

連載

フィールド・アイ

Field Eye

ライデンから——②

ライデン大学 有泉 明

Akira Ariizumi



「自転車大国」、自転車抜きで

今回は、多民族国家としてのオランダとその転換の兆しについて述べた。今回は、オランダ国内の交通手段という、より日常生活に根ざしたテーマを取り上げようと思う。

タイトルの通り、本稿のメインは自転車移動ということになるのだが、その前座としてオランダ鉄道(NS)を紹介したい。NSは、ユーロスターやタリスなどのパートナーと連携し、オランダ国内のみならず周辺国への鉄道事業までも運営しており、中・長距離移動を担う存在である。

NSを現地で実際に利用してみた率直な感想は、思いのほか快適ということである。その一番の要因は、空いていることにあろう。ラッシュアワー以外であればほぼ確実に席に座れることは、東京の満員電車で苦しまれてきた身としては大変ありがたい。また、車内のゴミや落書き、大声で通話する乗客も、異国の地から来たよそ者にとっては、むしろ肩肘張らなくて良い空気感を演出してくれているように感じられる。かくして、NSでの移動中は、概してリラックスして過ごすことができている。

しかし、やはり運賃の高さは大きなネックとなっている。たとえば、ライデン中央駅からハーグ中央駅までは、急行(Intercity)を使えば通常11分で到着するが、片道4ユーロ、往復8ユーロの料金がかかり、かなり手痛い出費となる。私の感覚は昨今の円安の影響も多分に受けていると考えられるが、現地のオランダ人に尋ねてみても、やはりNSの運賃は高いと感じているようである。このことが、特に中距離移動にお

ける自転車の利用の増加につながっているのかもしれない。

では、いよいよ真打の自転車移動に触れていきたい。自転車は、オランダの交通手段のみならず、オランダという国全体を語る上で欠かすことのできない代物である。オランダ国内の移動における自転車の使用割合は約27% (2023年) であり¹⁾、人口1人当たりの自転車保有台数はなんと驚異の約1.3台 (2022年) である²⁾。つまり、全国民が1台以上自転車を保有しているという計算になる。これらの値は他国と比較しても群を抜いており、オランダはまさに「自転車大国」といえる。

オランダの人々が複数台の自転車を所持しているのには、普段使いの自転車と長距離移動用のロードバイクを使い分けている、盗難された時のために予備の自転車を用意しているといった事情があるようだ。また、大学の同僚のひとり、電車との併用のためにこれが必要であると語る。彼女はハーグに居を構えるところ、自宅からハーグ中央駅まで自転車で向かい、電車でライデン中央駅に移動したのち、法学部棟まで駐輪場に置いてあるもう1台の自転車で向かうため、合計2台の自転車が必要になるとのことである。

たしかに、ライデン中央駅から法学部棟までは約1.5キロあり、徒歩で移動するには少々距離があるため、自転車での移動に適している。一方で、ライデン中央駅には巨大なバスターミナルがあり、数分間隔でバスが発着する。バスでの移動は選択肢にないのかと尋ねてみたところ、「バスは全く信用ならないので、使いたくない」との回答であった。

滞在半年の身だが、「信用ならない」との彼女の評価には納得するものがある。オランダのバスは、基本的にルーズである。運行スケジュールが絶え間なく変動し、予定時刻に遅れる場合、逆に早く到着する場合、さらには突然運行休止になる場合もある。9292というアプリなどによって、リアルタイムの時刻表を確認しておく必要がある。

このようなスケジュールの変動は利用者にとって迷惑なトラブルであるが、稀に有利なトラブルも発生する。それは、精算機の故障である。特にライデンでは、昨年12月に従来のArrivaからQbuzzにバス輸送事業が引き継がれたところ、新たな車体における精算機の整備が間に合わず、しばらくの間バスが無料となった。その名残か、以降もたまに精算機の故障によ

り無料で乗車できる場合があるため、当たると幸運である。もっとも、無料になっているかどうかは実際に乗ってみたいとわからないため、アイスの当たり棒のような感覚で楽しむのがせいぜいではある。

このような信用ならないバスとは違って、自転車は好きな時間帯に乗り、好きなルートを用いることができるため、外的な要因に左右されづらい。また、オランダでは自転車専用の道路と信号が数多く整備されており、主要駅には駐車場と見紛うほどに巨大な駐輪場が必ず用意されている。“Nederland（低地の国）”という国名が示す土地の平坦さも含めて、自転車を快適に利用できる環境が整っているといえる。

さて、ここまでの話から、オランダでの近・中距離移動には自転車こそ最適であることは明らかであろう。このような、自転車の自転車による自転車のための国・オランダに身を置きながら、滞在半年が経過してもなおこれを一度も使っていない変わり者もあり、それが私である。その理由について、冗長な言い訳を並べることも可能ではあるが、結局は入手が面倒であることと、事故に遭うのが怖いことという、他愛ない2つの理由に帰着する。私と同時期に日本から来た留学生たちが颯爽と自転車を乗りこなしている姿を見るたびに、物悲しい気持ちになる。

そんな極めて稀な「非」自転車保有者たる私は、普段は専ら徒歩で移動している。これには、前述の通りバスが信用ならないという理由もあるが、歩くのが良い気分転換になるという前向きな理由も大きい。ライデンの美しい街並みを眺めながら、ゲリラ的に現れる屋台でストロークワッフルを買って帰る時間は、心安らぐひとときである。

しかしながら、やはり歩行者に対するオランダ社会からの抑圧を実感する場面も多々ある。第一に、歩道が非常に狭い。オランダの道路は、前述のような自転車道が用意されているか、そうでなくとも自転車の移動のために車道が最初から広く設計されているため、歩道は人ひとりがやっと通れるくらいの広さであることがほとんどである。歩行者と自転車の双方が通行可能な道路では、白線や色分け等によりそれぞれの通行帯が分けられているのだが、実際は自転車の交通量があまりに多いため、区別は有名無実化している。歩行者は、行き交う自転車に気を配りつつ、道の端の端を

歩くことになる。

第二に、自転車の利用者が、歩行者に対して容赦ない。横断歩道を渡る際は、自転車が停止して自分が渡るのを待ってくれるのではないかという淡い期待は捨てるべきである。自転車は、歩行者は轢いても構わないものと認識しているかの如き凄まじい速さで押し寄せてくる。私も、何度か自転車・バイクと衝突しかけたことがあり、罵声を浴びせられたこともある。幸い、私のオランダ語能力の低さゆえ、その意味内容を理解することはかなわなかったが、不快な思いをしないために、何より事故に遭わないために、細心の注意を持って歩行する必要がある。

第三に、雨と歩行者の相性が頗る悪い。オランダと雨は密接な関係にあり、土砂降りの日こそ少ないものの、年中パラパラと雨が降り続けるため、歩行が大いに妨げられる。これだけ聞くと、自転車利用者の方が傘を差せない分、より大きな被害を受けるのではと想像されるかもしれない。しかし、オランダは風が強いいため、そもそも傘を差すこと自体が難しい。結果として、ゆっくりと進むしかない歩行者よりかは、カッパなどを着て全速力で漕ぐ自転車利用者の方が、雨風の被害からいくらか逃れることができる。歩行者は社会のみならず、自然界からも嫌われているらしい。

このように、オランダは歩行者には生きづらい国であり、またバスも種々の不確実性を抱えている。しかしながら、これらにより私が被る不利益は、自転車を使用しないという選択をしたことの結果であり、自業自得としか言いようがない。そろそろ自転車から目を背け続けるのも限界かもしれない、などと思いつつも、今日も法学部棟からやはり徒歩で帰るのである。

1) Centraal Bureau voor de Statistiek（オランダ中央統計局）“Mobiliteit; per persoon, vervoerwijzen, motieven, regio's (Gewijzigd op: 4 juli 2024)”

2) これは、総自転車台数（約2390万台、BOVAG-RAI “Mobiliteit in Cijfers Tweewielers 2023-2024” p. 6による）を総人口で割った値である。

ありいずみ・あきら ライデン大学客員研究員。最近の論文に「オランダにおける労働時間調整請求権について」『雇用・就業関係の変化と労働法システムの再構築』（労働問題リサーチセンター、2024年）。労働法専攻。