

欧州各国の総合的な都市交通計画における「自転車」について

(第1回：ドイツ・フランクフルト、フランス・ナント、スウェーデン・マルメ)

都市交通評論家

亘理 章

1. はじめに

欧州各国では1990年代の後半から、それまでの「歩車分離」の交通政策を変更し、「歩車共存」の交通政策へと転換が図られてきた。歩車分離政策が成功した都市はごく一部に過ぎず、大部分の都市ではクルマの進入を市街地から排除したことにより、地域コミュニティや街の分断を招くことになったからである。もともと欧州には「すべての人の社会参加を『移動の保障』で実現する」という理念があり、これにも反することになったのである。

従って、欧州各国では総合的な都市交通計画の立案と都市計画の見直し、そして都市交通計画と都市計画の統合化が余儀なくされたのである。これらの作業は90年代の後半から始められ、ほとんどの国及び主要都市では2000年代初めには総合的な都市交通10か年計画が策定され、その政策が展開されてきている。そしてその政策の後押しをしてきたのが2002年から始まった欧州委員会の推進する「CIVITAS—持続可能なエネルギーと都市交通の実現を目的とする政策プログラム」である。現在3期目に入っているが、これまでに63都市が参加し大きな成果を上げている。特に Web サイトを通じて参加都市の取組み状況を公開し、参加できない都市にも知見と情報を提供するなど、EU 域内の都市交通政策の発展に寄与してきている。

現在は最初の10か年計画が概ね終了し、次の10か年計画の策定に取り組んでいる段階である。そしてこれら主要都市の都市交通計画に共通するのは、2030年、あるいは2050年のあるべき都市の姿をイメージし、それに向けてこれから10年間何をすべきか策定していることである。2010年以降の新しい都市交通政策の方向性なり、その特徴は以下の三点である。

- (1) 環境重視 (CO2 大幅削減への助走)
- (2) 道路空間の再配分 (自転車と公共交通に優先配分)
- (3) 総合的な都市交通政策の一層の進化

こうした政策目標を実現するために「自転車」が戦略的に位置づけられていることも特徴といえる。都市内（特に通勤）の交通手段として、地球環境対策の手段として、街の活性化のための手段として、健康維持・増進の手段として、そして寝たきり老人にならない予防手段として「自転車」を位置づけ、様々な政策テーマを自転車政策と絡めて総合的かつ複合的に取組むことになっている。

そもそも自転車活用の先進国はオランダであり、デンマークである。そしてオランダに追いつくとドイツが「国家自転車10か年計画 (Ride your bike)」を策定したのが2002年である。その中でオランダの自転車道整備率17%や自転車の交通分担率向上が目標にされ、最終年の2012年には目標達成と伝えられている。欧州各国の主要都市ではドイツと同様に自転車活用計画を策定・展開してきているが、うまくいっている都市、なかなか進まない都市など様々だ。自転車政策の基本は「自転車走行空間のネットワークづくり」であり、「自転車の利用者目線の施策」である。三回のシリーズでこれらを紹介したい。第一回はドイツ・フランクフルト、フランス・ナント、スウェーデン・マルメの取組み、第二回はフランス・パリの取組み、第三回はイギリス・ロンドンの取組みを取り上げる。

2. ドイツ・フランクフルトの取組み

ドイツの主要都市は2002年に策定された「国家自転車10か年計画」により、本格的に自転車政策に取組みはじめた。ドイツの特徴の一つは「自転車とクルマとの共生」。自転車レーンの設置はクルマのドライバーが自転車を視認しやすくするためでもある。自転車レーンは40キロ/時速以上の道路に設置することになっている。しかしながら自転車レーンは意外と目立たない。市街地では、幹線道路が50キロ/時速規制、住居地区や生活道路では30キロ/時速のため、自転車レーンが敷かれている道路が少ないのである。生活道路では自転車マークだけの標示であるが、必ず自転車から見て右側にマークがある。クルマのドライバーへの注意喚起という趣旨も兼ねている。自転車は右側通行していればどこでも安全だ。むしろクルマ側が自転車を回避する行動を取ってくれるからだ。



幹線道路の自転車レーン



生活道路では自転車マークのみ標示



左折時の走行指示標示は懇切丁寧



直進指示の標示も分かりやすく

フランクフルトの第二の特徴は、鉄道だけでなく地下鉄への乗り入れも原則可能なことだ。朝のラッシュ時には制限があるようだが、混雑している時間帯でも自転車を見かけた。通勤で自転車を利用する人が多いという事であろう。自転車乗り入れ可の車両には自転車マークのステッカーが貼ってあり、通常の乗降口に置く場合と車両と車両の間に置く場合の二通りの方法がある。乗り合わせた無関係のおばさんが子供の自転車を降ろすのを手伝っていた光景



自転車乗り込み可のステッカー

が微笑ましい。子供を大事する社会の縮図を見た感じた。成熟した交通社会とそのマナーの良さから自転車政策が完成した街、それがフランクフルトだ。



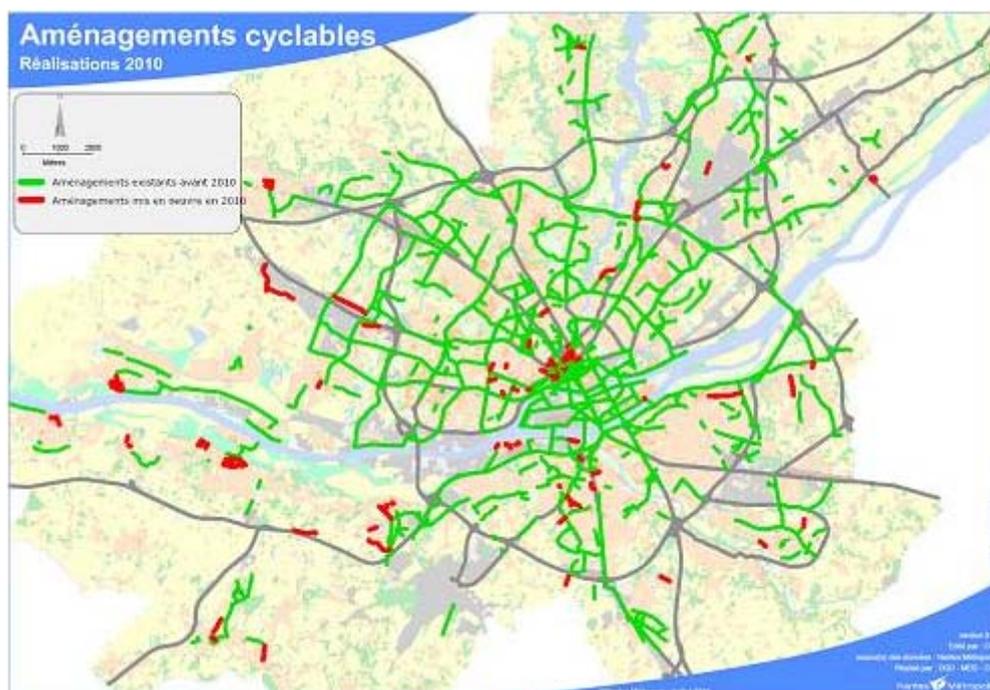
自転車を持ち込む親子連れ



車両間に自転車を置くスペース

3. フランス・ナントの取組み

ナントの特徴は、何といても走行空間のネットワークにある。もともとフランスの自転車レーンが30キロ/時速の道路に設置することになっており、街中自転車レーンが目立つ。今年6月に訪問した際には、400キロまで整備（目標は約850キロ）が進んだと自転車担当者から話を聞いた。ナントでは自転車利用者が安全に走行できるようなきめ細かい工夫が随所に見られる。例えば交差点で直進自転車と右折するクルマとの交差をどうするか課題となるが、自転車レーンには交差点の30M手前に「左側からクルマがくるので注意せよ」との路上標示が、一方車道側にも30M手前に「右側から自転車が直進してくるので注意して右折レーンに入れ」との路上標示がなされている。



ナントの自転車道ネットワーク地図

ナント訪問時の6月は、丁度新しい PDU（都市交通計画）が策定・スタートしたところであった。この PDU の特徴は、2030年までの長期的な方針と2015年までの実現計画を併せ持ったもので、「地球温暖化」や「都市計画と移動の公共政策の有機的な結合」の視点がより明確にしたことにある。自転車であれば、現在2%のシェアを2015年までに4%に引き上げ、2030年までには12%まで持っていく。そしてクルマ以外のシェアを現状41%、2015年には44%へ、2030年までに67%まで持っていく計画だ。

これを実現するために、自転車政策ではサイクル&バス（LRT）ライドの一層の推進、バスレーンを原則自転車走行可とする交通ルールに変更、そのためバスレーンの技術規格をこれまでの3.2Mから3.8Mに拡大、自転車レーンにおける自転車マークのペイントコストを引き下げるために簡易型の緑のマークを新設、中心市街地の駐車場を一部駐輪場（500台）に変更、など様々な政策が決定され展開されている。また通勤時での自転車利用を促進するため、電動アシスト自転車や折り畳み自転車購入を推奨し、補助制度を導入している。その他に交差点で赤信号時に「自転車だけは右折可」とする社会実験を実施したり、ロータリー内での自転車走行に関するガイドラインを新たに作成したり、実に様々な取組みがなされている。そしてこれらの政策を評価するために、路上にカウンタを埋め込み自転車走行量を測定している。

ナントは2010年までにクルマとその他の交通分担率を50対50にすることが目標であった。それが実現できなかった要因を分析し、都心部と郊外部に分けて、また公共交通（LRT、BRT、バス）の発展度に合わせて新たな数値目標を立てた。また先般「欧州グリーンキャピタル」に選出された。今後も注目していきたい街だ。



ナント中央駅前に建設中の駐輪場
（駅から30Mという近距離に設置）



赤信号でも右折可の社会実験中



緑の三角マークが新しいマーク



P&Rの駐車場一角にボックス型駐輪施設
を設置（風雨に強い）

4. スウェーデン・マルメの取組み

マルメは2005年 CIVITAS IIに参加し、「環境都市」を志向するとともに、交通では「自転車の街」を目指している。そのため2000年以降自転車レーンの整備に力を入れており、既に市内で400キロを超える自転車レーンが整備済みである。特に中心市街地まで自転車で30分圏内の整備が終了しているためネットワークが完成している印象を受ける。

マルメの特徴は歩行者・自転車とクルマとの分離政策で、欧州の中では珍しい存在だ。市街地でのクルマの速度規制は50キロ/時速。自転車の安全確保とクルマの速度規制とは密接に関連するが、市議会での議論を踏まえて自転車をクルマから隔離する政策を採用している。そのために「自転車担当者」を任命して、安全・快適な走行空間の徹底追求の責任と権限を与えている。従って他の欧州の都市と異なる施策がかなり見られる。その一つが幹線道路におけるブルーカラー舗装の自転車レーンだ。事故の危険性の高い交差点周りしかブルーカラー標示していない。



ヘルメットの人が自転車担当者



交差点でのブルーカラー舗装

それでは幹線道路以外ではどうなっているかというと、完全に自転車とクルマとの分離の中で自転車中心の道路再配分を行い安全走行空間の設計をしている。そしてこれも欧州では珍しく歩道を拡幅する中での「双方向の自転車レーン」だ。その他の主な施策を列挙していくと、中心市街地では「歩行者・自転車道路」にして道路の中央に自転車レーンを設置、自転車走行推奨道路では自転車だけが直進できるように設計（クルマは直進できずに行き止まり）、事故の危険性の高い幹線道路での主要交差点には「自転車・歩行者のための立体交差」の設置、駅前など自転車レーンを設置出来ない場合はバス・タクシーとの共用レーンとするが「自転車優先」の標示、などである。



道路の中央に自転車レーン



自転車だけが直進できる道路



自転車のための立体交差点



共用レーンにおける自転車優先の標示

もう一つの特徴は、自転車交通量により、レーン幅が異なることである。片側一方通行のレーン幅は2M、5,000台/日までは2.5M、7,000台/日までは3M、7,000台/日以上は3.5Mの技術規格となっている。そのため交通量を測定するカウンタを2か所に設置している。

こうした知恵と工夫を凝らし自転車の利便性を高めてきたことによりクルマから自転車通勤へ変更する市民が増えて、自転車の分担率も夏季で30%、冬季で20%、平均23%程度まで上昇してきている。

中長距離の自転車利用促進のためのサイクル&バスライドを軌道に乗せることなど今後の課題もあるが、私が知る限り、自転車に乗って一番ストレスのない街、それがマルメだ。



自転車の交通量を測定するカウンタ