

2. 大ロンドン市議会（GLA）

<基本データ>

第30回オリンピック競技大会の概要

大会日程：2012年7月27日～8月12日（3回目）

*ロンドンでは、1908年、1948年に過去2回開催

大会会場：30カ所（ロンドン市内21カ所、ロンドン郊外2カ所、スコットランド・ウェールズ等7カ所で開催）

出場国：205ヶ国・地域

出場選手数：約10,500人（関係者等を含め約17,000人）

全世界でテレビ等の視聴者数：約40億人

来場者数（観戦者数）：約50万人

来英首脳：120ヶ国

開催経費：約93億ポンド（約1兆4,500億円）*2012年12月時点の見込額

【内訳】中央政府 約67%、宝くじ拠出金 約23%、大ロンドン市 約10%

【会場建設費・整備費】約67億ポンド（約1兆400億円）

調査目的

2013年9月7日、ブエノスアイレスでのIOC総会によって、2020年夏季五輪大会の開催地に東京が選定された。開催期間まで僅かに7年不足である。世界中の期待を集める大会である。開催地として万全の準備を如何に進めるか、またこの大会を契機として我が国の経済的活力をどのように取り戻すかなど、地元自治体の議会の責務は重く大きい。

こうした観点から、先の2012年夏季五輪大会の開催地であるロンドン市議会の視察を通じて、オリンピックを過去3回開催したロンドン市の開催に向けた準備の取り組み、開催時の課題、開催後の施設や財政状況の確認、開催に伴う関連諸施策の実施状況や施策の成果について調査を行った。

調査結果

インタビューに応じてくれた当時の市議会メンバーそれぞれのコメントからは、オリンピック開催により構築されるインフラ等のハード面だけではなく、ソフトも含め「レガシーを如何に次世代に継承していくか」を、テーマに掲げた意思を強く感じた。計画段階から大会終了まで議会（GLA）が終始徹底してきた姿勢はロンドン大会の成功要因に欠かせないものだったはずである。

それは、「オリンピック史上最も環境に配慮した大会」を標ぼうし、大会の4

年も前に「オリンピックのレガシーアクションプラン（2008年）」を政府が明らかにするなど、明確な姿勢からもわかる。



<ロンドン市議会議員より説明を受ける①>

環境対策においては、例えば会場については以下3点の方針が示されていた。①可能な限り既存施設を活用する②恒久施設の建設については、大会以降も長期的利用が見込まれるもののみに限定する③新規建設以外は既存施設を利用するか、仮設施設を建設する。というものである。当時の大会会場の現地視察の際にも説明があったが、会場建設の際に使用する資材に再生資源などを積極的に活用するなどの工夫が施されていた。

次いで、「オリンピックのレガシーアクションプラン（2008年）」について説明があった。この方針として、①イギリスを、世界をリードするスポーツ大国とすること。②東ロンドンを変革すること。③若者世代をインスパイア（鼓舞）すること。④オリンピック・パークを持続可能な生活拠点としての青写真とすること。⑤英国が、住み働き、ビジネスをするのに創造的で、誰もが参加でき、人々を歓迎する場であることを、内外にデモンストレートすること。といった、『5つのプロミス』が打ち出され、この方針に基づきすべての計画が進められた。現在も続いている、東ロンドン地区の再開発にはこうした思想が存分に埋め込まれ、ロンドンの都市としての新たな可能性を秘めた地域となっている。こうした成果を見る限り、当初より入念に描かれた思想が大会の準備段階から開会終了後まで一貫しており、それゆえの非常に優れた成果からは、開催地の議会として学ぶべきものが多くあるように思う。

予算と計画を承認するのはまさに議会である。議会には25名の議員がおり、文化、環境、交通、プランニングの4つの委員会が設置されていた。その25名が一丸となって、大会準備が滞ることのないよう、無駄遣いのないよう、施設が永久に続く遺産となるよう合意形成を図った。また、オープンで透明性の高い大会運営を目指して、議会



<ロンドン市議会議員より説明を受ける②>

からもオリンピック実行委員会に対して、沢山の質問状を提出するなどの努力を最後まで続けていた。また、3カ月ごとに予算経過の内訳を報告させ確認する機会を持ったとのことであった。この定期的なモニタリングの過程で、予算超過の項目については、その要因や予算内に留める方策が無いかなどの改善に向けた議論を行ったことが、早期に軌道修正が図られ、計画と執行の精度を高めたように思われる。

また、こうした序盤の段階から、各方面に対して、強く「グリーンな五輪」をメッセージし、プレッシャーをかけたことは、結果的に「オリンピック史上最も環境に配慮した大会」と評価を得るに至るなど、より良い方向へ導く要因と考えられる。

大会の競技会場の建設においては、IOCからの要望が非常に強かったようだ。こうした話はアテネでも耳にした。ロンドン市に対しても「世界級のイベント会場を！」「世界記録を！」との要請が再三あったと聞く。確かに、その為にも良い施設・設備が必要であることは理解できるが、その後使えなければそれに投じた資金も施設も無駄になり、掲げている「レガシーアクションプラン」のポリシーにも反する。当然、財政的に持続可能な施設でなければならない。こうした二律背反する目標を調整する場として、市議会の中にも様々なコミッティ（＝委員会）を設けて徹底した議論を通じて調整を図ったことが功を奏したようだ。

こうした議論の中から、陸上競技会場としても使用したオリンピックスタジアムを終了後にはサッカー用にリニューアルし、テナントとして英国のプロサッカーリーグである、プレミアムリーグのウエストハムを招致（所有はロンドン市）する計画や、オリンピック会場の建設物の98%を道路に再利用するなどのプランが生まれた。

この他、ハード面最大のレガシーとしてロンドン東部地区の再開発がある。長い間工業地帯として使用されてきたために土壌汚染に見舞われ、何の再開発もなされてこなかった。今回の準備期間中にも低レベルの放射性物質が見つかるなどしたため、一時地域住民の不安が高まったが、最新技術を用いた土壌洗浄装置の導入などによって、100万m³もの大規模浄化を行った。現在は、欧州最大級の都市公園として生まれ変わりつつある。

大会期間中の最大の課題は、「テロ等の安全対策」と「交通対策」であった。英国にとって非常にセンシティブな問題でもあった。英国は先進国の中で、最もテロ脅威が高いとされる国⁴の1つである。

オリンピックにおけるテロは、1972年のミュンヘンオリンピックにおける襲撃事件⁵が最も有名であるが、大会毎にテロ（未遂も含む）が発生している。



<ロンドン市議会議員より説明を受ける③>

世界からの注目度の高いオリンピックは、テロ組織にとって格好の標的であり、テロの脅威が高い英国においては、発生の可能性が極めて高いと市議会でも認識していたため、民間のセキュリティ会社に対して、それぞれの警備計画を要望した。その後、プレゼンテーションを受けて民間の会社に委託したが、予算が大変にかかったため、陸軍を活用することとなった。その他、

ヒースロー空港のセキュリティチェックを厳しくするなど、テロ等の安全対策には、当初2億ポンドのセキュリティー対策費を見込んでいたが、結果として10億ポンドを要した。

もう一つの課題である「交通対策」においては、すべての観客が公共交通機関、徒歩、自転車によって会場へ足を運べるよう、会場移動に重点を置いた計画で臨んだ。ロンドン市内は交通渋滞が慢性化しているだけでなく、地下鉄の遅延も非常に多い。その上、大会期間中は、通常の利用客に加えて、連日数十万人の観客と選手・スタッフ・メディア等が移動する。オリンピック大会の

⁴ 英国内務省によれば、英国政府がテロ組織として認定している組織は現在のところ、58組織ある。

⁵ 1972年9月5日に起きた、西ドイツ（当時）ミュンヘンのオリンピック村におけるアブ・ニダル組織による襲撃事件。計17名が死亡。

評価の中でも、選手・観客の移動、つまり優れた交通システムは大きなウエイトを占めており、ロンドン市としても大会の評価を落とさない交通システムの構築を目指した。

市議会でも「交通」をテーマとしてコミッティを設置し、大会期間中の交通戦略⁶を練った。そのためには、道路等のインフラ整備だけではなく、ロンドン市民や事業者の協力が必要と考え、前もってロンドン中心部での大会期間中の混雑を減らすための具体的な提案⁷を行っている。結果として、大会期間中は概ねスムーズな運用が出来たようであるが、逆に行き過ぎた面もあり、市中心部はかなり閑散としていたとの声もあった。

オリンピック期間中の交通混雑対策としては、午前7時から午前10時まで、午後4時から午後8時までの間は、観客、オリンピックファミリーの移動時間とし、それに応じてオフィスではフレックスタイムを導入し、市民には自転車移動を奨励するなど行った。

東京都の交通は20年前に比べ路上駐車は減少し、需要予測信号の導入等で、都内各地の主な交差点での通行効率が向上するなど移動時間の短縮が図られてきた。しかし、環状道路の整備が完了していないことや、世界の主要都市と比べても平均通行速度が遅いなど課題は多い。

2020年に向けて道路整備を進めるとともに、大会期間中のスムーズな運用をいかに実現するか、世界に誇れる東京の交通政策を何としても実現したいし、そのことが五輪以降においても東京の生活の質や経済競争力の源泉となると信じている。



<ロンドン市議会議員と>

⁶ オリンピック交通計画第2版（2011年6月公表）によれば、「選手の輸送を最優先する」「公共交通機関や徒歩、自転車で競技会場に行く観戦者が100%に近づくよう目指す」「長続きし、そして有益なレガシー（遺産）を残す」などの目標を掲げている。

⁷ 道路や鉄道の混雑予測サイトや市内道路の一部をオリンピック専用レーンによる道路の使用制限などの提案がされた。