

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1回） 議事録

日時：平成29年5月18日（木） 13:30～14:30

場所：中央合同庁舎4号館 11階 共用第1特別会議室

出席者：丸川 珠代 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
岡西 康博 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
住田 孝之 経済産業省大臣官房商務流通保安審議官
篠原 康弘 国土交通省総合政策局次長（代理出席）
廣瀬 隆正 国土交通省都市局技術審議官（代理出席）
青木 由行 国土交通省道路局次長（代理出席）
山上 範芳 国土交通省鉄道局審議官（代理出席）
藤井 直樹 国土交通省自動車局長
津田 修一 国土交通省港湾局技術参事官（代理出席）
重田 雅史 国土交通省大臣官房物流審議官
大西 亘 国土交通省関東地方整備局長
持永 秀毅 国土交通省関東運輸局長
井上 剛志 警察庁交通局長
高橋 道和 スポーツ庁次長
山本 隆 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（代理出席）
山手 斉 東京都交通局長
山本 仁 警視庁交通部長
久保 正美 埼玉県県民生活部参与（代理出席）
石川 徹 千葉県総合企画部担当部長
上前 行男 神奈川県土整備局道路部長（代理出席）
中島 圭一 さいたま市建設局長
永名 淳悟 千葉市建設局長
沼上 直輝 横浜市市民局スポーツ振興部オリンピック・パラリンピック推進担当部長（代理出席）
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
吉岡 輝 オリンピック・パラリンピック等経済界協議会委員
井上 隆 （一社）日本経済団体連合会常務理事
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
杉山 篤史 （一社）日本民営鉄道協会理事長（代理出席）

梶原 景博	(公社)日本バス協会理事長(代理出席)
村上 伸夫	(一社)東京バス協会理事長(代理出席)
神谷 俊広	(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会理事長(代理出席)
高筒 滋	(一社)東京ハイヤー・タクシー協会総務部広報担当次長(代理出席)
山崎 薫	(公社)全日本トラック協会常務理事(代理出席)
安藤 明	(一社)東京都トラック協会専務理事(代理出席)
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(代理出席)
与田 俊和	(一社)日本物流団体連合会理事長
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
日比野 進弘	中日本高速道路(株)保全企画本部保全担当部長(代理出席)
日野 正夫	東日本旅客鉄道(株)常務取締役
山村 明義	東京地下鉄(株)専務取締役鉄道本部長

議事次第：

1. 丸川大臣挨拶

【丸川オリパラ担当大臣】

第1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年の東京大会の際にはこの東京に、オリンピックで約800万人、パラリンピックで約240万人の大会関係者、観客の円滑な輸送を実現しなければならない。その成功のために、首都圏、日本全国における市民生活や経済活動への影響をいかに最小化するかということが課題である。

ロンドンやリオと異なり、東京大会の競技会場、選手村、メディア関連施設等は、日常の交通需要が高い首都圏に分散をしているため、広くかつ多岐にわたる市民生活や経済活動に影響を与えることになる。その影響を最小限にしながらか円滑な大会輸送を実現するためには、国民全体にご理解を得ながら、大会期間中の国民や企業の皆様方の交通行動の見直しをお願いをさせて頂き、大会輸送と一般交通との適切な共存を図ることが不可欠である。そのため、政府と組織委員会、東京都、関係自治体、経済界が一体となって調整、また合意形成等行う場としてこの会議を設置させて頂くこととなった。

今後は、組織委員会と東京都が主催する輸送連絡調整会議で作成される輸送運営計画などをこの会議でフィードバックしながら議論を進め、大会期間中の国民や企業の皆様の交通行動の見直しに関する機運の醸成、合意形成を図っていきたくと考えている。市民生活や経済活動に与える影響を最小限にしながらいかにして、大会輸送と一般交通の共存を図っていくかというのは、非常に大きなチャレンジであり、ひいては今後の働き方改革であるとか物流の効率化などにも繋がるものと期待をしている。

東京大会まで残り三年と迫っているなかで、円滑な大会輸送と市民生活や経済活動との両立を図って、国の経済活動を停滞させることなく東京大会の成功に繋げていきたいと思っている。

皆様のご尽力、ご協力をよろしくお願い申し上げます。

2. 2020 交通輸送円滑化推進会議

【十時参事官】

資料1の1、2に本会議の設置目的、検討事項についてまとめている。

2020年の東京大会の大会輸送による影響を最小限に抑え、大会輸送と一般交通が適切に共存できるよう、経済界を含む関係者が一体となって全国的な視野で検討する場として、この2020交通輸送

円滑化推進会議を設置する。事前にご確認頂いただいた通り、座長は、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の平田事務局長、副座長として、同事務局の岡西企画推進統括官、及び石田セキュリティ推進統括官とするが、ご異議ないか。

異議なしということで、案の通り議決した。

なお、議事進行につきましては、引き続き事務局参事官で担当する。

3. 2020年東京大会時の交通輸送円滑化の推進に向けた基本的な考え方

【岡西企画・推進統括官】

資料2-1から資料9まで一括して御説明させていただく。

(資料2-1)

ここではオリンピックの開催時期、そして競技会場の一覧というものを表示している。

(開会式含め) オリンピックについては、7月24日から8月9日までのとても暑い時期の17日間、そしてパラリンピックがお盆明けの8月25日から9月6日の13日間、競技会場はオリンピックが39会場全国に及び、パラリンピックが20会場で行われる。

(資料2-2)

それらのオリンピックの競技会場(主に首都圏)の配置は、「東京ベイゾーン」と呼ばれる物流の拠点(施設)が多く集積している地域に多数の競技会場が集中している。

参考資料としてA3で大きな地図を配布している。どこにどれほどのものがどう集積しているかということがわかると思う。本日御出席の物流関係者の皆様にも大変影響のあるエリアの競技会場で開催される。都心を見ると、有楽町・渋谷なども含め、東京のど真ん中に競技会場があるということが明らかだ。我が国経済の中心地でオリンピックがこのような長い期間行われるというものである。

(資料2-3)

大会関係者と観客と分けて表示している。大会関係者のうち有給のスタッフ、ボランティアスタッフ、委託業者などを除く人数は、オリンピックで6万人、パラリンピックで2万人くらいになる。これらの人達をバスまたは自動車で道路網を使って輸送すると、バスがおよそ2,000台、乗用車で4,000台の車を17日間、また13日間の間に都心で走らせるということになる。

内訳については、オリンピック選手・関係者が18,200人ほど、メディア関係者が200の国や地域から2万6千人来る見込み。

観客については、公共交通機関及び徒歩を原則としている。最寄りの駅から歩けないような場合について、駅からバスでの運行になる。関係者の輸送については、空港からまず選手村、そして選手村から会場、または選手村から練習会場、そして想定したルートで事故が起こった場合どこに代替させていくかというこのようなルートもしっかり決めて話を進めていく。平時における大会輸送が与える影響はもちろんのこと、何かあった時に一般の交通にオリンピック輸送が一気にシフトすると、その時にも一般の経済活動にも大きな影響を与える、ということをご認識頂きたい。

(資料3)

今回議論において認識いただきたい考慮すべき事項を4つ列挙しそれに対する検討の方向性を示す。

- ① まず、大臣からも冒頭あったように、国内において過去に例のない規模のイベントであるということ。過去、サミットなどもあったが、大変日にちが短かった。今回は、オリンピック17日間、パラリンピック13日間、それもオリンピックで800万人、パラリンピックで240万人の方々が一斉に移動する。そういう意味で、過去に我々政府としても経験のないものであるということになるため、過去の例を引っ張り出すことはできないので、新たに考えなければならない。

- ② 2番目のポイントは多数の賓客の訪問。大会期間中には特に開会式等を中心に多数の元首が来日する見込み。ロンドン大会では100人規模の元首級が一気に訪れた。東京でも1993年にサミットが開催された際に6人の元首が来日しているが、東京大会において100人という単位が一気に来るといふことになれば、この時の対応というの大きな影響を与えるものだと考えている。
- ③ 競技会場の立地上の特性について。これも大臣からご説明があったが、今回は既存の施設を使って経費を削減するという観点からオリンピックパークを設けずに、既存の施設を使うということで大変分散している。従って選手村、競技会場、メディア関連施設、特にメディアについては、ここでのメディアの輸送の評価が国際的なレピュテーションに直結するため、気を使ってこのネットワークをつくっていく必要がある。メディア村というものがないため、メディア関係者は都内のホテルに分散して宿泊するため、それぞれの宿泊地からメディアセンター、競技会場を繋いで、またそこで競技を行った選手を記者会見のところに引っ張っていく大変輻輳する交通のネットワークをここで創っていかなくてはならない。
- ④ ロンドン・リオを上回る人口、経済規模である（ロンドンの人口で約2.5倍、経済規模も2.5倍ということで、一都三県で大体161兆円、経済規模が国家GDPの3分の1を持っている）ことに加えて、全国の皆様方にも影響が及ぶため、この中枢で経済に大きなダメージがあると日本全体に影響を及ぼす。そういう意味で、政府がこのような会議を主催している。

以上をふまえた検討の方向性として、交通輸送に係る高度な調整を求められるので、交通インフラの効率的な運用を図りつつ、大会の輸送運営計画を踏まえて国民や企業との交通行動の見直し、大会に係る輸送サービスの質の確保と市民生活や経済活動の安定の両立を図る施策を検討していきたい、と考えている。

（資料4）

（大会輸送と一般交通の共存のための）検討の手法について。

先ほどの目標に向かって、今我々が議論しようとしているのは図左側の国民や企業等に対する交通行動の見直しだが、図右側の道路ネットワークや鉄道網などの交通システムの効率的な運用については主に連絡調整会議という組織委員会と東京都が主催している会議で議論いただき、色々な交通手段、交通容量を最大活用する方法、交通量の適正化、そして大会関係者の優先性の確保などを議論いただいて、これを踏まえて我々の方でその影響を確認し、そして影響が出るようであれば需要を落とすような作業を検討するなど、二つのバランスを取りながら国民の生活の質の安定と輸送サービスの質の確保をはかりたい。どちらか一方がなく、どちらか一方がやるというのではなくて、インフラの有効活用という形でこういうやり方をしたいというご提言をいただいて、それをここ（国民、企業等による交通行動の見直し）で受けてそれに伴ってこういうところを変更させなければいけないね、これだと大変影響を受ける、でもこれはできません、ということであればそれをまたこちら（国民、企業等による交通行動の見直し）に戻していただき、右側の方の会議でもご議論いただく、とこのような段取りで進めていきたいと思っている。

（資料5）

具体的にどういう議論をしていくのか、ということの説明する。

国民の皆様方に広く分かっていただかなければいけないので、わかりやすい言葉で申し上げると、やめる、減らす、というのと変えるという概念である。

「やめる」 大会会場周辺のトリップゼロということで、大会会場周辺のイベントの抑制、夏季休暇の取得促進、休日の設定など

「減らす」 テレワークの推進、荷主への働きかけや再配送の抑制、それから在庫期間の延長など、まとめるでは、パークアンドライド、輸送の大口化集約化を進めていく。

「変える」 ルートの変更、目的地の変更、交通手段の変更、時間の変更、特に鉄道などの観客と出勤時間が重なるという場合は時差出勤の推進などをお願いしていきたい。

これらの行動は一見すると国民や企業の皆様に一方的にコストを強いるように見えるが、せっかくのオリンピックなので、皆様にストレスなく自主的に、社員の皆さんや国民の皆さんに気持ちよく行動を変えていただくことで大会輸送との円滑な共存を図っていきたいと思っている。まさにこの辺のどういう順番でどういう情報があれば、何ができるかというものをご議論いただければと思っている。

(資料6)

過去大会において、今申し上げた、やめる、変える、減らすという観点では、ロンドンの大会が大変成功したと言われている。ロンドンでも一般企業向け対策として、2年3か月前の2010年4月から企業との事前の意見交換を7か月行い、その後計画を作りそれを発信していき、そして1年以上かけてアドバイスプログラムを作って、周知をはかっていった。(資料右側の)配送企業についても配送時間のルートの変更、大会にかかる情報の利用システム、そして共同集配のマッチングプログラムなどの提供を行った。更に一般利用者については、半年前から意識改革をしていった。大きな規制ということではなく自主的なTDM(トラフィックマネージメント)で円滑な輸送を確保した。

一方、(資料右下)リオについては、リオ市で休日を設定して交通をコントロールした。

(資料7)

この会議は、総理を本部長とする東京オリパラ推進本部のもと、政府で設置した「2020交通輸送円滑化推進会議」である。この下にある、組織委員会と東京都が主催の「輸送連絡調整会議」において輸送運営計画や技術的な検討を行い、それを基に我々の方にその情報をいただき、そこで我々(「2020交通輸送円滑化推進会議」)で、行動変容をしなければいけないということを議論していき、そしてまた我々の意見を東京都、または組織委員会の方にフィードバックして輸送計画の変更、またはその検討の資料にさせていただくということを考えているということを示している。

(資料8)

スケジュールについては、これから今年の夏を入れて3回夏があるが、今年の夏というのはまだ検討が進んでいないため、来年の夏までに一度皆さんの交通行動、例えば時差出勤または物流の効率化等がどれほど効果があるのかを夏までに一度検証を行い、その結果十分落ちているのか、これじゃだめだ、もっとやらないといけない、ということ、またフィードバックいただき、2019年の夏にもう一度検証し、そこでの検証結果などを下の輸送連絡調整会議に伝え、彼らの輸送運営計画に反映いただくよう進めていき、2020年7月の東京大会を迎えていきたいと思っている。

(資料9)

最後にこの会議での皆さんのご同意をいただければ、この基本的な考え方を対外的に我々の方針として政府の方針として進めていきたいと考えている。

これまで前段部分については、過去に例のない大会であること、会場が分散していること、賓客が参ること、そして首都圏という日本の経済活動が集積しているところで分散した輸送ネットワークを作っていかなければならないことなどを書いている。

また、2020交通輸送円滑化推進会議において、政府、組織委員会、東京都、関係自治体と経済界が一体となって以下の基本的な考え方にに基づき、組織委員会及び東京都が主催の輸送連絡調整会議等における客観的データに基づく輸送運営計画の検討をふまえ、国や国民や企業の交通行動を見直す取り組みにかかる関係者間の調整合意形成としていく、ということで、基本的な考え方の1が「国民や企業等の理解と協力のもと、大会にかかる輸送サービスの質の確保と市民生活や経済活動の安定の両立をはか

る」、2が「道路や交通公共機関を効率的かつ効果的に使いつつ国民や企業等が移動の必要性、手段、ルート等の見直しを行うことにより大会輸送と一般交通の適切な共存ができる環境を創出する」、3「2020年東京大会を契機に障がいの有無にかかわらず世界中のすべての人々にとってアクセスがしやすく、安全で円滑な交通環境の実現をはかる」というものである。

4. 意見交換

【東京都 山本副知事】

2020大会の成功に向けて円滑な輸送が不可欠と考え、組織委員会と連携しながら交通マネジメントについて検討を進めている。今回、関係機関、自治体、経済団体、交通機関が一堂に会する会議を、国を挙げて立ち上げてくれた事を東京都としても感謝している。

東京の経済活動は経済界をはじめ、多くの関係機関や自治体、物流・交通に携わる団体に支えられている。大会時においても御協力頂きながら大会輸送と市民生活の両立を実現し、東京の経済活動を維持することが大変重要と考える。本会議において、検討の方向性、スケジュール、体制等を示し整えてもらった。東京都としてもこれを元に（関係者と）意見交換をしながら、交通マネジメントの取組及び機運醸成を図っていきたい。

【組織委員会 佐藤事務副総長】

組織委員会は大会の運営に携わり責任を持つ立場にある。

大会運営の中でも非常に大きな問題が輸送関係。選手、大会関係者、そして観客を円滑に迅速に安全に輸送するという事が大きな課題。とりわけ、今大会は首都圏全般に競技会場が分散しており、過去の大会に例のない輸送に関する困難な状況がある。

輸送を円滑に着実に行うことが、大会の成功の成否を左右する非常に大きな問題という問題意識を持っている。

そのためには、みなさまのご協力が不可欠だが、今回国を挙げて交通輸送に関する会議を設定いただけることは大変心強く大変ありがたいと感謝申し上げる。

みなさまの知恵を借りながら、大会に係る円滑な輸送の実現、経済活動、市民活動、都市活動など様々な活動の両立を目指したいと考えている。是非ご協力を宜しくお願いしたい。

【警察庁 井上交通局長】

警察においても大会関係者等の輸送を安全円滑に行うとともに、大会の開催が一般交通、都市活動へ与える影響を最小限に抑えることが重要と考える。

今大会は交通量が多い都心をはじめ各地に会場が点在している。大会期間中には、空港、選手村、競技会場等に移動する多数の大会関係車両が加わる上に、日によって路上競技などでは通行が出来ない箇所が広い範囲で生じることから、道路交通には大きな負荷がかかると予想される。

開会式には多数の外国からの来日要人が見込まれるが、昨年の例では1名の外国要人の移動によるものだけで、事前に交通規制の広報により前年同曜日に比べ11%減少したにも関わらず、結果として渋滞の長さが12%増加し、金曜日の一般交通に大きな影響がかかった。本大会開催に伴う道路交通への負荷により生じる交通渋滞を緩和し円滑な大会運営を確保するためには、大会期間を通じて様々な取組により、広域的に相当なレベルまで交通総量を抑制することが不可欠であり、交通行動を見直す取組が大会成功に向け非常に重要なものであると認識している。

【国土交通省藤田総合政策局長】

国交省としても大会期間中の大会輸送、日常の交通に係る大変重要な問題という認識のもと、関係機関、関係自治体、経済界と連携していきたい。

交通混雑の回避には交通容量の拡大や交通システムの効率的な運用に加えて、交通需要のコントロールが大変重要と認識している。国民の交通行動を見直しに関する関係者との調整・合意形成、機運醸成に向けて、所管業界への働き掛け含め取り組みを行っていきたい。

今回の取り組みを、大会の以降の交通対策に関するレガシーにすべく可能な範囲で交通施策に取り入れるといった取り組みを進めてまいりたい。

【経産省 林流通政策課長】

経産省としても大会において交通需要の集中によって市民生活や経済活動に多大な影響が出るものと認識している。

一方で、開催が夏場のため、水分補給の飲み物をはじめとする生活必需品のニーズも非常に大きくなると認識。このため、関係業界団体と課題解決に向けた取り組みを進めたいと考えているが、飲み物や生活必需品を踏まえた一定の配慮をお願いしたい。

首都圏の公共交通機関における混雑や渋滞が予想されるため、東京大会開催期間中のテレワークの活用が有効と考え、大会開催初日にあたる7月24日をテレワークデーとして定め、今年から企業が一斉にテレワークを実施するなど2020年に向けて働き方改革を積極的に進めていきたい。

経済界

【経団連 井上常務理事】

経団連の事業方針の中に東京大会の成功を掲げ、他の経済団体と連携を図りながらレガシーの形成を図っている。オリパラは日本を元気にし活性化する契機であるべきであり、大会が国民生活や経済活動のマイナスなることは本末転倒だと思っている。

その中で、輸送問題は国民生活・経済活動に直結するものであり、東京都、周辺の自治体、地域住民、組織委員会、経済界が幅広く連携・協力し解決するように図っていく必要がある。

そのためにはできるだけ早い段階から課題・問題意識を全員で共有し、唐突感ややらされ感が出ないようにする事が重要。不安や危機感をあおることではなく、機運を盛り上げていけるようにメディアも含めた課題の共有をお願いしたい。本日の会議の基本的な考え方は理解し、認識を共有するところである。重要なのは具体的な話を早めに進めていくことであり、企業活動への影響と協力との度合いのバランスが重要となるため、なるべく早め、可能な限り前広な情報展開をお願いしたい。輸送連絡会議とも連携し、より建設的な議論を進めて頂きたい。

【東商 西尾常務理事】

2016年11月にオリパラ特別委員会を設置し、組織委員会や東京都、政府の活動に参加していき、商工会議所に何ができるかを検討しはじめている。

交通輸送について前回の東京オリンピックの際も交通規制の面で協力させて頂いた。今回の大会においても、交通の緩和、輸送の円滑化には最大限努力・協力する。大会期間中において、交通輸送に影響が出るのは必然であり、経済活動が停滞するのは必然と考えている。この影響を最小限にするためには、交通規制等の情報を早めに事前に情報提供し、なおかつ十分に周知することが重要。情報については東商内でも周知啓発していきたい。

企業の規模・業種・業態によって交通円滑化には様々な対応が必要になってくる。様々な対応に応えてほしい。

交通行動の見直しについて、企業ができる取り組みはフレックス、休暇、テレワークの推進など働き方改革とも連動するワークスタイルとなるため、その醸成を図っていきたい。

観点は変わるが、この推進会議の検討や試行、実施、結果を、是非とも、今後30年来の課題である首都圏直下型地震の輸送交通関係に生かせるようにしてほしい。

【経済同友会 岡野常務理事】

経済同友会でも2020年東京大会にむけて、企業や経営者がどのように協力できるかを検討している。最大の課題はスポンサーでない企業や経営者が何らかの形で大会成功にかかわってってくれるかという点。「アスナビ」など選手の支援等はやってきたが、スポンサーでない企業も交通の円滑化という点でも大会の成功に貢献できるという意識が重要になってくる。

物流や交通に係る企業にのみならず、あらゆる企業において開催期間中の休暇取得促進やボランティア休暇やテレワークなどの働き方改革を工夫して推進することが、大会の円滑な運営に貢献する動きとなることを、企業経営者に認識してもらうということでもまずは協力したい。

経済同友会は、代理出席のない、経営者自らが参加する場となるため、経営者の意識改革の場として活用もできる。輸送技術の検討で様々な交通マネジメントの議論をする中で、ビッグデータの活用など最先端の技術、4次産業革命を手動した日本の技術を世界にアピールするいい機会と認識。メンバーにはベンチャー企業等の技術にたけている経営者も多く、そういった形での支援もしたい。同友会では引き続き委員会活動を通じた経営者への周知、理解促進を図り企業の具体的行動を促し交通の円滑化に協力したい。

【経済界協議会 栗山座長】

本日の会議において提示された3つの方向性については、全面的に賛成。市民生活・経済活動・大会輸送の共存は重要なテーマだと思っている。

それに関して3点申し上げたい。

経済界協議会も本会議を軸として併走していきたいと思っているため、前広な情報開示をお願いしたい。

ともすれば「我慢する」となりがちだが、気持ちとしてはプロアクティブにイノベーションのチャンス場だと受け止めて進めていければと思っている。「テレワーク」「ボランティア文化の醸成を通じた国民文化の変容」「シェアリングサービスの推進」「ユニバーサルデザイン化の進展」の4点を中心に、この場で議論し価値観を共有することが必要。

世界を代表する首都圏で交通・輸送のありようを変革できれば、大きな意義がある。その変化を世界に発信していく際は、文字ではなく映像等で‘見える化’していければよいのではないか。

【日本バス協会 梶原理事長】

オリパラは国を挙げての行事。バス業界としてしっかりと協力していきたい

バス業界として、大会関係者の輸送、観客の輸送、日常の輸送を円滑に安全にどう確保するかが重要。特に大会輸送は、2000台の貸切バスが必要だが、関東で4600台しかなく、約半数が大会に使われることで、今までのオペレーションが困難になることから、事業者の動きについて出来るだけ早くから検討することが必要。この点は組織委員会と調整していきたい。

中小企業が多く、事業者数では100~200社になる。そういった規模の事業者や台数をどう取りまとめてコントロールするかが課題となるため、この点も東京都・組織委員会と出来るだけ早く調整したい。

【東京都トラック協会 安藤専務理事】

国家的行事ととらえており、3,400社余りの事業者が全面的な協力をしたいと意見交換をしている。そのために、前広な情報提供をいただき、3,400社が一丸となって協力できる体制をつくるよう協力していただきたい。

都民生活に必要な日常物資輸送に支障のないような規制環境をつくっていただきたい。

【全国ハイヤー・タクシー連合会 神谷理事長】

国と東京都にご協力いただき、LPGハイブリッド・UD・多言語対応のJapanタクシーを東京全体の3分の1にあたる10,000両を投入していきたい。

ロンドン大会では交通流動を抑えるために、大会期間中にタクシーの仕事がなくなったと聞いている。東京大会でもそうならないかを懸念。

藤田総合政策局長からも話があり、レガシーとして大都市における公共交通のあり方をどう運用するかを検討していきたいということだったが、パークアンドライドなど、マイカーの都心への流入を抑え公共交通機関を東京地区中心に最大限活性化させる、という取り組みをぜひお願いしたい。

【東京バス協会 村上理事長】

パラリンピックでの選手輸送用のリフト付きバスは運用が難しいが、東京都の支援もあり、現在60台のリフト付バスが導入済み。感謝したい。

【内閣官房 石田統括官】

大会関係者や要人の安全確保のために、交通輸送を円滑に行うことは非常に重要。本日は各界からお集まりいただきありがたく思っている。

2010年APECにおいて警察庁で交通規制課長として交通輸送を担当した際の話をしたい。平成22年11月13日・14日に首脳会議が実施され、パシフィコ横浜を会場に、オバマ大統領、メドベージェフ大統領、胡錦濤主席、イミョンバク大統領等、21の国・地域の首脳が集まった。各国首脳の輸送を安全円滑に行うためには、できるだけ会場近くに宿泊していただくことが望ましいが、実際には羽田・成田からの来日・離日はそれぞれバラバラで、宿泊場所含めコントロールが難しいのが実情だった。多数の首脳の交通輸送が大変だという議論をすると、いざとなったら人海戦術で交通規制をかけたらいいいという乱暴な意見もあるが、たとえ交通規制をかけてもその先で渋滞していれば前に進めなくなるのに加え、同時に複数の対象車列がある場合には、一つの規制をかけることが他の対象車列に影響を及ぼすことがあるため、APECは21か国ではあったが大変難しいオペレーションだったと感じている。

東京大会では、これらの首脳会議と異なり、多数の観客が移動する中で相当数の要人や大会関係者輸送を並行して行う必要がある。また、開閉会式には行幸啓も予想されるため、交通規制は最小限にして、大会期間、ORN（オリンピックルートネットワーク）はなるべく渋滞させないことが対策の中心となる。

そのために重要なのは、要人、大会関係者のルートの、時間を前提にした交通流量のきめ細かいコントロールであって、そのために、英知を結集して国民・産業界の理解・協力を得ながら「やめる・へらす・かえる」という交通行動の見直しを促していきたい。そのためにも、やはり、前広に情報提供・共有を行うことが重要だということを考えている。

【丸川オリパラ担当大臣】

多くの方から、具体的に前広に早く情報を出してほしいという話を伺った。

業界によって、呼びかけの効果や調整がスムーズにいく業界とそうでない業界がある。その点を加味しつつ、業界ごとにクラスターで捉えられる業界と細かいメッシュ分けて考えなければいけない業界があると思う。会場についてもオリンピック 17 日間、パラリンピック 13 日間の全期間ですべての会場を使うわけではないため、日によって需要は変動することになる。

今後、その需要変動と、業界ごとの調整にかかる手間などを加味してプライオリティをつけて情報を提示していくという調整が重要になると思うが、輸送運営計画 V1 はどの程度の情報提供ができるのか。山本副知事、佐藤副事務総長にお伺いしたい。

【組織委員会 佐藤副事務総長】

V1 は基本的な考え方が中心で、ルートについても首都圏の高速道路のみ提示するという段階。具体的には 2018 年度になる V2 で一般道含めた細かいルートも策定する。それについては事前に自治体や経済界と調整し確定していきたい。

今回の V1 発表前段階では発表できていない一般道含めたルート案については、関係者間では情報共有できてはいるが、一般に対しては公表できるレベルにはない。ただ、関係者間では前広な情報共有を心がけていきたい。

【東京都 相場技監】

関係者への共有と、全体への公表を分けて段階的に考えている。

情報共有を早くという意味では、全体の公表前に共有をするという努力を重ねていく。

【丸川オリパラ担当大臣】

自分は関係者だと思うのに情報が届かない方はご連絡いただきたい。

【日本物流団体連合会 与田理事長】

国際コンテナによって湾岸地区の混雑に影響が出ているので、もし「減らす」といったことによって船の運航にも影響が及ぶのであれば、本会議のメンバーに日本船主協会も入れていただかないと困ることになる。

【岡西企画・推進統括官】

後ほど検討させていただきたい。

◆まとめ

【岡西企画・推進統括官】

事前の情報提供を丁寧に広く国民に伝えていかなければ、国民の理解は得られない。荷主や消費者に広く丁寧に説明していきたい。情緒的なことではなく客観的なデータを前広に示して、「我慢する」ということや「危機感を煽る」ということだけではなく、前向きに楽しい雰囲気作りをおこなってきたい。

その他、直下型地震への対応、働き方改革、都内へのマイカー流入規制など、ビッグデータの活用など、様々な対応がレガシーと呼べる政策につながっていくと考えられる。関係省庁においても概算要求に向けて政策につながるご努力をいただきたい。

【平田事務局長】

日本だったらちゃんとできるだろう、すごい交通システムだろう、という世界からの期待値があるため、オペレーションとの両立をはかり、いいレガシーになるようにしていきたい。

スポンサー以外の企業にも深い理解をいただくなど、国民の理解を求めていきたい。

2012年ロンドン大会では交通に対する不満があったが、初日、2日で英国が金メダルをとって国民の雰囲気が大いに変わった。スポーツ庁にも初日、2日目からメダルを取って国民の機運を盛り上げることにご協力をお願いしたい。

このようなオープンな情報交換をもってレガシーにしていきたい。

【事務局】

本日の会議における議論のまとめとして、資料9で示している「基本的考え方（案）」についてみなさまのご了承をいただきたい。

予定していた議事は以上。次回の開催については、改めて事務局よりご連絡させていただく。会議終了後、事務局より報道関係者へ議事要旨のブリーフィングを行う。

以上