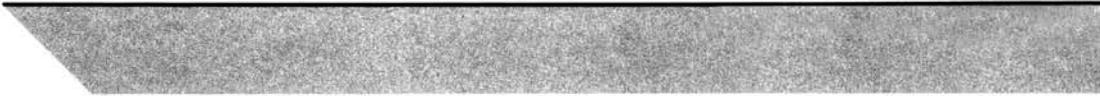
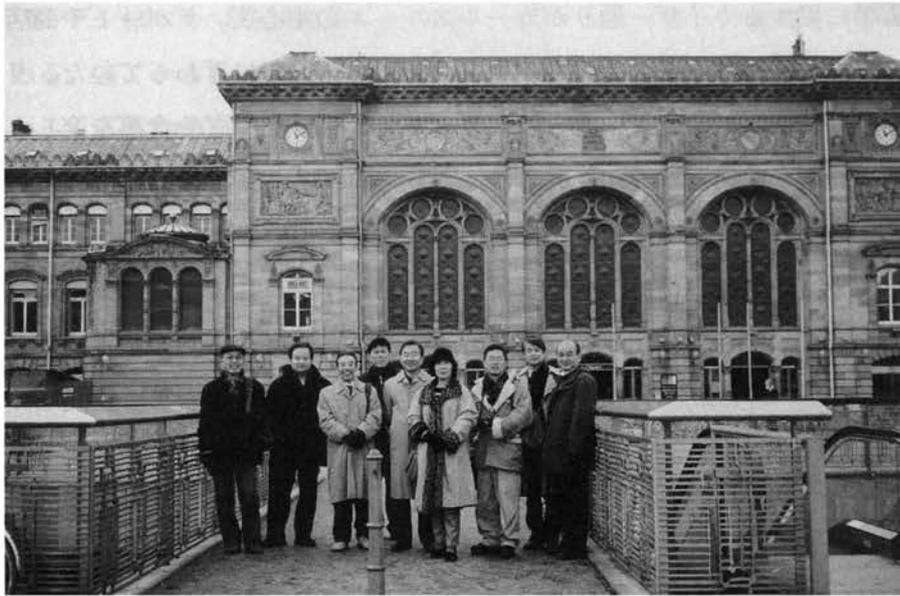


**公共交通・環境先進都市に学ぶ**  
—ドイツ・フランスの視察研修報告—



公共交通と環境保全を研究テーマとする当研究会は、懸案だった海外の先進都市視察地として、南ドイツのカールスルーエ、フライブルグ両市とフランスのストラスブール市を選び、11月23日から8日間、視察研修を行った。小島秀薫代表幹事を団長に、専門委員7人と事務局員1人の計9人が参加、路面電車（LRT）の運行状況や都市環境保全の取組みなどを中心に視察した。以下現地レポートと視察団員の印象記である。 （専門委員 庭山 隆夫）



ドイツ、フランスを視察した専門委員一行

## カールスルーエ

フランクフルト空港に降り立ち、DB（ドイツ鉄道）に乗り替えてカールスルーエへ。めったに雪が降らないという温暖なカールスルーエだが、数日來の寒波の襲来で、街は白一色に染まっていた。

カールスルーエは路面電車の街として世界的に知られ、視察団が多く訪れている。私たちが到着した日も、モスクワからの視察団が滞在中で、市の担当者は、対応に忙しく、私たちの視察には応じてもらえなかった。「仕方がない。私たちの目と足で見るしかない」と、まず同市ご自慢の路面電車に乗り込んだ。

フランクフルトの南約120キロ、フランス国境に近いカールスルーエは、人口約27万人、古い歴史を誇る工科大学や農業大学、美術大学のある学生の街として知られ、最高裁判所や原子力研究所も置かれている。人口規模からいえば前橋市とほぼ同じだが、18世紀半ばに築城された王宮、17～18世紀のドイツ、フランス絵画を数多く収蔵する州立美術館、近代的な設備を持つ

バーデン国立劇場などがあり、街区も整備されたグレードの高い都市である。

市民の憩いの場となっているマルクト広場近くの小さな建物の市役所を訪ねた。受付に中年の婦人が一人、庁舎内はガランとして人影が少ない。職員の数を聞くと、本庁舎で30人、水道、消防など外局で30人ぐらいと、驚くほどの小さなお役所だ。「行政サービスは必要最小限にとどめ、市民からの強い要求がなければ、こちらからのサービスは提供しない」という。市民は税金を考え、小さなお役所に手厚い行政サービスを求めているのだろう。

マルクト広場に接するカイザー通りがカールスルーエの中心街。デパートや商店、飲食店が集中している。ウィークデーというのに、通りは多くの市民でにぎわっていた。リタイア組の老夫婦、子供づれの主婦、学生を中心とした若者が、ショッピングや食事を楽しんでいる。市民の平均所得は20万円前後というが、どこかゆとりを感じる。この街に永く住む日本女性のガイドは、住宅費、物価が安いので日本より生活しやすい、という。

さて、お目当ての路面電車は、このカイザー通りに集中し、ここから郊外へ向けて、いくつかのルートで走っている。カイザー通りは自動車やバイクを完全に締め出し、人と路面電車だけのトランジットモール区間。クルマがない街とはこんなにも心安まる空間なのか、と改めて感ずる。排ガスのない空気がうまい。

路面電車は、3輦から5輦編成で、車幅や外観も導入年次によってマチマチ。新型車両はLRT仕様の低床式で、ドアも大きく、スマートだ。こうした電車が、ひっきりなしに走っている。しかも乗客数が多いのはオドロキだ。運転間隔は3～5分ぐらいだろうか。市街地の速度は時速10キロから20キロ程度で、前面にウインカーがついているので通行人にもわかりやすい。「電車に人がはねられるということはまず聞いたことがありませんね」とガイドさん。

乗車料金は7つのゾーン制で、1回券が2.5ドイツマルク（140円）から一番遠い7ゾーンが9ドイツマルク（505円）。1日乗り放題で8ドイツマルク（450円）。旧ドイツ国鉄管轄だった

バーデンバーデンまで16ドイツマルク（896円）といったところ。

我々は、カールスルーエの公共交通で一番注目されているドイツ鉄道との相互乗り入れ区間で、国際的なリゾート都市、バーデンバーデンを結ぶ「S4」電車（5輦連結）に乗った。市街地は時速10キロから30キロぐらいのスピードで、ちよくちよく停まるが、郊外地域の旧ドイツ国鉄の路線区に入ると、電車はグリーンとスピードアップ、



トランジットモールの中心市街地を走る路面電車  
—カールスルーエで—

時速80～90キロの郊外型電車に変身した。郊外駅の近くはパークアンドライド用の駐車場にマイカーがぎっしり並んでいる。自宅からここまでマイカーで来て「S4」に乗り替え通勤するシステムだ。

中間地点で、銀色の車体に赤線の入った新幹線と一瞬スレ違った。街をトコトコ走る路面電車と新幹線との出会い、電車好きのS団員は思わず叫んだ。「スゲー!」。約25分でバーデンバーデン駅に到着。ここから約8キロほど離れたバーデンバーデンへはバスやタクシーで向かう。

バーデンバーデンはローマ人が発見した2000年の歴史を持つ温泉保養地で、草津温泉と姉妹都市関係にある。古くからヨーロッパの王侯貴族の保養地で、現在は国際的なリゾート地として繁栄している。広大な温泉ホールやカジノがあり、一流ブランド店が軒を並べている。

カールスルーエとバーデンバーデンの関係は、4年前、カールスルーエ運輸連合(KVV)のスタートで、路面電車のドイツ鉄道路線への乗り入れが実現したことで親密となり、両地域の活性化に役立っている。

カールスルーエに戻り、マーケットプラッツ広場を散策した。広場にはクリスマス市が立ち、デコレーションをはじめとしたクリスマスグッズを買う市民で活気づいていた。この市は約1ヵ月間も店開きしており、周辺商店街と



大きな窓、明るい車内のカールスルーエの路面電車

ともに、にぎわいの中心的な役割を果たしている。かつて、中心商店街が元気だったころの日本の夜店や歳のを思い起こさせる風景だった。

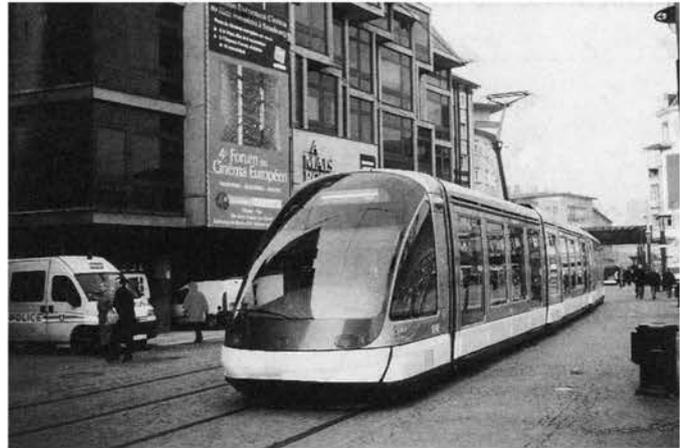
今度視察したドイツ、フランスの三都市の中心市街地は、魅力的な商店が集積し、オペラや音楽会を楽しむ劇場やホール、映画館があった。豊かな品ぞろえのデパートや専門店、うまいレストランやしゃれた喫茶店が多い。だから、市民は日常的にこうした中心市街地へ集まってくる。そして何よりも、住宅地と中心商店街をつなぐ利便性の高い公共交通機関が用意されている。

クルマの利便性を知りつくしたカールスルーエの市民が、あえてクルマに頼らず路面電車に乗って中心商店街に集まるのも、公共交通の中心を路面電車に絞り、長い時間をかけて整備してきた行政や交通機関の関係者、協力的な市民の存在があったからだろう。

## ストラスブール

カールスルーエから南東に約70キロ、独仏国境を流れるライン川を渡ると、世界最先端の路面電車が走るフランス領ストラスブールに入る。ストラスブールは、スイス、ルクセンブルグ、ドイツと国境を接し、かつてドイツによって支配されたことのある街で、フランス領でありながらドイツの文化、風俗を色濃く保っている。人口は約23万。

ストラスブールの路面電車は最先端技術を集めた超低床式のライト・レイル・トランジット（LRT）。新幹線車両を思わせる曲面ガラス張りの運転席、シルバーメタリックのボディー、ドアは左右に大きく開き、停留所のホームとの段差がないので、お年寄りや車イスの乗客も楽々と乗降できる。



新幹線車両を思わせるスマートなストラスブールのLRT

自動車の中心市街地への乗り入れは厳しく制限されているので、郊外から

市の中心部へ入る幹線道路沿いにパークアンドライド用の広大な駐車場が設けられてある。私たちが入った市の南西部の駐車場は東京ドームぐらいの広さで、数百台の乗用車とバスが収容され、LRTの停留所に直結している。

復権する路面電車の街としてヨーロッパはもとより全世界に知られるようになったストラスブールだが、第二次大戦後の急速なモータリゼーションの進展で、他の都市と同様、市中心部に集中する自動車で交通がマヒし、1970年代に長い歴史を持つ路面電車を全廃した。しかし、この決断は誤っていた。軌道を撤去して車線を増やしたものの、交通渋滞は年々ひどくなり、空気は排ガスで汚れ、環境の悪化は市民の中心商店街離れを生んだ。

1989年、LRT導入を公約に掲げた女性市長の当選で路面電車復活による新しい公共交通システム事業が進められ、94年、市中心部を核にした延長12.5キロのLRT路線が完成した。ハイテクを駆使した未来的なデザインの路面電車に合わせて停留所の設備や電線、照明灯を兼ねたポールなどは、すべて統一され、重厚なストラスブールの街並みにマッチして、いまでは世界ナンバーワンのLRTの街として評価されている。

私たちはパークアンドライドにバスを止め、すぐわきの停留所から中心部への路面電車に試乗した。昼下がり時だが、電車内は空席がいくつか見られる程度で80%ぐらいの乗車率。窓は広く大きく、走行音も低くて快適な乗り心地だ。運転間隔は5～10分前後だから、利用する側



ネオンや看板が見当たらない美しい市街地を走る  
ストラスブールのLRT

にとっては便利。約10分ほどで国鉄とクロスする中央駅に着いた。中央駅は、あの有名なオリエント急行列車の発着駅で、ここからパリ、ウィーン、ミラノなどヨーロッパの大都市と結んでいる。

ところで、ストラスブールの路面電車建設費は約400億円といわれている。1キロ当たり32億円程度だから、日本における高架式の新交通システムの

130億円、地下式の200億円に比べると、かなり格安といえる。乗車料金は1回券7フラン(119円)、1日券20フラン(340円)、駐車料金プラス往復乗車券15フラン(255円)。収支はいまのところ赤字で、市からの補助金で運営しているが、LRT導入によるイメージアップ、市民生活の利便性の向上、環境面でのプラスを加えると、かなりの成功といえるだろう。

ストラスブールの中心市街地(約4平方キロ)は運河に囲まれ、15世紀から16世紀の建物がほぼそのまま残っている。プチ・パリと呼ばれる美しい街並みは観光客を引きつけてやまない。市は徹底した歴史遺産の保存に力を入れ、景観の保全面でもヨーロッパ諸都市のお手本となっている。

景観保全地区には市民が安心して歩ける遊歩道が張りめぐらされ、しゃれた商店やレストランが並ぶ。運河には多くの白鳥や鴨が集まり、市民が投げ与えるパンをついばんでいる。にぎわいと安らぎ、うるおいのある街とでもいえようか。どこか京都や奈良、津和野、倉敷の景観保全地区に通じるものがある。カールスルーエと同様、ストラスブールも、行政当局の半ば強引ともいえる自動車の締め出しによるトランジットモール化、路面電車の復権という手法が功を奏している、といってよさそうだ。



運河沿いに建つ中世の街並み。白鳥も遊んでいる  
—ストラスブールで—

## フ ラ イ ブ ル グ

独・仏混合の街・ストラスブールから再びドイツへ戻って環境政策先進都市の評価の高いフライブルグへ。フライブルグはドイツ・フランス国境に約200キロにわたって広がる“黒い森”と呼ばれる森林帯の南端に位置し、人口は約20万人。中部ヨーロッパの国際的な経済圏「レギオ」のドイツ側の中核都市で、古い歴史を持つ名門大学や専門学校、職業学校がある学術文化都市だ。

知識階級が多い土地柄だけに、環境保全の取組みが積極的で、その徹底した環境政策はヨーロッパ諸国の注目を集め、1992年「自然と環境の保全に貢献したドイツ連邦の首都」に指定された。同市の環境政策は環境保全局の主導で、公共交通、都市計画、エネルギー対策、土地利用、ゴミ処理・清掃まで一元的に行っているのが特徴だ。

私たちは、環境保全局関連の専門家の案内で、同市のソーラー発電の実情、自転車の利用の実態、省エネとゴミ削減を心がける商店街などを見て回った。

まず案内されたのが、職業訓練校の研修所と体育館の屋根に取付けられたソーラー発電システム。それらのソーラー発電板は、市民が投資したもので、電気を一定料金で売った利益を発電板を購入した市民に還元するという方法。しかし、日照時間が短く、規模も小さいので、投資した市民へ益金を還元するところまでいっていない、という。



フライブルグの職業訓練校の屋根に設けられたソーラー板

このソーラー発電は10年ほど前、原子力発電所が同市に建設されるのを知った市民が反対に立ち上がり、ソーラー発電エネルギーによって原発をやめさせる運動が功を奏したことから実現した。「環境を守っていくという市民の高い意識の現われです」と案内の専門家は誇らしげに語る。今年はサッカー場にも取付けられ、ソーラー板は一挙に17,000平方メートルに広がった。

この街も当然のことながら、自動車シャットアウトのトランジットモールが設けられており、市の中心部は路面電車と郊外地区を結ぶ普通電車、それに自転車しか入れない。普通電車のターミナル駅に隣接した円筒型の広大な二階建自転車駐車場を見た。パークアンドライド用の駐車場は数多いが、自転車専用のパークアンドライドは珍しい。

電車から降りて自転車に乗り換え学校や会社に通う市民、逆に自転車でやって来て駐輪場に預け、隣のバーゼル（スイス）やコルマル（フランス）に通うサラリーマンなど約9,000人

が利用しているという。駐輪料金は1日1.5マルク（84円）、1ヵ月15マルク（1,120円）。レンタサイクルも置いてあり、軽食のレストランが建物内にある。

同市の環境政策で最も成功し、他の都市でも見習って導入しているのが「地域環境定期券」だ。この定期券は、フライブルグ市と隣接のエメンディンゲン、ホッホシュバルツ両郡を合わせ延べ400キロの公共交通機関を共通して使えるもので、自家用車に比べて極めて安い。成人用が1ヵ月55マルク（3,080円）、学生の通学用が45マルク（2,520円）。休日や祭日は、この定期券1枚で一家6人までが公共交通機関乗り放題。これならマイカーを手放しても不自由しない。

フライブルグは環境首都を名乗るだけあって、ゴミ対策も他都市を一步リードしている。市



フライブルグの街角に置かれたビンの回収箱。  
三つの色別になっている

内の商店を歩いたが、ペットボトルや発泡スチロールなどの容器類は見当たらず、ビニールやポリエチレンの袋さえ客が要求しなければ出してくれない。リサイクル出来るガラスビンが容器の主流で、街角には茶色、グリーン系、透明の三つに分けられた回収箱が数多く置かれてある。

自然食品販売の食品店に入ると、生鮮野菜、根菜類のほか木製の樽にナッ

ツ類、乾燥野菜や果実、穀類など食材が並べられ、市民は自分で持参した袋や容器に入れてレジで軽量してもらい買っていく。ここでは原則として無包装販売。ビンや缶、各種食材の容器もデポジット（容器の預託金前払い制度）式だ。一般商店でも1993年から販売用包装材の回収、再利用、再資源化が義務づけられている。ゴミの排出量が少なければ残ったシールを換金出来る「ゴミシール制度」もすでに実現している。

環境保全局の専門家と別れた私たちは、路面電車に乗って郊外のモースバースの池へ出かけた。この池は砂利を採取した跡に水を満たして周囲400メートルほどの池にしたもので、いまは絶好の散歩コースとなっている。池には白鳥や鴨類が多数住みつき、よく人に慣れている。無味乾燥な砂利採取跡を緑豊かな公園にしてしまう行政・市民の発想は、環境保全への取組みの原点を見る思いだった。



タルに入った食材。市民は持参の容器に入れ、計量してもらって買っていく

## 視察団員印象記

### アウトバーンの車窓から

専門委員 清水 一也

昨年10月末、緑化技術講習会でドイツ・バイエルン州の高速道路部長（ラーン氏）による自然保護と景観保全の講演を聞く機会があった。

その中で道路建設に伴う自然保護や環境保全の厳しい法令、ミティゲーション（後述）のための代替地の確保及びその維持、また環境に与える影響を回避するための、路線変更による莫大な費用負担など、その取組みと努力に深い感銘を受けた。そして、その一ヶ月後に当研究会の視察で現地を直接見聞し、その一端を知ることができたことに感謝したい。

さて、カールスルーエからストラスプールを經由して、フライブルグそしてシュツットガルトまでの移動はバスである。

緑の少ない都市から一步郊外へ出ると、そこは豊かな田園地帯や森で、牧草の刈取りも終わり、冬支度の整った農地と、尖塔のひととき目立つ教会を中心とした集落が点在し、林床の手入れがよく行き届いた林（モミ、トーヒ、ニレ、ハンノキ等）が続き、そしてあの黒い森（シュバルツバルト）がスカイラインを分けている風景を車窓から眺めつつ、アウトバーンを進むのであった。

その車中からラーン氏の話された幾つかの光景を確認することができた。

- ◎ まずアウトバーン両側の木製遮音壁である。（経済性や構造面では、従来の金属製、コンクリート製などより劣るが、あえて木製に付け替えている。）
- ◎ 道路建設による失われた自然を復元するための表土の保全と土壤改良（たぶん伐採



した樹木のチップ堆肥を混入した土壌)

- ◎ 道路沿いのブッシュ (小動物が移動するための回廊) や道路を横断する小規模なカルバート (アニマルトンネル) などは、自然との共生を意図したものであろう。



- ◎ 自然保護施工であろうと思われる場所 (ミティゲーション) が道路拡幅や改修に伴う現場で見られた。(工事のため失われる自然を回避、修復、復元する工法やそこにあった自然環境に近い状態を復元する工法)

都市部に近づくとも住宅地に隣接してクライנגアルデン (市民農園) を必ず見ることができ、ドイツならではの風景が堪能できた。



また、フライブルグ市でのパーク&ライドの見学に際、ビオトープ化した池を中心とした公

園で散策する老夫婦や家族連れが自然に溶け込んだ姿は印象に残る光景であった。

以上、環境立国ドイツを実感した心の暖まる旅であった。

## ドイツの『にぎわい』

専門委員 高畑 文一

昨年の11月下旬に8日間、ドイツ・フランスの人口30万人以下の都市を中心に視察してきました。

時あたかもクリスマス来月に控えた寒さの厳しい、しかし彼地の人にとっては心はづむシーズンということです。それにしても、私のメモ帳を読み返してみると、6回も各都市の中心街のにぎやかさを日本の昔の街や、縁日の市に比していたのには驚きました。

「カールスルーエの中心街カイザー通りのにぎやかなことは、昔日の吾国の如くであり、店が閉店した20時以降でも「人がゾロゾロと歩いている。人が人を誘うなつかしい街を思い出し」、19時に歩いたフライブルグも「にぎやかな一かつて日本のどこにでもあった市」と、クリ

スマス用品を販売している露店の人混みを表現していました。

フランスの<sup>・</sup><sup>・</sup><sup>・</sup><sup>・</sup>コルマルの街を17時から散策し、「すでに陽は落ちていたが、人はあふれている。商店街を歩きながらわが国の街を、悲しく想い出し」人口5万人の街とは信じられませんでした。

その他ストラスブール、バーデンバーデン、そしてベルリンにおいても、市庁舎の広場にXマス用品の市が立ち、老若男女が集い、出会い、ホットワインを片手に見知らぬ同士が談笑している中に加わり、改めて街の在り方を再認識いたしました。

そこにかつて正月を迎える為の準備をしていた、師走の街、にぎわい、人々の温もりや談笑を想起し、ノスタルジアだけでない、私達日本人が捨ててきたものを改めて問い直す時がきたのではないかと考えました。ショッピングセンターや人為的なまつりでは味わえないものです。

11月初、中旬に機会があつて、滋賀県の長浜市に2度訪問いたしました。ご承知の通り、人口5万の長浜は中心街の再開発に成功したすばらしい街で、年間に170万人の観光客が訪れる場所です。

ガラス工芸品やオルゴールを中心に、28店の黒壁の建物が歴史の重みを伝え、日曜、祭日は人であふれます。そのにぎわいは、ドイツ、フランスの都市と比しても決して劣ることはありません。残念ながら彼地と全く異なる点は、長浜市民の人ごみでなく観光客のそれだけなのが、黒壁の街に温たかさや談笑を欠落させているのです。極論をいえば、黒壁の街は生活臭がないのです。

2度目に訪れたとき、退屈なのでコーヒーショップに10時に立寄りました。そこに30歳台のパートの女子がおり、郊外から通勤しているとのことでした。黒壁周辺に居住したらと尋ねますと、言下に生鮮三品の店もなく不便で、住んでいるのは高齢者が多くてとのことでした。なお、黒壁では高齢者を雇用して八百屋、魚屋をプラチナショップとして、小規模ながら営業を始めたことを付言いたします。

この率直なパート女性の一言は、ドイツと日本の都市政策の根本的な違いを浮かび上がらせています。もし長浜がドイツにある都市と仮定すれば、彼女は間違いなく黒壁に居住することになります。

戦後の日本の都市政策は広大な国土をもつアメリカの真似をして、無秩序な都市郊外拡大を進めた結果、中心街を沈没させてきたのです。

それに比して欧州、フランス・ドイツは「社会的、政治的、経済的に何世紀も都市の成長を厳しくコントロールしている」(ハーバード大、アレックス・マーシャル) 結果として、人の住める可住面積は極めて小さく、わが国のように新設道路ができれば、その沿道に店舗や住居が林立することは不可能であり、そのことが中心街の崩落をくいとめているといえるでしょう。

ヨーロッパの良さは古いものを大切に保存し、建物を含めてその景観を変化させないことに腐心しており、逆の視点から捉えれば変化がなく退屈な街になるかもしれません。

変化の化身のような米国でも、ショッピングセンターの郊外出店に対し、ダウンタウンの沈下は、その街の築いてきた歴史や文化そして、人間性への破壊に連がるとして、各地で反対運動が地域住民から起き、現実に大型郊外店の進出が取りやめになるケースも生れてきています。

我国と彼国の国民性の違いもありますが、明治政府は欧州を、戦後は米国を手本として都市政策も進めてきました。

21世紀を明年にひかえて、日本独自の都市の展望と在り方を切り開く作業を、国民的合意をさぐりながら取り組まないと、後世代に多大な負担と犠牲を遺すことになると思案した旅でした。

## EUROPE REPORT

専門委員 鈴木孝尚

昨日、理想の都市建設研究会の8日間の欧州視察から戻りました。ドイツのカールスルーエ、フライブルク、バーデンバーデン、シュツットガルト、ベルリン、フランスのストラスブールの各都市の中心市街地、都市交通や都市環境を実際に現地で見してきました。クリスマス市もはじまり、街はクリスマスのデコレーションで飾られ、多くの屋台が並び買い物を楽しむ市民で賑わっていました。緯度は北海道の上の樺太の位置ですから日の出は遅く日の入りは早く、短い昼と長い夜に戸惑いを感じながらの旅でした。この長い夜が市民一人一人を育み、そして都市文化を育むようです。

ヨーロッパの都市を訪れて強く感じたことは、まねはできないが手法を参考にして県央地域独自の街づくりシステムを創り上げなくてはいけないということでした。つまり、自立した個人としての市民参加、市民主体、市民合意の街づくりであります。

HP リンク ドイツまちづくり情報

[http://www2.educ.fukushima-u.ac.jp/~abej/deut\\_0.htm](http://www2.educ.fukushima-u.ac.jp/~abej/deut_0.htm)

### カールスルーエ

フランクフルトからカールスルーエまではドイツ鉄道のICEというわれる新幹線であった。空港に隣接する駅を出るともう闇の中である。どこかに家明かりの見える高崎線とは違う。土地利用が整然となされているのだ。カールスルーエの街は寒波に見舞われ、うっすらと雪化粧

していた。ホテルに入り翌朝4時ごろ目覚めるともうトラムは走っていた。6時頃起きて外を見ても一向に朝を感じられない、何時になったら夜明けになるのかとあせり出す。朝食をとりながら7時半頃によく白み始めた。ガイドと共に街に出て歩きながら、州立劇場やインフォメーションセンターに寄りながら市役所に着いた。途中多くの自転車に追い越されたが、慣れない歩行者が自転車道にいたので、速度を落としたり、停車したりで自転車通勤に迷惑かけたようだ。ここでは環境に配慮して自転車で通勤することがトレンドだそうだ。市役所前広場ではクリスマス市の準備が始まり、多くの小屋が運び込まれていた。人口27万人のこの市役所には30人の職員がいるだけだそうだ。

トランジットモールに入ると急に人々が多くなる。ここは1分間隔ではなく50秒間隔にトラムが走っている。ほんとうに次から次へとトラムがやってくる。それも多くの人々を乗せているのだ。どこから集まってきたのかと思われるほどに人がいる。お年寄りが60%、中年が30%、若年が10%ぐらいであろうか。クリスマスが始まるからだろうか、みんな楽しそうに元気に歩いている。ウインドウショッピングだけではなさそうだ。水曜日の午前というのに人、人、人である。車が入れない道路はトラムと歩行者のみ。実にゆったり歩ける。空気がいい。静かである。なぜ、カールスルーエでは実現しているのか。なぜ、伊勢崎ではできないのか。

2人で24時間16DM(約1000円)のチケットを買い、中央駅までトラムに乗った。車両は新旧いろいろあるが、これは新しいほうであろうか低床式で動きもスムーズである。ドイツ鉄道の駅前にはトラムあり、接続バスあり、ベンツのタクシーあり、公共交通がすべて健在である。駅の階段には手荷物用のエスカレーターがあり、一同感心した。とにかく駅にも人が多い。溢れているといっても過言ではない。もちろん駅前には自家用車も走っている。この密度の濃さは何なのであろうか。

また、トラムでトランジットモールに戻り歩く、店はクリスマスのデコレーションで飾られて1年で一番華やかな時なのだ。はしご車が出て通りの飾り付けをしている。10人ぐらいの小学生が先生に引率されて街に靴を買いに来たのか、それぞれ靴の箱を持ってトラムに乗りこむところである。みんなうれしそうである。文房具屋はクリスマスの飾りを店の中央にきれいに並べ、東急ハンズというより伊東屋のようである。店のインテリアもディスプレイも渋谷、新宿、銀座にもひけをとらないものばかりである。これでは買わなくても街に来たくなる。冬の曇天でも街を歩くだけでも気が晴れる、だから、人々の表情が明るいのだろうか。

HP リンク カールスルーエ運輸連合 (KVV) <http://www.karlsruhe.de/KVV/>

路線図 <http://www.karlsruhe.de/KVV/netz4.htm#topa>

## カールスルーエ～バーデンバーデン

ランチはレストランで地ビールを飲みながらドイツ料理を食べた。お年寄りのグループが多

い。町を歩いていてレストランやファーストフードのお店にもお年寄りが目に付いた。街のお年寄りのランチはちょっとしたレストランですませるのだろう。レストランを出るとパラソルが冬支度でしっかりとたたまれた小さな広場があり、ついこの間まではここで夕暮れにビールを飲んで盛り上がっていたのだろう。

午後はトラムのS4に乗り、ヨーロッパ随一の高級温泉リゾートであるバーデンバーデンまで行く。トランジットモールの電停マーケットプラッツでS4を確かめて乗り最前列に陣取り、国立劇場、中央駅を通りすぎ、ドイツ鉄道の線路へと進んだ。トラムは市内での走行とは違い、加速も良く、100km/hで走っている。最前列にいるのは、うまくすると昨夜フランクフルトから乗った新幹線ICEとすれ違えるかもしれないと、前橋市の方が作ってくれた資料に載っていたからだ。なんと資料どおり前方から勢い良く3個のライトをつけてICEが迫ってきた。トラムが100km/hでICEが200km/hなら300km/hの新幹線と路面電車のすれ違い。こんなことが考えられようか。これが『カールスルーエ方式』というものだ。われわれの心掛けがいいのか、なんと2度もすれ違った。

先日の前橋市都市交通のワークショップで発表した上毛電鉄とJRをLRTで結び「桐生新幹線」とすることは夢ではなく、『カールスルーエ方式』として、すでにここでは実際に運行されている。みんなにこの感動を伝えなくては。上電の沿線開発をP+R（パークアンドライド）のコンセプトで進め、桐生と東京が「桐生新幹線」でつながれば上電の再生の道は確かなものになるに違いない。それに市民と行政の環境に対する考えを再構築し確かめ合う、つまり市民の環境に対する合意形成を自己の持続可能性から出発し、県央地域の持続的発展へと繋げることだ。これからは環境や街づくりのすべての面で市民主体、市民参加、市民合意形成そしてそれをサポートするのが行政の役割となるのだ。途中の駅もP+Rとなっており、トラムを降り駅を出て自家用車に乗って帰る人々が多い。中央駅のKVVの美人のいるインフォメーションセンターでもらった路線図の郊外の駅には多くのP+Rのマークが着いている。

40分ぐらいでバーデンバーデン駅に着き、このチケットではバスにも乗れるのだが、夕暮れも近いので駅前でオペルとベンツのタクシーに分乗してバーデンバーデンの街に向かった。インフォメーションセンターで地図を手に入れ街を歩いた。

#### HP リンク カールスルーエ方式

<http://www.asahi-net.or.jp/~uw4d-ski/germa.htm>

#### Success of Karlsruhe public transportation system

<http://www.euronet.nl/~wijzer/success.htm>

#### バーデンバーデン

<http://www.onsen-forum.co.jp/travel/barden-barden.html>

## バーデンバーデン～カールスルーエ

バーデンバーデンの街はとてもゴージャスでエレガントでハイソで、ローマ時代から皇帝や王侯貴族のリゾートとしての伝統が今でも受け継がれているようだ。ブランドショップあり、マクドナルドあり、アラブの王様も保養に来るのかアラビア語の看板もある。

どこかで見たような風景かと思ったら伊香保の石段街のような場所もある。昔もあったが前橋と伊香保をLRTで繋ぎ、ちょっとしゃれた長期滞在型温泉リゾートへとコンセプトを替えれば、ヤングやリッチな宿泊客を獲得できそうだ。カジノや男女混浴のフリードリヒ浴場や有名なカラカラ浴場もあったが、カールスルーエの国立劇場でオペラ「魔笛」があるので、急いで一回りして駅までの接続バスに一同飛び乗った。駅に着くとホームにはカールスルーエ行きの ترامが止まっていて10分ほどで出た。闇の中を ترامが100km/hでカールスルーエへと向かう。中央駅の手前でスピートを落とし路面電車へと変身して、ゆっくりそーっと静かに街の中に入っていく。

オペラは右2列目で54DMの席。前の席はドレスアップした高校生ぐらいのカップルが2組楽しそうに観ている。幕間の休憩はホワイエでシャンパン、ワイン、ビールを飲みながらおしゃべりに花を咲かせている。これが文化だ。カールスルーエで印象的であったのはホテルの朝食の時、満席に近いことだ。ドイツ各地からビジネスマンが来ているようだ。エレベーターで一緒だったドイツ人はハンブルクからビジネスで来たと言っていた。

カールスルーエに長年住んでいる日本人女性ガイドに違いを聞いたところ「個人のポリシー」がある、と言うことだ。環境にいいなら多少不便でもいいとか、個人一人一人のしっかりした考えの積み重ねの上での街づくりなのだそうだ。まずは市民参加、市民主体、市民合意形成。自治体はそのサポート。いまその時なのです。

### HP リンク バーデン・バーデン in ドイツ

<http://www.onsen-forum.co.jp/travel/barden-barden.html>

### バーデン・バーデン地方自治体のマーケティング活動

<http://www2.inter.co.jp/lido/shisatsu/shisatsu04.html>

## ストラスブール (フランス)

カールスルーエからバスに乗りアウトバーンを通りライン川を渡るとフランスのストラスブールに入る。独仏国境にはほとんど人のいない国境警備の検問所の建物と、ついこの間までは通貨交換で栄えた銀行の多くの空き店舗がある。時の変化は急だ。P+RのEtoileに着いた。あの前衛的な ترامが目の前をすーっと通り過ぎて行く。カールスルーエの ترامがVWのゴルフならストラスブールの ترامはシトロエンのDSである。街の人々も旧植民地から集

まっているのかいろいろである。走っている車も少し違う。プジョー、ルノーやシトロエンの小型車である。

バスも超低床車で多くの人がトラムに乗り換えて行く。中心街に行くのだろう。ストラスブールは欧州議会もあり歴史のある街だ。しかし、女性市長に変わり街も変わった。誘導的な交通政策で地下鉄の計画をトラムに変更し、トランジットモールを実現させ街は蘇った。まさに The great success of the tram system である。トラムを軸にバス、P + Rで自家用車をシステム化し自転車及び歩行を活用した交通システムである。

1968年に路面電車全廃、1994年に路面電車復活。前橋もこの経緯を参考にすれば、路面電車復活も近い。

HP リンク The great success of the tram system

<http://www.mairie-strasbourg.fr/E/index.htm>

仏蘭西ストラスブール TRAM (LRT) 搭乗記

<http://www.asahi-net.or.jp/~JR5M-MNT/OMC/tram/tram.html>

Strasbourg

<http://www.strasbourg.com/>

在ストラスブール日本国総領事館

<http://www.cybercable.tm.fr/~consujap/top-j.html>

コルマール

<http://www.synapse.ne.jp/~takanosu/tanaka/89.html>

## フライブルク

Mr.Hartwig のガイドと Ms.Shishido の通訳で寒い街を元気に歩いた。昨日は夜着いたので街の夜のにぎわいはわかったが、全容を掴むというか位置が掴めなかった。早朝 8 時過ぎではあったが、すでに銀行はあいていて手数料なしで円をマルクに両替できた。まずは専門学校の体育館のソーラーシステム。ソーラーパネル一枚一枚に出資者がいて年間ごとに売電した利益を分配するそうだが、投資に対しての利益より出資していることが重要と Mr.Hartwig。街のゴミの分別の様子や Mr.Hartwig のオフィスのある中央駅の自転車センターを見学した。ドイツ鉄道の中央駅に高架でトラムが走り電停があり、バスは鉄道と平行で停留所がある。トラムの高架橋の手前の自転車やバイクや歩行者用の高架橋はなんと 1 日に 9000 台の自転車が通るそうだ。また、中央駅から賃金の良いスイスへ 5000 人が通勤している。

鉄道、バス、トラム、自転車、歩行者がたいへん濃密にスムーズにリンクしている。改札がないだけでこんなのできるのか。

トラムに乗り終点の Moosweiher まで行き、P + R を通り、砂利採取跡の池をビオトープ化

したモースバースの池に行き一回りした。これが人造池かと驚く、昔からの自然のたたずまいそのものなのである。環境の大切さがわかる。

電停に戻る。次から次へと接続バスやバスが来る。トラムに乗り街へと向かう。トランジットモールにはやはり大勢の市民が歩いていて、すっかりクリスマスの飾り付けも済んで市庁舎前の広場は大混雑である。夕食は屋台でソーセージを挟んだパンであった。

HP リンク <http://www.venture-vmw.or.jp/back-no/back103/grish/german2.htm>

**酸性雨で傷めつけられる森 独・フライブルク市に、環境都市づくりを見る**

<http://www1-v6.hi-ho.ne.jp/book/monthly/9611/html/erida.htm>

「環境都市 フライブルク」の公演を聞いて

<http://www.cc.matsuyama-u.ac.jp/~e961217/don.html>

**環境首都・フライブルグだより**

<http://www.shonan.ne.jp/~gef20/gef/globalnet/freiburg.htm>

## ベルリン

フライブルクからバスでアウトバーンを進む。バーデンバーデン、カールスルーエを通りシュツットガルトまで行き、そこから空路ベルリンに着いた。大都市である。動物園近くのホテルに行き、すぐにベルリンフィルハーモニーのオペラに行く。翌朝はベルリンの銀座通りであるクーダム通りを歩くが、日曜日なのでお店は閉まっている。かなり歩いてノミの市へ行く。東からの物が多い。買う物なし。帰りはSバーンに乗り動物園駅で降りてランチである。次にポツダム広場にUバーンで行く。ここの再開発はすごい。ベンツあり、ソニーあり、建設ラッシュである。ショッピングセンターに行くが、クリスマスのデコレーションがものすごい。日曜日なので物販店は閉店しているが、飲食店は開店しているので大勢の人で一杯だ。しかし、東西の経済格差は今でもあるようで、それとなくわかる。

ポツダム広場からはソニービル、ベルリンフィルハーモニー、ミースの新国立美術博物館を通り、グロピウスのバウハウス美術館に歩いて行く。夕食は中華。翌朝はベルリンの壁跡、壁博物館のチェックポイントチャーリーに行く。

Sバーン、Uバーン(地下鉄)、バス、2階建てバスの公共交通が多い。これらはベルリン-ブランデンブルク交通共同体 VBB に属していて切符も共通だ。

HP リンク **チェックポイントチャーリー**

<http://www.cablenet.ne.jp/~taka-non/mauer7/mauer7.html>

**The Berlin Philharmonic Orchestra**

<http://www.berlin-philharmonic.com/engl/index.htm>

ベルリン

<http://www.fly777.com/germany/ber.html>

## 都市コミューター「スマート」

ベンツとスウォッチが作り出した「スマート」は以前から注目していたが、実際に街で走っているのを見ると、なぜかホッとした。スタイルが他の車と違ってはいるが、街になじんでいる。実にスマートである。ストラスブールのトラムもかなりシトロエン的であるが、歴史ある街並みにフィットしている。ドイツでは「カーシェアリング」という会員制の共有システムで会員20人にスマート1台の割合で、返金可能な供託金8万円、月会費700円でスマートをスマートに共有し、利用しているクラブが多く存在するそうだ。もう車が第一ということではなくなって来ているようだ。しっかり歩くことである。

### HP リンク スマート

<http://www.synnet.or.jp/riesen/car1Smart.htm>

### I Love Smart!

<http://webs.to/smart/>

### smart-japan

<http://www2s.biglobe.ne.jp/%7Eecz107/smart/smart.html>

### Welcome to smart

<http://www.smart.com/IVOStart.asp?void=IVOStart>

## 独カールスルーエ市・フライブルグ市 仏ストラスブール市を視察して

専門委員 中 森 隆 利

交通システムや環境問題への取組み、そして文化都市としての機能、この3点から感じたことは、各都市とも個別の取組みではなく、相互にリンクして非常に上手く成り立っているのが一番印象的であった。

たとえば、フライブルグ市を例にとると、中心市街地と住宅地をパークアンドライド方式により、車と路面電車をつなぎ、その途中には鉄道の駅もあり、そこには各種のサービスの揃った駐輪場（単なる自転車預かりでなく、修理コーナー・喫茶や観光案内、プレイガイドも完備）や、会議場も兼ねたコンサートホールそして、路面電車で二駅目にはオペラやミュージカルを演じる劇場等の文化施設、そこから旧市街の中心にあるミュンスターまで歩いて10分。その

途中にはショッピング街やレストラン・喫茶店が軒を連ね、広場ではクリスマスの市が始まったところで、メリーゴーランドが回り、家族連れが屋台のソーセージをくわえながら楽しく集っている。

よく“ヨーロッパの都市は完結されている”と言われているが、今回視察した各都市は人口20万人前後でありながらよく機能し、完結されているのが分かった。そして、この完結された都市が相互に連携されている。カールスルーエの路面電車がそのまま鉄道に乗り入れ、バーデン・バーデンまで行く途中に特急電車とすれ違うということを実際に体験し、これだけでも我々に示唆を与えるに十分な事柄であった。

環境問題に対しては、当然、町の要所には分別収集のゴミ入れがあり、ビンの回収ボックスにもガラスの色指定がなされていて良く守られていた。ただ、説明を受けたソーラーシステムによる温水や電力利用の施設は駅から5分ほどの一等地にあり、とても採算に合うようなものでなく実用性より実験的、シンボリック施設であった。そして、駅前に全体がソーラーシステム化されたビルが建設途中で、まさに自然環境問題への取組みのシンボルになるようである。

最後に文化都市としての機能については、カールスルーエとフライブルグの何れもオペラを見ることができ、充実した体験をすることができた。前者はモーツァルトの“魔笛”でレベルはまずまずというくらいであったが、前半の大事な役柄“三人の童子”役が地元の子供なのか大変な喝采であった。会場の州立劇場は市の中心に近く、路面電車も通り、地下駐車場もあって大型バスが何台も停まっていた。もちろんチケットは完売の満員であった。気になる料金は15～53DM (1DM=57円) と信じられない安さであった。

後者の演目はプッチーニの“トスカ”で前者より少し料金は高かった（それでも一番高い席で73DM）がレベルは高く、新演出でいくつかの演目とともに、この市立劇場でプレミアまで行われている。こちらも満席、キャンセル待ちでやっとチケットを手に入れることができた。もちろん原語上演字幕付き（残念ながらドイツ語）。客の服装は地味であったが年齢はいろいろで、カップルも多く、演出はともかく会場は大変な熱気であった。終演が10時を回ったが、それぞれ街中に消えていった。

以上簡単にまとめてみましたが、視察した都市の形態が中心市街地に人が集まるように、そして人は街の中心に向かうことによって精神的にも、物質的にも、文化的にも完結できるシステムになっている。このことは中心から外へ向かって効率やコストを下げることを求めた我々の街とは大きな違いを感じ、この違いを前提とした都市づくりをする以外ないことを強く感じ、環境や交通問題に対しては、その街に適したシンボリック施設の設置や縦割りにならない、自由で大胆な発想とその実行しかないと思われた。

# 東西ドイツ統一から10年

専門委員 田 口 久美子

私がドイツ留学している時代には、ドイツ人ですら、100年経っても東西ドイツの統一などあり得ないと思っていましたし、友人にもソ連やルーマニアからの亡命者が国に残してきた家族の話をしては涙していたのを思い出しました。でもベルリンの壁崩壊というあの衝撃的なテレビ放映に、私もその頃の彼らの顔を思い出して涙が止まらなかったのを思い出しています。

東西統一後、今回で3度ベルリンを尋ねましたが、毎回あまりの変貌に驚きを禁じえません。前回など、ただすべてが工事現場としかいえない有様でしたが、今回はやっと首都ベルリンの風格を見せてくれました。ドイツの変貌の歴史においては、戦後経済の発展と自動車の急速な増加で都市は車対応の街を目標にし、多くの市民は郊外に引っ越し、昼は街の職場に、夜は人気のない街に変わり、まるで現代の日本の姿を40年前のドイツに重ね合わせて見ている気さえします。

ただ大きな違いは、1970年代には市民が古い建物の近代化と都市の再開発の重要性を認識し、中心部は魅力的な、必ずしも車優先の中心市街地ではなく、歩行者中心の優しい街に変わっていきました。また、市町村の建設規程が簡略化され、市民が積極的にプランに参加し、より「人間的な街」を目指しています。

たとえばカールスルーエの中心市街地でも、平日にもかかわらず、あの人出と路面電車の数の多さにいつもながら楽しい気持ちにさせられてしまいます。車を閉め出すために市民投票まで行われたが、歩くことの楽しさ、ゆっくり流れていく時間を心ゆくまで味わう幸せを、彼らは美しい街を維持するために、みんなが少しずつ努力や我慢をしなければならないことを知っているのだと思います。住民のいない商店街が減りゆくということも。それでビルの20～60%以上は住居としてのスペースを確保することが法律で義務づけられているのです。

ドイツでは、市民の自由を表す地方自治の歴史は長く、その起源は中世の自由都市が持っていた特権にさかのぼります。封建領主の農奴の身分から解放された「都市の空気はひとを自由にする」という当時の表現があり、近世に入ると地方自治の概念は1808年のプロセイン都市条約に代表されます。地方自治制度は住民に自ら自治に参加する可能性を開くもので、新しい建設計画について議論することもできるのです。このため市民の意見が十分に都市計画に反映され、歴史的な建造物なども新築するよりコストがかかることが多いが、リホームという形態で利用されています。

街並みの保存利用は、もちろん残すことが可能なしっかりとした建築工事に裏付けされてい

ることもむろんですが、石畳の修復工事をみても石を平に並べていくのではなく、立てに突き刺して道路をつくっていくのです。基本的に物を大事にする心は、すべてを造る時にも表れているようです。それ故に、しっとりとした街並がいつまでも残っているのです。

## 「伝統的で、堅実なドイツ人の生活」

専門委員 田 中 克 己

ドイツ入りして、カールスルーエの町並みを歩いて見ると、前日の雪が残り、街の中心部では、クリスマスの1ヶ月前から始まる市の準備が大がかりに進んでいた。

その後、ストラスブール、コルマル、フライブルグからベルリンに視察の歩を進めて見て、この時期のドイツ各地（一部フランス）のどの夜も、イルミネーションに彩られた聖夜市が夜の更けるまで続けられていた。

屋台には色とりどりに飾り付けされたクリスマス用品があふれるように並べられ、人形とおもちゃがイルミネーションに浮かび上がり、美しい夢の世界に入り込んだようだった。

日本と比べ緯度が高く、冬場になると夜が極端に長くなる。朝の8時でようやく夜が白む。夕方4時前には日は落ちてしまう。厳しい冬、長い夜が始まるこの時期に人々はこの聖夜市に繰り出してくる。

家族連れをよく目にした。父親に母親、小さな子どもが2人から3人。日本の祭りによく見られるような母親だけの親子連れの姿はほとんど見受けられなかった。建ち並ぶ屋台から、飲食物を受け取り、ごった返す通路に向かって、家族全員で美味しそうに食べている。両親は通路の人混みを見ている、子ども達は母親を見ている。

通りすがりの旅行者が目にするのは、綺麗に整備された建物や施設であることが多い。ドイツの都市の多くが、教会を中心に、放射状に市街地を形成していて、聖夜市ともなると人々は教会のある広場に集まってくる。大聖堂は旅行者にその街の歴史と文化の重みを感じさせてくれる。街の文化や歴史を伝えるいわばシンボルとなった大聖堂は、聖夜市にごった返す家族達、次の世代の子ども達を抱きかかえるように、守っているかのように思えた。

フライブルグの夜はホテルから出て、その近くの奥まった一角にあるレストランで同行三人で食事をした。ドイツの家族料理レストランといったふうで、家族連れで比較的賑わっている。

三人が注文したのは飲み物（ワイン・ビール）にそれぞれに種類の違うサラダと、それにメイン・ディッシュとしてドイツ家庭料理風な3品をオーダーしたが、サラダはボリュームがあり、メイン・ディッシュが来る前に満腹になってしまった。それでも、値段は一人当たり5,000円

に満たない。

テーブルを隔てて、若い両親と女の子二人の家族連れが入ってきて、その姉妹の会話を中心に楽しそうに食事をしている。姉妹は父親の愛情を競い合って、会話を独占しようとして、母親はそれを優しく包み込む感じで、家族の絆の強さを感じた。隣の席の家族の注文品は一人一品で質素な感じであった。質素な中に、生活を楽しむドイツ人の堅実な生活を見ることができた。

フライブルグは、黒い森（シュバルツバルト）に近く、将来の子孫に対する責任として、エコポリスとして総合的に環境（交通・都市・エネルギー・森林・農業・飲料水等）対策を進めていることで知られている。

市中を走る LRT、自転車専用道、ソーラー発電の現状等を視察できた。このフライブルグの試みがドイツ連邦レベルに広がっているという。未来を担う子ども達に視点を置いた努力に、ドイツ人の堅実な心を感じた。