

## 英国・キャメロン首相のサイクリング革命とロンドンの自転車ビジョン

和田 卓 WADA Takashi

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構企画部企画課（英国道路庁派遣）

藤山 拓 FUJIYAMA Taku

ロンドン大学講師

英国での自転車普及促進に向けた最新動向について、キャメロン首相が先頭に立って進める「サイクリング改革」と、ロンドンのボリス・ジョンソン市長が進める「ロンドン自転車ビジョン」について紹介する。

キャメロン首相は、昨年8月に過去最高となる160億円にのぼる自転車利用促進のための補助金拠出を決定した。ロンドンを除くイングランド内の8都市・4国立公園について自転車道・自転車レーンの新設や改良を行い、安全性を向上させて自転車の利用を促すものである。あわせて、オランダ型ラウンドアバウトや自転車に配慮した信号の開発なども行われている。

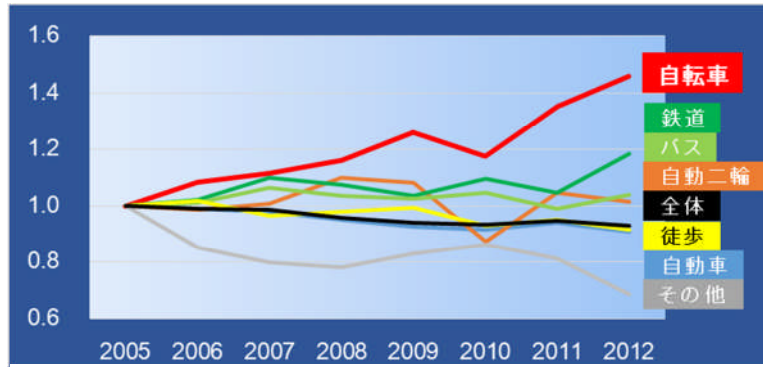
一方、ロンドンでは、昨年3月に自転車ビジョンを策定し、普及促進を図っている。その特徴として、幹線道路は自動車や歩行者と分離を可能な限り図りつつ、自動車の少ない裏道にはサイン等を設置して自転車推奨ルートを設定してグリッド状に自転車ネットワークを構築するとともに、地下鉄の路線名と同じ名称を自転車ルートに冠して地下鉄利用者からの転換がしやすいような工夫や、女性向けのキャンペーンの実施などソフトな取り組みも行われている。

### はじめに

本稿では、2012年ロンドンオリンピックを契機として首相自らが先頭に立ち政府全体で取り組む自転車利用促進策の最新事情と、ロンドンで実施されている自転車施策の特徴を紹介する。

### 1. 英国における自転車利用の現状

英国での自転車利用は2011年の調査で全トリップの2%、これは自転車先進国といわれているオランダ（26%）、デンマーク（18%）、ドイツ（10%）（ともに2008年時点）と比べてとても低い状況にある。一方、2005年から12年まで交通手段別に1人当りの年間移動距離の推移をみると、全体的には減少傾向にある中、自転車利用が最も高い伸び（1.46倍）を示している（図1）。これは2012年のロンドンオリンピックを契機として、健康増進や環境上利点の多い自転車が見直され、全国的に自転車利用のブームが起こっているためである。また、英国（イングランド）各都市別に自転車利用の状況を見ると、最も利用頻度の高い都市はケンブリッジで週に1回以上自転車を利用する割合が47%にのぼり、イングランド平均（同10%）を37ポイント上回っている。またオックスフォード（同28%）やヨーク（同25%）など、有名大学のある地方都市が上位を占める一方、半数の都市や地域や10%に満たない。また交通事故による死傷者数は、全体としては減少傾向を続けているものの、自転車利用者の交通事故による死者・重傷者数の増加が大きな課題となっている。



出典: Local area walking and cycling statistics: England 2011/12, DfT  
 図1 交通機関別1人当り年間移動距離の推移(2005年を1とした)

## 2. キャメロン首相による「サイクリング革命」

英国のデビット・キャメロン首相は、2013年8月12日、「サイクリング革命」と称して、自転車利用の促進及び安全性向上のための自転車走行空間を整備するためにこれまでで最大となる94百万ポンド(160億円)の政府補助を行うことを発表した。これは交通省が取り組んでいる自転車走行空間導入施策の一環であるが、交通大臣でなく首相自らが発表をしたところに意義がある。この発表時、キャメロン首相は「英国の自転車アスリートは世界中で最高の状況にあることを示してくれた。競技場を飛び出し道路上でも自転車利用の成功を導くための、新たな自転車世代のバリアを取り除くサイクリング革命を始めたい。」とコメントし、自転車の普及促進に向けた英国政府全体としての意気込みが英国全土に報道されている。

具体的には、マンチェスターやバーミンガム等イギリスの主要都市8都市及び国立公園4公園で新たな自転車走行空間の導入又は既存空間の改良に活用され、事業費は地方自治体の拠出分54百万ポンドとあわせると148百万ポンド(252億円、うち道路分は130百万ポンド(221億円)表1参照)となっている。

これを受け各自治体は2015年までに自転車走行空間の整備を行うこととなる。例えば、マンチェスターでは、市中心部から郊外への放射道路等56kmの自転車レーンの設置・改良、また、バーミンガムでは、自転車ルート新たに114km設置する予定である。なお、自転車利用に関する全国的な目標は、中央政府が独断的に設定しないほうが地方には良いという理由から設定されておらず、各都市がそれぞれの事情に応じて目標を定めている(表1参照)。

表1 各都市の事業費と目標

都市名	事業費 (うち国庫補助)	各都市・公園の主な目標
大マンチェスター	52.9 (34.0)	5年以内に自転車利用者数を2倍、2025年にはさらに2倍
リーズ <sup>1</sup>	49.8 (30.8)	自転車利用者数を現在の3倍
バーミンガム	41.3 (28.9)	20年以内に自転車利用割合を10%に
ニューキャッスル	19.9 (9.7)	10年以内に5マイル以内の移動で自転車利用割合を12%に
ブリストル <sup>2</sup>	18.9 (13.3)	2016年までに自転車利用の増加率を76%
ケンブリッジ	13.9 (7.0)	2023年に自転車利用割合を40%に
ノリッチ	9.4 (6.3)	2023年に成人の週1回自転車利用割合を44%に
オックスフォード	2.3 (1.4)	-

単位: 億円(£1=170円として算出)

1: リーズを中心とした西ヨークシャー 2: ブリストルの他、パースなど5自治体で構成された連合体

出典: Briefing on the government ambition for cycling, 2014.8.12, DfT

## 3. 自転車利用促進のための新たなインフラ

インフラ整備のための補助金の他、新たなインフラ導入のための政府の取り組みとして、安全対策を主眼とした整備や検討が行われている。道路庁が管理する主要幹線道路では、2015年までに480万ポンド(8億円)の予算でイングランド内の14か所の交差点改良が実施される。また、オランダ式ラウンドアバウトの導入検討(円形交差点の外側に自転車専用の車線を設置し、一般車両と自転車を分離したもので、2013年から交通研究所で試験が実施され、ロンドンの北、60kmのベッドフォア

ドの公道で検証が行われる予定)、自転車利用者専用の小型信号並びに自転車優先信号システム(自動車とは別に自転車専用の信号機を設置し、自動車が「青」になる前に自転車のみ先に「青」時間を与えて自転車を先に走行させるシステム)の検討等が行われている。

#### 4. 自転車施策の推進体制

英国交通省は、関係機関との官民連携による自転車関連施策の導入推進を図っているのも特徴である。関係機関とは、地方公共団体のほか、デンマーク等を参考に設立された「Cycling Stakeholder Forum」や、自転車に深く関心を寄せる「British Cycling, Sustrans, the Bicycle Association」等の推進団体で、自転車普及に大きな役割を果たしている。

#### 5. ロンドンにおける自転車推進施策の展開

前市長のケン・リビングストン氏の下でもロンドン・サイクルネットワーク・プラス(London Cycle Network Plus)と称した自転車走行空間整備(専用レーンの設置、車道に自転車も走行することを示すサインの設置、自転車利用者のための標識設置など)が行われていたが、2008年より市長を務めているボリス・ジョンソン市長の下、主要政策の一つとして様々な自転車利用促進の取り組みが行われている。ちなみに2011年度のロンドン市のパーソントリップ調査によると、代表交通手段分担率で自転車は2.7%、市中心部のみだと3.9%であった。筆者は2005年の地下鉄テロを機に急激に自転車利用者が増えたという印象を持っているが、それでも日本と比較し利用率はまだ小さい。

ロンドン市では、自転車施策として2010年からCycle Superhighwayと貸自転車(Cycle Hire)スキームを行っている。

Superhighwayは、市郊外から市中心部へ自転車で直接通勤・通学することを促すことを目的とした取り組みである。「従来は中心部までの道順が分かりづらいため、自転車があまり利用されていなかった」という認識の下、指定されたルートでは、明確な路面表示及び地図・表示板の設置により、一度ルートに出れば、市中心部に迷わず着けるようになっている。ルートの構成は自動車と走行スペースを共用する区間、縁石等で隔離された自転車専用レーンがある区間等が混在している。自動車との共用区間で自動車交通量の多い区間は、路側の自転車走行が想定される部分(幅1.5m)を継続的にカラー舗装することで、ドライバーに自転車が多数走行する区間であることが認識できるようになっている(写真2)。2014年1月時点で4路線(平均路線長10.3km)が整備され、今後さらに8路線が整備される予定である。

貸自転車スキームは、パリなど欧州他都市で行われているものと類似したものである。市中心部であれば、貸出ポイントが300mから500m毎に1か所存在するよう、ポイントが密に設置されている。利用に際し先ず利用権を購入する必要があり、利用権購入単位は1日、1週、1年で観光客から経常的な利用者までカバーしている。利用権購入以外に、毎回自転車を借りる毎に使用料を払う必要があるが、自転車を借りた後、30分以内に自転車を返却すれば(同じ貸出ポイントに返却する必要はない)使用料は無料となる。なお、貸出ポイントに行っても貸出用自転車がない、という事態を防ぐため、管理会社が各ポイントの貸出可能自転車数などをコンピューターで管理し、必要に応じトラックでポイント間の自転車の輸送を行っている。利用者調査の結果では、貸出件数全体の3分の1から半分を占めるのはカジュアル利用(貸出ポイントでクレジットカード等を用いて利用権を購入)であるが、カジュアル利用のうち約4分の1がイギリス国外居住者による利用である。

#### 6. 2013年発行の自転車ビジョン

自転車利用者の増加を受け、ロンドン市は2013年3月に「Mayor's Vision for Cycling in London」



写真1 貸自転車貸出ポイント

(自転車ビジョン)を策定した。要点として、1)自動車レーンとの分離を基本とした自転車走行空間の整備、2)道路施設整備にあたってはsuperhighwayとQuietwayを基準にする。Superhighwayは前述の通りだが可能な限り自動車また歩行空間との分離を図る。Quietwayは自動車交通量の少ない道路にサイン等を設置することで自転車利用推奨ルートとするものである。特に市中心部はsuperhighwayとQuietwayをグリッド状に網羅する(Central London Grid)、3)一部のルートは既存の地下鉄路線に並行させ、路線名と同じ名前を冠する。市民は地下鉄路線がどこに通じるか知っているため、当該自転車ルートがどこに通じるか簡単に分かる。4)自転車利用者が安全に利用できるよう交差点改良を推進する、5)都心鉄道ターミナルに大規模駐輪施設 Superhubを設置し、都心側端末移動手段として自転車が利用されるようにする、6)自転車を考慮した交差点等の改良等が含まれている。目玉施策として、西部から中心部への6車線(片側3車線)高架道路のWestwayにおいて、自動車交通量が過去10年で22%減少したことから、片側1車線を自動車専用レーンに変更することが挙げられている。

注目すべき点は、既存 Superhighway の整備に見られるように従来は自動車と走行空間を共用することを厭わなかったが、自転車ビジョンでは自動車や歩行者の交通量の多い区間では走行空間分離(縁石等で分離)を今後の整備方針として明確に打ち出している点である。また交通インフラ投資に回せる資金が限られている中で市中心部の地下鉄混雑緩和の観点から自転車を推進している点も注目に値する。



写真2 既存 Superhighway

## 7. ロンドンの経験を日本でどう活かすか？

既に自転車の代表手段分担率が比較的高い日本において、ロンドンでの施策をそのまま導入するのは難しい。しかしながら、参考になる点もいくつか存在する。

第1点は、個々の政策をパッケージ化し、更に全体的な自転車利用のイメージ向上（ブランディング）を行っている点である。例えば、Superhighwayの路面舗装やサイン、貸自転車スキームの自転車の色は水色で統一されており、「水色の道路設備＝自転車」と連想されるような仕組みができている。また利用促進を図る際に、どのような層を自転車に移行することが可能か市場調査を行い、対象を絞ったマーケティングを行っている点も参考になろう。例えばキャンペーンでは、カジュアルな服装の女性が軽自転車で買い物・街散策に行く映像を用いたりするなど、これまで利用が少なかった（しかしながら潜在需要が多いと思われる）女性層をターゲットにしている。なお、この為には組織を横断する調整が必要であり、自転車ビジョンも関係諸団体と協調しながら利用促進を図ると述べている。

第2点は、自動車交通量の多い路線において自動車と自転車が走行空間を共用するのは難しいという点である。しかし道幅が狭い道路が多い市の中心部において自動車から分離された自転車専用空間を設置するのも難しく、Central London Gridにおいても自転車専用空間を設置するSuperhighwayではなく大部分がQuietwayになる。自動車交通量が少ない道路をベースに自転車推奨ルートのネットワークを構築し、また利用者にとって分かりやすいサインを設置することで、従来自転車で行ったことのない場所にも行きやすくするような仕組みづくりは、日本にとっても参考になるとと思われる。

ロンドンでは2012年にオリンピックが開催された。オリンピックのみに照準を合わせた自転車インフラ施策としては、地元観光向けに開催場所近辺に小規模な自転車・歩行者ルートを設定した以外は、目立った整備は行われなかった。しかしながら従来から、自転車を利用しやすい、また歩きやすい街にするための道路環境整備が行われており、これらが実質的にオリンピック対策インフラ整備になったと考えられる。例えば貸自転車スキームにおいて貸し出しポイントにある操作画面は外国語表示に変えること事が可能（日本語も選択可能）である他、「Legible London」という市中心部の主要交差点等に統一されたデザインの地図のサインポストを掲示し、貸し自転車利用者を含め、道に不慣れな人が現在位置や目的地までの道程が簡単に分かるような施策も行われている。来日する外国人観光客も気軽に自転車利用・街歩きができるような道路の整備は「おもてなし」の一環として日本のイメージ向上に役立つと思われる。



写真3 Legible London(地図)

## おわりに

今夏、ツール・ド・フランス2014がイングランド北部のリーズで開幕する。英国での開幕は2007年以来二度目で、益々自転車利用の関心が高まると考えられる。英国ではトップダウンによる自転車利用の促進策が矢継ぎ早に進められている。日本でもより安全で快適な自転車利用促進策導入に向け、紹介した取り組みが少しでも参考になれば幸いである。（本稿は1～5を和田、6～8を藤山が担当した）。

## 参考文献

- Department for Transport (DfT), 2013, Briefing on the government ambition for cycling,
- DfT, 2013, Local area walking and cycling statistics: England 2011/12,
- Greater London Authority (GLA), 2013, Central London Grid: Changing the culture of cycling in London
- GLA, 2013, The mayor's vision for cycling in London
- GLA, no date, Developing a Legible London scheme: How to bring the system to your area
- Prime Minister's Office, 2013, ·  
Government shift cycling up a gear, press release on 2013.8.12,
- Pucher, J., Buehler, R. (eds.), 2012, City Cycling, MIT Press, MA
- Transport Research laboratory, 2013 TRLnews 2013.11