

2021 年に開催される東京 2020 大会の交通マネジメントについて (提言に基づく実施目標及び実施方針の更新)

1. 新型コロナウイルス感染症にかかる交通状況の変動と今後の見通し

- ・コロナ禍においては、テレワーク・時差出勤の浸透、e コマースの普及・拡大、滞在人口や物流の郊外部での増加と都心部での減少などが見られた他、人や物の移動では、目的地や交通手段が変化してきていることが推察される。
- ・2020 年 4 月 7 日に発出された緊急事態宣言中には、多くの人々により外出を控える等の行動変容に対する協力が行われ、その結果、首都高速道路や都内の一般道の平日の交通量が、対前年比で約 3 割減の水準となったが、その後は、概ね例年並みの水準まで回復する傾向にある。平均的には日交通量が戻りきってはいないが、最大の日交通量は例年と同程度を観測している。交通量の内訳をみるとバスやタクシーの減少、乗用車の増加といった変化が表れているほか、ピーク時間帯の交通量が一部若干増加に転ずるような状況も見られた。
- ・2020 年 9 月の 4 連休には、中央自動車道や関越自動車道等の高速道路の上下線で激しい渋滞が発生するなど、休日においては、レジャー交通の過度な集中による課題が生じている。
- ・このような、例年と同程度の交通量の発生や、レジャー交通の過度な集中といった現象は大会時にも起こり得る。
- ・2020 年 4 月の緊急事態宣言を契機に、テレワークや時差出勤に取り組む企業などが急増した一方で、感染拡大が長期化する中では、その実施率が漸減し鉄道利用者がやや増加する傾向にある。
- ・これにより公共交通では、首都圏主要ターミナル駅の平日ピーク時利用者数は、コロナ禍前と比較して最大 7 割減の状況もあったが、現在では約 2～3 割減の水準となっており、今後の需要回復等の変化も想定しておく必要がある。
- ・また、2021 年 1 月には再度、緊急事態宣言が発出され、東京都では「テレワーク緊急強化月間」として、「週 3 回、社員の 6 割以上」の実施を呼びかけると共に、テレワークの更なる導入と定着を図るための支援を行っている。
- ・物流面では、在宅率の増加による消費活動の変化への対応や、社会生活維持の観点等から、生活必需品等の流通を確保することが重要であることが確認された。
- ・これら交通状況の変化や今後の見通し等を踏まえながら、交通マネジメントの再点検を行うことが重要である。

2. 今後の見通し等を踏まえた交通マネジメントの考え方

- ・競技会場は、延期前と同一の施設を使用することで準備を進めており、ORN/PRN の大会ルート及び観客輸送ルートは原則これまでと同様としている。
- ・円滑な大会運営に向け、これらルート上の良好な交通状況を確保するためには、新型コロナウイルス感染症の動向により変化した交通状況を踏まえ、十分な交通対策を準備していく必要がある。
- ・また、大会の簡素化については、大会関係者の人数の削減や大会関係者向け輸送サービスの見直し等はあるが、交通対策を検討する上での前提に大きな変更はなかった。
- ・こうしたことから、道路・鉄道とも例年規模の需要がある場合にも対応することを考えて、交通マネジメントを展開することが必要である。

- ・このため、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ためには、道路交通と公共交通の交通マネジメントにおいて、TDMやTSMを中心とする対策を行うという考え方は、これまでと同様とする。TDMにおける呼びかけ内容等は、今後の社会情勢の変化も考慮しつつ、情報提供の方法を含めて、慎重に検討していくこととする。
- ・今春までに決定される予定である観客数の上限など、交通マネジメントの前提となる事項については、その動向を注視していく。
- ・新型コロナウイルス感染症対策に関しては、新型コロナウイルス感染症対策調整会議等における検討や民間の業界団体で策定したガイドライン等を踏まえ、必要な対策が講じられるよう関係機関と連携して取り組む。

3. 実施目標及び実施方針の更新

- ・上記の考え方を踏まえて、2021年に開催される東京2020大会の交通マネジメントの実施目標及び実施方針について以下に示す(2019年12月策定の「東京2020大会の交通マネジメントに関する提言」からの変更箇所を下線で示す)。

(1) 交通マネジメントの実施目標

2021年に開催される大会においても、交通マネジメントの実施目標は以下のとおり2020年と同様とするが、今後の交通状況等を継続しながら分析し、必要に応じて見直しを行う場合がある。

- 道路交通では、競技の運営に必要な時間帯の混雑緩和に向け以下により良好な交通状況の実現を目指す。
 - ・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^{※2}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^{※2}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^{※2}とすることで、休日並みの良好な交通状況を目指す(TDM、料金施策による交通需要調整等により実現)。
- 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(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・麴町、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)

※2 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

(2) 交通マネジメントの実施方針

1) 交通需要マネジメント(TDM)

TDM 推進にあたっては、働き方改革の実現、事業継続、感染症対策としても有効な接触機会を減らす物流の取組など、より望ましい企業活動のあり方や新たな日常における生活習慣の視点も重視していく必要がある。

特に、テレワークの進展により、個人の消費活動が住宅に近いところで活発になる傾向にあることから、人や物の移動に変化が出ている。TDM の呼びかけについては、こうした変化に対応した内容としていく。

また、テレワークや時差出勤等については、引き続きその普及及び定着に向け働きかけを進めていく。

(ア) 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、感染症対策として接触機会を減らす等の取組と連携し、関係省庁と一体となった取組の推進
- ② 企業活動に与える影響の見える化
- 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
- ④ 行楽地への移動に向けた時間やルートの変更等の呼びかけ

(イ) スムーズビズ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、スムーズビズ等の取組を戦略的に推進し、効率的・効果的な TDM 広報も実践していく。

- ① 新型コロナウイルス感染症や企業・経済活動の状況の変化に合わせた企業とのコミュニケーションの確保
- ② コロナ禍での企業の有効な取組事例の紹介
- ③ 新たな日常における生活習慣の定着・継続に向けた、中小企業や個人への働きかけ

(ウ) 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。

さらに、大会に向け接触機会を減らしつつ効率化を図るとともに、感染症対策を進める中での企業の対応策を支援していく。

- 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
- 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

2) 料金施策による交通需要調整

大会時の交通需要が例年並みとなる見通しや、日ごとの交通状況のばらつきを安定的かつ継続的に抑える必要性から、料金施策による交通需要調整はこれまでと同様に必要である。

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乘せを実施し、車両の分散利用を促す。なお、

料金上乘せに伴う収入と、夜間割引の実施や料金システムの改修等にかかる費用などが均衡するように検討する。

3) 交通システムマネジメント (TSM)

コロナ禍の交通量が抑えられた状況下でも、ピーク時等に一部で渋滞が発生しており、今後の見通し等を踏まえても、これまでと同様、TDM と料金施策による交通需要調整に加え、状況に応じた TSM による交通量の管理が必要である。

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。

(ア) 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、状況に合わせ機動的に対応することで、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。

具体的には、高速道路においては、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や、ORN/PRN 上の混雑を解消するために効果的な入口の閉鎖等により、交通状況に応じた必要量の流入調整を機動的に実施する。

また、一般道においては、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を現地の状況を踏まえ実施する。

(イ) 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。

具体的には、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する。

4) 公共交通輸送マネジメント

公共交通輸送マネジメントについては、これまでの交通状況や今後の見通し、さらには需要回復等の変化への対応も考慮し、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)をこれまでと同様に効果的に組み合わせ、安全・円滑な観客輸送を実現することが必要である。

(ア) 平日朝のピーク時間帯

1日を通じて最も需要の大きい時間帯であり、各路線において輸送力が最大に近い状態で運用されているため、輸送力増強の余地が少ない。

この時間帯は、観客に比べ一般利用者が多いことから、一般利用者、特に朝の通勤需要をターゲットとした需要分散・抑制(TDM)の取組が重要な時間帯である。特に、混雑の激しい駅や路線等については混雑情報の積極的な情報発信等により、引き続き重点取組地区等における取組を推進する。

また、鉄道利用者の多い時間帯であることから、観客に対しても混雑状況に関する情報発信、朝のピーク時間帯を避けた来場の呼びかけ、混雑した電車に乗る

際の注意事項の発信などを実施し、需要の分散および混雑の緩和を図る。この他、観客の集中や時差通勤の影響により混雑が激しくなる区間等については、輸送力確保についても調整していく。

(イ) 昼時間帯などその他の時間帯

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では、会場ごとに観客の需要分散・平準化について更なる取組を推進する。

(ウ) 効果的な情報発信

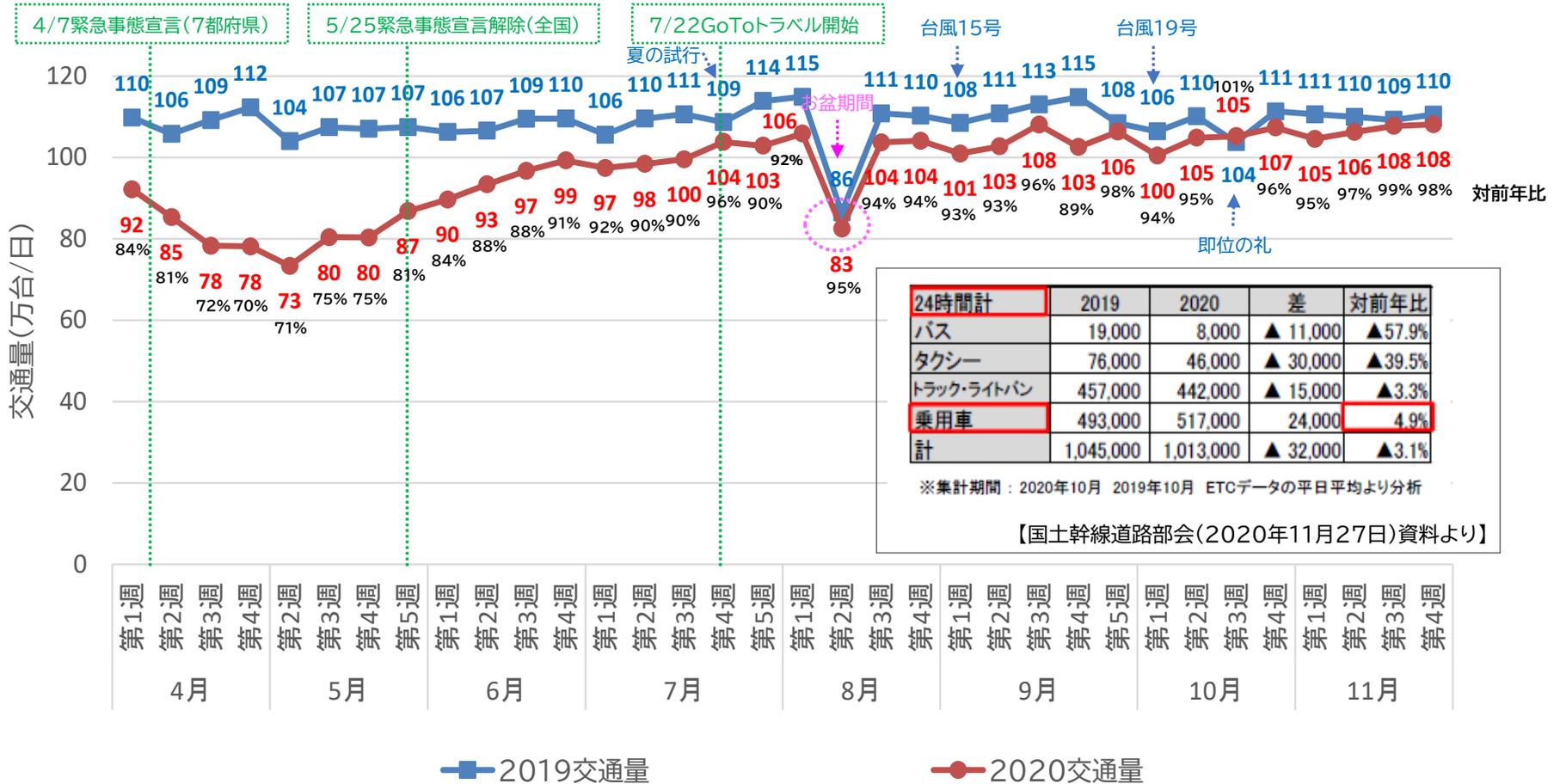
3つの施策の効果を更に高めるため、効果的な情報発信を併せて行っていく。

なお、公共交通においては、業界団体ガイドラインに基づき、車両の換気やマスク着用、会話を控える等、乗客や従業員において新型コロナウイルス感染症対策に取り組むことが重要である。

首都高の利用台数

- 緊急事態宣言中の首都高の平日交通量は前年比約3割減。11月においては概ね同程度まで回復
- また車種別内訳をみると、バス・タクシーが減少した一方、乗用車が増加

首都高交通量の推移(週別、平日平均)

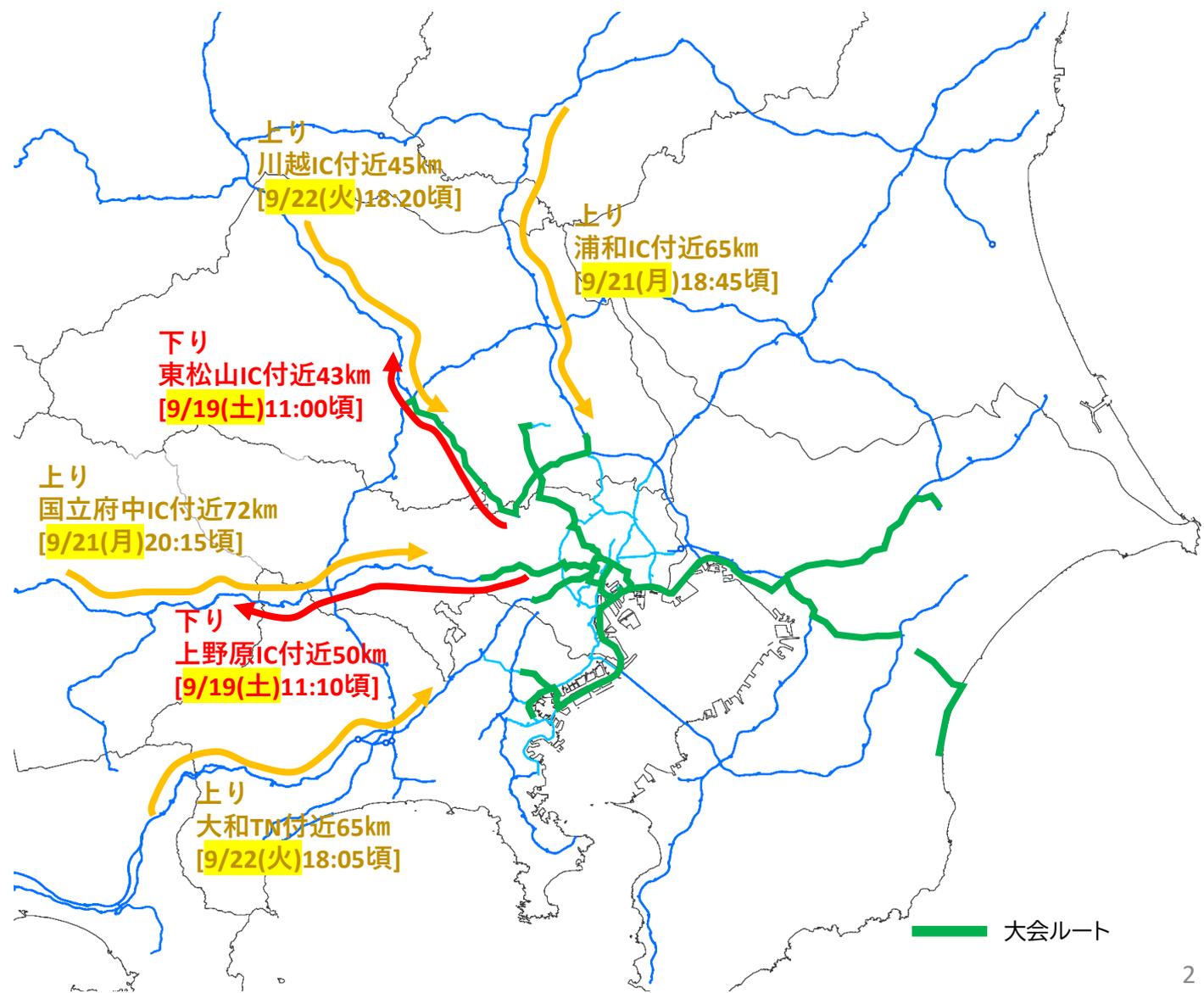


休日の渋滞状況（9月4連休における最大渋滞長：NEXCO管内代表箇所）

➤ 2020年9月の4連休は、上下線で激しい渋滞が発生し、大会ルートにも影響が及んでいる

2020年9月

月	火	水	木	金	土	日
	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	26	27
28	29	30				



NEXCOホームページの情報より作成

鉄道の利用状況

- 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利用者数は、呼びかけ前と比較し、緊急事態宣言下では最大約7割減。
- 緊急事態宣言解除後、利用者数は徐々に回復し、8月後半以降は約2~3割減の水準で推移。
- 国内旅行者数は、コロナ禍において著しく減少。

図 テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅利用状況推移



※JR(JR東日本、JR西日本)、大手民鉄(東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神)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数の減少率の平均値
 ※数値は、呼びかけ前を100とした場合の指数
 ※「呼びかけ前」は、2月17日の週の特定日
 ※ピーク時間帯は、各駅において7:30~9:30の間の1時間で最も利用者が多い時間帯
 ※主なターミナル駅は、以下のとおり
 首都圏: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
 関西圏:大阪・梅田、京都、神戸三宮、難波、京橋

資料：国土交通省

表 23区テレワーク実施率の推移 (就業者)

	2019年 12月	2020年 5月	2020年 12月
テレワーク 実施状況	17.8%	48.4%	42.8%

○調査方法：インターネット調査

資料：内閣府
 「第2回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」
https://www5.cao.go.jp/keizai2/manzoku/pdf/result2_covid.pdf

表 国内旅行者数の推移

単位：万人

	国内旅行全体	延べ 旅行者数	前年 同期比
2019年	1-3月期	12,077	-5.2%
	4-6月期	16,412	+12.3%
	7-9月期	16,936	+3.4%
	10-12月期	13,286	+6.7%
2020年	1-3月期	9,273	-23.2%
	4-6月期	3,692	-77.5%
	7-9月期	8,574	-49.4%

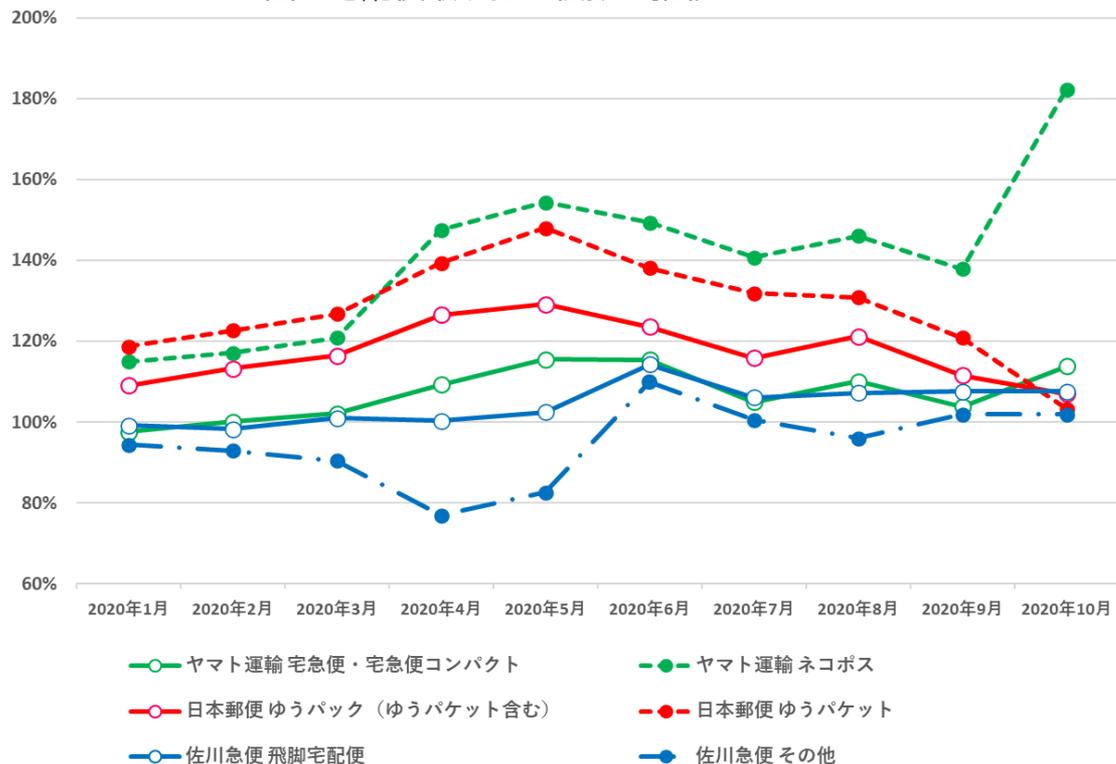
資料：観光庁 旅行・観光消費動向調査2020年7-9月期 (速報)

物流の取扱状況

- 宅配便取扱い個数は、4月以降の対前年増加率が顕著で、中でもポスト投函可能な小さな荷物が増加
- 宅急便やゆうパック、飛脚宅配便の取り扱いについては、5月または6月をピークに対前年比は徐々に低減し、直近（10月）では対前年比110%前後
- また、宅配便再配達率については、4月は外出自粛要請等から都市部では8%台まで大幅に低下したが、10月は11%台まで上昇

(対前年同月比)

図 宅配便取扱い個数の推移



資料：ヤマト運輸、日本郵便、佐川急便の各社HP公表データ

注) 10月1日より、個人間取引サイトなどヤマト運輸の配送連携API*を利用の事業者を対象にネコポスの取り扱いサイズの厚さが2.5cm以内から3cm以内に変更。また、ネコポスのメルカリ便配送サービス利用料は値下げ。(195円→175円)

表 区部宅配便再配達率の推移

	2019年 4月	2019年 10月	2020年 4月	2020年 10月
再配達率	18.0%	16.6%	8.2%	11.7%

調査の対象

- ・区部で人口密度が高く単身世帯の占める割合が高い区
- ・佐川急便（飛脚宅配便）、日本郵便（ゆうパック、ゆうパケット）、ヤマト運輸（宅急便）

資料：国土交通省HP公表データ

○これまでの主なヒアリング状況

◆物流業界

- ・ BtoBは大幅減。オフィス街の荷物が減り、住宅地 向けBtoC物流が増えた。
- ・ 再配達率が減少。

◆中小企業

- ・ コロナ禍の 影響は業種や商品、地域によって差がある。