

〔研究員の視点〕

オランダにおける中距離通勤 自転車道整備とその背景

副主任研究員 永瀬 雄一

※本記事は、『交通新聞』（2017 年 11 月 28 日付）に執筆したものを転載いたしました

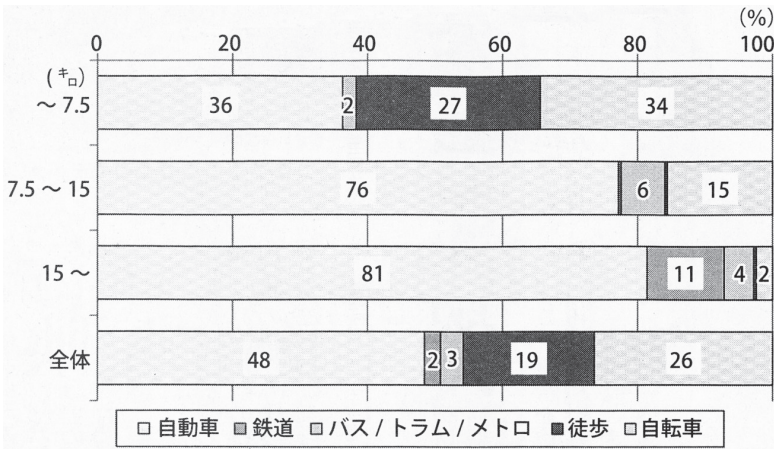
オランダは、人口約 1700 万人、面積 4 万 1000 平方キロ。九州とほぼ同じ大きさの国土を持ち、ドイツ・ベルギーと国境を接している国で、人口よりも自転車台数が多いといわれている自転車大国である。地形は平たんで、一年を通じて穏やかな気候が続き、降水量は、わが国の 5 分の 2 程度といわれている。このような地形や気候も、オランダで自転車が利用される理由であろう。

実際、オランダ全体における自転車の交通分担率は 26% を占めており、この割合は、自転車の交通分担率が高いとされる日本（約 14%）と比較しても 1 割程度高い。

距離帯別でみると、オランダにおける移

動距離の 7 割が 7.5 キロ未満である。〈図 1〉にあるように「～7.5 キロ」では「自転車」は 34% を占める。しかし、「7.5 ～ 15 キロ」では 15% まで減少する。また、「～7.5 キロ」という近距離帯であっても 36% が「自動車」利用であり、「バス／トラム／メトロ」は 2% と少ない。「鉄道」についても「15 キロ～」では 11% であるが、「全体」では「鉄道」と「バス／トラム／メトロ」をあわせても 5% に過ぎない。自転車利用が多いとはいえ、自動車が交通の中心であり、公共交通機関利用がかなり少ないことがわかる。

図 1 オランダにおける距離帯別交通分担率（2007 年）



出典：Cycling in the Netherlands より作成

このように、オランダでは、自動車中心の社会構造が形成されている。自動車利用者が多いことから、以前より渋滞が頻発していたが、これに加え、都市人口が増加し、都市の郊外化、通勤の長距離化が進んでおり、ラッシュ時における自動車利用者の増加により、渋滞が悪化している。このような交通渋滞の緩和をめざし、オランダでは中距離（10～20キロ）における自転車利用を促進する政策を進めている。具体的には、中距離通勤向けの自転車道を整備することで、自動車が7割以上を占め、自転車が少なくなる7.5キロ以上の距離帯における自動車から自転車への転移を促している。

本稿では、オランダにおける中距離自転車道の整備事例としてオランダ南東部ヘルダーラント州の州都アーネムと州最大の都市ネイメーヘンを結ぶ RijnWaalpad（ラインワールパス）を紹介する。

ラインワールパス整備の背景

オランダでは、基本的に交通政策は自治体主導で講じられており、政府は自治体間での自発的な協力を促している。1990年代よりアーネムとネイメーヘンは、両都市間の通勤による自動車交通量の増加、交通渋滞の悪化により、自動車交通量削減の必要性を認識していた。両都市は1988年より協力関係を築いており、近隣自治体であるオーファーベートゥヴェとリングヴァールトも含め、4自治体が協力してこの問題に取り組むこととなった。

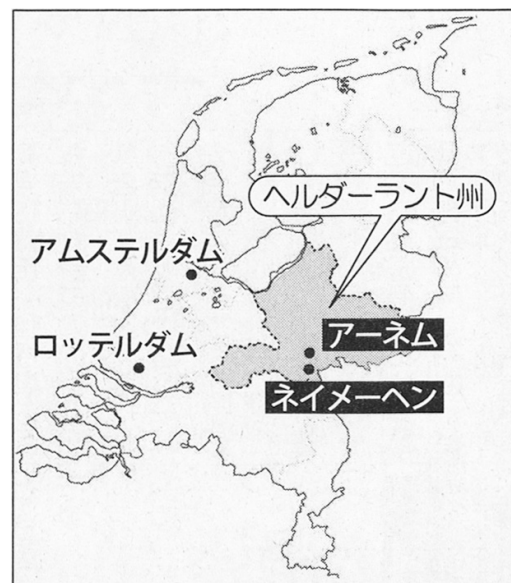
特に、ネイメーヘンが自転車政策に力を入れていたこともあり、自動車の代替交通として自転車の利用を促進することとなった。両都市の間にはライン川（Nederrijn＝ネーデル

ライン）と、ワール川（Waal＝ワール）という二つの大きな川があり、また、移動するためには、高速道路や線路を跨がなければならいため、自転車の利便性は高くなかったが、より直線的で、高速道路のように停車することを最小限に抑えた自転車道整備を行うこととなった。

ラインワールパス

2015年7月3日に開通したラインワールパスは、アーネムとネイメーヘンを結ぶ、距離15.8キロ、幅4メートル、赤色で塗装された自転車道で、新規で整備された自転車道に既存の自転車道や自転車レーンを結ぶ形で「自転車高速道路」として整備された。ラインワールパスにより、既存のルートより約2キロ短縮され、ほぼ停車することなく両都市間を移動することができる。約2000人/日の利用を見込んで整備された。

図2 アーネムとネイメーヘン位置



出典：交通経済研究所作成

研究員の視点

ラインワールパスの整備費用は約 1700 万ユーロで、自治体（400 万ユーロ）、アーネム・ネイメーヘン都市圏（300 万ユーロ）、ヘルダーラント州（500 万ユーロ）、インフラストラクチャ・環境省（500 万ユーロ）が分担して負担している。費用は 1 キロあたり 100 万ユーロに達するが、自動車用の高速道路として同様の整備をすると 1 キロあたり約 4500 万ユーロが必要とされ、自動車高速道路と比べると 2% 程度の建設費用で収まるとされる。

ラインワールパスは、距離が短縮されただけでなく、自動車高速道路と同様に、道路や線路と交差する必要がある場合の多くはジャンクション形式をとっており、橋やトンネルを渡すことで、停車する必要性を最小限にする設計となっている。道路と交差する場面においては、自転車が優先され、道路には自動車の交通量や速度を抑える工夫がなされている。具体的には、2 車線道路を 1 車線に縮小することで自動車交通量を減らすことや、交差点近くの車道にハンプを設置することで自動車を減速させることで、自転車利用者の安全性や安心感を高めている。また、トンネルにも配慮がなされており、自然光が入るように、死角がないように設計することで、自転車利用者に安心感を与えている。加えて、ブレーキをかける必要がない程度の緩やかな傾斜角に設定し、傾斜角を利用して入口から速度を得て、トンネルを出るまでの負担を減らすことで、快適性を担保する設計となっている。

ラインワールパス整備の達成要因

オランダでは、交通政策が自治体主導で講じられていることはすでに述べた。ライン

ワールパス整備の中心となったアーネムとネイメーヘンでは、それぞれ 1990 年代以降、長期的な視野に立ち、自転車政策を含む交通政策に力を入れ始めた。

アーネムでは、公共交通機関を重視し、「ラスト・ワン・マイル」としての自転車政策を講じた。自転車政策を推進する際に、サイクリスト・ユニオンとの協働で、自転車に関する苦情を処理した実績もあり、市民団体との良好な関係を築いている。

ネイメーヘンでは、2002 年より交通政策の中心に自転車政策を置き、市民や市民団体と積極的にコミュニケーションを取りながら、自転車政策を講じてきた。この結果、2016 年にはオランダにおける最優秀自転車都市に選ばれている。

前述の通り、アーネムとネイメーヘンは 1988 年より協力関係を築いており、その他周辺自治体も含めエリアー体として交通政策を講じている。1994 年には、アーネム・ネイメーヘン広域公共団体として、「地域交通・公共交通計画」を発表している。さらに、州や国から独立した立場で、地域住民や公共交通機関、企業、サイクリスト・ユニオン、観光団体等が一堂に会するプラットフォームを構築し、関係自治体や主要な利害関係者の連携を促した。このような努力により、ラインワールパス整備費用についても、州や政府から資金を引き出すことに成功している。

ラインワールパス整備が達成された要因として、アーネムとネイメーヘンにおける継続的な自転車政策と、自治体間やステークホルダーとの連携が挙げられる。長期的な視野と一貫性を持ち、自治体と市民や市民団体等ステークホルダーと協働し、信頼関係を築きながら自転車政策を講じてきたことや、自治体

間における連携により、州や政府と過度に依存しない形で関係性を築いたことが重要であったと考える。

おわりに

アーネムとネイメーヘンでは両都市間の交通渋滞緩和策として、自動車から自転車への転移を促進することを選択し、ラインワールパスを整備することに至った。オランダ全体では、このような中距離都市間移動における「自転車高速道路」が675キロ整備されることが計画されており、更なるネットワーク化と自動車利用から自転車利用への転移が期待されている。

ラインワールパスの整備によって、都市間移動の利便性は向上したが、この整備の主眼に置かれているのは自転車利用者の安全と安

心を担保するインフラ整備を行うこと、またその上で自動車からの自転車への転移を促すものである。そのために重要なのが各自治体と地域住民や市民団体といったステークホルダーとの信頼関係の醸成だったのではないか。この信頼関係の醸成のために、長期的な視野における自転車政策の継続や自治体間の連携が重要な役割を果たしたと考える。

わが国においても、自転車通行空間の整備とともに、広域的な自転車利用促進も進められている。広域的な形での自転車利用促進が進むと、県や市といった自治体間の連携や、様々なステークホルダーとの協働が重要となるだろう。複数の自治体を中心となって様々なステークホルダーと協働して整備したラインワールパスの事例は、わが国においても参考になると思われる。