

東京2020大会時における交通計画等の地元説明について

1 経過

東京都及び東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会（以下「組織委員会」という。）から、6月19日付「輸送運営計画V2（案）[2019年6月19日版]」及び「会場周辺の交通対策について（素案）」等が公表されました。

これに伴い、本区にとって大会時に想定される区の課題点を別紙のとおり、取りまとめました。

※別紙 東京2020大会時の交通に関する区の課題点について

参考 輸送運営計画V2（案）[2019年6月19日版]の概要

会場周辺の交通対策について（素案）

交通マネジメント推進に向けた2019年夏の試行内容（案）について

2 本区の今後の進め方

交通計画は区民生活に多大な影響をおよぼすことが懸念されることから、勝どき・豊海地区については6月24日（月）、銀座、築地及び晴海地区については7月2日（火）にまちづくり協議会を開催し、地元への説明の機会を設けます。

なお、今後、東京2020大会の交通計画にかかる案件については、迅速かつ正確な情報共有が求められることから、上記4地区のまちづくり協議会の合同協議会（4地区まちづくり合同協議会（仮））を設置し、対応していくこととします。

東京2020大会時の交通に関する区の課題点について

項目：選手村を基点とする選手や大会関係者の輸送の詳細計画について

意見：選手及び大会関係者の輸送については、選手村から各競技会場や練習会場のルート（首都高晴海線や環状第2号線、晴海通り）を、専用バスにて移動することを基本としている。そのため、周辺地域においては、公共交通（都営バス、BRT、コミバス等）をはじめとする区民生活への影響が懸念されることから、その影響について検証を行った上で具体的な対応策を示していただきたい。

項目：東京駅、有楽町駅、銀座駅などを利用する観客の輸送計画について

意見：東京2020大会開催に伴い、海外や国内各地からの観客等が東京駅や有楽町駅、銀座駅（区内3駅）に集中するため、区内公共交通に対する大きな負荷が懸念される。そのため、区内3駅への影響を検証し、具体的な観客の輸送計画を示していただきたい。

項目：選手村施設運営のために必要な車両の通行による区民生活への影響について

意見：選手村施設運営のために必要な車両（ダイニング、リネン、ゴミ処理など）の通行により、周辺区民の生活などへの影響が懸念される。当該車両の動線や周辺交通への影響を検証し、具体的な対応策を示していただきたい。

項目：選手村及び周辺施設を利用する大会関係者の通勤等による区民生活への影響について

意見：大会期間中、多数の大会関係者やスタッフが利用する選手村や大会施設により、周辺道路の歩行環境や区民生活への影響が懸念される。特に、晴海通り(勝どき駅～晴海)の歩道は、朝夕の時間帯に多くの歩行者で混雑している。そのため、選手村及び周辺施設を利用する大会関係者の通勤等による影響を検証し、その対応策を示していただきたい。

項目：選手村周辺のセキュリティ計画における区民生活への影響について

意見：選手村周辺のセキュリティラインの位置や区民生活への制限について、早期に具体的な内容を示していただきたい。また、セキュリティライン設定による周辺交通への影響について検証し、その対応策を示していただきたい。

項目：豊洲市場利用車両による区内道路の渋滞対策について

意見：選手村からの通行車両により、晴海3丁目交差点(晴海通り)の慢性的な渋滞が予想され、さらに豊洲市場利用車両が当該道路を通行するとさらなる混雑が発生する。そのため、本区の場外市場や晴海通り及び生活道路への影響が懸念されることから、豊洲市場の利用車両による交通等の影響について十分検証し、その対応策を示していただきたい。

項目：築地デポ(車両基地)のフリート(乗用車)のルート及びその影響について

意見：築地デポ(車両基地)を発着するフリート(乗用車)の輸送ルートが明確になっていないため、早期に示していただきたい。また、区民生活及び周辺交通への影響を検証し、その対応策を示していただきたい。

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取りまとめた計画

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。
- 輸送の全体像について、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。

3 主な内容：輸送運営計画V1から更新し充実させた点

- 大会関係者(選手やメディアなど)の輸送
 - ・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
- 観客・大会スタッフの輸送
 - ・各種想定される輸送モードを列挙、主要なモードについて具体的に記載したほか、鉄道の輸送力・サービス増強に向けた取組やアクセシビリティに対する考え方を記載
- 競技会場における輸送
 - ・競技会場毎の輸送ルート(関係者輸送ルート(ORN/PRN)(案)及び観客輸送ルート(案))を明確化し、該当する輸送モードを記載したほか、観客利用想定駅を更新し、会場周辺の交通対策(案)を記載
- 輸送の連携体制
 - ・輸送センター(TROC)の設置と役割・機能を明確化、バスオペレーションセンター(BOC)、フリートオペレーションセンター(FOC)などの機能とそれらの連携体制などを記載
- 交通マネジメント
 - ・交通マネジメントの実施目標を設定し、施策を具体的に記載（基本的な考え方、交通需要マネジメント(TDM)、交通システムマネジメント(TSM)、公共交通輸送マネジメントの取組、今夏の試行など）

4 今後のスケジュール（2019年）

- 6月19日 東京圏輸送連絡調整会議開催・輸送運営計画V2(案)公表・調整を踏まえ、適宜修正・更新
その後、IOC/IPCへ提出
12月末 輸送運営計画V2策定（予定）

輸送運営計画V2(案)[2019.6.19版]の主な記載内容 (1~7章)

1 はじめに

○本計画の目的、構成 など

2 輸送目標及び戦略

- 輸送目標及び輸送戦略を記載（以下は、輸送目標）
 - ・ステークホルダーの特徴やニーズを踏まえた質の高い輸送サービスを提供する。
 - ・大会に係る円滑な輸送の実現と、都市活動の安定の両立を図る。
 - ・障がい者等を含む全ての人々にとってのアクセスのしやすさ（以下、「アクセシビリティ」という。）の更なる向上を図る。
 - ・環境にやさしいオリンピック・パラリンピック競技大会の輸送を実現する。
 - ・将来社会に生きる輸送のレガシーを残す。

3 役割及び責任

○組織委員会、開催都市である東京都の役割及び責任 など

4 輸送に関する推進体制

○東京圏及び各道県輸送連絡調整会議、交通輸送技術検討会、2020交通輸送円滑化推進会議の概要及び関係性の輸送の検討体制 など



図1 輸送の推進体制

5 ステークホルダー

○選手やメディア等の大会関係者及び観客の人数（現時点の想定）など

6 競技日程及び会場

○輸送の運営時間の前提となるセッションスケジュール、輸送の起終点となる競技会場、非競技会場、その他施設の種類・場所など

7 大会関係者の輸送

- 大会関係者(選手やメディア等)へ提供する輸送サービスの概要(TA、TM、TFサービス、出入国輸送サービス、開閉会式輸送サービスなど)
- オリンピック・ルート・ネットワーク(ORN)、パラリンピック・ルート・ネットワーク(PRN)の設定の考え方及びルート案
- デポ、車両待機場の位置とレイアウト など

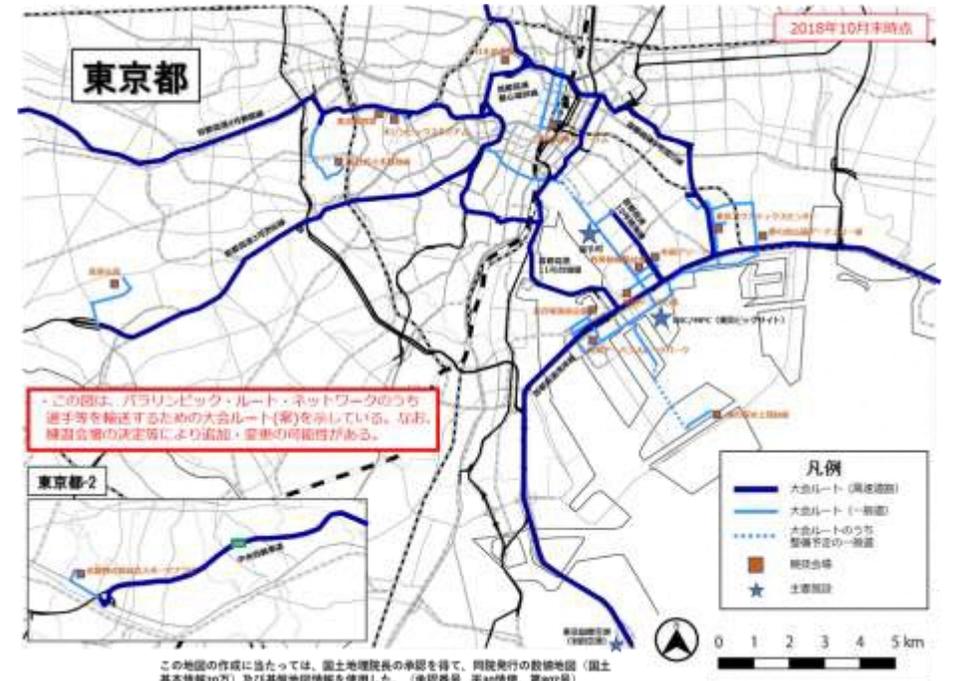


図2 東京都内のPRN

【凡例】赤字は輸送運営計画V1(2017年6月5日策定)以降、追加した章、項目

輸送運営計画V2(案)[2019.6.19版]の主な記載内容 (8~13章)

8 観客及び大会スタッフの輸送

- 観客・大会スタッフ輸送の基本的な考え方
- 深夜時間帯（通常時の終電終了後）の列車運行を予定している路線 など

9 競技会場における輸送(会場輸送)

- 東京圏及び地方会場(東京圏外)の競技会場における輸送の概要(会場毎の輸送ルート(案))
 - 観客利用想定駅
 - 非競技会場(練習会場、IBC/MPC、選手村/分村/公式選手ホテル、宿泊施設、公式出入国地点)における輸送
 - 車両認証/駐車許可(VAAPs)の概要
 - 広域、会場周辺及び会場直近において段階的に実施する交通対策の考え方、会場周辺の各エリアの概念 など
- ※議題3で報告

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、警備員による誘導により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に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。

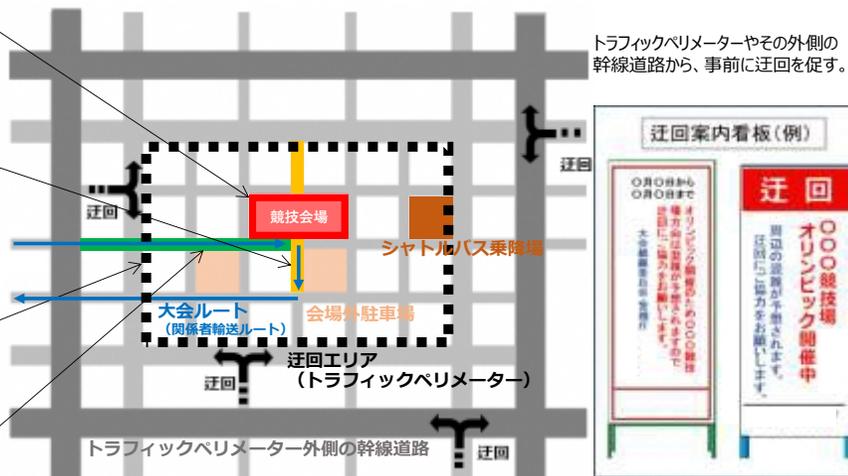


図3 会場周辺の交通対策の概念図

10 開閉会式における輸送

- 日程
 - オリンピック開会式 2020年7月24日 閉会式 8月9日
 - パラリンピック開会式 2020年8月25日 閉会式 9月6日
- 今後、開閉会式の具体的なスケジュールや検討に合わせ、輸送のスケジュールや会場周辺の交通対策等について検討 など

11 輸送の連携体制

- 輸送センター(TROC)の役割・機能
- バスオペレーションセンター(BOC)、フリートオペレーションセンター(FOC)の役割・機能 など

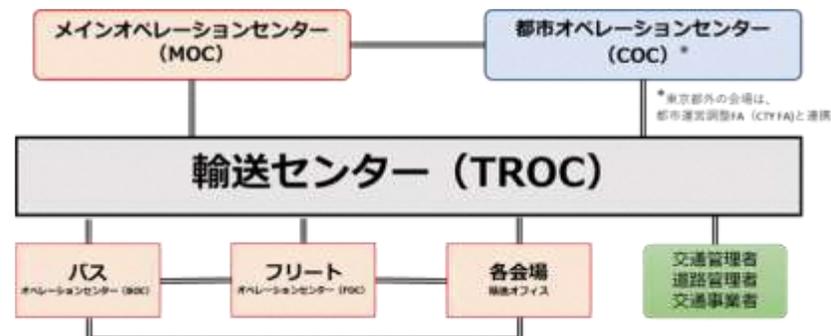


図4 東京圏の連携体制

12 輸送のセキュリティ

- 目的、今後の進め方 など

13 リスク管理

- 輸送のリスクと対処の考え方 など

【凡例】赤字は輸送運営計画V1(2017年6月5日策定)以降、追加した章、項目

輸送運営計画V2(案)[2019.6.19版]の主な記載内容 (14~21章)

14 交通マネジメント

- 大会時の交通状況、大会輸送を安全・円滑に行うための基本的な考え方、大会期間中の実施目標
- 交通需要マネジメント(TDM)、交通システムマネジメント(TSM)、公共交通輸送マネジメントの概要
- 道路交通に対する追加施策の検討
- 交通マネジメント推進に向けた試行 など

凡例	【道路交通】	【公共交通】
<ul style="list-style-type: none"> 大会関係者輸送 観客輸送 大会関係物流 	<p>大会輸送</p> <p><拠点間></p> <ul style="list-style-type: none"> 【選手、メディア、競技団体等】⇒専用のバス 【IOC/IPC役員等】⇒専用の乗用車 【観客】⇒シャトルバス、パーク&ライド等 【大会関係物流】 <p><会場周辺></p> <ul style="list-style-type: none"> 一般車両の迂回等を促すエリアの設定等 	<p>【駅等】⇒鉄道</p> <p>【観客】⇒鉄道(会場入退場の分散等)</p> <p>・駅と競技会場間のルート設定等</p>
	<p>交通システムマネジメント(TSM)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) 	<p>公共交通輸送マネジメント</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
	<p>交通需要マネジメント(TDM)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通需要の低減の働きかけ 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 	

図5 交通と輸送の関係



図6 TSMによる流入調整のイメージ

15 車両の調達・管理・運用

- バス車両、フリート車両の調達方法、車種、車両の管理 など

16 パラリンピックへの移行

- 輸送における移行の概要、主な移行作業の内容 など

17 輸送の広報

- 輸送における広報、今後の進め方 など

18 輸送スタッフ

- 輸送スタッフの種類、訓練 など

19 輸送のテスト

- 輸送のテストの種類、想定する内容 など

20 輸送の持続可能性

- 目標・方針、持続可能性の主要テーマ など

21 輸送のレガシー

- アクセシビリティや交通マネジメントを含めたハード・ソフトのレガシー など

6月19日公表 東京都・組織委員会資料



会場周辺の交通対策(素案)

輸送運営計画V2(案)

9 - 6 会場周辺の交通対策

調整資料

今後、当該資料に基づき、関係機関等との調整を行い、必要な修正を行ったうえで、輸送運営計画V2に反映させる。

会場周辺の交通対策について（素案）

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、警備員による誘導により通過交通を制限	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

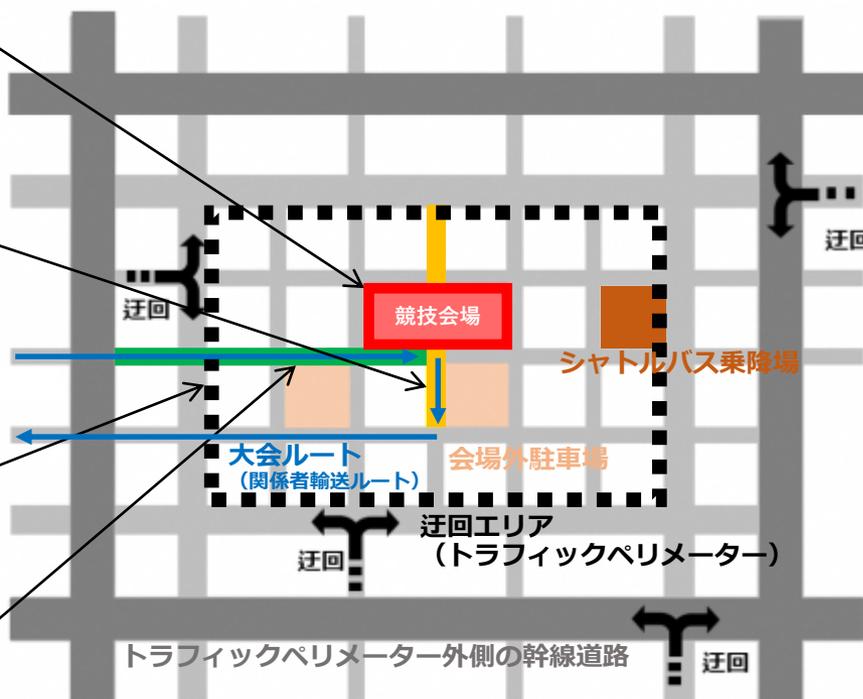
※居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可。

**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、警備員による誘導により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。



トラフィックペリメーターやその外側の幹線道路から、事前に迂回を促す。



大会ルート(関係者輸送ルート)

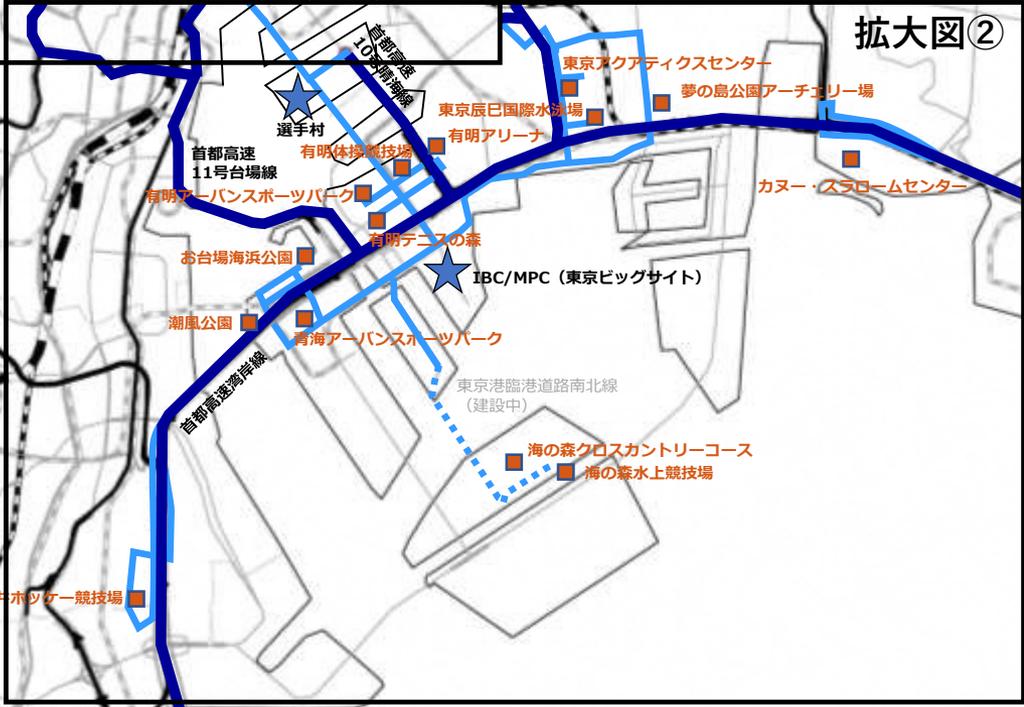


拡大図①



東京都

拡大図②



東京都-2

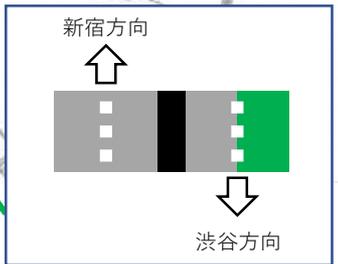
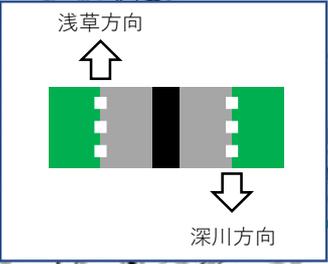
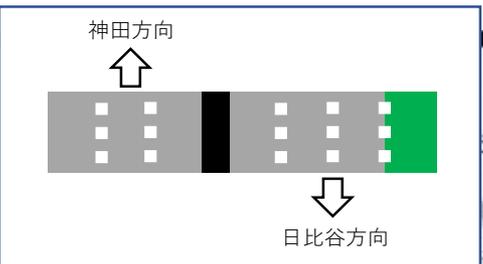
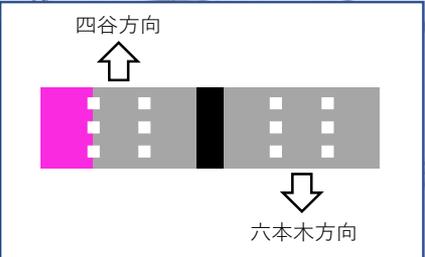
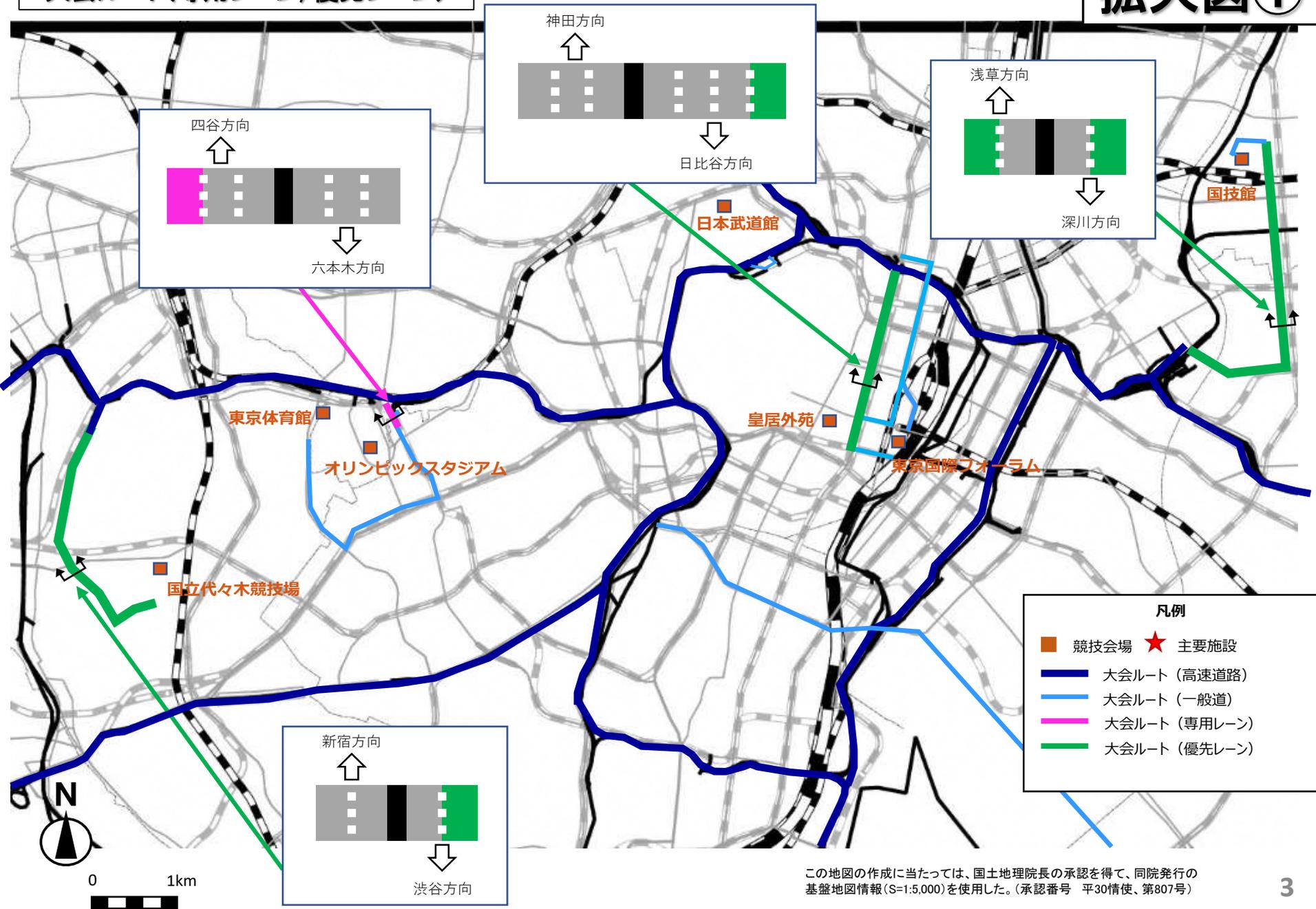


凡例	
	大会ルート (高速道路)
	大会ルート (一般道)
	競技会場
	主要施設

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(S=1:5,000)を使用した。(承認番号 平30情使、第807号)

大会ルート(専用レーン/優先レーン)

拡大図①

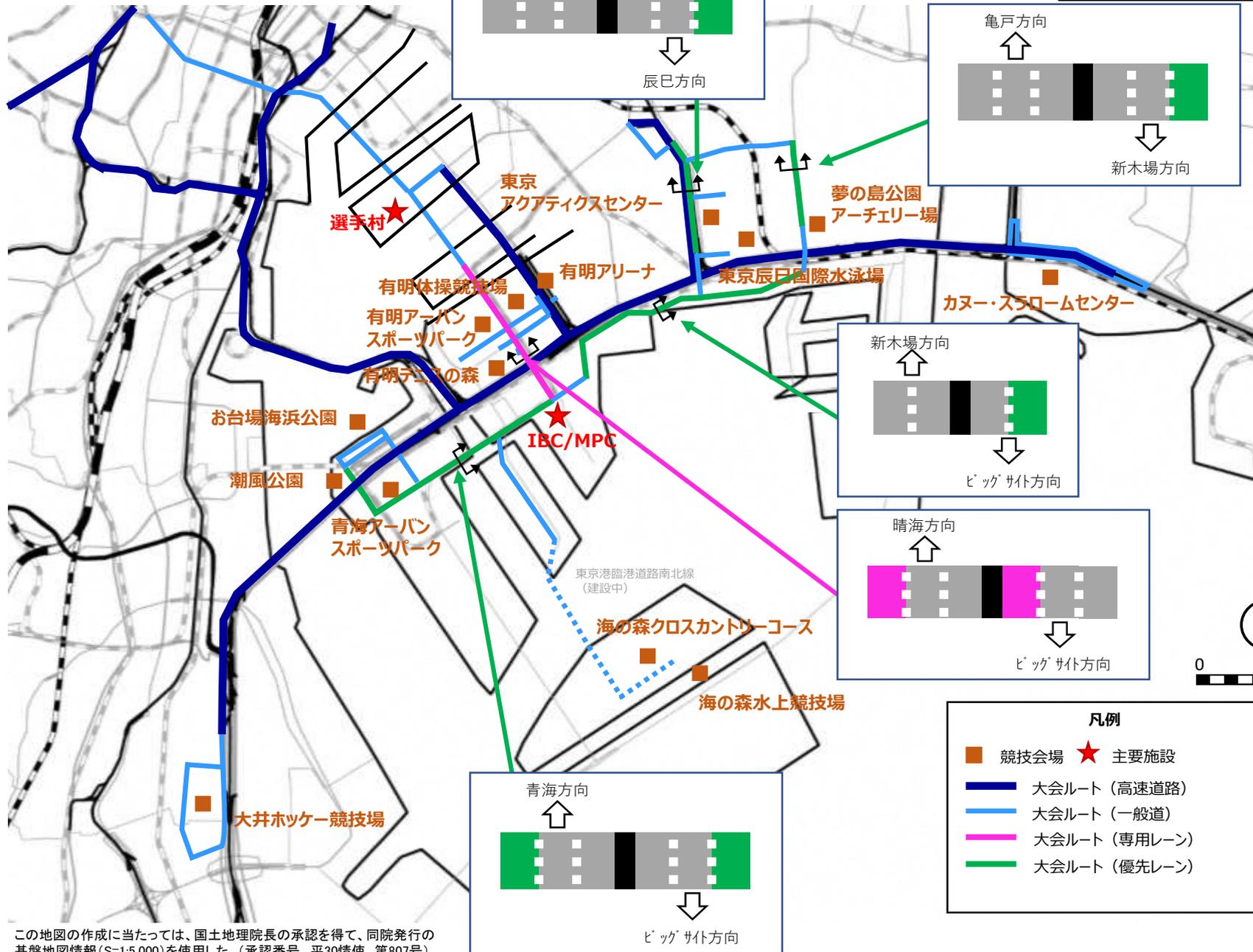


- 凡例
- 競技会場 ★ 主要施設
 - 大会ルート (高速道路)
 - 大会ルート (一般道)
 - 大会ルート (専用レーン)
 - 大会ルート (優先レーン)

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(S=1:5,000)を使用した。(承認番号 平30情使、第807号)

大会ルート(専用レーン/優先レーン)

拡大図②



選手村★

東京アクアティクスセンター

夢の島公園アーチェリー場

有明アリーナ

東京辰巳国際水泳場

有明体操競技場

有明アーバンスポーツパーク

有明テニスの森

カヌー・スラロームセンター

お台場海浜公園

潮風公園

青海アーバンスポーツパーク

IBC/MPC★

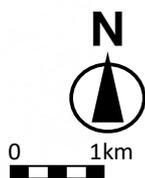
東京港臨港道路南北線(建設中)

海の森クロスカントリーコース

海の森水上競技場

大井ホッケー競技場

- 凡例**
- 競技会場
 - ★ 主要施設
 - 大会ルート(高速道路)
 - 大会ルート(一般道)
 - 大会ルート(専用レーン)
 - 大会ルート(優先レーン)

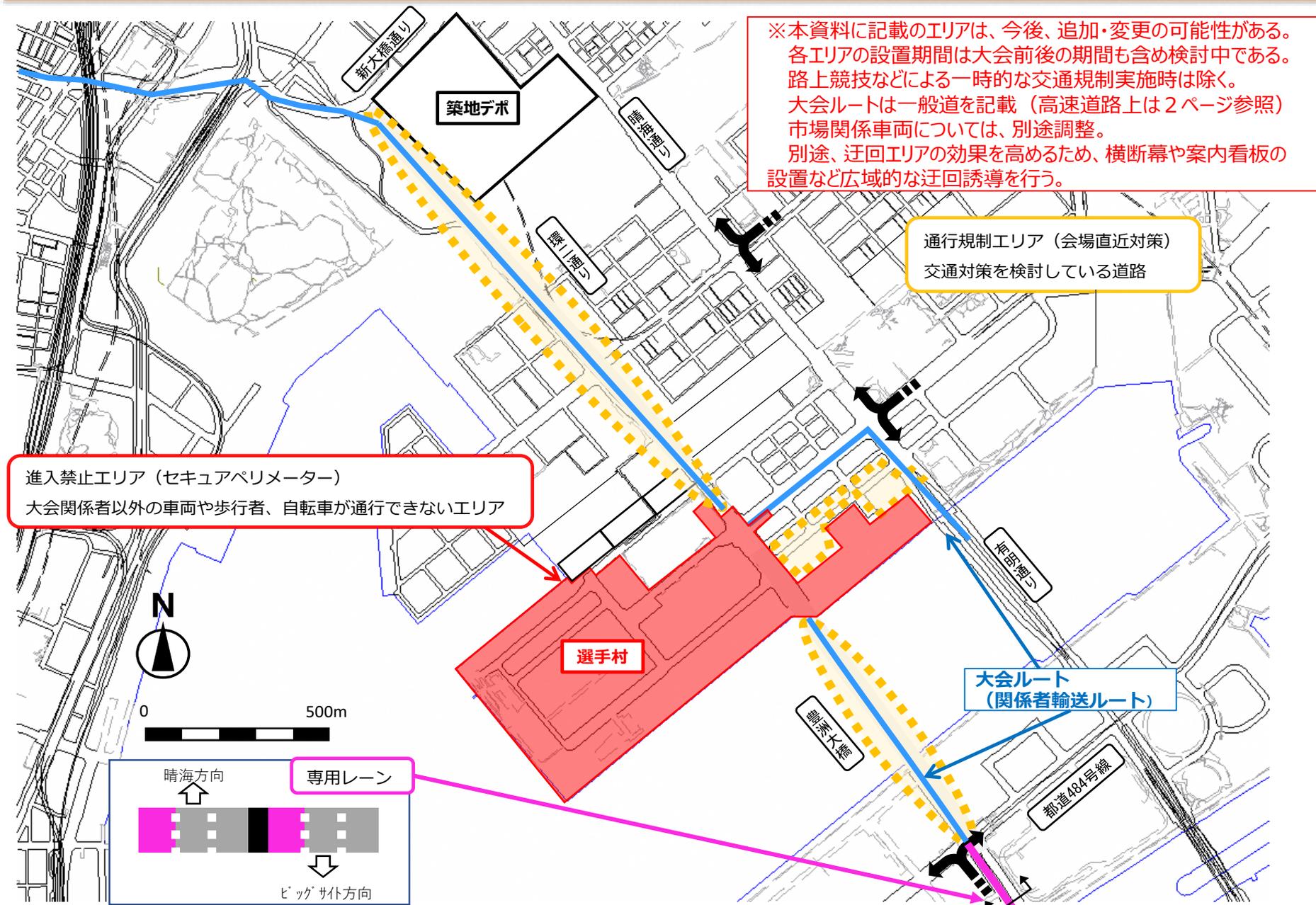


この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の基盤地図情報(S=1:5,000)を使用した。(承認番号 平30情使、第807号)

会場周辺交通対策図【選手村】

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、同院発行の基礎地図情報(S=1:5,000)を使用した。(承認番号 平30情使、第807号)

素案



※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他所のある車両などは原則、通行可。

6月19日公表 東京都・組織委員会資料

交通マネジメント推進に向けた
2019年夏の試行内容（案）について

1. 試行の期間

▶ 大会本番並みの目標を掲げ、交通混雑緩和に向けた取組を総合的にテストする期間を設定

- 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
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。

▶ オリンピック・パラリンピックの期間に相当する期間を集中取組期間とし、企業等に重点的な取組を依頼

▶ 各社取組のピークを合わせるチャレンジウィーク及びコア日を中心に、効果測定を実施

▶ TSMは大会時と同等規模で数日試行する他、選手村～競技会場間でバスを実走

2019年カレンダー

日	月	火	水	木	金	土
7/14	15	試行期間(スムーズBiz推進期間)				20
21	チャレンジウィーク(7/22~26)、コア日(7/24)					27
28	集中取組期間① (7/22~8/2)					3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	集中取組期間② (8/19~8/30)					24
25						31
9/1	2	3	4	5	6	7

(参考)2020年カレンダー

日	月	火	水	木	金	土
7/19	20	21	22	23	オリンピック期間 (7/24~8/9)	
16	17	18	19	20	21	22
23	24	パラリンピック期間 (8/25~9/6)				
	7	8	9	10	11	12

2. 試行の概要

<試行の主な内容>

TDMに関する試行

企業等への働きかけ
(東京圏、重点取組地区、特定エリア等)

政府・都庁の取組 等

TSMに関する試行

高速道路の本線料金所流入調整、
入口閉鎖

一般道路の交通対策 (信号調整)

<検証の主な内容>

交通マネジメント (TDM + TSM) の検証

- ・ 交通量低減
(首都高、一般道)
- ・ 移動時間分布 等

TDMの検証

- ・ 事前事後アンケートによる
企業の取組内容、意向
- ・ 特定エリアでの交通低減量
- ・ 交通量の減少量の推定
等

物流の検証

物流効率化に
向けた取組の
実態調査
(サンプル調査)

TSMの検証

- ・ 本線流入調整
- ・ 入口閉鎖
- ・ 一般道路交通対策

↳ 影響把握を合わせて実施

※テストイベント等の実施に合わせ、各会場付近において大会期間を想定した交通規制等を実施・検証するほか、会場周辺の駐車場利用の抑制に関する試行などを別途実施する。

試行結果を踏まえた、追加対策の検討、大会時に向けた交通マネジメント改善策の検討 等

3. チャレンジウィークの取組

	TDM	TSM
7月22日(月)	企業等による交通混雑緩和の取組 (各社の取組のピーク)	—
23日(火)	企業等による交通混雑緩和の取組 (各社の取組のピーク)	—
<TDM取組のコア日、 オリンピック開会式1年前> ※ 24日(水)	<ul style="list-style-type: none"> 企業等による交通混雑緩和の取組 (各社の取組のピーク) スムーズビズ (コア日) テレワークデイズ2019 (コア日) 国の取組 	【高速】 <ul style="list-style-type: none"> 本線料金所での流入調整 入口閉鎖による本線流入調整 【一般道】 <ul style="list-style-type: none"> 環七内側への流入抑制 (信号調整)
25日(木)	企業等による交通混雑緩和の取組 (各社の取組のピーク)	—
<チャレンジウィーク期間中に 交通量が多いと予想される日> ※ 26日(金)	企業等による交通混雑緩和の取組 (各社の取組のピーク)	【高速】 <ul style="list-style-type: none"> 本線料金所での流入調整 入口閉鎖による本線流入調整 【一般道】 <ul style="list-style-type: none"> 環七内側への流入抑制 (信号調整)
備考	<ul style="list-style-type: none"> 都庁及び国の取組を含む日 集中取組期間 <ul style="list-style-type: none"> ① 7月22日～8月2日 ② 8月19日～8月30日 	<ul style="list-style-type: none"> 課題や確認事項があれば8月23日(金)に再度TSMの全部又は一部を実施

※ 24日(水)、26日(金)にはTDMとTSMを同時に実施予定

4. TDMの試行内容

- スムーズBiz参加企業や、関連する取組（テレワークデイズ2019等）への参加企業に対し、試行実施を呼びかける

働きかけの手段	内容
①メールマガジン	・ 2020 T D M 推進プロジェクトの登録企業（約1,600社・事業所：6/14現在）に定期的にメルマガを配信
②説明会	・ 全体説明会、地区別説明会、出張説明会（要請に応じて実施：東商支部や各協会等）
③PRチラシ 試行前アンケート票	・ 経済団体・業界団体を通じ、企業に配布 ・ 重点取組16地区でのポスティング
④イベント	・ スムーズBizキックオフイベント（5/29） ・ テレワーク・デイズ2019&スムーズBiz推進期間プレイベント（7/1）
⑤広報 （動画、ポスター等）	・ 動画 トレインビジョン、TVCM、デジタルサイネージ（主要ターミナル駅）等 ・ ポスター 2020 T D M 推進プロジェクト協力者、国、自治体、首都高、鉄道事業者等に配布 ・ 電車中吊り広告

5. T S Mの試行内容

○ T D M実施期間中に、大会時と同規模のT S Mを実施 (7/24(水)、26(金)等)

(1) 高速道路において終日実施する対策

- ・ 都心部への交通量抑制のため、都心方向への高速道路における11箇所の本線料金所で開放レーン数を終日制限
- ・ 選手村周辺等の4つの入口については、大会期間中、交通規制の形態等から大会関係車両専用となるため終日閉鎖

(2) 一般道において実施する対策

- ・ 都心部への流入交通量を減少させるため、環状七号線上の信号機について、午前5時から正午にかけて都心方向への青時間の短縮等を実施



一般道での対策



【TSM対象箇所】

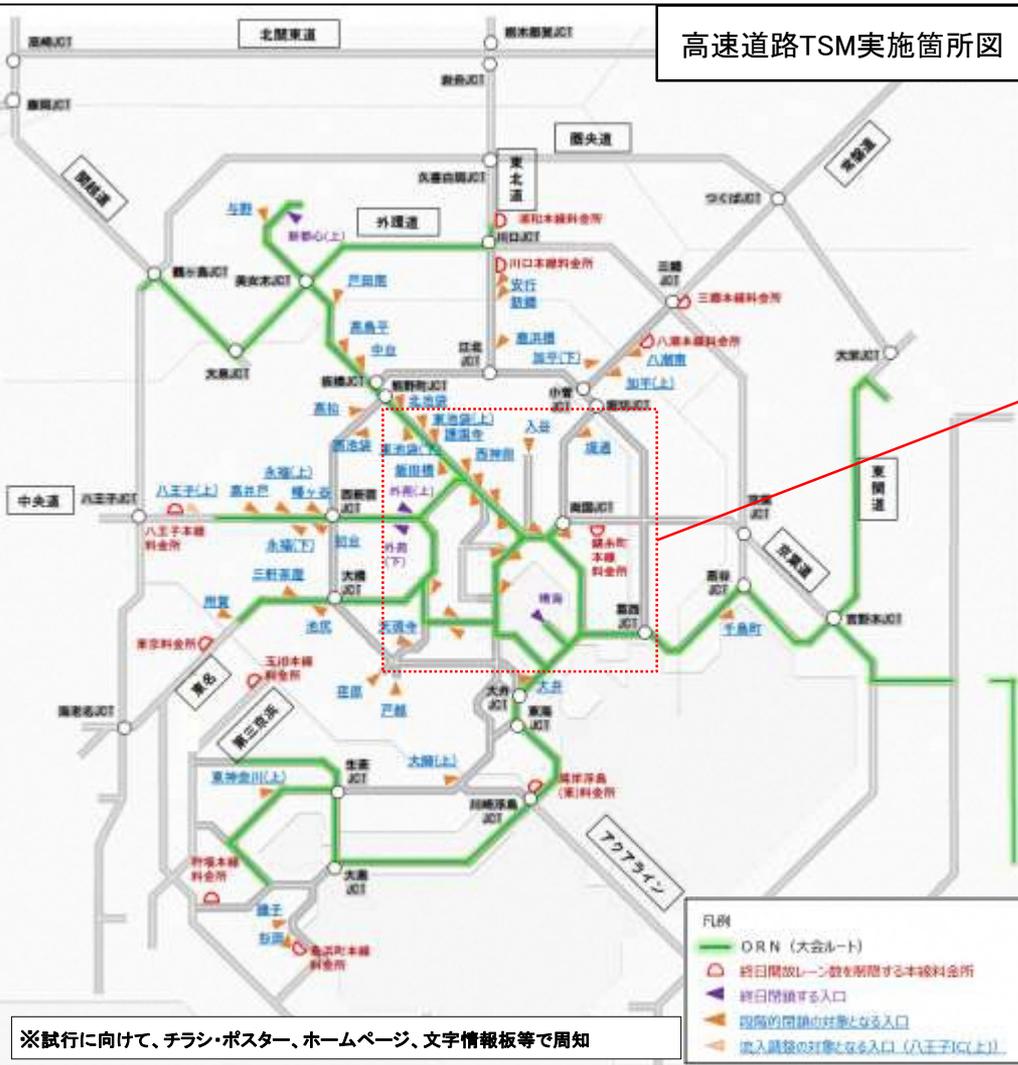
本線料金所: 11箇所 / 32箇所 (圏央道内側)
 入口: 4箇所 / 302箇所 (圏央道内側)

5. TSMの試行内容

(3) 高速道路において交通状況に応じて段階的に実施する対策

- 交通混雑が発生しやすい箇所において交通状況をモニタリングし、一定の交通量を超えた時点で、渋滞を未然に防ぐために効果的な入口を閉鎖する。交通量が増加し続ける場合は、入口閉鎖の箇所を追加していく。
(閉鎖対象の入口は以下の図のとおり)
- 閉鎖の解除については、交通状況に鑑み、渋滞等が発生する恐れがなくなった際に実施

高速道路TSM実施箇所図



都心部拡大図



【TSM対象箇所】

入口: 50箇所 / 302箇所 (圏央道内側)
対象の50箇所のうち必要な箇所を段階的に閉鎖していく。

- 入口閉鎖を実施する箇所・時間については、各日の交通状況によって異なる。
- 事故等による渋滞が発生した際には、本線車線規制、区間通行止め、ジャンクションでの方向別規制等のほか、これ以外の入口を閉鎖する場合があります。
- 試行の結果を踏まえて、TSM実施箇所等の見直しを行う。