

アムステルダム：オランダ王国

1 運河

港湾

オランダの首都であるアムステルダムは、街全体に張り巡らされた運河ネットワークが世界遺産になるなど、運河とは切っても切れない関係にある。実際に、本調査でも主に研究・議論を現地で重ねたワークシェアリング等の成功モデルはオランダ・モデルと呼ばれたり、ポルダー・モデルと呼ばれるが、そのポルダーとは開拓地を指している。アムステルダム湾は湾先を締め切り堤防としているため、湾内は極めて穏やかである。都では、来るオリンピックに向けて、舟運の活用が一つのテーマとなっており、今回、湾と市内の運河を有効活用したアムステルダムの施策の調査を行った。



<運河沿いの駐輪場>

アムステルダムでは運河クルーズが観光客をはじめとする多くの人によって支持されて賑わいを見せていた。決して高くない堤防に沿って幾つものクルーズ船が行き来している。船から町並みを眺めたり、あるいはボートハウスを見たりしながら、人々はこの街の歴史や文化を楽しむことができる。

また、この運河は移動手段の一つにもなり、ある時には渋滞で動かない車を横目に颯爽と進んで行くことが出来るのも印象的だった。

これは東京東部の内部河川も似たようなことが言えるのかもしれないが、河川に架かっている橋の橋高は低いので大きい船は通ることが出来ないような経路もあり、活用方法もその歴史の中で培われた術が感じられた。



<低い橋高の下を通る>

東京都港湾局では、芝浦、豊洲、品川浦・天王洲、朝潮、勝島・浜川・鮫洲地区において「運河ルネサンス」事業に取り組んでいる。中でも、芝浦地区では多目的棧橋を設置したり、運河クルーズや運河カフェを実施することで賑わいの創出に取り組んでいる。また、豊洲地区では実際の船の中でお茶や食事ができ、周辺の運河クルーズを行う試みを実践している。品川浦・天王洲地区では毎年春季に「しながわ運河まつり」を開催し、お花見できる運河クルーズを実施しているのである。

アムステルダム運河と異なるのは、東京湾に繋がる東京東部の運河が広範囲で整備されている為に、上記の5地区でもそれぞれの地域特性があることだ。その特性を生かした「運河ルネサンス」が盛り上がっている。一方で、アムステルダムの充実している点としては舟運ネットワークが挙げられる。運河沿い

に歩いてみても分かるが、船着場も様々な所にあり利用者も多様な舟運利用が可能になっている。

都の建設局では、隅田川において「隅田川を中心とする河川のにぎわいづくり」をテーマに恒常的な賑わい創出に向けた取組の推進を展開しており、簡易船着場の整備や河川敷地占用許可準則の改正をしてイベント施設やオープンカフェの整備に取り組んでいるところで、2020年大会に向けて充実が図られているところである。

2 ビューレン法律事務所

雇用政策

正に働き方と生活のあり方が問われる今の日本社会において、舛添知事も就任以来、この部分には力を入れようという姿勢が見受けられる。そこで、私達は多様な労働形態の一つとして、ワークシェアリングが制度として確立されて当たり前になっているオランダで調査を行う必要があると考えた。この調査に当たっては、まずはアポイントメントの調整段階から大きな障壁があった。と言うのも、オランダでは制度が完全に生活の一部となっていて、「今さら何を聞きたいの?」「ワークシェアリング以外のスタイルなんてあるの?」というのが現地の反応であり、アポイントの取得は困難を極めたことを冒頭に記しておく。

日本ではワークシェアリングの定着は難しいと言われている。それは日本人の働き方、考えがその趣のものになじまないとされているためである。正社員もパートタイム労働も同じ仕事内容なら評価は同じという「同一労働同一賃金」という考えや、働きたい時に働くという考えは、極端なことを言えば「残業しない」「週三日だけ働きます」という考え方と同じであり、そのような労働者を経営者が受け入れるには抵抗があり過ぎるのではないかと考える。

とはいえ、これはオランダの伝統的な政策ではない。本来、オランダも「男性が外で仕事、女性は家事」というのが基本だった。生活様式の変容に伴い、また国の経済体制のあり方も相まって、ワークシェアリングが浸透してきたわけである。では、なぜこのような考え方が芽生えてきたのか最初にオランダの歴史に触れておく。

1960年代には北海で天然ガスが産出され輸出の拡大路線をはかっていた。このような状況の中で、70年代に第1次オイルショックの影響があり、エネルギー価格が上昇し、天然ガス売り上げも増大していった。オランダではこの時の好況による税収を基に高レベルの社会福祉制度が確立された。ところが、天然ガス輸出拡大に伴うギルダー（当時のオランダ通貨の名称）の為替レートが上がると輸出が圧迫される形になり、国内製造業が廃れていくにも関わらず、賃金が持続的にアップするという構図で、企業収益が圧迫され経済が悪化していった。かつ好況時に整備された充実した社会保障の負担がオランダ経済を苦しめることになる。これらの影響により、俗にオランダ病と呼ばれる経済状況に陥ることになり、81年及び82年は連続してマイナス成長となった。

そこで、不景気対策として82年、オランダ政府、経営者連盟、労働組合連合の三者がハーグ郊外の高級住宅地ワッセナーに集まり協議を行った。

下記が合意の要点である。

- ・労働組合は賃金抑制に協力する。
- ・経営者は労働時間短縮と雇用確保に努める。
- ・政府は財政赤字の削減と減税、賃金交渉への不介入、国際競争力を高める為の企業投資を活発化、雇用の増加の達成、社会保障負担の低減。

合意後には財政改革、社会保障制度改革、労働市場改革が進んだ。この際に、パートタイム労働の拡大によるワークシェアリングの促進（パートタイム勤務社員が待遇面で受けていた様々な差別を廃止）を図った。結果として、「オランダ・モデル」と呼ばれる仕組みが出来上がった。

- ・同一労働価値であればパートタイム、フルタイム、時間当たりの賃金は同じ。
- ・社会保険、育児、介護休暇等も同じ条件で付与。
- ・パートタイム、フルタイムの転換は労働者の請求によって自由に変えられる。

このような制度が整備された結果、夫婦で自由な勤務形態の組み合わせが可能になり、雇用が促進された背景を記載しておく。

さて、2013年度のデータで労働人口の50%はパートタイム勤務。EU28カ国中で突出した割合となっており、2位のドイツが28%である。ちなみに幸福度は世界4位である。

今回、ビューレン法律事務所では会社法、労働法を専門とする岡野・バイエン・謙次弁護士から聞き取り調査を行った。ちなみに岡野弁護士は日本人で初めてオランダ弁護士資格を取得した人物である。



<ビューレン法律事務所にて説明を受ける>

労働の多様性について考察していく。労働契約は「期間の定めのある契約（有期）」と「期間の定めのない契約（無期）」があり、有期に関しては合計3回までかつ最長36ヶ月となっている（2015年1月1日と7月1日の2段階で実施された改正労働法により、有期解雇契約に関しては合計3回までかつ最長24か月まで締結可能となったとのことを補足しておく。）。一方、無期については、雇用者側からすると解雇は大変に難しく、即時解雇が認められるのは稀なことである。また病欠については、被雇用者の権利が大きく、病欠期間のリスクは使用者側の負担となる。労働法上は、フルタイム・パートタイムの区別

が無く、労働時間・労働の期間により差別はない。給与・有給は労働時間に比例し労働者に与えられ、休暇については日数単位ではなく、時間単位で取得可能である。産前休暇は4週～6週、産後休暇は10週、両休暇期間中とも国から手当が支給される。(雇用者は被雇用者のために申請を行い、行政から手当での支払いを受け、被雇用者に対して給与を支払う。)育児休暇については、週労働時間の短縮を希望出来る。オランダの小学校は4歳から始まり、出産休暇明けから小学校入学までは託児所に預けることが可能で、費用の一部は補助金として行政から支給される。通常の有給休暇の他に緊急有給休暇(父親にも育児休暇)、短期介護有給休暇、長期介護休暇(長期介護休暇は無給)がある。そして、年金受給年齢になると雇用契約が終わるケースがほとんどで、現在の受給開始は67歳からである。

オランダにおけるワークライフバランスという考えの裏側には、醸成された労働者の権利意識があり、ライフスタイルを選択しやすい、つまりは各人の状況に合わせた選択をすることが出来る。その背景には、労働者側に有利な法制度がある。また、失業保険は「完全な失業」状態でなくても良い。それだけに、労働契約で合意した時間内は一生懸命働くのがオランダ労働者である。

しかしながら、この制度下においてパートタイム労働は、同一労働同一賃金は保障されるものの、どうしてもキャリアに影響してしまうことは否めない。使用者側からすると、フルタイム労働者に仕事を振りやすく、労働者側からも、休日にクライアントの要求が出ておられないし、休日のミーティングも出来ずフルタイム労働者と比べ機会の喪失は否めない。となると、人材育成の観点からもフルタイム労働者とパートタイム労働者は同一ではなく、上司からするとフルタイムの若手に仕事を振る傾向にある。

都では、ワークシェアリング導入という哲学の導入よりは、現状においてワークライフバランス導入企業に東京ワークライフバランス認定や助成金などのインセンティブを与える政策を実施している。ところが、導入企業が大幅に増大しているかというところではない。経営者が「どんどん休みを取っても構わない。」としたところで、有給休暇を消化しない上司の手前、休みを取りにくいという方も多いのではないだろうか。また、経営者が了解しているからといって、一人だけ積極的に休暇を取得しても、同僚が冷たい視線を送ることはない

だろうか。

オランダにおいては、経済的な環境が制度変更への大きな鍵となったわけだが、ワークシェアリングの導入が、ワークライフバランスを生み出し、働き方の多様性を国民に提示したことになる。鶏が先か卵が先かという議論にもなるが、日本においては休みなく働く事が美德とされていた時代もあり、徐々に余裕を持った環境を創出していく為には、他角度から考察を重ねる事で社会環境を整備していく必要があるのだろう。

だからこそ、経営者の努力だけではなし得ないし、労働者の努力だけでもなし得ない。両者がしっかりと手に手を取ることで前に進む政策であるというのが、都の産業労働局の雇用政策あるいは生活文化局の男女共同参画政策の進捗状況を見ていれば分かることである。

今回の聞き取り調査で見えてきたことが大変興味深い。岡野弁護士は我々が調査に来るということで同僚をはじめとする女性陣に「女性の社会進出」について聞いて回ったという。その聞き込みの結果として、ワークシェアリング政策が女性の社会進出を促したが、決してそれは直接的に結びつくものではないのではないかという結論を得たとのことであった。



<ビューレン法律事務所前>

オランダでは、1970年代のフェミニズム運動を経て、80年代の未曾有の大不況を迎え、ワッセナー合意後に金銭的な必要性が各世帯に出てきた。実際に、2人分の労働を3人でやろうというワークシェアリングは、仕事が分けられると同時に賃金も分けられることになる。すると、それまでの世帯収入が減ることになり、その生活レベルを維持する為には女性が仕事に出る他無くなったというのが実際の所ではないだろうか。十分な収入があれば、敢えて女性が仕事に出る必要は無かったと考えられる。

但し、前述のワッセナー合意時には国難を乗り越える為に、労使が対立から協調へと舵を切ったことが、後にオランダ・モデルとも呼ばれる成功体験を導

いた。しかし、リーマンショック以降の世界同時株安を端緒とする経済不況下においては、給与が抑えられるシステムであるが故に労働組合の中での葛藤も表面化している。今までの労使協調路線は本来の労働運動ではない、もっと主張すべきことは主張すべきだと労組内でそんな意見が生まれ始めているとのことである。

3 バレンズディーシー

IT を活用した農園

アムステルダム郊外のパプリカ農場（バレンズディーシー）を訪問した。オランダは、九州ほどの国土面積で農用地も日本の4割程度であるにも関わらず、農産物の輸出額が世界第2位を誇り、ITを駆使したスマートアグリの実験先駆けである。今回は、東京における都市農業の可能性について探求し、今後の施策に反映する事を目的に視察を行った。



<農場施設全景>

オランダでスマートアグリがいち早く取り組まれ、成功した背景を紐解いてみると、30年前に遡る。当時、EUの前身であるECに、スペイン・ポルト

ガルといった農業大国が加入し、オランダ農業の存亡を脅かしていた。

そこで、オランダはいかに狭い土地で生産効率を高めるかに焦点をあて、取り組んだ。それが、農業施設(ハウス)の大規模化や、施設の自動管理運営システムや養液栽培などにつながったのである。

訪れた農場経営者から様々な説明を受けながら、パプリカ畑を視察させて頂いたので、現地の状況について触れる。アムステルダム郊外から車でおよそ30分程度の場所で、周りには何も無い広大な場所に大規模なガラス温室があり、日本の規模とは比較にならない大きさであった。

農場運営のエネルギー供給のため、北海油田で採れる安価な天然ガスを買取り、ガスタービンを稼働して、熱と電気とCO₂を効率よく利用していた。それだけにとどまらず、作りだしたエネルギーを売電して、経営の柱にしていたとの説明があった。いわゆる、トリジェネレーションと呼ばれている欧米でスタートしたシステムである。しかし、昨今の原油の乱高下により、収益が圧迫され、リスクを回避するために、今後は地熱利用を検討しているとの説明を受けた。オランダでは既に一部で地中熱を利用したスマートアグリが採用されているようで、地中2, 500mまで掘って、沸点に近い温水を利用してエネルギー転換をしているとの事であった。

オランダでは、施設のガラス温室はどこでも採用されている。風力発電も国策として定着している、風車の国として有名なオランダは、文字通り風が強く吹く日が多く、とても日本のようなビニールハウスでの栽培は難しい。ゆえに、ガラスを採用しているとの説明を受けた。また、軒高が6mから9mと高く、その目的は光を有効に取り込む事と、収量を増やす事である。害虫の侵入を防ぐ為の、閉鎖性の確保も重要となる。また、これは先に述べたエネルギーを生み出す際に排出されるCO₂の管理や活用にも必要な投資となる。室内と言っても相当に広く400m程度の幅を持つので、移動の手段として自転車を活用していたことが印象深かった。

室内に入る際には、入念なチェックを受け、菌を外部から持ち込まないように、靴の上にビニールのカバーを被せ、薄い防護服のようなものを着用させられる。それだけ入念にしなければ、外部からの菌を防ぐことができないのであろう。

室内は、すべてIT技術によりコンピュータ制御されており、室内の温度管理や湿度管理、養液の配分や水の量、CO₂施肥など、また労務者の管理も含めてすべて合理的にデータが蓄積され、最適な状況を常に導き出している。このデータを活用し、安定的に多くの収量を達成するべく、植物の生育に必要な日射量や気温、養水分などの効果を常に検証するとともに、高収量品種の開発に役立てているのである。



<ガラス温室にて説明を受ける>

栽培手法に目を転じてみると、日本のような土耕栽培ではなく、ロックウールと呼ばれる、【ロックウール（岩綿）とは玄武岩、鉄炉スラグなどに石灰などを混合し、高温で溶解し生成される人造鉱物繊維のこと】人造鉱物繊維を使った栽培方法を用いている。まさに、この手法はオランダから各国へ波及しつつあるものであり、土壌による栽培に比べて管理しやすいことに尽きる。土壌には目に見えない微生物や、病原菌等々が入り込んでいることがあり、天然ゆえに把握しがたいリスクを抱えなければならない。そこで、ロックウールのような、構成が予め明らかな素材を用いることにより、水分量や養液量の配分を自在に操ることができ、収量の予測や計画生産が可能になる。

また、害虫の駆除には天敵を利用しているとの事である。殺虫剤を用いず、

害虫を駆除する益虫を放しハウス内で飼育する方法で、ヨーロッパでは1980年代から行われている。日本でも、オランダから益虫を輸入しているという事は、耳にしている。ロックウール栽培により、生育されたパプリカは5m近くまで伸びるので、高所の作業用昇降機が必要にはなる。しかし、これが重要で1㎡あたりの収量が他の国を圧倒する効率の良さを実現しているのである。狭い面積で多くの収量を確保できるという事は、採算性にもかなう事であり、また、労働者の賃金の確保にも大事な要素となる。

視察先の労働者は、ほぼ全員外国からの出稼ぎ労働者であった。労働環境・労働基準に厳しいオランダで働くのは、外国人にとっては絶好の環境であるらしく、会う人々は皆笑顔で、ストレスを感じていないように見受けられた。特筆すべきは、テントを張ることにより、イスラム教徒の礼拝場所の確保をしていた事である。イスラムとの共存を模索している国状があるようだ。

とにかく、全てについて合理的・科学的に農業を分析していることに驚愕した。日本では未だに土づくりに重点を置いているが、それは自然崇拜の原点を根っこに持つ日本人の特質のようにも思う。確かに野菜によっては、水はけが良い土であったり、砂を含むような土を用いることが望ましい場合もあるようだが、堆肥の量や質は、個々人の経験や感覚によるところが大きく、毎年作物の出来が違うことがあっても、仕方がないで済まされてしまう。日本でも、美味しいものをブランド化している農家の多くでは、データの蓄積や研究に非常に熱心に取り組んでいることも理解しているが、食糧自給率の低迷はこのような曖昧さを放置してきたところにも一因があると考えられる。国としての農業の在り方を研究し科学的に分析する、サイエンス農業への転換を図る時が、TPPを契機に近い将来、訪れるように思う。技術立国・技術大国の日本であれば世界一の生産性を誇る植物工場を実現できるだろう。特に物流の拠点を首都東京にもつ、多摩地区での実現は、都市農業の可能性を大いに高めるものであり、東京都をあげて取り組むべきであると感じた。

日本においてサイエンス農業を導入するための課題としては、以下のようなものが考えられる。

- (1) 大規模な施設農業となれば、当然初期投資がかかる。単体の農家では対応しきれない。農業法人等の設立や、小規模農家の集約化により対処するしかない。
- (2) IT技術を駆使してのサイエンス農業なので、ITに精通した人材の確保や、訓練の必要性がある。
- (3) 運営コストの大半を占めるエネルギーの問題がある。オランダは安価な天然ガスを活用できるが、日本では資源が非常に高価である。
- (4) 輸出を行う場合に、オランダと比較した日本の地理的不利を克服する必要がある。
- (5) オランダは1年を通して気温が低く、冷房に比較的成本をかける必要がないが、日本は温暖化が進む中で熱を抑制するのは容易ではない。大きなコスト増が見込まれる。

オランダ農業の合理性には、日本も見習うべき点が多くある。しかし、日本全体で、オランダのように輸出を前提に取り組んでいる農業国と同じ歩みをして、課題として挙げたように、様々な無理が生じてしまう。よって、生産に適した地域や品目を検討すべきである。

前述のように、首都東京という大消費地と物流の拠点を抱えた多摩地区の都市農業は、オランダ農業を受け入れる事が出来る可能性を大いに秘めていると感じており、民間活力の導入の後押しや、産官学連携の取組み、農業技術教育の充実など、日本の農業を牽引する気概で東京も都市農業の可能性を本格的に模索する時期にきていると思う。

今後とも、今回オランダで体験した知見を都市農業発展の為に活かしていきたい。

4 アムステルメトロポリタンエリア

自転車政策

11月1日土曜日、特急電車 ICE で、ドイツデュッセルドルフより、オランダアムステルダム中央駅へと移動した。中央駅は、赤煉瓦の大きな建物で、そ

の歴史の古さを感じさせた。駅の西側には、今回の目的のひとつである「自転車交通政策」に関する自転車駐輪場が整備されていた。

駐輪場は、いずれも自走式のもので、3層式の無料駐輪場、同じく3層の有人管理付有料駐輪場が、運河の上の空地、すなわち民間の地上権のないところに建設されていた。

中央駅から、車でホテルまで移動する間、地元の通訳の方より、「オランダ人は、自転車が好きであること、また多くの市民が利用するものの、その通行方法が奔放で大変横暴である利用者もいること、毎日の通勤通学買い物等に、頻繁に自転車を利用し、道路が凍結しない限り、雨具を利用しながら、市民の足としていること」など、様々な話を伺った。また、自転車の盗難も多く、利用者個人が頑丈なチェーンカギを利用しているという説明もあり、車窓からもその様子が見て取れた。

アムステルダム市における自転車交通政策を調査するため、アムステルダム市役所を訪問し、ヴィルコ・ヴィーッフェリング アムステルダム市役所・アムステルダム メトロポリタンエリア上級政策顧問からお話を伺った。



<アムステルダム市役所にて説明を受ける>

アムステルダム市の自転車交通政策の概要は下記のとおりである。

1人あたりの自転車保有台数はドイツの0.77台、デンマークの0.83台に対してオランダでは1.11台であり、オランダという国は、人より自転車の数のほうが多い世界一の自転車利用国である。アムステルダム市においても、市民人口80万人に対して自転車数は88万台とのことであった。

オランダでは1890年頃から、ポピュラーな存在となり、女王陛下自ら推奨していた。1950年代に建てられた学校には、既に自転車走行レーンや独立した駐輪場が確保されていた。その頃から、自転車の活用を考える風土ができあがっていたとのことである。

その後、1960年には自転車交通政策の普及を市長が確認し、その後の自転車交通政策の振興へとつながってきた。

オランダの古い街並みの市街地では、道幅が自動車には狭く、また、駐車場の絶対数も少ない上に利用に関する時間制限があることから自動車が市街地に入りにくい現状がある。また、車と自転車の衝突事故では法律上車の側に厳しい責任が課せられるといったことなどもあり、自動車利用者にとっては非常に厳しい国であるといえる。

一方、自転車通勤者には税法上の優遇措置として、週に3日以上かつ片道10km以上の自転車通勤をすると、所得税が年間約4万円控除されるという制度がある。

また、自転車利用者のためのサービスも充実している。例えば多くの電車には自転車積み込み用のスペースがあり、自転車用の切符を買えば折り畳まない状態で自転車を電車に乗せることができる。

雨天などで自転車が利用できない日には、市内に整備されたトラム（路面電車）網により自動車を利用せずに移動することが可能になっている。

このように、国を挙げて自転車の利用を促進する環境が整えられているのである。

アムステルダム市民の自転車利用範囲は、7.5km以内が35%、7.5～15kmが15%であり、市民の自転車利用目的は通勤が25%、学生の通学が5%とのことであった。

オランダでは、幼い時分から子どもたちは自転車に乗り、子どもたちの50%は学校に行くのに自転車を利用している。また、自転車利用は子どもの自立を

促すということで、教育方針としても、自転車利用を推進しているとのことである。費用が掛からず一人で自由に乗れる自転車は、駐車料金や燃料費など様々な費用がかかる上に、運転する大人と同行しなければならない自動車と比較して、子どもの自立を促すというのである。

オランダ国内では、外出時の自転車利用率は、26%もあるとのこと。如何に、オランダ国民が自転車を好きかわかる数字である。

1970年ごろから自転車の利用率も向上し、2004年にはオランダ人の自転車走行距離数は年間14.1億kmにもなった。

アムステルダムにある川・運河沿いには自転車道が整備されており、その横に車道が走っている。道路工事中の現場であっても自転車レーンは確保されている。最近では両方向の専用自転車道も整備されてきており、また、地下にある駐輪場には登り降り専用のレーンが設けられているなど、利用者に一層配慮されたものとなっている。

ここ20年、オランダにおける自転車利用者数は40%増加している。このように増加したのには次の3つの背景がある。

まず一つ目は、アクセスの利便性、移動速度、安価な費用、環境に負荷をかけない、健康的、省スペースでの保管が可能、ドアtoドア、そしてレクリエーションでも利用できるといった自転車そのものの持つ長所による。

二つ目は、自転車交通政策に資するようなインフラ整備に伴って利便性が向上したことによるものである。自転車道路のネットワークの整備が進んだこと、駐輪場や、メイン道路での整備が進み利便性が向上したことにより自転車利用が進んだといえる。

三つ目は、行政による自転車交通政策の一環として行った教育や普及啓発活動によるものである。若年者への自転車安全運転教育や、普及啓発キャンペーン



<自転車専用レーンを走る自転車>

ンにより自転車利用に関する意識が向上したということである。

アムステルダム市の自転車交通政策における現状の課題は、増加した自転車量に見合う更なるインフラが必要になっていることや、交通違反や無謀運転が多いことである。例えば23万台に上る違法駐輪や信号無視等といった交通ルールを守らないという問題があるとのことである。

今後の自転車交通政策としては、外出時の自転車利用率を、37%まで向上させることを目標に置き、その目標達成のための施策として以下のことに取り組んでいく。

まず、インフラ整備については、アムステルダム市内のメイン道路の自転車道路におけるミッシングリンクの解消や、石畳をアスファルト道路にするなどインフラ整備を推進する。また、利用者増に伴って更に必要となる駐輪場の整備を行い、2020年までに3万8千台分の駐輪場を増設することを目標として掲げている。更に、安全確保のためのインフラ整備として、停止線の位置の見直しと整備、信号機に併設するカーブミラーの設置、カウントダウン付自転車専用信号機の設置も進める。

次に、更なる教育や普及啓発活動と、安全に関する法整備等により、自転車による交通事故を50%ダウンさせるという目標を掲げている。交差点での、大型車による死角による巻き込み事故を減らす対策や市内の車の制限時速を30～50kmにダウンさせるといった対策を講じるとともに、子どもに対する交通安全運転教育を徹底し、夕方のトワイライトオンの普及啓発等を行うことで、安全性の向上を目指す。また、自転車窃盗率を、40%ダウンさせるという目標も掲げている。

このほかにも、オランダでは各自治体の自転車交通に対する取り組みについて協議する全国的組織「Bicycle Council（自転車協議会）」があるほか、各自治体の自転車交通政策の実施状況は、NGO組織の「Bicycle Union」がチェックを行うなど、多くの主体が自転車活用の方策に関わりを持って自転車交通政策を支えているとのことであった。

オランダに比べ起伏が激しい地形であり、更に歩道と車道の段差がある現在の東京では、既存の都道に即自転車専用レーンを設けることはなかなか難しい。また、周囲の移りゆく景色を楽しみながら自転車を利用するオランダ人と比べ、

時間厳守が最優先である日本人という国民性の違いからも自転車利用推進には課題が多いと感じた。さらに、地価の高い都内駅周辺における駐輪場の整備は、自治体の大きな負担となりえる。

但し、道路幅があり、交通量も車速も制限できるような道路があつて、最寄駅に駐輪場が設置できるのであれば、都民の健康増進に期待できるとも考える。

インフラ整備の他に、アムステルダム市では、教育や啓発に力を入れていた。“Cars are Guests.”の精神があるとのことであつたが、この精神を今後も普及させていくという説明を受けた。この言葉は「自動車は遠方よりのお客様であり、近いところは自転車又はトラムで行きましょう！」ということを教えている。

また、市の施策で「子どもの自立を促す教育の一環で自転車を活用している」という点は非常にユニークであると感じた。教育と自転車との関係は、東京においても交通政策という面のほかに、環境教育の側面や体育的側面にも活用できると言え、今後、東京都の教育においても積極的な導入を考える必要があるのではないかと思う。