



ロンドン五輪と自転車政策①

自転車政策の舵が切られたロンドン五輪

2020年の夏季オリンピック・パラリンピック競技大会の東京開催が決まり、今まさに大会に向けた施設やインフラの整備が進められようとしています。近年、先進国で開催され、成功裏に終わった大会の一つにロンドン五輪（2012年開催）があります。本稿では、東京はこのロンドンにどんな点を学ぶべきか、特に自転車政策に的を絞って本号、次号の2回にわたり考えてみたいと思います。

ロンドン五輪の開催が決定したのは2005年です。環境にやさしい持続可能なオリンピックを目指し、交通面では公共交通の利用促進や自転車の利用促進が図られました。当時、ヨーロッパではオランダ、デンマーク、ドイツなどが自転車先進国と言われ、イギリスはどちらかと言えば自転車後進国の扱いでした。「自転車は低所得層の人の乗り物」のイメージでした。しかし、オリンピック開催決定を契機に自転車を環境政策の目玉の一つに据え、自転車政策を推進したのです。具体的には自転車シェアリング(Barclays Cycle Hire)と自転車レーン整備の二点です。市長自らが自転車通勤をして自転車政策の旗振りをしたことによって、現在では多くの人が自転車通勤をする自転車先進国への転換に成功したのです。

Barclays Cycle Hire の概要

Barclays Cycle Hireは、フランス・パリの自転車シェアリングであるヴェリブを参考に、ロンドン交通局が主体となり、ロンドン市内での自転車利用の促進を目的に2010年7月に導入されました。Barclaysという銀行の名前がついているのは、この銀行がスポンサーになっているからです。Barclays銀行は5年間のスポンサー料として2,500万ポンド（当時のレート1ポンド=140円換算で約35億

円)をロンドン市に支払い、この対価として、自転車シェアリングシステムや自転車の泥除け、自転車専用レーンなどにスポンサー名が入ることになっています。自治体の負担軽減になるこうしたスポンサー制度は何とすばらしいアイデアではないでしょうか。

利用者は最寄りのステーションで自転車を借り、他のどのステーションにでも返却することができます。2010年にステーション数315カ所、自転車約5,000台でスタートし、現在では東京の山手線内側面積に近い範囲にステーション数700カ所、自転車約10,000台にまで拡大しています。ロンドン市内の至る所に自転車ステーションがあるため、利用者が自転車を借りたり返却するのに困ることはほとんどないと言っていいでしょう。

利用するには1日2ポンド（約360円）のレンタル料と、利用時間に応じた料金（30分毎に2ポンド）が必要となります（2015年1月時点）。ただし最初の30分は無料なので、30分以内の短時間移動であれば1日何回借りても最初のレンタル料2ポンドだけで済みます。実際に市内を観察していると、電車で通勤してきて最寄りの駅から職場まで自転車を借りる人、観光地や商業地での移動に借りる人など、実によく利用されています。ロンドン交通局によると、1日平均2万人が利用しているようです。

日本（東京）が学ぶべき点

Barclays Cycle Hireは、ロンドン五輪の開催決定から

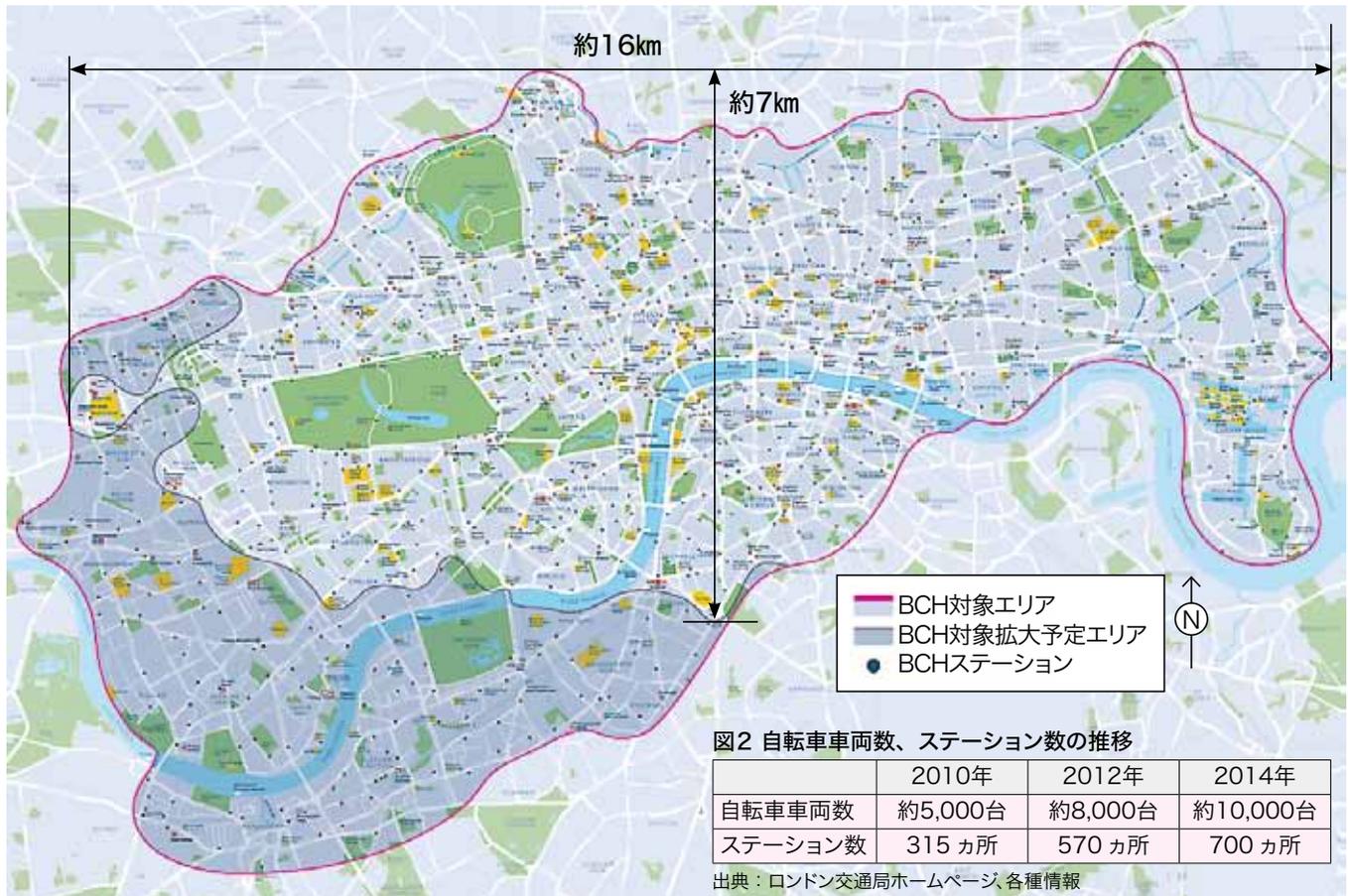


写真①：多くの自転車通勤者が行き交うロンドンブリッジ



写真②：市内の自転車ステーション。自転車の泥除けにはスポンサーであるBarclaysのロゴ。

図1 Barclays Cycle Here の対象エリア



大会までの7年間でステーション数570カ所、自転車約8,000台が整備されるという急成長を見せました。こうした急成長の背景には、市長自らが率先垂範して自転車通勤をしてリーダーシップを発揮したこと、自転車政策を統括する局長を選任し部局をまたがる調整ごとをこの局長の下で一挙に進めたことが挙げられます。ロンドン市には市の下にボローという基礎自治体（東京都でいえば区に相当）があります。ボロー所有の土地（歩道）に自転車ステーションを建設する際の調整ごとこの局長の下で進められました。

システム的には、先行するフランス・パリのヴェリブをお手本に市内広範囲にわたる区域に高密度で自転車ステーションを配置させたり、最初の30分間の使用料を無料にしたりと、利用者の利便性を考慮している点が大きいと思います。Barclays Cycle Hireの運営主体は一つですから、あるボロー内のステーションで借りた自転車は別のボロー内のステーションに返却することもできます。

東京都心部では千代田区、港区、江東区で自転車シェアリングが実施され、中央区でも検討中ですが、それぞれ

区独自のシステムで、区をまたがる利用はできません。東京都の外添知事は記者会見（2014年10月）において、区ごとのバラバラな対応について都としてのスタンスを質問され、「都と区市町村の関係というのはそれぞれ権限を持っているので、こちらが独裁的にこうしろ、ああしろと言えない立場にある」と消極的な発言をしています。区が独自にシステムを構築するには限界がありますし、コスト高にもなります。もちろん、区内でしか利用できない今のシステムは利用者に不便を強いることにもなります。外添知事は2014年秋にロンドンに行かれましたが、そこで学ばれたことを十分に活かしていただきたいと思います。



写真③：最寄駅から職場に向かうサラリーマン



写真④：繁華街での移動に使う観光客風の利用者