

## (財) 自治体国際化協会 ロンドン事務所 マンスリートピック (2012 年 10 月)

### 「全国自転車計画 2020 年」が発表される

連邦政府は、「全国自転車計画 2020 年」を発表し、自転車戦略を更新した。新しい政策は 2013 年 1 月から実施される。

初めての「全国自転車計画」は 2002 年に定められ、2012 年までの 10 年間を計画期間としていた。主な目標は、長距離の、そして地方自治体内の自転車道の改善、自転車観光の促進、EU からの財源を含む自転車専用道の建設に利用できる新たな財源の確保・効果的な活用などであった。この間には、地方自治体及び研究機関が参加するネットワークが設立され、定期的に全国各地で自転車会議が開催され、市町村での事業実施が支援され、情報交換やネットワーキングの促進が追求された（2007 年 11 月の月例報告を参照）。この「全国自転車計画」の推進により、ドイツで人が移動する全ての場合に占める自転車の割合が 10%（2008 年）に上昇するとともに、連邦、州及び地方自治体における自転車政策の強化につながっていると評価されている。

このような成功をさらに続けるために、「全国自転車計画 2020 年」は、新たな課題への取り組みを目標にしている。これらの課題とは、電気自転車の増加や、市町村では自転車専用道を更に拡大できる可能性が小さくなっていることなどである。また、自転車政策の主要な部分は地方自治体で行う必要があるため、新しい全国自転車計画には、それに配慮した特定の助言も含まれている。

「全国自転車計画 2020 年」は、州及び地方自治体、または有識者や企業の代表者が参加した専門家委員会を設置し、検討に十分な時間をかけて策定された。合わせて 5 回にわたり議論を行った専門家委員会の提案により、具体的な自転車利用の目標値も取り入れられた。

「全国自転車計画 2020 年」は、主に 3 部から構成されている。第 1 部においては、気候保護や健康促進など大きな社会的な目標と自転車政策の関連性についての全体的な枠組

みや背景を説明した上で、中心となる第2部では具体的な活動分野についてまとめ、第3部では財政需要の算定方法を含む実施方法について説明している。最後には、全体的な枠組みや将来の展望についても述べられている。

第1部では、自転車利用の利点について解説している。自転車利用は、利用者だけではなく、歩行者や自動車利用者にとっても利益がある。なぜなら、自転車利用は環境を汚染せずに、静かであり、スペースを取らない移動の方法である。公共交通や歩行と組み合わせることで自転車利用を推進することは、市街地の渋滞を緩和し、汚染物質を減らし、騒音を和らげる。すでに自転車の利用度が高い都市や地方では生活の質が高いと認められている理由はそこにある。また、自転車利用の促進は、自転車製造や支援サービス、そして自転車観光という経済活動の面からもますます重要となる。

前の「全国自転車計画」の10年の間に、すべての人の移動において、自転車の利用が17%増加し、すべての移動方法のうち(modal split)、自転車利用は9%から10%にまで上がった。人の移動の45%は、10キロ以下の距離であり、都市での場合は6キロまでであるため、自転車は多くの場合、最も早い交通手段である。したがって、特に市内交通において自転車の利用を促進することは意味がある。新しい「全国自転車計画2020年」では、すべての移動の中の自転車利用を15%まで増加させることを目標に設定している。ただし、都市部及び地方部では、それぞれ個別の目標を定めている。

また、「全国自転車計画2020年」では、地方自治体を自転車政策に関して、「初級自治体」、「中級自治体」そして「上級自治体」という三つのカテゴリーに区分している。「初級自治体」とは、自転車利用が10%以下にとどまっているところ、「中級自治体」は、10%と25%の間であり、「上級自治体」は25%以上と定義づけている。自転車利用の度合により今までの政策が異なるため、これからの取り組みもそれぞれの実情に合わせる必要がある。連邦政府は、来年始めに「初級自治体」のための手引きを発表するとしている。この手引きは、主に自転車推進策の計画・策定、そして実際の自転車用道路や施設の整備に役立つ情報の提供を目標としている。

「全国自転車計画 2020 年」の主要部分は、具体的な取り組みに集中している。この中には、「計画及び概念」、「自転車用インフラ整備」、「安全」、「広報・コミュニケーション」、「自転車観光」、「電気自転車」、「他の交通機関との連携」、「モビリティ及び交通教育」、そして「質の向上及び保証」の項目がある。これらの分野は、お互い関連している部分も多く、自転車政策の主要な担い手となる地方自治体は、各分野の連携に十分に配慮する必要がある。連邦政府は、調整役及び促進役として行動することが予定されている。今後特に重視する分野は、「広報・コミュニケーション」、「電気自転車」、そして「安全」である。この 10 年間では、自転車利用全体が増加する中で、自転車利用者間の交通死亡数がほぼ同数に留まっているものの、安全性についての関心はより高くなっているため、安全政策の強化が必要である。その中には、交通計画のほかに、車両の対外的安全性を高めることが上げられる。たとえば、大型の車両の死角をなくす技術の開発・導入、自動車の外部につけるエアバッグの開発などが考えられる。また、自転車利用者のための安全教育の取り組みを強化することも呼びかけられている。

連邦政府は、自転車政策に充てる財源を拡大しないことも発表し、連邦が管理する道路における新しい自転車道のための建設資金は減少されるが、ドイツ都市研究所 (DIFU) が運営する「自転車政策アカデミー」の活動は継続される。自転車利用を増加させる目標を立てているにも関わらず、財源を増やさないという連邦政府のスタンスに対しては、連邦議会で野党となっている緑の党、そして自転車団体から批判の声が上がっている。

#### 参照

Cycling portal (DifU), 'Der neue Nationale Radverkehrsplan 2020',  
<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/nrvp2020/index.phtml>  
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Pressemitteilung 5.9.2012, 'Nationaler Radverkehrsplan 2020 im Kabinett beschlossen'  
<http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2012/188-ramsauer-nationaler-radverkehrsplan.html>  
'Nationaler Radverkehrsplan 2020' (pdf)  
<http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/89724/publicationFile/62136/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf>  
Die Taz im Internet, 5.9.2012, 'Nationaler Radverkehrsplan: Mehr Räder für weniger Geld'  
<http://www.taz.de/!101086/>