

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に係る
交通輸送円滑化推進会議（第2回） 議事録

日 時：平成30年1月15日(月) 16:00~17:00

場 所：中央合同庁舎4号館12階 共用1208特別会議室

出席者：鈴木 俊一 東京オリンピック・パラリンピック担当大臣
平田 竹男 内閣官房東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会推進本部事務局長
平垣内 正隆 内閣官房東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会推進本部事務局企画・推進統括官
石田 高久 内閣官房東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会推進本部事務局セキュリティ推進統括官
榊田 好一 警察庁交通局長
吉田 真人 総務省大臣官房総括審議官（情報通信担当）
今里 讓 文部科学省スポーツ庁次長
藤木 俊光 経済産業省大臣官房商務・サービス審議官
由木 文彦 国土交通省総合政策局長
栗田 卓也 国土交通省都市局長
和田 信貴 国土交通省道路局次長
山上 範芳 国土交通省鉄道局次長
早川 治 国土交通省自動車局審議官
菊地 身智雄 国土交通省港湾局長
重田 雅史 国土交通省大臣官房物流審議官
泊 宏 国土交通省関東地方整備局長
小幡 章博 国土交通省関東運輸局交通政策部長
猪熊 純子 東京都副知事
相場 淳司 東京都オリンピック・パラリンピック準備局技監
山手 齊 東京都交通局長
山本 仁 警視庁交通部部長
山野 均 埼玉県県民生活部スポーツ局長
宮越 雄司 神奈川県スポーツ局長
中島 圭一 さいたま市建設局長
永名 淳悟 千葉市建設局長
西山 雄二 横浜市市民局長
佐藤 広 (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副事務総長
吉村 憲彦 (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大会準備運営第二局長
神田 昌幸 (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施設整備調整局長
栗山 浩樹 オリンピック・パラリンピック等経済界協議会運営委員会座長
井上 隆 (一社)日本経済団体連合会常務理事
久貝 卓 日本商工会議所常務理事
西尾 昇治 東京商工会議所常務理事
宇佐見 卓也 (公社)経済同友会企画部部長

福本 啓二	(一社)日本民営鉄道協会理事長
梶原 景博	(公社)日本バス協会理事長
上田 信一	(一社)東京バス協会理事長
熊谷 敦夫	(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会業務部長
門井 正則	(一社)東京ハイヤー・タクシー協会専務理事
中込 博	(公社)全日本トラック協会総務部長
黒田 晃敏	(一社)日本港運協会理事長
笹川 文夫	(一社)東京港運協会専務理事
与田 俊和	(一社)日本物流団体連合会代表理事・理事長
藤井 寛行	首都高速道路(株) 代表取締役専務執行役員
榊 正剛	東日本高速道路(株)代表取締役副社長執行役員
猪熊 康夫	中日本高速道路(株)常務取締役執行役員保全企画本部長
日野 正夫	東日本旅客鉄道(株)常務取締役
小川 孝行	東京地下鉄(株)取締役

議 事 :

1. 鈴木東京オリンピック・パラリンピック担当大臣挨拶

本日はお忙しいところ「第2回 2020 交通輸送円滑化推進会議」にご参加いただき感謝申し上げます。

2020 年東京大会の成功の鍵は輸送にあると言っても過言ではない。オリンピック大会で延べ約 800 万人、パラリンピック大会で延べ約 240 万人の大会関係者と観客の円滑な輸送を実現しつつ、一般交通と適切に共存させて、首都圏ひいては日本全国における市民生活や経済活動への影響を最小化することが重要である。このため、昨年5月、政府、組織委員会、東京都、関係自治体及び経済界が一体となって大会期間中の交通行動の見直しについて調整、合意形成を行う場として、この会議を設置した。

企業や国民の皆様、大会期間中の大会輸送に影響を与えうる混雑エリアでの通行を控える、経路を変更する、通行時間をずらすなどのご協力を頂くには、早期かつ的確な情報提供を通じ、交通総量を抑制する必要性についてご理解頂くことが必要不可欠である。そこで、組織委員会及び東京都が主催する、「交通輸送技術検討会」においてまとめられた提言、また東京商工会議所において実施いただいた、アンケートの結果を関係者の皆様と共有し、皆様のご協力のもと交通行動の見直しを行う必要性について、本日ご意見を頂きながら共通した認識としたい。

東京大会の開催まですでに2年半となっている。東京大会を成功させるため、ぜひここにいる皆様のご協力をお願いしたい。

2. 「東京 2020 大会の交通マネジメントに関する提言（中間のまとめ）」について

<組織委員会施設整備調整局 神田局長>

提言は2018年1月10日に開催された「東京 2020 交通輸送技術検討会」でまとめられたものである。座長である政策研究大学院大学の家田教授他、計7名の学識経験者が中心となり、交通工学や物流の専門的な見地からアドバイスをいただきながらワーキンググループ等で、交通輸送に係る機関とともに、東京都と組織委員会が共同事務局となってまとめたもの。

資料1 東京2020大会の交通マネジメントに関する提言（中間のまとめ）の概要

【1. 大会時の交通の見通し】

大会時には大会関係者をバスや乗用車で輸送する必要があり、こうした輸送は大会期間中に1日当たり約50,000台になると見込んでいる。こうした車両は首都高速道路を主に利用して通行することから、その影響を検討したものがP1右側のグラフである。一般交通に大会交通が重なることで交通状況が激しくなることが予想されるが、例年渋滞が多く発生する7月最終金曜日で試算すると、現在の1.8倍、およそ2倍まで渋滞が悪化するという結果が出ている。また、このグラフでは、全体の交通量を減らすことにより、どれくらい渋滞の規模を抑えることができるかも示している。交通需要が15%削減されると、渋滞が現況の2割程度に見込まれることが読み取れる。このように、交通対策を講じなければ、大会輸送にも都市活動にも著しい影響が懸念されるため、交通マネジメント導入が不可欠であると考えている。

観客の輸送を担う鉄道等の公共交通についても、競技会場が集中する臨海部エリアや現況で混雑の激しい路線については何らかの対策が必要と考えられる。このようなことから、提言では、大会時に大会関係者および観客の安全で円滑な輸送と、物流を含めた都市活動の安定の両立を図るためには、交通マネジメントが不可欠であり、その内容は3つの柱で構成されるべきものとしている。

【2. 検討の方向性】

その内容は「2. 検討の方向性」に記載されている。

- ① 交通需要抑制・分散・平準化を行う「交通需要マネジメント」(TDM)
- ② 道路状況に応じて交通の需給関係を高度に運用管理する「交通システムマネジメント」(TSM)
- ③ 鉄道等の安全で円滑な輸送を実現する「公共交通輸送マネジメント」

道路の交通マネジメントについてはTDMとTSMにより、渋滞や事故の発生リスクを低減することとなる。

車の利用の一部の方については鉄道移動に転換していただくことを考えているため、道路交通と公共交通(鉄道)は連携し一体となって考える必要がある。鉄道は3つの手法からなる公共交通需要マネジメントにより、遅延や雑踏事故の発生リスクを低減することとなる。

これらにより、大会輸送と物流を含めた都市活動の両立を図りたいと考えている。

【3. 実施目標の設定】

道路交通では、平日の交通量が15%程度減った休日並みの交通環境を目指す。この実現ため、継続的に一般交通を抑制し交通量全体を大会前の10%程度減とするとともに、部分的に更なる分散・抑制を図る。

公共交通(鉄道)は、局所的な混雑への対応などにより、観客の利用が加わった場合においても現状と同程度の安全で円滑な運行状況を目指す

【4. 交通需要マネジメント(TDM)】

分析により、混雑するエリアや箇所を特定した。

3号渋谷線の大橋JCT付近など、混雑が激しく他の場所より多くの交通需要抑制が必要と考えられる場所があるが、こうした混雑箇所を通過する交通は、湾岸線⇄5号池袋線、神奈川⇄千葉を結ぶ湾岸線、3号渋谷線⇄高速川口線などにおいて多いことが明らかになった。

一般道については比較的距離の短い移動が多く、千代田区、中央区内の内々交通や隣接区との交通が多いことが明らかになった。

物流については、高速道路の往来とほぼ同じで、主に東京湾から埼玉県内の物流拠点を結ぶ往来が多いことが明らかになった。

今後、こうした分析に基づいて往来する人や物の分析を進めそれらを構成する利用者に対して協力を要請す

る呼びかけをしたいと考えている。

昨年10月に東京都が実施した個人向けアンケートによると、9割以上の方が「条件が整えば協力する」というアンケート結果が出た。その条件としては、周りの人に迷惑がかからない、通勤通学先が認めることが挙げられている。こうしたことから、雇用主である企業のご理解、内部での制度・環境づくりが重要であると捉えている。

TDMへの協力をお願いする呼びかけのための体制づくりや、呼びかけの具体的な対象や内容をまとめた「TDM全体行動プラン」を、今年度末を目途に策定していこうと考えている。一例として、リーディングカンパニーと位置づけられる企業と連携を強めて、様々なトライアルを行うことや広く市民と情報提供や対話を行うことが必要になると認識している。民間を含めた強力なTDM推進体制を構築し、ボランティアなどを説明員として養成していくことも重要であると考えている。

本日出席の経済界のみなさまには特にこうした点について協力をお願いしたいと考えている。

参考資料1 TDM取組の事例紹介

ロンドン大会でのTDM取組の事例を紹介する。輸送を扱う企業には、当局から働きかけて、大会期間中の具体的な行動計画書を作成いただいた。

東京大会でも、企業内での夏期休暇取得時期の分散や、いくつかの企業ごとに夏期休暇取得のグルーピングをしていくなどを、今後様々な働きかけをさせていただければと考えている。

資料1 東京2020大会の交通マネジメントに関する提言（中間のまとめ）の概要

【5. 交通システムマネジメント（TSM）】

交通マネジメントのベースになるのはTDMだが、ピーク時やイレギュラー時での交通の調整を交通システムマネジメント（TSM）として行うことを考えている。選手等の輸送を行うオリンピック・ルートネットワーク（ORN）は高速道路が中心になることから、今回は高速道路の流入調整について方向性をまとめている。

方法としては、都心へ向かう上り線の本線料金所の通過可能ゲート数を通常時より少し減らすこと、一部の高速入口を閉鎖するといったことにより、都心への車の流入が多くなりすぎないように流入調整をすることを考えている。ただし、大規模な流入調整により一般道等において渋滞を発生させることを避けなければならないと認識しており、TDMによる呼びかけによって全体の交通量が減っている状況を実現させなければならない。こうした点からも、皆様には交通需要マネジメントの必要性へのご理解とご協力が必要だと考えている。

また、事故の発生やゲリラ豪雨といったイレギュラー時には通常時とは別のオペレーションが必要とされると考えている。このような場合には、ORNの流れを確保するために、レギュラー時の流入調整に加えて、車線規制や区間通行止めといった強い通行規制が必要になる場合もあると考えている。

【6. 公共交通輸送マネジメント】

観客輸送は公共交通機関の利用を想定しているが、中でも鉄道は主力になると考えている。観客需要の集中により鉄道輸送において局所的な混雑の発生が見込まれる場合には3点の対策を考えている。

① 輸送力の確保

大きく、路線混雑対応と駅混雑対応に分けられる。

路線混雑対応については、比較的輸送量に余裕のある日中時間帯を中心に列車増発等の対応により、輸送力を確保することを考えている。

駅混雑対応としては、一部駅では駅施設の改修や、サインによる誘導方法の工夫などが必要となってくるの

で、交通事業者と具体的な調整を進めていく。

② 観客の需要分散・平準化

観客が同じ時間帯に集中してしまう事を避けるため、チケットによる入場時間の分散、祝祭空間などの周辺イベントへの誘導などにより、観客の移動時間の平準化を検討している。

③ 一般利用者の需要分散・抑制（TDM）

「混雑が予想されるエリア・時間帯」などを、適時に分かりやすく情報提供し、幅広く混雑回避などをお願いしていく。鉄道では国や都の主導ですでに時差 Biz やテレ・ワークといった取組を進めている。今後一層の取組が必要になると考えているので、ご協力をお願いしたい。

【7. 将来の都市交通に関するレガシー】

2020 以降のレガシーとして、交通輸送サービス提供側からハード・ソフト両面からの観点、利用者の観点から将来のレガシーにつながるよう大会のマネジメントしてもさらに取組を進めたい。

参考資料 2 交通輸送技術検討会に係る今後のスケジュール

【今後のスケジュール】

ORN や大会関係車両のオペレーション内容を盛り込んだ「輸送運営計画（V2）案」を、2018 年度末を目途に作成する予定。今後、皆様と一層の情報共有を図りながら、今後 2 回やってくる夏のイベントなど様々な機会をとらえた試行や検証を含め、具体的に検証を進めてまいりますので、引き続きご指導とご協力をお願いしたい。

3. 「東京 2020 大会における交通輸送円滑化に関するアンケート結果」について（東京商工会議所西尾常務理事）

【アンケートの概要】

2020 年大会の競技会場の多くが、通勤・物流等の交通需要が集中する 地域に立地していることから、地元経済団体である東京商工会議所としても、大会の成功のためには、「大会関係者の円滑な輸送」と「経済活動の安定」の両立が課題だと認識している。

そこで、2012 年のロンドン大会の際に、交通混雑回避に有効であった、テレワークや時差出勤等の取組や、交通行動の見直しについて、2020 年大会の競技場等がある 12 区に所在する会員企業 1 万社に対して、調査を実施した。実施時期は、昨年 10 月 10 日から 10 月 25 日、回答数は 1,200 社で、有効回答率は 12%。

【社員の出勤、業務行動、休暇制度等について】

まず、「2020 年に向けたテレワーク、時差出勤、フレックスなどの柔軟な出勤制度の導入については、右側の「図表 1、2、3」にもあるとおり、「既に導入済み」、「2020 年までに導入する予定」、「導入を検討したい」という前向きな回答は、テレワークが 16.4%、時差出勤が 27.2%、柔軟な出勤制度が 28.9%という結果だった。

一方、いずれも「今は何とも言えない」という回答が最も多く、様子見の企業が 4 割以上という結果。

また、行政に対して、テレワーク導入に伴う費用補助等のインセンティブや、成功事例の積極的な開示を求める声や、「取引先との関係から自社だけでは対応が難しい」といった声も多く寄せられた。

2020 年に向けて、企業の取組みを促進するためには、東京都のみならず国全体でムーブメントを巻き起こす必要があり、テレワークのガイドラインの早期周知や、インセンティブの充実、課題の解決方法の共有など、企業が取り組みやすい環境整備が必要であるという結果だった。

【大会期間中の交通行動の見直し（変える、やめる、へらす）等について】

大会期間中の交通行動に関して協力要請があった場合、対応が可能かどうかを質問している。

移動ルートの変更や移動手段の変更については、協力可能であるとの回答が7割を超えた一方で、「図表9」の配送時間の変更や、「図表10」の配送回数の抑制については、「対応できないとの回答」が運輸業を中心に多く、特に、「取引先との関係があり、運輸業者だけでは解決できない」といった声が多く寄せられた。

今後、荷主・配送先の理解・協力や、業種特性に応じたきめ細かな対応が必要と言える結果である。

また、「図表11」の「大会期間中に何らかの交通規制が行われた場合、影響が大きいと思われる時間帯」については、「9時台から11時台」の時間帯が最も影響が大きいという結果だった。この時間帯に交通規制を実施する際には、早期の情報提供と十分な配慮が必要かと考える。「図表12」の「大会期間中の交通規制の詳細情報がいつまでに必要か」という問いに対しては、6か月以上前に情報が必要とする企業は3割に上り、「テレワークの導入には最低でも1年は準備期間が必要である」など、対策の準備のために1年以上前の情報提供を求める声もあった。

また、「規制の程度がわからないと、どのような支障が生じるか想像がつかない」、あるいは「東京の事業者として協力するのは当たり前という気持ちでいるが、早期の情報提供がないと最低限の協力しかできない」といった、具体的な情報がないと判断や協力がしづらいといった声が多く寄せられた。

いずれにしても、今回のアンケートを通じて、交通輸送円滑化に向けた働き方改革や交通行動の見直しについては、一定の理解はあるものの、その前提として、社会全体で取組むための働きかけや、早期の情報提供が必要であるということが、浮き彫りになったと考えている。

【東商オリパラ・アクションプログラム】

東京商工会議所では、2020年に向けた活動計画として「東商オリパラ・アクションプログラム」を先月、策定し公表した。アクションプログラムでは8つの東商独自の活動を実施することとしているが、そのうちの1つとして「大会期間中の交通緩和・輸送円滑化への貢献」を掲げている。

今後も定期的に調査を実施し、企業の課題や影響等を把握し、大会組織委員会、東京都、政府に対して情報提供や提言を行うとともに、企業の交通行動の見直しや交通需要の抑制に繋がるような取組を実施して参りたい。

4. 意見交換

＜東京都猪熊副知事＞

1月10日に開催された輸送技術検討会の提言では、学識経験者や関係機関の方から多くの示唆をいただいている。

- ・大会時、交通の対策が必要であるということ。何も対策を行わないと著しい都市活動・経済活動に影響があること。
- ・交通対策として大会期間中の交通行動を減らすなどの「交通需要マネジメント」が不可欠であること。
- ・交通マネジメントを成功させるには荷主の理解と継続的な取組が必要であること。

東京都としても、企業や国民の協力が極めて重要であると認識しており、テレワークや時差 Biz 等の取組などを進めている。また、知事がラジオ体操を行うなどして2020年の大会開催期間を意識していただくような取組をしている。経済界の皆様にも、会員企業にご協力いただきながら、全国的なムーブメントをおこしていきたいと考えている。

今後、大会組織委員会と協力して、交通需要マネジメントについて今年度末をめどに行動計画をまとめたいと考えているが、計画を作る段階からなるべく早期に、早いタイミングでお示ししていきたい。

対策については、実効性や継続性を確認するため、この夏から様々なトライアル、試行を進めていきたいと考えている。その一つとして、働き改革や時差出勤などご協力をいただくこともあるかと思うので、よろしくお願い申し上げます。

<組織委員会 佐藤副事務総長>

2020年東京大会は大会会場が分散した形での開催となる。そのため大会の輸送の難易度が高く、森会長も輸送が成功するかが大会成功の鍵になる、と言っている。

組織委員会では安全で円滑な輸送を提供するために、交通需要マネジメントが必要だと考えていたが、今回学識経験者の尽力により、交通需要マネジメントの必要性、取組の方向性について提言をいただくことができた。

今回の提言では、過去に経験したことのない大規模かつ高度な交通マネジメントが求められるとされている。こうした提言をふまえて対策を実現していくためには、大会期間中はもちろん、事前の試行の段階から経済活動・都市活動を支えておられる経済界、行政、市民の理解と協力をいただかなければならないと感じている。

また、提言では早期の情報提供が必要だという内容もあった。東京商工会議所のアンケートを見てもそのように感じている。先ほど猪熊副知事がお話しされたが、提言をふまえてみなさまに具体的にどのような行動を取っていただければいいのか、東京都と連携をしてとりまとめし、前広に情報をお示しし、検討を加速していく必要がある。

夏は例年様々なイベントが発生する。大会期間中、こうしたイベントが大会自体の盛り上げにも効果的ではあるが、交通に大きな負荷をかけることにもつながる。今後イベント主催者とも調整・検討をして協力をお願いしていくこともあると考えている。

今回提言のあった交通マネジメントが実現できるよう、引き続きご理解ご支援のほどお願いしたい。

<警察庁榊田交通局長>

東京大会では、大会関係者等の輸送を安全かつ円滑に行うとともに、マラソン等の路上競技を含む大会の開催が一般交通に与える影響を抑えることが重要であるが、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り、大会の成功のためにはTDMにより都心部の交通総量を相当程度抑制することが必須となる。

また「東京2020大会の交通マネジメントに関する提言」でも示されているとおり、TSMによる交通量のマネジメントを効果的に実施するためには、TDMにより都心部の交通総量が相当程度抑制されていることが不可欠である。経済界の皆様方には、東京都において行うこととなるTDMの取組に必要な御協力をお願いしたいと考えている。

<国土交通省由木総合政策局長>

国土交通省としても、大会に係る円滑な輸送と市民生活や経済活動を支える日常の交通の両立を図ることは大変重要なことと考えている。内閣官房をはじめとする政府関係機関、東京都、関係自治体及び経済界のみなさまと連携して取り組んでまいりたい。

- ① 今回報告された「東京 2020 大会の交通マネジメントに関する提言」に基づき、様々な施策が検討され、試行が行われるものと考えている。そのためには、関係者間の調整や、合意形成や、国民の機運醸成が重要だと考えているが、本日ご出席の関係する事業者をはじめ、所管業界への働きかけ等の必要な協力を行ってまいりたい。物流に関しては、事業者だけでなく荷主や配送先に理解協力していただくことも必要であるので、経済諸団体の皆様、内閣官房、経済産業省等の関係機関と連携していきたくと考えている。
- ② TDM・TSMを間違いなく実行して効果を上げるという事が必要。そのためには、「いつ、どこで、誰が、どのような」協力をするのかを具体的に定めて、それをそれぞれの責任と役割分担の下で行っていくことが重要。先ほど東京都、組織委員会から TDM 行動計画、輸送運営計画を作っていくという話があったが、計画づくりに向けて取組を加速していただきたい。
- ③ 東京商工会議所のアンケート報告にもあるとおり、協力のためには準備期間や情報提供が必要。特段のご配慮をお願いしたい
本日出席の国土交通省の各局が一丸となって成功に向けて取組んでいきたいと思っている。

<経産省 藤木商務・サービス審議官>

東京大会の期間においては、交通需要の集中により国民生活や経済活動に大きな影響が出る恐れがあると考えている。関係自治体及び経済界と連携して、その影響等の緩和と経済活動の両立に取り組むことが重要と考えている。

国土交通省由木総合政策局長からもあったが、荷主や配送先も含めた経済界のご理解とご協力をいただきながら、交通需要の抑制や平準化、大会期間中の大規模イベント抑制並びに交通需要抑制策等の事前の試行といった取組について、皆様と共に貢献してまいりたい。

<総務省 吉田総括審議官>

総務省では、昨年、関係府省・団体と連携し、東京オリンピックの開会式に当たる7月24日を「テレワーク・デイ」として全国一斉のテレワークを実施した。結果として約950団体、6万人以上に参加頂いた。朝8時台の東京メトロ豊洲駅の通勤量が10%削減されるなど、交通混雑緩和の効果を確認できた。

2018年は「テレワーク・デイズ」として日数・規模を拡大すべく検討をしている。

総務省としては、今後も関係府省・団体と連携して、テレワークをはじめとする働き方改革を強力に推進することにより、2020年に向けた交通需要の抑制や交通行動の見直しに貢献したい。

<経団連 井上常務理事>

交通輸送技術検討会の提言で問題の大きさが改めて浮き彫りになった。企業を含む関係者全体が課題を認識し、交通マネジメントに向けて自主的な行動、大会成功への貢献を意識することが機運を醸成することに重要である。

交通マネジメントは、1社で完結するものではなく、多数の企業・関係者の幅広い理解と協力があって初めて実現するもの。そのためには、企業に対する要請内等について、できるだけ早く具体化と周知をしていただくことが重要と感じている。輸送運営計画V2、TMD全体行動プラン、トライアルについても最大限事前に公表をしていただきたい。また、作成段階でも十分に意見を聞いていただきたい。

経団連としては、本日のご説明の情報含め、問題意識の共有の観点から経団連会員企業に広く説明、周

知といった協力をさせていただきたい。

<東京商工会 西尾常務理事>

先ほどのアンケートでもあったが、大会の成功に向けては交通輸送の円滑化の推進が重要だと感じている。東京だけの事業者だけでは円滑化のための推進はできないので、国全体で機運を盛り上げ、ムーブメントを起こしていかなければいけないと思っている。東京だけでなく、地方含めた荷主や配送先のご協力を得ていかなければいけない。

早期の情報提供が必要であることはアンケート結果からも明らかである。いつどのような場所で規制がかかるのかなど広く分かる形で提示していただきたい。

<日本商工会議所 久貝常務理事>

日本商工会議所としても協力をさせていただきたいと考えているが、地方ではまだ「東京のことだ」という認識が強い。地方まで情報の発信をお願いしたい。

混雑が予想される場所の具体的な情報については、前広にいただければ地方にも展開を行ってまいりたいと考えている。

<経済同友会 宇佐見部長>

オリンピックについては日本の誇りとして、日本全体で取り組むべき課題と認識している。2回にわたって試行を実施するという事なので安心はしているが、需要をマネジメントすることは非常に難しいことだと思う。精緻な計画を作ることは重要ではあるが、ぜひ実際にやりながら考えていくという姿勢も持っていただき、企業にも前広にご相談いただき、企業としても考えるように進めていただければと考えている。

企業として、スポンサー企業と非スポンサー企業とで情報の差がある場合もあるが、交通輸送の問題については全ての企業で取り組むべきことである。各企業とも貢献したいという思いは持っているので、どういった貢献ができるかを前広に情報をいただきたい。

<オリパラ等経済界協議会 栗山運営委員会座長>

交通の需要マネジメントについての提言、東京商工会議所のアンケート調査により、都市交通マネジメントの必要性と、大会の成功に向けた課題がクリアになった。

需要マネジメントについては、昨年もテレワーク・デイへの参画などに取り組んできたが、引き続き進めていきたいと考えている。また、ボランティア休暇についてもできる限り関係企業に呼びかけて取り組みたいと考えている。

情報提供のタイミングについて、半年あるいは1年前には必要であるというアンケート結果があったが、本日の提言においても、1年半あるいは半年前のタイミングでの情報提供が予定されており、時期もあっている。今後、タイミングに加えて情報の質、トライアルの内容や深さをお互いに議論しながら検討していきたい。

経済界協議会としては関係者と定期的な会合を行っているため、本件についても情報交換の場を必要に応じて設けていきたい。

<内閣官房東京オリパラ事務局石田統括官（副座長）>

交通総量抑制の実施目標として 10%、15%という報道が出ているが、これは円滑な大会関係者の輸送を確保するために技術的にこれくらい抑制しなければいけないという数値だと捉えている。今後、現実的な結果をどのように導いて、世の中の人にどのように伝えていくのか、どのようにご協力をお願いしていくかについては、改めて検討をしていかなければいけないと考えている。

また、過去2年間の首都高の大会輸送ルート上の統計によると、夏場には、1日10件~15件の事故が発生している日が最も多く、最大で1日49件事故が発生した日があった。1件の事故であっても大会の輸送に大きな影響が生じることから、大会期間中にいかに事故を防ぐのかということが重要であると認識しており、そのための具体的な対策も検討課題である。こうした場面においても皆様方や多くのドライバーの方々のご協力をいただきたいと思いますと考えている。

<日本バス協会 梶原理事長>

貸し切りバスとしても、日常の路線バスとしても、オリンピック関係の輸送あるいは公共交通機関としての役割を果たすために、交通需要マネジメントにしたがって業務を遂行してまいりたい。難しい課題であるがご指導をよろしくお願ひしたい。

貸し切りバスについては関係者輸送を期待されているところであり、組織委員会からも説明を受けている。必要とされる車両数2080両については、稼働する時間帯によって運転者の数も異なり、また運行管理者の手配についても課題がある。できるだけ早く具体的な調達要件等をまとめていただき、ある程度まとまれば早く車両の確保を進めて頂きたい。

車両台数確保のためには、夏休み期間中の学校行事やイベント等の日にちをずらすなどしていただくことも重要である。これらの輸送については、大半が旅行会社からの依頼で動いているため、トラックにおける荷主のような存在であるそうした旅行会社等のご理解とご協力をいただければと考えている。

<神奈川県 宮越スポーツ局長>

情報提供について、地元住民や企業から、全て決まっても構わないのでやるべきコアな情報を早く教えていただきたいと日常的に求められている。現在のスケジュールを見ると、「前広に情報をいただける」とは言うものの、18年度末というV2案作成のタイミングでは、既存のイベント等は2~3年前から予定されているものであり、スケジュール変更の事前調整は難しくなってしまう。そのため、まずはTDMを行うということを早急に市民に伝えていただき、その上で具体的な取組はいつ提示できるかをお伝えするといった、先のスケジュールが見える進め方にしていきたい。

<組織委員会施設整備調整局 神田局長>

2017年12月20日に神奈川県輸送連絡調整会議を立ち上げており、実務者レベルでの情報共有の枠組みができたところ。情報提供については今後そうした場を通して提供していきたい。

<内閣官房東京オリパラ事務局 十時参事官>

前広な情報提供という点については、輸送運営計画V2案の作成・策定といった節目のタイミングで、輸送連絡調整会議など様々な場で情報を提供がされると理解しているので、対応をよろしくお願ひしたい。

5. 「交通輸送円滑化に向けた当面の進め方」について（内閣官房平垣内副座長）

資料3. 交通輸送円滑化に向けた当面の進め方

「交通輸送円滑化に向けた当面の進め方」について、皆様のご同意をいただければ対外的な方針として今後進めたいと考えている。

まず1. の目的については、企業のご理解やご協力によって首都圏ひいては日本全国における経済活動や市民生活への影響を最小化しつつ、円滑な大会輸送を実現し、大会輸送と一般交通の適切な共存を図るということである。

2. については、本会議においては、交通マネジメントの導入が必須であること、その確実な実施には、交通行動の見直しへの幅広い企業や市民の協力による交通量の抑制が不可欠であること、などの課題を共有している。

3. については、これらの課題を踏まえ、当面の特に推進する取組として3点を挙げている。

- ① 東京都及び組織委員会は、大会の輸送運営計画V2案の作成に向け、交通マネジメントの実施につき、試行などを行い、実効性が高く、企業や市民から広く協力を得られる施策の検討を進める。また、V2案が作成されるまでの間においても、大会輸送関連に情報について、前広に提供する。

例えば、輸送運営計画作成までの間に、ある程度の競技スケジュールを明らかになると伺っています。

- ② 経済界においては、全国レベルでの事業者（特に荷主等）の理解促進、働き方改革等の取組の必要性について事業者トップを含めて認識を共有するとともに、交通行動の見直しに関する準備に協力する。

企業や荷主の協力を得るという点で経済界のご協力が不可欠である。よろしくようお願い申し上げます。

- ③ 政府においては、関係省庁間における情報共有及び関連業界への情報提供や交通行動の見直しに関する取組の働きかけ等を通じて、東京都、組織委員会、経済界への協力を行う。

関連業界への働きかけについては、先ほど関係省庁からも前向きなご発言を頂いた。それぞれの省庁には多くの関連業界があるかと思うが、よろしくようお願い申し上げます。

最後になるが、これらの取組の推進には東京都・組織委員会・経済界・政府の各主体がそれぞれの役割を果たし、幅広い国民のご理解とご協力を得て進めていくことが重要になる。一層、連携を緊密にして取り組んでまいりたいと考えているのでご協力をお願いしたい。

今後の具体的な予定について、TDM全体行動プランを今年度末に示すという説明があった。東京都・組織委員会においては、試行などの今後の準備を進める上でも、具体的な施策を早急に検討し共有いただきたい。

6. 平田座長挨拶

本日はお忙しいところ「第2回 2020 交通輸送円滑化推進会議」にご参加いただくとともに、貴重なご意見をいただき感謝申し上げます。

交通輸送円滑化が鍵であるという前提が今回の会議で明らかになったのは、大会の輸送を円滑に行い、大会運営を成功させるためには、TDM・TSMのみならず、経済界や国民の皆様からご協力をいただき、大会期間中の負担を交通の負担のみならず精神的な負担を減らすことが必要不可欠である、ということだと考えている。

特に荷主、雇用主、場合には旅行業者の方など経済界の皆様の協力が重要となるため、国土交通省や経済産業省などの関係機関にあっては、経済界の皆様が協力しやすい環境の構築などに取り組んでいただきたい。

こうした活動を推進する上では、スポンサー・非スポンサー差もなく情報を提供していただくことが、経済

界や国民の皆様からご理解を頂くことの前提となる。また、東京都及び組織委員会には、ボランティア、テレワーク、交通規制などについての適時適切な情報の提供や、行動計画の策定による、今後の取組の「見える化」をお願いしたい。その中には、関係自治体のご協力、それに対する協業が重要なこととなる。

内閣官房としても、皆様と緊密に連携しながら 2020 年に向けて準備を加速させていきたいので、引き続き皆様のご協力をお願いしたい。

<内閣官房東京オリパラ事務局 十時参事官>

長時間にわたり闊達な意見交換を賜り感謝申し上げます。

今後の会議の開催については、東京都・大会組織委員会がまとめている輸送運営計画の検討状況、TDM 全体行動プランの準備状況等に合わせ、適時開催をしていく。

以上