資料11-4

2020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

2020年東京大会に向けた交通マネジメントの必要性

○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】

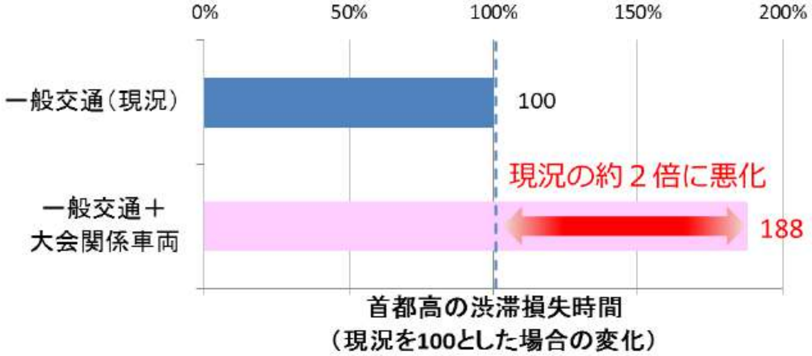
・観客の利用等を要因として、会場周辺駅や近傍路線を中心に局所的な混雑が発生

【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

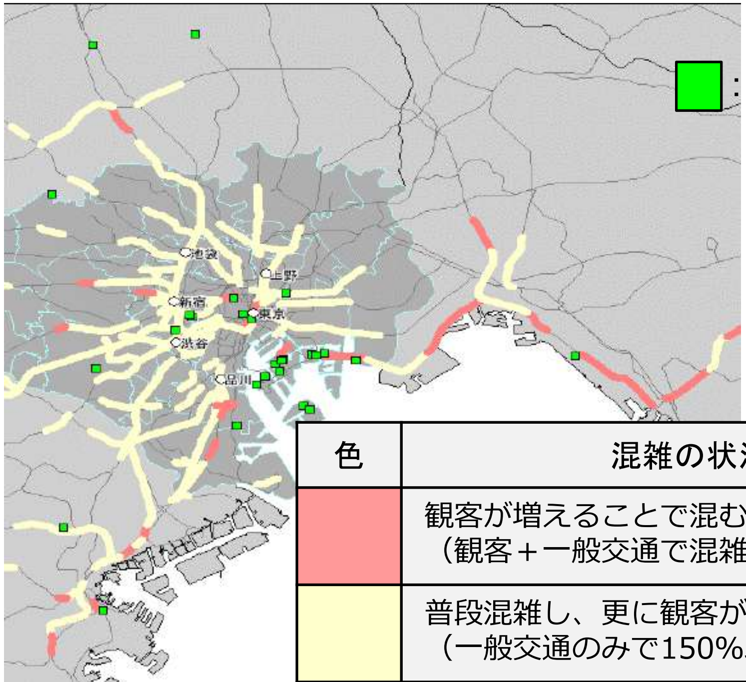
・一般車両の増加：観客の滞在に伴うバス・タクシー・レンタカーの利用、地方からの流入等
（首都高の需要は大会関係車両や更なる増加分を含め約7万台／日増加）

<交通量変化による１台当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）

＜鉄道の混雑状況（朝ピーク（7～10時））＞



色	混雑の状況
（赤）	観客が増えることで混む路線（観客＋一般交通で混雑率150%以上）
（黄）	普段混雑し、更に観客が増える断面（一般交通のみで150%以上）

新型コロナウイルス感染症による交通需要への影響

1）道路交通

・2020年4月7日に発出された緊急事態宣言中には、首都高速道路や都内の一般道の平日の交通量が、対前年比で約3割減の水準となったが、その後は、おおむね例年並みの水準まで回復する傾向にある。

・平均的には、日交通量は戻りきってはいないが、最大の日交通量は例年と同程度の台数を観測している。

・ピーク時間帯の交通量は、一部増加に転ずるような状況も見られる。

2）公共交通機関

・新型コロナ感染症の感染拡大を契機に、テレワークや時差出勤に取り組む企業などが急増した一方で、感染拡大が長期化する中では、その実施率が漸減し鉄道利用者がやや増加する傾向にある。

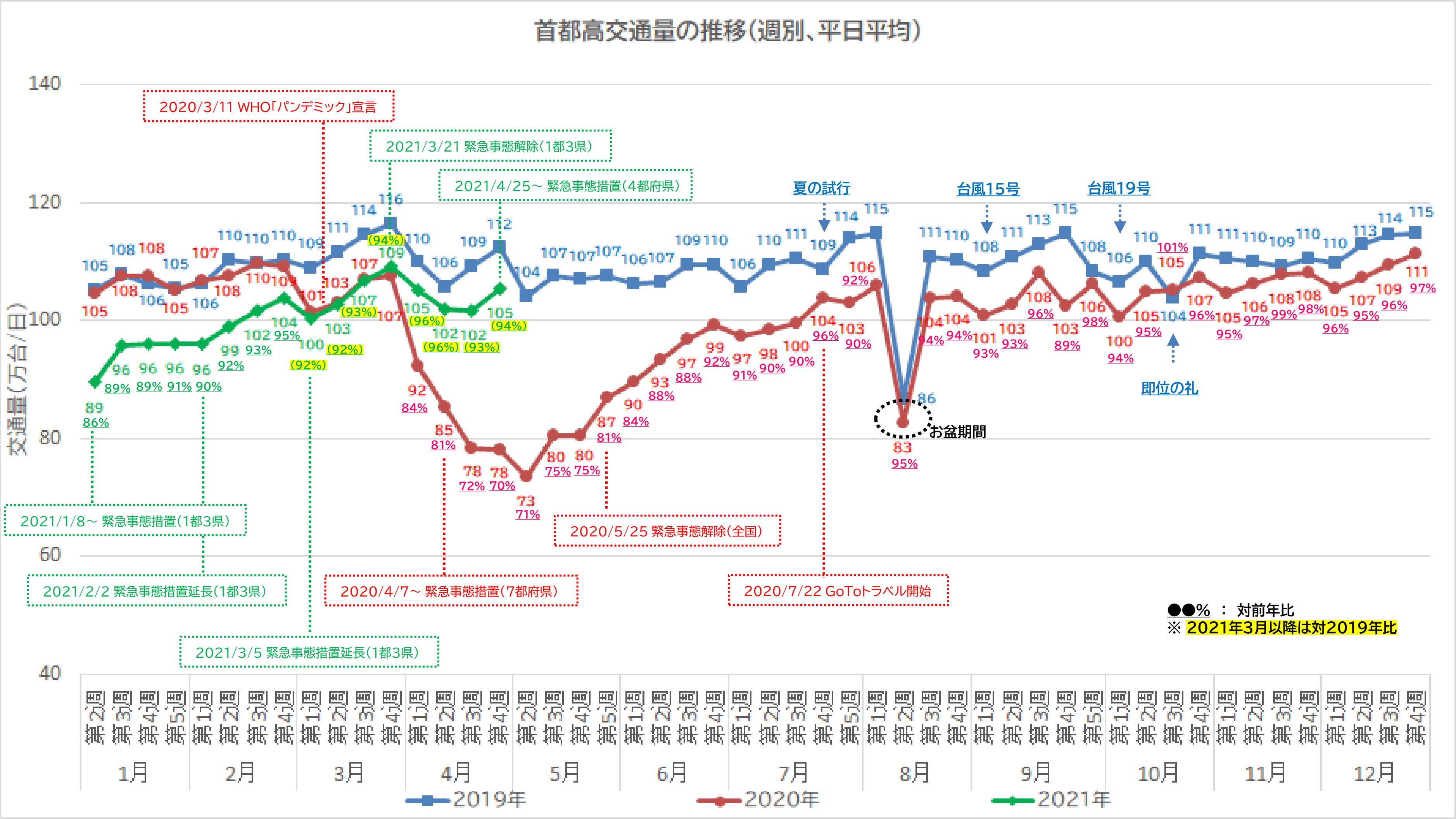
・公共交通では、首都圏主要ターミナル駅の平日ピーク時利用者数は、コロナ禍前と比較して最大７割減の状況もあったが、現在では約２～３割減の水準まで回復しており、今後の需要回復等の変化も想定しておく必要がある。

⇒道路交通・公共交通機関ともに例年規模の需要がある場合にも対応することを考えて、交通マネジメントを展開することが必要。

【参考】首都高の利用台数

令和3年5月28日
第15回輸送連絡調整会議資料より

- 2020年4月7日からの緊急事態措置期間中の平日交通量は、前年比約3割減の水準となったが、同年12月時点では概ね例年並みの水準まで回復
- 2021年1月8日からの緊急事態措置期間には再び減少に転じたが、4月では新型コロナウイルス感染症の影響がない2019年との比較で約５％減の水準まで回復



首都高営業データより集計(ただし、2021年4月は速報値を集計)

【参考】鉄道の利用状況

令和3年5月28日
第15回輸送連絡調整会議資料より

- 首都圏の主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の利用者数は、呼びかけ前と比較し、1度目の緊急事態宣言下では最大約7割減。宣言解除後、8月後半以降は約2～3割減の水準で推移。
- 2度目の緊急事態宣言下（21.1.8~3.21）では約3～4割減の水準で推移。
- 国内旅行者数は、コロナ禍において著しく減少。

図 テレワーク・時差出勤呼びかけ後の
ピーク時間帯の駅利用状況推移

※JR（JR東日本、JR西日本）、大手民鉄（東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神）の主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の自動改札出場者数の減少率の平均値
※数値は、呼びかけ前を100とした場合の指数
※「呼びかけ前」は、2月17日の週の特定日
※ピーク時間帯は、各駅において7:30～9:30の間の1時間で最も利用者が多い時間帯
※主なターミナル駅は、以下のとおり
首都圏：東京、新宿、渋谷、品川、池袋、高田馬場、大手町、北千住、押上、日暮里、町田、横浜
関西圏：大阪・梅田、京都、神戸三宮、難波、京橋

資料：国土交通省

表 23区テレワーク実施率の推移（就業者）

	2019年12月	2020年5月	2020年12月
テレワーク実施状況	17.8%	48.4%	42.8%

〇調査方法：インターネット調査

資料：内閣府
「第2回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」
https://www5.cao.go.jp/keizai2/manzoku/pdf/result2_covid.pdf

表 国内旅行者数の推移

国内旅行全体		延べ旅行者数	2019年同期比
2019年	1-3月期	12,077	
	4-6月期	16,412	
	7-9月期	16,936	
	10-12月期	13,286	
2020年	1-3月期	9,273	－23.2%
	4-6月期	3,692	－77.5%
	7-9月期	8,610	－49.2%
	10-12月期	7,766	－41.5%
2021年	1-3月期	4,994	－58.6%

資料：観光庁　旅行・観光消費動向調査2021年1-3月期（速報）

基本的な考え方

新型コロナウイルス感染症により交通需要への影響はあったものの、円滑な大会運営を行うため、従前の計画を維持するものとし、必要な対策を講ずる。

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。

目　標

○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。

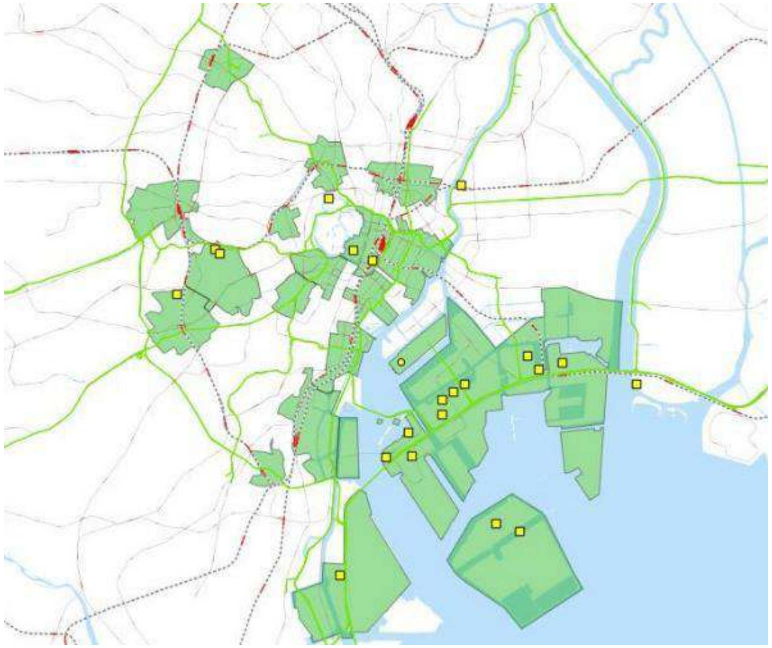
・東京圏の広域（圏央道の内側）について、大会前の交通量の10%減※2　を目指す

【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・麹町
⑪青山・表参道
⑫赤坂・六本木
⑬霞ケ関・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

公共交通における全体の方針

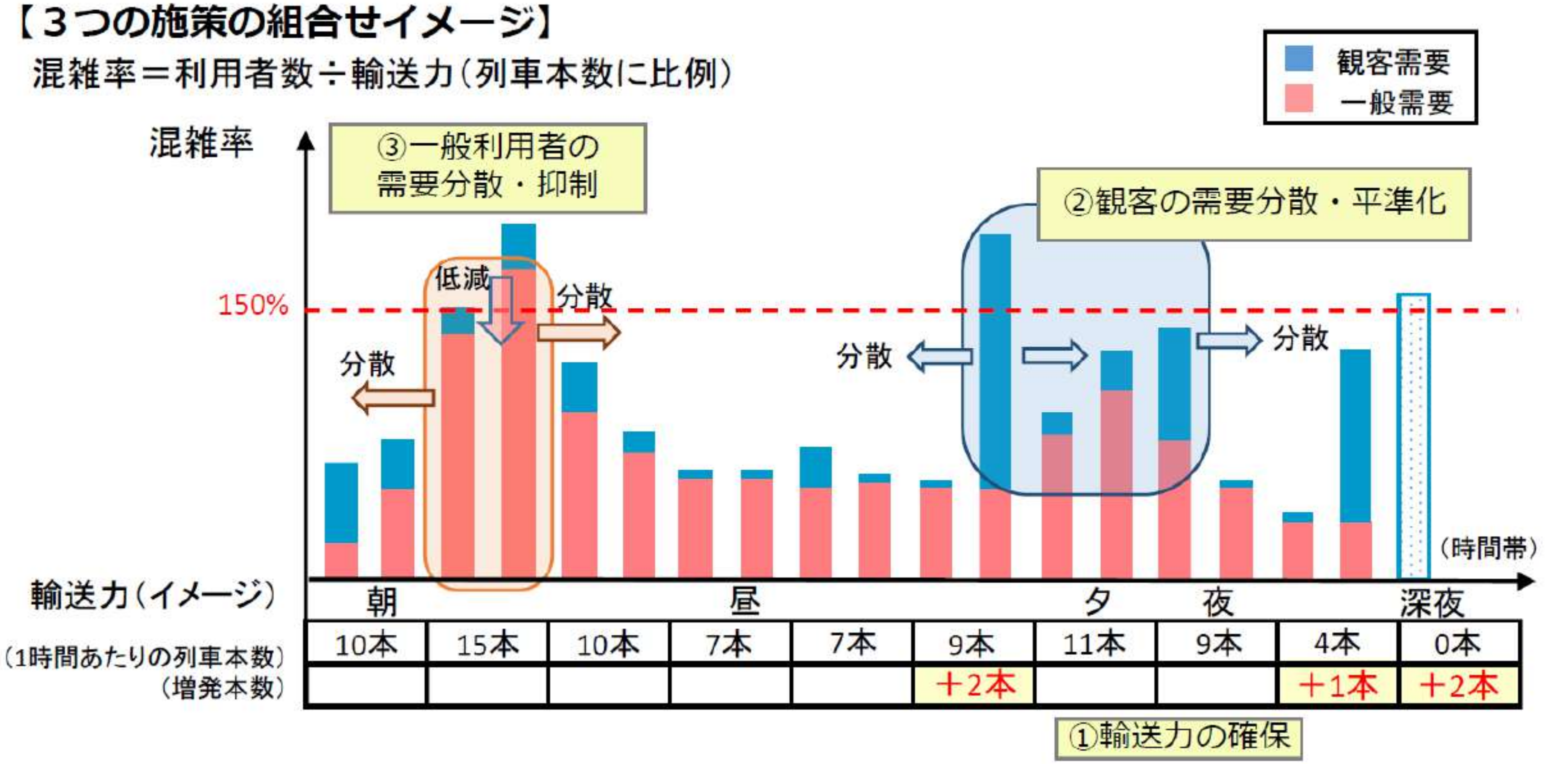
〇3つの施策を効果的に組み合わせ、安全・円滑な観客輸送を実現する。

【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。



2020年東京大会の本番に向けて

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、昨年の計画と同等の規模で実施する。