

ドイツにおける自転車交通の現状

日本大学 フェロー会員 島崎敏一

1. はじめに

2008年6月から自転車の歩道通行が認められるようになるなど、自転車関係の法整備が進んでいる。しかし、こうした法改正による自転車と歩行者の接触事故などの恐れなども指摘されている。自転車の利用ということでは、ヨーロッパが先進的な試みを多く行っている。そこで、本論文では、ドイツにおける自転車関連の法、関係組織、関連施設について、ヒヤリング、文献の収集など現地調査した結果を述べる。なお、ヒヤリング先は、BAST, ADFC, フライブルグ市、ミュンスター市である。

2. ドイツにおける自転車関連の法と組織

2-1 自転車関連の法体系

ドイツは、連邦制をとっているため、州にかなりの権限が委譲されているが、共通に統制するものについては、連邦統一法で規定されている。交通関係では、Strassenverkehrs-Ordnung(StVO, 道路交通法)がそれにあたり、道路利用者の行動について規定している。

自転車用の施設については、法律ではなくガイドラインという形で、各州、各市などが出しており、次のようなものがある。

- (1) Richtlinien fuer Lichtsignalanlagen (RiLSA1992 とその増補版 2003, 灯火信号建設の方針),
- (2) Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HRSa 2005, 自転車の信号化のヒント),
- (3) Empfehlungen fuer Radverkehrsanlagen (ERA 1995, 自転車施設のための助言),
- (4) Richtlinien fuer die Anlage von Stadtstrassen (RASt 2007, 都市道路建設のための方針)

などがある。そのほか、Signale fuer den Radverkehr

キーワード 自転車, 自転車道, ドイツ, 法律,
連絡先 〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台
1-8 日本大学理工学部土木工学科教授 TEL
03-3259-0989

E-mail : shimazak@civil.cst.nihon-u.ac.jp

(Stadt Muenster, 自転車のための信号)などのように、各州がパンフレットの形で啓蒙のために出版しているものもある。

2-2 自転車関連の組織

上記のガイドラインは、多くは交通関係の研究所などの協力を得て作成されているが、そうした組織の主なものは次のとおりである。

(1) Bundesministerium fuer Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS, 連邦交通・建設・都市開発省)

連邦政府の組織で日本の国土交通省に相当する業務を担当している。

(2) Forschungsgesellschaft fuer Strassen- und Verkehrswesen (FGSV, 道路交通研究会)

民間の組織で、交通関係の研究者の集まりであり、日本で言えば土木学会の交通関係の委員会の役割に相当する。

(3) Bundesanstalt fuer Strassenwesen (BAST, 連邦道路研究所)

連邦政府によって運営されている交通関係の研究所で、国土交通政策研究所あるいは土木研究所に相当する。

(4) Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC, 全ドイツ自転車クラブ)

民間団体で、自転車の普及、自転車政策に関するロビーイング、自転車旅行などのための参考書の発行などを行っている。

3. ドイツにおける自転車用施設

3-1 自転車道

ドイツにおいては、自転車道は市内と郊外に分けて計画されている。

市内については、自動車道路に1車線として設置されているもの、歩道の脇に設置されているものなどがある。写真-1は自動車道路に自転車用の車線として標示されているものの交差点部の例である。

郊外については、主としてレクリエーション、ツーリズムなどを対象としており、自動車道路の脇にあ



写真-1 ダルムシュタット市内の自転車用標示



写真-3 フライブルグのモビレ



写真-2 ダルムシュタット郊外の自転車道と標識



写真-4 ミュンスターの自転車駐輪場

るものと、自動車道路から独立して設置されているものがある。写真 - 2 が独立して設置されているものの例で、路面は簡易舗装のものが多いが、標識は完備している。

3 - 2 駐輪場

ドイツでは、各市で大規模な自転車用の駐輪施設が整備されている。

写真 - 3 は、フライブルグのモビレという自転車用施設で、駐輪場が1000台分あるほか、自転車の修理施設、洗浄サービス、レンタサイクルなどの機能を持っている。駐輪料金は1ユーロ/日だが、長期になると安くなり、10ユーロ/月、80ユーロ/年となる。洗車料金は、軽微なものが7ユーロ、中間が10ユーロ、大規模なものが15ユーロである。ちなみに、市内電車も1日券、1週間券などの利用



写真-5 ミュンスターの自転車駐輪場の周りの不法駐輪

が多いが、都市によって異なるが、1回の乗車では大体1～2ユーロ程度である。



写真-6 プレーメンの自転車駐輪場

写真 - 4 は、ミュンスターの中央駅前の駐輪施設の地上部であるが、駐輪場自体はスロープを下りた地下にあり、収容台数は3300台で、駐輪料金は0.7ユーロ/日である。ここも、自転車の修理施設、洗浄サービス、レンタサイクルなどの機能を持っている。このように大規模な施設はあるが、写真 - 5 に示すように、そのすぐ周りにはいわゆる不法駐輪も多数見られる。

写真 - 6 は、プレーメンの駐輪施設であるが、料金の支払いはカード式になっており、職員は配置されていない。このため、この施設には、駐輪以外のサービスは提供されていない。ここの駐車料金は、7ユーロ/月、35ユーロ/半年、70ユーロ/年である。この施設のすぐ前にも、不法駐輪がかなりある。

3 - 3 公共交通としての自転車

ドイツ鉄道では、現在、ベルリン、ミュンヘン、フランクフルト、ケルンで、貸し自転車をやっている。システムは、まず電話でクレジットカード番号を登録して、デポジットを払う。自転車を扱う時には、自転車で書いてある電話番号に電話して、ロックの解除番号を貰い、ロックを解除して使用する。返す時には、適当なところで自転車をロックし、停車位置を電話連絡すると課金が終了するというものである。料金は、7セント/分で、15ユーロ/日である。写真 - 7 はフランクフルトのDBのレンタサイクルである。

ペロタクシーと呼ばれる人が漕ぐ2人乗りのタクシーも各地で運営されている。写真 - 8 は、ケルン



写真-7 DBのレンタサイクル



写真-8 ケルンのペロタクシー



写真-9 自転車用車両の積載状況

中央駅前広場で客待ちしているペロタクシーである。

ドイツに限らずヨーロッパの諸国では、自転車を電車で持ち込むことが許されている場合が多い。I

C E (Inter City Express) 以外の列車には、たい
てい1列車に、1～2両の自転車専用車両が連結さ
れている。写真-9は、その内部で自転車を固定す
る手すり両側にあり、人は折り畳み式の座席に座
るようになっている。

4. ミュンスター市の自転車用信号と標示、標識の パンフレット

4-1 パンフレットの例

ドイツで発行されているガイドラインなどは、か
なり細かいことについても書いてある。ここでは、
ミュンスター市と連邦交通・建設・都市開発省が出
している Signale fuer den Radverkehr という自転
車用の信号、標示に関するパンフレットを例に、ど
のようなことが示されているかを例示する。

4-2 パンフレットの概要

パンフレットは、まえがき、参考文献などのほか、
次の6部から構成されている。

- A. 目的
- B. 自転車の信号の基本的形態
- C. 実務からの問題点
- D. 要求の基本方針
- E. 信号化の特別な面
- F. 実地例

各項の具体的な概要は、次のとおりである。

「B. 自転車の信号の基本的形態」では、関係する
法律、ガイドラインなどを紹介すると共に、自転車
用の信号について、次の3つの基本を示している。

- 基本形態1 自動車交通がある時の一般的な信号化
- 基本形態2 自転車交通のための分離信号
- 基本形態3 歩行者交通がある時の一般的な信号化

「C. 実務からの問題点」では、自転車用の信号に

ついて、右折用、左折用の停止線のあるなし、自転
車と歩行者の関係などについて、10のケースを挙
げて、留意点を述べている。

次の「D 要求の基本方針」では、先の3つの基本
形について、視界の確保、自転車用停止線を前に置
く、自転車用の早めの青信号、自転車のために十分
な青時間と停車スペースなど14の考え方について
示している。

「E 信号化の特別な面」では、停止線、右折自転
車、左折自転車、2段階左折など10項目について
解説している。

「F 実地例」では、3つの基本形について、合計
25項目の実際の例を写真を示しながら解説してい
る。

このようにパンフレットでも、写真や図などを使
いながら、詳細に解説しており、有用である。また、
各市が、そこに適した方策を独自に模索している点
も、注目に値する。

5. おわりに

日本でも、今後、省エネなどの観点から自転車の
利用が盛んになると考えられるが、それを支える自
転車道などの施設、電車への持ち込みなどの制度な
どは必ずしも十分ではない。本報告がこれを促進す
る際の参考となれば幸いである。

現地調査にあたっては、日本大学理工学部の「ダ
ルムシュタット工科大学への学術文化交流覚書に基
づく教員派遣」という制度によった。予算を提供し
てもらったことに感謝する。また、ドイツにおいて
は、ダルムシュタット工科大学交通計画・工学科の
ボルツ教授およびその研究室の方々に大変お世話に
なった。深い感謝の念を表したい。