

3 フライブルグ・モビレ

(1) 調査目的

フライブルグ市は、環境先進都市として知られる、ドイツの南西部の都市である。ここではアムステルダム同様、中央駅に隣接して大規模な自転車駐輪場が設けられている。しかし、フライブルグ市では単に駐輪場の提供にとどまらず、鉄道、路面電車といった他の公共交通機関との連携や、カーシェアリングとの連携が図られていることが特徴的である。

そこで、フライブルグ市の複合交通システムづくりの状況を視察するとともに、市の自転車政策における有料自転車駐輪場の役割についてヒアリングを行うため、中央駅に隣接した複合施設である「モビレ (mobile)」を視察し、その運営主体であるモビレ公益有限責任会社を訪問した。

(2) モビレの概要

モビレは、フライブルグ中央駅に隣接して設置された、複合交通施設である。中央駅と鉄道上部を横切るように架橋されたトラム専用の陸橋、歩行者、自転車用の陸橋の全てに隣接している。その様子は、移動の「ターンテーブル」とも例えられている。

その建設に至るまでの経緯であるが、まず 1988 年、全ドイツ自転車クラブ (ADFC) とドイツ交通クラブ南バーデン支部 (VCD)⁵ によって自転車ステーションの最初のコンセプトが提案された。その後、1993 年に現在もモビレ公益有限責任会社の経営代表であるマティアス・マルティン・リュプケ (Matthias-Martin Lübke) 氏ら⁶の提案によって、現在の形である「自転車と移動の複合交通ステーション」へと発展する。そして、1996 年、フライブルグ市議会が建設を決議し、1999 年の 9 月 9 日 9 時 9 分にモビレの運用が開始された。

そのコンセプトの成り立ちから分かるように、モビレは、フライブルグ中央駅に隣接した単



図 15 駐輪場の説明をする

マティアス・マルティン・リュプケ氏

⁵ ADFC は、日本における JAF の自転車版、VCD は公共交通版の組織である。

⁶ ドイツ環境・自然保護連盟 (BUND)、南バーデン・フライブルク・カーシェアリング協会 (FAG)、公共交通利用者連盟 (PRO BAHN)、VCD、地域の雇用と職場を促進するための協会 (VABE) が参加した。

なる駐輪場というだけでなく、様々な機能を有している。自転車交通と公共交通、そしてカーシェアリングという異なる交通手段を結びつける、複合型の交通ステーションとして存在しているのである。その上、失業者への雇用機会の提供も行っている。

市の中央駅に隣接したこの施設は、ドイツ鉄道が無償で土地を提供し、市の企業であるフライブルグ自治体建設が施主となって建設された。

建物の所有者もフライブルグ自治体建設である。総額 186 万ユーロの建設費は、65 万ユーロがバーデン・ヴュルテムベルク州からの補助金で賄われ、残りをフライブルグ市が 64 万ユーロ、フライブルグ自治体建設が 57 万ユーロ負担して賄われた。

(3) モビレの施設

モビレは地下 1 階、地上 3 階の円筒形の建物である。地下には、貸ロッカーが設置されており、例えば雨の日にレインコートを着て自転車に乗ってきた利用者が、ここで預けて電車に乗る等の利用がされている。

地上階は一般駐車場とカーシェアリング駐車場となっている。もちろん、鉄道のフライブルグ中央駅ともつながっている。

図 16 は、2 階の出入口付近から見たモビレの外観である。2 階は駐輪場となっており、自転車専用の陸橋と接続している。駐輪場の面積は 910 m²で、約 1,000 台分の駐輪スペースがとられており、有人管理されている。無人でないのには、ドイツ鉄道の子会社が他のいくつかの都市で運営している自転車貸出しシステムである「コール・ア・バイク (Call a Bike)」で盗難、破壊の被害が多いことの影響もあるが、より積極的な理由もある。それは、長期失業者の再就職訓練の場として、この駐輪場が活用されていることである。再就職を願う失業者は、駐輪の受付、簡単な修理・整備サービス、自転車の監視、貸自転車の貸出などの業務に従事し、新しい職を身につけるのである。



図 16 2 階の自転車専用道から見たモビレの施設



図 17 トラムの駅に直結するモビレの 3 階

図 17 は、モビレの 3 階部分を外から見たところである。3 階はこのように、トラム路線の走る陸橋と接続している。室内面積は約 600 m²で、自転車店、会議室、カフェ、交通情報センター、旅行会社、サービス窓口、事務室などがある。ここで、自転車を借りることもできる。

なお、フライブルグ市ではロンドン市、パリ市などで見られるようなオープン型の自転車シェアリングシステムはない。それは、街自体が小さく、また自転車がかなり普及しており、一人一台以上を所有しているからである。フライブルグ市内では、モビレにある貸自転車サービスが唯一の貸自転車となっているが、その内容は充実している。自転車の種類も大人用から子供用まで、シティーサイクルからマウンテンバイク、さらにはタンデム（二人乗り）自転車まで計 130 台が取りそろえられている。周辺装備も、ヘルメットや子供用の座席、リヤカーまでである。

モビレ社は、建物所有者であるフライブルグ自治体建設に、毎月 8,500 ユーロの施設使用料を支払っている。またほかにランニングコストが当然発生しているが、それらの費用は 3 階のテナントの賃料収入と駐輪場利用料、貸自転車利用料、自転車修理サービスからの収入などで賄われている。

(4) フライブルグ市の自転車利用の現状と今後の展望

現在、フライブルグ市の交通分担率は、徒歩交通が約 24%、自転車が約 28%、トラムなどの公共交通が約 18%、自動車の同乗者が約 6%、自動車の運転者が約 23%となっている。

自転車に関しては、自転車専用レーンが設定されているほか、市の中心部には約 5,000 台分の無料駐輪スペースが設置されている。中央駅前に関しては、現在は 1,000 台分の有料駐輪場で間に合っているが、将来的には 1,500 台分は必要と見込んでいる。

また、市はモビレのように異なる交通サービスを一か所にまとめることで、環境に優しい交通手段の利用促進及び自転車利用者のためのサービス向上を行うことが重要だと考えている。例えば、自動車はガソリンスタンドでほとんどのサービスを受けられるが、自転車や公共交通を快適に利用するためのこうしたサービスステーションは、あまり整備されていない。そこで、モビレを小型化したような施設を交通の結節点ごとに設置する計画が構想されている。こうした環境整備がさらなる自転車利用の促進のために必要だと考えられている。

公共交通に関しては、「レギオ・モビルカード」という割引カードが提供されている。年会費又は月会費を支払うと、このカード一枚で自転車、公共交通、カーシェアリング、レンタカー、タクシーといった異なる交通手段を便利かつ安価に利用出来る機能が備えられている。こうした取組により、さらに環境に優しい交通が推進されている。

こうした施策がとられている背景には、現在は自家用車に中心を置いたライフスタイルを余儀なくされているが、それを変更せざるを得ない、あるいは変化させるべき転換点がきているとの認識がある。今後の 10 年間で自転車の分担率は 50%程度に引き上げられ、自動車の分担率は 10~15%に引き下げられると見込んでいる。実際、ドイツの自転車政策は、フライブルグ市だけではなく連邦政府も推進しており、連邦レベルでの自転車に関する総合計画も策定されている。数多くの環境保護対策の中でも、自転車交通の推進は、費用対効果に優れ雇用促進効果もあると考えられている。

(5) まとめ

フライブルグ市は、様々な交通手段を結びつけ、複合的な利用を促進することに力が注がれている。そして、実際にそうした考え方にに基づき、自転車駐輪場も単なる駐輪場にとどまらず、鉄道、トラム、カーシェアリングといった交通手段と自転車を結びつける象徴的な造りとなっている。

自転車利用を促進するという理念を形にするためには、市中心部、中央駅

の駅前という好立地に複合交通施設を建設するという、自転車に優先順位を与える決断は欠かせないのである。東京においては、東京駅や新宿駅などの主要ターミナル駅近辺に、こうした自転車を中心に据えた、大規模な施設はない。また、ターミナル駅でなくても、駅前には駐輪場がつくられず少し離れた場所にばかり駐輪場が設置されるため、駐輪場の利用が進まず、結局自転車が駅前に放置され続けるという事例も散見される。

結局のところ、限られた都市空間の中で、どれだけのスペースを、そしてどれだけの好立地を確保できるかどうかで、自転車の利用度合いは変わってくるのである。環境に配慮した都市、そして人に優しい都市へと生まれ変わるためには都市設計そのものを見直し、具体化していく必要がある。