

2012年ロンドン・オリンピックに関わる交通計画について

なが せ ゆう いち*
永 瀬 雄 一*

2012年7月ロンドンでオリンピックが行われる。400万人もの観客が訪れると考えられているロンドン・オリンピックでは、選手やスタッフ、観客のスムーズな移動の確保は重要な課題である。慢性的な交通渋滞が社会問題となっているロンドンとしては、いかに公共交通機関や徒歩、自転車といった手段を用いた移動を推進できるかが必要となる。このような事情を踏まえ、ハイ・スピード1を利用した「オリンピック・ジャベリン」の運行やドックランド・ライト・レールの延伸、ロンドン地下鉄イースト・ロンドン・ラインの延伸など、特にオリンピック・パークができる東ロンドン地域について公共交通機関の改善が進んでいる。本稿ではこれらロンドン・オリンピックに関わる交通計画や交通事業について紹介する。

はじめに

2012年7月27日、英国の首都ロンドンでオリンピックが開幕される。ロンドンでは1908年、1948年に続き3回目の開催となる。同都市での3回のオリンピック開催はオリンピック史上初となる。このオリンピックは200カ国以上1万5,000人の選手の参加が予定されており、サッカー・ワールドカップの20倍という大規模な大会となる。

400万人もの観客が訪れると考えられているロンドン・オリンピックでは、選手やスタッフ、観客のスムーズな移動の確保が重要な課題となる。この課題を克服するため、ロンドン・オリンピックへ向け様々な交通施策が講じられている。例えば、ハイ・スピード1を利用した特別列車である「オリンピック・ジャベリン」の運行やドックランド・ライト・レール(Docklands Light Railway, 以下DLR)の延伸、ロンドン地下鉄(London Underground, 以下LU)イースト・ロンドン・ラインの延伸、ジ

ェブリー・ラインの輸送力増強などが挙げられる。特にオリンピック・パークができる東ロンドン地域について公共交通機関の改善が進んでおり、観客が交通モードの選択肢を増やせるような計画が施行されている。

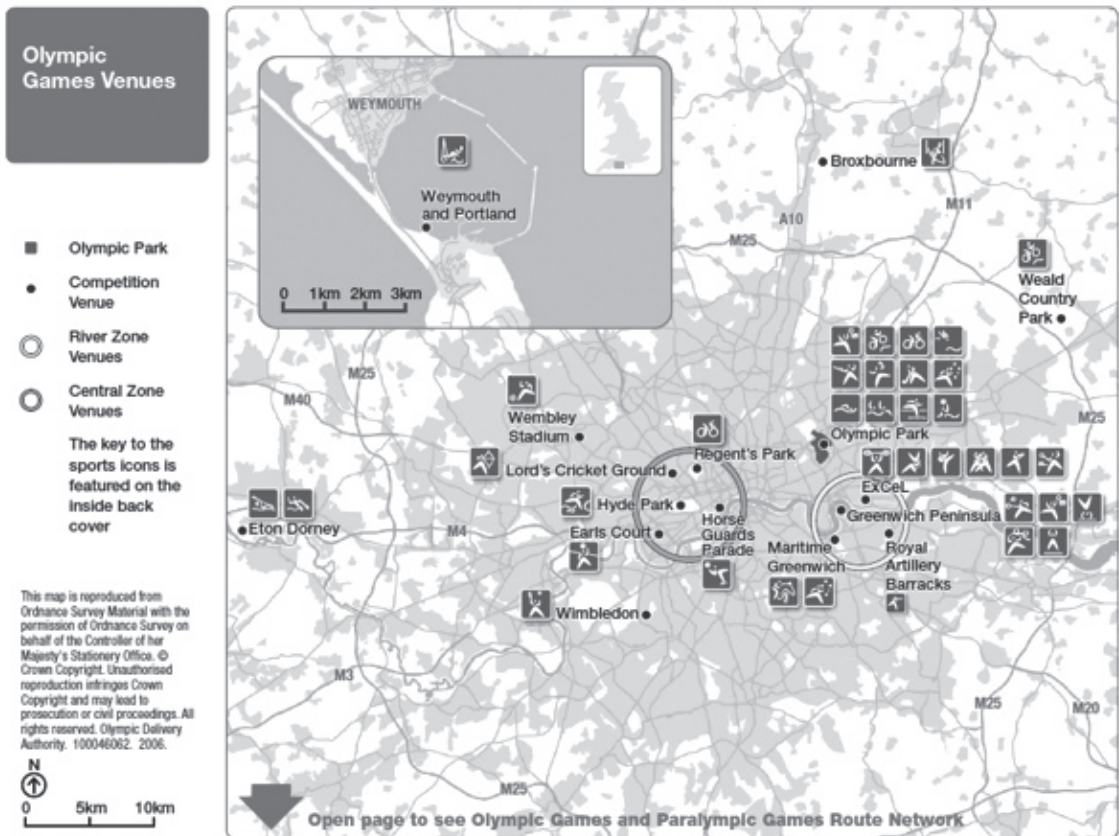
本稿では、これら2012年に行われるロンドン・オリンピックに関わる交通計画や事業について紹介する。

1. ロンドン・オリンピックの概要

2012年7月27日～8月12日までロンドン・オリンピックが開催される。オリンピックでは26競技が28会場で行われることが確定している(2009年9月現在)。オリンピック競技場の中心は、ロンドン東部ストラトフォード付近のローワー・リー・バレー地区に建設されるオリンピック・パークで、ここに14競技が行われる8万人収容のメインスタジアム、自転車競技会場、アクアティック・センターなどが建設されている。他に、ハイド・パー

*財団法人運輸調査局調査研究センター研究員

図1 ロンドン・オリンピック会場マップ



出典：Olympic Delivery Authority / Transport Plan for the London 2012 Olympic and Paralympic Games

クヤリージェンツ・パークなどロンドン中心部で5つの会場を抱えるセントラル・ゾーン、テムズ川沿いに位置するグリニッジなどドッグランド付近で15の競技が行われる4会場があるエリアはリバー・ゾーンと呼ばれる。オリンピック開催中は、権利の関係でノース・グリニッジ・アリーナ1という名前に代わるThe O2(旧名称：ミレニアム・ドーム)も会場の一つとなる。これら、オリンピック・パーク、セントラル・ゾーン、リバー・ゾーンという3つの大きなエリアがロンドン・オリンピックの中心開催地となる(図1)。その他の会場としては、ウィンブルドンやウェンブリー・スタジアム、イートンなどとなっている。ロンドン以外では、ニューカッスルやマンチェスターなどのス

タジアムでサッカーが行われる予定となっている。

1万7,800人が収容可能な選手村はオリンピック・パークから徒歩圏内に隣接される。この選手村から26会場が30km以内に位置することになる。80%の選手が20分以内で競技会場に到達できる予定となっている。

ロンドン・オリンピックでは、建設から運営、またオリンピック終了後に至るまで環境に優しい持続可能なオリンピックを目指している。ロンドン・オリンピックを通して、汚染されたリー川の復元や、汚染されている広大な工業団地の浄化などを推進し、例えば、1)オリンピック・パークではグリーン・エネルギーを使用する、2)オリンピックで出るすべての廃棄物のリユース、もし

くは資源として再生する、3)オリンピック開催に必要なエネルギーの20%を太陽熱や風力発電、バイオディーゼルを利用しオリンピック・パーク周辺で生産する、などといった計画がなされている。選手村においては、2006年の建築規制よりも25%のエネルギー効率の向上を目指し、オリンピック・パークと選手村に必要なエネルギーの20%は再生可能なエネルギーでまかなうことが考えられている。これら計画を達成させるための具体的な計画としては以下の通りである。

- ・オリンピック・パークの北部に高さ120mの風力発電機を設置し、約1,200世帯の電力を1年間補える程度の電力を20年間供給可能なものとする
- ・上記発電施設以外の発電施設についても、2006年の建設規制よりも20～25%程度炭素の削減が可能な施設を建設する
- ・競技会場で利用される暖房などについてはソリッド・ウッド(燻煙熱処理された木材)や木質ペレットが利用可能なバイオマスの技術を利用したボイラーを利用するシステムの構築
- ・1日1人当たりの、水の使用をロンドンの平均使用量よりも20%削減
- ・会場の建築資材の20%は再利用、またはリサイクルの資源とする
- ・有害物質の排出ゼロもしくは低排出する車を公式車として利用

ロンドン・オリンピックではオリンピック開催期間中は、1日に80万人の観客、5,500人の選手やスタッフなど関係者、10万人の労働者と多くの人々が毎日移動することとなる。この多くの人々をできる限りスムーズに移動させ、また、地域住民への影響を最小限にするための交通システムが必要となる。オリンピック実行委員会(Olympic Delivery Authority, 以下ODA)はそのような交通システムを構築するために、公共交通機関の拡充や機能強

化政策を進め、2012年までに300億ポンド以上を投資するとしている。

ODAとしては、持続可能なオリンピックの実現にも関連し、すべての観客の移動手段を公共交通機関や徒歩、自転車にしたいと考えている。ODAはロンドン・オリンピックでの公共交通機関利用の促進を図っており、オリンピックのチケットには、その当該開催日当日の公共交通機関の1日フリーパス・チケットが付帯されており、すべての公共交通機関を無料で利用することができる。

オリンピック・パークの最寄り駅は、ストラトフォード駅、ストラトフォード国際駅、ウェスト・ハム駅の3駅で合計10路線が乗り入れることになる¹⁾。ストラトフォード駅

LU ・ジュビリー・ライン

・セントラル・ライン

ロンドン・オーバーグラウンド ・ノース・ロンドン・ライン

ナショナル・レール ・グレート・イースタン・メイン・ライン

・DLR

ストラトフォード国際駅

・オリンピック・ジャベリン

・DLR

ウェスト・ハム駅

LU ・ディストリクト・ライン

・ハマースミス&スミス・ライン

・ジュビリー・ライン

ナショナル・レール ・ロンドン、ティルベリー & サウスエンド鉄道

上記10路線中、現在運行されていない路線が2路線ある。1路線はロンドン・オリンピック開催時期だけの特別列車としてオリンピック・ジャベリンの運行であり、もう1路線はDLRで、カニング・タウン駅からストラトフォード国際駅までの延伸される路線である。このオリンピック・ジャベリ

1) ストラトフォード駅とストラトフォード国際駅の距離は200m 程度

ンがオリンピック開催中に運行し、DLRが延伸することで、オリンピック開催期間中は、オリンピック・パーク最寄りの3駅で1時間に240の列車が発着し、24万人を運ぶことができるようになると考えられている。

ストラトフォード国際駅は、DLRのほかに2009年12月以降にハイ・スピード、2010年以降にはユーロスターが停車することになるが、オリンピック開催期間中、ユーロスター、ハイ・スピードはオリンピック・ジャベリン運行の関係で停車しない。ヨーロッパ大陸からユーロスターでオリンピック・パークに向かう場合、エプスフリート国際駅または、セント・パンクラス国際駅で乗換えとなる。

2. オリンピック・ジャベリン

ロンドン・オリンピック開催中は特別列車であ

る、オリンピック・ジャベリンが運行する。オリンピック・ジャベリンはハイ・スピード1を利用した高速列車シャトルサービスであり、1日に80万人の来場者が見込まれるロンドン・オリンピックにおける、公共交通サービスの中核となる。ロンドン中心部のセント・パンクラス国際駅から、オリンピック・パークの最寄り駅であるストラトフォード国際駅を経由し、エプスフリート国際駅を結ぶ。1時間に4本、15分毎に運行され1時間に2万5,000人が利用可能となる。最高速度225km/h(平均速度183km/h)で走行し、セント・パンクラス国際駅～ストラトフォード国際駅までは7分、ストラトフォード国際駅～エプスフリート国際駅は10分で移動が可能となる(図2)。

エプスフリート国際駅はダートフォードに近く、9,000台が利用可能なパーク&ライドが導入されている。エプスフリート国際駅は高速道路である

図2 サウスイースタン鉄道路線図



出典：サウスイースタン鉄道ホームページ

M25のジャンクション2に近接している他、M20やM2、A2が利用可能である。

オリンピック・ジャベリンは2009年12月から運行開始予定であるハイ・スピードのシステムを利用して運行されることになっている。ハイ・スピードはサウスイースタン鉄道が運行する高速鉄道サービスであり、ユーロスターと同様にハイ・スピード1を利用し、ケント地方とロンドンを結ぶものである。ハイ・スピードは12月からの本格的なサービス開始を前に、2009年9月現在、プレヴュー運行としてセント・パンクラス国際駅から、ラムズゲート駅、カンタベリー・ウェスト駅、ドーバー・プライオリー駅、フォークストン・セントラル／ウェスト駅、アッシュフォード国際駅、エプスフリート駅間の運行を行っている。朝・夕の通勤時間帯にアッシュフォード国際駅～セント・パンクラス国際駅間を3本ずつ、エプスフリート国際駅～セント・パンクラス国際駅間を6本ずつ走らせている。12月からは1日200本の列車を29編成で走らせることになる。

プレヴュー運行では、セント・パンクラス国際駅～アッシュフォード国際駅間においては、現在の80分から37分へ43分の短縮、セント・パンクラス国際駅～エプスフリート国際駅間は現在の51分から17分へ大幅短縮が実現されている(表)。運賃はセント・パンクラス国際駅～アッシュフォード国

表 セント・パンクラス国際駅への到達時間

From	到達時間(分)		
	現在	2009年12月以降	短縮時間
アッシュフォード国際駅	84	37	47
カンタベリー・ウェスト駅	110	59	49
ドーバー・プライオリー駅	116	69	47
エプスフリート国際駅	51	18	33
ラムズゲート駅	129	80	49
ストラトフォード国際駅(LUとの比較)	32	7	25

出典：サウスイースタン鉄道ホームページ

際駅間の片道で26.60ポンドとなっており、通常の片道運賃よりも4.40ポンド高い金額となっている。

オリンピック・ジャベリンやハイ・スピードで運行される車両は日立製作所製のクラス395列車で、1編成6両で29編成発注している。1編成で338シート、508人まで乗車可能である。当初は28編成2億5,000万ポンドで契約していたが、後に1編成追加し、29編成を2億5,900万ポンドで契約したことになる。

3. 公共交通機関の輸送力増強

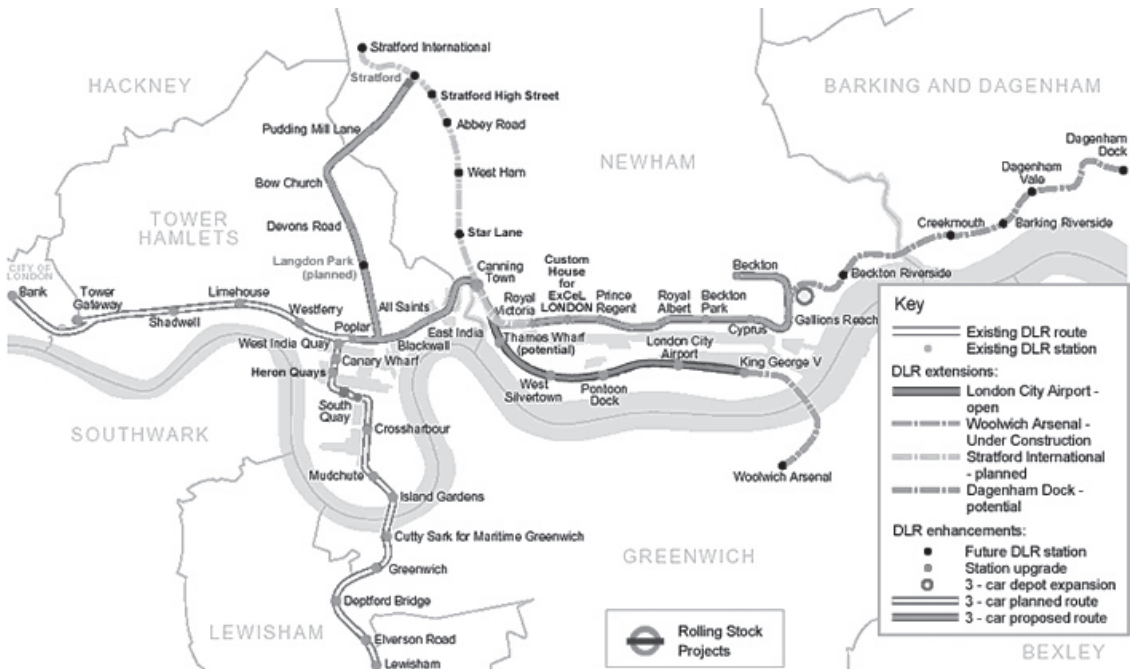
(1) DLRの延伸

2010年、DLRにおいてカニング・タウン駅～ストラトフォード国際駅までの延伸が予定されている。この延伸に伴い、ストラトフォード国際駅、ストラトフォード・ハイ・ストリート駅、アビー・ロード駅、スター・レーン駅の4駅が新設され、2006年12月10日、ノース・ロンドン・ラインのストラトフォード駅～ノース・ウリッジ駅間は閉鎖となった。ノース・ロンドン・ラインに設置されていたノース・ウリッジ駅、シルバー・タウン駅は廃止され、カニング・タウン駅、ウェスト・ハム駅、ストラトフォード駅はDLRとして利用されるため、改良工事が進められている。

DLRで最近延伸された他の区間としては、2005年12月にロンドン・シティ空港を経由するカニング・タウン駅～キング・ジョージ・5世駅間がある。この区間は2009年1月にさらに南方向ウリッジ・アーセナル駅まで延伸された。これにより、ウリッジ・アーセナル駅～ロンドン・シティ空港駅間が6分、ウリッジ・アーセナル駅～カナリーワーフ駅間が20分、ウリッジ・アーセナル駅～ストラトフォード駅間が23分となった。ウリッジ・アーセナル駅でロンドン・オーバークラウドと接続された。

DLRの延伸により、オリンピック・パーク、エ

図3 DLR 延伸予定図



出典：Transport For London ホームページ

クセル、グリニッジ・パーク、ウリッジにある王立砲兵隊兵舎が直接公共交通機関で結ばれることになる。ロンドン・オリンピックの観客にとっては、ロンドン南東部からオリンピック・パークやその他の会場へのアクセス、会場間のアクセスが改善される。加えて、会場への輸送力が向上することからの移動快適性の向上、アクセスの選択肢が増えることとなる(図3)。

DLRはルートの延伸に加えキャパシティ増強プロジェクトを行っている。2008年には保有する94車両の改装を行い、55台の新しい車両をオーダーしている。改装により、乗客スペースの増強や情報案内ディスプレイの改善を行った。

DLRは現在2両編成で運行されているが、2010年の初めより、バンク駅～ルイスハム駅間ルートにおいて3両編成での運行を予定している。1編成におけるキャパシティは50%増える。3両編成での運行のため、陸橋や橋の補強工事、プラット

フォームの延長、車両基地の拡張などが必要となっている。1,820万ポンドの予算をかけ工事を行っている。ポプラー駅～ストラトフォード駅間、ポプラー駅～ベクトン駅間については、シート・レイアウトの変更による立席スペースの増強、発着頻度の増加を考えている。ただし、これらの案ではあまりキャパシティの増強につながらないということから、ロンドン交通局(Transport for London, 以下 TfL)では、こちらのルートに関しても、3両編成での運行が望ましいと考えている。

(2) イースト・ロンドン・ラインの延伸

LU イースト・ロンドン・ラインは延伸工事のため、現在閉鎖されている。延伸工事は6億ポンドの予算で行われており、2010年にダルストン・ジャンクション駅、ニュー・クロス駅、クリスタル・パレス駅、ウェスト・クロイドン駅まで開通予定であり、2011年にはダルストン・ジャンクション

駅～ハイバリー&イスリントン駅間が開通予定となっている。サリー・キーズ駅～クラハム・ジャンクション駅間も延伸予定がある。こちらについては、2012年開通予定となっている。現在LUの管轄であるが、延伸完了後はロンドン・オーバークラウンドでの運行となる。

このイースト・ロンドン・ラインの延伸が完了すると、DLR、ジュビリー・ライン、ディストリクト・ライン、ノース・ロンドン・ラインと接続することになり、オリンピック・パークへのアクセスも向上する(図4)。また、ロンドン南部からの通勤利用者のロンドン中心部へのアクセスが向上することにより、特に通勤時間帯の混雑の激しいロンドン・ブリッジ駅の混雑縮小も期待されている。

(3) LUの改善

TfLは2006年から2011年の5年で10億ポンドの投資計画の一部として、LUの駅の改修、線路のアップグレードなどキャパシティ増強とステップ・フリー・アクセス計画を様々な駅で実施している。

例えば、ジュビリー・ラインとノーザン・ラインでは、キャパシティの増強、柔軟性と信頼性の増加のために、6億ポンドかけ、信号システムの改善を行った。

新しいシステムでは、それぞれの列車の位置やスピードを正確に指摘することが可能となる。これにより、列車のスピードを上げることができ、発着頻度を増やすことが可能となった。ジュビリーラインのロンドン中心部の区間で、LUにおいて最も混雑する区間のひとつであるスイス・コテージ駅～ベーカー・ストリート駅間において特に有効だと考えられる。ニューヨーク、ドバイ、香港、バンクーバー、クアラルンプールの交通システムやDLRでも採用されているアルカテル社の列車制御システムであるSelTrac S40が採用されている。

ヴィクトリア・ラインでは車両のリニューアル

とアップグレードが行われた。

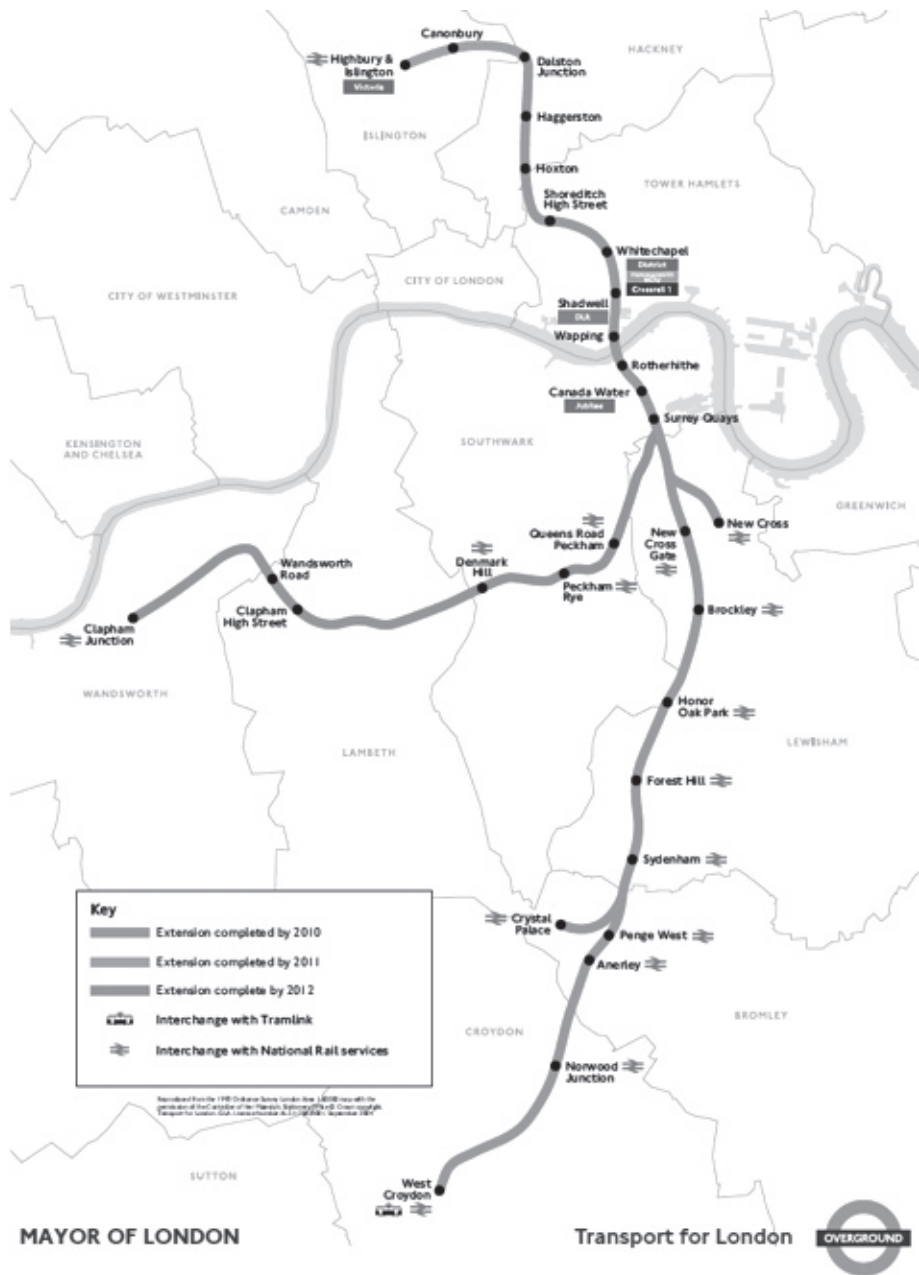
ロンドンのバスではロー・フロア・バスが導入され、DLRでは列車とプラットフォームは同じ高さとなっており、段差なく乗車できるようになっている。LUにおいても、このような施策が講じられており、ステップ・フリー・アクセス計画が施行されている。ステップ・フリー・アクセス計画は移動に障害を持つ利用者(車椅子利用者や怪我をしている利用者など)に加え、旅行中で大きなバッグを持ち歩いている人々など)や妊娠している方、高齢者へのアクセス改善とすべての利用者へのアクセスの質の向上を目指す計画である。2005年当時の市長ケン・リヴィンストン氏が2013年までにLUの約3分の1の駅をステップ・フリーにしたという計画を発表した。列車内からプラットフォーム・駅施設、プラットフォーム・駅施設から、駅の外までシームレスな移動を実現させるという考えである。

現在、計画では、2010年の終わりまでにネットワークの25%を、2013年までに残りの8%程度をステップ・フリーにするという計画である。現在54の駅でステップ・フリーな駅がある。現在では、主に利用者の多いハブ駅やオリンピックに関連する駅から計画は進められている。ステップ・フリー・アクセス計画の一環としてホーム上で列車との高さを合わせる「プラットフォーム・ハンブ」の導入も進めている。

列車とプラットフォームのレベルを同等にすることに加え駅外からプラットフォーム間のステップ・フリー・アクセスを達成するという計画を同時進行させることにより、列車から、駅を通り駅の外までシームレスでステップ・フリーな環境を整える計画である。

このように、輸送容量の拡大による大量輸送の実現と同時に、障害者や高齢者にとって利用しやすい環境づくりを行い、より多くの人々が地下鉄を利用しやすいような施策が講じられている。

図4 イースト・ロンドン・ライン延伸予定図



出典：Transport For London ホームページ

4. オリンピック・ルート・ネットワーク (the Olympic Route Network : ORN)

英国交通省 (Department for Transport, 以下

DfT) は選手やコーチ、スタッフ、メディア、そしてオリンピックに関連して働く人々(以下、オリンピック・ファミリー)のオリンピック期間中の競技会場や選手村など、オリンピック開催に関する重

要な場所への車での移動についてオリンピック・ルート・ネットワーク (the Olympic Route Network, 以下 ORN) を整備する。ORN は新しく道路を建設するのではなく、現在ロンドン周辺やイギリスにすでに存在する道路のうち約240km を利用し、2,500台のオリンピック公式自動車へ車線を確保する交通マネジメントである。ロンドンの交通制御センターによりオリンピック公式自動車の進行を管理し、必要であれば信号を青に変えるなどの処置を行う。

オリンピックでは、観客だけでなくオリンピック・ファミリーが安全かつ確実に、迅速に移動することが必要不可欠である。ORN により、彼らの移動を助けるとともに、オリンピックとは関係のない道路利用者への影響も最小化することも狙っ

ている。

ORN は以下の4つのパートに分かれている (図5)。

(1) コア ORN

ロンドン中心部とオリンピック・パーク、リバー・ゾーンを結ぶ ORN

(2) ベニュー・スペシフィック ORN

競技会場同士やホテル、国際的な到着ポイントを結ぶ ORN

(3) トレーニング・ベニュー ORN

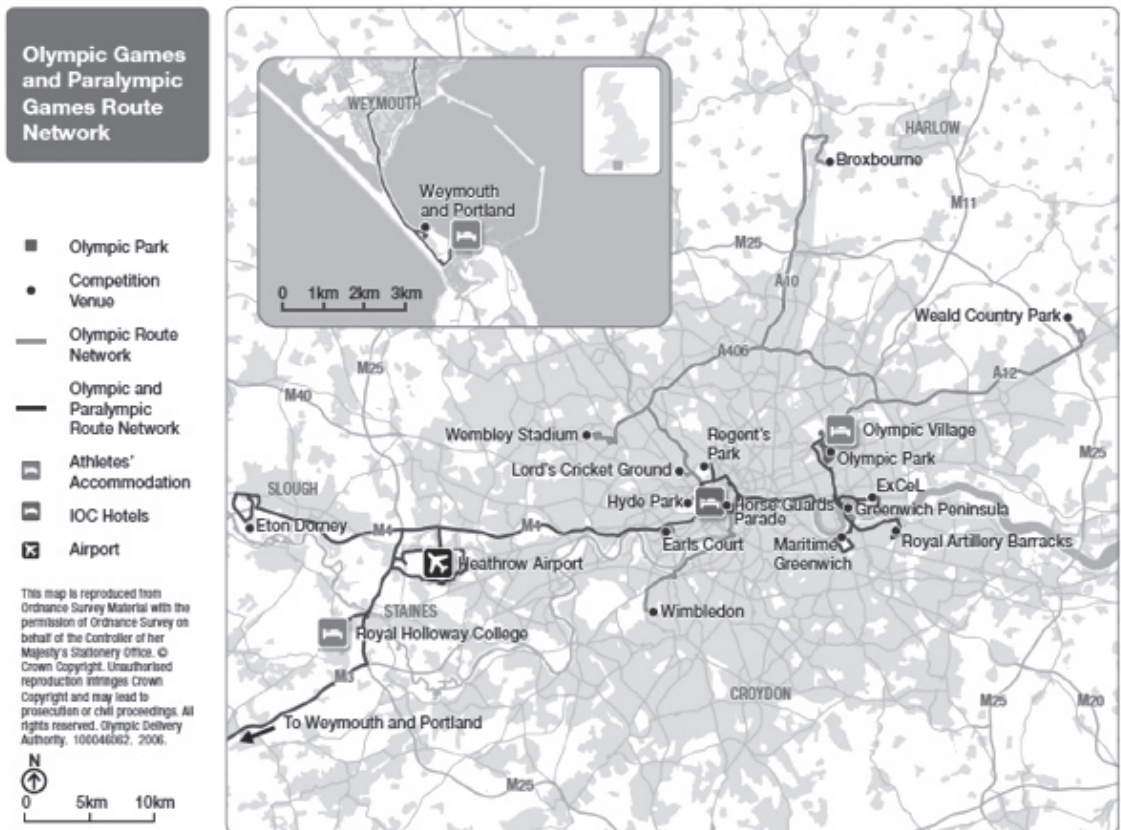
練習場と他の ORN を結ぶ ORN

(4) オルタナティブ・ルート ORN

コア ORN もしくはベニュー・スペシフィック ORN に何か問題が起きた場合にのみ利用する ORN

ORN は ODA と TfL, DfT, 高速道路庁らがパ

図5 ORN イメージ



出典：Olympic Delivery Authority /Transport Plan for the London 2012 Olympic and Paralympic Games

ートナーとして協働し策定している。オリンピックと地域のために最適なネットワークの構築ができるよう、ODA と TfL などパートナーは地域住民や地域企業、道路利用者に諮問を行い、様々な視点からネットワークを考えている。

ORN を利用できるオリンピック・ファミリーには以下の人たちが含まれる。

- ・選手とチーム・スタッフ
- ・テクニカル・スタッフ
- ・報道関係者
- ・政府やスポーツ組織の要人
- ・マーケティング・パートナー

オリンピックを円滑に進めるため、選手やチーム・スタッフは練習場や競技場に予定時間通りに到着しなければならない。また、選手には競技前に不必要な緊張や負担を与えることを避け、体調維持やパフォーマンスを確保することがオリンピック運営には必要となる。テクニカル・スタッフは公平な競技を確保するものである。選手やスタッフに加え、競技開始を時間通りにするためのテクニカル・スタッフや報道関係者の確実に正確な移動を確保する必要がある。慢性的な道路交通の混雑が社会問題となっているロンドンとしては、ORN はオリンピック・ファミリーにとって必要不可欠な移動手段を確保するために有用であるとして計画されている。

ORN は交通マネジメントであり、橋などの構造物や高速道路の新設を伴うものではないが、高速道路庁が必要な高速道路と幹線道路について道路キャパシティの最大化を行う。また、道路交通システムとして、信号システムや信号の改良、新しい交通管制センターや CCTV の導入、ジャンクションのアップグレードなどを行うことで、より効果的に効率的な道路ネットワーク整備を行う。

ORN はオリンピックの間に限られているものだが、これにより作られる道路交通システムの改善についてのインフラ設備はそのまま残され、オリ

ンピック後も利用される。

5. ウォーキング & サイクリングの推進

ODA はロンドン・オリンピック観戦のための移動について、総移動の5%は徒歩か自転車にしたいと考えており、トータルで50kmのサイクリング・ルートと30kmのウォーキング・ルートを建設するとしている。

毎日、約550万徒歩トリップと約54万5,000サイクリング・トリップがあるロンドンでは、以前から自動車利用から公共交通機関の利用や徒歩、自転車利用へのシフトを促している。前ロンドン市長であるケン・リビングストン氏はロンドン中心部の自動車交通量の削減、公共交通機関や自転車などへの交通手段のシフトを目的とし、2003年2月に混雑税を導入した。また、同氏はパリ市でのレンタル自転車サービスである「ベリブ (Velib')」の成功を受け、ロンドンにおいてもレンタル自転車サービスを提唱し、その計画は現在のロンドン市長であるボリス・ジョンソン氏に引き継がれている。

TfL の考えているロンドンのレンタル自転車サービス構想では6,000台の自転車を用意することにより、ロンドン中心部で毎日4万の自転車トリップが増加すると見込んでいる。また、2009年8月14日～10月2日まで「サイクル・フライデー」という取り組みを始めている。これは、毎週金曜日の自転車通勤を促すもので、ブリクストン、グリニッジを含む6地域で実施されている。

現在建設が進んでいるオリンピック・パークで働いている4,500人以上の建設労働者の10%は徒歩もしくは自転車で通勤している。ODA は NPO と共同し建設労働者に対し、引き続き自転車での通勤を進め、無料の自転車点検維持や自転車窃盗防止方法や、自転車を盗まれた場合の対処方法などについてアドバイスを行っている。また、オリンピック・パーク周辺について自転車利用者の安

全性の改善に取り組んでいる。例えば、労働者に対する駐輪場の提供、徒歩・サイクリング・マップの配布、オリンピック・パーク周辺へのサイクリング・レーンの新設、自転車ルート標識などを提供し、自転車利用者の安全性向上を助けるためのキャンペーンも行っている。

2008年10月には、ODAは自転車利用者の安全性向上キャンペーンとして、警察などと協働し1,600のフレネルレンズを配布した。自動車への利用としては主にフレネルレンズは後方確認用のミラーとして利用されることが多い。通常の自動車のサイドミラーでは横方向または後方みの確認が可能であるが、フレネルレンズを利用することで、下方向の確認も可能となる。ロンドンでの自転車利用者の事故死者数の半数以上がトラックとの衝突事故ということもあり、ODAはオリンピック・パークを利用するトラックにフレネルレンズを配布することにより、以前は死角であった場所も見えやすくなり、トラック運転手は自転車利用者や他の自動車を確認することが可能となる。

ロンドン・オリンピックではロンドン各地とオリンピック・パークや他の会場をつなぐウォーキング&サイクリングのためのパス・ネットワークの改善を実施している。これらは、単にオリンピック会場に徒歩もしくは自転車でいきたいという観客のためだけでなく、競技観戦後のロンドン観光のオプションの一つとしても考えられている。

現在ODAはロンドン各地とオリンピック・パークへ、またリバー・ゾーンにある会場へ結ぶ以下のようなウォーキング&サイクリング・ルートの改善を考えている。

- ・リー・バレー・ノース
 - リー・バレー・リージョナル・パークを通り、オリンピック・パークの北へ向かうルート
- ・エッピング・フォレスト
 - ワンステッドとエッピング・フォレスト

を通るオリンピック・パークの北東からの新しいルート

- ・グリーンウェイ
 - オリンピック・パークからベクトンへ続く、ノーザン・アウトフォール・スウェアーをたどるルート
- ・ローワー・リー アンド ロイヤル・ドックス
 - オリンピック・パークからテムズ・パスを經由してドッグ島、グリニッジ、また他のリバー・ゾーンにある会場へ抜けるルート
- ・ライムハウス・カット
 - ライムハウス・ベイシンからライムハウス・カットを通り、オリンピック・パークに向かうルート
- ・ヴィクトリア・パーク アンド ステップニー
 - リージェンツ運河とハートフォード・ユニオン運河を經由して、オリンピック・パークとイスリントン、ライムハウス・ベイシンを結ぶルート
- ・ハックニー・パークス
 - フィンズベリー・パークからオリンピック・パークの西エントランスをハックニーの緑化スペースを結ぶルート
- ・グリニッジ
 - テムズ・パス・ルートをグリニッジとノース・グリニッジ半島、ウリッジを結ぶルート

ODAはこれらのルートの他にロンドンの外側に位置する会場ともつなげるルートの改良も考えられている。今後、ウォーキング&サイクリング・ルートの改善を広げ、公共交通のオプションとしてロンドン全体に広げていきたい考えもあるようである。

6. ヒースロー空港の改善

ロンドン・オリンピックに向けさらに乗降客数

の増加が見込まれるヒースロー空港は施設の老朽化や乗降客数の増加に伴う収容能力の限界から拡張工事やリニューアル工事が進められている。

2008年3月、総工費43億ポンドをかけた5つ目のターミナル、ターミナル5がオープンした。ターミナル5はヒースロー空港の西の端、以前は下水処理施設であった場所に位置し、ブリティッシュ・エアウェイズ専用のターミナルとなっている。2002年9月に着工したターミナル5は、ターミナルと2つのサテライトからなり、建築物としてはイギリス最大である。1年に3,000万人程度の乗降客を扱い、これによりヒースロー空港全体では1年に9,000万人程度の乗降客を扱うこととなる。ターミナル5の2つ目のサテライトは現在建設中となっており、2010年に完成予定となっている。

ターミナル5では、1時間あたり最大1万2,000個の乗客の荷物を運搬できるという、手荷物処理の最新技術を導入したが、オープン当日にこのシステムの不具合から最初の4日間で約250便もの欠航便を出し不安を残すオープンとなった。

イギリス空港会社はターミナル5のほかにロンドン・オリンピックの開催に向け、ヒースロー空港イースト・ターミナル建設計画を進めていた。イースト・ターミナル建設計画は老朽化しているターミナル2とクイーンズビルの代わりとなるターミナルで、15億ポンドの予算で2008年終わりに着工を予定し、2012年のロンドン・オリンピックに完成を間に合わせるという計画であった。しかし、2009年の終わりまで着工ができなくなったと発表し、計画はとまっていた²⁾。

その後、イースト・ターミナル建築計画は、10億ポンドの予算で新ターミナル2として新たに計画されることとなった。新ターミナル2の完成はロンドン・オリンピック開催終了後なる。この新ターミナル2はスターアライアンスの加盟する各航空会社向けのターミナルとなり、毎年2,000万人

の乗客が利用すると考えられている。また、環境にも配慮されており、炭素発生量としては、現在のターミナル2よりも40%少なくなる。具体的な環境対策としては、1)自然光が入りやすい設計となり、人工的なライトの使用を抑える、2)太陽光発電パネルを屋根に設置し、エネルギーの外部依存を減らす、3)新しいエネルギーセンターを設置し、空調については再利用可能な資源を用いるなどといった計画がある。

建設工事の第一段階としては、2013年完成予定で、現在のターミナル2とクイーンズビルの場所にターミナルを建設し、第二段階には、現在のターミナル1の場所への拡張と2つ目のサテライトの建設が含まれている。これにより1年に3,000万人の乗降客を扱うことが可能となる。

さらに、政府は2007年11月に長さ2,200mの第3滑走路の建設と6つ目となるターミナルの建設計画を発表している。第3滑走路は、現在の2本の滑走路と平行に建設する。これにより、発着回数は現行の年48万回から70万回に増強されることになる。完成予定は2020年となっている。

おわりに

ロンドン・オリンピックに関連したロンドンの交通計画について紹介した。ロンドン・オリンピックは、招致段階より貧困地域の再生(regeneration)やオリンピック開催後の会場の利用方法などについて明確なビジョンを持っている。ロンドンは、オリンピックは変化のための手段として捉えている。ロンドン・オリンピックを機会として、公共交通機関の改善によるロンドン中心部へのアクセスの向上やステップ・フリー・プログラムによる公共交通機関、特に鉄道の利便性向上、オリンピック終了後のオリンピック・パークや他の競技会場、選手村などの活用による公共サービスへのア

2) 着工時期の遅延について、理由は公表されていない

クセスの改善などを行うことで、ソーシャル・エクスクルージョンを減らそうとしている。

ロンドンではイギリスで2番目に失業率が高く、多くの人々が雇用や職業訓練、健康や住宅など様々な問題を抱えている。ロンドン・オリンピックの中心となるオリンピック・パークはイギリスで最も貧困にあえぐ地区、ローワー・リー・バレエ地区に建設される。オリンピックでは、この地域の再生を目指し持続可能な社会作りを計画している。

オリンピック終了後、2億ポンドの予算で、オリンピック・パークは127ha(ヘクタール)というハイド・パークに匹敵する緑地を持つ広大な公園になる計画があり、ヨーロッパの都市再生プロジェクトとしては最大のものとなる。この計画では、オリンピック・パーク跡地に牧草地や湿地、芝地を配し緑化する。また、メインスタジアムは現在の8万人から2万5,000人程度の規模に縮小する。周りには芝生が植えられ、席とあわせ5万人の観客が収容可能なコンサート会場としても利用可能となる。オリンピック・パーク建設時に作られる120mの風力発電機がそのまま利用され、その周りには地元での食物生産を推奨するように計画された果樹園や野菜畑区画が作られる。公園内にはワン・プラネット・パビリオンというエリアが作られ、果樹園、家庭菜園やナッツ畑などが配置されエネルギー利用を最小限に抑えたライフスタイルの提案をおこなう。他にも、地域でのエネルギー資源を利用したミニチュアのバイオマス・ステーションやアウトドアのジムなども計画されている。

この公園に沿ってオフィスや住宅、学校も作られる予定となっている。オリンピック・パークに隣接される選手村は約4,000戸の住宅となる。メディア・センターは創造産業のハブとして機能させるよう考えられている。

オリンピック開催に向けて改善される公共交通機関を含め、オリンピック・パーク跡地を利用し、

障害者を含めたより多くの人々に雇用や住宅、社会サービスなどへのアクセスを容易にする、総合的なまちづくりを推進する計画である。

近年、ロンドンでは徐々に自家用車から公共交通やウォーキング、サイクリングへのシフトが行われている。この流れは、渋滞税やバスなど公共交通機関の拡充、サイクリングやウォーキングの推進など、様々な交通政策が組み合わさった結果であると考えられている。ロンドン・オリンピックを契機に、自動車利用から公共交通機関や徒歩、自転車利用への更なるシフトを促したい考えだろう。

少子高齢化が進む日本において、公共交通機関の利用促進やステップ・フリー・アクセス計画のような障害者や高齢者に向けた公共交通機関の改善について参考となる施策も多いのではないだろうか。ロンドン・オリンピックまで、まだ3年弱という時間がある。本稿で紹介した交通計画がどのように進行し、オリンピック開催終了後の計画はどのような効果を生むのか。期待をこめて見ていきたい。

[参考文献]

- [1] DONDON 2012ホームページ.
- [2] Olympic Delivery Authority/Transport Plan for the London 2012 Olympic and Paralympic Games.
- [3] イギリス航空会社ホームページ.
- [4] 英国交通省ホームページ.
- [5] サウスイースタン鉄道ホームページ.
- [6] ナショナル・レールホームページ.
- [7] ハイ・スピード1ホームページ.
- [8] プリティッシュ・エアウェイズホームページ.
- [9] ロンドン交通局ホームページ.
- [10] 各種報道.