

コペンハーゲン（デンマーク）

都市（地域）概要

- ・コペンハーゲン市は人口約 50 万人（都市圏では約 130 万人）、デンマークの東端に位置するデンマークの首都である。スウェーデンとは海を挟んでひじょうに近く、2000 年に完成したオレスンド橋によりスウェーデンのマルメ市とは約 30 分の距離で結ばれている。

経緯

- ・コペンハーゲン市では第二次世界大戦後の 1947 年に民間の学識経験者や実務経験者などにより、公共交通とその駅を中心に市街地を誘導するフィンガープランが提案され、その後の市のマスタープランの骨格となった。
- ・このフィンガープランのコンセプトは戦後の工業化社会の進展から都市の環境を保全するために良く機能してきた。また、フィンガープランのような土地利用計画の他、モータリゼーションの進展を受けて、環境に配慮した交通システムの見直しも 1960 年代以降徐々に進めてきている。

内容

- ・フィンガープランに基づく土地利用計画

フィンガープランは、5 本の S バーン（近郊電車）を 5 本の指にみたて、この S バーン沿いに市街地を展開し、それ以外の地域では土地利用の規制を強め、大規模な緑地を確保するものである。1947 年に最初のプランが出され、その後改訂を重ね、1993 年に策定されたマスタープランでは 5 本の指の他、指と指をつなぐ、交通ネットワークが大きな構造となっている。

特に業務地は S バーンの駅周辺に集約させるなど、都市活動をコントロールすることによりコンパクトな都市構造を実現している。

また、コンパクトな市街地の構造は地域熱供給システムの導入にもつながり、1996 年時点では市内の約 65% の建物が地域熱供給システムにつながっている。

- ・コンパクトな都市構造を実現する交通システム

1960 年代以降、増加する自動車交通に対して、公共交通や徒歩、自転車の利用を促進するために、バス交通網の充実やバスと鉄道の乗り換え利便性の向上、中心部への自動車の流入規制や駐車場の削減、自転車道ネットワークの整備を段階的に進めている。

バス、鉄道といった公共交通網は、HT と呼ばれる首都圏全域を対象にした交通事業者によって運営され、共通乗車券や乗り換えがしやすいよう、運行時刻の連携を行っている。

歩行者や自転車については、市内のほぼ全ての幹線道路に対する自転車レーンの設置や中心部の歩行者空間化、100 ヶ所以上の駐輪スポットを持つ無料のレンタサイクルシステムの導入、年間 2 ~ 3% の駐車スペースの削減といった施策を段階的に進めている。

効果等

フィンガープランにより、市街地に隣接して大規模な緑地空間が保全されることとなり、環境への効果のみならず、市民の憩いの場としても機能している。

1970 年代以降、中心部に流入してくる自動車交通量は減少し、逆に自転車交通量は増加を続け、現在、通勤時には約 30% の人々が自転車を利用するようになった。



車道、歩道から分離された自転車レーン（コペンハーゲン市中心部）



無料のレンタサイクルとレンタサイクルステーション

注：各種資料により(株)エックス都市研究所作成