

論 文

シュトゥットガルトの駅周辺開発計画

服 部 尚 己

現代社会学部・社会システム学科

1. はじめに

シュトゥットガルト中央駅は「頭端式駅舎」(Kopfbahnhof)だが、鉄道交通の高速化を図るために大規模な改築が行われる。駅を地下化し、ホームを90度回転させて頭端式から通過式に改める。それによって生まれる地上部の広大な鉄道敷地は、将来はカフェやレストランが並ぶ大規模緑地帯となる計画である。地上部に数十カ所の窓を設け、吊り屋根構造の地下駅の天井から自然光を採り入れるという斬新でエコロジカルな構想が描かれている。

欧州連合(EU)は2010年に、域内各国を結ぶ国際旅客鉄道の運行を自由化する。これに合わせて、約6,000億ユーロをかけて欧州高速鉄道網を整備する事業が進められている。シュトゥットガルト市は、上記の事業により、広域鉄道の機能性を広げ、空港や新しい見本市会場との接続を良くし、ヨーロッパの高速鉄道網への接続を可能にしたい考えだ。この壮大な中央駅改造プロジェクト「シュトゥットガルト21」計画から浮かび上がる駅周辺開発計画の意義を検証したい。

2. 「シュトゥットガルト21」全体計画

シュトゥットガルト市内の地形は緑の山並みに囲まれていて、その都市的発展に自然の境界がはめ込まれている。中央駅付近にもそのすぐそばに隣接してシュロスガルテン(宮廷公園)からローゼンシュタイン公園、ヴィルヘルマ動物公園、キレスベルク公園など、中央駅を囲むU字型の緑地帯が存在する。

このヨーロッパとドイツの鉄道路線の重要な結節点であるシュトゥットガルトの中央駅をつくり替え、それを都心の新たな町づくりにも役立てるという「シュトゥットガル

ト21」と名づけられたプロジェクトは、1997年7月24日にシュトゥットガルト市議会において議会決定された。シュトゥットガルトからプロヒンゲン、ゲッピンゲン、ガイスリンゲンを経てウルムへ至る今日の路線は、1850年以来営業している。このことが、この区間が列車走行の今日的要求にこたえられない理由となっている。そのためにシュトゥットガルト・ウルム間的高速新線とシュトゥットガルトとその周辺の都市交通線再編が構想されたのである。そしてこれらの鉄道に関するプランを骨組みとして町づくりを含む全体計画である「シュトゥットガルト21」(Der Rahmenplan Stuttgart 21)がとりまとめられることとなった。

新しい通過型の駅と地下の鉄道線路の建設により100 haを越える鉄道線路の土地が都市建設のために有効利用できるようになる。シュトゥットガルト市は、この土地の一部(A2, A3, B, C1, C2, D)を、2001年12月に鉄道から入手した¹⁾。これらの土地は、まだ鉄道業務に利用されており、従って基本的には新しい駅が実現して初めて手をつけることが可能となる。例外はC1地区であり、この地区は今日すでに建設可能な土地である。A2, A3地区の12 haに及ぶ土地はシュロスガルテンのすぐ脇の今の線路上にある。新しい中央駅が完成した後、A1の市域に直接つながることによって広大な空間が居住やサービス業、商業のために生み出されることになる。そして今日列車が止まっている場所には、喫茶やレストランのある新しいシュトラスブルク広場ができる。そこにはまた、古い行き止まり式駅だった時のボーナツ建築の駅舎も残っている。

B地区では、そこにある整備工場と待避線駅をSバーンのウンターテュルクハイム駅(中央駅からS1路線で3駅先の駅)へ移すことによってローゼンシュタイン公園の脇に43 haの土地が更地となって生み出される。その内の20 haが現在のローゼンシュタイン公園の拡張に割り当てられる予定である。

また、C1, C2合わせて25 haの大きさをもつC地区では、居住のための地区と仕事のための地区の混合地帯が計

画されている。この地区の大部分は2004年にドイツ鉄道株式会社により土地が整理され、市に譲渡された。D地区は、シュヴァルトヴァルトやスイス方面行きの列車が走るゴイバーン線の通過地域である。同計画でこの路線も地下化される予定で、38 haの規模のこの線の通過地域の土地がその後の使用のために残されることになる。

このような構想の結果、新たにできた100 haの用地の内、20 haはまず駅周辺の緑地の拡張のために使用され、その他の土地が居住と仕事と買物のための街区及び文化的余暇活動のための街区に指定され、全部で24,000人分の職を提供するオフィス街と商店街に11,000人分の住居を提供する住宅街ができる予定である。

3. ヨーロッパ地区 (Europaviertel)

駅に近いA1地区に戻る。ここは「ヨーロッパ地区」と呼ばれ、それにふさわしい通りや広場の名前がつけられている²⁾。ここは、1980年代までは貨物駅や操車場などがあった場所である。2002年の春に再開発工事が開始され、2004年7月にはバーデン・ヴュルテンベルク州立銀行が3つのオフィスを完成させた(1, 2, 3)。その中には、70 mの高さの高層ビルが1棟含まれている。これによりパリ広場(Pariser Platz)のすぐ近くに1,500人分の従業員の職場が生み出されたのである。このヨーロッパ地区の交通の中心軸は南北に走るモスクワ通り(Moskauer Straße)である。そしてこの通りの南端にパリ広場があり、北端にはミラノ広場(Mailänder Platz)ができる予定である。そしてこのミラノ広場には新しい図書館(Neue Bibliothek)ができ、新たな文化の拠点となる計画である。

また、パリ広場の北側に位置する敷地には、パリザー・ホーフの建物群(13)ができる計画である。この建物群は、オスロ通り、アテネ通り、コペンハーゲン通り、リスボン通りの四つの通りに囲まれている。この建物は、75%が居住のための建物で、240世帯の住居がつけられる予定である。市議会が決定をすれば、2009年の夏に建築が開始され、2011年の中頃には完成する予定である。また、リスボン通り(Lissabonner Straße)を隔てたその向こう側には、八の字型の建物(11)が建つ予定である。ここも居住用と下の階は店およびレストランとなり、賑わいを作り出す地区となることが想定されている。この建物は2009年の春に着工され、2010年に完成する予定である。さらに新しい図書館の横の敷地にはEurope Plaza(10)が建つ計画である。上階部分はオフィスになり、下の階はやはり店とレス

トランになる。完成は2010年中頃の予定である。この地区が開発されることによって、中央駅が都心の中心になり、半径500 m内にヨーロッパ地区、中央駅、ケーニヒ通りの商店街、シュロスガルテンの緑地帯が入り、駅周辺の街区が緑地帯をまじえて居住、商店、オフィスを中心に再編される予定なのである。

ここまで説明してきた地区はすべてシュトゥットガルトの中央駅の線路側の部分、即ち北側の部分であり、大部分はこれから実行される計画中の内容であるのだが、この中央駅の反対側の部分、即ち南側の部分はこれまで既に町の中核を形作ってきたところである。ここにケーニヒ通りの商店街がある。次にこの部分について見てゆく。

4. シュロス広場 (Schlossplatz)

ケーニヒ通りは全部で1.2 kmの駅前から真っ直ぐ続く長い通りである。駅前からシュロス広場までの通りは、19世紀初めにヴュルテンベルクが王国となった時に国王フリードリヒの下でつくられた。駅前の現在では歩行者専用道路が始まる所にはKönigstor(ケーニヒストア「国王の門」)という名前の市門が立っていたが、1922年に撤去された。そして第2次世界大戦後のドイツの未曾有の経済発展の時代を経て、自動車などの個別交通および公共交通が通りを独占した後、これらの交通が次第に地下化される。シュトゥットガルトには約40万人分の職場があり、毎日出勤する道路では何キロもの渋滞が起っていた。特に該当するのはシュトゥットガルトへ向かう道路で、国道10号、14号、27号がそれに当たる。その国道の10号と27号がクロスするCharlotten広場当りの道路の様子はかつての自動車交通の激しさを彷彿とさせるものがある。しかし現在道路はここで地下化され、国道27号線はシュロス広場の下を走っている。同じく1970年代から路面電車もこの部分で地下化され、その結果、大規模な歩行者空間が出現した³⁾。

現在、この1.2 kmの長い通りはすべて車の通らない歩行者専用道路となっており、ゆっくり散策や買物を楽しむことができる場所となっている。中央駅の駅舎を出て、真ん前の大通りを400 m程歩いて行くと、大きく視界の開ける広場へと出る。広場の中心には30 mの高さの記念柱が立つ。柱の上には女神Concordiaの像が乗っている。時の大公ヴィルヘルム1世の在位25周年を記念して1841年につくられたものである。その他、噴水や音楽演奏のための東屋なども配され、華やかな雰囲気醸成している。ここがシュロス広場である。南東の面には後期バロック様式

のU字型の新宮殿（Neues Schloss ノイエスシュロス）が立っている。大公カール・オイゲンのために1746年から1807年にかけて建てられたものであり、現在では州政府の建物となっている。そのすぐ近くに16世紀に建てられた旧宮殿（Altes Schloss アルテスシュロス）が立っている。石造りの趣のある古城で、現在では郷土博物館になっている。ともに第2次世界大戦で破壊されたが、新宮殿は1950年代の終りまでに、また旧宮殿は1969年までに再建された。

シュトゥットガルトの都心部は戦争で破壊された後につくられた新しい町並みであるのだが、町づくりのコンセプトがはっきりしていることと、住民の町づくりへの意志などもはっきりしていたことなどもあって、新しい町並みと思えない統一の取れた美しさがある。

もともとシュトゥットガルトはきめ細やかな都市づくりを身上とする町である。1935年に制定されて以来、殆ど大きく改変されることなしに今日も法的拘束力を持ち都市風景をコントロールしている地域建築条例がある⁴⁾。この条例はかなり厳しい内容を含むものと言われている。また第2次世界大戦後の早期に都市気候に関する調査を始め、盆地状の町の形態を考慮し、風の通り道を塞ぐことのない丘陵部の斜面の宅地化をすすめるという「風の道」計画でもシュトゥットガルトはよく知られている。このような内容を含む都市計画マスタープランを1967年に早くも作成しているのである⁵⁾。

さらに新宮殿の前の広場であるシュロス広場は、1977年にここで連邦主催の「造園展覧会」⁶⁾が開かれた折りに造り替えられており、そのためその時の形を今も留める美しい大きな庭園となっている。そして今や町の中心にふさわしい文字通り晴れやかなシンボリックな空間を作り出している。第2次大戦後に始まった新しい町づくりであるのだが、それでもその新しい町の美しさはこのようなささまざまな計画の積み重ねの上に成し遂げられたものだと言える。

5. シトゥットガルト中央駅 (Stuttgarter Hauptbahnhof)

もう一度、中央駅へ戻る。シュトゥットガルトの駅は1846年の鉄道の操業開始以来、シュロス通り（現在のBolzstraße）にあった。ドイツの町は大抵町が市壁によって囲まれ、そこにいくつかの門があって、そこからしか入って来られない形になっていた。そこで、鉄道が通るようになったとき、大抵は駅がその市壁の外にできたため、かつての町の中心市街地（旧市街）とは少し離れた関係になっ

ているのが普通である。ところがシュトゥットガルトの場合、この通りの名前からわかる通り、お城のすぐ近くの場合、すなわち旧市街の中心部近くまで駅が入り込んでいる形となっていた。従ってこの駅は大きくはなく、駅の需要が高まるにつれて繰り返し拡張されてきた。しかしそれでも間に合わなくなって、ついに20世紀へと変わる世紀の変わり目に新しい駅が計画されたのだった。駅はBolzstraßeから今のSchillerstraße（シラー通り）へと場所を変え、土地の形状からトンネルを作る必要性が出てくる通過式の駅が当時の技術では無理であったことから、行き止まり式（頭端式）となった。駅が、旧市街の中心部近くからかつて市壁のあった場所近くまで退くこととなり（近くにはケーニヒストアという名の市門があった）、これによりKönigstraße（ケーニヒ通り）、Lautenschlagerstraße（ラウテンシュラーガー通り）などの駅前の大通りが通るための場所ができあがったのである。逆に、新しい頭端駅とその北側にあるローゼンシュタイン公園の間にも大きな場所ができ、ここに工場や保管倉庫、貨物用道路等の駅施設がつけられたのであった。

1914年ポーナツ（Paul Bonatz）を中心にして新しい中央駅の建設が始まる。1916年にまず58メートルの高さの駅の塔が完成し、そしてこの新駅が最終的に完成したのは、1928年であった。それは、「シュトゥットガルト中央駅はヴェルテンベルクがまだ君主国であった時代の刻印を強く受けていた。近代的で民主的な産業社会への入口でもあったリベラルな王国への石となった敬意といった感があった」⁷⁾と言われるような駅であり、「いくつかのキーワードによって略述すれば、シュトゥットガルトの中央駅を特徴づけているのは、19世紀と20世紀の間の立脚点という立場を別にすれば、その町との関係性、立方体としての物体の自由なバランス、〈4次元性〉——それだから空間と時間——並びにその永続性である」⁷⁾と言われるような巨大な建物の駅であった。

しかし完成してから11年経つと、第2次世界大戦が始まる。そして1942年11月22日の空襲に始まる数度の空襲により、駅舎は惨めな姿となる。屋根がすっかり焼け落ちた駅の建物の残骸の横に比較的無傷な駅の塔が立っていたというような光景であったようだ。1954年7月29日にポーナツ列席の中、駅再建の上棟式が行われ、4年後の1960年に再建工事が完了する。駅の塔はホテルに改造され、同年11月に51ベッドを備えたステーションホテルが開業する。営業は1976年まで続いた。

この頭端式の巨大な駅舎は現在も使用されている。そし

て貴重な歴史的建造物と認識されているこの駅舎は塔とともに新しい現代的な駅となった後も保存される予定になっている。

6. 新中央駅

新たに計画されている駅は、現在の駅に対して90度回転した、地下を通る8つのホームをもつ通過駅となる。この地下駅の屋根の上、そこがシュトラスブルク広場となるのであり、シュロスガルテンへと直接つながる場所となる。ここの広場の床面に組み込まれた全部で28ある「光の目」と呼ばれる円形の採光窓は、地下のホールに自然光を供給し、人工的なエネルギーを使わなくてすむように構想されている。夏では14時間の自然光が期待できる。(ドイツでは夏は6時頃から20時頃まで明るさが続く。)冬でも8時から15時までは人工的なエネルギーを使わずに採光できると考えられている。従って、早朝と夜だけ人工的な光が必要とされる。

また、屋根部分のガラスの割合を10%に抑えたおかげで夏でもホールが過度に加熱されることがなく、地下の暖かさと入ってくる列車のつくる風の流れの結合によりこの駅は冷暖房のための機器を設置することなく快適な温度が一年中保証されるように設計されている。全長420m、高さ12mの地下ホールは、フライ・オットー教授(シュトゥットガルト大学)の研究室で生まれた40を越える機能モデルで構造原理の研究が行われ、水芭蕉の花に似た形状が採り入れられた皮膜状の柱が負荷のかかるセメントでできた床面の重みを支えることになっている⁹⁾。

ガラス屋根に覆われたエントランス部分を抜けると乗客は各ホームへと分かれて行くことになり、エスカレーターでさらに下のフロアに行くと地下鉄乗り場へとつながる。

駅前のアーヌルフ・クレット広場(Arnulf-Klett-Platz)から見てこの新中央駅は今日のポーナツの駅舎の背後にできることになる。この古い巨大な駅舎は塔とともにそのまま残される。新中央駅は420mの8つのホームとともに完全に地下に隠れ、駅舎の向こうにはカフェやレストランのあるシュトラスブルク広場、さらにその向こうにはヨーロッパ地区の新たな文化的な町並みが控えている。そして反対側、駅前のケーニヒ通りを歩いて行った先のシュロス広場には、バーデン・ヴェルテムベルク侯の宮殿や教会、またその宮殿の前の大きな庭園もすでに美しく整えられている。さらにこれらの町並みを「グリュエネスU」(緑のU)と市民が呼ぶU字型の緑地帯が取り巻いている。この町は、

このような町並みの構想を何年もかけて着々と整備してきたのである。

7. 交通網の整備

さらにこの町は、公共交通の整備も着々と進めてきた。シュトゥットガルトの道路は、起伏の多い地形的制約に加えて、自動車産業の本社をかかえる土地柄なので自動車保有率が高く、道路交通量も多く渋滞の激しい都市であった¹⁰⁾。この問題解消のために市は公共交通の整備によるマイカー交通から公共交通への転換を企図した。この目標を、旧式路面電車のトラム路線を標準軌に改軌して車両の大型化による輸送力アップ、スピードアップなどの車両の性能の向上によって成し遂げようとした¹¹⁾。これはドイツの他の多くの町と同様の方向性であった。市議会は1961年にシュタットバーン(Stadtbahn)計画の実施を承認して、翌62年に都心部のCharlotten-Platzにおいて、地下駅と再開発を一体で建設する工事に着手した。66年には都心部の地下化が一部完成、85年以降は路面電車からシュタットバーンへの移行を進め、2007年12月、最後まで残っていた15号線の営業を終えた。旧式路面電車はシュトゥットガルトから姿を消し、すべてが標準軌のLRVシュタットバーンに変わったのである¹²⁾。

現在、このシュタットバーン網は市内を中心にU1, U3~U7, U9, U11, U13, U14の10系統が張りめぐらされている。そして中央駅が地下駅化した時に新たに生まれる駅の北側の広大な市域の一画、ヨーロッパ地区のWolframstraßeに新たにSバーンの駅ができ、これにつながる形でこのあたりにU12のシュタットバーンの新路線が通る計画である¹³⁾。さらにこのあたりは、市の北側を取り囲む緑地帯(グリュエネスU)を形成する重要な地域でもあるので、このあたりを通る遊歩道や自転車専用道を含めた理想的な交通網のあり方が模索されている。即ち、「遊歩道と自転車専用道の交通網は安全に魅力的に作られ、互いに結合されねばならない。その結果、新しい市域、中央駅、近距離公共交通の駅、その他の重要な施設に回り道をせず、うまく短時間で到着できることを保証せねばならない。その際特に重要なのは、ケーニヒ通りとラウテンシュラーガー通りを延伸すること、並びに公園の中に道を通すことである。『全体計画』は、遊歩道並びに自転車専用道の上位の重要な交通網の全体像を示している。遊歩道並びに自転車専用道網の細分化は、計画の過程で行われる。歩行者と自転車に乗る人との間のもめ事を最小限にするには、

遊歩道と自転車専用道を出来る限り分けてつくるのが重要である。中央駅、近距離公共交通の駅、美術館などの重要な地点では十分な駐輪施設が準備されねばならない。特に、Heilbronner Straße、Wolframstraße、Schillerstraße、Arnulf-Klett-Platzでは、一貫した歩行者道と自転車専用道網が計画されねばならない¹⁴⁾と『シュトゥットガルト21全体計画』に書かれている。

この公共交通機関と歩行者と自転車を重視して、有機的なつながりを作って機能させようとする考え方の背景には1980年代からドイツの緑の党を中心にドイツ全土で推進されてきた「車なしでも動ける緑の交通政策」の思想がある。その思想とは、例えば次のように説明されるものである。「我々は新たな交通政策により、住居、店、職場が接近することで交通が緩和されることや、最も環境にやさしい交通の形である歩行者と自転車が自転車道の完備などにより再び安全に道路を動けるようになることを願っている。また、電車やバスが速度、快適さ、サービスの面で改善され、車より優遇も受ければ、多くの人々が公共交通機関にきりかえるし、その方が経済的にもなるのである。自転車を公共交通の車両内に入れることなどにより、自転車と公共交通とのコンビ利用を特に推進し、双方の利点を生かしたい。」¹⁵⁾ この「原則的交通緩和」と呼ばれる原則は、既にまちづくりにおいて「エコロジー的都市改造」¹⁶⁾の段階にまで進んでいると思われるドイツの各都市では、当たり前になっている感がある。しかし、そうだからと言って決してドイツで既に車社会の解消がなされている訳ではない。現にこのシュトゥットガルトにおいては、住民の自動車保有台数は548台（住民1,000人当たり、2007年）となっており¹⁷⁾、ドイツ全体の平均台数よりも多いのである。ただ、まちの道路を車が占有している現状を打開しようとするのである。そして車社会の恩恵に浴さない者の権利を回復しようとする。これが、「交通における社会的公正を実現し、交通上の強者、富者に利点を与えないようにする」¹⁸⁾ことの主旨である。その結果、「中期的には車の総量を半減させ、ドライバーには有利な対案を示すことで車に対する不可欠な制限事項もすぐ諦めてもらえるだろう」¹⁹⁾と考えるのだ。この「有利な対案」とは、車以外の交通手段の整備である。車に道路を占有させてはならない。道路が「歩行者、自転車、車やオートバイが同等の権利で共有するもの」²⁰⁾に変われば、車の交通量も減り、その悪影響も少なくなる。²⁰⁾「車なしでも動ける緑の交通政策」はこのような考え方に支えられて進められ、ドイツにおいて「エコロジー的都市改造」と言ってもよいまちづくりを推進する原動力となっている。

ここシュトゥットガルトにおいても、これまで見てきたように、都市の一等地であろう駅周辺の再開発において同様なコンセプトによるまちづくりが推進されているのは、大きな驚きと言わざるを得ない。

8. 新たな文化の拠点、新図書館

これまで図書館はWilhemspalaisと呼ばれる昔からの建物の中にあって、固有の建物はなかった。それが今回、新たに建てられる。そのコンペは韓国の建築家が勝ち取り、7,400万ユーロをかけて地下2階、地上9階で、44m四方、高さ40mのほぼサイコロ状のコンパクトな建物が建てられる。出入り口はいずれの方角にもあって四か所できる予定である。各階の床面積は2万平方メートルで、これまでより8万点多い50万点のメディア媒体が所蔵される。書籍はヨーロッパのあらゆる言語で読めるようになる予定である。

しかしながらエコロジー的には配慮が施され、建物のエネルギー需要は低減されなければならないと考えられている。その際に人工的な換気装置などはほとんど使わなくてすませる。建物を囲む池は水道水で満たしてゆくのではなく、雨水で補充する。そしてその水は、夏場に建物の温度を下げるのに役立つ筈である。

建物の内部もただ本を借り出すだけの場所ではない。文化的な催しが行われるギャラリーホールがあり、そこは300人収容できる。その他、グループが使う小部屋もこれまでの図書館より多くあり、休憩するための文学カフェや屋上テラスなどもある。

さらに月曜日から土曜日まで開館しており、12時間の開館時間を想定している。つまり、週末も空いていて、夜まで開館しているというユーザーの大きな希望を取り入れたものとなっている。また、この新図書館が開館して半年後にU12の新しいシュタットバーンの路線が開通する計画になっており、そうなれば最寄りの駅から数分で歩いてゆけるアクセスの良さを誇っている。

この新図書館の建設は、2008年11月8日に開始された。Günther Oettinger 州首相も市は「シュトゥットガルト21」の鉄道計画により町の心臓部に新たな市区をつくるという千載一遇の機会を手に入れたと言って、市のこの決定を歓迎している。また、「図書館は、あらゆる世代と文化の出会いの場所であり、幼稚園、学校、大学とのネットワークを担う場所でもある。新たな図書館によってシュトゥットガルトは、他都市との競争に負けないための基盤をつく

ることができる」²¹⁾とも言っている。さらに市長の Wolfgang Schuster は、知識がわれわれの未来の鍵となる重要な資源であり、図書館はそれに多大な寄与をすることを示唆して、新図書館の重要性を強調している。また、市長は「この市区は数年後には活気ある地区となっていることだろう」²²⁾と言って、新たな図書館のできるこのヨーロッパ地区の重要性を強調した。

この新図書館は2010年にも完成し、翌年の2011年に開館する予定である。

9. おわりに

このシュトゥットガルトの中央駅をつくり替え、それを都心の新たな町づくりにも役立てるといふ壮大な計画は、連邦、州、市、郡の他にもシュトゥットガルト空港株式会社なども出資して初めて資金の目途が立つというものであった。しかしその資金の全貌が26億ユーロから28億ユーロに値上がりし、さらに最近の事情に合わせた試算をすると30億ユーロになるというように、年数が経つ毎に膨れ上がってくる。このことに関する混迷を極めた議論が実は今も続いている²³⁾。

最初から国、州、市、郡とならんで、空港会社も大口の出資者になっていた。空港会社にとっては鉄道という競争相手が自己のインフラを最高の状態へともってゆくのを手助けするよう求められている訳である。そのために要求された額は、1億1,220万ユーロである。このお金はすでに支払われていると広報担当者は言っている²⁴⁾。この「シュトゥットガルト21計画」は、シュトゥットガルト・ウルム間の高-speed新線とシュトゥットガルトとその周辺の都市交通線再編を構想するものであった。そしてその路線の高速化により、ヨーロッパの高速鉄道網に接続することを可能にするものであった。そこに大きなメリットがあるのである。そしてこのシュトゥットガルト・ウルム間の高-speed新線(250 km/h)は、地下中央駅から南進し、都心下の9.5 kmのフィルダートンネルによって、シュトゥットガルト空港新駅を経て東方のウルムへ向かうという計画になっているのである²⁵⁾。これにより空港もヨーロッパ高速鉄道網に接続することになる。これにより年間150万人の乗客増が見込めると考えている。これが空港側にとっての大きなメリットである。

一方、2009年7月29日のシュトゥットガルト市議会は、今後、これまでに締結してきた契約の条項以上の経費が市にのしかかってくるのが判明した場合には、そのことに

関しては、住民投票にかけるといふ動議を可決した。ただしこれは、追加融資の部分だけに限る投票で、計画全体に対する問い直しではないことを確認している。「シュトゥットガルト21」といふ計画は、あくまでドイツ鉄道のプロジェクトであるのであり、すでに鉄道との合意の契約は済ませている以上、見直しを申し出ることにはできないという考えである。ただし、金額に関しては2009年12月末までにドイツ鉄道に対して市に追加の費用が生じるのか否かをはっきりさせるよう要求している²⁶⁾。

この南西ドイツの一都市に関わるプロジェクト事業の進展については、今後も目が離せないと考えている。

参考文献

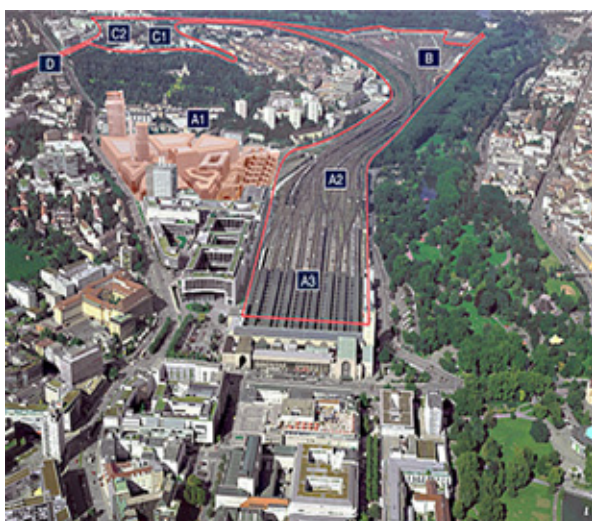
- 西村幸格／服部重敬『都市と路面公共交通——欧米にみる交通政策と施設』(学芸出版社, 2000年)
- 西村幸夫＋町並み研究会『都市の風景計画——欧米の景観コントロール手法と実際』(学芸出版社, 2000年)
- 伊藤滋他監修『欧米のまちづくり・都市計画制度』(ぎょうせい, 2004年)
- 廣田良輔「シュトゥットガルトに学ぶ公共交通を中心とした都市発展施策」(『運輸と経済』第68巻第1号, 2008年1月, 55頁-62頁)
- K. Ermer/R. Mohrmann/H. Sukopp『環境共生時代の都市計画』(水原渉訳, 技報堂出版, 1998年)
- 岡崎文彬『図説・ヨーロッパの庭と公園』(養賢堂, 1988年)
- 雑誌『第三の道』第7号(人智学出版社, 1989年3月発行)
- Roser, Matthias: Der Stuttgarter Hauptbahnhof. (Stuttgart 2008)
- Katalog „Made in Germany- Architektur + Ökologie“ Geothe Institut 2004
- Rahmenplan Stuttgart 21 vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart am 24. Juli 1997 beschlossen. Herausgeber: Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtplanungsamt.

注

特に記されていない場合は、上記文献の参照および引用である。

- 1) Stuttgart 21 HP (<http://www.stuttgart21.de/> 2008年8月14日付け) 参照。A1, A2, A3, B, C1, C2,

Dはそれぞれ以下の図で示された部分である。



2) 本文中のカッコ内の数字は、以下の地図中の番号である。

(出典：Landeshauptstadt Stuttgart HP, <http://www.stuttgart.de/item/show/319024>)



- 3) 伊藤滋他監修, 194頁
- 4) 西村幸夫+町並み研究会, 125頁
- 5) 伊藤滋他監修, 193頁
- 6) ドイツは造園の盛んな国である。連邦主催の「造園展覧会」は2年に一度開かれており、会期は大抵春から夏にかけての約半年である。しかし会期後もそこは市民のための最高の公園となる。シュトゥットガルトで

はこの「造園展覧会」がすでに2度開かれており、一回目が1961年のキレスベルク、二回目が1977年のシュロス広場である。どちらも今ではそこが都市の重要な公園となっている。

- 7) Roser, Matthias, S86
- 8) 同上, S91
- 9) Katalog „Made in Germany- Architektur+ Ökologie“ S28-30
- 10) 西村幸格/服部重敬, 56頁 (「シュトゥットガルト・路面電車から Stadtbahn への段階的な移行」)
- 11) 廣田良輔, 59頁
- 12) 西村/服部, 57頁, 廣田, 59頁
- 13) Rahmenplan Stuttgart 21, S21
- 14) 同上, S32
- 15) 『第三の道』第7号, 24頁
- 16) K. Ermer/R. Mohrmann/H. Sukopp, 36頁
- 17) http://www.stadtklima.de/cities/europe/de/stuttgar/d_sl.htm
- 18) 『第三の道』第7号, 21頁
- 19) 同上, 24頁
- 20) 同上, 24頁
- 21) Landeshauptstadt Stuttgart HP, 2009年7月29日付け „Spatenstich für Stuttgarts neue Bibliothek“
- 22) 同上
- 23) Stuttgarter Zeitung (2008年8月21日付けシュトゥットガルト新聞)
- 24) 同上
- 25) 廣田, 57頁
- 26) Landeshauptstadt Stuttgart HP, 2009年8月2日付け „Bürgerentscheid zu Stuttgart 21 möglich“

