



自転車社会の環境改善を目指して No.5

## 「産業革命」のインフラを活用して 「自転車革命」を促進するイギリスの知恵と戦略

文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員 秋山 岳志  
オフィス南風

事務局：〒166-0011 東京都杉並区梅里 2-6-3  
TEL 080-3918-2932 FAX 03-6316-9170  
URL <http://www.cyclists.jp/>

### 『自転車街を変える』

2012年12月、集英社より『自転車街を変える』を上梓した。本書では、通勤やサイクリングで実際に自転車を走らせながら感じた問題点をベースに、昨今話題となっている自転車道や自転車レーン取材して、日本が目指すべき自転車社会についての持論を展開している。

自転車の走行環境に関する書籍や出版物がすでに数多く出版されている中、つい5～6年ほど前に自転車通勤を始めたばかりの私が出そう思ったのは、毎年のように取材で訪れているイギリス取材の経験から、日本の自転車環境整備に何らかの形で提言できないか、と考えたからである。そのあたりの経緯を拙著『自転車街を変える』で書ききれなかった部分を中心にお話していきたい。

### 馬曳き道を自転車道に

私の最初の取材フィールドは「運河」であった。イギリスでは18世紀半ばに産業革命が始まり、原料や製品を運搬するための大量輸送手段が求められた。それに応えて登場したのが“水のハイウェイ”運河である。最初に開通した運河は物流コストの飛躍的な削減を証明し、全土が運河建設に沸き返る「運河狂時代」と呼ばれるバブルを引き起こした。

しかし19世紀に入ると、スチーブソン親子の手による蒸気機関車が登場。物流の要は「水」から「鉄」、すなわち鉄道に移っていく。今度は「鉄道狂時代」の到来である。

鉄道に主役を奪われた運河ネットワークは、そのほとんどが破棄されるが、第2次世界大戦後にレジャー用として復活。現在は、船内で寝泊りできる「ナローボート」という船による旅が大人気となっている。

私もこのナローボートのとりことなり、何冊かの本も出した。だが取材を続けていくうちに、運河沿いの道に年々自転車が増えていることに気がついた。イギリスの運河には必ず「トゥパス」という側道が併設されている。運河の黎明期には船舶用エンジンがまだ開発されていなかったため、船は馬で曳かれていた。運河に馬用の道が不可欠だったのである。トゥパスは従来、歩行者用の小道として利用されてきたが、車が入ってこない安全性から、サイクリストの利用が年々増えていたのだ。

市民の自転車利用を促進させるトラスト(民間団体、日本のNPOに近い)はこのトゥパスに目をつけ、運河を管理する政府系団体「プリティッシュ・ウォーターウェイズ(現在は民間団体「カナル&リバー・トラスト Canal & River Trust」に改組)



運河とナローボート、運河沿いのトゥパス

と交渉、正式に自転車道として認定させるべく働きかけた。その結果、多くのトゥパスが「ナショナル・サイクル・ネットワーク」という自転車国道の一部に編入されている。

実はイギリスの運河の総延長は、3000km以上もある。これがイギリスの隅々まで広がっているのだから、運河沿いのトゥパスを自転車道として活用すれば、自転車の全国ネットワークがそのまま完成してしまうことになる。

### 廃線跡の路床を転用

運河を日陰に追いやった張本人でもある鉄道も、自転車ネットワークの基礎作りに大きく貢献している。一度は交通網の主役に躍り出た鉄道も、モータリゼーションの進行とともに赤字路線が増え、廃線が相次いだ。その廃線跡をそのまま自転車道に転用したのである。

アメリカ新大陸との貿易を担ったプリストルと、ローマ時代の公衆浴



廃線跡を利用した自転車道。  
ストラトフォード・アボン・エイボンにある  
「グリーンウェイ」

場で知られるバースを結ぶ鉄道は、1960年に廃線となった後、1979年に自転車関連のトラストが自転車道として整備。「ブリストル&バース・レイルウェイ・パス」としてサイクリストに提供されることになった。これがきっかけとなり、イギリス全土に自転車道が設置される。

そのほか、文豪シェイクスピアの生誕地と知られている、イギリス中部のストラトフォード・アボン・エイボンにある「グリーンウェイ」など、廃線跡が自転車と歩行者の専用道として活用された例は各地にある。

18世紀の産業革命で登場した運河と鉄道は、21世紀の今、イギリスにおける自転車革命を推進する不可欠のインフラとして重要な役割を果たしている。このように過去のハードウェアを「温故知新」的に現代の生活の中に取り入れる手法が、イギリスは非常にうまい。

### 増加する自転車交通への対応

しかし、問題がないわけではない。運河のトゥパスは、元々は船の利用者と歩行者が主なユーザーであり、その中である程度のサイクリストも受け入れてきたわけだが、近年の自転車ブームにより、場所によっては歩行者のほうが肩身の狭い思いをせざるを得ない事態になっている。檜

玉に上がっているのはやはり首都ロンドンで、中心部にあるリージェンツ運河の朝夕の混雑は相当なものらしく、当局は通勤時間帯にサイクリストにピラを渡し、違うルートへの迂回を促している、とのこと。

また同トラストでは、サイクリストに「トゥパス通行ライセンス(許可証)」も発行しているという。運河を利用する場合、その用途や船の全長によって、船のオーナーはライセンスを購入しなくてはならない。トゥパスも運河に属するものなので、船同様、自転車にもライセンスを課すのは当然、と言われれば「なるほど」と頷かざるを得ないが、実際にライセンスを取得している自転車は皆無に近い。

カナル&リバー・トラストの職員は、ライセンスのない船を監視してまわっている。船は運河から逃げることはできないので、違反者は簡単に発見されてしまうが、公道との間を行ったり来たりしている自転車を摘発することは事実上不可能。だが、このままのペースで自転車が運河に流れ込んでくれば、対歩行者、そして自転車同士の衝突事故の危険性が増大することは必至で、自転車を規制すべきか否かの議論がイギリスの運河では高まっている。

### 自転車と鉄道の共存共栄

廃線跡の利用は先述したが、現在営業中の鉄道も自転車利用者に対し



ロンドンの大ターミナル、パディントン駅の駐輪場

て便宜を計るようになった。イギリスでは多くの鉄道路線で自転車の持ち込みが認められており、ドアに自転車マークが付いた車両が増えている。分解する必要はなく、そのまま搭載できる列車も少なくない。

駅の駐輪場もここ数年でかなり増えた。大きな駅ではプラットホーム上にあるケースが多く、ホーム上に並んだバーにワイヤーロックで固定するスタイルをよく見かける。駐輪する自転車の数のほうがバーよりも圧倒的に多く、ひとつのバーに何台もの自転車が寄りかかり、さながら日本の放置自転車集積場のような光景になっているところもある。

イギリスではスタンドが付いた自転車がほとんどないからか、こういったバー式の駐輪場が街中にも多い。複数個並んで「駐輪場」の体を一応成している所もあれば、一個だけポツンと設置されていることもある。クルマを減らし、自転車利用者を増やしたい政府としては、とにかく作れる所には駐輪用のバーを1つでも2つでも設置して、駐輪環境の整備をアピールしたいのかもしれない。 PP

### 「自転車検定」を始めました



インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ <<http://www.cyclists.jp/>>からどうぞ。