

輸送運営計画 V1



2017 年 6 月

公益財団法人 東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会

東京都

目 次

1	はじめに	1
2	輸送目標及び戦略	4
3	役割及び責任	5
4	ステークホルダー	9
5	競技日程及び会場	11
6	大会関係者の輸送	17
7	観客及びスタッフの輸送	24
8	競技会場における大会関係者輸送	27
9	非競技会場における大会関係者輸送	28
10	地方会場における輸送	30
11	交通需要マネジメント（TDM）	31
12	輸送のセキュリティ	33
13	リスク管理	34
14	大会輸送の運営管理	35
15	輸送の持続可能性	38
16	輸送のレガシー	40
	用語集.....	41

1 はじめに

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」という。）は、史上最もイノベティブで、世界にポジティブな変革をもたらす大会を目指すものである。

また、東京 2020 大会は、国内の他のイベントにはない大規模な大会である。東京 2020 オリンピック競技大会においては、約 7 万人*の大会関係者、約 17 万人*のスタッフに加え約 780 万人*の観客が見込まれ、東京 2020 パラリンピック競技大会においては、約 2 万人*の大会関係者、約 10 万人*のスタッフに加え約 230 万人*の観客が見込まれる。この大規模な人数を円滑に輸送することが、大会成功のカギを握っている。

東京 2020 大会においては、オリンピック・パラリンピックの大会関係者及び観客・スタッフ（以下「ステークホルダー」という。）に対し、安全、円滑、迅速な輸送サービスを提供すること及び持続可能性に配慮しつつ、万人の利用に対応した東京 2020 大会の輸送を実現することを使命としている。また、東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会（以下「組織委員会」という。）は、東京 2020 大会に向けたアクセスの機会を確保すべく環境整備を図ることで、障がいの有無に関わらず、すべての人々が相互に人格と個性を尊重し合う共生社会の実現に貢献することを目指している。

このため、組織委員会、開催都市である東京都及び関係機関は、輸送の条件や提供するサービス、具体的な取組について検討を進めている。輸送運営計画 V1（以下「本計画」という。）は、組織委員会及び東京都が、輸送に係る検討・取組状況について、関係機関と調整し、とりまとめた計画である。

なお、本計画には、東京 2020 オリンピック競技大会と東京 2020 パラリンピック競技大会に共通する内容に加え、それぞれの大会に固有の内容を含む。特に東京 2020 パラリンピック競技大会においては、参加する選手団の規模、その移動やサービスに関わる要求水準などを十分に理解し、きめ細やかな対応を進めていく。

* 追加競技に係る人数は未推計のため含まない。

1-1 本計画の目的

本計画を策定する目的は、以下のとおりである。

- ・輸送の使命を果たすために提供するサービスや取組、またその前提条件等輸送の全体像を明らかにすること。
- ・輸送の全体像を市民や関係機関と共有すること。
- ・輸送の検討状況を IOC に報告すること。

1-2 本計画の構成

本計画の構成は、表 1.1 のとおりである。

表 1.1 輸送運営計画 V1 の構成

大項目	中項目
1 はじめに	本計画の目的、本計画の構成、本計画の更新
2 輸送目標及び戦略	輸送目標、輸送戦略
3 役割及び責任	組織委員会及び開催都市の役割及び責任、輸送における組織委員会及び開催都市の責任、輸送に関する検討体制
4 ステークホルダー	グループ、人数
5 競技日程及び会場	競技日程及び競技会場、非競技会場、その他施設
6 大会関係者の輸送	輸送サービス、輸送ルート、車両の調達・使用・管理、輸送デポ
7 観客及びスタッフの輸送	観客・スタッフ輸送の概要、公共輸送網、観客輸送ルート
8 競技会場における大会関係者輸送	会場輸送、車両認証／駐車許可（VAPP）、パラリンピックにおける取組
9 非競技会場における大会関係者輸送	概要（練習会場、IBC/MPC、選手村、宿泊施設、公式空港、その他）
10 地方会場における輸送	地方会場、地方会場における輸送の特徴、今後の進め方
11 交通需要マネジメント（TDM）	東京 2020 大会輸送における課題、課題解決に向けた戦略、取組の方向性
12 輸送のセキュリティ	輸送のセキュリティ
13 リスク管理	リスク管理
14 大会輸送の運営管理	輸送センター、広報、輸送スタッフ
15 輸送の持続可能性	背景、目標・方針、取組、今後の進め方
16 輸送のレガシー	アクセシビリティ、交通マネジメント

1－3 本計画の更新

本計画は、関係機関との協議・調整を経て取りまとめられ、2017 年初夏に IOC へ提出されるものである。

また、本計画は、輸送に関する検討の進捗状況や関係機関との協議・調整状況を踏まえて更新し、2018 年度中に輸送運営計画 V 2 の案を策定の上、2019 年度中に IOC の承認を得る予定である。

2 輸送目標及び戦略

2-1 輸送目標

組織委員会は、東京 2020 大会のステークホルダーに対し、安全、円滑、迅速な輸送サービスを提供する。また、持続可能性に配慮しつつ、万人の利用に対応した東京 2020 大会の輸送を実現する。

このミッションを達成するにあたり、以下のとおりの輸送目標を定める。

- ・ステークホルダーの特徴やニーズを踏まえた質の高い輸送サービスを提供する。
- ・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る。
- ・障がい者等を含む全ての人々にとってのアクセスのしやすさ（以下「アクセシビリティ」という。）の更なる向上を図る。
- ・環境にやさしいオリンピック・パラリンピック競技大会の輸送を実現する。
- ・将来社会に生きる輸送のレガシーを残す。

2-2 輸送戦略

2-1 に記載した輸送目標を達成するための輸送戦略は以下のとおりである。

- ・オリンピック・ルート・ネットワーク及びパラリンピック・ルート・ネットワークの設定等により、輸送環境を整えるとともに、鉄道をはじめとする高密度かつ信頼性の高い公共交通網を十分に活用することで、輸送システムの最適化を図る。
- ・総合的かつ先進的な交通マネジメントを展開する。これにあたっては、交通需要マネジメントに加え、道路交通インフラ等を最も効率的に活用するためのマネジメントを実施する。
- ・交通マネジメントは、試行運用を行い、必要な調整や見直しをするとともに、期間中も柔軟に対応する。
- ・低公害・低燃費車両を活用し、環境負荷の低減を図る。
- ・東京 2020 大会に向けて策定した「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」を踏まえ、バリアフリー等の更なる推進を図る。
- ・大都市における交通マネジメントに関する知見を得て、レガシーとして継承するとともに、世界に向けて発信する。

3 役割及び責任

本章では、組織委員会及び開催都市である東京都の役割及び責任について記載するとともに、東京 2020 大会における関係機関の概要について記載した。

東京 2020 大会における輸送業務は、国、地方公共団体、警察、道路管理者、高速道路会社、鉄道事業者、バス事業者等の関係機関、更に、多くの関係団体等との連携・協力なくしては成り立たない。そのため、本計画で示した内容をより具体化するとともに、関係機関との役割及び責任を明らかにすべく、今後、関係機関との綿密な協議・調整を行っていく。

3-1 組織委員会及び開催都市の役割及び責任

a 組織委員会の役割及び責任

東京 2020 大会における組織委員会の役割及び責任*¹ は、以下のとおりである。

- ・競技大会の準備及び運営に関する事業を行う。
- ・競技大会の準備及び運営について内外の関係機関、団体等との連絡及び協力に関する事業を行う。
- ・その他当法人の目的を達成するために必要な事業を行う。

*¹ 組織委員会定款より引用

b 開催都市の役割及び責任

開催都市である東京都の役割及び責任*² は以下のとおりである。

- ・組織委員会が行う大会準備を全面的にバックアップするとともに、大会中の都市の活動を維持し、大会後にオリンピック・パラリンピックの有形無形のレガシーを残す。
- ・競技会場となる新規恒久施設を整備するとともに、円滑な大会運営には欠かせない輸送インフラの整備、バリアフリー化の促進等、都市機能を向上させる取組や安全対策を行う。
- ・都市ボランティアの募集・育成・運用、多言語表記の推進、事前キャンプの誘致の支援等を行う。
- ・大会に向けた盛り上げや文化・教育プログラム等について、組織委員会と連携・協力しながら推進する。

*² 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より引用

3-2 輸送における組織委員会及び開催都市の責任

東京 2020 大会において、組織委員会及び開催都市が責任を持つ主な輸送業務は以下のとおりである。

- ・大会関係者及び観客・スタッフへの輸送サービスの提供
- ・輸送ルートの設定に係る調整
- ・輸送センターの設置・運営
- ・大会関係者及び観客・スタッフ並びに市民等への輸送に関する情報の提供
- ・輸送デポの設置・運営
- ・関係機関へのバリアフリー化の協力要請
- ・その他、輸送に係る連絡調整

3-3 輸送に関する検討体制

関係機関の輸送における役割及び責任は、現在、調整中であるが、組織委員会及び東京都は、東京 2020 大会における輸送について、輸送関係者間の意見調整を図るとともに、輸送方針の策定等を目的として、2015 年 7 月に「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会輸送連絡調整会議」（以下「輸送連絡調整会議」という。）を設置した。

輸送連絡調整会議には、国、地方公共団体、警察、道路管理者、高速道路会社、鉄道事業者、バス事業者等の関係機関、更に、多くの関係団体等 86 名の委員が参加している。（表 3.1 参照）

また、輸送連絡調整会議において、大会関係者や観客・スタッフ等の分野ごとに「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会輸送検討会」（以下「輸送検討会」という。）を設置した。更に、学識経験者の知見を得て検討する「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会交通輸送技術検討会」（以下「交通輸送技術検討会」という。）を設置する。（図 3.1 参照）

また、現在、輸送連絡調整会議は、東京圏（晴海に設置する選手村からの輸送を想定している会場がある範囲）を主な検討対象としているが、地方会場の決定状況等を踏まえ、地方における輸送も含めた協議の枠組みを検討していく。

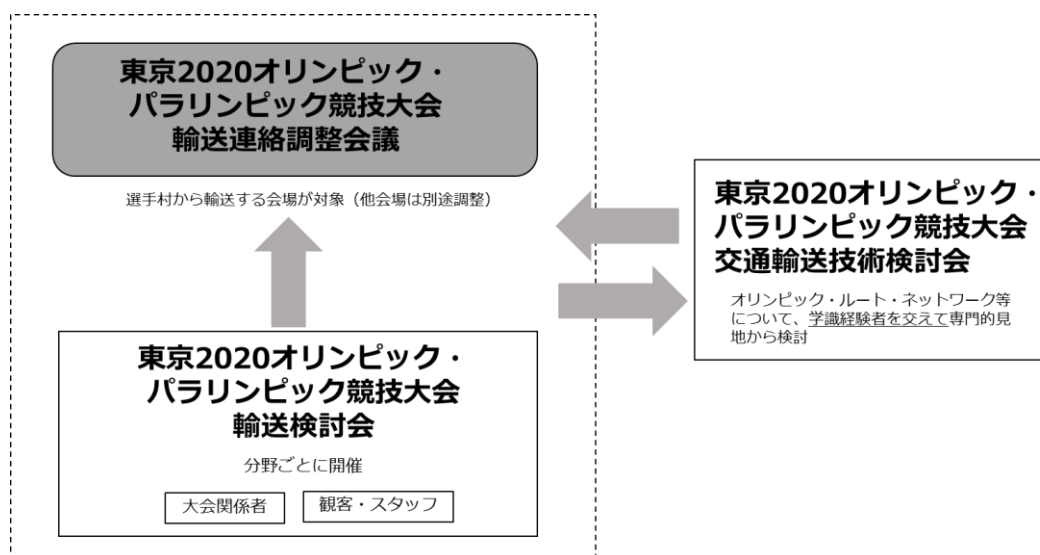


図 3.1 会議体の概要

表 3.1 輸送連絡調整会議のメンバー

	概要
内閣官房	・ 内閣の補助機関であり、内閣の重要政策の企画立案及び総合調整を行っている。
警察庁	・ 国の警察組織であり、道路交通の安全と円滑のための交通規制や交通取締等に関する都道府県警察の事務の調整等交通警察を含む警察行政全般を担っている。
経済産業省	・ 民間の経済活力の向上及び対外経済関係の円滑な発展を中心に経済産業政策全般を担っている。
国土交通省	・ 交通政策の推進等を担う機関であり、全国のインフラ整備の調整、鉄道等の公共交通機関の運営監督、国道の整備及び管理、道路情報等の提供等交通政策全般を担っている。
海上保安庁	・ 海上の安全、治安の確保等を担う機関であり、海上交通に係る航行管制及び規制、情報の収集及び提供等を実施している。
警視庁及び県警察 ・ 千葉県警察 ・ 埼玉県警察 ・ 神奈川県警察	・ 東京都及び各県の区域を管轄する警察組織であり、それぞれの区域における交通規制や交通取締等交通警察を含む警察行政全般を担っている。
東京消防庁	・ 東京都のほぼ全域の消防防災業務を担う組織であり、災害対応、救急業務、火災予防、震災対策、防火防災対策等を行っている。
高速道路会社 ・ 首都高速道路㈱ ・ 東日本高速道路㈱ ・ 中日本高速道路㈱	・ 高速道路の管理運営、整備、道路交通情報の提供を行っている。
(一社) 日本民営鉄道協会	・ 鉄道をより安全で便利なものにすることを目的として設立された団体であり、安全及び安心対策、環境活動の徹底や鉄道整備の強化活動等を行っている。
鉄道事業者 ・ 東日本旅客鉄道㈱ ・ 東京地下鉄㈱ ・ 東京臨海高速鉄道㈱ ・ 東京モノレール㈱ ・ ㈱ゆりかもめ	・ 鉄道を利用して旅客輸送等の営業を行う事業者であり、鉄道の運行管理、整備を行っている。
舟運事業者 ・ 東京都観光汽船㈱	・ 舟を利用して旅客輸送等の営業を行う事業者であり、舟の運行管理、整備を行っている。
都県バス協会 ・ (一社) 東京バス協会 ・ (一社) 埼玉県バス協会	・ 輸送の安全及び環境の保全に関する事業、バス走行環境の改善に関する事業、協会傘下のバス事業者の調整を行っている。
(一社) 東京ハイヤー・タクシー協会	・ 一般乗用旅客自動車運送事業の適正な運営と利用者に対するサービスの改善、調査・研究、情報収集、啓発、広報活動等を行っている。

(一社) 東京都トラック協会	・都民、利用者へのサービス向上対策、交通安全対策、環境対策等「社会との共生」を図り、トラック輸送産業が発展していくための教育研修や人材確保等をはじめとした諸事業を展開している。
(一社) 東京港運協会	・東京都内の港湾運送事業に関する調査、研究、啓発、宣伝及び港湾運送事業を取り巻く諸課題への対応等を行っている。
(一社) 日本経済団体連合会	・わが国経済の自律的發展と国民生活の向上に向けた、国の内外における調査・提言・交流・広報、その他の活動を行っている。
東京商工会議所	・景況調査等企業の声を集め、国や都等行政や政治に対して企業が活力を維持し円滑な経営を行うことができるよう、提言・要望活動を行っている。
(公社) 経済同友会	・経済、経営、社会問題に関する調査・研究、審議、立案、建議や、海外経済界・国際経済団体との共通課題の意見交換、協力、政策実現にむけた関係者との議論等を行っている。
(公財) 日本道路交通情報センター	・道路交通情報の収集・提供を行っている。全国 133 か所にセンター駐在を配置し、道路交通情報の一元化と道路利用者への電話、ラジオ、テレビ放送、インターネット等メディアを通じて情報提供を行っている。
東京二十三区清掃一部事務組合	・23 区が収集したごみの中間処理等を行うために設置された特別地方公共団体であり、中間処理施設等（清掃工場、不燃ごみ処理施設、粗大ごみ処理施設等）の管理運営を行っている。
県 ・埼玉県 ・千葉県 ・神奈川県	・国と市町村の中間に位する広域地方公共団体であり、広域にわたる事務や市町村に関する連絡事務等を行っている。
区市(輸送ルート関係) ・さいたま市 ・千葉市 ・千代田区 ・中央区 ・港区 ・新宿区 ・文京区 ・台東区 ・墨田区 ・江東区 ・品川区 ・目黒区 ・大田区 ・世田谷区 ・渋谷区 ・豊島区 ・荒川区 ・板橋区 ・練馬区 ・足立区 ・葛飾区 ・江戸川区 ・府中市 ・調布市	・基礎的な地方公共団体として、住民サービス・行政サービスを提供している。

なお、表 3.1 に掲げた輸送連絡調整会議メンバー以外にも地方公共団体や省庁等、輸送に関わる関係機関がある。これらの関係機関に対しても、今後、必要な調整を行っていく。

4 ステークホルダー

4-1 グループ

東京 2020 大会では、効率的な輸送システムと公共輸送ネットワークを最大限に組み合わせることで、ステークホルダーを構成する以下の 7 つのグループ別に、その特徴やニーズを踏まえた輸送サービスを提供する。なお、本計画における大会関係者とは、以下のグループのうち、a～e に属する者を指す。

a 選手及び各国の国内オリンピック委員会 (NOC)/各国の国内パラリンピック委員会 (NPC)

選手、チーム役員及び NOC/NPC で構成されるステークホルダーであり、大会において、最も重要性の高いグループである。

b 国際競技連盟 (IF)

競技運営主体である IF の技術代表及び技術役員、審判、IF スタッフ等で構成されるステークホルダーであり、選手同様、重要性の高いグループである。

c メディア

世界各国へ情報の発信を行うためメディア関係者で構成されるステークホルダーのグループである。メンバーは、オリンピック・パラリンピック大会の映像や音声を専属で制作する IOC の関係機関であるオリンピック放送機構 (OBS) や、IOC から自国向け放送用の放映権を保有しているライツホルダー (RHB) で構成されるブロードキャストと、新聞等の記事を執筆する記者、競技のスチール写真を撮影するフォトグラファー、放映権を有しないノンライツホルダーで構成されるプレスの 2 つに大別される。

d オリンピックファミリー (OF) /パラリンピックファミリー (PF) 及び要人

OF/PF は、IOC/IPC 関係者やそのゲスト、IF 及び NOC/NPC の会長や専務理事、さらには、世界アンチ・ドーピング機構 (WADA) やスポーツ仲裁裁判所 (CAS) 等の特定機能を果たすサブグループで構成されるステークホルダーである。

また、国家元首等の国際・国内要人も本グループに属する。

e マーケティングパートナー

大会のスポンサーである TOP パートナーやローカルパートナーの関係者及びこれらのスポンサーの支援する関係者（顧客等）で構成されるステークホルダーのグループである。

f スタッフ

大会のために従事する有給スタッフ、ボランティア、委託業者等で構成されるステークホルダーのグループである。

g 観客

競技を観戦するために、日本全国及び海外から訪れる人々で構成されるステークホルダーのグループである。

4-2 人数

東京 2020 大会における、ステークホルダーグループの人数（想定）は、表 4.1 のとおりである。

なお、人数には追加競技の人数を含まず、今後、変更される可能性がある。

表 4.1 ステークホルダーグループ毎の人数（想定）

ステークホルダー	人数（単位：人）	
	オリンピック	パラリンピック
選手及び NOC/NPC - 選手 - チーム役員 等	18,200	8,000
IF - 技術役員 - IF スタッフ 等	2,900	1,200
メディア - OBS - RHB - 新聞記者、フォトグラファー 等	25,800	9,500
オリンピックファミリー/パラリンピックファミリー - IOC/IPC 関係者 - NOC/NPC 及び IF 会長、専務理事 - 要人 等	調整中	調整中
マーケティングパートナー	17,100	調整中
スタッフ - 有給スタッフ - ボランティア - 委託業者 等	168,000	98,000
観客（チケット保有者）	7,800,000	2,300,000

※追加競技に係る人数は含まない。

5 競技日程及び会場

5-1 競技日程及び競技会場

東京 2020 オリンピック競技大会における、競技日程及び競技会場を表 5.1、追加競技会場を表 5.2 に示す。また、東京 2020 パラリンピック競技大会における、競技日程及び競技会場を表 5.3、追加競技会場を表 5.4 に示す。さらに、両大会の競技会場の位置を図 5.1 に示す。

なお、競技日程は、立候補ファイル時点、競技会場は 2017 年 4 月 1 日現在のものであり、今後、変更される可能性がある。

また、本計画においては、現時点で晴海に設置される選手村からの輸送を想定していない競技会場を地方会場と定義する。

表 5.1 東京 2020 オリンピック競技大会における 2017 年 4 月 1 日現在の競技会場（追加競技除く）及び立候補ファイル時点の競技日程（1／2）

番号	会場	競技	種別	7/22	7/23	7/24	7/25	7/26	7/27	7/28	7/29	7/30	7/31	8/1	8/2	8/3	8/4	8/5	8/6	8/7	8/8	8/9
				(水)	(木)	(金)	(土)	(日)	(月)	(火)	(水)	(木)	(金)	(土)	(日)	(月)	(火)	(水)	(木)	(金)	(土)	(日)
①	新国立競技場 (オリンピックスタジアム)	開会式/閉会式		-2	-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
		陸上競技	トラック			○							○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
			競歩											○				○	○			
			マラソン												○							○
—	①新国立競技場(オリンピックスタジアム) ②4東京スタジアム ⑦札幌ドーム ③宮城スタジアム ⑧埼玉スタジアム2002 ④横浜国際総合競技場	サッカー			○		○			○			○	○		○					○	
						○		○			○											
					○	○		○	○		○	○		○			○					
					○	○		○	○		○	○		○	○		○					
						○		○			○		○	○			○		○	○		
②3	武蔵野の森総合スポーツプラザ	バドミントン					○	○	○	○	○	○	○	○	○							
		近代五種	フェンシング																	○	○	
②5	さいたまスーパーアリーナ	バスケットボール					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
②4	東京スタジアム	7人制ラグビー							○	○												
		近代五種	水泳、馬術、ランニング、射撃																	○	○	
②8	幕張メッセ Aホール	レスリング					○	○	○	○		○	○		○	○	○					
		テコンドー																○	○	○	○	
②9	幕張メッセ Bホール	フェンシング					○	○	○	○	○	○	○	○	○							
④	日本武道館	柔道					○	○	○	○	○	○	○									
⑥	東京国際フォーラム	ウエイトリフティング					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○					
②0	オリンピックアクアティクスセンター	水泳	競泳				○	○	○	○	○	○	○	○								
			飛込					○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	
			シンクロナイズドスイミング												○	○	○		○	○		
②1	東京辰巳国際水泳場	水泳	水球					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○
⑨	有明体操競技場	体操	体操				○	○	○	○		○	○		○	○						
			新体操															○	○	○		
			トランポリン								○			○								

・ 競技日程及び競技会場は、今後、変更される可能性がある。

表 5.1 東京 2020 オリンピック競技大会における 2017 年 4 月 1 日現在の競技会場（追加競技除く）及び立候補ファイル時点の競技日程（2 / 2）

番号	会場	競技	種別	7/22	7/23	7/24	7/25	7/26	7/27	7/28	7/29	7/30	7/31	8/1	8/2	8/3	8/4	8/5	8/6	8/7	8/8	8/9
				(水)	(木)	(金)	(土)	(日)	(月)	(火)	(水)	(木)	(金)	(土)	(日)	(月)	(火)	(水)	(木)	(金)	(土)	(日)
				-2	-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
⑮	カヌー・スラローム会場	カヌー	スラローム					○	○	○	○	○										
⑰	海の森水上競技場	ボート					○	○	○	○	○	○	○	○								
⑳	伊豆ベロドローム	自転車競技	トラック・レース									○	○	○	○	○	○					
㉑	有明BMXコース	自転車競技	BMX															○	○	○		
㉒	皇居外苑	自転車競技	ロード・レース				○	○			○											
㉓	伊豆マウンテンバイクコース	自転車競技	マウンテンバイク																		○	○
㉔	馬事公苑	馬術	馬場馬術									○	○				○		○			
			障害馬術											○	○	○		○				
			総合馬術				○	○		○												
㉕	海の森クロスカントリーコース	馬術	総合馬術、クロスカントリー						○													
㉖	アーチェリー会場（夢の島公園）	アーチェリー					○	○	○	○	○	○	○	○								
㉗	お台場海浜公園	水泳	マラソン 10km															○	○			
㉘	国技館	ボクシング					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
㉙	霞ヶ関カンツリー倶楽部	ゴルフ										○	○	○	○			○	○	○	○	○
㊀	国立代々木競技場	ハンドボール					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
㊁	大井ホッケー競技場	ホッケー						○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
㊂	江の島ヨットハーバー	セーリング						○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
㊃	陸上自衛隊朝霞訓練場	射撃	ライフル				○	○	○	○	○	○	○	○	○							
			クレー				○	○	○	○	○	○	○	○								
㊄	東京体育館	卓球									○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
㊅	有明テニスの森	テニス					○	○	○	○	○	○	○	○	○							
㊆	有明アリーナ	バレーボール	インドア				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
㊇	潮風公園	バレーボール	ビーチバレーボール				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		

・競技日程及び競技会場は、今後、変更される可能性がある。

表 5.2 東京 2020 オリンピック競技大会における追加競技会場（2017 年 4 月 1 日現在）

番号	会場	競技	種別
㊈	日本武道館	空手	
㊉	横浜スタジアム	野球	野球（男子）
㊊	福島あづま球場	ソフトボール	ソフトボール（女子）
㊋	青海アーバンスポーツ会場	スケートボード	ストリート、パーク
		スポーツクライミング	リード、ボルダリング、スピード複合
㊌	釣ヶ崎海岸サーフィン会場	サーフィン	ショートボード

・競技日程は、現在、検討中である。また、競技会場は、今後、変更される可能性がある。

表 5.3 東京 2020 パラリンピック競技大会における 2017 年 4 月 1 日現在の競技会場（追加競技除く）及び立候補ファイル時点の競技日程

番号	会場	競技	8/25	8/26	8/27	8/28	8/29	8/30	8/31	9/1	9/2	9/3	9/4	9/5	9/6
			(火)	(水)	(木)	(金)	(土)	(日)	(月)	(火)	(水)	(木)	(金)	(土)	(日)
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
①	新国立競技場(オリンピックスタジアム)	開会式/閉会式	○												○
		陸上競技				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
②	東京体育館	卓球		○	○	○	○	○	○	○	○	○			
③	国立代々木競技場	ウィルチェアーラグビー								○	○	○	○	○	
④	日本武道館	柔道				○	○	○							
⑥	東京国際フォーラム	パワーリフティング				○	○	○	○	○	○	○			
⑯	アーチェリー会場(夢の島公園)	アーチェリー					○	○	○	○	○	○	○		
⑳	オリンピックアクアティクスセンター	水泳		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
㉑	海の森水上競技場	ボート			○	○	○								
		カヌー									○	○	○	○	
㉒	お台場海浜公園	トライアスロン					○	○							
-	調整中	自転車競技(ロード・レース)									○	○	○	○	
⑨	有明体操競技場	ボッチャ		○	○	○	○	○	○	○					
⑧	有明アリーナ	車椅子バスケットボール(決勝)										○	○		
㉓	武蔵野の森総合スポーツ施設	車椅子バスケットボール		○	○	○	○	○	○	○	○				
⑪	有明テニスの森	車いすテニス					○	○	○	○	○	○	○	○	
⑭	青海アーバンスポーツ会場	5人制サッカー					○		○		○		○		○
㉔	馬事公苑	馬術		○	○	○	○	○	○						
㉕	幕張メッセ Aホール	シッティングバレーボール		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
㉖	幕張メッセ Bホール	車いすフェンシング									○	○	○	○	○
⑩	幕張メッセ Cホール	ゴールボール		○	○	○	○	○	○	○	○	○			
㉗	陸上自衛隊朝霞訓練場	射撃		○	○	○	○	○	○	○	○				
㉘	伊豆ベロドローム	自転車競技(トラック・レース)			○	○	○	○							

・競技日程及び競技会場は、今後、変更される可能性がある。

表 5.4 東京 2020 パラリンピック競技大会における追加競技会場（2017 年 4 月 1 日現在）

番号	会場	競技	種別
㉙	幕張メッセ Bホール	テコンドー	
③	国立代々木競技場	バドミントン	

・競技日程は、現在、検討中である。また、競技会場は、今後、変更される可能性がある。

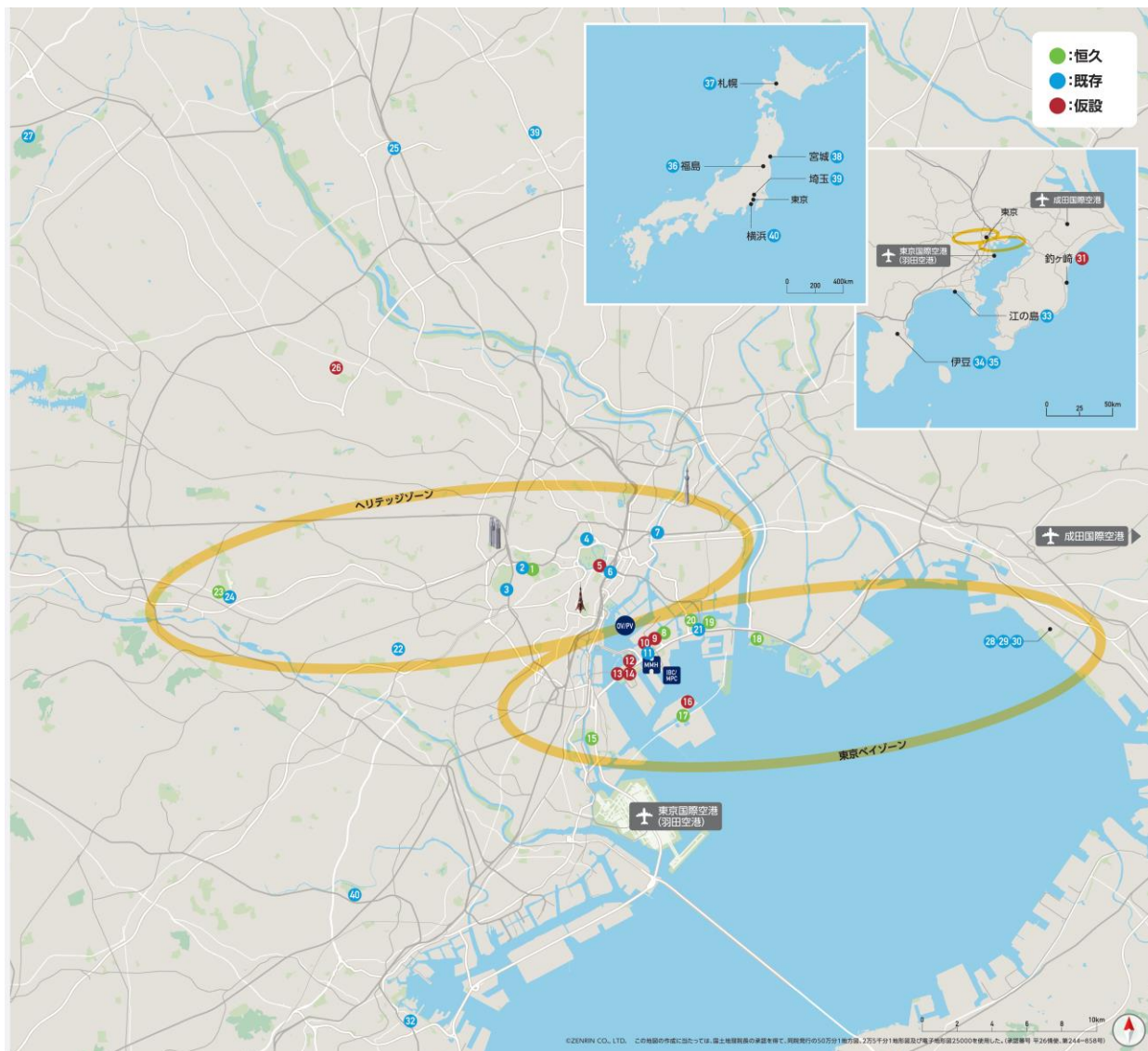


図 5.1 東京 2020 大会における競技会場の位置 (2017 年 4 月 1 日現在・追加競技会場含む)

5-2 非競技会場

非競技会場とは、競技は行われないが、大会関係者にサービスを提供する会場を指し、主なものとして練習会場、IBC/MPC、選手村、宿泊施設、公式空港等がある。

a 練習会場

組織委員会が提供する公式の練習会場であり、選手が大会に向けてコンディションの調整やパフォーマンスの維持・向上を図ることを目的に提供される。(2017年4月1日現在、具体的な場所については調整中)

b 国際放送センター(IBC)／メインプレスセンター(MPC)

IBC/MPCは、大会期間中に世界中から集まる資格認定を受けたメディア担当者が集う主要な拠点となる。IBC/MPCは、東京ベイゾーンに位置し、様々な国内外のイベントに利用されている日本最大の国際会議・展示施設である東京ビックサイトに設置され、大会期間中24時間体制で運営される。

c 選手村

選手村は、ヘリテッジゾーンと東京ベイゾーンが交わるウォータフロントの晴海ふ頭に位置しており、東京2020大会の地理的な中心にある。選手村は、歴史ある繁華街の銀座に近接しているほか、エンターテインメント施設が連なる臨海都市の台場にも近接しており、選手は活気あふれる東京を身近に感じることができる。

d 宿泊施設

組織委員会が提供し、大会関係者が利用するホテルであり、OF/PFホテル、メディアホテル、IFホテル、NOC/NPCホテル等がある。

e 公式空港

東京2020大会における公式空港は、成田国際空港及び東京国際空港（羽田）を予定している。成田国際空港は、海外108都市*¹と結ばれ、国際線で年間約2,957万人*²が利用する日本の空の玄関口である。東京国際空港（羽田）は、国内から来る人々の主要な受入窓口となるだけでなく、世界31都市*³と結ばれ、国際線で年間約1,519万人*²が利用し、成田国際空港とともに、海外から来る人々の受入窓口にもなる。

その他、サッカー競技の行われる宮城スタジアムについては仙台空港、札幌ドームへのアクセスには、新千歳空港の活用を検討している。

*¹ 2017年4月時点 *² 2016年 *³ 2016年冬期時点

5-3 その他施設

a 輸送デポ

輸送デポには、バスデポ、乗用車デポがあり、必要に応じ、車両駐車スペース、管理事務所、配車場、運転手用ラウンジ、食堂・軽食エリア、倉庫等を設置する。

6 大会関係者の輸送

6-1 輸送サービス

東京 2020 大会では、選手及び NOC/NPC、IF、メディア、OF/PF、マーケティングパートナーに属する大会関係者に対し、原則、選手村開村期間中に、バスや乗用車による専用の輸送システムを用いて、安全、円滑、迅速な輸送サービスを提供する。なお、詳細については、輸送部門と該当ステークホルダーの間で、今後調整した上で、車両運行計画として定めていく。また、前述の大会関係者は、基本的に公共交通機関を無料で利用できるが (TP)、その範囲については、現在検討中である。

提供する輸送サービス内容の概要は、以下のとおりである。

a 選手及び各国の国内オリンピック委員会 (NOC) / 各国の国内パラリンピック委員会 (NPC)

- ・選手及び NOC/NPC の宿泊施設である選手村を起点とし、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、出入国時の公式空港（成田国際空港・東京国際空港（羽田））と選手村間、開閉会式時の新国立競技場と選手村間を移動できる TA 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（共用）を割り当てる。

b 国際競技連盟 (IF)

- ・IF 関係者の宿泊施設と担当する競技会場を専用バスで移動できる輸送システム (TF) の提供を基本とする。
- ・上記の他、出入国時の公式空港（成田国際空港・東京国際空港（羽田））と宿泊施設を移動できる TF を提供する。
- ・IF 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、オリンピックの IF 会長及び専務理事に対し、それぞれ専属の運転手付きの乗用車 (T1) を、IF 会長の同伴ゲスト等に対し、特定の目的地を移動できる輸送サービス (T3) を提供する。
- ・IF 技術代表には、人数及び特性に応じ、専用で利用できる車両を割り当てる。
- ・IF の特性に応じ、各 IF が専用で利用できる車両（共用）を割り当てる。

c メディア

- ・世界各国へ情報の発信を迅速に行う必要があるため、専用バスで移動できる輸送システム (TM) を提供する。

- ・情報発信の拠点となる IBC/MPC を起点とし、IBC/MPC と宿泊施設群は TM を 24 時間運行し、IBC/MPC と競技会場等の間も TM を提供する。
- ・上記の他、出入国時には公式空港（成田国際空港・東京国際空港（羽田））と宿泊施設群もしくは IBC/MPC を移動する TM を提供し、開閉会式には新国立競技場と IBC/MPC を移動する TM を提供する。
- ・OBS に対しては、宿泊施設と担当競技会場への直行かつ専用の輸送サービス(DDS)を提供するとともに、OBS が専用で利用できる車両を割り当てる。

d オリンピックファミリー（OF）／パラリンピックファミリー（PF）及び要人

- ・OF/PF は、各々の認定に応じた輸送サービスの提供を基本とする。例えば、IOC/IPC 会長に対し、専属の運転手付きの乗用車（T1）を提供する。
- ・開会式及び閉会式は、OF/PF ホテルと会場間を原則、専用バスで移動できる輸送システムを提供する。
- ・世界アンチ・ドーピング機構（WADA）やスポーツ仲裁裁判所（CAS）等の作業部会に対し、運転手付きの共用乗用車（T2）を提供する。
- ・国家元首等の国際・国内要人の大半は、安全上等の理由により、独自に手配する政府関係車両や大使館等関係車両を利用して移動する。

e マーケティングパートナー

- ・スポンサー契約に基づく権利に応じた輸送サービスを提供する。
- ・必要性に応じた専用のバスプログラムの確実な実施をサポートする。

※ T1, T2 サービスが提供されるステークホルダーは、T3 サービスも利用可能とする。

6-2 輸送ルート

a 輸送ルート

「輸送ルート」は、選手等の大会関係者を輸送する「関係者輸送ルート」と観客・スタッフを輸送する「観客輸送ルート」を総称する。

なお、本章においては関係者輸送について記載し、観客輸送ルートについては、7-3 に記載する。

b-1 関係者輸送ルート（オリンピック・ルート・ネットワーク）

関係者輸送ルートは、「オリンピック・ルート・ネットワーク（以下「ORN」という。）」と呼称し、経路及び運用手法という要素で構成される。経路は、選手村と空港、競技会場を結ぶ「大会ルート」、練習会場へ輸送する際に使用する「練習会場ルート」及び事故や渋滞等において大会ルートが使用できない場合に使用する「代替ルート」に区分する。

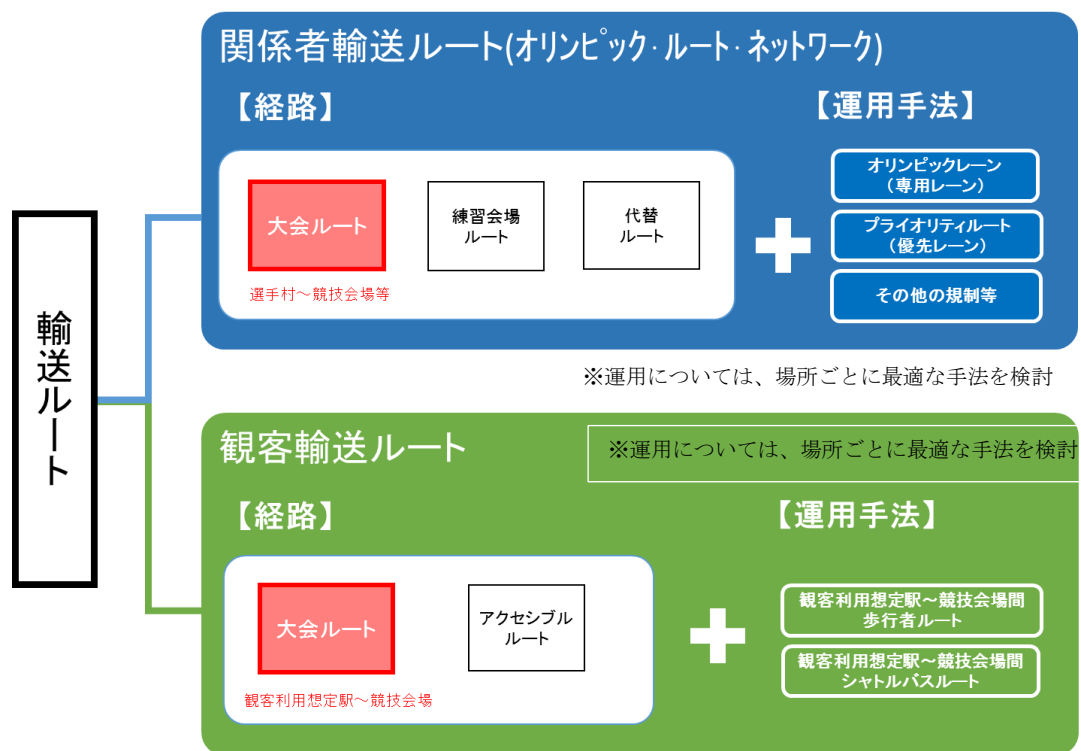


図 6.1 輸送ルート概略図

b-2 関係者輸送ルート(ORN)設定の考え方

東京 2020 大会の全てのステークホルダーに対し、安全、円滑、迅速な輸送サービスを提供する。輸送ルートは、都市活動に与える影響を考慮して設定する。

【ORN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、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。
- ・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。
- ・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。

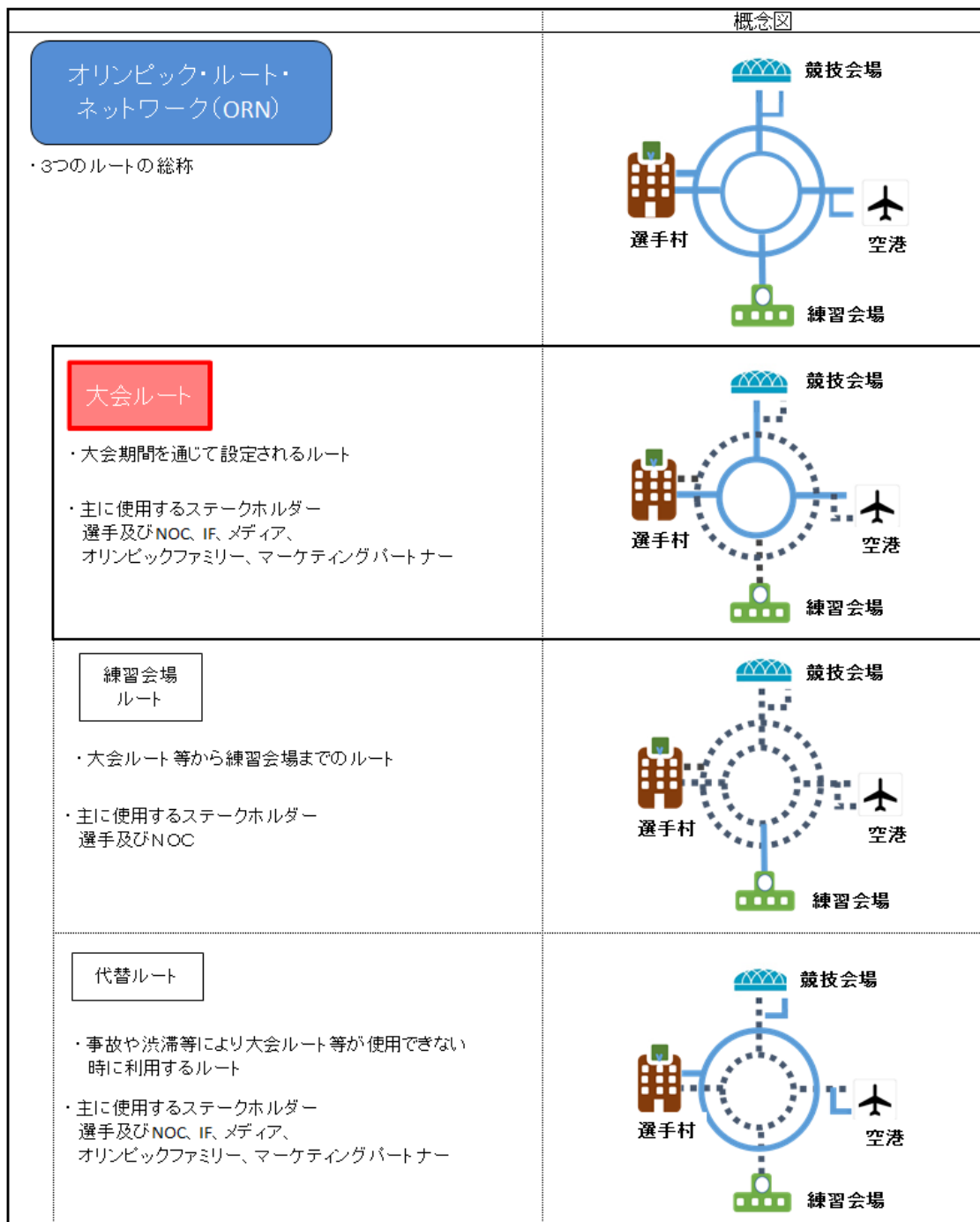


図 6.2 オリンピック・ルート・ネットワークのイメージ

b-3 オリンピック・ルート・ネットワーク（東京圏）

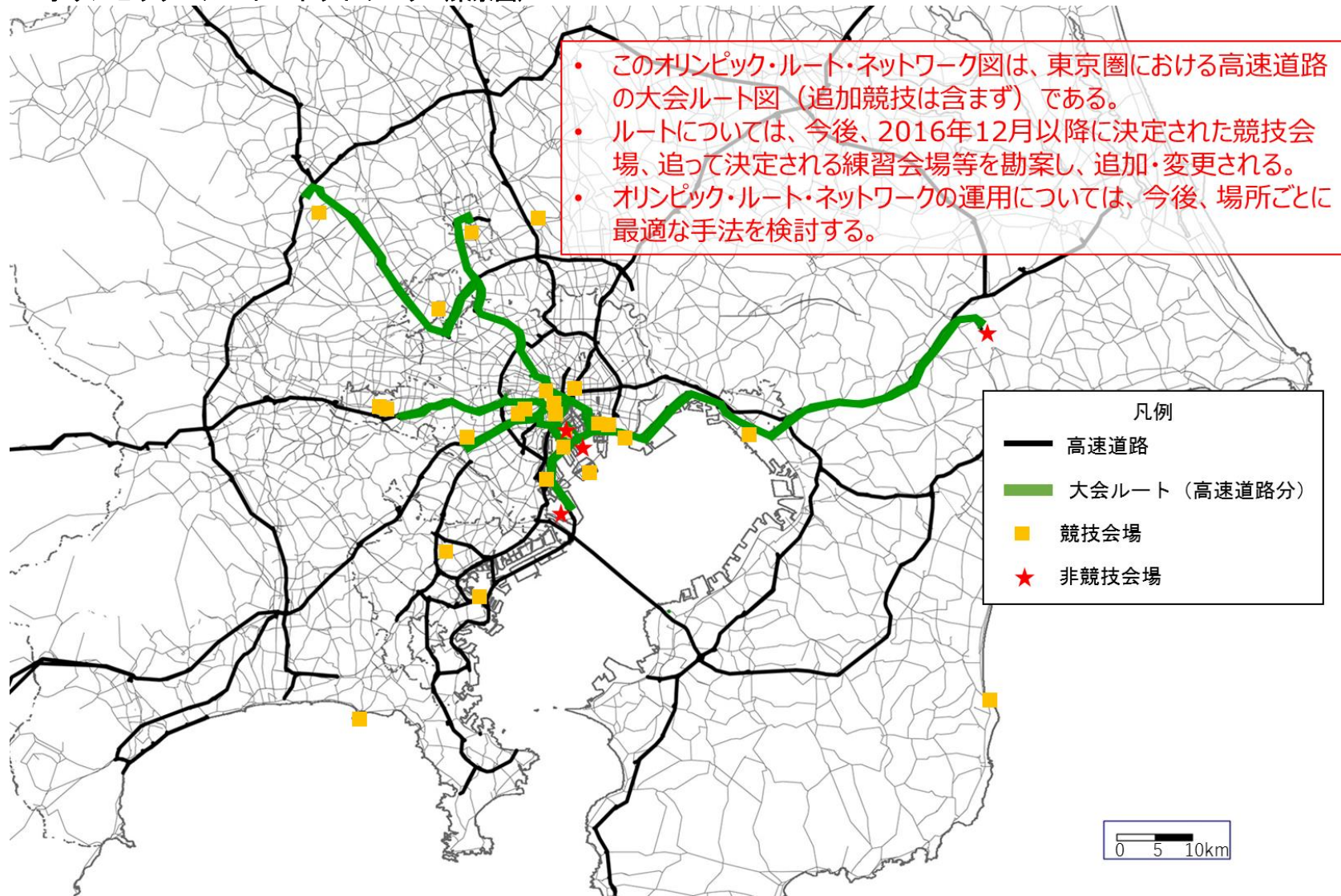


図 6.3 オリンピック競技会場及びオリンピック・ルート・ネットワーク（東京圏）

東京圏の ORN の経路においては、図 6.3 に示した高速道路の大会ルート以外に、一般道の大会ルート、高速道路と一般道による練習会場ルート、代替ルートを設定する。また、地方会場においても各ルートを設定する。

b-4 関係者輸送ルートの運用の検討

過去の大会においては、ORN における円滑な交通を実現するため、ORN に関わる交通対策の他、交通需要マネジメント施策を実施してきた。

東京 2020 大会においても、大会関係者の輸送を効率的に行うとともに、大会に係る円滑な輸送の実現と都市活動の安定を両立すべく、現在、ORN を含む東京周辺の道路網について、交通需要と施設容量を踏まえた影響予測等を行っており、今後、大会時の運用手法及び交通需要マネジメント等の施策について、交通輸送技術検討会で検討し、輸送連絡調整会議等を通じて関係機関と調整を図っていく。

b-5 移動時間

主要施設と競技会場間の移動時間は、通常時の実績および交通需要マネジメント等の施策や ORN の運用手法の決定等を総合的に踏まえ、今後、検討していく。

b-6 今後の進め方

現在、関係者輸送ルートについて、競技会場の決定状況等により、大会ルートの検討を行っている。今後は、大会ルートの検討の深度化に合わせ、代替ルート及び練習会場ルートについて、関係機関と調整を図りながら検討を進める。

c 関係者輸送ルート（パラリンピック・ルート・ネットワーク）

パラリンピック大会における関係者輸送ルートは、「パラリンピック・ルート・ネットワーク（以下「PRN」という。）」と呼称する。東京 2020 大会におけるパラリンピック大会の競技会場は、オリンピック大会の競技会場と同じ場所を使用するという特徴がある。そのため、PRN の検討は、ルート設定の考え方や運用手法といった ORN の検討状況を踏まえつつ、今後進めていく。

6-3 車両の調達・使用・管理

a 車両の調達

・バス

大会関係者に輸送サービスを提供するためのバス車両は、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。

また、東京都内で事業展開しているバス事業者を中心に調達することを基本とし、効率性や費用対効果なども踏まえ、東京都以外の道府県のバス事業者からも調達するなど、最善の方法を決定していく。

・乗用車

マーケティングパートナーから提供を受ける予定であるが、その調達方法及び車種等については現在調整中である。

b 車両の使用

・バス

国内のバス事業環境を考慮すると、数多くのバス事業者から調達することが想定されるため、ドライバーとバスを一体的に運行管理できる体制を整え、円滑な運営を目指して準備を進めていく。

今後、各ステークホルダーのニーズを踏まえつつ、バス事業者等との協議により、具体的な使用方針を確定していく。

・乗用車

車両の運転条件、燃料補給方法、故障・事故時の対応等について、関係機関との役割分担やそれに基づく実施事項について調整している。また、車両の受渡し・返却方法の詳細等については、今後、検討していく。

c 車両の管理

大会関係者に輸送サービスを提供するための車両の管理については、デポにおいて、日々の運行に支障がないよう万全な対応を図っていく。

また、その運行状況を確認できるようにしておくことは、安全、円滑、迅速な輸送のために必要であることから、車両の位置情報を把握するための機能や方策について検討を進める。

d パラリンピックへの対応

パラリンピック大会時においては、オリンピック大会時に比べ、車いすを利用する大会関係者が増えることが想定される。このため、車椅子のまま乗降できるアクセシブルな車両がより多く必要となる。アクセシブルな車両については、バス・乗用車ともに、ステークホルダーの意向を踏まえながら関係機関と調整し、調達を行う。また、車両乗降時の介助等、パラリンピック大会時に必要となる対応についても検討を進めていく。

6-4 輸送デポ

バス及び乗用車については、車両を管理するための拠点となるデポを設置する。

輸送デポには、バスデポ、乗用車デポがあり、必要に応じ、車両駐車スペース、管理事務所、配車場、運転手用ラウンジ、食堂・軽食エリア、倉庫等を設置する。車両燃料施設、洗車施設、簡単なメンテナンス施設については、費用対効果を検討しながら、関係機関とも連携して必要な措置をとる。

輸送デポに対するセキュリティについて、車両や従業員（ドライバーを含む。）の入場チェックや輸送デポの監視等を実施する。また、必要に応じて車両や従業員（ドライバーを含む。）のスクリーニングを実施する。

7 観客及びスタッフの輸送

7-1 観客・スタッフ輸送の概要

組織委員会は、鉄道をはじめとする高密度かつ信頼性の高い東京の交通網を十分に活用することを、東京 2020 大会における観客輸送の戦略として掲げている。

また、ボランティアを含むスタッフ輸送についても、観客輸送と同様に、充実した公共交通網を最大限に生かす。

なお、東京 2020 大会においては、猛暑下での輸送になることから、暑さ対策も検討したうえで、快適な移動を提供する。

7-2 公共輸送網

a 公共交通システムの概要

会場ごとに観客の輸送手段の割合は異なるが、東京では公共交通ネットワークが充実していることから、ほとんどの移動で鉄軌道の利用が想定される。東京都外の会場を訪れる観客が利用する移動手段の割合想定は、その移動手段と各会場の利便性や観客の出発地予想によって異なる。

鉄軌道については、JR 東日本各線、東京メトロ各線、都営地下鉄各線、りんかい線、ゆりかもめ等の路線が主な利用想定路線であり、東京都外の会場においては、その他郊外路線の利用が見込まれる。

また、一部観客利用想定駅から会場までの距離が長く、徒歩でのアクセスが困難な会場については、観客利用想定駅から会場までシャトルバスを運行し、輸送を確保する。

今後、観客やスタッフの需要を踏まえ、公共交通機関を利用した輸送を基本としつつ、各会場の特性に応じた様々なシナリオを適用して強固な輸送システムを提供する。

b 競技スケジュールの調整

競技スケジュールによっては、観客の輸送が通勤等とのラッシュ時間帯に重なり、都市活動に与える影響が大きくなることや、輸送が深夜に及ぶことが懸念されるため、早い段階から可能な範囲で競技スケジュールを調整する。

7-3 観客輸送ルート

a 徒歩圏内における利用想定駅からの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。

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。

b シャトルバスによる観客輸送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。

c 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。

d 観客利用想定駅一覧

オリンピック競技会場の各会場の観客利用想定駅の一覧を図 7.1 に示す。なお、関係機関との調整により、今後、変更になる可能性がある。

観客及びスタッフの輸送

■ 観客輸送における各会場の観客利用想定駅一覧表

競技会場		各会場の観客利用想定駅		
		※ 駅名 はアクセシブルルート利用想定駅		
東京	オリンピックスタジアム (新国立競技場) (陸上等)	千駄ヶ谷駅	国立競技場駅	外苑前駅
		青山一丁目駅	信濃町駅	北参道駅
	東京体育館 (卓球)	千駄ヶ谷駅	国立競技場駅	
	国立代々木競技場 (ハンドボール)	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 (自転車ロードレース)	二重橋前駅	〔大手町駅〕	
	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)	Ⓢ 用賀駅	千歳船橋駅 経堂駅 桜新町駅	
	武蔵野の森総合スポーツ施設 (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	(※並行してシャトルバスでの輸送も検討中)	
	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〕	
	潮風公園 (ビーチバレーボール)	東京テレポート駅	〔台場駅〕	
	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)	Ⓢ 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 Ⓢ 東京テレポート駅		
		南側 Ⓢ 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 (水泳等)	辰巳駅		
	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。

○ 上記以外の会場については、検討中

【備考】

(退場) 退場時に利用を想定している駅

Ⓢ シャトルバスでの輸送を想定している駅

〔 〕 アクセシブルルートを中心に利用を想定している駅

図 7.1 各会場の観客利用想定駅一覧

8 競技会場における大会関係者輸送

8-1 会場輸送

会場輸送とは、会場内及び会場周辺における大会関係者（選手及びNOC/NPC、IF、メディア、OF/PF、マーケティングパートナー）の輸送のことである。

競技会場では、選手はまず更衣室や控室に向かい、OF/PFはラウンジへ向かう等、大会関係者の目的地はそれぞれ異なる。このため、大会関係者ごとに適切な車両動線（アクセスルート及び退出ルート）や乗降場を設定する。また、会場内または会場周辺に大会関係者のための駐車場を設ける。

大会期間中は、会場内の車両動線や乗降場、駐車場において、ボランティアをはじめとする誘導員を配置するとともに、サイン等を設置し、大会関係車両へわかりやすい案内・誘導を行う。各競技会場には誘導員の管理等や関係車両との連絡調整を行う会場輸送オフィスを設けるとともに、車両の呼び出しを行う等大会期間中にOF/PFのニーズを満たすため、インフォメーションデスク内等に輸送デスクを設置する。

今後は、関連する部署が緊密に連携するとともに、大会関係者等と調整、協力しながら車両動線や乗降場、駐車場、誘導員の配置位置等を精緻化していく。

8-2 車両認証／駐車許可(VAPP)

大会期間中、競技会場周辺に様々な車両が流入すると、会場内の混雑が発生し、大会運営に影響を与える恐れがある。このような混乱を防止するためには、競技会場等への車両の進入を大会関係車両に制限するとともに、会場内の駐車場を適切な大会関係車両に割当てて必要がある。また、会場周辺における大会関係車両以外の車両の迂回誘導についても検討する。

車両の認証はVAPPを用いて行われる。VAPPは、車両の前面に掲出され、各会場の許可証チェックポイント(PCP)において確認を受けるものである。そのうえで適正なVAPPを有する車両のみが会場内への進入を許可される。今後、VAPPを用いて車両の進入を制御する必要がある大会関係施設を選定するとともに、ステークホルダーごとの車両利用ニーズの把握を踏まえ、VAPPの運用方法等を決定していく。

8-3 パラリンピックにおける取組

パラリンピック大会時には、車いすを利用する大会関係者のために、輸送において配慮が必要になる場合がある。リオ大会では、オリンピックからパラリンピックへの移行期間に、選手用バスの乗降場に仮設のスロープが設置される等の取組がなされた。

東京2020大会においても、今後、パラリンピック特有の取組について検討していく。

9 非競技会場における大会関係者輸送

9-1 概要

非競技会場とは、競技は行われませんが、大会関係者にサービスを提供する会場を指し、主なものとして練習会場、IBC/MPC、選手村、宿泊施設（OF/PFホテル、メディアホテル、IFホテル、NOC/NPCホテル等）、公式空港等がある。

非競技会場の輸送運営は、基本的に競技会場と同様とするが、非競技会場についても会場ごとに様々な要件があるため、乗降場や駐車場、許可証チェックポイント（PCP）、車両動線（アクセスルート及び退出ルート）を個別に検討していく。

a 練習会場

練習会場は、基本的に選手をはじめとする大会関係者のための施設であり、競技会場と比較して一般的に会場運営が簡略化される。輸送においても、輸送サービスを提供する大会関係者が競技会場よりも限定され、運営が一部簡略化される。しかし、PCPにおける車両の確認や乗降場における案内・誘導等は競技会場と同様に必要となるため、会場ごとに個別に検討していく。

b IBC/MPC

国際放送センター/メインプレスセンター（IBC/MPC）は、大会期間中に世界中から集まる資格認定を受けたメディア担当者のための施設である。

メディアの輸送サービスは、IBC/MPCを主要ハブとし、主要ハブから各競技会場やメディアホテル、選手村等のそれぞれの目的地に向かうハブ&スポーク方式により提供する。主要ハブとなるIBC/MPCは、複数のメディアバスがスムーズに発着できる輸送モールを設置する。輸送モールの適切な形状と効率的な運用方法については、早期に検討を行っていく。

また、メディアへの割当車両やレートカード車両の駐車場を近隣に設けていく。

c 選手村

晴海ふ頭に位置する選手村は、ヘリテッジゾーンと東京ベイゾーンが交わるエリアにある。また、選手が生活する24時間稼働の施設であり、特別な非競技会場である。

選手村から各会場へ選手を輸送するため、複数の選手バスがスムーズに発着できる輸送モールを設置する。選手輸送にあたっては、選手が最高のパフォーマンスを発揮するために、定時性と安全性を確保したストレスの無い輸送が求められる。輸送モールは選手輸送の要となる施設であるため、輸送モールの適切な形状と効率的な運用方法については早期に検討を行っていく。

また、選手村周辺には、NOC/NPCの割当車両や用具車両、レートカード車両の駐車場を設ける。さらに、来訪が想定されるOF/PFやメディア等のためにメインエントランスまたはその周辺に乗降場や駐車場を設けていく。

d 宿泊施設

宿泊施設では、宿泊するステークホルダーに応じた輸送サービスを提供する。

OF/PFホテルでは、T1、T2、T3車両によるOF/PF向けの輸送サービスを提供する。OF/PFホテルにはT1、T2、T3車両の乗降場を設けるとともに、特にT1、T2車両の利用者が多いOF/PFホテルには駐車場を設ける。

メディアホテルでは、主要ハブとなるIBC/MPCへ向かうTMシャトルを運行する。ただし、多くのメディアホテルが存在するため、各メディアホテルにTMシャトルを運行することは非効率であるとともに、バス台数、運転手数の増加等にもつながり、経済的にも負担が大きい。このため、メディアホテルを地域ごとに分類し、地域ごとにバスの乗降場を設定し、その乗降場とIBC/MPCを結ぶTMシャトルの運行を基本として検討する。

IFホテルでは、IFホテルと競技会場を結ぶTFシャトルを運行する。このため、各ホテルにTFシャトルの運行が可能となるバスの乗降場を設定する。

選手村に滞在する権利がない追加チーム役員（ATO）が滞在するNOC/NPCホテルでは、NOC/NPCホテルと選手村を結ぶTAシャトルを運行する。このため、各ホテルにTAシャトルの運行が可能となるバスの乗降場を設定する。

宿泊施設の輸送運営については、関係する部署やホテル事業者等と確実な連携を図っていく。

e 公式空港

大会用の公式空港としては、成田国際空港と東京国際空港（羽田）の2つの空港を予定している。空港は、大会期間中も、一般の空港利用者も含め対応する必要がある。このため、大会関係者への対応と一般の空港利用者への対応が両立するよう、早い段階から空港事業者と連携・協力し、大会関係者への乗降場を設定する。また、空港内及び空港近隣に車両の待機場を設け、適切な輸送を運営できるように備えていく。

なお、開会式及び閉会式前後は、出入国のピークとなることが想定されているため、通常の大会期間中の輸送運営とは別に、特別な輸送オペレーションを検討する。

f その他

その他の非競技会場として、オリンピッククラブ、オリンピックホスピタリティセンター、ア kredィテーションセンター、ユニフォーム配布センター等がある。こうした会場についても、必要に応じて個別に輸送運営を検討していく。

10 地方会場における輸送

10-1 地方会場

東京 2020 大会では、東京都以外の道県にも競技会場がある。

本計画においては、晴海に設置される選手村からの輸送を想定していない競技会場を地方会場と定義する。

なお、サッカー競技においては、選手は選手村には宿泊せず、競技会場近郊のホテルに宿泊する予定であるため、サッカー競技会場についても地方会場に含めている。

地方会場を表 10.1 に示す。なお、2017 年 4 月 1 日現在での想定であり、今後検討によって追加・修正される場合がある。

表 10.1 地方会場一覧

(2017 年 4 月 1 日現在)

競技	競技会場	市町村（都道府県）
サッカー	札幌ドーム	札幌市（北海道）
	宮城スタジアム	利府町（宮城県）
	埼玉スタジアム 2002	さいたま市（埼玉県）
	横浜国際総合競技場	横浜市（神奈川県）
セーリング	江の島ヨットハーバー	藤沢市（神奈川県）
自転車（トラック・レース）	伊豆ベロドローム	伊豆市（静岡県）
自転車（マウンテンバイク）	伊豆マウンテンバイクコース	伊豆市（静岡県）
野球・ソフトボール	福島あづま球場	福島市（福島県）

※本計画においては、晴海に設置される選手村からの輸送を想定していない競技会場を地方会場と定義する。

10-2 地方会場における輸送の特徴

地方会場においては、選手を始めとした各ステークホルダーが、競技会場近郊のホテルに宿泊する場合がある。そのため、東京圏の会場において提供される各ステークホルダーへの輸送サービスとは異なるオペレーションが必要になり、それを踏まえた輸送の検討が必要となる。

10-3 今後の進め方

輸送ルートとその運用手法については、宿泊施設の決定状況や地元自治体、警察、道路管理者等の関係機関との調整を踏まえて、決定する。

1 1 交通需要マネジメント（TDM）

1 1 - 1 東京 2020 大会輸送における課題

東京では、大都市の交通需要を賄うために必要な、道路等の新設や拡幅等の改良によって交通容量の増加に取り組んでおり、最近の事例では、首都高中央環状品川線が 2015 年 3 月に開通して首都高速都心部の渋滞緩和につながっている。このような道路整備の取組は大会のための特別なものではなく、都市の計画に組み込まれているものである。

輸送は選手村と各会場を結ぶ区間等において業務が発生する。過去大会においてはオリンピックパークが設けられるケースが多く、パーク内に一定数の会場が集中することによって輸送の面では利点があったと考えられるが、東京 2020 大会にはオリンピックパークが無く、会場の多くは朝夕の通勤時間帯をピークに交通が集中している地域にある。特に会場が集中する臨海部では、港湾施設に隣接していることから物流関係の車両通行が多く、大会の交通と交錯することが予想される。これら東京 2020 大会の特徴を踏まえ、輸送を円滑に実施するために、一般交通と調整を図る必要がある。

1 1 - 2 課題解決に向けた戦略

本計画では、「ステークホルダーの特徴やニーズを踏まえた質の高い輸送サービスを提供すること」と「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ること」を輸送目標としている。

一般に、輸送システムの定時性の確保等、一般交通と混在しながら輸送サービスの質の高さをより追求することは、都市活動に与える影響を大きくすることにもつながると考えられ、この 2 つの目標の両立を図ることが必要である。

この 2 つの目標を達成するために、輸送と都市活動が支障なく成立し、お互いを受け入れあっている状態にすることが求められる。

両立を達成するために、輸送は都市活動への影響の最小化を図ったうえで、十分なサービスを提供できるよう計画する。都市活動に対しては、輸送が受け入れられ、進んで移動行動を変えてもらえるよう、交通需要マネジメント（以下「TDM」という。）の施策を実施する。

TDM を実施するにあたって、都市活動の交通需要に対して的確に施策を実施するため、その移動目的と移動手段に焦点を当てる。都市活動における移動目的には、通勤・通学、私事、業務及び帰宅等がある。移動手段は、徒歩、自転車、自動車、鉄道であり、TDM の施策はこれらの目的別及び手段別に検討する。

施策は、移動目的の事情に応じたものを検討する。また、なるべく早期から段階的に施策の展開を図り、施策実施後に市民の反応や効果の見込みを見ながら、PDCA サイクルによって施策の効果の向上を図る等、柔軟に実施していく。特に東京は大会会場が集中する臨海部に、都市活動や生活に必要な物資を受け入れる重要な流通拠点である東京港があり、物流の交通量が多い。そのため、物流に焦点を当てた検討も実施していく。

*TDM とは、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換等、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等交通需要の調整を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組のことである。本計画では、道路交通だけでなく、鉄道等の公共交通も含めた交通需要調整の取組。

11-3 取組の方向性

TDM は、過去大会においても実施されており、東京 2020 大会においてもこれまでの事例等も参考にしつつ、国内ではかつてないほど長期間にわたり交通総量の抑制を図る必要があることから、多角的に施策を検討していく。ロンドンの TDM プログラムでは、①市民や企業・事業者（以下、この項において「市民等」という。）に大会時の状況を理解してもらい、②行動の選択肢を提案し、③市民等に納得して行動変更を選択してもらうことで成果を挙げた。

今後、以下のようなロンドンでの事例も参考にしつつ、東京における交通の特性を踏まえ、大会に係る円滑な輸送の実現と都市活動の安定の両立が図られるよう、様々な方策について検討を行う。

(参考)

ロンドンの TDM の事例

ロンドンの TDM 戦略の例

- **状況理解**：大会時の交通状況予測や輸送計画についての情報提供を行った。
- **選択肢の提案**：移動の時間帯を変える、経路を変える、移動手段を変える、目的地を変える、移動回数を減らす、移動をとりやめる、などの観点から、関係者との調整を図ったうえで具体的な選択肢を作り広く提案を行った。
- **行動の選択**：大会時に移動行動を変更してもらうために、大会の価値や自ら移動行動を変更してもらう意義を伝えるメッセージで意識啓発を行った。

交通状況予測や輸送計画の情報提供、対応する選択肢の提供及び意識啓発のメッセージなどの情報を広く伝達する場合の手段はテレビやインターネットなど一般的な手段で、情報にアクセスしてもらうための広報を実施した。

情報を深く理解してもらう場合の手段として、説明会などの、より時間をかけて伝達できる手法を実施した。

選択肢の提案は、対象毎にいくつかの選択肢を組み合わせたパッケージで実施した。

PDCA サイクルによって施策の効果を向上させるために、アンケート調査を実施した。

12 輸送のセキュリティ

組織委員会は、大会関係者及び観客・スタッフに安全、円滑、迅速な輸送サービスを提供するために、事件・事故等の未然防止のための警備や点検活動、事件・事故等が発生した際の対処について、検討し着実に実施する。

そのため、輸送部門とセキュリティ部門は密接に連携し、関係する公的機関や民間機関と調整を図り、東京 2020 大会として適切な輸送セキュリティを確立していく。

13 リスク管理

組織委員会は、IOC テクニカルガイド及び ISO31000 に準拠し、組織トップによる方針・レビューに基づき、PDCA サイクルにより継続的改善を図るリスクマネジメントを推進している。

その中で、組織委員会はリスク管理に関する体制を整備する中で、組織委員会内のリスクマネジメント基本方針と想定するリスクやその影響度等を記した台帳であるリスクレジスターを作成している。これらに基づき、輸送部門は、輸送に関するリスクの洗い出し・評価を実施している。

今後、リスクレジスター毎に、被害想定、目標設定、対策の検討等を進めていくとともに、緊急時の危機管理体制を構築していく。

1 4 大会輸送の運営管理

1 4 - 1 輸送センター

a 目的・役割

輸送センターは、大会の輸送に関する情報を発信・提供すること及び大会関係者や観客・スタッフの安全、円滑、迅速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いる。輸送センターは各管理者と連携し、これら既存のシステムを活用し情報共有を図る。

また、輸送センターは、東京 2020 大会の本部機能である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等の外部の関係機関と連携し、輸送に係る情報を収集・発信するとともに、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部門を設置する予定である。各部門は、直接、コミュニケーションをとりながら情報を共有するとともに、各部門が主体的に行動し、協力・連携する仕組みを持つ。

①都市交通 TDM 部門

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。

②大会輸送管理部門

大会関係者輸送全体及び観客輸送全体の把握・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部門

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。

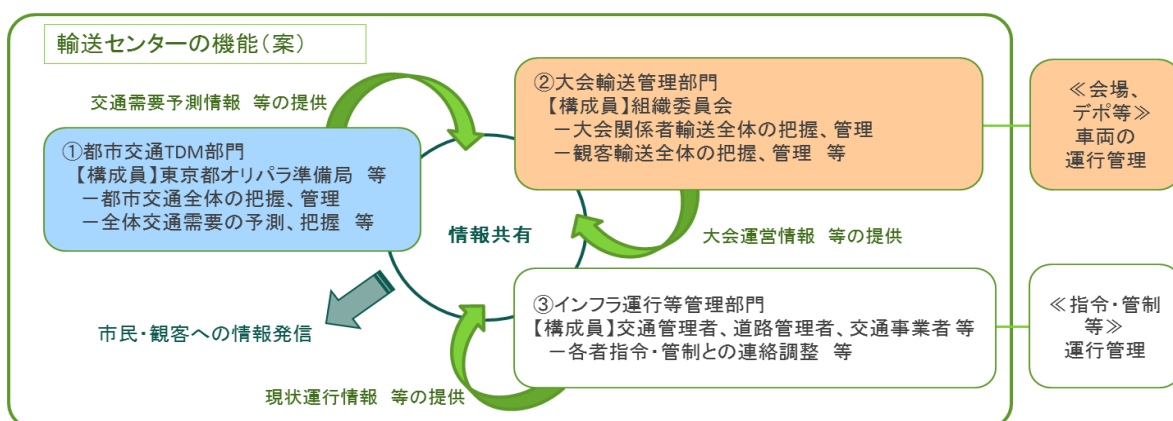


図 14.1 輸送センターの機能（案）

c 外部組織との連携

輸送センターは、インフラ運行等管理部門に、交通管理者、道路管理者、交通事業者等の参画を想定している。

d 今後の進め方

輸送センターの設置・運営に向け、関係機関と調整を図りながら、以下のとおり検討を進める。

2017 年度	組織の立上げ準備、センター開設に向けた工事準備等
2018～2020 年度	想定される事態への対処の検討、システム構築、センター開設、テストイベント、大会開催、輸送情報の提供、輸送運営

1 4 - 2 広報

a 輸送における広報

安全、円滑、迅速な輸送サービスを提供するため、ステークホルダー及び市民・企業等に対して、輸送に関する広報を行う必要がある。大会関係者に対しては、各会場へのアクセス方法、輸送システムの運行情報、道路交通情報等を提供するとともに、市民・企業等に対しては、大会時の交通状況予測、輸送計画、大会時における交通需要予測や道路交通等の情報を提供することを検討している。組織委員会は、ステークホルダー及び市民・企業等がこれらの情報を入手しやすい環境を整える必要がある。

また、市民・企業に対しての広報は特に TDM 施策（11 交通需要マネジメント参照）において重要である。輸送が受け入れられ、進んで移動行動を変えてもらえるようにするため、効果的に広報を行っていく必要がある。

b 今後の進め方

輸送に係る情報を収集・発信する輸送センターと広報の関わり方について検討していく。また、広報の媒体については、テレビ、出版物、ウェブサイト、SNS 等様々な媒体が考えられるため、広報部門と連携し、最適な広報手法について検討を進めていく。

1 4 - 3 輸送スタッフ

a 輸送スタッフの種類

組織委員会は、大会におけるスタッフの雇用形態を以下のように分類している。

- ・有給スタッフ
- ・ボランティア
- ・委託業者 等

安全、円滑、迅速な輸送サービスを提供するため、上記の中から適正な数の輸送スタッフを確保する。

また、大会においては、様々な役割を担う輸送スタッフがおり、以下にその例を示す。

【案内・誘導スタッフ】

競技会場及び非競技会場の乗降場等において、大会関係者の案内・誘導を行う。

【輸送デスクスタッフ】

選手村、競技会場等に設置される輸送デスクにおいて、輸送情報の提供や T3 車両の予約等を行う。

【バス・乗用車ドライバー】

大会関係者用のバス・乗用車を運転し、大会関係者の送迎を行う。

【バス・乗用車デポスタッフ】

バス・乗用車のデポにおいて、輸送業務の補助を行う。

この他にも、輸送を行う上で必要な輸送スタッフについて検討を進めていく。

b 輸送スタッフの訓練

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、オリンピック・ルート・ネットワークの走行訓練等が必要となる。また、案内・誘導スタッフに対しても、会場内動線やバス運行スケジュールの把握、語学研修や接客研修等が必要になる。

その他のスタッフについても、それぞれの業務に応じた適切な訓練を実施し、安全、円滑、迅速な輸送サービスを提供する。

また、パラリンピックにおける輸送スタッフについては、車両への乗降時の介助等、特別な配慮が必要であり、そのための訓練を実施する。

c 今後の進め方

輸送スタッフの確保や訓練については、人事部門等と連携し、検討していく。

1 5 輸送の持続可能性

1 5 - 1 背景

東京 2020 大会は、世界最大規模のスポーツイベントであり、その開催はスポーツの分野だけでなく、社会経済等、我々が想像する以上に多岐に渡る影響を及ぼす一大事業である。また、その影響は、開催都市のみならず、日本全体、さらには世界にまで広く及ぶものである。

特に、今日では、地球規模での環境対策に取り組む機運がますます高まってきており、オリンピック・パラリンピック競技大会もその社会情勢を踏まえる必要がある。

このような動きを受けて、IOC は、1994 年に「スポーツ」、「文化」に加え、「環境」をオリンピック精神の第三の柱とすることを宣言するとともに、2014 年 12 月に採択した「Agenda2020」で、持続可能性に関する IOC の取組が明記され、オリンピックにおける持続可能性の重視をより明確化し、持続可能な大会の重要性を強く打ち出している。

特に、近年の大会では持続可能性が大会開催の主要なテーマに掲げられてきており、東京 2020 大会における取組は、ますます大きな関心を集めてきている。その一方で、限りある大会準備期間及び限られた予算の中で、持続可能性に最大限配慮していくためには、英知を結集し、様々な角度から実行可能な取組を検討し、行動していくことが求められる。

1 5 - 2 目標・方針

東京 2020 大会では、世界で最も発達した効率の良い公共交通機関を最大限活用しつつ、

大会関係車両の低公害・低 CO₂ 化を図るとともに啓発活動の徹底によるエコドライブの推進等様々な取組を複合的に取り入れることにより、環境負荷の低減、特に CO₂ 排出量削減に取り組む。

1 5 - 3 取組

環境に配慮した輸送について、具体的に取り組む内容は以下のとおりである。

a 自動車単体対策

大会関係車両については、可能な限り、電気自動車、燃料電池自動車やハイブリッド車等の低公害・低燃費車両を活用する。

また、アイドリングストップをはじめとしたエコドライブの周知徹底を図る。

b 公共交通機関の利用促進

観客等の移動による CO₂ の発生を可能な限り回避するため、鉄道やバスによる公共交通網及び公共輸送システムを最大限活用する。

また、東京都を走る鉄道車両は現段階ですべて電化されており、低公害車の比率は 100% であるが、さらに可変電圧可変周波数（VVVF : Variable Voltage Variable Frequency）制御や回生ブレーキ等の省エネルギー技術を駆使した車両の導入を進めており、2020 年にはこのような車両の比率をほぼ 100% まで高める。

c 道路交通量対策

交通需要マネジメント（TDM）の実施等により、大会開催地周辺の渋滞抑制を図り、環境負荷の低減を目指す。

15－4 今後の進め方

持続可能性に配慮した運営計画で示した基本的な方向性に基づき、上記取組について、その具体化を図るとともに、関係機関との調整を行っていく。

1 6 輸送のレガシー

1964 年の東京大会では、新幹線や高速道路の開通等、戦後の日本を象徴するようなレガシーが残された。東京 2020 大会においても、大会ビジョンの一つに「未来への承継」を掲げており、輸送部門としても、「将来社会に生きる輸送のレガシーを残すこと」を輸送目標の一つとしている。

また、東京都は、平成 28 年 12 月、東京 2020 大会の成功とその先の東京の未来への道筋を明瞭化するため、「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～」を策定し、競技会場周辺の都道のバリアフリー化や、首都高速晴海線（晴海～豊洲区間）の整備や地下鉄大江戸線勝どき駅の大規模改良など 2020 年までの取組内容を示している。

輸送に関連したレガシーは多岐にわたるが、ここでは特に重要なレガシーとしたいと考えているアクセシビリティの向上と交通マネジメントについて記載する。

1 6-1 アクセシビリティ

交通分野、建築・施設分野のバリアフリー化については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）のもと、日本国内の施設や地域において全国的に取り組んできた。

東京 2020 大会においても、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、組織委員会は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。「Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドライン」は、大会準備に関わるすべての関係団体・行政・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て策定されたものである。

組織委員会は、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すとともに、競技会場周辺の駅や道路について、関係機関とバリアフリー化の推進に関する協議を重ねており、連携して対応に努めている。

さらに、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」の考え方を基にして、全国各地の観光地や交通機関においてユニバーサルデザインの街づくりを目指すため、政府を中心として「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」の策定を行っている。

これらの取組は、東京 2020 大会におけるアクセシビリティの向上につながるだけでなく、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」等を踏まえた高い水準のユニバーサルデザインを推進し、レガシーとして共生社会の実現を目指す取組である。

1 6-2 交通マネジメント

東京 2020 大会では、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ることを目的に、交通需要マネジメントの実施や、ORN の運用手法等について検討を行う。これらの交通マネジメントを通じて得られる知見や経験、種々のデータは、今後の交通政策を企画立案する際に活かすことのできる貴重なレガシーとなる。

用語集

用語	意味
ステークホルダー	組織委員会またはそのパートナーあるいはその両方から、オリンピック・パラリンピック競技大会に関連したサービスの提供を受ける人々及び団体
NOC	各国の国内オリンピック委員会
NPC	各国の国内パラリンピック委員会
IF	国際競技連盟
OBS	IOCにより設立されたオリンピックのホスト放送局
RHB	オリンピックの放送権を有している放送事業者
プレス	新聞等の記事を執筆する記者、競技のスチール写真を撮影するフォトグラファー、放映権を有しないノンライツホルダー等
マーケティングパートナー	大会スポンサーの関係者及びこれらスポンサーを支援する関係者（顧客等）
非競技会場	競技は行われませんが、大会関係者にサービスを提供する会場
IBC	国際放送センター
MPC	メインプレスセンター
TP	大会関係者の公共交通機関による輸送サービス
TA	選手村を起点とし、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
T1	専属の運転手付き乗用車による輸送サービス
T2	運転手付きの共用乗用車による輸送サービス
T3	組織委員会が定める特定の目的地（競技会場、選手村、公式空港等）を移動できる輸送サービス
TF	IF 関係者の宿泊施設と担当する競技会場を専用バスで移動できる輸送システム
TM	メディアの IBC/MPC を起点とし、宿泊施設群、各競技会場等へ専用バスで移動できる輸送システム
DDS	OBS の宿泊施設から担当競技会場へ直行かつ専用で提供される輸送サービス
ORN	オリンピック・ルート・ネットワーク（関係者輸送ルート）
デポ	車両を管理するための拠点
アクセシビリティ	障がい者等を含む全ての人々にとってのアクセスのしやすさ
アクセシブルルート	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
地方会場	晴海に設置される選手村からの輸送を現時点で想定していない競技会場（本計画における定義）
大会関係者	選手及び NOC/NPC、IF、メディア、OF/PF、マーケティングパートナーのいずれかに属する者（本計画における定義）
TDM（交通需要マネジメント）	自動車の効率的利用や公共交通への利用転換等、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等交通需要の調整を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組。本計画では、道路交通だけでなく、鉄道等の公共交通も含めた交通需要調整の取組
レートカード車両	レートカードとは、ステークホルダーに対して有償で提供する商品及びサービスをカタログ化したもの。レートカード車両とは、そのカタログに商品として記載されている車両を指す。