

◆平成19年度市町村職員海外研修現地講演会◆

ミュンスターへようこそ

近江 まどか



羅針盤では、地方分権が進む今日において、今後の社会情勢や地方行政のあり方などについて有識者の方から提言をいただき連載しています。

今回は、平成19年9月29日に実施しました平成19年度市町村職員海外研修の現地講演会の講演録を掲載します。

近江 まどか さん

■略 歴■

1975年大阪府堺市出身。
 環境省にて地球温暖化対策を担当の後、2002年末よりドイツ滞在中。
 ドイツでは、環境、エネルギー、交通等の分野における通訳、翻訳、執筆業を行っている。また、自治体の地球温暖化対策を促進するNGO「気候同盟」の職員として、日独プロジェクト等を担当している。
 ホームページ ドイツ環境ジャーナル <http://blog.goo.ne.jp/madokuccia/>

環境首都ミュンスターの概略

ミュンスターは人口28万人、面積302平方キロメートルで、そのうち住居・商業用地は約4分の1、その他の土地は、農牧地や自然保護地帯となっている大変緑豊かな町です。雇用者は15万1,000人で、そのうち6万人が他都市から通勤しています。ミュンスターの主な産業は銀行業や保険業、学術研究などになります。大学は8校あり、約5万人の学生が学んでいます。また、8つの劇場と30の美術館があります。更に、600のホテル、800のレストランがあり、年間500万人の観光客が訪れるドイツ北西部有数の観光地です。

ミュンスターはこれまで、環境に関する数多くの賞を受賞してきました。まず1996年に廃棄物取り扱いに関する自治体コンテストで1位に、1997年と2006年には、環境首都に選出されています。特に、地球温暖化対策が評価されての受賞でした。また、2001年には、郊外から市街地に到達しやすい自治体

コンテストで1位となり、公共交通機関や自転車、自動車を含めた移動手段のためのインフラの充実性が評価されました。また、これまでに何度も自転車の首都に選出されています。さらに、子供にやさしい街コンテストでも優勝、国連環境計画が実施した暮らしやすい街コンテストでも金賞を受賞しています。

ミュンスターの地球温暖化防止対策

ミュンスターでは、既に1992年に、5名の学者によって構成される気候・エネルギー諮問委員会が設置されました。そのときに設置された目標は、2005年までに90年比で25%のCO₂削減を達成することです。また、地球温暖化防止対策は環境だけでなく、都市開発や交通など幅広い分野に広がっていますが、こういった各分野を横断する地球温暖化防止対策を取りまとめるために、1997年に気候・エネルギー調

整機関が役所の中に設置され、現在2名の職員がこの機関で働いています。また、5年ごとに排出量のインベントリーを作成しています。ミュンスターでは、この1992年に気候・エネルギー諮問委員会によってまとめられた提言書をもとに、これまで約50の対策を実施してきましたが、その中でも代表的な対策は古い建築物の改修に対する助成金のプログラムです。市民が改修に際して助成金を申請すると、その改修によって達成される省エネルギー率に応じて助成金額が決められるものであり、1997年から2006年の間に1,150件の住宅用建築物が改修され、8,200tのCO₂が削減されました。また、温暖化対策だけでなく、経済・雇用効果も大きく、市役所が出した助成金総額510万ユーロに対して、4,000万ユーロの投資が行われ、建築やエネルギーの分野で、560人分の雇用確保にも貢献しました。ミュンスターには、48,000軒の住宅用建築物があり、そのうち70%が1980年以前に建設されたものです。これらの古い建築物の改修により、年間143,000tのCO₂が削減され、更に改修により、約10億ユーロの投資が生まれると計算されており、ミュンスター市では引き続き、この改修プログラムの促進を行っています。その他、コジェネレーション設備における効率の改善や燃料の交換等の様々な対策の結果、最近発表された最新のインベントリーでは、1990年と比較して21%のCO₂削減を達成していることが明らかになっています。

公共交通機関の整備について

次に、お手元にお配りしている、ミュンスター市の公共交通機関であるバスの路線図をご覧ください。資料15は、日中のバスの路線図です。市バスはミュンスター市の子会社であるミュンスター都市開発公社が運営しています。この会社は公共交通機関だけでなく、水道・ガス・熱・電気の供給も担当しています。バスの路線数は、市内を循環している路線が21本、ミュンスター市と近隣の町を結ぶ特急バスが27本あります。地図上の灰色の部分住宅地であり、バスの路線は全ての住宅地に通っており、人々の徒歩圏内にバス停が設置されている状態です。時間帯

にもよりますが、日中は5～20分に1本のバスがあります。

資料16は、夜の21時以降のバスの路線図で、日曜日から木曜日は夜中2時まで、週末にあたる金曜日から土曜日は朝8時まで運行があります。この時間帯は、30分から1時間に1本の割合でバスが走っています。利用料金は通常の運賃プラス50セントです。また、夜間ですので、停留所間が200メートル以上離れている場合は、乗客が希望する場所で臨時停車するというサービスも行っています。ドイツでは老若男女を問わずディスコへ出掛けたり、酒場で友人たちと会ったり、ホームパーティーなどを開催することが夜の娯楽となっています。ディスコでは夜中の12時ごろから盛り上がります。このような背景から、夜間の移動手段の確保はとても重要であり、乗車率も非常に高くなっています。

バスの利用を促進する重要な役割にバス停があります。ミュンスターの多くのバス停には、屋根が設置されています。よって、雨の日でも雪の日でも乗

資料15 ミュンスター市バス路線図（日中）



資料16 ミュンスター市バス路線図（夜間）



客は心地よくバスを待つことができます。また、自転車を止めるための駐輪スペースもあります。バス停まで自転車でやって来て、そこからバスに乗って移動することを促進するものです（資料17）。

資料17 屋根付き、駐輪スペース付きの停留所



乗車料金は、5駅まで利用できる短距離券が1.25ユーロです。乗り換えができる1方向券は2ユーロです。1日乗り放題の団体券は11ユーロで、この券では5名まで同時に利用できます。また、9時以降の1日乗り放題という料金も設定されています。これは、平日の9時以降は母親と子供と一緒に町へ出掛けることが多いというマーケティングの結果から設定されたチケットで、団体券は大人1人と子供3人まで利用ができて7.20ユーロであり、個人の場合は3.50ユーロです。また、1.10ユーロで自転車もバスの中に持ち込むことができるようになっています。

また、ミュンスター市内が乗り放題の1カ月定期は39.30ユーロ（5,000～6,000円程度）で、この定期は平日19時以降と土日は5人まで（うち大人は2名以内）の同乗が可能となっています。会社の中で30名以上が参加して共同で購入するという会社定期券もあり、34.40ユーロとなっています。また、学校に通う子供たちは共同購入で34.30ユーロとなります。

利用者アンケートの結果、多くの利用者がこのようにフレキシブルでクリエイティブな乗車券を評価しています。その結果、市バスの総乗車数は近年、増加しており、今年はさらに昨年より5%増えて、延べ3,310万人が利用しました。先ほどの9時以降1日乗り放題の乗車券は2006年の1年間で150万枚販売されています。また、定期券の購入者数は3年前よりも40%以上増加しました。

自転車の首都ミュンスター

ミュンスターは随分昔から自転車の町として知られてきました。自転車はミュンスターの代名詞となっており、年齢や職業に関係なく、交通手段として利用されています。自転車に関する統計を見ると、平均利用時間は1人1日15分で、ミュンスター市内にある自転車の台数は、人口28万に対して50万台となっています。市民の中で自転車を所有していない人はたった7%で、2台以上所有している人が45%です。また、市内には254kmの自転車専用道が設置され、自転車専用の標識が172個設置されています。そして、外出時の自転車利用率は35.2%と、ドイツで最も高い数字になっています。

このような状況は、ミュンスターの歴史やまちづくりに、大きく影響を受けています。ミュンスターの市街地を上空から見ると、赤い三角屋根の町が並ぶ、中世の時代を再現したような大変美しい街並みとなっています。この街並みは中世の時代のものがそのまま残されているのではなく、戦後、ほぼ完全に再現されたものです。ミュンスターにはナチスの州本部が置かれていたこともあり、第二次世界大戦時に徹底的に破壊されました。戦後の復興の際、ほかのドイツの都市がアメリカの都市のように自動車のための幅広い道路やスチールやガラスでできたモダンな建築物を中心に据えたまちづくりを行ったのに対して、ミュンスターの人々は戦前の状況の通り、土やレンガでできた建築物と細い小さな道がたくさん張り巡らされた伝統的な中世の街並みを再現することを選びました。ミュンスターでも第二次世界大戦後は車の量が増えていきましたが、細い曲がりくねった道が多いため、大渋滞が頻繁に起こりました。

ここで、ミュンスター市の自転車利用推進計画の流れについてご説明します。実は、戦前の1930年頃のドイツでは中小都市における交通手段の約40～50%が自転車であるというデータがあります。これはミュンスターに特化した統計ではないのですが、ミュンスターでも、戦前の主要な交通手段は自転車だったようです。

1946年に戦後のまちづくりを検討するために市が

立ち上げた都市開発・交通開発委員会の提言書には、自転車利用者のために道路に別途レーンを設置するべきであると記されています。当時も、自転車は人々の最も重要な交通手段でした。しかし、自転車の走行は無秩序であり、自動車交通を妨げる最大の要因ともなっていました。ですから、この提言書の中では自動車交通をスムーズにすることを目的にこのような文章が盛り込まれたのです。

1960年代には、自動車の利用が増加しており、総合交通計画において「1990年代半ばには町が自動車であふれるであろう」と指摘され、自動車の代替交通としてバスや鉄道を推進することが決められました。自転車の利用推進政策が具体的に示されたのは1974年で、総合交通計画において、当時再び利用が増えてきた自転車が安全に走行できるよう、以降、さまざまな施策が行なわれました。その結果、1972年から1984年にかけて、市の中心地における自転車走行数は4倍に増加しています。

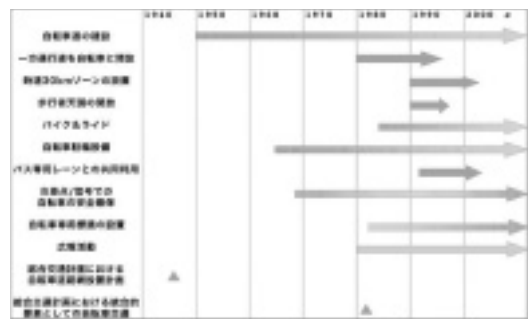
ミュンスターは、戦後極めて早い時期から自転車交通促進のための計画を立てて実行してきました。その結果、個々の対策の実現だけでなく、合理的で調和の取れた総合的なコンセプトが出来上がっています。例えば郊外と市街地を自転車道路網で接続、住宅地では自動車には時速30km以内の走行が義務づけられ一方通行も多いのですが、このような場所を自転車のために開放する、さらに信号を自転車走行車に配慮した形式にしており、例えば自転車用と自動車用の信号には時差が設けられ、信号が変わると自転車が先に出発できるようにしています。そして、十分な駐輪スペースを確保するために、例えば新規の住宅地や工業団地には必ず自転車の駐輪スペースを設けることを条例で義務づけています。また、自転車と他の交通手段とのコンビネーションを促進するために、バスや鉄道・車とのコンビネーションであるパーク＆ライドを推進しています。ミュンスターでは自動車交通が混み合う道路にバス専用レーンが設けられていますが、そこを自転車走行用に開放しています。また、クオリティの高い自転車用道路標識を設置し、自転車専用地図の発行も行っています。

これらの対策は、もちろんすべて同時期に実行されたものではありません。資料26にそれぞれの対策の開始時期や中断時期を示しました。濃いオレンジ色の部分は重点的に取り組まれていた時期、薄いオレンジ色は重点的ではないものの継続的に取り組まれてきた時期であり、ほかの町でこのような自転車推進政策が開始されたのは随分後になってからです。

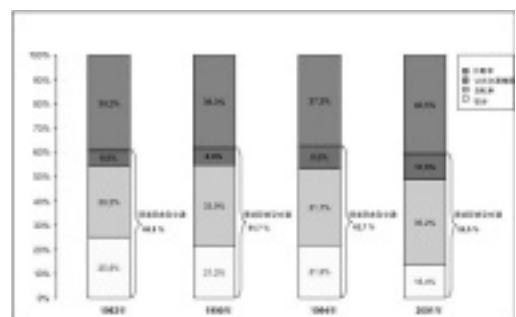
資料27では、ミュンスターの人々の交通手段の変化を表しています。自動車の利用が20年前から変わっていません。それでも40%の人々が自動車を交通手段として使っている自動車大国ドイツの典型的な町となっています。また、目立つ変化は、徒歩での移動が20年前と比べて随分減っていることです。自転車に関しては、20年前の29.2%から、2001年には35%に増え、順調に伸びていることが示されています。また、公共交通機関の利用も若干伸びています。

ミュンスター市の交通局では、2名の自転車専門の職員が、自転車政策を担当しています。自転車交通予算としては、毎年インフラ整備に約68万ユーロ、広報活動に約12,000ユーロを投じており、これは市民1人当たりになると約2.5ユーロの負担となります。

資料26 ミュンスター市の自転車促進対策の歴史



資料27 ミュンスターの人々の交通手段の変化



自転車交通推進のためのインフラストラクチャー

ミュンスターにおける自転車のためのインフラストラクチャーをご紹介します。

ミュンスターの自転車道には様々なタイプのものがあります。ミュンスターの街並みは中世の時代の街並みのように、細い道が張り巡らされていて、大阪と非常に似ています。このような、あまり幅の狭くない道路では、白線を引いて一つの道路を車と自転車で共有しており、自転車は自動車と一緒に走行しています（資料34）。このような道路は簡単に造ることができ、歩行者の安全も確保することができるため、ミュンスターの中に数多く存在しています。

また、歩行者のためのスペースが十分に確保されている場合、自転車道と車道、そして歩行者のための空間がはっきりと区別されています（資料35）。この場合、自転車道には赤レンガや赤い色で区別され、車道より少し高い位置にあります。

もちろん自転車専用道路もあります。ただ、専用道路といっても、徐行運転であれば車も走行可能なところもあります。また、ミュンスターの主なバス

資料34 車道に自転車用のライン→簡単に実現できる



資料35 赤レンガの自転車道



停付近や込み合う道路にはバス専用の道が設けられていますが、そのバス専用道を示す表示の下には自転車のマークがありまして、自転車の走行も可能であることを示しています（資料37）。

資料37 バスと自転車の共有道路



ミュンスターの市街地には、多くの店が並び、いつも多くの人々で込み合っています。歩行者天国に指定されている道では、車はもちろん、自転車に乗っている人も降りて歩かなければなりません。ただ、お店が閉まっている夜8時から朝9時までには自転車は走行可能となっています。このように人々が買い物をしている時間帯に自動車だけでなく自転車も排除することにより、人々が安心して買い物ができる環境を生み出しています。

ミュンスターの市役所前も多くの人々が集まるため、歩行者天国として車の走行が禁止されています。ただし、こちらの場合は自転車の走行は自由です。また、市街地の中心部は歩行者と自転車、公共交通機関であるバス、乗客を乗せたタクシー専用の通りとなっており、一般車の走行は禁止されています。

ミュンスターには市街地を約4.5kmにわたって取り囲んでいるグリーンベルトがあります。これは1700年代まで城壁があった場所で、他地域からの侵略の心配がなくなって取り壊された後は、人々のための並木道になりました。それ以降、一貫して歩行者や自転車のための道として利用されており、自転車の「アウトバーン」と言われています。この並木道は、市街地へ行くにも郊外に出るにも大変便利です（資料41）。

資料41 城壁跡並木道：自転車のアウトバーン



自転車のための交通標識としては、住宅地の中に「ニセモノの一方通行」と言われるものがあります。これは車の進入は禁止しますが自転車は大丈夫ということを示す標識で、住宅地の中で車の通行量を減らすために取られている措置です。また、ニセモノの右折標識もありまして、ここでは自動車は右折のみですが、自転車は右折、左折ともに可能です。さらに、ニセモノの行き止まり標識もあります。一見、行き止まりのようですが、自転車は行き止まりではありません（資料47）。

また、近隣の町や名所などへの自転車によるルートを示す道標も設置されています（資料48）。

資料47 ニセモノの行き止まり標識

：自転車は行き止まりではない。



資料48 自転車のための道しるべ



交差点でも自転車に対する配慮がなされており、自転車道を示す赤いレーンを引き、自転車がスムーズに道を渡れるようにしています。また、自転車用の信号が最初に青になり、その後で車用が青になるという自転車優先の信号も設置されていますし、停止線も車より前にあり、信号が変われば自転車が先に出発できるように配慮されています（資料52）。

市街地には屋根付きの駐輪スペースが数多く設置されています。ここは無料で、駐輪時間は1日以内と決められています。繁華街のお店の前にも駐輪スペースが設けられ、住宅地や仕事場、学校にも駐輪場が設置されています。先ほどご紹介したように、バス停にも駐輪スペースがあります。

ミュンスター北部の工業地帯では、鉄道・バスと自転車のコンビネーションによるパーク&ライドのシステムを推進しており、工場地帯で働く人々は電車やバスで工業地帯までやって来て、広い工業地帯の中にある自分の職場までは自転車に乗って移動できるようになっています（資料62）。

1999年まで、ミュンスター中央駅の前にはたくさんの自転車が雑然と置かれていました。そのため、観光客がミュンスターにたどり着いたら、まず目にするものは山のように積み上げられた自転車だとい

資料52 自転車が車よりも前に停止



資料62 鉄道の駅下車後すぐに駐輪場



うことで、新聞にも「最初に皆さまにご覧になっていただきますのは、色とりどりの自転車の山でございます」という皮肉な絵が掲載されていました。1999年に3,300台が駐輪できるドイツ最大の駅前駐輪場が誕生しました。駅前駐輪場の料金は1日当たり70セントで、7日間では4ユーロ、1カ月当たりで7ユーロ、1年間当たりでは70ユーロです。決められた場所に自分専用の駐輪スペースを設ける場合には、半年で50ユーロ、1年間で90ユーロという料金体系になっています。また、ここでは1日当たり7ユーロ（16時以降は6ユーロ）で自転車の貸し出しも行っていて、ドイツ鉄道を利用して100km以上離れたところから来た人や、11人以上のグループは1日当たり6ユーロで借りられるようになっています。

自転車のための洗浄機や修理場も設置されており、朝預けると夕方ミュンスターに戻ってくるころには修理されているというサービスもあります。また、自転車は2段式で収納されていて、駐輪スペースが効率的に利用されています。

自転車交通安全対策

これだけの自転車利用が盛んな町ですので、交通安全でも、自転車が重要なテーマとなっています。ミュンスター市では、パンフレットの配布、特に危険な道路での注意を促す標識の設置、取締りの強化と違反への厳罰などを実施しています。（資料73）

市内の自転車事故の数は年間222件です。日々37万回の自転車交通と比較すると、この数値は大変小さいと評価されています。最大の事故要因は、ドイツ

資料73 死角となりやすい場所には標識



では自転車の右側通行が定められておりますが、間違った方向の自転車道を走行することによる自転車同士の衝突、酔っぱらいながら運転をしている時の事故となっています。さらに、左側が追い越しレーンと決まっているのですが、それを誤解したことによる衝突事故も多いようです。

ミュンスターでは、警官は、車や徒歩だけではなく、自転車にも乗り、パトロールをしています。例えば走行方向の違反、手放し運転、携帯電話をかけたままの運転、無灯運転に対しては、10～100ユーロ程度の罰金が容赦なく課されます。

また、子供たちに対する自転車交通安全の指導も積極的に行っています。これは市の自転車課と警察課が協力して実施しているもので、暗闇の時間が長い冬の時期に特に集中的に指導しています。それから、自転車走行の際の点灯を呼びかけるキャンペーンを、冬時間に切り替わる毎年10月末から11月初めの1週間にかけて実施していて、各学校へ出向いて広報活動や体験の場の提供を行っています。（写真77）

ミュンスターにはドイツ自転車協会のミュンスター支部がありますが、そういった市民団体による、市民の自転車装備の安全度のチェックの機会もあります。

資料77 交通安全：自転車電灯キャンペーン（学校）



自転車交通促進のための広報活動と 市内自治体ネットワーク

ミュンスター市の自転車交通促進のための広報活動を御紹介します。ミュンスター市では、皆様のお手元にお配りしたパンフレット以外にも、多様なパンフレットを用意しています。また、市内には自

転車をテーマにした看板も設置されています。例えば、資料82では、「自転車はモダンなトレーニングだ」というコピーを入れて、フィットネスセンターに行くよりも自転車に乗るとトレーニングができるということをアピールしています。自転車デーや野外のお祭りなどでは、ボランティアや市の職員が中心となって子供たちへの自転車の乗り方の指導や、自転車を身近にするためのイベントなどを開催しています。

資料82 看板



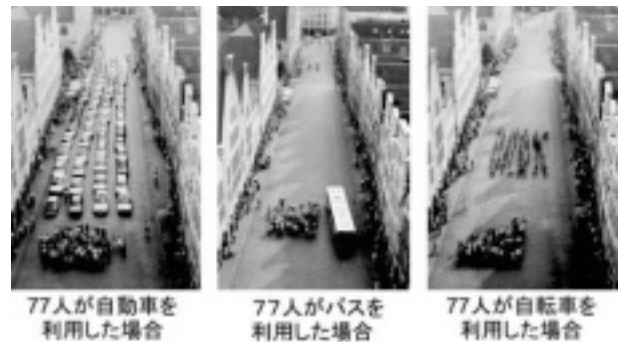
ただし、このような多様な広報活動は、ミュンスター市の限られた予算や人員だけで実施することは困難です。州内では、自転車交通促進のための自治体ネットワークが設立され、自転車交通を積極的に推進していると承認された自治体32市4郡が加盟しています。広報手法の共有だけでなく、自治体間のグッドプラクティスの共有も行っています。

自転車交通促進による環境や健康への効果と経済的利益

ハイデルベルクの環境予測研究所が2003年、乗用車、鉄道、バス、自転車、徒歩、航空といったそれぞれの交通手段における土地利用率、一次エネルギー消費量、二酸化炭素排出量、窒素酸化物排出量などを比較していますが、それを見ると、自転車は土地利用率以外すべてゼロという数値が出ています。つまり、自転車は排気ガスを出さず、騒音もなく、土地の利用もわずかだということで、町の生活クオリティの向上に貢献していることが証明されています。

ここで、1990年にミュンスターで行われたあるアクションをご紹介します。資料91の左側の写真は、

資料91 土地利用の比較（1990年）



77人が自動車を利用した場合、町の中心である通りはどのような状況になるかということを示しています。77人が自動車を利用すると、ミュンスターでは1台に1.2人しか乗車しないという統計がありますので、66台が必要になります。それに合わせて、66台の自動車を並べた写真です。中央の写真は、その77人がバスを利用した場合はこれだけのスペースで済むということを示しています。右側は、77人が自転車を利用した場合に必要なスペースということで、このように公共交通機関と自転車は、自動車に比較して随分、土地利用が少なくなることを市民がアピールしているのです。この写真は現在でも、市の広報活動に積極的に使用されており、例えば公共交通機関であるバスの側面にもこの三つの写真が並べて掲載されており、バス利用の土地利用や環境への利点を強調しています。

ミュンスター市では、「自転車の利用によって健康的な身体と精神が形成される」として、自転車に乗ることによって運動不足が解消され、脂肪の燃焼にも効果的、さらに心臓循環器系を強化して、風や空気、太陽と触れることによって免疫力を高めることができ、神経質な緊張感を沈めて幸福感を高めると、市民に呼びかけています。また、学校教育の場でも、子供が自転車に乗ることにより、自立した行動ができ、友達と一緒に登校ができ、道路交通についても学べる、身体を動かすことによって肥満の予防になり、環境保護にも貢献できると自転車利用を呼びかけています。

ミュンスター市内には、約40店の自転車屋さんがあります。これは、市民7,000人に1店舗という数字です。中には、学生が集まる学食前に陣取り、自転

車修理の出前を仕事にしている人もいます。また、2001年以降は町の中で自転車便も見られるようになりました。

ミュンスターの中心は、公共交通機関であるバスとタクシーを除き、進入が禁止されています。商店街があり、沢山の店が集まっている場所ですが、これらの商店は、当初、一般車の進入禁止に反対していました。車でやって来るお客さんの方がたくさん、そして高額な買い物をし、自転車でやって来るお客さんはあまり高額な買い物はしないのではないかと考えていたからです。しかし、すぐにこれは誤解であることに気が付きます。ミュンスターの人口28万人のうち20万人は市街地から6km以内に住んでいます。6kmは自転車ででの到達距離圏内であり、買い物には、多くの人が自転車やバスを利用しています。また、ミュンスターでは車1台当たりの乗員数はたった1.2人であるにも関わらず、駐車スペースは自転車の10倍必要となります。自転車ででの買い物客も、自動車での買い物客と買い物の内容に変化がないことも理解され、現在では、多くの商店の人たちが店先に自転車を駐輪するためのスペースを設けるようになりました（資料96）。

2001年のデータでは、ドイツ国内で180万人の人々が自転車旅行を楽しんでいます。そして、最も人気のある目的地としてミュンスター地方が挙げられています。ミュンスター地域における自転車ツーリズムによる利益は2億8,900万ユーロで、約6,000万人の人々が直接・非直接的に自転車ツーリズムにかかわる職に就いています。また、市も自転車ツーリズムによって300万ユーロの追加的税収入を得ているそうです。

資料96 商店も繁盛



おわりに

ミュンスターでは、1970年代から自転車のためのインフラストラクチャーの整備、自転車に配慮したルール作り、自転車利用促進のための人々の意識改革に取り組んできた結果、経済的な効果まで生み出す、ドイツで最も高い評価を受けている自転車の町へと発展しました。私たち市民の生活には自転車は欠かせません。よく自動車利用者からの反発はないのかという質問を受けますが、ミュンスターでは、自動車に乗る人も自転車を所有しており、彼らも自転車利用者なのです。2004年には市議会で、「2010年自転車交通コンセプト」が承認され、更なる交通安全や自転車教育、インフラストラクチャーの拡大、コミュニケーションの推進を行い、2010年までに更に自転車利用率を上昇させることが目標に定められました。自治体における自転車政策の牽引役として、これからも実行される多様な政策は、注目され続けることでしょう。

大阪は、狭い道が多く、比較的平らな土地であり、これはミュンスターの条件とよく似ています。また、気候に関しては、ミュンスターよりも暖かく、自転車走行には快適です。大阪でも、既に多くの自治体で、自転車推進政策への取り組みが始まっていると思いますが、自転車ツアーを通じて、ミュンスターが行っている政策を体験して頂き、皆さんの自治体において、参考にして頂きたいと願っています。

写真提供

・ミュンスター市