

欧州の自転車利用推進政策

2014年7月

EuroVision & Associates

はじめに

日本の自転車のモダリティシェア（代表的交通手段に占める割合）は、全国平均で12%、大都市の東京23区や大阪市でもそれぞれ17%、23%と、欧州の指標全体の平均値である7%を上回る。欧州の自転車先進国のオランダ、デンマークには劣るものの、ドイツ、ベルギー、スウェーデンなどの自転車利用の多い国などと比べても遜色はない。

日本の隠れた自転車利用の高さは、公共交通機関の利便性の良さ、独特のママチャリ文化、自転車が安価に手に入るなどの要因によるものである。しかしながら、そうした利用度の高さに、自転車の利用環境整備が追いついていない。特に自転車の道路交通システムにおける位置づけが曖昧で、例えば、左側通行で車道を走行するという基本的なルールさえ浸透していない、またそれを促すための自転車用道路などのインフラ整備が進んでいない。（東京都では2012年時点で自転車用道路は100kmほどしかないが、パリでは440km、ベルリンでは450km、ロンドンでは680km、ブリュッセルでは150km）。また、駐輪場整備についても利用しやすいところに設置されておらず、人々の自転車利用の環境や健康面でのメリットが浸透していないなど直面する課題は多い。

一方、オランダ、北欧諸国、ドイツ、ベルギー（北部）は、自転車の利用環境の向上および利用促進の取り組みにおける世界的リーダー的な存在である。また、他の欧州諸国（英国、フランス、イタリア、スペイン）もこうした北部諸国に追いつくための様々な施策を急速に進めている。これらの欧州の取り組みについては、長期的な環境目標の設定、加盟国や地域を超えた情報共有の仕組み、アドボカシー団体への活動支援に加え、地方自治体ごとの積極的な目標設定と計画実施などがあり、日本が参考にできるところは数多くある（また欧州が日本から学ぶべきところもある）。

上記の問題意識に基づき、本報告書は、欧州における自転車利用推進政策を概観し、EU及び加盟国政府の具体的な取り組み（自転車用道路や駐輪場などのインフラ整備、財政政策を通じた奨励策、安全対策、教育・啓発キャンペーン）について紹介する。特に欧州全体を代表する取り組みといえる、ベルギーの2都市における自転車推進政策のより詳細な成果や課題を掘り下げた上で、最後に日本に向けた示唆をとりまとめている。

なお、本報告書の作成のため、ベルギー・ブリュッセル首都地域政府、ベルギー・ゲント市の自転車政策の担当官、欧州最大の推進運動（アドボカシー）団体である欧州サイクリスト連盟の担当者へのインタビューを行った。本報告書の情報源についてはできるだけ記載しているが、特段の記載がない場合にはインタビューによるものとする。

目次

1 : 欧州の自転車利用推進政策	3
1.1 : 先進国に共通するピークカー現象（自動車離れ）	3
1.2 : EUの環境政策枠組み	5
1.2.1 : 気候変動対策	7
1.2.2 : 大気汚染改善策と新車からの排出ガス規制	8
1.3 : EUの自転車政策	12
1.2.1 : EUで実施中の包括的なプロジェクト及び法案	12
1.2.2 : EUレベルでのアドボカシー団体	13
1.2.3 : 欧州モビリティウィーク	14
2 : 加盟国の自転車政策	16
2.1 : 加盟国における自転車の利用状況	16
2.2 : 加盟国の自転車政策	16
2.2.1 : 加盟国による自転車政策の国家計画	17
2.2.2 : 自転車関連のインフラ整備	17
2.2.3 : 自転車通勤促進のための奨励策	18
2.3 : 欧州内の自転車事故による死亡者・負傷者の統計	19
2.3.1 : 死亡者数・負傷者の統計	19
2.3.2 : 自転車保険	22
2.4 : 自転車に関する規制・安全対策	22
2.4.1 : 自転車の車両に関する規定（特に反射器材及びヘルメット）	22
2.4.2 : 自転車の交通ルールに関する規定	25
3 : 欧州都市の事例—具体的な成果と課題—	26
3.1 : ベルギーの事例	26
3.1.1 : ベルギー・アントワープ	27
3.1.2 : ベルギー・ブリュッセル	324
4 : 日本への示唆	37

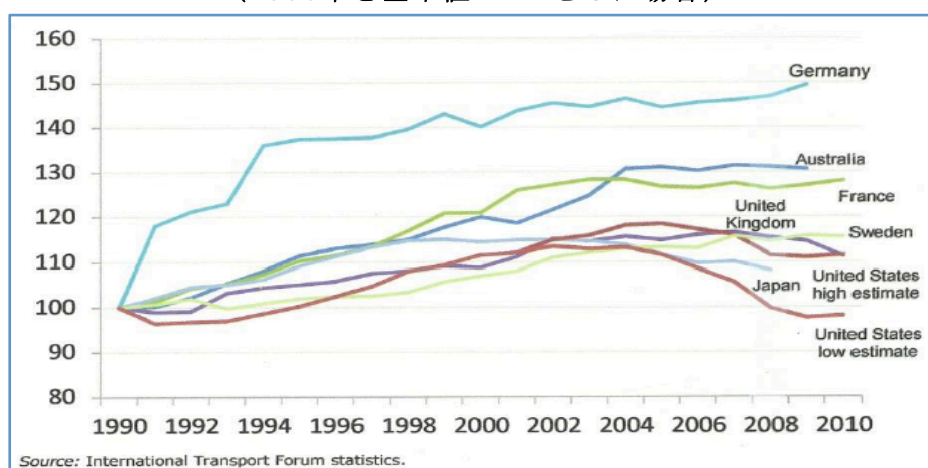
1：欧州の自転車利用推進政策

1.1：先進国に共通するピークカー現象（自動車離れ）

欧州諸国では、次章で紹介するような環境面や社会面、経済面などの様々な理由から自転車利用推進の政策を進めているが、そうしたEUや政府による政策如何に関わらず、社会経済構造の変化から自動車から自転車を含むその他の移動手段へのシフトの動きは“不可避免的に”進んでいる。特に日本や欧州の先進国の都市部では、都市化の進展、ICT技術の発展などの理由により、いわゆる“ピークカー現象（自動車離れ）”がみられる。ピークカー現象とは、自動車が社会に一定程度普及し、人々の保有率、免許取得率、走行距離がピークに達し、緩やかな減退期を迎えつつある状態のことを指す。

2012年にOECDがまとめたディスカッションペーパーによれば、主要先進国では2008年の経済危機の前の時点で自動車の合計走行距離の横ばいあるいは減少がみられる。特に日本での低下は顕著である。また、これらは地方を含めた国全体の合計走行距離であるため、一台当たりの平均走行距離は減少傾向にあること、都市部での減少はさらに早いペースで進んでいることは注目すべき点である。

表：主要8か国の自動車及び商用車の合計走行距離の増減割合
(1990年を基準値の100とした場合)



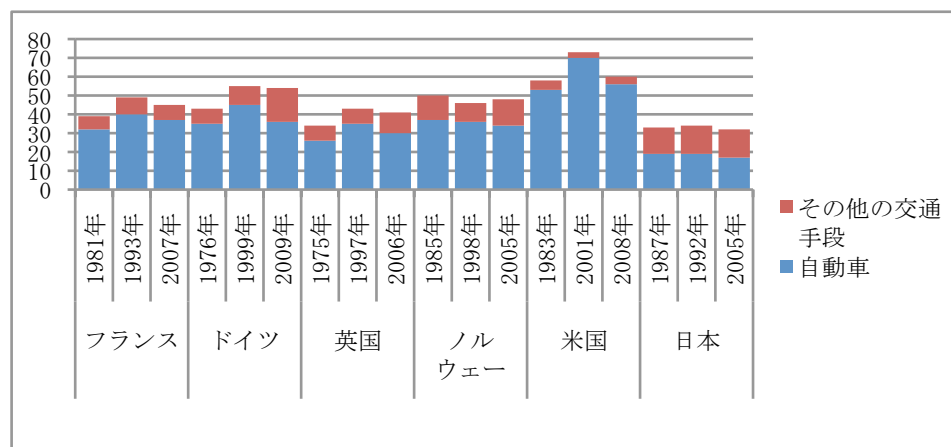
出典：OECDのディスカッションペーパー（2012）¹

加えて、ドイツのモビリティ研究所は、2013年に主要国における若者世代（いわゆるY世代とよばれる当時20歳代の若者）の自動車利用の状況に関する調査報告書を発表した。同報告書によれば、若い世代の自動車免許の取得率、自動車の利用頻度、走行距

¹ <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201213.pdf>

離はどれも1990年代に比べると低下し、公共交通機関やその他の交通手段の利用度が増える傾向にある。なお、同分析では、日本の若者のいわゆる自動車離れは他国に比べるとそれほど顕著ではないことが指摘されているが、それは女性の免許取得率が伸びていること、親世代と同居する若者が増加する傾向にあり、親の自動車を利用しやすい環境があることなどが潜在要因としてあげられている。

表：20歳代の自動車とその他の交通手段の1日当りの移動距離の変化（km）



出典：ドイツのモビリティ研究所の報告書（2013）²

今後、ピークカー現象が続くのかどうかについては反論もある。例えば、ロンドン市は調査報告書（2014年）を発表し、現在開発が行われている自動運転技術が実用化された場合、自動車の用途や利便性は格段に向上するため普及は今よりも進む可能性がある、としている³。しかしながら、少なくとも都市部においては自動車を持たないことによる生活への支障は少なくなるため（むしろ車両の保有・維持コストが大きくなるため）、当分は自動車離れはさらに加速していくと考えるのが妥当であろう。

欧州諸国における自転車利用推進政策は、上記の社会経済的な構造の変化（特にピークカー現象）を見据えた上、総合的に実施されているものである。政府や自治体のトップダウンの施策によって無理やりに自転車を普及させようとしているわけではなく、あくまで自動車に代わるその他の交通手段として自転車の需要が高まっている中で、普及を後押しするためのインフラ整備を行っているにすぎない。こうした都市交通の将来の動向を考えることは、なぜ今、自転車推進なのかを考える上でも重要である。

² http://www.ifmo.de/tl_files/publications_content/2013/ifmo_2013_Mobility_Y_en.pdf

³ http://www.transporttimes.co.uk/Admin/uploads/64165-Transport-Times_A-2050-Vision-for-London_AW-WEB-READY.pdf

1.2 : EUの環境政策枠組み

欧州における自転車政策については加盟国政府に権限が委ねられているため、EUが直接的に関わることは少ない。自転車利用環境のインフラ整備（自転車用道路や駐輪場）、自転車の車両や交通に関するルール（ヘルメットや反射材の利用の義務付け）の多くは加盟国あるいは地方自治体レベルで決められる。

しかし、EUが果たす役割が小さいわけではない。EUは「2050年までに交通事故による死亡ゼロ」及び「2011年から2020年までに交通事故死亡者数の半減」を掲げており、加盟国に対して自転車推進及び安全面向上のための情報提供、具体的なプロジェクトの資金援助を行っている。特に1.1.2で述べる大気質規制の事例にみられるように、EUで定めた法令の基準値を満たさない場合、EUの執行機関である欧州委員会が加盟国政府に対して改善策を講じるよう制裁措置による圧力をかけることもある。また、最近の汎欧州横断交通網（TEN-T）ガイドラインでは「自転車用道路の整備」、都市モビリティパッケージでも「公共交通機関や自転車へのモーダルシフト（交通手段の切り替え）」が言及されており、EUレベルでの政策過程を無視することはできない。

こうしたEUや加盟国レベルでの自転車の利用が推進される背景や政策的意義としては、主に、地球環境負荷の軽減、運動による医療費削減の効果、自転車ツーリズムやコミュニティの活性化などの経済的恩恵などがある。

- 欧州サイクリスト連合によれば、自転車利用による推定便益は年間2000億ユーロ、EU市民1人当たりでは400ユーロとされる。医療費抑制の効果は1100億ユーロで、渋滞緩和や化石燃料の節約効果は330億～453億ユーロ、観光産業を含めた自転車関連産業への便益は620億ユーロと見積もられている⁴。
- WHOの調査報告書（2014年）は、主に欧州の大都市が現在の自転車のモーダルシェアをデンマークのコペンハーゲンと同程度（26%）まで引き上げた場合、ヘルスケアの向上により1万人の早期死を予防し、77000人の雇用を創出できると予測している。例えば、ベルリンでは2073人、ロンドンでは8196人、パリでは2340人の雇用創出に繋がるとされる。なお、同調査における雇用先には、自転車製造会社、卸会社及び販売店を対象としており、自転車レンタルやシェアリング、自転車宅配便などのサービス業などは含まれていない⁵。

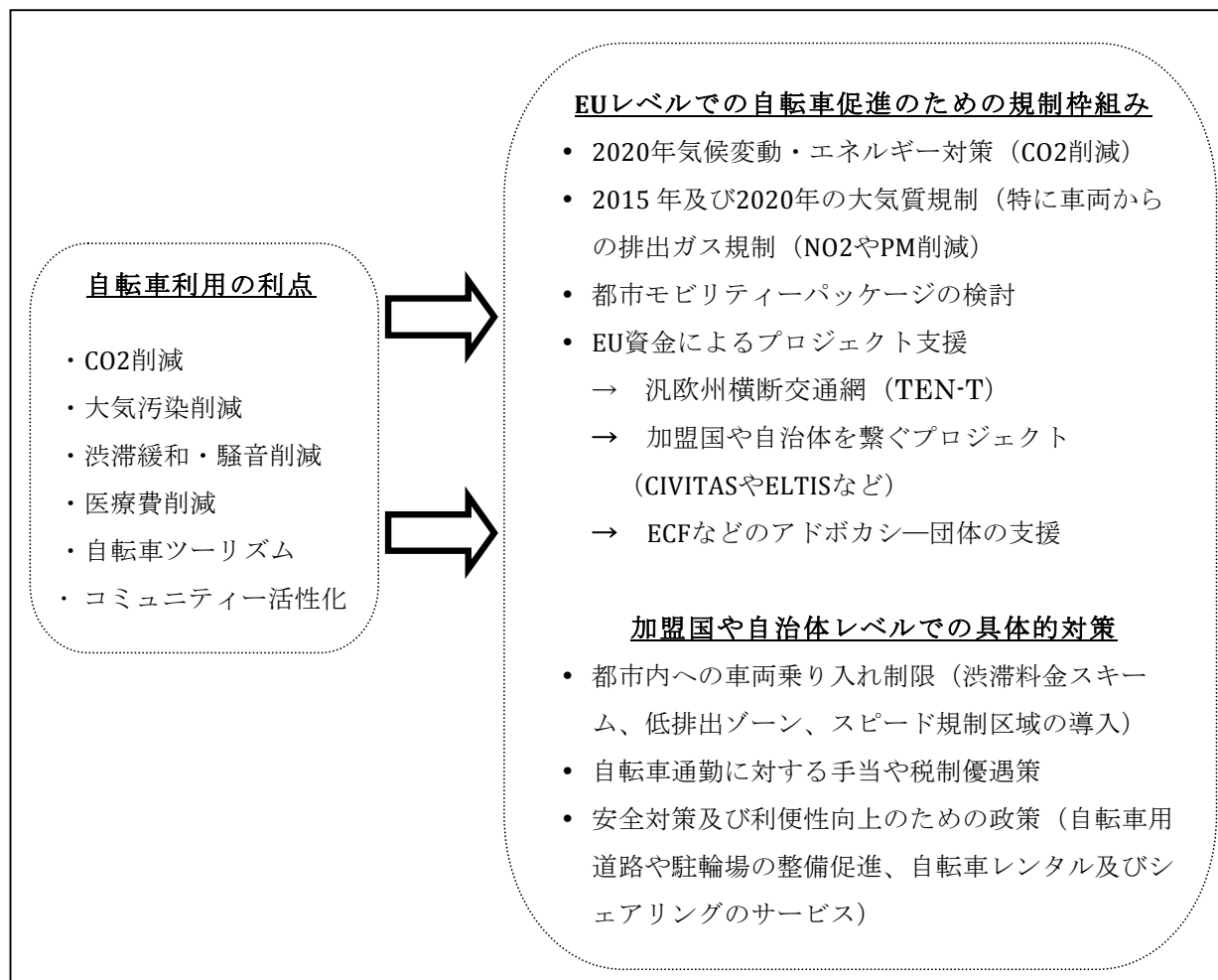
⁴ <http://www.ecf.com/wp-content/uploads/Economic-benefits-of-cycling.pdf>

⁵ http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0003/247188/Unlocking-new-opportunities-jobs-in-green-and-health-transport-Eng.pdf

- ドイツ環境庁の委託報告書（2012年）は、2030年までに徒歩及び自転車のモーダルシェアを10%引き上げれば、GDPが1%上がるとしている。ただし、公共交通機関の利用、郊外から都市部への移住促進策の方が投資効果が高いため、自転車推進策と都市交通政策をうまく最適化することが必要だ、としている⁶。

現在、EU及び加盟国レベルで進められている主な自転車推進の枠組みは以下のとおり。

表：EU及び加盟国レベルでの政策枠組みの全体構図



⁶ http://www.isi.fraunhofer.de/isi-en/n/projekte/NTM_en.php

1.2.1：気候変動対策

現在、EU全体の温室効果ガスの約3割が運輸部門によるもので、そのうちの7割以上が道路交通部門から起因している。既にEUは、2030年までに都市部の運輸部門における化石燃料消費を半減させ、2050年までに化石燃料から段階的に脱却（フェーズアウト）することを長期目標とした上で、2021年までに新車の乗用車からの平均CO₂排出量を95g/km以下に制限するという規制を持つ⁷。

欧州委員会は、上記の枠組みに沿って、低炭素社会への移行促進に向け、自動車のエネルギー効率向上（エンジンや素材、デザイン）、よりクリーンなエネルギー源利用（代替燃料や電気自動車）、ICTの活用（ITS技術）などを重点分野として推し進めているが、自動車から公共交通機関、自転車へのモーダルシフトについては必要な施策と重視しながらも、EUレベルでの具体的な目標は設定していない。

一方、欧州サイクリスト連合（ECF）は、製造や配送のプロセスを含めた自転車利用による温室効果ガスの排出量は21g/kmに対し、自動車の排出量は13倍の271g/kmであると指摘した上、自動車がもたらす（表には出てこない）負のコストを減らすために環境税の強化、自動車への通勤手当や関連控除の引き下げを進めるよう求めている。

主なEUレベルでの気候変動及びエネルギーの目標枠組みは以下のとおり。

表：EUの気候変動およびエネルギーに関する目標（2030年は検討案）

	2020年	2030年
GHG	1990年比で20%削減 ➤ 道路交通部門：新車からのCO ₂ 排出量を2021年までに平均95g/km以内に制限	2030年までに1990年比で40%削減 ➤ 2020年以後の新車CO ₂ 排出量の規制を検討中
再エネ	2020年までにエネルギー消費に占める再エネの割合を20%に引き上げ ➤ 加盟国別の再エネ割合設定あり ➤ 運輸部門の再エネ割合を10%	2030年までにエネルギー消費に占める再エネの割合を27%に引き上げ ➤ 加盟国別の再エネ割合設定なし ➤ 運輸部門の再エネ目標なし
エネルギー効率	エネルギー消費を20%効率化	今後検討予定

出典：上記の2020年及び2030年の気候変動及びエネルギー枠組み⁸を基に作成

⁷ 2021年目標（平均95g/km）を達成するためには、CO₂排出目標値を燃費換算で、ガソリン燃費4.1ℓ/100km、ディーゼル3.6ℓ/100kmに匹敵する平均燃費性能が必要となる。

⁸ http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/index_en.htm

1.2.2：大気汚染改善策と新車からの排出ガス規制

欧州では大都市や東欧諸国の都市を中心に大気汚染による被害が深刻な問題となっている。特に道路交通部門から起因する有害物質（二酸化窒素（NO₂）、粒子状物質（PM））は、粘膜の刺激、気管支炎、肺水腫、心臓発作、癌などを引き起こすとして問題視されている。2013年11月のEUの調査報告書によれば、欧州市民の4分の3は、大気汚染と騒音、交通渋滞、移動コストは都市部における深刻な問題だとしており、その大半がこれらの問題は将来、改善しない、または悪化すると考えている⁹。

表：主な有害物質WHOガイドラインとEUを含めた各国の許容値（単位： $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ）

	PM10（日本はPM6.5～7）	PM2.5	NO ₂
WHO	1年20 1日50	1年：10 1日：25	40
EU	1年40 1日50：超過上限は年35日	1年25	1年40 1時間200：超過上限は年18回
日本	1日100 1時間200	1年15 1日35	1日75-113
米国	1年50 1日150	15(35)	100

出典：EUの大気質規制のページ¹⁰、日本の環境省のページ¹¹、

表：主要都市におけるPMの平均大気状況（年間）と基準（年間）

国名	都市名	PM10	PM2.5
イタリア	ローマ	32	21
ベルギー	ブリュッセル	27	18
オランダ	アムステルダム	25	18
フランス	パリ	24	17
ドイツ	ベルリン	24	20
英国	ロンドン	22	16
デンマーク	コペンハーゲン	12	17
日本	東京・千代田	22	10
	埼玉・浦和	31	14
	千葉・中央区	22	10
	神戸・東灘	25	11
	北九州	20	9

出典：WHOの報告書（2014年）¹²

欧州環境庁（EEA）の調査によれば、欧州の都市部での大気汚染は、年間12万人の早期死亡者を生み出し、平均寿命を9ヶ月以上短縮している。EUの許容値及びWHOガイ

⁹ <http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/flash-eurobarometer-ump-2013.pdf>

¹⁰ <http://ec.europa.eu/environment/air/quality/standards.htm>

¹¹ <http://www.env.go.jp/air/osen/pm/info.html>

¹² http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/cities/en/

ドライン基準を上回るPM10の濃度に晒されている都市の人口割合はそれぞれ30%、90%以上に上り、道路交通部門から多く排出されるNO2についても、都市部人口の5%がEU及びWHO基準値を上回る値の大気濃度に晒されている。それに加えて、EU内の22カ国の測定所でPM10のEU許容値を超える値が検出され、PM2.5については11カ国、NO2はほぼ21カ国でEU許容値を上回る値が出ている¹³。

現在、欧州委員会はEU基準を順守できていない加盟国政府に対して改善策を取るよう求めており、大気汚染が改善されない場合は欧州司法裁判所を通じた執行及び制裁措置を講ずることとしている。欧州委員会による申し立てが認められれば、加盟国は大気汚染の度合いに応じた違反金を支払うことになる。こうした欧州委員会からの外圧を背景にしながら、加盟国政府は、古い車両の買い替え促進策、地方自治体に低炭素ゾーンの設定、渋滞税の導入、公共交通機関や自転車の利用促進策などの施策を進めている。

加えてEUは、1990年代から自動車排出ガス規制を通じて、一酸化炭素（CO）、窒素酸化物（NOx）、炭素水素（HC）、粒子状物質（PM）などの大気汚染を引き起こす有害物質の排出基準値を設定し、段階的な基準値の引き上げを図ってきた。2007年に採択された乗用車の排出ガスに関する規則（No 715/2007）は、EURO5ではPMとNOxを制限する内容で2009年9月から新車モデル（型式）、2011年1月から全ての新車への適用を開始した。またEURO6についてはディーゼル車からのNOx排出基準値を0.18g/kmから半分以上の0.08g/kmに制限する内容で2014年9月から適用される予定。

欧州では、1990年代から燃費性能が優れているとして日本や米国と比べてディーゼル車の普及が急速に進み、2012年までにEU域内の新車販売で55%を占めるようになって¹⁴。特にフランスやベルギーではディーゼル車の販売割合は70%近くに達している。そのためディーゼル車の多い国ではNO2などによる有害物質が予想されたよりも減らず、上述のように大気汚染の問題が深刻化している。2014年9月からEURO6の規制適用により、ディーゼル車はNOxでより厳しい排出規制への対応を迫られるため、欧州域内でのディーゼル車の市場は段階的に縮小すると見込まれている。

表：EUによる排ガス規制（g/km）

	排ガス規制	HC	CO	Nox	PM
ガソリン車	EURO4（2005年）	0.1	0.5	0.08	—
	EURO5（2009年）	0.1	0.5	0.06	0.005
	EURO6（2014年）	0.1	0.5	0.06	0.005
ディーゼル車	EURO4（2005年）	—	1	0.25	0.25
	EURO5（2009年）	—	1	0.18	0.005
	EURO6（2014年）	—	1	0.08	0.005

¹³ <http://www.eea.europa.eu/publications/nec-directive-status-report-2013>

¹⁴ <http://www.eea.europa.eu/publications/monitoring-co2-emissions-from-new-1>

出典：EUの排ガス規則案（2009）¹⁵

¹⁵ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/environment/euro5/index_en.htm

コラム：大気汚染問題の事例

フランス（およびベルギー）では2014年3月中旬にPM10の1日当たりの検出値が80マイクログラム（ μg ）を超えたことを受け、緊急措置の一環として、高速道路や一般道路において走行速度制限、車両乗り入れ制限、住宅街での駐車料金の無料化、農業用肥料の散布制限など大気中の粒子状物質の濃度を抑えるための多くの対策が各地で実施された。

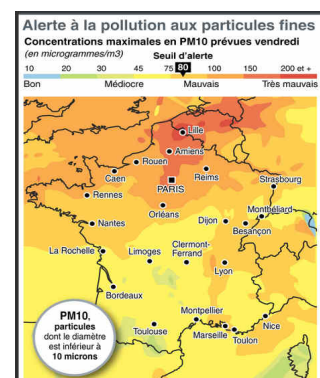


特に汚染が悪化するパリを含むイル＝ド＝フランス地域圏では、3月13日、14日の二日間に渡ってあらゆる道路での車の走行速度制限が（勧告ではなく）地域警察からの義務として課され、最高速度は本来130km/hの道路で110km/hに、90km/hの道路で70km/hに、その他の道路では60km/hに制限された。また、3.5t以上の重量のトラックに関しては迂回ルートの利用が命じられた。さらにパリ県内では既存の自家用車に代わる、自転車、相乗り、メトロやバスなどの交通手段の利用が奨励され、フィリップ・マルタン環境・持続可能開発・エネルギー相は14日朝から16日夜まで公共交通機関の利用を無料とする措置を実施した。

しかしこの対策が講じられた後もパリ県内の大気汚染度は大きく改善されず、政府は17日午前5時半以降、パリおよびその周辺の県で自家用車の走行制限を強制する非常手段を決定した。

この交通制限では、偶数日にはナンバープレートが偶数の自動車・トラック・バイクのみ走行可能、奇数日には奇数番号のナンバープレートを持つ車両のみ走行可能とした。但し、3人以上が乗車している車両、電気自動車、ハイブリッドカー、天然ガス車、LPガス車、タクシー、緊急車両は対象外とされた。また、冷蔵車両を除くすべての大型車の走行は完全に禁止され、違反者には罰金が課されることとなった。

パリ県内でこうした交通制限が課されたのは1997年以来二度目で、マルタン大臣は極めて難しい政策として実施をためらっていたが、（当時の）ジャン＝マルク・エロー首相が最終的な判断を下した。前回実施時には、パリ県内で車両走行台数を20%削減することに成功している。



2014年5月19日、パリ市議会は、大気質改善に向けた新たな計画の検討を行った。同計画によると、1m³あたりの微粒子の量が50マイクログラム以上観測された場合、パリ市は、即座に住宅地の駐車料金を無料にし、自転車シェアリング（Velib）やカーシェアリング（Autolib）のサービスの利用料を1時間無料にするなどして都市部への車の乗り入れを減らす、また警報が発令され次第、国に対して「早急で体系的な」交通制限の実施を要求する、としている。

1.3 : EUの自転車政策

EUは、2011年の運輸白書の中で「2050年までに交通事故による死亡ゼロ」及び「2011年から2020年までに交通事故死亡者数の半減」を掲げ、加盟国に対して自転車利用環境整備及び安全面向上のための取り組みに対して助成を行っている。具体的には、2007年～2014年まで交通インフラ分野での総額820億ユーロのうち6億ユーロを自転車向けの資金として割り当てている（加盟国が独自に計上する資金は別枠）。これらのEU資金は主に加盟国への自転車のインフラ整備、加盟国の政策評価やベストプラクティスの共有、推進運動（アドボカシー）団体へ活動支援などを目的として分配されている。

1.2.1 : EUで実施中の包括的なプロジェクト及び法案

現在実施中の（自転車を含む）主な包括的なプロジェクトは以下の二件。

- **CIVITAS** : 2002年から開始した都市交通改善プログラムで、加盟国の都市の革新的な取り組みに対し、必要な資金の一部を提供している。主に「モビリティ管理」「ディマンド管理」「クリーンな車両」「安全とセキュリティ」「貨物とロジスティックス」「脱車依存社会」「ITS」の8分野を対象とし、過去10年間で4回に分けてプロジェクト（Civitas 1～4）を実施しており、これまでに69都市の実証プロジェクトに対して2億ユーロの投資を行っている¹⁶。自転車に特化したプロジェクトの割合は少ないが、これまで18都市に対し、公共自転車レンタル及びシェアリングサービスの導入支援を行っている¹⁷。
- **ELTIS** : 世界中の都市の交通政策に関するベストプラクティスの共有を目的としたウェブプラットフォームで、欧州委員会のエネルギー総局、運輸総局によって拠出・運営されている。EUの交通政策に関する基礎情報に加え、個別都市の1700件以上の事例を掲載し、2014年6月時点で自転車に関する事例は370件に上る。

また、欧州委員会は、2013年12月に加盟国の都市モビリティ政策の調和を図るために都市モビリティパッケージを発表した。

- **持続可能な都市モビリティパッケージ（2013年12月）** : 同パッケージは法案を含んでいないが、都市交通と環境や渋滞の問題に対してより統一されたアプローチをとることを目的としている。欧州委員会は、EU内の都市に対して個別の状況に応じた“持続可能な都市モビリティ計画”を作成し実施することを求めており、それを促すためのオンラインプラットフォームを立ち上げる予定。また、

¹⁶ http://www.civitas-initiative.eu/sites/default/files/CIVITAS%20Plus%20II_Factsheet.pdf

¹⁷ <http://www.civitas-initiative.eu/car-independent/bike-sharing>

都市貨物輸送、ITS技術の活用、都市アクセスのルール（例えば、低排出ゾーンの設定を含む）については加盟国や地域で異なる仕組みが存在するため、加盟国代表、交通専門家との協議の場を設け、最も効果的な枠組みの検討を求めている。なお、自転車アドボカシー団体は、市街地でのスピード規制、自転車専用道のインフラ整備の義務付けなどを求めているが、こうした踏み込んだ提案は加盟国政府の権限に抵触するとして受け入れられていない。

1.2.2：EUレベルでのアドボカシー団体

EUは、自転車の利用推進や安全促進のための新しいプロジェクトに取り組むアドボカシー団体に対して活動資金を提供している。

・ **欧州サイクリスト連合¹⁸**：欧州のアドボカシー団体で最も影響力を持つのが欧州サイクリスト連合（European Cyclist Federation）である。同団体は、欧州内の34カ国、74の自転車推進団体の傘組織として、主にEUレベルでの自転車政策に関する情報提供、加盟団体への支援や政策調整、政策助言やPR活動を行っている。主に加盟団体からの会費、欧州委員会からのプロジェクト資金、自転車関連スポンサーからの協賛金によって運営されている。2009年時点ではフルタイムのメンバーは4人だったが、欧州内の加盟団体、EUからのプロジェクトの増加により、2014年には18人（フルタイム）に急成長している。特に欧州（世界）最大規模の自転車の国際会議（Velocity）を毎年主催し、世界的にも高い影響力を持っている。次回のVeloCityは 2015年にフランスのナンテ、2016年には台湾の台北で開かれる予定。



現在、主に下記の自転車の利便性向上のための主なプロジェクトを実施している。

- ・ **Bike Logistics**：運搬車として使えるカーゴバイクの普及支援として、欧州物流業界大手のDHL、自転車宅配企業、各国の小売店などと協力している。
- ・ **Euro Velo**：汎欧州の自転車専用道の整備促進（合計7万km）として、汎欧州横断交通網（TEN-T）の資金枠組みの活用を求めている。
- ・ **Pro-E-Bike**：電動アシスト自転車（Pedelec）の普及支援

・ **欧州若者フォーラム¹⁹**：欧州委員会は、EUの若者団体の統括組織である欧州若者フォーラム（European Youth Forum）とも協力し、各国の交通安全向上の活動に関わる若者を対象とした二日間のイベント



¹⁸ <http://www.ecf.com/>

¹⁹ http://ec.europa.eu/transport/eyfrs/news-events/news/20131105_en.htm

(European Youth Forum for Road Safety)を開催している。2008年から開始した同イベントは、各国の若者団体による取り組みの共有とネットワーク構築を目的としたものである。ここに出席した若者代表が自国に戻ったときはコンタクトポイントとしての活動を期待される。また、同イベント以外でもタスクフォースを設置し、定期的に各国代表の間で意見交換を行っている。

2013年11月に開催されたイベントでの主要テーマは下記の通り。

- 歩行者の安全確保（ビデオキャンペーン）
- 公共交通機関の利用促進（若者にロビーイングの方法指導）
- アルコール&ドライビング（危険性の認知向上に向けた活動）
- 教育・啓発と取り締まり（若者に対する啓発と取り締まりの運動）
- ソーシャルメディア（ソーシャルメディアの活用）

1.2.3：欧州モビリティウィーク

毎年9月16日～22日に欧州の各都市で開催されているイベントで、EUの本部のあるブリュッセルでは、欧州委員会や加盟国の代表者、欧州内の地方自治体の関係者、NPO団体やアドボカシー団体の代表者、その他の交通分野に関わるステークホルダーによる情報・意見交換の場が設定される。

欧州モビリティウィークでは、自動車に代わる交通手段の促進をテーマとし、それぞれの都市や団体が独自のキャンペーンを実施する。その後、その年の優れた取り組みを行った都市（及び団体）をベストプラクティスの候補として選出したのち、翌年の3月に開催されるモビリティウィーク・ワークショップにて大賞となる都市を発表する。2013年には日本や台湾などの欧州域外を含む47ヶ国、1931の都市が参加し、8623件の取り組みが展開された。その多くは、徒歩や自転車利用の促進、公共交通のアクセス向上、持続可能な都市交通の実現、市民の行動変化や意識向上などをテーマにしていた。

なお、2013年のベストプラクティスに選ばれた都市の取り組みは以下のとおり。

ベストプラクティスに選ばれた都市	取り組みの主な内容
スロベニア・リュブリアーナ（大賞）	3000人の生徒が250件以上の交通安全及び持続可能な都市交通をテーマとするイベントに参加
ハンガリー・ブタペスト：	自転車、公共交通機関の利用者に対して朝食やソフトドリンクの無償配布
スウェーデン・オステションド：	徒歩や自転車を促進するためのインスタグラムを利用したフォトコンテストの実施

イタリア・ボローニャ	カーフリーの日、Eバイク、自転車に関する詩の朗読会
ポーランド・ギニア	18の企業から100人以上の従業員が自転車通勤の走行距離を競争、30kmエリアの設定・拡大
スウェーデン・フディスバル	自転車通勤促進、冬の自転車走行促進のキャンペーン
クロアチア・ラビン	カーフリーの日、旧市街地の車両制限
キプロス・ラナーカ	歴史フェスティバルと自転車の融合（自転車の警報器を利用した音楽ステージ）、カーフリーの日、徒歩や自転車によるカロリー消費の見える化
ブルガリア・ソフィア	自転車レッスン、自転車用道路や駐輪場の整備
フィンランド・トゥルク	ハイブリッドバスの導入、自宅勤務の促進、自動車プールの導入

出典：欧州モビリティウィークの報告書（2014）²⁰

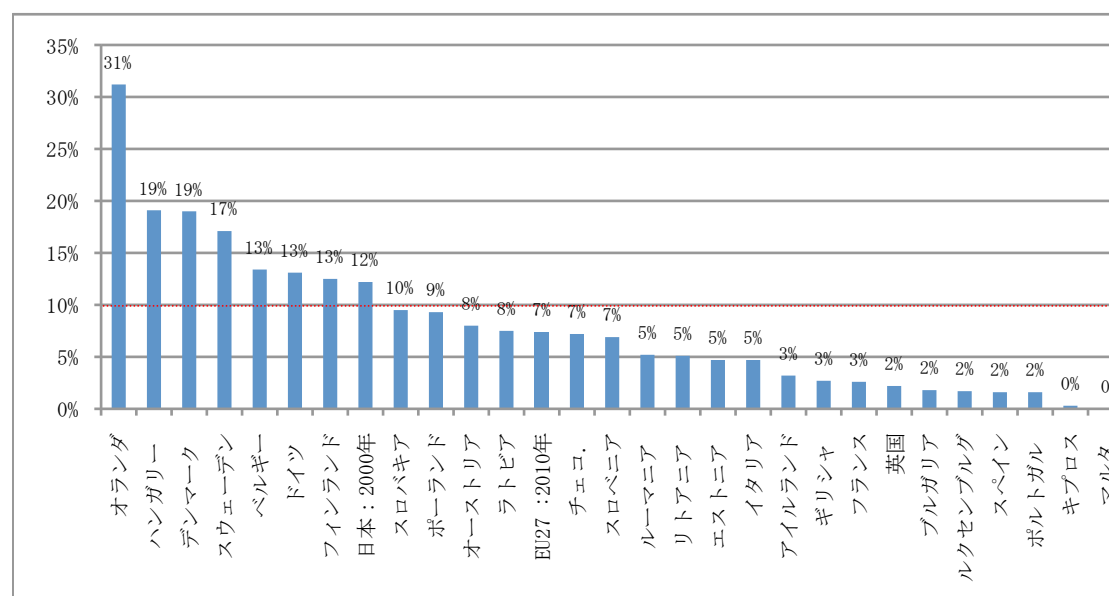
²⁰http://www.mobilityweek.eu/fileadmin/files/Material_2014/BestPracticeGuide2014.PDF

2：加盟国の自転車政策

2.1：加盟国における自転車の利用状況

EUレベルでは自転車利用の割合を計るための指標としては自転車保有率よりも自転車のモーダルシェア（代表的交通手段に占める割合）が使われている。2010年にEU加盟国を対象に実施されたモーダルシェアの調査によると、EU全体では、自動車（55%）、公共交通（22%）、徒歩（13%）、バイク（2%）、自転車（7%）となっている。加盟国別に自転車の割合を見てみると、オランダ（31%）がトップで、その後、ハンガリー（19%）、デンマーク（19%）、スウェーデン（17%）、ベルギー（13%）が続いている。なお、日本の自転車のモーダルシェアは全国平均で12%である（2000年）。

表：交通手段別利用に占める自転車の割合（モーダルシェア）



出典：Eurobarometer の調査結果（2010）²¹

2.2：加盟国の自転車政策

自転車の利用や役割については、その国や地域の（自転車に適した）地形、天候、自転車の利用環境整備、自転車の歴史や文化、教育の在り方などの様々な要因により、大きな差がみられる。全体的には、オランダやデンマークなどの北欧諸国では自転車が日常的に使われている（ただし英国は例外的に使われていない）が、フランスをはじめとする南欧諸国では自転車はあくまで余暇やスポーツの一環として使われる傾向にある

²¹ ここでの統計はEurobarometerが2010年に調査したものである。各国はそれぞれで異なる手法で代表交通利用手段を調査していることもあるため、この数値と同じとは限らない。

（ドイツに近い東欧諸国はその中間）。現在、欧州の多くの国では自転車推進政策が進められており、イギリス、フランス、イタリア、スペインの一部都市などで自転車利用割合が増え始めている。ただ、これまで自転車文化の希薄だった南欧諸国の人々の思考や行動を変えるまでには長い時間がかかるとみられる。

2.2.1：加盟国による自転車政策の国家計画

現在、EU加盟国28カ国のうち、11カ国が自転車政策の国家計画を作成している²²。こうした国家計画には、主に自転車利用割合の引き上げの数値目標、そのための自転車用道路や駐輪場などのインフラ整備、自動車に対する市街地でのスピード制限の導入などが含まれる。例えば、ドイツの国家計画は、2020年までに自転車のモーダルシェアを15%まで高めることを国家目標とし、地方自治体におけるインフラ整備への投資額の引き上げ、鉄道駅での駐輪場の整備、省庁横断型の自転車担当官の設置、地方自治体の職員に対する教育指導などを求めている²³。フランスでは、2020年までに自転車のモーダルシェアを10%まで高めることを目標とし、自転車用道路の整備、鉄道駅における駐輪場の拡大、鉄道への自転車の持ち込みのためのチケット購入の簡素化、市街地での30kmの走行制限の導入などを含む25項目の具体的施策を打ち出している²⁴。

表：自転車のモーダルシェアの数値目標

オーストリア	2015年までに10%
フィンランド	2020年までに20%の増加 (2011年を基準)
フランス	2020年までに10%
ドイツ	2020年までに15% (都市部16%/その他13%)
アイルランド	2020年までに10%
ルクセンブルグ	2020年までに25% (徒歩と自転車を含む)

出典：欧州サイクリスト連合のマニフェスト（2014）²⁵

2.2.2：自転車関連のインフラ整備

自転車関連インフラとは、主に自転車用道路や駐輪場のことを指す。自転車用道路は、以下のような自転車道（Cycle Track）、自転車レーン（Cycle Lane）、自転車優先道（Cycle Boulevard /Street）が含まれる。

²² ここでの11カ国とは、オーストリア、ベルギー、チェコ、デンマーク、フランス、ドイツ、ハンガリー、アイルランド、スロバキア、フィンランド、ルクセンブルグが含まれる。オランダと英国はかつて自転車の国家計画を策定したことがあるが、現時点では設定していない。

²³ <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/en/>

²⁴ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/25-mesures-pour-encourager-le-velo.html>

²⁵ http://www.ecf.com/wp-content/uploads/EP-2014-elections_ECF-manifesto_full-version_final1.pdf

- 自転車道：一般車道から段差や縁などで区切られた自転車専用道
- 自転車レーン：一般車道にあるが、車線により区切られた自転車専用道
- 自転車優先道：自動車は一定の速度制限が課され、自転車の走行が優先される道路
- 自転車推奨道：一般車道で、自転車の走行が認められている道路
- 歩行者自転車道：歩行者と自転車のための、歩行者の利用が優先される道路

自転車道は、自動車の走行速度が50km以上で、交通量が多く衝突事故による致死率の高い道路での設置が推奨される。自転車レーンは、自動車の走行速度が30km～50kmで、交通量の多いところでの設置が推奨される。一方で、車両の速度制限がある市街地域では、衝突事故による致死率は低くなるため、自動車と自転車を分離しない共有道路で対応することが多い（自転車優先道）。自動車道や自動車レーンの設置による自転車の分離化は、自転車通勤・通学など自転車利用の促進に繋がるという点で望ましいが、道路の幅を調整するための合意形成や工事のコストがかかるというデメリットがある。

なお、国や地域ごとに自転車用道路の定義が異なるため（あるいは定義がないため）、自転車用道路についての正確な比較統計はない。欧州サイクリスト連盟は、自転車用道路の長さについての国別比較研究を実施していたこともあるが、現在は中止している。正確な比較データが得られないこと、自転車用道路が整備されているからといって必ずしも自転車利用環境の良さを反映しないことなどを主な理由として挙げている。

また、欧州の主要国の自転車関連インフラ整備向けの年間予算は以下のとおり。

表：自転車関連インフラ整備向けの年間予算

	連邦・中央政府の支出	地方自治体を含めた支出
オランダ	4900万ユーロ (国民一人当たり3ユーロ)	(国民一人当たり30ユーロ)
デンマーク	(国民一人当たり4ユーロ)	—
ドイツ	(国民一人当たり1ユーロ)	(国民一人当たり9～20ユーロ)

出典：欧州サイクリスト連盟の資料²⁶、ドイツの自転車国家計画

2.2.3：自転車通勤促進のための奨励策

欧州の一部の国では、自転車通勤を促進するための奨励策を導入している。自転車通勤の奨励策には、従業員の自転車購入に助成金を支給するものから、通勤距離に応じて非課税の手当を支給するものなどが含まれる。

英国では、従業員の自転車購入に対して約40%の助成金を支給している。2012年まで

²⁶ <http://www.ecf.com/wp-content/uploads/Factsheet-NATIONAL-INVESTMENTS-IN-CYCLING-web.pdf>

に1万5千社を超える企業、40万人を超える従業員がこのスキームに参加している²⁷。また、オランダ、デンマーク、ドイツ、ベルギーでは、企業を対象に、従業員の自転車通勤に対して1km当たり一定額の手当（また社会保険料の免除措置）を支給している。

例えば、ベルギーでは、2014年には企業に対して0.22ユーロ/km²⁸の助成スキームを実施しており、フランスでも2014年6月から実験対象の企業の従業員に0.25ユーロ/kmの支給を開始する予定。フランス政府は、同スキームを実施した場合、年間1億900万ユーロの税收減となるが、自転車通勤促進により医療費の支出を3,500万ユーロ節約できるとし、自転車通勤者が最大で50%まで増えるというメリットを強調している。

なお、自転車通勤を欧州内で促進させるプロジェクト（Bike2Work）を主導する欧州サイクリスト連合は、クリーンな自動車に対する購入助成や通勤助成（ex 社用車への控除策）の仕組みがあるならば、環境影響の軽減や医療費の削減が期待できる自転車に対する優遇措置（購入助成及び通勤手当）も導入すべきと主張している。

2.3：欧州内の自転車事故による死亡者・負傷者の統計

2.3.1：死亡者数・負傷者の統計

EUの運輸白書は、2050年までに交通事故死亡ゼロ、2020年までに2011年と比べて事故死亡者の半減を目標として掲げている。

2010年、EU20カ国では自転車関連事故で1994人が死亡している。2001年の死亡者数は3217人だったため、同期間で38%の低下となった。ただし、2001年の交通事故全体の死亡者は4万859人、2010年の死亡者数は2万8759人だったため、10年間で42%の減少となっている²⁹。全体の交通部門に占める自転車事故による死亡者数は2001年の6.3%から2010年には6.8%に微増しており、低下のペースは早いとはいえない。

全体の交通死亡者に占める自転車関連事故の割合を国別に見てみると、オランダ（21%）、ハンガリー（12%）、デンマーク（10%）、ドイツ（10%）、ベルギー（8%）となっており、自転車の利用率との比例関係が見られる。その他EU全体の自転車事故死亡者の統計から見て取れることは、男性が多いこと（78%）、高齢者が大半を占めていること（40歳－59歳が28%、60歳以上は50%）、利用が増える夏季に集中していること（7月～9月に35%）、夕方の時間帯に発生する傾向にあること（16時～20

²⁷ http://www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3447

²⁸ <http://www.gracq.be/AVELO/006AuBoulot>

²⁹ http://safetyknowsys.swov.nl/Statistics/Basic%20fact%20sheets/2012/BFS2012_DaCoTA_SWOV_Cyclists.pdf

時に28%)、交差する道路地点³⁰で起きやすいこと(35%)などである。

国別にみると、2001年～2010年の自転車による死亡者数は、ルーマニアを除くすべての国で減少した。スロバキアの死亡者数の平均減少率は17%でトップとなり、その後、リトアニア(13.1%)、ラトビア(11%)、フィンランド(10.9%)が続く。ポーランド、ハンガリー、アイルランド、チェコ共和国、ポルトガル、デンマーク、スウェーデン、オーストリア、フランス、スペインなどの国では、EU全体の死亡者数の平均低下率の5.1%を上回る一方、スイスでは自転車による死亡者数は同期間でほとんど変わらず、ルーマニアでは年平均3%ずつ死亡者数が増加した³¹。

なお、日本では2001年に992人だったのに対し2010年には665人に減り、年間平均の減少率は5.5%となっている。

表：EU20か国の自転車による死亡者数の変化(2001年－2010年)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ベルギー	130	105	110	79	71	92	90	86	89	70
チェコ	141	160	159	131	115	110	116	93	84	80
デンマーク	56	52	47	53	41	31	54	54	25	26
ドイツ	635	583	616	475	575	486	425	456	462	381
アイルランド	12	18	10	11	10	9	15	13	7	5
ギリシャ	29	14	21	24	18	21	16	22	15	23
スペイン	100	96	78	88	82	72	90	59	57	67
フランス	256	223	201	177	180	181	142	148	162	147
イタリア	366	326	355	322	335	311	352	288	295	263
ルクセンブルグ	1	1	0	0	1	0	1	0	2	1
ハンガリー	-	-	178	183	152	153	158	109	103	92
オランダ	195	169	188	157	151	179	147	145	138	-
オーストリア	55	80	56	58	47	48	37	62	39	32
ポーランド	610	681	647	691	603	509	498	433	371	280
ポルトガル	50	58	63	47	48	40	34	42	29	33
ルーマニア	145	132	156	130	206	198	179	179	157	182
スロベニア	16	18	0	22	19	15	17	17	18	17
フィンランド	59	53	39	26	43	29	22	18	20	26
スウェーデン	43	42	35	27	38	26	33	30	20	-
英国	140	133	116	136	152	147	138	117	104	111
EU-20a	3.217	3.122	3.075	2.836	2.89	2.657	2.564	2.371	2.196	1.994
日本	992	991	973	859	846	812	745	717	695	665

出典：EUの統計³²、日本の統計³³

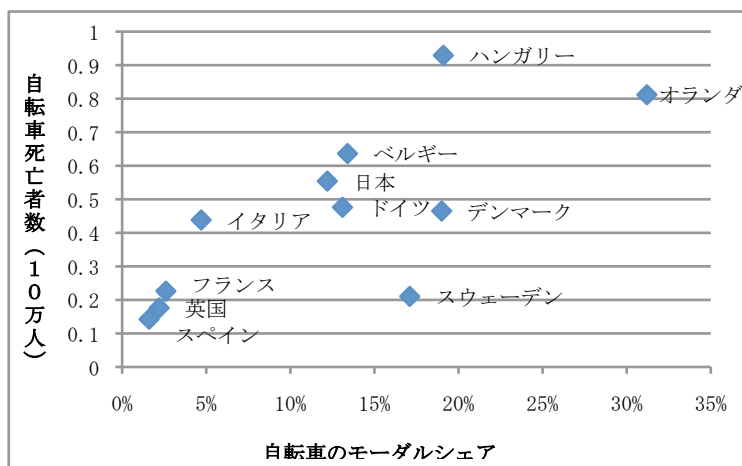
³⁰ 交差点には、円形交差点(Roundabout)、T字交差点(T Cross Road)及び食い違い交差点(Staggered Cross Road)などが含まれる。

³¹ http://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/03/BIKE_PAL_Safety_Ranking.pdf

³² http://safetyknowsys.swov.nl/Statistics/Basic%20fact%20sheets/2012/BFS2012_DaCoTA_SWOV_Cyclists.pdf

また、国別の自転車のモーダルシェアと死亡者数（10万人当たり）の関係をみると、自転車の利用度が上がるごとに死亡者の数も増えていることが分かる。日本の死亡者数は、モーダルシェアがほぼ同じのドイツよりも多く、ベルギーよりも少ない。

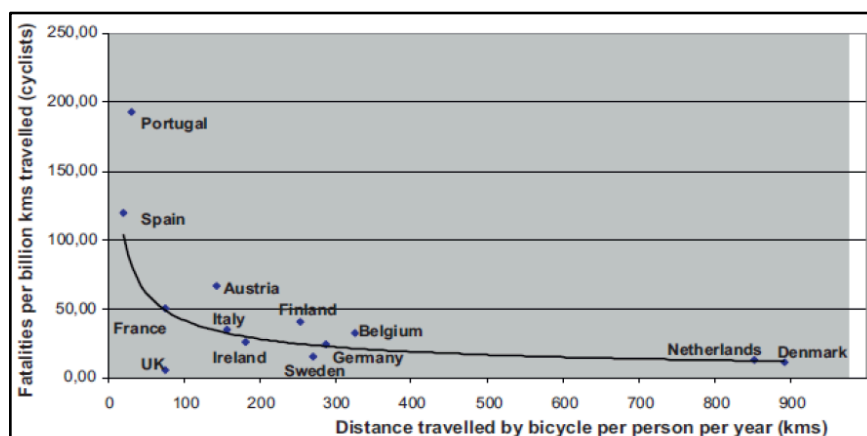
表：自転車利用割合と死亡者数（10万人）の関係



出典：2010年の交通手段割合と2010年の死亡者数を基に筆者作成

一方、自転車の利用が増えても必ずしも死亡事故は増えないとする統計データも存在する。オランダは、自転車ユーザーの一人当たりの走行距離と死亡者数（10億kmの走行距離当たり）の相関関係を調査し、オランダやデンマークは他の国と比べて死亡者数は低いとの結果を発表している。自転車利用が増えるほど自転車の安全性が高まるとの研究結果もあるが、ここでのオランダとデンマークの結果は、自転車利用環境の整備により、自転車推進と安全対策は両立できるということを示している。

表：国別一人当たりの自転車走行距離（km）と死亡者数の関係



出典：EUのDACOTAプロジェクトの報告書³⁴

³³ <http://www.npa.go.jp/toukei/koutuu48/home.htm>

³⁴ http://safetyknowsys.swov.nl/Safety_issues/pdf/Pedestrians-Cyclists.pdf

逆に、欧州内の自転車による負傷者の数は増加傾向にある。日本では、自動車と自転車の事故数は減少し、自転車と歩行者との事故数が増加する傾向にあるが、EUレベルでは同様の統計は存在しないため、単純比較は難しい。しかし、ドイツ、オランダ、ベルギーの警察統計をみる限り、負傷者の登録者数は増えているため日本と同様の状況にあると推察できる。ただし自転車利用者の中には事故に合ったことを警察に報告しない人が多いことに注意が必要である。2009年のEUによる調査報告書は、病院による統計に基づけば、自転車で負傷した人の約12%しか警察に報告していないと指摘している³⁵。

なお、2014年からEU域内では交通事故の重傷者に関する統一の統計データを取り始めたため、2015年にはより正確な調査結果が発表される予定である。

2.3.2：自転車保険

欧州では、自転車ユーザーが通常の保険（国の社会保険や生涯保険）に加え、自転車保険に入ることは一般的ではない。自転車ユーザーが事故で負傷した場合には通常保険で怪我や損害はカバーされる。自転車ユーザーが事故を引き起こした場合には損害賠償責任が発生する可能性はあるが、国によっては通常の家族保険で賄われる（ex オランダやベルギー）。また、欧州の自転車利用の多い国でも、歩行者と自転車の間の事故は稀であり、自転車保険の加入費用は事故を起こした場合の賠償費用よりも高くなるため、自転車保険に加入するインセンティブは現時点では少ない。一方、自転車盗難に特化した民間保険は多くの国で存在する（ベルギーでは年間100ユーロ程度）。

なお、欧州の自転車利用の多い国では、自転車団体の会員であれば、自転車走行中に事故に合った場合、特別な支援を受けられる仕組みがある（例えば、道路インフラに問題があるとされる場合には法的なサポートを得られるなど）。

2.4：自転車に関する規制・安全対策

欧州諸国は、道路交通安全に関する国際条約であるウィーン条約を批准している。同条約は、自転車の車両の定義や要件、交通規則の基本ルールを定めるものである。またこうしたルールに則った上、EUや国ごとに追加的なルールを設けている。

2.4.1：自転車の車両に関する規定（特に反射器材及びヘルメット）

³⁵[http://www.eurosafe.eu.com/csi/eurosafe2006.nsf/wwwAssets/BFFD10F801EACC59C125787000608BA1/\\$file/Apollo_InjuryDataReport.pdf](http://www.eurosafe.eu.com/csi/eurosafe2006.nsf/wwwAssets/BFFD10F801EACC59C125787000608BA1/$file/Apollo_InjuryDataReport.pdf)

新車の自動車を販売する場合には型式認証という手続きを受けなければならないが、自転車にはその必要がない。自転車メーカーは、EUの一般製品安全指令（2001/95/EC）に基づき、EUの安全規格の要件を満たしていると自主的に判断すれば販売できる（第三者検査機関により認証を追加で受けることは可能）³⁶。最近、欧州で販売が伸びている電動アシスト自転車（Pedelec）も自転車に分類されるが、時速25km及び出力0.25kWの性能を超えるものは原付と同じ扱いになり、型式認証が義務付けられる。

自転車の車両等に関する基本要件及び追加要件については下記の表のとおり。

表：自転車の車両に関する定義及び要件

車両の定義	自転車はペダル二輪車 (※電動アシスト自転車は時速25km及び出力0.25kW以内なら自転車に分類)
最低限の要件	制御装置（ブレーキ）、警報機、後方部分に赤色の反射器材、正面部分に赤色か黄色のライト、後輪に赤色のライトの搭載
各国ごとの追加要件	正面に白色の反射器材、ペダルにオレンジ色の反射器材、スポークにオレンジ色の反射器材、ライトや反射器材を守るための泥除けなどの装着が義務付け。それに加え、幼児用座席については欧州規格により、座席、足乗せ台の寸法などを規定

出典：欧州委員会の自転車安全に関するページ³⁷

また、ヘルメットや反射材付きジャケットは自転車の車両ルールに含まれないが、自転車ユーザーの安全性を高める要素の一つである。ただし、ヘルメットの着用の義務付けについては反対の意見もあり、欧州内で年齢制限なく着用義務を課している国は存在せず、スウェーデン、スロベニアでは15歳以下、チェコでは16歳以下、オーストリアでは12歳以下、エストニアでは16歳以下に対して義務化されている。

一般的にはヘルメットの装着は自転車ユーザーの頭部への損傷を軽減すると考えられているが、ヘルメットを義務付けると、自転車ユーザーの数の減少に繋がるとのデメリットも指摘されている。欧州サイクリスト連合は、ヘルメットの着用義務化に対して下記のような理由から反対キャンペーンを展開している³⁸。

- 軽微の衝撃に対するヘルメットによる保護効果は認められるが、一定速度の自動車との衝突には保護になりえない。また、自転車ユーザーは歩行者よりも頭部への負傷は少ないため、前者だけにヘルメット着用を義務化するのは合理的でない。
- ヘルメット着用義務化を導入した国では、自転車ユーザーの数が減る傾向がみられる。その一方、自転車ユーザーの数が増えるほど自転車に合わせて自動車の運

³⁶ ある製品に対して欧州規格が定められている場合には加盟国は自動的に同規格を採用するが、EU規格がない場合には加盟国がそれぞれ定めている規格に合わせることになる。<http://www.bike-eu.com/Laws-Regulations/General/2010/8/CEN-Safety-Standards-for-Bicycles-Acknowledged-by-European-Commission-BIK002399W/>

³⁷ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pedestrians/special_regulations_for_pedestrians_and_cyclists/traffic_rules_and_regulations_for_cyclists_and_their_vehicles_en.htm

³⁸ <http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF-Helmet-brochure-2012-for-web.pdf>

転手が適用するため全体の自転車利用の安全性は高まる傾向にある。そのため自転車ユーザーの数を減らすようなヘルメットの義務化は得策ではない。

- 自転車による健康増進効果の方がヘルメットの着用義務化による負傷者の削減効果よりも大きい。実際、自転車走行距離が高いほど肥満率は下がり、ヘルメット着用率が高い国ほど自転車利用率が低い傾向にあるため、義務化は得策ではない（ヘルメット着用率はオランダで0.1%、デンマークで3%、ドイツでも2%）

表：補助的装備の義務付けに関する規定（各国別）

	反射ジャケットの使用	ヘルメットの使用
オーストリア	なし	12歳以下には義務化
ベルギー	推奨	推奨
ブルガリア	なし	なし
キプロス	なし	なし
チェコ	推奨	16歳以下は義務化/ その他の年齢層には推奨
デンマーク	なし	なし
エストニア	なし	16歳以下は義務化/ その他年齢層には推奨
フィンランド	—	義務化
フランス	夜に都市部以外の場所、 視界が悪いとき	なし
ドイツ	なし	なし
ギリシャ	なし	なし
ハンガリー	夜に市街地以外の場所 及び視界が悪い時	なし
アイルランド	なし	なし
イタリア	夜に都市部以外の場所で視 界が悪い時	なし
ラトビア	推奨	推奨
リトアニア	夜、視界が悪いとき	18歳以下は義務/ その他年齢層には推奨
ルクセンブルグ	なし	なし
マルタ	夜	10歳以下には義務化
オランダ	なし	推奨
ノルウェー	なし	なし
ポーランド	なし	なし
ポーランド	なし	なし
ルーマニア	なし	推奨
スロヴァキア	視界が悪いとき	15歳以下は義務/その他の年齢層 は都市部以外では義務
スロベニア	なし	15歳以下には義務化
スペイン	なし	都市部以外で義務 高い気温の場合には免除
スウェーデン	なし	15歳以下には義務化
スイス	なし	なし
英国	なし	なし

出典：欧州委員会のページ³⁹より作成

³⁹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm

2.4.2：自転車の交通ルールに関する規定

欧州内の自転車利用者は、右側通行、自転車用道路での走行を要求され、歩行者道での走行は原則的には認められていない。ただし、交通ルールは国ごとに差異があり、遵守していない場合にどれだけ厳しく取り締まるかについては国や地域、その時々状況によって異なり、子供の場合には歩行者道での走行を認められるケースが多い。例えば、ドイツでは、「車道の沿道にあること」「利用可能であること」「合理性があること」の三条件を満たしていなければ、自転車レーンを利用しなくとも良いとされており、必ずしも自転車分離の原則が徹底されているわけではない。

それに加えて、自転車の子供用座席の対象年齢（あるいはそれを運転する人の年齢制限）、子供自身が自転車を走行できる年齢についての規定は国ごとに微妙に異なる。自転車の3人乗りについては自転車の安全環境が整っていると判断される限り、日本と同様に認められている。ただし、欧州の多くの国では、安全対策の観点から、子供を荷台に乗せて運ぶというカーゴ自転車の利用がより一般化している。

表：自転車の交通ルールに関する規定

一般	両手の手放し運転、他の車両による牽引、走行に支障が出る物体の運搬の禁止。
自転車用道路 (自転車道、 自転車レーン 等)	車道の右側走行（英国とアイルランドは日本と同様に左側走行）が規定されており、原則的に自転車用道路での走行が求められ、車道、歩行者道での走行は認められていない。
	自転車の並列走行は原則禁止だが、幅の広い道路や自転車道では認められる場合がある。
	自転車を引いて歩く場合には、歩行者とみなされ、歩行者用道路を利用することが可能。
	ドイツ、オランダ、ベルギーなど一部の国では、一方通行道路の逆走が認められている。また、ドイツや北欧諸国などの国では、自転車道での走行は最低限の基準を満たしている場合にのみ義務化されており、そうでない場合には歩道や車道の走行が認められている（ドイツでは、8歳以下の子どもには歩行者道の走行を義務付けられている）
	自動車の走行スピードが時速50kmを超える場所では自転車道の設置が推奨される。また時速30km以内の市街地の場合、共有道路の設置が推奨される。
子供用座席	ウィーン条約は、自転車の二人乗りを禁止しているが、子供については例外としている。例えば、フランスでは14歳以下の子供を自転車の専用座席で運ぶことができる
子供の自転車利用	国によっては子供の自転車の利用に年齢制限を設けている。デンマークでは6歳未満の子供は親のエスコートがなければ自転車の利用は認められていない。同様に、ドイツでは8歳未満、スイスでは、一定の年齢に達していない子供は自転車通学できない。ポーランドではテストに合格した10歳以上の子供にのみ自転車利用を認めている。

出典：欧州委員会のページ、各国の道路交通法等を基に作成⁴⁰

⁴⁰http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pedestrians/special_regulations_for_pedestrians_and_cyclists/traffic_rules_and_regulations_for_cyclists_and_their_vehicles_en.htm#_2.2_Cycle_helmets

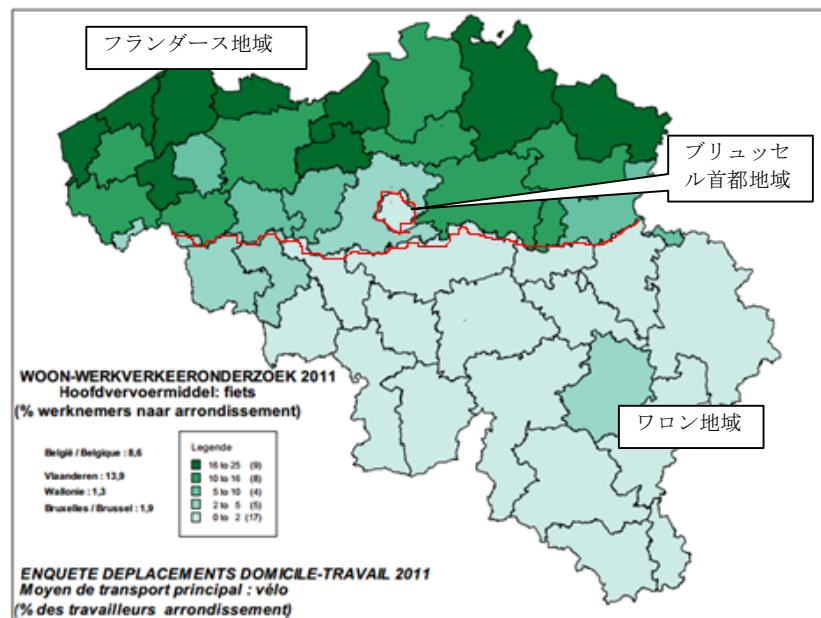
3：欧州都市の事例—具体的な成果と課題—

3.1：ベルギーの事例

ここではベルギーの2都市（ブリュッセルとアントワープ）を事例とし、欧州の都市部における自転車推進政策の成果や課題についてまとめる。ベルギーは自転車普及率が比較的高いが、自転車利用が進んでいる北部とそうでない南部に分かれており、まさに欧州全体の縮図（自転車利用が進む北欧地域とそうでない南欧地域）になっている。その意味で、ベルギーという国からは欧州の自転車政策の全体像を読み取り、北部の先進事例と南部の後発事例のそれぞれの具体的な成果と課題について学ぶことができると考える。

ベルギーは北部フランドース地域（オランダ語圏）、ブリュッセル首都地域およびワロン地域（フランス語圏）の3地域に分かれているが、北部地域は、オランダと同様に地形が平坦なため自転車が日常生活に溶け込んでおり、同地域や市町村では積極的に自転車推進策を取っている。一方、ブリュッセルやワロン地方では、自転車文化は希薄で、「自転車はあくまで自動車を買えない貧しい人が使うもの」というイメージが残っている。下記の図は、ベルギーの地域別の自転車通勤割合を示したもので、割合が高くなるほど濃い緑色になる（最も濃い緑色は15～25%）。

図：ベルギーの自転車通勤の割合（2011年）



出典：ベルギー連邦交通省の報告書（2011年）⁴¹

⁴¹ <http://www.mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/cijfers/woonwerk/>

3.1.1 : ベルギー・アントワープ



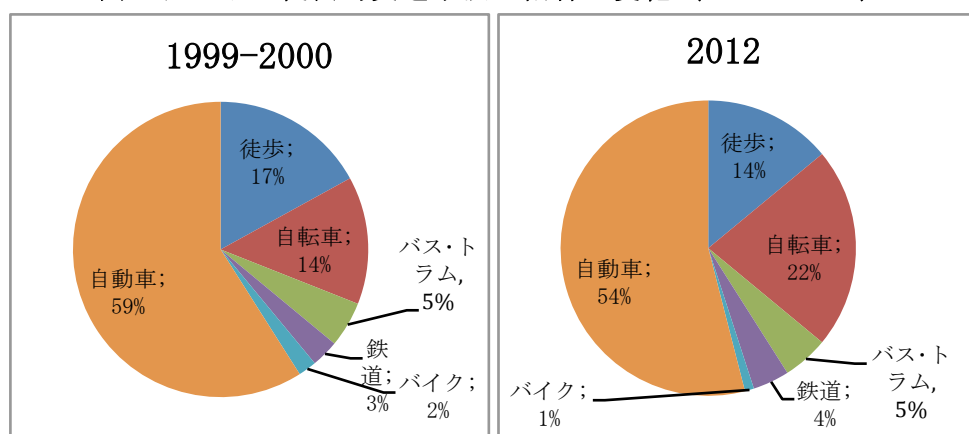
アントワープは、アントワープやブリュージュと並び、北部フランドース地方の主要都市の一つで、リエール川とシュルド川に囲まれた古い中世の美しい街並みで知られる。人口24万人に対して大学生6万人（周辺地域からの通学の学生含む）を持つ学生の町でもある。人口密度は1600人/ km。

アントワープ市は平坦な地形が広がる地域で、自転車は移動手段として広く利用されてきた。1990年代から市街人口と自動車の増加に伴い、自転車へのモーダルシフトを検討し始める。1993年に自転車計画、1997年にはより広範な交通計画を作成し、自転車用道路などのインフラ整備、学校を通じた教育・啓発活動を実施している。特にアントワープ市は、インフラ整備を効率的に行うために、東フランドース州、フランドース地方政府と予算を統合している。

アントワープ市の自転車利用者は過去10年間で増加し、2000年の自転車のモーダルシェアは14%に対し、2012年には22%まで増加した。その一方、自動車の利用割合は59%から54%に減少した。現在、アントワープ市では1日当たり18万人が自転車を利用している



図：アントワープの代表的交通手段の割合の変化（2000-2012）



「自転車用道路路関連」

1993年の自転車計画⁴²、1997年の交通計画の実施により、旧市街の中心地（35ヘクタール）への車両の進入が制限され、公共交通と自転車の利用が推進されてきた。自転車関連のインフラ整備については1994-2000年には年間124万ユーロ（ゲント市のみ）、2000年以降は年間約400万ユーロ、2014年～2018年には年間300万ユーロ（人口一人当たり12ユーロ）がインフラ整備に割り当てられている⁴³。

こうした20年以上に渡る取り組みにより、ゲント市では周辺道路を含めた1000kmの公道のうち380kmの自転車用道路（そのほとんどが歩行者道路と分離された自転車専用レーン）が整備されている。そのうち主要な4つの自転車レーンは川沿いに作られ、東西南北を10km～15kmの距離を途切れることなく続いている。

また、自転車の安全性や利便性を高めるための取り組みは以下のとおり。

・旧市街の中心地内での走行：当初は旧市街の中心地の自動車制限ゾーンでの自転車の利用は認められていなかったが、朝と夕方に時間帯を限定して実験したところ歩行者の安全に著しい支障がないとの結果が出たため、現在は旧市街のどこでも走行できるようにした。なお、自動車は市街地では30km以下での走行が求められる。

・一方通行道路での走行：ゲントでは1997年代から市内の一方通行道路における自転車の（逆走）走行を許可し始めた。これにより自転車の利便性が向上、現在では市内のほぼすべての約700の一方通行道路で走行が認められている。また自転車が逆走できる場所をきちんとマーキングすることで、安全性の向上にも努めている。こうした試みはブリュッセルやパリでも進められている。



・自転車優先道路：自転車優先道路は、自動車も利用できるが自転車に優先権が与えられている道路で、歩行者の立ち入りは原則認められていない。自転車が前を走っている場合、自動車は追い抜くことはできない。自転車レーンを作るための十分な道路幅がないところでは有効な方策で、オランダやドイツでは既に実施されている。ゲントでは2011年に初めて作られた。導入後、自動車の



⁴²http://www.mobiliteitgent.be/sites/default/files/media/Fietstplan%20Gent_1.pdf

⁴³ 2000年以降のここでの予算はゲント市、東フランドルス州、フランドルス地域の予算を含んでいる。また、2014年-2018年については上記とは別枠で道路の修理・維持を目的として年間400万ユーロの予算が計上されている。

数が減少し、平均走行速度も落ちたとの結果が出ている。

・自動車行き止まりのサイン (Dead-end Street) : このサインがある道路では自動車の通り抜けはできない。



・トラムの道路整備 : トラムの線路は自転車の走行に適していない上、石畳で作られている場合にはさらに危険性がある。ゲント市は、都市交通公社Ljimとの協力の下、より自転車が走行しやすい道路へと整備を進めている。

「駐輪場関連」

・主要駅の駐輪場 : 2004年時点ではゲント中央駅には4000台分のスペースしかなかったが、2014年現在は毎日約7000台以上が駐輪されている（駅構内の管理駐輪場は1700台のみ）。駐輪場不足が続いているため、駅の地下に1万台の無料の駐輪スペースを建設している。ゲント市の自転車政策担当者によれば、駐輪場の整備に関わる費用はすべて鉄道会社が負担しているという。なお、駐輪場の管理・運営についてはMax Mobilという団体が行っている。ブリュッセルでのCYCLOの事例と同様、自転車修理、レンタルサービス、ワークショップなどの活動も行っている。



・市内や住宅街の駐輪場 : 2013年末で市内には合計1万6405台の逆U字型駐輪ラックが設置済み。特に市内の広場には210台の駐輪スペースが確保されている。



・駐輪ビン (Bicycle Bins) : 主に住宅地域に設置される自転車5台分ほどを鍵付で収容可能な施設。ただ、逆U字型駐輪ラックと比べてスペースを取る、維持費が高いなどの理由からゲント市ではプロジェクトを中止にしている。



駐輪ボックス (Bicycle Box) : Max Mobileが運営する自転車の駐輪用ロッカーで指定の場所で利用できる。防犯機能に加え、雨や風も防げるのが魅力で、年間利用料は約30€。また、ボックスだけでなくくみあわせで自転車もレンタルできる（年間200€）。もともと無料で駐輪するという習慣があるため、こうした有料のサービスの利用者は限定されているが、盗難防止の効果を期待して少しずつ利用者は増加する傾向にあるという。



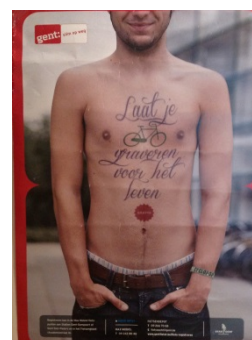
・放置自転車及び撤去自転車：ゲントでは、指定されていない場所に停めてある自転車に対しては苦情がある場合のみに撤去を行っている。また、放置自転車らしき自転車を見つけた場合は警告ラベルを張り付け、3週間後に同じ場所に置かれている場合に撤去を実施している。2013年に警告ラベルが貼られたのは6945台で、そのうち4614台は倉庫へと撤去された。そのうち1861台は持ち主によって回収された。

「利便性向上及び教育啓発の取り組み」

・学校教育：ゲント市は、子供が3歳になるとヘルメット、5歳にはフラッグ、8歳になるとジャケットを無償で与え、幼少時からの自転車利用を促進している。フランダース地方の義務教育課程では、道路交通安全が必須科目とされており、教員やNPO団体が中心となって指導を行っている。また、一部学校では、朝6～8時と夕方16～18時の時間帯に周辺道路に車両制限を設け、自転車通学を促進している。現在、12歳～18歳の中高生の自転車通学割合は60%に達する。なお、ゲント市では15歳までの子供に公共交通機関を無料で利用できるようにしており、20000人～25000人が恩恵を受けている。



・自転車の番号登録制度：ゲントは、自転車の持ち主を特定できる番号登録を無料で提供している。個人のID番号（国民背番号）を含んだチップを埋め込むことで、自転車の盗難防止に加え、盗難にあった場合での保有者の特定などを容易にしている。1995年から52000台の自転車が番号登録されているが、全体としては数が少ないため、フランダース地方政府やゲント市は登録推進のためのPR活動を行っている（右写真は推進ポスター）。



・ブルーバイク（Blue Bike）：オランダ国鉄のバイクレンタルサービス（OV-Fiets）の成功に倣い、ベルギー国鉄が2011年から始めたバイクレンタルサービス。ブルーバイクでは、年間会費10ユーロ、ID番号と銀行口座を使って登録するとスマートカードがもらえ、1日当たり3ユーロの利用料で鉄道駅等に設置された自転車を借りられる（電動アシスト自転車の場合は一日当たり4ユーロ）。



当初、会員数が予想よりも伸び悩んでいたため、フランダース地方の特定の自治体が財政負担を増やす代わりに、住民に対して無料で利用できるようにした（年間の会員費10ユーロのみ必要）。その結果、2013年にはブルーバイクの利用回数は過去2年間の合計値の2倍近く、32000回に達し、2014年には前年度の2倍近くの利用回数が見込まれる。

現在、ベルギー国鉄の44駅に加えて、4都市の中心にレンタル施設が設置されている。

（なお、オランダのOV-Fietsでは、主要鉄道、バスや地下鉄駅など250ヶ所以上にレンタル施設が設置され、2013年の会員数は16万人、利用回数は約130万回に達する）。

・大学生向けのバイクレンタル：ゲント市内の大学生向けに42ユーロで1年間、新品の自転車を貸し出すサービス。いくつかの大学や教育機関、自治体の担当当局が必要な資金を負担し、運営している。その他の施策を含めた結果として、車で通学する学生の割合は25%から11%へ減少した。



・自転車のフリーマーケット：年に二回、ゲント市や自転車関連団体の下、自転車（あるいは自転車関連グッズ）のフリーマーケットを開催している。

3.1.2：ベルギー・ブリュッセル



ブリュッセルはEUの本部機能を持ち、ドイツ、フランス、オランダ、ルクセンブルグの中間地点に位置する人口115万人の国際都市である。地域面積は161km²、人口密度は7200人/km²である⁴⁴。同地域の地形は起伏が大きく、変動しやすい気候のため、移動手段としての自転車の利用は限定され、公共機関や徒歩、自動車が使われる傾向にある。実際、ブリュッセルは郊外から市内への自動車通勤の比率が高く、欧州都市の中でも最も渋滞が深刻な都市の一つとされている⁴⁵。

ブリュッセル地域政府は、環境負荷の大きい自動車から公共交通機関及び自転車へのモーダルシフトに注目し、1990年代から自転車推進策を取り始めた。1998年にブリュッセル地域によるモビリティ計画でインフラ整備を開始し、2005年―2009年からは具体的目標を定めた自転車計画を作成した。現在も2010-2015年の期間で自転車計画の実施を進めている⁴⁶。2011年から2018年までは自転車関連インフラの整備向けに年間2500万ユーロを計上している（およそ市民一人当たり約22ユーロの支出となる）⁴⁷。

2005年―2009年までの自転車計画の主な内容は以下のとおり。

- 2018年までに渋滞状況を20%削減
- 自転車利用者の拡大
- 地域内の自転車用道路を320kmまで整備
- 地域内の自転車駐輪場の整備
- 主要鉄道の4駅に駐輪場設置
- 学校教育機関での自転車教育及び利用促進

また、2010-2015年には下記のような計画も追加されている。

- 自転車シェアリングサービス（Villo）の整備・普及促進（2010年までに163ヶ所に2010年までに2500台）

上記の目標はどの程度達成されているのか？自転車のモーダルシェアは、2005年から

⁴⁴ 人口密度は、千葉県船橋市や東京多摩市とほぼ同じ。

⁴⁵ 大手GPSメーカーのTomtomの調査によると、ブリュッセルは、ラッシュアワー時にはそうでない時間帯よりも目的地到達までに余分に約45分かかるとされる（1時間走行を基準）

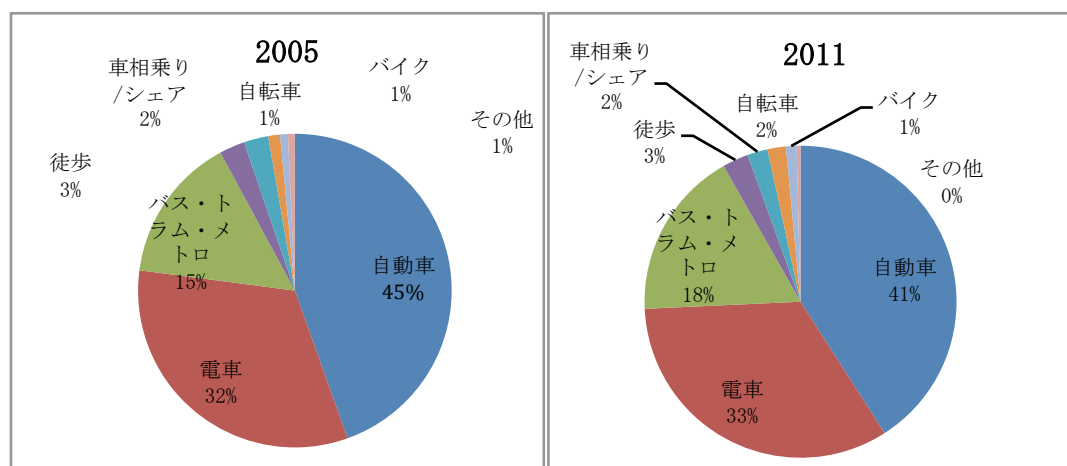
⁴⁶ <http://www.tomtom.com/lib/doc/pdf/2014-05-14%20TomTomTrafficIndex2013annualEur-mi.pdf>

⁴⁷ <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/velo/publications>

⁴⁷ <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/en-quelques-mots>

2011年までに1%から2%に微増した。ただし、更に正確な計測調査によれば、過去10年間でブリュッセルにおける自転車利用数はおおよそ4倍に増えている⁴⁸。その一方で、自動車のモーダルシェアは45%から41%に減少した。また、自転車利用者が増えたにもかかわらず、ブリュッセル地域での自転車による死亡者数に変化は見られず、過去2年間はゼロを維持している（ただし軽傷者の数は増加傾向にある）。

表：ブリュッセルのモーダルシェアの変化（2005年-2011年）



出典：ベルギー連邦政府の報告書（2011年）⁴⁹

ブリュッセル首都地域は、こうした自転車計画を評価するための指標体系（BYPAD）を作り、中間評価を行っている。これによれば、全体的には計画通りだが、自転車用道路の整備については大幅に遅れている。背景には、ブリュッセル地域内で19のコミューン（地区自治体）に権限が移譲され、効率的な政策の実施が難しいとの事情がある。

「自転車用道路」

ブリュッセル地域には合計1720kmの道路があり、そのうち市街道路（Local Road）1400km、その他の地方道路（Regional Road）320kmにより構成されている。

・一方通行道路(Contraflow lane)：一方通行道路は市街道路1400kmのうち500kmを占めている。2004年から（ゲント市の試みに倣い）ブリュッセル地域でも自転車での逆走が認められるようになった。2014年時点で右図のような標識が設置されている400kmの道路で逆走可能となっている。また、住宅地域では多くの場所で30kmの走行制限が課



⁴⁸ 自転車計画（2010-2015）によれば、朝8時-9時の時間帯の市内観測により、2000年に自転車ユーザーは約1500人だったが、2010年には約6000人までに増加したことが指摘されている。

⁴⁹ <http://www.mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/cijfers/woonwerk/>

せられている。

・自転車用道路：地方道路320kmのうち約半分154kmに自転車用道路が整備されている（2005年時点では90kmだったが、2009年までに追加で64kmを整備済み）。その内訳は、自転車道（75km）、自転車レーン及びバス専用レーン（75km）となっている。

・自転車推奨道路：自転車推奨道路は自転車が移動しやすいようにマーキング及びサインを施した共有道路のことである。多額の予算を必要とせず、道路幅が削れない場所でも対応できるため効率的である。これまでに90kmまで設置済みで、最終的には230kmまで伸ばす予定。ただし、こうした道路では走行中の自転車と路上駐車中の車から外に出てくる人との衝突が起こりやすいので注意が必要になる。



なお、インタビューに応じたブリュッセルの担当者は、オランダのように分離された自転車道の設置を進めるのが安全対策の観点からもベストであるが、路上駐車場や道路幅を縮小することは政治的に難しい、と回答している。ブリュッセル首都地域では、道路新設及び改修をするためには19の地域自治体からの許可が必要となり、合意形成に時間がかかる。そのため、ブリュッセルでは、自転車専用道よりも、市街地での30kmの制限地域の拡大、自転車レーン、自転車推奨道路の設置が進められている。

「駐輪場関連」

ブリュッセルでは、自転車の利用率が高くないため、駐輪場の確保、放置自転車などはそれほど深刻な問題になっていない。例えば、1年間で撤去される自転車の数は約500台に過ぎない。ただ、一部地域（ex ブリュッセル北駅）では自転車利用者の数は急増する傾向にあるため、駐輪場のスペースの拡大に取り組んでいる。

・主要4駅での自転車ポイント：ベルギー国鉄の主要4駅に駐輪場スペースを設けている。北駅（116台で有料）、中央駅（200台）、南駅（254台の設置予定）、ルクセンブルグ駅（不明）。現在は北駅の一部のみで管理駐輪場が有料制だが、ほとんどの場所では無料。今後、北駅や南駅では自転車盗難が多いことから有料の管理駐輪場を増やす方針。

・CYCLO（管理団体）：ブリュッセル首都地域は、ベルギー国鉄とサービス合意（5年ごとに更新）を結び、主要4駅に自転車ポイントを設置している。自転車ポイントでは、上記の駐輪場の管理だけでなく、自転車の修理及びブリサイクル、レンタル（ブルーバイク）などのサービスを提供す



る施設である。同施設は、非営利団体のCYCLOにより運営されている。CYCLOは、主に長期失業者を職業訓練の一環として雇用する社会的企業（Social Enterprise）であり、自転車技術者の育成、自転車文化の普及を目的としている。ベルギー国鉄は、同施設のためのスペースを無料で提供し、ブリュッセル首都地域は、自転車ポイント1ヶ所につき約20%（1万7000ユーロ）の運営費用を負担している。CYCLOは、自転車の修理やリサイクルなどによる収入を増やし当初よりも自治体からの補助金依存を減らしており、2011年にはベルギー国内における「社会ビジネスの優秀賞」を獲得している（なお、こうした鉄道駅の自転車サービスモデルは、ドイツでも採用され広がりつつある）。

「自転車の利便性向上及び教育啓発の取り組み」

・自転車免許：毎年1万人の生徒を対象に実施されている自転車教育プログラム。教室での交通安全に関する基礎知識の教育から安全な場所での実技訓練、また実際の道路での訓練、そして最終テストなどを行う。主に小学5年生～6年生を対象にしている。なお、フランドルス地方と異なり、ブリュッセルのフランス語圏では親が子どもに自転車の乗り方を教えるという文化が希薄なため、教育機関やNPO団体が主体となり、自転車の実地訓練を行う傾向が強い。

・自転車バス（Velo Bus）：ブリュッセルでは生徒の自転車通学を奨励しているが、親は子供が自転車に乗ることに危険を感じている。こうした不安を払拭するため、プロベロ（PRO-VELO）というNPO団体は「自転車バス」というプロジェクトを開始した。これは、自転車通学を安全に行うために学校までのルートを子供と一緒に自転車で走行練習するというものである。



・カーフリーの学校：欧州モビリティウィーク（9月16日～22日）の期間中、普段は親の自動車で通学する生徒に対して、自転車や公共交通機関での通学を促すキャンペーン。この背景には、朝のラッシュアワーでの渋滞の原因の一つが自動車やスクールバスによる子供の送迎とされ問題視されている事情がある。昨年参加した二校では、学校、自治体、親が協力して生徒の通学計画を作成し、公共交通機関を無料で利用できるようにした。その他に50校がモビリティウィークのイベントに部分的に参加した。

・カーフリーの日曜日：欧州モビリティウィークの日曜日（9月22日）に朝の9時から夜7時まで自動車の市内道路への乗り入れが禁止されるイベントで、公共交通機関（メトロやバス）は無料で利用できる。また、市内道路の自転車ツアーなどが企画される。

・ブルーバイク：ゲントで既述した通り、ベルギー国鉄が運営するレンタルサービス。

・自転車シェアリングサービス(Villo)：パリ市から始まったVelibを輸入した自転車シェアリングサービスで、市内の自転車を駐輪スポットならばどこでも乗り捨てできる仕組みを採用している。クレジットカードにより登録可能で年間会員費は約30ユーロ。最初の30分間の利用は無料だが、その後30分単位で課金される。



現在、市内の360ヶ所に駐輪スポットが設置され、5000台の自転車が利用可能となっている（当初、駐輪スポットを確保するために自動車420台分の市内駐車場を撤去している）。これまで1日当たり1台平均で2回利用されている。利用者数は増加傾向にあるが、パリ市の1台平均5回に比べると少ない。ブリュッセル地域は坂道が多いため、Villoの利便性向上のために電動アシスト自転車を導入するべきとの声も強い。

4：日本への示唆

欧州内の自転車推進の取り組みについて、EUレベルでの政策枠組み、加盟国や地域自治体による具体的な施策について概観した。以下では、こうした欧州の取り組みから得られる、今後日本が取るべき政策に向けた示唆をまとめることとする。

1. 全体的な示唆

- 日本では自転車利用割合は比較的に高いが、自転車用道路や駐輪場などの利用環境整備が追い付いていない。人々の自転車への理解度は低く、交通ルールは遵守されず、安全面及び利便性の面からも課題が多い。しかし、欧州の事例からは、自転車関連インフラを整備し自転車利用を推進することで、自転車ユーザーの安全性の向上、（燃料費や医療費の）コスト削減にも繋がるのが分かった。日本でも、自転車利用推進に向けた国全体での政策的取り組みが求められる。

2. 国家的政策枠組みの構築

- EUでは約11カ国が自転車国家計画/戦略（National Cycle Plan/Strategy）を作成し、自転車のモーダルシェアの数値目標や具体的な達成手段の実施に移している。また、ベルギー、ドイツ、フランスなどの国では、省庁横断型の自転車担当官を設置し、地方自治体との協力の下、自転車国家計画の一体的な推進を図っている。
- 一方、日本では、これまで国交省が警察当局との協力の下、自転車通行環境整備モデル地区における自転車用道路などのインフラ整備の支援（2007年）、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2012年）による各地域での自転車利用環境整備の取り組みの促進を行ってきた⁵⁰。しかし、欧州のような国レベルでの包括的な自転車国家政策は日本では存在しない。

- 日本でも自転車国家政策の法的枠組み（基本法）を設定し、その中で、努力目標の数値（自転車のモーダルシェアや死傷者数の削減目標値）、それを達成するための具体的な政策手段（インフラ整備のための財政措置、自転車利用促進のための税制優遇措置、市街地でのスピード規制の原則、鉄道やバス事業者への自転車利用推進のための必要措置）を明記すべき。

⁵⁰ <http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/policy/setsume.html>

3. 野心的な環境目標の設定

- EUは、気候変動及び大気汚染対策を通じ自動車に対する規制強化を進めている。特にCO₂排出規制、PMやNO_xなどの排出ガス規制、都市部への乗り入れを制限する渋滞税や低排出ゾーンの導入、駐車場の料金値上げなどの政策は、自動車のもたらす環境外部コストを内部化し、自転車利用を推進する要因となっている。また、環境目標や規制を強化している国（北欧諸国、オランダ、ベルギー、ドイツ）ほど自転車利用が進んでいるため、自転車の利用促進策は、人々の環境意識、全体的な環境政策の向上に繋がると考えられる。
- 一方、日本では、ディーゼル自動車に対する規制（新車への排ガス規制やディーゼル車規制条例）はEUよりも厳しいが、2020年までの新車からのCO₂排出規制についてはEUよりも若干緩いものになっている。

➤ 日本でも、自転車の果たす環境負荷軽減の役割を積極的に位置付けた気候変動や大気汚染に関する環境目標及び規制が求められる。

4. 地方自治体の取り組みへの支援、情報共有・ネットワーク促進

- EUは、欧州内の自治体を対象とした資金支援プロジェクトを実施している。特に自転車の利用推進や安全促進のための革新的なプロジェクトに取り組む団体に公募を通じた資金援助を行っている。また、ELTISのウェブサイト、欧州モビリティウィークを通じた、優れた取り組みの情報共有、担当者同士の意見交換を促している。

➤ 日本でも、自治体の自転車促進の取り組みに対する資金援助に加え、地方自治体の関係者、市民団体やアドボカシー団体の代表者による意見交換の場、ベストプラクティスの取り組みを懸賞し、共有できる機会を増やすべき。

5. アドボカシー団体への活動支援

- EU（また加盟国）は、欧州サイクリスト連合（また国家サイクリスト協会）のようなアドボカシー団体に対してプロジェクト資金を公募を通じ提供している。ベルギーでは、駅構内の駐輪場の管理に加え、自転車の修理、再利用、ワークショップを実施する社会的企業（CYCLO）に業務運営の一部助成が行われている。また、学校や教育機関への安全指導、啓発活動を行う団体に対しても助成金を支給している。
- 欧州のアドボカシー団体は、自転車業界だけでなく、環境NGO、鉄道業界、物流業界、小売業界と連携を深めることで、政策決定過程における影響力を高めている。

- 日本の国や地方自治体は、駐輪場管理という形での委託だけでなく、より自転車の修理、リサイクル、ワークショップ、PR、安全指導や啓発などを含めたより総合的な業務委託、またプロジェクトごとの競争的な予算分配を行うべき。
- 特に日本人全般の交通ルールに関する知識の欠如を鑑みると、子供だけでなく大人に対する教育や啓発のためのキャンペーンは有効な対策となる。中高生の自転車通学、大人の自転車通勤の奨励を踏まえ、交通指導の強化を図るべき。
- 日本では、自転車業界と鉄道業界や物流業界との連携活動は欧州ほど強くないため、この分野でのビジネスや社会政策での協力強化が必要になる。
- また、アドボカシー団体の側についても、政策決定者に対して専門的かつ科学的な知見を提供し、より多くの市民にアピールできるような人材の確保・育成が必要となる。それに加えて、利益誘導や癒着を防ぐためにできるだけ国や自治体の職員等の天下り等を受けないことが望ましい。

6. 鉄道事業者や公共交通機関（メトロやバス）との協力強化

- 欧州内の大半の鉄道事業者は国から補助金を受けて運営されているため、電車への自転車の持ち込みや駐輪場の確保を求めやすい環境にある。また、欧州では鉄道事業は「公共サービスの一つ」という考え方が強く、鉄道駅の大半の駐輪場は無料で提供されている。ベルギー国鉄の場合、5年に1度のサービス合意を結び、駅構内に駐輪場スペースをどれほど確保するかなどの具体的な中身を決めている。それに加え、鉄道事業者やバス事業者の側も、自転車と公共交通機関をシームレスに繋ぐために、鉄道駅に自転車レンタルサービスを導入するなど新しい試みを行っている。
- しかし、自転車利用の拡大により駐輪スペースが足りなくなり、盗難防止の管理コストが増えているなどの理由から、課金制を導入する駐輪場が増えている。一方、日本では、JRやメトロ等の大手事業者は、完全民営化の下、駅のインフラも保有しているケースが多い。現行の法律（自転車安全利用促進法）では、鉄道事業者は「駐輪場等の設置に積極的に協力しなければならない」と定められているが、鉄道事業者自身が積極的に設置に応じることは珍しく、自治体に提供される用地も有償が大半である。また、そうした用地についても駅から離れた利用価値の低い残地が提供されるなど自転車利用者のニーズにあった場所を確保できていないとはいえない（駐輪場としての活用よりも利益に繋がる他の用途での活用が優先される）⁵¹

⁵¹ <http://www.zenjiiren.jp/publish/index.html>

- 日本でも、自転車の駐輪場を社会的インフラとして捉え、鉄道事業者は、社会的責任の観点から相応の負担を負うべき。鉄道事業者への駐輪場整備の義務付けを含めた「自転車安全利用推進法」の改正も検討されるべき。
- また、鉄道事業者は、地域自治体との協力の下、駅単位でのレンタルサイクル、自転車修理、リサイクルを含めた新しいサービス創出を図るべき。
- 特に民間経営型の日本の鉄道事業の強みを生かし、欧州の国や自治体に支えられた社会事業モデルではなく、持続的に利益も上げられるビジネスモデルとしての自転車を含めたマルチモーダルサービスの構築・普及を目指すべき。

7. 自転車通勤の促進のための財政政策

- 欧州の一部の国では、従業員に対する自転車購入に関して設備投資控除や補助制度を導入したり、自転車通勤に対する手当を非課税（所得税対象から除外）にしたりすることで、自転車通勤を促進している。（ただし、自動車への通勤手当や社用車への優遇策が大きいため、自動車の利用が奨励されている点は変わらない）。
- 一方、日本では、企業が距離や交通手段に応じて通勤手当を支給しており、国は1ヶ月当りの片道当たり一定額につき非課税としている（自動車と自転車は片道2km～10kmに対し月額上限4,100円）⁵²。一般的に企業は通勤距離の実費に対して手当を支払うため、コストの掛からない自転車には手当が出ないケースも多い。ただ、企業によっては、自転車通勤に対する手当を自動車より多く与えることで、自転車の利用促進を図っているところも存在する。

- 日本では、自動車通勤及び自転車通勤に対する非課税額が税制上、同レベルとなっている。日本政府は、企業による自発的な試みに期待するだけでなく、自転車の非課税額を自動車に比べて高く設定することを検討するべき。
- また、（ベルギーの例に倣い）、日本政府は、自転車通勤をする従業員（企業）に対し、社会保険料負担を軽減できるような仕組みについても検討するべき。

⁵² <http://www.nta.go.jp/taxanswer/gensen/2585.htm>

8. 自転車の走行空間の改善策

- 欧州の一部の国では、長距離の自転車通勤・通学を促進するために分離独立型の自転車道（あるいは自転車ハイウェイ）の設置を進めている。その一方で、市街地で自動車のスピードを制限し、自転車および歩行者の移動を優先的に認める自転車優先道路、また自転車による逆走を可能とする一方通行道路、車道との共有走行を認める自転車推奨道路のような「共有道路」も拡大する傾向にある。特にドイツでは、自転車の分離化を推進しつつ、自転車、車両、歩行者との共存戦略を図っている。
- 日本では、インフラ整備による分離政策を進めつつ、2011年から自転車を「車両」として位置付け、車道の左側走行の義務付けなど交通ルールを明確化し、例外的な条件（歩行者を常に優先、速度を落とした走行、車道に近い場所の通行）においてのみ歩行者道の通行を認めることとした⁵³。

- 日本では、自転車用道路が整備されておらず、自転車歩行者道路が大半だが、今後、電気アシスト自転車の普及とともに自転車通学・通勤の需要は伸びるため、インフラ整備による自転車の分離政策を進める必要がある。
- その一方、特に自動車の走行スピードが速く交通量が多いところでは、自転車レーンの走行義務を緩和、自転車の歩行者道への逃げ込みも柔軟に認めるべき。
- ただ、自転車による車道の右側通行（逆走）、歩行者道での高速走行、歩行者の無理な追い越しなどの行為に対しては取り締まりや罰則強化を徹底するべき。

以上

⁵³ <http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/index.htm>