

## 第5自転車セミナーを開催しました！

第5回目のテーマは、「ロンドン自転車革命」。欧洲では交通政策において遅れをとっていたと言われてきた英国。首都ロンドンはいまや「自転車革命」と言われるほど熱心に21世紀型交通への取り組みを展開している。そこで、ロンドン自転車革命の実感について、ロンドン在住のマルチなジャーナリストである 青木 陽子 氏 にご講演いただきました。

日 時：平成23年10月25日（火）18：00～19：30

場 所：自転車会館3号館11階会議室

講 師：青木 陽子 氏

テー マ：「ロンドン自転車革命」

プロフィール：鎌倉市出身

国際基督教大学（ICU）で生物学を専攻、卒業後は、二玄社『NAVI』編集部、婦人画報社（現アシェット婦人画報社）『ラ・ヴィ・ド・トランタン』編集部などを経て99年独立、同年株式会社カフェグローブ・ドット・コムを共同設立。現在は、東京とロンドンを往復しながら、編集者／プランナー／ジャーナリストとしてフリーで活動中。

特に、地球温暖化問題は20年来追っている。



セミナーの様子

### ＜要旨＞

青木氏は、英国人の夫との結婚を機に、2000年からロンドンに在住しており、日本との行き来は半々ぐらいとなっている。元々、自動車雑誌の編集者であったが、環境問題を考えるようになり、その年から通勤に自転車を使うようになった。

当時は、英国で自転車に乗っている人は、メッセンジャーなどごく一部であり、非常

に少なかった。自転車のレーンもなかった。欧洲は、自転車先進国（デンマーク、オランダ、ドイツなど）として有名であるが、英国は後進国であった。理由としては、『①大人の1／3が自転車に乗れなかった。②階級社会により、貧しい人が乗るものだという認識があった。③メッセンジャーなど、若くてプロ意識のある人の乗り物という認識があった。④雨が非常に多かった。（ただし、オランダのアムステルダムの方が多い。）⑤東京よりも酷い、道路混雑の状況があった。』などであった。

しかしながら、狭い道幅の中、自転車を交通手段として増加させた理由は、『①東京23区の倍の面積に、760万人の人が住んでいるが、鉄道網が非常に弱かった。②肥満率が高く、健康保険がパンクする可能性があった。③ロンドン市長が自転車の施策に重点を置くようになった。内容としては、都心部に自動車を入らせないための混雑税（2003年）の導入、都心部の道路について一方通行を多くした、サイクルネットワーク900kmの整備や交差点の改善、自転車の駐輪スペースの整備（歩道上のラック整備）、自転車通勤における自転車代金購入補助の創設、子ども向け・大人向けの自転車乗り方レッスンの実施、その他、自転車のプロモート戦略（市バスへのPR）や自転車のイベント（スカイライド、サイクルフライデーなど）の実施。』などであった。

さらに、2009年以降のトピックスとしては、『①サイクルスーパーハイウェイの整備（現在4本オープン、2015年まで整備。）②サイクルハイヤー1周年【※】③自動車の交通量より自転車の交通量の増加（特に、女性人口の増加。）④ドイツの市街地と同様に、自動車を時速20マイル（32km）に規制する動き⑤サイクルスポーツの盛隆（北京五輪以降、トラック競技のみならずロードレースも強くなり、関心が高まった。）⑥駐輪対策として66,000台（2008年～2012年まで）を歩道上に整備。（日本の公共駐輪場にはない、スポーツバイクをとめられるタイプもあり。）』などである。

【※】サイクルハイヤー（公共の青いレンタサイクル）…平成23年7月末で1周年  
2012年までに、自転車8,000台、14,400ドック、500ステーション（10～30台）を目指している。

料金：クレジットカード払い

登録料以外、30分以内の利用は無料。30分から課金。24時間連続利用は150ポンド（約18,000円）徴収。

利用回数：780万回／1回平均16分

→パリのヴェリブの利用回数を来春に抜く予定。

費用：10年間で100億円の費用が発生。（内、60億円は、バークレー銀行の協賛金。）

英国人は、道路に対する市民の意識が非常に高く、歩道に一度も自転車を上げて走らせたことはなく、常に車両（歩行者優先、自動車と同じ1対1の権利がある。）という考え方であった。また、地球環境に優しくエコであること、さらには、マスコミの理解や

サポートがあったため、この10年で飛躍的な自転車利用促進策が行われた。日本においても、道路環境が似ていることから、参考になる事例ではないでしょうか？

講演終了後の質疑応答では、以下の質問がありました。

質問：雨の時はどのように走行しているのか？

→回答：比較的雨量が少なく、傘をさすという文化がないため、防水効果のあるウエアを着用するか、濡れることを気にしないで走行している。

質問：混雑税の徴収方法は？

→回答：防犯カメラでナンバー確認し徴収している。どうしてもそこを通る必要がある場合は、前日までに所定の料金（払うタイミングにより変動）を支払う必要がある。

質問：車のドライバーからは、自転車が増加したことに対してどう見ているのか？

→回答：概ね良好に見ている。ただし、タクシーは運転が荒いため、自転車にとっては、怖い存在である。

質問：自転車店において日本との違いはあるのか？

→回答：ほぼ日本と変わらないが、軽快車（ママチャリ）の文化はなく、クロスバイクが1番売れている。

質問：自転車の増加による、交通事故件数は急増しているのか？

→回答：自転車の増加率から比べたら、件数は鈍増である。

質問：混雑税について、よく法案が通ったと思うが、導入の経緯は？

→回答：労働党と保守党が拮抗していたため、市長の権限で押しきって法案を通過した。また、ガソリン代が1ℓ=200円以上という要因もあったため、車の台数が減るのではという見方もある。

質疑応答後、以上をもちまして、本講演は、終了となった。

次回のセミナーは、11月29日（火）18時から 宇都宮 一成 氏による「タンデム自転車での世界一周やしまなみ海道の観光振興」をテーマとした講演を開催する予定です。

次回のセミナーへのご参加も、お待ちしております。

**次回予定**

**<第6回>**

平成23年11月29日(火) 18:00~19:30

講 師: 宇都宮 一成 氏 (シクロツーリズムしまなみ ポタリングガイド)

テーマ: 「世界でいちばん長いハネムーン タンデム自転車の旅」

~そして、しまなみ海道の自転車観光振興へ~

お申込み方法⇒

[http://www.bikecology.bpa.j.or.jp/information/2011/post\\_67.html](http://www.bikecology.bpa.j.or.jp/information/2011/post_67.html)



このセミナーは競輪の補助金を受けて実施いたしました。

<http://ringring-keirin.jp>