

オランダ、サイクリング事情

オランダは自他共に認める欧州における自転車大国である。「オランダ」と「サイクリング」は同意語であると言っても過言ではない。この度、オランダ交通公共事業省旅客輸送総局がオランダのサイクリングに関する資料「Cycling in the Netherlands」を作成したので、その一部の概要を紹介する。

1. はじめに

市民の生活向上、公共の福祉のために、移動手段としての自転車利用は好ましいことである。自転車の利用頻度を高めることにより都市と街との密着度はより高まる。オランダの都市や地方のサイクリング政策は最良の実例であり、欧州のサイクリング政策の模範として、サイクリング普及や歩行とサイクリングの安全な環境育成に役立つものと自負している。

オランダの自転車政策と自転車利用率には密接な関係がある。当初、サイクリストに必要な設備を提供するだけであったが、これらの設備は高い自転車利用率に支えられ、今もなお発展し続けている。現在、多くの市民が良い天候のもとサイクリングを楽しんでいることは事実である。サイクリング政策の成果が様々な道路上の移動手段に関する問題への解決策のひとつとなっている。従ってオランダの殆どの都市では、交通政策の策定時には「自転車」に格別の注意を払っている。また同時にオランダ人は自らの手で、サイクリング文化を強固なものにしてきたのである。

2. オランダ国内の自転車利用状況

オランダ国内での移動距離数は年々増加しており、自転車は依然として移動手段として高い人気を保っている。全行程の 1/4 近くで自転車は利用されている。「7.5km 未満の移動距離」では、自転車は最も利用される移動手段である。2005 年 7.5km 未満の移動距離において自転車利用は 35%であった。また自転車は有力な移動手段として各移動距離に応じて広く利用されている。オランダでの全行程の 70%は 7.5km 未満の短距離だが、「7.5~15km 未満の移動距離」でも自転車利用率 15%であり、全体平均で見ても 27%を占めていることは注目に値する。利用目的別では、自転車利用は買い物や子供の通学だけに限らない。確かに「買い物」・「通学」での自転車利用率は最も高い 48%であるが、通学での利用は目的手全体から見ればわずか 9%にすぎない。

表 1： 2005 年 移動距離と移動手段 （単位：％）

	7.5km 未満	7.5~15km 未満	15km 以上	全距離平均
自動車（運転手）	23	50	54	32
自動車（同乗者）	12	24	25	16

鉄道	0	1	9	2
バス/トラム/地下鉄	2	6	5	3
モペッド	1	1	1	1
自転車	35	15	3	27
徒歩	26	0	0	18
その他	1	2	3	1
計	100	100	100	100
全移動手段平均	70	12	18	100

表 2： 2005 年利用目的 (単位：%)

	通勤	出張	私用	買い物	通学	宿泊・滞在	スノーツ/レジャー	ハイキング	その他	目的平均
自転車	58	79	58	15	15	61	52	21	50	48
自動車	26	10	20	48	48	20	28	17	29	27
徒歩	4	3	15	22	22	14	15	57	19	18
その他手段	13	8	7	15	15	5	7	4	1	7
計	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
手段平均	17	3	4	21	9	15	14	9	7	100

オランダではサイクリングはとても人気が高いが、これはサイクリングがオランダ全土に渡って普及していることを意味するものではない。表 3 に 2003 年自転車利用率上位 5 都市と下位 5 都市を示している。利用率の高いグローニンゲン、ズウォレ等の都市ではサイクリングの比率は 4 割近い。その一方、下位の都市では全国平均 27%の半分程である。

表 3： 2003 年オランダの都市の自転車利用率 (単位：%)

ベスト 5		ワースト 5	
都市名	自転車利用率	都市名	自転車利用率
グローニンゲン	38	ヘールレン	10
ズウォレ	37	ロッテルダム	16
ライデン	33	シュッタット・ヘーレン	17
エーデ	32	カペレ a/d アイセル	18
フェーネダール	32	レリースタッド	19

※人口 50,000 人以上の都市が対象

3. 欧州から見たオランダの自転車利用状況

欧州の自転車利用に関する正確な統計数値はない。インターネット検索等により得られた欧州各国・都市の自転車利用に関する数値を表 4 にまとめた。これらの数値により欧州各国に自転車利用率 20%以上の高い比率の都市があることが分かる。

自転車利用の歴史的発展を考慮してみても、オランダの都市と他国の都市とには明らかな違いがある。20世紀初頭、全体的な傾向として欧州の殆どの都市で自転車利用が増加し始めたが、1950年から1970年の間、移動手段として自動車利用が増加し、自転車利用の機会は次第に減っていった。しかしその後、自転車利用は少しずつではあるが再び増えてきた。

アムステルダムやコペンハーゲンといった30%以上の自転車利用率の高い都市は、公共交通機関として自転車利用は都市交通政策の中核となっている。しかし、それらの都市でも1950年代から60年代にかけて、他の交通機関と平等の権利を有する日常の交通手段として、自転車が受け入れられることは困難な状況であった。

表4： 欧州各国の自転車利用率と各都市の状況

国名	自転車利用率(%)	国内概要
オランダ	27	上位都市は35~40%、低い都市でも15~20%
デンマーク	19	都市間の高低差少なく、概ね20%前後
ドイツ	10	西部地域が高く、特にNRW州は20~30%の都市あり
オーストリア	9	グラーツ14%、ザルツブルグ19%
スイス	9	ベルン14%、バーゼル17%。特にウインタートゥール20%超
ベルギー	8	フランドル地方の都市は15%近い。ブルージュ20%で最高率
スウェーデン	7	都市部10%、ルンド、マルメは20%、ウェステラース33%でトップ
イタリア	5	パルマ15%以上、フェッラーラ30%近く。フィレンツェ20%も近い
フランス	5	ストラスブール12%、アビニオン10%が上位
アイルランド	3	ダブリンは5%程度
チェコ	3	オストラバ、オロモウツ等は5~10%、プロステヨフ20%でトップ
イギリス	2	ヨーク、ハル10%、 オックスフォード、ケンブリッジ20%は近い

上記表4に示したとおり自転車利用率の高い都市がある一方、アントワープ、マンチェスター及びバーゼル等は自転車利用率が約10%以下である。しかし、これらの都市では早くから自動車に目を向けた交通政策を採っており、マンチェスターの公共交通システムは現在も十分に機能している。自動車時代の到来を拒否することは、自転車をブレーキなしで使い続けるようなものである。自転車利用へ消極的姿勢、強力な自動車優先策、巨大な自動車用インフラ設備の促進及び根強い郊外居住志向などの要因により、人々がモータリゼーションという方向を見ていたからである。

しかし、1990年代には都市での自転車利用についての認識に変化が生じた。空間利用や交通政策において自転車利用の役割と価値が見直され、10年以上も長い年月を要して検討を重ねた結果、その後徐々に変化が生じた。しかし、1950年代及び60年代における自動車優先の政治的選択の影響は現在も続いている。サイクリングへの消極的な姿勢や明らかな反自転車の考え方は、今日のオランダの人々にとっては信じ難いかもしれないが、様々な外

国の都市で起きていたことである。

4. 自転車所有と盗難

オランダは人より自転車の方が多いいわれる欧州唯一の国である。オランダ人は平均で1人当たり1.11台の自転車を保有し、オランダで販売された自転車の数は2005年には1600万人の住民に対して120万台であった。人口の多いドイツでは8200万人に対して、2005年は480万台の自転車が販売され、人口6000万人を超える英仏両国では、2005年フランスでは370万台、英国では250万台の自転車が販売された。

オランダでは殆どの自転車は自転車小売専門店で販売されている。2005年は専門店の販売シェアは77%を占めた。オランダの消費者は安さよりも品質、サービス等を重視し専門店での購入を希望している。これらの店舗では自転車付属品類も販売され、一般的に整備・修理の作業場も備えている。しかし、安売りの販路（スーパー、ディスカウント、通販）の自転車販売シェアも2000年10%から2005年23%へと上昇している。2005年の全業態の自転車平均販売価格は579ユーロであったが、更に自転車小売専門店だけで見ると677ユーロにも達している。

表5： 2004年住民1人当たりの自転車保有台数

	保有台数（台）
オランダ	1.11
デンマーク	0.83
ドイツ	0.77
スウェーデン	0.67
フィンランド	0.63
ベルギー	0.5
イタリア	0.45
イギリス	0.4
オーストリア	0.4
フランス	0.34
スペイン	0.18

※欧州委員会調べ

この小さな国土面積の1600万人の自転車集団とともに、不幸なことにオランダでは自転車盗難も数多く発生している。他の欧州諸国と比べオランダの自転車利用率と自転車保有率は高いが自転車盗難率も高い。毎年オランダでは75万台の自転車が盗まれているとされる。盗難数を減らすための努力は長い間続けられているが、未だ改善されない困難な問題である。自転車盗難被害者の約45%は被害届けを警察に出しているが、そのうちのわずか数%しか元の自転車所有者には戻らないのである。

表 6： オランダでの自転車 100 台当たりの盗難台数

年度	盗難台数 (台)
1993	7.3
1995	7.6
1997	6.6
1999	6.4
2001	5.5
2002	5.7
2003	5.2
2004	5

※オランダ警察庁調べ

5. 自転車と交通安全

オランダでもサイクリストが他の交通手段利用者と同様に負傷する可能性はある。しかし最近 10 年間、サイクリストの安全は徐々に改善されつつある。1 年間の道路でのサイクリストの事故死者数は自動車のそれと比べて 1980 年以来ほぼ半数となっている。2001 年は 1980 年から見て、自動車と自転車合計の総移動距離は 30% 以上も増えた。今後、自動車と自転車の総移動距離は更に増えるであろう。その結果、両者は危険回避により注意しなければならない。増大する交通量と高い自転車利用率が、サイクリストだけでなく自動車利用者にも交通安全に対する意識を高めさせることになる。

表 7： 自転車と自動車の移動距離と死者数

	1980 年	2001 年	2005 年
自動車の総移動距離	99 億 km	131 億 km	144 億 km
自転車の総移動距離	1071 億 km	1416 億 km	1488 億 km
サイクリストの死者数	426 人	195 人	181 人
自動車乗員の死者数	910 人	477 人	371 人

欧州諸国やオランダの都市では、高い自転車利用状況下であってもサイクリストの危険性は比較的低いことが明らかになっている。自転車利用率の高い都市ではサイクリストが交通事故で負傷する危険性は、サイクリストが少ない都市と同程度の低さである。高い自転車利用率それ自体がサイクリストの安全を支えている結果となっている。サイクリストや関連団体が自ら道路管理に携わり、行政機関へ自転車にもっと注意を払うよう促し、高い自転車利用率を踏まえた安全管理方法に変えるよう導いている。より多く交通利用者がサイクリングを経験するため、サイクリストは道路上においてもっと優先されるべきであると彼らは考えている。そして、自動車との交通論争を減らしサイクリングのインフラ整

備を一層充実させることにより、安全な自動車政策の推進にも繋がると見ている。

なぜオランダではこのようにサイクリングをする多くの機会に恵まれているのか。それにはいくつかの理由が関係しているが、特に地形と空間の要因が大きく関与していることは明らかである。サイクリングは起伏のある丘陵地帯より平坦な干拓地においてより楽しいものである。そして、オランダの小さな町では様々な移動や旅行では自転車の方が容易である。また歴史的な生活文化の要素も大きな役割を果たしている。サイクリングはオランダの人々に深く根ざしており、実際に殆どの子供は4歳辺りの誕生日には最初の自転車を手に入れ、そして自ら使い方を学ぶ。これらの「知恵」は様々な交通政策と並んで大切なことなのである。

以 上

(デュッセルドルフ事務所)

出所：オランダ交通公共事業省旅客輸送総局「Cycling in the Netherlands」