

EU とわが国の自転車政策の方向性

－ 自転車通行空間を事例として－

ながせ ゆういち
永瀬 雄一

交通経済研究所副主任研究員

1 EU とわが国の自転車政策の方向性

2024年4月3日、EUはEuropean Declaration on Cycling（以下、サイクリング欧州宣言）に署名した。サイクリング欧州宣言は、EUにおける自転車政策の方向性を提示したものであり、EU加盟国やそれぞれの国の自治体が自転車政策を立案するにあたっての指針となるものである。EUとしてはサイクリング欧州宣言を採択することで、交通政策としてサイクリングを促進し、EUにおける優先課題の一つである欧州グリーンディールの目標達成の一助としたい考えだ。

一方で、わが国では自転車政策の方向性を示すものとして「自転車活用推進計画」が策定されている。自転車活用推進計画は、2017年に施

行された自転車活用推進法に定められている、自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置づけられているものである。表1に、サイクリング欧州宣言と第2次自転車活用推進計画の目的をまとめた。

サイクリング欧州宣言と自転車活用推進計画は類似点が多く、自動車利用の抑制による渋滞の緩和やカーボンニュートラルの実現、健康増進、交通安全、安心に資するインフラ整備を目指すといった部分は同様である。

その中で大きく異なるのが、自転車通行空間の創出に関する考えだ。端的に言うと、EUでは車道と自転車通行空間の間に工作物を設置するなどした「自動車との構造的な分離」を目指し、わが国では「歩行者との分離」を目指している

表1 サイクリング欧州宣言の原則と自転車活用推進計画の目的一覧

| European Declaration on Cycling（2024年4月） | 第2次自転車活用推進計画（2021年5月） |
|--|----------------------------------|
| 自転車政策の策定と強化 | 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 |
| 包括的で安価かつ健康的なモビリティの促進 | サイクルスポーツの振興等による 活力ある健康長寿社会の実現 |
| より良質な自転車インフラの整備 | サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現 |
| 投資の拡大と自転車に有利な条件の整備 | 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 |
| 交通安全とセキュリティの改善 | |
| 質の高いグリーンジョブの支援と、 世界トップクラスの欧州自転車産業の開発 | |
| マルチモダリティとサイクルツーリズムの支援 | |
| 自転車に関するデータ収集の改善 | |

という違いがみられる。その理由として、EUでは自転車歩行者道がある国もあるが一般的に既に自転車は車両として扱われているので歩行者と分離されており、わが国では自転車は歩行者に近い存在として扱われているために自動車と分離されていることが挙げられる。

2 EUにおける自転車通行空間

現状 EU における自転車通行空間の多くは、わが国と同様に車道の端を塗装するなどして創出されている。また、バス等公共交通手段との共有レーンとするなどして自転車通行空間を創出している例も多く、自動車と接触しやすい状態であることから対自動車事故が懸念され、サイクリング欧州宣言では図 1 のように自動車から構造的に分離した自転車通行空間の創出が推奨されている。

図 1 ナント(仏)の自転車通行空間



出典：筆者撮影

ただし、EU においても構造的に分離した自転車通行空間を整備するほど道路空間に余裕があるわけではない。そのため、車道の 1 車線を自転車通行空間等に再配分し、自転車と自動車とを構造的に分離している事例がみられる。また、図 2 のようにポラード等を設置するなどし

て簡易的に自動車と構造的に分離する自転車通行空間を創出するケースもみられる。

図 2 簡易的に自動車と構造的に分離する自転車通行空間



出典：ECF ウェブサイト(<https://ecf.com/news-and-events/news/if-you-build-it-they-will-come-new-study-shows-impact-covid-19-cycling>)

3 わが国における自転車通行空間

わが国では、1960 年代のマイカーブームにより自動車交通量が急増した。そのため当時、車道を通行していた自転車利用者の安全に鑑みて 1970 年の道路交通法の改正により、自転車の歩道通行が認められ、一般化した。さらに、わが国では自転車は「ママチャリ」による日常的な短距離利用が多く、幅広い年代に気軽に活用されており、自転車は車両というよりも歩行者に近い存在として「歩道を通行するもの」と認識されている。

1960～1970 年代の自転車乗車中の交通事故死者数は平均 1,626 人であったが、1969 年の 1,979 人を境に減少傾向がみられ、1980 年代には平均 996 人にまで減少した。自転車を自動車から分離させ、歩道に上げたことが要因のひとつとして考えられる。近年では、交通事故全体とともに、自転車関連事故件数の減少傾向もみられる一方で、自転車関連事故件数が全交通事故に占める割合は 2003 年の 19.2%から 2022 年には 23.3%と増加傾向がみられる。また、ここ

20年間で自転車関連事故件数に占める自転車対歩行者事故件数の割合は増加傾向がみられ、2003年で1.3%であったその割合は、2022年には4.2%まで増加した。このような状況を受け、2019年の道路構造令の改正において、他の自転車通行空間よりも幅員が狭く、自動車とは構造的に分離されない「自転車通行帯」の整備が明記された。規定の幅員を狭めることで自転車通行空間の整備を促し、自動車と構造的に分離させることよりも、まずは自転車に車道を通行させることを目指している。しかし、この対応では、過去のわが国や現在のEUと同様に、自転車対自動車事故が懸念される。

4 おわりに

わが国において自動車と構造的に分離した自転車通行空間の創出が難しいのは、道路空間に余裕がないことが要因として挙げられる。そのため、現状ではまず自転車と歩行者を分離するために自転車通行帯を創出し、自転車を道路に戻すことを優先とする政策が講じられている。ただし、道路容量が足りていないのはEUも同様である。EUにおいてもドラスティックに道路空間の再配分を行っているのは一部の国・都市に過ぎず、多くの国・都市では限られた道路空間の中で簡易的な構造分離に取り組むなど、試行錯誤が続けられている。わが国においても、EUの事例のように、ボラードを設置する等の簡易的であったとしても歩行者とも自動車とも構造的に分離した自転車通行空間の創出ができるというところを見せる姿勢が必要だろう。