

I. 海外現地調査結果

1 オランダ

(1) 基礎情報

主な社会・経済指標

オランダの人口は約 1,630 万人（2005 年）と日本の 1/8 程度であり、同国の面積は 1/10 程度である。そのため、人口密度は日本（343 千人/km²）よりも若干高い（439 千人/km²）。

また、経済指標として名目 GDP をみると、日本の \$ 38,371 に対して、\$ 52,699 となっている。

図表 I-1 主な社会・経済指標

	人口			面積	名目 GDP	
	総数	高齢化率	人口密度		総額	1人あたり
オランダ	16.3	14.0%	439	37,354	871	52,699
日本	127.8	19.3%	343	377,930	4,900	38,371
単位	百万人	%	千人/km ²	km ²	10億 \$	\$
年次	2005	2005	2007	2007	2008	2008

資料) 国連統計及び総務省統計局「世界の統計 2010」より作成

都市化・交通の状況

オランダの総人口のうち、約 8 割は都市に居住しており、その割合は日本よりも高い。また、自動車保有率は 486 台/千人であり、日本の 586 台/千人よりも若干低い。

道路密度は 372km/百 km² と日本の 323 km/百 km² を上回る水準となっている。

図表 I-2 主な都市化・交通の状況

	都市人口			自動車保有率	道路密度
	総数	都市人口比率	100万都市人口比率		
オランダ	13.2	81.0%	14.0%	486	372
日本	84.3	66.0%	48.0%	586	323
単位	百万人	%	%	台/千人	km/百 km ²
年次	2006	2006	2005	2005	2005

注釈) 各国の「都市」の定義は異なるため、単純比較はできない

資料) 世界銀行編「世界経済・社会統計 2008」より作成

(2) 自転車利用と自転車事故の実態

自転車利用

1) 自転車利用の社会的背景

日本と同様にオランダにおいても 1960 年～1970 年代には全国的に都市化が進展し、モータリゼーションも進行した。しかし、気候変動の影響を受けやすい国土の特徴を持つことや、自転車を利用しやすい平坦な地形であることなど、自転車利用を受け入れやすい環境が整っていたことや、ここ 20 年来一部の都市では都市中心部への自動車の乗り入れが禁止されるなど、自転車優先の交通体系が構築された背景にあると考えられる。

また、オランダ政府が、企業に対して個人の病欠の日数と通勤手段の関係性を調査し、通勤に自転車を利用している人の方が健康であるといった調査結果を公表したり、デルフトの応用科学研究所が自転車利用者の方が 1 日のカロリー消費が多いというデータを公表したりしていることもあり、健康目的で自転車を利用する人も多くなっている。加えて、通勤ラッシュ回避を目的に自転車を利用する人も多い。

ただし、オランダ全土で等しく自転車利用が活発という訳ではなく、自動車を利用しやすい、自転車を利用しやすいなど都市環境によっても自転車利用は大きな影響を受ける。例えば、オランダの主要都市の中でもアムステルダムでは通勤・通学時の自転車交通分担率は 32% にのぼるが、ロッテルダムでは 22% にとどまっている。

また、自転車利用の安全性向上に関しては、自転車の利用を促進し、自転車利用環境整備を推進することが自転車の安全性向上に寄与するという考え方が強く、ヘルメット着用義務の考え方なども、自転車の利用促進の観点が考えられているようである。そのため、交通安全教育などは補助的な政策として位置づけられているのが特徴的である。

図表 1-3 文献における主な記述

- ・自転車利用者を優遇することに対する賛成割合は 86% 程度
- ・迅速性、安全性及び快適性が確保されるならば、人々は自ら自転車を選択する。
- ・国土の 1/4 が海面下であり、地球温暖化による影響を受けやすいこと、地形が平坦であることなどから自転車利用に対する意識が高い。
- ・子どもは 4 歳の誕生日の頃、最初の自転車をもらい、そして乗り方を習うため、オランダ人の頭に組み込まれている。
- ・自転車政策は利用者に迅速、安全及び快適な利用環境整備を提供することで自転車の利用促進することであり、教育等の施策は利用促進にとっては「補助的な」位置づけである。（例：信号無視を徹底的に指導・取締りをするのではなく、まず守れるような信号システムを考えるとというアプローチ）
- ・ヘルメット着用の義務はない。自転車利用を抑制する恐れがあるため。そのため子どもが 10 歳以上になると、一般的にヘルメットは着用していない。
- ・自転車利用量が多いほど、自転車利用者の危険性が低くなっていることが検証されている。（国内市町村間でも 35% の差がある）

資料) 出典の文献については報告書本編 24 ページ参照。以降同様。

■コラム■ ロッテルダム市：自転車利用の社会的背景

ロッテルダム市にはオランダで最も標高が低い地点（アレクサンドラポールト、- 7 m）があることから気候変動の影響に敏感である。また、ロッテルダム市では1998年比で2025年に温室効果ガスの排出量を25%削減することとしており、その対策の1つとして自転車利用を促進することとしている。

図表 1-4 交通分担率（通勤・通学）

	ロッテルダム	アムステルダム	ハーグ	ユトレヒト
自動車（運転）	23%	15%	20%	18%
自動車（同乗）	12%	8%	11%	8%
トラム・メトロ・バス	13%	12%	9%	6%
自転車	22%	32%	25%	36%

資料）ロッテルダム市プレゼンテーション資料より作成

しかしながら、ロッテルダム市はオランダの主要都市と比べ、通勤・通学に自転車利用が少ないという特徴がある。この理由は4つある。1つ目は、道幅が広く都市中心部に自動車でアクセスしやすいこと。2つ目は、自動車を利用する文化の移民が多いこと。3つ目は、大河・マース川によって街が隔てられているため、ここを跨ぐ移動に自転車が利用されにくいということ。4つ目は、大学や専門学校などの目的地が公共交通の近くに立地していることから、公共交通を利用する割合が高いことである。ただし、近年の傾向としては公共交通と自転車の利用割合が増加しており、なかでもロッテルダム市中心部を発着するトリップにおいてこの傾向が顕著である。(g)

2) 自転車利用率・利用形態

i. 自転車利用に係る指標

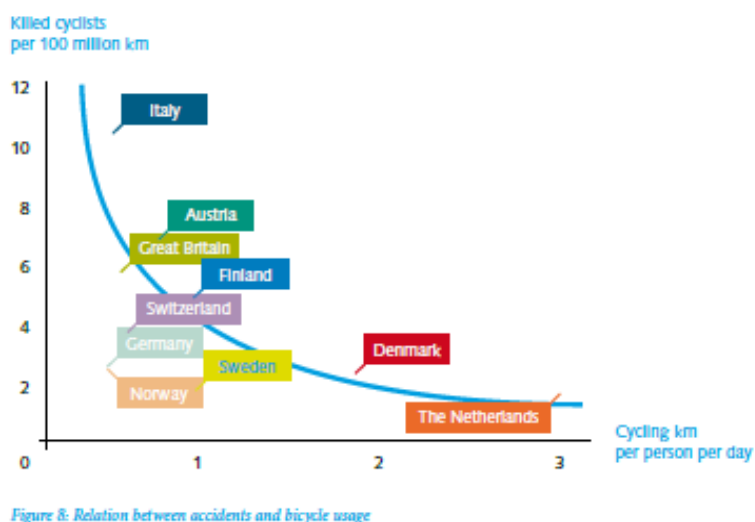
自転車の交通分担率は 27%（2005 年）であり、欧州の他国に比べても高い水準である。また、自転車保有台数は 18,000 千台（2008 年）であり、保有率（対人口比）は 1.11 と総人口を超える自転車保有台数となっている。これは欧州の中でも最も高い保有率である。

また、オランダの自転車走行距離は約 3 km/人・日となっており、これも欧州の他国に比べ、突出して高い値となっている。

しかし、この数値も自転車利用者の平均ではなく、全人口の平均であると思われ、オランダ交通・公共事業・水管理省によれば、自転車通勤者の平均は 7 - 8km/日であるとしており、自転車利用者の 1 日あたりの平均自転車走行距離は 3 km/人以上であると考えられる。

自転車利用に係る実態（走行距離等）は、年 1 回パーソントリップ調査を実施することで収集している。この調査では、出発地と到着地を郵便番号で示し、その移動手段について回答するといったものであり、5 万サンプルを回収している。

図表 1-5 自転車走行距離と走行距離あたり自転車乗用中死者数



資料) Ministerie van Verkeer en Waterstaat 「Cycling in the Netherlands」 (2009)

ii. 自転車利用の特徴

1930 年代、全ての移動に占める自転車移動の割合は 2/3 程であった。その後、モータリゼーションの進展とともに、自転車利用率は減少し、1970 年代には歴史上最も低い自転車利用率にであった。現在では、オランダ全土の自転車交通分担率は 27% であり、自転車交通分担率が 50% 程度の地域もある。

トリップ距離別にみると、7.5km 未満の短距離帯では 34% と分担率が高くなっている。また、15km 未満の距離帯でも 15% の分担率であり、長距離の都市内移動または都市間移動にも自転車が利用されている様子がうかがえる。

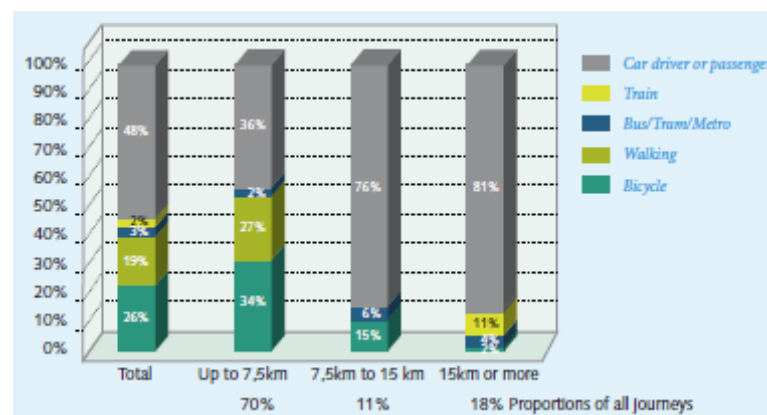
オランダは全国的に自転車利用が活発と紹介されるケースも多いが、自転車利用が特に

活発な都市では4割近い交通分担率である一方、活発でない都市では2割を切るなど、都市によって大きな開きがあるのが実態である。

図表 1-6 文献における主な記述

- ・2005 年で全トリップの 27%、7.5km 未満のトリップでは 34% を自転車利用が占めている。
- ・利用目的は買い物・通勤をはじめ、余暇・通学など幅広い目的に利用されている。
- ・自転車分担率の高い都市（クローニンゲン 38%）と低い都市（ロッテルダム 16%）には大きな開きがあり、すべての都市で自転車利用率が高いわけではない。

図表 1-7 トリップ距離帯別にみた自転車交通分担率



資料) Ministerie van Verkeer en Waterstaat 「Cycling in the Netherlands」 (2009)

図表 1-8 オランダの自転車利用風景（アムステルダム中心部）



資料) 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング 撮影

図表 1-9 オランダの自転車利用風景（アムステルダム中心部）



資料) 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング 撮影

3) 主な通行方法

オランダでは基本的に自転車専用道を通行することになっており、これがない場合は車道内の右側を通行することとなっている。なお、歩道通行に関しては一切認められていない。

図表 1-10 自転車の通行方法

自転車専用道路を通行しなければならない。自転車専用道路がない場合には、車道内の右側を走行しなければならない。高速道路は通行できない。歩行者専用道の走行は認められていない。

自転車事故

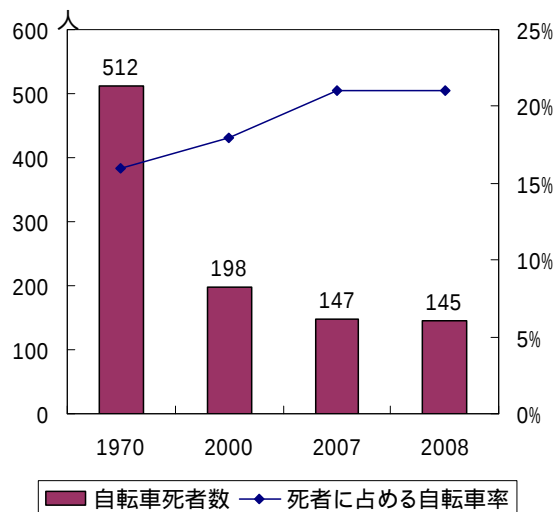
1) 死者数、死傷者数

自転車乗用中の死者数は長期的にみると、1970 年の 512 名に対して、2008 年には 145 名と大幅に減少している。さらに 1980 年に比べ 2005 年には自転車走行距離は 45%も増加しているのに対し、自転車の死亡者は 6 割近くも減少している。

また、2000 年以後の傾向をみると、概ね 200 人前後と横ばいの推移となっているが、全交通事故死者に占める割合でみると若干上昇傾向にある。重傷者数（入院者数）は人数も

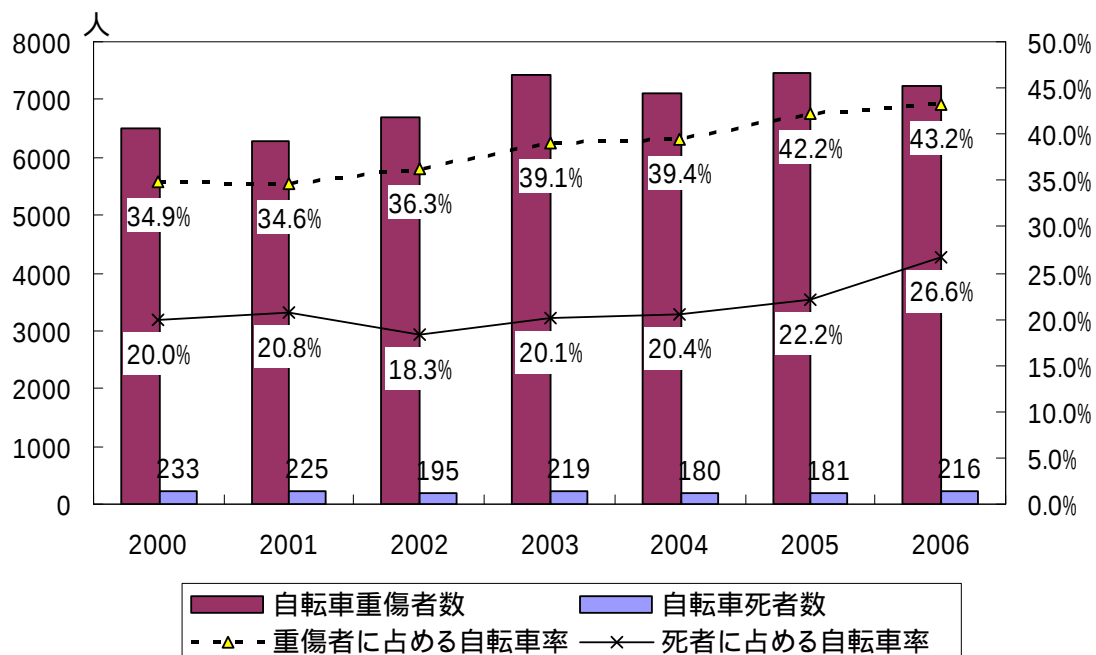
増加傾向であり、全重傷者数に占める割合は 2006 年には約 4 割を占める状況にある。

図表 1-11 自転車乗用中の死者数及び全交通事故死者数に占める比率（長期的推移）



資料) IRTAD「Road Safety 2009」(2009)より作成

図表 1-12 自転車乗用中の死者数及び全交通事故死者数に占める比率（2000年以降の推移）



資料) the Ministry of Transport, Public Works and Water Management「Road Safety in the Netherlands」より作成

図表 1-13 文献における主な記述

・1980年に比べ2005年には自転車走行距離は45%も増加しているのに対し、自転車の死亡者は6割近くも減少している。

2) 事故の特徴

まず、交通事故件数全体としては減少傾向にあるが、自転車による交通事故件数は減っていない。

オランダでの事故件数の特徴をみると、道路形状・事故類型別では、都市部の自転車事故の約7割が交差点で発生している点はわが国と類似している。

自転車事故の中でも重傷者が増加傾向にあり、対自動車以外の事故での重傷者数が増加傾向にある。重傷者が発生した対自動車以外の自転車事故を事故類型別にみると、自損事故が80%、対自転車事故が17%、対歩行者事故が3%となっている。

また、自転車事故死者数165人(2009年)のうち、50%は対自動車事故によるものであり、次いで自損事故が多い状況にある。自損事故により死亡に至るケースでは、被害者の大半が高齢者である。

年齢別の特徴をみると、自転車事故による死者が高齢者に多く、負傷者が若年層に多いことも交通事故の特性が日本と類似している点がみられる。

高齢者の自転車事故が多い理由としては、体力的な衰えに加え、平均感覚や視覚、聴覚の衰えといったこともあげられる。また道路環境が悪い場所では、若者がこうした場所を乗り越えることができたとしても、高齢者は乗り越えることができずに事故に繋がっている。

図表 1-14 自転車乗用中の対自動車・バイクを除く重傷者が発生した事項類型

事故類型	割合(%)
自損事故	80%
対自転車事故	17%
対歩行者事故	3%

資料) 交通・公共事業・水管理省 プレゼンテーション資料より作成

図表 1-15 文献における主な記述

■ 道路形状・事故類型別

- ・都市での自転車事故の67%は交差点で、33%は道路部分で発生。田舎での自転車事故の57%は道路部分で、43%は交差点で発生。
- ・自転車事故の58%は対自動車。
- ・深刻な怪我や死者を伴う自転車事故の79%は都市で発生(2005-2007)。

■ 年齢別

- ・自転車事故による死者は、高齢者(60歳以上)で多い。事故による入院は、12-17歳、60-74歳で多い。

■ 法定違反別

- ・自転車事故の20%は夕方や夜間に発生。38%は不十分なライトまたはライトを点灯していなかった。

(3) 自転車政策の骨格

国家計画・国家戦略

オランダでは 1988 年に策定された第 2 次交通構造計画を受け、1991 年に自転車利用の国家戦略として「bicycle Master Plan」を策定し、「1) 自動車から自転車への転換」、「2) 自動車から自転車 + 公共交通への転換」、「3) 自転車利用者の安全」、「4) 駐輪場の整備及び自転車の盗難防止」、「5) コミュニケーション」の 5 つの目標を掲げ、自転車政策を総合的に展開してきた。

なお、自転車利用者の安全性向上に関しては、2 つの目標指標を掲げている。1 つは自転車利用者の死者数を 1985 年比で 15% 減 (1995 年)・50% 減 (2010 年)、自転車利用者の負傷者数を 1985 年比で 10% (1995 年)・40% 減 (2010 年) としている。

先述したように、近年自転車事故のうち重傷者数が増加傾向にあることから、現在自転車安全計画の策定も検討されている。

図表 1-16 文献における主な記述

- ・1988 年に策定された第 2 次交通構造計画 (SVV-) では、自動車の増加に歯止めをかけることを主目的としていた。また、短距離や長距離の移動に対する代替策として自転車への関心が薄かったことから、さまざまな方面から批判が噴出した。この結果、交通省は SVV の一部として、自転車政策により注目することとなった。1989 年 11 月に関係団体や省庁職員、コンサルタント数名により委員会が開催され、委員会の 2 日間で「bicycle Master Plan」のコンセプトが完成することとなる。
- ・SSV- をうけて発足した MP プロジェクトグループが、1991 年 6 月に Bicycle Master Plan Policy Document を公表し、7 年間の計画期間の中で政策に取り組んだ。
- ・交通省の自転車政策目標として、「自転車の安全性向上と注意喚起を同時に行う一方で、自転車利用を促進する」が BMP Policy Document の中に位置づけられている。この目標は、5 つの小目標に分けられている。
 - 1) 自動車から自転車への転換、2) 自動車から自転車 + 公共交通への転換、3) 自転車利用者の安全、4) 駐輪場の整備及び自転車の盗難防止、5) コミュニケーション
- ・BMP の枠組みの中で、全部で 112 のプロジェクトが実行されている。このプロジェクトの中には、31 の研究プロジェクト、41 のモデルプロジェクト、18 の機器開発、22 の情報交換プロジェクトが含まれている。

中央省庁における自転車政策の所管

オランダの自転車政策に関する主要な文書である「bicycle Master Plan」(1991)、「cycling in the Netherland」(2008)、「Road Safety in the Netherlands」(2008)などは、すべて交通・公共事業・水管理省 (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) が作成しており、交通安全対策を含め、自転車政策を統括している。また、自転車灯火運動や盗難防止運動な

どは交通・公共事業・水管理省と法務省や警察が連携し対応策を実施している。また、4 - 16 歳の基礎教育課程で行う交通安全教育は、交通・公共事業・水管理省と教育省が協働して担当している。

図表 1-17 中央省庁における自転車政策の所管

担当省庁	担当内容
交通・公共事業・ 水管理省	・自転車政策の統括（一部、インフラ整備の推進も実施） ・自転車利用促進の PR 等
教育省	・基礎教育課程（4 - 16 歳）で行う交通安全教育

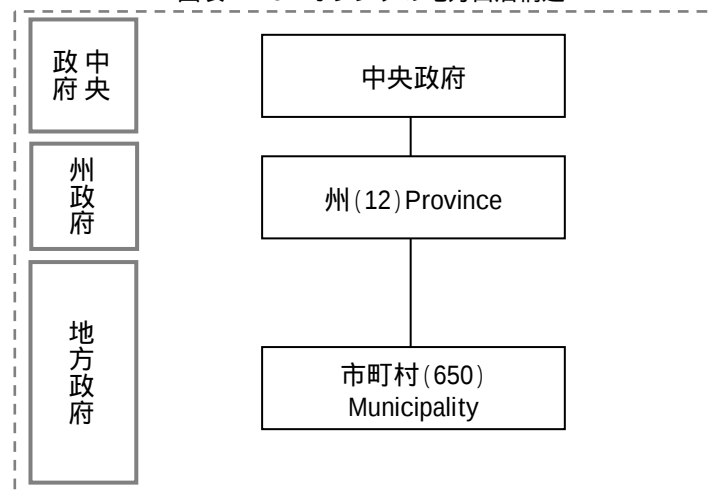
資料）ヒアリング結果から三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング作成

国と地方の役割分担

1) 行政体系

オランダの行政体系は、中央政府のもとに、12 の州、650 の市町村で構成されている。

図表 1-18 オランダの地方自治構造



資料）国土交通省国土計画局「大都市圏制度・広域調整手法等に関する海外事例等分析調査

2) 自転車政策に関する役割分担

オランダでは主たる道路管理者が自治体であることもあり、自転車政策は地方自治体が主体となって取り組んできた経緯がある。その後、1991 年に国が主導してマスタープランを策定し、総合的な自転車政策を展開してきたが、自転車利用促進を満遍なく展開することは難しく、2000 年からは再び地方自治体主導での政策推進に転換している。

2001 年以降も PR キャンペーンや通勤利用促進のための自転車道の改良事業等といった大きなプロジェクトは国が政策の枠組みをつくり、補助金として州に交付されている。

州は各市町村に適した事業となるよう詳細を調整し、市が事業を実施している例もある。じかしながら、現在ではこうした垂直体系での政策推進は少なくなってきており、州がイ

ニシアティブを持って各種自転車政策を推進している。例えば、ブラバント州では 2009 年 12 月に新たな自転車計画「cycling in the next gear」を策定し、自転車政策を推進しているところである。

図表 1-19 文献における主な記述

- ・ 1991 年に国の MP を策定後、国主導の自転車政策が展開されてきたが、2000 年から地方自治体主導に転換。
- ・ MP では 4 つの施策展開の 1 つとして「安全性を高めるため自動車交通との分離」が掲げられている。
- ・ 地方を中心に営々と自転車施策が運用されてきて、90 年代に国が本格的に取り組んだが、満遍なく底上げすることは難しく、都市間格差が残ったままの状態が続いている。
- ・ 自転車政策はそもそも地方自治体の義務であった。道路だけでなく、駐輪施設、道路ネットワークの確保まで地方自治体の義務
- ・ 地方にあるほとんどの自転車ルートは自治体の道路上にあるか、自治体の道路沿いにあり、自治体が管理している。割合が少ないが州道路もある。
- ・ 2000 年以降、国から州・特別都市に交通政策の中心的な役割が割り当てられた。 "

■コラム■ ロッテルダム市：国からの補助金利用方法

ロッテルダム前市長はこれまでの 4 年間で、20km の通勤用の自転車道を整備するため、市の予算として 1000 万ユーロ、これに国からの補助金 750 万ユーロを加えた 1750 万ユーロを投じた。この予算については、「赤い塗装」「幅 2.5m」という条件を満たした自転車道の整備、「照明」の整備・設置に重点的に投資されてきた。(g)

■コラム■ ブラバント州：州自転車計画

2009 年 12 月に新たな自転車計画「cycling in the next gear」を策定し、自転車政策を推進している。自転車計画の策定にあたっては、主体の州のほか国・市といった公共団体だけでなく、商工会や中小企業組合、自転車協会、オランダ国鉄、自転車製造業、自転車小売店、大学・高校など民間の参画を得ながら協働で行っている。参加した業界団体・企業は個々の企業が各事業の適正を判断した上で、個別にプロジェクトに参加することになる。計画の中では自転車利用促進に向けて、「インフラの整備（自転車道・駐輪場）」「自転車利用者の意識の改善」「自転車利用に関する大切な知識の共有」といった 3 つの方針が掲げられている。(h)

自転車政策に関する民間団体

オランダの自転車政策における知識・情報面での役割は国から分散化し、6 つの関係団体に外部委託されている。

Fietsberaad（自転車協議会）は、オランダ国内に対して自転車利用の促進や、安全性の

向上を促進するための情報や技術についてとりまとめ、各自治体の支援を行っている。2008年に国際部門が設置され、オランダの自転車に関する知識や経験を海外に普及している。国際部については、交通・公共・水事業省からの補助金で運営されている。

交通安全協会は、「すべての人が安全な交通を受ける権利がある」という理念の下、1932年に設立された。現在は約6万人の会員があり、全国組織の下に12州、300自治体に組織がある。ボランティア会員は約5000人所属し、専門家が90名在籍している。主な活動は、交通安全教育活動や販売事業等である。現在の重点事業として、「飲酒運転の撲滅」「悪質な運転行為の防止」「住宅地での安全性向上」「スピード違反の撲滅」があり、交通安全協会ではこれらに対する国・州・市町村、民間企業等の行動に影響を与えるため、教育プログラムの作成、市民参加の推進、広報活動の実施などを展開している。

また、INVV（自動車協会）は学校を訪問し、交通安全教育のプロジェクトを実施することもある。

図表 1-20 文献における主な記述

・オランダの自転車政策における知識・情報面での役割は国から分散化し、6つの関係団体に外部委託されている。 ・6つの団体とは、「Fietsberaad（自転車協議会）」（交通・公共事業・水管理省の外郭）、「KPVV（交通・運輸の情報プラットフォーム）」（5つのテーマのうち1つが安全性）、「CROW（情報の発信・出版）」、「Fietserbond（自転車利用者協会）」（交通・公共事業・水管理省の外郭団体）、ほか2団体。
--

図表 1-21 自転車政策に関する民間団体

団体名	活動内容等
自転車協議会	・自転車政策の分権化を受け、2001年に発足 ・各自治体の自転車政策について協議する全国的組織 ・自転車利用促進に向けた普及啓発活動 ・国際部門では海外に向けたオランダにおける先進的な自転車政策等の発信
自転車利用者協会	・自転車利用環境の整備に向けた働きかけ ・自転車の盗難防止に向けた活動 ・自転車走行ルートに関する情報提供 ・雑誌“Vogel Vrije Fietse”の発行
交通安全協会	・交通安全教育活動、教育プログラムの作成 ・交通安全の普及・啓発活動、プロモーション事業 ・プロジェクトの実施（例、「両親と一緒に学校へ徒歩か自転車でいこう」プロジェクト、高齢者向け電動車椅子のためのプロジェクト等） ・交通パトロール事業

資料）ヒアリング結果から三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング 作成

(4) 自転車の交通安全政策

交通安全教育

1) 未就学児向け交通安全教育

オランダでは、両親から自転車の乗り方について教わるのが一般的である。3歳の誕生日に自転車を購入してもらうことが風習としてあり、その段階で必ず乗り方を教えるものである。例えば、ロッテルダム市では、親の教育方法にアドバイスを与えるといったことはなく、伝統的に親から子へ乗り方を教える程度である。

2) 小学生(4-12歳)向け交通安全教育

小学校における交通安全教育は、基本的に各州政府が主体的に取り組んでいる。

また、交通安全協会なども交通安全教育に取り組んでおり、交通安全に係る基本的な内容が盛り込まれた教材を各学校に配布している。各学校は、こうした教材に必要な情報を付け加えることで、学校独自の交通安全教育プログラムを作成している。

10-11歳の学年では「国民交通試験」と呼ばれる自転車試験が実施される。試験への参加は任意であるが、全国の約90%以上の学校が参加している。この試験は筆記と実技によって構成されており、実技試験では決められた公道で自転車乗車の試験が行われる。

試験の結果で不利益を被るものではないが、こうした試験が国家的に行われることで、交通安全教育の実効性を向上させているものと考えられる。交通安全協会とボランティアにより試験の運営が行われており、交通・公共事業・水管理省は運営のための補助金を拠出している。

また、ブラバント州では独自に「学校交通安全表彰(BVL)」を実施しており、州内のほとんどの小学校と半数程度の中学校がこのプログラムに参加している。

ブラバント州では学校選択制が採用されており、学校側はこの認定を受けることにより、両親に対して学校の質をアピールできることが1つのモチベーションになっている。

認証基準としては図表 I-24の通りであるが、この中に「親や地域の参画が得られていること」という項目があり、この制度を交通安全性の向上に結びつけるために最も重要なのは、ここで親世代の主体的な参画を促すことにより、親や地域住民の意識を変えられている。

図表 1-22 国民交通試験の試験問題

1. Buiten de bebouwde kom

Vraag 1 Foto 1

Nita wil linksaf.
Er komt een auto tegemoet.
Wie mag voorgaan?

☐ Nita

☐ De auto

Vraag 2 Foto 2

Troy en Aron fietsen.
Amber en Karo lopen.
Wie doen het goed?

☐ Troy en Karo doen het goed.

☐ Alle kinderen doen het goed.

☐ Troy, Amber en Karo doen het goed.

Vraag 3 Foto 3

De fietsers moeten hier afslaan.
Welke zin is waar?

☐ Ze moeten naar links.

☐ Ze moeten naar rechts.

☐ Ze mogen hier naar links en naar rechts.

資料) オランダ交通・公共交通・水管理省提供資料

図表 1-23 文献における主な記述

- ・MPの20の施策の1つとして「自転車利用者とその関係者に対する教育の整備」が掲げられている。
- ・交通教育は小学校の授業計画で常設されている部分で、この中で自転車に焦点を当てている。
- ・多くの子どもは未就学時に家族から自転車の乗り方を教わる。移民はこうした機会を逃しやすいので移民が多い都市では小学校での乗り方講習に注力している（アムス等）
- ・主に満6～11歳で交通安全教育が行われ、11歳の時点で交通安全に関する国家試験（理論と実技）を受けなければならない。
- ・住居の近隣に定められた行程を自転車で走り、交通法規を遵守しているか評価されるが、試験に失敗しても不利益を被るものではない。

■コラム■ ブラバント州：学校の交通安全認証制度

1997年から試行をはじめた交通安全校認証制度（BVL）とは学校での交通安全教育の品質認証制度であるが、これは学校が申請し、認証を受けるものであり、あくまでも参加は任意である。まず、学校が交通安全に関するプログラムを作成・実施し、州をはじめとする関係者からなる認証団体に申請することで、承認される仕組みとなっている。

認証基準は「学校の教育方針に交通安全が位置づけられていること」「生徒が道路安全教育を受ける機会があること」「実践による交通安全プロジェクトがあること」「学校と通学路の交通安全の確保に努めていること」「親が交通安全教育に参加・協力していること」の5つの基準に基づき、各学校のプログラムの内容を点数化し、一定の点数を超えると認証される仕組みである。

この認証基準の重要な考え方は、まず学校のプログラムに透明性があり、かつ体系的で明快であることである。その上で、学校だけでなく親や警察、交通安全協会などの協力が得られるようになっているかなど、計画的に取り組める実態や体制であるかを重要と考えている。また、オランダでの自転車の国家試験を実施することは「生徒が道路安全教育を受ける機会があること」の加点項目となっている。

2010年2月現在で基礎学校（4-11歳）では952校中744校（78%）が参加し、518校（参加校の74%）が認証ラベルを取得している。中等教育学校（12-16歳）では172校中71校（41%）が参加し、29校（参加校の41%）が認証ラベルを取得している。

BVLは2006年に国際的な交通安全表彰を受けるとともに、EUの運輸大臣賞も受賞している。

(h)

図表 1-24 BVL（ブラバント州交通安全校認証制度）認証基準

- 「学校の教育方針に交通安全が位置づけられていること（road safety is part of school policy）」
- 「生徒が道路安全教育を受ける機会があること（pupils are given road safety lessons）」
- 「実践による交通安全プロジェクトがあること（there are road safety projects with practical exercises）」
- 「学校と通学路の交通安全の確保に努めていること（the school environment and the roads leading to it are as safe as possible）」
- 「親が交通安全教育にコミットしていること（(traffic) parents or carers show commitment to road safety education）」

注釈）日本語は三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング が加筆
資料）ブラバント州提供資料（www.bvlbrabant.nl）

3) 中学生・高校生・大学生向け交通安全教育

先述したとおり、基本的には交通安全に関する共通の教育体制は整備されていない。ただし、一部の学校では交通安全教育を重視し、積極的に取り組んでいるところもある。また、安全な通学路について考えることや、交通に関するさまざまな情報を提供するイベントである交通市場（学校での移動展示会のようなもの）を通して交通安全についての情報

を得る機会はある。

図表 1-25 文献における主な記述

・ 中学・高校においては、通常、交通安全教育は行われない。

図表 1-26 ヒアリング先での情報

・ 中学・高校においても自転車乗車の模擬練習というものが行われている場合もあるが、それほど長い時間行うものではない。学校ではアルコール問題やドラッグの問題など多々問題があるため、その中で交通安全教育に多くの時間を割くことは難しい。(g)

4) 大人向け交通安全教育

18 歳以上の成人を対象とした交通安全教育は行われておらず、キャンペーンによる啓発活動のみである。

5) 高齢者向け交通安全教育

高齢者協会が、高齢者を対象に交通安全に関する講座を開講している。また、高齢者協会は、高齢者向けの安全な自転車基準を定め、基準を満たした自転車へ与える認定マークの作成を検討している。

6) 移民向け交通安全教育

近年、移民の流入が進むオランダでは、移民に対して自転車の乗り方を市町村等で教えている。移民の中でも自らの移動手段を持たないことが多い女性を対象にレッスンを行うことが大半である。また、移民の子どもに自転車の乗り方を教えるのも母親であることが多いため、移民の母親に対して自転車の教育を行うことは非常に効果が大きい。

なお、ロッテルダムでは市役所が地域の婦人会の代表などに対してレッスンを行い、その代表が各地域の移民個人に対してレッスンを行うという仕組みになっている。

■ コラム ■ ロッテルダム市：移民への自転車・交通安全教育

婦人会の代表へのレッスンは市の補助金であるが、代表らが移民個人に対してレッスンはあくまで無償の活動である。ただし、個人に対してレッスンを行う際には市が自転車を年間 200 ユーロで貸出している。この 3 年間で代表 80 人がレッスンを受け、1000 人の移民がその代表が開催するレッスンに参加している。

ロッテルダム市としては、交通安全教育を「強制」にはしたくないと考えている。これまで 1000 人の参加者がいるが、参加者からは口コミで「自転車を使えるようになって自由に買い物ができるようになった、良かった」などの感想が伝わっており、次の参加者が現れる状況である。(g)

交通指導・取締り（ルール遵守のための取組・制度）

1) 順守状況

オランダにおいては歩道・車道の通行区分に関するルールは遵守されているとする文献もあるが、オランダの中央政府が発行した報告書によれば、飲酒運転、信号無視、無灯火、逆走などは社会問題として認識されているようである。

そのため、近年は飲酒や信号無視など悪質な行為に対しては取締りを強化する方向にあり、この状況は日本に類似しているといえる。

また交通ルールに関する議論のひとつとして、ヘルメット着用の議論があるが、現状ではヘルメットの着用はあまり進んでいない。

図表 1-27 文献における主な記述

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・ 自転車利用者の悪質な行為は飲酒。また、信号無視、無灯火、逆走が自動車利用者の反感を買っている。・ 日本ばかりでなくオランダですら、自転車のルールの無視が多いと言う事実である。・ 歩行者優先、自転車レーンの走行遵守、走行方向の遵守など、オランダ社会では隔々にルールがいきわたっている。 |
|---|

2) 取締りの主体・方法・関連制度

先述の通り、オランダでは交通違反行為が社会問題として認識され、警察も取締りを強化する方向にあり、こうした交通違反行為を警察が見つけた場合、35 ユーロの罰金が課せられる制度となっているが、実際には取締りが十分に行われていない。現在は、事故に直結しやすいとの理由から、信号無視と無灯火を重点的に取り締まっている。

オランダにおいても日本と同様に、自転車運転者を管理する制度は導入されていないが、自転車の盗難が多いという国柄を反映して、自転車の盗難対策を目的とした車両登録制度は存在している。

図表 1-28 文献における主な記述

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・ 従来、規制に関しては積極的でなかったが、飲酒、信号無視などの悪質な行為に対しては取締りの強化の方向にある。・ 自転車運転者を管理する制度（自転車運転免許）はない。ただし、自転車の窃盗・盗難対策を目的とした車両登録制度はある。・ 全国規模の自転車灯火運動が地方警察による取締りと連携して行われている。・ 違反行為として、右左折時の手信号、夜間のライトの点灯、信号無視については厳しい取締りと違反金が定められている。 |
|---|

3) 自転車の整備及び保険（賠償保険）に係るルール・取組

オランダでは盗難が深刻な問題となっている。また、サイクリスト同士の事故で死亡につながるケースもあり、盗難保険に加え、自身の怪我や損害賠償に対する保険に加入していることも多い。ただし、自転車専用の保険はなく、損害保険や傷害保険の補償範囲に自転車が含まれていることが一般的である。

社会的な保険加入ニーズが高いこともあり、自転車協会が保険加入の代行業務を行っている。また、サイクリスト協会（CF）に加盟すると、会員証に簡易保険が含まれている。

自転車利用環境整備

1) 通行空間整備状況

自転車専用道路が整備されていると紹介されるケースの多いオランダであるが、都市部の道路の9割近くは自動車との共用道路である。

オランダでは現在でも自転車道整備が進められており、国が進める通勤用自転車道の整備基準は「幅2.5m(中央で区分する双方通行の場合3.5m)」「赤色のレーンであること」と定められている。幅については目標値であり、すべての道路がこの幅を確保できている訳ではない。

また、路面の色については都市中心部では赤色としているが、郊外部では灰色のままである。都市中心部ではとくに自動車の右左折時における接触リスクが高いため、自転車道を赤色にし、交差点内においても塗装することで、自動車運転手が識別しやすくしている。

自転車道ネットワークの中にも、道路空間が十分でないため、自転車と自動車が空間を共有する場合もある。この場合、車道全体を赤色としているが、とくに自転車が優先の権利という訳ではなく、自動車と自転車双方が注意を喚起するよう標識でも掲示している。

図表 1-29 オランダ自転車道(ロッテルダム市)



資料) 三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング撮影

図表 1-30 文献における主な記述

・オランダの都市部の道路は自転車道を含めて 55200km あり、このうち自転車専用の通行空間は 7000km 程度（うち半数が独立した自転車道）であり、残りの 9 割近くは自動車との共用道路である。

■コラム■ ロッテルダム市：自転車道整備事例

かつてマース川沿いは路上駐車が多く、自転車専用の通行空間がなかった。このマース川沿いに、郊外部から都市中心部へのアクセス道路として自転車道を整備した。自転車道整備にあたり、この地域の居住者と「安全な自転車道か」「便利なパーキングか」という討議テーマを掲げ、議論した。その結果、これまで路上駐車していた部分に自転車道と緑地を整備するかわりに、駐車場を 1 つ裏の道に整備することとした。この際、駐車場の需要調査を実施し。他の地点でも整備可能であると判断したため、こうした手法を採用したのである。

旧東インド会社付近も路上の駐車場が多かったエリアであるが、調査の結果、近隣の居住者ではなく、自動車のディーラーが販売用の自動車を駐車している割合が高いということがわかった。このため、住民と協議の上、自転車道と緑地を整備することとした。

このように、これまで450kmの自転車道・自転車レーンを整備し、郊外からのアクセス道路として180kmの自転車道を整備してきた。(g)