



東京2020大会における交通及び輸送
に関する東京都の取組と成果

ARIGATO

そして、これからも。

東京都

目次

1. はじめに
2. 大会概要と輸送
3. 交通マネジメント
4. 取組の成果
5. 未来に向けた提言

はじめに

2021年夏、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会は、世界中への新型コロナウイルス感染拡大により、オリンピック史上初、1年の延期と、首都圏では、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開催された。

大会の開催に当たっては、選手等の安全・円滑な輸送と社会・経済活動の安定との両立を図る必要があり、東京都は、開催都市として、（公財）東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会（以下、「組織委員会」という。）、政府、経済界等と連携し、交通需要マネジメント（TDM）、首都高速道路の料金施策、交通システムマネジメント（TSM）等からなる交通マネジメントの取組を推進した。

大会期間中は、多くの企業や個人の皆様のご理解とご協力が得られたことにより、交通量が大きく低減し、交通マネジメントが適切に機能するとともに、安全・円滑な大会輸送が実現、大会の成功につながった。

本資料は、東京2020大会における交通及び輸送の取組とその成果を、レガシーとして都市の発展につなげていくため、まとめたものである。

大会期間中は、選手や関係者等の安全で円滑な輸送を実現



選手等を輸送する車両を収容・管理する車両基地（築地市場跡地）

大会概要と輸送

東京2020大会

オリンピック

2021年7月23日～8月8日（17日間）
 選手数 11,417名(205NOC*+難民選手団)
 42会場
 33競技・339種目
 世界新・ベスト：7競技26種目***

* NOC：国内オリンピック委員会
 ** NPC：国内パラリンピック委員会
 ***ボートの世界ベスト6種目を含む

パラリンピック

2021年8月24日～9月5日（13日間）
 選手数4,403名(161NPC**+難民選手団)
 21会場
 22競技・539種目
 世界新：6競技158種目

輸送サービス

選手、関係者等に対し、IT技術を活用した安全、円滑かつ効率的で信頼性の高い輸送サービスを提供
 低公害・低燃費車両を活用し、環境負荷を軽減



選手を運ぶバス

運行台数（ピーク日・速報値）

オリ(7/28)	2,160台
パラ(8/28)	920台※

※920台のうちアクセシブル車両は、リフト付き260台、低床70台

大会関係者用の車両

2,654台のフリート
 （うちアクセシブル車両150台）
 で輸送サービスを提供



大会概要と輸送

大会輸送の特徴

都心部の高速道路でオリンピック専用レーンを導入すると、大会関係者、一般利用者ともに影響が非常に大きいことから、高速道路上に大会関係者用の専用レーンを設置せず、交通マネジメントを中心とした大会輸送を実施

東京2020大会



- 過去大会のように「オリンピックパーク」が無い
- 市街地や物流拠点である臨海部に多くの競技会場が点在

(参考) リオ2016大会



※ リオ大会では、選手村から30km圏内に競技会場がコンパクトに配置

交通マネジメント

取組の軌跡

大会時の輸送に関する取組の推進体制を構築し、輸送計画の策定や交通需要マネジメント（TDM）の取組を推進



※1 **輸送連絡調整会議**
 〈輸送計画に関する合意形成〉
 東京2020組織委員会、東京都、国、警察、地方公共団体、高速道路会社、鉄道事業者、バス事業者 等

※2 **東京2020交通輸送円滑化推進会議**
 〈関係機関・経済界等との連携〉
 政府、東京2020組織委員会、東京都、関係自治体、経済界

※3 **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**
 〈輸送技術に関する検討〉
 学識経験者、東京2020組織委員会、東京都、関係機関

交通マネジメント

円滑な輸送と都市活動の安定との両立を図るため、交通マネジメントを中心とした大会輸送を実施

交通マネジメントとは

交通マネジメントは以下の3つで構成される

- ① 交通需要抑制・分散・平準化を行う

「**交通需要マネジメント (TDM)**」

- ② 道路状況に応じて交通の需給関係を高度に運用管理する

「**交通システムマネジメント (TSM)**」

- ③ 鉄道等の安全で円滑な輸送を実現する

「**公共交通輸送マネジメント**」

目標・道路交通

競技の運営に必要な時間帯の混雑緩和に向け、休日と同程度の良好な交通状況を目指す

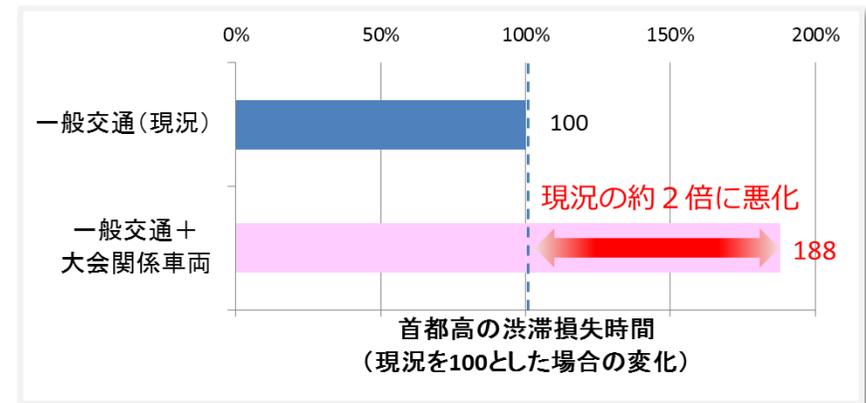
【東京圏の広域：大会前の交通量の**10% 減**、首都高速道路：最大**30% 減**】

- ・ **公共交通（鉄道）**：現在と同程度のサービスレベルを目指す

交通マネジメントの必要性

大会関係車両等の交通需要の影響により、何も対策をしないと、道路、鉄道共に混雑が深刻化

<交通量変化による1台当たり渋滞損失時間の変化(高速道路)>



※首都高速道路を走行する車両を対象としたシミュレーション結果 (大会の同時期 (7月) の金曜日を想定)

交通マネジメント

総合的な交通マネジメント

状況に応じて適切な交通流動を確保し、安全・円滑な大会輸送を実現するため、総合的な交通マネジメントを実施

	【道路交通】	【公共交通】
大会輸送 <拠点間>	【選手、メディア、競技団体等】 ⇒専用のバス 【IOC/IPC役員等】 ⇒専用の乗用車 【観客】 ⇒シャトルバス、パーク&ライド等 【大会関係物流】	【スタッフ等】 ⇒鉄道 【観客】 ⇒鉄道（会場入退場の分散等）
<会場周辺>	・一般車両の迂回等を促すエリアの設定等	・駅と競技会場間のルート設定等
交通マネジメント	交通システムマネジメント(TSM) ・交通規制等（高速道路の交通量調整、一般道における車両通行禁止区域の設置等）	公共交通輸送マネジメント ・運行管理、駅等での旅客案内 ・輸送力増強 ・時差出勤/テレワーク等
	交通需要マネジメント(TDM) ～働きかけによる交通需要低減～ ・道路や公共交通利用者への交通需要低減の働きかけ ・想定される混雑を回避するアクションプラン作成と実行	
	料金施策による交通需要調整 ・夜間割引による交通シフトの促進 ・料金上乘せによる首都高への転換抑制	

交通マネジメント

TDMの推進

大会期間中の混雑を避けるため、企業の皆様に、主に以下のようなTDMの取組へのご協力を依頼

人の流れ

□ テレワーク

例：混雑する都心に来ない働き方



□ 時差出勤、フレックスタイム制

例：朝の混雑時間帯を避けて出勤

□ 混雑する場所・路線の回避

例：混雑情報をチェック

□ 計画的な休暇の取得

例：大会期間に合わせた夏休み

物の流れ

□ 納品時期の変更

例：7月前半に納品を前倒しし、
事前に在庫を多く保有



□ 混雑時間・地域の回避・迂回

例：本番時に混みそうな時間や
ルートを避けた輸送計画の検討

□ サプライチェーン全体での協力

例：届け時間の変更、届け回数の変更
リードタイムの変更、検品の簡素化
共同配送 等

このようなTDMの取組は、感染症対策としても有効に機能

交通マネジメント

TDMの推進

TDMを推進するため、プロジェクトを立ち上げ、企業活動への支援を実施

2020TDM推進プロジェクト

約 **5.2** 万社・団体が参加



企業向け説明会 約 **600** 回

エリアや業種ごとに大会期間中の交通情報や、取り組んでほしい具体的な内容等を情報提供

WEBセミナー 大会に関する情報に加え、

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

個別コンサルティング 約 **3,800** 回

輸送に関する影響の分析や計画の策定を支援

物流TDM実行協議会

情報が届きにくい**中小企業**や**個人事業主**等を対象に、**物流対策**の取組を推進

WEBセミナー・コンサルティング・勉強会

各社の事情を踏まえた物流のコンサルティングや、商店街への勉強会等を実施

普及啓発

中小企業・個人事業主向けのグッズを配布



マスクケースにもなるマルチホルダー

「未来につながる物流」の認定・表彰

物流効率化に向けた先進的な取組を認定し紹介

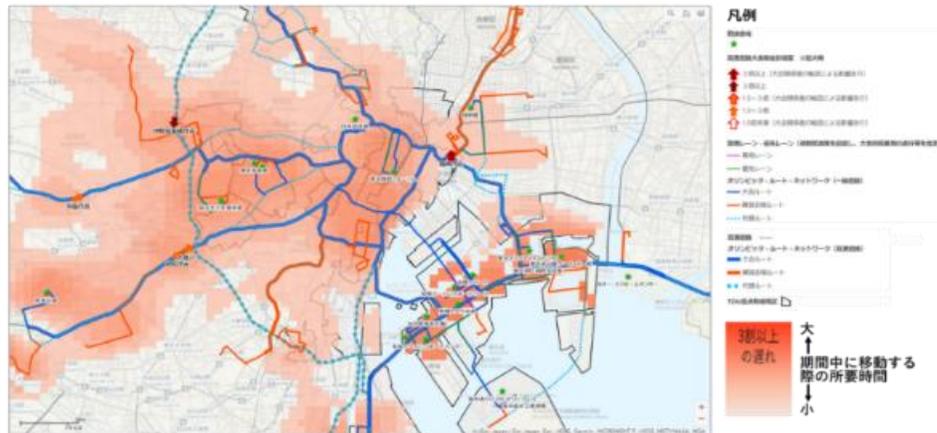
交通マネジメント

TDMの推進

大会期間中の混雑回避や企業活動の維持に役立つツールや情報を提供

大会輸送影響度マップ

道路及び鉄道について、何も対策をしない場合、大会時に想定される影響度を日毎、時間帯毎に可視化



大会時の遅延等を想定した所要時間・経路探索システム

出発地・目的地・時間帯を指定すると、大会時の交通状況を加味した所要時間を表示

① 出発地、目的地、時間帯を指定

② 大会時の所要時間、通常時の所要時間を確認

③ 前後の時間帯、夜間の所要時間を確認

経路	所要時間	所要料金	所要距離
経路1	11.0分	0円	11.0km
経路2	15.0分	0円	15.0km
経路3	20.0分	0円	20.0km

メールマガジン 〈約5.2万社・団体宛に、約150回配信〉

大会時の交通対策やTDM推進に向けた情報を主に配信。コロナ禍では感染症対策にも役立つ情報も提供
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

交通マネジメント

TDMの推進

大会直前期から集中的な広報を展開したほか、大会期間中は明日の混雑予報を毎日配信

集中的な広報

大会直前期から様々なメディアを活用した広報を展開し、交通混雑緩和や人流抑制を呼びかけ

マスメディア：TVCM、ラジオ、新聞、鉄道駅ポスター、デジタルサイネージ
横断幕、会場周辺へのチラシ配布 等

デジタルメディア：ビジネス誌（WEB）、WEB広告、YouTube、SNS 等

明日の混雑予報

大会期間中のリアルタイムの交通状況と翌日の混雑予報を確認できるポータルサイトを開設。SNS等にて情報提供

Twitter及びメールマガジンを大会期間中毎日配信

交通マネジメント

TDMの推進

スムーズBiz

全ての人がいきいきと働き、活躍できる社会の実現に向け、TDM、テレワーク、時差Biz等の取組をスムーズBizとして推進。新しいワークスタイルや企業活動の東京モデルの確立を目指す。



スムーズBiz推進期間

期間を設定してスムーズBizの取組を促進

スムーズBiz推進大賞

スムーズBizの先進的な取組を表彰し紹介

具体的な支援策の提供

企業のテレワーク導入への助成や支援、
鉄道事業者によるオフピーク通勤者への特典付与 等



PR動画 “スムーズBizやってみた”

交通マネジメント

TDMの推進

工事の調整

工事に伴う交通混雑を抑えるため、工事の発注時期の調整や工事車両の削減等の取組を実施

都庁を始め、行政機関の発注工事で実施したほか、70を超える業界団体等に取組への協力を依頼

- 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

	多摩地域 (圏央道外)	多摩地域 (圏央道内)	区部 (会場・ORN等がない区内)	区部 (会場・ORN等がある区内／環7外側)	区部 (会場・ORN等がある区内／環7内側)	大会関係地域② (重点取組16地区(大会関係地域①を除く))	大会関係地域① (ORN/PRN・観客輸送ルート・競技会場周辺(旗行規模道路・注目道路、注目道路内))	
路上工事	道路工事 (都道等)	E 混雑回避 (25日間)	①日中の路上工事を避け、車両数を削減(35日間)				A 発注時期調整 B 一時休止 C 工事車両 D 夜間振替 E 混雑回避	A 発注時期調整 B 一時休止 C 工事車両 D 夜間振替 E 混雑回避
	企業者 路上工事 (水道・下水道等)		A 発注時期調整 B 一時休止 C 工事車両 D 夜間振替 E 混雑回避	A 発注時期調整 B 一時休止 C 工事車両 D 夜間振替 E 混雑回避				
	公共工事 (路上工事以外の 構設工事等)		②車両数を削減(25日間)				A 発注時期調整 B 一時休止 C 工事車両 D 夜間振替 E 混雑回避	A 発注時期調整 B 一時休止 C 工事車両 D 夜間振替 E 混雑回避
						実施期間① 7/1~8/9, 9/8, 24~9/5		
						※競技日程・時間によって、夜間施工時間を調整		
						実施期間② 7/1~8/9, 8/24~9/5 (土日除く)		

東京港の取組

港湾関係車両が大会関係車両の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の拡大等を実施



搬出入時間

- 2021.7/14-16
7:30-18:00
 - 7/19-8/6
7:30-翌4:00
休祝日を除く
 - 8/24-9/8
7:30-18:00
休日を除く
- ※通常時 8:30~16:30

■ 外資コンテナふ頭
■ 外資在来ふ頭、内資ふ頭
— 一般道 大会ルート
- - - 高速道路 大会ルート
— 港湾関係車両の主な輸送道路
● オリオン競技施設・関連施設
● 大会関係車両基地

交通マネジメント

交通システムマネジメント（TSM）

TDM等の交通需要調整に加え、交通量のピーク時間帯を中心に、交通状況に応じた交通管理を実施

- **高速道路**：本線車線規制や一時的な入口閉鎖等を実施
- **一般道**：一部の箇所での大会専用レーン・優先レーンの設定、会場周辺における駐車対策、信号調整等を交通状況に応じて実施



首都高速道路の料金施策

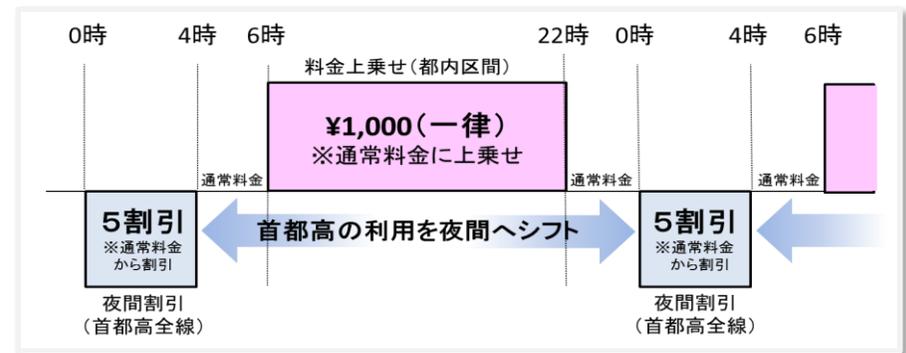
TDMの追加対策として、首都高速道路のETCシステムを活用した料金施策による交通需要調整を実施

- ETC搭載全車種に対し夜間割引の導入による交通シフトを促進
- 料金上乗せは日中時間帯においてマイカー等に対して実施（業務用車両は対象外）
〈期間〉2021.7/19-8/9, 8/24-9/5

ETC搭載車両（96%が搭載）

【**夜間割引**】全車種、首都高全線、5割引

【**料金上乗せ**】マイカー等、都内区間、1,000円



交通マネジメント

大会期間中は、様々な交通対策を実施

関係者輸送ルート

大会期間中、選手などの関係者が、選手村や競技会場等の間を走行する「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



競技会場周辺の交通対策

競技会場の周辺では、進入禁止エリア、通行規制エリア、う回エリアの設定や、大会関係車両の通行帯を指定する専用レーン、優先レーン等を設置



輸送センター（TROC）

大会輸送のオペレーションの総合調整の役割を担う輸送センター（TROC）を設置し、運用

- 大会期間中は、輸送の司令塔として、24時間体制でオペレーションを実施
- TROCシステムの運用により、交通状況や大会の情報をモニタリング



交通マネジメント

連携した取組

国、自治体、関係機関のほか経済団体、業界団体等の協力を得ながら、連携して取組を推進

主な連携機関等



多くの機関、団体、企業、個人の皆さまからご協力をいただいたことで、TDM等の取組が大きく推進

取組の成果

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

広域の交通量

広域の交通量（高速道路及び一般道）

約 1 割減少

※ 代表的な6路線の断面交通量合計（全日平均）

代表断面の合計交通量の増減率（圏央道～外環）
（交通対策実施期間中と2018年同時期の比較）

	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%

※交通対策実施期間は7/19～8/9、8/24～9/5
※交通量は上下及び24時間の合計

【出典】国土交通省データより東京都作成

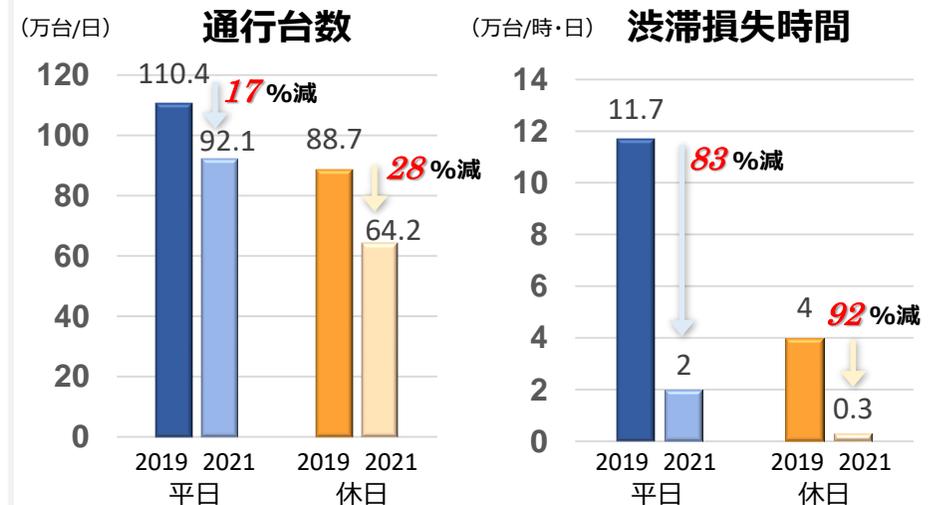
首都高速道路の通行台数と渋滞

- ・通行台数（大会直前）：2019年と同程度で推移
- ・通行台数（期間中）：対2019年比で平日

約 2 割減少

（2019年の休日の通行台数と同程度）

- ・渋滞損失時間（期間中）：平日 **約 8 割減少**



※通行台数：首都高営業データ、渋滞損失：首都高トラカンデータ

【出典】首都高速道路株式会社データより東京都作成

取組の成果

人流抑制の呼びかけや混雑予報の発信等により、大会期間中の人出が減少

鉄道利用者数（平日ピーク時間帯）

感染症の流行前から **3～4割減少**

大会直前から **1～2割減少**



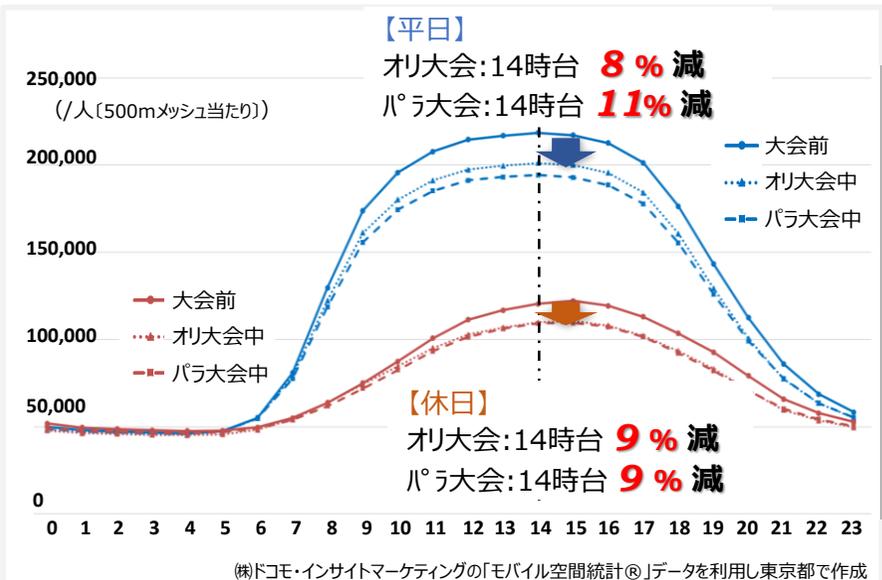
出典：国土交通省鉄道局データより集計

※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

対象駅：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

重点取組地区における滞在人口

重点取組地区※におけるピーク時間帯の滞在人口は、大会直前と比べて、**約1割減少**



重点取組地区

競技会場や繁華街等、交通量が多く特に取組を実施した16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霞が関・虎ノ門 ⑭晴海・有明・台場・豊洲・大井ふ頭 ⑮池袋 ⑯大崎

取組の成果

大会は感染症の影響により無観客となったものの、鉄道や会場周辺において大幅にアクセシビリティが向上

鉄道駅のバリアフリー

「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン」を踏まえ、鉄道駅のバリアフリー化を推進

- エレベーター整備等により、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認
- 競技会場周辺の主要駅や空港アクセス駅を中心にホームドア整備を促進

〈国立競技場近くの千駄ヶ谷駅〉

施工前



施工後



都内鉄道駅（JR・私鉄・地下鉄）のバリアフリー整備状況（2020年3月）

- **エレベーター等による段差解消 95.9%**
観客利用想定駅 **100%**
- **ホームドア・可動式ホーム柵**
地下鉄駅 約 **80%**
観客利用想定駅 **100%**
JR・私鉄駅 約 **30%**
観客利用想定駅 **50%**
- **だれでもトイレ 96.8%**
(路面電車の駅を除く)
観客利用想定駅 **100%**
- **視覚障害者誘導用ブロック 99.9%**
観客利用想定駅 **100%**

取組の成果

都庁2020アクションプラン

大会期間中は、都庁自ら計画したアクションプランを実行。テレワーク、車両の業務利用の削減等を実施

テレワーク 約7割

期間中の実施率
(本庁職員一日平均)

- ※ 本庁職員における取組
実施期間:2021.7/19~8/9, 8/24~9/5
前年同時期との比較
- ※ テレワークは2021.7/19~9/5の本庁における
一日平均の実施率(感染症対策、東京2020
大会関連業務に従事する場合などを除く)

備品の納品回数

約4割削減

ペーパーレスの推進によるコピー用紙の減、納品時期の前倒し等を実施

**都庁2020
アクションプラン**



ごみの搬出量

約4割削減

ペーパーレスの推進、水筒・マイカップの持参推奨等を実施

工事の調整

約8割

工事の休止、資材等の搬入回数の減、車両の出入り時間の変更等を実施

庁有車の利用

約4割削減

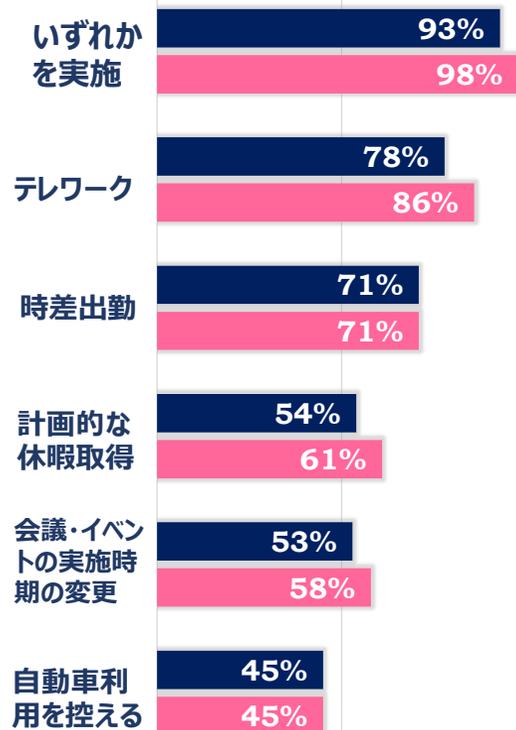
出張時期の変更、オンライン会議への変更等を実施

取組の成果

企業・市民の取組

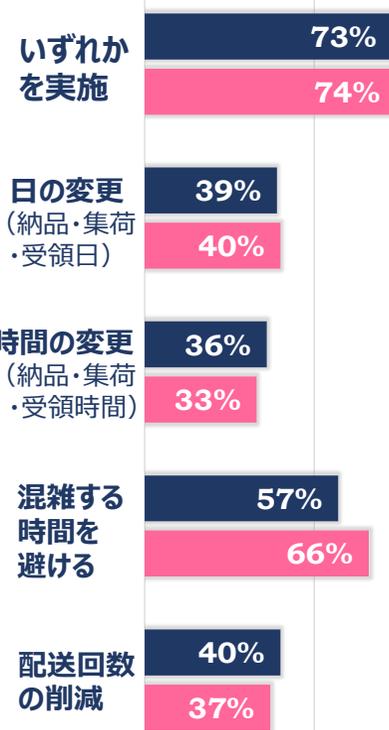
大会期間中、多くの企業が交通量削減に向けた取組を実施。多様で柔軟な働き方が普及

人の流れに関連した取組



■ オリンピック中 n:208
■ パラリンピック中 n:173

物の流れに関連した取組

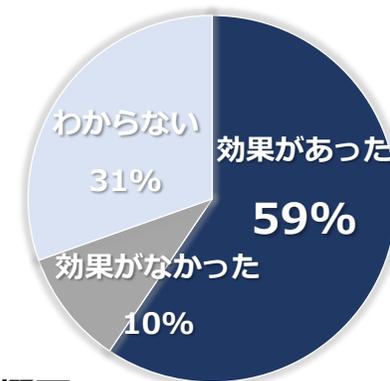


■ n:129
■ n:89

東京都調査・調査期間：1.2021年8月10日-20日（オリンピック終了後）2.2021年9月9日-14日（パラリンピック終了後）
・対象者：企業（2020TDM推進プロジェクトHP掲載/登録企業）

中小企業等も物流効率化の取組を推進

Q. 物流効率化の取組に効果はあったか？



効果の概要

- ・道路混雑の解消を実感できた
- ・渋滞を避けることができた
- ・予定通りモノを届けることができた
- ・他部署や他社との協力体制が構築できた

東京都調査

・調査期間：2021年9月13日-10月7日

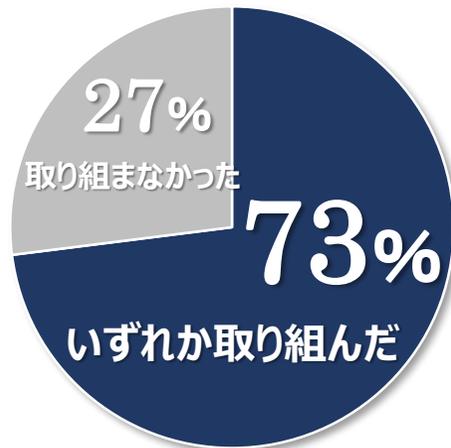
・対象者：2020TDM推進プロジェクト登録企業、webセミナー受講企業、コンサルティング等実施企業等、回答数：110社
※中小企業、個人事業主や商店街等を対象

取組の成果

企業・市民の取組

個人では、**7**割以上が混雑回避の取組を実施。それぞれのライフスタイルを尊重できる社会の実現へ

Q. 大会期間中の混雑回避の取組について



〈主な取組〉

テレワーク	45%	事前に混雑情報をチェック	44%
オフピーク通勤	44%	計画的なネット注文	46%
出勤日を調整	39%	置き配・宅配ボックスの利用	53%

取組んだ方の**9**割以上が、今後も継続実施の意向

みんなの声

時差出勤や
テレワークは、
これからの社会において
必要なリスクヘッジ

茨城・30代

混雑回避はストレス回避
になっています

東京・40代

環境への負担も
減らすことができ
かつ自分も快適になる

千葉・20代

テレワークや
時差出勤もどんどん
取組んでいかないと
子供を預けて働けない

千葉・60代

次回仕事をするときは
スムーズBizを
取り入れている会社に
就職したい

東京・50代

それぞれの描く
ライフスタイルを
尊重していける社会に
なるきっかけになりそう

千葉・20代

東京都調査

・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：2021年9月6日～9月12日

未来に向けた提言

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

交通及び輸送に関する今後の施策展開に向けた提言

提言に当たって

東京2020大会の交通・輸送は、多くの方のご協力を賜り、円滑な流れの中で実施され、これまでの大会の中でも最も成功したものとなりました。大会の交通マネジメントに関わった全ての関係者に感謝を申し上げます。

本提言は、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をまとめたものです。

(交通マネジメントに係る経緯)

- 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、交通マネジメントに取り組むこととした。
- 当検討会は、「東京2020大会の輸送を安全・円滑に行うための基本的な考え方」を行政や事業者等関係機関の共通の基軸として定め、データに基づく分析・検証を行い、実現すべき目標を明らかにした。緊密な連携のもと議論を重ね、交通需要マネジメント（TDM）、首都高速道路における料金施策、交通システムマネジメント（TSM）を柱とする総合的な交通マネジメント対策を実施することを提案した。
- 市民や企業・経済界の皆様は、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。

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、その効果を容易に共有・活用できる情報交換手段を持つこと

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 2

台風や大地震、疫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ーションも進めることが重要

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・目標を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

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 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

ARIGATO

そして、これからも。

SEE YOU IN TOKYO!

*We look forward to seeing you
in Tokyo in the near future.*

