

オランダの自転車交通環境



北海道大学
工学部社会環境工学科
准教授

鈴木 聡士

1. はじめに

私は、2006年の9月から一年間、オランダのアムステルダムに滞在する機会に恵まれました。その一年間において、日本とは大きく異なる交通環境を体験することができました。特に、自転車を取り巻く交通環境は、驚くほど恵まれていました。以降、オランダの自転車交通環境について紹介します。

2. オランダの地理

オランダはよく九州と比較されます。それは、人口・国土面積が似ているからです。オランダの国土は、九州とほぼ同じ約42,000km²ですが、人口は約1,600万人



写真-1 ダムによる堰き止めと地平線

で九州よりも約300万人多く、人口密度が高いことが特徴です。

そして、オランダには「ダム」という言葉がつく都市名がたくさんあります。たとえばアムステルダムやロッテルダムなどです。このダムという言葉がついている理由は、オランダの土地のかなりの部分は、ダムで川や海を堰き止め（写真-1）、干拓によって自分たちの住む土地を造り続けた歴史を有しているからです。現在でも、国土の約1/4が海拔0m以下にあります。

オランダで最も高い地点でも、標高321mしかなく、国境付近の丘陵地のようなところだそうです。写真-1でも確認できるように、国土側の地平線には、山は全く存在しません。

3. オランダの自転車環境

それほどに、低く、そして平らな地形は、オランダが自転車大国になるための地理的条件となりました。つまり、街中で自転車を運転していても、坂は全くないので、自転車で移動しやすい特性があります。さらに、オランダの街のほとんどはコンパクトシティとなっていることから、街の中の移動は自転車で十分ということも大きな理由です。さらに、降雪も少ないことから、冬でも自転車での移動が可能であることも大



写真-2 鉄道駅周辺の自転車駐輪

きな要因です。

オランダに住みはじめて、まずなによりも驚いたのが、その自転車数です。オランダ国内の総自転車台数は1,600万~1,700万台とも言われています。つまり、一人一台の自転車を所有している計算になります。街中や駅周辺では、至る所に自転車が溢れています（写真-2）。

4. 自転車専用道路

交通政策的な特性として、オランダで自動車を取得する場合、高い税金が課されており、かつガソリンにも高い税率が課されています。オランダの大学でお世話になった教授の話として、「私も一度は自動車を所有したことがあった。しかし、最終的には手放した。それは、維持費が高かったことと、バスやトラムで十分便利に移動ができた。そしていまでは、バスもトラムもあまり使わず、自転車で通勤している。環境負荷も低いし、なにより財布に優しいから」、とのことでした。

そして、自転車の交通環境がきわめて優遇されて整備されています。写真-3~5でもわかるとおり、自動車道・自転車専用道・歩道が市内のほぼすべての道路で整備されていることから、自転車専用道路のネットワークがほぼ完備されています。

これにより、渋滞が発生し、維持費が高い自動車による移動よりも、自転車による移動の方が相対的に優れていることになり、自転車の選択率がきわめて高い状況となっています。

この様に、交通政策的な特性に加え、自転車専用道路の整備により、自転車は極めて便利で、かつ経済的で環境負荷の低い優れた交通手段として定着しています。

5. おわりに

オランダ内閣は近年、自動車の走行距離に基づく道路使用量に応じてドライバーに課税する道路走行距離税 (kilometer levy) 案を閣議決定しました。この政策が実施されたとすれば、自転車利用がさらに促進されると予想されます。

このような交通に関する政策とともに、その政策をバックアップするような道路の空間的整備を合わせて

おこなうことが、日本においても極めて有効な方策となり得ると考えます。



写真-3 都心部での自転車利用状況



写真-4 都心部での自転車専用道路



写真-5 住宅街での自転車専用道路
(左から、車道・緑地帯・自転車専用道路・歩道)