

オランダの自転車マスタープラン

福岡大学工学部土木工学科 ○井上信昭 堤 香代子
八千代エンジニアリング(株) 東島隆三

1. はじめに

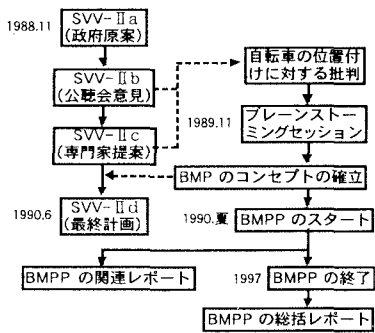
オランダが自転車利用の盛んな国であることは、我が国でもよく知られている。そのオランダで、1990年から更なる自転車の利用促進施策が国を挙げて積極的に進められている。その出発点には、国の交通運輸政策(SVV)と自転車基本計画(BMP)という、国会で承認された2つの計画がある。とりわけBMPはその名の通り、自転車の利用促進を図るためのマスタープランであり、1990年代のオランダの自転車に関わる施策は全てこれをもとに進められた、といっても過言ではない。

このBMPに沿って行われたプロジェクトの総括レポート(オランダ語)が1997年9月に作成されたのに続いて、1999年3月に英語バージョン(M. of T., P. W. & W. M.: The Dutch Bicycle Master Plan 1999.3)が作成された。そこで本論文は、この総括レポートの内容を中心に、オランダのBMP成立の背景や成果について報告するとともに、日本における自転車利用促進に向けての課題をまとめたものである。

2. オランダのSVV- II とBMP

(1) SVV- II

SVVとはオランダ語のStructuurschema Verkeer en Vervoerの略で、英語表記ではTransport Structure Planであり、添付数字(II)は第2次計画を意味する。和訳すれば、(オランダ政府)交通運輸計画といったもので、目標年次は2010年である。その成立過程をまとめると、図-1のよう



(注) BMPP : Bicycle Master Plan Project

図-1 SVV と BMP の成立経過

直されていくことが、大きな特徴である。

さて、その政府原案(SVV- II a)は、1988年11月に発表されたが、公開後すぐに長短距離トリップでのマイカーの代替交通手段としての自転車の役割(長距離トリップでは、公共輸送機関との組み合わせ、すなわち、サイクルアンドライドやライドアンドサイクルにおける自転車の役割)が全く示されていないとの批判が相次いだ。そこで政府は、プレーンストーミングセッション(1989年11月)を開催するなど、積極的に自転車の役割を見直すことに努め、その結果、最終的な政府計画(SVV- II d)が1990年6月に国会承認された。

この政府計画は、その目標を“持続ある成長”としてまとめており、目標を実現する5つの戦略の1つに、“マイカーの代替交通手段の整備”をあげ、その中での自転車の役割を示している。

(2) BMP の誕生

SVV- IIにおける自転車の役割を議論するプレーンストーミングセッションの中で、後のBicycle Master Plan(BMP)としてまとめられる自転車の利用を促進するための総合計画のコンセプトが創り出された。当然ながらこれらはSVV- II dに反映されており、1990年秋にBMPのプロジェクトグループが活動を開始した。このプロジェクトグループは1991年6月に「The Bicycle Master Plan Policy Document」を国会の交通政策委員会に提出し、1992年3月に承認された。その内容の抜粋は我が国にも紹介されている。BMPプロジェクトの実施期間は、1990~1997年である。

3. BMPプロジェクトの総括

(1) BMPの概要

BMPは、マイカー利用の増加抑制を目的としたSVV- IIの中で、マイカーの代替交通手段として自転車の利用促進を図る考え方を具体的にかつ綿密にまとめた上げたものである。BMPでは、自転車政策の普遍的目標として、“自転車利用の促進を図りかつ安全性を高めること”と定めており、図-2に示すようにそれ

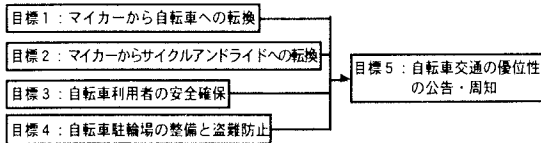


図-2 BMP の5つの重点施策

を更に、5つの重点施策にまとめている。そして、それぞれの重点施策ごとに主要な到達目標を定めているが、その成果は(3)に示す。

(2) BMP プロジェクトと事業費

政府がBMPプロジェクト実施期間に要した費用は、人件費を含めて3260万ギルダである。また、短期間で地方の自転車交通関連施設のボトルネックを解消し、BMPの推進を加速するために、1991～1995の5年間で2.4億ギルダの補助金の支出を行っている。

施策を実行するに際しては、広い視点から112ものプロジェクトを設定し実行している。表-1は、その概要を示しているが、プロジェクト1件当たりの事業費は約20万ギルダである。

(3) 目標とその達成状況

BMPは5つの重点施策ごとに具体的な達成目標を示しているが、その一部を表-2に示す。総括レポートによれば、自転車利用人数・キロの増加はほぼ目標どおりに推移しており、死・重傷者数では目標をかなり上回る成果を上げている。

表-1 BMP 枠内で行われたプロジェクトと費用 (単位: 件数, 千ギルダ)

| 目的 | 調査研究 | モデルプロジェクト | 機器開発 | 情報交換 | 合計 |
|------------|-----------|------------|-----------|----------|-------------|
| マイカーからの転換 | 8 | 17 | 8 | 7 | 40 (10816) |
| サイクルアンドライド | 9 | 13 | 2 | | 24 (4430) |
| 自転車の安全 | 6 | 5 | 3 | 4 | 18 (2270) |
| 駐車・盗難 | 8 | 6 | 5 | 4 | 23 (5236) |
| その他 | | | | 7 | 7 |
| 合計 | 31 (4053) | 41 (13972) | 18 (3581) | 22 (211) | 112 (22751) |

(注) ()内はBMP実施中に使われた費用

表-2 BMPの具体的な目標

| | |
|---------------|---------------------------|
| 自転車利用人数・キロの増加 | 30%増 (119億人キロ ⇄ 155億人キロ) |
| 安全性 | 死者数減少 50%減 (312人 ⇄ 155人) |
| | 重傷者数 40%減 (3419人 ⇄ 2050人) |

4. まとめと課題

オランダの交通運輸政策(SVV)の主要な目的は自動車交通の抑制であり、それを実現する手段の1つとして自転車の役割が打ち出され、BMPがまとめられた。マイカーの代替手段として自転車を位置付けることは、我が国では今のところ簡単には受け入れにくい

考えであろう。しかし、自動車交通の増加にいかに対応するかは世界に共通する課題であり、我が国がオランダの試みから学ぶ点は、極めて多いはずである。今後、都市交通の中で実際に果たしている自転車の役割を、日蘭両国のデータで詳細に比較分析して、我が国における自転車交通の役割を明確にしていく必要がある。

さて、自転車利用を促進するうえで、交通施設以外の条件を日蘭で比較すると、地形、気候、職住間距離の3点での違いが大きい。まず地形では、オランダが全国ほぼ平坦地であるのに対して、日本は急峻である。しかし、日常交通での自転車の利用距離程度であれば、平坦な地域は我々の身の回りに数多くある。加えて坂道で利用者をアシストしてくれる電動自転車の存在は心強い。一層の低価格化が実現できれば、地形条件の差は克服可能である。低価格化を促す補助制度などの導入が求められる。

気候には、降雨の量・時間、気温、湿度の違いがある。オランダの冬は九州に比べれば圧倒的に厳しく、温度は低いうえに降雨回数も多い。凍てつくような雨の中を快適な夏と同じように自転車に乗る彼らの姿は、不思議な光景である。日本が圧倒的に不利な条件は湿度である。オランダでは真夏に高速で自転車を走らせてもほとんど汗はかかないのに対し、日本は悲惨である。この条件を克服するためには、学校や職場にシャワーが欠かせない。(汗をかかないオランダは、BMPで職場にシャワー設置を推奨している。)

我が国では戦後一貫して業務機能の都心地区への集積(居住人口の空洞化)が進み、職住間距離(通勤距離)が延びる一方であった。その結果、通勤は徒歩や自転車、バス、路面電車からマイカーや鉄道で行われるようになった。しかし、オランダに限らずヨーロッパの都市では都心居住が定着しており、都市が総じて小規模のため、日本に比べれば職住近接の都市構造となっている。職住近接は、交通時間を減らして個人の生活にゆとりを与えるばかりでなく、エネルギー消費や環境などの面で評価すべき点が多い。職住近接型の都市構造の実現を目指した都市計画が求められる。

こうした課題への対応を図りながら、自転車利用の促進を進め、環境の世紀といわれる21世紀型の都市づくりに貢献していくことが求められている。