

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 4 回） 議事録

日 時：平成 30 年 11 月 13 日(火) 17:00～18:00

場 所：中央合同庁舎 4 号館 12 階 共用 1208 特別会議室

出席者：	櫻田 義孝	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
	高橋 一郎	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
	十時 憲司	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
	石田 高久	警察庁長官官房審議官
	安藤 英作	総務省大臣官房総括審議官
	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
	栗田 卓也	国土交通省総合政策局長
	青木 由行	国土交通省都市局長
	池田 豊人	国土交通省道路局長
	石井 昌平	国土交通省鉄道局次長
	福田 守雄	国土交通省自動車局審議官
	海谷 厚志	国土交通省港湾局審議官
	松本 年弘	国土交通省大臣官房物流審議官
	石原 康弘	国土交通省関東地方整備局長
	嘉村 徹也	国土交通省関東運輸局次長
	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
	土岐 勝広	東京都交通局総務部長
	田中 俊恵	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
	高橋 俊之	千葉県環境生活部オリンピック・パラリンピック推進局長
	平田 良徳	神奈川県スポーツ局長
	丹羽 朗	さいたま市建設局長理事
	佐藤 寿之	千葉市建設局長
	久世 学	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課担当課長
	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

阪井 洋之	リソビッ・パ・リソビッ等経済界協議会運営委員
井上 隆	(一社)日本経済団体連合会常務理事
五十嵐 克也	日本商工会議所地域振興部長
上田 裕子	東京商工会議所地域振興部長
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
梶原 景博	(公社)日本バス協会理事長
二井田 春喜	(一社)東京バス協会常務理事
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
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・港湾物流戦略室長
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
神 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
赤石 良治	東日本旅客鉄道(株) 常務取締役
野焼 計史	東京地下鉄(株) 常務取締役鉄道本部長

議 事：

1. 櫻田東京リソビッ・パ・リソビッ担当大臣挨拶

本日はお忙しい中、第4回 交通輸送円滑化推進会議にご出席いただき感謝申し上げます。着任以来、輸送については最重要課題として取り組んできました。先日、羽田空港や警視庁交通管制センターを視察してきたが、空港も都内の道路も現状すでに利用で溢れており、その上に大会関係の輸送が加わることから、東京大会における輸送対策の難しさと重要性を改めて強く認識した。

このような中、先月末、東京都・組織委員会から大会輸送影響度マップが公表された。これにより企業の皆様によるアクションプランの作成など、交通需要の抑制・分散に向けた検討が加速することを期待している。一方で、今回のシミュレーション結果からは、高速道路の交通量が減りにくいという課題と更なる対応の必要性も見えてきた。

本日はトラックやバス、タクシー、鉄道、港湾など、輸送を担う業界の皆様、また、発荷主・着荷主・雇用主でもある経済団体の皆様、こうして一同に会していただいている。皆様から忌憚のない御意見を伺いたいと思う。

2. 交通マネジメントの検討状況及び今後のスケジュール（案）について

＜東京都オリピック・パラピック準備局 相場技監＞

資料 1 東京 2020 大会における交通マネジメントの検討状況について

資料 1 は、10 月 31 日に開催した交通輸送技術検討会での資料の抜粋である。政策研究大学院大学の家田教授をはじめ、7 名の学識経験者の方々にご指導をいただきながら、大会組織委員会と東京都が関係機関の皆様と議論し、検討を進めてきた内容である。

1 ページ目は、まず交通需要マネジメントの検討状況についてである。多くの皆様のご協力を得て、8 月 8 日に、内閣官房、大会組織委員会と東京都で、2020TDM 推進プロジェクトを立ち上げた。このプロジェクトに参加いただくカテゴリーは、2 つになっている。1 つは、業界団体の皆様、非営利団体の皆様を対象とした取組で、この活動は、大会組織委員会が持つ公認プログラムというマークを使った活動が可能となっている。現在 30 団体に登録をいただいております、団体に所属されている会員企業の皆様への周知等、プロジェクトに参加する企業の拡大に協力をいただいているところ。今後も登録団体を募り、協力の輪を広げていきたいと考えている。もう 1 つは、個々の企業の皆様を対象とした取組である。昨日時点で 222 社の企業のご登録をいただいているところ。事務局と企業の皆様が直接やりとりできる環境を整え、企業の皆様にいち早く情報提供を行っており、加えて登録いただいた企業の皆様の会社名をホームページで公表させていただいている。現在の登録企業の特性として、情報通信業がおよそ 4 分の 1 程度と多いものの、荷主となる製造業や小売業、物流事業者等といった幅広い業種の参加をいただいている。規模も全国各地に事業所を有する大規模な企業から中小企業まで多様な企業の皆様にご参加をいただいている。参加企業の所在地は、都心 3 区並びに江東区で半数を超えているということで、競技場周りに立地する企業の関心が比較的高い状況が伺える。また、登録の際に記載いただいた企業の皆様の取組内容を見ると、通勤や業務での従業員の移動に関して、取り組んでいる、もしくは取り組む予定という答えが高い割合を占めている。それと比べて、業務で発生する物流については 2 割程度と少なくなっている。今後、各企業にお願いする事項として、通勤とか業務での人の移動はもちろんのこと、物流に対する対策の必要性を強く感じているところ。

2 ページ目は、交通量の低減の見通しについてである。これは今年の夏に行われた、例えば隅田川の花火大会、外苑の花火大会等のイベントの際に、その地域を訪れた方や通過した方を対象にアンケートを行ったものである。事前に交通規制があることを知っていた方が 62%で、このうち、そういった情報を事前に入手して、当日の交通行動を変えたというのが全体の 11%というアンケート結果となっている。これを、東京の区部に拡大し、全体の交通の約 4 割を占める自家用乗用車を対象として、交通量の低減率について試算を行ったものである。オリパラ大会と通常イベントとの協力度合いの違いは設定せず、自家用乗用車に限定し、物流車両やタクシー等の協力も見込んでいないという前提ではあるが、低減率は数パーセント規模という試算結果となっている。今後、この低減量を拡大していくためには、事前に情報を周知し、認知度を高めていくことに加え、行動変化の促進を図る取組が重要と考えている。大会輸送影響度を示したマップ等、大会時の交通状況に関わる情報を積極的に配信するとともに、セミナーや相談会等を重ねて

行い、今後具体的にこういった行動変化、行動選択を行うべきかについて提言して参りたい。

3 ページ目は、交通状況の変化について、シミュレーションを実施したものである。圏央道の内側の道路交通で、一律に 10%交通量が減ると、道路の状況がどうなるかというものである。グラフが 3 つあるが、左側のグラフに圏央道内側の高速道路と一般道の走行台キロを示している。台キロというは、概ね台数に相当するものである。単純に一般道、高速道路とも 10%ずつ減るのではなく、高速道路の減り方が少ないという結果となっている。また、この変化の割合を首都高速道路だけを見たものが、中ほどのグラフである。首都高速道路上では台キロでは 1%の減、一方で平均的な利用延長が 5%伸びているということである。さらに一番右のグラフは渋滞損失時間の変化を示したものの。渋滞損失時間は概ね流動の円滑さを示すものであり、10%交通量が減ったときにそれが 44%減るという結果となっている。このシミュレーションは、時々刻々と変化する交通状況を表現し、各車両が高速道路を利用する場合の時間短縮量を考慮しながら、高速道路を利用するかどうかを判断するものである。全体の交通量が減り、首都高の混雑緩和が進むことで、例えば、今まで郊外から首都高に入ってくる方が実際の目的地の手前で一般道に降りていたものが、目的地近くのランプまで乗る割合が増えるなどの現象が生じているものと考えている。この結果は、TDM の取組により、大会関係者が多く走行するオリンピック・ルート・ネットワークを多くの方々を知っていただき、その利用を可能な限り回避いただくことが重要であることを示すものと考えている。

4 ページ目は、展開の考え方について記載している。東京圏の競技会場については、概ね圏央道の内側に所在する企業もしくは市民の方にご協力をいただきたいと思います。こうした地域の方々が、例えば、都心を中心とした競技会場周辺、あとは大会関係者がよく通る大会ルート、オリンピック・ルート・ネットワークといったようなものの利用をなるべく控えていただくようお願いをしていく。また、今回、競技会場等が集中する箇所、あるいは道路や鉄道の混雑区間を利用されている方々が、都内のどこに発地もしくは着地があるかというものを集計した結果、特に影響が大きい 16 地区を重点取組地区として抽出している。今後、首都圏全域に広くお願いしていくことと併せ、この 16 地区で集中的な取組を推進していく。

5 ページ目は、取組推進のスケジュールである。今月末を皮切りに、年内に大きなもので 3 回、説明会を予定している。大会輸送によって交通状況がどうなるかということを示した大会輸送影響度マップを示しながら、まずは企業の皆様に取り組みでいただきたいことの大枠について広く説明していく。年明け、2 月が目途となるが、全体への説明と並行して、先ほどの 16 地区に重点的な取組を進めて参りたい。こうした地区での取組にあたり、団体等のお力添えをいただきながら、企業の皆様にご説明を重ねていく。

6 ページ目は、交通システムマネジメントについてである。交通システムマネジメント (TSM) とは、高速道路では、本線料金所で、例えば通常 10 ブース空いているところを、大会時 7 ブースにしてしまうということや、混雑箇所を解消するために入口を閉鎖するというような取組である。これまで通常時にどのような対応を行うか、もしくは事故が発生したときにこういった対応を行うかといったようなシミュレーションを積み重ねているところである。また、一般道につ

いても、専用レーン・優先レーンといったものを一部設置していくことや、駐車対策、信号調整等を、交通管理者の皆様と連携しながら検討を進めているところである。この交通システムマネジメントだけを行うということは、逆に渋滞を発生させて混乱を招くことも懸念される。冒頭申し上げた TDM によって一定程度全体の交通量が低減された状況のもとで、交通システムマネジメントをさらに実施することで、高速道路上の流動を確保していこうということを図に示している。

7 ページ目の公共交通輸送マネジメント、主に鉄道についての対策は、輸送力の確保、観客の需要分散・平準化、一般利用者の需要分散・抑制の 3 つの施策で対応していく。現在の取組状況として、1 つ目の施策の輸送力の確保については、鉄道事業者アンケートを行い、増発の可能性について伺ったところ。主な意見として、朝ピーク時間帯の増便、増発については余地が少ないというものがある。ただし、朝ピーク以外の時間帯については、路線により増発の可能性がありというような答えをいただいている。今後、こうした答えをいただいた事業者と個別具体の相談をさせていただきながら、でき得る限りの輸送力の確保を進めて参りたい。また路線以外の駅、特に観客が利用することを想定した駅については、駅の容量分析を実施しながら、実際、現場のオペレーションをどうしていくのかということ、鉄道事業者の皆様とともに検討しているところである。そして、2 つ目の観客の需要分散・平準化についてである。まずはチケットを購入した方に向け、例えばなるべく早目の入場を呼びかけることや、ホームページ等での周知を呼び掛けることを検討している。また、競技会場の近くにその競技を楽しむための施設を設け、観客の皆様の入退場の時間を分散させるなど、工夫をしていく。あとは、ブロック別に順次退場してもらうことや、駅が溢れる前に入場規制を行うことも会場ごとに適切に対応していく。三つ目の一般利用者の需要分散・抑制については、今年の夏も行った、時差出勤、テレワーク・デイズのような取組とさらに連携し、一般利用者の分散についても呼びかけていく。また、海外からのお客様など、東京のラッシュに不慣れな方が非常に多く対応が必要と考えている。統一したデザインで適切に誘導するとともに、海外からの観客の方々に IC カードを利用していただけよう方を講じ、混雑の防止に努めていく。

8 ページ目は、経済活動の維持と交通需要の低減に向けた情報提供についてである。先般、大会時に発生しうる交通混雑の回避策を何もとらない場合、大会輸送による影響がどのようになるのか影響度を示したマップを 2020TDM 推進プロジェクトのホームページ上で公表した。この目的としては、影響の発生状況を企業の皆様に具体的にご覧いただき、企業活動への影響把握や、大会時に発生しうる混雑の回避策などの立案に活用していただくことである。参考 1 にその例を示しているので、参照いただきながら説明を進めさせていただく。

公表した大会輸送影響度マップには 3 つの種類がある。1 つ目は、参考 1 の 2 ページに示した高速道路の例である。普段から頻繁に混雑する箇所について、大会関係車両が通ることさらに混雑が助長される時間帯を、赤い四角で囲っている。例えば、左上、5 号池袋線の上り、板橋ジャンクションでは、交通混雑自体は朝 6 時から夕方 6 時まで示されているが、大会関係車両の通行によって影響がある時間帯は、朝 7 時から夜 6 時までということである。それから、2 つ目

の一般道については、4～15 ページに示している。大会関係者の往来によって影響度合いがどの程度あるかというものをエリアの色の濃さで示している。3 つ目の鉄道については、17～32 ページに示している通り、大会期間中に混雑が予想される区間について示している。「かなり混雑」という凡例が乗車率で概ね 180%程度、「やや混雑」が 150%程度を示している。さらに各路線の混雑について、観客の影響があるのか、余りないのかといったようなことを色の濃さで示しており、例えば観客の影響がほとんどないというような、色の薄いところについては「普段通りの混雑」ということとなっている。これらは、ホームページをご覧いただければ、オリンピック期間中の全日程、全時間帯のものを確認いただけるようになっている。今後、駅や競技会場周辺の大会輸送影響度マップについても、準備が整い次第公表していく。

資料 1 の 9 ページ目は、まとめである。今回のシミュレーションでは、全体のトリップを一律に減らした設定では、高速道路の混雑緩和に伴い逆に周辺から交通を誘引する傾向も見られ、今後こうした傾向を踏まえながら TDM の検討を進めていく必要があることなどを記載させていただいた。大会に向けては、企業の皆様に大会期間中の企業活動の維持を目的としたアクションプランの作成をお願いし、都もそれに向けた支援を行っていく。

現在、登録いただいた企業の皆様には、メールマガジン等を通じて個別に情報提供を行っているところ。今後、大会輸送影響度マップの更新と並行して、セミナーや相談会を実施する他、重点取組地区などでコンサルタント派遣などを順次行っていく。今後必要な情報提供や相談を速やかに行うためにも、参加していただく企業を増やしていかなくてはならない。経済団体の皆様におかれては、会員各企業の皆様方に、2020TDM 推進プロジェクトへの参画を、引き続き呼び掛けていただければ幸いである。また、政府におかれても、本日お集まり以外のさまざまな業界もあるので、関係各所への働きかけにご協力をお願いしたいと思う。引き続き宜しくをお願いしたい。

<東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会 神田輸送局長>

資料 2 今後のスケジュール（案）

資料 2 は、今後のスケジュール（案）であり、上半分は会議体あるいは検討会、下半分は計画と交通マネジメントを示している。本日は、一番上の交通輸送円滑化推進会議（第 4 回）を開催いただいている。2 つ目の交通輸送技術検討会は、今年 1 月に中間のまとめを提言いただき、今回第 3 回を開催し、内容は先ほど相場技監から説明があった通りである。年度末に第 4 回として提言のまとめ（案）の内容で開催する予定である。さらに実務の調整会議である輸送連絡調整会議については、先般 11 月 6 日に東京圏の第 6 回を開催したところであり、年度末に第 7 回を開催する予定である。各道県会場（静岡、神奈川、茨城、福島、宮城、北海道の 6 道県）についても今週木曜日から一ヶ月をかけて第 3 回を開催する予定で、年度末に第 4 回の開催を考えている。

輸送運営計画は、現在 V1 があるが、本年度末に V2（案）、さらに IOC とのマイルストーンの関係で、来年の 12 月に V2 として固めたい。交通マネジメントについてはご覧の通りだが、特に来年の夏については、TDM・TSM の試行を夏のテストイベントの時期にほぼ合わせて、しっかり

やっていきたい。また、併せて、TDM については、経済界の活動と一層連携しつつ、国民への働きかけを大会の 1 年前から順次加速していきたい。

3. 意見交換

＜東京都 猪熊副知事＞

TDM の推進について、関係機関、関係団体の皆様には、日ごろから多大なるご協力をいただき、心より御礼申し上げます。大会まで 619 日ということで、輸送円滑化の根幹は TDM であると思っている。官民力を合わせて、戦略的重点的に是非しっかり進めて参りたい。10 月 31 日の交通輸送技術検討会で大会輸送の影響度マップを公表した。これによって本格的にデータに基づいて TDM の取組を具体化する段階に入ってきたと認識している。企業の皆様におかれては、このマップを活用し、大会期間中の企業活動維持を目的としたアクションプランの作成を是非お願いしたいと思う。都としても、その作成について全力で支援を行っていきたく考えている。2020TDM 推進プロジェクトにご登録いただいている企業の皆様には、このマップについて、メールマガジン等を通じ、いち早く公表についてお知らせをしている。30 団体 220 を超える企業の登録をいただいているが、今後なお一層 TDM の取組、裾野を広げる必要がある。経済団体、関係団体の皆様におかれては、所属の会員企業の皆様への登録の呼びかけを改めてお願いしたい。今月末からは、企業の皆様にマップの見方、アクションプランの作成のための手順などを内容の含めたセミナー、懇談会をきめ細かく行っていく。経済団体のご協力をいただいで、順次開催していくので、よろしくお願いしたい。

また、来年夏は大会の同時期に行うテストとしては最後の機会となる。この機会を捉えて、TDM の検証をしっかり行いたいと考えている。都、組織委員会のみならず、多くの企業の皆様に、ご参画いただける取組となるように計画していくので、引き続きご支援をお願いしたい。

交通輸送の円滑化のためには、国民の皆様の幅広い理解協力が必要である。東京都としては、時差 Biz、テレワークなど働き方改革の普及とともに 2020 大会期間中の混雑解消を目標として、この夏、庁内に各局横断的なプロジェクトチームをつくり、TDM を初めとした対策を総合的に進めている。今後、組織委員会、国と一層の連携をして、取組を進めて参りたいと思う。経済界の皆様にも一層のご協力をどうぞよろしくお願いしたい。

＜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＞

ご出席の皆様方には、日ごろから 2020 大会へのご支援、ご協力を賜り、改めてお礼申し上げます。大会まで 20 か月という状況になり、一日一日、我々組織委員会としても、準備を具体的に進めていく、そんな気持ちで日々業務にあたっている。一方、大会に対する国民の関心が徐々に高まっているというのを感じている。大会ボランティアの応募者数も、10 月 22 日の時点で 5 万人を超え、観戦チケットは事前の ID 登録が 80 万を超えたという直近の状況である。

輸送に関しても、今色々と説明のあった大会輸送影響度マップの公表や、2020TDM 推進プロジェクトの発足、これらは組織委員会としても大変大きな意味をもっていると認識している

が、これらに関するニュースは大変注目をいただいている。我々の組織委員会ホームページにおいても、これに関する交通輸送技術検討会公表資料の閲覧数が通常の 8 倍くらいになっているということで、輸送に関しても、大変多くの関心を寄せていただいていると理解している。こうした背景をもとに、我々もあらゆる機会を捉えて、内閣官房、また東京都と連携して、多くの業界団体、企業の皆様、広く国民の皆様方に、この TDM へのご理解とご協力を一層お願いしていく所存である。並行して TSM についても、関係機関の皆様のご協力をいただきながら、具体的な検討を進めていく。実務レベルでは 11 月 6 日に輸送連絡調整会議を開催したところである。今後は関係機関、また交通事業者、業界団体等の皆様方と十分に相談をさせていただきながら、本年度末には大会輸送に関する具体的な計画案である、大会関係者や観客等の輸送、会場ごとの輸送に関する具体的な計画案等々を盛り込んだ輸送運営計画 V2（案）を策定していく予定である。皆様方と十分に相談させていただきながらこのような検討を進めていきたい。

また、19 年度より各競技のテストイベントが実施される。まだ全体 50 幾つある競技のうち 16 のテストイベントスケジュールを公表したという段階ではあるが、来年の夏以降に行われるテストイベントの機会をとらえて、TDM 等々の交通マネジメントの試行にも取り組んでいく。試行実施の日程や、施策の内容、また評価・分析方法等については、今後検討を加速させていく。いずれにしても、交通や輸送は国民の皆様方の幅広いご理解とご協力が必要である。我々としては、国や東京都と連携しながら、しっかりと対応していくが、是非政府のさらなるご支援、ご指導、また経済界の皆様方の更なるご協力を賜りたいと考えており、よろしくお願い申し上げます。

<警察庁 北村交通局長>

これまでの東京都、組織委員会の皆様のご尽力に敬意を表し、感謝を申し上げます。さきほど東京都から説明があったシミュレーション結果だが、TDM によって全体のトリップを削減しても、高速道路、特に首都高では交通量の削減効果が低いということである。オリンピックの選手等の関係者の輸送は、首都高をメインで行うということになっているので、首都高で渋滞が絶対にならないようにするという必要がある。仮に、首都高の交通量が十分に抑制できない、TDM により抑制できないということになると、首都高において、入路閉鎖等の TSM を発動する規模が大きくなり、その発動時間も長くなる。その結果、一般交通は首都高から締め出されるということになると、今度は一般道路が大渋滞しかねないということになる。

現在 TDM については、平日の 15% 減である休日並の交通量にするという目標が設定されている。休日は平日より 15% 少ないというふうになっているが、実際オリンピックが開催されると、選手関係者等の輸送のほかに、バス、タクシー、マイカーを使って都内を移動する観客の輸送や飲料水などの物流関係の輸送などによる交通需要が新たに発生するということが見込まれる。これらを含めた上で、普段の平日の 15% 減である休日並みの交通量とするということなので、実際にはこうした新規の交通需要を発生させないようにするか、あるいは、普段の交通量から 3 割 4 割あるいはそれ以上削減することをしないと休日並みの交通量にならないと考えられ、これは非常に厳しいハードルだというふうに思っている。したがって、TDM と TSM の組

み合わせによって、目標値を休日並みという交通量まで抑制するかどうかを見極め、来年の夏の試行に臨む必要があると考えている。特に、経済界の皆様方に御理解と御協力をいただき、交通量を抑制して大規模な渋滞や混乱が起きないようにする必要があるため、皆様方には更なる対策についてご検討いただくようお願い申し上げます。

<国土交通省 栗田総合政策局長>

国土交通省としては、まず大会期間中の混雑緩和に向けて、引き続き所管団体や事業者に対して、2020TDM 推進プロジェクトへの参画や、大会輸送影響度マップ等を参考にアクションプラン作成への協力をお願いしていく。次に、TDM による交通量の低減ということで、既に複数の関係者の話があったが、TDM による交通量の低減を前提に検討されている交通システムマネジメントについては、都心部への流入調整などを行うことで、周辺部に混雑が発生するといった影響があると想定されている。TSM 実施による影響を最小限にするためにも、より一層の TDM 施策の推進が必要である。皆様と連携した取組の強化が必要と考えている。

また、物流に関しては、事業者だけではなく、荷主や配送先にご理解いただくことも必要なので、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い。

<国土交通省 池田道路局長>

今日改めて東京都と大会組織委員会の試算の結果を聞き、首都高の交通状況が特に厳しい状況にあることを再認識した。私の方からも TDM については一層の推進をお願いしたい。一方、先ほど警察庁交通局長からあった通り、TDM についてだけでは厳しいと思っている。今後、交通規制などの対策についても、特に首都高の交通量を減らす規制などについても早急に検討が必要な状況だと思っている。道路管理者としても主体的に取組をしているので、東京都や組織委員会にはより一層の早急な取組をお願いしたい。

<経済産業省 藤木商務・サービス審議官>

大会期間中の円滑な交通輸送と経済活動の両立を実現するためには、今般公表された大会輸送影響度マップ等を参考にして取り組んでいく必要がある、特に物流に関しては調整に時間を要する。荷主や物流事業者等の様々な事業者が連携して早期に取組を進めることが重要であると思っている。TDM に関しては、この後年度末を目指して更に検討を進めると伺っているが、随時情報提供をいただき、なるべく早い取組を促すようお願いしたい。

経済産業省としても、東京都や関係省庁等と協力しながら、業界団体や企業の皆様に、TDM 推進プロジェクトへの参画や行動計画の作成への協力を引き続き呼びかけていく。また、テレワーク・デイズ等の働き方改革など、自主的な取組についても、さらに拡大・普及するよう、広く事業者の皆様の協力をお願いしたい。

<総務省 安藤総括審議官>

今年度行ったテレワーク・デイズについて、ご報告したい。資料の参考 2 を配布している。ロンドン大会の取組なども踏まえて、昨年からのテレワーク・デイというのを実施しており、今年の 7 月は 2 年目ということで、複数日に拡大したテレワーク・デイズという形で実施している。交通混雑の緩和にはテレワークの活用も寄与しており、この青の網掛けにあるとおり、関係省庁、各団体との連携により実施した。今年度は、参加団体数は、1,682 団体、参加人数は延べ 30 万人以上となっている。2 ページ目になるが、総務省としては、携帯電話利用者の位置情報等を活用したモバイルビッグデータの分析により、東京 23 区への通勤者が 5 日間で延べ 41 万人以上減少したと考えている。また、丸の内、豊洲、品川など、特に企業等が多いエリアにおいては、通勤者減少量が多かったという結果も出ている。

一方、今回の分析では、2020 年東京大会時に特に混雑が予想される競技会場周辺エリアについては、減少率が小さいという結果であった。今後は、内閣官房や東京都とも連携し、重点エリアや路線区間の詳細な設定、あるいは当該エリアの企業規模・業種などの地域特性を把握し、働き掛け等の検討を行い、2020 年東京大会時のテレワーク実施目標の設定を行って参りたい。

<日本経済団体連合会 井上常務理事>

今回、大会輸送影響度マップの公表により、交通輸送問題に対する産業界の関心も高まったと感じている。このような情報を企業から見て分かりやすいような形で、今後とも引き続き情報の発信をしていただきたいと思う。一方、今回のシミュレーションで高速道路の交通量が極めて減りにくいと明らかになった。今後、影響度マップなどに関するセミナーや相談会が予定されていると聞いているので、経団連の全会員企業に対して、周知をし、少しでも多くの参加を促していきたいと思う。また、アクションプラン作成にも協力するよう促して参りたい。

これまでは、推進プロジェクトへの参加の機運醸成に関することが多かったが、今回の影響度マップや高速道路の交通量が減りにくいということを考えると、今後やはり個々の事業、ビジネスと交通輸送の円滑化との関係を具体的に解決していかなければならないという、新しい課題が出てくると思う。是非とも各業種や個別企業の意見や要望もよくお聞き取りいただき、うまい形でお互いに努力していきたいと思うので、引き続き宜しく願いしたい。

<東京商工会議所 上田地域振興部長>

東京商工会議所としては、来る 11 月 29 日（木）に東京都との共催による会員企業向けの TDM のセミナーの開催を予定している。また、年明け以降に 16 の重点取組地区を中心に地域別のセミナーなども開催していきたいと考えている。また、こうしたセミナーの開催を通じて、TDM の必要性や対策について普及研鑽に努めながら、2020TDM 推進プロジェクト登録企業に積極的に働きかけて参りたい。

一方、交通需要の抑制において物流面の対策は、ひとつの企業や業界だけでは解決できない問題だと認識している。さらに今後、TDM、TSM の取組によって、売り上げの減少やコストの増加など経営に具体的に影響が出てくる企業がないのかという懸念がある。説明会を実施するなかで、

各企業から課題や懸念が寄せられてくると思うので、関係各機関におかれては、そうした課題や懸念に対してきめ細かくご対応いただきたいと考えている。会員企業の皆様に対策を呼びかける立場としては、先週開催した東商の役員会で、東京商工会議所自身の TDM への協力という内容をとりまとめた。当所としては、大会期間中は原則大人数を集客するような会議、イベントは開催しないこと、そして職員に対して休暇の取得奨励やテレワーク、サテライトオフィスの活用、ボランティア休暇制度の導入、そして時差出勤の実施などによって大会期間中に出勤する職員の削減や交通混雑の緩和に努めるという、大会期間中の対応方針を定めたところ。当所としても、2020TDM 推進プロジェクトの協力団体の一員として今後も推進に努めていくので、引き続き宜しくお願い申し上げます。

<経済同友会 岡野常務理事>

今回、交通輸送円滑化推進会議が開催されたことにより、各企業が具体的に検討を進められる段階になったことを感謝申し上げたい。この想定をもとに 15%程度抑制するためには、企業や社員が他人事ではなくて自分のこととして TDM に取り組んでいくことが重要であるが、その環境醸成にはかなり時間がかかると思っている。これまでも TDM 基本方針（案）に関する説明会や会員用ウェブサイトを通じて周知に努めてきたが、引き続き説明会の実施等に協力させていただくとともに私どもの委員会活動においても TDM 推進プロジェクトに参加している企業の担当者を招いた事例紹介等を実施して、登録していない企業も含めた企業間の情報交換をさせていただきたいと思っている。今後、1 月下旬には東京都と共催で説明会、相談会を開催することも検討している。

実は、9 月の初旬に、全国の同友会の事務局長が集まる会議があり、私から簡単に東京大会の TDM について説明をしたが、多くの事務局長から「我々は何ができるのだろう」と質問があった。特に、埼玉、神奈川、千葉、山梨、群馬あたりの方から物流関係のポイントを多くご指摘もいただいた。そこで、まず、埼玉、神奈川、千葉の経済同友会の事務局長を集めた会議を 12 月から設置し、順次、大会準備を円滑に進めるためにはどういうことが必要かということを含意形成していきたいと思っている。東京都、組織委員会、内閣官房の皆様方にも適宜会議にお越しいただき、周辺自治体の私どものメンバーとも意見交換をしていただきながら、プロジェクトの紹介や進捗の共有にご協力をいただきたいと思っているので、宜しくお願いしたい。

<経済界協議会 阪井運営委員>

経済界協議会は、2020TDM 推進プロジェクトの立ち上げから参画させていただくとともに、私どもの会合にも、東京都、内閣官房、大会組織委員会の皆様をお招きし、認識は常に共有している。すでに協議会参加企業の多くが TDM 推進プロジェクトへのエントリーを行った。また 8 月の共同宣言に基づいて協議会参加企業をはじめ、経済界による取組を推進するという決意表明の文書を今週中に公表する予定である。協議会参加企業の多くは、テレワークを積極的に推進するとともに時差出勤、ボランティア休暇等の制度も持っているので、2020 年大会時の需要分散に率先して

協力するとともに取組の輪を経済界全体に広げていきたいと考えている。また、本日示されたシミュレーション結果や大会輸送影響度マップは、非常に重要な情報であるため、協議会の多くの企業が説明会や相談会に参加するように案内をして参りたい。

TDMをはじめとする交通輸送円滑化の取組を2020年大会の開催成功に繋げるとともに、大会のソフトレガシーとして世界に発信していくことが重要であり、各企業はもちろんのこと従業員一人一人が認識を深め、行動に移すことで貢献して参りたい。引き続き宜しくお願いしたい。

＜東京都トラック協会 山崎専務＞

オリンピックに向けた輸送対策について色々意見が挙がっているが、当然物流については荷主があつての話なので、その対策が特に大事である。そのため、経済界、経済団体の理解が必要不可欠と思っており、各省庁通じてその理解を進めていただけたらと思う。私共もプロジェクトに参画しており、色々な情報提供をしているところ。今後色々な形で情報提供があるなかで、私どもの業界でも色々な会合を持っているので、ぜひ来て説明していただければと思う。ご協力をお願いしたい。

4. 本日の会議の取りまとめ

＜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 高橋企画・推進統括官（副座長）＞

以上の意見、コメントを踏まえ、ここで本日の会議の取りまとめの簡潔な案をお配りする。

資料3 本日の会議の取りまとめ（案）

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＞

- ・2020TDM推進プロジェクトを通じて、国民や経済界にTDMへの賛同の輪を広めていく。
- ・今回公表された大会輸送影響度マップをもとに、セミナーや個別相談会の開催等の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の作成を促すとともに、作成にあたっての支援を行っていく。
- ・来年の夏に行う試行を具体化し、試行への協力を関係企業に働きかける。
- ・TDMと並行し、TSMについて具体的な検討を進める。

＜経済界＞

- ・2020TDM推進プロジェクトの一層の推進に積極参画・協力するとともに、各経済団体等は、所属企業に対してアクションプラン作成・試行への協力を働きかける。

＜政府＞

- ・2020TDM推進プロジェクトや試行の実施、技術的な検討等に対して引き続き協力を行う。関係省庁を通じて関係業界へTDM推進の働きかけを行う。

これをもって会議の取りまとめとさせていただきます。

5. 平田座長挨拶

本日はお忙しい中、多くの方々から貴重なご意見を賜り感謝申し上げます。また、日ごろより TDM へのご理解、啓発に向けた、皆様のご努力に敬意を表したい。

今回の検討では、首都高速道路の交通量が減りにくく、流入調整などの交通システムマネジメント（TSM）の活用に向けた具体的な検討が必要であることが示された。一方で、TSM が大規模なものとなると、経済活動や市民生活への影響が大きくなることが懸念される。このような状況を回避するためにも、TDM の推進に向けた経済界の皆様の更なるご協力をお願いしたい。

TTDM の推進にあたっては、現場の企業の皆様と緊密に連携しながら進める事が重要であり、政府としても、東京都・組織委員会とともに、重点取組地区を中心とした相談会などに積極的に参加し、企業の皆様に、効果的なアクションプランを策定いただけるよう、働き掛けて参る。ぜひ色々な場に我々も職員を派遣するのでお声掛けいただければ幸いである。

最後になるが、輸送対策に残された時間は大変少なく、組織委員会、東京都の取組に加えて、政府・経済界それぞれにおいて早期に準備を進めていく必要がある。2020 年の成功、企業活動、市民生活の 3 つを鼎立させるために、私たちも努力していくので、皆様の一層のご協力をよろしくをお願いしたい。

<内閣官房東京リゾニック・パブリック推進本部事務局 高橋企画・推進統括官（副座長）>

本日は闊達なご意見を頂戴し、感謝申し上げます。今後の本会議の開催については、TDM 交通需要抑制に向けた取組の進捗状況等に合わせて、随時開催をしていきたい。

以上