の料金所の通過時間

② 料金上乗せ範囲

・ 現金車両のうち、都内区間を走行しないことが明らかな下り線の区間は対象外

4 今後のスケジュール

「東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針」を踏まえ、首都高速道路から道路管理者への同意申請を受け、議案を提出予定

本年12月策定予定の輸送運営計画V2に反映

< 参考資料 1 >

第10回輸送連絡調整会議
(令和元年10月18日開催)
資料 (抜粋)

試行の検証について(まとめ)

検証内容

○道路交通

1. 交通状況分析

- (1) 日別交通量
- (2) 渋滞状況の変化
- (3) 時間別交通量
- (4) 路線別の交通量増減率
- (5) 車種別交通量
- (6) 事故発生状況の変化

2. TSMの効果と影響

<高速道路>

- (1)(2) 本線料金所流入調整の効果・影響
- (3) 入口閉鎖の効果

<一般道>

- (4) 環七流入調整の効果

<共通>

- (5)(6) 入口閉鎖及び環七流入調整の影響

3. 道路の交通量低減についての課題

○アンケート結果

4. 企業の取組状況（アンケート結果）

- (1) スムーズBiz推進期間の取組状況
- (2) スムーズBiz推進期間の取組についての課題や改善すべき点

○公共交通（鉄道）

5. 利用者状況分析

○まとめ

6. 得られた知見と今後の展開

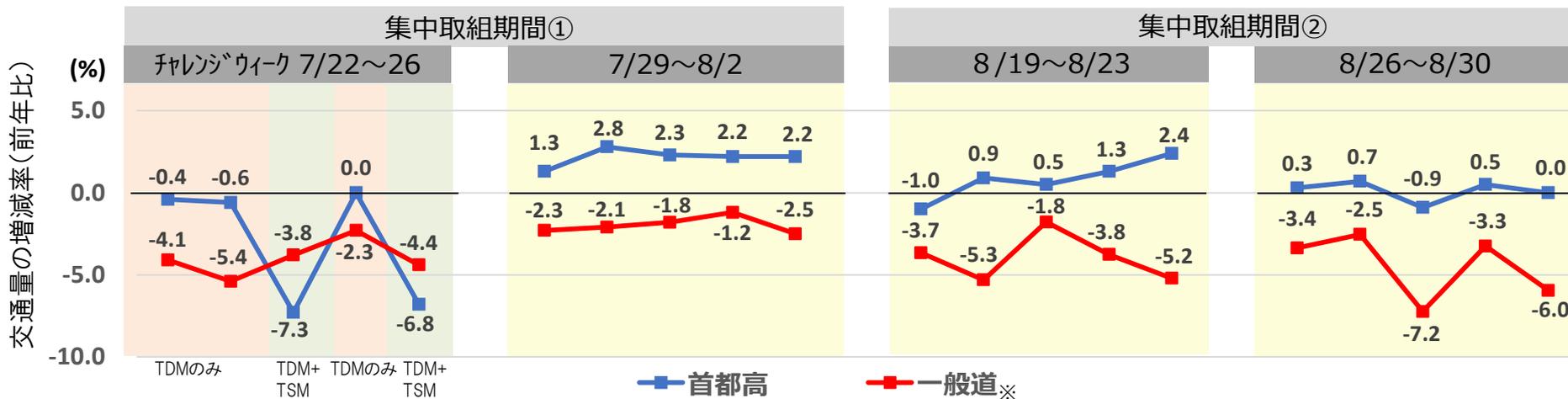
- (1) TDM（鉄道・道路）
- (2) TSM

道路交通

1. 交通状況分析

(1) 日別交通量

- チャレンジウィーク期間中の交通量は、TDM効果により首都高 約0.4%減、一般道 約4%減
TDM+TSM効果により、首都高 約7%減、一般道 約4%減
- その他の集中取組期間においては首都高では交通量の低減傾向はうかがえない
⇒首都高の交通量低減効果はチャレンジウィーク期間に限定。大会期間を通したTDM効果の発現が課題



※国道1号、4号、6号、14号、15号、17号、20号、246号、254号の15地点の断面交通量の合計

《参考：首都高の通行台数(2018年) 7月平日平均：110.1万台/日大会同時期最大：117.7万台/日》

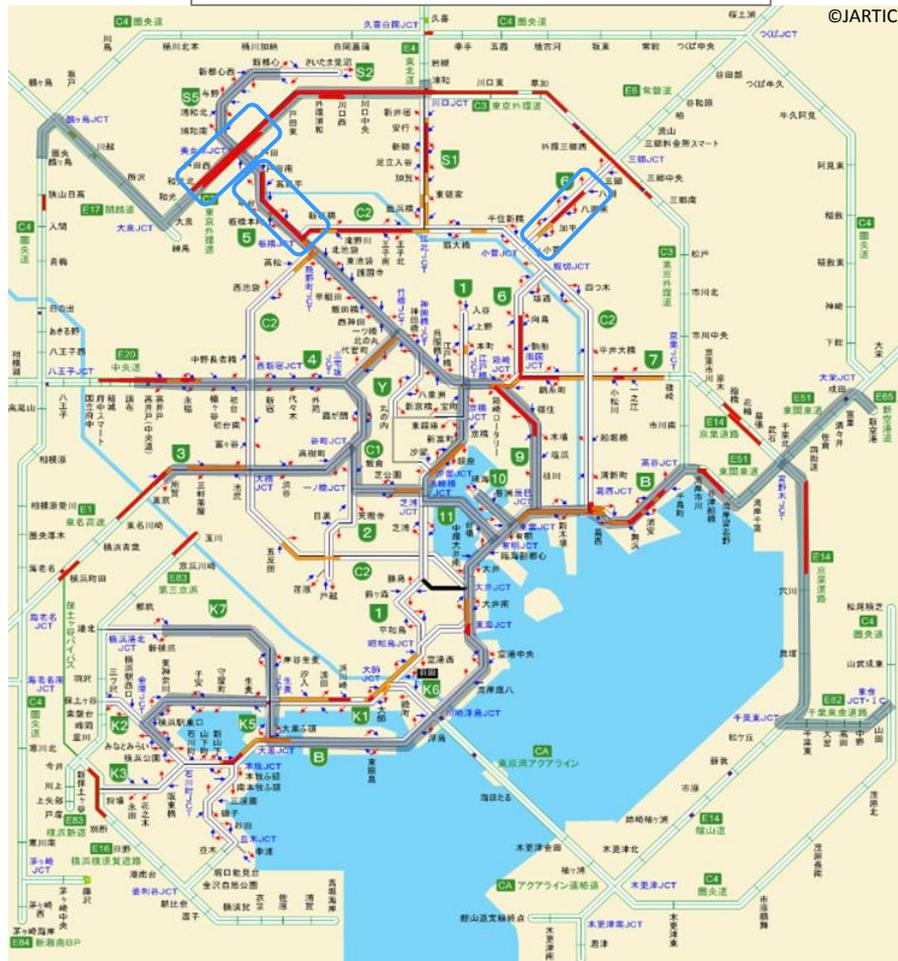
図 集中取組期間の日別交通量増減率

1. 交通状況分析

(2) 渋滞状況の変化

○選手たちが通行するルートについて、前年と比較して円滑な交通流動を確保

2018/7/25(水)8:00 [前年同曜日]



2019/7/24(水)8:00 [TDM+TSM]



本線料金所 (流入調整) 1 1箇所
 入口閉鎖 計 3 1箇所
 晴海、外苑 (上、下)、新都心の4箇所
 2 7箇所追加

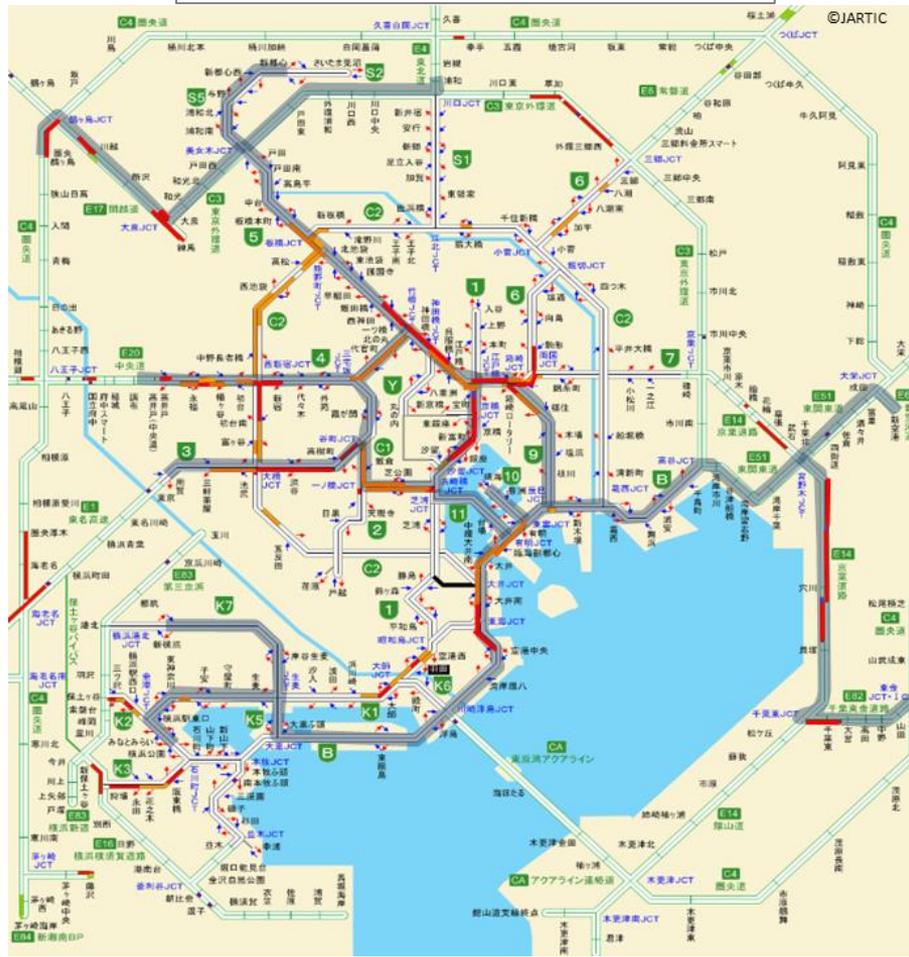
1. 交通状況分析

(2) 渋滞状況の変化

○選手たちが通行するルートについて、前年と比較して円滑な交通流動を確保

2018/7/25(水)17:00 [前年同曜日]

2019/7/24(水)17:00 [TDM+TSM]



凡例

- 本線料金所(流入調整)
- 入口閉鎖箇所
- オリンピック・ルート・ネットワーク

本線料金所(流入調整) 1 1箇所
 入口閉鎖 計 3 6箇所
 晴海、外苑(上、下)、新都心の4箇所
 3 2箇所追加

(2) 渋滞状況の変化

○選手たちが通行するルートについて、前年と比較して円滑な交通流動を確保

2018/7/27(金)8:00 [前年同曜日]



2019/7/26(金)8:00 [TDM+TSM]



本線料金所 (流入調整) 11箇所
 入口閉鎖 計31箇所
 晴海、外苑(上、下)、新都心の4箇所
 27箇所追加

(2) 渋滞状況の変化

○選手たちが通行するルートについて、前年と比較して円滑な交通流動を確保

2018/7/27(金)17:00 [前年同曜日]



2019/7/26(金)17:00 [TDM+TSM]



本線料金所 (流入調整) 1 1箇所
 入口閉鎖 計 3 2箇所
 晴海、外苑 (上、下)、新都心の4箇所
 2 8箇所追加

1. 交通状況分析

(3) 時間別交通量

○首都高の時間帯別交通量を前年の同時間帯と比較すると、早朝時間帯では増加しており、日中の時間帯では減少している

⇒深夜時間帯を含め、より一層の交通の時間分散が課題

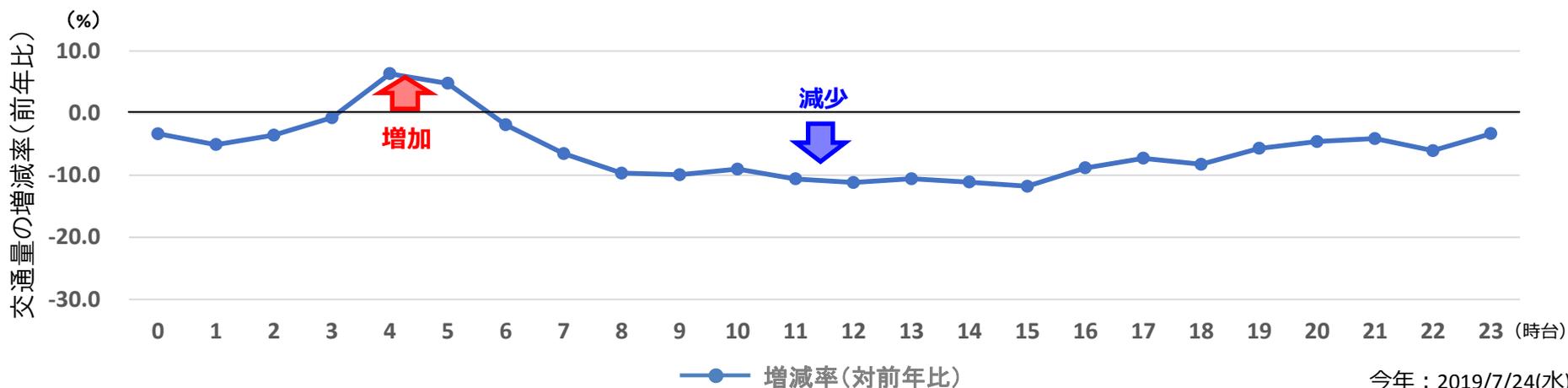


図 首都高の時間帯別増減率 (対前年比)

今年：2019/7/24(水)
前年：2018/7/25(水)

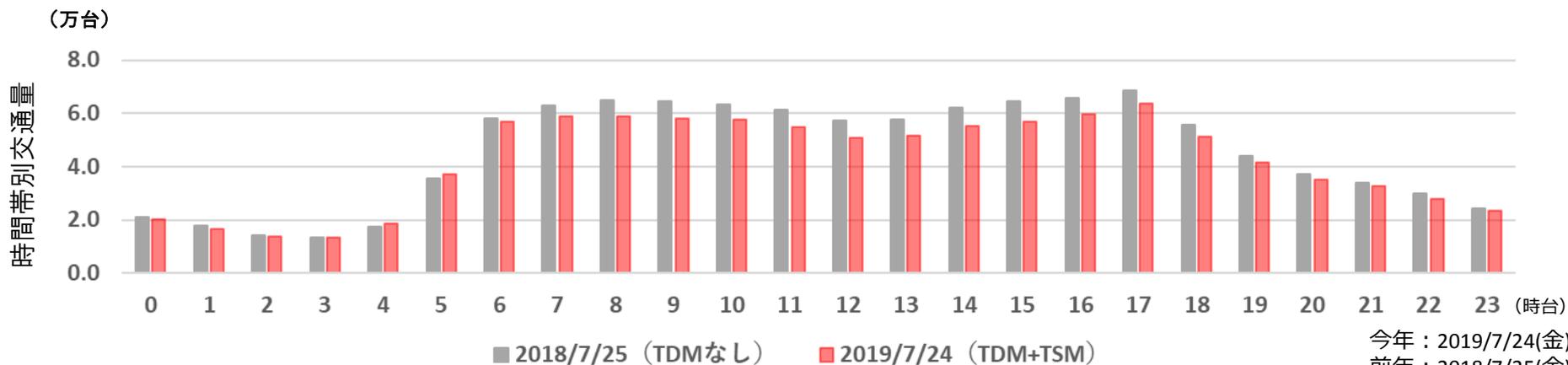


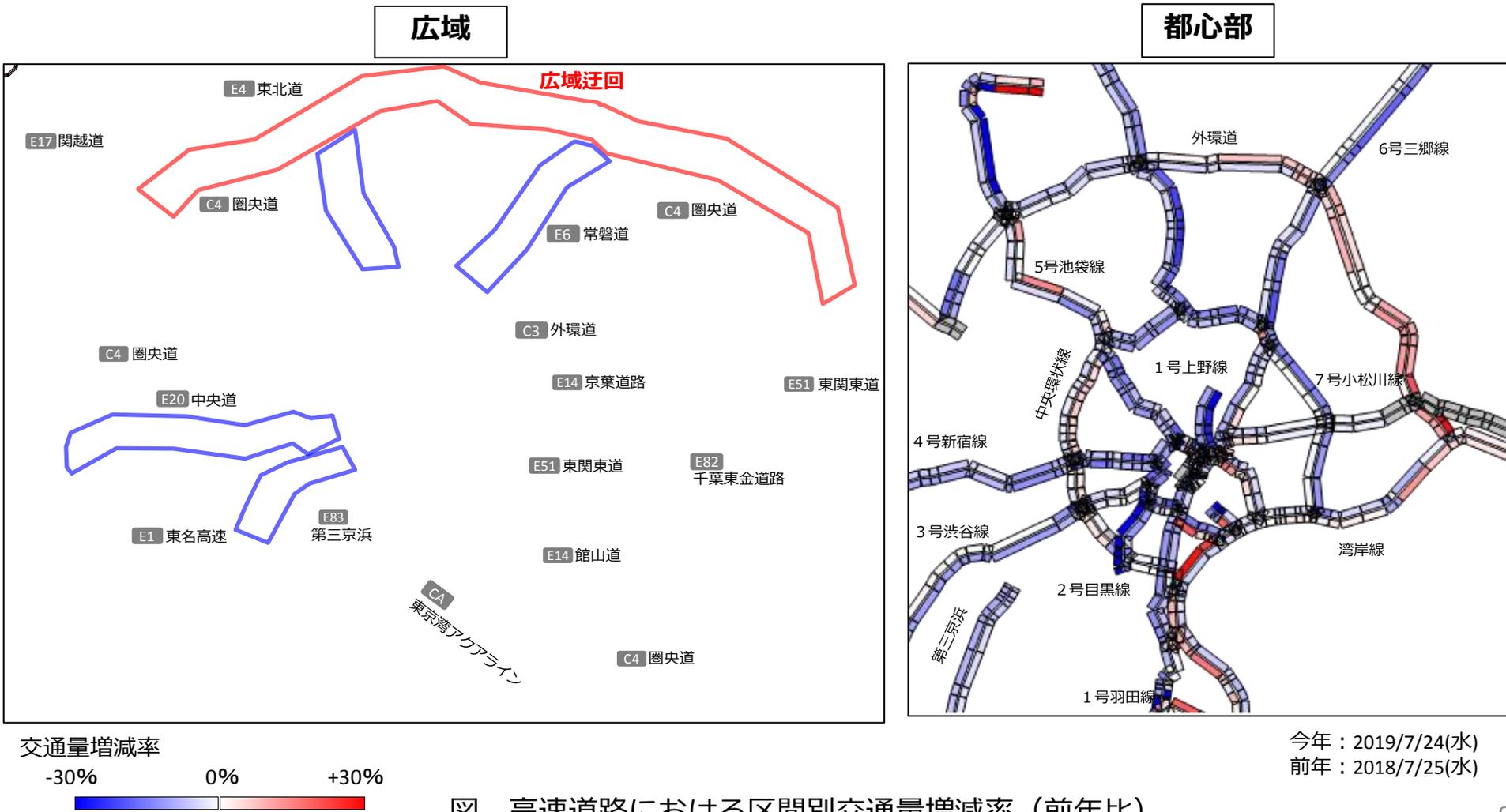
図 首都高の時間帯別交通量 (7/24と前年の比較)

今年：2019/7/24(金)
前年：2018/7/25(金)

1. 交通状況分析

(4) 路線別の交通量増減率

- 交通マネジメントの効果により都心部での交通量は減少
 - 迂回交通により、圏央道の交通量が約10~20%増加
- ⇒TDM+TSMにより、広域迂回の促進が図られた



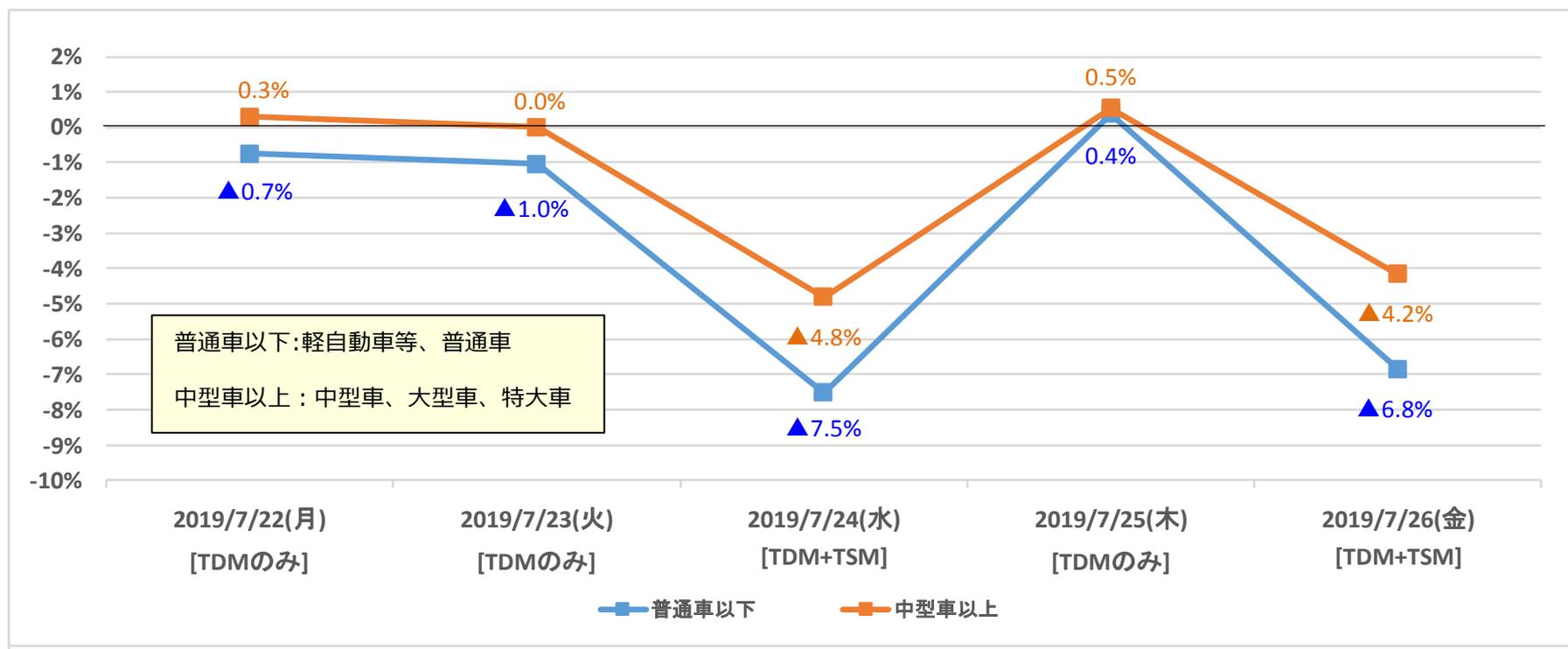
1. 試行期間における交通状況分析

(5) 車種別交通量

OTDMのみ実施日では、首都高の車種別交通量は、普通車以下で微減、中型車以上で概ね横ばい傾向

OTDM+TSM実施日では、普通車以下で約7~8%の減少、中型車以上で4~5%の減少

⇒中型車以上は普通車に比べ減少率が小さいため、中型車以上の利用が多い物流車両に対する更なるTDMの働きかけ（時間シフト等）が課題



※首都高全線交通量(ETCデータ)

今年: 2019/7/24(水)
前年: 2018/7/25(水)

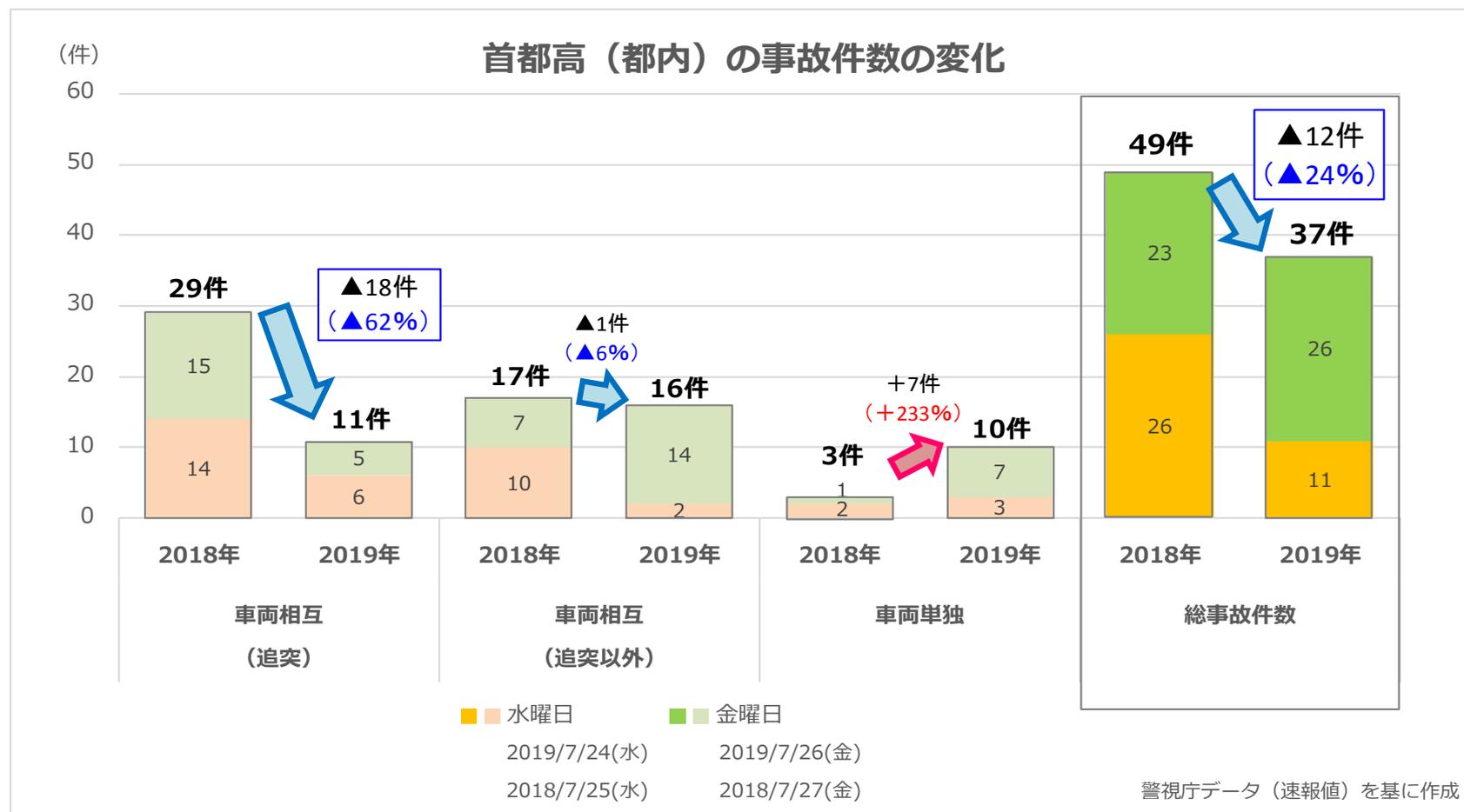
図 車種別交通量の増減率 (前年比)

1. 交通状況分析

(6) 事故発生状況の変化

○OTDM+TSM実施日には首都高の総事故件数が対前年比で減少した
[7/24(水) : 11件 (前年:26件)、 7/26(金) : 26件 (前年:23件)]

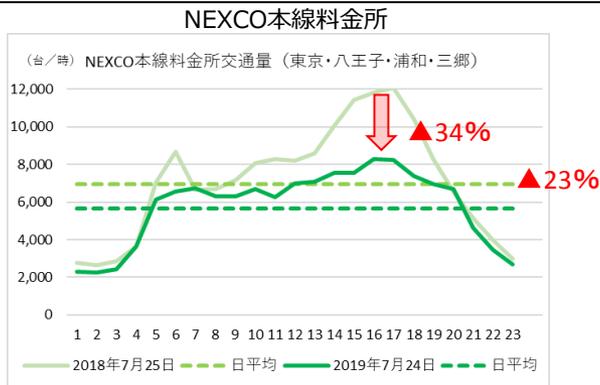
○事故の内訳をみると、重大事故につながりやすい車両相互（追突）が大きく減少している



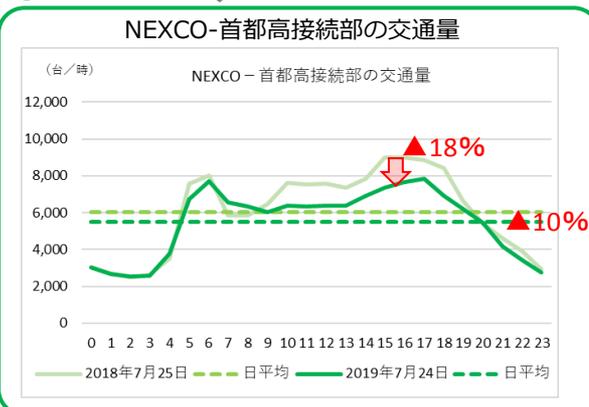
2. TSMの効果と影響

(1) 本線料金所流入調整の効果

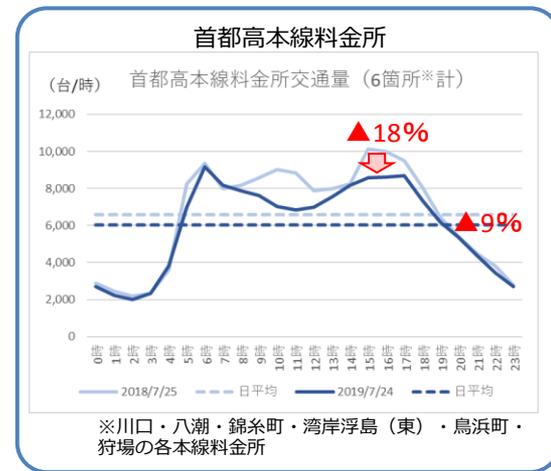
- ① NEXCOの本線料金所流入調整を実施した路線において、首都高への流入交通量が、4路線の平均でピーク時間帯で18%減少し、日平均で10%抑制
 - ② 首都高の本線料金所流入調整により、6箇所での平均でピーク時間帯の交通量が18%減少し、日平均交通量が9%減少するなど都心への流入交通量を抑制
- ⇒ NEXCO及び首都高の本線料金所流入調整により都心部に流入する交通量の低減効果が確認された



① 外環等からの流入交通量



②



今年：2019/7/24(水)
前年：2018/7/25(水)

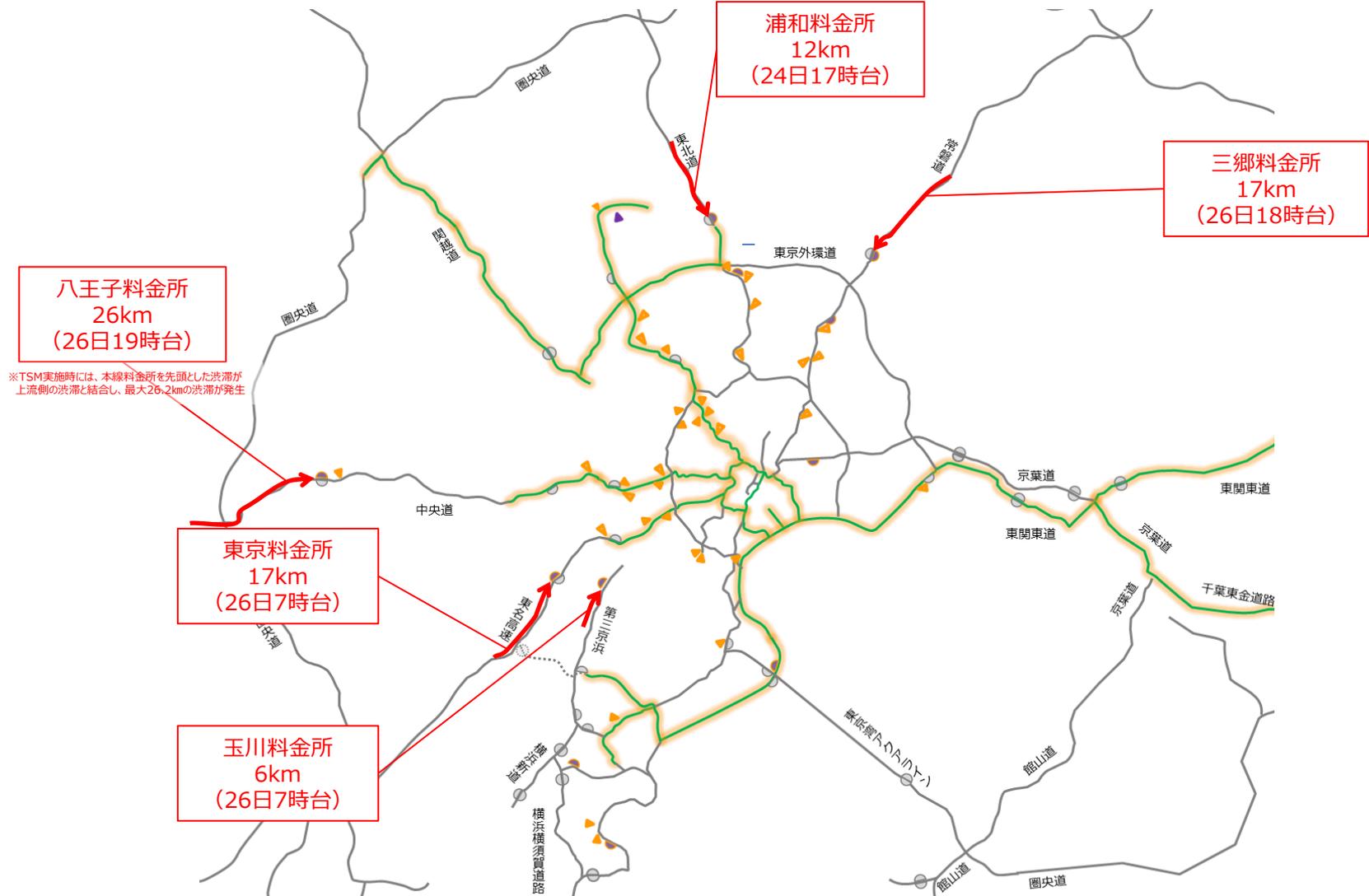
2. TSMの効果と影響

(2) 本線料金所流入調整の影響

○料金所を先頭とする延長5km以上の渋滞が複数の箇所が発生

2019/7/24(水)・26(金) [TDM+TSM] の最大渋滞長※(最大5km以上の箇所)

※40km/h以下の区間の延長(料金所からの延長)



※TSM実施時には、本線料金所を先頭とした渋滞が上流側の渋滞と結合し、最大26.2kmの渋滞が発生

2. TSMの効果と影響

(3) 入口閉鎖の効果

- 本線料金所流入調整に加えて、交通状況に合わせた入口閉鎖を組み合わせる実施
- 速度低下しない交通量レベル（交通容量）を超過しない様、入口閉鎖により流入交通量を管理
⇒ボトルネック部の交通量をコントロールすることで、都心部の渋滞防止効果を確認

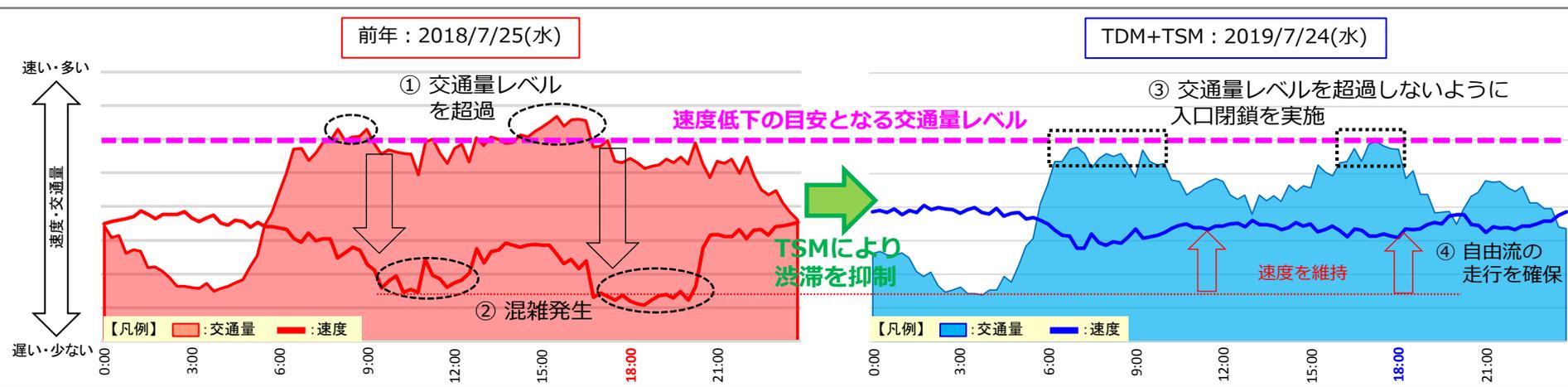


図 首都高速4号新宿線（下り）永福付近の交通量と速度の関係

②前年：2018/7/25(水)の渋滞状況（18:00）



TSMにより
渋滞を抑制



④TDM+TSM：2019/7/24(水)の渋滞状況（18:00）



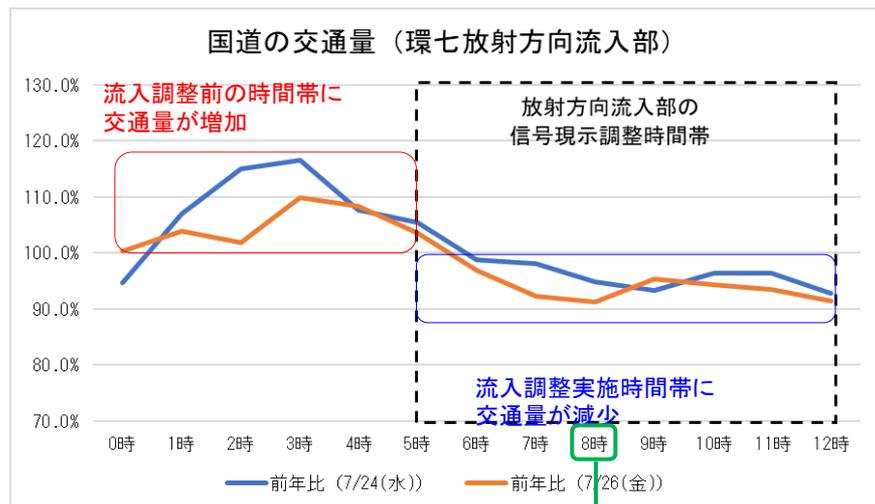
2. TSMの効果と影響

(4) 環七流入調整の効果

- 環状七号線の内側へ直進する交通量に対し、信号調整による流入調整を実施
- 流入調整実施時間帯において、都心部の流入交通量が前年と比較し、10%程度減少
- 午前8時の渋滞状況を見ると、環七内側では、一部入口閉鎖の影響で増加しているものの減少傾向であり、環七外側では増加傾向であった
⇒流入調整による時間シフトを行われたことで、都心部の渋滞低減効果を確認。

(1) 一般道路の状況（前年同曜日との交通量・渋滞状況の比較）

交通量<国道部>



渋滞状況<前年比較>



今年：2019/7/24(水)
前年：2018/7/25(水)

2019/7/24(水)8:00の渋滞状況

※ 環状七号線における青時間の短縮は午前5時から正午までの間実施

(5) 入口閉鎖及び環七流入調整の影響

○国道246号等、放射状路線において通常時を上回る渋滞が発生

2018/7/25(水) 8:00 [前年同曜日]



2019/7/24(水) 8:00 [TDM+TSM]

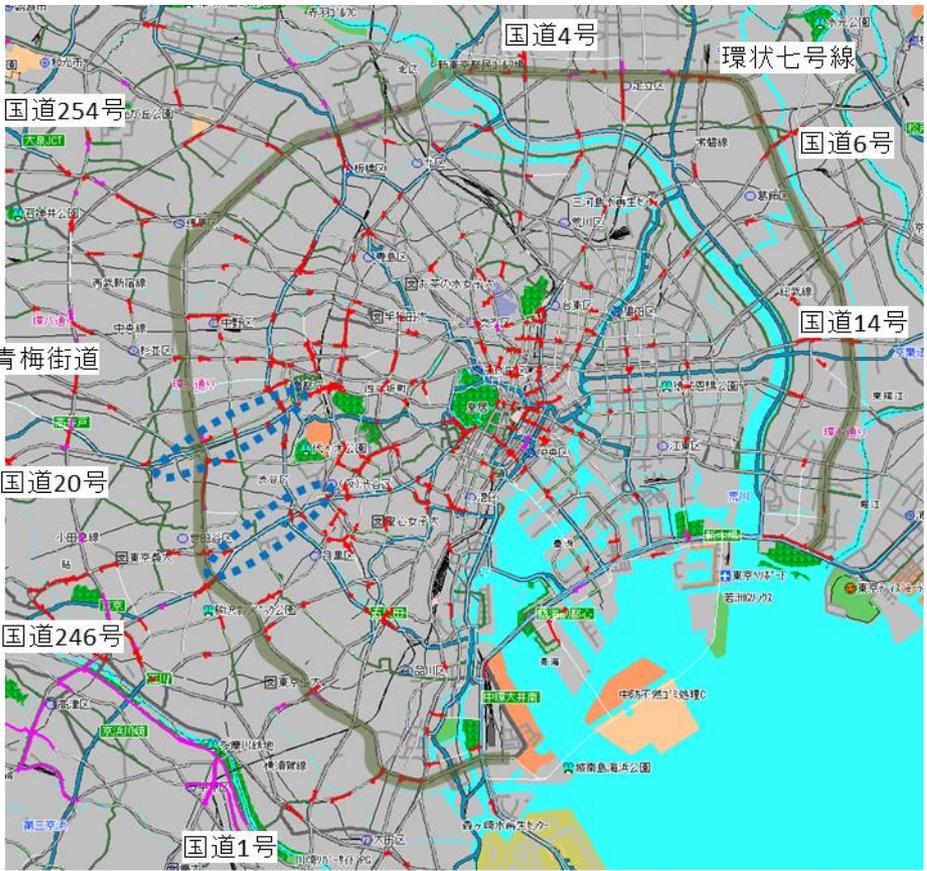


- 凡例
- 10km/h未満
 - 10~20km/h
 - ▲ 入口閉鎖箇所 (抜粋)

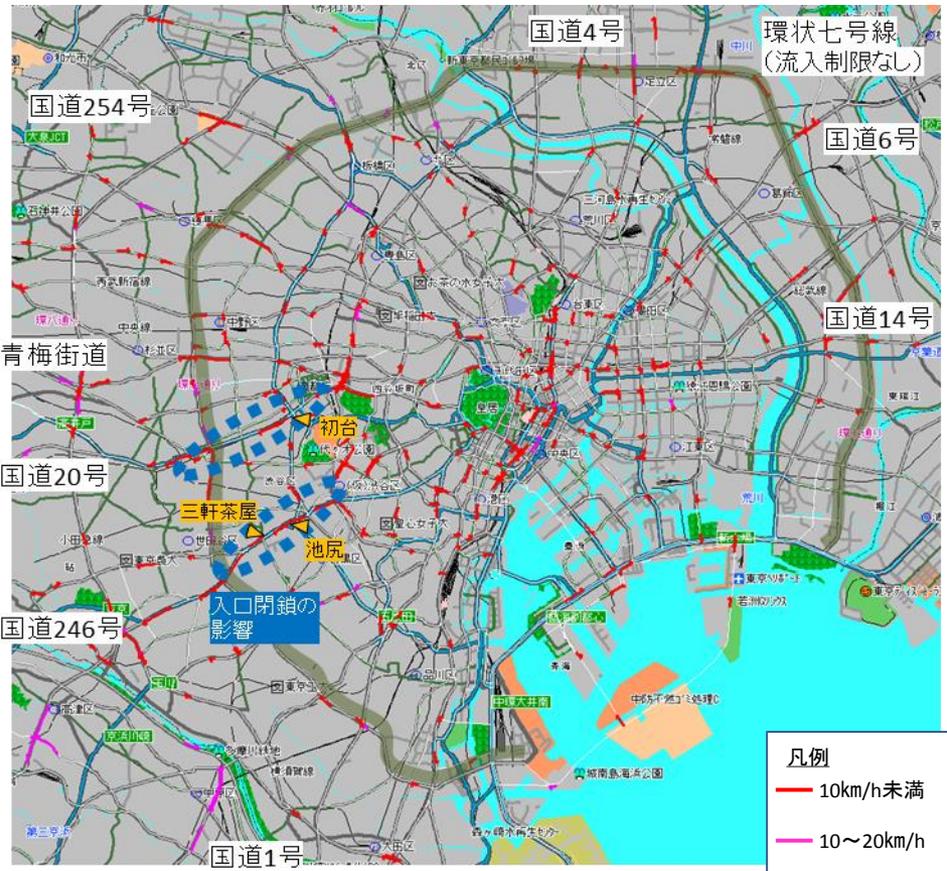
(5) 入口閉鎖及び環七流入調整の影響

○国道246号等、放射状路線において通常時を上回る渋滞が発生

2018/7/25(水)17:00 [前年同曜日]



2019/7/24(水)17:00 [TDM+TSM]



- 凡例
- 10km/h未満
 - 10~20km/h
 - ▲ 入口閉鎖箇所 (抜粋)

(5) 入口閉鎖及び環七流入調整の影響

○国道246号等、放射状路線において通常時を上回る渋滞が発生

2018/7/27(金) 8:00 [前年同曜日]



2019/7/26(金) 8:00 [TDM+TSM]



- 凡例
- 10km/h未満
 - 10~20km/h
 - 入口閉鎖箇所 (抜粋)

(5) 入口閉鎖及び環七流入調整の影響

○国道246号等、放射状路線において通常時を上回る渋滞が発生

2018/7/27(金)17:00 [前年同曜日]

2019/7/26(金)17:00 [TDM+TSM]



- 凡例
- 10km/h未満
 - 10~20km/h
 - ◀ 入口閉鎖箇所 (抜粋)

2. TSMの効果と影響

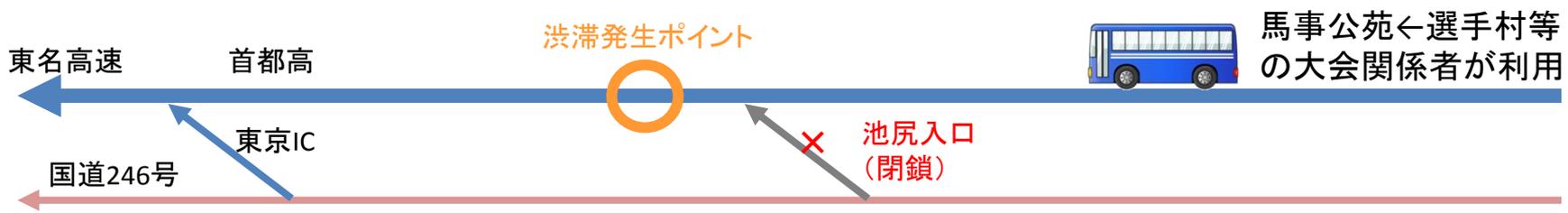
(6) 入口閉鎖の影響

【首都高の流入制限の狙い】

上り 大橋JCT手前の渋滞発生ポイントの交通量を減らすことで首都高の流れを確保



下り 池尻入口直後の渋滞発生ポイントの交通量を減らすことで首都高の流れを確保



【流入制限による一般道での状況変化】

閉鎖した入口から首都高に流入できない車両が一般道を走行⇒渋滞が発生

【改善方策(例)】

渋滞発生要因
 上り三軒茶屋～渋谷入口、
 下り池尻入口～東京ICの利用増

改善方策(例)
 ①TDMによる交通量の低減
 ②荷捌き時間の変更、路上駐車抑制の呼びかけ 等

3. 道路の交通量低減についての課題

- 今回の試行で、道路交通は一定程度減少
(一般道で約4%減少である一方、首都高では、TDMのみの日では前年同日に
比べ約0.4%と減少幅が小さい)

(参考) 大会本番時の目標

- ・ 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)
- TSMを効果的に機能させるには十分な交通量低減が不可欠



- 本番の大会期間中は、大会関係車両、観客の滞在等による波及交通で更に首都
高に約7万台/日の交通が増加する見込み
- 今回のように高強度なTSMを長期にわたり実施した場合には、物流や公共交通
等の首都高の利用に支障が生じ、経済活動や都市活動に影響が及ぶことを懸念



TDMによる更なる交通量低減と、追加対策の実施が必要

アンケート結果

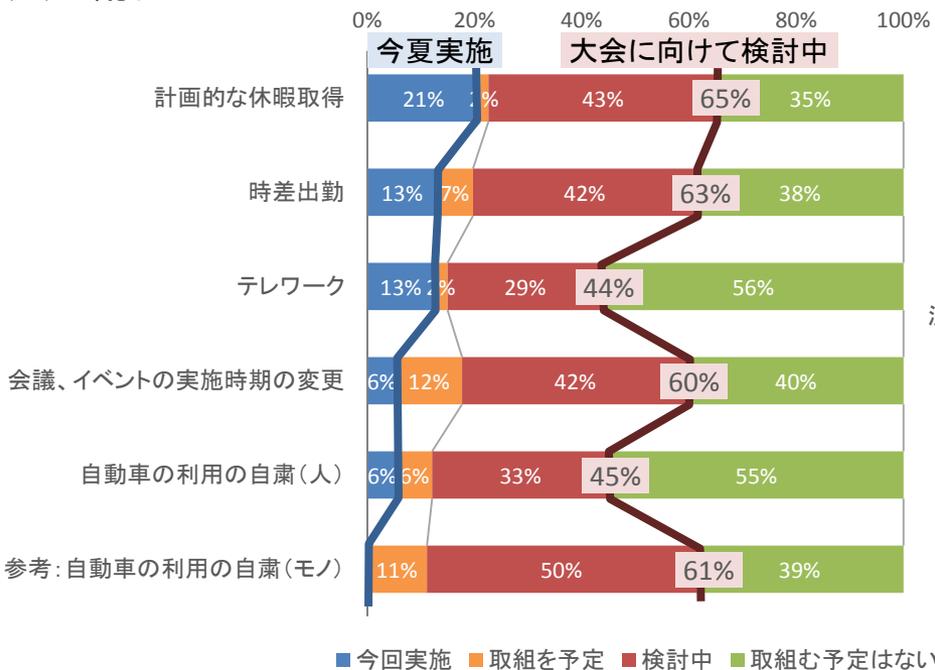
4. 企業の取組状況（アンケート結果）

（1）スムーズBiz推進期間の取組状況（取組を行った企業の割合）

○スムーズBiz推進期間中、「人の流れ」に関わる取組を行った企業の割合は「物の流れ」と比較して高い

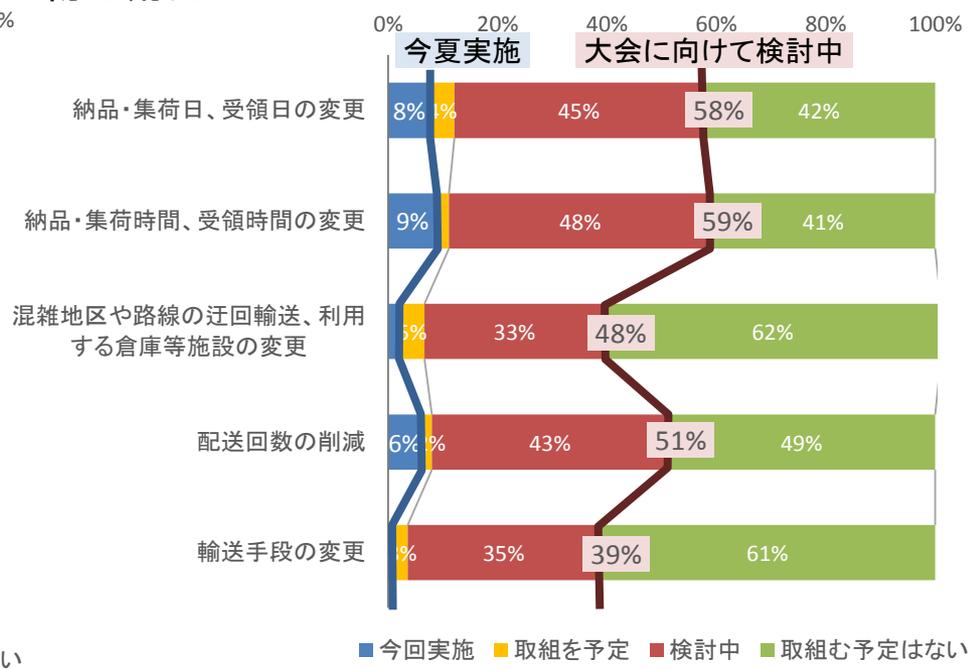
○「今回実施」「取組を予定」「検討中」と大会に向けた準備を行う企業が多数存在

人の流れ



N=2,387

物の流れ



n=1,484

調査概要

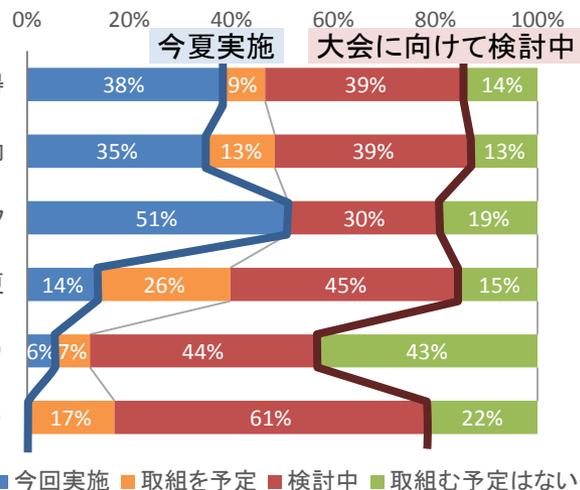
- ◆目的：スムーズBiz推進期間中（7/22～9/6）の各企業の取組状況、大会時の取組意向、課題等の把握
- ◆調査票の配布：経済団体・業界団体への会員企業（メール等）、重点取組地区内企業（郵送・ポスティング）、TDM推進プロジェクト会員企業（メール・郵送）
- ◆主な回答者：総務担当者（人の流れ）、物流担当者（物の流れ）

4. 企業の取組状況（アンケート結果）

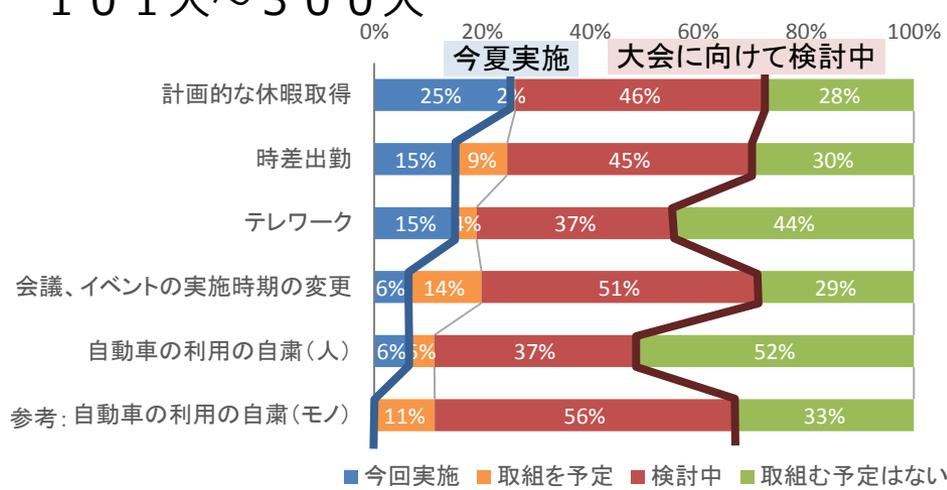
（1）スムーズBiz推進期間の取組状況（取組を行った企業の割合(規模別)：人の流れ）

○大規模事業所では中小規模の事業所と比較して、取組を行った企業の割合、取組を検討中の割合ともに高い。特に中小規模の事業所では、取組の裾野を拡大していくことが重要である

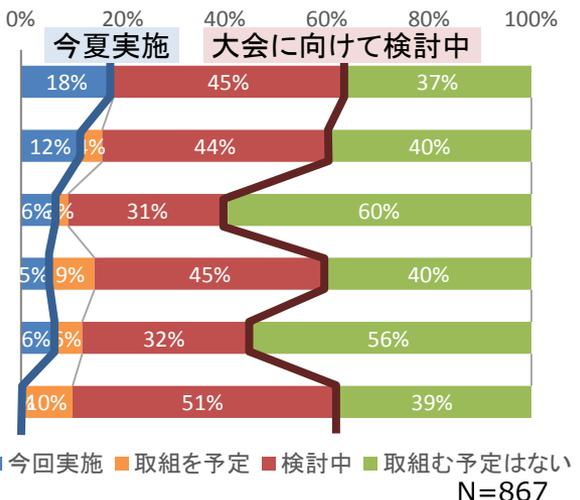
301人以上



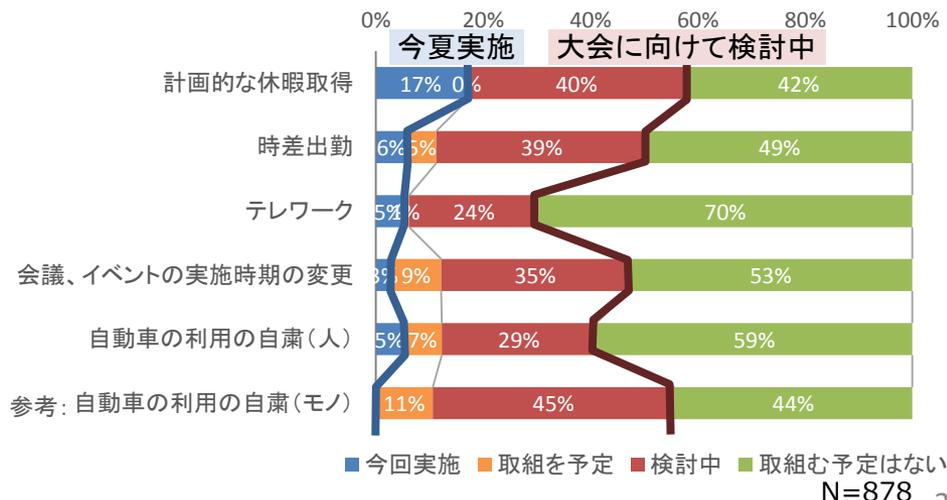
101人～300人



31～100人



30人以下

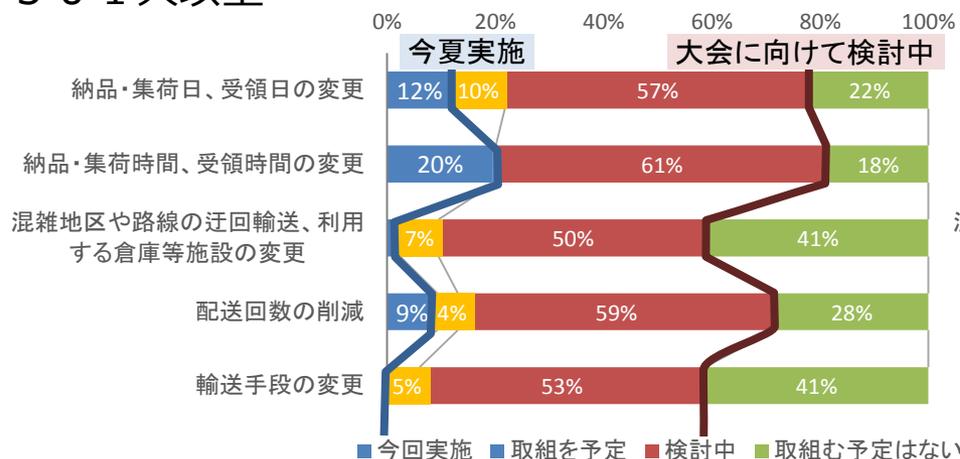


4. 企業の取組状況（アンケート結果）

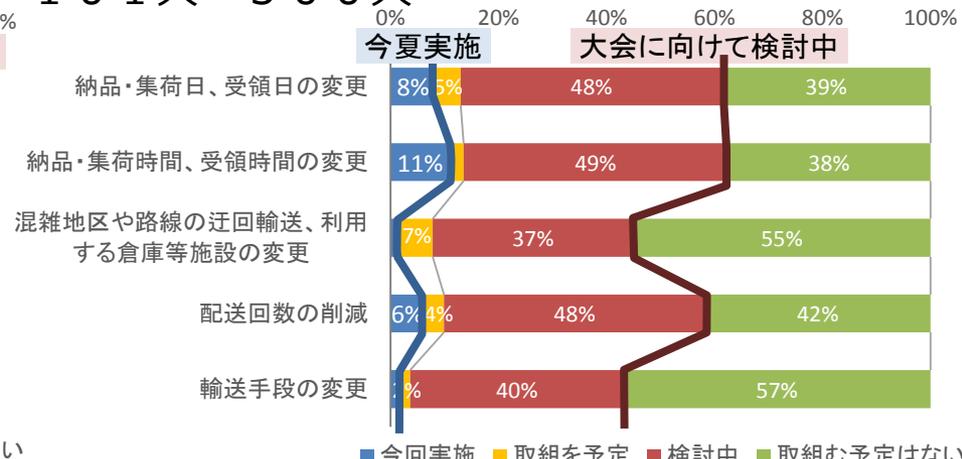
（1）スムーズBiz推進期間の取組状況（取組を行った企業の割合(規模別)：物の流れ）

○大規模事業所では中小規模の事業所と比較して、取組を行った企業の割合、取組を検討中の割合ともに高い。特に中小規模の事業所では、取組の裾野を拡大していくことが重要である

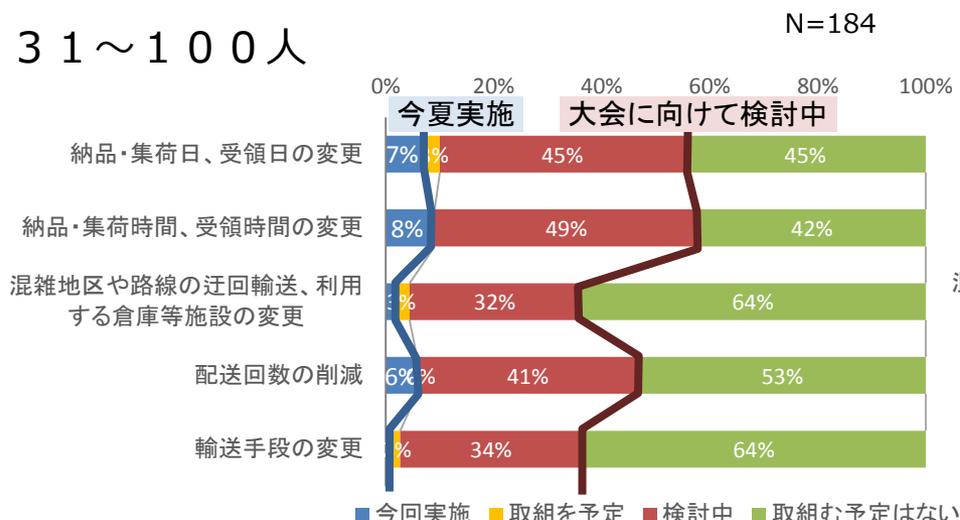
301人以上



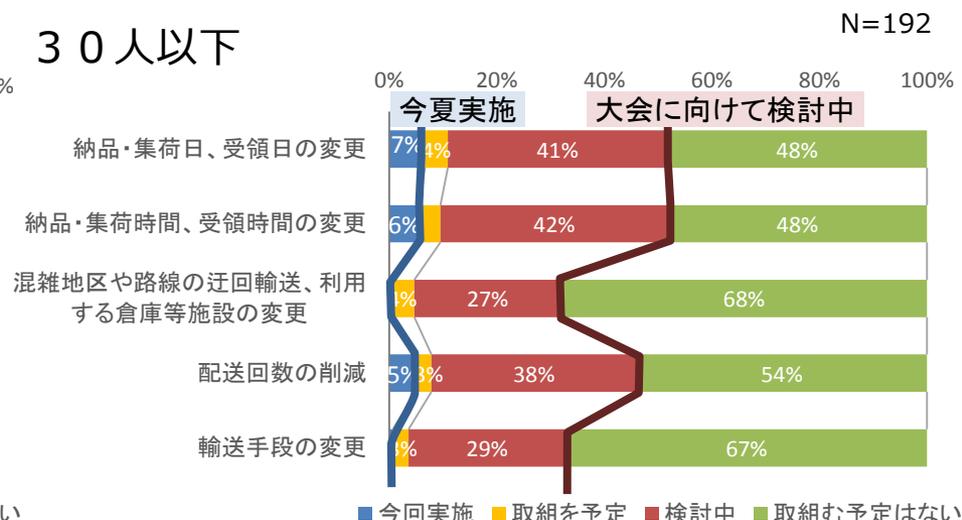
101人～300人



31～100人



30人以下



N=522

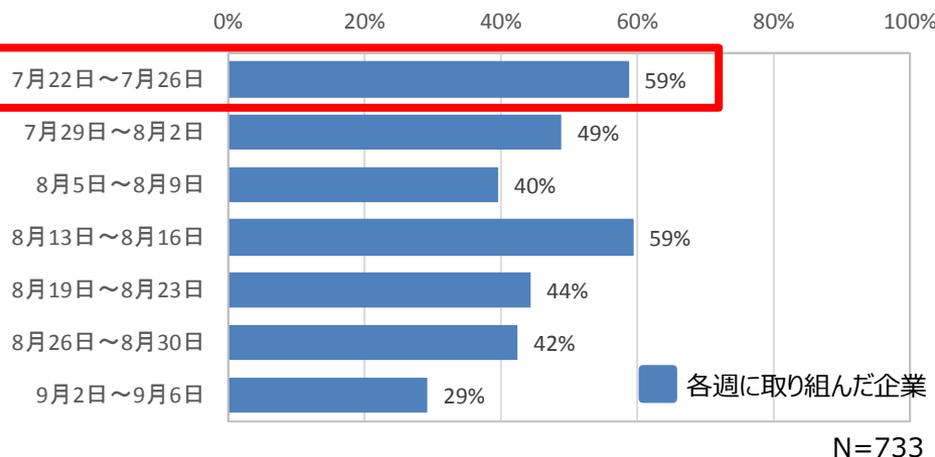
N=586

4. 企業の取組状況（アンケート結果）

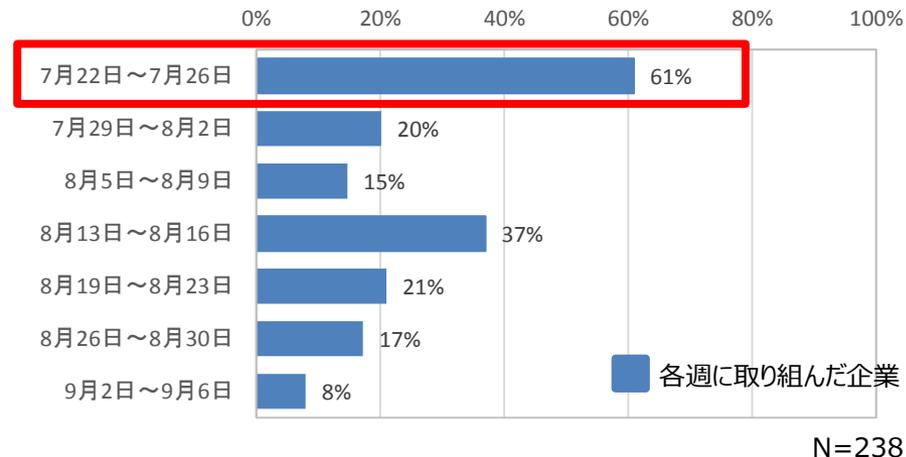
（1）スムーズBiz推進期間の取組状況（取組時期）

〇人の流れに関わる取組のうち、時差出勤・テレワーク、物の流れに関わる取組はチャレンジウィーク（7月22日～7月26日）に取組を行った企業の割合が高い

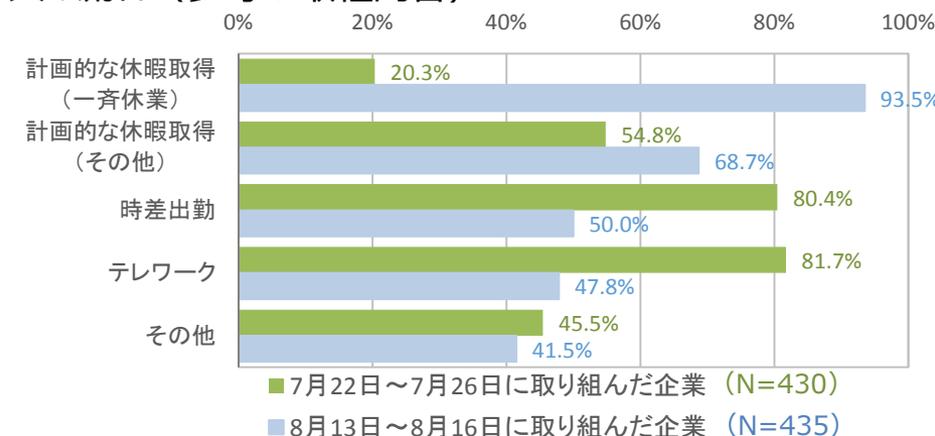
人の流れ（取組時期）



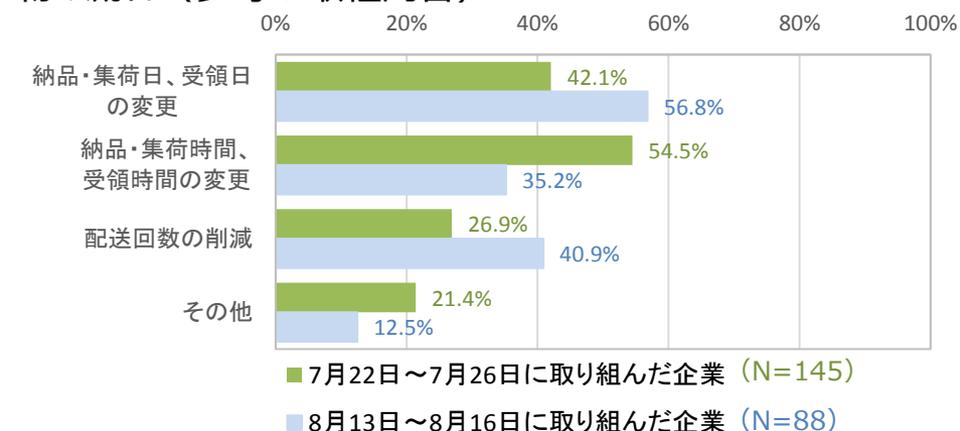
物の流れ（取組時期）



人の流れ（参考：取組内容）



物の流れ（参考：取組内容）



※8月13日～8月16日に取組んだ企業は一斉休業に付随して、「人の移動」に関わる「計画的な休暇の取得」、「物の移動」に関わる「納品・集荷日、受領日の変更」「配送回数の削減」の割合が高くなっているものと想定される

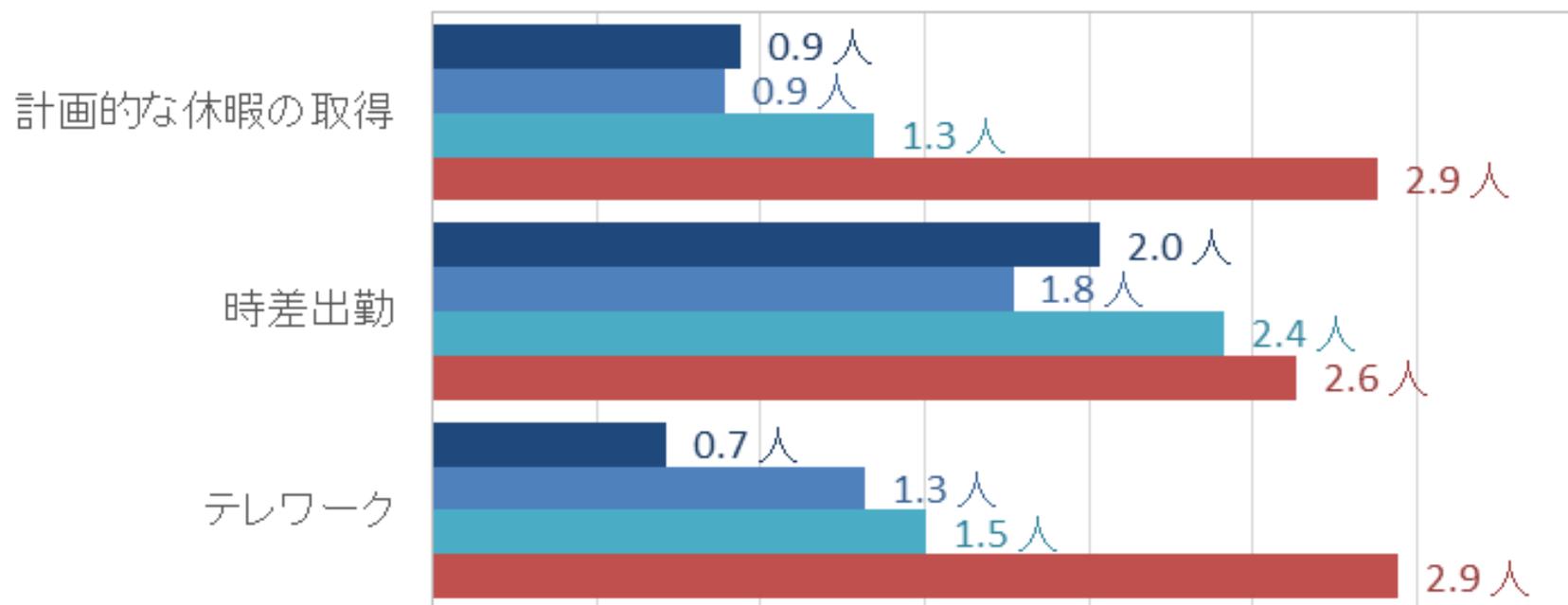
4. 企業の取組状況（アンケート結果）

（1）スムーズBiz推進期間の取組状況（取組を行った人数割合(規模別)：人の流れ）

- 大規模事業所では、中小規模の事業所と比較して、事業所の従業者あたりの取組人数が小さい
- 大規模事業所では、取組割合を拡大していく必要がある

従業者10人あたりの取組人数

0.0人 0.5人 1.0人 1.5人 2.0人 2.5人 3.0人 3.5人



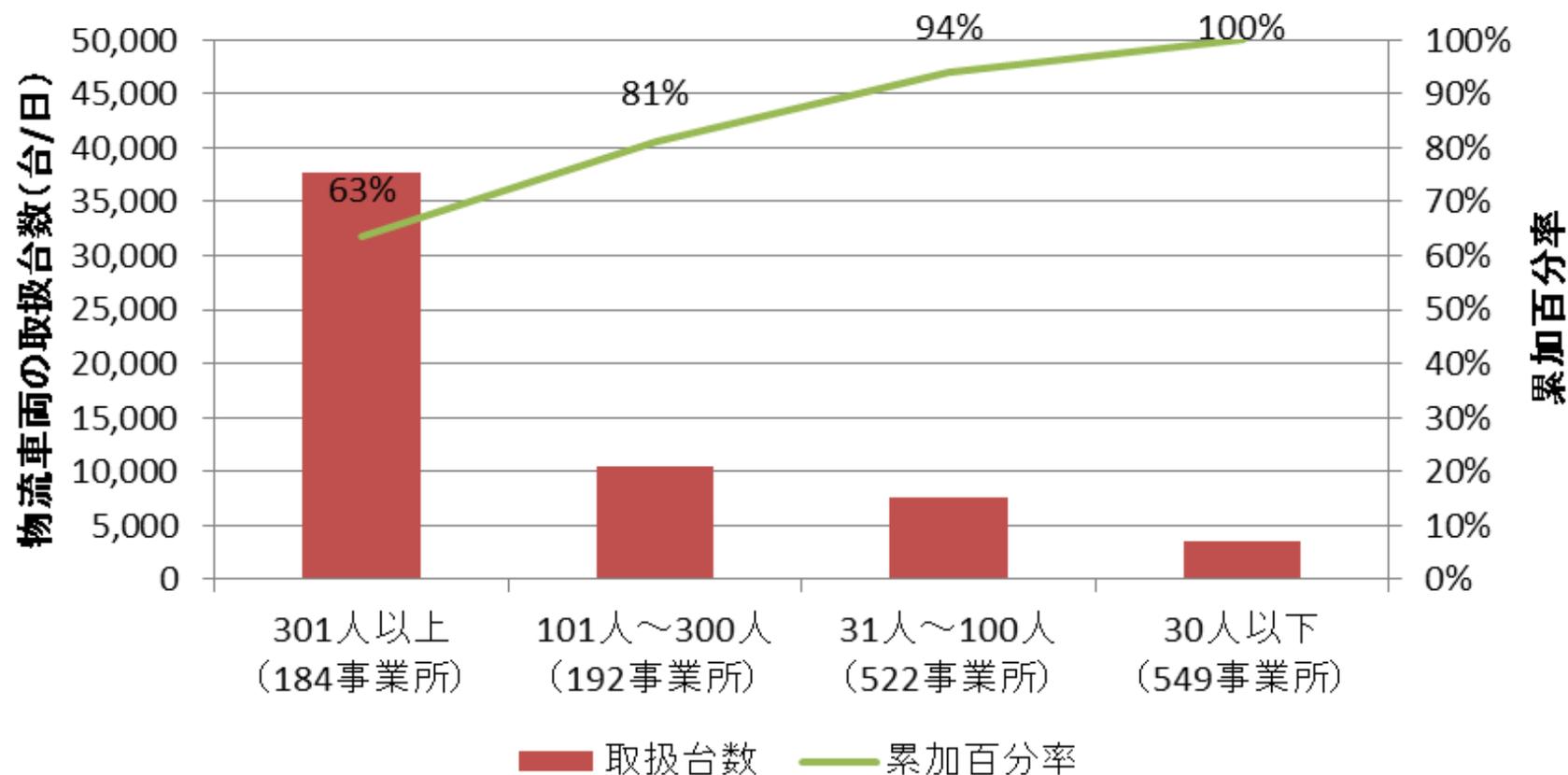
■ 従業者数301人以上 (194事業所) ■ 101人～300人 (125事業所) ■ 31～100人 (258事業所) ■ 30人以下 (198事業所)

※7月22日～26日（チャレンジウィーク）に特に集中して取り組んだと回答した事業所の集計

4. 企業の取組状況（アンケート結果）

（1）スムーズBiz推進期間の取組状況（物流車両の台数(規模別)：物の流れ）

○回答事業所のうち、従業者数301人以上の事業所で扱っている物流車両の台数は全体の約6割を占めている。



※アンケートに回答した事業所の従業者数、物流車両の取扱台数をもとに集計

4. 企業の取組状況（アンケート結果）

（2）スムーズBiz推進期間の取組についての課題や改善すべき点

①人の流れ（主要な意見）

○取組の本格化には、社内外の関係者の調整、就業規則の見直し、機器の調達等、事前の入念な準備が必要

<計画的な休暇の取得>

- ◆お盆休みに集中して休む業界であるため、休暇の分散取得は難しい
- ◆夏季繁忙期にあたるため社員の全体的な休暇取得ができなかった。（旅行会社、イベント会社等）

<時差出勤>

- ◆家庭の事情により、対応できない者も多かった。（保育園・デイサービス等の時間が変更不可。）
- ◆就業規則に変則勤務の規定がないため、見直しが必要。

<テレワーク>

- ◆モバイルPCの社員への配布、高速な通信回線の確保、WEB会議などのIT環境の整備
- ◆正社員以外への適用可否の検討

②物の流れ（主要な意見）

○物流の取組の推進には、サプライチェーン全体での協力が必要であり、発・着荷主、物流事業者間の調整、必要なスペース・機材確保等を含め、入念な事前準備が必要

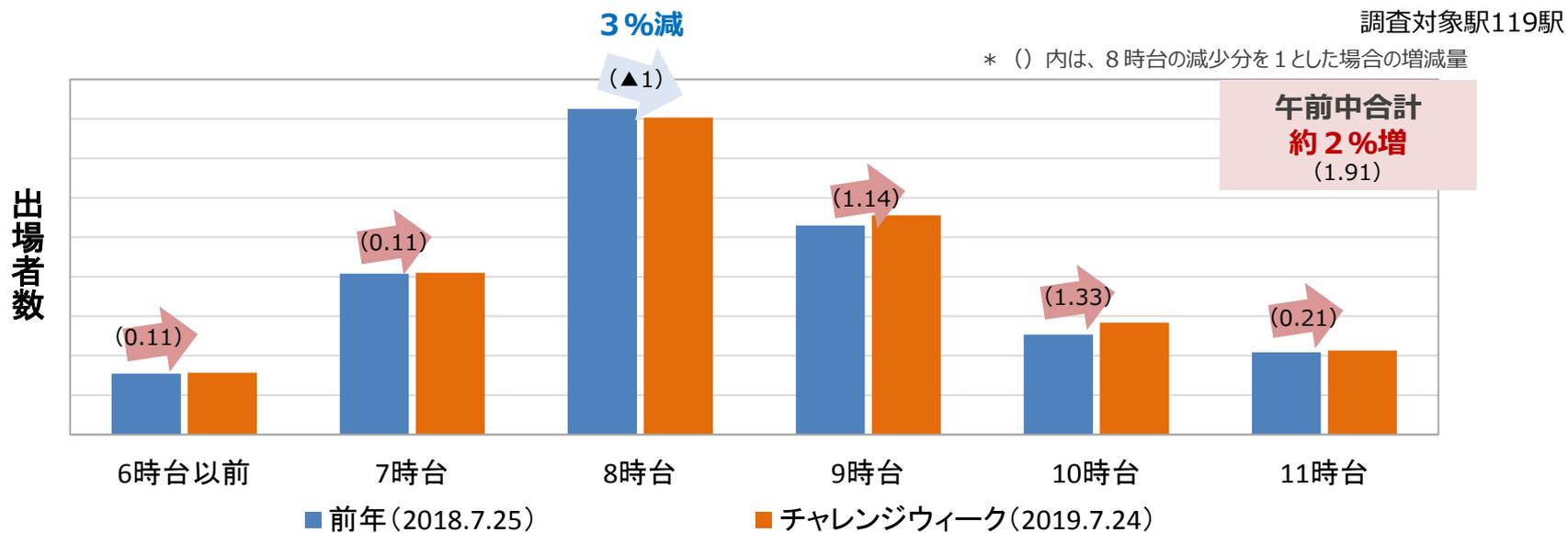
- ◆開催期間においては、日ごとの詳細な計画が必要。
- ◆得意先で協力頂けたところとそうでないところがあった。協力頂けなかった得意先との合意がポイント。
- ◆具体的に納品日の変更等が必要な得意先を絞り込み、事前協議を実施し対応策を作成する必要がある。
- ◆夜間ストック場のキャパシティが小さく、日中輸送が夜間輸送に切り替わったとき、コンテナ置き場が不足しそうである。

公共交通(鐵道)

5. 利用者状況分析

- コア日（2019年7月24日）における重点取組地区16地区合計の駅利用者数は、ピーク時間帯1時間（8時台）で約3%減少し、その周辺の時間帯に分散
- チャレンジウィーク期間（7月22～26日）全体では、ピーク時間帯1時間（8時台）の駅利用者数が減少したのは7月24日のコア日のみ

7月24日（水）における時間帯別駅出場者数の変化（16地区の合計）



※TDMを実施していない7月上旬の駅利用者数（午前中合計）を比較すると、対前年比で約2%増加している

チャレンジウィーク期間中の曜日別出場者数の変化（16地区の合計）

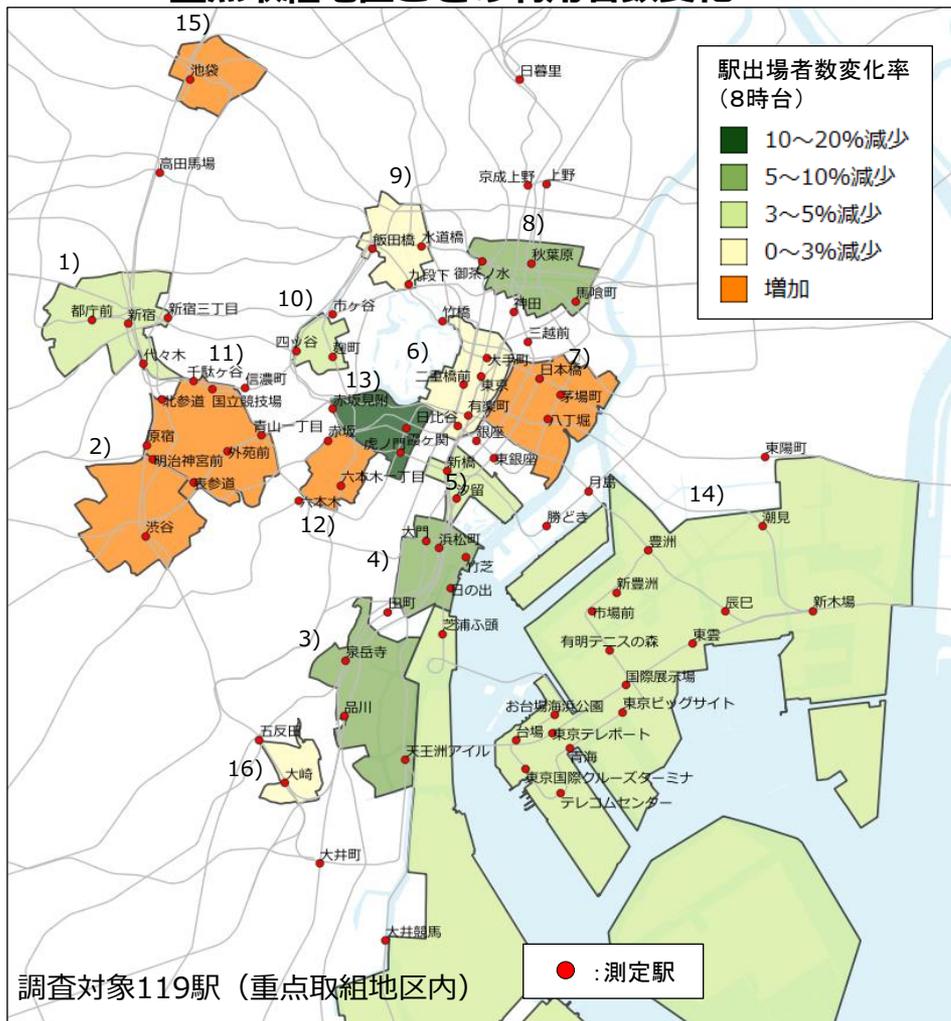
	7月22日 (月)	7月23日 (火)	7月24日 (水)	7月25日 (木)	7月26日 (金)	平均
ピーク時間帯 (8時台)	約4%増	約1%増	約3%減	約3%増	約1%増	約1%増
午前中	約2%増	約3%増	約2%増	約2%増	約2%増	約2%増

*対前年同曜日比較

5. 利用者状況分析

- コア日（2019年7月24日）における重点取組地区別の駅利用者数は、
 - ・ピーク時間帯1時間（8時台）において16地区中11地区で減少した
 - ・先導的なTDMの取組を行った地区や日では、利用者数が大きく減少したが、地区により変化率の差が大きい

重点取組地区ごとの利用者数変化 対前年同曜日比較



重点地区別改札出場者数の変化 対前年同曜日比較

重点取組地区	対前年比		TDMによる効果が大きかった駅の例* (ピーク1時間の利用者数の減少率)
	ピーク時間帯	午前中	
13)霞ヶ関・虎ノ門	-15%	-5%	霞ヶ関駅約22%減
04)浜松町・田町	-6%	2%	浜松町駅約12%減
03)品川	-5%	0%	
08)神田・秋葉原・御茶ノ水	-5%	2%	
05)新橋・汐留	-4%	3%	
01)新宿	-4%	0%	都庁前駅約12%減
10)番町・麴町	-3%	4%	
14)晴海・有明・台場・豊洲・大井ふ頭	-3%	1%	豊洲駅約10%減
06)大手町・丸の内・有楽町	-2%	2%	
09)九段下・飯田橋	-2%	1%	
16)大崎	-1%	5%	
15)池袋	0%	2%	
12)赤坂・六本木	1%	3%	
07)八重洲・日本橋	1%	4%	
02)渋谷	1%	3%	
11)青山・表参道	6%	4%	
重点取組地区計	3%減	2%増	

※中央省庁（霞ヶ関駅）や都庁（都庁前駅）、民間企業（その他）などにより、TDMの取組等を実施した効果

まとめ

6. 得られた知見と今後の展開

(1) TDM (道路・鉄道)

結果・得られた知見

a) 目標達成に向けては更なる交通量低減が必要

- ・道路交通は一定程度減少。一方、首都高の交通量は一般道と比較して減りづらい傾向。目標達成に向けては更なる交通量減少が必要
- ・鉄道もピーク時を中心に利用者が減少

b) 物流に関する取組加速が必要

- ・物の流れに関するメニューに取り組んだ企業の割合は人の流れに関するメニューと比較して少ない。交通量減少に向けて、取組加速が必要

c) 大企業では1社あたりの取組人数の増加、中小企業では取組企業の拡大が必要

- ・大規模事業所では時差出勤やテレワークへの1事業所あたりの取組人数の割合が中小規模の事業所と比較して小さい。
- ・中小規模の事業所では取組を行った企業の割合が大規模事業所と比較して小さい。

d) 大会期間全体を通じた取組を継続する方策が必要

今後の展開

(1) 入念な事前準備による更なる交通量の低減

- ・働き方改革や物流効率化等、既存の施策とも連携し関係省庁と一体的に推進
- ・企業活動に与える影響の見える化
- ・交通需要の効果的な分散・抑制に向けた重点取組地区での働きかけの継続

(2) スムーズビズ等の取組の戦略的な推進

- ・コミュニケーションの充実による企業の理解促進と取組意欲の高揚
- ・表彰・公表を通じた取組意欲の向上
- ・中小企業や個人の行動変容に向けた働きかけの本格化

(3) 顧客との物流に関わる調整の促進

- ・サプライチェーンに連なる様々な関係者の一体的な取組の推進
- ・物流効率化や走行台数の低減のきっかけとなる各種方策の展開

(4) 追加対策（首都高速道路の料金施策）

- ・大会期間中の需要増、今回と比べ長期間を見据え、首都高の流動確保のための料金施策を導入

6. 得られた知見と今後の展開

(2) TSM

結果・得られた知見

a)交通規制により、大会輸送の円滑性を一定程度確保可能

- ・TSMにより、都心部の高速道路において大幅な渋滞削減の効果が得られた

b)TSMを機能させるには、十分な交通量低減が必要

- ・TSMの実施による、郊外部の高速道路や一般道の一部における渋滞が発生した
- ・TDMによる交通量低減が少ない状況下では、TSMの流入調整等による影響が大きいことが試行によって把握されたため、TDMによるベース交通量の低減が必須である

c)入口閉鎖を予定している入口、迂回ルートの周知等が必要

- ・交通状況に応じて閉鎖する可能性のある入口等について、事前に十分な周知を行う

今後の展開

(1)運用の最適化

- ・試行の結果および追加対策の導入を踏まえたTSMの時間帯や実施箇所、運用方法の最適化を検討
- ・郊外部における対策の検討

(2)規制に関する情報提供

- ・他の交通マネジメント施策と一体となった、わかりやすく、きめ細やかな広報戦略の検討



令和元年10月16日
オリンピック・パラリンピック準備局
都市整備局

**東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関するパブリック
コメントの結果ならびに方針を公表します**

都は、首都高速道路の料金施策に関するパブリックコメントの結果と「東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針」をとりまとめましたので、お知らせします。

本年 8 月に公表した「東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針（案）」に対して、多数の御意見をいただき、ありがとうございました。

本方針は、皆様からいただいたご意見を踏まえ、東京都と組織委員会がとりまとめたものです。詳しくは、別紙をご覧ください。

1 パブリックコメントの結果概要

(1) 実施期間 令和元年8月27日（火）から9月26日（木）まで

(2) 結果概要 99件（39通）

	料金施策の在り方	対象車種・額・範囲等	TDM の進め方等	合計
件数	36	21	42	99

2 料金施策に関する方針の概要

(1) 適用期間 令和2年7月20日（月）から8月10日（月・祝）まで

令和2年8月25日（火）から9月6日（日）まで

(2) 実施内容 《ETC 搭載車両》夜間割引（全車種、首都高全線、5割引）

料金上乘せ（マイカー等、都内区間、1,000円）

《現金車両》夜間割引なし

料金上乘せ（普通車以下の全て、首都高全線、1,000円）

< 問合せ先 >

【料金施策について】

オリンピック・パラリンピック準備局大会施設部輸送課 直通03-6634-5326

【高速道路について】

都市整備局都市基盤部街路計画課

直通03-5388-3323

「東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針(案)」 パブリックコメントの結果

「東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針(案)」の公表に伴い実施したパブリックコメントでは、多くの皆さまから、お手紙や電子メールなどで計 99 件(39 通)※のご意見をいただきました。

いただいたご意見の概要と、この度発表しました「東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針」における考え方や対応をお示しします。

ご意見をいただきました皆様に深く感謝いたします。

○実施日時 令和元年 8 月 27 日(火)～9 月 26 日(木)

○意見数 99 件(39 通)

※手紙・はがきや F A X、メール 1 通に複数の項目が記載されている場合は、件数は重複して集計しています。また、連名でご意見いただいた場合は、1 通として集計しています。

○意見属性

		通数	構成比
全体		39	100%
性別	男性	22	57%
	女性	6	15%
	団体等・不明	11	28%
年代別	10 代以下	0	0%
	20 代	1	2%
	30 代	5	13%
	40 代	7	18%
	50 代	10	26%
	60 代以上	4	10%
	団体等・不明	12	31%

○意見の内容

項目	件数
料金施策の在り方について	36
対象車種・額・範囲等について	21
TDM の進め方等について	42
合計	99

● 料金施策の在り方について（36件）

番号	意見の概要	考え方・対応
1	<p>○方針（案）への賛同（26件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本方針（案）に賛成である。 ・料金施策に関する方針案はトラック物流を料金上乘せの対象外とした内容となっており、本方針に沿って導入を進めてほしい。 ・大会期間中におけるマイカーの交通量削減と輸送車両のピークオフ期間へのシフトは喫緊の課題であり、東京2020大会における首都高速道路（以下「首都高」という。）の料金施策に関する方針（案）を全面的に支持する。 ・夏の試行では、首都高の入口閉鎖により一般道の渋滞に巻き込まれ、大変な思いをした。交通需要マネジメント（以下「TDM」という。）や交通規制だけでなく、首都高の料金施策により交通量をコントロールするのは良い案。 ・貨物車は課金しないというのは賛成。 ・他の交通への転換が困難な物流車両を「料金上乘せ」の対象外とすることは、料金施策の適用期間が35日間と長期にわたるため必要な措置であり、経済活動・都市活動の維持・安定を図る観点から賛成である。 ・選手の移動のために、首都高の料金を変える案に賛成である。 ・料金施策の導入に賛成である。世界ではロードプライシングは当たり前導入されているのに、なぜ日本はできないのか。色々な場所で活用してほしい。 	<p>東京2020大会において、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るため、本方針（案）をとりまとめました。</p> <p>本方針（案）ではTDMにより物流車両も含めた道路交通全体の低減を前提とし、首都高全線において夜間半額割引による交通シフトの促進を図るとともに、他の公共交通への転換が困難なトラックなどの物流車両をはじめ、タクシーなどの事業用車両、障害をお持ちの方が利用する車両等を料金上乘せの対象外とした上で、昼間時間帯における都内区間を対象とした一般道から首都高への転換を抑制するためのマイカー等に対する1,000円の料金上乘せを行うこととしました。</p> <p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取り組んでまいります。</p>
2	<p>○方針（案）への反対（10件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方針全てに反対である。 ・料金施策は撤回をしてほしい。 ・自営業で他県の客先へ移動に首都高利用しており、料金上乘せ額の負担は非常に厳しい。客の都合で作業時間が決まるため、利用時間の夜間シフトは困難で、客に料金上乘せ分の交通費を負担してもらうことも 	<p>東京2020大会における大会関係者の輸送は、所要時間の見通しが立てやすく一般道と比べ事故率も低い首都高を主に利用することとしています。そのため、大会期間中は一般交通に大会関係車両などが加わることで交通状況は厳しくなる見通しであり、仮に何も対策を行わな</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
	<p>困難である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オリンピック開催に伴う渋滞発生により移動時間を多く見る必要があるのに、さらに料金上乘せを負担することにより困っている。 ・無意味なことはやめてほしい。お金がもったいないと思う人が下道を利用し、混雑するだけである。また、圏央道で迂回する人は、元々そうしている。 ・一つのイベントで、運送業や国民の生活に影響を与えるような施策を軽々しく採用すべきではない。 ・期間中の首都高の混雑緩和の為にロードプライシング制というのは理解できるが、東京オリンピックに関しては都民には既に十分な負担を強いている。現在の案に関しては、都内在住者について更なる負担を求める物で納得しがたい。 ・一般道の渋滞や課金対象とした車の経済的・時間的損失について予測しているのか。区内の一般生活が困難になる、市民をないがしろにしてオリンピック・パラリンピックを優先しないでほしい。 	<p>った場合、首都高の渋滞は現況の 2 倍近くまで悪化することが想定されます。</p> <p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立させるため、東京都・公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会（以下「組織委員会」という。）・国は交通対策の検討を進めてきました。その中で、大会関係車両などが多く通行する首都高における流動を確保する上で、以下の課題があることが明らかになりました。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①TDM のみでは首都高の交通量が減りにくい ②大会関係車両や波及交通などにより首都高の交通量の増加が見込まれる ③TDM による低減効果の持続性に対する懸念がある <p>本年 7 月には、一般交通量を対象に TDM、交通システムマネジメント（以下「TSM」という。）の交通対策の試行を実施し、その検証結果として以下の事項をとりまとめました。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①今回の試行で、道路交通量は一定程度減少 ②TSM を効果的に機能させるためには十分な交通量低減が不可欠 ③大会期間中は、大会関係車両、波及交通などが増加する見込み ④高強度の TSM を長期に実施した場合の経済活動や都市活動に対する影響が懸念 ⑤大会本番に向けては TDM による更なる交通量の低減と追加対策の実施が必要 <p>この検証結果と国の技術的検討結果をもとに、交通輸送技術検討会での議論を</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
		<p>踏まえ、東京都・組織委員会において、本方針（案）をまとめました。</p> <p>大会時の交通マネジメントは、多くの事業者や市民の皆様のご理解と協力が不可欠です。引き続き、幅広い協力が得られるよう取組を進め、円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取り組んでまいります。</p>

● 対象車種・額・範囲等について（21件）

番号	意見の概要	考え方・対応
3	<p>○夜間割引について（2件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流会社が夜間稼働になるだけで20%強の混雑解消に繋がる可能性がある、物流会社などになるべく夜間作業をしてもらうことが先決である。 ・夜間利用する物流関係車両の料金免除、あるいはマイカーの料金引き上げ分を夜間利用する物流関係の車両に還元する等、夜間利用によるメリットが必要である。 	<p>首都高全線における夜間割引（半額）の導入により、物流会社を含めて夜間への交通シフトを促進していきたいと考えています。</p> <p>なお、夜間割引の実施は、昼間時間帯に実施する一律1,000円の料金上乗せによる増収分を財源としています。また、経済活動との両立を図る観点から、他の公共交通への転換が困難な物流車両は、昼間時間帯の料金上乗せについても対象外としています。</p>
4	<p>○時間帯について（1件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通常料金となる4～6時についても早朝配送のピークになると考えられるため、5割引の対象期間として検討してほしい。 	<p>夜間割引の適用時間は、東日本高速道路株式会社及び中日本高速道路株式会社（以下「NEXCO」という。）で実施している現行の夜間割引と同様に設定しています。また、急激な料金変化は交通の混乱を招く恐れがあるため、緩和措置として通常料金時間帯を設けています。</p>
5	<p>○他の割引制度との関係について（1件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・夜間の割引について、首都高の様々な割引との関係を教えてほしい。夜間割引とその他の割引は加算されるか。 	<p>現行の各種割引と夜間割引の関係は、以下の取扱いを予定しています。</p> <p>①環境ロードプライシング割引、都心流入（湾岸線誘導）割引 重複適用の対象となります。なお、割引率は最大で50%となります。</p> <p>②大口・多頻度割引 重複適用の対象となります。</p> <p>③障害者割引 障害者割引は、既存割引で基本料金の50%の割引率となっており、重複適用はありません。</p> <p>④路線バス割引 路線バス割引は、バスはダイヤ運行しており、夜間シフトを促進する対象とならないことから、重複適用はありません。</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
		<p>⑤外環道迂回利用割引</p> <p>本割引は、首都高の交通分散を図るため、都心部を発着し放射高速道路を利用する ETC 搭載車に対し、外環道を迂回利用した場合であっても、原則として、直行した場合と同じ通行料金となるように割引くものです。</p> <p>大会期間中は、競技会場が集中する都心部の交通量の低減がより一層必要となることから、外環の外側から首都高を利用して都心部へ流出入する交通を抑制する必要があります。</p> <p>加えて、継続する場合には大規模なシステム改修が必要となることから、本割引は料金施策の適用期間は停止し、利用距離に応じた料金とします。</p>
6	<p>○料金上乘せ範囲について（2件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業車両も含めて他府県からの流入を制限し、都内ナンバーについては通常料金のままとすべき。地元負担を強いるオリンピックとなりすぎない事を期待する。 ・東京港に関係ある職場で働く人たちの多くは神奈川方面からの通勤者が多数いる。しかも運輸関係や倉庫関係またはコンテナヤード関係で不規則な仕事時間のため車通勤が必須となっており、この概要のとおりになれば相当の負担増となる。これではオリンピックの競技時間対策の協力もいかなものか。 <p>そこで、横浜方面からの案として オリンピックに迷惑掛からない範囲での通行として</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 横浜方面から 首都高 湾岸線利用では「大井南出入口」から以西方面 2. 横浜方面から 首都高 横羽線利用では「平和島出入口」から以西方面 <p>利用の場合は現状料金で通行出来るよう再検討してほしい。</p>	<p>東京 2020 大会において、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るため、本方針（案）をとりまとめました。</p> <p>本方針（案）では、TDM により物流車両も含めた道路交通全体の低減を前提とし、首都高全線において夜間半額割引による交通シフトの促進を図るとともに、他の公共交通への転換が困難なトラックなどの物流車両をはじめ、タクシーなどの事業用車両、障害をお持ちの方が利用する車両等を料金上乘せの対象外とした上で、昼間時間帯において、都内区間を対象に一般道から首都高への転換を抑制するためのマイカー等に対する 1,000 円の料金上乘せを行うこととしました。</p> <p>昼間時間帯における ETC 搭載車の料金上乘せ範囲については、会場の配置や通常交通状況、東京圏を主とする広範囲において TDM を推進していること、</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
		<p>中央環状線周辺に特に交通量抑制が必要となる重点取組地区を設定していることを踏まえ、首都高都内区間を基本として、料金上乘せ対象範囲を設定しています。</p> <p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取り組んでまいります。</p>
7	<p>○現金利用時の料金上乘せ範囲について（1件）</p> <p>・都内に入らない現金車については、課金をしなくてもいいのではないかと。</p>	<p>現金利用の場合は、行先の判別ができないことから、基本的に首都高全線において、普通車以下の車両を料金上乘せの対象にしています。</p> <p>なお、都内区間を走行しないことが明らかな下り線の区間は、料金上乘せの対象外としています。（方針 pp.4-5）</p>
8	<p>○料金上乘せ額について（9件）</p> <p>・料金上乘せ額 500 円の案は、夏の交通規制以上が必要となり、事業活動をするうえで耐えられないだけでなく、物流を含め市民の日常生活にも大きな影響が生じる可能性があると思う。</p> <p>・料金上乘せ額 2,000 円の案は、個人の負担が大きく受け入れがたい。</p> <p>・料金上乘せ額 500 円と 2,000 円の案は一般道への影響が大きい。</p> <p>・オリンピック期間中は首都高の利用を控えたいと考えるが、仕事で利用せざる得ない時がある。首都高と一般道とのバランスが大事であり、負担面からも 1,000 円は妥当と考える。</p> <p>・五輪は夏休み時期とも被っており、意図的に連休も作ることから、行楽に出かける家族連れも多いはず。休みにしか運転しない人にとって 1,000 円程度引上がっていたとしても抑止力としては弱いと考える。</p> <p>・料金を 1,000 円上げることが有効とあるが、それまで数々の手法を試した結果、大きな成果をあげなかった。これは、TDM、TSM が働き方を</p>	<p>国の技術的検討結果において、料金上乘せ額を A) 500 円、B) 1,000 円、C) 2,000 円とした場合の、首都高および一般道の交通状況に関するシミュレーション結果が示されています。</p> <p>A) 500 円とした場合、首都高の定時性を確保するためには、7月の交通対策の試行と同じく交通量に応じた段階的な入口閉鎖に加えて、例えば、都心環状線の全入口の閉鎖を行うなど高強度の TSM を実施する必要があるため、一般道における混雑発生などの影響が大きくなります。</p> <p>B) 1,000 円とした場合、A 案と比べて TSM の強度を大幅に下げることができ、一般道への影響は 3 案の中では最も少なくなります。</p> <p>C) 2,000 円とした場合、TSM は最低限にできるものの、料金上乘せにより首</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
	<p>上回ることがなかったということである。それにもかかわらず、単に料金を変えるだけの小手先の方策を行ったとしても、個々のビジネスマンが自身の持ち出しにより引き上げ分を払って首都高を利用するだけなのではないか。恐らく、5,000円引き上げても大きく変化しないのではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オリンピックの成功のためを考えると1,000円上乗せはやむを得ないと思う。いっそのこと、3,000円位に上げてはどうか。 ・首都高の料金を上げるのは賛成だが、1,000円で効果が出るのか心配。イベントや旅行の時には多少高くてもお金を支払うので、もっと高くしても良いかもしれない。 	<p>都高の利用が抑制され、一般道の利用へ転換が進む結果、特に都心部の一般道において混雑発生の影響が大きくなります。</p> <p>これらのシミュレーション結果と本年7月の交通対策の試行結果をもとに、学識経験者を交えた交通輸送技術検討会における意見を踏まえ、料金上乗せによる経済的負担の度合いなどを考慮した上で、料金上乗せ額を1,000円と設定しています。</p>
9	<p>○対象車種について（4件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流に関する対策は具体的にどのようなものか。 ・4ナンバーで貨物車登録しているが、緑ナンバーではないので、課金されるかどうかわからない。何が課金されるのか、わかりやすくすべき。 ・福祉車両も除外となっているが、軽自動車でも事業用ナンバーではないので課金されるかわからない。月に1度、通院で首都高を使うが、課金されないか心配。 ・大会に関する車両については、課金されるのか。 	<p>夜間時間帯における夜間半額割引は、全てのETC搭載車両を対象としています。</p> <p>また、大会時の交通マネジメントは円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図ることを目指していることから、昼間時間帯の料金上乗せについては、大会輸送と経済活動・市民生活に係る車両（大会関係車両、物流車両、バス等）については対象外とする方針です。（方針p.6）</p> <p>まずは、TDMにより道路交通全体の需要を削減した上で、ETC搭載車を対象とした夜間割引及び他の交通への転換が可能なマイカー等を対象とした昼間時間帯における料金上乗せにより交通を分散させ、大会時における首都高の円滑な交通の確保を図ります。</p>
10	<p>○料金上乗せ対象外（障害者等）について（1件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・息子が障害を抱えている。障害者は対象外となっていてありがたいのだが、事前手続きが必 	<p>料金上乗せの対象外とするための事前登録の手続きの詳細については、決定後</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
	要と書いてあり、普段仕事をしているため、なかなか役所に行く時間が取れない。ぜひ、簡単な手続きにしてもらいたい。	に別途周知しますが、ご意見を踏まえ、簡易な手続きとなるよう検討します。

● TDM の進め方等について（４２件）

番号	意見の概要	考え方・対応
1 1	<p>○企業への働きかけについて（１６件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流における配送時間や経路の見直しなどは、運送事業者だけでなく、荷主企業の理解と協力が必要なため、関係行政機関から荷主企業への協力要請など支援をお願いしたい。 ・トラックはマイカーと異なり、需要と実際の走行が異なる主体にまたがっている。需要の削減がなければ輸送を減らすことは困難であり、大会期間中にトラックが交通量の削減等に寄与するためにも、行政から荷主企業等への働きかけをお願いしたい。 ・TDM 促進のためには、「監督官庁や自治体から「TDM への協力」と「取引先との対応協議の実施」について積極的な協力要請の実施」が必要である。 ・大会まであと１年を切った今、いきなりこのようなことを言いだしても、１人で仕事をしている訳ではないのだから働き方を変えることは容易ではない。 	<p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るためには、できる限り多くの企業・市民の皆様から全体の交通需要削減に向けた TDM の取組にご協力頂くことが不可欠です。</p> <p>引き続き、TDM に幅広い協力が得られるよう取り組みを進め、円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取り組んでまいります。</p>
1 2	<p>○施策の広報・周知について（１２件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・着荷主（流通）側も早朝・夜間の荷受け体制が早期に準備できるように、早期に同方針（案）を確定させ、様々なメディアを活用して料金施策の広報をしてほしい。 ・市民生活や企業活動に不安や混乱を生じさせないためには、料金施策の導入に際して、内容の周知期間が必要であり様々な媒体を通じて早期の情報提供と十分な周知活動をお願いしたい。 ・各企業が自社への影響を容易に認識し、自社の対策を検討できるよう、規制・混雑に関する情報の早期かつ分かりやすく提供が必要である。 ・東京 2020 大会の交通対策に関する情報の早期開示と十分な周知徹底、また、TDM の協力に向けた企業・市民への働きかけを更に充実・強化してほしい。 ・料金施策の導入や TDM による交通需要削減 	<p>東京 2020 大会の交通対策に関しては、関係機関と連携して様々な機会を通じて、早期の情報提供に努めていきます。</p> <p>積極的な広報展開などを通じて、多くの企業・市民の皆様から幅広い協力をいただけるよう取り組んでいきます。</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
	<p>に対して、市民が快く大会成功のために協力しようという気持ちになれるよう、大会機運の醸成をさらに充実・強化していくことが必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量削減の目標達成に向けて、多くの企業の協力が得られるよう、企業に協力を求める内容や取組の目安等を具体的に分かりやすく提示していくことが必要である。 ・まだまだ周知が足りない。広く広報し、みんなで取り組まなくてはならないといった、ムーブメントを引き起こしていくべきである。 ・一人一人が少しずつ協力すること、交通量削減に向けた何らかの取り組みを行うこと、この大会により、東京の渋滞がなくなったと言えると思う。 ・期間中は、都内に車で行かないような雰囲気づくりをしっかりとしてほしい。 	
1 3	<p>○カーナビ等の対策について（４件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最近ではスマホなどの地図を信用して誤って首都高に立ち入る人がいるくらいにナビに頼りきっている。1,000円引き上がっていても、ナビで首都高経由のルートが出たらそのとおりに進む人が多いと思われる。 ・カーナビで首都高に入ってしまったように対策をお願いします。 ・カーナビでも今回の料金が案内されるようにしてほしい。 ・カーナビやスマホの道案内でも、都内に行かないように、首都高速道路に乗らないように案内するような仕組みができると思う。 	<p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るためには、できる限り多くの企業・市民の皆様から全体の交通需要削減に向けたTDMの取組にご協力頂くことが不可欠です。</p> <p>本方針(案)は、こうしたTDMやTSMと組み合わせながら、ETC搭載車を対象とした夜間割引やマイカー等を対象とした昼間時間帯における料金上乘せを行うもので、これにより、交通を分散させ、大会時における首都高の円滑な交通の確保を図ります。</p> <p>頂いたご意見は、さらに、首都高の円滑な交通の確保に向けた提案として、東京2020大会の交通対策に関する今後の検討の参考とさせていただきます。</p>
1 4	<p>○TDMの必要性について（３件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都高の料金施策導入に伴う、一般道の渋滞悪化を防ぐために、TDMによる道路交通全体 	<p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るため、TDM、</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
	<p>の需要削減が重要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・料金施策だけでなく、TDMなどと組み合わせて行うことが重要である。 ・1,000円の対象外の人にも、首都高をなるべく使わないようにお願いしてほしい。 	<p>TSM、料金施策を下記の考えのもとに運用することとしています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①TDMで物流車両も含めた道路交通全体の需要を削減 ②夜間割引の導入による交通シフトを促進 ③昼間時間帯において、一般道から首都高への転換を抑制するためのマイカー等に対する料金上乘せ ④交通状況に合わせたTSMの実施 <p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るためには、できる限り多くの企業・市民の皆様にご協力いただき、道路交通全体の需要を削減することが不可欠です。</p> <p>引き続き、TDMに幅広い協力が得られるよう取り組みを進め、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取り組んでまいります。</p>
15	<p>○料金徴収について（1件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都高の渋滞対策を、都民の税金ではなく、首都高利用者からの徴収でもって実施するのは良い考え。 	<p>料金施策は、TDMやTSMと組み合わせながら、ETC搭載車を対象とした夜間割引やマイカー等を対象とした昼間時間帯における料金上乘せを行うもので、これにより、交通を分散させ、大会時における首都高の円滑な交通の確保を図ります。</p>
16	<p>○収支について（1件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き上げた1,000円は首都高速道路株式会社の利益となるのか。それとも組織委員会のものになるのか。その点は明確にすべき。 	<p>国の技術的検討結果によると、料金施策の実施にあたり、料金上乘せに伴う収入は、組織委員会ではなく、首都高速道路株式会社の料金収入として徴収されますが、夜間割引や料金システムの改修等の使途に充て、収支が均衡するよう検討していくこととしています。</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
17	<p>○適用定義について（1件）</p> <p>・夜間割引・料金上乗せの適用について、定義を明確化してほしい。</p>	<p>ETC搭載車の夜間割引及び料金上乗せは、首都高の入口（他社からの乗り継ぎの場合は、他社が管理する道路との接続部）を通過した時間に基づき適用することとします。</p> <p>現金車両の料金上乗せは、首都高の最初の料金所（他社から乗り継ぎの場合は、本線料金所）の通過時間に基づき適用することとします。なお、出口料金所で料金収受を行っている箇所については、出口料金所の通過時間で適用することとします。</p>
18	<p>○ETC利用について（1件）</p> <p>・現金車は夜間割引がなく、全線全車両を課金するようだが、そもそも、オリンピックの間に首都高を使いたいのであればETCをつけるようにして、現金車は通行不可にすべきである。そもそも、使わないようにすべきで、どうしても使わなければいけない人が首都高を使うべきである。</p>	<p>夜間割引は、現在、NEXCOで実施している夜間割引と同様の対象として、ETC車のみとしています。</p> <p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るためには、できる限り多くの企業・市民の皆様にご協力いただき、物流車両も含めた道路交通全体の需要を削減することが不可欠です。</p> <p>引き続き、TDMに幅広い協力が得られるよう取り組みを進め、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取り組んでいくとともに、ETCの普及促進に向け、働きかけてまいります。</p>
19	<p>○東京2020大会について（2件）</p> <p>・リオ五輪においても、渋滞が発生し混乱したと聞いており、オリンピック成功のカギは輸送にかかっていると言っても過言ではない。世界各国に対し、恥じぬ大会にするべきである。</p> <p>・世界中が成功を期待している東京オリンピッ</p>	<p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るためには、できる限り多くの企業・市民の皆様にご協力いただき、物流車両も含めた道路交通全体の需要を削減することが不可欠です。</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
	ク・パラリンピックが成功裏に開催できるよう、色々な施策を展開してほしい。	引き続き、TDM に幅広い協力が得られるよう取り組みを進め、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取り組んでまいります。
20	<p>○交通対策について（1件）</p> <p>・深夜時間での暴走族等の取り締まりを強化してほしい。</p>	<p>夜間割引の導入による交通シフトを促進する一方で、ご意見のような不適正利用の誘発が懸念されます。</p> <p>こうした不適正利用に対しては、警察、首都高速道路株式会社など関係機関が連携して適正に対処していくものと認識しています。</p>

東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針

1 検討経緯

これまで東京都・公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会（以下「東京 2020 組織委員会」という。）・国は、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るため、様々な交通対策の検討を進めてきました。

具体的には、多くの企業・市民の皆様から少しずつご協力を頂き、全体の交通量を低減する交通需要マネジメント（以下「TDM」という。）、高速道路での流入調整などを行う交通システムマネジメント（以下「TSM」という。）、時差出勤などピークシフトなどを行う公共交通輸送マネジメントです。

こうした検討を進める中で、大会関係車両が多く通行する首都高速道路での流動を確保する上で、以下の課題があることが明らかになりました（参考 第 4 回交通輸送技術検討会〔平成 31 年 2 月 6 日〕 資料 2・3）。

- 1) TDM のみでは首都高速道路の交通量が減りにくい傾向にあること
- 2) 大会期間中は、大会関係車両の通行、物流車両など派生需要の増加など、例年同時期の交通量よりも多くの交通が見込まれること
- 3) TDM による交通量の低減効果を、オリンピック・パラリンピック期間（約 30 日間）を通じて継続させる必要があること

このことから、本年 2 月、学識経験者を交えた交通輸送技術検討会において、検討中の TDM、TSM に加えて、更なる追加対策の検討の必要性が確認され、東京都と東京 2020 組織委員会から国等に対し、検討の協力を要請しました。

その後、本年 7 月には、一般交通を対象に TDM、TSM の交通対策の試行を実施し、その検証結果として以下の事項をとりまとめました（参考 第 6 回交通輸送技術検討会〔令和元年 8 月 26 日〕 資料 2-2）。

- 1) 今回の試行で、道路交通は一定程度減少
（一般道で約 4%減少である一方、首都高速道路では、TDM のみの日では前年同日に比べ約 0.4%と減少幅が小さい）
- 2) TSM を効果的に機能させるためには十分な交通量低減が不可欠
- 3) 大会期間中は、大会関係車両、波及交通などが増加する見込み
- 4) 高強度の TSM を長期に実施した場合の経済活動や都市活動に対する影響が懸念

5) これらのことを考慮すると、大会本番に向けては TDM による更なる交通量の低減と、追加対策の実施が必要

こうした検証のもとに、国から首都高速道路での追加対策について、検討結果が示されました（参考 第6回交通輸送技術検討会 資料3-1）。

国の検討結果では、ナンバープレート規制及び HOV レーンについては、首都高速道路の構造的な問題（片側2車線など）等が存在するとされ、料金施策については、既存の ETC システムの活用が可能で TDM や TSM と組み合わせることを前提に、夜間割引を導入した上で、料金上乗せ額についての3パターンが示されました。

これをもとに、交通輸送技術検討会での議論を経て、料金施策の案を作成し、8月26日から30日間、方針(案)としてパブリックコメントを実施しました。本方針は、いただいた意見を踏まえ、東京都と東京2020組織委員会でとりまとめたものです（参考 パブリックコメントの結果）。

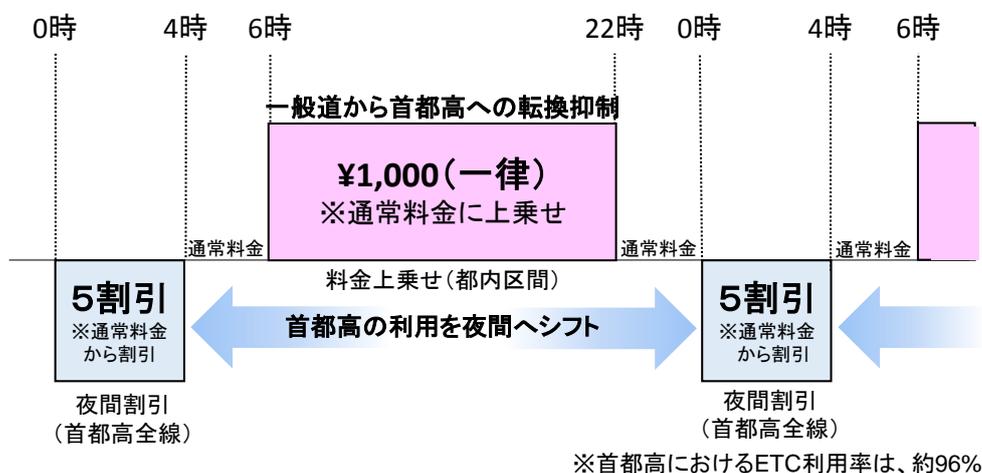
2 料金施策の内容

交通輸送技術検討会による以下の3点の意見「①首都高速道路の流動を確保する効果、②TSM など交通規制を行う強度と影響、③一般道での交通渋滞の発生などの影響」を受け、料金の経済的負担の度合いの観点などを考慮した上で、首都高速道路利用の夜間シフトを促進するため、夜間半額割引を導入するとともに、一般道から首都高速道路への転換を抑制するため、料金上乗せ額を1,000円と設定しました。

《ETC 搭載車両》

夜間割引（全車種、首都高速道路全線、5割引）

料金上乗せ（マイカー等、都内区間、1,000円）



《現金車両（ETC 非搭載車両）》

夜間割引なし

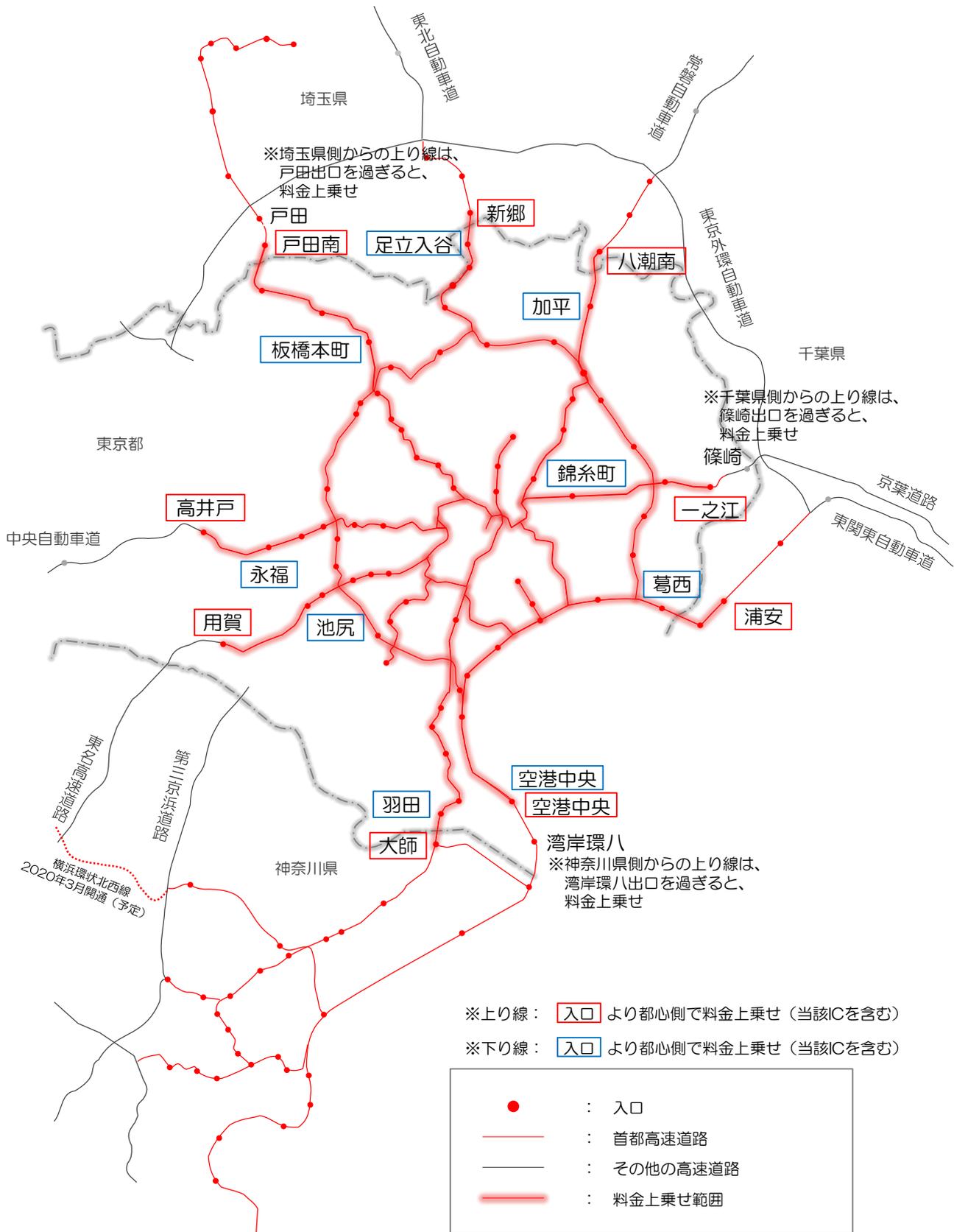
料金上乘せ（普通車以下の全て、首都高速道路全線、1,000 円）

ETC 搭載車両の夜間割引及び料金上乘せは、首都高速道路の入口（他社からの乗り継ぎの場合は、他社が管理する道路との接続部）を通過した時間に基づき適用を判断します。

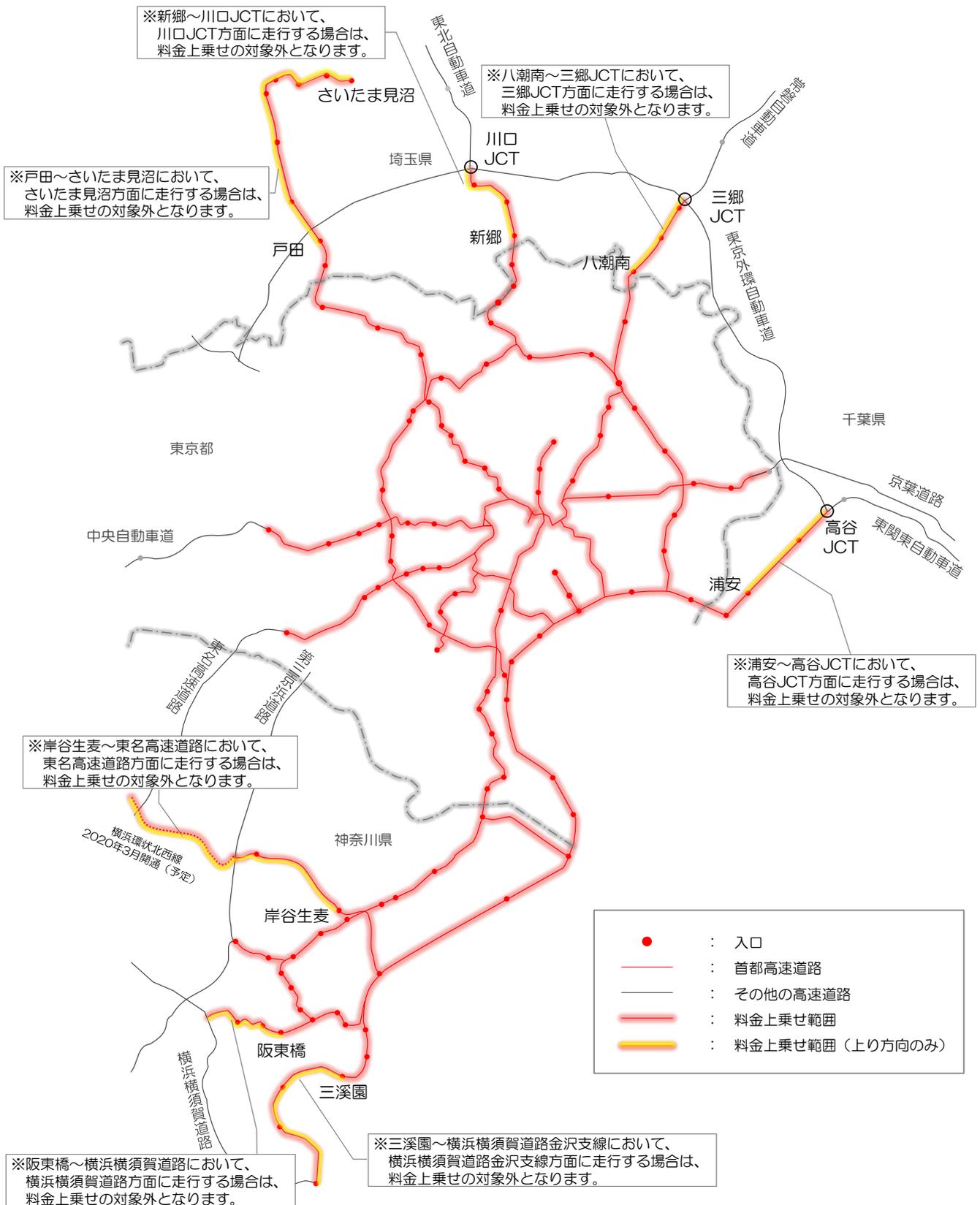
現金車両（ETC 非搭載車両）の料金上乘せは、首都高速道路の最初の料金所（他社から乗り継ぎの場合は、本線料金所）の通過時間に基づき適用を判断します。なお、出口料金所で料金収受を行っている箇所については、出口料金所の通過時間に基づき適用を判断します。

料金上乗せ範囲は、基本的に首都高速道路の都内区間とします。範囲の詳細は、ETC 搭載車両、現金車両（ETC 非搭載車両）のそれぞれについて、以下に示すとおりです。

➤ 料金上乗せ範囲（ETC 搭載車両）



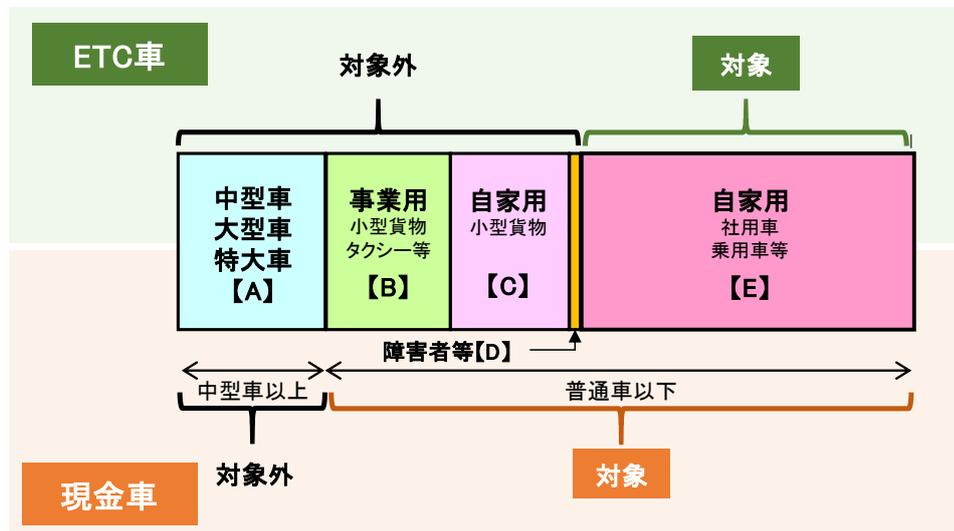
➤ 料金上乘せ範囲（現金車両（ETC 非搭載車両））



・対象車種

夜間割引については、混雑時間のさらなる分散を図る観点から、全車種を対象としました（現金車を除く）。

料金上乘せについては、経済活動・都市活動を維持する観点から、以下のとおり、対象外車種を設けています。



【A】首都高速道路の5車種区分における「中型車」「大型車」「特大車」

【B】一般に、ナンバープレート色が「緑地に白文字」または「黒地に黄色文字」の事業用車両

【C】一般に、ナンバープレート色が「白地に緑文字」または「黄色地に黒文字」の自家用車両のうち、分類番号が「4**」または「6**」または「8**」の車両

【D】身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳の保有者が運転または同乗する車両および社会福祉事業の用にもつぱら供する車両（事前登録した車両）※1等※2

【E】上記以外の車両

※1 社会福祉事業の用にもつぱら供する車両とは、社会福祉法第2条に定める第一種社会福祉事業及び第二種社会福祉事業の事業者が保有し、施設等の利用者が乗車する車両（事前登録手続の詳細は、別途周知予定）

※2 道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車等、通行料金を徴収しない車両及び大会関係車両については、対象外

・適用期間

オリンピック大会、パラリンピック大会ともに、開会式から閉会式までの期間に適用することとしました。

加えて、オリンピック開会式前において、一部競技の実施、練習会場との往復、諸行事の開催などにより交通量の増が見込まれるため、開会式に先立つ4日間（7月20日から同月23日まで）も適用することとしました。

また、オリンピックの選手、関係者の出国は閉会式翌日がピークであり、迅速に輸送する必要があることから、定時性が求められる閉会式翌日（8月10日）にも適用することとしました。

2020（令和2）年7月

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
			オリ競技開始		オリ開会式	
26	27	28	29	30	31	

 : 適用日

2020（令和2）年8、9月

日	月	火	水	木	金	土
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
オリ開会式	選手等の帰国ピーク					
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
		パラ開会式				
30	31	9/1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
パラ閉会式						

3 料金施策を含めた交通対策の考え方

大会期間中の円滑な大会輸送の実現と、経済活動・都市活動の維持との両立を図るため、TDM、TSM、料金施策を下記の考え方をもとに運用します。

- ① TDM で物流車両も含めた道路交通全体の需要を削減
- ② 夜間割引の導入による交通シフトを促進
- ③ 昼間時間帯において、一般道から首都高速道路への転換を抑制するためのマイカー等に対する料金上乘せ
- ④ 交通状況に合わせた TSM の実施

追加対策の必要性

大会期間中の実施目標

- ・平日の15%程度交通量減(休日並み)の良好な交通環境の実現を目指す
- ・継続的に一般交通を抑制し交通量全体を大会前の10%程度減とするとともに、部分的に更なる分散抑制を図る

交通マネジメントに関わるこれまでの検討結果

①TDMの効果(圏央道内側で一律に車両を減らした場合の試算)

1) 利用台数

- ・TDM一律10%で首都高の利用台数は6%減、区部の一般道は11%減

2) 首都高の渋滞損失時間

- ・平日現況※100とした場合 ⇒ 大会関係者が加わることで188 ⇒ TDM一律10%では105

②TSMの効果と影響

- ・局所的に本線料金所の通過交通量の制限や入口閉鎖を実施することで、ORNの円滑な交通状況を維持
- ・一方、交通量の低減・分散が十分でない状況下でORNの円滑な流動を確保するには、**高強度のTSMが必要**
- ⇒ **流入調整に伴う周辺部での混雑発生**などが懸念される

※大会同時期(平成29年7月)の金曜日を想定

その他考慮すべき要素

前提条件

大会期間中の一般交通量の変動

- ・月曜から金曜日にかけて首都高の交通量が増加。日変動もある
- H30年大会同時期最大 117.7万台
- H30年7月平日平均 110.1万台
- H30年7月休日平均 88.7万台
- (大会同時期最大を休日平均並みにする場合、約25%減に相当)

大会関係車両

観客の滞在等による波及交通

- ・観光に伴うタクシー、バスの利用増加
- ・貨物輸送の増加

TDMへの協力の持続

長期にわたる交通需要の低減・分散の持続

- ・利用者の理解と協力のもと、交通需要が低減・分散された状態が継続されることが必要
- ・円滑になったORNを新たに利用する交通が発生

イレギュラー時対応

事故・自然災害等への対応

- ・車線規制、通行止めにより容量低下が発生

都市活動の安定と円滑な大会輸送の両立を図る追加対策(首都高の流動確保策)が必要

追加対策(首都高の流動確保策)の検討

1. 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 ⇒ 物流車両には基本的に適用しない(物流車両の範囲については今後検討)

2. 首都高の流動確保策の検討

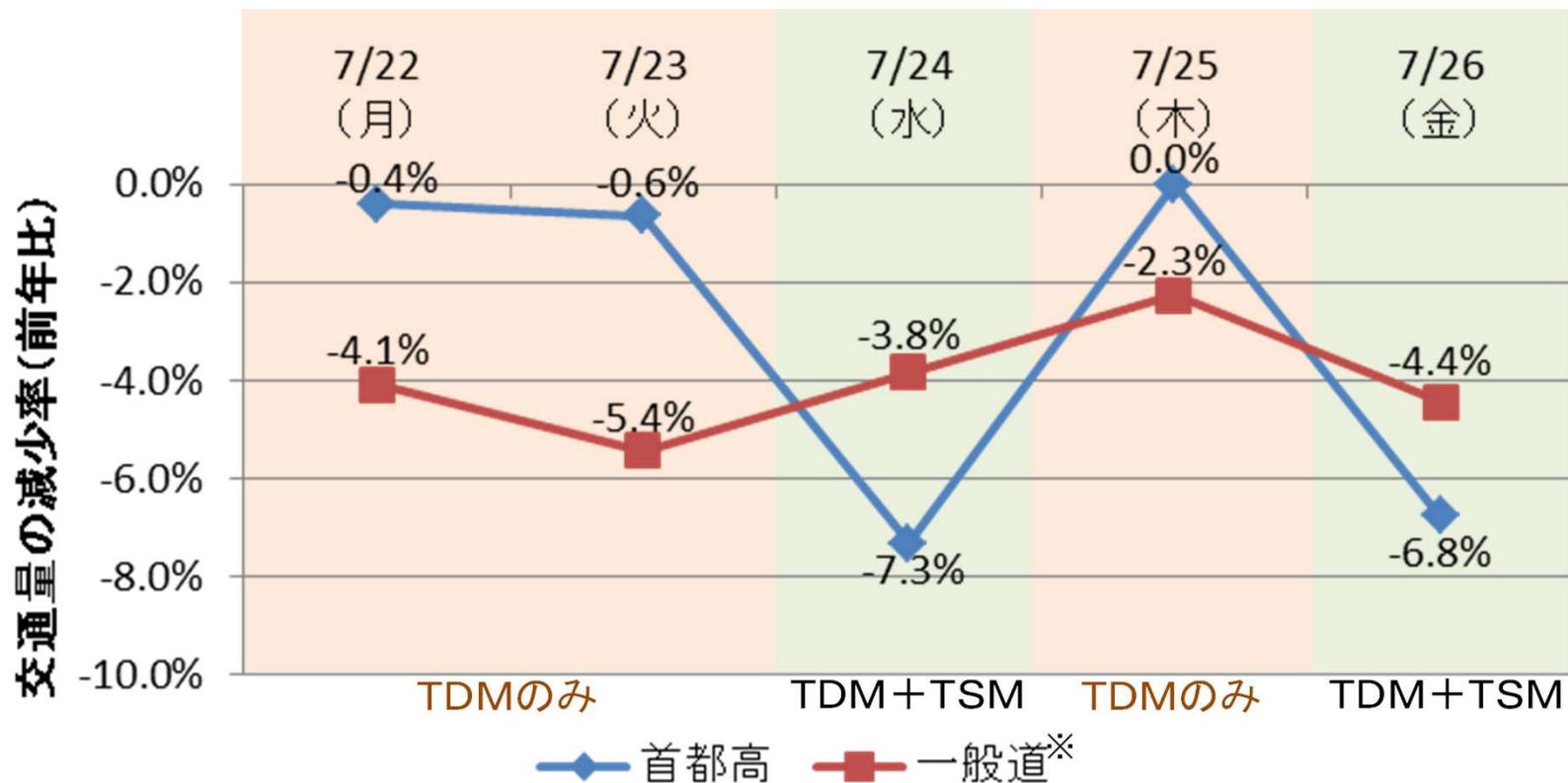
		料金施策	通行車両の制限	
			例1:ナンバープレート規制	例2:HOV※レーン ※High Occupancy Vehicle
首都高の流動確保の方法		・混雑している区間や時間帯に課金することで、利用を抑制して、首都高の交通流動を確保	・本線料金所や入口において、ナンバープレートの末尾番号に応じて、車両の通行を規制して、首都高の交通流動を確保 (例:偶数日には偶数番号、奇数日には奇数番号のみ通行可能)	・複数人員が乗車する車両の専用レーンを設置することで、相乗りを促進し、車両の総量を抑制して、首都高の交通流動を確保
技術的・物理的な制約		・既存の料金所を活用 ・料金收受システムの変更が必要(料金の額の変更など)	・車両を峻別するための機器と人員が相当数必要 ・本線料金所や入口において、通行できない車両の転回スペースの設置が困難	・車両を峻別するための機器と人員が相当数必要
想定される影響	首都高の交通影響	・課金エリアの境界付近の出入口において、交通量増加が見込まれる。	・本線料金所付近において、通行できない車両が滞留するおそれ	・一般車両の走行レーンが減少し、渋滞が発生 ・JCTなどの専用レーンの不連続部で相乗り車が渋滞に巻き込まれる。 (第1回交通輸送技術検討会資料)
	首都高利用者への影響	・首都高利用者の料金負担が増加(速達性を求める利用者は、料金を支払えば首都高を選択できる)	・違反者に反則金が発生 ・速達性を求める利用者が首都高を選択できないことがある。	・違反者に反則金が発生
	一般道の交通影響	・課金を回避する車両が一般道に転換 ・課金エリアの境界付近の出入口周辺において、交通量増加が見込まれる	・通行できない車両が一般道に転換 ・首都高入口付近において、通行できない車両が滞留するおそれ	・専用レーンを通行できない車両が一般道に転換
その他		・増収が生じた場合は、「他の輸送対策」に活用するなど、適切に対応を検討	—	—

試行の検証について

道路交通

1. チャレンジウィーク期間中の交通量(前年同月同週同曜日の比較)

- ・TDMの効果 : 首都高約0.4%減、一般道約4%減
- ・TDM+TSMの効果: 首都高約7%減、一般道約4%減



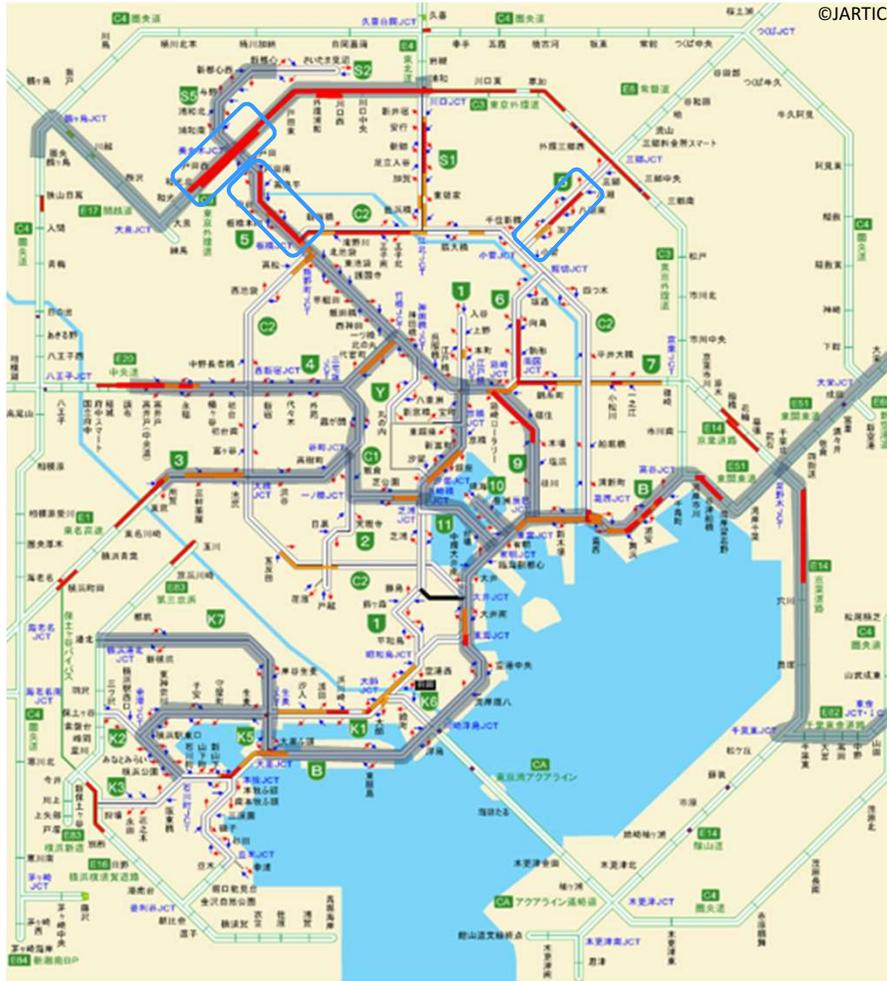
※国道1号、4号、6号、14号、15号、17号、20号、246号、254号の15地点の断面交通量の合計

《参考:首都高の通行台数(2018年) 7月平日平均:110.1万台/日, 大会同時期最大:117.7万台/日》

2. TSMによるオリンピック・ルート・ネットワークの交通円滑化効果

・選手等が通行するルートについて、前年と比較して円滑な交通流動を確保可能

2018/7/25(水)8:00 [前年同曜日]



2019/7/24(水)8:00 [TDM+TSM]



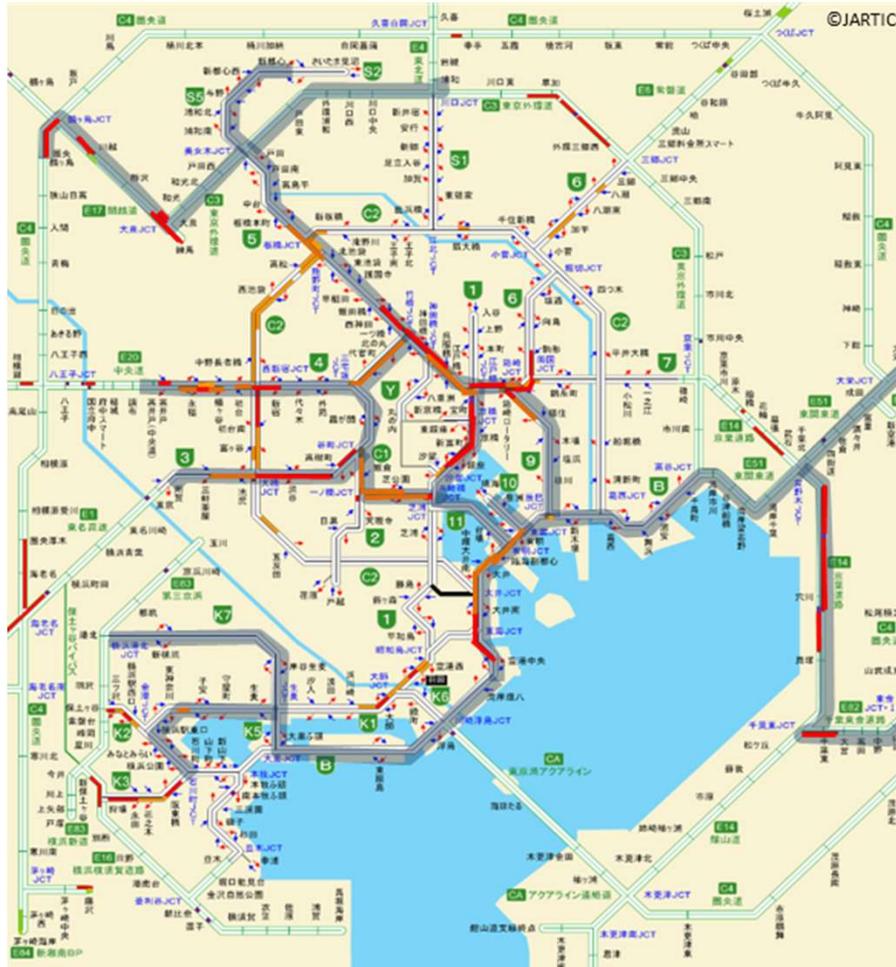
本線料金所 (流入調整) 1 1箇所
 入口閉鎖 計3 1箇所
 晴海、外苑 (上、下)、新都心の4箇所
 2 7箇所追加

2. TSMによるオリンピック・ルート・ネットワークの交通円滑化効果

・選手等が通行するルートについて、前年と比較して円滑な交通流動を確保可能

2018/7/25(水)17:00 [前年同曜日]

2019/7/24(水)17:00 [TDM+TSM]



凡例

● 本線料金所 (流入調整)

■ 入口閉鎖箇所

■ オリンピック・ルート・ネットワーク

本線料金所 (流入調整) 1 1 箇所

入口閉鎖 計 3 6 箇所

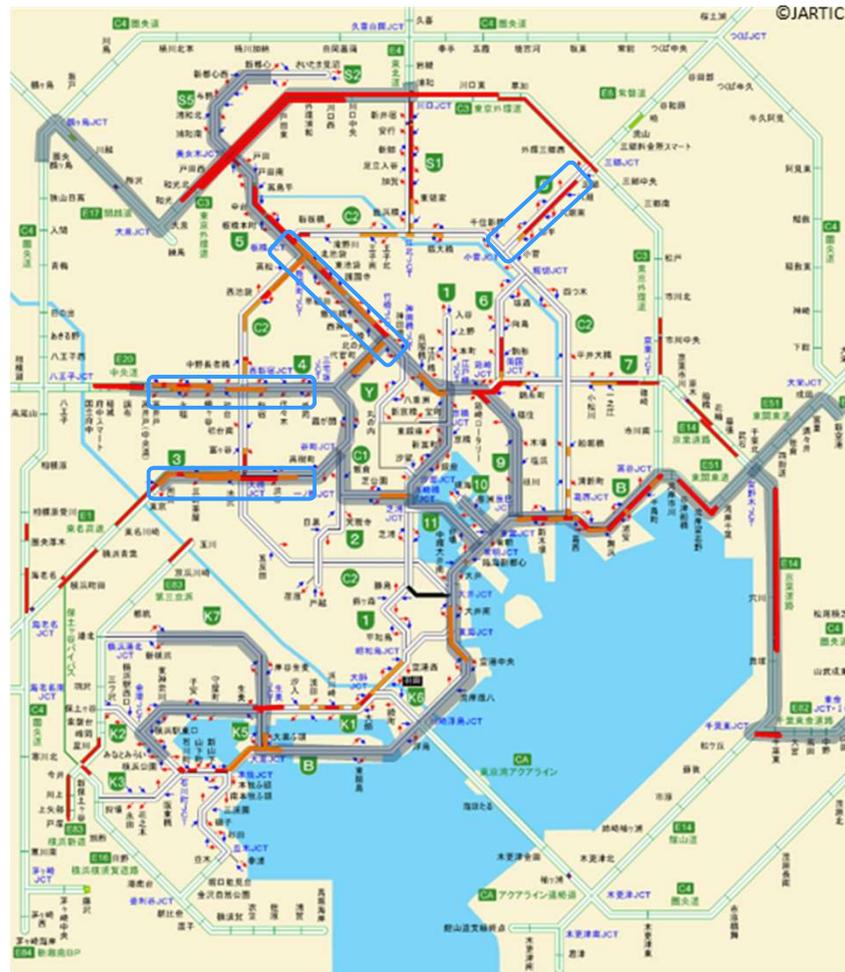
晴海、外苑 (上、下)、新都心の 4 箇所

3 2 箇所追加

2. TSMによるオリンピック・ルート・ネットワークの交通円滑化効果

・選手等が通行するルートについて、前年と比較して円滑な交通流動を確保可能

2018/7/27(金)8:00 [前年同曜日]



2019/7/26(金)8:00 [TDM+TSM]



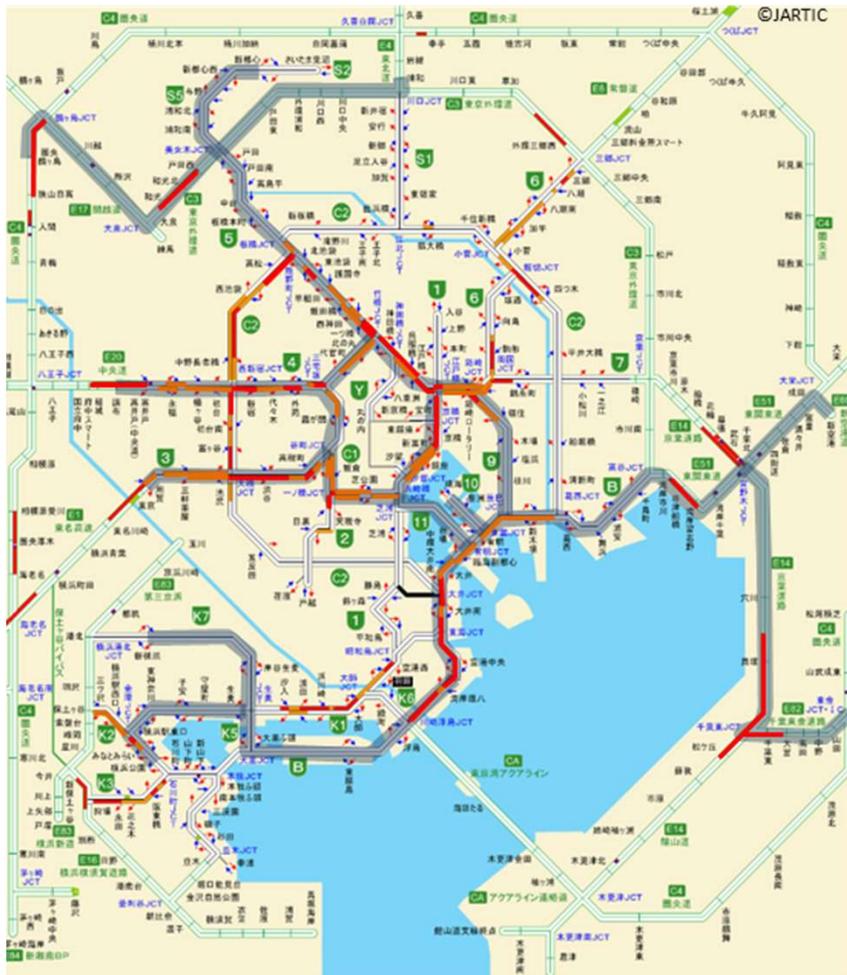
本線料金所 (流入調整) 1 1箇所
 入口閉鎖 計 3 1箇所
 晴海、外苑 (上、下)、新都心の4箇所
 2 7箇所追加

2. TSMによるオリンピック・ルート・ネットワークの交通円滑化効果

・選手等が通行するルートについて、前年と比較して円滑な交通流動を確保可能

2018/7/27(金)17:00 [前年同曜日]

2019/7/26(金)17:00 [TDM+TSM]



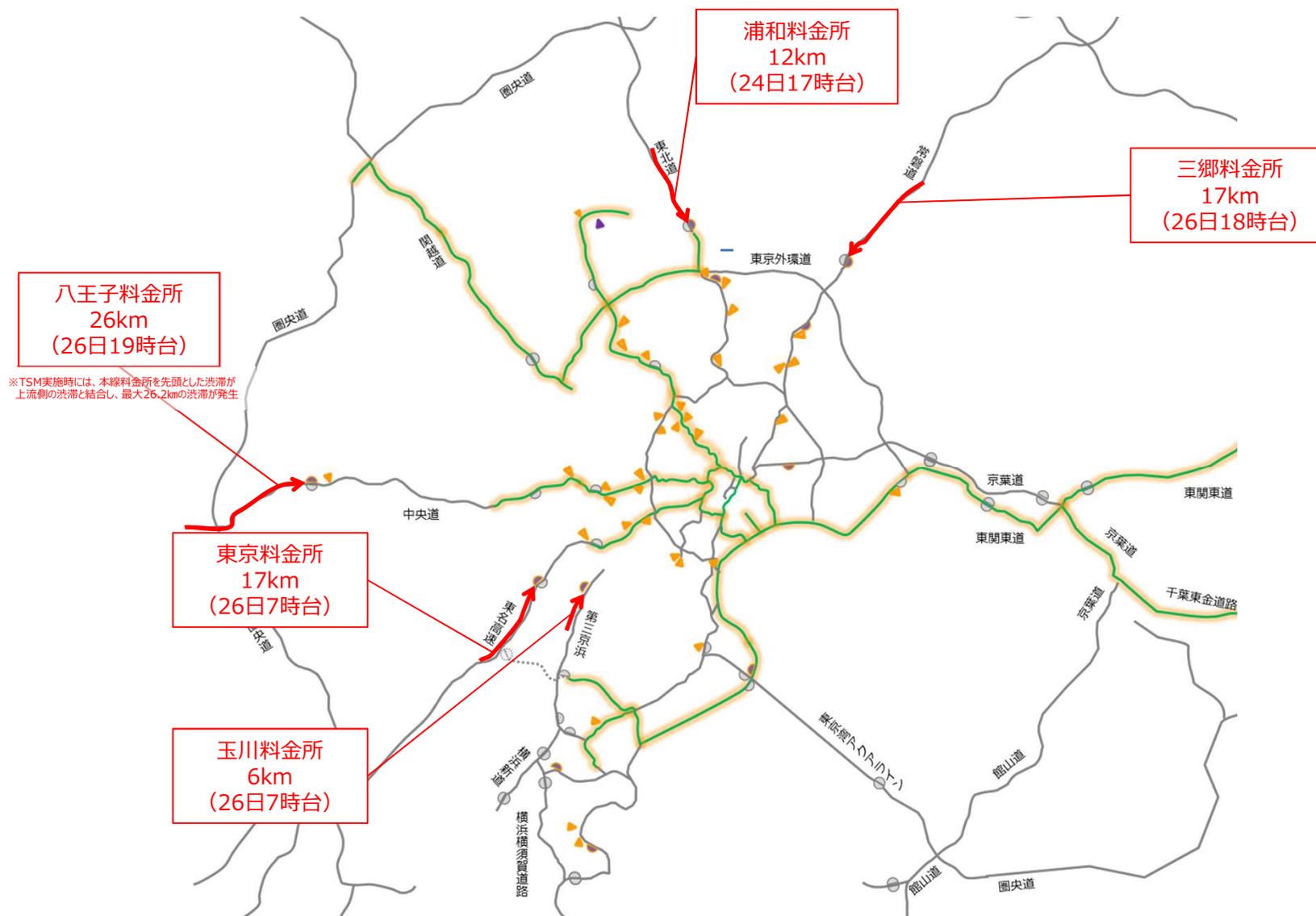
本線料金所 (流入調整) 1 1箇所
 入口閉鎖 計 3 2箇所
 晴海、外苑 (上、下)、新都心の4箇所
 2 8箇所追加

3. TSMによる影響(高速道路本線料金所での渋滞)

- ・料金所を先頭とする延長5km以上の渋滞が複数の箇所が発生

2019/7/24(水)・26(金)[TDM+TSM]の最大渋滞長※(最大5km以上の箇所)

※40km/h以下の区間の延長(料金所からの延長)



4. TSMによる影響（一般道での渋滞）

- ・国道246号等、放射状路線において通常時を上回る渋滞が発生

2018/7/25(水)8:00 [前年同曜日]



2019/7/24(水)8:00 [TDM+TSM]



出典：警視庁資料

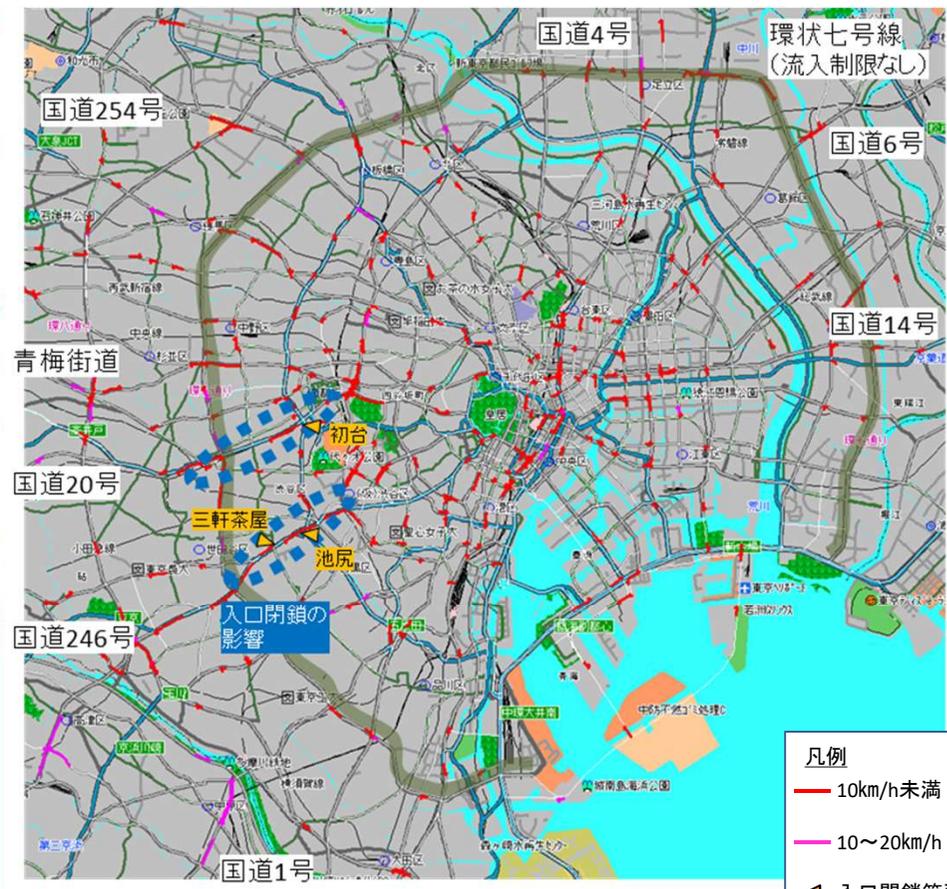
4. TSMによる影響（一般道での渋滞）

- ・国道246号等、放射状路線において通常時を上回る渋滞が発生

2018/7/25(水)17:00 [前年同曜日]



2019/7/24(水)17:00 [TDM+TSM]



出典：警視庁資料

4. TSMによる影響（一般道での渋滞）

- ・国道246号等、放射状路線において通常時を上回る渋滞が発生

2018/7/27(金)8:00 [前年同曜日]



2019/7/26(金)8:00 [TDM+TSM]



凡例
 — 10km/h未満
 — 10~20km/h
 ▲ 入口閉鎖箇所 (抜粋)

出典：警視庁資料

4. TSMによる影響（一般道での渋滞）

- ・国道246号等、放射状路線において通常時を上回る渋滞が発生

2018/7/27(金)17:00 [前年同曜日]



2019/7/26(金)17:00 [TDM+TSM]



- 凡例
- 10km/h未満
 - 10~20km/h
 - ◀ 入口閉鎖箇所 (抜粋)

出典: 警視庁資料

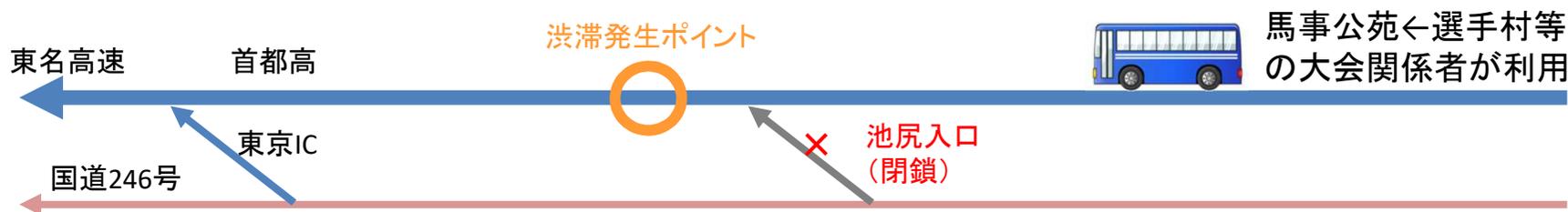
4. TSMによる影響（一般道での渋滞）

【首都高の流入制限の狙い】

上り 大橋JCT手前の渋滞発生ポイントの交通量を減らすことで首都高の流れを確保



下り 池尻入口直後の渋滞発生ポイントの交通量を減らすことで首都高の流れを確保



【流入制限による一般道での状況変化】

閉鎖した入口から首都高に流入できない車両が一般道を走行⇒渋滞が発生

【改善方策(例)】

渋滞発生要因

上り三軒茶屋～渋谷入口、
下り池尻入口～東京ICの利用増

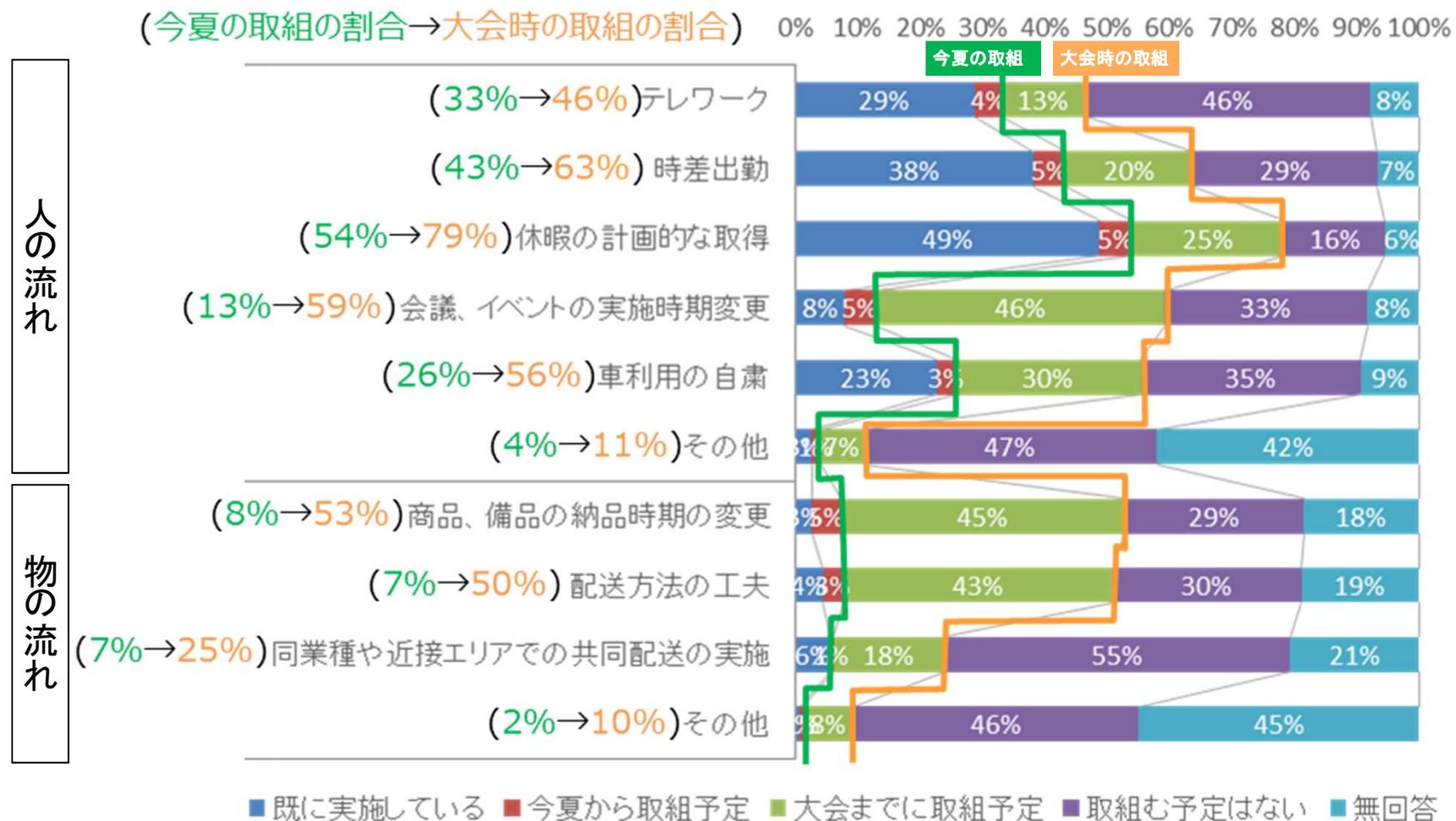
改善方策(例)

- ①TDMによる交通量の低減
- ②荷捌き時間の変更、路上駐車抑制の呼びかけ 等

5. 企業等の取組意向

- ・来年の大会時に向け、各方策に取り組む企業の割合は増加
⇒TDM効果は今夏の試行時よりも高まる見込み

企業向け事前アンケート(2019年6月24日(月)～7月26日(金))



N=1,616

6. 道路の交通量低減についての課題

- 今回の試行で、道路交通は一定程度減少
(一般道で約4%減少である一方、首都高では、TDMのみの日では前年同日に比べ約0.4%と減少幅が小さい)

(参考)大会本番時の目標

- ・ 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)

- TSMを効果的に機能させるには十分な交通量低減が不可欠



- 本番の大会期間中は、大会関係車両、観客の滞在等による波及交通で更に首都高に約7万台/日の交通が増加する見込み
- 今回のように高強度なTSMを長期にわたり実施した場合には、物流や公共交通等の首都高の利用に支障が生じ、経済活動や都市活動に影響が及ぶことを懸念



TDMによる更なる交通量低減と、追加対策の実施が必要

公共交通(鉄道)関連

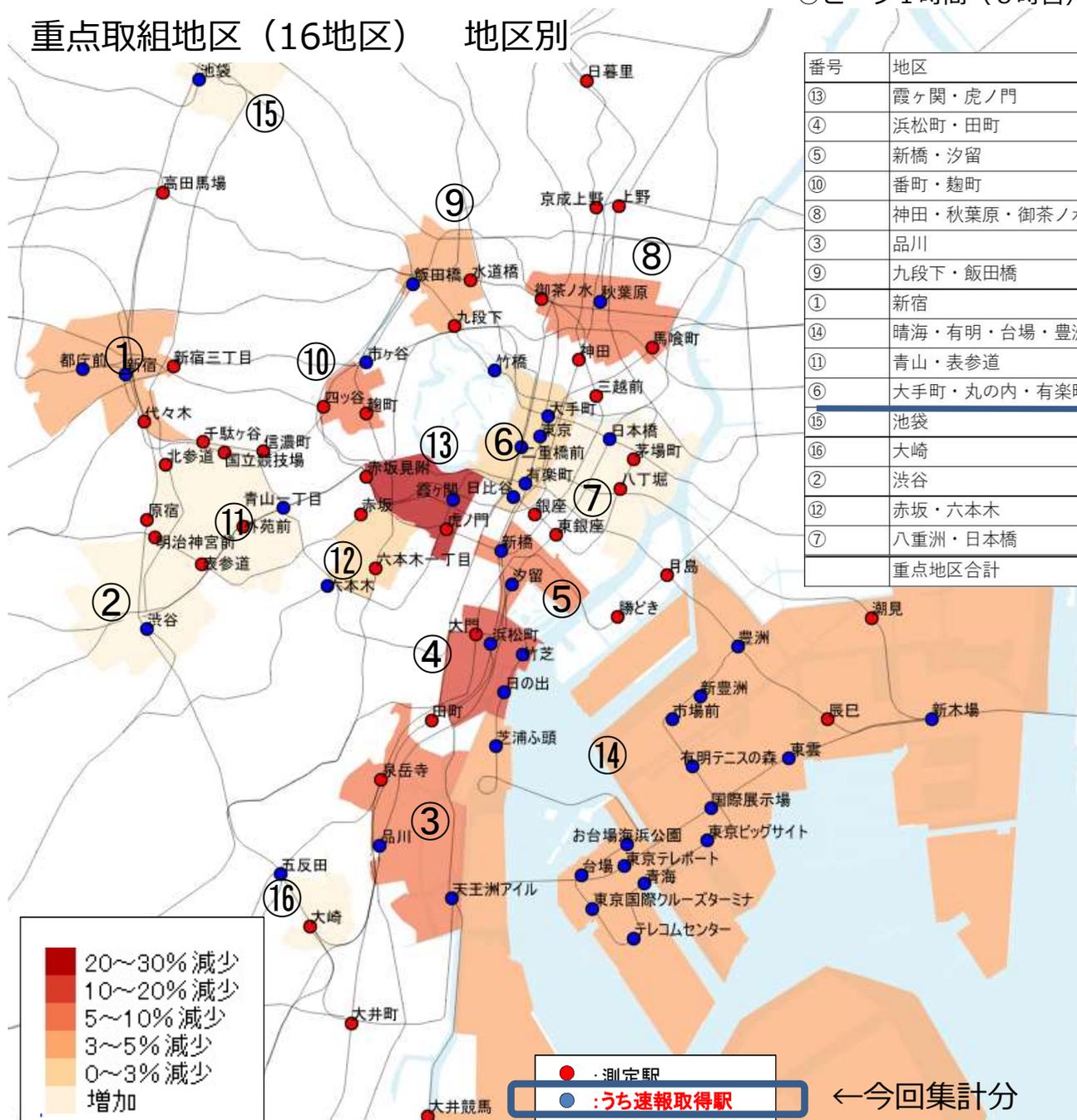
7. TDMの取組(速報)

* 前年同曜日(2019年7月24日(水)と2018年7月25日(水))の比較

○ピーク1時間(8時台)にエリアの駅に到着する人の数の変化

注) 年毎の利用者数の変化は踏まえていない

重点取組地区(16地区) 地区別



番号	地区	減少率	注
13	霞ヶ関・虎ノ門	約22%減	
4	浜松町・田町	約12%減	
5	新橋・汐留	約7%減	
10	番町・麴町	約6%減	
8	神田・秋葉原・御茶ノ水	約6%減	
3	品川	約6%減	
9	九段下・飯田橋	約5%減	
1	新宿	約5%減	
14	晴海・有明・台場・豊洲・大井ふ頭	約4%減	
11	青山・表参道	約2%減	※9時台
6	大手町・丸の内・有楽町	約2%減	
15	池袋	0.2%増	
16	大崎	0.4%増	
2	渋谷	約1%増	
12	赤坂・六本木	約1%増	※9時台
7	八重洲・日本橋	約6%増	
	重点地区合計	約3%減	

【TDMによる効果が大きかった駅の例】

鉄道駅	対前年比
	駅出場者 変化率
霞ヶ関	約22%減
浜松町	約12%減
都庁前	約12%減
豊洲	約10%減

中央省庁(霞ヶ関駅)や都庁(都庁前駅)、民間企業(その他)などにより、TDMの取組等を実施した効果

←今回集計分

7. TDMの取組(速報)

* 前年同曜日 (2019年7月24日(水)と2018年7月25日(水)) の比較

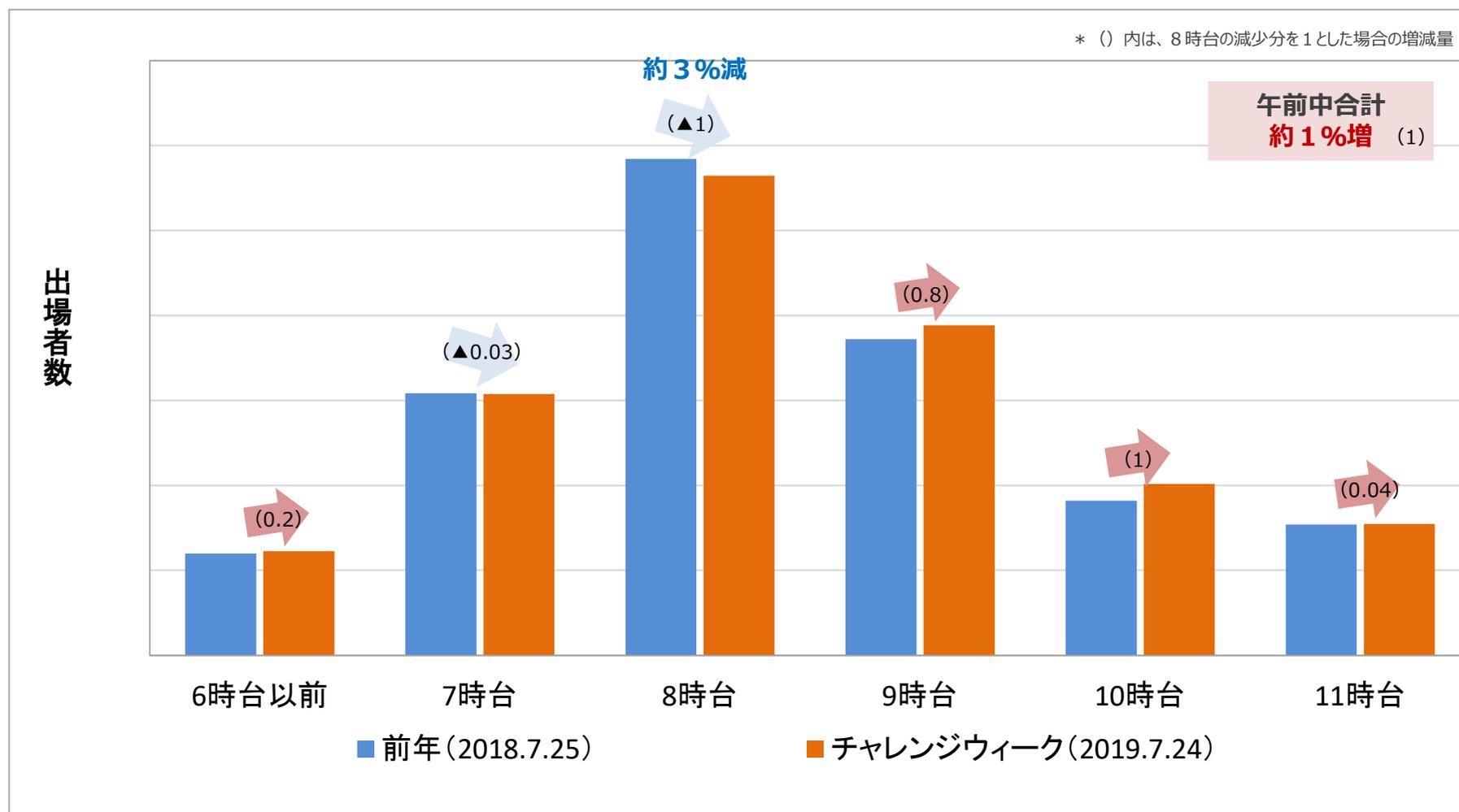
重点取組地区 (16か所) 合計

速報値調査対象 全75駅

注) 年毎の利用者数の変化は踏まえていない

- ・ピーク時間帯(8時台) 約3%減、7時台・8時台からその周辺の時間帯に分散
- ・午前中の利用者数 約1%増

駅出場者数の変化 (重点取組地区 16地区の速報値調査対象駅の合計)



得られた知見と今後の展開

大会時に考慮すべき要素

一般交通

需要増

- ・大会期間中の最大交通量
- ・大会関係者、観客、物流

交通量減少の継続

- ・オリ19日間、パラ13日間
等

事故等への対応

交通マネジメントの枠組み

TDM

TSM

追加対策
(首都高の流動確保策)

チャレンジウィーク中に発現・実施したもの

結果・得られた知見

【TDM(道路・鉄道)】

①道路交通、鉄道交通ともに減少

- ・道路交通は一定程度減少。一方、首都高の交通量は一般道と比較して減りづらい傾向。目標達成に向けては更なる交通量減少が必要
- ・鉄道もピーク時を中心に利用者が減少
- ・「取組を知らなかった」「もっと周知してほしい」との意見あり

②大会本番に向け、更に多くの企業・個人の取組が必要

- ・今後、大会までに取り組む意向をもつ事業者が多く存在
- ・物流対策は、多くは自社・顧客への影響の把握を行っている段階

【TSM】

①交通規制により、大会輸送の円滑性を一定程度確保可能

②レーン数を制限した高速料金所や入口閉鎖、都心への流入制限を行った一般道で渋滞が発生

③TSMを機能させるには十分な交通量低減が必要

④利用可能な入口、う回ルート等の周知を望むユーザーが多い

今後の展開

【TDM(道路・鉄道)】

- ◆入念な事前準備による更なる交通量低減
- ◆スムーズビズの戦略的な広報の拡充
- ◆観客の分散などの施策の実施(鉄道)
- ◆顧客との物流に関わる調整の促進 等

【TSM】

- ◆運用の最適化
- ◆規制に関する情報提供の充実 等

【追加対策】

- ◆需要増、今回と比べ長期間を見据え、首都高の流動確保のための対応が必要

首都高の追加対策の検討結果

東京オリンピック・パラリンピック競技大会期間中における首都高の流動確保を図るため、今年2月に東京都・組織委員会から首都高速の追加対策(ナンバープレート規制、HOVレーン、料金施策)について、検討の協力要請がなされた。

本検討は、この協力要請を受けて、内閣官房オリパラ事務局、警察庁、国土交通省がシミュレーション結果等を技術的にとりまとめたものである。

内閣官房 東京オリンピック・パラリンピック推進本部事務局

警察庁 交通局

国土交通省 道路局

1. 東京都・組織委員会から提示された追加対策案

追加対策(首都高の流動確保策)の検討

資料3

1. 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	⇒ 物流車両には基本的に適用しない(物流車両の範囲については今後検討)

2. 首都高の流動確保策の検討

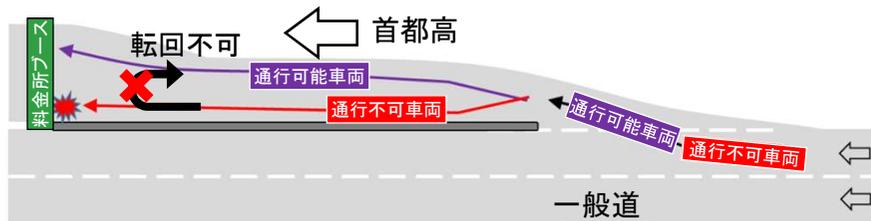
	料金施策	通行車両の制限	
		例1:ナンバープレート規制	例2:HOV※レーン ※High Occupancy Vehicle
首都高の流動確保の方法	・混雑している区間や時間帯に課金することで、利用を抑制して、首都高の交通流動を確保	・本線料金所や入口において、ナンバープレートの末尾番号に応じて、車両の通行を規制して、首都高の交通流動を確保 (例:偶数日には偶数番号、奇数日には奇数番号のみ通行可能)	・複数人員が乗車する車両の専用レーンを設置することで、相乗りを促進し、車両の総量を抑制して、首都高の交通流動を確保
技術的・物理的な制約	・既存の料金所を活用 ・料金收受システムの変更が必要 (料金の額の変更など)	・車両を峻別するための機器と人員が相当数必要 ・本線料金所や入口において、通行できない車両の転回スペースの設置が困難	・車両を峻別するための機器と人員が相当数必要
想定される影響	首都高の交通影響	・課金エリアの境界付近の出入口において、交通量増加が見込まれる。	・本線料金所付近において、通行できない車両が滞留するおそれ ・一般車両の走行レーンが減少し、渋滞が発生 ・JCTなどの専用レーンの不連続部で相乗り車が渋滞に巻き込まれる。 (第1回交通輸送技術検討会資料)
	首都高利用者への影響	・首都高利用者の料金負担が増加 (速達性を求める利用者は、料金を支払えば首都高を選択できる)	・違反者に反則金が発生 ・速達性を求める利用者が首都高を選択できないことがある。
	一般道の交通影響	・課金を回避する車両が一般道に転換 ・課金エリアの境界付近の出入口周辺において、交通量増加が見込まれる	・通行できない車両が一般道に転換 ・首都高入口付近において、通行できない車両が滞留するおそれ ・専用レーンを通行できない車両が一般道に転換
その他	・増収が生じた場合は、「他の輸送対策」に活用するなど、適切に対応を検討	—	—

2. ナンバープレート規制・HOVレーンについて

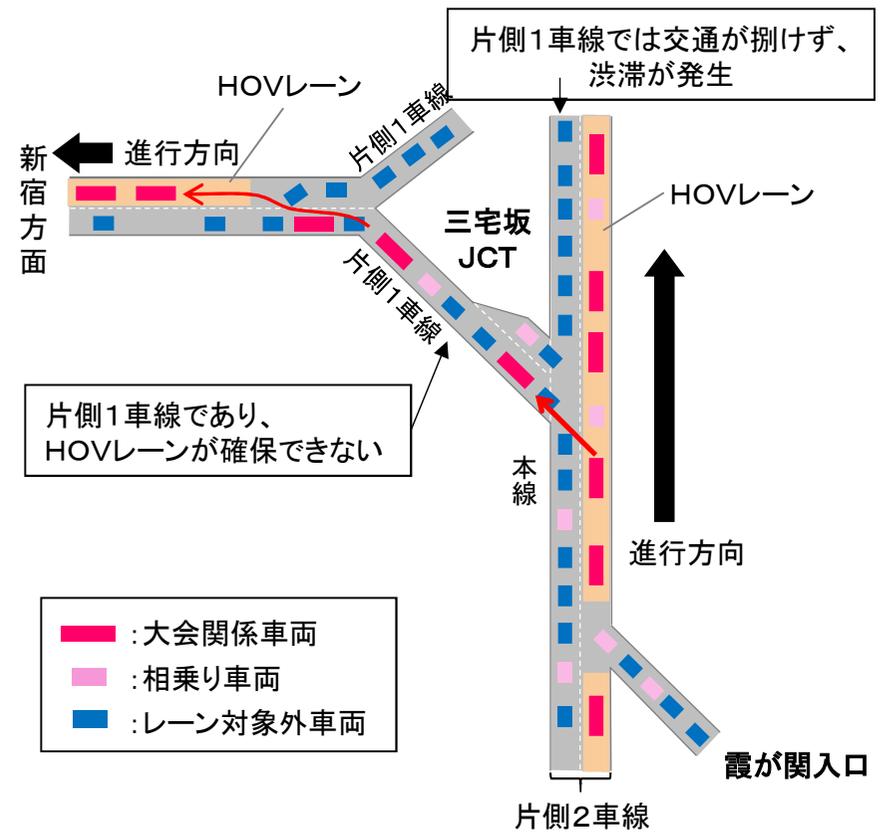
ナンバープレート規制やHOVレーンは、

- 本線料金所等で誤進入した車両の十分な転回スペースがない。
- 首都高本線は片側2車線であること等から、渋滞を発生等させることなく、必要な車線の確保等を行うことが困難。

などの首都高の構造的な問題等が存在。



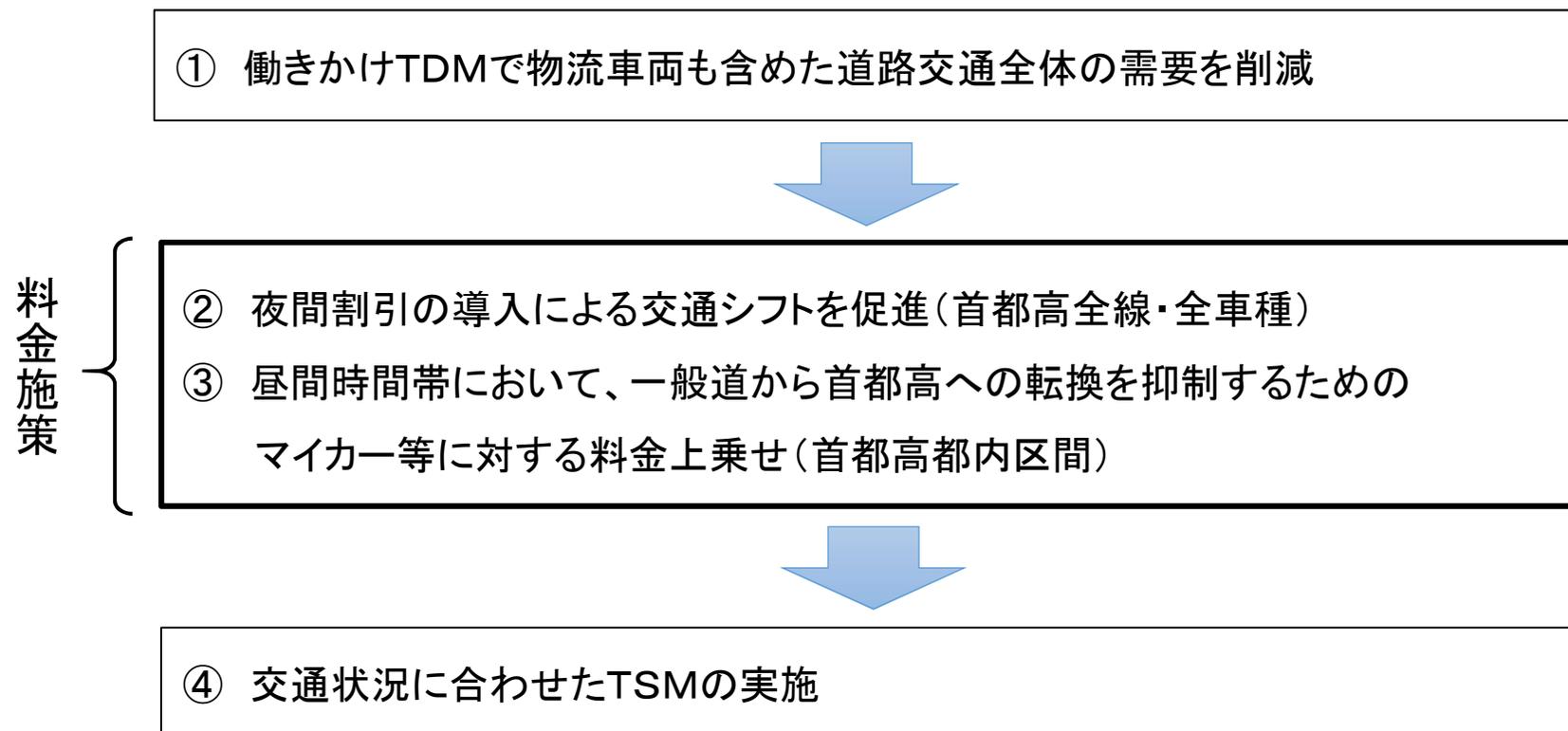
【首都高入口の構造的課題】



事例: 都心環状線(外回り)震が関→三宅坂JCT

【首都高車線の構造的課題】

3-1. 料金施策について



- 料金施策は、既存のETCシステムにより、車種別や混雑時間帯にあわせた適用が技術的に可能である。
- 働きかけTDMによって減少した首都高の交通に、一般道からの転換が生じる外部不経済を抑制する効果が期待されることや、諸外国において導入効果も確認されている。
- シミュレーションに際しては、交通事故の発生リスク等を低減する観点も含め、過去の首都高におけるオリパラ相当期間の最大交通量(約118万台/日)に大会関係車両等の需要増(約7万台/日)を加えた厳しい交通状況を想定する。

3-2. 料金施策の内容:料金パターン

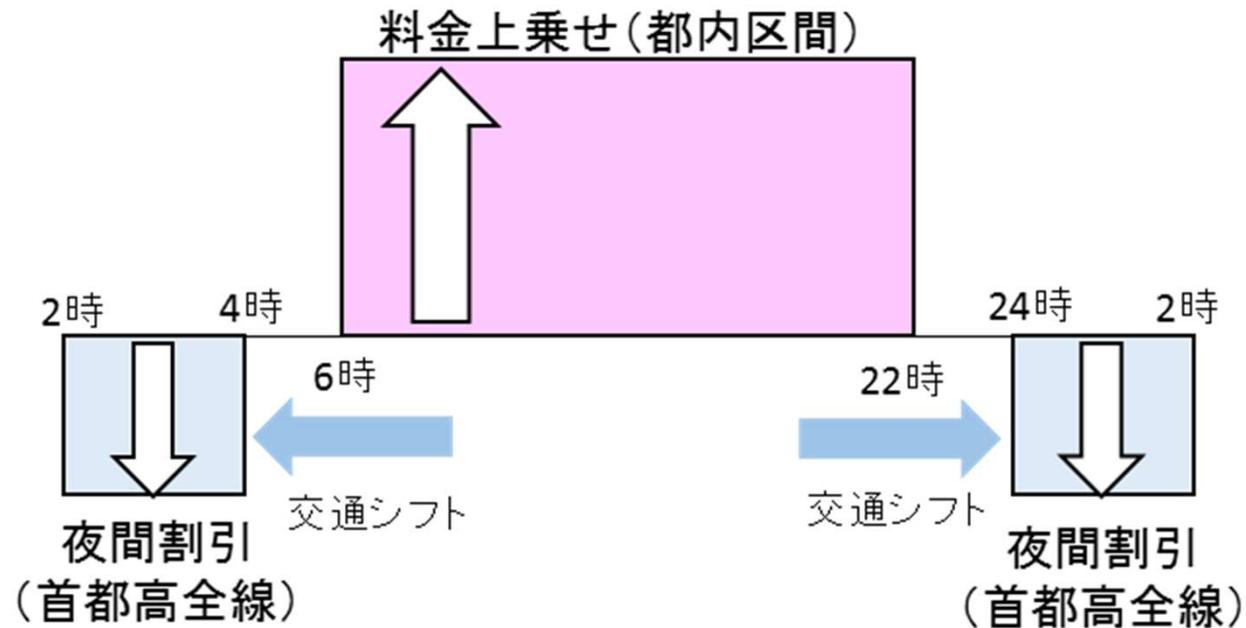
大会期間(休日や開閉会式前後を含む)を中心に検討

【夜間割引】

- ・働きかけTDMによる道路交通全体の需要削減とともに、「夜間割引(半額)」で交通シフトを促進

【料金上乘せ】

- ・混雑する昼間はマイカー等への「料金上乘せ」を実施

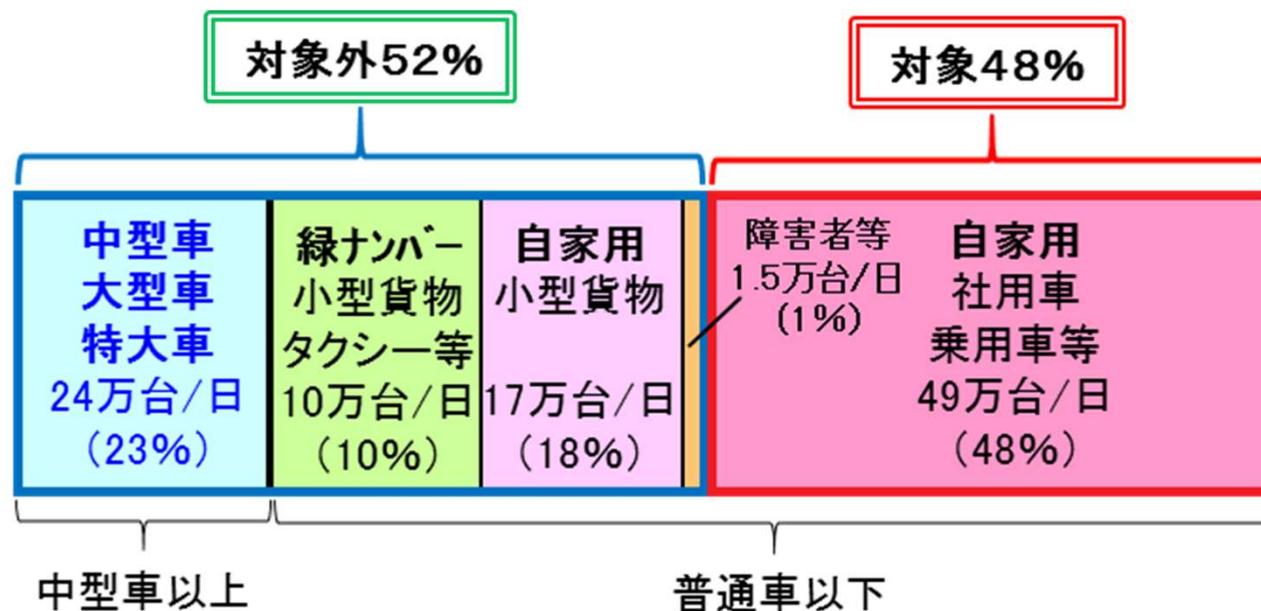


3-3. 料金施策の内容:対象車種

ETC

- 【夜間割引】 全車種に適用
- 【料金上乘せ】 マイカーを対象に適用
 他の交通への転換が困難な公共交通、物流車両、障害者※1、福祉車両※2、緊急車両は対象外 (障害者、福祉車両は事前登録制)

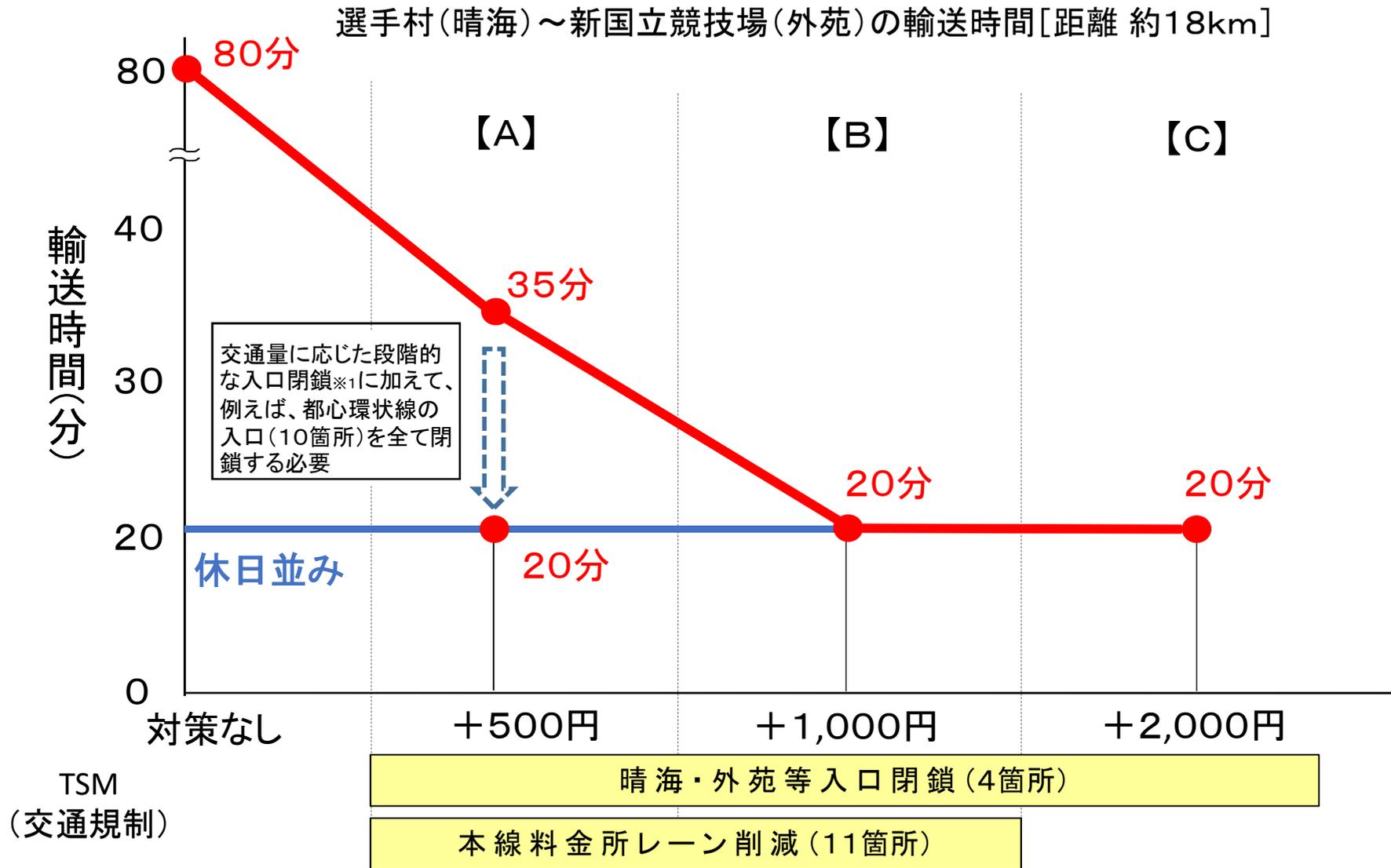
※1: 身体・知的・精神障害者
 ※2: 社会福祉事業(第一種・第二種)の用にもっぱら供する車両等



現金車

- 【料金上乘せ】 普通車以下の全てに適用

4-1. シミュレーション結果: 首都高の交通状況

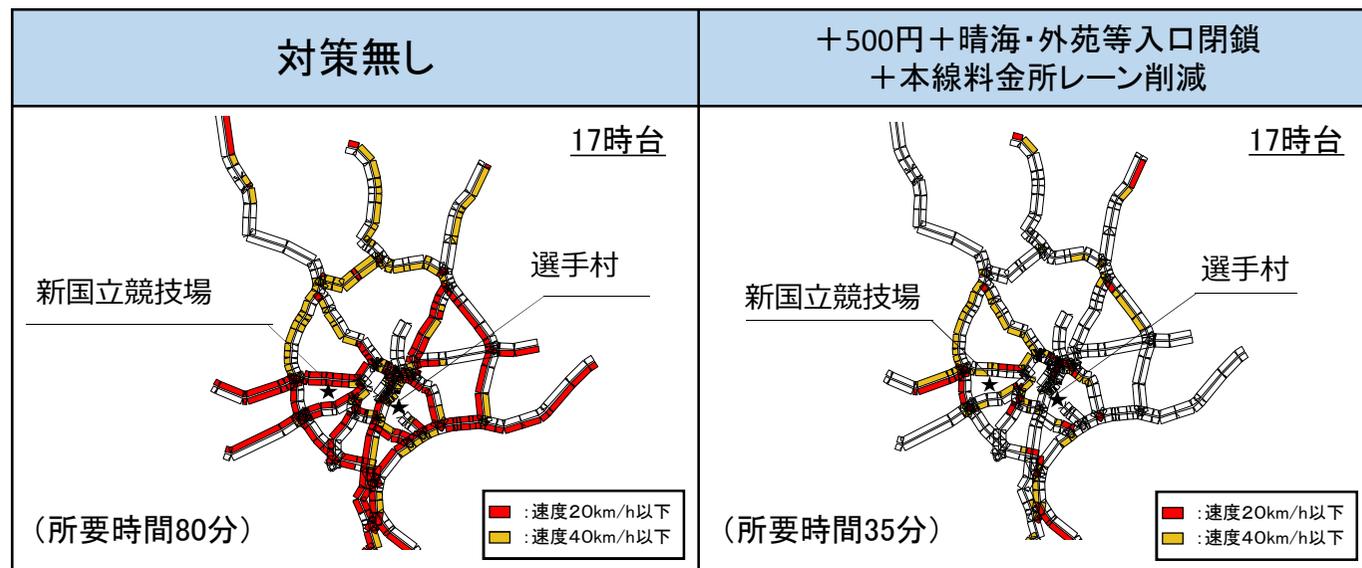
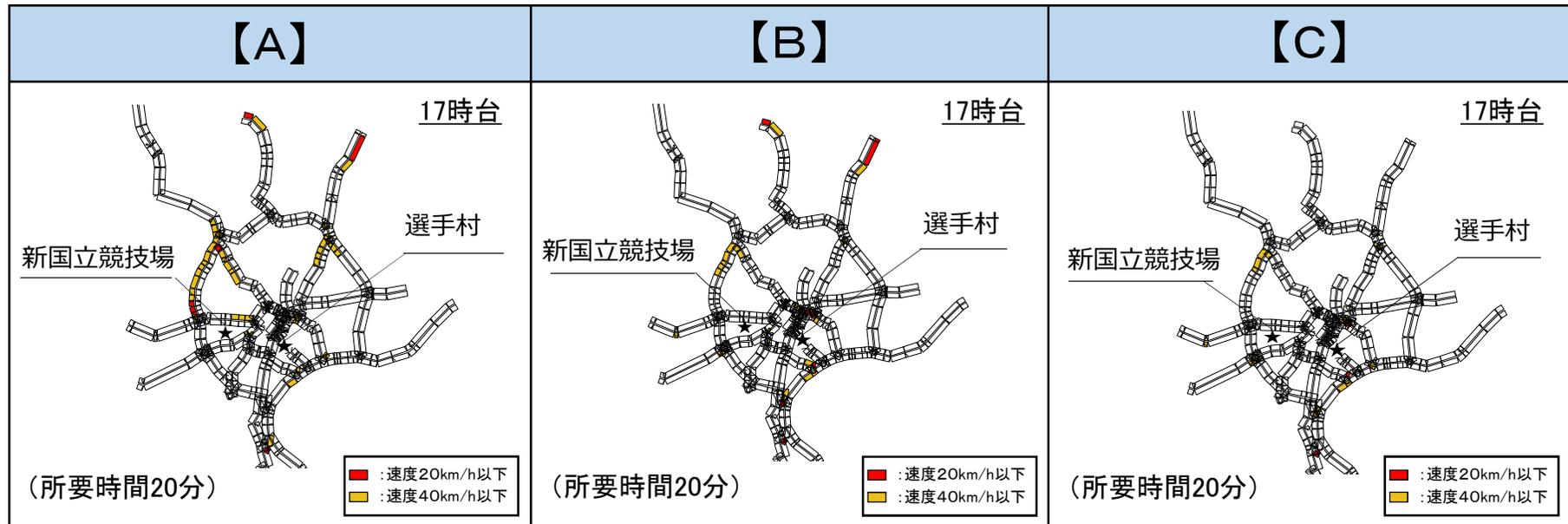


※1 夏の試行で実施した7月26日並みの入口閉鎖(42箇所)を想定

※2 オリパラ期間に相当する平成30年平日の最大交通量(118万台/日)に、大会関係車両等(7万台/日)を加えた約125万台を前提

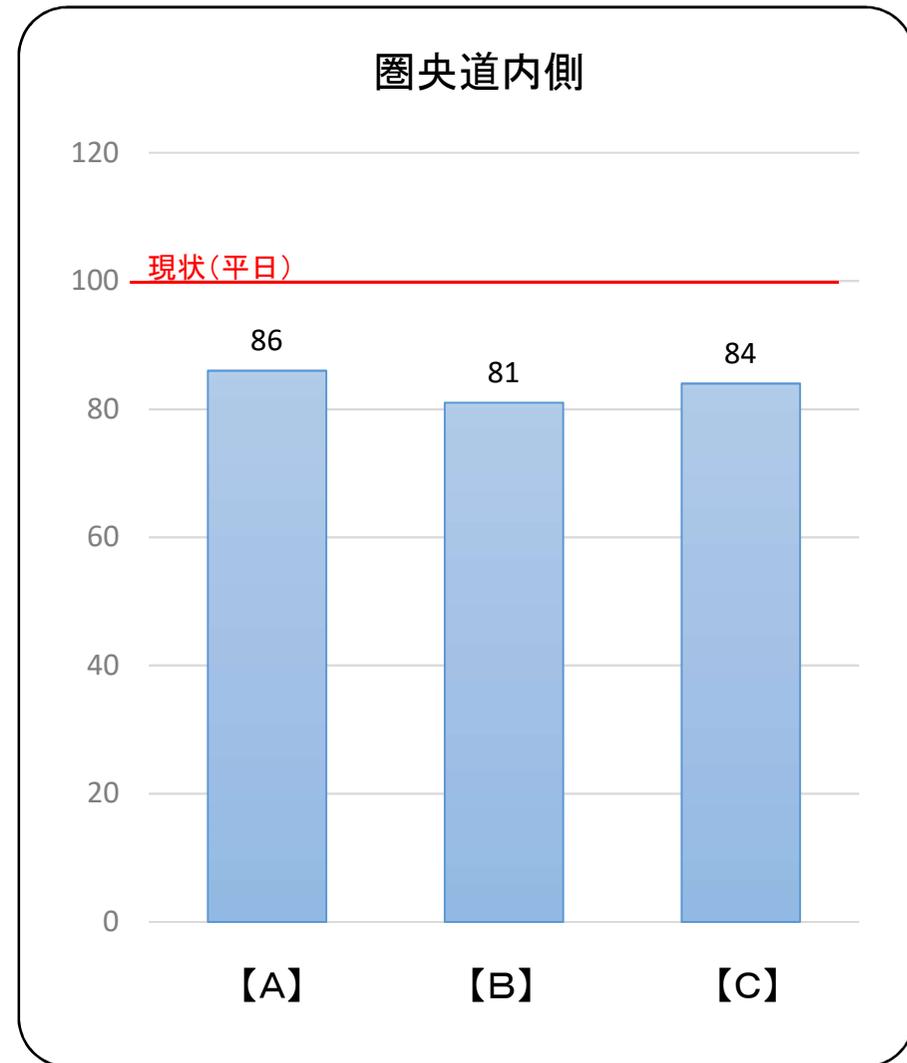
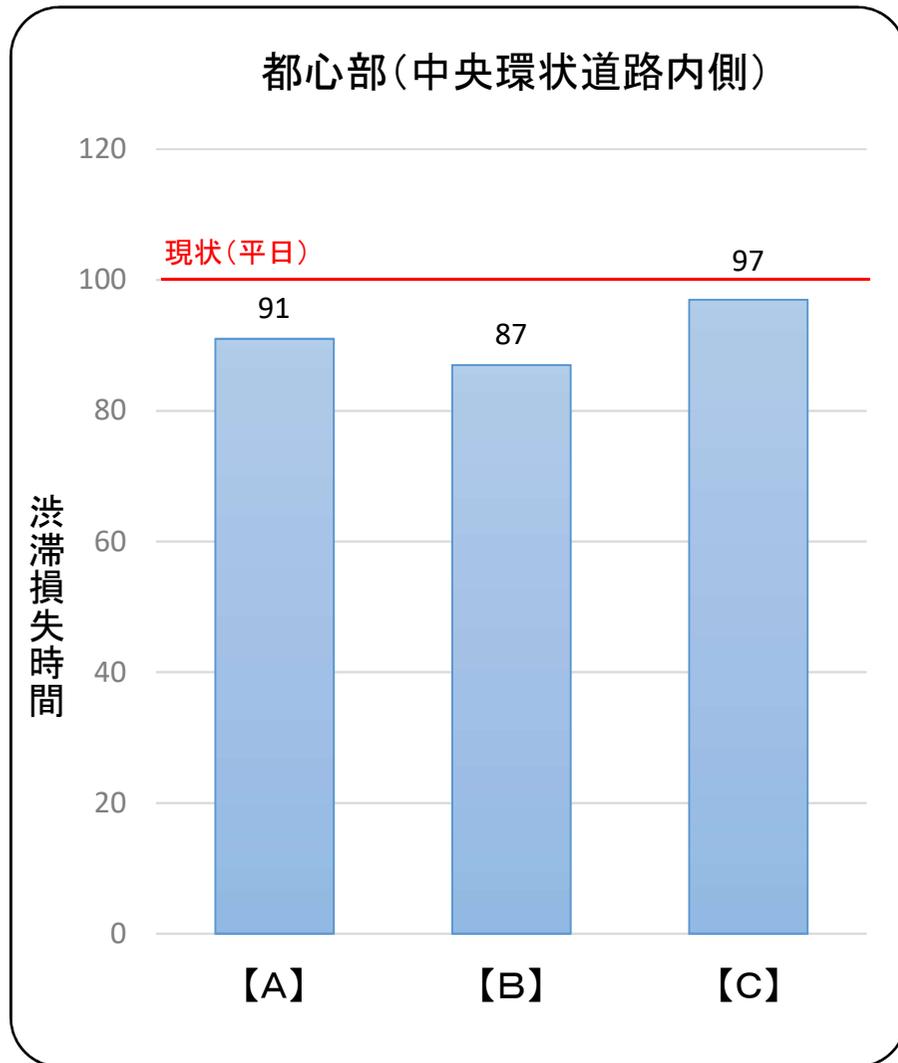
※3 働きかけTDMIにより、道路交通全体で交通需要の10%削減を前提

4-1. シミュレーション結果: 首都高の交通状況



- ※ オリパラ期間に相当する平成30年平日の最大交通量(118万台/日)に、大会関係車両等(7万台/日)を加えた約125万台を前提
- ※ 働きかけTDMにより、道路交通全体で交通需要の10%削減を前提

4-2. シミュレーション結果：一般道の交通状況



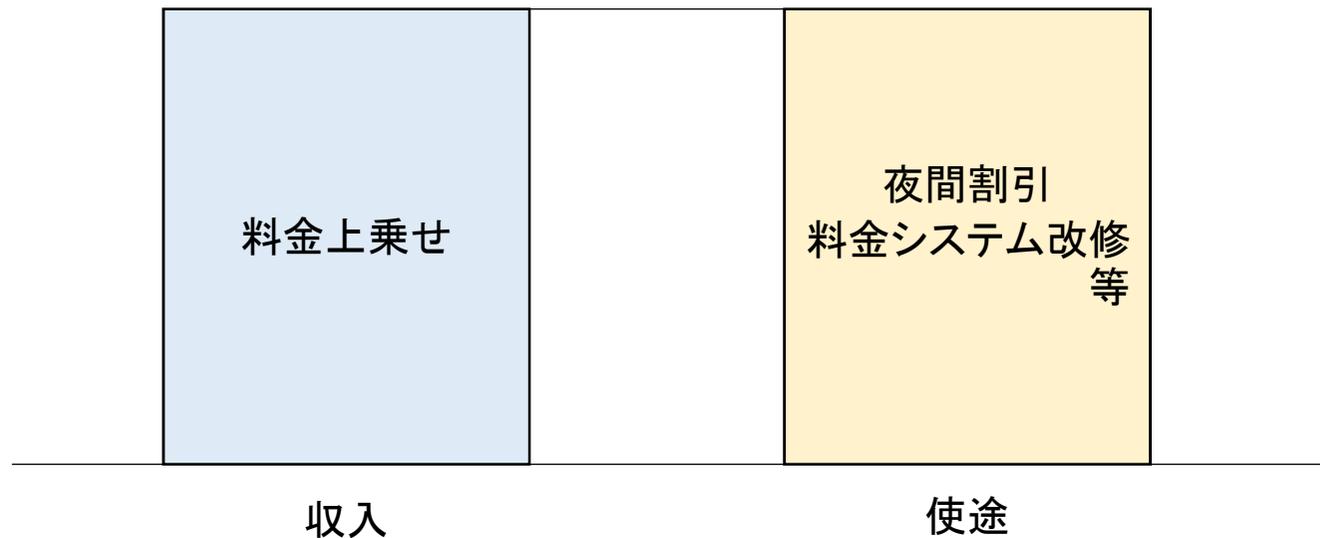
平日の渋滞損失時間を100とした場合の変化

※働きかけTDMにより、道路交通全体で交通需要の10%削減を前提

5. 料金施策に関する収支について

料金施策の実施にあたって、料金上乘せに伴う収入とその使途が均衡するよう検討。
使途については、以下を中心に検討することが考えられる。

- ① 夜間割引の実施
- ② 料金システムの改修
- ③ 料金施策に関わる広報



(参考1) 夏の試行(チャレンジウィーク)の道路交通状況

	働きかけによるTDM(交通需要マネジメント)のみ 【7月22日(月)、23日(火)、25日(木)】	働きかけによるTDM + 交通規制(首都高の入口閉鎖等) 【7月24日(水)、26日(金)】
首都高	<p>目標: 交通量を最大3割削減[休日並み]</p> <p>首都高全体の交通量</p> <p>(万台/日)</p> <p>【目標】 通常の日並み</p> <p>前年同曜日 109</p> <p>今回 108</p> <p>大会関係車両等 +約7万台/日</p> <p>選手村~新国立 の所要時間 (ピーク時) 【目標20分】</p> <p>33分</p> <p>35分</p>	<p>目標: 交通量を最大3割削減[休日並み]</p> <p>首都高全体の交通量</p> <p>(万台/日)</p> <p>【目標】 通常の日並み</p> <p>前年同曜日 112</p> <p>今回 104</p> <p>大会関係車両等 +約7万台/日</p> <p>選手村~新国立 の所要時間 (ピーク時) 【目標20分】</p> <p>36分</p> <p>26分</p>
	<p>目標: 交通量を一律10%減</p> <p>一般道の断面交通量</p> <p>(万台/日)</p> <p>【目標】 10%減</p> <p>前年同曜日 4.4</p> <p>今回 4.2</p> <p>※直轄国道(15箇所)での調査データの平均</p>	<p>目標: 交通量を一律10%減</p> <p>一般道の断面交通量</p> <p>(万台/日)</p> <p>【目標】 10%減</p> <p>前年同曜日 4.5</p> <p>今回 4.3</p> <p>※直轄国道(15箇所)での調査データの平均</p>

(参考2) TSMの試行結果

1 試行の概要

高速道路: 都心部への流入抑制のため11箇所の本線料金所で開放レーン数の制限(終日)
 大会関係者専用となる選手村周辺等の4つの入口を閉鎖(終日)
 交通混雑箇所を中心とする段階的な入口閉鎖(最大50箇所)
一般道路: 環状7号線上の信号機における、都心方向への青時間の短縮を実施

2 試行の結果(7月24日(水)・26日(金)、規制強度:24日>26日)

(1) 首都高速道路の状況(前年同曜日との渋滞量の比較)

	午前7時～午前9時		午後5時～午後7時	
	24日(水)	26日(金)	24日(水)	26日(金)
首都高(全域)	-38.2%	-27.1%	-83.6%	-66.3%
うち都心環状	-51.9%	+7.0%	-97.2%	-79.0%

※ 午前8時時点での入口閉鎖状況(24日:27/50、26日:27/50)、午後6時時点での入口閉鎖状況(24日:34/50、26日:30/50)

※ ボトルネック箇所(17箇所)における平均速度

午前7時から午前9時(24日:50km/h(前週同曜日と比較して19%増)、26日:49km/h(前週同曜日と比較して23%増))

午後5時から午後7時(24日:55km/h(前週同曜日と比較して38%増)、26日:50km/h(前週同曜日と比較して43%増))

(2) 一般道路の状況(前年同曜日との渋滞量の比較)

	午前7時～午前9時		午後5時～午後7時	
	24日(水)	26日(金)	24日(水)	26日(金)
23区内	+7.1%	+18.7%	-8.9%	-2.3%
うち環状7号線内側	-17.4%	+6.0%	+0.9%	+17.0%
うち環状7号線外側	+28.3%	+29.4%	-23.1%	-26.7%

※ 環状7号線における青時間の短縮は午前5時から正午までの間実施