

【論 説】

ドイツで最も自転車にやさしい環境都市 ミュンスター

長谷川 三 雄

目 次

1. はじめに
 2. 市民の交通手段
 3. 自転車レーン
 - 3-1. 歴史
 - 3-2. 自転車レーン
 - 3-3. 自転車用道路標識
 4. 交差点
 5. 駐輪場
 6. ラートシュタツィオーン
 - 6-1. ラートシュタツィオーン
 - 6-2. 利用方法
 - 6-3. 利用者の確保
 7. コンテスト
 8. おわりに
- 参考文献

1. はじめに

ドイツ北西部に位置する環境都市ミュンスターは、265,000人の人口を抱える国内で25番目に人口の多い自治体である。面積は302.2km²で、国内で6番目に面積の広い自治体である。人口と面積の関係から、ミュンスターは人口密度の小さな自治体である。

ドイツで最も自転車にやさしい環境都市ミュンスター（長谷川）

ミュンスターは「自転車アクションの日」を設けて、子供たちが自転車に乗る楽しみを身に付けながら、自転車交通についての様々な情報を学ぶ機会を提供している。

ミュンスターが制作した自転車をアピールするポスターには、市長さん、市議会議長さん、教会の司教さん、ミュンスター出身の有名なロックミュージシャン、ミュンスターにある動物園の園長さんが自転車に乗って登場し、市民に自転車の利用推進をアピールしている。

自転車は電車やバスに持ち込むことができるため、公共交通機関と組み合わせて、自転車の連続性が確保でき、利便性を高めている。

自動車を中心とする街づくりに励んでいる自治体は、住民が自家用車で郊外の大型ショッピングセンターへ出かけるため、旧市街地にある古い商店街が活気を失っている。しかし、市民が自転車を利用することによって、地元の商店で買い物をする消費者が増え、商店街が活性化するようになる。この現象はシティバイクで有名なコペンハーゲンで起きている¹⁾。

ミュンスター市交通局で自転車行政の責任者を務める調整官の Stephan Böhme 氏（写真1）は、自転車行政に係わる多くの人々と様々な施策を立案実

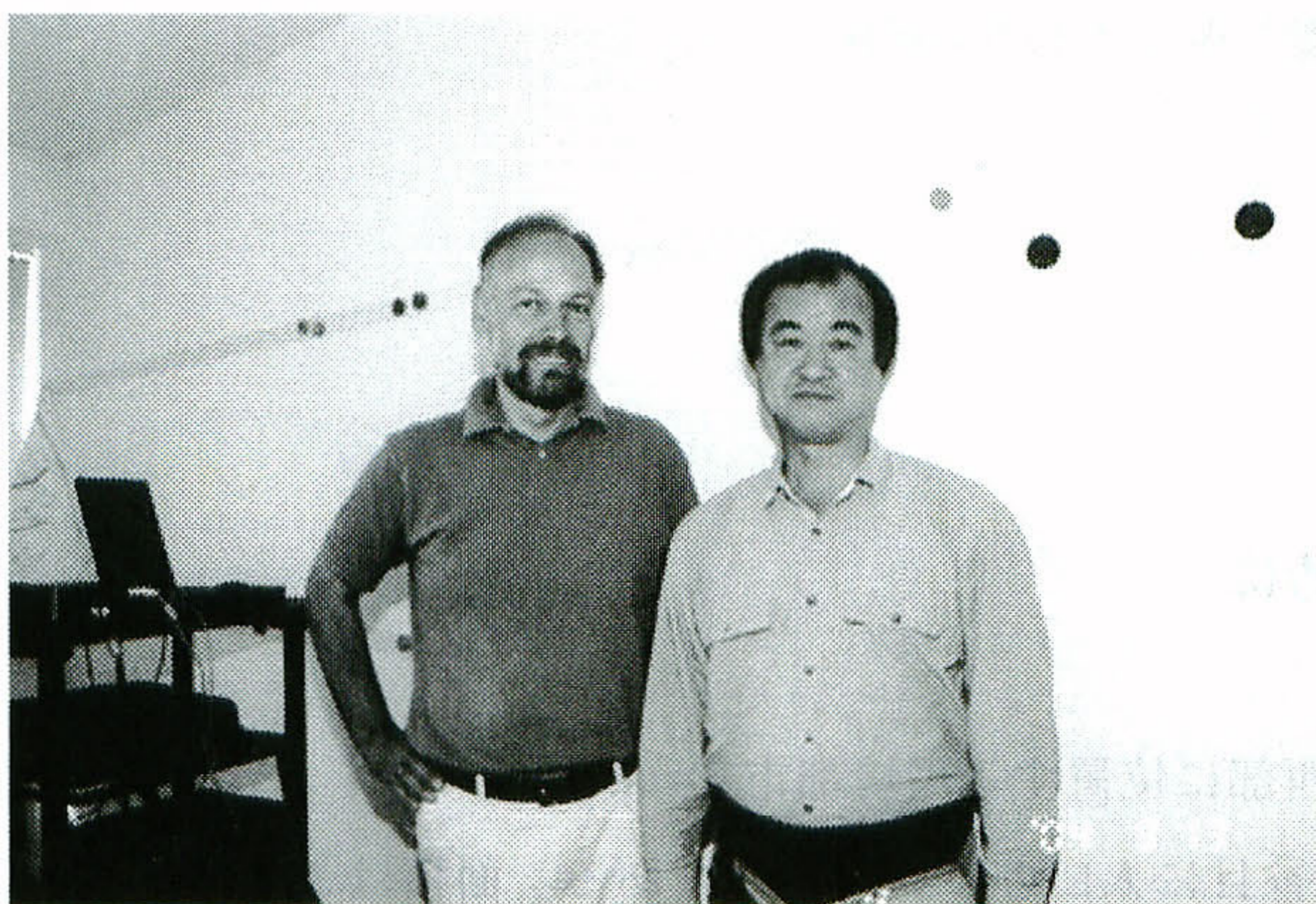


写真1 ミュンスター市交通局で自転車行政の責任者を務める調整官の Stephan Böhme 氏（左側）。（ミュンスター：2004年9月）

行しながら、より安全な自転車レーンの確保と整備に取り組んでいる。

本報告は、ドイツで最も自転車にやさしい都市づくりを実行している環境都市ミュンスターの現状について述べている。

2. 市民の交通手段

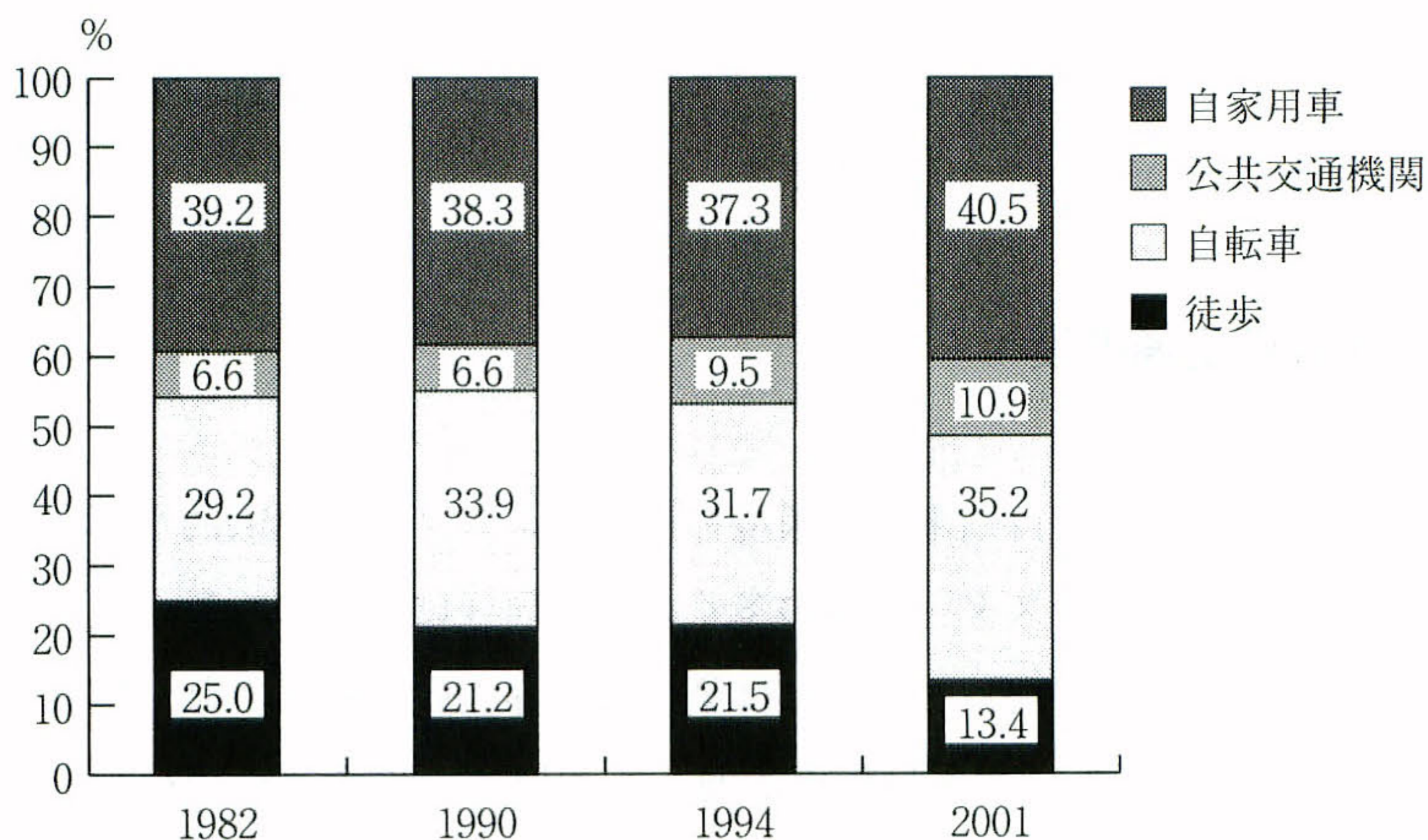
環境に最もやさしい自転車は、環境都市ミュンスターの象徴的な存在になっている。中世のミュンスターは他の多くの街と同様に、敵の攻撃から街を護る城壁を周囲に築いていた。この城壁は第二次世界大戦で破壊され、現在は並木道になっている²⁾。歩行者と自転車を通る並木道は、生活道路の役割を果たすとともに、市民の散歩やジョギングなど憩いの場として親しまれ、1時間当たり1,200人の市民が利用している（写真2）。

1982年から2001年までの期間、ミュンスターの市民が移動する際に利用した交通手段の割合を見ると（図1）、自転車の利用者は徐々に増加していたが、1994年は1990年に比べて若干減少している。減少した理由は、公共交通機関の利用者が6.6%から9.5%に増加したことに起因する。



写真2 中世に築かれた城壁の跡地を利用した並木道。（ミュンスター：2004年9月）

ドイツで最も自転車にやさしい環境都市ミュンスター（長谷川）



出所：Stephan Böhme氏の資料

図1 ミュンスター市民の交通手段（1982-1990-1994-2001）

2001年には、市民が移動する交通手段の35.2%を自転車が占めている。この数値は国内で最も高い数値を示している。ミュンスター市内を往来する自転車の1日当たりの延べ台数は374,528台に達している。

自動車の利用者は、1982年から1994年にかけて減少している。しかし、2001年には増加に転じている。ミュンスターの市民1,000人当たりの自動車保有台数は512台である。これは国内で9番目に多い数値を示しており、ミュンスターの市民は自転車を利用するだけでなく、自動車も多く利用している。

ミュンスターは市民の交通手段として、公共交通機関のバスや環境に最もやさしい自転車の利用を推進するためにポスターを制作している（写真3）。左側のポスターは、30年戦争の和平条約として有名な「ウェストファリア条約」を締結したミュンスター市役所前の道路に、自家用車と自家用車を運転していた人々が並んでいる。中央のポスターは、自家用車を運転していた人々と1台のバスが停車しており、全ての人々が1台のバスに乗車できることを伝えている。右側のポスターは、同じ人数の人々が自転車を利用した時の写真である。



写真3 ミュンスター市役所前の道路に自家用車（左側）、バス（中央）、自転車（右側）を並べたポスター。（ミュンスター：2004年9月）



写真4 写真3に示すポスターを車体に付けたバス。（ミュンスター：2004年9月）

自転車を利用すると、自家用車に比べて空間が多く余ることが分かる。自転車を利用することによって空間が増え、自家用車の利用に比べてインフラを整備する資金も削減できる特徴をもっている。

市内を走るバスの車体には2枚のポスターが貼ってあり（写真4）、市民へ



写真5 左側に停車中のバスはお年寄りが下車しているため、昇降口側の車体を傾けて昇降口の段差を低くしている。バスは高齢者、乳母車、車椅子の人々のために、昇降口側の車体を傾けて段差を低くする。自転車は路面を赤く色分けした自転車レーンを走っている。自転車レーンの左側は歩道になっている。（ミュンスター：2004年9月）

のPRに努めている。バスは高齢者、乳母車、車椅子の人々に配慮して、乗客が降り乗りする際は、できるだけ昇降口の段差が低くなるように、昇降口側の車体を傾けている（写真5）。

3. 自転車レーン

3-1. 歴史

第二次世界大戦以前のミュンスターでは、市民の多くが自転車を利用しており、自動車を利用する市民はほとんどいなかった。しかし、戦後は自動車が急速に増加したため、自転車の安全対策を講じる必要が強まった。

ミュンスターの街は、第二次世界大戦によって壊滅的に破壊されたため、戦後は道路建設が必要となった。ミュンスターは道路建設に際して、破壊される以前の街並みを再生しながら、自動車が自由に走行できる道路を建設しようと考えた。

その過程で、自転車と自動車がいかに支障を生じないために、自動車道路の脇に自転車レーンを建設する考えが生まれた。すなわち、ミュンスターは自動車道路と自転車レーンの建設を同時に計画した。これは他の自治体で見ることのできない画期的な計画であり、ミュンスターの戦後復興都市計画の中で象徴的な施策である。

ミュンスターはこのような経緯を経て、1948年に全ての幹線道路に自転車レーンを設けることを決定し、自転車レーンの整備を推進している。

第二次世界大戦以前からあった道路の道幅を拡張し、さらに、新しい道路を建設するために、土地の買収が進められた。その当時における道路建設の進捗状況と、市民の自動車保有率を比較すると、自動車保有率が圧倒的な速さで上昇している。

交通手段が自転車から自動車に移る自動車社会が到来すると、市内のあちこちで交通渋滞が起これ、市民は交通渋滞の中を自動車で移動することに不快感を抱くようになった。交通渋滞の中を自転車で走ると、自由に走ることができる。市民は自転車を利用すると、自動車よりも早く目的地に到着できることを強く意識するようになり、街には再び自転車が戻ってきた。

1970年代から1980年代は、世界中で環境に対する意識が強まった時代である。ドイツでは国民が「心の故郷」として慕うシュバルツバルトの75%に、化石燃料の消費と越境汚染に起因する酸性雨の被害が発生している³⁾。

このような環境汚染に直面した市民は、自動車が環境に負荷を与える交通手段であると認識するようになった。市民は環境にやさしい自転車を交通手段の中心に据えるべきであると考えようになり、ミュンスターは安全な自転車レーンを幹線道路だけでなく、街中に整備することを決定した。

ミュンスターは市民に自転車の利用を促す呼びかけを行ない、多くの市民は呼びかけに応じて自転車を利用するようになり、その結果、市民は自転車で走ることに快適さを感じている。行政が自転車レーンを整備拡張していただくだけでなく、市民も好んで自転車を利用するようになったため、自転車を取り巻く環境が徐々に整備されてきた。市民からは自転車に配慮した交通政策の推進を求

ドイツで最も自転車にやさしい環境都市ミュンスター（長谷川）

める要望が寄せられている。

自転車の全く走っていない自治体に比べると、ミュンスターでは自転車による交通事故が起きている。しかし、ミュンスター市内を走行する自転車の台数に比べると、自転車に関係する交通事故の発生件数は少ない。自転車による交通事故は、自動車事故に比べると軽症の場合が多い。

ミュンスターは自転車の交通事故を防ぐために、様々な努力を続けている。例えば、学校で交通安全の講習会を開催したり、警察官を街中に配置して、電灯のない自転車を厳しく取り締まったり、携帯電話で話しながら走っている自転車から罰金を徴収している。

自動車と自転車が一緒に走る危険な道路では、危険を取り除く努力を続けており、自転車の走行上の安全を高めるように改善を加えている。

自転車の利用者に交通事故を起こさないように注意を喚起する「自転車は気をつけて」というポスターを制作している（写真6）。ポスターは自転車ネットワークが制作したもので、自転車に乗る人は少し注意して下さい、と訴えている。

3-2. 自転車レーン

ミュンスターが整備した自転車レーンの総延長は250kmにおよんでいる。

自転車レーンは周辺的环境に応じて様々なタイプを導入している。最も一般的な自転車レーンは、歩道の一部の路面を赤く色分けした道幅約1mの自転車レーンである⁴⁾（写真7）。



写真6 自転車の利用者に交通事故を起こさないよう注意を喚起するポスター。（ミュンスター：2004年9月）

自転車は自動車と同様に右側通行をするため、自転車レーンでは逆走しないで同一方向へ向かって走行する。自転車レーンを赤く色分けすることによって、歩行者が自転車レーンに立ち入らないように安全性を確保している。さらに、歩道と自転車レーンは、自動車道路の路面に対して、バリアの役割を果たす段差を設けて高くしている。

自動車道路と自転車レーンに段差のない道路では、各境界部分を白色のラインで区別している⁵⁾（写真8）。

同様に、自動車道路と自転車レーンの境界を、白色の破線で区別して

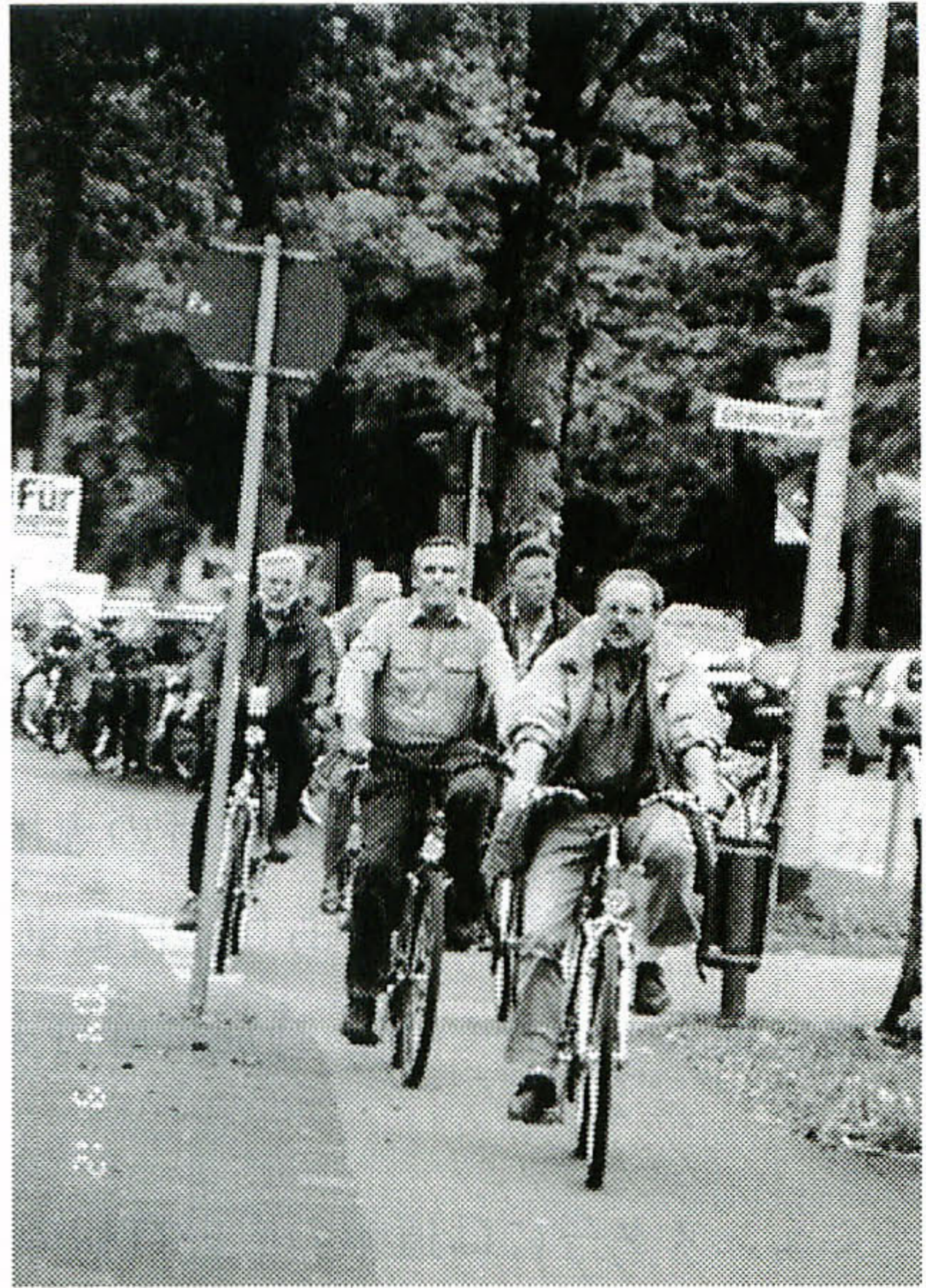


写真7 路面を赤く色分けした自転車レーンを走る自転車。左側は歩道になっている。（ミュンスター：2004年9月）



写真8 ミュンスター中央駅前の大通り。右側はバスの停留所が並んでいるため、自転車レーンは停留所に停車するバスと一般車両用道路の間に設定している。路面に自転車レーンを示す自転車のマークが描かれている。（ミュンスター：2004年9月）

ドイツで最も自転車にやさしい環境都市ミュンスター（長谷川）

いる道路もある⁵⁾。この道路を通るバスは破線で示された境界を遵守する必要はなく、周囲の安全を確認した上で白色の破線を越えて自転車レーンにはみ出し、走行することができる。このような規制のある道路は道幅が狭く、走行する自動車の95%を小型自動車が占めている道路であり、バスは自転車レーンへはみ出さないと通行できない道路環境にある。

バスと自転車が一緒に走る道路もある。バスは1時間に数台しか通行しないため、自転車と一緒に道路を使用している。自転車がバスの後方を走っている時は、バスがバス停で停車した時に追い抜いて行く。

ミュンスターは、自転車だけの専用道路を設けている（写真9）。この道路は自転車が主役の道路であり、自転車が道路の真中を走行する。自動車はこの道路に進入できないが、特別に許可を得ている自動車は進入することができる。

ミュンスターには道幅の広い自転車レーンだけでなく、狭い自転車レーンも存在する。ミュンスターは今後、狭い自転車レーンの道幅を拡張していくことを考えている。

自転車は自動車道路が交通渋滞を起こしても、交通渋滞に邪魔されることな



写真9 路面に自転車のマークが描かれている自転車専用道路。（ミュンスター：2004年9月）

く走行することができる大きな利点を備えている。

3-3. 自転車用道路標識

自動車は一方通行の規制を受けても、道路標識に自転車のマークと「frei」の文字が表示してある場合、自転車は自由に走行することができる（写真10・写真11）。この道路は「偽の一方通行通り」と呼ばれている⁶⁾。

自動車は工事中の道路が行き止まりで進入禁止になっていても、自転車は行き止まりを越えて通り抜けるように配慮している道路が多い。

自転車は自動車と同様に右側を通行するが、道路の道幅が広く、さらに、信号機と信号機の間が離れている道路では、自転車の左側通行も認めている区間がある。



写真10 自動車は進入禁止の規制を受けるが、自転車は自由に通行できる「偽の一方通行通り」。(ミュンスター：2004年9月)



写真11 自動車は右折禁止の規制を受けるが、自転車は両方向へ進入できる。(ミュンスター：2004年9月)

ドイツで最も自転車にやさしい環境都市ミュンスター（長谷川）

住宅街に多い「自転車通り」を走行する自転車は、両方向へ向かって走行することができる⁷⁾⁸⁾（写真12）。

歩行者天国は、多くの商店が並んでいる通りにある（写真13・写真14）。商店が営業している時間帯は、自転車から降りて押して歩かなければならない歩行者天国が多い（写真15）。商店が閉店している時間帯は、自転車に乗って自由に走行することができる。

商店の少ない通りの歩行者天国は、商店が営業している時間帯でも、自転車が自由に走行できるように規制を緩めている通りもある。

自転車に関する様々な道路標識には、市交通局の電話番号が書いてある。市民は自転車用の道路標識が壊れていると、どこの道路標識が壊れているかを市交通局に知らせてくる。

ミュンスターは道路標識の内容を説明するリーフレットを制作している⁵⁾⁶⁾。



写真12 「自転車通り」の文字が見える道路標識。（ミュンスター：2004年9月）



写真13 歩行者天国の道路標識。（ミュンスター：2004年9月）

リーフレットにはバスと自転車が一緒に走る道路など、特に注意を要する複雑な交通規則を紹介している。

4. 交差点

横断歩道に一番近い白線が自転車の停止線で、その約2m後方に自動車の停止線がある⁷⁾。交差点では、自転車の停止線が自動車の停止線よりも前方にあるため、信号機が青色になった時点で、自転車は自動車の前を走ることができる。自転車が自動車の運転手の視界に入ることによって、運転手は自転車の存在を認識し、自転車の安全が確保される。



写真14 歩行者天国の道路標識。(ミュンスター：2004年9月)



写真15 歩行者天国。自転車から降りて、押して歩いている。(ミュンスター：2004年9月)

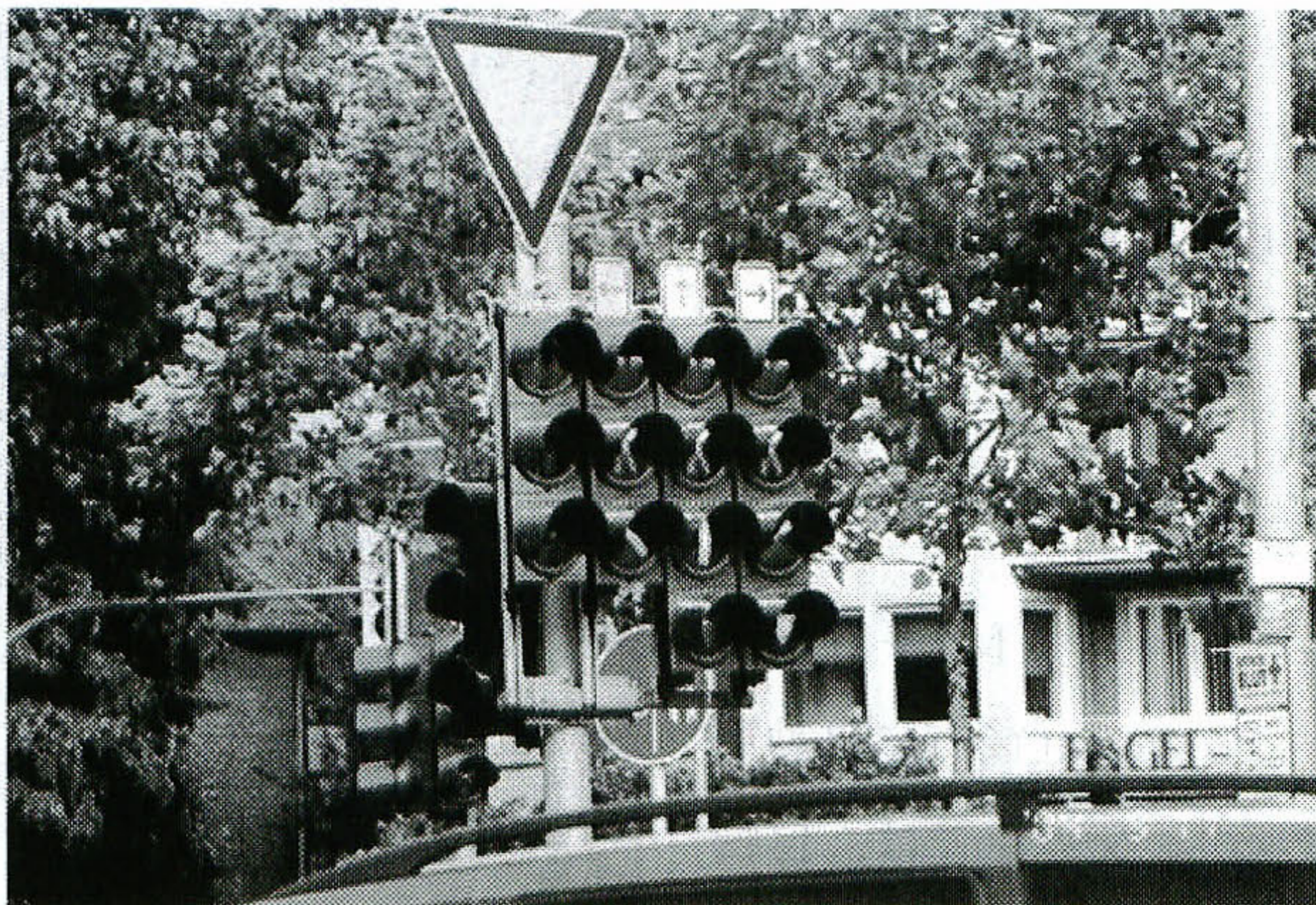


写真 16 左側の 1 列は自動車用信号機，右側の 3 列は自転車用信号機。（ミュンスター：2004 年 9 月）

自動車と自転車の信号機は，それぞれ独立している信号機に切り替わりつつある（写真 16）。自動車用信号機が青色の時，自転車用信号機は常に赤色になっている。

5. 駐輪場

ミュンスターは安全な自転車レーンの整備を推進するとともに，中心市街地に多くの駐輪場を確保する努力を続けている。

市民に自転車の利用を促すには，自転車の利便性を高める必要があり，その一つの対策が駐輪場の確保である。自転車の利用者は，自転車を目的地の近くに停めたいと考える。自転車を駐輪場に停めて買い物を済ませ，また，自転車で別の場所へ移動して，近くの駐輪場に自転車を停めて買い物をする。そのような自転車利用上の行動パターンを考慮して，駐輪場を設置している。

屋外駐輪場は無料であるが，駐輪できる日数を 1 日に限定している駐輪場が多い。自転車の利用者が駐輪場の規則を守っているかどうかを確認するため，時々，職員が自転車の後輪にテープを巻いて目印を付け，翌日にテープの巻い

ドイツで最も自転車にやさしい環境都市ミュンスター（長谷川）

である自転車があると撤去している。ミュンスターは違法駐輪した自転車の保管施設を1ヶ所だけ設置している。自転車を撤去された人々は、保管施設へ出向いて自転車の返還を受ける。

撤去した自転車の返還手数料は、無料と有料の場合に分かれる。自転車本体を施錠している場合は、職員が施錠してある自転車をトラックに積み、保管施設へ運んで保管する。この場合の返還手数料は無料である。しかし、自転車と駐輪施設のポールなどを施錠している場合は、職員が錠を壊して保管場所へ運ぶことになる。錠を壊した自転車は保管施設内の一角にあるフェンスで囲まれた鍵のかかる施設に入れ、自転車の持ち主が現れるまで特別に保管する必要がある。その特別保管手数料として、市民は10ユーロを納めなければならない。

パーク・アンド・ライド（P＋R）の駐輪場は、自転車を長時間にわたり駐輪することができるため、盗難防止対策として自転車と駐輪設備を施錠している。

6. ラートシュタツィオン

6-1. ラートシュタツィオン

ミュンスター中央駅前に大規模有料駐輪場ラートシュタツィオン⁹⁾（写真17）が操業を開始するまでは、中央駅前に約4,000台の自転車が駐輪していた。今日でも中央駅の裏側には、多くの自転車が駐輪している。

ラートシュタツィオンは700万ユーロの建設費用を投じて、1999年6月に完成した。建設費用の半額はノルトライン・ヴェストファーレン州が負担し、残りはミュンスターが徴収している駐車場設置義務免除金で賄っている。

収容可能台数は3,300台である。ラートシュタツィオンに収容している自転車と、ラートシュタツィオンの周辺に停めている自転車、そして、ミュンスター中央駅の裏側に停めている自転車を合計すると、ミュンスター中央駅の周辺には約6,000台の自転車が停めてある。

上空から見ると三角形の形をしたラートシュタツィオンは、地下1階に自

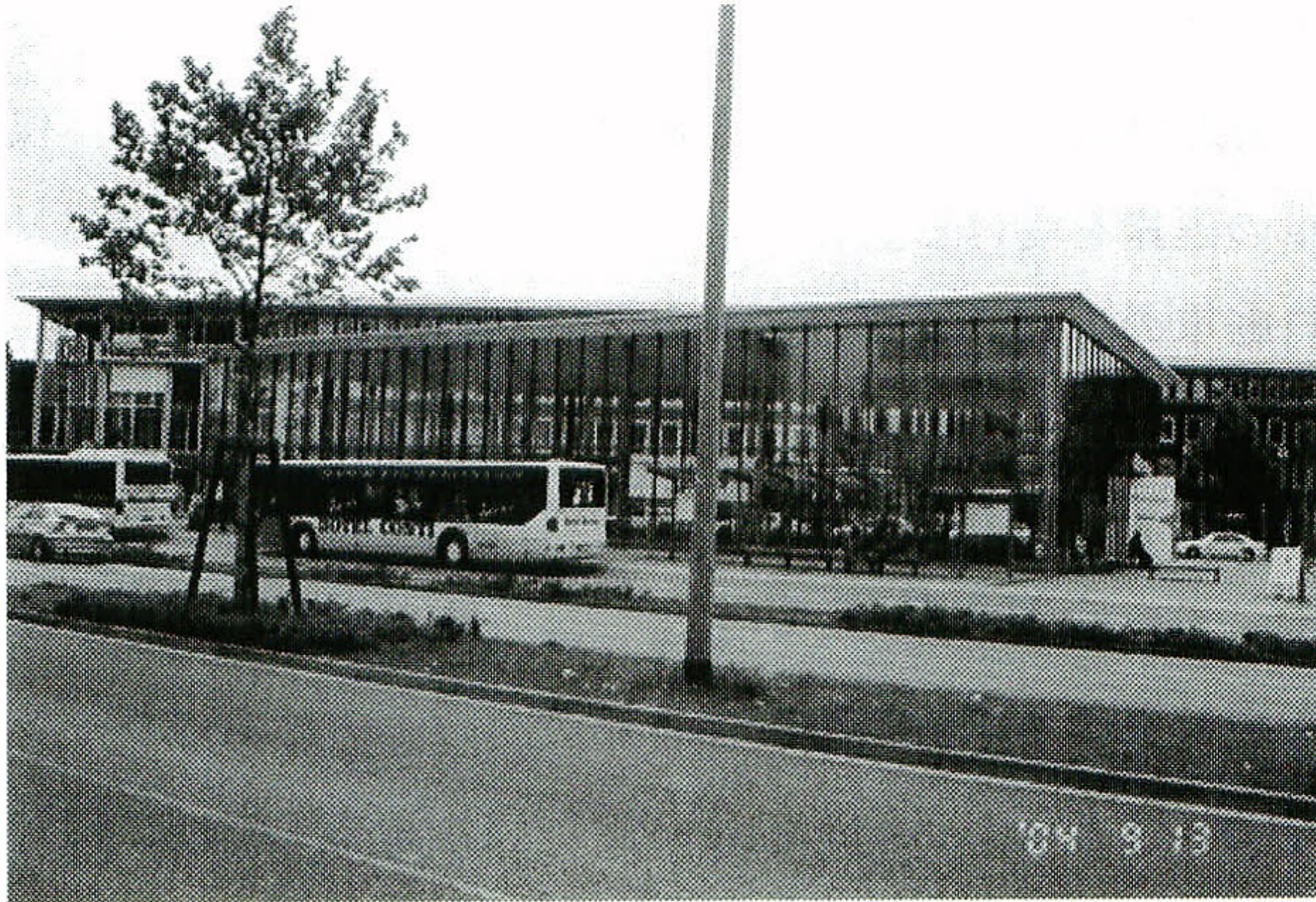


写真 17 正面は大規模有料駐輪場のラートシュタツィオン。地上部分の側面は全てガラス張りになっている。ラートシュタツィオンの前方はミュンスター中央駅。（ミュンスター：2004年9月）

自転車の駐輪場があるため、建物の地上部分は側面を全てガラス張りにして、太陽光を採光している。ラートシュタツィオンはミュンスター中央駅前にあるため、自転車を預けて列車に乗る人々、あるいは、列車を降りてから職場や学校へ自転車で通う人々にとって、非常に利便性の高い機能を備えている。

ラートシュタツィオンは、ミュンスターが建設した施設であるが、管理と運営、レンタルサイクル、自転車修理などの業務は、民間企業の Hungt 合資会社に委託している。ミュンスターはラートシュタツィオンの経営に参加を希望する企業に対して、どのような管理運営と市民サービスをするのかについてコンテストを実施した。また、市民に呼びかけて、どのようにしたら好ましい駐輪場の経営がおこなわれるのかについて意見を求めた。その結果、ラートシュタツィオンの管理運営を Hungt 合資会社に委託している。

ラートシュタツィオンの経営で利益が出ると、その利益の一部はミュンスターが受け取る契約になっている。

6-2. 利用方法

ラートシュタツィオンの利用時間は、月曜日から金曜日までが5：30～23：00、土曜日と日曜日そして祝日が7：00～23：00である¹⁰⁾。

南口のスロープを降りた正面には管理事務所があり、レンタルサイクル（写真18）や当日の駐輪申し込み、自転車修理（写真19）、自転車洗車機（写真



写真18 レンタルサイクル。（ミュンスター：2004年9月）



写真19 管理事務所の隣にある自転車修理店。（ミュンスター：2004年9月）

ドイツで最も自転車にやさしい環境都市ミュンスター（長谷川）

20) の受付をおこなっている。また、自転車の夜間走行上の安全性を高めるために腕や足に巻く反射テープや、自転車レーンを赤色で表示している道路地図¹¹⁾ を販売しているショップも併設している。

ラートシュタツィオーンの一部には入口に鍵がかかり、モニターで24時間の監視をおこない、そして、利用者の専用駐輪区画が定まっている高級駐輪場がある（写真21）。高級駐輪場の自転車1台の年間使用料金は90ユーロである（表1）。また、自転車を上下2段に収納する2層式ラックタイプで（写真22）、空いている場所に駐輪する自転車1台の年間使用料金は70ユーロである。トレーラーを付けたオーバーサイズの自転車は、南口の緩やかなスロープを降りた後方の床に置いている（写真23）。

ラートシュタツィオーンの出入口は3ヶ所にある。中央駅前にある東口（写真24）、出ていく人は自動ドアで、入る人はカード式の自動ゲートになる西口（写真25・写真26）、そして、緩やかなスロープのある南口である（写真22）。西口は中央駅に平行する大通りを越えた先にあるため、中央駅へ行く人たちが信号待ちを避けて西口を通過して中央駅へ向かうと、自転車を持って出て行く人たちに迷惑がかかるため、西口から入る場合はカード式の自動ゲートになっている。

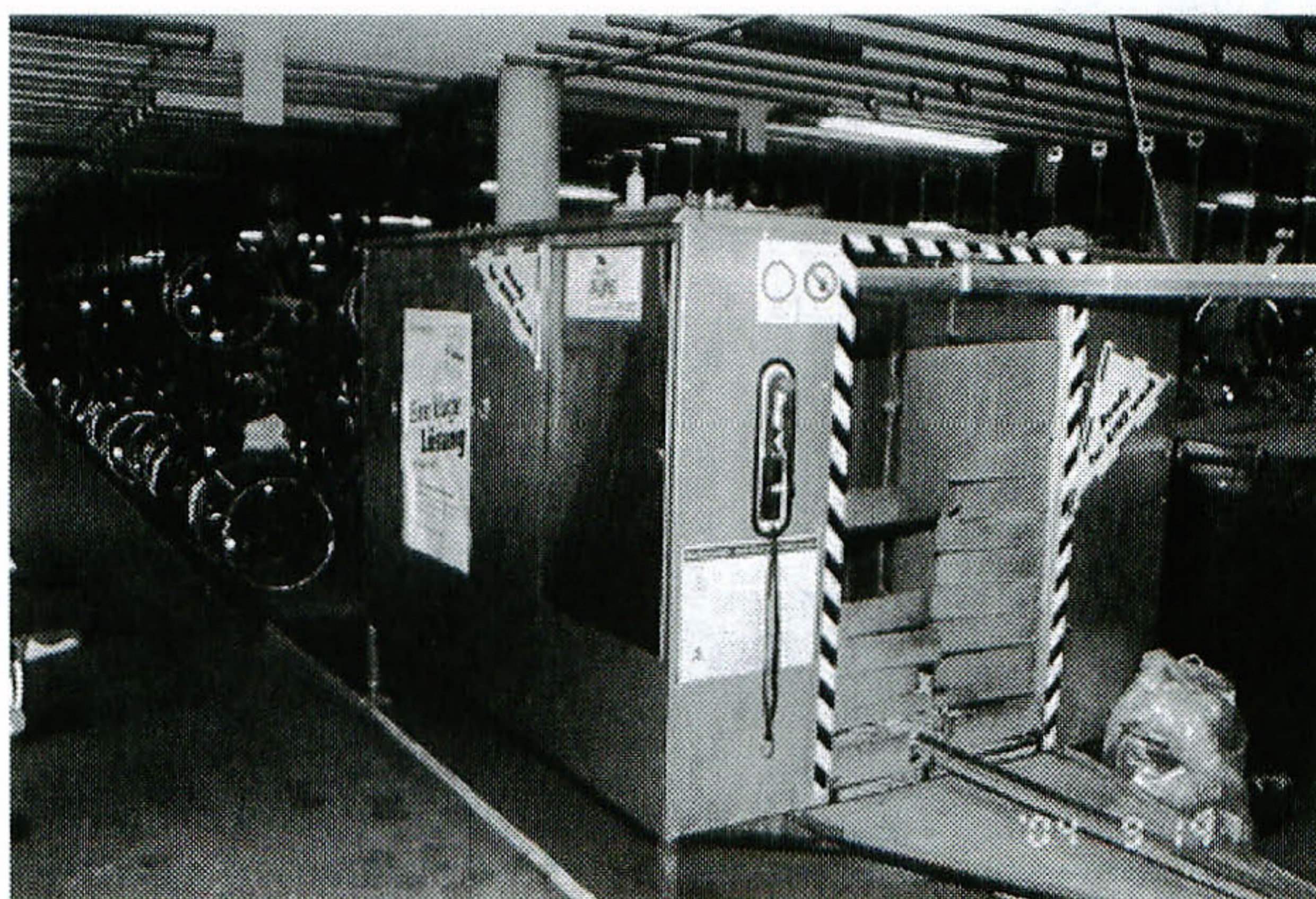


写真20 自転車洗車機。（ミュンスター：2004年9月）



写真 21 利用者の専用駐輪区画が定まっている高級駐輪場。
（ミュンスター：2004年9月）

表 1 ラートシュタツィオン利用料金表

自転車パーキング		
1日	0.7	ユーロ
1週間	4	ユーロ
1ヵ月	7	ユーロ
1年	70	ユーロ
専用駐輪区画（半年）	50	ユーロ
専用駐輪区画（1年）	90	ユーロ
未払い延滞金	1	ユーロ
レンタルサイクル		
1日	6	ユーロ
1日（16時以降）	5	ユーロ
3日間	13.5	ユーロ
1週間	25	ユーロ
長期利用者とドイツ鉄道で100km以上遠方から来た人は1日5ユーロ		
11人以上の団体は1日5ユーロ		
自転車洗車機（1台）	3.25	ユーロ

出所：Radstation Münster Hundt KG: “Unsere Leistungen—unsere Preise”, Radstation Münster Hundt KG.

ラートシュタツィオンの屋根には、最大出力2.88kWpの太陽光発電施設が取り付けられており、発電量、蓄電量、削減した二酸化炭素量を示す電光掲示板が南口スロープ中央部分の壁面に設置してある。



写真 22 左側には2層式ラックタイプに駐輪した自転車が並び、右側には南口からのスロープが見える。スロープには自転車を駐輪するために来た人と、自転車で出て行く人が、それぞれ右側通行をしている。（ミュンスター：2004年9月）



写真 23 トレーラーを付けたオーバーサイズの自転車は、床に駐輪する。（ミュンスター：2004年9月）

6-3. 利用者の確保

無料の屋外駐輪場は屋根がなく雨ざらしのため、特に降雨量の多いミュンスターでは自転車の傷みが激しく、自転車は直ぐに錆びてしまう。また、盗難や



写真 24 左側はミュンスター中央駅の出入口，右側はラートシュタツィオンの東口，右側前方はラートシュタツィオン。（ミュンスター：2004年9月）



写真 25 中央はラートシュタツィオンの西口。左側前方にはミュンスター中央駅，右側前方にはラートシュタツィオンが見える。左側前方には信号待ちをしている人々が見える。（ミュンスター：2004年9月）

いたずらが頻繁に起きている。このような理由から，有料ではあるが屋根付きで管理人が常駐するラートシュタツィオンの人気は高い。

2004年は操業開始5周年を迎え，さらに稼働率を高めるためにキャンペー

ドイツで最も自転車にやさしい環境都市ミュンスター（長谷川）



写真26 ラートシュタツィオンの西口。自転車を駐輪する人と、自転車を出す人が見える。（ミュンスター：2004年9月）



写真27 ラートシュタツィオン操業開始5周年のキャンペーン用PRポスター。（ミュンスター：2004年9月）

ンを展開した（写真27）。キャンペーンの一つは、操業開始以来、利用契約を継続してきた人々へ感謝を込めて、10ユーロのボーナスをプレゼントしている。また、2004年6月12日から同年10月31日までの期間に年間利用契約を結んだ人には、ボーナスとして1ヶ月分を無料サービスする、すなわち、12

ドイツで最も自転車にやさしい環境都市ミュンスター（長谷川）

ヵ月分の料金で13ヵ月分の利用ができるキャンペーンを展開している。

フライブルクはラートシュタツィオンと同じ大規模有料駐輪場を開設している。フライブルクの大規模有料駐輪場は中央駅の脇に位置しているため、利用者の確保が若干難しい傾向にある。他方、ラートシュタツィオンの運営はミュンスター中央駅前にあるため、地の利を生かして成功している。

7. コンテスト

ドイツ自転車協会は2003年から自転車政策が最も進んでいる自治体コンテストを実施しており、ミュンスターは第1回の自治体コンテストで優勝している。2003年に開催したドイツ自転車協会の自治体コンテストは、専門家が駅から会社へ向かう道路や、駅から大学へ向かう道路を自転車で走り、自転車の利用者にとって分かりやすい道路標識が立っているか否か、自転車レーンがあるか否かなどを詳細に調査している。

自治体コンテストには専門家とともに、市民も参加している。市民にアンケートを配布し、市民自身がミュンスターの交通政策を評価している。ミュンスターは、これらの総合評価に基づいて優勝している。

自治体コンテストは大都市部門と小都市部門に分かれて実施し、2003年は70都市が参加した。大都市部門ではミュンスターが優勝し、二位にブレーメンが選ばれている。

ミュンスターは自治体コンテストで優勝したことを記念して、1台の自転車を収納する青色の自転車用コンテナを製作し、市役所の前に設置している（写真28）。自転車用コンテナの側面には「ミュンスターは、2003年にドイツ自転車協会が実施した自転車にやさしいコンテストで優勝しました」と書いてある。自転車用コンテナの中には、荷物を運ぶ時に使用する自転車を収納している。

2004年にドイツ自動車協会は、ドイツ自転車協会と同様の自治体コンテストを実施した。ドイツ自動車協会が、自転車政策の最も素敵な自治体コンテストを実施したのである。ミュンスターは、ドイツ自動車協会が実施した自治体



写真 28 ミュンスター市役所前には、ミュンスターがドイツ自転車協会の自治体コンテストで優勝したことを記念して製作した自転車用コンテナが置いてある。（ミュンスター：2004年9月）

コンテストにおいても優勝している。

8. おわりに

自転車はドイツの人々にとって、環境に配慮した清潔なイメージをもつ乗り物である。天然ガス会社は広告の中で、クリーンなエネルギーをイメージするモチーフとして自転車を使用している。レンタル自動車会社の広告のフレーズは「もしも、あなたの自転車が盗まれたら、自動車をレンタルして下さい」という内容である。自動車会社の広告は「自転車にだけ乗っている人は、たまには自動車をレンタルして下さい」という内容である。

ミュンスターが属するノルトライン・ヴェストファーレン州は、ドイツ 16 州の中で最も自転車にやさしい州である。2004 年にはノルトライン・ヴェストファーレン州の 34 市 4 郡が自転車ネットワークを構成している。自転車ネットワークは情報交換と PR 活動を行い、インターネット上にホームページも

開設している。

自転車ネットワークづくりは、良い効果を生んでいる。問題が生じた際は、関係する自治体だけが問題解決に努めるのではなく、自転車ネットワークに参加している全ての自治体が問題を共有し、その問題の解決方法を見出す動きが出ている。

ヨーロッパレベルのプロジェクトとして15カ国から42都市が参加して、地域レベルの自転車交通政策を評価するプロジェクトを、2003年から2004年にかけて実施した。ミュンスターは、どのような自転車政策が大きな成果を生み出し、どのような自転車政策が失敗をもたらすかを、情報交換から学んでいる。

環境に最もやさしい自転車を交通手段の中心に据えているミュンスターの都市づくりについては、ミュンスター市交通局で自転車行政の責任者を務める調整官のStephan Böhme氏から、詳細な説明をいただいた。ここに感謝の意を表します。

本報告は、平成16年度国士舘大学政経学部特別研究費の助成を受けておこなった調査の一部である。

参考文献

- 1) 長谷川三雄：「コペンハーゲン市のシティバイク・プロジェクト」, 国士舘大学教養論集第55号, 37-52頁, 国士舘大学教養学会 (2004年3月)
- 2) Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen: “5 GUTE GRÜNDE”, Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, Januar 2001.
- 3) 長谷川三雄：「人間と地球環境」, 37頁, 産業図書 (1996年4月)
- 4) Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen: “MARKIERUNGEN”, Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, 1999.
- 5) Stadt Münster: “Neue Elemente im Radverkehr”, April 1998.
- 6) Stadt Münster: “Wegweisung bringt Bewegung”, Januar 2003.
- 7) Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen: “STVO-NOVELLE”, Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, 1999.

ドイツで最も自転車にやさしい環境都市ミュンスター（長谷川）

- 8) Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen: “FAHRRAD STRASSEN”, Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, 1999.
- 9) Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen: “ZAHLEN UND FAKTEN”, Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, Januar 2001.
- 10) Radstation Münster Hundt KG: “Unsere Leistungen—unsere Preise”, Radstation Münster Hundt KG.
- 11) Stadt Münster : “FAHRRAD STADTPLAN MÜNSTER”, Stadt Münster, 2002.