

プラハ(チェコ、117万人)

1997年から導入、現在16カ所(2,344台分)整備されている。1日の駐車場利用料金は約60円で、これは都心の18分の1。鉄道駅から徒歩5分以内の立地が原則で、バイク&ライドも併設。

アムステルダム (オランダ、約74万人)

パーク&ライド利用者の駐車料金は、市中心部の駐車場が1時間4ユーロ(約640円)なのに対し、1日5.5ユーロ(約880円)と格安。また、P&R利用者には、クルマ1台につき2人まで駐車場近くの駅から市内までの往復乗車券をプレゼント。また、キャンペーンの一環として、クルマ1台につき5人まで無料配布することもある。現在、このようなP&R駐車場は4カ所あるが、これを10~15カ所に増やす計画。



オランダの自転車レーン
バス停留所にさしかかる
道路上に、バスがいるとき
に一時停止する停止線が
描かれている

フランス・ディジョン市の
路上駐車場
脇に自転車レーンがクルマ
の進行方向と逆に設置
されている。ドアを開ける
ときに自転車を確認しや
すいからだと思われる。

ベルギーの自転車レーン
街なかには歩行者優先。クルマが通行しに
く、バスや自転車は動きやすい



■手法(3)安心して駐めればマナーも向上

ミュンスター(ドイツ、約27万人)

1995年に自転車置場条例を制定、各施設に自転車置場の設置を義務づけ。街の各所に5~20台の小規模駐輪施設が設置されている。放置自転車の保管所は1カ所だけ。返還手数料は、ガードレール、支柱などにクサリなどで巻いたケースは壊すので10ユーロ、自転車本体にカギをかけてある場合は無料で返還。

「自転車ステーション」

700万ユーロを投入して1999年6月完成、33,000台収容。それまで中央駅前には4,000台が駐車していた。自転車の点検整備、レンタサイクル、自転車の運搬、地図・書籍の販売なども業務の一環。

自転車ステーションの利用料金表 (自転車パーキング)	(単位ユーロ/162円)
1日	0.7/113
1週間	4/648
1カ月	7/1134
1年	70/11340
専用駐輪区画(半年)	50/8100
専用駐輪区画(1年)	90/14580
未払い延滞金	1/162
(レンタサイクル)	
1日	6/972
1日(16時以降)	5/810
3日間	13.5/2187
1週間	25/4050
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	5/810
11人以上の団体は1日	5/810

出典:長谷川三雄「ドイツで最も自転車にやさしい環境都市ミュンスター」

ミュンスターがあるノルトライン・ヴェストファーレン州では、「自転車ステーション100」バイク&トレインを118駅に設置している。同州が強調するドイツ鉄道と自治体のメリット。

(1)新しい客を獲得できる(2)「クルマを使わない」のPRが可能になる(3)鉄道駅の魅力が増大する(4)自転車ステーションが遅くまで開いていることにより、駅全体が安全になる(5)自転車の盗難や破壊から守られ、その結果、交通安全の度合いが増す(6)鉄道駅内部と周辺に新しいサービスが出現する(7)使われていなかった鉄道会社の古い建物がまた使えるようになる(8)失業者が自転車ステーションで仕事を見つけられる。

いずれも建設費の半分は同州が負担し、残りは各市の駐車場設置義務免除金を活用。

フライブルグ (ドイツ、21万人)

市中心部に5,600台分、市全体で8,600台分の駐輪場を整備。その大半は各地域の中心部か、トラムの停留所付近(バイク&ライド)に設置されている。中央駅の駐輪施設mobilは、容量1,000台で監視システム付き。修理やレンタルのサービスも受けられる。

サンフランシスコ (米カリフォルニア州、約77万人)

「駐輪場設置義務化」

新築のビルには駐輪場とシャワー整備を、駐車場には駐輪場設置を義務化。

江戸川区 (東京、約67万人)

渋滞、交通事故防止、バス運行の円滑化を目的に平成4年10月、東京23区で初めて違法駐車防止条例を制定。結果的に自転車の車道通行の安全性が高まった。区内の駅周辺に自転車駐輪場(37か所)を設けており、特に葛西駅前広場の機械式ICタグ検知方式の地下駐輪場は9400台収納と日本一。盗難やいたずらの心配が無く、良い(高額な)自転車が増えつつある。一日100円、月極1800円(学生1000円)。

2008年4月に利用開始した江戸川区葛西駅前広場地下の巨大駐輪場。

入庫約3秒、出庫最大10秒以内という超高速機械式。子ども用座席付きや小径車は地下格納施設に入らない。より多くの種類の自転車に対応する技術開発が課題



ジュネーブ（スイス、約18万人）

市施設内の自動車用駐車場を有料化する一方、公共駐車場を公園、広場、子どもの遊び場として整備。クルマで市内に来てでも駐めにくく、結果としてクルマの流入を削減。

ノッティンガム（英国、約28万人）

「交通計画書」に基づき、勤務地での駐車に課金することを検討中。その仕組みは、雇用主に対して、1スペース(台)当たり年間150ポンド(約3万円)課金し、制度導入以降10年間で350ポンド(約7万円)まで増加させる。従業員用の駐車スペースを削減する努力を行った場合には、課金額を割り引く。

アムステルダム（オランダ、約74万人）

歩行環境を悪化させるという理由で、1996年策定の交通マスタープランに基づき、05年までに路上駐車を7,400台分削減。代わりに新たな駐車施設(4,400台分)を作ったが、差し引き、3,000台分減。

デービス（米カリフォルニア州、約6万人）

「駐輪能力の指針」

集合住宅地域は一家に2台分、商業地域は必要な駐車台数の30%分、事務所は最大人員労働時における従業者2人に1台分と、訪問者用の分、公共施設は必要な自動車台数の30%分、学校(公・私立とも)は最大在籍者数の85%分(少なくとも50%分)の確保を目指している。



福島市（福島県、約29万人）

まちなか駐輪場整備を図っている。歩道や車道側に面した歩道の切り掛け部分に簡便な駐輪ラックを設置したもの。盗難の危険は低減。



■手法(4)専用・バス共用レーンなど環境づくり

ポートランド (米オレゴン州、約54万人)

「シャワー、ロッカー提供」

市内のアスレチッククラブと提携し、着替えスペース、ロッカー、シャワーなどを提供。月額35ドル。自転車ロッカーもネットワーク化。

バーデン (ドイツ)

「エコボーナス」

駐車場の収容能力を減らし、マイカー通勤者を制限する一方、徒歩、自転車、公共交通による通勤者に「エコボーナス」として、年間約61,000円分の公共交通機関で利用できる交通クーポンを支給。この結果、ある企業では、370台分必要だった駐車スペースが、200台分で間に合うようになった。

ミュンスター (ドイツ、約28万人)

幅員1.5mで市内270km、郊外255km。約300億円を投入して、計1,000kmの延長計画。赤色の自転車道に雨水を吸収する特別素材を使用。自転車専用信号(停止線はクルマの2m前)は一般車両の信号より、早く青に変わる。自転車専用標識も。

第2次大戦後、復興計画の中で、クルマの道路と自転車レーンの建設を同時に計画した。1948年にすべての幹線道路に自転車レーンを設けることを決めた。

商店街は自転車から降りなければならない(閉店時は除外)。

ノッティンガム (英国、都市圏65万人)

「企業の交通需要管理」

1994年から各企業における交通実態調査を要請、それに基づく企業ごとの交通需要管理に乗り出す。96年にノッティンガム通勤交通計画者クラブ(Nottingham Commuter Planners Club)を組織、市内主要企業35社(従業員計5万人)が参加。うち、22社が通勤交通実態調査を実施、8社が交通コーディネーターを配置した。従業員7,000人のある企業で調査の結果、クルマの運転者62%、同乗者5%だったが、3年後に運転者を10%、5年後さらに10%削減するという計画を立てて、実施に移した。

最近の例では、同市内にある電力会社で通勤交通計画に基づき、1週間当たりのクルマの使用回数が同社全体で1,400回削減された。その内訳は、在宅勤務で800回、フレックスタイムで260回、カーシェアリングで250回、パーク&ライドと自転車通勤で60回。

ビッグホイール(The Big Wheel)という民間サポート組織がグリーン通勤計画を策定した企業にトランザクト(Trans Act)という補助金(30以上の企業、団体に4年間で約7,800万円)を交付。この結果、大企業で7~10%、中小企業で10~15%マイカー通勤が減った。

ジュネーブ (スイス、約18万人)

「通勤交通計画」

03年から市の働きかけにより、10事業所が導入。