

自転車に乗るのは、もうミュンスターでは普通のことです。日常生活の1つです。市長さんであろうが、学生であろうが、主婦であろうが、子どもであろうが、すべての人が自転車を利用します。

これは自転車アウトバーン、並木道、プロムナードです。自転車と徒歩専用の道です。1日の一番多い時間では、そのポイントでは1,300の自転車が通ります。そのポイントで見たとき、1,300人の自転車が通過するのに対して、自動車は800です。800の自動車が通過して、1,300の自転車が通過するというチェックをしております。

とにかくミュンスターでは自転車というのは、もう普通なものです。

ミュンスターでは自転車に乗るといのは普通のことなんですけれども、ほかのまちでは、自動車というのは社会的シンボル、ステータスシンボルですね、お金を持っているとか、そういうもののシンボルで、あと自転車に乗ってる人は貧しいという偏見を持っているということです。

ミュンスターでは、自転車を持ってるから貧乏というわけではなく、自転車を持っていて、自動車を持っていて、それで自転車を利用するというのが普通だということです。例えば、ビジネスマンとか、正装をした人でも自転車を使って、仕事に行ったりビジネスミーティングに行ったりするのが普通だということです。

水曜日と土曜日には、ドーム、ミュンスターの中心にある教会には市場があるんですね、朝市場が。ほとんどの人が自転車でその朝市場に出かけるということです。

これが先ほど言っていましたパーセントですね。これがモダルシュピリットと言いまして、赤いのが自動車です、車、自家用車。秋にまた新しいデータが公表されるんですけども、自転車利用がさらに伸びています。上が自動車ですね、青い部分が公共交通、バスとかです。緑色が自転車です。残念ながら、新しいデータは今持っていませんが、公表できるのは秋ということで、残念ながらお渡しすることはできません。ただ、自転車の利用者のパーセントはもっと伸びているということです。

初めて自動車の利用パーセントが減って、自転車の利用数が上がりました。今回のはまだ公表してないデータです。

これはドイツでの順位ですね、下は自動車を使ってる率です。一番下が自転車を使ってる率、ドイツでは一番最大で、35.2%。でも、このパーセントは、先ほども言いましたように、物すごく今年上がっていますので、もっと伸びています。

37万4,528回、ミュンスターの人たちは自転車を毎日使っているということだそうです。

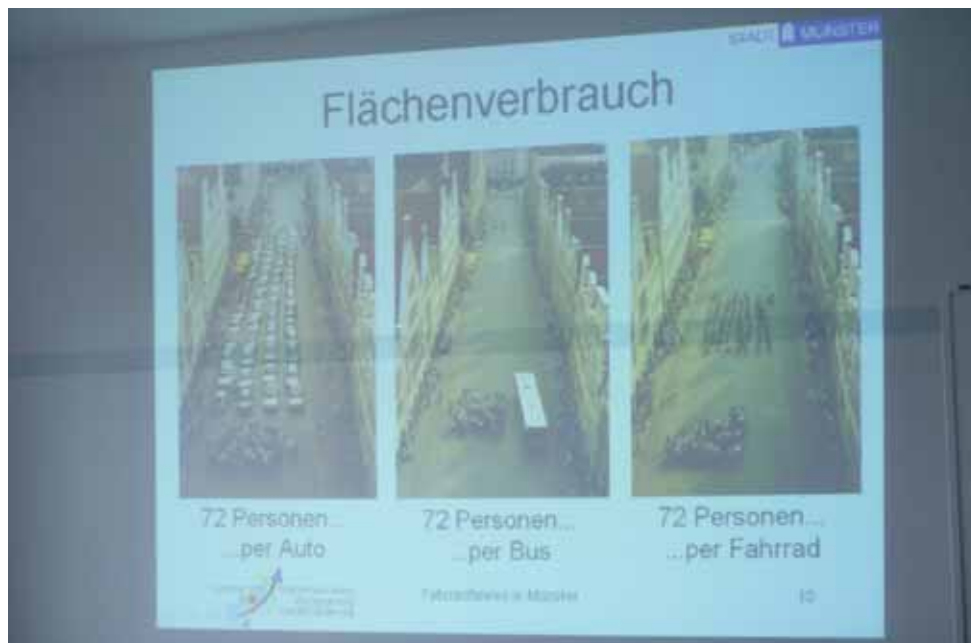
これを今紹介したいと思います。72人の人が車を使ったとします。これが商店街でミュンスターの心臓部分にあります。普通の車はこういうふうに本当は入っちゃいけないんです。バスやタクシーしか入れないところです。でも、このプロジェクトのために、社会実験をわ

ざわざしました。72人の人が車を使っていきたい割合は60台の車が必要です。1台の車につき1.2人が利用するという率となっております。ということで、72人の人が車で来る場合60台必要ということです。もしその72人の人が車で移動したかった場合は、1,000平方メートルの駐車場が必要になります。72人の人が60台の車でまちに来た場合、1,000平方メートルです。

バスで72人の人が来る場合は1台のバス。72人がバスに入ります。バスは30平方メートルの場所が必要です。でも、それも移動してしまうので、なくなってしまいますね。

72人の人が自転車を利用した場合、70平方メートルの駐輪場が必要になります。

この社会実験によりまして、どれだけ場所が使えるかということがわかります。写真を見てよくわかると思います。



○説明者 これはドイツじゅうに、すごくPRに成功した実験です。先ほどあげました、この中にこの写真等は入ってますので、後でござんください。

もちろんこういうのから見まして、どういうふうにミュンスターがCO₂削減に成功したかというのがわかります。

ということは、自転車利用することによって、そういう商店街の道の利用がすごく効率よくなります。

これはドイツの自転車専用道路です。赤いれんがになっております。これは典型的な自転車専用レーンといいますか、道路です。これが典型的なパターンです。

これも大きな道の1つですね。ちょっと車道より高目になって、赤れんがのところは自転車の車道が立っております。もちろん、ドイツの場合は右側通行です。それには歴史的な物

語があります。戦争で、ほとんど爆破されまして、1948年に、また新しくそういうものが立てられました。戦後のまちづくりを検討するために、自転車利用者のために道路に別のレーンを設置するべきだという提言書を作成しました。

ミュンスターにある大きな幹線には、すべて自転車専用道路をつくるというのが決められました。そのときは、自転車に乗ることを勧めるためにつくったというわけではないんです。それは自転車を皆さんに乗せたいという理由ではなくて、運転してる人たちにとって、自転車に乗ってる人は邪魔だということで、邪魔者をどけるためにつくったという措置です。もともとは、自転車のことを考えてつくったわけではありません。自動車のことを考えてつくりました。

最初は自動車のためにつくった自転車の専用道路だったんですけども、結果としては、いい結果になりました。

ということで、その自転車専用道路が大きな自動車道の隣には、必ず設置されているというような状況です。

たくさんの集落がありますね。ここに自動車の専用の幹線がありまして、その隣には、典型的な自転車専用道路がついております。13の集落から大きな道がまちの真ん中に伸びておりまして、その両側には自転車専用のレーンがついています。

まちの真ん中の、城壁の周りですね、今、自転車のアウトバーン、プロムナードがあります。



○説明者 もし外側の集落からまちの真ん中に行く場合は、もう自動的にプロムナードに突き当たります。並木道ですね。自転車アウトバーンに突き当たります。皆さんはその集落から

まちの真ん中に行き、そこからプロムナードを通過して、ほかの集落に行くなりして、交通を使っております。

これも同じような、これはいろいろな種類の白線です。自転車の走る人を守るための線です。これは自転車に乗っている人を保護する車道にできている自転車の防御線です。

先ほどは点線でしたよね。点線の場合は、車は自転車がない場合は入ってもいいんですけども、真っすぐに伸びた線の場合は、車は決して自転車側には入ってはいけないという、これは点線なので、自転車がない場合は、やむを得なく、車が右側に入ったりすることはできますけど。

これは点線ですよ。先ほど私が言いましたように、車はもう自転車がない場合は、危険がない場合は車は自転車の方を使ってもいい。

この点線の部分は、場所がなくて、スペースがなくて、特別な自転車専用道路ができない場合に、点線の防御線というものをつくりませんが、それはもう道の幅によって変わります。

要するに、本当は車道ということなんです。けれども、自転車が車道を利用する場合には、やはり危険ということで、安全性のためにその点線で自動車で走っている人に気をつけてくださいということを示しているということです。

○中井議員 最低幅は存在するんですか。一番狭くても何ぼという、これ以上狭いのはあかんよというのがあったら、教えてほしいんです。

○説明者 1メートル50センチです。

これでも、もうどうしようもなく、自転車専用道路ができない場合に、やむを得ず、点線の自転車専用道路ラインということで、1メートル50センチの幅をとってつくるということです。これは普通の自動車の専用の道でした。今はもう自転車の専用の道ということになっております。道の機能が変わったということです。自動車専用ではなく、今は自転車専用ということで。

法律的には、この右から左の隅までは自転車専用という道です。本当でしたら、法律的には自転車だけしか通れないという道です。でも、自転車専用と言いながらも、車も運転できるわけなんです。それは、自転車が走っている場合は、自転車優先ということで、車はストップしなければいけないということです。要するに、車が走る場合は、自転車に気をつけて、自転車優先ということなんです。車を運転している人は、自転車の人と同じスピードぐらいでゆっくり走るということで、それよりも速く走ると違法です。要するに、自転車だったら時速で11から14キロメートルですから、その速さで車は通ってもいいということです。自転車は、1列ではなくて、集団で並んで走ってもいいわけです。

例えばこういう自転車専用道路というのは、とても意義があるものです。もし集落の外側から来る、集落から自転車で市に移動したいという場合は、そういうふうな自転車専用の道路があるということで、安全に楽しく走ることができるということです。17の大きな自転

車専用道路がある。それはもうどんどん広がっていってます。

もちろん、この自転車の専用道路というのは、住宅街を専用につくられております。大きな黄色い線は、車が時速50キロで走っている、それは先ほども言いましたように専用の、ちょっと段の高いところにある自転車専用の道路です。

あと、住宅街は時速30キロで車が走るように決められております。そういう30キロで走っていい道路のあたりに自転車専用の道、住宅街に自転車優先の道をつくるというのは意義があるということですね。

これは自転車道で、自転車優先です。もちろん自転車専用道路ですけども、フリーですね、バイクも車ももちろん走っていいわけです。しかしながら、自転車優先なので、前に自転車が時速11キロで走ってたら、車はそれよりもゆっくり、11キロ以下で後ろからついていって走るということですね。それは住宅地にあるそうです。それで自転車交通の安全性を高めます。

プロムナードは後で体験します。これはドイツで唯一のもので、自転車アウトバーンです。この自転車アウトバーン、プロムナードを走る体験は、とてもいい気持ちになります。緑で囲まれてますから。

自転車を使うということがほかの公共の交通とも一緒に働いていくという仕組みが必要です。これはバス専用道路です。バスが自動車よりも優先的に走れるというバス専用道路です。

これは3メートル25センチ幅です。決まりとしてはバス専用道路です。1時間に約20台のバスがこの3メートル25センチの幅を通ります。バスがとまっても、何分かで移動します。もうほとんど1時間の間に何分かしか停車しないということですね。専用バスの道路つくったのは、もちろん土地というものはとても価値のあるもので、特に市の中心地です。それで、単にバスだけを走らせるのは、この3メートル25センチの幅もあるしもったいないということで、自転車も走っていいということになっております。

もし、自転車の専用道路がない場合は、バス専用道路を自転車の人も走ってもいいというふうになっております。これは、自転車専用道路がない場合は、バス専用道路も自転車専用道路とみなしていいというふうに法律で決めております。

バスはもちろん自転車と一緒に走っても、バス専用道路ですから走ってもいいということに法律でなっております。

そういうわけで、バスと自転車の共用道路ということなので、もし自転車がバスの前に走ってる場合は、バスは専用道路から外れて、普通の車道から追い越してもいいというふうになってます。ほかのシチュエーションも今紹介します。その3メートル25センチの場合は、バス、自転車兼用ということですが、もし3メートル25センチのほかに、先ほども言いましたように自転車専用の1メートル50センチをつくった場合は、バスと自転車が同時に並行して走ってもいいということができます。これは自転車専用道路をつくる方が大分お金が