

【イタリア】 Velo-City2026への参加及び 開催地イタリア・リミニ市における自転車空間の整備



屋井 鉄雄
運輸総合研究所
所長

2026年6月16日～19日

1. はじめに

Velo-Cityは、欧州自転車連盟（European Cyclists' Federation：ECF）が主催する、世界最大級の自転車政策・都市交通に関する国際会議である。1980年に開始されて以来、自治体関係者、研究者、政府関係者、企業、NGOなどが集まり、自転車を軸とした持続可能な都市づくりについて議論している。

Velo-City2026は、2026年6月16日から19日まで、イタリア・リミニのリミニ国際会議場において開催された。次年度のVelo-City2027は、日本の愛媛県において開催予定である。愛媛県では自転車の活用に非常に熱心に取り組んでおり、誘致に成功したことから、本会合においても知事をはじめ、今治市長や松山市長などが現地を訪問し、積極的なプロモーションを行っていた。また、議員連盟からの参加や、国土交通省からは道路局関係の審議官、自転車活用推進本部関係者、都市局関係者などの参加も確認でき、政府全体での関心の高さがうかがえた。

本稿では、本会議への参加及び開催地における現地調査結果、次年度の愛媛県での開催に向けた課題について報告する。



会場の外観



日本政府及び愛媛県のブース前の様子

2. Velo-City2026での議論内容

シドニー、ローマ、ルーヴェン、オスロなど、世界各国、とりわけヨーロッパの都市や地域が、自らの取組を紹介しており、「このような課題に直面しながらも、こうした施策を実施した」といった事例発表が中心であった。

議論の内容は、自転車という狭い分野にとどまらず、むしろ、まちづくりや公共交通を含めた地域政策、脱炭素社会への取組などが主なテーマとなっている。パリの事例も紹介されており、各都市がこうした課題について活発に議論していた。



全体セッションの様子

3. 開催地であるイタリア・リミニでの取組

リミニはフィレンツェやボローニャの東側、イタリア半島中部よりやや北側からアドリア海に面した沿岸都市である。

人口は約15万人、県全体でも30万人程度の小規模な都市であるが、ビーチリゾート地として知られている。この10年ほどの間に公共空間の整備を非常に積極的に進めてきている。自転車施策もその一環ではあるが、歩行者を中心とした公共空間の再編に力を注いでいる。

2017年頃から歩行者・自転車用の横断橋の整備を開始し、旧市街周辺の歩行者専用化、橋梁の改修、海岸通りのプロムナードの再整備、鉄道駅前空間の改良などを短期間で進めている。

なぜそのようなことが可能なのか、副市長や市議会議員に尋ねたところ、ヨーロッパ、特にイタリアでは、上位計画や都市計画マスタープランなどを整備し、体系的な基盤を構築しているとのことであった。その上で、EU、国、州などの各種基金を組み合わせながら事業資金を確保しているという。

つまり、明確な計画と事業構想を持っているからこそ、さまざまな機会を活用して財源を獲得し、短期間で事業を実現できるということが理解できた。



再整備前の海岸通り



再整備後の海岸通り（車道からプロムナードへ）

4. 愛媛県で開催されるVelo-City2027及び今後の課題について

Velo-Cityを誘致した自治体は、必ずバイクパレードを実施しなければならない。都市内の道路をおよそ10キロにわたり全面通行止めとし、自転車のみが通行できるようにする。そして、千台規模の自転車が走行するデモンストレーションを行う。参加者は比較的ゆっくり走行するため、長時間にわたり交通が制限されることになる。言わば、意図的に交通への影響を生み出すイベントでもある。そのような取組を日本でどこまで受け入れられるかは、一つの課題である。

また、そもそも、我が国における自転車の走行環境の整備も課題である。Velo-Cityで議論されている中心テーマは、総括すれば、自転車そのものではなく、都市や市民生活のあり方、さらには社会全体の価値観をどのように変えていくかという議論である。具体的には、都心部の公共空間再編の取組やその共有、自転車利用者の権利拡大に関する考え方や運動、さらにはサイクルツーリズムの推進などである。特にサイクルツーリズムは、日本でも大きな期待が寄せられている。

しかし、公共空間改革や権利拡大といったテーマについて、日本からの参加者がどこまで議論を共有し、理解できるのかという点は、来年に向けた課題である。

また、政府関係者や大学関係者のセッション参加が少ない点も課題である。自治体からの参加は非常に多いが、政府や学術界をどのように巻き込んでいくかが重要になる。

さらに、自転車ツーリズム、市内交通としての自転車利用、自転車産業という三つの視点の重要性が再確認されたと思わ

れるが、日本の自治体がこれらを十分理解し、会議で具体化できるかどうかという課題もある。会場周辺については河川管理者による整備が進められるため一定の水準は確保できるが、これにとどまらず、将来に向けてどのようなまちづくりを進めていくのか、そのビジョンを明確に説明できる必要がある。

また、日本全国でこの機会を活用し、自転車政策として取り組むべきことを確実に実施し、その成果を示していかなければならない。例えば東京では、霞が関周辺の国道1号において、自転車レーンと駐停車帯を整備する計画が進められているが、来年の開催までに、このような自転車の安全に配慮した具体的な成果を示すことが、重要なタイミングとなっている。

5. おわりに

開催地であるイタリア・リミニでは、都市空間が大きく変化している。自動車中心だった空間を、歩行者中心の空間へと計画的に転換している。このような空間整備を市内各所で進めており、過去の整備と比較しても、近年はその水準が大きく向上していることがよく分かった。

また、駅前空間の再整備に加え、トロリーバスのような公共交通の導入や専用空間の確保なども行われている。小規模な都市ではあるが、環境への配慮を重視しながら着実に施策を進めており、これらを明確な計画に基づき、一貫した姿勢で推進していることが印象的であった。

現状の日本が直ちに高い水準での自転車空間整備を進めることは容易ではない。ただし、ヨーロッパ諸国も決してすべての国が先進的だったわけではなく、比較的遅れて取組を始めながらも着実に前進している。そのような苦労と努力を理解した上で、日本も取り組むべきであると改めて感じた。



自転車専用道路の整備



トロリーバスの様子