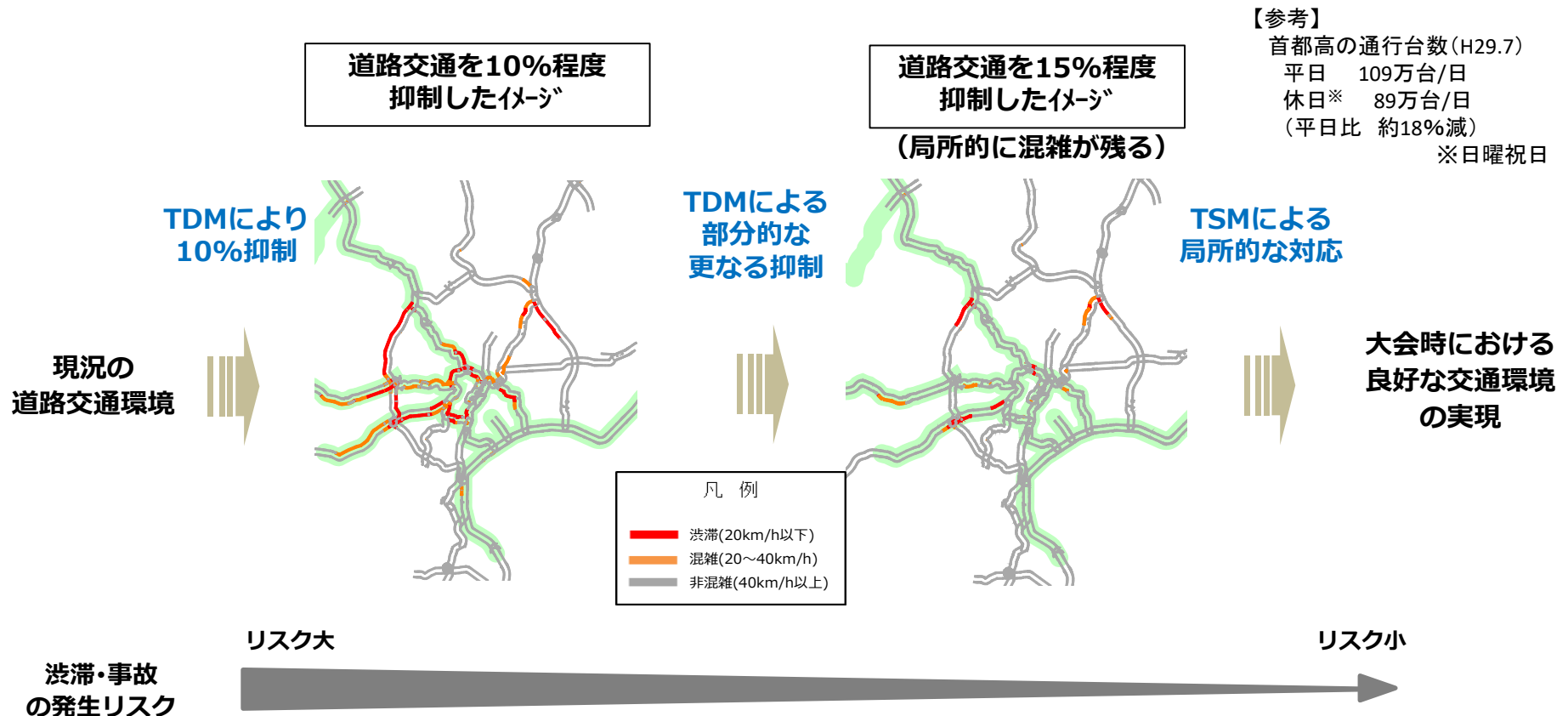


大会期間中の実施目標

- ・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



出典:東京2020大会の交通マネジメントに関する提言(中間のまとめ)

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10%車両を減らした場合の試算)

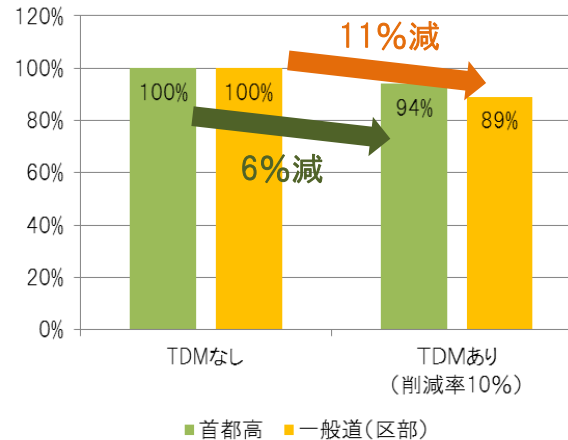
1)利用台数

- ・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

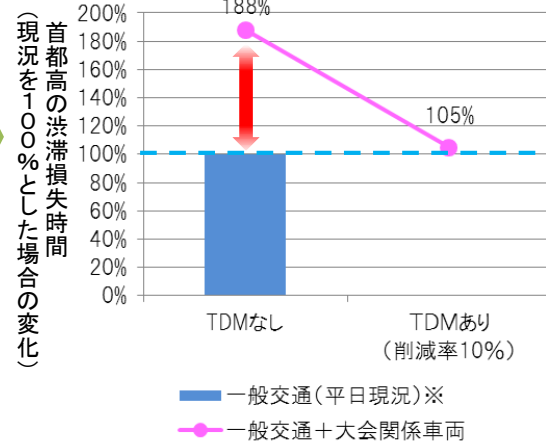
2)首都高の渋滞損失時間

- ・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

首都高及び一般道(区部)の走行台数



首都高の車両が一律で減ることによる渋滞損失の変化



②TSMの効果と影響

- ・高速道路では、以下の①②の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、ORNの円滑な交通状況を維持

- ①各高速道路から都心方向へ向かう経路上の本線料金所において、通過できる交通量を制限 ⇒都心部に集中する交通を減らす
- ②ORN上の混雑箇所を解消するために効果的な入口を閉鎖 ⇒渋滞の発生や悪化を防ぐ

- ・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**となり、**それに伴う周辺部での混雑発生**などが懸念される

出典：第3回資料2及びシミュレーション結果をもとに作図

TDMによる交通量低減が十分でない状況下ではTSMの流入調整による影響が大きくなる

