

2 アムステルダム・フィッツァーズボンド

(1) 調査目的

アムステルダム市における自転車利用について、市内で実際の利用状況を視察し、また利用者の視点で見た状況を調査することは有用である。そのため、オランダのサイクリスト組合であるフィッツァーズボンドのメンバーとともに市内を視察した。視察後にはアムステルダム市における自転車利用の歴史や背景についての説明を受けるとともに意見交換を行った。

(2) フィッツァーズボンドの概要

フィッツァーズボンド (Fietzersbond) は、オランダのサイクリストによる組合で自転車利用者の団体として国内最大の団体である。その活動目的は、自転車利用者の利益を増進すること、そして自転車の利用環境の改善を図ることである。

このフィッツァーズボンドには、35,000 人を超える会員が加盟し、1,500 人を超えるボランティアが常時活動している。ユトレヒトにある本部では 30 名を超える職員が働いており、国内に 150 の支部を持つ。そのうち、アムステルダム市には 4,000 人以上の会員と 100 人以上のボランティア、そして 2 名の職員がいる。

市役所、警察、公共交通機関などとも協力しながら、自転車道の改善や駐輪場の確保、自転車の盗難防止や自転車利用者の交通安全の確保などに取り組んでいる。市役所や市議会とは密接に連携を取り合っており、他の市民団体とも様々な協力関係にある。

(3) アムステルダム市における自転車の利用状況

フィッツァーズボンド・アムステルダムのボードメンバーであるジャン・ピエール・ヌヴェー (Jan Pieter Nepveu) 氏とマリョレイン・ド・ランゲ (Marjolein de Lange) 氏とともに市内の自転車の利用状況を視察した。

図 5 は、アムステルダム市の朝の通勤風景である。この日は朝までの大雪によって自転車にとっては厳しい路面状況ではあったが、こうして大勢の市民が



図 5 アムステルダム市の朝の通勤風景

自転車で通勤していた。しかし、こうした風景は最初からできあがっていた訳ではない。図5のような風景は、市役所と市民による不断の取組の成果なのである。

アムステルダム市は、もともと水上交通を前提に設計され、市内には水路が張り巡らされていた。そのため、昔から道路は狭く、以前から交通の問題が発生していた。自転車は19世紀には大きな成功を収めていたが、最初の自動車が20世紀初頭に登場すると、以後、交通の中心は自動車にシフトしていく。

そして第二次世界大戦後、自動車が飛躍的に増えるとともに、交通渋滞や事故といった問題が顕在化してくる。1960年代には、至る所で大渋滞が発生し、駐車スペースの不足も深刻になった。

アムステルダム市では、都市を拡張しようという最初の計画が1935年に立てられた。自転車専用道路は、この計画の中で初めて登場する。以降、都市の再整備が進められていくが、その主要な方針は、沿道の古い建物を取り壊して高層建築にするとともに、自動車のための広い道路をつくることにあり、実際にそうした整備が進められた。

しかし、こうした都市整備のあり方に市民は疑問を投げかけた。1972年、ジョデンプレ通り（jodenbreestaat）の建設に際し大規模な反対運動が起こり、広い道路を市内中に張り巡らす計画は、終焉を迎えたのである。

1975年、安全な道路網整備と路上における自転車利用者の尊重を求める大規模な運動が発生する。この運動が基となって、フィッツァーズボンドが結成された。オランダにおける自転車利用が発展する契機となったのは、利便性や環境対策よりも何よりも、「安全」というキーワードがあったのである。

1979年には、「交通循環計画」が立案され、都市のスペースをより多く自転車に割くことと自転車利用者の安全を確保すること、公共交通機関を整備すること、自動車のためのスペースを削減し、駐車スペースも削減すること、主要な自転車道のネットワークを構築することなどが掲げられた。この計画では、おおよそ300mメッシュの自転車道を市内全域に張り巡らせることとされ、現在ではかなりの部分が完成したが、まだ自転車道の整備は続けられている。

自転車道は、安全で、快適で、ダイレクトで、魅力的である必要があるというのが、アムステルダム市における交通網整備にあたっての考え方になっている。



図6 双方向交通の自転車専用道路



図7 自転車を優先して整備された道路

図6は、双方向交通の自転車専用道路である。アムステルダム市の場合、自転車道の道幅は、一方通行の自転車道では1.8~2.0m、双方向の場合は最低3.5mとなっている。この場所では、写真右側からトラム軌道、一方通行の自動車道、双方向の自転車道、歩道となっている。写真左側の雪が積もっている部分が歩道である。

1970年代、アムステルダム中央駅付近の通りは自動車で埋め尽くされており、トラムはほとんど通行が不可能な状況であったそうである。そのとき、自動車は双方向通行であった。フィッツァーズボンドはアムステルダム市と協力して自動車道を一方通行にするとともに自転車専用道を設置した。

基本的に制限速度が50km/h又は70km/hの主要道路では、自動車道と自転車道が分離されることとなっている。

自動車道には、路上に駐車スペースも場所によって設けられている。1991年から、この駐車スペースの収入は市の財政に組み込まれることとなった。市ではこの収入を財源として、自転車道の整備のみならず、市内交通網の整備を行っている。

図7に示すこの通りは1950年代にはバスが通っていたが、現在は自転車双方向、自動車一方通行となっている。自動車は、自転車道への駐車は禁止されており、駐車すると罰金の対象となる。このような自転車は双方向だが自動車は一方通行という通りが市内には多くある。

また、アムステルダム市には水路も多く残されているが、水路にかかる橋の中には自転車専用とされ、自動車は通行できないものもある。それによって、自転車ならば目的地まで最短のルートでたどり着けるところを自動車では大きく回り道をしなければならず、時間が余計にかかるようになっている。

自転車の方が早いとされている距離は、6~7km程度であり、こうした自転車に有利な道路ネットワークを作ることが自転車利用を刺激する重要な施

策となっている。

図8は、アムステルダム中央駅付近の橋の下に設置された駐輪スペースである。自転車の利用者が大変多いため、市は駐輪場不足に悩まされている。そのため、こうした橋の下のわずかなスペースなども、駐輪場として活用されている。しかし、それでも駐輪場が足りないため、駐輪場でない場所に駐輪する人もまだ多いそうである。そのような自転車は市によって撤去され、返還時には20ユーロが自転車の所有者に請求される。駐輪場不足に対応するため、市は駐輪場の増強に力を入れている。



図8 橋の下に設置された駐輪スペース



図9 アムステルダム中央駅裏の巨大駐輪場

図9は、アムステルダム中央駅裏に設置された4階建ての駐輪場である。駅に隣接して設置されている。

この施設は、2,500台の自転車を収容できるように作られているが、実際は常時約4,000台の自転車が駐輪されているようだ。フィッツアーズボンドでは、最低10,000台の収容能力を持つ駐輪場が必要だと考えている。

駐輪場の建物中央に見える大きな看板は、自転車利用を促進するための広告看板で、アムステルダム市が設置したものである。縦に並んだ三つの×印は、アムステルダム市のシンボルマークである。

アムステルダム市では、こうした駐輪場の整備は市が行っている。これにも、自動車駐車場からの収入が財源として充てられている。基本的には、市の責任で駐輪場の整備は行われているが、最近では、鉄道事業者にも協力を呼びかけている。



図 10 駐輪禁止のタグがつけられた自転車

駐輪場の中でも、駐輪できる日数には制限が設けられている。現在では、28日間以上駐輪している自転車は、撤去される可能性がある。

図 10 は違法駐輪状態となり、撤去予告のタグがつけられた自転車である。スポークを結束バンドで固定する措置も執られている。フィッツアーズバンドでは、駐輪できる日数を短縮することによって、駐輪スペースを少しでも確保しようと運動している。

撤去された自転車は、廃棄されるか販売される。販売される場合の価格は、自転車の種類や程度にもよるが、80～200 ユーロ程度とのことである。学生や低所得者、中古自転車商などが購入するようである。ちなみにアムステルダム市で新品の自転車を買う場合、2,000 ユーロを超える高性能な自転車もあるが、平均的なもので 700～800 ユーロ程度とのことである。



図 11 商業地域での駐輪場の例

駅周辺のみならず、商業地域でも駐輪場の確保は大きな問題である。図 11 は、路上に自転車を整理して止めるように促す柵を立てている例である。ほかに、路上に白線を引いて駐輪スペースを区分している例などもある。きれいに整理して駐輪されるようになったことによって、景観が向上したのみならず、駐輪可能な台数も増えた。

以前は、歩道全体を埋め尽くすように自転車が置かれていたような状況もあったようだ。そうした状況は、特に障害者団体から問題視され、障害者団体とフィッツアーズボンドが共同して、こうした自転車を整理するための取り組みを行ったとのことである。

商業地域の各店舗・事業者には、駐輪場を整備することは義務化されていない。新たに開発される地域、あるいは建て替えられる建物については、開発業者などに駐車場の付置義務が課せられているが、駐輪場についての付置義務は現在のところない。しかし、今後駐輪場についても設置を義務化するよう、話し合いが進められているとのことである。



図 12 青・黄の 2 種類のナンバープレート

自動二輪車は、2種類に分けて考えられている。図 12 の左側の黄色いナンバープレートのは、最高制限速度が 45km/h で、自動車道を走行する。右側の青いナンバープレートのは、モペットと呼ばれ、最高制限速度は 25km/h であり、自転車道を走行できる。ヘルメット着用の義務もない。一方通行の多い自動車道に比べて、目的地まで最短ルートで行ける自転車道を走行できるメリットは非常に大きいため、青いナンバーのモペットの数は増加している。最近では、数の増えすぎたモペットと自転車利用者の間でのトラブルも増えてきているようである。



図 13 自転車用フェリー

アムステルダム市は、もともと水運によって栄えた町であるが、都市の設計そのものが水運を前提とした設計となっているため、現在でも水上交通が用いられている。

図 13 は、アムステルダム中央駅近くの船着き場に着いた自転車用フェリーから、人々が自転車を押して下船しているところである。近年、新しいオフィス街として開発が進むアムステルダム市北区とアムステルダム市の中心地とは、約 10 分のフェリーの利用で結ばれている。このようなフェリーがあることによって、自転車で市内のどこにでも行ける環境が整えられている。

ちなみにモペットもこのフェリーを利用できるが、排気ガスが船内に充満するため、自転車利用者からは迷惑がられている。

図 14 は、アムステルダム中央駅構内にある貸自転車、「OV-fiets」のポスターである。ポスターの右後方に移っているのが、実際の貸自転車である。年間 30 ユーロの会費を払って会員になると、どこの OV-fiets 窓口でも自転車が借りられる。



図 14 貸自転車「OV-fiets」

以前は、パスポートの提示が必要で、かつレンタル料も高額だったが、現在では会員カードを提示するだけで、必要なときに借りられる。

競合相手と考えられているのはバスであり、年会費もバスの料金と比較した場合を念頭に、引き下げの努力がなされている。鉄道会社としても、駅から最終目的地までの移動手段が確保されることは、非常に魅力的に映っているようである。

自転車を朝夕の通勤に使う人と、日中利用する人で共有する仕組みについて、現在小規模な実験プロジェクトが行われている。すなわち、通勤に使う人は、夕方自転車を借りて家まで帰り、翌朝その自転車で出勤して自転車をいったん返すという利用方法になり、日中利用する人は鉄道で駅まで来た後、駅で自転車を借りて日中使用し、夕方には返却してまた鉄道に乗る、という形である。このプロジェクトはまだ継続中で、最終的な分析はまだなされていないが、うまく運営するためには非常にコストがかかりそうだとのことである。この貸自転車は、自動車を持たない人にだけ人気があるわけではなく、各地を飛び回るビジネスマンなどにも人気があるとのことである。

(4) まとめ

アムステルダム市は、ほかの先進国の諸都市と同様、モータリゼーションを経験し、渋滞や大気汚染、そして交通事故の増加といった問題に悩まされてきた。しかし、アムステルダム市のユニークなところは、これらの課題を解決するため、市民が自動車への過度な依存をやめ、自転車を中心とした都市づくりを自ら選択してきたということである。

さらに特徴的なのは、サイクリストが組織化され、サイクリストの利益を増進する運動をしていること、そしてその中心的な利益とは、「安全」だということである。

東京においては、自転車利用者の利益が都市計画の中で前面に出てくることは、少なくともこれまでは希であった。そもそも、自転車利用者という区分が社会の中で確立していない。そして実際にも、自転車は原則的には車両として扱われるがために自動車と同じ道路を走行することとなっているが、現実には本来例外的な扱いであるはずの歩道を走行するケースが多い。そして、自動車道を走行しても、歩道を走行しても、それぞれスピードやサイズが大きく異なる自動車や歩行者と接触するリスクを常に負わされている。自転車は、中途半端な位置づけに追いやられてしまっている。

一方、アムステルダム市では「サイクリスト」というカテゴリーが社会の中で確立し、都市の交通網の中でも自転車道が整備されるという形で、自動車とも歩行者とも区分された居場所が与えられている。そして、自転車利用者に対するこうした位置づけは、与えられたものではなく、市民が自ら獲得したものなのである。

自転車利用者の中心的な利益が「安全」だということが重要な点であり、そもそもアムステルダム市において、自転車がここまで利用されるようになったのもその安全性ゆえである。交通渋滞の解消や、CO₂排出削減よりも、安全が重視されている。そして、フィッツァーズボンドの方の話によれば、全交通手段のうちに自転車が占める割合と安全性は、相関関係があることを各種調査が示しているとのことであった。

東京においても自転車利用の拡大が検討されているが、まずは自転車あるいは自転車利用者を的確に区分し、位置づけることが必要である。そして、自転車を安全に利用してもらうための環境整備にも、改めて優先順位を上げて、取り組む必要がある。