



13

輸送

あらゆる人々にとって安全、迅速かつ信頼性の高い輸送サービス

- ・ 世界最高水準の輸送能力を持つ公共交通機関
- ・ 全てのクライアント・グループにとって最短の移動時間を実現
- ・ 空路によるアクセスは世界でも最高水準
- ・ 世界最先端の技術を活用した適確な交通管理
- ・ 観客の観戦チケットと交通チケットを統合



輸送戦略と権限

13.1 輸送戦略と目標

オリンピック競技大会の全体コンセプトと、都市及びその周辺における交通輸送システムの状況を踏まえ、大会輸送戦略について説明してください。
また、オリンピック競技大会の各クライアント及び一般市民に関する輸送戦略と目標を述べてください。

輸送に関する目標と戦略的取組

2020年東京大会のきわめてコンパクトな施設配置に、効率的な輸送システム及び世界有数の公共輸送ネットワークが組み合わさること、迅速、安全、円滑な移動が可能となる。円滑な輸送環境により、素早く効率的に快適な移動ができることは、選手が最高のパフォーマンスを発揮する一助となる。

その一方で、東京の公共輸送システム及び交通網により、都市の活発な経済活動に伴う一般交通需要と大会開催に伴う交通との整合を図り、大会時における人員・物流輸送が円滑に行われるように緻密かつ臨機応変な体制を構築する。

このため、2020年東京大会は、以下の輸送目標を設定する。

- 各クライアントのニーズを踏まえた質の高い輸送サービスの提供
- 東京の充実した公共交通網を活用した円滑な観客輸送
- 大会にかかわる輸送需要が一般の市民生活や都市活動に与える影響の最小化
- 徹底した環境負荷の低減

上記の目標を実現するため、下記に示す極めて有効な資産を最大限活用する。

- 1,052km、760駅に及ぶ鉄道をはじめとする高密度かつ信頼性の高い公共交通網
- 高速道路と主要幹線道路だけで総延長1,575kmに及ぶ充実した道路網
- 道路交通や鉄道輸送など各交通手段を適切に管理する交通運用システム
- 高度道路交通システム(ITS)やユニバーサルデザイン、自動車排ガス対策などに関する高度な技術基盤

さらに、大会開催時に提供するサービスをより確実なものとするため、以下の戦略的な取組を進める。

- 選手村から半径8km圏内(公共輸送機関等が集積)への28の競技会場の設置
- オリンピックによる交通需要を確実に満たし、競技会場、非競技会場及び練習会場を結ぶ総延長約607kmのオリンピック・レーン等の適宜設置
- 高度道路交通システム(ITS)などの最先端の情報通信技術を駆使した大会輸送運営システムの構築
- 自動車交通量の約10%低減を目標とする交通需要マネジメントの実施
- 使用車両等への徹底した環境配慮技術の導入
- 需要に応じた適切な臨時シャトルバスやパーク&ライドの運用
- 「2020年の東京」などの都市計画に基づく交通基盤の質的向上を図る道路を主としたインフラ整備の推進

クライアント及び一般市民に関する輸送目標

選手をはじめとする大会関係者の輸送に関しては、競技会場と主要施設をコンパクトに配置するとともに、各施設をオリンピック・レーン及びオリンピック・プライオリティ・ルートで接続することにより、72%の選手が選手村から各競技会場へ10分以内に確実にアクセス可能な快適な輸送環境を提供する。さらに、下記に示すとおり、クライアント別にその特徴やニーズを踏まえたサービスを提供する。

- 選手・チーム役員及びIFについては、移動に伴うストレスを感じることなく、競技においてパフォーマンスに集中できるよう、安全で確実、迅速、快適な輸送サービスを提供する。
- スタッフやボランティアについては、各運営の業務を完璧に、かつ効率良く果たせるよう、充実した公共交通網を活用し、安全で確実な輸送サービスを提供する。
- メディア関係者については、24時間体制でシャトルバスを運行する。また、オリンピック放送機構のニーズに関しては、そのニーズに応じた専用の輸送サービスを提供し、IBC/MPCから約85%の競技会場までの所要時間を30分以内にする等移動時間の短縮を実現する。
- IOC、NOC及びIF関係者については、効率的かつ柔軟な専用の車両サービスを24時間提供する。IOCホテルから約94%の競技会場までの所要時間は30分以内である。
- マーケティング・パートナー関係者向けの輸送サービスは、必要性に応じた専用のバスプログラムの確実な実施をサポートする。
- 観客については、約2,570万人/日が利用する世界有数の鉄道網によりほぼすべての競技会場への迅速、確実な接続を提供する。また、特設シャトルバスが大会スケジュールに合わせて、最寄り駅まで運行される。

一般市民への影響については、会場等を半径8kmというコンパクトなエリアに集中的に配置することにより、輸送効率を高めることが可能であり、大会にかかわる輸送需要が市民生活に与える影響を相対的に小さなものとしている。さらに、輸送需要別に重要度や代替手段の有無等を踏まえつつ、交通需要マネジメントを実施し、大会開催時に適宜一般市民へ交通情報を提供する。

13.2 責任機関

輸送インフラ計画で定めた輸送インフラの新設と改良に関して、計画、資金調達、建設の責任は、どの機関(国、地域、都市など)が担いますか(13.6を参照)。また、関係機関は輸送運営(空港を含む)に関してどのような責任を担いますか。各機関は、大会輸送計画の策定の段階から最終的に大会を実施する過程で、大会組織委員会とどのように連携しますか。輸送に関する組織体制図を示してください。

インフラ整備に関する責任機関

インフラ整備の計画については、国土交通省が全国レベルの調整を、東京都が東京における調整の責任を負う。また、表13.6に示すインフラの整備・改修に関する資金調達や建設は下記の組織が責任を負う。

- 高速道路
国土交通省、東京都、首都高速道路(株)
- 主要幹線道路
国土交通省、東京都
- 地下鉄
東京都
- 空港
国土交通省、成田国際空港(株)

なお、施設別の責任主体は表13.6.2及び13.6.3に示すとおりである。

輸送全般に関する各機関の責任

輸送に関するさまざまな場面で権限を担う各機関の役割は下記のとおりである。

- 国土交通省
全国のインフラ整備の全体調整、鉄道等の公共交通機関の運営監督、国道の整備及び管理、東京国際空港(羽田空港)の整備及び運営など交通政策全般
- 警察庁
全国における道路交通の安全と円滑化のための交通取締りや交通規制に関する全国都道府県警察との調整など道路交通政策全般
- 東京都
東京におけるインフラ整備の全体調整、一部の地下鉄やバスの運営、都道の整備及び管理など交通事業全般
- 警視庁
東京における交通安全意識の広報啓発、交通規制、交通情報提供、新交通管理システム(UTMS)整備などの交通管制、交通違反の取締りなど道路交通対策全般
- 高速道路会社
エリア別に高速道路を運営・整備
- 民間鉄道会社
路線別に鉄道を運営・整備
- 民間バス会社
路線別にバスを運営・整備
- 成田国際空港(株)
成田国際空港を運営・整備

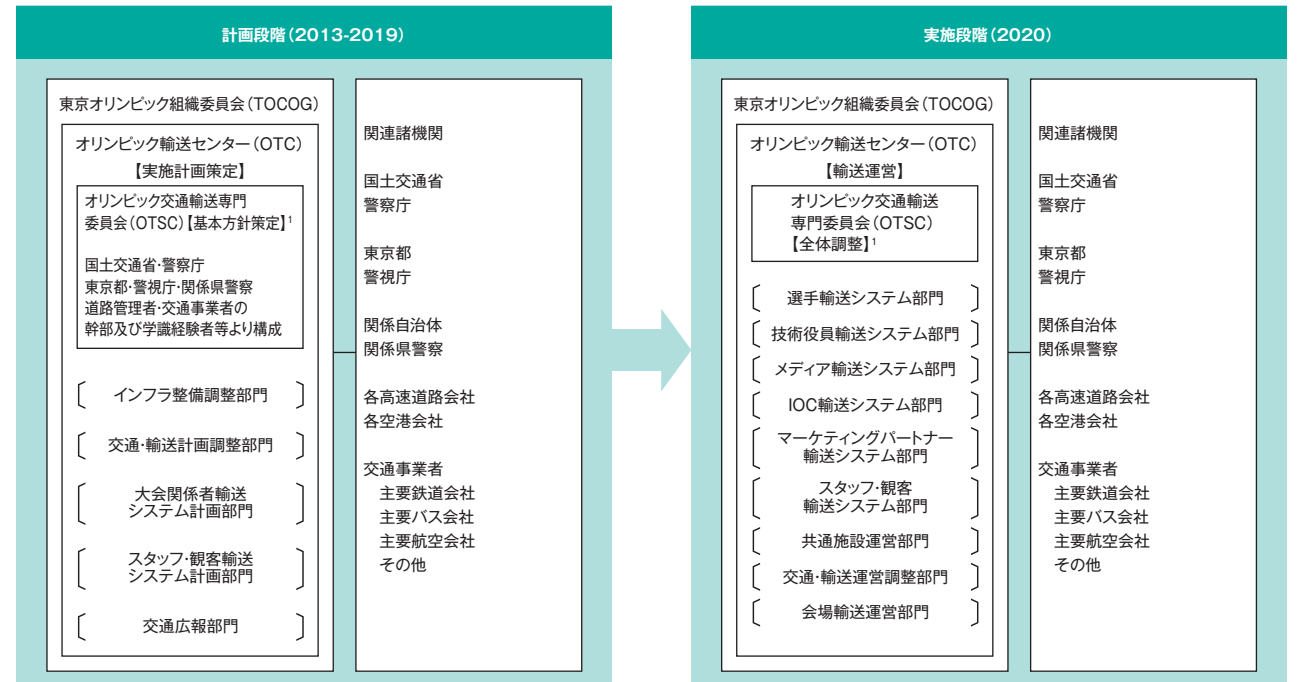
輸送に関する組織体制の変更過程

図13.2に、大会準備の各段階における輸送に関する組織体制の変更過程を示す。

- 計画段階
開催都市決定後速やかに、大会輸送計画の策定等を行う大会組織委員会直属の組織として、オリンピック輸送センター(OTC: Olympic Transport Centre)を設置する。また、同センターの諮問機関としてオリンピック交通輸送専門委員会(OTSC:Olympic Transport Specialty Committee)を設置する。
オリンピック輸送センターは、インフラ整備調整部門、交通輸送調整部門、大会関係者輸送システム部門等より構成され、オリンピック交通輸送専門委員会が示す基本方針を受け、大会組織委員会のセキュリティや宿泊など各部門等と連携し、詳細かつ具体的な輸送運営計画を策定するとともに、オリンピックに関連する輸送インフラ整備の進捗調整等を行う。
オリンピック交通輸送専門委員会は、オリンピック輸送センター直属の組織として、国土交通省、警察庁等の政府機関、東京都及び関係自治体、警視庁及び関係道府県警察、高速道路会社、交通事業者、学識経験者、及び、オリンピック輸送センターと同時期に設置される大会組織委員会の代表者等によって構成され、輸送に関する基本方針を策定するとともに、各機関の合意形成の場として活用される。

- 実施段階
大会実施前に、オリンピック輸送センターの組織を、大会関係者輸送システム部門を選手輸送システム部門など各システム別に再編し、輸送運営体制を大幅に拡充する。
オリンピック輸送センターの各部門は、IOC、IF、観客等の各クライアント固有のニーズを十分に踏まえ、大会組織委員会内の部門や各輸送機関、及び交通規制を担う警視庁と連携し、実施準備や運営テスト、大会期間中の輸送運営業務の円滑な実施にあたる。
また、オリンピック交通輸送専門委員会は大会輸送運営計画が円滑に実施されているかオリンピック輸送センターを監視するとともに、大会中における重要事項の合意形成の場として活用される。

図 13.2 - 輸送に関する組織体制の変更過程



1 OTSCはOTCの諮問機関

空港

13.3 空港のデータ

大会で使用する予定の空港について記載した表13.3を完成させてください。
 空港をオリンピックのために改修する場合は、何を行うのかが明記してください。
 空港とIOCホテル、選手村、IBC/MPCを結ぶ移動手段の種類と距離を教えてください。

東京は、輸送力の高い2つの国際空港を擁しており、想定される輸送需要に十分対応可能である。

2つの主要空港

・成田国際空港

海外から来る人々の主要な受入空港は、成田国際空港を予定している。成田国際空港は、世界の主要99都市と結ばれ、年間約3,000万人が利用する日本の空の玄関口である。成田国際空港の離発着回数は、年間約21.4万回に及び、世界最高水準の優れた航空管制システムにより、円滑かつ安全な航空輸送を実現している。

・東京国際空港(羽田空港)

日本国内の移動及び、国内から来る人々の主要な受入窓口は、東京国際空港(羽田空港)を予定している。また、東京国際空港(羽田空港)は、成田国際空港とともに、海外から来る人々の受入窓口となる。東京国際空港(羽田空港)は、国内の48空港を週6,700便で結んでいる。2010年には、4本目となる新たな滑走路が完成し、国際旅客定期便が就航した。現在、世界16都市と結ばれる、都心に近接した24時間空港である。

・その他の空港

上記2空港のほかに中部国際空港及び関西国際空港を、成田国際空港及び東京国際空港(羽田空港)を補完する空港として活用する。中部国際空港は東京から280kmの距離にあり、新幹線と地方鉄道を利用して2時間30分で東京都心にアクセスすることができる。関西国際空港は東京から435kmの距離にあり、国内線を利用して1時間10分で東京国際空港(羽田空港)にアクセスすることができる。

なお、サッカー競技の行われる宮城スタジアム及び札幌ドームへのアクセスには、仙台空港及び新千歳空港が活用される。

表 13.3 空港データ

	主要空港			
	成田国際空港		東京国際空港(羽田空港)	
	既存(2012)	計画(2020)	既存(2012)	計画(2020)
ターミナル数	2	2	3	3
国際線出発ゲート数	88	99	17	30
国内線出発ゲート数*1	25	30	83	86
乗降客数/時*2	9,200	12,500	16,900	23,400
離発着数/時*3	58	64	70	80
夜間飛行制限	23:00 - 6:00	23:00 - 6:00	制限なし	制限なし

*1 成田国際空港は国際線と共用のゲート数も含んでいる。

*2 東京都調べ

*3 最大離発着数

収容能力の改善

・成田国際空港

新たな施設整備等により、年間の発着容量は、2012年度までに現在の25万回から27万回までに、最短で2014年度までに30万回まで増加する計画となっている。

・東京国際空港(羽田空港)

新たな滑走路の整備にあわせて、ターミナル、ゲート等、収容能力にかかわる整備を行い、2010年10月に国際旅客定期便の就航を開始した。

さらに、離発着容量は2013年度末までに44.7万回まで増加する計画となっている。

両空港の収容能力改善計画は2020年大会の招致結果に関係なく進められている。

・その他の空港

中部国際空港、関西国際空港、仙台空港、新千歳空港の各空港については新たに収容能力の改善を行うことなく、需要に十分に対応することができる。

主要空港と主要施設間の移動手段と距離

主要な目的地をカバーする広範囲の効果的な輸送ネットワークが用意されている。以下に主な目的地への距離と所要時間のいくつかの例を示す。

成田国際空港から、高速道路と主要幹線道路を利用してIOCホテルまで72km(55分)、選手村まで68km(50分)、IBC/MPCまでは67km(50分)であり、鉄道では都心部まで62km(36分)である。

また、東京国際空港(羽田空港)から、高速道路と主要幹線道路を利用してIOCホテルまで18km(20分)、選手村まで14km(15分)、IBC/MPCまでは13km(10分)であり、都心部まではモノレールで17km(16分)、鉄道で15km(15分)である。

保証書

保証については、保証ファイルを参照のこと。

13.4 航空網(2012年)

表13.4を使って、大会期間中に使用する予定の空港別に、国内線、国際線(大陸別、都市別)の1週間当たりの定期便数を記載してください。

航空網の急速な拡大が予測される空港については、2020年時点に予想される変更点を簡単に説明してください。

東京は世界の主要都市と密接につながっている。成田国際空港からは週3,000便以上、東京国際空港(羽田空港)からは週700便以上の国際線が就航しており、旅行者に幅広い選択肢を提供する。

また、東京国際空港(羽田空港)が主たる拠点となり、成田国際空港で補完することで、国内主要都市への接続を容易にしている。

表 13.4 航空網

国際線：1週間当たりの航空便数

大陸	都市	成田国際空港週(便)	東京国際空港(羽田空港)週(便)
アジア	上海	187	56
	ソウル	196	196
	その他	1,320	350
合計		1,703	602
北米	ニューヨーク	56	14
	ロサンゼルス	106	28
	その他	679	56
合計		841	98
欧州	ロンドン	60	10
	パリ	64	14
	その他	208	14
合計		332	38
大洋州	シドニー	28	-
	オークランド	12	-
	その他	56	-
合計		96	0

国際線：1週間当たりの航空便数

大陸	都市	成田国際空港週(便)	東京国際空港(羽田空港)週(便)
中南米	サンパウロ	-	-
	その他	-	-
合計		0	0
アフリカ	カイロ	6	-
	その他	-	-
合計		6	0
中東	ドバイ	14	-
	その他	38	-
合計		52	0

国内線：1週間当たりの航空便数

空港名	成田国際空港週(便)	東京国際空港(羽田空港)週(便)
成田国際空港	-	-
東京国際空港(羽田空港)	-	-
中部国際空港	70	-
関西国際空港	14	140
大阪国際空港	56	420
新千歳空港	140	756
その他	378	5,418
合計	658	6,734

13.5 入国空港

貴都市の空港が大会クライアントの入国にあたって最初の空港とならない場合には、入国空港での乗り換えをどのように支援し、どのような便宜を図るかを説明してください。

空港における乗換時の支援

海外からのゲートウェイである成田国際空港及び東京国際空港(羽田空港)のみならず、中部国際空港や関西国際空港などから入国する場合も、担当スタッフが国内便への乗り換え等の案内・誘導を行うほか、出発までの時間を快適に過ごすことができるよう十分な便宜を図る。

輸送インフラ及び輸送サービス

13.6 輸送インフラ計画

表13.6.1「既存の輸送インフラ(改修工事なし)」、表13.6.2「既存の輸送インフラ(改修工事あり)」、表13.6.3「計画されている輸送インフラ」、表13.6.4「新設(大会開催のため)の輸送インフラ」を作成してください。その際、都市内と都市外のインフラは区別してください。

確実な大会運営

東京の輸送インフラは、都心部まで高速道路が整備されている道路網、世界有数の鉄道網、広範囲を網羅し効率性の高い鉄道システムを補完するバスの運行及びその路線などの公共交通網が効果的・効率的に配置・運用されており、2020年東京大会に成功・安全・喜びをもたらす重要な資産となっている。

東京では、この世界有数の輸送システムのさらなる強化を目指し、新たな都市戦略である「2020年の東京」やその他の各種計画を策定し、様々な主要な輸送インフラの整備を進めている。こうした整備は、2020年東京大会とは関係なく、都市の戦略的な計画の一環として実

行されるものであるが、2020年東京大会の計画及びビジョンはこれに沿ったものとしているため、2020年東京大会に必要な全ての輸送インフラ・サービスが効果的に提供される。

具体的には、東京の長期的かつ持続可能な発展に不可欠である、輸送力の量的拡大のみならず、質的向上を目指した、諸施策をハード・ソフト両面から進めている。

- ・交通渋滞を大幅に緩和するための三環状道路等(高速道路)の整備
[整備率 2011年度:約5割 ⇒ 2020年度(予定):約9割]
- ・環境を重視し、都市環境の改善等を目指した街路樹の重点的な整備、公園や河川との緑のネットワーク化
[都内街路樹数 2006年度:48万本 ⇒ 2012年度:70万本 ⇒ 2016年度(予定):100万本]
- ・ユニバーサルデザインの導入を展開
[都営ノンステップバス導入台数 2011年度:1,440台 ⇒ 2012年度:1,452台(全数)]
[都営地下鉄駅にエレベーター等の設置 2011年度:約9割 ⇒ 2012年度:100%]

計画されている輸送インフラ

オリンピック競技大会開催時に利用する輸送インフラ(表13.6.3)については、既存の輸送インフラに加え、「2020年の東京」などの計画に定められ、これら計画の達成で完成する輸送インフラにより、大会だけのための新設のインフラ整備を行うことなく、2020年東京大会の成功を保障する十分な規模になる。

整備中の三環状道路のうち、表13.6.3の6に示す首都高速中央環状品川線は2013年度に完成する予定である。2020年には、三環状道路が約9割完成する予定で、都内の交通渋滞が緩和されるとともに、通行車両のCO₂排出量が大幅に削減される。

表13.6.3の7に示す首都高速晴海線は、2015年度に完成する予定であり、大会開催時には選手村と各競技会場等を結ぶ重要な輸送ルートの一部となる。首都高速晴海線により移動時間が大幅に改善され、例えば、選手村から夢の島競技場までの所要時間は、現在の15分から約10分に短縮される。

表13.6.3の12に示す環状3号線は、オリンピックスタジアムパークや、競技会場である東京体育館に接続する主要幹線道路である。

表13.6.3の9に示す環状第2号線は、2020年までに完成し、オリンピックスタジアムパーク、選手村、IOCホテル間を結ぶ大動脈で、大会開催時には、オリンピック・レーンも設置することにより、移動時間を大幅に短縮させる。例えば、選手村からオリンピックスタジアムまでの所要時間は、15分短縮し、10分となる。

なお、申請ファイルにおいて、計画されている輸送インフラとして記載していた、海の森地区へのアクセス道路となる、東京臨海道路Ⅱ期(壮大な東京ゲートブリッジを含む)が、既に開通している。これは、計画実行能力の証明であり、計画に沿って着実にインフラ整備が進んでいる。

保証書

保証については、保証ファイルを参照のこと。

13.7 輸送インフラ地図

8.6で作成した地図に表13.6.1~4に記載したインフラを追加した地図B、B1、B2、B3を作成してください。
入国空港が地図に収まらない場合は、その方向と距離を記入してください。

地図 B、B1 ~ B3 参照



表 13.6.1 既存の輸送インフラ(改修工事なし)

輸送インフラの種類 (高速道路、主要幹線道路、郊外鉄道、 地下鉄、中量軌道システム)	距離(km)+ 輸送力(車線数または軌道数)		建設/整備	
	都市内	都市境界から 都市外の会場まで	竣工日	整備完了日
高速道路	270km 2~8車線	94km 4~6車線	路線により異なる	路線により異なる
主要幹線道路	1,305km 2~8車線	10km 4車線	路線により異なる	路線により異なる
郊外鉄道	690km 単線~複々線	193km 単線~複々線	路線により異なる	路線により異なる
地下鉄	287km 複線	-	路線により異なる	路線により異なる
中量軌道システム	75km 複線	-	路線により異なる	路線により異なる

表 13.6.2 既存の輸送インフラ(改修工事あり)

輸送インフラの種類 (高速道路、主要幹線道路、 郊外鉄道、地下鉄、 中量軌道システム)	距離(km)+ 輸送力(車線数または軌道数)		責任組織	建設/整備			財源 (公的/ 民間/ 共同)
	都市内	都市境界から 都市外の会場まで		竣工 (年度)	整備完了 (年度)	費用 (億円)	
1 主要幹線道路	国道14号	拡幅 (1.9km 6車線)	国土交通省	1972	2020 (一部供用)	240	公的
2 主要幹線道路	国道357号	立体化 (2.3km 8車線)	国土交通省	1996	2013	40	公的
3 主要幹線道路	環状第5の1号線	拡幅 (2.3km 4車線)	東京都	2005	2016	390	公的
4 主要幹線道路	環状第6号線	拡幅 (11.0km 4車線)	東京都	2000	2016	100	公的
5 地下鉄	都営地下鉄 大江戸線 勝どき駅	駅拡張 (2面2線)	東京都	2000	2015	100	公的

表 13.6.3 計画されている輸送インフラ

輸送インフラの種類 (高速道路、主要幹線道路、郊外鉄道、 地下鉄、中量軌道システム)	距離(km)+輸送力 (車線数または軌道数)		建設				財源 (公的/ 民間/ 共同)	
	都市内	都市境界 から 都市外の 会場まで	責任組織	着工 (年度)	竣工 (年度)	費用 (億円)		
6 高速道路	首都高速中央 環状品川線	9.4km 4車線	-	首都高速道路(株)、 東京都	2005	2013	2,100	共同
7 高速道路	首都高速晴海線	2.7km 2車線	-	首都高速道路(株)	2001	2015	250	民間
8 主要幹線道路	国道357号	1.9km 6車線	-	国土交通省	2010	2015 (2車線供用)	1,510	公的
9a 主要幹線道路	環状第2号線	3.1km 4車線	-	東京都	2003	2016	1,260	公的
9b 主要幹線道路	環状第2号線	1.1km 6車線	-		2012	2014	24	公的
10 主要幹線道路	補助第314号線	0.7km 4車線	-	東京都	2012	2014	24	公的
11 主要幹線道路	補助第315号線	1.5km 4車線	-	東京都	1997	2016	200	公的
12 主要幹線道路	環状第3号線	1.4km 4車線	-	東京都	1995	2016	110	公的
13 主要幹線道路	放射第5号線	1.3km 4車線	-	東京都	2005	2016	60	公的
14 主要幹線道路	三鷹都市計画道路 3・2・2号	1.0km 4車線	-	東京都	2000	2016	8	公的

表 13.6.4 新設(大会開催のため)の輸送インフラ

輸送インフラの種類 (高速道路、主要幹線道路、郊外鉄道、 地下鉄、中量軌道システム)	距離(km)+輸送力 (車線数または軌道数)		建設				財源 (公的/ 民間/ 共同)
	都市内	都市境界 から 都市外の 会場まで	責任組織	着工 (年度)	竣工 (年度)	費用 (億円)	
該当なし	-	-	-	-	-	-	-

13.7 地図 B - 会場配置及び輸送インフラ地図

ヘリテッジゾーン

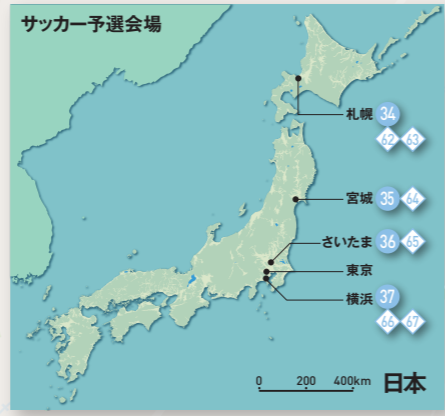
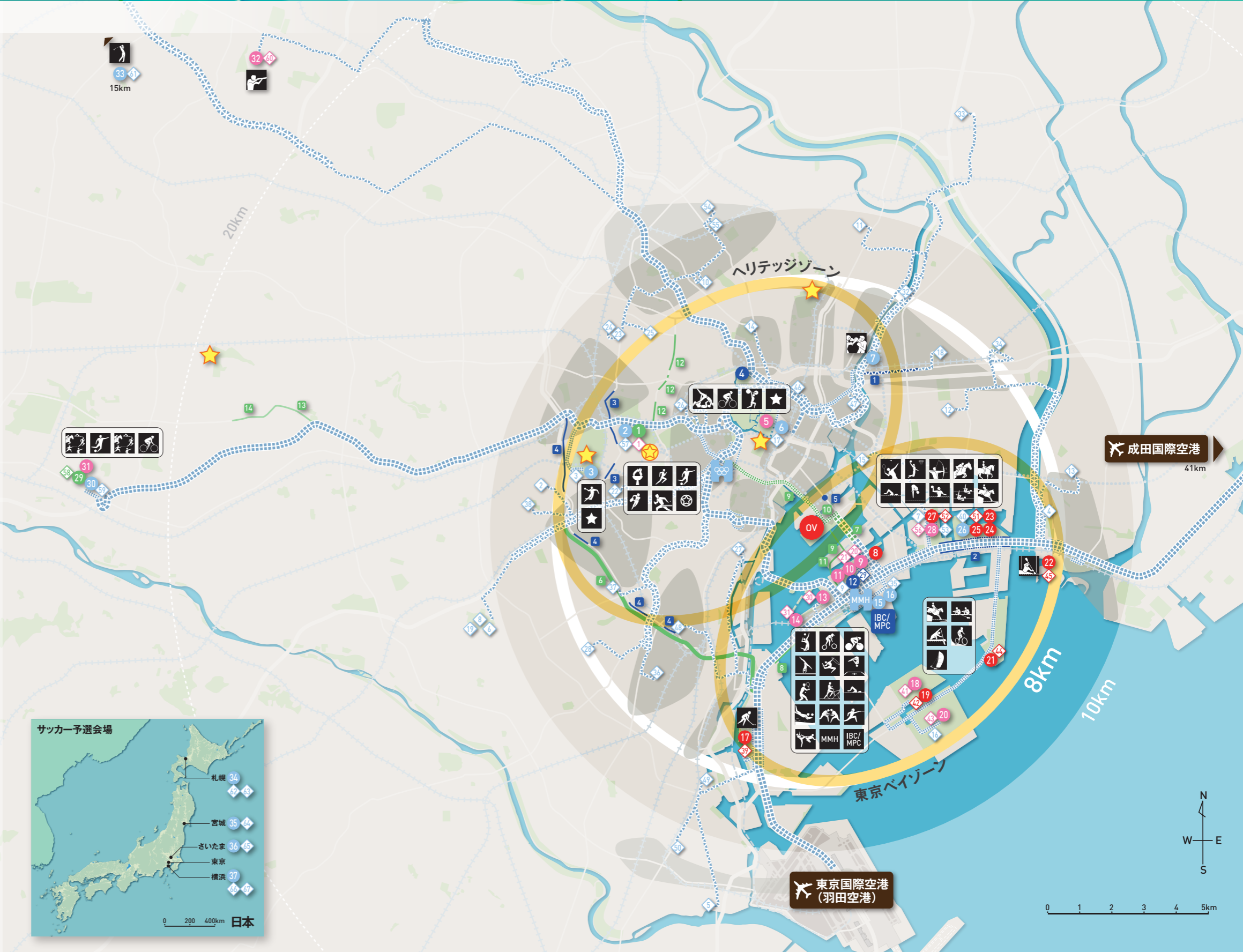
- | | | |
|--------|-----------------------|----------|
| 1 開閉会式 | 3 ハンドボール | 10 11 12 |
| 陸上競技 | 4 柔道 | 14 15 |
| サッカー | 5 自転車競技 (ロードレース スタート) | 16 |
| ラグビー | 6 ウェイトリフティング | 17 |
| 2 卓球 | 7 ボクシング | 18 |

東京ベイゾーン

- | | | |
|--------------------|---------------------|----------|
| 8 バレーボール | 19 ボート | 42 |
| 9 自転車競技 (BMX) | カヌー (スプリント) | 47 |
| 10 自転車競技 (トラックレース) | 20 自転車競技 (マウンテンバイク) | 43 |
| 11 体操 (体操) | 21 セーリング | 44 |
| 体操 (新体操) | 22 カヌー (スラローム) | 45 |
| 体操 (トランポリン) | 23 バドミントン | 46 47 |
| 12 テニス | 24 バスケットボール | 48 49 50 |
| 13 トライアスロン | 25 アーチェリー | 51 |
| 水泳 (マラソン 10km) | 26 馬術 (障害馬術) | 40 |
| 14 ビーチバレーボール | 馬術 (馬場馬術) | 40 |
| 15 レスリング | 馬術 (総合馬術) | 40 41 |
| 16 フェンシング | 27 水泳 (競泳) | 52 53 54 |
| テコンドー | 水泳 (飛込) | 52 53 |
| 17 ホッケー | 水泳 (シンクロノイズドスイミング) | 53 |
| 18 馬術 (総合馬術) | 28 水泳 (水球) | 56 57 |

その他

- | | | |
|-----------------------|---------|-------|
| 29 近代五種 (フェンシング) | 33 ゴルフ | 31 |
| 30 サッカー | 34 サッカー | 52 53 |
| 近代五種 (水泳、馬術、ランニング、射撃) | 35 サッカー | 34 |
| 31 自転車競技 (ロードレース ゴール) | 36 サッカー | 35 |
| 32 射撃 | 37 サッカー | 36 37 |

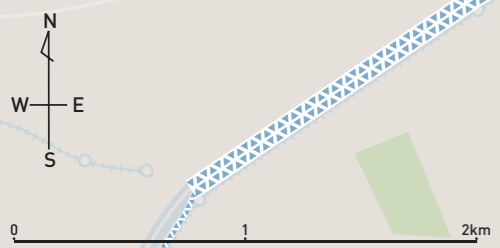
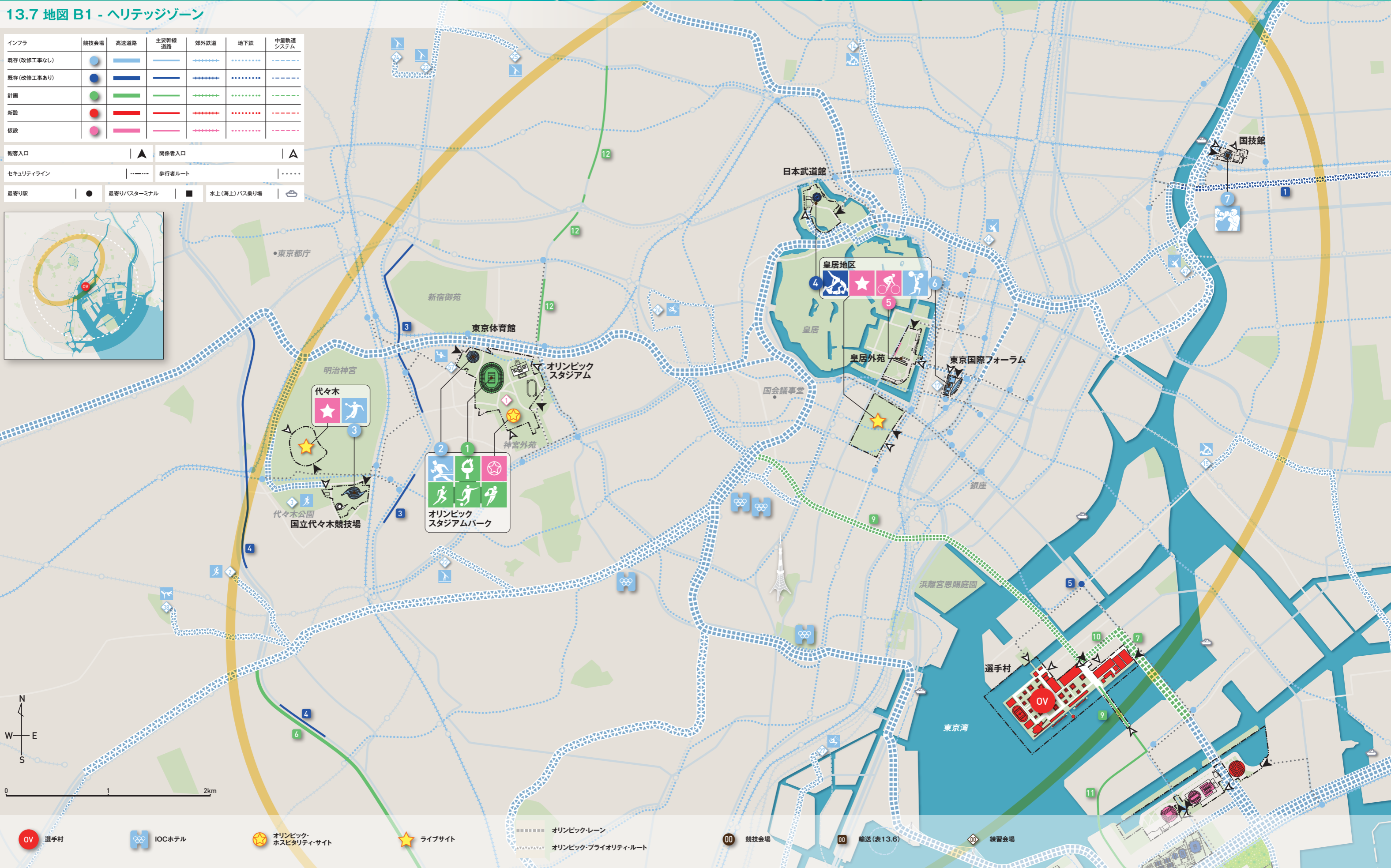
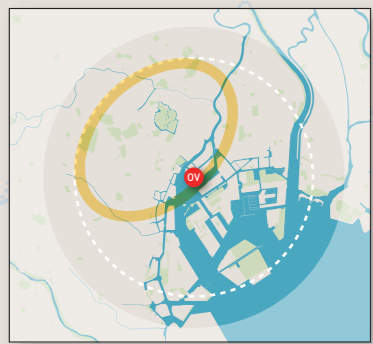


OV 選手村	IOCホテル	オリンピック・ホスピタリティ・サイト	00 競技会場	練習会場	道路	鉄道	カラーコード
MMH 主要メディアホテル	IBC/MPC 国際放送センター/メインプレスセンター	ライブサイト	00 輸送 (表13.6)	ホテルプール	高速道路	郊外鉄道	既存 (改修工事なし)
					主要幹線道路	地下鉄	既存 (改修工事あり)
						中量軌道システム	計画
							新設 (大会開催のため)
							仮設

13.7 地図 B1 - ヘリテッジゾーン

インフラ	競技会場	高速道路	主要幹線道路	郊外鉄道	地下鉄	中量軌道システム
既存(改修工事なし)						
既存(改修工事あり)						
計画						
新設						
仮設						

観客入口		関係者入口	
セキュリティライン		歩行者ルート	
最寄り駅		最寄りバスターミナル	
		水上(海上)バス乗り場	



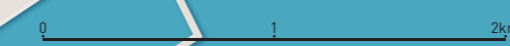
- 選手村
- IOCホテル
- オリンピック・ホスピタリティ・サイト
- ライブサイト
- オリンピック・レーン
- オリンピック・プライオリティ・ルート
- 競技会場
- 輸送(表13.6)
- 練習会場

13.7 地図 B2 - 東京ベイゾーン

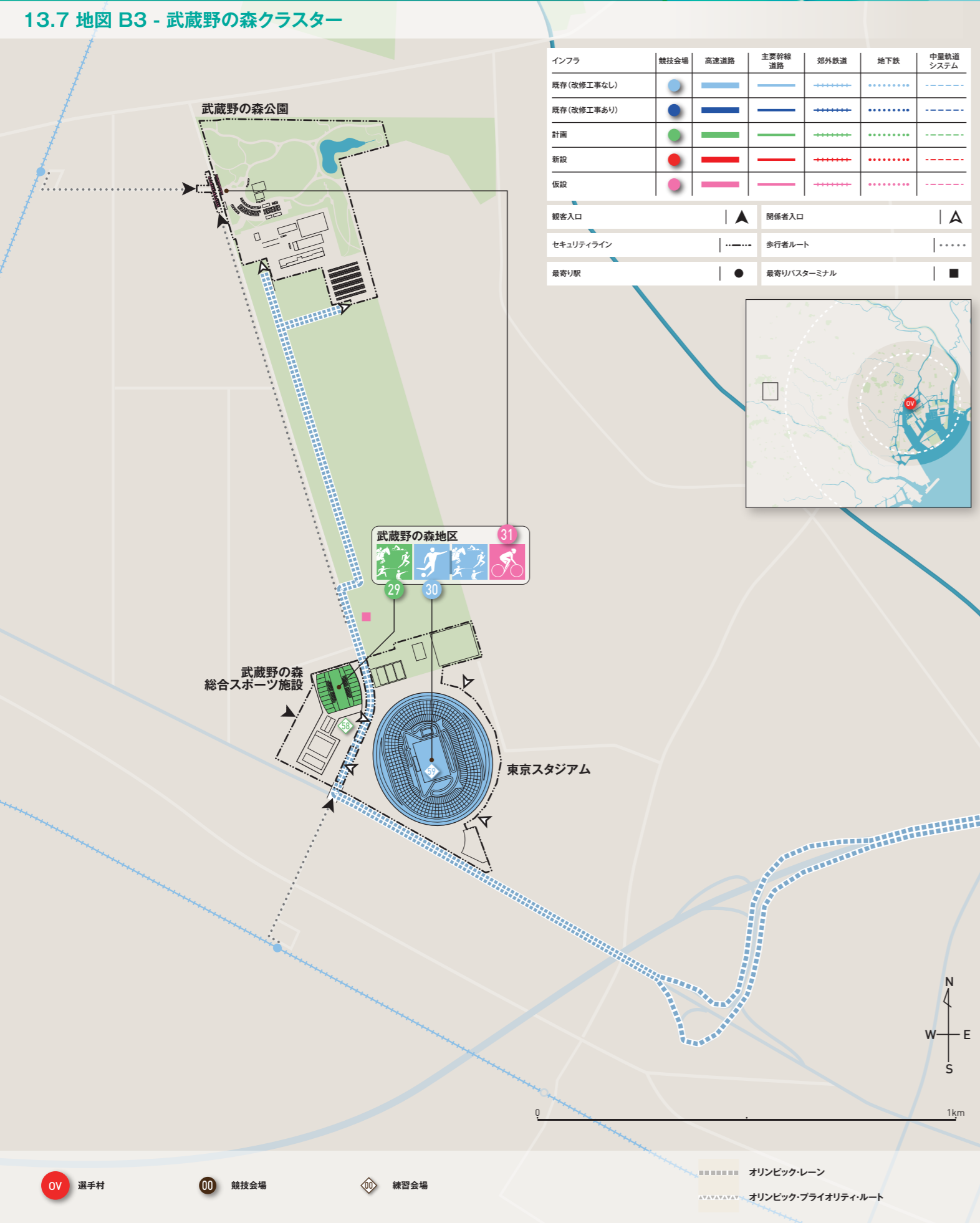


インフラ	競技会場	高速道路	主要幹線道路	郊外鉄道	地下鉄	中量軌道システム
既存(改修工事なし)	●	—	—	+	+	+
既存(改修工事あり)	●	—	—	+	+	+
計画	●	—	—	+	+	+
新設	●	—	—	+	+	+
仮設	●	—	—	+	+	+

観客入口	▲	関係者入口	▲
セキュリティライン	—	歩行者ルート	—
最寄り駅	●	最寄りバスターミナル	■
		水上(海上)バス乗り場	☒



13.7 地図 B3 - 武蔵野の森クラスター



13.8 高速道路と主要幹線道路(2012年及び2020年)

表13.6.1~4と地図B(13.7)を参照しながら、大会期間中に重要な役割を果たす高速道路と主要幹線道路について説明してください。
また、競技会場及び非競技会場までの代替交通手段を説明してください。

充実した道路網

東京は総延長1,575km(高速道路270km、主要幹線道路1,305km)の高密度な道路網を持ち、これらの道路網は大会における効率的な輸送運営に大きく貢献する。

特に首都高速道路は、1964年東京大会を契機に整備が進められたものであり、絶えず継続的に維持修繕が行われ、良好な状態を維持しており、2020年東京大会においても重要な役割を受け持つ。

また、大会期間中には、選手村等から半径8km圏内の交通量の約10%低減を目標として、適切な交通需要管理を行う。このため、市民生活や経済活動に悪影響を与えることなく、選手をはじめとする大会関係者に快適な輸送を提供できる。

高速道路と主要幹線道路

大会期間中に重要な役割を果たす高速道路と主要幹線道路について、主要動線と、その主要動線を利用した場合の距離・所要時間を示すと、下記のとおりである。

- ・選手村 - オリンピックスタジアムパーク- IOCホテル
選手村、オリンピックスタジアムパーク、IOCホテル間の移動には、主に環状2号線が使用される。移動距離と所要時間は、選手村-オリンピックスタジアムが7km、10分で、オリンピックスタジアム-IOCホテルが5km、5分である。
- ・選手村 - 皇居地区
選手村と皇居をとりまく形で形成される皇居地区間の移動には、主に首都高速道路が使われる。移動距離は19kmで、その所要時間は25分である。
- ・選手村 - 夢の島地区/海の森地区
選手村と夢の島地区間の移動には、首都高速道路を経て国道357号を通行するルートが使用される。移動距離は6kmで、その所要時間は10分である。
海の森地区へは、同じく国道357号を経て臨港道路を通行する

ルートが使用される。選手村から海の森地区への移動距離は14kmで、その所要時間は15分である。

- ・選手村 - 武蔵野の森地区
選手村と武蔵野の森地区の移動には、環状2号線・首都高速道路・中央自動車道が使用される。移動距離は27kmで、その所要時間は30分である。
- ・IBC/MPC - 選手村 - オリンピックスタジアムパーク
IBC/MPCと選手村間の移動には、首都高速道路が使用される。移動距離は5km、所要時間は5分である。IBC/MPCとオリンピックスタジアムパーク間の移動距離は13kmで、その所要時間は15分である。

主要ルートと代替ルート

主要ルートとして、首都高速道路を中心にオリンピック・レーン及びオリンピック・プライオリティ・ルートを設置し、全ての競技会場、非競技会場や練習会場をつなげる予定である。詳細は13.19を参照のこと。

また、東京の高密度な道路網を活用し、主要ルートに支障をきたすような不測の事態に対応可能な高速道路・主要幹線道路を代替ルートとして数多く用意する。また、ルート変更等について、迅速に周知可能なカーナビゲーションシステムを全ての大会車両に搭載し、大会関係者の円滑かつ確実に連続的な移動を保証する。

13.9 主要駐車場(2012年及び2020年)

表13.9を使って、競技会場と非競技会場の現時点と大会時に必要となる駐車場(場所と収容台数)を示してください。

大会関係車両用の十分な駐車場

表13.9(CD-ROM参照)は、競技会場及び非競技会場で大関係車両が利用する駐車場を、競技会場に付帯する駐車場と、追加の駐車場に分けて示す。追加の駐車場は、そのほとんどを競技会場及び非競技会場から徒歩約10分以内の場所に設置する。これらの駐車場は、各競技大会クライアントに適用される輸送コードに従って区分され、配置される。

観客用駐車場

基本的に、会場周辺には、観客用の駐車場はない。観客は、鉄道やバスなど公共交通機関を利用するよう誘導する。

東京郊外において高速道路のインターチェンジと鉄道駅が近接している場所に、パーク&ライドのための駐車場を用意する。用意する駐車場の数は10ヶ所、駐車スペースの総数は約13,000台分となる。

13.10 公共交通網(2012年及び2020年)

表13.6.1~4と地図B(13.7)を参照しながら、大会期間中に重要な役割を果たす公共交通網について説明してください。
競技会場及び非競技会場までの代替輸送手段を説明してください。

高密度・大容量の公共交通網

日本は高度な技術基盤に裏打ちされた大規模な鉄道システムを持ち、その安全性・効率性・利便性及び定時運行性は世界最高水準にある。

特に、東京は総延長1,052km、760駅の高密度な鉄道網を持ち、多くの競技会場が位置する都心部では、どこからでも駅へほぼ1.2km

以内でアクセス可能で、世界有数の使いやすい鉄道ネットワークとなっている。また、鉄道は、ラッシュ時に最短2分間隔で運転され、1日当たり約2,570万人の人々が利用している。

2020年東京大会では、これらの公共交通機関を最大限活用し、観客及び大会スタッフを100%公共交通機関により輸送する。また、大会時は、観客等の利便性を考慮し、都営地下鉄大江戸線など主要な公共交通機関を24時間運行する。

全会場の需要は、公共輸送システムの輸送力で十分に対応できる。

大会期間中に重要な役割を果たす公共交通網

・地下鉄

東京には、東京都及び民間事業者を合わせ、13本の地下鉄網が張り巡らされており、営業距離は約287km、駅数は235、1日当たりの輸送人員は833万人である。
地下鉄網を利用すれば、ほとんどの競技会場は容易にアクセスすることができる。特に、大江戸線は、選手村、オリンピックスタジアムパークや国技館など各会場間を移動する際の利便性が高い。選手村の最寄り駅である同路線の勝どき駅では、駅施設の改良がなされ、輸送力と安全性が一層高まる予定である。

・郊外鉄道

東京には、信頼性が高く、昔から利用客が多い、JRと民間事業者を合わせ52本の郊外鉄道網が張り巡らされている。その営業距離は約690km、駅数は427、1日当たり1,689万人の人々を輸送しており、乗客は乗り換えなしで快適に都心部にアクセスすることができる。大会開催時には、成田国際空港へのアクセスに利用される成田スカイアクセス線のほか、各競技会場への移動や、サッカーと近代五種が行われる東京スタジアム、射撃競技が行われる陸上自衛隊朝霞訓練場へのアクセスにも利用される。

・新幹線

東京は、1964年東京大会のレガシーである東海道新幹線をはじめ、6方面へ延びる新幹線の発着の拠点となっており、これらはサッカー競技が開催される横浜国際総合競技場や宮城スタジアムへのアクセスにも活用される。

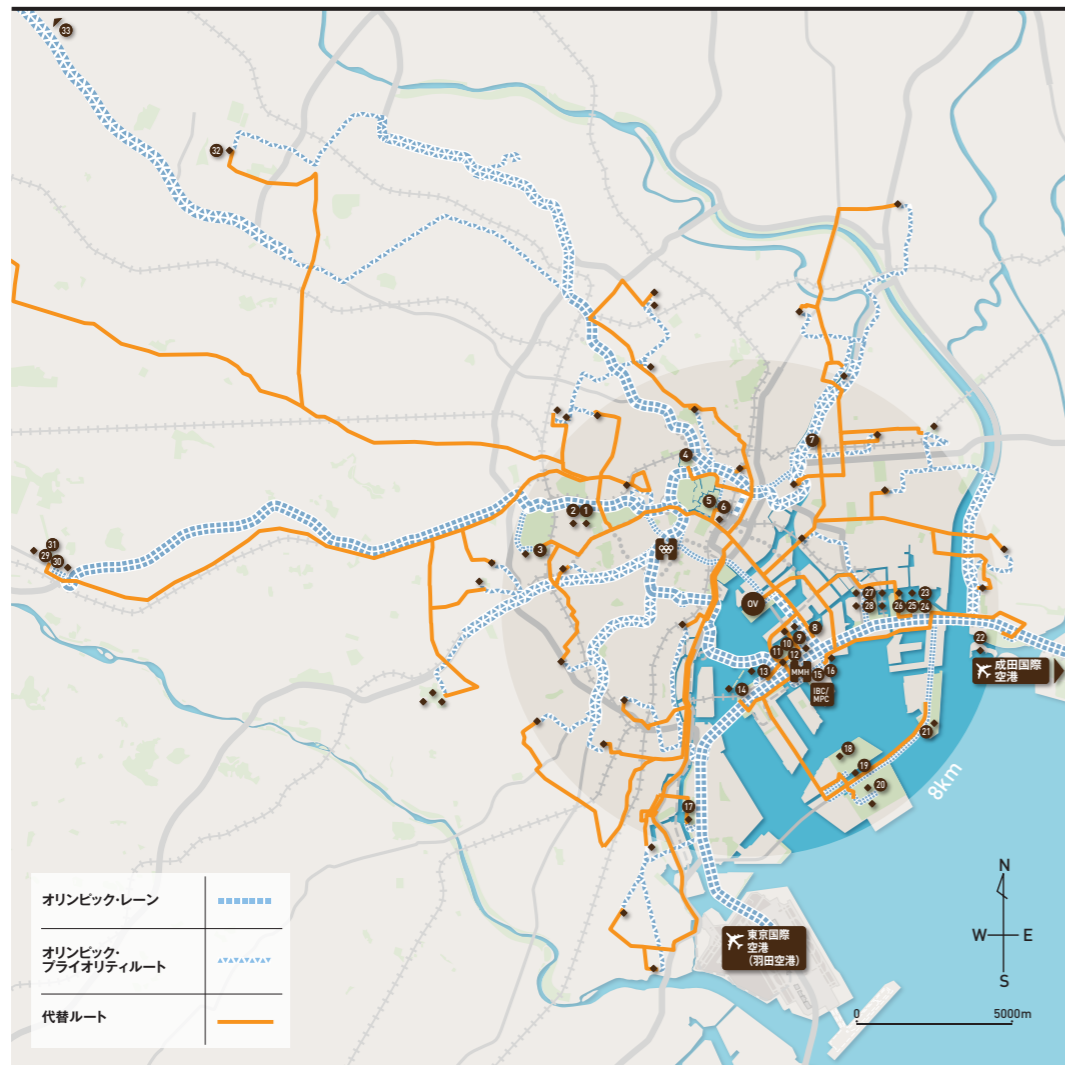
・中量軌道システム

東京には、6本の新交通システムやモノレールなどの中量軌道システムがあり、営業距離は約75km、駅数は98、1日当たりの利用者は51万人である。
大会開催時には、お台場地区の各会場へアクセスする新交通システム・ゆりかもめが、観客及び大会スタッフの移動手段として活躍する。

・バス(シャトルバスを含む)

東京には、東京都及び民間事業者を合わせ、2,545系統のバス路線網があり、その営業距離は約7,023km、1日当たり221万人の人々を輸送している。これらの路線バスは、ハイブリッドバスなど環境に配慮したバスであるとともに、位置やバス停への到着時刻などの情報を提供するバス・ロケーション・システムをWeb及びモバイルで提供している。
大会開催時には、路線バスに加えて、近傍に駅が無い海の森地区や射撃会場には、主要鉄道駅と競技会場を結ぶ効率的かつ快適で、高頻度で運行する急行シャトルバスを配備する。

図 13.8 - 選手村から各競技会場までの主要ルートと代替ルート



代替輸送手段

・複数の郊外鉄道・地下鉄・中量軌道システム・バス

ほぼ全ての競技会場には、複数の郊外鉄道・地下鉄・中量軌道システム・バスの路線が乗り入れており、容易に代替の輸送手段・ルートを確認することが可能である。

また、既に東京では、鉄道における事故や災害発生時など緊急時には、各鉄道・バス事業者間で代替輸送が行われている。このため、オリンピック開催時に何らかの問題が生じた場合にも、不便な状況を最小限に抑えることが可能である。

・タクシー

東京には約52,000台のタクシーが存在し、24時間の輸送サービスを提供している。

・水上(海上)バス

東京では、東京港内や隅田川に水上(海上)バスルートも設定されている。大会時も、川や海の上から景観を楽しみながら会場にアクセスすることができる。補完的な交通手段として活躍する。

アクセシビリティの確保

東京では、あらゆる方々のアクセシビリティを確保するため、駅などのユニバーサルデザイン化を積極的に推進している。例えば、高齢者や車いす使用者の移動を円滑にするための駅の段差解消については、2010年までに、約9割の駅で対応を終えており、2020年までにほぼすべての施設での対応を完了している。

また、鉄道等では、駅の事前情報、路線図、英語などの外国語の表示・音声案内による情報提供は、2020年までに提供できる体制が構築されている。

さらに、多くの鉄道に設置されている「車内情報システム」では、競技結果や東京の観光案内、競技場へのアクセス情報を多言語で提供するなど、移動中でもオリンピックの興奮と、東京での滞在の楽しさを体感できる環境を提供する。

13.11 自動車や鉄道の保有車両数(2012年及び2020年)

表13.11を使って、交通手段や種類を含めた主な交通事業者の保有車両数の情報を示してください。

また、現在と将来において低公害車の割合も示してください。

自動車や鉄道の保有車両数(2012年及び2020年)

十分な保有車両数

表13.11(CD-ROM参照)に示すように、東京の交通事業者は既に約10,000両の郊外鉄道車両、約4,000両の地下鉄車両、約500両の中量軌道システム車両、約9,000台の路線型バスを保有する。

どれも高度な技術を駆使した環境に優しい安全性の高い車両である。

また、表に示した以外にも、選手輸送などに使用される貸切型バスが東京だけで約4,000台、一都三県では約9,800台存在する。

さらに、タクシー車両も東京だけで約52,000台存在し、選手と大会に関するクライアントグループの輸送に供することが可能である。これらの豊富な保有車両及び日本の持つ高度な運行技術ノウハウは、大会の輸送ニーズの達成に大きく貢献する。

利用者への配慮

東京の鉄道やバス等の車両にはすべて空調設備が備えられ、車両及び施設は定期的なメンテナンスや更新が進められており、常に清潔な環境での快適な移動を約束する。

また、アクセシビリティについては、各施設のユニバーサルデザイン化を積極的に進めているところであり、現在においても、バスの約8割にノンステップバスが導入され、鉄道駅の約9割が段差の無い駅に改修済である。2020年東京大会までにすべての都営バスがノンステップ仕様となり、ほぼ全ての鉄道駅が段差のない駅に改修される予定である。

環境への配慮

日本の環境規制及び、これに対応する技術レベルは世界最高水準であり、2020年東京大会の環境への影響の低減に大きく貢献する。

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

バス車両は、2020年にはすべての車両が、国の定める「新短期規制(EUROⅢ~Ⅳ相当)」を満たす車両となるほか、「新長期規制(EUROⅤ相当)」を満たす車両が90%以上を占める見込みである。さらに、2010年には「ポスト新長期規制(EUROⅥ相当)」が導入され、今後、2020年までの間にさらなる優れた改善が進められていく。

加えて、東京では、ハイブリッドバスをはじめとする環境性能・省エネルギー性能の高い車両の導入を進め、この分野で世界有数の先進都市を維持する。

なお、大会関係者に供給する乗用車、バスなどの車両には、電気自動車、燃料電池自動車及びハイブリッド自動車など低公害車又は低燃費車を100%導入する。

保証書

保証については、保証ファイルを参照のこと。

13.12 主要施設と競技会場間の距離と所要時間

表13.12を使って、2012年と大会開催時におけるバスを利用した場合の移動距離(km)と平均所要時間/最大所要時間(分)を示してください。なお、表に記入する時間は5分刻みとしてください。特定の区間について、バスの代替や追加車両ではない別の交通手段を用いる場合は、その情報を表に記入してください。

選手の87%が選手村から20分以内に競技会場へアクセス

2020年東京大会では、東京圏の33の競技会場のうち28会場を選手村から半径8kmのエリア内に配置し、選手にとって最高の移動環境を提供する。

選手村から東京圏の競技会場まで5分以内にアクセスできる選手は11%、10分以内にアクセス可能な選手は72%、20分以内では87%、30分以内では95%にのぼり、競技会場数では、5分以内で5会場、10分以内で19会場、20分以内で24会場、30分以内では28会場にアクセスが可能である。

表 13.12 2012年と2020年の距離及び所要時間(地方サッカー会場)

施設名	年	指定ホテル		
		km	平均時間	最大時間
札幌ドーム	2012	9	15	25
	2020	9	15	25
宮城スタジアム	2012	33	35	35
	2020	33	35	35
埼玉スタジアム	2012	9	20	25
	2020	9	20	25
横浜国際総合競技場	2012	2	<5	<5
	2020	2	<5	<5

表 13.12 2012年と2020年の距離及び所要時間(競技会場)

競技・施設名	年	成田国際空港			東京国際空港(羽田空港)			主要ホテル地区			オリンピック選手村			オリンピック・スタジアム			メディア宿泊施設(有明)			IBC/MPC		
		km	平均時間	最大時間	km	平均時間	最大時間	km	平均時間	最大時間	km	平均時間	最大時間	km	平均時間	最大時間	km	平均時間	最大時間	km	平均時間	最大時間
成田国際空港	2012	-	-	-	77	60	65	78	70	95	70	55	60	81	75	95	66	55	60	66	55	60
	2020	-	-	-	77	55	55	72	55	55	68	50	50	79	65	65	68	50	50	67	50	50
東京国際空港(羽田空港)	2012	77	60	65	-	-	-	20	30	60	16	20	30	24	35	60	13	15	25	13	15	25
	2020	77	55	55	-	-	-	18	20	20	14	15	15	22	25	25	13	10	10	13	10	10
主要ホテル地区	2012	78	70	95	20	30	60	-	-	-	5	15	20	6	10	15	10	25	30	10	25	30
	2020	72	55	55	18	20	20	-	-	-	4	5	5	5	5	5	9	10	10	9	10	10
オリンピック選手村	2012	70	55	60	16	20	30	5	15	20	-	-	-	10	25	35	6	10	15	6	10	15
	2020	68	50	50	14	15	15	4	5	5	-	-	-	7	10	10	5	5	5	5	5	5
オリンピック・スタジアム	2012	81	75	95	24	35	60	6	10	15	10	25	35	-	-	-	15	35	40	15	35	40
	2020	79	65	65	22	25	25	5	5	5	7	10	10	-	-	-	13	15	15	13	15	15
メディア宿泊施設(有明)	2012	66	55	60	13	15	25	10	25	30	6	10	15	15	35	40	-	-	-	<1	<5	<5
	2020	68	50	50	13	10	10	9	10	10	5	5	5	13	15	15	-	-	-	<1	<5	<5
IBC/MPC	2012	66	55	60	13	15	25	10	25	30	6	10	15	15	35	40	<1	<5	<5	-	-	-
	2020	67	50	50	13	10	10	9	10	10	5	5	5	13	15	15	<1	<5	<5	-	-	-
アーチェリー	2012	64	50	55	15	15	20	15	20	30	8	15	15	16	20	35	8	20	25	8	20	25
	2020	64	45	45	15	15	15	10	10	10	6	10	10	17	20	20	6	10	10	5	5	5
陸上競技	2012	81	75	95	24	35	60	6	10	15	10	25	35	-	-	-	15	35	45	15	35	50
	2020	80	65	65	22	25	25	5	5	5	7	10	10	-	-	-	13	15	15	13	15	15
水泳(競泳、飛込、シンクロノイズスイミング)	2012	71	60	70	16	20	30	19	30	40	4	10	10	20	30	45	6	15	15	6	15	15
	2020	71	55	55	15	15	15	12	15	15	8	10	10	17	20	20	4	5	5	4	5	5
水泳(水球)	2012	71	60	70	16	20	30	19	30	40	4	10	10	20	30	45	6	15	15	6	15	15
	2020	71	55	55	15	15	15	12	15	15	8	10	10	17	20	20	4	5	5	4	5	5
水泳(マラソンスイミング)	2012	70	55	70	9	10	20	18	25	40	8	15	20	19	25	40	4	10	10	4	10	10
	2020	70	55	55	10	10	10	11	15	15	7	10	10	16	20	20	5	10	10	6	10	10
バドミントン	2012	64	50	55	15	15	20	15	20	30	8	15	15	16	20	35	8	20	25	8	20	25
	2020	64	45	45	15	15	15	10	10	10	6	10	10	17	20	20	6	10	10	5	5	5
バスケットボール	2012	64	50	55	15	15	20	15	20	30	8	15	15	16	20	35	8	20	25	8	20	25
	2020	64	45	45	15	15	15	10	10	10	6	10	10	17	20	20	6	10	10	5	5	5
ボクシング	2012	84	80	105	27	40	70	9	15	25	22	40	70	10	20	30	19	40	60	19	40	60
	2020	84	70	70	27	30	30	9	15	15	21	25	25	10	15	15	19	25	25	20	25	25
カヌー(スプリント)	2012	72	60	65	23	25	30	22	30	40	16	25	25	24	30	45	15	35	35	15	35	35
	2020	72	55	55	23	25	25	18	20	20	14	15	15	26	30	30	14	15	15	14	15	15
カヌー(スラローム)	2012	60	45	45	19	20	25	18	25	35	12	15	20	19	25	35	12	25	25	12	25	25
	2020	60	45	45	19	15	15	14	15	15	10	10	10	21	25	25	10	10	10	9	10	10
自転車競技(トラック・レース)	2012	67	55	60	12	15	25	9	25	30	4	10	15	14	35	40	2	5	5	2	5	5
	2020	69	50	50	12	10	10	9	10	10	6	5	5	14	15	15	1	<5	<5	2	<5	<5
自転車競技(ロード・レース)スタート	2012	82	75	100	25	35	65	7	15	20	21	35	60	8	15	20	18	35	55	18	35	55
	2020	82	70	70	25	25	25	7	10	10	19	25	25	8	10	10	17	20	20	18	20	20
自転車競技(ロード・レース)ゴール	2012	99	95	130	42	55	90	24	35	45	29	50	65	19	25	35	35	55	85	35	55	85
	2020	99	85	85	42	45	45	25	25	25	27	30	30	20	20	20	34	40	40	35	40	40
自転車競技(マウンテンバイク)	2012	71	55	60	22	25	30	22	30	40	15	20	25	23	30	40	15	30	30	15	30	30
	2020	72	55	55	23	25	25	18	20	20	14	15	15	26	30	30	14	15	15	14	15	15
自転車競技(BMX)	2012	67	55	60	12	15	25	9	25	30	4	10	15	14	35	40	2	5	5	2	5	5
	2020	69	50	50	12	10	10	9	10	10	6	5	5	14	15	15	1	<5	<5	2	<5	<5
馬術(馬場馬術、障害馬術)	2012	64	50	55	15	15	20	15	20	30	8	15	15	16	20	35	8	20	25	8	20	25
	2020	64	45	45	15	15	15	10	10	10	6	10	10	17	20	20	6	10	10	5	5	5

表 13.12 2012年と2020年の距離及び所要時間(競技会場)

競技・施設名	年	成田国際空港			東京国際空港(羽田空港)			主要ホテル地区			オリンピック選手村			オリンピック・スタジアム			メディア宿泊施設(有明)			IBC/MPC		
		km	平均時間	最大時間	km	平均時間	最大時間	km	平均時間	最大時間	km	平均時間	最大時間	km	平均時間	最大時間	km	平均時間	最大時間	km	平均時間	最大時間
馬術(クロスカントリー)	2012	73	60	65	24	30	35	24	30	45	17	25	25	25	30	45	15	30	35	15	30	35
	2020	73	55	55	24	25	25	19	20	20	15	15	15	26	30	30	15	15	15	15	15	15
フェンシング	2012	66	50	60	12	15	25	10	25	30	5	10	15	15	35	40	<1	<5	<5	<1	<5	<5
	2020	69	50	50	12	10	10	9	10	10	6	5	5	14	15	15	<1	<5	<5	<1	<5	<5
サッカー(オリンピック・スタジアム)	2012	81	75	95	24	35	60	6	10	15	10	25	35	-	-	-	15	35	45	15	35	50
	2020	80	65	65	22	25	25	5	5	5	7	10	10	-	-	-	13	15	15	13	15	15
サッカー(東京スタジアム)	2012	99	95	130	42	55	90	24	35	45	29	50	65	19	25	35	35	55	85	35	55	85
	2020	99	85	85	42	45	45	25	25	25	27	30	30	20	20	20	34	40	40	35	40	40
体操	2012	67	55	60	12	15	20	9	25	35	4	10	15	14	35	40	2	5	5	2	5	5
	2020	69	50	50	12	10	10	10	10	10	6	10	10	15	20	20	2	<5	<5	2	<5	<5
ゴルフ	2012	119	120	165	62	80	130	44	55	85	49	70	105	45	55	85	55	75	120	55	75	125
	2020	119	105	105	62	65	65	44	50	50	48	55	55	45	50	50	54	60	60	54	60	60
ハンドボール	2012	84	75	105	27	35	65	9	15	20	13	25	40	4	5	10	19	35	55	20	35	55
	2020	84	70	70	27	30	30	9	10	10	11	15	15	4	5	5	19	20	20	19	20	20
ホッケー	2012	74	60	75	6	10	10	22	30	45	12	20	25	23	30	45	9	20	20	9	20	20
	2020	75	55	55	8	10	10	16	15	15	12	10	10	20	25	25	10	10	10	10	10	10
柔道	2012	79	70	90	22	30	55	4	5	10	17	30	50	5	5	10	14	25	45	14	25	45
	2020	79	65	65	22	20	20	4	5	5	16	20	20	4	5	5	14	15	15	14	15	15
近代五種(フェンシング)	2012	99	95	130	42	60	90	24	35	50	29	50	65	20	25	35	35	55	85	35	55	85
	2020	99	85	85	42	45	45	25	25	25	27	30	30	20	20	20	34	40	40			

13.13 選手村と練習会場間の距離と所要時間

表13.13を使って、大会開催時に選手村から練習会場へバスで移動する際の移動距離(km)と平均所要時間(分)を示してください。なお、表に記入する時間は5分刻みとしてください。

選手の93%が30分以内に練習会場へアクセス

練習会場の約7割を選手村から半径8kmのエリア内に配置し、選手の移動時間を短縮させる。

選手村から練習会場までのアクセス時間は、20分以内では73%、30分以内では93%にのぼる。(表13.13 CD-ROM参照)

13.14 モータリゼーション率

表13.14を使って、2000年、2012年、2020年のモータリゼーション率を示してください。

極めて低い自動車への依存

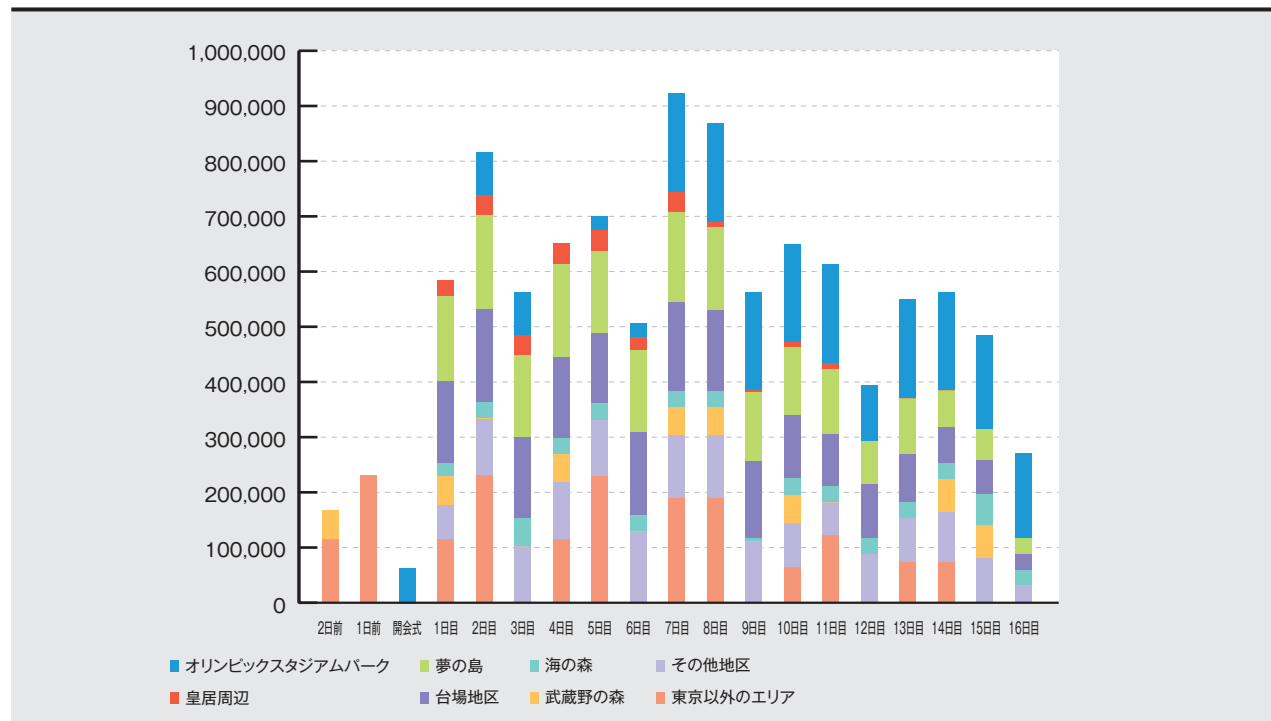
東京の通勤・通学における交通機関分担率に占める自家用車の割合はわずか5%であり、1世帯あたりの自家用車保有台数は0.49台と非常に低い。

また、東京の人口1,000人当たりの自家用車台数を示すモータリゼーション率は、2012年時点において、237という非常に低い数値

表 13.14 モータリゼーション率

モータリゼーション率	東京都			1都3県			全国		
	2000	2012	2020	2000	2012	2020	2000	2012	2020
自動車のモータリゼーション率(1,000人あたりの台数)	263	237	210	330	333	313	404	460	457

図 13.15 オリンピック期間中の日別観客・大会スタッフ輸送需要



であり、2020年には210と、さらに減少する見込みである。

これらの数値はいずれも、東京における鉄道などの公共交通機関の利便性、包括性、品質の高さと、環境負荷の低い交通体系を構築していることを示している。

輸送需要及びクライアントへのサービス

13.15 観客と大会スタッフの輸送需要

表13.15を使って、各会場の1日当たり、及びセッション当たりの観客と大会スタッフの平均/最大人数の見積りを示してください。

観客とスタッフの発地も考慮しながら、増加する交通量に対応するため、どのように輸送システムなどを強化するか説明してください。

観客と大会スタッフの輸送需要予測と対応方策

会場別の観客と大会スタッフ数は表13.15(CD-ROM参照)に示すとおりである。

大会期間中の観客と大会スタッフ数は約1,010万人、1日当たり最大約92万人と予測している。

また、観客及び大会スタッフの出発地については、各種の過去大会の事例にオリンピック・パラリンピック競技大会ならではの要素を加味して検討した結果、観客については、63%は都内の自宅又は宿泊施設から、37%は都外から来場すると予測している。また、大会スタッフは、62%が都内から、38%が都外から来場すると予測している。

2020年東京大会では、観客と大会スタッフの移動需要に100%公共交通機関で対応する予定である。その内訳は78%が鉄道、18%が臨時バス、4%がその他となる予定であり、東京の持つ世界最高水準の鉄道網を最大限に活用し、効率的に観客と大会スタッフの輸送を行う。

なお、東京の鉄道網は、1日あたり約2,570万人の乗客を効率的、便利かつ安全に輸送している。観客と大会スタッフの輸送需要が東京の鉄道網の輸送量(約2,570万人/日)に占める割合はわずかであることに加え、大会期間中は、多くの企業や学校が夏季休暇となり、通常の輸送需要はピーク月の5%減となることなどから、東京は既に十分な輸送力を持つことが分かる。

但し、東京ベイゾーンやオリンピックスタジアムパーク周辺など大会輸送需要が特に集中するエリアや、ライブサイトなど深夜や早朝に輸送需要が発生するエリアにおいては、観客と大会スタッフ双方の輸送需要を踏まえ、鉄道など公共交通機関の運行本数の増強や24時間運転、臨時のシャトルバスの運行などを行う。

詳細な需給分析によると、競技会場とクラスターの大多数が、一つ以上の駅と路線を利用できるため、90分以内に余裕をもって競技会場から全員を退出させることが可能である。

13.16 輸送サービス

「NOC:選手及び役員」「IF:技術役員」「メディア関係者」「IOC」「マーケティング・パートナー」「観客」「スタッフ」について、それぞれどのような輸送を行うのか説明してください。

クライアント共通の輸送サービス

各クライアントへ提供するサービスのうち、共通事項は下記のとおりである。

- ・オリンピック・レーン及びオリンピック・プライオリティ・ルート、発着場、車両管理スペースの適切な配置による移動時間の最小化と円滑で安全な移動の実現
- ・各クライアントとその携行手荷物、競技用器具及び機材等のニーズに応じた先行又は同時輸送とサイズの大きい用器具等を輸送する特別なサービスの提供
- ・選手村やIBC/MPCなど主要施設への多言語対応の専用輸送デスク、24時間体制の電話やインターネットヘルプラインの設置による各クライアントの的確な誘導
- ・不測の事態やスケジュール変更等に備えた十分な予備車両の確保による輸送システム全体の信頼性の確保
- ・熟練した有能な運転手の採用等による信頼性の高い高品質な輸送サービスの提供
- ・カーナビゲーションシステム、ETCなどの最新のITS機器を全車両に搭載することによる効率的な輸送システムの運営
- ・低公害車又は低燃費車を100%導入することによる環境負荷の低い輸送サービスの実現
- ・すべてのクライアントへの公共交通機関無料利用サービスの提供
- ・各クライアントのニーズを十分踏まえ、綿密に調整された輸送システムやT1~T3輸送等の確実な提供

クライアント別の輸送サービス

全てのクライアントに最適な輸送サービスを提供する。東京大会は、あらゆるクライアントに対して、利便性、快適性、安全性、定時に優れている点を印象付ける。運行サービスは専用輸送システムに基づき、クライアント別に提供されるため、最大限の効率と柔軟な対応が可能となる。

各クライアント別の優先度と特性に応じて提供するサービスの主な点を下記に示す。

・NOC:選手・チーム役員

選手・チーム役員には、空港、選手村、各会場等を結ぶバスやバンによる定時輸送サービスを提供する。運行スケジュールは競技・練習スケジュールの変更に応じて柔軟に対応できる体制を整えるとともに、チーム競技については、そのニーズを踏まえた専用バスなどを提供する。また、出場競技以外の競技などを観戦するための定時輸送サービスを提供する。選手等は最も重要性の高いクライアントであり、迅速性、安全性、確実性などの面で最も高い水準の輸送サービスを最大限提供する。

・IF:技術役員

IFには、空港、宿泊施設、各会場等を結ぶバスやバンによる定時輸送サービスを提供する。IF輸送は競技に直接の影響を与えるため、特に確実性の高い輸送サービスを提供し、柔軟な対応を可能とする。

・メディア関係者

メディアには、IBC/MPCを主要ハブとし、メディアホテル、選手村及び各競技会場等のそれぞれの目的地に向かう、ハブ&スポーク方式により運行する専用の輸送システムを提供する。

IBC/MPCとメディアホテルの間には専用シャトルバスを24時間運行し、会場へ2~3時間前に到着可能な運行スケジュールを組むなど、メディア輸送の特殊な需要に的確に対応する。また、その補完のため、サブトランスポートハブを地理的に利便性のある場所に設置する。

また、オリンピック放送機構に対しても別途、専用の輸送サービスを提供する。

・IOC

IOCメンバーなどには、必要に応じてT1~T3の輸送権利を提供する。T1の場合は1人の関係者へ専用車両と運転手を、T2の場合は複数名に1台もしくは複数の車両や運転手を提供し、24時間体制のサービスを提供する。T3の場合は、コールセンターの設置や専用乗り場を設けるなどして、需要に応じて一般車両やミニバンを自由に利用することができる環境を24時間体制で提供する。

・マーケティング・パートナー

マーケティング・パートナーには、専用のバスプログラムを導入し、大会組織委員会がマーケティング・パートナーにバス会社等を紹介して、マーケティング・パートナーがそれを運営する。大会組織委員会は、上記以外にも会場周辺の専用乗降ゾーンや中継基地、適宜駐車場も提供し、その実施を確実にサポートする。

・観客

観客は、東京の持つ鉄道やバスなどの公共輸送機関によって輸送する。また、公共交通機関の運行は、チケット利用時に得られる観客の出発地や希望する輸送手段等の情報を踏まえて的確に運営し、最適な輸送サービスの提供を実現する。

・スタッフ

大会スタッフは、鉄道やバスなどで構成される無料公共輸送システムにより輸送する。また、競技スケジュールに応じて臨時の鉄道やバスを運行するなど、早朝や深夜など幅広い時間帯に輸送需要があることを踏まえた対応を行う。

13.17 観客輸送方針

チケットを持っている観客がイベント当日に公共交通を利用するときに受けられる料金割引や無料輸送などの特典及びその範囲を説明してください。

駐車のを一定範囲内に収めるために予定している競技会場周辺の駐車規制について説明してください。

チケットの統合と公共交通機関利用の無料化

現在、東京では非接触型のIC共通乗車カードが1枚あれば、都内のあらゆる鉄道やバスを利用できるシステムが整えられている。

2020年東京大会では、例えばこのICカードと観戦チケットの統合や磁気カードなどの利用により、1枚のチケットで競技観戦と都内の公共交通機関を利用可能とする。

また、対象とする範囲は、都内競技会場を中心としたエリアにおいて円滑に移動できるように進めていく。

会場周辺における駐車抑制

会場周辺における駐車抑制については、事前の交通対策の広報や、警察による交通規制及び違法駐車取締り等を実施する。

また、車で来場希望の観客には、パーク&ライドを提供する。観客は、東京郊外に設置する専用駐車場で無料の公共交通機関に乗り換え、各競技会場にアクセスする。チケット購入時には、パーク&ライドの利用も一括予約できる体制を整えるなど、観客にとって利便性の高いシステムを構築する。

輸送運営

13.18 運営目標

大会期間中における交通の管理・運営に関する主要目標を列挙してください。

また、運営上、どのような固有の制約があり、大規模な交通事故、予測しない需要ピーク、イベントの日程変更、悪天候などの事態が生じた場合、どのような緊急時対策を実施するか説明してください。

運営上の主要目標

2020年東京大会における輸送運営上の主要目標については、以下のとおりである。

- ・大会に関係するすべてのクライアントグループに対し、専用の輸送システムを構築し、高水準の輸送サービスを提供する。
- ・観客に対しては、広域に敷設された世界でも有数の公共輸送システムである鉄道、地下鉄、バスなどの公共交通機関の活用により、円滑な輸送を行う。
- ・官民の関係機関の連携により、利用者に配慮した代替案を作成し、都市生活への影響の最小化を図る。

・大会関係者

2020年東京大会における移動が、すべての大会関係者にとって、忘れられない、すばらしい体験となることを目指し、以下のことを実施する。

- ・各クライアントグループ専用の輸送サービスの提供と個別のニーズへの柔軟な対応
- ・コンパクトな会場配置に基づく、快適な輸送環境の提供

- ・オリンピック・レーンや複数の代替ルートの設定、ITSの活用等による安全性と定時性の確保
- ・大会スタッフに対する公共交通手段の無料提供

・観客

観客については、以下のことを実施することにより、公共交通機関の利用を促進する。

- ・会場での大会関係車両以外の駐車禁止
- ・チケット保有者に対する競技観戦当日の公共交通機関の無料化
- ・都営地下鉄大江戸線など主要公共交通機関の24時間運行
- ・自動車利用を抑制するためのパーク&ライドの実施
- ・高齢者や障害者の特別な需要への対応

大会輸送計画の構築

2020年東京大会における固有の制約は、活発な日常生活が営まれる大都市の中心でオリンピック競技大会を開催する結果、一般の輸送活動と大会輸送需要を高いレベルで調和させる必要があることと認識している。

東京は、この制約に対応するため、高密度の輸送インフラを活用した下記のような広域的な交通マネジメントを実施し、大会輸送の円滑な運行を確保する。

- ・モデリング調査の実施による大会関連輸送交通需要の正確な把握と計画設計
- ・通過交通車両の迂回措置
- ・公共輸送機関の利用促進
- ・政府機関、警察及び関連事業者と連携した包括的なキャンペーン、広報戦略
- ・東京都及び政府関係機関による、企業に対する夏季休暇、業務時間等の調整要請

また、大規模な交通事故、イベントの日程変更、悪天候などの緊急事態への対応策については、オリンピック輸送センターが、代替ルートの設定等を迅速に決定し、関係機関との連携により、適切に対応する。

さらに、東京の各鉄道及びバス事業者は、日常的な対応として、事故等の不測の事態が発生した場合における代替輸送を相互に行っており、大会開催期間中も適切に対応が行われる。

13.19 大会関係者のための輸送施策

通常の交通規制に加えて大会関係者の輸送について、オリンピック・レーンの導入など、移動時間の正確性と信頼性を促進するために計画している対策を説明してください。

オリンピック・レーン等の設定

すべての競技会場や練習会場、オリンピック主要施設及び空港等は、慎重に設定されたオリンピック・レーン及びオリンピック・プライオリティ・ルートにより接続される。原則としてオリンピック・レーンは、選手村と競技会場、主要施設及び空港とを結ぶ路線に設定され、オリンピック・プライオリティ・ルートは、選手村と練習会場とを結ぶ路線に設定される。

・オリンピック・レーン：約317km

指定された大会関係車両が専用使用する車線
このうち、約150kmについては、選手村と成田国際空港及び武蔵野の森地区を結ぶために設定された路線である。

・オリンピック・プライオリティ・ルート：約290km

指定された大会関係車両が優先的に走行可能な道路

設置予定位置は、地図B、B1、B2、B3に示すとおりであり、確実な移動が可能である首都高速道路を中心に設置する。

交通管制の実施

大会開催時には、警視庁交通管制センターがオリンピック輸送センターと連携して半径8km圏内外の交通流等を制御し、各輸送システムの定時性・信頼性を確保する。

具体的には、オリンピック輸送センターに集積した選手の移動状況や道路の渋滞情報など大会輸送に関わる情報提供を基に、警視庁交通管制センターが必要に応じて、信号の制御などの交通管制により交通流量等を調整する。

また、公共車両優先システム(PTPS)を用いて、バス等の優先走行を確保する。

交通需要の管理

大会開催時における大会関係車両の定時運行の確保と一般の市民生活や経済活動への影響を最小限とするため、関係機関と連携し、交通量約10%の低減を目標に一般車両の都心部への流入を抑制する以下の交通需要マネジメントを実施する。

- ・広報キャンペーンを通じた、代替ルートの利用の奨励
- ・公共交通機関の積極利用の呼び掛け
- ・企業の夏季休暇時期及び業務時間の調整
- ・企業への納品時間の変更要請
- ・市民への需要抑制の協力依頼等の実施

保証書

保証については、保証ファイルを参照のこと。

13.20 輸送スタッフ数

オリンピック競技大会開催期間中、大会関連の輸送部門を機能させるには何名のスタッフ(有給スタッフ、ボランティア、契約スタッフ)が必要か説明してください。

スタッフの数

輸送スタッフ数は、統括運営業務を行うオリンピック輸送センターが約200人、同センターが管理運営する現場スタッフは約18,000人(有給スタッフ:1,000人、ボランティア:13,000人、契約スタッフ:4,000人)を予定している。

スタッフの採用

オリンピック輸送センターにおいて、大会輸送計画を策定し、管理運営するスタッフには、過去のオリンピック競技大会等の主要スポーツイベント等に関わった経験豊かな人材を中心に、スタッフとして採用する。

T1～T3の関係者用車両の運転手は、東京の交通システム及び地理に精通し、高い運転技術を持つバスやタクシーの運転経験者を中心にボランティアとして採用し、選手やIF、メディア輸送に従事するバスの運転手には、バス会社の従業員等を契約スタッフとして採用する。

観客誘導や駐車場案内にも、ボランティアを最大限活用する。日本においては第18回長野オリンピック冬季競技大会や2002FIFAワールドカップ™、世界陸上2007大阪大会等の経験により、現在ではボランティア文化が定着しており、必要な人員数を確保することは十分可能である。

13.21 訓練とテスト

大会前に輸送スタッフの訓練と輸送関連設備のテストを実施するにあたっての基本的な考え方を説明してください。

スタッフの訓練

スタッフの訓練は十分な時間を確保し、得られる知見を輸送実施計画に取り込むため、大会開催の18ヶ月前から、基幹的なスタッフを中心にした概括的な訓練を開始する。

大会開催の6ヶ月前からは、鉄道会社など関係機関やボランティア等を含む多くの輸送スタッフが参加する集中的な訓練を開始し、十分な時間と資源を投入して、大会開催まで、一般訓練、会場訓練、職務別訓練と段階的に進め、会場での具体的な輸送の動き、職務の詳細な遂行手順までをカリキュラムに組み込むとともに語学研修も実施する。

特に、運転手に対する訓練は詳細な計画に基づき実施する。大会輸送サービスの基本知識・原則はもちろん、多言語によるコミュニケーション及びプロトコール研修、実際の輸送ルートを走行する訓練も実施する。

すべての訓練には、緊急事案発生時の対応も含まれており、大会時の突発事案にすべてのスタッフが対応できるように体制を整える。

輸送関連施設のテスト

大会開催までにプレ大会を実施し、移動時間、運行日程、乗降を主眼に置いたテストにより、以下の項目について検証する。

・オリンピック運営

会場別のコーチ・バス等の車両発着場及び駐車場運営、運転手及び車両、予備車両の手配手順の確認を中心とした訓練を実施する。また、バスの車両数と主要発着場のスケジューリングも実技またはシミュレーションにより検証し、最後に車両運行テストを行い、輸送経路、予約、会場での乗降等を確認する。

・公共交通機関との連絡調整

地下鉄やバスを管轄する公共交通機関との連携を図り、会場からの主な最寄り駅や会場と駅を往復する場合のアクセス方法等を検証する。

・指揮統制

輸送スタッフの運営管理及び緊急事案発生対応訓練、警察との連携等の訓練

プレ大会によって明らかにされた問題を具体的に検証し、施設及び運用上必要な改善策を実施する。その後、改善策によるテストを繰り返し実施することで、2020年東京大会の実施に際して、運営効率を最大限に活かす施設及び輸送システムを整える。

大会開催時の交通運営と情報通信

13.22 大会期間中の交通運営体制
大会期間中に交通及び輸送センターはどの機関の下で運営されますか。また、輸送部門とセキュリティ部門との間ではどのような連携を計画していますか。

東京における交通の運営管理体制

東京の鉄道やバスなど公共交通機関については、国土交通省の包括的な監督の下、各運営会社が管理を行っている。これらの運営会社は各社ごとに運行管理センター等を設置し、定時運行と安全確保及び非常時の対応等を行っている。

一方、東京都内の交通管制については、警視庁交通管制センターが統括管理をしている。本センターは、都内や近県の主要幹線道路における、交通情報を24時間、リアルタイムで収集し、都内に設置されている信号機をコンピューターにより最適に制御するとともに、ドライバー等へ交通渋滞や交通事故等による交通規制情報を提供するなどして、道路交通流の調整・誘導を行っている。

また、首都高速道路をはじめとする高速道路網については、各高速道路会社の交通管制システムによって管理されている。各高速道路会社は、警視庁交通管制センターとの連携の下、ドライバーへリアルタイムに渋滞、図形経路案内、所要時間などの詳細な道路交通情報を各種情報板から提供するとともに、CCTV (closed circuit television) 等により事故などの異常事象を検知し、警察と連携して緊急事態に対処している。

大会開催時の輸送センター

大会開催時には大会組織委員会内に設置されるオリンピック輸送センターが、国土交通省や警視庁などと連携して大会輸送全般に関する運営を行う。同センターは、道路交通情報を警視庁交通管制センターから、道路情報を国土交通省等から、鉄道、空港、バスの運行情報等を各事業者から集約し、関係機関に対し、迅速に考えられる対応策を提供するなど総合的な指示・調整業務を行うとともに、実施内容の結果報告を受ける。このようにして、オリンピック輸送センターは、大会開催時における各大会輸送システムの円滑な運営と一般交通への影響の最小化を実現する。

保証書

保証については、保証ファイルを参照のこと。

輸送部門とセキュリティ部門の連携

オリンピック輸送センターは、大会組織委員会セキュリティ対策本部と計画段階から密接に連携し、情報の共有化を図るとともに、相互の計画立案に関与する。

大会開催時において、オリンピック輸送センターは警視庁や大会組織委員会セキュリティ対策本部と相互に連携・協力し、選手等大会関係者の移動時の安全対策、競技会場と非競技会場間のアクセスコントロールやセキュリティチェックなどの輸送インフラの警備を行い、安全で確実な輸送運営を図る。

また、大規模な交通事故等緊急事態発生時は、オリンピック輸送センターへ一元的に集まる大会関連輸送情報を最大限に活用し、警視庁や、大会組織委員会セキュリティ対策本部と密接に連携して対応する。

13.23 情報と通信

天候条件、遅延、事故、迂回路、特殊なセキュリティ状況などを考慮しながら、交通を管理し、制御するための情報技術と通信技術について説明してください。
大会開催時の交通・輸送情報を観客と一般市民にどのように伝える予定か説明してください。

東京は長年、世界に先駆けて最新の交通管理技術及び通信技術の導入を進めてきた。

最先端の高度道路交通システム (ITS) の導入

東京では、最先端の情報通信技術を駆使したITSにより、交通管理の効率化や道路交通の安全性、効率性、快適性の向上を実現しており、これらの技術は常に改善され続けている。大会時においても、これらの技術基盤を最大限に活用して効率的に輸送システムの運営を行う。

ITSのうち、車両機能面においては、下記の機能から構成されるカーナビゲーションシステムが中心的な役割を果たす。

・道路交通情報通信システム (VICS)

VICSは、カーナビゲーションシステムの画面上に道路の渋滞などの状況を踏まえた最適な走行ルートを表示するシステムであり、日本においては既に約3,400万台の車に搭載されるなど広く普及しているシステムである。2020年東京大会においては、最新鋭のサービスを利用可能なカーナビゲーションシステムを全車両に搭載し、安心して信頼性の高い関係者への輸送サービスを提供する。

・自動料金収受システム (ETC)

ETCは、料金所に停車することなく、自動的に料金を収受するシステムであり、東京(首都高速道路)における利用率は既に約9割に達している。2020年東京大会においては全大会関係車両に搭載し、円滑な大会関係者の移動を実現する。

一方、交通管制面では、下記の機能から構成され、警察が推進する新交通管理システム (UTMS) が中心的な役割を果たす。

・高度交通管制システム (ITCS)

車両感知器等から収集した交通情報を基に、最適な信号制御等を行うシステムであり、物流の効率化、大量公共交通機関の利用促進など円滑で安全な交通輸送を実現する。

・交通情報提供システム (AMIS)

都内の道路に設置している光ビーコン、交通情報収集カメラなどを、2020年までに増設し、収集する交通情報をさらに高密度化・高性能化し、ドライバーに対して、渋滞、交通規制、目的地までの旅行時間などの交通情報を、光ビーコンや情報板等を通じてリアルタイムに提供する。

・公共車両優先システム (PTPS)

信号制御などにより、バスなどの公共車両の優先的通行を実施し、定時性を確保するシステムであり、バスなどの運行状況を把握しつつ、一般道路交通の流れと、公共車両を適切に管理することにより、円滑な輸送を実現する。

・車両運行管理システム (MOCS)

第18回長野オリンピック冬季競技大会においても活用された物流の効率化を図るシステムであり、大会時においても活用される。

観客及び一般市民への輸送情報の提供

オリンピック輸送センターは、大会期間中の交通手段の周知によって、公共交通機関の利用促進を図るため、大会開催の1年前から、パンフレット、新聞、テレビ、インターネット等を通じた広報活動を開始する。さらに、6ヶ月前からは集中的なキャンペーンを行う。大会に伴う交通により影響を受ける地域住民には代替交通手段について役立つ情報を提供し影響を最小限に抑える。

また、大会開催期間中は、オリンピック輸送センターが警視庁交通管制センター、鉄道事業者等と連携してカーナビゲーションシステムや鉄道の車内情報システム等を通じて様々な交通情報を提供する。