欧州の自転車利用推進政策

パート１

2014 年 7 月

EuroVision & Associates

はじめに

日本の自転車のモーダルシェア（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付いていない。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―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―）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.....11
1.3.1：EU で実施中の包括的なプロジェクト及び法案.....11
1.3.2：EU レベルでのアドボカシ―団体.....12
1.3.3：欧州モビリティーウィーク.....13

2：加盟国の自転車政策.....15
2.1：加盟国における自転車の利用状況.....15
2.2：加盟国の自転車政策.....15
2.2.1：加盟国による自転車政策の国家計画.....16
2.2.2：自転車関連のインフラ整備.....16
2.2.3：自転車通勤促進のための奨励策.....17
2.3：欧州内の自転車事故による死亡者･負傷者の統計.....18
2.3.1：死亡者数･負傷者の統計.....18
2.3.2：自転車保険.....21
2.4：自転車に関する規制･安全対策.....21
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）.....21
2.4.2：自転車の交通ルールに関する規定.....24

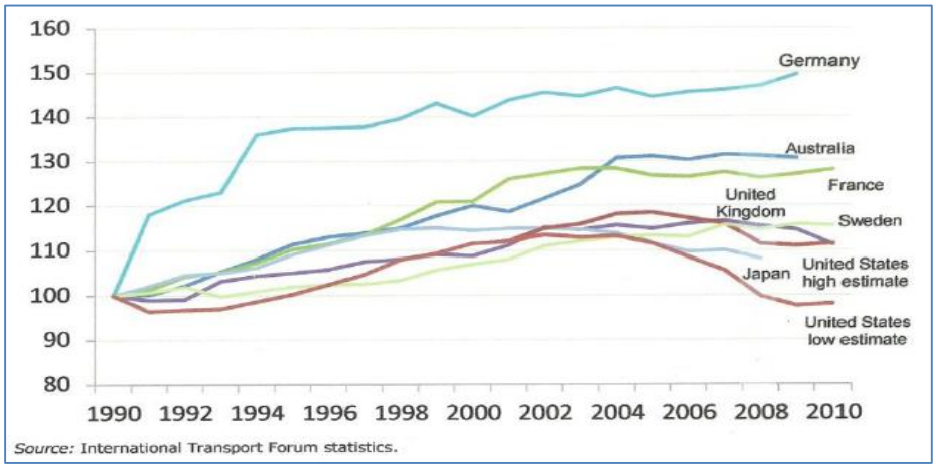
1：欧州の自転車利用推進政策

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）



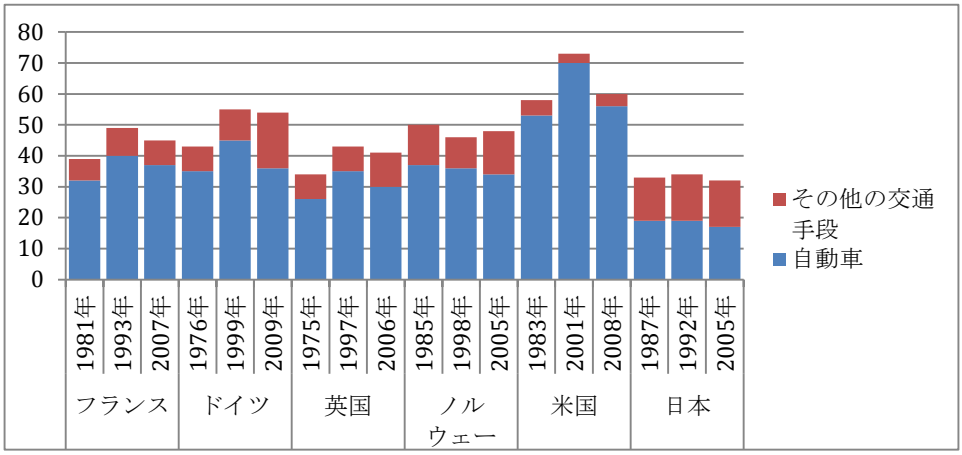
出典：OECD のディスカッションペーパー（2012）[1]

加えて、ドイツのモビリティー研究所は、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

[1] http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201213.pdf

距離はどれも 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ー研究所の報告書（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の利用推進政策は、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」、都市モビリティーパッケージでも「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ー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]。

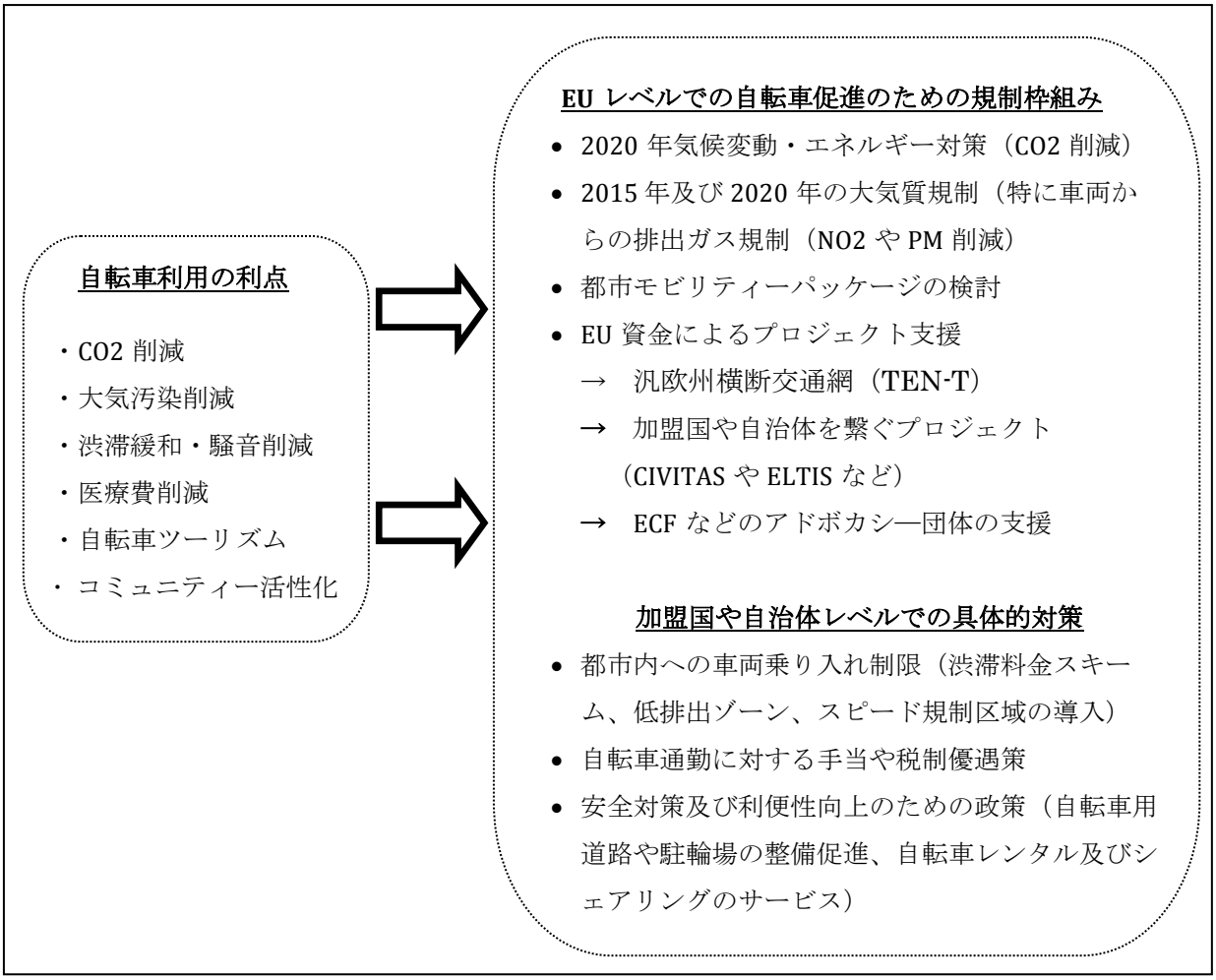
- WHO の調査報告書（2014 年）は、主に欧州の大都市が現在の自転車のモーダルシェアをデンマークのコペンハーゲンと同程度（26%）まで引き上げた場合、ヘルスケアの向上により 1 万人の早期死を予防し、77000 人の雇用を創出できると予測している。例えば、ベルリンでは 2073 人、ロンドンでは 8196 人、パリでは 2340 人の雇用創出に繋がるとされる。なお、同調査における雇用先には、自転車製造会社、卸会社及び販売店を対象としており、自転車レンタルやシェアリング、自転車宅配便などのサービス業などは含まれていない[5]。

[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 CO2 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 CO2 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:μg/m³）

	PM10（日本は PM6.5~7）	PM2.5	NO2
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

[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/

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 ヵ国、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 から半分以下の 0.08g/km に制限する内容で 2014 年 9 月から適用される。

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いる[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	00.8	0.005

出典：EU の排ガス規則案（2009）[15]

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

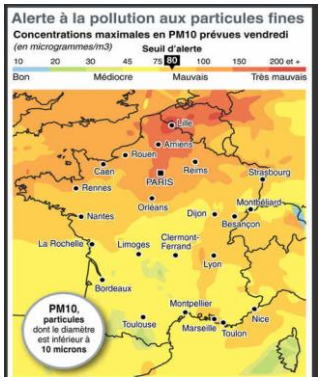
コラム：大気汚染問題の事例

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、1 ㎥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「モビリティー管理」「ディマンド管理」「クリーンな車両」「安全とセキュリティー」「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ー政策の調和を図るために都市モビリティーパッケージを発表した。

- **持続可能な都市モビリティーパッケージ（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ー計画”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、都

[16] http://www.civitas-initiative.eu/sites/default/files/CIVITAS%20Plus%20II_Factsheet.pdf
[17] http://www.civitas-initiative.eu/car-independent/bike-sharing

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たが、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：欧州モビリティーウィーク

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。

欧州モビリティーウィークでは、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ーウィーク・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：欧州モビリティーウィークの報告書（2014）[20]

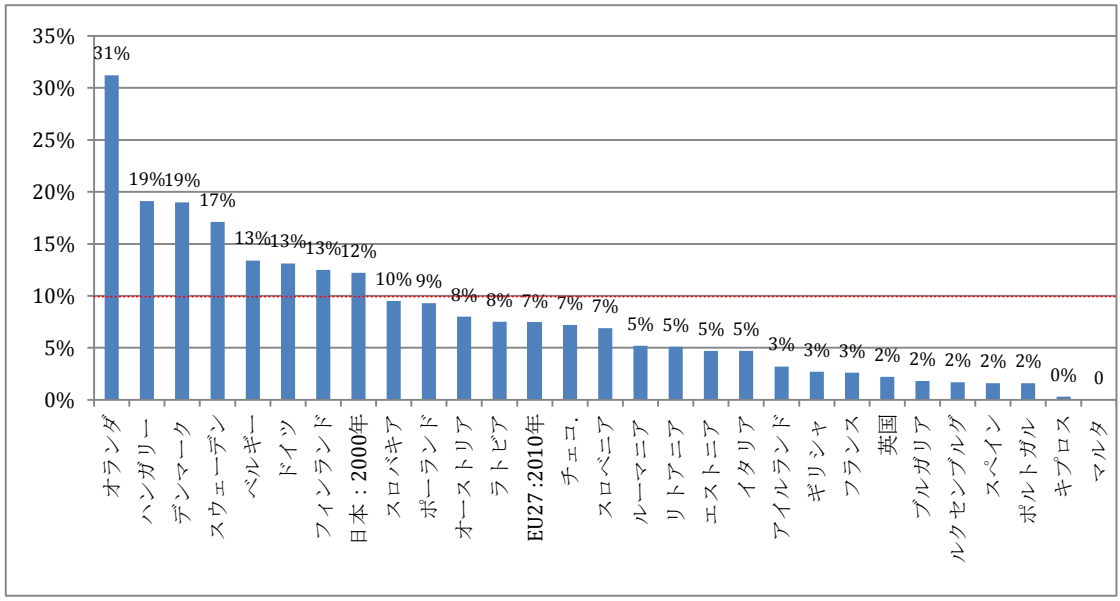
[20] http://www.mobilityweek.eu/fileadmin/files/Material_2014/BestPracticeGuide2014.PDF

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ヵ国のうち、11ヵ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/km[28]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収減となるが、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％）、利用者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]

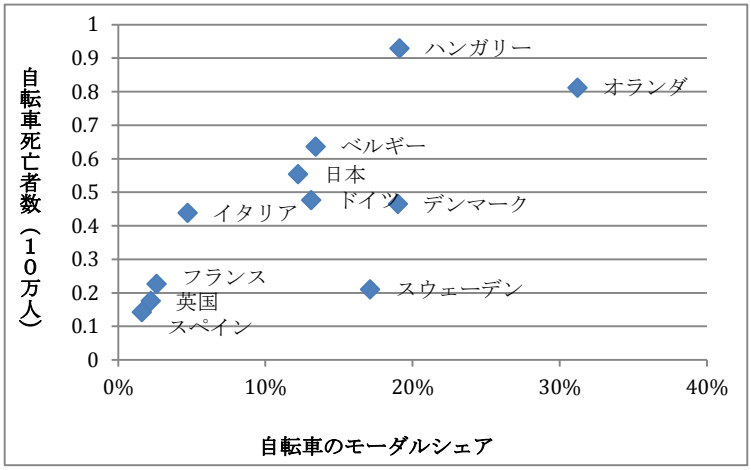
[30] 交差点には、円形交差点（Roudabout）、T 字交差点（T Cross Road）及び食い違い交差点(Staggered Cross Road)などが含まれる。

[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。

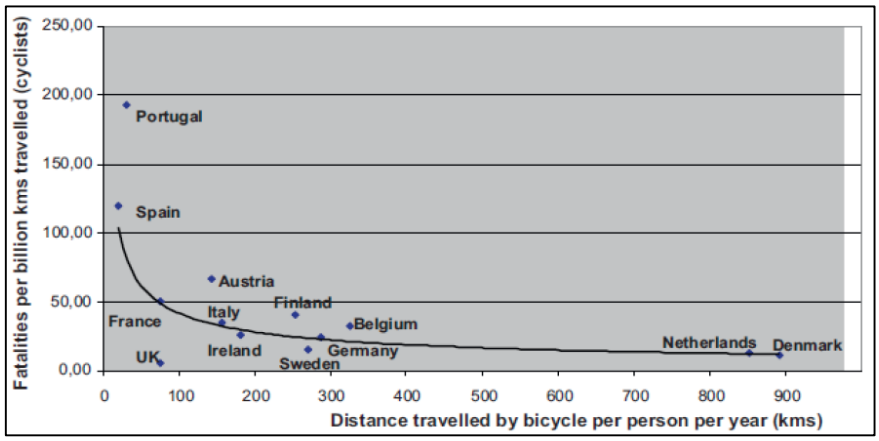
表：自転車利用割合と死亡者数（10万人）の関係



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。自転車利用者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

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、その時々の状況によって異なり、子供の場合には歩行車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]

[40] 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#_5.2.2_Cycle_helmets