

(案)

東京 2020 大会の交通マネジメントに関する提言

令和元年 10 月

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会
交 通 輸 送 技 術 検 討 会

目 次

1. 提言について	1
2. 交通マネジメントの必要性	1
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 ...	2
4. 大会期間中の実施目標	3
5. 交通需要マネジメント (TDM)	4
(1) TDM の考え方	4
(2) TDM の実施方針	4
6. 料金施策	5
(1) 料金施策の考え方	5
(2) 料金施策の実施方針	5
7. 交通システムマネジメント (TSM)	6
(1) TSM の考え方	6
(2) TSM の実施方針	6
8. 公共交通輸送マネジメント	7
(1) 公共交通輸送マネジメントの考え方	7
(2) 公共交通輸送マネジメントの実施方針	7
9. 大会成功に向けた交通マネジメントの展開	8
(1) 道路の交通マネジメント運用の考え方	8
(2) 公共交通輸送マネジメントの展開	9
(3) 交通マネジメントに関する広報戦略	9
(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	9
10. 将来の都市交通に関するレガシー	10

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7月から9月上旬は例年交通量が多い上に、大会関係車両や観客等の利用が加わるため、何も対策を行わなかった場合、高速道路の渋滞は現況の2倍近くに、鉄道においても観客の利用等を要因として、会場周辺や近傍路線を中心に局所的な混雑が発生することが想定される。

更に、物流車両や一般車両の増加も想定されるため、安全で円滑な大会輸送の実現と、物流を含めた都市活動の安定との両立のためには、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。

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

東京 2020 大会の輸送を安全・円滑に行うために以下の通り基本的な考え方を整理する。

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。

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※）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。

※「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）

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。

※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）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
- 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

2) 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
- 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
- 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

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
- 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

6. 料金施策

(1) 料金施策の考え方

TDM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。

(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乘せを実施し、車両の分散利用を促す。

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。

(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。

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。

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おいては、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。

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

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。

(2) 公共交通輸送マネジメントの実施方針

1) 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。

2) 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。

①競技会場近傍エリアでは、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において重点的に対策を実施

②通勤需要の多いエリアでは、朝の通勤需要に対し重点的に対策を実施

③その他の需要の多いエリアでは、朝の通勤需要に加え、私事・業務需要に対しても対策を実施

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. 大会成功に向けた交通マネジメントの展開

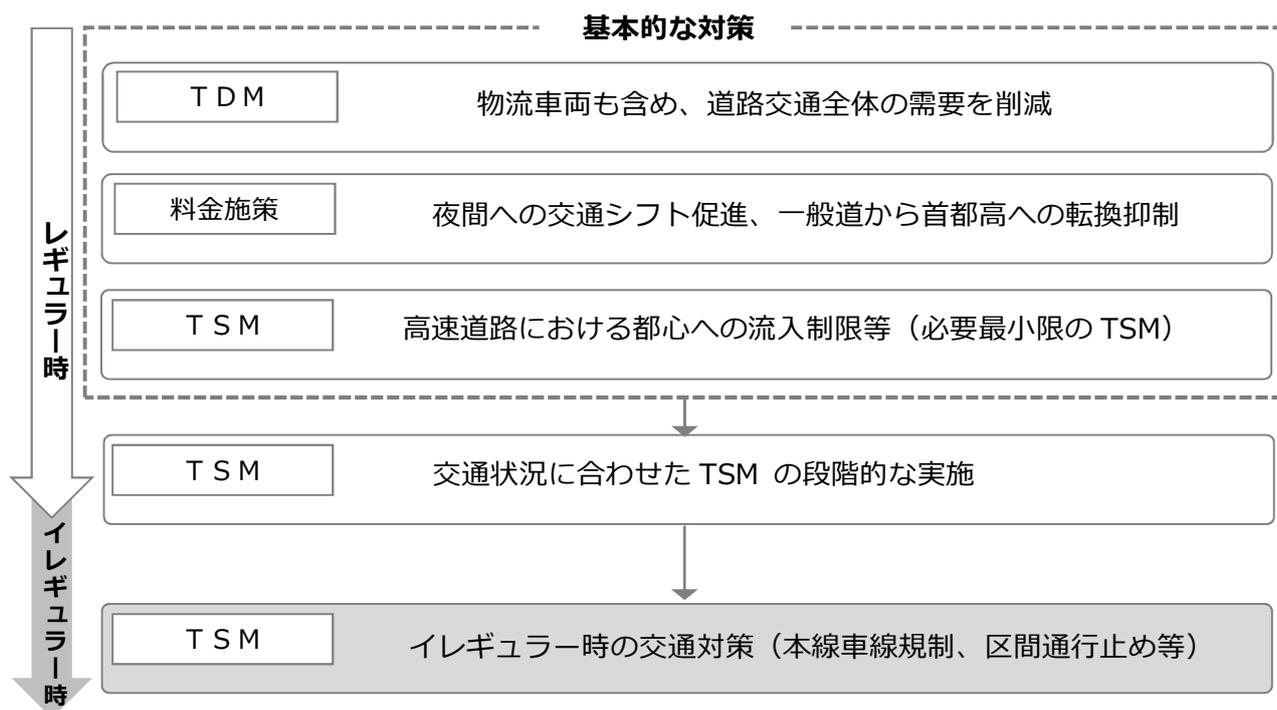
(1) 道路の交通マネジメント運用の考え方

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ていくためには、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をお願いをわかりやすく、きめ細やかに隅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
- 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
- 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

(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。

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