

輸送運営計画V2の概要

1 輸送運営計画V2とは

組織委員会及び東京都が、提供する輸送サービス等について、輸送運営計画V1策定（2017年6月）以降、関係機関と調整してきた内容を取りまとめた計画

2 策定の目的

- 大会における輸送目標や戦略、提供する輸送サービス等を含め、輸送の全体像を明確化する。
- 輸送の全体像を関係者や市民と共有する。
- IOC/IPCに最新の輸送計画を報告する。

4 スケジュール

- 2019年12月
 - ・ IOCに提出
 - ・ 東京圏輸送連絡調整会議へ付議
- 2020年1月以降、調整が整い次第
 - ・ 札幌会場等の未確定事項を附則として取りまとめ、HP等へ掲載する予定

3 主な更新内容（[2019年6月19日版]から充実させた点）

- ・ 観客輸送関係（8章）
舟運についてより具体的に記載
アクセシブルルート、シャトルなどアクセシビリティについてより具体的に記載
- ・ 会場輸送関係（9章）
競技会場ごとの会場周辺交通対策を記載
路上競技のコース、交通規制の概要を記載
- ・ 輸送センター（11章）
輸送センターの連携体制、業務内容などをより具体的に記載
- ・ 交通マネジメント（14章）
交通マネジメントに関する提言及び首都高速道路の料金施策に関する方針を反映
2019年夏の試行の結果についてより具体的に記載
- ・ 車両の調達（15章）
観客用シャトルバスの調達方法や想定する車両台数、車両管理の考え方を追加
パラリンピック時に使用予定のアクセシブル車両などを記載
- ・ 輸送スタッフの訓練（18章）
ドライバーやデポ等の業務に携わる輸送スタッフの研修スケジュールなどを記載
- ・ パラリンピック時の対応
提供する輸送サービスの起終点、方法及び期間などをより具体的に記載
- ・ マラソン・競歩の会場変更に伴う変更
本計画の更新の考え方・セッションスケジュールを修正、会場輸送ルート図等の削除

章ごとの主な更新内容 (1/3)

章	主な記載内容
1 はじめに	<ul style="list-style-type: none"> 本計画の目的、構成、<u>更新スケジュール</u>
2 輸送目標及び戦略	<ul style="list-style-type: none"> 輸送目標及び輸送戦略
3 役割及び責任	<ul style="list-style-type: none"> 組織委員会及び開催都市である東京都の役割及び責任
4 輸送に関する推進体制	<ul style="list-style-type: none"> 東京圏における輸送の推進体制 <ul style="list-style-type: none"> a 東京圏輸送連絡調整会議 (<u>メンバー追加：農林水産省、総務省、物流団体、川崎市</u>) b 交通輸送技術検討会 c 2020交通輸送円滑化推進会議 など 地方会場（東京圏外）における輸送の推進体制
5 ステークホルダー	<ul style="list-style-type: none"> ステークホルダーの種類、人数（想定）
6 競技日程及び会場	<ul style="list-style-type: none"> 競技会場、非競技会場、その他の輸送関連施設 競技日程 (<u>最新のセッションスケジュール</u>)
7 大会関係者の輸送	<ul style="list-style-type: none"> 輸送の方針 大会関係者への輸送サービスの概要 (<u>パラリンピック時の輸送サービス</u>) 出入国時や開閉会式時の輸送サービスの概要 関係者輸送ルート(ORN/PRN)設定の考え方、大会ルート案 デポ・車両待機場

凡例：下線は、輸送運営計画V2（2019年6月19日版）から追加もしくは変更した主な内容

章ごとの主な更新内容 (2/3)

章	主な記載内容
8 観客及び大会スタッフの輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・観客・大会スタッフ輸送の概要 ・観客等の輸送需要（想定需要観客数、大会スタッフ数、移動需要の想定、観客輸送ルートの考え方・容量検証方法） ・各輸送モード別の対応方針（舟運の計画） ・円滑な移動に向けた取組 ・アクセシビリティの確保（考え方、準備の現状と今後の予定、アクセシブルルート/アクセシブルシャトル（仮称）の運用方針）
9 競技会場における輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・会場輸送の概要 ・東京圏・地方（東京圏外）における会場輸送（会場の概要、最新の観客利用想定駅、最新の観客輸送ルート案） ・非競技会場における輸送 ・車両認証／駐車許可（VAPPs） ・会場周辺の交通対策 ・路上競技（スケジュール、コース）
10 開会式・閉会式における輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・最新の日程、輸送計画の方針、今後の進め方 など
11 輸送の連携体制	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送センター(TROC)等の位置付け、連携体制 ・目的・役割、構成・機能、輸送センターの担当業務 ・今後の進め方
12 輸送のセキュリティ	<ul style="list-style-type: none"> ・目的、今後の進め方 など

凡例：[下線](#)は、輸送運営計画V2（2019年6月19日版）から追加もしくは変更した主な内容

章ごとの主な更新内容 (3/3)

章	主な記載内容
13 リスク管理	<ul style="list-style-type: none"> ・組織委員会におけるリスクマネジメントの基本方針 ・輸送部門におけるリスクマネジメントの基本方針
14 交通マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>交通マネジメントの必要性、基本的な考え方、大会期間中の実施目標</u> ・<u>TDM、TSM、公共交通輸送マネジメントの概要</u> ・<u>大会時の物流円滑化に向けた取組み、大会時の工事調整</u> ・<u>料金施策、交通マネジメントの試行の概要</u> など
15 車両の調達・管理・運用	<ul style="list-style-type: none"> ・大会関係者輸送バス（調達方法、車種・台数、<u>パラリンピック時の対応</u>、管理） ・<u>観客シャトルバス（調達方法、車種・台数、管理）</u> ・フリート（調達方法、車種・台数、<u>パラリンピック時の対応</u>、管理）
16 パラリンピックへの移行	<ul style="list-style-type: none"> ・移行の概要 ・移行期間、移行計画（概要・主な作業内容）、今後の進め方 など
17 輸送の広報	<ul style="list-style-type: none"> ・目的、手段、アクセシビリティの情報、今後の進め方 など
18 輸送スタッフ	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送スタッフの種類、訓練内容、<u>スケジュール</u> など
19 輸送のテスト	<ul style="list-style-type: none"> ・目的、種類、想定するテスト内容、今後の進め方 など
20 輸送の持続可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・背景、目標・方針、主要テーマ
21 輸送のレガシー	<ul style="list-style-type: none"> ・アクセシビリティや交通マネジメントなどのハード・ソフトのレガシー
附則	<ul style="list-style-type: none"> ・用語集 ・<u>スポーツピクトグラム</u>

凡例：下線は、輸送運営計画V2（2019年6月19日版）から追加もしくは変更した主な内容

7 大会関係者の輸送

・パラリンピック時の輸送サービス等の追記

一部抜粋

7-2 選手及びNOC/NPCへの輸送サービス (p 21)

a 輸送サービスの概要

- ・選手及びNOC/NPCの宿泊施設である選手村、分村又は選手用宿泊施設を起点とし、競技日程及び練習日程に従い、各競技会場、練習会場間を専用バスで移動できる輸送システム(TA)の提供を基本とする。
- ・選手村には、ステークホルダーが輸送システム(TA)に乗降車する場所として、選手村輸送モールを提供する。
- ・選手村に宿泊できない追加チーム役員に対しても、選手村と公式NOC/NPCホテル間を専用バスで移動できるTAを提供する。
- ・上記の他、競技観戦を目的とした選手村と競技会場間、出入国時の公式出入国地点(成田国際空港・東京国際空港(羽田)・新千歳空港・仙台空港)と選手村間、公式NOC/NPCホテル、開閉会式時オリンピックスタジアムと選手村間を移動できるTAを提供する。
- ・また、選手村と分村又は自転車競技(ロード)選手用宿泊施設間を結ぶ村間接続サービス、さらに、サッカー競技及び野球・ソフトボール競技において、都市間を移動するためのサービスを提供する。
- ・NOC/NPC役員には、各々の権利に応じた輸送サービスを提供する。例えば、NOC会長及び事務総長に対し、専属の運転手付きの乗用車(T1)を、選手団長等に対し、特定の目的地を移動できる輸送サービス(T3)を提供する。
- ・各NOC/NPCにはその規模に応じ、各NOC/NPCが専用で利用できる車両を割り当てる。

b TAサービス

原則として、選手村を起点としたハブアンドスポーク方式で輸送サービスを提供する。(省略：図7.1 選手及びNOC/NPCへの輸送サービスの概念図)

①提供時期(原則)：

オリンピック競技大会：選手村開村から閉村まで(2020/7/14～2020/8/12)

パラリンピック競技大会：選手村開村から閉村まで(2020/8/18～2020/9/9)

②車種：

原則、観光バスタイプとする。団体競技の場合は、1チームに1台割り当てる。

③運行間隔：

15～30分(ピーク時)、20～60分(オフピーク時)

④輸送サービスの内容：

選手村と競技会場の間

選手村と練習会場の間

選手村と公式出入国地点(空港)の間 など

c 個人競技輸送サービス

東京圏では選手村を起点に、競技会場、練習会場などを目的地とした輸送を行う。地方(東京圏外)では分村や選手用宿泊施設を起点に、競技会場、練習会場への輸送サービスを提供する。主にシャトルバスサービスを提供する。他に予め計画された時刻にのみ出発する計画サービス、予め決められた運行時間で、選手の需要に合わせて出発するオンデマンドサービスを提供する。

d 団体競技輸送サービス

各チームにそれぞれ専用のサービスとして選手村と練習会場、競技会場の往復に使用を限定して提供する。ただし、当該チームの最終試合終了の翌日であれば、チームでの出国のための輸送サービスにも使うことができる。

e 出入国輸送サービス

①提供時期（原則）：

オリンピック競技大会：選手村開村から閉村まで（2020/7/14～2020/8/12）

パラリンピック競技大会：選手村開村から閉村まで（2020/8/18～2020/9/9）

②輸送サービスの内容：

公式出入国地点と選手村、分村又は選手用宿泊施設の間

f 開閉会式輸送サービス

①提供時期（原則）：

オリンピック競技大会：開会式（2020/7/24）、閉会式（2020/8/9）

パラリンピック競技大会：開会式（2020/8/25）、閉会式（2020/9/6）

②輸送サービスの内容：

選手村とオリンピックスタジアムの間

開閉会式当日の午後には、式典輸送対応のため、競技会場行き及び練習会場行きの通常の TA サービスを停止する。

g 村間接続サービス

選手村と分村又は自転車競技（ロード）選手用宿泊施設間を移動できる輸送サービスを提供する。

h 都市間移動サービス

サッカー競技及び野球・ソフトボール競技は、選手及び NOC が都市間を移動する手段として、新幹線や航空機、バス等による輸送サービスを提供する。

i その他の輸送サービス

NOC/NPC に対し、選手団規模に応じた台数の専用車両及びドライバーを提供する。また、独自でレートカードの手配も可能。

j パラリンピック時の輸送サービス

パラリンピック時における TA サービスもオリンピック時と同様に、選手村又は選手用宿泊施設を起点としたハブアンドスポーク方式での輸送サービスを提供する。加えて、自転車競技が行われる伊豆・富士への輸送、伊豆と富士の間についても TA サービスにより輸送を行う。

車種については、オリンピック時に使用する観光バスタイプに加え、車いすを使用する選手の輸送には、車いすに乘車したまま乗車することができるリフト付き観光バスや路線バスを使用する。

※7-3以降も同様に、パラリンピック時の輸送サービスの概要を追記。

- ・ORN/PRN 図面を見やすいものに差替え
- ・図面の並べ替え（東京圏・地方圏で分類→ORN・PRNで分類）

8 観客及び大会スタッフの輸送

- ・容量検証の基本的な考え方などを記載

抜粋

8-2 観客等の輸送需要 (p 55)

d 観客輸送ルート設定の考え方

観客輸送ルートとは、観客やスタッフが大会期間中、競技会場と観客利用想定駅との間を通行するルートのことであり、距離等に応じて、徒歩及びバスによる輸送で対応することとなる。なお、観客輸送ルートは、競技会場と観客利用想定駅との間の距離や道路状況等により、ルートが選定されることとなる。

観客輸送ルートについては、以下の5点を基本的な考え方として設定している。

- ・歩く距離が過度に長くないよう、会場から一定圏内にある鉄道駅を観客利用想定駅として選定することを基本とする。
- ・入場と退場を同一駅とするなど、観客に分かりやすい経路の選定を基本とする。
- ・信号機が設置され、適切な幅員のある歩道とするなど、観客に安全な経路の選定を基本とする。
- ・入場ルートと退場ルートは分離することを基本とするとともに、生活動線に配慮する。
- ・入場ルート・退場ルートともにアクセシブルルートと同じ経路であることを基本とする。

e 観客輸送ルートの容量検証

観客輸送ルート(ラストマイル)を通行する観客の想定人数を一定の仮定に基づいて算出し、歩行空間(通路の有効幅員等)を考慮して一定以上のサービスレベルを確保するようにラストマイルの設定をしている。

想定歩行者交通量算出にあたっての基本的な考え方は以下の通りである。

- ・歩行する観客の想定人数：
会場収容人数の8割と仮定
※ただし、スタジアムについては、9割と仮定
- ・観客の入退場の時間分布

入場：競技開始前1時間をピークに90分かけて正規分布的に入場、競技開始の15分前までにPSAに到着すると仮定

退場：競技終了後30分で全員が均一分布的に退場

※ただし、スタジアムについては、原則、入場は180分(競技開始の30分前までにPSA到着)、退場は60分と仮定

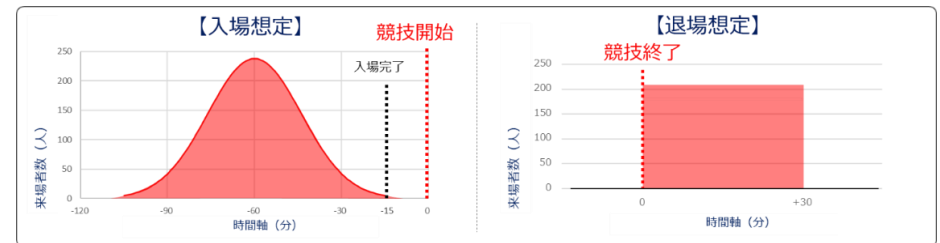


図 8.1 観客の入退場の時間分布

歩行路有効幅員は「スタジアムにおいて短時間に大量の人間が退場しようとするときの水準」(J.J.フルーイン著「歩行者の空間」鹿島出版会 1974年 75頁)におけるピーク30分あたりサービスレベルE以上を確保することを目標とする。

なお、フルーインのサービスレベルを表 8.1 に、同イメージを図 8.2 に示す。

サービス水準	A	B	C	D	E	F
概要	自由歩行	やや制約	やや困難	困難	追越不可	交通マヒ
空間例	ピークや空間的制約のない建物や広場	駅や厳しくないピークが時々生じる建物	厳しいピークの生じる駅、オープンスペース等	最も混雑する公共空間のみ	スタジアム等、短時間に大量の人間が退場する時	設計に適用すべきでない
水平路 (人/m/30分)	-600人	600-900人	900-1,350人	1,350-1,800人	1,800-2,400人	2,400人-
水平路 (人/m/分)	-20人	20-30人	30-45人	45-60人	60-80人	80人-
階段 (人/m/30分)	-450人	450-600人	600-900人	900-1,200人	1,200-1,650人	1,800人-
階段 (人/m/分)	-15人	15-20人	20-30人	30-40人	40-55人	60人-
待ち空間 (m/人)	1.3m ² -	1.0-1.3m ²	0.7-1.0m ²	0.3-0.7m ²	0.2-0.3m ²	-0.2m ²

表 8.1 サービスレベル

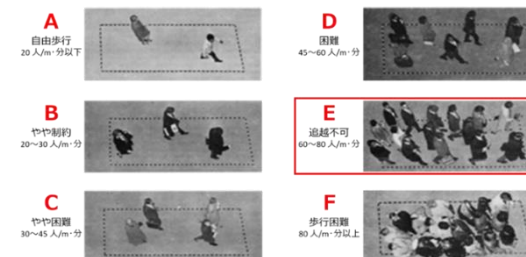


図 8.2 サービスレベルのイメージ

(J.J.フルーイン著「歩行者の空間」鹿島出版会 1974年 75頁を基に作成)

(J.J.フルーイン著「歩行者の空間」鹿島出版会 1974年 75頁を基に作成)

観客輸送ルート全体のサービスレベルは図 8.3 に示すが、会場内ではサービスレベル C 以上の確保を目標としている。

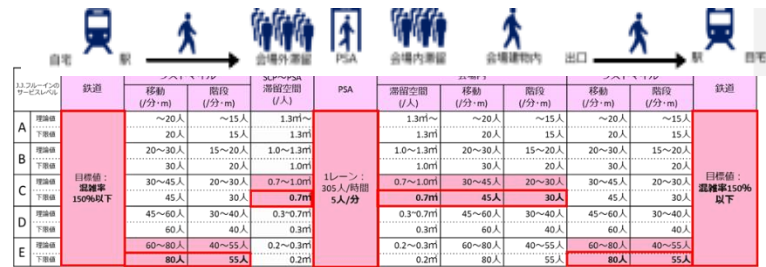


図 8.3 観客輸送ルート全体のサービスレベル

・舟運についてより具体的に記載

抜粋

8-3 各輸送モード別の対応方針 (p 59)

d 舟運

舟運は、会場周辺の道路や鉄道の混雑緩和策に資するとともに、東京の水辺空間の魅力を観客に発信できる効果的な交通手段になり得る。

海の森水上競技場及び海の森クロスカントリーコースについては、最寄りに鉄道駅がないため、バスで観客を輸送するとともに、会場隣接地において整備が進められている海の森公園の船着場を活用し、舟運による観客輸送を予定している。

発着地については、鉄道からのアクセスに優れた既存の船着場（日の出等を想定）と、海の森公園船着場（整備中）を予定している。また航路については、聖火台の近傍等を通過するなど、東京臨海部の魅力を感じられるルートを基本として検討を進めている。(図 8.5 参照)



図 8.5 日の出船着場発着時の航路イメージ

・アクセシブルルート、シャトルなどアクセシビリティについてより具体的に記載

抜粋

8-5 アクセシビリティの確保 (p 61)

a 基本的な考え方

東京 2020 大会においては、障がいの有無に関わらず、すべての人々にとってアクセシブルでインクルーシブな大会となるよう、様々な取組を推進している。その中の一つが、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」の策定である。

本ガイドラインは、大会準備に関わる関係団体・行政機関・事業者が、大会に関するアクセシビリティのニーズを理解し、大会準備の初期段階から、アクセシブルな環境整備を考慮し、準備に反映することを目的とし、2017 年 3 月に策定されたものである。

本ガイドラインにおいては、輸送分野について、「オリンピック、パラリンピック両大会のすべての会場へのアクセスルートとなる経路のうち、アクセシビリティに配慮が必要な観客の動線」として、アクセシブルルートを選定することとしている。

また、「適用対象施設の所有者・管理者等に対し、それぞれの計画に基づき、ガイドラインに即した施設建設・改修工事を実施するよう依頼し、まずはレガシーとなる恒常的な施設としての環境整備を働きかける。ただし、恒常的な環境整備が困難な場合、仮設による整備、ソフト的対応（専用車等による移動支援、ボランティアによるサポート等）により、ガイドラインを踏まえたサービス水準を確保する」としている。

b アクセシブルルート

アクセシブルルートについては、各競技会場から駅までの距離や、歩道の幅員などを踏まえて設定した。そのルートは、9章のとおりである。

ガイドラインを踏まえ、鉄道事業者や道路管理者等に対して各種整備を働きかけた結果、鉄道駅においてはエレベーターや多機能トイレの設置等、また、道路においては視覚障がい者誘導用ブロックの設置や段差・勾配の解消等といった大会のレガシーとなることも見据えた積極的な環境整備が進められている。

さらに、ソフト的対応として、サインによる適切なルートの案内・誘導、事前の情報提供等について、検討・調整を進めている。

これらに加え、観客のうち、車いす使用者等を対象にアクセシブルシャトル（仮称）の運行を検討している。

c アクセシブルシャトル（仮称）

アクセシブルシャトル（仮称）は、タクシー車両又はバス車両を用いて行う輸送サービスであり、以下の会場を対象に運行する予定である。

< 都内会場 >

①アクセシブルルートにおいてエレベーターが一定以上混雑することが見込まれる会場（主にヘリテッジゾーンの会場が該当する見込み）

②シャトルバスの輸送力に上限があり、全ての車いす使用者を輸送することが困難な会場（ヘリテッジゾーンの会場の一部が該当する見込み）

< 地方会場 >

①シャトルバスの大半が車いすのまま乗車できないタイプのシャトルバスで運行される会場

②駅や道路の恒常的な環境整備が難しく、車いすでのアクセスが困難な会場



図 8.7 都内会場の一部を対象としたアクセシブルシャトルの運行イメージ

これらを踏まえ、都内会場では、パーク&ライドの拠点を「大井競馬場駐車場」、「葛西臨海公園駐車場」、「渋谷区神宮前五丁目御有地（旧青山病院）」に設置する予定である。また、鉄道等の公共交通機関を用いて拠点までアクセスする場合には、専用の乗降場を「高輪ゲートウェイ駅（2020年春開業予定）」前などに設置する予定である。地方会場では、会場ごとに乗降場を設置する予定である。

これらの運用については、オリンピック及びパラリンピック時のセッションスケジュール、グロスキャパシティ（総座席数）、座席数に占めるアクセシビリティに配慮が必要な座席の比率等を踏まえ、検討・調整を進めている。

9 競技会場における輸送（会場輸送）

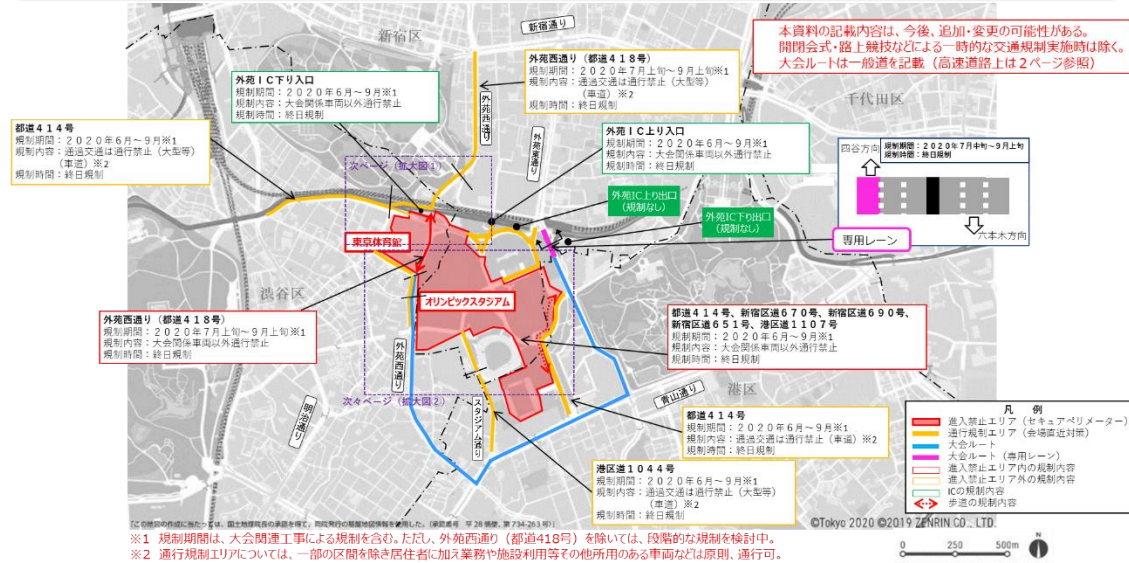
- ・会場の概要を追加、地図を見やすいものに差替え。観客輸送ルートの一部変更。

新	旧																																																																																																																																								
<p>会場輸送ルート（p 67～）</p> <p>図表 9.1 オリンピックスタジアム[㊦]</p> <p>東京 1964 大会のオリンピックスタジアムであった国立競技場が、新しい競技場に生まれ変わり、東京 2020 大会では、開閉会式のほか、陸上競技やサッカーが行われる。大会後は各種スポーツ・文化関連イベントに使用される予定である。[㊦]</p> <table border="1"> <tr> <td>オリンピック競技[㊦]</td> <td>開会式、閉会式、陸上競技（トラック&フィールド）、サッカー[㊦]</td> </tr> <tr> <td>パラリンピック競技[㊦]</td> <td>開会式、閉会式、陸上競技（トラック&フィールド・マラソン）[㊦]</td> </tr> <tr> <td>会場の場所[㊦]</td> <td>東京都新宿区霞ヶ丘町 10 番 1 号[㊦]</td> </tr> <tr> <td>収容人数[㊦]</td> <td>68,000[㊦]</td> </tr> </table> <p>㊦</p> <p>オリンピックセッションスケジュール[㊦]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sports Discipline</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> <th>9</th> <th>10</th> <th>11</th> <th>12</th> <th>13</th> <th>14</th> <th>15</th> <th>16</th> <th>17</th> <th>18</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>開会式/閉会式</td> <td></td> <td></td> <td>10:00 - 11:00</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>10:00 - 10:00</td> </tr> <tr> <td>陸上</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>サッカー</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>パラリンピックセッションスケジュール[㊦]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sports Discipline</th> <th>25 Aug</th> <th>26 Aug</th> <th>27 Aug</th> <th>28 Aug</th> <th>29 Aug</th> <th>30 Aug</th> <th>31 Aug</th> <th>1 Sep</th> <th>2 Sep</th> <th>3 Sep</th> <th>4 Sep</th> <th>5 Sep</th> <th>6 Sep</th> <th>7 Sep</th> <th>8 Sep</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>開会式/閉会式</td> <td>20:00 - 21:00</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>20:00 - 21:00</td> </tr> <tr> <td>陸上</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>マラソン</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>オリンピックスタジアム（関係者・観客）</p> <p>※本資料にある会場計画、各輸送ルートについては、検討中の案であり、今後、追加・変更の可能性がある。</p>	オリンピック競技 [㊦]	開会式、閉会式、陸上競技（トラック&フィールド）、サッカー [㊦]	パラリンピック競技 [㊦]	開会式、閉会式、陸上競技（トラック&フィールド・マラソン） [㊦]	会場の場所 [㊦]	東京都新宿区霞ヶ丘町 10 番 1 号 [㊦]	収容人数 [㊦]	68,000 [㊦]	Sports Discipline	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	開会式/閉会式			10:00 - 11:00												10:00 - 10:00	陸上																サッカー																Sports Discipline	25 Aug	26 Aug	27 Aug	28 Aug	29 Aug	30 Aug	31 Aug	1 Sep	2 Sep	3 Sep	4 Sep	5 Sep	6 Sep	7 Sep	8 Sep	開会式/閉会式	20:00 - 21:00														20:00 - 21:00	陸上																マラソン																<p>オリンピックスタジアム（関係者、観客）</p> <p>(注) この地図は、国土地理院長の承認（平 24 関公第 269 号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（30 都市基交第 1020 号）して作成したものである。無断複製禁ずる。</p> <p>2019年8月時点</p> <p>※本資料にある会場計画、各輸送ルートについては、検討中の案であり、今後、追加・変更の可能性がある。</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 競技会場 観客利用想定駅 交差点名 関係者輸送ルート 観客徒歩ルート（入場） 観客徒歩ルート（退場） 観客徒歩ルート（入退場） アクセシブル徒歩ルート
オリンピック競技 [㊦]	開会式、閉会式、陸上競技（トラック&フィールド）、サッカー [㊦]																																																																																																																																								
パラリンピック競技 [㊦]	開会式、閉会式、陸上競技（トラック&フィールド・マラソン） [㊦]																																																																																																																																								
会場の場所 [㊦]	東京都新宿区霞ヶ丘町 10 番 1 号 [㊦]																																																																																																																																								
収容人数 [㊦]	68,000 [㊦]																																																																																																																																								
Sports Discipline	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18																																																																																																																										
開会式/閉会式			10:00 - 11:00												10:00 - 10:00																																																																																																																										
陸上																																																																																																																																									
サッカー																																																																																																																																									
Sports Discipline	25 Aug	26 Aug	27 Aug	28 Aug	29 Aug	30 Aug	31 Aug	1 Sep	2 Sep	3 Sep	4 Sep	5 Sep	6 Sep	7 Sep	8 Sep																																																																																																																										
開会式/閉会式	20:00 - 21:00														20:00 - 21:00																																																																																																																										
陸上																																																																																																																																									
マラソン																																																																																																																																									

9-6 会場周辺の交通対策 (p195)

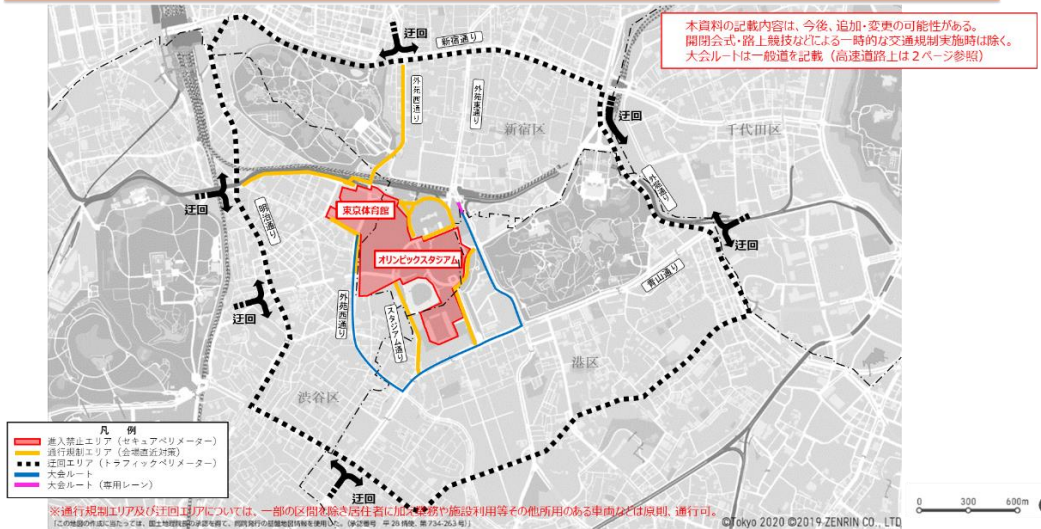
会場周辺交通対策図【オリンピックスタジアム・東京体育館】

① 進入禁止エリア② 通行規制エリア④ 専用レーン、優先レーン



会場周辺交通対策図【オリンピックスタジアム・東京体育館】

③ 迂回エリア（トラフィックペリメーター）



・路上競技（スケジュール、コース）を追加

一部抜粋

9-7 路上競技 (p 254)

オリンピック競技大会及びパラリンピック競技大会では、競技と非競技を含め、路上でのイベントに多くの観客が集まる。競技では、公共道路を利用する。これらの準備期間及び期間中、道路の一部を閉鎖するとともに、付近の交通を規制する必要がある。

路上競技については、必要な道路閉鎖と閉鎖区域内及びその周辺の交通管理について、組織委員会が関係機関と調整した上で計画、管理する。詳細については別途定める。

大会期間中には17の路上競技が開催される。オリンピック競技大会ではマラソン、競歩、自転車競技（ロードレース、タイムトライアル）、トライアスロンの一部、パラリンピック競技大会ではマラソン、自転車競技（ロードレース）、トライアスロンの一部が路上競技となる。

各路上競技では、選手の安全を確保するため、またイベント地点周辺における車両と観客の接触を防ぐため、複数の道路を封鎖する。路上イベントの所要時間と範囲は競技毎に異なるため、道路の封鎖時間帯と範囲も競技毎に異なる。表9.4に各競技の推定所要時間を示す。

表9.4 路上競技イベントカレンダー

路上競技	場所	日付	開始時刻	終了時刻
オリンピック競技大会				
マラソン（女子）	札幌大通公園	8月8日	07:00	10:15
マラソン（男子）	札幌大通公園	8月9日	07:00	09:45
陸上競技-20km 競歩（男子）	札幌大通公園	8月6日	16:30	18:05
陸上競技-20km 競歩（女子）	札幌大通公園	8月7日	16:30	18:15
陸上競技-50km 競歩（男子）	札幌大通公園	8月7日	5:30	10:00
自転車競技-ロードレース（男子）	(S)武蔵野の森公園 (G)富士スピードウェイ	7月25日	11:00	18:15
自転車競技-ロードレース（女子）	(S)武蔵野の森公園 (G)富士スピードウェイ	7月26日	13:00	17:35
自転車競技-タイムトライアル（男女）	富士スピードウェイ	7月29日	11:30	17:20
トライアスロン（男子）	お台場海浜公園	7月27日	06:30	09:00
トライアスロン（女子）	お台場海浜公園	7月28日	06:30	09:05
トライアスロン（混合）	お台場海浜公園	8月1日	07:30	09:25
パラリンピック競技大会				
マラソン（男女）	オリンピックスタジアム	9月6日	06:30	11:00
自転車競技（ロードレース）	富士スピードウェイ	9月2日	09:30	17:05
自転車競技（ロードレース）	富士スピードウェイ	9月3日	09:30	16:45
自転車競技（ロードレース）	富士スピードウェイ	9月4日	09:30	17:00
トライアスロン（男女）	お台場海浜公園	8月29日	06:30	11:00
トライアスロン（男女）	お台場海浜公園	8月30日	06:30	11:10



1 1 輸送の連携体制

- ・輸送センターの連携体制、業務内容などをより具体的に記載

抜粋

1 1 - 1 輸送の連携体制 (p 2 6 9)

輸送 FA は、FA の本部として輸送センター(TROC; Transport Operation Centre)を設置し、輸送センターを中心に、地方会場(東京圏外)輸送センター、バスオペレーションセンター(BOC; Bus Operation Centre)、フリートオペレーションセンター(FOC; Fleet Operation Centre)、会場輸送オフィス等が連携し、大会関係者や観客等の輸送に関する情報を収集・共有する。

輸送センターで収集した情報は、メインオペレーションセンター(MOC; Main Operation Centre)*1に上申・報告する。

また、東京都が設置する都市オペレーションセンター(COC; City Operation Centre)*2を通じて、東京都以外の関係自治体とは都市運営調整 FA (CTY FA)を通じて、都市運営に関する情報を共有する。

更に、交通管理者、道路管理者、交通事業者等の外部機関とも連携し、道路交通情報や鉄道情報等の収集・大会関係情報の発信などの連携を通じて、安全で円滑な輸送の実現を目指す。

*1 MOC; 主に大会期間中、大会運営に関する各種調整や問題解決を行うとともに、情報共有のハブとして様々な情報を集約・発信する機関(複数の FA の代表で構成)

*2 COC; 東京都が設置。円滑な大会運営の支援及び大会が都民生活に与える影響を軽減するため、MOC、警視庁、東京消防庁、関係機関等との緊密な連携と、競技会場周辺における各種取組や事故等への対応を担うセンター

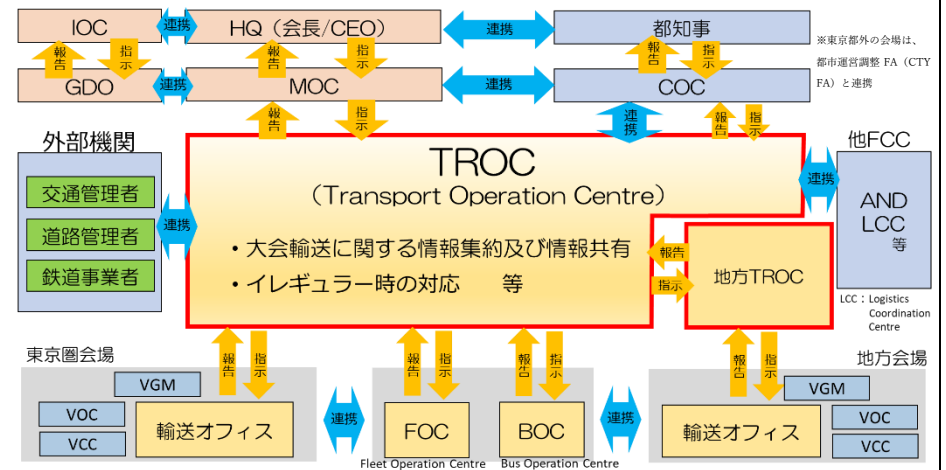


図 11.1 輸送センターの連携体制

1 1 - 2 輸送センター (TROC)

a 目的・役割

輸送センターは、大会関係者や観客・大会スタッフの安全で円滑な輸送を実現するための、総合調整の役割を果たす。

世界有数の公共輸送ネットワークを有する東京では、道路交通や鉄道輸送など各交通手段を適切に管理する既存の交通運用システムを各管理者が所有しており、輸送センターは各管理者と連携し、輸送センター内でそれらの管理者が有している情報を共有する。

また、輸送センターは、メインオペレーションセンター(MOC)、MOC のカウンターパートである都市オペレーションセンター(COC)等の外部の関係機関と連携し、輸送に係る情報を収集・共有する。こうした情報連携体制の下で輸送センターは、現場レベルで解決の難しい事案について、関係者間で調整し、解決を図る機能を持つ。

b 構成・機能

東京においては、インフラの各管理者や事業者が整った管理体制を持っている。輸送センターは、そのような既存の体制の特徴を活かした構成とするため、以下の3つの機能から構成される。それぞれは、直接、コミュニケーションをとりながらワンフロアで情報を共有するとともに、主体的に行動し、協力・連携する仕組みを持つ。また、輸送センターの業務を円滑に遂行するため、交通状況や大会情報のモニタリング機能、オペレーションの管理機能等を備えた輸送センターシステムを構築し、情報共有や業務の進行管理を図る。(省略: 図 11.2 輸送センターの機能 (案))

① 需要予測・広報、観客誘導

- ・需要予測・広報: 都市交通全体の把握・管理、全体交通需要の予測、把握等を行うとともに、交通需要予測情報等の共有を行う。また、道路や鉄道等の混雑回避に向けた広報を行う。
- ・観客誘導: COC と連携し、駅・会場間の観客誘導の調整を行う。

② 大会輸送管理

大会関係者輸送及び観客輸送の状況の把握・管理等を行うとともに、大会運営情報等の共有を行う。

③ インフラ運行等管理

交通管理者、道路管理者、交通事業者等の指令・管制との連絡調整を行うとともに、運行情報等の共有を行う。

c 輸送センターの担当業務

輸送センター長：輸送センターの全体の統括を行う。

TROC 調整担当：輸送センター長を補佐し、輸送センター内及び MOC との調整を行う。

関係者輸送担当：交通管理者や道路管理者と連携し関係者輸送の管理を行う。

観客輸送担当：鉄道事業者や COC と連携し観客輸送の管理を行う。

需要予測・広報担当：都市交通の状況を把握して需要予測を行い、混雑回避へ向けて市民への広報を行う。

ステークホルダーサービス担当：各ステークホルダーの窓口となる。

会場輸送担当：会場周辺の円滑な輸送を管理する。

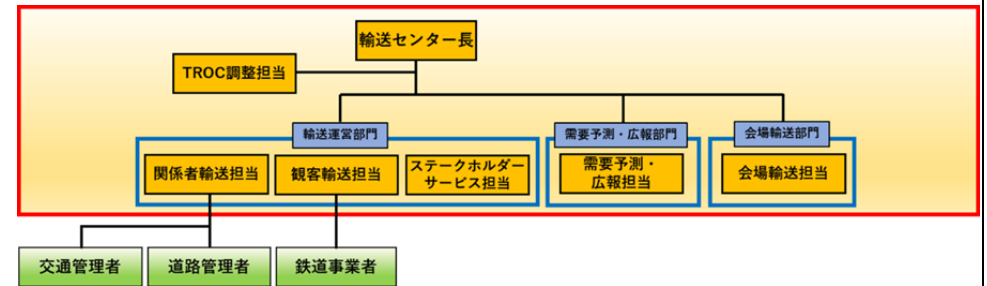


図 11.3 輸送センター業務及び外部組織との連携イメージ

輸送センターでは、常時、交通状況等をモニタリングしており、イレギュラー事象が発生した場合には、上記の各担当が情報連携しながら解決を図る。例えば、オリンピックルートネットワーク（ORN）上での交通事故・渋滞が発生した場合には、大会関係者の円滑な輸送の確保に向け、交通管理者・道路管理者と検討を行う。また、鉄道運行の見合わせ等が発生した場合には、観客の円滑な輸送を実現するため、各関係機関と連絡調整を行う。

d 外部組織との連携

輸送センターは、インフラ運行等管理のため、交通管理者、道路管理者、交通事業者等の参画を得て、連携を図る。

輸送センターと各管理者・交通事業者はイレギュラー事象等に対応するため、輸送センターは大会運営情報等の提供を行うとともに、各管理者・交通事業者は道路交通や鉄道運行状況等に関する情報を提供する。

1.4 交通マネジメント

- ・交通マネジメントに関する提言を反映（全面的に内容更新）

抜粋

1.4 交通マネジメント（p.275）

大都市東京におけるオリンピック・パラリンピックの開催に当たっては、大会関係者及び観客の安全で円滑な輸送を実現するのみならず、物流を含めた都市活動の安定を図り、経済活動を維持する必要がある。

1.4-1 強力な交通マネジメントの必要性

大会期間中の7月から9月上旬は例年交通量が多い上に、大会関係車両等の利用が加わるため、何も対策を行わなかった場合、高速道路の渋滞は現況の2倍近くに、鉄道においても観客の利用等を要因として、会場周辺や近傍路線を中心に局所的な混雑が発生が想定される。

更に、物流車両や一般車両の増加も想定されるため、安全で円滑な大会輸送の実現と、物流を含めた都市活動の安定との両立のためには、市民や産業界の協力を前提として、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。

【首都高速道路では、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、首都高速道路の渋滞は現況の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：観客の滞りに伴うバス・タクシー・レンタカーの利用、地方からの流入 等（省略：図14.1 大会関係車両の走行による1台当たり渋滞損失時間の増加）

1.4-2 東京2020大会の輸送を安全・円滑に行うための基本的な考え方

東京2020大会の輸送を安全・円滑に行うための基本的な考え方は、以下のとおりである。

- a 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。

- b 交通需要マネジメント（Travel Demand Management（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。

- c 道路の交通システムマネジメント（Traffic System Management（TSM））

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。

- d 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、安全で円滑な観客輸送を実現する。

- e 入念な準備と柔軟な対応

事前の機会を最大限活用して試行運用を行い、輸送運営について必要な見直しや追加の施策を検討するとともに、期間中においても柔軟な対応を行う。

- f レガシーの提起と継承

総合的かつ先端的な交通マネジメントを展開し、大都市を始めとする将来の都市交通に関するレガシーを世界に向けて提起、継承する。

1.4-3 大会輸送と交通マネジメントの全体像

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ため、関係機関が協力して道路交通と公共交通において強力な交通マネジメントを実施する。交通マネジメントは、道路交通ではTDM、料金施策による交通需要調整及びTSMにより、公共交通ではTDMを含めた公共交通輸送マネジメントにより構成される。

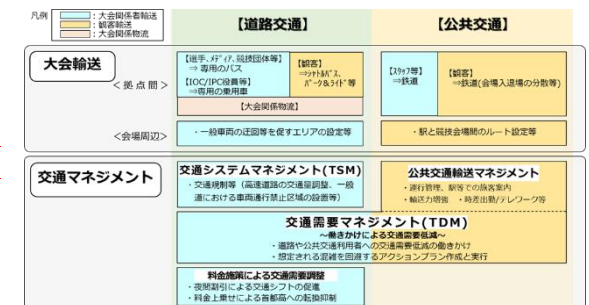


図14.2 大会輸送と交通マネジメントの全体像

14-4 大会期間中の実施目標

大会期間中の実施目標を以下のとおり設定する。

【道路交通】

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を目指す。

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）。

【公共交通（鉄道）】

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。

14-5 交通需要マネジメント（TDM）

a TDMの考え方

大会の成功に向け、働きかけによる交通需要の低減が肝要であり、経済界・業界団体等並びに東京都、国、組織委員会等、多様な主体が一体となった「2020TDM推進プロジェクト*1」を推進することが重要である。

大会開催に伴う影響などについてご理解いただき、混雑の回避に向けた準備を進めていただくため、企業向けの説明会の開催や取るべき対策（アクションプラン）の検討・作成に向けた働きかけ等の取組を進めることが重要である。

大会本番に向けては、更に多くの企業・個人の協力が必要であり、入念な事前準備による都心部や東京圏の広域における更なる交通量の低減、スムーズビズ等*1の取組の戦略的な推進、顧客との物流に関わる調整の促進が欠かせない。

a-1 推進中の主な取組

a-1-1 2020TDM推進プロジェクトの推進（約210団体、約3,200社*2）

東京都、内閣官房及び組織委員会が事務局となり、大会期間中の交通需要の低減を目指すプロジェクトとして、2018年8月8日に「2020TDM推進プロジェクト」を立ち上げた。同プロジェクトでは、主に以下の2つの取組を行う。

① 東京2020公認プログラム*3を活用した取組

- ・業界団体による所属企業への取組促進（説明会の開催など）

② 企業の参画を促す取組

- ・協力企業の募集、企業名公表
- ・大会時の影響等、各種情報の提供

a-1-2 企業説明会等の開催

大会時の交通状況についての理解や混雑回避に向けた確実な準備の実施を促すため、業界団体等の協力を得ながら企業向けの説明会や個別相談会の開催を進める。

① 全体説明会・地区別説明会（延べ約3,800社、約5,000名参加*2）

- ・2020TDM推進プロジェクトや大会の影響を企業に周知する全体説明会、重点取組地区（新宿、渋谷、品川等）ごとに地区内の課題や交通量を低減する取組メニューについて共有する地区別説明会を開催

② 業界団体等説明会（延べ約140団体、約9,300名参加*2）

- ・荷主となる業種（製造、小売・卸）や物流事業者等の業界団体が開催する説明会や研修会に参画
- ・業態ごとに考えられる大会期間中の影響を周知

③ イベントにおける情報発信（3回開催、延べ約1,000名参加*2）

- ・先進的な取組を行っている企業が登壇し、自社の業務内容に即した取組を発信（2019年5月29日、7月1日、11月18日）

企業の担当者等とのコミュニケーションを行う中で得られる対策への意見や、取り組む上での課題等を踏まえ、適宜取組内容の見直し・改善を図っていく。

（省略：図14.3 説明会での主な意見等 図14.4 取組拡大・深度化のための方策（例））

a-2 2019年夏の試行概要

TDM等による交通量低減効果を把握し、大会時の計画に反映するため、2019年夏の試行を実施（試行の実施内容、結果については「【参考】2019年夏の試行」参照）。試行を通じて得られた知見は以下の通り。

a-2-1 目標達成に向けては更なる交通量低減が必要

- 各企業の取組（アンケートに回答した企業のうち32%が人の流れ、15%が物の流れに関わる取組を実施）により、道路交通は一定程度減少。目標達成に向けては更なる交通量低減が必要
- 鉄道もピーク時を中心に利用者が減少
- 「今回実施」「取組を予定」「検討中」と大会に向けた準備を行う企業が多数存在

a-2-2 物流に関する取組加速が必要

- 物の流れに関するメニューに取り組んだ企業の割合は人の流れに関するメニューと比較して少ない。交通量低減に向けて、取組加速が必要

a-2-3 大企業では1社あたりの取組人数の増加、中小企業では取組企業の拡大が必要

- 大規模事業所では、時差出勤やテレワークへの1事業所あたりの取組人数の割合が中小規模の事業所と比較して小さい
- 中小規模の事業所では、取組を行った企業の割合が大規模事業所と比較して小さい

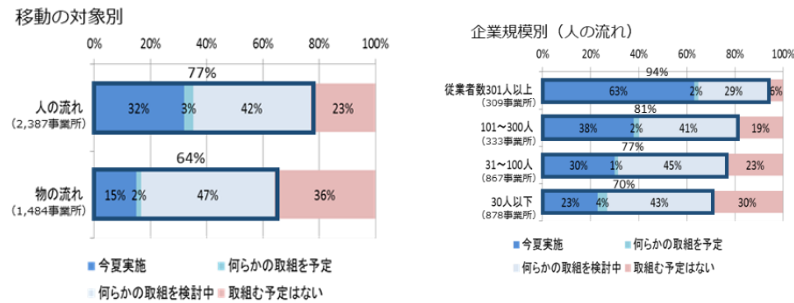


図 14.5 試行期間中の取組割合（企業アンケート）

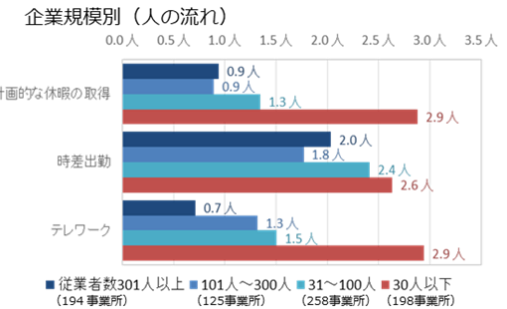


図 14.6 従業者10人あたりの取組人数（企業アンケート）

b TDMの実施方針

b-1 入念な事前準備による更なる交通量の低減

より多くの企業にTDMの必要性を理解し協力していただくための様々な準備と取組を更に推進し、着実な交通量低減を図る。

①働き方改革や物流効率化など既存の施策と連携し、関係省庁と一体となった取組の推進

- 大会期間中の混雑回避に取り組むことは、社員等のライフ・ワーク・バランスの実現、ドライバー不足、緊急時の事業継続の確保等、各企業が抱える問題や社会的な問題の解決に貢献する。
- テレワーク・デイズをはじめとした、大会期間中のテレワーク実施の働きかけや、関係省庁とも連携したベストプラクティスの紹介、先駆的な取組への後押し等により、人の流れを抑制するとともに、物流事業者・荷主等に対する大会本番に向けた働きかけを加速する。

②企業活動に与える影響の見える化

- 企業が、企業活動への影響把握や、大会時に発生しうる混雑の回避策などの立案に活用することを目的として、交通対策を行わない場合の大会輸送に関わる影響度を示したマップ（道路、鉄道、会場周辺）を提供している。
- 企業内での意思決定や顧客との円滑な調整に役立てられるよう、拠点ごとに受ける影響等を抽出・集計する機能を追加。

（省略：図 14.7 大会輸送影響度マップの一例）

③交通需要の効果的な低減に向けた重点取組地区での働きかけの継続

- 「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」16地区において、地区別の特徴を捉えて、交通需要の効果的な分散・抑制を図る。
- このため、道路交通については交通量の30%の低減（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含む）、公共交通についてはピーク時の需要分散の実現に向け、全体説明会・エリア別説明会などを継続的に実施し、重点取組地区内に事業所がある企業や取引先がある企業の理解と協力を着実に得ていく。（省略：図 14.8 重点取組地区（16地区））

b-2 スムーズビズ等の取組の戦略的な推進

企業及び個人の混雑回避に向けた行動の必要性についての理解や、具体的な行動を促すため、スムーズビズ等の取組を戦略的に推進し、効率的・効果的なTDM広報を実践していく。

①企業とのコミュニケーションの充実による企業の理解促進と取組意欲の高揚

- ・企業のアクションプラン作成に向け、企業向けの個別相談会、個別コンサルティング派遣などの支援を通じた、個々企業への丁寧な働きかけによる確実な実施を促す。
- ・各企業の事業への影響把握やアクションプラン作成を支援するハンドブック、アクションプラン作成支援ツールの提供等により取組を支援する。
- ・開催都市として、東京都自らも交通混雑緩和に向けた取組（都庁2020アクションプラン）を実施し、企業等に示していく。

（省略：図14.9 説明会の開催、図14.10 個別相談会の開催、図14.11 ハンドブックの提供、図14.12 アクションプラン作成の手順、図14.13 企業活動に伴う移動の種類と取組の方向性、図14.14 取組例）

【都庁2020アクションプラン】の取組

・企業等の交通混雑緩和に向けた取組を推進するためには、まず、都庁自らが取り組むことが重要であり、2019年4月に「都庁2020アクションプラン」として取組内容を取りまとめた。2019年夏には、大会時を想定してアクションプランの取組を実施し、取組の実績や課題等を踏まえ、大会時の着実な実施に向けて、具体の推進策を取りまとめ、11月に「都庁2020アクションプラン」を更新した。これらの都庁の取組を企業や自治体等に示し、アクションプランの作成、交通混雑緩和に向けた取組の実施を働きかけていく。

オフピーク通勤の実施

- 都庁完全オフピーク
時差出勤、テレワーク等により各取組日で本庁職員、のほぼ全員（約8,600人/日）が実施
- 出勤者の徹底抑制
本庁職員、の3分の1程度に抑制
- 全員テレワーク
端末配備済みの本庁職員、延べ約13,900人が実施
（テレワーク・デイズ期間全体では、延べ約14,900人が実施）
* 窓口業務、監視、2020大会関連イベント業務、育児・介護等で実施困難な職員を除く

備品やコピー用紙等の納品時期の変更

昨年7,8月と比較して納品回数を約50%削減 約1,900回⇒（今夏）約920回
（具体の取組）
例年の納品実績等から必要な品目・数量等を把握し、前倒し納品

コピー用紙・ごみの削減

昨年7,8月と比較して、期間中に本庁舎から搬出するごみ総量を約25%削減
（具体の取組）
ペーパーレスの推進、古紙・シュレッダー紙等を会議室等へ保管

計画的な業務執行による期間中の移動の回避

- ・臨海部や競技会場周辺等への出張や現場視察、会議等の日程等を変更
- ・朝の通勤時間帯を避けて移動

庁有車利用の抑制

昨年7,8月と比較して、本庁舎における庁有車利用を約40%削減
（具体の取組）
庁有車を利用する出張日程等の変更、公共交通機関を利用して移動

都庁発注工事の調整

期間中に施工中の約6割の工事で取組を実施
（具体の取組）
現場の休工日を取組期間中に振り替えた、車両の資材搬入・廃材搬出等を減らした、工事関係者の通勤を車から公共交通機関に変更した

Step1	Step2		Step3
取組項目 (記入)	内容	いつ どのくらい	責任者/部署 実施の推進方法/確認方法
取組項目	内容 (いつ、どのくらい)		取組推進の責任者/部署 実施の推進方法/確認方法
<抜粋> ■ 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 ■ 備品やコピー用紙等の 納品時期の変更 ■ コピー用紙・ごみの削減 ■ 都庁発注工事の調整	■ 本庁職員の約半数(5,000人程度)が 実施 ■ 主に本庁舎の業務で利用を控え、利用 する場合も高速道路や競技会場周辺等 を避けて移動する ■ 都庁各局の本庁・出先事業所含む 約900箇所へ納品しない ■ 会議資料の電子化、ごみ搬出前・後倒 しによりごみ総量約40%削減【本庁】 (出先事業所でも取組を実施) ■ 「東京2020大会開催時における都庁 発注工事の調整に関する取組方針 (2019.10版)」に沿って、工事の 発注時期の調整や、工事車両の出入り 調整等を実施	■ 各局総務・ 人事担当 課長 ■ 各局総務・ 庶務担当 課長 ■ 各局総務・ 庶務担当 課長 ■ 各局総務・ 庶務担当 課長 ■ 各局工事 主管課長	■ 各部署で大会時の執行体制を検討 ■ 利用を控えてほしいエリアや期間等を整理し、 職員へ明示 ■ 事前納品するコピー用紙等を保管しておく 会議室等を予め確保 ■ 来年度の物品契約等の仕様書に、大会時の 納品を控える旨等を明記 ■ 本庁舎のごみ収集運搬契約の仕様書に、大会 時のごみ搬出回数削減を明記 ■ 合同庁舎等へ間借りしている事業所では、施 設管理者等へ協力を依頼 ■ 既発注工事では、受注者と早期に協議を開始 ■ 今後発注する工事では、工事調整の取組を仕 様書で明示、契約後に具体の取組を検討 ■ 工事関係事業者へ協力を依頼

図14.15 都庁2020アクションプラン～2019年の取組実績～（抜粋）

図14.16 都庁2020アクションプランの取組（抜粋）

② 優良な取組に対する表彰・公表を通じた取組意欲の向上

・スムーズBiz推進期間における意欲的・先進的な取組を、スムーズBiz推進大賞として表彰し、表彰式の開催やHPなどで広く公表を行うことで、取組への関心・意欲を高めていく。

③ 中小企業や個人の行動変容に向けた働きかけの本格化

・経済団体・業界団体に所属する企業の経営層や担当部署への働きかけに加え、中小企業や個人に対する大会期間中の就労、余暇活動（レジャー、eコマース等）に伴う交通行動の変容を促す取組を本格化する。
・個人の行動変容を促すためには、様々な幅広いターゲットに働きかけられるよう、関係機関とも連携しながら、様々なメディア、手法による総合的・効果的な広報を展開する。（SNS、TV、ポスター、政府・自治体広報、交通機関での広報等）

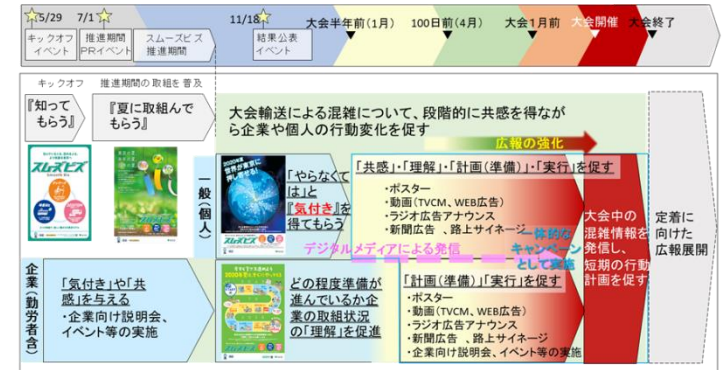


図 14.17 大会に向けた広報展開

1.4-6 大会時の物流円滑化に向けた取組

物流についてはサプライチェーン全体での協力が必要であり、業種や業態毎の特性にも配慮するとともに、大会物流による影響も考慮しながら、発・着荷主、物流業も含めて、さまざまな規模の企業の物流効率化、走行台数の低減に向けた取組を推進する。

a これまでの取組推進について

物流に関わる事業者からのご意見を、2020TDM 推進プロジェクトのホームページで随時受付けている。また、見落とされがちな備品・コピー用紙といったものや、ゴミなどの静脈物流についての TDM の取組についても働きかけている。

また、スムーズBiz（東京都が新しいワークスタイルや企業活動の東京モデルとして、TDM とテレワークや時差Bizなどの取組を一体的に推進している取組）のイベントなどで、先進的な取組をしている企業の事例紹介を交えながら、物流に関する TDM の取組を企業に向けて呼びかけている。

物流関連の業界団体と連携してサプライチェーンに関わる企業向けに、大会時の TDM の取組推進に向けた説明会を実施してきた。企業との個別の意見交換もしている。

【荷主企業や物流事業者等へのヒアリング結果（例）】

時間指定、リードタイムの緩和

- ・時間指定や翌日納品で慣習化している部分がある
- ・輸出入で、複数の海外取引先があるが、前後半年～3 か月をかけて少しずつコンテナ量を調整すれば大会中の量を減らせる可能性がある
- ・小ロットのものを多頻度で配達しているが、在庫スペースがあれば頻度を減らせる可能性がある

届け先での滞在時間の短縮など

- ・長時間待機、付帯作業、立ち合い検品などドライバーが届け先に長時間滞在し、結果として走行台数が増え、空車の時間も増えている
- ・搬入・搬出の時間が読めるようになれば、車両が減らせる可能性がある

企業連携、共同物流の促進

- ・トラックの積載スペースが余っていることがある。プラットフォーム作りや連携の呼びかけができると良い
- ・温度指定が同じ軽いものと重いものを混載する等、他の企業と共同で取り組むメリットがある

<物流関連企業ヒアリング等より>

【物流に関する取組メニュー（例）】

- 量・回数を減らす : まとめ納品・発注、リードタイム延長、積載効率アップ等
- 時期・時間をずらす : 納品時期変更、夜間配送、時間指定変更（オフピーク）等
- 場所・ルートを変える : 影響が大きいエリアを回避した走行ルートの設定等

b 民間企業の取組状況や意向について

【2019年夏の試行 アンケートから分かる取組意向】

2019年夏の試行では、テレワークや時差出勤など、人の流れに関する取組を実施した企業が多い。一方、物の流れに関しては、取組に着手している企業が少なく、数%に留まっているが、「大会までに取組予定」との回答が多いことは今後の伸びしろと期待できる。

【企業の取組事例】

(加工食品) A社

- ・混雑や規制を避けたコース、日時で配送を工夫
- ・翌々日納品で翌日納品よりもリードタイムを長くすることで効率的かつ確実な配送
- ・簡素な検品レスを進めることで荷役作業の省力化を図り、ドライバーの負担を軽減し納品時間を短縮することで、より効率的な配送を実施

(建設) B社

- ・3つのモデル現場で独自のアクションプランを作成
- ・資機材搬入と発生土搬出の大型ダンプを兼用して工事車両を削減
- ・搬入出車両の50%を昼間オフピーク時に時間帯変更
- ・ORNを避けた車両動線への変更

(飲料) C社

- ・夏は物資の移動が増える時期であるが、大会期間中は3割以上の分散及び削減を目指す
- ・原材料の一部や輸入商品の受け入れ時期の前倒しにより約6%の削減
- ・原材料の都内配送センターへの配送等をピーク時間帯以外へ変更し、約29%の分散

c 今後の進め方

【荷主企業の更なる理解促進】

サプライチェーン全体での大会期間中の物流効率化を図るため、荷主企業へリードタイムの緩和など理解を求めていく。業界団体や関係省庁と連携し、荷主向けに大会期間中の物流に関するTDMへの取組についての依頼文を发出するなど、取組を進めていく。

【物流事業者の取組支援】

関係省庁と一体となり、ベストプラクティスの紹介、先駆的な取組への後押しを促進していく。また、行政用地の活用、地域別共同配送の実施や、大会期間中の交通混雑を加味した経路検索ができるツール提供の検討を進めていく。

【業界団体と連携した取組】

業界団体と連携しながら、TDM説明会の実施、最新情報の提供を継続していく。今後も引き続き連携しながら、各業界や企業の、より具体的な取組推進の支援をしていく。

【中小企業の取組支援】

中小の荷主・配送事業者に大会に向けた対策を知ってもらうことから始める。TDMの取組の必要性への理解を得ながら、各企業に合った取組を計画・実施しやすくなるようなツールや、気軽に利用してもらえるコンサルティングサービスを提供していく。

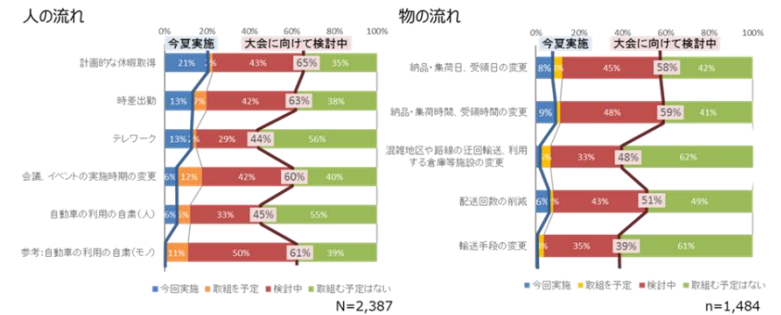


図 14.18 企業向けアンケート結果

方策例 1 TDMへの対応を図るための荷捌き計画の変更

○対象：大規模小売店舗立地法適用の都内事業者のうち、TDMに協力していただける事業者
 ○期間：2020年6月1日(月)～2020年9月6日(日)
 ○届出：TDMへの協力要請に基づく取組として荷捌き時間帯等を変更する場合は届出が必要
 ○荷捌き時間帯の変更にあたっての遵守事項

①事前報告
 ・変更を予定している事業所は、①変更実施期間、②変更する時間帯、③変更時間帯に入庫する概ねの台数について、あらかじめ報告すること

②交通安全対策
 ・変更にあたっては、周囲の交通状況や道路規制などを確認し、必要最小限の範囲とすること
 ・特に、店舗に至るルート上に通学路など学童の通行が見込まれる場合は、必要に応じた配慮を行うこと

③周辺地域への十分な配慮(騒音・安全)
 ・変更にあたっては、周辺地域への影響を十分配慮した荷捌き時間とすること
 ・関係法令等の基準を遵守し、搬入車両による騒音、振動や、荷捌きによる騒音等にも配慮すること
 ・事業者の責任において、必要に応じた住民対応等(例えば、チラシ配布や掲示板などの事前周知)を行うこと

方策例 2 東京港における円滑な物流機能確保に向けた取組

○荷主企業に大会期間中の貨物量の抑制、時間やルートの変更の検討を依頼
 ○東京港で以下の取組を推進

①コンテナターミナルのゲートオープン時間拡大 ⇒ 港湾関係車両の交通量の時間的分散化 ※関係者との協議により実施
 ②24時間利用可能な一時保管場所(ストックヤード)の増設 ⇒ コンテナ貨物について早朝・夜間の配送を促進
 ③臨海部道路のWebカメラ増設 ⇒ 臨海部の交通状況のリアルタイム配信を充実 など

<ストックヤード利用イメージ>
 夜間・早朝 日中
 荷主(輸入企業・産産等) ③荷主や産産等に配送(ストックヤードから出庫) スtockヤード コンテナターミナル
 ②コンテナを仮置き ①コンテナターミナルからコンテナの引取り(ストックヤードへ入庫)

<臨海部道路のWebカメラ増設>
 既存Webカメラ設置エリア 既存のWebカメラ映像(青海)
 品川コンテナ埠頭 新港コンテナ埠頭 大井コンテナ埠頭 中央業務棟外側コンテナ埠頭

【物流効率化や走行台数の低減のきっかけとなるその他方策の展開】
大会期間中の物流車両の交通量低減、混雑緩和等に向け、有効な方策を積極的かつ総合的に展開していく。

1 4 - 7 大会時の工事調整

東京 2020 大会期間中の交通混雑緩和に向け、工事調整を進め、路上工事によるボトルネックを回避するとともに、工事から発生する車両を削減することが重要である。

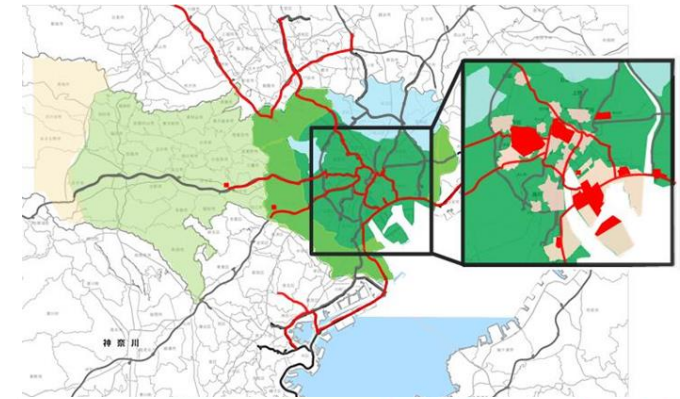
そこで、都庁発注工事の調整に関する取組方針を策定し、道路や港湾・上下水道等の都庁各局工事を調整するとともに、公共や民間工事の発注者、工事受注者に対して、広く工事調整への協力を依頼していく。

a 都庁発注工事の調整に関する取組方針 (2019.10 版)

その年に必要な工事を着実に実施することを前提に、発注時期の調整や工事車両の出入り調整等の取組を実施する。工事調整の取組が必要なエリアを細分化し、対象地域における工事調整の取組をきめ細かく設定している。また、競技会場に近接した建設発生土受入施設の昼間受入を中止するなど、工事調整の取組を進めている。

【工事調整の手法】

- 工事発注時期の調整
- 工事の一時休止
- 工事車両の出入り調整
 - ・朝夕ピーク時間、競技会場周辺は競技前 3 時間から競技後 1～2 時間を避ける
 - ・資材等の搬入を前倒しし、大会期間中の搬入回数を削減する
 - ・廃材等を集約し、大会期間中の搬出回数を削減する 等
- 工事を夜間に実施・振替
- 混雑回避（高速道路や大会関係地域を通行しない等）



		多摩地域 (圏央道外)	多摩地域 (圏央道内)	区部 (会場/ORN等がない区)	区部 (会場・ORN等がある区内/ 環7外側)	区部 (会場・ORN等がある区内/ 環7内側)	大会関係地域② (重点取組16地区 (大会関係地域①を除く))	大会関係地域③ (ORN/PRN ・横浜輸送ルート ・横浜金福周辺 (通行規制道路・注回 期前、注回期前内))						
路上工事	道路工事 (都道等)	E 混雑回避 (25日間)						①日中の路上工事を避け、車両数を削減(35日間)						
	企業者 路上工事 (水道・ 下水道等)							A 発注時期調整 B 一時休止 C 工事車両 出入り調整 D 夜間振替 E 混雑回避		A 発注時期調整 B 一時休止 C 工事車両 出入り調整 D 夜間振替 E 混雑回避		A 発注時期調整 B 一時休止 D 夜間振替		A 発注時期調整 B 一時休止 D 夜間振替*
	公共工事 (路上工事以外の 施設工事等)							A 発注時期調整 B 一時休止 C 工事車両 出入り調整 D 夜間振替 E 混雑回避		A 発注時期調整 B 一時休止 C 工事車両 出入り調整 D 夜間振替 E 混雑回避		A 発注時期調整 B 一時休止 C 工事車両 出入り調整 D 夜間振替*		A 発注時期調整 B 一時休止 D 夜間振替 E 混雑回避

図 14.19 対象地域と取組

(「東京 2020 大会開催時における都庁発注工事の調整に関する取組方針 (2019.10 版)」より)

b 工事発注者（公共・民間）や受注者への工事調整の協力依頼

都庁発注工事の調整に関する取組方針 (2019.10 版) を基に、広く工事発注者（公共・民間）や工事受注者へ工事調整の協力を依頼している。また、競技会場周辺の道路では、路上工事（道路占用工事等）に伴う車線規制による混雑を回避するため、会場ごとの交通規制等を行う範囲に合せ、路上工事を控えてほしい路線やエリア、時間等を示し、路上工事の抑制を依頼している。

1 4 - 8 料金施策による交通需要調整

a 料金施策の考え方

TDM により交通需要が減少した場合においても首都高速道路の交通量は減り難い傾向にあること、大会関係車両やその他大会に伴って発生する追加的交通により交通量が増加すること、約 1 か月に及ぶ大会期間中に交通需要の低減・分散の継続が必要であることなどを踏まえると、首都高速道路において休日並みの良好な交通状況を目指すためには、流動性確保に向けた追加対策が必要である。

追加対策としては、ナンバープレート規制や HOV レーンなども挙げられるが、首都高速道路の構造的な問題（片側 2 車線など）等が存在するため、既存 ETC システムが活用可能な料金施策による交通需要調整が適当と考えられる。

料金施策による交通需要調整の内容は、首都高速道路の流動を確保する効果、TSM など交通規制を行う強度と影響、一般道での交通渋滞の発生などの影響、さらには料金の経済的負担の度合いの観点などを考慮することが重要である。

b 料金施策の実施方針

東京圏の ORN/PRN の基幹をなす首都高速道路について、大会時の交通需要増への対応や、期間中を通じた TDM の効果継続の観点などから、夜間割引を行うとともに、日中の時間帯の料金を乗せを実施し、車両の分散利用を促す。なお、料金を乗せに伴う収入と、夜間割引の実施や料金システム改修等にかかる費用などが均衡するように検討する。

① 大会輸送の円滑化 ⇒ 大会期間中に限定して適用

・2020年7月20日(月)～8月10日(月・祝)、8月25日(火)～9月6日(日)の35日を対象に以下の施策を適用

② 夜間割引の導入による交通シフトを促進

・ETC搭載車両を対象に夜間半額割引(首都高速道路全線)

③ 料金上乗せは、昼間時間帯においてマイカー等に対して実施

・都市活動の安定との両立の観点から、他の交通への転換が困難な公共交通、物流車両、障がい者(身体・知的・精神障がい者)、福祉車両(社会福祉事業(第一種、第二種)の用にもつぱら供する車両等)等は対象外

・TDMによって道路交通全体の需要が削減された状況において一般道から首都高への転換を抑制するため、ETC搭載の有無にかかわらず、マイカー等を対象に都内区間において1,000円を上乗せ

※なお、料金施策については、12月時点で導入に向けて道路整備特別措置法による手続きが進められている。

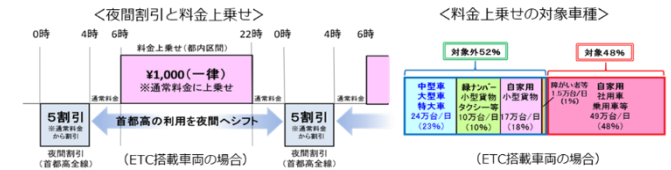


図 14.20 料金施策による夜間割引と料金上乗せ

14-9 交通システムマネジメント (TSM)

a TSMの考え方

東京2020大会のORN/PRNにおいては、過去大会で導入されている大会専用レーンを高速道路へ導入すると、一般交通への影響が非常に大きくなり、大会関係車両にも影響が及ぶことが確認された。このため、TDMにより交通量が低減された状況下において、交通量のピーク時間帯を中心に、状況に合わせた各種対策を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、ORN/PRNの円滑な交通状況を維持する。

TDMによる交通量低減が少ない状況下では、TSMの流入調整等による影響が大きいため、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を図るためには、TDMによるベース交通量の低減が必須である。

b TSMの実施方針

ORN/PRNの円滑な交通状況を維持するため、レギュラー時、イレギュラー時のそれぞれの状況に応じて高速道路及び一般道において適切な交通対策を行う。

①レギュラー時の対応

レギュラー時は、一般交通への影響を最小限としながらORN/PRNの円滑な交通状況を維持するための対策を行う。

具体的には、高速道路においては、都心方向へ向かう経路上の本線料金所での開放レーン数の制限による通行制限や、ORN/PRN上の混雑を解消するために効果的な入口の閉鎖等により、交通状況に応じた必要量の流入調整を機動的に実施する。

また、一般道においては、大会専用レーン・優先レーンの設定、駐車対策、信号調整、会場周辺での車両通行禁止等を現地の状況を踏まえ実施する。(詳細は9-6 会場周辺対策を参照)

(省略: 図 14.21 TSMによる流入調整の役割イメージ、図 14.22 TSMのイメージ)

②イレギュラー時の対応

事故、自然災害等に伴う交通容量低下などのイレギュラー時においては、事故等の個々の事象に応じた効果的な対策により、ORN/PRNへの影響を最小限に抑える。

具体的には、レギュラー時の対応の強化に加え、ORN/PRNの上流部における本線車線規制、区間通行止、高速道路JCT部での方向別規制等を、事象の内容や程度に応じて実施する。

イレギュラー対応による周辺交通への影響軽減及び対応余力の確保のため、TDMにより交通量を低減し、レギュラー時における交通規制実施の必要性を少なくする。

14-10 公共交通輸送マネジメント

a 公共交通輸送マネジメントの考え方

「①輸送力の確保」「②観客の需要分散・平準化」「③一般利用者の需要分散・抑制」の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。

【大会期間中の実施目標】

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。

【3つの施策】

- ・「①輸送力の確保」については、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」については、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」については、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。

【推進中の主な取組】

①輸送力の確保

- ・ 鉄道事業者と増発等について協議・調整、深夜輸送の基本的な考え方を公表
- ・ 2019年秋時点の情報による需要推計に基づき、大会時の具体的なダイヤ策定を鉄道事業者に依頼予定

②観客の需要分散・平準化

- ・ テストイベントや大規模スポーツイベント等の事例を収集し、大会運営の具体的なオペレーションの検討に反映

③一般利用者の需要分散・抑制

- ・ 企業や個人等の協力を得て、2019年夏の試行を実施

b 公共交通輸送マネジメントの実施方針

【各時間帯における3つの施策の組合せ等】

①平日朝のピーク時間帯

- ・ 1日を通じて最も需要の大きい時間帯であり、各路線において輸送力が最大に近い状態で運用されているため、輸送力増強の余地が少ない。
- ・ この時間帯は、観客に比べ一般利用者が多いことから、一般利用者、特に朝の通勤需要をターゲットとした需要分散・抑制（TDM）の取組が重要な時間帯である。
- ・ 特に、混雑の激しい駅や路線等※については混雑情報の積極的な情報発信等により、引き続き重点取組地区等における取組を推進する。

【朝の通勤需要をターゲットとしたTDMの取組】

一般利用者の需要分散・抑制	取組の目安 (平日朝ピーク1時間)
首都圏	朝の都心方向に向かう通勤需要を中心に鉄道利用者の 1割程度 の低減を目指し、行動変容を働きかけ
重点取組地区のうち混雑の激しい駅や路線*	観客が集中する日時等は、混雑の激しい駅や路線*を利用する鉄道利用者の 3割程度 の低減を目指し、行動変容を働きかけ

※ 特に混雑の激しい駅や路線（詳細は大会輸送影響度マップを参照）

- ・ 観客利用想定駅や競技会場近傍路線への乗換駅等
- ・ 普段から混雑している路線や朝ラッシュ時間帯に観客需要が多く発生する路線等

- ・ 鉄道利用者の多い時間帯であることから、観客に対しても混雑状況に関する情報発信、朝のピーク時間帯を避けた来場の呼びかけ、混雑した電車に乗る際の注意事項の発信などを実施し、需要の分散および混雑の緩和を図る。

- ・ 観客の集中や時差通勤の影響により混雑が激しくなる区間等については、輸送力確保についても調整していく。

②昼時間帯などその他の時間帯

- ・ 輸送力の増強等により大部分の混雑は解消されるものの、会場近傍など局所的な混雑が残る一部の区間においては、会場ごとに観客の需要分散・平準化について更なる取組を推進する。

③3つの施策の効果を更に高めるため、効果的な情報発信を併せて行っていく

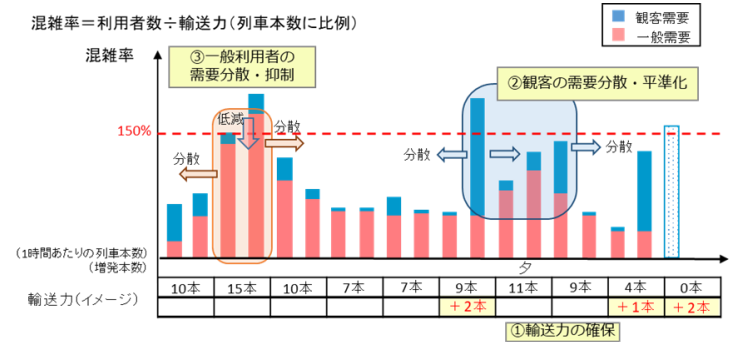


図 14.23 3つの施策の組合せイメージ



図 14.24 大会輸送影響度マップ (7月31日、朝8時～9時)

14-11 大会成功に向けた交通マネジメントの展開

a 道路の交通マネジメント運用の考え方

道路の交通マネジメントが適切に機能するためには、TDM、料金施策による交通需要調整、TSMそれぞれの施策が相互に連携しながら有効に機能し、全体で最大の機能を発揮していくことが肝要である。

中でも、交通マネジメントの基本的な施策であるTDMによる十分な交通量低減は、他の施策が効果的に機能するためにも不可欠であることが、試行等からも明らかになっている。

このため、TDMを基本としながら、大会期間中の交通量の増加等も想定されることから、それに対応する料金施策による交通需要調整や、都市活動への影響、イレギュラー時の対応も考慮したTSMを組み合わせた運用が重要である。

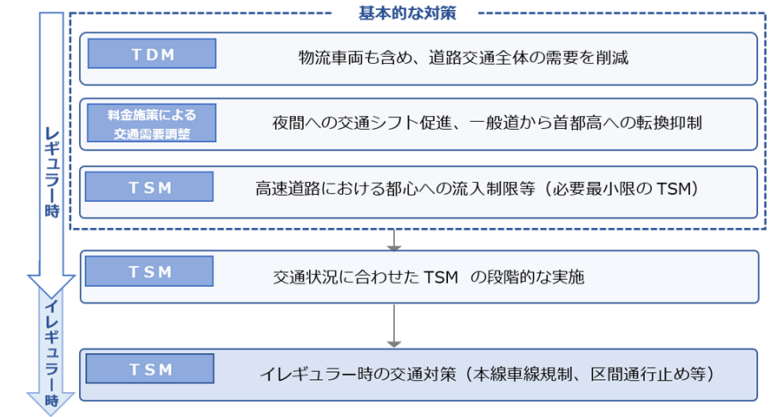


図 14.25 道路の交通マネジメント運用の考え方

b 公共交通輸送マネジメントの展開

公共交通輸送マネジメントでは、3つの施策の効果を高める情報発信が重要であり、混雑する駅や区間、避けてほしい時間帯等の具体的な情報の提供に努める。また、IC乗車券の利用促進や駅案内サイン等により、円滑な旅客流動を確保することが重要である。

このため、変動する需要を踏まえた柔軟なオペレーションの検討とともに、通常時及び非常時における大会運営サイドと鉄道事業者など様々な主体間での大会情報や運行情報などの適切な情報共有、連絡を行う体制の確立が重要である。

さらに、観客輸送に関連する広報（会場ごとのアクセス方法、深夜輸送等）や、臨海部などの観客等が集中するエリアについて全体的な対策の検討が必要である。

c 交通マネジメントに関する広報戦略

大会時における交通マネジメントの効果を高めていくためには、多くの企業や市民の理解を得て、大会時の交通状況や協力をお願いをわかりやすく、きめ細やかに隅々まで伝えていく広報戦略が重要である。

① 広報の対象、時期、テーマ、ツール等の戦略

・協力いただく多くの企業、市民等に対し、大会までの時間軸や大会気運の高まりに応じた有効なテーマ（内容）や影響を考慮したツール（TV、ポスター等）の選択

② 企業や市民等が自ら参加・協力・取組の意識を高められる工夫

・大会の成功、円滑な輸送といった視点は勿論、企業や市民等自らが参加、協力していただける意識を高められる広報等の展開

③ 交通マネジメントに関する、一体的でわかりやすい内容の周知と各種連携

・協力いただきたい企業や市民等の目線に立った施策内容のわかりやすい広報、各種広報内容（TDM、料金施策による交通需要調整、TSM等）の連携

d その他の交通マネジメント施策

交通マネジメントの推進に併せ、会場周辺地域における駐車場対策などの交通対策や、事故・自然災害時等の対策について検討を行い、あらゆる状況に合わせた入念な準備を実施していく。また、輸送センター*におけるリアルタイムの交通状況把握や、状況に合わせた適切な情報発信等の対応ができる仕組みを構築する。

① 会場周辺地域等における対策

・うろつき交通を抑制する駐車場予約制の導入、情報提供などの駐車場対策

・通行規制エリア、迂回エリアなどの交通対策

② 事故・自然災害時等における対策

・事故発生頻度を抑える交通事故防止対策

・道路交通の代替ルート設定等の具体的対応

③ 情報ツール、情報共有に関する事項

・ORN/PRNの迂回の呼びかけや迂回案内を行う情報ツール

・大会時の交通関連情報の収集、交通状況のモニタリング・情報共有体制の整備（輸送センターの整備）

14-12 将来の都市交通に関するレガシー

オリンピック・パラリンピックにおける安全で円滑な輸送と、都市活動の安定との両立に向け交通マネジメントに取り組むことは、世界の潮流である。

こうした中、行政、経済界、企業、そして市民一人一人が一体となって、総合的かつ先進的な交通マネジメントを実現し、東京2020大会を成功に導いていくことが何よりも重要である。そして、日本社会が率先して行う取組を発信するとともに、以下の内容を次世代へのレガシーとして継承されることを期待する。

働き方改革や物流の効率化が実現し、持続的な経済発展が続く中で、交通の時間的・空間的な集中を避けた上手な交通行動が、市民の理解と協力のもとに実現された状態の定着
道路・公共交通ネットワークに関する交通情報や取るべき行動を知らせる情報提供、災害時等でも円滑な輸送が可能となるツールや体制の構築
道路・公共交通ネットワークにおけるバリアフリー化、駅改良などの推進

【参考】2019年夏の試行

1 試行の実施期間

2019年7月22日(月)～9月6日(金)

2 試行の実施内容

大会一年前に、大会本番並みの目標を掲げ、交通混雑緩和に向けた取組の総合的なテストを実施

a TDMに関する試行

・企業等への働きかけ、政府、都庁の取組 等

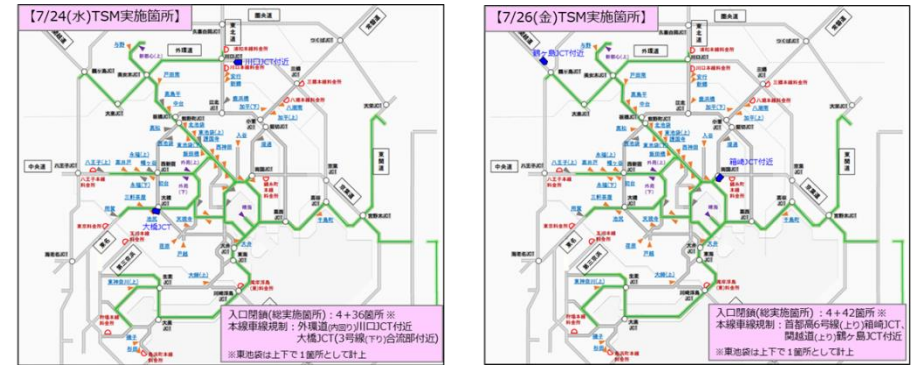
b TSMに関する試行

- ・高速道路の本線料金所流入調整、入口閉鎖
- ・一般道路の交通対策(信号調整)

2019年カレンダー

日	月	火	水	木	金	土
7/14	15	試行期間(スムーズズ推進期間)				20
21	チャレンジウィーク(7/22～26)、コア日(7/24)					27
28	集中取組期間①(7/22～8/2)					3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	集中取組期間②(8/19～8/30)					24
25						31
9/1	2	3	4	5	6	7

図 14.26 試行期間



【凡例】— ORN(大会ルート) △ 本線料金所(流入調整実施) ◀ 終日閉鎖入口 ◀ 閉鎖入口(追加) ■ 本線車線規制

図 14.27 TSM実施箇所(7月24日(水)、7月26日(金))

< TSM実施内容 >

①実施日

- ・2019年7月24日(水)、7月26日(金)

②終日実施(0時～24時)

- ・本線料金所流入調整 : 11箇所
- ・入口閉鎖 : 4箇所

③交通状況に応じて実施

- ・入口閉鎖※ : 35箇所(24日), 33箇所(26日)
- ・本線車線規制 : 2箇所(24日), 2箇所(26日)

※最大の同時閉鎖箇所

3 試行の実施結果

a 道路交通

<交通量の減少>

- ・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

<渋滞の減少>

- ・都心部の高速道路において、大幅に渋滞が削減

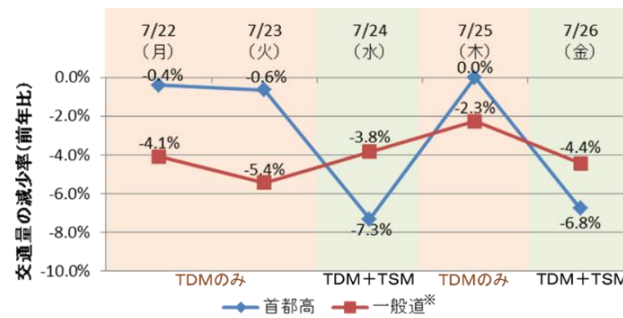


図 14.28 チャレンジウィークの交通量減少率(対前年同月同週同曜日)

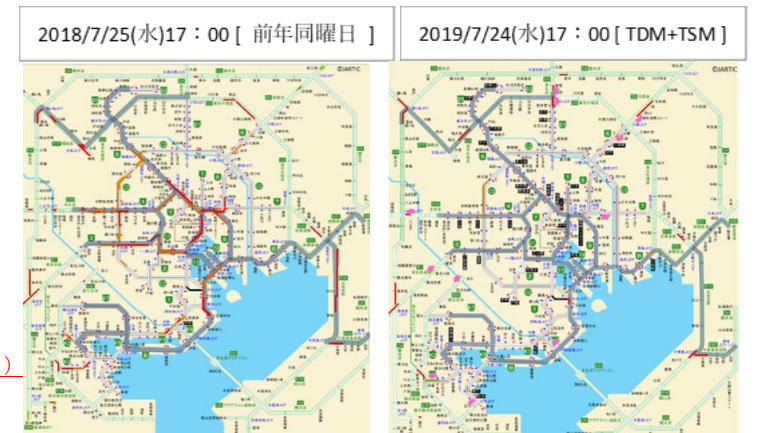


図 14.29 TSM実施日(7月24日)における速度図(対前年同月同週同曜日)

b 公共交通（鉄道）

- ・16の重点取組地区の合計で朝ピーク時間帯（8時台）の利用者数が対前年比約3%減少し、その周辺の時間帯に分散
- ・ピーク1時間の駅利用者数が減少したのは、7月24日のみ。継続性が課題
- ・特に先導的なTDMの取組を行った日・地区においては大きく減少
- ・一方、地区や日により利用者数の変化量には差が生じた

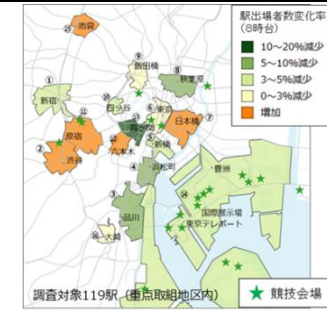


図 14.30 駅出場者数変化率（8時台）

1 5 車両の調達・管理・運用

- ・観客シャトルバス（調達方法、車種・台数、管理）を追加

抜粋

1 5 - 2 観客用シャトルバス車両（p 3 0 3）

a 調達方法

観客の輸送は、鉄道等の公共交通機関を利用して輸送することを原則とするが、競技会場までの徒歩圏内に鉄道等の公共交通機関が無い場合や、最寄りの鉄道駅だけでは、輸送力が不足する場合は、近隣の鉄道駅などから観客用シャトルバスを運行する。

観客用シャトルバスの車両は、安全かつ円滑な運行を確保するため、各都道府県バス協会に加盟する事業者であることを条件とし、運転手と合わせて調達する。

東京 2020 大会では、観客シャトルバスを 15 会場で運行する。そのうち、宮城スタジアム、福島あづま球場、茨城カシマスタジアム、埼玉スタジアム 2002、霞ヶ関カンツリー倶楽部、陸上自衛隊朝霞訓練場、釣ヶ崎海岸サーフィンビーチ、伊豆ペロドローム、伊豆マウンテンバイクコース、富士スピードウェイの 10 会場については、組織委員会が、旅行会社と業務委託契約を締結し、契約後は速やかに旅行会社がバス会社からバスを調達し、バスを運行する。また、札幌ドーム、東京スタジアム、海の森水上競技場、海の森クロスカントリーコース、馬事公苑の 5 会場は、地元バス事業者が既存路線による増便対応などによりバスを運行する。

現在、旅行会社を通じてバスを調達する会場については、早期の契約締結を進めており、また、既存バス路線を活用する会場については、地元バス事業者との大会への協力に関する文書の取り交わしを進めている。

b 車種及び台数

観客用シャトルバスに使用する車両は、路線バスタイプ、観光バスタイプの 2 種類を予定している。

路線バスタイプは、乗車定員が多いため、比較的短距離の輸送を中心に使用するほか、乗降口が 2 箇所あり、低床式であるため、観光バスタイプに比べて乗降が容易であり、更には車いすを固定することが可能であることから、アクセシビリティに配慮が必要な観客の輸送も含めた使用を検討している。

観光バスタイプは、長時間の移動を要する場合、また経路上で高速道路を経由するルートでの輸送を中心に使用することを検討している。

バスの必要車両台数については、2019 年 7 月 31 日時点での試算で、1 日当たり最大で 1,100 台と想定しているが、今後も車両・ドライバーの確保見込みなどを踏まえながら、精査していく。

c 車両の管理

観客用シャトルバス車両の管理については、大会関係者用バスとは異なり、デポを設置せず、運行管理は各バス事業者が運行管理を行い、会場ごとの観客シャトルバスの運行統括は組織委員会が契約した旅行会社が行うことによって、一体的かつ円滑な運営を進めていく。

1 8 輸送スタッフ

- ・各輸送スタッフの訓練内容、スケジュールなどをより具体的に記載

抜粋

1 8-2 輸送スタッフの訓練 (p 3 0 9)

輸送スタッフの訓練は、大会の成功を収めるにあたって重要な要素である。

特に、ドライバーに対しては、安全運転やアイドリングストップをはじめとしたエコドライブ、ルート習熟のための研修、ORN/PRNの走行訓練等が必要となる。

また、パラリンピックにおける輸送スタッフに対しては、障がいのある大会関係者のニーズに配慮した乗降のサポート方法等のトレーニングも実施する。ドライバーに対しては、アクセシブル車両の操作訓練も行う。

a フリートドライバー

プロドライバー（約 1300 名）及びボランティアドライバー（約 6800 名）に 2020 年 4 月頃より 4 時間程度の座学研修、6 月頃より 2 時間程度の実車研修を行う。研修会場は国立オリンピック記念青少年センター及び築地デポを予定している。2020 年 6 月よりプロドライバー委託先の運行管理者に対して研修を行う。

さらにボランティアについては 2020 年 5 月頃よりボランティアリーダー研修を行う。

各研修に向け、2019 年 11 月頃より研修資料、マニュアルを作成し研修準備を行う。

乗降場のスタッフ（約 200 名）については 2020 年 6 月より築地デポにおいて研修を行う。

b バスドライバー

バス車両及びドライバーの調達、運行計画の策定から運営実施までのすべての業務を委託契約しており、ドライバーの研修計画の策定及び実施も委託契約に含まれる。

2020 年 2 月頃からバス会社の代表者に対し、自社ドライバーへの研修を実施するためのトレーナーを養成するトレーナー研修を実施する。トレーナー研修終了後、各トレーナーが自社のドライバーに対してその内容を周知する形でドライバー研修を行う。

c BOC、デポ、輸送モール輸送スタッフ

2020 年 4 月頃から国立オリンピック記念青少年センター及びバスデポ、選手村、競技会場等の大会関連施設においてマニュアルに基づく訓練（大会ポリシー・運行管理・システム操作・サイネージ・緊急時対応等）、会場、ルート及びマップによる周知、アクセシブルについてのトレーニング等研修を行う。

d 輸送デスクスタッフ

2020 年 6 月頃より各配置場所（空港及び競技会場、大会関係施設）において研修を行う。

なお、2019 年 8 月、9 月に役割別研修の講師候補者に対し研修が実施され、ボランティアについては、2019 年 10 月から順次開催される全体研修終了後、2020 年 4 月から順次役割別研修を行う。

輸送運営計画 V2 に対する主なご意見とその対応

- 【凡例】・ : 意見
 → : 対応
 (p.) : 記載頁

1章 はじめに

- ・輸送運営計画 V2 の今後の更新スケジュールを示してほしい。(p.4)
 →輸送運営計画を輸送連絡調整会議に諮るのは今回が最後となる見込みです。そのため、2019 年 12 月時点で未確定となっている部分については、必要に応じて関係機関と個別に調整の上、附則として取りまとめ、公表する内容はウェブサイト上に掲載する予定です。
 なお、附則には、札幌会場に関わるものや、現在未確定の各種ルート等について記載する予定です。

7章 大会関係者の輸送

- ・練習会場ルート、代替ルートについて早期に提示してもらいたい。(p.32)
 →練習会場ルートについては、練習会場が確定したものから順次共有していきます。ただし、セキュリティ確保等の観点から公表の有無については検討中です。
 また、代替ルートについては、現在関係機関と調整中です。

8章 観客及びスタッフの輸送

- ・タクシーへの対応方針が必要ではないか。会場付近の駅のタクシー乗降場は、大会期間中も使用できるのか。(該当頁なし)
 →公共交通機関の利用を原則としていますが、タクシー来場者への対応等については、現在検討を行っています。
 (静岡県) 会場外の既存のタクシー乗降場は、通常どおり使用いただけます。

9章 競技会場における輸送

- ・関係者輸送ルートや観客徒歩ルートが、有明地区において児童の通学路の一部と重複しているため、通学路における児童等の安全確保や、上記学校等の防犯対策に十分配慮いただきたい。
 →関係者ルートが通学路と重複する箇所については、できる限り交通誘導警備員を配置し、児童等の安全確保や防犯対策に努めていきます。

- ・関係者輸送車両について、大会関係者の車両であると外観で判別できるようになるのか。区内に優先・専用レーンが多く設置されるため、区民への早めの情報発信を願いたい。
→専用レーン又は優先レーンを走行する大会関係車両の定義は、警察庁にて検討中です。大会関係車両であることが認識しやすくなるような表示をすることを検討していますが、最終的に決まり次第、共有します。

13章 リスク管理

- ・競技の延長や中止の判断について記載を検討してほしい。(p.274)
→輸送運営計画に競技の延長や中止の判断に関する記載をすることはありませんが、それらの情報を関係機関の皆様適切に情報提供できるよう委員会内部にて調整を進めています。

14章 交通マネジメント

- ・イレギュラー時の対応方法について教えてほしい。(p.293)
→イレギュラー時の対応方法については、関係機関と調整の上、ある程度パターン化しておくことを考えています。イレギュラー時の交通対策については、整理でき次第、情報提供します。

15章 車両の調達・管理・運用

- ・シャトルバスの運用について教えてほしい。(p.303)
→観客シャトルバスで使用するバスタイプに関しては、運行距離及び運行ルート、アクセシブルルートの指定有無、バスの調達状況等から路線バスタイプと観光バスタイプの両方を使用する予定です。観客シャトルバスの利用に際しては、事前予約(発着地や利用時間等)を原則とし、運行時間は入退場時間を中心に、ピーク時は5~10分程度の間隔で運行を行う他、競技時間中においても一定の輸送サービスを提供する予定です。

17章 輸送の広報

- ・交通マネジメントの広報、観客に対する会場へのアクセス方法の広報、会場周辺の交通対策の周知について、具体的な媒体やスケジュール等含めた全体像を早期に示してほしい。(p.308)
→広報の具体的な内容や進め方については、輸送運営計画とは別に、順次、調整していく予定です。

その他

その他、図面の差替えや記載揺れ等の修正を行いました。