

9.1.17 交通渋滞

(1) 現況調査

1) 調査事項及びその選択理由

調査事項及びその選択理由は、表9.1.17-1に示すとおりである。

表 9.1.17-1 調査事項及びその選択理由

調査事項	選択理由
①交通量等の状況 ②東京都の交通流円滑化の取組 ③東京 2020 大会に向けた取組 ④東京都等の計画等の状況	東京 2020 大会の開催に伴い、大会関係車両の走行による交通量、交通流の変化が考えられることから、左記の事項に係る調査が必要である。

2) 調査地域

調査地域は、大会開催中の関係者輸送ルート及びその周辺の範囲とした。

3) 調査方法

調査は、既存資料調査によった。

東京2020大会開催中は、大会関係車両が走行することに加え、観客が世界から訪れることから、交通量、交通流の変化が考えられる。

そのため、本評価書案では、大会開催中の交通渋滞の程度を予測するために必要な事項として、「ア．交通量等の状況」を調査するとともに、「イ．東京都の交通流円滑化の取組」を調査し、その上で、大会開催中の交通渋滞に対する取組として「ウ．大会に向けた取組」等を調査した。

ア．交通量等の状況

調査は、以下の資料から通常の東京都における交通量、交通渋滞等の状況を整理した。

- ・「第5回 輸送連絡調整会議【資料 4－1－1】関係者輸送ルート【素案】」（平成30年 4 月 組織委員会）
- ・「第2回 北海道輸送連絡調整会議資料」（平成30年 3 月 組織委員会）
- ・「第4回 宮城県輸送連絡調整会議資料」（令和元年 8 月 組織委員会）
- ・「第4回 福島県輸送連絡調整会議資料」（令和元年 8 月 組織委員会）
- ・「第4回 茨城県輸送連絡調整会議資料」（令和元年 8 月 組織委員会）
- ・「第2回 神奈川県輸送連絡調整会議資料」（平成30年 4 月 組織委員会）
- ・「第4回 静岡県輸送連絡調整会議資料」（令和元年 7 月 組織委員会）
- ・「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省ホームページ）
- ・「道路交通センサス（各年度版）」（国土交通省）
- ・「平成29年中の都内の交通渋滞統計（一般道路、首都高速道路）」（警視庁ホームページ）
- ・「大会輸送影響度マップ 競技会場周辺Ver. 2.0」（東京都オリンピック・パラリンピック準備局）
- ・「大会輸送影響度マップ 道路（高速道路・一般道路）Ver. 2.0」（東京都オリンピック・パラリンピック準備局）
- ・「東京都 主要渋滞箇所」（国土交通省）
- ・「埼玉県 主要渋滞箇所」（国土交通省）
- ・「千葉県 主要渋滞箇所」（国土交通省）

- ・「神奈川県 主要渋滞箇所」(国土交通省)

イ. 東京都の交通流円滑化の取組

調査は、以下の資料から東京都等における交通渋滞緩和などに向けた取組の状況について整理した。

- ・「東京都統計年鑑」(東京都ホームページ)
- ・「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」(平成28年3月 東京都・特別区・26市2町)

ウ. 東京2020大会に向けた取組

調査は、以下の資料から東京都等による大会開催中の交通渋滞に対する取組の状況について整理した。

- ・「大会輸送影響度マップ」(東京都オリンピック・パラリンピック準備局ホームページ)
- ・「重点取組地区」(東京都オリンピック・パラリンピック準備局ホームページ)
- ・「第8回 輸送連絡調整会議【資料4-1】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)」(令和元年6月 東京都・組織委員会)
- ・「都庁2020アクションプラン」(平成31年4月 東京都)

エ. 東京都等の計画等の状況

調査は、「都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～」(平成28年12月 東京都)等の既存資料の整理によった。

4) 調査結果

ア. 交通量等の状況

(イ) 交通量の状況

主な関係者輸送ルートは、表9.1.17-2(1)及び(2)、図9.1.17-1(1)～(11)に示すとおりである。関係者輸送ルートは、主に高速道路を設定しており、一般道においては、交通容量の大きい4車線以上の道路を優先して選定している。

表 9.1.17-2(1) 主な関係者輸送ルート

区分	道路種別	道路名(通称名)	24時間交通量
東京圏会場	高速自動車国道	東京外環自動車道	76,053～93,065
		中央自動車道	93,073
		関越自動車道	91,725～98,696
		東北自動車道	93,057～95,066
		東関東自動車道	49,152～111,141
		新空港自動車道	10,691～27,117
	都市高速道路	首都高速都心環状線	22,348～120,258
		首都高速3号渋谷線	66,742～108,193
		首都高速4号新宿線	64,295～105,158
		首都高速5号池袋線	60,004～156,986
		首都高速6号向島線	107,583～138,188
		首都高速9号深川線	44,522～58,311
		首都高速10号晴海線	10,189
		首都高速11号台場線	45,964～57,887
		首都高速湾岸線	41,549～163,404
		首都高速埼玉大宮線	18,929～50,550
		首都高速埼玉新都心線	5,541～18,929
		首都高速神奈川1号横羽線	50,679～89,876
		首都高速神奈川5号大黒線	13,460
		首都高速神奈川7号横浜北線	—
	一般国道	国道1号(日比谷通り)	44,467
		国道14号(京葉道路)	105,297
		国道16号(京葉道路)	81,311～93,339
		国道20号(甲州街道)	39,929
		国道122号	36,933～53,289
		国道126号(千葉東金道路)	24,379～28,729
		国道246号(青山通り)	45,876
		国道357号(湾岸道路)	25,596～48,163
		国道468号(圏央道)	61,249
	都道府県道	都道304号日比谷豊洲埠頭東雲町線(有明通り)	27,840
		都道306号王子千住南砂町線(明治通り)	38,816
		都道308号千住小松川葛西沖線(船堀街道)	27,718
		都道311号環状八号線(環八通り)	70,648
		都道319号環状三号線(外苑東通り)	29,481
		都道402号錦町有楽町線	27,835
		都道406号皇居前鍛冶橋線	38,052
		都道418号北品川四谷線(外苑西通り)	21,427
		都道463号上野月島線(清澄通り)	18,208～20,204
		都道474号浜町北砂町線(清洲橋通り)	18,502
		都道482号台場青海線	4,294
		都道484号豊洲有明線(環二通り)	35,252
		埼玉県道88号和光インター線	6,376
		埼玉県道261号笠幡狭山線	11,745
		千葉県道15号千葉船橋海浜線	12,083
		千葉県道30号飯岡一宮線(九十九里ビーチライン)	5,135～7,246
		神奈川県道13号横浜生田線	7,575～41,746

表 9.1.17-2(2) 主な関係者輸送ルート

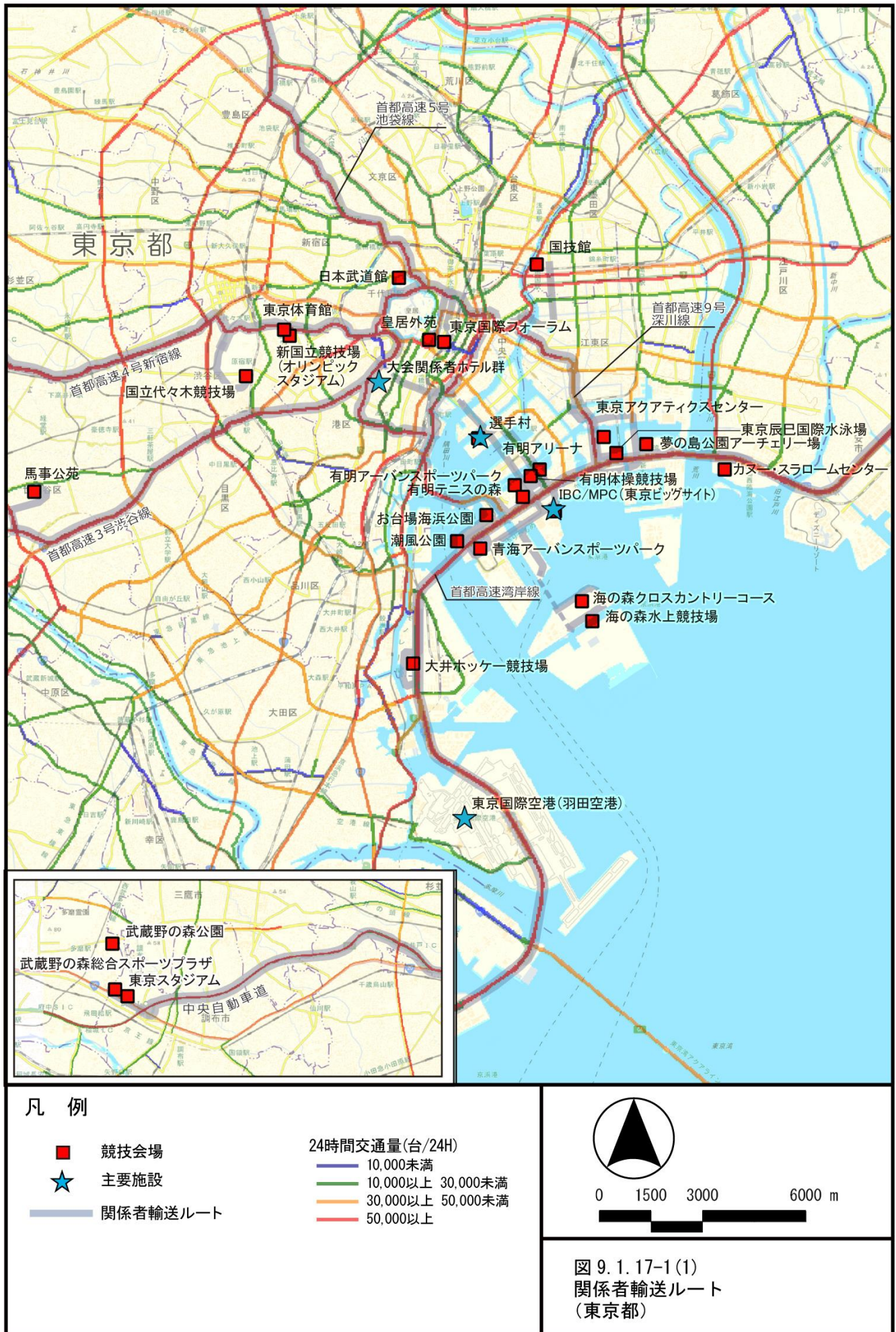
区分		道路種別	道路名(通称名)	24時間交通量
地方会場 (東京圏外)	北海道	高速自動車国道	道央自動車道	22,620～51,690
		一般国道	国道5号	34,323～42,435
		都道府県道	道道130号新千歳空港線	3,744
	宮城県	高速自動車国道	東北自動車道	32,348～37,279
		一般国道	国道47号(仙台北部道路)	17,070
			国道48号(仙台西道路)	55,131
		都道府県道	宮城県道3号塩釜吉岡線	11,641
	福島県	一般国道	国道4号	38,056
			国道13号	27,171
			国道115号	19,218～22,751
		都道府県道	福島県道5号上名倉飯坂伊達線	9,994
	茨城県	高速自動車国道	東関東自動車道	12,468
		一般国道	国道51号	9,645
			国道124号	36,540
		都道府県道	茨城県道50号水戸神栖線	31,800
			茨城県道256号鹿島港潮来インター線	11,777
	神奈川県	一般国道	国道1号(西湘バイパス)	36,324
			国道134号	24,533～47,758
		都道府県道	神奈川県道305号江の島線	—
	静岡県	一般国道	国道136号(修善寺道路)	7,875～30,358
		都道府県道	静岡県道19号伊東大仁線	6,364～13,423

注1)東京圏会場とは、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県(横浜市)にあり選手村から選手を輸送する競技会場(選手村からORN/PRNで結ばれた競技会場)

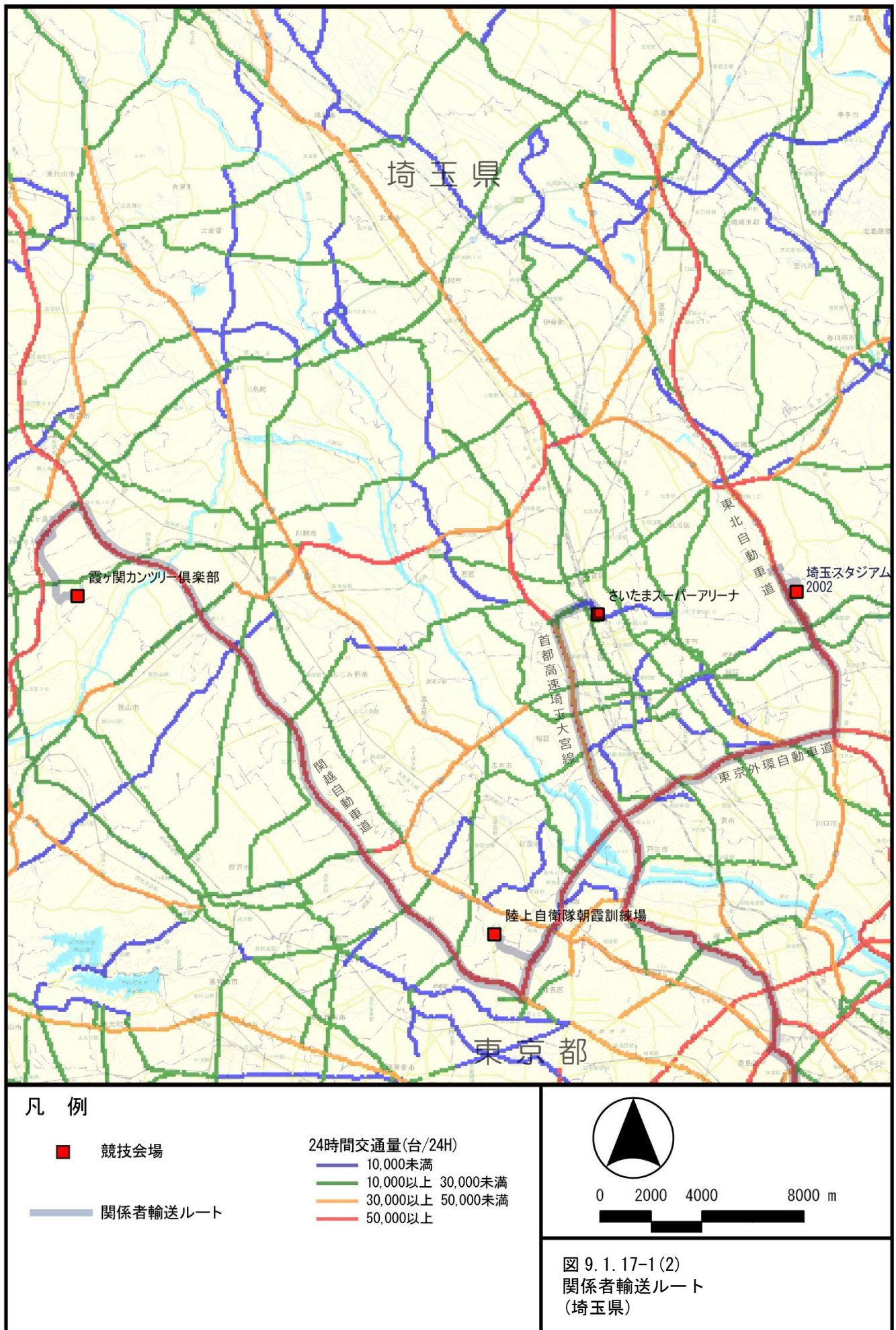
2)地方会場(東京圏外)とは、北海道、宮城県、福島県、茨城県、神奈川県(藤沢市)、静岡県にあり分村・公式選手ホテルから選手を輸送する競技会場(分村・公式選手ホテルからORN/PRNで結ばれた競技会場)

3)24時間交通量は、「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」における調査結果を示し、同一の関係者輸送ルート上に複数の調査地点がある場合は、最小値と最大値を示す。—は、交通量調査を実施していないことを示す。

出典：「第5回 輸送連絡調整会議【資料4-1-1】関係者輸送ルート【素案】」(平成30年4月 組織委員会)、「第2回 北海道輸送連絡調整会議資料」(平成30年3月 組織委員会)、「第4回 宮城県輸送連絡調整会議資料」(令和元年8月 組織委員会)、「第4回 福島県輸送連絡調整会議資料」(令和元年8月 組織委員会)、「第4回 茨城県輸送連絡調整会議資料」(令和元年8月 組織委員会)、「第2回 神奈川県輸送連絡調整会議資料」(平成30年4月 組織委員会)、「第4回 静岡県輸送連絡調整会議資料」(令和元年7月 組織委員会)、「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」(2019年8月1日参照 国土交通省ホームページ) <http://www.mlit.go.jp/road/census/h27/>をもとに作成



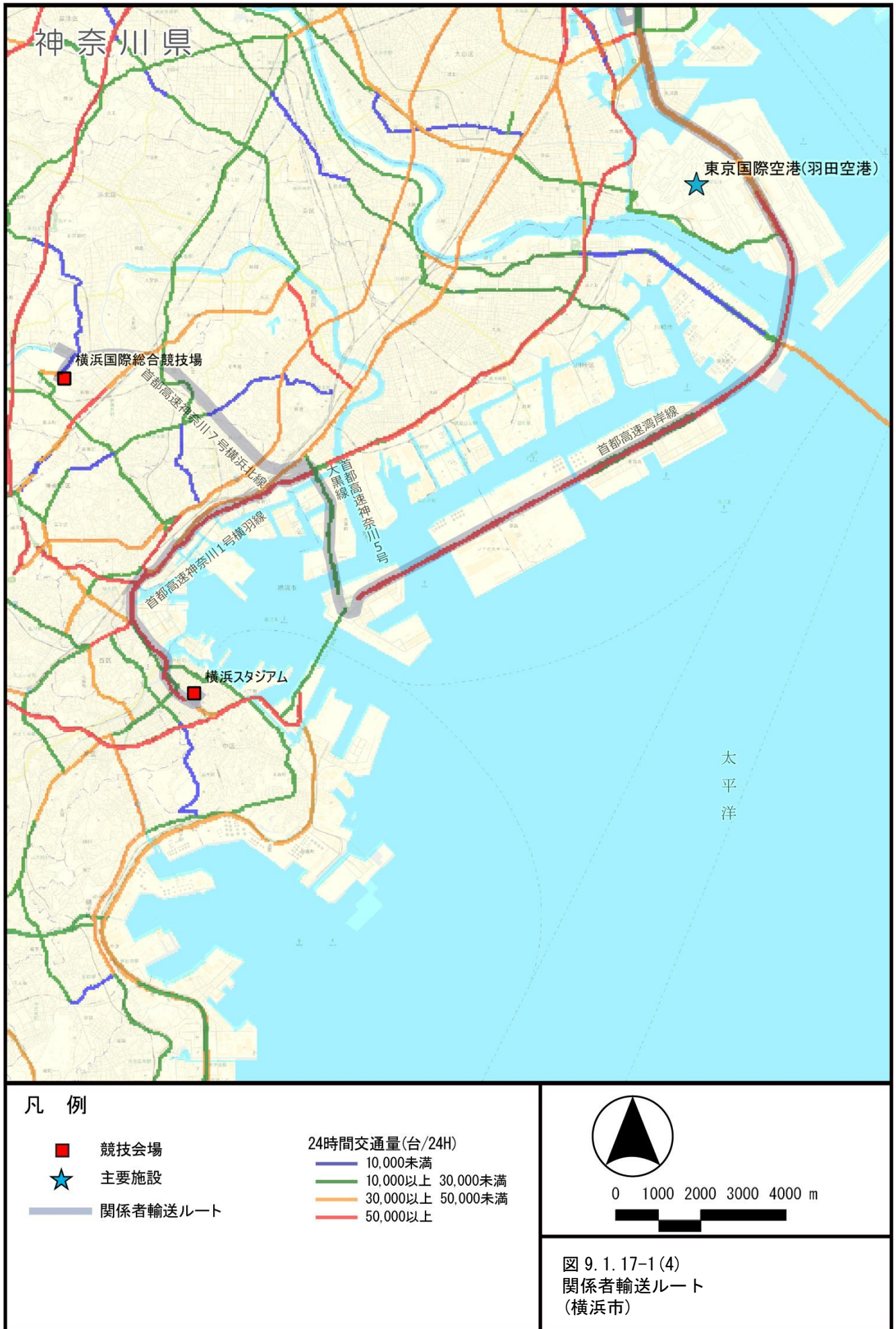
出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)、「第 5 回 輸送連絡調整会議【資料 4-1-1】関係者輸送ルート【素案】」(平成 30 年 4 月 組織委員会)をもとに作成



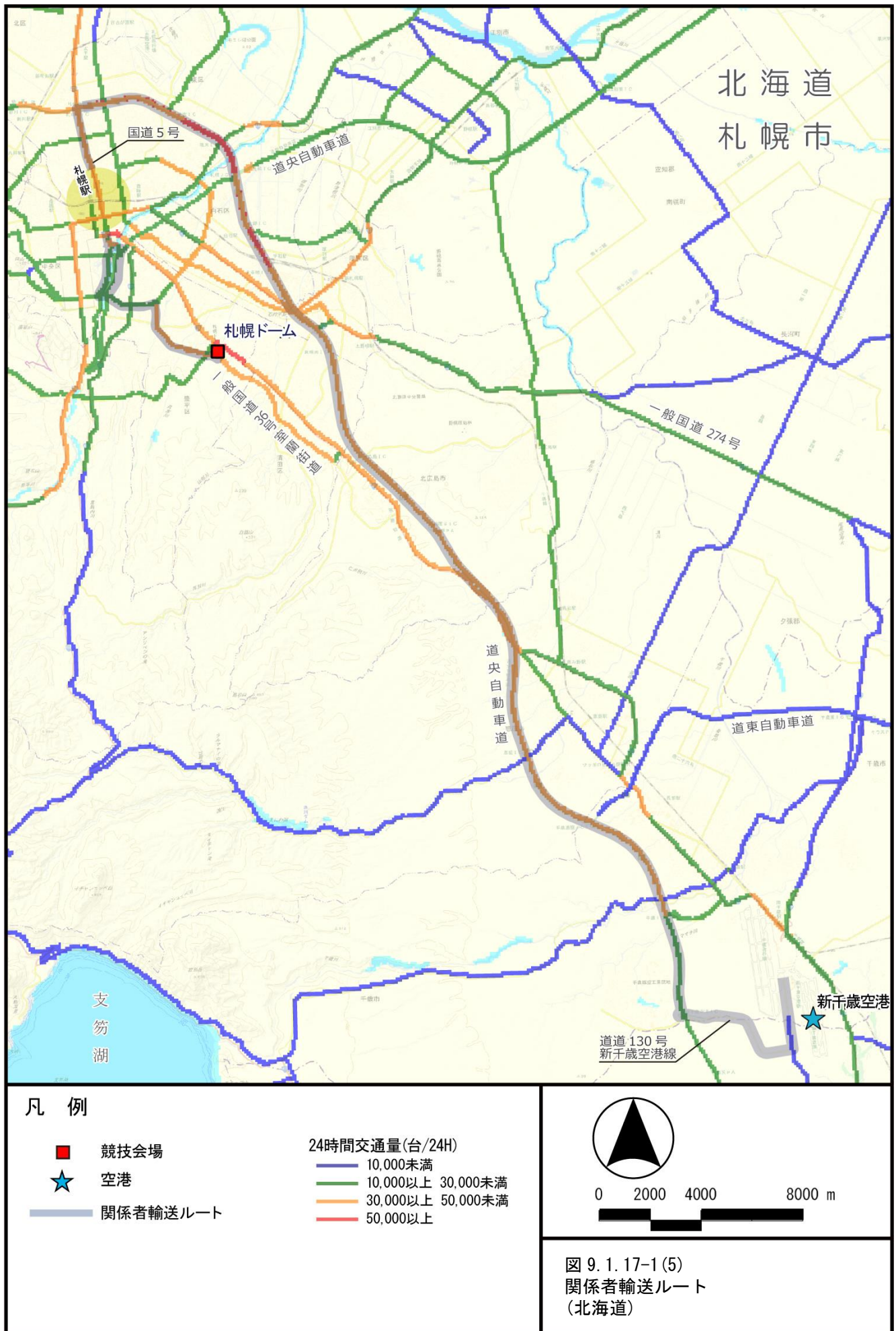
出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）、「第 5 回 輸送連絡調整会議【資料 4-1-1】関係者輸送ルート【素案】」（平成 30 年 4 月 組織委員会）をもとに作成



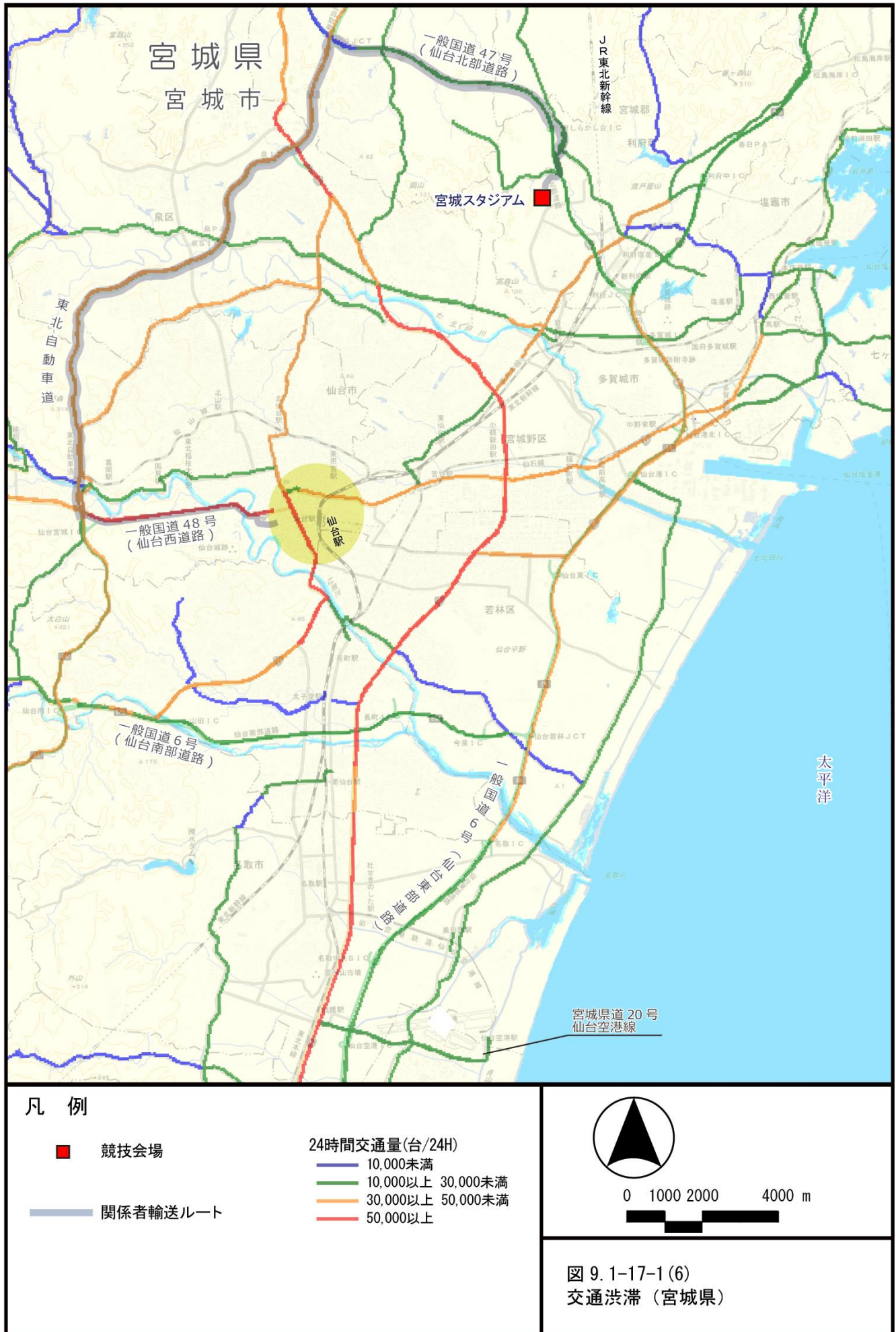
出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）、「第 5 回 輸送連絡調整会議【資料 4-1-1】関係者輸送ルート【素案】」（平成 30 年 4 月 組織委員会）をもとに作成



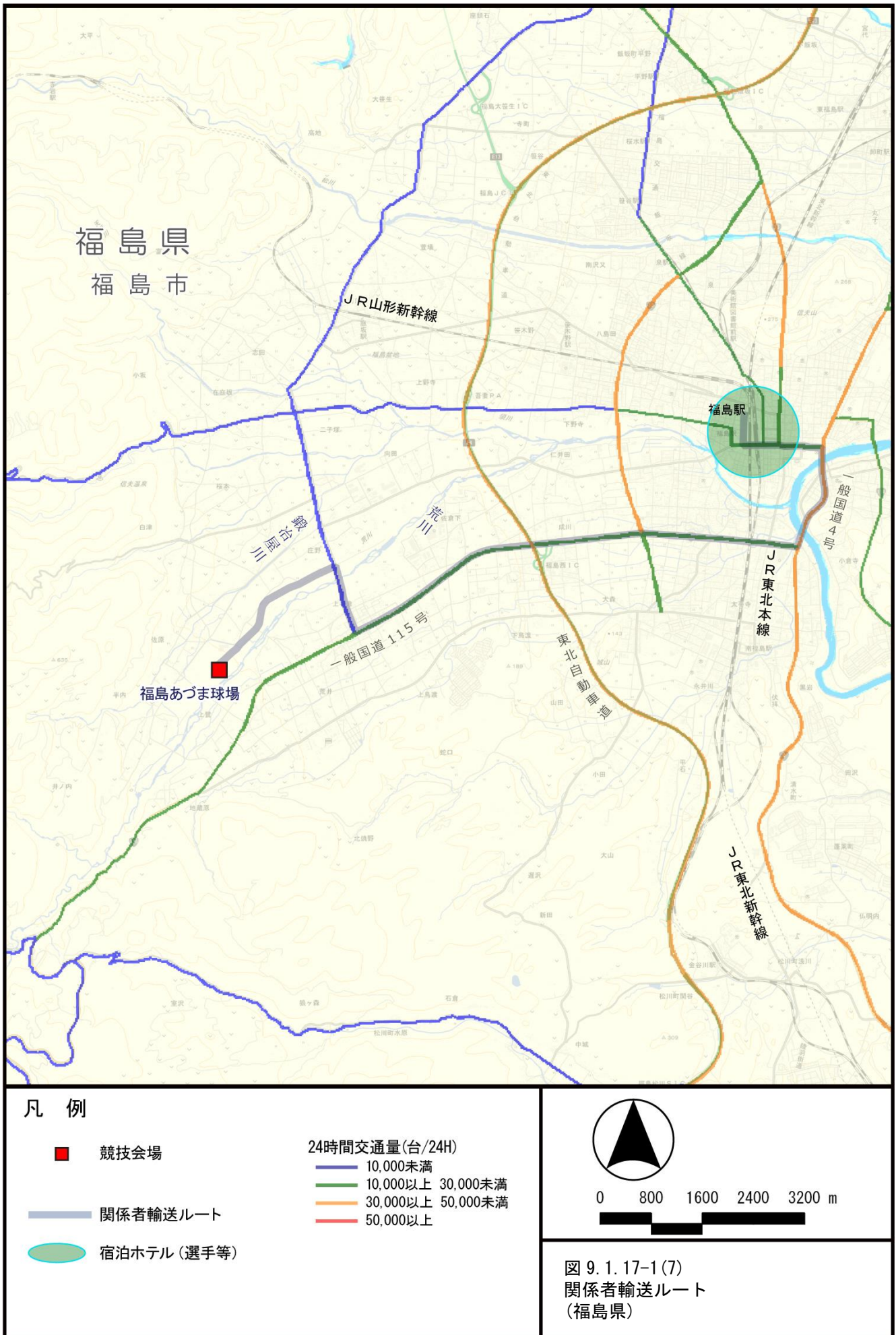
出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)、「第 5 回 輸送連絡調整会議【資料 4-1-1】関係者輸送ルート【素案】」(平成 30 年 4 月 組織委員会)をもとに作成



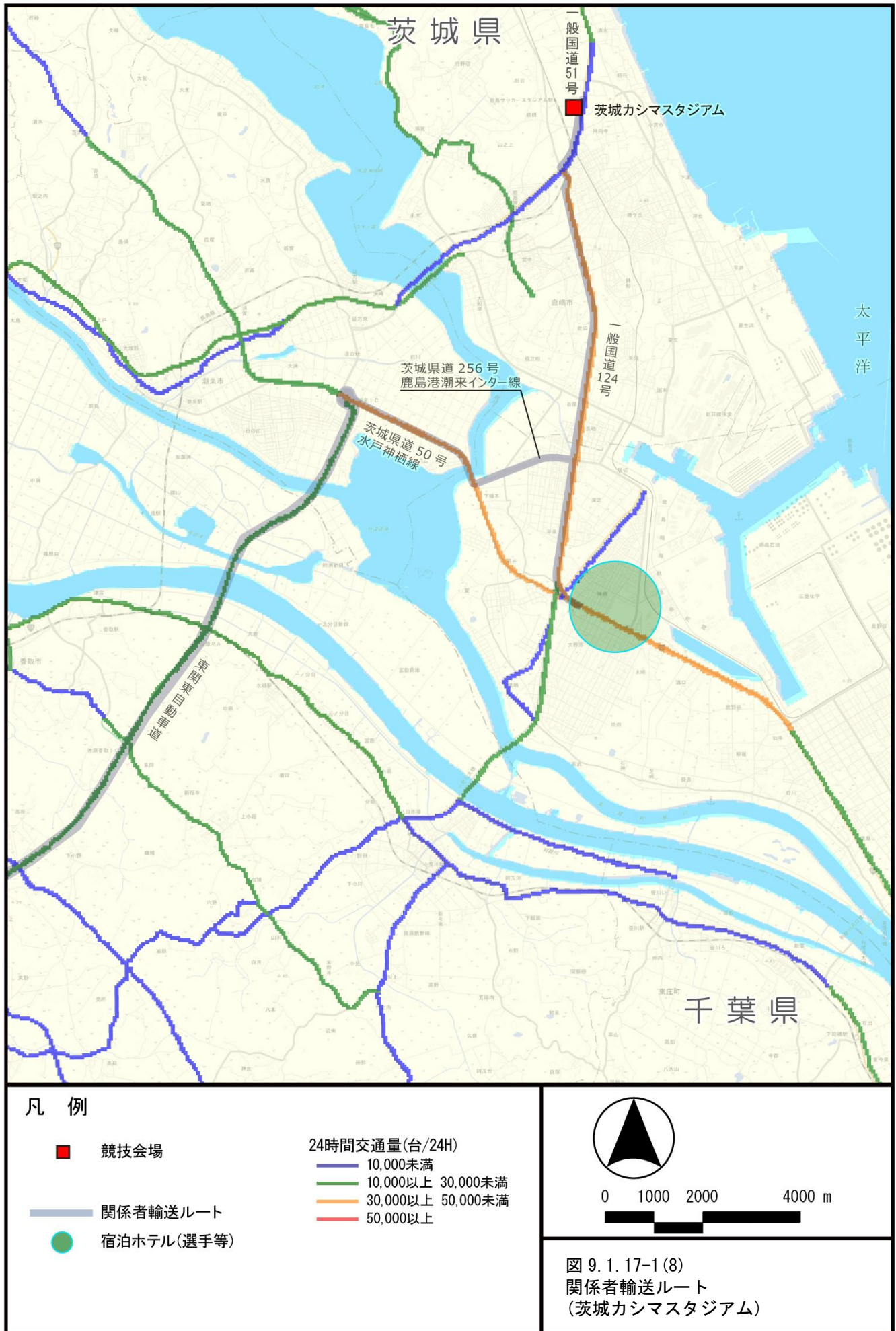
出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）、「第 2 回 北海道輸送連絡調整会議資料」（平成 30 年 3 月 組織委員会）をもとに作成



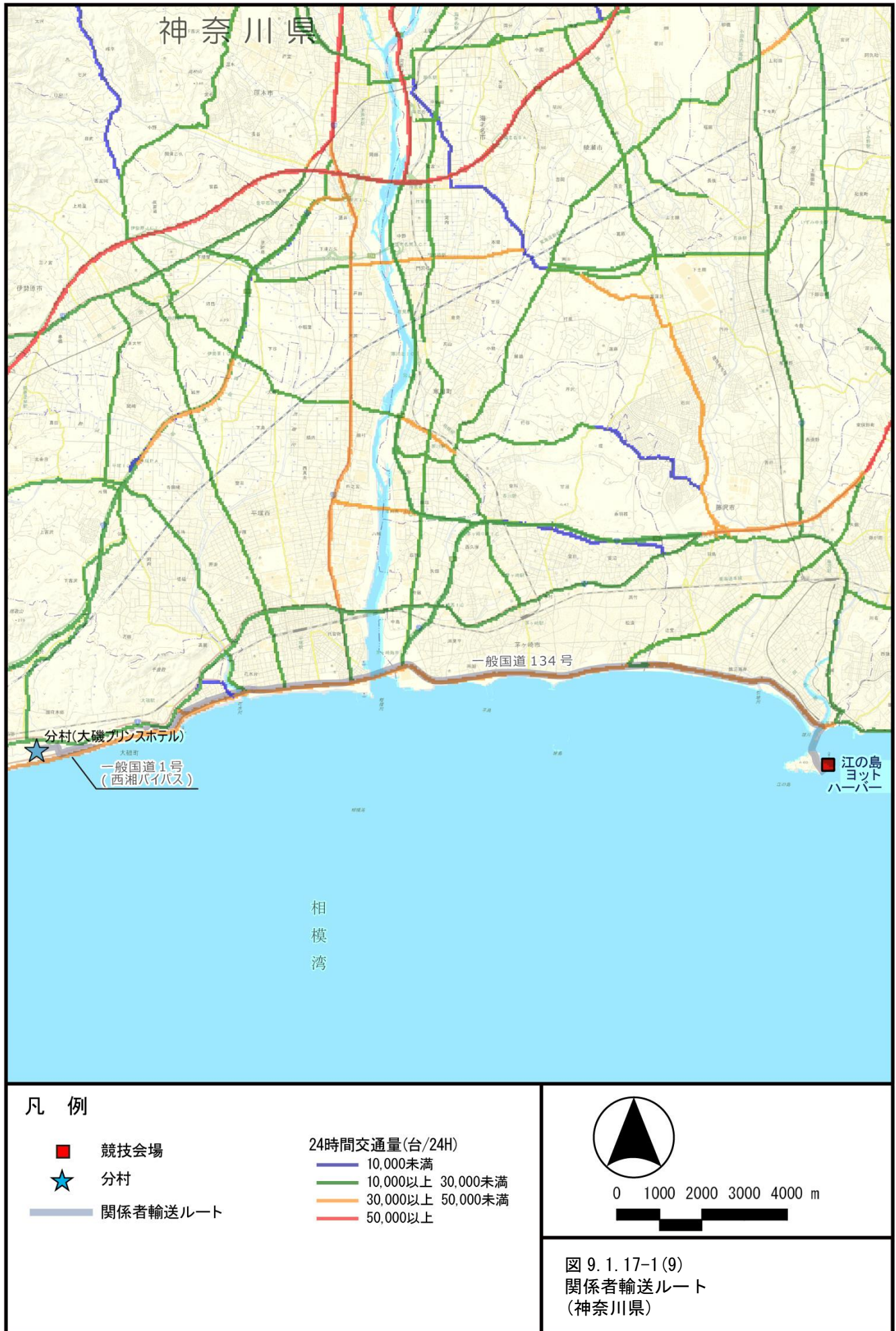
出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)、「第 4 回 宮城県輸送連絡調整会議資料」(令和元年 8 月 組織委員会)をもとに作成



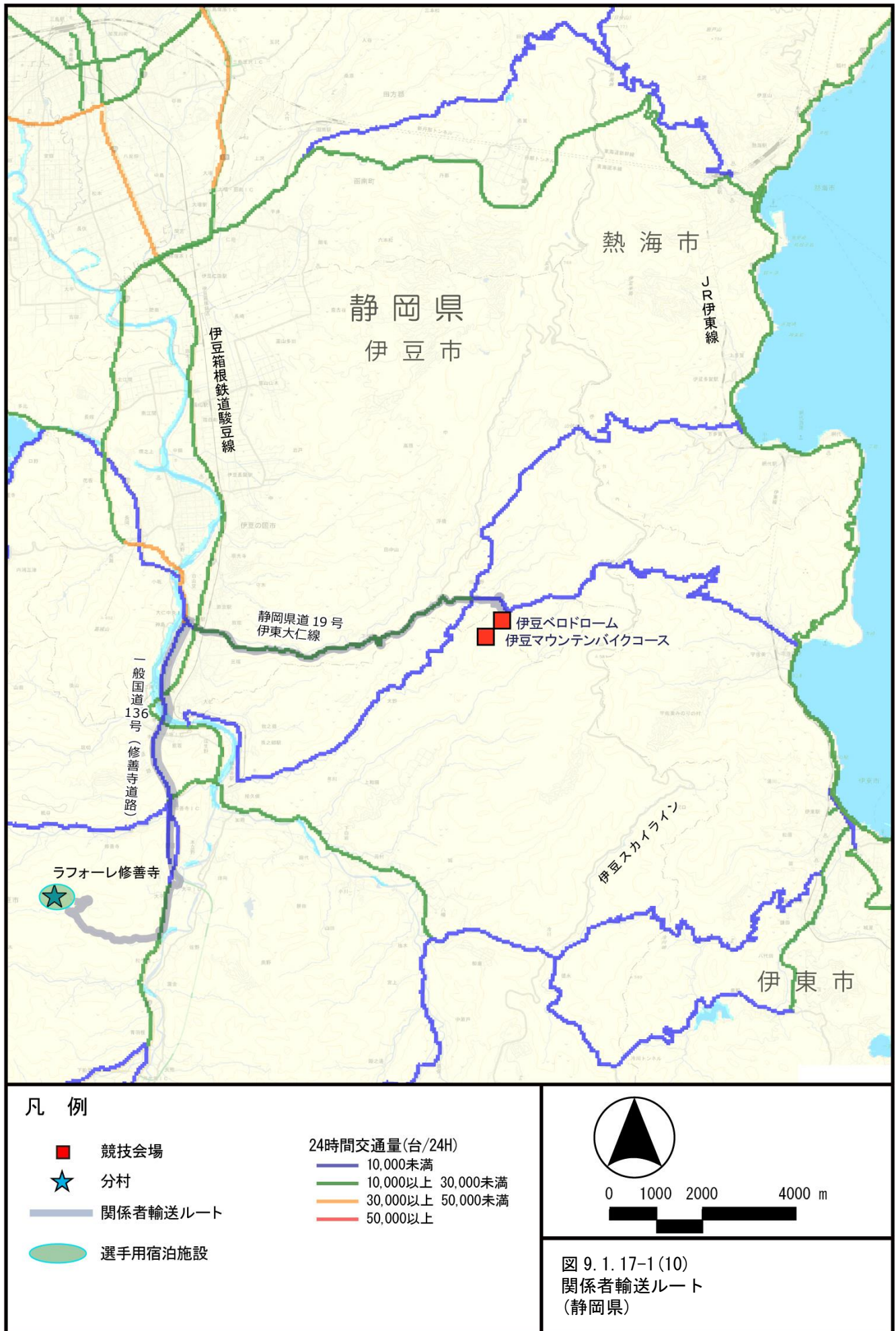
出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)、「第 4 回 福島県輸送連絡調整会議資料」(令和元年 8 月 組織委員会)をもとに作成



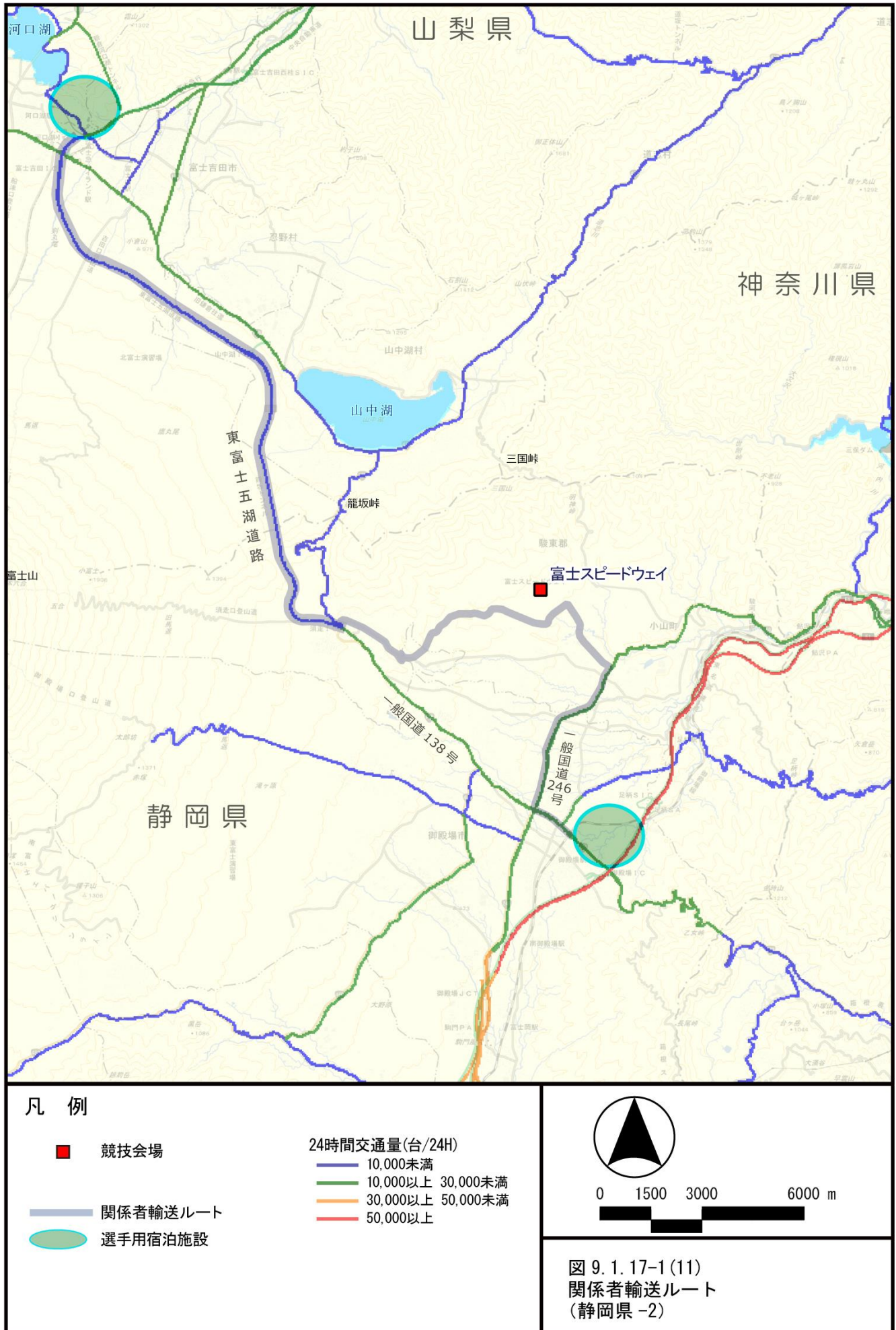
出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）、「第 4 回 茨城県輸送連絡調整会議資料」（令和元年 8 月 組織委員会）をもとに作成



出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）、「第 2 回 神奈川県輸送連絡調整会議資料」（平成 30 年 4 月 組織委員会）をもとに作成



出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）、「第 4 回 静岡県輸送連絡調整会議資料」（令和元年 7 月 組織委員会）をもとに作成

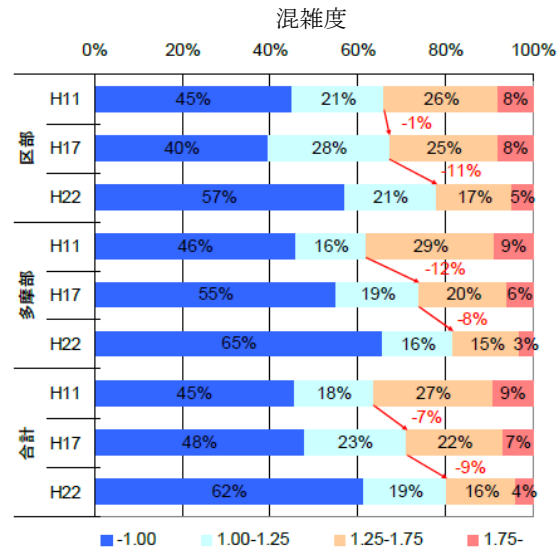


出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)、「第 4 回 静岡県輸送連絡調整会議資料」(令和元年 7 月 組織委員会)をもとに作成

(イ) 交通渋滞の状況

a. 都内における交通渋滞の状況

競技会場が集中する都内における1999年度(平成11年度)から2010年度(平成22年度)にかけての一般道の混雑度別の延長割合の推移は、図9.1.17-2に示すとおりである。区部、多摩部ともに混雑は減少傾向にあり、2010年度(平成22年度)の混雑度1.25以上の割合は、1999年度(平成11年度)と比較して、区部で34%から22%、多摩部で38%から18%へと減少している。



混雑度（交通量と交通容量から算定される指標）

- 1.0未満：円滑に走行が可能であり、渋滞はほとんどない。
- 1.0～1.25：ピーク時に渋滞が発生。
- 1.25～1.75：ピーク時だけでなく、ピークを中心とした連続的な渋滞が発生。
- 1.75以上：慢性的な混雑状態。

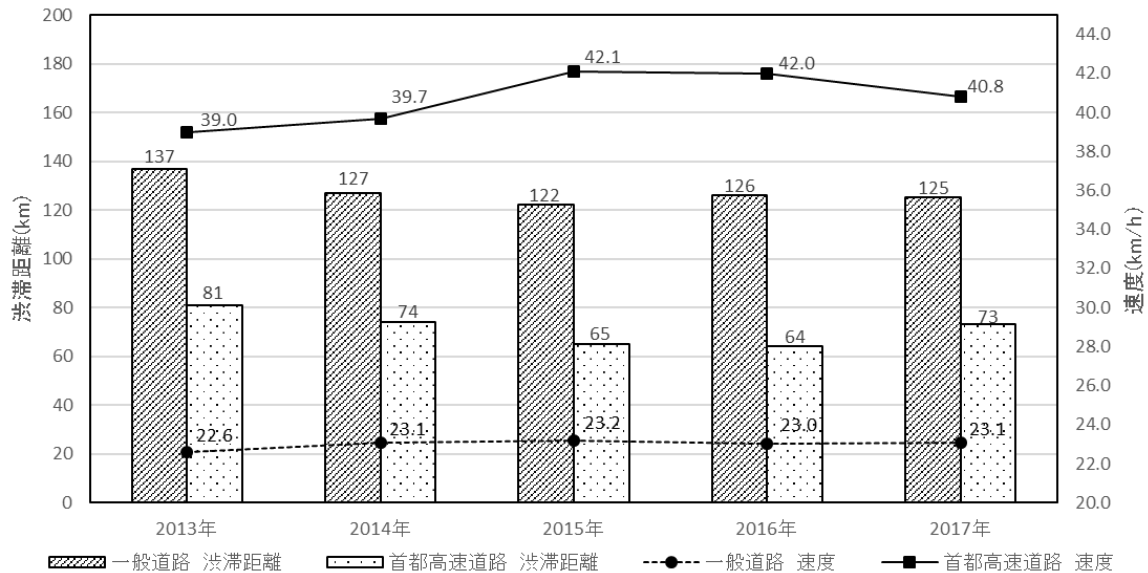
出典：「道路交通センサス（各年度版）」（国土交通省）

図9.1.17-2 混雑度別延長割合の推移（一般道）

また、都内の2013年(平成25年)から2017年(平成29年)にかけての一般道及び首都高速道路の交通渋滞発生状況は、図9.1.17-3に示すとおりである。

一般道における渋滞距離は、2013年(平成25年)で137kmであったものが2017年(平成29年)には125km(対2013年(平成25年)比91%)となり、減少傾向を示している。速度は22.6km/hから23.1km/hに若干増加している。

首都高速道路における渋滞距離は、2013年(平成25年)で81kmであったものが2017年(平成29年)には73km(対2013年(平成25年)比90%)となり、減少傾向を示している。速度は39.0km/hから40.8km/hに若干増加している。



出典：「平成29年中の都内の交通渋滞統計（一般道路、首都高速道路）」（2019年8月1日参照 警視庁ホームページ）
https://www.keishicho.metro.tokyo.jp/about_mpd/jokyo_tokei/tokei_jokyo/ippan.html

図 9.1.17-3 一般道路及び首都高速道路の年次別交通渋滞発生状況（平日）

a. 競技会場周辺の主要渋滞箇所¹

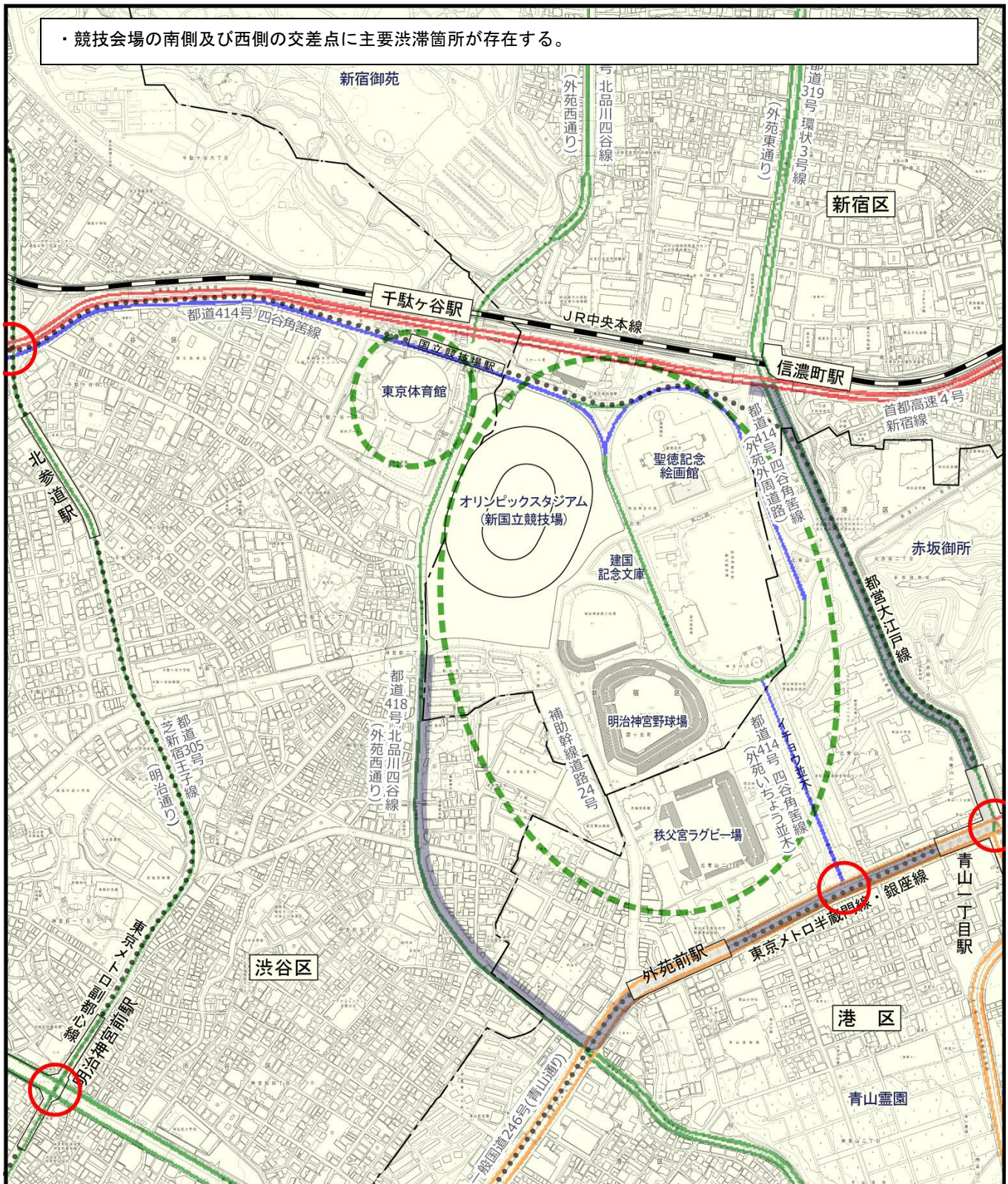
競技会場周辺の主要渋滞箇所は、図9.1.17-4(1)～(21)に示すとおりである。

東京都内では、オリンピックスタジアム・東京体育館、国立代々木競技場、皇居外苑・東京国際フォーラム、国技館、馬事公苑、武蔵野の森総合スポーツプラザ・東京スタジアム、有明アリーナ、有明体操競技場・有明アーバンスポーツパーク・有明テニスの森、大井ホッケー競技場、夢の島公園アーチェリー場・東京アクアティクスセンター・東京辰巳国際水泳場の周辺に主要渋滞箇所が存在する。

東京都外では、埼玉スタジアム2002、横浜スタジアム、横浜国際総合競技場の周辺に主要渋滞箇所が存在する。

¹ 主要渋滞箇所は、国土交通省が渋滞関係データから渋滞が多発している箇所や特定日に混雑している箇所を抽出し、特定したもの。

・競技会場の南側及び西側の交差点に主要渋滞箇所が存在する。



凡 例

計画地^{注)}

区界

J R

地下鉄

関係者輸送ルート

24時間交通量(台/24H)

10,000未満

10,000以上 30,000未満

30,000以上 50,000未満

50,000以上

主要渋滞箇所



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

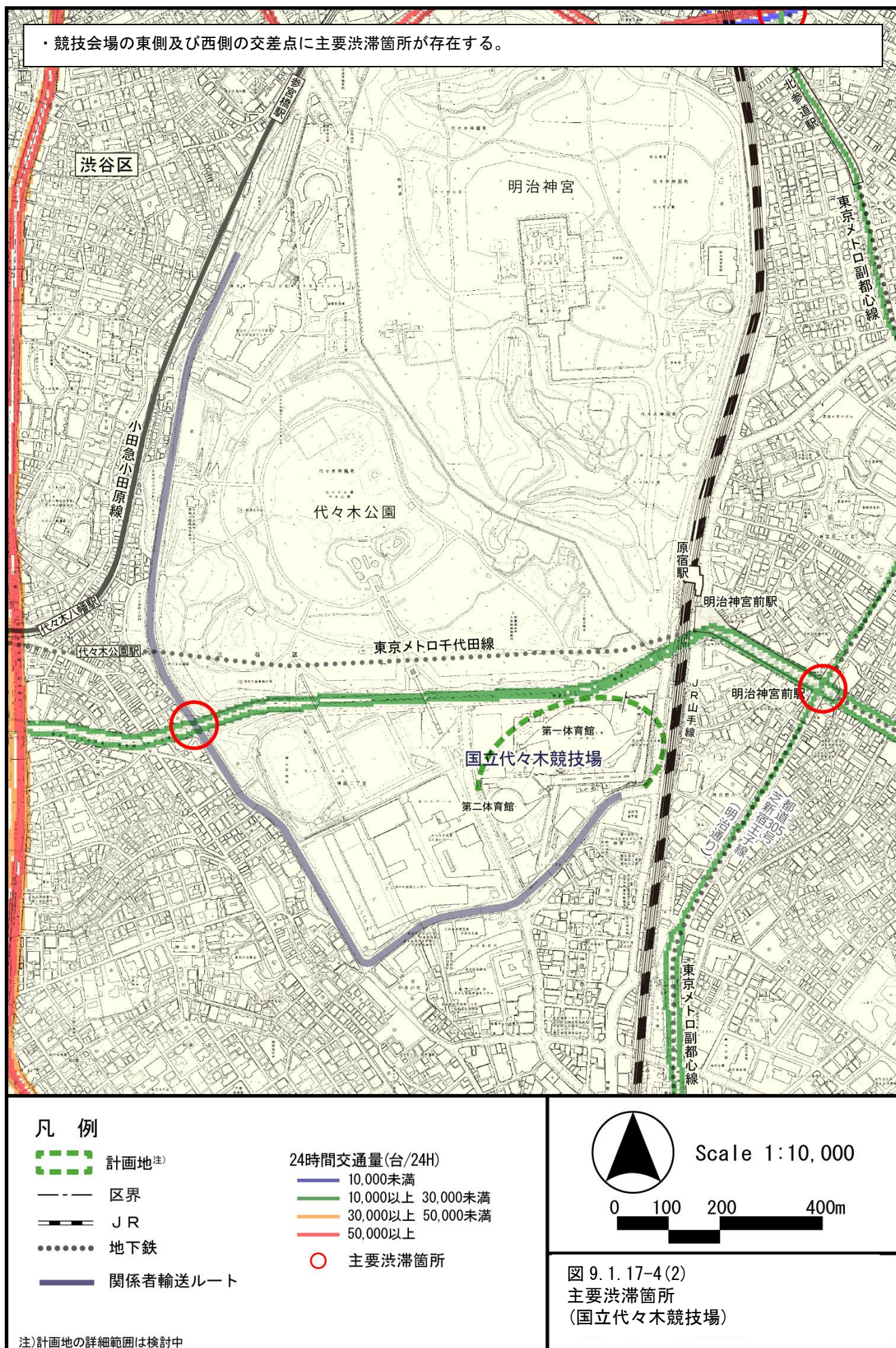
図 9.1.17-4(1)

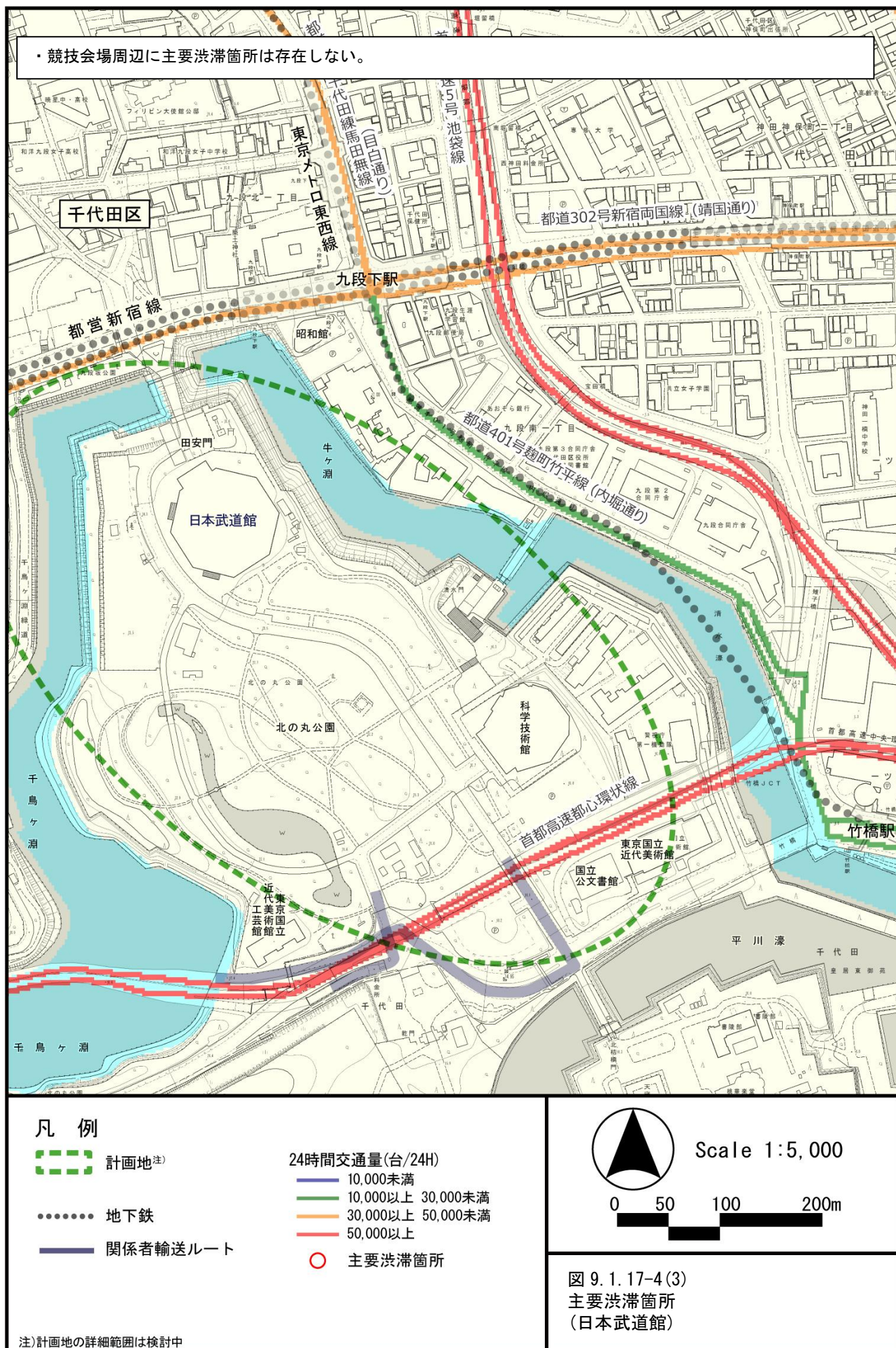
主要渋滞箇所

(オリンピックスタジアム・東京体育館)

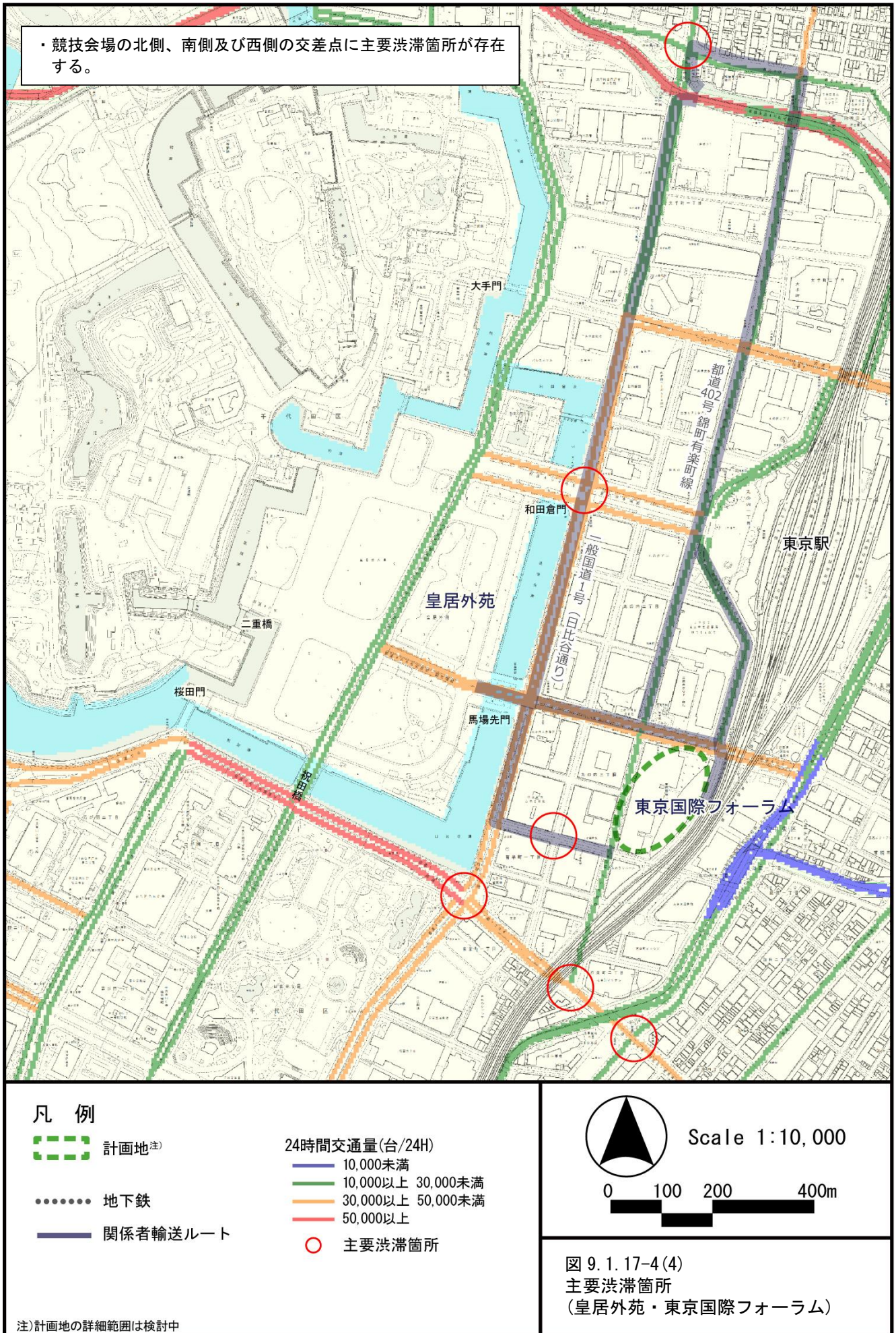
注)計画地の詳細範囲は検討中

出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)、「東京都 主要渋滞箇所」(国土交通省)、「大会輸送影響度マップ 競技会場周辺 Ver. 2.0」(2019 年 8 月 1 日参照 東京都オリンピック・パラリンピック準備局) <https://2020tdm.tokyo/map> をもとに作成

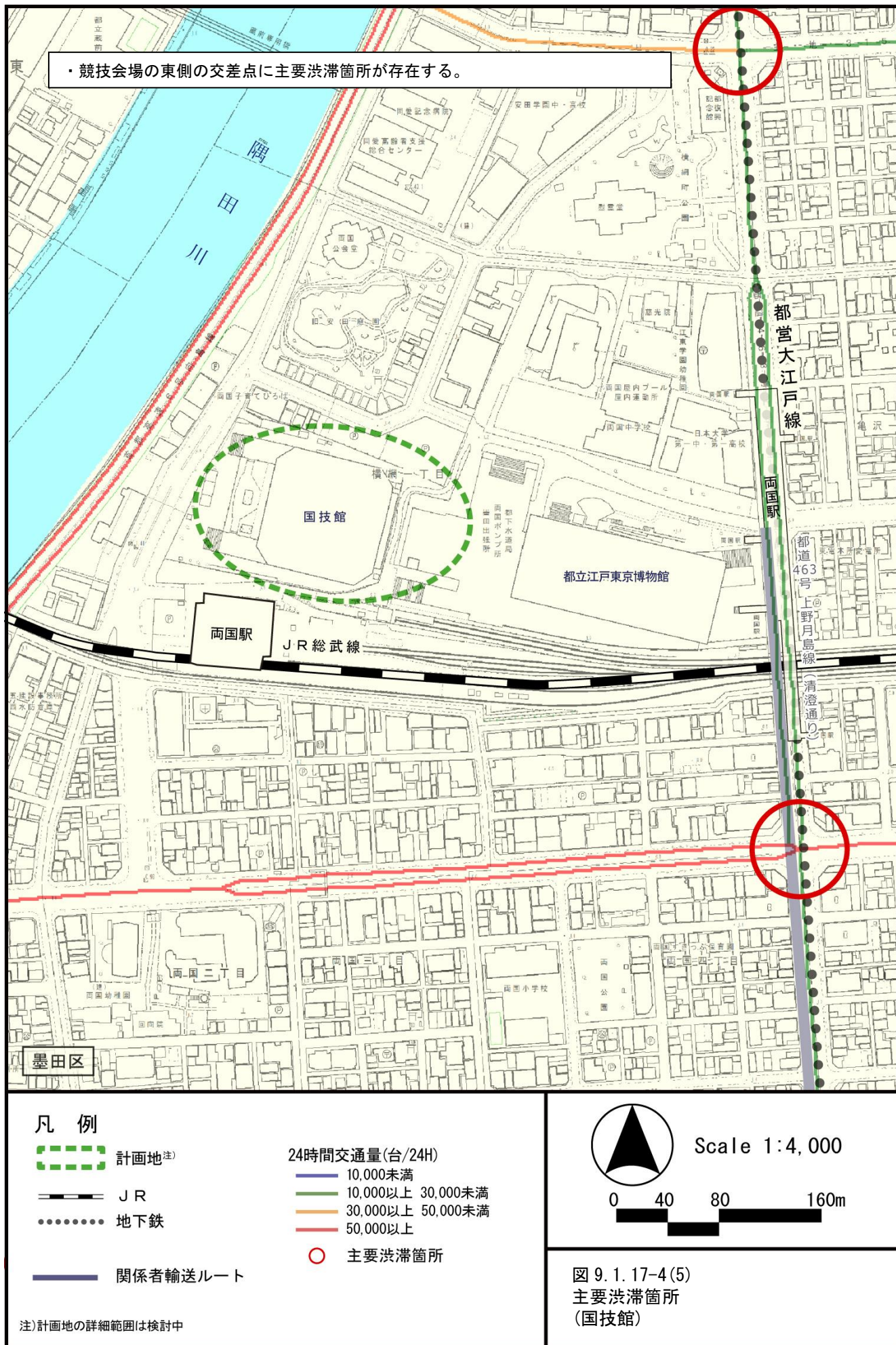




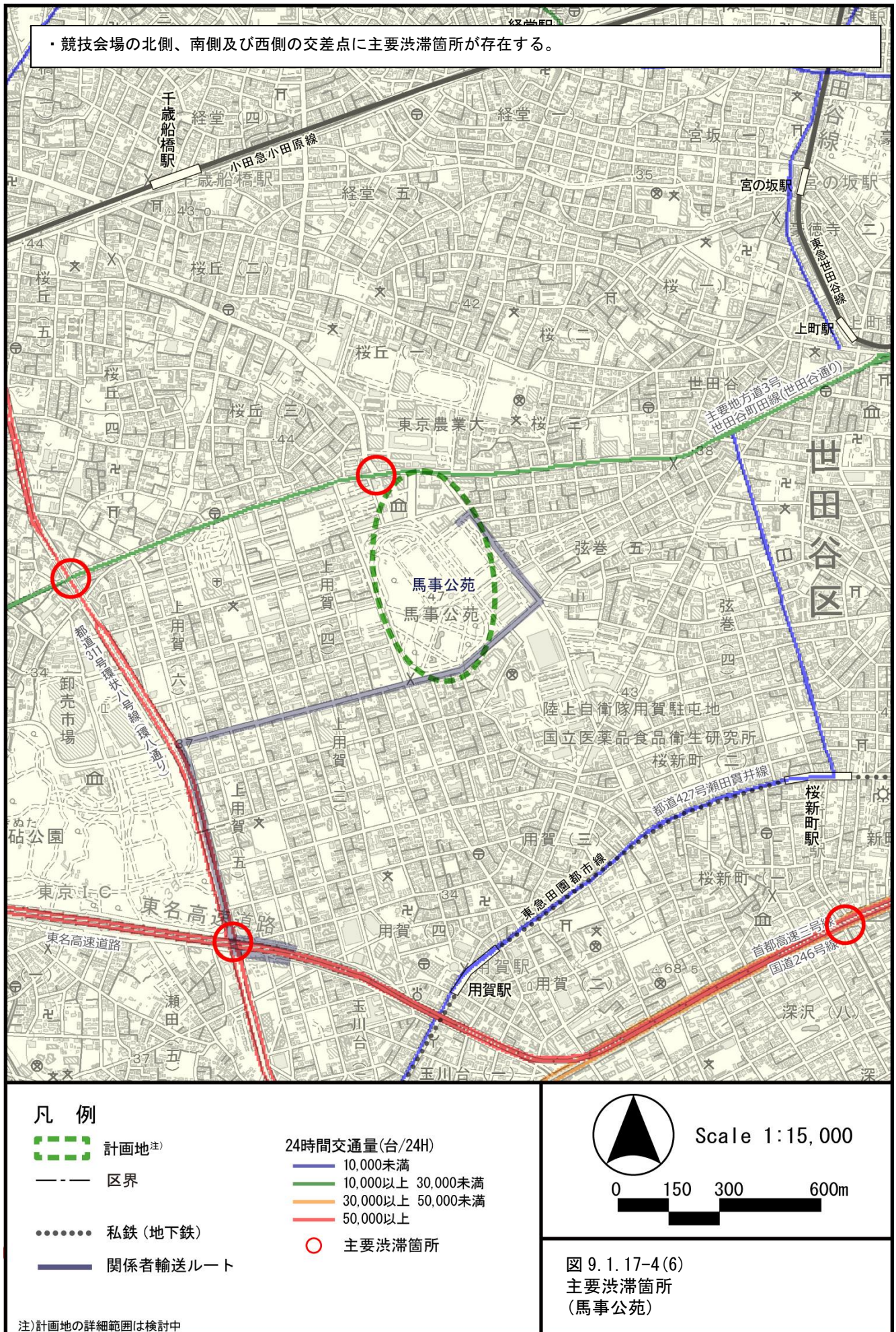
出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）、「東京都 主要渋滞箇所」（国土交通省）、「大会輸送影響度マップ 競技会場周辺 Ver. 2.0」（2019 年 8 月 1 日参照 東京都オリンピック・パラリンピック準備局）<https://2020tdm.tokyo/map> をもとに作成



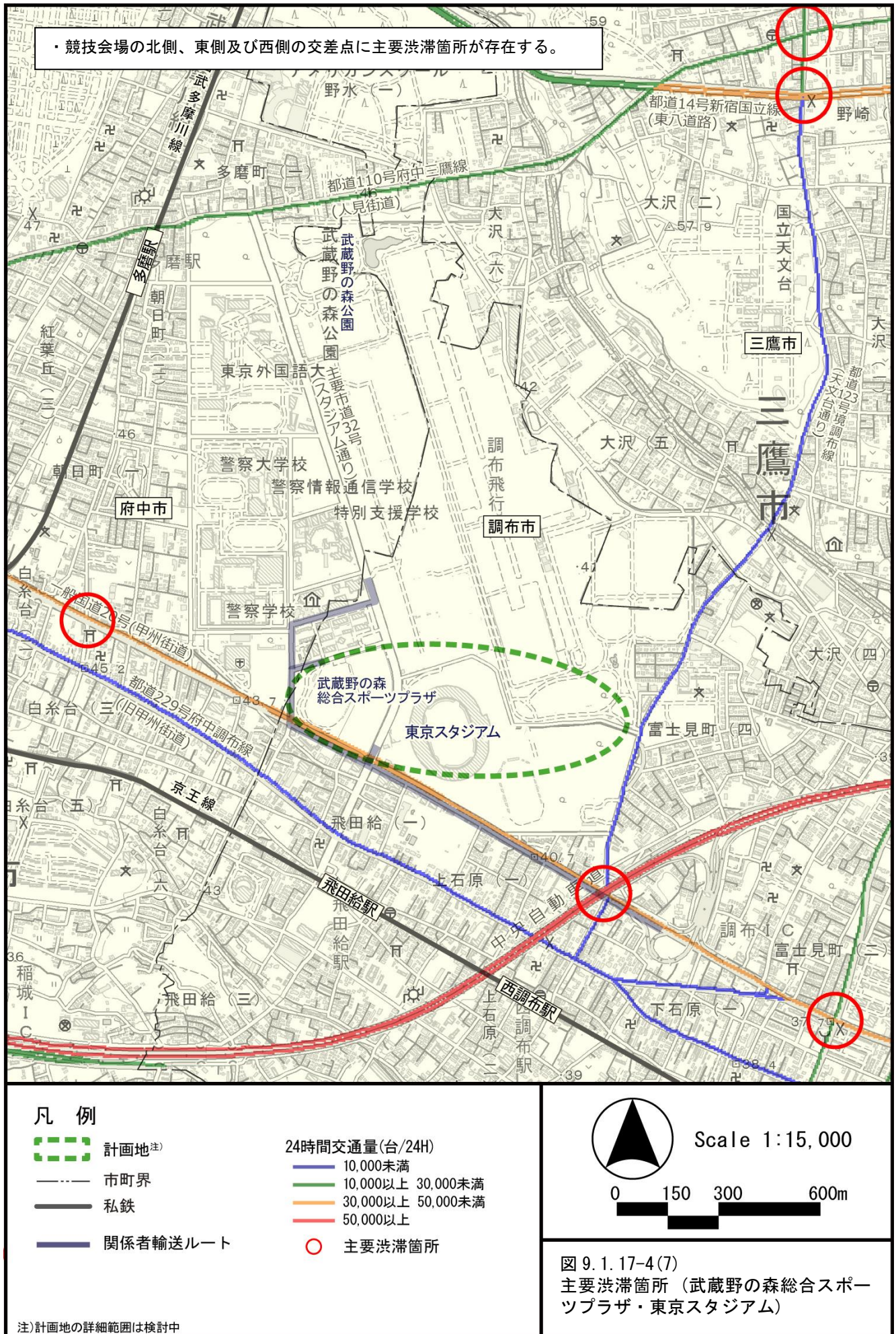
出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)、「東京都 主要渋滞箇所」(国土交通省)、「大会輸送影響度マップ 競技会場周辺 Ver.2.0」(2019 年 8 月 1 日参照 東京都オリンピック・パラリンピック準備局) <https://2020tdm.tokyo/map> をもとに作成



出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）、「東京都 主要渋滞箇所」（国土交通省）、「大会輸送影響度マップ 競技会場周辺 Ver. 2.0」（2019 年 8 月 1 日参照 東京都オリンピック・パラリンピック準備局）<https://2020tdm.tokyo/map> をもとに作成

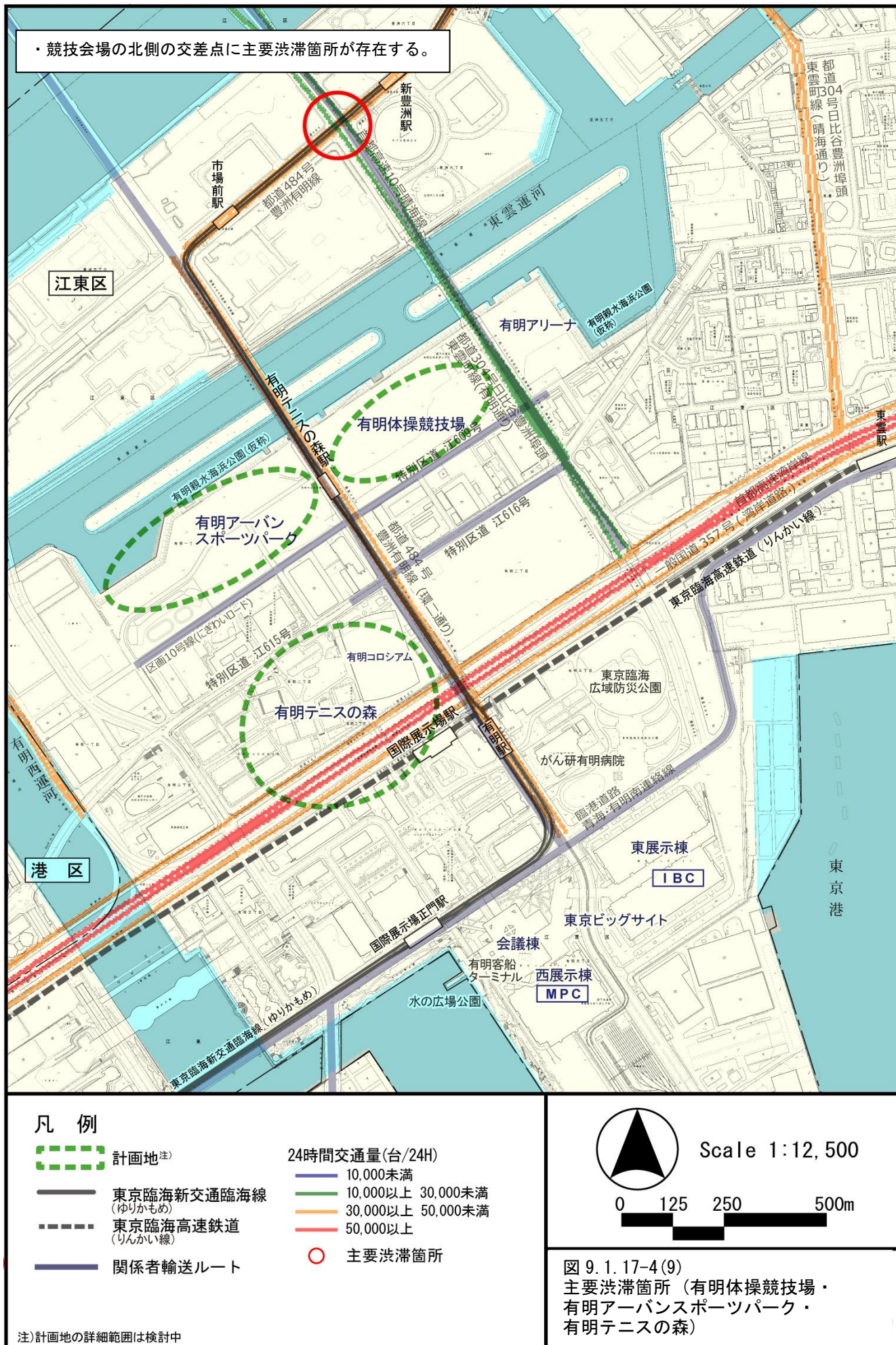


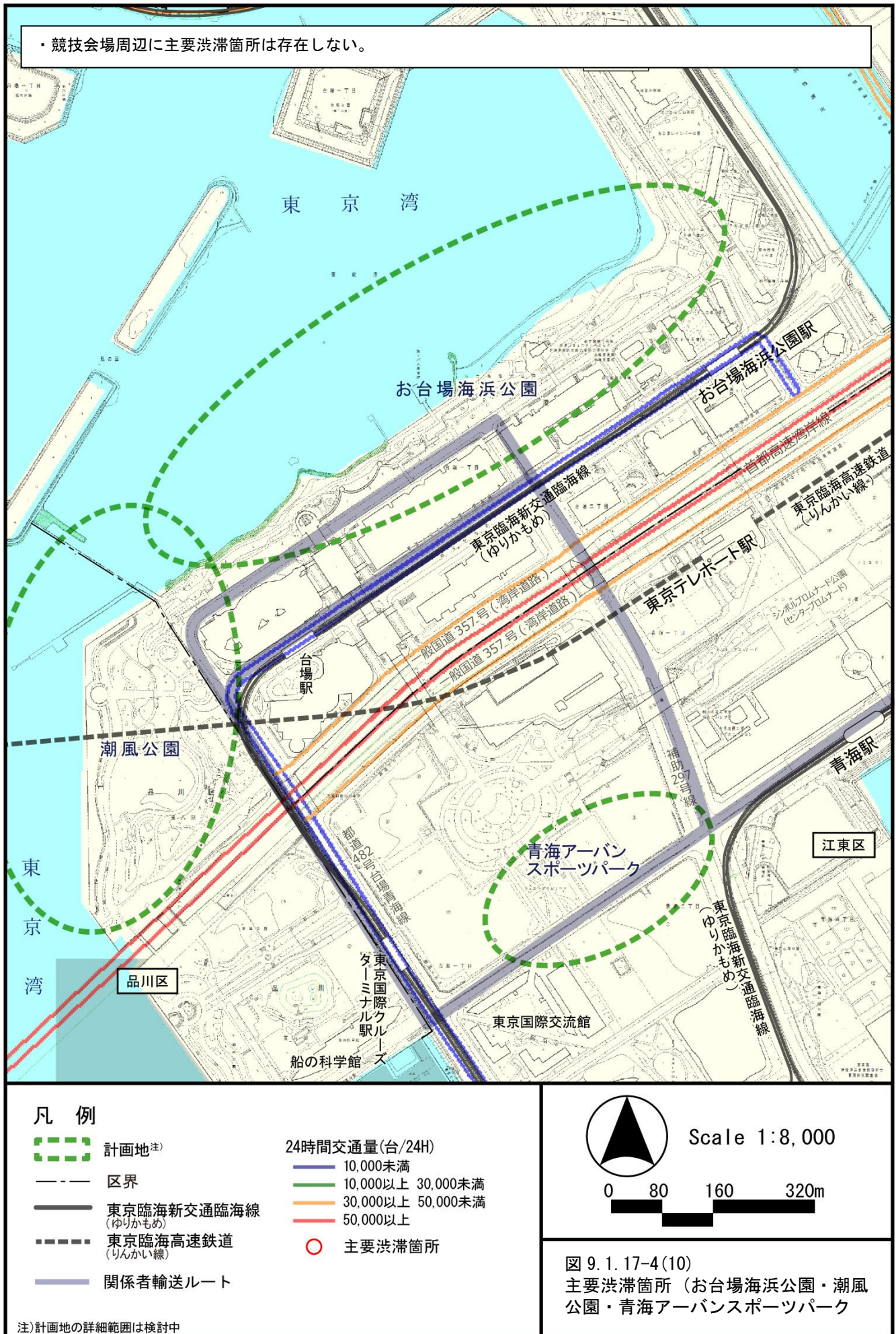
出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)、「東京都 主要渋滞箇所」(国土交通省)、「大会輸送影響度マップ 競技会場周辺 Ver.2.0」(2019 年 8 月 1 日参照 東京都オリンピック・パラリンピック準備局) <https://2020tdm.tokyo/map> をもとに作成

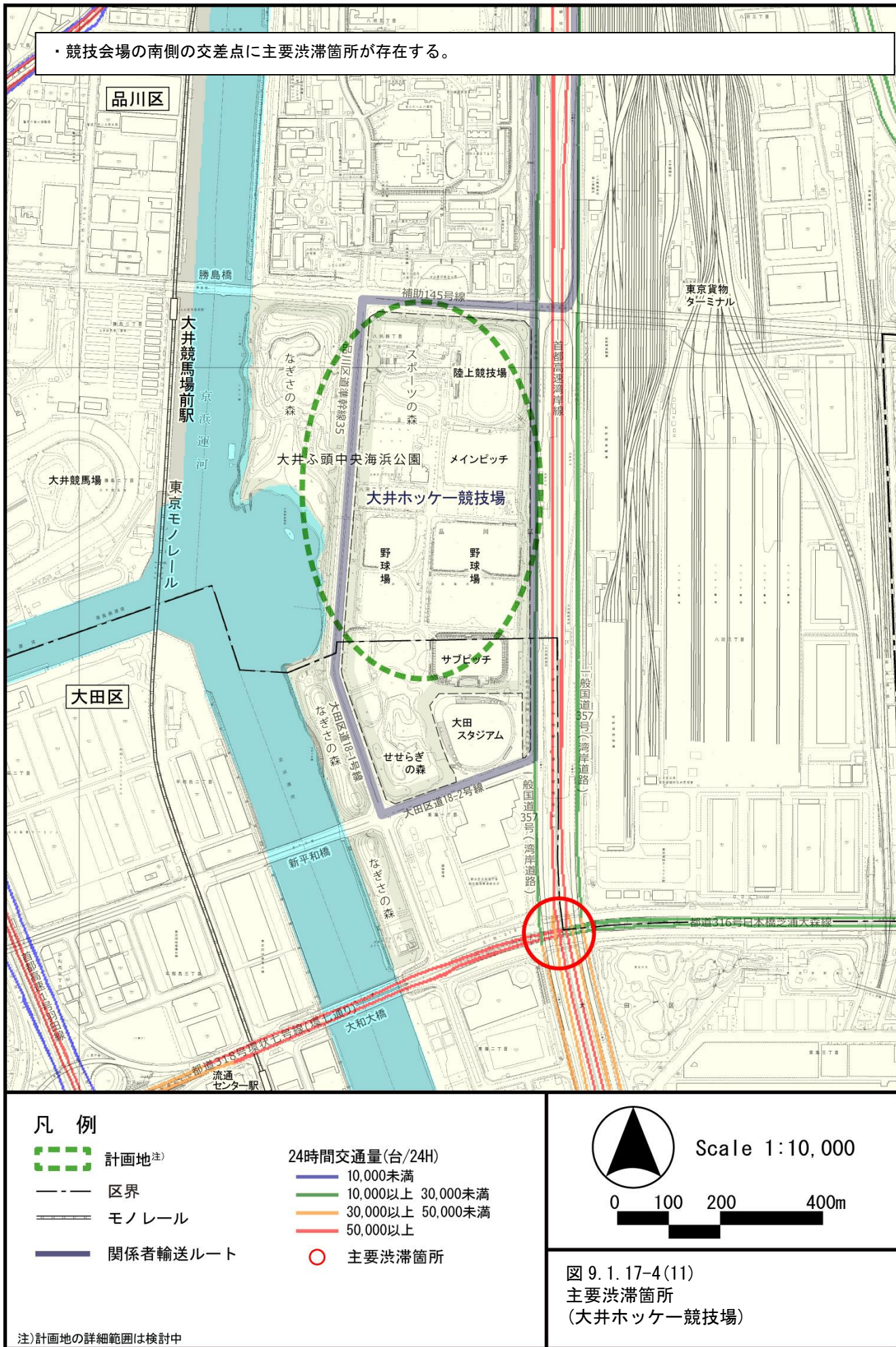


出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)、「東京都 主要渋滞箇所」(国土交通省)、「大会輸送影響度マップ 競技会場周辺 Ver. 2.0」(2019 年 8 月 1 日参照 東京都オリンピック・パラリンピック準備局) <https://2020tdm.tokyo/map> をもとに作成





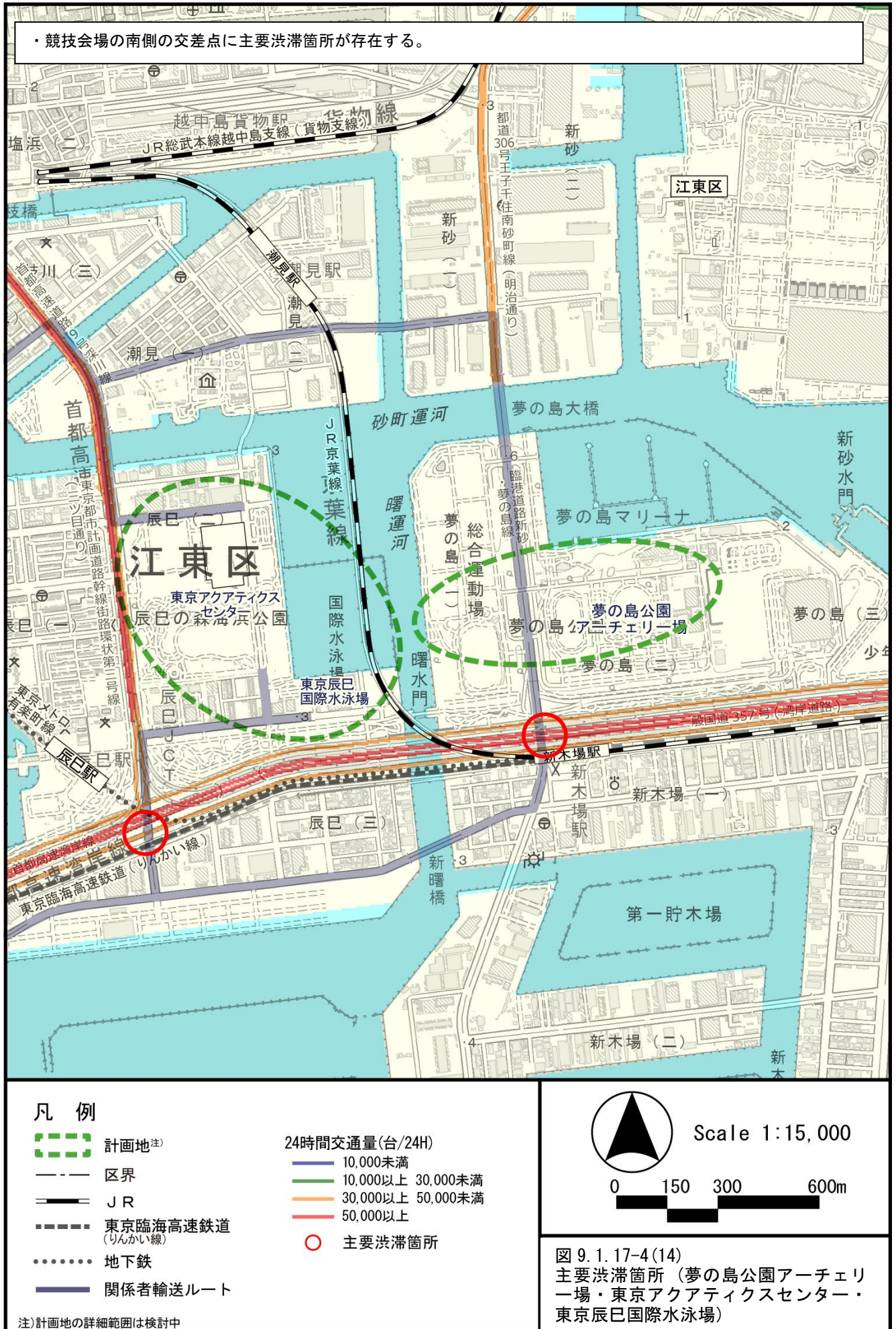




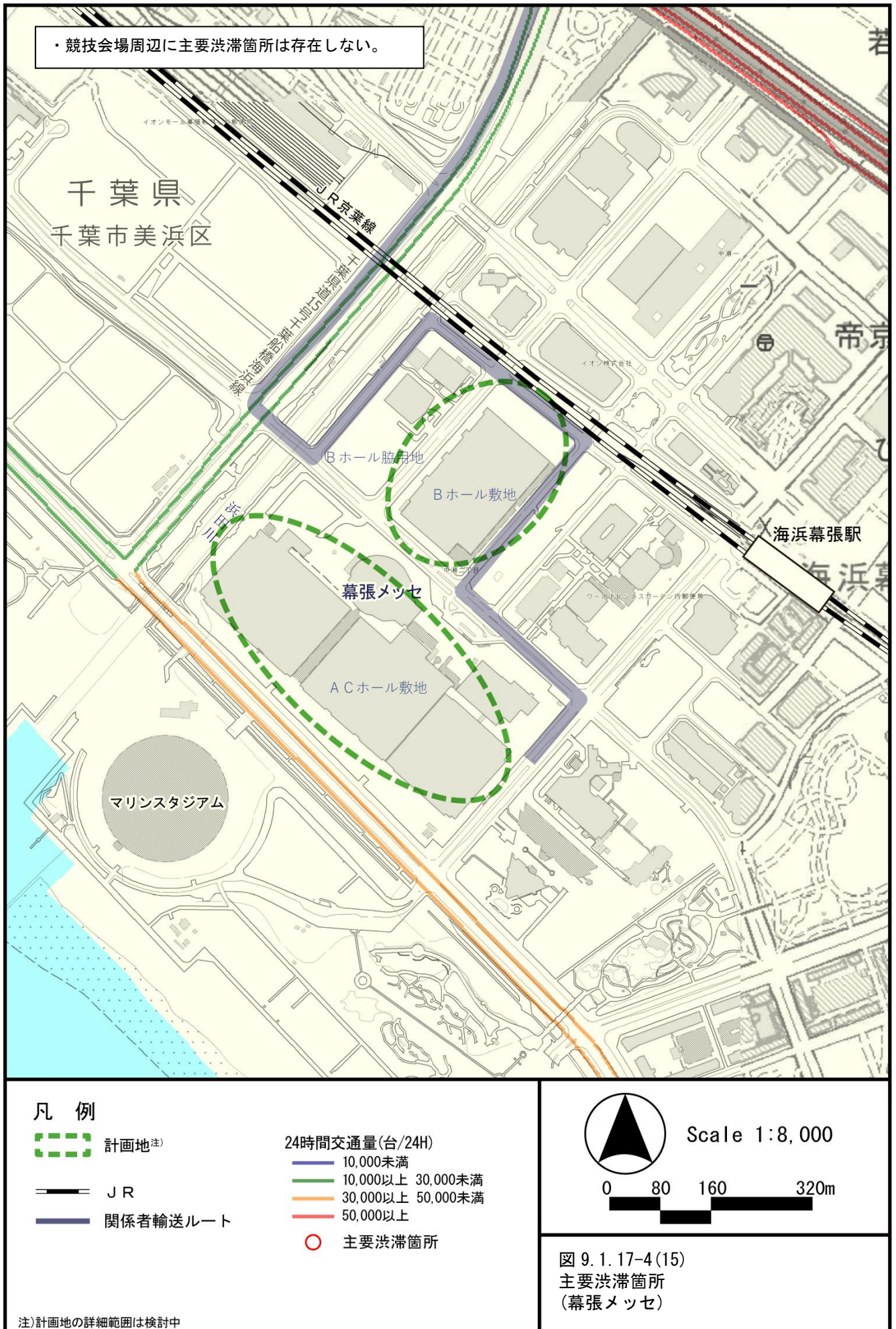


出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）、「東京都 主要渋滞箇所」（国土交通省）、「大会輸送影響度マップ 競技会場周辺 Ver. 2.0」（2019 年 8 月 1 日参照 東京都オリンピック・パラリンピック準備局）<https://2020tdm.tokyo/map> をもとに作成

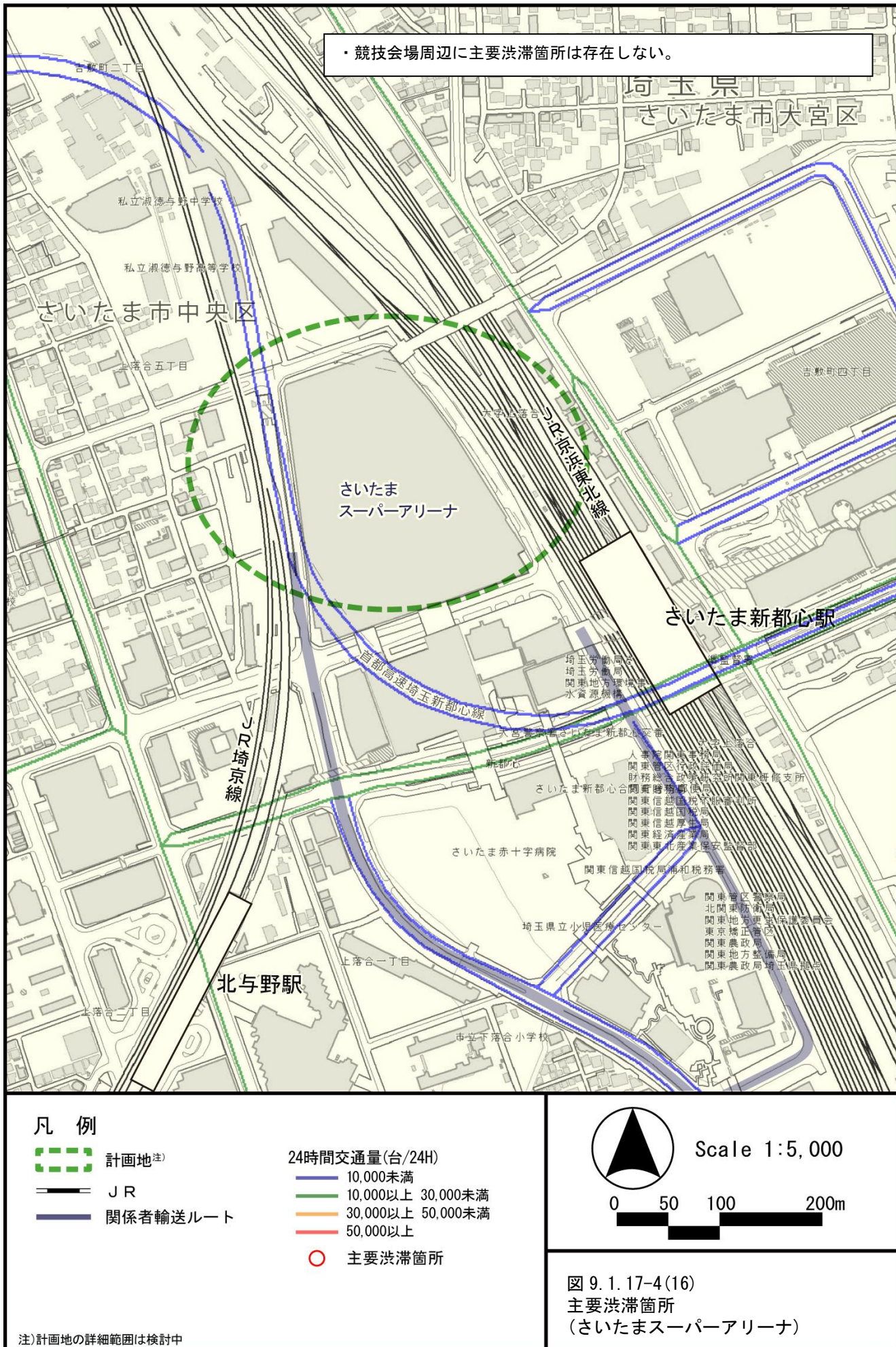




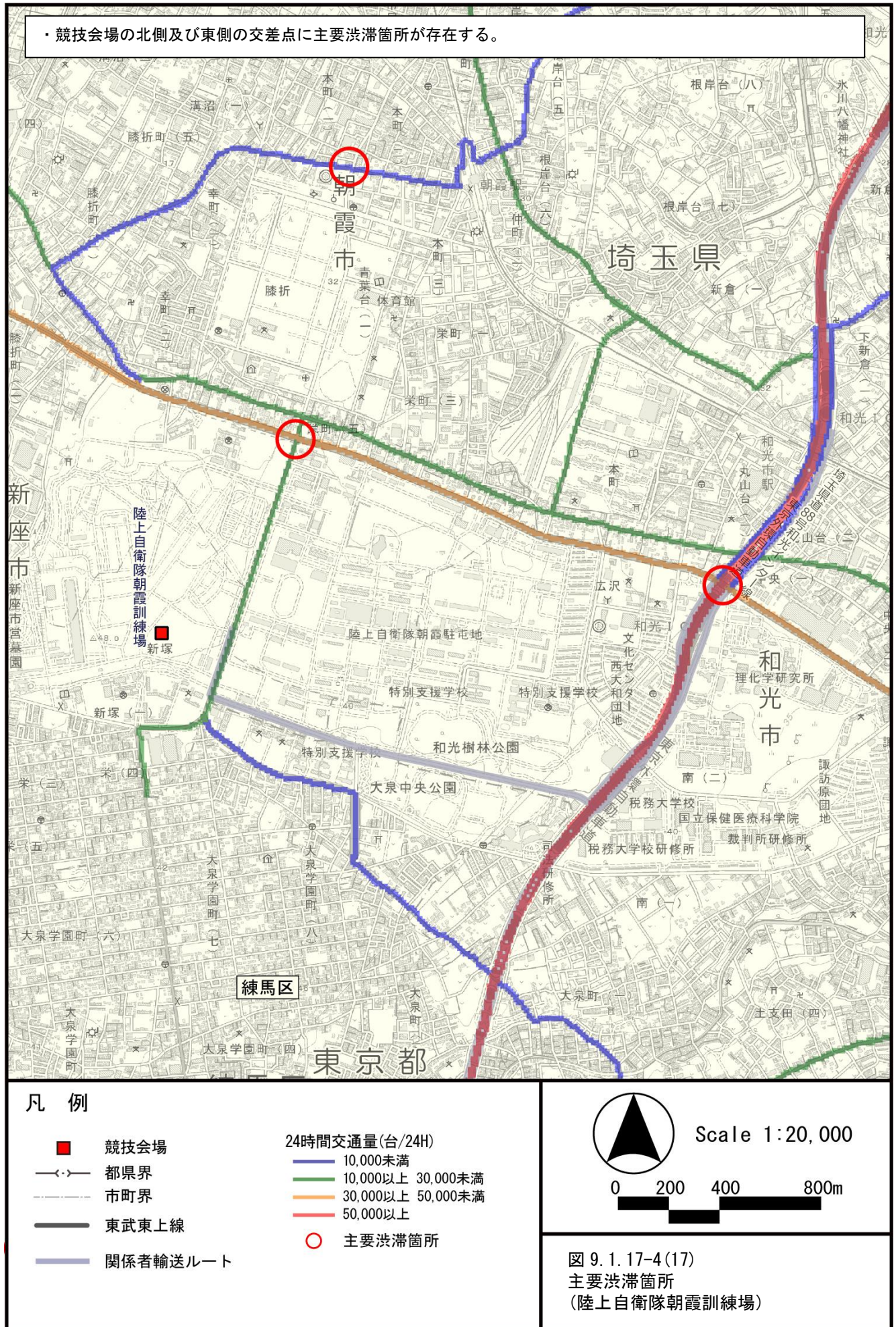
出典:「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)、「東京都 主要渋滞箇所」(国土交通省)、「大会輸送影響度マップ 競技会場周辺 Ver.2.0」(2019年8月1日参照 東京都オリンピック・パラリンピック準備局) <https://2020tdm.tokyo/map> をもとに作成



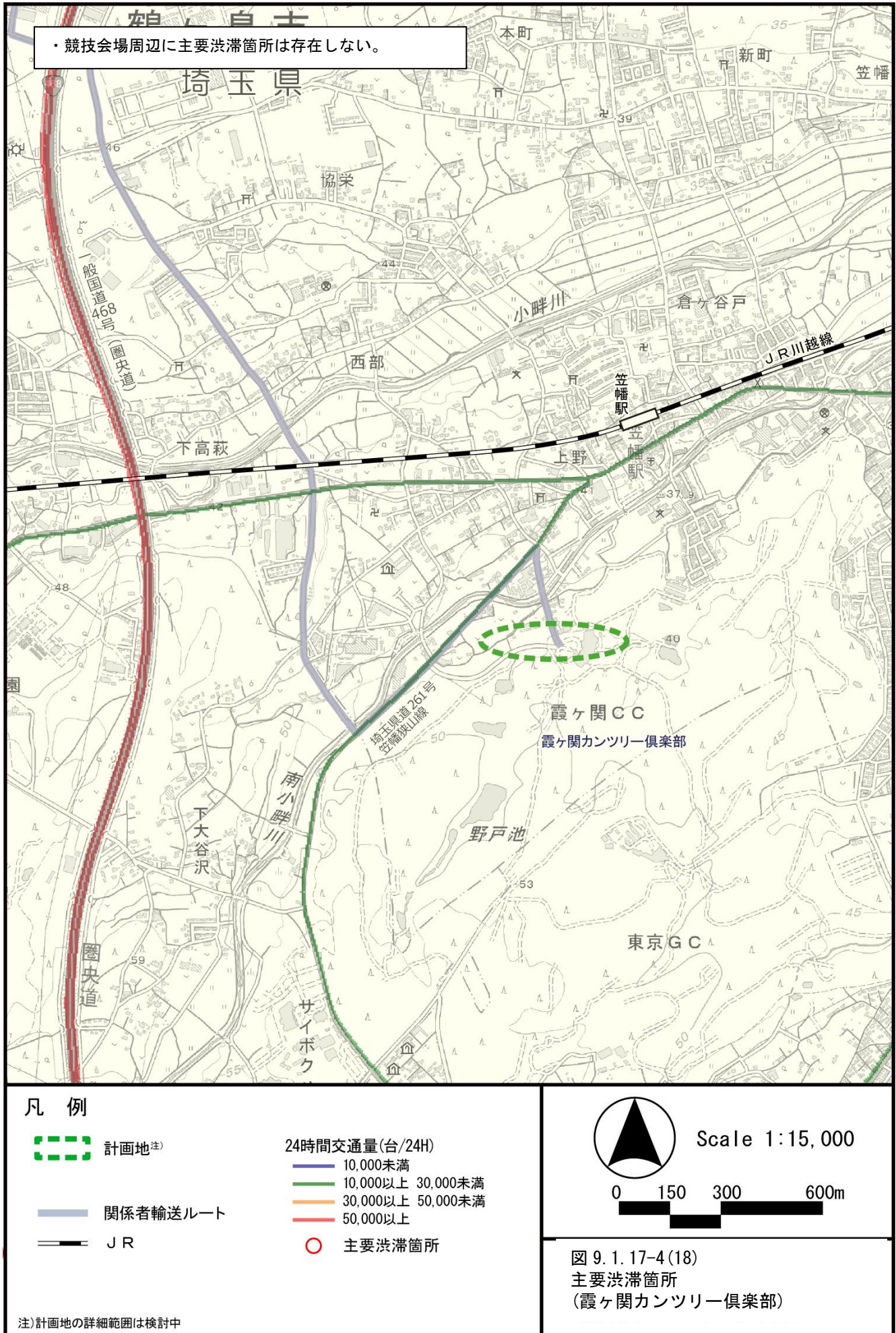
出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)、「千葉県 主要渋滞箇所」(国土交通省)、「大会輸送影響度マップ 道路(高速道路・一般道路)Ver. 2.0」(2019 年 8 月 1 日参照 東京都オリンピック・パラリンピック準備局) <https://2020tdm.tokyo/map> をもとに作成



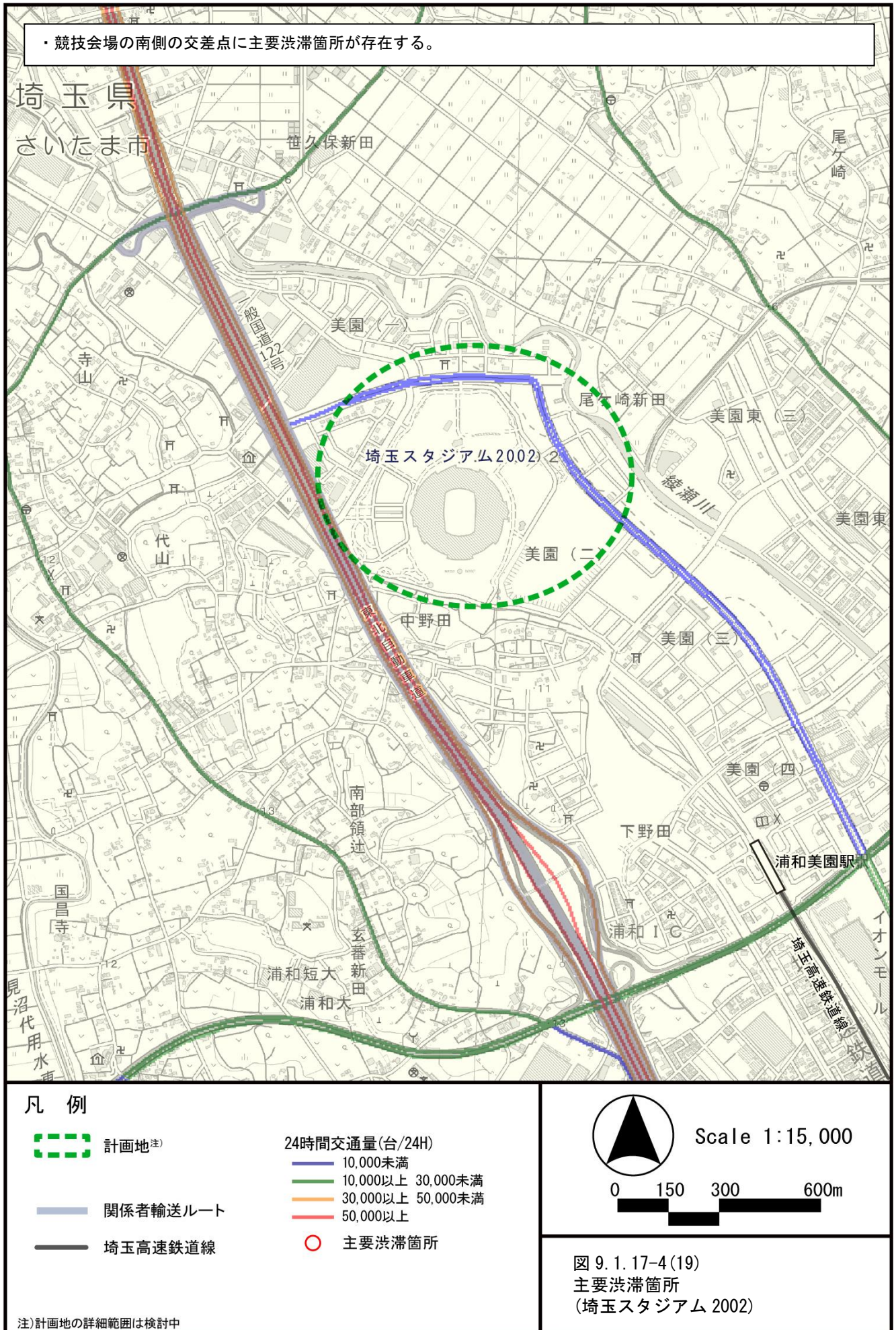
出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）、「埼玉県 主要渋滞箇所」（国土交通省）、「大会輸送影響度マップ 道路（高速道路・一般道路）Ver. 2.0」（2019 年 8 月 1 日参照 東京都オリンピック・パラリンピック準備局）<https://2020tdm.tokyo/map> をもとに作成



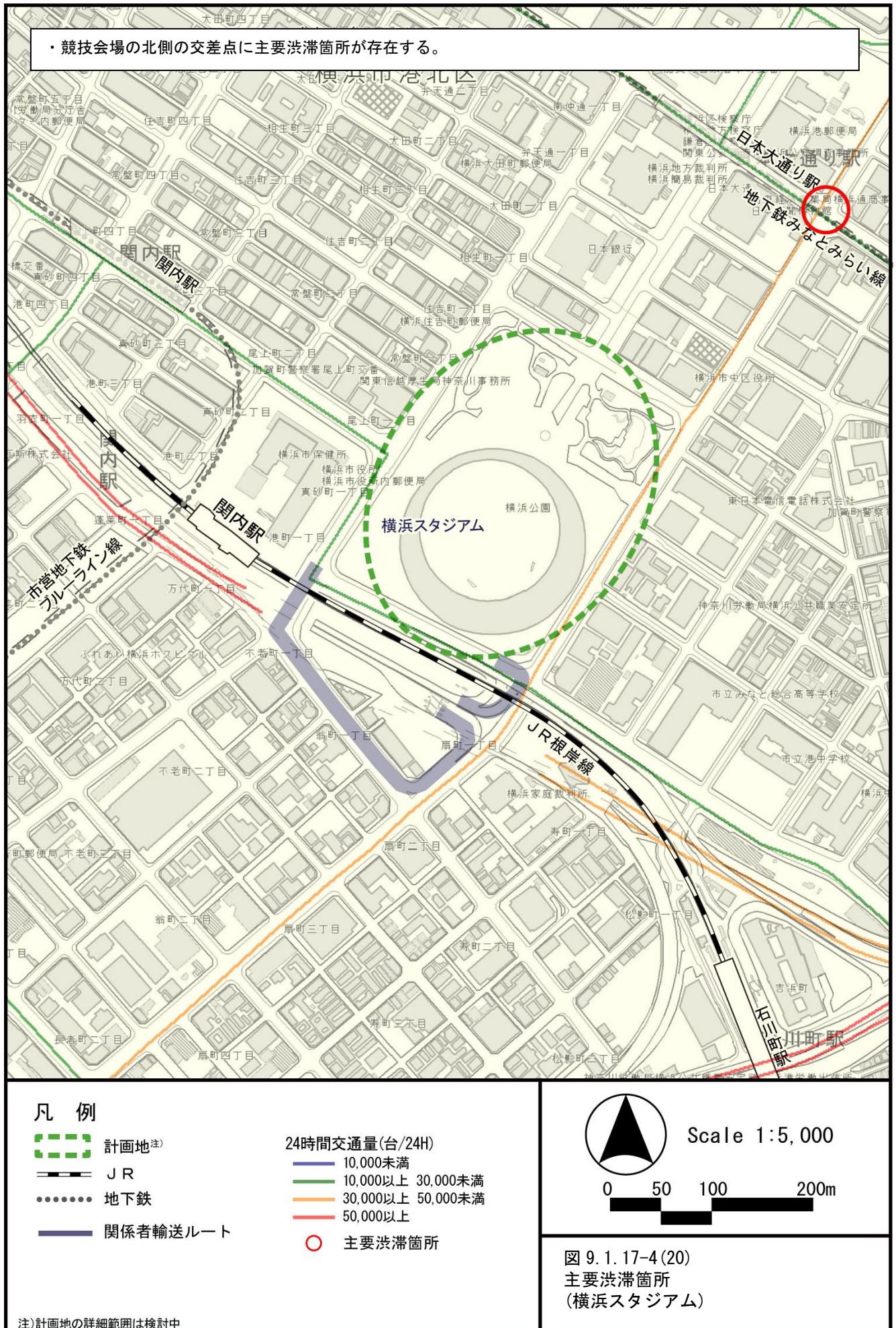
出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)、「東京都 主要渋滞箇所」(国土交通省)、「埼玉県 主要渋滞箇所」(国土交通省)、「大会輸送影響度マップ 道路(高速道路・一般道路)Ver. 2.0」(2019 年 8 月 1 日参照 東京都オリンピック・パラリンピック準備局)
https://2020tdm.tokyo/map をもとに作成

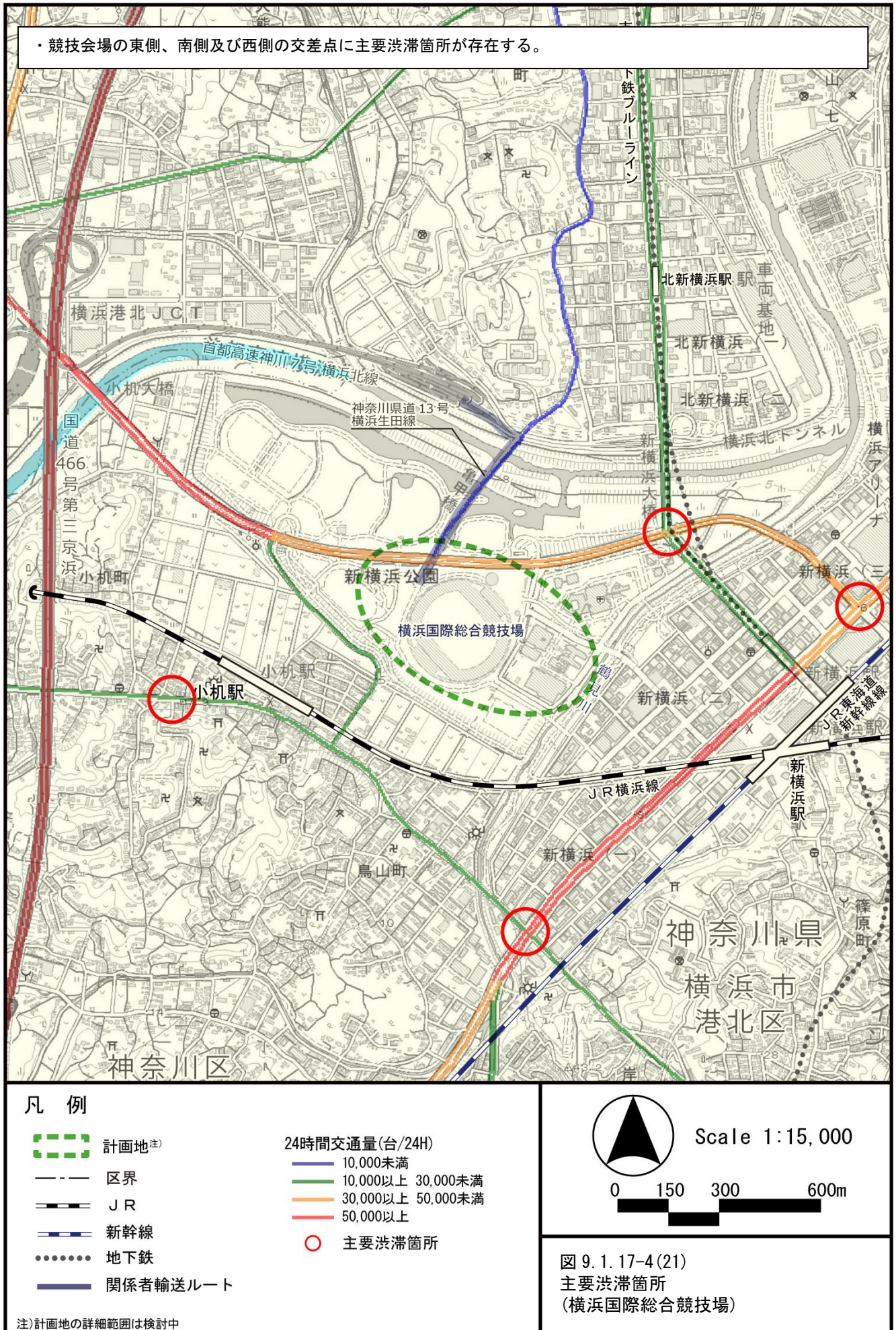


出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)、「埼玉県 主要渋滞箇所」(国土交通省)、「大会輸送影響度マップ 道路(高速道路・一般道路)Ver. 2.0」(2019 年 8 月 1 日参照 東京都オリンピック・パラリンピック準備局) <https://2020tdm.tokyo/map> をもとに作成



出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)、「埼玉県 主要渋滞箇所」(国土交通省)、「大会輸送影響度マップ 道路(高速道路・一般道路)Ver.2.0」(2019 年 8 月 1 日参照 東京都オリンピック・パラリンピック準備局) <https://2020tdm.tokyo/map> をもとに作成



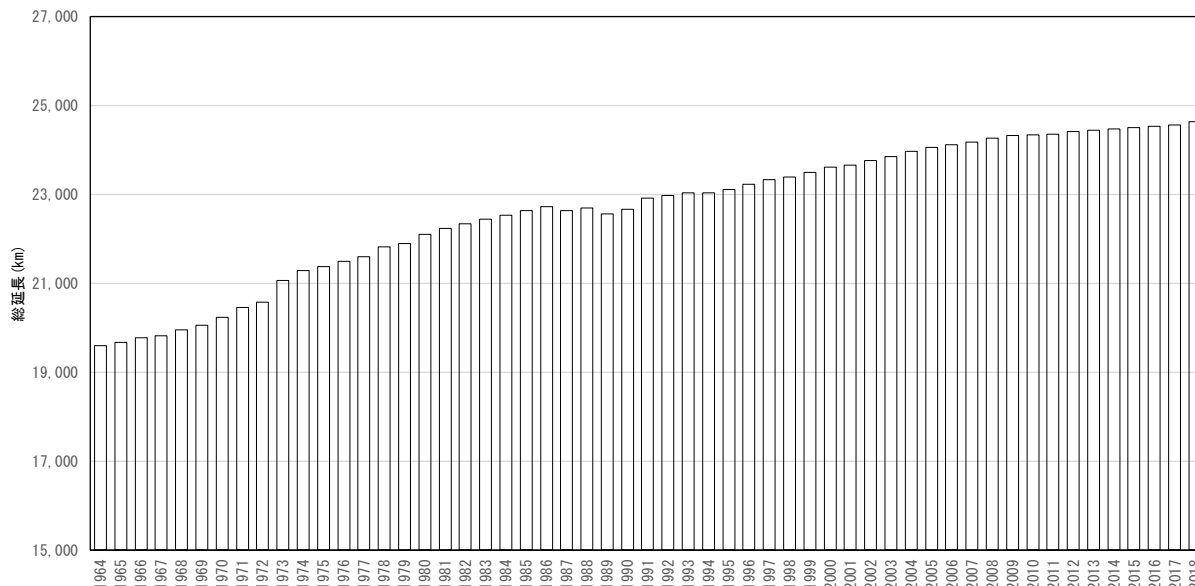


出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)、「神奈川県 主要渋滞箇所」(国土交通省)、「大会輸送影響度マップ 道路(高速道路・一般道路)Ver. 2.0」(2019 年 8 月 1 日参照 東京都オリンピック・パラリンピック準備局) <https://2020tdm.tokyo/map> をもとに作成

イ. 東京都の交通流円滑化の取組

(ア) 道路等の状況

東京都における一般国道、主要地方道、一般都道、区市町村道等の道路の総延長は、図9.1.17-5に示すとおりである。前回大会の1964年(昭和39年)に19,590kmであったものが、2018年(平成30年)には24,623kmとなり、55年間で25%増加している。



出典：「東京都統計年鑑」(2019年8月1日参照 東京都ホームページ)

<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/tn-index.htm>

図9.1.17-5 道路の総延長の推移（東京都）

(イ) 都市計画道路の整備

東京都等では、慢性的な渋滞等の様々な課題に対応するため計画的な都市計画道路の整備を進めている。区部における都市計画道路ネットワーク形成経緯は、図9.1.17-6に、多摩地域における都市計画道路ネットワーク形成経緯は、図9.1.17-7に示すとおりである。

区部では、1981年(昭和56年)に第一次事業化計画、1991年(平成3年)に第二次事業化計画、2004年(平成16年)に第三次事業化計画を策定している。多摩地域においては、1989年(平成元年)に第一次事業化計画、1996年(平成8年)に第二次事業化計画、2006年(平成18年)に第三次事業化計画を策定している。



第一次事業化計画策定前(昭和 55 年度末)
〔完成延長：807km〕



第一次事業化計画期間終了時(平成 2 年度末)
〔完成延長：914km〕



第二次事業化計画終了時(平成 15 年度末)
〔完成延長：1,024km〕



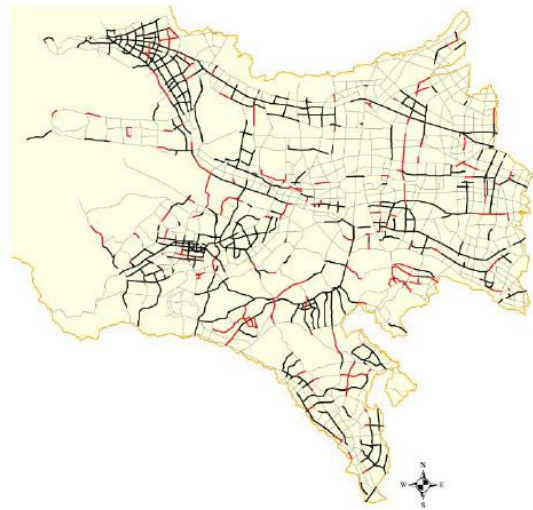
第三次事業化計画(平成 25 年度末)
〔完成延長：1,135km〕

出典：「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」（平成28年3月 東京都・特別区・26市2町）

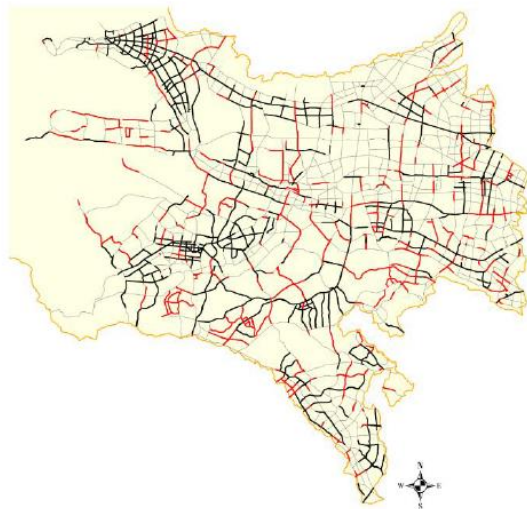
図9.1.17-6 都市計画道路ネットワークの形成経緯（区部）



第一次事業化計画策定前（昭和 55 年度末）
〔完成延長：400km〕



第一次事業化計画終了時（平成 7 年度末）
〔完成延長：578km〕



第二次事業化計画終了時（平成 17 年度末）
〔完成延長：737km〕



第三次事業化計画（平成 25 年度末）
〔完成延長：852km〕

出典：「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」（平成28年3月 東京都・特別区・26市2町）

図9.1.17-7 都市計画道路ネットワークの形成経緯（多摩地区）

ウ．東京 2020 大会に向けた取組

東京都と組織委員会は、大会時に多数訪れる大会関係者や観客等に質の高い輸送サービスを提供し、大会に係る円滑な輸送の実現と都市活動の安定の両立を図っていく必要があるため、東京2020大会に向けて以下のような取組を実施している。

(ア) 2020TDM 推進プロジェクト

東京都、国及び組織委員会では、東京2020大会開催中における交通混雑緩和に向けた交通需要マネジメント（TDM）²の取組を「2020TDM推進プロジェクト」として推進し、安全・円滑かつ効率的で信頼性の高い輸送と都市活動の安定との両立を目指している。

「2020TDM推進プロジェクト」では、大会開催中に何も交通対策を行わなかった場合に、道路に生じる影響についてまとめた「大会輸送影響度マップ」³を公表するとともに、交通需要マネジメント（TDM）推進に向けた企業向け説明会の開催、テレワーク導入等に関するコンサルタントによる無料相談、サテライトオフィス設置等に対する補助金事業を実施している。また、各企業での「2020アクションプラン⁴」の作成を支援するため、「アクションプラン作成支援の簡易ツール」と「TDMハンドブック」（令和元年7月 2020TDM推進プロジェクト運営事務局）を提供している。

高速道路及び一般道路における大会輸送影響度は、「大会輸送影響度マップ 道路(高速道路・一般道路)Ver2.0」に示すとおりであり、表9.1.17-3に示す重点取組地区⁵では、地区内に競技会場が存在しない地区も含め、全ての地区で移動する際の所要時間に遅れが生じる時間帯が出現している。その他の地区では、おおむね競技が実施される日時に移動する際の所要時間に遅れが生じる時間帯が出現しているが、都内の世田谷周辺、練馬周辺、調布周辺では、競技が実施されない日時においても移動する際の所要時間に遅れが生じる時間帯が出現している。

また、競技会場等が集中する臨海部は、特に大会関係車両による交通量の増加が予想される一方、臨海部はコンテナふ頭を利用する物流関係車両を始めとして交通量の集中するエリアとなっている。そのため、臨海部の交通混雑の詳細な情報を「大会輸送影響度マップ 道路(臨海部)Ver1.0」として情報提供し、有明・台場地域を迂回する東京港臨海道路の利用や早朝や夜間の輸送の有効性を発信している。

2 交通需要マネジメント（Travel Demand Management:TDM）は、自動車の効率的な利用や公共交通機関への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化などの交通需要の調整を行うことにより、道路交通の混雑を緩和していく取組。東京2020大会においては、道路交通だけでなく、鉄道等の公共交通機関も含めた交通需要調整の取組のことを指す。

3 大会輸送影響度マップ：<https://2020tdm.tokyo/map/>

なお、大会輸送影響度マップは、一定の前提を置き、「何も交通対策を行わなかった場合」に生じる影響についてまとめたものであり、実際に生じる大会期間中の交通状況を予測したものではない。

4 2020アクションプラン：大会時に想定される交通混雑を回避し、企業活動を維持するための方策をまとめたもの。

5 重点取組地区とは、活発な経済活動の維持を図るため、「競技会場等が集中」「道路・鉄道の混雑箇所を通過する交通が多い」という観点から抽出した地区。

表9.1.17-3 一般道路の地区区分

地区		地区内または周辺の競技会場	
重点取組 地区	①新宿	—	
	②渋谷	国立代々木競技場	
	③品川	—	
	④浜松町・田町	—	
	⑤新橋・汐留	—	
	⑥大手町・丸の内・有楽町	皇居外苑、東京国際フォーラム	
	⑦八重洲・日本橋	—	
	⑧神田・秋葉原・お茶ノ水	—	
	⑨九段下・飯田橋	日本武道館	
	⑩番町・麹町	—	
	⑪青山・表参道	オリンピックスタジアム、東京体育館	
	⑫赤坂・六本木	—	
	⑬霞ヶ関・虎ノ門	—	
	⑭晴海・有明・台場 ・豊洲・大井ふ頭	有明アリーナ、有明体操競技場、有明アーバンスポーツパーク、有明テニスの森、お台場海浜公園、潮風公園、青海アーバンスポーツパーク、大井ホッケー競技場、海の森クロスカントリーコース、海の森水上競技場、夢の島公園アーチェリー場、東京アクアティクスセンター、東京辰巳国際水泳場	
	⑮池袋	—	
	⑯大崎	—	
その他	東京都	両国周辺	国技館
		世田谷周辺	馬事公苑
		練馬周辺	陸上自衛隊朝霞訓練場
		調布周辺	武蔵野の森総合スポーツプラザ、東京スタジアム、武蔵野の森公園
	埼玉県	浦和周辺	埼玉スタジアム2002
		さいたま新都心周辺	さいたまスーパーアリーナ
		川越周辺	霞ヶ関カンツリー倶楽部
	千葉県	釣ヶ崎海岸周辺	釣ヶ崎海岸サーフィンビーチ
		幕張周辺	幕張メッセ
	神奈川県	新横浜周辺	横浜国際総合競技場
横浜周辺		横浜スタジアム	

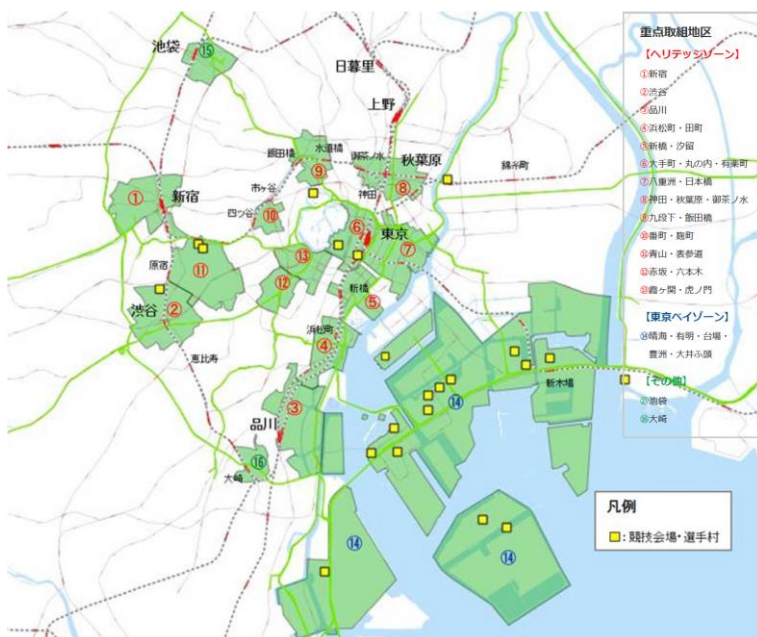
注)重点取組地区の番号は、図9.1.17-8の番号に対応する。

出典：「重点取組地区」（2019年8月1日 東京都オリンピック・パラリンピック準備局ホームページ）

<https://2020tdm.tokyo/juten/index.html>

「大会輸送影響度マップ」(2019年8月1日 東京都オリンピック・パラリンピック準備局ホームページ)

<https://2020tdm.tokyo/map/>をもとに作成



出典：「重点取組地区」（2019年8月1日 東京都オリンピック・パラリンピック準備局ホームページ）

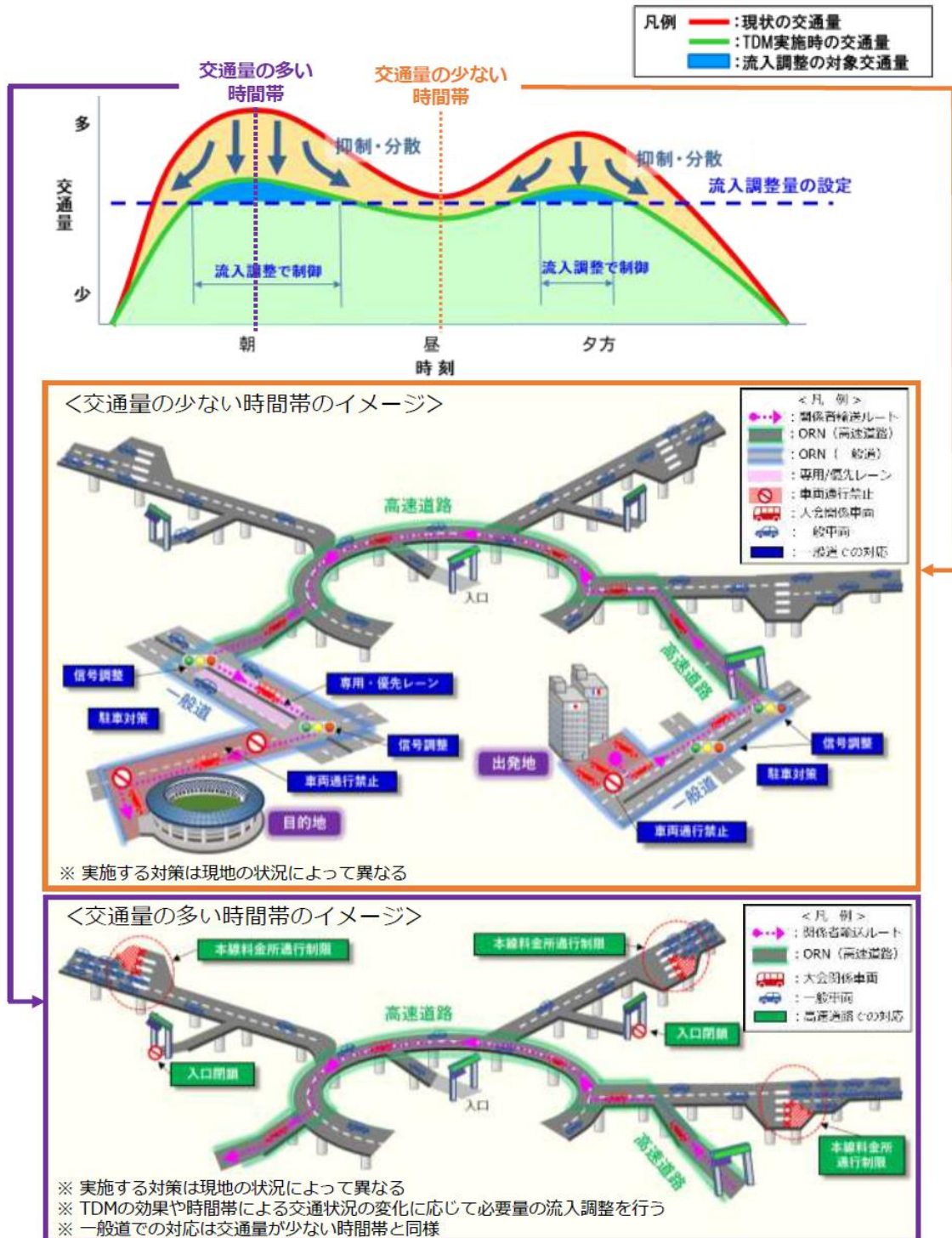
<https://2020tdm.tokyo/juten/index.html>

図9.1.17-8 重点取組地区

(イ) 交通システムマネジメント (TSM)

東京2020大会開催中は、交通需要マネジメント (TDM) のほか、TDMの効果等を踏まえ、状況に応じた段階的・局所的な交通システムマネジメント (TSM) を計画・実施する。

交通システムマネジメント (TSM) の実施イメージは、図9.1.17-9に示すとおりであり、TSMによる各種対策を状況に合わせて柔軟に実施することにより、交通需要の時間的・空間的な集中を緩和し、関係者輸送ルート of 円滑な交通状況を維持する。



出典：「第8回 輸送連絡調整会議【資料 4-1】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)」(令和元年6月 東京都・組織委員会)

図9.1.17-9 交通システムマネジメント (TSM) による流入調整のイメージ

(ウ) 交通マネジメント推進に向けた2019年(令和元年)夏の試行

東京2020大会開催中の交通混雑緩和に向けた取組を総合的にテストするため、2019年(令和元年)7月22日(月)から9月6日(金)に交通需要マネジメント(TDM)や交通システムマネジメント(TSM)を試行した。試行期間のうち、オリンピック・パラリンピックの期間に相当する7月22日(月)から8月2日(金)及び8月19日(月)から8月30日(金)を集中取組期間とした。

交通需要マネジメント(TDM)の主な試行内容は、企業等への働きかけ、政府・都庁の取組等である。また、試行期間のうち、オリンピック開会式の1年前である2019年(令和元年)7月24日(水)、期間中に交通量が多いと予想される7月26日(金)には、交通システムマネジメント(TSM)の試行として、高速道路での本線料金所での流入調整及び入口閉鎖による本線流入調整、一般道での環七通り内側への流入抑制(信号調整)を実施した。

今後は、試行結果を踏まえた追加対策の検討、大会時に向けた交通マネジメント改善策の検討等を行う。

(エ) 大会開催中の交通混雑緩和に向けた「都庁2020アクションプラン」

東京都は、快適な通勤環境や企業の生産性の向上を図る新しいワークスタイルや企業活動の東京モデルを「スムーズBiz」とし、全ての人々がいきいきと働き、活躍できる社会の実現に向け、2020大会の交通混雑緩和に向けた交通需要マネジメント(TDM)とテレワーク、時差Bizなどの取組を一体的に推進している。

2019年(平成31年)4月には、大会開催中の交通混雑緩和に向けた「都庁2020アクションプラン」を取りまとめた。「都庁2020アクションプラン」の取組内容は、表9.1.17-4(1)及び(2)に示すとおりであり、オリンピック及びパラリンピック期間中の取組のほか、各局と連携した企業や団体等へのTDMの周知や東京都施設等での来庁者へのTDMの周知等の取組については、大会時まで継続的に実施中である。また、オリンピック・パラリンピックの期間に相当する2019年(令和元年)7月22日(月)から8月2日(金)及び8月19日(月)から8月30日(金)までの集中取組期間については、「都庁2020アクションプラン」の取組を大会時を想定して実施した。

表9.1.17-4(1) 都庁2020アクションプランの取組内容

取組項目	取組内容	取組期間
年休・夏休の計画的取得	職員(都立学校教員を含む)に、年休と夏休の計画的な取得を推奨する。	大会時まで
時差出勤・フレックスタイム・テレワークの実施	大会期間中にオフピーク通勤を実施する。 (テレワークや時差出勤、フレックスタイム等)	・オリンピック期間の平日 ・パラリンピック期間の平日
	テレワークについて、大会関連業務や都民との直接対応が必要な職員を除いた本庁職員(本庁職員の約半数の5,000人程度)が週1回以上実施する。	
計画的な業務執行による期間中の移動の回避	競技会場が集中する臨海部や競技会場周辺等への出張や現場視察等のほか、会議を大会前後に実施するなど、大会期間中の実施を控える。	・オリンピック期間 ・パラリンピック期間
	大会期間中は、事業者の来訪を受けないよう業務の調整を図る。	
	都民に送付する文書を大会前後に郵送するなど、期間中の送付を避ける。	
	他自治体等からの行政視察等に関して、大会期間中を避けるよう日程変更の協力依頼を行う。	

出典：「都庁2020アクションプラン」(平成31年4月 東京都)

表9.1.17-4(2) 都庁2020アクションプランの取組内容

取組項目	取組内容	取組期間
研修等の実施時期の変更	例年7月中旬から9月上旬に実施している研修を、大会期間中の実施を避けるよう2020年度の研修計画を策定する。	2019年度中に調整、2020年5月頃までに決定
庁有車利用の抑制	大会期間中は、庁有車の利用を控える。利用する場合も高速道路の利用を控え、競技会場周辺等を避けたルートを通行する。	・オリンピック期間 ・パラリンピック期間
備品やコピー用紙、広報誌等の納品時期の変更	在庫管理を徹底し、事務用品全般やコピー用紙を大会前にまとめて納品することで、大会期間中に納品しない。	・オリンピック期間 ・パラリンピック期間
	広報誌やチラシ・パンフレット、ポスター等の印刷物を大会前後に納品するなど、大会中に納品しないよう調整を図る。	大会時まで随時調整
コピー用紙・ごみの削減、水筒・弁当箱持参等の推奨	大会期間中のごみ総量を削減する。 ・会議資料の電子化、両面コピーの徹底、資料の最低限印刷等により、コピー用紙の使用量を削減し、紙廃棄量を抑制 ・古紙(雑誌・段ボール等)やシュレッター紙等を大会前後にまとめて搬出し、大会中の搬出を控える ・水筒・弁当箱の持参を職員に呼びかける	・オリンピック期間 ・パラリンピック期間
各局と連携した企業や団体等へのTDMの周知	都の政策連携団体や関係事業者のほか、イベントや会議等の参加企業に、TDMチラシ等を配布し、「2020TDM推進プロジェクト」の登録や交通混雑緩和の協力を呼びかける。	大会時まで実施
都施設等での来庁者へのTDMの周知	都民が訪れる都施設や都庁各局の受付窓口等で、TDMチラシの配布やポスターの掲示等により、大会時の交通混雑緩和に向けた周知を実施する。	大会時まで実施
都庁発注工事の調整	大会関係地域等(会場周辺や大会関係者輸送ルート、観客輸送ルート、重点取組16地区等)において、路上工事の調整に関する具体策を検討し実施する。 (発注時期調整、夜間振替、一時休止等)	・オリンピック開会式前日から閉会式翌日まで ・パラリンピック開会式前日から閉会式翌日まで
	競技会場や大会関係者輸送ルート等がない区部や多摩地域(圏央道内側)において、工事関係車両の削減に関する具体策を検討し実施する。(発注時期調整、工事車両の出入り時間の調整、夜間振替等)	・オリンピック期間の平日 ・パラリンピック期間の平日

出典：「都庁2020アクションプラン」(平成31年4月 東京都)

エ. 東京都等の計画等の状況

交通渋滞に関する計画等については、表9.1.17-5に示すとおりである。

表9.1.17-5 交通渋滞に関する計画等

関係計画等	目標・施策等																																																								
都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020 年に向けた実行プラン～ (平成 28 年 12 月 東京都)	○交通・物流ネットワークの形成 三環状道路が約 9 割開通するなど、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を支える道路の整備を強化し、その後も首都東京の潜在力を最大限生かす骨格幹線道路などの道路ネットワークの充実を図り、東京の最大の弱点である渋滞を大きく改善することで、人やモノのスムーズな流れを実現する。																																																								
「3 つのシティ」の実現に向けた政策の強化（2019 年度）～2020 年に向けた実行プラン～ (平成 31 年 1 月 東京都)	<table><tr><th>No.</th><th colspan="2">政策目標</th><th>目標年次</th><th>目標値</th></tr><tr><td>1</td><td rowspan="3">三環状道路の整備</td><td>整備率</td><td>2020 年度</td><td>約 9 割開通</td></tr><tr><td>2</td><td>外環道（関越道～東名高速）</td><td>2020 年</td><td>整備促進</td></tr><tr><td>3</td><td>圏央道</td><td>2020 年度</td><td>約 9 割開通</td></tr><tr><td>4</td><td>中央道の渋滞対策</td><td>調布付近</td><td>2019 年</td><td>渋滞緩和</td></tr><tr><td>5</td><td colspan="2">首都高晴海線（豊洲～晴海間）</td><td>2017 年度</td><td>完成</td></tr><tr><td>6</td><td rowspan="7">幹線道路ネットワークの形成</td><td>国道 357 号</td><td>2018 年度</td><td>東京港トンネル全線開通</td></tr><tr><td>7</td><td>区部環状・放射道路</td><td>2020 年度</td><td>環状 95%、放射 96%整備</td></tr><tr><td>8</td><td>多摩南北・東西道路</td><td>2020 年度</td><td>南北 89%、東西 74%整備</td></tr><tr><td>9</td><td>区部環状・放射道路・多摩南北道路</td><td>2024 年度</td><td>おおむね完成</td></tr><tr><td>10</td><td>多摩東西道路</td><td>2024 年度</td><td>約 8 割完成</td></tr><tr><td>11</td><td rowspan="2">連続立体交差事業</td><td>2020 年度</td><td>404 か所の踏切を除却(累計)</td></tr><tr><td>12</td><td>2024 年度</td><td>446 か所の踏切を除却(累計)</td></tr></table> ・三環状道路をはじめとする高速道路ネットワーク ➤ 三環状道路の整備を一層促進し、京浜三港や首都圏の空港など陸・海・空の拠点を結ぶ広域的な高速道路ネットワークを整備する。 ・幹線道路ネットワーク ➤ 東京の防災力を高め、潜在力を引き出す幹線道路ネットワークを形成するため、区部放射・環状道路、多摩南北道路を 2024 年度までにおおむね完成させる。 ・連続立体交差事業の推進 ➤ 多数の踏切を除却して道路ネットワーク形成を促進するとともに、交通渋滞や地域分断を解消し、地域の活性化や防災性の向上を図る。 ・渋滞対策などの交通円滑化 ➤ 東京 2020 大会に関連する道路における信号機の多現示化や、アクセシブルルートにおける視覚障害者用付加装置の設置等を通して、道路交通の円滑化と、誰もが円滑かつ快適に利用できるバリアフリー化を推進する。 ・歩行者区間の整備 ➤ 歩行者の通行を優先し、通過交通を抑制するゾーン 30 地区の拡大や、地区内の荷捌き車両への対応などに取り組み、より安全な歩行者空間を確保する。	No.	政策目標		目標年次	目標値	1	三環状道路の整備	整備率	2020 年度	約 9 割開通	2	外環道（関越道～東名高速）	2020 年	整備促進	3	圏央道	2020 年度	約 9 割開通	4	中央道の渋滞対策	調布付近	2019 年	渋滞緩和	5	首都高晴海線（豊洲～晴海間）		2017 年度	完成	6	幹線道路ネットワークの形成	国道 357 号	2018 年度	東京港トンネル全線開通	7	区部環状・放射道路	2020 年度	環状 95%、放射 96%整備	8	多摩南北・東西道路	2020 年度	南北 89%、東西 74%整備	9	区部環状・放射道路・多摩南北道路	2024 年度	おおむね完成	10	多摩東西道路	2024 年度	約 8 割完成	11	連続立体交差事業	2020 年度	404 か所の踏切を除却(累計)	12	2024 年度	446 か所の踏切を除却(累計)
No.	政策目標		目標年次	目標値																																																					
1	三環状道路の整備	整備率	2020 年度	約 9 割開通																																																					
2		外環道（関越道～東名高速）	2020 年	整備促進																																																					
3		圏央道	2020 年度	約 9 割開通																																																					
4	中央道の渋滞対策	調布付近	2019 年	渋滞緩和																																																					
5	首都高晴海線（豊洲～晴海間）		2017 年度	完成																																																					
6	幹線道路ネットワークの形成	国道 357 号	2018 年度	東京港トンネル全線開通																																																					
7		区部環状・放射道路	2020 年度	環状 95%、放射 96%整備																																																					
8		多摩南北・東西道路	2020 年度	南北 89%、東西 74%整備																																																					
9		区部環状・放射道路・多摩南北道路	2024 年度	おおむね完成																																																					
10		多摩東西道路	2024 年度	約 8 割完成																																																					
11		連続立体交差事業	2020 年度	404 か所の踏切を除却(累計)																																																					
12			2024 年度	446 か所の踏切を除却(累計)																																																					
東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画） (平成 28（2016）年 3 月 東京都・特別区・26 市 2 町)	都市計画道路は、多様な機能を有する都市を形成する最も基本的なインフラであり、成熟した首都東京の魅力づくりと国際競争力の強化、防災性の向上の観点から、重要な施設である。東京都が目指すべき将来像の実現に向け、都市計画道路の整備に関わる基本目標を以下のとおり設定する。 ・都市活力の強化 ・都市防災の強化 ・安全で快適な都市空間の創出 ・都市環境の向上 本指針の計画期間は、2016 年度（平成 28 年度）から 2025 年度（令和 7 年度）までの 10 年間とする。																																																								

(2) 予測

1) 予測事項

予測事項は、大会開催中の交通の状況とした。

なお、東京 2020 大会開催中の鉄道駅の混雑については、「9.1.18 公共交通へのアクセシビリティ」で対象とし、ここでは、関係者輸送ルート及びその周辺の範囲の自動車交通の状況を対象とした。

2) 予測地域

予測地域は、大会開催中の関係者輸送ルート及びその周辺の範囲とした。

3) 予測手法

予測手法は、東京 2020 大会の開催に当たっての東京都等の取組や活動状況を参考として、東京 2020 大会開催中の交通の状況を類推する方法とした。

4) 予測結果

大会開催中は、選手等の関係者の輸送のため、都内や都外的高速道路や一般道路における所要時間が長くなる箇所、時間帯が生じることが考えられる。都内においては、重点取組地区では、地区内に競技会場が存在しない地区も含め、全ての地区で移動する際の所要時間に遅れが生じる時間帯が出現する可能性がある。その他の地区では、おおむね競技が実施される日時に移動する際の所要時間に遅れが生じる時間帯が出現すると考えられるが、世田谷周辺、練馬周辺、調布周辺では、競技が実施されない日時においても移動する際の所要時間に遅れが生じる時間帯が出現する可能性がある。

このため、選手等の大会関係者を輸送する関係者輸送ルートであるオリンピック・ルート・ネットワーク（ORN）及びパラリンピック・ルート・ネットワーク（PRN）は、市民の生活や都市活動に与える影響も含めて考慮して高速道路を主として設定されている。

観客・大会スタッフについては、各会場別の交通環境や競技時間などを踏まえ、公共交通機関（鉄道、バス等）及びシャトルバスによる輸送を前提に計画しており、自家用車による来場の抑制を徹底することを目指している。

東京都、国及び組織委員会では、交通混雑緩和に向けた交通需要マネジメント（TDM）の取組を「2020TDM 推進プロジェクト」として推進し、大会開催中は、交通需要マネジメント（TDM）のほか、TDM の効果等を踏まえ、状況に応じた段階的・局所的な交通システムマネジメント（TSM）を計画・実施する。これらの交通需要マネジメント（TDM）や交通システムマネジメント（TSM）については、2019 年（令和元年）に試行し、試行結果を踏まえた追加対策の検討、大会時に向けた交通マネジメント改善策の検討等を行う。

また、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換などによる道路交通の混雑緩和や、鉄道などの公共交通も含めた交通需要マネジメント（TDM）における取組を促すよう説明会を行う等の情報発信を行うことにより、東京都と組織委員会が連携して企業・個人に働きかけている。

これらのことから、東京 2020 大会に係る円滑な輸送を実現しつつ、大会開催中の都市交通への影響を極力低減する取組は図られているものと予測する。

(3) ミティゲーション

1) 輸送計画全般に係る取組

- ・大会開催中の選手等の関係者輸送ルートを設定する。設定に当たっての基本コンセプトは以下の3点である。関係者輸送ルートを設定することにより大会関係車両の安全、円滑、迅速な輸送サービスを提供するとともに、大会関係車両が一般車両に混入することによる交通渋滞の低減を図る。
 - ①安全性、定時性を考慮し、信号交差点がなく一般道に比べ事故率も低い高速道路を主として設定する。
 - ②一般道においては、交通容量の大きい4車線以上の道路を優先して選定する。
 - ③最寄りとなる高速道路出入口から競技会場までを最短距離で結ぶ経路を設定する。
- ・観客、会場スタッフの移動には、公共交通機関（鉄道、バス等）を最大限活用することにより、小型車両での分散した移動を抑制するほか、一部の競技会場では、シャトルバスによる観客輸送を行う。
- ・東京 2020 大会開催中は、交通需要マネジメント（TDM）のほか、TDM の効果等を踏まえ、状況に応じた段階的・局所的な交通システムマネジメント（TSM）を計画・実施する。
- ・東京 2020 大会開催中の交通混雑緩和に向けた取組を総合的にテストするため、2019 年(令和元年) 7 月 22 日(月)から 9 月 6 日(金)に交通需要マネジメント（TDM）や交通システムマネジメント（TSM）を試行した。試行結果を踏まえた追加対策の検討、大会時に向けた交通マネジメント改善策の検討等を行う。
- ・競技会場周辺には、トラフィックペリメーター（境界）を設定し、一般交通の通過交通の進入を抑制するため、一般車両の迂回道路として、トラフィックペリメーター外側の幹線道路を設定する。迂回道路となる幹線道路上の歩道橋に横断幕の設置や、既存の交通情報板から情報発信を行い、広域的に車両の迂回を促すとともに、円滑な一般車両の誘導のため、迂回案内看板や必要に応じ交通誘導員等を配置する。

2) 個別競技会場周辺での取組

- ・競技会場周辺の道路が、交通容量の小さい2車線道路が多い馬事公苑については、シャトルバスによる観客の輸送を検討している。

3) その他の取組

- ・東京 2020 大会輸送と企業活動との両立に向けて、企業向け説明会の開催、テレワーク導入等に関するコンサルタントによる無料相談等を実施している。また、各企業での「2020 アクションプラン」の作成を支援するため、「アクションプラン作成支援の簡易ツール」と「TDM ハンドブック」（令和元年 7 月 2020TDM 推進プロジェクト運営事務局）を提供している。
- ・快適な通勤環境や企業の生産性の向上を図る新しいワークスタイルや企業活動の東京モデルを「スムーズビズ」とし、全ての人々がいきいきと働き、活躍できる社会の実現に向け、東京 2020 大会の交通混雑緩和に向けた交通需要マネジメント（TDM）とテレワーク、時差 Biz などの一体的な取組の推進を目指して、東京都と組織委員会が連携して企業・個人に働きかけている。
- ・2019 年(令和元年)夏の試行期間と、大会本番となる 2020 年(令和 2 年)夏の期間における、物流の効率化、配送ルートの変更、荷さばき時間帯の変更など効率的な物流につながる取組を、東京都と組織委員会が連携して企業に働きかけている。
- ・大会開催中の交通混雑緩和に向けた都庁自らの取組として、「都庁 2020 アクションプラ

ン」に基づき、年休・夏休の計画的取得、時差出勤・フレックスタイム・テレワークの実施、庁有車利用の抑制、都庁発注工事の調整等を行う。また、最重点取組として、2019年(令和元年)夏季より、都庁完全オフピークの実施、出勤者の徹底抑制、本庁職員全員のテレワークの実施を行う。

(4) 評価

1) 評価の指標

評価の指標は、東京 2020 大会開催中の交通渋滞に対する配慮が事業者の実施可能な範囲で最大限行われることとした。

2) 評価の結果

選手等の大会関係者を輸送する関係者輸送ルートであるオリンピック・ルート・ネットワーク（ORN）及びパラリンピック・ルート・ネットワーク（PRN）は、市民の生活や都市活動に与える影響も含めて考慮して高速道路を主として設定されていることから、一般交通への影響を低減する効果がある。

観客・大会スタッフについては、各会場別の交通環境や競技時間などを踏まえ、公共交通機関（鉄道、バス等）及びシャトルバスによる輸送を前提に計画しており、自家用車による来場の抑制を徹底することを目指していることから、会場周辺への一般交通への影響の低減も図られる。

また、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換などによる道路交通の混雑緩和や、鉄道などの公共交通も含めた交通需要マネジメント（TDM）における取組を促すよう説明会を行う等の情報発信を行うことにより、東京都と組織委員会が連携して企業・個人に働きかけている。

以上のように、大会関係車両及び通常の都市活動による一般交通への影響低減にもつながる取組を、東京都及び組織委員会が連携して取り組む計画となっていることから、東京 2020 大会開催中の交通渋滞に対する配慮が事業者の実施可能な範囲で最大限行われるものとする。