

## ロンドン市交通局 Mark Evers 氏講演会 概要

開催日時：2015 年 3 月 11 日（水）13:30～14:30  
開催場所：内閣府 合同庁舎 8 号館 6 階 623 会議室

### 講演

（講演概要 「Evers 氏講演会\_20150311.docx」  
講演資料 「Summary\_and\_Legacy.pdf」  
略歴 「MarkEvers 氏\_略歴.docx」 参照。）

### 質疑応答

Q：ロンドンオリンピック期間中にロンドン市内で提供されていた交通情報サービスは、公共交通のみを対象としたものか、あるいは道路交通も対象としたものか。

A：公共交通だけでなく道路交通もサービスの対象としており、地下鉄やバスの混雑状況の他、道路ネットワークの渋滞情報も提供していた。また、バス停の場所が移動したといった情報も提供していた。

Q：オリンピック期間中に提供していた交通情報サービスは、現在も運用されているか、あるいは、開催期間中に限定されたものか。

A：交通情報サービスのサイトはオリンピック専用であったため、現在は既に終了している。オリンピック以降もイベント開催時には、同様のデータフォーマットを用いた交通情報サービスを提供している。

Q：オリンピック開催期間中の輸送サービスにおいて、公共セクターと民間セクターの役割分担はどのようなになっていたか。

A：輸送サービスの実施においては、公共セクターだけでなく民間セクターも役割を担当した。（ロンドンの公共交通は、施設整備はすべて公共事業で行い、運用は公共機関が直接行う場合と民間委託を行う場合がある。オリンピック・パラリンピックの際に行った輸送サービスは、ロンドン市の恒久的輸送網の整備の一環で行う部分と、会期中のみの特別対応に区分される。）ロンドン市交通局が、オリンピック・パラリンピックに合わせて恒久的輸送網整備の一環として行ったインフラ整備等は公的資金から賄っている。財政事情の厳しい時期であったが、国の支援を含めて必要な財源を確保することができた。オリンピック開催期間中に通常時とは異なるサービスを実施するために必要となる費用は、オリンピック・パラリンピックの組織委員会が負担した。民間セクターが輸送サービスの実施に要する費用についても、オリンピック組織委員会とサービスレベル等を協議した上で、費用の支払いを受けることで賄うこととなった。

Q：交通情報サービスで用いられた時刻や場所等のデータは、オープンデータとして提供されたのか、

それとも、加工された情報としてウェブサイトを通じて情報サービスとして提供されたのか。

A：両方の形態で、一般市民や企業に対して提供した。オープンデータについては、専用サイトでの提供を実施した。

## ロンドン市交通局 Mark Evers 氏 次世代都市交通 WG(1)に於ける質疑概要

開催日時：2015年3月11日(水)15:00~17:00

開催場所：内閣府 合同庁舎8号館6階623会議室

### 1. 次世代都市交通 WG の活動概要について川本構成員から説明

### 2. 次世代都市交通 WG の活動に関する質疑応答

Q：ART を 2020 年のオリンピック開催までに導入するとしているが、実際の導入目標時期は 2019 年までをターゲットすべきではないか。ロンドンでは、試験運用期間を設けるために、オリンピック開催の 1 年前までを目標に、各種インフラやサービスを準備した。(Evers 氏)

A：指摘の通り、実証実験やデモンストレーションが必要であるため、開発の完了ならびに試験導入の目標時期は 2019 年をターゲットとしている。

### 3. Evers 氏の講演に関する質疑応答

Q：ロンドンでは鉄道、地下鉄、バス、タクシーといった複数の交通手段が存在するが、輸送サービスの観点から、地下鉄やバスの重要度や優先順位はあったか。また、オリンピックとパラリンピックでその違いはあったか。

A：オリンピックとパラリンピックの違いは明確に認識しておく必要がある。障がいのある来訪者の絶対数はオリンピックの方が多く、オリンピックへの来訪者は個別に移動している場合が多い。一方、パラリンピックへの来訪者は、団体で移動するケースが多く、このグループで移動される障がいのある方々への対応が課題であった。例えば、エレベーターが一つしかない駅に、多数の車いす利用者が同時に到着してしまうと、移動に非常に多くの時間を要してしまう。これは東京の場合でも同様であると考えられるため対策が必要となるのではないかと。

Q：我々が、障がいを有する人も含めて、円滑な移動を実現するために必要な輸送システムや情報サービスを提供すること自体は可能だが、円滑な輸送を確保するためには利用者やサービス提供者の意識を変えてゆくことも重要だと認識している。オリンピック・パラリンピックの開催期間中、あるいは開催後の経験を教えて欲しい。例えば、日本では鉄道駅職員などの交通サービス事業者が車椅子利用者の方の補助を行うが、海外では一般市民が車椅子利用者の補助をしている。どのようにしたら、一般市民の意識を高めて相互協力が可能となるのか。

A：公共交通サービス事業者、一般利用者、障がい者というように、対象ごとに理解活動を行うことが必要である。

オリンピック開催前に、公共交通サービス事業者を対象としたロールプレイによるカスタマー対応トレーニングを実施した。このトレーニングプログラムは障がい者の方の協力を得て作成した。公共交通サービス事業の職員の他にも、約 4,000 名のボランティアに対しても同様にトレーニングを実施した。

また、一般市民に対しては、近隣の利用者を思いやるための意識改革・行動変容のための各種キャンペーンも大々的に実施した。これを通じて利用者の意識も変わったものと考えられる。

さらに、過去に苦い経験をして公共交通を敬遠していた人にも安心して公共交通を利用してもらえるように、障がい者の方々に対してもキャンペーンを実施した。

このように、オリンピックは社会の意識改革の契機として活用することができる。

(補助講演資料"Accessibility"を参照。)

Q：交通信号システムのアップグレードはどのようなものであったか。

A：ロンドンでは、リアルタイムに交通管制が可能な交通信号システムである SCOOT(Split cycle Offset Optimisation Technique)システムが導入されている。オリンピック開催に向けて、道路ネットワーク容量の最大化を図ることを目的として SCOOT システムに対応した信号交差点をロンドン市全体に拡大した。

もともと交通管制システムは、幹線道路の交差点ごとに最適化を行うことを目的に設計されていたが、より大域的な交通の最適化を図ることができるようになった。

たとえば、交通信号のタイミングを非対称にしてロンドンへ流入する交通量を削減することや、オリンピック会場間の道路ネットワークやロンドン市中心部のオリンピック専用レーンの交通を優先するように制御し、大会関係車両の旅行時間の信頼性を向上した。

そのために、ロンドン市のブロックごとに経験豊富な交通管理担当者を選任し、ブロック内の面的最適化を図るための知見を交通管制に織込んだり、ブロックをまたがる広域の流れを円滑にするような管制制御ができるように SCOOT システムを更新した。

Q：オリンピック期間中の輸送サービスの実現は、交通サービス事業者相互の協力によるものがあったが、どのような協力であったのか。

A：交通サービス事業者、交通管制センター、オリンピック組織委員会などあらゆる輸送関係者が、オリンピックパークに設置された TCC(Transport Coordination Center)に一堂に会して各種交通サービスの連携を実施した。(体制図、関係組織一覧を参照。)ただし、各交通機関の運行管理や交通管制は、それぞれの組織が長年にわたって運用してきた個々のセンターに委ね、TCC は、各交通サービス事業者同士の情報共有と不測の事態が発生した際に連携して対応にあたるための調整機能が主な役割であった。また、政治家、行政機関、マスコミも高い関心を持っているので、すべての相手方に対して一貫した内容を統一した言葉でタイムリーに伝えることが重要であった。そのための、情報発信機能も担った。

(補助講演資料"TC"を参照。)

Q：異なる交通事業者間の組織横断の連携は非常に難しいと考えられるが、特別な工夫等はあったのか。

A：オリンピック・パラリンピックの会期中であっても、個々の交通機関や交通管制の運用は、長年にわたり日々の業務こなし改善を重ねてきた人たちが最も効果的に対処できることに変わりはない。新しい管理システムや指示命令系統は作らないこととした。追加の業務があったとしても従来業務の延長線上に位置づけた。また、準備や訓練が重要であると考え、各種トレーニングプログラムを実施した。

また、同じ顔ぶれの関係者が準備段階から長期にわたり共同で仕事をするにより良好な人間関係を構築したことが、大会開催時に円滑なコミュニケーションを図るために重要な基盤となった。  
(補足講演資料“TCC”を参照。)

Q：一般市民の行動変容を促進するための広報活動はどのように行ったのか。

A：単純にウェブサイト構築して情報提供だけでは全く不十分である。街や道路にもキャンペーン広告を出した他、地下鉄の駅では混雑時間帯に関する広報ポスターを貼るなどあらゆる手段を動員した。一方、一部で需要が抑制できると他箇所への偏りが問題となるため、需要平準化に向けて、オリンピック期間中の移動に関して、継続して一般市民に対して調査を行い、需要と供給のバランスについて分析を行った。オリンピック・パラリンピックの入場券を申し込んだ人は、当事者として対策の必要な地区を移動するので、予定している経路や出発時刻などの調査に応じてもらうのに重要な対象である。

大会を盛り上げるためには、できるだけ多くの人に競技会場に出かけてもらいたい、運営や都市機能に支障をきたすような混雑を避けるために、不要不急の移動を控えてもらうような働きかけも行う。調査に基づいて人々の行動を予測し、どちらよりの広報を行うか刻々変化させた。  
(補足講演資料“TDM”を参照。)

Q：交通需要管理の観点では、物流交通の管理が成功したとあったが、どのような取り組みを行ったのか。また、物流事業者へのインセンティブとなったのはどのような点か。

A：物流事業者が必要とする予定される道路の閉鎖箇所や規制箇所等に関する情報を早め早めに提供した。それにより、物流事業者の方で運行計画を事前に変更を行うなどの準備ができるようにした。組織委員会の詳細計画や輸送計画の細部が固まってから情報提供する形になりがちだが、それでは事業者が十分な構えを取ることができない。協力を得るためには、オリンピックレーンの設置や交通規制など検討段階からこまめに情報提供しておくことが重要である。また、リアルタイムの渋滞や規制情報等を提供することで、物流事業者は適切な運行管理を実施することが可能となった。

このような体制構築で効果的であったのは、物流事業者に情報提供しオリンピック期間中の問題について対策を検討するフォーラムを作ったことである。そして、そのフォーラムのリーダーを事業者団体のトップに担っていただいたことで、事業者に当事者意識が芽生え、効果的な対策を実行することができた。

中小の運送業者に対しては、渋滞情報や規制情報などを加味した運行計画作成の支援ツールとなるウェブサイトを提供した。

協力を得るために金銭的なインセンティブを与えるようなことはなかったが、騒音問題などから夜間の輸送が制限されているロンドンの市街地で規制を緩和した。事業者にとっては、すいている時間帯に効率的な輸送をすることが可能になりコスト低減にもつながった。実際に夜間走行の実情をみると、規制ができた頃に比べてトラックの騒音や排出ガスは大幅に改善されており、大会終了後もある程度の緩和を継続している。

(補足講演資料“Presentation\_to\_Business”を参照。)

Q：東京オリンピックでは主要な競技場が港湾の物流拠点と近接したお台場地域に集中しているため、

物流に大きな影響がでると考えられる。物流事業者もオリンピックの重要性は理解するものの自らの事業を犠牲にできない。ロンドンでも同じような状況があったか。

A：物流拠点と競技場の立地について、ロンドンでは同じような状況ではなかった。物流事業者を巻き込んで課題への解決策を検討していくことが重要と考えられる。例えば、オリンピック関連の道路ネットワークを夜間は物流交通へ開放するなど、様々な方策を組み合わせることで、影響を最小化することが重要なのではないかと。

Q：ロンドンにおけるオリンピック開催に対して、一般市民の評判はどうであったのか。

A：多くの公共投資が交通分野に行われたが、実際に開催されるまでその効果を判断することは難しかった。アンケート調査によると、オリンピックの開催期間中だけでなく終了後も、都市や交通の改善効果を市民が実感しており、Legacyを残し、新たな発展の契機となったことを誇りに思っている人が多いものと考えられる。

Q：オリンピック開催中にどのような問題があったか。また、その問題をどのように解決したか。

A：大きく二つの事象があった。

一つ目は、マスメディアが「ゴーストタウン・ロンドン」と報じたように、オリンピック期間中の一般市民に対するロンドン市内への移動抑制キャンペーンを行った結果、ロンドンへ来る人が非常に少なくなったと言われた。確かに、当初は交通抑制寄りのキャンペーンを行った。初日は特に世界が目撃しており、円滑な大会運営が重要である。しかし、実際にはゴーストタウンになったのではなく、一般市民の移動が経路や時間的に分散され全体的な混雑が緩和された結果であった。その後、一般市民へのメッセージを変えて、賑わいを創出するようにロードレースやマラソンなど入場券がなくともオリンピックを臨場感を持って体感してもらうように呼びかけることとした。

二つ目は、スタジアムで行われる陸上競技の初日にオリンピックパークへ向かう地下鉄 Central Line の信号システムが故障した。その際は、TCC によってオリンピックパークへ向かう利用者のために、交通手段の変更の呼びかけを行ない代替交通手段を提供した。これは、事前から準備した対策であったため大きな問題とならなかった。世界に中継されている陸上競技場のスタンドの半分が空席だったというようなことになったら一大事であった。柔軟な交通ネットワーク運用の体制を整備しておくことが重要である。

Q：交通サービスの実施にあたって新しい技術を導入したか。

A：例えば、環境負荷が少ない電気自動車を多く導入した。BMW がスポンサーの一つであったため、BMW の関心の高い電気自動車、ハイブリッド車やプラグインハイブリッド車も導入した。数は少ないが、バスには水素自動車も導入した。