

TDM 推進に向けた基本方針（案）

【目 次】

1	TDMの理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・	p.1
2	TDMの必要性と目標・・・・・・・・・・	p.3
3	推進体制の構築・・・・・・・・・・	p.5
4	TDMの取組内容・・・・・・・・・・	p.7
5	試行・・・・・・・・・・	p.9
6	スケジュール・・・・・・・・・・	p.11

東 京 都

（公財）東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会

1 TDM推進の理念

- ①大会運営と都市活動の安定との両立
- ②大会の成功に寄与する交通行動の実現
- ③働き方改革や様々な慣行の見直しにつながる自発的な取組
- ④大会に向けた PDCA サイクルの実践による入念な事前準備

東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京 2020 大会」）においては、世界各国から大勢の選手、競技関係者、報道関係者、観客等が集まり、都内に点在する競技会場や宿泊施設等との間を頻繁に移動します。

ラッシュアワーを中心に激しい渋滞や混雑が発生している状況の下、東京 2020 大会に当たっては、安全・円滑かつ効率的で信頼性の高い輸送と都市活動の安定との両立を目指します。

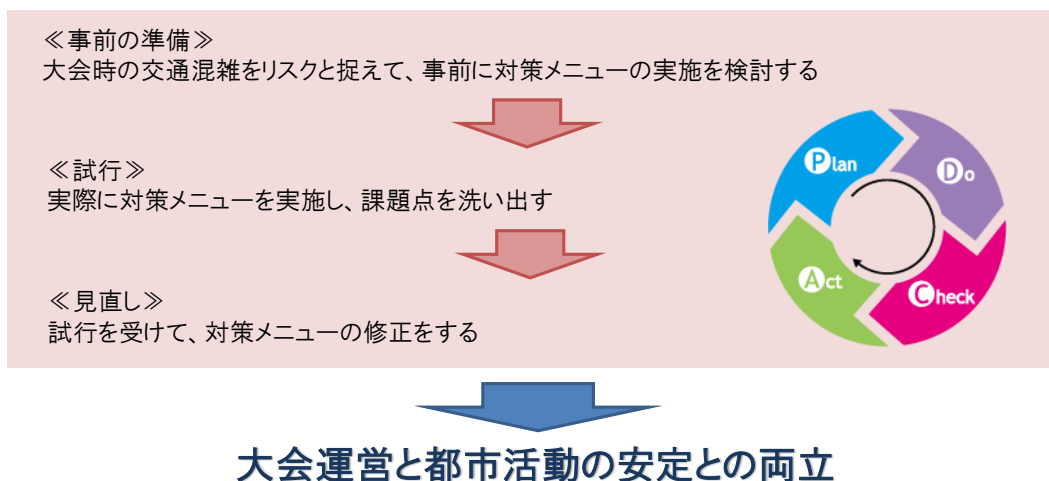
また、東京 2020 大会に向けた TDM への取組を、働き方改革や様々な慣行の見直しの機会として活用することを呼び掛けます。

TDM の推進に当たってはまず、入念な事前準備による計画的取組を基本とします。事前に情報に基づいて計画し、準備して対応する方が、事後的対応に比べて取組主体の最終的な負担・損失は小さくなると考えます。

また、入念な準備とするために、事前に試行を行いながら、PDCA サイクルの実践によって取組内容を充実させることも重要です。事前準備・計画的取組を促すよう、環境整備や呼びかけを行います。

次に、企業・個人の自発的取組を基本とします。取組の結果が働き方改革や諸慣行の見直し等のレガシーとして残るためには、自発的に計画・準備することが必要と考えます。環境整備や呼びかけを精力的に行います。

また、交通情報を積極的・効率的に活用した賢い交通行動の実現を目指します。取組主体が、交通情報を積極的に収集・活用して柔軟に交通行動を変えていく、という行動形態が普及することが、これらの取組に当たって重要と考えます。



2 TDMの必要性和目標

【必要性】

- 何も対策を行わない場合、首都高の渋滞は現況の約2倍近くまで悪化
- このため、交通マネジメントの導入が不可欠。大会運営と都市活動の安定との両立を図る上で、交通需要の抑制・分散・平準化を行う「交通需要マネジメント(TDM)」が前提かつ不可欠

交通マネジメントとは・・・

- ①交通需要の抑制・分散・平準化を行う「交通需要マネジメント(TDM)」
- ②道路状況に応じて交通の需給関係を高度に運用管理する「交通システムマネジメント(TSM)」
- ③鉄道等の安全で円滑な輸送を実現する「公共交通輸送マネジメント」

【目標】

- 道路交通では、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。このため、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20～25%程度の更なる分散・抑制を図る。
- 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。

東京大会において、大会関係者の移動と都市活動を支える交通インフラは、道路は交通容量に余裕がなく、鉄道については世界に誇るネットワークとサービスを提供しているものの、区間によっては輸送力に余裕がなく、ラッシュアワーを

中心に激しい渋滞や混雑が生じているところがあります。

このまま何も対策を講じずに大会を迎えると、道路においては渋滞が現在の2倍近くになり、また鉄道においては予定の電車に乗れないなど、大会のスムーズな進行が困難になることが推測されます。また、社会経済活動に大きな支障が生じることとなります。

このような状況が予想される中、安全・円滑かつ効率的で信頼性の高い大会輸送と、都市活動の安定との両立を図るため、以下の取組を行います。

- ・鉄道については混雑する区間・箇所を時間的、経路的に回避、又は交通を取りやめることによって、混雑ピークの緩和を図ること。
- ・道路については、東京区部を中心に、混雑する区間・箇所を時間的、経路的に回避、または鉄道への転換や交通を取りやめることによって渋滞の解消を図ること。

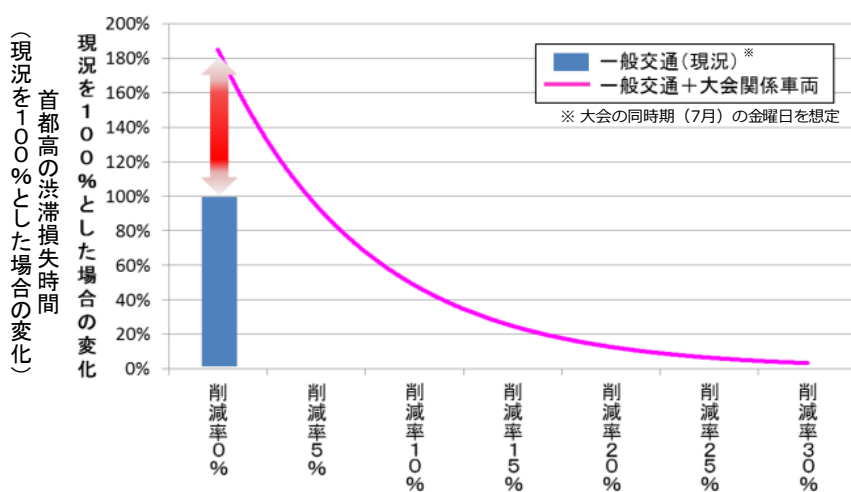
（交通輸送技術検討会における「東京 2020 大会の交通マネジメントに関する提言（中間のまとめ 2018.1.10）」より）

その際の目標は、「平日の15%程度交通量の少ない状態（休日並み）における円滑さ」を実現することし、具体には全体で10%、特に混雑する区間についてはさらなる削減（最大25%を想定）をすること。

以上の交通需要を抑制する方策である TDM 施策を講じた上で、流入調整等の TSM、輸送力増強を合わせて実施します。

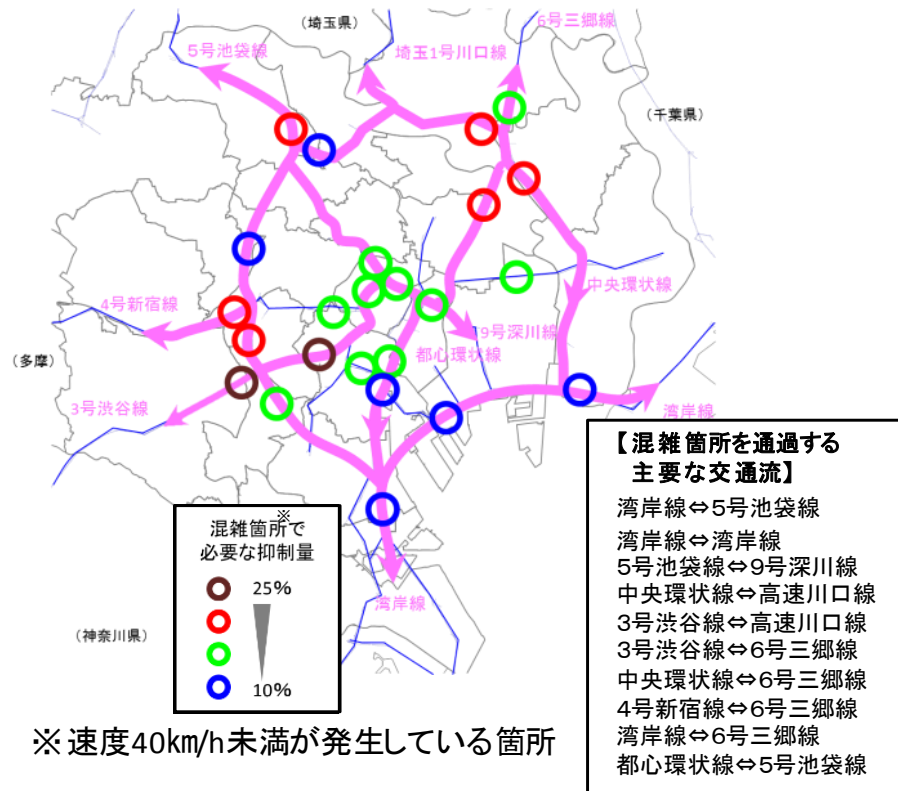
【首都高の渋滞損失時間】

交通量削減による1台当たり渋滞損失時間の変化

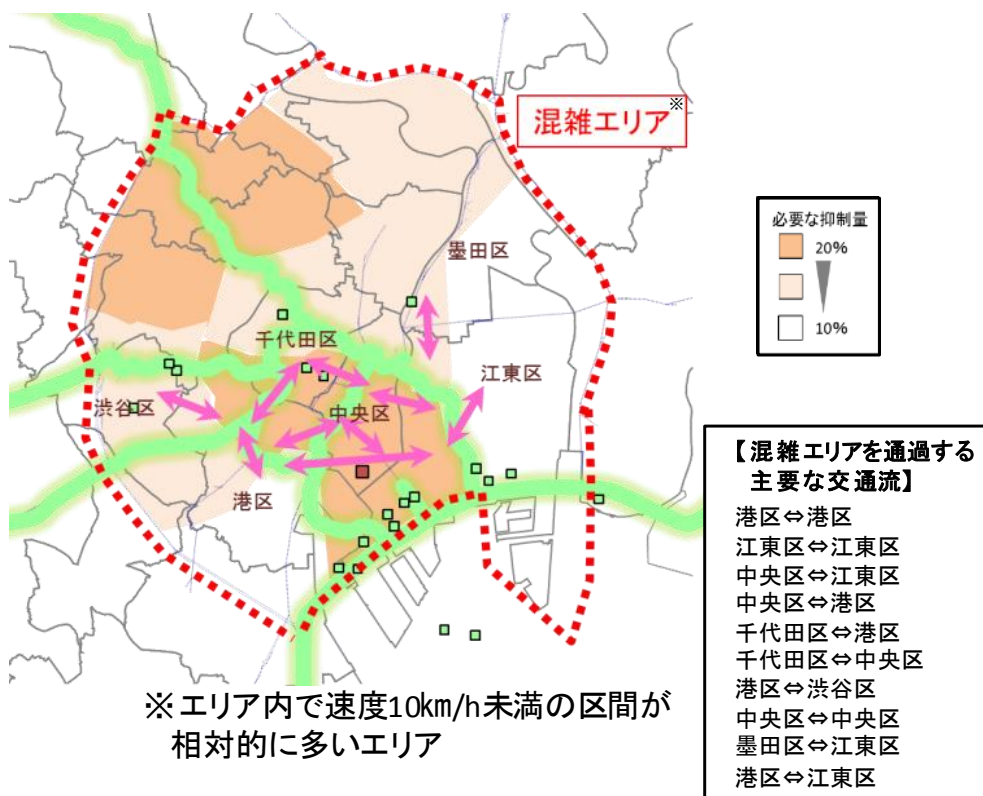


※シミュレーション結果に基づき作成したものであり、競技スケジュールの更新などを踏まえ、今後更新及び精度向上を図っていく予定

【首都高の混雑箇所を通過する主要な交通流】



【一般道の混雑箇所を通過する主要な交通流】



3 推進体制の構築

- 2018 年夏の試行に向け、本年 4 月に準備を開始
- その後、早々に TDM 推進のための体制を整備
- TDM 推進のための体制は、働きかける側のみでなく働きかけられる側の参画を得て、徐々に拡大
- 大会本番時には、さまざまな関係者が集い、TDM を強力に推進する体制を構築・運営
- TDM 推進のための体制は、TDM 行動計画を、適宜、2020 交通輸送円滑化推進会議及び輸送連絡調整会議に報告するとともに、両会議メンバーは TDM の推進に協力

東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会推進本部（本部長・安倍総理）の下に組織された 2020 交通輸送円滑化推進会議、並びに輸送連絡調整会議、交通輸送技術検討会等でこれまで検討されてきた議論を踏まえて、大会輸送を成功させるために実務的な TDM を展開し、適切な交通需要の抑制を実現するための推進体制を整えます。

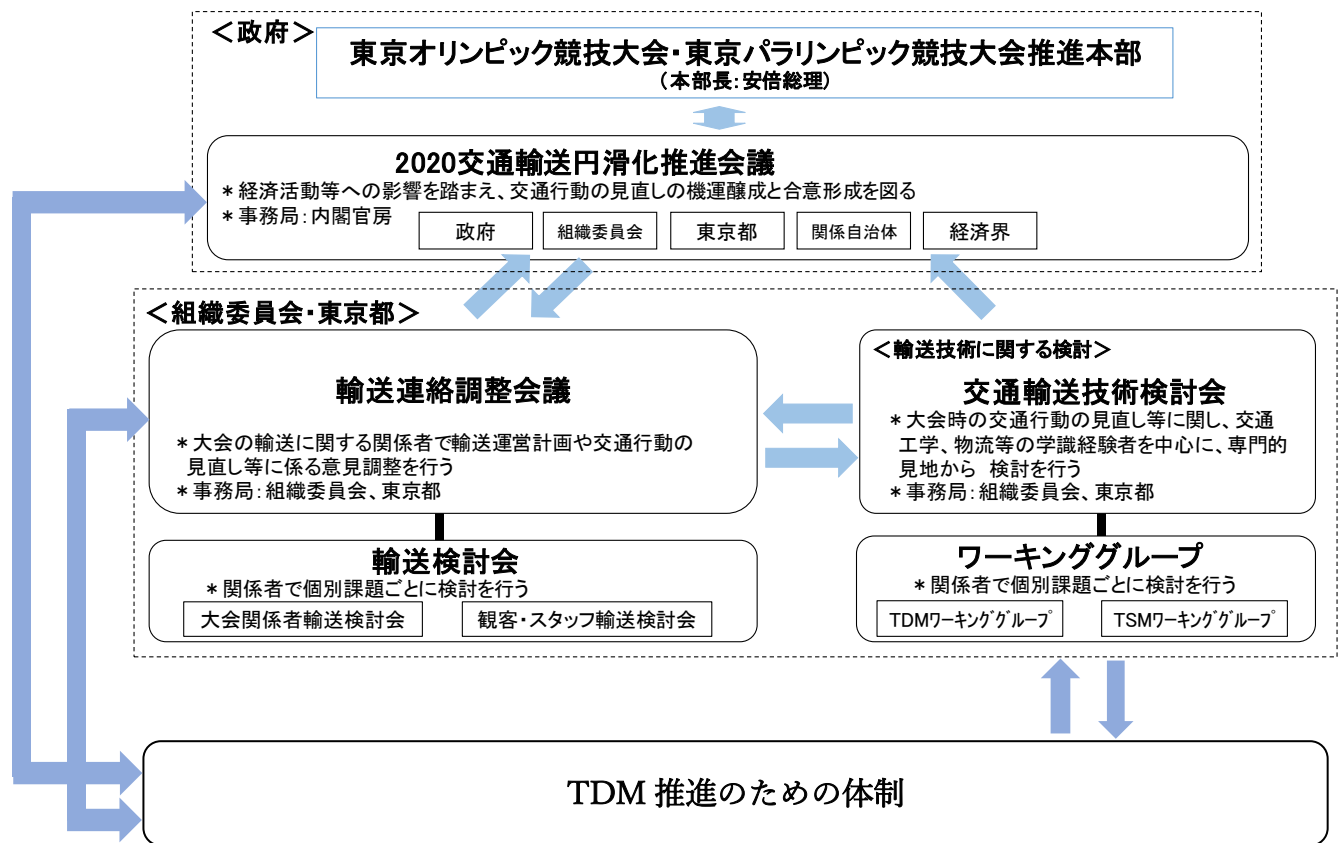
この体制は、大会直前には TDM に自主的に取組む各業種の事業者が参加して構成することを目標としますが、一足飛びに体制が整う性格のものではありません。

そこで、まず本年 4 月には準備を開始し、ご参加いただく事業者等の皆様への呼びかけを開始し、その後早々に TDM 推進のための体制を整備します。また、この間、先行して参加していただく事業者の方には、行動計画の作成に着手していただきます。

本年 7 月と 8 月の 2 か月で実施する試行の実施体制を充実させます。

以降、関連する行政、企業、大学、NPO 等に声を掛け、随時、メンバーを拡大していく「運動」として、TDM 推進体制を捉える事が重要となります。

TDM 推進のための体制は、TDM 推進のための「運動」が軌道に乗るよう TDM に関する行動計画を適宜、2020 交通輸送円滑化推進会議及び輸送連絡調整会議に報告するとともに、両会議のメンバーは TDM の推進に協力する関係を持つこととします。



※準備段階での事務局は、当初、東京都・組織委員会・内閣官房での構成を想定しています。本事務局は、TDM 推進のための体制に移行後は、組織本来の事務局機能に特化し、参加者への情報提供や新規主体への参加呼びかけの役割を担うことを想定しています。

4 TDM の取組内容

(1) 取組内容（例）

		企業や市民にお願いする行動例		事前準備
企業	打合せ・商談	夏期休暇・ボランティア休暇等の制度導入	時間の調整、車から公共交通への利用転換	大会期間中の渋滞の低減策・回避策（行動計画）を検討し、必要な社内の環境整備、取引先等との対外調整を検討
	イベント・セール・大規模会議		開催地、時期の変更の検討	
	物流・流通		輸送ルートの変更、時間変更、共同配送・まとめ調達の検討、路上荷捌きの抑制、倉庫・コンテナヤード等の出入時間の調整	
	通勤・通学		時差出勤、テレワーク、休暇の計画的な取得等	
個人	買物・レジャー等	重点期間の夏季休暇取得、ボランティアへの参加	行先変更、時期の変更、まとめ買いの推奨	大会期間中の交通混雑の影響を受けない移動の内容を検討
	宅配便の利用		受取時間の変更、贈答時期の変更、再配達の抑制等の調整	

TDM の取組内容は、TDM 推進のための体制に参加する企業・主体が自主的に定めるものであり、本資料で示すものは、内容のイメージであり、例示的なものです。

企業・個人ともに、取組内容は大会期間中の道路交通の渋滞の低減・回避を目的として何が行動可能かを考え、十分な事前準備を行い、自ら実行します。

そのため、実行を促す仕組も大切であり、今後検討してまいります。

企業（例えば荷主企業と物流企業の組み合わせで検討が行われるとすれば）では、輸送ルートや時間の変更、荷受倉庫の位置や出入時間の変更を行うことが考えられる。個人にあっては、宅配便の受取時間の変更や再配達の回避などに努めることなどが考えられます。

(2) 取組むべき環境整備

- 幅広い広報活動の展開
- 情報提供
- 計画作成の支援
- 環境づくり

TDM の認知度向上、協力機運の醸成、ムーブメント化に向け、幅広い広報活動を展開します。

また、各種情報提供を行います。

- ・交通行動を抑制すべき日時、エリア、削減目標等の詳細な情報の提供
- ・迂回ルートとして利用できる路線等の詳細な情報の提供
- ・情報をタイムリーに届けるツール（アプリ等）の準備

取組支援ツールの作成・配布、活用可能な支援制度・事業等の情報提供等の支援策を充実します。

柔軟な休暇制度や積極的なテレワークの導入など、働き方改革や慣行の見直しにつながる環境を整備します。

5 試行

(1) 試行の目的・内容

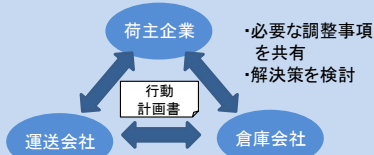
- 社会の認知度を高めるとともに、関係者の問題意識を深め、取組拡大の素地を創出
- 今後の TSM 等の検討のための基本情報を獲得
- 大規模なイベントをテストの機会と捉え、重点的な取組を実施
- 試行結果を分析し、本番に向けた施策の内容の見直しを実施

(試行の内容)

①交通混雑による影響を回避するための 対策の検討・実施 (2020年まで継続)

- ・企業の協力のもと、行動計画書を作成する
- ・取引関係者間で共有し、解決策を検討する
- ・実行可能なものから順次、実践

物流に関わるライアルイメージ



②取組の実施・拡充・深度化 (毎年夏の一定期間繰り返す)

- ・時差ビズ、テレワークデー等の働き方改革や快適通勤環境づくりの取組について更なる拡充・深度化を図る
- ・ノーカーデー、企業保有車の自宅持ち帰り自粛等、自動車利用の抑制に向けた取組を実施する
- ・大会同時期に集中的に取り組むとともに、通常時への浸透を目指す
- ・効果の把握、本格導入に向けた課題や支援策等を抽出する

③イベント等による周辺交通への影響把握 (夏期単発)

- ・イベント来場者や周辺混雑の影響を受ける人等を対象にアンケート・ヒアリング等を実施する
- ・影響範囲への立ち入りの理由、時間や場所、手段の変更の可否等を確認する

【対象例】

- ・スポーツ大会・コンサート・まつり・花火大会等の大規模集客イベント
- ・パレード・マラソン大会
- ・工事に伴う規制

東京 2020 大会においては、すべての企業・市民の皆様に少しずつ TDM に協力していただくことで、はじめて大会運営と都市活動の安定との両立が図られます。幅広い協力を得るために、試行の機会を捉えて広く社会の認知度向上を図るとともに、大会時の具体的な交通状況をご理解いただき、企業・市民の皆様の問題意識を深め、すべての方々から協力を得られるよう、取組拡大の素地を創出します。

また、東京 2020 大会へ向けての TDM は、東京都のみならず首都圏やさらに広域的に関係者を巻き込んで行う日本で初めての大規模な TDM の展開であり、また、約 1 か月間の長期間にわたって行われる TDM であるため、「ぶっつけ本番」ではなく、事前の試行によってそのフィージビリティや問題点の把握・改善を行っておく必要があります。

試行に当たっては、まず 2018 年度においてはリーディング的な取組を先行させ、これらの試行結果や経験をもとに、2019 年度に大規模な試行に取り組みます。その後、この経験を踏まえ、本番に向けて取組を拡大します。

加えて、TDM は、それ単独で存在するのではなく、TSM や公共交通輸送マネジメントなどと一体となって、大会時の交通対策を構成するものです。したがって、2 年の試行を通じて TDM 施策の効果の把握を行い、TDM の目標や取組内容の見直し、TSM や大会運用との関係の見直しを図ってまいります。

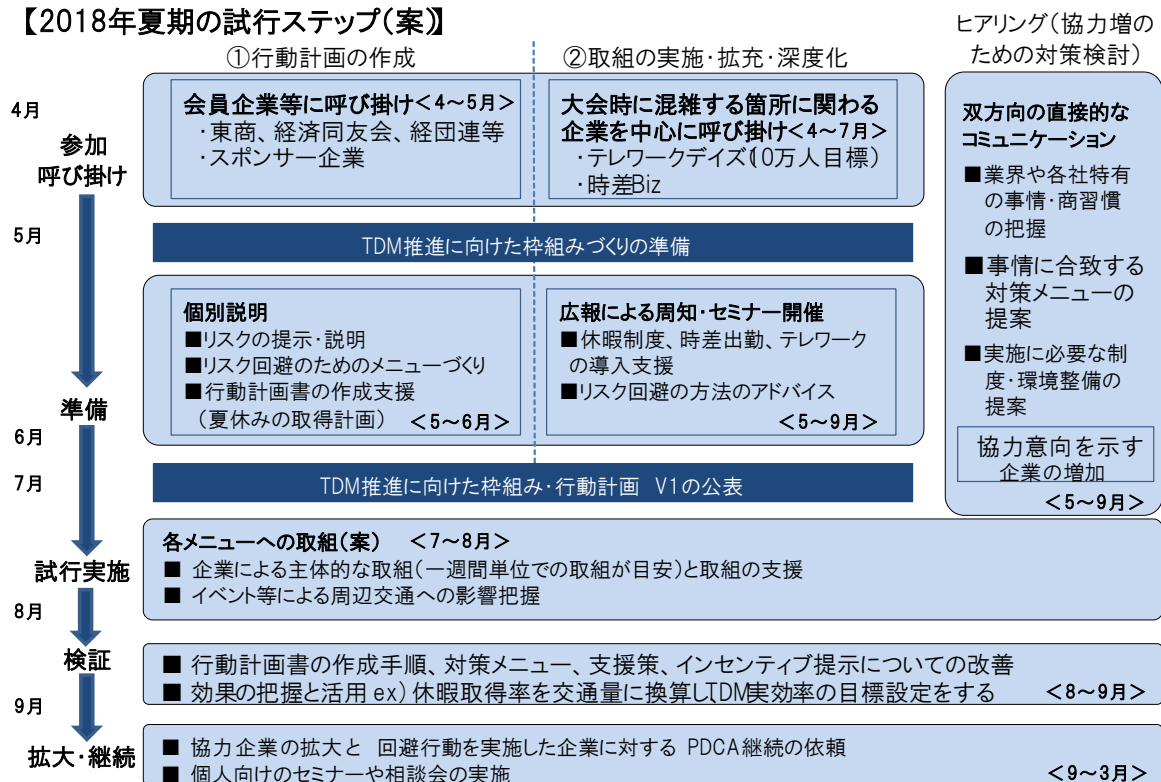
試行の機会としては、本番の 1 年前、2 年前に当たる 2018 年度、2019 年度の夏を時差ビズやテレワーク等の働き方改革系の施策の集中取組期間とし、順次取組の拡大を図ります。また、比較的大規模なイベント（スポーツ大会、コンサート、祭り、花火大会など）の機会を捉え、混雑回避の取組について効果を検証します。

道路交通の TDM のうち、物流関係については、貨物輸送の変更によって企業活動に影響を受ける荷主企業のご協力の下、行動計画を作成し、TDM に協力しつつ企業活動を継続できる方策を検討していただきます。試行においては机上シミュレーションや作成していただいた行動計画を踏まえた実践的な行動をしていただき、本番に向けた準備を願います。

(2) 2018 年夏の試行（案）

- 時差 Biz
- テレワーク・デイズ
- イベントを活用した小規模な社会的実験
- 企業による机上シミュレーション など

【2018年夏期の試行ステップ(案)】



6 スケジュール

本番に向けた節目として、大会2年前の2018年夏、輸送運営計画V2の骨子提示、大会1年前の2019年夏、2020年の大会本番があります。

最初の節目である大会2年前の2018年夏に向けて、2018年春に準備を開始、TDM推進に向けた基本方針（案）や試行内容の検討を進め、試行前にTDM推進のための体制に移行、TDM推進行動計画V1を策定し、これに基づき2018年夏の試行を実施します。

試行後、その結果をとりまとめ、TDMの効果の試算を行い、TDMの目標や取組内容の見直し及びTSMや大会時の交通運用との関係の見直しについて、歩調を合わせて検討を行います。これらの結果は、2018年度末に作成予定の輸送運営計画V2（案）に反映します。

2019年には、ワールドカップ等の大規模イベントが想定されていることから、2018年に実施した試行結果を踏まえたTDM推進行動計画V2を2019年の大規模イベント前までに策定し、これに基づき、これら大規模イベントの機会も利用して大規模かつ本格的な試行を行います。

2019年度の試行結果を踏まえ、最終的なTDMの取組方針となるTDM推進行動計画V3を策定し、これをもって本番に臨みます。

計画と主な内容		主な取組		
H30年度	4月 TDM推進に向けた基本方針(案)	○準備 ・基本的事項の調整 ・行動計画・試行内容の検討 ○TDM推進のための枠組みづくり	一般市民 認知度の向上	一般企業 第1段階 必要性の理解
	夏頃 TDM推進行動計画V1	★ V1試行開始 (集中取組期間:7~9月、可能なものは継続) ○結果分析 ・業種・取組メニューごとの抑制原単位 (継続可能、期間限定で可能) ・交通量抑制の見込み、実施目標の達成にあたっての課題、TSM施策との調整	物流企業(配送業者) 第1段階 必要性の理解	
	年度末 輸送運営計画V2(案)	○行動計画の見直し、試行内容の見直し、新規の取組メニューの検討	順次拡大	第2段階 対応策の検討・準備
H31年度	夏頃 TDM推進行動計画V2	★ V2試行開始 (集中取組期間:7~9月) ○結果分析 ・抑制原単位の更新 ・交通量抑制の見込みの更新、課題把握、TSM施策との調整 ○課題の解決策の検討、実行準備	第2段階 対応策の検討・準備	第2段階 対応策の検討・準備
	冬頃 TDM推進行動計画V2アップデート	★ 本格実施	第1段階 必要性の理解	第3段階 最終確認
	年度末 輸送運営計画V2		第2段階 取るべき行動の理解	第3段階 計画 行動
H32年度	大会		実践 (仕入れ発注の変更等)	実践 (新システムの習熟等)