

出発日の成田空港で初顔合わせとなった調査団の面々は、50才代前半の東京都下の市公園緑地課長、30才代前半から後半にかけて宮崎県の農業青年、大分県の市都市計画課職員、静岡県市の農業振興課職員、大阪府第3センター職員、石川県都市計画課職員の6名と私の7名であった。

初顔合わせ時に団長・副団長を選ぶこととなり、最年長者（61才の私）を団長に、最年少者を副団長とすることが決められた。一団員として視察に参加すればいいのだろうと思っていた私は、この時から10月25日（日）の帰着日まで、この視察団の団長を務めることになった。

それからの一週間、至らぬ団長を支えていただいた団員各位の皆様と添乗員に心から感謝を申し上げます。

2) ドイツ・ダルムシュタットを視察（10月19日10:00~12:20）

《調査テーマ》

- 都市計画制度の概要と大型ショッピングモールの中心市街地への誘致
- 中心市街地における歩行者中心のトランジットモール建設の概要
- 低炭素なまちづくりへの取組

ドイツは先進的な都市計画制度のモデルといわれており、その中で30年前に旧市街地の再整備が計画され、現在に至っても新たな計画が継続しているダルムシュタット市（14万2千人）の都市計画について、「調査テーマ」に基き調査を行った。

ドイツでも1960年代以降、大規模小売店が郊外に進出しはじめ、旧市街地の商店街の衰退が社会問題となった。ダルムシュタットのケースは、郊外に進出を図ろうとする大規模小売店を逆に旧市街地に誘致し活性化に成功したものである。

＜第1次整備：ルイーゼン広場及びルイーゼン・センターの計画＞

1970年代初め、郊外に65,000㎡という大規模小売店計画が持ち上がった。この規模は当時、市の中心部にあった4つの中型百貨店の売り場面積を合わせてもこの規模には満たないという大きさで、この計画が実現すれば商店街の衰退は目に見えていた。

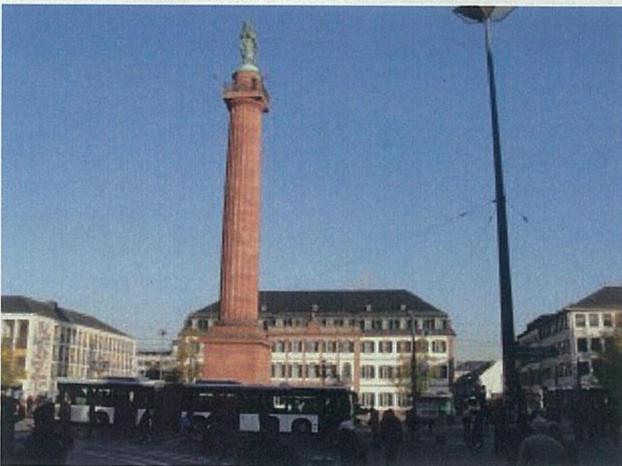
計画を知った市都市計画局は、市議会の協力をえて旧市街地のルイーゼン広場に面した土地の売却を条件に、大規模小売店を郊外から市街地へ誘致した。

市はこの誘致に合わせてルイーゼン広場周辺の大改造を行っている。旧市街地を縦断していた市道をトンネル化し、東西に通る国道を迂回させることで、ルイーゼン広場を中心とする一帯は自動車が締め出され、公共交通機関のみが運行するトランジットモール化され、巨大地下駐車場を併設する歩行者天国となった。



当日は大変寒く、霜が降りていた

建築物としては、広場に面する側に地元商店街の店舗等を入居させるためのルイーゼン・センターが建設され、その並びに誘致した大規模小売店舗が建設されている。これらの建物は互いに接続し一体的に利用されている。（竣工：1977年）



ルイーゼン広場



ルイーゼンセンターでの調査

<第2次整備：「カレー」ブロックの計画>

第一次整備から20年後の1997年4月、ルイーゼン・センターに隣り合わせた「カレー」ブロックが竣工した。これは市街地に残された電力会社の古い赤レンガ造りの建物を保存するため、改修して文化施設として利用しながら、商店街の売り場面積を拡張し、ルイーゼン・センターとの調和をはかる目的で実施されたもので、売り場面積はルイーゼン・センターのほぼ1/3、同時に350台分の地下駐車場が新たに整備されている。



説明するGmbHの Anke Jansen さん



調査団と現地関係者

<第3次整備：「ブルーバー」ブロック計画>

「ブルーバー」ブロックは 2006 年に竣工した。

第1次から第3次の整備に大きな役割を果たしたのが「ダルムシュタットマーケティング」GmbHである。（「GmbH」とは日本語でいう「有限会社」と同義語）これは市の外郭組織であり、運営は商店街組合の組合員からの会費と市からの補助金で賄われている。

今回の視察で感じるのは、ドイツでは、個人の権利や企業の利潤よりも公共の利益やそこに住んでいる住民の意志が優先されていることである。住民自身のまちづくりに対する関心が高く、住民の代表である議会が機能していることと、それを可能にする法制度が整備されていることによると考えられる。

3) ドイツ・マンハイム：ライン・ネッカー運輸共同体視察（10月20日10:00～12:00）

《調査テーマ》

- 広域的な公共交通政策の推進と広域交通網の運営管理
- 広域交通網の利用実績の推移と地域の活性化
- 利用しやすい交通機関の整備と地方自治体の役割



マンハイムの路面電車



視察を行う田中洋一

マンハイム市（人口32万人）にあるライン・ネッカー運輸共同体GmbH（VRN）は、3つの州80キロ圏域の24の自治体と一緒に目的連盟的な有限会社をつくり、鉄道、路面電車、バスなど公共交通を一元的に管理・運営を行っている。路線数は460ルート、7,660駅で、各々の路線の運行は民間や市の交通局など60の業者が入札の上で運行している。60の事業者は収入の4%をVRNに支払うことでVRNの運営が行われている。各路線で赤字が出た場合、自治体が事業者に補てんする仕組みとなっている。



視察終了後御礼の握手

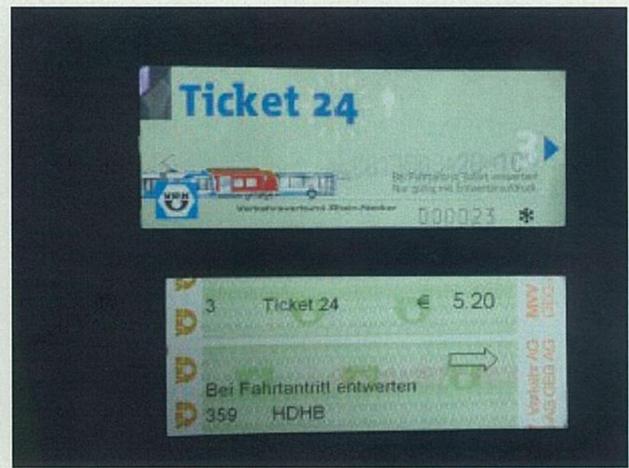


列車整備工場を視察

料金は1回のみ乗車券や1日乗車券（24時間）、回数券など様々だが、1日乗車券は5.2ユーロ（約730円）で、これで24時間、80キロ圏内の鉄道、路面電車、バスに何回でも乗れることを考えると大変使い易くて便利な公共交通機関といえる。

Zeit	Über
11:31  6 3 1 4	Ludwigshafen · S
11:31 ICE 6 9 0	
11:33 ICE 5 1 5	Stuttgart
11:34 RE 4 8 0 5	Heidelberg · Eber
11:35 ICE 6 0 0	
11:36 ICE 3 7 5	Karlsruhe
11:37  6 1 1 7	

マンハイム駅時刻表



1日乗車券(VRN券と有料券5,2ユーロ)

4) ドイツ・ハイデルベルグ視察 (10月21日 10:00~12:30)

《調査テーマ》

- 市民参加型アクションプログラムの概要と実績
- 環境先進都市建設の経緯と概要
- CO2排出量削減のための取組と行政関連施設の状況、再生可能エネルギー導入対策、住宅・建物などの熱対策

ハイデルベルグ市はフランクフルトの南方約 100 kmに位置し、ドイツで最も古いハイデルベルグ大学のある大学町である。また 1996 年のドイツ環境コンテストで優勝した環境先進都市でもある。

人口約 14 万人のうち 3 万人が学生である同市は、大学が最大の雇用の場となっており、次いで各種研究所の雇用割合が大きい。(研究・開発とサービス業に就労しているのが 75%、生産業への就労が 25%の割合となっている)

歴史のある古い街並や古城もあり年間 300 万人の観光客があり、経済収入の 10~15%が観光収入である。

ハイデルベルグ市環境保全局を訪ねるとドクター (博士号) の称号を持つハンス・ボイス・シルクビッチ (Dr. Hans-Wolf Zirkwitz) 局長が市の取組について説明をしてくれた。



視察受入御礼の挨拶



記念品を手渡し握手

【多様なセクターを巻き込んで地球温暖化防止対策を実施】

ハイデルベルグ市の気候政策の構造的な枠組は、1992年と2004年に策定された地球温暖化防止対策プログラムにおいて計画されている。企業や環境保護団体、手工業者、建築業者、大学、ハイデルベルグ市の代表からなるハイデルベルグ円卓会議「地球温暖化防止対策とエネルギー」は、年に2回開催され、ハイデルベルグ市の方針を検討し、新しいプロジェクトを策定している。2004年の円卓会議では、ハイデルベルグ地球温暖化防止対策プログラムと建築物のエネルギー需要を定めたハイデルベルグ基準が開発された。

1995年以降、環境局ではEチームプロジェクトを実施している。これは、若者世代にエネルギーや環境の概念を紹介し、省エネルギーとCO₂排出の回避を促し、校舎を適正に使用することにより、自治体の予算負担の軽減を目指すものである。現在、19校が参加しており、そのうち3校が環境管理・環境監査規則（EMAS）を取得し、校内における環境マネジメントシステムを確立している。また、太陽光発電設備と太陽熱温水設備が、環境局により数多くの学校に導入されており、学校ではこれらを授業に取り入れ、ソーラーエネルギーの利用を実施している。

さらに新しいプロジェクトとして、スポーツ環境チームがスタート。ここでは、スポーツ団体が所有する施設に導入されている技術を改善し、メンバーの環境意識を高めることを目指している。