

オリンピック・レガシーとスポーツ振興の 関係性に関する研究

— ロンドンにおけるサイクリング実践者
増加の社会的背景に着目して —

海老島 均

はじめに

2012年にロンドンで開催された第30回夏季オリンピック・パラリンピックに向けて、イギリスの競技スポーツ部門を統括する準政府組織であるUK Sportは、12競技で48個のメダルを獲得することを最低目標に掲げ、強化費として3億ポンドの莫大な予算が計上された。その結果、金メダル29個を含む、計65個のメダルを獲得し、メダル獲得数の国・地域別ランキングで、金メダルの数では世界第3位、総メダル数では第4位と予想以上の好結果をあげた。

これに対して、生涯スポーツ部門を統括する準政府組織であるSport Englandは、「コミュニティ・スポーツでも世界一を目指す」という目標のもとに、スポーツ実践者を増加させることを目標に活動を展開した。メダル獲得数という明確な数値目標に匹敵するように、スポーツ人口の増加を数値目標に設定し、予算獲得していった。Sport Englandは、2010年に政府から割り当てられた1億3千5百万ポンドの予算で、London 2012 Mass Participation Plan, ‘Places People Play’ というプログラムをスタートさせた。このプログラムの目的は、2014年までの4年間で、定期的なスポーツ実践者数を100万人を増加させることであった¹⁾。

オリンピックが終了して3年が経過した現在、様々な形でこのレガシー・プランに対しての検証がなされている。Sport England が指定した26の競技種目のうち3種目だけに2012年から参加者数の増加が見られる²⁾。総数に関してみると、2015年3月の調査で、イングランドの16歳以上のうち1,550万人が、少なくとも週1回30分以上運動しているのに対して、2006年の段階では同様の調査で1,410万人がこれに該当した。実際、2008年から2013年まで数にあまり変動はない。2012年には多少増えたので、オリンピックの影響は否めない。しかし、2012年以降、同様のスポーツ実践者は減少傾向にあり、2014年10月の調査と2015年3月の調査を比較すると、22万2千人の減少が見られる。

種目別に見てみると、種目別参加者数で3位に位置していた4つの金メダルを獲得した陸上競技が、2013年から14年にかけての調査では2位に浮上し、合計220万人が実践した。2010年から2011年にかけての調査時より、32.8万人増加していることになる。陸上競技に迫る勢いで増加しているのがサイクリングであり、2012年から2013年にかけて、少なくとも週1回サイクリングを実践する人の数は210万人に上り、オリンピック時より、25.9万人増加していることになる。逆に顕著に減少しているのが、サッカーと水泳である³⁾。

近年のサイクリング人気に影響しているのが、金メダル7個をはじめ、計12個のメダルを獲得し他国を圧倒した、イギリスチームの自転車競技での成功であるといわれている。特に室内競技場を中心とした自転車競技のインフラストラクチャーに対する大きな投資、および様々なロードレース、サイクルイベントの開催がこの人気につながっているとの説明が、

- 1) 海老島均「スポーツ政策とその公共性に関する比較研究—イギリスとアイルランド共和国を事例にして—」『スポーツ政策の公共性に関する国際比較研究』平成22年度～24年度 科学研究費補助金「基盤研究(B)：研究代表者：菊幸一」研究成果報告書, pp. 30-32
- 2) The Guardian, 2015年7月5日の記事より海老島の抜粋
- 3) 同上

Sport England によってなされている。しかし、単純な競技環境の改善やロールモデルの存在だけでなく、複合的な要因が様々関与しているように推測される。そのメカニズムを明らかにするべく、本論文に着手した。

1. イギリスの自転車競技環境

1-1. British Cycling のビジョン

2012年のロンドンオリンピック・パラリンピックで、イギリスのサイクリング・パラサイクリング・チームは最高の成績を収めた。さらに、世界最高峰の自転車レースであるツールドフランスでは、2013年、2014年と2年連続でイギリス人選手が総合優勝に輝いた。このチャンスをいかしてイギリスの自転車競技団体である British Cycling は、競技普及のための様々なイベントを展開すると同時に、イギリスにおける日常的な自転車利用促進に向けての活動を展開している。“Time to #Choose Cycling”⁴⁾と題したイギリスを真の自転車大国にするためのビジョンには、10の具体策が示されている。

- (1) 自転車走行を保護する：自転車走行を日常生活の一部に
- (2) 意味のある一貫性のある投資
- (3) 自転車に対しての一貫性のある政治的リーダーシップ
- (4) 道路を使用する弱者を保護・サポートする法律の整備
- (5) 自転車の安全性を確保する知識（技術）を運転免許試験に加える
- (6) 交通規則集における自転車のための安全条項の強化
- (7) 道路と自転車の安全性に対する認知
- (8) 大型車両から自転車を守る
- (9) すべての子どもに対しての自転車講習の実現
- (10) 制限速度を引き下げることによって、道路利用者の命を守る

4) British Cycling ホームページ (<https://www.britishcycling.org.uk/search/article/cam20140206-Campaigning---Choose-cycling-0>) より

このビジョンに示されているのは、自転車競技では強豪国になったが、日常生活での自転車利用は全交通方法のうちのたったの2%に過ぎないイギリスの現状を変えることが一義的な目標であることだ。デンマークやオランダが理想として引き合いに出され、これらの国の交通手段に占める自転車利用の割合である19%から28%という数字が、イギリスにおける目標値であると言及されている。自転車走行を保護するインフラが整えば自転車に乗ると回答している64%の人々に自転車に乗ってもらうことがビジョンの目標である。イギリスの都市部で、人々の移動の66%が5マイル以下であり、自転車を利用すれば25分の行程に過ぎない。競技力は飛躍的に向上したが、一般人への自転車浸透度はまだ発展途上であるという見解が、このビジョンを設定した背景にあることが推測される。

1-2. 競技人口および競技大会

イギリスの自転車競技の競技力は、ここ数年、劇的に向上している。オリンピックでの金メダル獲得数で見ると、アトランタ(1996):0、シドニー(2000):1、アテネ(2004):2、北京(2008):5、ロンドン(2012):8と増加した。北京オリンピックでのメダル獲得総数は12個であり、国別では、2位のドイツの3個を大きく引き離し第1位である。ロンドンオリンピックでは、自転車競技全18競技のうち8種目で金メダルを獲得しており、全部で12個のメダルを獲得していて、同6個のドイツを抑え、2大会連続で国別メダル獲得数で1位に輝いた。

競技人口に関しては、2005年の18,000人から2010年の40,200人と倍増させている⁵⁾。ちなみに日本は自転車ブームといわれて久しいが、競技者として登録している人数は、ここ10年間以上横ばいであり、2010年の

5) 松倉信裕「日本における自転車競技の課題と施策に関する研究：イギリス・ベルギーとの比較を中心として」早稲田大学大学院スポーツ科学研究科修士論文, p. 16より

登録者数は6,059人で、イギリスよりはるかに下回る。人口比で比較してみると、イギリスが1,543人に1人の割合で競技者が存在するのに対して、日本は20,884人に1人と歴然たる差が生じている。ところが自転車普及率に関しては、日本は100人あたり68台で世界第5位であるのに対して、イギリスは100人当たり39台で世界15位となり、立場は逆転している⁶⁾。

自転車は普及しているものの、スポーツ走行、競技としてのスポーツに対しての認知度が低い日本の現状がわかる。

さらに、イギリスの競技環境を支えているのが、イベント開催数である。エリートレベルからレクリエーション的なイベントまで、年間約3,000のイベントが開催されている(2011年)。これに対して日本の登録者向けのレースは、年間で100程度であるとされている⁷⁾。イギリスで毎週約60のイベントが開催されているのに対して、日本では毎週2大会程度という計算になる。イギリスでのイベントの多さを支えているのが、各クラブが開催する独自イベント(レース)である。クラブメンバーを対象としたものや、メンバーに限定せずオープンなものなど、多様なイベントが用意されている。クラブの自治性、クラブのマネジメント能力の高さが、こうした環境を作り出しているといえる。

1-3. 自転車競技環境におけるジェンダー、社会階級、人種の壁

2001年、また2005年から2007年にわたるロンドンにおける自転車利用者に関する調査によると、約3分の1の利用者が女性である⁸⁾。オランダやデンマークといった自転車先進国の調査では、女性の方が自転車を利用しているという結果が出ている[Gerrad, 2003]。また、ロンドンでは約3分の1の住民が少数派の民族に分類される[Bains & Klodawski, 2007]

6) (財)自転車産業振興会「自転車統計要覧」2009年

7) 松倉信裕, 前掲論文 p. 21

8) London Area Transport Survey 2001, London Travel Demand Survey 2005-2007

という調査結果があるにもかかわらず、86%の男性自転車利用者、94%の女性自転車利用者が、自らを白人として分類している [Green, Steinbach, Datta & Edwards, 2010]。さらに Green らは同論文において、自転車利用者が裕福な階層に属していることも明らかにしている。こうしたジェンダー、社会階級、人種による差がなぜ生じるのであろうか？ 女性が自転車を利用しにくい背景には、洋服の形状、発汗や汚れ等が影響している可能性が多方面で示唆されている。さらに専用自転車道が確保されていないイギリスの場合は、車と車道を共用する際に、かなりの攻撃的な心理状態 (aggressiveness) が必要になってくるのではという指摘もある [Steinbach, R. et al, 2011]。

階級間の偏りについては、自転車が他のことに制限されない自由かつ効率的な移動手段であり、それが健康や環境にも良いと一般に認識が、中・上流階級の人々による自転車利用を後押ししているとの見方がある。さらに高価な自転車でそれを実行できることが、この社会階級に属するというアイデンティティを示すとも捉えられている。

人種のバイアスは、より複雑な様相を呈し、上記の社会階級との関連性も推測される。またコミュニティでの自転車利用の重要度の違いおよび後述するサイクリングクラブに付随する特定の人種に偏った文化性などが考えられる。

1-4. 競技環境を支えるクラブの文化性および自治性

イギリスにおけるサイクリングクラブの活動内容および、その文化性、自治性を分析するためにクラブ関係者に聞き取り調査を試みた。最初に、British Cycling のコーチ資格を有し、自らクラブを立ち上げたイアン・ワトソン氏に聞いた⁹⁾。ロンドンの近年のサイクリングブームに関しては、「まず (イギリスが自転車競技でメダルを多く獲得した) 北京オリンピック後に

9) 2015年9月8日にロンドンでインタビュー

サイクリストが急増した。その後、ロンドンオリンピックでの成功、そしてウィギンズがツールドフランスで勝ったことをきっかけに、急激にサイクリストが増えた」とオリンピックや国際レースでのイギリス選手の活躍が、草の根サイクリストたちにも多大な影響を与えたことを指摘した。

実際にどのような形でサイクリングを始める人が多いのかについて、同氏は以下の観察による推測を述べた。

「自分が観察する限り、初心者向けのロードレーサーを購入し最初は通勤で使い始める人が多い。通勤時に、信号と信号の間で他の人と競争したりしているうちに、もっと速くなりたいという願望を持つ。さらに乗り込んでいくにつれて、もっと長い距離を乗りたいと思うようになっていき、同時に体力がつくことによってスポーツの世界に入っていくのではないかと思う。我々のクラブがリージェントパークで練習しているけど、朝早く、公園の周りを乗っている人を数多く見かける。そうした人が、我々のクラブや他のクラブに入ってくる。『サイクル・トゥー・ワーク・スキーム』は非常に効果的だ。今まで自転車に乗ったことがない人が、資金援助があるために自転車を購入し始めるきっかけになっている。ロンドンの公共交通は便利であるが、混雑や渋滞もひどいし、料金も決して安くない。それも自転車を始める人のモチベーションになっている」。

ワトソン氏の観察のように、通勤から、スポーツとしての自転車に発展していく人が多いことが、多くのサイクリング関係の雑誌¹⁰⁾で指摘されている。その際に大きな動機付けとなっているのが、上述した「サイクル・トゥー・ワーク・スキーム」である。イギリス政府が始めたグリーンプ

10) 多くの自転車専門誌で自転車通勤に関しての特集号を組み、その成功例を紹介している。例えば、Future Publishing Ltd. が発行している Cycling Plus 誌では Ride to Work という特集号を定期的に発行している。

プロジェクトの一環で、自転車通勤を始める人に対して、会社に対する税優遇措置を通して自転車およびそれに付随する用品代の約半額を負担するという制度である。この制度に対しては、次章で詳述する。

日本と同様ロンドンには、分離した自転車専用道がそれほど多く存在していないため、基本的には車道を一般車両と共有しなくては行けない。このため、ある程度スピードを維持するスポーツ走行が求められる。このことが、初心者や高齢者や子供などを含めて誰もが自転車を利用することに対する大きな壁になっている。しかし、自転車の増加に伴い、ドライバーの意識や、多くの人の自転車に対する認知も変わってきたという。

「ロンドンの道路は自動車優先で作られているため、自転車にとっては決して走りやすい道とはいえない。しかし、サイクリストが増えていることにより車のドライバーの意識も変わっているし、特に、渋滞がひどい中心部では車は速く走れないため、自転車にとってはむしろ安全になっている。種々の教育的キャンペーンを通して、ドライバーとサイクリスト間でのシェア・ザ・ロードの意識が高まれば、状況は変わってくると思う。バスやトラックの大型車ドライバーは、こうした車が関与する死亡事故が多発していることから、特別な訓練を受けたり適切な注意を払うようになってきているが、普通車のドライバーにはまだまだ教育が必要である。ドライバーも自転車に乗るようになれば、サイクリストの気持ちもわかるようになると思う」。

ドライバーのサイクリストに対する注意を喚起する啓発キャンペーンをテレビのCM等で行っているものの、安全性を向上させるためには課題が山積している現状が垣間見られる。

イギリスは地域のスポーツクラブを創出したパイオニアの国一つと言えるが、サイクリングクラブに関しても例外でない。自転車の歴史と同じくらいの歴史を有するクラブも少なくない。伝統的なクラブのなかには競技水準が高い一方、クラブという社会集団の特質と言える親和性と排他性と

いうアンビバレントな性格を有するところもある。近年のサイクリングブームに乗じて、通勤よりスタートしたサイクリストにとってクラブ参加の敷居が高い可能性も想像できる。そうした問題を解決するために、ワトソン氏は自ら新しいクラブを立ち上げたという。

「私はもともと他のクラブのメンバーだったけど、北京オリンピック後にサイクリストが増えてきた時、初心者の方が入りにくい雰囲気を危惧し、自分たちでクラブを作る決意をした。クラブの方針としては、誰をも受け入れるクラブにすることだった。自分はトップレベルの人が入ってきてもコーチすることができるし、今までグループで乗ったことがない人には経験のある人と上手く組ませて、皆が楽しめる環境作りをすることを心がけている。クラブの社交性を大事にしている。今年もクラブのメンバー30人でツールドフランスのステージになっているコースを走った。4つの山を越えたけど、老若男女関係なく一緒にトレーニングしてきたおかげで皆が楽しめた。メンバーは現在150人ほどだ。この2年間で急激にメンバーの増えたクラブの一つだと思う。でも非常にバランス良く健全な形で増えた。150人もいるけど、ほぼ全員お互いを知っている。クラブハウスはない。週4回リージェント・パークで朝、練習した後、公園近くのコーヒーショップでコーヒーを飲みながら交流を深めている。日曜日は、どこかで集合し、3～40キロ離れたカフェまで乗り、そこでコーヒーやケーキを食べながら話をする。土曜日の夜には月に数回パーティーを開催したりする。クラブは社交的でなければいけない」

様々なレベルの人を受け入れるこのクラブのような存在は、極めて例外的であるといえよう。ワトソン氏の技術レベルの高さや、社交性を強調するリーダーシップの成果が結実してクラブがうまく機能していると言える。自転車というスポーツでは、世界的に見ても女性の競技人口が少ないという傾向がある。また、トップモデルの自転車になると購入費や維持費がかなりかかるため、クラブ参加に際して経済的な壁も存在していると一般的

に思われているが、こうした問題に対しての同クラブの対応を次のように説明してくれた。

「我々のクラブの約4分の1が女性メンバーである。サイクリングは未だに、白人、中流階級、男性が主流だが、自分はそれを変えたいと思っている。自転車に乗れば誰もが平等である。クラブには億万長者もいるし、生活保護を受けている人もいる。自分は女性だけのためのトレーニング・セッションを週1回だけ設定している。それ以外は男女関係なく参加している。何人かの女性メンバーは男性より速いし、区別する必要はない。自転車に関してもトップブランドの高い自転車に乗っていても、安い一般的な自転車に乗っていても、ペダリングの効率等、基本的なスキルは変わらない」。自転車に乗れば誰もが平等であるとの強い信念のもと、ワトソン氏は上記した性別や社会階級に対する壁に挑戦している。

初心者からトップレベルに近い人までが混在するクラブのマネジメント方法に関して、ワトソン氏は以下のように説明してくれた。

「我々のクラブには3つの約束事がある。一つはエゴを捨てること。どんなに速い人でもプロになるわけではないので、クラブの他のメンバーと協調しないとイケない。二つ目は、弁解はしないこと。三つ目には、現状に満足しないことで常にさらなる高みを目指すことである。これらを実行するには、全ての人が他のメンバーに心を開いている必要がある。自転車や装備の良し悪しは関係ない。クラブレースには4つのカテゴリーがあり、一番下のカテゴリーから始めても、優れた人であれば一番上まで上がる可能性がある。それ以外の人でも2番目くらいのカテゴリーまで行ける。ナショナルレベル(国代表)にまでなるのはとてつもなく大変である。そうでなくてもロンドンに極めてレベルが高い。ナショナルレベルまで行ける可能性を秘めているメンバーもいるが、それでも容易なことではない」

ワトソン氏の説明から、市民レベルの自転車競技環境においても、明確なレベル分けが存在していることがわかる。イギリスにおけるあらゆるス

スポーツがそうであるが、同様のレベルの人と、より多くの試合（レース）をしつつ、それぞれのレベルの人が最大限にエンジョイできる構造がそこにはある。イギリスにおけるスポーツは、こうして社交性と、すべての人が平等に楽しむ権利が保障されているという点が優れているといえる。

さらに、日本からイギリスに移り住み、15年以上もイギリスのサイクリングクラブで活動している S 氏に聞き取り調査をした¹¹⁾。S 氏は、当初、日本企業の駐在員として、イギリスの自転車クラブに参加した。同時に二つのクラブに加入した経験から、先述したクラブと違い、競技レベルの異なるクラブの多様性に関してうかがい知ることができた。

「イギリスに駐在中に、クロイドンという町の1821年創設のクラブに入った。それほどレベルの高いクラブではなく15キロから20キロ走ることにお茶を飲んで休憩という形で走っていた。1日5時間程度の走行で、年齢が高い人も多かったため、それがちょうど良い活動であったと思う。日曜日だけの活動だったので、土曜日は近郊の別のクラブに加わって活動した。そちらのクラブは若い人も多く、50キロほどをかなりのスピードで走った。メンバー間で競い合ったりして、とても良い練習になった。走っている間に、自分と同じくらいのメンバーを見つけると、その人より速く走ってやろうとか、結構刺激になった」。

S 氏は駐在期間が終わり日本に帰国した後、早期退職し、再び自転車に乗るためにイギリスに戻った。その際に新たなイギリスでの新生活をサポートしてくれたのがクラブの仲間であった。その後、ブルベと呼ばれる長距離を走るイベントにも参加し始め、ブルベでは世界最高峰の大会である PBP（パリ・ブレスト・パリ）の1,200キロに挑戦した。イギリスから出場した日本人としては草分け的存在であったという。

S 氏は、イギリスのスポーツクラブの前述したアンビバレントな性格に関して、以下のように感想を述べている。

11) 2015年9月10日、ロンドンでインタビュー

「イギリスのクラブは、入ったばかりの頃は馴染みにくいけど、クラブの一員として認められると、非常に関係が深まる。イギリスではそれぞれのサイクリングクラブがいろいろなイベントを開催している。大体のイベントは道路を閉鎖せずに開催し、自己責任が徹底している。事故が起きた時にクラブの責任を問われることもない。かつてメンバーの大半が白人であったが、最近有色人種も増えてきた」。参加当初は、外国人メンバーが少なく疎外感を体験したそうである。しかし、一員として認められると、様々な面でサポートをしてくれるクラブの社会的性質、長い歴史において育まれてきた文化性に関してここでは表現されている。各クラブの自治性のもとに、様々なレベルのレースが主催されるメカニズムも明らかになった。日本とは、文化としてのスポーツの理解や寛容度に関しての違いがあるようだ。「イギリスでは毎日好きなように自転車に乗れるけど、日本だと『毎日自転車乗っていて(気楽で)いいですね』というような皮肉を言われて肩身が狭い。ここは皆が好きなことしているからお互いあまり干渉しない。日本のクラブでは、ルールに対して口うるさい人がいたりで、ちょっと違和感を覚えた。いろいろ取り決めもあるけど、こちらのクラブのおおらかなところが気に入っている。居心地が良いので、あっという間に15年も経ってしまった」。長年かけて築かれたクラブ文化によって、自分のレベルに応じて、最大限にスポーツを享受することができ、他人の楽しみや活動に過度に干渉しない。良い意味での個人主義的生活態度が、その楽しみを増幅させていると思われる。

2. 自転車活用推進における取り組みとスポーツとしての自転車の親和性

次に、日常生活での自転車利用をプロモートするアクターを取り上げる。アクター間の連携、相互作用についても検証していく。

2-1. ロンドン市交通局の取り組み

世界的な大都市の一つであるロンドンは、環境汚染、交通渋滞等の問題を解決するために、自転車を主要な交通手段に位置付けることで解決策を図ることにした。リビングストーン前市長は、これらの深刻な問題に対する2003年の混雑税 (congestion charge) 導入等の対策に着手した。彼は自転車利用を推進する市民団体 (London Cycling Campaign : 以下 LCC) と連携し、結果的に自転車の価値を認識させ、自転車通行環境の改善、具体的には、総延長 900 キロの自転車専用道を作ることを公言した。リビング市長が2期務めたあと、ジョンソン氏が市長に就任した。前市長は労働党の所属であり、LCC のミッションに影響を受けたといわれている¹²⁾。後継のジョンソン市長は保守党であり、当初、混雑税緩和という保守寄りの政策が予想されたが、個人的に自転車愛用者であったことから、自転車政策を継続し、ロンドンを自転車都市 (Cyclized City) にすることを推進していった。ロンドン市の交通局は、2013年3月「市長の自転車走行に対してのビジョン」で、以下の4つの目標を示した。

(1) 地下鉄網と同様の自転車ルートを

ロンドンに張り巡らされている地下鉄網に沿った自転車道を作り、オランダのような完全分離された自転車道や、それに類する多様な自転車道のネットワーク充実を目指す。

(2) 自転車により安全な道を

ロンドンの街中で自転車を利用する者が、より安全に感じるようにする。具体的には、危険な交差点の改善、大型車が関与する危険性を減少させることなどが挙げられる。

(3) より多くの人々が自転車での移動を

2020年までに、自転車の利用者を2倍にする。ごく普通に、誰もが自

12) ロンドン在住のジャーナリスト、青木陽子氏のインタビュー (2015年9月7日) より

信を持って自転車に乗れるようにする。

(4) すべての人にとってより良い街に

街にもっと街路樹を植えたり、歩行者のためのスペースを作りだす。自転車の利用頻度の低い道を改良し、車でなく人や自転車の溢れる街にする。

イギリス政府は1999年に環境対策および市民の健康増進のために、自転車通勤を奨励し、自転車通勤を実施する人や、それをサポートする会社に対して税金の優遇措置をとる、サイクル・トゥー・ワークというスキームをスタートさせた。ロンドン市でも多くの人が自転車通勤を始め、市は会社が従業員の自転車通勤を奨励するような駐輪場に設置するラックやボックスの販売、安全に自転車通勤するための講師の派遣等企業によるサポート体制の確立を後押しした。

さらにロンドン市の交通局は、前出のLCCと協力してロンドン市内の自転車用マップを作成し、安全な通勤路の周知にも努めた。

より多くの人に自転車の良さを知ってもらうために、市が管理するレンタサイクル網を市内に巡らせたことも、一般的な自転車利用者の増大に大きく貢献した。パークレイ銀行がスポンサーになり、2010年には6,000台の自転車を借りたり返却することのできる400箇所のドッキングステーションを設置した [加藤, 2010: 76-77]。現在は、1日、約2万人が利用しているという。

このようにロンドン市は、生活手段としての自転車利用者を増加させることに努めただけでなく、**British Cycling** と協力し、より多くの人が、レクリエーション、そしてスポーツに自転車を利用するようキャンペーンを展開していることである。ロンドン市のホームページでも、**British Cycling** への加入に関しての情報を提供したり、サイクルイベントやクラブの紹介をして、移動手段だけではなくスポーツとしての自転車利用に関しての情報も提供していることは、世界的にも稀有な連携といえるである

う。**British Cycling** とロンドン市の協働作業が、日常生活の手段としての自転車利用からスポーツとしての自転車利用の連続性を作り出す成功例となることが期待される。

2-2. 市民組織の活動例

行政に加えて、ロンドンでの自転車利用の劇的な増加を支えているのが、市民グループの活動である。1978年にロンドンで登録慈善団体 (registered charity) としてスタートした LCC は、30年にわたる活動を展開し、現在 12,000 人のメンバーを有す。ロンドン市に 36 存在する行政区 (borough) 全てに支部を持ち、自転車活用に関して、ロンドンで最も影響力の強い団体の一つといえよう。LCC のミッションは、ロンドン市民が自転車に乗るにより良い環境を作り出すことであり、それによって市民にとってロンドンが、より清潔で、安全で、より健康で幸せな都市となることの実現である。具体策としては、様々なレベル (市または区) の意思決定をする政治家たちに対して、自転車環境改善を実現した場合にもたらされる効果 (多様な経済効果、公衆衛生への効果、交通事故減少、交通渋滞解消、二酸化炭素削減、大気汚染削減) に対するエビデンスを基にロビー活動を行うことである。

ほとんどのスタッフがボランティアとして運営に関わっていて、会員に対しては、自転車保険の加入、事故が起きた場合の相談等のサポートを提供している。

LCC が現在行っているキャンペーンは以下の活動である。1) End Lorry Danger, 2) Space for Cycling, 3) Cycle Superhighways, 4) Beat the Thief, 5) Urban Cycle Parking, 6) Love London, Go Dutch

1) は、大型車両に関連した自転車事故の撲滅を狙いとしている。2015 年の上半期のロンドンにおける自転車関連の死亡事故例は、一つを除いて、全て大型車両が関係しているものであった。LCC は、危険な大型車両に

対してロンドンの道路を通行させないことを市長に要求している。2) は、市街地を自転車通行にとってより安全なものにし、より多くのサイクリストの利用を促し、結果的に全市民の生活の質向上を目指すものである。3) は、現市長が選挙で12本建設すると約束したサイクルスーパーハイウェイ（自転車の高速走行を可能とする路側のスペース）を確実に実現させること¹³⁾。4) は、ロンドンで1年間に約10万台の自転車が盗難に遭っている現状から、自転車の盗難防止に向けて、所有者への啓発や、盗難の危険性を減少させる適切な駐輪スペースの設置を目指すこと。5) は、自宅、職場、および街中に適切な駐輪場がないことが、自転車利用の障壁になっている現状を変えていくキャンペーン。ハブとなる交通機関に適切な駐輪場を増設することにより、公共交通機関との連動性を高めていく狙いもある。6) は、ロンドンの町並みをより安全で住みやすいものにし、オランダ並みの環境を目指すというものである¹⁴⁾。

それぞれのキャンペーンにおいて、ウェブサイトで署名を集めたり、啓発イベントやチャリティライド¹⁵⁾を計画したりし、会員の連帯を高め、さらに非会員に向けても賛同者を募り、市民活動のさらなる高まりを演出し、結果として政治家への圧力を高めていくことを目的としている。

LCCのSenior Policy and Development Officerであるトム・ボガドノビッチ氏に聞き取り調査を行い¹⁶⁾、組織のミッションや活動の詳細の把握を試みた。

「British Cycling は、ロンドンオリンピックの際に、宝くじや政府から

13) 2015年9月現在、完成しているのは4本。多くは、路側を青くペイントしただけのものであるが、一部、車道とセパレートした区間も計画されている。

14) London Cycling Campaign のホームページ (<http://lcc.org.uk/pages/campaigns>) より

15) 2014年5月17日にロンドンで開催された Space for Cycling, Big Ride では、数千人もの参加者があり、ロンドン地方議会選挙に大きな影響を与えたと言われている (LCC 発行の 'London Cyclist' より)

16) 2015年9月8日、ロンドンのLCC本部にて実施

の助成金を受けて、競技だけでなく、サイクリストの数を増やそうとしたキャンペーンを展開した。これによってオリンピック・レガシーとされるサイクリスト数の増大が生じた。我々は、1978年よりロンドンの自転車環境の向上を図る活動を行っている。ロンドンを世界的な自転車都市にすることが目標である。もともとロンドンには第二次世界大戦後、極めて多くの方が自転車を利用していた都市であった。約8万人が通勤に自転車を使っていたとも言われている。しかしその後、高速自動車走行に適した道路が作られていき、自転車走行環境は隅に追いやられるようになり、自転車利用者はどんどん減少していった。同時に、車を優遇する様々な措置が取られ、ロンドンでは車社会に変わっていった。我々の活動も、多くの成果を残せないままだった。

ロンドンではかつて、自転車利用が大きな割合を占めていたものの、車社会への変化とともに都市交通の担い手から脱落していった状況が浮き彫りになっている。一方アムステルダムは同様の車社会への転換期にも、市民運動が中心となり積極的に自転車の優先性を確保したため現在の環境が確保された。こうした成功例を念頭に置き、車優位社会という逆境の中で、LCCは粘り強く活動していった。

大きな変化が現れたのは、前述のリビングストーン前市長の任期中であった。混雑税導入の成果は目覚ましく、乗用車が38%減少し、市民の多くが公共交通機関を使ったり、自転車、徒歩といった手段が顕著に増加した[片野, 2011: 40-41]。リビングストーンは自転車が交通渋滞に対しての解決策であることを提唱したわけではなかったが、LCCがその役目を担った。ボガドノビッチ氏によると「ロンドン中心部でサイクリストの数が3割以上増加したことから、リビングストーンは自転車の有効性に気づき、自転車関連のインフラに投資することに意欲を示した」という。LCCは、ロンドンの交通行政の転換に大きな影響力を持った。その後、市長が変わり、「ジョンソン現市長は、さらに自転車活用に対して熱意を示し、パリ

をモデルとして公共自転車(バイク・ハイヤー)をスタートさせ、現在1万台ほどになった。前市長時にスタートしたサイクルスーパーハイウエーは、当初は非常に質が悪かった。しかし現市長が当選した市長選の際に、Love London, Go Dutch というキャンペーンによりオランダ並みの自転車道の建設を目指し、サイクルスーパーハイウエーを改善することを(我々が)約束させた」とLCCの活動成果を強調した。こういったロンドンの変化や、その原動力となったLCCの活動に影響を与えたのがアムステルダムの自転車都市としての成功であったとの分析が存在する¹⁷⁾。

ロンドンの交通局が管轄するのは、ロンドン市内の5パーセントの道路だけを管轄としている。残りの95パーセントの道路は、全部で36ある行政区に属している。よって、異なる行政区間での交渉作業は複雑さを極めるといえる。LCCは各行政区に支部があるという利点を生かし、行政区間の温度差を調整し、自転車道のネットワーク化を目指している。

ロンドン交通局の調査によると、2003年以来、ロンドン市内で自転車利用者が200%増加した。LCCは、さらなる目標を以下のように設定している。「リビングストン前市長は、2026年までにロンドンの人口の5%が自転車を活用することを目標として掲げた。ジョンソン市長もこれは継続し、彼は2026年までに150万人の人が利用するというより明確な数値目標を掲げた。人口が増加しているため、後者の方が結果的には緩くなるのであるが。現在の自転車利用者は、ロンドンの全人口の約2.5%に過ぎない。しかし、潜在的に望む人は多いため、ジョンソン市長は全人口の10%を目標に掲げたらどうかということも語っている。ある調査によると、人口の4分の1が、条件さえ整えば自転車を利用したいと潜在的に望んでいることが明らかになっている」。このように潜在的に自転車利用を望む人たちが、より安全に気持ち良く自転車で走行できる環境を目指すのがLCCの使命であることが強調された。LCCは現在、市の中心部で車

17) 青木陽子氏のインタビューより

の通行を制限し、自転車がより安全に通れる環境を作ろうとしている。例えば、道の真ん中にポールを立てて、サイクリストは進入できるが車は入れなくするなど費用のかからない対応策を市に提案しているとのことである。

3. まとめにかえて

オリンピック・レガシーにより競技人口が劇的に増えたといわれるイギリスの自転車を取り巻く環境に関して、開催地であったロンドンの状況に焦点を当てて検証してみた。ロンドンでサイクリストが劇的に増加した要因は、サイクル・トゥー・ワーク・スキームが大きな要因になっていると言える。新しい自転車や用品代の半額の援助を受け、多くの出費を伴ってフィットネスクラブに通わなくても、日常生活の隙間の時間で健康体を手に入れることができる。交通渋滞のバスや車よりも効率的で、鉄道や地下鉄の混雑も経験しなくて良い。サイクル・トゥー・ワーク・スキームがトリガーになって、多くの人を好循環に巻き込んだ。2003年からオリンピックの開催時までにはロンドンの自転車利用者は、200パーセント増加した。その中のかなりの数の人が、スポーツとしての自転車利用者ともオーバーラップしていくことが、聞き取り調査より明らかになった。その人たちのモチベーションとなったのが、オリンピックやツールドフランス活躍したイギリス人選手であった。しかし、競技力向上が直接的な競技人口増加への影響力を示したとは判断し難く、その前段階となる自転車ブームの追い風となる社会的要因が複合的に働いたものと思われる。**British Cycling** や **Sport England** が各地で自転車体験イベントを開催し、その情宣活動等をサポートするロンドン市交通局が、日常的な自転車利用から競技としての自転車への興味を誘い、伝統的に多様な競技レベルを包含する構造を持っているイギリスのクラブシステムが、初心者から競技志向の高い人々までが競技をエンジョイできることを可能にしている。こうした要因が複合的

に連携して、競技人口の爆発的な増加へとつながり、結果としてオリンピック・レガシーと認められるべき状況を作り出しているものと思われる。

しかし、課題も残されている。日常生活の自転車利用者の状況は、アムステルダムやコペンハーゲンといったいわゆる自動車先進都市のそれには程遠く、特にインフラ整備に向けては、まだまだ長い道のりが存在している。

また特定の性別、人種、社会階級に競技普及が偏っていることを解消することも大きな課題である。コミュニティ・スポーツでも世界一を目指すことと謳ったロンドンオリンピック後に、結局スポーツを実践する人の総数は増加しなかった。その中でもサイクリングは例外的に成功した種目と捉えられている。ただし、新たなスポーツ参加者としてカテゴライズされる人々にも、「持てる者」と「持たざる者」のギャップが広がっているという指摘がある [Gibson, 2015]。イギリスのガーディアン紙はオリンピックのレガシーについて、次のように結んでいる。

「Sport England の調査によると、スポーツ参加率の低下は貧困層に顕著である。毎週末、サリー・レーン辺りで高価なカーボン製のロードバイクを乗っているような人たちは確かに増加しているが……」¹⁸⁾。

ロンドンにおいて自転車の競技人口は確かに増加しているが、人種、階級、ジェンダーによる差異を克服したり、日常生活における自転車利用を、オランダに代表する自転車先進国の域に近づけるにはまだまだ遠い道のりが残されているといえよう。

(付記) 本研究は、平成27年度成城大学特別研究助成(研究課題:都市交通と日常生活における身体活動・スポーツ振興の連関性に関する研究—自転車通行環境に着目して—)による研究成果の一部である。

18) The Guardian, 2015年6月19日

オリンピック・レガシーとスポーツ振興の関係性に関する研究

文献

- Bains, B., & Klodawski, E., 2007, *GLA 2006 Round Ethnic Group Projections*. London: GLA DMAG
- 海老島均, 2013, 「スポーツ政策とその公共性に関する比較研究－イギリスとアイルランド共和国を事例にして－」『スポーツ政策の公共性に関する国際比較研究』平成22年度～24年度 科学研究費補助金「基盤研究(B):研究代表者:菊幸一」研究成果報告書, pp 27-43
- Gerrad, J., 2003, Healthy revolutions: promoting cycling among women. *Health Promotion Journal of Australia*, 14(3), 213-215
- Green, J., Steinbach, R., Datta, J., & Edwards, P., 2010, Cycling in London: a study of social and cultural factors in transport modes choice.: LSHTM <http://researchonline.lshtm.ac.uk/id/esprint/2852>
- 加藤美栄, 2010, 「ロンドン市内に見る自転車利用活用施策－パークレイズ・サイクル・ハイヤーを事例に」(財)運輸調査局『運輸と経済』第70巻, 12号
- London Cycling Campaign, 2014, *London Cyclist*
- 片野優, 2011, 『ここが違う, ヨーロッパの交通政策』, 白水社
- 松倉信裕, 2011, 「日本における自転車競技の課題と施策に関する研究: イギリス・ベルギーとの比較を中心として」, 早稲田大学大学院スポーツ科学研究科修士論文 www.waseda.jp/sports/supoken/research/2011.2/5011A324.pdf
- (財)自転車産業振興会, 2009, 『自転車統計要覧』
- Ride to Work: The Essential Guide to Commuting, 2009, Future Publishing Ltd
- Steinbach, R., Green, J., Datta, J., & Edwards, P., 2011, Cycling and the city: a case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices.: LSHTM <http://researchonline.lshtm.ac.uk/id/eprint/1179>

参考 URL

- British Cycling ホームページ (<https://www.britishcycling.org.uk/>) (最終閲覧2015年12月5日)
- London Cycling Campaign ホームページ (<http://lcc.org.uk/pages/campaigns>) (最終閲覧2015年12月5日)
- The Guardian ホームページ (<http://www.theguardian.com/uk>) (最終閲覧2015年12月7日)