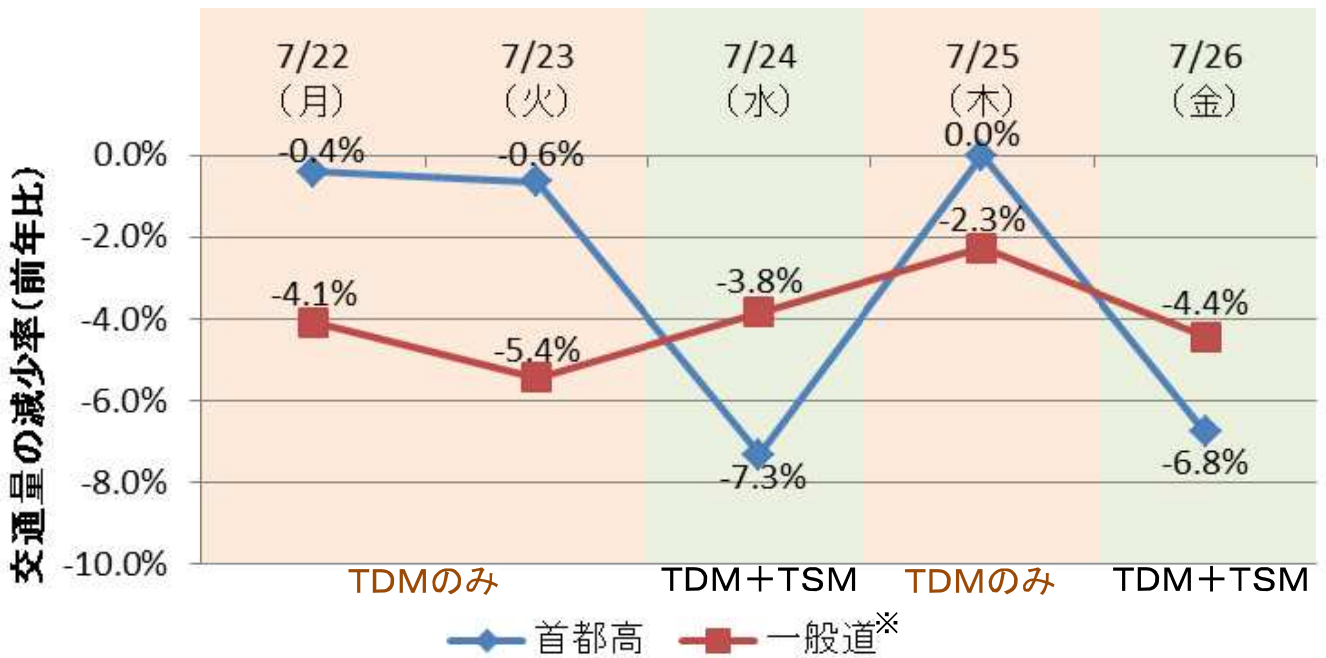


試行の検証について

道路交通

1. チャレンジウィーク期間中の交通量(前年同月同週同曜日の比較)

- ・TDMの効果 : 首都高約0.4%減、一般道約4%減
- ・TDM+TSMの効果: 首都高約7%減、一般道約4%減



※国道1号、4号、6号、14号、15号、17号、20号、246号、254号の15地点の断面交通量の合計

《参考: 首都高の通行台数(2018年) 7月平日平均: 110.1万台/日, 大会同時期最大: 117.7万台/日》

2. TSMによるオリンピック・ルート・ネットワークの交通円滑化効果

・選手等が通行するルートについて、前年と比較して円滑な交通流動を確保可能

2018/7/25(水)8:00 [前年同曜日]

2019/7/24(水)8:00 [TDM+TSM]



本線料金所 (流入調整) 1 1箇所
 入口閉鎖 計 3 1箇所
 晴海、外苑 (上、下)、新都心の4箇所
 2 7箇所追加

2. TSMによるオリンピック・ルート・ネットワークの交通円滑化効果

・選手等が通行するルートについて、前年と比較して円滑な交通流動を確保可能

2018/7/25(水)17:00 [前年同曜日]

2019/7/24(水)17:00 [TDM+TSM]



本線料金所 (流入調整) 11箇所
 入口閉鎖 計36箇所
 晴海、外苑(上、下)、新都心の4箇所
 32箇所追加

2. TSMによるオリンピック・ルート・ネットワークの交通円滑化効果

・選手等が通行するルートについて、前年と比較して円滑な交通流動を確保可能

2018/7/27(金)8:00 [前年同曜日]

2019/7/26(金)8:00 [TDM+TSM]



凡例

- 本線料金所(流入調整)
- 入口閉鎖箇所
- オリンピック・ルート・ネットワーク

本線料金所(流入調整) 1 1箇所
 入口閉鎖 計3 1箇所
 晴海、外苑(上、下)、新都心の4箇所
 2 7箇所追加

2. TSMによるオリンピック・ルート・ネットワークの交通円滑化効果

・選手等が通行するルートについて、前年と比較して円滑な交通流動を確保可能

2018/7/27(金)17:00 [前年同曜日]

2019/7/26(金)17:00 [TDM+TSM]



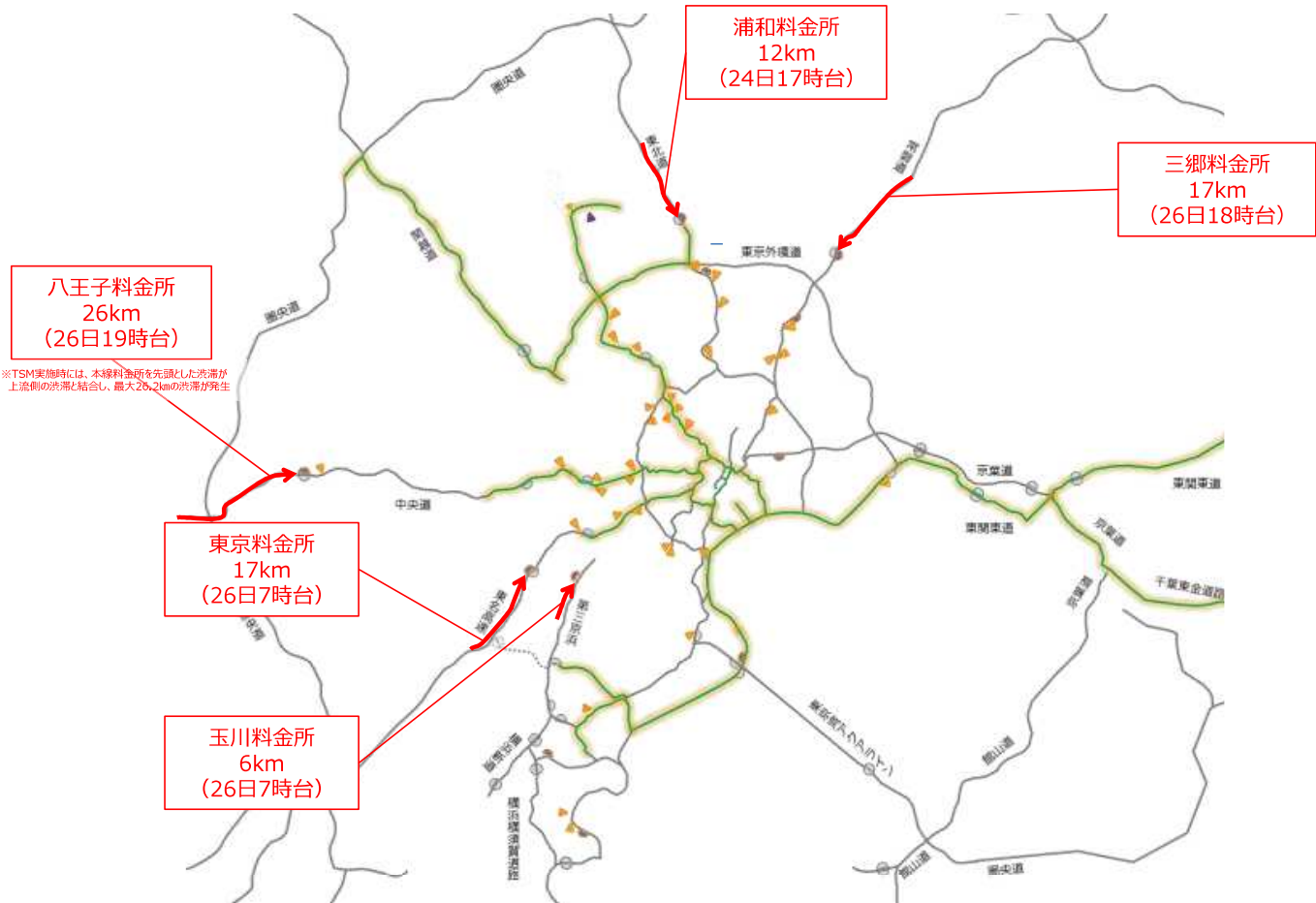
凡例
 ● 本線料金所(流入調整)
 ■ 入口閉鎖箇所
 ■ オリンピック・ルート・ネットワーク

本線料金所 (流入調整) 1 1箇所
 入口閉鎖 計 3 2箇所
 晴海、外苑(上、下)、新都心の4箇所
 2 8箇所追加

3. TSMによる影響(高速道路本線料金所での渋滞)

- ・料金所を先頭とする延長5km以上の渋滞が複数の箇所で発生

2019/7/24(水)・26(金)[TDM+TSM]の最大渋滞長※(最大5km以上の箇所) ※40km/h以下の区間の延長(料金所からの延長)



4. TSMによる影響(一般道での渋滞)

- ・国道246号等、放射状路線において通常時を上回る渋滞が発生

2018/7/25(水)8:00 [前年同曜日]

2019/7/24(水)8:00 [TDM+TSM]



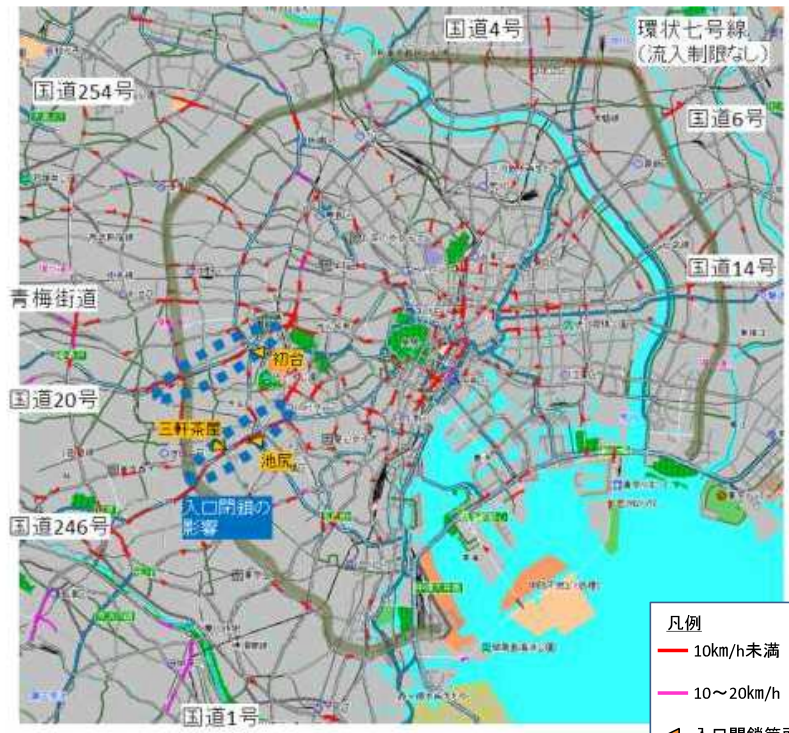
出典: 警視庁資料

4. TSMによる影響(一般道での渋滞)

- ・国道246号等、放射状路線において通常時を上回る渋滞が発生

2018/7/25(水)17:00 [前年同曜日]

2019/7/24(水)17:00 [TDM+TSM]



凡例
 10km/h未満
 10~20km/h
 入口閉鎖箇所 (抜粋)

出典: 警視庁資料

4. TSMによる影響(一般道での渋滞)

- ・国道246号等、放射状路線において通常時を上回る渋滞が発生

2018/7/27(金)8:00 [前年同曜日]



2019/7/26(金)8:00 [TDM+TSM]

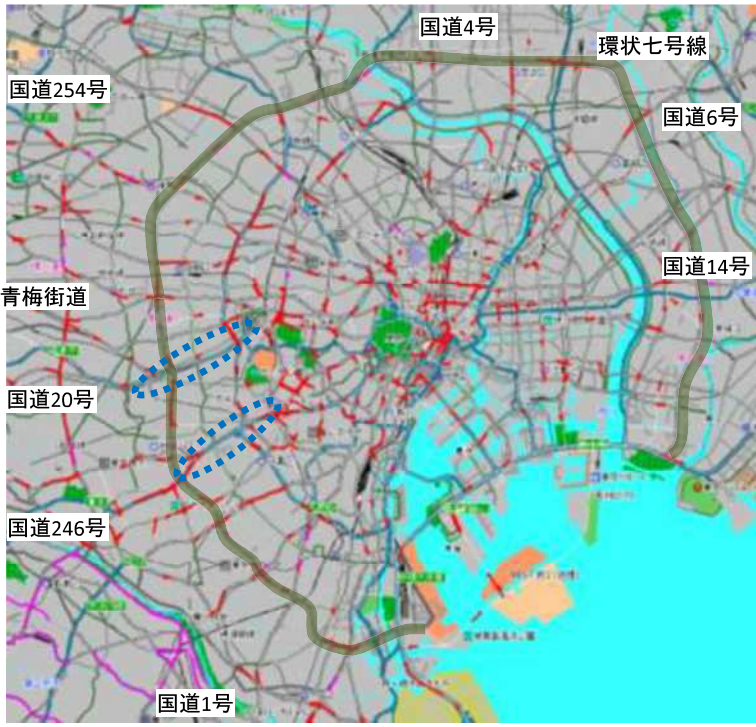


出典: 警視庁資料

4. TSMによる影響(一般道での渋滞)

・国道246号等、放射状路線において通常時を上回る渋滞が発生

2018/7/27(金)17:00 [前年同曜日]



2019/7/26(金)17:00 [TDM+TSM]

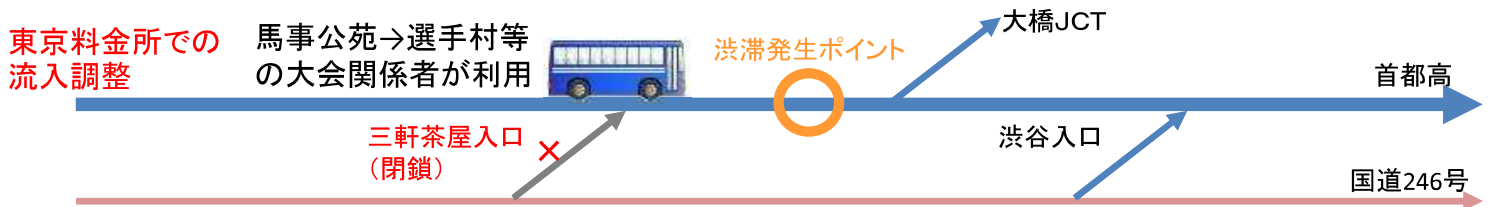


出典: 警視庁資料

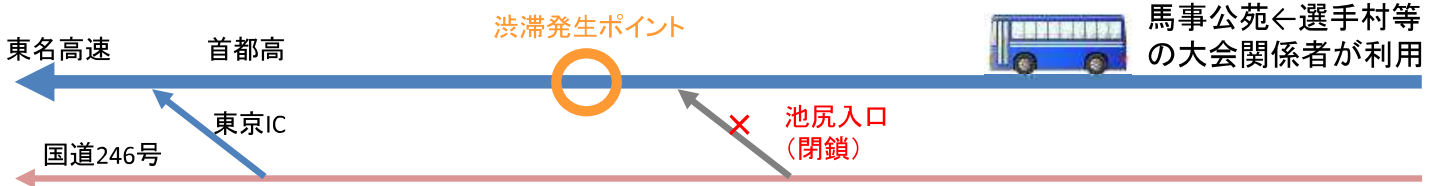
4. TSMによる影響(一般道での渋滞)

【首都高の流入制限の狙い】

上り 大橋JCT手前の渋滞発生ポイントの交通量を減らすことで首都高の流れを確保



下り 池尻入口直後の渋滞発生ポイントの交通量を減らすことで首都高の流れを確保



【流入制限による一般道での状況変化】

閉鎖した入口から首都高に流入できない車両が一般道を走行⇒渋滞が発生

【改善方策(例)】

渋滞発生要因

上り三軒茶屋～渋谷入口、
下り池尻入口～東京ICの利用増

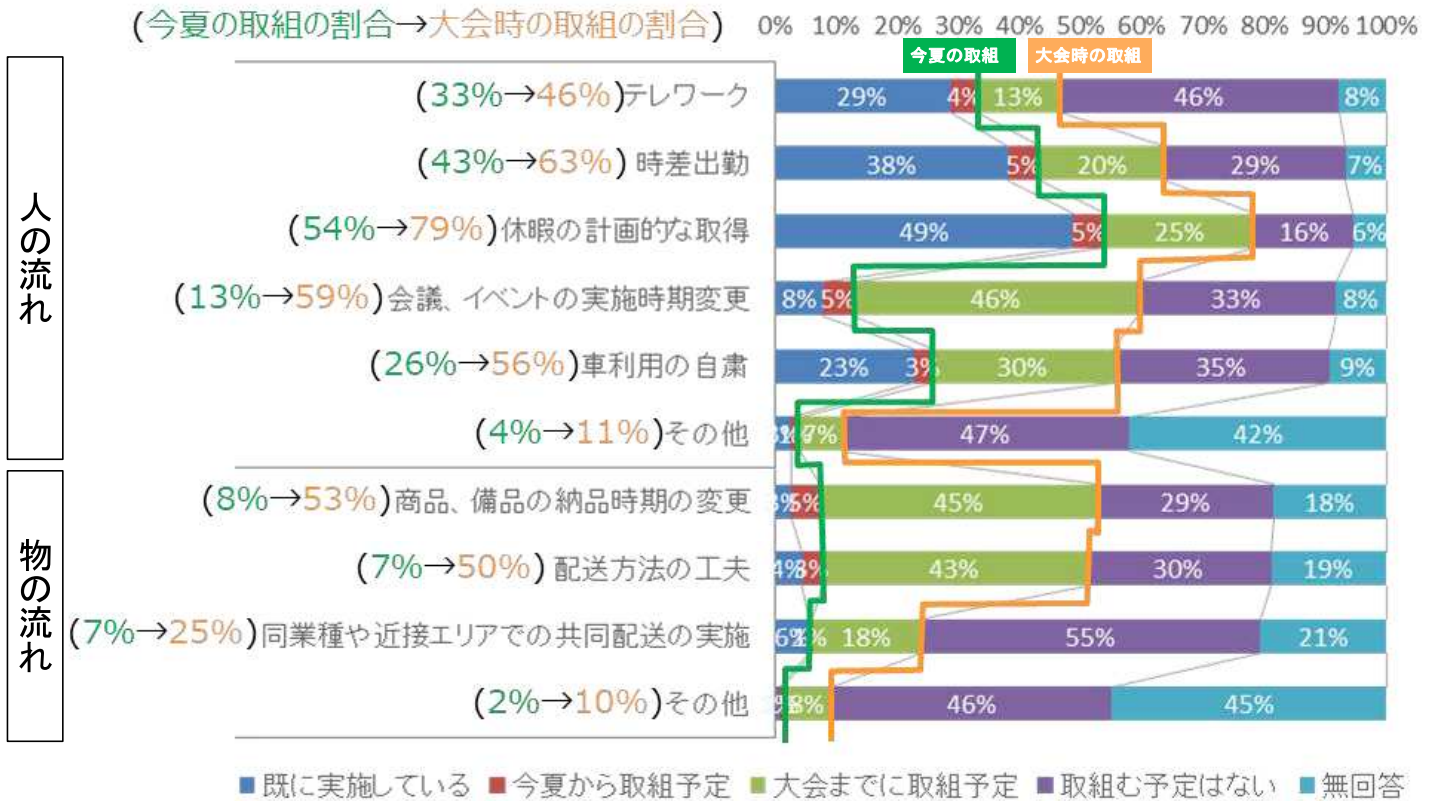
改善方策(例)

①TDMによる交通量の低減
②荷捌き時間の変更、路上駐車抑制の呼びかけ 等

5. 企業等の取組意向

- ・来年の大会時に向け、各方策に取り組む企業の割合は増加
⇒TDM効果は今夏の試行時よりも高まる見込み

企業向け事前アンケート(2019年6月24日(月)~7月26日(金))



N=1,616

6. 道路の交通量低減についての課題

- 今回の試行で、道路交通は一定程度減少
(一般道で約4%減少である一方、首都高では、TDMのみの日では前年同日に比べ約0.4%と減少幅が小さい)

(参考)大会本番時の目標

- ・ 一般交通

東京圏の広域における一般交通について、大会前の交通量の一律10%減を目指す。特に重点取組地区については、出入りする交通量の30%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)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及び追加対策等により実現)

- TSMを効果的に機能させるには十分な交通量低減が不可欠



- 本番の大会期間中は、大会関係車両、観客の滞在等による波及交通で更に首都高に約7万台/日の交通が増加する見込み
- 今回のように高強度なTSMを長期にわたり実施した場合には、物流や公共交通等の首都高の利用に支障が生じ、経済活動や都市活動に影響が及ぶことを懸念



TDMによる更なる交通量低減と、追加対策の実施が必要

公共交通(鉄道)関連

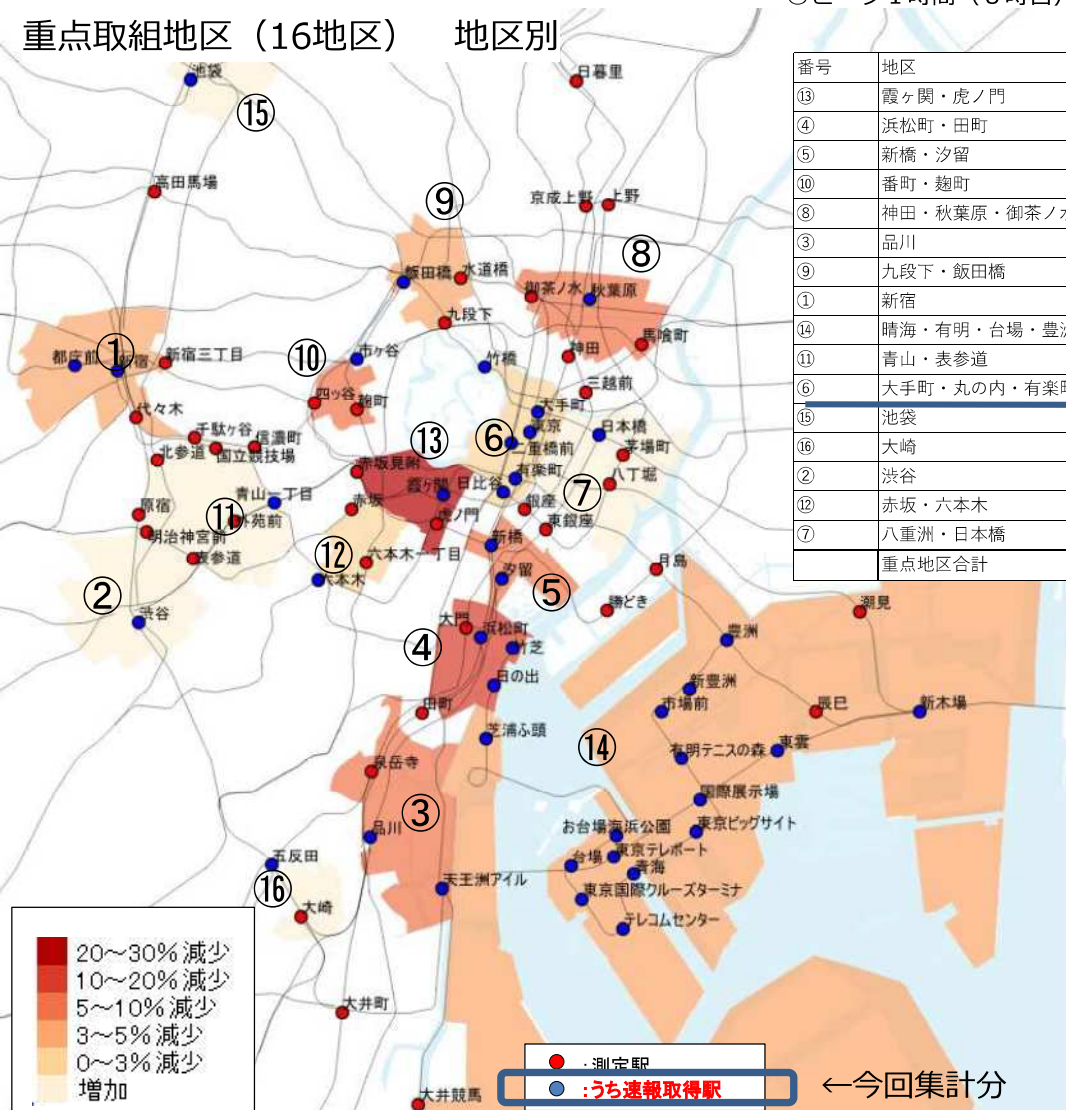
7. TDMの取組(速報)

重点取組地区(16地区) 地区別

*前年同曜日(2019年7月24日(水)と2018年7月25日(水))の比較

○ピーク1時間(8時台)にエリアの駅に到着する人の数の変化

注) 年毎の利用者数の変化は踏まえていない



番号	地区	減少率	注
13	霞ヶ関・虎ノ門	約22%減	
4	浜松町・田町	約12%減	
5	新橋・汐留	約7%減	
10	香町・麴町	約6%減	
8	神田・秋葉原・御茶ノ水	約6%減	
3	品川	約6%減	
9	九段下・飯田橋	約5%減	
1	新宿	約5%減	
14	晴海・有明・台場・豊洲・大井ふ頭	約4%減	
11	青山・表参道	約2%減	※9時台
6	大手町・丸の内・有楽町	約2%減	
15	池袋	0.2%増	
16	大崎	0.4%増	
2	渋谷	約1%増	
12	赤坂・六本木	約1%増	※9時台
7	八重洲・日本橋	約6%増	
	重点地区合計	約3%減	

【TDMによる効果が大きかった駅の例】

鉄道駅	対前年比
	駅出場者 変化率
霞ヶ関	約22%減
浜松町	約12%減
都庁前	約12%減
豊洲	約10%減

中央省庁(霞ヶ関駅)や都庁(都庁前駅)、民間企業(その他)などにより、TDMの取組等を実施した効果

7. TDMの取組(速報)

* 前年同曜日 (2019年7月24日(水)と2018年7月25日(水)) の比較

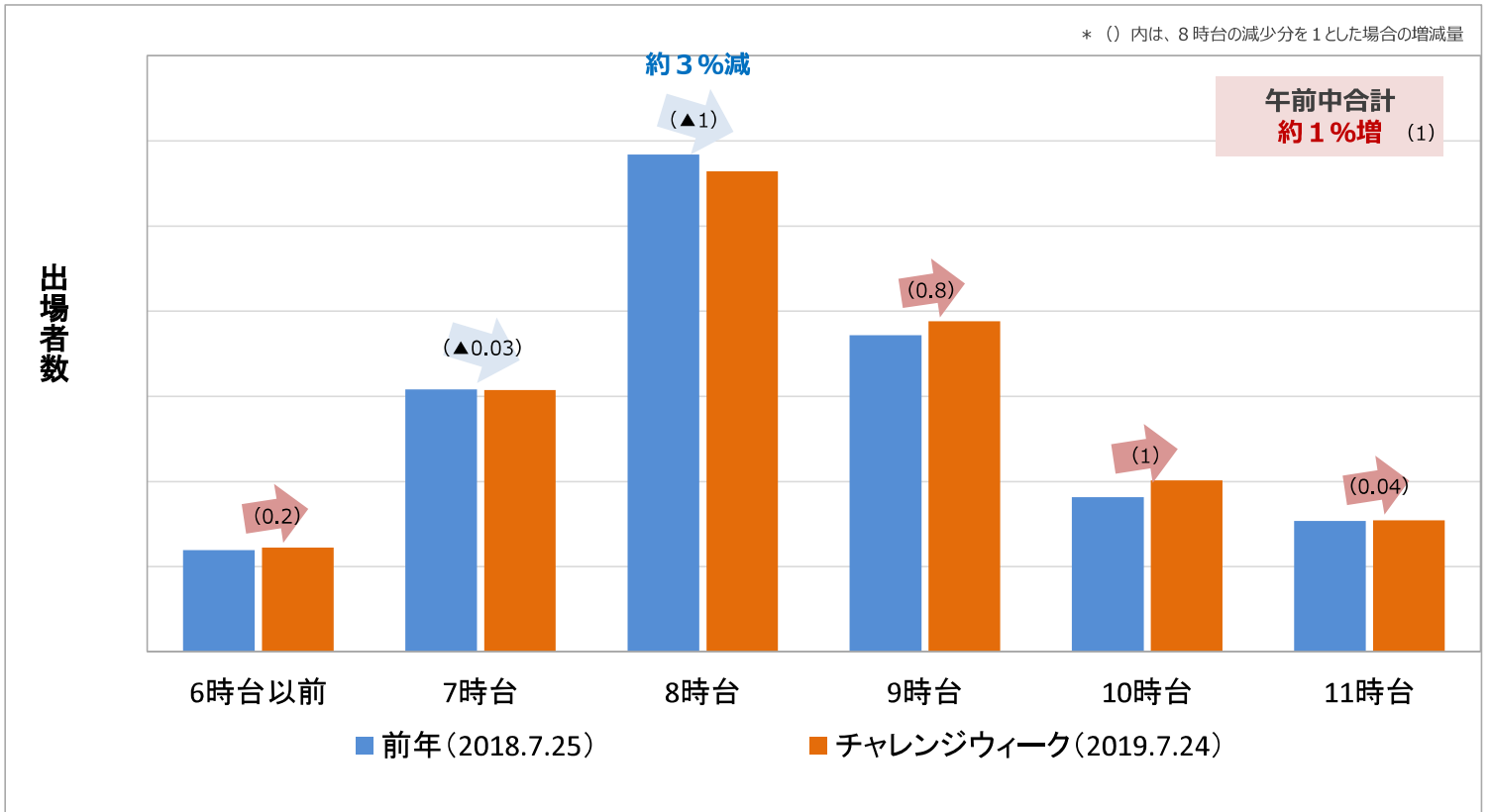
重点取組地区 (16か所) 合計

速報値調査対象 全75駅

注) 年毎の利用者数の変化は踏まえていない

- ・ピーク時間帯(8時台) 約3%減、7時台・8時台からその周辺の時間帯に分散
- ・午前中の利用者数 約1%増

駅出場者数の変化 (重点取組地区 16地区の速報値調査対象駅の合計)



得られた知見と今後の展開

大会時に考慮すべき要素

一般交通

需要増

- ・大会期間中の最大交通量
- ・大会関係者、観客、物流

交通量減少の継続

- ・オリ19日間、パラ13日間
等

事故等への対応

交通マネジメントの枠組み

TDM

TSM

追加対策

(首都高の流動確保策)

チャレンジウィーク中に発現・実施したもの

結果・得られた知見

【TDM(道路・鉄道)】

①道路交通、鉄道交通ともに減少

- ・道路交通は一定程度減少。一方、首都高の交通量は一般道と比較して減りづらい傾向。目標達成に向けては更なる交通量減少が必要
- ・鉄道もピーク時を中心に利用者が減少
- ・「取組を知らなかった」「もっと周知してほしい」との意見あり

②大会本番に向け、更に多くの企業・個人の取組が必要

- ・今後、大会までに取り組む意向をもつ事業者が多く存在
- ・物流対策は、多くは自社・顧客への影響の把握を行っている段階

【TSM】

①交通規制により、大会輸送の円滑性を一定程度確保可能

②レーン数を制限した高速料金所や入口閉鎖、都心への流入

制限を行った一般道で渋滞が発生

③TSMを機能させるには十分な交通量低減が必要

④利用可能な入口、う回ルート等の周知を望むユーザーが多い

今後の展開

【TDM(道路・鉄道)】

- ◆入念な事前準備による更なる交通量低減
- ◆スムーズビズの戦略的な広報の拡充
- ◆観客の分散などの施策の実施(鉄道)
- ◆顧客との物流に関わる調整の促進 等

【TSM】

- ◆運用の最適化
- ◆規制に関する情報提供の充実 等

【追加対策】

- ◆需要増、今回と比べ長期間を見据え、首都高の流動確保のための対応が必要