

オリンピック後のロンドン最新事情 + NY 240km 報告

先進各国の自転車事情はどう進んでいるか TOKYO は追いつけるか？

ロンドンこれまでの歩み

小林) 今日は青木陽子さんをお迎えして、ロンドンの最新事情、NYの事情について伺います。(ネットで) 拝見しているとかかなりあちこち走っているようですが、全部で何カ国ぐらい走りましたか？

青木) 10カ国くらい。この前はフィレンツェで走りました。

小林) 今日はいろいろな国の事情を伺って(報告の)最後の落とし所は、東京はどうか？という事になると思うが…たぶん望み薄なので、青木さんのお話を聞いた後で全員で国会にデモ行進でもしましょうか？(笑)

青木) おもにロンドンの話になりますが、帰ってきたばかりのハリケーンのNYの話もさせていただきます。

たぶん、私が小林さんにお招きいただき、お話をさせていただくのは3回目になると思います。2008年くらいに北参道にあったサイクルカフェで一度、2010年くらいに自活研で一度とおよそ2年置きです。

過去の話が聞かれたことのない方もいると思うので、始めに、これまでのロンドンの歩みを概観します。

ヨーロッパといえば自転車の活用が盛んで歴史も有るというイメージですが、イギリスは20世紀初頭に自転車の先進国であったにも関わらず、その後階級社会の偏見その他の理由で自転車は貧しい人たちの乗り物というレッテルが貼られてしまい、この十年くらいまで自転車といえばヒッピー系の反骨な人たちやお金のない人たちの乗り物でした。

というわけで(現在は)ヨーロッパの中ではかなりの自転車後進国だとおもいます。たとえば一人当たりの自転車利用距離の統計では、ポルトガルとかスペインなどヨーロッパ南部の自転車があまり利用されていないグループに入れられてしまうくらい。自転車の総交通量に占める割合が1%未満という状態が長く続いていました。

小林) 今の日本は大体14%くらいといわれています。かつて自転車が交通の主役だった時代は1970年ころでした。クルマは今の1/4程度なのに交通事故もピークで16000人以上が犠牲になりました。その頃に日本は自転車を歩道に逃がしましたが、イギリスは「自転車は車両」の原則を守って車道を通行させたまま死亡事故が増加したため自転車利用者が減少し、変わり者と貧困階層の乗り物に転落しました。一時はたぶん1%以下にまで落ち込み2000年

の統計で 1.9%程度でした。フランスでも 4%くらい、ドイツは 10%を（ずっと）下回らないのと比較すると、やはりヨーロッパ大陸より悲惨な状況でした。

青木) 私がイギリスで自転車に乗り出した 2000 年頃、都心ではすでにメッセージャーが活躍していましたから自転車のプレゼンスはそれなりに上がっていましたが、郊外は自転車に乗る人がおらずクルマも自転車がいることを想定していないので（東京では通勤で自転車に乗っていた身でも）車道を走るのは恐怖感がありました。

歩道に自転車を上げなかったため、2000 年くらいから自転車が増えてきても、悪者（歩行者を傷つける加害者）の立場にならずに済んだ点がこの十数年の変化の、東京ともっとも違うところだと思います。

Congestion Charge

青木) 2000 年くらいからなぜ自転車が増えてきたのか、日本も含む世界的な潮流としての環境問題や健康への意識の高まり、運動不足解消、燃料費の高騰などの理由が考えられます。さらにロンドンでは congestion charge が 2003 年から導入されました（東京で言えば大手町から青山くらいの区域にクルマで進入するためには、その地域の住民でも『混雑税』を徴収される制度）。

（金額は導入当初は一日あたり 5 ポンド、2005 年 7 月 4 日以降は一日あたり 8 ポンドになり、更に 2011 年 1 月 4 日はエリアが縮小したものの、1 日 10 ポンドに値上がりしている。）

小林) 東京では road pricing 制の導入を掲げた石原都知事も実施できなかった、というより始めからあまりやる気はありませんでしたね。

青木) 03 年当時のロンドン市長 Ken Livingstone（ケン・リビングストーン：労働党）が導入して、現在の Boris Johnson（ボリス・ジョンソン：保守党）市長も継承しています。混雑税はどれだけ効果があったかの総括はされないまま現在も続いています。congestion charge だけが理由とは言えないかもしれませんが、2009 年の時点でロンドン都心でのクルマの交通量は導入前より 19%減少しました。

Red Ken と呼ばれたほど労働党左派でクルマ嫌い（自分の子供が産まれたら免許を取りましたが）の Ken Livingstone が導入しその後適用エリアを倍増しました。しかし保守党の Boris が市長になりエリアは当初の範囲にまで戻されました（代わりに税額をアップ）。それでも自転車に対する基本政策は変更されていません。

ボリスが自転車通勤しているところを実際に目撃していますし、Ken も普通に地下鉄に乗っていたりと、日本の首長とは大きな相違があります。

2003 年に congestion charge が実施されたことに加え、2005 年には同時多発テロで 7/7 から 8/4 まで 3 路線の地下鉄が運休したことも、不幸なきっかけでしたが自転車にはエポックメイキングでした。その間に人々が自転車に目を向けるようになったと言えるでしょう。（ただしその時期は歩道走行も増えましたが）

サイクルレーン市内 900km 敷設計画

青木) ロンドン市内に 900km のサイクルレーン敷設という公約は（現在でも）達成されていませんが、かなりの部分でレーンが設けられそれなりに環境は整備されてきています。

Jenny Jones (<http://www.jennyforlondon.org>) という毎回立候補して得票率で4位くらいにつけている環境派の市長候補はサイクルレーンの未完成について非難の声明を出していません。

小林) 大都市での自転車レーン整備には限界があるかもしれませんね。

ロンドン SkyRide イベント

SkyRide (<http://www.goskyride.com>)

小林) これは critical mass の一種ですか？

青木) critical mass は草の根の、ゲリラ的なイベントですが、SkyRide はロンドン市が主催の官製の行事です。Sky は大手メディア企業です。ジョンソン市長の手腕で企業から資金を引き出して (naming rights の手法) こうした行事を行います。公共自転車 "Barcrays Cycle Hire" (<http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/14808.aspx>) も企業の資金で実現しています。

SkyRide イベント自体は Ken の時代から始まっていましたが Boris の時代になり、さらに大規模でお金のかかったイベントになっていて、今年は 88000 人が参加したそうです。東京で言うと皇居の回りから青山・原宿あたりまでの 12km を周回するコース区域内クルマを全面シャットアウトして幼児からお年寄りまで自転車で都心を走ろうという大規模なイベントです。

小林) 東京マラソンの 3.6 万人のランナーである騒ぎだから、8 万人が自転車に乗るというのはどんな規模なのか想像もつかないですね。

青木) SkyRide の美点として、公的なイベントですが、各地の自転車 NGO が協力して都心の会場まで、まだ普段は自転車に乗っていない初心者達が自走で参集するためのツアーをガイドしています。板橋区や練馬区、吉祥寺あたりから皇居前までボランティアが誘導するイメージといいですか。

2012 年夏のオリンピックで、ロードレースのゴールになった The Mall がスタート/ゴール地点になっています。

通勤自転車が半額で買える制度

青木) 国税庁と交通省が主体となり企業に勤めている人間が通勤に使用する自転車およびヘルメットなどの備品類の購入に対して上限 1000 ポンドまでの購入に対して半額の助成をしています (12 万の自転車がおよそ 6 万円で買える)。

イギリスには日本のように 1 万円で買える自転車は存在しないですね。3 万円だと安物と言われます。6 万円前後が普及車の価格帯という感覚です。

この助成制度は具体的には所得税と法人税の減免措置 (損金算入) という形で補助する制度です。

小林) なぜそこまで自転車優遇政策がとられるのでしょうか？小学生の自転車通学まで奨励

する理由はなんでしょう？

青木) 「〇〇対策として自転車を推進しよう」というようなひとつの理由では括られていないと思います。

小林) 子供の肥満対策だというのが説得力があると聞いたことがあります。

青木) 『子供の肥満対策』も大きいと思いますが、より大きな概念として社会の持続可能性に対する意識がそうさせるのではないのでしょうか？

それに（議員にとっては）『票になる』ことも大きな要因と思います。

小林) 日本では自転車政策を語っても得票にならないのに…。

青木) さらに加えて、マスコミがそれ（自転車政策を語る政治家）に好評価を与えるからかもしれないですね。

小林) マスコミの世論作りは（影響が）大きいですね。日本でもようやく毎日新聞で「銀輪の死角」が連載されるようにはなっていますが…。

ロンドンの自転車関係予算が 160 億円

青木) 日本のように箱物 (brick and mortar) だけではなく、半額程度は NGO に分配して通勤レッスン、子供の安全教育などソフトの拡充に振り向けられています。

小林) 日本では予算を付けてもソフトの部分が完全に欠落しているのが厳しいですね。

2009 年時点で自転車交通量が倍増 (2000 年比)

青木) ロンドン市（東京都の 2/3 程度の面積）全体の平均で 200%、都心部に向かって集中してくるので中心部では実感として 5 倍くらいに増えた実感があります。一方で郊外はまだ慣れない人間には自転車で走ることが怖いですね。

小林) 東京も 3.11 以降、実感で 3 倍くらいに増えました。現在はピークを少し過ぎたようですが。

青木) Cycle Super Highway (サイクルスーパーハイウェイ) と公共自転車は 2010 年より開始されています。

小林) Cycle Super Highway とはいっても実態はただの青いペイントに過ぎない箇所も多いですね。

青木) 公共自転車 "Barclays Cycle Hire" も "Cycle Super Highway" もともに Barclays bank が naming rights で資金提供しています。合計 60 億円程度の金額をスポンサードしていると言われます。

オリンピックイヤーにおける変化 (2012 年の最新事情)

青木) 今年はイギリスにおける自転車活用の歴史という視点では非常に大きな年となりました

た。2008年のTDFスタートにロンドンが選ばれたこと、昨年の世界選手権・個人ロードレースで優勝したMark Cavendish(カベンディッシュ)の活躍、Bradley Wiggins(ブラッドリー・ウィギンス)のTDFにおけるマイヨ・ジョーヌ獲得(イギリス人として史上初)、そしてオリンピックでのイギリス自転車競技陣のプレゼンス(Sir Chris Hoyの五輪ケイリンでの史上初の連覇・完全優勝など)が耳目を集めました。

今年9月のHalfords(大手のnet通販)の自転車新車販売台数が昨年比15%UPしました。

<http://www.halfords.com>

また「定期的に自転車に乗る」自転車人口が4年間で100万人増加したといった調査結果(British Cycling発表)が発表されています。これはイギリスの人口6000万人の1.5%にあたります。

市長選挙が5月に実施されKen vs. Borisでボリスの2期目が確定しました。選挙期間中、経済政策などと並んで自転車政策も新聞などで記事になりました。また9月には国会議員30名の自転車議連が結成されました。

The Times のキャンペーン

青木) 2月にThe Times(部数的には10万部にも満たないが確たる地位を占める高級紙)が自転車キャンペーンを打ちました。保守的な新聞ですがCities fit for cyclingキャンペーン(<http://www.thetimes.co.uk/tto/public/cyclesafety/>)は大きな反響を呼びました。同紙の若い女性記者Mary Bowersが11年11月、通勤途上に交通事故に遭遇(トラックに巻き込まれる)して重篤な障害を負い、いまでも意識が回復していないことを受けてスタートしたものです。

春と秋、これまで2度にわたりキャンペーンが行われてロンドン市や国に対して働きかけています。

来春に向けては次のフェーズとして国会議員を集めて自転車を利用しやすくする都市政策の研究を依頼しています。「なぜもっと大勢の人々が自転車に乗らないのか、どうすれば乗るようになるのか？」をテーマに具体策をまとめたレポートを来春発表するために資金を提供しています。

(グラフ) ロンドンの現状としてはクルマ(車両数)が対2000年比で37%減少です。

交通量が2000年~2009年で19%減少しています。他方で自転車が車両数、交通量とも増加しています。

小林) 2009年がピークというのはリーマンショックによる世界経済の減速や燃料費の高騰とリンクしているんでしょうね。

青木) タイムズの基本的な論調としてはクルマはもう減少しているといいます。特に都心部で顕著なのは社会の高齢化にともない、子育ての終わった高齢な夫婦二人所帯とシングルが生活者の中心となるクルマを必要としない新しいライフスタイルが広まってきているのだと(都心に住めばオペラも美術展も行くのにクルマは不要)。

小林) でも一方で高級車は売れているんですよね? これは階層の二極分化と考えていいので

しょうか？

会場より) それよりも駐車場の規制が大きいと思われます。都心部ではもともと駐車場は確保できず代替処置として路上駐車に許可証が発行されてきましたが、これを世帯あたり一枚の発行に制限した結果、クルマの絶対数が減ったわけです。

小林) 若い人のクルマ離れ、に加えて実際に所有できない状況があるというわけですか。ちなみに **Barclays Cycle Hire** は IC キー (Velib の IC カードに相当。スティック形状) で 4 台まで借りられますね。

青木) タイムズの主張は全道路予算の 2% は自転車に割り当てよというもの。根拠はいま自転車の全交通量の 2% が自転車だからです。

小林) 全国平均では 2% ですが、都心部は 5%-6% でもいいですよ。

青木) タイムズのキャンペーンの担当者に自転車雑誌 (**cycling weekly**) がインタビューした記事がありました；

- なぜキャンペーンを始めたのか？
- 同僚が殺されるような目にあつたから。

- キャンペーンで気をつけた点は？
- 細かい意見の相違を表に出さないよう、大同団結することを念頭に置いた。自転車に乗らない人に向けての働きかけを心がけた。

青木) ロンドン市長選前の一万人自転車デモを **LCC (London Cycling Campaign)** が呼びかけました。"LCC" は 1.1 万人の有料会員を有するロンドンの自転車活用推進研究会的な団体です。

イギリスにはその他に自転車競技連盟として急成長中の **British Cycling** があります。これは文化庁など公的な資金が半分ですが、残り半分は一般会員の会費収入で賄われています。近年、会員が倍増して 4 万人になりました。会員はイベントやレースへの参加を前提とするのが大半ですから、競技人口のすそ野が拡大していることを意味しています。

"LCC" の活動として市長選前のデモが 1 万人に署名が 4 万人集まったそうです。また 4 人の市長候補に次のような自転車政策を実行するか否かを公開レターで問うています。

自転車・歩行者の環境を改善することを公約するか？

一例としてビッグベンの向かい側の **Parliament Square** の半分を自転車と歩行者のために開放するなど、最低 3 ヶ所の環境整備を求める。

幹線道路の改修時は今後必ず自転車通行の保護を念頭に置く計画を策定することを求める。

まだ 4 本しか完成していない **cycle super highway** の残り 8 本を、従来の不備を改善しより安全な形で完成すること。(突然道路の反対側に誘導するとか、トンネル内など極度にレーンが狭くなるなど不完全で危険な現状をふまえて)

不完全と批判が多いのも理解できますが、レーンもなかった時代と比較すれば、それなりに

クルマが自転車のためのスペースを空ける効果があり、理想的と言えないまでも一定の評価は出来ると思います。

交差点での自転車の扱いについては日本のような横断歩道脇の自転車横断帯はありません。2段階右折は存在せず、たとえ片側3車線でも自転車が右折車線に入りクルマと共に右折します。慣れている人間には快適ですが初心者にとっては厳しいかもしれないですね。

小林) ロンドンとシカゴは自転車は完全にクルマと同格の権利を有すると原則を定め宣言していますね。実際にその権利を行使するのは、慣れと勇気を要するにしても。

いまの話の3つの要求は自転車は車道という原則が確立されている国だから可能なことであって、日本の場合はそれ以前の歩道通行（を認めてしまっている）問題がクリアできていません。その理解を共有するところから始めないとなりません。でないで自転車環境の改善を要求する＝歩道にレーンを作ってしまうなど、勘違いな整備を誘発してしまうので二の足を踏むのが現状です。

青木) LCC では一般会員でビジネススキルを持つ人たちが仕事帰りにボランティアで資料をまとめたり、プレゼンテーション作りに能力を発揮してくれているようです。残業の少ない労働環境など日本と大きく異なる背景もあります。

当選した Boris に対しては Times も LCC も今後の公約の実行を監視してゆくとしています。

ヘルメット法制化についての議論も再燃しました。去年も不成立に終わりましたが、過去に何度か、議員立法の法案が提出されたことがあります。

小林) メルボルン（着用義務の法制化）の影響はありますか？

青木) メルボルンが義務化に踏み切ったため自転車人口が減少したことを教訓にせよという反対意見が出て、法制化の動きは目下のところ一旦下火になっています。

Wiggins がオリンピック TT レースで金メダル獲得直後のインタビューで、ちょうどその日に会場で起きた交通事故（マスコミ取材班を乗せた大会側用意のバスが会場近くで自転車を巻き込み死亡させた）についてコメントを求められ、ヘルメットは義務にすべきだと発言。翌日新聞などにゴールドメダリストもヘルメット法制化に賛成と書き立てられ、Wiggins 自身がツイッターで「ヘルメットを義務化すべきと言いたかったわけではなかった」と翌日慌てて否定しています。

ghost bike ; 自転車に乗っていて事故に巻き込まれ死亡したサイクリストを追悼するため白塗りのバイクを事故発生地点に置くムーブメントがアメリカ同様にイギリスでも広がっています。

こうした法制化議論のたび、「自転車が危ないのではない。クルマや道路行政が自転車を危険にしているのだ」という反論がでて法制化の動きを牽制する図式が定期的に繰り返されます。

青木) なぜヘルメットを義務化しないほうがよいのか。家の玄関に施錠するのは盗難被害を予防するためだが、鍵をかけなかったからといって法律で罰せられることはない。自己責任の範疇であってヘルメットも同様ではないでしょうか。

小林) オーストラリアのように法制化されれば、ヘルメットの自動販売機が設置されるようになります。販売で 500 円くらい、レンタルなら 100 円くらいになる。義務化して制度が整備され公的な資金が投入されるというのはそういうこと。どちらが良いのかは議論の余地があるのではないかな。

青木) オランダ・ドイツ・デンマークといった国では、(義務化の) 議論はないですね。自転車に乗ることに対して垣根を高くするようなことはするべきではないという認識があるようです。

小林) とはいえ日本 (を含むアジア各国) はもう少しヘルメットを被ったほうが良いとは思いますが…。

Love London Go Dutch

青木) LCC が 2 月から始めたキャンペーンです。オランダ大使、オランダの自転車行政担当者を招いてイギリス交通省高官、ロンドンの交通局自転車担当トップと会議を開きました。

Times も LCC も今年は政治への働きかけが特徴的でした。自転車問題が政治になっているなあという感想。

ロンドンでは 3 月から自転車に乗り始める人が増えるので、2 月がキャンペーン開始のタイミングに選ばれやすい。

ロンドンの街角から

街角スナップ

青木) ロンドンの市中でも従来は決して見かけなかったタイプの人たち、中高年女性などが自転車に乗る姿などを見かけるようになってきました。

小林) 東京でも、サイクルモード会場に中年女性を見かけるようになりました。従来のように恋人や夫に連れられてではなく女性同士連れ立ってとか。

青木) それ (中年女性も自転車に関心を示すようになったこと) は間違いなくひとつの『徴 (しるし) 』ですよ。ロンドンも東京も似た空気があると思います。

ロンドンは街中の自転車の平均速度がきわめて速い。並進も認められているので手信号が常識です。初心者には入り込みにくいかもしれません。今後は自転車同士のトラフィックをどう捌くのかも課題になりそうです。どのように自転車初心者に裾野を広げて行くのか。

roundabout (ラウンドアバウト) 交差点の通過方法などベテランには走りやすいが安全な通行方法については検討の余地があります。

The Bow Roundabout という名の交差点で自転車対クルマの交通事故が多発したため、自転車が安全に走れる道路のあり方について盛んに報道されました (<http://www.bbc.co.uk/news/uk-england-london-15703169>)。

ここでは対策として Dutch 方式で自転車をクルマから完全分離する方向と予想されます。自転車専用レーン&信号スクリーニング (自転車を別信号で先出し) する方針が伝えられてい

ます。

小林) 今はオランダ、デンマークよりロンドンの方が自転車の平均スピードが高いですね。自転車があふれて信号待ちのクルマの渋滞の車列の隙間には全て自転車が入り込むような状態。自転車の信号待ち渋滞も発生しています。

青木) ロンドン交通局(TfL : Transport for London)の自転車に乗りましょうというキャンペーン"freedom"ポスターが好評でした。

<http://www.campaignlive.co.uk/thework/1139664/>

(写真を見ながら) London では設置可能な交差点には全てバイクボックスが設けられていると思われま。

小林) 日本でも安全確保のため bikebox の導入を何度も提案していますが、並進禁止の原則があるからと認められません。日本は安全より法律優先というやり切れない状況です。

青木) 日本も並進禁止は早く廃止して欲しいですね。世界中で日本だけですからね。車線の左側に寄って走るといのも特異ですね。

自転車カルチャーの拡がり

Look Mum No Hands! (<http://www.lookmumnohands.com/>)

青木) ロンドンで最も有名なサイクルカフェです。自転車レースの中継などもスポーツバー的に流しています。

Rapha cycle cafe (<http://www.rapha.cc/london>)

自転車アパレルの Rapha がオリンピックに合わせて開いたカフェ(販売も)です。

自転車乗りには Vegan や vegetarian が多いのか肉類をあまり出さない、「ゆるベジ」くらいのメニューが主流です。Rapha のカフェはアルコールも一切出さない徹底ぶりですね。

小林) 日本じゃ当たり前ですが、イギリスはパブの文化があるから結構その辺りはおおらかなんですけどね。

青木) 自転車が道具立てになった「小ねた」をひとつ。保守党の国会対策委員長であるアンドリュー・ミッチェル (Andrew Mitchel) が自転車で官邸に向かう途上のダウニング街入口のゲートで、本来自転車から降りて歩行者側のゲートを通すべきところ車道の専用ゲートを通したとして注意した警備の警官に暴言を吐いた(身分制に基づく侮蔑的な言辞を用いた)ことをマスコミに叩かれ、結局は辞任に至ったスキャンダルがありました。

小林) そんな身分も地位も高い人物でさえ自転車に乗って閣議にかけつけるというのは、日本とは文化の違いを感じるね。

青木) (スナップを見ながら) 私の自宅近くがオリンピックのロードレースのコースだったので、オリンピック期間中「レース当日は車両の通行止めが行われる」旨の告知の看板が掲げられていました。

(別のスナップに言及して) こちらは市長選前に見られたスプレーペイントによる落書きですね。道路脇の信号制御器の箱に描かれていたものですが、ちょうど信号待ちで自転車が溜まる地点なので、夜陰に乗じて吹きつけたのではないのでしょうか。

"Your City
Vote Bike"

会場からの質問

Q: ボリスバイク利用率はどの程度でしょうか？

A: 具体的な数字を調べていないので、後ほど FB でも…

小林) (補足して) ロンドンはかなり高いと思います。日本ではポロクル (札幌: <http://porocle.jp>) が最高で 3 回転 (/day)、広島は 2 回転程度、富山のシクロシティは 2 回転行っていないという現状に対して、たしか 4 から 4.5 回転程度くらいではないですか？

ベリブが 7~8 回転 (/day) ですから、それには及びませんが。ベリブは 2010 からパリ市が資金を出すようになって少し変化しつつありますね。

青木) Barclays Cycle Hire は Barclays bank が資金提供しているだけでなく、ロンドン市も財政支出しているはずですが。スポンサーからの資金の不足分は利用料で賄うという当初方針は実現できていません。

レンタルに供されている自転車は意外にいたずらされたり、破壊されたりはしていないですね。

小林) 日本は (壊されたりする事例が) 非常に少ないですね。文化・国民性の差ですね。

Q: この夏アイルランドを旅行したところ自転車レーンや駐輪場整備が非常に進んでいたが、地方や周辺部にロンドン効果が現れているのか？

A: リーズ (Leeds)・マンチェスター (Manchester)・ブリストル (Bristol)・バーミンガム (Birmingham) あたりは自転車環境が改善されていると聞いています。が、地方ごとにロンドンのマネを嫌って独自のフォーマットを採用していて統一がありません。国の自転車予算の半分がロンドンに振り向けられているので、そこで成功したものから学んでいる側面は確実にあると思います。

小林) (補足的に) Bath (バース) も比較的早くから始めましたよね。

青木) Bath と Bristol がイギリスの自転車専用道路発祥の地と言われていて、公共自転車もロンドンより先に Bristol でスタートしました。

小林) ケンブリッジは？

青木) ケンブリッジ大学構内はアムステルダム的に自転車活用しているようです。ただ学生が多く規模が小さいので影響も小さいですね。

Q: ロンドンでは短期間に自転車が増えたと聞くと駐輪問題が気になりますか？

A: かつては確かに問題になりましたが、市当局が駐輪用の **rack** を大量に設置しました。スタンドの無い自転車が前提ですからワイヤー錠等でくくり付ける柵状のものです。2年間で6万ヶ所くらい、ロンドン市内の（自転車を駐輪しても邪魔にならない）幅のある歩道上には残らずラックが設置されているような状態で今でも増設中です。そのため現在は駐輪についてとくに問題になったりはしていません。

小林) 日本以外の国に放置自転車はありませんね。放置という状態がそもそもあり得ないから。放置すれば、間髪入れずに盗まれます。ヨーロッパでは駐輪した自転車から（盗まれやすい）サドルと前輪を外して持ち歩くことも珍しくない。

Q: 民間の駐輪場というのはありますか？

A: 市がどんどん駐輪設備を増やしているのであまり見かけないですが。

小林) ウィンザー城の駅 (Windsor & Eton Riverside?) の脇でみかけましたね。

Q: サイクルカフェは流行しているのですか？

A: 流行しています。現在7軒くらい。ヨーロッパやサンフランシスコのカフェ文化の伝播ともいえます。日本では London, NY のようなサイクルカフェはまだ見かけませんね。

小林) 自由が丘に **Bianchi** のサイクルカフェがオープンするそうですよ…

NYの事情

青木) 当初5日間くらい友人宅に滞在予定で渡米しました。中古自転車を現地で購入するつもりでしたが友人から借りた自転車で走りました。

NYはロンドン以上に自転車が急増中とのこと。2012春の時点で前年比14%増でロンドンの9~10%増を上回っています。

自転車通勤が2000~2008で262%に増加しています。

NYでも **Broomberg** 市長が音頭を取っています。市長は清涼飲料のボトルサイズに制限をかけるよう要求してメーカーが反発したりという健康指向が顕著なキャラクターで知られています。

640kmの及ぶサイクルレーン(2002 - 2010)を創設。路面の状態は悪いですが幅はたっぷり取ることが出来ます。

小林) パリは15年間で600kmを設置したと言われています。もっともNYは都会としてパリの4から5倍の規模なので比較にはなりません。

青木) このサイクルレーンのおかげで同期間に自転車乗車時の事故での重症および死者数が72%減したとされています。

死者数が2008年には25人、2010年は19人と確かに効果が出ているのですが実際に走って

みると、カオスでした。一方通行が多いのと幅が広いので信号無視が 80%近い。

自転車もクルマも一方通行は例外ありません。すると片側からのクルマだけ目視で安全確認してそのまま信号を突破してしまう。信号無視が常態化しています。

小林) それはサッポロと同様ですね。一方通行にすると歩行者、自転車の信号無視が増えます。

青木) ロンドンも昔はメッセンジャー文化で信号無視が当たり前でしたが、この 10 年間で 80%くらいの自転車が信号を守るようになってきました。

一方 NY では信号を守ると後ろの自転車に突っ込まれそうになります。

一方通行の逆走もひどいですね。またサイクルレーンが路駐スペースと化しているところも多々ある無政府状態です。

ただクルマも人もギスギスしていない。互いに勝手を認める緩い空気の中で交通体系全体がのんびりしていると感じました。

サイクルレーンが一方通行の左右どちら側でも通行可になっています。市当局は右側をバスレーン、左側（車両が右側通行なので追い越し車線側）に自転車を配置する方針だそうです。ただし一方通行が終わった途端にレーンが右端へとクロスしたりする。このあたりの安全性について検討されているのか…。

駐輪スペースも不足して問題化しつつあります。ただし自転車を下に見る文化がなくて、各交通モードの主体が自分勝手に相手を認めあいながら、融通して広いスペースを走っているのが現状です。このままの状態がさらに増加してゆくと、乗り慣れていない人が増えてゆく中で死者数も増加するのではないかと思います。ただクルマも自転車もロンドンより移動速度が遅いので走りやすくはないがさほど危なくはない。

NY もロンドン同様に NGO が頑張っています。

transalt.org (<http://transalt.org/ourwork/bike>) 会員数 6000 人。

bikenyc.org (<http://bikenyc.org>) のメッセージ ;

"Drivers

Angry over Bikers

need a relaxing hobby.

May we suggest biking?"

『自転車にむかっているドライバーの皆さんにはなにかリラックスできるホビーが必要だ。自転車なんてお奨めだけど、どうかな?』 くらいの意味でしょうか。

ブルックリン橋ほかマンハッタンとブルックリンやニュージャージーを結ぶ 7 橋には長く自転車レーンが設けられていなかったのですが、NGO の運動で全てにレーンを新設させたそうです。それらはすべて歩道を区切って作られました。歩道からはみ出した歩行者にはベルを鳴らしてよい、積極的に警告するように奨められています。

すべての地下鉄に 24 時間自転車持ち込みが可能です。

セントラルパークやプロスペクトパークにランナーと分けた自転車道が作られています。

biking rules について (<http://bikingrules.org>)

青木) 自転車の守らねばならないルールという意味であると同時に、バイクに乗る我々が路上の安全性の総体に対してより積極的にポジティブなインパクトを与えてリードする (rule / 統治する・上に立つ) という意味も込められていると思います。

一方通行の場合 40ft (12m)以上の幅員があれば、自転車は右端でも左端でも走って良いという法律などがまとめられている冊子です (オンラインでも読める)。

Biking Rules の前文

自転車に乗る人が増えれば増えるほどサイクリングが安全になり自転車に乗る人がさらに増えます。このプラスのスパイラルを生み出しましょう。

誰かを傷つける可能性が高くなるほど責任は重くなります。だからいつ何時も歩行者には譲ること。スピードを落とし相手を大切にすることは、いずれは多くの人が責任を共有する意識を持つことに繋がり、ひいては NY の道がサイクリストにとって歩行者にとってドライバーにとってもより良き場所になることに繋がるのです。

私たちはクルマが如何に怖い存在であるか良く知っていますよね? だからこそ歩行者を大切にしましょう。新しく安全で精神的に健康な交通の時代をリードしようではありませんか。

自分の権利を知ろう

駐車車両のドア開けによる事故は NY でも多発しているそうです。

自転車が来る可能性がある道路で不注意にドアを開けて事故を起こした場合はドライバーの刑事責任が問われます。怪我が軽微だったりした場合でも出来るだけきちんと警察に通報して統計に載せてもらうこと。(それがその場所の危険性を示す指標になるから) 絶対に泣き寝入りしてはいけません、と述べられています。

自転車に強い弁護士のリストも掲載されています。ロンドンでもこうした自転車乗りを護る弁護士が『自転車弁護士』を自称して活動していますが。

ハリケーン Sandy に遭遇して

青木) 私自身は幸いブルックリンの高台の家だったので直接の被害はありませんでした。台風自体の規模で言うと中型サイズでした。カトリーナはランク 5 でしたが今回はランク 1 に過ぎません。ただ満月・大潮と重なり高潮の被害が発生しました。小一時間に渡って水位が 14ft 上昇したためマンハッタンの南部で冠水被害に。トンネル・地下鉄が壊滅し送電なども停まりました。現在も復旧が完了していないとのこと。数十万世帯規模で停電も解消しておらず、凍死者も出はじめているそうです。

このためガソリンの輸送が滞りガソリンスタンドが営業できなくなったため、買い占めパニックが起きました。クルマが使えない、タクシーが止まる状況で自転車に乗る人が急増しました。3日目くらいから自転車通勤が顕著に増加しました。街中に従来の10倍くらいの自転車が溢れました。

冠水による停電もかさなり、日本の震災後のように物資の運搬手段が奪われた状況の中、自転車が輸送手段として使われたりしました。自転車店を拠点にサイクリストのネットワークで食料や火を使わず食べられるもの、必需品を運ぶ活動などが見られサイクリストが改めて評価されたかもしれません。

ロンドンの同時多発テロやパリのゼネスト、東日本の大震災後の東京に今回のニューヨークと、都市のインフラの危うさと同時に自転車が急増しその有用性が脚光を浴びる構図が同じに思えます。

会場からの質問

Q: 世界の各地を自転車で走ってきて、どこが一番走りやすい都市でしょうか？

A: 慣れていることもあるのでロンドンですね。

Q: では東京は世界で何番目くらいですか？

A: 東京も慣れているのでロンドンの次ぎという実感です。

スペインバルセロナは比較的良かったですね。パリは違和感がありました。バスレーンとの関係が怖い。ウィーンも中途半端な導入の仕方であまりいただけません。

フィレンツェ

青木) 街が狭いので大都市型とはいえないが、緩い自転車ライフが見られます。日本に近い子載せ自転車が目立ちました。そのため自転車はママチャリ風が主流です。街中でロードやピストを見かけることはありません。石畳で走りにくいことも大きな理由だと思います。

それでもアルノ川沿いに自転車専用道を作ったりしています。ただし狭くて右側・左側のマネージメントも統一がとれておらず、見通しが悪い箇所も多くてとても走りにくいものです。日本かそれ以下のインフラと言えるでしょう。

これからの日本は

青木) まず並進禁止を廃止すべきだと思います。安全のためには自転車でも一車線使う権利を確保すべきです。車線の左側に寄って走らなければならない法規が疑問ですね。

小林) 幹線道路の路上駐車をなくしないと安全が確保できないですね。パーキングチケットとかコンビニの荷さばきとか…。欧米も路上駐車がありますが、日本のようにメインストリートまでとこ構わず路駐する状況はちょっとあり得ないですね。

青木) ロンドンは信号無視が減るなど、着実に進歩しています。ロンドンも NY も明確に政治のリーダーシップで自転車活用／環境整備が行われているのが印象的です。あとはタイム

ズ、ガーディアン、インディペンデントなどジャーナリズムの論調も大きな力を発揮しています。

小林) 日本のマスコミは毎日くらい…。他社はときどき大きな勘違い記事を平気で載せるくらいの意識ですからね。

青木) 『空気』ではなく明確な言語(論理)によるドライブが必要ではないでしょうか。自転車が何故必要なのか、どうすれば自転車によるベネフィットが得られるのか議論が必要です。

小林) 日本は縦割りの行政組織で自転車をトータルに扱っていないですね。アメリカが 1991 年に連邦政府の自転車歩行者の担当大臣ポストを新設しているように、政策の一本化や行政の一元化をして行かないと、自転車を活用してゆくことができないのではないかとと思います。

青木) イギリスも 09 年のリーマンショック後に廃止されてしまいましたが、かつては予算と権限を持った **Cycling England** という組織がありました。交通省の下部組織で通勤自転車の購入補助などの政策を実現させました。アムステルダム of 自転車行政官もかなりの権限を持っていて保健部門や土木部門に自転車環境の整備を命じられます。

小林) アメリカ連邦政府の自転車担当ポストはサイクリストでなければ就任できない職種になっているのに、日本では自転車に乗ったことがないと明言する人間が担当になっていたりしますね。いかに重要なポストと捉えられていないかがよく分かります。

小林) 何れにせよ政治的な働きかけは必要だと思います。国会へのデモなども含めて明確なメッセージを発信してゆくことがこれからは必要ではないでしょうか。

青木) ロンドンや NY での実績も見ても NGO が強いということの重要性を認識して欲しいですね。政治家にとって無視できない存在感を与えられれば社会を変える力になります。ひとりひとりがまず行動することが大切ですね。