

大会輸送の検討状況（その2）について

1. TDM（交通需要マネジメント）推進に向けた基本方針（案）
（P3～P25）

2. 関係者輸送ルート of 検討状況 （P27～P32）

3. 観客輸送ルート of 検討状況 （P33～P47）

1. TDM（交通需要マネジメント）推進に向けた基本方針（案）

- ・安全で円滑な大会輸送と都市活動の安定の両立を図るため、大会時における交通の発生を抑制する取組であるTDMの推進が重要
- ・今回、TDMの必要性や目標、取組内容等を示した基本方針（案）を大会組織委員会とともに策定
- ・今後、大会組織委員会と内容を精査し、方針として取りまとめるとともに大会に向けた取組を進める。

TDM 推進に向けた基本方針（案）

【 項 目 】

- 1 TDMの理念
- 2 TDMの必要性と目標
- 3 推進体制の構築
- 4 TDMの取組内容
- 5 試行
- 6 スケジュール

1 TDM推進の理念

- ①大会運営と都市活動の安定との両立
- ②大会の成功に寄与する交通行動の実現
- ③働き方改革や様々な慣行の見直しにつながる自発的な取組
- ④大会に向けた PDCA サイクルの実践による入念な事前準備

東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京 2020 大会」）においては、世界各国から大勢の選手、競技関係者、報道関係者、観客等が集まり、都内に点在する競技会場や宿泊施設等との間を頻繁に移動します。

ラッシュアワーを中心に激しい渋滞や混雑が発生している状況の下、東京 2020 大会に当たっては、**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**を目指します。

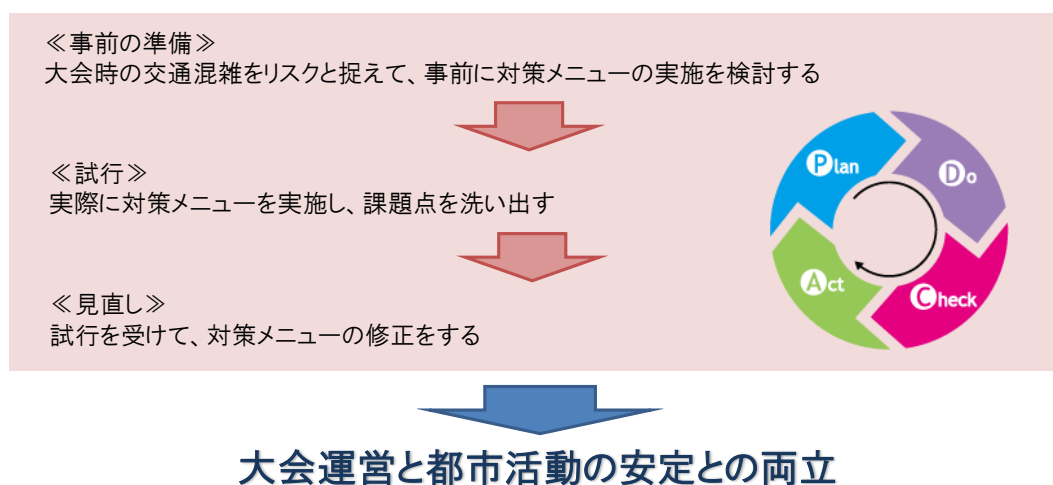
また、東京 2020 大会に向けた TDM への取組を、働き方改革や様々な慣行の見直しの機会として活用することを呼び掛けます。

TDM の推進に当たってはまず、入念な事前準備による計画的取組を基本とします。事前に情報に基づいて計画し、準備して対応する方が、事後的対応に比べて取組主体の最終的な負担・損失は小さくなると考えます。

また、入念な準備とするために、事前に試行を行いながら、PDCA サイクルの実践によって取組内容を充実させることも重要です。事前準備・計画的取組を促すよう、環境整備や呼びかけを行います。

次に、企業・個人の自発的な取組を基本とします。取組の結果が働き方改革や諸慣行の見直し等のレガシーとして残るためには、自発的に計画・準備することが必要と考えます。環境整備や呼びかけを精力的に行います。

また、交通情報を積極的・効率的に活用した賢い交通行動の実現を目指します。取組主体が、交通情報を積極的に収集・活用して柔軟に交通行動を変えていく、という行動形態が普及することが、これらの取組に当たって重要と考えます。



2 TDMの必要性和目標

【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」

【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。

東京大会において、大会関係者の移動と都市活動を支える交通インフラは、道路は交通容量に余裕がなく、鉄道については世界に誇るネットワークとサービスを提供しているものの、区間によっては輸送力に余裕がなく、ラッシュアワーを中心に激しい渋滞や混雑が生じているところがあります。

このまま何も対策を講じずに大会を迎えると、道路においては渋滞が現在の2倍近くになり、また鉄道においては予定の電車に乗れないなど、大会のスムーズな進行が困難になることが推測されます。また、社会経済活動に大きな支障が生じることとなります。

このような状況が予想される中、安全・円滑かつ効率的で信頼性の高い大会輸送と、都市活動の安定との両立を図るため、以下の取組を行います。

- ・鉄道については混雑する区間・箇所を時間的、経路的に回避、又は交通を取りやめることによって、混雑ピークの緩和を図ること。
- ・道路については、東京区部を中心に、混雑する区間・箇所を時間的、経路的に回避、または鉄道への転換や交通を取りやめることによって渋滞の解消を図ること。

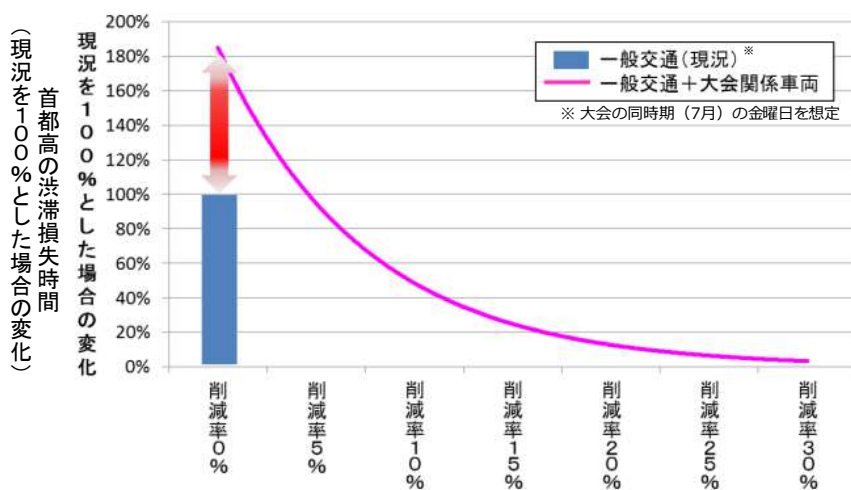
(交通輸送技術検討会における「東京 2020 大会の交通マネジメントに関する提言 (中間のまとめ 2018. 1. 10)」より)

その際の目標は、「平日の 15% 程度交通量の少ない状態 (休日並み) における円滑さ」を実現することし、具体には全体で 10%、特に混雑する区間についてはさらなる削減 (最大 25% を想定) をすること。

以上の交通需要を抑制する方策である TDM 施策を講じた上で、流入調整等の TSM、輸送力増強を合わせて実施します。

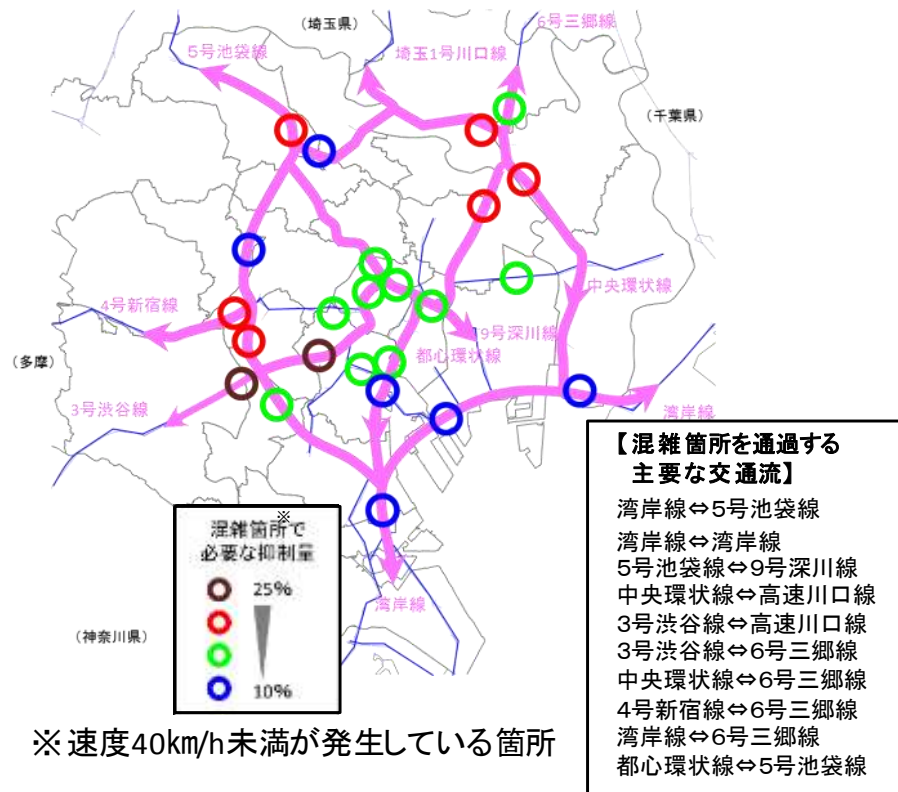
【首都高の渋滞損失時間】

交通量削減による1台当たり渋滞損失時間の変化

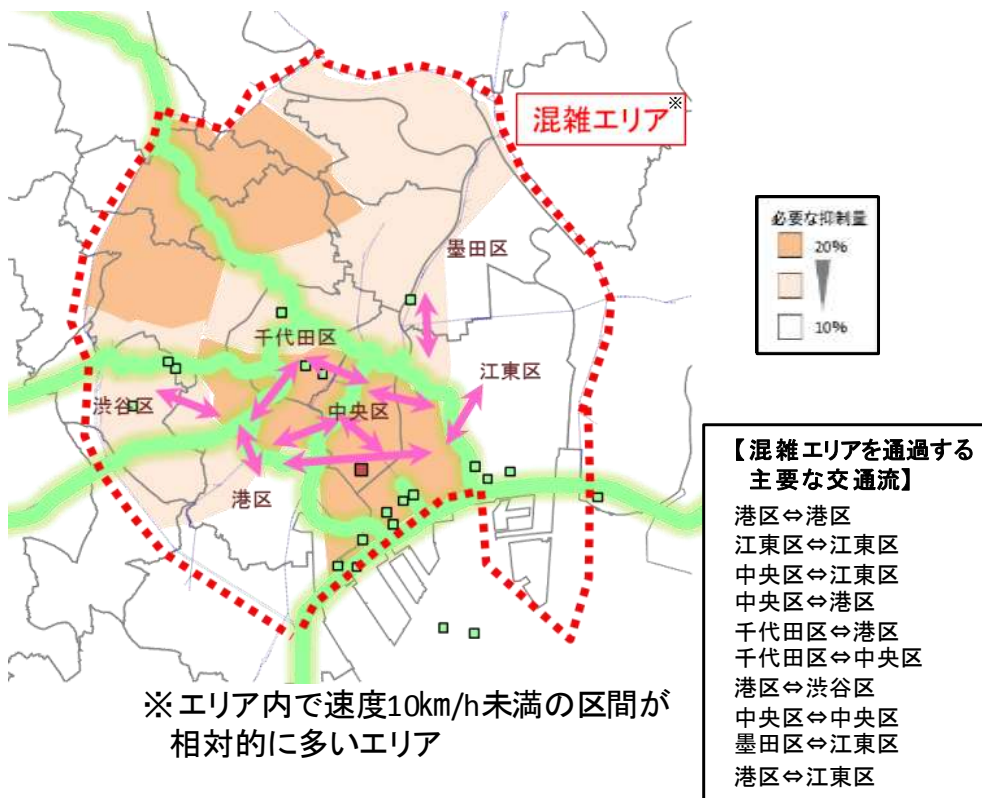


※シミュレーション結果に基づき作成したものであり、競技スケジュールの更新などを踏まえ、今後更新及び精度向上を図っていく予定

【首都高の混雑箇所を通過する主要な交通流】



【一般道の混雑箇所を通過する主要な交通流】



3 推進体制の構築

- 2018 年夏の試行に向け、本年 4 月に準備を開始
- その後、早々に TDM 推進のための体制を整備
- TDM 推進のための体制は、働きかける側のみでなく働きかけられる側の参画を得て、徐々に拡大
- 大会本番時には、さまざまな関係者が集い、TDM を強力に推進する体制を構築・運営
- TDM 推進のための体制は、TDM 行動計画を、適宜、2020 交通輸送円滑化推進会議及び輸送連絡調整会議に報告するとともに、両会議メンバーは TDM の推進に協力

東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会推進本部（本部長・安倍総理）の下に組織された 2020 交通輸送円滑化推進会議、並びに輸送連絡調整会議、交通輸送技術検討会等でこれまで検討されてきた議論を踏まえて、大会輸送を成功させるために実務的な TDM を展開し、適切な交通需要の抑制を実現するための推進体制を整えます。

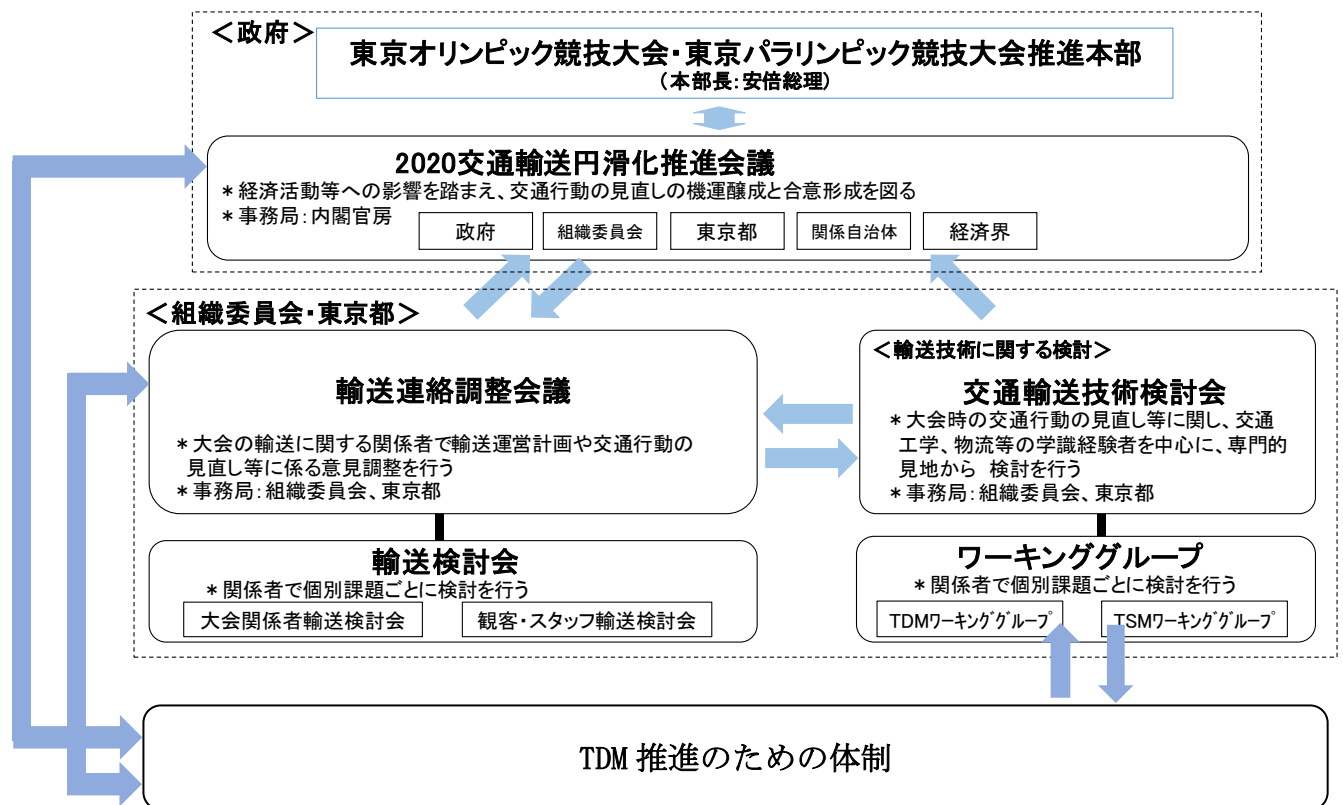
この体制は、大会直前には TDM に自主的に取組む各業種の事業者が参加して構成することを目標としますが、一足飛びに体制が整う性格のものではありません。

そこで、まず本年 4 月には準備を開始し、ご参加いただく事業者等の皆様への呼びかけを開始し、その後早々に TDM 推進のための体制を整備します。また、この間、先行して参加していただく事業者の方には、行動計画の作成に着手していただきます。

本年 7 月と 8 月の 2 か月で実施する試行の実施体制を充実させます。

以降、関連する行政、企業、大学、NPO 等に声を掛け、随時、メンバーを拡大していく「運動」として、TDM 推進体制を捉える事が重要となります。

TDM 推進のための体制は、TDM 推進のための「運動」が軌道に乗るよう TDM に関する行動計画を適宜、2020 交通輸送円滑化推進会議及び輸送連絡調整会議に報告するとともに、両会議のメンバーは TDM の推進に協力する関係を持つこととします。



※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。

4 TDM の取組内容

(1) 取組内容 (例)

		企業や市民にお願いする行動例		事前準備
企業	打合せ・商談	夏期休暇・ボランティア休暇等の制度導入	時間の調整、車から公共交通への利用転換	大会期間中の渋滞の低減策・回避策(行動計画)を検討し、必要な社内の環境整備、取引先等との対外調整を検討
	イベント・セール・大規模会議		開催地、時期の変更の検討	
	物流・流通		輸送ルートの変更、時間変更、共同配送・まとめ調達の検討、路上荷捌きの抑制、倉庫・コンテナヤード等の出入時間の調整	
	通勤・通学		時差出勤、テレワーク、休暇の計画的な取得等	
個人	買物・レジャー等	重点期間の夏季休暇取得、ボランティアへの参加	行先変更、時期の変更、まとめ買いの推奨	大会期間中の交通混雑の影響を受けない移動の内容を検討
	宅配便の利用		受取時間の変更、贈答時期の変更、再配達の抑制等の調整	

TDM の取組内容は、TDM 推進のための体制に参加する企業・主体が自主的に定めるものであり、本資料で示すものは、内容のイメージであり、例示的なものです。

企業・個人ともに、取組内容は大会期間中の道路交通の渋滞の低減・回避を目的として何が行動可能かを考え、十分な事前準備を行い、自ら実行します。

そのため、実行を促す仕組も大切であり、今後検討してまいります。

企業(例えば荷主企業と物流企業の組み合わせで検討が行われるとすれば)では、輸送ルートや時間の変更、荷受倉庫の位置や出入時間の変更を行うことが考えられる。個人にあっては、宅配便の受取時間の変更や再配達の回避などに努めることなどが考えられます。

(2) 取組むべき環境整備

- 幅広い広報活動の展開
- 情報提供
- 計画作成の支援
- 環境づくり

TDM の認知度向上、協力機運の醸成、ムーブメント化に向け、幅広い広報活動を展開します。

また、各種情報提供を行います。

- ・交通行動を抑制すべき日時、エリア、削減目標等の詳細な情報の提供

- ・迂回ルートとして利用できる路線等の詳細な情報の提供
- ・情報をタイムリーに届けるツール（アプリ等）の準備

取組支援ツールの作成・配布、活用可能な支援制度・事業等の情報提供等の支援策を充実します。

柔軟な休暇制度や積極的なテレワークの導入など、働き方改革や慣行の見直しにつながる環境を整備します。

5 試行

(1) 試行の目的・内容

- 社会の認知度を高めるとともに、関係者の問題意識を深め、取組拡大の素地を創出
- 今後の TSM 等の検討のための基本情報を獲得
- 大規模なイベントをテストの機会と捉え、重点的な取組を実施
- 試行結果を分析し、本番に向けた施策の内容の見直しを実施

(試行の内容)

①交通混雑による影響を回避するための 対策の検討・実施 (2020年まで継続)

- ・企業の協力のもと、行動計画書を作成する
- ・取引関係者間で共有し、解決策を検討する
- ・実行可能なものから順次、実践

物流に関わるトライアルイメージ



②取組の実施・拡充・深度化 (毎年夏の一定期間繰り返す)

- ・時差ビズ、テレワークデー等の働き方改革や快適通勤環境づくりの取組について更なる拡充・深度化を図る
- ・ノーカーデー、企業保有車の自宅持ち帰り自粛等、自動車利用の抑制に向けた取組を実施する
- ・大会同時期に集中的に取り組むとともに、通常時への浸透を目指す
- ・効果の把握、本格導入に向けた課題や支援策等を抽出する

③イベント等による周辺交通への影響把握 (夏期単発)

- ・イベント来場者や周辺混雑の影響を受ける人等を対象にアンケート・ヒアリング等を実施する
- ・影響範囲への立ち入りの理由、時間や場所、手段の変更の可否等を確認する

【対象例】

- ・スポーツ大会・コンサート・まつり・花火大会等の大規模集客イベント
- ・パレード・マラソン大会
- ・工事に伴う規制

東京 2020 大会においては、すべての企業・市民の皆様になんげずつ TDM に協力していただくことで、はじめて大会運営と都市活動の安定との両立が図られます。幅広い協力を得るために、試行の機会を捉えて広く社会の認知度向上を図るとともに、大会時の具体的な交通状況をご理解いただき、企業・市民の皆様の問題意識を深め、すべての方々から協力を得られるよう、取組拡大の素地を創出します。

また、東京 2020 大会へ向けての TDM は、東京都のみならず首都圏やさらに広域的に関係者を巻き込んで行う日本で初めての大規模な TDM の展開であり、また、約 1 か月間の長期間にわたって行われる TDM であるため、「ぶっつけ本番」ではなく、事前の試行によってそのフィージビリティや問題点の把握・改善を行っておく必要があります。

試行に当たっては、まず 2018 年度においてはリーディング的な取組を先行させ、これらの試行結果や経験をもとに、2019 年度に大規模な試行に取り組みます。その後、この経験を踏まえ、本番に向けて取組を拡大します。

加えて、TDM は、それ単独で存在するのではなく、TSM や公共交通輸送マネジメントなどと一体となって、大会時の交通対策を構成するものです。したがって、2 年の試行を通じて TDM 施策の効果の把握を行い、TDM の目標や取組内容の見直し、TSM や大会運用との関係の見直しを図ってまいります。

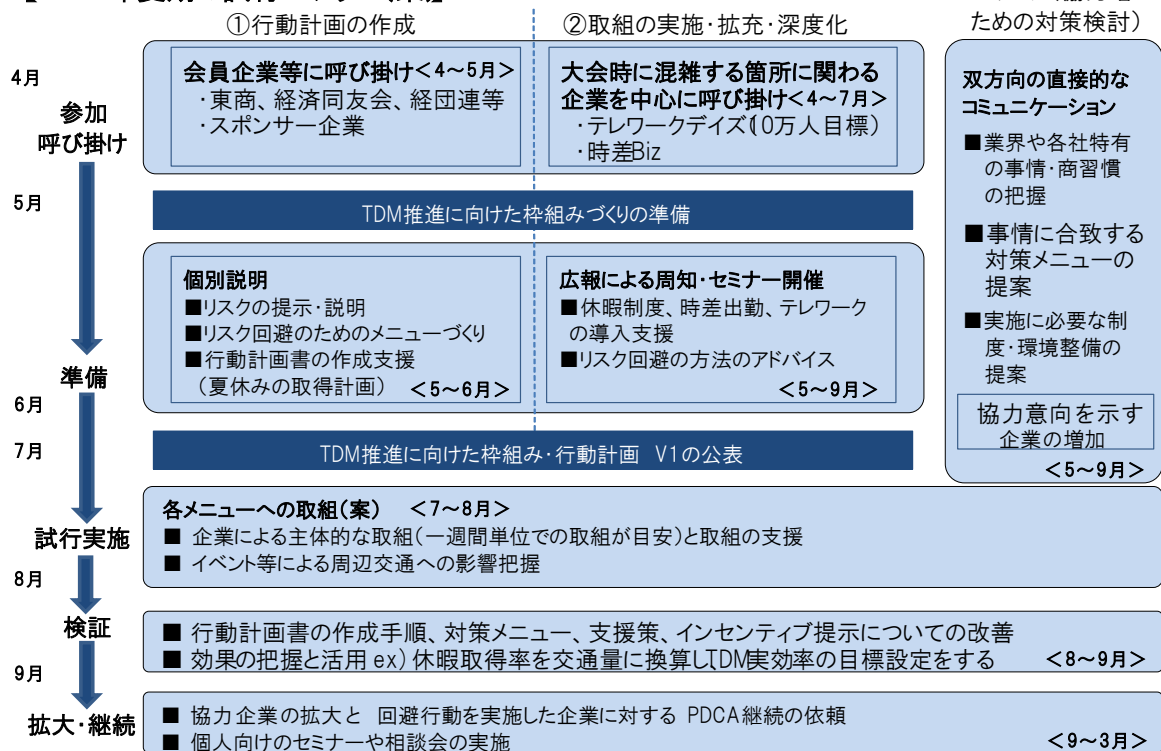
試行の機会としては、本番の 1 年前、2 年前に当たる 2018 年度、2019 年度の夏を時差ビズやテレワーク等の働き方改革系の施策の集中取組期間とし、順次取組の拡大を図ります。また、比較的大規模なイベント（スポーツ大会、コンサート、祭り、花火大会など）の機会を捉え、混雑回避の取組について効果を検証します。

道路交通の TDM のうち、物流関係については、貨物輸送の変更によって企業活動に影響を受ける荷主企業のご協力の下、行動計画を作成し、TDM に協力しつつ企業活動を継続できる方策を検討していただきます。試行においては机上シミュレーションや作成していただいた行動計画を踏まえた実践的な行動をしていただき、本番に向けた準備をお願いすることになります。

（２）2018 年夏の試行（案）

- 時差 Biz
- テレワーク・デイズ
- イベントを活用した小規模な社会的実験
- 企業による机上シミュレーション など

【2018年夏期の試行ステップ(案)】



6 スケジュール

本番に向けた節目として、大会2年前の2018年夏、輸送運営計画V2の骨子提示、大会1年前の2019年夏、2020年の大会本番があります。

最初の節目である大会2年前の2018年夏に向けて、**2018年春に準備を開始**、TDM推進に向けた基本方針（案）や試行内容の検討を進め、試行前にTDM推進のための体制に移行、**TDM推進行動計画V1を策定し、これに基づき2018年夏の試行を実施**します。

試行後、その結果をとりまとめ、TDMの効果の試算を行い、TDMの目標や取組内容の見直し及びTSMや大会時の交通運用との関係の見直しについて、歩調を合わせて検討を行います。これらの結果は、2018年度末に作成予定の輸送運営計画V2（案）に反映します。

2019年には、ワールドカップ等の大規模イベントが想定されていることから、**2018年に実施した試行結果を踏まえたTDM推進行動計画V2を2019年の大規模イベント前までに策定し、これに基づき、これら大規模イベントの機会も利用して大規模かつ本格的な試行を行います。**

2019年度の試行結果を踏まえ、最終的なTDMの取組方針となるTDM推進行動計画V3を策定し、これをもって本番に臨みます。

計画と主な内容		主な取組			
H30年度	4月	TDM推進に向けた基本方針(案)		一般市民 一般企業 物流企業(配送業者)	
		・推進に向けた主催者の基本方針 ・交通量抑制への協力依頼(キックオフ) ・夏からの試行のアナウンス		○準備 ・基本的事項の調整 ・行動計画・試行内容の検討 ○TDM推進のための枠組みづくり	
	夏頃	TDM推進行動計画V1		認知度の向上 第1段階 必要性の理解 第1段階 必要性の理解	
	年度末	輸送運営計画V2(案) ・TDMの検討状況を踏まえた大会時に取り組むメニュー(暫定)		★V1試行開始 (集中取組期間:7~9月、可能なものは継続) ○結果分析 ・業種・取組メニューごとの抑制原単位(継続可能、期間限定で可能) ・交通量抑制の見込み、実施目標の達成にあたっての課題、TSM施策との調整 ○行動計画の見直し、試行内容の見直し、新規の取組メニューの検討	
H31年度	夏頃	TDM推進行動計画V2		順次拡大 第2段階 対応策の検討・準備 第2段階 対応策の検討・準備	
	冬頃	TDM推進行動計画V2アップデート		(社内の制度改定等) 第2段階 対応策の検討・準備 第2段階 対応策の検討・準備	
	年度末	輸送運営計画V2		★本格実施 第1段階 必要性の理解 第3段階 最終確認 第3段階 最終確認	
				第2段階 取るべき行動の理解 第3段階 計画 第3段階 行動	
H32年度	大会			実践 第3段階 計画 第3段階 行動	

參考資料

1. TDMの取組の必要性

東京2020大会においては、全ての企業、市民の皆様に少しずつ協力してもらうことで、はじめて大会運営と都市活動の共存が図られます

2020東京オリンピック・パラリンピック大会(以下「東京2020大会」)においては、世界各国から大勢の選手や競技関係者、報道関係者、観客等が集まり、都内に散在する競技場間を頻繁に移動します。

一方、この移動を支える交通インフラは、道路は交通容量に余裕がなく、鉄道については世界に誇るネットワークとサービスを提供しているものの、区間によっては輸送力に余裕がなく、通勤時間帯を中心に激しい渋滞や混雑が生じているところがある。

2020年において何も対策を講じずに大会を迎えると、道路においては渋滞が現在の2倍近くになり、鉄道においては目的の電車に乗れないなど、大会のスムーズな進行が困難になることに加え、社会活動に大きな支障が生じることとなります。

東京2020大会においては、全ての企業、市民の皆様に少しずつ協力してもらうことで、はじめて大会運営と都市活動の共存が図られます。

東京2020大会の交通マネジメントに関する提言(中間のまとめ)抜粋

<検討の方向性>

- ① 交通需要抑制・分散・平準化を行う
「交通需要マネジメント」
- 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」
- 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」

<実施目標の設定>

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。

【大会時の交通の見通し】

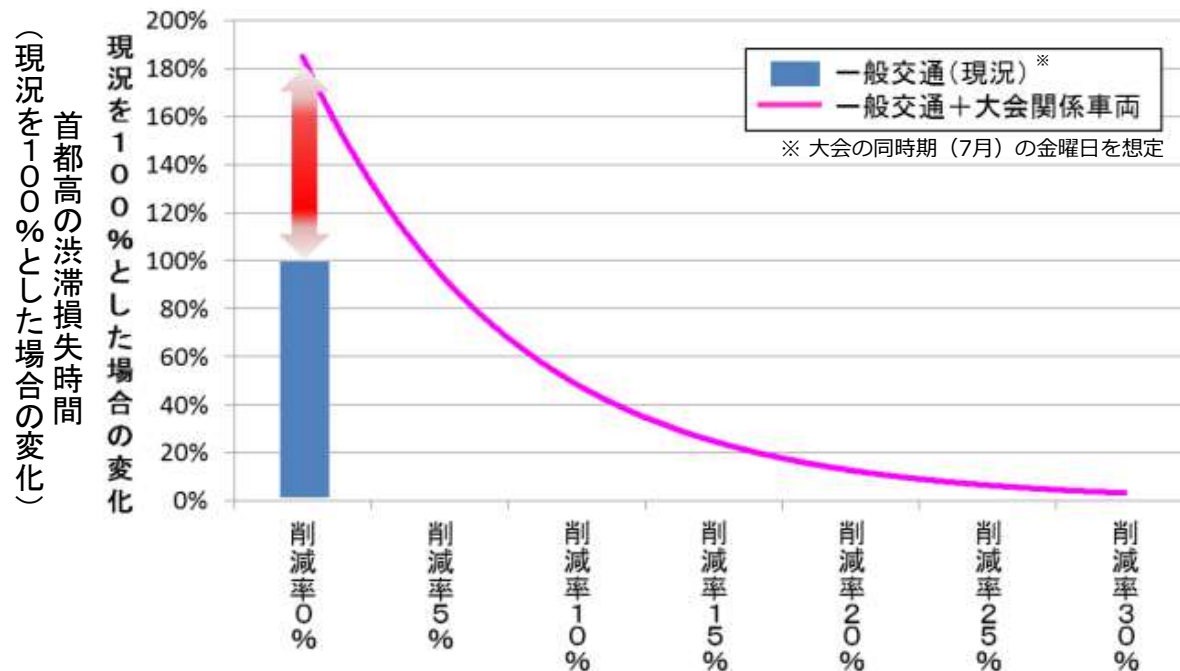
【道路】

◆大会期間中何もしないと「首都高速道路では、現在の倍の渋滞が発生」

- 高速道路：東名や東北道、関越道と臨海部を結ぶ路線等で、物流や業務車両が渋滞に巻き込まれる
- 一般道路：都心へ放射方向に向かう路線の高速道路ランプ周辺を中心に、早朝・夕方の渋滞が深刻化

＜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図したものであり、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

【大会時の交通の見通し】

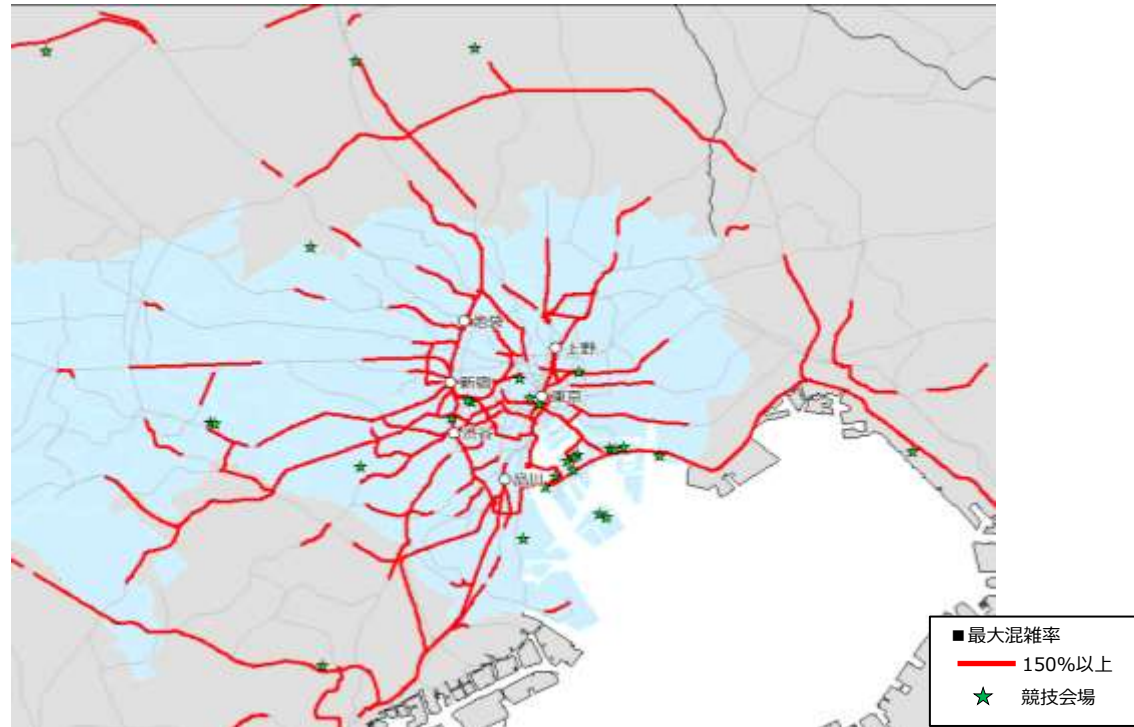
【鉄道】

◆りんかい線、ゆりかもめ、有楽町線等、多くの観客が利用する路線で、深刻な混雑が発生

□混雑のため、乗車しきれない事態が発生

□出勤時に「混雑に不慣れな乗客」が増えることで、それぞれの駅で乗車にかかる時間が長くなり、遅延

＜鉄道的主要な混雑箇所＞



上図は大会（オリンピック）期間中全体を通じ1度でも混雑率(30分単位)が150%以上の混雑となる区間を表示したもの

※シミュレーション結果に基づき作図したものであり、競技スケジュール、観客数の更新、チケット購入情報による発着地などを踏まえ、今後更新及び精度向上を図っていく予定

【交通需要マネジメントへの重点的な取組が必要な期間】

日	月	火	水	木	金	土
7/19	20 海の日	21	22	23	24 開会式	25
26	27	28	29	30	31	8/1
2	3	4	5	6	7	8
9 閉会式	10	11 山の日	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25 開会式	26	27	28	29
30	31	9/1	2	3	4	5
6 閉会式	7	8	9	10	11	12

【実施目標の設定】

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。

○首都高の混雑区間と解消に必要な一般交通の抑制量

抑制量25% →

抑制量20% →

抑制量10% →

抑制量10% →



オリンピック・ルート・ネットワーク (ORN)

混雑箇所
必要な抑制量

→ 20～25%

→ 15～20%

→ 10～15%

→ 10%未満

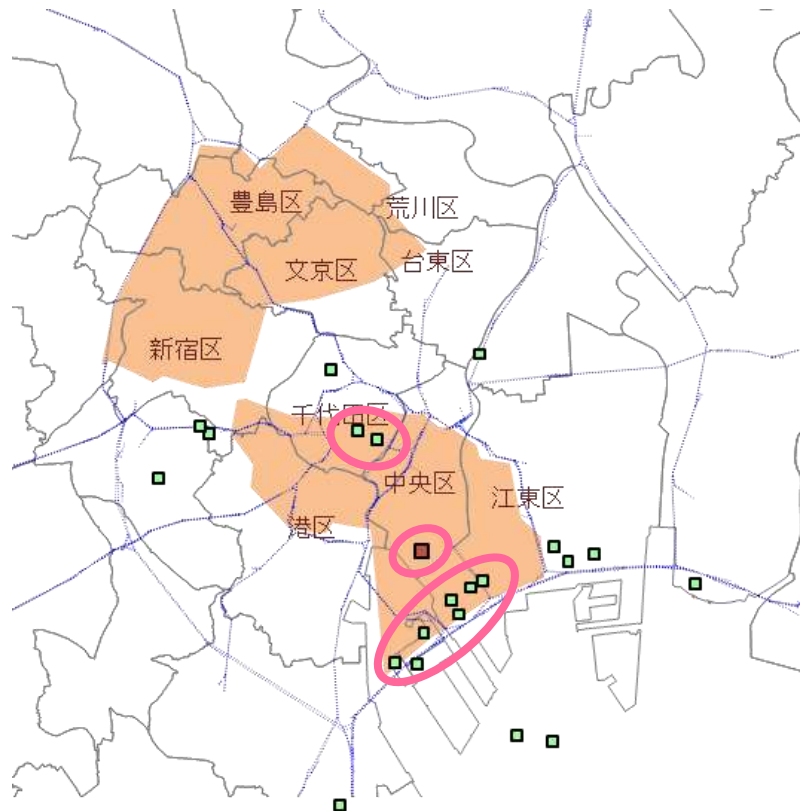
○ 特に大会関係者の輸送と関係する混雑区間

【実施目標の設定】

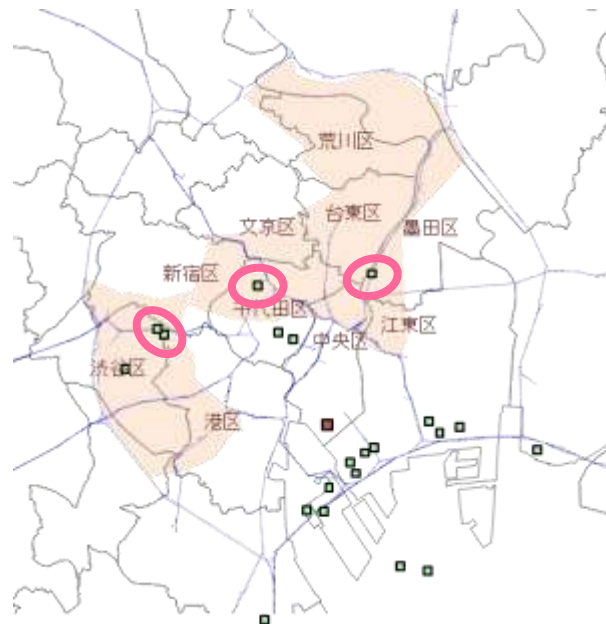
○一般道の混雑エリアと解消に必要な一般交通の抑制量

[着色部がそれぞれの抑制量に該当]

抑制量20%



抑制量15%



抑制量10%



○ 特に大会関係者の輸送と関係する混雑エリア

※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

2. TDMの取組方針

TDMの取組の進め方

何も対策を行わないと、人やモノの移動が制約を受け、
都市活動が滞るリスクがある

<大会時に起こり得ること(リスク)の例>

- ・部品等の搬入が遅れる
- ・スーパーやコンビニ等に商品が届かない
- ・宅配便が時間通りに届かない
- ・路線バスが時間通り来ない、時間がかかる
- ・空車になかなか乗車できない
- ・始業時間や商談・打合せの時間に間に合わない



大会時の交通混雑をリスクと捉えたTDM(交通需要マネジメント)の取組

行動計画書に基づく行動によるリスク低減・回避

3つの
方向性

①トライ＆エラー(PDCA)による準備

②働き方改革や様々な慣行の見直しにつながる自発的な取組を支援

③交通(予測)情報の提示による回避行動を予め選択できるようにする

3. 試行

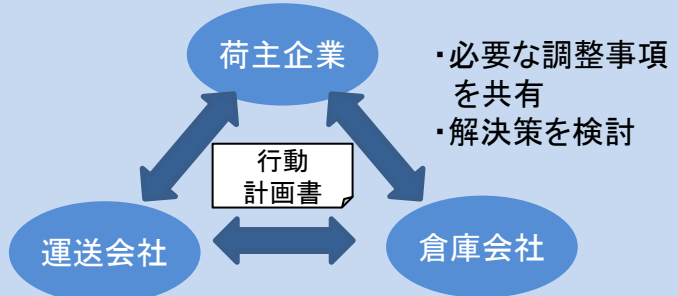
- 企業や市民等の皆さまに協力をいただきながら、平成30年夏から試行に取り組む
- 試行実施後、効果や課題について速やかに情報発信し、繰り返し改善・拡充を図る

（試行の内容）

①交通混雑による影響を回避するための 対策の検討・実施（2020年まで継続）

- ・企業の協力のもと、行動計画書を作成する
- ・取引関係者間で共有し、解決策を検討する
- ・実行可能なものから順次、実践

物流に関わるトライアルイメージ



②取組の実施・拡充・深度化 （毎年夏の一定期間繰り返す）

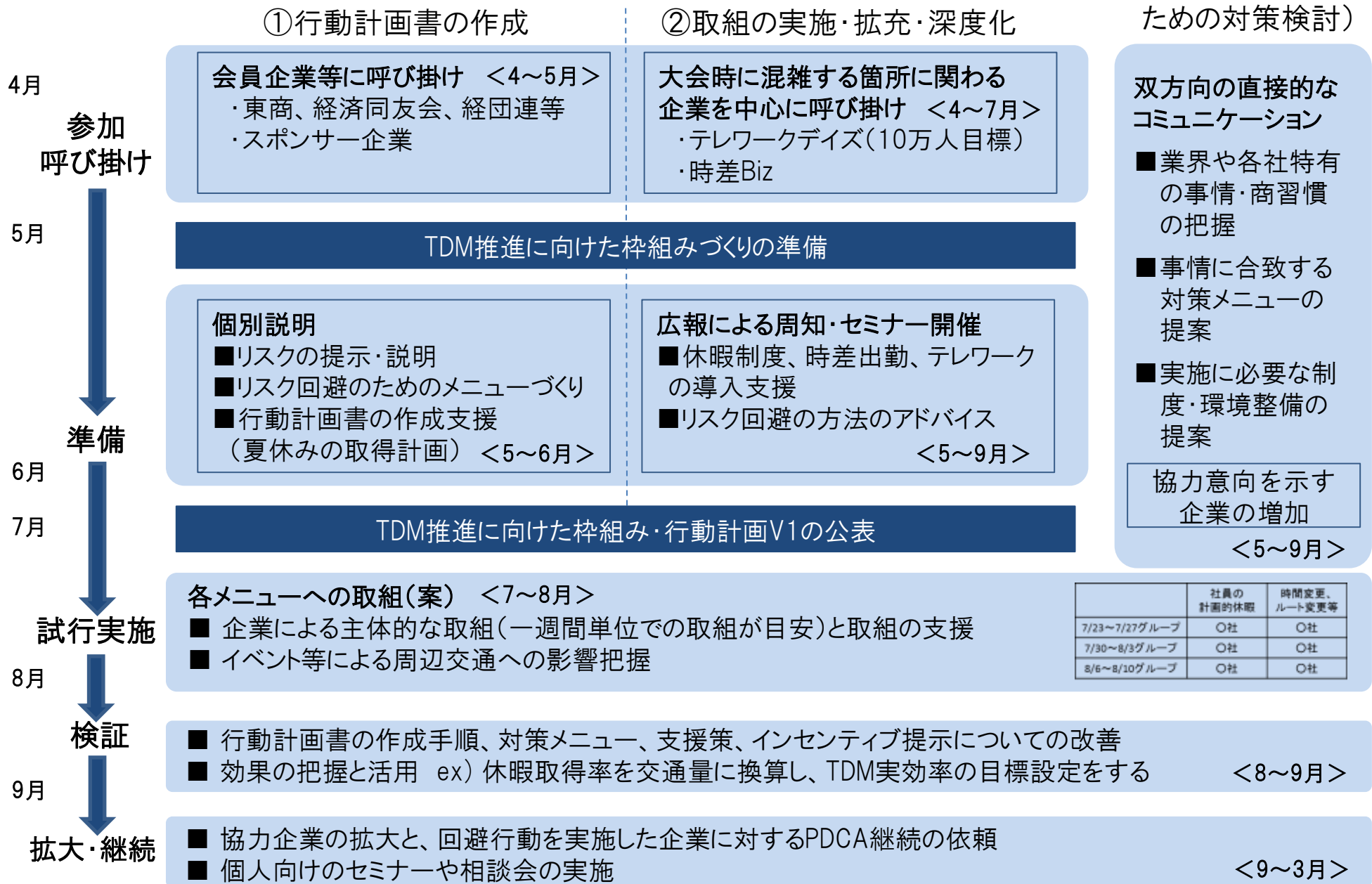
- ・時差ビズ、テレワークデー等の働き方改革や快適通勤環境づくりの取組について更なる拡充・深度化を図る
- ・ノーカーデー、企業保有車の自宅持ち帰り自粛等、自動車利用の抑制に向けた取組を実施する
- ・大会同時期に集中的に取り組むとともに、通常時への浸透を目指す
- ・効果の把握、本格導入に向けた課題や支援策等を抽出する

③イベント等による周辺交通への影響把握（夏期単発）

- ・イベント来場者や周辺混雑の影響を受ける人等を対象にアンケート・ヒアリング等を実施する
- ・影響範囲への立ち入りの理由、時間や場所、手段の変更の可否等を確認する

- 【対象例】
- ・スポーツ大会・コンサート・まつり・花火大会等の大規模集客イベント
 - ・パレード・マラソン大会
 - ・工事に伴う規制

【2018年夏期の試行ステップ(案)】



4. 取組の内容

《事前の準備》

大会時の交通混雑をリスクと捉えて、事前に次のような対策メニューを実施しておく

- ✓ 交通混雑による影響を回避するための対策を検討する
- ✓ 事業上の重要顧客、契約業者、供給業者などと連携をとるためのリストを作成する
- ✓ 会社の内部または外部に影響する可能性を把握しておく
- ✓ 渋滞の低減・緩和につながる活動項目リストを作成する

《試行》

実際に対策メニューを実施し、課題点を洗い出す

《見直し》

試行を受けて、対策メニューの修正をする



大会運営と都市活動の安定との両立

4. 取組の内容

【行動のイメージと事前準備】

対象		企業や市民にお願いする行動例		事前準備
企業	打合せ・商談	夏期休暇・ボランティア休暇等の制度導入	時間の調整、車から公共交通への利用転換	大会期間中の交通混雑の影響を回避するための対策（行動計画書）を検討し、必要な社内の環境整備、取引先等との対外調整を検討
	イベント・セール・大規模会議		開催地、時期の変更の検討	
	物流・流通		配送ルートの変更、時間変更、共同配送・まとめ調達の検討、路上荷捌きの抑制、倉庫・コンテナヤード等の出入時間の調整	
	通勤・通学		時差出勤、テレワーク、休暇の計画的な取得等	
個人	買物・レジャー等	重点期間の夏期休暇取得、ボランティアへの参加	行先変更、時期の変更、まとめ買いの推奨	大会期間中の交通混雑の影響を受けない移動の内容を検討
	宅配便の利用		受取り時間の変更、贈答時期の変更、再配達の抑制等の調整	

【事前準備のステップ】

- ステップ1

企業を対象として、行動計画書を作成し、個人が行動を変更するために必要となる環境整備のための取組を展開
- ステップ2

個人にTDMへの協力を呼び掛けていく
- 概ね大会の半年前～

4. 取組の内容

【事前準備のメニュー】

メニュー内容(例)

- 会社にとって継続が必要となる(中断が許されない)事業を把握する
- 事業上の重要顧客、契約業者、供給業者などと連携をとるためのリストを作成する
- 会社の内部または外部に影響する可能性のあることを把握しておく
- 事業に関わる活動項目リストを作成する
- 役所、顧客、協力会社、同業者組合、地域コミュニティ等との日頃の付き合いを通じて、大会期間中や事前に有益な情報を入手できる人的ネットワークを構築しておく

【行動計画書のイメージ】

(例) 会社にとって継続が必要となる(中断が許されない)事業が「重要商品を提供する」の場合

事前対策の実施状況の把握	
配送ルートが渋滞して配送遅延が見込まれる場合の迂回ルートの確保を行っているか？	☐ はい
	☒ いいえ

⋮



事前対策の検討・実施		
何をやる？	誰がやる？	いつやる？
安全に輸送できる迂回ルートのリスト化と社内共有	配送担当部署の部長	2018年7月中旬まで
重点期間で日毎に迂回ルート図を作成して、配送関係者と共有する	配送担当部署の部長	重点期間の1週間前まで

⋮

4. 取組の内容

【大会成功に向けて東京都及び組織委員会等が取り組むこと】

①TDMの理解と参加を促す取組

・TDMの認知度向上、協力機運の醸成、ムーブメント化に向け、幅広い広報活動を展開

② 早期の情報提供

・事業継続のリスク評価の材料となる大会時の道路や鉄道の混雑状況・予測等を早期に提供

③ 計画作成の支援

・取組支援ツールの作成・配布、活用可能な支援制度・事業等の情報提供等、支援策を充実

④ 環境づくり

・休暇制度やテレワークの導入などの呼び掛け・支援を行い、市民が協力しやすい環境を実現

市民・企業等の
取組

行動計画書に基づく行動によるリスク低減・回避

東京都や
組織委員会等
の取組

②早期の情報提供

リスク評価の材料

③計画作成の支援

行動計画書

④環境づくり

働き方改革

①TDMの理解と参加を促す取組

協力機運の醸成

4. 取組の内容

【行動計画書の作成支援】

A.作成に向けた呼び掛け

- 経済団体や各種業界団体を通じ、経営者や総務担当を中心に、行動計画書の作成を呼び掛けていく

B.混雑情報の早期提供

- HPやアプリ等で大会期間中の道路や鉄道の混雑状況(日毎、時間帯毎)の情報を早期に提供していく

C.作成の支援

- ①作成マニュアルやベストプラクティス集の作成・配布
- ②活用可能な支援・助成制度の情報提供、新たな支援の仕組み検討
- ③相談窓口、専門家等の派遣

D.協力企業へのインセンティブを検討

- 作成に協力してくれる企業へのインセンティブ(社会的貢献の公表や協力しやすい環境づくり)を検討していく

【既存の取組との連携】

- 関係機関と連携し、働き方改革や快適通勤環境づくりの取組の更なる拡充・深度化を図る

時差BiZ（東京都） 平成29年度の実績

○集中取組期間：7月11日(火)～7月25日(火)

○参加者数：約320社

※平成30年度は、参加者数をさらに拡大して実施していく

テレワークデイズ（総務省・経済産業省） 平成30年度の予定

○実施期間：7/23(月)～27(金)の間において、7/24(火)＋その他の日の計2日間以上

○参加目標：2000団体、延べ10万人の参加

5. 推進体制

- ◆都市における事業活動や日常生活に深く関わる多様な主体が知恵を出し合い、TDMの推進・展開に取り組む場を設置・運営
- ◆内閣官房、東京都、組織委員会で設立に向けた準備を行う
- ◆行動計画の策定と実際の行動に向けた機運醸成を図る
- ◆専門家集団である学会・大学等から知見をいただくほか、主に大学の工学系研究室と連携して企業や地域の交通量抑制に向けた取組を支援



<設置時期>

①準備→ コアなメンバー※による集中的な検討（まずは内閣官房、東京都、組織委員会で枠組みづくりを行う）

※経済団体・業界団体、試行参加企業、消費者団体、学会・大学、関係省庁・都県（物流・働き方改革関連部署）、内閣官房等（内容イメージ）基本的な事項の調整・確認、スケジュールの作成、体制づくりの計画 等

②TDM推進のための枠組みづくり

（内容イメージ）行動計画書（ひな形）の作成、広報、TDM推進 等

<協力企業を募るための取組予定>

- ・東京商工会議所：オリンピック・パラリンピック特別委員会で概要を説明した後、会員向けセミナーを開催
- ・経済同友会：東京オリンピック・パラリンピック2020委員会向けに概要を説明し、意見交換を実施する予定
- ・日本経済団体連合会：当面、役員企業等を中心に作成に向けた呼び掛けを実施した後、対象企業を拡大

6. 今後のスケジュール

計画と主な内容			主な取組				
H 30 年度	4月	TDM推進に向けた基本方針(案) ・ 推進に向けた主催者の基本方針 ・ 交通量抑制への協力依頼（キックオフ） ・ 夏からの試行のアナウンス	○準備 ・ 基本的事項の調整 ・ 行動計画・試行内容の検討 ○TDM推進のための枠組みづくり	一般市民	一般企業	物流企業 (配送業者)	
	夏頃	TDM推進行動計画V1 ・ 主催者・関係者の行動計画 ・ 試行メニュー、参加企業 ・ 参加の呼び掛け	★ V1試行開始 (集中取組期間:7~9月、可能なものは継続) ○結果分析 ・ 業種・取組メニューごとの抑制原単位 (継続可能、期間限定で可能) ・ 交通量抑制の見込み、実施目標の達成にあたっての課題、TSM施策との調整	認知度の向上	第1段階 必要性の理解	第1段階 必要性の理解	
	年度末	輸送運営計画V2(案) ・ TDMの検討状況を踏まえた大会時に取り組むメニュー（暫定）		順次拡大			
H 31 年度	夏頃	TDM推進行動計画V2 ・ これまでの試行の総括 ・ 大会本番を見据えた行動計画の見直し ・ 試行メニュー（大部分のメニューが継続）、参加企業 ・ 参加の呼び掛け	○行動計画の見直し、試行内容の見直し、新規の取組メニューの検討				
	冬頃	TDM推進行動計画V2アップデート ・ 大会時に取り組むメニュー（最終版） ・ 行動計画（最終版）					第2段階 対応策の検討・準備 (社内の制度改定等)
	年度末	輸送運営計画V2	★ V2試行開始 (集中取組期間:7~9月) ○結果分析 ・ 抑制原単位の更新 ・ 交通量抑制の見込みの更新、課題把握、TSM施策との調整 ○課題の解決策の検討、実行準備				第1段階 必要性の理解
H 32 年度	大会		★ 本格実施	第2段階 取るべき行動の理解	実践 (仕入れ発注の変更等)	実践 (新システムの習熟等)	
				第3段階 計画			
				行動			

2. 関係者輸送ルート of 検討状況

- ・ 関係者輸送ルートとは、選手等の大会関係者を輸送するルートであり、安全で円滑な輸送サービスを提供するとともに市民生活や都市活動に与える影響を考慮してルートを設定
- ・ 今回、高速道路及び一般道の輸送ルート案の一部を提示

関係者輸送ルート（オリンピック・ルート・ネットワーク）の検討状況

1. 関係者輸送ルートの設定における基本的な考え方

○全体

関係者輸送ルートは、東京 2020 大会による全ての大会ステークホルダーに対し、安全・円滑かつ効率的で信頼性の高い大会輸送を提供するとともに、一般市民生活や都市活動に与える影響を考慮して設定する。

○関係者輸送ルート（オリンピック・ルート・ネットワーク）

【設定にあたっての基本コンセプト】

- 安全性、定時性を考慮し、一般道に比べ信号交差点がなく事故率も低い高速道路を主として設定する。
- 一般道路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。
- 最寄りとなる高速道路出入口から競技会場等までを最短距離で結ぶ経路を設定する。

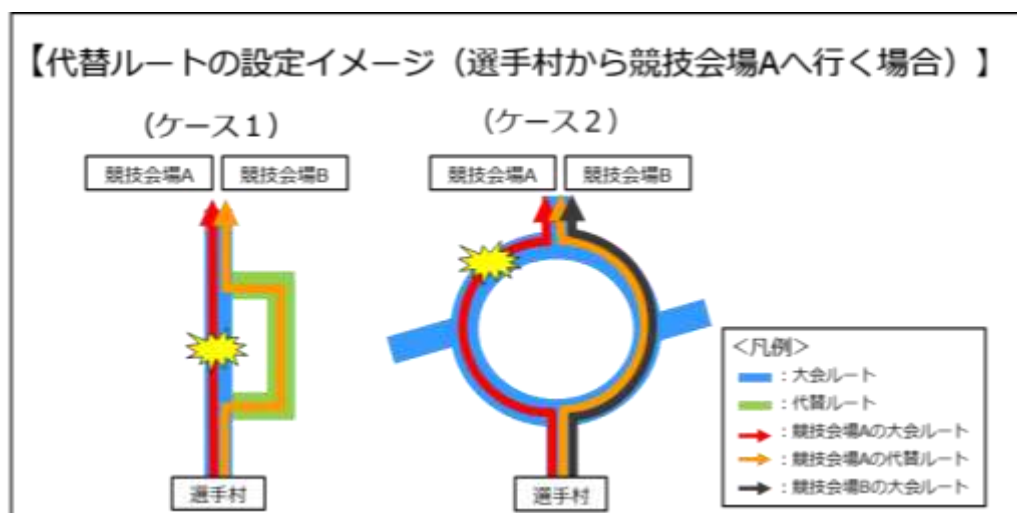
【代替ルート】

①代替ルートの必要性

- ・原則として通常時は、大会ルートを利用する。
- ・事故や自然災害等に伴う交通容量の低下や、他路線からの交通転換などの需要増により、大会ルートが本来の機能を発揮できず TSM を講じても影響を回避できない場合には、必要に応じて代替ルートを利用する場合がある。

②代替ルートの定義

- ・選手等が利用する大会ルートについて、代替ルートを設定する。
- ・迂回のために新たなルート設定が必要な場合には、そのルートを代替ルートとして設定する。
- ・他会場の大会ルートを利用して迂回できる場合には、そのルートは代替ルートとして取り扱わない。



2. 関係者輸送ルートについて

「東京 2020 大会の交通マネジメントに関する提言（中間のまとめ）」に基づき、TDM（交通需要マネジメント）と TSM（交通システムマネジメント）で構成される交通マネジメントを実施し、大会関係者の円滑な輸送と都市活動の安定の両立を図る。

<関係者輸送ルート概念図>



3. 東京圏における関係者輸送ルートの検討状況

代替ルートの設定の考え方や大会ルート（高速道路・一般道）、一般道における交通システムマネジメントの考え方を今回提示する。

	ルート設定 の考え方	ルート（案）	交通システムマネジメントの考え方	
			高速道路	一般道
大会ルート	公表済	公表済※1	公表済	今回提示
練習会場ルート	公表済	検討中		
代替ルート	公表済※2	検討中		

※1 高速道路区間の一部については、輸送運営計画 V1 にて公表済

※1 メディア・IF 等の関係者ホテルからのルートの設定、開閉会式や路上競技開催時等の特殊日等の輸送オペレーションの検討の結果を踏まえ、追加・変更の可能性はある。

※2 オリンピック・ルート・ネットワークの設定にあたってのコンセプトは、輸送運営計画 V1 にて公表済であるが、今回、代替ルートの必要性などその定義を示した。

（添付資料）

関係者輸送ルート（オリンピック・ルート・ネットワーク）【案】

関係者輸送ルート(オリンピック・ルート・ネットワーク)
【案】

東京圏(広域)

- ・この図は、オリンピック・ルート・ネットワークのうち選手等を輸送するための大会ルート(案)を示している。
- ・オリンピック・ルート・ネットワークについては、練習会場の決定等により追加・変更の可能性はある。

0 10 20 30 km



東京都-2

埼玉県

東京都

千葉県

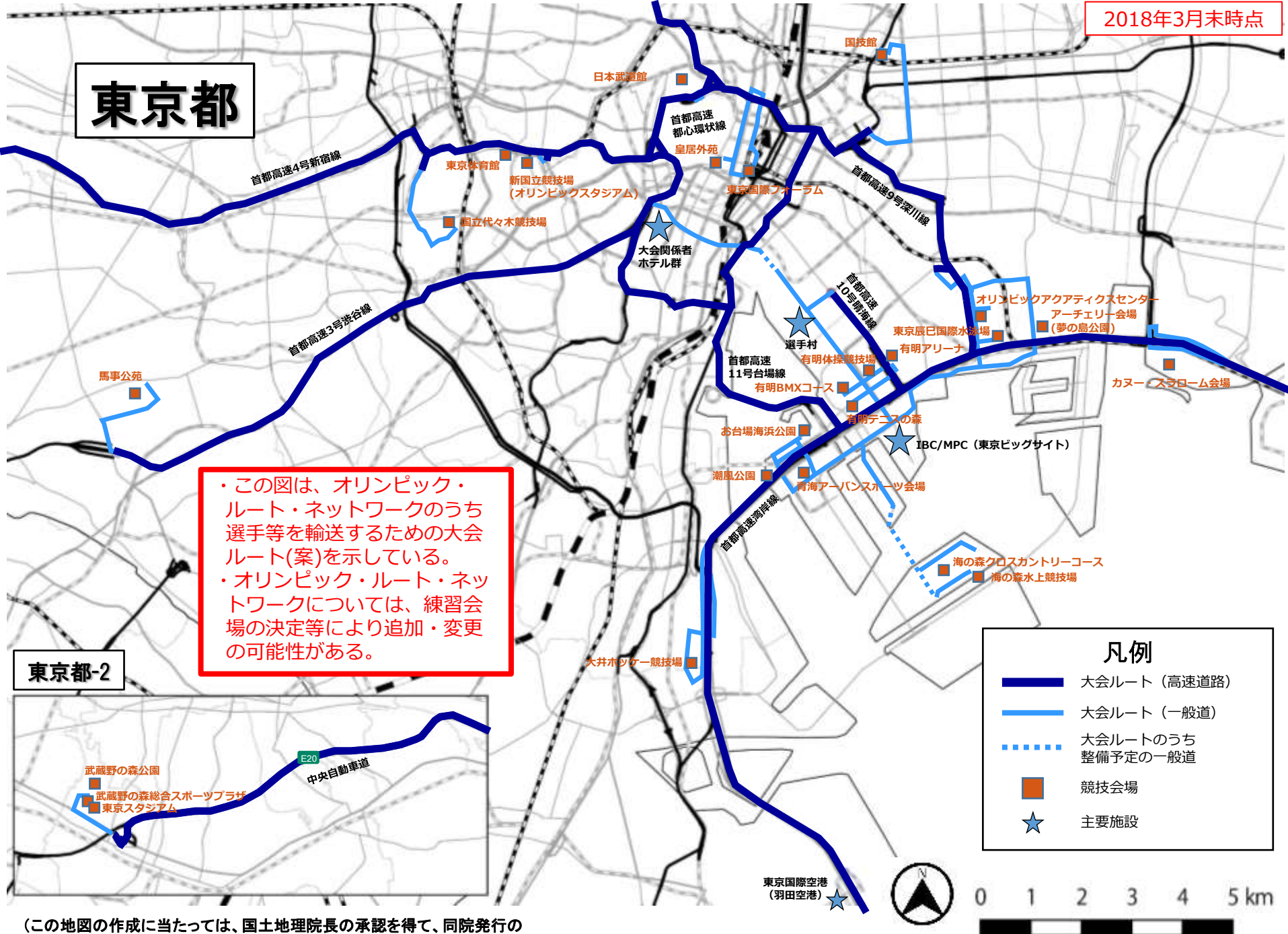
横浜市

凡例

- 大会ルート (高速道路等)
- 大会ルート (一般道)
- 大会ルートのうち整備予定の一般道
- 事業中路線 (大会までに整備予定の高速道路)
- 競技会場
- 主要施設

(この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の基盤地図情報を使用した。(承認番号 平29情使、第1552号))

東京都



3. 観客輸送ルート of 検討状況

- ・ 観客輸送ルートとは、観客等が競技会場と観客利用想定駅との間を行する経路
- ・ アクセシブルルートとは、アクセシビリティに配慮が必要な観客に対して設定するルート
- ・ 今回、利用想定駅から会場までの入退場ルート案及びアクセシブルルート案を提示

観客輸送ルートへの検討状況

1. 観客輸送ルートの設定における基本的な考え方

○全体

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経路のことであり、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。

観客輸送ルートの設定については、以下の5点を基本的な考え方として検討していく。

- ・歩行延長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。

○シャトルバスによるルート設定の考え方

徒歩圏内に鉄道駅がない場合、または利用想定駅では容量が不足する場合、過去の実績等を鑑みて、近くの鉄道駅からシャトルバスによる輸送ルートを選定する。

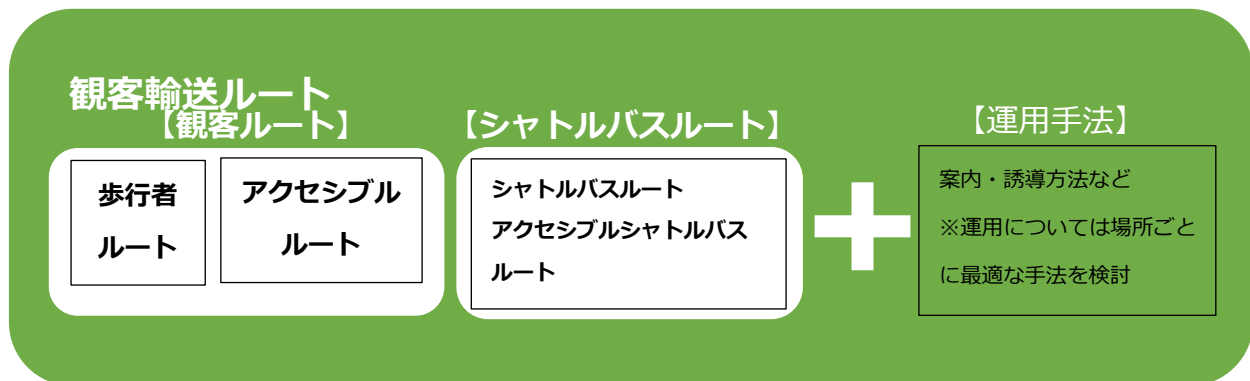
○アクセシブルルート設定の考え方

アクセシブルルートとは、アクセシビリティに配慮が必要な観客に対して、競技会場と一部の観客利用想定駅との間に設定する経路のことである。アクセシブルルートは通常の観客入退場ルートと同じ経路とすることを基本としており、東京2020大会では、全会場においてTokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインに基づきアクセシブルルートを選定することを目指している。

東京では既に鉄道や道路のバリアフリー化が進んでおり、段差が解消されているなどアクセシブルルートとしてのサービス水準を十分満たしている駅や道路が多数存在する。一方、ガイドラインの示す水準を満たしていない箇所については、関係機関と協議を重ね、連携して対応に努める。

2. 観客輸送ルートの定義について

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経路を指す。そのほかの各ルートは下記のイメージのように定義する。



3. 東京圏の観客輸送ルートの検討状況について

今回、提示するルートは、下表に示すとおりである。

なお、今回、未提示の情報については、次回の輸送連絡調整会議での提示を目標に関係者と調整を行う予定である。

	ルートの種類	ルート設定の考え方	観客利用想定駅 (案)	ルート図 (案)
東京都内会場	歩行者ルート	公表済※1	公表済※1	今回一部修正を提示【資料①】
	アクセシブルルート	公表済※1		今回提示※2【資料③】
	シャトルバスルート	公表済※1	一部公表済※1	一部検討中
埼玉県	歩行者ルート	公表済※1	今回提示【資料②】	検討中
千葉県	アクセシブルルート	公表済※1	検討中	検討中
神奈川県会場	シャトルバスルート	公表済※1	今回提示【資料②】	検討中

※1 公表済み…輸送運営計画（V1）にて公表済み。

（第3回輸送連絡調整会議（2017年5月18日）に提示。）

※2 皇居外苑、武蔵野の森公園に係るルートは除く。

【添付資料】

資料① 観客利用想定駅

資料② 観客ルート（案）

観客及びスタッフの輸送

■ 東京都内の各競技会場における観客利用想定駅

2018年3月末時点

競技会場		観客利用想定駅			
東京	オリンピックスタジアム (新国立競技場) (陸上等)	青山一丁目駅	外苑前駅	国立競技場駅	
		信濃町駅	千駄ヶ谷駅	北参道駅	
	東京体育館 (卓球)	国立競技場駅	千駄ヶ谷駅		
	国立代々木競技場 (バンドボール)	原宿駅	明治神宮前駅		
	日本武道館 (柔道)	九段下駅	竹橋駅 (退場)		
	皇居外苑 (競歩)	競技変更により、調整中			
	東京国際フォーラム (ウェイトリフティング)	有楽町駅			
	国技館 (ボクシング)	両国駅 (JR)	両国駅 (都営)		
	馬事公苑 (馬術)	⑤ 用賀駅	経堂駅	桜新町駅	千歳船橋駅
	武蔵野の森総合スポーツプラザ (バドミントン等)	飛田給駅			
	東京スタジアム (ラグビー・近代五種等)	飛田給駅	西調布駅	〔※並行してシャトルバス〕	
	* 武蔵野の森公園 (自転車ロードレース)	多磨駅			
	有明アリーナ (バレーボール)	豊洲駅	東雲駅 (退場)	〔 新豊洲駅 〕	
	有明体操競技場 (体操)	国際展示場駅	〔 有明テニスの森駅 〕		
	有明BMXコース (自転車BMX)	国際展示場駅	〔 有明テニスの森駅 〕		
	有明テニスの森 (テニス)	国際展示場駅			
	お台場海浜公園 (トライアスロン)	東京テレポート駅	〔 台場駅 (入場) 〕	〔 お台場海浜公園駅(退場) 〕	
	潮風公園 (ビーチバレーボール)	東京テレポート駅	〔 台場駅 〕		
	* 青海アーバンスポーツ会場 (スノークライミング等)	東京テレポート駅	〔 船の科学館駅 〕		
	大井ホッケー競技場 (ホッケー)	大井競馬場前駅			
	海の森クロスカントリーコース (総合馬術)	⑤ 東京テレポート駅			
	海の森水上競技場 (ボート・カヌースプリン ト)	北側	⑤ 東京テレポート駅		
		南側	⑤ 新木場駅		
	カヌー・スラローム会場 (カヌー・スラローム)	葛西臨海公園駅			
	アーチェリー会場 (夢の島公園) (アーチェリー)	新木場駅			
	オリンピックアクアティクスセン ター	辰巳駅	潮見駅 (退場)		
	東京辰巳国際水泳場 (水球)	辰巳駅	新木場駅 (退場)		

観客利用想定駅の選定については追加・変更の可能性あり

【凡例】

青枠：アクセシブルルートとして利用を想定している駅（アクセシブル対応ができる駅）
〔 〕：もっぱらアクセシブルルートとしての利用を想定している駅
競技会場の * 太字：輸送運営計画V1（2017年6月）策定以降に追加された競技会場
観客利用想定駅の太字下線：輸送運営計画V1（2017年6月）策定以降に追加した観客利用想定駅
(入場)：入場時に利用を想定している駅
(退場)：退場時に利用を想定している駅
⑤：シャトルバスでの利用を想定している駅

東京都内の競技会場における 観客ルート（案） 【2018 年 3 月末現在】

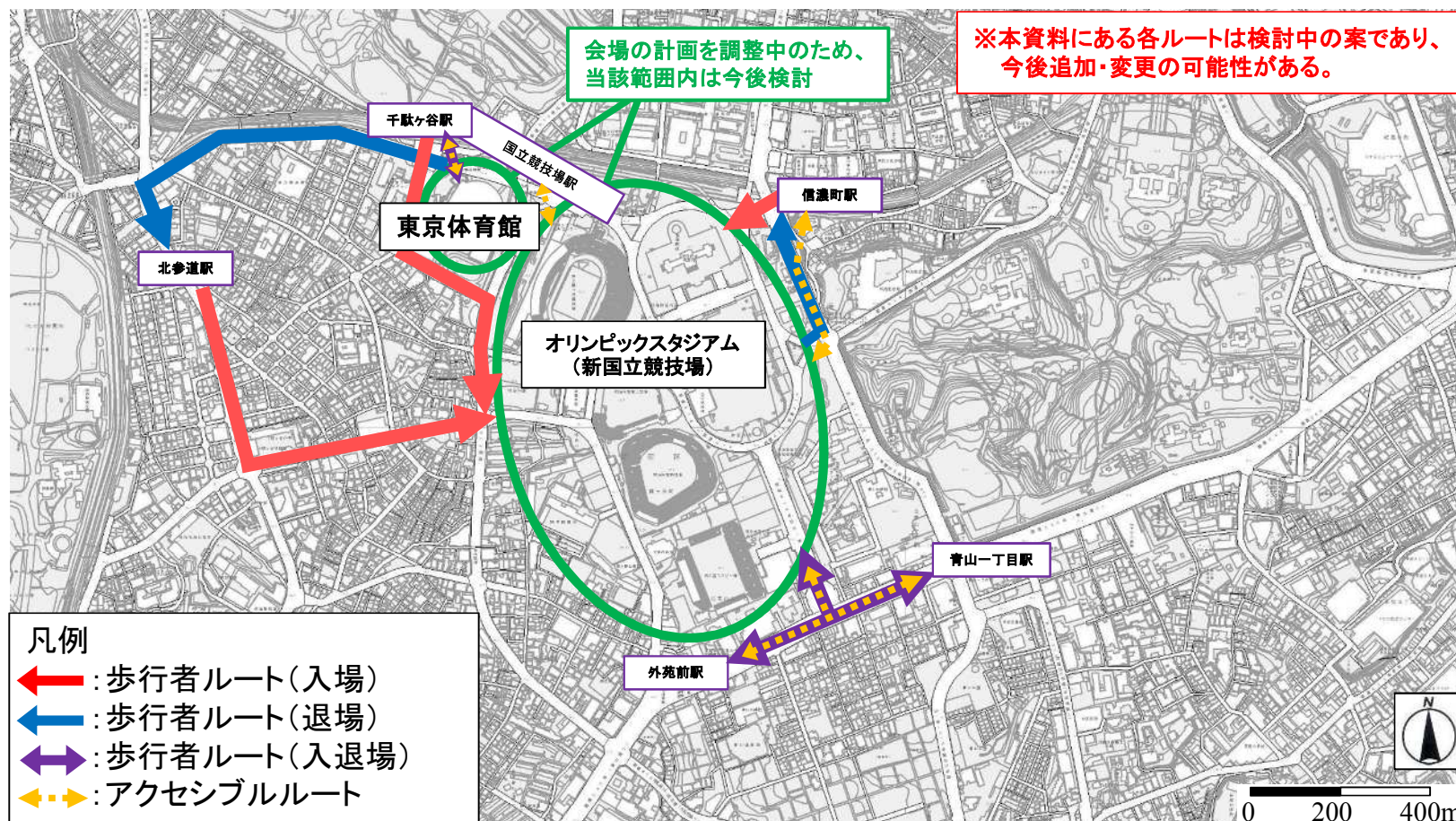
オリンピックスタジアム（新国立競技場）
東京体育館
国立代々木競技場
日本武道館
東京国際フォーラム
国技館
馬事公苑
東京スタジアム
武蔵野の森総合スポーツプラザ
有明アリーナ
有明体操競技場

有明BMXコース
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会場
大井ホッケー競技場
カヌー・スラローム会場
アーチェリー会場（夢の島公園）
オリンピックアクアティクスセンター
東京辰巳国際水泳場

オリンピックスタジアム(新国立競技場)
東京体育館
観客ルート素案

2018年3月末時点

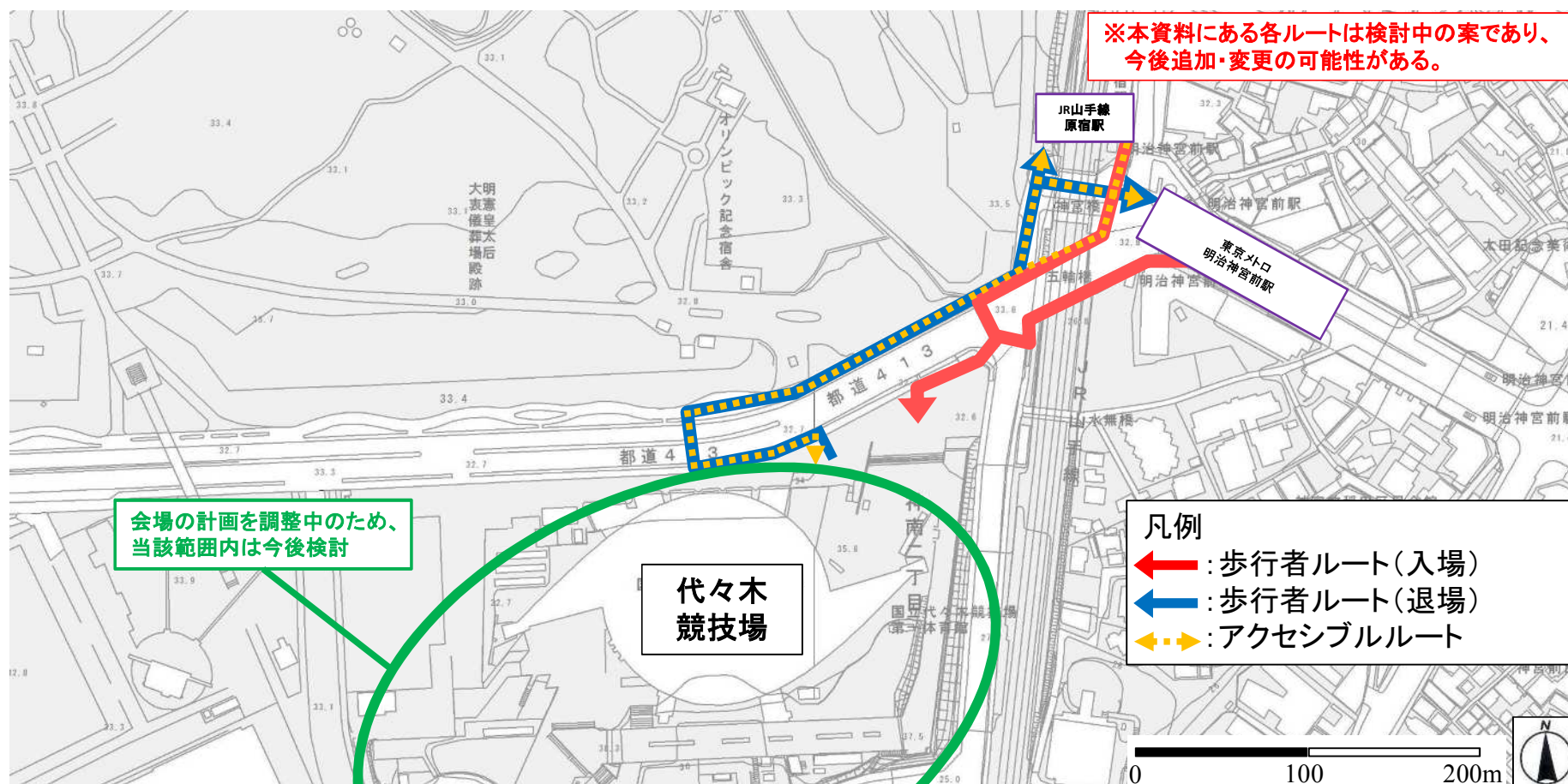
(注) この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を使用(29都市基交第847号)して作成したものである。無断複製禁ずる。



国立代々木競技場
観客ルート素案

2018年3月末時点

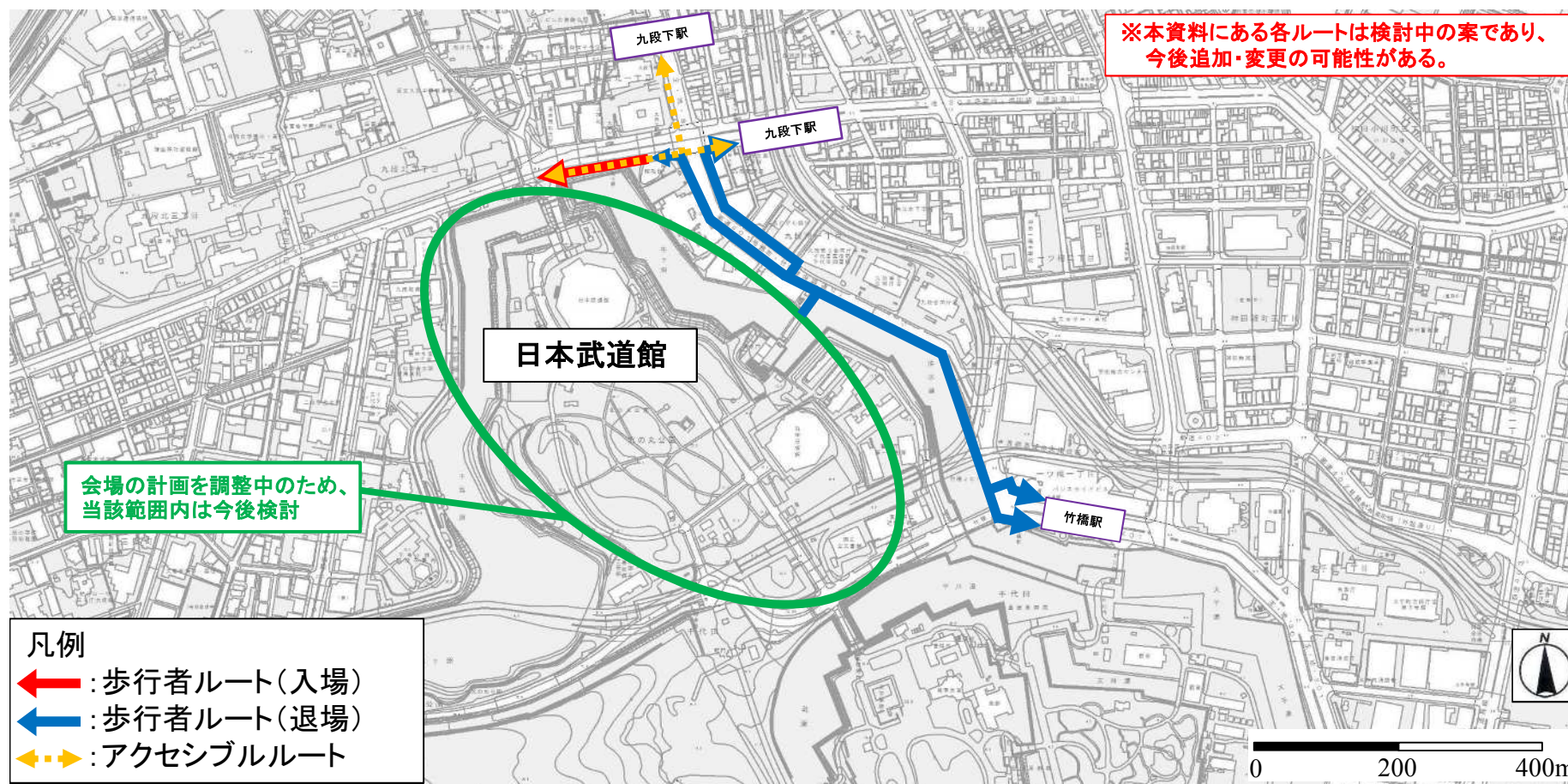
(注) この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を使用(29都市基交第847号)して作成したものである。無断複製禁ずる。



日本武道館 観客ルート素案

2018年3月末時点

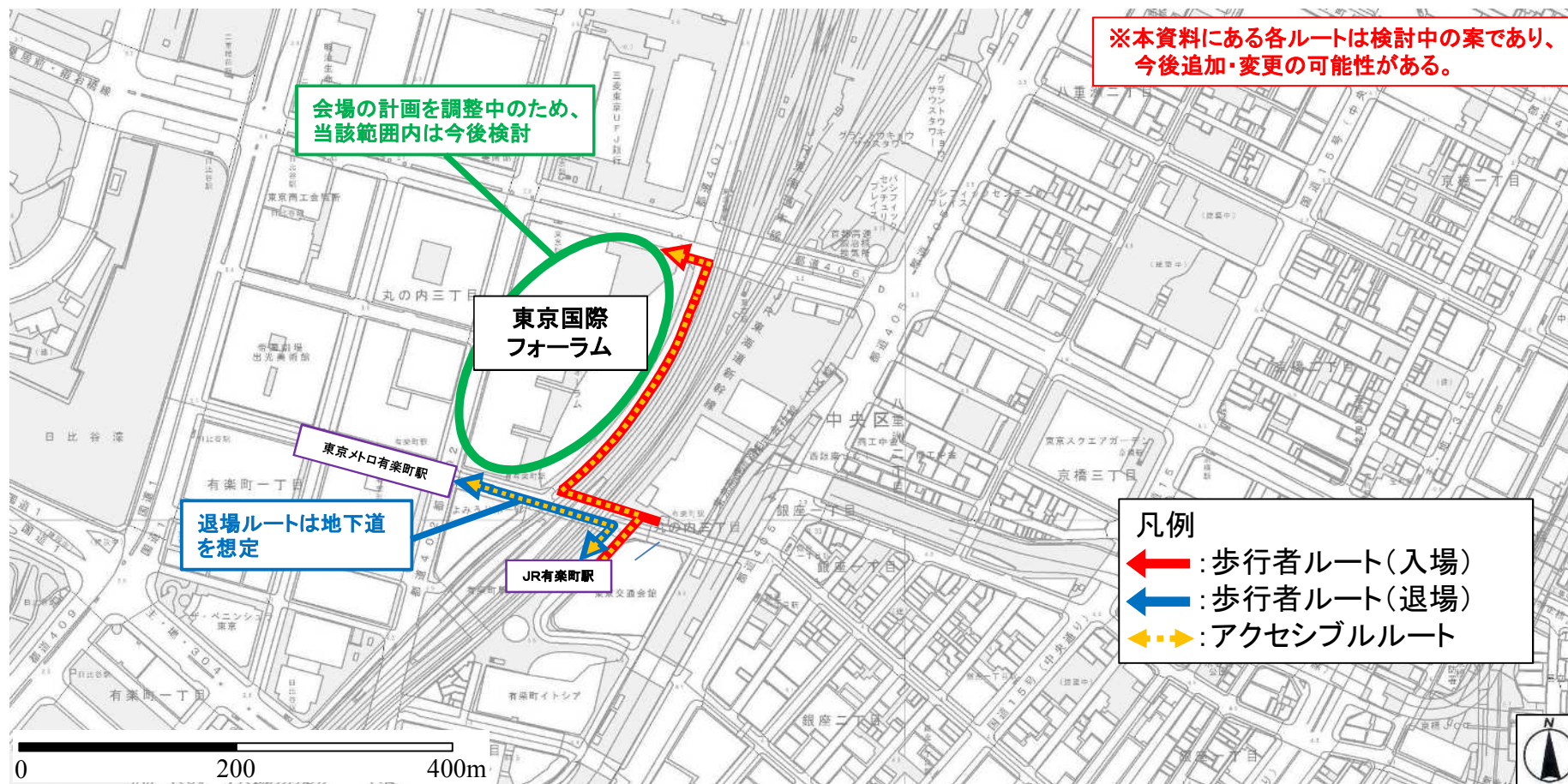
(注) この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図
(S=1:2,500)を使用(29都市基交第847号)して作成したものである。無断複製禁ずる。



東京国際フォーラム 観客ルート素案

2018年3月末時点

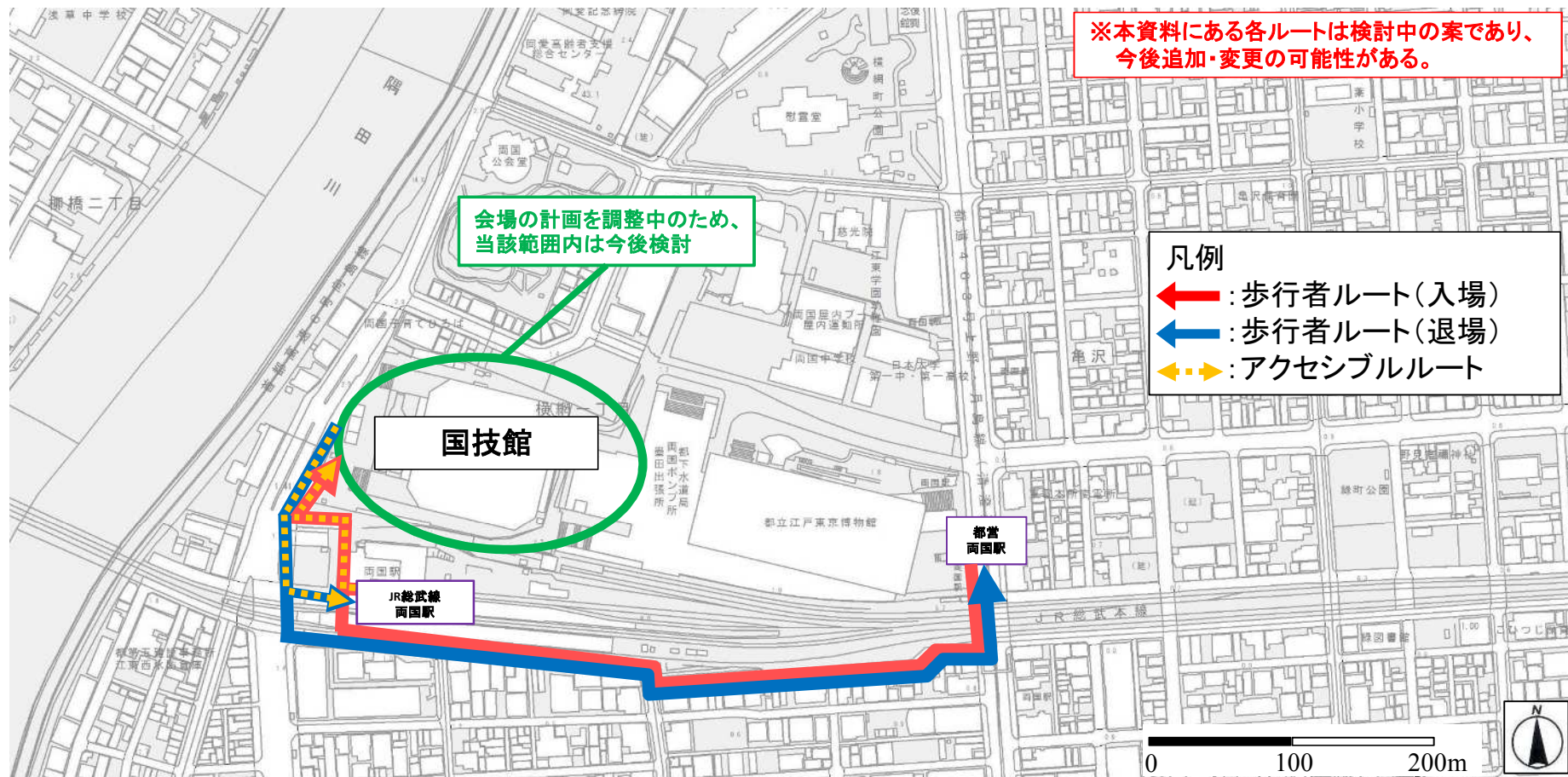
(注) この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図
(S=1:2,500)を使用(29都市基交第847号)して作成したものである。無断複製禁ずる。



国技館 観客ルート素案

2018年3月末時点

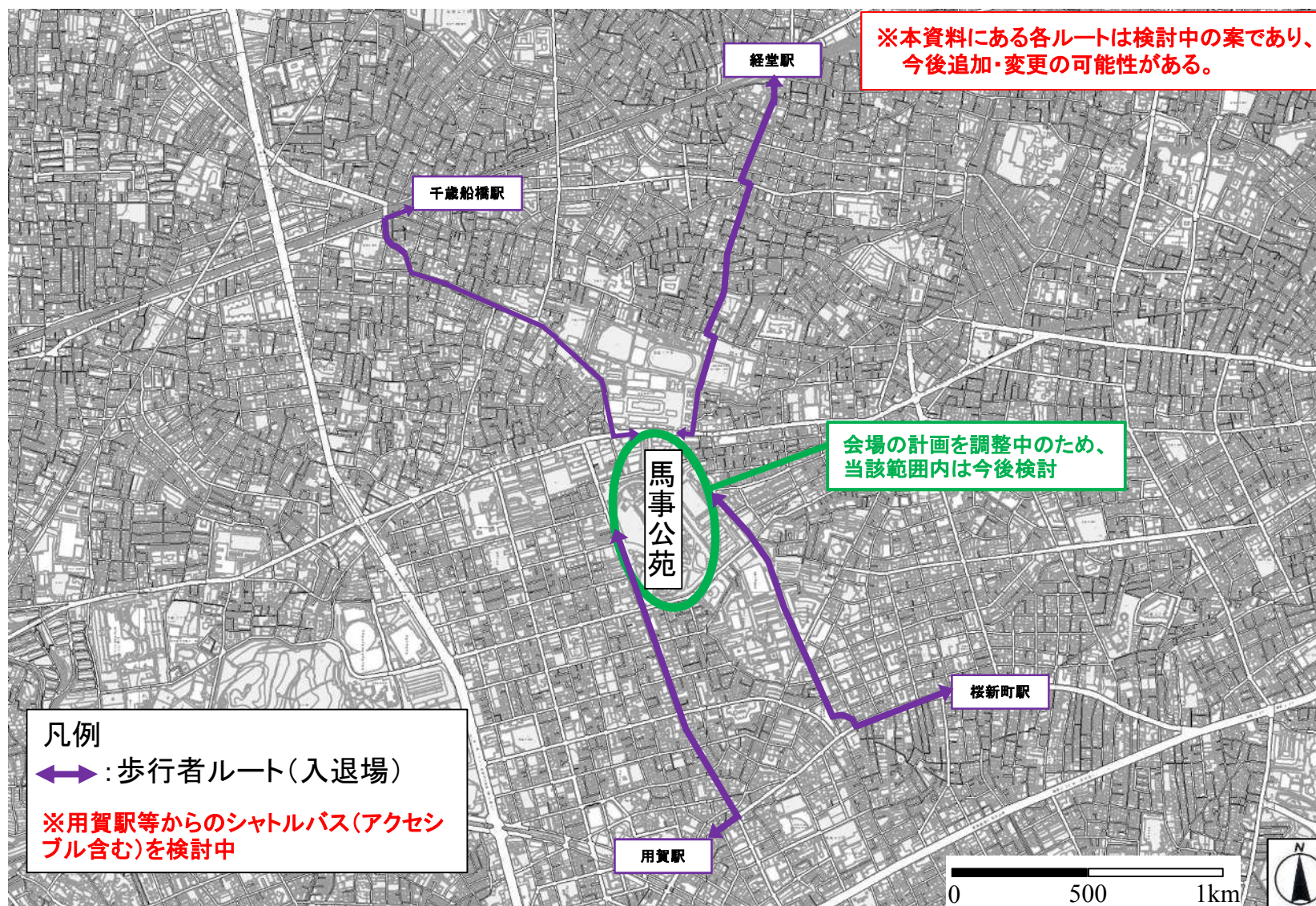
(注) この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を使用(29都市基交第847号)して作成したものである。無断複製禁ずる。



馬事公苑 観客ルート素案

2018年3月末時点

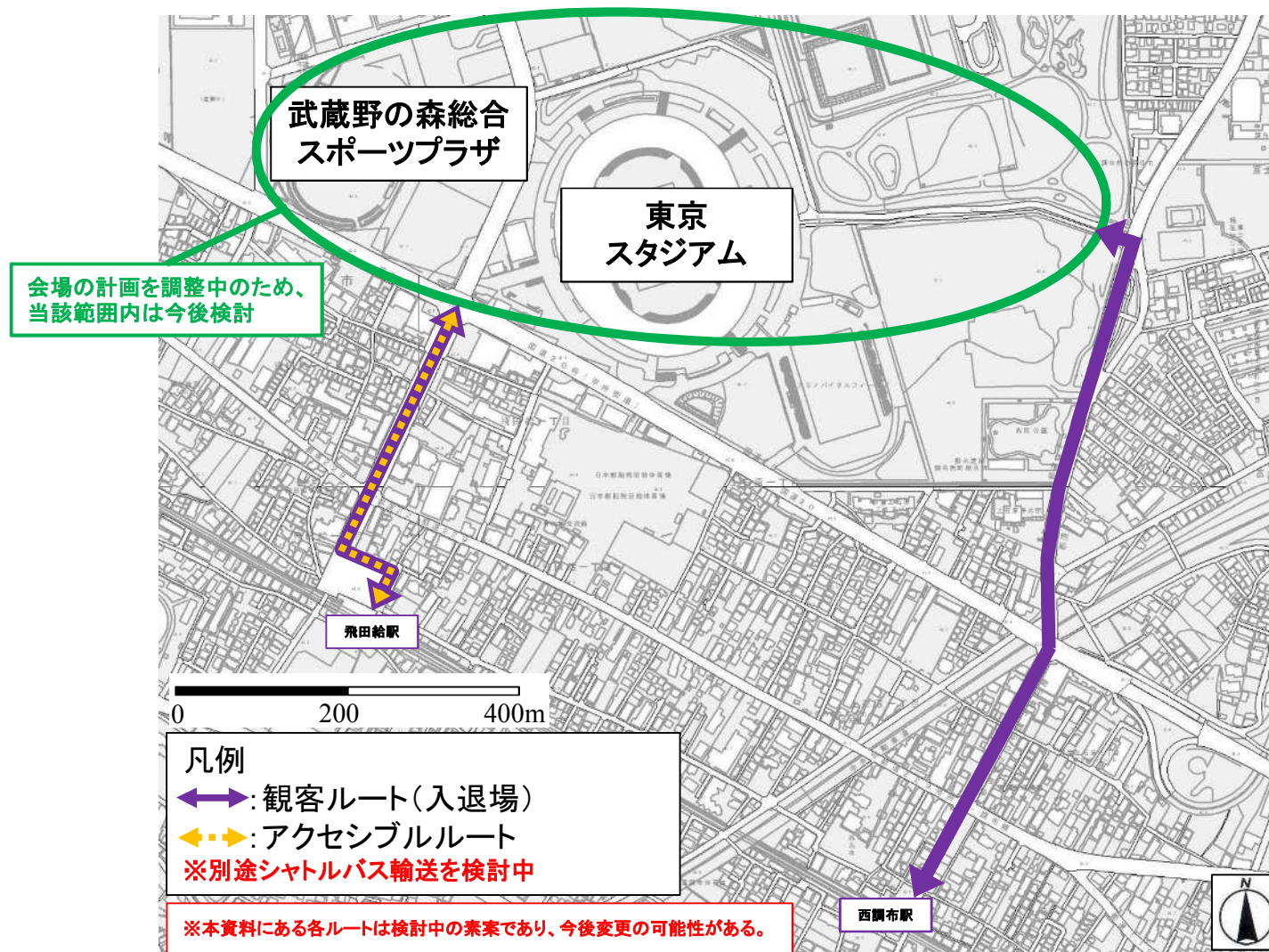
(注) この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図
(S=1:2, 500)を使用(29都市基交第847号)して作成したものである。無断複製禁ずる。



東京スタジアム 武蔵野の森総合スポーツプラザ 観客ルート素案

2018年3月末時点

(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(29都市基交第847号)して作成したものである。無断複製禁ずる。

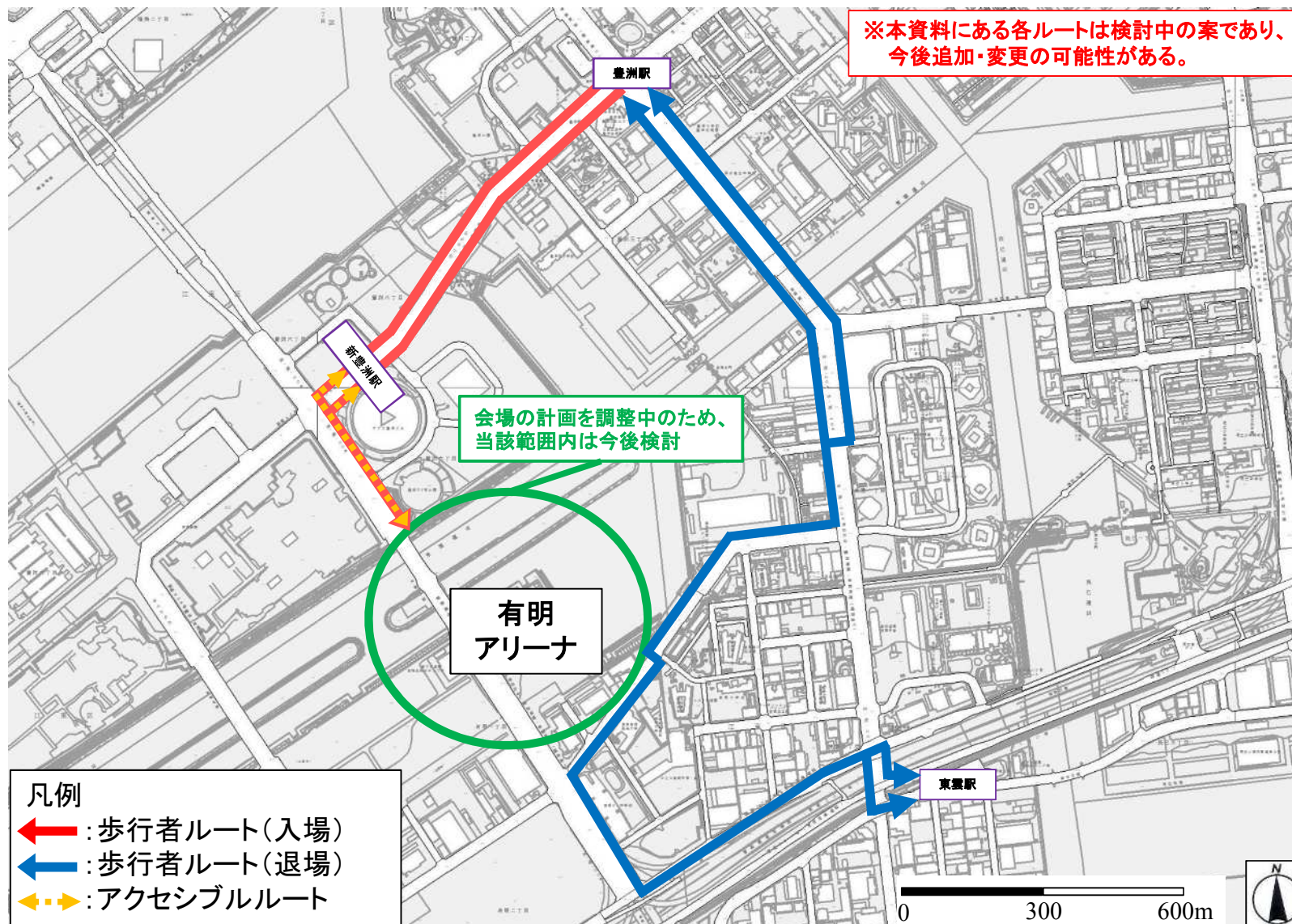


有明アリーナ 観客ルート素案

2018年3月末時点

(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(29都市基交第847号)して作成したものである。無断複製禁ずる。

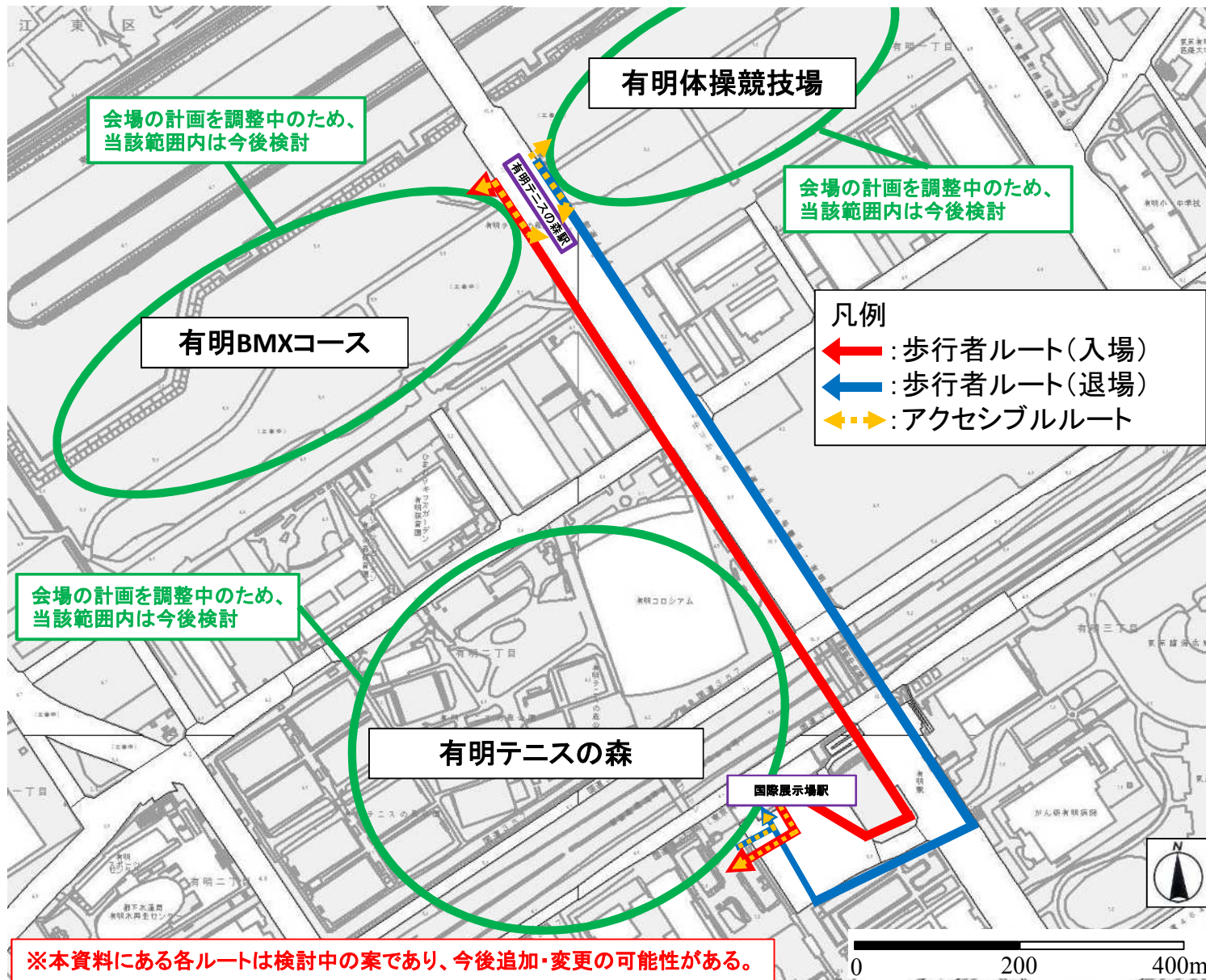
※本資料にある各ルートは検討中の案であり、
今後追加・変更の可能性がある。



有明体操競技場・有明BMXコース・ 有明テニスの森 観客ルート素案

2018年3月末時点

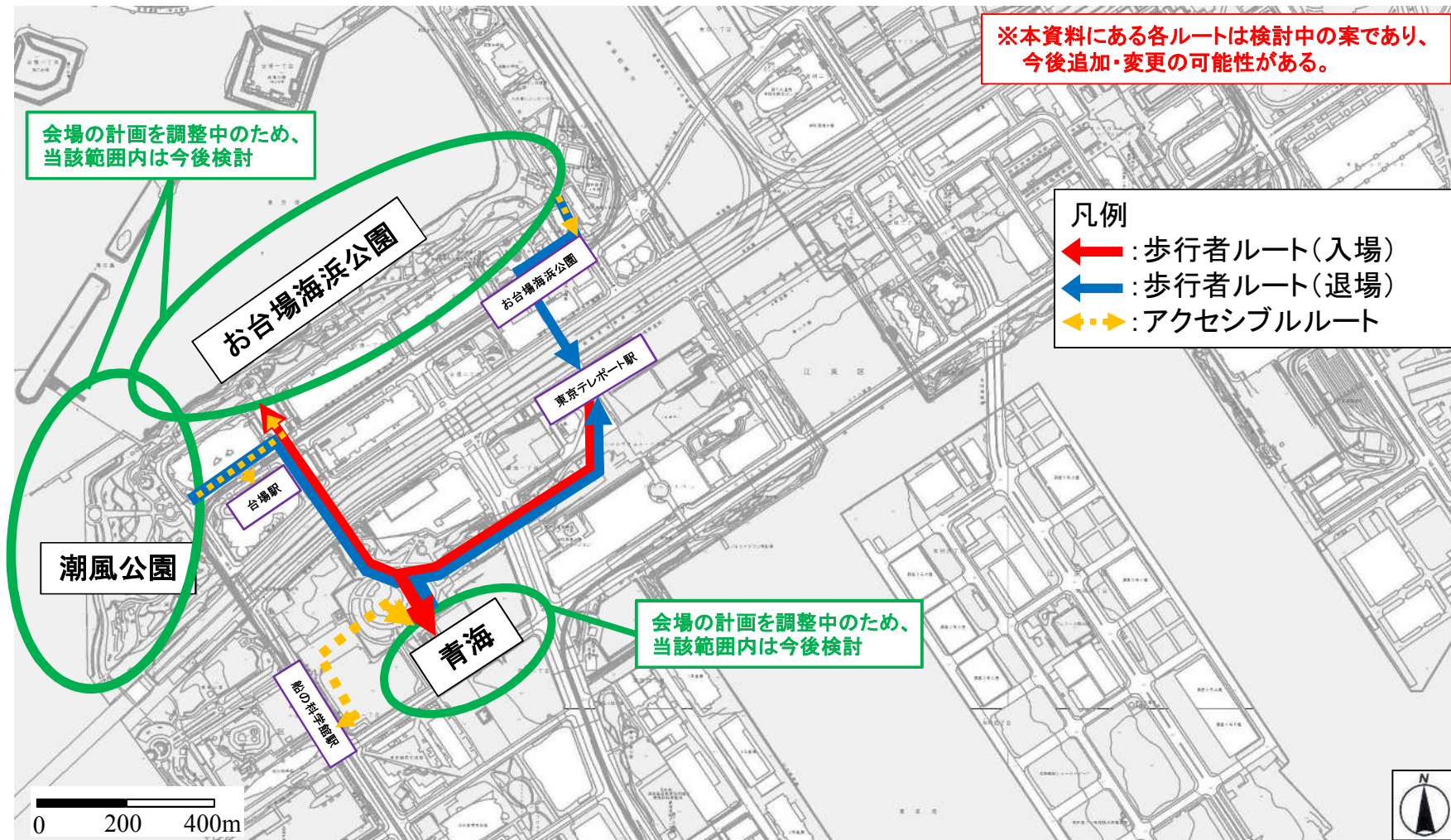
(注) この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図
(S=1:2,500)を使用(29都市基交第847号)して作成したものである。無断複製禁ずる。



お台場海浜公園、潮風公園、 青海アーバンスポーツ会場 観客ルート素案

2018年3月末時点

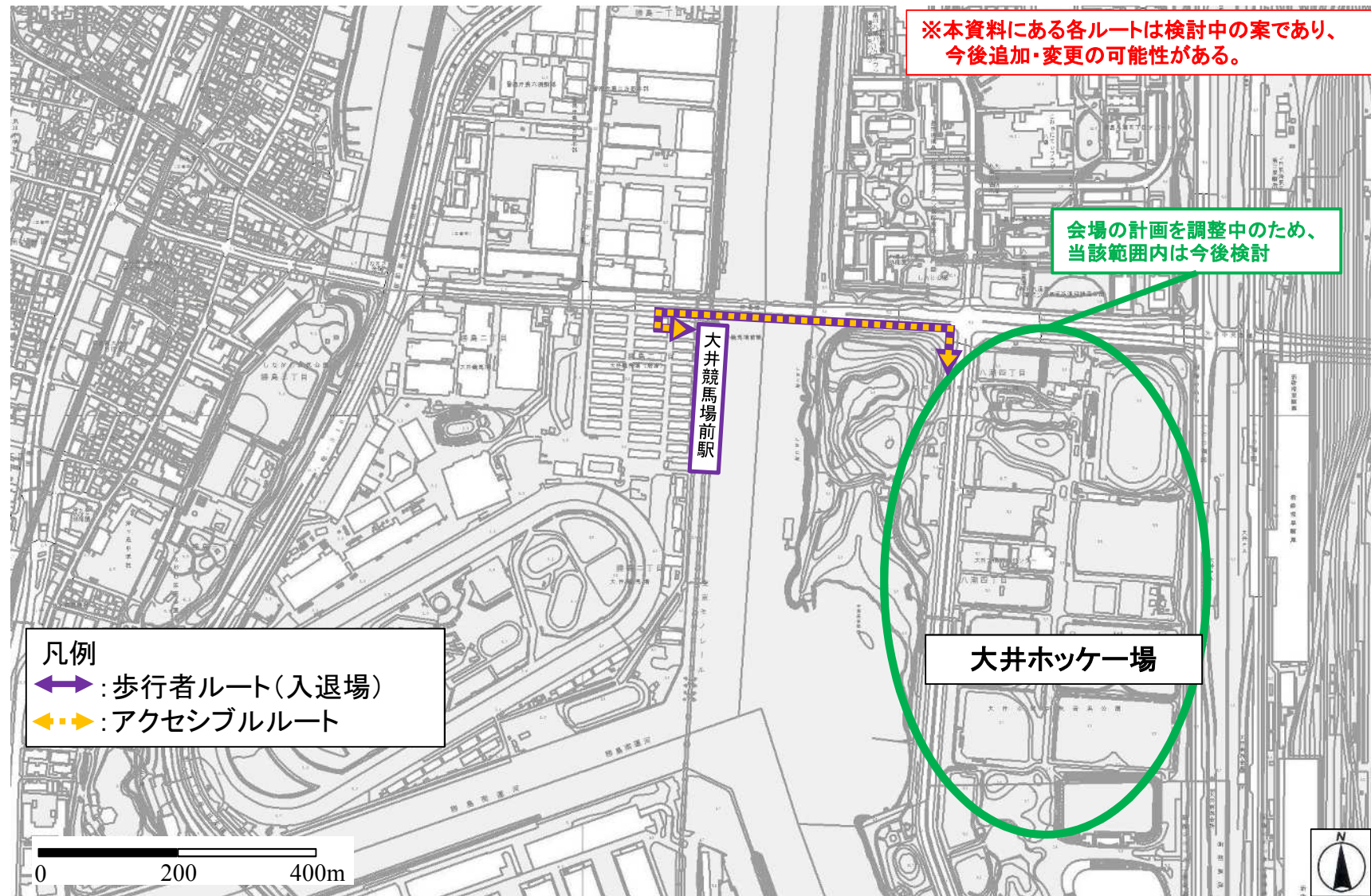
(注) この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図
(S=1:2,500)を使用(29都市基交第847号)して作成したものである。無断複製禁ずる。



大井ホッケー競技場 観客ルート素案

2018年3月末時点

(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(29都市基交第847号)して作成したものである。無断複製禁ずる。

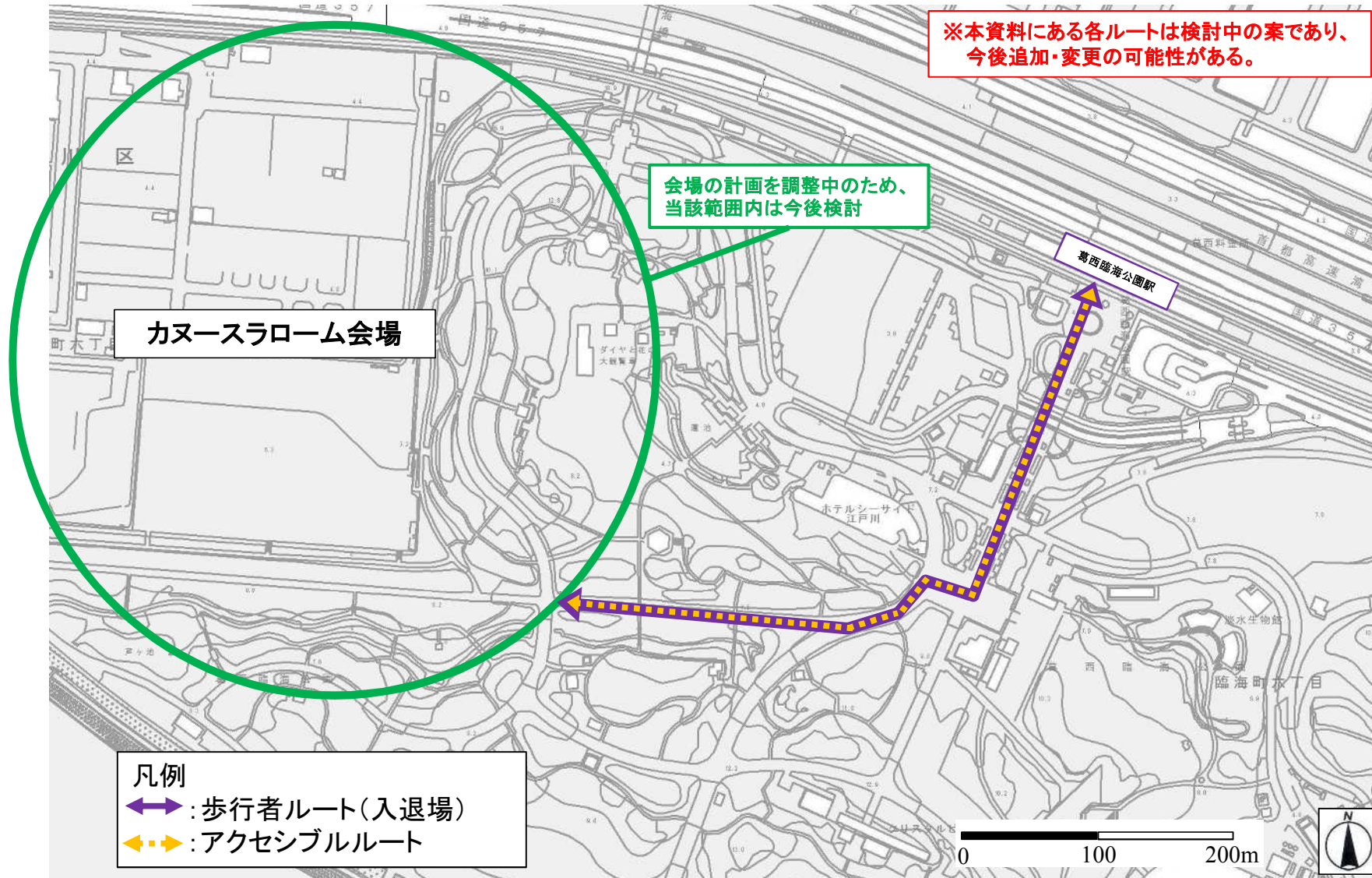


カヌー・スラローム会場 観客ルート素案

2018年3月末時点

(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(29都市基交第847号)して作成したものである。無断複製禁ずる。

※本資料にある各ルートは検討中の案であり、
今後追加・変更の可能性がある。



アーチェリー会場(夢の島公園)
オリンピックアクアティクスセンター
東京辰巳国際水泳場
観客ルート素案

2018年3月末時点

(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(29都市基交第847号)して作成したものである。無断複製禁ずる。

