

## オランダにおける自転車利用環境の評価基準

ながせ ゆういち  
永瀬 雄一 調査研究センター副主任研究員

### はじめに

1人当たりの自転車保有率が1.11であり、人口よりも自転車の方が多く知られるオランダは、自転車先進国といわれ、自転車利用環境の整備が進んでいる国である。そのオランダで、最も自転車利用環境が優れた自治体を選ぶ「サイクリング・シティ 2018」が発表され、ハウテンという街が受賞した。本稿では、「サイクリング・シティ 2018」の選考基準から、オランダにおける自転車利用環境の評価基準や、今後の自転車利用環境整備のポイントを概観する。

### 1. 「サイクリング・シティ 2018」とその選考方法

「サイクリング・シティ」は、オランダのサイクリスト・ユニオン（Fietsersbond）が主催する、自転車利用環境整備についてオランダで最も優れた自治体を表彰するもので、2000年以降、数年おきに開催されている。

サイクリング・シティは、2段階に分けて選考される。まず、自転車利用者に対するアンケート調査と、統計を利用した客観的評価から、対象自治体に対して順位づけがなされる。そのうち上位5自治体がサイクリング・シティ候補としてノミネートされる。ノミネートされた5自治体は、上記評価基準に加え、自転車利用実績や講じられている自転車政策をもとに有識者によって選考され、「最も優れている」と評価される自治体に「サイクリング・シティ」が授与される。

サイクリング・シティ 2018の対象自治体は、オランダ全土388の自治体であるが、アンケート調査のサンプルが不足した4自治体については対象外となり、結果384自治体がサイクリング・シティ 2018の対象自治体となった。アンケート調査は、各自治体の自転車利用者が対象であり、回答者数4万5,742人であった。

アンケート調査では、自転車利用者が、居住している自治体の自転車利用環境を、5項目について5段階で評価する形をとっている。アンケート調査項目とその評価基準は以下のとおりである。

- 8-80：  
「8歳-80歳」を表しており、「8歳：若年層」と「80歳：高齢層」が安全に自転車を利用者できる環境が整備されているか
- 経験：  
リラックスして自転車を利用できているか、もしくは自転車利用にストレスを抱えているか
- ネットワーク：  
自転車道ネットワークは論理的に整備されているか、また利用したいルートはすぐに見つけることができるか、迂回路は多すぎないか等
- インフラ：  
自転車道は十分に舗装されているか、駐輪スペースは十分に確保されているか等
- メンテナンス：  
インフラが十分に維持管理されているか、自転車道の排水状態は万全か、穴は空いていないか、除雪や落ち葉清掃などについて  
このアンケート調査結果とともに、自転車利用

環境に関連する「迂回要因」, 「人口密度」, 「時速50km 道路における自転車道の分離」, 「ラウンドアバウト」という4種類の統計についても5段階評価として表し, 評価対象としている。統計を利用した客観的評価の評価基準は以下のとおりである。

• 迂回要因：

中心地点から1 km 離れているところに自転車で移動する場合に, どの程度の距離を移動する必要があるのか

• 人口密度：

自治体の規模が違いすぎると, 比較の対象とならない。同等の規模の自治体と比較できるようにするため, 評価基準として選択されている

• 時速50km 道路における自転車道の分離：

時速50km 制限道路について, どの程度自動車と自転車の走行空間が分離されているか。自動車と自転車が同じ空間で走行している場合に, 評価は低くなる

• ラウンドアバウト：

ラウンドアバウトが自動車やバイクよりも, 自転車の優先度が高く設計されているのか。ラウンドアバウトがない場合は対象外となる

このような, アンケート調査5項目, 統計を利用した客観的評価4項目の計9項目について5段階で評価した数値の平均を総合評価としている。例えば, アムステルダムであれば, 「8-80」3.5, 「経験」3.2, 「ネットワーク」3.8, 「インフラ」2.8, 「メンテナンス」3.1, 「迂回要因」1.8, 「人口密度」3.0, 「時速50km 道路における自転車道の分離」3.8, 「ラウンドアバウト」5.0であり, 総合評価は3.3となる。

サイクリング・シティ 2018 候補としてノミネートされた5自治体は, ハウテン (Houten) (総合評価 4.44), ヴィーネンダール (Veenendaal) (総合評価 4.3), ズーテルメール (Zoetermeer) (総合評価 4.15), エッテン・ルール (Etten-Leur) (総合評価 4.07), ヴィンテルスヴェイク (Winterswijk) (総合評価 4.1) であった。

これらノミネートされた5自治体は, ノミネー

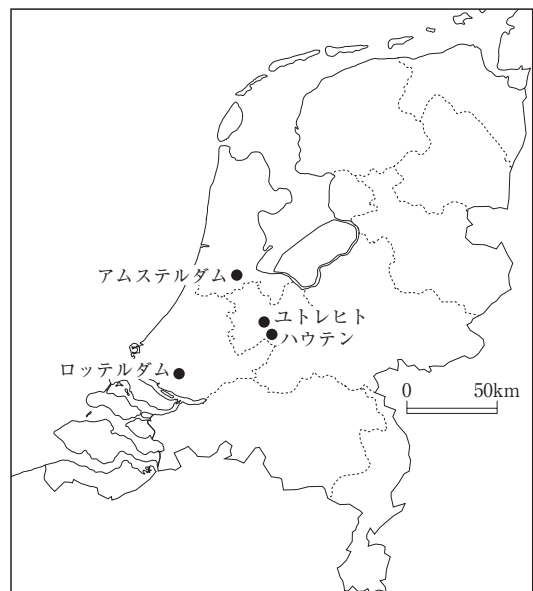
トに利用された評価基準に加え, 自転車利用実績として1年間の1人当たりの自転車キロ, 講じられてきた自転車政策などを踏まえて, 有識者によって選考された。その結果, 評価基準がすべての項目において高く, 利用実績もヴィンテルスヴェイクとともに最も高い数値であったこと, また長年にわたり継続して質の高い自転車政策を講じていることが評価されサイクリング・シティ 2018 はハウテンに授与された。

## 2. ハウテンの概要

ハウテンは, オランダの中央部, オランダ第4の都市ユトレヒトの南7kmに位置する, 人口約5万人の都市である。ユトレヒトの人口増加に伴い, ベッドタウンとして開発が進んだ比較的新しい街で, 都市計画段階から自転車を中心として設計されている街である。なお, ハウテンは2008年にもサイクリング・シティを獲得している。

近年のハウテンにおける自転車施策として, ハウテン駐駐輪場整備による駐輪場と駅ホームまでのアクセス改善や, サイネージによるルート案内の作成, 自転車道におけるボラードの撤去による

図 ハウテン位置



自転車の危険性軽減やカーゴ自転車などの利便性増加、共有道路の低速化などが挙げられる。

サイクリング・シティ 2018 における、ハウテンの評価ポイントは、継続的な自転車政策の実施である。前述のとおり、ハウテンは、都市の成り立ちにおいて、すでに自転車を中心の都市構造となっており、自転車利用環境整備も進んでいる。しかし、上記のように、その時々で必要とされる設備や環境、市民からの要求の変化を踏まえ、継続的に自転車利用環境をチェックし、その時代背景に最適化して、施策を講じていることが評価された。また、5つの自治体のうち1人当たりの自転車キロの数字も最も高かった。

### 3. オランダにおける自転車利用環境の評価基準と今後の自転車利用環境整備のポイント

サイクリング・シティ 2018 の選考基準に鑑みると、自転車道や駐輪場といったインフラ整備やメンテナンスの充実、インフラの合理的なネットワーク化、また、快適で、利用しやすく、自転車利用利便性の高いルートが提示されているのかなど、住民目線での安全性や利便性、快適性が高い環境が整っており、自動車よりも自転車が優先されていることが評価につながっていると考える。

また、受賞したハウテンの評価につながったのは、自転車政策の継続性である。例えば、自転車道を整備して、それで終わりではなく、その後自転車道がどのように活用され、どのように最適化されていくのかも重要だといえる。

オランダでは自動車の交通分担率が高いため、自転車利用環境整備は、自動車から自転車への転移を促すために進められている。サイクリング・シティ 2018 の選考過程において、今後の自転車利用環境整備について、駐輪場と中・長距離の自転車道の重要性が指摘されている。いかに人の集まる場所付近に駐輪場を整備できるのか、また自転車と鉄道の連携を強化するために、その結節点となる駐輪場の整備と利活用の重要性が指摘された。

加えて、電動アシスト自転車が普及することに

より、現在より長距離移動における自転車利用が見込まれる。自転車利用における長距離移動を効果的にするため、信号などが可能な限り排除され、公共交通機関とのアクセスが考慮された中・長距離移動のための自転車道整備も進められ、都市間移動においても、自動車から、自転車や自転車＋公共交通機関利用への転移が期待されている。

### おわりに

本稿ではサイクリング・シティ 2018 の選考結果を中心に、オランダにおける自転車利用環境整備における評価基準と、今後の自転車利用環境整備のポイントを概観した。オランダにおける自転車利用環境整備は、単に移動手段としての自転車の利便性向上としての施策ではなく、自転車を利用した結果、自動車利用よりも生活の質の向上や住環境、健康といった持続可能性を高める施策として評価がなされている。

評価基準としてルールやマナーについての項目が見られないのは興味深い。アンケート調査の「8-80」や「経験」に含まれていることが考えられるが、自転車安全教育などの充実による自転車文化の成熟が感じられる。

わが国においては、自転車活用推進法により、今後、政府は自転車活用推進計画を策定し、また努力義務ではあるが、各自治体も独自に自転車活用推進計画を策定することとなる。サイクリング・シティ 2018 で提示されたような、具体的に明確な評価基準の設定や、自転車利用環境整備評価が可視化されることは、わが国においても、自治体による自転車活用推進計画や自転車政策策定へのよい刺激となるのではないだろうか。

また、サイクリング・シティ 2018 の選考過程では、自転車インフラとして駐輪場の重要性が指摘されている。わが国における駐輪場は、放置自転車対策といった側面が強い。しかし、駐輪場は公共交通機関と自転車をつなぐ結節点であり、公共交通機関利用促進のためにも、駐輪場の整備や活用について今まで以上に考えていく必要があるだろう。