

平成 30 年度地域づくり海外調査研究事業調査報告書

デンマークの自転車政策について

～都市と地方の事例と日本の課題解決に向けて～

調 査 地 : デンマーク ロラン市・コペンハーゲン市

調 査 日 : 平成 30 年 10 月 3 日～ 11 日

平成 31 年 3 月



総務企画部 人口・地域経済研究室 鬼塚 正二

目 次

1	はじめに	1
2	日本における自転車に関する現状と課題について	2
	（1）自転車政策に係る現状と課題	
	（2）近年の自転車政策の経緯と評価・検証	
3	デンマークの概要と本調査の趣旨について	3
4	ロラン市・ナクスコウの自転車政策について	4
	（1）ナクスコウの自転車政策の変遷	
	（2）ナクスコウの自転車政策の具体的事例	
	（3）ナクスコウの自転車道の整備にあたって	
	（4）都市計画における自転車道とその広がり	
5	コペンハーゲン市の自転車政策について	6
	（1）コペンハーゲン市の自転車政策の概要	
	（2）自転車都市としての市民満足度の向上を目指す	
6	我が国の自転車政策との比較と考察	15
	（1）我が国の自転車政策事例とデンマークを比較について	
	（2）自転車通行空間の環境整備についての考察	
	（3）熊本県上天草市について	
7	おわりに	13
	参考文献等	14

1 はじめに

我が国において「自転車」は、日常生活における交通手段としてだけでなく、近年では観光やまちづくりにとっても重要なツールの一つとなっている。しまなみ海道サイクリングや飛騨市におけるサトヤマエクスペリエンスが取り組むサイクルツーリズムは、訪日外国人の誘客にも一役買っている。

国は、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする「自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）」を平成 29 年 5 月 1 日から施行した。同法は自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）の策定を政府の責務とした。自治体においては、国と適切に役割分担し、地域の実情に応じた施策を実施するための自転車活用推進計画の策定を努力義務とした。

そのような中、筆者の派遣元である熊本県上天草市は、観光における滞在時間の延長や観光消費の拡大を図るためアクティビティに着目し、市内事業者が取り組むシーカヤックなどのマリンスポーツを観光資源として売り出しているほか、サイクルツーリズムの導入に向けての検討も既に開始しており、レンタルサイクルの実証実験なども行っている。

また、平成 30 年 11 月 15 日には、上天草市を含む全国 294 の自治体が会員となり「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会」設立総会が東京都文京区で開催され、全国での自転車によるまちづくりの機運が高まりつつある。

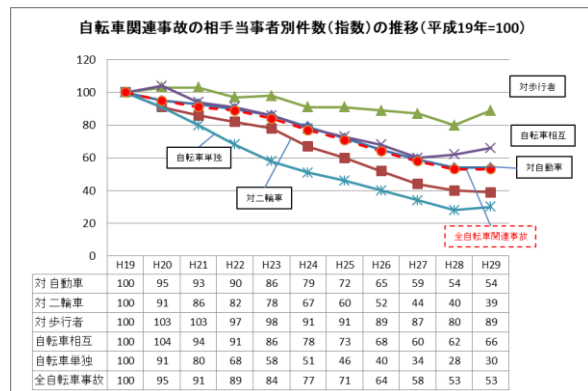
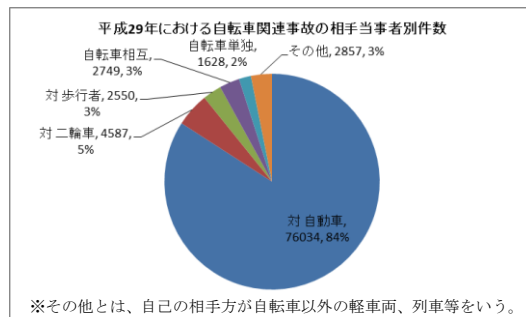
一方、世界に目を向けると、欧州では多くの都市が自転車利用者の目線での街づくりや、自転車走行空間の拡充・整備に力を入れている。特にデンマークのコペンハーゲン市は自転車都市のロールモデルとして注目を集めている。コペンハーゲン市が発展した背景には、同国ロラン島において自転車専用レーンをいち早く整備して交通事故の防止などに寄与したことも一つの契機となったとも言われている。

本調査では、デンマークにおける自転車を活用したまちづくりを推進している背景や自転車専用レーンの整備に関する手法などを紐解き、上天草市をはじめとして自転車によるまちづくりを推進する全国の自治体の参考に供することを目的とする。

2 日本における自転車に関する現状と課題について

(1) 自転車政策に係る現状と課題

自転車は車と同じ車両として扱われ、車道を走るのが原則である。また、法律上、歩行者の安全な通行の妨げないよう義務付けられるとともに、平成 27 年 6 月の道路交通法の改正により、自転車の危険行為が明確化され、取締りが強化されている。しかしながら、車道を走る自転車は増加している実感はあるものの、未だに歩行者が歩いている歩道を徐行しないままに自転車が走る状況が散見される。平成 30 年 2 月に警視庁がまとめた「平成 29 年における交通死亡事故の特徴等について」によると、自転車関連事故は「自転車対自動車」によるものがほとんどを占めているが、「自転車対歩行者」事故については、事故件数は少ないものの減少幅が小さく、平成 29 年には前年より増加している。



【出典：国土交通省道路局・警察庁交通局調べ（平成 29 年 3 月 31 日時点）】

(2) 近年の自転車政策の経緯と評価・検証

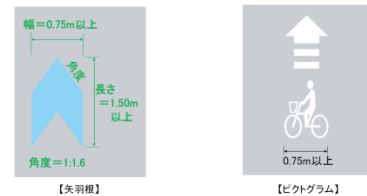
近年我が国の自転車政策として、乗用車から自転車への転換促進と自転車事故対策のため、国土交通省と警察庁は平成 20 年 1 月に「自転車通行環境整備モデル地区」として全国の 98 地区を指定し、自転車通行環境整備の課題の把握や対応策の検討を行った。

その評価・検証結果として、①整備された空間が適切に利用されるための方策が必要であること、②すべての整備手法において自転車関連事故が減少し、特に自転車道や自転車レーンの整備は自転車関連事故の減少幅が大きいこと、③計画の早い段階から合意形成を進めていくことが必要であること、④様々な観点で整備上の課題があり、各地で様々な対応を検討していること、が示され、これらのノウハウを整理し、適切な対応策を示すことが必要であることが明らかになった。

このことを踏まえ、有識者による検討委員会より、ハード・ソフト両面の取組を進めるためのガイドラインの早急な策定が必要である旨の提言を受け、平成 24 年 11 月に国土交通省と警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定

した。このガイドラインでは、自転車通行空間の計画策定方法や、歩行者、自転車、自動車適切に分離された自転車通行空間設計の考え方等を取りまとめた。また、平成 28 年 7 月にガイドラインを改定し、車道混在とする場合の路面表示（矢羽根・ピクトグラム）を標準仕様化して、自転車通行空間を効果的・効率的に整備するための自治体による自転車ネットワーク計画の策定を促進した。

しかしながら、平成 29 年 3 月 31 日現在で同計画を策定した自治体は 105 であり、DID（人口集中地区）を有する市区町村 849 自治体の約 12%に止まっている。



標準化された矢羽根・ピクトグラム

現在の自転車通行空間の整備状況は全国の道路総延長約 126.6 万kmに対し、わずか 1,800kmであり、この点からも自転車の自動車に対する恐怖心、自転車で車道を走る恐怖心を払しょくできるような環境が整っていないことが明らかである。

自転車通行空間の整備延長

一般道路総延長※1	約1,266,000km
歩道設置区間※2	約175,000km
歩行者と構造分離された自転車通行空間※3	約1,800km

※1・2 H26年4月現在（道路統計年報）

※3 国土交通省調べ（H28.4.1現在）
自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の延長

3 デンマークの概要と本調査の趣旨について

デンマークは北ヨーロッパのバルト海と北海に挟まれたユトランド半島とその周辺の多くの島々からなる立憲君主制国家である。面積は 43,094 km²、人口は 5,707,251 人で、面積は九州 7 県の合計（42,231.48 km²）、人口は兵庫県（5,483,450 人、2018 年 10 月 1 日現在）と同程度の規模である。

高福祉・高負担国家であり、市民の生活満足度は高く、2014 年の国連世界幸福度報告では第 1 位であった。

今回の調査において、デンマーク・ロラン島在住のジャーナリスト・ニールセン北村朋子氏の通訳・コーディネートのもと、ロラン市議会議員の Leo Christensen 氏（以下「レオ氏」という。）、自転車道の整備に詳しい建築家の Philip O Rasmussen 氏（以下「フィリップ氏」という。）、ロラン市都市計画のチーフエンジニアであった Palle P Truelsen 氏（以下「パレ氏」という。）にロラン市における自転車政策全般について話を聞くことができた。また、ニールセン氏のコーディネートのもと、首都コペンハーゲン市でレンタサイクルでの自転車専用道路走行を体験することができたので、コペンハーゲン市の自転車政策も含めて紹介していく。

4 ロラン市・ナクスコウの自転車政策について

(1) ナクスコウの自転車政策の変遷

ナクスコウはデンマーク・ロラン島にあるロラン市最大の町で人口は町で1万2千人ほどである。1900年代初頭の造船所建設を機に発展した。北側に住宅地エリア、南側に産業エリアと区分けがされていた。その当時から町の郊外では農業も盛んであったが、農業就業者数の減少などを原因として営農規模の拡大が進むとともに、大きな製糖工場ができるなどして食品製造業に就職する人も増えてきた。

車社会になる以前の1960年代、エリア間の移動距離が10～15kmの交通手段は専ら自転車であった。このナクスコウはデンマークの中でも最も古い街の一つで既に区画は完成しており、市街地の既存道路に自転車通行空間をつくることは非常に困難だったため、小規模の自転車専用道を随所に整備することとした。

1960年代頃からは自動車の所有が一般的となり、1990年代まで自転車と自動車が同じ車道を走る状況が続いた。一方、ナクスコウの街から外に出ていく自動車道には自転車専用道路が併設されていた。1990年代に入ると、デンマーク全体で自動車の増加による渋滞や違法駐車等による交通への支障や、排気ガス汚染や運動不足など健康面への危惧が顕在化し、ナクスコウにおいては自動車による交通事故死も見逃せない問題となっていた。

そこで国からの助成金18億円を得て、自転車人口を増やすための実証実験がスタートした。フィリップ氏は「18億円という数字は、町の投資額としてはとても高額に思えるかもしれない。それでも早期に対策をしなければ、事故にあって亡くなったり、重篤な障害を負って一生社会保障が必要となる人が増えてたりする。もっと痛手を被ることを考えれば、妥当な金額であった」と言う。

安全に走行できる自転車道などを設けた実証実験は大成功を収めた。2倍と想定していた島の自転車人口は3倍に膨らんだが、年間20件発生していた自転車に関する重大な交通事故は2件にまで減少した。さらに、この実験結果によって、デンマークの目指す持続可能な社会において自転車が大きな存在感を示すようになったとのことである。



ナクスコウの自転車道図

太赤・・・町の外郭を通ることのできる自転車レーン
赤・・・自転車レーン及び自転車専用道路
太青・・・現在整備中



整備中の道路

(2) ナクスコウの自転車道整備の具体的事例

①自転車優先道路 (写真①)

学校や図書館などの公共施設付近に設置された自転車優先の道路。車両が通る場合もあるが、車道全体が自転車優先となっている。

②自転車専用道路 (写真②)

図書館や学校に向かうための一方方向の自転車道と歩道である。

③交通量の多い道路の車道に設置された自転車専用レーン (写真③④)

車道に設けられた自転車専用レーン。写真③は色分けと白線で区切られ、市内中心部の広い道路で見られた。写真④は白線+構造物+色分けで区切られており、主に郊外へ向かう道路で見られた。

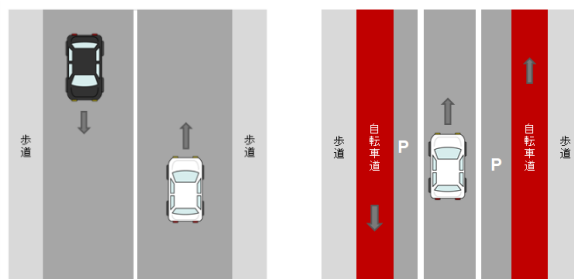
④旧線路を利用した自転車専用道 (写真⑤)

特に色分けされていないが、線路跡をそのまま生かした自転車道。主に中心部への抜け道として活用されていた。



(3) ナクスコウの自転車道の整備にあたって

自転車道を整備するにあたっては、基本的な手法として片側一車線の車道と歩道のみの道路を、両脇に自転車道と駐車帯を整備して、一方通行の一車線として車道を狭くする「2-1 (ツーマイナスイワン)」を採用している。一方通行となるものの、ここを自動車で通るには速度を下げる必要があることから、交通量が減少し、家の前に自動車を駐車できるなど生活環境が向上し、両脇の土地の価格が上昇する。これにより、車道に自転車道を造成する際の周辺住民の合意形成は容易であるとパレ氏は語る。



整備前 (左図) と整備後 (右図) のイメージ

また、道路の下には通常生活インフラ (ガス・水道・電気・地域暖房など) が埋設されており、道路の整備箇所において生活インフラの整備予定の有無などをステークホル

ダー（ガス会社、水道会社などの事業者）に確認するなどして、整備予定のあるステークホルダーを巻き込み一体的に工事を行う。こうした手法により整備費用の縮減が図られているとのことである。

ナクスコウだけでなくデンマーク全体として、気候変動への対策が急務となっている。海面上昇が進むだけでなく、海面上昇により水圧が高くなることで塩分を含んだ水が陸地に押し戻され、その塩分が土地に浸透するという現象が起こっている。気候変動の進行は、それらをさらに加速させるもので、ロラン島では今後 80 年間で少なくとも 1m の海面上昇が予測され、2,000ha の土地（島全体の 1.6%）が海面上昇で消失すると想定されている。海面上昇対策として、これから堤防や水路を作るのであれば、その上に歩道や自転車道も合わせて整備していくことも必要な考えであると言われている。

（４）都市計画における自転車道とその広がり

フィリップ氏が所属する「By og Landskab 社」は現在、デンマーク第 2 の都市オーフス市において 21 km にわたるサイクルスーパーハイウェイ（都市と郊外を結ぶ通勤目的に特化した自転車道）を整備するプロジェクトに携わっており、当初の計画した内容はほぼ完成しているものの、さらに自転車道を延長する協議を行っている。また、デンマーク第 4 の都市オールボー市でもサイクルスーパーハイウェイの整備に向け、現在、都市計画の改定を検討中とのことであった。

また、同社はアメリカ・ニューヨーク市の自転車インフラ整備に関する計画の策定にも関わっている。多発する重大事件により緊急車両が出動する際、自動車の増加が妨げている状況を解決するため、車両の通行が可能な幅の自転車専用道路を作り、緊急時に緊急車両のみを通すというアイデアが採用され、現在その整備が始まっているとのことである。

5 コペンハーゲン市の自転車政策について

（１）コペンハーゲン市の自転車政策の概要

デンマークの首都コペンハーゲン市は、人口約 68 万人（外務省 HP より。2010 年調査）でスカンジナビア諸国の中で最大の都市であり、今も町に残る中世北欧の雰囲気は世界中からの旅行客を魅了し続けている。

また、水路沿いにカラフルで可愛い建物が立ち並び、通りにはレストランのテラス席が連なる「ニューハウン」や 1843 年に開園された世界で最古のテーマパーク「チボリ

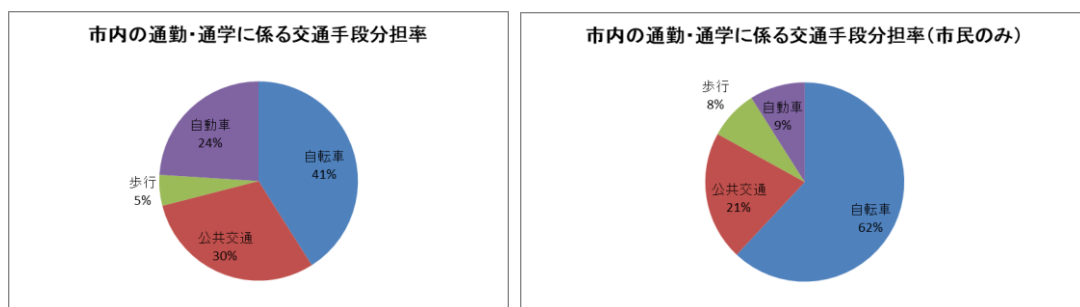


ニューハウンの風景

公園」など、多くの観光名所が市街地中心部にコンパクトに集まっており、1泊の短期滞在から2～3週間もの長期間の滞在まで飽きることなく満喫できる観光都市である。

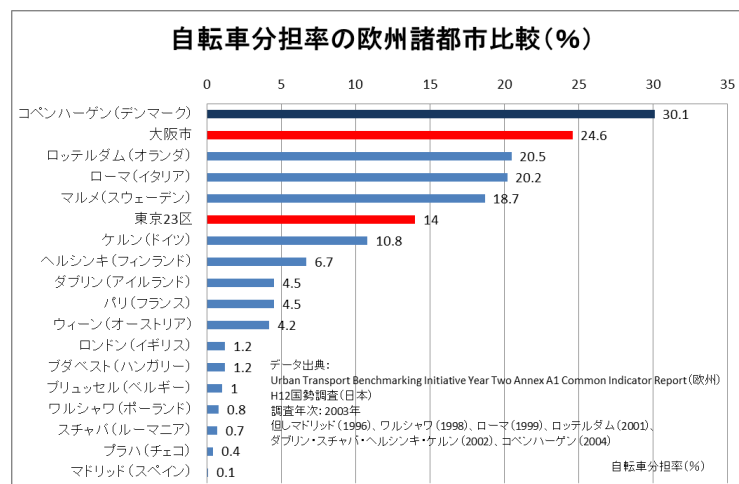
前述のとおり、コペンハーゲン市はナクスコウの自転車レーンなどを参考としながら、自転車通行空間の確保に取り組み、今では「世界で一番自転車にやさしい都市」と呼ばれるまでに至っている。

コペンハーゲン市が2016年に発行した「THE BYCYCLE ACCOUNT 2016」によると、コペンハーゲン市内の通勤・通学に係る自転車の交通手段分担率は41%、市民に限定すれば62%を占める。



出典：「THE BYCYCLE ACCOUNT 2016」

通勤・通学に限らず全ての交通手段における自転車分担率を欧州主要都市等で比較したものが下表である。大阪市(24.6%)や東京23区(14%)は欧州主要都市と比較しても高いことがわかるが、コペンハーゲン市は30.1%と群を抜いている。



出典：国土交通省資料

①自転車レーンと自転車優遇政策

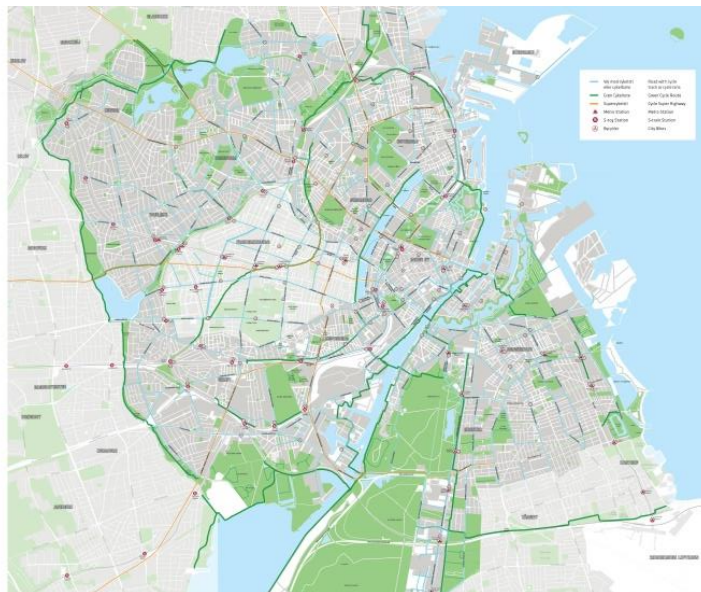
コペンハーゲンの街には車道と歩道とが区別された自転車通行空間が整備されている。自転車道は車道と歩道の間に作られ、自動車のように右側の一方通行である。街の信号は青から赤に変わる間隔が、一般的な自転車の速さと同じ速度時速20キロを基準にして設定されている。つまり、時速20キロで自転車に乗っている限り停止するこ

となく青信号を通過することができるため、ラッシュ時等においては自転車を利用すれば通勤・通学時間を大幅に縮減できる。

電車には自転車が搭載できる専用車両があり、自転車とともに乗車が可能である。また、冬場の積雪時における除雪作業は車道より自転車道を優先して行うなど、自転車に対する優遇策は徹底されている。



市内の自転車専用レーン



- 水色・・・自動車道路に付属する自転車レーン
緑色・・・自転車専用道路
オレンジ色・・・サイクルスーパーハイウェイ（後述）
と位置付けられた自転車レーン及び
自転車専用道路



自転車の搭載可能な専用車両

②サイクルスーパーハイウェイの整備

サイクルスーパーハイウェイとは前述のとおり郊外の都市と都心を結ぶ、主に通勤・通学に特化した自転車専用道で、イギリスのロンドン市においてもロンドンオリンピックを契機として同じ名称で整備されたのは有名である。デンマークにおいてもコペンハーゲン市を中心とした 23 の自治体の共同事業によって整備されることになった。その目的は、コペンハーゲン市を中心とする首都地域を国内でも最も自転車に乗りやすい地域にすると同時に、環境に優しく、サステナブルな交通手段である自転車をより普及させていくことにあるという。現在、8 つの道路が開設、7 つが整備中で、最終的には総延長 746 km に相当する 45 のルートで構成される予定である。

デンマークのサイクルスーパーハイウェイは「走行の快適さ」を重視しており、滑らかな舗装、良好な照明、レインシェルター、および空気入れを備えている。また、交差点には足休めが置かれるなど、自転車を最も快適に利用できるよう工夫を凝らしている。

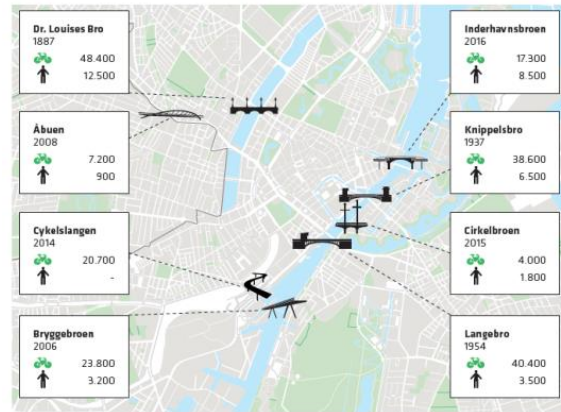
サイクルスーパーハイウェイは、首都圏域の通勤者が自動車や公共交通ではなく自転車で通勤するためのものであり、環境負荷の低減だけでなく、利用者の健康増進や道路渋滞の緩和も期待できる。つまり、自転車利用者の増加は、都市の生活の質を改善させることに繋がるのである。コペンハーゲン市は自転車利用の拡大を通じて、都市の魅力

を大幅に向上させようとしている。

③コペンハーゲンに架かる自転車専用橋「Cykelslangen」



自転車専用橋 Cykelslangen



Cykeltallene er målt i hverdagsdøgstrafik, og fodgængertallene er talt mellem kl. 7-19.

コペンハーゲン市は 2014 年以降、橋梁を 10 カ所建設している。都心部を東西に分けるように流れる水道（運河のようなもの）周辺では、古くから Knippelsbro、Langebro という橋が自動車、自転車及び歩行者が都市部の東西を行き来するために大きな役割を果たしてきた。2006 年にコペンハーゲン港の東西を結ぶ長さ 200m の自転車・歩行者専用橋 Bryggebroen が完成したが、都心部側（西側）に渡った後にある国道とは高低差があり、階段を上る必要があるなど、自転車で走り抜けることができなかった。そのアクセス環境を大きく改善させたのが自転車専用橋 Cykelslangen の開通（2014 年）である。

上空から見ると格子状に建つ建物群を取り巻くかたちで曲線を描きながら作られていることから「自転車の蛇」が橋名の由来である。一日平均 20,700 台の自転車がノンストップで通行できるようになり、自転車移動



Bryggebroen（左図）と Cykelslangen（右図）

時間を大幅に短縮させ、自転車利用を増加させたことで 4400 万デンマーク・クローネ（日本円で約 7 億 5 千万円）の社会的便益をもたらしたと市は評価している。

④レンタサイクル

コペンハーゲン市は新しいシティバイクのレンタルサービスを 2014 年にはじめた。以前は 20 デンマーク・クローネコインを入れて乗るシンプルな自転車であったが、新しいシティバイクは、電動アシスト付となり軽快に走ることができる。また、GPS 付きタッチパネル式ナビを



ナビ付きレンタサイクル

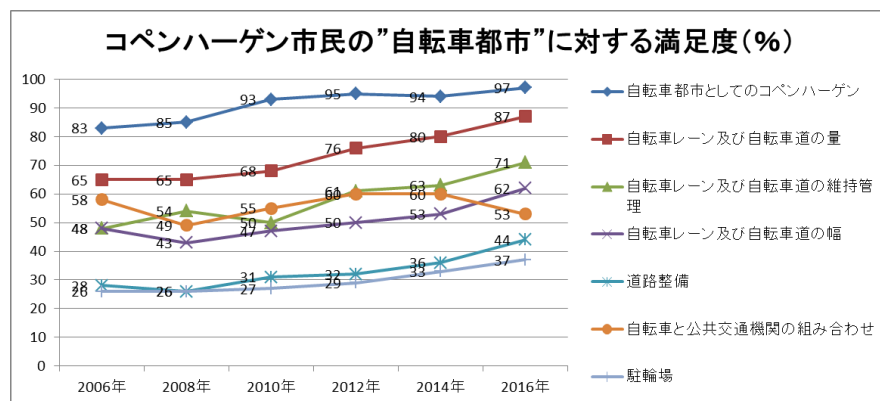
搭載しており、目的地までのルートや返却場所などを英語で検索が可能である。さらに、

事前のアカウント登録（ユーザーネーム、E メール、電話番号、PASS、クレジットカード）でタッチパネルでの借り上げ操作や支払い手続きがスムーズにできる等の特徴がある。レンタル料は 1 時間 25 デンマーククローネ(毎時間ごとにチャージ)で、市内に数多く所在する返却場所（駐輪場）に返却すると事前に登録したメールアドレスに料金や走行時間、距離などの情報が送られる仕組みである。1 アカウントで同時に 2 台までレンタルが可能である。



調査チームでレンタサイクルを試乗

（２）自転車都市としての市民満足度の向上を目指す



出典：「THE BYCYCLE ACCOUNT 2016」

自転車都市に対する市民の満足度は、2014 年の 94%から 2016 年には 97%にまで向上している。施策別の満足度についてもほとんどの指標が向上しているが、駐輪場については全指標の中で満足度が一番低くなっている。そこでコペンハーゲン市は、2014 年以降 3,000 台分の新しい駐輪場を設置して市内全体で 54,000 台分のスペースを確保したところ、満足度は向上しつつある。

一方、自転車と公共交通機関とのネットワーク形成に対する満足度は調査開始以降 50%以上を確保してはいるものの、2016 年に 7%低下している。これは、公共交通機関との併用の際に利用する駐輪場に対する満足度の低さに関連があると考えられる。

市は自転車政策を進めるにあたって、市民に次の政策としてどのようなものが必要か、直接判断してもらうことを目的として、市民の自転車政策各種に対する満足度を KPI としている。

6 我が国の自転車政策との比較と考察

(1) 我が国の自転車政策事例とデンマークを比較して

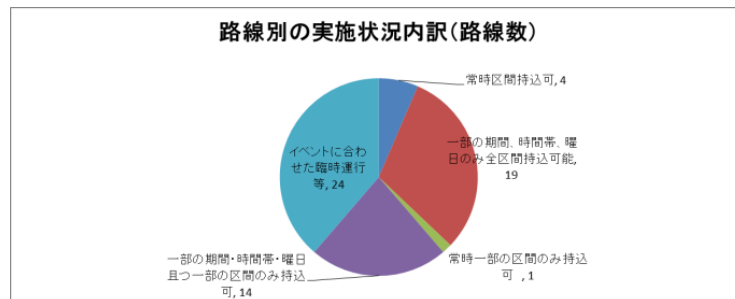
我が国の自転車通行環境の整備状況については、前述したところであるが、ここでは、自転車政策のソフト面の状況についてデンマークの事例と比較しながら述べる。

①サイクルトレインとサイクルバス

サイクルトレインとは、一般に自転車を鉄道車両内に解体せずに持ち込むことができるサービスを言うが、前述のとおり、デンマークでは電車への自転車搭載が常時可能となっていることから、サイクルトレインという言葉自体がない。

我が国では、平成 28 年中に全国 52 社 62 路線で実施している。各鉄道事業者は、路線ごとの利用実態を踏まえ、全区間で常時実施、曜日・時間帯・スペースの限定、イベント開催に合わせた臨時運行等を行っている。

一方、路線バス内に自転車の持ち込みを可能とするサービスをサイクルバスという。デンマークにおけるサイクルバスの状況については、本調査では確認ができなかった。一方、我が国のサイクルバスについては、全体把握はできていないが、静岡県の中海バス、広島県のおのみちバス、群馬県の日本中央バスなどが実施していることが分かっている。自転車を解体して袋に入れた状態での持ち込み、車外のラックへの搭載、事前予約の要否、追加料金の発生などバス会社によって対応が異なる。



出典：国土交通省資料

②コミュニティサイクル（シェアサイクル）

コミュニティサイクルは自転車シェアリング、シェアサイクルなどとも称される、相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な都市交通システムである。デンマークにおける前述のレンタサイクルもこれに該当する。我が国では社会実験などを経て本格的に導入している都市は年々増加しており、平成 29 年 10 月時点で、金沢市や岡山市など全国 110 都市が民設民営を含め本格導入している。また、兵庫県尼崎市や栃木県日光市などにおいては、コミュニティサイクルの導入に向けた社会実験を平成 30 年度に実施しており

〈コミュニティサイクル導入都市の推移〉				
H25	H26	H27	H28	H29
54都市	75都市	77都市	87都市	110都市

【出典：国土交通省都市局資料】

今後も導入都市は増加していくものと考え

られる。

③サイクルツーリズム

サイクルツーリズムとは、その名のとおり自転車を活用した観光である。デンマークにおいては、住民の生活と密接な自転車道が観光利用にもマッチしているように思われた。我が国のサイクルツーリズムの代表的な事例である「しまなみ海道」では、サイクリストが立ち寄れる休憩スポットの設置や、自転車の異変に際して自転車と人を一緒に運ぶことのできるタクシーの導入など、まずは観光客としてのサイクリストの誘致を意識した取組を推進されている。それらの取組により、しまなみ海道の起点である尾道市では、国外からの観光客が 27 万人（平成 28 年※尾道市調べ）と、4 年前と比較して 4 倍に増加している。

琵琶湖を一周できるサイクリングコース「ぐるっとびわ湖サイクルライン」ではびわ湖一周サイクリング認定証の発行や湖上交通との連携等、利用者増加に向けた取組により、平成 27 年の 1 年間の利用者数は推定約 5 万 2 千人（国土交通省資料より）にものぼるという。

（２）我が国における自転車通行空間の環境整備についての考察

①自転車通行空間の整備促進

既に整備済みの道路網全路線に自転車レーンを整備することは容易ではないが、可能な限り、縁石等による通行部分の分離、車道の左端側を通行することを前提とした標準仕様化の「矢羽根・ピクトグラム」表示等により、車道における自転車通行空間を早期に明確化することなどが望まれる。その点からも交通主体毎の通行空間の明確化を深めることが必要である。

また、ナクスコウの事例で触れたように、日本国内においても道路に埋設する水道管や電線地中化等のインフラ整備に係る工事と併せて施工するなど、ステークホルダーを巻き込み、費用の分担などを行いながら効率的に自転車通行空間の整備を行うことも検討する余地があるように思われる。

②市民満足度と KPI

上記の整備を推進するにあたっては、関連する諸施策に対する市民満足度を指標化して公表することが、行政と市民との政策に対する意識の乖離を是正し、事業の選択と集中へとつながられるものと考えられる。また、デンマークでは、自転車政策だけでなくクリーンエネルギー化事業などの施策を実施するにあたっては、予め冊子などを市民に配布して理解や関心を深めた上で、市民との合意形成を図る場も設けているとのことである。結果として、協議の場での議論が、施策をより良いものとし、市民満足度の向上の一助となっている。

③事故減少と地価上昇

自転車通勤や通学をする者にとって、自転車通行空間の環境整備は日々の生活の利便性・安全性の向上に直結するものである。対向 2 車線を一方通行 1 車線化して自転車レーンを整備することは、安心な暮らしの確保のための有効な手段の一つである。特に住宅地において、交通事故の減少や、地価の上昇につながるのであれば、反対者は減少し、より一層の整備推進につながる可能性がある。そのような観点で自転車通行空間の整備と事故減少や地価上昇の因果関係を明らかにすることは、今後の国内における自転車によるまちづくりの機運醸成にとって重要であると考えている。

④観光地域づくりの視点

観光都市コペンハーゲン市が 2017 年に策定した新たな観光戦略は、「観光の終焉」をタイトルとしている。これはビジネスと余暇、都市と地方、文化と自転車など、縦割りの分断された観光振興の時代の終わりを意味し、これからの観光はもっと地域住民や企業、そして観光客と一緒に作り上げていくものであるとしている。観光は地域に住む人の生活の質を上げるものであり、観光客を単なる観光客としてではなく、住人として接することで、観光客も地域コミュニティの一員となり、コミュニティへの貢献につなげることを目指すものとなっている。



交流人口の拡大のための自転車政策も、いわば地域住民の日常生活における自転車活用の理解と浸透があって、その延長線上で成立するものであり、観光庁が掲げるビジョンにある「住んでよし、訪れてよしの国づくり」につながるものである。

(3) 熊本県上天草市について

デンマークを調査し上天草市はこれまで自転車通行空間の環境整備をほとんど行っていないことを改めて認識した。レンタサイクル事業やサイクリング大会、そして自転車をテーマとしたテレビアニメとコラボした市の PR 動画の作成など、ソフト面の取組が先行しており、本市を訪れるサイクリング愛好家たちが年々増加している半面、ハード面の未整備を理由に「自転車に優しくない都市」の印象を与えていることを懸念する。九州本土と天草地域を結ぶ架橋である天草五橋への自転車専用レーンの整備など、大規模な整備を視野に入れつつも、まずは矢羽根・ピクトグラム等により車道における自動車と自転車の共存を試してみる必要性を痛感している。

7 おわりに

本市の人口が減少していく中で、本市が進めている自転車政策が、豊かな自然やその景観

をより多くの観光客に体感させるとともに、交流人口の拡大や地域経済の好循環につながり、そして、観光客を重視するだけでなく市民にも対応した自転車政策により、本市の脆弱な公共交通の機能補完や市民の健康増進にもつながるものとなるよう願ってやまない。市の自転車政策の推進に、私自身が今回の調査で得たものをもとに決意を新たに取り組んでいく所存である。

今回の調査では、デンマーク・ロラン島在住のジャーナリスト・ニールセン北村朋子氏の通訳・コーディネートのもとデンマーク・ロラン市とコペンハーゲン市の二つの都市の自転車政策を調査することができた。この場をお借りして御礼申し上げます。また、今回このような貴重な学びの機会をいただいた(一財)地域活性化センターと派遣元である上天草市にもこの場をお借りして感謝申し上げたい。

参考文献等

- ・「THE BYCYCLE ACCOUNT 2016」
- ・「平成 29 年における交通死亡事故の特徴等について」
(平成 30 年 2 月 15 日警察庁交通局)
- ・「自転車の安全利用の促進に関する提言」
(平成 18 年 11 月自転車対策検討懇談会)
- ・「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」
(平成 29 年 3 月改訂版 金沢自転車ネットワーク協議会)
- ・「Københavns Kommune」(<https://www.kk.dk/>)