



欧州の自転車推進政策

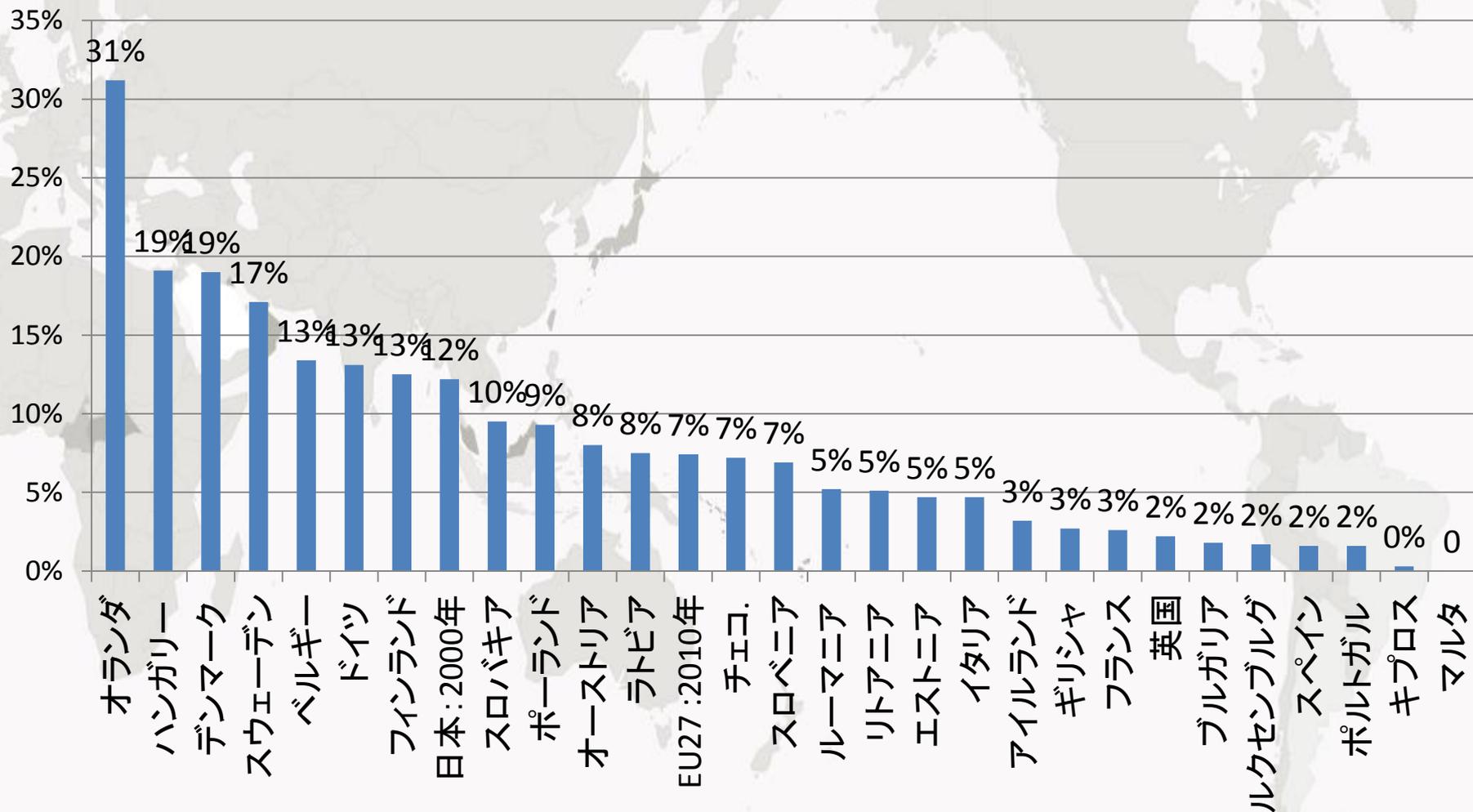
小串聡彦 (Toshihiko Ogushi)

EU政策動向 調査コンサルタント

主な内容

- I. 欧州の自転車推進政策の背景
- II. EUレベルの自転車推進政策
- III. 加盟国レベルの自転車推進政策
- IV. ベルギーの事例
- V. 日本への示唆

欧州の自転車利用状況（分担率） ～自転車のモーダルシェア～



I: なぜ自転車推進なのか？



- CO2削減
- 大気汚染削減
- 渋滞緩和・騒音緩和
- 医療費削減
- 自転車ツーリズム
- コミュニティー活性化



推定便益：EU全体で2000億€
(EU市民1人当たり400€)

I: 先進国に共通するピークカー現象

都市化の進展

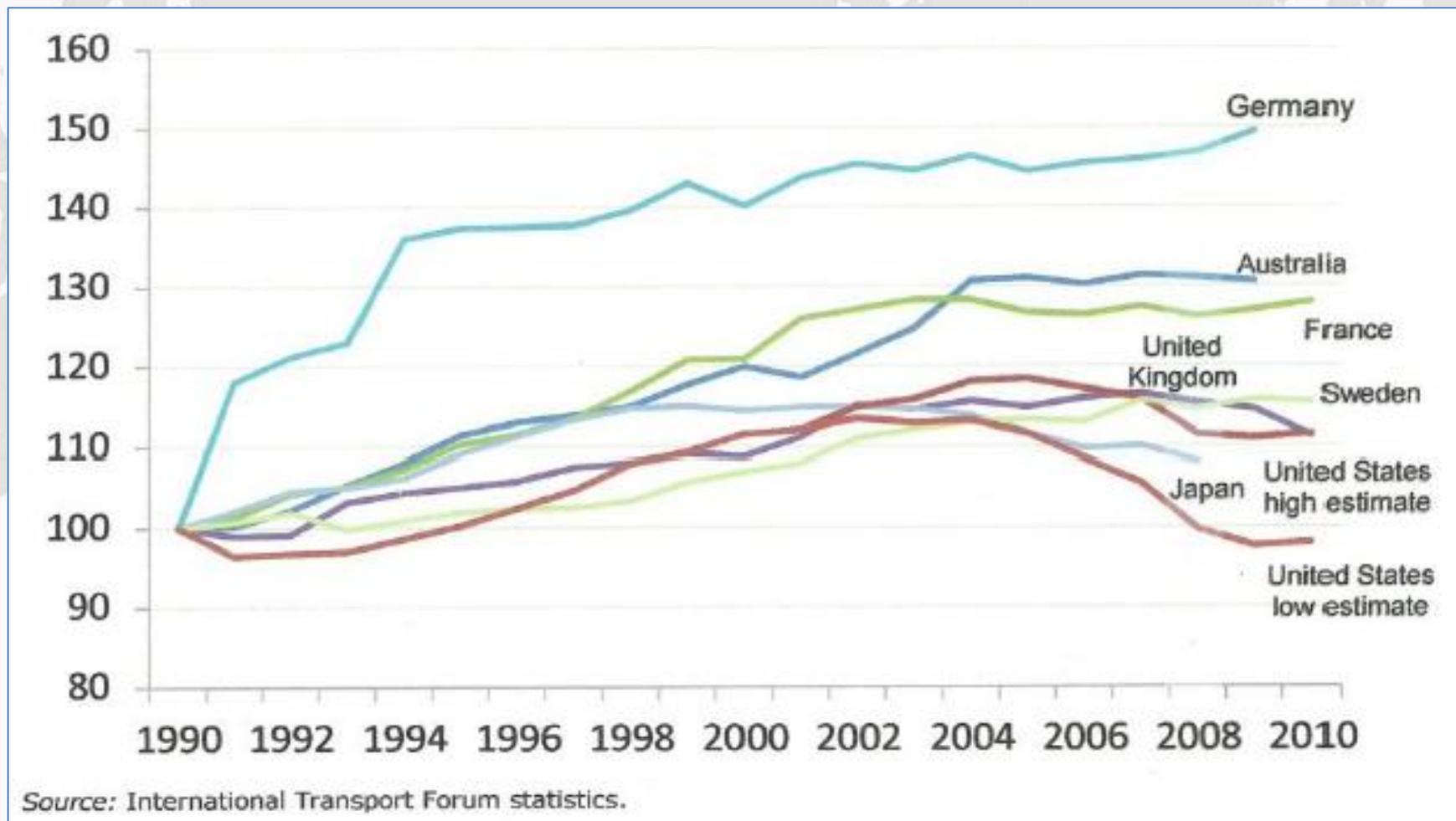


通信技術発達

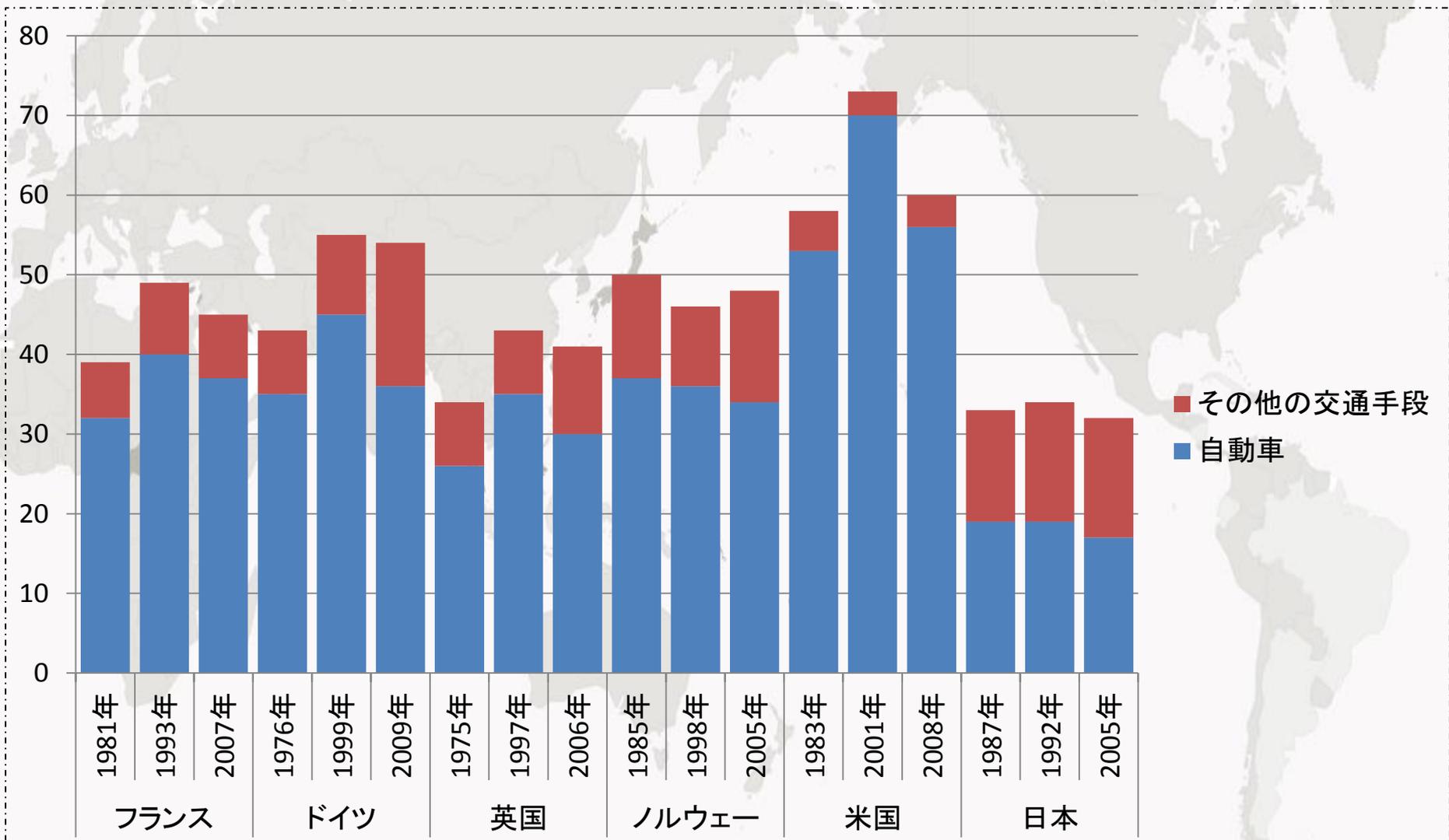


- 特に都市部での車両の保有率の減少
- 一人当たりの車両走行距離の減少
- 若い世代の免許取得率の低下

I: 自動車の合計走行距離割合 (1990年比)



I : 20歳代の移動手段に占める自動車利用割合 (1日当たりの走行距離 (km))



I：先進国に共通するピークカー現象②

都市部での自動車利用の経済合理性が低下

⇒ 自動車保有コスト（約5000ユーロ：70万円）
（年間税、保険、車検、駐車費、燃料費等）

⇒公共交通機関の利用

⇒自転車の利用

⇒新しい自動車サービス

II：欧州における自転車推進政策の枠組み

◇ EUレベルでの自転車促進のための規制枠組み

- 気候変動・エネルギー対策（CO2排出量規制）
- 大気質規制（特に排ガス規制）
- 都市モビリティパッケージ（ガイドライン設定）
- EU資金による(自治体やNPOへ) プロジェクト支援

◇ 加盟国や自治体レベルでの具体的対策

- 都市内への車両乗り入れ制限（渋滞料金スキーム、低排出ゾーン、スピード規制区域の導入）
- 自転車通勤に対する手当や税制優遇策
- 安全対策及び利便性向上のための政策（自転車インフラの整備促進、自転車レンタルサービス

Ⅲ：加盟国の国家目標を含んだ自転車計画

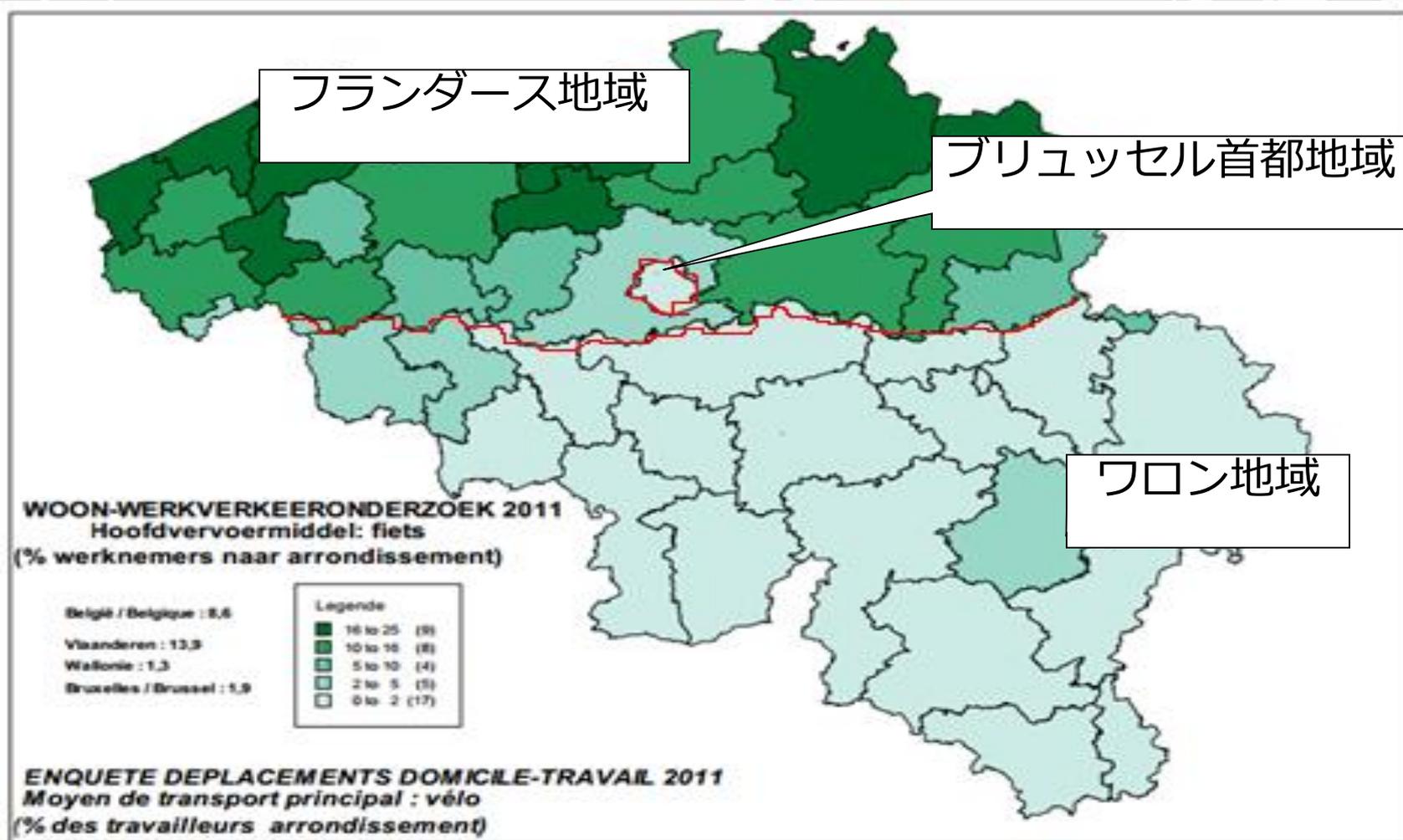
国名	自転車のモーダルシェア目標
オーストリア	2015年までに10%
フィンランド	2020年までに20%の増加 (2011年を基準)
フランス	2020年までに10%
ドイツ	2020年までに15% (都市部16%/その他13%)
アイルランド	2020年までに10%
ルクセンブルグ	2020年までに25% (徒歩と自転車を含む)

III：自転車通勤促進のための奨励策

- 自転車通勤者を対象として国から自転車の購入補助金を支給（英国では最大半額）
- 自転車通勤者に国が手当を支給（雇用者への社会保険料を控除）
 - ベルギー：1kmあたりに0.22€を助成
 - フランス：1kmあたりに0.25€を助成

IV：欧州の縮図としてのベルギーの事例

～自転車利用の進む北部とそうでない南部～



事例①：ベルギーのアントワープ市（北部）



- 北部のフランダース地域の主要都市
- 人口24万人
- 大学生6万人
- 人口密度 1600人
km²

フランダース地域全体の交通政策目標

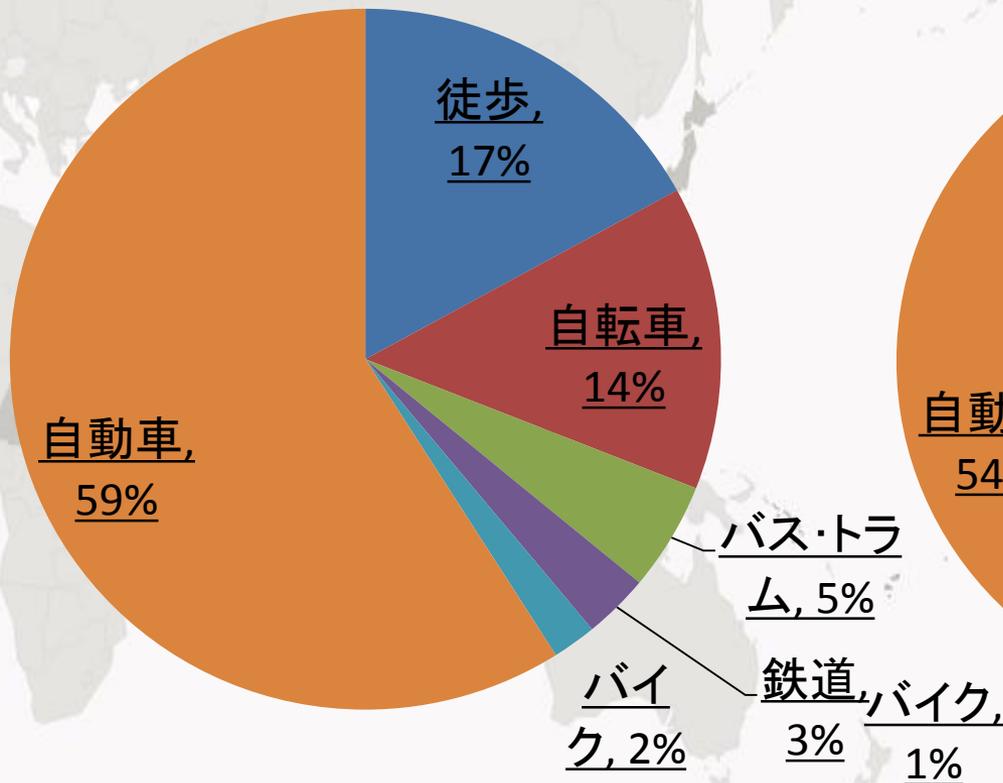
2030年までのフランダース地域政府の目標

- 徒歩・公共交通・自転車の通勤割合を40%
- 5km以内での自動車の利用を半減
- 交通事故をゼロ（ゼロビジョン）

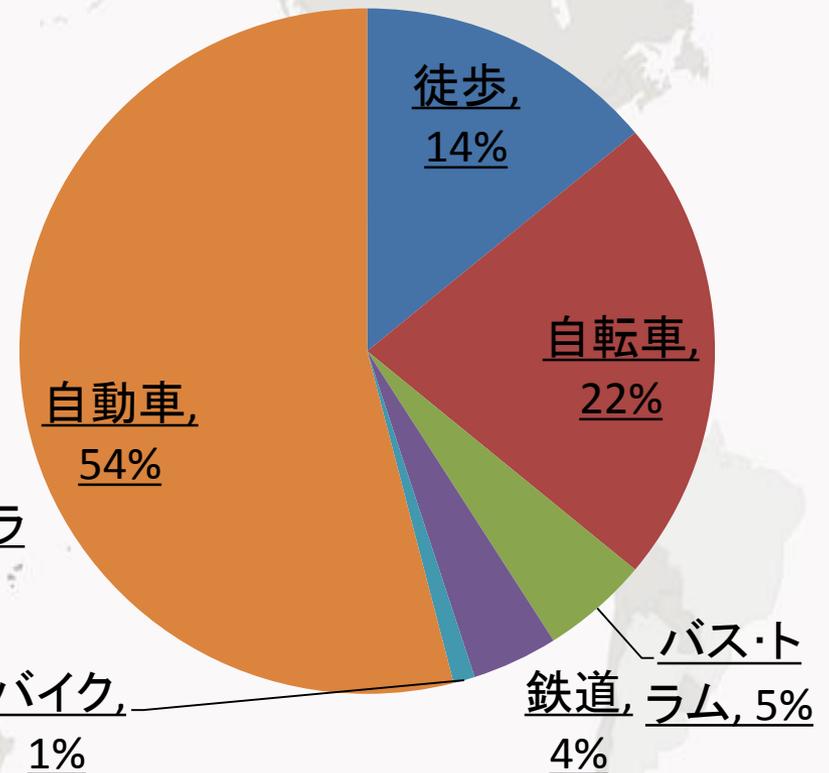
- ゲント市が自転車インフラに関する具体的計画を策定、予算を地域政府と州政府で賄う

ゲントのモーダルシェアの変化 ～自転車シェアが増大～

1999-2000



2012



自転車インフラ政策：自転車用道路道

◇ 自転車用道路の整備

- 自転車道の整備：1993年-2014年までに380km
- 2014-2018年に年700万€（市民1人約28€）

◇ 具体的な事例

- 市街地では自動車の速度を30 km以内に制限
- 一方通行道路での逆走を許可
- 自転車優先道路を設置



ゲント市の自転車政策：駐輪サービス

◇駐輪場と管理運営団体

- 中央駅には毎日、7000台以上の自転車で溢れるため、現在、地下空間に1万台以上の収容施設を建設中
- 主要鉄道駅に自転車ポイントを設置し、地域の官民共同組織である「MaxMobile」が運営（駐輪場の管理、自転車の修理や撤去、レンタル、シャトルバス、宅配等のサービスを総合的に計画・運営）



ゲント市の自転車政策：駐輪サービス

◇ 市内や住宅街の駐輪場

- 1万6405台分のU字型駐輪ラック設置



ゲント市の自転車政策：駐輪サービス

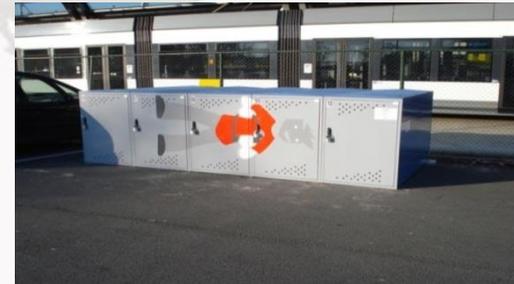
◇駐輪ビン (Bicycle Bins)

- 自転車5台分ほどを鍵付で収容
(維持費が高く経済性は低い)



◇駐輪ボックス (Bicycle Box)

- 自転車の駐輪用ロッカー
(こちらにも経済性を模索中)



◇放置自転車・孤児自転車

- ラベル貼り付けから3週間で撤去
- 2日で撤去することも可 (保管3か月)



ゲント市の自転車ルートマップ

Plan your map

Overview of origin and destination

1 From: Scheeplosserstraat , Gent

2 To: Ottergemsesteenweg , Gent

[Calculate route](#) [Set as location](#)

Options

- Along touristic cycling network
- Avoid tram tracks
- Avoid cobblestones
- Avoid gradients
- Avoid roads with lots of traffic
- Avoid roads in a poor state of repair

Route with obstacles

Total distance: 6.4 km
Total time: 26 min

1. Start at Scheeplosserstraat , Gent (< 1 meter)
2. Go southwest on Scheeplosserstraat toward Hogeweg (242 meter)
3. Turn left on Hogeweg (730 meter)
4. Turn right on Visitatiestraat (426 meter)
5. Continue on Campo Santoplein (94 meter)
6. Continue on Halvemaanstraat (593 meter)
7. Turn right on Antwerpsesteenweg (297 meter)
8. Bear right on Antwerpenplein (29 meter)
9. Turn left to stay on Antwerpenplein (49 meter)
10. Turn right to stay on Antwerpenplein (132 meter)
11. Bear left on Dampoort (101 meter)

Map controls: CITY MAP, AERIAL VIEW, 1km scale bar, ESRI logo.

ゲント市の自転車教育



◇ 自転車関連グッズの無償配布

- 子供が3歳の時にヘルメット、5歳にはフラッグ、8歳にはジャケットを無償で供与

◇ 学校教育での指導

- 道路交通安全は学校の必須科目で、教室での授業に加え、NPOと協力した実技指導も実施

ゲント市の自転車教育

◇ 生徒の通学促進

- 朝と夕方の登下校の30分間、学校周辺の道路に車両制限を設け、自転車通学を促進

◇ 15歳まで公共交通機関の無料利用

- 15歳までの子供には交通機関を無料開放

中高生(12-18歳) の
自転車通学割合 60%以上

ゲント市 その他の利便性向上の取組み

- ◇ ブルーバイク（自転車レンタルサービス）
- ベルギー国鉄が主導する自転車レンタル
- 銀行口座と連動したカードを使用（年間10€）
- 1日の利用料は3€（電動アシストは4€）
- 全国44駅、都市の中心地4カ所に施設設置
- 毎年利用者は倍増中



ゲント市 その他の利便性向上の取組み

◇中古の自転車のフリーマーケット

- 毎年二回、ゲント市や自転車関連団体の協力の下、中古の自転車（又は自転車関連グッズ）を販売するフリーマーケットを開催している。

◇自転車のID登録制度（国での取組み）

- 個人のID番号（国民背番号）を含んだチップを埋め込み、自転車の盗難防止に加え、盗難にあった場合に所有者の特定を容易にする

事例②：ベルギーのブリュッセル (首都地域)



- E U本部のある国際色豊かな都市
- 人口114万人
- 人口密度 7800人km²
- 起伏が激しい地形
- 地域外からの通勤が多く、市内渋滞が深刻化

事例②：ブリュッセル



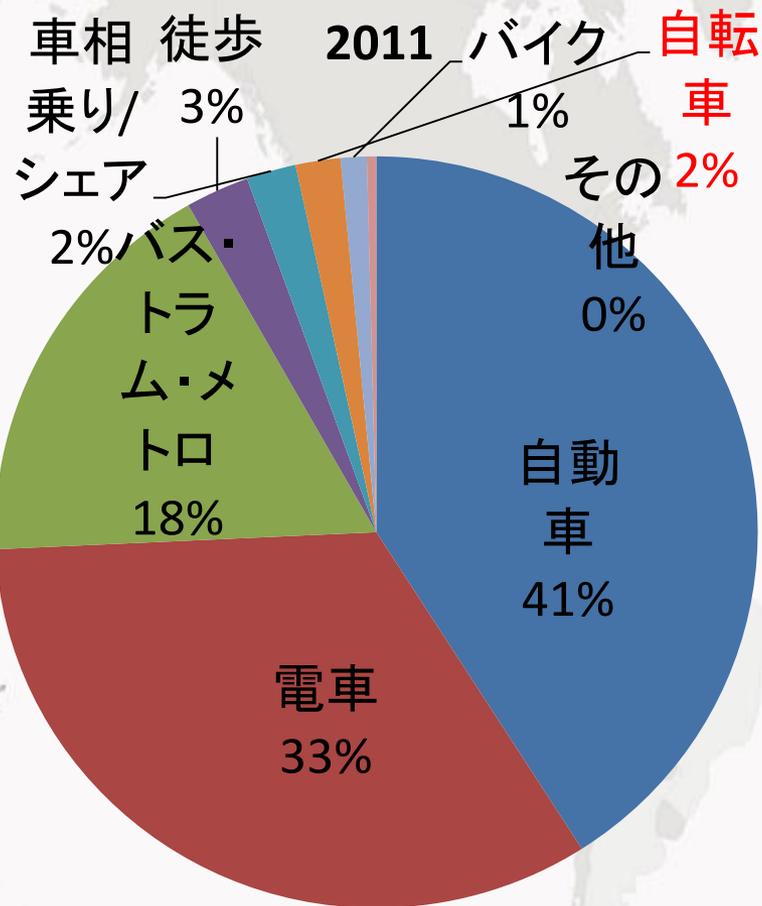
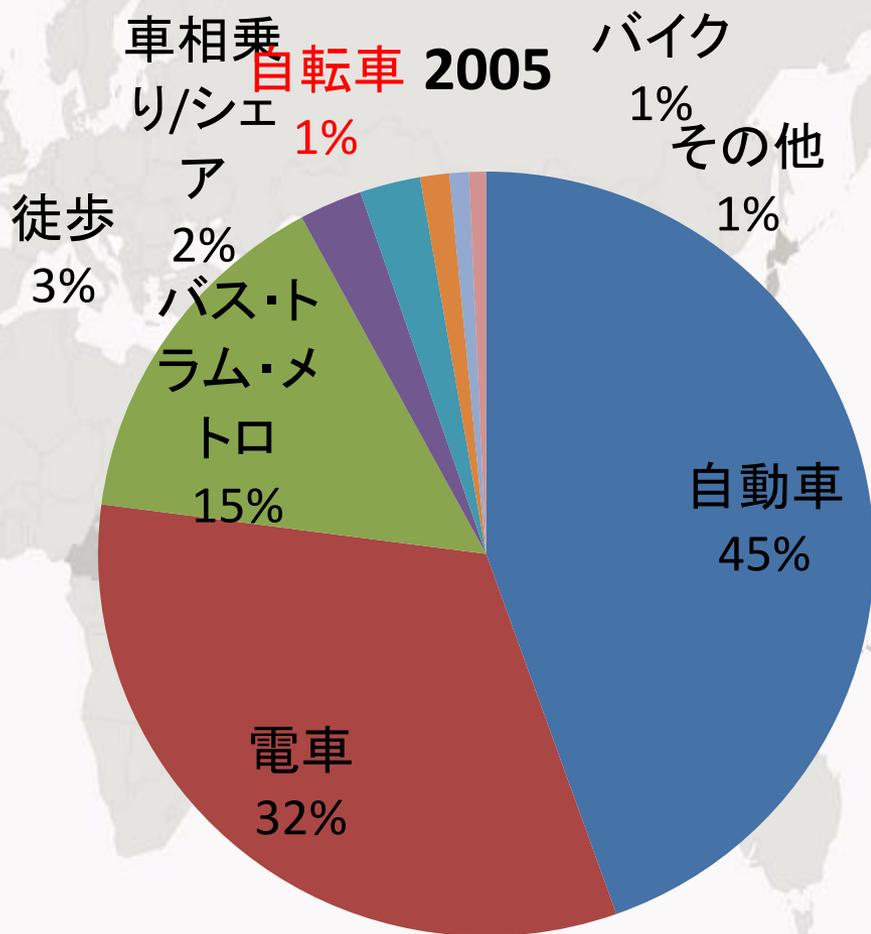
◇政策決定手続き

- ブリュッセル首都地域が自転車インフラに関する具体的計画を策定し、19区（コミューン）と協議をしながら実施を行う

◇具体的目標

- 2018年までに渋滞状況を20%削減
- 自転車関連インフラの整備（自転車用道路、駐輪場、公共シェア自転車）

ブリュッセルのモーダルシェアの変化



自転車インフラ政策：自転車用道路道

◇自転車用道路の整備

- 1990年前半-2013年までで150kmを整備完了（最終目標は320km）
- 2011年-2018年に年間2500万€の予算（市民一人当たり22€）

◇具体的な事例

- 住宅地域では自動車速度を30kmに制限
- 一方通行道路での逆走を許可
- 自転車推奨道路の整備

自転車インフラ政策：自転車用道路道



◇ 自転車推奨道

- 自動車と自転車の共有道路にサインやマーキングにより走行位置を安定化
- 道路幅が削れない場所での苦肉の策

自転車インフラ政策：駐輪サービス

◇自転車ポイントの管理運営団体のCYCLO

- CYCLOは、主に長期失業者を雇用し職業訓練を行う社会的企業（Social Enterprise）、自転車技術者の育成、自転車文化の普及を目的とする。



自転車インフラ政策：駐輪サービス

◇ CYCLO

- ベルギー国鉄は、自転車ポイント（駐輪場）のスペースを無料で提供し、ブリュッセル首都地域は、施設1ヶ所につき約20%の運営費用を負担。

その他の利便性向上の取組み

◇ 自転車シェアリングサービス(Villo)

- 市内で乗り捨てできる公共自転車サービス
- 市内に360ヶ所の駐輪スポットが整備
- 5000台の自転車が利用可能
- まだ利用率は低い（1日1台当たり2回）



その他の利便性向上の取組み

◇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。

◇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を禁止するイベント

V: 日本への示唆

- ① 国家的政策枠組みの構築
- ② 野心的な環境目標の設定（大気汚染対策）
- ③ 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
- ④ アドボカシー団体への活動支援
- ⑤ 鉄道事業者や公共交通機関（メトロやバス）との協力強化
- ⑥ 自転車通勤の促進のための財政政策
- ⑦ 自転車の走行空間の改善策

示唆①国家的政策枠組の構築

- 自転車国家政策の法的枠組み（基本法）、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）の設定
- 目標達成の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

示唆②環境目標の設定（大気汚染対策）

- 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。

示唆③ 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

- 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表彰し、共有できる機会を増やすべき。

示唆④ アドボカシー団体への活動支援

- 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、自転車の修理、リサイクル、ワークショップ、サイクリング、PR活動、安全指導や啓発などを含めた総合的な業務委託を検討すべき
- 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協力、ビジネス連携を強化するべき

示唆⑤ 鉄道事業者や公共交通機関 (メトロやバス) との協力強化

- 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サービス創出を図るべき。
- 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。

示唆⑥自転車通勤・利用の奨励策

- 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。
- 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。

示唆⑦ 自転車の走行空間の改善策

- 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べき。
- 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を徹底するべき。