

3-2 ドイツ；国家レベルでの自転車施策への取り組み

(財)自治体国際化協会ロンドン事務所 山口 敦子（佐賀県派遣）

2013年1月、ドイツ連邦政府(注1)が発表した「全国自転車計画2020年」が実施開始された。この計画は、2002年ドイツで初めて定められた「全国自転車計画：Nationaler Radverkehrsplan, NRVP」を引き継ぐかたちで発表されたものである。自転車活用先進国と言われるドイツでの取り組みを報告する。

歴史的背景

ドイツでは戦後復興期であった1950～60年代に、モータリゼーションも急速に発展した。

しかし、時間の経過とともに住環境の向上が求められるようになり、騒音・振動の解消、環境負荷の軽減、健康増進への寄与など自転車利用がもたらすプラスの側面が注目されるようになってきた。

また、自由な移動の保証という理念が基盤にあるヨーロッパにおいては、車以外の移動の選択肢も必須といえる。欧州連合(EU)では「CIVITAS (City Vitality Sustainability)」と呼ばれる持続可能なエネルギーと都市交通の実現を目的とする政策プログラムが2002年から開始された。このプログラムでは、革新的な取り組みを行う都市に対して補助金を支給する取り組みなどが展開された。

ドイツ初、国家レベルの計画 「全国自転車計画」

以上のような周辺環境に後押しされ、2002年、ドイツで初めて自転車利用促進戦略の実施を目的とした国家レベルでの計画が策定された。

第1章「目的と指針」では、連邦政府の役割は憲法の範囲内で利用促進に貢献することとし、活動主体は州政府や地方自治体であることが明記されている。また、州政府や地方自治体に自転車利用促進に

努め、その目標を定めることを期待すると明記されている。

このほか、連邦道路における自転車道路の建設・整備(注2)や自治体の交通インフラ向上のための資金融資制度(注3)(第7章)、自転車に関する研究活動に対しての助成(第10章)などについて規定している。

また地方自治体の取り組みを支援するため「自転車施策アカデミー」が2007年にこの計画に基づき設立された。このアカデミーは連邦政府の交通・建設・都市問題省の補助金を受けドイツ都市研究所が運営している。なお、地方自治体の代表組織(ドイツ都市会議、ドイツ市町村連盟、ドイツ郡会議)(注4)もこのアカデミーを後援している。このアカデミーは定期的に全国会議を開催しており、会議では自治体間の自転車施策や関連事業実施のためのネットワーク作りと情報交換、先進事例の共有などを目的とするとともに、連邦政府等に地方自治体の立場を明らかにする役割も果たすなど、自転車施策の実施主体である地方自治体からも非常に高い評価を受けている。

ドイツにおける取り組みは、連邦政府レベル、州レベル、地方自治体レベルにおいて役割を明確にし、相互に連携しながら取り組みを推進しているといえる。

地方自治体での取り組み

ドイツ国内でも最も人口の多い州であるノルトライン・ヴェストファーレン州は自転車利用促進が特に進んでいると言われている。その州都デュッセルドルフ市(人口60万人)は、自転車利用を交通システム全体の中に組み込み、各交通手段間の垣根をできるだけなくし自家用車なしでも容易な移動を可能

とするような新しい取り組みを2012年3月から導入している。

これは、電車・バス・路面電車などの公共交通機関を運営する市営交通事業社が、民間の自転車レンタル業者およびカー・クラブ(注5)業者と連携することで実現した。具体的には公共交通機関の定期券の購入者のうちカー・クラブ加入登録者にICチップ内蔵の公共交通機関定期券を発行することで、公共交通機関利用だけではなく、利用時間の制約はあるものの自動車や自転車のレンタルサービスを事前予約なしに利用することを可能とするものである。

これは、民間業者の協力を得ながら既存のシステムをうまく取り込み、各サービスを連結させ面的な広がりをもたせることで、利便性と選択肢を拡大し市民の移動の自由を拡大させることで住民サービスの拡充を図っている。また、このシステムは参加するための経済的インセンティブが構築されている。例えば、1か月の定期券を購入しサービスに登録すると、本人プラス大人1人こども3人まで週末の公共交通機関の無料利用が可能になる。このことにより、週末の家族での外出において公共交通機関や自転車利用の促進につながっている。



「全国自転車計画2020年」

先の計画により、連邦政府、州および地方自治体

における自転車政策の強化につながったとの評価の上に立ち、2013年1月からは新計画に基づき自転車利用のさらなる促進が図られている。

この新しい計画の中では具体的な数値目標が設定されており、全ての移動における自転車利用率を15%に向上させるとしている。また、各自治体を自転車利用率に応じて、初級、中級、上級の3つにカテゴリー分けし、「初級自治体」向けに連邦政府は自転車施策推進に役立つ自転車道路や施設整備に役立つ情報を提供するとしている。

ドイツ国内では、新計画において利用率の向上を目標としながらも連邦政府の予算措置が現状維持に徹していることに対しては批判が上がっている。

しかしながら、国家レベルでの計画を策定することで目指すべき目標を共有し、役割分担を明確にししながら各行政レベルで相互に補完しつつ、国家として取り組みを進めているドイツの動向は、今後も継続的な注目に値する。

(注1) 行政システム詳細: <http://www.clair.or.jp/j/forum/pub/series/pdf/j39.pdf>

(注2) 2012年度における連邦政府予算は1億ユーロにのぼり、対前年度比100%増となっている。

(注3) 年間予算約16.8億ユーロ。

(注4) 日本における地方6団体のような組織。

(注5) 会員制の短時間から利用できるレンタカーシステム。