

第10回パーキング・ジャパン2008

2008年5月9日（金）海外特別講演サマリー

ドイツ・フライブルク市の駐輪場を活用した「複合型交通サービスについて」

～第2部 フライブルク市の公共交通と自転車交通について～

環境ジャーナリスト 村上 敦 講演

自転車と公共交通を推進する街、フライブルク市（前編）

1. はじめに

はじめまして、フライブルク在住のジャーナリスト村上敦です。ここまでは、モビレ代表のリュプケさんにフライブルク市で行われている自転車と公共交通のためのプロジェクト「モビレ」について、そして複合的な交通手段を1枚のカードに取りまとめた「レギオ・モビルカード」について説明いただきました。私の講演では、こうしたプロジェクトの理解をより深めるために、背景紹介として、フライブルク市の交通政策について紹介します。

こうした、いわゆる環境にやさしい交通手段の利便性を向上させるためのプロジェクトが成功するかどうかは、プロジェクト単体だけで計るわけにはいきません。例えば「モビレ」や「レギオ・モビルカード」が市民に受け入れられるかどうかは、これらのプロジェクトを取り巻く、その背景となる都市交通の状況がいかなるものかによって左右されます。簡単に述べれば、その都市が面状に環境にやさしい交通を促進する交通政策を行っているかどうかによって、そのプロジェクトの成否が決まるのです。

もちろん、リュプケさんのような新しい交通のパイオニアの目から見ると、フライブルク市の交通政策にも数多くの至らない点があるでしょうし、私の目から見ても、ネガティブなポイント、改善すべきポイントは数多くあります。ただし、日本の地方都市などと比較すると、そうした改善点より、見習うべき模範となるポイントが目だって数多いのも事実

です。ですから、ここからは、重箱の隅をつつくような小さな視点での議論ではなく、大きな視点に立ってフライブルク市の交通政策について、紹介させていただければと思います。

まずは、その前にフライブルク市の概要を紹介しましょう。ドイツの最南西端に位置するフライブルク市は、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ます。市内の人口は約22万人で、そのうち学生が2.5万人を占めます。さらにフライブルク大学、そしてフライブルク大学病院は、それぞれ約8,000名の雇用を抱える大きな施設であり、この地域で最も大きな雇用主としても存在しています。おおよそ、この地域の経済を一口で取りまとめるならば、製造業などではなく、大学・研究に関連する大学産業と、こうした分野に従事・関連する市民とその家族を核とした市民のためのサービス業によって市内産業は支えられているといえるでしょう。それに加えて、黒い森（シュヴァルツヴァルト）を抱える観光都市としても機能していることから、観光産業も市内の経済を支える一本の柱となっています。



村上 敦氏
（環境分野を専門とする
ジャーナリスト）



数多くの市民で賑わうフライブルク市の市内中心部
(歩行者天国区間)

2. フライブルク市の交通政策

それでは、フライブルク市の交通政策は、どのようなものでしょうか？ 以下のスライドを見ていただくとお分かりになりますが、フライブルク市の交通政策は5本の柱によって支えられています。その5本の柱を順に説明すると（図の左から）、①公共交通の拡張、②自転車交通の促進、③交通の静寂化、④マイカー交通の結末化、⑤駐車場コンセプトとなります。

3. フライブルク市の公共交通

(交通政策の柱Nr. 1 / 5)

それでは、この5つの政策を順に説明してゆきましょう。



フライブルク市の交通政策、5本の柱

ドイツのどの都市でも、当然フライブルク市であっても、戦前、そして戦後間もない頃は、市民の足といえばトラムでした。しかし、戦後の経済の奇跡的な復興と同時に、国中をモータリゼーションが貫通すると、すべての道路はアスファルト化され、道は車で覆われるようになりました。ドイツでは、このモータリゼーションは1955年～65年のおよそ10年間で行われたといえるでしょう。日本よりも10年ほど早い時期にドイツではモータリゼーションが完了したのです。すると、ドイツ中、いやヨーロッパ中の都市では、慢性的な渋滞、騒音、大気汚染、ひいては市内の生活環境の劇的な悪化という問題を抱えることになりました。数多くの都市では、こうした車問題の解決策としてリンク（環状線）と呼ばれる放射線状と円形からなる自動車専用の道路整備や居住地を中心部から郊外へと移す政策が取られました。80年代、90年代の日本の地方都市と同じことを10年ほど先駆けてドイツの各都市は行ったわけです。

しかし、フライブルク市はこうした対策は、根本的な問題解決にならないことをこの時期にすでに見抜いており、1969年には、都市中心部への車交通の進入禁止措置の検討をはじめるとともに、すでにこの時代には衰退の一途を辿っていたトラムとバス交通の拡張を含めた「総合交通計画」を市議会決議しています。

その交通総合計画は、70年代以降も一貫して推進され続け、その結果、現在では市内には以下のスライドのように非常に良く機能している公共交通が市民の日常の足としてのサービスを提供しています。

とりわけ、都市計画をうまく進めたことによって、フライブルク市は市民の居住地を取りまとめた形で都市の発展が行われてきました（スプロール化の抑制）。その結果、市内の人口密度は適度に高められていますので、小さな都市でありながらも公共交通は非常にうまく機能しています。また、市内中心部の活性化に積極的に努め、郊外大型店の進出を許さなかったため、人の流れは放射状に（外から中心へ、あるいは中心から外の居住地へ）動いています。公共交通はこのように「蜘蛛の巣状」にしか機能しませんから、こうした都市整備（最近ではコンパクトシティと呼ばれる）を行ったことは非常に重要なポイントでした。ですから、人口22万人という小さな都市であるにもかかわらず、トラムは7分間隔で切

路面電車

4路線(放射状に8方向)
 タクト：7.5分に1本
 総延長：28キロ
 朝5時から
 深夜0時半まで運行
 乗客数の7割を負担
 市民の7割が停留所ま
 で5分



バス

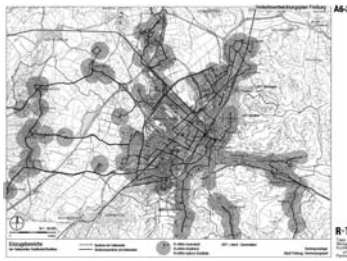
タクト：市内は15分に1本
 総路線延長：270キロ
 朝6時から
 深夜0時まで運行
 乗客の3割を負担
 市民の95%が停留所ま
 で5分



スライド：フライブルク市内の公共交通、トラムとバス

公共交通

前提条件：
 都市計画で人口密度を調整
 都市計画で土地利用を抑制
 路線や敷地、車体購入は公共持ち、運行のみを運賃で
 これができないと、地方都市では公共交通は機能しない

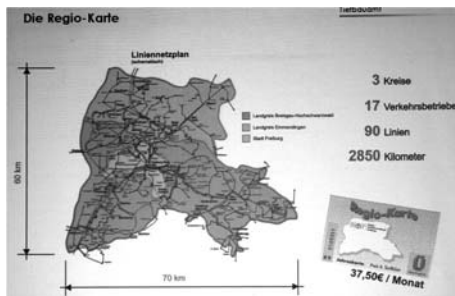


スライド：市民の95%が、トラムかバスの停留所まで5分以内の場所に居住している

れ目なく走り、終電は深夜0時半と夜遅くまで運行していて、かつ、トラムの停留所までは7割の市民が5分以内に到達できます。日本の地方都市では考えられない交通事情ではないでしょうか。

さらに1984年からは、スイス・バーゼル市を見本とした「環境定期券」を導入しています。これは路線や区間といった通常の「線」での定期券ではなく、ある面積における公共交通をすべて乗り放題にするという「面」での定期券制度のことです。当初はフライブルク市内だけであったこの制度は、1991年からは南バーデン地域すべての面積まで適用範囲を拡大した「地域定期券(レギオカルテ)」へと昇格しています。現在では以下のスライドのような広大な範囲内にあるバス、鉄道、トラムといった路線総延長2,850キロメートルにも及ぶ公共交通を、1ヶ月47ユーロ(約7.3千円)という安さで好きなだけ利用することが可能となっています。路線の拡張、サービスの向上、さらには料金制度の工夫という取り組みによって、この地域の公共交通の利用者はここ20年間で2倍に上昇しています。しかし、環境にやさしく、うまく機能する交通は、無料では手に入りません。

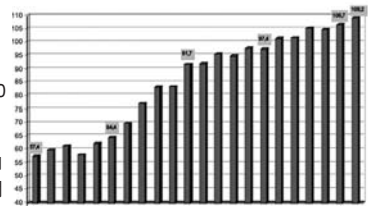
レギオカルテ (毎月47ユーロ≒7.3千円)



乗客数の移り変わり(南バーデン地方人口規模60万人)

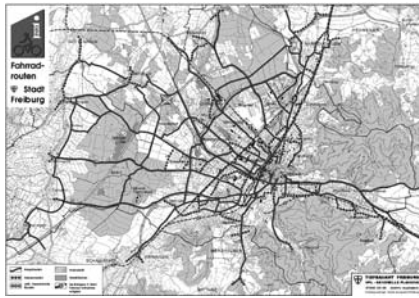
述べ乗客数
 年間1.1億人
 市民1人あたり年間180回以上

フライブルク市は市内公共交通のために年間800万ユーロ≒12億円を助成



スライド：レギオカルテの範囲(60×70キロ四方の公共交通すべてが乗り放題)と南バーデン地方における公共交通利用者の増加の様子

自転車交通（自転車道路総延長420キロ）



自転車交通（市内駐輪場総数8,300台）



スライド：市内の自転車用レーンと自転車置き場／駐輪場

フライブルク市やこの州は、トラム路線の新設などの工事費すべてを負担していますし、格安の定期券のためにも補助を行っています。つまり、市内の車のための「車道」が黒字決算にならないのと同じように、公共交通も黒字にはなるはずがないというスタンスなのです。

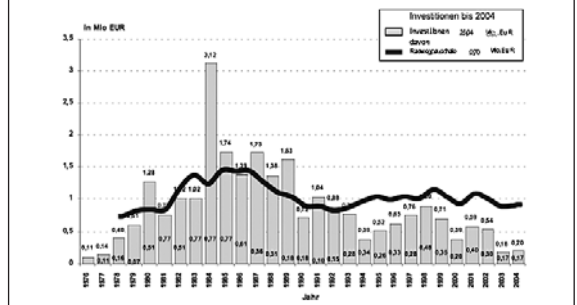
4. フライブルク市の自転車交通 (交通政策の柱Nr. 2 / 5)

次にフライブルク市における自転車交通にかかわる政策、現状について説明しましょう。

自転車交通を促進するためには、いくつかの政策が考えられます。1つは、自転車レーンの設置、および自転車交通を優先する道路／通路のインフラ整備です。フライブルク市は1970年に「自転車総合計画」を作成して以来、一貫して自転車用レーンの設置を進めてきました。現在では市内に総延長で420キロの自転車道路／レーンが整備されています。これは市内に総延長で500キロしか道路がないことを考慮すると、驚くべき数字になると思います。そしてもう1つの政策は、駐輪場、自転車置き場の積極的な設置です。これもフライブルク市は長年、一貫して公共の土地に自転車置き場を設置しており、現在では市内に約8,300台分の駐輪場が整備されています（このうちの1,001台は中央駅に設置された「モビレ」です）。

このように自転車交通を促進してきたわけですが、数多くの環境保護に関する対策の中でも自転車交通の推進は、費用対効果に非常に優れ、雇用促進効果もあるとドイツではすでに認められています。

自転車交通への投資1976年から2004年まで 28年間でわずか2,500万ユーロ≒39億円



スライド: フライブルク市の自転車交通促進のための投資額

マイカー交通の渋滞対策や交通の流れを変更したり、公共交通を推進したりするには大きな投資が必要で、自治体単独ではなかなか先に進めません。しかし、こうした対策と比較すると、自転車交通の推進、自転車レーンの設置、駐輪場の設置といった自転車交通の推進は、わずかな投資で、幅広いインフラ整備を行うことができ、かつ、うまく計画されていれば、その効果も非常に高いのです。高速道路に1億円投資した時は、ほとんどが大型機械によって作業が進められるため、雇用にはそれほど結びつきませんが、自転車レーンへの投資の場合は、直接作業員に投資費用が行き渡り雇用促進対策にもなります。高失業率にあえぐ統一後のドイツでは、自転車交通に関する投資は、雇用促進と結びつけて考えられているのです。

(次号へ続く：講演の文章化、文責 村上敦)