

## 8.1.14 安全

## (1) 調査事項

調査事項は、表 8.1.14-1(1) 及び(2)に示すとおりである。

表 8.1.14-1(1) 調査事項(東京 2020 大会の開催中)

区 分	調査事項
予測した事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動の安全のためのバリアフリー化の状況</li> <li>・大会運営に係る電力供給の安定度</li> </ul>
予測条件の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京 2020 大会の運営計画等</li> </ul>
ミティゲーションの実施状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京 2020 大会の全競技会場の会場施設内及び会場敷地内の屋外通路については、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」(平成 29 年 3 月 組織委員会)に基づき、IPC ガイドや国内法令等の基準や仕様を満足するバリアフリー化を図る。</li> <li>・東京都では、障害の有無にかかわらず全ての人々にとって利用しやすい施設となるよう、アクセシビリティの確保に向けて、設計段階で、障害のある方や学識経験者等から意見を聴取する「アクセシビリティ・ワークショップ」を設置し、ワークショップで聴取した意見や要望は、可能な限り実施設計に反映している。</li> <li>・競技会場内では、日本語・英語・ピクトグラムによる設備等を表示するほか、点字サインや触知地図の設置、音声を多言語及び文字で表示する技術を使った案内の導入等を検討している。また、大規模な競技会場では、アクセシビリティに配慮が必要な方の会場内の移動をサポートする車両を準備する予定である。</li> <li>・公共交通機関から会場までのラストマイル<sup>1</sup>については、現況の歩行者交通量や大会開催中の観客数を踏まえ、歩行者のサービス水準を確保するために適切な幅員のある歩道とするなど、観客に安全な経路を設定している。また、徒歩でのアクセスが困難な一部の競技会場については、シャトルバスによる観客輸送を行う。</li> <li>・ラストマイルには、混雑時にも車椅子利用者や高齢者が円滑に移動できるように「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」に基づく仕様を満足するルート<sup>2</sup>をアクセシブルルート<sup>2</sup>として設定した。また、競技会場のセキュリティチェックでは、車椅子利用者の専用出入口を設置する。</li> <li>・ラストマイルのハード整備による対応が困難な場合は、アクセシブルシャトル(仮称)の運行、必要に応じた視覚障害者誘導用ブロック等の仮設整備、サインや人員による適切なルート等の案内・誘導、事前の情報提供などについて、検討・調整を進めていく。</li> <li>・ラストマイルでは、観客が迷うことなく競技会場を目指すことができるよう、組織委員会が施設管理者及び交通管理者と必要な手続きを行い、鉄道駅等から会場までの案内の連続性に配慮した仮設のサインを設置する計画である。</li> <li>・東京都では、テストイベントを活用したラストマイルのアクセシビリティを検証し、検証結果を踏まえ、車椅子利用者、視覚障害者、聴覚障害者に対する新たな対策を図っていく計画である。</li> <li>・アクセシブルルートとなる公共交通機関の施設(駅等の構内)についても所有者・管理者等に対し、それぞれの計画に基づき、ガイドラインに即した施設建設・改修工事を実施するよう依頼した。</li> <li>・観客に対するアクセシブルルートの周知については、ホームページや広報誌等、様々な媒体を活用して情報を提供する。情報提供に当たっては、視覚・聴覚障害者も含めた多様な観客等に必要な情報が届くよう、情報表示やアナウンス等についてもアクセシビリティを確保する。</li> <li>・大会開催中は、「大会関係者向け 携帯用 アクセシビリティサポート・ハンドブック (Ver. 1)」を活用し、大会スタッフ・ボランティア等によるサポートを実施する。</li> <li>・大会ボランティアについては、研修において車いす利用者や視覚障害者のサポート方法等の情報を提供しているほか、会場におけるアクセシビリティトレーニングを実施する。また、ドライバー、案内・誘導スタッフ等の輸送スタッフについては、乗降のサポート方法等の研修を大会前に実施する。</li> </ul>

<sup>1</sup> 観客が大会期間中、観客利用想定駅から競技会場まで入退場する経路(シャトルバスの停留所等を設置する場合には、観客利用想定駅・競技会場と停留所等との間の経路も含む)

<sup>2</sup> 様々な障害を抱えた方や車いすをご使用の方などがスムーズに会場へアクセス出来るように、組織委員会が定めたルート

表 8.1.14-1(2) 調査事項(東京 2020 大会の開催中)

区 分	調査事項
ミティゲーションの実施状況(つづき)	・大会開催中を通じて競技会場、選手村及びIBC/MPCに効率的で安定したエネルギー供給を実施するため、大会開催中の一時的なエネルギー需要とクライアントへのサービスレベルに応じたエネルギー(電力及びガス)を供給するために必要な設備等を設置し、仮設電源システムを導入する。また、各競技会場等では、大会期間中のエネルギー供給態勢の一環として無停電電源装置(UPS)の稼働を行う。

## (2) 調査地域

調査地域は、全競技会場等の範囲とした。

## (3) 調査手法

調査手法は、表 8.1.14-2 に示すとおりである。

表 8.1.14-2 調査手法(東京 2020 大会の開催中)

調査事項	移動の安全のためのバリアフリー化の状況 大会運営に係る電力供給の安定度	
調査時点	開催中のほか、開催準備期間中の適宜とした。	
調査期間	予測した事項	開催中とした。
	予測条件の状況	開催中のほか、開催準備期間中とした。
	ミティゲーションの実施状況	開催中のほか、開催準備期間中とした。
調査地点	予測した事項	全競技会場等の範囲とした。
	予測条件の状況	全競技会場等の範囲とした。
	ミティゲーションの実施状況	全競技会場等の範囲とした。
調査手法	予測した事項	現地調査(写真撮影等)及び「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会 開催結果報告」(令和3年12月 東京都オリンピック・パラリンピック準備局)等の関連資料の整理による方法とした。
	予測条件の状況	現地調査(写真撮影等)及び「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」(平成29年3月 組織委員会)等の関連資料の整理による方法とした。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び「東京2020大会振り返り」(令和3年12月 組織委員会)等の関連資料の整理による方法とした。

## (4) 調査結果

## 1) 調査結果の内容

## ア. 予測した事項

## (ア) 移動の安全のためのバリアフリー化の状況

移動の安全のためのバリアフリー化の状況は、表 8.1.14-3 及び写真 8.1.14-1 に示すとおりである。

表 8.1.14-3 移動の安全のためのバリアフリー化の状況

項目	概要
鉄道駅での整備	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し、95%を超える駅で段差を解消。 競技会場周辺の主要駅や空港アクセス駅を中心に、350を超える駅でホームドアの整備を実施
競技会場や観光施設周辺を中心とした整備	歩道の段差解消や勾配改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置を推進

出典：「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会 開催結果報告」（令和 3 年 12 月 東京都オリンピック・パラリンピック準備局）

## エレベーターの整備



## ホームドアの設置



## 歩道の段差解消等



出典：「地下鉄関連情報 バリアフリー情報」（2022 年 3 月 10 日参照 東京都交通局ホームページ）

<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/subway/kanren/barrierfree.html>

出典：「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会 開催結果報告」（令和 3 年 12 月 東京都オリンピック・パラリンピック準備局）

## 写真 8.1.14-1 バリアフリー化の例

また、大会に向けた取組で、「段差のない」まちづくりを展開し、都内鉄道駅の状況は、表 8.1.14-4 に示すとおりである。

表 8.1.14-4 都内鉄道駅のバリアフリーの状況（JR、私鉄、地下鉄：2020 年 3 月現在）

項目	区分	対応済みの割合	備考
エレベーター等による段差解消		95.9%	
ホームドア・可動式ホーム柵	地下鉄	約 80%	
	JR・私鉄	約 30%	
だれでもトイレ		96.8%	路面電車の駅を除く。
視覚障害者誘導用ブロック		99.9%	

出典：「未来へつなぐ TOKYO2020 の記憶」（令和 3 年 12 月 東京都政策企画局）

会場整備に当たっては、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」(平成 29 年 3 月 組織委員会)に基づき、実施した。主な整備項目の状況は、表 8.1.14-5(1)～(3)及び写真 8.1.14-2(1)～(3)に示すとおりである。

表 8.1.14-5(1) 主な整備項目の状況

項目	ガイドラインの内容
大会会場・公共交通の通路幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・推奨基準：不特定多数の歩行者が極めて多い通路は2,000mm以上 選手村・公共交通機関は1,800mm以上 (IPC・東京都の推奨基準)</li> <li>・標準基準：不特定多数の歩行者が極めて多い通路は1,800mm以上、 選手村・公共交通施設は1,500mm以上 (IPC等の標準基準)</li> <li>・例外的な場合でも、1,200mm以上 (国の遵守基準) を満たすものとする。</li> </ul>
大会会場・公共交通の傾斜路の踊り場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・推奨基準：高低差500mm以内ごとに設置 (IPCの推奨基準)</li> <li>・標準基準：高低差750mm以内ごとに設置 (国の遵守基準)</li> </ul>

出典：「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン【概要版】」(平成 29 年 3 月 組織委員会)



(東京都撮影)

通路 (有明アリーナ)



(東京都撮影)

通路 (東京アクアティクスセンター)



(東京都撮影)

傾斜路 (東京体育館)



(東京都撮影)

傾斜路 (海の森水上競技場)

写真 8.1.14-2(1) 会場整備の例

表 8.1.14-5(2) 主な整備項目の状況

項目	ガイドラインの内容
視覚障害者誘導用ブロック（点状ブロック、線状ブロック）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・色は黄色を原則とし、周辺は凹凸を抑えた平坦な仕上げとする。ブロックと周辺部とのコントラストと感触の違いを確保することが望ましい。</li> <li>・形状、寸法及びその配列は、JIS規格によることが原則。</li> <li>・視覚に障害のある観客を案内する動線には、セキュリティゲートまで連続的にブロックを設置するが、その設置可否及び方法について、大会期間固有の状況を考慮し、視覚や歩行に制約のある方の意見を踏まえて計画する。</li> </ul>
大会会場・公共交通の出入口のドア幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・推奨基準：950mm（IPCの推奨基準）</li> <li>・標準基準：大会会場は850mm（IPCの標準基準）、公共交通施設は900mm（国の推奨基準）</li> <li>・例外的な場合でも、公共交通施設では800mm（国の遵守基準）を満たすものとする。</li> </ul>

出典：「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン【概要版】」（平成 29 年 3 月 組織委員会）



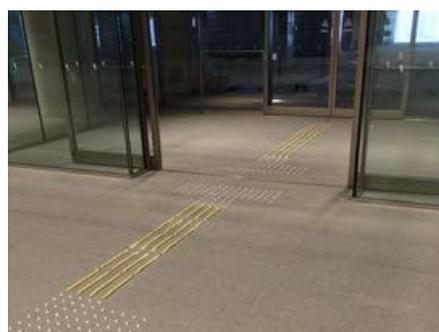
（東京都撮影）

視覚障害者誘導用ブロック  
（東京アクアティクスセンター）



（東京都撮影）

視覚障害者誘導用ブロック  
（新国立競技場(オリンピックスタジアム)）



（東京都撮影）

出入口（武蔵野の森総合スポーツプラザ）



（東京都撮影）

出入口（東京アクアティクスセンター）

写真 8.1.14-2(2) 会場整備の例

表 8.1.14-5(3) 主な整備項目の状況

項目	ガイドラインの内容
エレベーターのかごの大きさ	推奨基準：幅2,100mm×奥行き1,500mm（IPCの推奨基準） 標準基準：幅1,700mm×奥行き1,500mm（IPCの標準基準）
トイレ機能の分散配置を推奨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・原則として異性の同伴者が支援可能な「男女共用の多機能トイレ」が必要。</li> <li>・多機能トイレを補完し機能を分散できるように、男女別トイレ内に車いすで出入りし便器への移乗スペースを確保した上でオストメイト用設備などの機能を備えた「簡易型多機能便房」や、一つの機能だけを補完した「個別機能を備えた便房」を組み合わせる設置することが望ましい。</li> </ul>

出典：「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン【概要版】」（平成29年3月 組織委員会）



（東京都撮影）

エレベーター

（武蔵野の森総合スポーツプラザ）



（東京都撮影）

エレベーター

（東京アクアティクスセンター）



（東京都撮影）

トイレ（お台場海浜公園）



（東京都撮影）

トイレ（日本武道館）

写真 8.1.14-2(3) 会場整備の例

大会スタッフ・ボランティアによるサポートについては、有観客会場における観客の案内、学校連携で来場した児童・生徒の誘導、一般道を利用した競技であるマラソン・競歩、トライアスロン等における一般通行者の誘導等を行った。

なお、外国人旅行者等に係る環境整備として、東京都では、表 8.1.14-6 に示すデジタルサイネージ等の設置を進めている。

表 8.1.14-6 デジタルサイネージ等の整備状況

項目	設置数	備考
デジタルサイネージ	108 基設置	2020 年 3 月末現在
観光案内標識	554 基設置	2020 年 10 月末現在
観光案内窓口	151 カ所	2020 年 3 月末現在

出典：「大会後のレガシーを見据えた東京都の取組」（令和 3 年 7 月 東京都オリンピック・パラリンピック準備局）

競技会場については、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」（平成 29 年 3 月 組織委員会）に基づくバリアフリー化がなされているが、多くの競技会場において無観客開催となったこと、有観客開催の競技会場においても予約制のシャトルバスによるアクセスに限られたこと等によって、ソフト面でのバリアフリー化は限られていた。

なお、アクセシビリティに配慮した輸送サービスとして、Media Transport system accessible fleet (TMa)、T3 ユーザー向けアクセシブルサービス (T3 アクセシブル)、Athletes/NOC・NPC Transport system accessible fleet (TAa) が実施された。

実施状況は、表 8.1.14-7 に示すとおりである。

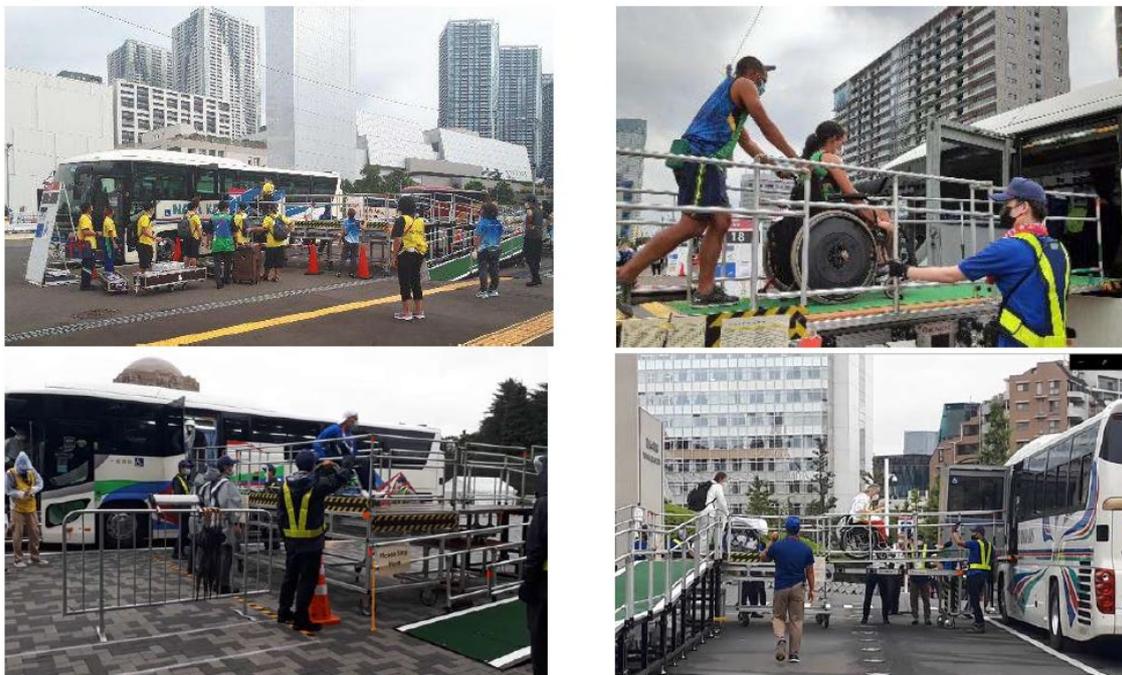
表 8.1.14-7 アクセシビリティに配慮した輸送サービス (TMa、T3 アクセシブル、TAa)

名称	TMa(TM accessible fleet)	
輸送サービス	TMバスに乗りすることが困難な車いす使用のメディアに対して、事前予約制のアクセシブルフリートによる輸送サービス【TMa サービス】を提供。乗降場は TM との近傍を基本としつつ、乗降場からベニューメディアセンター(VMC)まで動線等のアクセシビリティの確保が困難な一部の会場では、T3 アクセシブル乗降場を共用	
状況		
名称	T3 アクセシブル (T3 ユーザー向けアクセシブルサービス)	
輸送サービス	車いす使用などアクセシビリティへの配慮が必要な T3 ユーザーを対象とした事前予約性の輸送サービス。通常の T3 乗降場よりも PF ラウンジの近く (セキュア内) に T3 アクセシブル乗降場を設置。乗降場から PF ラウンジまでは、アクセシブルな動線を確保	
状況		
名称	TAa(TA accessible fleet)	
輸送サービス	選手/NPC 輸送サービスにおいて、一時的な需要増により、定期運航のシャトルバスに乗り切れない場合に、予備軍のバスに加え、TA モール内に配備した TAa(アクセシブルフリート)により、柔軟な輸送サービスを提供	
状況		

出典：「大会輸送の実績 (概要)」（2021 年 9 月 29 日第 16 回輸送連絡調整会議資料）

また、パラリンピック大会時には、車いす選手等の移動時のアクセシビリティを確保するため、晴海選手村及び一部の競技会場の乗降場に、リフト付きバス用の乗降用スロープを計 10 基設置した。

リフト付きバス乗降用スロープの全体の状況は、写真 8.1.14-3(1)及び(2)に示すとおりである。



出典：「大会輸送の実績（概要）」（2021年9月29日第16回輸送連絡調整会議資料）

写真 8.1.14-3(1) アクセシビリティに配慮した輸送サービス（リフト付きバス乗降用スロープ）



（東京都撮影）

写真 8.1.14-3(2) アクセシビリティに配慮した輸送サービス  
（リフト付きバス乗降用スロープの準備状況：国立代々木競技場）

## (イ) 大会運営に係る電力供給の安定度

大会会場等への電力供給設備の安定的な運営のため、組織委員会は東京電力ホールディングス株式会社と東京 2020 オフィシャルコントリビューター契約を行った。契約の内容は、表 8.1.14-8 に示すとおりである。

表 8.1.14-8 電力供給設備に係る契約内容

内 容
<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京2020大会運営期間中における、電力供給設備に関する連絡及び復旧体制の強化</li> <li>・東京2020大会会場等への電力供給設備不具合時の緊急対応</li> <li>・東京2020大会会場等施設内の電気設備構築及び運営支援</li> <li>・東京2020大会運営期間中における、東京2020大会会場等への電力供給設備の点検強化</li> </ul>

出典：「東京電力ホールディングス株式会社との東京 2020 オフィシャルコントリビューター契約について」  
(2021年9月26日参照 組織委員会ホームページ)

<https://olympics.com/tokyo-2020/ja/news/news-20210712-04-ja>

各競技会場、選手村、IBC/MPC においては、放送、テクノロジー機器、競技用照明等の重要電源の確保に資する仮設電源システムを設置すること、設備の構築及び運営支援により、安定的な電力供給が行われ、大会を通じて、運営に支障をきたす停電は発生しなかった。

## イ. 予測条件の状況

## (ア) 東京 2020 大会の運営計画等

予測の条件として、参考にしていたアクセシビリティにかかる計画「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」(平成 29 年 3 月 組織委員会)は、大会開催時も利用されていた。

また、大会スタッフ・ボランティア等によるサポートの基礎的な内容について、障害当事者団体を含む幅広い関係者の参画のもと作成された「アクセシビリティ サポートガイド基礎編 (Ver. 1)」(組織委員会)、これを縮版した「大会関係者向け 携帯用 アクセシビリティサポート・ハンドブック (Ver. 1)」(平成 30 年 9 月 組織委員会)、「アクセシビリティ サポートガイド基礎編 イラスト追記版」(組織委員会)が作成され、公表された。

ウ. ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 8.1.14-9(1)～(15)に示すとおりである。

表 8.1.14-9(1) ミティゲーションの実施状況

<p>ミティゲーション</p>	<p>・東京 2020 大会の全競技会場の会場施設内及び会場敷地内の屋外通路については、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」(平成 29 年 3 月 組織委員会)に基づき、IPC ガイドや国内法令等の基準や仕様を満足するバリアフリー化を図る。</p>
<p>実施状況</p>	<p>競技会場の会場施設内及び会場敷地内の屋外通路について、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」(平成 29 年 3 月 組織委員会)に基づく、バリアフリー化を行った。その他、屋内についても、バリアフリー化に係る整備を行った。</p>
	
<p>(東京都撮影) 傾斜路や視覚障害者誘導用ブロックの設置状況 (東京アクアティクスセンター)</p>	<p>(東京都撮影) 歩道橋のエレベーターの設置状況 (武蔵野の森総合スポーツプラザ周辺)</p>
	
<p>(東京都撮影) 階段の手すりの設置状況 (武蔵野の森総合スポーツプラザ)</p>	<p>(東京都撮影) 音声案内設備の設置状況 (新国立競技場(オリンピックスタジアム))</p>
	
<p>(東京都撮影) ベビーカー置き場・車いす置き場の設置状況 (東京体育館)</p>	<p>(東京都撮影) 補助犬用トイレの設置状況 (新国立競技場(オリンピックスタジアム))</p>

表 8.1.14-9(2) ミティゲーションの実施状況

実施状況 (つづき)



(東京都撮影)



(東京都撮影)

男女共用の多機能トイレの設置状況 (有明テニスの森)



(東京都撮影)

多機能トイレの設備状況 (有明テニスの森)



(東京都撮影)

男女共用の多機能トイレ (大井ホッケー競技場)

表 8.1.14-9(3) ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京都では、障害の有無にかかわらず全ての人々にとって利用しやすい施設となるよう、アクセシビリティの確保に向けて、設計段階で、障害のある方や学識経験者等から意見を聴取する「アクセシビリティ・ワークショップ」を設置し、ワークショップで聴取した意見や要望は、可能な限り実施設計に反映している。</li> </ul>
----------	---

## 実施状況

組織委員会は「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」（平成 29 年 3 月）を発行し、東京都は、2016 年（平成 28 年）3 月～2019 年（平成 31 年）2 月までに、「アクセシビリティ・ワークショップ」を 8 回開催し、委員から意見を聴取して、可能な限りで計画に反映させた。

### 3 アクセシビリティ・ワークショップ

#### ○ 概要

東京2020大会で使用する都立競技施設については、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」を適切に反映することに加え、障害のある方がより利用しやすい施設となるよう、設計段階において、障害当事者の方や学識経験者等から直接意見を聴取するため、アクセシビリティ・ワークショップを設置（外部委員9名及び東京都職員で構成）



大会時だけでなく、大会後の利用も見据えて、障害のある人もない人も含めた全ての人にとって使いやすい施設を残すことを目指す



<第5回ワークショップ 現場視察（東京体育館）>



<第7回ワークショップ>

3

出典：「東京 2020 大会の都立競技会場整備におけるアクセシビリティに関する東京都の取組について」（東京都オリンピック・パラリンピック準備局）

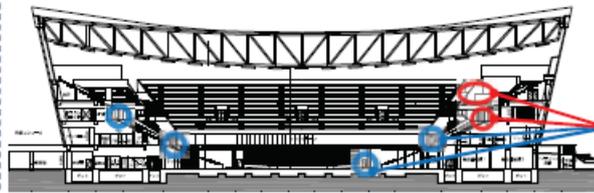
アクセシビリティ・ワークショップの概要 アクセシビリティ・ワークショップの概要

表 8.1.14-9(4) ミティゲーションの実施状況

実施状況(つづき)

## 8 検討事例(1) 車いす使用者席・同伴者席、優先席

○ 新規施設では、避難やサイトラインに留意しながら水平・垂直分散を推進

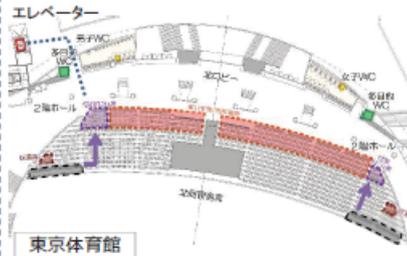


有明アリーナ

### 車いす使用者席・同伴者席の配置

- ・【第1回WS】青部分に水平分散 (1, 2階: 避難階)
- ・消防庁等と災害時避難を協議
- ・サイトラインが取れる配置の再検討
- ・【第2回WS】赤部分を追加し垂直分散を強化 (1~4階)

○ 既存施設では、構造等の制約がある中で、望ましい数・配置について議論



東京体育館

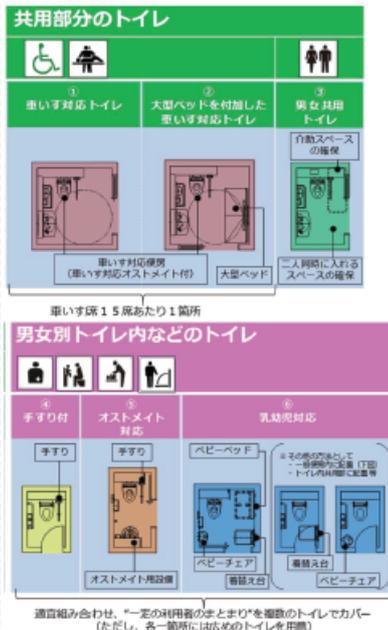
### 優先席の配置

- ・【第4回WS】黒部分 (階段下りた最前列)
- ・数よりアクセスし易さが重要 【第5回WS(右写真)】
- ・【第6回WS】紫部分に移動 (バリアフリーアクセスできる最上段)  
※ 全体の席数は減少

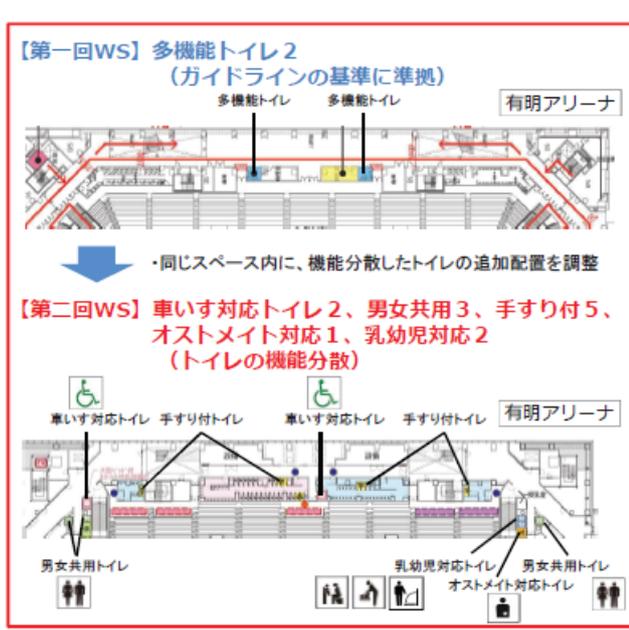


## 8 検討事例(2) トイレ機能の分散配置

○ 多機能トイレ内の機能を分散



○ 各種トイレを、調整・工夫して建物内にレイアウト



出典:「東京2020大会の都立競技会場整備におけるアクセシビリティに関する東京都の取組について」(東京都オリンピック・パラリンピック準備局)

表 8.1.14-9(5) ミティゲーションの実施状況

実施状況(つづき)

## 8 検討事例(3) サイン計画(大きさ、書体、ピクトグラム等)

○ 実際に実物を見ながらサイン表示の内容を議論

**総合案内板**

・【第7回WS】既存の総合案内板



・【第8回WS】図の大きさ、コントラスト、書体を改善



・現地で大きさや見え方を確認【第7回WS(上写真)】

**案内誘導サイン**

・【第7回WS】なるべく大きい文字サイズ



・【第8回WS】文字間隔、書体を改善



文字間隔調整      見やすい書体

・模型で見え方を確認【第7回WS(右写真)】

- ・大きさをなるべく保ち、文字間隔を調整
- ・弱視の方にも相談して書体を選定



## 8 検討事例(4) その他(観客席、トイレ、建物出入口等の詳細)

○ 構造やスペース、維持管理やコストなどを踏まえ、意見をどう反映するか、個々に議論

**観客席手がかり**

・【第3回WS】設置方針の提示

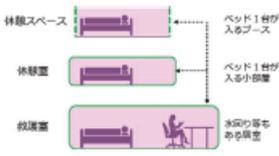
・各施設で傾斜が異なるものの、法令の範囲内で可能な限り設置することとした。



**カームダウン・クールダウン**

・【第2回WS】設置方針の提示

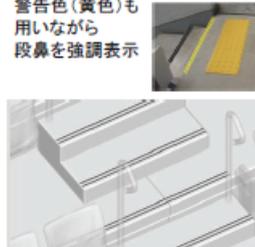
・それほど大きくないので、部屋ではなく区画された空間でも可能とした。



**観客席階段の段鼻**

・【第8回WS】施工方針の提示

・駅などを参考に、最初と最後の段には警告色(黄色)も用いながら段鼻を強調表示



**フラッシュライト**

・【第3回WS】設置方針の提示

・維持管理や整備コストを考慮し、トイレの便房2ブースで1台を共有するなどの設置方法も可能とした。



**音声誘導装置**

・【第3回WS】設置方針の提示

- ・建物入口、トイレ入口

・【第8回WS】音声内容の確認

- ・実際に流す言葉を視覚障害者に確認(言葉の順番、長さ等)



音声案内装置(センサー式)

アナウンス例  
「ピーンポー。男性用トイレはこちら、女性用トイレは右側、車いす対応トイレは左側にあります。男性用トイレの触知板はこの下にあります。」

出典：「東京2020大会の都立競技会場整備におけるアクセシビリティに関する東京都の取組について」(東京都オリンピック・パラリンピック準備局)

アクセシビリティ・ワークショップにおける検討結果

表 8.1.14-9(6) ミティゲーションの実施状況

<p>ミティゲーション</p>	<p>・競技会場内では、日本語・英語・ピクトグラムによる設備等を表示するほか、点字サインや触知地図の設置、音声が多言語及び文字で表示する技術を使った案内の導入等を検討している。また、大規模な競技会場では、アクセシビリティに配慮が必要な方の会場内の移動をサポートする車両を準備する予定である。</p>
-----------------	---

実施状況

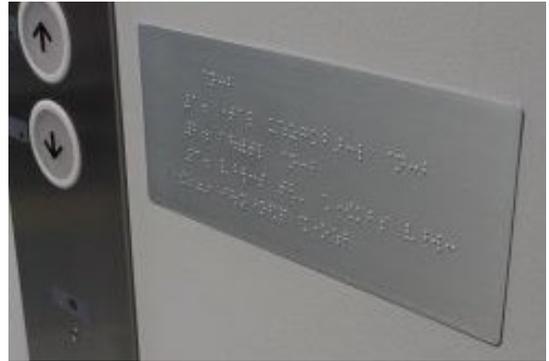
競技会場内では、ピクトグラム、日本語、英語、点字サインや触知地図による表示を行い、会場の最寄駅においては、その他言語での表示を行った。

なお、競技会場外ではあるが、鉄道各社は大会期間中、追加で通常のサインとは異なるオリンピック・パラリンピックの案内に係るデザインを統一したサインを設置した。



(東京都撮影)

競技会場内のピクトグラム案内表示  
(国立代々木競技場)



(東京都撮影)

点字サイン  
(東京体育館)



(東京都撮影)

触知地図  
(新国立競技場(オリンピックスタジアム))



(東京都撮影)

観客利用想定駅での多言語による案内表示

表 8.1.14-9(7) ミティゲーションの実施状況

実施状況(つづき)

東京都は「多言語放送システム」を都立等 12 施設に整備し、2019 年から組織委員会と連携し、テストイベント等を活用してシステム運用方法の検証を行うなどの準備を進めた。大会期間中は、東京都と組織委員会が連携し、総務省の技術協力を得て、「おもてなしガイド」アプリを活用して、日本語が分からない方や音が聞こえにくい方に向けて、アナウンス等を多言語（日・英・中（繁・簡）・韓・西・仏）で文字配信する「多言語放送システム」を東京オリンピック 38 会場、東京パラリンピック 21 会場で運用した。



(東京都撮影)

おもてなしガイドアプリ(左)と東京 2020 大会で使用した多言語放送システム(右)

表 東京 2020 大会での運用

項目	概要
① スクリーニングエリア周辺の案内 (スピーカー設置会場のみ)	・開場の案内 ・整列・移動の案内 など
② 競技会場内の案内	・会場内の案内 ・観戦の注意事項 など
③ 緊急時の案内	・地震等緊急時の案内 ・避難に関する案内 など
④ MC アナウンス	・アナウンス内容を多言語でリアルタイムに表示
⑤ 競技の進行状況配信	・会場内アナウンスだけでは情報量の少ない競技の進行状況を配信
⑥ 開閉会式の状況	・会場内の案内 ・式典内容の解説サービス

出典：「東京 2020 大会競技会場の 12 施設に多言語放送システムを整備」(令和 3 年 7 月 15 日東京都オリンピック・パラリンピック準備局報道発表資料)

また、競技会場内では、アクセシビリティに配慮が必要な方の会場内の移動をサポートする車両を準備した。



(東京都撮影)



(東京都撮影)

競技会場内の移動をサポートする車両(東京スタジアム)

表 8.1.14-9(8) ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	・公共交通機関から会場までのラストマイルについては、現況の歩行者交通量や大会開催中の観客数を踏まえ、歩行者のサービス水準を確保するために適切な幅員のある歩道とするなど、観客に安全な経路を設定している。また、徒歩でのアクセスが困難な一部の競技会場については、シャトルバスによる観客輸送を行う。
----------	---

## 実施状況

有観客の競技会場（宮城、伊豆・富士）では、事前予約制での観客シャトルバスを運行した。

## &lt;重要なお知らせ&gt;

- ※会場には観客向け駐車場がありませんので、公共交通機関をご利用ください。
- ※下記の駅や駐車場からシャトルバスで来場してください。
- ※交通機関や会場までのルートは混雑が予想されます。また、入場の際には来場者全員に手荷物検査および検温を実施いたします。このため通常よりもお席に着くまでに時間がかかりますので、時間に余裕をもってご来場ください。
- ※退場時も混雑が予想されます。特に遅い時間に試合が終わる場合は、最終電車など交通情報をあらかじめお調べの上、乗り遅れないように十分ご注意ください。
- ※安全にご通行いただくため、ルート上、会場周辺での喫煙はご遠慮ください。

**電車で行く** 下記の駅まで電車で行き、そこからシャトルバスにご乗車ください。



※「多賀城駅」は7/28,31のみ運行いたします。

**車で行く** 下記の駐車場まで車で行き、そこからシャトルバスにご乗車ください。(パーク&パスライド)



出典：観戦ガイド「サッカー 宮城スタジアム」(2021年10月8日参照 組織委員会ホームページ)

<https://gting.tokyo2020.org/image/upload/production/xqibcqz93sflavlwvdaj.pdf>

## 競技会場へのアクセスの案内

## 自転車競技チケット保有者の方へ

自転車競技（ロードレース、MTB、トラック）のオリンピック観戦チケットをお持ちの方は、大会組織委員会ホームページからシャトルバスの予約をしていただく必要があります。

組織委員会HPに掲載されておりますので、ご確認ください。

## 東京2020組織委員会連絡先

東京2020会場アクセス予約サイト

ご不明な点は、東京2020チケットカスタマーセンターまでお問い合わせください。

電話番号：0570-00-2020（有料・ナビダイヤル）

出典：「静岡県・県内会場へのアクセス」(2022年3月3日参照 静岡県 東京2020オリパラ情報ホームページ)

<https://shizu2020.pref.shizuoka.jp/access/index.html>

## シャトルバスの予約案内

表 8.1.14-9(9) ミティゲーションの実施状況

<p>ミティゲーション</p>	<p>・ラストマイルには、混雑時にも車椅子利用者や高齢者が円滑に移動できるように「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」に基づく仕様を満足するルートアクセシブルルートとして設定した。また、競技会場のセキュリティチェックでは、車椅子利用者の専用出入口を設置する。</p>
<p>実施状況</p>	

「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」(平成29年3月 組織委員会)に基づき、競技会場ごとにラストマイルのアクセシブルルートを設定した。  
 無観客の会場においては、セキュリティチェック等においては車椅子利用者の専用出入口の設置ではなく、通路幅を広く確保する方法で運営を行った。



出典：「輸送運営計画 V2 更新」(令和3年2月 組織委員会・東京都)

アクセシブルルート図の例 (新国立競技場(オリンピックスタジアム))



(東京都撮影)  
 車椅子利用者の手荷物検査場専用入口の例  
 (新国立競技場(オリンピックスタジアム))



(東京都撮影)  
 車椅子利用者の手荷物検査場専用入口の例  
 (東京アクアティクスセンター)

表 8.1.14-9(10) ミティゲーションの実施状況

<p>ミティゲーション</p>	<p>・ラストマイルのハード整備による対応が困難な場合は、アクセシブルシャトル(仮称)の運行、必要に応じた視覚障害者誘導用ブロック等の仮設整備、サインや人員による適切なルート等の案内・誘導、事前の情報提供などについて、検討・調整を進めていく。</p>
<p>実施状況</p>	<p>大会の開催により、歩行者にとって、通常時と異なる状況になる部分については、その内容を案内図とともに掲示する方法や視覚障害者誘導用ブロックの仮設整備等を行った。</p>
	
<p>(東京都撮影) 配置を変更した視覚障害者誘導用ブロックの例 (有明アリーナ)</p>	<p>(東京都撮影) 案内図を添えた交通規制のお知らせの例 (武蔵野の森総合スポーツプラザ)</p>
	
<p>(東京都撮影) 誘導人員の配置状況の例 (東京国際フォーラム)</p>	
<p>ミティゲーション</p>	<p>〔輸送計画全般に係る取組〕 ・ラストマイルでは、観客が迷うことなく競技会場を目指すことができるよう、組織委員会が施設管理者及び交通管理者と必要な手続きを行い、鉄道駅等から会場までの案内の連続性に配慮した仮設のサインを設置する計画である。</p>
<p>実施状況</p>	<p>有観客開催となった競技会場では、シャトルバスによるアクセスとなり、学校連携観戦についても、バスによるアクセスとなったため、鉄道駅等から競技会場までの連続的なサインは不要となった。</p>

表 8.1.14-9(11) ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都では、テストイベントを活用したラストマイルのアクセシビリティを検証し、検証結果を踏まえ、車椅子使用者、視覚障害者、聴覚障害者に対する新たな対策を図っていく計画である。</li> </ul>
実施状況	<p>テストイベントの検証の結果、今後の対応を整理した。多くの競技会場で無観客開催となったが、スロープの設置や手持ちサインの活用等を行った。</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p><b>試行検証の概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○障害者（※）と一緒に最寄駅からシャトルバス乗降場へ移動</li> <li>○シャトルバスに乗車して会場まで移動</li> <li>○会場内外の動線や観客席、トイレのアクセシビリティを確認</li> <li>※車いす使用車（4名）、視覚障害者（1名）、聴覚障害者（1名）</li> <li>＜主な確認ポイント＞ <ul style="list-style-type: none"> <li>・ラストマイルにおける観客の案内方法</li> <li>・シャトルバス乗降の際のスタッフによるサポート</li> <li>・シャトルバス車内での車いすの固定方法</li> <li>・会場内外の動線や仮設置物に関する留意事項（ポート 8月11日（日））</li> </ul> </li> </ul> <p><b>主な検証結果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○車いす使用者 <ul style="list-style-type: none"> <li>・シャトルバスへの乗車はスロープが急ではあったが、スタッフのサポートもありスムーズに乗車できた。</li> <li>・車いすの固定は十分であった。</li> <li>・シャトルバスは、1台で乗車できる車いす台数が限られていることから、グループが分かれてしまう場合の案内方法の検討が必要</li> <li>・ルート上の配線など仮設置物は通行の妨げとなるおそれあり</li> </ul> </li> <li>○視覚障害者 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ルートの分岐点、交差点などの危険箇所、休憩所等について、声による案内が必要</li> </ul> </li> <li>○聴覚障害者 <ul style="list-style-type: none"> <li>・声の案内が聞こえないため、各会場のルート上の分岐点には案内サインの設置が必要</li> </ul> </li> </ul> <p><b>今後の対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○グループが分かれた場合、「〇分後のバスに乗車できる」等の案内を行い、会場側で待合わせできる運用を検討</li> <li>○配線等について、観客がつかまずかず、車いす使用車が通りやすいようスロープの設置などを検討</li> <li>○ルート分岐点等において、声かけ、案内サイン設置や手持ちサインなど、聴覚と視覚に訴える案内を実施</li> </ul> </div>	
<p>出典：「テストイベントを活用した都における検証の結果について（令和元年9月30日時点）」（令和元年9月30日東京都オリンピック・パラリンピック準備局・環境局・福祉保健局報道発表資料）</p>	
<p><b>テストイベントによるアクセシビリティの検証結果</b></p>	
	
<p>（東京都撮影） 配線をまたぐスロープの設置状況の例 （国立代々木競技場）</p>	<p>（東京都撮影） 横断場所を示すピクトグラムの例 （お台場海浜公園周辺）</p>

表 8.1.14-9(12) ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	・アクセシブルルートとなる公共交通機関の施設（駅等の構内）についても所有者・管理者等に対し、それぞれの計画に基づき、ガイドラインに即した施設建設・改修工事を実施するよう依頼した。
----------	---

実施状況	<p>アクセシブルルートとなる鉄道の駅やバス停の所有者・管理者等に対し、ガイドラインに即した施設建設・改修工事を実施するよう依頼した。</p> <p>依頼も踏まえて、競技会場の周辺を中心に鉄道駅のバリアフリー化等が行われた。</p>
------	--

表 2019年度～2020年8月までに供用開始した主なバリアフリー設備（JR東日本）

駅	内 容
高輪ゲートウェイ駅	駅舎供用・EV新設【24人(2基)、18人(2基)】
原宿駅	新駅舎供用・EV新設【24人(3基)】
飯田橋駅	新駅舎供用・EV新設【15人、2ルート目】
千駄ヶ谷駅	新設ホーム供用・EV新設【24人】
大井町駅	EV新設【15人、2ルート目（東急乗換口）】
駒込駅	EV新設【15人、2ルート目（東口）】
新大久保駅	EV新設【15人(2基)、1ルート目】
東京駅	EV新設【17人(2基)、2ルート目（新幹線南乗換口）】
	EV新設【11人、総武地下1階⇔1階丸の内中央部】
	EV新設【15人、北地下自由通路】
	EV新設【15人、地下⇔1階新幹線乗換改札前】
日暮里駅	EV増設【15人(3基)、南行・北行・常磐ホーム】
新宿駅	EV増設【24人(4基)、第5～8ホーム】
浜松町駅	EV大型化【11人⇒24人(2基)、南行・北行ホーム】
松戸駅	EV新設【17人(3基)、1ルート目】
有楽町駅	EV大型化【9人⇒17人(2基)、北行・南行ホーム】

資料：「JR東日本におけるバリアフリーへの取り組み状況について」（令和2年8月26日国土交通省関東運輸局移動等円滑化評価会議関東分科会資料）

<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000171788.pdf>

表 会場最寄駅のエレベーター整備状況（東京メトロ）

駅名	種 類	
銀座線・半蔵門線	青山一丁目駅	複数ルート
銀座線	外苑前駅	複数ルート
千代田線・副都心線	明治神宮前駅	複数ルート
東西線・半蔵門線	九段下駅	乗換ルート
東西線	竹橋駅	1ルート
有楽町線	有楽町駅	複数ルート
有楽町線	豊洲駅	複数ルート
有楽町線	新木場駅	1ルート
有楽町線	辰巳駅	複数ルート

資料：「Tokyo Metro News Letter 2019年9月27日 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた取り組み Vol.3 「バリアフリー設備整備編」（2022年3月22日参照 東京地下鉄(株)ホームページ）

<https://www.tokyo-metro.jp/corporate/newsletter/2019/203076.html>

表 8.1.14-9(13) ミティゲーションの実施状況

<p>ミティゲーション</p>	<p>・観客に対するアクセシブルルートの周知については、ホームページや広報誌等、様々な媒体を活用して情報を提供する。情報提供に当たっては、視覚・聴覚障害者も含めた多様な観客等に必要な情報が届くよう、情報表示やアナウンス等についてもアクセシビリティを確保する。</p>																				
<p>実施状況</p>	<p>無観客の競技会場においては、アクセシブルルートを周知する必要がなかった。 有観客の競技会場においては、組織委員会のホームページのほか、静岡県等では、自治体のホームページでの案内も行われた。</p>																				
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><b>&lt;重要なお知らせ&gt;</b>                  ※会場には観客向け駐車場はありませんので、公共交通機関をご利用ください。                  ※下記の駅や駐車場からシャトルバスで来場してください。                  ※交通機関や会場までのルートは混雑が予想されます。また、入場の際には来場者全員に手荷物検査および検温を実施いたします。このため通常よりも観戦エリアに着くまでに時間がかかりますので、時間に余裕をもってご来場ください。                  ※退場時も混雑が予想されます。混雑緩和にご協力をお願いします。                  ※安全にご通行いただくため、ルート上、会場周辺での喫煙はご遠慮ください。</p> </div> <p><b>電車で行く</b> JR御殿場線「御殿場駅」まで電車で行き、そこからシャトルバスにご乗車ください。</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 10px 0;"> <div style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px 10px; border-radius: 5px;">JR御殿場線「御殿場駅」(富士山口)</div> <div style="margin: 0 10px;">  シャトルバス 約30分         </div> <div style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px 10px; border-radius: 5px;">会場</div> </div> <p style="font-size: small;">※「御殿場駅」をご利用の際は、事前に切符をご購入ください。交通系ICカードはご利用できない場合があります。出場に時間がかかることが予想されます。</p> <p><b>車で行く</b> 下記の駐車場まで車で行き、そこからシャトルバスにご乗車ください。(パーク&amp;パスライド)</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: center; border: none;">&lt;駐車場&gt;</th> <th style="border: none;"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px; border: 1px solid black;">東富士五湖道路 須走IC</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">→ 約5分 →</td> <td style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px; border: 1px solid black;">須走総合グラウンド</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">  シャトルバス約15分         </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px; border: 1px solid black;">東名高速道路 御殿場IC</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">→ 約5分 →</td> <td style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px; border: 1px solid black;">御殿場プレミアム・ アウトレット場外</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">  シャトルバス約25分         </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px; border: 1px solid black;">東名高速道路 駒門SIC</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">→ 約5分 →</td> <td style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px; border: 1px solid black;">駒門工業団地</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">  シャトルバス約35分         </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px; border: 1px solid black;">東名高速道路 裾野IC</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">→ 約5分 →</td> <td style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px; border: 1px solid black;">トヨタ自動車 東富士研究所</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">  シャトルバス約40分         </td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small;">※須走総合グラウンド駐車場と御殿場プレミアム・アウトレット場外駐車場は、タイムトライアルの競技実施日のみ利用可能です。トヨタ自動車東富士研究所駐車場は男女ロードレースの競技実施日のみ利用可能です。</p> <p>シャトルバスとパーク&amp;パスライドのご利用は <b>事前予約制</b> です！                  予約方法・場所・運行時間などを <b>予約サイト</b> からご確認ください。ご予約の上、ご利用をお願いします。                  URL : <a href="https://access-reserve.tokyo2020.org/olympic/jp">https://access-reserve.tokyo2020.org/olympic/jp</a></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;"> <p style="font-size: small;">車いすをご使用の方などスムーズな移動がしにくい方のアクセスについて                  ※詳細は大会公式サイト・公式アプリをご覧ください。                  (<a href="https://olympics.com/tokyo-2020/ja/games/transportation-spectators/#accessible">https://olympics.com/tokyo-2020/ja/games/transportation-spectators/#accessible</a>)</p> </div> <div style="text-align: center;">    </div> </div> </div>		<駐車場>				東富士五湖道路 須走IC	→ 約5分 →	須走総合グラウンド	シャトルバス約15分	東名高速道路 御殿場IC	→ 約5分 →	御殿場プレミアム・ アウトレット場外	シャトルバス約25分	東名高速道路 駒門SIC	→ 約5分 →	駒門工業団地	シャトルバス約35分	東名高速道路 裾野IC	→ 約5分 →	トヨタ自動車 東富士研究所	シャトルバス約40分
<駐車場>																					
東富士五湖道路 須走IC	→ 約5分 →	須走総合グラウンド	シャトルバス約15分																		
東名高速道路 御殿場IC	→ 約5分 →	御殿場プレミアム・ アウトレット場外	シャトルバス約25分																		
東名高速道路 駒門SIC	→ 約5分 →	駒門工業団地	シャトルバス約35分																		
東名高速道路 裾野IC	→ 約5分 →	トヨタ自動車 東富士研究所	シャトルバス約40分																		
<p>出典：「観戦ガイド 自転車競技 ロード 富士スピードウェイ」(2021年10月8日参照 組織委員会ホームページ)  <a href="https://gtimg.tokyo2020.org/image/upload/production/xcqwnwjmm9swyt1qwno.pdf">https://gtimg.tokyo2020.org/image/upload/production/xcqwnwjmm9swyt1qwno.pdf</a></p>																					
<p><b>会場へのアクセス</b></p>																					

表 8.1.14-9(14) ミティゲーションの実施状況

<p>ミティゲーション</p>	<p>・大会開催中は、「大会関係者向け 携帯用 アクセシビリティサポート・ハンドブック (Ver.1)」を活用し、大会スタッフ・ボランティア等によるサポートを実施する。</p>
<p>実施状況</p>	
<p>「大会関係者向け 携帯用 アクセシビリティサポート・ハンドブック (Ver.1)」を活用したサポートを実施した。</p>	
	
<p>出典：「大会関係者向け 携帯用 アクセシビリティサポート・ハンドブック (Ver.1)」(平成 30 年 9 月 組織委員会)</p>	<p>出典：「東京 2020 大会振り返り」(令和 3 年 12 月 組織委員会)</p>
<p>「アクセシビリティサポート・ハンドブック」</p>	<p>アクセシビリティサポートの例</p>
<p>ミティゲーション</p>	<p>・大会ボランティアについては、研修において車いす使用者や視覚障害者のサポート方法等の情報を提供しているほか、会場におけるアクセシビリティトレーニングを実施する。また、ドライバー、案内・誘導スタッフ等の輸送スタッフについては、乗降のサポート方法等の研修を大会前に実施する。</p>
<p>実施状況</p>	
<p>大会ボランティアや輸送スタッフへの研修については、新型コロナウイルス感染症対策のため、会場等における研修に限らず、オンラインやE-Learningも併用して事前研修を実施した。</p>	
<p>【共通研修(2021年3月)/リーダーシップ研修(2021年3~4月)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海外在住ボランティア向けにオンラインにて共通研修を実施</li> <li>・FA マネージャー及びボランティアリーダー向けにオンライン及びE-learningにて研修を実施</li> </ul> <p>【役割別研修/会場別研修(2021年5~7月)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・FA 毎に実施する役割別研修は実技を伴う研修以外は基本的にオンラインやE-learningにて研修を実施</li> <li>・会場別研修において、集合研修は動線・諸室確認の場とし、活動上のルールや コロナ感染症対策等はコンテンツ化し、E-learningにて学習</li> </ul>	 <p>【リーダーシップ研修】 アスリート委員の方も冒頭ご挨拶頂きました！</p>   <p>【会場別研修】 競技会場、選手村、空港等で実施しました！</p>
<p>出典：「東京 2020 大会振り返り」(令和 3 年 12 月 組織委員会)</p> <p>スタッフ・ボランティア向け事前研修</p>	

表 8.1.14-9(15) ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	<ul style="list-style-type: none"> <li>大会開催中を通じて競技会場、選手村及びIBC/MPCに効率的で安定したエネルギー供給を実施するため、大会開催中の一時的なエネルギー需要とクライアントへのサービスレベルに応じたエネルギー（電力及びガス）を供給するために必要な設備等を設置し、仮設電源システムを導入する。また、各競技会場等では、大会期間中のエネルギー供給態勢の一環として無停電電源装置(UPS)の稼働を行う。</li> </ul>
実施状況	<p>会場においては、仮設電源システムを導入した。また、無停電電源装置(UPS)の稼働も行った。</p>
	
<p>仮設電源の設置状況</p> <p>(東京都撮影)</p>	<p>無停電電源装置(UPS)</p> <p>(東京都撮影)</p>

## 2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

## ア. 予測した事項

## (ア) 移動の安全のためのバリアフリー化の状況

東京 2020 大会の全競技会場等の会場施設内及び会場敷地内の屋外通路については、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」(平成 29 年 3 月 組織委員会)に基づき、IPC ガイドや国内法令等の基準や仕様を満足するバリアフリー化を行った。

公共交通機関から競技会場までのラストマイルについては、現況の歩行者交通量や大会開催中の観客数を踏まえ、歩行者のサービス水準を確保するために適切な幅員のある歩道とし、混雑時にも車椅子利用者や高齢者が円滑に移動できるように「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」に基づく仕様を満足するルートとするなど、観客に安全な経路の選定を基本とした。アクセシブルルートとなる公共交通機関の施設(駅等の構内)についても所有者・管理者等に対し、それぞれの計画に基づき、ガイドラインに即した施設建設・改修工事を実施するよう働きかけ、段差の解消等の改善が図られた。

また、ほとんどの競技会場において無観客開催となったが、有観客開催の競技会場については、シャトルバスによる観客輸送を行った。なお、アクセシブルルートについては、ホームページや広報誌等、様々な媒体を活用して周知を行った。

さらに、大会開催中は、ハード対策以外にソフト対策として、「アクセシビリティサポート・ハンドブック」を活用し、大会スタッフ・ボランティア等によるサポートが行われた。

これらのことから、東京 2020 大会の観客の移動の安全性の取組は図られたものとする。

なお、ほとんどの競技会場で無観客開催となり、有観客開催となった宮城、伊豆・富士の競技会場では、予約制のシャトルバスによるアクセスのみとなり、学校連携観戦についてもバスによって直接会場を発着する方法が実施された。そのため、鉄道駅の一般利用者の日常生活への影響は低減できたものとする。

## (イ) 大会運営に係る電力供給の安定度

各競技会場、選手村、IBC/MPC においては、放送、テクノロジー機器、競技用照明等の重要電源の確保に資する仮設電源システムを設置すること、設備の構築及び運営支援により、安定的な電力供給が行われ、大会を通じて、運営に支障をきたす停電は発生しなかった。

このことから、東京 2020 大会運営に係る電力の安定供給の取組は図られたものとする。

(空白のページ)