

ドイツに学ぶ

坂田俊之

平成12年9月15日～30日迄の約2週間、建設省の外郭団体が主催する「ドイツ建設事情調査団」の1員として、－EUにおけるドイツの社会資本整備の課題と展望－と題するテーマによる視察訪問を行った。

かつて、イギリス、フランス、アメリカ等の先進地で同様な機会に恵まれながら、フランス滞在中に行く機会を失っていたドイツについては、かねてから強い関心を寄せていた。

特に、ケルン音楽大学のS教授とは旧知の仲であり（日本に演奏旅行に来た時は、我が家に立ち寄って宿泊して行く）、音楽好きの私にとっては、クラシック音楽の本場ドイツを訪ねて、長い歴史の中で醸し出される音楽とその背景を構成する環境にも接してみたかった。

しかし、それ以上に、日本とほぼ同じ面積、気候（日本の東北地方に類似）、人口（日本の64%）であるドイツが、世界の先進国として、又ヨーロッパの代表的な国として、常に先頭を走り続けている頭脳とパワーを直接自分の目で確かめてみたいと云う願望もあった。

したがって、今回の調査団結成の事務局である国際業務室からの打診を受けた時には、この機会を逃してなるものかとばかりに軽率なOKをしてしまい、後日になって与えられた責務にいささか戸惑う結果となった。

ドイツは、第二次世界大戦によって東西に分断されていたが（東はソ連の占領地として、東ベルリンを首都とする「ドイツ民主共和国」、西は英米仏の占領地として、ボンを首都とする「ドイツ連邦共和国」）、1989年に始まったペレストロイカ（改革）の波を受けた社会主義体制の崩壊と共に、遂にベルリンの壁も崩壊する事となり、1990年10月3日、ドイツは再び一つの国家として、西ドイツの10州と、東ドイツの5州、それに首都ベルリンを加えた16州からなる「ドイツ連邦共和国」を誕生させた。

この様に、それぞれに歴史や特性（法律や習慣も異なる）を有している16州の連邦国であり、一つの州だけでも多くの事を見聞出来るが、今回の訪問は、ほぼ全州にわたる13都市の訪問であり、まさにハードスケジュールそのものであった。

ちなみに行程は次の様であった。

成田空港発→フランクフルト・マイン空港着→マンハイム→ハイデルベルグ→ローテ
ンブルグ→ニュールンベルグ→バイロイト→ドレスデン→ベルリン→リュベック→
ハンブルグ→ハノーバー→ハンブルグ→フランクフルト→リュデスハイム→ザンク
トゴア→フランクフルト→フランクフルト・マイン空港発→成田空港着

各都市間は、チャーターされた専用バスで移動したが、ほとんどアウトバーン (Auto bahn) を利用し、1日の走行距離が340kmにも及ぶ日もあった。したがって、13都市の訪問によって主要なアウトバーンは、ほとんど通行した事になる。

又、ドイツ鉄道 (Deutsche Bahn) の誇る新幹線 (Inter City Express) にも乗車し、ハンブルグ～ハノーバー (EXPO2000を見学) 間の往復を体験した。

なお、ハンブルグ→フランクフルト間は、長距離でもあり、ルフトハンザ・ドイツ航空を利用した。

今回の訪欧の特徴は、一般的に行われているヨーロッパ諸国のメドレー旅行ではなく、ドイツ一国に限り、その国に長期滞在し、その国を一周して、広く、深く、各地の実態を対比しながら見聞すると云う点にある。

したがって、その国の何かを学ぼうとするのには、非常に有効であり、巾広く見聞する事が出来た。

今回の訪欧で多くの事を学んだが、その中から、現在私が関与している「街づくり」と云う点に絞って、各地で見聞した参考になりそうな姿について紹介してみたい。(講演ではカラーOHPにより説明する)

記

- 1) ドイツは、日本より平坦地が多く、森や緑も多くて、生活環境がゆったりしている。
※国土の70%が平坦地、人口1万人当たりの面積 ドイツ $45.8 \text{ km}^2 / 1 \text{ 万人}$ 、
日本 $30.7 \text{ km}^2 / 1 \text{ 万人}$
- 2) 高速自動車道 (Autobahn) は現在も新路線の建設が進められており、主要な都市間の有効な交通機関となっている。
※隣接都市間を1時間以内でつなぐ事を目途としたルート・規格の設定 (2012年完成)
※整備済延長 ドイツ 約9,000km, 日本 約5,000km
- 3) およそ市街地では電柱は見当たらず (市内電車の配電柱を除く)、平野部においても送電線の鉄塔だけで、それも集落に入ると地中化されている。
※TVのアンテナは統合アンテナ化。
- 4) 家庭ではすべて電氣化 (ガスは使用禁止) されており、電力供給は自由化 (各地で風力発電の実用化が多く見られた)
※電氣化により家庭での火災が激減した。
※ホテルで、多数の日本人集団が宿泊すると、バス用の湯量不足が発生する事が

ある。

- 5) 市街地では、ネオンサインや派手な広告は禁止されており、街の美化運動（清潔な街づくり）が習慣化している。
 - ※各家庭や事業所の窓辺に花を飾る習慣（市によっては補助金制度もある）
 - ※バルコニー等、人の目に触れる場所には、洗濯物等を干さない習慣（規制）
- 6) 多少神経質な面もあるが、日曜日には電気掃除機、電気洗濯機の使用を禁止している市もある（人間の休養に対する騒音の排除と省エネ対策）
- 7) アウトバーンにおける大型トラックの走行（多量な排ガスと騒音、振動）に批判が出ており、急がない荷物は水運に替わりつつある。（運賃が格安で安全・確実、自然環境を悪化させない）
 - ※再び運河が見直され、運河整備が進められている。（河巾30～40m）
 - ※運河に近い場所への生産拠点の移動。
 - ※大量輸送のための長大船の建造（船巾は、水位調整水門を通るため、最大11.4mに押さえられているが、船長は185mに及ぶものもある）
 - ※水運の復活により、水辺に住居を持つ人や船舶の所有者が多くなってきた。
- 8) 市街地では自動車の乗り入れ規制（一方通行、時間規制、車種規制等）が行われている場合が多く、パーク&ライド方式の採用や自動車の小型化（タウンカー化）、自転車の復活が見られた。
 - ※アウトバーンを走る車の屋根やリア部に、自転車を載せている姿がよく見られた。（ほとんど2台積んでいる）
 - ※観光地等でも、ペアのサイクリング姿が多く見られた。
- 9) こうした現象を受けて、多くの市街地（特に観光地）では、従来の車道巾を狭くして側部に自転車道を設けたり、歩道部に色別による自転車道を設けたりしている。
- 10) 市によっては、歩・車道境界の縁石をなくしている（歩・車道の高低差なし）所や、非常に低い（従来の1/3程度）所もあって、「人と車を物理的に区別する」考え方から、「人と車が共存し、車が人を尊重する」考え方に変わってきているのを感じた。
 - ※車がクラクションで人を退かさない、人と接する場所では、徐行・停止を習慣化すると云う先進国の自動車に対する考え方が伺えた。（クラクションのない街づくり）

※市街地のガードレールも、絶対的に必要（幼児、老人の保護）な場所以外は、取り除かれている。

- 11) 各都市ではそれぞれに独自の街づくりが行われているが、共通している事は、その街の持つ歴史が大切にされ、保存、復元されている事である。

※自分の住む街への理解と勉強（住民）

※保存・復元に対する補助金制度（行政）

※その土地に住む人達との合意形成や協力体制づくり（委員会・協議会への参加）

※観光地としての整備だけでなく、住民達が誇れる街づくりのための自主的行動（花飾り、商店の装い、外灯、案内標識、観光ガイド、駐車場の運営等）

※官民一体となった中世の街並みの保存や復元（住居の色、構造、形、景観性等）への協力

- 12) 市街地、住宅地における路上駐車、歩道駐車が容認もしくは、下記の様な処理で規制緩和されているところも多く見かけた。

※都市の人達は駐車場を持っていない。

※一部歩道に駐車帯を設けている。（切込み式）

※2車線道路で中央を一方通行とし、両側を路肩部も含めた駐車スペースとしている。

※中央分離帯の広い所を石張舗装として駐車スペースに利用（進入、発車に注意が必要）

※歩・車道の高低差を取り除き、歩行者の通路巾さえ確保しておけば、歩道スペースに食い込む駐車もOKとしている。

- 13) ライン川では自然景観の保全が、人間の利便性より上位。

※ライン川下りの観光の名所となっているマインツ～コブレンツ迄の90km間は橋を架ける事が禁じられており、兩岸の集落を結ぶ交通はすべてフェリーポート。

※特にこの間の兩岸には、中世時代に築かれた城や砦が多く残っており、保存復元されて観光の名所となっている。

※ライン川沿いの観光地では、家の高さ、壁の色、瓦の形式等も許可制となっていて、統一的な景観づくりが考えられている。

- 14) ドイツでは、全州を通じて緑の保全・確保に格段の配慮がなされている。

※川や道路のサイドには原則として植樹を行い、緑の創出を考慮する（高木の連

植)

※私物の樹木でも目通り20cm以上の木を伐採する時には、環境保護担当(行政)の許可が必要(緑量確保の代替植樹が原則)

※その土地における樹種については、木の育つ環境を考えて判断(指導)

※植樹後の維持管理は原則として、その地域の住民(多少補助金あり)

15) 都市計画の市民への伝達方法

- ①行政と専門家により計画案作成
- ②新聞に計画案の概要を発表
- ③4週間担当部局(市)において自由閲覧
- ④ローカル新聞、TVの特別番組で報道(周知)
- ⑤市民との対話でなく、市民から文書による意見を聴取
- ⑥口頭での提言に対しては、行政の窓口がこれを受けて文書化した上で、本人に確認する(あくまでも文書化が原則)
- ⑦これらの提言に対しては、文書で回答する。
- ⑧良い提言については取り上げて、計画案の修正も行う。
- ⑨事業計画には(都市計画に限らず)すべて景観性や自然環境保全性についても検討する事が義務づけられている。
- ⑩問題点を多く抱えている時には、ワークショップ形式をとる事もある。

16) ローテンブルグの街づくり

ローテンブルグは、その地方の集落を守るために、1142年に造られたその街を囲む城壁によって発祥する。以来今日迄約860年、その間1274年にはローマ帝国直属の自由都市として認められ、13世紀には市民3,000人、14世紀には6,000人の市民達が幾多の戦争や革命と戦いながらこの街の繁栄を支えてきた。

特に30年戦争(1618~1648年カトリック系とプロテスタント系の宗教戦争)の時には、プロテスタント系のローテンブルグは、カトリック軍に包囲占領され、破壊される運命にあったが、市議会議員の命と街の焼き払いを賭けた市長のワイン(3.25ℓ)の一气飲みによって、この街の焼失と議員達を救ったエピソードが今でも高く評価され、操り人形や伝説劇となって、次世代の市民に受け継がれている。

19世紀後半からは、観光地(中世の姿を残した美しい静かな街、料理の美味しい街)として脚光を浴びている。

城壁内に住む人 2,700人

①現在の人口、約12,000人

城壁外に住む人 9,300人

②観光客 年間 250万人 (中世の街並み)

宿泊客 年間 50万人 (料理がおいしい街)

③19世紀に街の保全条例を作り、中世の街並みの修復・保全を定め、街の姿を勝手に変えない事とした。→現在でもそのまま条例厳守。

④1945年3月31日アメリカ軍の空爆によって、町の40%が破壊された。

⑤町の修復に際して、市民投票を行い古い保存条例を守り、昔の街並みを復元する事を決定した。

⑥現在は、ほとんど元の姿に修復されているが、長い年月と市民の強い熱意 (自分の住む街は自分達の手によって造る喜びと誇り) が、それを成し遂げた。

⑦条例で認められている事項については、補助金の支給 (33%) がある。

⑧現在の条例は、非常に小さい事迄定めている。

[例]・レストランは新設出来ない。既設店は逆に歴史ある料理店として存続している。

- ・住宅を勝手に店に変更出来ない。
- ・2F迄は店として良いが、3F以上は住居としなければならない。
- ・4F以上の建物は禁止。
- ・家の壁や天井、屋根、瓦等は昔の姿で復元。
- ・TVのアンテナは共同アンテナ。
- ・電線等は20年前から地中化。
- ・ネオンは一切禁止。
- ・広告は厳しい規制。
- ・市街地の路上駐車は、年間の駐車料と許可証でOK (但し、歩行者に支障を与える駐車は罰金)。
- ・観光客の駐車場は城壁外の駐車場。
(城壁内は徒歩と自転車原則)
- ・建物の修復には許可が必要。

※どこを、何のために、どの様に、材料や色彩は？

- ・市の建設課が町の保存と景観担当。
- ・市民は市長や局長級と気軽に対話や電話で意見が云える。
- ・市長の呼びかけで花一杯運動が習慣化。家の入り口やバルコニーは、多彩な花で飾られており、町が美しく、きれい。
- ・子孫が途絶えたり、他の地域に移住した空き家は、市が買い取って、公共性のある使い方をしている。
- ・この町のモットーは、古くから受け継がれてきている「街には敬意を、訪れる人には喜びを!!」である。

⑨城壁内は石材舗装となっており、ゴシック (12世紀~14世紀)、ルネッサン

ス（17世紀～18世紀）それぞれの時代の建築物が保存されている。中には市庁舎の様に三つの時代の様式が美しく調和している建築物もある。

※ちなみに、ローテンブルグ市は日本の長崎市と姉妹縁組を行っている。

以上、今後、わが国が住みやすい「街づくり」を進めていくために参考となる事項につき抽出してみたが、他にも多くの事を学んだので、それらについては別の機会に譲る事としたい。

（2000-11-20記）