



水の都「ストックホルム」

Special Features / Civil Engineering Heritage VII The fruit of technology which bring up foundation of culture

地の利を活かした計画都市「ストックホルム」

スウェーデン スtockホルム



いであ株式会社/フロンティア事業本部/技術開発部
松田明浩(会誌編集専門委員)
MATSUDA Akihiro

特集
土木遺産VII
文化の礎を育む技術の結晶(スウェーデン・フィンランド・ロシア・日本)

1—北欧のヴェニス

スウェーデンの首都ストックホルムは、同国最大の都市であり、北欧でも最大の人口約75万人を誇る。ストックホルム海峡の大小様々な島からなり、「北欧のヴェニス」「水の都」「ガーデンシティ」とも称され、水に囲まれた非常に美しい都市である。

このストックホルムが歴史上に登場するのは、13世紀半ばのことである。自然発生的な都市ではなく、1250年代に建設された計画都市である。北緯60度近い北の地に位置し、冬季は長い夜と降雪とともに、川や運河のみならずバルト海へ続く海路も氷結する。

ストックホルム成立以前のスウェーデンの政治の中心は、何世紀にもわたって内陸部のメーラレン湖周辺であった。世界遺産にも登録されているヴァイキング時代の町「ビルカ」、中世の町「シグチューナ」、北欧最古の大学の町「ウプサラ」などの多くの古い町が湖岸に点在する。

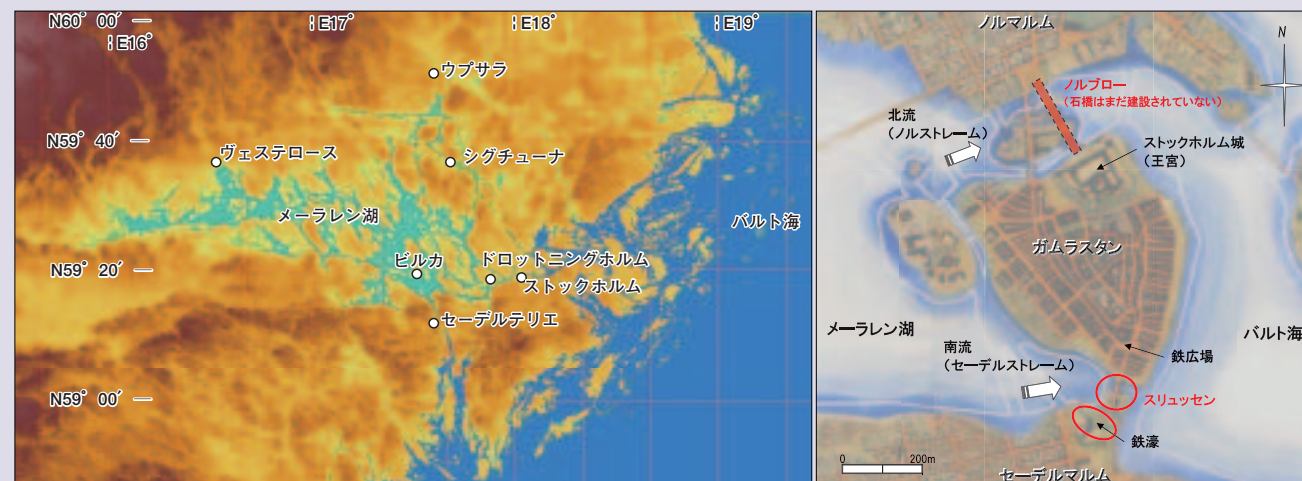
メーラレン湖周辺は、北緯60度付近の寒さの厳しい地にありながら、農業生産が可能で特異な地域であっ

た。また、湖の北西にある広大な森林地帯は、金属資源の宝庫でもあった。さらに、湖と湖に流れ込む多くの河川は、現代のように陸上交通が発達していない時代には重要な交通路となっていた。ヴァイキングに見ることができる巧みな航海術も相まって、この地の人々にとってのメーラレン湖の湖岸は、内陸地を結ぶ重要な交易地であり、商業地として栄えていた。

しかし、13世紀半ば、突如としてストックホルムは歴史舞台へ登場し、その後急速に発展して、瞬く間にスウェーデン一の都市となる。なぜこのような地に町が建設され、大都市として発達したのであろうか。

2—隆起する大地とストックホルム海峡

12世紀末頃、エストニア方面から来襲した海賊がシグチューナを破壊したことが一つの契機となり、ストックホルム海峡に立ちふさがる小島の一つに砦が建設された。13世紀半ばには、この砦を当時のスウェーデンで最も有力な部族長が主導して、堅固な城に造り変えた。その



■図1—メーラレン湖周辺概念図

■図2—1670年頃のストックホルム(白線は現在の海岸線)



■写真1—ビリエル・ヤールの黄金の冠

部族長とは、後にフォルクンガ王朝の祖となるビリエル・ヤールである。

ヤールがストックホルムに注目した理由は何か。それは、大地の隆起によって、ストックホルム海峡が内陸への唯一の水路となっていたと考えられる点である。氷河期には、スウェーデンやフィンランドといったバルト海を中心とした北ヨーロッパには、厚さ2,000mとも3,000mともいわれる大陸氷床が発達し、その南端はバルト海を越え、北ドイツ平原にまで達していた。これは現在の南極大陸の氷床の厚さにほぼ匹敵し、広さも約半分にあたり、想像もつかない巨大な氷の塊である。

氷床はその重さで、地盤を強烈な圧力で押し付けていたが、氷河期が終わり、氷床が解けてその圧力が消え去ると、地盤は弾力によって急速に隆起し始めた。バルト海北部では最大で年50～75mmという驚異的な速さで隆起した。

湖面が1,140km²という大きなメーラレン湖であるが、実際は湖というより、無数の島々が点在する多島海に近い景観である。大陸氷床が解けた直後には、おそらく外洋とつながっていた入り江のような場所が、次第に隆起して海と隔絶し、湖になったものと推定されている。かつてのメーラレン湖はバルト海と多くの水路でつながっ

ていたと考えられている。湖岸の主要都市であったシグチューナには、先史時代から中世にかけて複数の航路があったといわれている。しかしその後も陸地の隆起は続き、メーラレン湖と海とを結んでいた海峡は徐々に陸化していった。ヤールの時代には、ストックホルム海峡がメーラレン湖への唯一の出入口となっていたと考えられている。

3—ハンザ商人の台頭とストックホルムの建設

12世紀半ば、ヴァイキングの活動が衰退してくると、代わって多くのドイツ人がバルト海を中心とした北欧一帯に進出してきた。13世紀頃には、ユトランド半島付け根の自由都市「リュベック」を中心とする近辺各都市間において大規模な同盟組織に成長し、政治的、軍事的な性格を強めていった。彼らは、在来の商人を凌いでその影響力を拡大させ、北海やバルト海交易を独占支配するに至った。ハンザ同盟の成立である。ハンザはコック船と呼ばれる甲板を張った大型船を使って、北海やバルト海の干シタラ・塩漬けニシン、スカンディナヴィアの木材・鉄・鋼、ドイツの小麦・ビール、イギリスの羊毛・石炭、ロシアの毛皮・蠟などを運んだ。

メーラレン湖周辺にも12世紀後半以降、旧来の商業地に多くのドイツ人がやってきて、大きな影響力を与えるようになっていった。13世紀になると、メーラレン湖地方のドイツ人の影響力は、経済のみならず政治的にも強大になり、ウップランドを拠点とした王家がドイツ人と提携して、ヤールに挑んだ抗争事件を起こすまでに発展した。その抗争に勝利したヤールは、長男ヴァルデマールを王位につけ、自らは摂政となって国家の基礎造りに専念した。その一環がストックホルムにおける都市建設の着手である。

現在、ガムラスタン(旧市街)と呼ばれる「小島」の北東隅にあった12世紀末以来の砦を、ヤールが立派な要塞に建て直したのが1252年と推定されている。以後、こ



■写真2—メーラレン湖側からみるノルブロー（北橋） ■写真3—ノルブローの北結めにあるグスタフ・アドルフ広場とオペラ座 ■写真4—現在ではストックホルムの交通の一大結節点となっているスリュッセン



■写真5—今も使われているスリュッセンのカール・ヨハ ン閘門 ■写真6—大広場前のスウェーデンアカデミー ■写真7—鉄広場

の要塞は「三つの王冠」と呼ばれ、やがてストックホルム城へと拡張されていった。

そして、城とともにストックホルムを北欧一の大都市として以後の発展を約束させたのが、ガムラスタンの南北に改築されながらも現在も残る「ノルブロー（北橋）」と「スリュッセン（閘門）」である。

4—ストックホルムの発展を支えた橋と閘門

ヤールが要塞を築いた「小島」は、北と南にそれぞれ幅50～200mほどの狭い海峡（北流と南流）を挟んで本土の陸地（ノルマルムとセーデルマルム）と対峙している。歩いて1時間ほどで一周できてしまうような小島で、要塞が城となり全体が都市化すると、本土の様々な農

業集落からの食糧供給を円滑に進めるためにも、橋で接続しなければならなくなった。

そこで北流にはノルブロー（北橋）が、南流にはセーデルブロー（南橋）が架けられた。前者の史料上の言及は1288年、後者は1297年が最初である。しかし、ヤールがストックホルムを成立させた時期から、木製の橋が架けられていたと推定されている。

これらの橋は本土との接続の他に、遮断防御施設も兼ねていた。「小島」の西方はメーラレン湖につながっており、湖への唯一の水路上に橋を建設することで、東方からの襲撃に対する防御としても役立ったのである。

しかし、ストックホルム海峡の封鎖は、国際的な交易の衰退をもたらしかねなかった。そこでヤールは、「小島」に外来商人がメーラレン湖地方の商人と直接物品交換を行えるような交易地を建設した。その一方で、橋によって海峡を封鎖することで、大型のコック船が自由に通行することができないようにしたのである。つまり、ドイツやハンザなどの大型外国船に対しては、「小島」の東岸（バルト海側）に停泊を強制させる一方、「小島」での交易に特権を与えることで、メーラレン湖地方の産物とバルト海を結ぶ「ストックホルム」に交易を集中させたのである。

当初は、南北両海峡とも浮橋や木製の桁橋、跳ね橋が架けられていたが、やがて南流には橋の代わりに「スリュッセン（閘門）」が造られた。当時の詳しいことは分かっていないが、メーラレン湖と海との間には、現在1mほどの水位差があり、潮位が低い時には湖から急流のように海への流れがあり、小船の通行も困難な状況になる。そこで水深の浅い南流を掘削して閘門施設を造り、

業集落からの食糧供給を円滑に進めるためにも、橋で接続しなければならなくなった。

航路を創出した上で物流をコントロールしていたのではないとも考えられている。

一方北流では、浮橋や石造りの基礎の上に渡した単純な木製の桁橋が架けられていたが、春の出水や氷の衝突などでしばしば破壊されていたという。グスタフ3世時代の1697年、ストックホルム城が大火で失われた際に、建築家ニコデムス・テッシンによる王宮の再建とともに、永久橋である石橋の「ノルブロー」が都市計画の一環として計画された。石橋は王宮から北へ伸びる幹線道路の起点として計画され、王宮から橋を渡った先にはオペラ座が配されるなど、フランスの影響を強く受けたものであった。ノルブローは、宮廷技師だったエリック・パルムステッドによって設計され、1797年に北部分が、1806年に南部分が完成し、現在に至っている。

このように、南流には運河とスリュッセン（閘門）を建設し、確実な航路を作りだす一方、北流は石橋のノルブローによって、大型船の通行を完全に遮断した。こうしてストックホルムが完全に海峡交通を掌握したことで、現在の都市発展の礎となったのである。

5—ガムラスタンの形成

1642年、南流にオランダの技術を導入した最初の「クリスティーナ女王閘門」が完成し、ストックホルム海峡の交通が完全にコントロールされるようになると、ストックホルムは莫大な通関収入をあげるようになった。それまで穀物広場という名前だった「小島」の南部一角は、1498年に「鉄広場」と改名されたが、やがて鉄輸出の急増を受けて手狭になり、1662年にスリュッセン南部の掘削に移転した。国中から運ばれる鉄は、この新しい「鉄濠」で検量・点検されるようになった。

南流の閘門は貨物量の増大と老朽化などにより、1755年と19世紀半ばの改築を経て、1935年の改築により「カーン・ヨハン閘門」となり、今なお機能している。

好位置に恵まれていただけに、その地の利を十分に活用できるようになると、ストックホルムの発展は加速した。1600年代には、国会議事堂、中央官庁などが「小島」に建ち並ぶようになった。外国商人との通商で莫大な富を蓄積していったストックホルムの商人たちは、多くの豪華な建物を競って築き、やがて玉石敷きの通りにぎっしりと建物が連なるガムラスタンの街並みが形成されていった。

6—発展の陰に

ストックホルムの人口は、1610年代にはわずか1万人であったのが、1680年代にはほぼ6万人へと急増した。市街地は、手狭になったガムラスタンから、ノルブローで結ばれ



■写真8—中世の街並みが残るガムラス ■写真9—ガムラスタンにある世界一狭いといわれる道

た北のノルマルム、スリュッセンで結ばれた南のセーデルマルムへと拡大し、やがて周囲の島々へと拡大していった。18世紀以降、ストックホルムは直接戦禍に巻き込まれることもなかったことから、ヨーロッパ中から人口が流入し、数十万人の人口を有する大都市へと成長した。

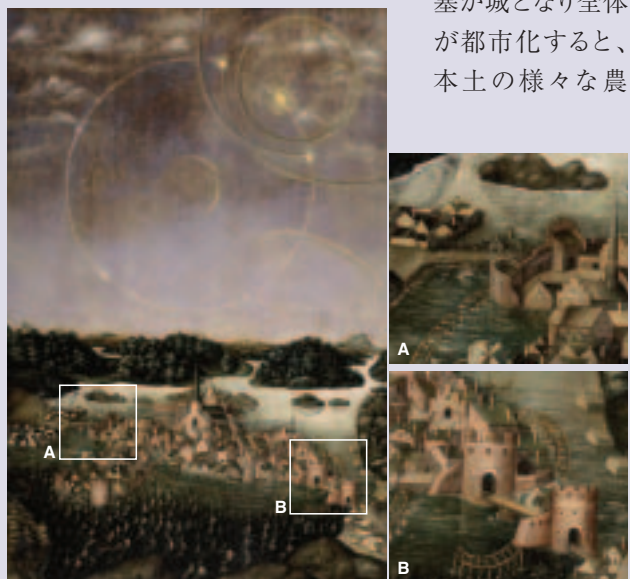
北欧最大の都市となり、湖と海に囲まれた14の島々からなるストックホルムの中心には、発展の基礎となった「地の利とそれを最大限に活かす仕組みを永続させる都市構造」ガムラスタンと、その両端に位置するノルブローとスリュッセンが、今なお静かにその機能を発揮し続けている。

- <参考資料>
- 1) 「港町と海域世界 シリーズ港町の世界史「海峡都市ストックホルムの成立と展開」/根本聡/2005年/青木書店
 - 2) 「Norrbrö och Strömparterren」/Klas Lundkvist/2006年/Stockholms Stadsmuseum
 - 3) 「Slussen — 1935 års anläggning.」/Mari Lorentzi, Per Olgarsson /2005年/Stockholms Stadsmuseum
 - 4) 「SLUSSEN MED ANGRÄNSANDE VATTENOMRÅDEN, RAÅ 103」/Kerstin Söderlund & Marcus Hjulhammar/2007年/Stockholms Stadsmuseum
 - 5) 「ストックホルムストーリー 福祉社会の源流を求めて」/岡沢憲美/2004年/早稲田大学出版会
 - 6) 「物語 北欧の歴史 モデル国家の生成」/1993年/中公新書
 - 7) 「週間朝日百科029 世界の地理スウェーデン・フィンランド」/田中克彦責任編集/1984年/朝日新聞社
 - 8) 「ストックホルムの成立と水上交通—中世期メーラレン湖地方の商業関係—」/根本聡/2001年/「歴史学研究」756
 - 9) Stockholms City Museum web: Stadens möster — “City Patterns”

- <取材協力・資料提供>
- 1) スtockホルム市博物館
 - 2) Atsuko K Sandberg (通訳)

(写真提供：P8上、写真1、10、筆者
写真2、9、藤井千晶、写真3、7、惣慶裕幸
写真4、11、塚本敏行、写真5、8、遠藤徹也、写真6、岩田剛彦)

図1：著者作成
図2：参考資料9)を元に著者作成
図3：ストックホルム市博物館提供



■図3—ストックホルムが描かれている最古の絵図（1535年）。図中左（拡大図A）が北流、右側（拡大図B）が南流。いずれも海峡をまたぐ橋が架けられている



■写真10—周囲の島々に広がる市街地 ■写真11—ストックホルム市庁舎