

4 ロンドン・ロンドン交通局

(1) 調査目的

ロンドンは、英国及びイングランドの首都であり、人口約 750 万人を抱えるヨーロッパきっての大都市である。この大都市ロンドンにおいても、ボリス・ジョンソン (Boris Johnson) 市長の下で、自転車利用を積極的に進める政策がスタートした。その中でも、「サイクル・ハイヤー (Cycle Hire)」という誰もが自由に好きな場所で借りられ、好きな場所に返せる貸自転車の仕組みが注目されている。そこで、このサイクル・ハイヤーの仕組みと取組状況を調査するため、ロンドン交通局 (Transport for London) を訪問した。交通局では国際関係及びヨーロッパ関係責任者のスティーブ・ニューソン (Steve Newsom, Head of International & European Affairs) 氏及びサイクル・ハイヤー担当マネージャーのルーミヤ・ウッディーン (Rumiya Uddin, Stakeholder and Partnership, Manager Projects and Programmes) 氏からヒアリングを行うとともに、現場視察を行った。



図 18 スティーブ・ニューソン氏



図 19 ルーミヤ・ウッディーン氏

(2) ロンドン交通局の概要

ロンドン交通局 (Transport for London) は、ロンドンの交通全てを所掌する組織である。組織は市長の指揮下にあり、その役割は、市長の交通戦略を具現化すること及び首都の交通サービスを運営することである。つまり、企画部門と現業部門が統合されていることを特徴とする。ロンドン市長を議長とし、市長によって選任された専門家をメンバーとする理事会によって運営されており、28,000 人の職員を抱えている。

ロンドンの交通の全てを所掌するとは、文字通り「全て」について責任を持っているということであり、地下鉄などの公営の交通機関のみならず、バスなどの民間会社の運営する交通機関や、さらには自転車、歩行者まで含めた、全ての交通手段を総合的に扱っているのである。

2009-2010 年度の予算は約 90 億ポンドである。ロンドンは今後 20 年間で

100万人の人口増を見込んでおり、交通の問題は大きな課題である。2000年から、ロンドンの交通量の7%を自動車交通から公共交通へと移す取組を行っている。

究極的な目的は、ロンドンをより住みやすい、より働きやすい都市にすることであり、この目的を達成するために全ての施策が行われる。各交通機関の改善はもちろんのこと、ロンドンのシンボルの事業も行われている。例えば、トラファルガー広場の改修もその事業の一つである。トラファルガー広場は、以前は外周の全てが自動車道路で人が近づきにくい状況であったが、2003年に北側の約200~300mを歩道化した。加えて、中央部の階段を改装し、カフェも設置するなどの取組を行った結果、訪れる人が増えたのである。

(3) ロンドンの交通事情

ロンドンにおいては、公共交通の利用が41%、民営交通の利用が37%であり、道路を通行する自動車、自転車、歩行者を含め、交通局はこれら全てに責任がある。

地下鉄の利用者は、延べ数で1日約300万人である。地下鉄に関しては、現在、輸送能力を向上させるための再構築事業が取り組まれている。一方、バスは約8,500台が運行しており、利用者は延べ1日約600万人である。これは、地下鉄利用者数の約2倍に達する。また、ブラックキャブと呼ばれる22,000台の公的なタクシーと、ミニキャブと呼ばれる44,000台の自由営業のタクシーが、交通量の約1%を担っている。これらに加えて、舟運、地上鉄道、モノレール、トラム、“Dial-a-Ride”という福祉タクシー、長距離バスなどがある。

道路に関しては、ロンドンの全長14,000kmに及ぶ道路延長のうち、580kmをロンドン交通局が管理しているが、この580kmはロンドンの主要道路の交通量の30%を担っている。約6,000機あるロンドンの全ての信号と、渋滞税⁷及び低排出ゾーン⁸も交通局が管理している。

(4) サイクル・ハイヤーの仕組み

ボリス・ジョンソン市長の下で、ロンドンでは自転車利用が積極的に推進

⁷ 渋滞税 (Congestion charging) は、市内の道路混雑の緩和を目的に、2003年に導入された課金の仕組みである。市中心部の指定されたエリアに入る自動車に一定の金額の支払いを課すことで、市内への自動車流入の抑制を目指している。

⁸ 低排出ゾーン (Low Emission Zone) は、大気汚染の改善を目的として2008年に導入された制度である。EUの排気ガスの基準である「ユーロ3」を満たさない車両から賦課金を徴収することにより、大気汚染の原因となる車両の使用、流入を押さえることを目指している。なお、渋滞税と低排出ゾーンは別の制度である。

されている。その方針は、「ロンドンの自転車革命⁹」という計画にまとめられている。この計画は、自転車道を拡張し、自転車の交通量を増やして「サイクリング都市」をつくることが目標である。この計画の中には、三つの主要施策¹⁰と10の構想が掲げられているが、そのトップに掲げられているのが、サイクル・ハイヤーである。

サイクル・ハイヤーは簡単に言えば、都心部のどこでも自転車が借りられて、好きな時に使えて、どこにでも返せる仕組みである。利用できるエリアは、渋滞税の適用エリアとほぼ等しくなっている。6,000台の自転車を、10,200か所の「ドッキングポイント」に配備し、24時間、365日利用可能とする。ドッキングポイントとは、自転車の貸し借りを機械式で行う路上に設置された施設であるが、これについては後述する。1日に延べ40,000人の新たな自転車利用者を見込んでいる。

サイクル・ハイヤーは特に短距離交通利用者のための自転車シェアの仕組みであり、バス、地下鉄、自家用車よりも速く、簡単であることが重要なポイントである。1回の利用距離が短ければ短いほど、料金も安くなる。環境に優しく、またヘルシーな手段である自転車は、単に移動手段としてのみならず健康面からもアピールされている。

これはロンドンにおいては新しい交通のスキームであるが、世界に目を向ければ、決して真新しいスキームではない。実際、ロンドンも、先行していたパリ市やバルセロナ市などのヨーロッパの他都市のみならず、オーストラリアやアメリカの事例なども含めて世界の事例を研究して、独自の仕組みを作り上げている。

ロンドンでの事業化にあたっては、国際的な金融グループであるバークレイズがスポンサーとなっている。このため、サイクル・ハイヤーの仕組みも、「バークレイズ・サイクル・ハイヤー (Barclays Cycle Hire)」と呼ばれている¹¹。自転車のフレームがバークレイズのコーポレート・カラーである水色に塗装されるとともに、年間利用者が持つキーなどに、バークレイズの文字が表示されている。

サイクル・ハイヤーの導入にあたっては、8,000万ポンドが投入され、運営には年間2,000万ポンドが必要と見積もられているが、バークレイズはスポンサー費用として5年間で2,500万ポンドを提供する。この資金提供は一括

⁹ 原題は、“Cycling revolution London”, Transport for London, May 2010.

¹⁰ 三つの主要施策は、都心 (Central London) でのサイクル・ハイヤー (The London Cycle Hire Scheme) と、市中央部 (Inner London) と都心 (Central London) を結ぶ自転車専用高速レーンである「サイクル・スーパーハイウェイ」(Cycle Superhighways)、市外周部 (Outer London) での自転車利用促進策である「自転車行政区」(Biking Boroughs) からなる。

¹¹ ちなみに、バークレイズはサイクル・スーパーハイウェイのスポンサーにもなっている。

ではなく、いくつかのステージを交通局がクリアするごとに、資金提供される契約となっている。

(5) サイクル・ハイヤーの利用方法

サイクル・ハイヤーは、いつでもどこでもロンドン各所で利用が可能な仕組み作りが行われている。また誰もが利用できるように利用方法は、年間登録と一時利用が設けられ、日常的に利用する市民も旅行者なども利用できるようになっている。

サイクル・ハイヤーを利用したい人は、ロンドン各所に設けられたドッキングポイントで自転車を借りる。このドッキングポイントは、サイクル・ハイヤーで用いられる自転車専用の、ロックがかかる駐輪設備と、貸し借りの手続きなどを行う端末で構成されている。



図 20 ドッキングポイント

図 20 はドッキングポイントの写真であるが、写真手前に並ぶ背の低いものが自転車駐輪設備であり、奥に見えるバス停のようなタワーが、操作端末である。この端末の操作パネルは、次頁図 21 のようにガイド画面と数字ボタン、そしてクレジットカード挿入口などで構成されている。

利用者は、好きなドッキングポイントで自転車を借り、好きなドッキングポイントに自転車を返却できる。専用の自転車は一台一台ナンバリングされており、コンピュータによって使用状況が管理されている。

利用者は自転車の保管場所の確保や盗難に気を遣う必要がなく、目的地近くまでバスや地下鉄を利用し、その先のみ自転車を利用するなどの利用方法が可能になる。



図 21 端末の操作パネル部分

この仕組みを利用するためには、メンバー登録をする必要があるが、メンバー登録の方法には年間登録と一時利用の2種類がある。

まず、年間登録であるが、これは自転車を利用する頻度の高い人向けである。ロンドン交通局では、概ね週1回以上利用する人には、年間利用登録を勧めている。メンバー登録はインターネット又は電話で行う。年間登録料は45ポンドで、メンバーシップ・キーの代金3ポンドを支払うと、利用に必要なキーがもらえる。図22が、実際のキーの写真である。このキーをドッキングポイントの所定の位置に挿入すると、自転車のロックが外れて利用可能な状態になる。



図 22 年間利用者のためのキー

旅行者などの一時的にロンドンに来ている人や、日常的にそれほど自転車を利用しない人向けには、一時利用の仕組みも設けられている。一時利用には、インターネットや電話での事前登録は不要で、ドッキングポイントに設置された端末から操作するだけでよい。登録には、クレジットカード、又はデビットカードが用いられる。利用料金は、24時間で1ポンド、又は7日間で5ポンドとなる。

自転車の盗難等の対策は、クレジットカード等の登録が担保となっている。

例えば、返却が遅れた場合には 150 ポンド、故障させた場合には故障の程度に応じて最高 300 ポンド、返却しなかった場合には 300 ポンドがカードに請求されることとなる。

この一時利用は、2010 年の 12 月 3 日金曜日にスタートしたが、標準的な土曜日で約 1,000 人の利用を見込んでいる。

なお、利用料の設定に関しては、全てを利用料で賄うという考え方に立ってはいない。これは、例えば歩行者から道路の利用料を徴収して歩道を設置しているわけではないことと同様に考えられているからであり、ロンドンの交通の全てをロンドン交通局が管理しているからこそその発想である。

(6) システムの管理・運営

サイクル・ハイヤーの仕組みを運営するために、交通局はロンドン北部のエンフィールドに、コンタクト・センターを設置した。このセンターで、メンバー登録手続きから利用相談まで、全てに対応している。サイクル・ハイヤーは、ロンドン市民にとって新しい仕組みなので、特に丁寧な利用者サービスを行うよう、心がけている。

このコンタクト・センターには、大きな画面が設置されており、各ドッキングポイントの自転車の台数管理も行われている。ドッキングポイントに自転車が 1 台もない場合にはその地点が黒で表示され、少ない場合には黄色、満車の場合は白で表示される。サイクル・ハイヤーの仕組みは、「どこからでも借りられる」ことも大切であるが、目的地近くまで利用したいという利用者の要求に応えるには、「どこにでも返せる」ことが同じくらい重要となる。そのため、常時職員がモニター画面をチェックして、ドッキングポイントにおける自転車の台数調整を行っている。具体的には、画面を見た職員が、巡回している自転車回収チームに電話で連絡し、自転車移送の指示を出す。現場の巡回チームは GPS で管理されており、最寄りのチームに指示が出される。

このシステムの運用は、自転車の修理やメンテナンスと併せて、民間事業者に委託されている。

(7) まとめ

今回の交通局でのヒアリングでは、“integrate (統合)” という単語が説明の中に頻繁に登場した。ロンドンにおいては自転車政策が単体で考えられているのではなく、総合的な交通政策の一環として、自転車が位置づけられているのである。交通局の組織自体、企画部門と現業部門が統合され、さらには公営で行う部門と民営に任せる部門が統合されているように、

“integrate” をその特徴としている。

もちろん、自転車に関する取り組み方だけを見ても、本気度が違う。市長の明示する目標の下に、「ロンドンの自転車革命」という自転車政策に関する総合計画がきちんと立てられており、それに沿って様々な施策が実現されている。サイクル・ハイヤーも、この計画の中で、ほかの施策とともに位置付けがなされた上で、実施に移されているのである。

環境、健康というテーマは、都市の住みやすさ、競争力を考える上で欠かせないテーマであり、そのためには自動車利用の見直しと、自転車利用の促進は欠かせないものとして捉えられている。そして、そうした理想が語られるだけではなく、現実のものとして、スピード感を持って実行されているのである。