

市民の手による持続可能な住宅地づくり

ドイツ・フライブルク・ヴォーバン地区 (Vauban)

協
同
の
は
じ
め

堀越真紀子 (東京都 / 協同総研)



はじめに

市民と行政が協力したまちづくりの事例として注目を集めるフライブルクのヴォーバンは、住民参加による多様なコミュニティの形成を目指す社会的な側面と、環境と共生した住宅地の実現を目指すエコロジカルな側面をあわせもっている。主体となってこのまちづくりを行なっているのは、都市計画へ市民が参加することを目的としてつくられた「フォーラム・ヴォーバン」というNPOである。このフォーラムはヴォーバン地区を「持続可能なモデル地区」にしようと集まった市民によって設立され、現在ではヴォーバン・ニュータウンの管理、運営を行っている。フォーラムでは、交通、エネルギー、共同建築、ごみ、水、緑地づくりなどというテーマをもとに多様なサークルがつくられ、さまざまな取り組みが行なわ

れている。

前回では、ヴォーバンの概要と太陽光・太陽熱を利用したエコ住宅の共同建築を紹介したが、今回はテーマの1つである交通の取り組みについて紹介したい。

マイカーのない暮らし

ヴォーバンの交通コンセプトは、公共交通へのアクセスが良く自動車の少ない住宅地の実現と、「マイカーのない暮らし」の提案である。これは静かな暮らしと安全、子ども達の遊び場や住民の社交場の確保を目的としている。

駐車場を持たない住宅とマイカーを持たない住宅、駐車場付きの住宅が混在しているヴォーバンでは、自動車通行禁止地区を飛び地の様に設定するのではなく、全ての地域において自動車の通行を規制するように計画さ

れている。ただし荷物の積み下ろしのための一時停車は可能である。マイカーを持つ住民は、住宅地の入口にある共同ガレージに駐車するようになっている。市の中心地へと続くメルツハウザー通り沿いにある駐車場ビルの屋上にはソーラー発電装置も備え付けられている。(ソーラーガレージ)



フライブルクのあるバーデン・ヴュルテンベルク州では、住宅を建築する際に駐車場を確保することが義務付けられているため、住宅地への自動車の乗り入れを規制しているヴォーバンではこのような共同ガレージが住宅地の端につくられた。ガレージ内に1台分の駐車場を購入する費用はおよそ200万円である。

マイカーを持たない人はそのことを市に申請すると、駐車場の所有義務が免除される。しかし州法では将来マイカーを持つことになるかもしれないということで、駐車場用の土地の所有を証明することが義務付けられている。その駐車場を確保するために、新しく「マイカーのない住宅のための登録協会」が設立された。マイカーを持たない世帯はこの協会の会員になり、共同で駐車場用の土地を購入するのである。会員は協会におよそ42万円を支払い、協会は土地の入手と管理を行なう。駐車場として証明を行なうために購入されたこの土地は、子どもの遊び場やバーベ

キュー場、市民農園として利用されている。

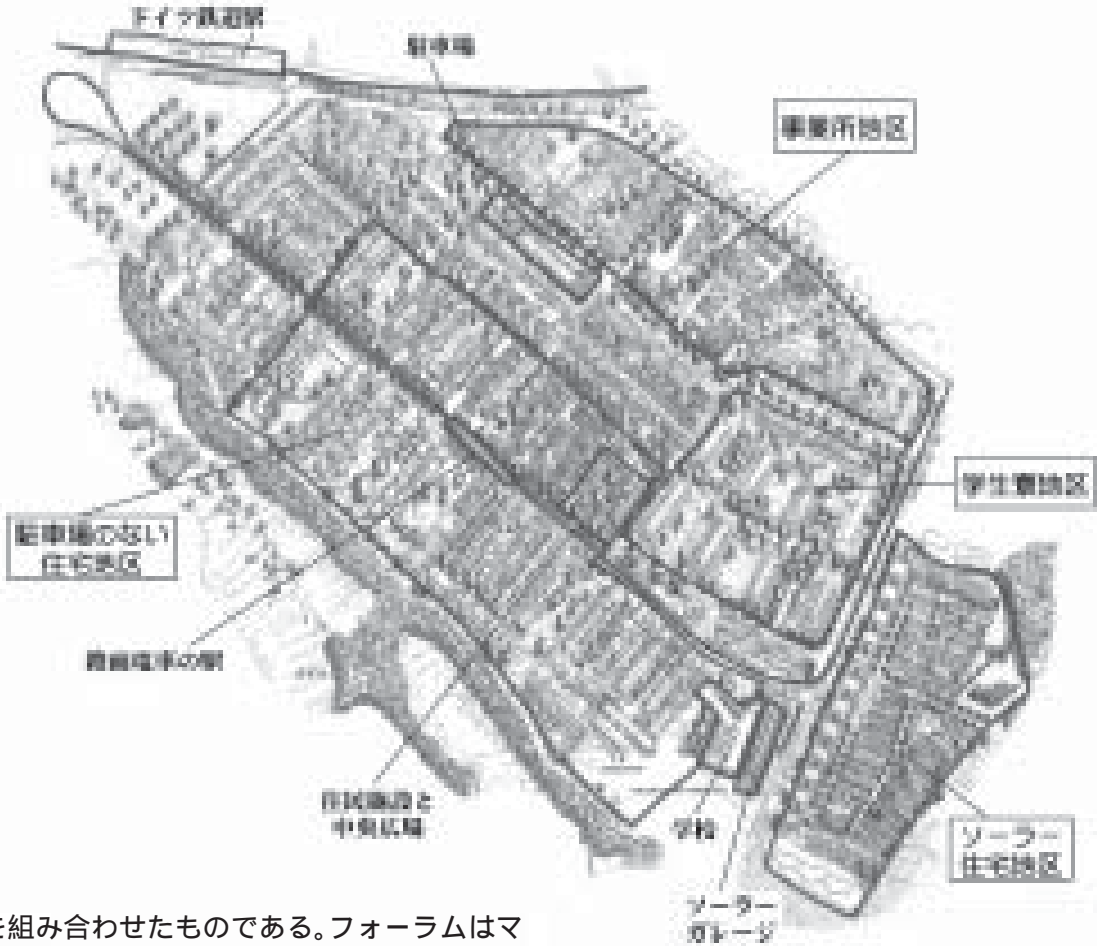
駐車場を購入、設置する場合、約5倍もの費用がかかることを考えると、マイカーを所有しない住民は住宅建築のコストが大幅に削減でき、また共同の土地を利用できるというメリットがある。また、将来マイカーを持つことになっても共同ガレージに駐車場を持つことができ、逆にマイカーを放棄することになっても駐車場を返還することができるようになっている。こうしたフレキシブルなシステムによって、フォーラムはマイカーのない暮らしを奨励しているのである。

しかし、マイカーの便利さを体験している人たちがそれを放棄するのはなかなか難しい。そこでフォーラム・ヴォーバンは、マイカーがなくても快適に生活ができるようなさまざまな取り組みを展開している。

カーシェアリング

ドイツでは約10年程前からカーシェアリングというシステムが始まっている。マイカーを所有しない人も、場合によっては自動車を使うことがある。そのような場合、何人かで自動車を共有するカーシェアリングは、必要なときに目的に応じて自動車を使用することができるシステムである。カーシェアリングは自動車を利用する機会が減少するため、エネルギーの消費や排気ガスの排出を抑えることができ、環境の面で貢献することができる。また、駐車場、保健、修理など自動車の維持費も抑えられるので経済的にも都合が良い。

そこでフォーラム・ヴォーバンは、カーシェアリング組織「フライブルク自動車共同体」(FAG)と協力して「モビリティ・パッケージ」というシステムを打ち出した。このシステムはカーシェアリングと公共交通機関



を組み合わせたものである。フォーラムはマイカーのない住宅のための登録協会とともに、このシステムによって住民が必要に応じた交通手段を選択し公共交通機関を利用することを促している。

ヴォーバンの住民でカーシェアリング組織のフライブルク自動車共同体の会員になると、公共交通機関に乗り放題の地域環境定期券レギオカルテ⁽¹⁾ 1年分(約42000円)とドイツ鉄道の料金が1年間半額になるバーンカード(約16000円)が支給される。カーシェアリングの会員になるには、出資金約4万円(家族または協会、企業などの組織で申し込む場合は約7万円)、入会金約4600円、月会費約460円を支払う。(出資金は脱会時に返

還される。) 利用料金は、車種、時間、走行距離によって異なっている。例えばオペル・コルサなどのSクラスの車では、昼間1時間約150円(深夜は無料)、走行距離1kmごとに27円である。

公共交通と自転車道

ドイツの他の都市では、公共交通の定期券とカーシェアリングの会員証を組み合わせたカード(このカード1枚で自動車の走行距離の計算や支払いができる)が大変好評で、自動車の利用が減り、それがCO²180トンの削

減につながったという事例もある⁽²⁾。こうした成功例のある都市では、いずれも公共交通網が整っている。そこでヴォーバンでは公共交通の整備も進められている。

市の中心地へと続くメルツハウザー通りから西側のドイツ鉄道の線路まで伸びている大通りには路面電車が布設される予定であり、それまでの期間は路線バスが走ることになっている。フライブルク市内の移動は、路面電車、路線バスが大変便利であり、その利用には先ほども紹介した環境定期券レギオカルテが欠かせない。このレギオカルテを持っている人がカーシェアリングの会員になる場合には、入会金を支払う必要がなく、出資金も6分の1でよい。さらに通常月会費が約460円のところ年会費約1400円となっている。西側地区には郊外列車の駅が新設される予定なので、市内にも市外にも移動するのは大変便利になる。

ヴォーバンでは、環境にやさしい交通手段である自転車の専用道路の整備も進められて



いる。自転車の促進を目標の1つとしているフライブルクでは自転車専用の道路が整っており、多くの人が交通手段として自転車を利用している。私の住んでいる町でも多くの人が自転車を利用しているが、専用道路がないため危ない思いをすることがよくある。自分で自転車に乗るときも歩行者や車に気をつけ

ているのだが、歩道と車道のどちらを走っても肩身が狭いし大変危険である。自転車専用道路がつけられると良いのにといつも思う。フライブルクでは、うっかり自転車専用道路を歩いていようものなら怒られてしまうといった徹底ぶりである。また、鉄道に自転車置き場があり、自転車とともに乗車できるようにもなっている。

マイカーのない暮らしを提案しているフォーラム・ヴォーバンは、住民に交通に関する各種情報を提供するためのインフォメーションセンターを設置した。そこでは公共交通の時刻表やサービスの案内をはじめ、自転車、カーシェアリングに関するさまざまな情報の提供が行なわれている。今後は鉄道の切符や各種催しのチケットなどの販売、旅行、ツアーの案内などができるようにサービスを拡張する予定となっている。

持続可能なまちに向かって

フォーラムは、ICLEI(国際環境自治体協議会)と協力して開催した国際会議「まちづくりビジョン」において、持続可能なまちづくりのための10の命題を発表した⁽³⁾。そこにはまちづくりにおける市民参加、環境との共生、地域経済の発展、社会施設の整備、ネットワークと交流といった要素が盛り込まれている。

前文：持続可能なまちづくりの中心となる構成要素は、まちを生活の場としてとらえ、住民の要望を前面に打ち出すことである。そしてその目標とするところは、より一層市民に公的な活動を行なう責任を持たせ、さらに市民が住宅・生活環境において組織活動を行なうことができるような可能性を与え、そのことによって市

民のまちとの同一性を高めることである。直接活動に協力し民主主義を補完することによって、政策に対する不満も生まれ、民主主義は強化されるのである。

交通に関する命題は、その3番目に次のように示されている。

「持続可能なまちを、将来にわたって適応することのできるモビリティ・交通コンセプトへと転換する必要がある。」

- ・交通を削減し、避けるための設計方針の適用(移動の少ない道路、高い建築密度、機能混合、多角集中)
- ・まちや環境にやさしい移動手段の優先(近距離公共交通、カーシェアリング、歩行者、自転車)
- ・自動車の少ない、開放的な地区の奨励(公共空間を取り戻し、出会いの場所として通りを位置づける。)

以上のようにフォーラム・ヴォーバンは、持続可能なまちを目指して「マイカーのない暮らし」を提案している。それは環境の共生とコミュニティの創造を高める暮らし方であるといえる。

フライブルクに住む友人に現在のヴォーバンの様子を見てきてもらった。車の乗り入れが規制されているはずの住宅地区内に多くの自動車が路上駐車されていてがっかりしたとの報告であった。やはり車のある暮らしに慣れてしまっている人々が、車のない暮らしをするのはなかなか難しいのであろうか。

こうした状況から「マイカーのない住宅のための登録協会」は、住民に対して「駐車場とコスト」などという様々なテーマを掲げて、いかに車のない生活が静かで安全である

かという説明会や情報提供の催しを積極的に行なっている。第1次建設区画(1998年4月建設開始)では300世帯のうちの146世帯がマイカーを持たない暮らしを実践している。ヴォーバン地区では、住民が参加して自然を生かした公園や緑地帯をつくったり、ピオトープによって小川の復元も行なったりしている。こうした自然のコミュニティ空間がつけられ路面電車や自転車道の整備が進められることによって、今後さらにマイカーを持たない世帯が増えていくことに期待したい。

現在、ヴォーバンは持続可能なまちづくりにむけて実験を行なっている段階なのである。計画では2006年が完成予定となっているが、ぜひ訪れてその成果を見てみたいと思う。



(註)

- (1)地域環境定期券レギオカルテは、自動車利用者に公共交通機関の利用を促すことを目的として1991年に導入された。フライブルク市、エンメディングゲン郡、ブライスガウホッホシュバルツバルト郡の地域内にあるほとんどの公共交通機関(鉄道・バス・路面電車)、およそ90の路線で乗り放題となっている。(延べ2900k

m) このシステムはドイツ鉄道、フライブルク交通公社など、17の官民企業からなるフライブルク地域交通連合(RVF)によって運営され、フライブルク市とその周辺郡、バーデン・ヴュルテンベルク州から補助金を受けている。定期券の値段は、大人36ユーロ(約4200円)、学生27.50ユーロ(約3200円)、26歳以下のジュニア32.50ユーロ(約3800円)、子供13.50ユーロ(約1600円)である。大人の年間定期券は360ユーロ(約42000円)となっている。

(2) 今泉みね子「フライブルク環境レポート」(中央法規出版、2001年) P151 - 156 参照: ドイツのカーシェアリングのシステムと事例について紹介されている。

(3) 国際会議「まちづくりヴィジョン」は1999年10月にフライブルクで開かれ、21のヨーロッパ諸国からおよそ100人が参加した。その会議で示された持続可能なまちづくりのための10の命題は、2000年ベルリンで開催された世界会議「Urban21」で紹介され、議論されている。

持続可能な都市は、

行政、専門家、市民が協力し総合的なまちづくりプランを構想する。

新しい市民参加の形態でまちづくりを行なう。

将来にわたって適応することのできるモビリティ・交通コンセプトへと転換する。

エコロジーなエネルギーを供給し、消費を最小限に抑える。

人間と環境にやさしい建築を奨励する。

地域経済の発展を促す。

社会ニーズに適合した居住空間、生活空間をつくりあげる。

計画基準の設定とそれにもなう対策を組み合わせる。

自治体、専門家、海外との交流を行なう。

新しい問題の解決に向けて勇気をもってのぞむ。

[参考文献]

資源リサイクル推進協会 編「環境首都フライブルク」(中央法規、1998年)

今泉みね子「フライブルク環境レポート」(中央法規出版、2001年)

今泉みね子「ドイツを変えた10人の環境パイオニア」(白水社、1997年)

寄本勝美・原科幸彦・寺西俊一 編著「地球時代の自治体環境政策」(ぎょうせい、2002年)

自然エネルギー推進市民フォーラム「2001年度中間報告書第二分冊」(2002年3月)

Forum Vauban e.V., Vauban Actuele, Ausgabe 1, 2001.

Verkehrsclub Deutschland, Verkehr und Umwelt, Nr.1, 1998.

[ホームページ]

フライブルク市 <http://www.freiburg.de/>

フライブルク市のヴォーバンのページ

<http://www.quartier-vauban.de/>

ヴォーバン <http://www.vauban.de/>

フォーラム・ヴォーバン [http://](http://www.forum-vauban.de/)

www.forum-vauban.de/

カーシェアリング組織フライブルク自動車

共同体(FAG) <http://www.car-sharing-freiburg.de/>

フライブルク地域交通連合(RVF)

<http://www.rvf.de/>