

ドイツのまちづくりを見習うと・・・

～ 景観・交通・生活環境の優れたまち～

ドイツの進んだまちづくりに興味を抱き、「景観・交通・生活環境」の3つのことに着目して考えました。ドイツの街並みのように写真を撮ったり、絵を描きたくくなるような素敵な街に住んでみたいと思います。

私が住んでみたい街は、景観・交通・生活環境が優れているまちです。誰もが美しいまちに行った時「こんなまちに住んでみたい」と思うはずです。自分の住んでいるまちを愛し、そこに住んでいる喜びを感じながら暮らしていけたら、どんなに幸せなことだろうと思います。そこで私は、ドイツのまちづくりを参考にどのようにしたら住みよいまちになるか考えました。

まず、景観面で、ドイツの街並みがなぜ美しいかというと、中世の建築物を残し、その雰囲気を変えない街並みを保っているからだと思います。美しい街並みを保つためには、家の形や壁の色・高さ制限など様々な制限を細かく決めていることが大切だと思います。それに比べ、日本はそれぞれ自分の好きなデザインの家を建てたり、企業や店が宣伝のために景観を無視して広告や看板を目立たせて建てたり、統一感のない雑然とした風景が多いと思います。街をスッキリと美しくするためには、余分なものははぶき、どんな街にするかイメージを決め、必要なものはそのイメージに合ったデザインでまとめるなどして街の雰囲気を大切にすることが美しい景観を作り、保っていく上で必要だと思います。

次に、交通面では、問題の少ない街が理想ですが、今の街は交通機関が少ないため車に乗る人がほとんどで、車がなければ生活がとても不便になり、車重視のため、車の邪魔にならないよう人や自転車が通行するといった状況です。一方、環境先進国のドイツでは、環境保護のため必要な時間しか自動車を利用しないようなまちづくりが進んでいます。例えば、ドイツのミュンスターは自転車交通のモデル都市になるよう推薦されたことから「自転車の町」となりました。自転車とバスや電車のコンビネーションで車に対応できると考え、自転車対策として自転車路線ネットワークの強化や自転車のための標識の整備、自転車置場の設置などを進めました。これにより72年に比べて91年にはミュンスター市内の自転車交通量は4倍に増加しました。また、フライブルク市では、路面電車の利用を促進するために1985年、環境保護定期券が導入され、現在では、周辺3群の公共交通（国鉄、バス、市電を含む約2400キロ）が乗車可能。チケットは他人に譲渡可能で、料金は一ヶ月（日本円で）約4400円、年間44000円。休日は一枚で家族が利用できるなどのサービスも行っており、交通手段の利用率が1976年の車60%・公共交通22%・自転車18%に比べ、

1995 年は車 46%・公共交通 26%・自転車 28%と、公共交通と自転車をたすと車を上回る結果となりました。この2つの町が車を減らすことに成功した理由は、一方通行や30キロ制限を増やしたり、ほとんどの路上での路上駐車禁止、駐車場を減らしたりなど、運転者にとって不便な環境を作り出し、車の使いにくいまちづくりをしたからです。また、車を利用する方法として、「カー・シェアリング」という個人ではなく、共同で車を持つシステムなどもあります。この考え方は車を電車や飛行機のように、各種交通機関のうちの一つとしてとらえています。このようなドイツの対策のように、排気ガスが減り、車の少ないゆったりとした環境を考え、プラス、不自由だと感じない便利な交通機関のあるまちが理想だと思います。

最後に、生活環境については、流動性と混在性によって活気あるまちづくりが重要だと思います。流動性については、一定の場所に留まって活動するものだけでなく、出店やイベントを開いたりして、自由に移動できるものが増えれば、色んな場所で色んな人が楽しめ、盛り上がると思います。混在性については、様々な特色のある街が活気があり、いいと思います。一つの地域に一つの要素しかなければ、それに関わる一定の人間との関わり合いしかないのに対し、文化施設・スポーツ施設・デパートなどの色々な施設が集まっていると、別々の目的で集まった人たちを見ることができ、ふれあうことができると思います。そして、そこから新しい発見があったり出会いがあったり広がっていくことが多くあると思います。

環境先進国ドイツのようなまちを目指すには、ある程度の厳しい規則と、自分たちで自分たちの住むまちを良くしていこうという住民参加のまちが理想です。

参考文献

学芸出版社 「ドイツのまちづくり ～人と街を大切に～」
春日井 道彦 著