

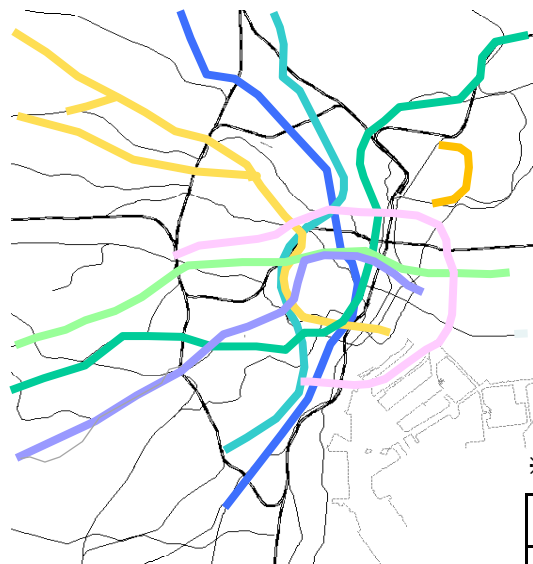
東京圏における都市鉄道の現状と課題について(補足資料)

目次

これまでの東京圏の都市鉄道に関する審議会答申の概要	・・・1
人口の推移(18号答申で想定した将来展望と現状)	・・・2
東京圏の鉄道混雑率の推移	・・・3
混雑率180%を超える路線(平成24年度)	・・・4
混雑緩和の取組	・・・5
都市鉄道等の利便増進に向けた取組	・・・7
相互直通運転の現状	・・・8
相互直通運転による遅延の拡大	・・・9
相互直通運転化に伴う遅延への対策	・・・10
開発地域の人口急増への対応	・・・11
京浜急行電鉄 京急蒲田駅の改良	・・・14
成田空港鉄道アクセス線の開業(平成22年7月)	・・・15
国際空港アクセスの比較	・・・16
鉄道駅におけるバリアフリー化(段差解消)の状況	・・・17
ホームドアの設置状況(平成25年9月末現在)	・・・18
ホームドアの設置例	・・・19
ホームドア等の整備効果	・・・20
新たなタイプのホームドアの技術開発	・・・21
交通系ICカードの普及	・・・22
オリンピック・パラリンピックに向けた鉄道分野の対応(立候補ファイルより)	・・・23

これまでの東京圏の都市鉄道に関する審議会答申の概要

＜都市交通審議会答申第10号[1968(昭和43)年]＞



目標年次: 1975(昭和50)年

- (1) 主な課題
- ・東京圏の人口集中による都心の地下鉄の混雑緩和
 - ・都市の外延化(都心部の西側への拡大)や副都心の発展への対応
- (2) 主な新線の位置付け
- 地下鉄11号線(半蔵門線)、地下鉄12号線(大江戸線)等

※1968(昭和43)年時点の整備状況

東京圏鉄道総延長	約1,590km
うち相直路線総延長	128km

＜都市交通審議会答申第15号[1972(昭和47)年]＞



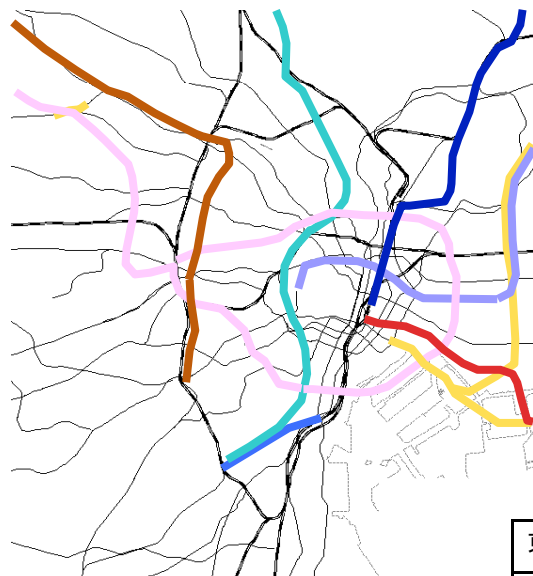
目標年次: 1985(昭和60)年

- (1) 主な課題
- ・依然厳しい通勤・通学混雑への対応
 - ・都市の外延化による通勤の長距離化への対応
- (2) 主な新線の位置付け
- 地下鉄13号線(副都心線)、各ニュータウンへの路線延伸 等

※1972(昭和47)年時点の整備状況

東京圏鉄道総延長	約1,700km
うち相直路線総延長	155km

＜運輸政策審議会答申第7号[1985(昭和60)年]＞



目標年次: 2000(昭和75)年

- (1) 主な課題
- ・千葉、埼玉、茨城方面の人口増加への対応
 - ・国際化などに伴う空港へのアクセス利便性の向上
- (2) 主な新線の位置付け
- 常磐新線(TX)、京葉線、東京モノレール延伸、京急空港線の延伸 等

※1985(昭和60)年時点の整備状況

東京圏鉄道総延長	約1,980km
うち相直路線総延長	422km

＜運輸政策審議会答申第18号[2000(平成12)年]＞



目標年次: 2015(平成27)年

- (1) 主な課題
- ・高齢社会の進展等に対応した鉄道サービス確保
 - ・国際都市に相応しいサービスの質の向上(混雑緩和、空港アクセス等)
- (2) 主な新線の位置付け
- 成田新高速鉄道線、東北縦貫線、りんかい線、神奈川東部方面線 等

- A1路線(目標年次までに開業することが適当である路線)
- A2路線(目標年次までに整備着手することが適当である路線)
- 今後整備について検討すべき路線

※2000(平成12)年時点の整備状況

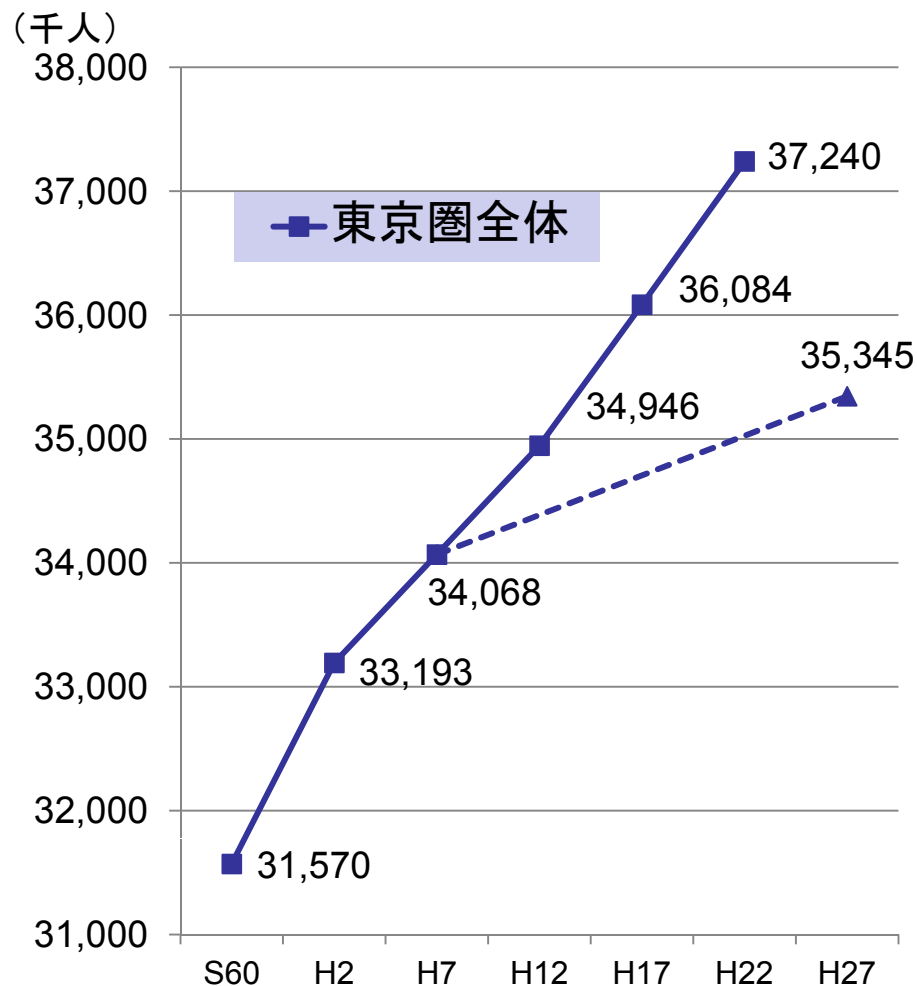
東京圏鉄道総延長	約2,230km	→	約2,410km
うち相直路線総延長	691km	→	878km

※2015年までに開業することが適当とされた路線(A1路線)のうち、約8割が営業中

人口の推移(18号答申で想定した将来展望と現状)

● 東京圏全体と各地域における夜間人口の実績値と予測値

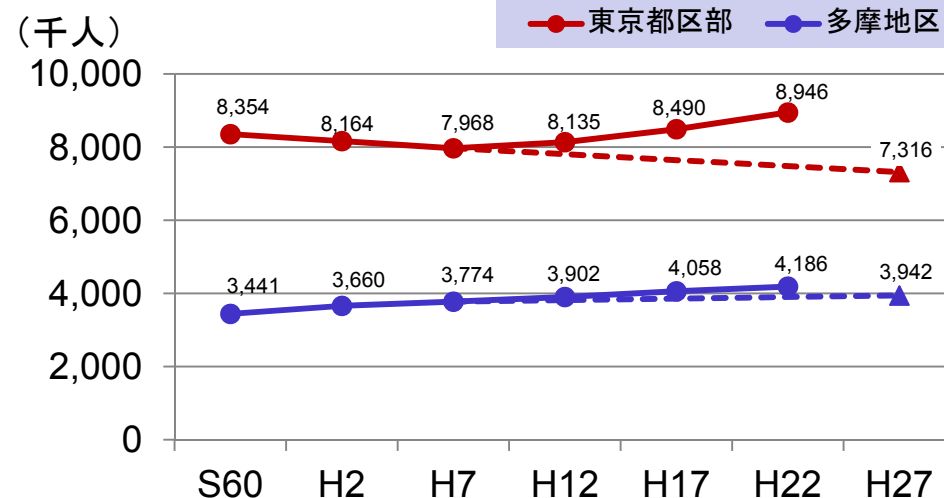
<東京圏全体>



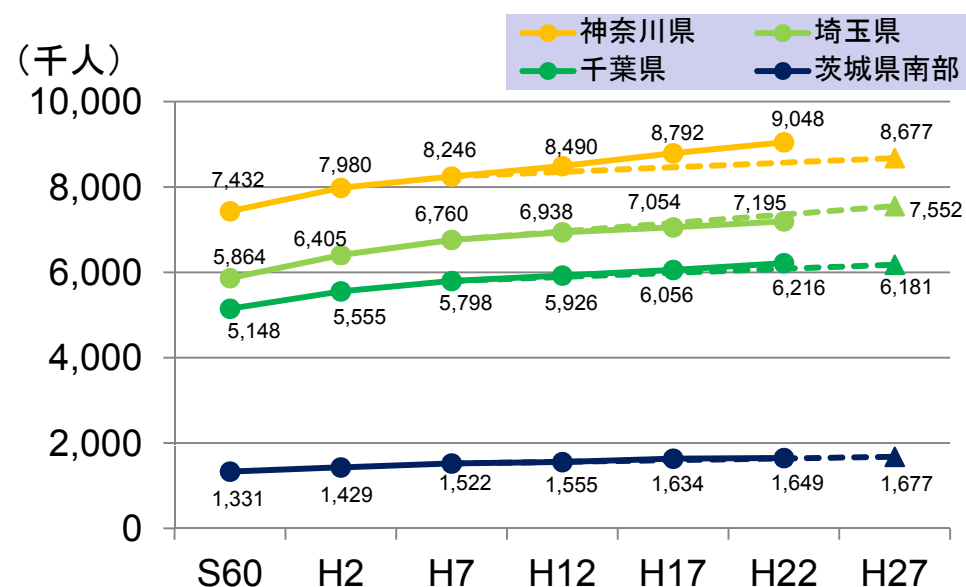
△ 18号答申予測値

----- H7実績値とH27予測値を直線補間した線

<東京都区部・多摩地区>



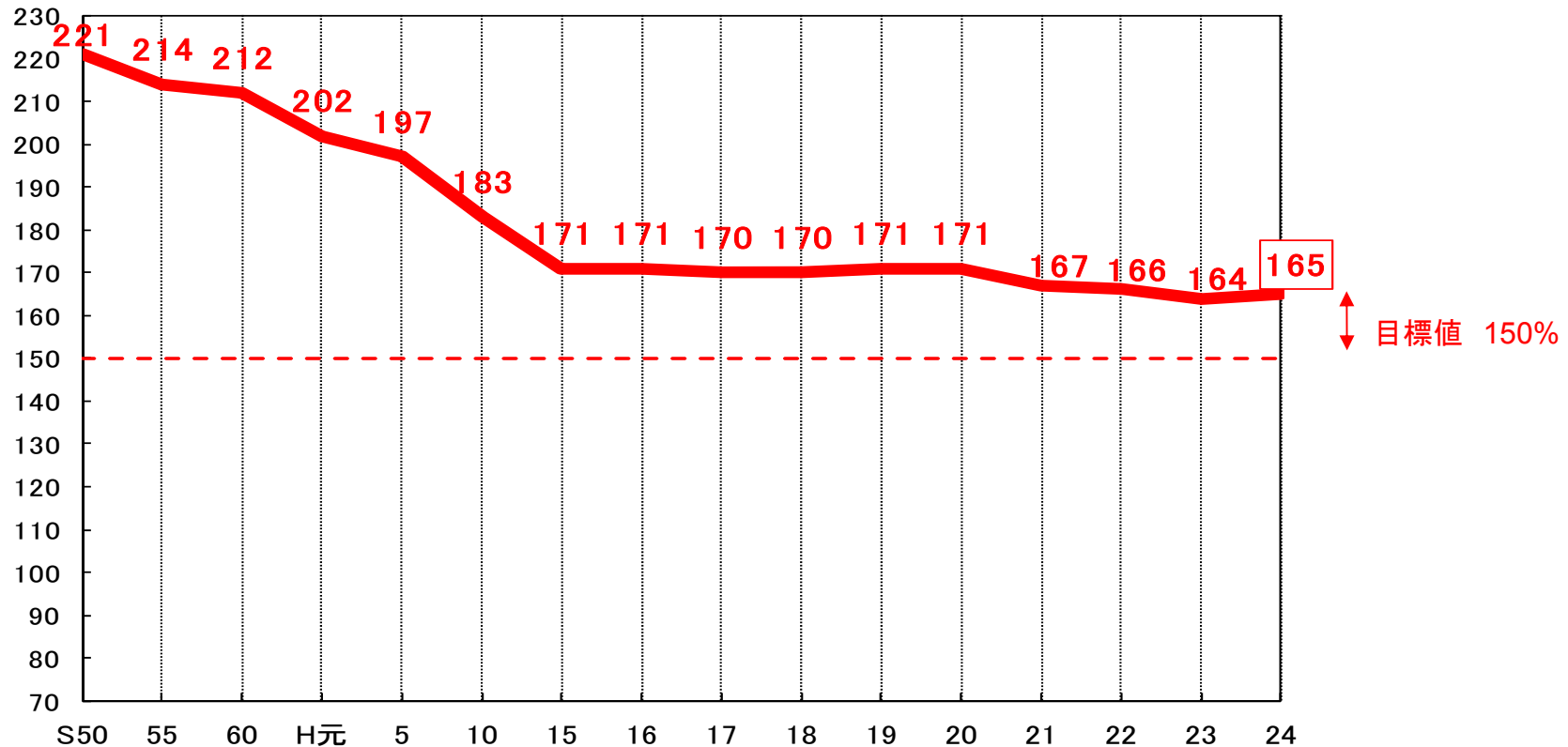
<神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部>



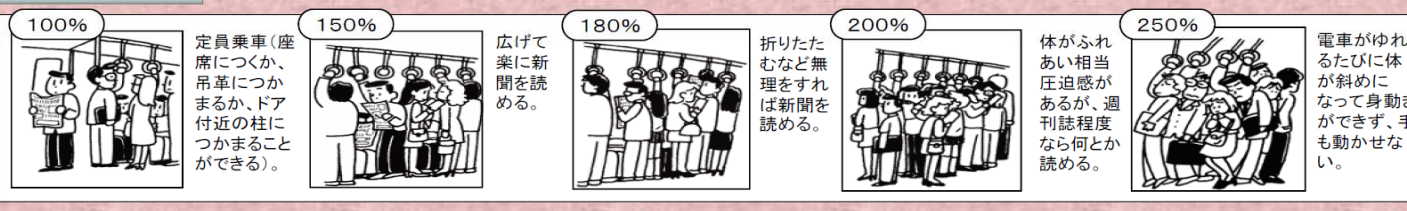
東京圏の鉄道混雑率の推移

● 混雑改善指標（運輸政策審議会答申第19号（平成12年8月））

大都市圏における都市鉄道のすべての区間のそれぞれの混雑率を150%以内とする。（ただし、東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることを目指す。）

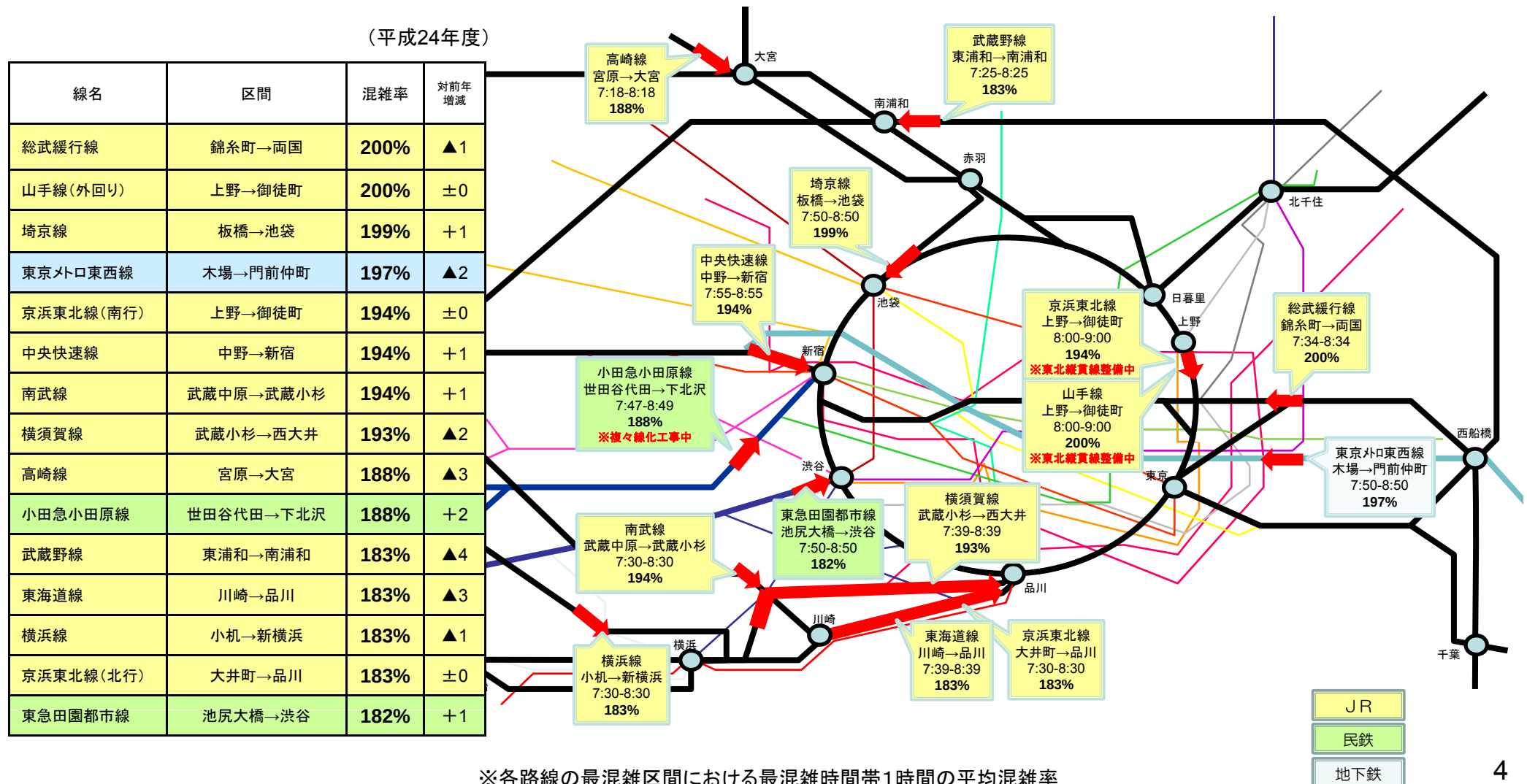


混雑率の目安



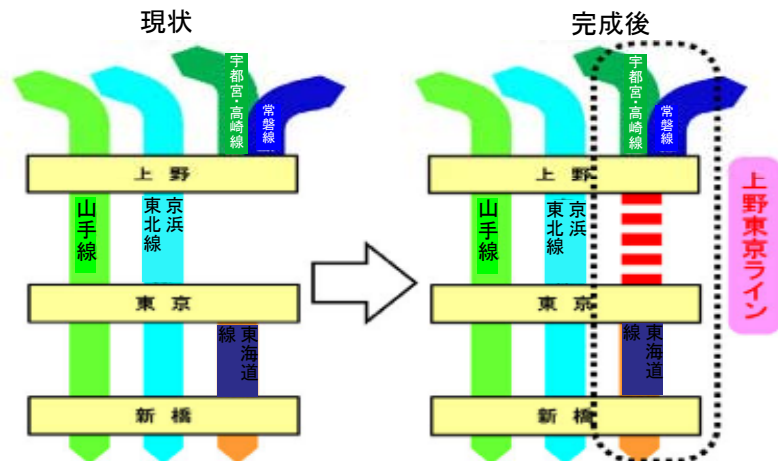
混雑率180%を超える路線(平成24年度)

- 平成24年度において、運輸政策審議会答申第19号における東京圏の当面の目標混雑率(180%)を上回る路線は、15路線となっている。



混雑緩和の取組(ハード)

JR東日本 東北縦貫線(上野東京ライン)の整備 ※平成26年度末完成予定



完成後、京浜東北線(上野→御徒町)等の混雑率(ex. 平成24年度:京浜東北線194%)が大幅に緩和する見込み

JR東日本 幅広車両の導入(山手線、中央線、京浜東北線ほか)

※平成10年以降順次導入



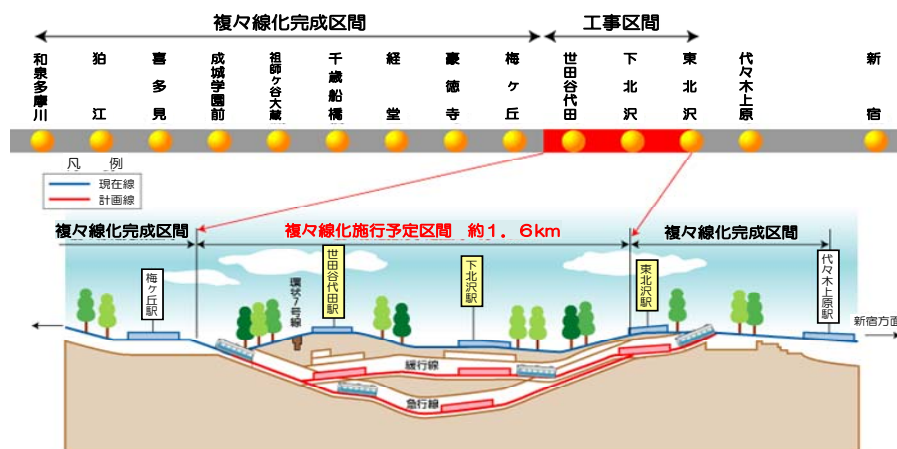
1両あたりの定員 140名→148名



京浜東北線の混雑率	平成20年度	平成22年度	平成24年度
上野→御徒町	209%	195%	194%
大井町→品川	197%	185%	183%

小田急小田原線複々線化工事

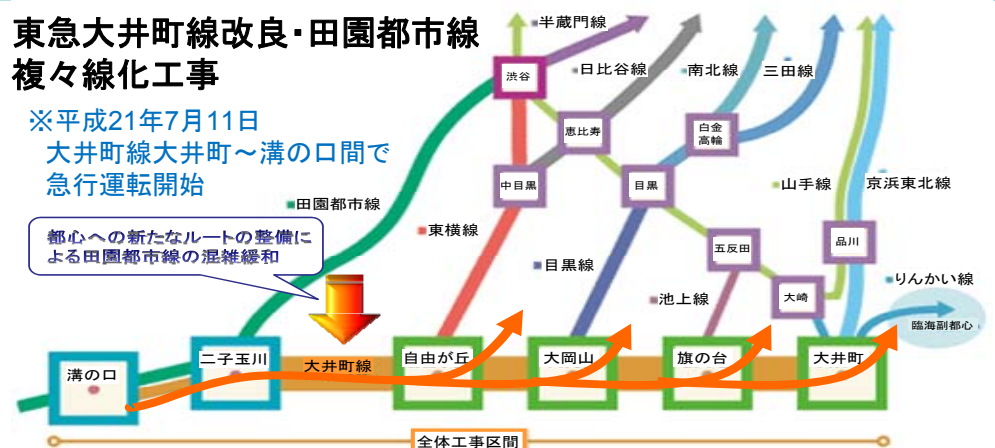
※平成30年度完成予定



小田原線の混雑率	現状【平成24年度】	完成後(見込み)【平成30年度】
世田谷代田→下北沢	188%	160%台

東急大井町線改良・田園都市線複々線化工事

※平成21年7月11日
大井町線大井町～溝の口間で
急行運転開始

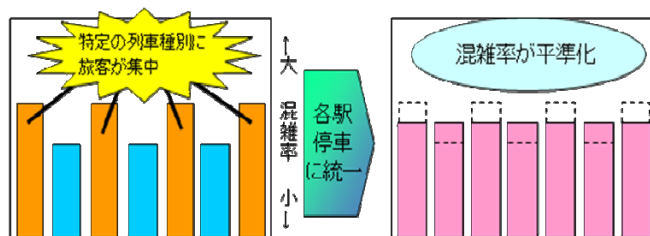


田園都市線の混雑率	完成前【平成20年度】	完成後【平成22年度】	※参考:直近【平成24年度】
池尻大橋→渋谷	193%	182%	182%
(参考)大井町線 九品仏→自由が丘	137%	163%	161%

混雑緩和の取組(ソフト)

■列車運行ダイヤの工夫

混雑する時間帯・区間で急行や快速を各駅停車化することにより、列車毎の混雑の平準化を図っている



(東京メトロ東西線、東急田園都市線)

各停発車直後のホーム



■特典付与によるオフピーク推進

2010-2011 東西線早起きキャンペーン

IC定期券を専用端末にタッチするだけ！カンタンお得なキャンペーン。

12/1(木)～2/28(日) 2/28(日)～3/6(日)

www.tokyometro.jp

最混雑時間帯前の利用に対してポイント等を付与し、利用回数に応じた特典を提供することで、オフピークを推進

(東京メトロ東西線、東急田園都市線等)

■混雑箇所・混雑時間帯の情報提供

駅において混雑状況に関する情報を提供することで、特定車両や特定時間帯の混雑の分散を図っている



(JR東日本中央線 武蔵境駅)



(東急田園都市線 中央林間駅)

■需要側の取組み

地域における官民連携によるオフピーク通勤の推進

- 2010年5月に江東区木場に本社を移転したり、同区からの要請で、時差通勤を導入。
- 木場駅を利用する行員はラッシュ時を避けて7時台、9時台に分散して出勤する。

2010年(H22年)6月3日(木)
東京新聞(夕刊)

広がる時差出勤 官民タッグ

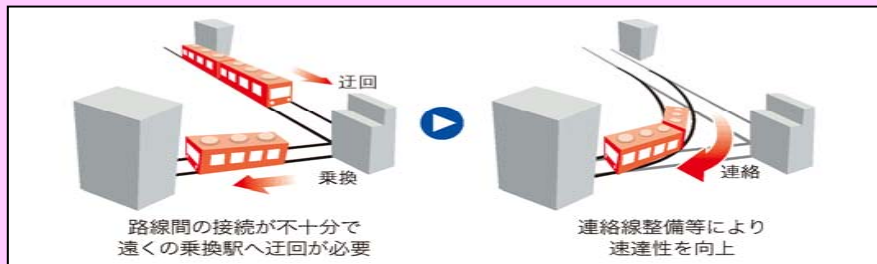
就労急増で混雑 江東区

木場駅一日乗降7万人 7時台、9時台に分散して出勤する

都市鉄道等の利便増進に向けた取組

- 都市鉄道等利便増進法（H17.8施行）に基づき、既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設の整備により、都市鉄道等の利便を増進
- 施設を借りて営業する主体が、施設整備主体に対し、当該施設整備による受益の範囲内で使用料を支払う「受益活用型上下分離方式」を採用

速達性向上計画



- ・連絡線の整備、追越施設の整備等により速達性の向上を図る内容
- ・施設整備主体と営業主体が、事業内容を調整して計画を作成
- ・既存路線に発生する受益も考慮した使用料設定が実現
- ・利用者や地域による提案を制度化

交通結節機能高度化計画



- ・駅内外の一体的な整備によって交通結節機能の高度化を図る内容
- ・都道府県が協議会を組織し、市町村、鉄道事業者、駅周辺施設の整備者等が参加（鉄道と都市の連携）
- ・利用者や地域による提案を制度化

計画認定

整備の支援スキーム

受益活用型上下分離

鉄道営業主体（既存の鉄道事業者）

施設使用料（受益相当額）

鉄道整備主体
（公的主体）

償還

整備費負担

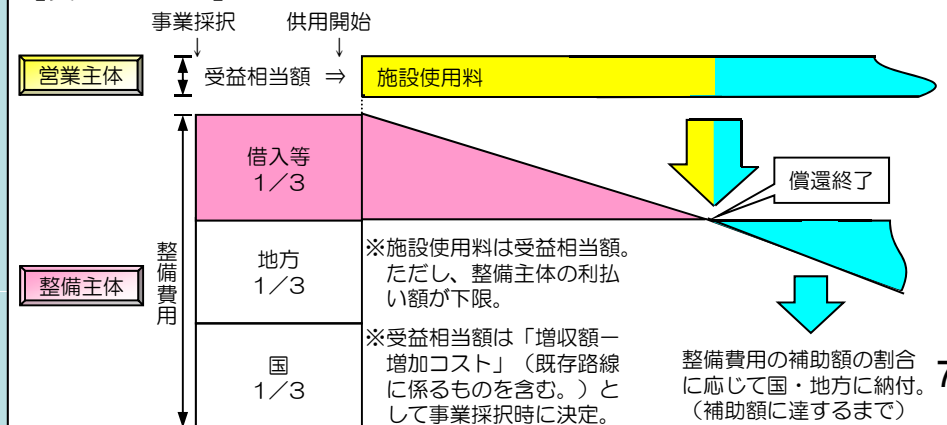
国
1/3

地方
1/3

借入等
1/3

税制特例

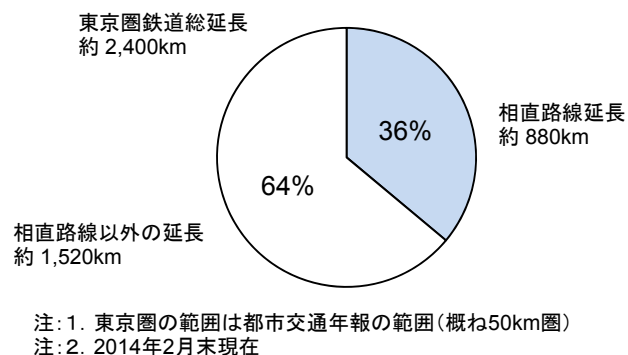
【資金フレーム】



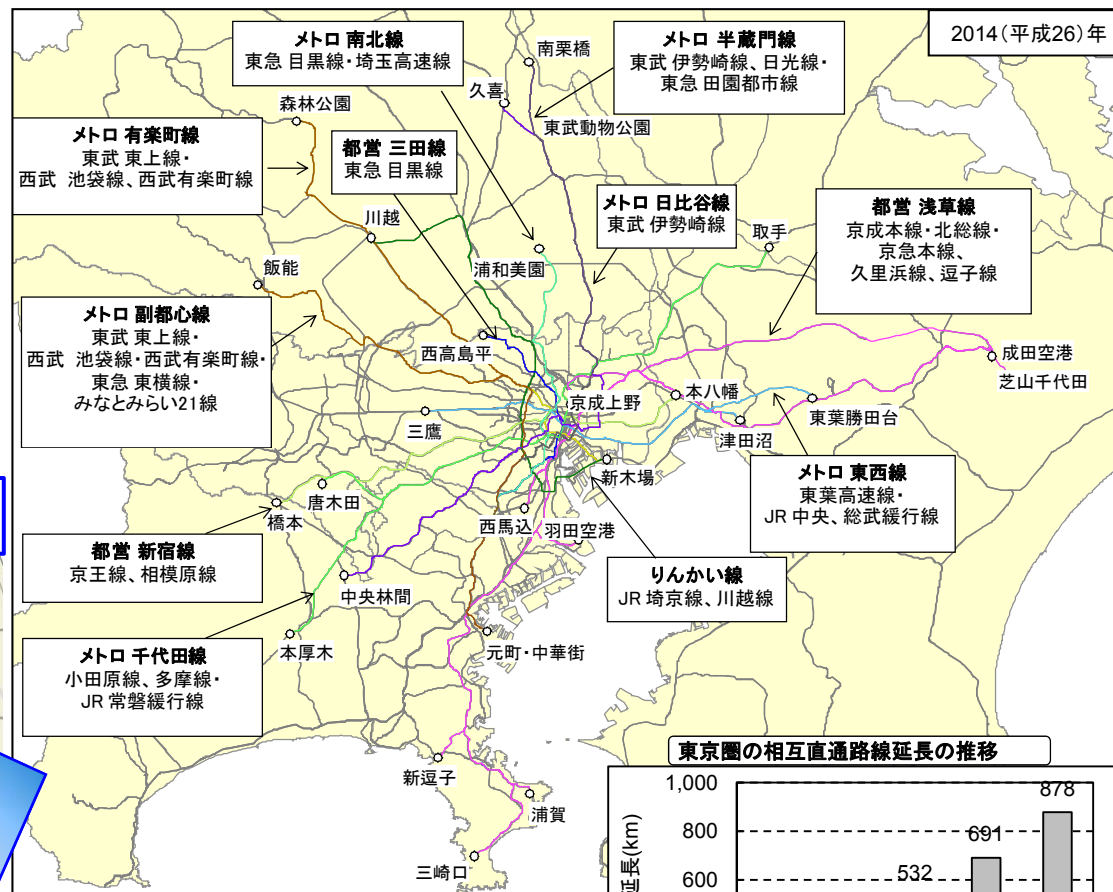
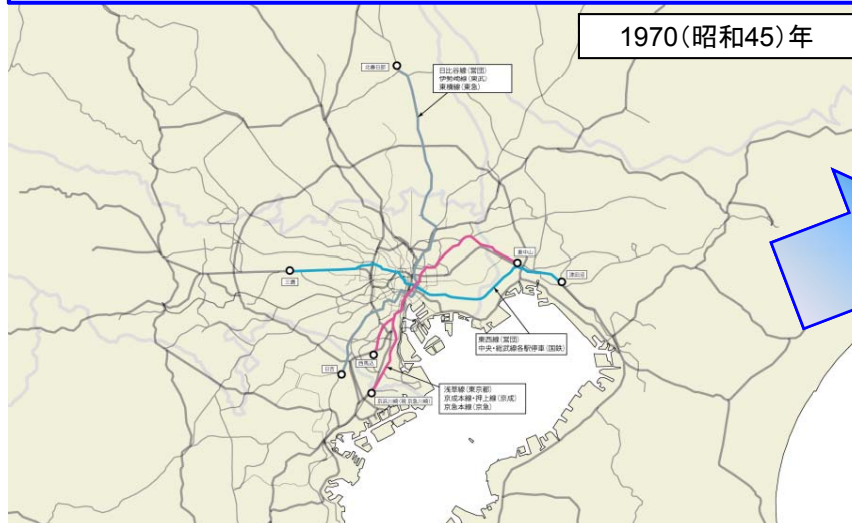
相互直通運転の現状

- 現在、東京都心部の地下鉄のうち、銀座線・丸ノ内線（第三軌条方式）及び大江戸線（リニア方式）を除くすべての路線で郊外鉄道との直通運転を実施
- 東京圏の相直路線延長は約880kmで、東京圏の鉄道総延長の約36%を占める

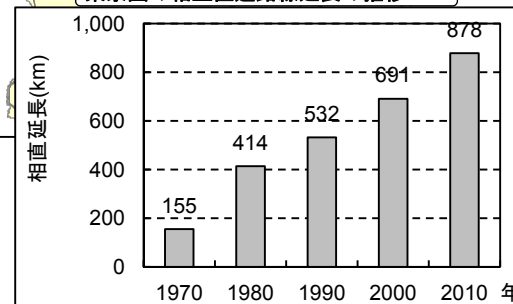
東京圏の相直路線の割合(2014年)



東京圏における相直の進展(1970年→2014年)



東京圏の相互直通路線延長の推移



各年の12月末現在の相直延長を表す。

相互直通運転による遅延の拡大

- ・相互直通運転を実施していない路線に比べ、相直実施路線の方が遅延発生日数、平均遅延時分が大きい
- ・東急田園都市線、東京メトロ半蔵門線のいずれかで遅延が発生すると、それが他方の路線に波及
- ・東武伊勢崎線もこれら2線と相互直通運転をしているものの、折り返し施設があることから、遅延の波及がおさえられている。(※)

	相互直通運転路線										相互直通運転を行っていない路線									
	東急田園都市線				東京メトロ半蔵門線				東武伊勢崎線				東京メトロ銀座線				東京メトロ丸ノ内線			
	始発～10時		10時以降		始発～10時		10時以降		始発～10時		10時以降		始発～10時		10時以降		始発～10時		10時以降	
遅延時分	日数	割合	日数	割合	日数	割合	日数	割合	日数	割合	日数	割合	日数	割合	日数	割合	日数	割合	日数	割合
遅延なし	83	34%	37	15%	67	28%	28	12%	215	89%	216	90%	135	56%	143	59%	169	70%	122	51%
10分程度	106	44%	105	44%	95	39%	124	51%	7	3%	1	0%	100	41%	86	36%	62	26%	95	39%
15分程度	34	14%	61	25%	57	24%	54	22%	3	1%	1	0%	5	2%	8	3%	7	3%	12	5%
20分程度	10	4%	13	5%	8	3%	10	4%	9	4%	3	1%	1	0%	3	1%	2	1%	6	2%
25分程度	2	1%	4	2%	3	1%	4	2%	1	0%	3	1%	0	0%	0	0%	0	0%	3	1%
30分以上	6	2%	21	9%	11	5%	21	9%	6	2%	17	7%	0	0%	1	0%	1	0%	3	1%
遅延発生日数	158	66%	204	85%	174	72%	213	88%	26	11%	25	10%	106	44%	98	41%	72	30%	119	49%
調査日数	241	100%	241	100%	241	100%	241	100%	241	100%	241	100%	241	100%	241	100%	241	100%	241	100%
平均遅延時分	8.8分		14.1分		10.4分		13.6分		2.2分		4.1分		4.5分		4.6分		3.4分		6.0分	

田園都市線と半蔵門線は同程度の遅延発生日数

※東京メトロ半蔵門線と東武伊勢崎線の直通運転が中止された場合、押上～曳舟間の運行がとりやめられることとなるが、押上駅より先の伊勢崎線方に向かう旅客は、押上駅から伊勢崎線業平橋駅(現とうきょうスカイツリー駅)まで500m歩いて伊勢崎線に乗り継ぎを実施。

なお、現在は、押上駅において折返し施設が整備されたことから、押上駅までの折返し運転が可能となっている。

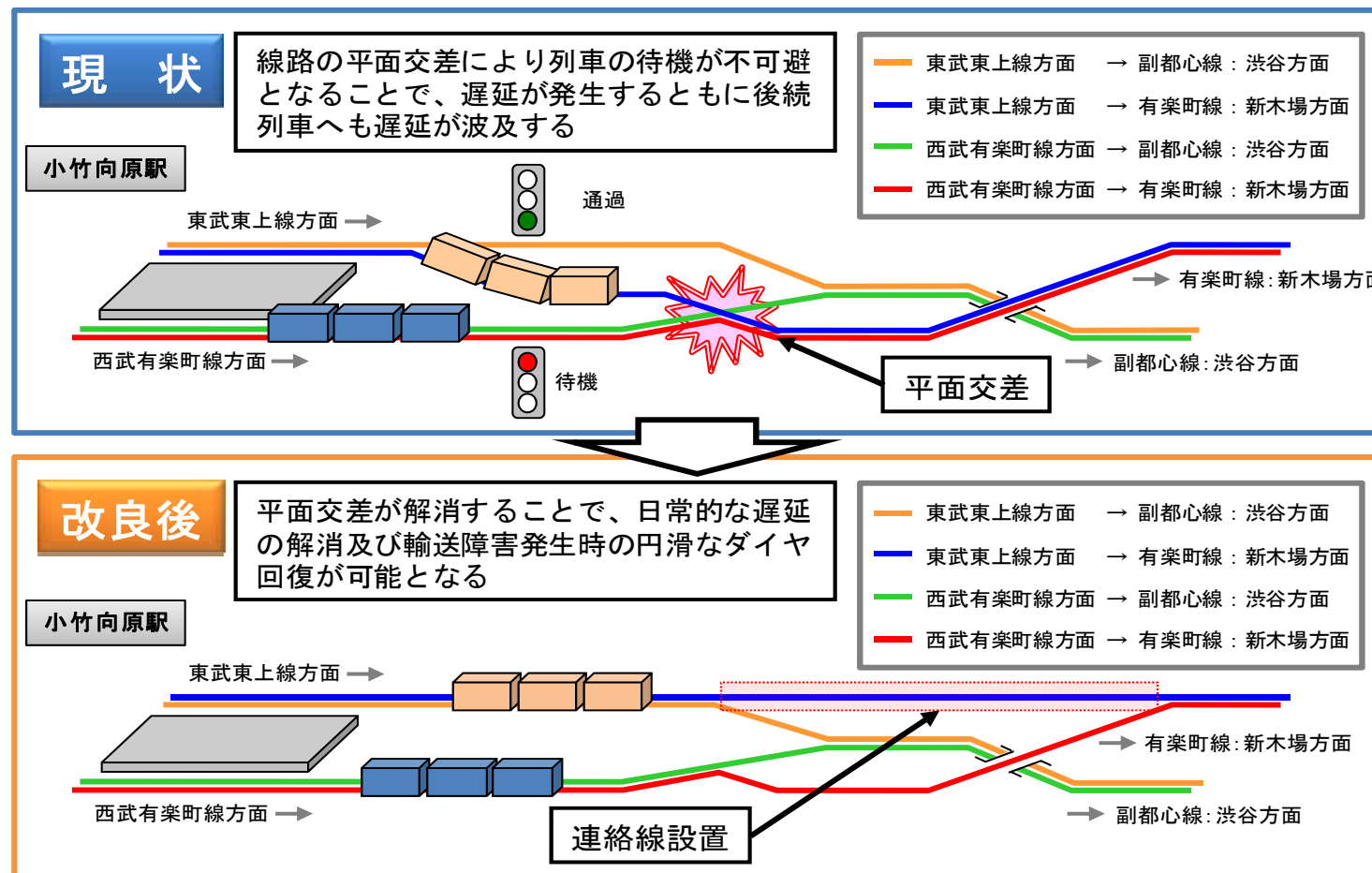
2010年2月16日～10月14日(241日間)の遅延状況(各社HPよりデータ収集)

相互直通運転化に伴う遅延への対策

●東京メトロ有楽町線小竹向原駅の大改良

○平面交差箇所の立体交差化、折返設備等の整備により定時性の確保、混雑緩和、輸送障害時の輸送供給力を確保。

○これにより、現状で列車待機によって発生している2分以上の遅延及び後続列車への遅延波及が改善。

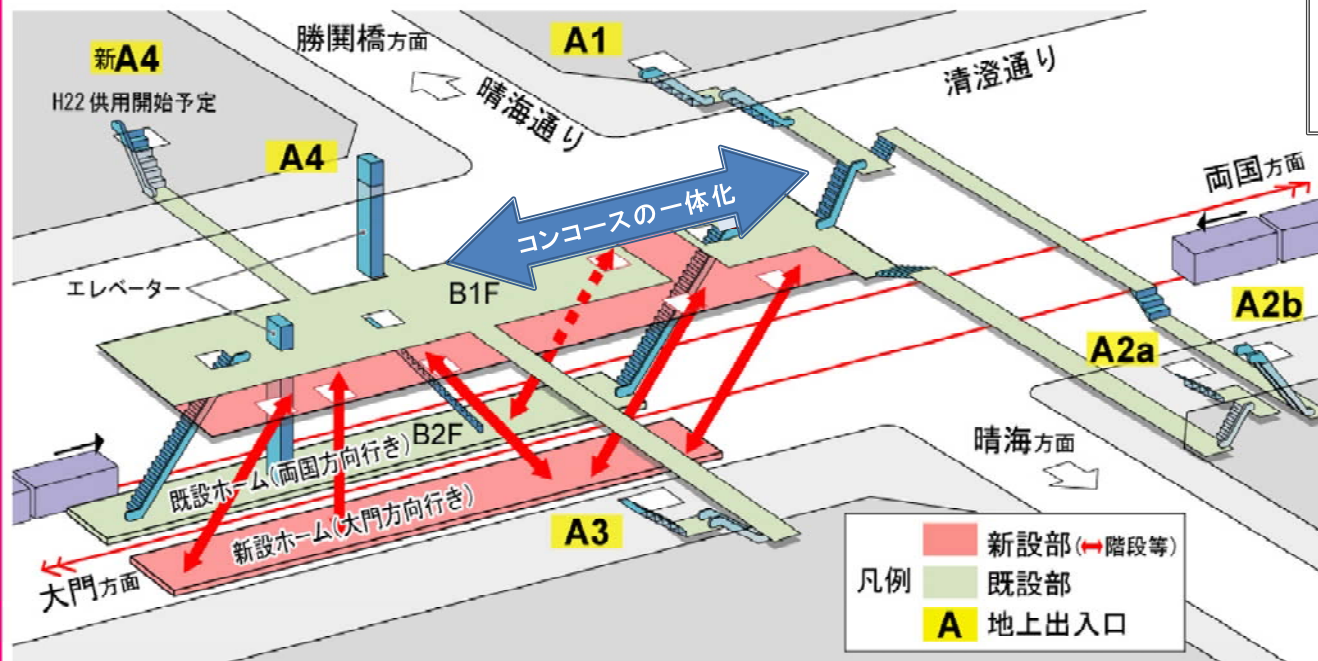


・総事業費：約140億円 ・工事期間：H22年度～ H30年度(予定)

●都営大江戸線勝どき駅の大改良

- ホームの一面増設等の大規模改良工事を行い、駅の旅客流動の円滑化を図ることで、列車遅延を防止し、輸送供給力を確保する。
- これにより、乗降時間の増大による列車遅延を解消するとともに、列車と乗客の接触等を防ぎ、利用者の安全を確保する。

勝どき駅改良計画



《ラッシュ時間帯の勝どき駅》



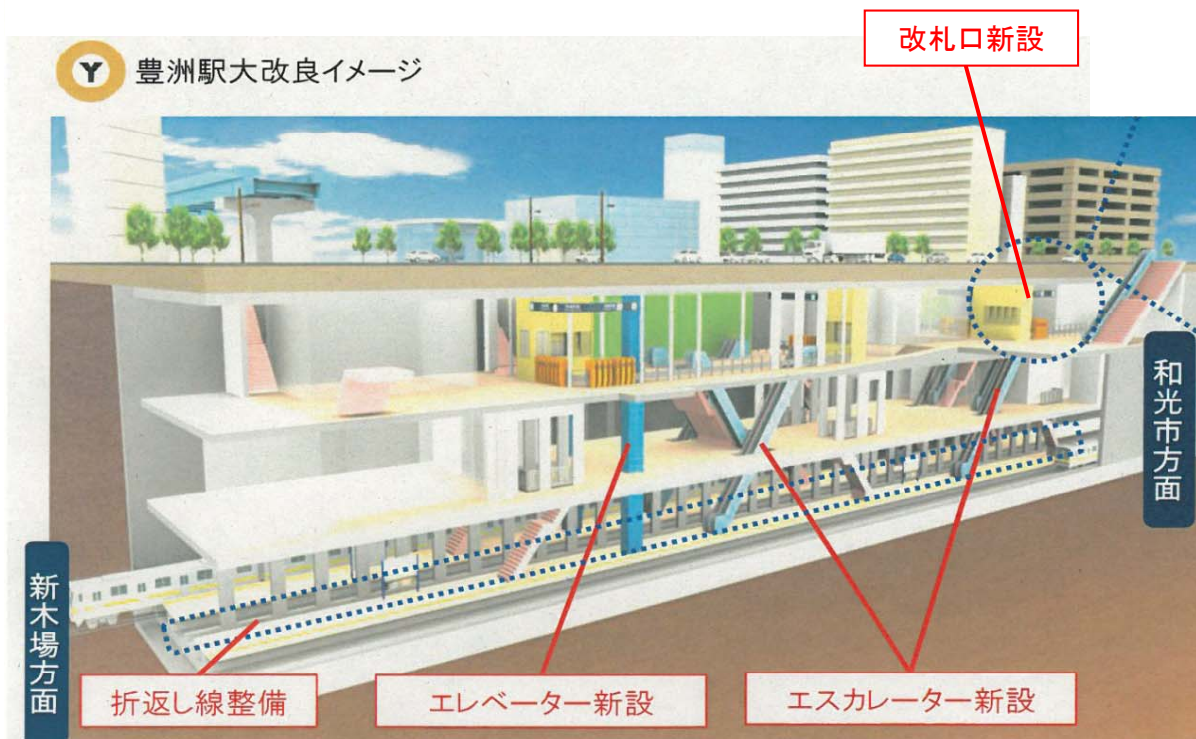
- ・総事業費: 約74億円
- ・工事期間
: H22年度～H27年度(予定)

- ・乗降人員:
H12年(開業時) 約30千人/日
H22年 約80千人/日

開発地域の人口急増への対応(2)

●東京メトロ有楽町線豊洲駅の大改良

○折返し線整備、駅周辺開発等に伴う混雑緩和に向けた改札口の新設等を行う。

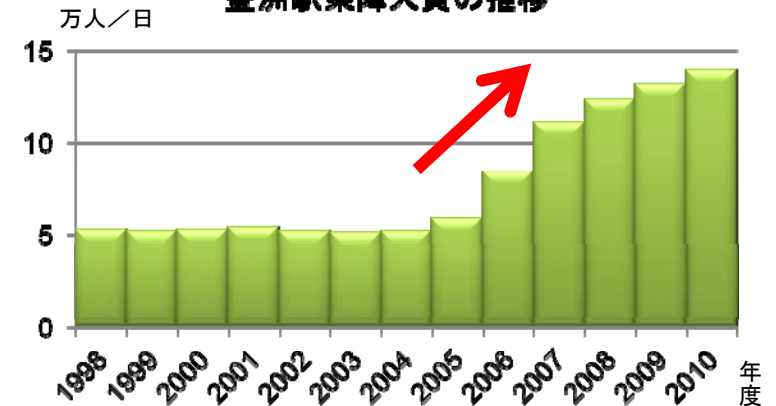


【計画の概要】(総額約60億円)

折返し線整備については、豊洲駅内側のホームを折返し線として活用できるように分岐器の交換等を行います。

駅改良については、改札口・トイレの新設、出入口の改良のほか、ホームから改札階まで直通するエレベーター・エスカレーターの設置等を行います。

豊洲駅乗降人員の推移



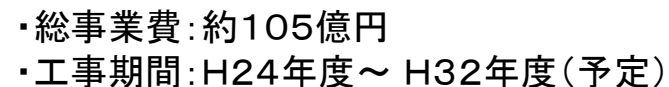
<工事内容>

・折返し線整備:分岐器の撤去・新設などの軌道工事を行います。

・駅改良:改札口新設など各種駅設備の改良工事を行います。

【完成予定年度:平成25年度】

○出入口及び改札の新設、エスカレーターの増設等を行う。



乗降人員：開業時（S42年） 約1.7万人
：H23年 約7.3万人

(単位:人/日)

木場駅乗降人数

東陽町～西船橋間
免許申請時(S39)の
木場駅予測値
S42 26,900人

江東区人口

地価高騰
(ドーナツ化現象)

マンション・オフィス
商業施設大規模開発
(都心回帰現象)

S42 (開業)
16,920人

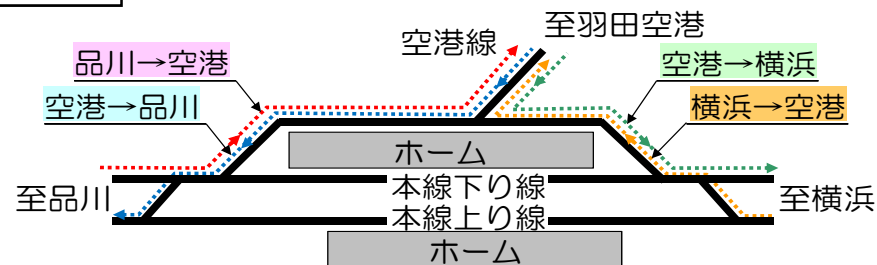
H23
72,956人

13

【事業概要】

駅周辺の連続立体交差事業と併せて、鉄道により分断されていた駅周辺地域のまちづくりと一体的に駅改良（ホームを2層高架構造化）を行うことにより、ホームの混雑緩和等駅機能や空港アクセス機能が改善された（平成24年10月21日供用開始）。

整備前



主な整備効果

○当駅付近で単線となっていた空港線が、本事業により複線化され本数が大幅増加し、空港アクセスが強化

参考

- ・品川～羽田空港間 [整備前]終日6本/時 → [整備後]ラッシュ時9本/時
- ・横浜～羽田空港間 [整備前]日中3本/時 → [整備後]終日6本/時

○連続立体交差化事業との一体的整備により、開かずの踏切や地域分断解消

参考

- ・京急蒲田空港線第1踏切（第1京浜踏切）

踏切遮断時間

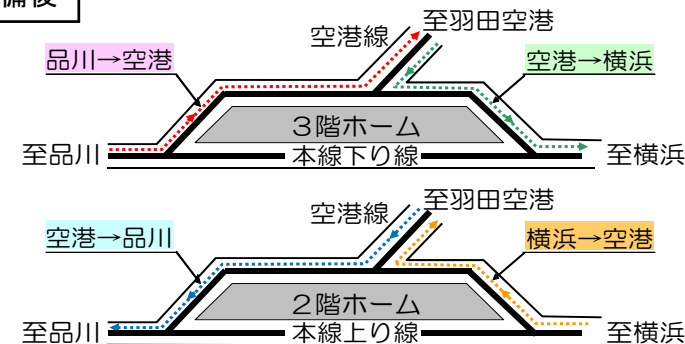
[整備前]7.8時間/日

国道15号線（第1京浜）川崎から品川方面の最大渋滞長

[整備前]780m

- ・連続立体交差化事業により除却される踏切 28踏切

整備後



完成図

至品川



至横浜

至羽田空港 14

成田空港鉄道アクセス線の開業(平成22年7月)

国際競争力のある都市形成及び観光立国の実現に必要な交通基盤整備として、成田高速鉄道アクセス線を整備し、成田空港と都心部との間を所要時間30分台で結ぶとともに、運行頻度(フリークエンシー)も大きく増大させ、利便性が大幅に向上した。

○整備概要

- ・新線整備 印旛日本医大～成田空港(19.1km)
- ・北総線・千葉NT線の改良、空港内駅部の改良

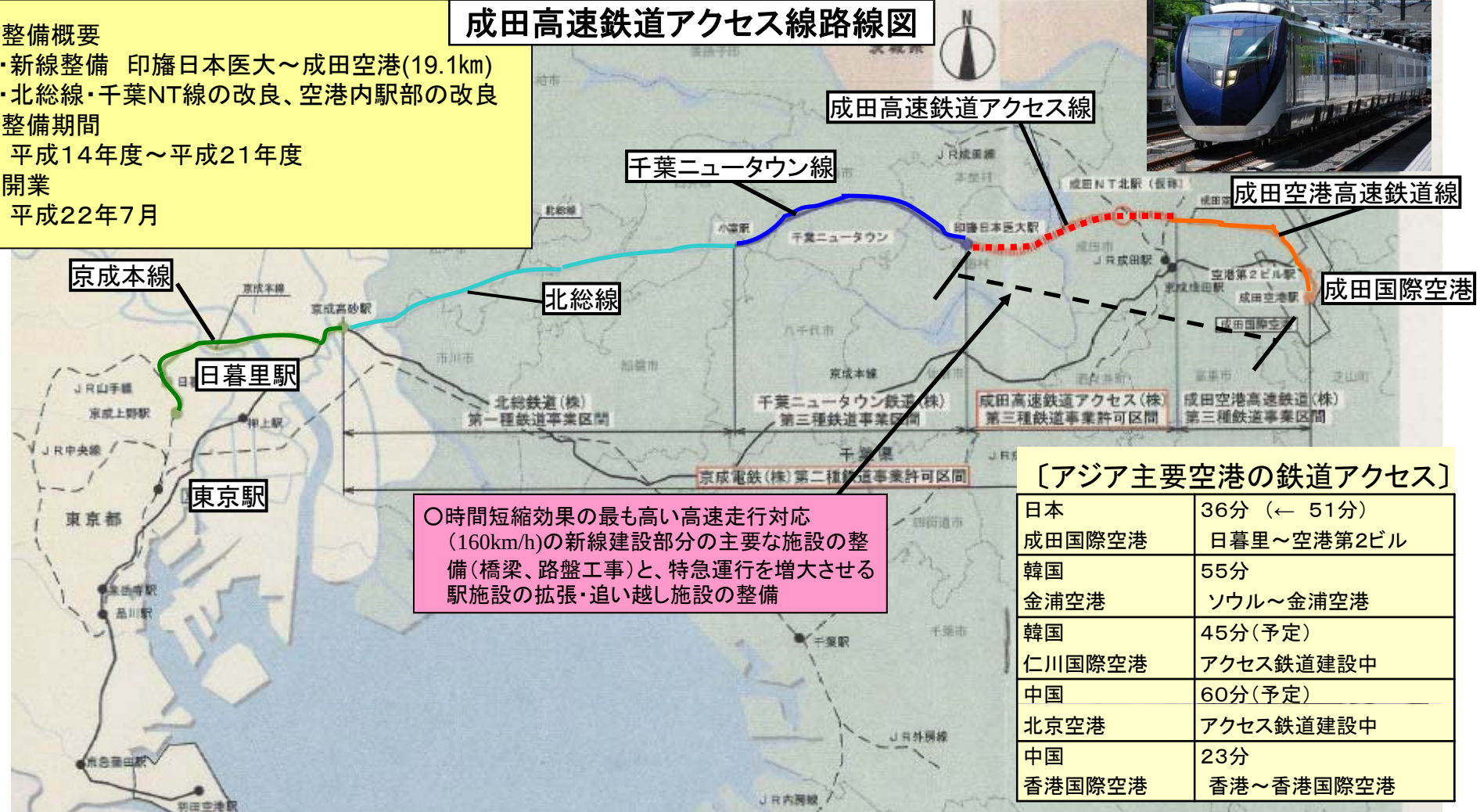
○整備期間

平成14年度～平成21年度

○開業

平成22年7月

成田高速鉄道アクセス線路線図



〔アジア主要空港の鉄道アクセス〕

日本	36分(← 51分)
成田国際空港	日暮里～空港第2ビル
韓国	55分
金浦空港	ソウル～金浦空港
韓国	45分(予定)
仁川国際空港	アクセス鉄道建設中
中国	60分(予定)
北京空港	アクセス鉄道建設中
中国	23分
香港国際空港	香港～香港国際空港

国際空港アクセスの比較

国際競争力の強化には、国の玄関口である国際空港と都心とのアクセス確保が極めて重要。我が国の国際空港アクセスは、速達性の低いことや、都心との距離が長いこと等の課題を抱えており、アクセス改善が急務となっている。

○世界主要都市における都心と空港とを直結する鉄道アクセスとの比較

【羽田空港】

都心からの距離は極めて近いが、速達性が低く、その地の利を生かし切れていない。

【成田空港】

都心からの距離が遠く、国際競争力を高めるためには、一層の速達性向上が必要。

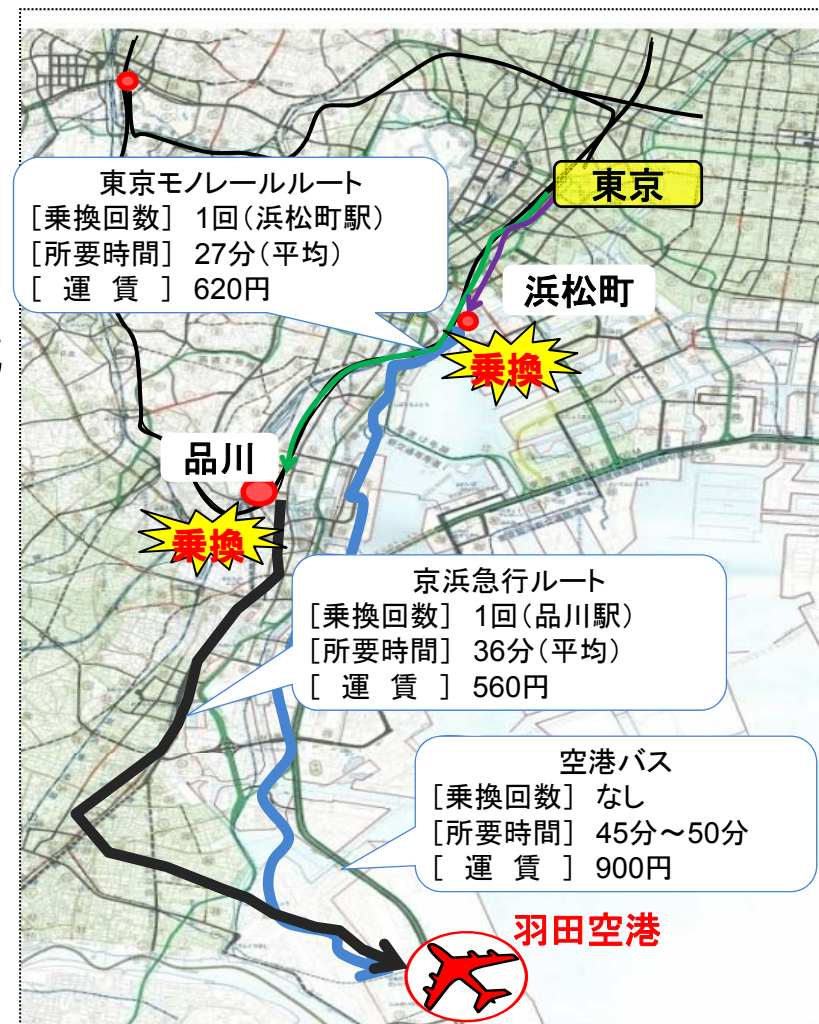
都市名		都心距離	表定速度	鉄道によるアクセス時間	
東京 (羽田空港)	[東京モノレール]	約17km	38km/h	27分	乗換あり
	[京浜急行]	約19km	32km/h	36分	乗換あり
東京 (成田空港)	[成田エクスプレス]	約79km	89km/h	53分	乗換なし
	[京成スカイライナー]	約67km	73km/h	55分	乗換あり
香港(香港国際)		約34km	85km/h	24分	乗換なし
ロンドン(ヒースロー)		約24km	96km/h	15分	乗換なし
パリ(シャルル・ド・ゴール)		約27km	56km/h	29分	乗換なし
ニューヨーク(J.F.ケネディ)		約24km	41km/h	35分	乗換あり
ソウル(仁川)		約58km	81km/h	43分	乗換なし
シンガポール(チャンギ)		約20km	44km/h	27分	乗換あり

※1 仁川～ソウル都心間は2010年12月開業

※2 シンガポールでは、2020年の完成を目的に都心と空港を直結する新線を計画中

※3 表定速度は、乗換も含む換算値

○都心(東京駅)と羽田空港(国際線ターミナル)を結ぶアクセスの状況

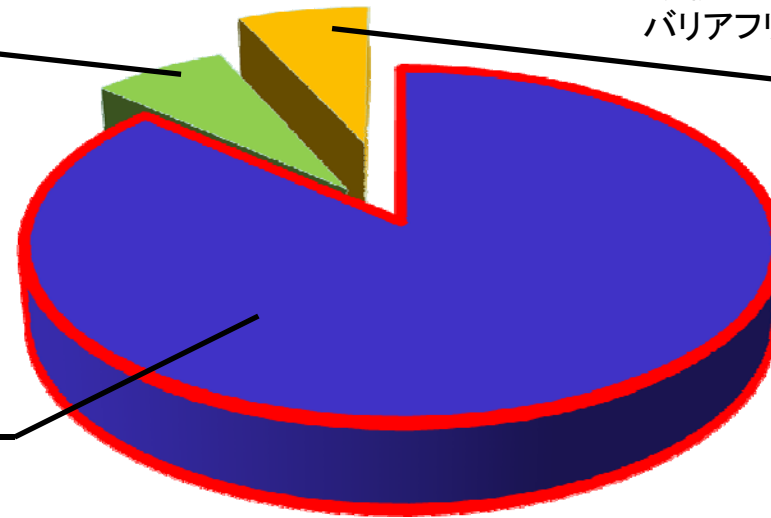


鉄道駅におけるバリアフリー化(段差解消)の状況

一都三県における1日当たりの平均利用者が3,000人以上の1,420駅のうち、平成24年度末までに1,230駅で段差解消(進捗率87%)

実質的に段差解消されている駅
95駅(7%)

平成24年度までに段差解消済みの駅※
1,230駅(87%)



※ 鉄軌道車両は平成24年度末までに29,385両をバリアフリー化済(進捗率56%)

段差未解消の駅
95駅(7%)

(段差未解消の駅の内容)

※エレベータのドアにガラス窓があるなど、バリアフリー基準に適合している駅

○利用者数3千人以上5千人未満の駅で、平成32年度までの段差解消に向けて現在整備計画を策定中の駅

○段差解消に向けたエレベーター等の整備計画があつて、その費用負担等について鉄道事業者と地方自治体等の関係者の間で工事着手に向けて協議中の駅

○地形上、構造上の理由からエレベーターを設置する場所が確保できない等、段差解消にあたって制約となる技術的な課題があるため、整備計画の策定に向けて検討中の駅

【バリアフリー法に基づく平成23年度以降の新たな基本方針における整備目標】

1日当たりの平均利用者が3,000人以上の駅(新たに対象となった5,000人未満の駅は640駅)について、平成32年度末までに、地域の要請及び支援の下、原則として全てについてバリアフリー化

※ 鉄軌道車両は、平成32年度末までに総車両数約52,000両のうち約70%にあたる約36,400両をバリアフリー化

ホームドアの設置状況(平成25年9月末現在)

全国574駅
(東京圏306駅)に設置
(平成25年9月末)

- 東京圏における利用者数10万人/日以上のある駅では190駅のうち37駅で整備済
- 今後、東京圏では約70駅で整備を計画(うち10万人/日以上のある駅では30駅)

※平成26年4月時点



ホームドアの設置例

◎東京圏におけるホームドアの設置例

●東京メトロ南北線(整備済)



●東京メトロ副都心線(整備済)



●JR東日本 山手線(整備中)



●東急目黒線(整備済)



●東京メトロ丸ノ内線(整備済)



●京王 新宿駅(整備済)



●小田急 新宿駅(整備済)



●つくばエクスプレス(整備済)



●都営三田線(整備済)



●都営大江戸線(整備済)



●東海道新幹線 東京駅(整備済)

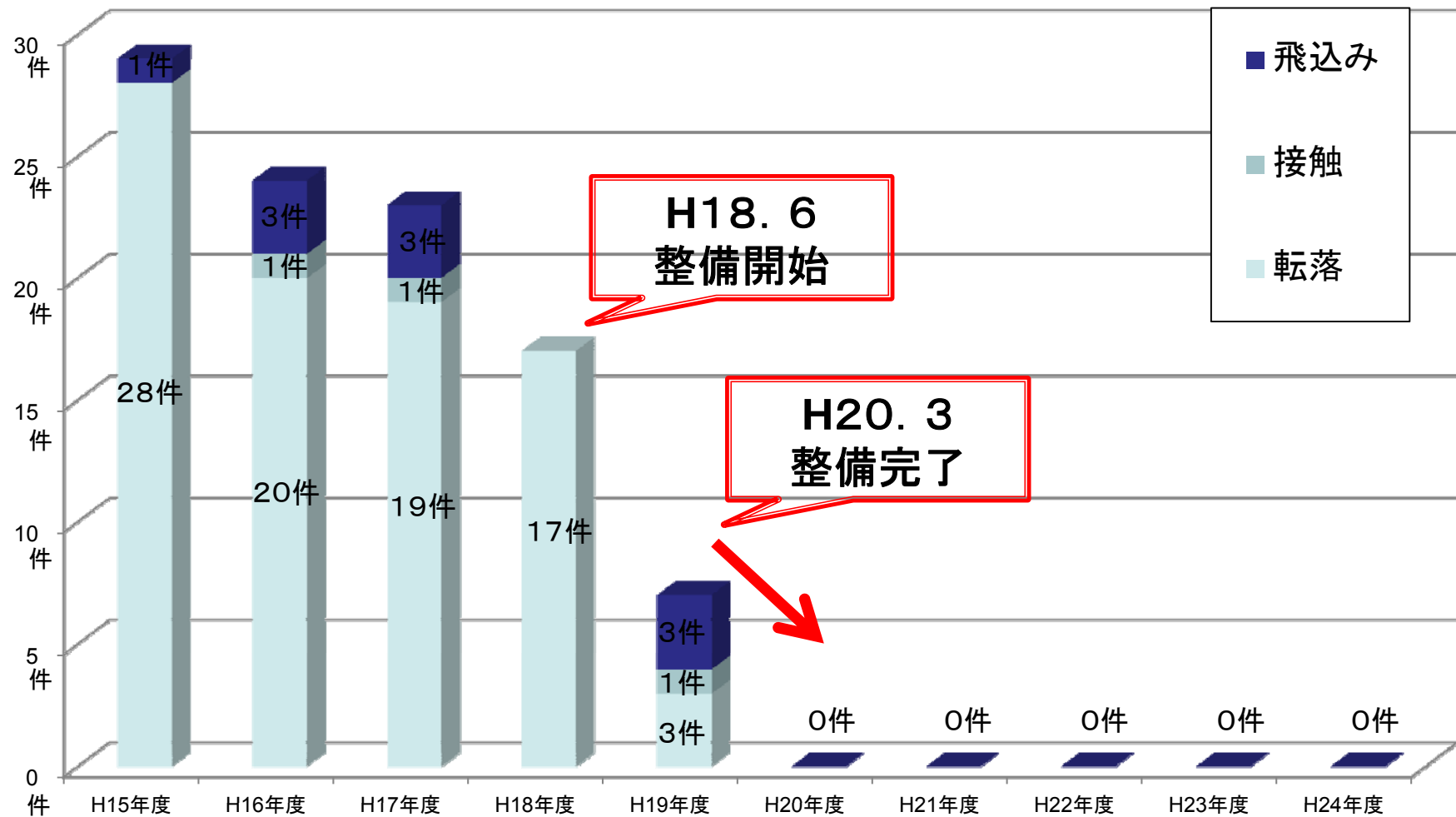


●京急 羽田空港国際線ターミナル駅(整備済)



ホームドア等の整備効果

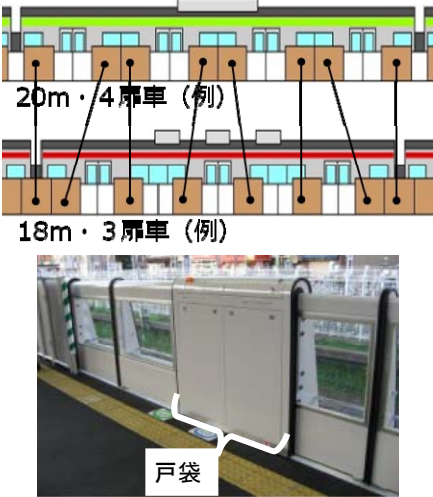
ホーム上の転落・接触等件数(丸ノ内線)



導入前:20件／年 → 導入後:0件／年

新たなタイプのホームドアの技術開発

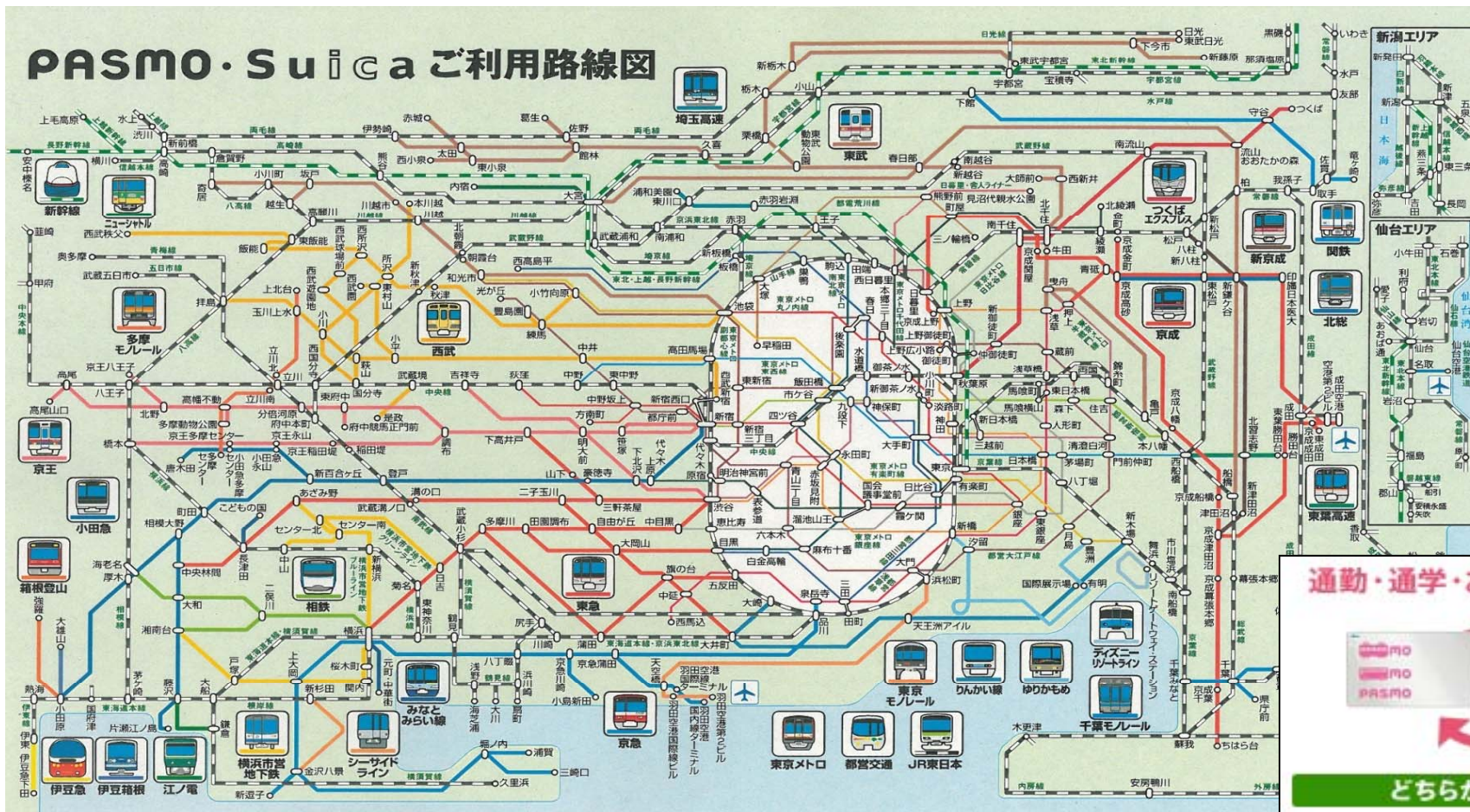
○現在、国土交通省において、ホームドアの更なる設備促進を図るため、車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアの技術開発に対して支援を行っているところ。

新たなタイプのホームドアの概要	方式		戸袋移動型	昇降ロープ式	昇降バー式
	開発メーカー		(株)神戸製鋼所	日本信号(株)	(株)高見沢サイバネティックス
	概要		 20m・4扉車(例) 18m・3扉車(例) 戸袋	 上昇時 下降時	 上昇時 下降時
	特徴		・異なる扉位置や、車両の停止位置がかなりずれた場合でも、戸袋が移動することにより対応が可能。	・従来のホームドア部分を昇降するバーやロープとすることで、開口部を広くし、複数の扉位置に対応可能。また、軽量化により、設置コストの低減を図る。	
現地試験の概要	現地試験線区	協力鉄道事業者	西武鉄道(株)	東京急行電鉄(株)	相模鉄道(株)
		路線名	新宿線	田園都市線	いずみ野線
		駅名	新所沢駅(2面4線)	つきみ野駅(2面2線)	弥生台駅(2面2線)
	試験実施時期		平成25年8月31日～平成26年2月21日	平成25年10月11日～平成26年9月頃	平成25年10月27日～平成26年10月頃

なお、上記の協力鉄道事業者は試験場所の提供及び試験実施への協力を行う予定であるが、実際はこれらのホームドアの導入を決定した訳ではない。

交通系ICカードの普及

- シームレスな交通ネットワークの構築・利用者利便の向上のため、2001(平成13)年11月、首都圏でのSuicaの導入を契機として、全国の各都市圏において交通系ICカードの導入が進展
- 2007(平成19)年3月、PASMOの導入と同時に、Suicaとの相互利用が開始
- 2013(平成25)年3月、全国の主な10種類の交通系ICカードの相互利用が開始
(Kitaca PASMO Suica manaca TOICA PiTaPa ICOCA はやかけん nimoca SUGOCA)



- 【導入事業者】
- ・Suica 6社
 - ・PASMO 26社局

通勤・通学・お買い物も1枚で



どちらか1枚でOK!

立候補ファイル(抄) ※主要な実施項目のみを抜粋

○輸送インフラ及び輸送サービス

高密度・高容量の公共交通網

…大会時は、観客の利便性を考慮し、都営地下鉄大江戸線など主要な公共交通機関を24時間運行する。

全会場の需要は、公共輸送システムの輸送力で十分に対応できる。

大会期間中に重要な役割を果たす公共交通網

・地下鉄

選手村の最寄駅である同路線の勝どき駅では、駅施設の改良がなされ、輸送力と安全性が一層高まる予定である。

アクセシビリティの確保

…高齢者や車いす使用者の移動を円滑にするための駅の段差解消については、2010年までに、約9割の駅で対応を終えており、2020年までにほぼすべての施設での対応を完了している。

また、鉄道等では、駅の事前情報、路線図、英語などの外国語の表示・音声案内による情報提供は、2020年までに提供できる体制が構築されている。

さらに、多くの鉄道に設置されている「車内情報システム」では、競技結果や東京の観光案内、競技場へのアクセス情報を多言語で提供するなど…

○輸送需要及びクライアントへのサービス

観客と大会スタッフの輸送需要予測と対応方策

…東京ベイゾーンやオリンピックスタジアムパーク周辺など大会輸送需要が特に集中するエリアや、ライブサイトなど深夜や早朝に輸送需要が発生するエリアにおいては、…鉄道など公共交通機関の運行本数の増強や24時間運転、臨時のシャトルバスの運行などを行う。

チケットの統合と公共交通機関利用の無料化

現在、東京では非接触型のIC共通乗車カードが1枚あれば、都内のあらゆる鉄道やバスを利用できるシステムが整えられている。

2020年東京大会では、例えばこのICカードと観戦チケットの統合や磁気カードなどの利用により、1枚のチケットで競技観戦と都内の公共交通機関を利用可能とする。

○輸送運営

運営上の主要目標

・観客

- ・チケット保有者に対する競技観戦当日の公共交通機関の無料化
- ・都営地下鉄大江戸線など主要公共交通機関の24時間運行
- ・高齢者や障害者の特別な需要への対応