

フライブルクにおける自転車交通によるまちづくり

交通からまちづくりを考える会前橋、白石 勤

fujioakashiraishi@msn.com

はじめに

凡そ、25 年前に自転車によるまちづくりが注目され、フライブルクの現地調査を行い自転車のまちづくりの方策について研究に着手した。

日本のまちづくりで街の人口は減り、賑わいも無くなった。しかし、フライブルクではドイツでもトップクラスの発展を遂げ、人口は増加し住宅が不足し新たな開発が次々と行われている。

1. フライブルクの街

自転車のまちづくりが始まり、軌道に乗り始めた 25 年前の都心部が下の写真、自転車があちこちに見られていた。



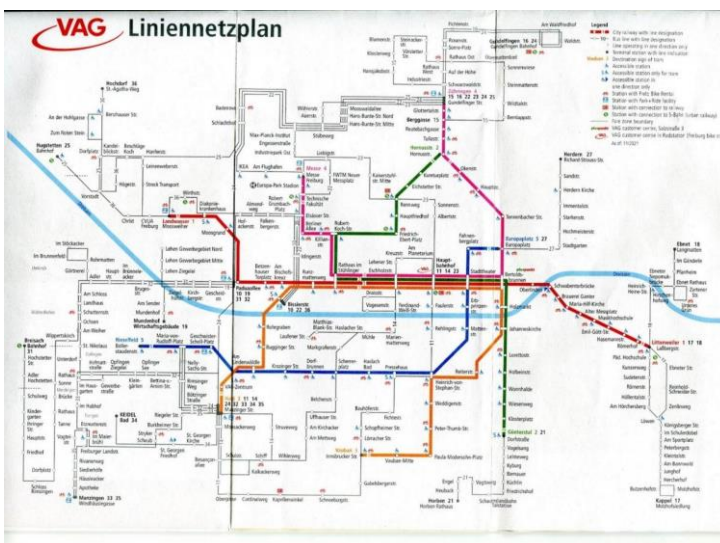
環境に配慮したまちづくりで有名なこの街には、大学・病院のほか多くの企業が流入し産業都市の面も強く持っている。

アパートも不足し家賃もドイツで第2位の高さであり、当時、15 万の

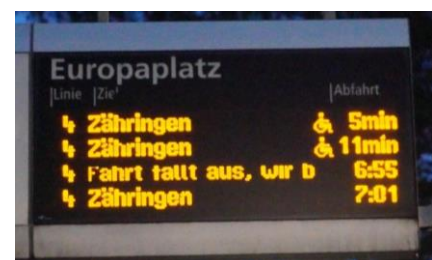
人口が現在 23 万となっている。このため日常品の店が、ブティックやお土産屋などとなり、朝市がそれに替わった。

住み易さや賑わいを交通が誘導している。LRT では路線延長が増加し運行頻度・利用者数も倍増している。このため、中心部での自転車駐輪が制限され流入は減少したが、都心部の駐輪場台数が多く自転車の稼働率は上昇している。交通全体では LRT を中心にした交通体系となり都心部の歩行者が大いに増加している。自動車は都市周辺部や他の都市間での交通が中心。

2. 交通のまちづくり



自転車によるまちづくりによって、家から最寄りのバス停にパークアンドライドで行き、バスが LRT の停留所に止まり数歩で LRT に乗換でき、都心部に移動する。土日は 24 時間運航する LRT で町中の重要な交通となつて、街中の移動を支え、今まで



以上に高齢者が街中に出てきている。街中では信号機は無用の長物となってしまった。

交通需要に合わせて都市中心部には LRT、それへのアクセスはバスや自転車、したがって都心

部に直接乗入れるバスはごく限られている。図の黒の実線がバス路線。料金は格安の環境バスで全て乗れるために切符を買い求める姿はほとんど見られない。自転車交通量の増加に合わせ、自転車専用の高速レーンも出来た。



3. 住み易さ

黒の森の傍にあるこのまちでは、環境をテーマとした産業誘致、国際機関等の公共施設等を中心に住易さを徹底的に進め、環境産業とともに環境と観光と合わせて職場を確保し、環境首都として世界に売り出した。



特に、世界的な環境施策に特化したヴォーバンと言う開発区域がある他、新たな開発区域が作られ、まちづくりの基本である職住接近の開発が行われ、自宅から学校や職場へは歩きか自転車で行き、日常の品は近所で買い、

4. 賑わい

買回り品は都心部へ格安のバスと LRT で街中に出る。その結果都市全体で人口が増加し、居室が不足し賃貸料がドイツでも 2 位となった。

街中には、多くの老人が生活をエンジョイし、買い物で会話を楽しむ姿がどこでも見られ、朝市では様々な工房が起業し、新たな職場が次々に出来ている。また新たな環境関連商品が次々に様々なデザインで作り出され、売り出され賑わっている。また、企業活動が盛んであるが故に人口が更に増加している。



25 年という歳月も、環境施策を徹底することによって世界的な環境都市となり、更なる発展を遂げているまちがここにある。

住み易く、交通が便利であれば、街は賑わう事の証ではないだろうか。

人口減少の時代、見習うべきものがある。

おわりに

