

2021年11月 ロンドン市主要都市課題調査報告

一般社団法人 都市調査会 会員 小山 有彦

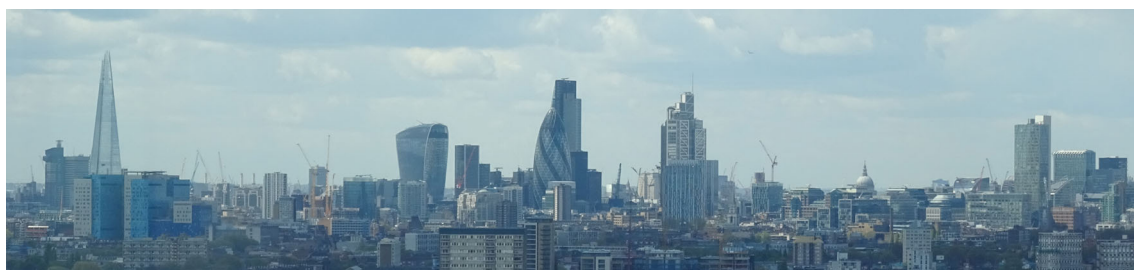
1 調査内容

2012年のオリンピック・パラリンピック競技大会の開催都市として、大会開催後も成長と発展を続けるロンドンの交通基盤整備の状況と空港行政ならびに2012年大会後の各競技会場の後利用とその状況を調査した。

ロンドン市交通局では、2012年大会に合わせて整備された交通基盤として、ジャベリンやエミレーツエアライン、ストラトフォード駅の再整備、さらにはヨーロッパ最大の事業として建設が続いているクロスレールについて、現地視察を含め調査を行った。クロスレールについては、コミュニティ・リレーションズ・プログラム・マネージャーのSimon Bennett氏より説明を受ける。

エミレーツエアラインについては、ドックランズ・ライト・レールウェイ、ロンドン・レール、ヘッド・オブ・エミレーツエアラインのDanny Price氏より説明を受けた後、エミレーツエアラインに乗車して現地の視察を行った。

ストラトフォード駅では、駅の再整備と2012年大会開催時の対応等について、ストラトフォード・グループ、ジュビリーライン、サービスデリバリーJNP、ロンドン・アンダーグラウンド、グループ・ステーション・マネージャーのGary Ashe氏より説明を受けた後、現地の視察を行った。



▲ オリンピックパーク（ロンドン東部）からのぞむロンドン中心部

ジャベリンについては、ストラトフォード国際駅にてTBCネットワーク・レールのDave Ward氏より説明を受けた後、セントパンクラス駅まで乗車した。

次に、ボリス・ジョンソン・ロンドン市長が委員長を務めるロンドン・エンタープライズ委員会からヒアリングし、ロンドン南東部のニューアム区のテムズ川沿いのロイヤル・ドッグス地域の再開発やロンドンのシリコンバレーと呼ばれ、若者の創業支援への取り組みも行うテック・シティや、それに続く生命科学を中心とした企業群による都市開発を行うメッド・シティなど、ロンドンの都市開発の調査を以下の通り行った。

テック・シティについては、ロンドン・アンド・パートナーズ、シニア・プロジェクト・マネージャーの Simon Fisher 氏より説明を受け、ショーディッチエリアの取り組みについて現場を視察した。

ロンドン市庁舎では、ロンドン・エンタープライズ委員会のエコノミック・アンド・ビジネス・ポリシー、アシスタント・ディレクターの Mark Kleinman 氏、コンペティティブネス・アンド・インフラストラクチャー、プリンシパル・ポリシー・オフィサーの Suzanne Moroney 氏、ランド・アクイジションズ、プロジェクト・マネージャーの Paul Guest 氏、サイエンス・アンド・テクノロジー、ライフ・サイエンス、シニア・ポリシー・オフィサーの Laura Gilbert 氏の各氏より、ロンドン・エンタープライズ委員会やロンドンのインフラ更新の取組、ロンドン南東部のニューアム区のテムズ川沿いのロイヤル・ドッグス地域の再開発、生命科学を中心とした企業群による都市開発を行うメッド・シティの説明を受け、現地の視察を行った。

次に 2012 年のロンドンオリンピック・パラリンピック大会の会場整備と後利用の調査を行った。2020 年の東京大会において都が整備する会場施設と後利用については極めて重要である。現在、東京都は舛添知事のもと会場計画を見直し再検討している。ロンドンにおいても招致決定後に会場計画を見直し、会場計画の変更を行った。特にロンドンでは、新たに整備する恒久施設については、後利用の採算が見込めない施設については、全て仮設とし既存施設を競技会場とした。そのような点をふまえ、都が整備する予定の新規恒久施設については、同じ競技が行われたロンドン大会の競技会場の現場視察とヒアリングにより、東京大会の会場計画と比較して調査を行った。

まず、ロンドン大会のメイン会場であるオリンピックパークとその周辺地域の大会後の状況について、ストラトフォード・ルネッサンス・パートナーシップのプロジェクト・ディレクターである Cathy Low 氏より説明を受け、現地視察を行った。

次に、リー・バレー・リジョーナル・パーク・オーソリティーのチーフ・エグゼクティブの Shaun Dawson 氏より、リー・バレー・リジョーナル・パークの運営や、競泳、飛込み、シンクロナイズドスイミングが行われたアクアティクスセンターや、カヌーのスラロームが行われたリー・バレー・ホワイト・ウォーター・センターの会場計画や後利用の状況について説明を受け、現地を視察し調査を行った。

次に、ボートやカヌーのスプリント競技が行われたイートンドーニーのマネージング・ディレクターの Ivor Lloyd 氏より説明を受け、現地の視察を行った。

次に、オリンピック・パラリンピックを通じたレガシーについて、スポーツイングランドのコミュニティ・スポーツ、エグゼクティブ・ディレクターの Mike Diaper 氏、ストラテジック・リード・キャピタル・プロジェクト&ファシリテーターの Kevin Mills 氏との意見交換を行った。

最後に、ニューヨークでの空港行政の調査と同様に、ロンドンにおいても空港行政の調査をデパートメント・オブ・トランスポートのアビエーション・ポリシーを担当する Eamonn Beirene 氏、UK アビエーション・ポリシー・ディベロップメントの Luke Wells 氏、アビエーション・セキュリティ・ポリシー・アドバイザーの David Shephard 氏、インターナショナル・コオペレーション、インターナショナル・ポリシー・アドバイザーの Ana Costea 氏の各氏より説明を受けた。

2 ロンドンの交通基盤整備

(1) クロスレール (Crossrail) について

クロスレールは、ロンドン市交通局が行うヨーロッパ最大のインフラプロジェクトであり、ロンドンの東西を結ぶ新たな鉄道整備計画である。

プロジェクトの概要は以下の通りとなっている。

費用	148 億ポンド
純便益	420 億ポンド
距離	118km
駅数	40 駅 (新設 10 駅)
雇用者数	55,000 人
ビジネス機会	75,000 件
1 時間あたりの列車数	24 本
1 年あたりの工事距離	200m
建設開始	2009 年
建設完了	2018 年

(出典：クロスレール社資料)

「現在建設中の大規模なプロジェクトとして、ロンドン中心部を東西に横断するクロスレールという鉄道整備計画が進んでいる。開通予定は 2017 年とし、総走行距離は約 120 km、地下路線の距離が 22 kmとなっている。最高時速は 160 km/h で運行され、ピーク時の運行本数は 1 時間当たり 24 本で、2～3 分に 1 本の運行となる。さらに、8 つの駅が新設され、17 の駅が改修される。カナリー・ワーク駅も設けられ、非常に便利な路線となる。この路線のトンネルはすべて新たに建設されることになっている。このトンネルの開通予定も 2017 年で、ロンドンの中心部では 41 kmにわたるトンネルが設けられることとなる。

クロスレールプロジェクトの総建設費はおよそ 148 億ポンドで、日本円でおおよそ 2 兆 5 千億円にも上るヨーロッパ最大のインフラプロジェクトである。このプロジェクトの特徴として、個人ではなく企業に対して課された固定資産税を運用することが挙げられる。これはイギリスでは初めての試みとなる。具体

的には、商業用不動産にかかる固定資産税の2%で賄われ、期間は24～31年かかると考えられている。

主要都市を通るこの鉄道プロジェクトが完成すると、不便だった鉄道間の乗り換えが可能となり、利便性が格段に向上する。」

クロスレールによって現在の移動時間が下記の通り短縮される。

	現在の移動時間	クロスレールの移動時間
アビーウッド⇄リバプール・ストリート	42分	18分
ウェスト・イーリング⇄ボンド・ストリート	30分	13分
ヘイズ・アンド・ハリントン⇄カナリー・ワーフ	55分	34分
マナー・パーク⇄ファリンドン	29分	17分
ウェスト・ドライトン⇄カナリー・ワーフ	56分	37分

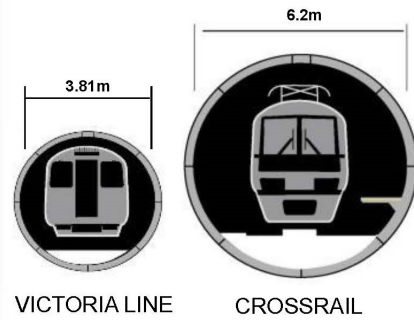
(出典：クロスレール社資料)

クロスレールプロジェクトは2005年に議会へ提案され、2008年に可決され実行に移された。建設着手は2009年となり、段階的に進められている。このプロジェクトの資金調達には、主に国とロンドン市交通局から行う。その一部については、ロンドンの企業に対し、商業用不動産にかかる固定資産税の2%を課税し賄う。2017年に既存のインフラを利用して、運行を開始し、2018年に全面運行となる予定である。クロスレール建設の経済的効果として、新たに7万5,000の契約が生まれ、このうち97%がイギリスのサプライヤーであり、またそのうちの40%がロンドンの企業で、残りの60%がロンドン以外のイギリス国内の企業である。建設に直接かかっているのが、1万4,000人で、サプライヤーが5万5,000人、新卒雇用者が500人となっている。

クロスレールプロジェクトによりロンドンの掘削技術は飛躍的に向上した。また、掘削後の残土の97%は再利用し環境面にも配慮している。

クロスレールプロジェクトは、ロンドンの不動産市場における商業的な不動産価格を55億ポンド上昇させる経済効果ももたらした。クロスレールが、ディベロッパーと組んで再開発も進めており、ロンドンの都市開発も進んでいる。また、空港への利便性も大いに向上する。既存の鉄道インフラと結ぶことによって、乗り換えをすることなくヒースロー空港までいくことが可能になる。

Scale of Crossrail



(出典：クロスレール社資料)

クロスレールの規模については以下の表の通りである。

ロンドン地下鉄（ビクトリア線）	クロスレール
125m（平均）	プラットフォームの長さ: 250m
120m（6両車）	列車の長さ: 200m
800人（平均）	1列車あたりの乗客数: 1,500人

(出典：クロスレール社資料)

整備計画や建設工事を円滑に進めるために下記の点に取り組んだ。

- ・ クロスレール・コミュニティーリレーションズ戦略の策定
- ・ プロジェクト定期報告と地元ニュースレター
- ・ 工事開始前の情報書
- ・ コミュニティ連絡網
- ・ 24時間対応のヘルプ回線（年中無休）
- ・ クロスレールウェブサイト
- ・ 独立のクレーム委員会
- ・ 地元関係者との計画討論会



(出典：クロスレール社資料)

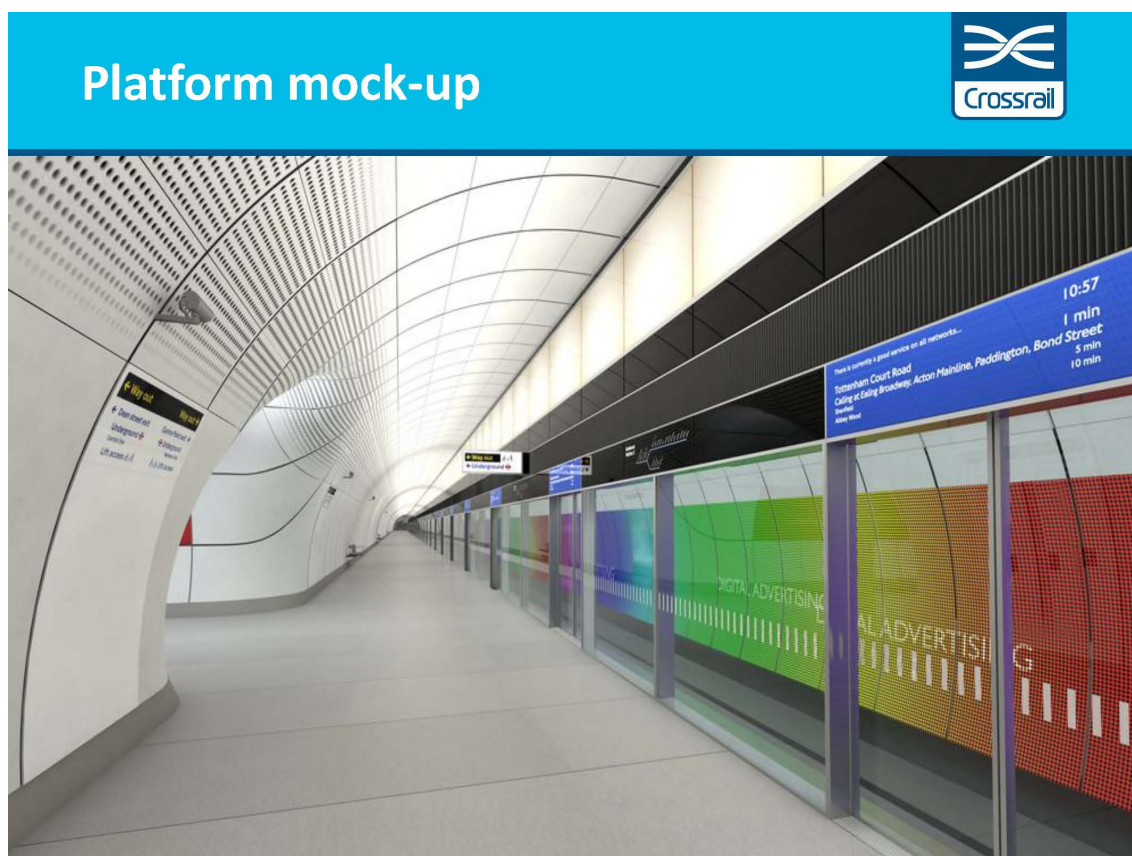
クロスレールの鉄道車両には、ボンバルディア社が採用された。ロンドン市交通局との間で電車9両編成65本、総車両585両と保守整備用施設の建設契約が交わされた。受注総額は製造後の保守などを含め13億ポンドで日本円にすると、約2,200億円となる。また、ボンバルディア社との契約は下記の経済効果や雇用創出ももたらす。尚、ボンバルディア社はイギリス国内のダービーに工場があり、クロスレールの車両は全て、この工場で作られる。

- ・ 契約額の74%をイギリス国内で消費
- ・ 契約額の25%以上を中小企業に使うことを目標
- ・ ダービーの列車建設業務のため、イギリス国内で840人分の製造職を創出
- ・ 継続雇用 500名
- ・ 新規雇用 530名
- ・ 大学院生 30名
- ・ 実習生 80名

また、クロスレールの運営は香港鉄道(MTR、香港の地下鉄運営企業)が受注し、契約期間は8年間で契約金額は14億ポンド、日本円にして約2,400億円となる。MTRは、2015年5月末から一部区間でサービスを始める。

MTR については、これまでも海外の鉄道経営に力を入れており、ロンドンの鉄道であるオーバーグラウンドを共同管理するほか、中国の北京や杭州、深圳、オーストラリアのメルボルン、スウェーデンのストックホルムでも鉄道の運営を行っている。尚、ロンドン市交通局との契約では下記の雇用創出を図るとしている。

- ・ 1,100名のスタッフを雇用予定
- ・ 新規 850名
- ・ 運転手 400名
- ・ 実習生 50名
- ・ MTR サービスは、2015年にグレーター・アングリア線で運営開始予定



(出典：クロスレール社資料)

クロスレールの新設駅におけるプラットフォームは、転落防止や車両接触を防ぎ、利用者の安全性と鉄道の安定的運行を確保し、衛生面にも配慮した整備が予定されている。

以下、クロスレールプロジェクトによる経済・社会・環境面での効果や持続可能性について示す。

経済

- ・ ビジネス機会： 75,000 件
- ・ サプライヤーの 97%がイギリス拠点
- ・ 契約のうち 5 分の 3 がロンドン市外
- ・ 60%以上が中小企業
- ・ GDP 利益 42 億ポンド
- ・ 操作スタッフ 1,000 名以上
- ・ 57,000 戸の住宅新築が可能
- ・ 国際都市としてロンドンの地位確保

社会

- ・ 現地雇用： 14,000 人
- ・ イギリス国内で 55,000 人分以上の雇用を創出
- ・ 実習生 400 人以上
- ・ 重量物運搬者訓練が要件
- ・ ロンドンから 45 分圏内に 150 万人在住
- ・ クロスレールの駅や地元コミュニティを支える都市型デザイン
- ・ スキル、専門知識、経験の継承

環境

- ・ 二酸化炭素 57,000 トン削減
- ・ 97%が再利用採掘資源
- ・ 建設資材の 32%を再利用
- ・ ワラシー島英国鳥類保護協会（RSPB）自然保護区
- ・ 自動車走行距離 500,000,000km 削減
- ・ 駅のエネルギー消費 23%改善
- ・ 軽量列車と再生ブレーキ

(2) クロスレール (Crossrail) での質疑応答

Q 1 クロスレールの新駅の設置や改修についての課題は何か。

A 1 8 つの新駅については資料でも示したように既存駅との接合が課題である。改修する 17 駅の課題は、既存の駅にエレベーターが設置されていないことである。改修が終わり次第、順次設置していく予定となっている。

Q 2 固定資産税の 2%はいつから実施されているか、また期間はいつまでか。

A 2 導入されたのは 2009 年で、景気好転により税収が増加した。予定として 30 年を目処としているが、市長が最終的に判断する。

Q 3 クロスレールプロジェクトは、いつどのようにして考えられたのか。

A 3 昔から話はあったが、トンネル掘削技術の開発により 1970 年代から現実のものとして考えられるようになった。1989 年に具体化され、その時にクロスレールという言葉ができた。1997 年の不況によりプロジェクトは休止されていたが、景気的好転に伴い実行に移すことができた。

Q 4 クロスレールプロジェクトを通じて、最も大きな課題は何だったか。

A 3 これまでは資金調達が最大の課題であった。財源があってはじめて実現できる。現在は建設工事に伴う課題や開発に伴う問題が大きくなっている。建設工事では騒音による苦情が最も多く、その対策を行うにあたって、騒音の原因を究明し、二重の防音幕を張るなど対応している。

(3) エミレーツエアラインについて

エミレーツエアラインは、ロンドンを代表するイベント会場であり、ロンドン大会の競技会場ともなったO2アリーナのあるグリニッジ区のノースグリニッジ地区とロンドン大会の第二会場となったエクセルのあるニューアム区のロイヤル・ドックス地区を結ぶイギリス初の都市ケーブルカーである。2012年のロンドン大会に合わせて完成し、現在ではロンドンの観光名所ともなっている。エミレーツエアラインのケーブルカーは常時34機稼働し、1機10人まで乗車することができる。テムズ川の約90m上空を横断し、片道の所要時間は5分で、毎時2,500人の輸送を可能としている。運賃は片道4.40ポンド（オイスターカードでは3.30ポンド）となっている。



エミレーツエアラインの建設費用は6,000万ポンド、日本円にして約110億円であり、ケーブルカーのみの工費は4,500万ポンドとなっている。費用の財源については、商業目的のスポンサーと欧州地域開発基金の助成と運賃収入とされた。商業目的のスポンサーは、ロンドン市交通局が2010年から募集し、エミレーツ航空が契約を交わした。契約の内容については、10年間で総額は2億400万ディルハム、3,600万ポンド、日本円にして約70億円（契約当時の日本円にして約43億円）のスポンサー料となっている。欧州地域開発基金からは970万ユーロ、約12億円が助成された。

調査訪問時に、錦織圭選手が出場しているATPワールドツアー・ファイナルが開催されていたO2アリーナや世界標準時の起点であるグリニッジ天文台のあるグリニッジ半島とテムズ川を挟んで向かいにある大規模展示場であるエクセルやロンドン・シティの空港近くを結ぶこのケーブルカーは、ロンドンの新たな観光名所として、多くの観光客が訪れる場所となっている。



▲ エミレーツエアラインから望むO2アリーナ



▲ ATPワールドツアー・ファイナルが開催されていたO2アリーナ

(4) ストラトフォード駅について

オリンピック・パラリンピックの開催に合わせて、オリンピックパークに隣接するストラトフォード駅は改修され、ストラトフォード国際駅が新設された。ストラトフォード駅は 1839 年に設置され、ロンドン東部のニューアム区にあり、ナショナルレールであるロンドン・オーバ



ーグラウンドやグレートアングリア、ジュビリーラインやセントラルラインのロンドン地下鉄、さらにドックランズ・ライト・レイルウェイ (DLR) の各線が乗り入れている。新たに設置されたストラトフォード国際駅と識別するためストラトフォード・リージョナル駅と呼ばれることもある。

ストラトフォード駅は、2005 年にロンドン大会開催が決まった時点で駅の改良はなされていなかった。開催年の 6 年前にあたる 2006 年から駅の改修や改良工事が進められた。ストラトフォード駅に隣接して、2011 年 9 月にヨーロッパ最大のショッピングセンターである、ウエストフィールド・ストラトフォード・シティが開業した。ウエストフィールド・ストラトフォード・シティが建設され、ストラトフォード駅の新しいプラットフォームや改札口などが整備された。



▲ ウエストフィールド・ストラトフォード・シティ

(5) ストラトフォード駅での質疑応答について

Q 1 ストラトフォード駅をはじめロンドン市内の駅では、オリンピック・パラリンピックに対して、どのような対応をとったのか。

A 1 ロンドン大会のメイン会場であるオリンピックパークに隣接しているのがストラトフォード駅とストラトフォード国際駅とウエストハムの駅であり、3駅で10路線が乗り入れている。この3駅を中心として、ロンドン市内の全駅でオリンピック・パラリンピックの対応を行った。ロンドン大会開催中は、各競技チケットに競技会場までの公共交通機関が無料となるフリーパスが付帯されており、公共交通機関とりわけ大量輸送を可能とする鉄道利用を促した。フリーパスチケットの発行により、このストラトフォード駅をはじめ各競技会場に隣接している駅では、改札口を解放するなど、大勢の来場者を競技会場まで円滑に案内することと来場者の安全を第一に考えて対応を図った。

Q 2 ロンドン市内の全駅で対応されたとのことであるが、大会開催にむけた準備や大会開催時の対応について、どのようにされたのか伺う。

A 2 ロンドン大会開催の2年間となる2010年から、ロンドン市交通局が中心となって計画をたて、プロジェクトごとのチームをつくって準備した。地下鉄や各駅にもチームがつくられ、セキュリティやエンゲージメントなどについて詳細な打ち合わせが行われた。セキュリティについては、テロ対策として爆発物や銃の所持など、具体的な事案を想定した上で、鉄道警察やメトロポリタン警察との連携対応を入念に行った。大会開催の1年半(18ヶ月)前に、駅ごとの人員配置や勤務体制などを計画し、勤務の時間延長などを労働組合と協議し合意した。人員配置や駅構内の体制を整えた上で、乗降客の動線確認、信号不良が生じたときの対策などについて詳細な確認を行った。また、駅構内のエレベーターやエスカレーターについても、不測の事態を想定し委託している民間企業に現場への人員配置と対応をお願いした。大会開催の半年(6ヶ月)前に現場スタッフを含めた全人員に、計画についての説明を行い指示の徹底を図った。ちなみに、駅構内は駅スタッフで対応し、駅構外はボランティアの皆さんが誘導や案内を行った。

Q 3 ロンドン大会では、オリンピック・パラリンピックに特別な案内や誘導を行ったと聞いているが、どのようなものであったか。

A 3 ロンドン大会では、オリンピック・パラリンピックに関わるサインとして、マゼンタピンクという色を使用し、この色の標識や案内は、全てオリンピック・パラリンピックのものであると国内外の方に認識して頂いた。視覚的に認識して頂く工夫は、とても重要であると感じた。このサインは大会開催の1週間前に設置された。案内や誘導は駅構内の床面にも装飾し、国内外からの来場者に視覚的に分かりやすい動線を示した。また、可動式の案内板も用意し、臨機応援に対応できるようにした。多言語の対応については、携帯電話の翻訳アプリケーションを活用した。



▲ ロンドン大会のサインであるマゼンタピンクの標識

(6) ジャベリンについて

ロンドン大会の課題と考えられていた輸送・交通問題の対策として、大会期間中に特別列車としてオリンピックジャベリンを運行した。2009年にロンドンからケント州の間を英国初でなおかつ英国最速の高速鉄道、HS1



(High Speed 1、旧名 CTRL: Channel Tunnel Rail Link) が整備された。このHS1という既存の高速鉄道を活用して、ジャベリンオリンピックラインが整備された。ジャベリンオリンピックラインは、ロンドン市中心部にあるセントパンクラス国際駅から、オリンピックパークの最寄り駅の新設駅であるストラトフォード国際駅を経て、同じく新設駅のエブスフリート国際駅を結んだ。このジャベリンオリンピックラインによって、ロンドン中心部から大会メイン会場までのシャトルサービスとしてジャベリンが利用された。

建設にかかった費用は約45億ポンド、日本円にして約8,600億円である。ストラトフォード国際駅は、4面7線のプラットフォームが整備され、大会開催時は全面全線を活用し、現在は2面のみを利用している。開催計画においては、1時間に4本、15分ごとに運行され、25,000人の輸送計画がたてられた。

ジャベリンの利用状況については、大会期間中は1日当たり60,000人が利用し、大会後の現在は1日当たり15,000人が利用している。

前回の報告でも記載の通り、ジャベリンは最高速度225 km/h (平均速度183 km/h) で運行し、セントパンクラス国際駅からストラトフォード国際駅までの所要時間は7分、ストラトフォード国際駅からエブスフリート国際駅までは10分での移動が可能となる。エブスフリート国際駅はダートフォードに近く、9,000台が利用可能なパークアンドライドが導入された。尚、ジャベリンの車両は、日本の日立製作所が受注し製造された。

3 ロンドンの都市開発

(1) テックシティ (Tech City) について

ロンドンにおいて3回目の開催となる、2012年のロンドンオリンピック・パラリンピック大会は、過去2回の1908年大会、1948年大会がロンドン西部で開催されたのに対し、ロンドン東部を中心に開催された。ロンドン東部は、移民が多く、所得層が低い貧しい地区であり、開発が遅れている地域でもあった。この地域の振興と開発のためにオリンピック・パラリンピックを開催し、整備するインフラや施設を、オリンピック・パラリンピック開催後もその地域の振興のために、恒久的に活用するというコンセプトが、ロンドン市に明確にあった。そして、その地域の振興と開発によってソーシャルインクルージョンを実践するという崇高な理念を大会前のロンドン・プランで掲げている。

大会後のロンドン東部地域の振興と開発の例として、テック・シティ (Tech City) があげられる。テック・シティは、キャメロン首相が、2010年11月に英国版のシリコンバレー構想ともいえる「East London Tech City」を提唱し、2012年のロンドン大会後を見据えたロンドン東部地域の振興策を打ち出したことにはじまる。テック・シティ構想では、インターネット、テクノロジー、デジタル産業のスタートアップ起業に対し、様々な公的支援を行うとした。英国政府とロンドン市が5,000万ポンド、日本円にして約90億円を投じ、企業家育成とプロモーションやマッチングのための施設を整備するとともに、法人税の減税、投資に対する減税措置、スタートアップ向けのオフィスの無料提供などのサポート体制を確立した。これらの公的支援により、テック・シティは、ロンドン東部地域のショーディッチ (Shoreditch) 地区のスタートアップからはじまり、今やロンドン全体にインターネット、テクノロジー、デジタル産業の企業集積をもたらしている。ロンドン東部地域の企業集積としては、ロンドン東部地域に所在するインターネットやテクノロジー、デジタル関連の企業数が、構想発表時の2010年11月に200社程度であったのに対し、ロンドン大会後の現在では1,300社まで増加している。1,300社のなかには、インターネット通販のアマゾンや検索サイトを運営するグーグルといった大手企業も含まれており、アマゾンはデジタルメディア開発センターを設置し地域の人材を育成し、グーグルはグーグル・キャンパスを開設し、地域の若手クリエイターの起業支援を行っている。このようにテック・シティの特徴は、企業集積とともに地域の若手クリエイターや既存産業と連携し、新たなビジネスを生み出しているところである。また、オリンピックレガシーともいえる、2012年のロンドン

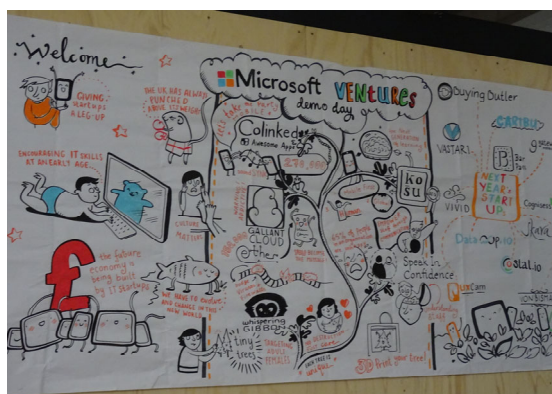
大会に整備された選手や観光客のための施設を、スタートアップの起業家のために活用している。オリンピックパーク内のメイン・プレスセンターもテクノロジー、メディア産業のスタートアップ施設として再利用される予定となっている。

テック・シティのもうひとつの特徴として、金融と投資があげられる。ロンドンのスタートアップは金融や投資に強いといわれており、それはシティとロンドン・アンド・パートナーズの存在である。シティは言うまでもなく世界有数の金融街であり、テック・シティ構想を資金面で大きく支えている。また、ロンドン・アンド・パートナーズは、英国外の投資促進活動を展開しており、その結果、アメリカ、インド、ヨーロッパ各国の25社を超えるテクノロジー関連企業によるテック・シティへの投資が行われた。これらの投資のなかには、オンライン決済サービスを提供するアイルランドの企業や、米国のコンピュータソフトウェア制作会社がテック・シティに英支社を設置するものなどが含まれており、ロンドンに新たに750人の雇用が創出される見込みとなっている。

1



▲ ショーディッチ (Shoreditch) 地区の
スタートアップ向けのオフィス提供



▲ マイクロソフト社のスタートアップ
支援のイラスト

1 財団法人自治体国際化協会ロンドン事務所マンズリーピック。東ロンドンのデジタル産業の集積地区「テック・シティ」～政府の後押しで拡大続く、2013年12月号

(2) ロンドン市振興機構への質疑応答

Q 1 1,300 社にも増え成長を続けるロンドンのテック・シティは、どのようにして成功へと結びつけたのか伺う。

A 1 2010 年からキャメロン首相やボリス・ジョンソン市長のもとプロモーションが始まったが、ロンドン東部地域にはそれ以前から、支援の対象となる起業家が地域の賃料が安いという理由から集まっていた。当初は、IT 関係の人を育てる環境をつくることを重点として支援策を講じたが、支援を進める中で起業家や関係者と話をしていくと、結局はテクノロジーの企業を起ち上げ育てる支援策が重要だという共有の考えに至った。支援策を現場の起業家と十分コミュニケーションをとって政策につなげたことが成功へと結びついた一番大きな要因である。また既に、テクノロジーがあり、有機的に育っていたところに政府が支援して起業できるようにするというところもポイントである。その他にもロンドンが金融や国際という点で他都市に比べて優位にあることが成功へとつながった。ロンドンはシティという世界有数の金融センターがあり、多くの投資を得やすい環境にあるということと、ロンドンビジネスという点で国際的な都市となっていることがあげられる。中国やアラブ諸国を含め、世界各国の企業が進出していることが成長を続けている要因である。

Q 2 起業家と十分なコミュニケーションをとってつくられた、テック・シティの支援策はどのような内容か伺う。

A 2 ビジネスに関する税金を安くしたことが一番大きな支援策である。特に起業家を対象とした特別な税金の控除がある。生産に対する収益に関してだけ 10%の法人税がかかり、その他は全て控除される。この控除は他の控除に比べてかなり優遇されている。また個人が、資本金 20 万ポンド以下で従業員 25 人以下の会社に 10 万ポンド投資をすると、所得税が 50%控除される。さらに資本金 1,500 万ポンド以下で従業員 250 人以下の会社に投資すると所得税が 30%控除される。また、外国の起業家に対しては、ビザが優遇されている。英国人だけでなく外国人に対しても税金などについて同様に優遇される。外国人であってもイギリス人と同じに扱うのが英国政府の考え方となっている。合わせて、英国政府は知的財産を守るための法律や制度を十全に整備している。

(3) ロンドン・エンタープライズ委員会との意見交換



▲ ロンドン・エンタープライズ委員会のエコノミック・アンド・ビジネス・ポリシー、アシスタント・ディレクターの Mark Kleinman 氏、コンペティティブネス・アンド・インフラストラクチャー、プリンシパル・ポリシー・オフィサーの Suzanne Moroney 氏、ランド・アクイジションズ、プロジェクト・マネージャーの Paul Guest 氏、サイエンス・アンド・テクノロジー、ライフ・サイエンシズ、シニア・ポリシー・オフィサーの Laura Gilbert 氏の各氏

2012年のロンドン大会開催後も成長と発展を続けるロンドンの戦略は、ボリス・ジョンソン・ロンドン市長の「2020年へのビジョン - 地上で最も偉大な都市 - ロンドンの野望」のなかで明確に謳っている。「2020年へのビジョン」のなかで、ロンドンの直面する課題を大胆にとりあげ、克服するために実行すべきことを明らかにし、果敢に挑戦してくとしている。そして、ビジョンを実現するために市長自らが委員長を務めるロンドン・エンタープライズ委員会 (London Enterprise Panel) を設置した。

そのロンドン・エンタープライズ委員会との意見交換において、ロンドンの現状について、都市の人口が毎年20万人増加し、雇用も毎年3万人創出されており、2012年大会後も成長と発展を続けていることが示された。これらの数値は、中国やインドのような新興国に比べれば低い値であるが、先進国のヨーロッパ諸都市と比べれば、非常に高い数値である。このロンドンの成長と発展は、英国においては19世紀以来、100年ぶりともいえる。しかし、今後も成長を続けていくためには、ロンドンのインフラ更新が必要であり、ロンドン市においても最大の課題として認識されている。

最大の課題であるロンドンのインフラ更新については、ボリス・ジョンソン・ロンドン市長のリーダーシップのもと、道路・上下水道・エネルギー・交通などの分野からなる官民共同の委員会として、ロンドン・インフラストラクチャー・デリバリー・ボード（London Infrastructure Delivery Board）が発足した。インフラ更新について官民共同の委員会が設立されたのはロンドンでは初めてで、新たな取組として民間側からも高く評価されている。委員会では2050年を見据えて、ロンドンのインフラ更新を企図しており、費用は2兆ポンド、日本円にして約390兆円と試算している。今後、ロンドンのインフラ更新については、ロンドン・インフラストラクチャー・デリバリー・ボードが中心となって進めていくことになる。

また、ロンドンの新たな経済振興施策として、メッド・シティについて説明を受けた。メッド・シティはテック・シティに続く施策として、テック・シティのライフサイエンス版といえる。ライフサイエンスの分野の企業や研究機関をロンドン中心部に集積し、公的支援を行うことで産業振興による経済成長と投資促進を図ることを目的としている。また、ライフサイエンスすなわち生命科学に関わる大学をはじめとする研究機関を支援することで、生命科学分野の成長を促し、新たな都市の成長を企図している。市長は、メッド・シティにおける対象建築物に対する建築許可の手続きを簡素化するとしており、施設の建設や集積を促進させるとしている。さらには、ロンドンの生命科学を学ぶ大学院の学生が低価格で入寮できる寮を新設としている。生命科学に携わる人材の育成支援も成長戦略のひとつとしている。



▲ キングス・クロス駅周辺の
メッド・シティ拠点施設

地域の開発としては、ロイヤル・ドックス地区の再開発の説明を受けた。ロイヤル・ドックス（Royal Docks）とは、ロンドン南東部ニューアム（Newham）区の南端のテムズ川沿いのエリアにあるロイヤル・アルバート・ドック（Royal Albert Dock）、ロイヤル・ビクトリア・ドック（Royal Victoria Dock）、キング・ジョージ5世ドック（King George V Dock）の3つのドック（dock）の総称であり、その周辺を含めてロイヤル・ドックス地域と呼ばれる。この地域は、ロンドン・シティ空港や、エミレーツ・エア・ラインやオリンピック会場ともなった展示場のエクセル・ロンドン（ExCeL London）が所在し、ロンド

ン市内で唯一、英国政府が経済特区として指定したエンタープライズ・ゾーンとなっている。エンタープライズ・ゾーンでは特別な免税や減税、さらに都市計画の建築に関わる諸制度の緩和が図られている。このロイヤル・ドックス・エンタープライズ・ゾーンにおいては、アジアとの通商拠点として、アジアン・ビジネス・ポート (Asian Business Port) の開発が計画されている。アジアン・ビジネス・ポートは、10 億ポンド、日本円にして 1,800 億円を超える中国の投資によって、ロイヤル・アルバート・ドック北側の 35 ヘクタールの用地に整備される。このアジアン・ビジネス・ポートは、シティ、カナリー・ワーフ (Canary Wharf) に続く、ロンドン第 3 のビジネス拠点として整備され、2017 年までに第 1 期工事を終え、2022 年までに完成する予定となっている。アジアン・ビジネス・ポートの開発による経済効果は 60 億ポンド、日本円にして 1 兆円超と試算され、法人税は年間で 2,300 万ポンド、日本円にして 42 億円の増加が見込まれている。また、この開発によって 2 万人の雇用が創出され、ニューアム区の就業率が 30% 上昇すると試算されている。

ロイヤル・ドックス・エンタープライズ・ゾーンのもうひとつの開発が、シルバータウン・キーズ (Silvertown Quays) である。シルバータウン・キーズは、ロイヤル・ビクトリア・ドック南側にある市所有の 20 ヘクタールの用地に、商業施設や住宅、飲食店を整備する計画である。2015 年までに着工され、2017 年に第 1 期工事が終わる予定となっている。シルバータウン・キーズの開発によって経済効果は今後 25 年間で 65 億ポンド、日本円にして 1 兆 2,000 億円を超え、雇用創出は 9,000 人に上ると試算されている。これらの開発が 2012 年のロンドン大会後のロンドンの都市の持続的かつ飛躍的發展とロンドン東部地域の振興につながると考えている。

また、ロンドン・エンタープライズ委員会から、2020 年の東京大会開催にむけて、東京都が都市としての課題認識と明確な将来のビジョンを持ち、課題解決を開催都市としてしたたかに企図し実現すべきだとの提言を頂いた。

4 ロンドンオリンピック・パラリンピック大会の会場整備と後利用

(1) アクアティクスセンターについて

水泳の会場となったアクアティクスセンターは、ロンドン大会期間中については、最大 17,500 人を収容でき、競泳、飛込、シンクロナイズドスイミングが行われた。アクアティクスセンターには、競泳用の 50m プールと飛込用の 25 m プールが設けられている。イラクの女性建築家ザハ・ハディッドによる設計で、プール両側の座席数は大会期間中 15,000 席（片側 7,500 席）であったが、大会終了後は取り外された。その後は 2,500 席の屋内プール場として残されるが、他のスポーツイベントにも対応できるように 3,500 席に増やせる設計となっている。プールの屋根は 2,500 t のスチールでできており、波をモチーフとしている。大会開催後の後利用としては客席数を減らす設計やジムの併設、さらには他施設との一体的運営で効率的な施設経営を行っていた。



(2) リーバレー・ホワイト・ウォーターセンターについて

さらに、スラローム競技会場の整備にあたっては、オリンピックコースとレガシーコースの2つのコースを整備したことによって、後利用を多目的に利用することを可能とした。このように、施設整備にあたっての将来的な見通しを十分にもって行うことと責任者の明確化、そして、施設整備の計画段階からの競技関係者や後利用の運営主体による十分な協議が大変重要との指摘がなされた。

現在、リーバレー・ホワイト・ウォーターセンターは、カヌースラロームの英国のナショナルトレーニングセンターとして利用されている。2014年ワールドカップや2015年ワールドチャンピオンシップも開かれた。また、学校教育や救命講習に活用されている。東京都が2020年大会で葛西臨海公園の隣接地を活用した会場整備を検討しているカヌーのスラローム競技会場のリーバレー・ホワイト・ウォーターセンターを訪問した。このセンターの施設運営や後利用のビジネスモデルについて調査した。このセンターは、4,000ヘクタールあるリーバレーリージョナルパーク内の施設として、他の施設と一体的に運営されており、収支のバランスをとっていた。年間の経費は、2,700万ポンドで日本円にして約50億円となっている。この2,700万ポンドに対し、51%が施設運営による収益で49%が公的補助として税金が投入されている。この収支を改善すべく様々な努力をしている。特にセンター施設単体ではなく、一体的に他の施設を合わせて運営することによって収益の確保を図っている。また、他の競技種目であるライン下りやラフティング、トライアスロンなど多目的に活用されている。



施設運営の責任者であるリー・バレー・リージョナル・パーク・オーソリテーターのショーン・ドーソン (Shaun Dawson) 氏からは、後利用のビジネスモデルが成立しない限り恒久施設とすべきでないとの重要な指摘を頂いた。2020年大会の会場整備にあたっては極めて重要であり留意すべきことである。

(3) イートンドーニーについて



ロンドン大会のボート会場となったイートンドーニーは、英国の名門校であるイートン校所有のボート競技のための人工池を改修して、オリンピック会場とした。この施設の責任者であるマネージングディレクターのアイバー・ロイド氏から施設整備にあたっての意見を伺った。アイバー・ロイド氏は、ロンドン大会の開催決定を見据えて、2005年にビジネス界より起用され、大会開催とその後の施設利用の成功をおさめている。

東京都は2020年大会のボート競技会場について、海の森水上競技場を整備する予定としており、中央防波堤内側埋立地と外側埋立処分場の間にある運河が競技会場予定地となっている。海の森公園と不燃ごみ処理センターなどが所在する中央防波堤内側埋立地と、ゲートブリッジや埋め立てを行っている中央防波堤外側埋立処分場の臨海部に整備を予定している。

アイバー・ロイド氏は、この海の森水上競技場について、非常にチャレンジングな会場だと評された一方で、コスト面や後利用の面で相当な課題があると指摘された。

ボートやカヌーのスプリント競技が行われたイートンドーニーでは、大会開催後の施設においてパーティーなどの商業的なイベント開催によって収支の均衡を図っていることや、施設の維持管理費がかからない設計を行ったことなどの説明を受けた。また、大会の会場整備にあたっては、常に後利用が明確になってから設計や施工を行うことが極めて重要であるとのことであった。2020年の東京大会においても同様に、会場整備にあたっては何を建てるかではなく、どのように経営していくかが重要であると指摘された。

(4) その他の競技会場について

2012年ロンドン大会においても招致決定後に会場計画を見直し、変更した。特に、新規恒久施設については、後利用の採算が見込めない施設は全て仮設や既存施設で対応したとのことであった。

主な会場計画の変更事例として、バレーボール競技については、当初の新設会場であるオリンピックアリーナ1から、展示会場などとして利用されている既存施設のアールズコート・エキシビジョン・センターに変更して開催された。フェンシング競技や柔道競技についても、当初の仮設会場であるオリンピックアリーナ4から、展示会場として利用されている既存施設であるエクセル・ロンドンに変更して開催された。バドミントン競技や新体操競技についても整備費削減のため、当初の仮設会場であるノースグリニッジから、既存施設のウェンブリーアリーナに変更して開催され、バスケットボール競技についても既存会場で行われた。

(5) スポーツイングランドとの質疑応答

Q 1 2012年のロンドン大会のレガシーについて、どのように考えているか。

A 1 オリンピック・パラリンピックにおけるレガシーは大変重要と考えている。2012年大会では大会後にレガシーの意味はより一層大きくなった。スポーツの発展と振興を担当している省なので、オリンピック・パラリンピック後に国民がどのようにスポーツに参加できるようになったのかをレガシーとして捉えている。2012年大会の2年前に戦略的計画をたて、宝くじで得た収益300億円をスポーツの環境整備に充てることが決まった。その環境整備には3つの補助対象があった、1つめは場所である。スポーツをする為には、スポーツの出来る場所がまず必要であるからだ。競技会場をはじめ施設整備にあたっては、公的資金を投じていない競技会場もあるのでレガシーといえるのは公的資金を投じた競技会場のみと考えている。公的資金を投じた競技会場については、協議会場の設計の段階から、後利用を考えてスポーツイングランドが加わっていた。つまり後利用、長期的な視点をもつてのぞんだということである。2つめは人に対する補助である。スポーツを指導できる、スポーツに人々を導ける人材に対するプロジェクトだ。そのようなスキルを習得し、スポーツの裾野を広げていくために必要な人材を育てるということである。3つめは、できるだけスポーツをしていない人、若者に参加してもらうための補助を行った。どのようなことをしたかという、まず様々なスポーツで導入のトレーニングを行い、その後に継続してスポーツをする機会や状況をつくるような取組を行った。これを始めて3ヵ月後までにスポーツをやっているかどうかを聞いてみると8割の人が行っていた。子どもから大人までスポーツをやったことがない人を対象にして行っている。このようなプログラムを促す為に学校対抗のプロジェクトも行った。今まではスポーツの得意な子しかスポーツを行わなかったのだが、このプログラムによってスポーツが苦手な子にまで広げることができる。今では、このプログラムによって男の子より女の子のほうがスポーツを実施している。これらの取組の結果、1週間にスポーツができる人が1,560万人に増えたという結果が得られた。これがスポーツイングランドとしてのレガシーといえる。

- Q 2 1,560万人に増えたとのことであるが、実施率にして2012年大会以前から比べて、どのように増えたのか。
- A 2 2012年大会前は33%に対し2013年は36%まで上昇し、引き続き上昇傾向にある。
- Q 3 スポーツの定義はどのようにになっているか。
- A 3 30分以上運動することで脈拍があがるものをスポーツの定義としている。サッカーなどの従来の競技種目だけでなく、ジムやジョギングなどもスポーツに含まれる。イギリスで増えているのはサイクリング、テニス、ジョギングなどとなっている。
- Q 4 レガシー計画はいつ策定したのか。
- A 4 先ほどお答えした戦略的計画がレガシー計画であるので、2012年大会の2年前の2010年に策定した。招致活動の段階では、レガシーの考え方はあったが、詳細な計画はなかった。招致成功後の2010年にレガシー計画は決まった。その後、レガシー計画は随時改定している。また、オリンピック・パラリンピックの競技会場を整備するにあたっては、経済的なプレッシャーがある。つまり、出来るだけ費用を抑えた上で負の遺産にならないような施設を整備しなければならないということである。大会開催後に一般の多くの方が使っていただけるようにしなければならない。大会の会場整備にあたって、マネジメントグループが出来たときに一番必要なことはレガシーを長期的に持つということである。なお、それぞれの競技会場のレガシー計画もある。
- Q 5 それぞれの協議会場のレガシー計画はいつ誰が決めたのか。
- A 5 設計の段階でレガシー計画の素案はつくっているが、細かい内容までは決めていない。競技関係者、施設運営者などが協議を重ねて、遅くとも大会終了までに決めている。

5 ロンドンの空港行政

(1) 2012年ロンドン大会における対応について

2012年のロンドン大会開催における、多数のオリンピック・パラリンピック関係者や選手、さらには大会の応援にかけつける世界からの来場者や観光客に対する英国の空港対応について、担当者より説明を受けた。

まず何よりも空港や出入国の対応が、オリンピック・パラリンピック関係者や選手、観光客に、ロンドン大会の印象として多大な影響を及ぼすことを認識して万全を期したとのことであった。英国政府の目標は、第1にオリンピック・パラリンピックのすべての要求を満たすこと、第2に安全と警備の最高水準を維持すること、第3に訪問客の最高の経験に貢献すること、第4に平常活動への混乱を回避することを掲げ、具体的な計画と対応を図った。

特に対応を図る上で最も重要なことは空港の需要予測であり、この需要予測に基づいて大会対応を計画した。需要予測と需要予測に対する対応力調査は、民間に委託して、大会開催の2年半前に結果が示された。需要予測では、オリンピック・パラリンピック関係者や選手で50万人、それに加えて大会来場者や観光客が予測された。大部分は定期路線の利用となるが、それ以外に追加需要として700の臨時チャーター便、3,000以上の追加ビジネスジェットの運行、240の政府便が想定された。また、調査結果から課題として、開閉会式前後の需要増と駐機スペースと離発着枠の確保、ビジネスジェット用の小規模飛行場を含めたすべての有効設備の活用などが求められた。それら課題のなかで最も対応を必要としたのは、閉会式の翌日から3日間の出国需要であった。

対応としては、ロンドン周辺のヒースロー空港、ガトウィック空港、スタンステッド空港、ルートン空港、ロンドン・シティ空港の5つの空港と約40カ所の小規模な飛行場によって、オリンピック期間中（パラリンピック期間は除く）に700機の臨時的離発着枠を確保した。ヒースロー空港では、大会来場者全体の8割を受け入れる計画としたことから、大会組織委員会と空港オペレーターとの連携部署を設置して対応にあたった。また全ての空港において、オリンピック・パラリンピック関係者や選手については、選手村へと直行できる特別な入国審査を設けた。大会開催の経験から今後の改善すべき点として、需要予測においてプライベートジェットの需要予測が当初調査されていなかったことがあげられる。近年、オリンピック・パラリンピック競技大会の開催時におけるプライベートジェットの需要は増しており、早期に需要予測し、対応を計画することが重要であるとの指摘を受けた。

(2) 英国の航空政策と現状

英国政府の航空政策は、2013年3月の航空政策大綱によって規定されている。航空政策大綱は5つの基本政策を示しており、第1章に航空業界の利益と成長の支援、第2章に気候変動の影響、第3章に騒音その他の地域環境への影響、第4章に共同の取り組み、第5章に計画を規定している。

第1章の航空業界の利益と成長の支援については、航空業界が直接もしくは間接に英国全体に広く経済効果をもたらすことを示した上で、英国の航空網によって英国が世界で最も航路が確保されている国であることを目的としている。そのために、3点の具体的目標を掲げ取り組んでいる。1点目が主要目的地への新規のルート開発と運行の促進、2点目が業績、復元力、乗客の体験の改良、そして3点目に、より広域な輸送網のもとでの空港の統合を掲げている。

また北アイルランド、スコットランド、ウェールズならびに東南イングランドの外側の空港もまた、広い範囲で予測されているイギリス航空需要の伸びを支える重要な役割を果たし、結果としてロンドンの主要空港の需要を緩和することにつながっている。英国政府としてはまず既存の空港能力がフルに活用されることを望んでおり、北アイルランド、スコットランド、ウェールズおよびイングランドの東南部の外側の空港拡張を支援するとしている。尚、英国全土の空港における国内便は6%にとどまっており、残りの94%は国際便である。

第2章の気候変動の影響では、航空分野がグローバルな排出削減に寄与し、コスト効率の高い貢献をもたらすことを目的としており、排出削減のためには、グローバルな（ICAO）およびヨーロッパレベルでの（EU ETS）での活動が最も効率的で好ましい手段であるとしている。現時点では歳出削減の国家目標に航空分野を含めるかどうかには再検討を加えるときではないとしているが、既に新しい航空機技術、バイオ燃料、航空交通管理法の改善、それらのための投資などの取組が行われている。

第3章の騒音その他の地域環境への影響では、騒音は空港近傍の地域社会における大きな懸念であり、最大の課題であるとしている。航空業界には最良の騒音対策を講じることが期待されており、航空業界の発展は騒音対策の是非にかかっていると断言しても過言ではない。適切な航空交通提供業者と連携しているそれぞれの空港は騒音の解決と管理に特別の配慮をしなければならないことを規定している。特に航空騒音に対する高レベルの政策として、航空機の騒音に著しく影響されている人々の数の増加を抑え、可能な限りその数を減らすことが必要であるとして、英国政府がヒースロー、ガトウィック、スタンステッド（指定空港）の騒音規制を続行するとし、その他の空港についても、引き続

き地域と合意できるよう努めるとしている。また指定空港においては引き続き57dBLAeq 16 hr.の騒音レベルに抑えるとともに、午後11時から午前7時の間において、夜間騒音を設定し地域への影響を最大限抑制することを求めている。

第4章の共同の取り組みでは、航空業界と地域ステークホルダーとの共同の取り組みを強化することを目的としている。運輸省(DfT)は空港諮問委員会を通じて航空業界と地域ステークホルダーとの相互の理解と連携を支援し、相互の最善のありかたのために委員会に適切な対応を求めている。

第5章の計画では、空港の現状と既存の空港計画や指針と英国政府の政策との関わり合いを英国国民に分かりやすく説明し、理解を得ることを目的としている。計画には安全防護対策など、国民の関心や求めに応じて立案されている。

このような英国の航空政策のもと、ロンドン周辺のヒースローをはじめとする5つの空港は国際都市ロンドンの成長と発展を支えている。2012年の各空港の乗降客数は、ヒースロー空港が6,990万人、ガトウィック空港が3,420万人、スタンステッド空港が1,740万人、ルートン空港が960万人、ロンドン・シティ空港が300万人となっている。しかしながら、このロンドン周辺の5つの空港が既存のままでは、2030年には必要とする空港需要に応えられなくなることが予測されており、近年対応が求められていた。この将来の空港需要に対する空港機能の拡張等の諸課題については、サー・ハワード・デービス(Sir Howard Davies)氏のもとで設置されている独立機関である空港委員会において検討され、2015年7月1日に英国政府に対し、ヒースロー空港の北西に新滑走路を整備することによる空港機能の拡張を勧告した。

6 まとめ

2012年のロンドンオリンピック・パラリンピック競技大会（以下、ロンドン大会）は、大会自体の成功は勿論のこと、大会後においても成功していることを今回の調査ではっきりと確認することができた。大会開催後もロンドンは、成長と発展を続けている。交通基盤整備においてもクロスレールというヨーロッパ最大の事業が進行中であり、ロンドンの都市再生を力強く牽引している。クロスレールは長年の懸案であったロンドンの東西の交通不便を解消し、ロンドンの国際競争力の源泉であるヒースロー空港に直結する。さらに、ロンドン大会のメイン会場であったロンドン東部地域をも結ぶことになる。まさに、一気通貫の都市再生が見事に成し遂げられようとしている。

また、ロンドン大会のメイン会場のあるオリンピックパークは、クイーン・エリザベス・オリンピック・パークとしてリニューアルされた。さらに、その周辺地区であるストラトフォード地区は、ロンドンで最も貧困であった地区から、今や若い人が夢を持って起業し活動する場所へと大きく変貌を遂げている。ロンドン市は、2012年のロンドン大会を、ロンドンという都市の課題解決を大胆に図る契機として捉え、ロンドン・プランに掲げたソーシャルインクルージョン（Social Inclusion）の理念のもと、都市再生とロンドン東部地域の再開発を成し遂げた。また、大会史上初めて明確にレガシーを位置づけ、地球的規模の命題ともいえる持続可能性（Sustainability）を追求し実現したオリンピック・パラリンピックともなった。

会場整備にあたって、ロンドン大会の関係者から必ず発せられたのは後利用の重要性である。ロンドン大会では、後利用の採算が見込めない施設については、会場計画を変更し、仮設施設や既存施設で競技を開催したと述べられ、後利用のビジネスモデルが成立しない限り恒久施設とすべきでないとの指摘をされた。