

《第4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 ～スイス・バーゼル市の取り組み～

環境ジャーナリスト 村上 敦

今回はスイスの中で、もっとも高い自転車利用率を誇る都市、バーゼル市で行われている自転車交通、駐輪場に関わる現状をレポートする。

公共交通大国スイスでの自転車交通——バーゼル市

1. はじめに

スイス・バーゼル市はスイスで最も繁栄している重工業都市である。市内を貫くライン川沿いには製薬と化学の大企業・工場が連なり、高度成長期はライン川汚染の発祥の地とされた場所でもあった。しかし、近年では欧州各国の努力によってライン川にはスイスまでサケが遡上するまでに水質は改善されている。バーゼル市という自治体は、政治・行政の区割りでいうと普通、隣接する小さな2つの自治体を含めた地方行政区分「バーゼル・シティ州 (Kanton Basel-Stadt)」を指す。このレポートでもバーゼル市と記す場合、バーゼル・シティ州のことをいう。ただし、この範囲は面積も狭く、人口は17万人足らずでしかない。都市圏で一般にバーゼルと呼ぶときには、「3国間ユーロ行政区バーゼル (Trinationaler Eurodistrict Basel)」を指し、ドイツ・フランスの隣接自治体を含めた人口70万人がバーゼル都市圏で活動している。

スイスは通常、冬の積雪・凍結が厳しく、同時に国土は山岳地帯に覆われ、高低差があるため、それほど自転車交通には適していないといわれている。さらに、気候や地理的背景から温暖化や環境汚染の影響を受け易く、希少な自然を看板にした観光立国でもあるため、古くから国を挙げての環境にやさしい交通が推進されているが、それは公共交通の推進を意味している。ただし、バーゼル市は年間で道に積雪が残る日数がおおよそ30日程度と条件が良い。また、アルプスから少し離れたスイスの最北端に位置しており、市内の高低差もそれほど大きくない。加えて、バーゼル市は移動距離

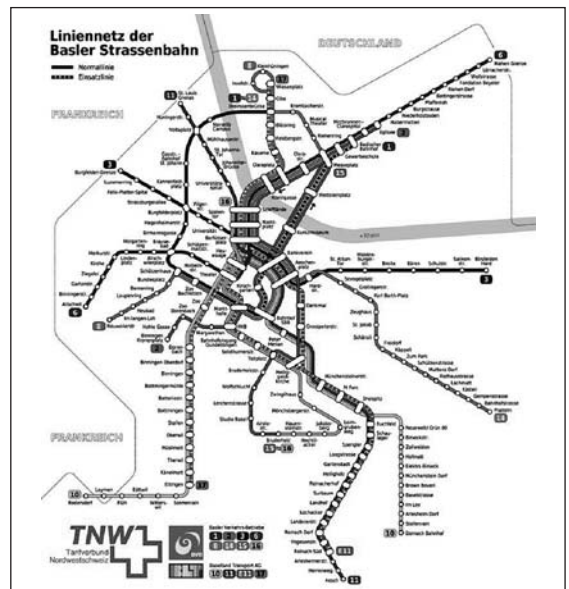


図1：バーゼル市の路面電車網（出典：Tarifverbund Nordwestschweiz）。都市圏が70万人規模とは考えられないほど、路面電車（LRT）とバス交通（トロリーバス）、近距離鉄道網が発達している。

が短い街、いわゆるコンパクトシティを実現していることから自転車交通に適している都市であるといえるだろう。もちろん、バーゼル市でも公共交通の推進は精力的に行われている。市内交通は路面電車とトロリーバスが主力である。古くから公共交通の推進に力を入れてきたスイスの中でも、チューリッヒ市と並んでバーゼル市は、世界最高密度の路面電車網を抱える都市である（図1）。



写真2：放置自転車のない駅前広場と放置自転車を撤去する旨の記された看板。看板には放置自転車は発見され次第、即時撤去で、撤去日から3ヶ月間は保管され、撤去と保管にかかる費用を支払えば返還される旨が記載されている。

2. バーゼル市の自転車交通の歴史

バーゼル市ではすでに1944年に、州政府がすべての道路網において自転車レーンを設置する必要があるとの認識を示している。欧州の中でもこのように早くから自転車レーンの推進を明確に謳った自治体は、他にあまり見当たらない。それから30年後の1975年に州政府は、自転車交通の推進を重点政策の柱の一つと規定し、それ以降は常に交通計画や都市計画の場面で自転車交通の推進が図られている。バーゼル市で特徴的なのは1985年に発動された「ベロ・イニシアチブ (Veloinitiative)」である。直接民主主義の国スイスでは、連邦、州、自治体のそれぞれの単位において、すべての有権者がイニシアチブ発動の権利を有し、イニシアチブ発足後、所定の期間で規定数の署名を集めることができれば、短期間にその案件を政府は議論し、政治的に何らかの進展を図らなければならない。もし、イニシアチブの意図するところが実現されないときには、国民投票（住民投票）が実施されることになる。

バーゼル市では1985年にIG Velo（自転車推進のNPO）とVCS（スイス交通クラブ）から自転車交通の推進を謳った「ベロ・イニシアチブ」が発動され、有権者1.5万人の署名が瞬く間に集められた。これを受けて州議会に設けられた総合交通委員会は、イニシアチブからの提案を検討し取りまとめ、州政府に自転車インフラ整備のための予算2,500万スイスフラン（約20～25億円）を確保することを推奨している。1988年4月に州政府はこれを認め、バーゼル市ではここから一気に自転車交通のインフラ整備が推進さ

れている。こうした自転車のインフラ推進策で用いられているのが、包括予算請求という手法である。通常の土木工事などのインフラ整備事業は、計画から予算を積み上げし予算請求しなければならないのが普通であるが、自転車交通の推進の場面では、この手続きを行うと莫大な行政作業が発生し、効率とスピードが著しく阻害される。そのため、自転車交通推進費と称して包括予算を確保し、この範囲内で、次々と自転車レーンの設置や駐輪場、看板の設置などインフラ整備の仕事を発注するというやりかたが用いられる。上述の予算や、その後にはバーゼル市で投入された自転車のための予算のほとんどは、こうした包括予算という手法でやりくりされている。これまでのレポートで紹介したドイツのフライブルク市などの自転車先進自治体もこれを採用しており、最近ではドイツ連邦政府など国の単位でもこの制度が積極的に活用されている。

このような草の根からの声で自転車交通が急速に推進されてきたバーゼル市は、その後も土地利用計画や交通計画の場面で、常に公共交通と並んで『ゆっくり交通』と呼ばれる徒歩交通、自転車交通の推進策を実行している。現在では、市内に総延長140キロの自転車レーンが整備され、その他にも非常にわかり易い標識・表示システム（写真3）、中央駅地下の大きな駐輪場、路面電車の停留所へのバイク＆ライドの駐輪場、市内の要所にくまなく配置された駐輪場など、優れた自転車交通のインフラが整備されている。

また、バーゼル市は、環境に優しい交通の推進では欧州トップレベルの自治体である。徒歩交通の推



写真3：自動車と同じレベルで大きく表示されている自転車交通用の道路標識。ここまで徹底されているのは欧州でも珍しい。

進の場面では住宅地における30キロ速度制限ゾーンの充実、さらに、もう一歩踏み込んだ施策として「出会いゾーン」と呼ばれる20キロ速度制限で歩行者に優先権がある住宅地周辺の通りの充実を図っている。さらに、自転車交通においては、市内650箇所の方通行路で、430箇所については自転車が両方向通行可能（逆走可）とする措置や、速度50キロの幹線道路ではほぼ自転車レーンを途切れなく設置、中央駅地下に安価な1,300台分の駐輪場を提供し、そこではレンタサイクルや自転車修理サービスが行われている。フランスやドイツではあまり行われていない駅周辺の放置自転車の撤去なども徹底して行われている（写真2）。路面電車を柱とする公共交通網やサービスの充実も図られており、バーゼル市のモーダルスプリット（交通分担率）は、図4のように小・中都市としては非常に理想的な配分が実現されている。

3. バーゼル中央駅地下の駐輪場

それでは、中央駅地下に設けられた有料駐輪場について詳細を紹介しよう。バーゼル市は1995年に路面電車の2路線を新設し、その際に路面電車乗り場を含むバーゼル中央駅の駅前広場周辺を再開発することに決定した（州の費用負担は総額3,600万スイスフラン）。この計画には、中央駅周辺部の自転車レーンを整理し、中央駅地下には有料で大型の駐輪場を設置することも盛り込まれた（駐輪場の整備のみに上記とは別に1,100万スイスフラン）。数年間の計

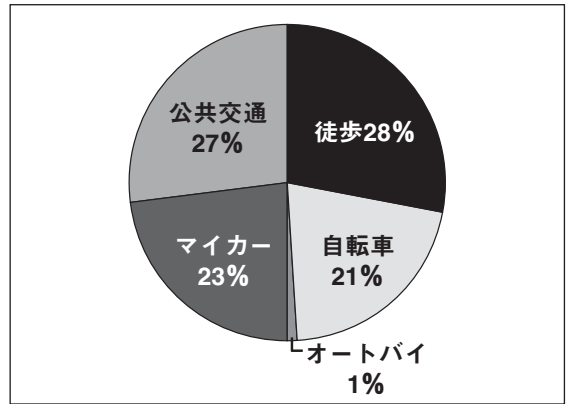


図4：バーゼル市内の人の移動手段割合を示すモーダルスプリット（出典：バーゼル市、2001年）。

画・工事期間を経て、2002年6月にこの中央駅の有料駐輪場は運営が開始されている。この有料駐輪場は、セキュリティや清掃、公共事業の専門企業であるSevis社（現在はISS社という巨大企業に併合）によってバーゼル市からの委託という形態で運営されている。同社は、他の都市でも駐輪場事業を展開しているノウハウを持った営利企業である。

バーゼル中央駅の駐輪場「Veloparking」には、およそ1,300台分の駐輪場所と288の貸しロッカー、25のVeloboxと呼ばれる個別に自転車を保管できる駐輪BOXが設置されている（写真5、6）。定期券、およびVeloboxの貸貸者は、ここに設営されているトイレや更衣室、シャワールームを利用することができる。さらに、Veloparking内には、カフェ、軽食店がテナントを出している。Veloparkingは、年中無休で鉄道の始発から終電までの時間、早朝04:30から深夜02:00まで開放されており、ビデオカメラでの監視と同時に、管理室に監視人が手配されるようになっている。定期券を所有している者は24時間いつでも出入りが可能である（写真7）。

駐輪料金は、1日券1スイスフラン、定期券である1ヶ月券は12スイスフラン、1年券は120スイスフランと非常に安価な設定となっている。これは、Sevis社が独立採算でこの駐輪場を運営しているのではなく、多大な額がバーゼル市から補助されているためである。また、着替えやヘルメット、雨具など個人の所有物を保管して置くことのできる比較的大きなロッカーの貸貸も、駐輪料金と同額で提供されている。完全に自転車と個人所有物を入れてしまう



写真5：駐輪場は係員の指示と努力によって、常に整然としており、見通しもよい。

ことができるVeloboxは、1日券5スイスフラン、1ヶ月券は36スイスフラン、1年券は360スイスフランである。

さらに、このVeloparkingでもこれまで紹介した駐輪場と同様に自転車の修理サービスを行っており、修理中は無料で代車を貸し出ししている。レンタサイクルも充実しており、マウンテンバイクから電動アシスト自転車まで借りることができる。州からの多大な運営費の補助という背景はあるものの、このバーゼル中央駅の駐輪場は、欧州の有料駐輪場の中でもトップクラスのサービスを提供しているといえるだろう。当然、これほど安価で優れたサービスのため定期券は完売の状況であり、駐輪場の利用率は



写真7：出入り口のゲートは、定期券所有者であれば、そのカードで開閉し出入りする。1日券の場合は車の駐車場と同じように入車時にカードを受け取り、退車前に自動機で料金を精算してから退車する。



写真6：駐輪BOX。駐輪場では盗難防止のため監視員とビデオでの監視が行われているが、盗難に対する完全な保障はない。高級自転車などで通勤する人はこのBOXを賃貸する。

100%を超えている。このVeloparkingからも分かることは、利用者にとって優れた駐輪場とは、以下のポイントをクリアしていることであるといえる：

- ・公共交通機関への接続がダイレクトで、市内の自転車レーンとの接続にも優れている
- ・駐輪場への誘導・表示看板類が整備されている（写真3、8）
- ・駐輪場でレンタサイクルや修理などの自転車関連サービスが提供されている
- ・トイレやシャワー室、更衣室、ロッカーなどが整備されている
- ・カフェや軽食、待ち合わせのできる場所が確保されている



写真8：駅構内に設置された駐輪場へ誘導するための看板。車の駐車場と同じレベルでこうした表示類も整備されている。