

ミュンヘン市

9月2日(火) ミュンヘン市視察

■都市の概要

ミュンヘン市は、ドイツ南部のバイエルン州に属し、面積が約 31,000ha、人口が約 135 万人、都市圏人口が 250 万人のベルリン特別市、ハンブルグ特別市につぐドイツ第 3 の都市であります。

産業では、BMWの本社があり自動車王国ドイツを牽引するとともに、情報関連企業シーメンス本社など、ハイテク産業の進出も顕著となっております。

中心部の歩行者ゾーンの整備や高層建築物を認めず古い建物を保存・活用していくという、まちづくりを進めながら、欧州における現在の地位を確立してきました。

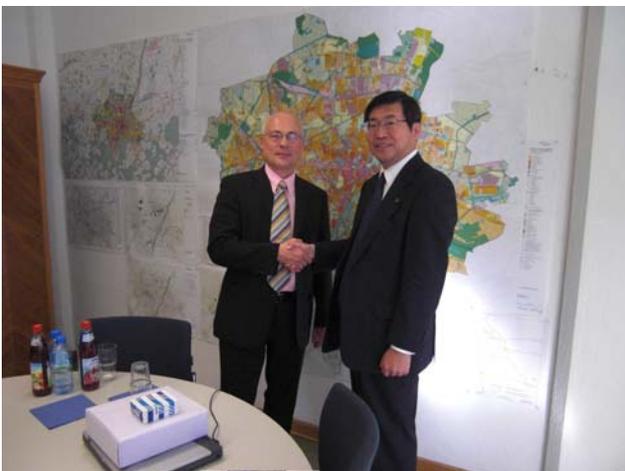
ミュンヘン発展の原動力となった要因について、市の都市計画建築局長から意見を伺うとともに、郊外部で進めている国際見本市会場を核とした大規模な都市開発プロジェクトを視察してまいりました。



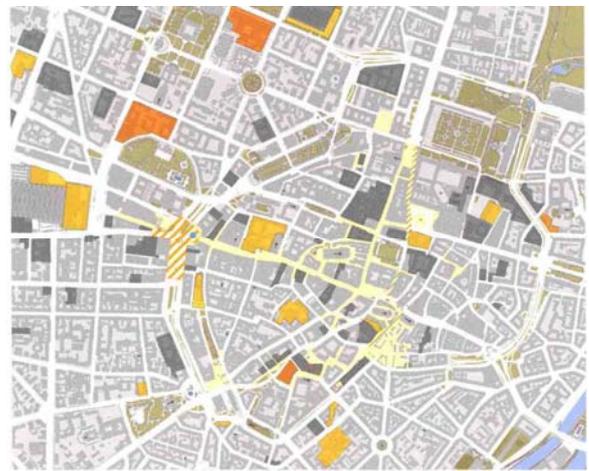
ミュンヘン市役所

■ミュンヘン市都市計画建築局を訪問

ミュンヘン市のまちづくりの歴史、都市計画についての意見交換を行うため、ブーザー都市計画建築局長を訪問しました。そこでは、『ミュンヘンは、首都でもなければ人口規模でも最大ではないが、3 万人規模の心臓外科サミットが行われるなど国際都市としての地位が確立し、メッセ（国際見本市）開催都市としても有名である。また Siemens、BMW などのドイツを代表とする有力企業が立地するなど、自動車、電機、IT などのハイテク産業都市であり、高度な知識・技術を持つ人材の獲得という点でも優れていると聞いている。大阪は日本第 2 の経済都市であるが、企業の流出に悩んでいる。ミュンヘン（約 135 万人）におかれては、フランクフルト（人口約 65 万人）、シュットガルト（人口約 59 万人）、ベルリン（約 341 万人）等との都市間競争が激しく、また、日本と同様に人口減少、高齢化という社会現象に直面していると聞いているが、どういった都市づくりを進めてきたのか、交通、都市計画などの視点から伺いたい』という趣旨の質問を行い、以下の説明を受けました。



ブーザー局長との意見交換



ミュンヘンの中心市街地図

《まちづくりの歴史》

- ・ ミュンヘンは、独自のものを育てることで、ヨーロッパでの競争を勝ち抜いてきた。ベニスのサンマルコ広場に対して、ドイツと言え、ミュンヘンのマリエン広場と呼ばれるように、独自性のあるミュンヘンの魅力づくりを行ってきた。この一環で、1990年、ベルリンに本社があったシーメンスが、ミュンヘンに本社を移転してきた。
- ・ 独自性のひとつとして、1972年のミュンヘンオリンピックの跡地開発、中心市街地の歩行者ゾーンの整備があげられる。ミュンヘンの中心街は環状道路に囲まれた約1.5k㎡のエリアで、その中に約10%の職場が集中する。戦災復興も進んだ1955年頃、カールス広場から放射状に伸びる幹線道路は、市電も自動車も歩行者も通るヨーロッパで最も交通量の多いゾーンであった。1966年に、1972年のオリンピックの開催地に選ばれ、これを機に、
 - ①中心市街地の活性化と歩行者ゾーンの整備
 - ②地下鉄ネットワークの整備
 - ③建築コンペによるオリンピック跡地の市民レクリエーションの場としての活用という、3つの大きな事業計画が展開されることとなった。その中で最も反対された「歩行者ゾーンの整備」が、結果的に今日のミュンヘンの街が大きな発展を遂げるきっかけとなった。
- ・ まちの魅力づくりの一つとして、ミュンヘンの東側を流れるイザール川を親水空間として整備した。以前はコンクリート護岸であったが、都心の憩いの場として、コンクリート護岸を廃止し、川までのアクセスを改善した親水護岸に再整備したものである。整備期間は約8年、バイエルン州が55%、ミュンヘン市が45%を負担し、総事業費は2800万ユーロ。



ミュンヘンの中心市街地



ミュンヘンの中心市街地

《歩行者ゾーンの整備》

- ・ ミュンヘンの歩行者ゾーンでは、昼間は車や自転車は全く走行できず、夜10時から朝10時までに限って商店街の商業交通のために開放している。最も大きな歩行者ゾーンである「カールス広場」から「マリエン広場」までの「カウフィンガー通り」では、地下にSバーン（郊外電車）を走らせることによって、従来の車や人の往来をどう処理するかという課題を解決した。車を締め出すことについては、沿道商店街のオーナー達からの反対が非常に懸念されたが、歩行者ゾーン整備直後、人の往来は以前の倍になり、店は大繁盛するようになった。この歩行者ゾーンの成功のおかげで、その後の歩行者ゾーンの整備においては、反対者は全くなく、いま現在完成している歩行者天国以外にも、これから整備を検討している歩行者ゾーンもある。中心市街地は、コンパクトシティとして、歩いて暮らせるまちづくりを目指している。

- ・ 歩行者ゾーン整備の際には、美しいデザインのファサードを構成することや様々なストリート・ファニチュアのデザインをコントロールすることが重要である。毎年、ファサードコンテストを実施し、優秀作はメディアを活用したり、ポスターでPRしている。



中心市街地の歩行者ゾーン



中心市街地の歩行者ゾーン

《中心市街地の交通システム》

・ ミュンヘンでは欧州共同体からの自動車排ガス規制のために、市内に乗り入れることのできる自動車が限定されている。右記の写真のように、シールでその自動車が排ガス規制に対応しているのかどうか判明できるようになっており、シールのない車の進入は認められないこととなっている。



排ガス規制をクリアしているステッカー

《自転車専用道路の整備》

- ・ 中心街の交通手段として重視されているのが自転車である。ミュンヘンのまちは地理的に起伏が少なく、ほとんど平坦で、自転車で走行するには有利な地形である。ミュンヘンのまちなかには、すでに約680kmの自転車専用道路が完成しているが、ミュンヘン市が計画している自転車道の基本的な構造は、歩道と車道の間自転車道を整備し、歩道と自転車道を区別する構成になっている。



整然とした自転車置き場



自転車専用信号、および自転車専用道

《公共交通機関》

- ・ ミュンヘンの公共交通機関は、Sバーン（郊外電車）、Uバーン（地下鉄）、市電（トラム）、市バスの4つで構成されている。Sバーンは442km、Uバーンは92km、トラムが71km、市バスが4200km整備されている。SバーンとUバーンをつなぐものが、トラムで、現在3カ所の整備計画があり、広幅員道路を活用し、中央にトラムを整備していく予定。
- ・ 公共交通機関のシステムの一部として有名なのが「パーク&ライドシステム」。ミュンヘンの郊外から来るドライバーは、ステーションに整備されている駐車場に車を留め、公共交通機関に乗り換えて中心街に出るシステム。現在21カ所整備され、最大で1100台駐車可能である。料金は1日50セントから1ユーロとなっている。
- ・ 4つの公共交通機関は事業としては全て赤字であるが、この赤字部分はミュンヘン市が補っている。採算が合うように料金を値上げすると車利用を助長し、中心街へ車で来る結果を招きかねないからである。



市街地を走るトラム

《都心居住の確保》

第二次大戦直後の中心市街地には約14,000人の住民が住んでいたが、1990年初期には半減し、オフィス街のような様相になり、中心市街地への人口回復が重要な課題となっていた。

ヨーロッパの都市計画においては、いかに小さな町であっても、いろいろな用途が複合する市街地にすることが大原則となっており、ミュンヘン市内で建物をつくる場合には、地区詳細計画（Bプラン）に従うとともに、床面積の2～3割を居住機能にすることが義務づけられている。



住宅を義務付けられている開発事例

《小規模売上店への配慮》

ミュンヘン市の一つの特徴として、旧市街のなかに、市が所有する建物が数ヶ所ある。市はその建物の1階を小規模ではあるが他にないような品揃えをしている店に対し、非常に安い基本家賃と売上歩合性の組み合わせで貸している。小さな果物屋、フェルトの専門店、楽譜の専門店、手袋の専門店などが入っている。



1階部分を小規模小売店に貸し出し



1階部分を小規模小売店に貸し出し

《地区詳細計画 (Bebauungsplan=Bプラン)》

- ・ ミュンヘンの中心市街地には100m以上の高層建築物が一切存在しない。それがミュンヘンのアイデンティティであり、他のまちにはない独自のシルエットとなっている。そして、それを維持していくことで、こういうまちに私の企業がある、という誇りが醸成され、まちに投資する企業や投資家にとっても有利に働くという認識に立っている。
- ・ 100m以上の高層建築物の禁止は、2004年の住民投票で決定されたもので、住民投票は有権者90万人の3%が賛同すれば、住民投票にかけることができ、投票者の50%以上の賛成で、かつ90万の有権者の10%を超えて可決される。
- ・ 開発を誘導していくため、地区詳細計画 (Bプラン) が用意されている。Bプランの中では、緑地ゾーン、建物の位置、道路の位置などが詳細に決定されており、容積率、屋根の形、建物の高さなどに関する制限内容も記載されている。また、図面以外に、文書による制限内容もある。
- ・ こういったBプランを完成させるには19のステップを踏む必要があり、手続きには約2年を要する。その過程では、法律で定められた2回の住民参加を実施する必要があり、この場で住民はBプランに対して意見を言うことができる。住民の意見は都市計画課に上げられ文書にまとめられ、最終的には市議会で判断されることになる。



高層建築物のない街並み

《ミュンヘン・フォーラム (都市計画への市民参加)》

- ・ ミュンヘン市民は、ドイツの他都市に比較して、市民としての都市コミュニティに対する共同体意識が高く、都市計画に関する市民参加が進んでいる。個々の開発計画に関して「ミュンヘン・フォーラム」が設けられ、状況に応じて市民と行政の対立する利害関係を調整する役割を担う。ただ、最近では市民の動機づけが減少し、事業者等が「規制緩和」を求める状況の下、法律で定められた市民参加の手続きを簡略化するとか、なくそうという政治的な動きが出始めている。
- ・ 議会との関係は、議員と都市計画の専門家からなる委員会を毎週、木曜午後に開催し、意見交換を行い、基本的な考え方の一本化を図っている。市議会議員は25区、80人で、任期6年となっている。