



ARTICLE FROM THE BOOK:

Cyclists & Cycling Around the World – Creating Liveable and Bikeable Cities

Edited by Juan Carlos Dextre, Mike Hughes & Lotte Bech

Published by Fondo Editorial, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2013

ISBN: 978-612-4146-55-8

Cycle Route Networks – Sustrans creates popular cycle routes through public involvement

By Tony Russell, Sustrans, England

Introduction

For many years, cycling in the UK declined as car traffic increased and the government saw no reason to attempt to reverse this trend. It was only in the mid-1990s that the many benefits of cycling were recognised by the government and steps taken to encourage it.

Even so, since then provision for cyclists in most of the UK has been largely piecemeal and opportunistic and, with some notable exceptions, has attracted low levels of investment. This has resulted in routes being discontinuous with gaps where satisfactory provision could not be easily achieved, and levels of cycling remaining low – at around 2% of journeys.

In this context, the development of a National Cycle Network (NCN), coordinated by Sustrans (a sustainable transport non-governmental organisation), was seen as a catalyst to promote more cycling – as a strategic initiative to raise the profile of cycling at the national level and to demonstrate the quality of provision required at the local level.

For experienced cyclists, almost all the highway network is available for use. However, many roads are not suitable for the less confident cyclist due to the speed or volume of motor traffic unless a degree of segregation is provided. Thus, whilst many quieter roads are suitable for cycling, considerable investment and political will is required to link these into a coherent network of routes that are safe, convenient, direct, continuous and attractive.

In discussing cycle route networks, this chapter briefly outlines the development of the NCN and its importance for route development at the local level. It then focuses on some particular features of the NCN that are seen to have contributed to its success.



Cyclists & Cycling Around the World 日本語版の各論文は、英語原書との見開き対訳形式のPDF文書として

<https://www.cyclists-world.com/japanese-english-articles>

からダウンロードすることができます。

Cyclists & Cycling Around the World

サイクルルートネットワーク——サストランスが市民参加を通して作り上げる一般用サイクルルート

トニー・ラッセル サストランス 英国イングランド

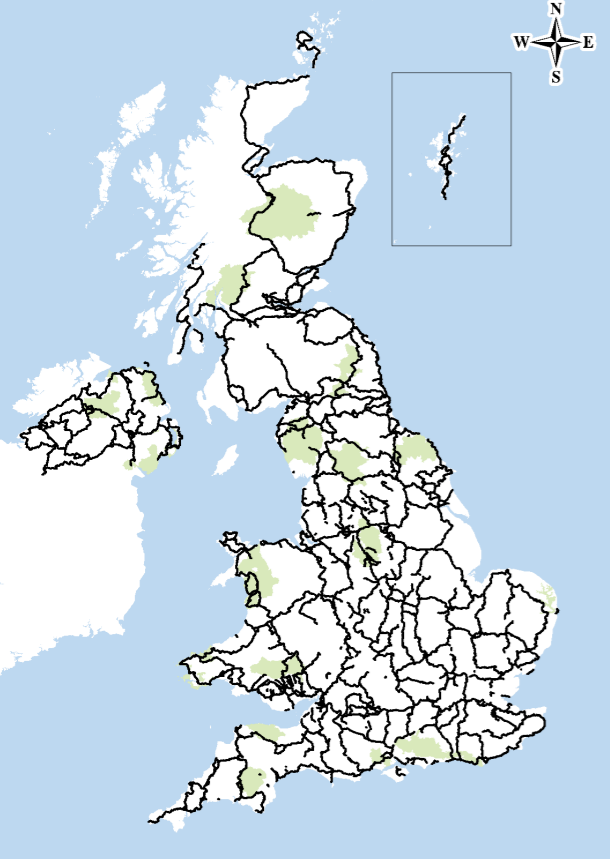
はじめに

何年もの間、英国の自転車交通はクルマに押されて衰退傾向にあったし、政府はこの傾向を転換しようとするいかなる理由も見いだせなかった。政府が自転車の多くの利点に気づき、その拡大に向けて歩み始めたのは、1990年代半ばになってからのことである。

それでも英国の大部分の都市では自転車政策は断片的で一貫性に欠け、幾つか注目すべき例外はあるものの、インフラ投資額も低かった。その結果、サイクルルートはつながらず、地域によって差があり、満足できるような対策は容易に実現しなかった。自転車利用数は低水準のままで、自転車による移動は全体の2%程度にとどまっていた。

このような状況で「サストランス（持続可能な交通のための非政府組織、Sustrans = sustainable transport non-governmental organisation）」によってコーディネートされた「ナショナルサイクルネットワーク（NCN）」の形成は、さらなる自転車利用推進のための触媒と見なされた。すなわち国レベルで自転車の認知度を高め、地方レベルでは必要な自転車対策を行い、成果を質的に検証するという一つの戦略的取り組みと見なされたのである。

経験あるサイクリストにとっては、ほぼ全ての幹線道路網が利用可能である。しかし多くの道路は自動車のスピードが速く交通量が多いために、ある程度自動車と分離されていなければ、あまり自信がないサイクリストには向いていない。このように、一方では自転車に適した多くの静かな道路がありながらも、他方でこれらの道路をつなぎ、安全で便利な、目的地に直結し、途切れなく、魅力的なサイクルルートネットワークを作り上げるためには、かなりの投資と政治的意志が必要である。



A strategic intervention:
National Cycle Network map of UK
Graphic: Sustrans

The national network as an exemplar project

In 1995, the National Cycle Network was launched in the UK and is now over 21,000 km in length; about 30% of it is along routes free from motor traffic, with the remainder being on public highways. Its heaviest use is within urban areas, where it is generally signed through the town / city centre - passing within 1.6km of 55% of the population. Several of the NCN routes are also designated as EuroVelo routes, part of a network of long distance cycle routes across Europe.

From its earliest days, the NCN was always conceived as a strategic initiative to raise the profile of cycling at the national and local level, as well as providing a place where both adults and children could learn to cycle. As such it has provided an important mechanism to engage with government more widely than just transport departments, in particular with health and education.

The NCN has been developed through several hundred separate projects under the coordination of Sustrans. Partnership working has been fundamental to this, embracing local and central government along with a wide range of other public sector, private sector and non-governmental bodies.

Within built up areas, national routes provide direct access to residential, commercial, retail, education and employment areas forming part of the local cycle network. Outside

サイクルルートネットワークについて論ずるに当たり、この章では簡単に、英国の「ナショナルサイクルネットワーク (NCN)」の形成を概略し、他方で地方レベルでのサイクルルートづくりの重要性を指摘する。まずはNCNの幾つの特徴について、主にそれが成功につながったと思われる点について述べることにする。

■戦略的介入——英国NCN路線地図 サストランス作成

模範的プロジェクトとしての「全国ネットワーク」

英国全土の「ナショナルサイクルネットワーク」(NCN)は1995年に着手され、現在距離にして2万1000キロである。このうち約30%は車両侵入禁止の公道としてそのまま受け継がれている。このうち最も利用度が高いのは市街地内で、通常は町や市の中心部を通過して設定されている。この中心部には人口の55%が住んでおり、それぞれの中心から1.6キロ以内に住んでいる。NCN路線のうち幾つかは、欧州自転車道 (Euro Velo route) に指定されており、欧州を横断する長距離サイクルルートネットワークの一部をなしている。

NCNは初期の頃から、常に、国内および地方レベルで自転車の認知度を高め、大人も子どもも自転車利用を学べる場所を提供することから、一つの戦略的取り組みと見なされてきた。そのように、NCNは単に交通省だけでなく、さらに広範な政府機関、とりわけ厚生省 (健康) や文部省 (教育) との連携をはかる一つの重要な仕組みを提供してきた。

NCNは「サストランス」のコーディネートの下で、何百という個別のプロジェクトにより形成されてきた。このプロジェクトの根底にあるのは「協働作業」の考え方であり、地方行政府と中央政府の協働、他の公共部門や民間部門、さらには非政府組織といった団体との幅広い連携の下に進められている。

NCNが完成した地域では、国道から住宅地域や商業地域、小売り地域、教育地域、就業地域に直接アクセス可能であり、それが地方のサイクルネットワークを成している。

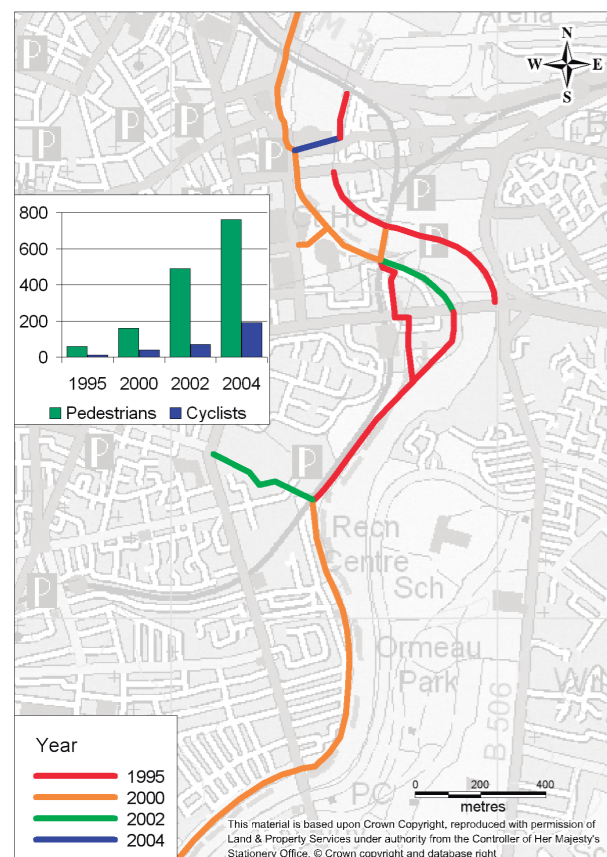
these areas routes are aimed mainly at touring cyclists with others linking small rural settlements to each other. Some of the recreational routes bring substantial economic benefits to the areas they pass through.

In order to provide the appropriate physical environment to achieve the goal of encouraging more cycling, Sustrans published design guidelines (Sustrans 1997). These call for NCN routes to be suitable for use by a less confident adult cyclist, a family with young children or a sensible, unaccompanied twelve-year-old. Routes should be of a particularly high quality and be:

- safe, continuous and attractive to encourage new cyclists
- useful for all manner of routine journeys for local people and existing cyclists
- so memorable for visitors and tourists that people starting with a recreational trip are persuaded to cycle more

Longer sections of traffic free route can serve as an attraction in their own right, providing a safe environment where novices can develop confidence before cycling in a highway environment.

Developing links onto an NCN route is seen as critical for increasing its level of use. The graphic below illustrates how, in the city of Belfast, usage of the NCN has increased as more connections have been provided into the surrounding areas.



Added value of local networks: use of the NCN in Belfast has increased as a local cycle network has been developed around it
Graphic: Sustrans

る。これらの地域の外には、主にツーリングをするサイクリスト向けにサイクルルートがつくられており、それらは小さな田舎の居住地を互いに結ぶように設定されている。幾つかのレクリエーション向けサイクルルートでは、サイクリストが通る地域にかなりの経済的利益をもたらしている。

さらなる自転車利用の拡大という目標を実現し、そのために適切な物理的環境を提供するために、サストランスはサイクルネットワーク形成のためのデザインガイドラインを公表した（サストランス1997年）。これらのガイドラインには、NCNルートとして、あまり自信がないサイクリストや小さな子ども同伴の家族から、12歳でも十分に判断力があり一人でサイクリングする子どもにもふさわしいルートを求めている。そうしたサイクルルートでは、特に質の高さという点から、以下の要件を満たす必要がある。

- 新たに自転車に乗る人には、わくわくするような、安全で、途切れなく、魅力的なサイクルルートであること
- 地方の人々やすでに自転車に乗っているサイクリストにとっては、あらゆる種類の、日々の自転車での移動に役立つサイクルルートであること
- レクリエーションとしての旅行を始める人には、なるべく自転車を利用したくなるような、旅行者や訪問者が記憶にとどめるようなものであること

車両の通行がない比較的長いルートは、それ自体で人を引き付けるのに役に立ち得る。理由は、公道を走る自転車を前にして初心者が自信を持てるよう、安全な環境を提供するからである。

NCNに向けてサイクルルートをつないでいくことは、利用者を増やすために重要なことと言える。地図の中にあるグラフは、ベルファスト市では、周辺地域を巻き込んでルートの接続が進むたびに、いかにNCNの利用が増加したかを語っている。

■地方のサイクルネットワークの価値の増加——ベルファストでは、NCNの周りに地方のサイクルネットワークが形作られるたびに、NCNの利用が増加している。

Total usage of the NCN has increased year on year, and in 2011 Sustrans recorded its biggest ever growth in the number of people cycling on the NCN – an 18% increase.

Art and the travelling landscape

A key aim of the NCN is to popularise cycling in the UK, and the Art and the Travelling Landscape programme enhances the experience of using the route, through artwork and careful design. The programme is based on 20 years of experience in pioneering and commissioning innovative art in public places across the UK, and reflects the enthusiasm, interest and commitment to enhance the Network. Sustrans works with local partners and communities to enrich the walking and cycling travelling experience, making the journey as memorable as the destination.

Many projects have involved working with local children on a series of practical art workshops, perhaps taking them to visit the path and the artist's workshop during the fabrication process. The children may collect information to highlight the significance of a new feature on an important local walking and cycling route, and also to nurture a sense of care and ownership for the surrounding area. They learn to value the experience of slower travel – “when walking or cycling you get to see more. It all just zooms by when you're in a car”.

During one evaluation of artworks along a route by a group of young people, they were especially attracted to works that were interactive, large scale, and colourful and also works that had meaning and references:

- (I like art you can) “play with and learn stuff”
- (it was) “huge, massive, go under it so you're involved”
- (to question about what would attract from a website) “would go and see fish and pencils because they're big”
- (it) “had deep meaning, gives insight into what it used to be here”

In developing the Network, Sustrans has worked with around 100 artists to create over 90 artworks along 14 unique and memorable outdoor linear art galleries that tell people something about the areas they are passing through as they travel along the Network.

Local networks as part of an integrated strategy

Sustrans has always intended that the NCN should stimulate local authorities into creating their own local networks. Indeed, more recent Sustrans programmes focus on completing local links of comparable standards (Sustrans 2009).

NCN全体の利用率は年々増加しており、サストランスによれば、2011年NCNを利用した自転車の数が年18%の増加と、過去最大の増加率を記録している。

芸術と風景を巡る旅

NCNの主要な目的は英国における自転車利用の普及であり、自転車で巡る「芸術と風景を巡る旅」のプログラムは、芸術作品と、綿密な計画によるサイクルルート利用者の経験を質的に高めている。このプログラムは、英国全土の公共スペースでの先駆的かつ試験的な新進芸術の20年以上にもわたる経験に基づいており、それによってNCNの価値を高めようとする熱意、関心、関与を映し出している。「サストランス」は、ウォーキングやサイクリングによる移動経験の質を高めるために、地方のパートナーやコミュニティと協働で、旅行と目的地の双方ができるだけ記憶にとどめられるルートになるように努力している。

多くのプロジェクトは、地元の子どもたちと一緒に一連の工芸のワークショップを開催している。子どもたちを小道に連れ出し、職人のワークショップでは制作過程を見学したりすることもある。そうすることで、子どもたちは地方の重要な、ウォーキングとサイクリングのルートにある新たな目印の意義に気づき、周辺地域の世話をしたり、そのオーナーになったりするという意識を育むために情報を集めるかもしれない。子どもたちはゆっくりしたペースでの旅行経験に価値を見いだすことを学ぶ。言い換えれば「ウォーキングやサイクリングではもっと多くのものが見えるようになる。クルマに乗っているときは、たださっと通り抜けるだけだ」。

小さな子どもたちがグループで自転車ルートに沿って回る時、そこに設置された芸術作品を評価するさいには、特にそれらの作品に魅了される。作品とそれを見ている者との間に相互作用が生まれ、スケールが巨大でカラフルな作品が持つ意味や内容は、子どもたちの次のような言葉で語られるかもしれない。

- (私は「一緒に遊んだり、学んだり」できる芸術が好きだ)
- (その作品は「巨大で、圧倒され、引き込まれ」そうだった)
- (ウェブで見たすごく大きなものについて質問するために)「大きな魚や大きな鉛筆を見に行きたい」



A "travelling landscape": public art can enhance the experience of using a route
Photo: Kai / Sustrans

Local cycle network development took a step forward when, in 2005, the government established Cycling England, a non-governmental public body set up to support cycling with the aim of getting more people cycling, more safely, more often. Between 2005 and 2011, Cycling England funded a programme of Cycling Demonstration Towns. The underlying principle of this programme was to demonstrate that, with funding levels of between £10 and £20 per head per year – not untypical in countries with high levels of cycling – substantial sustained year on year growth in levels of cycling could be achieved. Monitoring of the programme has shown encouraging results, with growth rates comparable to other places that have achieved large increases in cycling.

The bulk of this funding went in to improving and extending the existing cycle networks in each town, which in many cases had been little more than the NCN routes. From the outset, Cycling England recognised that this should form part of a much wider strategy that integrated these infrastructure improvements with a wider range of complementary, or "smarter choices", interventions backed up by a strong commitment by senior officers and elected members.

–（それには「深い意味があるはずだ。ここはどんな様子だったか教えてくれる？」）

NCNを作り上げる際にサストランスはおよそ100人の芸術家と共に、14カ所の独創的で魅力的な屋外アートギャラリーに沿って、90を超える芸術作品を創り上げた。このサイクルルートに沿って走るたびに、作品はその地域について何事かを語ってくれる。

■「旅行風景」 公共の場に展示された作品は、サイクルルート利用体験の価値を高めることができる。写真 Kai/サストランス

統合的戦略の一部としての地方のネットワーク

サストランスは常にNCNが地方の行政を刺激し、地方自身がサイクルネットワークを作り上げることを目指してきた。実際、比較的最近のサストランスのプログラムは、NCNにふさわしい基準と地方との結び付きに重点を置いている（サストランス 2009年）。

地方のサイクルネットワークづくりは、2005年政府が「サイクリングイングランド」という非政府系公共団体を設立したことで一歩前進した。その目的はさらに多くの人々がより安全に、頻繁にサイクリングをするよう支援することである。2005年から2011年までにサイクリングイングランドは自転車モデルタウンのプログラムに資金提供をした。その基本原則は1人当たり年間10～20ポンドのレベルで資金提供することであり——自転車利用数が高水準の国では模範的なわけではないが——それにより自転車利用数のレベルが毎年かなり持続して増えるのを立証することにある。プログラムの追跡調査により、結果としてすでに自転車利用の増加を達成している他の場所に比べて、かなりのペースで利用数が増加していることが分かった。

こうして提供された資金は大部分、たいていNCN路線よりも小さな町村にある既存のサイクルネットワークの改善と拡大のために使用された。サイクリングイングランドは最初から以下のことに気付いていた。小さな既存のサイクルネットワーク路線を改善し拡大していけば、はるかに広範囲な戦略の一部になるだろうし、それによってより広範なインフラの改善が補完され、「賢明な選択」や、交通省の高官や国会議員の強力な関与に支えられた介入が生まれるだろうということである。



Improved permeability: contraflow cycling
in a one-way street, Bristol
Photo: J. Bewley / Sustrans

Development of local networks

Both demand (existing and potential cyclists) and supply (the quality of existing routes and opportunities for improvements) need to be considered in the development of a local cycle network. Sometimes a useful first stage is to grade the whole of the existing road network to identify which roads are suitable for the less confident cyclist.

There is no standard methodology on how to develop a local cycle network. In some situations, particularly in smaller urban areas, it may be satisfactory to draw up a network plan using local knowledge of the main trip attractors within the area and of the existing and potential routes that could be developed for cyclists. Elsewhere, a more sophisticated approach may be appropriate, assembling data, analysing the potential market, engaging with stakeholders and auditing existing provision, to develop a network development plan and an associated marketing / public engagement strategy, as is being done in Cardiff (Cardiff Council 2011).

■自転車通行の改善。一方通行路でクルマが進めない方向に自転車が走っていく〔標識に「自転車を除く」とある〕。ブリストル。写真 J.ビューリー/サストランス

地方のサイクルネットワークづくり

地方のサイクルネットワークづくりにおいて考慮しなければならないのは、需要（現存する自転車利用者および潜在的な自転車利用者）と供給（現存するサイクルルートの質および改善のための機会）の双方である。時には、そのために有効な最初のステップは、どの道があまり自信のないサイクリストにふさわしいかを特定しながら、現存する道路のネットワーク全体を分類していくことである。

地方のサイクルネットワーク路線をいかに形成するか基準となる方法はない。状況によっては、特に比較的小さな市街地では、その地域の魅力ある主な観光スポットや、将来サイクリストに利用されるであろう既存のルートや潜在的ルートについての地方の知識を用いることで、地方のネットワーク計画作りを満たせるかもしれない。あるいは他の場所では、カーディフ〔ウェールズの首都、人口31万人〕ですすでに行っているように（カーディフ市議会 2011年）、ネットワーク計画やそれに関連したマーケティング、市民参加型の戦略を作り上げるために、データの集積、潜在的な市場の分析、ステークホルダーや既存の供給体制の検討など、より先進的な取り組みが適切かもしれない。



Raising the profile: highly visible cycle parking at key attractors, European Parliament
Photo: P. s / Sustrans

■ 主要な観光スポットの欧州議会、目に付く駐輪場 写真 P. インサル/サストランス



Effective public engagement increases the sense of community ownership of a route
Photo: J. Bewley / Sustrans

■ 効果的な住民の関与が地域でサイクルルートを所有するという感覚を高める〔住民がサイクルルートにある花壇の世話をしている〕。写真 J. ビューリー/サストランス

Central to the successful development of a cycle network will be an effective programme for public engagement. Sustrans has developed a range of engagement strategies for different scenarios, the most sophisticated being the DIY Streets project that brings communities together to help them redesign their streets, putting people at their heart and making them safer and more attractive places to live. It's an affordable, community-led alternative to the home zones design concept. DIY Streets was successfully piloted in eleven communities in England and Wales and is now being trialled as a larger neighbourhood-wide scheme in a London Borough.

"As a residents group, DIY Streets helped us to listen to each other. We researched, discussed, disagreed and proposed all sorts of ideas. We held our first ever street party when the project was completed and we plan to keep on celebrating our street." - local resident

サイクルネットワークづくりの成功の中心となるのは、住民の関与のための効果的なプログラムであるだろう。サストランスはこれまでさまざまなシナリオのための広範な住民参加型の戦略を作り上げてきた。そのうち最も先進的なものは「DIY ストリート（自分たちでつくる通り）」と呼ばれるプロジェクトである。これは住民が一体となって自分たちの通りを再びデザインするためのものであり、これは人中心のコミュニティをより安全で魅力的な居住空間とすることによってなされる。これはまた居住地域のデザインコンセプトを実現するための手軽なコミュニティ主導の選択肢である。DIY ストリートプロジェクトは、イングランドおよびウェールズの11のコミュニティで成功した先駆的事例であり、今やロンドン特別区といったもっと大きな地域のスキームとして試験的に取り組まれている。

「住民グループとして、DIY ストリートプロジェクトは、互いに相手の言うことに耳を傾けるのに役立つ。われわれはあらゆる種類のアイデアを調査し、議論し、意見の違いを認め、提案した。このプロジェクトが完了した時、われわれは初めて通りでのパーティーを行った。このような通りでのお祝いをこれからも続けていくことを計画している」と、地域住民が語っている。

Management and maintenance

The traffic free sections of cycle route, and those using former railway routes in particular, provide valuable space for biodiversity to flourish. Managing these corridors has been shown to attract greater biodiversity as a result of opening up areas that had become dark and thickly wooded strips of land especially in previously neglected urban areas. The NCN passes through some carefully managed land, to which the public now has access and can enjoy the biodiversity present.

The proper maintenance of cycle routes is essential if they are to be attractive, but poses many challenges. Sustrans set up a volunteer ranger programme as a means of maintaining the NCN and liaising with the local community along a route, in particular where Sustrans had a management responsibility or local authorities were reluctant to look after the routes. That programme now has about 3000 rangers.

Rangers are assigned a section of the NCN and undertake practical activities to help to maintain and increase usage of the Network and to encourage the community to walk and cycle more. These include basic path maintenance such as litter picking, vegetation cut backs and ensuring signing is clear and well maintained. They report any issues that they are unable to deal with so they get sorted quickly. Some Rangers act as signing champions and have a particular responsibility for ensuring that routes are adequately signed. Rangers are looked after by a Group Coordinator in each region

As one ranger says “we are especially keen to take the Sustrans message into workplaces since most work journeys are so short and could easily be made by bike or even on foot. But I will also be doing my bit to make sure the routes are well signed and looked



Volunteer rangers undertake minor route maintenance
Photo: Robert Ashby/Sustrans

運営と維持管理

車両の通行がないサイクルルートや、以前は鉄道線路だった所を利用したサイクルルートでは、特に生物多様性が花開くための価値ある空間が提供される。これらの自転車幹線ルートの運営には、生物多様性のさらなる魅力を引き出すための工夫が見られる。その結果、以前は暗くて、うっそうと木が茂っていた細長い土地が——とりわけ以前には無視されていた市街地であったのだが——地域の明るさを取り戻している。NCNルートは慎重に管理された土地を通過するように設定されているので、市民がそこに近づけば、実際に生物多様性の状態を楽しむことができる。

サイクルルートが魅力的だとしたら、その適切な維持管理も欠かせない。だがそこには多くの課題も待ち受けている。サストランスは、NCNを維持管理する手段として、ボランティアのレンジャープログラムを始めた。それはサイクルルートの沿道にある地域コミュニティと連携して、サストランスが維持管理の責任を持つが、地域の行政がサイクルルートの世話に消極的な場合には、特に効果を発揮する。今ではこのプログラムに約3000人のレンジャーがいる。

レンジャーはNCNの地区ごとに割り当てられ、サイクルネットワークの維持管理と利用拡大、コミュニティのもっと多くの人々がサイクリングやウォーキングをするように実際の行動を企画している。これらの行動にはまたゴミ拾いや草刈り、標識を明確にするなど、サイクルルートの基本的な維持管理も含まれる。レンジャーは、自分たちで扱い切れないことが発生したら、素早く解決できるように報告する。レンジャーのうち何人かはサイン板の専門家として、すなわちサイクルルートが適切にサインによって案内されているかを確認するという特別の責任をもっている。レンジャーは、それぞれの地区のグループコーディネーターから世話を受けている。

■ルート整備を行うレンジャー。写真 ロバート・アシュビー/サストラン

after so more people can use them. I have also been encouraging our friends and family members to dust off their bikes and rediscover the road. It's taken time but I think they are beginning to take me seriously and think about the way they choose to travel in their daily routines."

The role offers challenges and rewards, as one group co-ordinator says "it's marvellous to see people out on their bikes on routes I've helped to create but there's still plenty to do. You have to try and think laterally and maybe my career has helped me do that. When you see a problem, you try and solve it."

Tony russel
tony.russell@sustrans.org.uk

CV - Tony Russell
Tony Russell has an MA in Engineering from Cambridge University and an MSc in Transport Studies, Cranfield Institute of Technology (1978). He is currently Transport Engineering Manager at Sustrans, Bristol. Over the past 15 years, Tony has gained extensive experience of infrastructure design for cyclists and pedestrians in the UK and abroad and is regarded as one of the leading experts in this field. He has coordinated UK-wide benchmarking programmes for cycling and was on the Cycling England selection panel for the Cycling Towns and Cities Programme. He now leads Sustrans' work on road safety, traffic and highway engineering, providing support for Sustrans' staff and external partners.
tony.russell@sustrans.org.uk

あるレンジャーが以下のように語っている。「ほとんどの仕事場は近い距離にあり、自転車に乗って行けば簡単に済ませることができるし、歩いても行けるので、われわれは特にサストランスのメッセージを仕事場に引き継いでいきたいと思っている。だが私はまたサイクルルートが申し分なくつながり、もっと多くの人が高確率に利用できるように自分の本分を尽くしたいと思う。さらに友人や家族にかつての自分の自転車をもう一度引っ張り出して、その道を再発見するよう勧めてもきた。時間がかかったけれども、彼らは私の言うことをまじめに受け止めてくれるようになったし、自分たちが毎日どの道を通るべきかを考え始めている」

レンジャーの役目はしばしば困難もあるが、報われることもある。グループコーディネーターが語った言葉にもそれは表れている。「自分が作るのを手伝ったルートを、みんなが自転車に乗って出かけるのを見るのは素晴らしい。でもまだまだすることは多い。物事はちがった方向から試したり考えたりする必要があるし、おそらく私の仕事柄そうするようになったのかもしれない。問題があるなら、それを解決しようとするのはよいことだ」

トニー・ラッセル
tony.russell@sustrans.org.uk

トニー・ラッセル
ケンブリッジ大学で工学の修士号、クランフィールド工科大学で交通学の修士号を取得（1978年）。現在、ブリストルのサストランス社で交通工学マネジャーを務める。過去15年にわたり、英国内外の自転車・歩行者向けインフラ整備で豊富な経験を積み、この分野の第一人者として知られる。