

《第3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

～マンハイム市の取り組み～

環境ジャーナリスト 村上 敦

今回は、ドイツの工業都市マンハイム市で行われている自転車の駐輪場対策の状況をお伝えする。

自動車の街、発明の街、マンハイム市

1. はじめに

ドイツ・マンハイム市は、ライン川とネッカー川の合流する交通の要所に形作られた文化と工業の都市である。古くは1600年代の初頭、プファルツ選帝侯フリードリヒIV世が城塞建設を行い、幾多の戦争の後、1700年代に入ると選帝侯カールIII世がマンハイム宮殿をこの地に建設している。この時代に構想され、形作られた「クアドラテ：正方形（図1）」と呼ばれる碁盤の目の宮殿を中心とする都市建設は、数百年後の今日でもマンハイム市の中心部に当時の面影のまま残されている。現在のマンハイム市の人口は、およそ31万人であり、ライン川の対岸のルードヴィヒスハーフェン市（人口16万人）と合わせて、ドイツの工業と産業の要である都市圏を形作っている。

マンハイム市といえば、まず工業製品の発明・発祥の地であることを説明する必要がある。1800年代初頭の飢饉により家畜の馬が使えなくなると、カール・ドライスが世界ではじめて二輪車を発明（ペダルなしの自転車）、1840年には欧州でも早い段階で鉄道が開通し、1886年にはカール・ベンツがこの地に世界ではじめての自動車の特許を取得している。1909年にはシュッテ・ランツ社が飛行船を製造し、かのツェッペリン社と空の覇権を競った。この時期にハインリヒ・ランツは重油式のトラクター「ブルドック」を製造し、ドイツ・欧州の農業生産構造を変革している。1865年からはBASF（Badische Anilin- und Soda-Fabrik）がマンハイムで創業されたが、これ



図1：マンハイム市の中心街「クアドラテ（正方形）」

は現在、世界最大級の総合化学メーカーであり、この社における発明の数々を抜きにして化学の歴史を語ることは許されない。1880年に世界で最初に設置されたエレベーター、1929年にロケット式の飛行機などなどマンハイムでの発明の歴史を辿るとテーマに尽きることがない。欧州でも随一の交通の要所であり、中世以降は文化の中心地としても繁栄したことから、人材や情報・技術が蓄積され、産業革命以降には工業発展が開花し、近年まで経済的な成功を謳歌している。ただし、グローバル化の流れの中で現在のマンハイム市は、生産工業からサービス業への都市経済の構造転換を行っている最中である。



写真1、2：マンハイムのLRTと駅前の風景

2. マンハイム市の交通の歴史

マンハイムはもともと水上交通（ライン川とネッカー川の合流地点）の要地として設立された都市であり、1828年には近代工業化された港が開港している。現在この港は欧州では2番目に大きな内陸港であり、500社、2万人の職場を提供しながら、8,000を超える船が毎年交錯し、700万トンを超える荷揚げがなされている。同時に街道も整備されており、1840年にはマンハイムからハイデルベルクまで鉄道が開通している。現在ではフランクフルト市からスイス・バーゼル市までライン川沿いを走る南北の基幹鉄道網と高速道路網（アウトバーン）、ハイデルベルク市やニュルンベルク市へと東に向かう基幹鉄道網と高速道路網の交差点の都市として機能しており、乗り換えの拠点としても重要な大きな中央駅、都市の周りを7つの高速道路がリンクを形成する欧州の交通・流通における交差点である。

市内交通では、1878年から路面電車（当初の動力は馬であったが、1900年に電化している）が開通しており、現在では10路線が市内・郊外、そして対岸のルードヴィヒスハーフェン市を結んでいる（写真1、2）。近郊都市電車（Sバーン）も充実しており、13を超える路線が「ライン・ネッカー川地域」を繋いでいる。同時にバス交通も盛んであるが、こうした近距離公共交通システムは、90年代初頭から策定された交通基本計画「MVG2000」によって近代的な都市交通としての整備が集中的に行われた結果だ。つまり、自動車中心の交通の緩和がこの頃から計画の際に配慮されたのである。具体的には計画策定後の5年間で市内中心部のマイカー交通は11%減少・緩和され、その分の交通は路面電車と自転車で補われている。とりわけ公共交通の利用者は90年代の10年間でおよそ40%の急増が記録され、自動車交通の低速化（時速

30キロゾーンの導入）と自転車レーンの整備によって自転車交通もこの時期の10年間で2倍以上に増加している。環境配慮型の交通政策の先進地とまでは言えないが、マンハイム市の交通政策は概ね良好な方向へ舵を切りはじめた状態であるといえよう。

3. マンハイム市の駐輪の状況

この交通基本計画「MVG2000」の策定、そして社会の自転車交通化（90年代から欧州で始まった交通のモーターレス化）により中央駅には900台規模の大きな有料駐輪場が設置された。路面電車など公共交通の運営者もバイク&ライドを整備しており、現在では1,000台以上の駐輪場（無料）が市内の46の停留所に分散して設置されている。ただし、マンハイム市では、自転車利用の増加圧力をすべて受け止めるほどの自転車インフラの整備がまだ行われていない。自転車道路網は市内で250キロ延長、市内中心部の駐輪場の数は900台と他の自転車先進都市との比較では見劣りする。駅前を含む市内の状況は写真のようであり（写真3、4）、駐輪場の絶対的な不足は明らかである。市の交通計画局の測定では、市内中心部におよそ1,700台の自転車が駐輪されており、現在整備されている数を緊急に1.5倍程度に増加させることが必要と認識されている。ただし、パーク&ライド、中央駅、市内中心部とそれぞれ100台分程度の増設・新設の計画しかなく、この先も一層の努力が必要だ。また、それゆえ駅周辺の放置自転車は野放しの状態である。ただし、こうした状況はマンハイム市に限ったことではなく、多くのドイツの都市で見られる日常風景でもある。ほとんど存在しなかった自転車レーンを大々的に導入するなど、全体的に見て、中心部は自転車交通化がまさに行われている最中だと表現できるであろう。



写真3、4：駅周辺に放置される自転車

それでは、今回のレポートは駅に設置された有料の駐輪場に焦点を絞り紹介してみよう。マンハイム市では市民参加による社会福祉的な取り組みを、駐輪場という場を活用して行っている。

4. 「ビオトピア」による駅前の有料駐輪場

「ビオトピア」は1984年、マンハイム市民の草の根の市民参加により設立されたNPOである。組織形態は1997年に有料駐輪場事業を行うにあたり公益有限会社化されている。ビオトピアでは、長期失業者の社会復帰を促進することが設立の目的とされたが、とりわけ、青少年の失業状態、職につけない状況を改善することに主眼が置かれている。ここでは「人間の可能性と能力を尊重すること」「個人それぞれに応じた援助方法を模索し、提供すること」「最大限、経済的な社会システムに近い場所で活動を行うこと」を3大原則としている。ビオトピアのパートナーは、自治体、地域のハローワーク、職業訓練学校、手工業組合、商工会議

所、そして、この地域の企業群であり、運営資金の援助から、職業訓練の場所と専門性の高い訓練者の提供、心の問題の解決のためのサポート、さらに、青年の就職の世話から企業所有の寮への入寮手続きなどといった実践的なところまで活動が続けられている。手工業分野におけるビオトピアの事業分野は、「庭師、軽土木作業工」「清掃業従事者」「塗装工」、そして「自転車整備工・自転車販売員」の4つである。

1997年に駅舎の一部を改装して設立した860台の有料駐輪場（写真5、6）では、このうち「自転車整備工/販売員」を養成している。とりわけ、27歳以下の青少年の長期失業者、あるいは身体に障害がある成人の長期失業者を対象にして、ここでは1人の自転車整備工のマイスターと1名の経営管理者が、常時5～8名の若者と共に駐輪場の管理、レンタサイクルの貸し出しと整備、24時間以内に修理を完了する「24hリペアサービス」、そして、自転車の新車から中古車までの販売を事業として行っている。駐輪場脇に設けられた管理室兼、自転車ショップでは、自転車用の牽引車



写真5、6：「ビオトピア」の駐輪場。駅のホームに並行に建てられた旧駅舎（軽貨物置場）を駐輪場に改装しているため、駐輪場から直接駅のホームに出入りすることができ、利便性に優れている。

から小物に至るまで自転車関連の商品の販売も手がけている。駐輪場の建物自体は、ドイツ鉄道が以前は駅舎横に宅配・鉄道輸送品の荷物置き場として利用していた建物を、マンハイム市に有償で賃貸しており、賃貸料金の大部分はマンハイム市が負担している。ただし、これ以外ではこの事業に対してはほとんど公的な支援はなく、自転車整備工を養成する際に地域のハローワークから教育のために必要な費用の一部が支払われるが、大部分の運営は、駐輪場とその他のサービスからの売り上げによって賄われている。

このピオトピア駐輪場の運営の特徴としては、「24hリペアサービス」があげられよう。駐輪場において自転車修理サービスを行うことによる利用者へのメリットは計り知れないが、ほとんどの修理は「朝預けて、その日のうちに」という迅速な修理に加えて、修理で自分の自転車が利用できない際は、無料で代車の貸し出しも行っていることから、利便性は非常に高い。さらに、ピオトピア駐輪場が主催の自転車「蚤の市」が年に1度行われ、市民が自分の自転車を直接販売したり、中古車を個人間で安く購入したりする流通の機会を提供している。

有料駐輪場の利用時間は、定期券所有者は5時から24時までと列車の始発から終電までカバーされており、定期カードと鍵によって無人での出入りを可能としている（写真7）。1日券での駐輪は、管理者がいる平日7:30～19:00であり、これは自転車修理の受付時間と同じである（写真8）。自転車ショップの営業時間は、平日10:00～19:00と土曜日は10:00～14:00である。駐輪場の価格は1日券：1ユーロ、1ヶ月券：10ユーロ、1年券：60ユーロである（1ユーロ≒130円）。

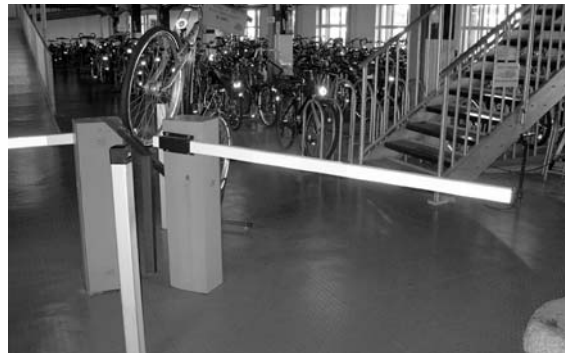


写真7：始発から終電まで、定期券所有者は30ユーロの鍵の保証金を支払うことで、管理人なしでも自転車を出し入れすることができる。

季節に応じて多少の変動はあるものの、この駐輪場の利用・占有率はほぼ7割前後と、有料の駐輪場という概念のほとんど存在しないドイツにおいては優秀な成績である。また、レンタサイクルも季節に応じて15台前後準備されており、1日10ユーロ、1週間30ユーロ、1ヶ月100ユーロという価格で提供されている。レンタサイクルの自転車自体は季節毎に回転しており、常に新車と交換され、中古車の販売の柱としても機能していることを付け加えておこう（写真9）。

自転車交通を促進し、利用者に利便性の高いサービスを提供することは、何も交通問題の解消や環境問題への対応だけを目的とするものではない。工夫次第で社会福祉的な機能を強化したり、新しい職場を創造することができる隙間産業としての機能にも注目したい。

（次々号へつづく）



写真8、9：レンタサイクルの維持管理、新車の組み立て、自転車の修理を学ぶ工房とブラックで統一されたレンタサイクル