

## ロンドンにおける自転車の安全施策

ながせ ゆういち  
永瀬雄一 調査研究センター研究員

### はじめに

2013年12月にロンドンの自転車利用者が「ダイイン」を行い、自転車が安全に利用できる道路環境の整備を訴えた。また同年同月、日本では改正された道路交通法(以下、道交法)の一部が施行された。

両者ともに、自転車に関わる安全に対する動きであるが、ロンドンでは自転車と自動車(特に重量積載物車両(Heavy Goods Vehicle, 以下HGV))との事故防止、日本では歩行者と自転車との事故防止が念頭に置かれているように、両者では視点に大きな違いが見られる。本項では近年のロンドンにおける自転車の安全施策について紹介する。

### 1. ロンドン交通局本社前での抗議行動

2013年12月5日(木)にロンドン交通局本社前で行われた自転車利用者による「ダイイン」で、1,000人以上の自転車利用者がブラックフライヤーズ・ロードに横たわった。ダイインは、ロンドンで2013年11月の9日間に6人の自転車利用者が交通事故に巻き込まれて亡くなったことを受け行われ、自転車と自動車の道路を分離させた自転車レーン等自転車インフラの整備や安全性の高い交差点への改善を早急に行うよう要望し、自動車優先の道路政策の是正を訴えている。

ロンドン市長ボリス・ジョンソン氏は、このような事故や抗議行動を受け、2013年3月に発表し

た自転車政策集である「The mayor's vision for cycling in London」の重要性を再度提起した。

ボリス氏は2008年にロンドン市長に就任以来、自転車利用促進のため様々な施策を講じてきた。同時に、自転車の安全利用を重視し、自転車事故対策にも力を入れており、自転車の安全走行のためのインフラ整備やキャンペーン等を行っている。

### 2. ロンドンにおける自転車インフラ整備計画

「The mayor's vision for cycling in London」によれば、ロンドンにおける自転車に関するインフラ整備は、予算総額9億1,300万ポンド(1ポンド≒173円、2014年4月現在)で計画されており、オランダ式ラウンドアバウト<sup>1)</sup>の整備や、道路からも歩道からも独立している自転車専用レーンの整備、パークレイズ・サイクル・スーパーハイウェイ<sup>2)</sup>のルートの再検討を含めた改善、ゾーン30の促進、HGVの安全対策等が挙げられている。

この計画の中で交差点の改善とHGV対策については、具体的に動きがみられる。

交差点の改善については、ロンドンで最も危険とされている交差点33カ所の改善を行うとし、オランダ式ラウンドアバウトを導入することで、自動車、自転車、歩行者を分離させる形での交差点の実現を目指している。また、自転車専用信号を2014年夏より導入する予定である。自転車専用信号は自転車利用者の視線の高さに設置され、まず

1) 自転車走行を優先する考え方のもと、自転車レーンがある道路において自動車が通行する際に自転車利用者や歩行者に対する死角がないように設計されているラウンドアバウト(円形交差点)のこと。  
2) 主に通勤利用を想定し、ロンドン市内中心部と郊外を直結し放射状に延びる自転車レーンのネットワークである。安全性を高める目的で、自転車レーンの形状変更が検討されている。

は、実験中の1カ所(2013年12月現在)を含めた12カ所に設置する予定である。

ロンドンにおいてHGVは全車両の4%に過ぎない。しかし、過去3年間における自転車利用者の死亡事故のうち、HGVに関わる事故は53%に及んでいる。ロンドンでは以前よりHGVの安全対策を重要視しており、2014年末までに一定の安全設備を装備していない3.5t以上の自動車はロンドンに入れないようにする計画を発表した。安全設備の具体的な例として挙げたのは、タイヤへの巻き込みを防止する設備や、歩行者や自転車利用者に対する視界を改善するミラーである。

### 3. 日本における自転車を取りまく環境の変化

日本において、交通事故による死者数は減少傾向にあるものの、自転車と歩行者の事故は増加傾向にあり、歩道を走行する自転車の事故やマナーが問題視されている。

2013年6月7日、道交法が改正され、同年12月1日に改正された道交法の一部が施行された。自転車は道交法上では軽車両であり、道路を走る場合は左側通行が義務付けられている。しかし、歩道のない道路の路側帯は、左右どちらでも走行が可能であった。今回の道交法の改正により、自転車は路側帯の通行を左側に限定され、路側帯を右側通行した場合の罰則は、「3か月以下の懲役か5万円以下の罰金」を科せられるようになった。既に、道路交通法施行令や標識・標示令も改正され、車両通行帯の幅員の下限の引き下げや、自転車レーンにおける原動機付き自転車が通行禁止となっており、この道交法の改正は道路における安全な自転車走行空間の確保を念頭に置いていることがうかがえる。

この法改正の背景には、自転車の道路走行促進や、自転車の安全な道路走行のためのインフラ整備や、自転車走行に関するルールの周知や徹底が

ある。自転車走行に関するルールの周知については、au(2013年10月より)やNTT DoCoMo(2014年3月より)といった携帯電話事業者が自転車保険商品の取り扱いを始めたこともトピックとして挙げられる。法改正や、自転車利用者に対する高額な賠償命令判決の確定、携帯電話事業者が自転車保険商品の取り扱いを始めたことなどによって、自転車の安全に関するメディア露出も若干ではあるが増えており、自転車の持つ危険性についての認識も向上しているのではないだろうか。

### おわりに

日本では自転車は道路を走行するのが原則であるが、一部歩道での自転車走行が認められている。そのため、自転車と歩行者との接触事故が多く、自転車の道路交通促進により歩行者との事故を減少させることを目的として、このような法改正が行われた。今後は自転車の道路走行による自動車との事故について今まで以上に注意を払わなければならない。自転車と自動車の事故対策を進めるロンドンの事例は今後の日本における自転車の安全施策を進める上で参考になるのではないだろうか。

#### [参考文献]

- [1] MAYOR OF LONDON (2014)/draft further alterations to the London plan
- [2] MAYOR OF LONDON (2013)/the mayor's vision for cycling in London an Olympic legacy for all Londoners
- [3] Transport for London (2013)/casualties in Greter London during 2012
- [4] Transport for London (2013)/central London cycle census
- [5] Transport for London (2013)/travel in London
- [6] 警察庁資料
- [7] 各種報道