

欧州の自転車利用推進政策

パート 2

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

3 : 欧州都市の事例—具体的な成果と課題—	3
3.1 : ベルギーの事例	3
3.1.1 : ベルギー・アントワープ	4
3.1.2 : ベルギー・ブリュッセル	9
4 : 日本への示唆	14

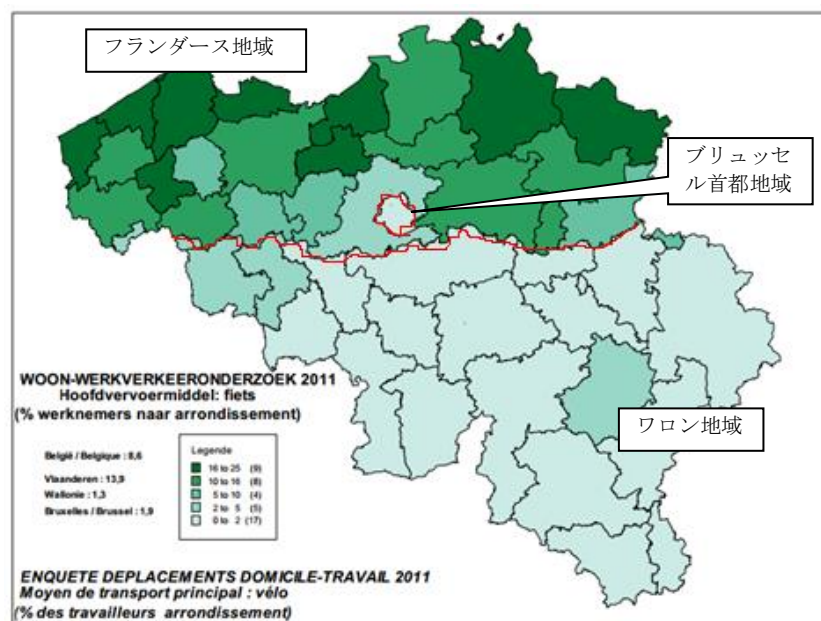
3：欧州都市の事例—具体的な成果と課題—

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ダース地域（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）¹

¹ <http://www.mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/cijfers/woonwerk/>

3.1.1 : ベルギー・アントワープ



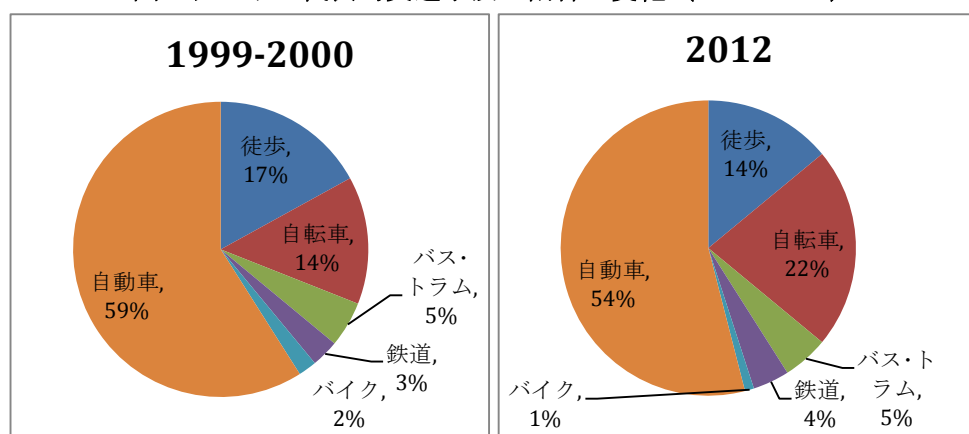
アントワープは、アントワープやブリュージュと並び、北部フランドース地方の主要都市の一つで、リエール川とシュルド川に囲まれた古い中世の美しい街並みで知られる。人口 24 万人に対して大学生 6 万人（周辺地域からの通学の学生含む）を持つ学生の町でもある。人口密度は 1600 人/ km。

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²、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³。

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



²http://www.mobilittegent.be/sites/default/files/media/Fietstplan%20Gent_1.pdf

³ 2000 年以降のここでの予算はゲント市、東フランドース州、フランドー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。



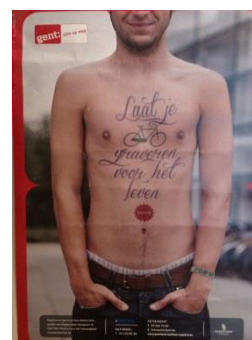
・放置自転車及び撤去自転車：ゲントでは、指定されていない場所に停めてある自転車に対しては苦情がある場合のみに撤去を行っている。また、放置自転車らしき自転車を見つけた場合は警告ラベルを張り付け、3週間後に同じ場所に置かれている場合に撤去を実施している。2013年に警告ラベルが貼られたのは6945台で、そのうち4614台は倉庫へと撤去された。そのうち1861台は持ち主によって回収された。

「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⁴。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⁵。

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⁶。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）⁷。

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

⁴ 人口密度は、千葉県船橋市や東京多摩市とほぼ同じ。

⁵ 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）

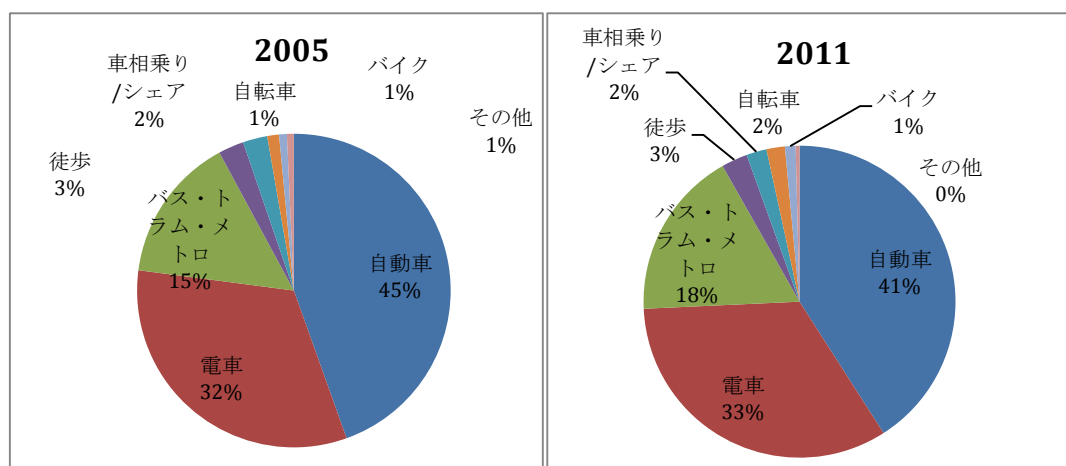
⁶ <http://www.tomtom.com/lib/doc/pdf/2014-05-14%20TomTomTrafficIndex2013annualEur-mi.pdf>

⁷ <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/velo/publications>

⁷ <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⁸。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）⁹

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



⁸ 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。

⁹ <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、フランダース地方と異なり、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¹⁰。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）を明記するべき。

¹⁰ <http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/policy/setsumei.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NOx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るとはいえない（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）¹¹

¹¹ <http://www.zenjiaren.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）¹²。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。

¹² <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¹³。

- 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

¹³ <http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/index.htm>