第16回バリアフリー推進ワークショップ　2014.11.06(木)

公益財団法人
交通エコロジー・モビリティ財団
Foundation for Promoting Personal Mobility and Ecological Transportation

ロンドンオリンピック・パラリンピックにおける交通バリアフリー施策

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
バリアフリー推進部　澤田大輔／竹島恵子

本日の内容

1 ロンドン視察の概要 ---- 2
2 ロンドンオリンピック・パラリンピック2012概要 ---- 3
3 ロンドン市の概要 ---- 4
4 ロンドンオリンピック・パラリンピック大会計画 ---- 6
5 交通に関する需要予測 ---- 7
6 開催時の輸送状況 ---- 9
7 ソフト面における対応 ---- 11
8 ハード面における対応 ---- 23
9 ロンドンオリンピック・パラリンピックのレガシー ---- 41
10 東京オリンピック・パラリンピックへの課題 ---- 44

©EcoMo Foundation

1 ロンドン視察の概要

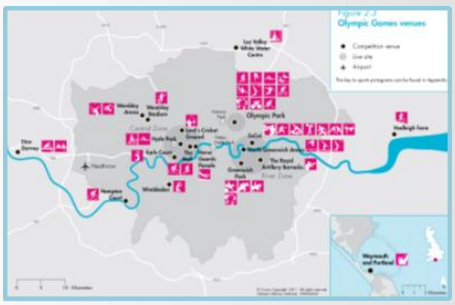
- 日　程：平成26年6月7日（土）～14日（土）
- 参加者：10名（中央大学秋山哲男教授、
- 国土交通省（総合政策局安心生活政策課、鉄道局都市鉄道政策課、
- 自動車局旅客課）
- エコモ財団、パシフィックコンサルタンツ（株）
- 行　程：

行政関係 事業者 大会関係者 大学関係者	DfT（運輸省）、TfL（ロンドン交通局） 鉄道：Network Rail,Heathrow Express,Southeastern, バス：National Express 交通アクセシビリティ計画担当（貴族院議員Lord Chris Holmes) UCL Professor Nick Tyler
鉄道 バス・タクシー その他	London Underground,London Overground,DLR, London Tramlink,Heathrow Express,Southeastern London bus,Coach,London Taxi,Victoria coach station Riverboat services,Heathrow Airport,Olympic Park他

©EcoMo Foundation

2 ロンドンオリンピック・パラリンピック2012概要

	オリンピック第30大会	パラリンピック第14大会
開催期間	7月27日～8月12日	8月29日～9月9日
参加者数	204の国と地域10,568人	164の国と地域4,237人
チケット販売数	8,8百万枚	2,7百万枚
大会会場	ロンドン市内を中心にその他6つの地域に分割 ロンドン市内はCentral Zone,River Zone,Olympic Parkの3つ	



オリンピック会場

パラリンピック会場

Olympic Pard施設配置図→
（ODA資料より）

©EcoMo Foundation

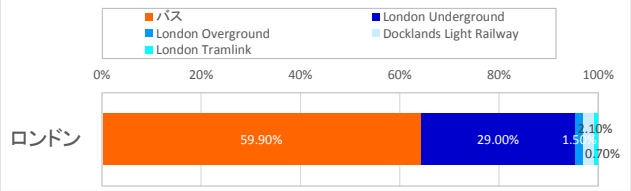
3 ロンドン市の概要

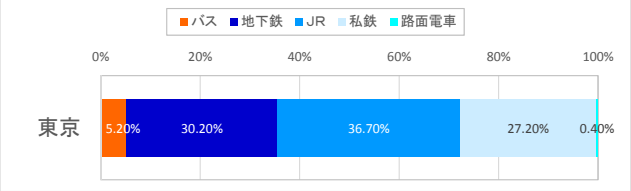
- 位置：南端テムズ川河畔の世界の金融中心地
- 人口等：2011年800万人を超え、英国国内13%を占める

	ロンドン市（2011）	東京都（2012）
人口	817万人	1,316万人
	インナー/セントラル 61万人/237万人	23区　895万人
面積	1,579km^2	2,189km^2

（ロンドンcensus、国勢調査）

- 旅客数：バスの分担率約60%（東京は鉄道の分担率約95%）





（TfL、都市交通年報）

4 ロンドンオリンピック・パラリンピック大会計画

「公共交通機関の大会」

既存の公共交通機関の有効活用、自転車や徒歩も移動手段

理念

レガシー	・ハード、ソフト両面において「大会後に何を残すべきか」を重視するものであり、貧困度の高いStratford周辺エリアの地域再生を行うことが最大のレガシーであると考え、中長期の視点に基づき整備を実施。
サスティナビリティ	・ロンドンオリンピック・パラリンピックをかつてない環境に配慮した大会にしようとする取組。
インクルーシブ	・障害者であるか否か、社会的な立場、年齢、宗教、民族など様々な違いを乗り越え、社会的な一体感を高めていこうとする取組。 ・ボランティア参加やマイノリティ住民の雇用といったソフト対策に加え、バリアフリー化などハード面での施策を実施。

「Inclusive Design Standard(インクルーシブデザイン基準）」の作成（LLDC)

34項目（屋内外施設、ベンチの設置基準、トイレ、競技場の座席、宗教等）

→英国国内のバリアフリー推奨基準へ

4 ロンドンオリンピック・パラリンピック大会計画

・計画：①に基づき、②の作成→③へ
・上記とあわせて、GLA（大ロンドン市）やTfLで輸送計画を策定

	2005 2006 2008 2010 2011 2012 2013
LOCOG	設立　「Accessible Transport Strategy for the London2012Olympic and Paralympic Games」（ODAと連名）
	→「Accessible Transport Plan」
ODA	設立（大会運営管理、資金管理））
	①「Transport Plan for the London 2012 Olympic and Paralympic Games」→3回見直し（2007 1st→2009 2nd→2011 3rd）
	②「Inclusive Design Strategy」「Inclusive Design Standard」
LLDC	→③「Inclusive Design Standard」
DfT	「Transport for Everyone:an action plan to improve accessibility for all」
GLA	「The Mayor's Transport Strategy(revision)」
	→「Taking forward the Mayor's Transport Strategy Accessibility Implementation Plan」

©EcoMo Foundation

5 交通に関する需要予測

ODA

交通分担率：オリンピック80%、パラリンピック70%が地下鉄もしくはDLRを利用（特にパラリンピック時はコーチの利用が高いと予想）
障害を持った観客数（過去大会からの予測）

・9%が階段利用が困難
・1%が一切階段を利用できない
・オリンピックの観客スペースの1%は車椅子とその同伴者用のスペース
・オリンピックの観客スペースの1%は設備が整った座席

Olympic Parkでの予測例

・競技施設の車椅子用観客席1,200席（前記1%の考え方）
・来場、退場は競技時間からピークが3時間続くと仮定
・最寄り駅（Stratford駅、Stratford International駅(新設)）での車椅子スペースキャパシティを予測（各モードの車椅子スペースの積み上げ＋ブルーバッジ利用者の来場も考慮）
・駅エレベーター1回運転で2名利用を想定し滞留予測
→ピーク時の座席提供可能数1,200人に対して、公共交通機関の容量は1,400人と需要を上回るサービスの提供が可能と判断された。

©EcoMo Foundation

5 交通に関する需要予測

障害を持った観客数（チケット販売からの予測）

・チケット販売結果から予測

・チケット購入者を対象に提供した経路検索システム（Spectator Journey Planner)の検索情報をデータとして収集し、1時間単位の需要予測を実施

→提供のタイミングが遅かった。1年前には高い精度の情報が必要との意見あり。

各事業者による需要予測

TfL

・上記データを元に15分単位の需要予測を実施→既存交通設備容量から対応施策の検討

・鉄道待機行列の長さと時間の検証、EV容量の検証を実施

Southeastern

・Javelinの運行計画を作成→観客の10%が利用すると予測→実際は20%が利用

・オリンピック開催から1週間後、St,Pancras駅でカウンター調査実施→運行本数を増加

Heathrow Express

・空港アクセスの高速鉄道はあまり利用されていない過去大会状況を鑑み、特別対応は行っていない。

©EcoMo Foundation

6 開催時の輸送状況

観客全体の状況

TfL

・鉄道：終電を1時間延長、深夜の運行本数も増やし、ほぼ一日中ピーク時運行

・バス：200台増車

・水上バス：運行本数を増やし、運行時間も延長

・その他：事前点検の実施、工事実施×

・1日あたり利用者数約1100万トリップ（地下鉄400万、バス650万、その他50万）

→大会期間中は最大で1,500万トリップに増加（累計6,200万トリップ）

（London Overground47%↑の600万トリップ、バス600万トリップ（12/8/2）

・TDMの効果で、35%の市民が移動手段を変更。自家用車の利用が16%↓

・東西よりも南北方向の流動を優先処理できるよう信号制御を変更

©EcoMo Foundation

6 開催時の輸送状況

Southeastern

・Javelinの増結→キャパシティ通常の2倍確保→輸送実績は通常時の90%増

・誘導係員の配置→滞留が生じたのは1回（15分後解消）：Stratford駅の地下鉄の運休が影響

・車椅子使用者からの予約受付：大会期間中600件（通常は400件）

・Stratford　International駅ホームの一時かさ上げ、可搬式スロープも多く配置

・その他：事前点検の実施、工事実施×

Heathrow Express

・利用者数↓→空港自体の利用↓、直行バスの利用

・車椅子使用者の予約は必要なし、1日あたりの利用者数は20名弱程度ではないか。

車椅子使用者の状況

・車椅子使用者数は把握されていないが、TfLが当初の予想していた人数よりは少なかった。

・オリンピック、パラリンピックとも車椅子使用者数に大差はないが、パラリンピックの方が団体で移動する車椅子使用者数が多い印象。

©EcoMo Foundation

7 ソフト面における対応

- 情報提供
- 情報の一元化
- 交通事業者の連携
- ボランティア・スタッフの対応
- 事前情報の提供
- 当事者等との連携(ミステリーショッパー等）
- ブルーバッジ
- ロードプライシング

©EcoMo Foundation

情報提供について

案内・サインの一元化

・関係情報をマゼンダ色で統一し、一目でわかりやすい案内表示に

・ルートや施設、EV位置の案内

・原則として英語表示

・開催後は、青色に変更し掲示継続

The London Games in Motion

©EcoMo Foundation

情報提供

ウェブによる情報提供

Journey Planner

・通常時、TfLが提供しているオンラインツール

・ロンドン市内の2地点を、徒歩・自転車・公共交通機関の乗換検察が可能

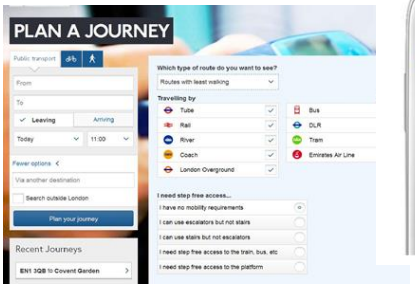
Spectator Journey Planner

・チケット購入者のために提供

・オプション設定（エレベーター使用、乗換の少ないルート等）ができ、会場までアクセスできるルートを計画することができた。

・リアルタイムの運行状況や地図の提示の他、SNSも活用。

・検索件数は、チケット購入者90%にあたる249万件（12年9月まで）、経路情報提示は、220万件



Journey Planner

Spectator Journey Planner （TfL資料より）

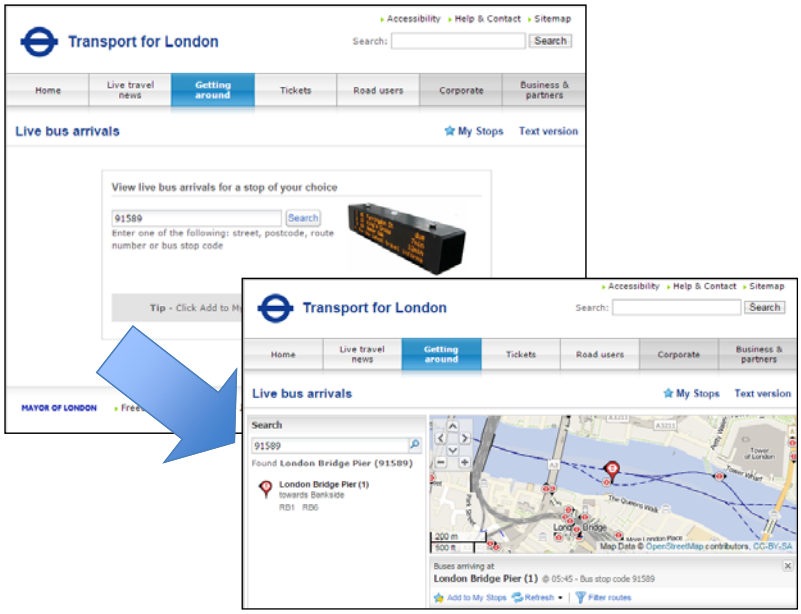
©EcoMo Foundation

水上バスの情報提供

・現在地を情報提供（乗り場前に数字を掲示）

ーショートメールでコード入力し、インフォメーションをメッセージサービスで提供

ーウェブサイトで、現在地を提供



©EcoMo Foundation

情報の一元化

Journey planner

・オプション設定が可能

ー車椅子でアクセスできる車両（車両までアクセス可能駅の経路を自動表示）

ー階段・EV・ESC等が利用できない（全てあるいは一部を選択可能）

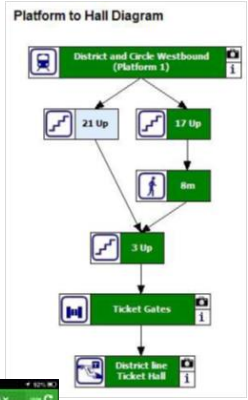
ー徒歩のオプション（乗換歩行距離を短く、徒歩時間や速度に上限設定可能）

ー段差フリーアクセス（整っていない駅については警告表示）

Direct Enquiries

・ Journey plannerとリンク

・アクセス状況を写真で事前に確認でき、自分で移動可能か判断可能。

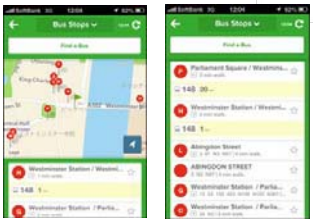


GLA資料より

citymapper

・TfLではデータをオープンポリシーに基づき公開し、第3者によるアプリ等の開発が可能。

→携帯アプリケーションとして、公共交通機関だけはなく、路線バス、レンタサイクルも表示。バスはバスロケとも連携。



©EcoMo Foundation

交通事業者の連携

National booking system

・英国内の鉄道時利用の際の介助などのアシスタントサービスの予約システム

・ロンドンオリンピック・パラリンピック開催に合わせて、一元管理化を進め、関係事業者に配信できる仕組み（ODAが資金提供）。

→以前は、事業者間の電話連絡等で対応。

・大会期間中、13,000人の障害当事者が予約。

・駅のスタッフに電話で介助を依頼し、Meeting Pointからサポートを受けることが可能。

Meeting Point

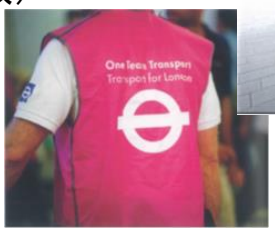
©EcoMo Foundation

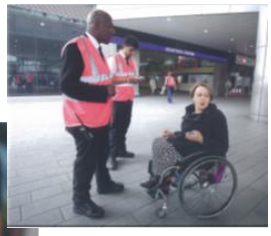
ボランティア・スタッフの対応

・約70,000人のボランティア（募集当初の予定数）

・案内表示と同じマゼンダ色のベスト着用し、案内・誘導。運転ボランティアなどは特定のボランティアで対応。

・募集は2010年から。教育は2011年から。





The London Games in Motion

・ボランティア教育は担当分野により異なるが、交通分野は3～6ヶ月に1回、土日どちらか1日研修を実施。会場案内は割り当て人数が最も多く、1～2回程度の教育実施。

鉄道

TfL

・常時500～1000人体制（オフィス従業員も）

・Lift Assistantsの配置（EVの効率的使用のため）

・TfLから給与が支払われており、オレンジのユニフォームを着用

The London Games in Motion

Southeastern

・臨時職員の雇用（600人以上（職員の約20%）

・モチベーションを高める工夫

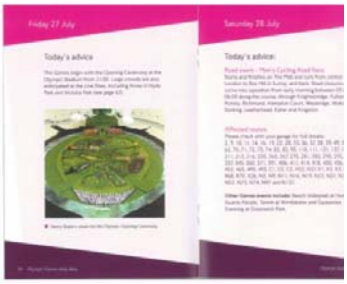
・後日記念冊子を作成、配布

©EcoMo Foundation

ボランティア・スタッフの対応

バス

TfL

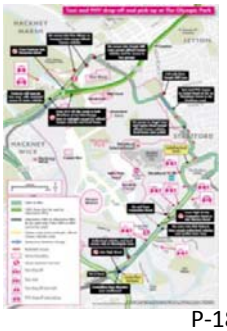


・通常は「BIG RED BOOK」で教育
・ハンドブック「Bus staff guide to the 2012 Games」を作成、配布
・モチベーションを高めると共に、影響を受けるバスルートを掲載。
・地方からの応援乗務員については、大会関係者の輸送にあたった。

National Express

・パラリンピック選手の海外合宿で8台の車椅子が乗車できるバスを提供。（一般車道も通行可能で、選手から好評）

タクシー



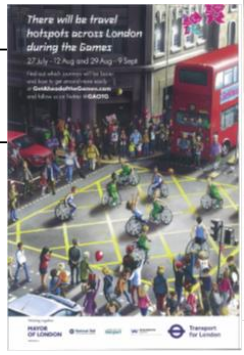
・ドライバーの再教育（Equality Act2010による障害者支援の必要性を再認識）
・ハンドブック「Making the most of the 2012 Games」を作成、配布
・会場周辺の乗降ポイントや乗降時の留意事項を掲載。

©EcoMo Foundation

一般市民向けの啓発活動

キャンペーン「Get Ahead of the Games」の実施（4つのR)

Reduce	不要な移動は行わない、自家用車の利用は避ける
Reroute	目的地まで別の経路で移動する
Retime	時間帯を変えて移動する
Remode	違うモードを使う（混んでいるなら違うモードを）



The London Games in Motion

ホットステーションの掲示

・Journey Plannerで駅をクリックすると、混雑する時間帯表示
・道路も同様に混雑部分を赤で表示し、日ごと、競技ごとに更新。

©EcoMo Foundation

一般市民向けの啓発活動

TDM(交通需要マネジメント)

・2,979の企業がTDMワークショップに参加し、481の企業でプログラムに参加。
→611,000人の従業員が参加している。

・ロンドン市民向けのキャンペーンツイッターのフォロワーは62,594人で、430万人がキャンペーンウェブサイトを閲覧。

・TfLのJourney Plannerの検索回数（2012年5～8月）は6,290万件、
Spectator Journey Plannerの情報提供は220万件。
メールでの移動アドバイス件数は1億700万件。

→通常時よりも公共交通機関の利用者が減少した区間や時間があったほか、商店からはお客が減ったという意見があったといわれている。

©EcoMo Foundation

The London Games in Motion

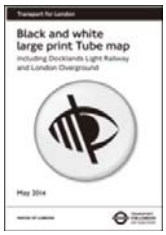
事前情報の提供

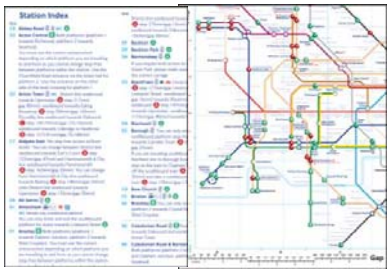
Jorney Planner(前出)

地図

TfL

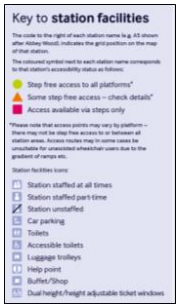
・様々な路線図等を提供
－ステップフリー状況を記載
－カラーの拡大文字
－白黒の拡大文字
－地下鉄のトイレ地図
－階段を回避した地下鉄のガイド
－ロンドン交通局（TfL）所管の交通手段を全て示したガイド

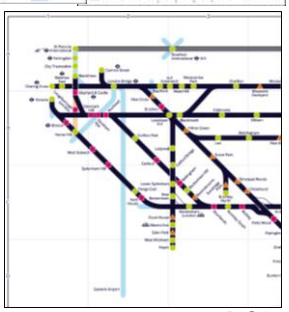




Southeastern

・ステップフリー状況を記号と色で分けて表示、乗換の移動距離も表示





©EcoMo Foundation

当事者等との連携(ミステリーショッパー等)

TfL

・当事者自らがミステリートラベラーとして、情報提供やスタッフの対応、バリアフリー化の状況について行っている。

Southeastern

・当事者自身をミステリーショッパー(覆面調査)として活用。サービスの質をチェックしてもらい、実地体験に基づいた結果をフィードバックするため。

ブルーバッジ

・自動車を利用しなければならない移動困難者。
・駐車規制箇所でも安全上問題が無い箇所は駐車可能。
・路上のパーキングも無料で駐車可能。

ロードプライシング

・ロンドン市内中心部、月曜～金曜7:00～18:00に車両進入を制限。
・一般車両に税金(Congestion Charge)11.5£/日が付加。
・区域内住民は90%減税、また9席以上座席のあるバス車両、プルーバッジ掲載車両は100%減税。

©EcoMo Foundation

8 ハード面における対応

【鉄道】
駅の新設、大規模改良、車両の増備

大規模改良ストラットフォード駅

新設ストラットフォード国際駅

Southeastern、並びにTfL資料

©EcoMo Foundation

【鉄道】

Stratford International（新設）のDLRと**Southeastern High Speed Rail**

©EcoMo Foundation

オリンピック・パラリンピックに向けて行われた主な鉄道の整備・改修

対象		主な整備内容
地下鉄	Green Park 駅・Kings Cross St. Pancras 駅・Southfield 駅・Blackfriars 駅	ステップフリーアクセス整備
	Stratford 駅	ステップフリーアクセス整備・エレベーターの設置等
	Earls Court 駅・Kings Cross 駅・Green Park 駅・Pimlico 駅を除く Victoria 線の駅	ホームハンプの設置
	Westminster 等の 16 駅	乗降用スロープの設置
	Victoria 線・Jubilee 線	キャパシティを増加
	Central 線	運行頻度を増加
	Piccadilly 線	Heathrow Terminal5 への延伸
DLR	Three-car project (Bank 駅・Woolwich Arsenal 駅・Stratford 駅までと Custom House 駅-Beckton east 駅の間)	新たなユニットの車両の導入・キャパシティを増加
	Greenwich 駅・Prince Regent 駅・Tower Gateway 駅・Custom House 駅	エレベーターの設置、もしくは改良
	Stratford 駅	ステップフリーアクセス整備・エレベーターの設置・新たな改札設置等
	Stratford International 駅	延伸
	London City Airport 駅	延伸
	North London 線	運行頻度を増加
	East London 線	キャパシティを増加
London Overground	Slough 駅	ステップフリーアクセス整備・エレベーターの設置
	Weymouth 駅	ステップフリーアクセス整備
	Camden Road 駅・Gospel Oak 駅・Hackney Central 駅・Wembley Central 駅	エレベーターの設置
Network Rail	Windsor & Eaton Riverside 駅・Weymouth and Blackheath 駅	多機能トイレの設置等

Transport Plan for the London 2012 Olympic and Paralympic Games Second edition (ODA)
Delivering transport for the 2012 Olympic Games (ODA) ・英国運輸省 (DfT) ヒアリング回答より作成

©EcoMo Foundation

【鉄道】
地下鉄の段差解消（約1/4の駅）

レベルアクセス

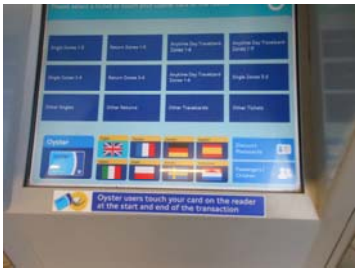
部分かさ上げ

OPを期にこれまで実施していなかったMBRを実践。今後も段差のある駅に拡大予定。

©EcoMo Foundation

【鉄道】 情報、旅客支援設備

各事業者共通のヘルプポイント



多言語券売機

**アシスタンスのための
ミーティングポイント**

**有人窓口の
磁気ループ設置**

ネットワークレイルによるモビリティバギー

©EcoMo Foundation

【鉄道】 車両

オーバーグラウンドの段差

安価で対応できるハリントンハンプ

オーバーグラウンドの車内

地下鉄の車内車いすスペース、車両間誤認防止対策

【鉄道】 空港アクセス（ヒースローエクスプレス）
ヒースロー空港と都心のパディントンを結ぶ高速列車

ホーム縁端に上り勾配をつけている

段差解消、車内WiFi、脱出用車いす、情報コーナー、大型エレベーターなど

©EcoMo Foundation

【鉄道】 基準等

DDA(1995)/Equality Act(2010)

鉄道では：規制対象となる鉄道車両に安全かつ不合理な困難なく乗降すること、安全かつ合理的な快適さで移動すること（車いすについても同様に）

RVAR：The Rail Vehicle Accessibility Regulations(車両の基準）

（1998、2008、2010）

プラットホームの乗降口付近では：

ドア幅は850mm以上、ホームとの段差は50mm以下、隙間は75mm以下　等

PRM　TSI：EU内を運行する列車に関する規定（RVARと共通の内容も多い）

駅：Accessible Design for Disabled People: A Code of Practice(ガイドライン)

BS8300　サイン、音声案内、EV、トイレなどの基準

⇒Access for All プログラムによる支援制度

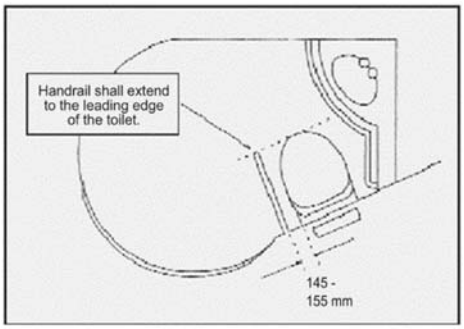
©EcoMo Foundation

【鉄道】 基準等

車両

車椅子スペース数	PRM TSI（車両延長により規定）	RVAR（車両数により規定）
2 席	～205m	2～7 車両
3 席	205m～300m	8～11 車両
4 席	300m～	12 車両以上

出典：PRM TSI（P113）、RVAR（1998）（P76）



サイズやドア幅以外にも床と便座、ふたの色のコントラスト、触って確かめるひとも判別しやすい工夫をすることなどが示されている。

©EcoMo Foundation

【鉄道】 基準等

例えばエレベーターについて、ガイドラインでは

・できる限り階段近くに設置する

・最小内部寸法として奥行き1500mm・幅1600mm（車椅子が内部で旋回できることが望ましい）

・エレベーターの出入り口の外側は1500mm×1500mm以上の空間の確保が必要

・ドアの開閉を音声で案内すること

・緊急時への対応として、緊急インターホンシステムに磁気ループが対応していること

・警報が作動していることを黄色のピクトグラムで表示すること

・緊急通報が登録されたことを緑のピクトグラムで表示すること　等

©EcoMo Foundation

【バス、コーチ】

2階建てロンドンバスは1階部の低床化を2003年までに終え、最新型のニュールートマスターは3扉、2階段仕様で、次停留所案内の文字表示も実施。スロープはボタン操作で自動展開される。

ロンドン交通局資料

ロンドン交通局資料より

©EcoMo Foundation

【バス、コーチ】

都市間、空港連絡バスなどに使用されるコーチ車両

国内大手の1社ナショナルエクスプレス社では2012年までに所有車両550台全てのリフト化を完了した。リフトは前扉に装備され、左側前席が車いすスペースとなる。

ナショナルエクスプレス社資料より

リフト対応の停留所が50%程度という課題もある

©EcoMo Foundation

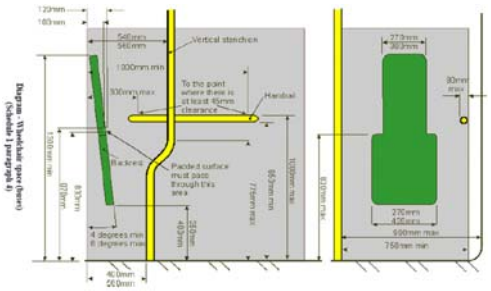
【バス、コーチ】

＜バス種別ごとのバリアフリー化適応義務年＞

- シングルデッキであり、7.5トン以下のもの：2015年1月1日まで
- シングルデッキであり、7.5トンを超えるもの：2016年1月1日まで
- ダブルデッキのもの：2017年1月1日まで

PSVAR2000（The Public Service Vehicles Accessibility Regulations）による

名称	定義	
バス	都市内の路線バス	23 人乗り以上で、座席に加え、立ち席があるもの
コーチ	中長距離バス、高速バス、空港アクセスバス	23 人乗り以上で、立ち席がないもの
ミニバス	コミュニティ・トランスポートなど	22 人乗り以下のバス
不定期運行の観光バス	貸切バスなど	定期運行でないバス



©EcoMo Foundation

【タクシー】

ロンドン市内で営業するいわゆるロンドンタクシーは2001年までに全て車いす対応、磁気ループも設置されている。

- 認可されている車両は現在3車種（約23,000台）
- ただし約53,000台あるPHV(Private Hire Vehicle)は対象外

ロンドン交通局資料より

©EcoMo Foundation

【Special Transport Service(STS)】

:障害者、高齢者等向けの個別の移動手段

（1）コミュニティトランスポート

非営利組織、自治体等により運営される地域ニーズに合わせた交通手段で英国独自の仕組み。多くはアクセシブルなミニバスやバンを使用しており、大会のシャトルサービス運行もこの車両とドライバーを活用することで期間中10万人の輸送が可能となった。

（2）ダイアル・ア・ライド

障害などにより地下鉄など既存の公共交通機関を利用できない人に提供されるドア・ツー・ドアの送迎サービス（利用には資格認定が必要）

（3）アンビュランスサービス

非緊急時（通院など）の救急車による送迎（医師の判断により移動困難者に利用を認めるもの）

ODA資料より

©EcoMo Foundation

【水上バス】

テムズ川を運行する旅客船で主要な観光地を経由している（一部で通勤利用もある）。TfLでは5路線、29か所の船着き場を運行。すべての桟橋とほとんどの船が段差解消されている。

ロンドン交通局資料より

©EcoMo Foundation

【ロープウェイ】

Emirates Air Line（エミレーツ航空による整備）

DLR　Royal Victoria駅とO2最寄り駅であるNorth Greenwich駅間を結ぶ全長1.1kmの路線

駅施設、キャビン乗降口はすべて段差解消されている。

【自転車】

レンタサイクルの運営

716ステーション、約9,000台の貸自転車

(2014.2)

自転車レーンの整備

2003年からロンドンサイクルネットワークの整備着手幅1.5m以上のバークレースーパーサイクルハイウェイの整備計画900kmのうち約700km整備済み(2010)

ロンドン交通局資料より

©EcoMo Foundation

9 ロンドンオリンピック・パラリンピックのレガシー

【大会を通じて得られたレガシー】(TfL)

- 鉄道における段差解消整備の促進
- プラットホームと車両の段差を解消するスロープ板の導入
- ジャーニープランナーの改善が行われたこと
- 大会後もアクセシブルな交通手段として注目度が高まったこと
- スタッフの意識が変化したこと
- 障害者への接遇対応が付加的なものではなく基本業務の一環として定着したこと
- 公共交通事業者間での連携の風土ができたこと

⇒さらに、大会直後の利用者満足度調査ではTfLに対して満足していると回答した人の割合が大会前と比して10ポイント増加し、現在においてもその水準が維持されているとのこと

©EcoMo Foundation

9 ロンドンオリンピック・パラリンピックのレガシー

【Olympic　Park及び周辺】

ショッピングモールや公園、住宅の整備

競技場サイトの公園整備

欧州最大規模と言われるウェストフィールド

Queen Elizabeth Olympic Park ウェブサイトより

©EcoMo Foundation

9 ロンドンオリンピック・パラリンピックのレガシー

【ロンドン市内】

観光資源へのバリアフリー対応

例）タワーブリッジへのEV設置

テムズ川沿い遊歩道の段差解消、レストラン、観光地等のバリアフリー情報提供（Inclusive London/Direct Enquiries)

The Thames Path National Trail ウェブサイトより

http://www.inclusivelondon.com/defaultIL.aspx

©EcoMo Foundation

10 東京オリンピック・パラリンピックへの課題

【パラリンピアン等へのヒアリングから】

○東京は設備の面では一通りそろっているがEVの位置や動線、ホームと車両の段差、バスでは乗務員の手伝いが必要、タクシーの利用が難しいなどの課題がある

⇒一度に多くの人が利用することが考えられていない（例えば車いす使用者の利用）

⇒混雑時間帯とイベントが重なった場合の心配

○案内表示のわかりやすさ、乗り換え案内、運行情報提供などが充実している

○会場のつくり方、ボランティアの対応は大きく印象を左右する

○障害者理解促進の契機としていくべき

©EcoMo Foundation

10 東京オリンピック・パラリンピックへの課題

【公共交通機関では】

- 【鉄道】充実した既存設備を活かしつつ、不足する部分の補完、代替手段の検討が必要

  [事業者間の連携、案内サイン、人的対応、情報発信拡充、予約システム使いやすさ、一度のまとまった人数での利用への対応等]

- 【バス、タクシー】車両面の改善余地が大きく代替手段の役割を担えるかが課題

  [都市間バス、空港アクセスバス、貸切等のバリアフリー化、一般路線バスの使いやすさ（乗降、情報）、UDタクシー車両の不足、選手送迎・シャトルの対応]

- 【重要予測】早めに正確な予測を出す、積極的なTDM施策の展開を考える

  [多様な予測パターン検証と対策変更の柔軟性等]

©EcoMo Foundation

10 東京オリンピック・パラリンピックへの課題

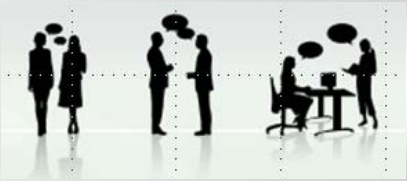
- 公共交通機関及びそのバリアフリー経路等の情報について一元化された情報提供ツールの整備拡大が望まれる

[モード/事業者横断的、身体状況に応じた経路検索、運行情報や施設周辺情報とのリンク、多言語、利用料がない]

- 公共交通機関従事者、市民ボランティア等への充実した研修、教育機会の提供

[大会に関わることの意義を理解してもらいモチベーションを高める、応募者とのコミュニケーションの継続、非日常⇔日常の意識の変化も視野に入れて取り組む]

©EcoMo Foundation



- ご静聴ありがとうございました！

当財団のホームページで報告書(PDF版)を公開しておりますので、ご参考ください。

「オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査報告書」

http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/report/report.html

お問い合わせは、 バリアフリー推進部　澤田、竹島まで

TEL：03-3221-6673　　FAX：03-3221-6674

E-mail：d-sawada@ecomo.or.jp、k-honda@ecomo.or.jp（竹島）

©EcoMo Foundation