

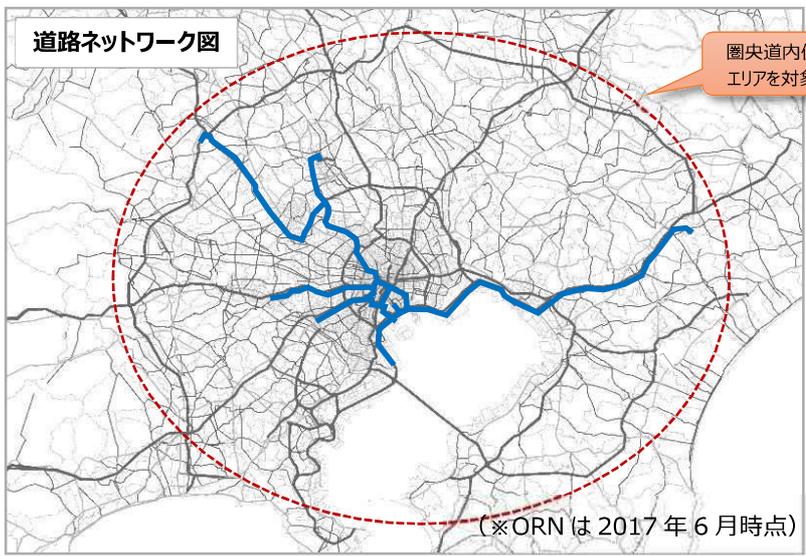
大会関係者専用レーンを全面的に設置した場合の影響検討 (シミュレーション)

TSM 施策として、過去大会で導入されている「専用レーン」を全面的に設置した場合の効果と課題をシミュレーションにより把握
 ⇒ 専用レーンを設置した場合、ルートによっては大会関係者、一般車両ともに所要時間が増加する可能性がある
 ⇒ 部分的に専用レーンを設置する運用も考慮しつつ、更なる最適な TSM 施策を検討する必要がある

1. シミュレーション検討の概要

○ 設定条件

- ・選手村から約 60 km の範囲（圏央道の内側）の高速道路及び一般道路をモデル化
- ・2016 年 4 月の現況再現モデルを構築し、2020 年 7 月の道路ネットワーク及び予測交通量に大会関係車両の交通量を上乗せして時間帯別シミュレーションを実施
- ・オリンピック・ルート・ネットワーク（ORN）の計画路線※全線に 1 車線の専用レーンを設定（JCT や出入口付近の一部区間を除く）した場合の影響を検証（※2017 年 6 月時点）

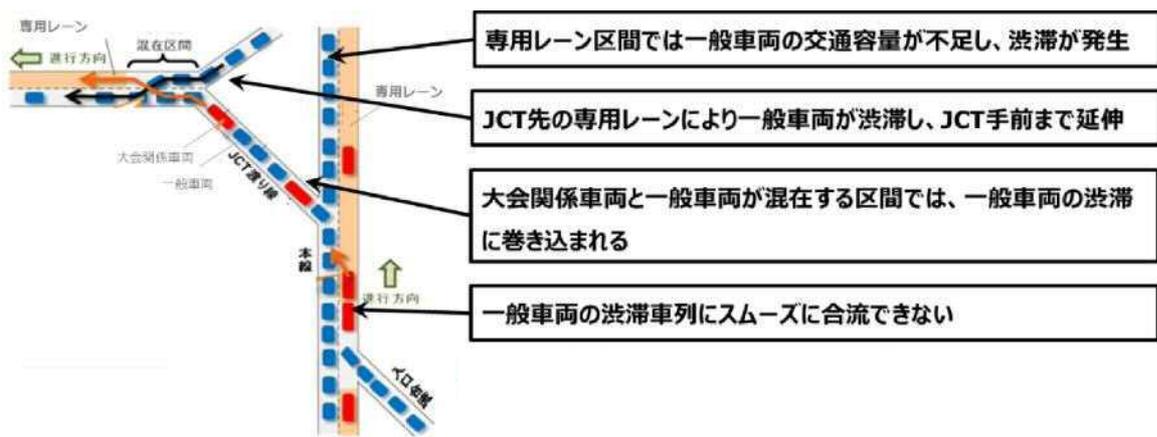


	現況	将来大会前	将来大会中専用L無	将来大会中専用L有
専用レーン設置	-	-	-	あり
大会関係 OD	-	-	あり	あり
開発交通量	-	あり	あり	あり
年次	2016 年 4 月	2020 年 7 月	2020 年 7 月	2020 年 7 月
交通量				
① H28.4 現況	2,147 万①	2,147 万①	2,147 万①	同左
② 季節変動 + 開発交通量		+104 万②	+104 万②	
③ 大会関係者		(対現況 104.8%)	+5 万③ (対大会前 100.2%)	
[万トリップ]				
	2,147	2,147 44 60	2,147 44 60 5	2,147 44 60 5

2. Micro シミュレーション

○ 各ケースにおける影響と対策効果

- 1) 専用レーンなし
 - ・JCT 分合流部で渋滞は発生せず、大会関係車両は円滑に走行
- 2) 専用レーンあり
 - ・JCT 下流側の車線減少により、渋滞が発生しやすく、上流側の JCT 渡り線や本線分流部まで渋滞が延伸する
 - ・JCT や入口合流部付近は大会関係車両と一般車両が混在するため、大会関係車両が渋滞に巻き込まれる

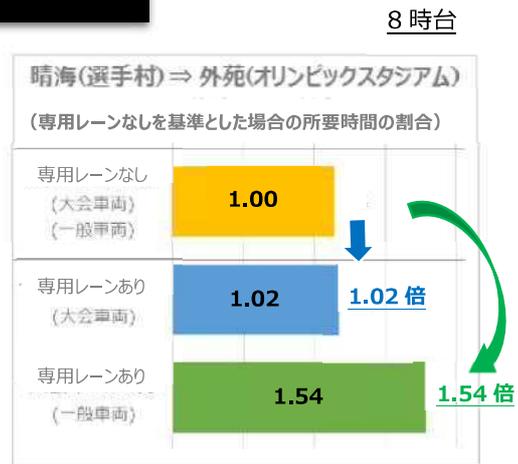


3. Macro シミュレーション

○ 所要時間の変化

- ・一般車両との交錯が多いルート（下記ケース）では、関係車両、一般車両ともに所要時間が増加
- ・一般車両との交錯が少ない一部のルートでは、関係車両の所要時間が安定

検証ケース：晴海(選手村)から外苑(オリンピックスタジアム)までの所要時間



○ 一般道路への影響

- ・高速道路から一般道路への交通量転換により、ORN の周辺では面的に渋滞が拡大



■ 速度 10 ｷロ未満(6 分/km 以上)
 ■ 速度 10~15 ｷロ未満(4~6 分/km 以上)
 ■ 速度 15~20 ｷロ未満(3~4 分/km)
 ■ 速度 20 ｷロ以上(3 分/km 未満)