

輸送運営計画V1 (案) の内容

<p>1 はじめに ○本計画の目的、更新について記載</p>	
<p>2 輸送目標及び戦略 ○輸送目標とそれを達成するための戦略を記載 例) 輸送目標 ・大会に係る円滑な輸送の実現と都市活動の安定の両立を図る。 例) 輸送戦略 ・総合的かつ先進的な交通マネジメントを展開する。これにあたっては、交通需要マネジメントに加え、インフラを最大効率で活用するための交通インフラのマネジメントを実施する。</p>	<p>6 大会関係者の輸送 ○関係者が会場間を移動する輸送システム (TA、T1、T2、T3など) について、ステークホルダーごと提供することを記載 例) 選手及びNOC/NPC ・選手及びNOC/NPCの宿泊施設である選手村を起点とし、競技日程及び練習日程に従い、各競技会場、練習会場間を専用バスで移動できる輸送システム(TA)の提供を基本とする。 ○関係者が利用する輸送ルートについて、ルート設定の考え方を記載 例) オリビック・ルートネットワーク設定にあたっての基本コンセプト ・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。 ○大会関係者が利用する車両の調達や使用方針、管理の考え方を記載 例) 車両の調達 ・(略) 効率性や費用対効果なども踏まえ、東京都以外の道府県のバス事業者からも調達するなど、最善の方法を決定していく。 ○輸送デポの施設整備について、関係機関と連携して整備していくことを記載</p>
<p>3 役割及び責任 ○輸送における役割及び責任を記載 例) 輸送における組織委員会と開催都市の役割及び責任 ・ステークホルダーへの輸送サービスの提供 ○検討体制である輸送連絡調整会議を記載</p>	<p>7 観客及びスタッフの輸送 ○観客・スタッフが利用する公共交通網と観客輸送ルート設定の考え方、観客利用想定などを記載 例) 観客輸送ルート設定の考え方 ・歩行延長が過度に長くなりないう、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。</p>
<p>4 ステークホルダー ○ステークホルダーの種類及び想定人数を記載</p>	<p>8 競技会場における大会関係者輸送 ○競技会場内・周辺における輸送、車両認証/駐車許可(VAPP)の仕組みなどについて記載</p>
<p>5 競技日程及び会場 ○競技日程 (立候補ファイナル時点) 及び競技会場 (2017年4月1日現在) を記載</p>	<p>9 非競技会場における大会関係者輸送 ○練習会場やIBC/MPC、選手村、宿泊施設などの非競技会場の輸送の特徴を記載</p>
<p>10 地方会場における輸送 ○選手村からの輸送を行わない会場としての地方会場について、輸送の特徴を記載 例) 地方会場における輸送の特徴 ・地方会場においては、選手を始めとしたステークホルダーが、競技会場近郊のホテルに宿泊する場合がある。そのため東京圏の会場において提供される輸送サービスとは異なるオペレーションが必要となり、それを踏まえた輸送の検討が必要になる。</p>	<p>11 交通需要マネジメント(TDM) ○ロンドンの事例も参考にしつつ、東京における交通の特性を踏まえ、大会に係る円滑な輸送の実現と都市活動の安定の両立が図られるよう、意識啓発や物流への対応など様々な方策を検討することを記載</p>
<p>12 輸送のセキュリティ ○輸送部門とセキュリティ部門との連携により対応していくことを記載</p>	
<p>13 リスク管理 ○リスクマネジメントを行うことを記載</p>	
<p>14 大会輸送の運営管理 ○輸送センターの目的・役割として、メインオペレーションセンターや都市オペレーションセンター等と連携し、輸送に関する情報の収集・発信、現場レベルで解決の難しい事案についての調整機能を有することを記載</p>	
<p>15 輸送の持続可能性 ○低公害・低燃費車両の活用や公共交通機関の利用促進等を記載</p>	
<p>16 輸送のレガシー ○アクセシブルな環境整備や交通マネジメントを通じて得られる知見や経験等がレガシーになることを記載</p>	