

ハウテン市

～自転車交通施策について～

報告者:小鍛治 義広

1. 概 要

- オランダ王国（面積：約4万1千km²=九州とほぼ同面積、人口：約1,700万人）にあるハウテン市は首都アムステルダムから南約30Kmのユトレヒトから、さらに南約7Kmに位置し、人口は5万人である。
- ハウテン市は「環境にやさしい街」また「自転車の街」として世界的に有名であり、その取り組みは1960年代から始まった。
また、2008年に、オランダの「Bicycle-city」に認定された。
- ハウテン市における車に依存しない、自転車交通政策を歴史的背景とともに居住区内における市民生活の状況と共に学んだ。

2. 説 明 者

ハウテン市 MR. Andre Bodermans



MR. Andre Bodermans

3. 主な説明内容

➤ 歴史的流れ

オランダ王国は国土の約 1/4 が海面下にあるため、常に「水との闘い」の中で、都市計画が盛んに行われてきた。

1960年～70年代の都市計画において、国は当初、ハウテン市を約 3,000 人の村から 10 万人の都市にする計画を提案していた。しかしながら、住民は高層ビルなどが立ち並ぶ、大都市に、ハウテン市をしたくないという思いが強かった。

そのため、10 万人都市の代替案として、「環境にやさしい、「自転車の街」を作り上げていく」という提案をもって、国の合意のもと計画が進んでいった。

他の都市では、地下鉄・大規模駐車場・大規模店舗など自動車を中心とした都市計画が多く推進されていった。

そして、車社会が進む中、1971 年には、オランダ全体で約 3,300 人が交通事故で亡くなり、そのうち約 400 人が子どもたちだった。

そのころから、交通事故撲滅運動が盛んになり、ハウテン市の人気が高まっていくこととなる。

第一次計画（～1990 年以前）では 3,000 人の村が、新たに住宅約 8,500 軒が建設され約 2 万 5,000 人の街となった。

これは、国の当初計画の約 1/4 で抑えられ、成功を収めた。

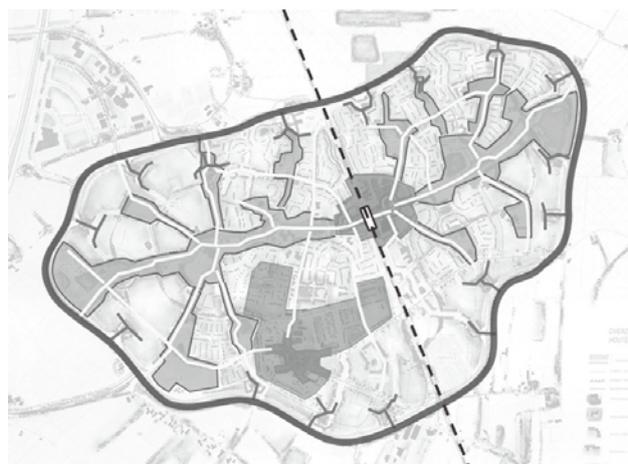
第二次計画（1990 年以降）は人口増加を踏まえ、新たな駅の設置を国に要望。

これは、経験値によって人は約 5 km 圏内までは、自転車・徒歩によって移動することに苦痛ではないが、それ以上になると、自動車を使うようになるからの理由であった。

その後、新駅も建設され、現在ハウテン市は最大でも自転車・徒歩での移動が 4 km 圏内



議場において市の自転車政策について説明を聴取



市内一円にある自転車道

に収まっており、人口は約 45,000 人。

住民合意のもと、「自転車の街」は自然とともに、さらに発展を続けている。

➤ 環境にやさしい街づくり

都市計画において、「自転車の街」を作り上げていくうえで、最も重要なことは、街の中心に鉄道の駅があることだ、と結論付けておられた。

ハウテン市は南北に鉄道が走っており、その駅を中心に、北部・南部に分けて、都市計画が進められてきた。

ハウテンとは「木」を意味し、都市計画は、緑つまり公園を最初に考え、風景を重要視し、光・空気・空間なども考慮にいれられていた。

鉄道の駅を中心に、自動車の侵入を規制する街づくりが行われた。

1つは、時間的な考えに基づく設計である。自動車侵入規制がかかっている場所の周辺外側には自動車を通る道路があり、高速道路にも通じている。住民は自動車を利用することもあるが、道路交通の規制によって、自動車を使う方が駅に行くにも時間がかかるようになってきている。鉄道の駅は高架化され、自転車・徒歩で居住区の端から端までスムーズに行けるようになっており、信号機もないため自転車は止まらなくてよい。しかしながら、

道路のところどころには、スピード対策のためバンプ（凸凹）が設置され、40年間死亡事故は無かった。また、大規模なショッピングモールや病院を建てないように計画されており、理由は、自動車で行きたくなるという感情を抑えるためでもあった。

ハード・ソフトの両面から考えぬかれた政策によって、環境にやさしいハウテン市の街づくりは行われていった。



4. 主な質疑

○ 緊急時の車両はどのように対応しているのか？

→ 警察・消防・救急車などの緊急車両は自転車道路を使えるようになってきている。また、現在オランダでは、警察・救急はオートバイを使うようになってきている。警察署は以前、中心街にあり、自転車に乗っていたが今は、居住区外側の自動車道路に移転した。

○ 5 km圏内に 45,000 人が住んでいるのか？
→ 住んでいる。人口密度もオランダの平均である。20%が低層階の建物、高くても 6 階までとなっており、1 ヘクタールに平均 23 軒の住宅がある。

○ 5 km圏内にすべての公共施設、病院・学校などがあるのか？またまかなえているのか？
→ 病院：ユヒレヒト州の病院の出張所のようなところがある。そこで、十分まかなえている。手術などが必要な時は、大きな病院で行っている。
学校：一般中等高等教育で 2 つある。

○ 「自転車の街」を作っていくにあたり、住民の反対が多くあったと思うが、どのようであったか？
→ 反対するものは誰もいなかった。計画当時にもし 50,000 人の住民がすでにいたなら、住民合意を得るのは、とても難しかったと思う。



5. 所感

ハウテン市は緑豊かで、時がゆっくりと流れている街で、オランダでも高齢化が進む中、子どもがとても多く見受けられた。子どもが、安全な場所で過ごし、遊べる生活空間を求めるのは万国共通である。

ハウテン市の環境で育った子どももまた、親になった時に、自動車よりも自転車・徒歩で生活する事が苦にならず、その生活を楽しむ事ができるだろうと思う。

こういった取組こそ、Co2 削減のための科学的・技術的な対策だけでなく、環境問題を根本的な解決方向に向かわすひとつの教育だと感銘した。

また、実際に自転車に乗って街を案内していただいた。1 日約 6,600 人が自転車を駐輪する鉄道駅近くの駐輪場は 2 段式のもので、ピッシリと自転車がとめてあった。



自転車に試乗し自転車道を視察

またレンタルサイクルも充実しており、電車に乗ってきて、駅で自転車を借りる場合は割

引制度があり、自転車を利用するインセンティブに関してもきめ細やかな対応となっていた。

また人口増加によって、鉄道会社からの要請で電車も複線化されている。

ハウテン市は現在とても人気がある街になり、土地価格も上昇しているが住宅供給は計画的に行われている。

自治体・地元住民・不動産業者などが協力しあって、「自転車の街」づくりを継続しようと頑張っておられる姿がとても印象的であった。



緑豊かで、車の音も無いこの街で育った子どもたちの話も、ぜひ聞いてみたいと思った。

