輸送連絡調整会議 連携フォーラム
開会に際して

（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
輸送局長　　神田　昌幸

大会概要

	TOKYO 2020	TOKYO 2020 PARALYMPIC GAMES
正式名称	第32回オリンピック競技大会（2020/東京）	東京2020パラリンピック競技大会
英文名称	Games of the XXXII Olympiad	Tokyo 2020 Paralympic Games
開催期間	2020年7月24日(金) ー 8月9日(日)	2020年8月25日(火) ー 9月6日(日)
競技数	33競技	22競技

1964年大会と2020年大会の比較

オリンピック

	1964年大会		2020年大会
主催	国際オリンピック委員会		国際オリンピック委員会
大会期間	1964年10月10日～10月24日		2020年7月24日～8月9日
参加選手	93カ国・地域から5152人	約 2 倍	206カ国地域から11,090人
競技数	20競技・163種目		33競技・339種目
会場数	都内外25会場	約 1.7 倍	都内外42会場

パラリンピック

主催	国際身体障害者スポーツ大会運営委員会 国際ストーク・マンデビル競技委員会		国際パラリンピック委員会
大会期間	1964年11月8日～11月12日		2020年8月25日～9月6日
参加選手	21カ国から378人	約 8-10 倍	160カ国・地域から4,400人
競技数	９競技・144種目		22競技・540種目
会場数	都内5会場	約 4 倍	都内外21会場

オリンピック・パラリンピックレガシー

レガシー ： 大会開催によって大会後に残る有形・無形の影響や効果

東京大会（1964年）

- 東海道新幹線、首都高速道路
- 国立競技場、代々木体育館
- 衛星放送技術
- 体育の日　　等

札幌大会（1972年、冬季）

- 地下鉄、地下街
- スタジアム、ジャンプ競技場
- スキー・スケートの浸透
- オリンピック学習　　等

長野大会（1998年、冬季）

- 長野新幹線、上信越自動車道
- 一校一国運動
- ボランティア
- 大会ホームページ　等

東京大会（2020年）

- 新国立競技場、有明アリーナ、アクアティクスセンター　　等
- アクセシビリティ向上
- スポーツによる国民の健康増進
- サステイナビリティ進化
- ダイバーシティ＆インクルージョン
- スポーツプレゼンテーション技術
- 交通マネジメント進化　　等

目次

- 大会の輸送とは
  - ステークホルダーごとのサービス
- 交通と輸送の体系／道路交通と公共交通における対策
- 交通・輸送に関する推進体制
  - 円滑化推進会議、東京圏＆地方輸送連絡調整会議、技術検討会
- TROC及び連携体制
  - 関係者連携による机上訓練（テーブルトップ）の重要性
- 計画等一覧
- バス及びフリート現況
- 会場周辺の交通対策
- 入念な準備と臨機応変な対応

大会組織委員会

IOC・IPCが提示する6つの分類の下に、大会運営に必要な52のファンクショナルエリアを設置。

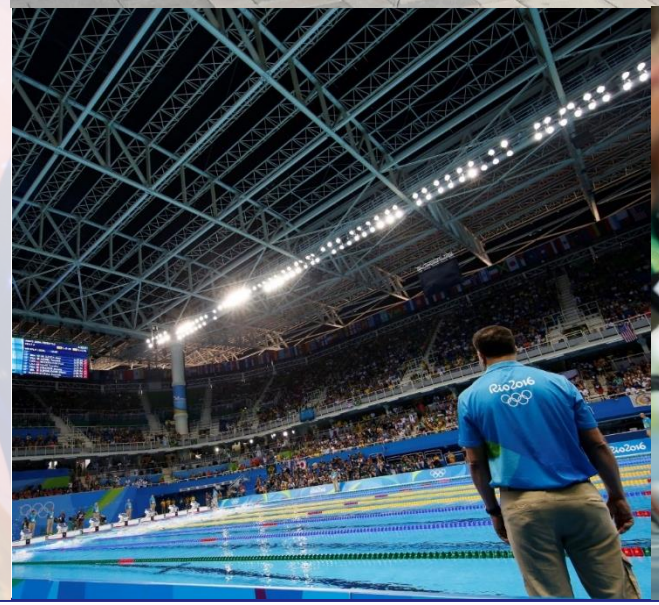
大会プロダクトと経験	クライアントサービス	会場とインフラ	大会サービス	ガバナンス	コマーシャルとエンゲージメント
• 競技	• 放送サービス	• エネルギー	• 宿泊	• 都市運営調整	• 大会のブランド・アイデンティティ・ルック
• セレモニー	• IF（競技に含まれる）	• 会場マネジメント	• アクレディテーション	• コミュニケーション・コーディネーション・コマンド・コントロール	• ブランド保護
• 都市活動・ライブサイト	• マーケティングパートナーサービス	• 会場・インフラ（会場設営・一般的なインフラ含む）	• 出入国	• 財政	• ビジネス開発
• 文化	• NOC・NPCサービス	• 選手村マネジメント	• 清掃・廃棄物	• 国・自治体調整	• コミュニケーション（デジタルメディア・出版物含む）
• 教育	• オリンピック・パラリンピックファミリーサービス（要人へのプログラム・プロトコール含む）		• ドーピングコントロール	• 情報・知識マネジメント	• ライセンシング
• 聖火リレー	• 人材管理		• イベントサービス	• レガシー	• チケッティング
	• プレスオペレーション		• 飲食	• 法務	
	• 観客の経験		• 言語サービス	• 運営実践準備管理	
			• ロジスティックス	• パラリンピックインテグレーション	
			• メディカルサービス	• 計画・調整	
			• セキュリティ	• 調達（レート・カード含む）	
			• 標識・サイン	• リスクマネジメント	
			• テクノロジー	• 持続可能性	
			• 輸送	• テストイベントマネジメント	

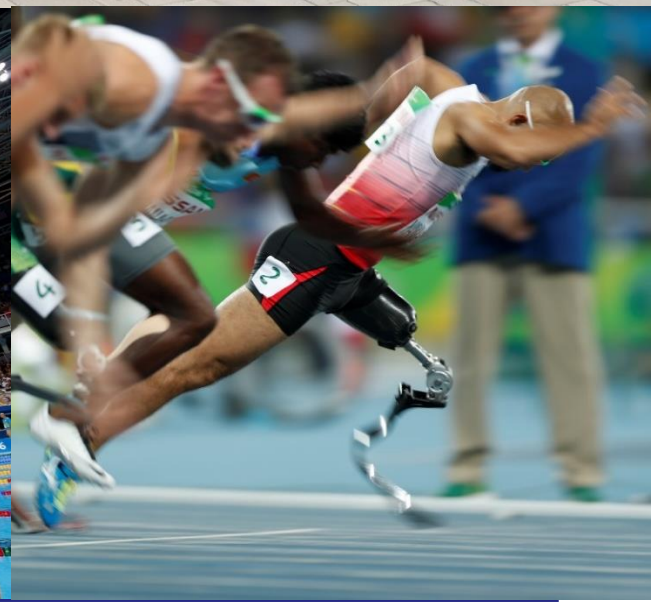
大会運営

- ✓ 競技日程等
- ✓ テストイベント
- ✓ 聖火リレー／開閉会式
- ✓ ボランティア
- ✓ 大会サービス

  （輸送・警備・宿泊・医療・飲食等）

- ✓ 持続可能性





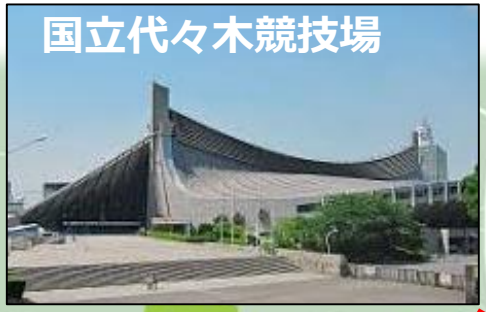
東京2020大会開催に向けて

（記載の情報は2016年12月21日時点のものであり、イラストはあくまでイメージです。）

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

会場計画

TOKYO 2020



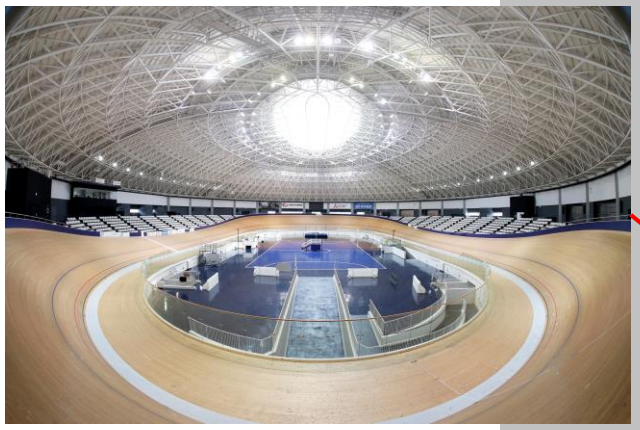
HERITAGE ZONE

半径８km圏

OV/PV

TOKYO BAY ZONE

オリンピック・パラリンピックの競技会場（サテライト会場）



札幌ドーム

宮城スタジアム

福島あづま球場

茨城カシマスタジアム

東京圏

富士スピードウェイ

江の島ヨットハーバー

伊豆ベロドローム
伊豆ﾏｳﾝﾃﾝﾊﾞｲｸｺｰｽ

東京2020大会の輸送

2020大会成功のための良好な大会運営

安全、円滑かつ効率的で信頼性の高い大会関係者の輸送

安全、円滑な観客の輸送

2016年リオ大会での事例

バス・乗用車による大会関係者輸送
（写真はボランティアドライバー）

公共交通による観客輸送
（写真はBRT（ﾊﾞｽ高速輸送システム））

大会時の輸送について

○ 大会関係者の輸送

選手、役員、競技連盟、技術スタッフ
メディア（放送、プレス）
オリンピック・ファミリー
ワークフォース（スタッフ、ボランティア等）
※ボランティア（大会ボランティア8万人＋都市ボランティア3万人）

⇒ 専用バス（約2,000台）、フリート（セダン、ワンボックス等 約3,500台）での輸送が中心

○ 観客の輸送

オリンピック、パラリンピックで 観客は1000万人を超える

⇒ 公共交通、一部専用シャトルバスでの輸送が中心
地方会場では、パーク＆シャトルバス・ライドの活用により一部マイカーでの来場も可能

アクセシビリティへの対応

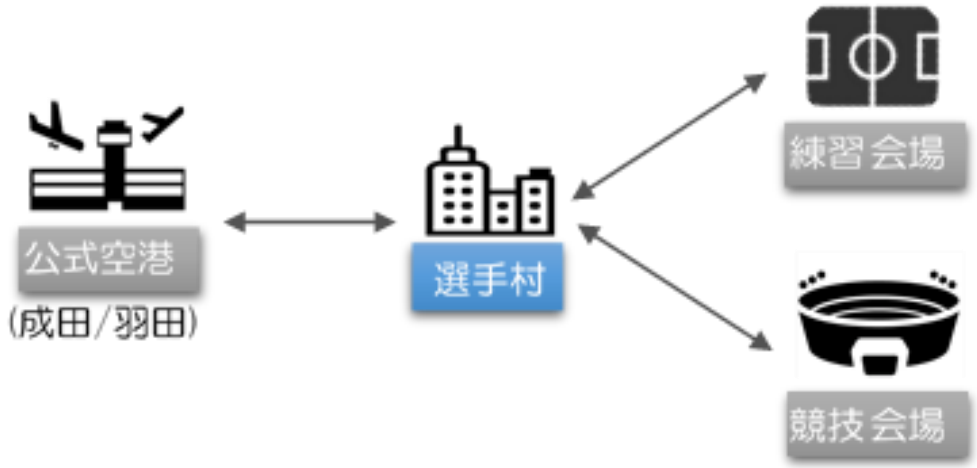
⇒ リフトバス、アクセシビリティ車両の導入

ステークホルダーの分類と定義

ステークホルダーカテゴリー		定義
大会関係者	選手、各国オリンピック委員（NOC） 各国パラリンピック委員会（NPC）	選手、チーム役員、NOC・NPCの役員
	国際競技連盟（IF）	IFの役員及び事務局員、競技役員等
	マーケティングパートナー	ワールドワイドオリンピックパートナー、 東京2020ゴールドパートナー　等
	オリンピック・パラリンピックファミリー及び 要人	IOC委員、IPC理事をはじめとするIOC・IPC 関係者、各国の要人　等
	オリンピック放送機構（OBS）及び ライツホルダー（放送権者）-放送事業者	OBS及び大会の放送権者
	プレス	記者やフォトグラファー、ジャーナリスト及び 放送権を保有しない放送事業者　等
観客 ｽﾀｯﾌ	観客	チケットを保有する観客及び チケットを保有しないが大会の雰囲気を味わいたい観客
	ワークフォース	大会に従事する有給スタッフ、 ボランティア(大会ボラア８万人＋都市ボラ３万人)等

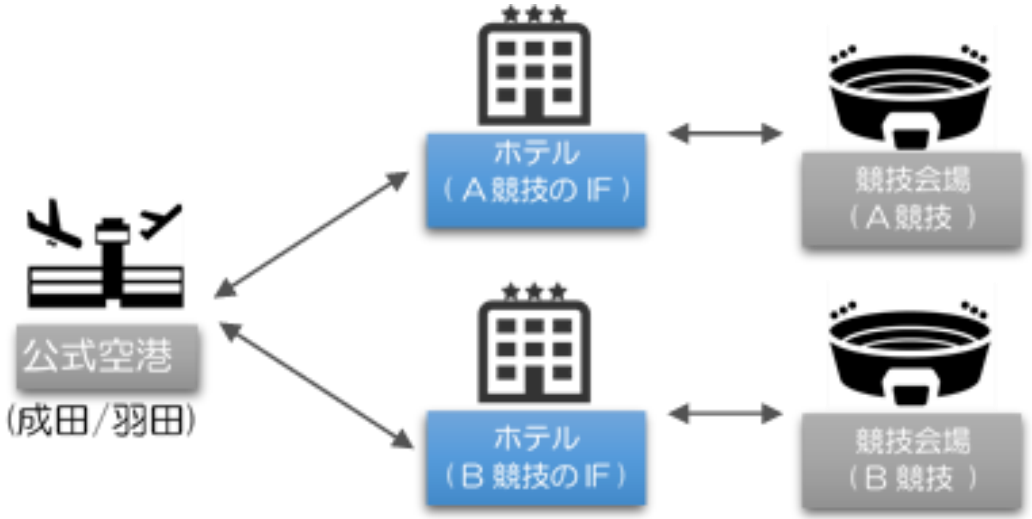
ステークホルダー（選手・NOC、IF）の動き

（１） 選手・NOC



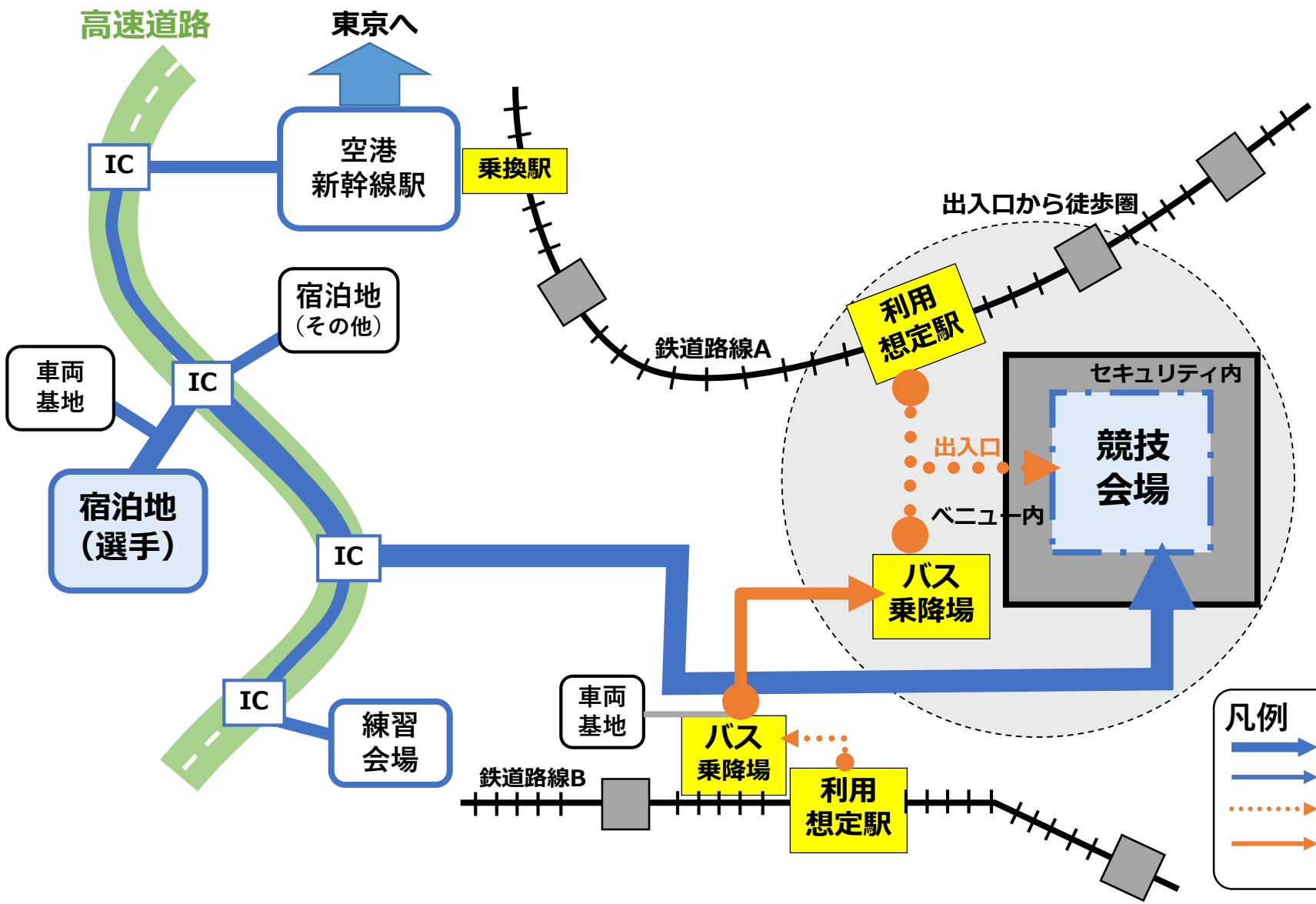
選手やチーム役員,NOCは、選手村を起点とし、主に、**専用バス(TA)**等を利用して競技会場や練習会場へ移動する。

（２） 国際競技連盟（IF）



IF技術役員や審判などは、拠点となるホテルから、主に、**専用バス(TF)**等を利用して、自らの競技が行われる競技会場へ移動する。

大会輸送のイメージ

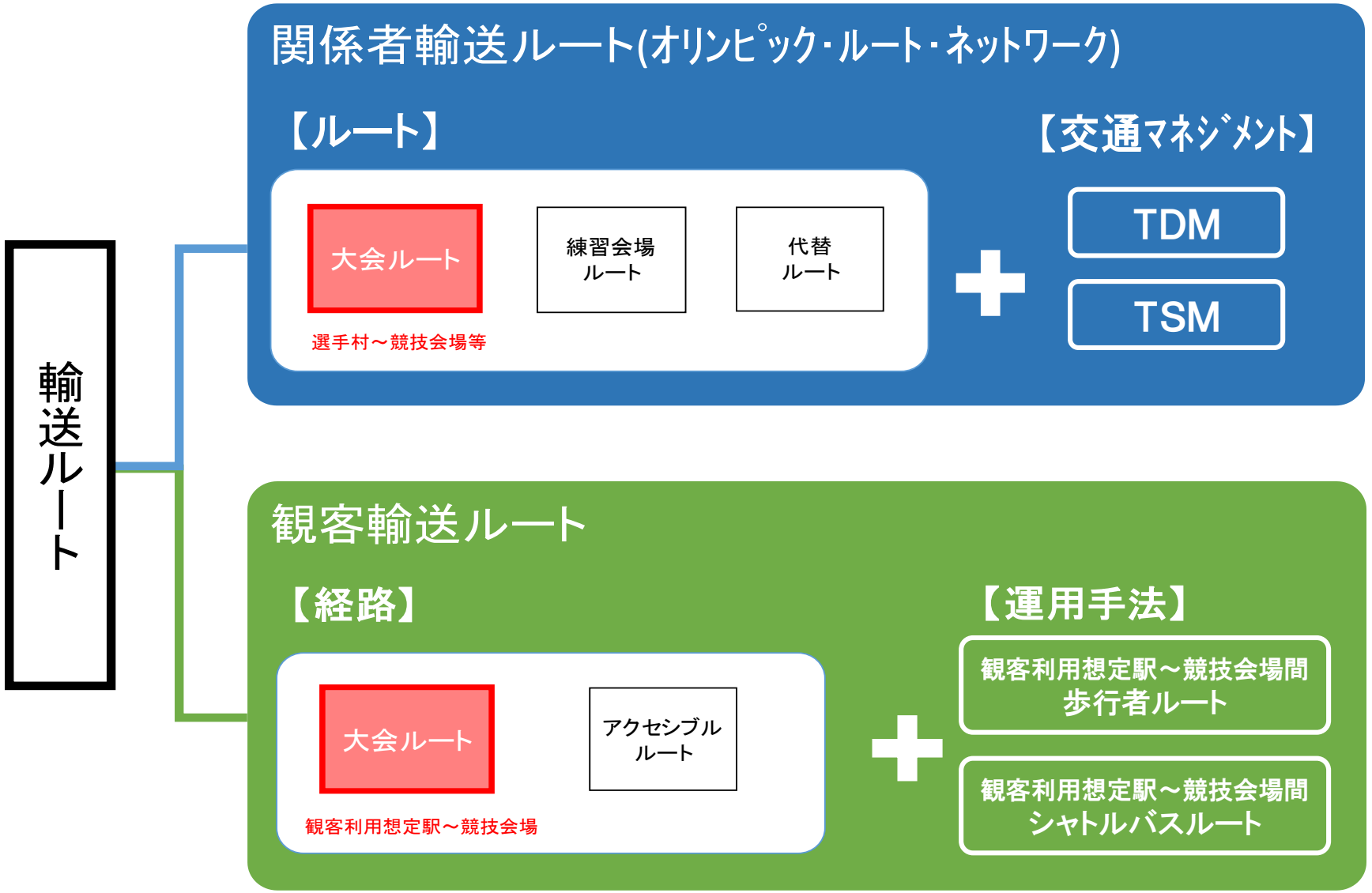


■ 大会関係者輸送ルート
（オリンピック・ルート・ネットワーク）
- 大会関係者を関係車両（乗用車、バス）で輸送するルート
- 安全・円滑な輸送のため交通マネジメントを展開

■ 観客輸送ルート
- 観客を駅等より会場へ徒歩及びシャトルバスで輸送するルート。案内・誘導などを実施

凡例
- 関係者輸送ルート（選手宿泊地～競技会場）
- 関係者輸送ルート（上記以外）
- 観客輸送ルート（徒歩ルート）
- 観客輸送ルート（シャトルバスルート）

輸送ルートの構成


輸送ルート
関係者輸送ルート(オリンピック・ルート・ネットワーク)
【ルート】
大会ルート
練習会場ルート
代替ルート
選手村～競技会場等
【交通マネジメント】
TDM
TSM
観客輸送ルート
【経路】
大会ルート
アクセシブルルート
観客利用想定駅～競技会場
【運用手法】
観客利用想定駅～競技会場間歩行者ルート
観客利用想定駅～競技会場間シャトルバスルート

東京2020大会の輸送に関わる推進体制

2020大会成功のための良好な大会運営

安全・円滑かつ効率的で信頼性の高い大会関係者の輸送

安全・円滑な観客の輸送

良好な大会運営を可能とする交通マネジメント

交通需要マネジメント（TDM）	交通システムマネジメント（TSM）	料金施策(ロードプライシング)	公共交通輸送マネジメント

政府

2020交通輸送円滑化推進会議

政府 / 組織委 / 東京都 / 関係自治体 / 経済界

組織委員会・東京都 等

輸送連絡調整会議

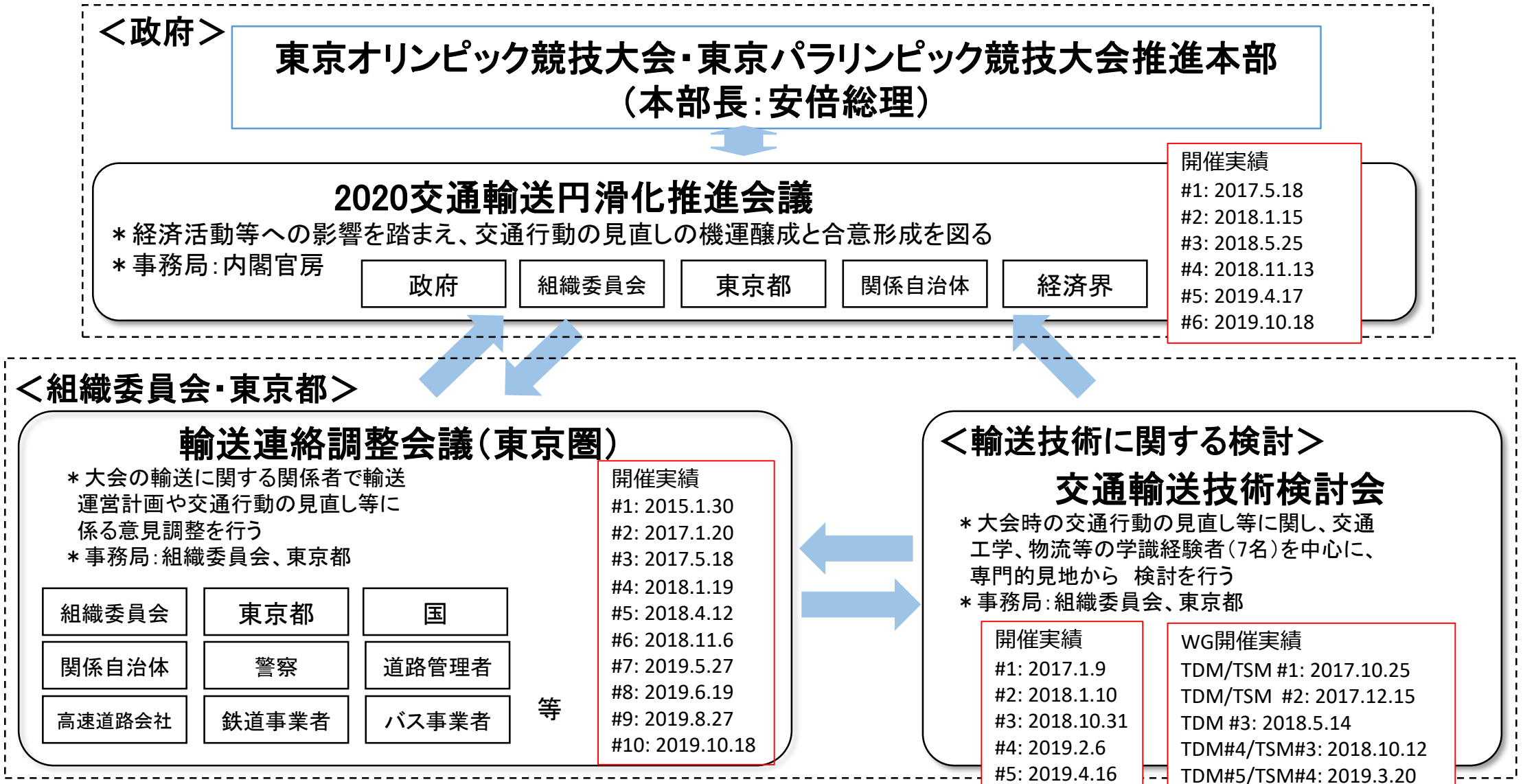
組織委 / 東京都 / 国 / 警察 / 地方公共団体

高速道路会社 / 鉄道事業者 / バス事業者 / 等

東京2020ｵﾘﾝﾋﾟｯｸ・ﾊﾟﾗﾘﾝﾋﾟｯｸ競技大会 交通輸送技術検討会

学識経験者 / 組織委 / 東京都 / 関係機関

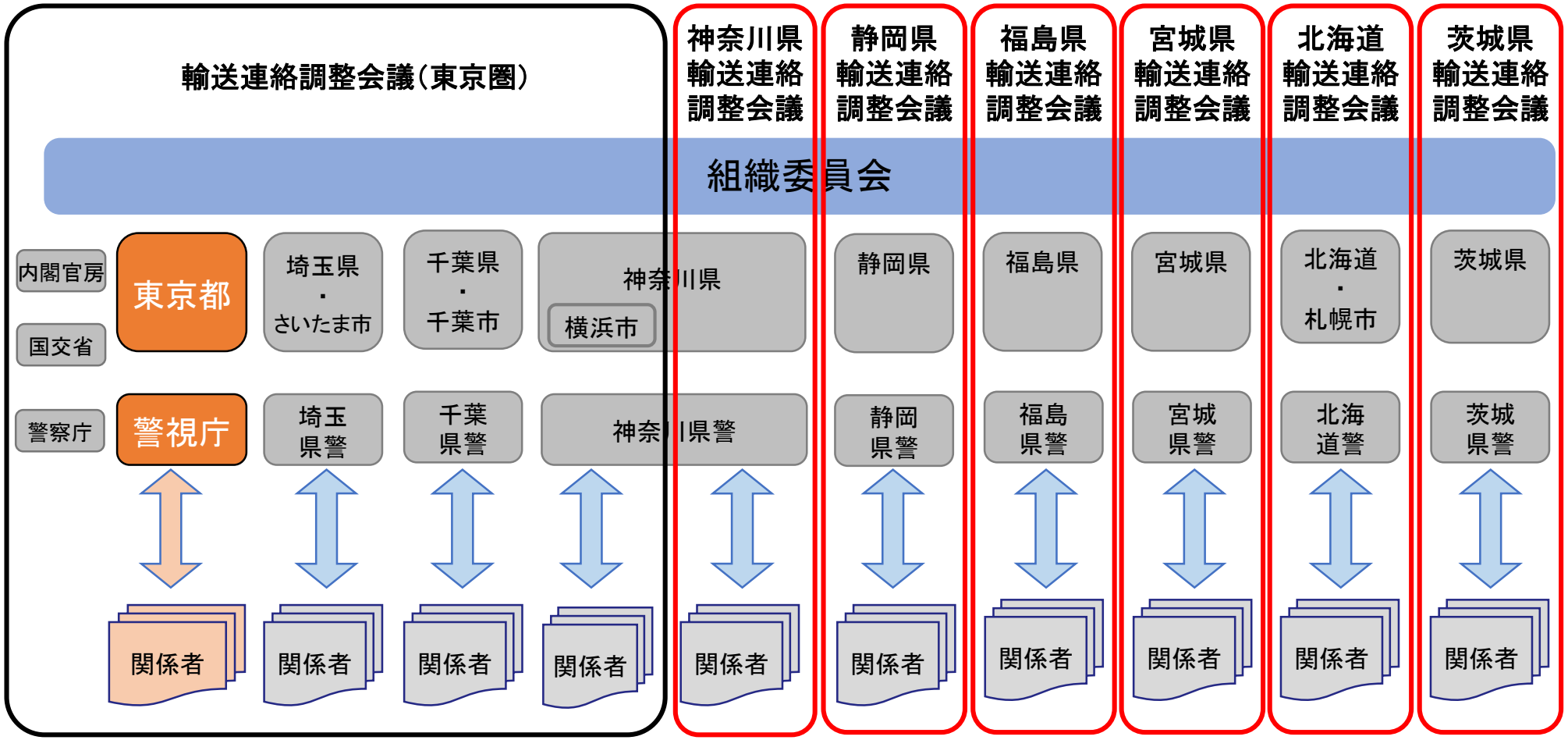
東京2020大会の輸送に関わる推進体制



各道県輸送連絡調整会議の開催について

開催実績

東京圏		神奈川県	静岡県	福島県	宮城県	茨城県	北海道
#1: 2015.1.30	#6: 2018.11.6	#1: 2017.12.20	#1: 2017.12.18	#1: 2018. 1.23	#1: 2018. 1.18	#1: 2018. 1.29	#1: 2018.1.25
#2: 2017.1.20	#7: 2019.5.27	#2: 2018. 4.27	#2: 2018. 4.23	#2: 2018. 3.20	#2: 2018. 3.20	#2: 2018. 3.23	#2: 2018.4.26
#3: 2017.5.18	#8: 2019.6.19	#3: 2018.11.15	#3: 2018.11.28	#3: 2018.11.26	#3: 2018.11.29	#3: 2018.11.14	#3: 2018.11.27
#4: 2018.1.19	#9: 2019.8.27	#4: 2019.8.1	#4: 2019.7.16	#4: 2019.8.8	#4: 2019.8.19	#4: 2019.8.6	#4: 2019.8.5
#5: 2018.4.12	#10: 2019.10.18						



大会時の交通マネジメントの全体像

ICTを活用して
より効率的な大会輸送を実現

凡例
：大会関係者輸送
：観客輸送
：大会関係物流

大会輸送

＜拠点間＞

【選手、ﾒﾃﾞｨｱ、競技団体等】
⇒ 専用のバス
【IOC/IPC役員等】
⇒専用の乗用車

【観客】
⇒ｼｬﾄﾙﾊﾞｽ、
ﾊﾟｰｸ&ﾗｲﾄﾞ等

【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

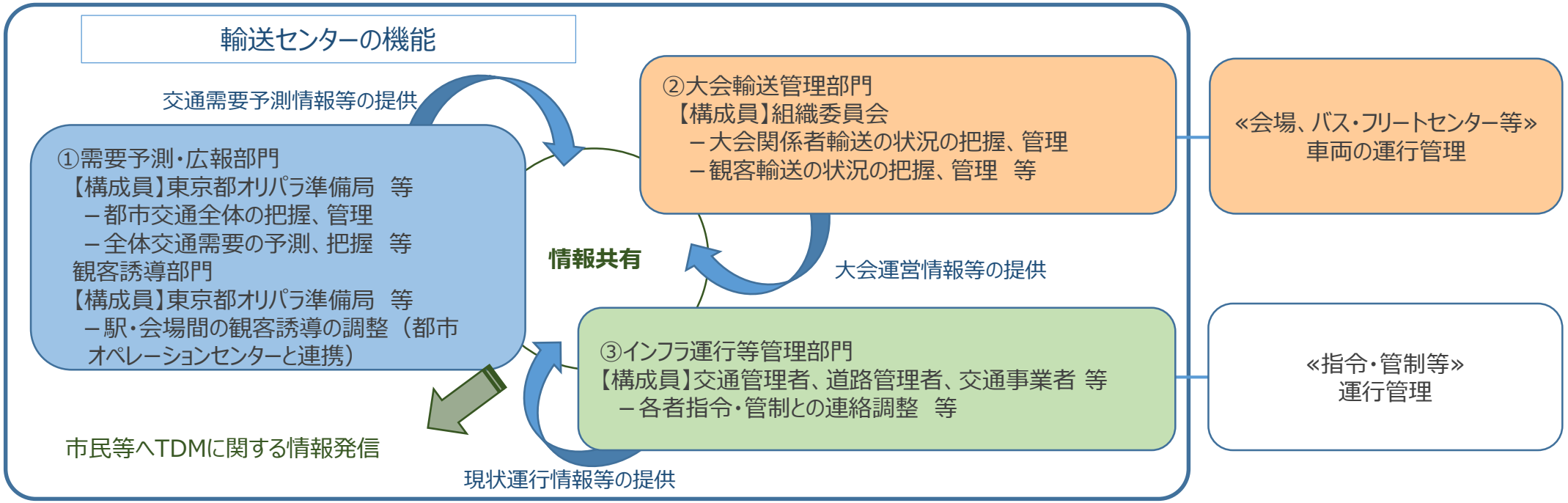
料金施策

・夜間割引による交通シフトの促進
・料金上乗せによる首都高への転換抑制

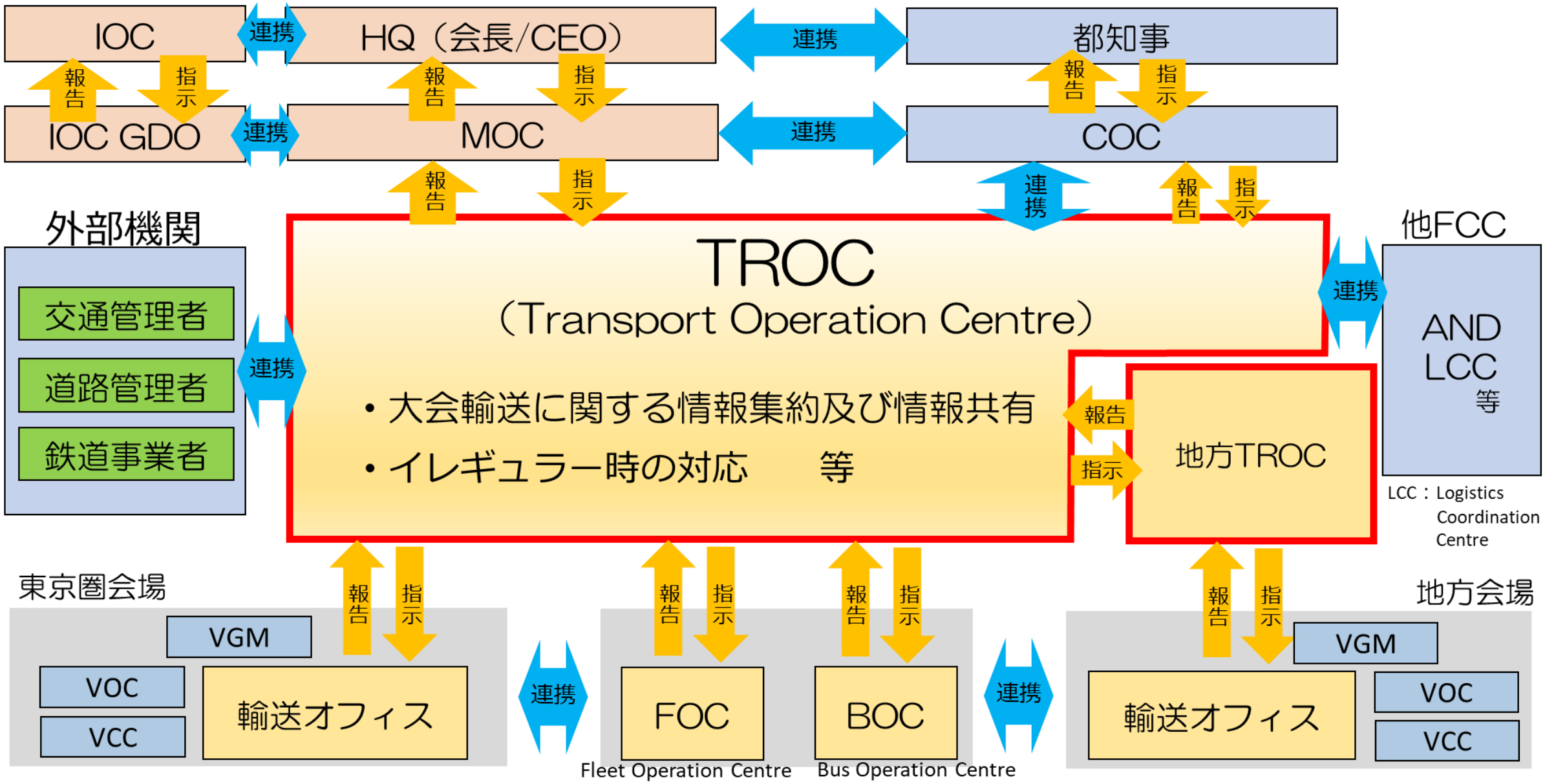
輸送センターの概要

大会関係者や観客等の安全、円滑な輸送実現のための総合調整

・大会輸送に関する情報集約及び情報共有
・関係機関（交通管理者・鉄道事業者等）との連携・情報共有
・TDMに関する情報の発信
・現場レベルで対応が難しい事案への対応（イレギュラー時の対応）



TROCの連携体制概念図



バス輸送

❑ 大会関係者輸送

- ➢ 選手・コーチ、技術役員・審判、マスメディア等が対象
- ➢ 安全で円滑な輸送
- ➢ 大会関係車両はオリンピック・パラリンピックルートネットワーク（ORN・PRN）を走行

❑ 観客・ワークフォース輸送

- ➢ 観客と大会運営スタッフ等が対象
- ➢ 原則、公共交通機関を利用
- ➢ ただし、競技会場周辺に公共交通機関がない場合はシャトルバスを運行
- ➢ 最寄駅から競技会場まで、観客誘導ルートを設定

フリートサービスの分類

分類	概要	対象者
T1	専属の運転手付き乗用車による輸送サービス	IOC会長、IF会長、NOC会長など
T2	運転手付きの共用乗用車による輸送サービス	NOC会長、WADAなど
T3	組織委員会が定める特定の目的地（競技会場、選手村等）を移動できる輸送サービス	IOCスタッフ、マーケティングパートナー関係者など
割当車両		NOCやIFのスタッフ、OBSなど

大会輸送で使用する車両

ワールドワイドパートナーであるトヨタと協力

アクセシビリティ

アクセシブル車両

持続可能性

燃料電池バス
（FCバス）

燃料電池自動車
（FCV）

会場周辺の交通対策（2019.10）

オリンピック・パラリンピック東京大会において、競技会場等周辺一般道における交通混雑を緩和するため、主に以下の交通対策を実施する予定です。

区　分	目　的	方　法	対　象　等
①進入禁止エリア （セキュアペリメーター）	競技会場等の設置	会場等を囲む物理的なフェンス等を設置	大会関係者以外の車両や歩行者、自転車は通行不可
②通行規制エリア （会場直近対策）	通過交通の規制	規制標識を設置し通過交通を制限	通過交通は通行不可※ 歩行者・自転車は原則、通行可
③迂回エリア （トラフィックペリメーター）	通過交通の抑制	案内看板や広報等により、会場直近を通り抜けしようとする車両の迂回を促す	通過交通は迂回※ 歩行者・自転車は原則、通行可
④専用レーン、優先レーン （専用通行帯、優先通行帯）	大会関係車両の定時性確保	規制標識等を設置し、大会関係車両の通行帯を指定	専用レーン：大会関係車両以外通行禁止 優先レーン：大会関係車両が通行していない場合は通行可

※居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可。

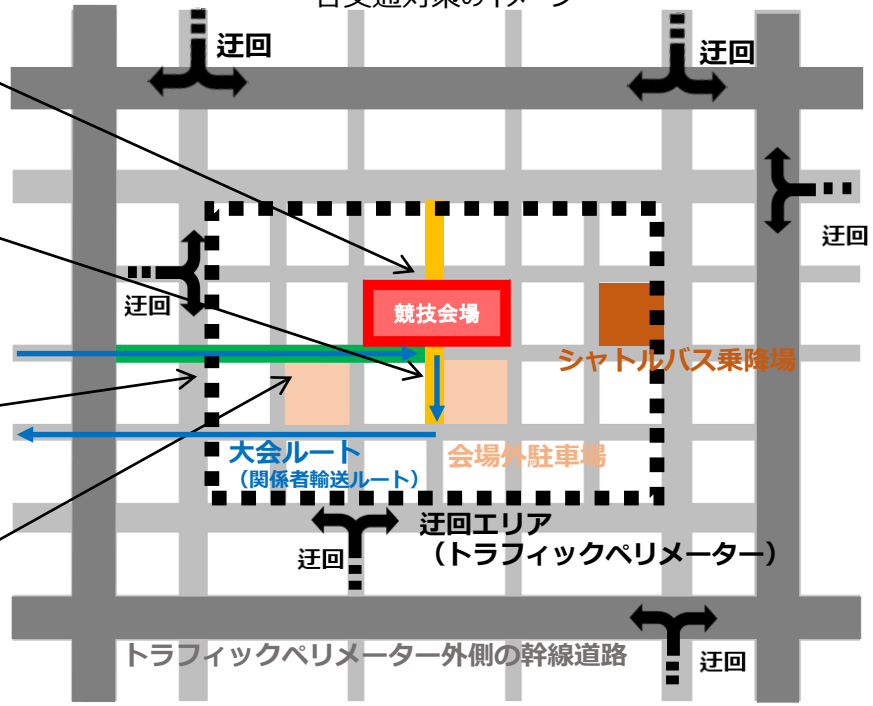
①進入禁止エリア
（セキュアペリメーター）
会場等を囲む物理的な境界線。大会関係車両以外の進入を禁止するエリア

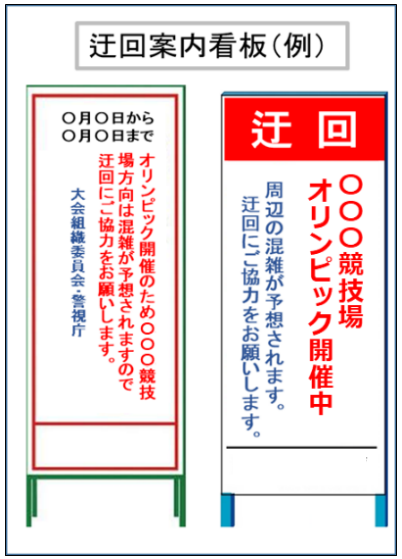
②通行規制エリア
（会場直近対策）
規制標識を設置し通過交通を制限する。

③迂回エリア
（トラフィックペリメーター）
案内看板や広報等により、会場直近を通り抜けしようとする車両に迂回を促すエリア。

④専用レーン（専用通行帯）
優先レーン（優先通行帯）
規制標識等を設置し、大会関係車両の通行帯を指定。

各交通対策のイメージ





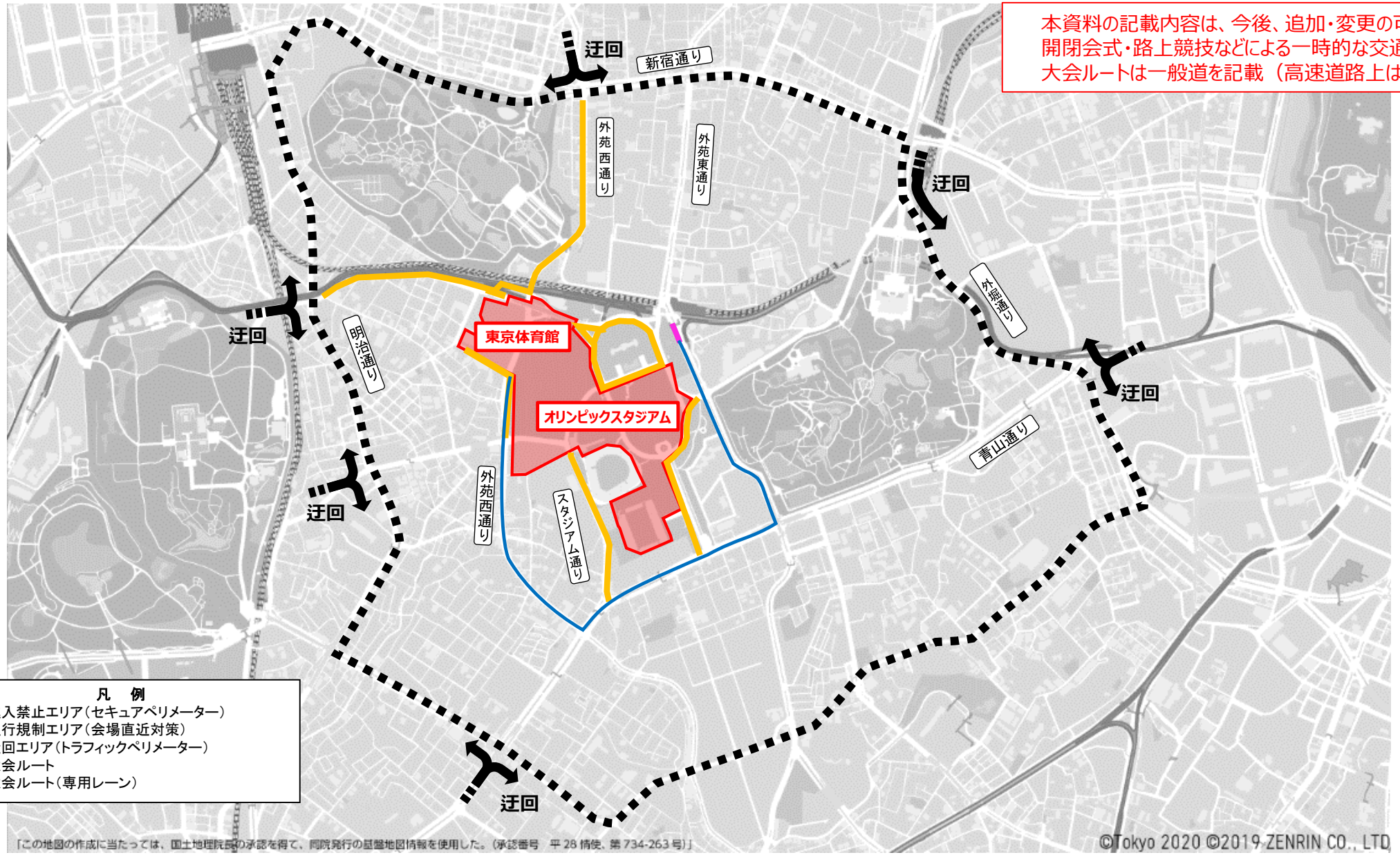
※看板のデザインについては調整中

会場周辺交通対策図【オリンピックスタジアム・東京体育館】

③迂回エリア（トラフィックペリメーター）

【2019.10】

本資料の記載内容は、今後、追加・変更の可能性がある。
開閉会式・路上競技などによる一時的な交通規制実施時は除く。
大会ルートは一般道を記載（高速道路上は２ページ参照）



※通行規制エリア及び迂回エリアについては、一部の区間を除き居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可。

バス車両の調達

輸送連絡調整会議　連携フォーラム

2019年10月25日

1　大会関係者輸送バス

（１）旅行会社とバス事業者の仮契約締結

　2019年４月中旬より、旅行会社３社（ＫＮＴ－ＣＴ、ＪＴＢ、東武トップツアーズ）が関東、中部、近畿、北陸、信越エリアの約930社のバス事業者と交渉し、仮契約の締結を進めています。

（２）仮契約台数と乗務員数

　９月30日時点で、仮契約済みのバス台数は約2,200台、乗務員数は約2,620人となっています。必要なバス台数（約2,000台）の確保については目途が立ちましたが、大会関係者の輸送は早朝から深夜に及ぶものもあり、関係法令に基づいて運行していくためには、バス台数以上の乗務員数が必要になります。

　また、東京圏以外の会場におけるバス車両及び乗務員の調達についても、別途進めています。

1　大会関係者輸送バス

（３）今後の対応

　引き続き、運行ダイヤの検討を進め、必要数の精査を図るとともに、バス乗務員の更なる確保を図ります。

○ 首都圏バス事業者への交渉

　大手バス事業者に対し、バス調達の進捗状況などを説明し、バス輸送のニーズが高い大会期間前半を中心に、更なる調達を進めていきます。

○ 運行ダイヤの効率化による必要数の削減

　ステークホルダーのニーズを踏まえ、必要数の精査を行っていきます。

（４）今後のスケジュール

　2019年10月以降　本契約を順次締結（2019年12月末まで）

1　大会関係者輸送バス

（５）リフト付きバスの調達

2019年４月中旬より、旅行会社３社が関東、中部、近畿、中国、九州エリアのバス事業者と交渉し、約230台のリフト付き観光バスを確保しています。

※ 貸切バス事業者のリフト付き観光バス保有台数は全国で約300台（組織委員会調べ）

各競技団体の要望等を踏まえると、多くの車両が必要になると見込まれますが、効率的な運用により必要車両数を削減する検討を進めています。

引き続き、調達範囲の拡大によるリフト付き観光バスの更なる確保や、路線バスタイプの車両の活用など、検討を進めていきます。

1　大会関係者輸送バス

（６）乗務員への研修など

　乗務員には、輸送デポ（車両基地）や輸送モール（発着場）の設置、会場周辺の交通規制やセキュリティ対策、ＯＲＮの設定（オリンピック・ルート・ネットワーク）など、大会輸送の特殊性を周知するための研修プログラムを検討しています。

　また、自社の車庫からの運行が困難な遠方のバス事業者は、バス車両をデポに留め置くこととなるため、乗務員が宿泊するための施設についても、組織委員会が手配を進めています。

2　観客シャトルバス

（１）観客シャトルバスの運行条件

　競技会場の徒歩圏内に鉄道駅が無い場合、最寄りの鉄道駅だけでは輸送力が不足する場合は、観客シャトルバスを運行します。

2　観客シャトルバス

（２）車両調達及び契約

○ 旅行会社を通じてバスを調達する会場

観客シャトルバスを運行する15会場のうち10会場※１については、組織委員会が旅行会社と業務委託契約を締結し、契約後は速やかに旅行会社がバス会社からバス調達を開始します。

※１ 宮城スタジアム、福島あづま球場、茨城カシマスタジアム、埼玉スタジアム2〇〇2、霞ヶ関カンツリー倶楽部、陸上自衛隊朝霞訓練場、釣ヶ崎海岸サーフィンビーチ、伊豆ベロドローム、伊豆マウンテンバイクコース、 富士スピードウェイ

○ 地元バス事業者が運行する既存のバス路線等を活用する会場

観客シャトルバスを運行する15会場のうち5会場※２は、地元バス事業者が運行する既存バス路線の増便対応等を行います。

※２ 札幌ドーム、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、馬事公苑

旅行会社を通じてバスを調達する会場については、早期の契約締結へ向けて旅行会社と調整中です。既存のバス路線等を活用する会場については、地元バス事業者と大会への協力に関する文書の取り交わしを進めています。

フリート車両の調達

輸送連絡調整会議　連携フォーラム

2019年10月25日

1　フリート

（1）フリートとは

　フリートとは、オリンピック・パラリンピックにおいて『乗用車』を指します。
大会関係者であるステークホルダーに対して、プロドライバー、ボランティアドライバーにより宿泊先から競技会場などへ安全、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が主な役割です。

（2）車両調達状況

　トヨタ自動車から大会関係車両として、組織委員会が調達する台数は、2,700台。さらに、約800台のレートカード車両をトヨタグループから調達し、約3,500台の車両で運用する予定です。

　FCV（燃料電池車）を始め、低公害・低燃費車の利用に努めますが、車種構成については、現在最終的な契約に向けて協議中です。

1　フリート

（３）車両運行

トヨタ自動車との協業により、運行等を支援するシステムの開発

①労務管理（Atosが作成するシステムと連動）

②配車

③動態管理

を来年１月末目標に開発中です。

予約のITシステム化（アプリの活用）や車両の動態管理を行うことで可能な限り車両の台数を最小化し、限られた台数で効率的な配車を行い、円滑な輸送を実現します。

（４）今後の対応

①トヨタ自動車と車種別台数の決定（東京圏）（12月末）

②システムの完成（1月末）、システムテスト（2～3月）

③ボランティアドライバーの研修（4月）、プロドライバーの研修（6月）

会場周辺の交通対策

輸送連絡調整会議　連携フォーラム

2019年10月25日

会場周辺交通対策（2019.10）

オリンピック・パラリンピック東京大会において、競技会場等周辺一般道における交通混雑を緩和するため、主に以下の交通対策を実施する予定です。

区　分	目　的	方　法	対　象　等
①進入禁止エリア （セキュアペリメーター）	競技会場等の設置	会場等を囲む物理的なフェンス等を設置	大会関係者以外の車両や歩行者、自転車は通行不可
②通行規制エリア （会場直近対策）	通過交通の規制	規制標識を設置し通過交通を制限	通過交通は通行不可※ 歩行者・自転車は原則、通行可
③迂回エリア （トラフィックペリメーター）	通過交通の抑制	案内看板や広報等により、会場直近を通り抜けしようとする車両の迂回を促す	通過交通は迂回※ 歩行者・自転車は原則、通行可
④専用レーン、優先レーン （専用通行帯、優先通行帯）	大会関係車両の定時性確保	規制標識等を設置し、大会関係車両の通行帯を指定	専用レーン：大会関係車両以外通行禁止 優先レーン：大会関係車両が通行していない場合は通行可

※居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可。

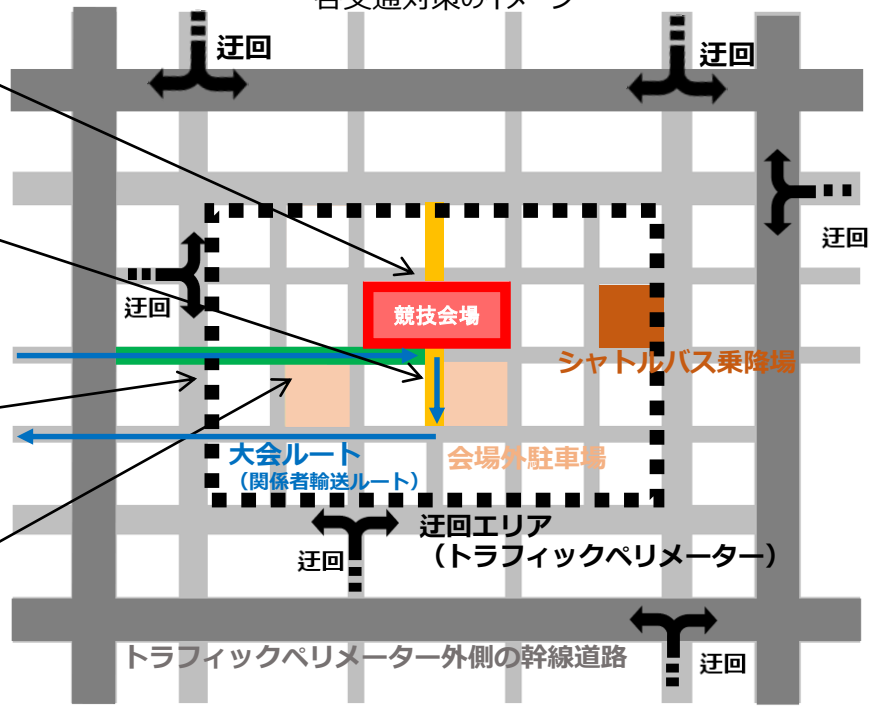
①進入禁止エリア
（セキュアペリメーター）
会場等を囲む物理的な境界線。大会関係車両以外の進入を禁止するエリア

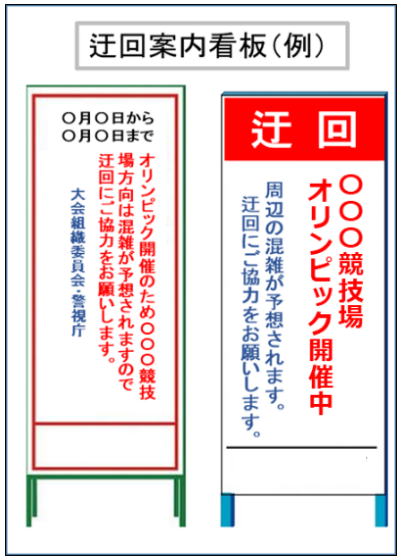
②通行規制エリア
（会場直近対策）
規制標識を設置し通過交通を制限する。

③迂回エリア
（トラフィックペリメーター）
案内看板や広報等により、会場直近を通り抜けしようとする車両に迂回を促すエリア。

④専用レーン（専用通行帯）
優先レーン（優先通行帯）
規制標識等を設置し、大会関係車両の通行帯を指定。

各交通対策のイメージ





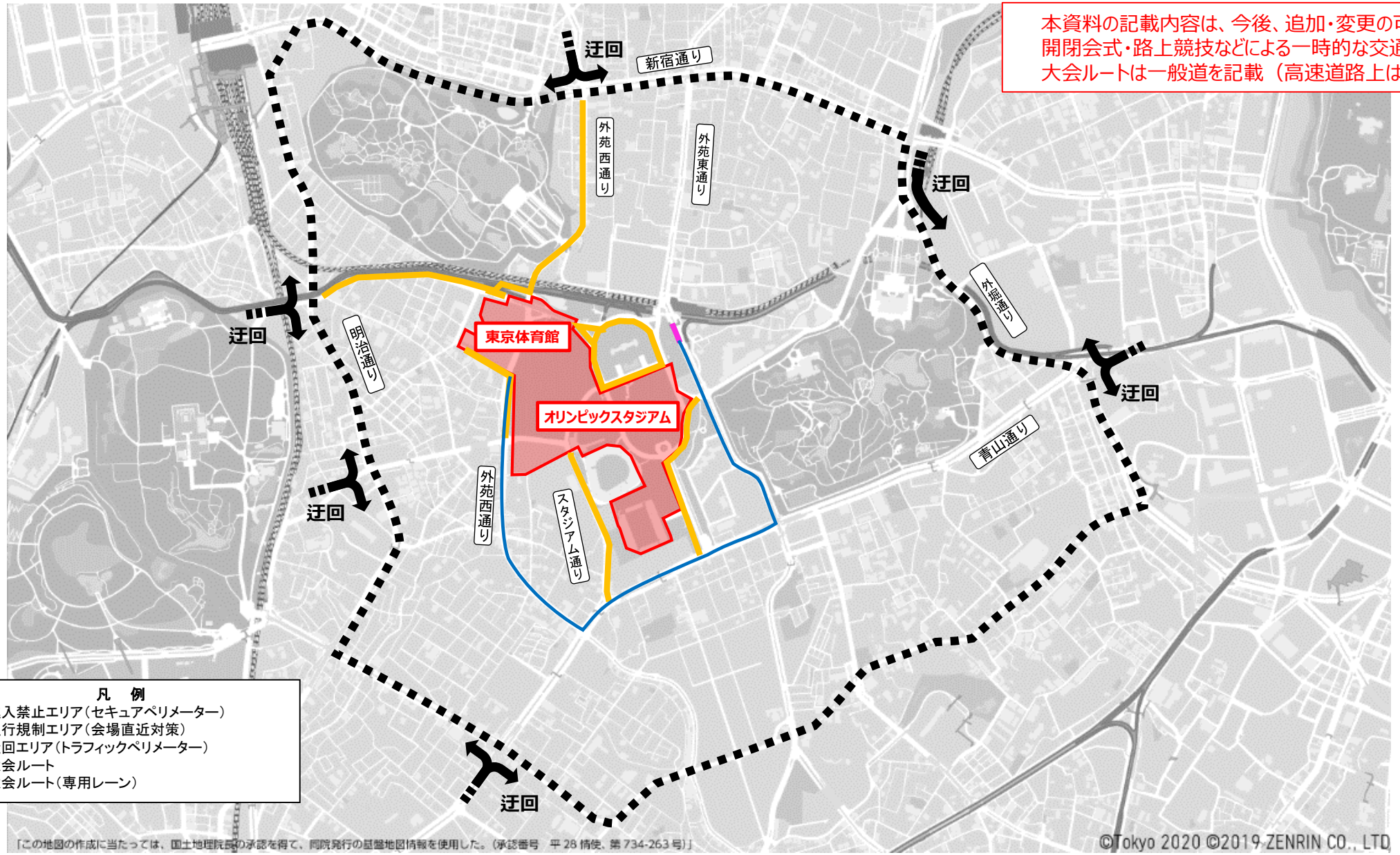
※看板のデザインについては調整中

会場周辺交通対策図【オリンピックスタジアム・東京体育館】

③迂回エリア（トラフィックペリメーター）

【2019.10】

本資料の記載内容は、今後、追加・変更の可能性がある。
開閉会式・路上競技などによる一時的な交通規制実施時は除く。
大会ルートは一般道を記載（高速道路上は２ページ参照）



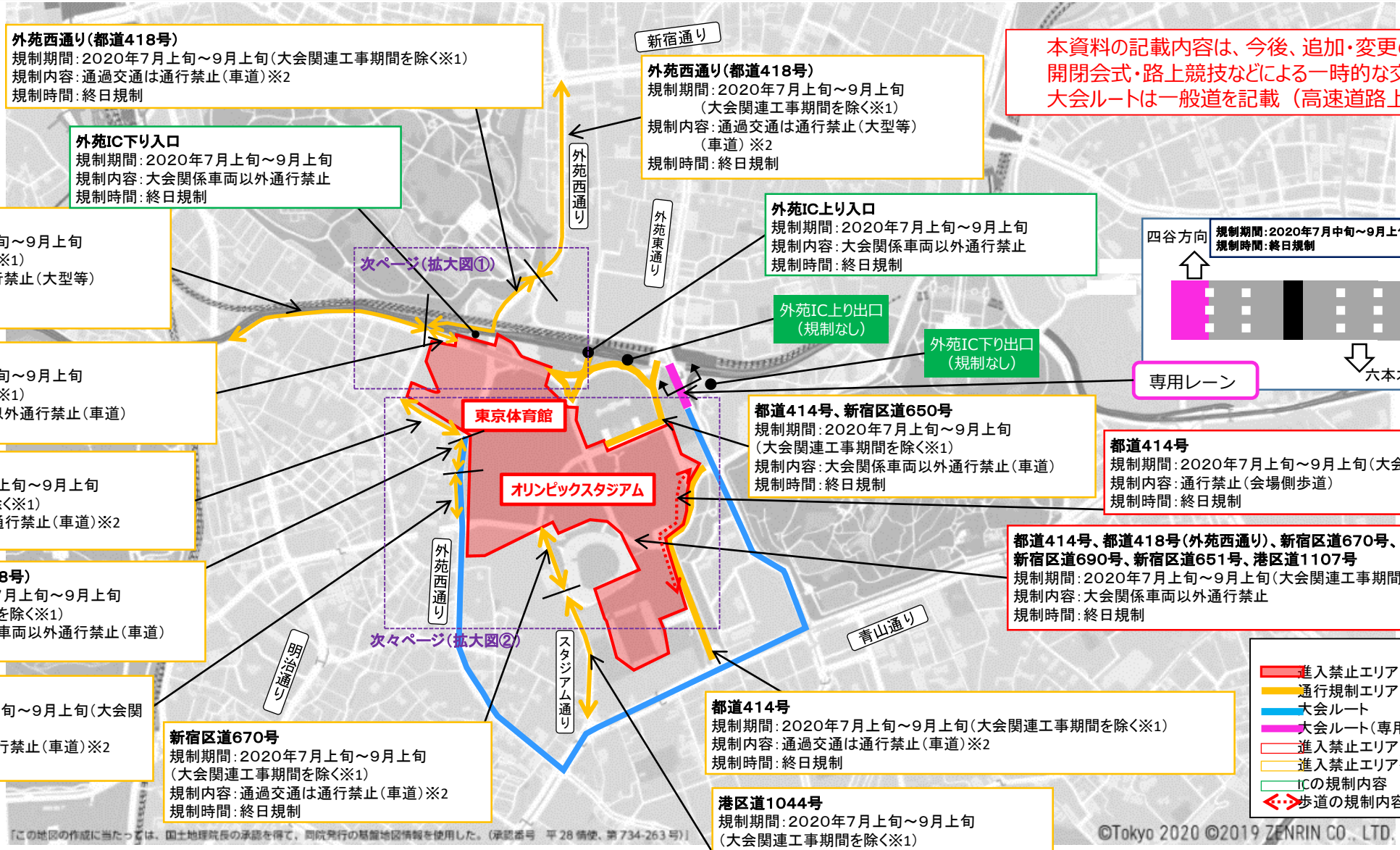
※通行規制エリア及び迂回エリアについては、一部の区間を除き居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可。

会場周辺交通対策図【オリンピックスタジアム・東京体育館】

①進入禁止エリア②通行規制エリア④専用レーン、優先レーン

【2019.10】

本資料の記載内容は、今後、追加・変更の可能性がある。
開閉会式・路上競技などによる一時的な交通規制実施時は除く。
大会ルートは一般道を記載（高速道路上は２ページ参照）



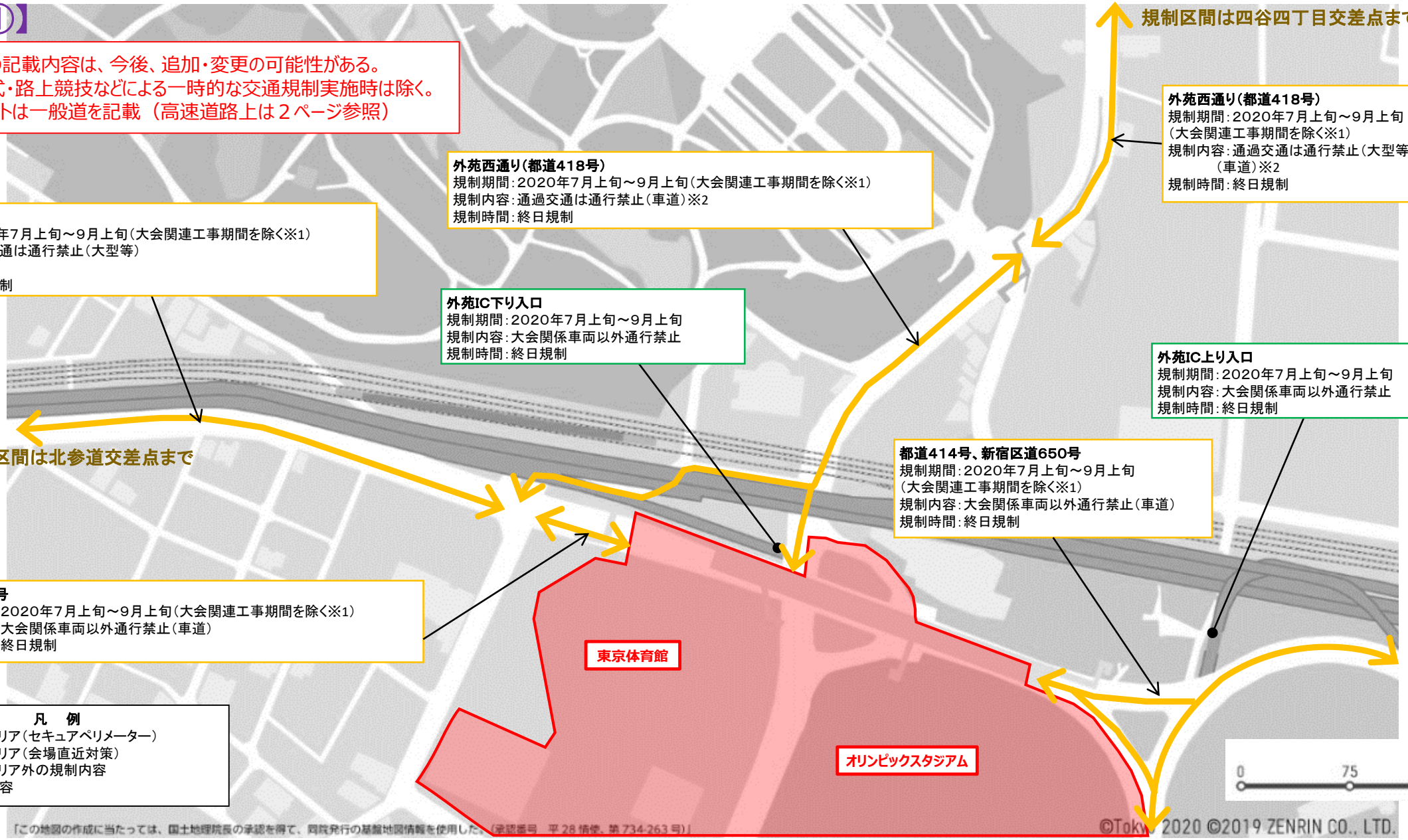
※1　大会関連工事による規制を含めた規制期間は年内を目途に調整
※2　通行規制エリアについては、一部の区間を除き居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可。

会場周辺交通対策図【オリンピックスタジアム・東京体育館】
①進入禁止エリア②通行規制エリア

【2019.10】

【拡大図①】

本資料の記載内容は、今後、追加・変更の可能性がある。
開閉会式・路上競技などによる一時的な交通規制実施時は除く。
大会ルートは一般道を記載（高速道路上は２ページ参照）



※1　大会関連工事による規制を含めた規制期間は年内を目途に調整　※2　通行規制エリアについては、一部の区間を除き居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可。

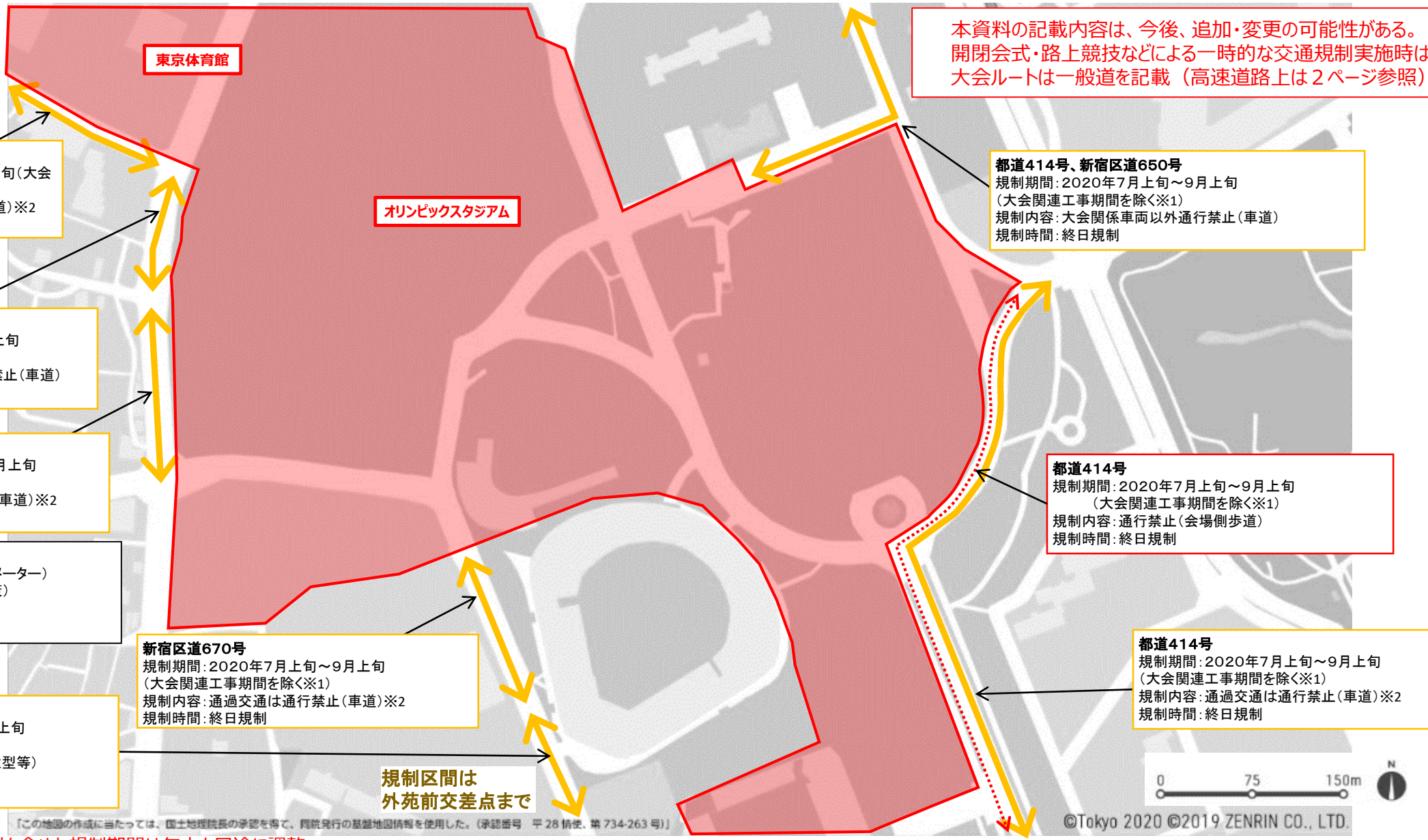
会場周辺交通対策図【オリンピックスタジアム・東京体育館】

①進入禁止エリア②通行規制エリア

【2019.10】

【拡大図②】

本資料の記載内容は、今後、追加・変更の可能性がある。
開閉会式・路上競技などによる一時的な交通規制実施時は除く。
大会ルートは一般道を記載（高速道路上は２ページ参照）



渋谷区道608号
規制期間：2020年7月上旬～9月上旬（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：通過交通は通行禁止（車道）※2
規制時間：終日規制

外苑西通り（都道418号）
規制期間：2020年7月上旬～9月上旬
（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：大会関係車両以外通行禁止（車道）
規制時間：終日規制

外苑西通り（都道418号）
規制期間：2020年7月上旬～9月上旬
（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：通過交通は通行禁止（車道）※2
規制時間：終日規制

凡　例
- 進入禁止エリア（セキュアペリメーター）
- 通行規制エリア（会場直近対策）
- 進入禁止エリア外の規制内容
- 歩道の規制内容

港区道1044号
規制期間：2020年7月上旬～9月上旬
（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：通過交通は通行禁止（大型等）（車道）※2
規制時間：終日規制

新宿区道670号
規制期間：2020年7月上旬～9月上旬
（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：通過交通は通行禁止（車道）※2
規制時間：終日規制

都道414号、新宿区道650号
規制期間：2020年7月上旬～9月上旬
（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：大会関係車両以外通行禁止（車道）
規制時間：終日規制

都道414号
規制期間：2020年7月上旬～9月上旬
（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：通行禁止（会場側歩道）
規制時間：終日規制

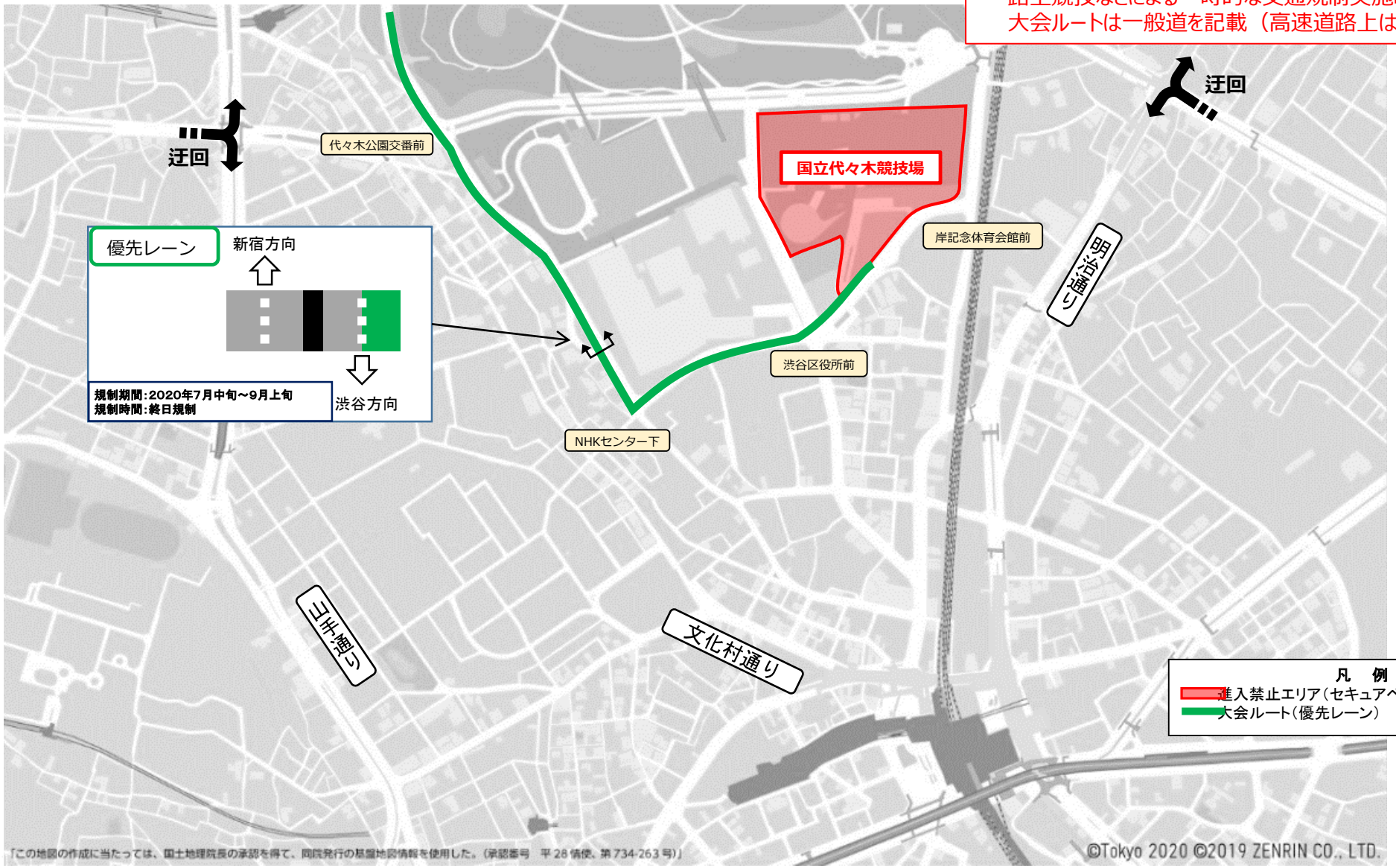
都道414号
規制期間：2020年7月上旬～9月上旬
（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：通過交通は通行禁止（車道）※2
規制時間：終日規制

※1　大会関連工事による規制を含めた規制期間は年内を目途に調整
※2　通行規制エリアについては、一部の区間を除き居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可。

会場周辺交通対策図【国立代々木競技場】
①進入禁止エリア④専用レーン、優先レーン

【2019.10】

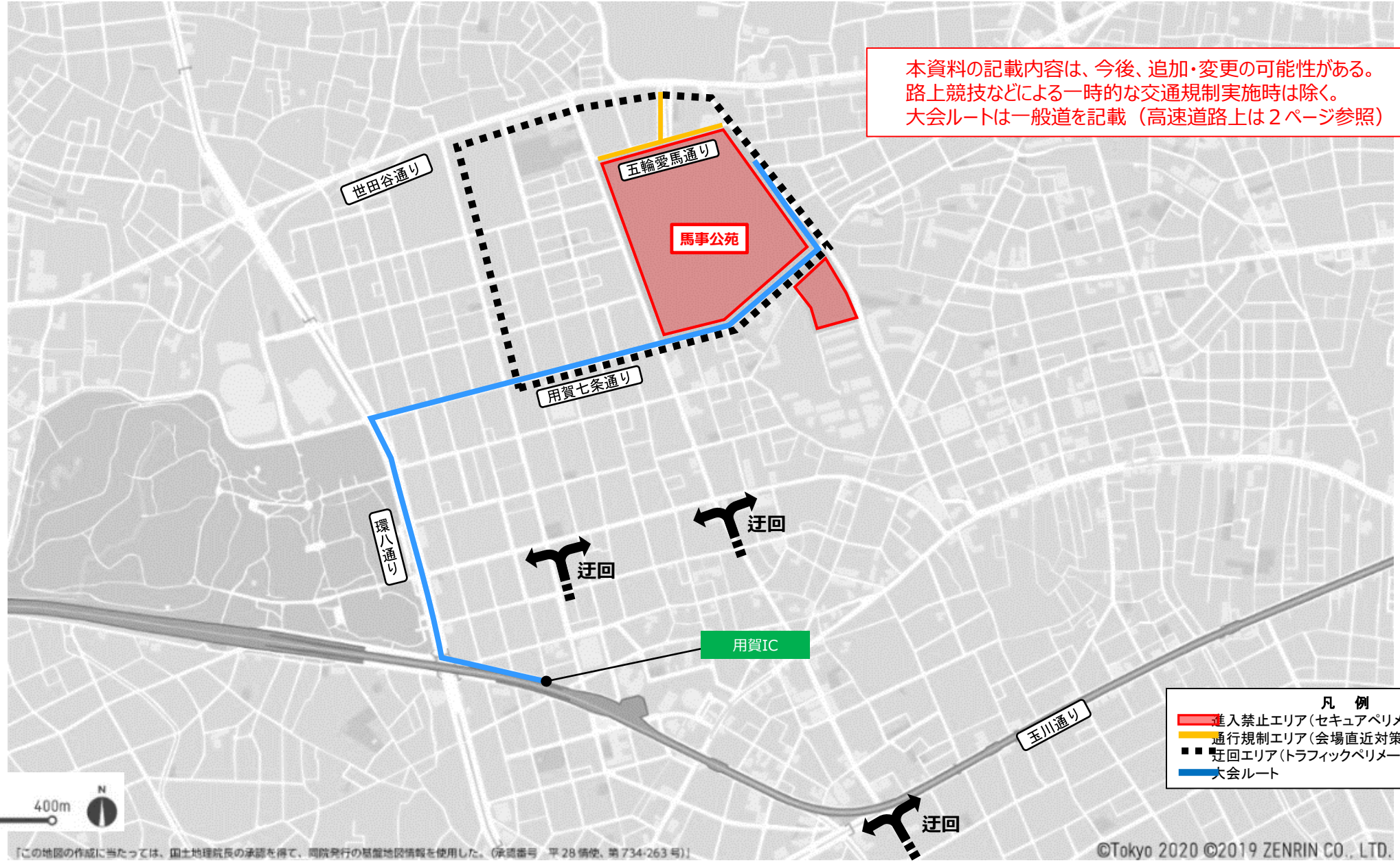
本資料の記載内容は、今後、追加・変更の可能性がある。
路上競技などによる一時的な交通規制実施時は除く。
大会ルートは一般道を記載（高速道路上は２ページ参照）



会場周辺交通対策図　【馬事公苑】
③迂回エリア（トラフィックペリメーター）

【2019.10】

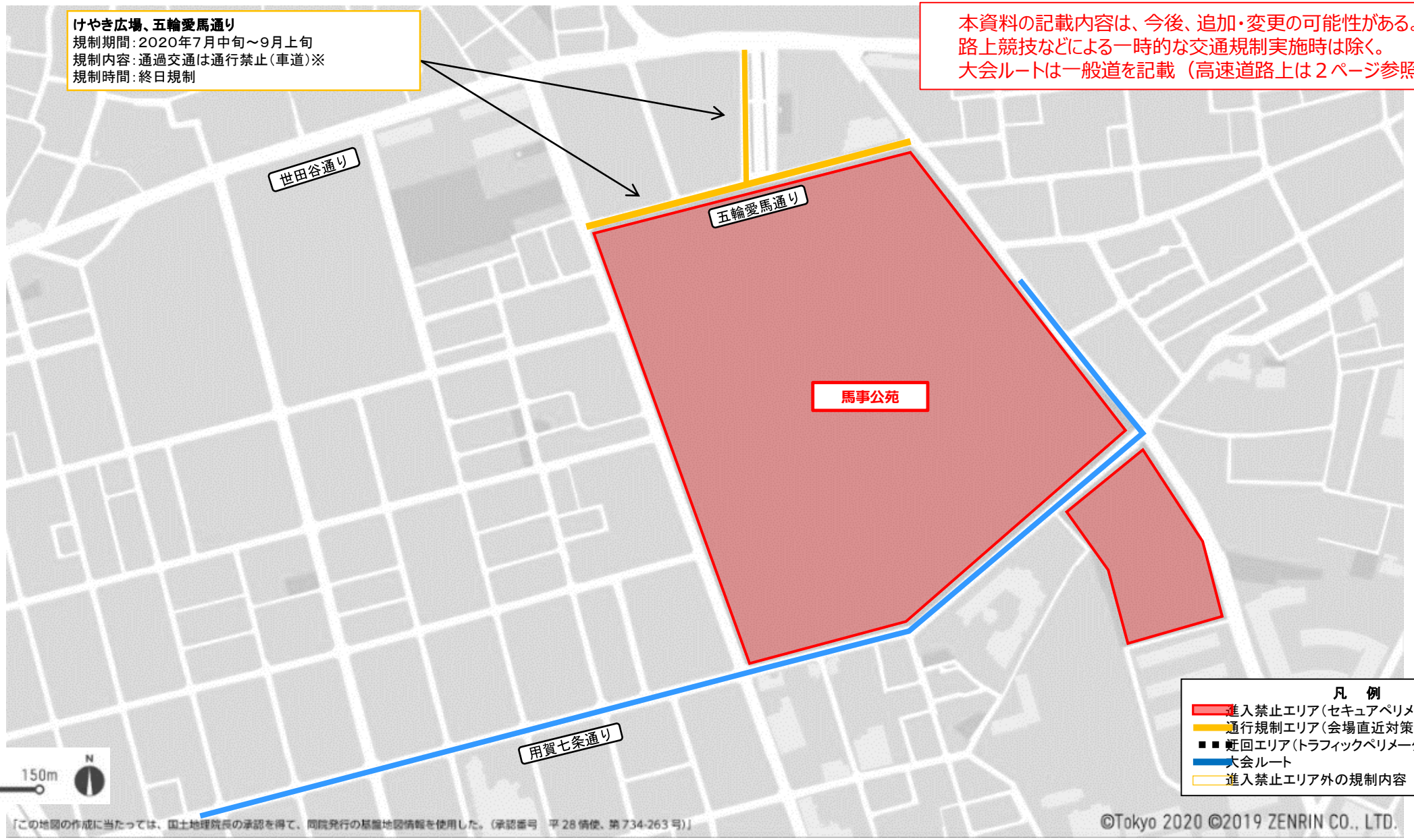
本資料の記載内容は、今後、追加・変更の可能性がある。
路上競技などによる一時的な交通規制実施時は除く。
大会ルートは一般道を記載（高速道路上は２ページ参照）



※通行規制エリア及び迂回エリアについては、一部の区間を除き居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可。

会場周辺交通対策図 【馬事公苑】
①進入禁止エリア②通行規制エリア

【2019.10】

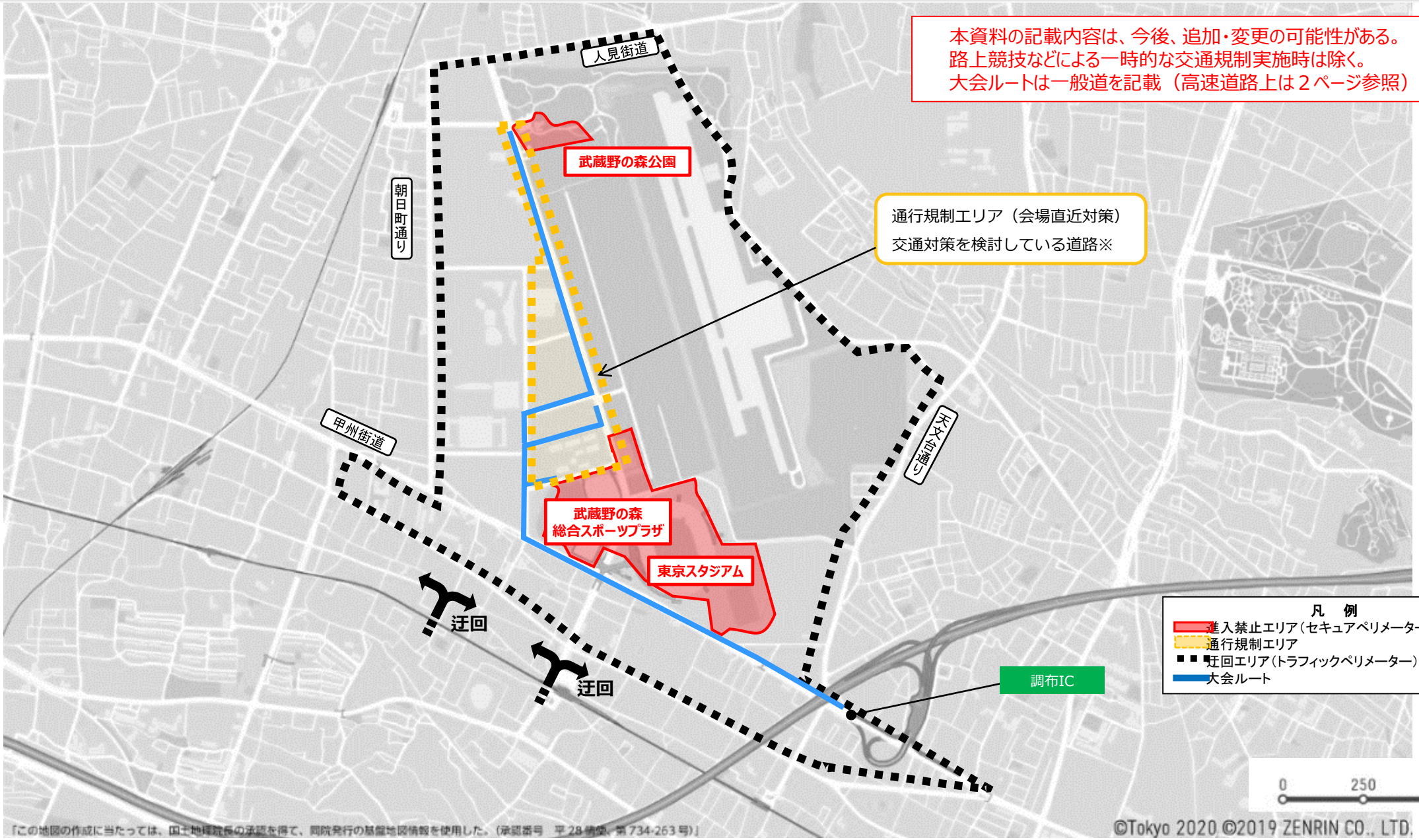


※通行規制エリアについては、一部の区間を除き居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可。

会場周辺交通対策図【東京スタジアム・武蔵野の森総合スポーツプラザ・武蔵野の森公園】
②通行規制エリア③迂回エリア（トラフィックペリメーター）

【2019.10】

本資料の記載内容は、今後、追加・変更の可能性がある。
路上競技などによる一時的な交通規制実施時は除く。
大会ルートは一般道を記載（高速道路上は２ページ参照）



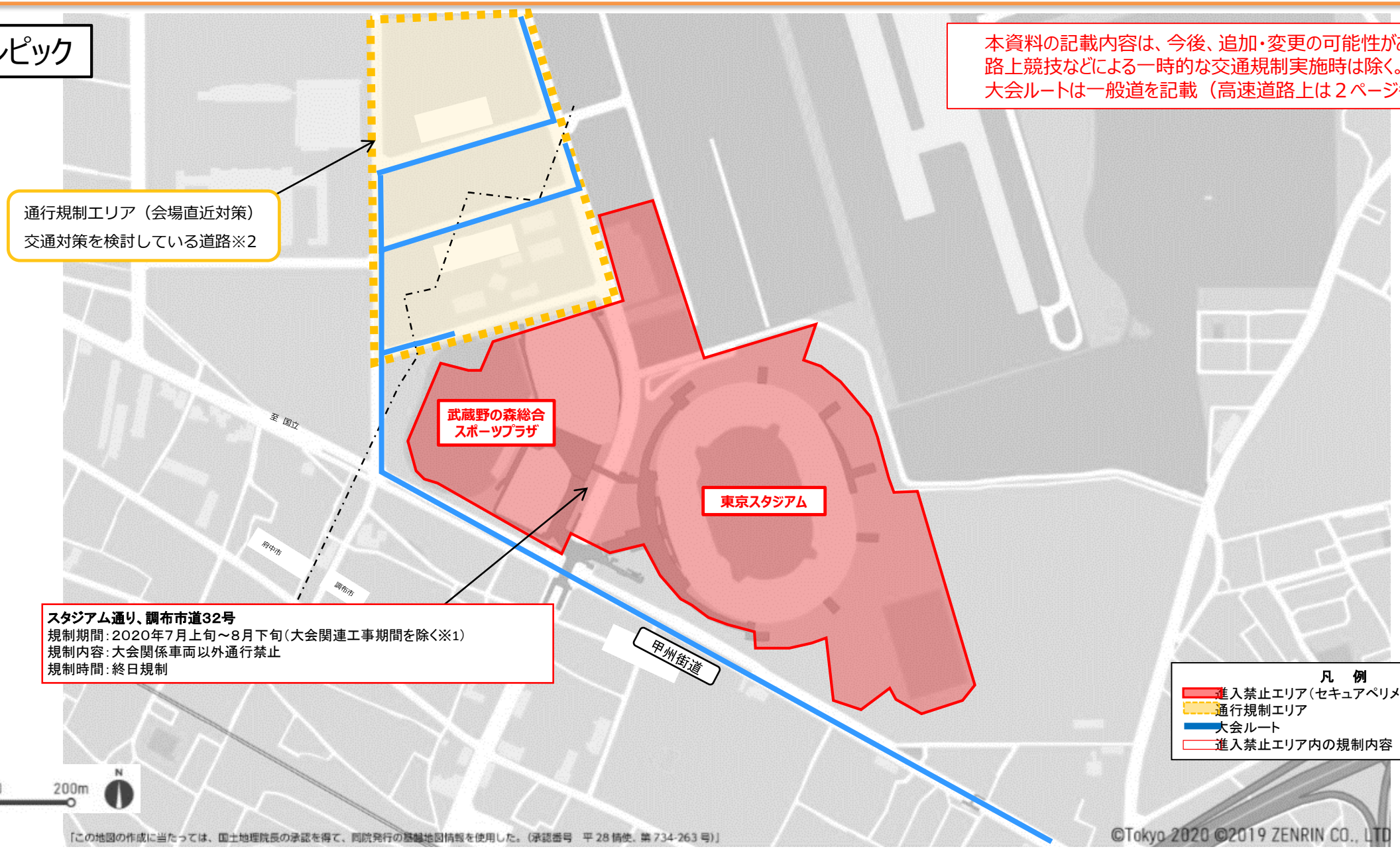
※通行規制エリア及び迂回エリアについては、一部の区間を除き居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可。

会場周辺交通対策図 【東京スタジアム・武蔵野の森総合スポーツプラザ】
①進入禁止エリア②通行規制エリア

【2019.10】

オリンピック

本資料の記載内容は、今後、追加・変更の可能性がある。
路上競技などによる一時的な交通規制実施時は除く。
大会ルートは一般道を記載（高速道路上は２ページ参照）



※1　大会関連工事による規制を含めた規制期間は年内を目途に調整

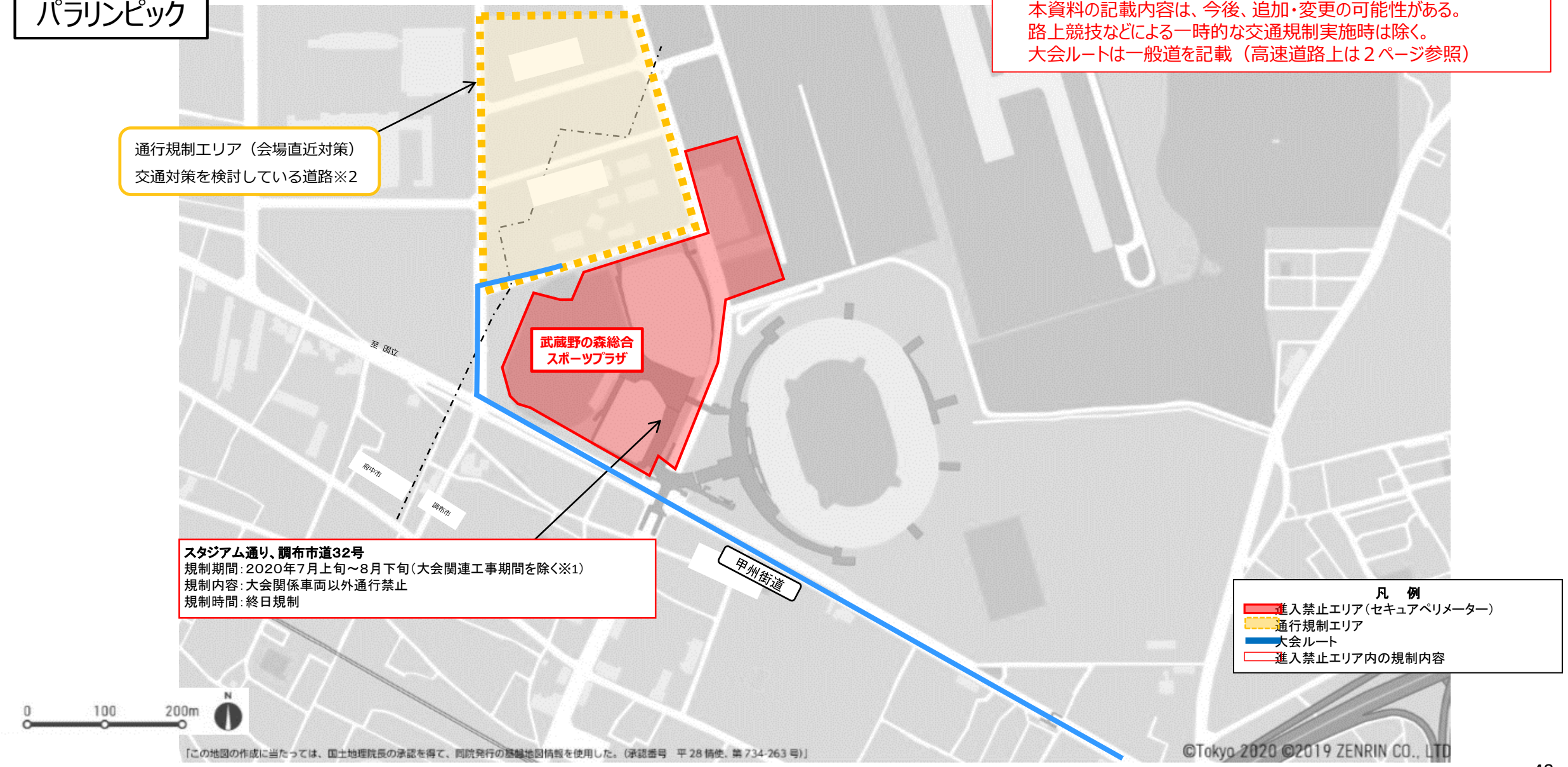
※2通行規制エリアについては、一部の区間を除き居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可。

会場周辺交通対策図【東京スタジアム・武蔵野の森総合スポーツプラザ】
①進入禁止エリア②通行規制エリア

【2019.10】

パラリンピック

本資料の記載内容は、今後、追加・変更の可能性がある。
路上競技などによる一時的な交通規制実施時は除く。
大会ルートは一般道を記載（高速道路上は２ページ参照）



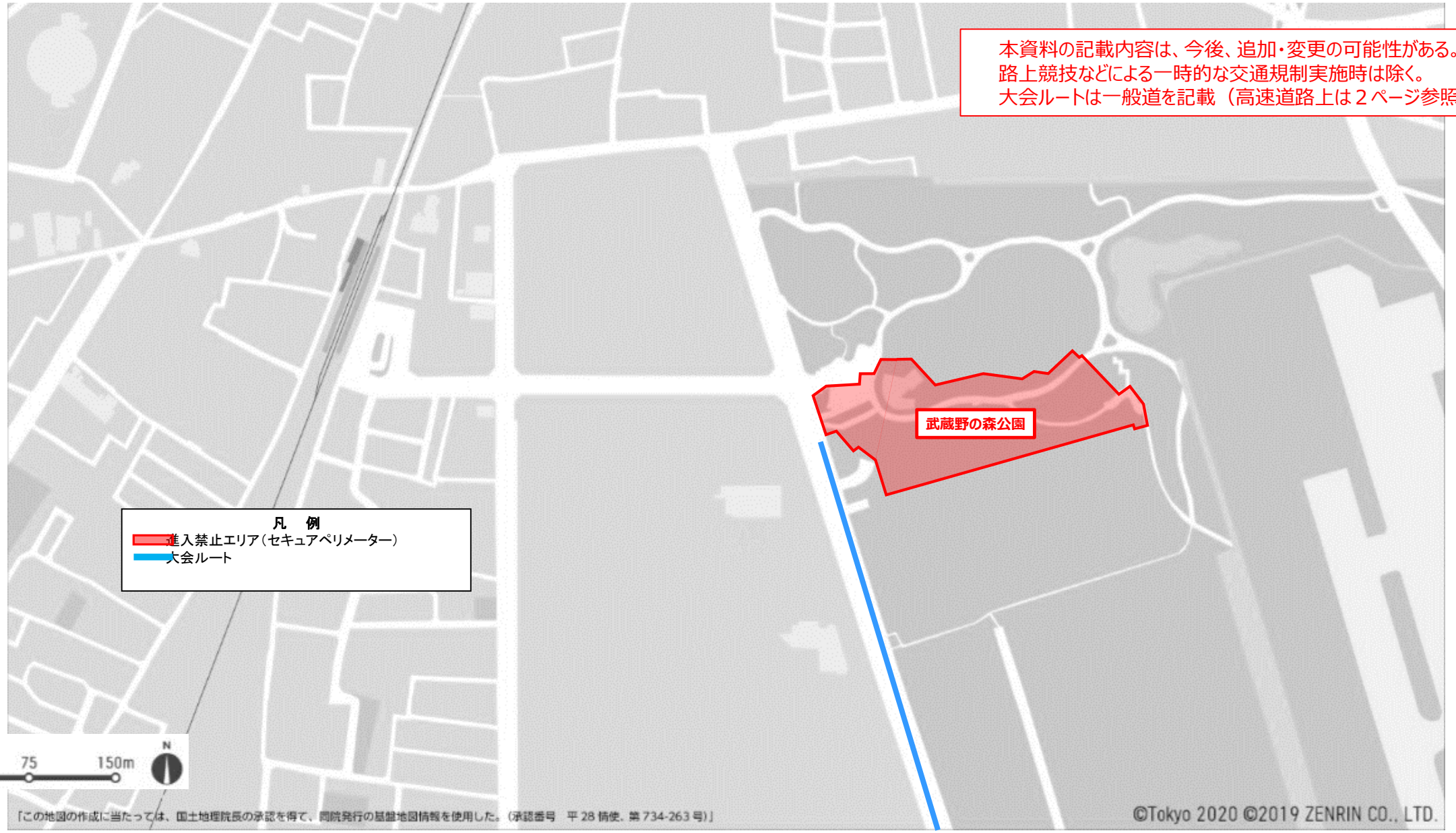
※1　大会関連工事による規制を含めた規制期間は年内を目途に調整

※2通行規制エリアについては、一部の区間を除き居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可。

会場周辺交通対策図　【武蔵野の森公園】
①進入禁止エリア

【2019.10】

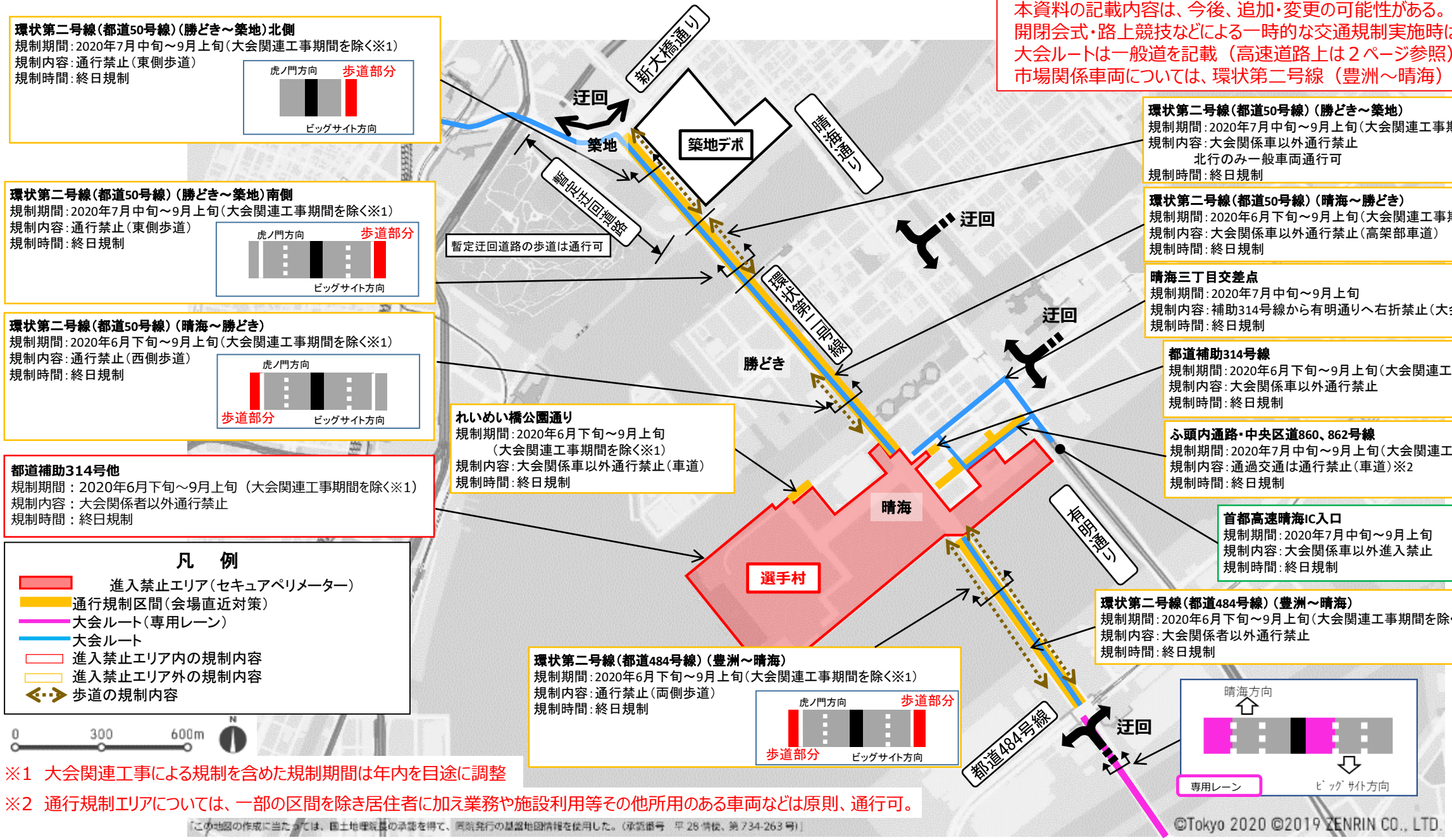
本資料の記載内容は、今後、追加・変更の可能性がある。
路上競技などによる一時的な交通規制実施時は除く。
大会ルートは一般道を記載（高速道路上は２ページ参照）



会場周辺交通対策図【選手村】①進入禁止エリア②通行規制エリア④専用レーン、優先レーン

【2019.10】

本資料の記載内容は、今後、追加・変更の可能性がある。
開閉会式・路上競技などによる一時的な交通規制実施時は除く。
大会ルートは一般道を記載（高速道路上は２ページ参照）
市場関係車両については、環状第二号線（豊洲～晴海）の一部通行可。



環状第二号線（都道50号線）（勝どき～築地）北側
規制期間：2020年7月中旬～9月上旬（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：通行禁止（東側歩道）
規制時間：終日規制

環状第二号線（都道50号線）（勝どき～築地）南側
規制期間：2020年7月中旬～9月上旬（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：通行禁止（東側歩道）
規制時間：終日規制

環状第二号線（都道50号線）（晴海～勝どき）
規制期間：2020年6月下旬～9月上旬（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：通行禁止（西側歩道）
規制時間：終日規制

都道補助314号他
規制期間：2020年6月下旬～9月上旬（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：大会関係者以外通行禁止
規制時間：終日規制

凡　例
- 進入禁止エリア（セキュアペリメーター）
- 通行規制区間（会場直近対策）
- 大会ルート（専用レーン）
- 大会ルート
- 進入禁止エリア内の規制内容
- 進入禁止エリア外の規制内容
- 歩道の規制内容

0　300　600m　N

環状第二号線（都道50号線）（勝どき～築地）
規制期間：2020年7月中旬～9月上旬（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：大会関係車以外通行禁止
北行のみ一般車両通行可
規制時間：終日規制

環状第二号線（都道50号線）（晴海～勝どき）
規制期間：2020年6月下旬～9月上旬（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：大会関係車以外通行禁止（高架部車道）
規制時間：終日規制

晴海三丁目交差点
規制期間：2020年7月中旬～9月上旬
規制内容：補助314号線から有明通りへ右折禁止（大会関係車両を除く）
規制時間：終日規制

都道補助314号線
規制期間：2020年6月下旬～9月上旬（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：大会関係車以外通行禁止
規制時間：終日規制

ふ頭内通路・中央区道860、862号線
規制期間：2020年7月中旬～9月上旬（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：通過交通は通行禁止（車道）※2
規制時間：終日規制

首都高速晴海IC入口
規制期間：2020年7月中旬～9月上旬
規制内容：大会関係車以外進入禁止
規制時間：終日規制

れいめい橋公園通り
規制期間：2020年6月下旬～9月上旬
（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：大会関係車以外通行禁止（車道）
規制時間：終日規制

環状第二号線（都道484号線）（豊洲～晴海）
規制期間：2020年6月下旬～9月上旬（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：大会関係者以外通行禁止
規制時間：終日規制

環状第二号線（都道484号線）（豊洲～晴海）
規制期間：2020年6月下旬～9月上旬（大会関連工事期間を除く※1）
規制内容：通行禁止（両側歩道）
規制時間：終日規制

※1　大会関連工事による規制を含めた規制期間は年内を目途に調整

※2　通行規制エリアについては、一部の区間を除き居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可。

「この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の基盤地図情報を使用した。（承認番号　平 28 情使、第 734-263 号）」
©Tokyo 2020 ©2019 ZENRIN CO., LTD.

輸送センター（TROC)

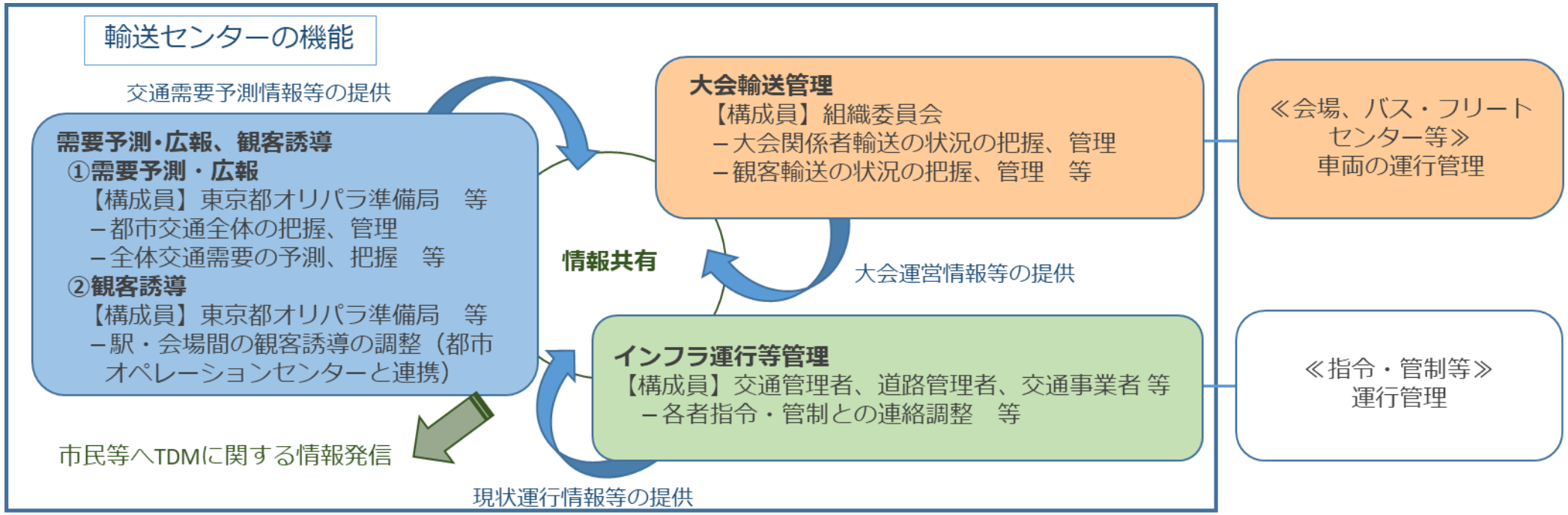
輸送連絡調整会議 連携フォーラム

2019年10月25日

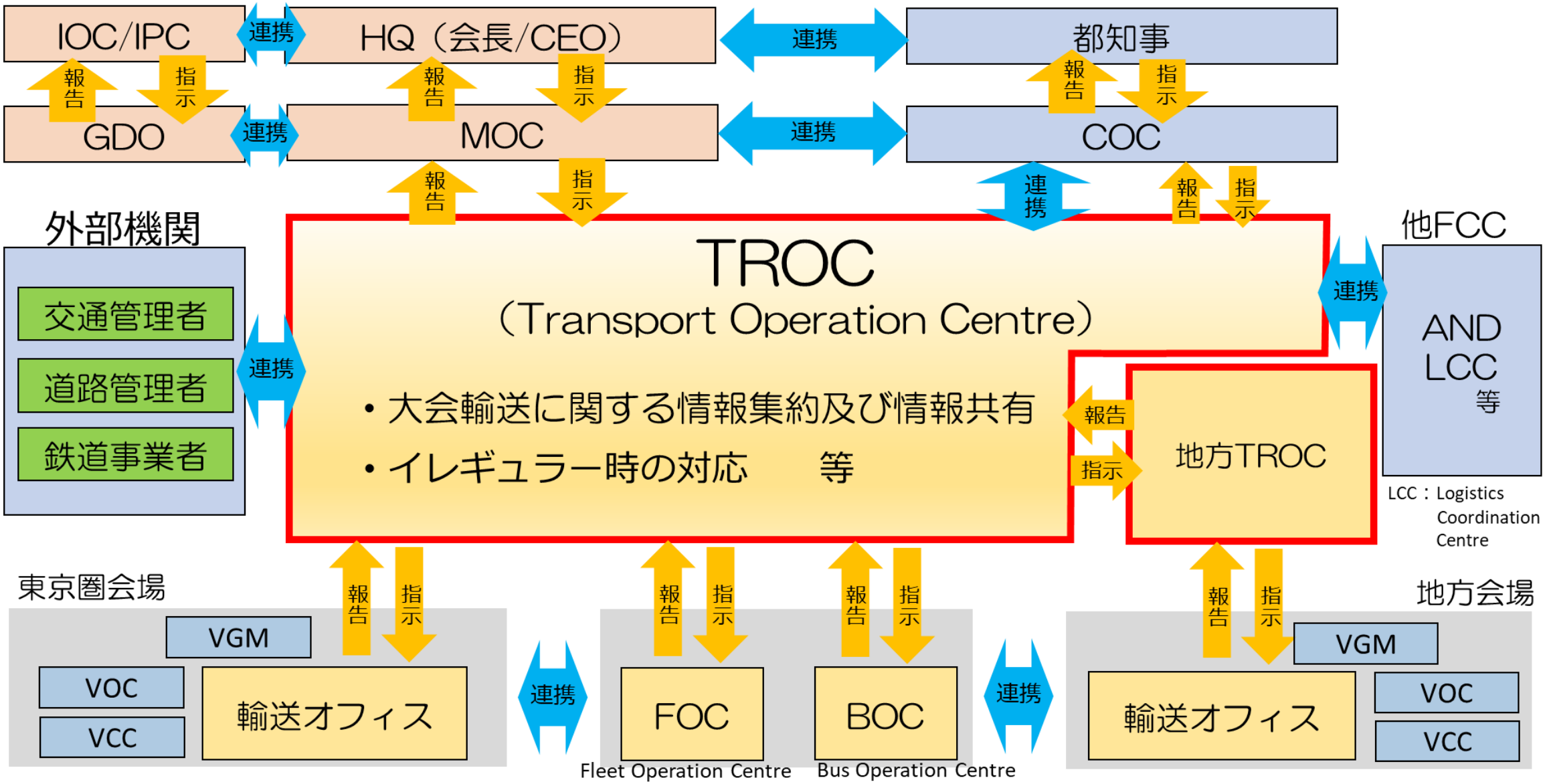
1　TROCの役割

大会関係者や観客等の安全、円滑な輸送実現のための総合調整

- 大会輸送に関する情報集約及び情報共有
- 関係機関（交通管理者・鉄道事業者等）との連携・情報共有
- ＴＤＭに関する情報の発信
- 現場レベルで対応が難しい事案への対応（イレギュラー時の対応）



２ ＴＲＯＣの連携体制概念図

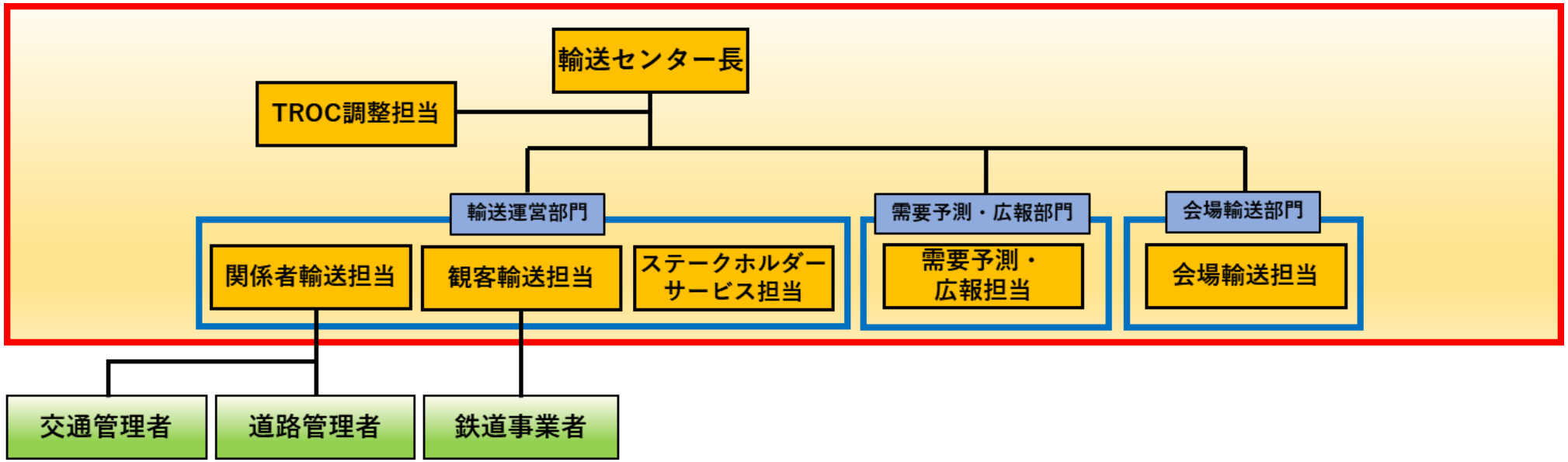


２ ＴＲＯＣの連携体制概念図（参考：用語説明）

GDO（Games Delivery Office）	GDOは、IOC/IPCの観点から事案解決と意思決定を調整し支援する
MOC（Main Operation Centre）	大会運営に関する各種調整や事案解決を行うとともに、情報共有のハブとして様々な情報を集約・発信する。
COC（City Operation Centre）	東京都が設置する。MOC、警視庁、東京消防庁、関係機関等との緊密な連携と、競技会場周辺における各種取組や事故等への対応を担う。
VGM (Venue General Manager)	会場および会場周辺の大会運営の責任者。
VOC (Venue Operation Centre)	会場の運営本部。
VCC (Venue Communication Centre)	会場内における情報の一元・集約化を図り、必要な情報を関係者に発信し、記録する。
輸送オフィス (Venue Transport Office)	会場輸送スタッフの乗降場における指揮命令や人員管理を行う。
BOC (Bus Operation Centre)	大会関係者及び観客の輸送に係るバスのオペレーションを行う。
FOC (Fleet Operation Centre)	大会関係者の輸送に係るフリート（自動車）のオペレーションを行う。

3　東京圏TROCの業務及び外部組織との連携(案)

【体制図（案）】



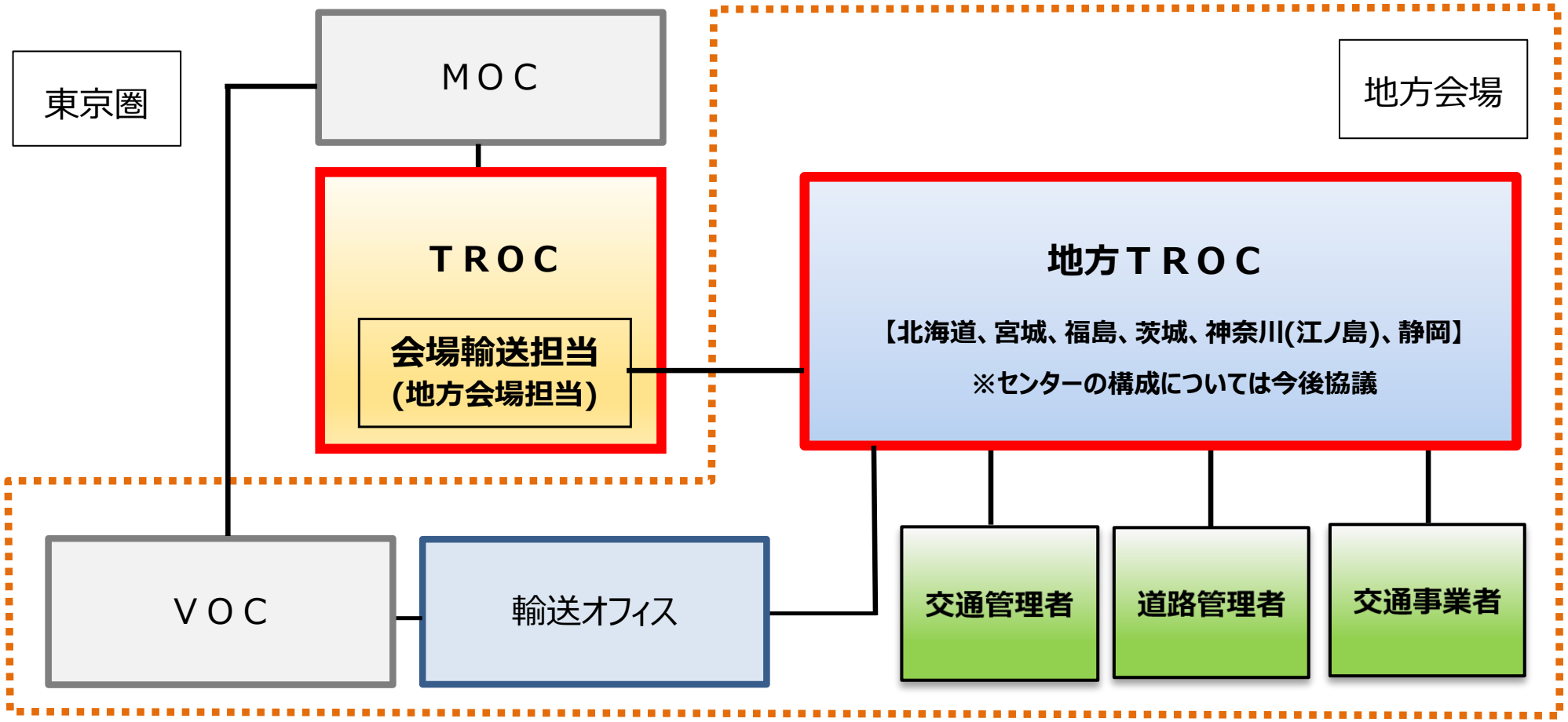
【担当業務】

- 輸送センター長：輸送センターの全体の統括を行う。
- ＴＲＯＣ調整担当：輸送センター長を補佐し、輸送センター内及びMOCとの調整を行う。
- 関係者輸送担当：交通管理者や道路管理者と連携し関係者輸送の管理を行う。
- 観客輸送担当：鉄道事業者やCOCと連携し観客輸送の管理を行う。
- ＳＨサービス担当：各ステークホルダーの輸送に関する窓口となる。
- 需要予測・広報担当：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。
- 会場輸送担当：会場周辺の円滑な輸送を管理する。

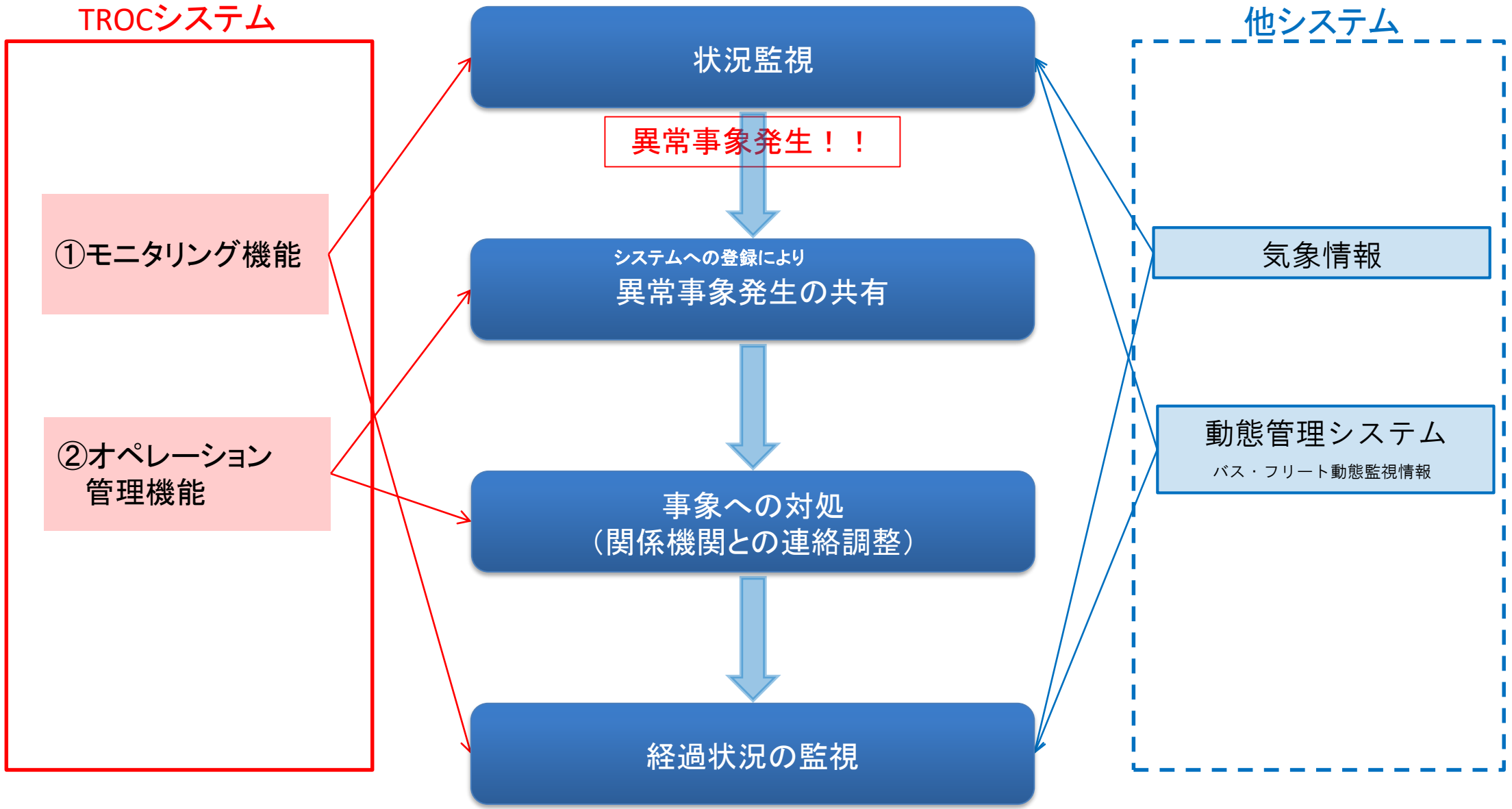
4　地方TROCの業務及び外部組織との連携(案)

【連携体制概念図(案)】

○地域の特性に合わせて、組織委員会と多くの関係機関の連携及び情報共有ができる体制を構築



5　輸送センターの業務の流れと、TROCシステムの機能



6 TROCで対処が想定されるイレギュラー事象の事例

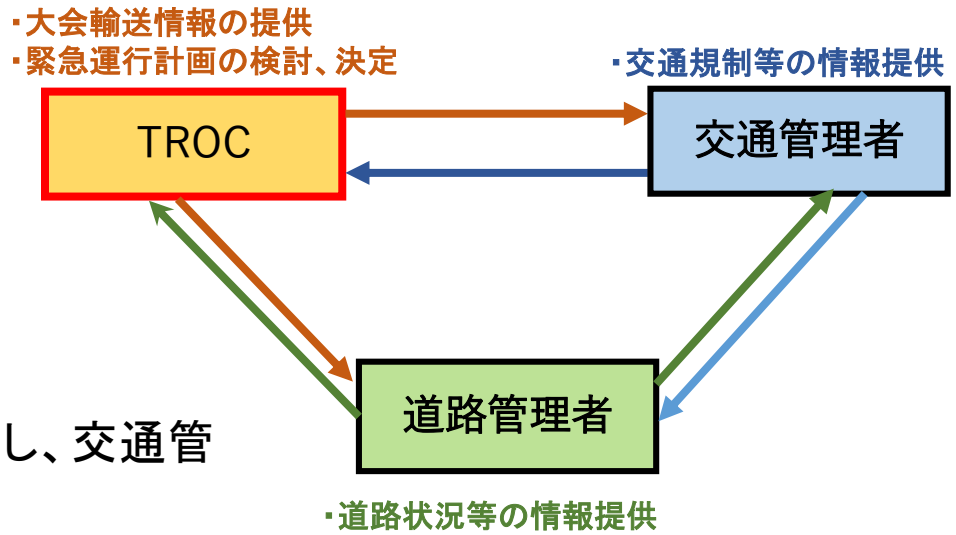
① ORN上の交通事故発生

【ORN上で交通事故が発生した場合の動き（例）】

・交通管理者及び道路管理者は、TROCへ事故・交通規制情報を提供

・TROCは、交通管理者及び道路管理者へ大会関係車両の情報を提供

・TROCは、収集した情報を基に緊急運行計画(迂回ルート)を検討及び決定し、交通管理者及び道路管理者へ情報提供、BOC・FOCに指示



※ORN上の交通事故発生時の連携イメージ

②鉄道の運転見合わせ

【運転見合わせが発生した場合の動き（例）】

・鉄道事業者は、TROCへ運転見合わせの情報を提供

・TROCは、ラストマイル、各競技会場のスタッフへ鉄道運行情報を提供

※地方会場については、東京圏と同様の対応フローを想定しているが、詳細については調整中。

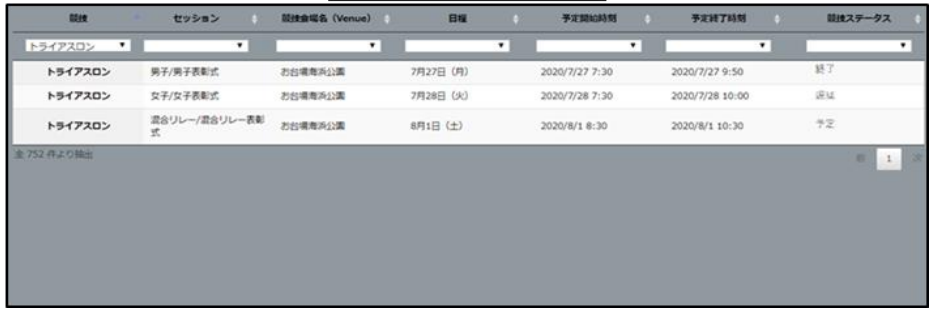
7　輸送センターシステムにおける主な機能（東京圏）

①モニタリング機能（試作）

鉄道運行情報

道路交通情報

大会スケジュール



7　輸送センターシステムにおける主な機能

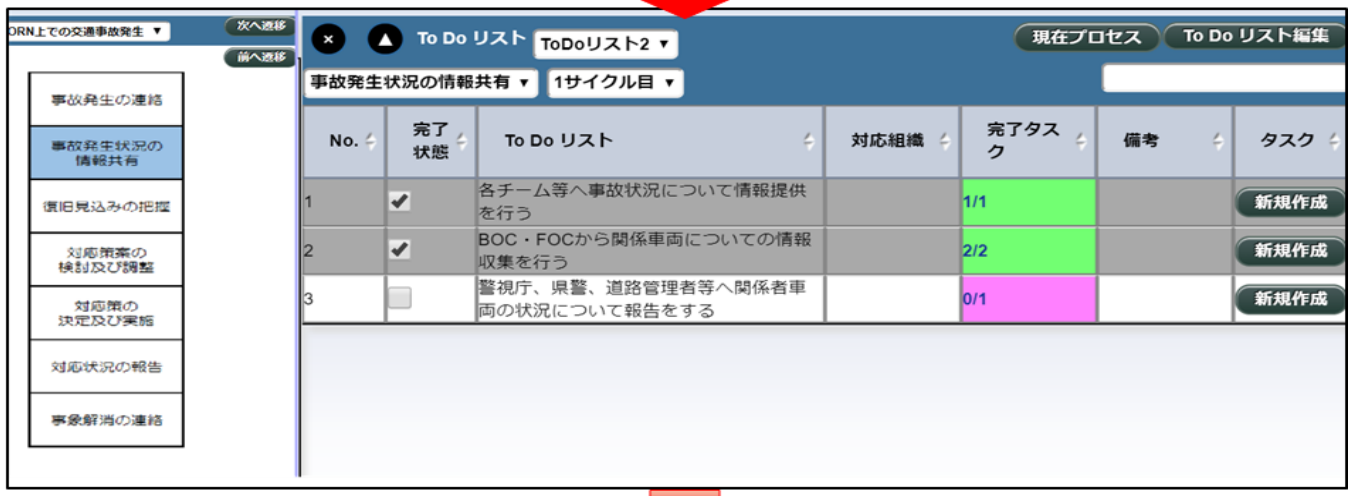
②オペレーション管理機能（試作）

事柄一覧

事柄ID	事柄名	ワークフロー	タスク	作成日時
03-21	【事故】首都高○○JCT付近で事故	ワークフロー	タスク	2020/07/26 20:47
03-20	【遅延】地下鉄○○線運転見合わせ	ワークフロー	タスク	2020/07/26 17:02
03-19	【事故】会場内乗降場での事故	ワークフロー	タスク	2020/07/26 16:11
03-18	【故障】選手輸送中の車両故障	ワークフロー	タスク	2020/07/26 16:11

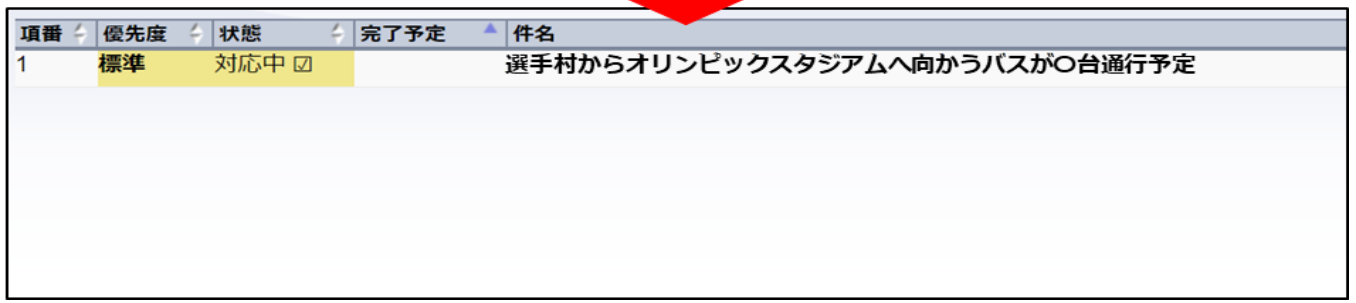
異常事象を「事柄」として登録し、
一覧表示する

ワークフロー



予め登録済のワークフローを用い、
異常事象の対応状況を管理する

タスク



項番	優先度	状態	完了予定	件名
1	標準	対応中 ☑		選手村からオリンピックスタジアムへ向かうバスが○台通行予定

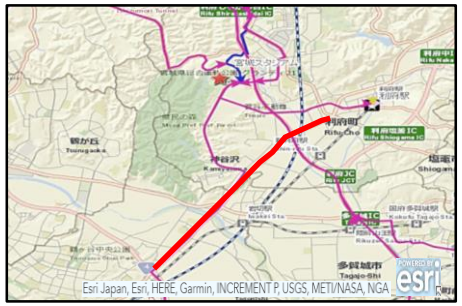
ワークフローに基づき進捗状況を入力し、
情報共有を図る

7　輸送センターシステムにおける主な機能（地方）

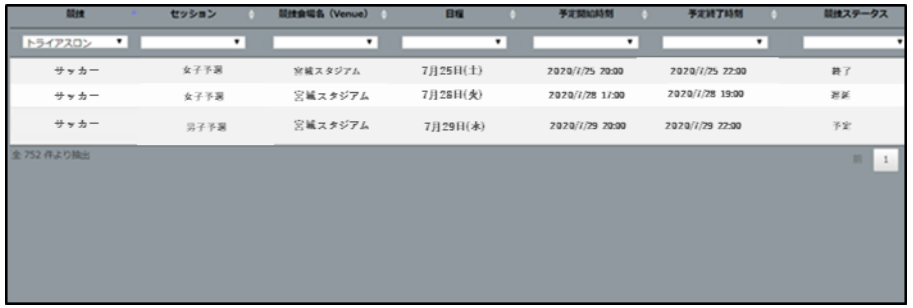
①モニタリング機能（試作）

鉄道運行情報

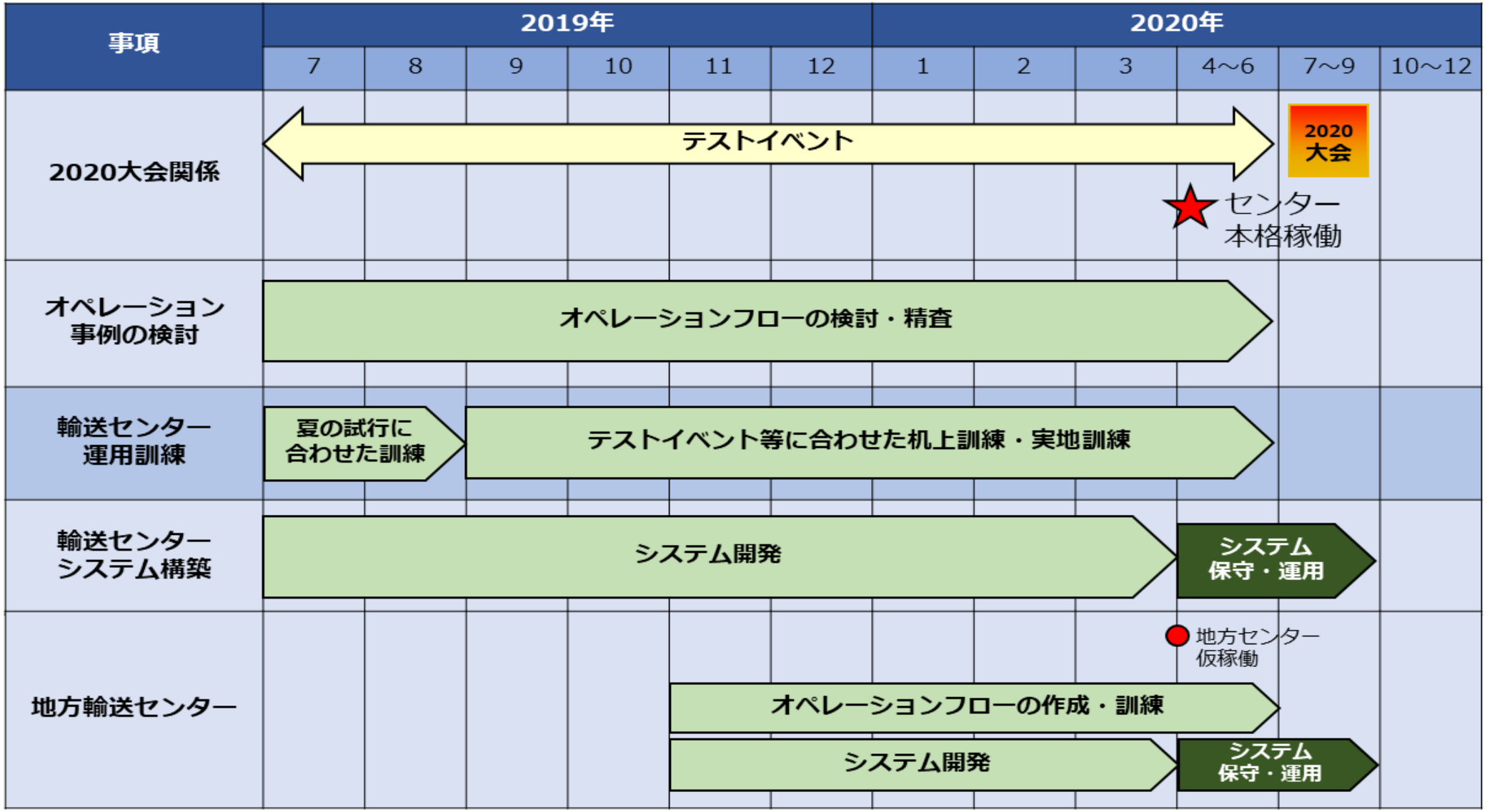
道路交通情報



大会スケジュール



8　TROC運用に関する検討スケジュール



本スケジュール案は、今後の検討や関係者との調整を踏まえ、精査していく

輸送運営計画V2(2019年10月時点更新案)の概要

輸送連絡調整会議　連携フォーラム

2019年10月25日

輸送運営計画V2(2019年10月時点更新案)の概要

1　輸送運営計画V2とは

組織委員会及び東京都が、提供する輸送サービス等について、輸送運営計画V1策定（2017年6月）以降、関係機関と調整してきた内容をとりまとめた計画

2　策定の目的

➢ 大会における輸送目標や戦略、提供する輸送サービス等を含め、輸送の全体像を明確化する。

➢ 輸送の全体像を関係者や市民と共有する。➢ IOC/IPCに最新の輸送計画を報告する。

4　今後のスケジュール（2019年）

10月下旬～11月下旬　関係機関との調整

12月　策定予定

3　主な更新内容（［2019年6月19日版］から充実させた点）

・観客輸送関係（8章）
アクセシブルルート、シャトルなどアクセシビリティについてより具体的に記載

・路上競技関係（9章）
路上競技のコース、交通規制の概要を記載

・輸送センター（11章）
輸送センターの連携体制、業務内容などをより具体的に記載

・交通マネジメント（14章）
交通マネジメントに関する提言（案）及び首都高速道路の料金施策に関する方針を反映

・車両の調達（15章）
観客用シャトルバスの調達方法や想定する車両台数、車両管理の考え方を追加パラリンピック時に使用予定のアクセシブル車両などを記載

・輸送スタッフの訓練（18章）
バス及びフリートドライバーやデポ等の業務に携わる輸送スタッフの研修スケジュールなどを追加

・パラリンピック時の対応
提供する輸送サービスの起終点、方法及び期間などをより具体的に記載

・会場周辺交通対策（2019.10）を添付

2019.10.25

輸送連絡調整会議
連携フォーラム

TOKYO 2020
TOKYO 2020 PARALYMPIC GAMES
HOST CITY

東京2020大会輸送と
企業活動との両立に向けて

－目次－

１．東京2020大会時の交通の見通し

２．2020アクションプラン作成に向けて

３．今夏の「スムーズビズ推進期間」の結果について

1．東京2020大会時の交通の見通し

大会スケジュールと規模

	オリンピック	パラリンピック
期間	**2020年7月24日（金） ～8月　9日（日）** （17日間）	**2020年8月25日（火） ～9月　6日（日）** （13日間）
競技数	33競技	22競技
来訪者	【選手】 約11,000人 【観客】 約780万人 【メディア関係者】 約25,000人	【選手】 約4,400人 【観客】 約230万人 【メディア関係者】 約9,500人

重点的な取組が必要な期間

【2020年カレンダー】

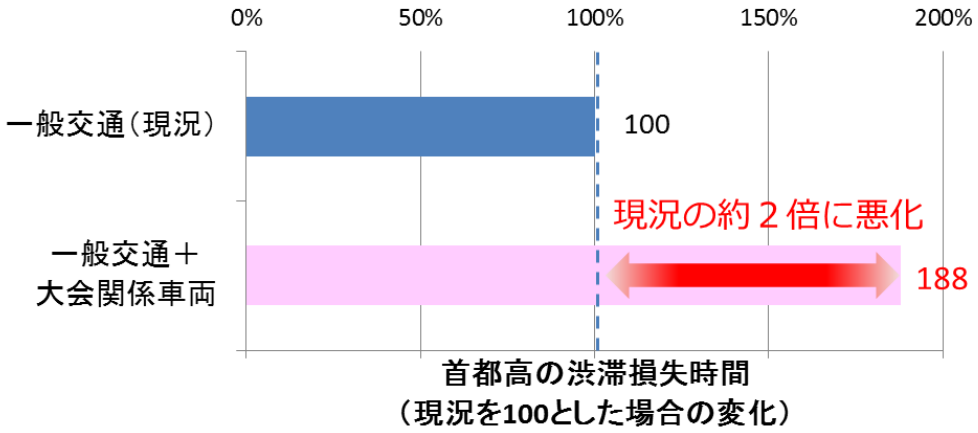
※2020年から体育の日はスポーツの日に名称変更

【参考】路上競技（都内）の開催日

大会時の交通の見通し（何も対策を行わなかった場合）

【高速道路】

＜交通量削減による１台当たり渋滞損失時間の変化＞

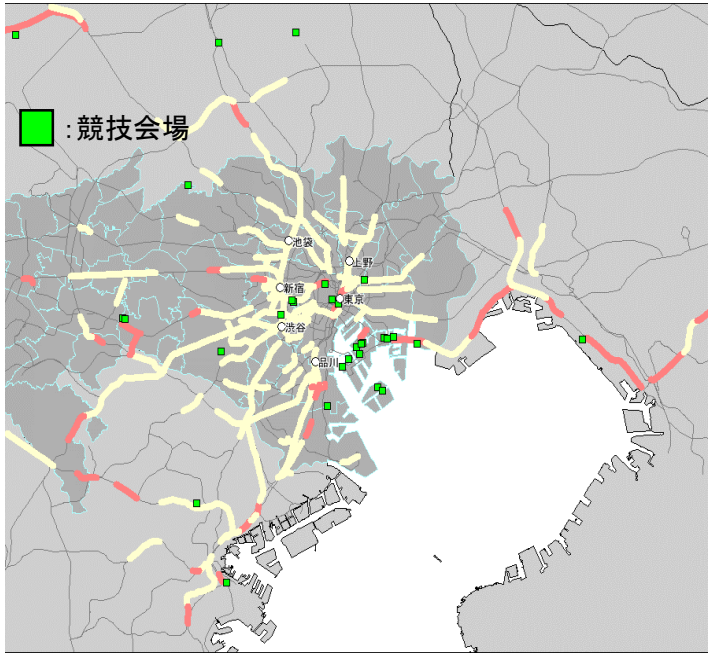


※首都高速道路を走行する車両を対象としたシミュレーション結果
（大会の同時期（7月）の金曜日を想定）

【鉄道】

観客利用と道路からの転換により、
利用者が約1割増加

≪朝ピーク（7～10時）≫



※混雑率150%以上の区間に着色

色	混雑の状況
	観客が増えることで混む路線（観客＋一般交通で混雑率150%以上、一般交通のみは150%未満）
	普段混雑し、更に観客が増える断面（一般交通のみで150%以上）

TDMの必要性と大会に向けた準備

TDMの必要性と目標

・大会関係車両や観客の交通需要の影響により、道路、鉄道共に混雑が深刻化

（目標）

・道路交通は休日並みの交通環境を目指す
・鉄道は現在と同程度のサービスレベルを目指す

【道路交通】
・一般交通
　東京圏の広域における一般交通について、大会前の交通量の一律10%減を目指す。
　特に重点取組地区については、出入りする交通量の30%減を目指す。
・首都高速道路における交通量の更なる減
　東京圏のオリンピック・ルート・ネットワーク（ORN）の基幹をなす首都高速道路については、交通量を最大30%減とすることで、休日並みの良好な交通環境を目指す。（TDM及び追加対策等により実現）

【公共交通（鉄道）】局所的な混雑への対応などにより、現状と同程度の安全で円滑な運行状況を目指す。

広く、企業や個人の皆さまから、
少しずつご協力いただき、交通量を減らすことが重要

ＴＤＭの取組の進め方

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

＜大会時に起こり得ること（リスク）の例＞

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

大会時の交通混雑“遅延”をリスクと捉えた回避行動の準備

BCP（事業継続計画）に準じた行動計画によるリスク低減・回避

2020版BCP「2020アクションプラン」作成のお願い

2．2020アクションプラン作成に向けて

スムーズビズについて

新しいワークスタイルや企業活動の東京モデルを「スムーズビズ」とし、その定着を図るため、これまで進めてきた東京2020大会の交通混雑緩和に資する交通需要マネジメント（ＴＤＭ）とテレワークや時差Bizなどの取組を一体的に推進していきます

2020TDM推進プロジェクトについて

公認プログラム

※ご登録はHPで！

https://2020tdm.tokyo/approve

ぜひご参加ください！

<協力者> 公認プログラム
「2020TDM推進プロジェクト」**176団体**

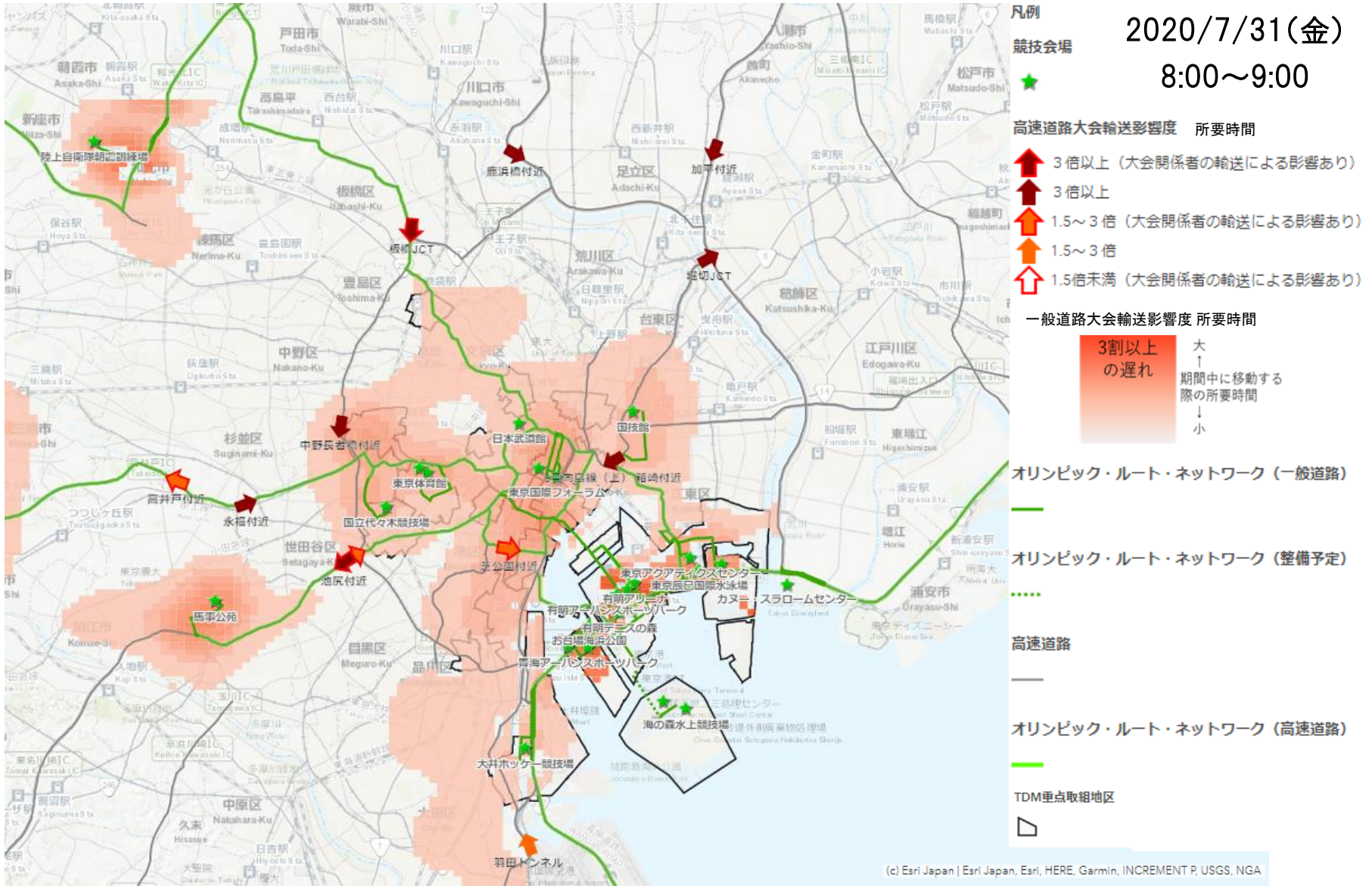
<参加企業>　２,８２４社・事業所

※ 2019年10月17日現在

会社名や
団体名等が
記入可能です

大会輸送影響度マップ（道路）

2020/7/31(金)



今回公表するマップは2020ＴＤＭ推進プロジェクト事務局が、一定の前提をおき、何も交通対策を行わない場合に生じる影響に関する情報をまとめたものです。必ずしも当日の交通状況を正確に表現したものではありません。大会時の行動をあらかじめ検討する際の参考としてご利用ください。

本マップの作製にあたり、開・閉会式、路上競技実施時の状況、大会期間中の交通規制、ＴＤＭによる交通量の低減等、検討中であり、現時点で反映できていない交通条件があります。条件が確定したものから反映していきますので、今後変更が生じることご留意ください。

大会輸送による高速道路、一般道路については、2020年における通常時の道路交通の状況に加え、大会期間中に大会関係者が車両により移動するものという前提をおき、その交通状況を表現した交通シミュレーションを実施したものをもとに、その影響についてとりまとめています。

大会輸送影響度マップ（鉄道　路線全体）

2020/7/31(金)　8:00～9:00

≪路線：凡例のイメージ≫
かなり混雑：
圧迫感があり、スマートフォン等の操作は何とか可能だが、鞄から物を取り出すことは難しい状況（及びそれを超える程度の混雑状況）

やや混雑：
周囲に多くの人がいるが、読書やスマートフォン操作等は可能な状況

本マップは2020ＴＤＭ推進プロジェクト事務局が、一定の前提をおき、何も交通対策を行わない場合に生じる影響に関する情報をまとめたものです。必ずしも当日の交通状況を正確に表現したものではありません。大会時の行動をあらかじめ検討する際の参考としてご利用ください。

本マップの作製にあたり、開・閉会式、路上競技実施時の状況、大会期間中の交通規制、ＴＤＭによる交通量の低減等、検討中であり、現時点で反映できていない交通条件があります。条件が確定したものから反映していきますので、今後変更が生じることご留意ください。

混雑回避の取組準備の視点

大会輸送と経済活動との両立のため、
混雑を避ける準備をお願いします！

【人の流れ】雇用主の理解と行動が必要

⇒ 制度整備など企業の皆さまの協力が必要

⇒ 協力機運を盛り上げて、次のような取組を！

時差ビズ、テレワーク、夏期休暇　　等

【物の流れ】荷主の理解と行動が必要

⇒ サプライチェーン全体での協力が必要

⇒ 発/着荷主が一体となり、次のような取組を！

配送の時間変更、ルートの変更　　等

「都庁2020アクションプラン」のイメージ

Step1 → Step2 → Step3

取組項目	内容	いつ	どのくらい	責任者/部署	実施の推進方法/確認方法
（記入）	〃	〃	〃	〃	
取組項目	内容（いつ、どのくらい）			取組推進の責任者/部署 実施の推進方法/確認方法	
<抜粋>					
■ 時差出勤・フレックスタイム・テレワークの実施	■ 集中取組期間は、原則、大会時と同程度の規模を想定して実施（さらに最重点取組を実施）			■ 人事担当課長	■ 職員の取組予定表を作成 ■ 実施による課題等を把握し検証
■ 庁有車利用の抑制	■ 本庁・事業所で利用を控え、利用が必要な場合も高速道路等を避ける			■ 庶務担当課長	■ 庁有車利用が必要な業務の期間外の変更に向けて調整 ■ 実施による課題等を把握
■ 備品やコピー用紙等の納品時期の変更	■ 事務用品全般を集中取組期間前にまとめて納品し、期間中の納品を控える			■ 庶務担当課長	■ 期間中に必要となる品目・数量を集計、事前に発注 ■ 納品実績を集計、事業者へのアンケート等による課題等を検証
■ コピー用紙・ごみの削減	■ ペーパーレス化の推進、古紙ごみの搬出前・後倒し等によりごみを削減			■ 庶務担当課長	■ 期間中に発生する古紙等ごみは会議室等へ保管 ■ ごみ総量を集計し、前年同時期と比較
■ 都庁発注工事の調整	■ 施工中の道路、上下水道等の工事で、工事車両の現場出入り時間等を調整			■ 工事主管課長	■ 工事受注者に趣旨を説明し、実施の協力を依頼 ■ 職員や事業者へのアンケート等による課題等を把握

本年1月25日公表
※都庁発注工事の調整は本年4月12日に公表

本年4月12日に大会時の取組内容を公表

※7月1日、2019年夏の取組実施に向けて公表

スムーズビズ Smooth Biz 都庁2020アクションプラン」～2019年夏の取組結果（速報）～

<取組内容>

オフピーク通勤の実施

集中取組期間中は、原則大会時と同程度の規模を想定して、時差出勤やテレワーク等を実施（さらに最重点取組として「都庁完全オフピーク」（８時から10時まで交通機関を利用しない）、「出勤者の徹底抑制」、「全員テレワーク」を実施）

備品やコピー用紙等の納品時期の変更

本庁や出先事業所において、集中取組期間①②中に、前に事務用品・コピー用紙を納品しない
※期間中必要なものは除く

コピー用紙・ごみの削減

ペーパーレス化の推進、古紙等ごみの搬出前・後倒し、粗大ごみ回収時期の変更等により、ごみを削減（大会時の目標：ごみ削減約40%）

都庁発注工事の調整

施工中の道路、上下水道等の約６割の工事において、工事車両の現場出入り時間の調整や、休工日の変更等を実施

庁有車利用の抑制

本庁や出先事業所で利用を控え、利用が必要な場合も高速道路等の利用を控える

<実績>

※集中取組期間①②の実績

○ 都庁完全オフピーク＊
時差出勤、テレワーク等により各取組日で本庁職員のほぼ全員（約8,600人／日）が実施

○ 出勤者の徹底抑制＊
本庁職員の３分の１程度に抑制

○ 全員テレワーク＊
端末配備済みの本庁職員延べ約13,900人が実施
（テレワーク・デイズ期間全体では、延べ約14,900人が実施）

＊ 窓口業務、警備、2020大会関連イベント業務、育児・介護等で実施困難な職員を除く

昨年7,8月と比較して納品回数を50%削減
約1,900回　⇒　（今夏）約920回

昨年7,8月と比較して本庁のごみ総量を約25%削減

期間中に施工中の約６割の工事で取組を実施（工事車両の通行の際に関係者輸送ルートを避けて通行した、工事作業員を一度会社に集めて、会社から相乗りで現場に移動した　等）

昨年7,8月と比較して庁有車利用を４%抑制

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（2019.10版）

1. 目的

① 路上工事によるﾎﾞﾄﾙﾈｯｸ化回避（大会関係地域等）

② 工事から発生する車両数の削減（都内全域）

2. 都庁発注工事の基本的な考え方

● その年に必要な工事を着実に実施することを前提

3. 工事調整の手法

(A) 工事発注時期の調整　(B) 工事の一時休止

(C) 工事車両の出入り調整

・朝夕ピーク時間、競技会場周辺は競技前3時間から競技後１～2時間※を避ける

（※ 新国立競技場、東京スタジアムは競技後2時間まで）

・資材の搬入前倒し、廃材等の集約による搬出回数削減　等

(D) 工事を夜間に実施・振替

(E) 混雑回避（高速道路や大会関係地域①を通行しない等）

4. 対象期間

① 路上工事による車線規制回避・車両数削減　計35日間

② 路上工事以外の施設工事等で車両数を削減　計25日間

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

5. 対象工事

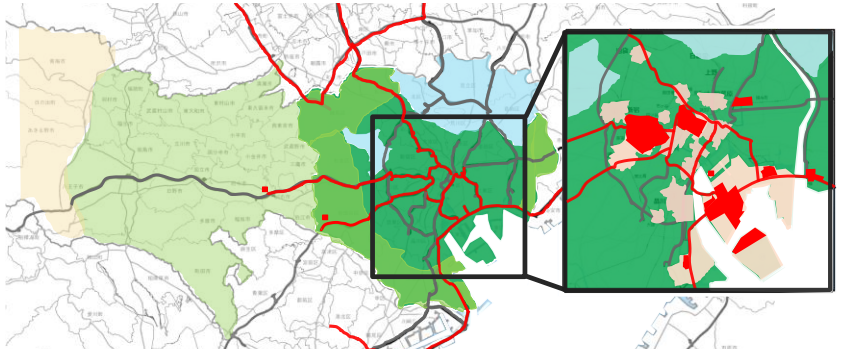
●都庁各局発注工事（各局事業に伴う委託工事等も含む）

※ 緊急対応工事や沿道建物へのﾗｲﾌﾗｲﾝ供給工事、路面清掃等は対象外

6. 対象地域と取組

● 対象地域における工事調整の取組をきめ細かく設定

● 工事調整の取組が特に必要なエリアを細分化



		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（通行規制道路・迂回道路、迂回道路内）
路上工事	道路工事（都道等）	E 混雑回避（25日間）		①日中の路上工事を回避、車両数削減（35日間） A 発注時期調整 C 工事車両出入り調整 D 夜間振替 E 混雑回避	A 発注時期調整 B 一時休止 C 工事車両出入り調整 D 夜間振替 E 混雑回避	A 発注時期調整 B 一時休止 D 夜間振替	A 発注時期調整 B 一時休止 D 夜間振替※ ※競技日程・時間によって、夜間施工時間を調整	
	企業者路上工事（水道・下水道等）							
	公共工事（路上工事以外の施設工事等）			②車両数削減（25日間） A 発注時期調整 C 工事車両出入り調整 D 夜間振替 E 混雑回避			A 発注時期調整 B 一時休止 C 工事車両出入り調整 D 夜間振替※ E 混雑回避	

7. 今後の対応、その他工事調整の取組

● 都庁各局工事で取組方針（2019.10版）に沿って対応

● 建設発生土の受入を調整

● 工事関係事業者へ広く工事調整の協力を依頼

● 事業者へ路上工事の抑制を依頼（大会関係地域①）

企業の取組事例（スムーズビズ　キックオフイベントより）

人の流れに関する取組

◆ （メーカー）A社

[2020年カレンダー]

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

※夏季集中休日時期は調整中

●原則、全社員が１週間連続在宅勤務

✓ 首都圏地区在住の在宅勤務が難しい社員は事業場等の社内サテライトオフィス活用

●全社一斉夏季集中休日

●原則、全社員がどちらかの週に１週間連続で在宅勤務

●パラリンピック観戦を推進するため、２日以上の年次有給休暇取得推奨

企業の取組事例（スムーズビズ　キックオフイベントより）

モノの流れに関する取組

◆ （加工食品）B社

混雑・規制を避ける

交通規制の条件を特定し、
混雑・規制される
コース、日、時間帯を
極力避けた配送を工夫する

＋

翌々日納品

- **確実なお届け**
- ドライバー不足対応
- 配送車両の効率化

⇒
- 中１日を利用し、
  臨機応変な調整をしやすく

＋

簡素な検品レス

- **荷役作業の省力化**
- ドライバー負荷軽減
- 車両混雑の緩和

⇒
- 納品時間の短縮
- 素早く荷下ろし、戻る

◆ （建設）C社

３つのモデル現場で現場独自のアクションプランを作成し試行

- 資機材の搬入、発生土搬出の大型ダンプを兼用し、台数を削減
  ➡工事車両の削減
- 搬入出車両の50%を昼間オフピーク時（10～16時）とする
  ➡搬入出時間帯の変更
- ORNを避けた車両動線とし、
  延べ約180台/日のダンプ車の往来による影響を抑制
  ➡車両の入退場ルートの変更

企業の取組事例（テレワーク・デイズ2019＆スムーズビズ推進期間 プレイベントより）

モノの流れに関する取組

◆ （飲料）D社

➡ 物資の移動は3割以上の分散・削減を目指す

物資（原材料や商品など）の移動に関わるもの

区分	検討中の取組み内容	目標
削減	・東京港で受入している原材料（麦芽など）の一部や輸入商品（ワインなど）の大部分の受入時期を前倒し ・輸入商品（ワインなど）の受入港を東京港以外へ変更	約6%の削減 （約9台/日）
分散	・東京港から茨城工場へ搬入している原材料(麦芽など）、工場（茨城・神奈川）から都内配送センターの転送及び該当エリア内のお得意先様への配送をピーク時間帯以外へ変更	約29%の分散 （約42台/日）

2020アクションプラン作成などに向けた支援

企業向け説明会

◆ 交通需要マネジメント（TDM）推進に向けた企業向け説明会を
2019年度中に、説明会約300回開催予定

無料相談

コンサルタントによる無料相談

◆ アクションプラン作成のための個別相談（プロジェクトへの参加登録が必要）

◆ テレワーク導入に関する個別相談

補助金事業

◆ サテライトオフィス設置等に係る補助

◆ 業界団体連携によるテレワーク導入に関する
コンサルティング費用の補助

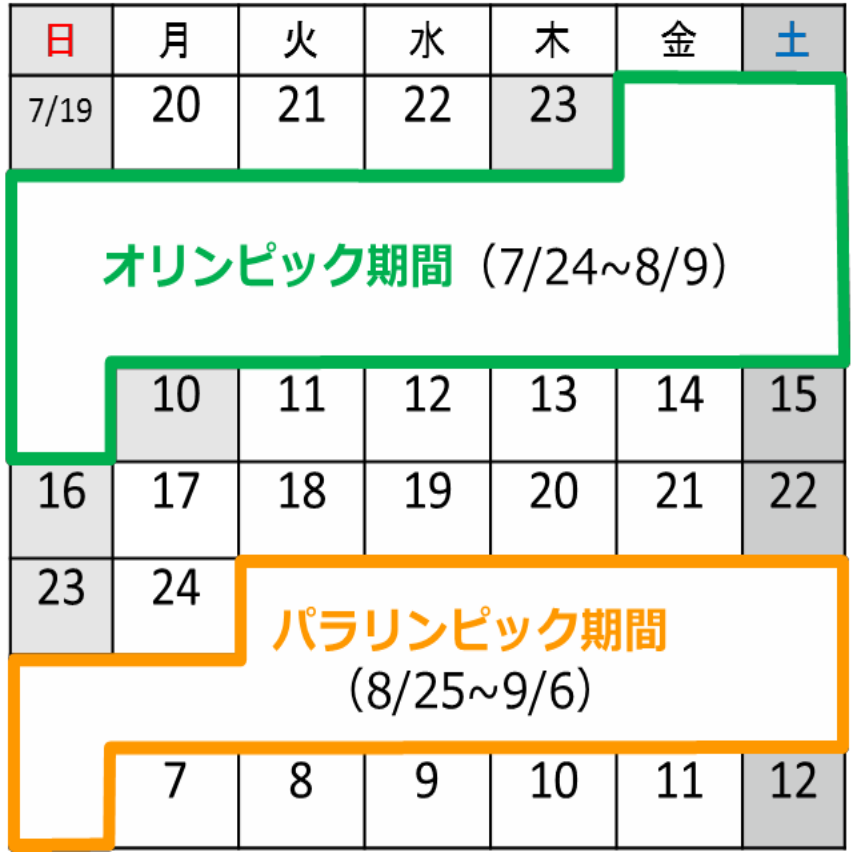
◆ テレワーク導入のための環境構築経費及び制度整備費の補助

３．今夏の「スムーズビズ推進期間」の結果について

今夏の「スムーズビズ推進期間」 スケジュール

2019年カレンダー

2020年カレンダー

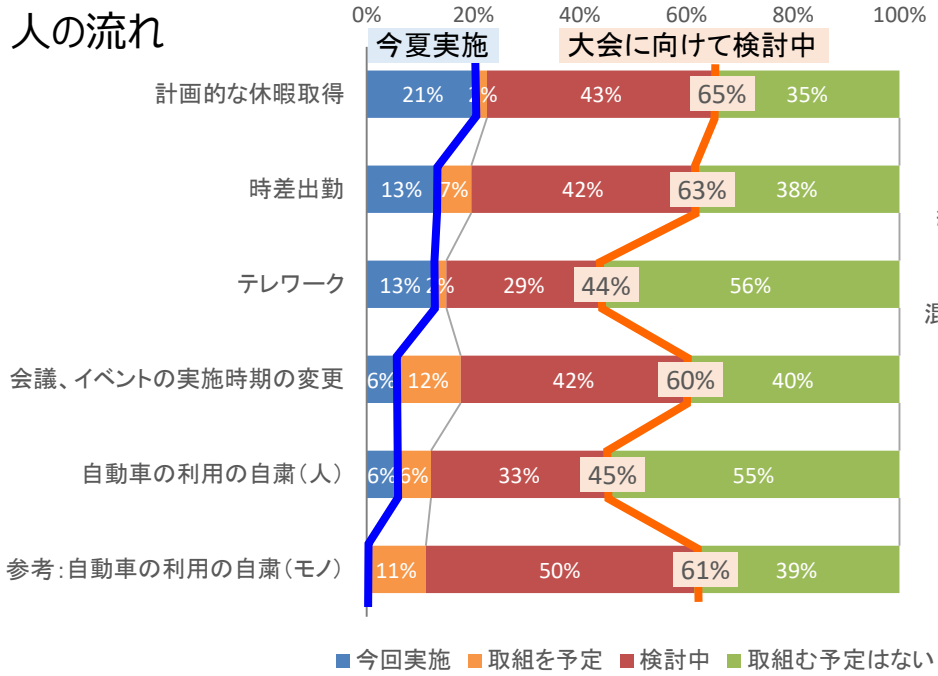


企業の取組状況（アンケート結果）

スムーズビズ推進期間の取組状況（取組を行った企業の割合）

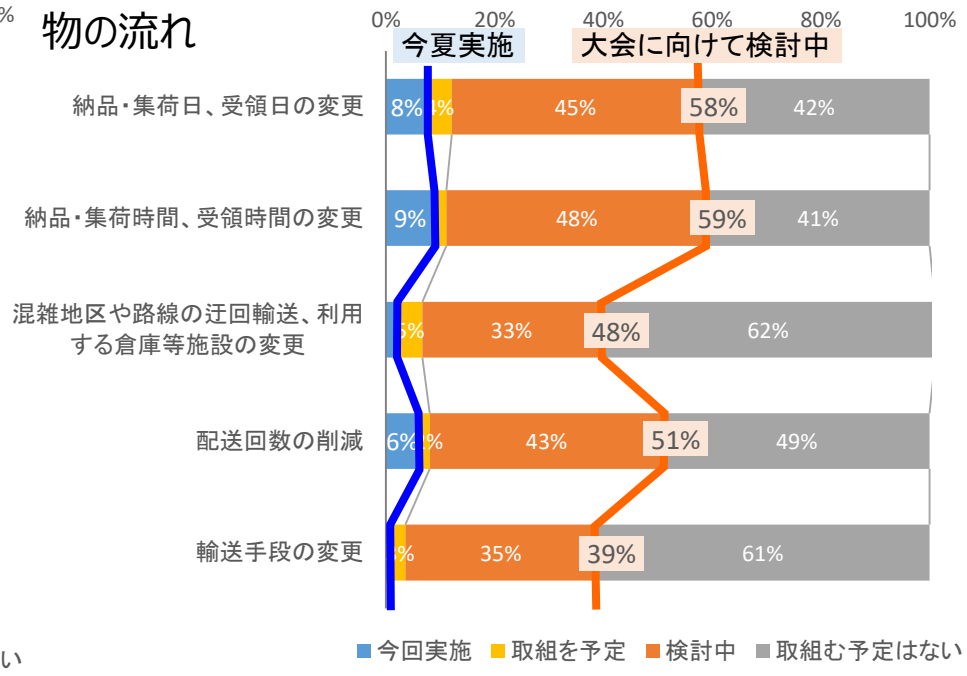
○スムーズビズ推進期間中、「人の流れ」に関わる取組を行った企業の割合は「物の流れ」と比較して高い
○「今回実施」「取組を予定」「検討中」と大会に向けた準備を行う企業が多数存在

人の流れ



N=2,387

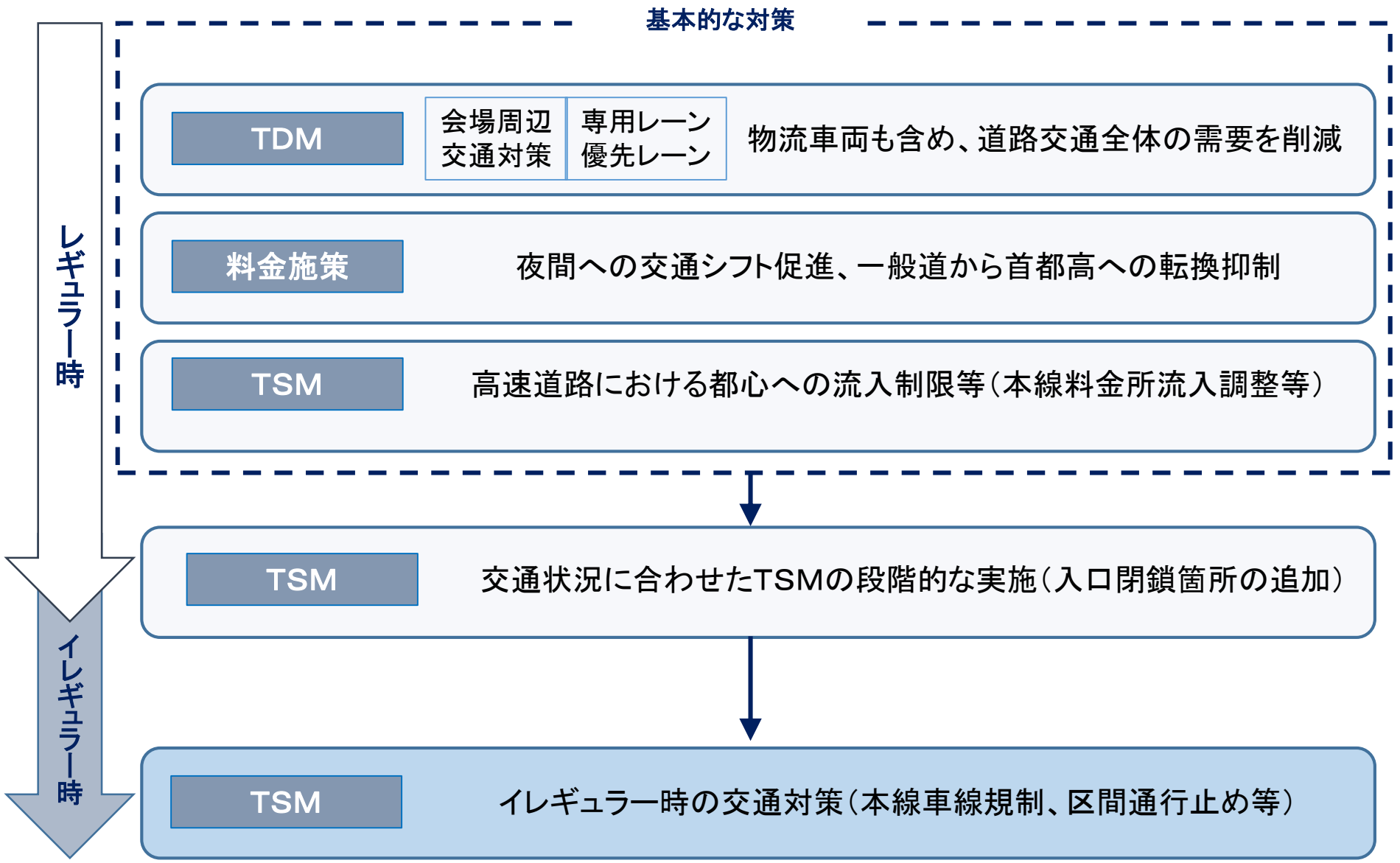
物の流れ



n=1,484

調査概要
◆目的：スムーズビズ推進期間中（7/22～9/6）の各企業の取組状況、大会時の取組意向、課題等の把握
◆調査票の配布：経済団体・業界団体への会員企業（メール等）、重点取組地区内企業（郵送・ポスティング）、TDM推進プロジェクト会員企業（メール・郵送）
◆主な回答者：総務担当者（人の流れ）、物流担当者（物の流れ）

道路の交通マネジメント運用の考え方



ＴＳＭの実施状況（7月24日・26日）

【 高速道路 】

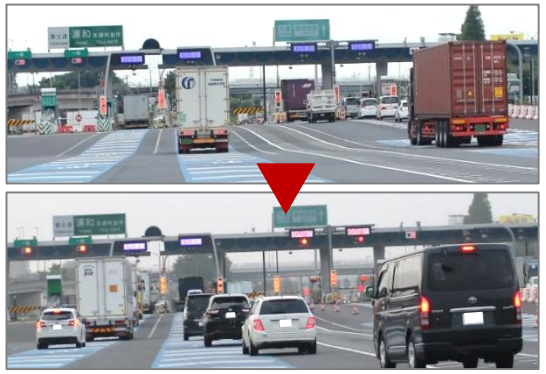
＜実施内容＞

■終日実施（0時～24時）
- 本線料金所流入調整　：11箇所
- 入口閉鎖　：　４箇所

■交通状況に応じて実施
- 入口閉鎖※　：35箇所(24日)，33箇所(26日)
- 本線車線規制：　2箇所(24日)，　2箇所(26日)

※最大の同時閉鎖箇所

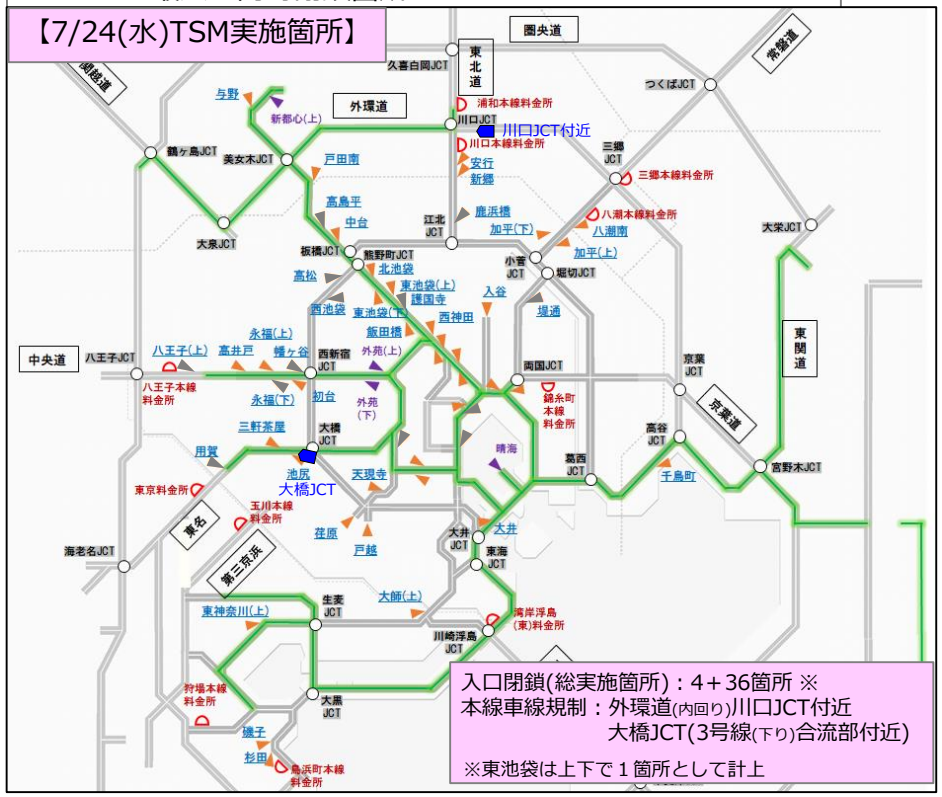
＜ＴＳＭ実施状況（高速道路）＞



本線料金所流入調整（東北道　浦和本線料金所）

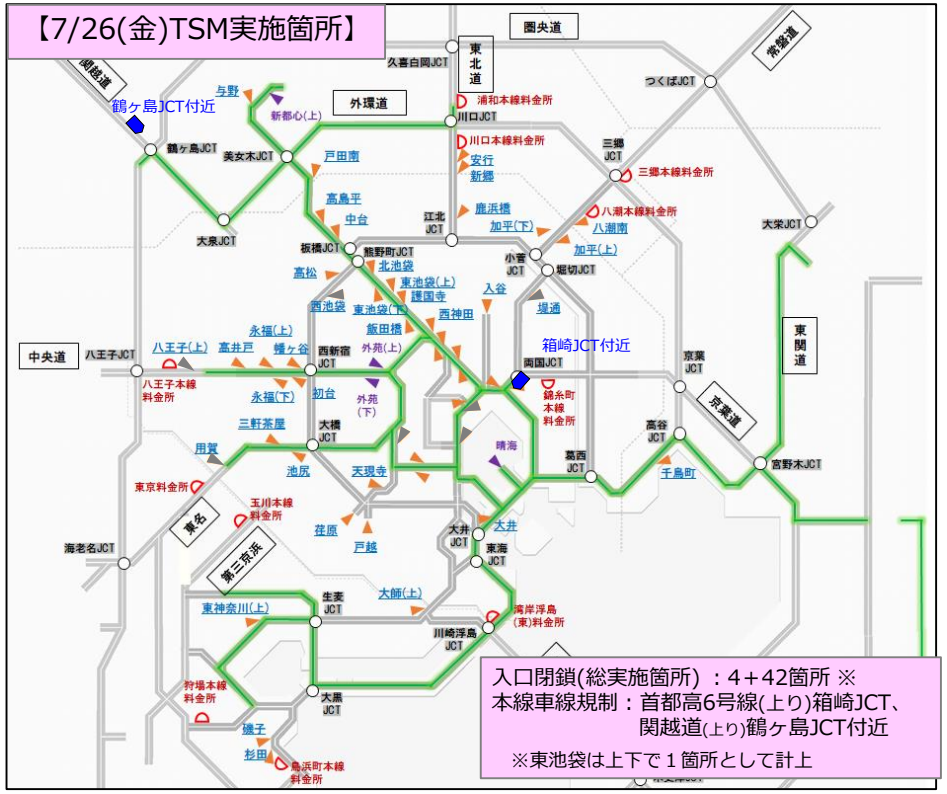
入口閉鎖（首都高　三軒茶屋入口）

【7/24(水)TSM実施箇所】



入口閉鎖(総実施箇所)：4＋36箇所 ※
本線車線規制：外環道(内回り)川口JCT付近
大橋JCT(3号線(下り)合流部付近)
※東池袋は上下で１箇所として計上

【7/26(金)TSM実施箇所】



入口閉鎖(総実施箇所)：4＋42箇所 ※
本線車線規制：首都高6号線(上り)箱崎JCT、
関越道(上り)鶴ヶ島JCT付近
※東池袋は上下で１箇所として計上

【凡例】　ＯＲＮ（大会ルート）　本線料金所（流入調整実施）　終日閉鎖入口　閉鎖入口（追加）　本線車線規制

ＴＳＭの実施状況（7月24日・26日）

【 一般道 】

＜実施内容＞

■午前中実施（5時～12時）
- 環状七号線内側への流入調整　：１１８箇所
  - 環状七号線の内側へ直進する交通に対する青信号の時間を通常よりも短くすることで、都心への流入交通を調整
  - 信号の調整率は、通常時から▲5%～10%程度

一般道での対策イメージ

＜ＴＳＭ実施状況（一般道）＞

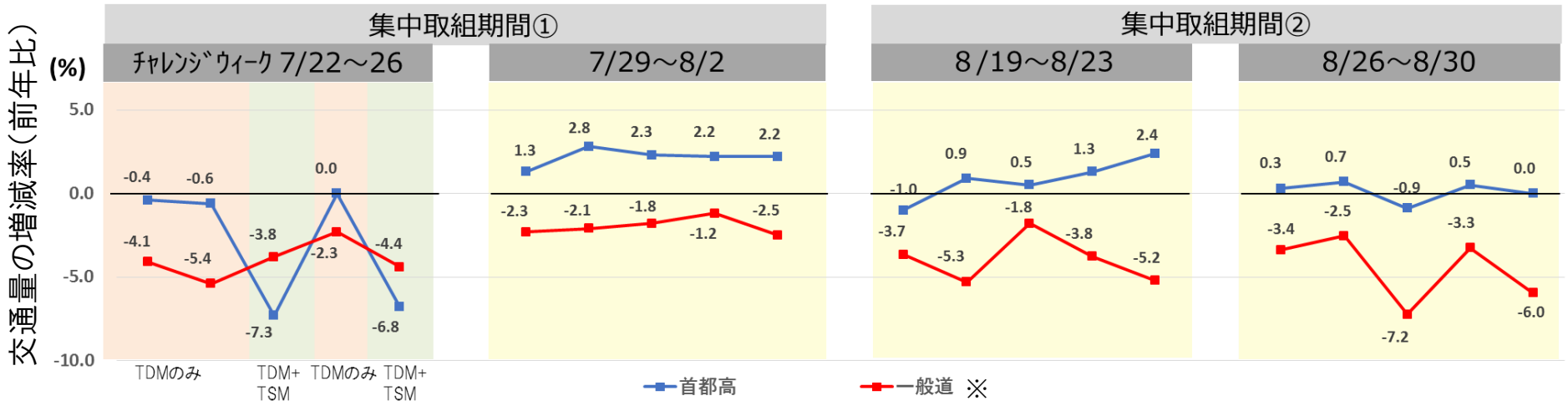
環状七号線外側（国道２４６号　上馬交差点付近）

入口閉鎖（国道２４６号　三軒茶屋入口周辺）

試行の検証について（道路交通）

日別交通量

○チャレンジウィーク期間中の交通量は、TDM効果により首都高 約0.4%減、一般道 約4%減
　TDM＋TSM効果により、首都高 約7%減、一般道 約4%減
○その他の集中取組期間においては首都高では交通量の低減傾向はうかがえない
　⇒首都高の交通量低減効果はﾁｬﾚﾝｼﾞｳｨｰｸ期間に限定。大会期間を通したTDM効果の発現が課題



※国道1号、4号、6号、14号、15号、17号、20号、246号、254号の15地点の断面交通量の合計

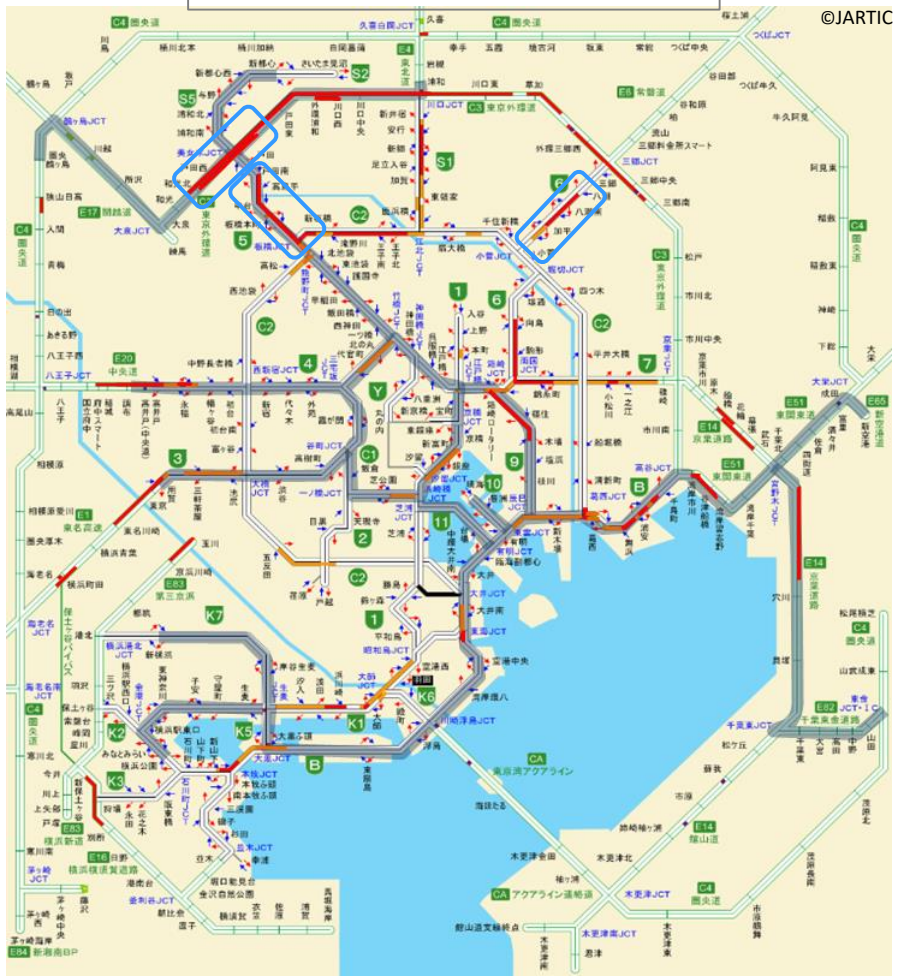
《参考：首都高の通行台数（2018年） 7月平日平均：110.1万台／日大会同時期最大：117.7万台／日》

図　集中取組期間の日別交通量増減率

渋滞状況の変化
（ＴＳＭによるオリンピック・ルート・ネットワークの交通円滑化効果）

選手等が通行するルートについて、前年と比較して円滑な交通流動を確保可能

2018/7/25(水)8:00 [前年同曜日]



2019/7/24(水)8:00 [TDM+TSM]

本線料金所（流入調整）　１１箇所
入口閉鎖　計３１箇所
晴海、外苑（上、下）、新都心の４箇所
２７箇所追加

ＴＳＭによる影響（一般道での渋滞）

・国道246号等、放射状路線において通常時を上回る渋滞が発生

2018/7/25(水)8:00 [前年同曜日]

2019/7/24(水)8:00 [TDM+TSM]

出典：警視庁資料

企業の取組状況（アンケート結果）

・スムーズビズ推進期間の取組についての課題や改善すべき点

①人の流れ（主要な意見）

○取組の本格化には、社内外の関係者の調整、就業規則の見直し、機器の調達等、事前の入念な準備が必要

＜計画的な休暇の取得＞

◆お盆休みに集中して休む業界であるため、休暇の分散取得は難しい

◆夏季繁忙期にあたるため社員の全体的な休暇取得ができなかった。（旅行会社、イベント会社等）

＜時差出勤＞

◆家庭の事情により、対応できない者も多かった。（保育園・デイサービス等の時間が変更不可。）

◆就業規則に変則勤務の規定がないため、見直しが必要。

＜テレワーク＞

◆モバイルＰＣの社員への配布、高速な通信回線の確保、WEB会議などのIT環境の整備

◆正社員以外への適用可否の検討

②物の流れ（主要な意見）

○物流の取組の推進には、サプライチェーン全体での協力が必要であり、発・着荷主、物流事業者間の調整、必要なスペース・機材確保等を含め、入念な事前準備が必要

◆開催期間においては、日ごとの詳細な計画が必要。

◆得意先で協力頂けたところとそうでないところがあった。協力頂けなかった得意先との合意がポイント。

◆具体的に納品日の変更等が必要な得意先を絞り込み、事前協議を実施し対応策を作成する必要がある。

◆夜間ストック場のキャパシティが小さく、日中輸送が夜間輸送に切り替わったとき、コンテナ置き場が不足しそうである。

試行結果から得られた知見と今後の展開

① TDM（道路・鉄道）

試行結果・得られた知見

a)目標達成に向けては更なる交通量低減が必要

・道路交通は一定程度減少。一方、首都高の交通量は一般道と比較して減りづらい傾向。目標達成に向けては更なる交通量減少が必要

・鉄道もピーク時を中心に利用者が減少

b)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、取組加速が必要

c)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

・大規模事業所では時差出勤やテレワークへの１事業所あ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い。

・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。

d)大会期間全体を通した取組を継続する方策が必要

今後の展開

(1)入念な事前準備による更なる交通量の低減

・働き方改革や物流効率化等、既存の施策とも連携し関係省庁と一体的に推進

・企業活動に与える影響の見える化

・交通需要の効果的な分散・抑制に向けた重点取組地区での働きかけの継続

(2)スムーズビズ等の取組の戦略的な推進

・コミュケーションの充実による企業の理解促進と取組意欲の高揚

・表彰・公表を通じた取組意欲の向上

・中小企業や個人の行動変容に向けた働きかけの本格化

(3)顧客との物流に関わる調整の促進

・サプライチェーンに連なる様々な関係者の一体的な取組の推進

・物流効率化や走行台数の低減のきっかけとなる各種方策の展開

(4)追加対策（首都高速道路の料金施策）

・大会期間中の需要増、今回と比べ長期間を見据え、首都高の流動確保のための料金施策を導入

試行結果から得られた知見と今後の展開

② ＴＳＭ

試行結果・得られた知見

a)交通規制により、大会輸送の円滑性を一定程度確保可能

・TSMにより、都心部の高速道路において大幅な渋滞削減の効果が得られた

b)TSMを機能させるには、十分な交通量低減が必要

・TSMの実施による、郊外部の高速道路や一般道の一部における渋滞が発生した

・TDMによる交通量低減が少ない状況下では、TSMの流入調整等による影響が大きいことが試行によって把握されたため、TDMによるベース交通量の低減が必須である

c)入口閉鎖を予定している入口、迂回ルートの周知等が必要

・交通状況に応じて閉鎖する可能性のある入口等について、事前に十分な周知を行う

今後の展開

(1)運用の最適化

・試行の結果および追加対策の導入を踏まえたTSMの時間帯や実施箇所、運用方法の最適化を検討

・郊外部における対策の検討

(2)規制に関する情報提供

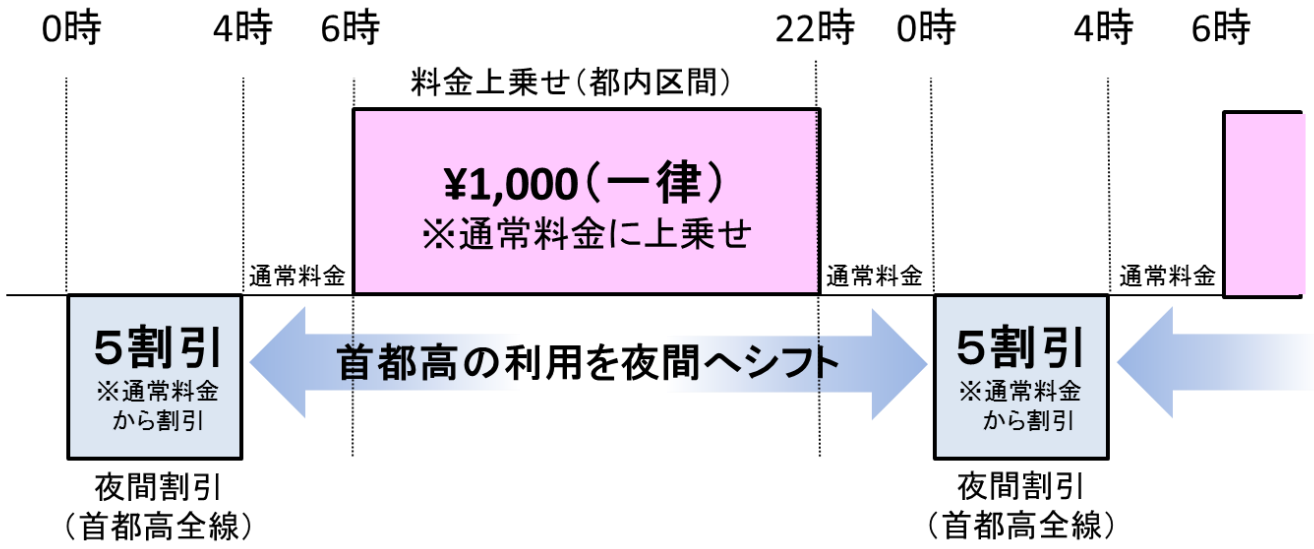
・他の交通マネジメント施策と一体となった、わかりやすく、きめ細やかな広報戦略の検討

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

◆ 料金施策の内容

ETC搭載車両

【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



※ETCの場合（約96%がETC搭載車）

現金車両

【夜間割引】　なし
【料金上乗せ】普通車以下の全て、首都高全線、1000円
首都高全線（一部、下り線除く）、1,000円

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

◆対象車種

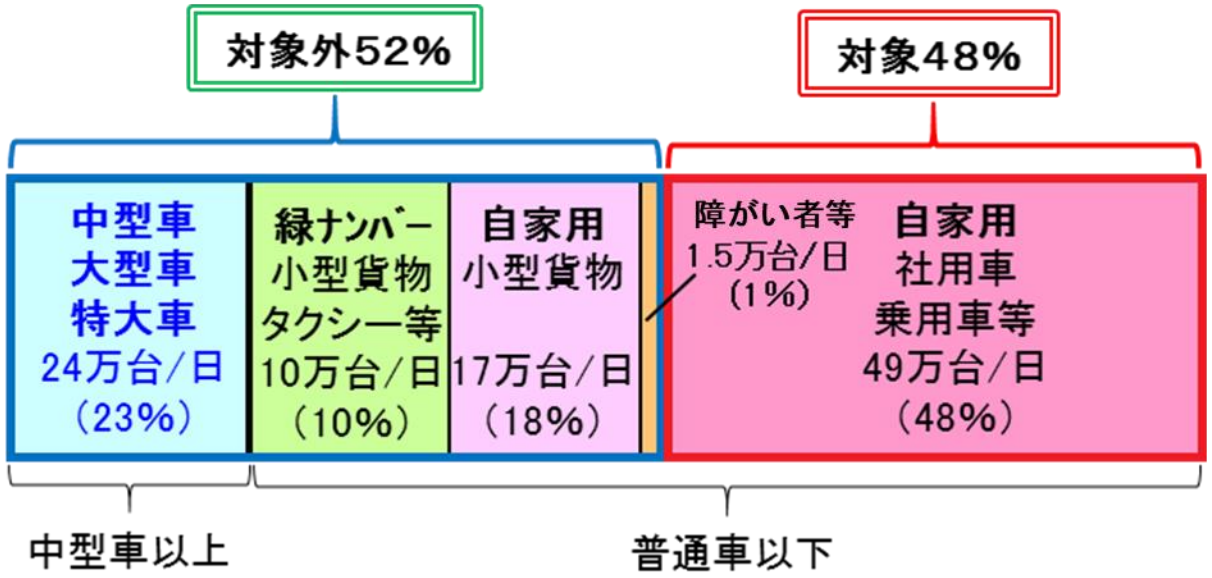
ETC

【夜間割引】　全車種に適用

【料金上乗せ】　マイカー等を対象に適用

他の交通への転換が困難な公共交通、物流車両、障がい者※1、福祉車両※2、緊急車両等は対象外（障がい者、福祉車両は事前登録制）

※1：身体・知的・精神障がい者
※2：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



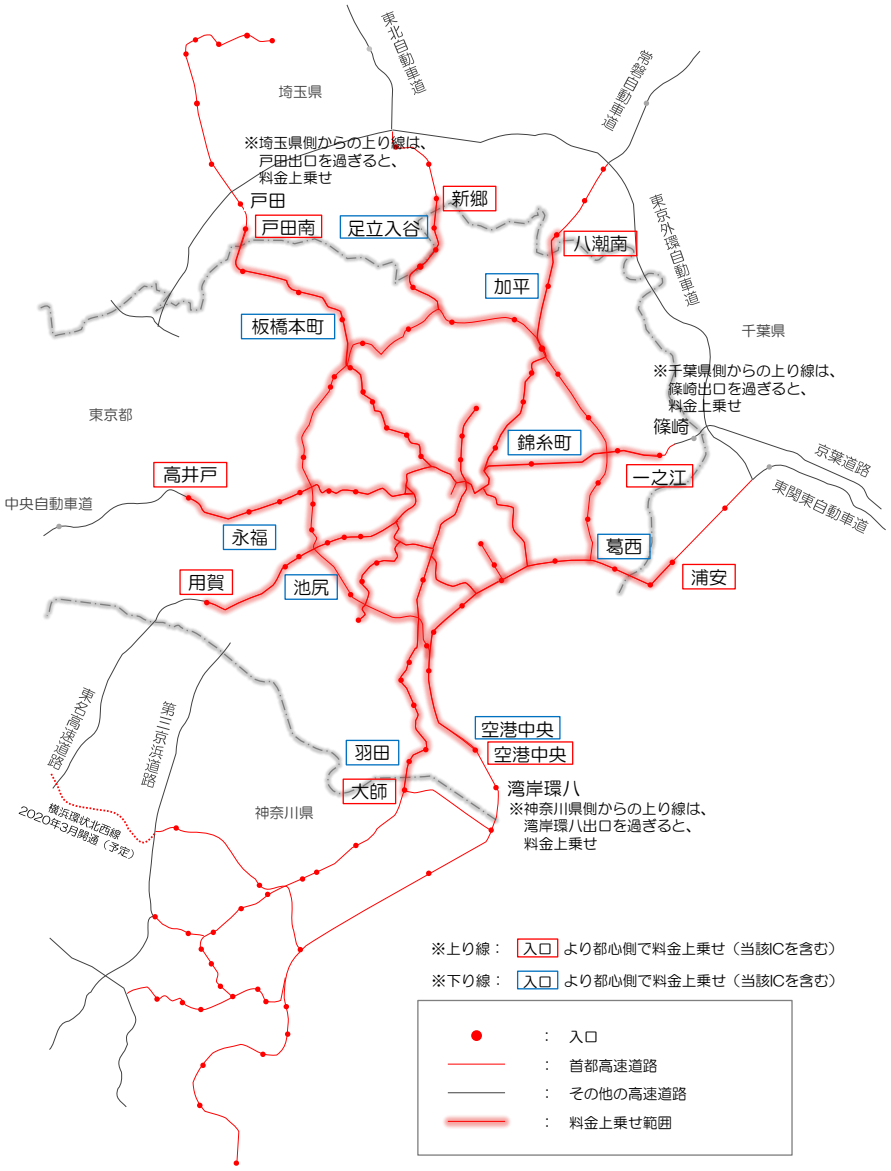
現金車

【夜間割引】　なし

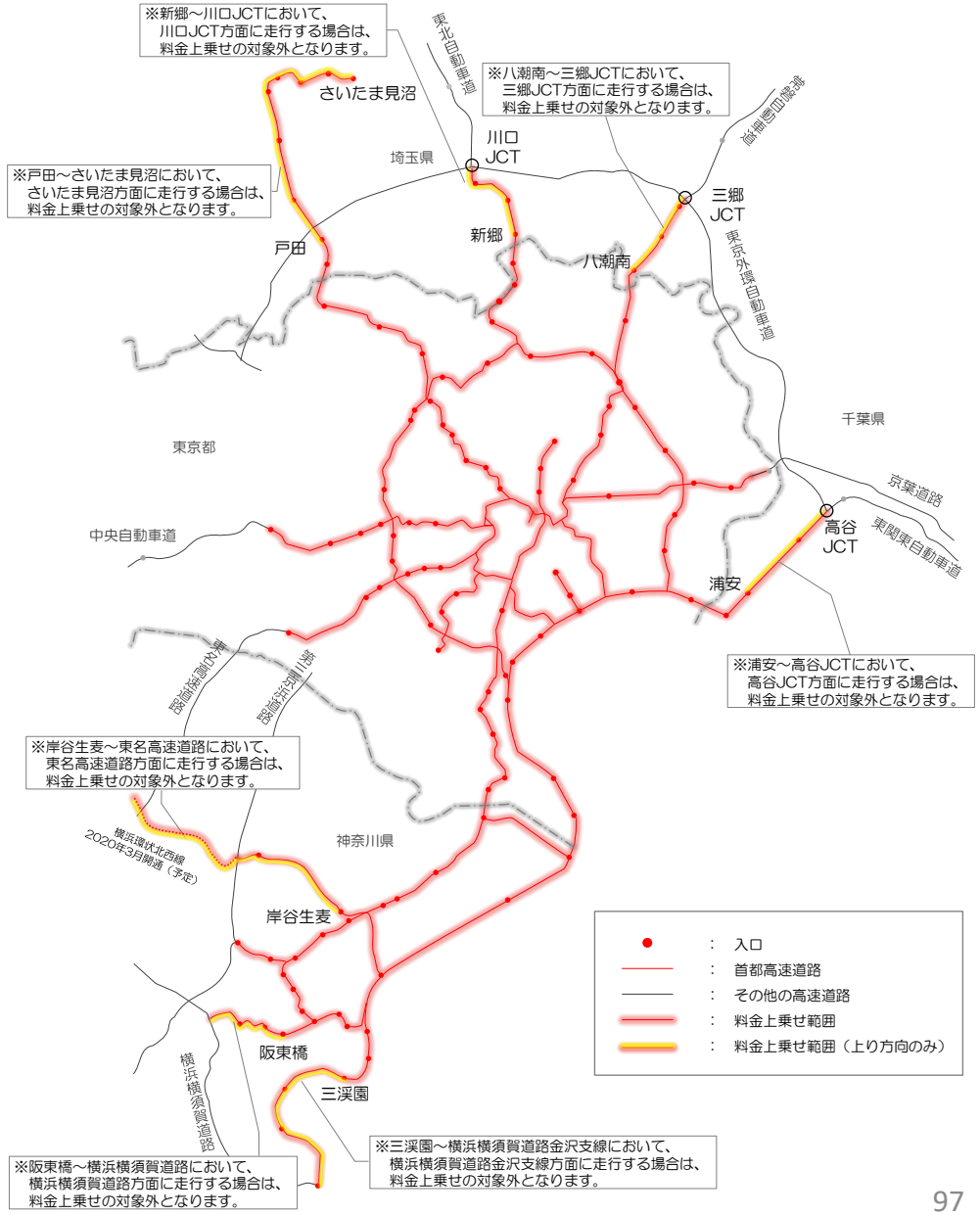
【料金上乗せ】　普通車以下の全てに適用：首都高全線（一部、下り線除く）

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

◘ 料金上乗せの範囲（ETC搭載車両）



◘ 料金上乗せの範囲（現金車両（ETC非搭載車両））



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

◆適用期間

２０２０（令和２）年７月

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22 オリ競技開始	23 海の日	24 スポーツの日 オリ開会式	25
26	27	28	29	30	31	

：適用日

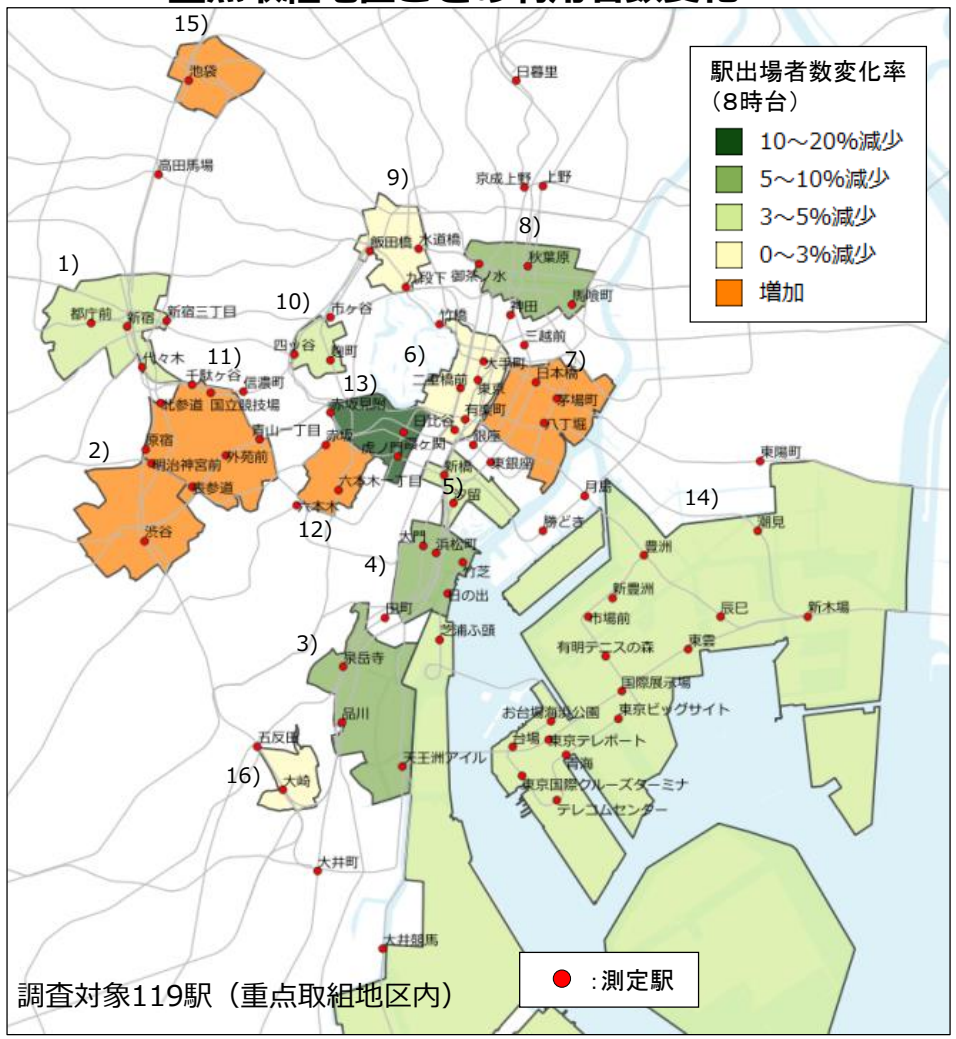
２０２０（令和２）年８、９月

日	月	火	水	木	金	土
						1
2	3	4	5	6	7	8
9 オリ閉会式	10 山の日 選手等の帰国ピーク	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25 パラ開会式	26	27	28	29
30	31	9/1	2	3	4	5
6 パラ閉会式	7	8	9	10	11	12

ＴＤＭによる効果（駅利用者数の変化）

○コア日（2019年7月24日）における重点取組地区別の駅利用者数は、
・ピーク時間帯１時間（8時台）において16地区中11地区で減少した
・先導的なＴＤＭの取組を行った地区や日では、利用者数が大きく減少したが、地区により変化率の差が大きい

重点取組地区ごとの利用者数変化 対前年同曜日比較



重点地区別改札出場者数の変化 対前年同曜日比較

重点取組地区	対前年比		ＴＤＭによる効果が大きかった駅の例＊（ピーク1時間の利用者数の減少率）
	ピーク時間帯	午前中	
13)霞ケ関・虎ノ門	-15%	-5%	霞ケ関駅約22%減
04)浜松町・田町	-6%	2%	浜松町駅約12%減
03)品川	-5%	0%	
08)神田・秋葉原・御茶ノ水	-5%	2%	
05)新橋・汐留	-4%	3%	
01)新宿	-4%	0%	都庁前駅約12%減
10)番町・麹町	-3%	4%	
14)晴海・有明・台場・豊洲・大井ふ頭	-3%	1%	豊洲駅約10%減
06)大手町・丸の内・有楽町	-2%	2%	
09)九段下・飯田橋	-2%	1%	
16)大崎	-1%	5%	
15)池袋	0%	2%	
12)赤坂・六本木	1%	3%	
07)八重洲・日本橋	1%	4%	
02)渋谷	1%	3%	
11)青山・表参道	6%	4%	
重点取組地区計	**3%減**	**2%増**	

※中央省庁（霞ケ関駅）や都庁（都庁前駅）、 民間企業（その他）などにより、TDMの取組等を実施した効果

大会に向けた広報展開について

▶ 大会時の交通混雑緩和に向け、共感を得ながら、大会に向け気運を盛り上げ、大会後は定着を図る

▶一般市民向けには、大会輸送による混雑について、ポジティブに「気付き」を得てもらい、「共感」や「準備」等を促す

▶大会中は、大会輸送による混雑予測の情報を、関係者と協力のうえ、きめ細かく発信することで、短期の行動計画を促す

5/29 キックオフイベント

7/1 推進期間PRイベント

スムーズビズ推進期間

11/18 結果公表イベント

大会半年前（1月）

100日前（4月）

大会1月前

大会開催

大会終了

キックオフ

推進期間の取組を普及

『知ってもらう』

『夏に取組んでもらう』

大会輸送による混雑について、段階的に共感を得ながら企業や個人の行動変化を促す

広報の強化

一般（個人）

「やらなくては」と『気付き』を得てもらう

「共感」・「理解」・「計画（準備）」・「実行」を促す

・ポスター
・動画（TVCM、WEB広告）
・ラジオ広告アナウンス
・新聞広告　、路上サイネージ

デジタルメディアによる発信

一体的なキャンペーンとして実施

企業（勤労者含）

「気付き」や「共感」を与える
・企業向け説明会、イベント等の実施

どの程度準備が進んでいるか企業の取組状況の「理解」を促進

「計画（準備）」「実行」を促す

・ポスター
・動画（TVCM、WEB広告）
・ラジオ広告アナウンス
・新聞広告　、路上サイネージ
・企業向け説明会、イベント等の実施

大会中の混雑情報を発信し、短期の行動計画を促す

定着に向けた広報展開