

《第2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 ～ストラスブール市の取り組み～

環境ジャーナリスト 村上 敦

前は、ドイツ・フライブルク市の自転車交通の現状をレポートした。今回は、ドイツとの国境の街、フランス・ストラスブール市で行われている自転車交通の状況をお伝えする。

トラムによる「まちづくり」、リ・デザインで一躍脚光を浴びたストラスブール市

1. はじめに

フランス・ストラスブール市は、星型であるフランス国土の右肩の突端に位置する（図1）。ドイツとの国境の街であり、フランス国内で見ると最東端に位置しているが、ヨーロッパ全体では中央近くになる。このような理由からも、ストラスブールには古くから欧州の重要な機関が立地している。とりわけ1949年からは、ウィンストン・チャーチル提唱による欧州評議会がストラスブールに設置されると、1952年には欧州議会（当時はEUの原型である欧州石炭鉄鋼共同体の議会）、1953年からは欧州人権委員会（現在の欧州人権裁判所）がこの街に置かれた。第二次大戦後から欧州で始まった国の枠組みを超えた理念と人権の象徴都市ともいえるだろう。

ストラスブール市は人口約27万人を抱える中規模都市であるが、CUSと呼ばれるストラスブール広域連合での人口は45万人であり（28の市町村）、自治体の合併がほとんど見られないフランス事情を考慮すると、日本の視点ではおよそこの規模をストラスブールという都市だと認識するのがよい。また、CUS人口の一割を超える学生数4.8万人を有するフランス屈指のストラスブール大学によって、ストラスブール市は学生の街、学術都市としての顔も合わせ持っている。

さらに、2007年からはパリとを2時間20分で結ぶTGVが開通し、ガラスのドームでリフォームされた駅舎を訪れる人に刺激的な景観を提供している（写真1）。



図1 ストラスブール市の位置



写真1：ガラスのドームでリフォームされた駅舎

2. ストラスブール市の交通の歴史

1878年にはストラスブール市内に路面電車が開通し、大戦前までにストラスブールを基点とするアルザス地方全域に総延長230キロの路面電車網が広がり、乗客数は年間7,000万人を超えたという。しかし、戦後はモータリゼーションの加速と共に、公共交通への需要は萎む一方で、1960年には市内の路面電車は完全に廃止されている。60年代のストラスブール市では、高速道路、幹線道路の整備・拡張が行われたが、70年代になると、増加を続ける自動車交通によって渋滞が発生、騒音、大気汚染問題と並んで都市の魅力や経済的な立地条件が脅かされるようになった。70年代後半にはすでにCUSにおいてLRT（軽量レール式輸送交通）導入の検討がはじまっている。さらに、この時期には「自転車憲章（カルタ）」も整備され、自転車交通のインフラ整備、とりわけ自転車レーンの整備が始まっている。増加する自動車交通によって、車にも歩行者にも危険視されるようになった自転車交通を、独自レーンの整備により安全を確保しようとしたものである。この自転車憲章による自転車レーンは1994年までにほぼ整備が終わり、CUS域内で総延長およそ450キロが整備されている。

1983年に市議会は、都市交通機関の導入を決議し、1989年の市長選挙でトラムの導入が確定した。このときに当選した市長は、都市をトラムによってデザインし直す「リ・デザイン」という方向性を打ち出し、住民参加やその他のコンペ、設計など矢継ぎ早に取り決め、わずか4年後の1994年にはトラムのA線が開通している。



写真2：街中を走るトラム

以後、トラムの拡張とそれに合わせた街のトータルデザインの実現は続き、2008年現在ではA～E線までの5路線、総延長54キロのトラム路線が開通している。トラムの車両、軌道、停留所、バスや時刻表、さらには街路樹に至るまでトータルでデザインされ、洗練された都会の雰囲気が新しいストラスブール市には与えられている（写真2）。現在では市内の公共交通の乗客数は述べ年間8,500万人を超えている。

このような取り組みによって、ストラスブール市内のモーダルスプリット（交通分担率）も改善された。市内の人の交通手段としての公共交通は、80年代前半に10%であったのが、現在では20%を超え、2020年に25%を目指して交通計画が整備されている。以前は20%でしかなかった自転車交通も、2008年には25%を達成、2020年には30%を目標としている。

公共交通、とりわけトラムによる「まちづくり」に成功し、世界の模範となったストラスブール市は、公共交通だけでなく同時に、P&R、バイク&トラム、駐輪場、自転車レーンの整備も活発に行ってきた。その結果が上述したモーダルスプリットの値だといえるであろう。しかし、CUSの交通計画担当者にヒアリングした際には、CUSではモーダルスプリットをそれほど重視していないという答えが返ってきた。なぜなら、現在の交通計画での重要なポイントは、市民が車とトラムと自転車をうまく使い分け、スムーズで安全な移動を確保することであり、モーダルスプリットの数字を見ながら自転車交通ばかりを促進すると、トラムの乗客が減少し、トラムばかりにウェイトを置くと、自転車利用者が減少してしまうというジレンマを抱えているからだ。車ばかりでなく、環境に優しい交通手段を促進する際には、「必ず自転車と公共交通を調和させることが必要だ」と発言されたことは印象深い。蛇足になるが、ストラスブール市のトラムは欧州では珍しく自転車の持込みが許されている。平日の7～9時、17～19時の通勤時は禁止されているが、それ以外の時間帯では無料で自転車持込でトラムに乗車できる。

3. ストラスブール市の駐輪場

それでは、本題であるストラスブール市の自転車のインフラ、主要な駐輪場について説明しよう。なぜ自転車のインフラを紹介するこのレポートで、ス



写真3：市が設置している無料駐輪場

トラスプール市の公共交通について長々と前置きを書いたのがお分かりになるはずだ。

タイプⅠ：市が公共の土地に直接設置している無料駐輪場（市内およそ1,500台）

欧州では一般的である歩道脇や公共のスペースに設置された無料で、監視措置などのない駐輪場である。ここでは、盗難防止のためのバーが設置されており、これに自転車をくくりつけることで駐輪する（写真3）。

タイプⅡ：バイク＆トラムの駐輪場（800台）

トラムとバスの運営を行っているCTS社による駐輪場で、路面電車の停留所40ヶ所に合計800台分の駐



写真4：バイク＆トラムと呼ばれる無料の駐輪場

輪場が設置されている。これは、数千万人の年間乗客数というトラムとバスの運営、および市内に9箇所、4,600台分のP&Rの駐車場の運営と同じように一手に公共交通運営の事業者（CTS社）が行っているものであり、駐輪場の規模はその他の事業規模とは比べものにならないほど小さい。フランスでは公共事業の運営にはPFIという方式を利用しているが、これは平たく言えば行政側の指定する条件に従って公共事業を行い、その代わりに一定量の交付金を受けるという方式である。CSUにおける公共交通は、CTS社が建設から運営までPFI方式で受注しているが、この中の条件には、トラムなどの公共交通の運営だけでなく、P&Rの運営、そしてバイク＆トラムと呼ばれる駐輪場の運営も含まれている。従って、CTS社とすれば自転車の駐輪場事業は、全事業のうちのごく僅かなものであり、公共もこの駐輪場の運営のためだけに交付金を支払っているのではない。公共交通の付帯サービスの一つとして駐輪場が運営されている。

また、このバイク＆トラムと呼ばれる無料の駐輪場は（写真4）、「Badgeo」と呼ばれるIC非接触式カード（公共交通の定期券ORデビットカード）を所有しているものだけが利用できる。ICカードで駐輪場の入り口部分に触れると、駐輪場のドアが開閉する方式である（写真5）。もちろんBadgeo所有者であれば、誰でも出入りできるため盗難の恐れはあるが、オープンスペース上に設けられた駐輪場よりは安心感がある。



写真5：IC非接触式カードで駐輪場の入口部分に触れるとドアが開閉するシステムが導入されている



写真6：無人ゲート

タイプⅢ：中央駅に新設された有料駐輪場（850台）

中央駅の地下に設けられた駐輪場で、2007年にTGVが開通する際に駅舎と周辺部の改修工事が行われ、それに伴い新設された。ストラスブール市では唯一の有料の駐輪場である。この駐輪場は、公共営業権を事業とする世界最大のコンツェルンVINCI社によって運営されている。VINCI社は世界2,500支店に14.2万人の従業員を抱え、年間260億ユーロの売り上げを数える大企業であり、PFI方式での駐車場、学校、病院、エネルギー供給などの運営と、それらの建設などを行っている。ストラスブール市内においても数多くの車の地下駐車場がPFI方式で行われている。中央駅に設置された有料の駐輪場は、これらの駐車場のPFI契約の条件の一つである。つまり、この駐輪場の運営事業は、VINCI社が請け



写真7：監視付きで明るく清潔な駐輪場

負う市内の大きな駐車場事業と比較すればごく僅かな部分であり、採算をほとんど気にする必要はなく、駐車場に付帯するサービス事業と理解すればよいだろう。

駐輪料金は、1時間0.5ユーロ、1日（7時から20時まで）1.0ユーロ、24時間2.0ユーロであり、1カ月定期は19ユーロと設定されており、無人ゲートで入場する（写真6）。監視付きで、明るく清潔な駐輪場であり（写真7）、駅構内の地下にあることから鉄道やトラムへのアクセスも非常に優れている。駅の改装、駐車・駐輪事業はセットであったため、トータルなデザインで駐輪場への行先も表示されており、利便性が非常に高い。（写真8）。ただし、安価で便利なため、定期発行分はすでに一杯である。VINCI社サイドとしては、PFI契約に基づいての駐輪場運営であるため、台数の増加や料金の値上げなどは一切



写真8：トータルにデザインされた判りやすい表示板



写真9：駐輪場の入口部分には駐輪できない自転車が置かれている

考えていないという。そのため、この駐輪場の入り口部分には、駐輪できない自転車で溢れかえっているのが印象的であった（写真9）。

さらに、自転車の出し入れは、定期の人はIC非接触式のカードで、単発の人は駐輪カード（出庫する前に自動精算機で精算する方式）を利用して、無人ゲートで行っている（写真6）。ただし、駐輪場には常に1人が待機しており、自転車を監視しながら駐輪場におけるサービスを行っている（写真10）。一般にフランスのこうした類の窓口は愛想が良くなく、サービスの質は悪いものなのだが、さすがにコンツェルンの従業員教育を受けているためか、ジャケットを羽織った温和な印象を与える好青年が、顧客の自転車の空気入れやゲートでの出し入れなどを手伝ったり、問い合わせに対して、常に笑顔で対応していたことは、深く印象に残った。日本の駐輪場ではシルバー人材やパートなどの方が、腕章に作業服や警備の制服で対応している駐輪場を沢山見かけるが、もし駐輪場を作業場ではなく、サービス業として位置づけるのであれば、こうした服装（背広ではなく、少しラフな格好。ブラックジーンズに黒のジャケット、ポロシャツなど）も考慮してみると面白いのではないかと個人的には感じた。

4. 自転車レーンとインフラ

現在、ストラスブール市は自転車レーンの整備を毎年最低10キロ延長することに決めている。2008年現在では、すでにCUS域内で総延長450キロの自転車レーンが整備



写真10：駐輪場には常に1人が待機して自転車を監視しながらサービスを提供している

されているが、これは2010年までに500キロに延長される計画である。とりわけ、大量の学生を抱えるストラスブール大学周辺部での自転車レーン整備が目覚ましい。さらに、全体の自転車レーンのうち3分の1は、郊外の自然保護区の中を縦断しており、市民の週末の憩いのための機能としての自転車レーン整備も充実している。とりわけ、フランスでは、競技用のレーサータイプのサイクリングを趣味にする市民も多く、ストラスブール市でも毎年大きな自転車レースが開催されている。ストラスブール市は、おそらくフランス国内では、もっとも自転車交通に優しいインフラを有している都市の一つであろう。

以下に2枚の自転車レーンの風景を紹介して、レポートを締めくくる。

（次々号へつづく）



写真11：以前は車が片側2車線で通行していた部分が通行禁止となり、トラム軌道と自転車と歩行者のための空間に整備し直されている。



写真12：大学の周辺にはとりわけ自転車道、レーンが多いが、正面のトラム通りには、並木通りの中心部を自転車で疾走できるような自転車のアウトバーンが設けられている。