

《第5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

～ドイツ・ミュンスター市の取り組み～

環境ジャーナリスト 村上 敦

今回はドイツの中で、最も進んでいる自転車政策を実施しており、自転車首都とも評価されている都市、ミュンスター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。

自転車の首都 — ミュンスター市

1. はじめに

ドイツ・ミュンスター市は、ドイツで最も進んだ自転車政策を実施している都市として、ドイツに限らず世界中で高い評価を受けている。市内人口27万人のうち、ドイツ最大規模のミュンスター大学（ヴィルヘルム大学）を中心に学生数が5万人、市内の学校生徒が3万人と、総人口の4分の1以上の若者がミュンスター市の「自転車のある風景」を演出している（写真1）。

ミュンスター市はもともと、ウィーン会議の後の時代にプロイセン王国を形作ったヴェストファーレンの州都として君臨していた。ただし、ここで生産工業が大々的な発展を遂げることはなく、大学や研究、そして重要な裁判所や行政機関の集積する高度なサービス業都市として繁栄している。現在でも市内雇用の80%はサービス業であり、その業種も大学や裁判所、行政機関などに集中していることから「ヴェストファーレン地域のワークデスク」と形容されている。

これまでのレポートで紹介してきた欧州各都市とミュンスター市との一番の違いは、その地形がまったく平坦なことである。市内で最も高い標高の丘は海拔100メートル以下で、市内を走るエムス川支流の一番低いポイント、海拔40メートルとの標高差は60メートルにも満たない。ほとんどの市内域は標高60メートルの高さで均一しており、オランダと同じよ



写真1：ミュンスター市の中心部を一周する有名な「自転車のアウトバーン」。中世の時代、都市を囲っていた城壁部分、周囲延長4.5キロがそのまま自転車の専用道路となっており、ミュンスター市街地の移動では、自転車よりもすばやく移動できる交通手段は他にない。

うに自転車交通にとっての非常に大きな利点を備えている。

さらに、これまで紹介してきた都市と同じようにミュンスター市は、高層ビルはほとんどないものの、市街地を中心に人口密度が高度に保たれており（最大でヘクタールあたり150人程度）、いわゆるコンパクトシティと呼ばれる定義のまちづくりが行われてきた。自転車利用の促進度は、交通計画よりも、むしろ自転車で移動できる数キロの範囲に宅地と商業地が集中してあるのかどうか、つまり、都市計画に決定的に依存する。

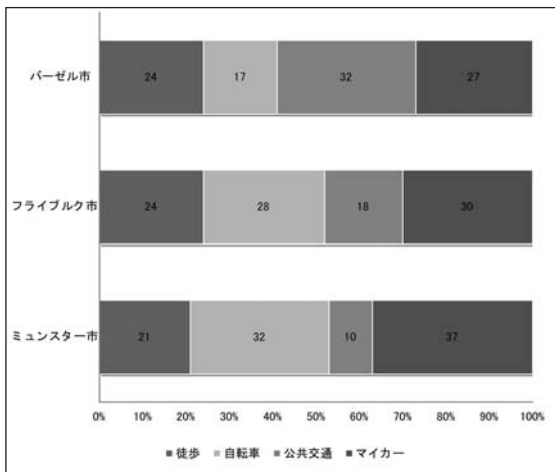


図1：市内の人の移動交通手段を表すモーダルスプリット（交通分担率）。データは各都市が90年代に実施したもので、同一年のものではない。（出展：Verkehrsentwicklungsplan, Stadt Freiburg, 2002）。

もうひとつだけ、これまで紹介してきたフライブルク市、ストラスブール市、マンハイム市、バーゼル市との違いを紹介しよう。それは、ミュンスター市には路面電車が存在しないことである。ドイツ語では、人口20万人前後以上の規模の自治体を大都市（Grossstadt）と規定するが、その都市の中で路面電車や地下鉄を有していない自治体は、ミュンスター市とアーヘン市、ヴィースバーデン市の3都市ぐらいしかない。1954年に路面電車が廃止されて以来、市内の公共交通はバスのみで担っているため、公共交通利用の推進度、あるいはマイカー交通の緩和度は上述したフライブルク市、バーゼル市などよりも劣っている（図1）。もちろん、大都市が連なるルール工業地帯に隣接していることから、ミュンスター中央駅を基点とする近距離・遠距離鉄道網は充実しており、鉄道網や高速道路網の交錯する交通要所として立地している。

2. ミュンスター市の自転車交通の歴史

ミュンスター市では60、70年代に、他の都市では当然のように行われた自動車交通を円滑に通行させるための措置、つまり、徒歩や自転車の通行域を縮小して、車線の拡幅工事や駐車帯の大々的な設置という政策を積極的に行ってこなかった。その代わりに、自動車交通を円滑化するために60年代には市内に数多くの一方通行路を設置している。

またミュンスター市は、郊外から中心部へと毎日30万人以上の人々が通勤のために自動車流入する地域経済の中心都市でもある。通勤のために流入するマイカー台数は平日で25万台を超えるが、この台数がわずか8本の主要幹線道路によって捌かれている。そのため通勤の時間帯には、この主要道路は慢性的に渋滞を引き起こしている。渋滞という交通現象は、何も問題だけを引き起こしているわけではない。東京周辺で公共交通が世界にも類を見ないほど発達・機能しているのは、渋滞と駐車場という都市空間の問題が存在するためである。コンパクトなミュンスター市の場合、渋滞するからこそ、自転車通勤を選択する要因になっている。

ミュンスター市の自転車政策のターニングポイントとなったのは、1988年から策定が開始されたプログラム『自転車にやさしい都市ミュンスター』であろう。自転車交通の優遇化、円滑化を図るため、交差点・信号の仕様の見直し、自転車レーンの見直し、そして一方通行路でも自転車は両方向の進入が可能な例外措置の実施など、ドイツではまさに先進的な自転車政策がこの時期に集中して実施された。例えば、現在では自転車専用の主要道路は総延長170キロを超え、合計1,800箇所自転車交通用の標識も設置されている（図2）。



図2：自転車用の標識（出典：Fahrradwegweisung, Stadt Muenster, 2001）

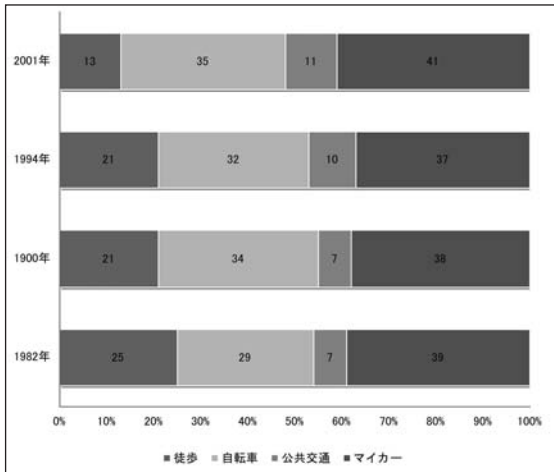


図3：ミュンスター市内の人の移動交通手段を表すモダルスプリット（交通分担率）。（出展：Nahverkehrsplan, Stadt Muenster, 2006）。2001年の調査で自動車交通が増加しているのは、人間のライフスタイルの変化から、徒歩交通が極端に減少しているためであり、この現象は欧州全土で見られている。

その結果が以下のようなモダルスプリットとなって現れている。100%を意味する交通の総量は増加を続けているにもかかわらず、自転車交通と公共交通は割合でも順調に増加の一途を遂げている（図3）。

ミュンスター大学が継続して行っているアンケート調査『ミュンスター・バロメーター』の2005年の結果では、27万人の人口のうち、自転車を所有していない市民はわずか7%、2台以上の自転車を所有している市民が45%を超えるなど、驚異的な自転車都市としての数字をたたき出している。もちろん、こうした状況は、自転車の盗難という欧州での軽犯罪の上位である問題を深刻化させており、これに対しては有効な対策の目処が立っていない。

また、負傷を伴う交通事故の割合も押し上げている。ただし、自転車が関連する交通事故は全体の12%でしかなく、しかもそれによって負傷した場合の8割以上は軽症であることから、自転車交通量が最も多い都市としては、まさにお手本のような状況であるといえるだろう。もちろん、各種の自転車交通に対するインフラ整備の恩恵ともいえるが、このような自転車が幅を利かせる都市では、車交通が自転車は飛び出してくるものという心理が働いているため事故が少ないと指摘する交通心理学者もある。

3. 中央駅前の巨大駐輪場

それでは、本題の中央駅に設けられた有料駐輪場について詳細を紹介しよう。ミュンスター市には1.2万台を超える駐輪施設が市内に存在する。そのうちの大半は市街地の道端・広場など公共の敷地に設けられた無料で監視なしの自転車置き場であるが（約8,000台）、近年はBike&Rideコンセプトによるバス停と近距離鉄道の駅への駐輪場の設置も進められている（約1,200台）。

有料での駐輪場は、中央駅前に設けられた「自転車パークハウス」である。これはもともと駅から市街地中心部へ向かう店舗施設の伴った地下道を改装したもので、1999年に総額1,300万マルク（約8.5億円）をかけて完成している。合計3,300台の有料・監視付きの駐輪場設備はドイツ最大規模であり、完成時期もドイツで最も早い。この駐輪場は、ミュンスター駅周辺の違法駐輪の緩和対策として設置されている。

駐輪場の構造は、もともとの地下道を改装しているため地下式である。地上にはガラスの屋根構造の部分のみが顔を出しており、これはミュンスター駅前広場のモニュメントとしての機能を果たしている（写真2）。

駐輪場内部に目を向けると3,300台の駐輪場は、2層構造で作られている。上層への駐輪は、フックで自転車を吊り上げる方式となっており、ドイツでも珍しい（写真3）。



写真2：ミュンスター市の駅前の顔「自転車パークハウス」



写真3：駐輪場内部は2層構造で、上層への駐輪はフックで自転車を吊り上げる方式となっている。

駐輪場は、1日券用の自転車置き場、定期券用の置き場、個人専用の置き場の3つのブロックに分かれており、それぞれの料金は以下の通りである：

- ・ 1日券：0.7ユーロ≒ 90円
- ・ 1ヶ月券：7ユーロ≒ 900円
- ・ 1年間券：70ユーロ≒9,000円
- ・ 個人専用場所確保付きの1年間券：90ユーロ≒12,000円

ドイツでは自転車を有料で駐輪するという概念がほとんど発達していないので、このレベルの料金以



写真4：入り口部分は、駅前の自転車レーンからそのまま進入できるようにスロープになっており、利便性は高い。入り口に設けられた自動ゲートは、通勤ラッシュ時には処理速度で間に合わないため、すでに機能していない。ゲート正面に設置された監視室の監視員が、出入りを監視する体制になっている。定期券購入者は自転車にステッカーを貼り、一目で区別ができるような昔ながらの手法が採用されている。

上を徴収することは難しいという。1999年に落成して以来、パークハウスは定期券の販売量が常に駐輪容量の80%を超えており、短時間利用を含む利用率は100%、もしくはそれ以上で安定している。平日は朝5時半から夜11時まで、土日・祝日は7時から夜11時までの営業である。ここでは駐輪・監視以外にも、自転車の修理サービス、自転車部品の販売、レンタサイクル、自転車ツーリズムの相談窓口、自転車の洗車などのサービスが提供されており、ミュンスター市から委託された有限会社（Westfaelische Bauindustrie GmbH）が運営を行っている。

このパークハウスは都市計画的なコンセプト、デザイン、そして経営的にも成功しており、世界中から視察が押し寄せるいわばドイツ自転車政策視察ツアーの玄関窓口ともいえるような状況となっている（写真4）。

ただし、市内の自転車台数（50万台ともいわれている）との比較で合計1.2万台、駅前0.3万台という駐輪場の数は、絶対的に不足している。市内中心部や駅前には、違法駐輪で溢れかえっているのが現実でもある。市内交通の3割以上を担う交通手段へのインフラ支援は、先進都市ミュンスター市といえども、道半ばといえるのではないか（写真5）。



写真5：駅周辺の風景。自転車の海と表現できるほど、自転車置き場をはみ出して、違法駐輪で溢れかえっている。

（次々号へつづく）