東京 2020 大会の輸送の取組に関する報告書

2022 年（令和 4 年）3 月

東京都オリンピック・パラリンピック準備局

大会施設部輸送課

目　次

1 はじめに 3
2 東京 2020 大会における大会輸送と交通マネジメント 4
2.1 東京 2020 大会の概要 4
2.2 東京 2020 大会のコンセプトと競技会場等の配置 4
2.3 大会輸送と交通マネジメントの全体像 5
3 輸送に関する検討の経緯 6
3.1 輸送に関する推進体制 6
3.2 輸送ルートの考え方 7
3.2.1 関係者輸送ルート 7
3.2.2 観客輸送ルート 9
3.3 輸送に関する交通影響、取組の検討 10
3.3.1 実施目標の設定 11
3.3.2 大会時の交通の見通し 12
3.3.3 2019 年夏の試行 13
3.3.4 新型コロナウイルス感染症の影響 15
3.3.5 施策検討 15
4 大会輸送 16
4.1 大会関係者輸送 16
4.1.1 デポ・モールの整備等調整 16
4.1.2 ORN/PRN に設置する看板・路面表示 20
4.1.3 会場周辺交通対策 22
4.2 観客輸送 26
4.2.1 アクセシビリティ対応 26
4.2.2 鉄道輸送 30
4.2.3 シャトルバス輸送 34
4.2.4 アクセシブルシャトル 35
4.2.5 舟運 35
4.2.6 ラストマイルにおける広報 36
4.2.7 学校連携観戦 37
5 交通マネジメント 38
5.1 輸送センター（TROC）の運用 38
5.1.1 取組の概要 38
5.1.2 輸送センターの運用体制 40
5.1.3 輸送センターの訓練 41
5.1.4 輸送センターの運用実績 41

5.2 交通需要マネジメント（TDM） 42
5.2.1 TDM の概要 42
5.2.2 2020TDM 推進プロジェクト 43
5.2.3 2020 物流 TDM 実行協議会 55
5.2.4 スムーズビズ 63
5.2.5 東京港における円滑な物流機能確保に向けた取組 65
5.2.6 TDM に関する周知 68
5.3 料金施策による交通需要調整 82
5.4 交通システムマネジメント(TSM) 85
5.5 公共交通輸送マネジメント 86
5.5.1 輸送力の確保（大会時ダイヤの調整） 86
5.5.2 観客の需要分散・平準化 88
5.5.3 一般利用者の需要分散・抑制（TDM 施策） 88
6 輸送に関する取組成果 89
6.1 道路交通 89
6.1.1 実績データと分析 89
6.1.2 まとめ 93
6.2 公共交通 94
6.2.1 実績データと分析 94
6.2.2 まとめ 94
6.3 テレワーク等新たな働き方 95
6.3.1 実績データと分析 95
6.3.2 まとめ 98
6.4 物流効率化 99
6.4.1 実績データと分析 99
6.4.2 まとめ 103
6.5 アクセシビリティの充実 104
6.5.1 実績データと分析 104
6.5.2 まとめ 105
7 輸送のレガシーと未来に向けた提言 106
7.1 レガシーの概要 106
7.2 未来に向けた提言 106
7.3 まとめ 111

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、オリンピック競技が令和 3 年 7 月 23 日（金）～8 月 8 日（日）、パラリンピック競技が令和 3 年 8 月 24 日（火）～9 月 5 日（日）に開催され、無事に閉会した。本大会は、世界中への新型コロナウイルス感染拡大により、オリンピック・パラリンピック史上初、1 年の延期と原則、無観客での開催という、これまで経験のない困難な状況下での開催であった。

大都市東京において、物流を含めた都市活動の安定を図り、経済活動を維持しつつ、オリンピック・パラリンピックの大会関係者及び観客・大会スタッフに対し、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が必要であった。

そのため、大会の準備段階から、組織委員会、開催都市である東京都及び関係機関等との間で輸送連絡調整会議の設置等、輸送の推進体制を構築し、具体的な取組について検討した。この中で、東京圏における輸送方針の策定をはじめ、輸送のオペレーションを構築し、実行へと移した。大会期間中の TDM をはじめとする様々な取組により、安全で円滑な大会輸送を実現するとともに、感染症対策としても有効なテレワーク・時差出勤の推進、効率的な物流など、将来に繋がる多くの成果が生み出された。

この報告書は、東京 2020 大会における大会輸送に関する記録集として、大会開催による成果と実績、継承していくレガシーについて広く発信し、東京のプレゼンスと都民・国民生活に資することを目的にとりまとめた。

2 東京 2020 大会における大会輸送と交通マネジメント

2.1 東京 2020 大会の概要

東京 2020 大会は、オリンピック競技が令和 3 年 7 月 23 日（金）～8 月 8 日（日）、パラリンピック競技が令和 3 年 8 月 24 日（火）～9 月 5 日（日）に開催された。大会の概要は以下のとおりである。

表 2-1　東京 2020 大会の概要

	オリンピック	パラリンピック
会期	令和 3 年 7 月 23 日（金）～ 8 月 8 日（日）【17 日間】	令和 3 年 8 月 24 日（火）～ 9 月 5 日（日）【13 日間】
競技数	33 競技 （うち追加競技：野球・ソフトボール、空手、スケートボード、スポーツクライミング、サーフィン）	22 競技 （うち新競技：バドミントン、テコンドー）
会場数	42 会場 （都内 24 会場、都外 18 会場）	21 会場 （都内 15 会場、都外 6 会場）
参加国数	205 の国・地域及び難民選手団	161 の国・地域及び難民選手団
参加人数	選手 11,259 人 （うち日本選手団 583 人）	選手 4,403 人 （うち日本選手団 254 人）
学校連携観戦	宮城、茨城、静岡の有観客会場で実施 （4,700 人）	東京・埼玉・千葉で実施 （都内は約 12,100 人が観戦）

2.2 東京 2020 大会のコンセプトと競技会場等の配置

コンパクトな大会をコンセプトに掲げた東京 2020 大会では、アスリートと観客の双方の利便性を考慮して、競技会場やインフラ設備を配置する方針とした。東京圏の 33 競技会場のうち 28 会場及び全ての IOC ホテル、IPC ホテルが選手村から半径 8km 圏内に配置された。

また、競技会場を運営・テーマにより 2 つのゾーンに分け、1964 年東京大会のレガシーが集積するヘリテッジゾーン、未来に向けて発展する東京の姿を象徴する東京ベイゾーンとした。

ヘリテッジゾーンには、同じく 1964 年大会の会場となった国立代々木競技場、東京体育館及び日本武道館を含め、計 7 つの競技会場を配置した。

東京ベイゾーンは、東京湾の臨海部に位置し、計 30 の競技が行われる 21 の競技会場があるほか、IBC/MPC（国際放送センター、メインプレスセンター）が設置された。7 つの競技会場が IBC/MPC から徒歩可能な範囲内にあるほか、東京圏の 21 会場は半径 10km 圏内に配置された。

2.3 大会輸送と交通マネジメントの全体像

東京 2020 大会においては、当初、オリンピック競技大会では約 7 万人の大会関係者、約 16 万人の大会スタッフ、パラリンピック競技大会では約 3 万人の大会関係者、約 11 万人の大会スタッフの輸送が必要とされた。

このため、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交通マネジメントを実施することとした。下図のとおり、交通マネジメントは、道路交通では TDM（交通需要マネジメント）、料金施策による交通需要調整及び TSM（交通システムマネジメント）、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る構成とした。

新型コロナウイルス感染拡大により無観客での開催となったが、バスや乗用車による専用の輸送システムや高密度かつ信頼性の高い鉄道網※を活用し、市民や企業の理解と協力を得つつ、安全かつ円滑な大会輸送を実現した。

※入国後 14 日以内の大会関係者は、国の防疫措置により公共交通機関の利用を禁止した。

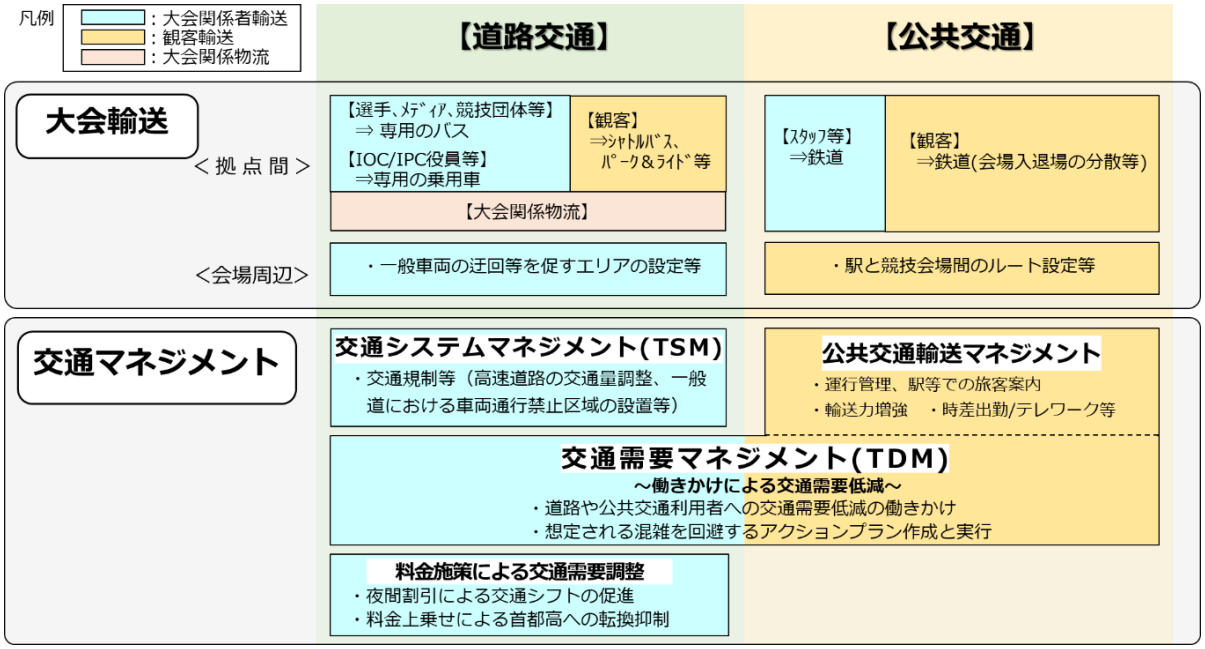


図 2-1　大会輸送と交通マネジメントの全体像

3 輸送に関する検討の経緯

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あたっては、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った。本章では、そのための輸送に関する取組の検討経緯を示す。

3.1 輸送に関する推進体制

交通及び輸送に関する検討は、下図のように、東京都・組織委員会が主催する「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」（輸送連絡調整会議）及び「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」（交通輸送技術検討会）、政府において設置された「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に係る交通輸送円滑化推進会議」（2020 交通輸送円滑化推進会議）がそれぞれ連携して推進した。

交通輸送技術検討会において、学識経験者等から交通マネジメントについての専門的見地からの提言・意見を受けるとともに、輸送関係者間での連絡調整を図るため、輸送連絡調整会議を開催し、取組を進めた。

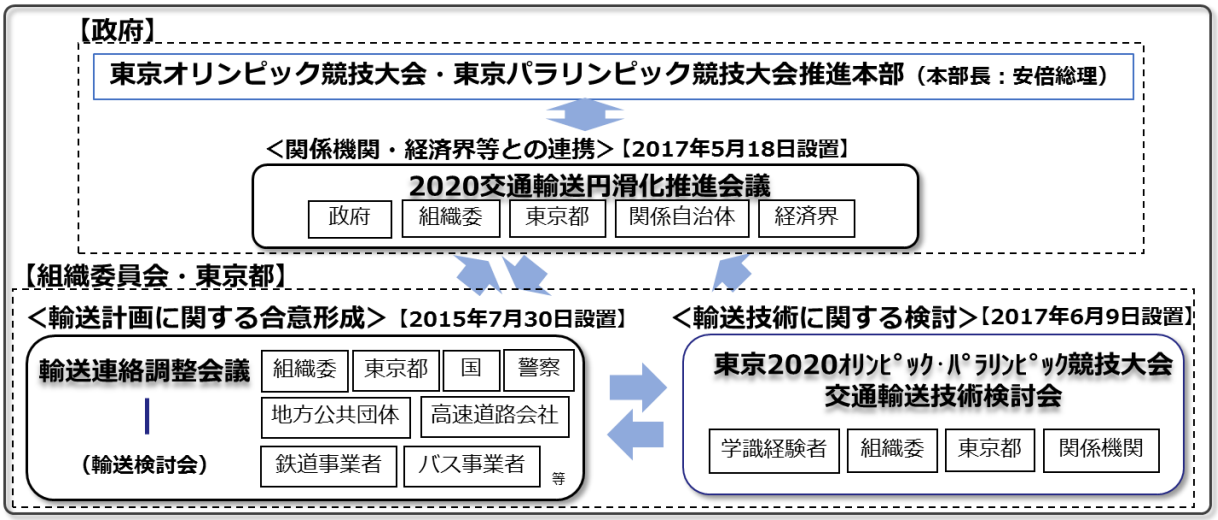


図　3-1　東京圏における輸送の推進体制

3.2 輸送ルートの考え方

大会期間中の安全、円滑かつ効率的で信頼性の高い輸送を実現するため、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・大会スタッフを輸送する「観客輸送ルート」の２つの「輸送ルート」を設定した。

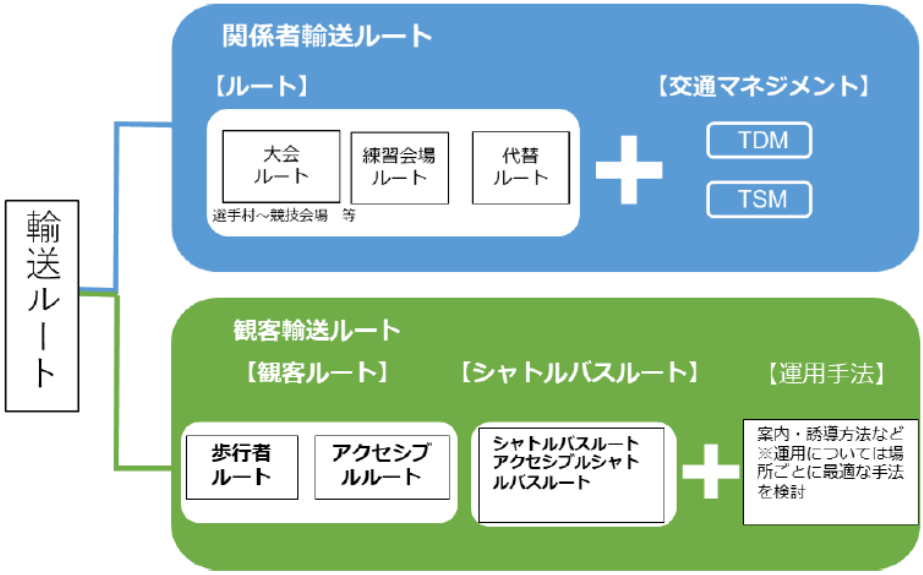


図 3-2　輸送ルート概略図

3.2.1 関係者輸送ルート

関係者輸送ルートとして、「オリンピック・ルート・ネットワーク（ORN）」及び「パラリンピック・ルート・ネットワーク（PRN）」を設定した。これらは、選手村、宿泊施設と空港、競技会場、IBC/MPC 等を結ぶ「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」の３つから構成される。

ルートの設定にあたっては、全てのステークホルダーに安全、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、以下の 3 点を基本的な考え方とした。

- 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。

東京 2020 大会のステークホルダーについては、資料編 p.1 に示す。

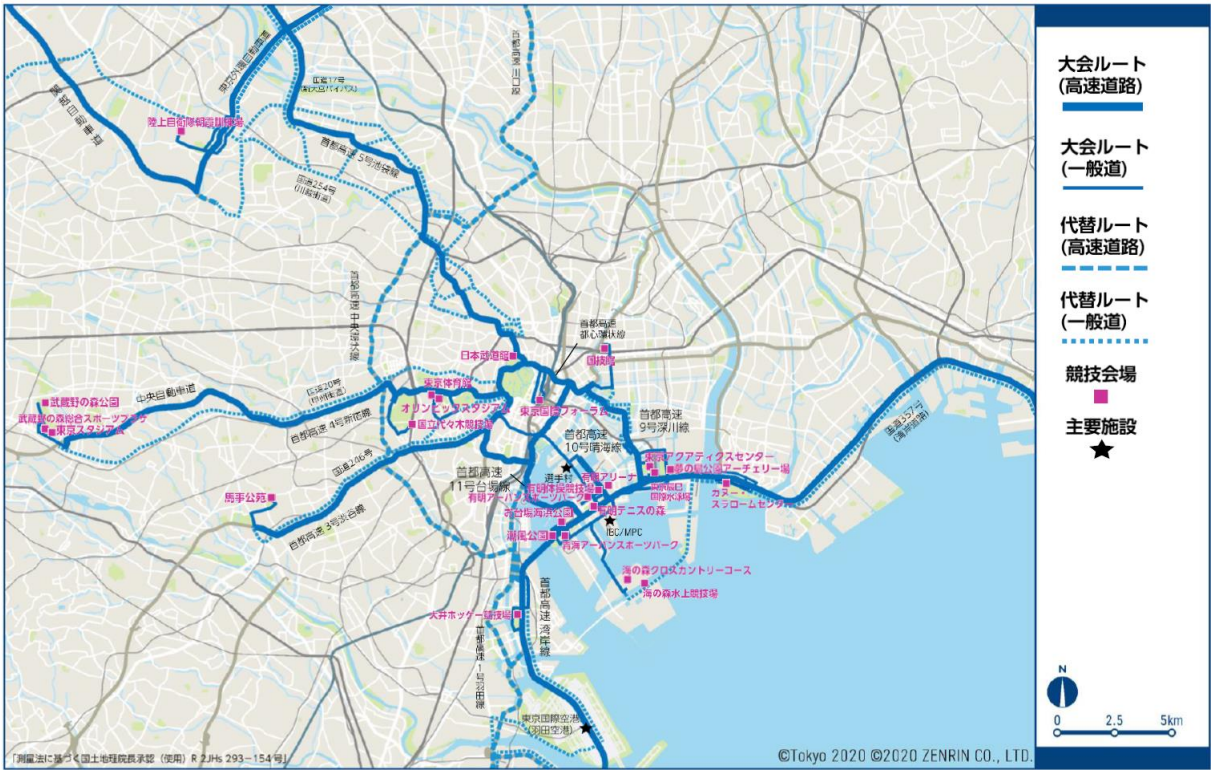


図 3-3　ORN　大会ルート、代替ルート（東京都内）

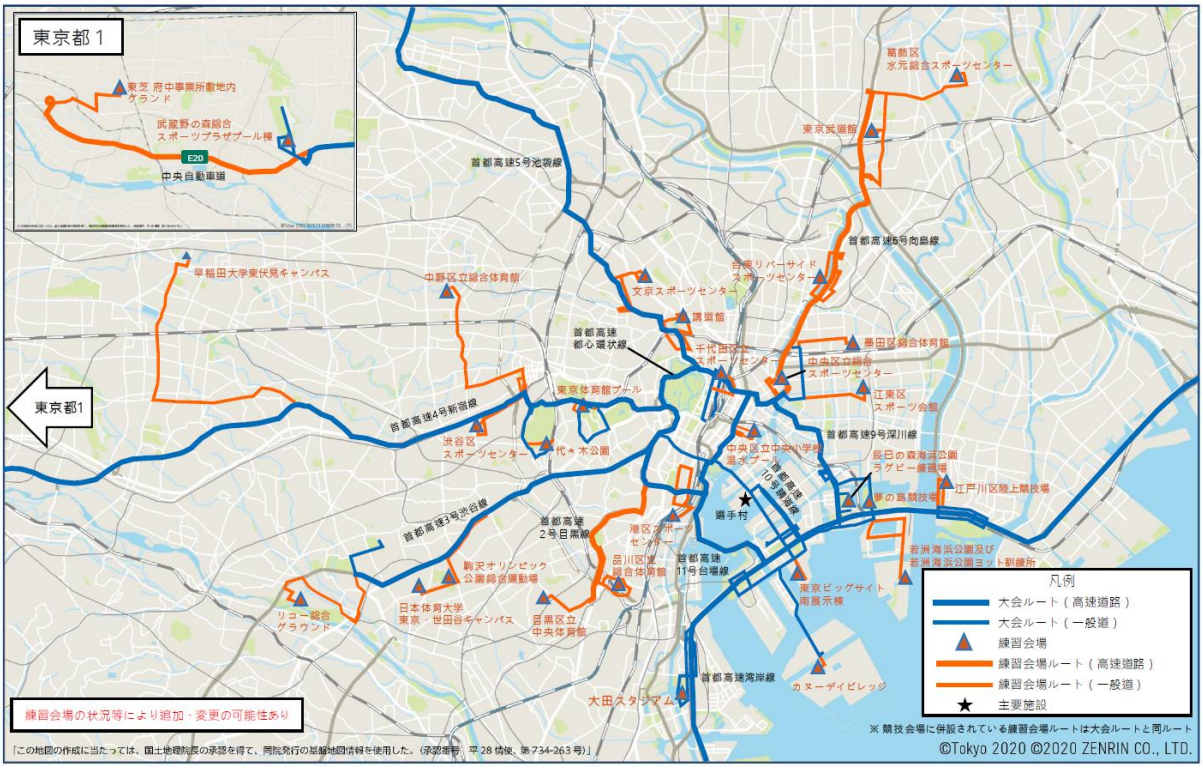


図 3-4　ORN　練習会場ルート（東京都内）

3.2.2 観客輸送ルート

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、徒歩で通行するルートをラストマイルと呼び、競技会場と観客利用想定駅との間の距離や道路状況等を踏まえ関係機関との協議の上選定した。ルート設定の基本的な考え方は、以下の 5 点とし、距離等に応じて、徒歩及びバスによる輸送で対応を行った。

なお、アクセシブルルート、シャトルバスルートの設定については、4 章で詳述する。

- 歩く距離が過度に長くならないよう、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等、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等、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。

その上で、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行った。



図 3-5　観客輸送ルートの例（オリンピックスタジアムの場合）

観客輸送ルートの設定経緯については、資料編 p.2 に示す。

3.3 輸送に関する交通影響、取組の検討

大会期間中、何も対策を行わなかった場合には、高速道路の渋滞は現況の 2 倍近くに、鉄道でも局所的な混雑の発生が予想された。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維持との両立を図るため、市民や産業界の協力をいただきながら、多様な手法により交通マネジメントに取り組んだ。

道路交通では TDM、料金施策による交通需要調整及び TSM、公共交通では TDM を含めた公共交通輸送マネジメントを実施した。これらの実施に向けては、交通シミュレーションによる大会時の予測、2019 年夏の試行による検証、コロナ禍における交通状況の変化等を確認しながら、検討・準備を進めた。

なお、過去の大会では、専用レーン設定などによる交通規制を中心として運用されてきたが、東京の都心部の高速道路は、ジャンクション等での分合流が多く、複雑に入り組んでいることから、一般車両や大会関係者車両への影響が大きくなるため、全面的に専用レーンを設定する運用は困難であった。

このため、東京 2020 大会では、交通需要マネジメントを中心とした運用を行った。

3.3.1 実施目標の設定

（1） 道路交通

道路交通では、競技の運営に係る時間帯の混雑緩和に向け良好な交通状況の実現を目指した。

- 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

  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

- 首都高速道路

  東京圏のオリンピック・ルート・ネットワーク（ORN）及びパラリンピック・ルート・ネットワーク（PRN）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）

※1 重点取組地区（16 地区）の設定について

・「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」等の地区別の特徴を捉えて、交通需要の効果的な分散・抑制を図る地区を「重点取組地区」として設定した。

・ウェブコンテンツの拡充や企業向けオンライン説明会等を継続的に実施し、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にも、テレワーク、時差出勤等の取組継続の働きかけを行った。

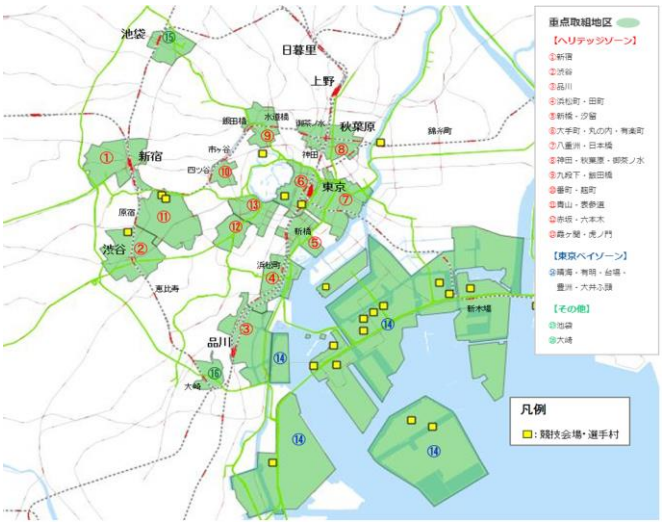


図 3-6 重点取組地区（16 地区）

※2 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

（2） 公共交通（鉄道）

公共交通（鉄道）は、局所的な混雑への対応等により、**現状と同程度の安全で円滑な運行状況を目指す**こととし、「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こととした。

3.3.2 大会時の交通の見通し

（1） 道路交通

大会時に想定される状況について、各種データの分析やシミュレーション等により把握した。その結果、大会時に交通対策を行わない場合、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約 2 倍近くまで悪化することが想定された。

あわせて、TSM 施策として、過去大会で導入されている「専用レーン」を全面的に設置した場合の効果と課題についても検討した。車線数が少なく分合流の多い都心部の高速道路で専用レーンを全面的に導入すると一般交通へ深刻な影響が発生するのみならず、大会関係車両にも遅滞をもたらす影響が生じることが確認された。

また、圏央道内側で一律に 10%車両を減らした場合のシミュレーション結果、および後述する 2019 年夏の試行の結果より、TDM により交通需要が減少した場合に首都高速道路の交通量は減り難い傾向にあることがわかった。TDM による交通量低減が十分でない状況下では、TSM の流入調整による影響が大きくなることが見込まれた。

さらに、大会関係車両等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等から、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とされた。（詳細は 5 章に示す）

（2） 公共交通（鉄道）

大会時の鉄道一般利用者の需要推計の結果、観客の利用等（一般利用者の約 10%増）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することが想定された。

道路交通及び公共交通（鉄道）に関する需要推計の手法については、資料編 p. 3 に示す。

3.3.3 2019 年夏の試行

TDM 等による交通量の低減効果を把握し、大会時の計画に反映するため、2019 年夏に、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した。

オリンピック・パラリンピックの期間に相当する期間を集中取組期間とし、企業等に重点的な取組を依頼した。また、各社の取組のピークをあわせるチャレンジウィークやコア日を中心に効果測定を実施した。

（1） 試行の実施期間

TDM に関する試行

2019 年 7 月 22 日（月）～9 月 6 日（金）

TSM に関する試行

2019 年 7 月 24 日（水）、7 月 26 日（金）



図 3-7 試行の実施期間

（2） 試行の実施内容

① TDM に関する試行

試行期間中は、以下に示すような企業等への働きかけとともに、政府、都庁においても取組を実施した。

表 3-1 TDM に関する試行・働きかけ内容 *

働きかけの手段	内容
①メールマガジン	・2020ＴＤＭ推進プロジェクトの登録企業（約1,600社・事業所：6/14現在）に定期的にメルマガを配信
②説明会	・全体説明会、地区別説明会、出張説明会（要請に応じて実施：東商支部や各協会等）
③PRチラシ 試行前アンケート票	・経済団体・業界団体を通じ、企業に配布 ・重点取組16地区でのポスティング
④イベント	・スムーズビズキックオフイベント（５／２９） ・テレワーク・デイズ2019＆スムーズビズ推進期間プレイベント（７／１）
⑤広報 （動画、ポスター等）	・動画 トレインビジョン、ＴＶＣＭ、デジタルサイネージ（主要ターミナル駅）等 ・ポスター 2020ＴＤＭ推進プロジェクト協力者、国、自治体、首都高、鉄道事業者等に配布 ・電車中吊り広告

*表の日付は 2019 年夏の時点のもの

② TSM に関する試行

試行期間中は、本線料金所での流入調整（11 箇所）、入口閉鎖（4 箇所）を終日実施した。

また、交通状況に応じ、終日閉鎖の入口 4 箇所に加え、入口閉鎖を最大同時 35 箇所で、本線車

線規制を最大 2 箇所で実施した。

（3） 試行の実施結果・得られた知見

① 更なる交通量の低減と追加対策の実施が必要

道路交通は一定程度減少した。

（※）TDM のみを実施した日の交通量は、前年同日に比べ首都高速道路は約 0.4%、一般道は約 4%減少した。加えて TSM を実施した日の交通量は、前年同日に比べ首都高速道路は約 7%、一般道は約 4%減少した。

首都高速道路においては、TDM のみ実施した場合の交通量が減少しにくい傾向であった。

反面、TSM の実施による郊外部の高速道路や一般道の一部では渋滞が発生したことから、TSM を機能させるには、十分な交通低減が必要であった。

さらに、大会期間中の需要増等を踏まえ、更なる交通量低減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、大会本番に向けては TDM による更なる交通量の低減と、追加対策（料金施策による需要調整）が必要と考えられた。

また、公共交通でも、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、その周辺の時間帯への分散がみられた。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した。

一方、ピーク 1 時間の駅利用者数が減少したのは、7 月 24 日のみとなり、継続性が課題となった。また地区や日により利用者数の変化量には差が生じた。

② 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

アンケート結果より、大規模事業所では、時差出勤やテレワークへの 1 事業所当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く、一方、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結果となった。この結果から、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と考えられた。

③ 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。交通量減少に向けて、物流に関する取組加速が必要と考えられた。

3.3.4 新型コロナウイルス感染症の影響

コロナ禍において、テレワークや時差出勤の浸透、e コマースの普及・拡大等による人や物の移動では、目的や交通手段が変化してきていることが推察された。

道路交通では、緊急事態宣言中に、交通量が対前年比で約 3 割減の水準となったが、その後は、おおむね例年並みに回復する傾向にあり、最大の日交通量は例年と同程度を観測している。

公共交通でも、コロナ禍前と比較して、最大 7 割減の状況もあったが、その後は、2～3 割減の水準となり、今後の需要回復等も想定しておく必要があった。

また、大会延期や簡素化等により、交通対策を検討する上での前提に大きな変更はなかった。

こうしたことから、道路・鉄道とも例年規模の需要がある場合にも対応することを考えて、交通マネジメントを展開する必要があった。このため、道路交通と公共交通の交通マネジメントにおいて、TDMやTSMを中心とする対策を行うという考え方は、これまでと同様とした。

3.3.5 施策検討

大会時の交通の見通し、及び 2019 年夏の試行結果を踏まえ、先に掲げた実施目標の達成に向けて、以下のような交通マネジメントの取組を検討・実施した。なお、詳細は 5 章に示す。

- 交通需要マネジメント（TDM）
  - 2020TDM 推進プロジェクト
  - 2020 物流 TDM 実行協議会
  - TDM に関する周知・調整
- 料金施策による交通需要調整
- 交通システムマネジメント（TSM）
- 公共交通輸送マネジメント
  - ①輸送力の確保

    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

    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等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

    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。

4 大会輸送

4.1 大会関係者輸送

4.1.1 デポ・モールの整備等調整

① 取組の概要

a デポ

大会関係者の輸送のために、オリンピック時には、バス約 2,000 台、フリート約 3,500 台を収容・管理するデポ（車両基地）を設置した。デポは、都有地を中心に複数箇所に確保し、車両駐車スペースや運転手の出退勤管理等を行う管理諸室のほか、必要に応じて食堂、休憩室、倉庫、洗車給油設備、点検施設等の機能を設けた。デポの整備は、都が整地工事（都有地）、組織委員会が上物工事を実施した。

表 4-1 デポ一覧

地区名	面積	駐車確保台数		備考
		バス	フリート（乗用車）	
中央区築地五、六丁目	約 15.3ha	約 830 台	約 1,500 台	選手、大会関係車両
江東区若洲・江戸川区臨海町	約 9.7ha	約 720 台	約 100 台	メディア車両
江東区新砂三丁目	約 1.2ha	−	約 360 台	大会関係車両
中央区晴海二丁目	約 1.3ha	−	約 330 台	大会関係車両
中央区選手村周辺	約 1.5ha	−	約 600 台	大会関係車両
江東区有明（IBC/MPC 周辺）	約 3.9ha	−	約 840 台	大会関係車両
OF ホテル	−	−	約 800 台	大会関係車両

* 上表のほかに、バス事業者の営業所（バス約 500 台）等においても、収容・管理を行った。

b 車両待機場

運転手の出退勤管理を行うデポのほか、車両運行時間の調整等のために一時的に大会関係車両を待機させる車両待機場を整備した。

表 4-2 車両待機場一覧

地区名	面積
中央区晴海二丁目	約 1.2ha
港区白金二丁目	約 0.6ha
新宿区西新宿四丁目	約 0.7ha
江東区青海二丁目	約 0.8ha
羽田空港（大田区）	約 1.0ha
成田空港（成田市）	約 1.0ha

* 上表のほかに、会場周辺に会場外駐車場を複数箇所確保した。

c　モール（バス乗降場）

選手村には、選手を競技会場等に輸送するために選手村輸送モール（TA モール）を、IBC/MPC には、メディア関係者を競技会場等に輸送するためにメディア輸送モール（MTM）を整備した。

（参考）大会関係車両（バス、フリート）

バスは、選手やメディア、国際競技連盟（IF）、オリンピック放送機構（OBS）等に輸送サービスを提供した。フリートは、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）、国際競技団体等向けサービスとして運用した。





図 4-1　大会関係車両（バス、フリート）

d　大会ルートとデポ等の位置

大会関係車両は、デポ・モール等を起点として、選手村、各競技会場、メディアセンター等の関連する施設間について、大会ルート（高速道路、一般道）等を利用して移動した。

② 取組の経緯

デポ・モールの整備は、短い期間の中で、関係部署間で連携して協議を進め、地元等へ丁寧な説明を行い、予定通り完成することができた。

特に築地市場跡地に整備した築地デポについては、整地・上物工事の前段に、地元の理解を得た上で築地市場を移転、建物の解体、環状第 2 号線の暫定開通等、多くの調整・工事を実施する必要があり、関係部署間で協力して、山積する課題を整理しながら進めた。

18 ページに代表的なデポ（築地デポ）の管理施設配置図と、築地デポ整備の変遷にかかる写真を掲載する。



図 4-2　代表的なデポ（築地デポ）の管理施設配置図

その他のデポ等のレイアウト・大会期間中の状況については、資料編 p.4 に掲載する。

2018 年 4 月　築地市場営業中



2019 年 12 月　デポ整地工事状況



2019 年 12 月　デポ上屋工事状況



2020 年 3 月　デポ完成



図 4-3　築地デポ整備の変遷

③　大会期間中の状況

東京 2020 大会時は、デポ・モール等の輸送拠点から選手村や各競技会場へ円滑な輸送を行うことができた。中でも築地デポには 1 日、約 2,000 人のスタッフ、ドライバー、ボランティアが 24 時間体制で勤務し、競技スケジュールの変更にも臨機応変に対応する等、大会輸送を支えた。

主なデポ、車両待機場、モールの運営状況は以下のとおりである。

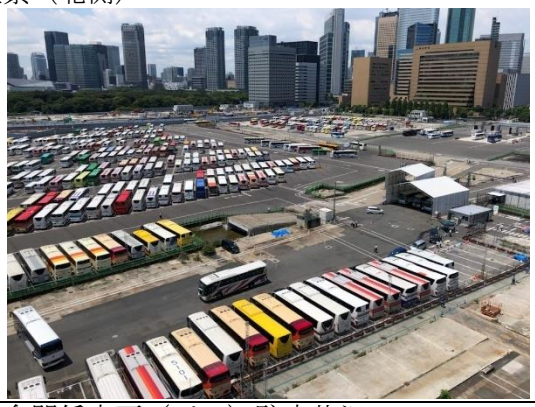
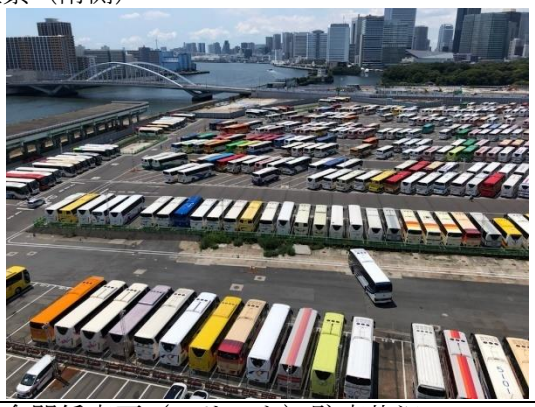
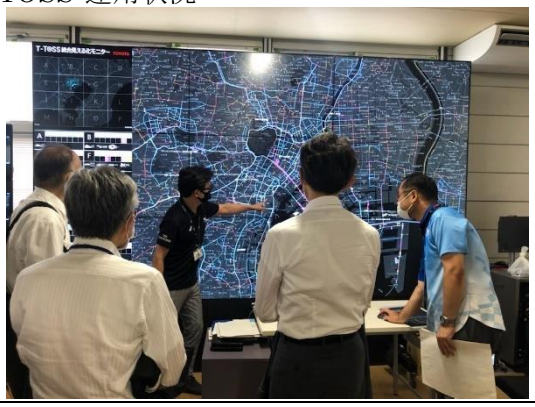
<table>
<tr><td>全景（北側）
  </td><td>全景（南側）
  </td></tr>
<tr><td>大会関係車両（バス）駐車状況
  </td><td>大会関係車両（フリート）駐車状況
  </td></tr>
<tr><td>T-TOSS*運用状況
  </td><td>ドライバー待機所状況
  </td></tr>
</table>

図 4-4　大会期間中の築地デポの状況

*T-TOSS：東京 2020 大会で初めて採用した IT システム

（T-TOSS=Toyota -Transport Operation Support System）

4.1.2 ORN/PRN に設置する看板・路面表示

① 取組の概要

ORN/PRN において、大会関係車両が通行する路線であることを、道路を利用する人に周知し、利用抑制や時間変更、駐車抑止等に協力いただくことを目的に、桜色の路面表示及び看板を設置した。これらは ORN/PRN のうち、大会関係車両等専用レーン（以下「専用レーン」という。）及び大会関係車両等優先レーン（以下「優先レーン」という。）等の交通規制が行われないルートに設置した。なお ORN/PRN を示す路面表示と看板は、交通規制を表すものではない。

また、交通管理者が設置する専用レーン及び優先レーンにおいて、規制標識・標示に加えて専用／優先区間であることを明確にすることにより交通の安全に資することを目的に、専用レーン/優先レーンに路面表示を設置した。これらは ORN/PRN のうち、専用レーン又は優先レーンの交通規制が実施される通行帯に設置した。ORN/PRN 看板・路面表示の設置方法は資料編 p.7 に掲載する。



図 4-5 ORN/PRN に設置された看板及び路面表示

② 取組の経緯

ORN/PRN の看板・路面表示について、交通管理者や道路管理者等の関係機関との協議を重ね、予定通り設置することができた。

表 4-3 取組の経緯と関係者との調整（ORN/PRN 看板・路面表示）

時期	内容
2018 年度	・18 年 4 月 輸送連絡調整会議で大会ルートの公表
2019 年度	・20 年 1 月 路面表示及び看板の概要についての公表 ・20 年 1 月 警察庁パブリックコメント（専用レーン及び優先レーン規制標識等） ・20 年 2 月から高速道路に看板の設置 ・20 年 3 月 警察庁標識令改正告示（専用レーン及び優先レーン規制標識等）
2020 年度	・20 年 12 月 練習会場ルート及び代替ルートの公表
2021 年度	・21 年 4 月から一般道路に路面表示及び看板等の設置 ・21 年 6 月 専用レーン、優先レーンの規制標識、路面標示の設置（警視庁等）

③　大会期間中の状況

東京 2020 大会時は、ORN/PRN の看板や路面表示により大会関係車両が通行する路線であることを一般車両に周知し、利用抑制や時間変更、駐車抑止等を促すことができた。

ORN/PRN の看板・路面表示の設置状況は以下のとおりである。

<table>
<tr><td>看板（東京駅付近）
  </td><td>看板（六本木付近）
  </td></tr>
<tr><td>路面表示（さいたまスーパーアリーナ付近）
  </td><td>路面表示（環七大谷田付近）
  </td></tr>
<tr><td>専用レーン路面表示（豊洲市場付近）
  </td><td>専用レーン路面表示（有明付近）
  </td></tr>
</table>

図 4-6　ORN/PRN 看板・路面表示等設置状況

4.1.3 会場周辺交通対策

① 取組の概要

安全かつ効率的で信頼性の高い大会輸送と、都市活動との両立を図るため、会場等周辺において段階的に交通対策を実施した。

大会関係者以外の進入を禁止する進入禁止エリア、会場直近のため通行を規制する道路である通行規制エリア、会場周辺のため迂回を促す区域である迂回エリア、規制標識等により大会関係車両の通行帯を指定する専用レーン、優先レーン等の対策を広く周知するため、2019 年夏頃から会場毎に順次公表した。

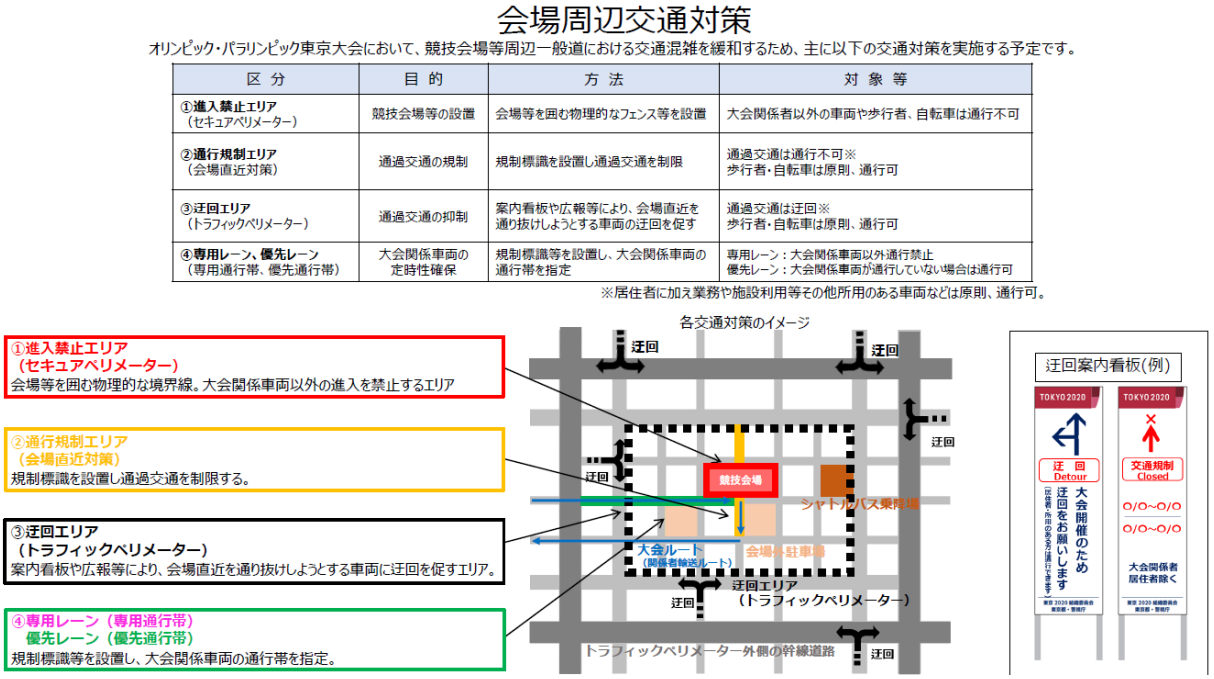


図 4-7 会場周辺交通対策の概念図



図 4-8 東京 2020 大会における交通対策の時期

② 取組の経緯

会場周辺交通対策は、交通管理者等との調整が完了した競技会場等から順次公表を行い、地元町会や自治会、まちづくり協議会等に丁寧に説明を行った。

また、幹線道路が進入禁止エリアになる会場（オリンピックスタジアム・東京体育館、東京国際フォーラム、選手村、海の森競技場）等は規制期間の短縮や交通への影響の最小化のため、交通管理者等と連携して対策を検討した。

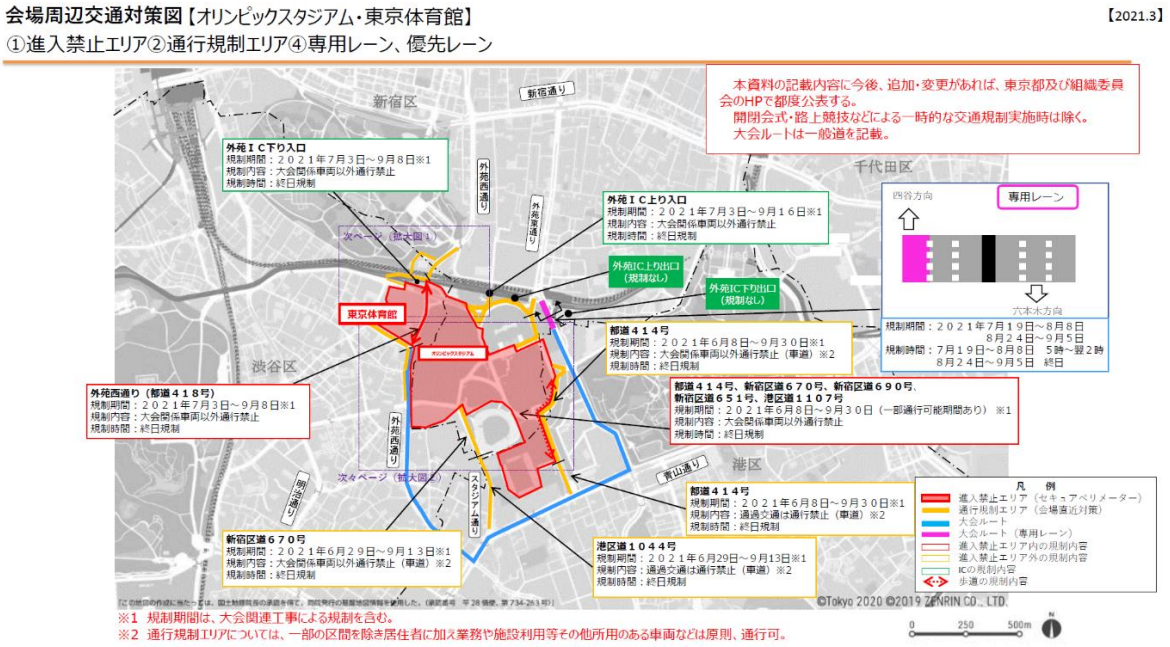


図 4-9 会場周辺交通対策図の例（オリンピックスタジアム）

選手村及び築地デポを結ぶ環状第 2 号線の交通規制は、市場関係車両のルート確保や地元への影響を最小限にする必要があるため、関係部署間で連携して、円滑な大会輸送と、きめ細かい通行ルートの確保を検討した。取組の経緯は以下のとおりである。

表 4-4 取組の経緯と関係者との調整（会場周辺交通対策）

時期	内容
2019 年度	・19 年 6 月　各競技会場等の会場周辺交通対策公表（全 6 回公表） ・19 年 7 月より各競技会場周辺の町会・自治会・まちづくり協議会に会場周辺交通対策等の説明
2021 年度	・21 年 4 月から各競技会場等周辺に対して「交通規制のお知らせチラシ」を配布 ・21 年 5 月から交通規制標識設置（警視庁） ・21 年 6 月から交通規制開始

大会直前には、交通規制をわかりやすくまとめたお知らせチラシを配布した。

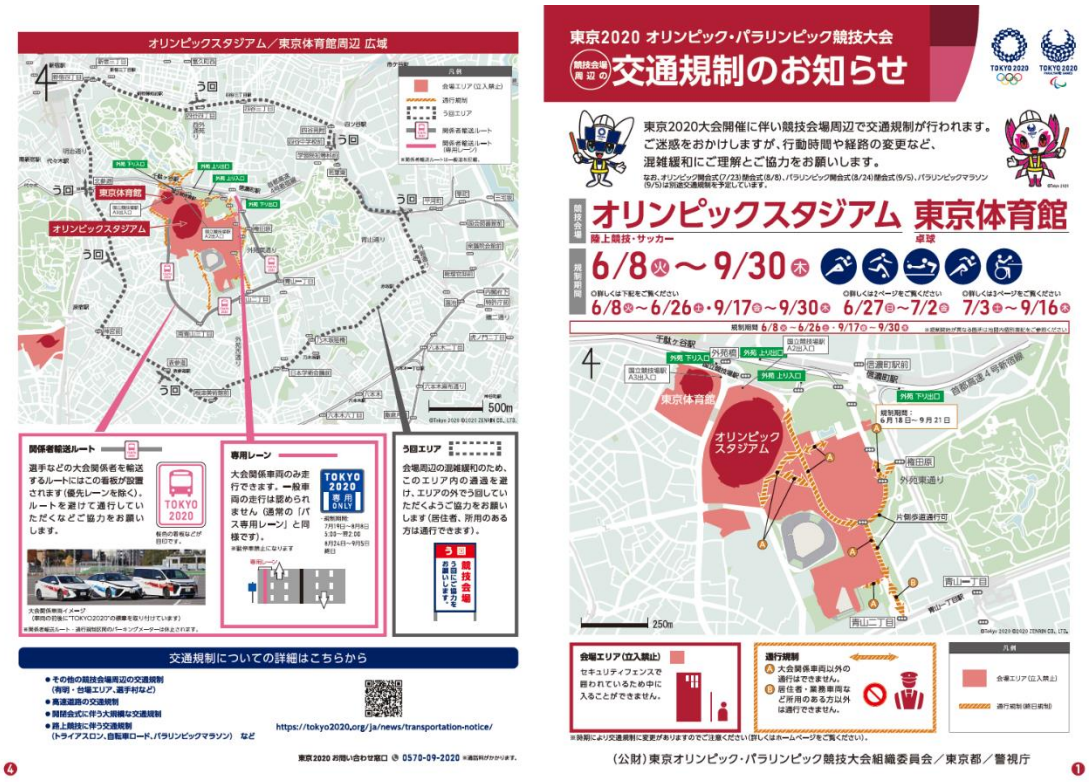


図 4-10　交通規制のお知らせチラシ（オリンピックスタジアム・東京体育館）



図 4-11　豊洲市場関係者向けのチラシ

③　大会期間中の状況

東京 2020 大会時は、会場周辺交通対策の事前周知や TDM 広報等により、市民に交通対策が広く周知されたため、交通規制による大きな混乱は生じなかった。

会場周辺交通対策の実施状況は以下のとおりである。

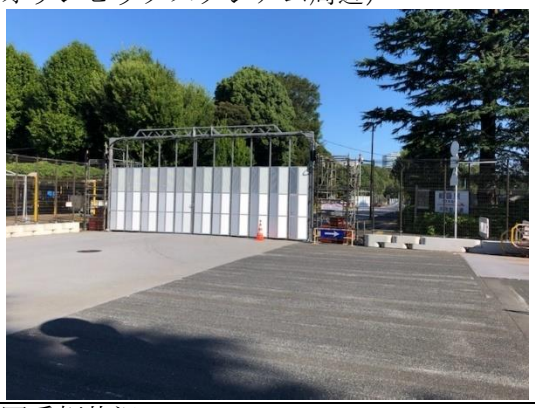
<table>
<tr>
<td>進入禁止エリア状況
（オリンピックスタジアム周辺）
  </td>
<td>通行規制エリア状況
（オリンピックスタジアム周辺）
  </td>
</tr>
<tr>
<td>迂回看板状況
（オリンピックスタジアム周辺）
 
</td>
<td>迂回看板状況
（オリンピックスタジアム周辺）
 
</td>
</tr>
<tr>
<td>広域迂回横断幕状況
 
</td>
<td>環状第 2 号線交通規制状況（築地大橋）
  </td>
</tr>
</table>

図 4-12　会場周辺交通対策運用状況

4.2 観客輸送

東京 2020 大会は無観客開催となったが、事前に以下のような取組を行った。

4.2.1 アクセシビリティ対応

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た。その中の一つが、組織委員会が、国、東京都、関係地方公共団体、障がい者団体等の参画を得て策定した「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン（以下、ガイドライン）」である。

ガイドラインでは、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た。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した。

（1） 鉄道のアクセシビリティ対応

① 取組の概要

ガイドラインを踏まえ、鉄道駅でのハード整備を進めるとともに、ハード整備が難しい場合はソフト的対応（人的サポート等）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ことで鉄道のアクセシビリティ対応を行った。

② 取組の経緯

鉄道のアクセシビリティ対応の経緯は以下のとおりである。

表 4-5 取組の経緯（鉄道のアクセシビリティ対応）

時期	内容
2016 年 12 月	ガイドラインに基づく適合調査 ＊整備に時間を要する鉄道施設のハード整備については、ガイドラインの国内承認の段階から鉄道事業者と調整
2017 年 5 月	ガイドラインに基づく対応を依頼
2018 年 7 月 2019 年 6 月	駅追加に伴う適合調査、対応を依頼
2016 年～2021 年	ガイドラインの適合に関するソフト対策含めた調整
2020 年 12 月	大会延期に伴うガイドライン適合調査

③　取組の結果

a　ハード整備結果

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、鉄道駅においては、、各鉄道事業者に多大なご尽力・ご協力をいただき、大規模な駅改良工事やエレベーターの増設、多機能トイレの設置等、アクセシビリティの向上が図られた。

観客利用想定駅、及びその中でのエレベーター、ホームドア、多機能トイレの整備状況は資料編 p.9 に掲載する。

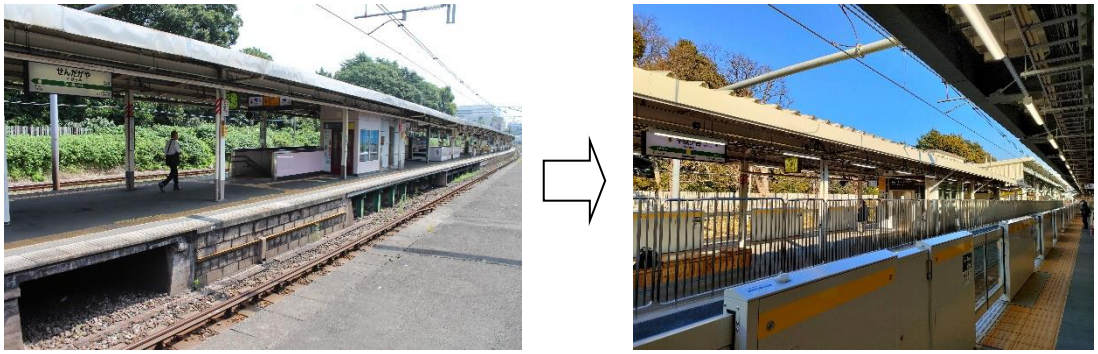


図 4-13　千駄ケ谷駅のホームドア整備状況（左：施工前、右：施工後）

b　ソフト対策結果

ハード整備が困難な場合、ソフト的対応（人的サポート等）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ため、鉄道事業者に人の配置等の運用について検討・対応を依頼した。

また、ソフト対策の１つとして、観客利用想定駅におけるアクセシビリティ優先ポスターの掲出に関する準備を行った。ポスターの内容は以下のとおりである。

・駅のエレベーターやトイレ等の対応の検討・調整にあたり、アクセシビリティに関する機運を醸成するような全体的な広報を実施してほしいという要望を受け、ポスターデザインを作成した。
・2021 年度には、学識経験者や鉄道事業者、関係部署等から意見を頂戴し、デザインを確定した。
・その後、無観客となったため掲出をとりやめた。



図 4-14　観客利用想定駅における
アクセシビリティ優先ポスター

(2)　ラストマイルのアクセシビリティ対応

①　取組の概要

ラストマイルのうち特にアクセシブルルートについて、当事者団体と現地調査や意見交換を行い、いただいた意見やガイドラインを踏まえ、恒常的整備が可能な箇所については道路管理者等へ働きかけ整備を推進するとともに、恒常的整備が不可となる箇所は仮設整備や人的対応（ソフト対応）を計画しアクセシビリティ対応を行った。

②　取組の経緯

ラストマイルのアクセシビリティ対応の経緯は以下のとおりである。

表 4-6　取組の経緯（ラストマイルのアクセシビリティ対応）

時期	内容
2017 年 5 月～2019 年度	ルート設定に当たり、大井ホッケー競技場、東京スタジアム、東京アクアティクスセンター、オリンピックスタジアムの 4 会場について、当事者団体と現場調査や意見交換（4 回）を実施
2018 年 7 月	4 月の第 5 回輸送連絡調整会議の観客輸送ルート（素案）の公表を受け、道路管理者や交通管理者へガイドラインの整備水準確保に向けた対応依頼を発出
2019 年 12 月	輸送運営計画 V2 においてアクセシブルルートを決定



図 4-15　東京スタジアムでの調査状況（飛田給駅からのアクセシブルルート）



図 4-16　東京アクアティクスセンターでの調査状況（辰巳駅からのアクセシブルルート）



図 4-17　UD タクシーの乗降場面



図 4-18　福祉バスの乗降場面

③　取組の結果

a　施設管理者・道路管理者による恒久的な取組事例

・大井競馬場前駅のアクセス改良（大井ホッケー競技場の利用想定駅）

駅管理者である東京モノレール㈱と道路管理者の品川区が協力してエレベーターを改修し、利用者が駅前道路から直接アクセス可能となった。また、横断歩道橋にも接続され、利便性の向上も図られた。

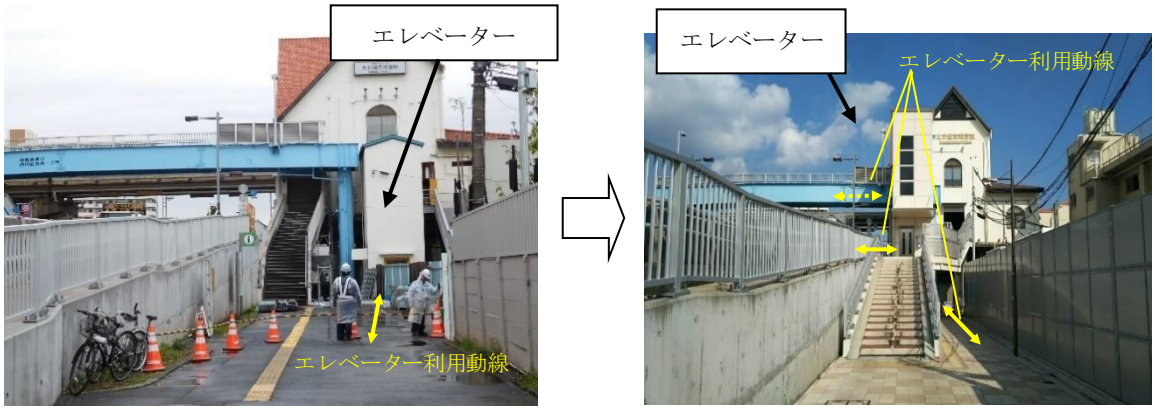


図 4-19　大井競馬場前駅のアクセス改良状況（左：施工前、右：施工後）



図 4-20　大井競馬場前駅のアクセス改良状況（施工後）

b　仮設整備による取組事例

・国立代々木競技場における仮設横断歩道整備（国立代々木競技場のアクセシブルルート）

仮設横断歩道の位置図及び整備状況については、資料編 p.11 に掲載する。

その他、観客シャトルバス及びアクセシブルシャトル乗降場と会場出入口を結ぶ動線等のアクセシブルルート上への仮設点字ブロック整備も計画（都内 10 会場、箇所は資料編 p.12 に示す）したが、無観客開催となりアクセシブルルートの運用がなくなったため実施していない。

4.2.2 鉄道輸送

（1） 大会時ダイヤの調整

公共交通輸送マネジメントの考え方は、「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、としている。「①輸送力の確保」では、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ため、日中の増発や深夜輸送等、大会時ダイヤについて鉄道事業者と調整した。取組の経緯、結果については 5 章で詳述する。

（2） 駅運用に関する調整

① 取組の概要

駅での案内・誘導等を円滑に行うため、鉄道事業者に対し、需要データの提供を行い、人の配置などの駅の運用について、検討を依頼した。その結果やラストマイルや会場内の検討状況を踏まえ、観客の流動を 1 つの流れととらえ、課題共有・運用調整を行う SLV 会議（S：Station，L:Lastmile，V:venue）を都内全会場で実施し、観客の案内・誘導に関する準備を整えた。

② 取組の経緯

駅運用に関する調整の経緯は以下のとおりである。

表 4-7 取組の経緯（駅運用に関する調整）

時期	内容
2018～2019 年	鉄道事業者へ駅の需要推計結果を提供し、人の配置を含む案内・誘導計画の検討を依頼
2019～2021 年	SLV 会議の実施（都内の各会場 3～7 回、16 会場全 50 回開催）

（3）　ゆりかもめに関する地元住民の誘導

①　取組の概要

大会期間を通して、ゆりかもめを利用する地域住民等の日常生活への影響が大きいため、日常利用者への影響を最小化し、安全で円滑な旅客誘導を確保する対策を検討・準備した。なお、無観客化決定により、実施をとりやめた。

②　取組の経緯

取組の経緯としては、2017 年に検討を開始し、2018 年 7 月に鎌倉市へのヒアリングを行った。2019 年にはテストイベントに合わせて、トライアスロン会場のお台場海浜公園駅やトランポリン会場の有明テニスの森駅で検証を行った。2020 年以降は実施に向けた各種調整を行った。

表 4-8　地元住民の誘導実施駅

実施駅	関係会場	収容人数※	実施日数	備考
お台場海浜公園駅	お台場海浜公園	5,500人	オリ５日間 パラ２日間	通行パス等
台場駅	潮風公園	12,000人	オリ15日間	一方通行案内
有明テニスの森駅	有明体操競技場 有明アーバンスポーツパーク	12,000人 5,000~7,000人	オリ16日間 パラ８日間	通行パス等

案内誘導の考え方は以下のとおりである。

退場観客で混雑する時間帯に、駅の改札に通じる連絡橋入口の内、一か所を地域にお住まい、お勤めの方専用の入り口として運用する。地域にお住まい・お勤めの方の確認方法として、利用者の手間や確認するスタッフの労力、感染症対策として接触機会の低減等を踏まえ、新規に『通行パス』の配布、または住所がわかるもの（免許証や社員証、定期券等）の提示で対応することを計画した。

また、通行パスと合わせてチラシ、ポスターを作成、配布し、周知を計画した。



図 4-21　通行パスのデザイン



図 4-22　作成、配布したポスター

（4） IC カードの利用促進等に向けた広報

① 取組の概要

駅改札での混乱を防止し、円滑な駅利用を図るため、多くの観客（特に海外からの観客）に交通系 IC カードの利用促進を呼びかける必要があった。

そのため、観客ガイドへの記載やチケット販売代理店への周知等、観客への情報発信や空港でのチラシ配布等の周知を検討・調整した。

② 取組の経緯

2018 年から海外における周知や空港でのチラシ配布について、外務省や空港事業者と調整を実施した。早い段階から PR できるよう JR 東日本及び株式会社 PASMO と調整を実施し、『IC カードのすゝめ』を作成した。

また、組織委員会と連携し、大会チケットの海外販売代理店に対し、IC カードの周知を実施した。



図 4-23 ホームページでの広報の例（IC カードのすゝめ）

なお、海外を含めた無観客開催により、これらの広報はとりやめた。

（5） 東京 2020 パラリンピック競技大会のマラソン競技における沿道観戦対策に関する広報

① 取組の概要

9 月 5 日（日）のパラリンピックマラソン競技において、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、沿道観戦の自粛を呼びかけるため、最寄駅でのシティキャストの配置や構内放送、デジタルサイネージの活用等を鉄道事業者に依頼した。

② 取組の経緯

沿道観戦対策に関する広報の取組の経緯は以下のとおりである。

表 4-9 取組の経緯（沿道観戦対策に関する広報）

時期	内容
2021 年 8 月 29 日	更なる沿道観戦自粛のため、鉄道施設においても呼びかけを行いたいという要請があった。
2021 年 9 月 1 日～2 日	鉄道事業者と調整
2021 年 9 月 3 日～	マラソンコースの沿道である JR 東日本、東京メトロ、交通局、東武鉄道において放送やデジタルサイネージ等における呼びかけを実施

③ 取組の結果

沿道観戦対策に関する広報として実施したデジタルサイネージのイメージは以下のとおりである。



図 4-24 デジタルサイネージイメージ

4.2.3 シャトルバス輸送

① 取組の概要

会場からの徒歩圏内に鉄道駅がない、もしくは同鉄道駅のみでは、来場が想定される観客数に対応が困難な場合、近隣駅からのシャトルバス運行を行い、観客を輸送するものである。都内会場におけるシャトルバス運行会場は、海の森水上競技場・海の森クロスカントリーコース、東京スタジアム及び馬事公苑である。なお、無観客化決定により、実施をとりやめた。

② 取組の経緯

2017 年度より、組織委員会と連携しながら、各バス事業者と運行体制等について調整を始めるとともに、シャトルバスルート等について交通管理者等と会場ごとに調整を実施した。輸送運営計画 V2 においては、2019 年 6 月の案公表時にシャトルバスルートを公表し、その後、更新を行った。

シャトルバス調整にあたっては、「乗合運行」という特性を踏まえ、発着拠点の整備等、各バス事業者が円滑に運行出来る環境を整備するとともに、関係者輸送ルートと交錯がないように配慮する等、交通管理者や道路管理者、地元区市等と円滑に調整を進めた。



図 4-25 シャトルバスルートの例（馬事公苑の場合）

4.2.4 アクセシブルシャトル

① 取組の概要

主に車いす使用者等のアクセシビリティに配慮が必要な観客を対象に、タクシー（UD タクシーや福祉タクシー等）やバス車両を用いて行う輸送サービスである。歩行ルート上に課題（距離・勾配・段差・幅員等）がある会場、アクセシブルルートにおいてエレベーターが一定以上の混雑が見込まれる会場を対象に実施することとした。また、利用にあたっては「事前予約制」とした。なお、無観客化決定により、実施をとりやめた。

② 取組の経緯

2017 年度より、組織委員会と「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」を踏まえ、サービス内容、対象会場、輸送手段等について検討を開始するとともに、乗降場や運行想定ルート等について交通管理者等と調整を開始した。輸送運営計画 V2 においては、2019 年 6 月の案公表時に検討している旨を記載し、その後も記載内容の充実を図った。

アクセシブルシャトル調整にあたっては、組織委員会や局内関係部署等と連携し、当事者団体から意見を聞く場を設ける等、利用者目線に立った運行計画とするとともに、乗降場機能の一部として民間用地や区道を活用する等、多方面に渡る調整を円滑に進めた。

4.2.5 舟運

① 取組の概要

海の森水上競技場については、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、会場隣接地に整備された海の森公園の船着場を活用し、舟運による観客輸送を行うこととした。

また、利用にあたっては、「事前予約制」で実施することとした。なお、無観客化決定により、実施をとりやめた。

② 取組の経緯

2017 年度より、組織委員会と連携し、輸送人数や発着船着き場等について検討を開始した。特に、会場側の船着き場については、港湾局と調整し、港湾局にて整備工事を実施した。輸送運営計画 V2 においては、2019 年 6 月の案公表時に検討している旨を記載し、その後も記載内容の充実を図った。

調整にあたっては、東京都が主体となり、発着地を鉄道からのアクセスに優れた日の出桟橋とし、航路については聖火台の近傍等を航行する等、東京臨海部の魅力を感じられるルートとなるよう、海上保安庁や舟運事業者等と調整を進めた。

4.2.6 ラストマイルにおける広報

① 取組の概要

競技会場周辺に住む方や勤務する方へ、大会時の観客の移動想定時間等をお知らせし、混雑時間を避けた外出等の参考にしていただくものとして作成した。

＜周知内容＞利用想定駅、観客の通行するルート（ラストマイル）、観客の移動想定時間等 ＜配布対象＞①ラストマイル沿道の住民、事業所（全戸・全事業所配布） ②利用想定駅に配架 ③公共施設に配架 ＜配布時期＞大会開始１ヶ月前に配布する予定であったが、観客数が決まらなかったため ７月中旬の配布開始に見直し

② 取組の経緯

オリンピック競技大会は無観客となったが、パラリンピック競技大会の観客の扱いが未定であったため、パラリンピック用に内容修正を行い、配布に向けた準備を継続した。結果的にパラリンピックにおいても一般観客は無く、バス移動を基本とした学校連携観戦（希望する学校のみ）のみとなり、当初想定したラストマイル運用でなくなったため、配布は取りやめた。

配布を予定していたお知らせの例を以下に示す。また、詳細については資料編 p.13 に掲載する。



図 4-26 配布を予定していたお知らせの例

4.2.7 学校連携観戦

① 取組の概要

次世代を担うより多くの子供達が観戦を通してオリンピック・パラリンピックのすばらしさを体験し、一生の財産として心に残るような機会を提供することを目的に学校連携観戦が実施され、大会輸送においては観客輸送の一環として、鉄道事業者との調整やバス輸送における乗降場所確保等、観戦計画のサポートを行った。

② 取組の経緯

a 学校連携観戦の実施に関する経緯

都内においては、当初は全公立・私立学校約 90 万人の子供（オリパラ合計）が、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の競技を、学校単位で直接観戦する予定であった。

しかし、オリンピックについては無観客開催となったため、都内の競技会場では学校連携観戦も中止された。

一方、パラリンピックについては、保護者等の意向を踏まえ自治体や学校設置者の判断により、希望する学校に観戦機会が提供されることとなった。新型コロナウイルスの感染拡大により、当初想定から大幅に希望者が減ったが、東京都においては新宿区、渋谷区、杉並区、八王子市及び都立学校、私立学校の生徒・児童・園児 10,543 人が観戦した。

b 輸送に関する経緯

当初は鉄道移動を基本とした観戦計画を検討していたが、パラリンピック競技大会における学校連携観戦では、都教育委員会が、都内の公立学校においては、安全確保と人流増加抑制のため、バス利用（バスの調達は各自治体及び各学校）を基本とした観戦計画を検討した。バス乗降場所の確保について、都と組織委員会が連携、協力し、関係者駐車場等の活用を検討し関係者調整を実施した。乗降場所やバス待機場所の調整対応を行うとともに、乗降場所や会場までの案内・誘導等の安全確保における人的対応もサポートした。

③ 取組の結果

都事業として、学校連携観戦が行われた都内 9 会場のうち有明テニスの森を除く 8 会場において、バス等の車両約 440 台を用いて観戦が行われた。



図 4-27 学校連携観戦のためのバス輸送の様子（オリンピックスタジアム）

5 交通マネジメント

5.1 輸送センター（TROC）の運用

5.1.1 取組の概要

（1） 目的・役割

輸送センター（以下、TROC）は、大会関係者や観客・大会スタッフの安全で円滑な輸送の実現に向けて、総合調整の役割のために設置された。

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等、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、TROC では、各管理者と連携し、それらの管理者が有している情報を共有した。

また、TROC 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・共有した。こうした情報連携体制の下で、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、解決を図った。

（2） センターの設置

輸送センターは、MOC や COC 支部との連携を考慮し、晴海トリトンスクェアに設置することとした。また、停電によるセンター機能の停止を想定し、非常用発電設備のあるフロアを選定した。フロアの確保にあたっては、組織委員会が他の FA（ファンクショナルエリア）/FCC（FA 本部）分を含めて一括して締結した。

大会延期決定に伴い、新たな契約が必要となったが、すでに新たなテナントとの契約が予定されていた。これに伴い、新たなフロアを確保することとなった。

新たなフロアは同じ棟内で確保できたものの、面積は約 2/3 程度になり、見学ルームや会議室の削減で対応した。非常用発電設備は当初よりビル側都合により 2020 年末撤去の予定であったため、新たなフロアでは停電時の対応が別途必要となった。



図 5-1 輸送センター（TROC）

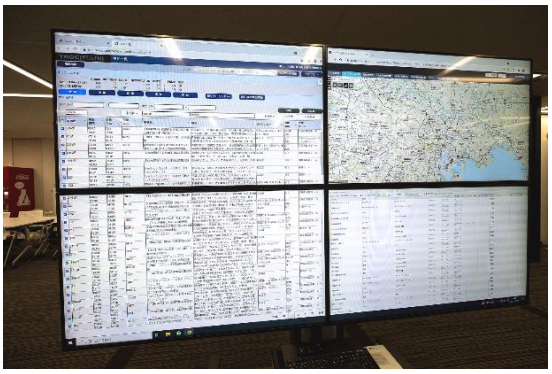


図 5-2 輸送センターシステム

（3） 構成・機能

インフラの各管理者や事業者が整った管理体制の特徴を活かした構成とするため、以下の 3 つの機能による構成とした。

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った。また、道路や鉄道等の混雑回避に向けた広報を行った。

観客誘導：COC と連携し、駅・会場間の観客誘導を調整した。

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を共有した。

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、運行情報等を共有した。

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・連携する仕組みとした。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った。

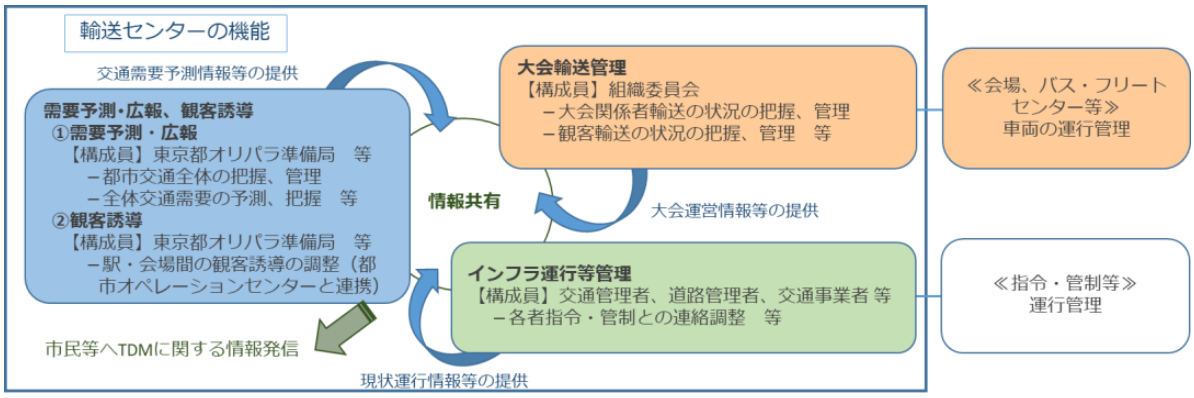


図 5-3 輸送センターの機能

TROC の運営にあたってはマニュアルを策定し、それに基づき期間中の運営を実施した。業務内容については資料編 p.17 に示す。

5.1.2 輸送センターの運用体制

（1） 輸送センターの体制

輸送センターは、輸送センター長の指揮のもと、各部門が協力して運営した。

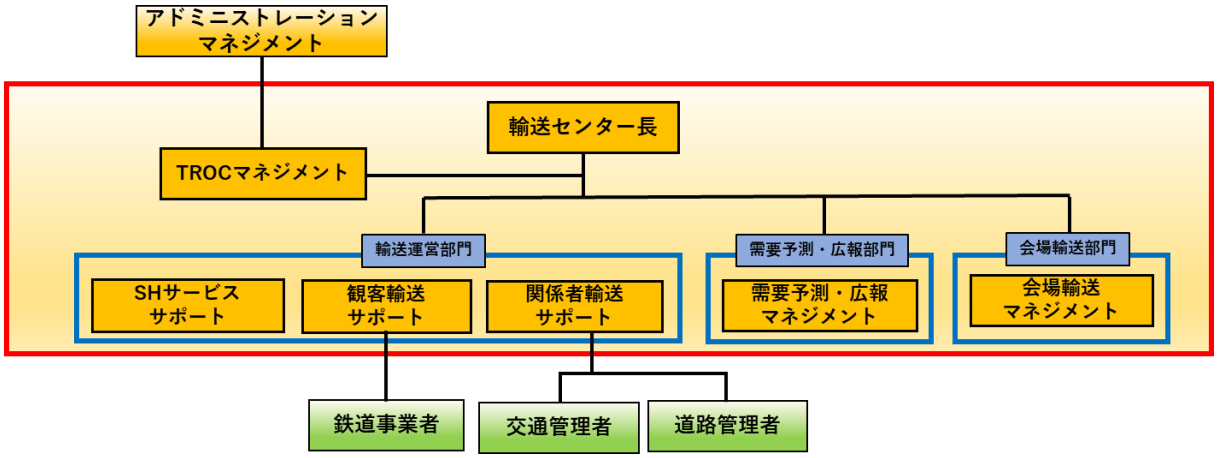


図 5-4 輸送センターの体制

（2） 業務分担

輸送センターは、各チームがそれぞれの役割を担い、運営を実施した。

表 5-1 輸送センターの業務分担

チーム名	役割
TROC マネジメント	TROC 内の各チームを統括し、MOC と連絡調整（MOC アップデート会議に向けた資料作成等）を行うとともに IOC/IPC TRA 担当、内閣官房等とも連携する。
SH サービスサポート	ステークホルダーや TROC 内の各実務チームと連携し、輸送サービスの調整を行う。
観客輸送サポート	鉄道事業者や COC と連携し、鉄道運行情報の共有やラストマイル変更に関する調整を行う。 ※無観客化に伴い、観客輸送チーム、鉄道事業者リエゾンの体制は大幅縮小した。
関係者輸送サポート	高速道路会社や警察及び BOC（バスオペレーションセンター）、FOC（フリートオペレーションセンター）と連携して、大会ルートを管理し、大会関係者車両への影響の把握・対応を行う。
需要予測・広報マネジメント	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。
会場輸送マネジメント	各会場輸送オフィスの管理を行うとともに、地方 TROC からの報告を受け、指示を行う窓口となる。

5.1.3 輸送センターの訓練

大会本番時に、選手をはじめ大会関係者ならびに観客の輸送を確実に行うため、各チームのオペレーションの検証・改善、職員の能力向上を図ることを目的に、訓練を実施した。

訓練実績については資料編 p.18 に示す。

表 5-2　輸送センターの訓練の体系

項目	実施形態
Troc Top Simulation eXercise：シミュレーション訓練	本番環境下において、訓練シナリオに対するオペレーションを実践
TT：テーブルトップ訓練	様々な事象に対するオペレーションを確認（机上演習）
SD：ショートディスカッション	各チームのオペレーション、情報連携などを議論
テストイベントを活用した訓練	大会直前の予行演習、選手輸送に関するVGMへの引き継ぎ体制を確認
他FAとの訓練	台風、テロ等のコンティンジェンシーに関する訓練 （MOC等のシミュレーション訓練に参加）

5.1.4 輸送センターの運用実績

輸送センターは、7 月 7 日から 9 月 8 日までの間稼働し、輸送のサービスレベルに係る調整や広報業務、輸送状況のモニタリングを行い、輸送障害が発生した場合には必要なオペレーションを実施した。大会期間中は 24 時間体制で交通状況等を常時モニタリングするとともに、事故や渋滞等が発生した場合には、ステークホルダーの輸送に遅延が生じないよう運行オペレーション等の調整を行った。

（1）　輸送センターのオペレーション業務（通常時）

輸送センターでは、各チームが常に TROC システム及びバス・フリート動態管理システム、JARTIC 等の各種 HP のモニタリングを行い、輸送状況の把握に努めた。また、必要に応じて、選手村や競技会場等の現場へ応援に赴き、情報収集を行った。

（2）　輸送センターのオペレーション業務（イレギュラー事象発生時）

ORN/PRN 上での事故等の第一報はリエゾンを通じて関係機関から連絡があり、主に関係者輸送サポートチームが TROC 内に周知した。関係機関等と密に情報連携を図り、オペレーションを遂行した。

事故等が発生した場合には、必要に応じ、緊急時の対応として代替ルートを設定した。代替ルートはオリンピック大会期間に 6 回、パラリンピック大会期間に 1 回運用した。

道路以外の会場等におけるイレギュラー事象は、他 FA が ITS（イシュートラッキングシステム(事案管理システム)）へ登録することが多く、TROC マネジメントチームが輸送事案や自動車事故等を確認した。また、TROC 各チームを通じて情報収集にあたり、オペレーションを遂行した。

5.2 交通需要マネジメント（TDM）

5.2.1 TDM の概要

東京 2020 大会の開催に当たっては、大会関係者や観客の輸送を円滑に実施するとともに、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った。そのため、交通需要の抑制、分散、平準化が重要であり、人の流れとモノの流れの行動の変化を促す交通需要マネジメント（TDM）の取組を行った。大会の成功に向け、多くの企業や個人に TDM への理解と協力を得るため、経済界や業界団体等及び東京都、国、組織委員会等の多様な主体が一体となり、「2020TDM 推進プロジェクト」を立ち上げた。2020TDM 推進プロジェクトを通じて、更なるテレワーク、時差出勤、物流の効率化等の導入と定着を図る取組を進めた。

また、モノの流れに対する TDM（物流 TDM）の促進については、荷主から配送業者まで一体となったサプライチェーン全体での取組が不可欠であるが、中小企業や個人事業主等への周知に課題があることから、中小企業や個人事業主を対象に物流 TDM の周知に特化した「2020 物流 TDM 実行協議会」を設立した。

5.2.2 2020TDM 推進プロジェクト

（1） 取組の概要

東京都、内閣官房及び東京 2020 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。

2020TDM 推進プロジェクトでは、以下の取組を行った。

- TDM 推進に向けた企業向け説明会やセミナーの実施
- ホームページ（HP）による大会輸送等に関する情報発信
- 東京 2020 大会に向けた取組みへの賛同者として HP に協力者（団体）名・参加企業名を掲載
- 大会時の取組に向けた個別コンサルティングの実施
- TDM 推進に向けた大会関連情報に関するメールマガジンの配信
- 大会輸送影響度マップや、大会時の遅延等を想定した所要時間・経路探索システム等の提供
- 2020 アクションプランの作成支援
  （2020 アクションプラン簡易作成ツール、TDM ハンドブックの提供）
- 団体・企業の取組（2020 アクションプラン）の HP の掲載
- 物流及び人流に係るご協力のお願い文書の発出
- リアルタイムの混雑状況及び翌日の混雑予報の発信
- ナビアプリ・地図サイト等でのサービス提供

また、2020TDM 推進プロジェクトは、テレワーク・時差 Biz とともに、「スムーズビズ」※として一体的に推進した。

※スムーズビズ

快適な通勤環境や企業の生産性の向上を図り、すべての人が生き生きと働き、活躍できる社会を実現するための、新しいワークスタイルや企業活動の東京モデル。東京都は、「テレワーク」、「時差 Biz」、「東京 2020 大会時の交通需要マネジメント（TDM）」などの取組を「スムーズビズ」と称して一体的に推進。

スムーズビズの主な取組については、第 5 章に示す。

（2） 取組の経緯

2020TDM 推進プロジェクトの主な取組の開始時期は以下のとおりである。

表 5-3 主な取組の開始時期（2020TDM 推進プロジェクト）

時期	内容
2018 年 8 月 8 日	2020TDM 推進プロジェクト発足 2020TDM 推進プロジェクトへの参加登録の開始
2018 年 10 月 12 日	ホームページ、メールマガジンでの情報提供の開始
2019 年 1 月 25 日	都庁 2020 アクションプラン（Step1）公表
2018 年 11 月 29 日	企業向け説明会、個別コンサルティングの開始

2020TDM 推進プロジェクト発足式では、参加団体によって共同宣言が行われた。

表 5-4 2020TDM 推進プロジェクト発足式参加団体

発足式参加者
国、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、 一般社団法人日本経済団体連合会、日本商工会議所、東京商工会議所、 公益社団法人経済同友会、オリンピック・パラリンピック等経済界協議会

共同宣言

・東京 2020 大会は、世界有数の成熟都市で開催され、大会の成功には、円滑な大会輸送の実現と経済活動の維持との両立が必要不可欠である。この実現に向け、東京都、国、東京 2020 組織委員会ならびに、経済界等が一体となり、交通需要マネジメント（TDM）を強力に推進していく。

・東京都、国、東京 2020 組織委員会は、大会時の混雑情報の提供や、気運醸成等に努めるとともに、業界団体等の参画を呼びかけ、TDM 推進の輪を広げていく。

・経済界は、より多くの企業が、大会期間中における事業を継続させるための計画づくりと実施が図られるよう、情報発信やセミナー等の啓発活動に努める。

・「2020TDM 推進プロジェクト」は、大会期間中の交通量の低減に向け、人の流れについては雇用主に、物流面での工夫は、荷主の理解と行動を求める等、企業や市民が共に TDM を進めることができるよう、活動を拡げていく。

・この活動により、働き方や物流における、商慣習や流通の改善に向けた相互理解や、市民の協力が得られやすい環境づくり等を図ることで大会を成功に導き、新しい交通のあり方をレガシーとして残していく。

2018 年 8 月 8 日
2020TDM 推進プロジェクト

（3） 取組の結果

2020TDM 推進プロジェクトへの参画は、2021 年 9 月 5 日現在（受付終了）で、910 団体、52,202 社・事業所にのぼり、多くの団体・企業において TDM にご協力いただいた。

2020TDM 推進プロジェクト内の主な取組の結果は、次項以降に示す。

（4） 企業向け説明会

① 取組の概要

東京 2020 大会時の交通状況についての理解や混雑回避に向けた準備を促すため、主に東京圏、圏央道の内側エリアの企業等を対象に、業界団体等の協力を得ながら企業向け説明会を実施した。説明会では、大会時の交通の見通しや交通対策等、大会輸送に関する最新情報について説明するとともに、テレワークや物流対策に関する助成金等の支援策について情報提供をした。また、大会時には東京港の混雑が予想されることから、物流に関する情報提供に関しては、港湾局と連携しながら説明会を実施した。

特に 2019 年度は、TDM の認知度を上げ、各企業に、大会時の交通状況や対策の必要性について知っていただくため、重点取組地区ごとのエリア別説明会や、企業の取組度合いに合わせた様々な説明会（企業の取組事例の紹介や 2020 アクションプラン策定に向けた解説、対策先行企業を講師に迎え、取組への課題解決に向けたポイントのご紹介等）を企画・実施した。

業界団体等向け説明会では、企業向け説明会の内容に加え、各業界団体の要望に応じた説明を行った。例えば、物流業界では、荷主となる業種（製造、小売・卸）や事業者等で構成される業界団体が主催する説明会や研修会に参加し、サプライチェーン全体で取り組んでいただきたい事柄等も説明した。また、2019 年度は、農林水産省及び経済産業省、国土交通省と共に、各省とつながりのある団体に大会時の交通の見通し等の説明と、取組へのご協力のお願いをした。2020 年 11 月と 2021 年 3 月には連名で「物流に関わるご協力のお願い」の文書を発出した。

なお、2019 年度までは会場型（対面）で実施していたが、新型コロナウイルス感染症拡大の状況を踏まえ、2020 年度以降は Web（オンライン）を活用し、リアルタイム配信や、いつでも視聴できるよう説明動画を作成する等、ホームページのコンテンツ充実を図った。

② 取組の結果

企業及び業界団体向け説明会は約 600 回実施した。主な説明内容は以下のとおりである。

表 5-5 主な説明内容

時期	内容
2018 年度	・大会輸送と企業活動との両立に向けて
2019 年度	・大会輸送と企業活動との両立に向けて、東京 2020 大会時の円滑な港湾物流確保に向けたお願い ・重点取組地区ごとの説明会等
2020 年度	・大会輸送に関わる検討状況、東京港における大会への取組
2021 年度	・大会輸送について、東京港における大会への取組

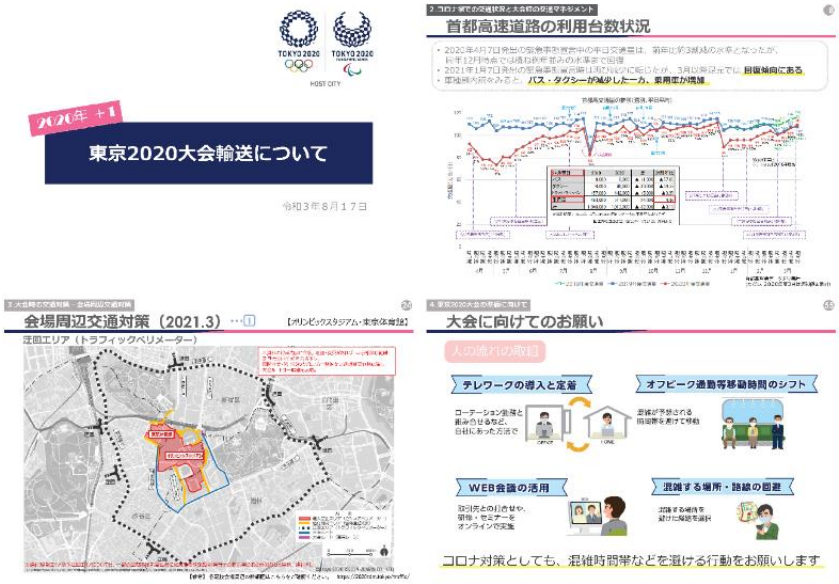


図 5-5 企業向け説明会資料（一部）



図 5-6 企業向け説明会の実施風景

2019 年 2 月 18 日の企業向け説明会（日本経済団体連合会と共催）には小池都知事が出席

（5） 2020TDM セミナー

① 取組の概要

2020 年度は、コロナ禍において、大会時だけでなく、コロナ禍での社会変化や環境問題等にも参考となる情報を提供するため、企業向け説明会に加えて、コロナ禍にも役立つテーマでセミナーを実施した。セミナーでは、物流の効率化やマーケティング、テレワークに関する企業の取組等、コロナ禍にも役立つテーマを取り上げた。講師として、学識経験者や実務を担当されている方等に登壇いただいた。

なお、感染症対策としてオンライン開催とし、後日ホームページにも配信動画を掲載した。

② 取組の結果

2020TDM セミナーの開催状況及びセミナーでの登壇者は以下のとおりである。

表 5-6 2020TDM セミナーの開催状況

開催日時	テーマ	登壇者（敬称略・肩書は登壇当時）
第 1 回 2021 年 2 月 24 日	コロナ禍における生活者の意識や行動の変化からみるマーケティングや物流の展望	小々馬敦（産業能率大学 経営学部教授） 苦瀬博仁（流通経済大学 流通情報学部教授）
第 2 回 2021 年 4 月 28 日	ＰＥＴボトルの流通から紐解くライフスタイルの変化	白石和弘（一般社団法人全国清涼飲料連合会 自販機部長兼広報部長） 原田雄一（公益財団法人横浜市資源循環公社 課長補佐）
第 3 回 2021 年 6 月 17 日	二者択一？テレワークか出勤か ～働く上での新しい日常との付き合い方～	内田眞（内田建設株式会社 代表取締役） 山本聡一（一般社団法人ビズ・ディスタンス協会 理事）

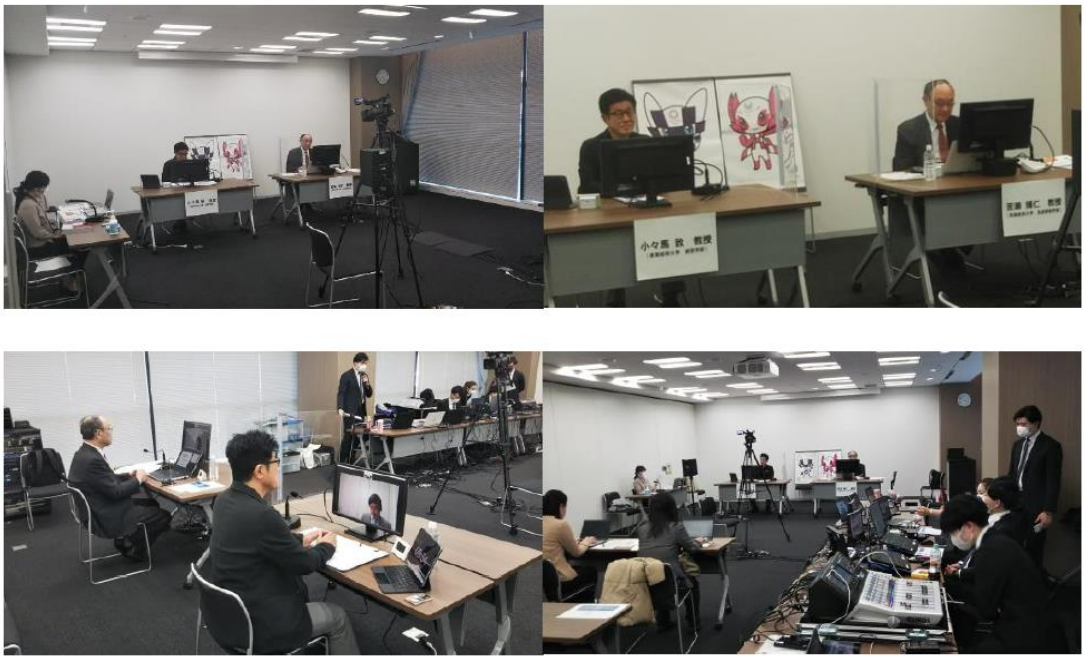


図 5-7　2020TDM セミナーの実施風景（会場）



図 5-8　2020TDM セミナーの実施風景（WEB 画面）

（6） 個別コンサルティング

① 取組の概要

企業等に TDM の取組を実施していただくため、各社の事情や課題に応じた具体的なアドバイスを行う個別コンサルティングを実施した。個別コンサルティングでは、「大会輸送影響度マップ」や、「大会時の遅延等を想定した所要時間・経路探索システム」を用いて、大会時の従業員の通勤への影響や、取引先への配送の影響等について説明し、移動経路や時間に関するアドバイスをするとともに、取組内容についても提案した。また、要望のあった企業等には、大会輸送や交通対策に関する個別説明会や、大会輸送に係る情報提供も行った。

② 取組の結果

個別コンサルティングは約 3,800 回実施した。個別コンサルティングの実施状況は以下のとおりである。個別コンサルティングはコンサルティング会社に委託し実施した。

表 5-7 個別コンサルティングの実施状況

時期	内容
2018 年度	企業説明会後に、ブースを設けて個別コンサルティングを実施した。
2019 年度	相談員の派遣を主に行っていたが、企業等からの要望に応じて電話等による個別コンサルティングも実施した。
2020 年度以降	感染症対策として、電話や WEB 等による個別コンサルティングを実施した。なお、企業の要望に応じて、相談員の派遣も行った。

（7） 大会輸送影響度マップと経路探索システム

企業等が大会期間中の混雑回避に向けた準備をするため、大会時に交通対策を何も実施しない場合、どのような交通状況になるかということを示した「大会輸送影響度マップ」や、任意の出発地・目的地と時間帯を指定すると、大会時に交通規制が行われた状況下で、通常時に比べて、どれくらい所要時間を要するかがわかる「所要時間・経路探索システム」を提供した。こうしたツールを用いて、例えば、配送ルートをどのように計画すれば効率的か、通勤時間をどのように変更すれば影響が小さいか等、大会が及ぼす企業活動への影響を最小限に抑える検討に活用いただいた。

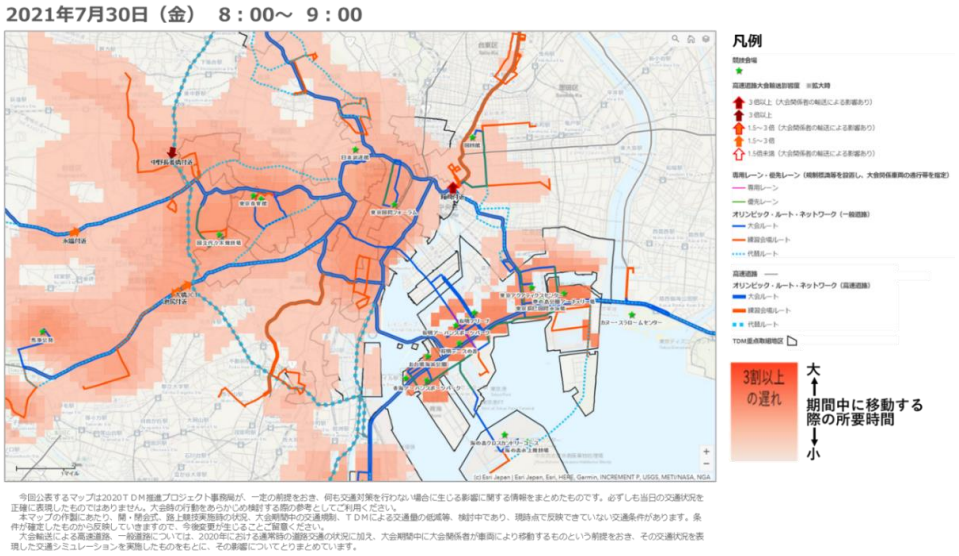


図 5-9 大会輸送影響度マップ（道路）



図 5-10 大会時の遅延等を想定した所要時間・経路探索システム

（8） メールマガジン

① 取組の概要

大会輸送や交通対策に関する最新情報を提供するため、2018 年 10 月から 2020TDM 推進プロジェクト協力団体・参加企業に向けて随時メールマガジンの配信を行った。コロナ禍前は、大会輸送の最新情報や、説明会情報等、TDM 推進に向けた情報を主に配信していたが、コロナ禍では、加えて、感染症対策にも役立つ情報も提供した。

大会前は大会輸送に関する最新情報等が発表される度に配信を行った。大会期間中は土日を含めて毎日、明日の混雑予報や交通規制に関する情報を配信した。

② 取組の結果

メールマガジンは合計で 150 回の配信を行った。

表 5-8 メールマガジンの配信数と主な内容

時期	回数	内容
2018 年度	10 回	・専用 HP 開設、東京 2020 大会概要等、最新情報を適宜配信
2019 年度	52 回	・夏の交通マネジメント試行に向けたお知らせ、会場周辺の交通対策の情報、都庁 2020 アクションプランの取組内容、東京港コンテナターミナルのゲートオープンの時間拡大、企業向け説明会の開催案内等、最新情報を適宜配信
2020 年度	23 回	・交通対策の情報、企業向け説明会・セミナー案内、テレワーク導入に向けた支援施策、新型コロナウイルス感染症対策についての事業者向け支援策のまとめ等、最新情報を適宜配信
2021 年度	65 回	・開閉会式時の交通規制や交通対策の内容等の情報、企業向け説明会・セミナー案内等、最新情報を適宜配信 ・大会期間中は、明日の混雑予報や交通規制情報を毎日配信

メールマガジンの配信例は資料編 P.19 に掲載する。

（9） 2020 アクションプラン

① 取組の概要

東京 2020 大会時には交通混雑が予想されるため、団体・企業等に企業活動を維持するための方策「2020 アクションプラン」を策定していただき、大会に備えていただくようにお願いした。

各団体・企業に 2020 アクションプランを策定していただくにあたって、企業活動に伴う人及び物の移動についての把握や、大会時に想定される活動への影響の洗い出し、取り組めそうな項目の抽出、いつ、どのくらいの規模で、どの部署が実施するのか、作成ステップを示すことで取組推進を図った。また、アクションプラン作成のための支援策として、「2020 アクションプラン作成支援簡易ツール」や「TDM ハンドブック」の配布、個別コンサルティングの活用の呼びかけを行った。

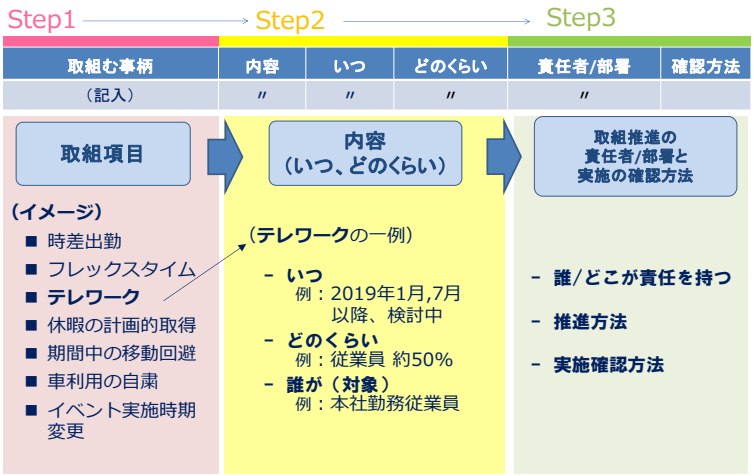


図 5-11 アクションプラン策定の 3 つの Step

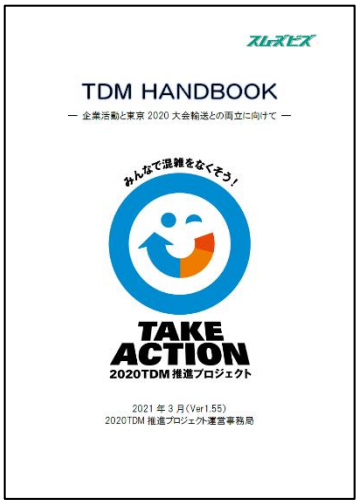


図 5-12 TDM ハンドブック

② 取組の経緯

都庁 2020 アクションプランとして、業務に関わる交通を洗い出し、取り組むべき項目を抽出し、2019 年 1 月に公表した。同年 4 月には、具体的な取組内容・規模、実施期間の設定をしたうえ、同年 7 月に取組を推進する部署等と実施の推進・確認方法を決定した。その後も、試行の結果や感染症対策等に対応した更新を行った。

都庁 2020 アクションプランの詳細は資料編 p.20 に、都庁 2020 アクションプランに関して説明、調整を行った関係者は資料編 p.23 に示す。

なお、国においても都と同様に、省庁自らの取組を示した上で、企業等に対する協力依頼を幅広く行うなど、国や都をあげて呼びかけを行った。

③　取組の結果

大会期間中の職員のテレワーク実施率は約 7 割（本庁職員の 1 日平均）であったほか、備品、コピー用紙等の納品時期の変更やペーパーレスの推進により、期間中の納品回数や本庁のごみ搬出量を約 4 割削減した。また、期間中の工事については、約 8 割の工事において、車両の搬入回数の減等の取組を実施したほか、本庁の庁有車利用も、オンライン会議への変更等により、約 4 割削減した。

大会のレガシーとして、災害時や大規模イベント等での行動計画策定等に活用できるよう、今回のノウハウを共有していく。

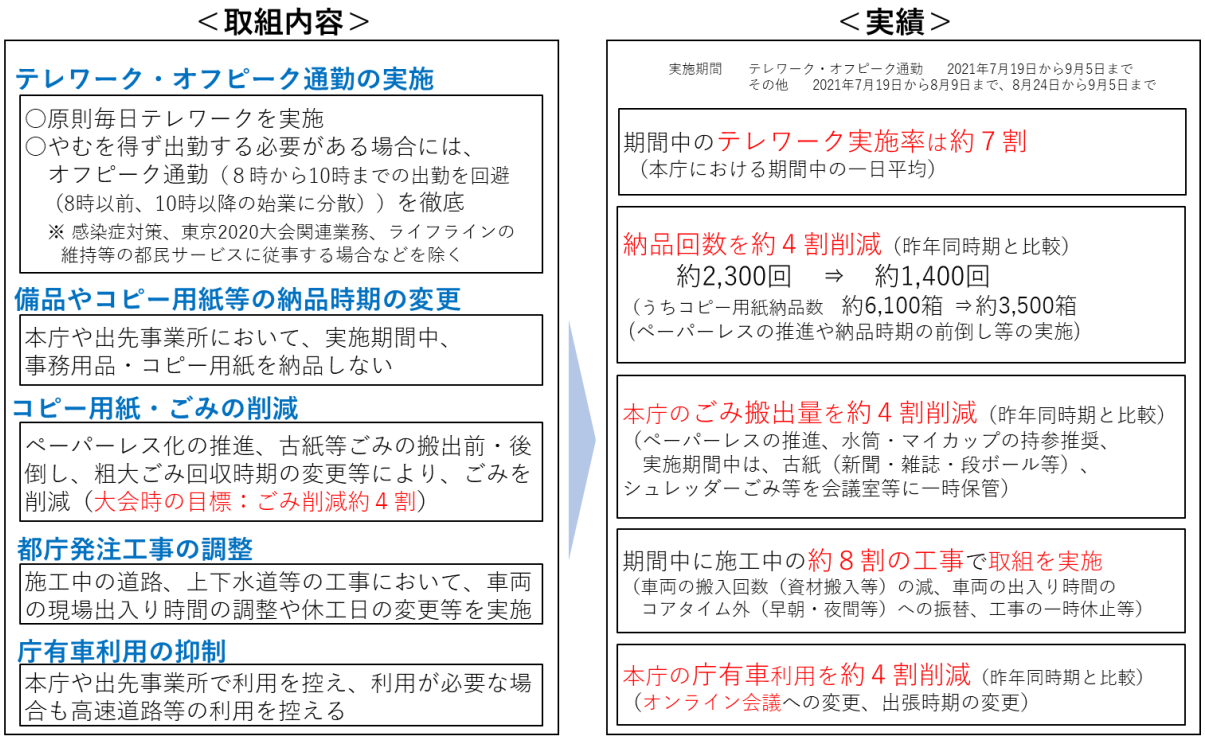


図 5-13　都庁 2020 アクションプラン【主な取り組み内容と実績】

（10） 工事調整

① 取組の概要

工事の車線規制等による交通混雑を最小限に抑えるため、都庁発注工事の発注時期の調整や工事車両等の削減について取組方針を策定し、全庁で取り組むとともに、国や他の自治体などの他、70 を超える民間工事の発注者、工事受注者の団体などに広く工事調整への協力を依頼した。

② 取組の経緯

2019 年 4 月に工事調整の取組方針の公表を行ったあと、大会輸送計画や大会日程の変更に合わせて取組方針を更新し、その都度、国や他の自治体、建設業団体等に協力の依頼を行った。また、取組の周知のため、説明会やチラシの配布などを行った。

③ 取組の結果

都庁発注工事については、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した。工事調整の取組が必要なエリアは細分化し、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の中止等を行った。大会期間中には、施工中の約 8 割の工事で、車両の搬入回数（資材搬入等）の減、車両の出入り時間のコアタイム外（早朝・夜間等）への振替、工事の一時休止等の取組を実施した。

工事発注者（公共・民間）や受注者に対しては、都庁発注工事の取り組み方針を基に、路上工事の抑制を依頼した。

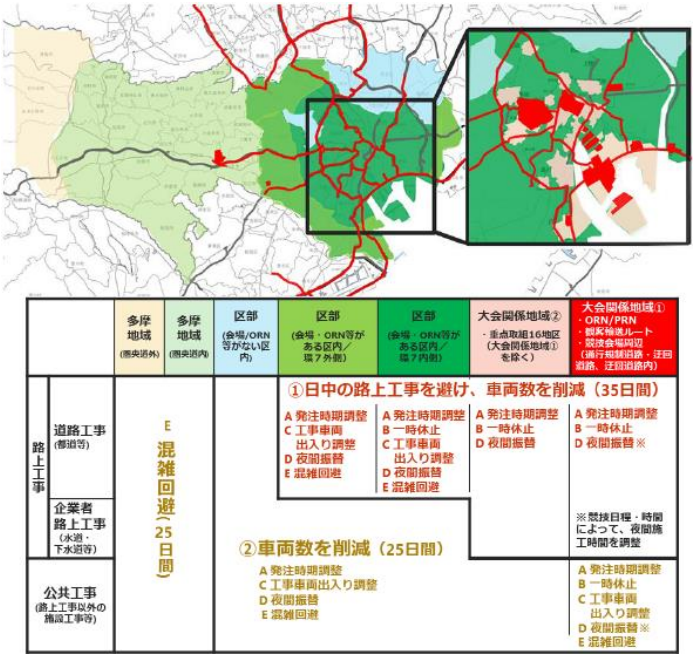


図 5-14 都庁発注工事の調整対象地域と取り組み

5.2.3 2020 物流 TDM 実行協議会

（1） 取組の概要

前項の 2020TDM 推進プロジェクトでは業界団体や大企業に対して、物流に係る協力のお願い文書の発出や説明会等を実施してきたが、上位団体に属していない個人事業主、中小企業等への認知が進んでいないという課題が見られた。また、2019 年に実施したスムーズビズ推進期間（2019 年 7 月 22 日～9 月 6 日）の取組結果では、大会時に物流対策を実施する予定の企業が 6 割、実施予定のない企業が 4 割であり、実施予定のない企業の約 8 割が 100 人以下の中小規模の企業であった。中小企業等に対し、物流 TDM の更なる周知と推進が必要であることから、国、経済団体、士業団体、東京都及び組織委員会等、実務担当者で構成される「2020 物流 TDM 実行協議会」（以下「協議会」という。）を 2020 年 1 月に設立した。

なお、協議会の立ち上げにあたり、事前に準備会を発足し、構成メンバーの協議を行った。準備会の関係者は以下のとおりである。

表 5-9 関係者一覧（2020 物流 TDM 実行協議会準備会）

関係者
国土交通省、農林水産省、経済産業省、東京 2020 オリンピック・パラリンピック組織委員会、株式会社交通総合研究所、株式会社日通総合研究所

協議会設立後は、物流 TDM の理解促進のため、業種業態別の実態に合った取組内容や周知方法等を議論し、以下の取り組みを行った。

- ホームページの設立・運営
- 中小企業や個人事業主向けの広報物の作成
- オペレーターの設置
- 専門家コンサルティング、勉強会、中小企業診断士による個別相談
- 物流効率化の取組に意欲的な企業の認定及び表彰
- web セミナー等による好事例の周知活動
- 物流 TDM 対策の効果検証（アンケート）

（2） 取組の経緯

2020 物流 TDM 実行協議会は、2019 年に準備会を開催し、2020 年以降に総会を計 7 回開催した。なお、各回の開催状況は資料編 p.24 に示す。

（3） 協議会ホームページ

① 取組の概要

物流 TDM の取組を詳細に紹介したホームページを 2020 年 3 月より設立・運営した。ホームページの更新は、物流 TDM 対策の取組状況や作成した周知物、好事例認定等に合わせ、随時行った。

ホームページでは、以下のコンテンツを掲載した。

・業種ごとの取組事例（動画含む）
・個別コンサルティング・勉強会の案内及び申込
・web セミナーの案内及び申込
・物流 TDM 協議会公表資料
・荷主向け文書



図 5-15 協議会ホームページ

② 取組の結果

ホームページの更新状況は以下のとおりである。

表 5-10 ホームページの更新状況

時期	内容
2019 年度	協議会ホームページを開設（3 月）
2020 年度	物流 TDM 対策の取組状況や作成した周知物等に合わせて更新 （全般的なページ構成の更新 3 回程度、詳細部分の更新 20 回程度）
2021 年度	物流 TDM 対策の取組状況や好事例認定等に合わせて更新 （全般的なページ構成の更新 2 回程度、詳細部分の更新 20 回程度）

（4） 周知物の作成・配布

① 取組の概要

物流 TDM に関するチラシを中小企業向けと商店街向けの 2 パターン作成し、配布した。また、周知効果を高めることを目的として、クリアファイル、マルチケース、ポケットティッシュを制作し、チラシ等とあわせて配布した。

2019 年度は都内約 70 万社を対象にメール便やポスティングを実施した。2020 年度は経済情勢を考慮し、中小企業診断士を通じて周知活動を行った。2021 年度は配布範囲を再検討し、協議会委員や競技会場周辺の商店街振興組合、都内自治体等の協力を得て、中小企業・個人事業主や競技会場周辺の商店街等に配布を行った。

物流ＴＤＭ 配布物一覧

チラシ （A３サイズ）	啓発グッズ		
	ポケットティッシュ	クリアファイル （A４サイズ）	マルチホルダー
○ デザイン（表面）  ○ デザイン（裏面） 	○ ティッシュ内チラシデザイン 	○ デザイン（表面）  ○ デザイン（裏面） 	○ デザイン（閉じ・表面）  ○ 展開図 

図 5-16 配布物一覧

② 取組の結果

チラシの配布状況は以下のとおりである。

表 5-11 チラシの配布状況

時期	配布数等
2019 年度	・商店街向け 100,000 部、中小企業向け 1,050,000 部、 ・3 月 18 日(水)から 24 日(火)まで、重点取組地区の一部で 43,000 箇所、圏央道内側エリアで 557,000 箇所（通常返品含む）を配布 ・大会延期発表を受け 3 月 25 日に配布を全て中止
2020 年度	・デザインを更新 ・飲食店・小売店向け、製造業・メーカー向け、卸売業者向け、運輸業者向け 各 500 部印刷
2021 年度	・デザインを更新 ・10,000 部印刷

また、協議会委員に協力いただき、各団体のホームページや広報物へチラシ等の掲載を行った。

グッズは、クリアファイル 25,000 枚、マルチケース 45,000 枚、ポケットティッシュ 10,000 個を制作し、2021 年度までに配布を行った。主な配布先は以下のとおりである。

表 5-12 チラシ、グッズ等の主な配布先

区市町村		商店街			協議会委員
千代田区	日野市	銀座ナイン出店者会	松濤文化村ストリート商店会	杉大門通り商店街人気会	東京都中小企業振興公社
中央区	東村山市	銀座花椿通り会	神宮前二丁目商和会	左門町振興会	東京都中小企業団体中央会
港区	国分寺市	室町大通会	青山キラー通り商店会	大京町商店会	東京都商店街振興組合連合会
新宿区	国立市	日本橋北詰商店会	千駄ヶ谷大通り商店街振興組合	信濃町商店振興会	東京ビルヂング協会
文京区	福生市	日本橋二丁目通町会商店会	東急本店前商店会	若葉三丁目商店共栄会	全日本トラック協会
台東区	狛江市	八重洲一丁目商店会	南新宿商店会	四谷駅前新道会	関東トラック協会
墨田区	東大和市	日本橋三丁目西町会商店会連合会	明治通りプラタナス振興会	荒木町商店会	東京都トラック協会
江東区	清瀬市	東京中央大通会	明治通り宮下パーク商店会	新宿区商店会連合会事務局	東京都トラック協会
品川区	東久留米市	銀座数寄屋通り会	歌舞伎町商店街振興組合		東京都社会保険労務士会
目黒区	武蔵村山市	銀座1-4丁目並木通り会	新宿三光商店街振興組合		東京都中小企業診断士協会
大田区	多摩市	松屋通親交会	新宿マンモス通り商栄会		東京税理士会
世田谷区	稲城市	銀座すずらん通り商店会	新宿大通商店街振興組合		銀行・信用金庫・信用組合
渋谷区	羽村市	銀座六丁目すずらん通り会	新宿要通り共栄会		東京きらぼしフィナンシャルグループ
中野区	あきる野市	銀座西並木通り会	新宿東口商店街振興組合		その他
杉並区	西東京市	銀座みゆき通り美化会	末広通り商店会		首都高速道路株式会社
豊島区		茅場町商店会	三菱銀行横通り商栄会		「未来につながる物流」副賞
北区		八丁堀二八通商店会	新宿駅前商店街振興組合		東京2020大会関係施設
荒川区		新富商栄会	新宿文化街商店会		都庁各局
板橋区		港区商店街連合会	西新宿一丁目商店街振興組合		都立産業技術大学院大学
練馬区		豊洲商友会（協）	西新宿商興会		公益財団法人 東京都環境公社
足立区		豊洲シエルコート商店会	西新宿みのり商店会		東京都個人タクシー協会
葛飾区		豊洲市場商店会	十二社商店親睦会		日個連東京都営業協同組合
江戸川区		穏田商店会	西新宿商店会		東京都個人タクシー協同組合
八王子市		原宿神宮前商店会	元淀商店会		各種展示会等
立川市		原宿二丁目商店会	新宿広小路商店会		
武蔵野市		原宿表参道欅会	新宿成子商店街振興組合		
三鷹市		渋谷センター商店街振興組合	新宿西口商店街振興組合		
青梅市		渋谷駅前共栄会	花園町親交会		
府中市		渋谷駅東口商店会	新宿御苑前本通り商店会		
昭島市		渋谷宮益商店街振興組合	新宿御苑大通り会		
調布市		渋谷公園通り商店街振興組合	四谷一栄会		
町田市		渋谷青山通り商店会	四谷二丁目発展会		
小金井市		渋谷地下商店街振興組合	四谷三丁目商店街振興組合		
小平市		渋谷道玄坂商店街振興組合	四谷四丁目商交会		

（5） オペレーターの設置

① 取組の概要

配布したチラシや開設したホームページ等に関し、中小企業者等からの質問や相談に対応するため、電話、メール、FAX の番号又はアドレスを設定し、取次業務を行った。体制については、都内約 1,000,000 か所の中小企業者等への周知に対する問合せに対応できるものとした。

② 取組の結果

オペレーターでの対応件数は以下のとおりである。

表 5-13 オペレーターの対応状況

時期	対応・応答件数	主な意見
2019 年 3 月	220 件	オリンピック延期決定後にチラシが送られてくることへの意見 等
2020 年 4 月	20 件	厳しい意見があった一方、2021 年度も協力するという意見も寄せられた

（6） 専門家コンサルティング、勉強会、中小企業診断士等による個別相談の実施

① 取組の概要

各社の事情を踏まえた物流 TDM のコンサルティング、地域特性を踏まえた商店街単位の勉強会等を実施した。また、東京都中小企業診断士協会所属の診断士を通じて事業者にヒアリング形式でアンケートを実施し、事業者の物流に対する認識や疑問点等を伺った。

② 取組の結果

個別相談の実施内容及び件数は以下のとおりである。

表 5-14 取組の結果（専門コンサル、勉強会、中小企業診断士によるヒアリング）

時期	内容		
	専門コンサル	勉強会	診断士によるヒアリング
2020 年度	1 件	4 回（新宿 3 三丁目エリア商店街 2 回、下北沢一番街商店街 2 回）	42 件
2021 年度	30 件	7 回	61 件

（7） 物流効率化の取組に意欲的な企業の認定及び表彰

① 取組の概要

将来につながる効果的な物流施策の周知を目的とし、中小企業や商店街の事業者を対象に物流効率化に向けた意欲的・先進的な取組を募集し、「未来につながる物流」として認定・表彰した。

募集条件、内容は以下のとおりである。

募集条件：(1)2020TDM 推進プロジェクトに登録していること
(2)次のア～エのいずれかに該当する者
ア 中小企業者（会社及び個人事業主）
イ 一般財団法人、一般社団法人、特定非営利活動法人（NPO 法人）
ウ 中小企業団体等
エ 商店街、商店街の連合会、商工会、商工会の連合会、商工会議所
募集内容：過去 3 年以内に実施又は大会終了までに実施する予定の大会に資する物流効率化の取組
募集期間：2021 年 5 月 25 日～6 月 21 日

② 取組の結果

応募のあった 14 件の取組について、「未来につながる物流」として認定した。また、認定企業の内、特に優れた 5 件について 2021 年 7 月 7 日に知事表彰を行った。



図 5-17 表彰式の様子（都庁第一本庁舎 7 階ホール）[1]

表 5-15 「未来につながる物流」認定及び表彰団体一覧（五十音順）

	企業・団体名	業種	取組概要
1	株式会社アップクオリティ	運送業	・旅客用高速バスを活用した貨客混載による地域特産物の輸送 ・独自の保冷ボックスや専用IoT端末により、３温度帯と輸送中の品質管理を実現
2	株式会社ゲイト	飲食業・漁業・水産加工業	・物流拠点の整備及び店舗への他品目をまとめた一括自社配送
3	新宿EAST魅力あふれる街創り有志懇談会	―	・地域ルールによるエリア内自動車交通量の低減 ・大規模開発に合わせたエリア別共同荷捌き場の整備の検討等
4	株式会社ミノダ	製造業・メーカー	・注文システムのオンライン化 ・顧客と加工工場を直接つなげる物流システムの転換による配送台数の削減
5	株式会社NTSロジ	運送業	・共同配送による積載率改善 ・静脈物流の活用した食品廃棄物の回収、肥料化、配送等の循環型物流
6	株式会社オー・エス・エス	運送業	・訪日外国人向け手荷物国際配送サービスの実施
7	株式会社オカダヤ	小売業	・物流拠点整備及び店舗への一括自社配送 ・前倒し納品や輸送ルートの複数化を検討
8	共栄社化学株式会社	製造業・メーカー	・メーカー主導による近隣企業との共同配送（化学品等） ・上記に伴う配送台数の削減、積載率の向上
9	株式会社ケミロジ	運送業	・試薬及び理化学機器に係る共同配送
10	東京コンピュータシステム株式会社	情報通信業	・ペーパーレス、電子化に伴う郵便物、郵送頻度の削減 ・コピー用紙、文房具、コーヒー等の消耗品の事前発注等
11	ヤマト運輸株式会社・株式会社ライナフ・東急住宅リース株式会社	運輸業	・オートロック付きマンションへの置き配による非接触の推進及び再配達の削減
12	吉江社会保険労務士事務所	法律業	・業務のペーパーレス、電子化に伴う物量の削減 ・上記に伴う、宅配便の削減及び混雑時間帯を避けた時間指定、再配達の削減
13	株式会社ワールドサプライ①	運送業	・電子受領端末の導入による非接触の推進、 受領証等の削減に伴う紙の納品回数の削減、館内配送に係る荷下ろし時間の短縮
14	株式会社ワールドサプライ②		・午前・午後複数回行っていた集荷配送を、午前一回の配送と午後一回の集荷に集約

[1]左から、株式会社ゲイト、新宿 EAST 魅力あふれる街創り有志懇談会、苦瀬協議会会長、多羅尾東京都副知事、株式会社ミノダ、株式会社 NTS ロジ、株式会社アップクオリティ

（8） WEB セミナーの企画・開催

① 取組の概要

中小企業や個人事業主等を対象に物流 TDM に関する WEB セミナーを 2 回開催した。

② 取組の結果

WEB セミナーの開催状況及びセミナーでの登壇者は以下のとおりである。参加者は 2 回合計で 133 名だった。

表 5-16 WEB セミナーの開催状況

開催日時	表題	登壇者（敬称略）
第 1 回 2021 年 5 月 13 日	基調講演① 「戸越銀座商店街の コロナウイルス対策と これからの取組」	亀井哲郎（戸越銀座商店街連合会 専務理事）
	基調講演② 「東京 2020 大会輸送に係る検討状況について」	飯村一実（東京都オリンピック・パラリンピック準備局大会施設部 輸送課長）
	パネルディスカッション 「コロナ禍における中小企業の物流効率化～物流効率化を通じたサプライチェーンの互恵作用とは～」	大石正明（東京都中小企業診断士協会 城東支部長） 亀井哲郎（戸越銀座商店街連合会 専務理事） 五月女圭一（株式会社ゲイト 代表取締役） 苦瀬博仁（東京海洋大学名誉教授） 飯村一実（東京都オリンピック・パラリンピック準備局大会施設部 輸送課長）
第 2 回 2021 年 7 月 14 日	総評 「『未来につながる物流』の認定・表彰について」	苦瀬博仁（東京海洋大学名誉教授）
	事例紹介及び質疑応答 「表彰企業による事例紹介及び質疑応答」	株式会社アップクオリティ、 株式会社ゲイト、株式会社ミノダ、 新宿 EAST 魅力あふれる街創り有志懇談会、 株式会社 NTS ロジ



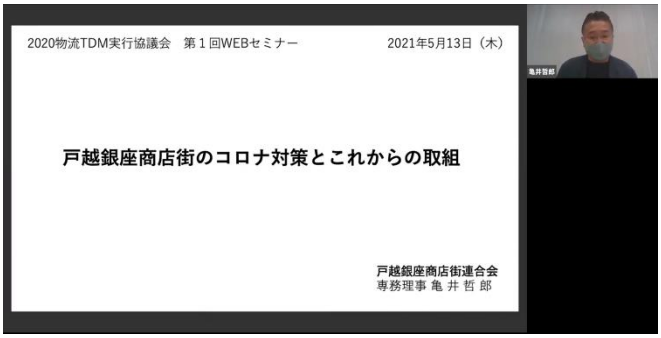


図 5-18 WEB セミナーの実施風景

（9） 物流 TDM 対策の効果検証（アンケート）

大会期間中及びその前後に実施する物流 TDM 対策について、定性的な検証を目的としてアンケート調査を行った。検証結果は協議会で報告及び審議し、大会後のレガシーとして引き継ぐこととした。

アンケート対象は、2020TDM 推進プロジェクト登録企業、WEB セミナー受講企業、コンサルティング等実施企業等、中小企業、個人事業主及び商店街等を対象とした。回答期間は 2021 年 9 月 13 日～10 月 7 日の 25 日間で、110 社に回答頂いた。回答頂いた企業のうちヒアリングが可能な企業 20 社について、電話又はメールで追加ヒアリングを行い、大会時の物流対策や課題等について詳細を伺った。なお。アンケートの実施結果については、6 章に掲載する。

5.2.4 スムーズビズ

（1） 取組の概要

東京都は、「テレワーク」、「時差 Biz」、「東京 2020 大会時の交通需要マネジメント（TDM）」などの取組を「スムーズビズ」と称して一体的に推進してきた。スムーズビズは、快適な通勤環境や企業の生産性の向上を図り、すべての人が生き生きと働き、活躍できる社会を実現するための、新しいワークスタイルや企業活動の東京モデルである。

（2） 取組の経緯及び結果

2018 年（平成 30 年）度より、都市整備局、産業労働局、オリンピック・パラリンピック準備局の三局が中心となってスムーズビズを推進してきた。三局に加えて、政策企画局、建設局、港湾局、交通局、総務局で交通戦略タスクフォースを構成し、都庁全体で大会に向けたスムーズビズや関連する事業を推進してきた。

2019 年（令和元年）度にはキックオフイベント（5 月）、総務省主催のテレワーク・デイズと合同での周知イベント（7 月）、スムーズビズ推進期間の設定（7 月から 9 月）、スムーズビズ推進大賞の表彰イベント（11 月）を実施した。その後もスムーズビズを通じた企業や団体への働きかけを実施したほか、夏や冬の期間設定による取組推進等を実施した。



図 5-19 スムーズビズキックオフイベント（2019 年（令和元年）5 月）



図 5-20 テレワーク・デイズ 2019＆スムーズビズ推進期間プレイベント（2019 年（令和元年）7 月）



図 5-21　鉄道事業者と連携した周知



図 5-22　スムーズビズ推進大賞表彰式（2019 年（令和元年）11 月）



図 5-23　スムーズビズポスター

（左：2019 年夏のスムーズビズ推進期間、右：2020 年冬のスムーズビズ実践期間）

5.2.5 東京港における円滑な物流機能確保に向けた取組

① 取組の概要

東京 2020 大会では、多くの競技会場が東京港周辺に配置された。このため、大会期間中は、交通混雑により東京港にトラックが着かない、貨物が配送先に届かない等の深刻な遅延のおそれがあり、大会運営と円滑な港湾物流を両立させるにはこれを緩和させる必要があった。

そこで、東京 2020 大会時の円滑な港湾物流の確保に向け、多くの大会関係車両が走行する日中を避けてコンテナターミナルに来場できるよう、東京港のコンテナターミナルにおける貨物の搬出入時間（ゲートオープン時間）の拡大を実施した。特に「深夜ゲートオープン」については全国で初めて実施した。

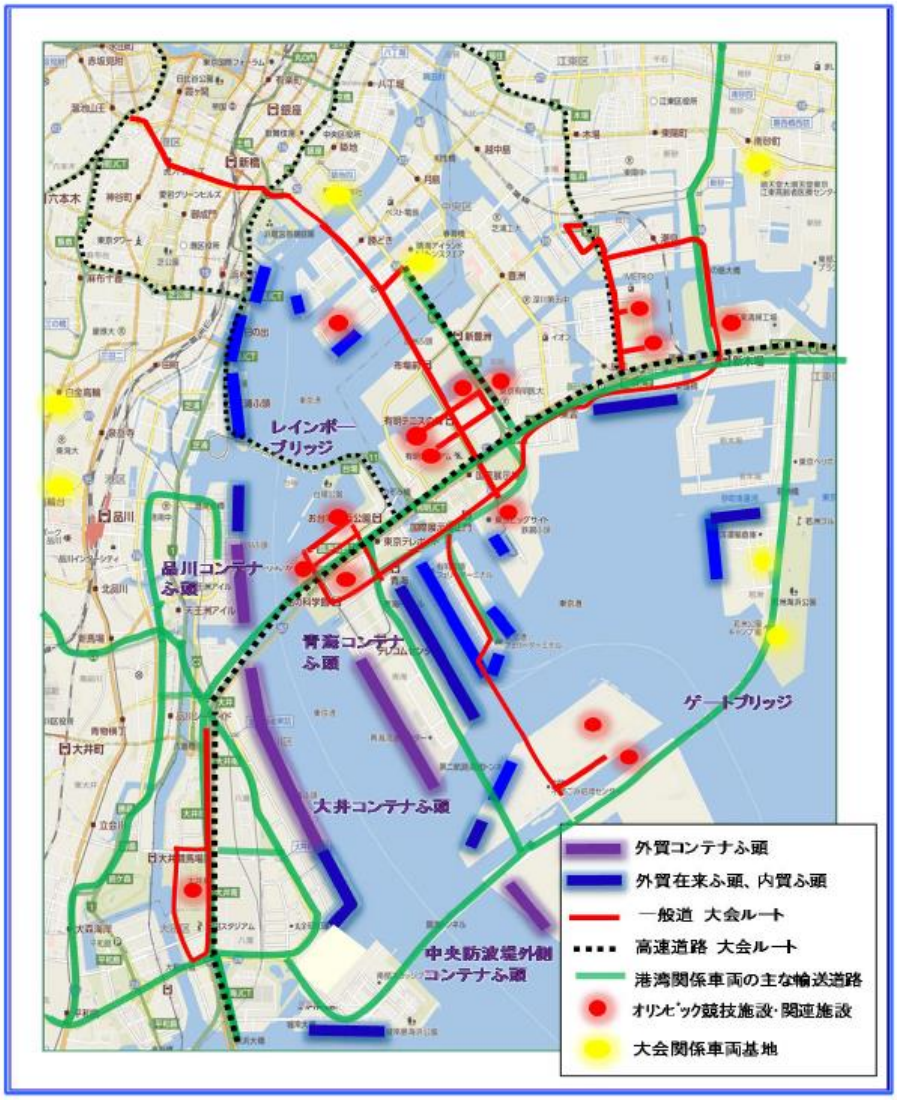


図 5-24 東京 2020 大会関連施設と東京港のふ頭位置図

② 取組の経緯

東京港における円滑な物流機能確保に向けた取組の経緯は以下のとおりである。

表 5-17 東京港における円滑な物流機能確保に向けた取組の経緯

時期	内容
2019 年 4 月 24 日～26 日 2019 年 5 月 7 日～9 日	GW 期間における交通混雑対策トライアル （ゲートオープン時間の拡大を実施）
2019 年 6 月 3 日	第 1 回 東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた円滑な港湾物流の確保のための連絡協議会
2019 年 8 月 19 日～23 日	スムーズビズ集中取組期間における交通混雑対策トライアル（ゲートオープン時間の拡大を実施）
2019 年 8 月 8 日	第 2 回 東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた円滑な港湾物流の確保のための連絡協議会
2019 年 12 月 20 日	第 3 回 東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた円滑な港湾物流の確保のための連絡協議会
2019 年 12 月 23 日～27 日 2020 年 1 月 6 日～10 日	年末年始期間における交通混雑対策トライアル （ゲートオープン時間の拡大を実施）
2021 年 5 月 18 日、19 日	ゲートオープン時間拡大トライアル （8:30～16:30→7:30～翌 4:00）
2021 年 7 月 14 日～16 日、 7 月 19 日～8 月 6 日、 8 月 24 日～9 月 8 日	大会期間中におけるゲートオープン時間拡大の実施

また、関係者と調整内容は以下のとおりである。

表 5-18 東京港における円滑な物流機能確保に向けた関係者との調整

関係者	調整内容
東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた円滑な港湾物流の確保のための連絡協議会 国土交通省港湾局、総合政策局、自動車局、 海事局、関東運輸局、関東地方整備局 東京都港湾局	大会に向けた円滑な港湾物流の 確保のための取組、対応方策の検討

③　取組の結果

大会期間においては以下のスケジュールで実施した。

早朝、夜間時間帯にゲートオープン時間を拡大することで、引取り時間が分散化され、日中時間帯に来場するコンテナ車を抑制した。

表 5-19　コンテナターミナルのゲートオープン時間の拡大　実施スケジュール

実施日	日数	時間
2021 年 7 月 14 日～7 月 16 日	3 日間	7：30～18：00
2021 年 7 月 19 日～8 月 6 日（土日祝日を除く）	13 日間	7：30～翌 4：00
2021 年 8 月 24 日～9 月 8 日（土日を除く）	12 日間	7：30～18：00

※翌 4 時 00 分は車両の受付終了時間

※18 時 00 分～翌 4 時 00 分は、予約車のみ受付

※通常のゲートオープン時間　8 時 30 分～16 時 30 分

表 5-20　前年との取扱本数比較

単位：本

	令和３年度	令和２年度	対前年比（増減）
総取扱本数	３０５,０１２	２９１,５２５	５%増
※1 早朝時間帯取扱本数	３０,０７３	１４,５１８	５１%増
夜間･深夜時間帯取扱本数	３２,５９５	１９,６８８	３９%増
※2 日中時間帯取扱本数	２４２,３４４	２５７,３１９	**６%減**

※１　令和２年度は、早朝ゲートオープンを実施した８ターミナルの合計本数
令和３年度は、ゲートオープン時間拡大に参加した１１ターミナルの合計本数

※２　日中時間帯：８時３０分から１６時３０分

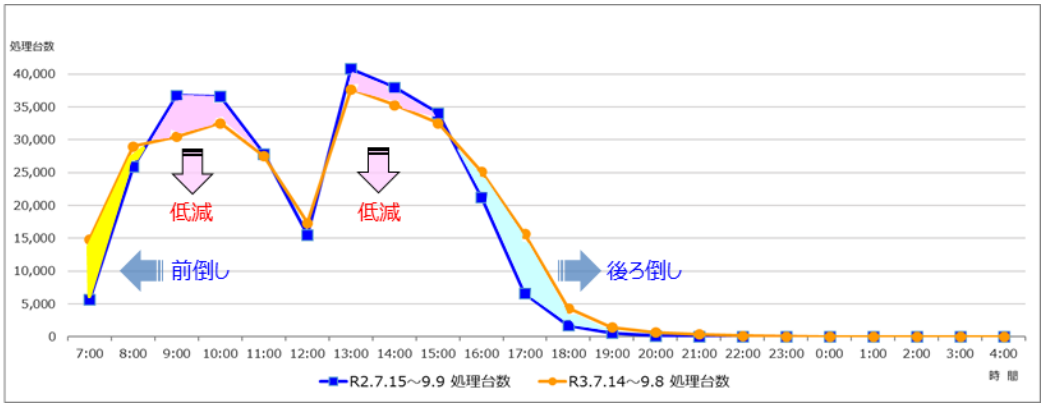


図 5-25　東京港全コンテナターミナルにおける 1 時間ごとのゲート取扱本数（対前年比）

5.2.6 TDM に関する周知

（1） TDM 広報

① 取組の概要

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の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という広報戦略が重要であることから、以下の戦略のもと広報を展開した。

(ア) 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

(イ) 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

(ウ) 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

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

実施にあたっては、大会の延期や新型コロナウイルス感染症を含めた社会経済状況の変化を踏まえ、広報の内容や媒体、タイミング等について十分に配慮し、大会時の交通対策のメッセージを段階的に発信。大会直前・本番期間においては、市民に人流抑制の徹底を訴求し、大会期間中は、翌日の混雑予報を発信し、市民の行動変容を促進した。



図 5-26 TDM 広報の概要

② 取組の結果

a 2019 年から大会延期決定まで

・TDM シンボルマーク

2020TDM 推進プロジェクトの普及促進のため、首都大学東京（現東京都立大学）との連携事業により、TDM のシンボルマークを制作した。各種広報物や HP 等に掲載したほか、関係団体等を通じたステッカーの配布を行い、TDM の普及啓発に活用した。



図 5-27 TDM シンボルマーク

・スムーズビズ普及ポスター・動画

テレワークや時差 Biz 等、スムーズビズの取組の普及促進のため、ポスター及び動画を制作。鉄道事業者の協力により、駅、鉄道車内への掲出や自治体窓口等での掲出、配布等を実施し、スムーズビズ推進期間の周知やテレワークや時差 Biz 等の取組推進に活用した。



図 5-28 スムーズビズポスター



図 5-29 スムーズビズ動画

b　大会延期決定から直前期まで

・広報戦略の見直し

大会延期による影響や新型コロナウイルス感染症等を含めた社会経済状況の変化を踏まえ、以下のとおり、広報戦略の見直しを行った。

広報戦略の見直し	・一般向け広報の開始時期は 1 年先送りとし、機運醸成等の動きと合わせ、2021 年からの実施の方向で調整。 ・当面は、感染症の状況や「新しい日常」による企業・個人の動向や生活の変化を注視し、関係局等と連携しながら広報の時期や内容を検討。 ・社会経済状況等に配慮し、感染症対策の徹底継続を働きかけるとともに、大会時の人流抑制及び交通対策のメッセージを段階的に発信。
媒体・内容等見直し	・TVCM 等マスメディアの広告量減やペーパーレスの推進（ポスター等の印刷部数減等）により、出稿量を見直しコストを削減。 ・感染症等社会経済状況の変化を踏まえ、企業、市民からの共感を得られるよう、細かなターゲティングを行うとともに、メッセージを工夫し、デジタルメディア等の活用による効果的な広報を展開。

・感染症対策・交通対策チラシ・動画

緊急事態宣言やまん延防止等重点措置等の状況を踏まえ、テレワーク・オフピーク通勤等の取組継続を呼びかけるチラシ及び動画を制作。鉄道車内ビジョン等で放映し、人流抑制や感染症対策の徹底継続を働きかけるとともに、大会時の交通対策実施期間等の事前周知を実施した。



図 5-30　感染症対策・交通対策動画

・自治体広報紙・業界誌

広報東京都をはじめ、都内区市の協力により自治体広報紙に大会時の交通対策に関する記事を掲載したほか、業界誌等にも記事を掲載。感染拡大防止の取組が東京 2020 大会時にも有効であることを訴求し、取組の継続を促進した。なお、自治体広報紙や業界紙への掲載実績は資料編 p.25 に示す。





図 5-31　自治体広報紙の掲載例

（左：広報東京都 5 月号　右：広報みなと 5 月 1 日号）



図 5-32　業界誌の掲載例

・デジタルメディア

企業向けに WEB バナー広告を展開し、2020TDM 推進プロジェクト HP を周知。HP 内のコンテンツにて、大会期間中の交通対策等の情報提供を実施した。



図 5-33　WEB バナー（日経電子版：6 月 17 日から 7 月 19 日）

・自動車納税通知書等を活用した輸送広報

自動車税の納税通知書にチラシを同封し、約 230 万枚を配布した。大会時の交通行動の変更を呼びかけた。また、各市区町村でも、軽自動車税の納税通知書の封筒に、都で示したフォーマットで呼びかけ文を印刷した。



図 5-34　自動車税納税通知書に同封したチラシのイメージ

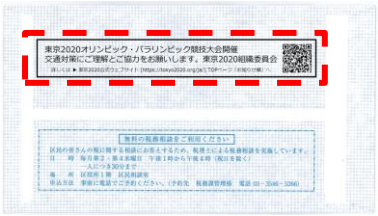


図 5-35　軽自動車税納税通知書封筒の印刷イメージ

c　大会直前期から本番期

・集中的な広報

大会直前期からは、これまでの取組に加え、テレビ、ラジオ、新聞等のマスメディア媒体も活用し、集中的な広報を実施。同時に、WEB サイトへの記事掲載や YouTube、SNS 等、デジタル媒体の活用によりきめ細やかな広報を展開。企業及び一般市民向けに効果的に交通対策を周知するとともに、大会期間中の人流抑制や交通混雑緩和を促進した。

また、輸送センターにおいて、明日の混雑予報ポータル・ツイッター等を活用し、明日の混雑予報や交通規制等の情報提供を実施した（(2)大会中の需要予測、広報参照）。

。





図 5-36　ポスター等デザイン



図 5-37　テレビ CM



図 5-38　鉄道ポスター



図 5-39　屋外サイネージ、横断幕



図 5-40　YouTube



図 5-41　WEB 広告



図 5-42　ビジネス誌（東洋経済オンライン）



図 5-43　Yahoo! 報道特集

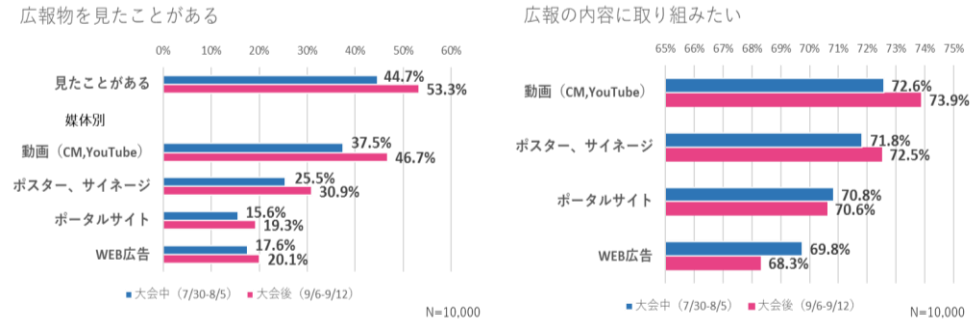
③　効果検証

大会期間中の広報の効果を検証するため、1 万人を対象にインターネット調査を実施した。

【調査概要】
対象　　：東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部在住で、
「都内 23 区での生活行動習慣」のある男女・15～69 歳、1 万人
調査期間：第 1 回　2021 年 6 月 21 日（月）～24 日（木）
第 2 回　2021 年 7 月 30 日（金）～8 月 5 日（木）
第 3 回　2021 年 9 月 6 日（月）～12 日（日）

・広報物の効果

大会期間中、約５割がいずれかの広報物を見たことがあると回答した。媒体別では動画が最も高く５割近い認知を獲得した。また、各広報物を見て取り組みたいと回答した人の割合は、どの媒体においても７割前後と高い取組意向が確認された。

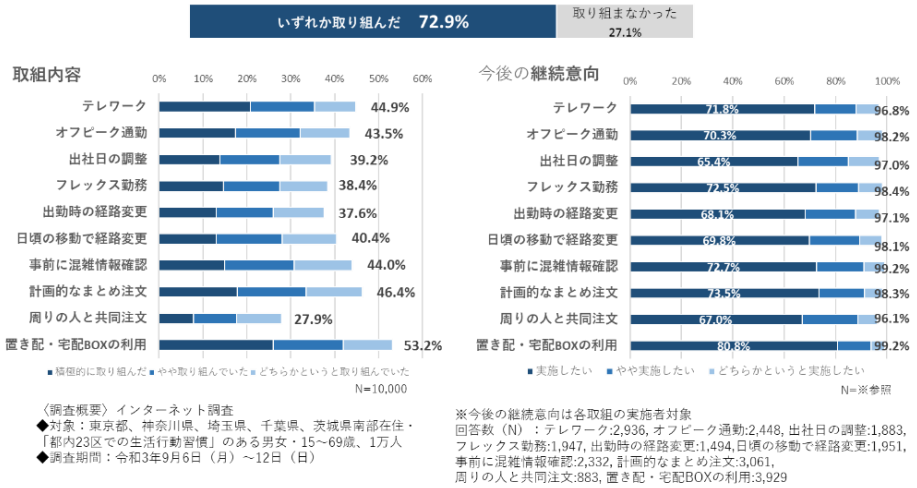


〈調査概要〉インターネット調査
◆対象：東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部在住・「都内23区での生活行動習慣」のある男女・15～69歳、1万人
◆調査期間：大会中：令和3年7月30日（金）～8月5日（木）、大会後：令和3年9月6日（月）～12日（日）

図 5-44　アンケート調査結果（大会期間中の広報について）

・大会期間中の混雑回避の取組

大会期間中は、７割以上の人が何らかの混雑回避の取組を実施した。特にテレワーク、オフピーク通勤や計画的なまとめ注文、置き配・宅配ボックスの利用の取組割合が高い。また、取組実施者の９割以上が今後も取組の継続意向を示した。



〈調査概要〉インターネット調査
◆対象：東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部在住・「都内23区での生活行動習慣」のある男女・15～69歳、1万人
◆調査期間：令和3年9月6日（月）～12日（日）

※今後の継続意向は各取組の実施者対象
回答数（N）：テレワーク:2,936, オフピーク通勤:2,448, 出社日の調整:1,883, フレックス勤務:1,947, 出勤時の経路変更:1,494,日頃の移動で経路変更:1,951, 事前に混雑情報確認:2,332, 計画的なまとめ注文:3,061, 周りの人と共同注文:883, 置き配・宅配BOXの利用:3,929

図 5-45　アンケート調査結果（大会期間中の混雑回避について）

（2） 大会中の需要予測、広報

① 「明日の混雑予報ポータル」の運用

東京 2020 大会期間中に、市民に対し、混雑する場所や時間帯を避けた移動への協力を呼び掛けるため、「明日の混雑予報ポータル」を開設し、都内全域の人流に関する混雑予報、競技会場や繁華街等のエリアの混雑状況等を日々発信した。



図 5-46 「明日の混雑予報ポータル」トップ画面

〔ポータルサイトの主なリンク〕

・首都高道路交通状況マップ

・国土交通省道路局

（大会会場周辺ライブカメラ）

（交通状況 実績データ）

・明日の混雑予報 Twitter

・TDM 関連情報

（2020TDM 推進プロジェクト HP）

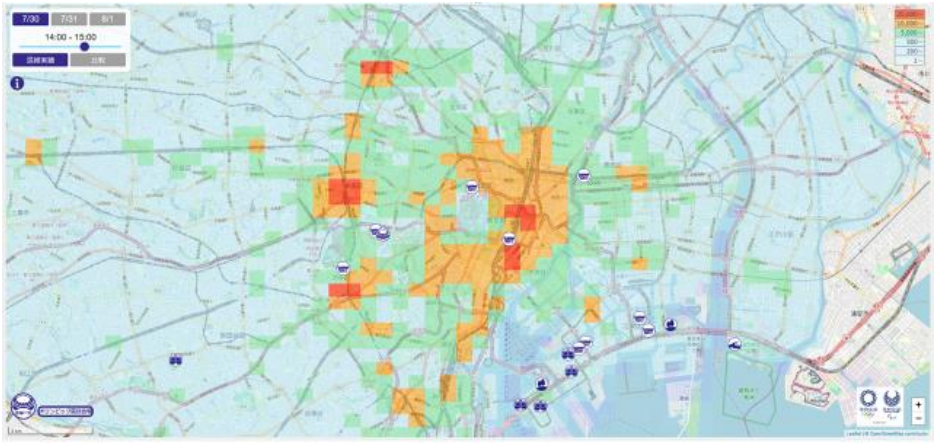
（Yahoo 報道特集！掲載記事）

（東洋経済オンライン掲載記事）

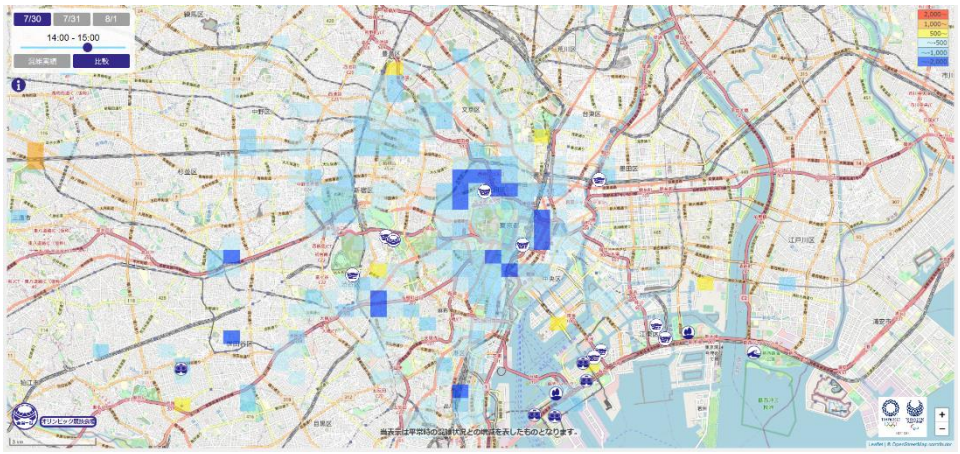
a　混雑実績・混雑予報地図

携帯電話の位置情報を活用し、500m メッシュ当たりの滞在人口を色分けしてリアルタイムの混雑実績を 1 時間毎に表示した。また、大会前の滞在人口との増減比較や翌日の混雑予報も併せて発信した。

〔混雑実績〕



〔比較〕



〔混雑予報〕

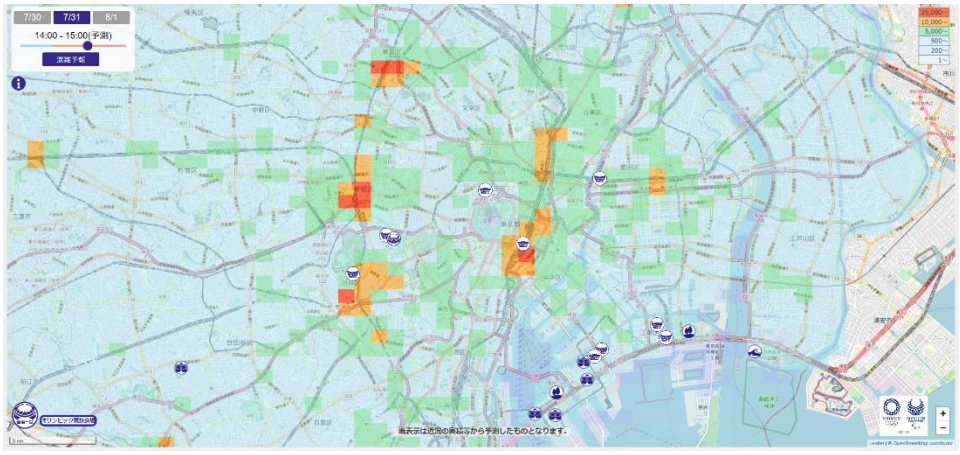
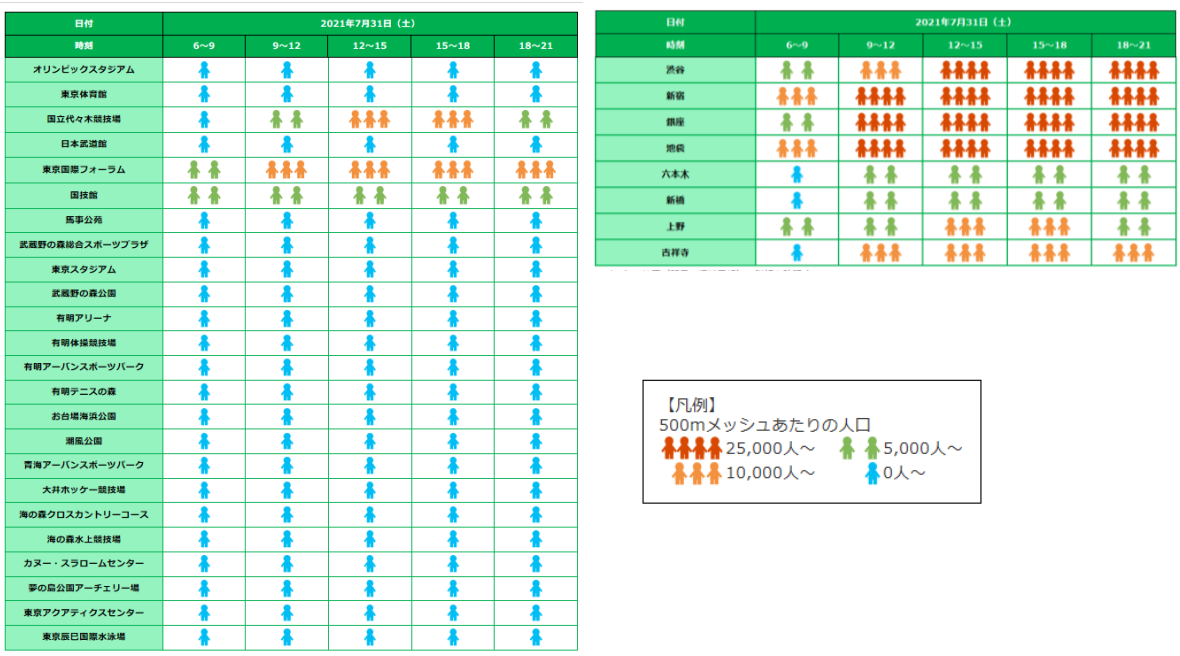


図 5-47　「明日の混雑予報ポータル」混雑実績、混雑予測地図

b　各競技会場・繁華街の混雑状況の可視化

各競技会場・繁華街の混雑予報を場所ごとに確認できるようピクトグラムで毎日発信した。



日付	2021年7月31日（土）				
時刻	6~9	9~12	12~15	15~18	18~21
オリンピックスタジアム					
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					
武蔵野の森総合スポーツプラザ					
東京スタジアム					
武蔵野の森公園					
有明アリーナ					
有明体操競技場					
有明アーバンスポーツパーク					
有明テニスの森					
お台場海浜公園					
潮風公園					
青海アーバンスポーツパーク					
大井ホッケー競技場					
海の森クロスカントリーコース					
海の森水上競技場					
カヌー・スラロームセンター					
夢の島公園アーチェリー場					
東京アクアティクスセンター					
東京辰巳国際水泳場					

日付	2021年7月31日（土）				
時刻	6~9	9~12	12~15	15~18	18~21
渋谷					
新宿					
銀座					
池袋					
六本木					
新橋					
上野					
吉祥寺					

【凡例】
500mメッシュあたりの人口
25,000人～　5,000人～
10,000人～　0人～

図 5-48　「明日の混雑予報ポータル」各競技会場の混雑情報

② ソーシャルメディア等による広報

a Twitter による配信

明日の混雑予報 Twitter を開設し、大会期間中 1 日 2 回の情報発信を実施した。明日の混雑予報のほか、首都高速道路等の交通規制情報、競技スケジュール等の大会関連情報等、混雑回避に役立つ情報を毎日提供した。また、日本語のほか英語でも発信を行った。

表 5-21 Twitter による配信結果

実施期間	7 月 14 日から 9 月 6 日
実績	・フォロワー数（最大）：877 ・総ツイート数：391 件 ・総インプレッション数：925,839



図 5-49 明日の混雑予報 Twitter

b メールマガジンの配信（5.2.2(8)参照）

2020TDM 推進プロジェクト協力団体・参加企業に向けたメールマガジンについて、大会期間中は、明日の混雑予報や交通対策に関する情報提供を土日含め毎日配信した。

③　問い合わせ対応・ソーシャルリスニング

a　問い合わせ対応

大会期間中に 2020TDM 推進プロジェクトで対応した電話による問い合わせ件数は 1,506 件(7 月 12 日から 9 月 11 日まで)。期間別にみると、オリンピック競技大会開会直前から閉会までは、1,146 件（7 月 12 日から 8 月 8 日まで)、パラリンピック競技大会開会直前から閉会までは、335 件（8 月 9 日から 9 月 5 日まで）であった。内容としては交通対策に関する問い合わせが多く、また、日別でみると 7 月 19 日の首都高速道路の料金施策開始日が最も多く 138 件であった。

なお、大会期間中における関係機関への問い合わせ実績は以下のとおりである。

表 5-22　大会期間中（7/19～9/5）における問い合わせ実績

問い合わせ先	件数	主な内容
組織委員会	2,598	会場周辺対策 58%、TSM29%、料金施策 4%、その他 9%
東京都 （2020TDM 推進プロジェクト）	1,506※1	交通対策 約 71%、東京 2020 大会について 約 12%、大会関係車両 約 3%、その他 約 15%
日本道路交通情報センター	33,712	道路交通状況 85%、経路案内 4%、交通予測 2%、料金 1%、その他 8%
首都高速道路	約 22,200	
東日本高速道路※	約 5,500※2	
中日本高速道路	約 800	

※1 7/12～9/11 まで ※2 8/10～23 を除く

b　ソーシャルリスニング

大会期間中、一般市民、報道機関及び交通事業者が発信する情報のうち、大会期間中の交通混雑等に関する情報についてモニタリングを実施し、分析を行った。

- 実施期間：7 月 13 日から 9 月 6 日まで
- 実施方法：ソーシャルリスニングツールにて収集した関連投稿について、競技会場、競技名、駅・地名、鉄道路線名、高速道路名等の別に話題量を集計
- 対象媒体：Twitter、ブログ、掲示板、国内ニュースメディア　等

・　モニタリング結果

7 月 13 日から 9 月 6 日までの総話題量は 105,235 件（日本語）、6,457 件（英語）

7 月 19 日の首都高速道路の料金施策開始に伴い話題量が増加したほか、8 月 1 日の関係車両事故発生に伴い話題量が急増し、ネガティブな論調もあったが、オリンピック競技大会閉会以降は落ち着いていた。

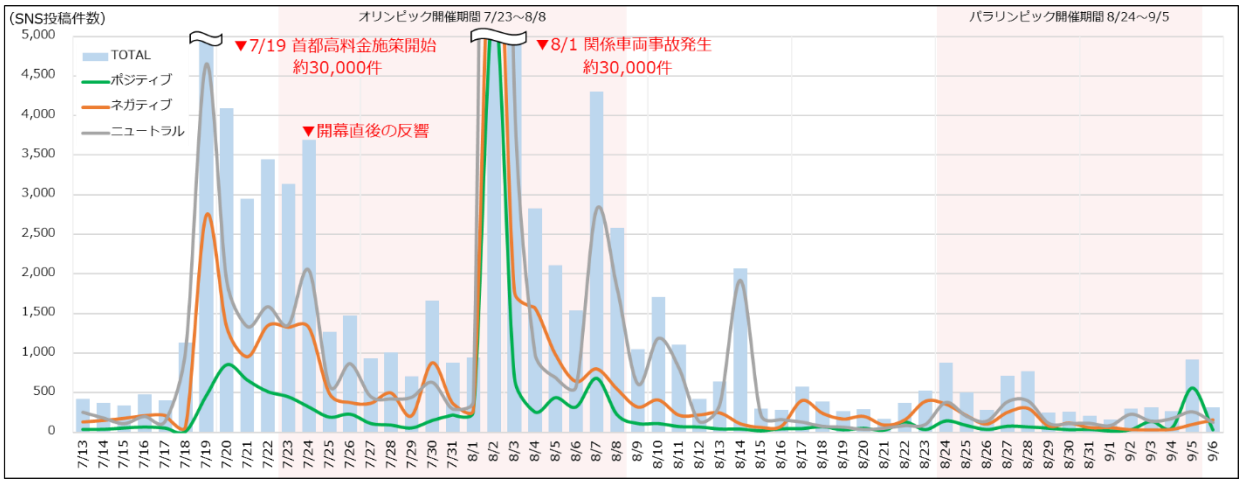


図 5-50　話題量推移

話題の内容としては、8 月 1 日に発生した関係車両事故に関する投稿が最も多く全体の約 26%であった。次に交通規制関連の話題が約 25%（専用レーン等も含む）。高速道路や一般道における混雑、渋滞に関する話題が約 20%あった。首都高道路の料金施策については、開始時に話題量が増加したが、期間を通じた話題量としては全体の 7%であった。

投稿の傾向としては、首都高速道路の料金施策や大会関係車両の事故等、大きな拡散のあった話題はネガティブな反応が中心であったが、各所の交通規制に関する情報はニュートラルに投稿されることが多く、大会期間全体としては半数以上がニュートラルな投稿であった。

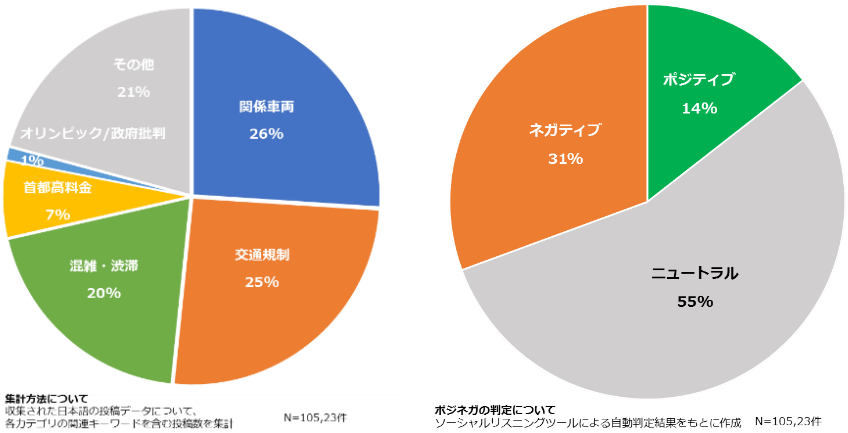


図 5-51　話題内容

5.3 料金施策による交通需要調整

① 取組の概要

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り、大会関係者車両等により交通量が増加することや、約 1 か月に及ぶ大会期間中に交通需要の低減・分散の継続が必要となることから、料金施策による交通需要調整を実施した。

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 の効果継続の観点等から、夜間割引を行うとともに、日中の時間帯の料金上乗せを実施し、車両の分散利用を促した。

① 大会輸送の円滑化 ⇒ 大会期間中に限定して適用

・2021 年7 月19 日（月）～8 月9 日（月・祝）、8 月24 日（火）～9 月5 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）の用にもっぱら供する車両等）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

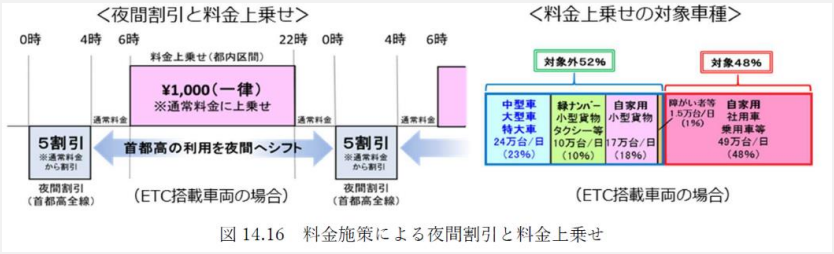


図 14.16 料金施策による夜間割引と料金上乗せ

図 5-52 料金施策の概要

② 取組の経緯

a 検討経緯

2019 年 2 月に交通輸送技術検討会において追加対策の必要性に関する意見が出され、国協力のもと、都・組織委員会において追加対策案をとりまとめた。その後、パブリックコメントの実施、大会延期など踏まえ、2020 年 7 月に国から事業許可された。詳細は、資料編 p.26 に示す。

b シミュレーション

2019 年 2 月に東京都・組織委員会から内閣官房オリパラ事務局、警察庁、国土交通省に検討の協力要請がなされ、追加対策について検討・シミュレーションが行なわれた。

追加対策としては、ナンバープレート規制や HOV レーン等も挙げられたが、首都高速道路の構造的な問題（片側 2 車線等）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た。

それを踏まえ、以下のような条件のもとシミュレーションが実施された。

- 夜間（0 時～4 時）は全車種に対し半額の割引を実施
- 昼間（6 時～22 時）は、ETC を搭載した自家用、社用車、乗用車等のマイカー、及び ETC を搭載していない普通車以下の全車種に対し料金上乗せを実施
- 上乗せ額は、なし、+500 円、+1,000 円、+2,000 円の 4 パターン
- 交通量は、オリパラ期間に相当する平成 30 年平日の最大交通量（118 万台/日）に、大会関係車両等（7 万台/日）を加えた約 125 万台とし、それが TDM により、道路交通全体で交通需要が 10%削減している状態を想定した

その結果、首都高速道路の流動を確保する効果、TSM 等、交通規制を行う強度と影響、一般道での交通渋滞の発生等の影響、さらには料金の経済的負担の度合いの観点等を考慮し、1,000 円の上乗せが適当、との結果が得られた。

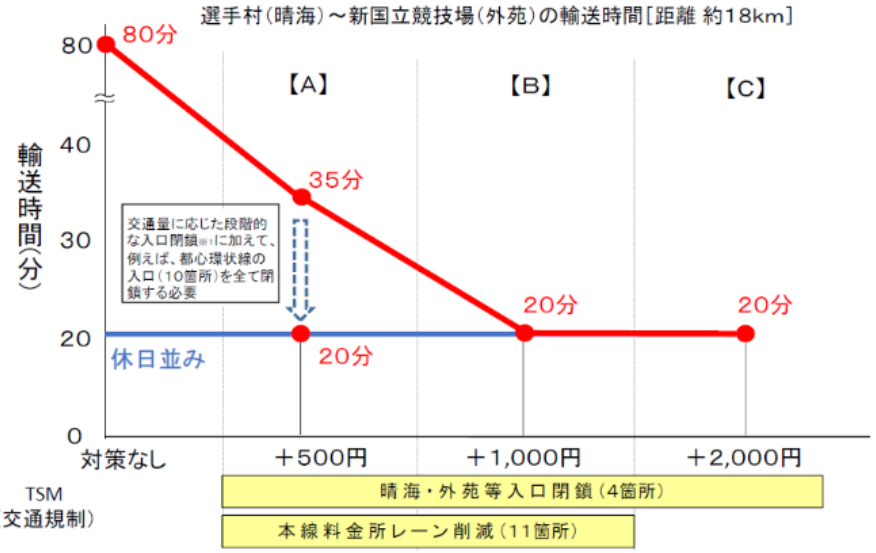


図 5-53 料金施策による選手村～新国立競技場の所要時間シミュレーション効果

③　広報の実績

料金施策や料金上乗せの除外手続きについては、自治体の広報誌や HP、国を通じた全国の社会福祉協議会等へのメール周知、事業者等によるパンフレット・横断幕等による広報展開を実施した。

表 5-23　広報を行った自治体・関係団体、媒体

自治体・関係団体等	媒体	参考（広報誌の掲載日）
東京都	広報東京都	・令和 3 年 5 月号、7 月号、8 月号
都内区市町村	区市報、HP 等	・令和 3 年 5 月号～ ※掲載時期は自治体により異なる
他県市	区市報、HP 等	・令和 3 年 5 月号（横浜市） ・令和 3 年 6 月号 （埼玉県、さいたま市、神奈川県　等）
全国の社会福祉協議会、障害者団体連絡協議会　等	厚生労働省を通じて通知	・令和 3 年 4・6 月に関係団体へ通知
首都高速道路株式会社	HP・パンフレット等	・令和 3 年 5 月～
その他		・輸送連絡調整会議による周知 （第 15 回 令和 3 年 5 月 28 日） ・大会時の交通規制等の広報物に併せた周知



▲広報東京都（5月号）



▲料金上乗せ除外手続きに関する案内チラシ



▲首都高による広報（ポスター等）



▲首都高による広報（横断幕）

図 5-54　様々な媒体での広報の実施

5.4 交通システムマネジメント(TSM)

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。

また、コロナ禍の交通量が抑えられた状況下でも、ピーク時等に一部で渋滞が発生しており、今後の見通し等を踏まえても、TDM と料金施策による交通需要調整に加え、交通量のピーク時間帯を中心に、レギュラー時、イレギュラー時のそれぞれの状況に応じた TSM による交通の管理が必要であった。

そこで 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実施した。

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った。

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、本線車線規制、JCT 部での方向別規制等により、交通状況に応じた必要量の流入調整を機動的に実施した。

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した。

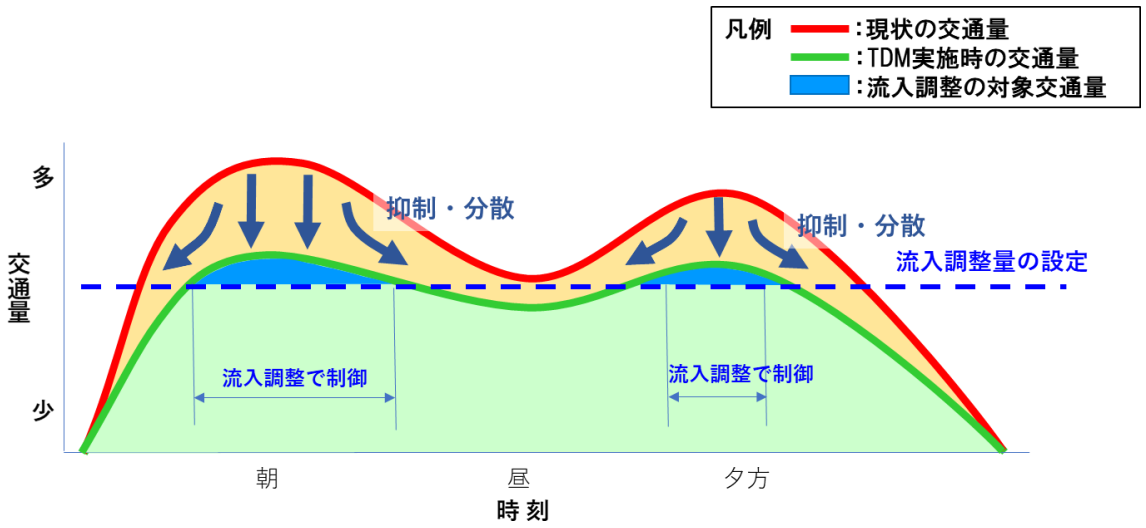


図 5-55 TSM による流入調整の役割イメージ

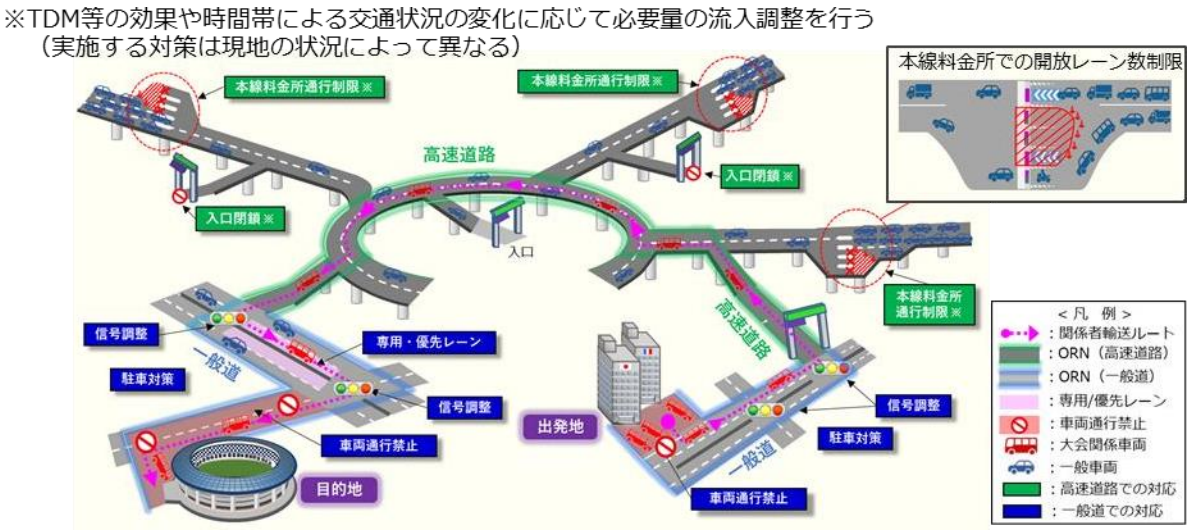


図 5-56　TSM による対策のイメージ

ORN/PRN のうち、専用レーン、優先レーンでは、交通規制を示すために都県公安委員会によって規制標識、規制標示が設置された。また、規制区間を明確にし、交通の安全に資することを目的に組織委員会によって通行帯の中央部分に実線または破線の路面表示を設置した。

専用レーン/優先レーンにおける規制標識、規制標示、路面表示の設置イメージは資料編 p.7 に示す。

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等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た。

具体的には、レギュラー時の対応の強化に加え、事象の内容や程度に応じ、本線車線規制や JCT 部での方向別規制、区間通行止等の対策を実施した。

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した。

5.5 公共交通輸送マネジメント

5.5.1 輸送力の確保（大会時ダイヤの調整）

① 取組の概要

「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ため、日中の増発や深夜輸送等、大会時ダイヤについて鉄道事業者と調整した。

② 取組の経緯

・2016 年度より組織委員会や鉄道 22 社局と連携して、輸送力・深夜輸送にかかる検討を開始し、必要サービスレベルを満たすような大会時ダイヤの検討を依頼した。

・大会時ダイヤの検討に活用していただくため、鉄道需要予測結果を鉄道事業者に提供した。

・2021 年 6 月 30 日に大会時ダイヤを公表した。その後、無観客となった東京圏については、同年 7 月 9 日に取りやめた。

検討のステップは以下のとおりである。

a サービスレベルの設定

A）対策を検討するための混雑箇所の選定

・鉄道の駅間の混雑箇所

安全かつ快適な観客輸送を実現するために、鉄道の駅間において大会に起因し局所的な混雑が発生する箇所（混雑箇所）を以下のとおり選定し、それらを基準に対応策を検討・調整した。

混雑箇所の選定基準	快適な輸送を実現するために目指すべき混雑率 （単位時間：30 分）	150%

上記の達成が困難な時間帯・路線においては、180%を目指すべき混雑率とした。

・駅構内の混雑箇所

安全かつ快適な観客輸送を実現するために、観客利用想定駅や臨海部乗換駅等の多くの観客の利用が想定される駅を対象に駅構内において混雑が予想される駅（需要が駅施設容量を超過する駅）を選定し、それらをもとに対応策を検討・調整した。

参考）駅施設容量を算出する為の基準値

エスカレーター：113 人/基・分、改札：54 人/台・分 （出典：「建築設計資料集成―人間」）

階段：55 人/m・分、通路：80 人/m・分 （出典：「歩行者の空間」サービスレベル E）

B）深夜輸送の考え方

a） 23 時以降に終了する 8 会場で、観客利用想定駅の終電（上り線）を確保

b） 都心部の運行を概ね 2 時過ぎまで確保（山手線、地下鉄）

c） 都心からの郊外路線の運行を確保（概ね 30～90 分延長）

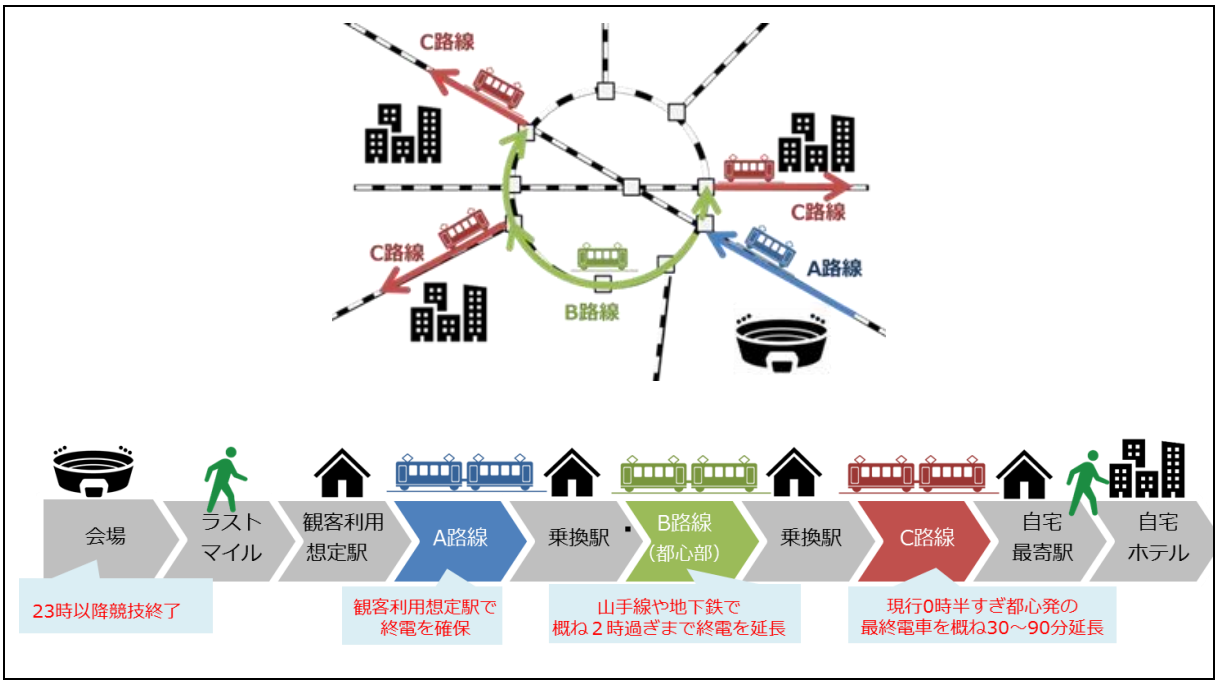


図 5-57　鉄道の深夜輸送のイメージ

b　経緯

鉄道事業者への検討依頼や大会時ダイヤの公表に関する経緯は、資料編 p.33 に掲載する。

c　深夜輸送及び輸送力増強を設定した社局・路線

深夜輸送及び輸送力増強を設定した社局・路線は、資料編 p.34 に掲載する。なお、無観客となった東京圏の輸送力増強及び深夜輸送の実施は取りやめた。

5.5.2 観客の需要分散・平準化

「観客の需要分散・平準化」については、組織委員会と連携し、会場チームやラストマイルチームと以下の内容について検討・調整を行った。

・「早期入場」や「混雑を避けての来場」について、呼びかけ（観客ガイドやポスター等）
・ライブサイト等への誘導
・競技体験の実施　　等

5.5.3 一般利用者の需要分散・抑制（TDM 施策）

「一般利用者の需要分散・抑制」については、各種 TDM 施策によって実施した。(取組の経緯、結果については 5.2 を参照)

6 輸送に関する取組成果

6.1 道路交通

6.1.1 実績データと分析

（1） 広域の交通量

TDM の取組等により交通マネジメントが適切に機能し、大会期間中の交通量が減少した。

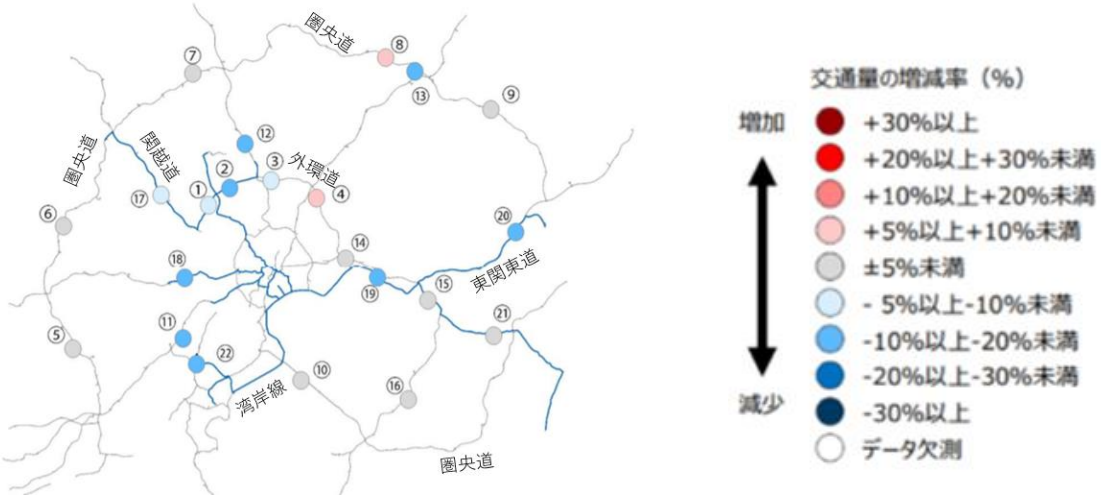
広域にみると、圏央道～外環における高速道路と一般道の代表断面における合計交通量は、2018 年同時期と比較して平均で約 1 割減少した。

表 6-1 圏央道～外環における代表断面の合計交通量の増減率

	高速道路	一般道
平日平均	-8%	-4%
休日平均	-20%	-10%
全日平均	**-13%**	**-6%**

※交通対策実施期間中（7/19～8/9、8/24～9/5）と 2018 年同時期の比較
※交通量は上下及び 24 時間の合計

高速道路



一般道



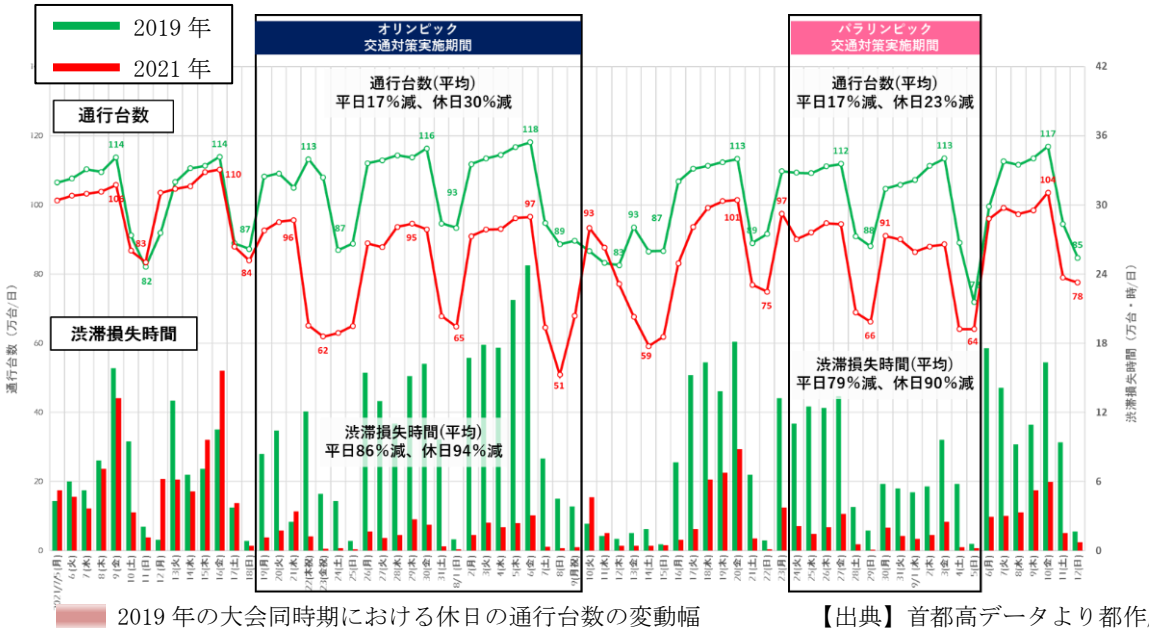
【出典】 国土交通省 HP（https://www.mlit.go.jp/road/2021summer-tr/）

図 6-1 各断面の増減率（ 2021 年 7 月 30 日（金）の例）

（2） 首都高速道路の通行台数と渋滞状況

大会直前期の通行台数は、コロナ禍の緊急事態宣言中ではあるものの、大会直前には 2019 年と比べて同程度で推移していた。一方、大会期間中は 2019 年と比べ平日は約 2 割減少しており、2019 年の休日の通行台数と同程度で推移した。

渋滞損失時間は、大会期間中の平日は 2019 年と比べて約 8 割減少した。



【出典】首都高データより都作成

図 6-2 大会期間中における首都高速道路の通行台数と渋滞の減少

（3） 首都高速道路の通行台数減少による効果

大会期間中の首都高速道路の通行台数は、2019 年に比べ約 3 割の減となった。また渋滞損失時間は、2019 年に比べ、平日は約 8 割、休日は約 9 割の減となった。事故件数についても、2019 年と比べて平日・休日ともに約 5 割の減となった。

表 6-2 大会期間中の首都高速道路の通行台数・渋滞損失時間・事故件数の状況

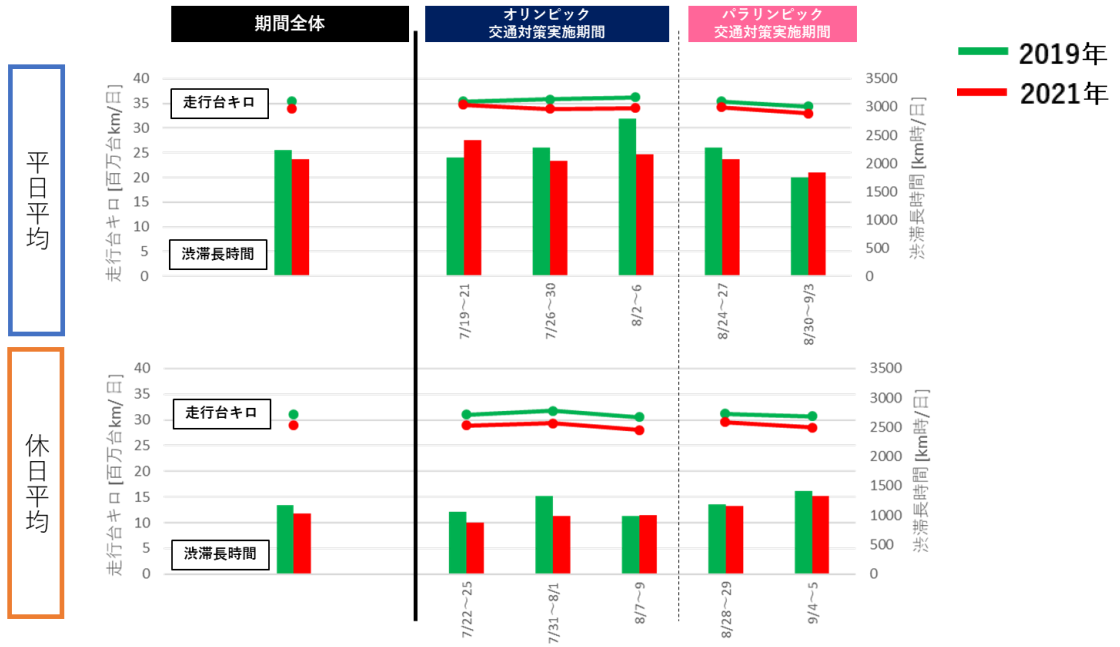
		2019 年	2021 年	増減率
通行台数（万台/日）	平日	110.4	92.1	−17%
	休日	88.7	64.2	−28%
渋滞損失時間（万台・時/日）	平日	11.7	2.0	−83%
	休日	4.0	0.3	−92%
事故件数（件/日）	平日	36.0	18.2	−49%
	休日	28.0	13.3	−52%

※交通対策実施期間中（7/19～8/9、8/24～9/5）の平均と 2019 年同時期同曜日の比較

【出典】首都高データより都作成

（4） 一般道の渋滞状況（東京都全域）

大会期間中の一般道における走行台キロ及び渋滞長時間は、2019 年と比較して、平日平均・休日平均ともに減少した。しかし、一部の期間において渋滞長が 2019 年を上回る場合もみられた。



※2019 年は同時期同曜日の平均
【出典】警視庁データ（一般道に設置されている車両感知器による計測）より集計

図 6-3 大会期間中における一般道の交通量と渋滞の減少

（5） TSM による関係者輸送ルートの円滑性確保

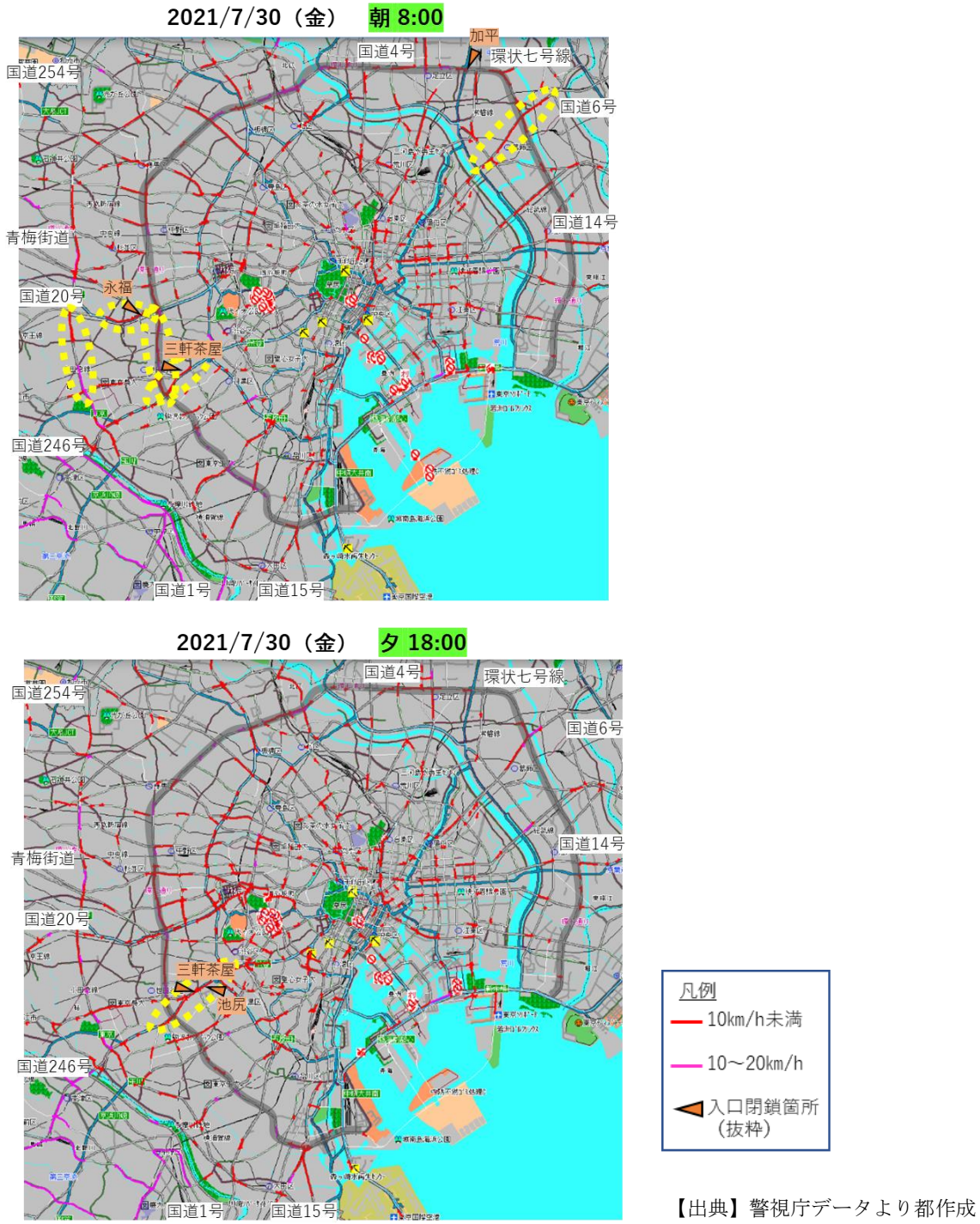
大会期間中は高速道路の入口閉鎖や本線車線規制等の交通対策を機動的に実施し、関係者輸送ルートの円滑な交通状況を維持した。一方、本線料金所通行制限や JCT 方向別規制、本線車線規制の実施箇所周辺で渋滞が発生した。

表 6-3 大会期間中の TSM 実施例（2021 年 7 月 30 日（金）の例）

	実施競技・時間	対策内容
朝ピーク時間 （8:00）	・さいたまスーパーアリーナ （バスケットボール女子 10:00～） ・朝霞訓練場 （射撃 9:00～） ・霞が関カントリークラブ （ゴルフ 7:30～）	本線料金所通行制限 11 箇所/15 箇所 入口閉鎖：23 箇所/77 箇所 JCT 規制・本線規制：2 箇所/17 箇所 ⇒調布 IC 手前、戸田東 IC 手前での本線車線規制
夕ピーク時間 （16:00）	・さいたまスタジアム （サッカー女子 19:00～） ・さいたまスーパーアリーナ （バスケットボール女子 17:20～） ・朝霞訓練場（射撃 15:30～） ・霞が関カントリークラブ（ゴルフ）	本線料金所通行制限 11 箇所/15 箇所 入口閉鎖：28 箇所/77 箇所 ⇒外環道（外回り）の戸田東 IC、外環浦和 IC、大泉 IC の入口閉鎖等

（6） 通常時の主要渋滞区間と大会中の渋滞状況

大会期間中の TSM 等の実施により、朝夕のピーク時間帯において、閉鎖となった首都高速道路の入口付近（国道 20 号・国道 246 号等）や、関係者輸送ルートを迂回する道路（環状七号線・環状八号線等）など一部の区間で渋滞がみられた。



【出典】警視庁データより都作成

図 6-4 交通渋滞の発生状況（ 2021 年 7 月 30 日（金）の例）

6.1.2 まとめ

（1） 実施目標の達成状況

多くの企業や個人のご協力により交通量が減少し、目標を概ね達成した。

・高速道路及び一般道の代表断面の合計（圏央道～外環）で、大会前に比べ交通量が約 1 割減少。東京圏の広域（圏央道の内側）において交通量の 10%減とする目標を概ね達成

・首都高速道路の平日の通行台数は、2019 年の休日と同程度で推移。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目標を概ね達成

・東京圏の関係者輸送ルートでは円滑な交通状況を維持。反面、一部の区間では渋滞が発生

（2） 交通マネジメントの有効性

交通量が減少した要因として、以下の点をあげることができる。

・混雑回避の呼びかけと感染拡大防止に向けた人流抑制などを通じ、企業によるテレワーク等の取組（社としての方針決定、実施環境の整備など）を実施したことや、市民のレジャー・買物行動などの行動変容を実現

・ORN/PRN の基幹をなす首都高速道路での料金施策等の実施

・TSM（入口閉鎖等）による機動的な対応により、ORN/PRN の円滑な交通状況を確保

・首都高速道路の交通量抑制により、走行中の追突や車両接触事故が減少

また、事故発生時も迅速に対応したことにより、競技運営の支障となる大会関係車両の遅れは発生しなかった。以上のことから、交通量が減少し、交通マネジメントが適切に機能した。



※国土地理院地図をもとに東京都で作成

図 6-5 首都高速 5 号池袋線（上）西台付近での大型トレーラー横転事故発生時の代替ルート（2021 年 7 月 26 日（月）11 時頃）

（3） TSM 等の規制に伴う部分的な交通集中の発生

都内一般道全体の交通量が大会前より減少する中にあっても、通常時から渋滞がみられる箇所において交通集中が発生した。

ピーク時間を中心に、首都高速道路と並行する放射状路線（国道 20 号・国道 246 号等）やそれらを迂回する環状路線（環状七号線、八号線）などで渋滞が発生した。

また、本線料金所の通行制限や JCT 方向別規制、本線車線規制を実施した箇所の周辺でも渋滞が発生した。

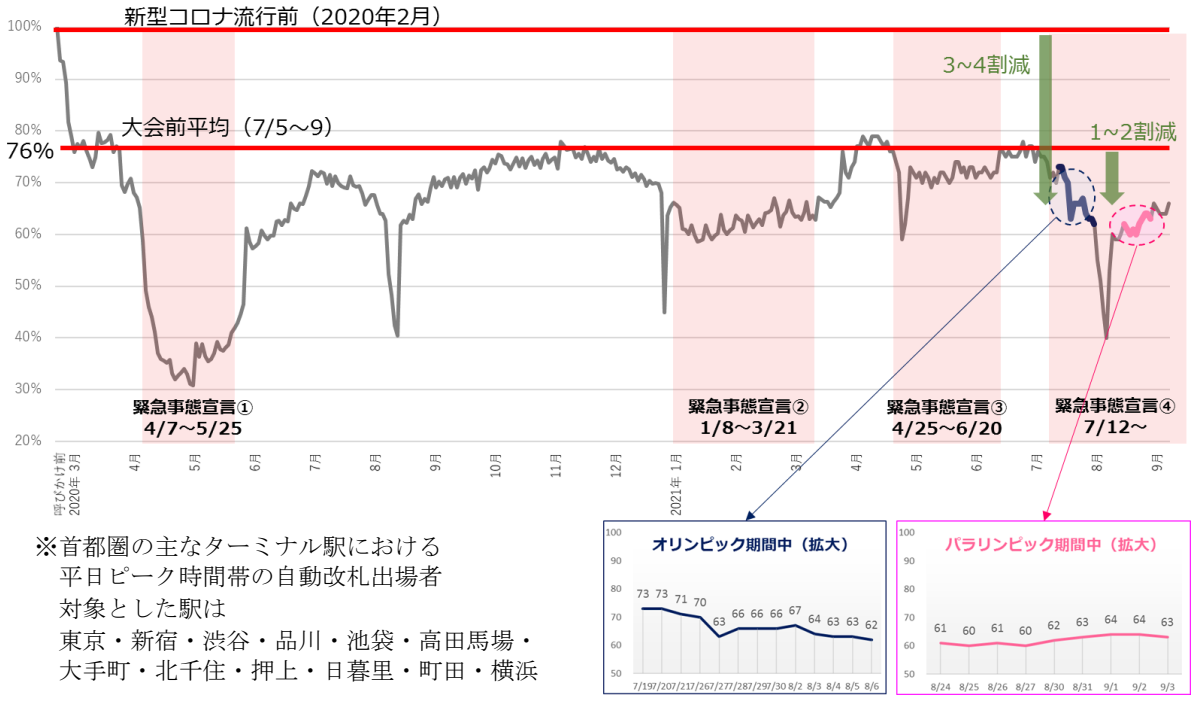
6.2 公共交通

6.2.1 実績データと分析

（1） 大会期間における鉄道利用者数の状況

大会期間中の鉄道利用者数（平日ピーク時間帯）の状況は、下図のとおりである。

新型コロナウイルスの感染拡大に伴う緊急事態宣言の発出等により、鉄道利用者数は新型コロナ流行前に比べ３～４割減少しており、大会本番に向けテレワーク実施や明日の混雑予報の発信、在宅での観戦の呼びかけ等を行ったことで、鉄道利用者は大会前の平均よりさらに１～２割減少がみられた。



※首都圏の主なターミナル駅における
平日ピーク時間帯の自動改札出場者
対象とした駅は
東京・新宿・渋谷・品川・池袋・高田馬場・
大手町・北千住・押上・日暮里・町田・横浜

【出典】国土交通省鉄道局データより集計

図 6-6 大会期間中の鉄道利用者数（平日ピーク時間帯）の状況

6.2.2 まとめ

大会期間中の鉄道利用者数（平日ピーク時間帯）は、大会本番に向けた人流抑制の呼びかけにより、大会直前の平均より１～２割減少した。

なお、新型コロナウイルスの感染拡大により無観客での開催となったことから、輸送力の確保に向けた臨時列車の運行等については、東京圏では取りやめとなった。

6.3 テレワーク等新たな働き方

6.3.1 実績データと分析

（1） テレワーク等の取組状況

混雑回避に向けた準備の呼びかけとして、経済団体・業界団体、都、国、組織委員会等が一体となって「2020TDM 推進プロジェクト」を推進するとともに、企業説明会等を開催し、大会中の経済活動の維持に向け、新たな働き方の導入等を呼びかけた。

プロジェクトの登録企業数は最終的に 5 万社・事業所を超え、2021 年 9 月のテレワーク実施率は 63.9%となった。新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響が顕著となる前の 2020 年 3 月に比べ大きく増加した。

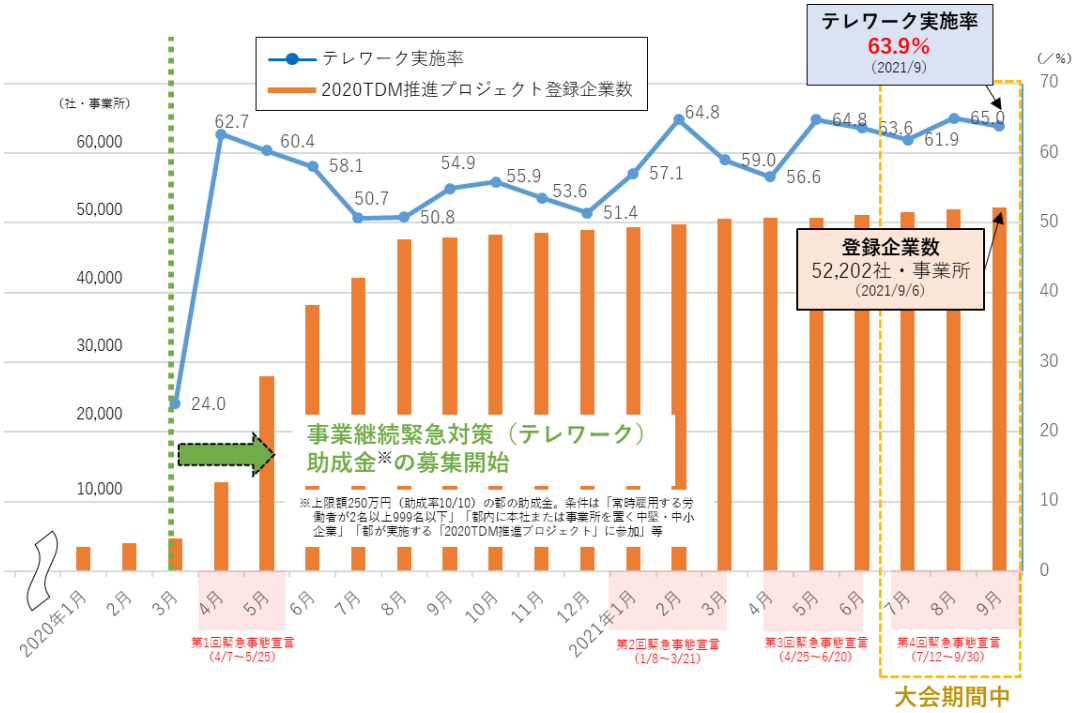


図 6-7 テレワーク実施率と 2020TDM 推進プロジェクト登録企業数

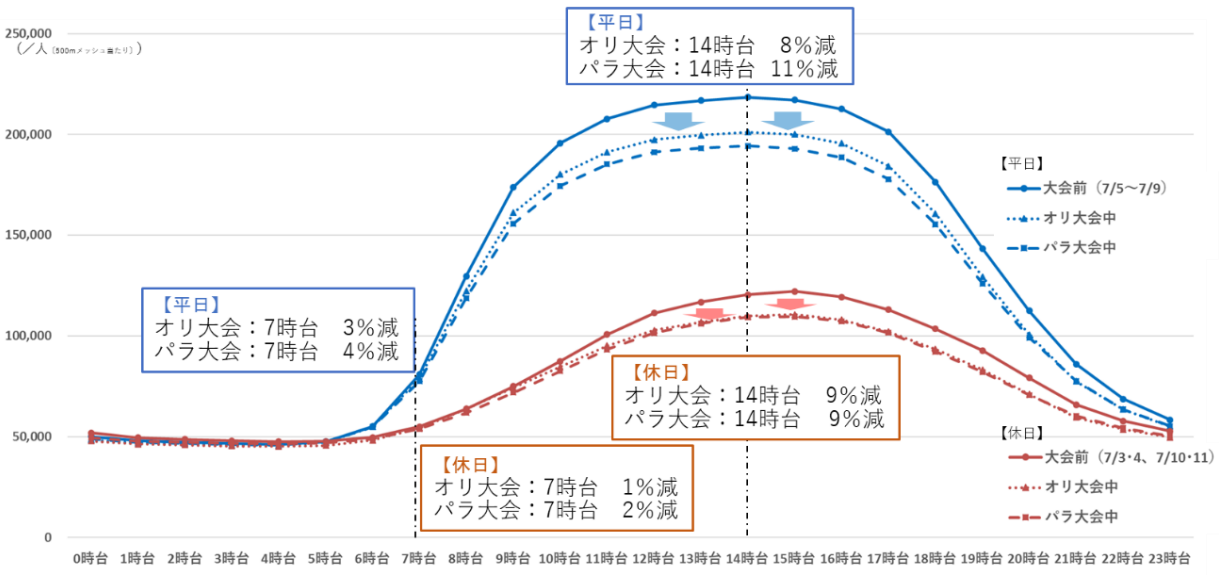
【東京 2020 大会に向けたこれまでの支援策等】

- テレワークやオフピーク通勤の導入についてのコンサルティング
- テレワーク導入のためのオンラインセミナー、テレワーク機器やソフト等の経費助成
- 東京ルール実践企業宣言制度、TOKYO テレワーク アワード（表彰制度）
- スムーズビズ推進期間の設定、スムーズビズ推進大賞 等

（2） 重点取組地区における滞在人口の減少

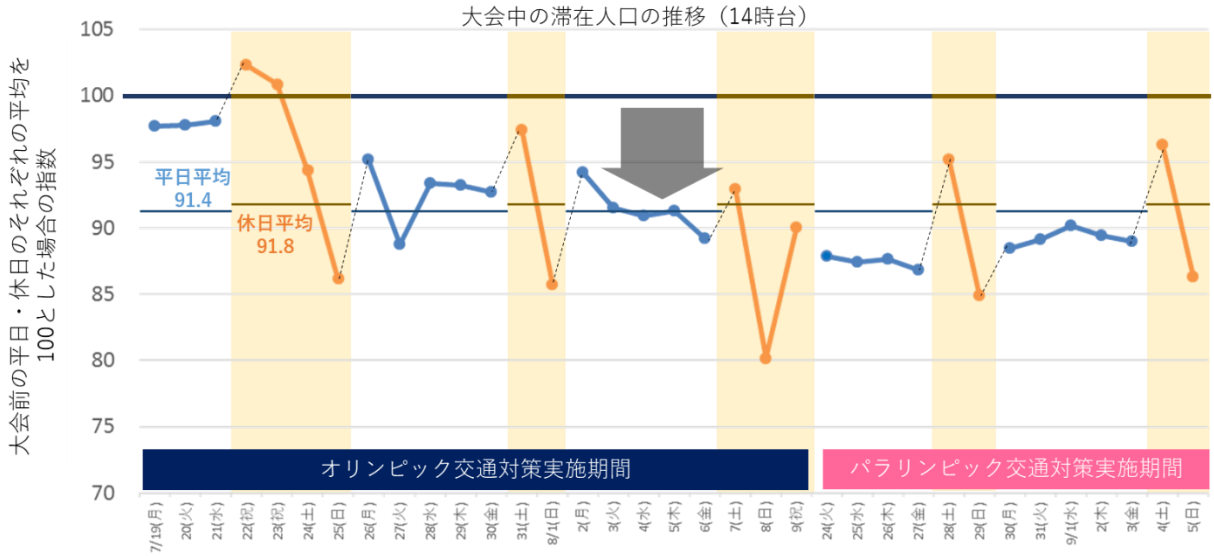
重点取組地区（※）での滞在人口は、平日・休日ともに、大会直前期に比べ 14 時台では約 1 割減少した。なお、重点取組地区の設定等については、3.3.1 を参照のこと。

※重点取組地区（競技会場等が集中し、道路・鉄道の混雑箇所を通過する交通が多い地区）
①新宿 ②渋谷 ③品川 ④浜松町・田町 ⑤新橋・汐留 ⑥大手町・丸の内・有楽町
⑦八重洲・日本橋 ⑧神田・秋葉原・御茶ノ水 ⑨九段下・飯田橋 ⑩番町・麹町
⑪青山・表参道 ⑫赤坂・六本木 ⑬霞ヶ関・虎ノ門 ⑭晴海・有明・台場・豊洲・大井ふ頭
⑮池袋 ⑯大崎



【出典】 ㈱ドコモ・インサイトマーケティングの「モバイル空間統計®」データを利用し東京都で作成

図 6-8 重点取組地区における滞在人口の減少（時間帯別）

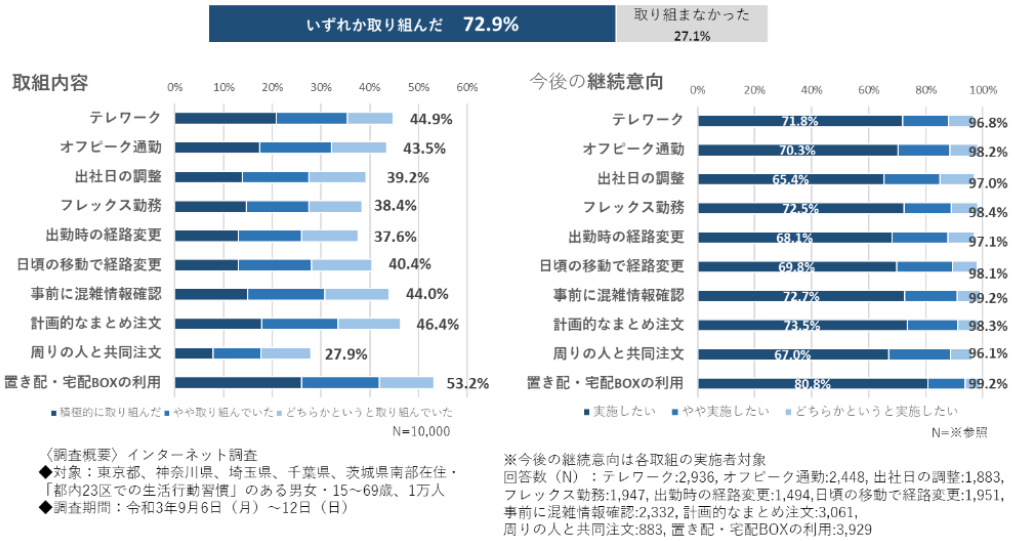


※平日は 7/5～9 の平均値を 100、休日（土日祝日）は 7/3・4・10・11 の平均値を 100 として算出
【出典】 ㈱ドコモ・インサイトマーケティングの「モバイル空間統計®」データを利用し東京都で作成

図 6-9 重点取組地区における滞在人口の減少（時間帯別）

（3） 大会期間中の混雑回避の取組（再掲）

大会期間中は、７割以上の人が何らかの混雑回避の取組を実施した。特にテレワーク、オフピーク通勤や計画的なまとめ注文、置き配・宅配ボックスの利用の取組割合が高い。また、取組実施者の９割以上が今後も取組の継続意向を示した。



〈調査概要〉インターネット調査
◆対象：東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部在住・「都内23区での生活行動習慣」のある男女・15～69歳、1万人
◆調査期間：令和3年9月6日（月）～12日（日）

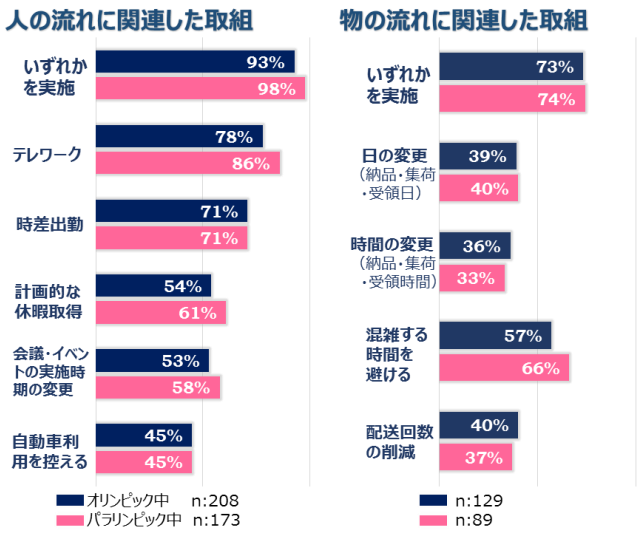
※今後の継続意向は各取組の実施者対象
回答数（N）：テレワーク:2,936, オフピーク通勤:2,448, 出社日の調整:1,883, フレックス勤務:1,947, 出勤時の経路変更:1,494,日頃の移動で経路変更:1,951, 事前に混雑情報確認:2,332, 計画的なまとめ注文:3,061, 周りの人と共同注文:883, 置き配・宅配BOXの利用:3,929

図 6-10 アンケート調査結果（大会期間中の混雑回避について）

（4） 人の流れ・物の流れに関連した取組

人の流れに関連した取組では、テレワーク、時差出勤、計画的な休暇取得などいずれかを実施した企業が９割以上となった。

また、物の流れに関連した取組では、納品・集荷・受領日の変更、納品時間等の変更、混雑する時間を避けるなどいずれかの取組を実施した企業が７割以上となった。



【出典】東京都調査
調査期間：①2021 年 8 月 10 日-20 日（オリンピック終了後）
②同年 9 月 9 日-14 日（パラリンピック終了後）
調査対象：2020TDM 推進プロジェクト HP 掲載/登録企業

図 6-11 企業・市民の取組状況

（5） 柔軟で多様な働き方の一層の定着

2020TDM 推進プロジェクトの個別コンサルティング等を受けたことがある企業へのヒアリングでは、下記のような声が寄せられた。

【柔軟で多様な働き方の定着に向けて】

- コロナ対策としてだけではなく、働き方を根本的に見直すきっかけとすべきではないかとの意見が多い。（卸売業、小売業）
- 大手企業の取引先は電子化に対応しているが、個人経営の取引先はなかなか進んでいないのが現状である。行政への提出資料も紙ベース押印が多い。（製造業）
- オンライン会議は発表会や講演会には適しているものの、フリートークで活発に議論するような会議では活用しにくい等のデメリットがある。（製造業）
- 就業規則を見直し、テレワークができるようにした。全ての派遣元と調整を行い、派遣社員も社員と同じようにテレワークができるようにした。（製造業）
- 社員が自律的に柔軟に働き方をデザインできるように、働く時間・場所・キャリアの選択肢を増やしていく。（情報通信業）

【リスクヘッジとして】

- 大会時の取組や、実施された交通対策は、災害時に想定される状況への対応につながる部分があったと思う。（小売業）
- コロナ禍では、各人が対策しており心配いらないという意見や、全面的に休業すべき、毎日リモートの選択肢が必要という意見など、社内でも温度差があった。（卸売業、小売業）

【行政からの情報提供、旗振り】

- 企業向け説明会での情報提供により、参加した経営層が取組の必要性を認識し、経営会議で議題にするなど、会社全体で取組を推進し、実施できた。（製造業）
- 情報が多すぎて、何を見ていいのか分からないことがあった。メルマガの頻度が多いと、毎回きちんと読んではいられない。（サービス業、卸売業、小売業）

6.3.2 まとめ

大会に向けテレワークやオフピーク通勤等の導入が進み、コロナ禍における事業継続策として活用されたものが、大会時にも継続して実施された。また、一度取組を実施すると、継続意向が高い傾向にあることも判明している。

企業へのヒアリング結果からは、各社において経営層が旗振り役となり、テレワーク等の新たな働き方を取り入れた BCP（事業継続計画）を策定し、就業規則の改定、環境整備や電子化等に取り組みながら計画を実践したことが明らかになった。

6.4 物流効率化

6.4.1 実績データと分析

（1） 物流効率化への取組状況

物流にかかる取組について、個人企業や中小企業等への認知が進んでいない課題があった。

そのため、国、経済団体、士業団体、都及び組織委員会等の実務者で構成される「2020 物流 TDM 実行協議会」を 2020 年 1 月に設立し、取組を進めてきた。詳細は 5.2.3 章を参照のこと。

（2） 物流 TDM 対策の効果検証（アンケート）

大会期間中及びその前後に実施する物流 TDM 対策について、定性的な検証を目的としてアンケート調査を行った。

調査対象は、下図（2020 物流 TDM 実行協議会第 7 回総会資料より一部抜粋。以下同じ）のとおりである。なお、回答頂いた企業のうちヒアリングが可能な企業について、電話又はメールで追加ヒアリングを行い、大会時の物流対策や課題等について詳細を伺った。

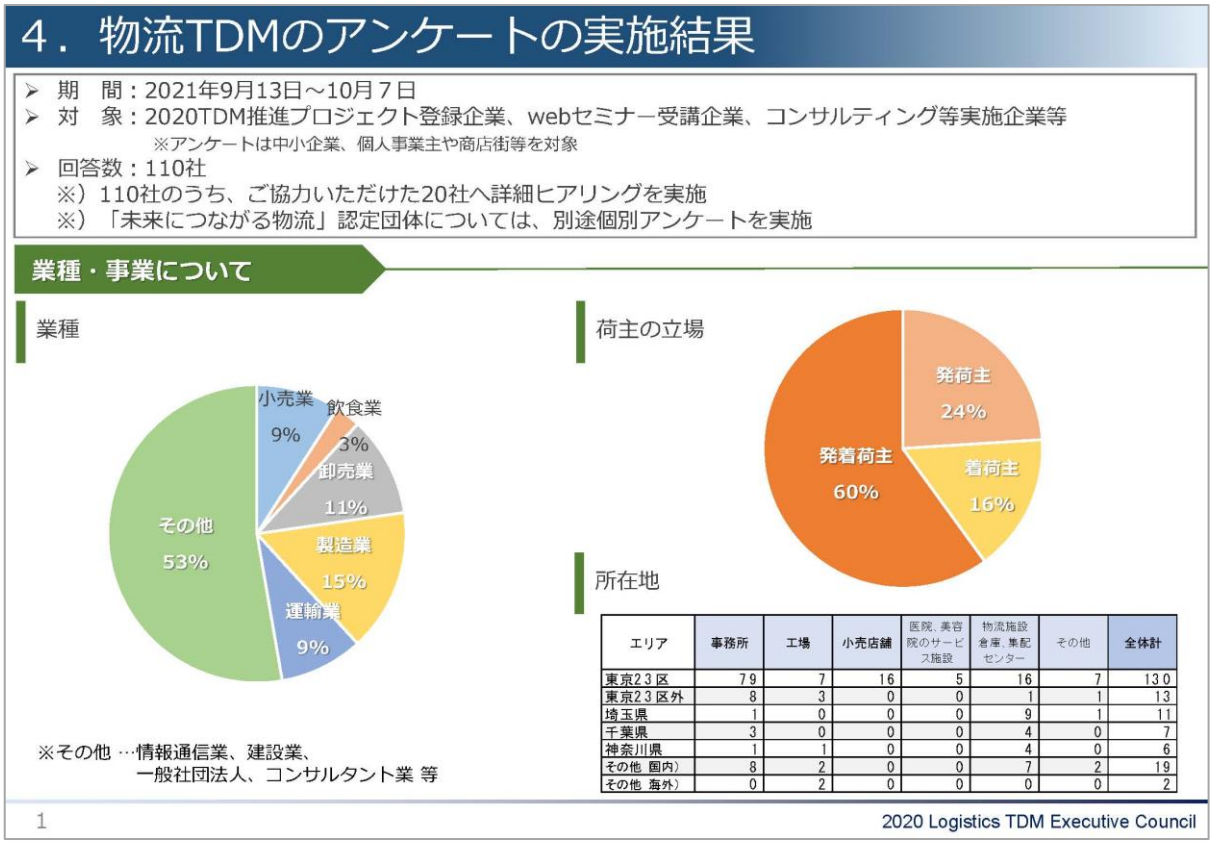


図 6-12　アンケート実施結果（アンケート対象）

（3） 大会前の事前対策

事前対策を検討し、大会時に取組を実施した企業が約 7 割となった。具体的には、納品日時の前倒し、まとめ発注、発注量の調整、配送ルートの変更等の取組が実施された。

一方、事前対策を実施しなかった企業では、その理由として、納品日、到着日等を自社のみで変更できないためとした企業が多くみられた。

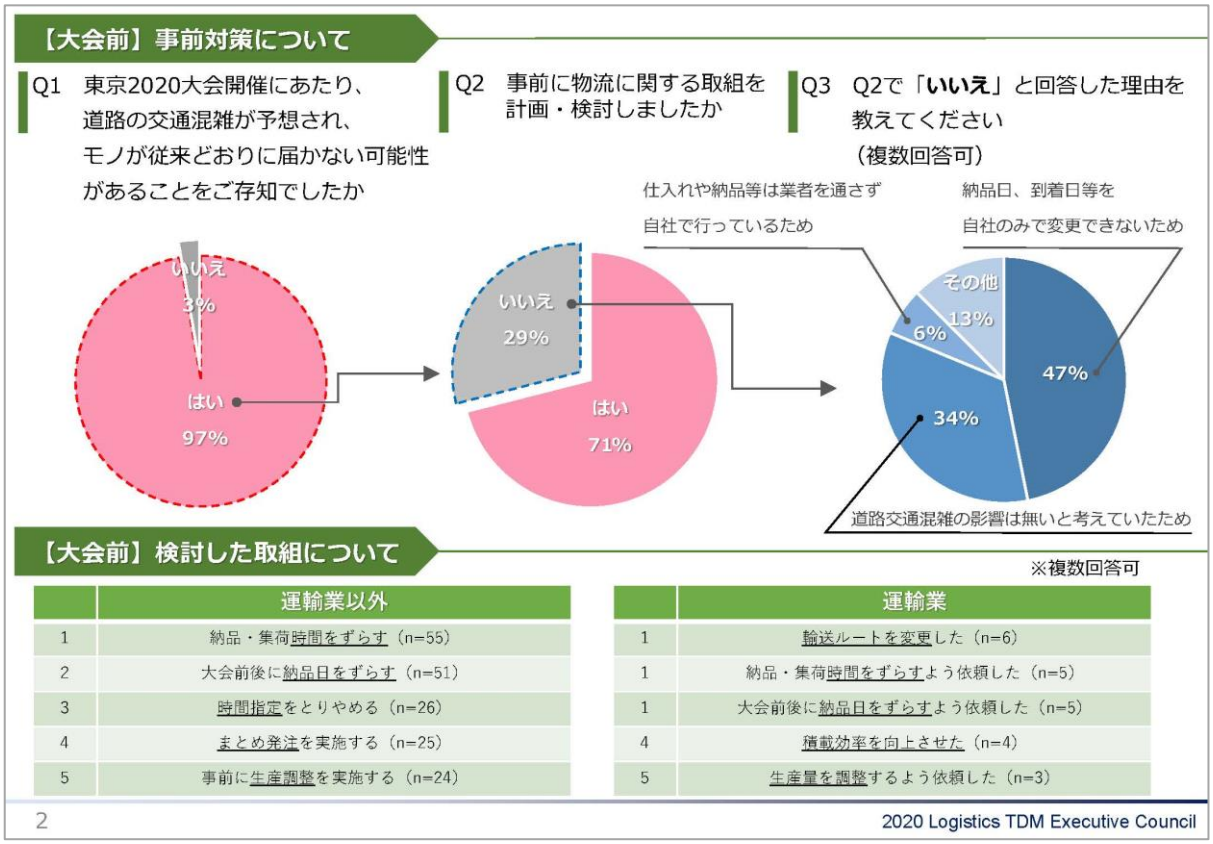


図 6-13 アンケート実施結果（大会前の事前対策、検討した取組）

（4） 大会期間中の取組

大会期間中は、事前に対策を計画していた企業の約 9 割が取組を実施した。そのうち約 6 割が効果はあったと回答しており、具体的には、予定どおりモノが届いた、道路混雑の解消を実感した、渋滞を避けることができた、他部署や他社と協力体制が構築できたことなどが挙げられた。

また、取組を行うにあたり、約 7 割の企業がサプライチェーン間や他事業者などと調整等を行い、相手方の理解を得られたと回答している。

一方で、調整を行ったが理解を得られなかったため、自社だけで取組を行った企業もあった。その理由として、納期が書面で取り決められ遅れが受け入れられなかった、荷主側にコストやリスクが生じるため、弱い立場にある運ぶ側から呼びかけても理解されないなどが挙げられた。

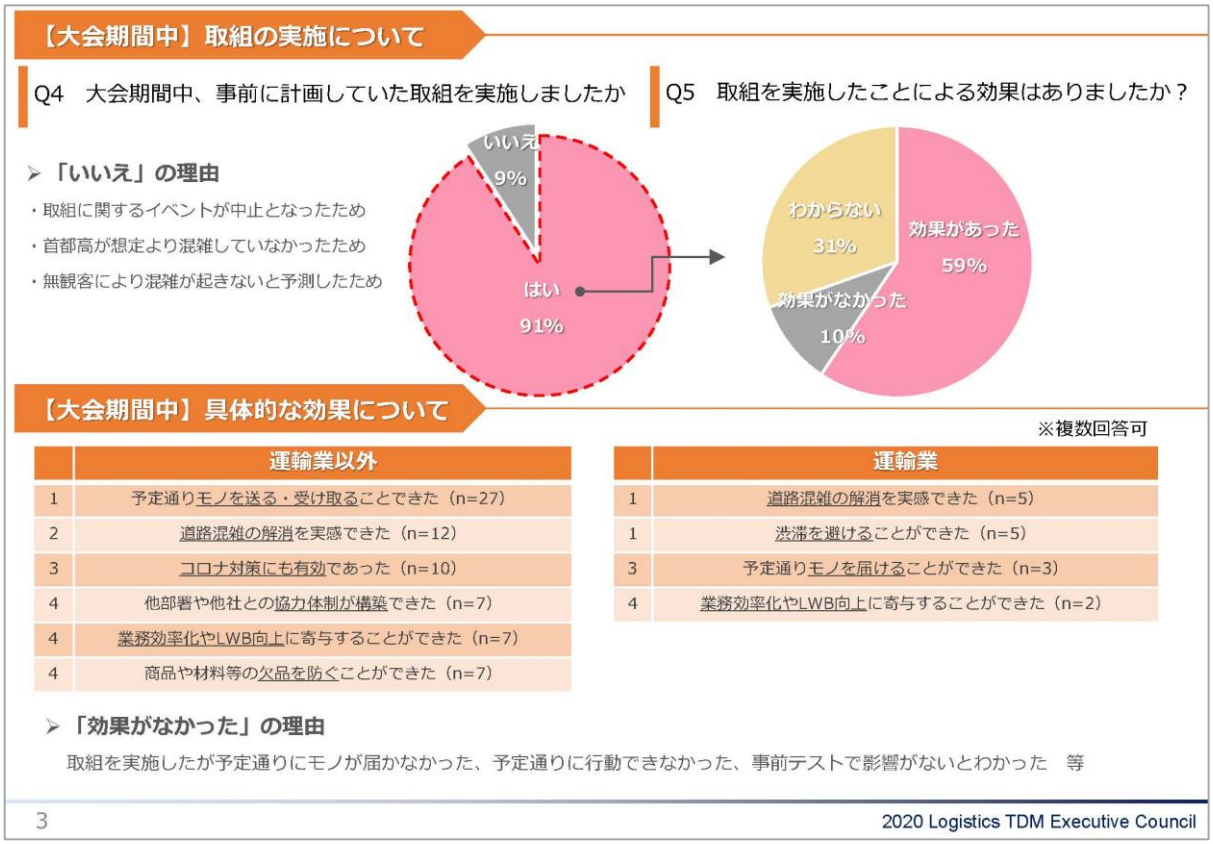


図 6-14　アンケート実施結果（大会期間中の取組の実施、具体的な効果）

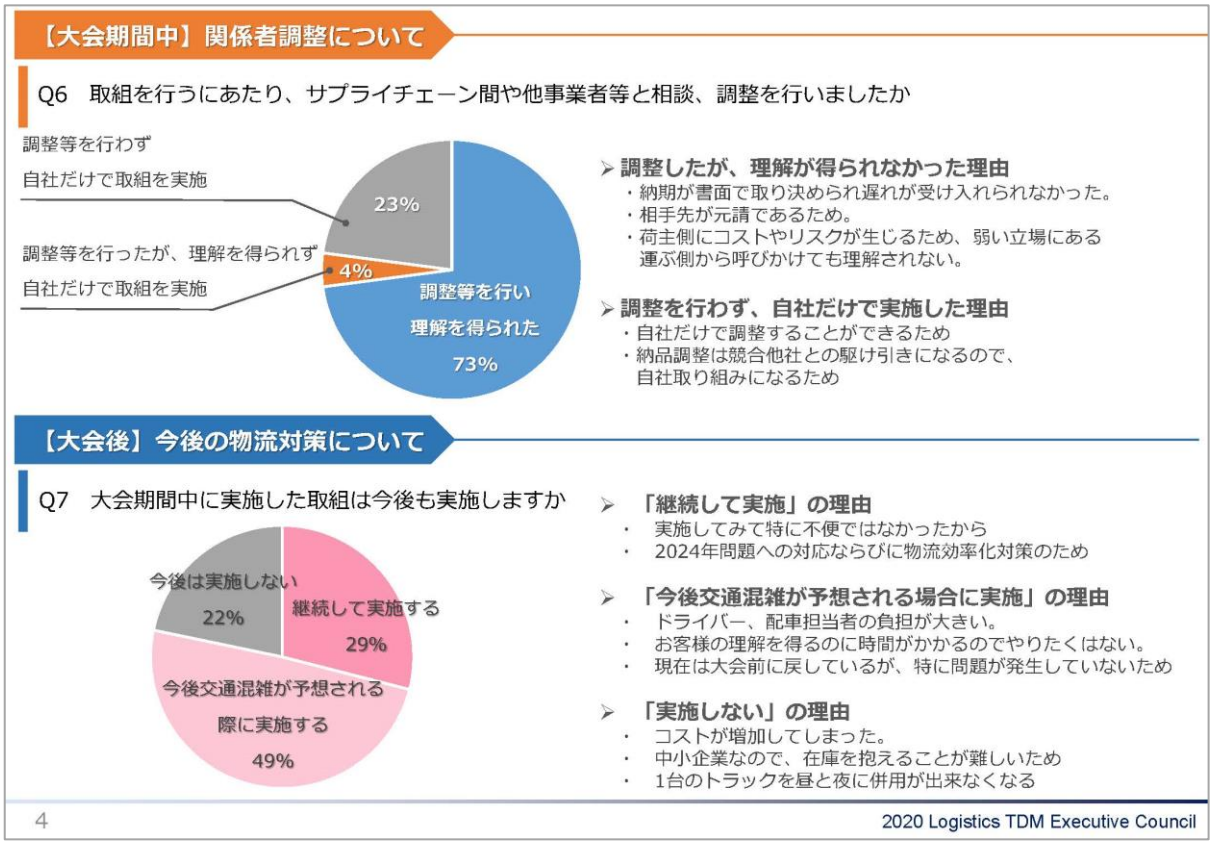


図 6-15　アンケート実施結果（大会期間中の関係者調整、大会後の今後の物流対策）

（5） 大会後の物流対策の取組

大会期間中に取組を実施した企業のうち、約８割が物流効率化に向けた取組を継続、及び交通状況に応じて継続的に実施と回答した。

一方、約２割の企業が、今後は取組を実施しないと回答した。

アンケートやヒアリングを行った企業からは、その理由として、在庫の保管経費や人員配置など取引先（荷主等）の理解が得るのが難しい、従業員の早朝及び夜間対応による残業等でコストが生じた、納品日時等の変更はドライバーや配車担当の負担が大きい、顧客へ説明するために周知はもっとしてほしかった。情報収集が難しかった、等が具体的な課題として挙げられた。

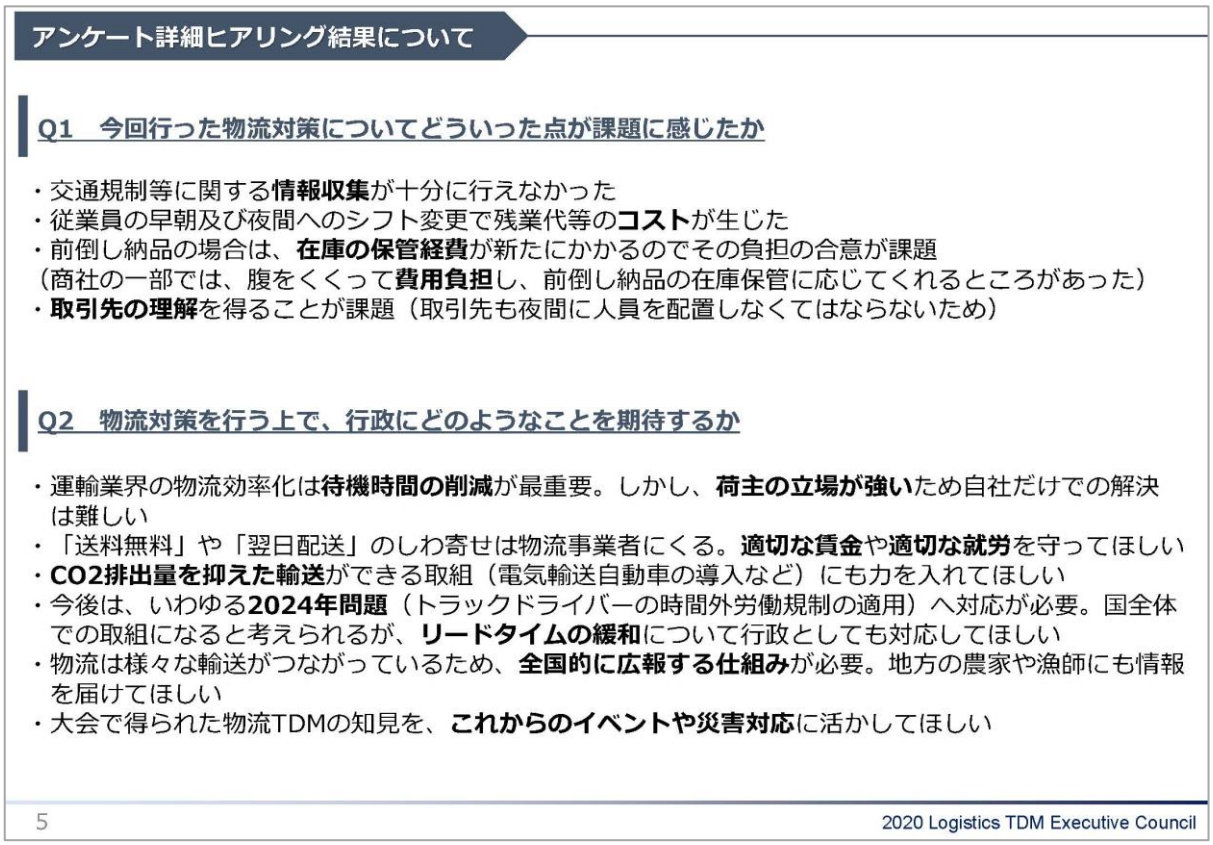


図 6-16 アンケート詳細ヒアリング結果（物流対策の課題や行政への期待）

6.4.2 まとめ

東京 2020 大会は、物流効率化の必要性や重要性を認識する契機となったことが、調査結果から判明した。物流 TDM の取組は、スムーズな配送や道路混雑の回避に一定程度効果がみられたものの、取組の継続には、コスト・荷主の理解・周知・人材不足などの課題が依然としてあることが明らかになった。

一方で、行政への意見として、トラックドライバーの労働環境改善や環境負荷の低減のほか、大会時の知見を今後のイベントや災害対応などに活かしてほしいとの声もあった。

また、大会準備やコロナ禍を経て、物流の担い手がエッセンシャルワーカーとして重要であることについて、最終消費者を含め、広く認知が進んだことも成果の一つとしてあげられる。

6.5 アクセシビリティの充実

6.5.1 実績データと分析

（1） アクセシビリティ向上の取組事例

鉄道駅におけるバリアフリー整備については、空間的、時間的な制約、鉄道の運行や利用者の安全等を確保しながらの工事となる等、多くの課題があった。そのような中、各鉄道事業者に多大なご尽力・ご協力をいただき、ガイドラインを踏まえ、千駄ケ谷駅や青山一丁目駅等の観客利用想定駅を中心に、大規模改良やエレベーター等の整備が実施された。

また、競技会場や観光施設周辺等の道路において、国や都、区・市の道路管理者等の関係機関が連携して面的なバリアフリー化が実施された。

また、ハード整備が困難な場合には、仮設整備、人的サポートなどのソフト対策を実施したほか、観客が各駅から会場まで混乱なく移動できることを目的に統一的なデザインで多言語表記のサインやアクセシブルルートの情報提供等を準備した。

なお、詳細については、4.2.1 章を参照のこと。

（2） 都内鉄道駅のバリアフリー整備状況

観客利用想定駅を中心に多くの駅で、整備・改良を進めた。

都内においては、全ての観客利用想定駅で、エレベーター等により、ホームから駅出入口まで段差なく移動できるルートを確保など、アクセシビリティの向上を図った。



【出典】大会後のレガシーを見据えた東京都の取組 ー2020 のその先へー

図 6-17 都内鉄道駅のバリアフリー整備状況（2020 年３月）

(3)　アクセシビリティ向上の取組事例



ホームドア整備
（京王線飛田給駅）



エレベーター整備
（りんかい線東京テレポート駅）



拡幅改札の増設
（ゆりかもめ台場駅）

図 6-18　鉄道駅のアクセシビリティ向上の取組事例



JR 東日本　原宿駅



東京メトロ　外苑前駅

図 6-19　駅大規模改良の事例



辰巳駅
（新設エレベーター）



三ツ目通り
（誘導ブロック・勾配改善）



東京アクアティクスセンター
（車いす座席）

図 6-20　駅から会場までのアクセシビリティ向上

6.5.2 まとめ

大会開催に向け様々な取組が進められたことにより、鉄道や道路・会場等のアクセシビリティの向上につながった。

鉄道駅では、観客利用想定駅を中心に多くの駅で整備・改良が実施され、加えて、人的サポート等のソフト対応の準備も行われた。また、会場や周辺道路等でもハード・ソフト両面で準備が進められたことから、駅や道路を含む会場周辺で一体的なバリアフリー対応が進展した。

7 輸送のレガシーと未来に向けた提言

7.1 レガシーの概要

東京都では、2021 年 7 月に「大会後のレガシーを見据えた東京都の取組－2020 のその先へ－」を作成し、大会に向けたハード・ソフト両面での取組により創出されるレガシーについてとりまとめ、発信している。

また、輸送のレガシーについては、これまで、交通輸送技術検討会の「東京 2020 大会の交通マネジメントに関する提言（2019 年 12 月）」において「将来社会に活きる輸送のレガシー」が提唱され、「輸送運営計画 V2（2019 年 12 月）」では、輸送のレガシーの一つとして、アクセシビリティ、交通マネジメントについて記載した。

2022 年 3 月、交通輸送技術検討会において、大会を通して取り組んだ施策のレガシーとして、広く市民・企業・行政等の方々に向け、今後のよりよい交通・輸送を広く実現していくために発展させるべき方針及び方策に関する「交通及び輸送に関する今後の施策展開に向けた提言」がとりまとめられた。本章では、その内容を以下に示す。

7.2 未来に向けた提言

○交通及び輸送に関する今後の施策展開に向けた提言

【 提言１ 】

状況に応じて適切な交通流動を確保するためには、行政と市民や企業等とが、価値・目標などを共有し、理解と協力のもと、総合的な交通マネジメントを実施することが重要である。

・科学的な分析と検証を行い合理的な基本戦略を立てること

・その上で、リーダーが力強い、説得力のある言葉で発信し、事業や取組の価値・目的・目標などを行政と市民や企業とが共有することが重要であり、理解と協力の輪を広げ、交通マネジメントを進めていくこと

・事業者が有するデータと専門家等の知見を組み合わせ、大規模イベントや災害時など時間的または局所的な需要集中、交通処理能力の低下に臨機応変に対応できる体制を予め構築すること

・利用者がそれぞれの目的や価値観に合った交通手段・時間帯・経路・費用を選択できることにより、交通需要の分散・平準化がより安全で円滑な移動・輸送をもたらすこと

・移動や輸送の状況をデータに基づいて分析して交通マネジメントに反映させるとともに、利用者も活用でき、その効果も簡易に認識・共有できる情報交換手段を持つこと

＜評価・施策展開の考え方＞

道路交通については、都市活動を適切に維持するため、状況に応じて適切な交通流動を確保する交通マネジメントを実施することが重要である。今後想定される需要集中や交通処理能力の低下への対応例について以下に示す。

〇繁忙期等における対応例

繁忙期や大型連休等には、著しく時間的・空間的に需要集中が発生している。

また、道路の改修や事故等によって通行止めが生じると、大会中と同様に迂回に起因した交通集中が発生しうる。

こうした状況においても、道路網の機能を最大限発揮させて、交通円滑化を図るため、必要に応じた TDM の推進や ICT を活用した情報提供、交通流を最適化する料金施策の検討等の取組を推進していくことが有効である。

〇災害時における対応例

道路ネットワークの処理能力の低下が懸念される災害時等に、緊急車両や救援物資の輸送を行う物流車両等の確実な通行等を確保するために、大会時に実施した交通マネジメントを応用することが有効と考えられる。

適用にあたっては、通行制限等と合わせ、経済団体・業界団体の理解と協力を得ることや、ナビアプリ・地図サイトを含む多様な媒体による迂回案内等を実施することが重要である。

また、公共交通については、下記のとおりである。

テレワークや時差出勤等の鉄道利用者の需要分散・抑制については、通常時における混雑緩和や台風等災害時の計画運休時等にも有効であることから適時適切な実施に向け、継続的な取組を行っていく。一方、持続可能な鉄道運行の確保に留意することが重要である。

大会時に向けては、「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」の３つの施策について、鉄道事業者、組織委員会、東京都が連携して準備を進めてきた。

今後も混雑回避に向け関係者が連携し、対応していくことが有効である。

【 提言２ 】

台風や大地震、疾病流行などの大規模災害等においても、社会・経済活動が維持できる態勢づくりに向けて、行政は企業等の事業継続の確保等に向けた情報提供・支援等を行うことが重要である。

また、企業の経営層は率先してテレワークや時差出勤等の多様で柔軟な働き方の定着や物流効率化などを推進し、従業員が安心して働くことができる環境整備を進めることが必要である。

・コロナ禍において飛躍的に進展したテレワークのより一層の普及を図るため、導入が難しい業種等への支援の充実や、自宅に限らないテレワーク環境の整備の推進が重要
・従業員の働き方を変えていくためには、テレワーク等を可能とする就業規則の変更や業務マネジメントの工夫を経営者自らが改革していくことが必要。また、取引先の理解が得られるよう企業同士のコミュニケ―ションも進めることが重要

＜評価・施策展開の考え方＞

働き方の変化への対応や災害時等のリスクヘッジとして、社会全体で時間や場所の制約に柔軟に対処できる働き方、物流効率化を実現していくことが必要である。

このため、企業における経営層の理解、会社全体の取組機運、取組が難しい業務での工夫が進むよう、行政が旗振りと情報提供・支援等を行い、いかなる時も社会・経済活動の維持ができるように官民一体で取組を推進していくことが重要である。

【 提言３ 】

より一層の物流効率化を図るには、従来の経済的な価値を生み出す物流（ビジネスロジスティクス）だけでなく、社会的な目的・目標の実現を目指しながら、 人々の生活や安全を支える社会的な価値を重視する物流（ソーシャルロジスティクス）が必要である。

・企業の収益改善とコスト削減、荷主や市民の都合に合わせたサービス向上を図るという従来のビジネスロジスティクスだけでは、いずれ経済を担う物流の活動（生産・流通・保管・販売）や社会生活に、過度な負担を生じうる

・大会時には、荷主や市民が、こうした問題を認識し、多少の不便さは許容しながらも様々な立場の人が協力をして大会の成功を導いた。こうしたことは社会的な目的・目標の実現を目指すソーシャルロジスティクスの取組事例として今後の物流効率化にとって重要

・大会における物流対策をレガシーとして、環境負荷や交通事故の減少、災害時の社会・経済活動の維持、人々の生活と安全の確保等の社会的価値を重視する物流（ソーシャルロジスティクス）の普及や効率化を実現するため、行政、物流事業者、荷主となる企業・市民が一体となって取り組む環境整備を進めることが重要

＜評価・施策展開の考え方＞

持続可能な物流を実現していく上で、大会を契機とした物流効率化の取組を維持・進展させることは有効である。

こうした取組を維持・進展させるためには、行政、物流事業者、荷主となる企業・市民が一体となって取り組める環境整備を進めることが重要である。

【 提言４ 】

誰もが活躍できる共生社会の実現に向けて、障害の有無に関わらず安全・円滑に移動できるよう、ハード面でのバリアフリーの取組を社会全体に広く展開していくとともに、誰とでもスムーズなコミュニケーションが可能となる環境づくり（ソフト面でのバリアフリー）を進めることが重要である。

・ソフト・ハードを含むバリアフリーの取組を総合的に推進していくこと
・段差解消や横断歩道部等の勾配改善、駅のエレベーター設置等、バリアフリー対応を着実に進めること
・サインや案内看板のデザインの統一や多言語表記、アクセシブルルートの情報提供や、大会中に行われる予定であった人的サポートなど可能な限り継続・展開していくこと

＜評価・施策展開の考え方＞

誰もが活躍できる共生社会の実現に向けて、段差解消やエレベーター設置等のハード整備を進めるとともに、大会中に行われる予定であった人的サポート（急勾配での手押し、エレベーターの乗降補助）、サインや案内看板のデザインの統一や多言語表記、アクセシブルルートの情報提供など継続・展開していくことが重要である。

平成 30 年、令和２年に改正された「バリアフリー法」や令和３年に改正された「障害者差別解消法」の趣旨等を踏まえ、大会に向けて鉄道や道路、会場等で行ったハード・ソフト両面の取組を各地へ展開し、総合的に推進していくことが重要である。

7.3 まとめ

大会に向けては、大会関係者等への安全・円滑な輸送サービスの提供と社会・経済活動の安定との両立を図ることを目的に、道路や鉄道などの交通インフラを最大限効率的に活用できるよう、関係者が連携して、交通マネジメントに取り組んできた。

市民や企業・経済界の皆様に、社会・経済活動に伴う様々な人の移動や配送などの手段・手法などを変更いただいた結果、交通マネジメントが有効に機能し、大会期間中の混雑緩和を図ることができて、円滑な大会輸送が実現した。

また、テレワークなどの多岐にわたる交通需要低減に向けた取組は、早期に多くの企業等で準備・実践いただいたことにより、コロナ禍に入ってからの事業継続策としても有効に機能し、大会時の混雑回避等の交通対策としても活かされた。

この提言は、大会を通して取り組んだ施策のレガシーとして、広く市民・企業・行政等の方々に向け、今後のよりよい交通・輸送を広く実現していくために発展させるべき方針及び方策についてとりまとめられたものである。

今後、大規模イベントや災害時など、状況に応じて適切な交通流動を確保するために、総合的な交通マネジメントを実施することが重要である。誰もが安全で快適に過ごし、いきいきと生活できる都市を目指し、市民・企業の理解と協力を得つつ、東京都としても必要な施策展開を図っていく。

-資料編-

目　次

1 輸送に関する検討の経緯に関する参考資料 1
1.1 東京 2020 大会のステークホルダー 1
1.2 観客輸送ルートの設定経緯 2
1.3 大会時の交通の見通し 3

2 大会輸送に関する参考資料 4
2.1 デポ・モールのレイアウト 4
2.2 ORN/PRN 看板・路面表示の設置方法 7
2.3 観客利用想定駅のエレベーター、ホームドア、多機能トイレの整備状況 9
2.4 ラストマイルのアクセシビリティ対応 11
2.5 アクセシブルルート上への仮設点字ブロック整備 12
2.6 ラストマイルにおける広報の詳細 13

3 交通マネジメントに関する参考資料 17
3.1 輸送センターの運営 17
3.1.1 日常業務 17
3.1.2 大会期間中の主な出来事 17
3.1.3 TROC 訓練実績 18
3.2 メールマガジン 19
3.3 都庁 2020 アクションプラン 20
3.3.1 都庁 2020 アクションプランの内容 20
3.3.2 都庁 2020 アクションプランにおける関係者との調整 23
3.4 2020 物流 TDM 実行協議会の開催状況 24
3.5 自治体広報紙・業界誌への掲載実績 25
3.6 料金施策に関する検討経緯 26
3.7 公共交通輸送マネジメント 33
3.7.1 鉄道事業者への検討依頼及び大会時ダイヤの公表に関する経緯 33
3.7.2 深夜輸送及び輸送力増強を設定した社局・路線 34

4 輸送の取組に関する写真 35

1 輸送に関する検討の経緯に関する参考資料

1.1 東京 2020 大会のステークホルダー

東京 2020 大会における輸送計画の検討にあたっては、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した。輸送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。

表 1-1　東京 2020 大会のステークホルダー

ステークホルダー	内容
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で構成されるブロードキャスト(RHB)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 委員、IPC 理事、IOC/IPC の幹部とスタッフ、NOC/NPC の会長と専務理事、IF の会長と専務理事、トップパートナーとパラリンピックパートナーの会長と CEO、放送権者の役員、開催組織委員会や将来の大会組織委員会の会長と CEO、次の開催都市の市長、及びそれぞれのゲスト等により構成される。また、大会に参加する各国の国家元首、政府の長やスポーツ大臣ら国際要人及び開催国の国家元首並びに開催都市の首長等の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（MP）	東京 2020 大会では、IOC 並びに東京 2020 のスポンサーシッププログラムに基づき、大会運営等に不可欠な専門的ノウハウ、商品・サービス及び資金の提供を受けている。IOC が直接契約をするワールドワイドオリンピックパートナー（TOP パートナー）、東京 2020 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　大会スタッフ	大会のために従事する職員、大会ボランティア、委託事業者、その他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。

1.2 観客輸送ルートの設定経緯

観客輸送ルートの調整開始から公表までの経緯は以下のとおりである。なお、東京 2020 大会は無観客となったが、事前の取組や一部実施された内容については報告書 4 章で詳述する。

表 1-2　取組の経緯（観客輸送ルート）

時期	内容
2017 年度	・組織委員会と連携しながら、交通管理者と会場ごとに主に安全性確保の観点で調整を開始し、協議が整った会場から順次道路管理者や地元区市、町会等と調整を実施した。 ・観客輸送ルート設定にあたっては、基本的には関係者輸送ルートと交錯がないように配慮すると共に、交通管理者や地元区市等からの要望を最大限考慮し、課題がある場合は早期に関係者の合意を図る等、円滑に調整を実施した。 ・当事者団体ワーキングを 3 回開催し、アクセシブルルート上の課題等について意見を聞く等、利用者目線でのルート設定を実施した。
2017 年 6 月	・輸送運営計画 V1 において、観客輸送ルートの考え方等を明示。
2018 年 4 月	・第 5 回輸送連絡調整会議にて、初めて観客輸送ルート（素案）を公表。
2019 年 6 月	・輸送運営計画 V2（案）において、観客輸送ルートを更新。
2019 年 11 月	・オリンピックスタジアムで 4 回目の当事者団体ワーキングを開催。 アクセシブル車両（福祉バス、UD タクシー等）の乗降テストを実施。
2019 年 12 月	・輸送運営計画 V2 において、観客輸送ルートを更新。
2021 年 2 月	・輸送運営計画 V2（更新）において、最終的な観客輸送ルートに更新。

1.3 大会時の交通の見通し

道路交通及び公共交通（鉄道）に関する需要推計については、以下の条件を踏まえて算出を行った。

（道路交通に関する需要推計）

需要推計の手法

大会時の交通状況は、以下の条件のもとシミュレーションにより把握した。

・選手村から約 60km の範囲（圏央道の内側）の高速道路及び一般道路をモデル化

・2016 年 4 月の現況再現モデルを構築し、2020 年 7 月の道路ネットワーク及び予測交通量に大会関係車両の交通量を上乗せして時間帯別シミュレーションを実施

・ORN の計画路線（2017 年 6 月時点）全線に 1 車線の専用レーンを設定（JCT や出入り口付近の一部区間を除く）した場合の影響を検証

（公共交通（鉄道）に関する需要推計）

需要推計の手法

大会時の鉄道一般利用者の需要は、前提条件となる観客情報等を収集し、鉄道需要分析手法に関するテクニカルレポートをベースに、以下のアレンジ・改良を加えて算出した。

・時間帯別需要の算出

・観光需要の取り込み

・夏季における輸送人員の変化

・休日交通量の設定

観客の需要については、競技スケジュール、観客数、観客輸送ルート等を踏まえ算出した。さらに、マラソン等の路上観戦者やライブサイト、スタッフ等の需要も算出した。

2 大会輸送に関する参考資料

2.1 デポ・モールのレイアウト

大会関係者の輸送のために、オリンピック時には、バス約 2,000 台、フリート約 3,500 台を収容・管理するデポ（車両基地）を設置した。ここでは、その他の主なデポのレイアウトを以下に掲載する。

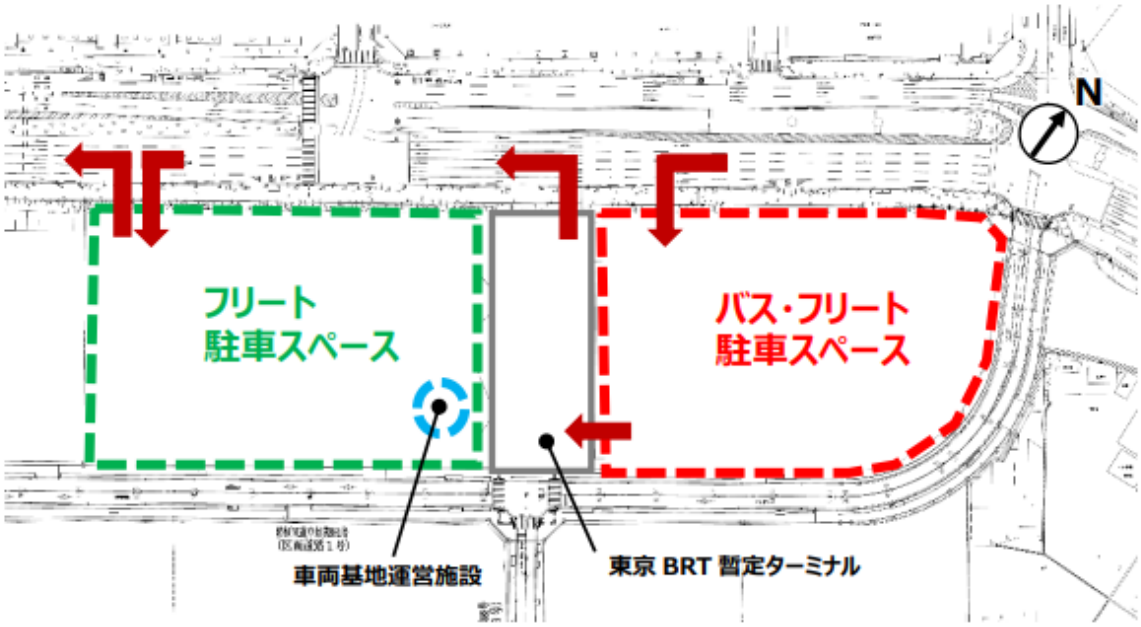


図 2-1　晴海二デポ・車両待機場

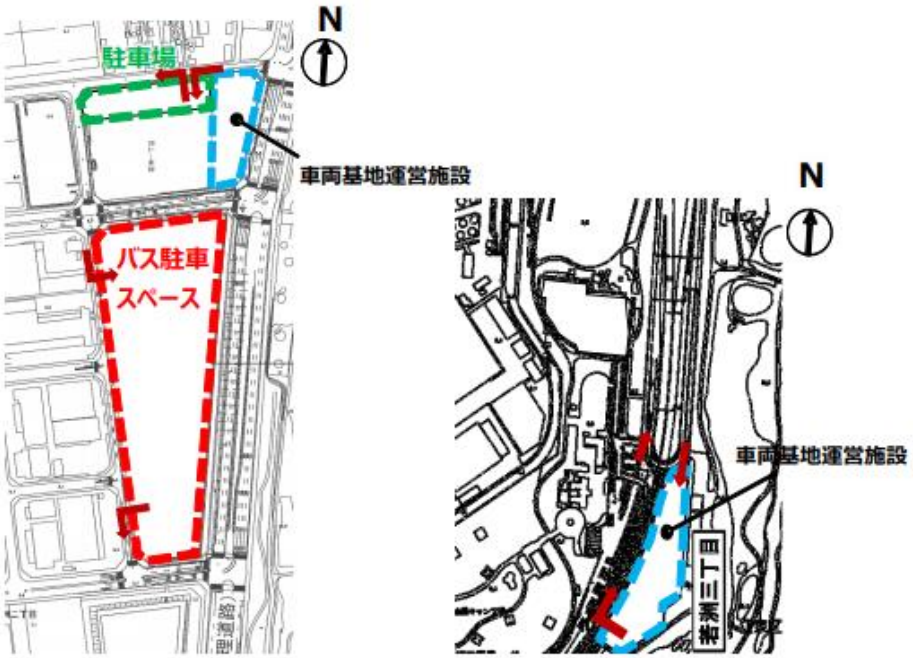


図 2-2　若洲デポ

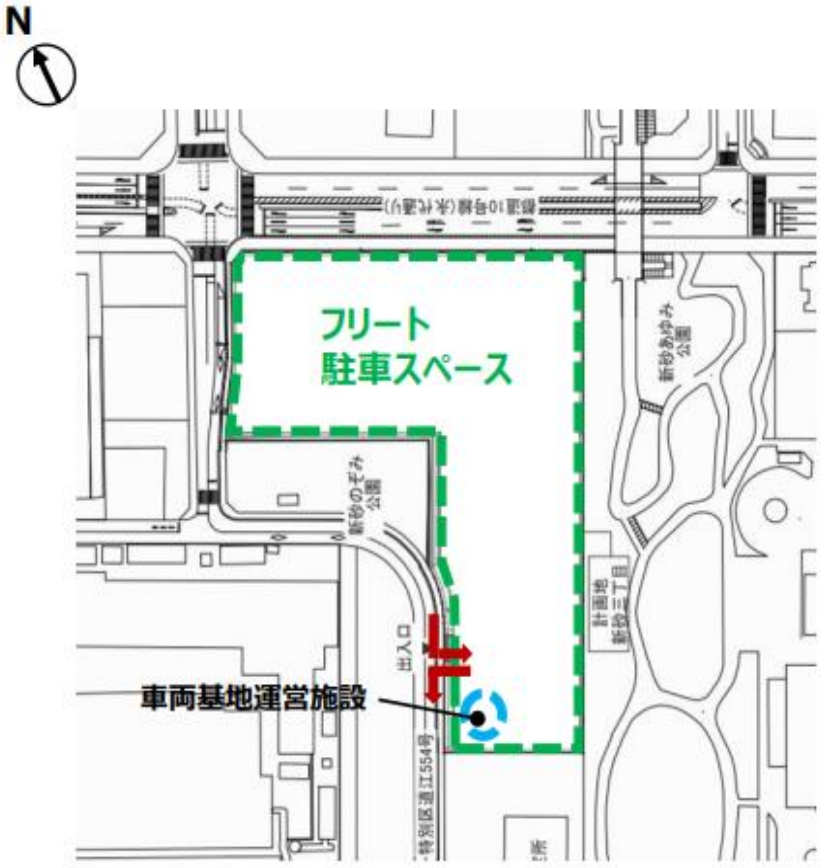


図 2-3　新砂デポ・車両待機場

若洲デポ



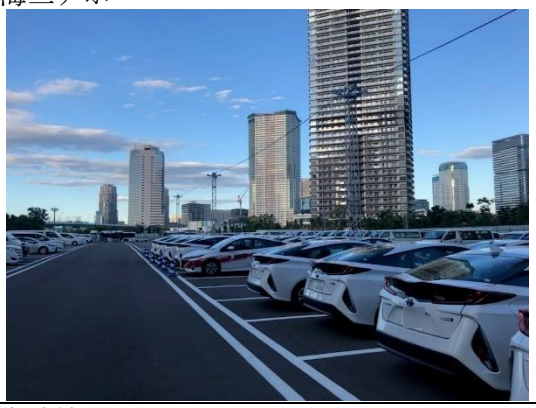
葛西デポ



新砂デポ



晴海二デポ



若洲デポ



白金待機場



選手村輸送モール（TA モール）



メディア輸送モール（MTM）



図 2-4　大会期間中のその他デポ、車両待機場、モールの状況

2.2 ORN/PRN 看板・路面表示の設置方法

ORN/PRN において、大会関係車両が通行する路線であることを、道路を利用する人に周知し、利用抑制や時間変更、駐車抑止等に協力いただくことを目的に、桜色の路面表示及び看板を設置した（概要は報告書 p.20 に掲載）。設置のイメージを以下に示す。

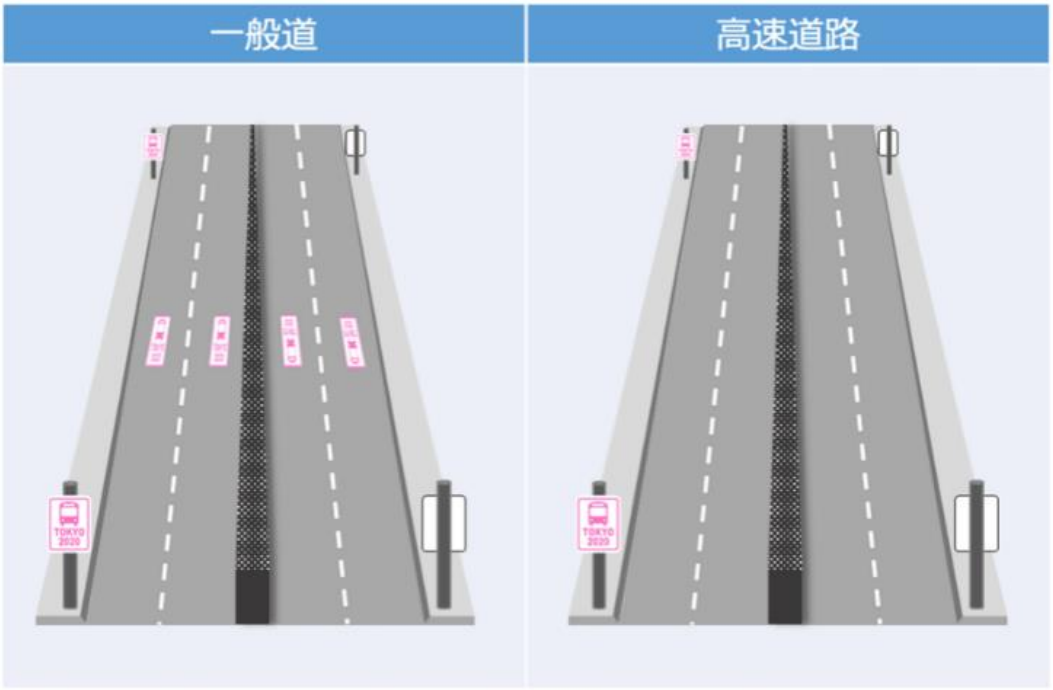


図 2-5　ORN/PRN における路面表示・看板の設置イメージ



図 2-6　大会関係車両専用レーン及び優先レーンに設置する路面表示

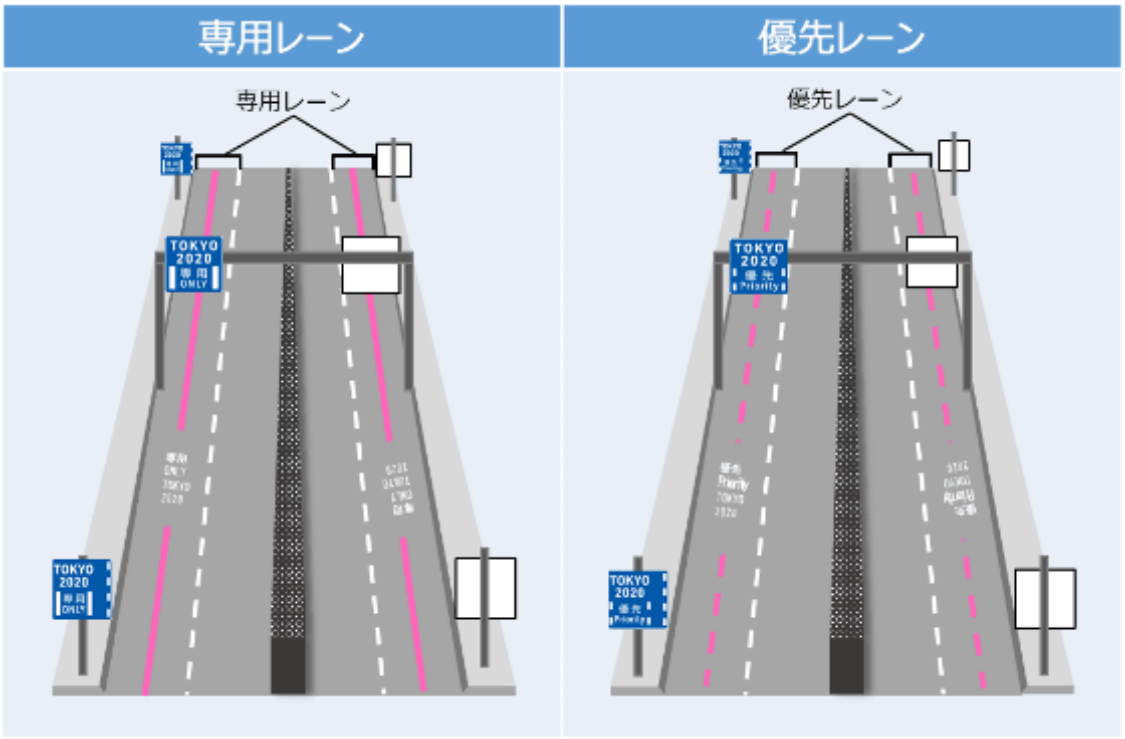


図 2-7　大会関係車両専用レーン及び優先レーンに設置する路面表示の設置イメージ

ルート	東京圏				地方会場（東京圏外）	
	一般道		高速道路		一般道	高速道路
	都内	地方会場（東京圏）	都内	地方会場（東京圏）		
・大会ルート（選手、NOC等） ・練習会場ルート	○規制区間（専用／優先レーン） 専用レーン　優先レーン ○規制区間外 路面表示と看板を交互に設置 信号交差点毎又は概ね300m間隔		○規制区間 規制区間なし ○規制区間外 看板のみ設置 概ね600m～1km間隔		○規制区間 規制区間なし ○規制区間外 看板のみ設置 信号交差点毎又は概ね600m間隔	設置なし
・代替ルート	看板のみ設置 信号交差点毎又は概ね600m間隔	設置なし	設置なし		設置なし	

図 2-8　路面表示の設置方法一覧

2.3 観客利用想定駅のエレベーター、ホームドア、多機能トイレの整備状況

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、大規模な駅改良工事やエレベーターの増設、多機能トイレの設置等、アクセシビリティの向上が図られた（概要は報告書 p.26 に掲載）。観客利用想定駅におけるエレベーター、ホームドア、多機能トイレの整備状況を以下に示す。

表 2-1　整備が行われた主な観客利用想定駅（2017 年度以降に完成したもの）

駅名	路線	主な整備事項	競技会場
青山一丁目駅	東京メトロ銀座線 東京メトロ半蔵門線	EV 増設 ホームドア整備 多機能トイレ改良	オリンピックスタジアム
青山一丁目駅	都営大江戸線	EV 増設 多機能トイレ改良	オリンピックスタジアム
外苑前駅	東京メトロ銀座線	EV 増設 ホームドア整備 多機能トイレ増設 **（大規模改良工事）**	オリンピックスタジアム
信濃町駅	JR 中央・総武線	EV 増設 ホームドア整備 多機能トイレ改良	オリンピックスタジアム
国立競技場駅	都営大江戸線	EV 増設 多機能トイレ改良	オリンピックスタジアム、東京体育館
千駄ヶ谷駅	JR 中央・総武線	EV 増設・改良 ホームドア整備 多機能トイレ改良 **（大規模改良工事）**	オリンピックスタジアム、東京体育館
原宿駅	JR 山手線	EV 増設 ホームドア整備 多機能トイレ改良 **（大規模改良工事）**	国立代々木競技場
明治神宮前駅	東京メトロ千代田線	ホームドア整備	国立代々木競技場
九段下駅	東京メトロ東西線 東京メトロ半蔵門線 都営新宿線	EV 増設 ホームドア整備 **（大規模改良工事）**	日本武道館
有楽町駅	JR 山手線 JR 京浜東北・根岸線	EV 改良 ホームドア整備 多機能トイレ改良 **（大規模改良工事）**	東京国際フォーラム
有楽町駅	東京メトロ有楽町線	多機能トイレ改良	東京国際フォーラム
両国駅	都営大江戸線	EV 増設・改良 多機能トイレ改良	国技館
桜新町駅	東急田園都市線	EV 増設 ホームドア整備 多機能トイレ改良	馬事公苑

駅名	路線	主な整備事項	競技会場
用賀駅	東急田園都市線	ホームドア整備 多機能トイレ改良	馬事公苑
飛田給駅	京王線	EV 増設 ホームドア整備 多機能トイレ改良	武蔵野の森総合スポーツプラザ、東京スタジアム
多磨駅	西武多摩川線	EV 新設 多機能トイレ改良 **（大規模改良工事）**	東京スタジアム、武蔵野の森公園
新豊洲駅	ゆりかもめ	多機能トイレ改良	有明アリーナ
国際展示場駅	りんかい線	EV 改良 ホームドア整備	有明アリーナ、有明体操競技場、有明アーバンスポーツパーク、有明テニスの森
有明テニスの森駅	ゆりかもめ	多機能トイレ改良	有明体操競技場、有明アーバンスポーツパーク
お台場海浜公園駅	ゆりかもめ	EV 改良 多機能トイレ改良	お台場海浜公園
台場駅	ゆりかもめ	EV 改良 多機能トイレ改良	お台場海浜公園、潮風公園
東京テレポート駅	りんかい線	EV 増設・改良	お台場海浜公園、潮風公園、青海アーバンスポーツパーク、海の森クロスカントリーコース、海の森水上競技場
大井競馬場前駅	東京モノレール羽田空港線	EV 新設（既存 EV 撤去） 多機能トイレ改良 **（大規模改良工事）**	大井ホッケー競技場
葛西臨海公園駅	JR 京葉線	多機能トイレ改良	カヌー・スラロームセンター
新木場駅	JR 京葉線	EV 増設 多機能トイレ改良 **（大規模改良工事）**	海の森クロスカントリーコース、海の森水上競技場、夢の島公園アーチェリー場、東京辰巳国際水泳場、
新木場駅	東京メトロ有楽町線	多機能トイレ改良	海の森クロスカントリーコース、海の森水上競技場、夢の島公園アーチェリー場、東京辰巳国際水泳場、
新木場駅	りんかい線	多機能トイレ増設・改良	海の森クロスカントリーコース、海の森水上競技場、夢の島公園アーチェリー場、東京辰巳国際水泳場、
辰巳駅	東京メトロ有楽町線	EV 増設	東京アクアティクスセンター、東京辰巳国際水泳場

2.4 ラストマイルのアクセシビリティ対応

ガイドラインを踏まえ、観客利用想定駅から大会会場までのルートにおいて当事者団体と現地調査や意見交換を行い、アクセシブルルートを決定する等、ラストマイルのアクセシビリティ対応を行った（概要は報告書 p.28 に掲載）。

a　仮設整備による取組事例

・国立代々木競技場における仮設横断歩道整備（国立代々木競技場のアクセシブルルート）

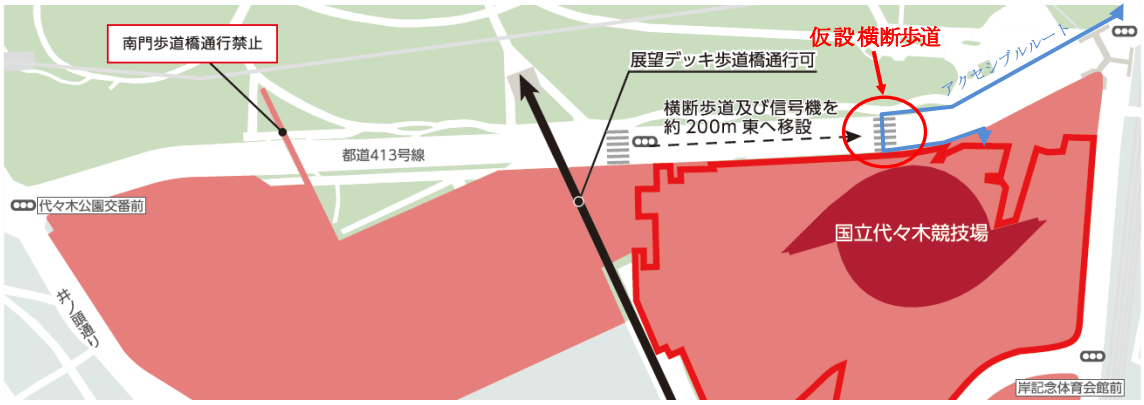


図 2-9　国立代々木競技場における仮設横断歩道整備　位置図

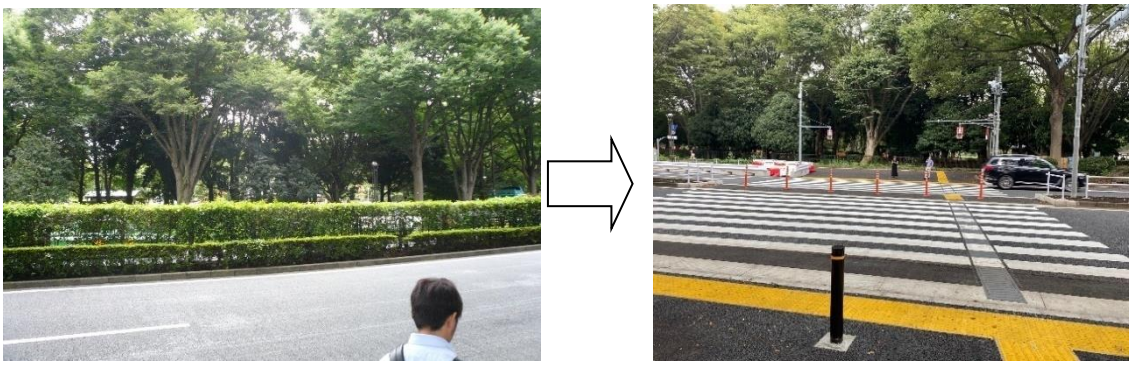
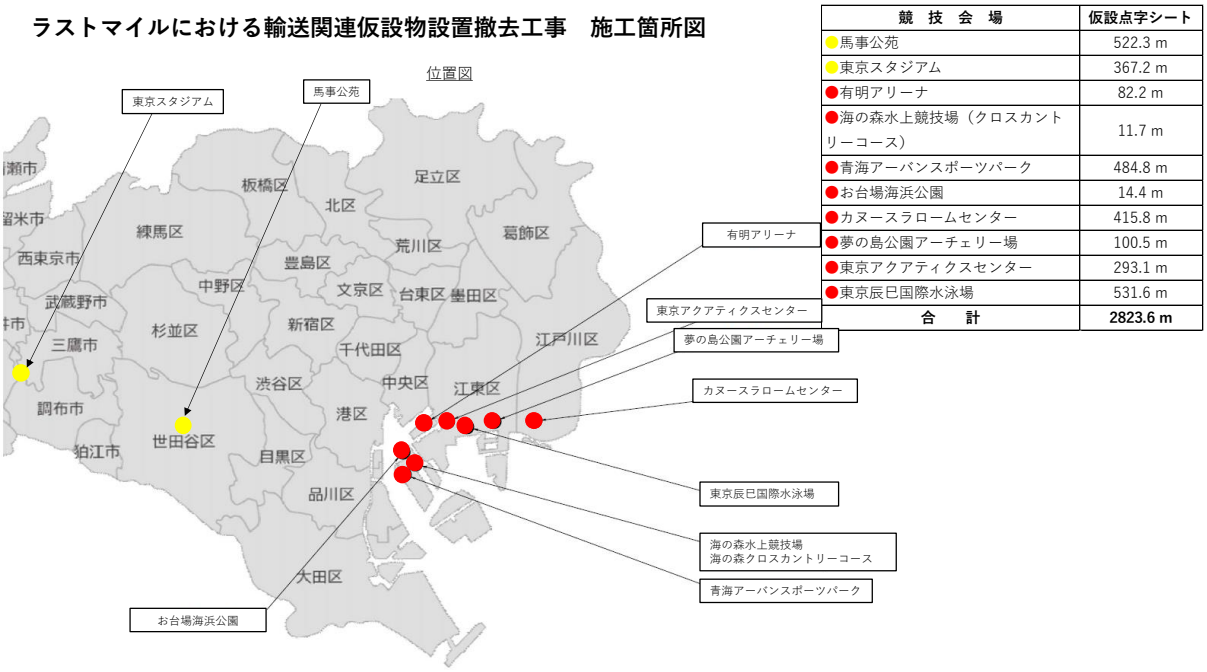


図 2-10　国立代々木競技場における仮設横断歩道整備状況

2.5 アクセシブルルート上への仮設点字ブロック整備

観客シャトルバス及びアクセシブルシャトル乗降場と会場出入口を結ぶ動線等のアクセシブルルート上への仮設点字ブロック整備の計画内容を示す。なお、無観客開催となりアクセシブルルートの運用がなくなったため実施していない。



競　技　会　場	仮設点字シート
馬事公苑	522.3 m
東京スタジアム	367.2 m
有明アリーナ	82.2 m
海の森水上競技場（クロスカントリーコース）	11.7 m
青海アーバンスポーツパーク	484.8 m
お台場海浜公園	14.4 m
カヌースラロームセンター	415.8 m
夢の島公園アーチェリー場	100.5 m
東京アクアティクスセンター	293.1 m
東京辰巳国際水泳場	531.6 m
合　　計	**2823.6 m**

図 2-11　仮設点字ブロック整備の全体位置図

2.6 ラストマイルにおける広報の詳細

競技会場周辺に住む方や勤務する方へ、大会時の観客の移動想定時間等をお知らせし、混雑時間を避けた外出等の参考にしていただくものとして広報のチラシを作成した（概要は報告書 p.36 に掲載）。お知らせのチラシの詳細は以下のとおりである。

＜東京 2020 オリンピック・パラリンピック大会　観客の入退場ルートのお知らせ＞



図 2-12　東京 2020 オリンピック・パラリンピック大会　お知らせのチラシ　1 枚目

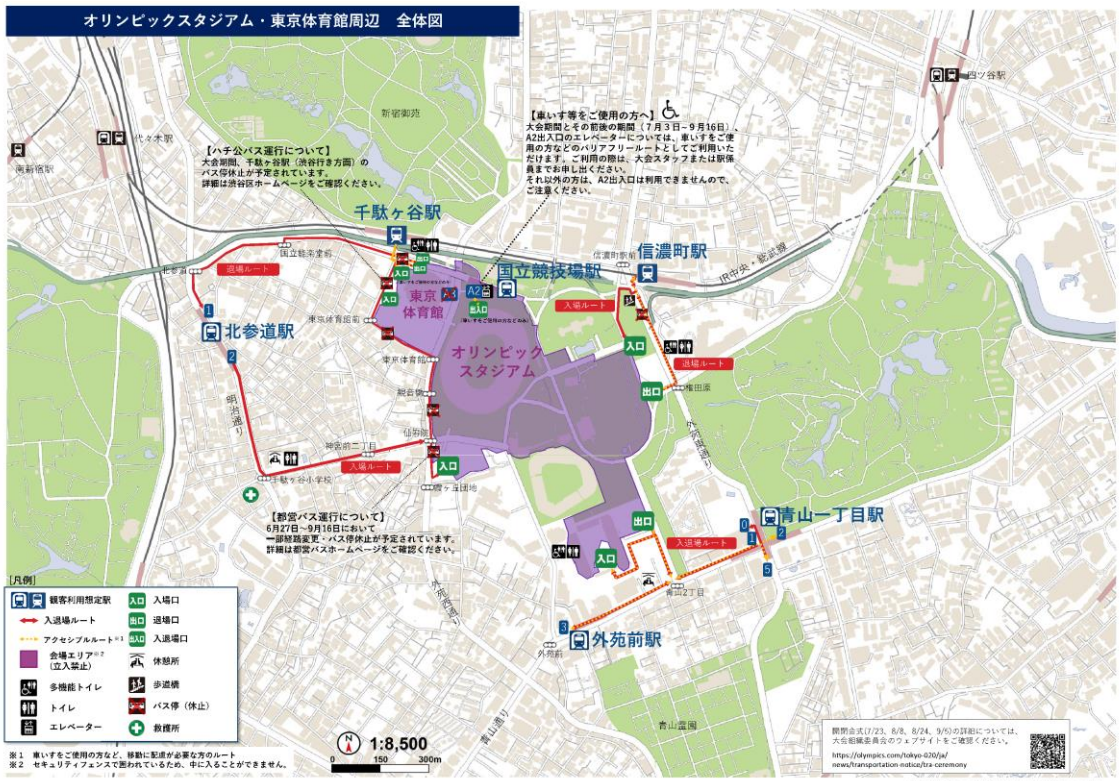


図 2-13　東京 2020 オリンピック・パラリンピック大会　お知らせのチラシ　2 枚目



図 2-14　東京 2020 オリンピック・パラリンピック大会　お知らせのチラシ　3 枚目

＜東京 2020 パラリンピック大会　観客の入退場ルートのお知らせ＞



図 2-15　東京 2020 パラリンピック大会　お知らせのチラシ　1 枚目



図 2-16　東京 2020 パラリンピック大会　お知らせのチラシ　2 枚目



図 2-17　東京 2020 パラリンピック大会　お知らせのチラシ　3 枚目

3 交通マネジメントに関する参考資料

3.1 輸送センター（TROC）の運営

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、総合調整の役割を担う輸送センター（以下、TROC）を設置した（TROC の概要は報告書 p.38 掲載）。

3.1.1 日常業務

表 3-1　TROC の日常業務

名称	概要	時間帯
TROC幹部レク	輸送運営状況や課題の共有、周知（TROC内）	6:00, 9:00, 11:30, 15:30, 19:00, 21:00
MOCアップデート会議	各FA/FCCで発生した重要課題の共有、MOCからの周知	7:10, 10:00, 12:30, 16:30, 20:00
選手団長会議	選手団長との意見交換（SHチーム対応）	7:30
FAレポート提出	各FA/FCCの日報	22:00

3.1.2　大会期間中の主な出来事

表 3-2　大会期間中の主な出来事

月	輸送に関するイベント	TROC対応事案
7月	1日 TROC開設式 8日 TROC24時間運用開始 13日 選手村開村 23日 開会式（式典輸送）	26日 首都高5号線におけるトラック横転事故 29日 京葉道路における事故
8月	2-4日 都オリ局視察（30名） 8日 閉会式（式典輸送） 11日 選手村閉村 12日 TROC24時間運用終了 16日 TROC24時間運用開始 19日 パリ市視察（1名） 17日 選手村開村 24日 開会式（式典輸送） 25-7日 学識経験者視察（39名） 31日 パリ市視察（2名）	4日 首都高都心環状線における事故 6日 首都高5号線における事故 7日 首都高湾岸線における事故 9日 台風9号接近に伴うレインボーブリッジ通行止め 27日 TAバス車いすリフト破損事故 31日 首都高マンホール点検に伴う交通規制
9月	5日 閉会式（式典輸送） 8日 選手村閉村 TROC閉設式 TROC24時間運用終了	対応事案無し

3.1.3 TROC 訓練実績

大会本番時に、選手をはじめ大会関係者ならびに観客の輸送を確実に行うため、各チームのオペレーションの検証・改善、職員の能力向上を図ることを目的に訓練を実施した。TROC 訓練の体系は報告書に示すとおりである。

表 3-3　TROC での訓練テーマ

分類	テーマ概要
関係者輸送	ORN上での交通事故等に伴う交通渋滞、大会関係車両の人身事故
観客輸送	停電や人身事故による鉄道の運転見合わせ
都市間輸送	新幹線の運転見合わせ、航空機の運航見合わせ
気象災害	雨天によるセッションスケジュールの変更、大型台風の接近、首都直下型地震によるORNの通行止めや鉄道の運転見合わせ
競技運営その他	競技遅延に伴う関係者輸送スケジュールの変更、サイバー攻撃によるT-TOSSのダウン

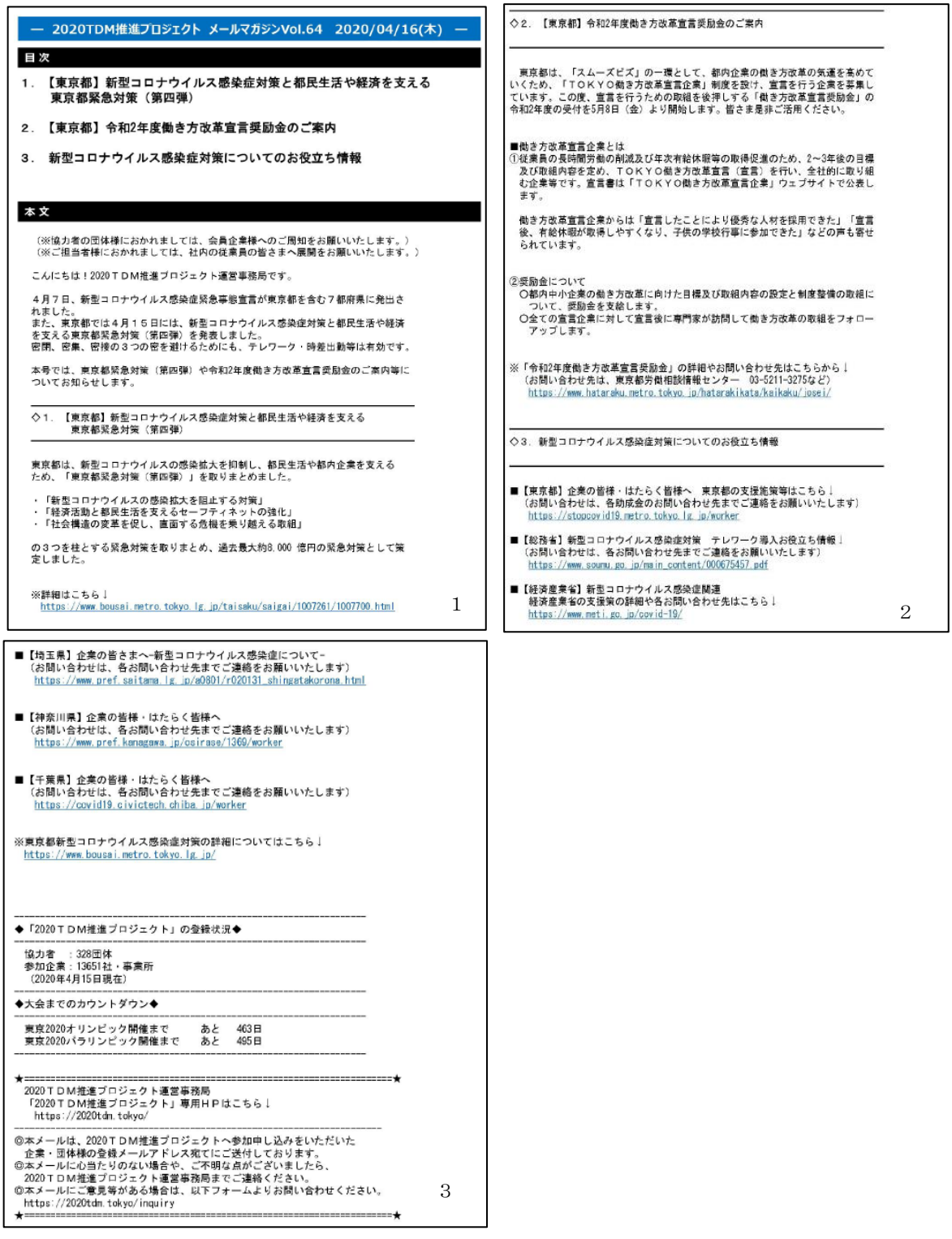
表 3-4　TROC 訓練開催実績

訓練種別	訓練名	概要	回数
TROC訓練 （TROC主催）	テーブルトップ	設定されたシナリオに関するオペレーションを、関連するチーム・外部連携組織と確認する机上訓練	12回
	シミュレーション	設定されたシナリオに沿って、オペレーションを実践する訓練	8回
実地訓練	テストイベント	テストイベントを利用した試行	5回
全体訓練 （委員会全体）	MOC訓練	MOCが開催。テーマに沿った机上訓練	5回
	GSCC訓練	大規模地震、豪雨、テロ等を想定した机上訓練	8回
	SEC訓練	サイバーテロ対策訓練	1回

※MOC：Main Operation Centre　GSCC：Games Security Coordination Centre
SEC：Security FA

3.2 メールマガジン

大会輸送や交通対策に関する最新情報を提供するため、2020TDM 推進プロジェクト協力団体・参加企業に向けて随時メールマガジンの配信を行った（メールマガジンの概要は報告書 p.51 掲載）。以下に、メールマガジンの配信例を掲載する。



― 2020TDM推進プロジェクト メールマガジンVol.64 2020/04/16(木) ―

目次

1．【東京都】新型コロナウイルス感染症対策と都民生活や経済を支える東京都緊急対策（第四弾）

2．【東京都】令和2年度働き方改革宣言奨励金のご案内

3．新型コロナウイルス感染症対策についてのお役立ち情報

本文

（※協力者の団体様におかれましては、会員企業様へのご周知をお願いいたします。）
（※ご担当者様におかれましては、社内の従業員の皆さまへ展開をお願いいたします。）

こんにちは！2020ＴＤＭ推進プロジェクト運営事務局です。

４月７日、新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言が東京都を含む７都府県に発出されました。
また、東京都では４月１５日には、新型コロナウイルス感染症対策と都民生活や経済を支える東京都緊急対策（第四弾）を発表しました。
密閉、密集、密接の３つの密を避けるためにも、テレワーク・時差出勤等は有効です。

本号では、東京都緊急対策（第四弾）や令和2年度働き方改革宣言奨励金のご案内等についてお知らせします。

◇1．【東京都】新型コロナウイルス感染症対策と都民生活や経済を支える東京都緊急対策（第四弾）

東京都は、新型コロナウイルスの感染拡大を抑制し、都民生活や都内企業を支えるため、「東京都緊急対策（第四弾）」を取りまとめました。

・「新型コロナウイルスの感染拡大を阻止する対策」
・「経済活動と都民生活を支えるセーフティネットの強化」
・「社会構造の変革を促し、直面する危機を乗り越える取組」

の３つを柱とする緊急対策を取りまとめ、過去最大約3.000 億円の緊急対策として策定しました。

※詳細はこちら↓
https://www.bousai.metro.tokyo.lg.jp/taisaku/saigai/1007261/1007700.html

1

◇2．【東京都】令和2年度働き方改革宣言奨励金のご案内

東京都は、「スムーズビズ」の一環として、都内企業の働き方改革の気運を高めていくため、「ＴＯＫＹＯ働き方改革宣言企業」制度を設け、宣言を行う企業を募集しています。この度、宣言を行うための取組を後押しする「働き方改革宣言奨励金」の令和2年度の受付を5月8日（金）より開始します。皆さま是非ご活用ください。

■働き方改革宣言企業とは
①従業員の長時間労働の削減及び年次有給休暇等の取得促進のため、2～3年後の目標及び取組内容を定め、ＴＯＫＹＯ働き方改革宣言（宣言）を行い、全社的に取り組む企業等です。宣言書は「ＴＯＫＹＯ働き方改革宣言企業」ウェブサイトで公表します。

働き方改革宣言企業からは「宣言したことにより優秀な人材を採用できた」「宣言後、有給休暇が取得しやすくなり、子供の学校行事に参加できた」などの声も寄せられています。

②奨励金について
○都内中小企業の働き方改革に向けた目標及び取組内容の設定と制度整備の取組について、奨励金を支給します。
○全ての宣言企業に対して宣言後に専門家が訪問して働き方改革の取組をフォローアップします。

※「令和2年度働き方改革宣言奨励金」の詳細やお問い合わせ先はこちらから↓
（お問い合わせ先は、東京都労働相談情報センター 03-5211-3275など）
https://www.hataraku.metro.tokyo.jp/hatarakikata/kaikaku/josei/

◇3．新型コロナウイルス感染症対策についてのお役立ち情報

■【東京都】企業の皆様・はたらく皆様へ 東京都の支援施策等はこちら↓
（お問い合わせは、各助成金のお問い合わせ先までご連絡をお願いいたします）
https://stopcovid19.metro.tokyo.lg.jp/worker

■【総務省】新型コロナウイルス感染症対策 テレワーク導入お役立ち情報↓
（お問い合わせは、各お問い合わせ先までご連絡をお願いいたします）
https://www.soumu.go.jp/main_content/000675457.pdf

■【経済産業省】新型コロナウイルス感染症関連
経済産業省の支援策の詳細や各お問い合わせ先はこちら↓
https://www.meti.go.jp/covid-19/

2

■【埼玉県】企業の皆さまへ-新型コロナウイルス感染症について-
（お問い合わせは、各お問い合わせ先までご連絡をお願いいたします）
https://www.pref.saitama.lg.jp/a0801/r020131_shingatakorona.html

■【神奈川県】企業の皆様・はたらく皆様へ
（お問い合わせは、各お問い合わせ先までご連絡をお願いいたします）
https://www.pref.kanagawa.jp/osirase/1369/worker

■【千葉県】企業の皆様・はたらく皆様へ
（お問い合わせは、各お問い合わせ先までご連絡をお願いいたします）
https://covid19.civictech.chiba.jp/worker

※東京都新型コロナウイルス感染症対策の詳細についてはこちら↓
https://www.bousai.metro.tokyo.lg.jp/

◆「2020ＴＤＭ推進プロジェクト」の登録状況◆

協力者 ：328団体
参加企業：13651社・事業所
（2020年4月15日現在）

◆大会までのカウントダウン◆

東京2020オリンピック開催まで あと 463日
東京2020パラリンピック開催まで あと 495日

★==========★
2020ＴＤＭ推進プロジェクト運営事務局
「2020ＴＤＭ推進プロジェクト」専用ＨＰはこちら↓
https://2020tdm.tokyo/

◎本メールは、2020ＴＤＭ推進プロジェクトへ参加申し込みをいただいた企業・団体様の登録メールアドレス宛てにご送付しております。
◎本メールに心当たりのない場合や、ご不明な点がございましたら、2020ＴＤＭ推進プロジェクト運営事務局までご連絡ください。
◎本メールにご意見等がある場合は、以下フォームよりお問い合わせください。
https://2020tdm.tokyo/inquiry
★==========★

3

図 3-1 メールマガジンの配信例（Vol.64 2020 年 4 月 16 日）

3.3 都庁 2020 アクションプラン

東京 2020 大会時には交通混雑が予想されるため、団体・企業等に企業活動を維持するための方策「2020 アクションプラン」を策定していただき、大会に備えていただくようにお願いした（2020 アクションプランの概要は報告書 p.52 掲載）。また、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「都庁 2020 アクションプラン」として取組内容を取りまとめて、実施した。

3.3.1 都庁 2020 アクションプランの内容

都庁 2020 アクションプランの内容は以下のとおりである。

表 3-5　都庁 2020 アクションプランの内容

取組項目	内容	いつ	どのくらい	責任者	実施に向けた推進・確認方法
年休・夏休の計画的取得	職員（都立学校教員を含む）に、大会期間中の年休・夏休の計画的な取得を推奨する。	2021年7月19日から9月5日まで	職員（知事部局等・公営企業）約4万人、都立学校教職員約1.7万人へ呼びかけ	各局総務・人事担当課長	・2021年4月以降、都庁各局の大会応援職員の状況等を踏まえ、各局で実施体制を整備 ・年間の休暇取得計画作成推奨等による計画的休暇取得の促進
テレワーク・オフピーク通勤の実施	○原則毎日テレワークを実施する。 ○やむを得ず出勤する必要がある場合には、オフピーク通勤（８時から10時までの出勤を回避（8時以前、10時以降の始業に分散））を徹底する。		都庁本庁・出先事業所の全職員 （※１、※２、※３）		
計画的な業務執行による期間中の移動の回避	競技会場が集中する臨海部や競技会場周辺等への出張や現場視察等のほか、会議を控える。	2021年7月19日から8月9日まで、8月24日から9月5日まで	都庁各局の本庁・出先事業所における業務全般（※４）	各局事業所管課長・総務課長等	・取組が必要な地域や期間等を整理、職員へ提示 ・業務関係者等へ取組の趣旨を説明、協力を依頼 ・必要に応じて貸出用ポケットWi-Fiの活用促進
	出張等の際は、朝の通勤時間帯の移動を避け、公共交通機関を利用し、出張の前後にテレワーク等を活用するなど、混雑回避に取り組む。				
	打合せにおけるオンライン会議等の活用により、移動を避ける。		本庁・出先事業所における業務で対応可能なもの（※４）		・業務関係者等へ取組の趣旨を説明、協力を依頼
	大会期間中は、事業者の来訪を減らすよう業務を調整し、来訪の際は朝の通勤時間帯の移動を避け、公共交通機関の利用を促す。		本庁・出先事業所における業務で調整が可能なもの（※４）		・業務関係者へ取組の趣旨を説明、可能なものは大会前後に業務を調整
	都民に送付する文書を大会前後に郵送するなど、期間中の送付を避ける。		時期の調整が可能な文書（※４）		・郵送前倒し等が可能な文書等をリストアップし、関係者調整等を実施
計画的な業務執行による期間中の移動の回避	他自治体等からの行政視察等に関して、大会期間中を避けるよう日程変更の協力依頼を行う。	2021年7月19日から8月9日まで、8月24日から9月5日まで	都庁各局の業務全般	各局事業所管課長・総務課長等	各局事業所管課長・総務課長等
都主催イベント等の実施方法等の変更	大会時の実施が想定される対面でのイベント・見学会・講習会等について、オンライン開催や実施時期の変更について検討する。 <イベント例> 都民参加型イベント、体育大会、都立図書館主催の講演会など	2021年7月23日から8月8日まで、8月24日から9月5日まで	都庁各局で実施するイベント・見学会・講習会等全般（※４）	各局事業所管課長	・各部署へ実施方法の検討を依頼 ・大会期間中に実施が予定されるイベント等をリストアップ ・関係者調整を実施
	例年8月に実施している「都庁インターンシップ」の開催を見送る。	2021年8月に実施しない	250名程度 （※2019年の対象人数より）	人事担当課長	・１ｄａｙ仕事体験等を2021年9月及び2022年２月頃に開催予定
研修等の実施方法等の変更	例年7月中旬から9月上旬に実施している集合研修等について、オンライン研修の実施や実施時期の変更について検討する	2021年7月23日から8月8日まで、8月24日から9月5日まで	職員研修すべて（※４）	各局人事・研修担当課長	・中央研修、局研修の実施時期を調整し、各研修計画に反映
庁有車利用の抑制	本庁業務では、庁有車の利用を極力控え、利用する際も、首都高速道路や関係者輸送ルート、競技会場周辺等の移動を避ける。 出先事業所では、利用の際に、首都高速道路や関係者輸送ルート，競技会場周辺等の移動を避ける。 事務方幹部の朝夕の庁有車による送迎を原則中止する。	2021年7月19日から8月9日まで、8月24日から9月5日まで	本庁では、2020年夏と同程度の40%削減に向けて取り組む（※４）	各局総務・庶務担当課長	・利用を控えてほしい地域や路線、期間等を整理、職員へ明示 ・庁有車利用が必要な業務等を調整

※１　感染症対策や東京2020大会関連業務、ライフラインの維持等の都民サービスに従事する場合などを除く
※２　窓口業務等に従事する職員については、早出・遅出勤務の振り分け等により、体制を確保した上で実施
※３　オフピーク通勤の徹底については、都立学校の教職員も対象に含む
※４　緊急の場合や危機管理上必要がある場合、業務上やむを得ない場合など、不可欠な場合は除く
※５　2020年度（R2年度）の本庁舎におけるコピー用紙調達箱数57,049箱より推計

取組項目	内容	いつ	どのくらい	責任者	実施に向けた推進・確認方法
備品やコピー用紙、広報誌等の納品時期の変更	事務用品全般やコピー用紙を大会前後にまとめて納品し、大会期間中に納品しない。	2021年7月19日から8月9日まで、8月24日から9月5日まで	都庁各局の本庁・出先事業所含む約900箇所へ納品しない。（※４） 【参考】 2020年度の同期間における都庁本庁舎のコピー用紙納品箱数箱（推計）： 約4,800箱 （※５）	各局物品契約所管課長 用品主管課長	• 2021年度の物品契約で、大会中の納品調整を行う旨等を仕様書に記載 • 物品の契約業者・配送事業者へ取組の趣旨を説明・協力を依頼 • 納品カレンダー等による物品担当職員への周知方法等を改善
				各局用品請求主管課長	• 納品実績の確認、職員への周知・照会等により、大会期間中に必要となる事務用品の品目・数量等を把握 • 用品カレンダーを踏まえ、大会前後に納品されるよう事務用品等を請求 • 大会期間中に事務用品等が不足した場合は、部署間での貸し借りを依頼
				各局庶務担当課長	• コピー用紙等を事前納品する保管場所を予め確保
	広報誌やチラシ・パンフレット、ポスター等の印刷物を大会前後に納品するなど、大会中に納品しないよう調整する。		都民向け広報誌や職員向け冊子など全般 （※４）	各局事業所管課長	• 2021年夏に納品が予定される広報誌等をリストアップ • 2021年度の契約にあたり、大会中の納品を控える旨等を仕様書に記載 • 納品時期変更に向けて関係者調整を実施
	職員向け共済誌（7月号）を、大会前に配送する	2021年7月16日までに配送	都庁各局の本庁・出先事業所、区役所等を含む約2,400か所、全13万部	共済発行担当課長	• 2021年度の契約にあたり、7月号の配送日を7月16日までとすることを仕様書に明記 • 配送事業者へ取組の趣旨を説明・協力を依頼
コピー用紙・ごみの削減、水筒・弁当箱持参等の推奨	会議のペーパーレス化の推進や、両面コピーの徹底等により、コピー用紙の使用量の削減を図る。	2021年7月19日から8月9日まで、8月24日から9月5日まで	【本庁】 大会期間中に発生するごみ総量を、例年同時期と比較して約40%削減する （参考）2020年7月の都庁舎におけるごみ総量：約83t 【出先事業所】 本庁舎の取組に準じて、ごみ削減の取組を実施	各局総務・庶務担当課長	• 全庁的な目標※に沿ってペーパーレスの取組を実施 ・使用枚数が多い業務の分析 ・幹部説明の原則ペーパーレス化の徹底 ・ＩＣＴを活用したペーパーレス会議や打ち合わせ等の推進 ※全庁的な目標（2021年度） コピー用紙の使用量を2016年度対比で50%削減
	古紙（新聞・雑誌・段ボール）、シュレッダー紙を期間前後に搬出し、期間中の搬出を控える。			各局総務・庶務担当課長	• 期間中にごみを一時保管しておく場所（会議室等）を予め確保 • 合同庁舎に間借りしている事業所等では、施設管理者へ趣旨を説明し、協力を依頼
				【本庁】庁舎管理所管課長 【出先事業所】各局事業所庶務担当課長	【本庁】 • 2021年度のごみ収集運搬契約で、大会中のごみ搬出回数を削減する旨を仕様書に記載 【出先事業所】 • 所単位等でごみ収集運搬契約をしている場合等では、ごみ搬出削減の仕様書記載を検討 【本庁・出先事業所】 • ごみ収集・運搬事業者へ取組の趣旨を説明・協力を依頼
	ペットボトルごみ・プラスチックごみ等の削減に向けて、水筒・マイコップ、弁当箱の持参を呼びかける。			各局総務・庶務担当課長	• 全職員へ大会期間中の水筒・マイコップの持参を呼びかけ、弁当箱持参も可能な範囲で協力を呼びかけ
	粗大ごみの回収を、大会の前後に変更する。			【本庁】庁舎管理所管課長 【出先事業所】各局事業所庶務担当課長	【本庁】 • 2021年度の契約で、大会期間中を避けてごみ回収を行う旨を仕様書に記載 【出先事業所】 • 所単位で粗大ごみ回収を契約している場合等では、大会前後に回収する旨の仕様書記載を検討

※１　感染症対策や東京2020大会関連業務、ライフラインの維持等の都民サービスに従事する場合などを除く
※２　窓口業務等に従事する職員については、早出・遅出勤務の振り分け等により、体制を確保した上で実施
※３　オフピーク通勤の徹底については、都立学校の教職員も対象に含む
※４　緊急の場合や危機管理上必要がある場合、業務上やむを得ない場合など、不可欠な場合は除く
※５　2020年度（R2年度）の本庁舎におけるコピー用紙調達箱数57,049箱より推計

取組項目	内容	いつ	どのくらい	責任者	実施に向けた推進・確認方法
都庁発注工事の調整	「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」に沿って、各局等発注工事を調整し、路上工事によるボトルネック化の回避とともに、工事から発生する車両数を削減する。 <工事調整の方法> ・発注時期の調整 ・工事の一時休止 ・工事車両の出入り調整 ・夜間振替 ・混雑回避	①日中の路上工事を避け、車両数を削減（計35日間）：2021年7月19日から8月9日まで、8月24日から9月5日まで ②路上工事以外の施設工事等で車両数を削減（計25日間）：2021年7月19日から8月9日、8月24日から9月5日の平日	都庁各局等発注工事全般（各局事業に伴う委託工事等を含む）	オリパラ工事調整担当課長 各局工事主管課長	・取組方針において、都庁発注工事の調整に関する基本的な考え方を明記。 ・既発注工事では、発注者と受注者で早期に協議を開始、施工計画に反映 ・今後発注する工事では、工事調整の取組を仕様書で明示、契約後に発注者と受注者で車両削減に向けた具体の取組を検討
	海の森水上競技場に近接する建設発生土受入施設（建設発生土再利用センター、中防内側受入基地、新海面処分場）について、日中の受入を中止する。		都庁各局等発注工事全般（受入等を行っている他の発注主体の工事も同様）	建設発生土所管課長	・2021年1月に都・区市工事担当者へ文書にて通知 ・大会中に代替受入する施設と調整 ・取組方針（2021.6版）に記載し公表 区市等へ受入調整の協力を依頼
	関係者輸送ルート、観客輸送ルート、競技会場周辺（通行規制道路、迂回道路、迂回道路内）等において、都道・臨港道路等の路上工事を抑制する。		すべての路上工事（道路占用工事等）が対象	オリパラ工事調整担当課長（オリパラ・建設・港湾）	・競技会場周辺において、路上工事を控えて頂きたい路線・エリア、夜間に調整して頂きたい施工時間等を明示 ・公共・民間事業者や業界団体等へ協力を依頼 ・国道や区市道も同様の扱いとなるよう道路管理者へ依頼
	都の政策連携団体等のほか、都以外の工事発注者（公共・民間）や受注者団体等へ、工事調整の協力を依頼する。		工事関係事業者全般	オリパラ工事調整担当課長 各局工事主管課長	・工事調整の取組を説明、協力を依頼 ・都の政策連携団体等へ協力を依頼 ・建築確認申請や工事手続き窓口等で、事業者へ協力依頼のチラシを配布 ・「2020TDM推進プロジェクト」のホームページに、工事の実施に係るページを作成し広く周知
企業や団体等へのスムーズビズの周知	各局事業の関係企業や団体等へ、「スムーズビズ」の周知や交通混雑緩和の協力を呼びかける。	大会時まで随時	各局等の関係事業者全般、33政策連携団体等	各局事業所管課長	・チラシ等の配布や、関連企業等へメール等で周知 ・都の政策連携団体等へ協力を依頼
都施設等での来庁者へのスムーズビズの周知	都民が訪れる都施設や都庁各局の受付窓口等で、大会時の交通混雑緩和に向けて「スムーズビズ」の取組を周知する。 <都施設の例> 都営地下鉄駅構内、都バス車内、都税事務所、都内市場、都立公園・海上公園、都立図書館、都議会PRコーナー、都立スポーツ施設など	大会時まで随時	都民が訪れる都施設や受付窓口など全般	各局総務・庶務担当課長	・来庁者窓口等でのチラシ配布やポスター掲示、HP等を活用して周知

※1　感染症対策や東京2020大会関連業務、ライフラインの維持等の都民サービスに従事する場合などを除く
※2　窓口業務等に従事する職員については、早出・遅出勤務の振り分け等により、体制を確保した上で実施
※3　オフピーク通勤の徹底については、都立学校の教職員も対象に含む
※4　緊急の場合や危機管理上必要がある場合、業務上やむを得ない場合など、不可欠な場合は除く
※5　2020年度（R2年度）の本庁舎におけるコピー用紙調達箱数57,049箱より推計

3.3.2 都庁 2020 アクションプランにおける関係者との調整

都庁 2020 アクションプランに関して、以下の関係者に対して、説明、調整を行った。

表 3-6　関係者との調整（都庁 2020 アクションプラン）

	関係者
東京都	各局長、交通局長、水道局長、下水道局長、教育長、選挙管理委員会事務局長、 人事委員会事務局長、監査事務局長、議会局長、都民安全推進本部長、 住宅政策本部長、病院経営本部長、中央卸売市場長、労働委員会事務局長、 収用委員会事務局長
東京都の 23 区、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、中野区、杉並区、豊島区 北区、荒川区、板橋区長、練馬区、足立区、葛飾区、江戸川区 八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市、青梅市、府中市、昭島市、調布市 町田市、小金井市、小平市、日野市、東村山市、国分寺市、国立市、福生市 狛江市、東大和市、清瀬市、東久留米市、武蔵村山市、多摩市、稲城市 羽村市、あきる野市、西東京市
東京都関連 の組織	東京二十三区清掃一部事務組合、特別区競馬組合 特別区人事・厚生事務組合、特別区長会
警察・消防	警視庁、東京消防庁
周辺の 県・市	埼玉県、さいたま市、千葉県、千葉市、神奈川県、横浜市、川崎市 相模原市

3.4 2020 物流 TDM 実行協議会の開催状況

中小企業等に対し、物流 TDM の更なる周知と推進が必要なことから、国、経済団体、士業団体、東京都及び組織委員会等、実務担当者で構成される「2020 物流 TDM 実行協議会」を設立した。協議会の開催状況は以下のとおりである。

表 3-7　開催一覧

	開催日時	内容
準備会	2019 年 12 月 19 日	（1）物流 TDM の推進に向けて （2）協議会全体スキームについて （3）協議会設置要綱について （4）スケジュールについて
第 1 回総会	2020 年 1 月 24 日	（1）冒頭挨拶（小池都知事・苦瀬会長） （2）協議会の取組内容について　等
第 2 回総会	2020 年 2 月 19 日	（1）物流 TDM に係る実施計画について （2）その他（発注案件等）
第 3 回総会	2021 年 1 月 14 日	（1）大会延期前までの TDM の取組について （2）コロナ禍の交通・物流等の状況について （3）委員による共有事項について　等
第 4 回総会	2021 年 3 月 3 日	（1）委員からの共有事項 （2）令和 3 年度予算・事業計画・業務委託について　等
第 5 回総会	2021 年 4 月 27 日	（1）委員からの共有事項 （2）好事例の収集と表彰について （3）WEB セミナーの開催について （4）広報物について　等
第 6 回総会	2021 年 6 月 29 日	（1）「未来につながる物流」の認定及び表彰企業について （2）第 2 回 WEB セミナーの開催について （3）広報物について　等
第 7 回総会	2021 年 11 月 1 日	（1）大会輸送概要 （2）協議会におけるこれまでの取組（実績） （3）物流 TDM アンケートの実施結果 （4）今後の方向性について　等

3.5 自治体広報紙・業界誌への掲載実績

広報東京都をはじめ、都内区市の協力により自治体広報紙に大会時の交通対策に関する記事を掲載したほか、業界誌等にも記事を掲載。感染拡大防止の取組が東京 2020 大会時にも有効であることを訴求し、取組の継続を促進した。

自治体広報紙・業界誌への掲載実績は、以下のとおりである。

表 3-8　自治体広報紙掲載実績

自治体	掲載日	自治体	掲載日
東京都	5/1、6/1、7/1、8/1	武蔵野市	7/15
千代田区	5/20、7/5	三鷹市	6/6
中央区	5/21、7/11	青梅市	6/1、7/1
港区	6/5、6/25	府中市	6/1、7/1
新宿区	5/25、7/10	昭島市	6/15
文京区	5/5	調布市	5/5、6/20、7/20
台東区	5/1、7/15	町田市	5/1、7/1
墨田区	5/11、6/1、7/11	小平市	6/20
江東区	5/21、7/21	日野市	5/1、7/15
品川区	7/15、7/17	東村山市	6/1
目黒区	6/21、7/11	国分寺市	5/1
大田区	5/1、6/1	国立市	5/5
渋谷区	5/1，6/1、7/1	福生市	5/1、7/15
豊島区	5/11、7/1	狛江市	5/1、7/1
北区	5/1、6/20	東大和市	5/15
荒川区	7/11	清瀬市	5/1、7/1
板橋区	5/22	東久留米市	5/1
練馬区	7/11	武蔵村山市	5/1，7/1
足立区	6/10、7/10	多摩市	5/5
葛飾区	5/5	稲城市	5/1
江戸川区	5/15、7/15	羽村市	5/15、7/15
八王子市	6/15、7/15	あきる野市	5/1、7/15
立川市	5/10、7/10	西東京市	5/15

表 3-9　業界誌掲載実績

掲載誌	掲載月・号
東京都トラック時報への折込	3 月
東京都建設業協会会員への定期郵送	3 月
交通工学	4 月号
土木学会誌	4 月号
ロジスティックスシステム	春号（4 月）

3.6 料金施策に関する検討経緯

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り、大会関係者車両等により交通量が増加することや、約 1 か月に及ぶ大会期間中に交通需要の低減・分散の継続が必要となることから、料金施策による交通需要調整を実施した（報告書 p.82 に掲載）。

表 3-10　取組の経緯（料金施策）

時期	内容
2019 年度	・19 年 2 月　第 4 回交通輸送技術検討会 →学識経験者から追加対策の必要性の意見、東京都・組織委員会から国等へ追加対策検討の協力要請 ・19 年 8 月　第 6 回交通輸送技術検討会 （国から首都高速道路の追加対策の検討結果） →本検討会において、東京都・組織委員会において追加対策案をとりまとめ、市民の意見も聴いた上でさらに検討を進めるべきとされた。 ・19 年 8 月　東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針(案)・パブリックコメント →料金施策の在り方や対象車種・額・範囲等、計９９件の意見が寄せられた ・19 年 10 月　東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針 公表 ・19 年 12 月　同意議決（道路管理者※による同意） ※東京都、埼玉県、千葉県、横浜市、川崎市、さいたま市 ・20 年 2 月　事業許可（国 ⇒ 首都高速道路株式会社） →事業許可を受けて、福祉関係車両を料金上乗せの対象外とする手続きを開始 ・20 年 3 月　大会延期決定（24 日）、新開催日程発表（30 日）
2020 年度	・20 年 4 月　第 12 回輸送連絡調整会議（適用期間の変更） →料金施策の適用期間を新たな大会日程（2021 夏）に合わせることを関係者間で確認 ・20 年 5～7 月 同意議決（道路管理者※による同意） ※東京都、埼玉県、千葉県、横浜市、川崎市、さいたま市 ・20 年 7 月　事業許可（国 ⇒ 首都高速道路株式会社） ・21 年 1 月　第 14 回輸送連絡調整会議 （交通マネジメントの考え方に変更なし） →大会時の交通需要が例年並みとなる見通しや、日ごとの交通状況のばらつきを安定的かつ継続的に抑える必要性から、料金施策による交通需要調整はこれまでと同様に必要であることを関係者間で確認

（参考1）首都高の追加対策の検討結果（内閣官房、警察庁、国交省による検討結果）

○大会期間中における首都高の流動確保を図るため、平成３１年２月に東京都・組織委員会から首都高速の追加対策（ナンバープレート規制、ＨＯＶレーン、料金施策）について検討の協力を要請し、内閣官房オリパラ事務局、警察庁、国土交通省がシミュレーション結果等を技術的にとりまとめた。

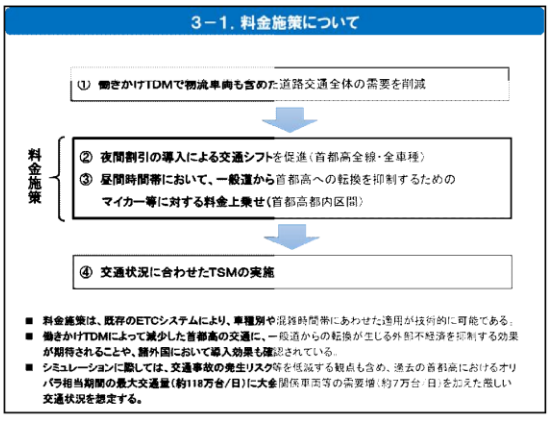
○ナンバープレート規制やＨＯＶレーンは、「誤進入した車両の転回スペースの不足」や、「片側２車線の首都高本線で必要な車線の確保が困難」などの首都高の構造的な問題等が存在

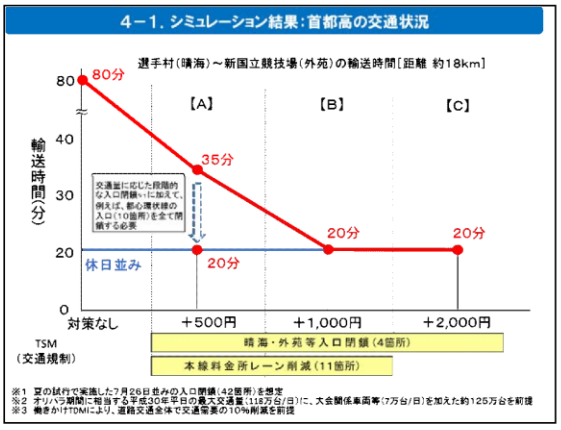
○料金施策は、既存のＥＴＣシステムにより、車種別や混雑時間帯にあわせた適用が技術的に可能
過去の首都高におけるオリパラ相当期間の最大交通量（約118万台/日）に大会関係車両等の需要増（約７万台/日）を加えた厳しい交通状況を想定し、シミュレーションを行った。

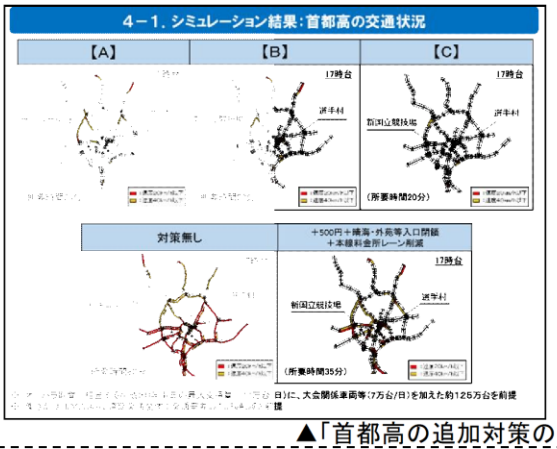
○料金パターンは、夜間割引（半額）で交通シフトを促進するとともに、混雑する昼間はマイカー等への料金上乗せを実施

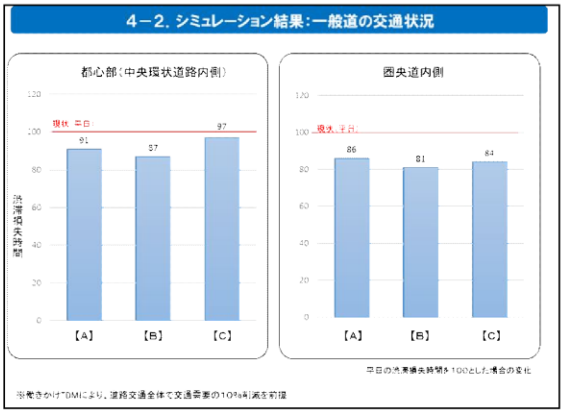
○対象車種は、ETC搭載は全車種に夜間割引を適用するとともにマイカー等へ料金上乗せを適用
一方、現金車は普通車以下のすべてに料金上乗せを適用

○シミュレーション結果は、料金上乗せ額を、500円、1,000円、2,000円とした各ケースでの、選手村（晴海）～新国立競技場（外苑）の輸送時間、一般道（都心部、圏央道内側）での渋滞損失時間についての比較が示された。









▲「首都高の追加対策の検討結果」の資料より抜粋

（参考2）第6回交通輸送技術検討会（国のシミュレーション結果について学識からの意見）

【追加対策の必要性】
○大会期間中の首都高の流動確保を図るためには、働きかけＴＤＭを更に推進すべき
○首都高の構造等を考慮すると料金施策の導入が適当

【料金施策について】
１　適用期間、対象車種について
○　料金施策の適用期間、対象車種については妥当

２　課金額について
○Ａ案（課金額500円）については、首都高の定時性を確保するために高強度のＴＳＭを実施する必要があり、一般道への影響が大きい。

○Ｂ案（課金額1000円）については、一般道への影響が３案の中では比較的少ない。

○Ｃ案（課金額2000円）については、ＴＳＭの強度は弱まるが、首都高の利用が抑制される結果、一般道への影響が大きくなる。

○これらのシミュレーション結果について、
・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度合い
・課金による経済的負担の度合い（受容性）の観点から総合的に評価すると、首都高の定時性を確保しつつ一般道への影響が最も小さくなるＢ案（課金額1000円）のバランスが良い。

○本日の交通輸送技術検討会での議論を踏まえ、東京都および組織委員会において追加対策案をとりまとめ、広く市民の意見も聴いた上でさらに検討を進めるべき。

【広報について】
○交通対策を実施する上で市民の理解と協力は不可欠であり、このための広報は大変重要
○本番に向けて、戦略性をもって実施すべき

（参考３）パブリックコメントの結果概要（東京都）

○実施日時　令和元年８月２７日（火）～９月２６日（木）
○意見数　　９９件（３９通）

	料金施策の在り方	対象車種・額・範囲等	TDMの進め方等
件数	３６	２１	４２

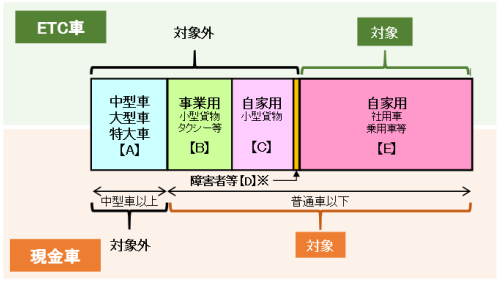
主な意見の概要	考え方・対応
1　料金施策の在り方 ○**方針（案）への賛同（２６件）** ・料金施策に関する方針(案)を全面的に支持 ・TDMとTSMに料金施策を加え交通分散するのは良案 ○**方針（案）への反対（１０件）** ・料金施策は撤回して欲しい。 ・国民生活に影響を与える施策を採用すべきでない。 ・オリンピックは都民に既に充分な負担を強いている。	大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立させるため、東京都・組織委員会・国は交通対策の検討を進めてきた 本年7月には交通対策の試行を実施し、この検証結果と国の技術的検討結果をもとに、交通輸送技術検討会での議論を踏まえ、東京都・組織委員会において、方針（案）を作成
2　対象車種・額・範囲等 ○料金上乗せ額について（９件） ・1000円は妥当と考える。	TDMにより道路交通全体の低減を前提とし、首都高全線において夜間半額割引による交通シフトの促進と、昼間時間帯における都内区間を対象とした一般道から首都高への転換を抑制するためのマイカー等に対する1000円の料金上乗せを設定
3　TDMの進め方等 ○**企業への働きかけについて（１６件）** ・物流の配送見直しは、荷主企業の理解と協力が必要 行政から荷主企業への協力要請など支援が必要 ○**施策の広報・周知について（１２件）** ・周知が足りない。皆で取り組むムーブメントが必要 ○**カーナビ等の対策について（４件）** ・カーナビやスマホの道案内で、都内に行かないように、首都高速道路に乗らないようにする仕組みが必要 ○収支について（１件） ・1000円は首都高の利益か、大会組織委員会のものか	大会時の交通マネジメントは、多くの事業者や市民の皆様の理解と協力が不可欠 引き続き、様々な機会を通じた広報展開などにより、幅広い協力が得られるよう取り組みを進め、円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取組を促進 なお、料金施策による収入は大会組織委員会ではなく、首都高速道路㈱の料金収入として徴収し、夜間割引や料金システムの改修等の使途に充て、均衡するように検討

＜料金施策の内容＞

○適用期間

2021 年 7 月 19 日（月）～8 月 9 日（月）、2021 年 8 月 24 日（火）～9 月 5 日（日）

表 3-11　料金施策の内容

	夜間割引		料金上乗せ	
	ETC搭載車	現金車	ETC搭載車	現金車
対象範囲	首都高全線	なし	首都高　都内区間	首都高全線（一部、下り線除く）
料金パターン	5割引 0時～4時		1,000円上乗せ 6時～22時	
対象車種	全車種		マイカー等	普通車以下の全て
				
			※　・身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳の保有者が運転または同乗する車両（事前登録車両） ・社会福祉事業の用にもっぱら供する車両（事前登録車両） 社会福祉法第２条に定める第一種社会福祉事業及び第二種社会福祉事業の事業者が保有し、施設等の利用者が乗車する車両 ・道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車等の通行料金を徴収しない車両、大会関係車両	
適用期間	オリンピック大会　：7/19～8/9、パラリンピック大会：8/24～9/5			

○　車種区分イメージ（ＥＴＣ搭載車で料金上乗せの対象外となる車種）

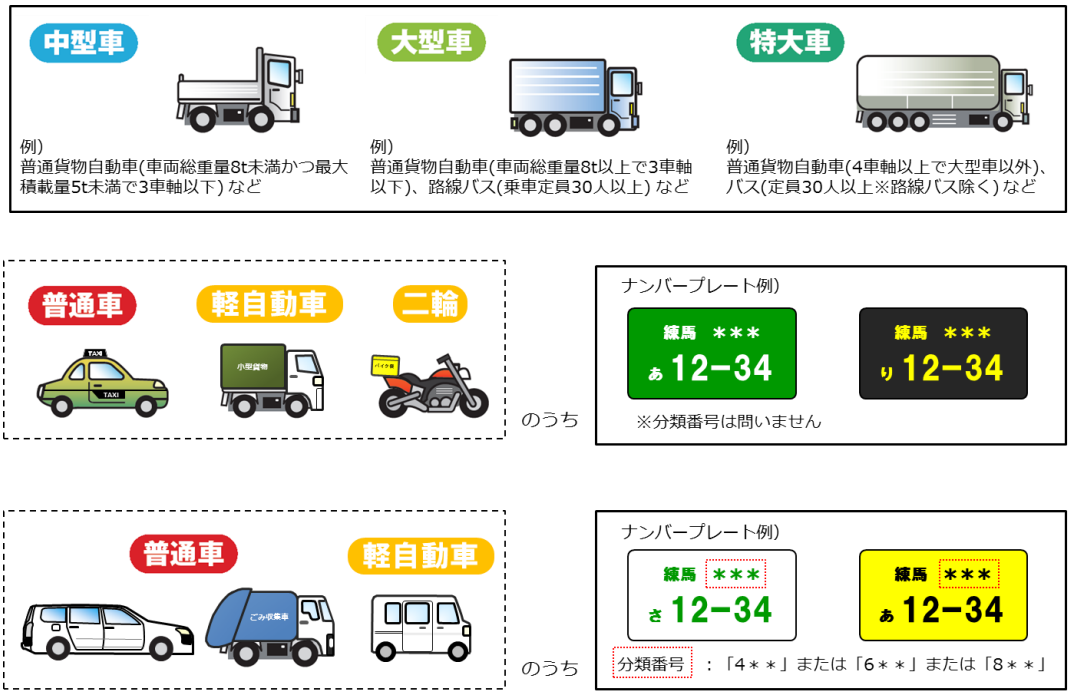


図 3-2　料金施策の車種区分イメージ

○料金上乗せ範囲（ETC 搭載車両）

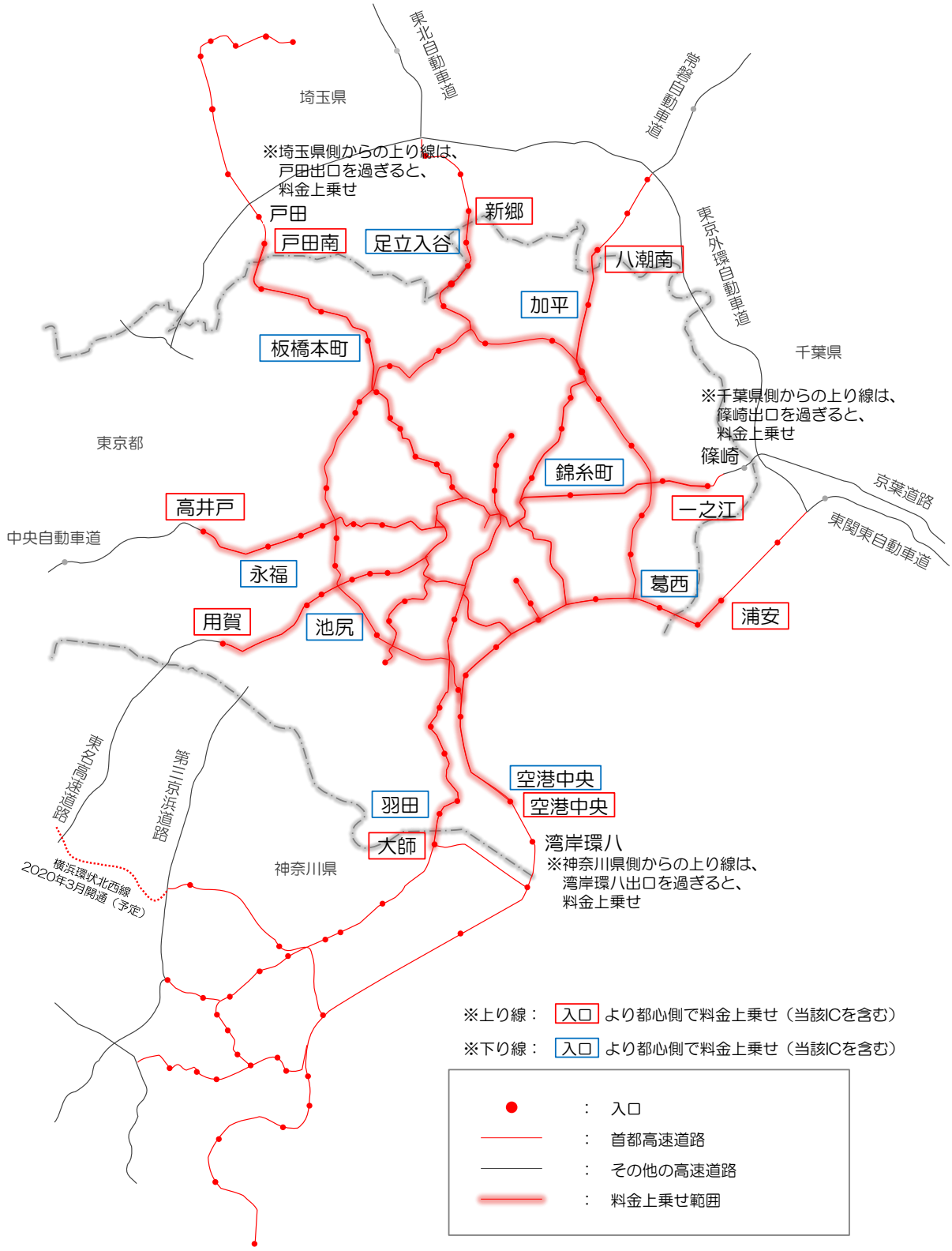


図 3-3 料金施策における料金上乗せ範囲（ETC 搭載車両）

○料金上乗せ範囲（現金車両（ETC 非搭載車両））

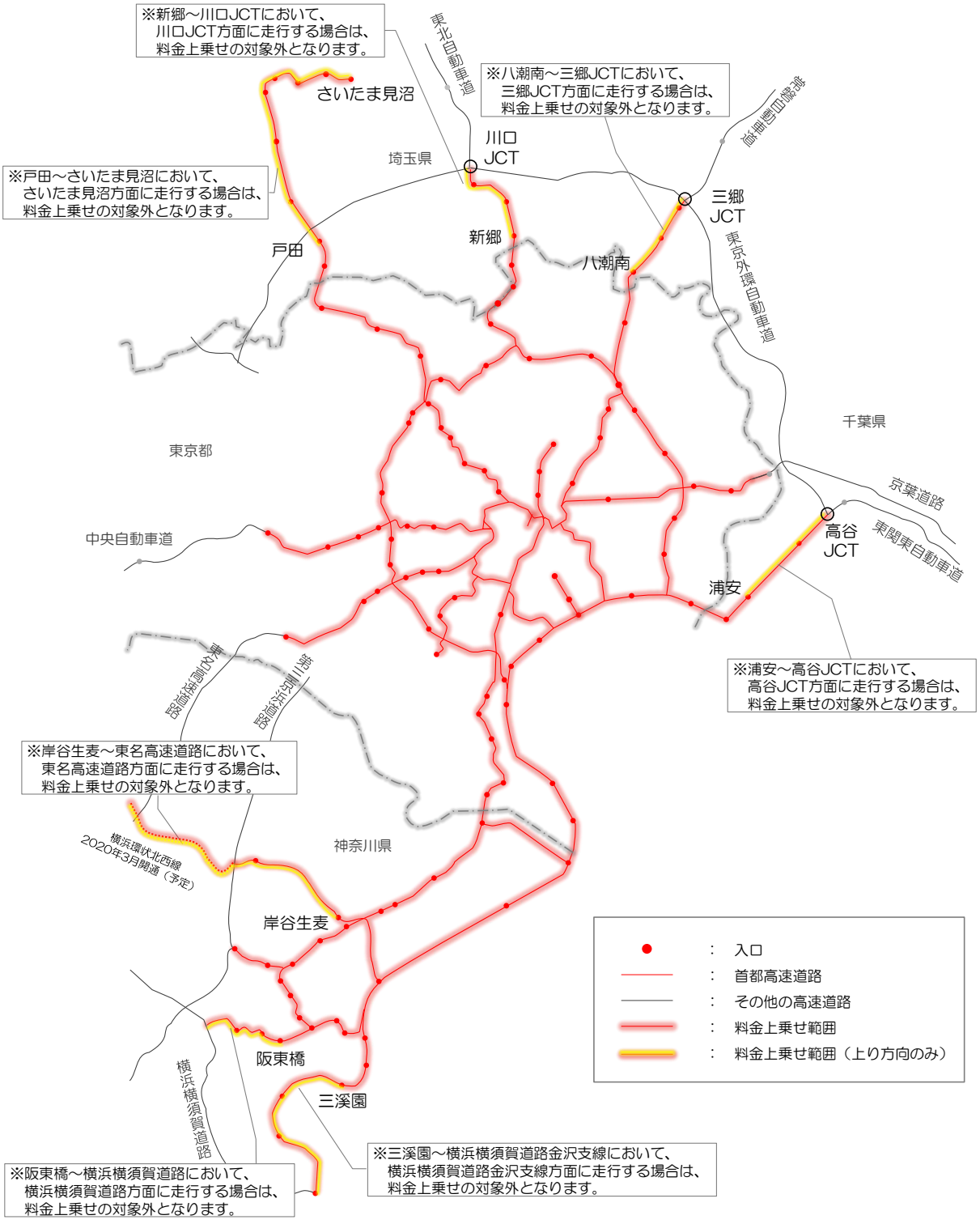


図 3-4　料金施策における料金上乗せ範囲（現金車両（ETC 非搭載車両））

3.7 公共交通輸送マネジメント

3.7.1 鉄道事業者への検討依頼及び大会時ダイヤの公表に関する経緯

表 3-12　鉄道事業者への検討依頼

時期	内容
2016 年度	・大会ダイヤについて検討・調整を開始
2018 年度	・需要予測結果の提供 ・日中輸送力増強及び深夜輸送の検討を依頼（オリンピック期間） ・深夜輸送等の実施を依頼（オリンピック期間）
2019 年度	・日中輸送力増強及び深夜輸送の検討を依頼（パラリンピック期間） ・深夜輸送等の実施を依頼（パラリンピック期間）
2020 年度	・日中輸送力増強及び深夜輸送の実施を依頼（大会延期に伴う再依頼） ・早朝輸送の実施を依頼（株式会社ゆりかもめ及び臨海高速鉄道）
2021 年度	・大会ダイヤ運行に向けた準備及び周知に関して依頼（乗り換えアプリへのダイヤ提出・HP 掲載） ・大会ダイヤ運行に向けた準備に関して依頼（観客上限決定後） ・オリンピック期間の大会ダイヤ依頼の取り下げ（オリンピック無観客決定後） ・パラリンピック期間の大会ダイヤ依頼の取り下げ（パラリンピック無観客決定後）

表 3-13　大会時ダイヤの公表経緯

時期	内容
2019 年 3 月 15 日	「東京 2020 オリンピック競技大会期間中の東京圏における鉄道の運行について」公表
2020 年 1 月 22 日	「東京 2020 大会期間中の鉄道の運行（概要）について（第 2 報）」公表
2020 年 2 月	終電延長ポスターの掲出 
2021 年 6 月 30 日	「東京 2020 大会期間中の鉄道運行について」公表
2021 年 7 月	大会時の臨時列車の運行のポスター掲出 
2021 年 7 月 9 日	「オリンピック競技大会期間中における鉄道の臨時列車の運行等の取りやめについて」公表

3.7.2 深夜輸送及び輸送力増強を設定した社局・路線（6 月 30 日公表時点）

表 3-14　深夜輸送の設定を行った社局・路線

社局名	路線名				
JR東日本	山手線	京浜東北・根岸線	埼京線	東海道線	横須賀線
	宇都宮線	高崎線	中央線快速	中央・総武線各駅停車	総武快速線
	常磐線各駅停車	常磐線快速・常磐線	武蔵野線	京葉線	総武本線・成田線
	内房線	外房線	横浜線	南武線	青梅線
	八高線				
東京地下鉄株式会社	千代田線	副都心線	銀座線	半蔵門線	丸ノ内線
	東西線	南北線	日比谷線	有楽町線	
東京都交通局	浅草線	三田線	大江戸線	新宿線	
東武鉄道株式会社	東武スカイツリーライン	東上線			
西武鉄道株式会社	池袋線	新宿線			
京王電鉄株式会社	京王線（各駅停車・快速）				
小田急電鉄株式会社	小田急線				
東急電鉄株式会社	東横線	目黒線	田園都市線	大井町線	
京浜急行電鉄株式会社	京急本線				
相模鉄道株式会社	相鉄線				
臨海高速鉄道株式会社	りんかい線				
株式会社ゆりかもめ	ゆりかもめ				
東京モノレール株式会社	東京モノレール				
埼玉高速鉄道株式会社	埼玉高速				
横浜市交通局	ブルーライン				
横浜高速鉄道株式会社	みなとみらい				
鹿島臨海鉄道株式会社	大洗鹿島線				

表 3-15　輸送力増強の設定を行った社局・路線

社局名	路線名				
JR東日本 *1　7月21日臨時 *2　7月22日臨時	京葉線	川越線	総武快速線	総武本線	成田線
	鹿島線	横浜線	武蔵野線	東海道線	伊東線
	東北新幹線	東北本線（利府線）	仙石線	仙山線	
	山手線*1	東北新幹線*1	東北本線（利府線）*1	仙石線*1	仙山線*1
	東北新幹線*2	山手線*2	京浜東北線*2	横浜線*2	総武快速線*2
	総武本線*2	成田線*2	鹿島線*2	東海道線*2	
東京地下鉄株式会社	有楽町線				
京王電鉄株式会社	京王線				
臨海高速鉄道株式会社	りんかい線				
株式会社ゆりかもめ	ゆりかもめ				
江ノ島電鉄株式会社	江ノ電				
札幌市交通局	東豊線				
鹿島臨海鉄道株式会社	大洗鹿島線				
JR東海	御殿場線				

4 輸送の取組に関する写真

東京 2020 大会期間中の記録として、輸送の取組についての写真撮影を行った。大会期間中の交通状況や各種施設の状況写真は次ページ以降に示す。

表 4-1　輸送の取組に関する写真と掲載ページ

内容	掲載ページ
大会期間中の交通状況	36
競技会場等の周辺の交通規制状況	37
オリンピック開会式当日の周辺状況	38、39
パラリンピック開会式当日の周辺状況	40、41、42
TSM 実施時の交通状況	43、44
デポの現地状況	45、46
ORN/PRN 路面標示等の設置状況	47、48
PCP、VSA の施設状況	49
会場外駐車場の利用状況	50
会場外での乗降の状況	51

大会期間中の交通状況

首都高交通状況（外苑IC付近、令和3年7月26日（月）8時頃）



首都高交通状況（芝公園付近、令和3年7月26日（月）8時頃）



首都高交通状況（浜崎橋JCT付近、令和3年7月26日（月）16時頃）



首都高交通状況（箱崎JCT付近、令和3年7月26日（月）8時頃）



首都高交通状況（高井戸付近、令和3年7月26日（月）8時頃）



環八通り交通状況（環八東名入口付近、令和3年7月28日（水）16時頃）



競技会場等の周辺の交通規制状況

交通規制状況（オリンピックスタジアム周辺）



交通規制状況（オリンピックスタジアム周辺）



交通規制状況（オリンピックスタジアム周辺）



交通規制状況（オリンピックスタジアム周辺の雨天時）



交通規制状況（東京フォーラム周辺）



交通規制状況（選手村周辺）



オリンピック開会式当日の周辺状況

青山通りの外苑前交差点付近、令和3年7月23日（金）17時頃



青山通りの赤坂見附交差点付近、令和3年7月23日（金）17時頃



スタジアム通りの神宮球場付近、令和3年7月23日（金）12時頃



スタジアム通りの外苑前交差点付近、令和3年7月23日（金）16時頃



外苑西通りの外苑橋付近、令和3年7月23日（金）16時頃



外苑西通りの大京町交差点付近、令和3年7月23日（金）16時頃



外苑西通りの四谷四丁目交差点付近、令和3年7月23日（金）16時頃



外苑東通りの青山一丁目交差点付近、令和3年7月23日（金）17時頃



オリンピック開会式当日の周辺状況

外苑東通りの青山一丁目交差点付近、令和3年7月23日（金）17時頃



補助314号線の晴海四丁目交差点付近、令和3年7月23日（金）15時頃



補助314号線の晴海三丁目交差点付近、令和3年7月23日（金）17時頃



補助314号線の晴海三丁目交差点付近、令和3年7月23日（金）17時頃



パラリンピック開会式当日の周辺状況

青山通りの青山2丁目交差点付近、令和3年8月24日（火）20時頃



青山通りの青山2丁目交差点付近、令和3年8月24日（火）21時頃



青山通りの青山一丁目付近、令和3年8月24日（火）21時頃



スタジアム通りの外苑前交差点付近、令和3年8月24日（火）21時頃



スタジアム通りの外苑前交差点付近、令和3年8月24日（火）21時頃



スタジアム通りの外苑前交差点付近、令和3年8月24日（火）21時頃



スタジアム通りの外苑前交差点付近、令和3年8月24日（火）21時頃



パラリンピック開会式当日の周辺状況

外苑西通りそばの東京体育館前交差点付近、令和3年8月24日（火）21時頃



外苑西通りの仙寿院交差点付近、令和3年8月24日（火）21時頃



外苑西通りの霞ヶ丘団地交差点付近、令和3年8月24日（火）21時頃



外苑東通りの四谷三丁目交差点付近、令和3年8月24日（火）20時頃



外苑東通りの四谷三丁目交差点付近、令和3年8月24日（火）20時頃



外苑東通りの権田原交差点付近、令和3年8月24日（火）20時頃



パラリンピック開会式当日の周辺状況

補助314号線の晴海三丁目交差点付近、令和3年8月24日（火）19時頃



補助314号線の晴海三丁目交差点付近、令和3年8月24日（火）19時頃



補助314号線の晴海四丁目交差点付近、令和3年8月24日（火）19時頃



TSM実施時の交通状況

池尻入口、令和3年7月26日（月）11時頃



三軒茶屋入口、令和3年8月3日（火）11時頃



三軒茶屋入口、令和3年8月3日（火）11時頃



外苑入口、令和3年7月26日（月）8時頃



外苑入口、令和3年7月26日（月）8時頃



TSM実施時の交通状況

永福入口、令和3年8月2日（火）15時頃



永福入口、令和3年8月2日（火）15時頃



中台入口、令和3年8月2日（火）13時頃



中台入口、令和3年8月2日（火）13時頃



戸田入口、令和3年8月5日（木）9時頃



大橋JCT、令和3年8月24日（火）19時頃



大橋JCT、令和3年8月24日（火）19時頃



デポの現地状況

築地デポ



築地デポ



若洲デポ



若洲デポ



新砂デポ



新砂デポ



デポの現地状況

晴海デポ



西新宿デポ



西新宿デポ



ORN/PRN路面標示等の設置状況

ORN/PRN路面標示等（海の森優先レーン）



ORN/PRN路面標示等（海の森優先レーン）



ORN/PRN路面標示等（臨海部）



ORN/PRN路面標示等（臨海部）



ORN/PRN路面標示等（環状第2号線専用レーン）



ORN/PRN路面標示等（環状第2号線専用レーン）



ORN/PRN路面標示等の設置状況

ORN/PRN路面標示等（優先レーン　標識＋破線）



ORN/PRN路面標示等（優先レーン　標識＋標示＋破線）



ORN/PRN路面標示等（専用レーン拡大）



ORN/PRN路面標示等（優先レーン拡大）



PCP、VSAの施設状況

オリンピックスタジアムの車両検査エリア（VSA）



オリンピックスタジアムの車両検査エリア（VSA）



オリンピックスタジアムの許可証チェックポイント（PCP）



オリンピックスタジアムの許可証チェックポイント（PCP）



オリンピックスタジアムの許可証チェックポイント（PCP）

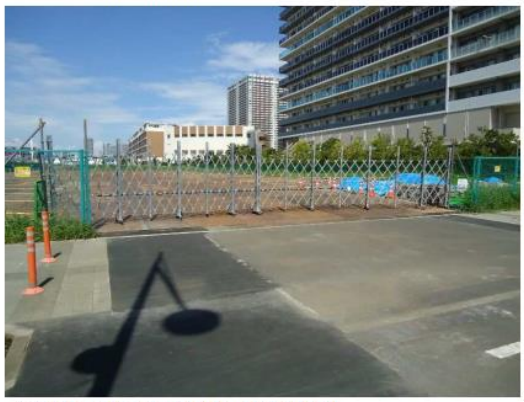


雨天時のオリンピックスタジアムの許可証チェックポイント（PCP）



会場外駐車場の利用状況

会場外駐車場の利用状況（有明会場付近）



会場外駐車場の利用状況（有明会場付近）



会場外駐車場の利用状況（有明会場付近）



会場外駐車場の利用状況（有明会場付近）



会場外での乗降の状況

会場外乗降状況（オリンピックスタジアム・外苑東通り）



会場外乗降状況（オリンピックスタジアム・外苑東通り）



会場外乗降状況（東京フォーラム・都道402号）



会場外乗降状況（東京フォーラム・都道402号）



会場外乗降状況（選手村・中央区道841号）





東京 2020 大会の輸送の取組に関する報告書