

読者のページ

話題の海外都市へ — ترامがつなぐヒューマンな都市ストラスブール —

日本工営都市空間株式会社
山田 耕治 YAMADA Koji

◆話題の都市・ストラスブール

フランス北東部、ライン川の近くに位置するストラスブールは、フランスとドイツの領有下にあった歴史を有し、多様性を持ち、欧州を代表する環境都市とも言われる。

ストラスブールは最近、都市や交通の分野で話題に上ることが多い。それは、世界遺産の旧市街をトラム、つまり路面電車が走り、自動車交通を制限しつつ、ヒューマンスケールで街を楽しむことができるからであろう。そのストラスブールを訪ね、歩いてみた。

◆中世に由来する旧市街地

ストラスブールは、古くはドイツの神聖ローマ帝国に属し、中世には司教都市から、後に自由都市の地位を得た。1681年にはドイツの混乱に乗じてフランス王国が併合した。以後はドイツとフランスが領有権を争い、1944年以降はフランスの統治下にある。



写真1 都心部の乗り換えに便利なオムドゥフェール駅

こうした歴史的な背景から、ストラスブールは独仏の二つの文化が交わり、市民の多くはドイツ語とフランス語を話すという。

ヨーロッパは広域の国家連合である欧州連合(EU)による統一がなされているが、ストラスブールには、その立法府にあたる欧州議会が置かれている。EU本部のあるブリュッセルとともに、ヨーロッパ統合の象徴的な都市と言ってもよいだろう。

◆ストラスブールの魅力

ストラスブールの魅力は、長く複雑な歴史が織り



写真2 グランディル地区にそびえるノートルダム大聖堂

なす街並みであろう。ストラスブールの歴史的街並みは、フランス語で「大きな島」を意味するグランディル地区がその中心を成す。内陸であるのに島とはいかに、と思われる方もいるかと思うが、ストラスブールはライン川の支流、イル川の中州に広がる街なのである。

グランディル地区の中央からやや南側にそびえるのが、11世紀に着工され、現在の姿になるまでに300年以上かかったといわれるノートルダム大聖堂である。他にも美術館や博物館、広場など、中世に由来する古い街並みを楽しむことができる。

イル川は古くから舟運が栄え、グランディル地区の南西あたりの小フランスと呼ばれる地区には、運河を航行する船のための閘門が設けられている。小フランスには、この地域に特有の木骨組みの家屋が並び、レストランとして使われるものもあり、散策に適した一角である。

◆ドイツによる新市街・ノイシュタット

ストラスブールは、ドイツによる占領時代(1871～1918)、街づくりにおいて新しい展開をみる。19世紀末のストラスブールの旧市街は、道が狭く、今より広



写真4 グランディル地区の古い街並みの中を走るトラム



写真3 中州を囲むように流れるイル川

場も少なく、混雑した^{かいぎつ}猥雑な市街地が広がっていた。ストラスブールの北側、イル川を越えた先に、ドイツによる占領下の行政機能を拡充するために、新市街地の開発が行われた。そこはドイツ語で新しい街を意味するノイシュタットと呼ばれた。

1880年に、ストラスブール出身の建築家・都市計画家のJ.G.コンラット(1824～92)の計画図が採用された。ノイシュタットでは、広い通りや格子状の道路など、パリ改造で有名なオスマンを想起させる都市計画手法により市街地整備が推進された(図1)。



写真5 アルザス地方特有の木骨組みの家屋が並ぶ小フランスの街並み



写真6 ノイシュタット地区の文豪ゲートの銅像



写真7 旧ライン宮殿の建物(ノイシュタット)



写真8 ドイツ教会(ノイシュタット地区)



写真9 郊外ではトラムの沿線に植樹されている



写真10 欧州議会の建物

1880年に都市建設がスタートし、第一次世界大戦開戦まで続いた。こうしてフランスとドイツという二つの文化を表象する二つの市街地が一体化した歴史都市が作られた。

❖自動車から公共交通へ

第二次世界大戦の終結と、その後の経済発展を背景に、ストラスブールでは1970年以降、自動車中心の街づくりが行われた。その結果、グランディルの狭い道路網には自動車があふれ、その収容のために、さらに大きな駐車スペースを確保しなければならなかった。

こうした中で検討されるようになったのが、トラム(路面電車)を主役にした公共交通の整備である。ストラスブールでトラムによる公共交通の整備が話題になったのは、1973年の都市計画マスタープラン

においてであった。その後、無人運転の地下鉄という新たな選択肢が提起されたため、地下鉄かトラムか、という公共交通を巡る選択が1989年の市長選挙の争点となった。地下鉄よりコストが4分の1で済み、環境への負荷も低いトラムを推進する候補が選挙に勝ち、これがストラスブールの公共交通の方向性を決めることになった。その後1994年には最初のトラムであるA線が建設され、さらにB線、C線と続き、2019年時点では7線が開通している。

現在では、グランディル地区を中心に、郊外に向けてトラムによる公共交通のネットワークが広がっている。ノイシュタットへも、旧市街から郊外に向かうトラムを乗り継ぐと容易にアクセスが可能である。市民にとっても旅行者にとっても、快適で使いやすい交通手段である。

❖歩きやすい街づくりへ

トラムネットワークの整備と並行して、1992年、ストラスブールでは自動車交通による旧市街の通り抜けを防ぐ総合的な交通計画が実施された。グランディル地区に入ってくる自動車は、基本的に入ってきた方向と同じ方向に出ていく、つまり袋小路のように制御されたのである(図2)。

これにより、グランディル地区に用事がない自動車は入ってこないことになる。グランディル地区には地下駐車場が設けられ、都心に用事のある自動車はここに駐車する。結果として、1990年から2008年の18年間に、都心への自動車流入数は28%減少した、とヴァンソン藤井は著書に書いている。

また、旧市街の街路の多くが歩行者専用となり、自動車の進入が制限されている。路面電車の駅をつなぐように配置された歩行者専用道路は、旧市街で93本に上るといふ。ただし、歩行者専用道路も、朝10時30分以前と午後7時以降は自動車の乗り入れが許されるなど、商店などの搬入に不便がないよう配慮されている。

トラムは地下鉄に比べて駅間距離が短く、駅が市街地の地上にあることから、歩行者と共存しやすいと言われる。都心への自動車の流入規制などと相まって、ウォークアブルな街づくりが、観光都市であるストラスブールに活気を与えている。

❖世界遺産の指定と地域の拡大

ストラスブールは1988年に世界遺産に指定されている。当初の指定は、グランディル地区に限定されたが、2017年にノイシュタットが加えられた。中世の街並みを感じさせるグランディルとドイツによる新市街地ノイシュタットという二つの異なる都市計画の融合が、ストラスブールに独特の街並みと多くの観光客を引きつける魅力をもたらした。

現在のストラスブールは欧州を代表する環境都市を標榜し、総合的な都市交通政策により街を活性化した、といわれる。近年日本でも、トラムを新た



図1 コンラットによるノイシュタットの計画図(1880年)

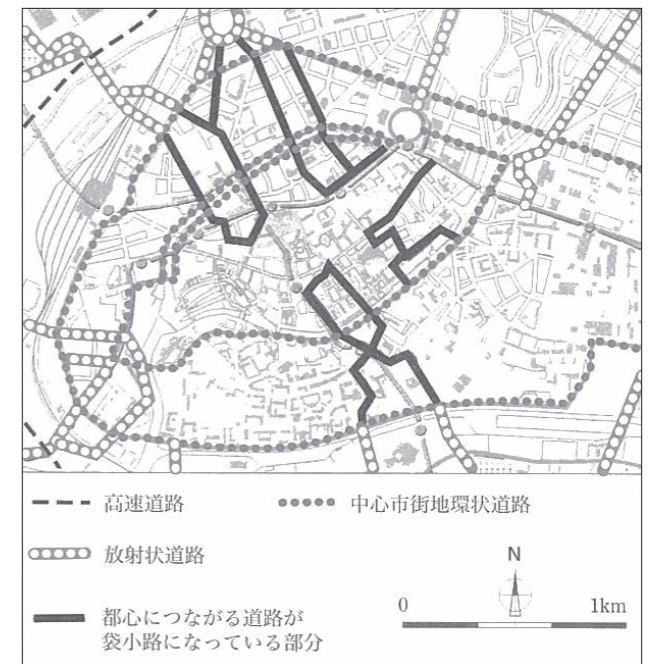


図2 ストラスブール都心の自動車迂回策
出典:藤井(ADEUS提供)

に導入して話題となった栃木県宇都宮市も、ストラスブールの事例を参考にされたようである。歩いて楽しいトラムの街はこうして出来上がった。

- <参考資料>
- 1) 内田日出海、物語 ストラスブールの歴史—国家の境界、ヨーロッパの中核、中公新書、2009年
 - 2) ヴァンソン藤井由美、ストラスブールのまちづくり—トラムとにぎわいの地方都市、学芸出版社、2011年
 - 3) P. Heckmann-Umhau, The Development of Modern Urban Planning: The Case of Strasbourg, 1871-1918, Journal of Urban History 2025, Vol. 51 (1) 92-112.