

論 文

シュトゥットガルト中央駅改造プロジェクト実施過程の考察

服 部 尚 己

同志社女子大学
現代社会学部・社会システム学科
教授

1. はじめに

2010年2月2日シュトゥットガルト中央駅改造プロジェクト¹⁾のための工事が開始となった。この日は駅にRüdiger Grube ドイツ鉄道社長、Peter Ramsauer 連邦交通大臣、Günther Oetinger 州首相、Wolfgang Schuster シュトゥットガルト市長、Jeannette Wopperer シュトゥットガルト地域連合長らが集まり鍬入れをして祝ったという²⁾。

2010年1月に市のホームページ上で2月2日の工事の開始が告げられた。その内容は以下の如きものであった。

まず5月半ばまで基礎工事が行われる。それ以後、駅の改築工事が行われる。地上の頭端式駅における現状の運行を遂行し、同時に約12m下の地下で新しい通過式の駅をつくるためには、駅の改造工事が必要である。駅のホームをまず約120m前へずらすことが行われねばならない。そうすることで頭端式駅の駅舎と線路の間に通過式駅建設のための空間と建設現場ができあがる。また、こうすることで工事期間のあいだ頭端式駅の業務が滞りなく遂行される。工事は週末及び夜間に行ない、乗客への影響を少なくする。しかし種々の制限が起こることは避けられない。この工事は2012年7月まで続く³⁾。

しかしその後、2011年11月27日にこのプロジェクト自体の賛否を問う住民投票が実施されるまでに、駅舎設計者の孫による訴訟やプロジェクト反対派のデモなど様々な騒動があった。本稿では、その経過をたどることによって、このプロジェクトに関する騒動の背後にある意味を考察してみたい。

2. 【騒動①】 駅舎北翼の解体
(2010年7月30日～8月25日)

2010年7月30日、駅舎の北翼 (Nordflügel) 解体作業のため、一台目のパワーショベルが設置され、また防護柵が取り付けられた。これに対して、8月7日1万人以上の市民のデモ隊が現われ、工事の中止を要求した。続く8月13日には駅舎の建物が初めて破壊された。駅舎北翼の屋根の庇が除去されたのである。この日の夕方、2万人の反対派の市民がこの現場に集まって人間の鎖をつくり、工事の中止を再度要求した。

今回渦中のシュトゥットガルト中央駅は1928年完成の頭端式の古い駅である⁴⁾。このポーナツ (Paul Bonatz) 設計の駅舎は重量感のある巨大な建物であり、「当時としては新しいキュービズムの様式で形作られた」⁵⁾とも評される芸術性の高い建物という見方が定着している。そしてこの建物が非対称的なUの字型をしていて、このUの字型の中へ列車が入って来る形になっていて、現在では16のホームがあるのである。この駅舎の正面はアーヌルフ・クレット広場 (Arnulf-Klett-Platz) に面している。26本の柱で支えられた堂々とした顔をもつ建物で、191mの長さをもつ建物となっている。その両横に非対称のウイングをもっている訳であるが、北西方向を向いたウイングには北出口があり、こちらは「北翼」(Nordflügel) と呼ばれている。こちらの方は短い。そしてその反対側にあるウイングが、シュロスガルテンという名の庭園に面しているので Schloßgartenflügel または、「南翼」(Südflügel) と呼ばれ、こちらは277mもあり、正面よりも全長が長い堂々とした建物なのである。つまり、この駅は三方向に顔のある形をしているのである。しかし「南翼」も今では「カンシュタットシュトラッセ」(Cannstatter Straße) という大通りがすぐ前を通っていて車の往来が激しく、あまり意識の

されない建物である。この両翼が新駅設計の建築家には邪魔だったのである。現在の芸術的に価値を認められている中央駅の駅舎はシンボルとして残すことが決まっている。従ってそのことでは問題を引き起こすものではなかった。しかし両翼は残せない。このことは、以前より問題視されていた。それが解体作業が開始されることによって再燃したのである。

8月23日新駅設計の建築家クリストフ・インゲンホーフ（Christoph Ingenhoven）が手を加えた新たな設計案を携えてシュトゥットガルトへやって来て、そのプランのプレゼンテーションを行った。その際にも駅の両翼は残せないことを強調した。そして彼は、1997年彼自身が勝利を勝ち取った新駅の設計コンペに言及して、191人の応募者のうちで両翼を完全に残す設計を提出した者は一人もいなかったという話をした。さらに彼は、その古い建物の今後とも保存される部分で、「ポーナツの精神」が大事に残されていることを示したいと語った⁶⁾。

そして8月25日午後、北翼解体の本格的な工事が始まった。周辺は立ち入り禁止区域になっていた。工事現場の防護柵が張りめぐらされ、その前に機動隊員が配置されていた。この日の正午頃には既にこの水曜日に解体工事が開始されるとの噂が反対運動家仲間の間では広まっていたという⁷⁾。パワーショベルによる解体工事は14時25分に始まり、夕刻まで続いた。一方、この開始とともに「Xデー来たる」のビラが駅構内その他で配られ、またインターネットで伝えられた。それとともに Arnulf-Klett-Platz、Gebhard-Müller-Platz それに Charlottenplatz などの駅に近い交通の結節点でデモ隊が道路を占拠し、あちこちで渋滞が起り、町の交通はマヒした。駅ではパリ行のTGVがデモ隊の妨害によって40分に渡って発車できなかった。また町中の旧宮殿（altes Schloß）の中庭では、毎年行われる「ワイン祭り」（Weindorf）の開会式が行われていたが、これも妨害に会い、この中庭を封鎖して式を挙行した。このようにこの日は混乱の一日となったシュトゥットガルトであったが、工事は夕刻終了した。工事現場前のデモ隊は6千人に膨れ上がっていた（警察発表による）。そしてその内の8人の活動家その後破壊された北翼の屋根の上に登って22時間にわたってそこを占拠し、作業の邪魔をした。その後、警察の特殊部隊が出動して排除された⁸⁾。

北翼（Nordflügel）はその後9月中に完全に解体された。

3. 【騒動②】 資金論争（9月8日～9月17日）

9月8日緑の党に委託されてこの中央駅改造プロジェクト「シュトゥットガルト21」計画のコストの鑑定を行っていたミュンヘンの建築事務所 Vieregg & Rößler が、シュトゥットガルト・ウルム間的高速新線建設⁹⁾にかかる費用が、ドイツ鉄道が出した29億ユーロ¹⁰⁾ではなく、少なくとも53億ユーロになるとの結果を出した。条件が悪ければ、100億ユーロにまでなるかもしれないと途中で述べていたのである。

両者の食い違いは以下のような点である。

反対派（Vieregg & Rößler）の算定は、建設価格の高騰を最大年5.5%と余りにも高く設定していると鉄道側は主張する。それに対して鉄道側は、2004年から2016年までの高騰率を1.5%で計算している。しかしながら原材料とエネルギーの高騰により年1.5%のインフレ率というのは低すぎると Vieregg は主張する。

また、この計画の路線の中のトンネル区間の算定が問題になっている。

シュトゥットガルト・ウルム間的高速新線は、地下中央駅から南進し、シュトゥットガルト空港新駅を経てヴェンドリンゲン（Wendlingen）へ到着する。そしてここからウルムへとほぼ時速250キロで直行することになる。これによりシュトゥットガルト・ウルム間の時間が26分短縮される。そのための新たな路線が在来線とは別に造られるのである。「自然への介入」（Eingriffe in die Natur）¹¹⁾を最小限に抑えるため、線路は広い範囲に渡ってすでに通っている国道A8号線に沿うようにして通される予定である。これにより新たに自然を切り裂く必要がないように考えている。建設資材もこの国道を使って運ばれる。そしてここには、シュヴァーベン高地（Schwäbische Alp）と呼ばれる高原地帯が存在しているが、ここに二本の長いトンネル（計14km）とそれをつなぐ橋（フィルス谷を越えるための橋）を造ることによって高速を確保できるようにしているのである。このトンネルの建設費用に関して考えが食い違っている。この路線の建設でいくつも造らねばならないトンネル建設の難度、用いられる工法などにより費用算定が異なってくる訳である。ちなみにヴェンドリンゲン・ウルム間は総距離60kmで、そのうちトンネル区間が30km、トンネルの数が10本である。

そしてさらなる争点が、地質学的な見解の相違である。地下駅が造られる約12m下の地層が問題にされた。たと

えばミュンヘンの地下鉄建設の際はゆるい地盤のため、トンネルの掘削が費用のかかるものになった¹²⁾。それに対して鉄道側は、シュトゥットガルトの地層はミュンヘンとは違うと言い、反対派 (Vieregg & Rößler) はもう 8 m より下の地層はミュンヘンとまったく変わらないと言って、その分の経費を高く見積もったのである。

これに対して 9 月 9 日ドイツ鉄道社長の Grube は、週刊誌 „Wirtschaftswoche“ で「インフラの建設事業では、最終的に費用がいくらになるかを正確に算定することはできない。」と発言した。

この「シュトゥットガルト 21」計画全体の費用をドイツ鉄道は約 41 億ユーロと見積もっている (2009 年 12 月時点)。そしてそれをドイツ鉄道が 14 億 6900 万ユーロ、国 (からの補助、EU 補助金を含む) が 12 億 2940 万ユーロ、バーデン=ヴュルテンベルク州が 8 億 2380 万ユーロ、シュトゥットガルト市が 2 億 3858 万ユーロ、シュトゥットガルト空港が 2 億 2720 万ユーロ、シュトゥットガルト地域連合¹³⁾ が 1 億ユーロ分担するという形ですでに合意が形成されている¹⁴⁾。

また、9 月 17 日には Peter Ramsauer 交通大臣 (CSU) が論争となっている建設計画を弁護して、「その合法性には何らの疑念もない。『シュトゥットガルト 21 計画』は 15 年から 20 年以上かけて法的なあらゆる手段を尽くして出来上がったものだ」と連邦議会で述べた。それに対して、SPD、左派党 (Linke) および緑の党の連邦議会会派¹⁵⁾ は建設中断を求めて、様々の提案をした。また SPD はこの後住民投票の実施に向けて尽力することになる。

4. 【騒動③】 シュロスガルテンでの樹木伐採騒動 (9 月 30 日～11 月 11 日)

9 月 30 日事態はさらにエスカレートする。

この日、放水器をもった警察官がシュロスガルテンの樹木を切り倒すのを阻止しようとするデモ隊と衝突するという出来事が起こった。

今回の駅改造プロジェクトでは、現在の駅が町の北側から線路が直線的に頭から入って来る形 (頭端式) であるのに対して、新駅はそれとは直角に東西を横切る形で町を通る (通過式) ようになる。駅の横にはシュロスガルテンという公園があるので、新駅 (地下駅) および新路線 (地下

路線) 建設のためにはここに建設溝を掘らねばならない。そのためにはこの樹木を伐採しなければならないのである。計画では 230 本の樹木の伐採が必要であった。これに対しての非難、反対行動が起こったのである。これに対して、さらに環境保護団体 Bund がその日のうちに行政裁判所に緊急申し立てをし、樹木の伐採をやめさせようと試みる。貴重な Juchtenkäfer (コガネムシ科の甲虫) の生息域はとりわけ危機に瀕しているので、「種の保存」¹⁶⁾ の規定に抵触する、という主張である。

しかしながら、この件は裁判所の決定する事柄ではないということでドイツ鉄道と鉄道庁はその日のうちに合意に至り、10 月 1 日にかけての夜にシュロスガルテンで最初の樹木の切り倒しが行なわれた。何千人規模のデモ隊がそばで見守った。10 月 2 日これまでで最大の抗議行動がシュロスガルテンで行なわれた。10 万人以上の規模のデモ隊が主催者の指示に従って「シュトゥットガルト 21 計画」と州首相 Mopus に対してデモを行った。この件に関して、警察は 5 万人規模の参加者であったと言っている¹⁷⁾。

事態がここまで紛糾するに至って、10 月 6 日ハイナー・ガイスラー (Heiner Geißler) が州首相 Mopus に頼まれていた仲裁人の地位に就くことに同意する。10 月 7 日鉄道庁はドイツ鉄道に対して、当面シュロスガルテンのこれ以上の樹木の伐採を中断するよう指示した。ドイツ鉄道は作業が再開される前に、危機に瀕した昆虫種である Juchtenkäfer の保護のための計画案を提出することを義務づけられた。

10 月 18 日ドイツ鉄道社長 Grube は、「シュトゥットガルト 21 計画」での話し合いに関しては、「いくつかの失策を犯したかもしれない」と認めた。10 月 22 日仲裁人のハイナー・ガイスラーの指揮の下、調停が始まる。その会談はテレビでライブで放送され、放送をしたテレビ局 Phoenix は局で史上二番目の高視聴率であったことを報じた。しかしこの会談において推進派と反対派が互いに歩み寄ることはなかった。

さらに 10 月 27 日州議会は調査委員会を立ち上げ、9 月 30 日に起こった警官隊導入の経緯を明らかにすることになった。10 月 28 日州議会の多数派 (CDU と FDP、これを「黒黄連合」と呼ぶ) は「シュトゥットガルト 21」計画に対する住民投票の提案を拒否した。これは SPD が以前から提案していたものだった。これとは独立に 4 人のデモ参加者が行政裁判所に訴状を提出した。彼らは 9 月 30 日のデモの際に警官隊の放水によって目に重傷を負ったのだった。

11 月 2 日警官隊が駅での座り込みを排除する。調停作業

が行なわれたが、抗議行動はさらに続行された。11月11日警察は非難的となっているシュロスガルテンでの警官隊の導入の際の失策を認めた。伝達ミスのために係官が駆けつけるのが遅すぎ、そのため事前にその場所を封鎖するのが遅れた。そのために警官隊との衝突が起こった。この時の抗議行動を過小評価していたと語った¹⁸⁾。

5. バーデン=ヴュルテンベルク州議会選挙 (2011年3月27日)

2011年2月末に中央駅と北駅(Nordbahnhof)との間の4kmに渡る工事区間の整備がなされ、4月1日に工事が始まることになる。その間、3月27日に州議会選挙が行われるため、新しい州政府が出来上がるまで、新たな工事の着工は控えることになった。しかし、中央駅改造のための建設現場造りと中央駅と北駅との現場整備は続けられた。

2011年3月27日のバーデン=ヴュルテンベルク州の議会選挙は、上記の様々な騒動を色濃く反映する結果となった。

投票率は66.7%で、前回2006年の選挙の53.4%を13.3ポイント上回る数値となり、関心の高さを示すものとなった。今回、議席を獲得したのは、CDU、FDP、SPD、緑の党の4党のみであり、CDUが60議席獲得で前回より9議席減、FDPは7議席獲得で前回より8議席減、SPDが35議席獲得で前回より3議席減、緑の党が36議席で19議席増ということで、緑の党の一人勝ちという結果であった。

この結果、CDUは58年間続けてきた政権を失い、緑の党とSPDの連立政権(「赤緑連合」と呼ばれる)がドイツの州で初めて誕生することになった。

緑の党はもともと駅の改造プロジェクト「シュトゥットガルト21計画」には反対の立場であった。SPDは賛成派だったが、反対派による騒動の解決策として「住民投票」をすることを主張していた。そして2010年9月30日の警官隊導入によるシュロスガルテンでの衝突事件は政権与党(「黒黄連合」)に大きなダメージを与えた。ところが、それでも年末までには政権党のイメージは回復基調にあったと分析されている。その理由としては、バーデン・ヴュルテンベルク州の(1)高い経済成長率(2)若年層の失業率の低さ(3)研究・教育レベルの高さ(4)勉学放棄生徒の少なさ、などが挙げられている。

それでは何がこの選挙の結果に決定的な役目を果たしたのかと言うと、2011年3月11日に起こった日本の東北地方における大震災とそれに続く福島第一原発の被災事故だっ

たのである。この事故の報に接してのドイツ国民の多くの反応は、ドイツの原発からのできるだけ早期の撤退であった。そして緑の党は、当初からの原発反対派であった。そしてSPDも早期の撤退を主張していた。政権党(CDUとFDP)はこのことに関して信頼するに足ると思われなかった。そのために政権交代という大きな事態が起こったと分析されたのだった¹⁹⁾。

このあたりの事情が次の「住民投票」の結果につながって来るように思われる。

6. 「シュトゥットガルト21計画」に対する 住民投票 (2011年11月27日)

上記の選挙により州政府が緑の党とSPDの連立政権となったことにより、以前よりSPDが主張していた住民投票が実施へと大きく動いてゆくこととなる。

Heiner Geißlerの調停も不調に終わり²⁰⁾、駅舎設計者の孫(Peter Dübbers)による建設差し止めの訴訟も勝ち目のないものとなっている²¹⁾。あとは「シュトゥットガルト21計画」自体への住民の信任投票をする以外道は残っていない状況である。

反対派の声は大きく聞こえてくるが、賛成派の住民の声を聞く手立てがないのである。通常の場合、法は住民によって選ばれた代表者によって決定される。例外として住民投票の道を選ぶならば、その場合でも住民によって決定される法は、法的に適正なものであることが確実でなければならぬ。ところがこの場合、州政府が住民にゆだねようとした決定は、以前に鉄道と結んだ契約を破棄するという違法の決定であった。それによって「シュトゥットガルト21計画」に対する住民の信あるいは不信任を問おうとしたのである。この契約によるこのプロジェクトに対する州の分担金は8億2380万ユーロであったが、その契約を破棄することから発生する違約金は、鉄道側の計算によると15億ユーロにも上るだろうというものである²²⁾。こうして実施されることになった住民投票の問いかけた内容は、「あなたは、シュトゥットガルト21計画の鉄道のプロジェクトのために合意された契約に関して解約権を行使する法の提案に賛成しますか」というものとなった。そして、「はい」に投票した場合は、「州政府は、解約権を行使する義務を負う」という意味であり、「いいえ」に投票した場合は、「州政府は、解約権を行使する義務を負う」という案に対する拒否であると説明された。この前例のない住民投

票が2011年11月27日に行なわれた。その結果は以下のよう
なものであった²³⁾。

バーデン=ヴュルテンベルク州 (全44郡)

	数	%	
有権者	7,624,302		
投票者	3,682,739		
投票率		48.3	
無効票	14,367	0.4	
有効票	3,668,372	99.6	
	数	% (有効票のうち)	% (有権者のうち)
「はい」の票	1,507,961	41.1	19.8
「いいえ」の票	2,160,411	58.9	28.3
「はい」の票が多かったですか	いいえ		
「絶対得票率」に達しましたか	いいえ		
注) 「絶対得票率」とは、州の全有権者の3分の1以上の賛成票のこと			

バーデン=ヴュルテンベルク州統計局、2011年

このような住民投票は、過去にも同じバーデン=ヴュルテンベルク州のウルム市で二つの住民投票が行われ（ウルム市の「百年来の景観闘争」と「ノイエ通り」²⁴⁾、また同じ州のカールスルーエ市でも1996年に行なわれた（「路面電車地下化」²⁵⁾）。しかしそれらの住民投票はみな市レベルの争いごとの調停であった。今回は、シュトゥットガルト・ウルム間の鉄道プロジェクトとなるため、州レベルの争いごとの調停となり、対象となる有権者が多かったという点では画期的な住民投票であったと言える。しかも48.3%という投票率があったというのは予想以上の関心の高さであったと言ってよいであろう。そしてその結果は、ほぼ4対6で「州政府は、解約権を行使する義務を負う」という原案の否決である。また、投票率が低い場合に市民全体の意見が反映されない恐れがあるという点を補うために導入されている「絶対得票率」も19.8%にとどまり、議会決定を覆すライン（30%）²⁶⁾に届かなかった。従って、結果は明白な原案に対する「拒否」となり、さらに投票に出かけて「賛成」票を投じることによって「シュトゥットガルト21」計画に明確な「拒否」の姿勢を示した住民が全有権者の19.8%である（「絶対得票率」ということが判明した訳である。しかしまた、もうあと10%の票が「はい」の方に上乗せされたならば「はい」と「いいえ」の比率も逆転し、さらに「絶対得票率」も30%を越え、議会決定が覆される可能性も出てきたところだったことを考えると、ドイツの「住民投票」制度の威力をあらためて思い知らされるのである。

7. 【住民投票後の動き①】 樹木保存のための 専門家会議 (2011年12月19日)

新駅および新路線建設のためには、シュロスガルテンに建設溝を掘らねばならない。そしてそのためにはその樹木を伐採しなければならなかった。計画では、その樹木の本数は230本であった。しかし反対運動があったこともあり、それを考慮して鉄道側は本数を176本に減らす努力をした。

それからさらに、2011年12月19日にシュトゥットガルト市長の指揮のもと市役所で専門家会議が開かれた。その目的は、さらに多くの樹木を保存する方策を考え出すことだった。この会議は、インターネットを通じてライブで市民に配信された。そして市民は、フェイスブック、ツイッター、eメールによってライブで討論に参加することができた。会議には二人の樹木鑑定家が呼ばれており、どうしたら樹木を移植できるかについて説明をおこなった。それによれば、シュロスガルテンの大きな木は「プラットフォーム法」(Plattformtechnik) という技法により理論的には動かすことができる。しかしそれは、大きさと重量の関係からシュロスガルテン内でのみ可能である。費用は樹木一本につき40万ユーロである。それに対して、ヴィルヘルマ公園の公園管理部長のゾンネンフローは、実際には記念物保護の点や地中には暖房と上下水、電気の配管溝が通っていることから移植はほぼ不可能であると断定した。

上記のような理由から大きな木の移転は現実的ではないとの意見で一致を見た。これにより、中小の樹木68本が根から掘り出されて、市内のどこかに移植されることになった。古い樹木をシュロスガルテンの森深くに移し、そこを鳥と甲虫の生息圏として整備し、学校の生徒の体験学習の場とするというシュトゥットガルト大学の「自然計画」(Landschaftsplanung) 研究所のカウレ教授の提案が参加者の広い賛同を得た。さらに切り倒す樹木も遊び道具や子供の遊び場、芸術作品などに活用することによって有効利用を図るということでマイナスイメージを軽減したい考えだ。具体的な移植計画については市民の意見なども募り、さらに検討を加えることになった。貴重な Juchtenkäfer (コガネムシ科の甲虫) が生息していると考えられている「フェルディナント・ライトナー・シュテーク」(Ferdinand-Leitner-Steg) 近辺の樹木約20本は長期間保護されることになった。また、コウモリが冬眠している樹木2本はコウモリが冬眠を終わってから切り倒すことになり、その間、保護のための柵が設けられ、監視のためのセン

サーが設置される。将来の中央駅となる部分の建設のための掘削溝の周りには同じく保護のための柵が設けられる²⁷⁾。

こうして2012年1月26日にシュロスガルテンの176本の樹木の移植あるいは伐採の許可がでた。鉄道省がドイツ鉄道に対して許可を出したのである。

8. 【住民投票後の動き②】 駅舎南翼の解体 (2012年1月30日)

2012年1月中旬から南翼の建物の芯抜き工事が開始され、その後1月30日の午後、建物の解体作業が始まった。その間1,700人の警官隊によって工事現場の安全が確保された。30日若干のデモ隊が抗議行動を行ったが、警官隊によって排除された。駅舎南翼は上の階から順次取り外されてゆき、8週間で完全に解体された。

9. シュロスガルテンの樹木保護と今後の動き

今後は、中央駅改造のための建設現場造りに集中して作業が行われる。地下駅ではあるものの、その駅を造るためには現在の駅を横切る建設溝を掘らねばならない。そのため邪魔な建物や樹木の撤去、伐採が行われる。それに地下を掘るのであるから、地下水の保護と地下の配管の移設などが必要となる。

このような下準備が2012年末まで行なわれる予定である。それから2013年から新駅およびその周辺の新路線（地下路線）建設のための建設溝が掘られる。そして2016年から地下中央駅からシュトゥットガルト空港新駅を経てヴェンドリンゲンまでの路線、さらにヴェンドリンゲンからウルムまでの高速新線の路線が建設され、2020年には完成し、開業するという計画となった²⁸⁾。これは当初の計画よりも完成が一年遅れる形である。こうして中央駅の改造を柱とする都市整備計画「シュトゥットガルト21」は、住民投票による決着を経て、実現へと順調に動き始めた。

2011年3月27日の州議会選挙前までの州首相 Mopus 率いる政権政党 (CDU) は、野党の提案する住民投票を頑なに拒み続けてきた。この件は、ドイツ鉄道と州政府との合意事項であり、法的には何ら問題ないという強引な姿勢を貫き続けた。しかし、町のシンボルでもある「駅舎」という建物に対する市民の感情を余りに軽視しすぎた面があった。それが州議会選挙の結果にも表れたと言える。今回の中央駅の改造を柱とする都市整備計画にまつわる騒動

は、「市民の関与しないところで計画が決められたのが原因」との声が語るところが真実のようである。

それに対して、2011年の12月19日に行なわれた市民も加わった「樹木保存のための専門家会議」がそうではない場合の理想形を作り出していると考えられる。ここから出てきている樹木利用の様々な提案は、市民参加の政策決定におけるプラスの側面を如実に表している。そしてこの「市民フォーラム」は2012年になっても続けられている。これを主催しているのは、シュトゥットガルト市長であるが、彼は「建設工事に直接関わる市民の利害と要望にわれわれが耳を傾けることが大事なことである。これらの人々は近くで何が起きているかを知りたがっているのである」²⁹⁾と述べ、「地下水の保護」の問題に関しても市民に詳しく知らせる機会を既に考えていると言っている。「地下水の保護に関してどのような技術が使われ、どのような対策が講じられるのかを、市民フォーラムのなかで情報提供していきたい」ということを考えているのである。

ドイツにおいては、自分が住んでいるところに関する直接民主制はますます重要な要素になってきている。1996年に「路面電車地下化」に関する住民投票で市の案が否決されたという過去の経緯をもつカールスルーエ市が、今度は住民参加で計画を練り直し、再度住民投票にかけた新たな案は2002年9月の投票で賛成多数で可決されるという事例まで出てきている³⁰⁾。

今回のシュトゥットガルト中央駅改造工事にまつわる騒動は、ドイツにおけるこのような流れを強烈に印象付けるものとなったと言えよう。

参考文献

- 服部尚己「シュトゥットガルトの駅周辺開発計画」(『同志社女子大学学術研究年報』第60巻、2009年12月、1頁-7頁)
- K. Ermer/R. Mohrmann/H. Sukopp『環境共生時代の都市計画』(水原渉訳、技報堂出版、1998年)
- 春日井道彦『ドイツのまちづくり』(学芸出版社、1999年)
- 阿部成治「ドイツにおけるまちづくりと住民投票」(『地域共生のまちづくり』学芸出版社、1998年)
- 松田雅央『ドイツ・人が主役のまちづくり』(学芸出版社、2007年)
- Roser, Matthias: Der Stuttgarter Hauptbahnhof. (Stuttgart, 2008)

„Das neue Herz Europas. Bahnprojekt Stuttgart-Ulm“
herausgegeben von Deutsche Bahn AG.

注

- 1) 服部、5. 「シュトゥットガルト中央駅」および6. 「新中央駅」の章を参照。
- 2) Landeshauptstadt Stuttgart HP、2010年2月4日付け „Stuttgart 21 startet“
- 3) 同上 2010年1月24日付け „Bauarbeiten für Stuttgart 21 beginnen“
- 4) 服部、5. 「シュトゥットガルト中央駅」の章を参照。
- 5) Roser, Matthias, S.42
- 6) Stuttgarter Zeitung (2010年8月24日付けシュトゥットガルト新聞)
- 7) Stuttgarter Zeitung (2010年8月26日付けシュトゥットガルト新聞)
- 8) 同上
- 9) 服部、2. 「シュトゥットガルト21全体計画」の章を参照。
- 10) 2010年7月27日にドイツ鉄道の社長のGrubeがシュトゥットガルト・ウルム間の高速新線建設のための費用が8億6500万ユーロ分増え、29億ユーロになることを公表していた。
- 11) ドイツにおける自然保護に関する用語である。K. Ermer/R. Mohrmann/H. Sukopp、132頁「用語解説」を参照。
- 12) 以上の各論点は、Stuttgarter Zeitung (2008年8月21日付けシュトゥットガルト新聞) による。
- 13) 「シュトゥットガルト地域連合」とは、バーデン＝ヴュルテンベルク州を12に区分した地域の集まりの一つである。
- 14) „Das neue Herz Europas. Bahnprojekt Stuttgart-Ulm“
- 15) この時点での政権与党はCDU (およびCSU) とFDP (自由民主党) の連立政権であり、この会派は要するに野党会派である。
- 16) ドイツにおいては州法において、またヨーロッパレベルではFFH大綱などによって絶滅危惧種の保護が義務づけられている (「種の保存」Artenschutz)。
- 17) Spiegel HP、2011年3月29日付け <http://www.spiegel.de/thema/stuttgart-21/>
- 18) 同上
- 19) Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg HP <http://www.landtagswahl-bw.de/>
- 20) Landeshauptstadt Stuttgart HP、2011年8月4日付け „Stadt hat Geißler-Vorschlag geprüft: Auch heute noch die schlechtere Lösung“
- 21) Stuttgarter Zeitung. 2010年12月15日付け „Bonatz-Enkel gibt nicht auf“
- 22) Landeshauptstadt Stuttgart HP、2011年9月6日付け „Stellungnahme der Landeshauptstadt zum Entwurf des Kündigungsgesetzes S21“
- 23) Landeshauptstadt Stuttgart HP、2012年1月15日付け „Volksabstimmung, S21-Kündigungsgesetz“
- 24) 春日井道彦、7 「百年来の景観闘争 — 住民投票で建設側が勝利」および8 「住民投票がトンネルと地下駐車場をストップ」の章を参照。
- 25) 阿部成治「路面電車地下化」の章を参照。
- 26) 「ドイツでは連邦レベルの選挙では投票率が高いが、市町村レベルでは5～6割程度が多いので、25～30%の絶対得票率が定められていれば、直接投票の結果を議会の決定に優先させることはそれなりに納得できる制度だ」と阿部は述べている (「ドイツにおけるまちづくりと住民投票」210頁)。
- 27) Landeshauptstadt Stuttgart HP、2012年2月2日付け „Stuttgart 21: Die nächsten Baufortschritte“
- 28) 同上、2012年7月22日付け „Bahnprojekt-Stuttgart-Ulm“ の „Zeitplan“ (工事スケジュール) より。
- 29) 同上、2012年3月18日付け „BürgerFORUM Stuttgart 21 wird fortgesetzt“
- 30) 松田雅央、5章3 「住民投票がまちを動かす」を参照。

