

《第1回》

欧州の先進自治体における駐輪場と自転車交通について ～フライブルク市の取り組み～

環境ジャーナリスト 村上 敦

今回から6度にわたって、ドイツ・スイス・フランスの6つの都市で行われている自転車交通、駐輪場など自転車に関わる現状をレポートする。日本の自治体の自転車政策、自転車のためのインフラ整備の参考になれば幸いである。

自転車交通をバランスよく推進する街、ドイツ・フライブルク市

1. はじめに

ドイツ・フライブルク市は、ドイツ国内で見ると最南西端に位置しているが、ヨーロッパ全体では中央近くに立地している。とりわけ、近隣するスイス・バーゼル市とフランス・ストラスブール市との間では経済的・文化的な結びつきも強く、国際都市の顔を持つ。フライブルク市は、人口60万人規模の南バーデン地方の上位都市として、大学と研究、そして観光都市として繁栄している。市内の人口は約22万人で、そのうち学生が2.5万人を占める大学街でもある。フライブルク市の交通政策、そして駅前の有料駐輪場については、著者と駐輪場を経営するリュプケ氏が日本で行った講演を参考にしていただけると幸いである（『自転車・バイク駐車場2008年7月、8月号』参照）。

2. フライブルク市の自転車交通の歴史

1950年代半ばから10年間で戦後経済の奇跡的な復興を遂げたドイツにおいては、自転車交通は長い間、あまりよいイメージを持たれていなかった。いわゆる「経済的に貧しい人の利用する交通手段」「お金のない学生が利用する交通機関」というイメージである。マイカーを持ち、自由な移動を謳歌することが社会的な正義であった時代背景においては、当然のことであろう。



図1：フライブルク市の立地
(出典：フライブルク市土木局)



写真1：フライブルク市の市内中心部（歩行者天国区間）を取り囲むように配置された駐輪場の一つ

しかし、戦後の焼け野原からの復興の段階で、伝統的な城壁に囲まれた市内中心部をそのままの形に戻すことが都市計画で決められ、復興を遂げたフライブルク市においては、60年代の中頃にはすでに市内は慢性的な渋滞に悩まされることになった。伝統的な「通り」「路地」は、都市空間の場所を占有するマイカー交通を前提に作られていないためだ。そうした状況はフライブルク市に限ってみられたわけではない。世界中でモータリゼーションが推進されると、マイカー交通のスタイルに適応した都市計画が推進され、いわゆる、リンク（環状線）や自動車専用道路、幹線道路が整備されていった。

ただし、フライブルク市は背面を黒い森（シュヴァルツ・ヴァルト）に囲まれているため、そうしたマイカー交通に提供できるような土地の余裕がない。そこでフライブルク市議会は、衰退傾向にあった路面電車の拡張と旧市街地（市内中心部）のトランジットモール化（車の進入を抑制した歩行者天国化）、自転車交通の推進について議論を始めている。具体的には、1969年に『総合交通計画』が作成された。このときに自転車道路（自転車レーン）のマスタープランが提示されている。このときには市内の重要な基幹自転車用レーンとして総延長30キロメートルの整備が行われることになった。その後、より多くの自転車道路を整備するために1978年からは、積み上げ式の予算請求ではなく、毎年自転車道路整備のために総額としての「一括予算請求」という手法を用いて、毎年およそ100万ユーロ（約1.7億円）がコンスタントに自転車レーンのための整備に回されている（市内に広がる自転車道路や駐輪場の配置図、自転車インフラ整備のための予算配分のグラフについては、先述した『自転車・バイク駐車場2008年7月、8月号』に詳しい）。

こうした取り組みによってフライブルク市は、現在では市内の自転車用のレーンを総延長で420キロメートル整備し、ほぼすべての地域への自転車での自由な移動を可能としている。さらに、市内中心部、およびバスや路面電車の停留場への集中的な駐輪場整備、駅周辺の駐輪場整備にも精力的で、現在では市内に無料の駐輪場がおよそ7,300台分、駅に隣接する有料の駐輪場1,000台分が整備されている（うち、市内中心部の駐輪場は5,700ヶ所：図2参照）。



図2：増加を続ける市内中心部の駐輪場
（出典：フライブルク市土木局）

3. 自転車交通のための都市計画、コンパクトシティ

ただし、このような自転車のためのインフラが整備されたとはいえ、それだけで飛躍的に自転車交通が推進されるわけではない。自転車を利用して行動できる範囲に、移動の目的地が整備されなければならない。

フライブルク市においては、郊外への商業施設の拡散を抑制する取り組みとして『市街地と住宅地中心部の市場コンセプト』が採択されており、日常の買い物については、すべて住宅地内か、あるいは市内の中心部（旧市街地）で商品が市民に供給されるような条例が作られている。つまり、郊外のいわゆる食料や衣類、家電などを取り扱う大型店は、2つの例外を除いて立地が許されていない。

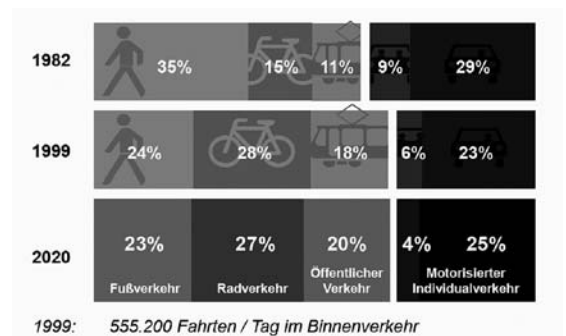


図3：フライブルク市内の人の移動の交通手段割を示すモーダルスプリット（2020年は目標値）。1999年の時点で市内の人の移動は55万回／日を数え、これは毎年数パーセントの割合で増加している

（出典：フライブルク市土木局）



写真2：市内中心部周辺の交差点では、信号が変わる度に自転車が数珠繋ぎとなる

このような都市計画の取り組みによって、住民の移動は、近距離の住宅地内で、あるいは住宅地から市内の中心部へという『短距離移動のまち』が確立されている。これに、先述した自転車のためのインフラ整備がなされたため、市民は活発に自転車交通を利用するようになった。最終的には図3（前頁）のような優秀なモーダルスプリット（交通分担率）が達成され、マイカー交通を抑えた自転車交通と公共交通がうまく組み合わせられている。

4. バイク&ライド

現在、フライブルク市が精力的に行っている自転車のためのインフラ整備を紹介しよう。これは、バイク&ライドと呼ばれるコンセプトで、簡単にいえば、主要なバス停・路面電車の停留所に、屋根付きの小型無料駐輪場を整備することである。自宅から停留所まではバイク（自転車）、そこから先は公共交通という役割分端をより明確に行うコンセプトである。

これを推進する理由であるが、一つには、これ以上市内中心部付近の自転車交通を増大させることが困難な状況にあることが挙げられる。自転車は、公共交通とは異なり、マイカーほどではないにしろ、独自のレーンと駐輪場を必要とする交通機関である。市内中心部の都市空間にそれほど余裕がないフライブルク市では、中心地区においては、すでに自転車レーン幅の許容を超えた自転車交通が、朝夕の通



写真3：近距離鉄道の駅に設置されたバイク&ライドの駐輪場（無料・監視なし）

勤・通学時に発生している。このまま、さらに市内中心部までの自転車交通を推進すると、安全の観点から好ましくない。（写真2参照）

もう一つの理由は、郊外の自治体からフライブルク市へのマイカー通勤を、公共交通へ乗り換えするよう促したいというものだ。フライブルク市の現状では、図3のモーダルスプリットで紹介したように市内の人の移動は環境にやさしい徒歩・自転車・公共交通が支配的で、これ以上の改善の余地はそれほど大きくない。しかし、周辺自治体からのマイカー通勤の流れを、公共交通に乗り換えさせるポテンシャルは大きい。であるからこそ、フライブルク市を取り囲む2つの群との共同で、『ブライスガウスバーン』構想が形作られ、中央駅と周辺自治体とを30分タクト（近距離鉄道の時刻表間隔）で結び、それぞれの鉄道の停留所には、パーク&ライドの取り組みと合わせて、バイク&ライドを推進している。もちろん、その鉄道の停留所への乗り継ぎをスムーズ、そしてより多くの人を集めるために、ローカルなバス会社との間で、運賃・時刻表・路線の連系を推進し、主要な郊外のバスの停留所においても自転車の駐輪場を設置する取り組みが行われている。想像してみたい。日本でも、バス交通が鉄道とうまく連系しているのであれば、わざわざ駐輪場の土地確保が困難な駅まで自転車通勤する必要はなく、近所のバス停に設けられた小さな駐輪場まで自転車通勤することが可能となるはずである。（写真3参照）

この『ブライスガウスバーン』構想は、まだまだ完全ではなく、この先10年以上かけて整備が続けられる予定である。しかし、これが完成したとき、郊外の人口数千人の小さな自治体であっても、マイカー通勤ではなく、自転車+公共交通での自由な通勤を行うことが約束されている。フライブルク市と周辺の2つの郡、さらにドイツ鉄道や公営の近距離鉄道企業、そして民間のバス会社を連携させた壮大なプ

ロジェクトによって「自宅から停留所までの移動」は、以前には「貧しい人の交通」であった自転車が活用されようとしている。

5. 自転車交通の優先

最後にいくつかの写真をお見せして、フライブルク市の自転車優先政策を紹介しよう。



写真4：自転車交通が盛んになり、専用レーンによって自転車交通そのものが高速化すると、右折車両が自転車を巻き込む事故の危険性が高まる（車の通行はドイツは日本と逆である）。写真のように直進する自転車レーンは、右折車両の左側に配置されている



写真5：右折車両との接触の可能性が高い場所では、自転車レーンは赤でマーキングされている。フライブルク市は、市内の自転車レーンすべてをマーキングすることはせず、危険箇所においてのみマーキングすることで、車への警告度の向上を図っている



写真6、7：市内中心部の自転車交通が多いところでは、バスレーンにタクシーと同じように自転車交通の優先侵入・通行権が与えられている。「frei」とは、進入・通行を許可するフリーの意味。また市内にはおよそ120箇所の一方向路があるが、そのうちの半数では自転車の侵入が許されている



写真8、9：自転車専用道路。ここでは道の真ん中を自転車が通行することが許されている。車とオートバイは、例外として進入・通行が許されているが、自転車を追い越すことは禁止されている（自転車と同じ速度での進入）

(次々号へつづく)