

2020年東京大会に向けた交通マネジメントについて

内閣官房オリンピック・パラリンピック推進本部事務局

○道路交通及び公共交通において、多様な手法により必要な交通状況を実現する強力な交通マネジメントの実施が不可欠である。

【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】

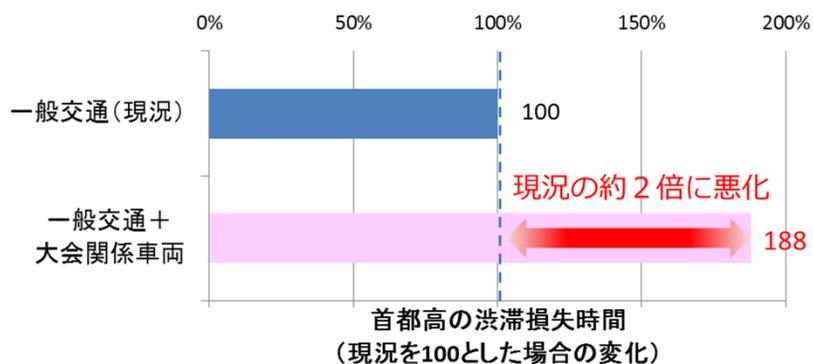
- ・観客の利用等を要因として、会場周辺駅や近傍路線を中心に局所的な混雑が発生

【更なる増加要因など】

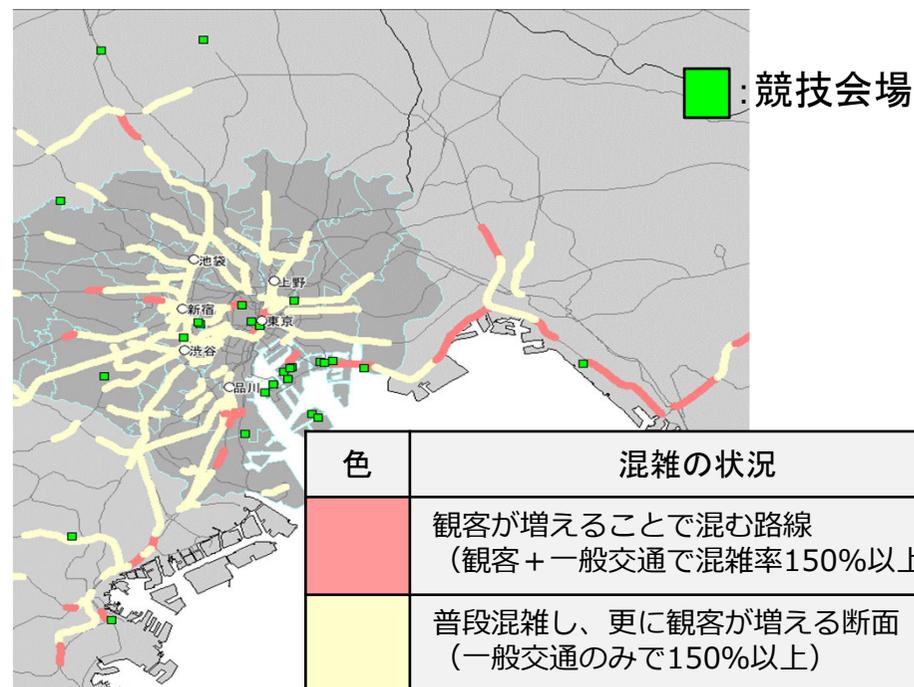
- ・物流車両の増加:大会関係物流、大会開催に伴う物流等
- ・一般車両の増加:観客の滞在に伴うバス・タクシー・レンタカーの利用、地方からの流入等
(首都高の需要は大会関係車両や更なる増加分を含め約7万台/日増加)

<鉄道の混雑状況(朝ピーク(7~10時))>

<交通量変化による1台あたり渋滞損失時間の変化>



※首都高速道路を走行する車両を対象としたシミュレーション結果
(大会の同時期(7月)の金曜日を想定)



1) より良い交通状況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状況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(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(TSM)

- ・ 交通規制を含めた、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。

- 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。
- 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。
- ・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)

※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
 ※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



重点取組地区

【ヘリテッジゾーン】

- 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

【東京ベイゾーン】

- ⑭晴海・有明・台場・豊洲・大井ふ頭

【その他】

- ⑮池袋
- ⑯大崎

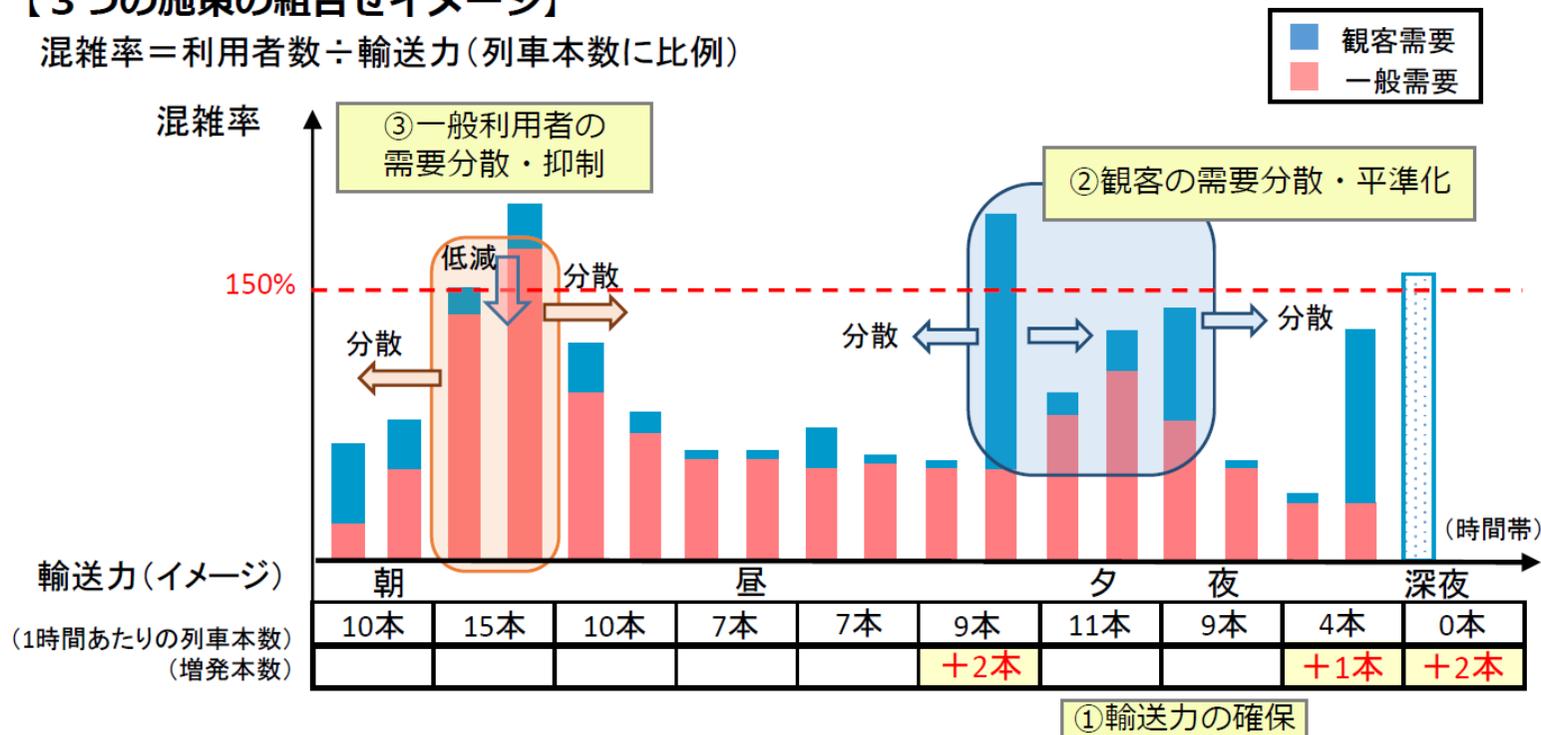
○3つの施策を効果的に組み合わせ、安全・円滑な観客輸送を実現する。

【3つの施策】

- ・①輸送力の確保・混雑の激しい区間・時間帯を中心に、できる限りの増発等による輸送力の増強を図る。
- ・②観客の需要分散・平準化・早期入場の呼びかけやラストマイルや会場等における誘導などのオペレーションも含めた検討、準備を行う。
- ・③一般利用者の需要分散・抑制・テレワーク、時差出勤、休暇取得などにより、企業や市民への働きかけや重点取組地区における集中的な働きかけ等により、交通需要の低減や分散を図る。

【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)



【全体の結果】

- ・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

【国の取組】

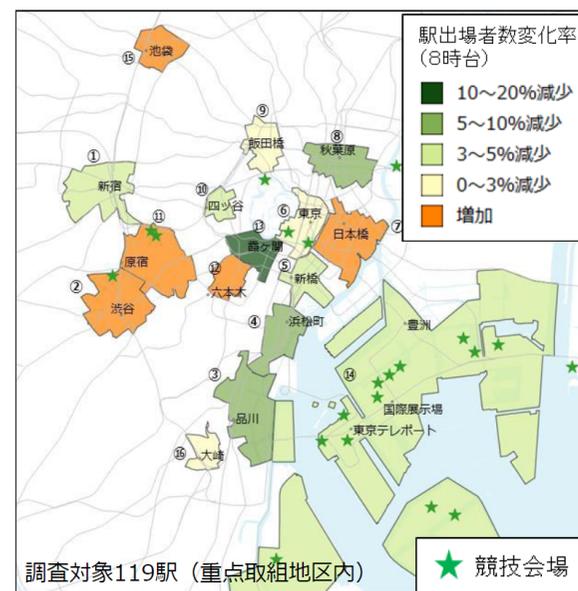
7/22～8/2の間、国の行政機関においても、テレワーク、時差出勤、休暇取得等により朝のピーク時間帯(7:45～9:45)の出勤回避を実施

- ・コア日(7/24)は65%の本府省等職員が実施(目標50%)
- ・コア日以外は45%の本府省等職員が実施(目標20%)
- ・テレワークについては本府省等職員の30.6%が一度以上実施

改札出場者数の変化(7/24) 前年同曜日比較

重点取組地区	対前年比		TDMによる効果が大きかった駅 (ピーク1時間の利用者数の減少率)
	ピーク時間帯*	午前中	
霞ヶ関・虎ノ門	-15%	-5%	霞ヶ関駅約22%減
新宿	-4%	0%	都庁前駅約12%減
重点取組地区計	3%減	2%減	

* ピーク時間帯8時台



1) 民間企業によるご協力

- ・公共交通においてはテレワーク、時差出勤、休暇取得による交通需要の抑制・分散・平準化をお願いしたい。

2) 国による取組

- ・行政機関の職員による取組も、民間に率先し、昨年以上の規模で実施する。

3) レガシーの提起と継承

- ・テレワークを初めとする働き方改革を大会期間中の一過性のものにせず大会後のレガシーとして継承できるよう取り組む。