

ロンドン・オリンピックにおける交通関連の実績と評価

なが せ ゆう いち
永 瀬 雄 一 調査研究センター研究員

はじめに

2012年7月27日(金)から8月12日(日)の17日間、ロンドンでオリンピックが行われ、世界中から約740万人が観戦に訪れた。ロンドンは1年を通して観光客が多い街ではあるが、オリンピック期間中はオリンピック・パーク等特定の目的地へ移動が集中する。

オリンピック運営に際し、選手やスタッフ、マスコミといった関係者(以下、「オリンピック・ファミリー」という)や観客、ロンドン居住者を含めたすべての移動者のスムーズな移動の確保が重要な課題となる。この課題に対し、多大な投資が行われ、様々な改善策や施策が講じられた。具体的には、ロンドン地下鉄やドックランド・ライト・レール(Docklands Light Railway : DLR)等の延伸や公共交通機関の運行時間の延長、オリンピック・ルート・ネットワーク(Olympic Route Network : ORN)¹⁾の整備を含む交通需要マネジメント(Transportation Demand Management : TDM)などの施策が挙げられる。

本稿では、ロンドン交通局(Transport for London : TfL)が9月に発表した「London 2012 Games Transport - Performance, Funding and Legacy」をもとに、オリンピック期間中の交通にかかわる実績と評価について紹介する。

1. オリンピック期間中の交通関連の利用実績

オリンピック競技のチケットには公共交通機関の1日フリーきっぷが付いており、多くの人々が公共交通機関を利用した。オリンピック期間中の公共交通機関の利用実績として、例えば、ロンドン地下鉄では6,200万トリップであった。この数値は通常時の135%であるにもかかわらず、信頼度²⁾は98%と高い水準を維持した。ロンドン地下鉄をはじめとして、DLRやロンドン・オーバークラウンド(London Overground)、ロンドン・バスの利用実績は軒並み過去最高を記録し、高い信頼度も維持していた。コミュニティ・サイクルであるパークレイズ・サイクル・ハイヤー(Barclays Cycle Hire)の利用実績も、7月には初めて1カ月における利用回数が100万回を超えた。

道路交通量としては、通常時と比べセントラル・ロンドンとインナー・ロンドンで午前ピーク時で16.3%減少、午後ピーク時で9.4%減少した。これはTDMやORNの成果と言えるだろう。

TfLはTDMの一つとして、地域住民の通常の移動行動を変更するよう奨励した。また、ORN規制の徹底のために各種メディアを利用したキャンペーンやインターネット上にGet Ahead of the Gamesというキャンペーン・サイトを立ち上げた。

1) ORNは、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・ファミリーが利用する自動車へ車線を確保する交通マネジメント施策である。交通管制センターにより彼らの自動車の進行を管理し、必要であれば信号を変えるなどの処置を行った。

2) 時刻表に掲示された中で実際に運行された列車に関する指標。

このサイトは、オリンピックにより影響が出ると考えられる公共交通機関や道路に関する情報をわかりやすく提供するためのもので、渋滞が予想される場合の異なるルートの検索や道路規制についての情報、混雑が予想される駅の詳細等を発信した。また、双方向性を重視し、誰でも情報提供ができるようツイッターも利用した。

このような努力もあり、地域住民による ORN 制限の遵守率は約97%となり、多くの通勤利用者が事前に通勤経路の変更を行った。オリンピック・ファミリーが予想以上に公共交通機関を利用したことで、オリンピック・ファミリーが利用する車両の交通量は予測より30~40%低くなった。これにより、ORNの一部であるオリンピック・レーンの約60%を一般に開放することもできた。

2. 旅客輸送に関するオリンピック・レガシー

オリンピックにおいてはレガシー、すなわちオリンピックで活用された様々な資源をオリンピック終了後にどのように利用するのが重要である。

公共交通機関にかかわるレガシーとしてロンドン地下鉄やDLRの延伸に代表される輸送キャパシティの増加やバリアフリー設備の設置箇所増加が挙げられている。TfLは特に、バリアフリー設備の設置箇所増加について評価している。具体的には、以前より進められていたステップ・フリー・アクセスが推進され、AV情報ディスプレイや補聴器誘導ループ、触覚舗装や、火災時や緊急時に通報ができるヘルプ・ポイント等の設置箇所が増加したことが挙げられている。

道路交通に関しては、ORNやTDMの実施経験が挙げられている。ORNの運用を通して大規模な形で新交通管理システム運営の経験を得られたことや、TDMの成功が重要なレガシーとして

挙げられている。これらのレガシーは、現在進行中のロンドン道路網整備のための長期的なビジョンの確立のために利用される。

3. 成功の要因

TfLは、オリンピック期間中に交通網がスムーズに機能した理由として、企業や地域住民が、混雑を避けるため通常の移動行動を変更してほしいとの要請に応えてくれたことを挙げている。官公庁や大企業では、従業員に対しオリンピック期間中の在宅ワークを奨励し、約150万人が通勤を自粛している。ORNの成功も地域住民の協力が欠かせなかっただろう。他にも、競技場内外で7万人以上が参加したボランティアや、ソーシャル・ネットワーク・サービス、特にツイッターによるリアルタイムな情報提供が果たした役割が大きかったとも述べている。オリンピックにおける交通施策として最も有効だったのは、地域住民や地元企業、また観客とのコミュニケーションだったと言えるのではないかな。

おわりに

ロンドンでは、オリンピック開催以前より土台となる交通網は確立されており、既存の交通網を最大限活用することを目指した。2020年のオリンピック開催地として立候補している東京もすでに交通網は充実しており、オリンピック開催のために新しく交通インフラを整備するつもりはないようだ。目指す方向はロンドンと同様であろう。既存のインフラを最大限活用し、オリンピックにかかわるすべての人々のスムーズな移動を確保するために、ロンドン・オリンピックの事例から学べることも多いのではないだろうか。