

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）の概要

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

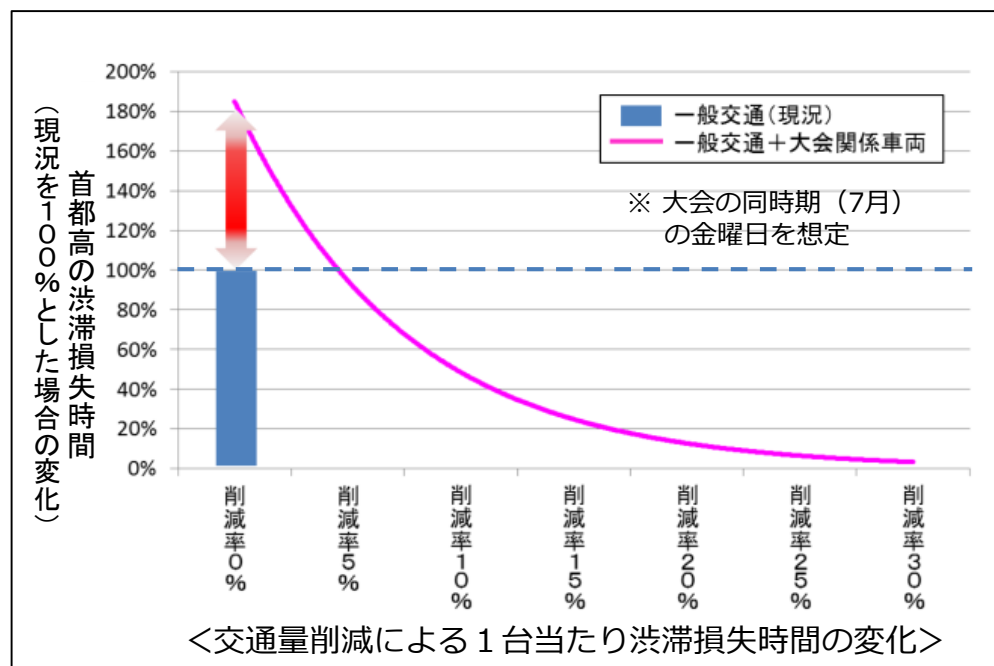
1. 大会時の交通の見通し

【対策を行わない場合、現況の倍近くに】

- 大会時に交通対策を行わない場合、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約2倍近くまで悪化することが想定。
- 都市活動、大会輸送ともに影響が大きいことから、交通マネジメントの導入が不可欠。

【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。

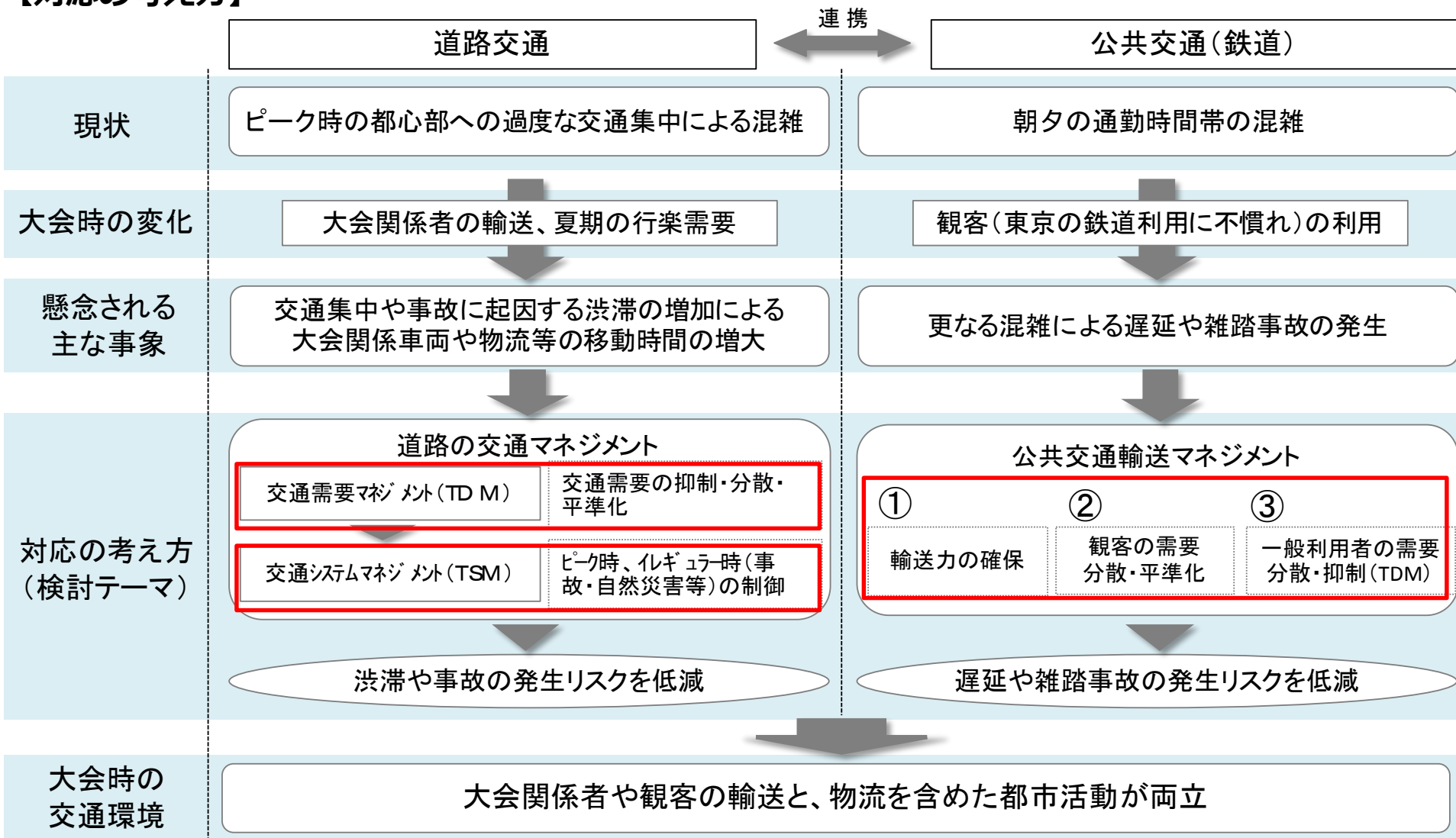


2. 検討の方向性

交通マネジメントは以下の3つで構成

- ① 交通需要抑制・分散・平準化を行う 「交通需要マネジメント」
- 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」
- 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」

【対応の考え方】

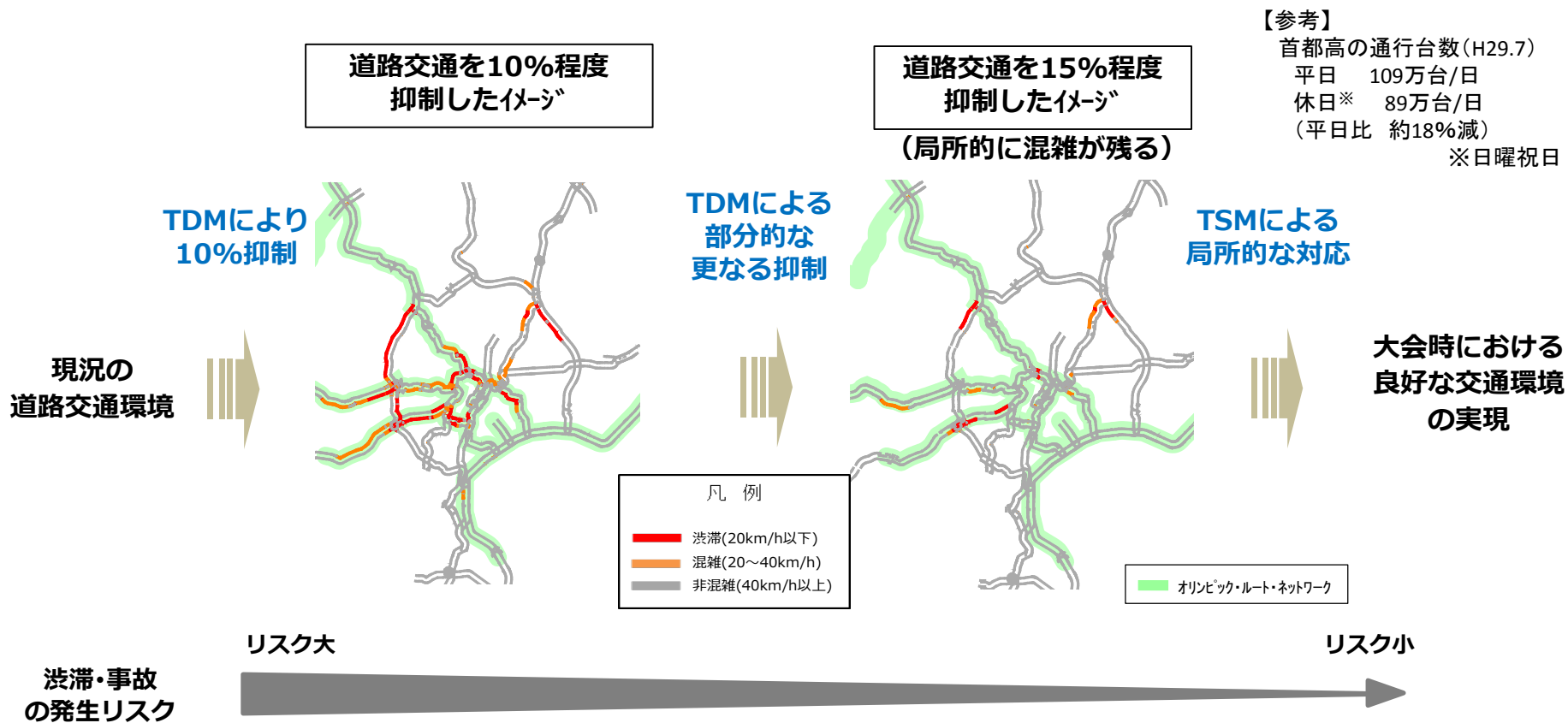


3. 実施目標の設定

大会期間中の実施目標を設定する

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。

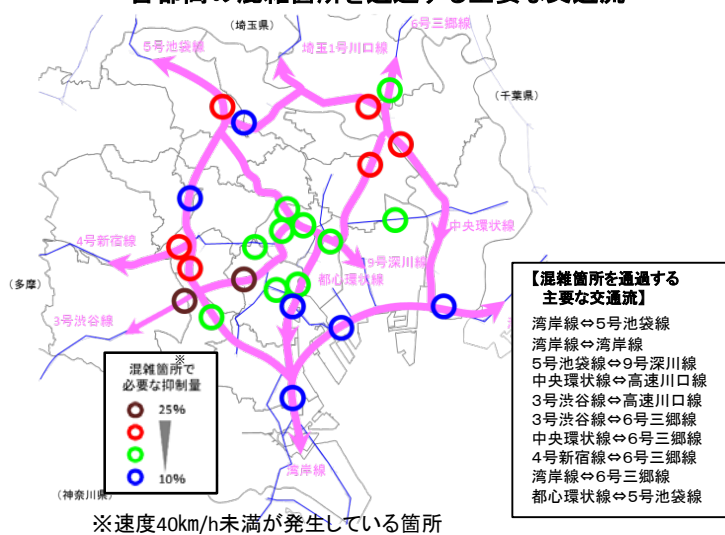


4. 交通需要マネジメント（TDM）

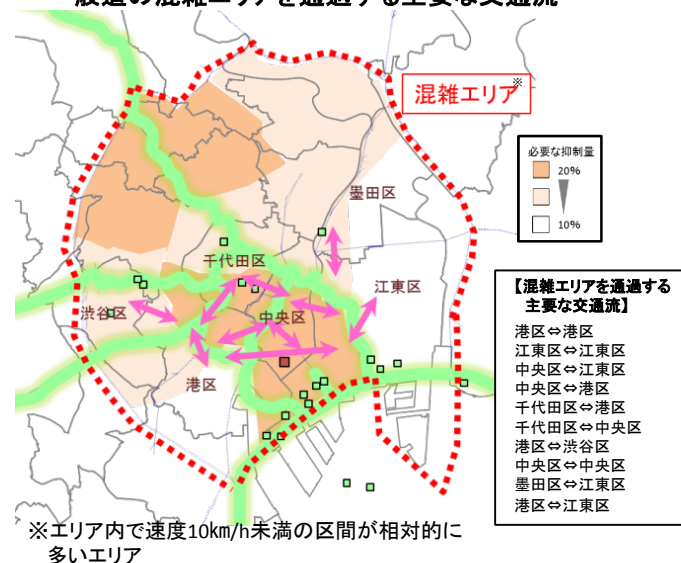
（1）重点的な交通量の抑制・分散・平準化の対象 【高速道路と一般道の両方について交通量の抑制・分散を図る】

- ・首都高の混雑箇所：区部と近県を結ぶ交通が多い。
- ・一般道の混雑エリア：同じ区内や隣接区を移動する交通が多い。
⇒一部の地域や区間では更なる分散・抑制を図る必要がある。

首都高の混雑箇所を通過する主要な交通流



一般道の混雑エリアを通過する主要な交通流

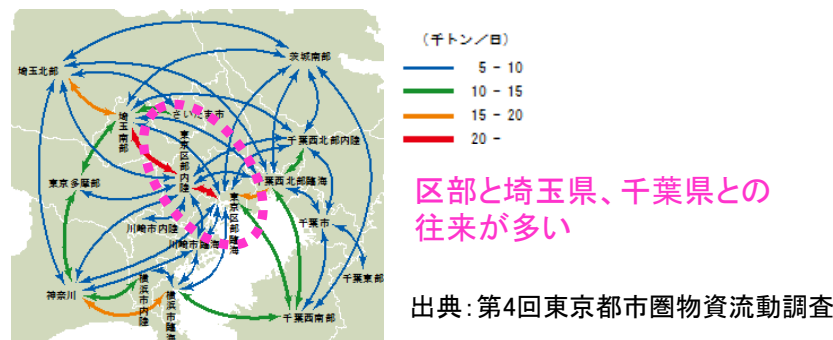


【物流は混雑箇所を通過する貨物に注目】

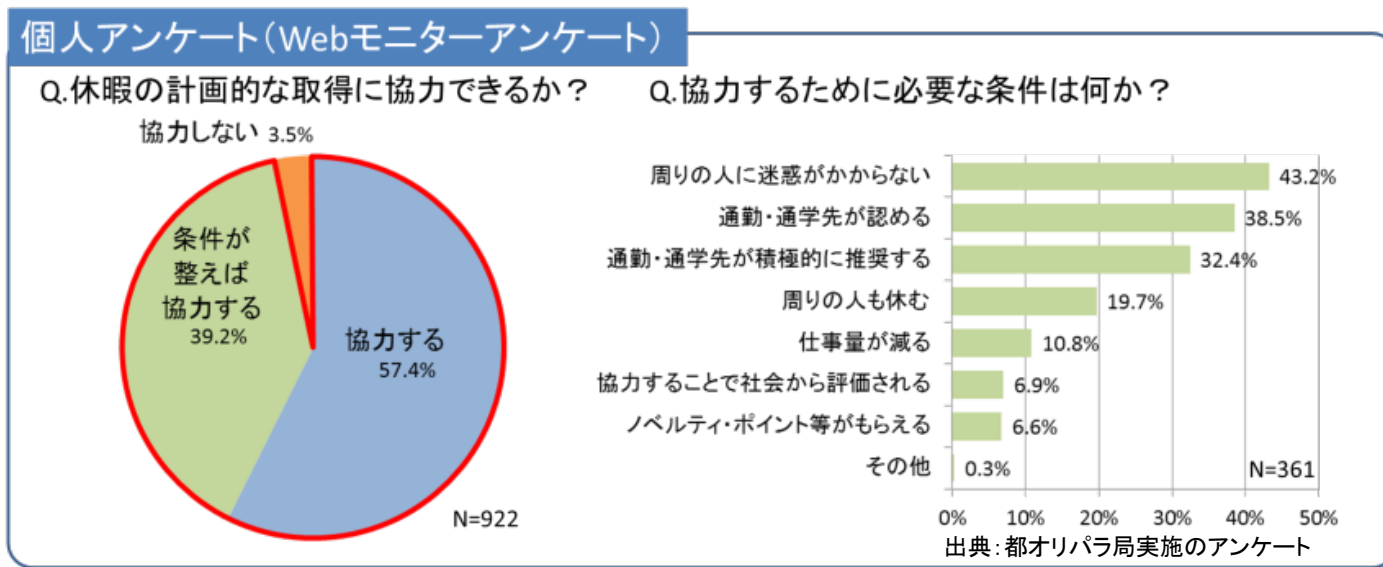
臨海部の港湾物流、競技会場周辺の都市内物流に着目。

今後、業種や品目などを分析し、大会期間中に増える物流（大会関連物流や観光客増に伴う物流等）やTDMで工夫をお願いする物流などを分けしていく。

地域間流動量（純流動・重量ベース）



【個人の協力は環境づくりから】



【TDM運動の展開】 2017年度末までにTDM全体行動プランを策定。試行・展開へ準備。

◆ 試行を通じた入念な準備

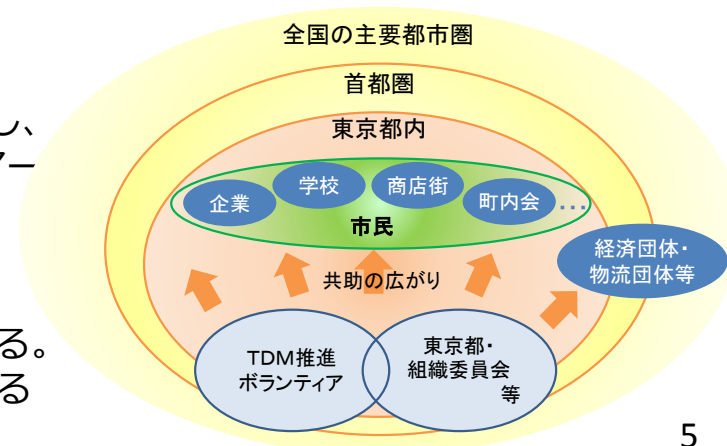
地域と相手を限定して重点的に検証。その後、大会までのあらゆる機会を捉え、企業や市民への呼びかけの効果（行動変化）を繰り返し確認しながら、確実な準備を実施。

◆ 企業等の協力⇒共助の輪の拡大

協力企業を限定して（リーディングカンパニー）試行を実施し、順次対象を拡大。勤務時間や配達方法、個人の消費行動（eコマース）の変更など、働きかけを都内から全国に向けて展開。

◆ 強力なTDM推進体制の構築

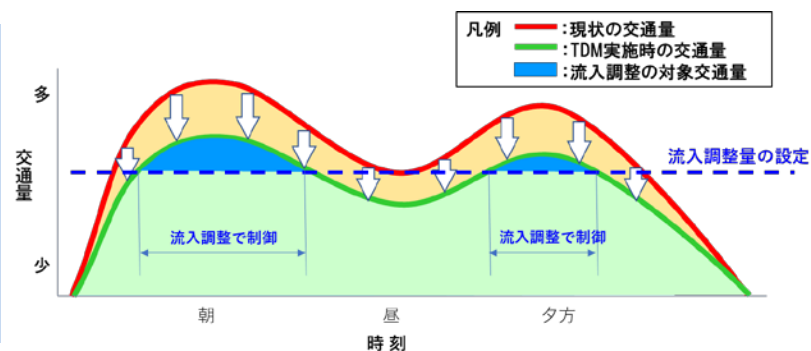
TDMの展開に向け、民間を含めて強力な推進体制作りを進める。企業や地域へのTDMの広報の担い手として研究者・学生等によるTDM推進ボランティアを養成。



5. 交通システムマネジメント（TSM）

- TSMによる交通量のマネジメントを効果的に実施するには、その前提として、TDMによる交通量抑制が不可欠であり、TDMの効果等を踏まえ、状況に応じた段階的なTSMを計画・実施。
- オリンピック・ルート・ネットワーク（ORN）の主軸となる高速道路は、入口や本線料金所において交通量の物理的なマネジメントが可能。

TSMで行う流入調整では、TDMによる交通量の総量抑制が行われた状況下で、都心部を中心とした対象路線の円滑な交通状況を維持するため、ピーク時を中心として、対象路線の交通量が交通容量を超えないよう制御を行う。



- 通常の状態であるレギュラー時のほか、「事故、自然災害等に伴う交通容量低下や、他路線からの交通転換などの需要増により、ORNが本来の機能を発揮できない状況」をイレギュラー時と定義し、以下の対応を行う。

<レギュラー時のTSM手法（高速道路）>

- 本線料金所における開放レーン数（交通容量）の制限
- 交通需要の多い入口の閉鎖や流入量調整

<イレギュラー時のTSM手法（高速道路）>

- レギュラー時の手法の強化に加え、本線車線規制、JCT方向別規制、区間通行止め等を、事象の内容・程度に応じて実施

6. 公共交通輸送マネジメント

(3) 公共交通輸送マネジメント（鉄道）の基幹となる3つの施策

① 輸送力の確保

- 会場近傍など、特に混雑の激しい路線における輸送力増強策
- 会場や各駅の特徴などを踏まえた駅における対応

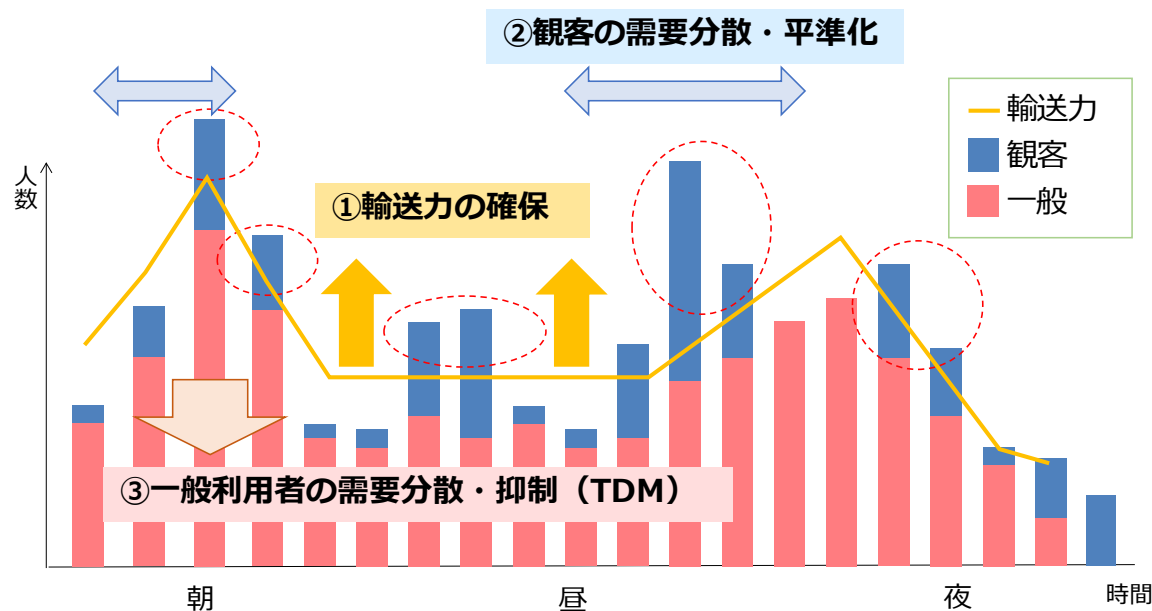
② 観客の需要分散・平準化

- 会場毎の制約条件を踏まえた入退場時間の分散検討

③ 一般利用者の需要分散・抑制（TDM）

- 幅広く利用者に対し「混雑が予想されるエリア・時間帯」など、早期に分かりやすく情報提供し、混雑回避など上手な鉄道利用のお願い
- 混雑箇所と関係が深い地域や利用者に向け情報提供と協力しやすい環境整備を重点的に実施

→ 3つの施策の組合せにより安全で円滑な観客輸送の実現を目指す



7. 将来の都市交通に関するレガシー

総合的かつ先端的な交通マネジメントをハード・ソフト・人の面から展開し、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創出する。

そして、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。

- ①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。
- 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をバランスよく使い、交通の時間的・空間的な集中を避けた上手な交通行動が、利用者の理解と協力のもとに実現された状態の定着。