

文化歴史遺産の街パリとの一体化を目指して、風車、教会、セーナ川に架かる橋などを歴史ある構造物を市が歴史的モニュメントに指定し、その周囲に高さや建築の意匠などについて規制している。その一方で、街の中心には、前記の都市計画のマスタープランのもと、市民の憩いの場となるような緑多い公園・広場を設け、その周囲には近代的な環境に配した商業ビルを建設している。

また、ゴスナー市長はみずから「フォーラム 2009」というプロジェクトを立ち上げ、市民に向かって数々のイベントや集会を仕掛けている。忌憚のない市民の意見をくみ上げ、住民サービス、雇用と教育の機会などに役立てている。雇用・教育側も巻き込んで連帯を強め、不安や迷いを持つ住民を支援している。

## 《スウェーデン》

### 1 スtockホルム市国立公園・ユールガーデン視察

調査テーマ：自然環境保護

#### (1) スtockホルム市の国立公園の概要

スウェーデンには 28 の国立公園があるが、このうちストックホルムの国立公園は、国内で唯一の都市国立公園として認定を受けている。この公園は、ユールガーデンを含む 6 か所の地域の総称で、北から南まで長さが 13 km にわたる。全体の面積は 27 km<sup>2</sup> で、このうち陸の部分が 19 km<sup>2</sup>。

同公園は、「豊かな自然に囲まれたのどかな生活環境と、芸術活動も盛んな文化的環境が程良く併存した公園」を目指している。16 世紀からスウェーデン王室が住んでいた場所として歴史的な背景があり、ほとんど手を加えていない自然の中に歴代の王が築いた宮殿や王室などが静かに点在している。

この地域においても過去には都市開発の波の危機にさらされた経緯がある。人々は自然環境を保護する運動を起こし、市民団体、自治体、政府の間で取り決めがなされた。この地域の水と土地利用を制限して、自然、文化、歴史的な価値を保全する保護法が成立した。1995 年 1 月 1 日に天然資源法が改正され、その結果、世界で初めて首都の国立公園、ナショナル・シティー・パークに指定された。現在、同公園の年間利用者は 1,000 万人に達している。

同公園の維持管理を行うのは、公の機関であるエコパーク協会。1992 年に 22 の組織によって設立され、現在は 50 の組織で成り立っている。公園の維持管理費は、スウェーデン王家の費用で賄われている。国から都市国立公園に 200 万クローネの補助金が支出されているが、主にインフォメーション費用に充てられている。

ユールガーデンは、ストックホルムの東部、シェップスホルメン島のさらに東にある横長の島。「動物の庭」という意味の名前で、17 世紀後半、カール 11 世がここを王室の狩猟場として定めたことに由来している。現在でも自然が多く残され、約 250 種の野鳥など多様な生物が生息している。ほとんどが緑豊かで静かな公園になっており、ジョギングコースやピクニックスポットなど市民の憩いの場として親しまれている。

### 2 スtockホルム市ハンマビー臨海地区視察

#### (1) ハンマビー臨海地区プロジェクトの概要

現在、ストックホルムで進められている都市再開発地区がハンマビー臨海地区である。この臨海地域は古くからの港湾工業地帯であったが、工業からサービス業への国家経済が移行する中で

廃れつつあった。そのため、環境に配慮した都市として再開発することになった。

このプロジェクトは 1999 年の都市計画の一環として行われており、現時点で 8,000 世帯のアパートに 2 万人が居住している。プロジェクトが完了する 2010 年には移住者と労働者を含めて 3 万人が利用する予定。

ハンマビー臨海都市の開発では、計画段階でバリアフリーを考慮して都市の設計が行われている。車いすのために段差をなくした歩道、手すりのついた階段、まぶしくない照明を設置した道路、幅広い手すりの付いたベンチなどさまざまなところで見ることができる。このほか、5 段階程度の階段でもエレベーターを設置し、弱視の人のために道路に白い色を塗ってコントラストをつけるという配慮がされており、障害者にとってアクセスしやすい街となっている。保育所、学校、高齢者や障害者に対応した特別な住宅、公園や緑地などの充実を図っており、社会サービスを充実させてだれもが住みやすいまちづくりが進められている。

このまちづくりでは公共交通も重要な要素となっている。ストックホルム市では、公共投資と補助金により運賃が安く抑えられているため、住民のおよそ 70% は通勤に公共交通を利用している。ハンマビー臨海地区においても、交通施策を推進し、路面電車やカーシェアリングなど多様な交通手段を提供している。カーシェアリングについては、家族も企業も利用できるように地域内に車をプールし充実させている。時間的な制限があるため利用するには計画を立てなければならないが、個人で車を所有するよりも費用はかからない。1 か月当たりの利用料は 350 クローネ。自家用車を持たないで済むよう生活ができるように考えられているため、市が住宅建設を進めるに当たっては、2 世帯に 1 台の割合で車を保有することを想定した上で、駐車場スペースがつくられている。

ハンマビー臨海地区の再開発では、前記のバリアフリーや交通施策のほか、新しい省エネルギー技術を初めて実用化するなどスウェーデンの住宅開発における最先端の環境技術を見ることができる。特にエネルギー、廃棄物、水質の管理を含むトータルな環境対策は、「ハンマビーモデル」と呼ばれ、国内外で注目を集めている対策となっている。

### 3 スtockホルム市議会公式訪問

#### (1) スtockホルム市の概要

ストックホルム市は、人口約 77 万人のスウェーデン最大のコミューンで、メーラレン湖とバルト海に挟まれた世界有数の群島の内側に位置する水の都。市街地のおよそ 40% が緑地、15% が湖面で覆われる都市であるが、一時期は家庭や工場からの排水による汚染が進んでいた。しかし、1970 年代から市が独自の環境行政を進めた結果、現在では中心部でも水浴びができるほどまでに改善された。

このように早くから環境問題への人々の意識が高まったストックホルム市は、1972 年に国際的には最初となる「国連人間環境会議」が開催されるなど、環境先進都市としても認知されている。ストックホルム市の環境政策の柱となるインフラ整備等の政策が評価され、1997 年には「ヨーロッパ持続可能な都市賞」を初めて受賞した都市となった。

また、ストックホルム市は、市民の交通機関の利用率は世界でも最高水準。朝のラッシュ時では、5 割の人々がバス、電車を利用して通勤している。市の中心地では、「パーク・アンド・ライド」のシステムが導入。なかでも、市バスを環境に配慮した燃料で走らせるためにエタノール車が実用化されているほか、水素燃料電池バスの試運転も始められている。

ストックホルム市の財政状況は、概ね良好である。市は土地や建物など不動産を所有しており、不動産の価値を総人口で割った場合、1人当たり10万クローネの価値を有している。課税については、所得金額によるが、概ね全体の所得に対して30%の課税。所得税が30%の場合、このうち18%は市、12%は県の収入となる。

2009年の予算は、約400億クローネ。この予算のほとんどの部分は所得税収入で予算の約77%を占める。さらに児童福祉、老人福祉は個人負担からの収入が17%、市が持っている住宅会社5つからの収入が3%、このほか利子などが市の収入となる。

予算の支出関係では、就学前教育、義務教育が35%、高校、成人教育が7%で、合計42%が教育関係分野。さらに、老人福祉17%、生活保護等11%、ハンディキャップ分野7%。また、交通、環境分野には5%が支出する見込みであるが、道路に関しては国からの補助金を受ける。このほか不動産管理2%、都市計画、建設2%、財政力の弱いコミューンに対して予算の4%を支出している。

以上の予算を執行する市の職員は4万7,000名。与野党が入れ替わった場合には、法律、IT、経済の専門分野のスタッフ約150名の執行部が設けられる。

ストックホルム市では、さらに細分化された行政単位である区議会が14あり、各地区における市の行政サービスを運営する責任を持っている。区議会には規模に応じて11名または13名の代議員がいる。代議員は、各政党から推薦されて市議会が任命する。民主化の促進、サービスの改善、効率性の向上を目的としており、各区には市民の相談窓口となる事務所が設けられている。より市民に近い場所で現実に即した行政サービスを行うという地方分権政策の一環となっている。

## (2) ストックホルム市の政治と行政

### ア コミューン議会

コミューン議会は、市の最高決議機関であり、議員数は101名で、4年の任期を有する。国会及びランステイング（県）議会選挙にあわせて、4年ごとに有権者により選出される。

コミューン議会は、市の活動の目標及びガイドラインを決定する。決定される議案はまず専門委員会や理事会で検討される。政治的に決定されたそれらの決議は、市の関連行政機関や公営企業の職員によって実行される。

コミューン議会は、通常3週目ごとの月曜日に行われ、会議は一般公開されている。コミューン議会には、独自の監査役が置かれ、市のすべての活動を審査する。

### イ 執行委員会

コミューン議会がストックホルム市の「国会」の機能を果たすとすれば、執行委員会はストックホルムの政府に相当する。執行委員会は、コミューン議会で決議されるすべての議案に見解を示す。また、執行委員会は、決議の執行、追跡調査、評価に関する包括的な責任を担っている。市の財務管理及び長期的な開発も執行委員会の仕事。執行委員会は、コミューン議会の与野党を代表する13名の議員で構成され、会議は非公開である。

### ウ 行政部及び行政部長

政治レベルの組織には、8名の与党の行政部長が含まれている。行政部長はコミューン議会によって選出される職業政治家で、それぞれの行政部の責任者。そのほかに4名の野党側の行政部長が選出される。行政部長によって構成される行政部長会議では、それぞれの担当部に関する問題について執行委員会で審議される前に議案を起草し、執行委員会では答弁の責任を持

つものとされている。財務部門を担当する行政部長は、行政部長会議及び執行委員会の両方の議長を務め、市長としてのポジションを得る。市長は、市政の重要な行政課題の指揮をとるほか、市の予算配分に関する案を提出する。

### (3) コミューン議会の会議

会議では、委員会及び行政管理局で提議または準備された決議案が主に取り扱われる。これらの決議案は、例えば組織に関する案件、政策の決定、第三者との契約、評価、詳細計画に関する案件、不動産の売却や購入など。

会議は、必ず質疑及び簡単な質問で始まり、その後、決議案や提議の処理を行う。議員が案件の事後情報を望む場合、行政部長の1人に質問または質疑をすることができ、質問の際に発言できるのは質問者と答弁者のみ。質疑の場合には、全議員が討論に参加できる。

議案は、文書による議員からの提案。質問や質疑とは異なり、議案は決議される。議案は、議会に直接提出されず、まず執行委員会へ提出され、関連する委員会または理事会で準備される。提議はその後、議会へ戻され、1年以内に決議されなくてはならない。

### (4) ストックホルム市の交通施策

ストックホルム市では、より持続可能な都市を目指して、市バスを再生可能な燃料を利用して走らせるという試みが続けられている。現在、市内を走る路線バスもエタノール車となっており、その燃料はフランスの余剰ワインやブラジルのさとうきびから製造している。

市が現在特に導入に力を入れているのが、バイオガス燃料バスである。2008年までに市内バスの40%がバイオガスを初めとする代替燃料車に切り替わっている。また、市バス専用のバイオガス燃料スタンドもバス整備場に設置されている。市街地を走るバスはバイオガスを中心に、郊外を走るバスはエタノールを中心に展開する予定である。

バイオガス燃料の価格は、ディーゼルとほぼ同じ。ただ、バイオガスは、ディーゼルより燃料は良くない。このため、市ではバイオガスであっても効率よく運転する方法をドライバーに教えるなどの対策をとっている。このほか、ディーゼルよりもメンテナンス費用がかかるなどの課題があるが、市では公共交通機関に関しては、2015年には100%が環境燃料を使用することを目標としている。

## 《ドイツ》

### 1 ギーセン市議会公式訪問

#### (1) ギーセン市の概要

ギーセン市はフランクフルトの北50kmに位置する、人口7万4,000人の都市である。国内の都市で最も学生の人口比率が高く、人口7万4,000人に対して、学生が2万8,000人で人口の3分の1以上を占める。総合大学や専門大学のおよそ30の分野の大学があり、「大学の町」として有名である。市内には、400年の歴史を誇る大学や植物園があり、また、ユニークな施設として数学博物館がある。市議会は議員が59名おり、任期は6年。市長は直接選挙により選出される。

ギーセン市の歴史をみると、中世の時代から繁栄を極め、第二次大戦までは鉄道の要衝として確たる存在であったが、大戦時に市の面積の8割以上が爆撃を受けた。大きな被害を受けたが、再建のために20年以上かけて復興している。その後、ギーセン郡の中心都市として歴史・文化を大切にす地域風土を基調に新たなまちづくりが展開されている。

現在のギーセン市の事情については、低所得者向け住宅が多く、失業率は14%と高い。将来の