

# 東京2020 オリンピック・パラリンピック競技大会 カギを握る交通マネジメント

毛利 雄一<sup>1</sup>・佐々木 邦明<sup>2</sup>・福田 大輔<sup>3</sup>

<sup>1</sup>正会員 一般財団法人 計量計画研究所 (〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9)

E-mail: ymohri@ibs.or.jp

<sup>2</sup>正会員 早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科 (〒169-8555 東京都新宿区大久保3-4-1)

E-mail: sasaki.k@waseda.jp

<sup>3</sup>正会員 東京工業大学 環境・社会理工学院 土木・環境工学系 (〒152-8552 東京都目黒区大岡山2-12-1-M1-11)

E-mail: fukuda@plan.cv.titech.ac.jp

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会における大会関係者及び観客の安全で円滑な輸送と物流を含めた都市活動の安定との両立を図ることを目的に交通マネジメントを検討し、その実行に向けた取り組みを展開している。本SSでは、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を目前に控えた交通マネジメントの取り組みを広く企業と市民に理解してもらい、成功に導くことを目的に、その考え方と具体的な取り組みを理論的側面や実証的な有効性等から議論する。

**Key Words :** Tokyo 2020 Olympic and Paralympic Games, TDM, TSM, Pricing

## 1. はじめに

1964年の我が国最初のオリンピック開催から56年を経て、東京2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（オリンピック競技大会：2020年7月24日~8月9日、パラリンピック競技大会：同年8月25日~9月6日）が開催される。大会期間中の輸送は、大会の成功に欠かせない重要な要素であり、東京をはじめとするインフラ資産を最大限活用した交通施策が求められる。

東京都および組織委員会では、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会における大会関係者及び観客の安全で円滑な輸送と物流を含めた都市活動の安定との両立を図ることを目的に交通マネジメントを検討し、その実行に向けた取り組みを展開している。具体的には、大量に増加する大会関係者、観客、大会関係物流等の交通需要に対し、交通需要マネジメント（TDM）、道路の交通システムマネジメント（TSM）、公共交通輸送マネジメントのそれぞれの取り組みが実施される。

また、これらの取り組みに対し、2019年の夏には、東京2020大会時を見据えたTDMの試行が行われるとともに、その期間中の特定日において、高速道路及び一部の一般道路を対象にTSMの試行も実施された。さらに、8月末には、これらの7月の試行の検証結果を踏まえ、首

都高の追加的対策として、ETC車両を対象とした首都高料金の夜間半額割引と6時~22時のマイカー等への1000円課金するという料金施策が提案された。

本SSでは、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を目前に控えた交通マネジメントの取り組みを広く企業と市民に理解してもらい、成功に導くことを目的に、その考え方と具体的な取り組みを理論的側面や実証的な有効性等から議論する。また、今回実施される東京2020大会の交通施策は、わが国では例のない市民の生活や働き方にも大きく影響する総合的かつ先進的な交通マネジメントの実践であるため、その成果を、将来の都市交通政策のレガシーとしての活かすための方策についても議論する。

## 2. 交通マネジメントの概要<sup>1)</sup>

東京2020大会では、多くの大会関係者や観客、誘発交通等の需要が見込まれ、何も対策を行わなかった場合、首都高の渋滞が約2倍程度まで悪化する見通しであり、鉄道においては、現在よりも1割程度の乗客数が増加するとともに、会場周辺駅や近傍路線を中心に局所的な混雑が発生することが想定されている。このような状況が予想される中、円滑な輸送と都市活動との両立を図るた

めの交通マネジメントが進められている。具体的には、多くの企業や市民の理解と協力を得て交通量の抑制、分散、平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）に加え、道路交通インフラを最も効率的に活用するための規制を伴う交通システムマネジメント（TSM）、鉄道の輸送力確保などにより安全・円滑な観客輸送を実現するための公共交通輸送マネジメントの3つを実施することとしている。この3つの取り組みのうち、TDMについては、以下に示す目標を掲げている。

#### 【道路交通】

##### ・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（「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）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）。

#### 【公共交通（鉄道）】

・①輸送力の増強、②観客の需要分散・平準化、③一般利用者の需要分散・抑制という3つの方策により、現状と同程度の安全で円滑な運行状況を目指す。

### 3. 2019年夏の試行と首都高の追加対策<sup>2)</sup>

#### (1) 2019年夏の試行

2019年夏には、テレワーク、時差Biz等を一体的にテストする「スムーズBiz推進期間（7月22日～9月6日）」を設定してTDMの試行を実施した。また、この期間中のピークを合わせて、その影響・課題等を把握するための「チャレンジウィーク（7月22日～7月26日）」においては、TDMの取り組みに加え、高速道路及び一部の一般道路を対象にTSMの試行も実施された。具体的には、7月24日（水）と7月26日（金）にTSMの試行として、高速道路の本線料金所から都心方向に流入する車の通行制限や交通状況による入り口閉鎖等を行った。また、一般道路については、環状七号線を超えて都心方面に流

入する車の通行制限を行った。これらの試行の結果を前年同月同週同曜日と比較すると、TDMの効果は、首都高の交通量で約0.4%減、一般道路の交通量で約4%減、TDM+TSMの効果は、首都高の交通量で約7%減、一般道路の交通量で約4%減と報告されている。

#### (2) 首都高の追加対策

試行の検証結果を踏まえ、首都高の追加的対策として、東京2020大会の開会式から閉会式までの期間（開会式に先立つ4日間、閉会式翌日を含む）において、ETC車両を対象とした首都高料金の夜間半額割引（全車両、首都高全区間）と6時～22時のマイカー等への1000円課金（首都高都内区間）に関する料金施策が提案された。

### 4. SSでの議論

本SSでは、先に示した交通マネジメントの概要、2019年夏の試行とその結果、首都高の追加対策に関する内容を東京都オリンピック・パラリンピック準備局から報告していただくとともに、フロアからの質問や意見を踏まえ、以下の視点からの議論を行う。

- 東京2020オリパラ大会を目前に控えた交通マネジメントの取り組みを交通関係者だけでなく市民、企業との協働によって成功へ導く方策
- 東京2020オリパラ大会での交通施策での取り組みを将来の都市交通に関するレガシーとして活かすための方策（実施による影響把握のためのデータ取得や解析を含む）等

#### 参考文献

- 1) 東京都オリンピック・パラリンピック準備局：東京2020大会の交通マネジメントに関する提言のまとめ（案）[https://www.2020games.metro.tokyo.lg.jp/17cc13903580b1717537fd68dee8fbb2\\_6.pdf](https://www.2020games.metro.tokyo.lg.jp/17cc13903580b1717537fd68dee8fbb2_6.pdf)
- 2) 東京都オリンピック・パラリンピック準備局：2020TDM推進プロジェクト、<https://www.2020games.metro.tokyo.lg.jp/taikaijyunbi/torikumi/yusou/index.html>

(2019.10.4 受付)

## TOKYO 2020 OLYMPIC AND PARALYMPIC GAMES, KEY TO TRANSPORTATION MANAGEMENT

Yuihi MOHRI, Kuniaki SASAKI and Daisuke FUKUDA

Each effort will be carried out for transportation demand management (TDM), road transportation system management (TSM), and public transportation management in the Tokyo 2020 Olympic and Paralympic Games. In this session, this transportation management approach is discussed widely.