提言策定にあたっての
実績データと分析

１－１　道路交通 関連

2020TDM推進プロジェクトの推進

都市活動や経済活動の安定との両立を図ることを目的に、東京都、内閣官房、東京2020組織委員会が事務局となり、大会時の交通混雑緩和を目指す（約５万社・910団体で構成）

大会までの主な取組

◆企業向け（中小企業・商店街向け含む）

人の流れ、物の流れについて混雑回避の取組を呼びかけ
説明会約600回、個別相談約3,800回実施（WEB含む）

1）テレワーク、時差出勤などの働きかけ
2）効率的な物流計画の推進
3）工事調整による混雑緩和(対象工事：約2,400件※)

企業の取組状況（例）
- テレワーク導入企業
  2020年3月 24.0% ⇒ 2021年5月 64.8%
- サマーセールの期間変更　例年7月 ⇒ 6月に前倒し
- 集約/共同配送、「大会中の配送遅れ」を顧客に案内

◆個人向け

テレワークの実践、計画的な夏季休暇取得、自家用車利用の際の時間・ルート変更、宅配を一回で受取ること等を呼び掛け

（2019年秋～延期前）
TDMポスター 約16万枚、チラシ 約26万枚を配布
駅、区市、業界団体、企業等に掲示・配架

（延期後）
コロナ禍を経た意識変化（アンケート R2.11月）
→ テレワーク継続意向は高い
交通規制チラシ（会場周辺・開閉会式）　約48万部配布

大会期間中の主な取組

国・経済団体等との取組
- スムーズビズ推進期間、テレワーク・デイズの設定(7/19～9/5)
- 経済界へ人流抑制に向けた働きかけ
- 夏季休暇の分散取得、休暇中の移動自粛の呼びかけ
- 東京港ゲートオープン時間拡大（コンテナターミナル）
- 工事調整による夜間への振替や工事車両の低減

人流抑制の取組（STAY HOMEの呼びかけ）
- テレワークの活用、休暇の取得、オンライン会議
- リモート観戦、Eコマース活用
- マイカー利用の削減、時間帯・ルート変更

物流効率化の取組
- リードタイム延長、翌々日配送
- 納品時期変更、時間指定変更（オフピーク）

大会期間中の集中広報
- CM、Web・新聞広告、メルマガ（約5万社、910団体）
- ポスター約27万枚・チラシ23万枚

正確な情報発信
- リアルタイムの混雑状況及び翌日の混雑予報の発信
- カーナビへの規制情報の提供、Webによる道路交通情報

※件数は、東京都都発注工事。このほか、混雑緩和のため国発注工事等についても工事調整を要請

大会期間中の集中広報

①CM、ポスター等

CM（TV、ラジオ、新聞）や鉄道駅・車内でのポスター展開、道路でのサイネージや横断幕等により、交通混雑緩和や人流抑制を呼びかけ

テレビCM

放送局：民放キー5局
期間：7/23-8/31

鉄道駅ポスター・中づり・新聞広告

掲出先：鉄道各社
期間：7/19-8/29

日本経済新聞(7/19)
読売新聞（8/20）

高速道路サイネージ・横断幕

首都高から見える屋外広告（12箇所）期間：7/5~7/18
都道・国道歩道橋（50箇所）
期間：7/12-9/5

②デジタル施策

WEBサイトへの記事掲載や、メルマガ（毎日配信）、Youtube、SNS等を活用し、混雑緩和の呼びかけや交通対策の情報提供を実施

ビジネス誌(WEB)

WEB広告（バナー）

YouTube

【期間：7/19-9/5】

③明日の混雑予報

大会期間中は、明日の混雑予報ポータルサイト、ツイッター（約400回）等により、交通状況等を毎日配信

ポータル

ツイッター

【期間：7/14-9/5】

④国や関係機関との連携

国や自治体、関係機関等との連携による呼びかけを実施

テレワークデイズ

JARTIC

自治体

大会期間中における広域の交通量の減少

➢ 交通量：高速道路及び一般道の代表断面合計（全日平均）で約1割減少

圏央道～外環における代表断面の合計交通量の増減率（交通対策実施期間中と2018年同時期の比較）

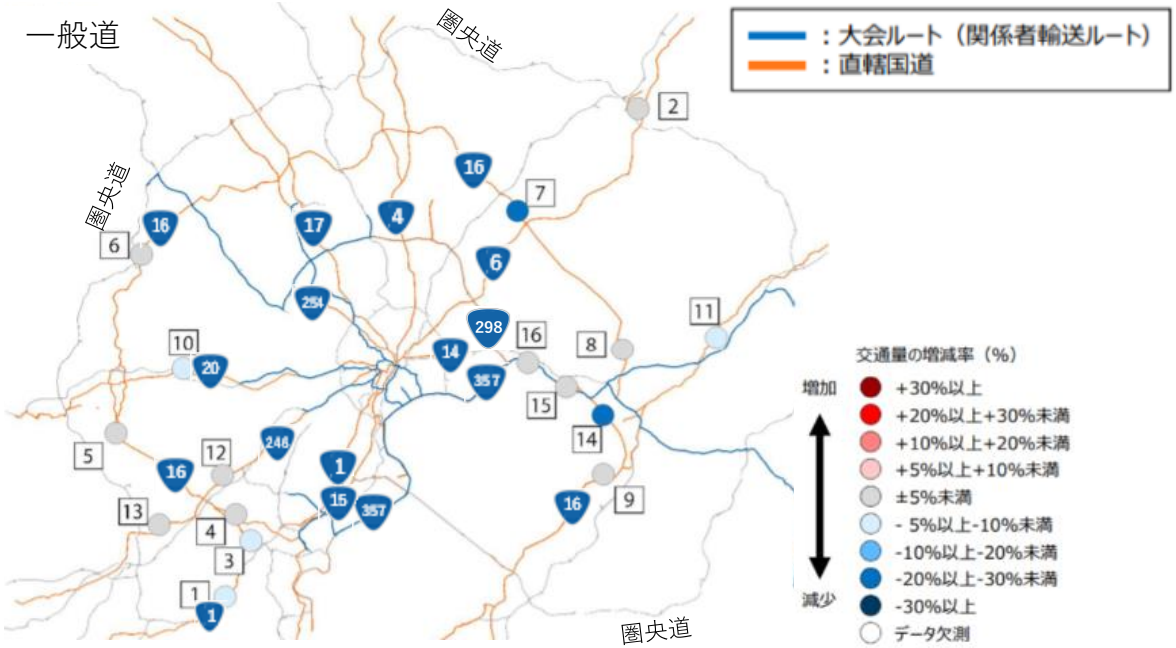
	高速道路	一般道
平日平均	-8%	-4%
休日平均	-20%	-10%
全日平均	**-13%**	**-6%**

※交通対策実施期間は7/19～8/9、8/24～9/5
※交通量は上下及び24時間の合計
※代表断面：高速トラカン（NEXCO）22箇所（左下図丸数字）、
　直轄トラカン16箇所（右下図四角数字）
※2018年同時期とは、2018年同月同曜日の平均値を用いている
※交通量は、速報値（トラカン等による計測）
※データ欠測が生じた区間の値は合計に含まない
※2018年は現状ネットワークと一部異なる

各断面の増減率（ 2021年7月30日（金）の例）

高速道路

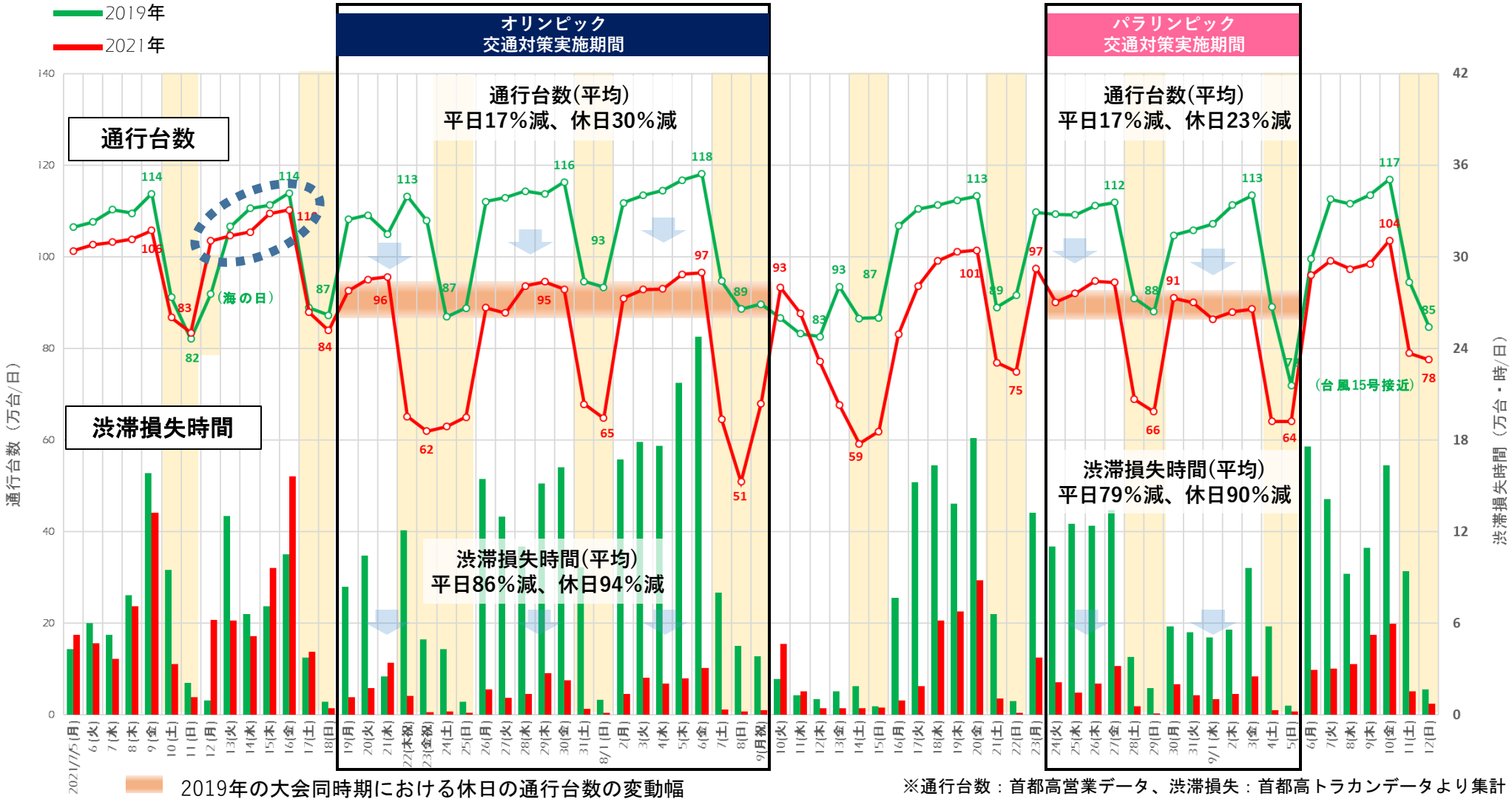
一般道



【出典】　国土交通省HP（https://www.mlit.go.jp/road/2021summer-tr/）

大会期間中における首都高の通行台数と渋滞の減少

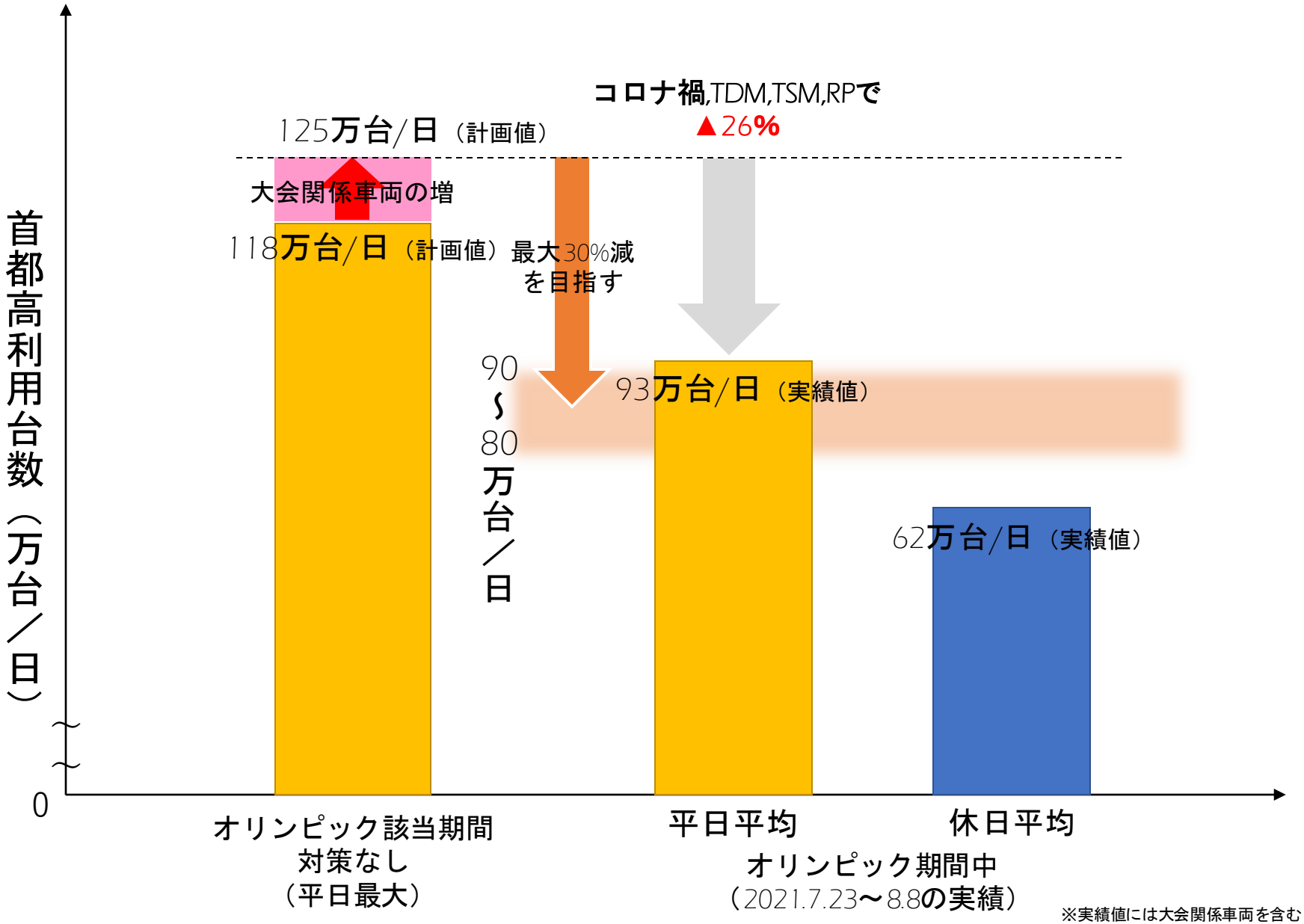
- 通行台数（大会直前）：2019年と比べ同程度で推移
- 通行台数（期間中）：対2019年比で平日は約2割減少（2019年の休日の通行台数と同程度）
- 渋滞損失時間（期間中）：平日は約8割減少



※通行台数：首都高営業データ、渋滞損失：首都高トラカンデータより集計

首都高速の交通量　目標と実績

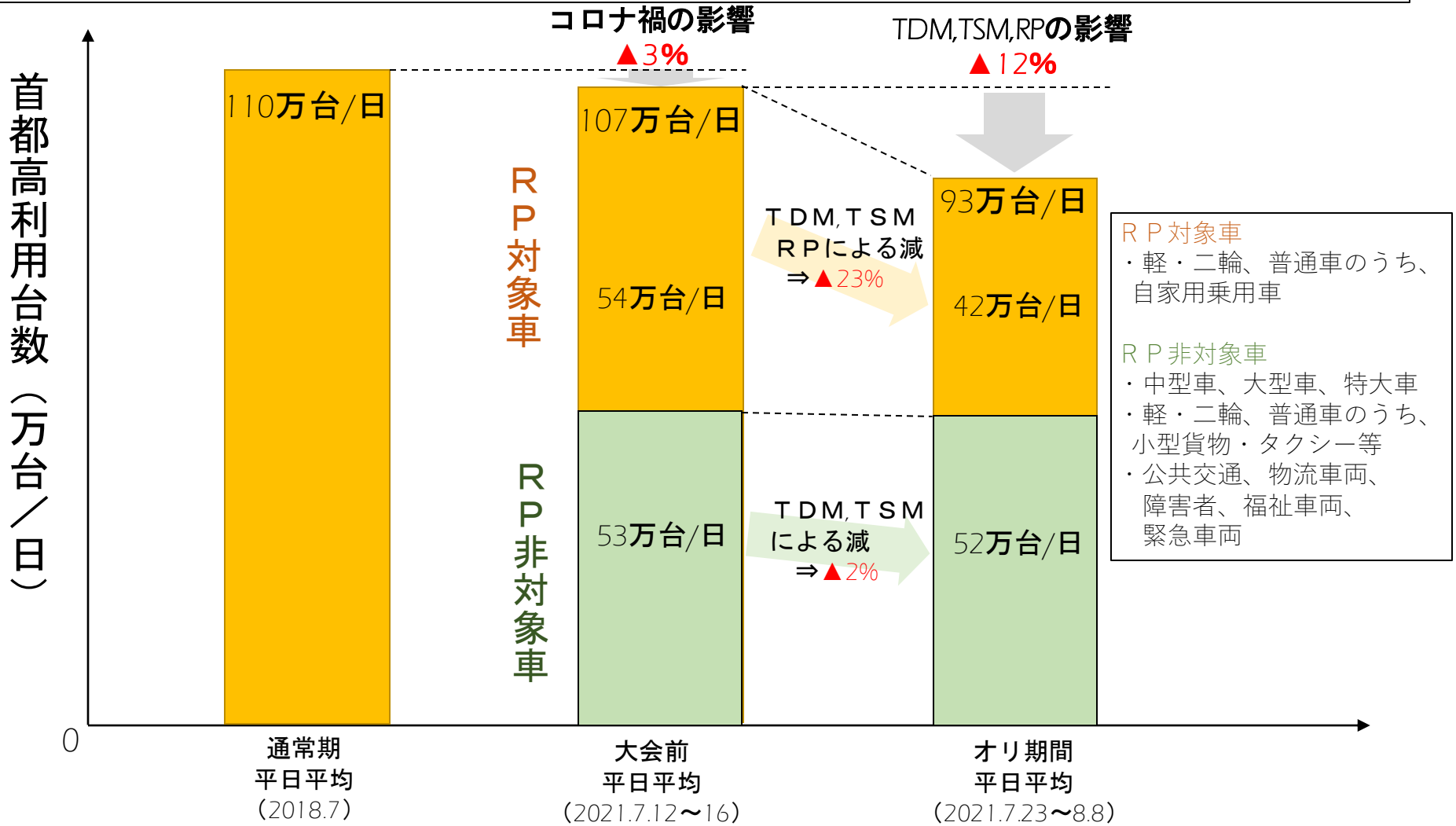
○首都高速道路の交通量を最大30%減を目指す ⇒ 約26%減少し、概ね目標を達成



※実績値には大会関係車両を含む

首都高の利用台数の変化（平日）【車種別】

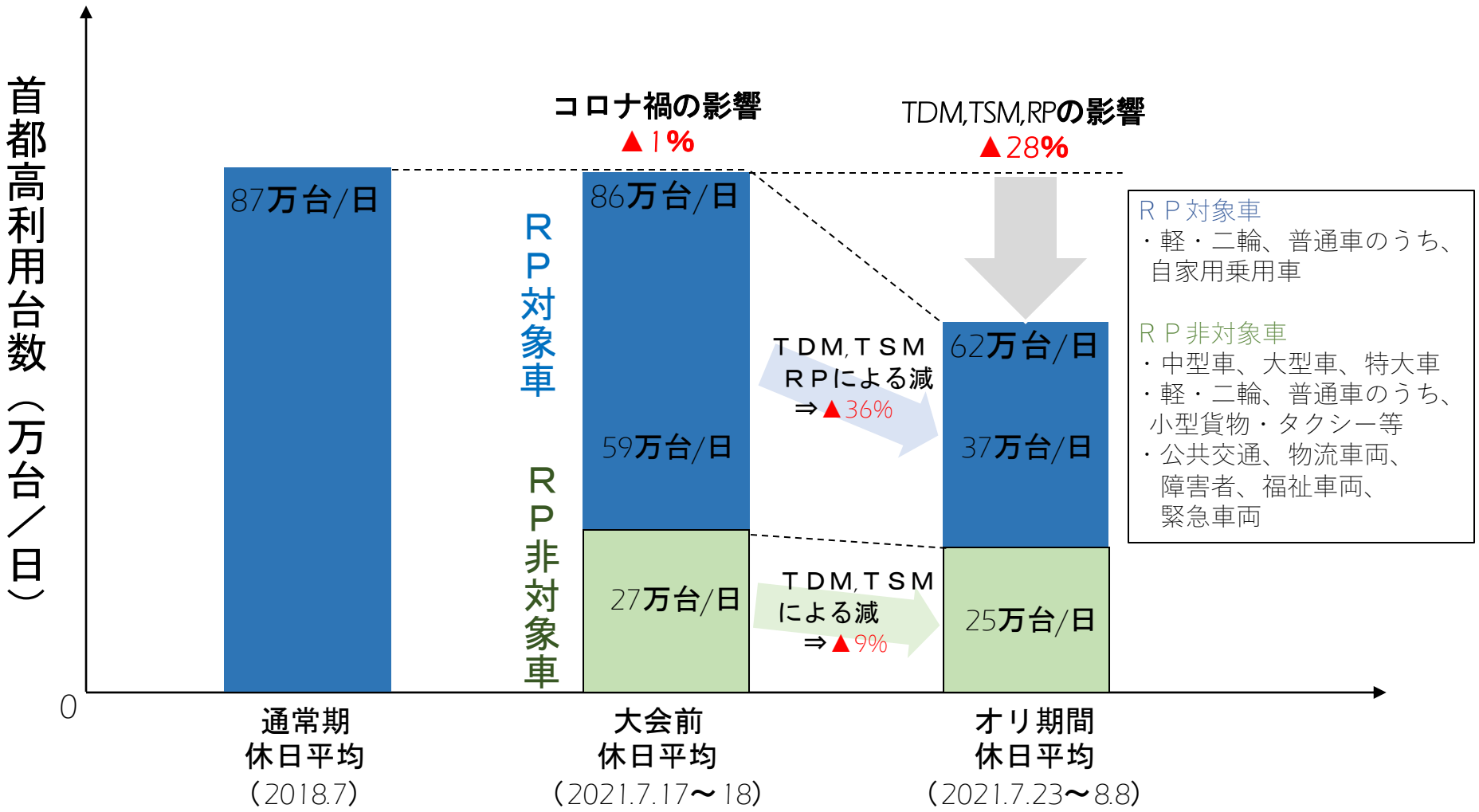
○コロナ禍の影響として、大会直前と2018年7月を比較すると約3%減少
※2019年7月は、「大会本番に向けた2019年夏の試行」を実施していたため2018年7月と比較
○交通対策の効果として、大会中と大会直前を比較すると約12％減少
○ロードプライシング（ＲＰ）の対象車種別に大会中と大会直前を比較すると、ＲＰ対象車は約23%減少、ＲＰ非対象車は、約2%減少



※首都高ETCログデータをもとに分析（車種分類等、判別可能な情報をもとに一定の前提をおいて集計）
大会前平日平均には大会関係車両、オリ期間平日平均（実績値）には大会関係車両及び夜間割引による変化を含む

首都高の利用台数の変化（休日）【車種別】

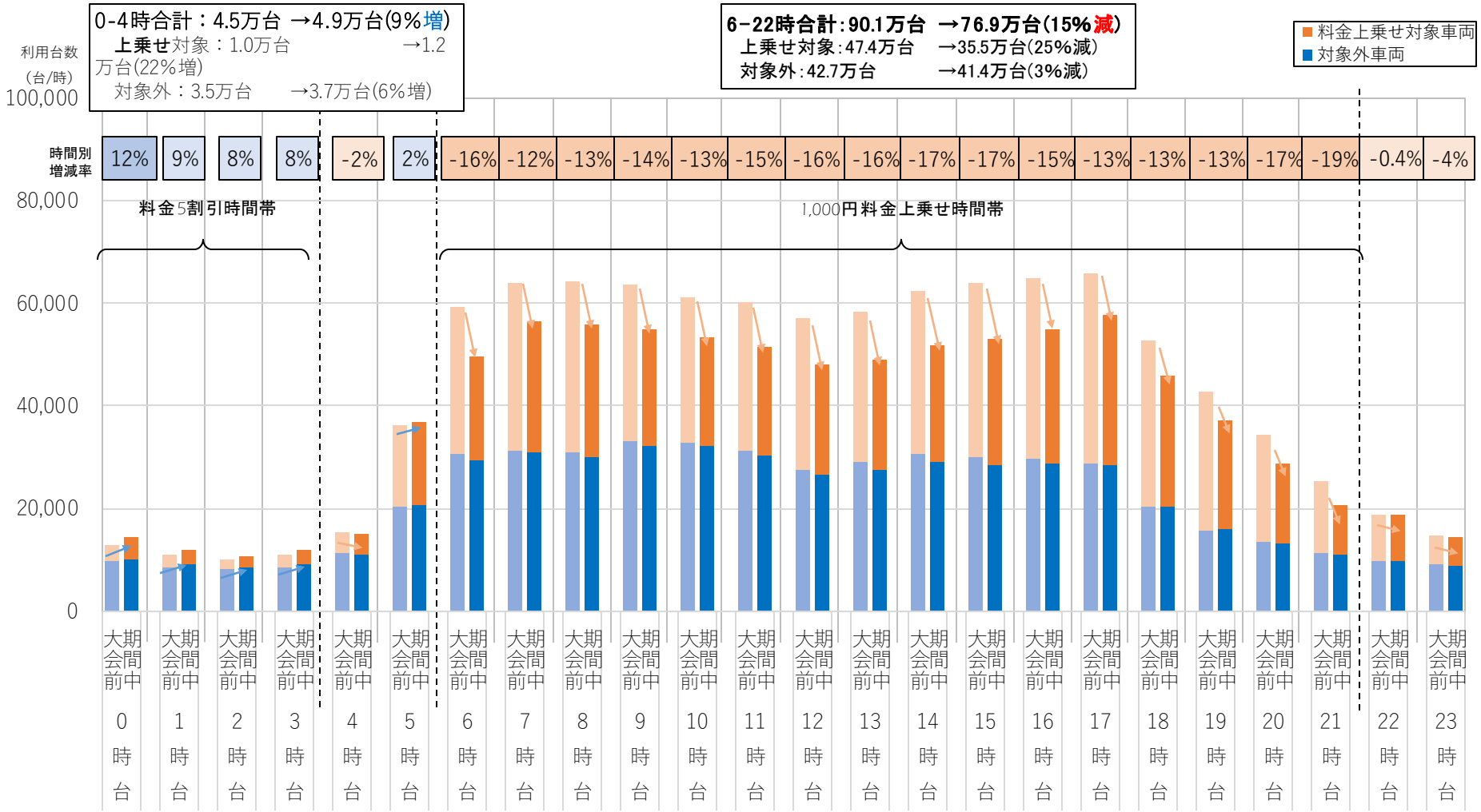
○コロナ禍の影響として、大会直前と2018年7月を比較すると約1%減少
※2019年7月は、「大会本番に向けた２０１９年夏の試行」を実施していたため2018年7月と比較
○交通対策の効果として、大会中と大会直前を比較すると約28%減少
○ロードプライシング（ＲＰ）の対象車種別に大会中と大会直前を比較すると、ＲＰ対象車は約36%減少、ＲＰ非対象車は、約9%減少



※首都高ETCログデータをもとに分析（車種分類等、判別可能な情報をもとに一定の前提をおいて集計）
大会前休日平均には大会関係車両、オリ期間休日平均（実績値）には大会関係車両及び夜間割引による変化を含む

首都高の時間帯別（車種別）利用台数 【2021年大会前と比較】 （平日）

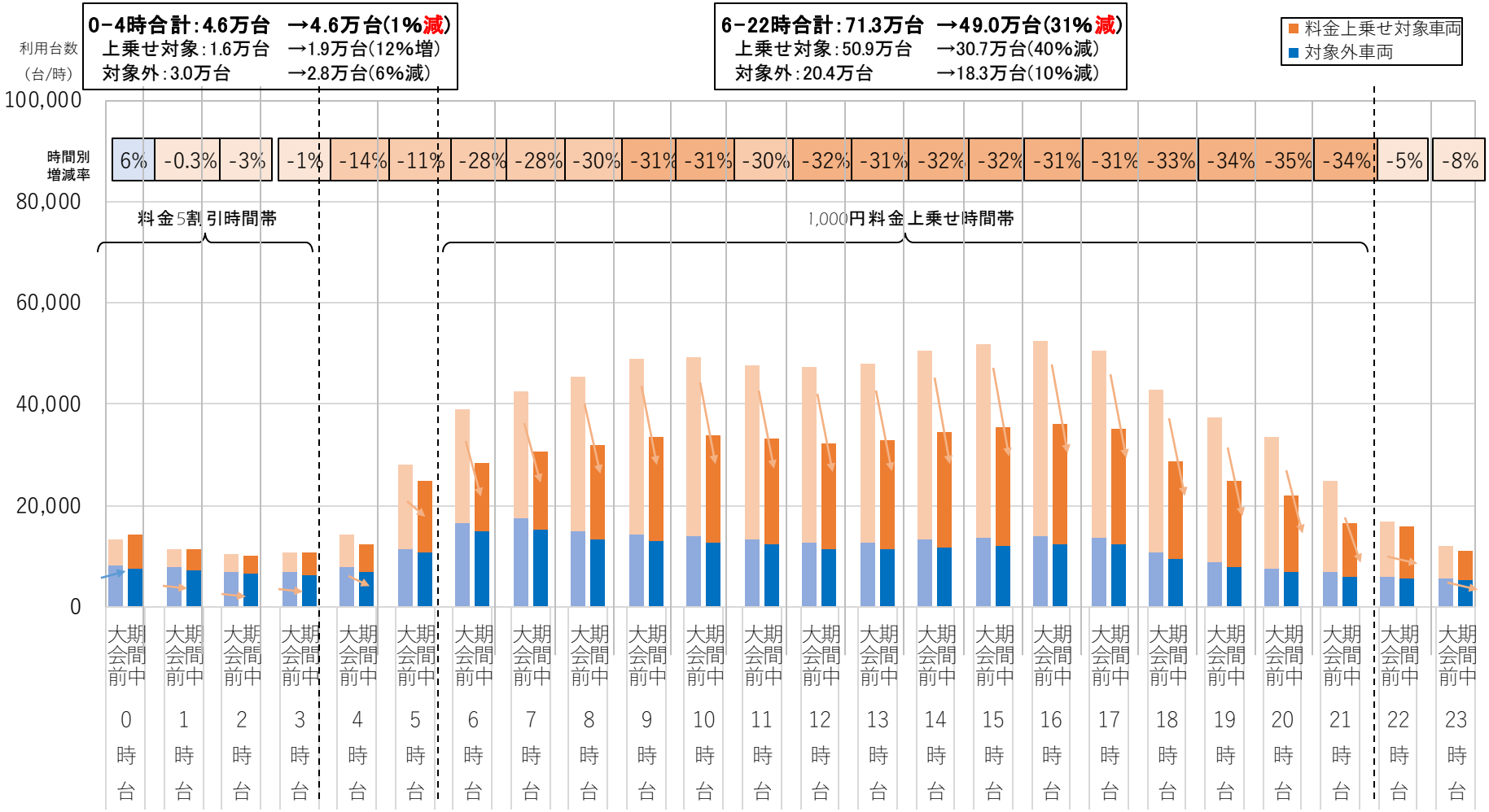
○ 大会期間中（オリ期間）の首都高利用台数※（平日、全車）は、大会前と比較して料金上乗せ時間帯（6～22時）で15％減、割引時間帯（0～4時）で9％増



※データ：首都高ETCログデータ（現金車は、利用台数の対象外）
※大会前は7/12（月）～18（日）、大会期間はオリンピック期間の7/23（金）～8/8（日）の平日を対象
※料金上乗せ対象車両は、自家用乗用車等、対象外車両は、小型貨物車及び中型以上の車両等
※利用台数は首都高全入口の流入交通量の合計値

首都高の時間帯別（車種別）利用台数 【2021年大会前と比較】 （土休日）

○ 大会期間中（オリ期間）の首都高利用台数※（土休日、全車）は、大会前と比較して料金上乗せ時間帯（6～22時）で31％減、割引時間帯（0～4時）で1％減

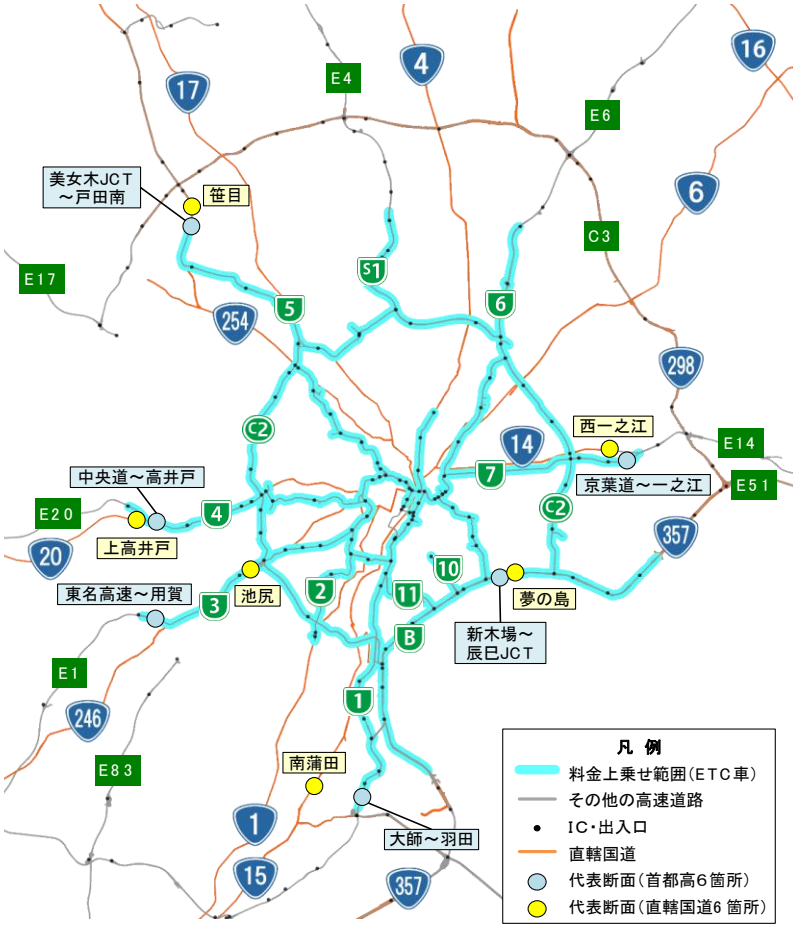


※データ：首都高ETCログデータ（現金車は、利用台数の対象外）
※大会前は7/12（月）～18（日）、大会期間はオリンピック期間の7/23（金）～8/8（日）の土休日を対象
※料金上乗せ対象車両は、自家用乗用車等、対象外車両は、小型貨物車及び中型以上の車両等
※利用台数は首都高全入口の流入交通量の合計値

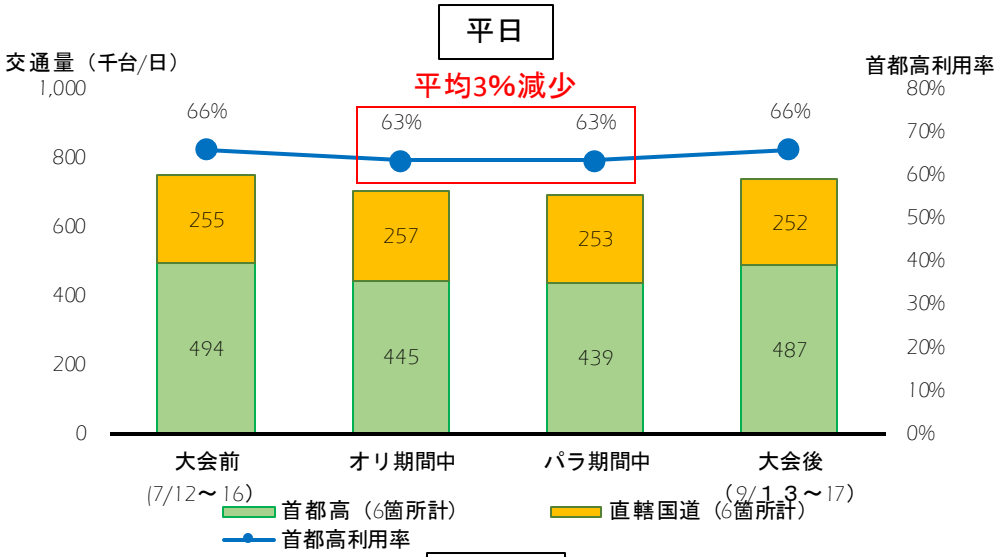
外環内側の代表６断面（首都高・直轄）の交通量の比率

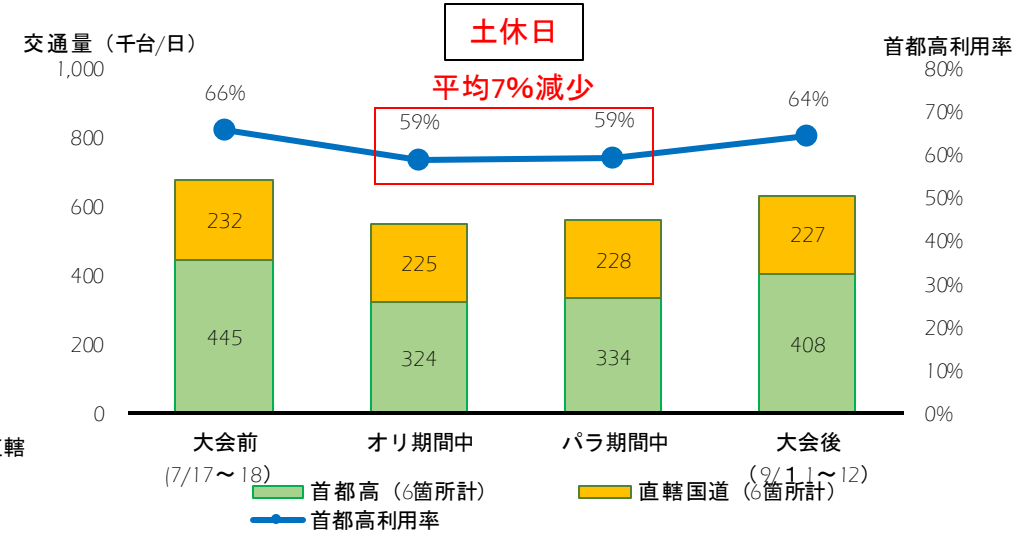
○代表６断面における首都高利用率は、オリ・パラ大会期間中に平日は平均3%減少、休日は平均7%減少

【首都高と直轄が並行する代表6断面】



【代表6断面の平均交通量と首都高走行比率】

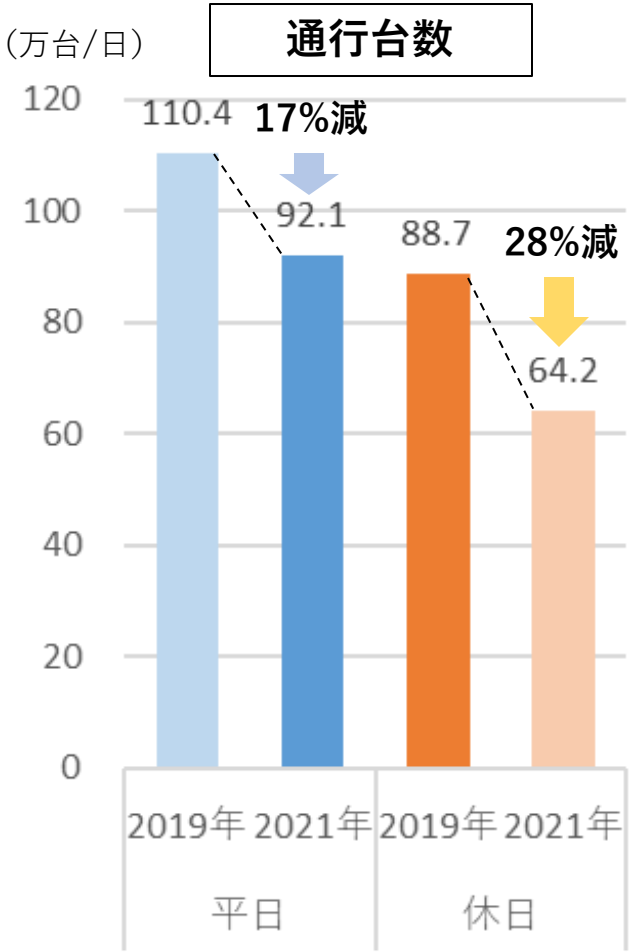


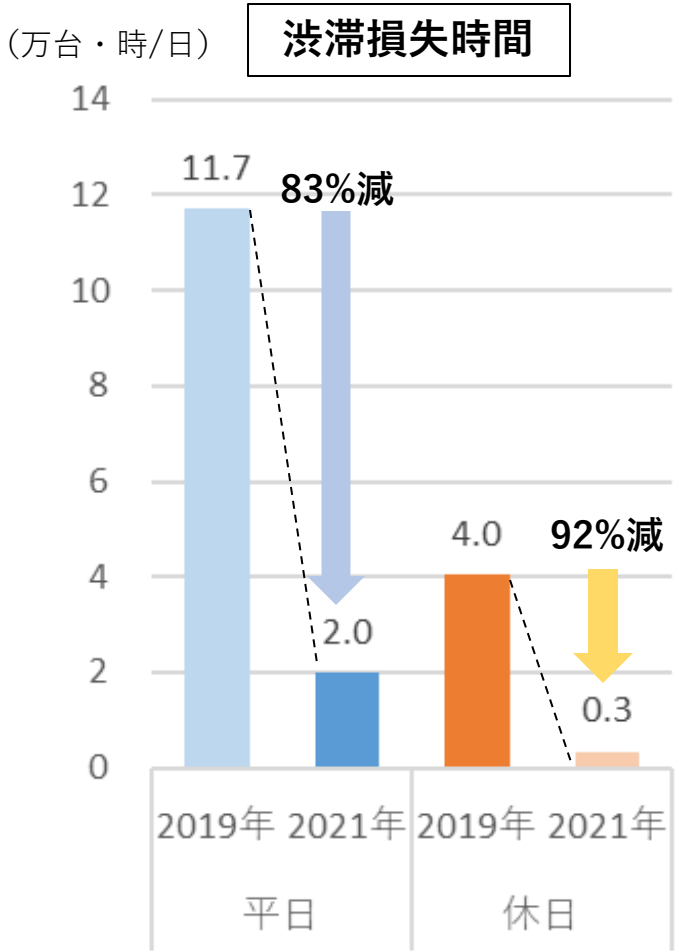


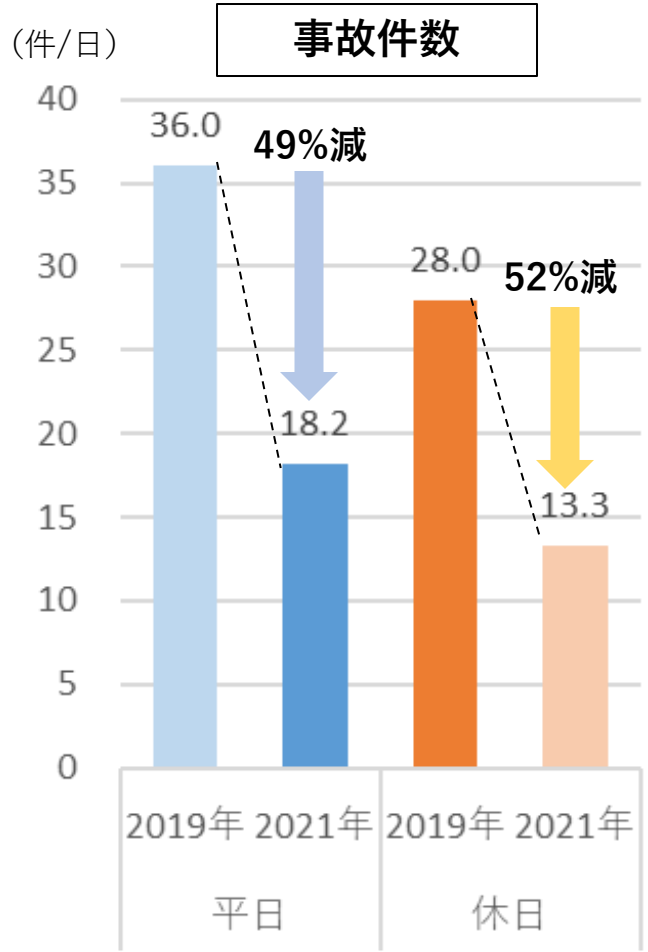
※代表6断面は、東京2020大会における首都高速道路の料金上乗せ適用範囲と一般道（直轄国道）が並行する断面を選定（対象箇所：直轄トラカン 6箇所、首都高トラカン6箇所）
※オリンピック期間は7/23（金）～8/8（日）、パラリンピック期間は8/24（火）～9/5（日）
※交通量は、速報値（トラカンによる計測）
※首都高利用率＝首都高の断面交通量/（首都高の断面交通量＋一般道の断面交通量）

首都高の通行台数減少による効果

・平日は通行台数が2019年より約2割減⇒渋滞損失時間が約8割、事故件数が約5割と大幅に減
・休日は通行台数が約3割減⇒渋滞損失時間が約9割、事故件数が約5割減



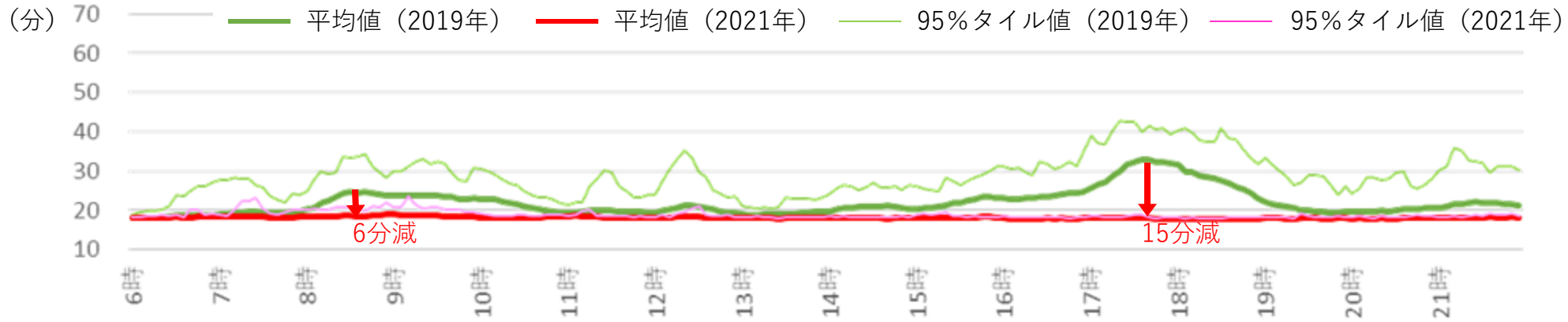




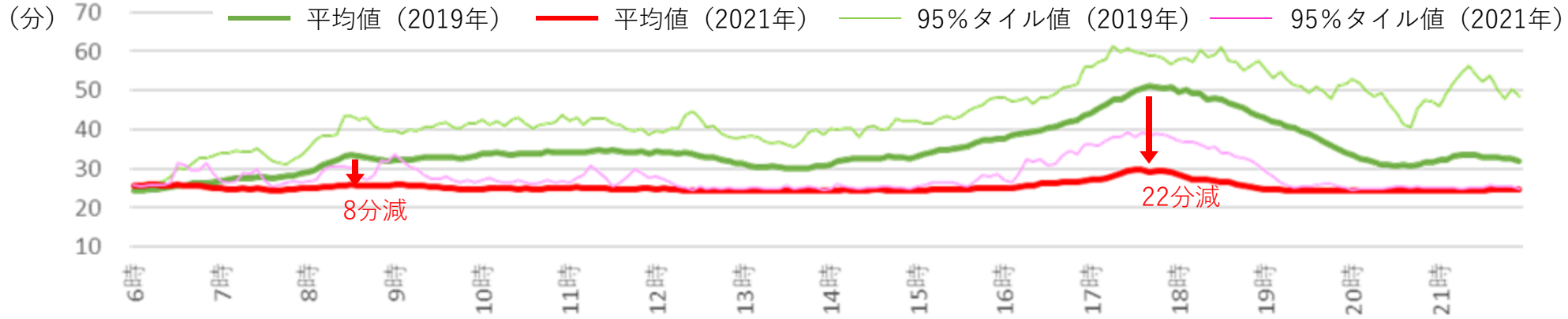
※通行台数：首都高営業データ、渋滞損失：首都高トラカンデータ、事故件数：首都高データより集計
交通対策実施期間（2021年7月19日～8月9日・8月24日～9月5日）の平均（2019年は同時期同曜日）

交通マネジメントによる移動時間の短縮・ばらつきの縮小

オリンピックスタジアム（往路） **10号晴海線晴海入口⇒4号新宿線外苑出口**



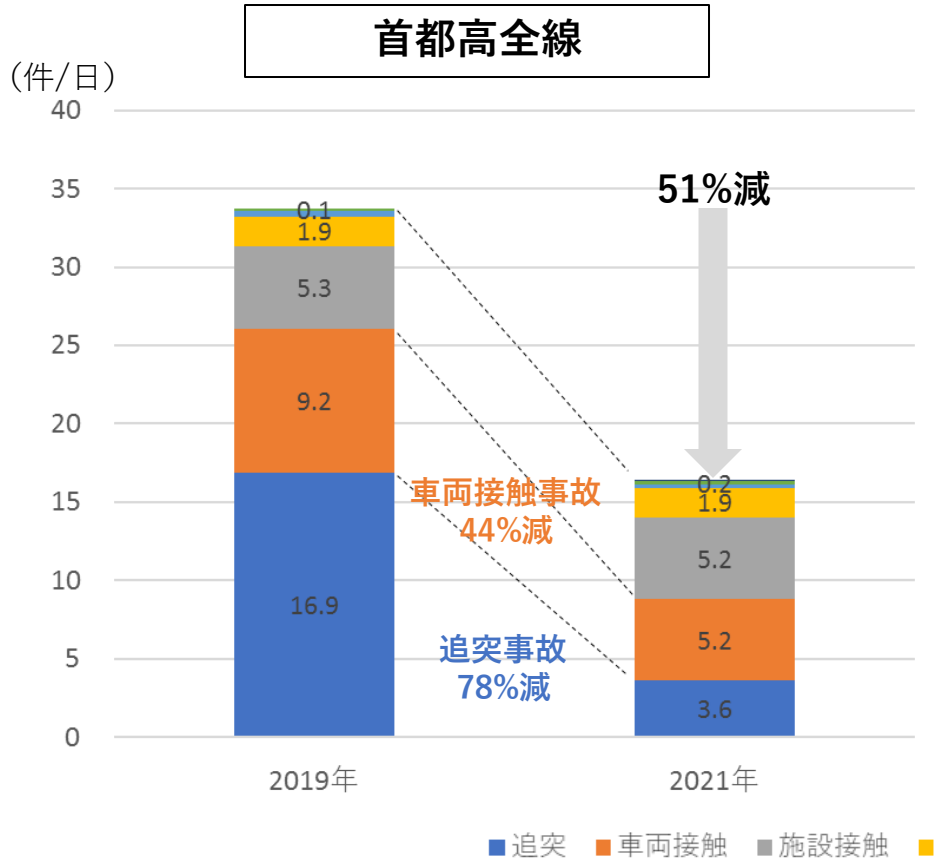
馬事公苑（往路） **10号晴海線晴海入口⇒3号渋谷線用賀出口**

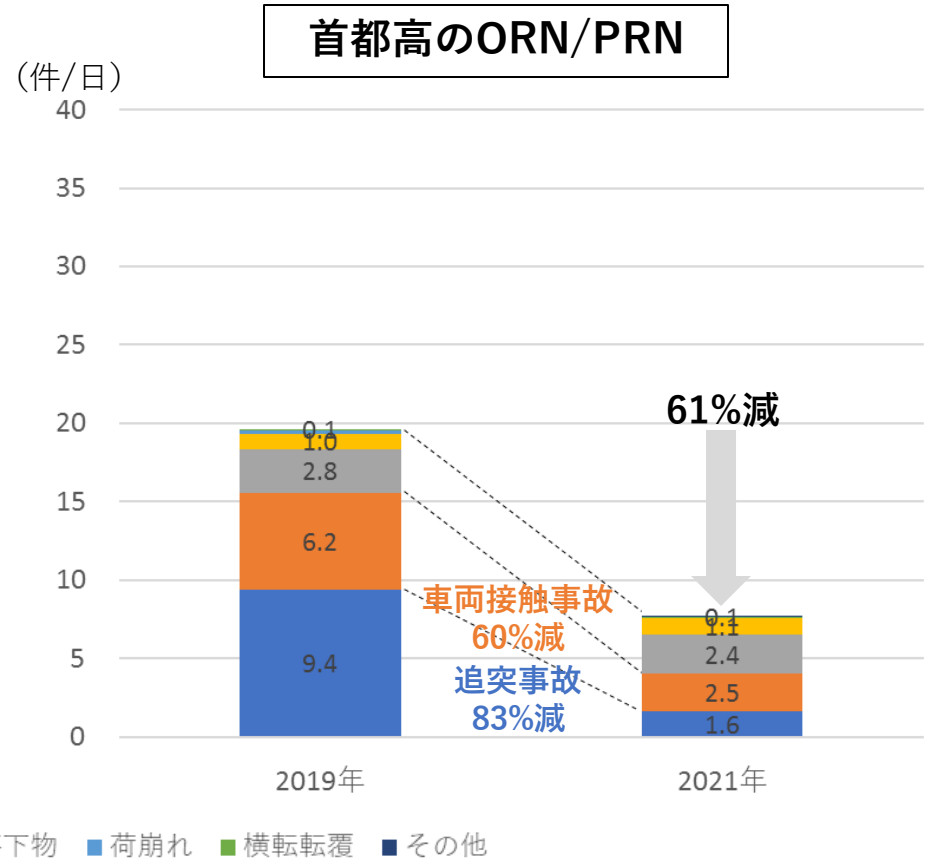


※首都高トラカンデータ
交通対策実施期間（2021年7月19日～8月9日・8月24日～9月5日）の統計値（2019年は同時期同曜日）

事故形態別の件数

・首都高全線で追突事故及び車両接触事故の件数が大幅に減少
・首都高全線と比較してORN/PRNで減少幅が大きい





■追突 ■車両接触 ■施設接触 ■落下物 ■荷崩れ ■横転転覆 ■その他

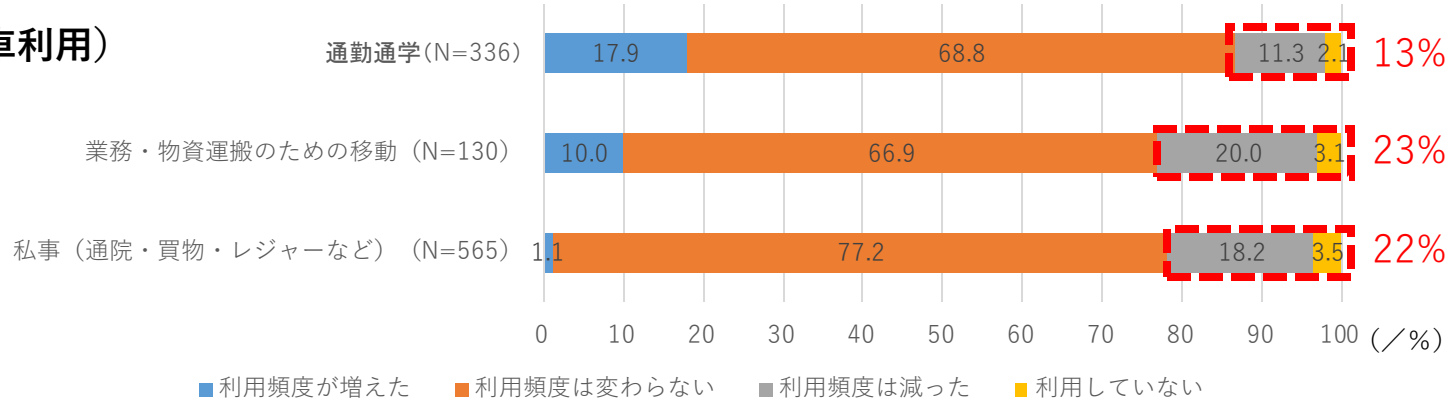
※データ提供元：首都高速道路株式会社
交通対策実施期間（2021年7月19日～8月9日・8月24日～9月5日）の平均（2019年は同時期同曜日）

大会期間中の自動車利用の変化（個人アンケート）

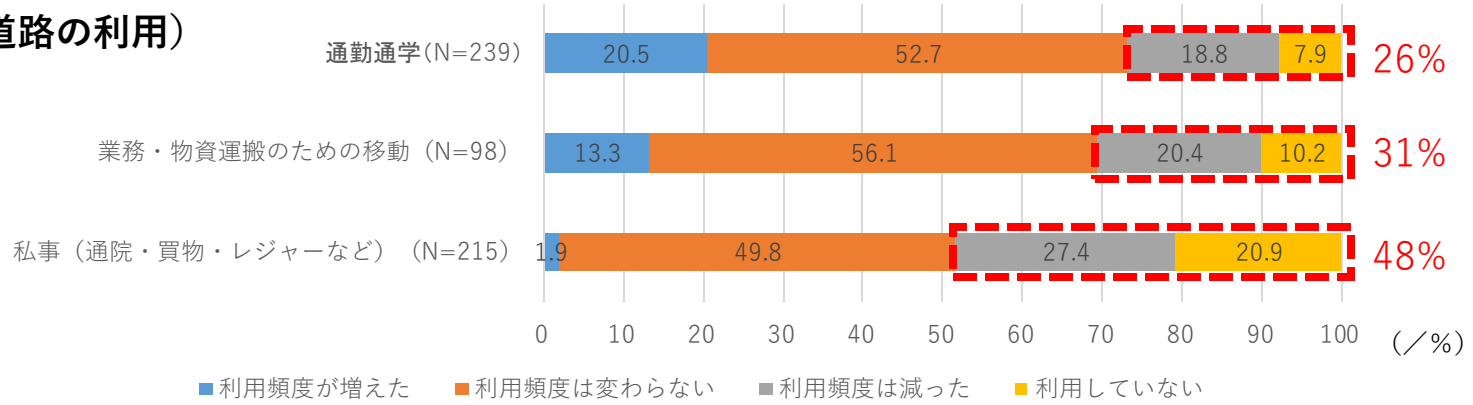
・大会期間中の自動車利用が減ったという回答が1~2割、高速道路の利用が減ったという回答が3～5割程度存在
・自動車利用・高速道路の利用頻度が増えたという層も存在している（通勤通学で顕著）ものの、全体で見ると減少したという割合が高い

大会期間の自動車利用頻度　大会前（2021年6月下旬～7月上旬）と比較した増減

（自動車利用）



（高速道路の利用）

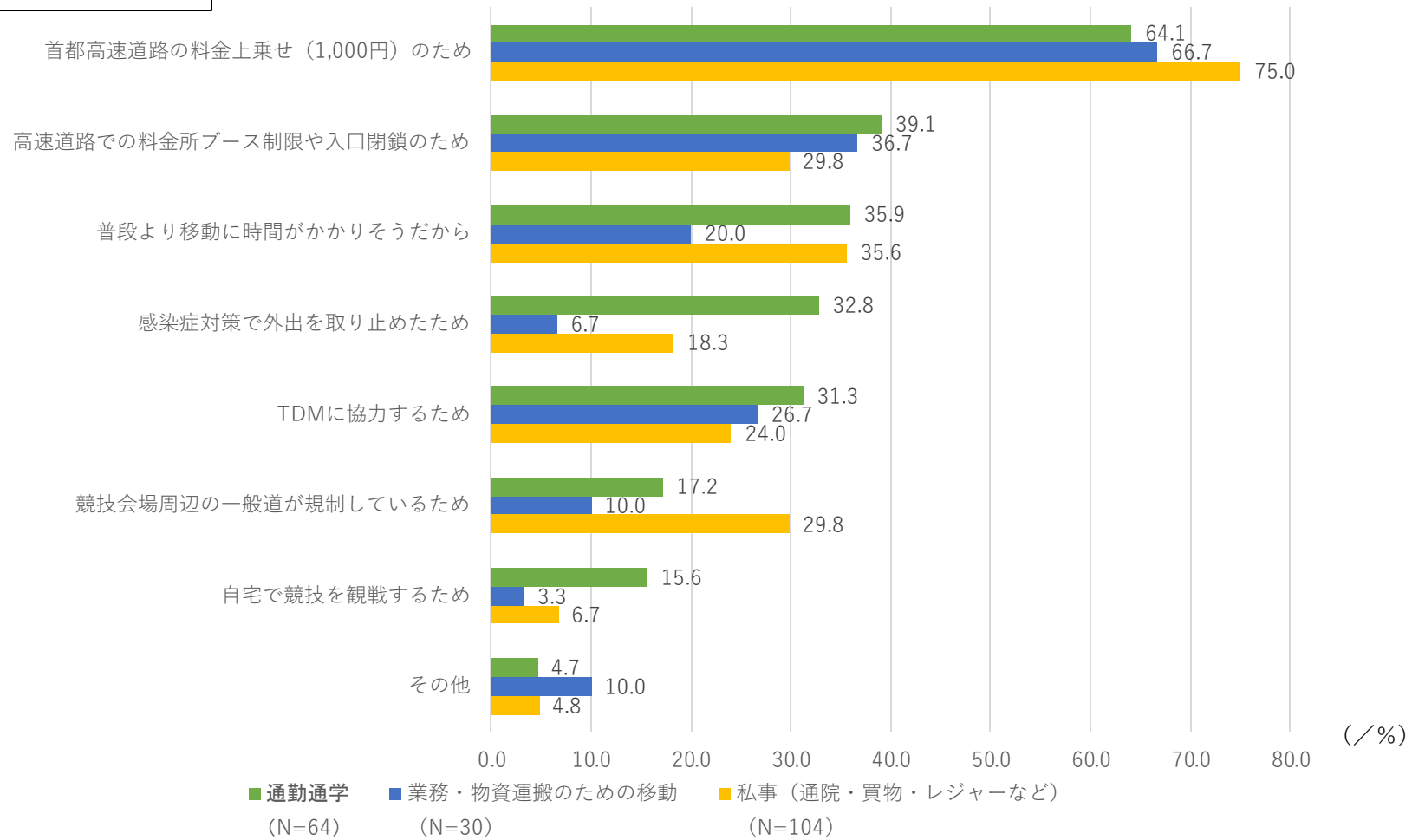


◆調査期間：令和3年8月13日（金）～16日（月）
◆調査対象者：都内在住（都内勤務も含む）の個人（インターネットのモニター調査）
◆回答数：1,039件（※総回答数のうち大会直近に自動車を利用していた件数）

大会期間中に自動車利用を控えた理由（個人アンケート）

・個人の自動車利用を控えた理由として、首都高速道路の料金施策が多いものの、TSM、TDM等多様なものが挙げられている。

自動車利用を控えた理由



◆調査期間：令和3年8月13日（金）～16日（月）
◆調査対象者：都内在住（都内勤務も含む）の個人（インターネットのモニター調査）
◆回答数：1,039件（※総回答数のうち大会直近に自動車を利用していた件数）

TSM等により一部の区間において交通渋滞が発生

・機動的に交通対策を実施し、関係者輸送ルートの円滑な交通状況を維持
　朝ピークの例：調布IC手前、外環道(内回り)戸田東IC手前での本線車線規制等
　夕ピークの例：外環道（外回り）の戸田東IC、外環浦和IC、大泉ICの入口閉鎖等
・ 一方、本線料金所通行制限やJCT方向別規制、本線車線規制の実施箇所周辺で渋滞が発生

2021/7/30（金）　朝 8:00

2021/7/30（金）　夕 16:00

：本線料金所通行制限　11箇所/15箇所
入口：入口閉鎖　23箇所/77箇所
：JCT規制・本線規制　2箇所/17箇所（調布IC手前、戸田東IC手前）

：本線料金所通行制限　11箇所/15箇所
入口：入口閉鎖　28箇所/77箇所

TSM等により一部の区間において交通渋滞が発生（一般道　朝8:00）

2021/7/30（金）　朝 8:00

※警視庁データ

環状七号線外回り（柿の木坂陸橋→高円寺陸橋）の例

所要時間	大会前及びオリ→パラの移行期間【A】	交通対策実施期間（大会中）【B】	差分【B-A】
最大値	35分	55分	+20分
95%タイル値	30分	44分	+14分
平均値	26分	34分	+8分
最小値	20分	25分	+5分

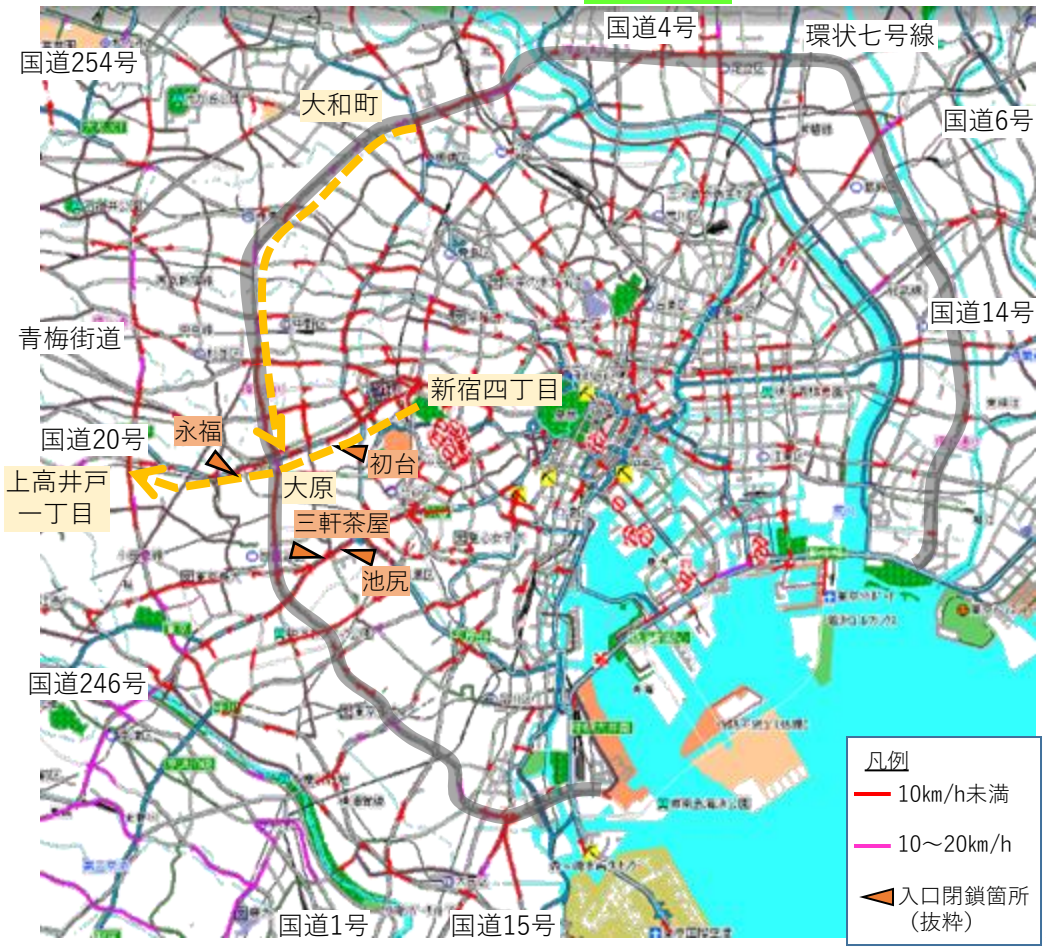
国道20号上り（上高井戸一丁目→国会前）の例

所要時間	大会前及びオリ→パラの移行期間【A】	交通対策実施期間（大会中）【B】	差分【B-A】
最大値	60分	75分	+15分
95%タイル値	55分	65分	+10分
平均値	47分	55分	+8分
最小値	35分	40分	+5分

※JARTICデータ（8時）
※大会前（2021年7月5日～7月16日）、移行期間（2021年8月10日～8月23日）の平日
交通対策実施期間（2021年7月19日～8月9日・8月24日～9月5日）の平日

TSM等により一部の区間において交通渋滞が発生（一般道　夕18:00）

2021/7/30（金）　夕 18:00



※警視庁データ

環状七号線内回り（大和町→大原）の例

所要時間	大会前及び オリ→パラの 移行期間【A】	交通対策 実施期間 （大会中）【B】	差分 【B-A】
最大値	35分	50分	+15分
95%タイル値	35分	40分	+5分
平均値	27分	30分	+3分
最小値	25分	25分	0分

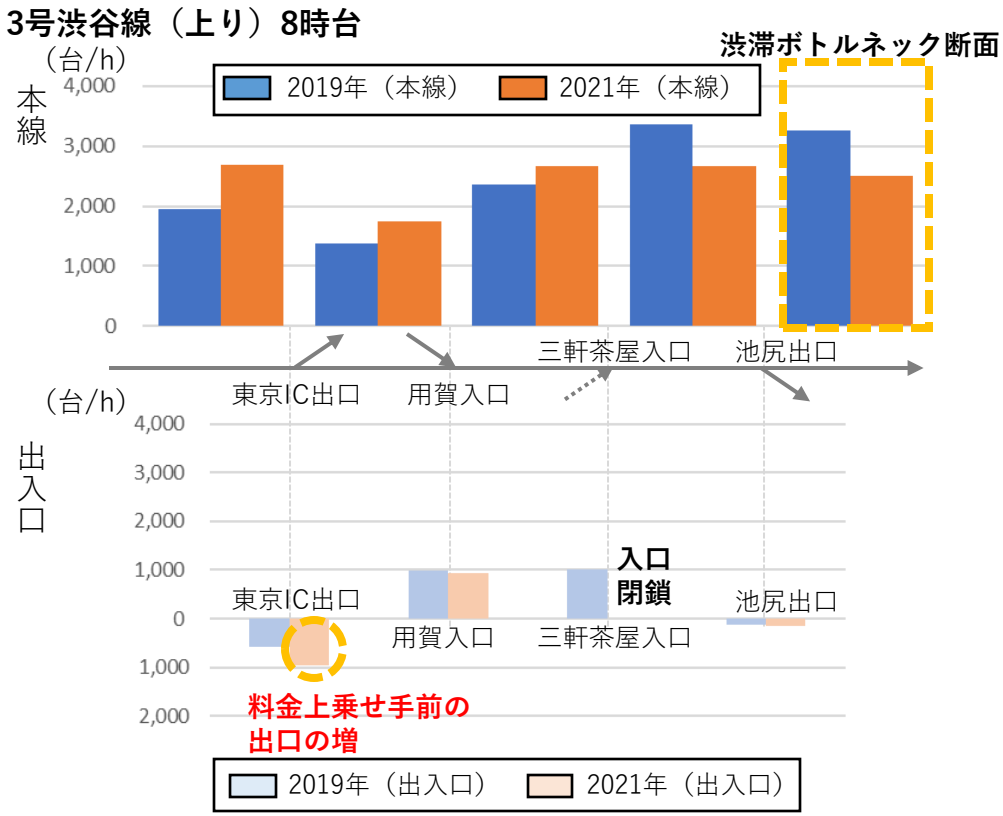
国道20号下り（新宿四丁目→上高井戸一丁目）の例

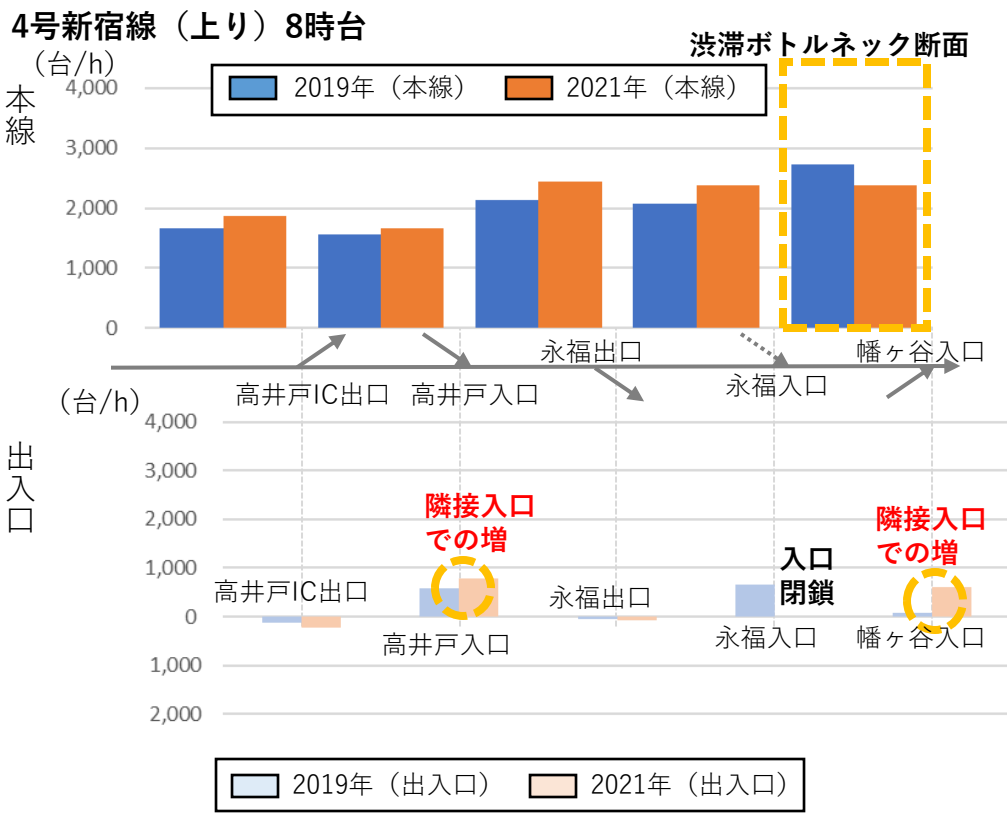
所要時間	大会前及び オリ→パラの 移行期間【A】	交通対策 実施期間 （大会中）【B】	差分 【B-A】
最大値	40分	60分	+20分
95%タイル値	40分	59分	+19分
平均値	33分	42分	+9分
最小値	25分	25分	0分

※JARTICデータ（18時）
※大会前（2021年7月5日～7月16日）、移行期間（2021年8月10日～8月23日）の平日
交通対策実施期間（2021年7月19日～8月9日・8月24日～9月5日）の平日

TSMや料金施策による利用出入口の変化

・料金上乗せ区間の手前の出口において利用交通量が増加（東京IC） ⇒ 上乗せを避けて、一般道に転換
・入口閉鎖の隣接入口の利用が増加（高井戸入口、幡ヶ谷入口）



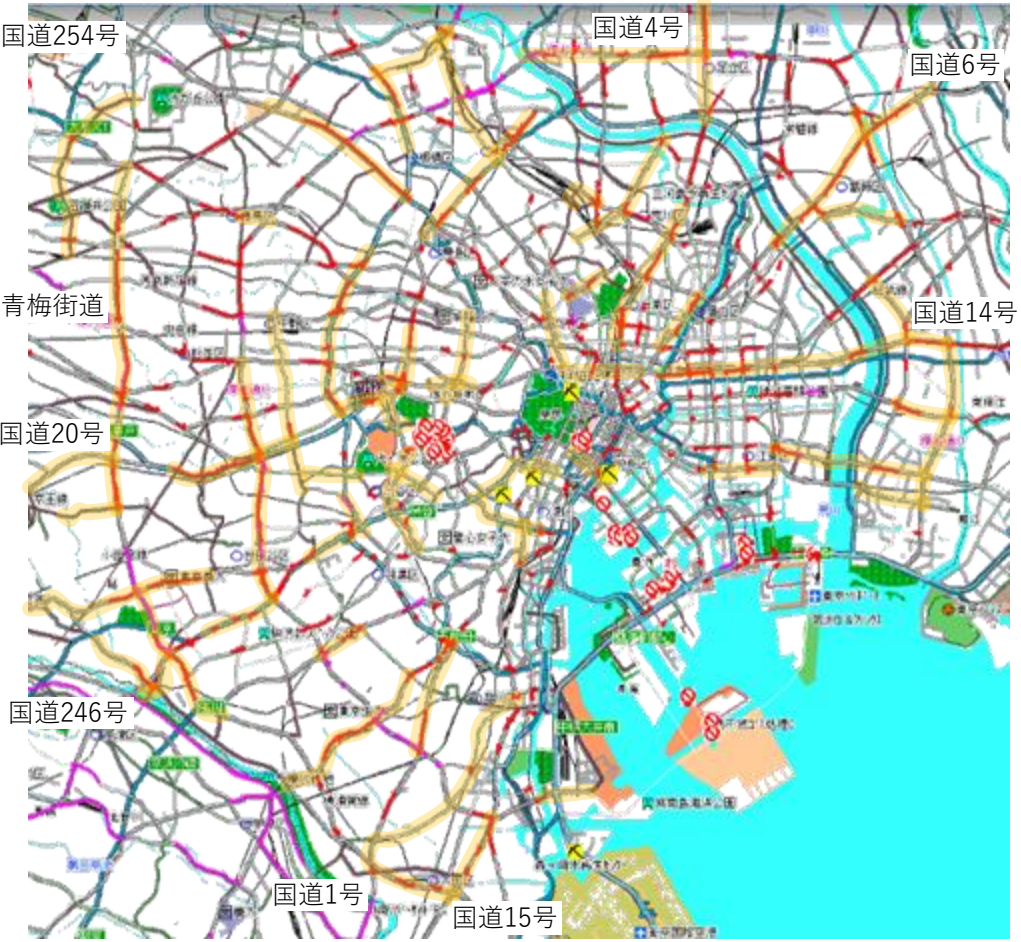


※首都高トラカンデータ
朝ピークにおいて3号上り三軒茶屋入口、4号上り永福入口が閉鎖された日（7/19・20・21・30、8/2・4・5・6・25・26・27・31、9/3が該当）の平均

通常時の主要渋滞区間と大会中の渋滞状況の対応状況

・通常時の主要渋滞箇所と大会中の渋滞箇所は共通する箇所が多く存在

2021/7/30（金）　朝 8:00

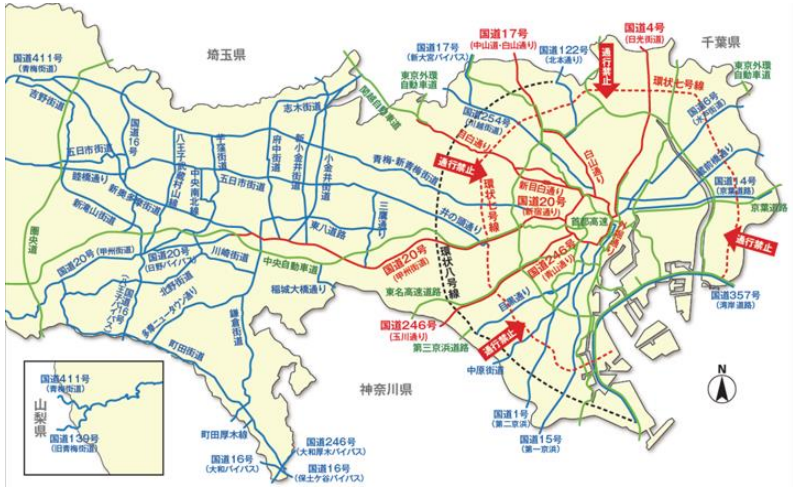


2021/7/30（金）　夕 18:00

※渋滞状況図は警視庁データ、主要渋滞箇所（区間）は国土交通省関東地方整備局「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料」を基に作成

首都直下地震発生時等における交通規制について

・東京23区内において震度６弱以上の地震が発生した場合、人命救助、消火活動等の災害応急対策を円滑に実施するため、必要に応じて、環状７号線内側への車両の流入を禁止するとともに、環状８号線内側への車両の流入を抑制する交通規制が実施される。



【第一次交通規制（道路交通法）】
道路における危険を防止するとともに、人命救助、消火活動等に従事する緊急自動車の円滑な通行を確保するための交通規制（第一次交通規制）を実施

1　環状７号線から都心方向への車両の通行を禁止
2　環状８号線から都心方向への車両の通行を信号制御で抑制
3　「緊急自動車専用路」の指定

- 緊急自動車専用路として指定される路線（一般道）
- 緊急自動車専用路として指定される路線（高速道路等）

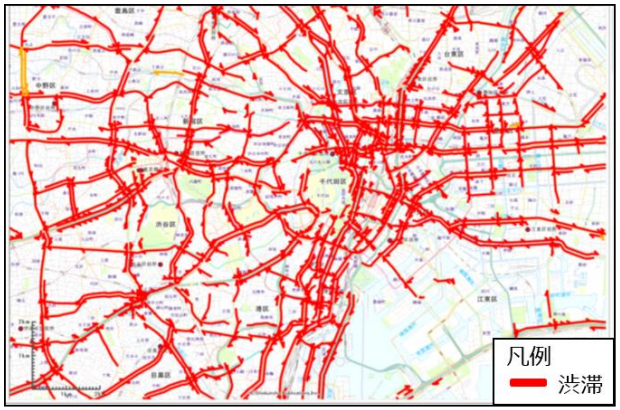
※都内に極めて甚大な被害が生じている場合は被災状況に応じて、車両の交通規制を実施（震度５強）

【第二次交通規制（災害対策基本法）】
災害応急対策を的確かつ円滑に行うための緊急交通路を確保

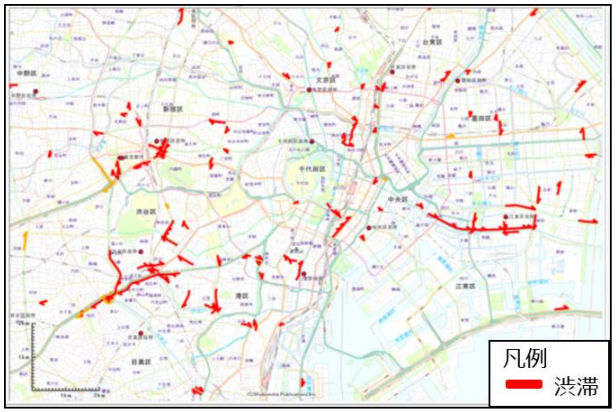
「緊急交通路」の指定

- 緊急自動車専用路として指定される路線（一般道）
- 緊急自動車専用路として指定される路線（高速道路等）
- 必要に応じ、緊急交通路として指定される代表的な路線

※東日本大震災では、都内で震度５強を観測し、首都高速道路を通行止めにして車両を一般道路に排出し、緊急点検を実施したところ、都心部の一般道路では大渋滞が発生した。



東日本大震災時の渋滞状況（2011年3月11日20:00）



普段の渋滞状況（2013年5月31日20:00）

出展：警察庁HP

ナビアプリ・地図サイト等でのサービス提供

①各種交通対策に関する情報提供

WEBサイト・アプリ立ち上げ時等にメッセージを表示

【東京2020組織委員会からのお知らせ】

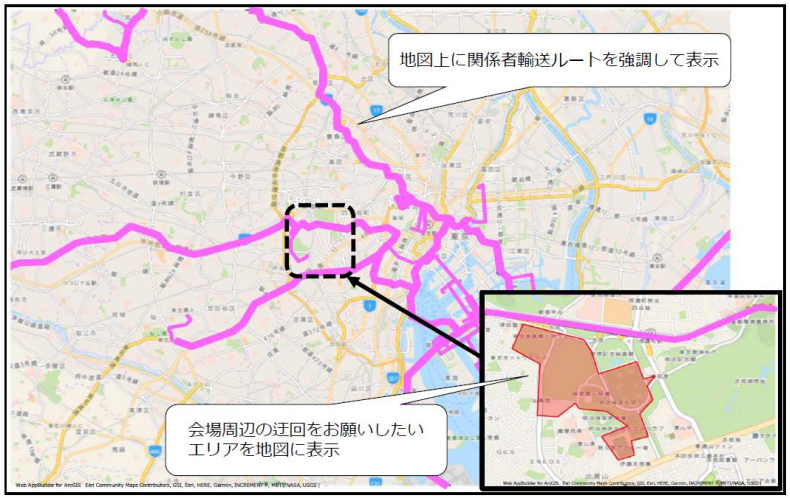
東京2020大会期間中は、高速料金の変更や交通規制が行われています。時間・ルートの変更等、交通混雑緩和へのご理解・ご協力をお願いします。

大会期間中の首都高速道路の料金について
➡ 詳しくはこちら(首都高速道路 公式WEBへ)

大会時の交通規制について
➡ 詳しくはこちら(東京2020組織委員会 公式WEBへ)

※メッセージ内容は各サービスにより異なります。

②関係者輸送ルート、会場周辺の迂回をお願いしたいエリアの地図表示



③関係者輸送ルート等をなるべく回避したルートの検索・案内

回避ルート利用のお願い

関係者輸送ルートの混雑緩和のため、
回避ルートの利用にご協力いただけますか

回避ルートを利用　　通常ルートを利用

対象サービス一覧

【ナビアプリ・地図サイト】

- Google マップ②・③
- Yahoo!カーナビ①・②・③
- いつもNAVI ①・②
- イベント開催時情報提供サービス（イベントweb）①・②、道路交通情報Now!! ①・②
- 地図マピオン①、Mapion（マピオン） ①
- ドライブコンパス①、NEXCO中日本公式WEBサイト①
- ドライブトラフィック「ドラとら」①・②、ドラぷらE-NEXCO ドライブプラザ①
- 乗換MAPナビ①
- ATIS交通情報① 、ATISonNet ①
- MapFan ①
- mew-ti ①・②
- my daiz ①

【車載器ナビ】

- G-BOOK ①、G-Link ①、T-Connect ①
- Honda Total Care ①、Internavi ①
- NissanConnectサービス①
- VICS WIDE ①・②

１－２　公共交通 関連

（参考）情報提供の事例（鉄道事業者・大会輸送影響度マップ等）

＜鉄道事業者による混雑情報の発信の事例＞

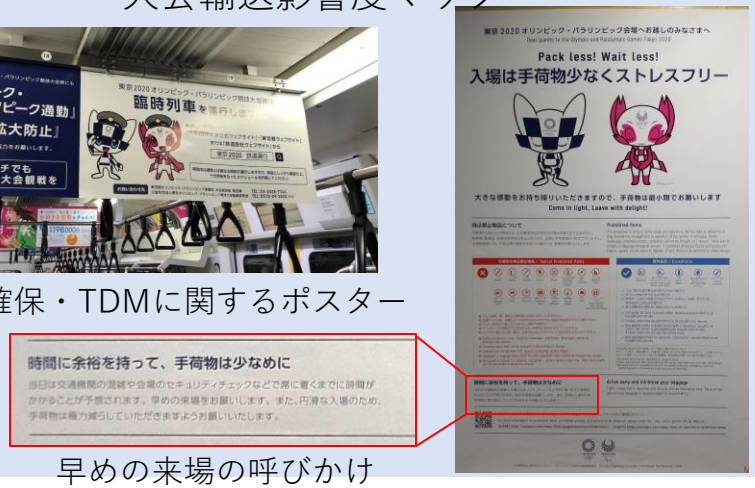
JR東日本アプリ

東京メトロmy!アプリ

＜大会側による情報提供の事例＞

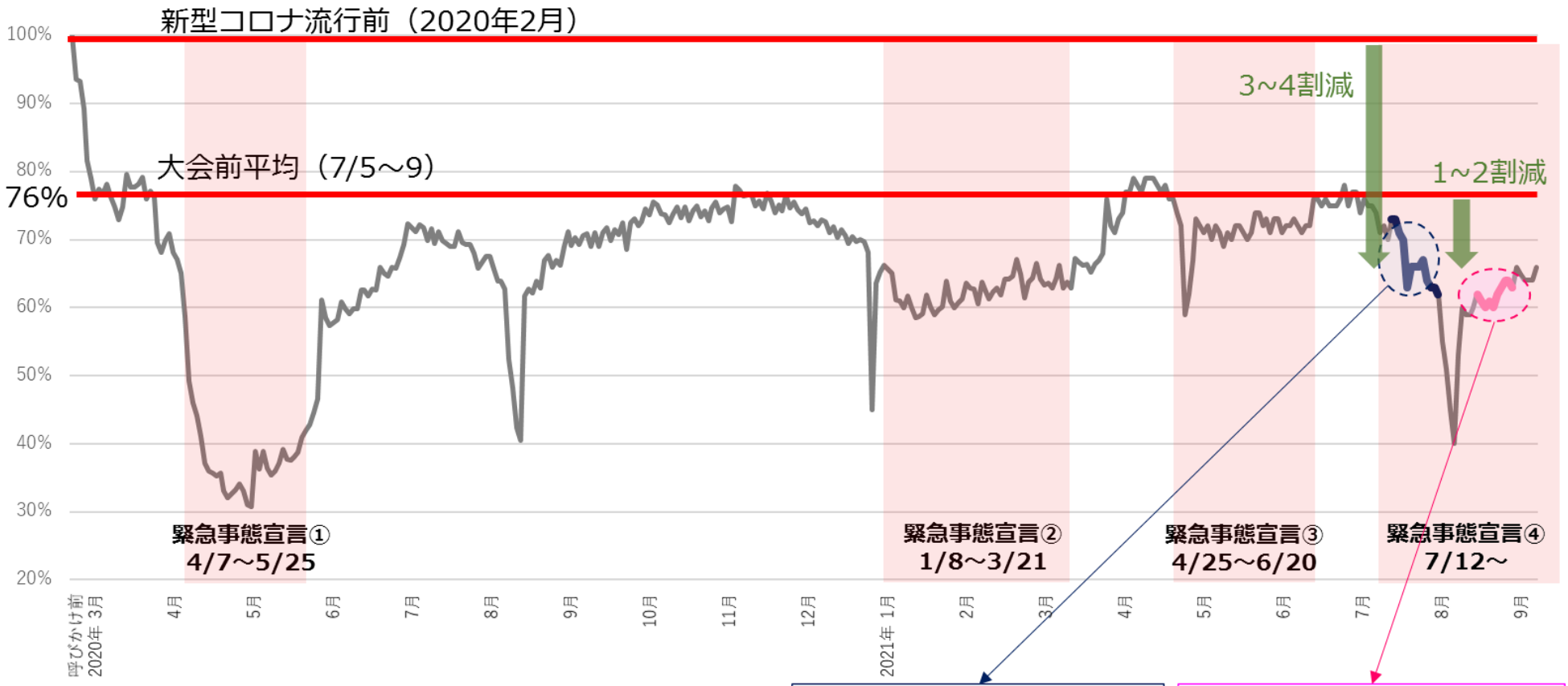
大会輸送影響度マップ

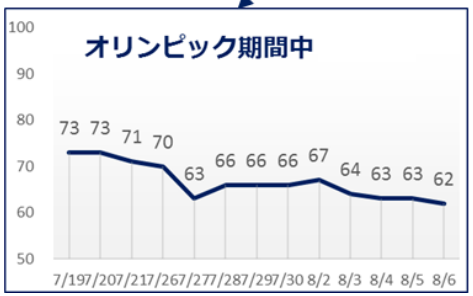
輸送力の確保・TDMに関するポスター

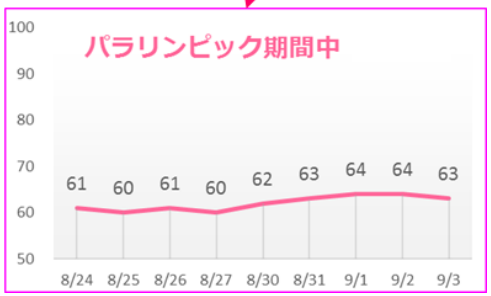


早めの来場の呼びかけ

大会期間中における鉄道利用者数（平日ピーク時間帯）の減少







出典：国土交通省鉄道局データより集計

※首都圏の主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の自動改札出場者
対象とした駅は
東京・新宿・渋谷・品川・池袋・高田馬場・大手町・北千住・押上・日暮里・町田・横浜

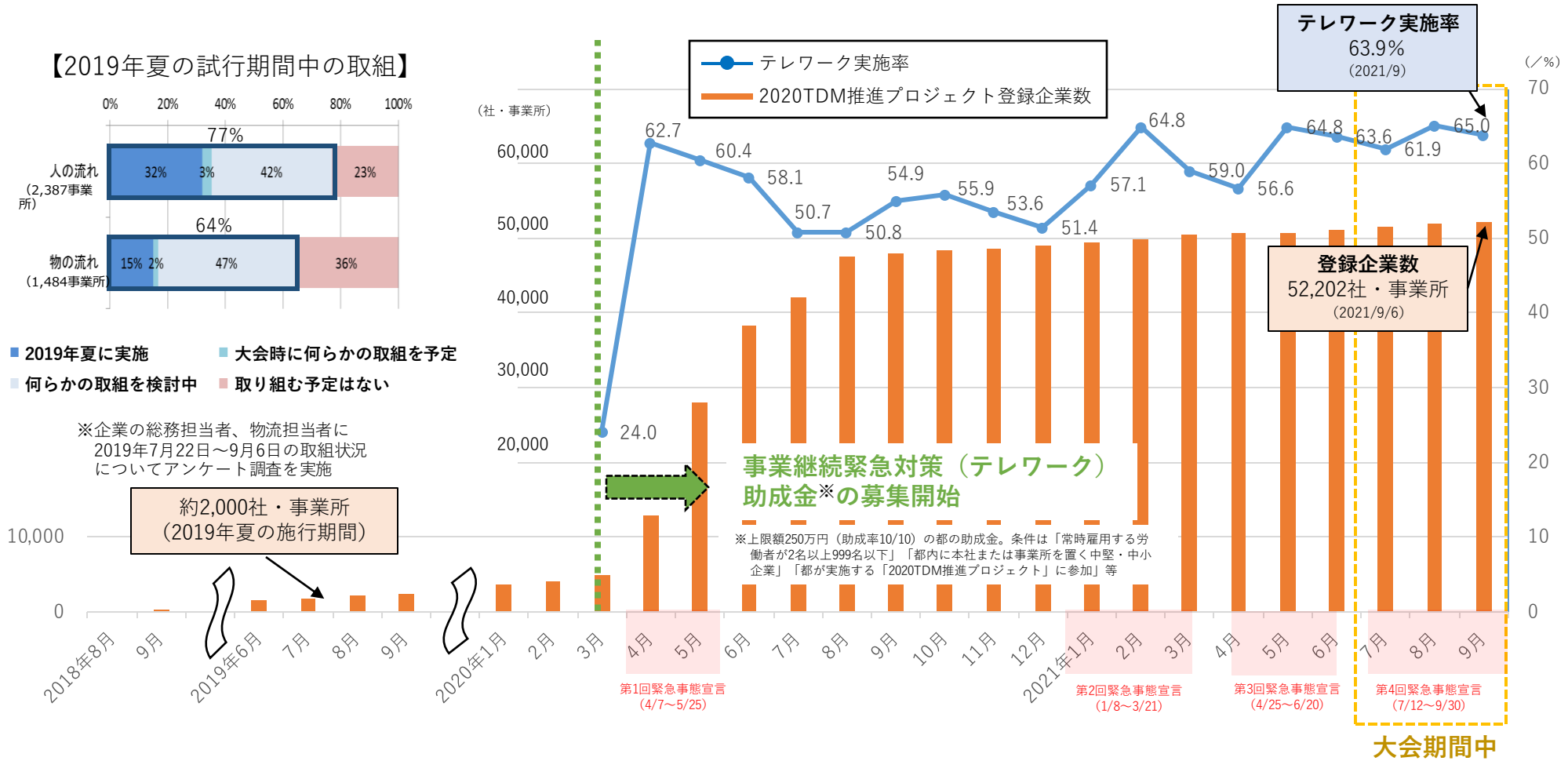
※なお、公共交通マネジメントの「輸送力の確保」については、大会に向けて
『東京2020大会期間中の鉄道運行（臨時列車の運行等）について』を
2021年6月30日に公表したが、無観客となった東京圏等は、とりやめた。

2　柔軟で多様な働き方 関連

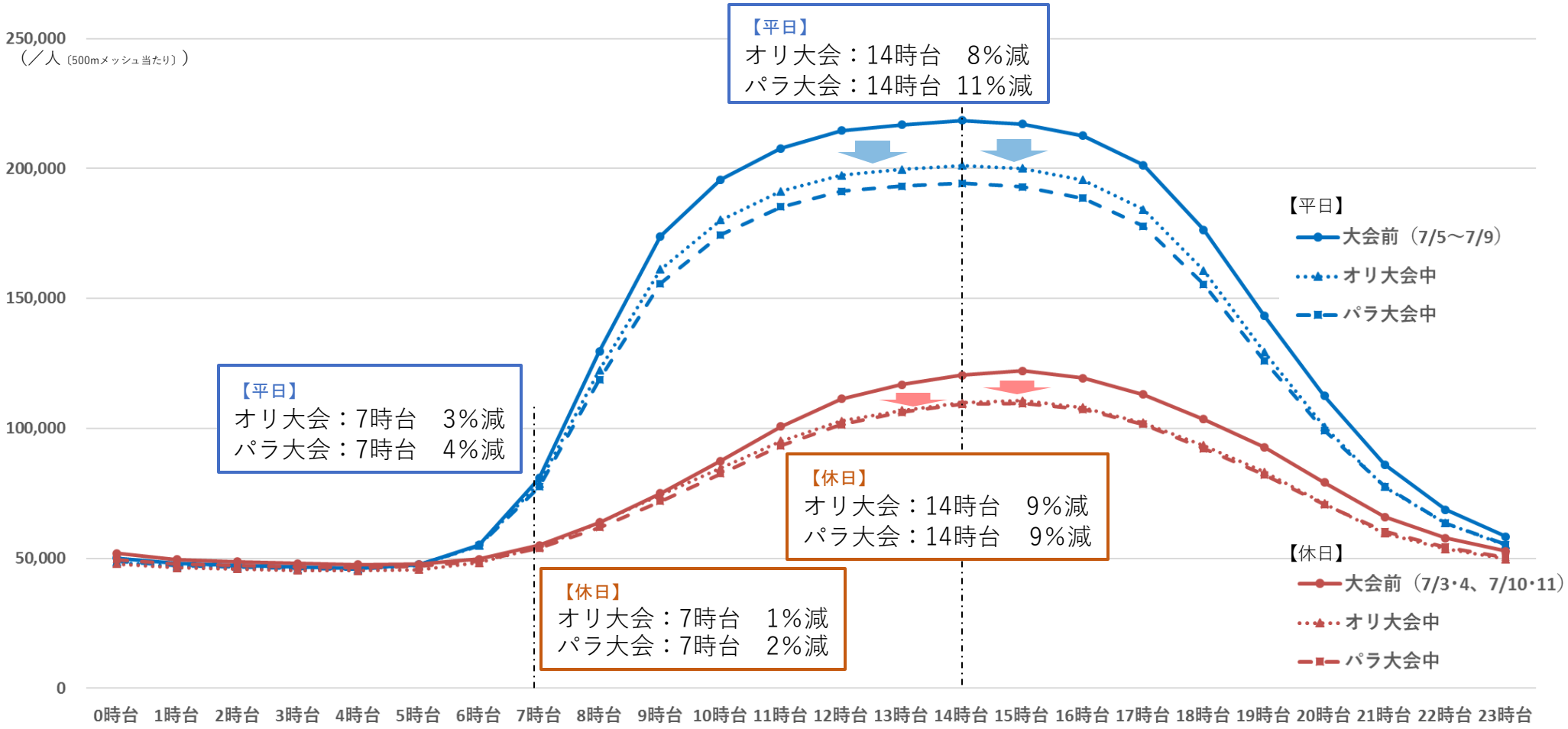
テレワーク等の取組状況

【2019年夏の試行期間中の取組】

※企業の総務担当者、物流担当者に
2019年7月22日～9月6日の取組状況
についてアンケート調査を実施



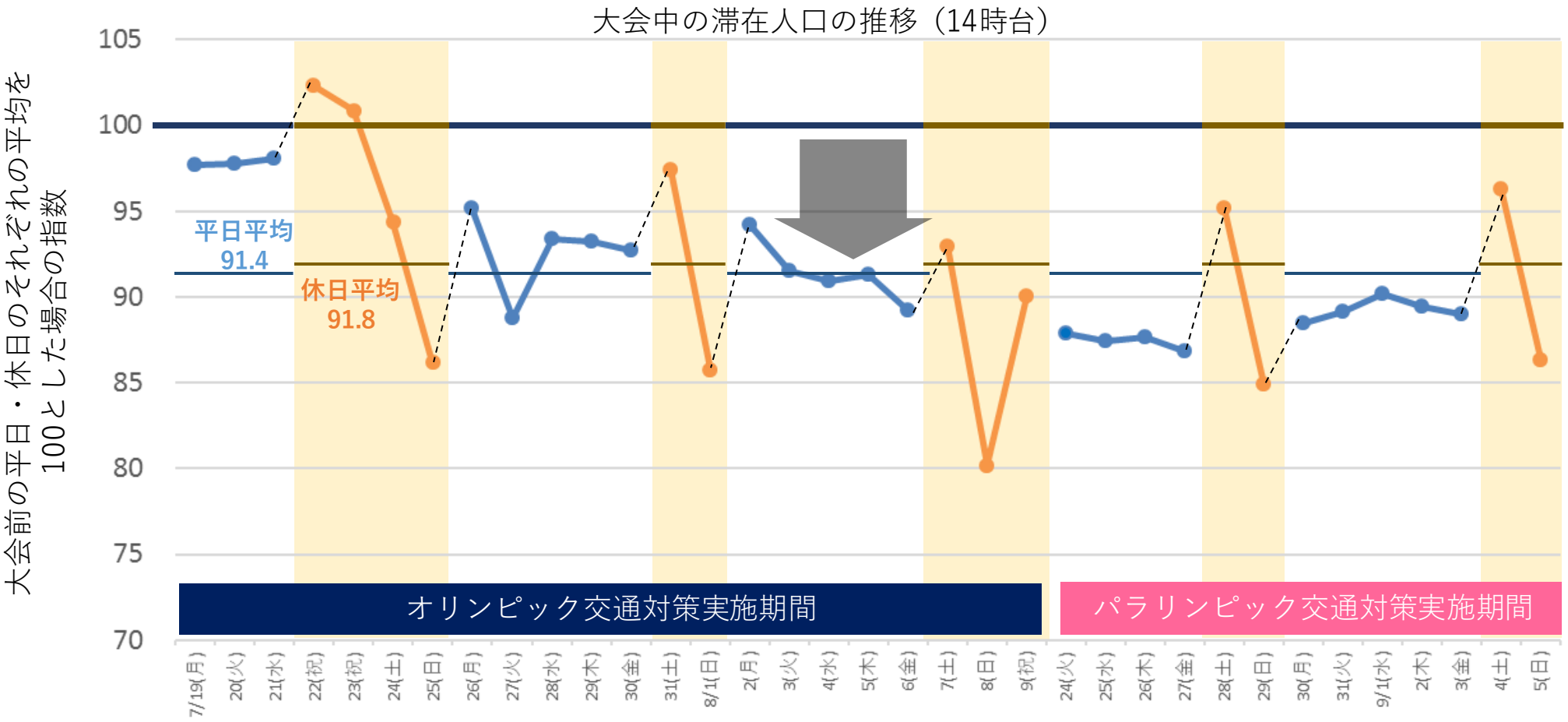
重点取組地区における滞在人口の減少（時間帯別）



㈱ドコモ・インサイトマーケティングの「モバイル空間統計®」データを利用し東京都で作成

※重点取組地区（競技会場等が集中し、道路・鉄道の混雑箇所を通過する交通が多い地区）
①新宿 ②渋谷 ③品川 ④浜松町・田町 ⑤新橋・汐留 ⑥大手町・丸の内・有楽町 ⑦八重洲・日本橋 ⑧神田・秋葉原・御茶ノ水 ⑨九段下・飯田橋 ⑩番町・麹町 ⑪青山・表参道 ⑫赤坂・六本木 ⑬霞ヶ関・虎ノ門 ⑭晴海・有明・台場・豊洲・大井ふ頭 ⑮池袋 ⑯大崎

重点取組地区における滞在人口の減少（大会期間中の推移）



㈱ドコモ・インサイトマーケティングの「モバイル空間統計®」データ（14時台）を利用し東京都で作成

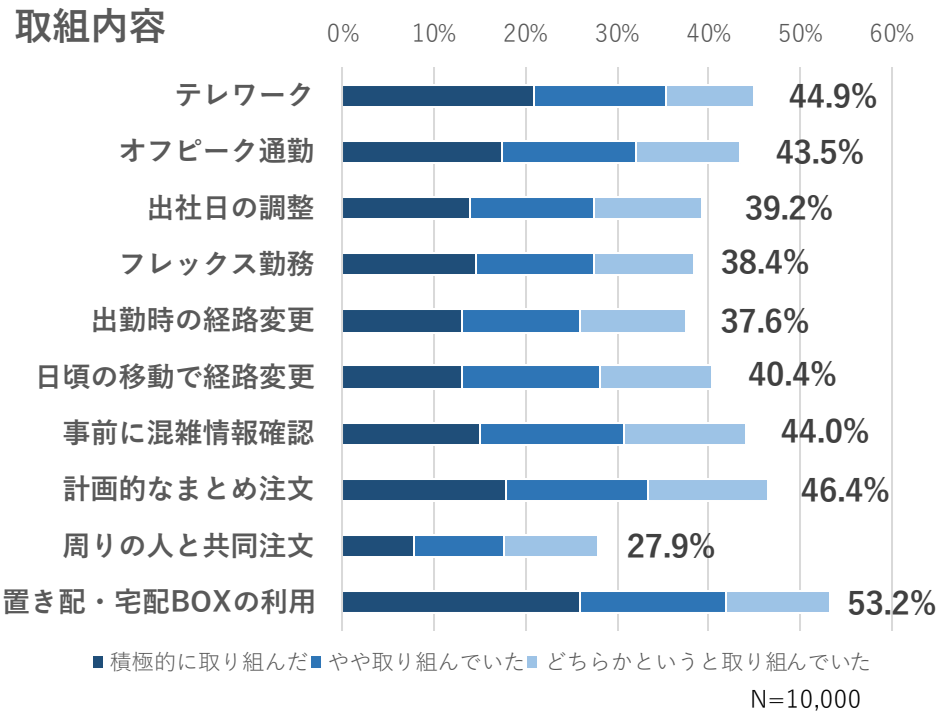
≪指数の算出方法≫
平日の場合は7/5～9の平均値を100、休日（土日祝日）の場合は7/3・4・10・11の平均値を100とした

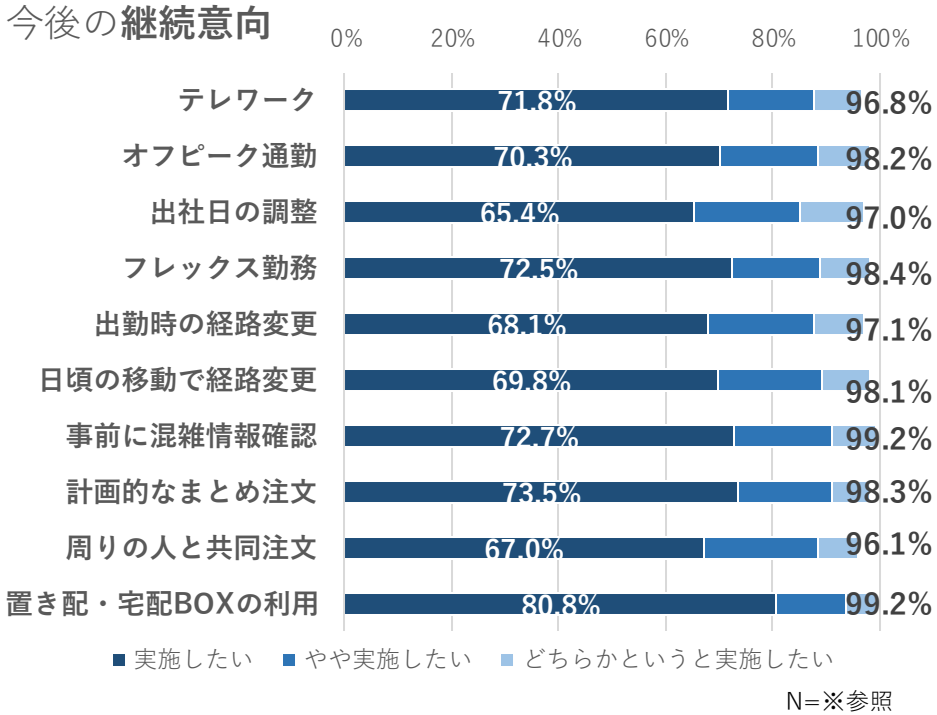
※重点取組地区
①新宿 ②渋谷 ③品川 ④浜松町・田町 ⑤新橋・汐留 ⑥大手町・丸の内・有楽町 ⑦八重洲・日本橋 ⑧神田・秋葉原・御茶ノ水 ⑨九段下・飯田橋 ⑩番町・麹町 ⑪青山・表参道 ⑫赤坂・六本木 ⑬霞ヶ関・虎ノ門 ⑭晴海・有明・台場・豊洲・大井ふ頭 ⑮池袋 ⑯大崎

混雑回避の取組状況

【個人アンケート】
・調査期間：令和3年9月6日（月）～12日（日）
・調査対象：東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部在住、　都内23区での生活行動習慣」のある男女・15～69歳
・回答数：10,000件

大会期間中の混雑回避の取組について





※今後の継続意向はスムーズビズの一環として各取組を実施した方を対象
回答数（N）：テレワーク:2,936, オフピーク通勤:2,448, 出社日の調整:1,883,
フレックス勤務:1,947, 出勤時の経路変更:1,494,日頃の移動で経路変更:1,951,
事前に混雑情報確認:2,332, 計画的なまとめ注文:3,061,
周りの人と共同注文:883, 置き配・宅配BOXの利用:3,929

柔軟で多様な働き方の一層の定着　～企業からの声～

※ 2020TDM推進プロジェクトの個別コンサルティング等を受けたことがある企業を対象としたヒアリング結果より

【柔軟で多様な働き方の定着に向けて】

- ✓ コロナ対策としてだけではなく、働き方を根本的に見直すきっかけとすべきではないかとの意見が多い（卸売業、小売業）
- ✓ 大手企業の取引先は電子化に対応しているが、個人経営の取引先はなかなか進んでいないのが現状である。行政への提出資料も紙ベース押印が多い。（製造業）
- ✓ オンライン会議は発表会や講演会には適しているものの、フリートークで活発に議論するような会議では活用しにくい等のデメリットがある（製造業）
- ✓ 就業規則を見直し、テレワークができるようにした。全ての派遣元と調整を行い、派遣社員も社員と同じようにテレワークができるようにした。（製造業）
- ✓ 社員が自律的に柔軟に働き方をデザインできるように、働く時間・場所・キャリアの選択肢を増やしていく。（情報通信業）

【リスクヘッジとして】

- ✓ 大会時の取組や、実施された交通対策は、災害時に想定される状況への対応につながる部分があったと思う。（小売業）
- ✓ コロナ禍では、各人が対策しており心配いらないという意見や、全面的に休業すべき、毎日リモートの選択肢が必要という意見など、社内でも温度差があった。（卸売業、小売業）

【行政からの情報提供、旗振り】

- ✓ 企業向け説明会での情報提供により、参加した経営層が取組の必要性を認識し、経営会議で議題にするなど、会社全体で取組を推進し、実施できた。（製造業）
- ✓ 情報が多すぎて、何を見ていいのか分からないことがあった。メルマガの頻度が多いと、毎回きちんと読んではいられない。（サービス業、卸売業、小売業）

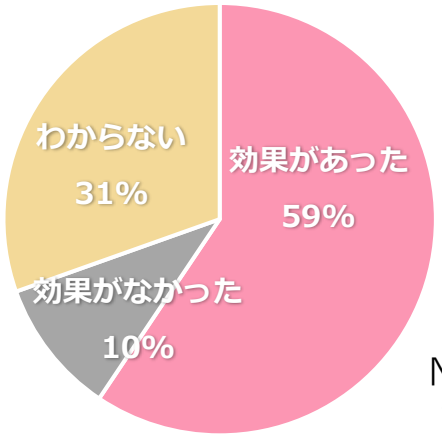
3　物流 関連

物流対策への取組状況

【物流業者アンケート】
・調査期間：2021年9月13日～10月7日
・調査対象者：2020TDM推進プロジェクト登録企業、webセミナー受講企業、コンサルティング等実施企業等
※上記企業のうち、中小企業、個人事業主や商店街等を対象
・回答数：110社

効果の有無

Q. 取組を実施したことによる効果はあったか？

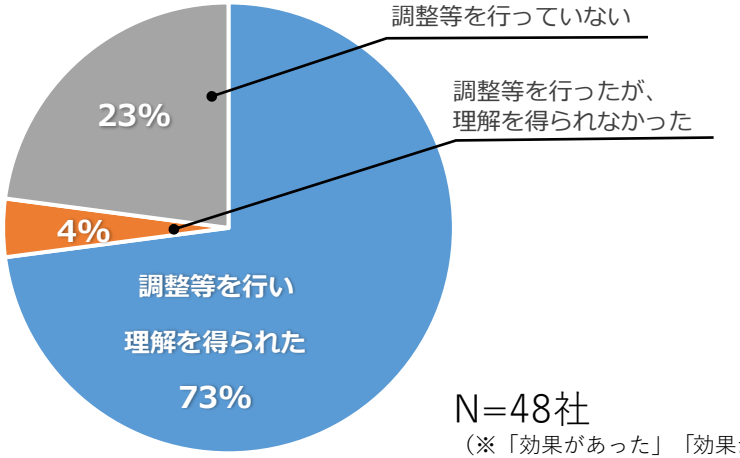


N=69社
（※大会時に物流に関する取組を実施した企業）

効果の概要
・道路混雑の解消を実感できた
・渋滞を避けることができた
・予定通りモノを届けることができた
・他部署や他社との協力体制が構築できた。

社外との調整状況

Q. 取組を行うにあたり、サプライチェーン間や他事業者等と相談、調整を行ったか？



N=48社
（※「効果があった」「効果がなかった」を選択した企業）

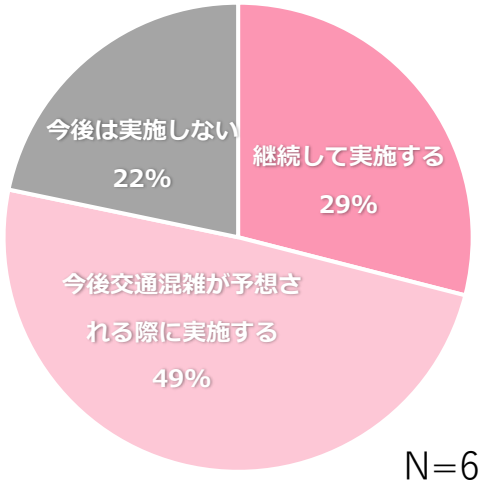
理解が得られなかった理由
・ 納期が書面で取り決められ遅れが受け入れられなかった。
・ 相手先が元請であるため。
・ 運送会社だけで成し遂げることはできないが、荷主側にコストやリスクが生じるため、弱い立場にある運ぶ側から呼びかけても理解されない。

自社だけで実施した理由
・ 自社だけで調整することができるため
・ 納品調整は競合他社との駆け引きになるので自社取り組みになるため

物流対策への取組状況

継続意向

Q. 取組を今後も実施するか？



N=69社
（※大会時に物流に関する取組を実施した企業）

【継続して実施】
- 実施してみて特に不便ではなかったから
- 2024年問題への対応ならびに物流効率化対策のため

【今後交通混雑が予想される場合に実施】
- ドライバー、配車担当者の負担が大きい。
- お客様の理解を得るのに時間がかかるのでやりたくはない。
- 現在は大会前に戻しているが、特に問題が発生していないため

【実施しない】
- コストが増加してしまった
- 民間は協力的でしたが、結局公設市場などはいつも通りで、まったく対策をしたりはしなかった為
- 中小企業なので、在庫を抱えることが難しいため
- 1台のトラックを昼と夜に併用が出来なくなる

課題（例）

・取引先の理解を得ることが課題
・前倒し納品の場合は、在庫の保管経費が新たにかかるのでその負担の合意が課題
・従業員の早期及び夜間へのシフト変更で残業代等のコストが生じた。
・地方には大会の交通規制等に関する情報は伝わっておらず、荷主との調整が難しかった

４　アクセシビリティ 関連

アクセシビリティ向上の取組事例

ホームドア整備
飛田給駅）

エレベーター整備
（東京テレポート駅）

拡幅改札の増設
（台場駅）

〇駅大規模改良の事例

JR東日本　原宿駅

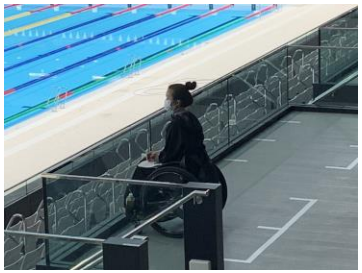
東京メトロ　外苑前駅

東京モノレール　大井競馬場前駅

〇駅から会場までのアクセシビリティ向上

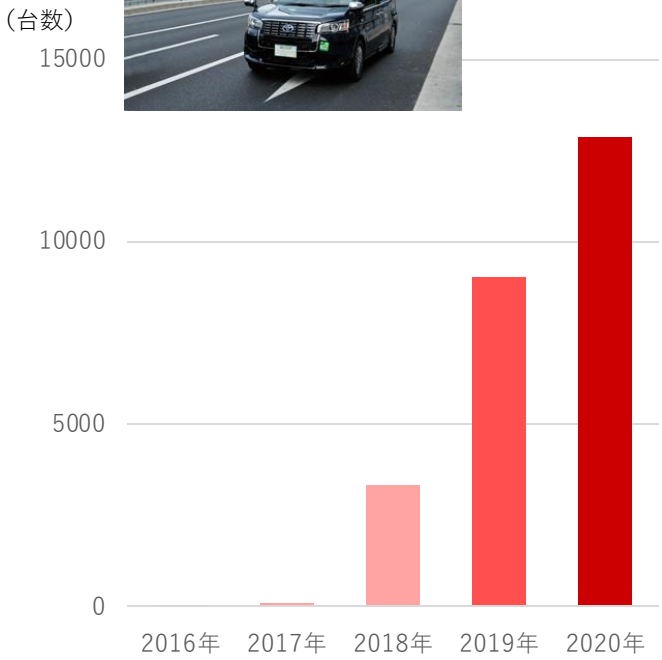
辰巳駅
（新設エレベーター）

三ツ目通り
（誘導ブロック・勾配改善）



東京ｱｸｱﾃｨｸｽｾﾝﾀｰ
（車いす座席）

（参考）UDタクシーの導入



東京都の補助実績ベース
（次世代タクシーの普及促進事業）

※一部のタクシー事業者においては、アプリによる
予約・配車サービスを導入
また、障がい者の乗降について乗務員研修を実施

都内鉄道駅のバリアフリー整備状況（2020年3月）

- エレベーター整備等により、ホームから駅出入り口まで段差なく移動できるルートを確保
- 競技会場周辺の主要駅や空港アクセス駅を中心にホームドア整備を促進
- トイレの洋式化等に取り組む鉄道事業者等を支援

都内鉄道駅（JR・私鉄・地下鉄）のバリアフリー整備状況（2020年3月）

エレベーター等による段差解消
95.9%

観客利用想定駅では 100%

ホームドア・可動式ホーム柵
地下鉄駅 約80%
JR・私鉄駅 約30%

観客利用想定駅では
地下鉄駅 100%
JR・私鉄駅 約50%

だれでもトイレ
96.8%
※路面電車の駅を除く

観客利用想定駅では 100%

視覚障害者誘導用ブロック 99.9%

観客利用想定駅では 100%

（出典）大会後のレガシーを見据えた東京都の取組　－2020のその先へ－