

東京2020大会期間中の輸送運営計画V2について

公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会及び東京都オリンピック・パラリンピック準備局（以下「組織委員会等」といいます。）は、東京2020大会において多くの観光客や大会関係者が訪れることを見込み、その円滑な輸送につなげるため、輸送に係る検討・取組状況について、関係機関と調整し、輸送運営計画としてとりまとめ、令和元年12月に輸送運営計画V2として公表しました。

1 国立競技場と区内の競技会場

(1) 国立競技場（オリンピックスタジアム）（新宿区霞ヶ丘10番地1号）

- ① オリンピック競技：開閉会式、陸上競技、サッカー
- ② パラリンピック競技：開閉会式、陸上競技
- ③ 収容人数：68,000人

(2) お台場海浜公園（港区台場一丁目）

- ① オリンピック競技：水泳（マラソンスイミング）、トライアスロン
- ② パラリンピック競技：トライアスロン
- ③ 収容人数：5,500人

2 交通規制の概要

組織委員会等及び警視庁は、競技会場等の周辺の交通混雑を緩和するため、次の交通対策を実施します。

具体的な会場ごとの交通対策図は、別紙のとおりです。

(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フェンス等を設置し、大会関係車両以外の進入を禁止するエリア。別紙P. 8、P. 9～11、P12、P. 16

資料中、赤色で塗られている箇所。

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）

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エリア。

別紙P. 12、P. 16

資料中、黄色の線が引かれている箇所。

歩行者・自転車は原則、通行可。

区域内にある自宅や会社、店舗・施設等の関係車両などは原則通行可。

(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とする車両に迂回をお願いするエリア。別紙P. 12、P. 15

資料中、黒い点線が引かれている箇所。

歩行者・自転車は原則、通行可。

(4) 専用レーン（専用通行帯）

規制標識等を設置し、大会関係車両の通行帯を指定。大会関係車両以外通行禁止。

別紙P. 12～13

資料中、ピンク色の線が引かれている箇所。

(5) アクセシブル徒歩ルート

オリンピック、パラリンピック両大会のすべての会場へのアクセスルートとなる経路のうち、アクセシビリティに配慮が必要な観客の動線。

別紙P. 8、P 9～11

資料中、点線の矢印が引かれている箇所。

(6) 歩行者スクリーニングエリア

各会場の入り口に設置されたセキュリティ検査を行うためのエリア。

別紙P. 8、P 9～11

資料中、PSAと表示されている場所が対象。

(7) 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。大会関係車両が通行していない場合は通行可。 別紙P. 15～16

資料中、緑色の線が引かれている箇所。

3 車両待機場

車両待機場とは、車両運行時間の調整等のために一時的に大会関係車両を待機させる場所です。区内では、以下の2箇所が対象となります。別紙P. 2～5

- ① 港区白金2丁目
約0.6ha
- ② 港区高輪3丁目
約0.6ha

4 アクセシブルシャトル

アクセシブルシャトル（仮称）は、タクシー車両又はバス車両を用いて行う輸送サービスであり、以下の会場を対象に運行する予定です。別紙P. 6～7

<都内会場>

- ① アクセシブルルートにおいてエレベーターが一定以上混雑することが見込まれる会場（主にベイゾーンの会場が該当する見込み）
- ② シャトルバスの輸送力に上限があり、全ての車いす使用者を輸送することが困難な会場（ヘリテッジゾーンの会場の一部が該当する見込み）

都内会場では、パーク&ライドの拠点を「大井競馬場駐車場」、「葛西臨海公園駐車場」、「渋谷区神宮前五丁目都有地（旧青山病院）」に設置する予定です。

また、鉄道等の公共交通機関を用いて拠点までアクセスする場合については、専用の乗降場を「高輪ゲートウェイ駅（2020年春開業予定）」前などに設置する予定です。

5 交通規制期間

別紙P. 13～14、P. 16を参照。

輸送運営計画 V2



2019年12月

公益財団法人 東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会
東京都

7-8 デポ・車両待機場

a デポ

大会関係者の輸送のために、オリンピック時には、バス約 2,000 台、フリート約 3,500 台（パラリンピック時の台数は調整中）を収容・管理するデポ（車両基地）が必要となる。デポは、都用地を中心に複数個所に確保し、車両駐車スペースや運転手の出退勤管理等を行う管理諸室のほか、必要に応じて食堂、休憩室、倉庫、洗車給油設備、点検施設等を設置する。

大会準備段階の円滑な納車作業や大会運営時の柔軟な入出庫等のため、収容する車両台数以上の駐車台数を確保する必要がある。

パラリンピック時は、オリンピック時と比べると調達台数が減少するが、柔軟な運営のために、原則すべてのデポ（車両待機場を含む）を継続して使用する。

表 7.2 デポ一覧

地区名	面積	駐車確保台数		備考
		バス	フリート (乗用車)	
中央区築地五、六丁目 *1	約 15.3ha	約 830 台	約 1,500 台	
江東区若洲・江戸川区臨海町 (江東区若洲一、二、三丁目 *1、 江戸川区臨海町六丁目 *2)	約 9.7ha	約 720 台	約 100 台	
江東区新砂三丁目 *1	約 1.2ha	—	約 360 台	待機場としても利用
中央区晴海二丁目 *1	約 1.3ha	—	約 330 台	西側部分を利用
中央区選手村周辺	約 1.5ha	—	約 600 台	一部は待機場としても利用
江東区有明 (IBC/MPC 周辺)	約 3.9ha	—	約 840 台	
OF ホテル	—	—	約 800 台	周辺の駐車場含む

*1 都用地については、東京都が整地工事を実施した上で、組織委員会が上物工事を実施する。

*2 既存の公園駐車場の一部を利用する。

*3 上表のほかに、バス事業者の営業所（バス約 500 台）等においても、収容・管理を行う予定。

b 車両待機場

運転手の出退勤管理を行うデポのほか、車両運行時間の調整等のために一時的に大会関係車両を待機させる車両待機場を確保する。

表 7.3 車両待機場一覧

地区名	面積	備考
中央区晴海二丁目 *1	約 1.2ha	東側部分を利用
港区白金二丁目 *1	約 0.6ha	
港区高輪三丁目*1	約 0.6ha	
新宿区西新宿四丁目 *1	約 0.7ha	
江東区青海二丁目 *2	約 0.8ha	
羽田空港 (大田区)	約 1.0ha	
成田空港 (成田市)	約 1.0ha	

*1 都有地については、東京都が整地工事を実施した上で、組織委員会が上物工事を実施する。

*2 既存の公園駐車場 (地下) を利用する。

【主なデポのレイアウト】



図 7.25 築地五、六丁目デポ

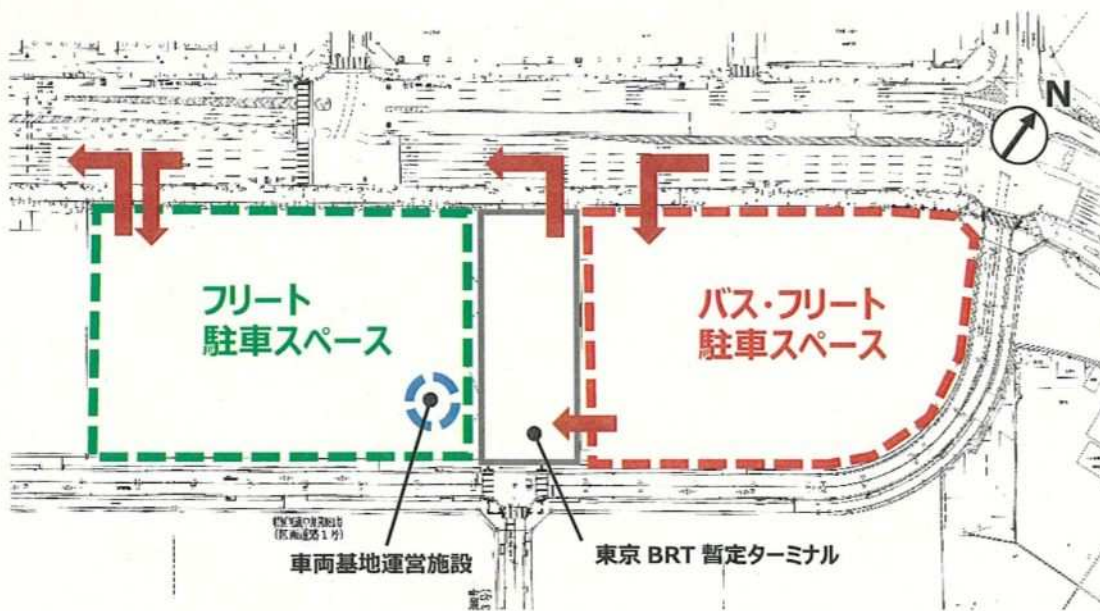


図 7.26 晴海二丁目デポ・車両待機場

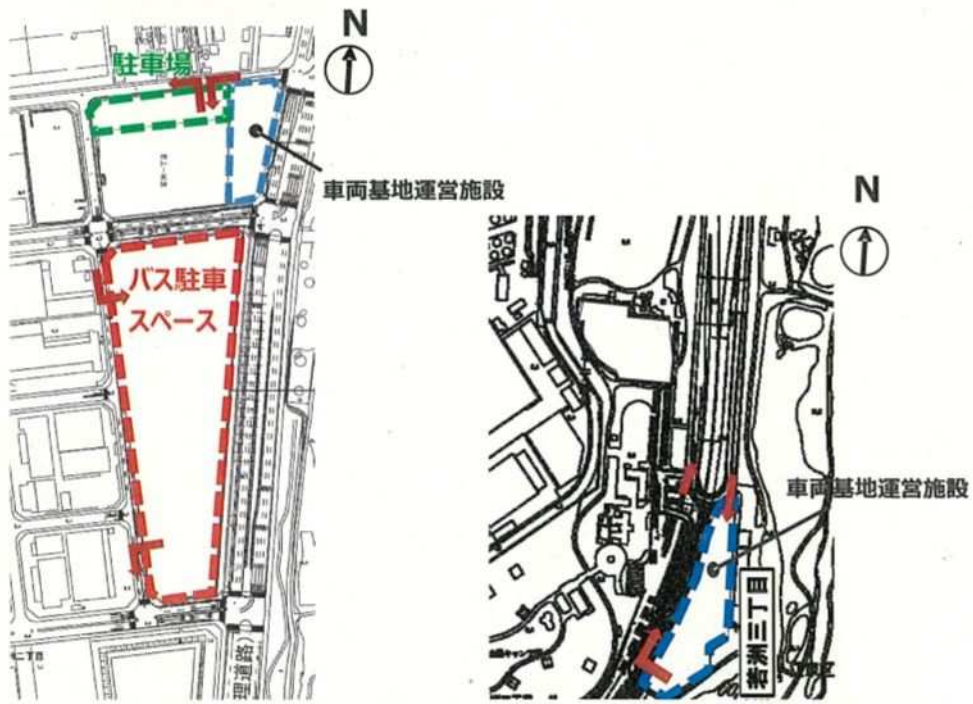


図 7.27 若洲一、二、三丁目デポ



図 7.28 新砂三丁目デポ・車両待機場

東京に不慣れな方には、運賃の支払い方法が理解しづらく、観客利用想定駅の改札等で混乱を招く可能性があることから、鉄道事業者等と連携し、Suica（スイカ）やPASMO（パスモ）など交通系 IC 乗車券をあらかじめ購入し、鉄道に乗りさせていただく方策を検討していく。

8-5 アクセシビリティの確保

a 基本的な考え方

東京 2020 大会においては、障がいの有無に関わらず、すべての人々にとってアクセシブルでインクルーシブな大会となるよう、様々な取組を推進している。その中の一つが、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」の策定である。

本ガイドラインは、大会準備に関わる関係団体・行政機関・事業者が、大会に関するアクセシビリティのニーズを理解し、大会準備の初期段階から、アクセシブルな環境整備を考慮し、準備に反映することを目的とし、2017 年 3 月に策定されたものである。

本ガイドラインにおいては、輸送分野について、「オリンピック、パラリンピック両大会のすべての会場へのアクセスルートとなる経路のうち、アクセシビリティに配慮が必要な観客の動線」として、アクセシブルルートを選定することとしている。

また、「適用対象施設の所有者・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、まずはレガシーとなる恒常的な施設としての環境整備を働きかける。ただし、恒常的な環境整備が困難な場合、仮設による整備、ソフト的対応（専用車等による移動支援、ボランティアによるサポート等）により、ガイドラインを踏まえたサービス水準を確保する」としている。

b アクセシブルルート

アクセシブルルートについては、各競技会場から駅までの距離や、歩道の幅員などを踏まえて設定した。そのルートは、9 章のとおりである。

ガイドラインを踏まえ、鉄道事業者や道路管理者等に対して各種整備を働きかけた結果、鉄道駅においてはエレベーターや多機能トイレの設置等、また、道路においては視覚障がい者誘導用ブロックの設置や段差・勾配の解消等といった大会のレガシーとなることも見据えた積極的な環境整備が進められている。

さらに、ソフト的対応として、サインによる適切なルートの案内・誘導、事前の情報提供等について、検討・調整を進めている。

これらに加え、観客のうち、車いす利用者等を対象にアクセシブルシャトル（仮称）の運行を検討している。

c アクセシブルシャトル（仮称）

アクセシブルシャトル（仮称）は、タクシー車両又はバス車両を用いて行う輸送サービスであり、以下の会場を対象に運行する予定である。

<都内会場>

- ① アクセシブルルートにおいてエレベーターが一定以上混雑することが見込まれる会場（主にベイゾーンの会場が該当する見込み）

- ② シャトルバスの輸送力に上限があり、全ての車いす使用者を輸送することが困難な会場（ヘリテッジゾーンの会場の一部が該当する見込み）

<地方会場>

- ① シャトルバスの大半が車いすのまま乗車できないタイプの車両で運行される会場
- ② 駅や道路の恒常的な環境整備が難しく、車いすでのアクセスが困難な会場

これらを踏まえ、都内会場では、パーク&ライドの拠点を「大井競馬場駐車場」、「葛西臨海公園駐車場」、「渋谷区神宮前五丁目都有地（旧青山病院）」に設置する予定である。また、鉄道等の公共交通機関を用いて拠点までアクセスする場合については、専用の乗降場を「高輪ゲートウェイ駅（2020年春開業予定）」前などに設置する予定である。地方会場では、会場ごとに乗降場を設置する予定である。

これらの具体的な運用については、オリンピック及びパラリンピック時のセッションスケジュール、グロスキャパシティ（総座席数）、座席数に占めるアクセシビリティに配慮が必要な座席の比率等を踏まえ、様々な方法の検討・調整を進めている。



図 8.7 都内会場の一部を対象としたアクセシブルシャトルの運行イメージ

オリンピックスタジアム (関係者・観客)

※本資料にある会場計画、各輸送ルートについては、検討中の案であり、今後、追加・変更の可能性がある。



- 競技会場名
 - 観客利用想定駅
 - 関係者輸送ルート
 - 観客徒歩ルート (ラストマイル)
 - アクセシブル徒歩ルート (ラストマイル)
 - 進入禁止エリア (セキュアペリメーター)
 - 観客徒歩ルート (会場内動線)
 - アクセシブル徒歩ルート (会場内動線)
 - 歩行者スクリーニングエリア PSA
 - 交差点名称
 - インターチェンジ 出入口
- 1:16,000
0 250 500m
- ©Tokyo 2020 ©2019 ZENRIN CO., LTD.

【この地図の作成に当たっては、国土院院長の承認を得て、同院発行の基盤地図情報を使用した。(承認番号 平 28 情使、第 734-263 号)】

※本資料にある会場計画、各輸送ルートについては、検討中の案であり、今後、追加・変更の可能性がある。

お台場海浜公園（関係者、観客）



お台場海浜公園（関係者、観客）トライアスロン個人男女開催中



お台場海浜公園（関係者、観客）パラトリアスロン・混合リレー開催中



③迂回エリア（トラフィックペリメーター）



会場周辺交通対策図【オリンピックスタジアム・東京体育館】

【2019.12】

①進入禁止エリア②通行規制エリア④専用レーン、優先レーン



会場周辺交通対策図【オリンピックスタジアム・東京体育館】

①進入禁止エリア②通行規制エリア

【拡大図②】



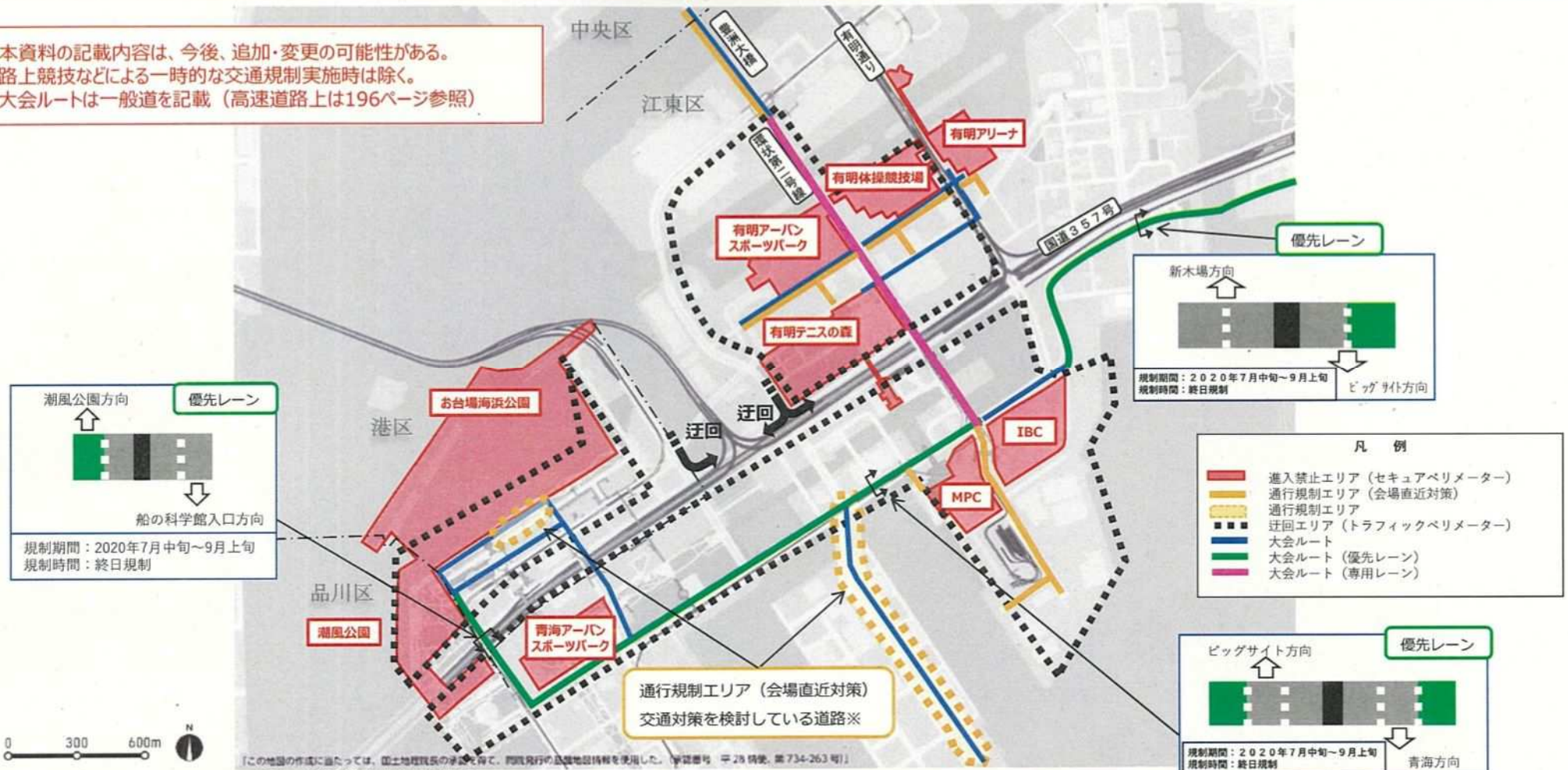
※1 規制期間は、大会関連工事による規制を含む。ただし外苑西通り（都道418号）を除いては段階的な規制を検討中。

※2 通行規制エリアは、一部の区間を除き居住者に加え業務や施設利用等他所用のある車両などは原則、通行可。【この地図の作成にあたっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の基礎地図情報を使用した。（承認番号 平 28 第 734-263 号）】

会場周辺交通対策図【台場地区・有明地区】

③迂回エリア（トラフィックペリメーター）

本資料の記載内容は、今後、追加・変更の可能性がある。
 路上競技などによる一時的な交通規制実施時は除く。
 大会ルートは一般道を記載（高速道路上は196ページ参照）



※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④専用レーン、優先レーン

