

G4-69. 日本とオランダの都心における自転車の位置づけに関する研究

佐々木 友子

1. 背景と目的

近年、地球環境問題への関心や人が中心の社会への需要から、自動車中心社会への疑問が高まっている。そして自動車の代替手段として、温室効果ガスを排出せず、化石エネルギーを消費しない自転車は注目を集めている。

しかしながら、日本においては放置された自転車が道路空間を占拠したり、自転車が歩道を走行することにより歩行者との接触事故を誘発することなどから、自転車の利用を疎んじている人も少なくない状況にある。一方オランダでは、自動車道を自転車道へ転換するなどして自転車道路網の整備を行うなど、自転車の利用を促進している都市が多くある。

このように、オランダは日本と同じく自転車が多く利用されているにも関わらず自転車の位置づけは大きく違う。

本研究では、福岡市とオランダの都市の比較を行い、自転車の位置づけが両国で異なるものとなった原因を考察し、問題点を抽出することを目的とする。

今回、日本の都市として福岡市を取り上げた。福岡市は、天神地区の放置自転車台数が平成 13 年の調査では全国 1 位となり、歩道を走行する自転車と歩行者の混乱がよく見られる都市で、日本の自転車問題を抱えた都市の代表的存在であると考えられる。オランダの都市は Amsterdam と Zwolle を取り上げた。

2. 福岡市の自転車に関する条例

福岡市では、「福岡市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例」が 1982 年に制定されている。この条例は「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（1980 年）」に基づき、自転車等の駐車需要を生じさせる施設や駅周辺における自転車等駐車場の設置や管理について必要な事項を定めたものであ

る。しかし放置自転車が急増し、1999 年、この条例は改正されることとなり、附置義務の基準を厳しくした。しかしこの附置義務は新築又は増築の建造物に対して課しているため、既存の建造物は建て替えをしない限りはこの条例は適用されず、自転車駐輪場（以下「駐輪場」という）の飛躍的な増加には結びついていない。

また、自転車道に関する条例は無く、自転車道もほとんど整備されていない。

3. 福岡市でのヒアリング調査結果

福岡市の自転車政策の現状について福岡市にヒアリング調査を行ったところ以下のような回答を得た。

- ・ 自転車流入台数に対して駐輪場の台数が追いついていないが、前述のように附置義務も即効性がなく駐輪場建設のための用地確保が難しいため、なかなか駐輪場を増やすことができない。
- ・ 車の流入台数は現在も増加しており、将来の交通需要を考えれば現在の車線数では足りないため、車道を自転車道に転用することは考えていない。

4. Amsterdam の自転車政策の特徴

Amsterdam は人口約 70 万人のオランダの首都である。Amsterdam において、全ての交通の 4 分の 1 は自転車によってなされている。現在の Amsterdam では自動車道を減らし、路面電車や自転車道を整備することで、自動車の抑制と自転車の推進を同時に行っている。しかし Amsterdam も昔から自転車が推進されていたわけではない。Amsterdam での過去の状況について以下にまとめた。

- ・ 戦前までは自転車がよく利用されていたが、自動車や公共交通機関の増加に伴い邪魔者として扱われた。

- ・ Amsterdam の文化的歴史的個性を維持するか、自動車交通の要求に合わせて都市を改造するかというジレンマに直面した。
- ・ しかし、自動車を優先させ、自転車の利用を禁止したとしたら自動車の速度が急激に上がり、歩行者の安全性が低下すると考えられたため、車は必要な場合のみの利用とした。

5. Zwolle の自転車政策の特徴

Zwolle は人口約 10 万人の地方中核都市である。Zwolle では 7.5 km 以下の移動の約 35% は自転車によってなされている。Zwolle の自転車政策について Zwolle 市の R. Ekhart 氏に E メールによるヒアリング調査を行ったところ、以下のような回答を得た。

- ・ 駐輪場の建設は、部分的に自動車駐車場（以下「駐車場」という）の歳入から資金を融通している。
- ・ 限られた道路のみに自動車利用を集中させているため、自動車は自転車よりも長い距離を要するよう計画されている。
- ・ 路上でもともと駐車場であった場所に自転車を停めるためのボックスを置き、駐輪場とするなど、駐車場から駐輪場への転換により、駐輪場を確保している。

6. 比較

福岡市と Amsterdam、Zwolle を比較することで、以下のことがわかった。

過去の Amsterdam の増加する自動車交通に合わせた都市計画を行うかどうかという選択を迫られた状況は、現在の福岡市の状況に似ている。その後、Amsterdam は自動車はこれ以上増やすべきではないという決断を下し、現在の自転車を優先した都市へと生まれ変わることに成功している。

一方福岡市は、福岡市都市交通基本計画において「人や環境に優しい交通体系づくり」を基本理念としているものの、実際は需要の多い自動車の増加に追随する政策である。

具体的な政策においては、Zwolle ではかつて自動車のためであった用地を自転車へ転用したり、駐車場の収入を駐輪場の建設へ融通することで、自転車のための空間を増やしている。

福岡市では駐輪場や自転車道を建設するための用地が無いことが問題の一つだが、福岡市も車道や駐車場などのような自転車のために転用できる可能性のある用地が存在するため、Zwolle のこのような手法は参考にできる。

7. まとめ

福岡市とオランダの都市を比較することで、以下の問題点が抽出できた。

- ・ オランダの都市はまちから自動車を排除し、自転車を優先させるという姿勢をはっきり持っているため、自転車道や駐輪場の整備が充実している。一方福岡市は自動車の需要に追随する政策をとっているため、自転車のための用地や資金の確保が難しくなっている。
- ・ オランダの都市は交通需要をどう調整するかという先手の政策だが、福岡市は交通需要に追随する後手にまわった政策である。

現在の日本の道路状況では自転車道はほとんど整備されていないため、新たに整備するとなれば既存の道路空間の再配分が必要となる。この道路空間の再配分の必要性を迫られている状況こそ、過去の Amsterdam が自動車優先政策を続けるか否かの選択を迫られた状況そのものなのである。

日本では自動車を排除し自転車を優先する姿勢には未だ至っていないが、過去の Amsterdam がそうしたように、自動車の需要に追随するのではなく交通需要を調整する姿勢をとることで、オランダの都市のような自転車を活用し、環境に優しく人中心の都市へと生まれ変わる可能性がある。

自転車に関しては駐輪施設や走行空間の不足など物理的な問題も大きいですが、本研究では政策への姿勢の違いが根本の原因となり、日本とオランダの都市における自転車の位置づけが違っていることが見出せた。