

ロンドンにおける自転車交通の現状と自転車専用通行空間の整備

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

2015年11月に、ロンドン中心部南側、テムズ川河岸にあるOval～Pimlico間(1.4km)において、分離式の自転車専用通行空間が開通した。分離式の自転車専用通行空間とは、車道と自転車専用通行空間の間に物理的な障害物があり、自動車と自転車の通行空間が分離されていることが特徴である自転車専用通行空間である。ロンドン中心部では初となる試みで、今後他の道路でも導入が計画されている。ロンドンでは、以前よりサイクル・スーパーハイウェイ(cycle superhighway, 以下、CS)として自転車専用通行空間が整備されていた。しかし、以前からのCSは、車道の左端が水色に塗装されただけの通行空間であるため、自動車の侵入が容易であり、自転車利用者の安全性に不安を残すものであった。

本稿ではロンドンにおける自転車交通の現状と自動車専用通行空間の整備について紹介する。

1. ロンドンにおける自転車交通の現状と問題点

近年、ロンドンでは自転車人口が増加している。ロンドン交通局(Transport for London, 以下TfL)によれば、自転車は交通分担率としては2%に過ぎないが、利用者は年々増加している。2014年の自転車利用者は、2013年に比べ10.3%増加しており、2010年と比較すると103.7%増加したこととなる。自転車利用者の増加傾向は、平日朝の通勤時間帯(7:00～10:00)でも顕著である。

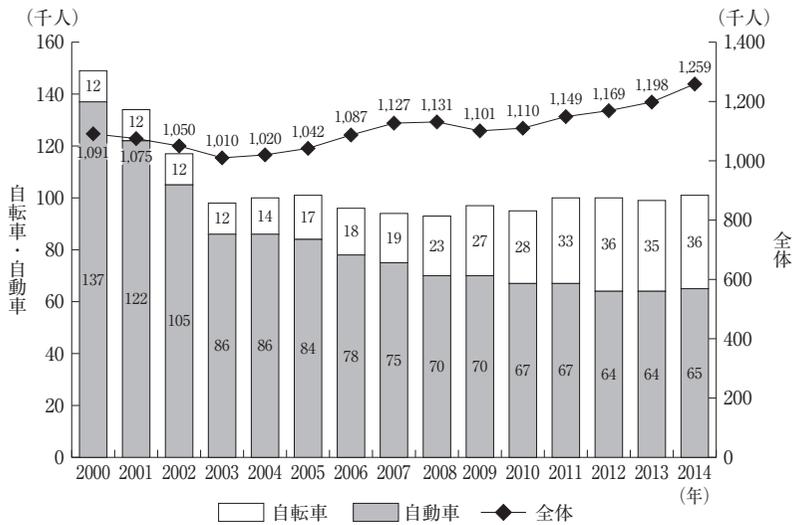
平日朝の通勤時間帯にロンドン中心部に流入する自転車利用者は、2014年では1日当たり3万6,000人と、2000年の1万2,000人と比較して約3倍であり、通勤における自転車利用者の増加が伺える。一方で、自動車利用者数には減少傾向が見られ、2000年の13万7,000人から半減し、2014年は6万5,000人であった。これは、2003年に導入された混雑税の影響によるものと考えられるが、この減少した自動車利用者の一部が自転車利用に転移したことが考えられる。また、2008年にロンドン市長に就任したボリス・ジョンソン氏が、とくに通勤における自転車利用促進施策を推進していることも一因であろう。

自転車利用者が増加している一方で、自転車に係る交通事故が問題となっている。2014年における道路での死傷者のうち、51.9%が自転車利用者を含む交通弱者であり、その80.2%が死亡者もしくは重傷者であったとされる。自転車利用者は、死者13人、重傷者419人であり、2013年と比べれば死者数、重傷者数ともに減少した。しかし、今後予想されるロンドンの人口増加や自転車利用者のさらなる増加を考えると、自転車利用者の道路における安全対策はロンドンにとって重要な課題であるといえる。

2. 自転車専用通行空間の整備

TfLは2013年以降、10年計画で総額9億1,300万ポンド(1ポンド≒161円、2016年3月現在)と、それ以前の3倍以上の予算で、自転車に関するインフラ整備を推進している。その中に自転車

図 平日朝7:00～10:00の交通手段別ロンドン中心部への流入数(1日当たり)



出典：Travel in London 8より運輸調査局作成

利用者の安全対策関連施策もあり、その一つとして自転車専用通行空間の整備が挙げられる。

現在、TfLがロンドン中心部において進めている自転車専用通行空間の整備はCSとクワイエットウェイ(Quietways)の2種類がある。CSは幹線道路に整備され、ロンドン中心部と郊外を結び、より速く、より安全に、通勤目的で利用されることを主眼において整備されている。クワイエットウェイは、CSを補完するように、交通量の少ない路地や公園内を通っており、より日常的に利用されるように整備が計画されている。クワイエットウェイは、2016年末までに7路線の整備が計画されており、最初の路線であるWaterloo～Greenwich間は、2016年春頃の完成予定となっており、1億2,300万ポンドの予算で計画されている。

中心部と郊外を結ぶ幹線道路に整備されているCSと、それを補完するように整備が計画されているクワイエットウェイで「Central London Grid」として、中心市街地に面的な自転車専用通行空間ネットワークを形成するのがTfLの狙いである。

そのような中で、CSについては、以前と異なった形で整備されはじめている。CSは2010年以

降順次開通しており、すでに5路線が開通している。CSの整備は、自転車の利便性の向上に寄与してはいるが、これまでのCSは、車道の左端を水色で塗装されただけであるため、自動車の侵入が容易であり、安全性について不安が残っていた。そのため、TfLは、交通事故、とくに自転車と自動車との接触事故防止を図るため、歩行者、自転車、自動車が物理的に独立し

て通行できるCSの整備を進めている。

2015年11月に開通したSC5は、ロンドン中心部では初となる、歩行者、自転車、自動車が物理的に独立して通行できる自転車専用通行空間として整備された。分離式の自転車専用通行空間は、自動車の自転車専用通行空間への侵入や自転車の歩道への侵入を防ぐことで、各々他の交通手段との接触を予防し、歩行者と自転車利用者の安全性と快適性を確保することが可能となると考えられている。

今後も、新規CSの整備や、CS改良等で分離式の自転車通行空間の整備が計画されている。2016年中に開通する予定となっているEast-West CSは、Tower Hill～Lancaster Gate間の約30kmが整備される予定となっており、費用は4,132万1,000ポンドと想定されている。同じく2016年中に開通予定のNorth-South CSは、Elephant & Castle～King's Cross間の約5kmが整備される予定となっており、費用は1,748万5,000ポンドと想定されている。また、CS2の改良工事(想定費用2,466万6,000ポンド)や、CS1の内交通量が多いTottenham High Road部分(想定費用1,701万2,000ポンド)でも、分離式の自転車専用通行空間

の整備が進んでいる。

3. 日本における自転車通行空間整備の現状

日本においては、全体における交通事故件数は減少傾向にあるものの、自転車と歩行者の事故件数は横ばいであり、歩道を通行する自転車の事故や自転車利用者のマナーが問題視されている。このような問題に対処すべく、自転車通行を歩道から車道に移し、また、車道でも自転車が安心して安全に通行できるよう自転車レーンや自転車道といった自転車専用通行空間の整備計画も進められている。

近年の具体的な動きとしては、2012年11月に国土交通省と警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を作成し、自転車通行空間の面的なネットワーク計画の作成や、自転車の車道通行を基本として、歩行者、自転車、自動車適切に切り離された道路空間整備の考え方等を自治体に対し提示した。しかし、多くの自治体では空間的制約や、地域住民からの理解を得ることが難しいといった問題があり、自転車通行空間の整備計画の進捗が芳しくないのが現実である。このような問題に対処すべく、国土交通省と警察庁は2014年より「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」を立ち上げ、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で提示した自転車ネットワーク計画の進展や安全な自転車通行空間の早期確保のための方策を審議している最中である。

日本における自転車通行空間の整備の考え方の中心は、一般化してしまっている自転車の歩道通行からの脱却である。自転車は「車両」であり、ゆえに車道通行が原則であるという観点から、車道における自転車通行空間の確定と認知、また自転車通行に関するルールの徹底を重視している。2015年に施行された改正道交法により、自転車通行に関する取り締まりも厳しくなった。ハード

面における自転車通行空間の整備とともに、ルールの設定・認知・徹底による自転車利用の在り方を定義していくソフト面における自転車通行空間の整備がはじめられている。

おわりに

ロンドンにおける、最初の大規模な自転車専用通行空間の整備は、車道の左端を水色に塗装しただけのものであった。しかし、自転車専用通行空間は、自転車と自動車との接触事故を予防するため、車道や歩道と物理的に分離されるように整備されはじめている。

ロンドンでは、自転車は車道を通行することが一般的であるため、自転車と自動車との接触事故が懸念されている。しかし、日本では、自転車は歩道通行が一般的であり、日本における自転車通行空間の整備は、歩行者と自転車との接触事故防止を中心として議論が進められている。今後、日本においても自転車の車道通行が一般化するとすれば、今度はロンドンと同様に自転車と自動車との接触事故の懸念が広がるだろう。ロンドンにおける分離式の自転車専用通行空間の整備は、今後の日本の交通安全を考えるうえで参考となると考える。

[参考文献]

- [1] MAYOR OF LONDON (2013) /the mayor's vision for cycling in London an Olympic legacy for all Londoners
- [2] MAYOR OF LONDON プレスリリース (2015年11月19日)
- [3] Transport for London (2015)/travel in London report8
- [4] Transport for London web page
- [5] 国土交通省 (2015)「『自転車ネットワーク計画策定の早期進展』と『安全な自転車通行空間の早期確保』に向けた提言 (案)」