

# 交通輸送技術検討会（第1回）

## 議事要旨

日時：平成29年6月9日（金） 10：00～11：45

会場：虎ノ門ヒルズ森タワー9階 会議室「TOKYO」

### 1. 開会

#### ○ 座長・副座長の選任

- ・委員の互選により家田委員を座長に選任後、座長が赤羽委員を副座長に任命

#### ○ 座長あいさつ

- ・大会関係者や観客が適切、的確に移動することは不可能ではないが、決して簡単ではない。関係者をはじめとして、一般国民の皆さんに全面的に協力していただかなければならない。
- ・交通マネジメントの策定にあたっては、机上の検討だけでは分からない部分があり、大会の前年、前々年にトライアルや社会実験を実施するなどして、確信を得る必要がある。

### 2. 議事に関する主な意見等

#### ○ 東京2020大会における交通・輸送の特性及び課題について

- ・渋滞というのは、交通量が多いことが原因とよく言われるが、量の大小より時間・空間の集中が問題。集中の仕方をいかに的確に把握し、それを緩和させる施策が打てるかが重要。
- ・観客輸送では、基本的に公共交通による来場を想定し検討しているが、マイカーによる競技会場への来場抑制策や、歩行経路における暑さ対策等についても検討する必要がある。
- ・交通需要マネジメントの検討においては、「人」と「物」が移動する時間や空間ができるだけ重複しないように考えた方が良い。
- ・想定と違う事態が起こり得ることは幾らでもあるので、コンティンジェンシープラン（緊急時対応計画）を考えておく必要がある。

#### ○ 東京2020大会の輸送を安全・円滑に行うための基本的な考え方（案）について

- ・基本的な考え方策定の趣旨は、関係者間で考え方を共有すると同時に、一般国民や物流事業者等の方々に理解していただくときの基本であるという風に活用していくこと。
- ・東京2020大会では、交通マネジメントが東京都市圏の交通のレガシーとなり、他の都市や世界の大都市のモデルとなるべき。やれることをやるのではなく、やるべきことをやるという意気込みを共有したい。

### ○ 交通マネジメントの検討の方向性（案）について

- ・ 渋滞が増えると事故も増えるので、渋滞を増やしてしまうと不確定要素を増やすことになる。そういう複雑な状況で大会輸送の信頼性を確保するのは難しいので、休日のような比較的静穏な状況を目指し、ルート選択の自由度を確保するという方策が重要。
- ・ TDM（交通需要マネジメント）施策を絞り込み、いろいろな方々を巻き込んだ運動論にしていくとともに、どんな数値目標に向けてどのように行動すれば良いかを、一般の方々と共有していくことが重要。
- ・ 物流については、保管ができるという「物」の特性を生かし、トリップをどうやって減らせるかの検討をすべき。また、輸送はできても荷捌きで詰まるということが会場等で起きないように、到着地での対応も考えておく必要がある。
- ・ 各競技会場が高速道路の出入口から近いとしても、高速道路の前後では一般道を走るため一般道についての検討は必須。高速を降りたら大渋滞という事態を避けなければならない。
- ・ レクリエーションなどのトリップにもその元となるビジネスがあり行動している等、そういったことを考えてマネジメントしなければいけない。
- ・ オリンピックも観光であり、そこを抑えることは現実的ではなく、抑制すべきは日頃の交通の部分ではないか。
- ・ 競技スケジュールの調整は、交通の面からはTDMと言え、工夫の余地がある。
- ・ TSM（交通システムマネジメント）には、会場周辺における細かい交通規制と、都市部等の全体で交通総量を抑制するものの2種類が考えられる。全体の削減目標を設定した上で、TDMのみでは交通量の削減が十分でない場合等に、より強い交通規制であるTSMを発動するという考え方が必要。
- ・ スケジュール感をもって、広域で交通量を削減するにはどうしたらいいのか、あるいは会場周辺でどうすればいいのかという議論を具体的に深めていく必要がある。
- ・ TDMを非常に長い期間で行うため、経済活動や社会活動に影響を与えることになる。経済界などいろいろな方々にも御協力いただき、本気で取り組まないと実現できない。TDMが全体計画のベースにあるので、そこをしっかりと議論すべき。
- ・ 最も能率のいいやり方で、交通の集中する場所と時間をコントロールする交通マネジメントを策定することが重要である。

### 3. 閉 会