

## 1. 提言について

大都市東京におけるオリンピック・パラリンピックの開催に当たっては、大会関係者及び観客の安全で円滑な輸送を実現するのみならず、物流を含めた都市活動の安定を図り、経済活動を維持する必要がある。

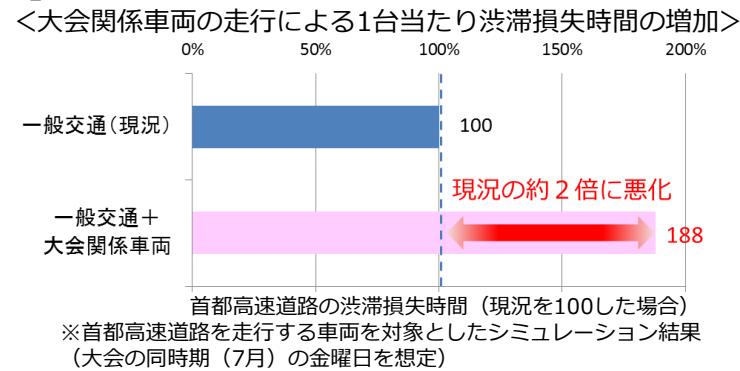
そのためには、明確な指針を作成し、関係者が連携して取り組むことが重要であり、ここに「東京2020大会の交通マネジメントに関する提言」を作成し、大会時における交通対策の基軸とする。

## 2. 交通マネジメントの必要性

大会期間中の交通環境は以下のように想定されるため、道路交通及び公共交通において、多様な手法により交通環境を改善する交通マネジメントの実施が必須となる。

### 【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 (首都高の需要は大会関係車両や更なる増加分を含め約7万台/日増加)

## 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

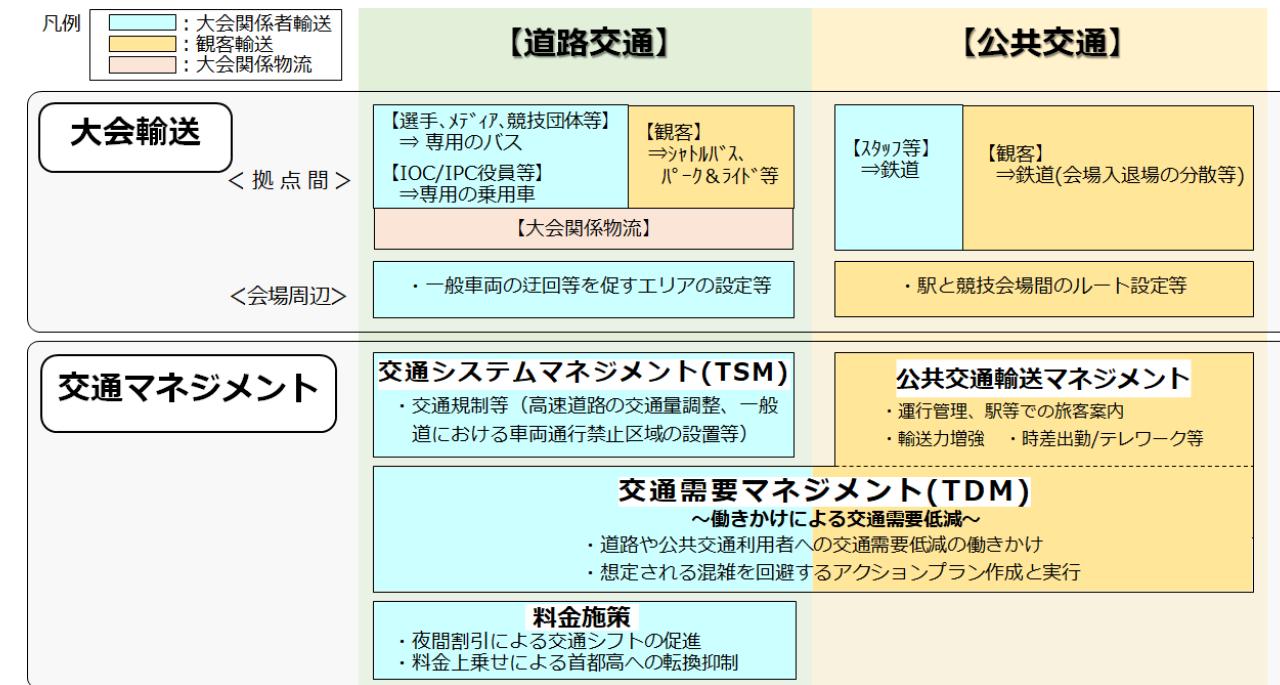
事前の機会を最大限活用して試行運用を行い、輸送運営について必要な調整や見直しをするとともに、期間中においても柔軟な対応を行う。

### 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、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。



## 4. 大会期間中の実施目標

○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。

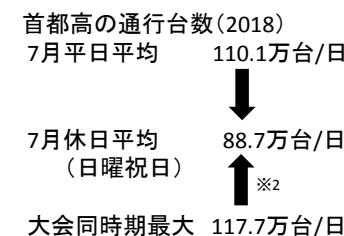
### ・一般交通

都心部 (重点取組地区※1) について、大会前の交通量の30%減を目指す。  
東京圏の広域 (圏央道の内側) について、大会前の交通量の10%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)、パラリンピック・ルート・ネットワーク (PRN) 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、料金施策等により実現)

○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。



※1 「競技会場が集中」「道路・鉄道の混雑箇所を通過する交通が多い」16地区 (詳細はP3参照)

※2 大会関係車両及びその他需要増を考慮し、大会同時期最大交通量を休日平均並みにするには約30%減が必要

## 5. 交通需要マネジメント（TDM）

### （1）TDMの考え方

- 大会の成功に向け、働きかけによる交通需要の低減が肝要であり、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った「2020TDM推進プロジェクト」を推進することが重要である。
- 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ため、企業向けの説明会の開催や取るべき対策（アクションプラン）の検討・作成に向けた働きかけ等の取組を進めることが重要である。
- 大会本番に向けては、更に多くの企業・個人の協力が必要であり、入念な事前準備による都心部や東京圏の広域における更なる交通量の低減、スムーズビズ等の取組の戦略的な推進、顧客との物流に関わる調整の促進が欠かせない。

#### 【推進中の主な取組】

##### a) 2020TDM推進プロジェクト※1の推進（約180団体、約2,800社※2）

###### 東京2020公認プログラム※3を活用した取組

- ・業界団体による所属企業への取組促進（説明会開催など）

###### 企業の参画を促す取組

- ・協力企業の募集、企業名公表
- ・大会時の影響等、各種情報の提供

##### b) 企業説明会等の開催

###### 全体説明会・地区別説明会（延べ約3,100社、約4,100名参加※2）

- ・2020TDM推進プロジェクトや大会の影響を企業に周知する全体説明会、重点取組地区（新宿、渋谷、品川等）ごとに地区内の課題や交通量を低減する取組メニューについて共有する地区別説明会を開催



###### 業界団体等説明会（延べ約93団体、約6,100名参加※2）

- ・荷主となる業種（製造、小売・卸）や物流事業者等の業界団体が開催する説明会や研修会に参画
- ・業態ごとに考えられる大会期間中の影響を周知

###### イベントにおける情報発信（2回開催、延べ約730名参加※2）

- ・先進的な取組を行っている企業が登壇し、自社の業務内容に即した取組を発信（2019年5月29日、7月1日）

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、取組む上での課題を踏まえ、適宜取組内容を見直し・改善

※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 2019年10月15日現在  
 ※3 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

#### ＜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・深度化のための取組（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

### 【2019年夏の試行の結果概要】

#### a) 目標達成に向けては更なる交通量低減が必要

- ・各企業の取組（アンケートに回答した企業のうち32%が人の流れ、15%が物の流れに関わる取組を実施）により、道路交通は一定程度減少。目標達成に向けては更なる交通量低減が必要
- ・鉄道もピーク時を中心に利用者が減少
- ・「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

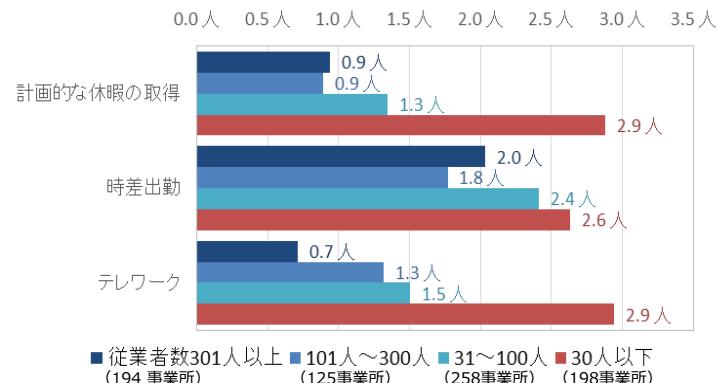
#### b) 物流に関する取組加速が必要

- ・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

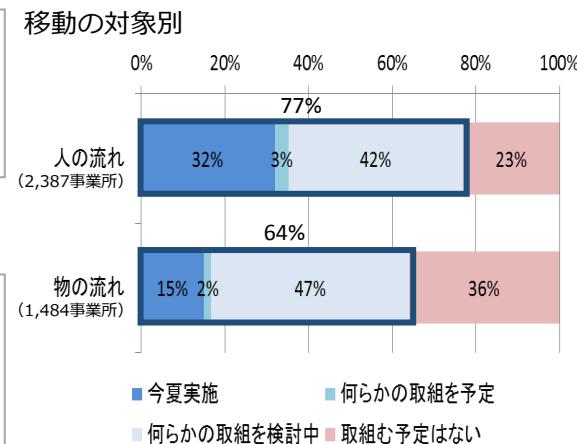
#### c) 大企業では1社あたりの取組人数の増加、中小企業では取組企業の拡大が必要

- ・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

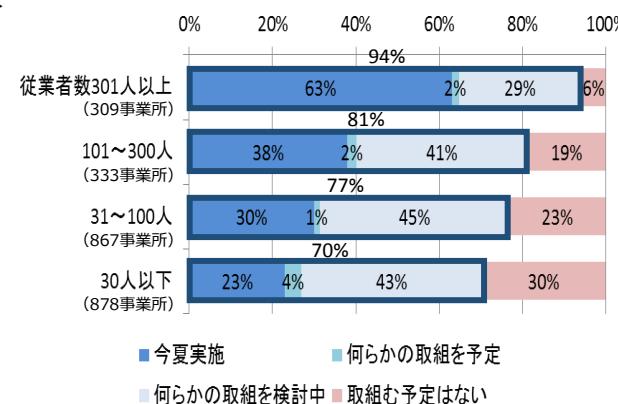
＜従業員10人あたりの取組人数（企業アンケート※4）＞  
 企業規模別（人の流れ）



＜試行期間中の取組割合（企業アンケート※4）＞



企業規模別（人の流れ）



※4 企業の総務担当者、物流担当者に試行期間中（7/22～9/6）の取組状況等についてアンケート調査を実施（人の動き：2,387事業所、物の動き：1,484事業所が回答）

## （2）TDMの実施方針

### 1）入念な事前準備による更なる交通量の低減

より多くの企業にTDMの必要性を理解し協力していただくための様々な準備と取組を更に推進し、着実な交通量低減を図る。

#### ① 働き方改革や物流効率化など既存の施策と連携し、関係省庁と一体となった取組の推進

- 大会期間中の混雑回避に取り組むことは、社員等のライフ・ワーク・バランスの実現、ドライバー不足、緊急時の事業継続の確保等、各企業が抱える問題や社会的な問題の解決に貢献する
- テレワーク・デイズをはじめとした、関係省庁とも連携して、ベストプラクティスの紹介、先駆的な取組への後押し等、物流事業者・荷主等に対する大会本番に向けた働きかけを加速

#### ② 企業活動に与える影響の見える化

- 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）等を提供
- 企業内での意思決定や顧客との円滑な調整に役立てられるよう、拠点ごとに受ける影響等を抽出・集計する機能を追加

＜大会輸送影響度マップの一例＞



#### ③ 交通需要の効果的な低減に向けた重点取組地区での働きかけの継続

- 「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、地区別の特徴を捉えて、交通需要の効果的な分散・抑制を図る
- このため、道路交通については交通量の30%の低減（混雑時以外への時間変更や混雑箇所以外へのルート変更を含む）、公共交通についてはピーク時の需要分散の実現に向け、全体説明会・エリア別説明会などを継続的に実施し、重点取組地区内に事業所がある企業や取引先がある企業の理解と協力を着実に得ていく

＜重点取組地区（16地区）＞



## 2）スムーズBiz等の取組の戦略的な推進

企業及び個人の混雑回避に向けた行動の必要性についての理解や、具体的な行動を促すため、スムーズBiz等の取組を戦略的に推進し、効率的・効果的なTDM広報を実践していく。

#### ① 企業との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

- 企業のアクションプラン作成に向け、企業向けの個別相談会、個別コンサルティング派遣などの支援を通じた、個々企業への丁寧な働きかけによる確実な実施を促す
- 各企業の事業への影響把握やアクションプラン作成を支援するハンドブック、アクションプラン作成支援ツールの提供等により取組を支援

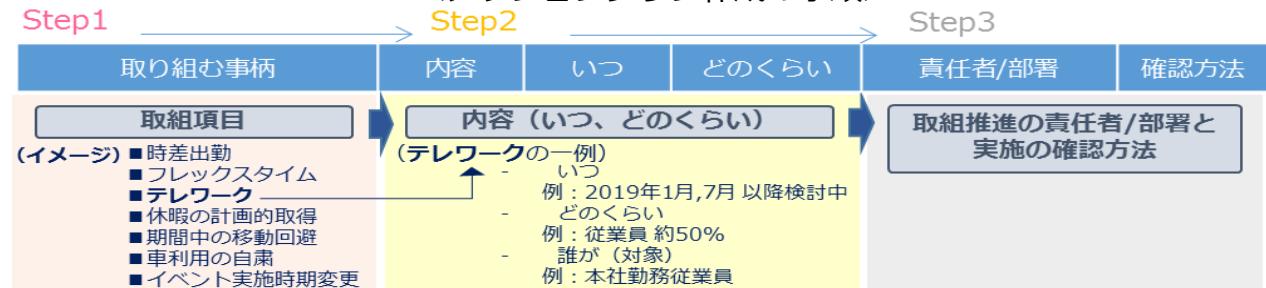
＜説明会の開催＞

＜個別相談会の開催＞

＜ハンドブックの提供＞



＜アクションプラン作成の手順＞



＜企業活動に伴う移動の種類と取組の方向性＞



#### 取組例

##### テレワークの実施



公共交通(電車・バス)の利用

##### 時差出勤の実施

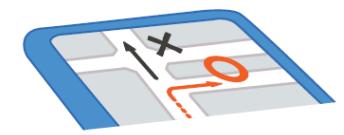


早めのお中元等、大会前後の宅配

##### 計画的な休暇の取得



混雑するルート・時間の回避



## ② 優良な取組に対する表彰・公表を通じた取組意欲の向上

TDM推進プロジェクト登参加登録企業等の取組

スムーズBiz推進大賞  
スムーズBiz推進賞 表彰

・表彰式の開催  
・HPなどで広く公表  
⇒関心・意欲の高まり

## ③ 中小企業や個人の行動変容に向けた働きかけの本格化

- ・経済団体・業界団体に所属する企業の経営層や担当部署への働きかけに加え、中小企業や個人に対する大会期間中の就労、余暇活動（レジャー、eコマース等）に伴う交通行動の変容を促す取組を本格化する
- ・個人の行動変容を促すためには、様々な幅広いターゲットに働きかけられるよう、関係機関とも連携しながら、様々なメディア、手法による総合的・効果的な広報を展開（SNS、TV、ポスター、政府・自治体広報、交通機関での広報等）

＜スムーズBizの広告掲載例＞



## 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うい
- ・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＞

## 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**：影響が少ない拠点からの搬入等

サプライチェーンの例



## ② 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

- ・大会期間中の物流車両の交通量低減、混雑緩和等に向け、有効な方策を積極的かつ総合的に展開

### 方策例 1 TDMへの対応を図るための荷捌き計画の変更

- 対象：大規模小売店舗立地法適用の都内事業者のうち、TDMに協力していただける事業所
- 期間：令和2年6月1日（月）～令和2年9月6日（日）
- 届出：TDMへの協力要請に基づく取組として荷捌き時間帯等を変更する場合は届出が不要
- 荷捌き時間帯の変更にあたっての遵守事項

#### ① 事前報告

- ・変更を予定している事業所は、①変更実施期間、②変更する時間帯、③変更時間帯に入庫する概ねの台数について、あらかじめ報告すること

#### ② 交通安全対策

- ・変更にあたっては、周囲の交通状況や道路規制などを確認し、必要最小限の範囲とすること
- ・特に、店舗に至るルート上に通学路など学童の通行が見込まれる場合は、必要に応じた配慮を行うこと

#### ③ 周辺地域への十分な配慮（騒音・安全）

- ・変更にあたっては、周辺地域への影響を十分配慮した荷捌き時間とすること
- ・関係法令等の基準を遵守し、搬入車両による騒音、振動や、荷捌きによる騒音等にも配慮すること
- ・事業者の責任において、必要に応じた住民対応等（例えば、チラシ配布や掲示板などの事前周知）を行うこと

## 3) 顧客との物流に関わる調整の促進

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

### ① 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・走行台数の低減に取り組むには、サプライチェーン全体での取組が重要であり、関係者全体に理解、協力いただける環境を整える
- ・サプライチェーンの中で、発・着荷主、輸送主体として中小企業が関与するケースが存在する。これまでの経済団体・業界団体・主要企業への働きかけを強化していくことに加え、これらに所属しない企業へのアプローチを本格化
- ・最終的な消費者への周知と理解を得る取組についても、TDM広報等と併せて展開

### ロンドン大会時の取組事例

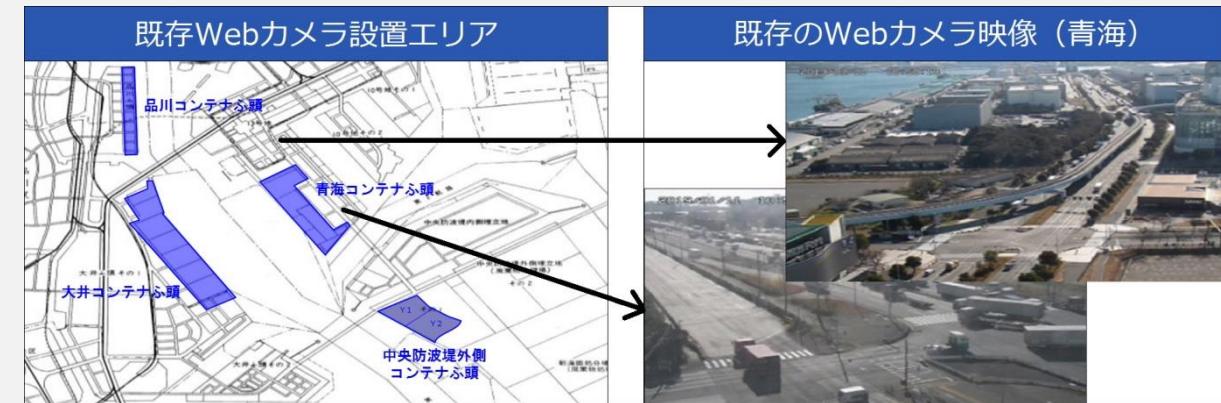
- ・営業時間の前倒し、在宅勤務、長期休暇取得の奨励
- ・大会前後の時期を活用した納品、在庫の調整
- ・メンテナンスの前倒し、頻度低下の可能性を顧客へ事前に連絡、要員の配置の見直し
- ・臨時の配送拠点・在庫スペースの設定（店舗駐車場等にコンテナを設置）
- ・営業時間外に配送するための臨時の納品方法の設定（納品場所の合鍵の貸与等）
- ・近隣店舗との共同荷受け

## 方策例2 東京港における円滑な物流機能確保に向けた取組

- 荷主企業に大会期間中の貨物量の抑制、時間やルートの変更の検討を依頼
- 東京港で以下の取組を推進
  - ①コンテナターミナルのゲートオープン時間拡大 ⇒ 港湾関係車両の交通量の時間的分散化 ※関係者との協議により実施
  - ②24時間利用可能な一時保管場所（ストックヤード）の増設 ⇒ コンテナ貨物について早朝・夜間の配送を促進
  - ③臨海部道路のWebカメラ増設 ⇒ 臨海部の交通状況のリアルタイム配信を充実 など



### ＜臨海部道路のWebカメラ増設＞



## 方策例3 工事の調整（都庁発注工事の調整の基本方針）

- 目的
  - ①路上工事によるボトルネック化回避
  - ②工事から発生する車両数の削減を目指す取組
- 工事調整の手法
  - (A)工事発注時期の調整
  - (B)工事の一時休止
  - (C)工事車両の出入り調整
    - 朝夕ピーク時間、競技会場周辺は競技前後の時間を避ける
    - 資材の搬入前倒し、廃材等の集約による搬出回数削減 等
  - (D)工事を夜間に実施・振替
  - (E)混雑回避（高速道路や大会関係地域を通行しない等）
- 工事発注者（公共・民間）や受注者団体への協力依頼
  - ・国や自治体などの公共事業者へ、都の取組方針に沿った工事調整の取組を依頼
  - ・民間事業者へ、区部や特に大会関係地域（競技会場周辺等）で、大会期間を外した工期設定・発注を依頼
  - ・建設業界団体へ、大会期間中に実施する工事では、混雑箇所・時間を回避した工事関係車両の移動や、工事車両の搬入・搬出回数の削減等を依頼

## 6. 料金施策

### (1) 料金施策の考え方

- OTDMにより全体の交通量が減少した場合においても、首都高速道路の交通量は減り難い傾向にあること、大会関係車両や波及交通による交通量が増加すること、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ると、首都高速道路の流動性確保に向けた追加対策が必要である。
- 追加対策としては、首都高速道路の基本的インフラを活用できるものが望ましく、料金施策が最適と考えられる。
- 料金施策の内容は、首都高速道路の流動性を確保する効果、TSM など交通規制を行う強度と影響、一般道での交通渋滞の発生などの影響、さらには料金の経済的負担の度合いの観点などを考慮することが重要である。
- 首都高の流動確保策としては、ナンバープレート規制やHOVレーンなども挙げられるが、首都高の構造的な問題等が存在するため、追加対策としては既存のETCシステムが活用可能な料金施策が適当

### (2) 料金施策の実施方針

東京圏のORN/PRNの基幹をなす首都高速道路について、大会時の交通需要増への対応や、期間中を通じたTDMの効果継続の観点などから、夜間割引を行うとともに、日中の時間帯の料金上乗せを実施し、車両の分散利用を促す。

#### ① 大会輸送の円滑化 ⇒ 大会期間中に限定して適用

- ・2020（令和2）年7月20日（月）～8月10日（月・祝）、8月25日（火）～9月6日（日）の35日を対象に以下の施策を適用

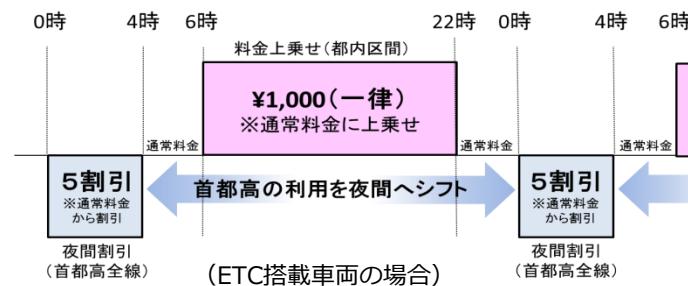
#### ② 夜間割引の導入による交通シフトを促進

- ・ETC搭載車両を対象に夜間半額割引（首都高全線）

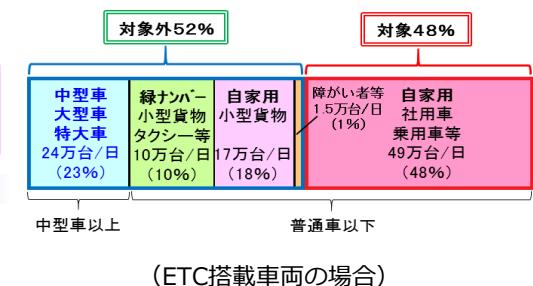
#### ③ 料金上乗せは、都市活動の安定との両立の観点から、代替手段の無い物流車両には基本的に適用せず、昼間時間帯において一般道から首都高への転換を抑制するためのマイカー等に対して実施

- ・都市活動の安定との両立の観点から、他の交通への転換が困難な公共交通、物流車両、障がい者（身体・知的・精神障がい者）、福祉車両（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）等は対象外
- ・マイカー等を対象に都内区間において1,000円を上乗せ

#### ＜料金施策による夜間割引と料金上乗せ＞



#### ＜料金上乗せの対象車種＞



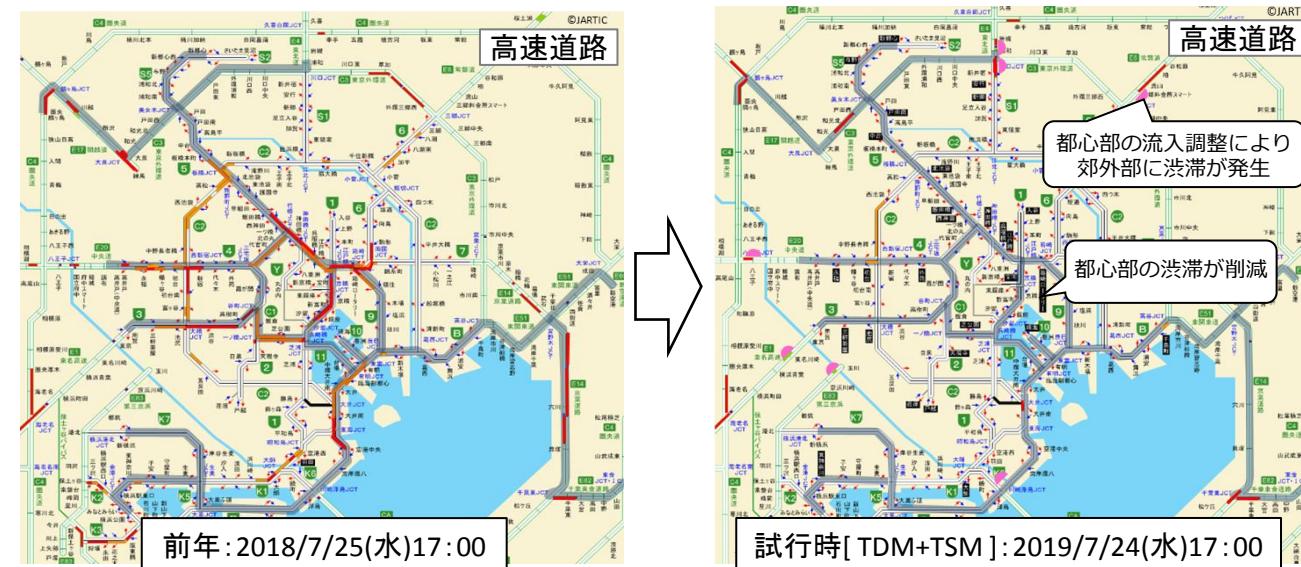
## 7. 交通システムマネジメント (TSM)

### (1) TSMの考え方

- 東京2020大会のORN/PRNにおいては、過去大会で導入されている大会専用レーンを高速道路へ導入すると、一般交通への影響が非常に大きくなり、大会関係車両にも影響が及ぶことが確認された。
- このため、TDMにより交通量が低減された状況下において、交通量のピーク時間帯を中心に、状況に合わせた各種対策を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/PRNの円滑な交通状況を維持する。
- 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ため、TDMによるベース交通量の低減が必須である。

### 【試行による効果と課題の検証】

- ・大規模な試行の結果、都心部の高速道路において大幅に渋滞が削減
- ・郊外部の高速道路や一般道における渋滞削減が課題



### (2) TSMの実施方針

○ORN/PRNの円滑な交通状況を維持するため、レギュラー時、イレギュラー時のそれぞれの状況に応じて高速道路及び一般道において適切な交通対策を行う。

#### 1) レギュラー時の対応

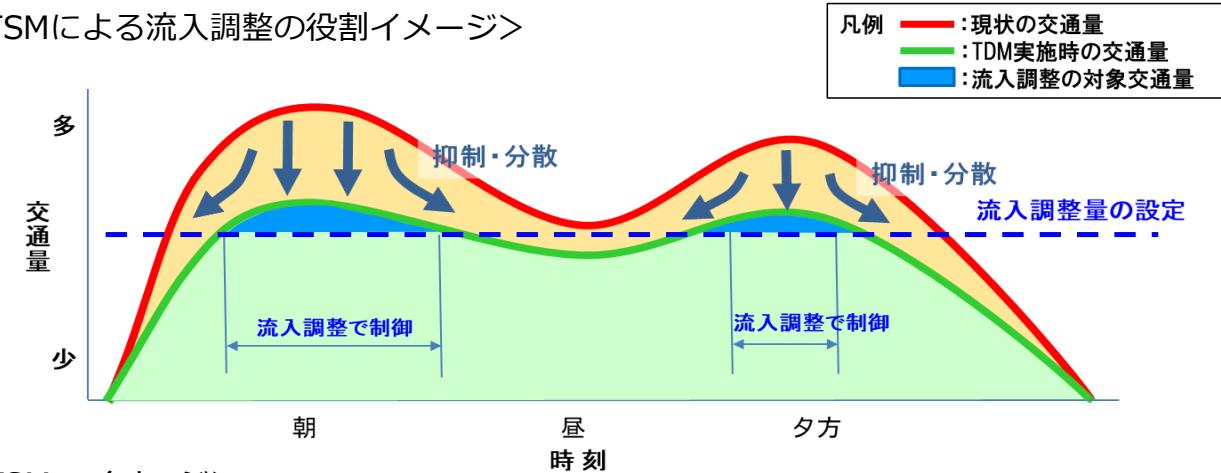
レギュラー時は、ボトルネック箇所の交通量のモニタリングにより、交通の需給関係を高度に管理した対策を行うことで、一般交通への影響を最小限としながらORN/PRNの円滑な交通状況を維持する。

##### ①高速道路における交通状況に応じた機動的な必要量の流入調整の実施

- ・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
- ・ORN/PRN上の混雑を解消するために効果的な入口の閉鎖

②一般道における現地の状況を踏まえた大会専用レーン・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の実施

### <TSMによる流入調整の役割イメージ>



### <TSMのイメージ>

※TDM等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  
(実施する対策は現地の状況によって異なる)



### 2) イレギュラー時の対応

事故、自然災害等に伴う交通容量低下などのイレギュラー時には、事故等の個々の事象に応じた効果的な対策により、ORN/PRNへの影響を最小限に抑える。

レギュラー時の対応の強化に加え、ORN/PRNの上流部における本線車線規制、区間通行止、高速道路JCT部での方向別規制等を、事象の内容や程度に応じて実施

- ・イレギュラー対応による周辺交通への影響軽減及び対応余力の確保のため、TDMにより交通量を低減し、レギュラー時におけるTSMの実施を少なくしておくことが重要

### (3) 今後の課題

- 平日の高速道路において課題の残る一部箇所についても、流入調整による対応の検討が必要である。また、主にレジャー交通により発生する休日の郊外部における渋滞についても、別途検討が必要である。
- イレギュラー時に活用が想定される代替ルートの設定や、不測の事態に備えた対応マニュアルの整備等、運用検討の具体化が必要である。
- 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を検討する。

## 8. 公共交通輸送マネジメント

### (1) 公共交通輸送マネジメントの考え方

#### 【現状】

- ・首都圏の鉄道は高密度なネットワークを形成し、安全性や定時運行は世界最高水準
- ・朝夕の通勤時間帯には混雑が発生する
- ・大会時には観客や自動車からの転換等により、約10%相当の利用者が加算される

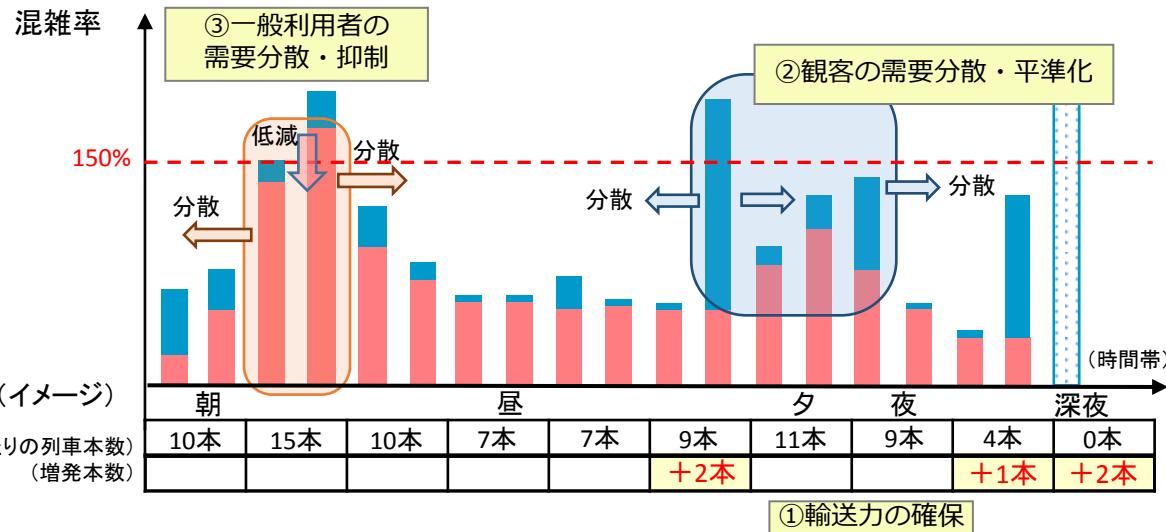
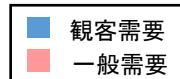
【方針】公共交通においては、都市活動の安定を図りつつ、安全で円滑な観客輸送を実現する。

このため、①輸送力の確保、②観客の需要分散・平準化、③一般利用者の需要分散・抑制（TDM）の3つの施策を効果的に組み合わせ、かつ、これらの施策の効果を高めるために適切な情報発信を行う。

- ・駅間断面で混雑率150%（達成が困難な時間帯・路線においては、180%を目安に可能な限り抑制）を目指す
- ・駅施設では過大な交通流動により危険な状態を発生させないことを目指す

#### 【3つの施策の組合せイメージ】

混雑率 = 利用者数 ÷ 輸送力（列車本数に比例）

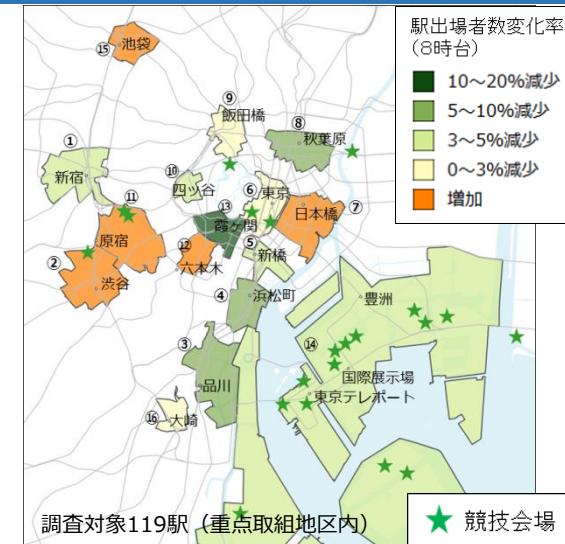


#### 【推進中の主な取組】

- ①輸送力の確保
  - ・鉄道事業者と増発等について協議・調整、深夜輸送の基本的な考え方を公表
  - ・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予定
- ②観客の需要分散・平準化
  - ・テストイベントや大規模スポーツイベント等の事例を収集し、大会運営の具体的なオペレーションの検討に反映
- ③一般利用者の需要分散・抑制
  - ・企業や個人等の協力を得て、2019年夏の試行を実施

#### ○試行の結果

- ・16の重点取組地区の合計で朝ピーク時間帯（8時台）の利用者数が対前年比約3%減少し、その周辺の時間帯に分散
- ・ピーク1時間の駅利用者数が減少したのは、7月24日のみ。継続性が課題
- ・特に先導的なTDMの取組を行った日・地区においては大きく減少
- ・一方、地区や日により利用者数の変化量には差が生じた



### (2) 公共交通輸送マネジメントの実施方針

#### 【各時間帯における3つの施策の組合せ】

- 朝夕のピーク時間帯は広範囲で混雑が発生するが、各路線において輸送力が最大に近い状態で運用されており、輸送力増強の余地が少ない。このため、観客に比べ一般利用者が多いことを踏まえ、観客の需要分散・平準化に加えて、一般利用者の需要分散・抑制（TDM）の取組を重点的に推進する。
- 昼時間帯などその他の時間帯は、輸送力の増強等により大部分の混雑は解消されるものの、会場近傍など局所的な混雑が残る一部の区間においては、会場ごとに観客の需要分散・平準化施策の更なる取組を推進する。

#### 【公共交通に関するTDMの推進】

- 公共交通に関するTDMについては、エリアや時間帯に応じた取組を推進する。
- 特に、平日朝については、重点取組地区をグループ化し、特性に応じた取組を更に推進する。

	競技会場近傍エリア	通勤需要の多いエリア	その他の需要の多いエリア
実施方針	競技スケジュール等の特性を踏まえて、観客が集中する日時等を重点的に対策	朝の通勤需要を重点的に対策	朝の通勤需要に加え、私事・業務需要にも対策
取組の目安（ピーク1時間）	平日朝ピーク1時間について、重点取組地区の特性を踏まえて取組の目安を設定して、働きかけていくことが重要。特に競技会場近傍については、重点的な働きかけが必要。		
減少率（試行時間のピーク1時間の）	5%以上減少	③品川 ④浜松町・田町 ⑧神田・秋葉原・御茶ノ水 ⑬霞ヶ関・虎ノ門	
	5%未満減少	⑥大手町・丸の内・有楽町 ⑨九段下・飯田橋 ⑭晴海・有明・台場・豊洲・大井ふ頭	⑩番町・麴町 ⑯大崎
	増加	⑪青山・表参道	②渋谷 ⑦八重洲・日本橋 ⑫赤坂・六本木 ⑮池袋

- 平日朝以外については、混雑情報等の積極的な広報により行動変容を促進する。

## 9. 大会成功に向けた今後の展開

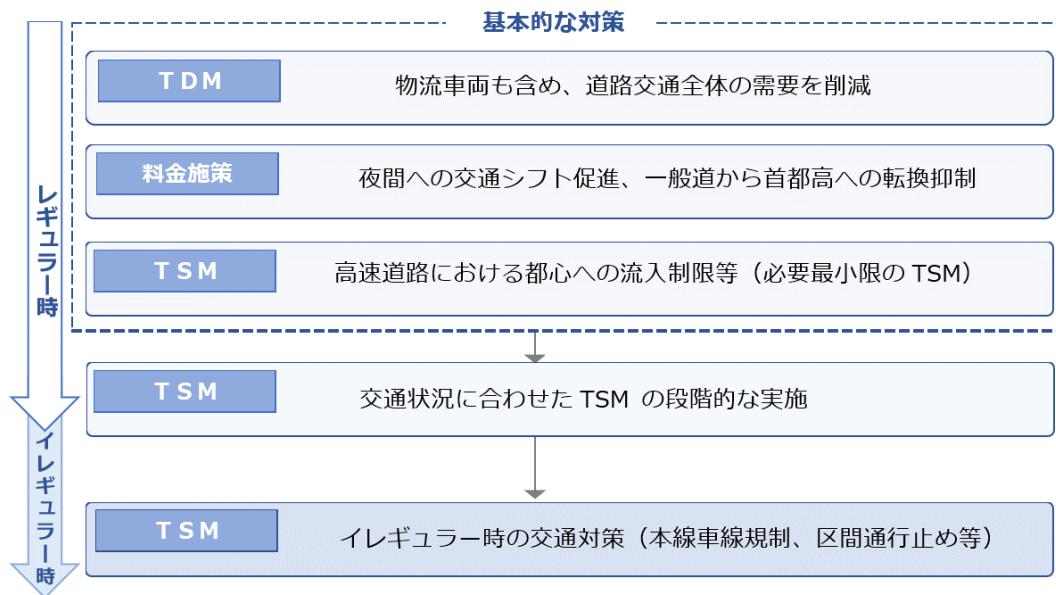
### (1) 道路の交通マネジメント運用の考え方

○道路の交通マネジメントが適切に機能するためには、TDM、料金施策、TSMそれぞれの施策が相互に連携しながら有効に機能し、全体で最大の機能を発揮していくことが肝要である。

○中でも、交通マネジメントの基本的な施策であるTDMによる十分な交通量低減は、他の施策が効果的に機能するためにも不可欠であることは、試行等からも明らかになっている。

○このため、TDMを基本としながら、大会期間が長期に及ぶ中で様々な増加交通も想定されることに対応する料金施策や、都市活動への影響、イレギュラー時の対応も考慮したTSMを組み合わせた運用が重要である。

＜道路の交通マネジメント運用の考え方＞



### (2) 公共交通輸送マネジメントの展開

○公共交通輸送マネジメントでは、3つの施策の効果をも高める情報発信が重要であり、混雑する駅や区間、避けてほしい時間帯等の具体的情報の提供に努める。また、IC乗車券の利用促進や駅案内サイン等により、円滑な旅客流動を確保することが重要である。

○このため、需要の要素を踏まえた柔軟なオペレーションの検討とともに、通常時及び非常時における大会運営サイドと鉄道事業者との大会情報や運行情報などの連絡を行う体制の確立が必須である。

○さらに、観客輸送に関連する広報（会場ごとのアクセス方法、深夜輸送等）や、臨海部などの観客等が集中するエリアについて全体的な対策の検討が必要である。

### (3) 交通マネジメントに関する広報戦略

大会時における交通マネジメントの効果発現を高めるためには、多くの企業や市民の理解を得て、大会時の交通状況や協力の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重要である。

#### ① 広報の対象、時期、テーマ、ツール等の戦略

・協力いただく多くの企業、市民等に対し、大会までの時間軸や大会気運の高まりに応じた有効なテーマ（内容）や、影響を考慮したツール（TV、ポスター等）の選択

#### ② 企業や市民等が自ら参加・協力・取組の意識を高められる工夫

・大会の成功、円滑な輸送といった視点は勿論、企業や市民等自らが参加、協力していただける意識を高められる広報等の展開

#### ③ 交通マネジメントに関する、わかりやすい内容の周知と各種連携

・協力いただきたい企業や市民等の目線に立った施策内容のわかりやすい広報、各種広報内容（TDM、料金施策、TSM等）の連携

### (4) その他、交通マネジメントの推進に併せ検討が必要な事項

交通マネジメントの推進に併せ、会場周辺地域における駐車場対策などの交通対策や、事故・自然災害時等の対策について検討を行い、あらゆる状況に合わせた入念な準備を実施していくことが重要である。また、輸送センターにおけるリアルタイムの交通状況把握や、状況に合わせた適切な情報発信等の対応ができる仕組みが重要である。

#### ① 会場周辺地域における対策

・会場周辺地域等における駐車場対策（うろつき交通を抑制する駐車場予約制の導入、情報提供）  
・会場周辺における交通対策（通行規制エリア、迂回エリアなど）

#### ② 事故・自然災害時等における対策

・事故発生頻度を抑える交通事故防止対策  
・イレギュラー時における道路交通の代替ルート設定等の具体的対応  
・非常時における鉄道事業者との各種連絡体制の確立

#### ③ 情報ツール、情報共有に関する事項

・ORN/PRNの迂回の呼びかけや迂回案内を行う情報ツール  
・大会時の交通関連情報の収集、交通状況のモニタリング・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輸送センターの整備）

## 10. 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。

こうした中、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ことが何よりも重要である。そして、日本社会が率先して行う取組を発信するとともに、以下の内容を次世代へのレガシーとして継承されることを期待する。

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