

令和3年度後期アーバンデザインスクール第1回実績報告書

1. 開催日時

令和3年11月10日（水）18時30分～20時00分

参加人数: UDCBK での視聴: 5名、オンライン: 21名=計26名

※オンライン会議システムとUDCBKのオープンスペースでの視聴を併用

2. テーマ

「ドイツの子育てまちづくり」

- 子育てから未来に向けたまちづくりを思い描いた時、どのようなことを考えていく必要があるか。各分野の専門家の多角的な視点から、まちづくりと子育てについて全5回シリーズで展望する「子育てからまちづくりを考える」の第1回目である。
- 第1回目の本スクールでは、ドイツにおける子育てとまちづくりについて日本の事例と比較しながら課題や今後のまちづくりの在り方について、遠藤俊太郎氏に話題提供いただきながら、及川清昭氏（UDCBKセンター長、立命館大学工学部特命教授）のコーディネートのもと展望していく。

3. 話題提供者

- 遠藤 俊太郎 氏
一般財団法人交通経済研究所 主任研究員



4. 話題の概要

遠藤氏による講演

ア. 「まち」に必要な要素と子育てしやすい「まち」

- まちで暮らす上では、生命財産に危険が及ばないで、色々な不安がなく安心して生活でき、その上で、快適で便利に暮らせるということが必要になってくる。さらに、経済的にも生活が成り立ちながら、環境に負荷をかけないことも大切な要素である。逆に子育てしにくいまちは、不安で不快で不便なまちである。
- 草津市が2006年に策定した都市計画マスタープランでも、目標1に安全・安心、目標4に環境への配慮ということがうたわれている。
- 国土交通省が2009年度に調査したデータでは、地域の子育て環境においては、子どもが遊べる場所があるかといった住環境や、子連れで外出する際のまちや交通機関の状況が重視されており、これらは今回のスクールで主に扱うテーマである。

イ. ドイツのまちとは

- 2011年から2015年まで4年間、カッセルというドイツの真ん中にある人口20万ほどの地方都市に住んでいた。周辺市町村と合併しておらず市域が狭いため、日本でいうと人口30万規模のイメージ。
- ドイツのまちというと、公共交通が発達して、バリアフリーというイメージがあると思うが、郊外だけでなく中心都市も含めて完全な車社会である。
- ドイツでは1970年代から人口の自然減が続いている。都市部ではないエリア、いわゆる中山間地域や地方と呼ばれる地域もかなりあり、一部の都市圏に人口が集中する一方、人口減少が進んでいる地域も多い。

ウ. 子どもたちの都市空間

- 2013年に建設法典が改正され、子どもや青少年も市民参加の対象とされたことで、都市計画において、子どもの存在を意識することが法定化された。
- 日本の都市計画法では、子どもに関する文言はない。単に「住民」と表記されている。
- ドイツの教育課程では、日本でいう小学校4年生から5年生に進級するタイミングで高等教育に進むための学校の選別がされ、ギムナジウムと呼ばれる中高一貫校などに進まないで大学には行けない。大学進学を望まない子どもは、職業学校などに行く。
- 子どもたちは、学校が終わると、友達と遊んだり、インターネットやゲームをしたりと日本の子どもと変わらない。ただ、塾に行ったり勉強をしたりはしない。ただし、ギムナジウムの卒業試験に向けては熱心に勉強する。
- 「子どものための空間」とは、子どもが利用すること、子どもがそこにいることを前提として作った空間である。特徴として、単一機能で専門職による運営がなされてお

り、施設として明確化された安全が確保されたものである。例えば、保育所や幼稚園、学校、教会が運営する施設などである。

- 店舗や施設、高速道路のサービスエリアなどの屋内にある子どものための空間では、子どもが自由に遊んだり、走り回ったりできる場所が確保されている。こういった空間は日本よりも多く提供されている印象を受ける。
- 「子どもの空間」とは複数の機能を持ち、子どもが出入りしている空間である。例えば、公園緑地、川岸、浜辺、遊び場などの屋外空間である。また、子どもたちが立ち入る空間として、都市森林や空き家、駐車場といった少し危ないところもある。
- 子どもの遊び場は、公園とつながっていて遊具などが置かれている。造る段階から子どもが優先して使用する場所であると計画されているところが特徴である。
- 道路や路地は、日本では子どもが遊ぶには危険であるところが多いが、ドイツの道路交通規則では子どもが道路空間で遊ぶことを許容することも想定しており、そこでは自動車と人がお互いに配慮するようにと法律に記されている。
- しかしながら、子どもが遊ぶ空間や過ごす空間というものが、きちんと整備をされているとは言えないところがある。例えば、歩道が途中でなくなっていたり、まちの遊び場が利用時間内にも関わらず閉鎖されていたり、路面電車の停留所にタバコの吸い殻や割れたビール瓶が散らかっていたりすることもある。
- みんなの空間である広場や公園では、自動車の進入を禁止して、歩行者が自由に行き来できる空間が確保されているところがある。その場所は移動式遊園地やクリスマスマーケットなどにも利用されている。
- このような空間が確保される背景として、周回道路がきちんと整備され通過交通を処理していることが挙げられる。

エ. 人とクルマの共存

- 空間を立体的に活用することで、人とクルマの共存を図っている。例えば、自動車は地上ではなく地下のトンネルを通過させたり、広場の地下に周回道路から入る駐車場を確保したりしている。
- ただし、このような施策はお金も相当かかり大都市以外では困難である。そのため、中小都市では既存の広場を駐車場にするなどの措置が取られていることが多い。
- 特に戦後に自動車が増えてきて、子どもが交通事故で犠牲となることも多い中、どのように子どもの空間を確保していくかという議論の中、自動車の心配をしないでまちなかを移動できる空間を段々とネットワークとしてつなげていった。

オ. モビリティと公共交通

- 家族の移動手段ということで見ると、典型的には、自動車を父親や母親が仕事または子どもの送迎に使ったりしている。

- また、大概の活動は都市の中で完結するが、余暇活動や買い物では、市町村の外に出ていく。
- 2008年の調査では、14歳未満の子どもがいる家庭の98%では自動車を保有している。なお、子どもがいる世帯で自動車を保有しない一番の理由は、経済的な問題である。現実として自動車がないと不便な実態がある。
- また、公共交通と自動車の分担率では、未成年、特に学生が通学で使うため、その層の公共交通の分担率は高いが、それ以外の層では公共交通をあまり使わず自動車で移動するような状況である。なお、18歳から35歳までの独居者の若年で、相対的に年収が低い層では、自動車の保有率が低い。
- 公共交通の利用は、全体で見ると2010年から10年間で10%程度増加しているが、実態として、大都市では伸び、中小都市（人口10万人未満）では減っている。小さなまちでは、人口が減っている上に自動車への依存が進んでいる。
- 子どもたちの通学交通としては、基本的には徒歩かバスである。朝の時間帯にはバスが増発されているが、バス路線が成り立たないエリアもある。そのような場所では、スクールバスを利用する。
- ただし、スクールバスではなく、親による自動車での送迎という方法を採用する場合も相当あり、学校付近では送迎時間帯の駐車禁止を実施している場所もある。学校周辺の渋滞等の問題が起き、代わりに送迎用の駐車空間を別に確保する取組も始まっている。
- 日本でも導入が進んでいるが、電車やバスなどの中に、ベビーカーに限らず、車椅子や手押し車などにも利用できる多目的スペースが確保され、誰にでも使いやすい配慮がなされている。
- 日本と異なるのは、ドイツでは多目的スペース付近の椅子が最初から跳ね上がっており、誰も使っていない時には座席を下ろして座れるけれど、その場所を必要とする人が来たら場所を空けるというコンセンサスがあるところだ。このような習慣になっているため、子育て世代にとって公共交通は非常に利用しやすいものとなっている。また、長距離鉄道では、子どもを遊ばせられるようなスペースが確保されている。
- ただ、ドイツは日本と異なり、ベビーカーなどの転倒事故があった場合でも会社側ではなく利用者側の責任が問われることになるため、利用者が責任を持つことを前提に自由に空間を使用できるという面もある。
- さらに日本と異なり、車椅子もベビーカーも自転車も、基本的には平等に扱われるということである。例えばエレベーターでは、ベビーカーや自転車とともに車椅子も平等に順番を待つ。誰かが後回しになるということはない。
- 多目的スペースや都市空間など誰にとっても使いやすく設計されているということは、子どもを育てる人にとっても使いやすいということである。
- ただし、鉄道の設備投資などは数十年単位に及ぶので、全てを一気に変えることはで

きない。そのような時、誰かほかの人が助けてくれるというところが日本と非常に異なる部分であると感じる。また、公共交通の中で、子どもが泣きわめいても、ある程度お互い様ということがある。

カ. 計画策定への参画

- ドイツに住んでいた時、市の 2030 年を目途とする将来の交通計画についての市民フォーラム（日本でいう住民説明会のようなもの）に参加した。
- フォーラムは市内 5 か所で開催され、参加者全員で市から概要、方針などの説明を聞いて、課題点などを、付箋を使って貼り出していった。その結果は取りまとめられて「成果文書」として公表された。
- このような取組を子どもたちにも実践してもらおうということで、「プロジェクトデー」が設定された。ここでは学校内で問題を議論したあと、現場を見に行き、意見を出して課題発見が行われた。
- 例えば、議論の中では、歩道が途中で狭くなっている場所があるとか、路面電車の停留所とバスの停留所の間が乗り継ぎできないとか、段差があって車椅子の通行が難しいなどといった問題が提出された。
- 日本でも様々な取組は行われている。例えば、車道を狭くして歩行者の空間を広くとったり、コミュニティ道路を整備したり、駅前の空間を広くして子どもが遊べるような空間にしたりと、様々な施策がある。銀座の歩行者天国などは何十年も続けられている。
- 日本においてもドイツのようなことは不可能なわけではないが、なかなか実行できないのは、自動車の通行を止めた時に、その自動車をどこに逃がすかということを決済しないといけないからである。
- ヨーロッパなどでは、自動車が利用しづらい環境を作れば、自然と台数は減っていくのではないかという考え方がある。しかし、そこに至るまでには社会実験を積み重ねてというように膨大な時間がかかる。

キ. これからのまち

- 子育てとまちづくりという全体を見渡すと、「施設をつくる」というハード面と「使い方を変える」というソフト面がある。子どものための空間や子育てしやすいまちづくりということになると、ハード面の方が注目されやすい。その際も、施設は、子どもだけのものなのか、みんなのものなのか、民間ベースで提供するのか、あるいは公共ベースなのかという議論が必要になってくる。
- 何もないところから物をつくるのであれば議論もしやすいが、日本でもドイツでも一定程度のまちができ上がっている中で、どこまで作り変えるのかということが課題になってくる。そこで大切になってくるのが、「使い方を変える」という視点

である。

- 例えば、かつて道路だった場所を遊び場にするといった用途の変更であるとか、自動車を運転する人だけが使っていたスペースをみんなが使えるようにするとか、あるいは時間や空間ごとにスペースをシェアするとかといったことが挙げられる。
- 草津市の事例では、草津川跡地公園は、みんなに開かれた公共のスペースと言える。また公園に至るまでの昔ながらの街並みが残る道路では、朝や夕方の通学時間帯に自動車の通行を禁止しているところがある。これは時間のシェアと言える。
- 一つ一つの規模は小さくても安全な空間や安心できる場所（公園や緑地、歩道など）といった「点」の部分がつながって「面」になっていくことで、子供にやさしい「まち」ができていく。そして時間をかけて住みやすいまちが生まれてくる。
- また、まちに住む人という視点で見ると、ドイツでは、小さな子どもが騒いだりすると、日本のように冷たい視線を向けるのではなく、一緒に遊んであやしてくれる人が出てくるように思う。そういった寛容な心ということも、まちづくりにつながっていくのではないか。

5. 質疑応答

(1) Q: 遊べる道路を定める基準やそれを定めた時の周囲の住民の反応などについて教えてほしい。

A: 交通量などの明確な基準は定められていない。既に子どもが遊んでいるという実態に合わせて後追いで指定する場合もあれば、まちの整備事業に合わせて新たに指定するというところなど様々である。住民説明会の前に、ある程度コンセンサスを得るような仕組みもある。また、地下駐車場をつくるといった大きな内容になると住民投票まで発展する場合があるが、子どものための空間をつくるという政策では、そこまでいかないと思われる。ただ、駐車関係の問題は店舗によっては困るところも出てくるので、そこは揉める部分であると感じる。しかし、実態としては、多くの住民は、決定事項が公表された段階で初めて知ることが多いように思われる。

(2) Q: 子育て世帯に対する認識（寛容さや優先順位）がドイツと日本とでは違う気がするが、その背景は何か。

A: 恐らく、周りがそのようにしているからという教育の面が一番大きいと思う。子どものころから公共交通の中で、大人の振る舞いなどを見て学んでいるように感じる。

(3) Q: スクールバスはどこが運営しているのか。

A: 基本的には公共ベースである。教育予算からスクールバスに予算を回したり、路線

バスでまかなえる部分については事業者に委託したりしている。また、ドイツでは通学定期と一般の定期の差額を自治体が事業者に補填する仕組みになっているので日本のようにその差額が事業者の減収となることはない。

(4) Q: 日本のカフェにも子どもが遊べるようなスペースはあるが上手く使われていないように感じるが何かドイツと違いがあるのか。

A: 国民性ということもあると思う。例えば、ドイツでは人が何をしているのか細かいところまで気にしない。また、子どもが走り回っていたりすると、日本では親に子どもを注意するように言うことが多いが、ドイツでは子どもに直接注意する。また、日本では子どもがケガをするとお店の責任になることがあるが、ドイツでは親の責任になるという部分も大きいと思う。

(5) Q: 交通に関して何か新しいことをしようとした時に行政側との対立が生じて中々前に進まない。新しいことをしたり、まちづくりを進めたりする時、住民や行政をどのように説得するかという点について考えを聞かせてほしい。

A: 日本の場合、道路交通に関して柔軟性がほとんどない。何か新しいことをして問題が起こったらどうするのかということ行政や警察は懸念する。結果として、リスクはないけれども、使いやすさという面では疑問があるまちができてしまうこともある。なお、ドイツは自己責任という文化があり、また交通規則や管轄も日本と異なる（例えば交通信号は自治体が管理する）ため、ドイツのやり方をそのまま日本に持ってきても上手く機能しない面がある。そういった中で、一つポイントになるのは現状の課題の共有ということだと考える。課題をそのまま放置しておいてもよいのかといったことを先に皆で共有することで話し合いが始められる。また、ドイツでは話し合いの場に出てこない人は、その人の責任ということで意見を聞き届ける必要がないと切り捨てられるという面もあり、進め方に影響してくる。なお、日本より転居率が高く、気に入らない場所であればほかに移るといった選択肢が採りやすいこともまちづくりという面では大きいと思う。

(6) Q: ドイツの子どもの学外活動について教えてほしい。

A: 塾に行くということはほとんどない。学校に紐づいていたり、幼稚園や教会に併設されていたりする学童保育に似たクラブ活動（スポーツや音楽教室など）のようなものに参加している生徒は多い。

6. まとめ

- ドイツは大都市を中心に子どもの視点を取り入れたまちづくりや誰もが利用しやすい公共交通など特にハード面で子育てまちづくりにおいて日本よりも発達している

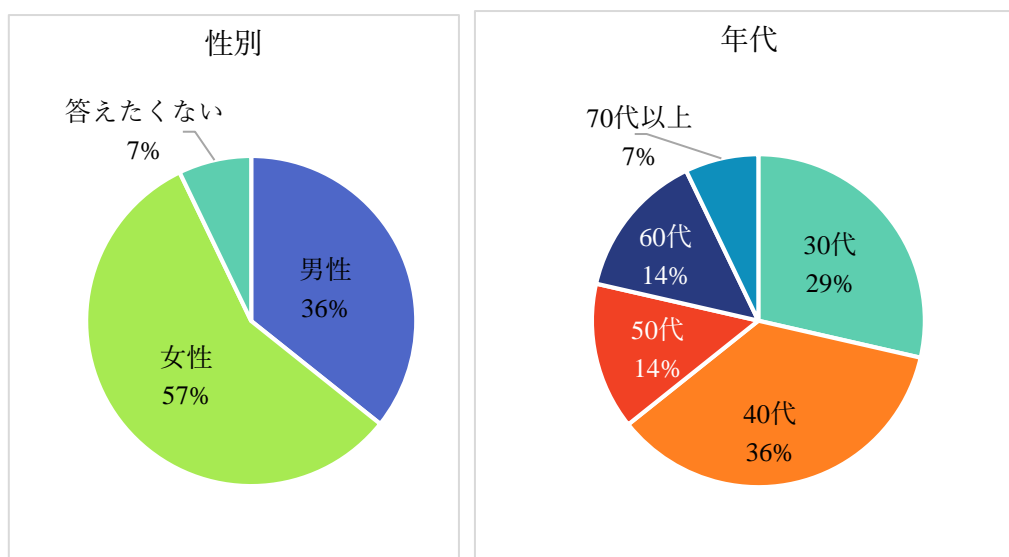
面がある。ただし、ドイツの優れた面を日本にそのまま導入しようとしても文化や法規、空間的余裕などの面で違いがあり、上手く機能しない。

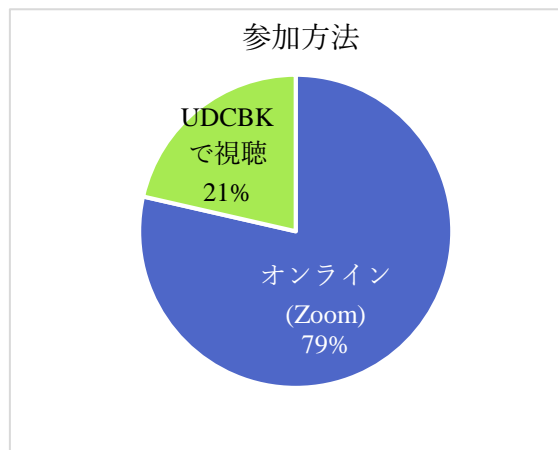
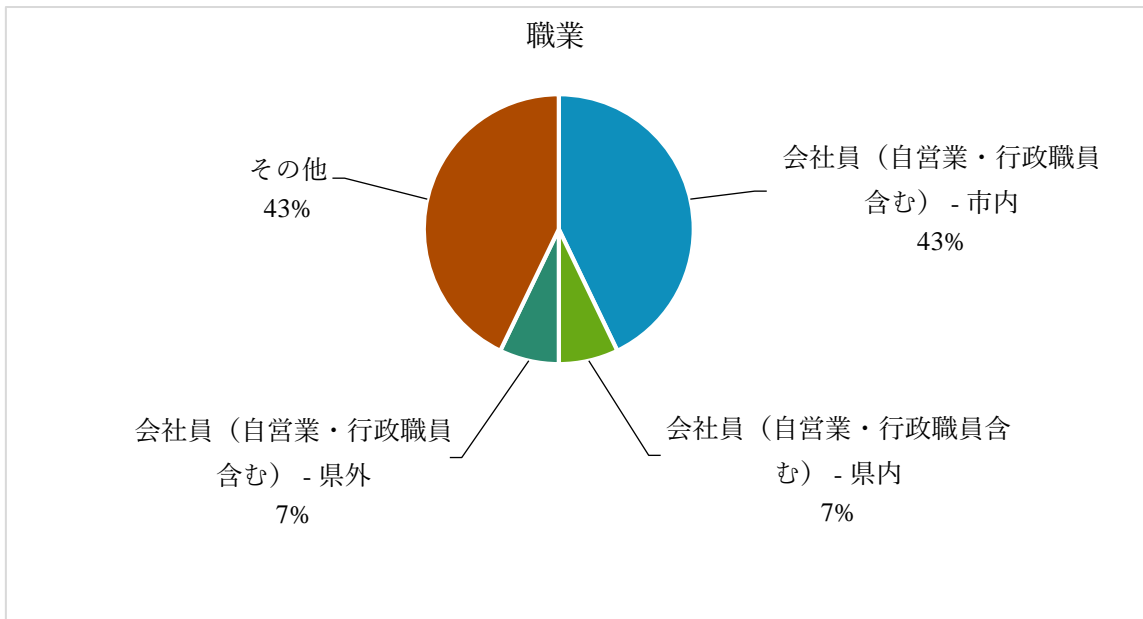
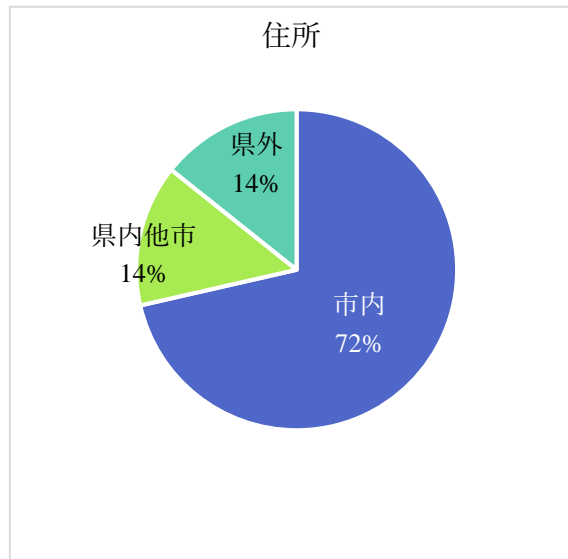
- また、日本のまちには既にできあがったものがあり、一からハード面を整備するのは困難な面が多い。そのため、空間の使い方を変えるソフト面と組み合わせて、子育てしやすい「点」となる場所を「面」につなげてまちづくりを進めていくことが大切である。
- 子育てしやすいまちづくりに向けて行動するには、まずはまちづくりの課題を皆で共有するところから始めることが必要である。UDCBKにおいても多様な主体が交流し、お互いを知る中で課題共有できる場づくりについて考えていきたい。

7. アンケートまとめ

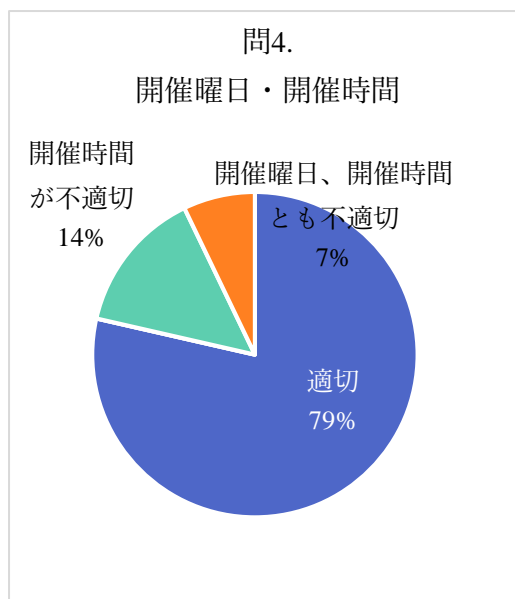
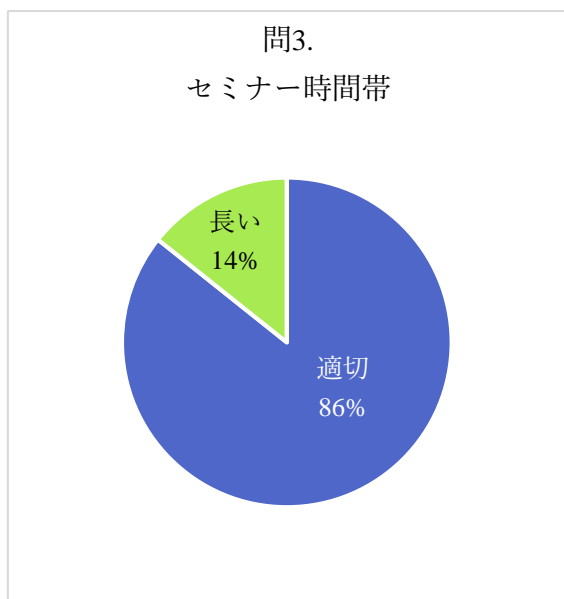
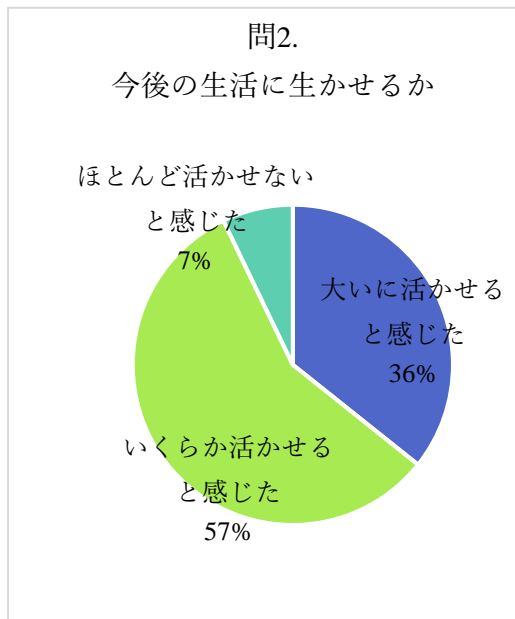
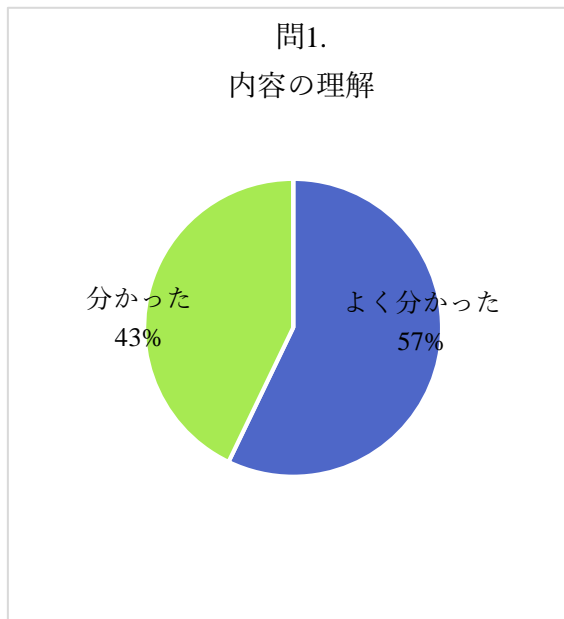
(1) 参加者属性

参加者 26 名のうち、アンケートに回答いただいた方は 14 名、回答率は 54%だった。





(2) 内容について



【自由記入欄回答】

問3. 時間はどうでしたか。

長い: 途中の休憩時間がないと先生の声がからから

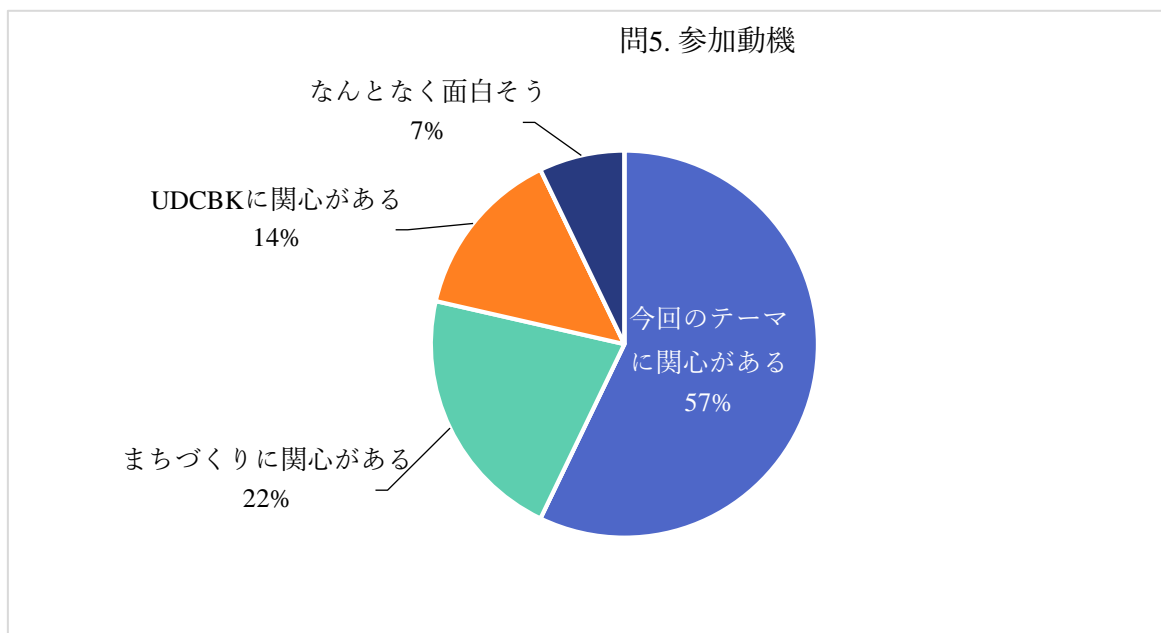
長い: 1時間程だと時間の融通がしやすい

問4. 開催曜日、開催時間は適切でしたか。

開催時間が不適切: 19時から

開催時間が不適切: 19時以降

開催曜日、開催時間も不適切: 土曜、16時から17時だと有り難いです



【自由記入欄回答】

問6. それぞれに関心のあるテーマについて御自由に記載ください。

- 海外の子育て、暮らしやすいために海外の仕組み、制度（40代女性）
- 子育て全般、保育園の周りの道路の安全、保育士の専門性の定量化（40代男性）
- 世界の国の教育制度（40代女性）
- 他の国の子育て環境も、知れるとおもしろそうだと思います。（30代女性）

【自由記入欄回答】

問7. 今回、印象に残ったこととその理由をお聞かせください。

- ドイツと日本の子供への認識（考え方）の違い、住民との課題の共有の必要性（50代男性）
 - 道路、住民説明会、子供への許容度の日本とドイツの違いがとても印象的でした。日本でどうやったらうまく行くのかは今後も試行錯誤が続きそうな気がします。（30代男性）
 - ドイツでは 街全体で子育てするような カフェがあるそうで とても日本では考えられない仕組みでしょうけど、とても羨ましいです。（40代女性）
 - ドイツの子どもに対する考えが日本と違う。（40代男性）
- (1) 車内において、車いすとベビーカーと自転車が同じレベルで考えられているとい

うこと。車両の耐用年数が50年ということですが、最初は通勤時間を省くなどの制限が必要かもしれませんが、車輪付きの乗り物が利用できるフリースペースのある車両が続々登場するようになってもらいたいです。今もフリースペース付きの車両は多少ありますが、自転車は見たことがありません。公共交通機関の移動、バリアフリー、CO2削減からも自転車利用など真剣に考える実行すべき問題が山積みです。

(2) 知らない子どもでも相手をするドイツの大人たち

子育てをみんなで応援するドイツとの違いは何か気になります。(50代女性)

- 今回、たくさんのお話をお聞きして、政策実施に関するドイツとの一番の違いは遠藤さんも言及されていたように、「自己責任」の点にあると思います。日本の国民性の良い所でもあり、欠点でもある「協調性・同調性」は、責任転嫁と依存に陥りやすいと思います。なので、そのままドイツのやり方を日本に持って来てもうまく機能しないのかなと思います。遠藤さんが仰っていた、「まず課題を共有した上で解決策と目標を話し合う」という基本は同じでも、日本では他人と違う意見を言うのに勇気が必要で、多数派意見の方が正しいのではないかと、思ってしまうところがあります。私も長年ヨーロッパに住んでいたのですが、日々考えさせられる事が多いです。(40代女性)
- ドイツの国や街、子育てなどについて実体験をもとにお話ししていただけたのが良かったです。写真が多く、とても身近に感じました。特に印象に残ったのは、ドイツの道路が遊び場になっている点でした。日本では、公道で遊ぶという発想がなかなか浮かびません。子供に対する街の人の接し方も、国によって異なることは実体験で感じていましたが、ドイツの方の接し方を聞いて、個人的には意外でした。(40代女性)
- 公共機関でのベビーカー等への配慮や、直接的にも車内でのあたたかい人の対応などが印象的でした。日本では、考えられない光景だと思ったので。また、まちづくりにおいても、ドイツの子育て環境は素晴らしいと思いました。(30代女性)
- ドイツのまちについて知らず、申込時もしかしたら自分には難しいかなと思っていましたが、先生のお話が聞きやすく、たくさん事例をみせていただいてわかりやすかったです。子育て世代だけが使いやすい、ではなく、「誰もが使いやすい」がとても素敵な考え方だと印象に残りました。誰かが優遇されるのではなく、お互い様な社会・まちに日本もなっていたらいいなと思いました。途中子どもがぐずってきちんと聞けないこともありましたが、オンラインだとそれでも参加できるのがありがたかったです。貴重なお話をありがとうございました。(30代女性)
- 印象に残ったのは、1.「子連れで外出する際のまちや交通機関の状況」と2.「小さなもの大きいものが増えていくと、『点』が『面』になり「まち」に広がる」という話です。理由は、1については、交通機関にバギーをそのまま持ち込めるスペースなど子育ての方への配慮が日本にはない、と改めて認識したからです。2については、他のまちづくりの活動の話とも共通すると感じましたが、各年代が集まっての議論の

必要性をととても感じたからです。

- 今回、年代の違う話題についていけるかと、参加をためらってもいましたが、違う世代の方が抱えている問題を直接、その世代から聞くのは大事だと感じました。(60代女性)
- お話ありがとうございました。ドイツの子育ての様子がよくわかりました。特にドイツでは、電車の中に子供連れスペースがある。これは子育ての人達にとってはありがたいことです。日本の電車の中では、ベビーカーに赤ちゃんを乗せているとマナーがないように思われています。ベビーカーをたたみ、赤ちゃんを抱っこして電車に乗らなくてはなりません。日本の電車の中に、子供連れスペースが出来る事を願います。(女性)
- 今回、UDCBK のセミナーに参加して感じたことは、このセミナーの内容を今後どう生かすのだろうかと思いました。セミナーをただ聞いてドイツの町は子育てしやすいのだなと感じるだけでは、なんの成果もないと感じました。まだ、セミナーは1回しか終わっていませんので、今後この活動をどのように市民や行政に活かしていけるのか、見てみたいと思っています。知識を得るだけでは、成果はありませんので、この知識をどのように働きかけて、行動に移していけるかで初めて成果があると考えます。この働きかけを UDCBK が市民に向けてしていただけることを期待したいと思います。(40代)