

第3回 2020 交通輸送円滑化推進会議の取りまとめ

平成30年5月25日

本日の会議での議論について、以下のとおり取りまとめる。

<東京都・組織委員会>

- ・ TDM 推進体制を内閣官房とともに早期に立ち上げ、経済界と連携しスピード感のある検討・推進を行う。
- ・ 早期に夏に行う具体的な試行の内容を検討し、試行の実施を関係企業に働きかける。
- ・ 引き続き前広な情報提供を行う。

<経済界>

- ・ TDM 推進体制に積極参画・協力するとともに、各経済団体等は、所属企業に対して行動計画作成・試行への協力を働きかける。

<政府>

- ・ TDM 推進体制の立ち上げや試行の実施等に対して引き続き協力を行う。
- ・ 関係省庁を通じて関係業界への TDM 推進の働きかけを行う。

TDMの必要性と目標

【必要性】

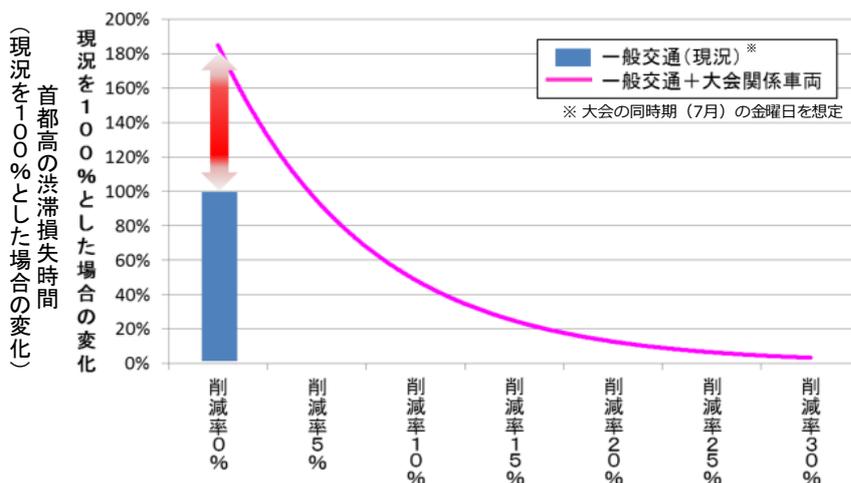
- 何も対策を行わない場合、首都高の渋滞は現況の約2倍近くまで悪化
- このため、交通マネジメントの導入が不可欠。大会運営と都市活動の安定との両立を図る上で、交通需要の抑制・分散・平準化を行う「交通需要マネジメント(TDM)」が前提かつ不可欠

交通マネジメントとは・・・

- ①交通需要の抑制・分散・平準化を行う「交通需要マネジメント(TDM)」
- 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(TSM)」
- 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」

【首都高の渋滞損失時間】

交通量削減による1台当たり渋滞損失時間の変化



※シミュレーション結果に基づき作成したものであり、競技スケジュールの更新などを踏まえ、今後更新及び精度向上を図っていく予定

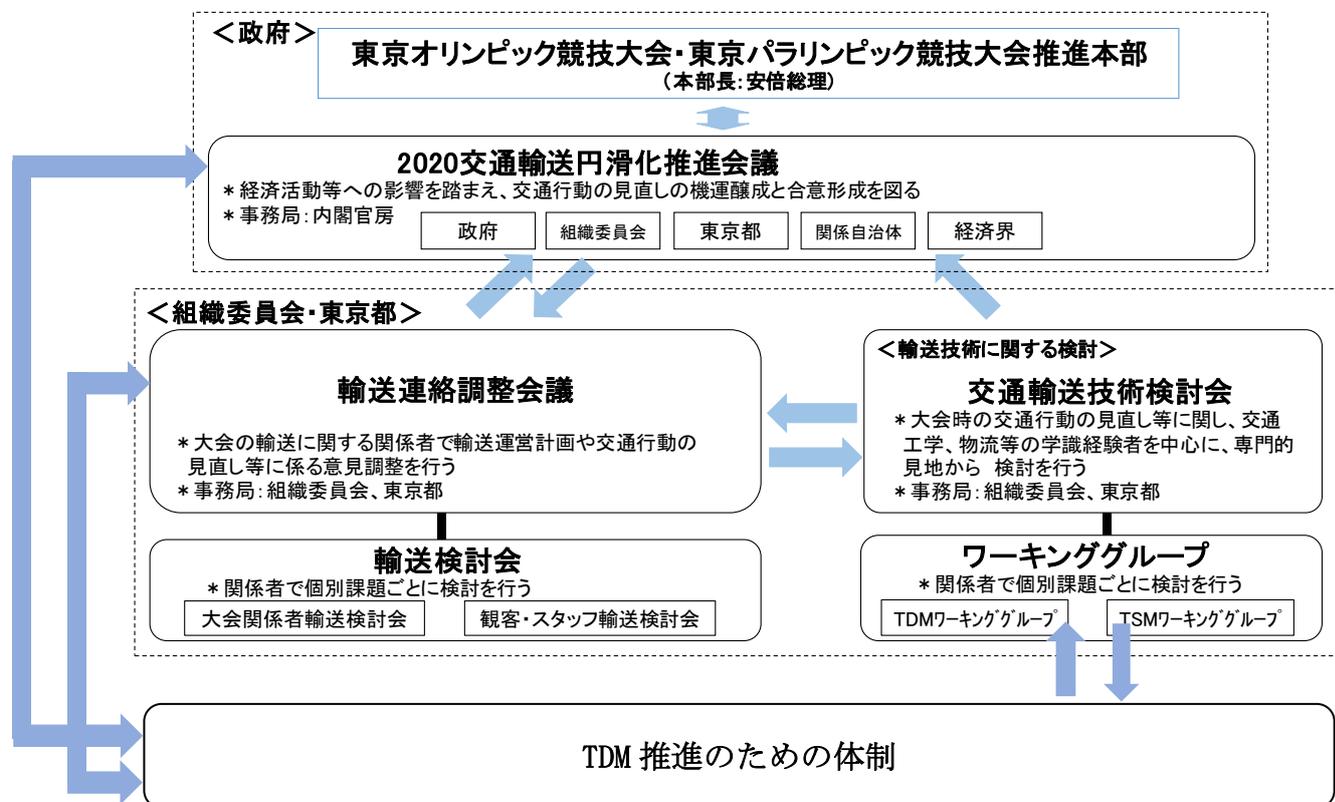
【目標】

- 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20~25%程度の更なる分散・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。

※「TDM推進に向けた基本方針(案)」

(東京都・組織委員会、2018年4月12日公表)より抜粋

TDM推進のための体制について



※準備段階での事務局は、当初、東京都・組織委員会・内閣官房での構成を想定しています。本事務局は、TDM 推進のための体制に移行後は、組織本来の事務局機能に特化し、参加者への情報提供や新規主体への参加呼びかけの役割を担うことを想定しています。

※「TDM推進に向けた基本方針（案）」
(東京都・組織委員会、2018年4月12日公表) より抜粋