

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 敦氏 講演

自転車と公共交通を推進する街、フライブルク市（後編）

4. フライブルク市の交通政策、マイカー交通の静寂化とマイカー交通の結束化（交通政策の柱Nr. 3/5とNr. 4/5）

引き続き、フライブルク市の交通政策の5本の柱の3本目、4本目を紹介しましょう。

フライブルク市が目指した都市計画とは、自動車交通と暮らしをできるかぎり切り離すことです。つまり、時速40、50キロやそれ以上で自動車交通が通行する道路は、できるかぎり取りまとめ、交差点をできるかぎり排除し、居住地域と交わらなくする。同時に、居住区域における車の通行は原則時速30キロ以下としており、数多くの通りでは歩行者と自転車、車、そして道で遊ぶ子供が揃って同じ権利を有する「遊びの道路（正式には交通静寂化区間）」を設置しています。こうした都市計画によって、市民の90%までが時速30キロ以下の徐行区間で生活することが可能となり、幹線道路の高速化によって市内の自動車交通のスピードが著しく下がることを防いでいます。

このような取り組みを精力的に行っていることから、例えば、フライブルク市の交通計画者は、GPSとカーナビ、ITSによる交通渋滞情報などを活用した大掛かりな渋滞回避システムには否定的です。幹線道路や高速道路が渋滞した際に、カーナビが抜け道を検索し、そちらへ車交通を誘導することになると、せっかく居住区と車の高速移動区間を区切った意味

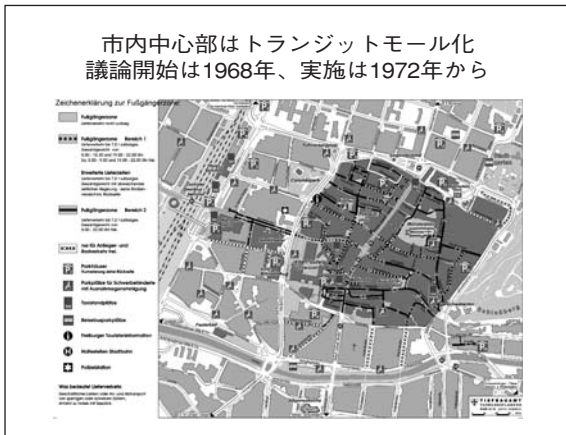
道路の取りまとめ、住宅地域の静寂化
住民の9割は時速30キロ以下の
道路に面接して居住



スライド：マイカー交通の静寂化とマイカー交通の結束化

が無くなってしまふからです。つまり、車交通の渋滞の解決策とは、さらにその範囲を広げて、渋滞を薄めることではなく、車と切り離れた生活環境を市民に提供することで、過度な車依存の暮らしから決別する機運を高めることだというわけです。この部分の思想が、日本の地方都市には是非必要となるでしょう。

さらに、1969年から検討されていた市内中心部からの車の締め出しも、2年間の試験的な交通調査の後で、段階的に推し進められ、1972年には中心街エリア（面積およそ1キロ×1キロ四方）からは、バスとトラムを除く、マイカー交通が締め出されまし



スライド：市内中心部のトランジットモール化

た。トランジットモールなどと呼ばれるこうした歩行者天国区間は、今でこそ日本の地方都市でも検討が始まっていますが、1969年という時代背景、つまり、モータリゼーションが推し進められ、車交通が社会正義であったこの時期におけるフライブルク市の決断は、先進的というより他にないでしょう。

5. 駐車場の料金誘導による駐車コンセプト（交通政策の柱Nr. 5/5）

それでは、フライブルク市の交通政策の最後の柱、「駐車場の料金誘導による駐車コンセプト」についてお話しします。

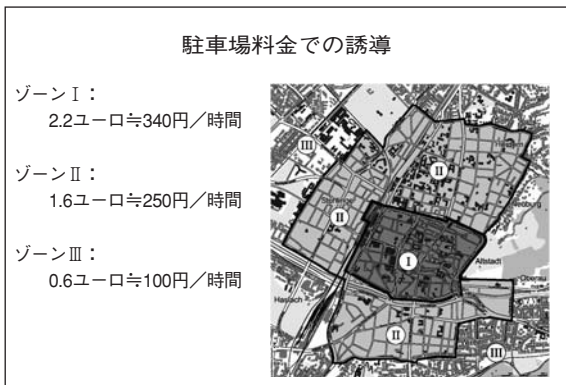
欧州の自治体は一般に公共がかなりの土地を所有

しており、日本以上に道路などの公共空間は広く作られています。従って、市内の道路にはほとんどの場合、パーキングメーターによる「駐車帯」が道路脇に設置されています。この「駐車帯」は、最高で2時間までの駐車を許すなどの制約はあるものの、数が多く、面状に広がっているため、市内の駐車料金を誘導することを可能としています。ですから、市内中心部に近ければ近いほど、この「駐車帯」の時間料金を上昇させることで、市内のその他の市営駐車場や民間の駐車場の料金を誘導し、駐車料金によって市内の車の流れを抑制しようというコンセプトとなっています。

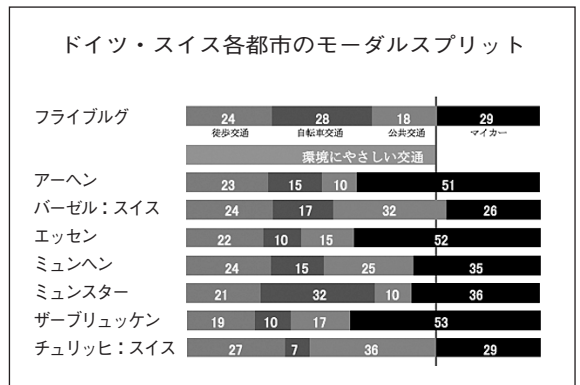
日本の首都圏では1時間あたり340円といっても驚かないかもしれませんが、ドイツ人にとって、とりわけ小さな都市におけるこの料金は驚異的です。このように市内中心部では高額な駐車料金を請求する代わりに、トラムの終点などの郊外部分には無料の駐車場を設置することで、郊外から車によって進入する移動者をトラムに乗り換えさせようというのが、フライブルク市のP&Rコンセプトでもあるのです。このようなアメとムチの駐車場料金制度によって、P&Rが機能するかどうか、公共交通や自転車交通が有利になるかどうか、推進されるかどうかが明確に別れることになります。

6. フライブルク市の交通政策の成果

ここまで説明してきた交通政策によって、フライ



スライド：異なる駐車料金による車交通の誘導



スライド：フライブルグ市、および各都市のモーダルスプリット

ブルク市はどのような交通状況を手に入れたのでしょうか。それを知るためには、市内の人の移動を交通手段割合で示したモーダルスプリット（交通分担率）が参考になります。ドイツ、スイスにおける各都市の値と、フライブルク市のそれを比較してみましょう。

このスライドを見ていただければお分かりのように、徒歩交通、自転車交通、公共交通といった「環境にやさしい交通」の割合を7割まで高め、マイカー交通の割合を3割以下に抑えている都市は、ドイツではフライブルク市のみ、その他には、スイスのバーゼルとチューリッヒが存在するだけです。もちろん、日本の首都圏は、世界でも類を見ないほど人口と経済活動が密集しているため、公共交通の割合が非常に高く、ここで紹介した都市と単純に比べるわけにはいきません。しかし、日本の20万から50万人規模の地方都市では、車交通の割合を半分に抑えている都市は、ほぼ存在しないことからフライブルク市とスイスの先進性が伺えます。こうしてみると、公共交通を国がかりで推進しているスイスという例外を除くと、フライブルク市は世界でも類を見ないほどバランスのとれた交通を実現しています。

もちろん、フライブルク市の交通政策にも欠点がないわけではありませんし、これから益々環境にやさしい交通を発展させるためにも、改善すべき点は数多く存在します。しかし、「モビル」や「レギオ・

モビルカード」のような高度な複合型交通サービスを市民に提供し、マイカーを所有しない人でも自由に移動できる社会はフライブルクという自治体ではすでに提供されているのです。これから先には、原油が高騰し、通常の市民がこれまでのように車を利用できない事態が発生する可能性は高いといえるでしょう。さらに、2050年までに温室効果ガスの排出を7割から8割、工業先進諸国は削減しなければなりません。このような時代背景になったとしても、私たちはすべての市民が自由に移動できる社会を目指さなければなりません。こうした社会の実現は可能です。もちろん、フライブルク市が理想で、すべてそれを目指すべきだというわけではありませんが、フライブルク市で実現されていることの多くは、今の日本の自治体でも実現可能です。こうした模範例をよく研究し、日本式の「環境に優しい交通」、まずは自転車交通を促進することが必要だと感じます。

最後に下段の2枚の写真をお見せして、私の講演を締めくくりたいと思います。

（終わり：講演の文章化、文責 村上敦）



これは60年代後半の市内中心部の交差点の写真です。まちが車で窒息しているのがお分かりでしょうか。



そして、これが現在の同じ交差点の日常風景です。この2枚の写真を見れば、どちらの社会を目指さなければならないのかが、一目でお分かりになるのではないのでしょうか？