

## 8.1.19 交通安全

## (1) 調査事項

調査事項は、表 8.1.19-1 に示すとおりである。

表 8.1.19-1 調査事項(東京 2020 大会の開催中)

区 分	調査事項
予測した事項	・東京2020大会の運営面での交通安全の取組の程度
予測条件の状況	・東京 2020 大会の運営計画等
ミティゲーション の実施状況	<p>[輸送計画全般に係る取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大会開催中の関係者輸送ルートは、安全性を考慮し、高速道路（自動車専用道路）を主として設定している。一般道においても自動車専用道路のほか、交通容量の大きい4車線以上の高規格の道路を優先して選定している。</li> <li>・自動車専用道路以外の関係者輸送ルートでの車両の走行に当たっては、交差点進入時や右左折時における一般歩行者や自転車の安全確認等の安全走行を徹底する。</li> <li>・デポ等における大会関係車両の出入口には交通整理員を配置し、歩行者の安全確保を図る。</li> <li>・競技会場周辺のラストマイルについては、極力歩道幅員の広い道路に設定するほか、入場・退場を分散することにより、観客の歩行者サービス水準を確保する。また、徒歩でのアクセスが困難な一部の競技会場については、シャトルバスによる観客輸送を行う。</li> <li>・競技開催日には、競技会場周辺の鉄道駅周辺や交差点・横断歩道等に交通誘導員やシティキャスト（都市ボランティア）を配置し、観客のスムーズな誘導により、観客の安全確保を図る。</li> <li>・関係者輸送ルート、ラストマイルの徒歩ルート及びアクセシブルルートについては、「大会輸送影響度マップ」を公表し、事前周知を十分に行う。</li> <li>・東京 2020 大会期間中は、競技会場周辺の教育施設や保育園の児童の登下校時間や登降園時間においては、一時停止等の歩行者の安全確認を徹底する。</li> </ul> <p>[個別競技会場周辺での取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・馬事公苑については、競技会場周辺の歩道幅員が狭いことから、シャトルバスによる観客輸送を実施する。</li> <li>・霞ヶ関カンツリー倶楽部ラストマイルと関係者輸送ルートが交差する箇所では、信号交差点が設置されていないため、交通誘導員を配置し、観客の安全確保を図る。</li> </ul>

## (2) 調査地域

調査地域は、大会開催中の関係者輸送ルートとした。

## (3) 調査手法

調査手法は、表 8.1.19-2 に示すとおりである。

表 8.1.19-2 調査手法(東京 2020 大会の開催中)

調査事項		東京2020大会の運営面での交通安全の取組の程度
調査時点		開催中のほか、開催準備期間中の適宜とした。
調査期間	予測した事項	開催中とした。
	予測条件の状況	開催中のほか、開催準備期間中とした。
	ミティゲーションの実施状況	開催中のほか、開催準備期間中とした。
調査地点	予測した事項	大会開催中の関係者輸送ルートとした。
	予測条件の状況	大会開催中の関係者輸送ルートとした。
	ミティゲーションの実施状況	大会開催中の関係者輸送ルートとした。
調査手法	予測した事項	現地調査(写真撮影等)及び「輸送運営計画V2 更新」(令和3年2月 組織委員会・東京都)等の関連資料の整理による方法とした。
	予測条件の状況	現地調査(写真撮影等)及び「輸送運営計画V2 更新」(令和3年2月 組織委員会・東京都)等の関連資料の整理による方法とした。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び「輸送運営計画V2 更新」(令和3年2月 組織委員会・東京都)等の関連資料の整理による方法とした。

## (4) 調査結果

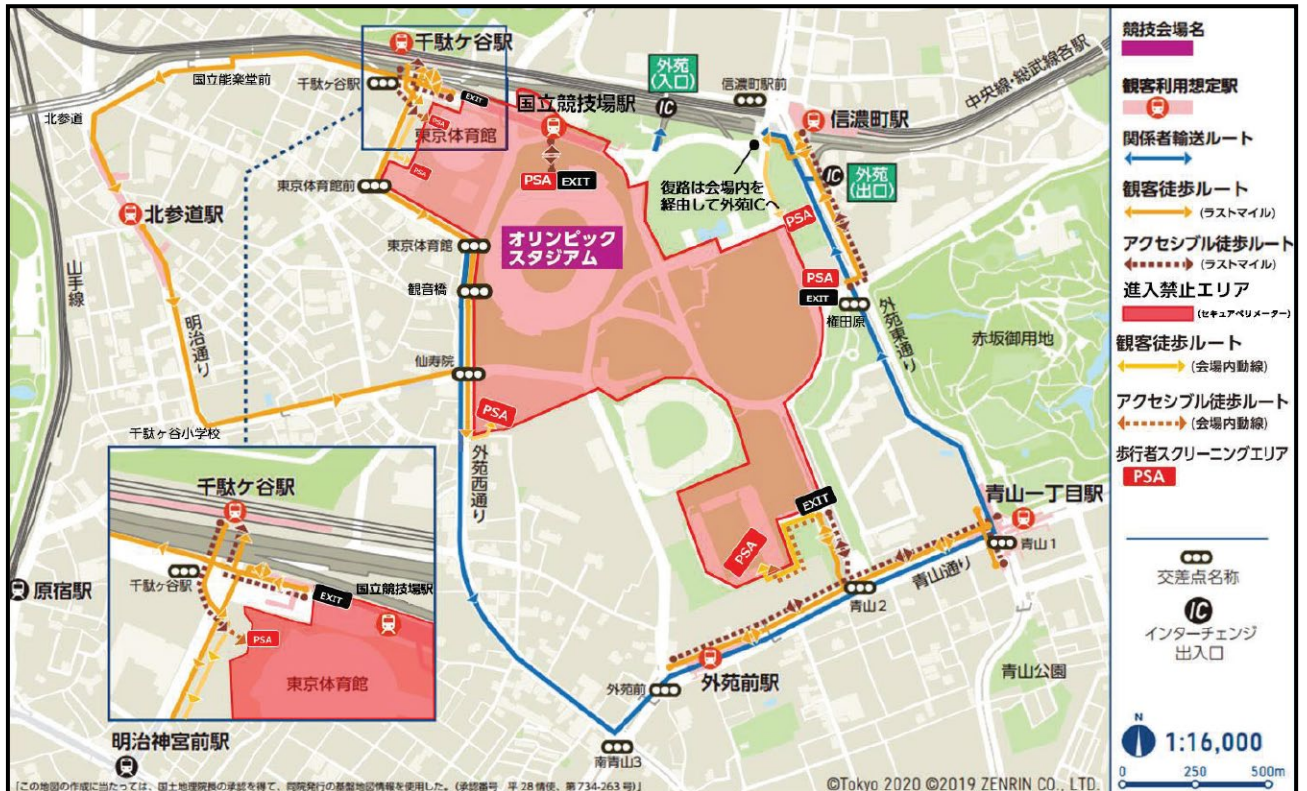
## 1) 調査結果の内容

## ア. 予測した事項

## (ア) 東京 2020 大会の運営面での交通安全の取組の程度

各競技会場については、関係者輸送ルート、観客徒歩ルート、アクセシブル徒歩ルートの設定を行い、2020TDM 推進プロジェクトのホームページ等で公表し、事前周知を行った。

一例としてオリンピックスタジアム及び東京体育館の関係者輸送ルート等の状況は、図 8.1.19-1 に示すとおりである。



出典：「輸送運営計画 V2 更新」（令和 3 年 2 月 組織委員会・東京都）

図 8.1.19-1 競技会場別の関係者輸送ルート等の状況の例（オリンピックスタジアム）

関係者輸送ルートは、安全、円滑かつ効率的で信頼性の高い輸送サービスを提供するとともに、市民の生活や都市活動に与える影響を考慮して、以下の基本コンセプトにより設定した。

- ・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。
- ・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。
- ・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。

自動車専用道路以外の道路においては、交差点等を除いてほぼ歩行者と自動車の動線が分離されており、関係者輸送のための車両の走行に当たっては、交差点進入時や右左折時における一般歩行者や自転車の安全確認等の安全走行を行うほか、大会関係車両の出入口には、各競技会場の状況に応じて交通整理員を配置し、歩行者の安全確保を行った。

競技会場周辺では、トラフィックペリメーターにより一般車両の通過交通の進入を抑制（トラフィックペリメーター内側の生活・業務等に係る交通は対象外）したほか、競技会場の直近においては、一般車両の通行が禁止となった。競技会場周辺のラストマイルは、

「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。」等を基本的な考え方とし、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設定した。

なお、ほとんどの競技会場で無観客開催となり、学校連携観戦についても、ほとんどの学校がバスによって直接会場を発着する方法で実施した。

大会関係の車両が絡む事故が複数発生した。ほとんどが物損事故ではあったが、首都高速道路及び選手村で人身事故も発生した。選手村については、村内巡回バスと歩行者の接触事故であり、発生状況を分析し、安全対策の強化を行ったうえで運行を再開した。

#### イ. 予測条件の状況

##### (ア) 東京 2020 大会の運営計画等

ほとんどの競技会場において無観客開催となったが、大会の輸送に関しては、競技会場周辺において、各競技会場の状況により、会場エリア（立入禁止）や通行規制（区間・時間）が設定された。

なお、一般の歩行者の誘導等のために、競技会場等での警備員の配置、公道における警察官の協力、一般道を利用した競技における横断歩道の利用に係るサインの設置・競技状況に応じた誘導等が行われた。



ウ. ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 8.1.19-3(1)～(9)に示すとおりである。

表 8.1.19-3(1) ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	<p>[輸送計画全般に係る取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大会開催中の関係者輸送ルートは、安全性を考慮し、高速道路（自動車専用道路）を主として設定している。一般道においても自動車専用道路のほか、交通容量の大きい4車線以上の高規格の道路を優先して選定している。</li> </ul>
実施状況	

関係者輸送ルート（大会ルート、練習会場ルート、代替ルート）は、高速道路を中心に設定した。一般道についても、自動車専用道路のほか、交通容量の大きい4車線以上の高規格の道路を優先して選定を行った。



出典：「輸送運営計画 V2 更新」（令和3年2月 組織委員会・東京都）

オリンピック 大会ルート（東京都）



出典：「輸送運営計画 V2 更新」（令和3年2月 組織委員会・東京都）

パラリンピック 大会ルート（東京都）

表8.1.19-3(2) ミティゲーションの実施状況

実施状況 (つづき)	
	 <p>競技会場名                  観客利用想定駅                  関係者輸送ルート                  観客徒歩ルート (ラストマイル)                  アクセシブル徒歩ルート (ラストマイル)                  進入禁止エリア (セキュアペリメーター)                  観客徒歩ルート (会場内動線)                  アクセシブル徒歩ルート (会場内動線)                  歩行者スクリーニングエリア PSA                  交差点名称                  インターチェンジ 出入口                  1:16,000</p> <p>出典：「輸送運営計画 V2 更新」(令和3年2月 組織委員会・東京都)                  関係者輸送ルートの例 (オリンピックスタジアム)</p>
ミティゲーション	[輸送計画全般に係る取組] ・自動車専用道路以外の関係者輸送ルートでの車両の走行に当たっては、交差点進入時や右左折時における一般歩行者や自転車の安全確認等の安全走行を徹底する。
実施状況	関係車両のドライバーに対し、安全運転やアイドリングストップをはじめとするエコドライブ、ルート習熟のための研修等を行い、パラリンピックにおけ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った。
	 <p>(東京都撮影)</p> <p>ドライバー向け研修の実施状況</p>



表 8.1.19-3(3) ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション 実施状況	〔輸送計画全般に係る取組〕 ・デポ等における大会関係車両の出入口には交通整理員を配置し、歩行者の安全確保を図る。
------------------	---

大会関係車両の出入口に交通整理員を配置し、車両が歩道を横断する際などに、歩行者の安全確保を行った。



(東京都撮影)

交通誘導員による歩行者の安全確保の状況



(東京都撮影)

交通誘導員による歩行者の安全確保の状況



(東京都撮影)

交通誘導員による歩行者の安全確保の状況



(東京都撮影)

交通誘導員による車両誘導の状況

表 8.1.19-3(4) ミティゲーションの実施状況

<p>ミティゲーション</p>	<p>[輸送計画全般に係る取組]                  ・競技会場周辺のラストマイルについては、極力歩道幅員の広い道路に設定するほか、入場・退場を分散することにより、観客の歩行者サービス水準を確保する。また、徒歩でのアクセスが困難な一部の競技会場については、シャトルバスによる観客輸送を行う。</p>
<p>実施状況</p>	<p>競技会場周辺のラストマイルについては、「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。」等を基本的な考え方とし、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設定した。</p> <p>また、「海の森水上競技場」「陸上自衛隊朝霞訓練場」「伊豆ベロドローム」といった鉄道の駅から遠い競技会場等については、観客徒歩ルートと観客シャトルバスルートの組み合わせや、鉄道の駅またはパーク＆バスライド駐車場からの観客シャトルバスルートによるアクセスを設定した。</p>  <p>出典：「輸送運営計画 V2 更新」（令和 3 年 2 月 組織委員会・東京都）                  ラストマイルの設定状況の例（オリンピックスタジアム）</p>



表 8.1.19-3(5) ミティゲーションの実施状況

実施状況 (つづき)



(東京都撮影)

ラストマイルに設定された歩道の状況  
(オリンピックスタジアム周辺)



(東京都撮影)

ラストマイルに設定された歩道の状況  
(東京スタジアム・武蔵野の森総合スポーツプラザ)



出典：「輸送運営計画 V2 更新」(令和 3 年 2 月 組織委員会・東京都)

ラストマイルの設定状況 (入場ルート退場ルートの分散) の例  
(夢の島公園アーチェリー場)





表 8.1.19-3(7) ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	〔輸送計画全般に係る取組〕 ・競技開催日には、競技会場周辺の鉄道駅周辺や交差点・横断歩道等に交通誘導員やシティキャスト（都市ボランティア）を配置し、観客のスムーズな誘導により、観客の安全確保を図る。
実施状況	無観客開催となった多くの競技会場については、観客の誘導は不要であったが、有観客開催を行った宮城県や静岡県では、駅等における観客誘導を行った。 また、トライアスロンやマラソン等の一般道路を利用する競技では、競技時間帯における歩行者や車両の誘導を実施した。

表 シティキャスト（都市ボランティア）による観客や通行人の誘導等

自治体	概要
札幌市	マラソン・競歩の開催時に、まちなかコンシェルジュとして通行人に対し交通規制の状況や迂回路等を案内
宮城県	駅・空港、競技会場周辺における観光・交通案内や直行・直帰の呼びかけなど
茨城県	学校連携で来場した児童・生徒をサッカー競技会場まで案内・誘導、見守りなど
東京都	学校連携観戦に参加する児童・生徒の案内など
静岡県	シャトルバス発着駅や主要乗換駅における交通・観光案内、シャトルバス乗り場の案内、美化活動など

資料：「東京 2020 大会振り返り」（令和 3 年 12 月 組織委員会）



(東京都撮影)

横断歩道での歩行者の誘導状況



(東京都撮影)

歩行者の誘導に係る活動状況



(東京都撮影)

車両走行に係る交差点での誘導状況



(東京都撮影)

交通誘導員の配置状況



表 8.1.19-3(8) ミティゲーションの実施状況

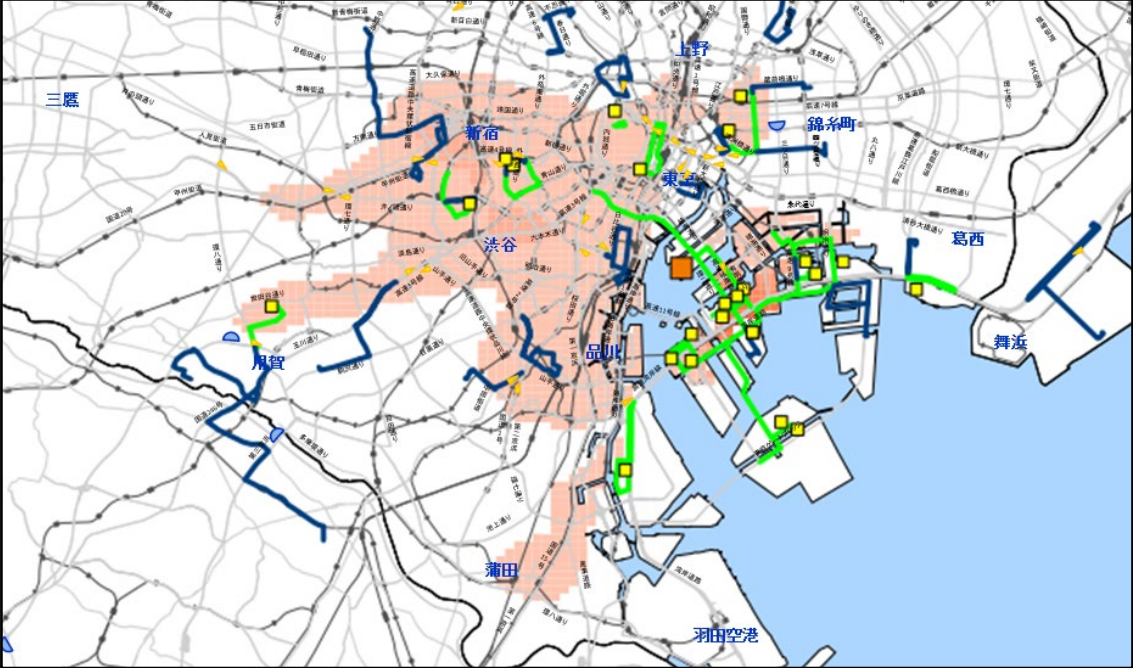
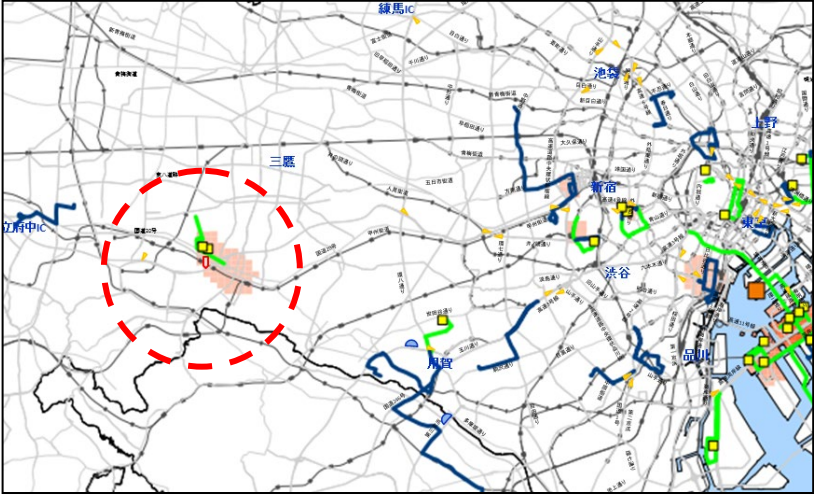
ミティゲーション	[輸送計画全般に係る取組] ・関係者輸送ルート、ラストマイルの徒歩ルート及びアクセシブルルートについては、「大会輸送影響度マップ」を公表し、事前周知を十分に行う。
実施状況	関係者輸送ルート、ラストマイルの徒歩ルート及びアクセシブルルートについては、輸送運営計画で公表した。さらにその影響（通行時間帯等）については、大会輸送影響度マップで周知した。
<オリンピック開会式を反映した事例> 2021年7月23日（金）19:00～20:00	
	
<自転車競技ロードレースを反映した事例> 2021年7月24日（土）10:00～11:00	
	
出典：「明日の混雑予報」の提供開始について」（令和3年7月14日東京都報道発表資料）	
大会輸送影響度マップの例	

表 8.1.19-3(9) ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	〔輸送計画全般に係る取組〕 ・東京 2020 大会期間中は、競技会場周辺の教育施設や保育園の児童の登下校時間や登降園時間においては、一時停止等の歩行者の安全確認を徹底する。
実施状況	教育施設や保育園の児童の登下校時間や登降園時間に関わらず、東京 2020 大会期間中は、競技会場等の周辺において、交通誘導員等による歩行者や車両の誘導を行い、歩行者の安全確認を行った。
ミティゲーション	〔輸送計画全般に係る取組〕 〔個別競技会場周辺での取組〕 ・馬事公苑については、競技会場周辺の歩道幅員が狭いことから、シャトルバスによる観客輸送を実施する。 ・霞ヶ関カンツリー倶楽部ラストマイルと関係者輸送ルートが交差する箇所では、信号交差点が設置されていないため、交通誘導員を配置し、観客の安全確保を図る。
実施状況	(馬事公苑については、鉄道駅からの距離が遠いため、シャトルバスによる観客輸送を予定していたが、無観客開催となったため、シャトルバスの運行は行わなかった。 霞ヶ関カンツリー倶楽部についても、無観客開催となったため、観客の安全確保のための交通誘導員の配置は行わなかった。)

## 2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

## ア. 予測した事項

## (ア) 東京 2020 大会の運営面での交通安全の取組の程度

関係者輸送ルートは、安全、円滑かつ効率的で信頼性の高い輸送サービスを提供するとともに、市民の生活や都市活動に与える影響を考慮して設定した。

自動車専用道路以外の道路においては、交差点等を除いてほぼ歩行者と自動車の動線が分離されており、関係者輸送のための車両の走行に当たっては、交差点進入時や右左折時における一般歩行者や自転車の安全確認等の安全走行を行うほか、大会関係車両の出入口には、各競技会場の状況に応じて交通誘導員を配置し、歩行者の安全確保を行った。

競技会場周辺では、トラフィックペリメーターにより一般車両の通過交通の進入を抑制（トラフィックペリメーター内側の生活・業務等に係る交通は対象外）したほか、競技会場の直近においては、一般車両の通行を禁止とした箇所もあった。競技会場周辺のラストマイルは、「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。」等を基本的な考え方とし、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設定した。

また、関係者輸送ルート、ラストマイルの徒歩ルート及びアクセシブルルートについては、2020TDM 推進プロジェクトのホームページ等において公表し、事前周知を行った。

なお、ほとんどの競技会場で無観客開催となり、学校連携観戦についても、ほとんどの学校がバスによって直接会場を発着する方法で実施した。

これらのことから、東京 2020 大会の運営面での交通安全の取組が行われているものと考えられる。

(空白のページ)