

3.5. 「Copenhagen's approach to increase bicycle traffic and improve safety」



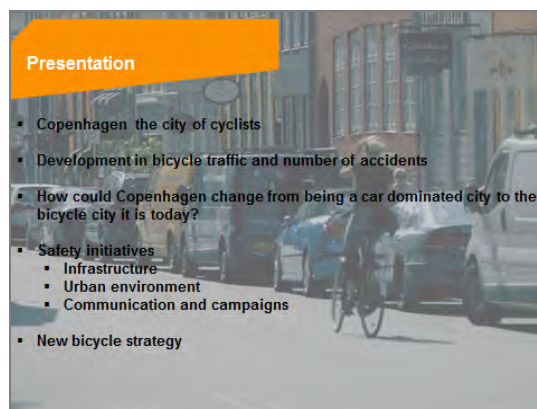
コペンハーゲン市交通部
Maria Wass Danielsen

(資料 1)



コペンハーゲン市から参りました Maria Wass Danielsen と申します。

(資料 2)



時間の制約もありますので、コペンハーゲン市におきまして、自転車利用者を増やしつつ、いかにして安全性を確保するかということを手短にお話させていただきたいと考えております。発表の後に、追加情報が必要でしたら、お申し付けください。

(資料 3)



まずコペンハーゲン市が、1960年代は車中心社会でありましたが、どのようにして自転車中心の社会へ変化したか、についてお話ししたいと思います。コペンハーゲン市はデンマークの首都であり、人口は55万人です。こちらでご覧いただけるようになりかなり密度も高く、建物も密集しております。

(資料 4)



我々は2025年までにカーボンニュートラル・シティになるというビジョンを掲げております。同時に、世界でも最良の自転車都市になるというビジョンも掲げております。既に、コペンハーゲン市は自転車都市となっています。

(資料 5)



自転車道路は540キロメートルありますし、市民の50%が通勤通学に自転車を使っております。年間70%以上が市内で自転車を使っておりますし、二人以上の子供がいる家庭の25%は、我々がカーゴバイクと呼んでおります自転車を所有しております。

(資料 6)



コペンハーゲン市が自転車都市になるのは容易なことではないと言われております。確かに、自転車文化が100年以上の長きにわたってあります。

(資料 7)



1900年代から、このような自転車用道路が整備され、1950年代までは、このような形で路上は自転車に席卷されておりました。自転車と路面電車のトラムがある都市でした。

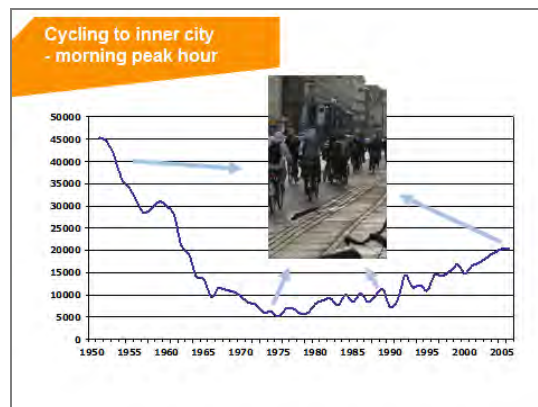
(資料 8)



1960年代になりまして、経済成長とともに記録的な自動車台数の増加がありました。それにより自転車に乗っていた人達が占有していたスペースが奪われました。都市計画の中で自動車が重視されたからです。1960年代後半になりまして、人々が高速道路建設に対して反対運動を起こすようになりました。1970年代、1980年代を通じましても、自転車利用者たちに専用道路をとという運動が起こすようになりました。政治

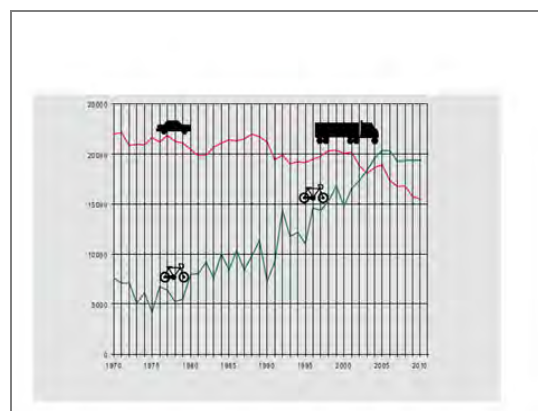
家達もこのような動きを受け、都市計画の中で再度、自転車に焦点をあてるようになりました。

(資料 9)



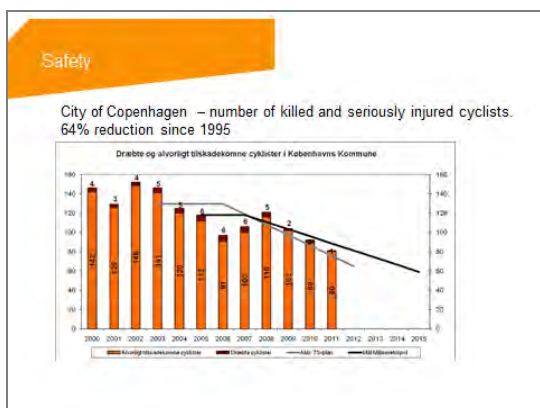
こちらのグラフでご覧いただけるのが、コペンハーゲン市中心部における自転車活用の推移です。1950年以降の推移です。

(資料 10)



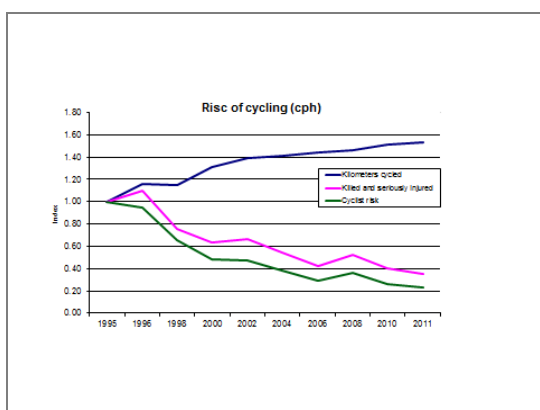
1970年代以降の自動車交通の推移も、こちらのグラフで見ただけですが、1970年代以降ほぼ安定した水準で推移してきましたが、過去10年間は若干減少しています。

(資料 11)



安全性に関しまして、死亡および重症者の利用者の推移を示しています。1995 年以降 64%減となっています。

(資料 12)



(資料 13)



一体どのようにして自動車中心都市から自

転車中心都市として生まれ変わったのでしょうか。そこには戦略的に打たれた手があります。

(資料 14)



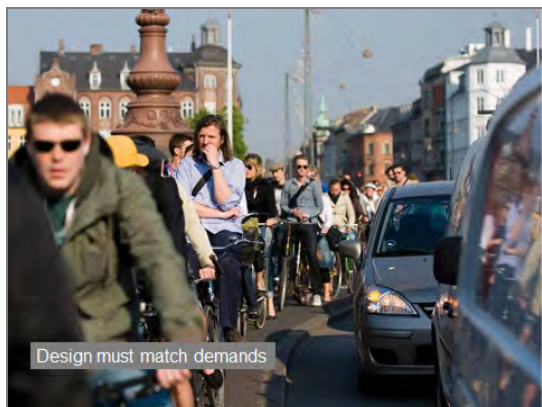
連続して快適な、安全で効率の良い自転車ネットワークを構築し、それを様々な公共交通網へきちんと接続されたということが挙げられます。

(資料 15)



また駐車に関しても、ハイクオリティなスペースの確保というものが挙げられます。最初に行われたのは、バイシクルトラック・プライオリティプランの策定でした。あらゆる自転車用道路がネットワークを形成するように、それらをきちんと接続させるというものです。

(資料 16)



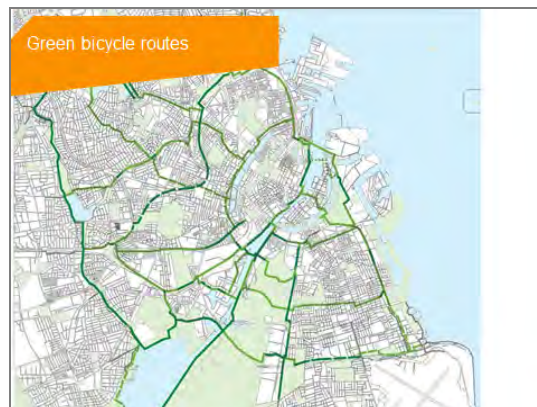
まず主要幹線道路沿いに自転車用道路を設けます。その際、優先順位付けに関して事故件数、想定される利用者の数をもとにしました。また、ここで原理原則として実践されておりますのは、自転車用道路を車道、歩道からきちんと縁石などで分離しているということです。

(資料 17)



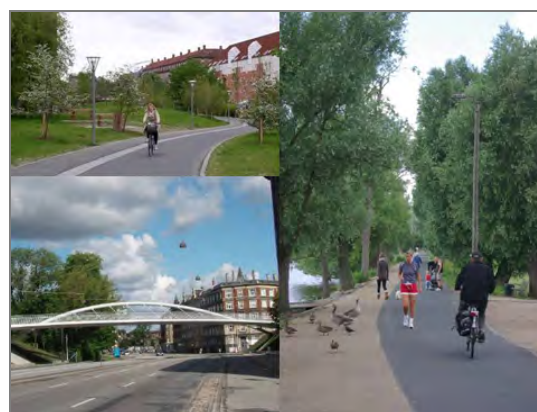
標準的な路幅は2.5メートルとなっており、各方向に向けて、両サイドに設けられることが原則となっています。デザインの変更も順次実施してきました。一枚前の写真でご覧いただいたように、自転車用道路が渋滞しておりましたので、こちらの写真でご覧いただけるような、幅の広い道路に設計変更が行われました。

(資料 18)



また、この自動車道路と切り分けた形で、グリーンバイシクルルートを整備しました。これは完全に自動車と接触することがないように、また、大気汚染のエクスポージャを下げることを意図しました。

(資料 19)



こちらの写真で見て取れるように、自動車とは全く別の道路であり、また主要幹線道路と交差するときは高さを変え、また環境の良いところに整備されています。

(資料 20)



交差点における事故件数が多いということで、交差点における設定変更も行いました。ご覧いただけるとおり、自転車が通行する部分をブルーに塗り分け、利用者の通行区分への意識をきちんと高めました。

(資料 21)



また、右折車と直進する自転車との接触を回避するために、時差信号を使った分離も行いました。

(資料 22)



(資料 23)

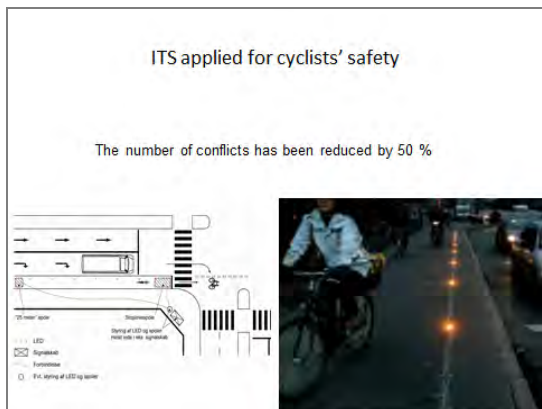


また 100 か所の交差点におきまして、自動車の停止線を 5 メートル、セットバックさせました。これも自転車利用者の意識向上のためです。

(資料 24)



(資料 25)



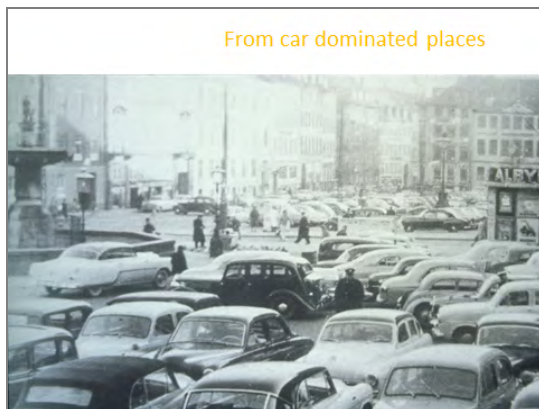
先程 Crist さんからも話がありましたが、コペンハーゲン市でも、右折するトラックと自転車との接触事故が多発しておりました。それを解決するために、パイロット的なプロジェクトですが、検知器を投入し、照明が路面につくようにし、このライトによって自転車利用者に分かるようにしています。

(資料 26)



ただ単にインフラ整備にとどまらず、やはり都市部において安全で良好な環境を整備するという事を主眼においています。

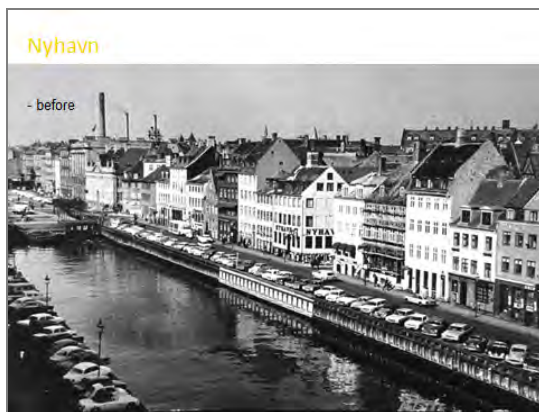
(資料 27)



(資料 28)



(資料 29)

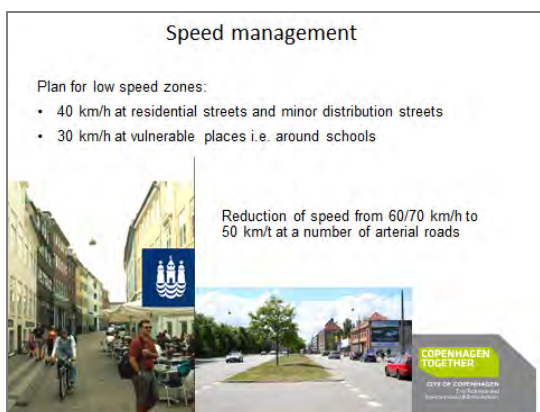


(資料 30)



そういった様々な取り組みをすることで、ご覧いただけるように、自動車中心であった社会が港沿いに人間中心の地域に生まれ変わっています。

(資料 31)



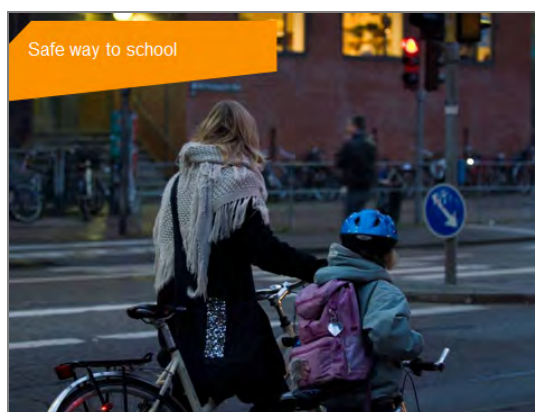
また、スピードマネジメントということで、低速のゾーンも計画しております。住宅街内の道路においては時速 40 キロ、もっと脆弱な箇所においては時速 30 キロ、また幹線道路でも、いくつかの道路は時速制限を 60 キロ、70 キロから 50 キロに落としています。

(資料 32)



コペンハーゲンでは、実際に警察に届け出のあった様々な報告件数と、人々が実際にどの程度の安心感を得られるかは切り離して考えております。主観的な受け取り方として、どの程度安全と感じているか、フィードバックの部分もきちんと見るようにしています。事故件数として報告されているものによって測る実際の安全性と、実際人々が感じる安心感とがありますが、そのうち安心感を重視するようにしております。

(資料 33)



その中で、通学する児童たちの安全性を向上させるためのプロジェクトもあります。写真のように多様性を容認する余地を設けたプロジェクトもあります。自転車で高速で走行したい人達と、ゆっくり走りたい人

達が、別々に分かれて走行できるようにしたパイロット・プロジェクトもあります。

(資料 34)



また、コミュニケーション、あるいはキャンペーンというものも重視しています。

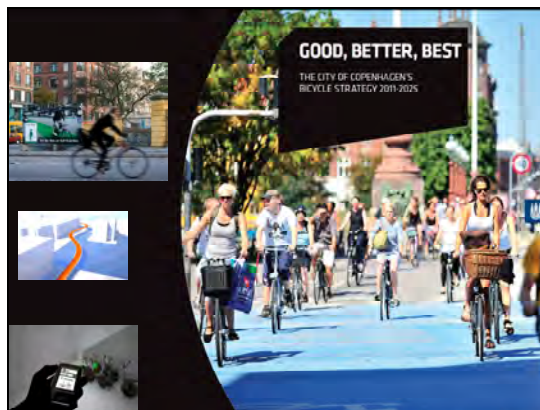
(資料 35)



見ていただけるように、利用者に対していろいろな場所で「自転車を利用してくれてありがとう」という、A 地点から B 地点に移動した際に、自転車を利用してくれたことに対して感謝の意をきちんと感じていただけるような様々なしくみ、例えば停車せずにごみを捨てられるような設計になっていたり、自転車に乗ったまま足を置けるような場所を設置しています。このような色々な工夫、また、自転車を活用する人た

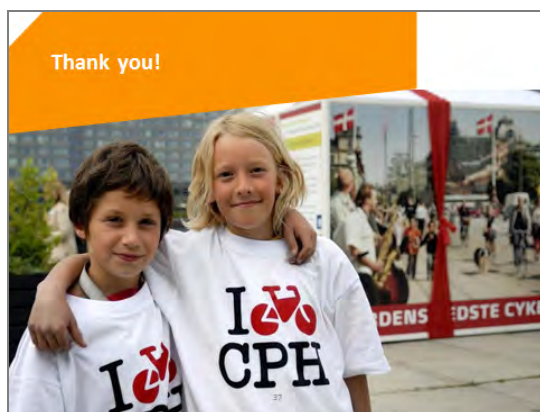
ちに対面で直接的なコミュニケーションを図っています。

(資料 36)



我々が取り組んでおります自転車に関するイニシアティブに対して、もしご関心があれば、我々もさらに情報提供させていただきたいと思っております。自転車に関するイニシアティブですが、グリーンバイセクル・ウェーブは、時速 20 キロで走っていると、ずっと信号が緑のままで進んでいけるというものです。

(資料 37)



(資料 38)

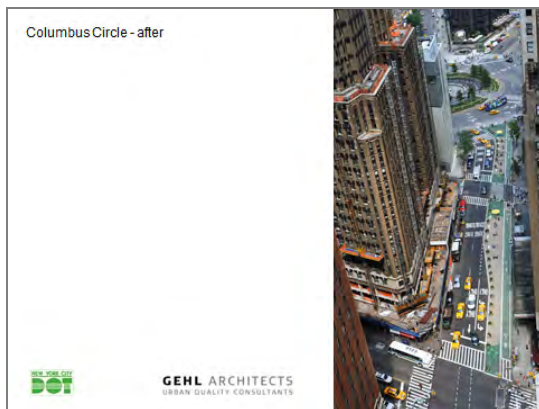


また自転車用のスーパーハイウェイといった取り組みがありますので、コペンハーゲン市の取り組みにご関心がおありでしたら、我々の情報源にアクセスしていただきたいと思っております。ありがとうございました。

(資料 39)



(資料 40)



(資料 41)



(資料 42)



(資料 43)



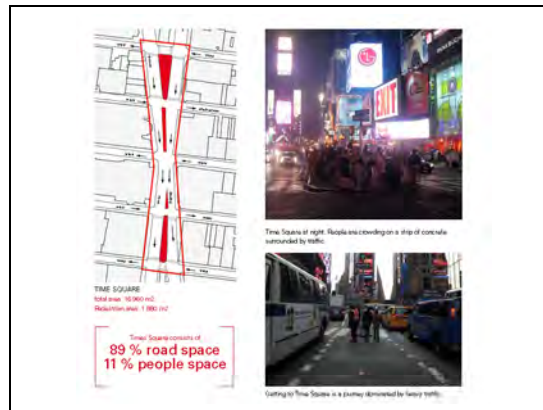
(資料 46)



(資料 44)



(資料 47)



(資料 45)



(資料 48)



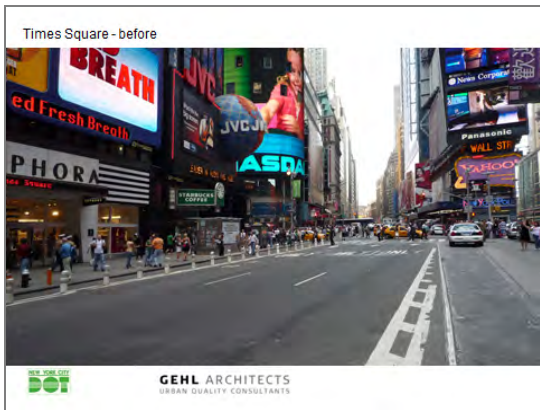
(資料 49)



(資料 52)



(資料 50)



(資料 51)

