

【基調講演①】

ロンドン大会開催時の輸送対策について

ロンドン市交通局主席顧客担当官

マーク・エバーズ

はじめに

私のロンドン大会開催時の経験を共有する機会をいただき感謝している。ロンドン大会と東京大会の間にはたくさんの共通点がある。交通輸送網然り、大会開催の方法然りである。確かにロンドン大会時にはオリンピックパークを設けたが、競技会場はロンドン市内に広く分散しており、その結果、様々な課題もあった。また、都市機能を止めることができないということも東京大会と全く同じであった。私はロンドン大会開催時、大会輸送担当ディレクターを務めていた。そのため、IOC（国際オリンピック委員会）や IPC（国際パラリンピック委員会）からの大会要件を理解し、的確なプロセスを踏んで計画どおりに交通管理を行う必要があった。また、輸送対策に関しては私がメディア対応を行うスポークスパーソンを務めたほか、民間企業との折衝も担当し、ロンドンの企業関係者に大会開催時に何が必要になるかを理解してもらい、さらには、各企業の事業がうまく回るよう協力もした。

1 ロンドン市交通局（TfL : Transport for London）について（スライド1参照）

TfLはロンドンの交通を統括する行政当局



戦略的通路網



混雑課金



ロンドン地下鉄



バス



ロンドン地上鉄道



DLR



タクシー規制



トラムリンク



オイスターカード



埠頭・河川サービス規制



自転車利用・徒歩



ビクトリア・コーチ・ステーション

3

〈スライド1〉

私が現在所属している Transport for London（ロンドン市交通局）は、ロンドン市の様々な交通を司っている。例えば、道路網、信号の管理や、公共交通機関の管理も行っている。毎日 600 万人がロンドンのバスを使って移動している。また、地下鉄には 270 の駅があり、毎日 500 万人が利用している。そのため、ロンドン大会の交通輸送に問題が生じれば、それは我々の責任であった。

2 ロンドン大会を開催する上での課題

(1) 課題その1：規模の大きさ（スライド2 参照）

課題その1: 規模の大きさ



オリンピック大会

5万人の大会関係者(選手、役員、メディア)
740万人の観客(チケット購入者)



パラリンピック大会

1万人の大会関係者(選手、役員、メディア)
270万人の観客(チケット購入者)



5

〈スライド2〉

大会開催時の輸送対策は決して容易な仕事ではない。恐らくどの都市にあっても最も困難な仕事になると思う。その要因の1つとして、たくさんの関係者や観客に対応しなければならないことが挙げられる。例えば、ロンドンオリンピック大会では5万人の大会関係者、740万人の観客がおり、これに続くパラリンピック大会も、オリンピック大会、そしてサッカーのワールドカップに次いで世界で最も大きなスポーツイベントのトップ3に入るものであった。

(2) 課題その2：ロンドン中心部での大会（スライド3 参照）

課題その2: ロンドン中心部での大会



6

〈スライド3〉

ロンドン大会においては、オリンピックパークはあったが、それ以外に、ウィンブルドン・スタジアム、ウェンブリー・スタジアム、ビーチバレーボールの競技会場、リバーゾーンにある各競技会場等、ロンドン中心部に様々な競技会場が設置されていた。このようにロンドンの様々な場所に競技会場があるということは、ロンドンの美しさを世界にお披露目する上では非常に良かったものの、交通輸送という点では大きな困難を伴った。通勤・通学、あるいは病院への通院等がある中で、このように競技会場が分散配置されていれば様々な困難を伴う。

(3) 課題その3：大イベントが目白押し（スライド4 参照）

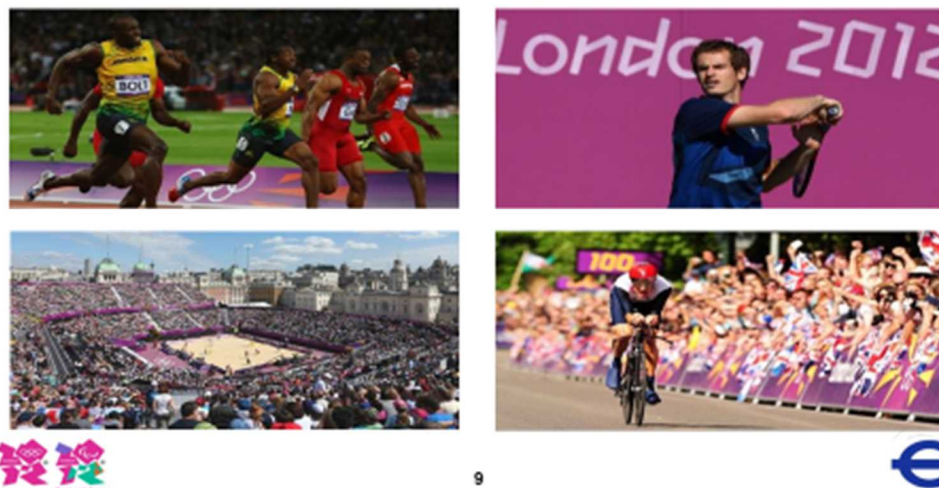


〈スライド4〉

オリンピック・パラリンピック大会があるからといって、ほかのイベントがなかったわけではなく、テストイベントや聖火リレーのほか、大会準備に多忙を極めていた2012年6月にはエリザベス女王即位60周年記念式もあった。オリンピック・パラリンピック大会は長期間続くので、交通網の管理だけではなく、市民の協力を得ることも必要である。また、何週間にもわたって最高の形で大会開催に対応していくためには、少しは休みを取りながら対応することも必要である。

(4) 課題その4：日々変化する状況（スライド5 参照）

課題その4: 日々変化する状況



〈スライド5〉

状況は日々変化するので、多くの計画を準備する必要があった。路上競技がある日もあれば、1日の内にオリンピックスタジアムに何万人もの人が2回も移動する日もあった。そうした状況に応じて交通の在り方は変わる。毎日同じ行動様式を市民に求めるのではなく、日々異なった行動を求めなくてはならないため、情報伝達は大変難しかった。

(5) 課題その5：多様な交通利用者（スライド6参照）

課題その5: 多様な交通利用者



観客



大会関係者



地下鉄利用者



バス利用者



自動車運転者



歩行者・
自転車利用者



障害者



事業者

9

〈スライド6〉

多様な交通利用者に対応しなければならなかった。観客や大会関係者は、とにかくスケジュールどおりに会場に着きたいと考える一方で、地下鉄の利用者やバスの利用者は、いつもどおりの通勤等をしたいと考えている。また、事業者は、大会という機会を捉えて何かビジネスにプラスの側面が欲しいと考えている。そうした様々なニーズに応える必要があった。

3 道路網の管理

(1) ロンドン市交通局の掲げた2つの目標（スライド7参照）

TfLの掲げた二つの目標

- ・ **オリパラ大会のサポート** – 選手や役員が時間通りにイベントに到着できるよう支援し、観客のために円滑で使いやすい移動手段を提供する。
- ・ **ロンドンの円滑な移動・交通の維持** – ロンドン市民の自由な移動を確保し、事業者が大会から得られるチャンスを最大限に活用できるようにする。



13

〈スライド7〉



ロンドン大会開催時、ロンドン市交通局は、2つの重要な目標を掲げていた。1つ目は、大会をサポートし、選手や大会関係者が時間どおりにイベントに到着できるよう支援し、観客のために円滑で使いやすい移動手段を提供することであった。例えば、アトランタ大会では選手が競技時間間に合わないということが発生したが、そうしたことは決して起きないようにする、それが1つ目の目標であった。2つ目は、ロンドンの円滑な交通を維持し、ロンドン市民の自由な移動を確保し、事業者が大会から得られるチャンスを最大限に活用できるようにすることで、この目標を達成するため、IOC、IPCとも様々な厳しい交渉も行った。IOC、IPCは大会の成功のみを主眼としているが、我々としてはロンドンの都市活動・都市機能を損なわないことも非常に重要であった。そこで、例えば、北京大会ではどのようなことが行われたのかなど、過去の大会を色々と勉強した。そして、すべての観客には公共交通機関を使ってもらい、自家用車は使用しないように推奨することを非常に早い段階で決めていた。また、一方で、大会関係者には大会用車両で移動してもらうことにした。

(2) 目標達成に向けてロンドン道路網の管理に求められたこと（スライド8参照）

目標達成に向けて ロンドン道路網の管理に求められたこと

- ・大会関係者向け主要ルートにおける移動時間の信頼性を保つ
- ・重要な道路利用者(救急車、警察、貨物輸送など)の移動を円滑にする
- ・すべての道路利用者の混乱を最小限に留める



14

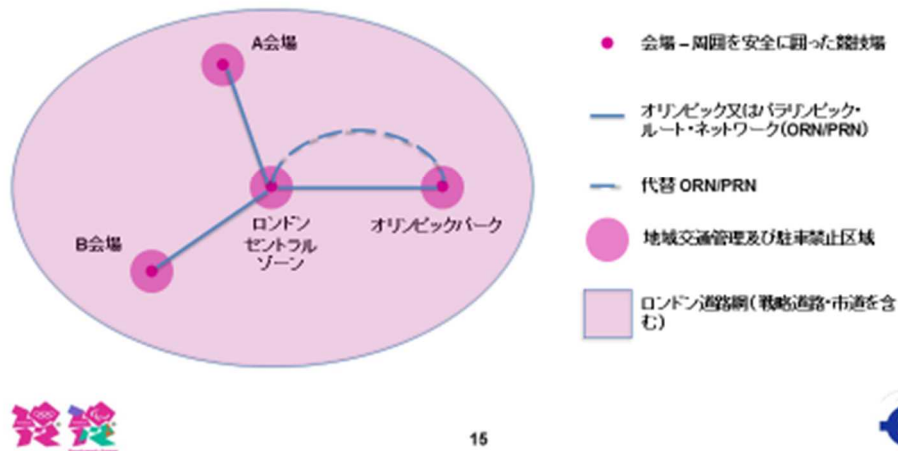


〈スライド8〉

大会関係者の移動時間については、毎日同じ時間で移動できるという信頼性を確保する必要があった。これにより、選手やその他の大会関係者もきちんとスケジュールどおりに動くことができ、計画を立てることができるためである。また、救急車、警察車両等の緊急車両の確実な移動の確保のほか、円滑な貨物輸送も確保する必要があった。貨物輸送が滞れば、例えば、スーパーの食料品が底を突いたり、病院の輸血用血液がなくなってしまうたりするなど都市活動に様々な障害が生じるからである。さらに、住民の混乱を最小限にとどめることも必要である。

(3) 道路管理の手法（スライド9 参照）

道路管理の手法



〈スライド9〉

これは、我々が採用した道路管理の手法である。まず、各競技会場の周りにはセキュアペリメーター（進入禁止エリア）を設け、セキュリティの境界線を引いた。その中へは、チケットを持った人又は認証を取った人しか入れない。大会関係者は競技会場へは ORN/PRN（オリンピック／パラリンピック・ルート・ネットワーク）を使って移動するが、遅延を生じない確実な移動時間を確保することが重要であり、例えば、交通事故等でこの ORN/PRN が分断された場合に備えて代替ネットワークが準備されていることも重要であった。また、各競技会場周辺では駐車禁止区域等も設定した。さらに、道路網はすべてつながっているので、ロンドンの道路網すべてが円滑に機能していなくてはならなかった。

(4) ORN/PRN の構成（スライド10 参照）

オリンピック／パラリンピック・ルート・ネットワークの構成

大会関係者の確実な移動を保証するための対策

- ・ 信号機のタイミングの変更
- ・ 右左折の禁止
- ・ 一部の駐車・貨物積降し区画の撤去
- ・ 一部の横断歩道の撤去
- ・ 2012年3月以降、ORN/PRNでの計画的道路工事の禁止
- ・ 大会関係者及び緊急車両専用の「オリンピック・レーン」の設置(利用は必要な時間・場所に限定)

〈スライド10〉

ORN/PRN は、確実な移動時間を保証するためのものであるため、例えば、ORN/PRN 上の青信号の時間を調整した。また、右左折禁止の規制を行ったエリアもある。特に、大会関係者及び緊急車両専用のオリンピックレーンを設けたところでは、駐車や貨物の積卸しの禁止も行った。また、場合によっては横断歩道も撤去したが、これについて市民の間でかなり議論的となった。市民が日々使用している横断歩道を撤去して、大会役員やリムジンの移動を優先しているのではないかという批判もあった。これらがすべて重要というわけではないかもしれないが、このような様々な工夫をして柔軟に対応したことが成功につながったと考えている。

(5) ロンドンの交通網（スライド 11 参照）



〈スライド 11〉

ORN/PRN は非常に注目を集めたが、その規模を紹介したい。こちらがロンドンの道路網すべてであり、全長 1 万 4,700km となる。その内、主要道路は 1,090km となり、こちらは戦略的道路網と言われている。この内、ORN/PRN は 175km のみにとどまった。ヒースロー空港からロンドンの中央部、IOC のホテル、中央ロンドンの競技会場がある地域、ロンドン市の東側、オリンピックパークやリバーゾーン等に至る道路網である。さらにその内、オリンピックレーンについては 50km に限定されていた。こちらはロンドンの道路網のたった 0.3% である。距離としては短いが、ここに常に注目が集まるので、オリンピックレーンを設けるのであれば、すべて道路網の中で非常に限定的なエリアに設定することを周知する必要がある。

(6) 開催地域の交通管理・駐車対策の計画（スライド 12 参照）

開催地域交通管理・駐車対策の計画

- ・ 大会関係者の安全かつ予定時間通りの会場入りを確保
- ・ 地元住民及び事業者に与える混乱の最小化
- ・ 安全・安心の維持
- ・ 住民及び事業者の駐車場の確保
- ・ 駐車規制、道路閉鎖、右左折禁止などの対策



19



〈スライド 12〉

大会の開催地域においては、多くの車両による交通混雑が発生するが、ORM/PRN を使った大会関係者の安全でスケジュールどおりの移動を確保しなければならない。また、競技会場周辺の住民の移動を確保することや、事業者の混乱を最小限にする必要もある。ロンドン大会では競技会場へのマイカーでの来場を制限しようとしたので、駐車禁止区域を設け、そのことを明示しておく必要もあった。

(7) 競技会場周辺の交通規制（スライド 13 参照）

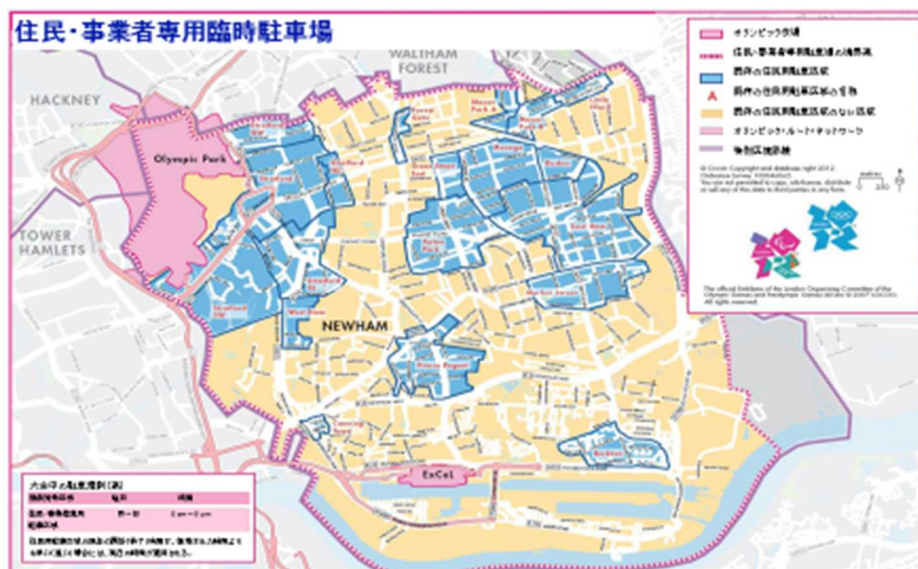


〈スライド 13〉

これは、競技会場周辺の交通規制の例として、馬術競技を行ったグリニッジ競技会場への交通地図を示したものである。スライド一番下の色の濃いエリアが競技会場である。点線は道路を閉鎖している箇所を示し、いわゆるラストマイル（公共交通機関を使って到着した駅から競技会場に至るま

での徒歩ルート）も示されている。周辺住民や周辺企業にこのような詳細な情報を提供し、事前に計画を立ててもらふ必要があった。また、こうした地域における駐車対策にも配慮しなければならない。東京と同じように、ロンドンでは駐車場所を見つけるのが簡単ではない。駐車制限区域が大会前から設けられており、本当に必要な人だけが駐車できるように制限されていた。

(8) オリンピックパーク周辺の駐車規制（スライド 14 参照）



〈スライド 14〉

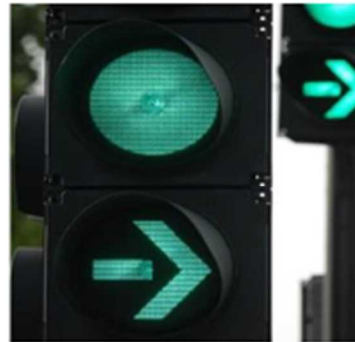
これは、オリンピックパーク周辺の駐車規制を示したものである。左上にオリンピックパークがある。メッシュで最も色の濃い箇所が大会前から駐車制限がかけられていた箇所である。さらに、それ以外のメッシュがかかった部分も大会期間中にはすべての外部の車に対して駐車制限がかけられた。朝8時から夜9時まで駐車を制限して交通量を減らし、それによって、大会関係車両がより移動しやすくしていた。ただし、ここで1つ重要なことは、夜9時以降には駐車を認めたということである。駐車を認めることによって、様々なビジネスのための輸送等を夜間に行わせた。それぞれの競技会場を適切に運営するとともに、周辺のビジネスや住民の生活も両立させようとしたわけである。

(9) 大会に先んじた道路網の準備（スライド 15 参照）

大会に先んじた道路網の準備



大会に先んじて道路(および
公共設備)工事を完了



交通信号の改良



22



〈スライド 15〉

様々な作業、工事も行った。道路システムを全体として強靱なものとするため、大会の前に工事を実施し、必要なメンテナンスも大会の前に完了させ、大会開催年である 2012 年の 3 月以降は路上の工事は全部禁止した。制限対象となった地域においては、例えば、道路補修や電気・水道工事も大会前に行わせた。さらに、4,000 万ポンドの投資を行い、信号機のシステムを改善して、2,500 か所の交差点で遠隔コントロールできるようにし、ORN/PRN 上で何か発生すれば、リアルタイムで信号を調整し、大会関係車両の移動時間の信頼性を確保できるようにした。ただし、通常時は規制が過剰にならないよう配慮した。

(10) 大会期間中の交通状況（スライド 16 参照）

大会期間中の交通状況は極めて良好

- 移動時間の信頼性目標 95%を上回った。
- 大会車両の移動時間は通常より30% 短縮
- オリンピック・レーンが頻繁に「解除」された。大会関係者の需要は予想より少なかった。



24



〈スライド 16〉

我々は移動時間の信頼性目標 95%以上という目標を立てたが、この目標はクリアした。輸送対策により、ORN を使った大会関係車両の平均的な移動時間が通常時よりも 30%短い時間となった。これは、TDM の成功と、様々な措置の組み合わせによるものだったと思う。1つ強調したいのは、オリンピックレーンを頻繁に解除したということである。我々が予想したよりも大会関係車両の交通需要は少なかった。特にメディア関係車両が過去大会の状況から予想したよりも少なかった。そのため、大会期間中 6～7 割の時間についてはオリンピックレーンの解除を行った。本当に朝だけ必要ということもあった。

4 市民への協力の呼びかけ

(1) 時間と場所により、交通需要は能力を上回る（スライド 17 参照）

時間と場所により、交通需要は能力を上回る

- 必要な変化を起こすには必要な数の人の行動が必要（‘enough people to change enough’）であることを説得する必要性
- 4R – Re-time, Re-route, Re-mode, Reduce
（時間、経路、移動手段を変更し、不要な移動や自家用車の利用を減らす）
- 行動を変更するための重要な対策
 - 交通が混雑しそうな場所（ホットスポット）を特定する
 - 交通行動の見直しを求める人々の特性を理解する
 - 課題に対する意識を高める
 - 変更を可能にする詳細な情報を提供する



26



〈スライド 17〉

もう 1 つの大事なテーマとして、市民への協力の呼びかけについてお話ししたい。市民は交通需要削減において非常に重要な役割を果たし得るということである。大会開催のためだけにたくさん投資やインフラ等の整備はできないので、市民の協力は不可欠である。しかし、市民全員を説得する必要はない。我々がロンドンで学んだ教訓は、必要な変化を起こすためには、それに必要な数の人々を説得すればよいということである。大会期間中、全員に毎日何か違うことを求める必要はない。つまり、誰かある人に 2 週間ずっと普段と違うことをして欲しいというお願いをしたら、断られるかもしれないが、その内の 1 日か 2 日だけ協力して欲しいと言えば、「イエス」となるだろう。

また、交通需要を削減するために大事なポイントは、リタイム（時間を変える）、リルート（ルートを変える、例えば、仕事に行く場合に違うルートを使う）、リモード（交通手段を変える、例えば、普段自動車を使っている人は公共交通機関を使う、又は普段公共交通機関を使っている人は歩くとか自転車を使う）、そして、リデュース（移動を減らす、在宅勤務をする）で、こうした考え方に基づいた交通行動の変更を行ってもらうことが必要である。もちろん、全員がこれをしなくてはならないわけではなく、その必要もない。例えば、医師が自宅で仕事をすることはできない。つまり、誰もができるわけではないが、改めて言うと、必要な数の人々を説得できれば良いのであ

る。

交通行動の変更を促すために重要なステップは、まず、第一に、交通が混雑しそうな場所（ホットスポット）を特定すること、続いて、交通行動の見直しをお願いする人々がどういう人たちなのかを理解すること、そして、徐々に意識喚起をし、また、情報を提供することである。何をしろと指示するのではなく、彼らが自ら計画を立てるために必要な情報を与えることが大事である。

(2) すべての交通機関利用者への対応（スライド18 参照）

すべての交通機関利用者に対応



大会関係者



観客



自動車運転者



事業者



地下鉄利用者



バス利用者



歩行者・
自転車利用者



障害者

27

〈スライド18〉

改めてであるが、このように多くの交通機関利用者がある。大会関係者、観客にとっては時間どおりに競技会場へ着くということが大事である。自動車運転者は、道路が混雑してやや不満かもしれないが、新しい情報を与えれば少しは適応してくれるであろう。そして、事業者には、大会開催中に利益を上げるため、どうしたら混雑を避けることができるかという情報を与えていく必要がある。また、特別な対応が必要な人たちもいる。例えば、障害者には、必要とする情報を提供しなければならない。

(3) 早めの意識喚起（スライド 19 参照）

早くからの意識喚起



31

〈スライド 19〉

意識喚起、周知活動も重要である。なるべく早く行うことが必要であるが、早すぎてもよくない。ロンドン大会は7月末に始まったが、その年の1月に意識喚起のポスターを貼り始めた。道路沿いの広告スペース、公共交通機関の掲示板や、新聞、テレビにもこのような情報を出した。左側にあるポスターは、オリンピックレーンの設置期間について、右側のポスターは、大会期間中、一部の交通手段が混雑するということを知らせている。人々に、何か交通に関して適応しなくてはならないかもしれないと気付かせることが差し当たっての目的である。そして、どこで詳しい情報を得られるかについての情報も書いておく。我々の場合にはウェブサイトを作っていたので、その案内もここに書いてある。

(4) 行動変更の種をまく（スライド 20 参照）

行動変更の種をまく



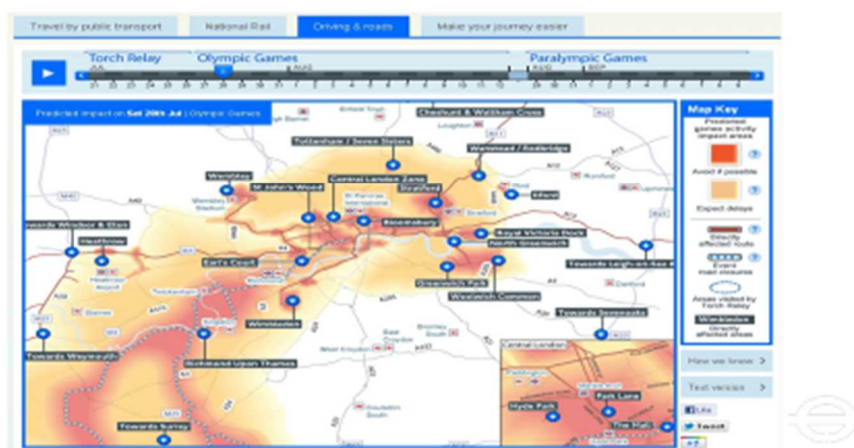
32

〈スライド 20〉

最初の段階でそのような形で意識喚起を行い、その後、行動変更の種をまくことになる。もちろん人によってどの様に行動を変化させるかは変わってくるが、中には移動行程の一部を歩ける人がいるかもしれない。例えば、1駅分歩くなど、行動を変更させることができるかもしれない。我々はロンドンの地下鉄の駅間の距離を調べたが、実は地下鉄に乗るよりも歩いた方が早いという場所がたくさんあることも分かったので、そうした情報も提供した。また、その他にも市民による協力が可能と思われる提案も情報として提供した。

(5) できるだけ早い情報提供（スライド 21 参照）

できるだけ早い情報提供 — 完全でなくとも



〈スライド 21〉

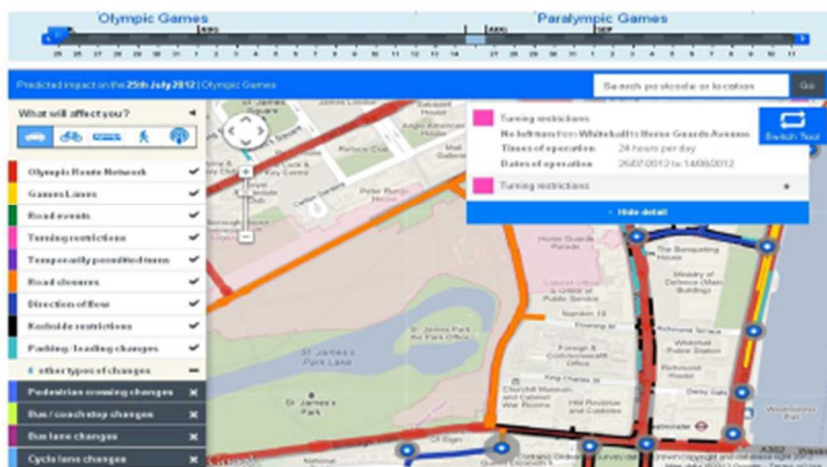
大会開催が近づくと、より詳しい情報が必要になってくるが、完璧な情報でなくても良い。どうしても少し時間をかけて完璧な情報を全部揃えてから提供したいと考えがちである。例えば、通行規制や駐車禁止措置をどこで実施するかなどの情報があるかもしれないが、情報は、大会開催が近づくとつれて変更されるものである。従って、早い時期からその時点で得られる最新の情報を提供することでまずは良いと思う。そうした情報提供によって市民の計画作りを助けることになる。

これはオリンピック大会最初の土曜日の男子のサイクリングの行われる日の状況を示している。

色の濃度によって、非常に混む場所や、普段よりは混む場所を示している。大会期間中のそれぞれの日について、どのような状況になるのか予想情報を提供したものである。こうした情報を市民に提供することにより、少し前から心構えを持ってもらうことができる。例えば、ある道路について本当に混雑するのは2日間だけで、その2日間を避ければ良いということも分かるようになる。

(6) 徐々に精緻化する情報（スライド 22 参照）

情報は徐々に精緻化し改善していく

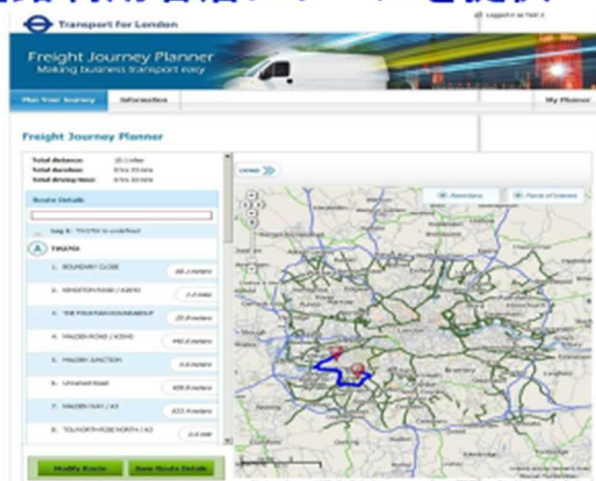


〈スライド 22〉

大会開催がより近づけば、情報はより精緻化していくことになる。ここに示したインターネット上の情報は、クリックしていくと、右折禁止、駐車禁止、荷物の積卸し禁止の箇所がどこであるのか、また、ORN がどこに設置されるのかも具体的に分かるようになっていく。自分が情報を得たい場所近くをクリックすることにより、例えば、自宅や勤務先の近所がどのような状況になるのか、取引先の訪問予定日はどのような状況になるのか相当詳細に分かるようになっていく。こうした情報提供があれば、計画を立てることができる。

(7) 主要な道路利用者へのツールの提供（スライド 23 参照）

主要な道路利用者層にツールを提供



〈スライド 23〉

道路利用者の中には、貨物輸送業者のような物流の要となる利用者もいる。こうした利用者には特別なツールが必要である。これは「Freight Journey Planner」という貨物輸送業者用のツールである。混雑予想に基づいて、どれ位の移動時間を要するかについて示すことができるツールになっている。このツールに、貨物輸送業者が使用車両のデータを、例えば、「長さ 10m、幅 3m、高さ 2.5m のトラック」というように入力すれば、それに応じて、どのルートが最適であるかを示してくれる。貨物輸送業者には効率的な配送が求められることから、その助けとなる。貨物輸送業者はその分野の専門家なので、我々がすべて手取り足取り教える必要はなく、必要な情報を与え、運用計画立案のサポートをすれば良い。

(8) 道路利用者に向けた重要なメッセージ（スライド 24 参照）

道路利用者に向けた重要なメッセージ

- 大会期間中、ロンドンは壮大なスポーツと文化の地に変貌します。
- 身動きがとれない状態にならないように！ 自動車運転者は、7月中旬からロンドン中心部、ORN、競技会場周辺区域を避けることをお勧めします。また、路上競技当日にはコース周辺の区域を避けることをお勧めします。
- オリンピック・レーンおよびすべての道路通行規制は、明確に標識で示されます。規制違反は130ポンドの罰金または車両の撤去が課せられることがあります。
- 期間中の状況は毎日異なるため、自動車を運転しなければならない場合は混雑する時間や場所を避けるよう前もって計画し、移動時間に余裕をみてください。
- 移動の遅れや混乱を避けるために、GetAheadoftheGames.comをチェックしましょう。同サイトには事前の計画やホットスポット回避に必要なすべてのツールと情報が提供されています。
- 大会期間中は、ツイッターで @GAOTG および @TfLTrafficNews をフォローしましょう。

33
〈スライド 24〉

情報提供に当たっては、何度も繰り返し伝える必要がある。ここに示した重要なメッセージについては繰り返し伝えた。その主な内容としては、大会期間中、ロンドンは普段と変わるということである。東京大会についても同じことが言えるであろう。壮大なスポーツと文化の地に変貌するということである。そして、早くから計画を立て、身動きが取れない状態にならないようにと伝えた。例えば、大企業においては事前計画を立てるためのチームがあるが、中小企業では日々の段取りで目一杯かもしれないので、時間を取って早めに計画を立てるように促した。また、大会期間中は毎日状況が変化することも伝えた。ある日にうまくいっても、他の日にはそうならないということを伝えた。また、情報の入手先についても伝え、自ら計画を立てられるようにした。大会開催前に交通対策の試行を行い、どこがどの様に混雑するか予想を立てることはできたが、あくまで予想は予想であり、人間の行動は期待されたとおりになるとは限らない。従って、大会期間中にも情報のアップデートを行った。

(9) 大会期間中の情報発信（スライド 25 参照）

大会期間中の情報発信

- 1日2回のプレス広報(7amと 4pm)
- 毎日のカスタマー・メール(2pm)
- 毎日、駅にポスターを掲示(3:30pm)
- 毎日の事業者向け公報(5pm)
- 1日2回の関係者向け公報(4:30amと 2pm)
- 定期ツイート(@TfL... および @GAOTG)
- ウェブサイトおよびJourney Plannerの常時更新



37

〈スライド 25〉

大会期間中の情報発信については、1日2回のプレス広報を行い、メールアドレスを知っている顧客については直接メールを送付した。駅にもポスターを貼り、事業者向けの広報やウェブサイトの更新も行った。また、ツイッターも使用した。ロンドン大会は恐らくソーシャルメディアを活用した最初のオリンピック・パラリンピック大会だったのではないだろうか。東京大会においてはソーシャルメディアをロンドン大会よりもさらに洗練された形で使っていただけたと思う。ただし、ソーシャルネットメディアの利用は難しい面もある。つまり、伝統的には交通当局が交通情報を管理していたが、ソーシャルメディアの時代になると、人々がお互いに情報を共有し合うことになる。そのため、交通当局は、情報を管理するというよりも、そうしたソーシャルメディアのコミュニケーションネットワークに自分たちも入っていき、例えば、間違った情報やアドバイスがある場合は訂正するというようなことも行う必要があるかもしれない。

(10) TDM のバランス（スライド 26、27 参照）



〈スライド 26〉

ザ・テレグラフ(The Telegraph)

オリンピックで首都は「ゴーストタウン」化したが、ロンドンのウエストエンドは小売が大繁盛で客数増加



〈スライド 27〉

TDM にはバランスが大事である。人々に来ないように伝えるだけではなく、適度な人数の人たちには来てもらい、都市の活力ある姿を見せることが必要であるが、バランスを上手に取り、政治家も、メディアも、そして来訪者も満足させるということは非常に難しい。経験に基づくアドバイスをしたい。まず、強いメッセージを出す必要がある。世界のメディアが見ている中で、初日から交通対策は失敗したと報道されないように、早くからメッセージを出す必要がある。ロンドン大会の例では、フィナンシャル・タイムズには、「誰も人がいなくなった」という記事が書かれ、別の記事では、「人がこんなにたくさんいた」という記事が出た。人が全くいないという状況もネガティブな報道をされてしまうし、人が多すぎてもネガティブなメッセージになりかねない。そのバランスを取ることが大事である。

(11) 対策の効果 (スライド 28)

対策の効果

- ・ ロンドン市民の**3分の1** が平日の通勤通学などの移動方法を変更したと回答
- ・ オリンピック大会期間中、ロンドン中心部における午前中ピーク時道路交通量は**16%減少**し、パラリンピック大会期間中は**10%減少**



40

〈スライド 28〉

我々の取った対策の効果について説明すると、ロンドン市民の3分の1がオリンピック・パラリンピック期間中に移動方法を変えたということが分かった。その結果、大会期間中、ロンドン中心部における午前中の道路交通のピーク時に、道路交通量がオリンピック大会期間中は16%、パラリンピック大会期間中は10%それぞれ減少した。この減少率は我々にとっては十分な減少率であった。すべての人の交通活動を止めたいと思っているのではないということを改めて繰り返したい。必要な場所において、必要な人数の人々の行動が変わることが求められるのである。

(11) 輸送対策に関するメディアの報道（スライド 29 参照）

ロンドンオリパラ大会で輸送体制は金メダルを獲得

LONDON2012 

オリンピック「ジルレーン(大会関係者車両専用レーン)」1、初日に交通渋滞なし

重要な日の輸送は大成功

輸送システムに問題なし

これまでのところ、まずまずの出来：
輸送連絡道路は最初の大きな試練をクリア

ロンドンオリンピックの輸送は円滑に行われている

オリンピックの移動：ロンドン地下鉄はテストに合格

 41 

〈スライド 29〉

結果として輸送対策についてはとてもポジティブな報道がなされた。交通は潜在的にロンドンの弱点であったが、早くから行動したことによって、大会期間中も交通をうまく機能させることができた。東京大会の運営に携わる皆様は今計画をしておられるが、東京においても大会本番にうまく機能することを確信している。改めて皆様に、この機会をいただいたことに感謝したい。そして、皆様の努力が10か月後には報われることを期待しているし、間違いなくそうなると思っている。東京2020年大会はベストな大会の1つだと記憶されることになるだろう。