

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6回） 議事録

日時：令和元年10月18日（金） 15：30～16：30

場所：中央合同庁舎4号館12階 全省庁共用1208特別会議室

出席者：橋本 聖子 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・パラリンピック推進本部事務局長
鶴田 浩久 内閣官房東京オリンピック・パラリンピック推進本部事務局企画・推進統括官
伊吹 英明 内閣官房東京オリンピック・パラリンピック推進本部事務局企画・推進統括官
山本 仁 内閣官房東京オリンピック・パラリンピック推進本部事務局セキュリティ推進統括官
北村 博文 警察庁交通局長
秋本 芳徳 総務省大臣官房総括審議官
瀧本 寛 文部科学省スポーツ庁次長
塩川 白良 農林水産省食料産業局長
島田 勘資 経済産業省大臣官房審議官（商務・サービス担当）
蒲生 篤実 国土交通省総合政策局長
北村 知久 国土交通省都市局長
長橋 和久 国土交通省道路局次長
日笠 弥三郎 国土交通省鉄道局審議官
一見 勝之 国土交通省自動車局長
堀田 治 国土交通省港湾局技術参事官
瓦林 康人 国土交通省大臣官房公共交通・物流政策審議官
吉田 武史 国土交通省関東地方整備局環境調整官
蔭山 良幸 国土交通省関東運輸局次長
多羅尾 光睦 東京都副知事
荒井 俊之 東京都オリンピック・パラリンピック準備局技監
土淵 裕 東京都交通局長
坂口 拓也 警視庁交通部長
山口 隆司 埼玉県県民生活部オリンピック・パラリンピック課副課長
前田 敏也 千葉県環境生活部オリンピック・パラリンピック推進局課長
宮越 雄司 神奈川県スポーツ局参事監
反町 央 さいたま市建設局理事
斎藤 平 千葉市建設局部長
丸山 裕二 横浜市市民局スポーツ統括室オリンピック・パラリンピック推進部担当部長
河合 征生 川崎市建設緑政局室長
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
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輸送局長

栗山 浩樹	リビッック・パリンピック等経済界協議会運営委員会座長
左三川 宗司	(一社)日本経済団体連合会ソーシャル・コミュニケーション本部統括主幹
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
岡野 貞彦	(公社)経済同友会常務理事
福本 啓二	(一社)日本民営鉄道協会理事長
石指 雅啓	(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
井出 信男	(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会常務理事
鈴木 幸雄	(一社)東京ハイヤー・タクシー協会総務部次長
荻原 正吾	(公社)全日本トラック協会調査役
山崎 正	(一社)東京都トラック協会専務理事
久米 秀俊	(一社)日本港運協会理事・港湾戦略室長
笹川 文夫	(一社)東京港運協会専務理事
長谷川 伸一	(一社)日本物流団体連合会理事長
邊見 隆士	首都高速道路(株)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
源島 良一	中日本高速道路(株)取締役常務執行役員保全企画本部長
吉田 公	東日本旅客鉄道(株)室長
野焼 計史	東京地下鉄(株)常務取締役鉄道本部長

議 事 :

1. 橋本東京リビッック・パリンピック担当大臣挨拶

日ごろから東京大会の成功のために大変な御理解と御協力をいただいております皆様方に、改めて敬意と感謝を申し上げます。

私自身も数多くのオリンピック・パラリンピック大会に携わってまいった一人であるが、その中でもこの東京大会の特徴というのは、世界有数の大都市である東京において会場が分散しており、輸送ルートが複雑となっているため、輸送の成功が大会成功の鍵であると考えている。

加えて、大会施設の多くは通勤や物流が集中している地域にあることから、円滑な大会輸送と経済活動、そして、市民生活の共存を図ることが最も重要である。

このため、働きかけによる交通量の削減を経済界の皆様とともに取り組んだ、この夏の試行においては、一定の削減は図られたが、まだ目標は達成しておらず、かつ、本番においては大会関係車両が上乗せされるために、さらなる取り組みが必要となってくる。

7月24日と26日には交通規制も実施し、一定の流動性を図ることができた。一方では、都心外縁部で渋滞が起きるなどの新たな課題も見えてきた。

その結果を踏まえて、大会本番において円滑な交通を確保するため、首都高に夜間の半額割引を導入し、夜間に交通をシフトするとともに、日中の混雑時間帯に料金を1,000円上乗せする

料金施策を導入することとなった。

また、この夏の試行においては、物流対策の深掘りの必要性が明らかになった。物流はサプライチェーンが広範であり、荷主と物流業者が協働して取り組むことが重要である。

経済界の皆様と連携いたしまして、働きかけによる交通量削減の目標を達成し、オリパラの交通対策を成功させていきたい。

私自身もオリンピック・パラリンピック担当大臣として自ら率先して一つ一つの課題を解決していくために全力を尽くしていく。ぜひこれからも御指導、御支援をお願いしたい。

2. 本年夏の交通対策の試行結果・大会本番に向けた総合的な交通対策への協力のお願い

＜東京都リリック・パラリンピック準備局 荒井技監＞

資料1：本年夏の交通対策の試行結果・大会本番に向けた総合的な交通対策への協力のお願い

資料1について説明する。1ページ目、まず、本年夏の交通対策であるが、左側が今年のカレンダーになる。スムーズビズ推進期間として、テレワーク・デイズを設定して試行している。特に第1週の7月22日から26日をチャレンジウィークとして、各社の交通量の削減の取り組みを合わせてもらうようお願いした。取り組んでいただいた各企業の皆様には改めて御礼申し上げる。

2ページ目、同時に7月24日、それから、交通量が増える金曜日の7月26日、TSMとして、交通規制を実施した。下の図で赤い半円については本線料金所の流入調整をした。オレンジ色の三角で示した部分で交通状況に応じた入口閉鎖などを行っている。最大で30カ所を超える入口を閉鎖した。

3ページ目、一般道についても、環状7号線の内側への流入を抑制するために、信号によって、5%から10%程度の信号の調整を行い、環7内側への流入を抑制した。

4ページ目、その取り組みの結果を説明する。グラフが4つあるが、一番左側のグラフがチャレンジウィークの結果である。TDMのみを行った日では、首都高で約0.4%の交通量の減、一般道は赤い線ですが、約4%の減となった。TSMを行うと、首都高は約7%の減、一般道は約4%の減であった。

このように、御協力により、一定程度の効果はあらわれたが、削減目標とした全体として10%の減、首都高では最大30%の減には届いていない状況である。

また、チャレンジウィークに取り組みを合わせていただいたこともあり、その他の期間については、顕著な傾向は見られていない。

5ページ目、右が今年の7月24日の首都高の渋滞状況、左側が前年の同曜日である。TSMを行い、赤い渋滞箇所はほぼ解消された。ただし、先ほど大臣からお話があったとおり、一般道路の方で渋滞が幾つか生じている箇所がある。TSMを機能させるためには、十分な交通量低減が必要だということである。

6ページ目、今度はTDMによる鉄道の状況。左側、7月24日の朝8時台の改札の出場者数をあらわしている。左側の地図は、緑の濃い色の部分が大きく減少した地域、また、オレンジ色のところは前年と比較して増加した地域となる。

右側に表があるが、大きく減少した駅としては、官公庁で積極的に取り組んでいただいた霞ヶ

関駅で22%、それから、民間企業が連携して取り組んでいただいた浜松町駅で12%減、また、都庁前駅で12%減となった。

7ページ目、企業の皆様方にアンケートを行った。スムーズBiz推進期間の取り組み状況は、棒グラフが4つあるが、左側が人の流れ、右側が物の流れとなる。上の方がそれぞれ従業者301人以上の比較的大規模の事業者、下の方が従業者30人以下の小規模の事業者の図を比較している。

青い線で囲っているところが、今年の夏に実施した取り組みである。また、茶色、オレンジ色の線で囲ったところが大会に向けて検討中となっている。

これで見ると、特に人の流れについて、大規模な事業者で今年の夏も積極的に取り組んでいただいたことが見受けられる。また、来年に向けても、大規模な事業者のほうが大会に向けて検討中という割合が多くなっている。したがって、今後中小規模の事業者についても、取り組みの裾野を拡大していく必要があると考えている。

8ページ目、これは従業者10人当たりの取り組み人数、どのくらいの割合の方々が取り組んでいるかを表している。それぞれの上の方の青い線が大規模な事業所、下の方のオレンジ色が小規模な事業所であるが、それを見ると、逆に小規模な事業所ほど取り組んでいただいた割合が高かった。したがって、大規模な事業者についても、取り組む人の割合を増やしていくことが課題だと考えている。

9ページ目、企業意見、アンケート結果を説明する。大変よかったという意見もあったが、ここでは特に課題となっているところを書き出している。上の方は人の流れであるが、夏季繁忙期に当たる、家庭の事情による、また、就業規則に変則勤務の規定がないといった意見があった。

下の方は物の流れであるが、日ごとの詳細な計画が必要、荷主に当たるかと思うが、得意先との合意がポイント、それから、夜間ストック場のキャパシティが小さいなどの意見があった。

10ページ目、大会本番に向けた総合的な交通対策への協力をお願いを記載しているが、まず、TDMについては、左側にこの夏の試行の結果・得られた知見、右側が今後の展開となっている。

左側はこれまで説明したような目標達成に向けてはさらなる交通量低減が必要であるとか、物流に関する取り組み加速が必要ということである。

今後の展開としては、入念な事前準備によるさらなる交通量の低減、スムーズBiz等の取り組みの戦略的な推進、顧客との物流にかかわる調整の促進、追加対策として首都高速道路の料金施策、これは後ほど説明する。

11ページ目、TSMについては、交通規制により、大会輸送の円滑性を一定程度確保可能と。ただし、TSMを機能させるには十分な交通量低減が必要となる。また、入口閉鎖を予定している入口や迂回ルートの周知等が必要である。

今後の展開としては、運用のさらなる最適化、規制に関する情報提供としている。

12ページ目、これらを踏まえて、道路交通マネジメント運用の考え方を説明する。レギュラー時、通常のとおりであるが、まず、TDMで全体の交通需要を低減させる。その上で、料金施策によって、夜間への交通シフトの促進、一般道から首都高への展開抑制。それから、TSMとして、最小限の規制により、都心への流入制限等を行う。

それから、下の方に進み、イレギュラーの度合いに応じて、TSM、交通規制の強化を行うという

ことにしている。

13ページ目、ここからが首都高速道路の料金施策に関する方針となる。これは国や首都高に御検討いただき、また、パブリックコメントも行って、学識経験者の意見も踏まえ、組織委員会でこの方針を取りまとめている。

ETC車両については、夜間割引、それから、日中については、都内区間の1,000円の上乗せを行う。現金車両については、書かれているとおりととなる。

14ページ目、料金の上乗せの対象車種、ETC車については、マイカー等を対象に適用する。資料の赤い部分となる。物流車両、福祉車両などは対象外としたいと考えている。

下の方に適用期間があるが、7月20日から8月10日、パラリンピック期間の8月25日から9月6日となる。オリンピック期間については、開会式前から適用する。これは選手が既に東京に入ってきて選手村に入るため、また一部の競技は始まることから、開会式のある週の月曜日から開始する。

15ページ目、該当車種をわかりやすく図にしたものとなる。中型、大型、特大車に加えて、例えば緑ナンバー、4ナンバー、6ナンバー、8ナンバーといった車を対象外にしたいと考えている。

16ページ目、これは上乗せの範囲、左側がETC搭載車両だが、東京都内のこの区間について、上乗せしたいと考えている。右側は現金車両だが、首都高は入口で課金して、どこでおられるかわからないところもあるため、基本的に全線上乗せするが、神奈川や埼玉の下り線、東京に入っていないあたりについては、上乗せの対象から外したいと考えている。

17ページ目、会場周辺の交通対策を説明する。これは競技会場周辺の交通規制や迂回路の対策を示したもので、6月に素案をお見せしたが、本日の午前中の輸送連絡調整会議で示したもので、新バージョンとなる。

右下の図で説明すると、赤いところが進入禁止エリアで、競技会場周辺にはフェンスを設置する。オレンジ色が通行規制エリア、黒い点線が迂回をお願いするエリア、それから、専用通行帯や優先通行帯などもつくっていく。これはイメージ図だが、こういったものを各会場で示して、会場ごとに確認していただくことを想定している。

18ページ目、これは都庁発注工事の調整に関する取り組み方針となる。これも今日の午前中の輸送連絡調整会議で示したものとなる。1番目の目的にあるように、路上工事によるボトルネック化の回避、また工事から発生する車両数の削減の2つを掲げている。図にあるようなエリアを区切って、調整を強めるところ、それから、車両数の削減などを行っていただくことで、きめ細かに対応したい。

19ページ目、皆様方をお願いするTDMの実施期間を示している。これまで大会期間中、開会式から閉会式までについてをお願いする考えであったが、料金施策の検討で説明したとおり、その前の週から既にいろいろな大きな動きが始まっている。選手や、IOC等の関係者の移動もあり、道路については、料金施策に合わせて、7月20日から8月10日まで、8月10日は閉会式を終えて、皆様方がお帰りになるピークになるので、そこまでお願いしたいと考えている。また、パラリンピックについては、開会式から閉会式まで。

20ページ目、公共交通であるが、これについては、観客の移動も発生するため、開会式から閉会式までと考えている。

以上、総合的な交通対策への協力をお願いとなる。お願いばかりで恐縮ですが、何とぞ御理解、御協力をよろしくお願いしたい。

3. 荷主と物流事業者が連携したTDMの強化

資料2：東京オリンピック・パラリンピックTDM(物流関係)への取組みについて

<国土交通省 瓦林公共交通・物流政策審議官>

資料2、荷主と物流事業者が連携したTDMの強化について説明する。

まず1ページですが、これが先ほど御紹介があった夏の試行の結果も踏まえた現状認識と、今後私どもで進めていく取り組みの方向性となっている。左上のところ、細かいところは先ほど説明があったので省略するが、物流分野での取り組みを強化することで、TDMの一層の効果発揮が必要だと認識している。

その上で、右側、これも先ほど御紹介があった資料となるが、大規模な事業者、小規模な事業者、全てまとめた数字にしているが、都内の物流企業のみならず、メーカー、卸の会社、小売店など、荷主の会社も含めてのアンケートとなっている。要はこの青いところ、今回は実施したところが非常に少なくとどまっているのに対して、このオレンジ色の左側は、今後検討していくところが非常に多くなっている。

そういう意味では、私どもはこのオレンジの方々にしっかりとこの具体化をお願いするという、あるいはまだ検討されていない、あるいは検討の予定はないという緑の方々にも参加をしていただけるようにしていくというのが重要な課題であると考えている。

その上で、関係省庁及び東京都が連携して、国土交通省、私どもが中心となって、荷主の関係で経済産業省、農林水産省にも御協力をいただきながら、また、東京都とももちろん連携しながら。まず①が物流事業者・宅配便事業者に対して、シェアの大きい、したがって影響力の大きい大口を中心に、期間中に講じる抽象論ではなくて具体的な数字も含めた具体策の検討の加速を働きかけていく。そして、サプライチェーン全体では、②として運ぶほうの事業者の取り組みに対して御理解と御協力をいただけるように、運送を発注する立場の顧客である荷主の皆様に対する協力要請、あるいは宅配便の場合はB to Cで一般消費者へのPRを展開していくという方向性を考えている。

その上で、具体策は2ページ目で説明する。(1)はB to Bとなる。これはメーカーや卸からの貨物を次の生産段階や、あるいは小売店へ運ぶというサプライチェーン全体を考えた上であるが、まず大手物流事業者各社、この分野では大手3社で大体4割のシェアがあり、個別にそれぞれ御相談する。あるいは、中小については、業界団体を通じてということになるが、個別協議として、個別にキャッチボールをしてコンセンサスをとっていく。こういう方向で、ここに書いている2項目について具体的な御検討・計画策定をお願いしようと考えている。B to Bの場合は配送ルートの変更、配送の時間帯の見直しとして、どこの時間にずらせばいいかということはまた東京都ともしっかり御相談していこうと考えている。

そして、並行して荷主については、トラック利用頻度の高い業種の荷主業界団体を中心に、これは右に円グラフで示しているが、「食料工業品」「日用品」から始まり、左下の「金属工業品」、この6品目で60%強という数字を踏まえた上で、また、これは送り手のみならず小売店のような荷物の受け手の方々にも入っていただくようにするが、荷主の業界団体と同じように個別に御相談しながら、経済産業省、農林水産省ともキャッチボールをして、コンセンサスづくりをしていく。

その場合は2つあり、送り出し側と受け手側、双方の荷主の間で御協力していただき、配送回数とか時間帯を見直す。そして、例えば同じ品目であったりとか同じ業種であったりする場合は、複数荷主で共同輸配送していただく。こういったことについて御検討・計画策定をお願いしようと考えている。

次にB to Cについて説明する。これは宅配便が中心となるが、宅配便の場合は大手3社で90%以上のシェアがある。この各社との個別協議、また、コンセンサスをつくるということで、以下の項目についてできるかできないかの検討をお願いし、計画策定をお願いしていく。この場合は、配送ルートの変更、配達回数の抑制、そして、再配達の削減、これは都内にある宅配ボックスなどもフル活用することで、再配達の削減をお願いしようと考えている。

また、複数事業者による共同輸配送、時間指定サービスの中止、本年6月の大阪でのG20でも実施していた実績があるが、この中止についても御検討をお願いする。また、配送時間帯の見直しも当然お願いしたい。

また、並行して、B to Cの場合は一般消費者の方々への御理解が大事なため、政府広報等を通じて、宅配便の再配達の削減や、期間中の発送の見直しなどについて呼びかける。こういうPRも展開して、こういった御協力をお願いしていこうと考えている。

<経済産業省 島田大臣官房審議官(商務・サービス担当)>

荷主企業に対する対策を進めている。適切な物資の供給、販売を実現するために、TDMに積極的に御協力いただきたい、具体的には配送方法についてさまざまな方策をとっていただきたいというお願いをしている。

例えば、配送ルートを混雑エリアを避けた迂回ルートに設定できないか、あるいは例えば、いわゆる日用品や、ペットボトルの飲料などの賞味期限のさほど厳しくないものについては、1日1便配送するものを2日に1便に変えられないか、午前の配送をできる限り早朝に繰り上げるといった、各チェーン事業者さんのそれぞれの状況に応じて、可能な限りの施策を検討いただいている。

こういったことは物流業者の皆様方も含めて、サプライチェーン全体で検討することで削減が可能と考えている。経済産業省では引き続き東京都、あるいは国土交通省、農林水産省と一体となって、各企業団体への周知活動の徹底を図ってまいりたい。

その一環として、小売業者、卸売業者、製造業者の意思疎通を円滑にするための場の設定や、各社、特に小売業の方々に対して、何らかの行動計画をつくっていただけないかということもお願いすることを検討している。

＜農林水産省 塩川食料産業局長＞

先ほどのグラフにあったように、飲食料品のトラックの利用頻度が高い。我々としても、配送の中核となる食品卸業者等の団体、また、業界の団体に対して、夏以降、延べ13回にわたり、協力の働きかけを行ってきた。その結果、傘下の企業からは、早急に配送計画を検討したいと。ただ、その前に期間中の交通規制の具体的な状況を東京都から早く教えてほしいと。あるいは、得意先である小売業者との話し合いを十分に行う必要があるのではないかという意見もあった。

農林水産省としても、業界と東京都との意思疎通が円滑に図れる場の設定と、先ほど申し上げた小売業者と卸売業者、製造業者との話し合いができる場を今月中に設定して、飲食料品業界でTDMの取り組みが進むようにしっかり取り組んでいく。

4. 意見交換

＜東京都 多羅尾副知事＞

まずは東京2020大会に向けた交通輸送の円滑化については、関係機関、関係団体の皆様に日ごろより多大なる御協力をいただき、この場を借りて、心より御礼申し上げます。

この夏、大会本番を見据えた取り組みとして、来年の大会開催期間と同時期をスムーズBiz推進期間と設定して、テレワークの実践や首都高速道路における交通規制などさまざまな取り組みを大規模に実施し、大会に向けた課題の検証などを行った。

試行の取り組みやアンケートなどに御協力いただきました関係団体等の皆様に改めて感謝申し上げますとともに、大会本番に向けて引き続き御協力をお願いしたい。

大会まで300日を切り、円滑な輸送の実現など大会運営等への注目が高まりつつあるものと思われる。このため、大会に向けたTDMの推進とテレワークやオフピーク通勤などの取り組みを一体的に進める、スムーズBizの取り組みをさらに推し進めることが大変重要であると考えている。

スムーズBizの推進にあたっては、小池都知事を先頭に関係団体への働きかけをさせていただくなど、おかげさまでTDM推進プロジェクトに御参加いただいている企業は約2,700社を超えた。引き続き大会に向けて御協力をいただき、本プロジェクトに参加していただける企業様の数を増やしていきたい。

都としては、企業や関係団体の皆様に対しては、今後ともセミナーや個別コンサルティング等を通じてきめ細かい情報提供を行い、大会に向けたアクションプラン作成等の支援を強化していく。

また、この夏の試行の結果等を踏まえて、首都高速道路における料金施策に関する方針を取りまとめた。あわせて、競技会場周辺における交通対策、都庁発注工事の調整に関する基本的な考え方についても公表した。引き続き、企業や関係団体の皆様への情報発信を行ってまいりますので、御理解と御協力をお願い申し上げます。

今後は、企業等の皆様とともに、都民、国民の皆様に向けても、大会時における交通混雑緩和に向けた取り組みへの御協力をお願いしていく。それぞれの方々がお持ちのさまざまな媒体などを活用し、積極的なPRを行っていただけると幸いです。

2020大会の成功に向けては、各関係団体・企業の皆様や、国、組織委員会との連携が何より重

要である。今後とも関係者が一丸となって取り組みを進めていきたいと考えているので、引き続き御協力をお願いしたい。

<(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 佐藤副事務総長>

御出席の皆様方には、日ごろから、2020大会に対する御支援、御協力を御礼を申し上げます。

大会まであと9カ月と差し迫ってきている。大会本番に向けて大会を想定したテストイベントは56回の計画を進めているが、おおむねその半分程度のテストイベントを実施した段階となる。テストイベントを実施した上で競技場の課題がいろいろ出てきている状況だが、天候によって競技の時間を変えたり、やり方を変えたり、また台風の備えが非常に重要だということも改めて実感している。引き続き、IOC、IPCを含めて、綿密な連携をとりながら、大会の円滑な実施に向けた詰めをしていきたい。

輸送については、先ほど荒井技監からいろいろ御説明をいただいたが、この夏に試行をおこなった。オリンピック・ルート・ネットワークの混雑緩和に向けて、TDMを行い、新たにTSMを加えた総合的なテストを実施した。あわせて、開閉会式を想定した輸送についてもテストを実施したが、実施にあたっては、関係者の皆様方の多大な御協力、御支援に、改めて感謝申し上げます。

7月24日、TSMを加えたテストでは、我々が大会関係者を想定している時間の中で輸送できるか検証ができ、非常にいい成果を得られたと考えている。

しかしながら、冒頭の大任の御挨拶にもあったように、大会時にはさらに関係車両が上乗せになるということもあり、TDM、TSMに加えて、追加的な対策が必要であるということも改めて実感した。

また、国においても、首都高速道路の料金施策について検討いただき、先日、東京都と組織委員会で料金施策に関する方針を公表した。引き続き、皆様方の御理解、御協力をお願いしつつ、実現に向けて取り組んでいきたいと思っている。

言うまでもなく、交通や輸送は、広く国民・都民の皆さまの御理解・御協力が必要となる。先ほどの交通対策への協力をお願いという中でさまざまなお願いをした。我々も全力で取り組んでいくので、引き続き、政府の皆様方、経済界の皆様方から、御支援、御協力をお願い申し上げます。

<(一社)日本経済団体連合会 左三川ソーシャル・コミュニケーション本部統括主幹>

本日の説明で、今年の夏の試行結果などを踏まえれば、来年の交通量低減に向けて一層取り組みが必要であることをよく認識した。

また、スムーズビズ推進期間の取り組み状況に関するアンケート結果では、チャレンジウィークに特に集中して取り組んだ事業者同士の比較において、大規模事業者の取組人数が相対的に少ない、一層拡大する必要があるということであったので、経団連としては引き続き会員企業へのさらなる周知と協力要請を行っていきたい。また、可能であれば、会員企業向けの御説明の機会を再度設けていただきたい。

もう一つは、2020年のTDM実施方針のうち、オリンピック開催期間前後の道路交通については、

TDM実施期間を7月20日から8月10日にするという御説明があった。日ごろ、私どもの会員企業から、来年、どう取り組んだらいいのかという御相談を受けるが、既にオリンピックの期間のTDMは7月24日から8月9日という認識が各企業に浸透している。したがって、各社ともこの間の平日を中心に人流、物流をどうしたらいいかという前提で検討を進めている。そのため、実施期間の拡大を早く周知する必要があると考えている。試行を踏まえればさらなる取り組みが必要という点も含めて、企業への周知、情報提供の仕方を早目に御相談させていただきたい。

<東京商工会議所 西尾常務理事>

今回、いろいろな報告を受けて、最初にやったときはなかなか難しいと思ったが、今回、報告書等を見て、かなりまとまった形である程度方向性が見えてきたと感じている。これからは具体的にどうやって見据えていく必要があるかを考えていく必要がある。

東京商工会議所としては、東京都と連携して、会員企業向けの説明会等々15回以上おこなっており、また夏の試行のときには、内閣官房、東京都、組織委員会の皆様の御理解、御協力のもとで、東商独自のTDMの普及啓発のためのポスターと動画を作成した。

会員企業を対象に48万枚のポスターを送付し、39社の鉄道事業者様に御協力いただき、駅構内や電車の中で掲出、放映した。

さらに、夏の試行初日の7月22日には、経済界協議会の皆様、またJR東日本の社員の皆様とともに、東京駅、品川駅でTDMの協力を呼びかけるチラシを6,000部配布をおこなった。

私どもも周知活動に懸命に取り組んでいるが、残念ながら、企業の対策はまだ十分とは言えないと考えている。引き続き一生懸命推進に取り組みたい。

企業にとって、東京2020大会の輸送の問題は、大会成功のための混雑緩和に向けた協力というものが大事で、もう一点は、企業活動を維持・継続するための交通規制や道路混雑等に対する対応の2つの側面があると考えている。

協力という側面においては、交通量削減の目標達成に向けて、企業に協力を求める具体的な内容や取り組みの目安等を早目にわかりやすく提示していただきたい。

また、規制、混雑等への対応については、各企業が自社への影響を手軽に認識でき、企業活動を維持するために必要な対策を負担なく計画できるよう、規制、混雑に関する情報をわかりやすく提供していただきたいと。我々にとってもそういう対応があれば周知徹底をしたいと考えている。

大会まで残された時間もわずかとなってきた。私どももこれまで物流のTDMを加速させるためには、サプライチェーン全体での取り組みが必要であると考えている。今回の御報告において、課題ももちろんあるが、引き続きTDMに向けた具体的な取り組みが行われているということで、大変感謝申し上げます。

引き続き、政府、東京都、組織委員会を初めとする関係当局の皆様においては、東京2020大会の交通対策に関する情報の周知徹底と、TDMの協力に向けた国民や企業への働きかけを強化をお願い申し上げたい。

私どもといたしましても、大会関係者の円滑な輸送と経済活動の安定の両立に向けて、引き続

き関係機関の皆様方と連携しながら、TDMの推進に尽力してまいりたい。

<(公社)経済同友会 岡野常務理事>

今年の夏の試行期間の結果とそれを踏まえた今後の展望が明らかとなったのは、取り組み熱心な企業にとっては大変大きな重要な情報をいただいたこと、感謝申し上げたい。

私どもは試行期間中には、会合を全面的に禁止して、会員の移動の抑制や、会員企業にテレワークの推進や時差通勤の推奨などを行ってきた。

ただ、今回、この夏に積極的に取り組んだ企業は、この後の本番でも熱心に取り組むと思うが、参加しなかった企業、特に窓口は熱心だが、事業所にまでその内容がうまく伝わっていない企業もたくさんあったと今回は感じていて、そういった企業をどのように巻き込んでいくのが大変課題になってくると感じている。

私どもはこれまでの2020大会の交通輸送円滑化の推進に向けて説明会もおこない、会員1,500人がウェブでつながっているの、ウェブを通じたさまざまな情報提供を行ってきた。次回は、東京都の御協力を得て、11月27日に今日いただいた内容をもとに改めて説明会を開催する予定にしている。当日は、まさにいまだTDMへの理解が進んでいない企業にもどのように参加していただくのかに少し力を入れて、今回の試行の結果や検証内容に関する周知のほか、追加の取り組みや施策について多くの企業の理解と協力をお願いしてきたいと考えている。

引き続き、政府、東京都、組織委員会には、私どもの活動にも御協力をお願いしたい。

<オリピック・パリンピック等経済界協議会 栗山運営委員会座長>

まずはこの9カ月前の段階で大きなフレームをこの交通輸送の円滑化について御提示いただき、関係者の皆様に敬意を表したい、これが1点目です。

2点目、今年の夏の試行の内容について御説明があったが、人流については、数年来、政府が旗を振り、テレワークなどを中心に取り組んできたので、ある程度できてきたと考えている。しかしながら、数字としてはまだまだであるため、さらに一層加速して、オリパラ等経済界協議会内での議論の周知、また、物流においても参加いただいて、さらなる取り組みが必要と考えている。

物流については、人流に比べるとまだ取り組みの歴史が浅いことと、波及経路がより広い、深いことから、我々自身も試行錯誤が出てくるところがある。そういう意味では、本日、こういったフレームが出たので、これに基づき、メンバーとの連携を深めて実効が上がるような形にしたい。

それから、逆にこれから後、今年のような大きな試行期間、試行の場がないとすれば、そういう意味でも、我々自身がきちんとこのフレームを受けて、どこまでいけるのかということを時々検証していく必要があると感じている。我々としてできることの検証をしたい。

最後に、このTDMは素晴らしい取り組みだと思っている。よく2020年のレガシー形成と言われるが、首都・東京の交通輸送についての一つの大きなフレームがプライシングも含めて出たと考えている。終わった段階で組織委員会において評価されると思うが、こういった場、もしくは協議

会、経済界としても評価をした上で、どういったものを次世代につなげていけるのか、伝えていけるのか、あるいは海外に発信していけるのかもあわせて考えていきたい。

＜日本商工会議所 久貝常務理事＞

まず、関係者の皆様による今夏のチャレンジウィークの実験、それから、会場周辺の交通対策の試行の取り組みなど、その成果をまとめられたということに対し、改めて敬意を表したい。

私ども、日本商工会議所では、TDMIについて、毎月の定例会議で各地商工会議所に進捗状況の周知を図っている。引き続き、東京商工会議所と連携しながら、国や組織委員会等とも連携して、首都圏を始めとして全国の商工会議所に対して、TDMの周知について協力していきたい。

なお、事業者については、交通規制による混雑やそれに対応するための経路変更、今回の料金政策、夜間輸送へのシフト等により、追加的なコストの発生や売り上げへの影響を懸念する向きがある。経済活動への影響を最小化するよう、引き続きできるだけ前広にわかりやすい情報の周知をお願いしたい。

オリンピック・パラリンピックを成功させたいというのは、誰しもの同じ気持ちである。全国の荷主、運送事業者、小売店などの事業者はもとより消費者の皆様にも多少の不便や規制についての御理解をいただけるよう、国民全体での理解の醸成を図っていただきたい。皆様にもより一層の御支援をお願いしたい。

＜(一社)日本物流団体連合会 長谷川理事長＞

私どもとしても、経済活動や国民生活を支える物流の役割をしっかりと果たしつつ、円滑な大会輸送の実現に寄与するため、物流TDMに積極的に取り組んでいきたい。

具体的な方策としては、先ほども御説明があったが、共同輸配送等により輸送の効率化を図ること、配送の時間帯を、例えば昼間の輸送を夜間に移す、また配送ルートや配送回数を見直すなどさまざまな取り組みが考えられるが、検討を進めるにあたっては、荷主側の対応が必要になってくるものも多いので、荷主の御理解をいただきながら協議、調整を進めることが必要であると考えている。

荷主との協議、調整については、個々の物流事業者と荷主との話し合いで進めるのが基本であるが、物流事業者は中小事業者が大半であるため、荷主との協議、調整を促進するために、業界団体レベルでも連携をとりながら進めていく必要があると考えている。

私どもとしては、本日の御審議を踏まえ、荷主の業界団体等と緊密に連携を図りながら、物流TDMの具体的取り組みに向けた検討を加速していきたいので、国及び東京都においては、引き続き、適時の情報提供、御指導、御支援をお願いしたい。

5. 本日の取りまとめ (案)

資料3：本日の取りまとめ (案)

＜内閣官房東京オリンピック・パラリンピック推進本部事務局 山本セキュリティ推進統括官(副座長)＞

本日の会議での議論について、以下のとおり取りまとめる。

東京都・組織委員会としては、今年の夏は、大会本番並みの目標を掲げて交通対策の試行を行い、一定の交通量削減が図られたが、削減目標に達しておらず、また大会本番時には大会関係車両等の台数が上乘せされるため、さらなる削減が必要となる。

そのため、交通量削減への経済界や市民の協力の輪をさらに広めていくほか、首都高の料金施策の実現に向けた取り組みや交通規制について総合的に対策を進めていく。

経済界に対しては、セミナーや個別相談会の開催等により、きめ細かな情報提供を行い、大会に向けたアクションプランの策定を促すとともに、策定に当たっての個別支援を強化していく。また、大会期間中の工事車両等の削減のため、都庁等発注工事の実施時期等の調整についても取り組んでいく。

あわせて、会場周辺の交通対策についても最新の情報を広く発信していく。

経済界としては、各経済団体等は所属企業に対して、大会本番時の交通量削減への積極的な参画・協力を働きかけるとともに、大会に向けたアクションプランの策定をさらに働きかけていく。

特に物流については、荷主と物流事業者が連携し、サプライチェーン全体で交通量削減に向けた取り組みを強化していく。

なお、1点付言するが、物流のTDMは大会を成功させるためのものではないということ、大会関係車両を円滑に動かすためのものではないということを改めて確認させていただきたい。大会関係車両は首都高を中心としたTSMや今回の料金施策で順調に流れていくと考えている。ただ、現在の交通量で料金施策を実施すると、一般道路があふれてしまい、物流がかなり途絶え途絶えになってしまう。この物流への障害を避けるためにみんなで協力をしていこうというのが物流のTDMであることの周知を改めてお願いしたい。

政府としては、交通量削減に向けた経済界に対する呼びかけや、みずから率先したテレワーク等の取り組みを進めるとともに、状況に応じた交通規制の実施につき検討を進める。また広報についても協力して実施する。

関係省庁は都と連携し、その所管業界に対して積極的な協力を呼びかけていくが、特に荷主や物流事業者に対して、荷量の抑制、分散、平準化等の取り組みに向けた働きかけを強めていく。また、大会期間中の工事車両等の削減のため、国等発注工事の実施時期等の調整についても取り組んでいく。

6. 平田座長挨拶

本日の会議では、関係者の皆様からさまざまな御意見をいただき、感謝申し上げます。

まず、今年の夏の試行においては、一定の交通量削減が図られたものの、目標には達していない、大会本番においてはさらなる取り組みが必要であること、そのため、交通量削減の取り組みの強化のほか、首都高の料金施策も含め、総合的に対策を進めていく必要があること、特に物流対策では、荷主と物流事業者が協働して取り組んでいくよう、関係省庁や関係団体からの働きかけを強化していくことが示された。

また、経済界や市民の協力の輪を広げていくため、交通渋滞・規制の情報について、できるだけ早く、わかりやすく周知していく必要があるとの御意見もあった。

特に左三川さんからは、この平日が5日だったところが延びていくところについて、会員にさらなる説明会もしてもらいたい、あるいは同友会さんからは、熱心なあるいは窓口のみが熱心なところへ説明会の実施や、いろいろな形でウェブとの連携等についてお話をいただいたところであり、全面的に東京都、組織委員会と連携をとって、政府として働きかけていきたい。

また、栗山さんからは、首都圏の交通施策について、これは2020年以降のレガシーになる、つながる可能性があって、これをしっかりとまずは2020年に向かってまとめて実行していくわけであるが、それが終わったときにしっかりと精査してこれを取りまとめていく必要があると御意見をいただいた。政府の交通施策についても本当に我が意を得たりということであり、感謝申し上げたい。

今、申し上げたところでいろいろな有意義な御意見をいただき、それも踏まえ、こうした方針等も踏まえ、大会本番に向けて関係者が一丸となって、しっかりと取り組んでいきたい。

西尾さんからは、去年はとんでもない状態であったと、それがまとまりかけてきているという温かい言葉を受け、本当に安堵した。残る物流もしっかりやる必要があると強く思っている。

政府、東京都、組織委員会においては、本日の皆様の御指摘も踏まえ、大会本番の成功に向けて全力を尽くしていきたい。皆様の御協力をお願いしたい。

以上