

2016年東京オリンピックの輸送計画について

東京オリンピック・パラリンピック招致本部 招致推進部招致戦略課輸送主査 和田 真治

REPORT

1 はじめに

現在、東京都では2016年のオリンピック・パラリンピック競技大会の東京開催を実現すべく、全庁を挙げて招致活動を進めている。開催都市決定までスケジュールは、表-1に示すとおりであり、長い道のりであった招致活動もいよいよ最終段階を迎えている。

オリンピックは16日間の開催期間中に、2万人の選手とその関係者、4千人の審判と技術役員、2万人のメディア、15万人のスタッフ、そして延べ850万人に及ぶ観客が世界中から集まる巨大なスポーツイベントである。

この数字が物語るように、オリンピックに関連した移動・輸送ニーズは極めて大きい。このため、立候補都市がオリンピック関係者の円滑な移動を保障できるインフラと輸送計画を持つかどうかは、IOC（国際オリンピック

委員会）が開催都市を決定する際の重要な判断材料となっている。

今回は、まず2016東京大会の概要を述べた上で、道路交通と密接な係りのある輸送計画について、大会関係者輸送、観客輸送、及び運営体制の3つの面から、今年2月にIOCへ提出した立候補ファイルに記載した内容を要約する形で説明させていただきたい。

2 大会の概要

2016年東京大会では、2016年7月29日から8月14日までの16日間にわたって、晴海に建設予定のオリンピックスタジアムなど34の会場で、陸上や水泳など26の競技を行う予定である（但し、競技数は今後2競技程度増える予定）。

2016東京大会の計画における最も大きな特徴は、図-1に示すとおり、オ

リンピックスタジアムを中心とする半径8kmの圏内に、ほぼ全ての会場を集約していることである。会場配置がコンパクトであることは、大会運営のあらゆる面、特に移動時間を短くできるなど輸送分野には大きな好影響を与える。

また、最新鋭の無・低公害車の導入などにより世界初のカーボンマイナス（＝大会に伴って発生するカーボン以上の分量を削減する）オリンピックを目指していることも大きな特徴となっている。

3 大会関係者輸送

表-2に示すとおり、オリンピック関係者は選手や審判など大きく6種類に分類することができる。これらの関係者は、それぞれ発地や目的地、移動時間帯などニーズが大きく異なる。

このためIOCは、それぞれの関係者ごとにニーズを踏まえた輸送サービスを提供することを推奨しており、過去の大会の事例などを踏まえ、2016東京大会においても選手やメディアなど関係者ごとに輸送システムを構築する予定である。

また、2000年のシドニー大会以降、オリンピック関連施設（競技会場、練習会場、選手村、メディアセンター、空港等）を結ぶ道路には、大会関係車

■表-1 開催都市決定までのスケジュール

2006年	4月	JOC（日本オリンピック委員会）に立候補意思表明書を提出（東京、福岡）
// 年	8月	JOC が国内立候補都市を決定
2007年	9月	IOC（国際オリンピック委員会）に立候補申請
2008年	1月	IOC に申請ファイル提出（東京、シカゴ、マドリード、リオ、ドーハ、ブラハ、バクー）
// 年	6月	IOC 理事会が立候補都市決定（東京、シカゴ、マドリード、リオ）
2009年	2月	IOC に立候補ファイル提出
// 年	4月	IOC 評価委員会東京視察
// 年	6月	IOC への開催計画説明会開催
// 年	10月	IOC 総会にて開催都市決定

■図－1 会場配置図



■図－2 オリンピックルートネットワーク設置案



■表－2

種類		利用者数	主要ルート	輸送方法
1	選手・チーム役員	約2万人	選手村－競技会場、練習会場、空港	専用バス等
2	競技連盟（IF）・技術役員	約4千人	IF ホテル－競技会場、練習会場、空港	専用バス等
3	メディア	約2万人	メディアセンター－メディアホテル、競技会場等	専用車両
4	IOC 関係者	約2千人	IOC ホテル－競技会場、空港等	専用車両
5	マーケティング・パートナー	約3万人	スポンサーホテル－競技会場、観光スポット、空港等	専用バス等
6	大会スタッフ	約15万人	自宅－競技会場等	公共交通機関

両が専用利用できる車線などを設置し、輸送の定時性、速達性を確保することが通例となっている。

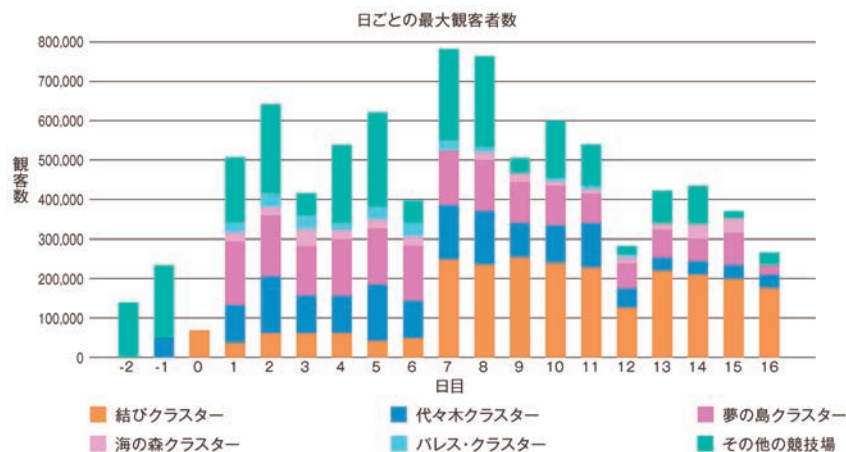
このため、我々は大会関係車両の移動時間に加え、一般交通へ影響などについて、マクロシミュレーションモデルなどにより検討を進め、図－2に示すオリンピックルートネットワーク設置案をとりまとめた。ここでオリ

ピックルートネットワークとは、オリンピックロード（＝大会関係者専用の道路）、オリンピックレーン（＝大会関係者専用の車線）、オリンピッククリアウェイ（＝工事抑制等により円滑な交通を確保する道路）の3種から構成されるオリンピックに用いられる道路の総称である。

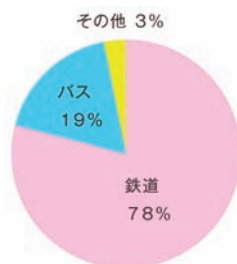
8 km圏内というコンパクトなエリア

に設置された競技会場群をオリンピックルートネットワークで結ぶことは、選手などの移動時間の縮減に大きな効果をもたらしている。約9割の選手は選手村から各会場まで20分以内に到着することが可能であり、この点は東京の強みのひとつである。

■図－3 オリンピック期間中の日別観客輸送需要



■図－4 オリンピック期間中における観客の最終アクセス手段の内訳



4 観客輸送

図－3に示すとおり、観客は1日当たり最大78万人、合計850万人が来場する予定である。東京大会ではこれらの観客を全て公共交通機関で輸送する。

観客の発地予測や輸送力調査から予測されたアクセス手段の内訳を図－4に示す。これを見ると分かるとおり、観客の78%は鉄道を利用すると想定している。多くの観客を鉄道で輸送できることは東京の大きな強みである。

残りの観客のほとんどはバスを利用すると想定している。バスは主に晴海オリンピックスタジアムや海森の森クラスター周辺など鉄道輸送力が不足するエリアで活躍する。これらのエリアでは、会場から鉄道駅まで臨時のシャトルバスやBRT（Bus Rapid Transit：バスベースの都市交通システム）を運用する予定である。

5 輸送運営体制

大会開催時における輸送の運営体制を図－5に示す。運営体制の中心となるのは、開催都市決定後に設置する予定のオリンピック輸送センターである。同センターは、国や警視庁、交通事業者などと密接に連携し、関係者輸送や観客輸送を総合的に運営・調整する。

オリンピック輸送センターの規模は、これまでの大会の事例から、直接運営する車両だけでも約6千台、人員は最大1万8千人に達する見込みである。

こうした膨大な車両の適切な配車、効果的な移動ルートの設定などを効率的に運用するためには、ITS技術の活用が必要不可欠であると考えている。具体的にはGPS機能を活用した関係車両の動態管理システムや、全関係車両への最新鋭のカーナビゲーションシステムの搭載などを予定している。

6 おわりに

今回は2016東京大会の輸送計画について概要を説明した。より詳細な内容は立候補ファイルの全文が東京オリンピック・パラリンピック招致委員会のホームページ（輸送分野はテーマ15）に掲載されているので、そちらをご覧ください（<http://www.tokyo2016.or.jp/jp/plan/candidature/>）。

開催都市は10月2日に開催されるIOC総会で決定する。東京は立候補都市決定の際、IOCワーキンググループの評価が最も高い都市であった。しかし、招致レースは一進一退で予断を許さない状況にある。開催都市決定には市民の支持率の影響も大きいと言われる。読者各位のご支持・ご支援を切に願いつつ、説明を終わりたい。

■図－5 大会開催時の輸送運営体制

