

# 欧州各国の総合的な都市交通計画における「自転車」について

(第3回：イギリス・ロンドン)

都市交通評論家

亙理 章

## 1. はじめに

イギリスの都市の中で最も自転車政策で出遅れていたイギリス・ロンドンで近年やっと進展がみられるようになってきた。もともとイギリスではロンドンだけが特殊な行政体系を有するため、都市交通計画についても他の都市と異なった法制度となっている。そのためブリストルやオックスフォードなどの郊外都市では自転車政策が展開され、自転車のシェアも大きく進展してきたにもかかわらず、ロンドン市内では自転車そのものの認知度の低さ、狭い道路幅員などが妨げとなり遅れていたのが実態だ。また違法の駐停車車両が少なく交通マナーが良いため、左の路肩を走る自転車の邪魔にならないことも出遅れ要因となっていた。実際にロンドン市内で走る自転車の数はまだまだ少ない。

それでもロンドン市内の一部のエリアでは、他の欧州の都市でみられるような自転車レーン、自転車専用の道路標識などは早くから導入されてきた経緯がある。



路肩の赤の二重線（駐停車禁止）を走る自転車



直進自転車と右折自転車の走行ルートを指示



自転車専用の道路標識（目的地までの距離表示）

## 2. ロンドン市長の交通戦略と自転車革命

2010年5月ロンドンのボリス・ジョンソン市長が「ロンドン市の交通戦略」構想を発表した。そのロンドン市長の「交通戦略」全体の一部をなす「自転車革命」だけが有名となっているが、「交通戦略」は「ロンドン計画」や「経済開発戦略」と並んで、今後20年間の経済・社会開発を支える戦略的政策の一つだ。交通戦略では、すべてのロンドン市民の交通機会を向上させるために、公共交通機関（鉄道、バス、船舶等）の整備・拡充とともに「自転車」を都市交通の重要なファクターとして取り組むことを明記している。この政策目標は、短期的には本年7月に開催されるロンドンオリンピックの交通需要対策の一つとして位置づけ、市民・観光客の足としての機能を期待するとともに、中期的には2030年を目標に、運輸交通部門における環境改善、市民の健康増進、そして地域経済の活性化・市民生活の向上を同時に達成することにある。そのために「歩行者、自転車優先」

「公共交通」「環境対策」を重視し、人にやさしい、地球にやさしい交通への政策転換方針を明確に打ち出している。これらを実現する方策として、歩行者優先では「ゾーン規制（クルマの速度を20マイル（32キロ）／時速に規制するエリア）」の強化・拡張と道路空間の再配分（バスレーン、自転車レーンへの傾斜配分）が特徴であり、他の欧州の主要都市と同じ政策が展開されてきている。



当初はこの標識により、バス・自転車との共用レーンを標示



今やバスレーンでの自転車走行は原則可能としている（自転車レーンは設置せず）



都心部でも幹線道路を外れると20マイル規制エリアが多くなる



地図の赤い部分が20マイル規制のエリアで年々拡大してきている

### 3. ロンドンにおける自転車政策

ロンドンで自転車が注目され始めたのは、2005年7月の「ロンドン同時爆破事件」に端を発している。地下鉄の3か所で車両が爆発し、50人以上が亡くなり、また700人以上が重軽傷を負った事件である。通勤の足は大混乱となり、地下鉄が復旧するまでの間、自転車が活躍したためだ。

またイギリスでは、日本のような通勤手当がないこともあり、特に地下鉄料金の高いロンドン（現金での初乗り4ポンド。2007年当時は1ポンド200円。世界一高いと言われていた）では、自転車で通勤すれば、その分自分のお小遣いが増える構図となり、それが自転車の後押しをしているようだ。

ロンドン市長は、交通戦略の中の「自転車」について、ロンドンを世界最良の都市にする唯一の最重要交通手段だと述べている。その上で明確な政策目標とロンドンを自転車都市にするために満たすべき10項目の条件を提示している。政策目標の一つが自転車の交通分担率におけるシェアで、現在の2%のシェアを2026年までに400%伸ばす、つまり5%のシェアを目指すとしている。そのために企業等の民間サポート体制との協力・連携を図るとしている。10項目の条件とは以下のとおりである。

- ①自転車が移動のための主たる手段であるか。
- ②道路利用者相互の配慮が義務化されているか。
- ③自転車利用者の事故死者数が減少しているか。
- ④道路上等駐輪場が増えているか。
- ⑤盗難対策が講じられているか。
- ⑥健康的で楽しい利用促進策が講じられているか。
- ⑦市の計画に自転車がきちんと位置付けられているか。
- ⑧民間あるいは公的部門からの投資を促進しているか。
- ⑨自転車の主導権徹底のための共同作業があるか。
- ⑩多用途での自転車利用の促進があるか。

自転車革命の目玉は二つ。一つは市街地にレンタサイクルの導入とともに、自転車レーンや駐輪場の整備を図ること。もう一つが中心市街地と近郊都市間を結ぶ「自転車スーパーハイウェイ構想」の展開である。

レンタサイクルについては、パークレィのスポンサーシップを受け2010年7月からスタートし、市街地で約400箇所のポートと6,000台の自転車を用意した。利用者も少しずつ増加し、定着しつつあるのが実情である。



日中の状況

早朝の状況



中心市街地でも自転車レーンの整備が進展してきた

2012年までに  
6万6千箇所が整備目標

このレンタサイクルの導入目的は通勤に使ってもらうことにある（ロンドンオリンピックの時には観光客に）。昨年6月に訪問した際には、日中の中心市街地のポートには自転車が沢山あり、早朝のポートには自転車が空の状態であった。つまり通勤者が地下鉄やバスの駅から通勤場所まで利用している状況を示しているのではないかと考えられる。

中心市街地でも自転車レーンが目立つようになってきている。ロンドンでの自転車道整備の考え方がまとまってきたのであろう。一つはバスレーンとの共用を原則にしたこと、二つ目は都市計画や交通計画の見直しなどにより「ゾーン20マイル」速度規制の本格導入の方針が固まり、20マイルの速度規制道路における道路空間の再配分がスムーズに行くようになったこと、その結果自転車レーンの整備は幹線道路（時速30マイルの速度規制道路）を中心に展開すれば良いということが分かってきたからだと考えている。いまでは自転車の安全走行支援にも工夫がなされ、欧州の他の都市で見られる情景がロンドンでも見ることが出来るようになってきた。



主要交差点での専用信号機

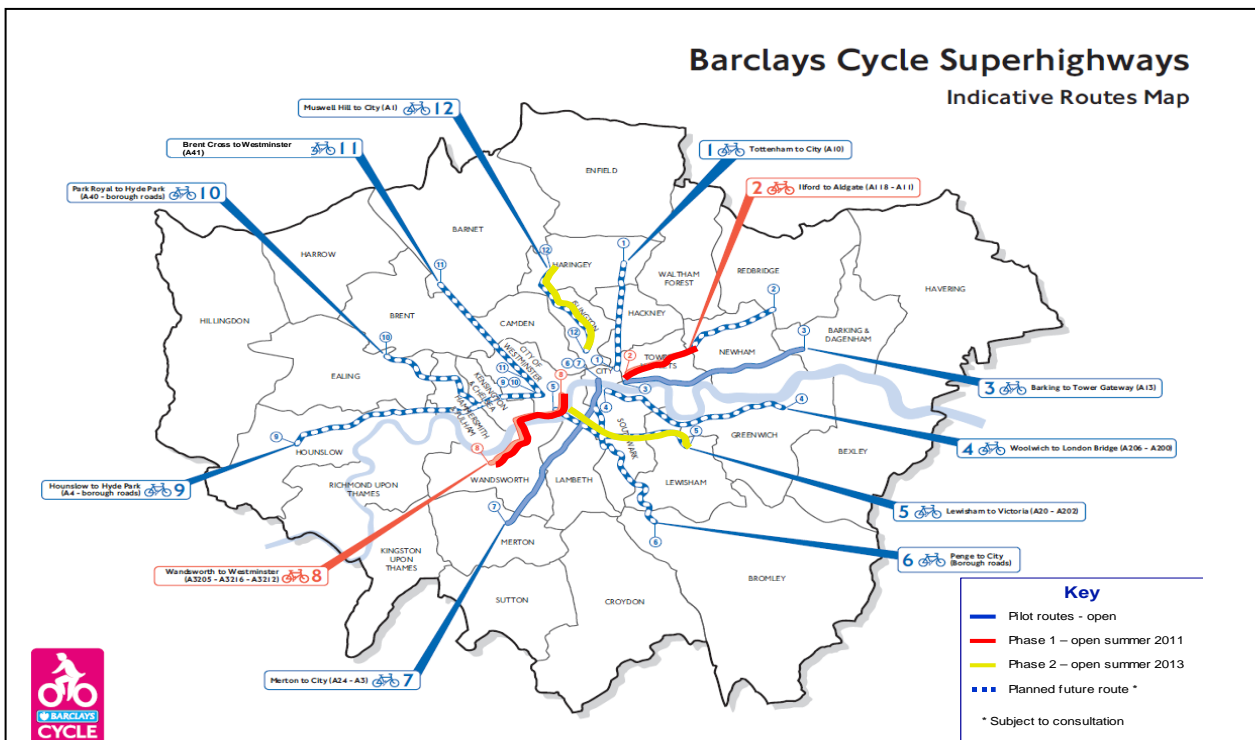


主要交差点でのクルマの前に停止線



主要交差点での右折走行ルートへの指示

自転車革命のもう一つの目玉である「自転車スーパーハイウェイ構想」は、ロンドン近郊都市と中心市街地間の移動の活発化政策の一環でもあり、それを自転車で実現させるこ



とにある。平日は通勤で、休日は買い物等で自転車を活用してもらう狙いである。全部で12路線の計画であるが、2010年に3号線と7号線（青の実線）が完成し、また2011年7月に2号線と8号線（赤の実線）が供用開始された。ロンドンオリンピックまでこの整備事業を休み、オリンピック終了後に再開。2013年に5号線と12号線（黄色の実線）、そして2015年までに残り6路線を完成させる予定だ。

このスーパーハイウェイは、いくつかの特徴がある。一つは全線ブルーカラーの舗装である。自転車利用者の走行指示だけが目的ではなく、クルマのドライバーにも自転車を意識させることが狙いである。二つ目は自転車用の道路標識をこれまでの距離表示から時間の表示に替えたことである。あと何キロで目的地に到着するというのではなく、あと何分で到着するという意識を持たせるためである。ロンドン交通局の担当者は、朝の通勤渋滞時に自転車通勤の定時性・快適性とクルマ通勤の不安定性・ストレスとを対比させることによってクルマから自転車への乗り換え促進効果を期待して時間表示にしたと述べていた。



8号線の起点場所



全線ブルーカラー舗装



目的地まで時間表示

自転車スーパーハイウェイの供用により、自転車の利用者は70%増加したと伝えられている。またその内の80%が通勤目的だという。その意味ではロンドン交通局の意図したとおりの展開になりつつある。しかしながら、スーパーハイウェイが整備されている道路の幅員・車線が様々で、片側2車線の道路もあれば、3車線の道路もある。特に2車線の道路でのバス停部の処理が問題だ。バスとの共用レーンのため、バス停部にバスが停車した場合を想定して中央の車線にブルーカラー舗装がなされているが、クルマのドライバーからすると突然左側から自転車が飛び出してくることになる。当然のことながらクルマと自転車との事故が心配される。



バス停部では中央車線に  
自転車レーンの標示

ロンドンではまだまだ自転車はマイナーな交通手段だ。そうした中で自転車が急増していて、交通ルール等の周知徹底が不十分な状況下、こうした事態にどのように対処していくかが課題の一つである。ロンドン交通局では、自転車の数が多くなれば安全度が高まるとの認識で政策を展開してきたのであるが、

クルマのドライバーの認知は未だ不十分というのが実態だ。さらに道路幅員の狭さから自転車専用レーンが取れないため市街地ではバスとの共用レーンが原則となっており、バスドライバーとの軋轢も絶えないし、ゴミ収集車等トラックとの事故も増えているとのこと。そのため左折巻き込み事故の防止対策として、自転車レーンと車道との間に右の写真のようなミラーを設置して現在社会実験中とのこと。



ロンドンの自転車政策は急展開されてきているが、まだまだ課題が多い。しかし他の欧州諸国の自転車政策の良い所を真似してこれからの政策に活かせばいい。

特に「ゾーン20マイル」の運用展開次第では、中心市街地はもとより市街地全体にネットワークを張ることが可能となるし、2015年までにスーパーハイウェイが完成すれば、ロンドンのインナーとアウター間の移動機会の増大という所期の目標を達成できることになる。

#### 4. 2030年のイギリス都市の交通社会ビジョン

昨年6月イギリスのオックスフォード大学交通研究所を訪問した際、いま研究している2030年の都市構造のイラストを見せられた。輸送交通部門におけるCO2を2025年で60%、2050年で80%削減するための都市の姿だという。徒歩・自転車のシェアを現行の30%から60%へ、クルマは60%からわずか5%へ、公共交通は10%から35%へと目標設定し、多角的な調査研究をしているとのこと。例えばロンドンのクルマを全てトヨタのプリウスにすれば、70%の削減が可能だが現実的な政策ではない。クルマは電動モーターをベースに代替させ、自転車や公共交通の利用促進政策を大きく展開しなければ解決策にはならないとしている。そのために都市計画を全面的に見直し、人の動線の誘導や道路の再配分を徹底することが重要だという。



A typical UK city/town in 2010



A vision for a UK city/town in 2030

このイラストでは、職住接近、歩いて生活できる街、自転車で日常生活ができる街づくりを基本とした新しい都市計画と交通計画を統合したビジョンになっている。クルマの走行する道路が半分に再配分されていること、徒歩・自転車のシェアが60%の目標であるにもかかわらず現状の自転車シェアがわずか数%にすぎない実態から、実現可能性があるのかどうか疑問も残る。しかし今の自転車政策に対する力の入れ方等をみると、試行錯誤を繰り返しながら理想に向かうイギリス人気質を感じるし、着実に目標に向けて歩んでいるように見える。

## 5. おわりに

これまで三回にわたって欧州各国の総合的な都市交通計画における「自転車」について紹介してきた。欧州では自転車が総合的な都市交通計画の中で重要な交通手段として位置づけられており、また戦略的に取組みがなされていることが分かる。それでも欧州の本格的な取組みは2000年頃から始まったに過ぎない。まだ10年間程度の実験である。何よりも「移動交通」、そして「自転車」の問題は、人間が生きて行くための、また社会経済の持続性の根幹であることを改めて認識する次第である。