

国境都市からトランスボーダー都市へ（1）： ストラスブールの事例

手塚 章

- | | |
|--------------------------|---------------------------|
| I はじめに | III ヨーロッパ統合時代の都市発展戦略 |
| II 民族の境界と国家の境界 | III-1 ヨーロッパ首都としてのストラスブール |
| II-1 国境都市ストラスブールの形成 | III-2 ストラスブール・ケール軸の都市整備事業 |
| II-2 国境の港湾：ストラスブール港とケール港 | III-3 トランスボーダーな都市計画への取り組み |
| | IV むすび |

キーワード：国境，トランスボーダー，ストラスブール，EU

I はじめに

ストラスブールは、リールとならんで、フランスにおける国境都市の代表例である。いずれも地域中心都市として広い影響圏をもつが、かつては国境に接しているために「180度の大都市圏」という呼び名を共有してきた。国境が障壁になって、中心都市の影響力が360度に展開できないという意味である。国境都市という名称は、国境がその都市の性格を規定していることを示唆する。国境は都市成長を促進する方向にも抑制する方向にも作用するが、「180度の大都市圏」はネガティブな側面に着目したものと見える。これと類似した現象は鉄道交通にもみられ、ダイヤ編成が国家単位に組まれる時代には、ストラスブールとリールが鉄道ネットワークの末端点として袋小路的な状況を呈した。ユーロトンネルの開通やTGV路線の延伸にともなって、鉄道交通におけるリールの近接性は飛躍的に改善されたが、ストラスブールに関しては鉄道交通ばかりでなく道路交通についても、ライン川が大きな障壁となって現在でも国境ごえの流動が乏しいままである。

表題にかかげたトランスボーダー都市という言葉は、1950年代以降におけるヨーロッパの政治経済環境変化によって、こうした国境都市の性格が大きく変容しつつあることを象徴している。とりわけ1985年にむすばれたシェンゲン協定が1995年3月に具体化し、国境の自由通行が実現してからは、国境の障壁効果が物理的な側面にかぎっていえば消滅した。ヨーロッパ・メガロポリスの内側に位置し、フランス文化とドイツ文化の接点とも見えるストラスブールは、いわばヨーロッパ統合の実験室であり「トランスボーダー都市」の理念と現実、そのダイナミズムと問題点をよく示していると思われる。ヨーロッパ中軸地帯に位置するトランスボーダー都市のうち、まずストラスブールの事例を選んだのは、そのような意図からである。

ヨーロッパの中軸地帯には、ストラスブールとリールのほかにも、国境に位置する大都市がいく

つかみられる。ザールブリュッケン、バーゼル、ジュネーヴなどが代表的な事例であろう。これらの都市では、国境線をまたいで市街地が連続的に広がっており、形態的な基準にてらせばトランスボーダーな都市域がすでに形成されている。バーゼルとジュネーヴがあるスイスはEU（ヨーロッパ連合）に加盟していないが、国境をこえたトランスボーダー都市の理念をかかげている点では、ほかの都市と共通している。これらの5都市は、いずれをとっても、国境をこえて隣接する他国の自治体と協力体制をととのえ、政治家や財界人、プランナーたちがトランスボーダーな大都市圏整備計画の実現にむけて努力している。ただし、その具体的なあり方は都市によって異なっており、計画の推進をさまざまな問題点の所在にも違いがみられる。以下では、ライン川をはさんで隣接するストラスブールとケールについて、今なお強くみられる国境都市としての性格と、トランスボーダー都市を志向する整備計画や都市建設事業について考察することにしたい。

II 民族の境界と国家の境界

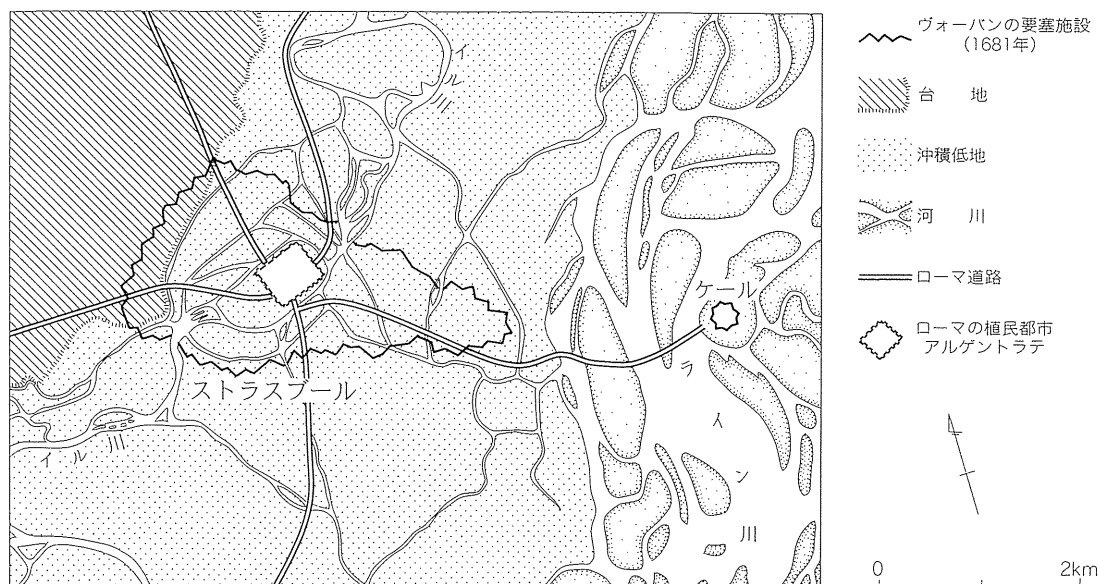
II-1 国境都市ストラスブールの形成

フランスとドイツの国境をなすライン川は、民族や国家の境界として歴史的に興味深い例を提供している。正確な地図が存在しない時代や戦争のたえない動乱の時代には、ライン川のような大河川がしばしば明瞭な分割線として政治的な境界に採用された。たとえばカエサルは、ガリアの東の境界をライン川にもとめている。ストラスブールは、この境界線に配置された古代ローマの植民都市（アルゲントラテ）を起源としており、その後の歴史を通じて、異なった政治勢力や民族の接触地域という性格が都市成長のあり方に大きな影響を与えてきた。

その象徴的なあらわれが、アルゲントラテからストラスブールへという都市名称の変更であろう。古代から中世への移行過程で、古代起源のガリア都市の多くがその呼び名を変更した。パリ（古名はルテティア）やランス（古名はドゥロコルトム）など、ほとんどの場合、新しい名称はガリアの部族名称に基づいている。これに対して、ストラスブールは「道路の町」を意味するゲルマン系の言葉であり、ローマ都市の名称変更としては特殊な事例に属する。旧来の住民を駆逐して、新たに大量のゲルマン人が定着した歴史を反映しており、境界地域としての特性をよく示している。

その後、ライン川中流部の地溝帯はゲルマン人の世界であり、中世の後期には、ライン川がむしろ交通の軸として機能した。フランスの勢力がアルザス地方に進出したのは、ようやく17世紀以降のことである。ストラスブールがフランス側の手に渡り、著名な築城家であるヴォーバンが大規模な要塞施設を築造したのは、ルイ14世治下の1681年であった（第1図参照）。ちなみに、ライン川の対岸にも、同じ時期にヴォーバンがケールの要塞を建設している。また、フランスとドイツを分かちライン川の国境がほぼ現在のかたちで成立したのも、1697年のライスウィック条約による。この条約では、ライン川の右岸に存在したフランス側の飛び地や橋頭堡（ケールやブリザック、ユナングなど）が放棄され、ライン川が政治的な境界線として認知された。

しかし、フランスとドイツの国境がこれで安定したわけではなく、19世紀の後半から20世紀の前半にかけて、アルザス地方の帰属は両国のあいだを何度か往復する。1871～1918年と1941～1944



第1図 近代以前のストラスブール
(Kleinschmager, 1997, p.97を一部改変)

年の二度にわたってドイツ時代を経験したストラスブール市民は、その国籍を4回変更したことになる。こうした政治的変遷はストラスブールの都市景観にもはっきり刻印されており、エルザス・ロートリンゲンの首都であった19世紀の末には、ストラスブール大学をはじめとする大規模な都市建設事業が旧市街の北側を取りまくように展開され、国力顕示のショーウィンドーとして機能した。ストラスブールが急成長をとげたのもこの時期であり、1871年には85,654人であった人口が1900年には151,041人へと急増している。

II-2 国境の港湾：ストラスブール港とケール港

ライン川に設定された国境の作用を如実に示す興味深い例として、以下ではストラスブール港とケール港の発展について述べることにしたい。

現在の地図をみると、ストラスブールとケールの両市は、250メートルほどの幅をもつライン川をはさんで市街地が連担している。しかし、こうしたコーナーベーション化は20世紀の後半に進展したものにすぎない。19世紀の前半にいたるまで、バーゼルからマンハイムまでのライン川は河道の一定しない乱流帯の状況を示しており、その幅は2 km近くにおよんだ（第1図参照）。ストラスブールの旧市街は、ライン川の乱流帯とたびかさなる氾濫を避けて、西側の台地ぞいに形成されたものである。その意味でストラスブールは「ライン河の申し子」ではなく、ましてやライン川の河岸集落でもなかった。ライン川の流れが固定され、ほぼ現在の姿をあらわしたのは、1838年から1876年にかけて行われた河道整備事業後のことである。

このような自然環境を反映して、ライン川中流の地溝帯には、ライン川の両側にまたがる広域的な政治単元が形成されなかった。ライン川の氾濫原は広大な湿地と森林におおわれ、長いあいだ乗り越

えがたい障壁だったからである。メロヴィング王朝期のアルザス公国は、当時ほとんど無人であったヴォージュ山地とライン川沿いの森林地帯にはさまれた地域で、レス土壌におおわれたイル川の段丘や、山麓地帯にそって延びる肥沃な農地を中核としていた (Planhol, 1988)。ストラスブールは、ライン川左岸のこうした農業地域を基盤としていたのである。他方、ライン川右岸のケールは、もともと軍事的な橋頭堡として建設された集落であり、ライン川右岸に広がる農業地域に立脚していなかった。いわばストラスブールの飛び地的な性格をもっていたわけで、ライスワイク条約 (1697年) によりライン川の境界が基本的に認知されたのちも、そのときどきの政治情勢に応じてケール地区がフランス側の領有とされた (たとえば、1703～1714年や1733～1736年、1801～1808年の期間がそうである) (Zander, 2002)。

ライン川の河道が整備されたのち、本流に面して近代的な港湾施設が整備されたのは、ストラスブールがエルザス・ロートリンゲンの首都であった19世紀末のことである。1906年の地形図には、ライン川をはさんで両岸に近代的な港湾がみられるが、左岸側で工業港・商業港と名づけられた2本の水路は1900年に整備されたものである。これと対抗するように、右岸のケール側でもバーデン大公国が規模ではストラスブール側を上まわる港湾施設を建設している。この結果、20世紀の初めには、ほぼ匹敵する規模をもつストラスブール港とケール港が、ライン川をはさんで対峙するように形成された。

これに対して、2000年時点における両港の概況を比較した第1表が示しているように、現在では、敷地面積や貨物量、就業者数など、あらゆる面で両者のあいだに大きな格差がみられる。これは、フランスに復帰したのちに、ストラスブール港の規模拡大がはかられたためで、まず第1次世界大戦後にはライン川の下流側、ついで第2次世界大戦後には上流側で大規模な港湾施設の造成が行われた。その結果、ライン川の左岸には広大な港湾地区が広がり、ストラスブールの市街地とライン川を完全に分断している。ストラスブール市民にとって、ライン川の河畔は身近な憩いの場とはいえ、港湾地区のあつかいが今後の都市計画において重要な課題の一つになっている。この点については、次節で改めて触れることにしたい。

他方、両港の前面を流れるライン川が国境であることは、いずれの港湾についても特別な性格や制度を生みだす結果をもたらしている。ライン川は1815年のウィーン会議によって国際河川とされ、船舶の自由航行と河川の国際管理が定められた (ちなみに、国際管理機関である「ライン川航行中央

第1表 ストラスブール港とケール港の概況 (2000年現在)

	ストラスブール港	ケール港
港湾地区の面積	1,050ha	320ha
貨物量	980万トン	290万トン
主要貨物の種類	砂利 (51.4%) 石油 (26.2%) 穀類 (11.2%)	屑鉄類 (56.9%) 石油 (17.8%) 穀類 (3.6%)
就業者数	11,000人	3,500人
今後の開発計画に使用可能な面積	160ha	50ha

(Port autonome de Strasbourg および Rheinhafen Kehl の資料による)

委員会」の本部はストラスブールにある)。その意味では海の一部とみなすことができ、ストラスブール港やケール港は海港と同じような性格を有している。しかし、その歴史的経緯を反映して、それぞれの国における港湾の一般的性格とは異なった特性を示すわけである。

ストラスブール港の場合、地元の政財界が港湾管理に大きな発言力をもつ点で、他のフランスの港湾と大きく異なる。中央集権的な制度に特徴づけられるフランスでは、ほとんどの主要港湾において中央政府が中心的な役割をはたしている。しかし、ストラスブールでは、港湾地区の土地が港湾管理者の直接的な管轄下にあることや、港湾理事会メンバーの過半数が地元勢力に占められていることなど、他のフランス主要港湾にはみられない例外的な特性が目だっている。一方、ケール港の場合には、逆に地元であるケール市の発言権が弱く、もっぱら中央（バーデン州）の意向が強く反映される点に特徴がある。このような性格は、地方分権の伝統が根強いドイツでは異例に属する。ドイツにおける港湾管理は、地元の市当局を中心になされるのが普通だからである。ストラスブール港とケール港でみられる上記の特徴は、ある意味で両国における港湾管理の特徴が逆転しているかのような印象を与える。いずれにせよ、こうした例外的な位置づけは、二つの港湾の形成過程を色濃く反映しており、国境の存在が港湾のあり方を大きく規定していると考えることができる。

Ⅲ ヨーロッパ統合時代の都市発展戦略

本節では、ストラスブールの都市建設事業にみられるトランスボーダー的な側面に焦点をあてることにしたい。国境都市であったストラスブールが、あるときからトランスボーダー都市に転換したわけでないことはもちろんである。トランスボーダー都市を志向するストラスブールの都市発展戦略にしても、その事業計画には古い歴史をもつものと、比較的新しい発想とが混在している。以下では、それぞれの代表的な整備事業という意味で、旧市街の北東に位置するヨーロッパ地区の整備事業と、旧要塞施設の南縁ゾーンを対象とするストラスブール・ケール軸整備構想を取り上げることにする。これらの2地区は、TGV東線の開通にともなうストラスブール駅周辺地区とともに、ストラスブールの都市整備事業のなかで特別な重みをもつ都市計画区域を形成している。

Ⅲ-1 ヨーロッパ首都としてのストラスブール

ストラスブールの発展をささえる原動力として、「ヨーロッパ首都」という位置づけを重視する考え方は、第2次世界大戦の直後からみられた。1949年に設立されたヨーロッパ評議会（Council of Europe）の本部や、1950年代に創設されたヨーロッパ人権委員会とヨーロッパ人権裁判所の本部は、いずれも当初からストラスブールにおかれている。また、EU（ヨーロッパ連合）の主要機関であるヨーロッパ議会の所在地もストラスブールにある。ただし、全体会議の一部や委員会はブリュッセルでも開催され、また議会事務局はルクセンブルクにあるので、ヨーロッパ議会のすべての機能をストラスブールが担っているわけではない。ともあれ、加盟各国の主要都市に分散配置されているEUの諸機関のなかで、とくに主要な機関の所在地という意味で、ストラスブールはブリュッセルやルクセンブルク、フランクフルトなどとともに、EU首都の一つとみなすことができる。国際機関の所在地とい

う観点から評価すれば、ストラスブールはパリに次いでフランス第二の都市ということさえできる。これは、人口規模が50万程度であり、政治的にも地方中心都市にすぎないストラスブールにとって、非常にめぐまれた例外的な状況といえる。

ストラスブールの市街地のなかで、これらの国際機関とその関連施設は一部の地区に集中して立地している。たとえば、ヨーロッパ議会やヨーロッパ評議会、ヨーロッパ人権裁判所などは、ストラスブール旧市街地の3 kmほど北東に位置する一角を占め、通常「ヨーロッパ地区」と呼ばれている。そこはイル川とマルヌ・ライン運河が交差する地点にあたり、軍事的な観点からも市街地化が抑制されてきたゾーンである。第二次世界大戦後まもなくの1950年代初頭から、この土地が国際機関の施設用地に指定され、大規模な建設事業が相次いで実施されてきたことは、この「ヨーロッパ地区」の整備がストラスブールの都市発展戦略において、早い時期から重要項目であった事実を反映している。

実際、これらの国際機関の存在は、ストラスブールにとって直接的あるいは間接的に大きな経済的利益をもたらしてきた。ヨーロッパ評議会やヨーロッパ人権裁判所には多数の常勤職員がいて、その大部分は家族とともにストラスブールに居住している。また、ヨーロッパ議会の会期中には、議員をはじめ数千人にのぼる関係者が集中するため、とくに平日の火曜から木曜にかけては市内のホテルが軒並み満室になるほどである。他方、これらの国際機関に吸引されて、各国の領事館や各種団体の代表部がストラスブールに立地している。これらの施設の分布をみると、その多くが旧市街とヨーロッパ地区の中間地帯に散在している。このように、「ヨーロッパ首都としてのストラスブール」は、旧市街の北側から北東方向にかけての地域で土地利用や景観を特徴づけている。

ストラスブールの都市イメージや経済発展にとって、これらの国際機関の存在が重要な意味もっていることは市民の意識にも浸透している。たとえば、1992年に調印されたマーストリヒト条約をめぐる国民投票で、フランス全国では51%の賛成に対して49%の反対という結果であった。しかし、ストラスブール市では賛成票が72.2%に達し、フランスの主要都市のなかで最高の比率を記録している。また、市内では、上述のヨーロッパ地区を含む北東部がいちじるしく高い賛成率を示した。

国際都市としてのストラスブールの弱点は、ブリュッセルやフランクフルトに比較して人口規模が小さなことと、鉄道交通や航空交通におけるアクセシビリティが低いことである。両者はたがいに関連しており、ストラスブール程度の人口規模では、国際的な定期便の維持は経営的に困難である。そのため、フランス政府からの財政的な援助がなされているが、それでも航空交通の不便さについて他国のヨーロッパ議会関係者から不満がたえない。実際、議会機能の担い手としては、ブリュッセルという強力なライバルが存在する。ブリュッセルにはヨーロッパ委員会というEUの行政政府が存在し、また多額の資金をかけたヨーロッパ議会のための施設もある。加盟国間の協議によって、ストラスブールがヨーロッパ議会の本会議場であるという位置づけは確認されているが、臨時議会や委員会活動がブリュッセルで行われることで、実質的な議会機能が奪われる恐れは無視できない。そのような事態を避けるには、交通インフラストラクチャーの整備をはじめとして、フランス政府の強力なサポートが必要不可欠なことはいうまでもない。

Ⅲ-2 ストラスブール・ケール軸の都市整備事業

前項で記したヨーロッパ地区の整備は、たしかにフランス一国にとどまらない国際的な構想という点でトランスボーダー型の事業といえる。しかし、その場合のボーダーは、ヨーロッパやEUの内部国境一般であり、具体的な特定の国境（ストラスブールの場合にはライン川の独仏国境）を意識したものではなかった。実際、第二次世界大戦後におけるストラスブールの都市整備事業をみると、主要な大規模プロジェクトは旧市街地の西部台地上を中心としており、ライン川の対岸に位置するケールとの連結はあまり意識されなかった。ライン川沿いにはストラスブール港がすでに広大な敷地を有しており、これがストラスブール市街地の拡大・発展をブロックする役割をはたしてきたといえる。たとえば、日本でも有名なストラスブールの路面電車（トラム）のネットワークは、まず西と南の郊外にのびる路線が建設されたのちに、北部にのびる路線が整備された。これに対して、ライン川にいたる路線は建設されておらず、将来構想には存在するが、建設の優先順位としては低い位置づけしか与えられていない。

このような傾向に大きなインパクトを与えたのが、1989年の市長・市議会選挙における社会党市政（カトリーヌ・トラウトマン市長）の誕生であった。翌年の1990年には、1973年のマスタープランを全面的に改訂した「ストラスブール都市計画マスタープラン」が策定されているが、そこで大きく打ち出された都市発展の方向性が「ストラスブール・ケール軸」の開発構想である。1973年のマスタープランがもっぱら西部台地上での都市建設を想定していたのに対して、これは180度の方向転換といえた。フランス社会党は、全体として熱心なEU推進派である。また、トラウトマン市長の東方重視政策は、ドイツ側のケールでも好意的に受け止められ、1990年代を通じて、さまざまな分野で両都市の協力がEUのインターレグ補助金を活用しつつ展開された。2001年の選挙でトラウトマンの社会党が敗北し、ケールとの協力関係はいくぶん後退したようであるが、ストラスブール・ケール軸の整備事業そのものは現在も着実に進展している。

ストラスブールとケールをむすぶ整備・開発軸とされたのは、旧市街の南側、ロース・ライン運河にそって東西にのびる地帯であった（写真1参照）。ここはヨーロッパ地区と同じように、かつて市街地を取りまいていた要塞施設の隣接部分にあたり、固定的な建造物の設置が禁止されていたゾーンである。現在も基本的にはグリーンベルトに相当し、特別に認可された都市計画事業（グラン・プロジェクト）だけが、この用地を利用できる。たとえば、旧市街を取りまく高速道路の建設や、ヨーロッパ議会をはじめとするヨーロッパ地区の整備などが、こうしたグラン・プロジェクトに相当した。この点で、南部ゾーンは残された最大のオープン・スペースであり、ストラスブール・ケール軸開発計画はそこに焦点をあわせたわけである。もちろん、手付かずの南部ゾーンを開発しようという発想は、それ以前からも存在した。しかし、それをライン川の対岸（ケール）にまで延長し、フランスとドイツの協力を前面に打ち出したところが、この構想の目新しい側面といえる。

1990年には、この「ストラスブール・ケール軸の整備計画」をめぐる、ストラスブールとケールの共催による国際コンペが、EU（当時はEC）のインターレグ事業として実施された。そこで提案された各種の整備計画案は、そのまま現実の整備計画に直結したわけではない。しかし、関係する地

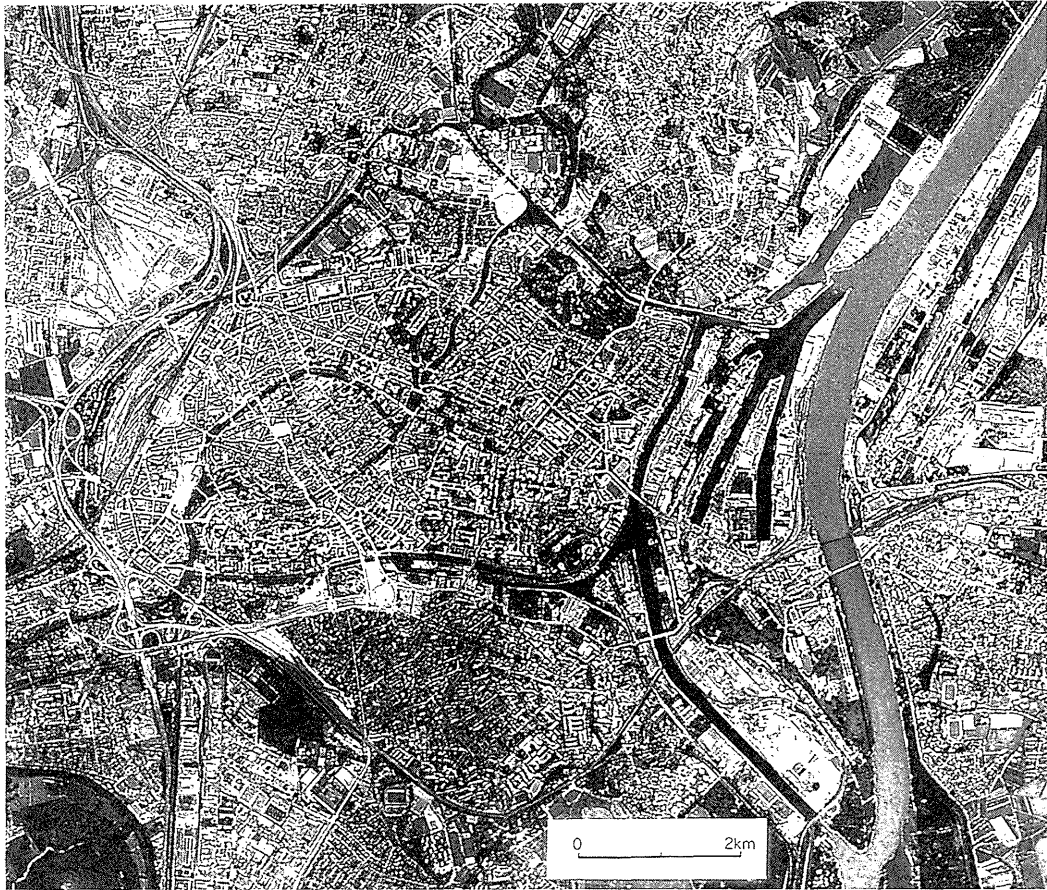


写真1 ストラスブールとケール（1995年）
（フランス国土地理院 [IGN] による）

域住民のイメージを大きく転換させたという点で高く評価されている。すなわち、中長期的な展望として、ライン川を軸に将来を構想するという態度が生まれたことを、ストラスブール側でもケール側でも都市計画部局のプランナーたちが指摘している。

一方、短期的にみると、ストラスブール市街とライン川（およびケール市街地）の間には、広大な港湾施設・工業地区・コンテナヤードなどからなるストラスブール港が存在し、そのことが整備事業の進展にとって大きな障害であることも事実である。現在、ストラスブール・ケール軸の整備計画は、東西に細長く配列された7つの地区に分かれている（第2表）。これらのうち、整備事業が最も進展しているのはエトワール地区とライン河畔地区であるが、両者の中間に位置するゼグミュレル地区やチャーチル・ヴォーバン地区、シタデル地区、スタレット地区では、用地の主要な所有者がストラスブール港湾当局であり、具体的な整備計画の立案にあたって、ストラスブール市の都市計画部局との調整に手間取っているのが現状である。

開発が比較的はやい時期から進んだエトワール地区は、旧市街地の南の延長線上に位置しており、近接性や交通インフラストラクチャーにめぐまれている。その開発構想は第一次世界大戦の直後に

第2表 ストラスブール・ケール軸の開発計画における地区別の都市整備事業

地区名称	対象面積 (ha)	整備事業の内容	建設年次
ヘイリッツ地区	23	公共施設（警察署・体育館・学校など）の建設，水辺空間の整備	2000年～
エトワール地区	17	エトワール広場・都市公園の整備，オフィスビル・商業施設・住宅の建設	2000年～
ゼグミュレル地区	3	歩行者専用橋の設置，オフィス・住宅などの建設	2001年～
チャーチル・ ヴォーバン地区	10	道路整備，公共施設（古文書館など）・オフィス・住宅の建設	2002年～
シタデル地区	8	第三次産業を中心として構想中	未定
スタレット地区	7	商業・流通施設などの整備	2000年～
ライン河畔地区	—	公園整備，歩行者・自転車専用橋の建設	2003年～

(Communauté Urbaine de Strasbourgの資料による)

までさかのぼるといふ長い歴史をもつが、実際には1970年代にいたるまで広大な遊休地であった(Goyer, 1999)。ここにCUS(ストラスブール都市連合)の本庁舎が建設されたのは、1976年のことである。CUSは実質的にストラスブール市の行政組織と重複しているため、ここがストラスブール市の本庁舎であるといってもよい。また、ライン川にかかるヨーロッパ橋へは国道4号線がのびており、ドイツ方面からの流入者にとってはストラスブール中心市街地への入り口にあたる。すなわち、ストラスブールの玄関口の一つといえる。このため、広場・都市公園の整備にともなって、公共交通機関の結節点としても重要性を増しつつある。

これに対して、ライン河畔地区はストラスブール・ケール計画区域の東端にあたり、7地区のなかでフランス・ドイツ両国にまたがる唯一の存在である。ここでは、両国共同でライン河畔公園を整備することが構想され、1999年に、その設計(デザイン)を競う国際コンペがEUのインターレグ事業として行われた。採用された河畔公園のデザインは、その後、部分的な変更をこうむったが、2004年にはライン川をまたぐ歩行者・自転車専用橋が完成している。ただし、実際の公園整備事業にさいしては、ストラスブールとケールがそれぞれの区域を担当し、上述の歩行者・自転車専用橋(パスレル)についても事業主体はケールであった。2004年には、この河畔公園を会場に「トランスボーダー景観フェスティバル」が開催されている。2000年に改定された「第二次ストラスブール都市計画マスタープラン」では、ライン河畔公園の整備によって「ライン川が都市の中心軸になり、河畔公園はライン川に面した都市の表看板になるであろう」と記されている。しかし、現状の河畔公園は、まだストラスブール市民にとって遠い存在でしかない。先に述べたように、ストラスブールの中心市街と河畔公園の間には広大な港湾地区が横たわっており、交通アクセスも良好とはいえないからである。それゆえ、ストラスブール・ケール軸が、軸としての求心性を獲得するための努力は、今後に残された課題といえる。

III-3 トランスボーダーな都市計画への取り組み

国境をこえてライン川の両側にまたがる事業としては、さらに包括的な総合地域計画の試みがあ

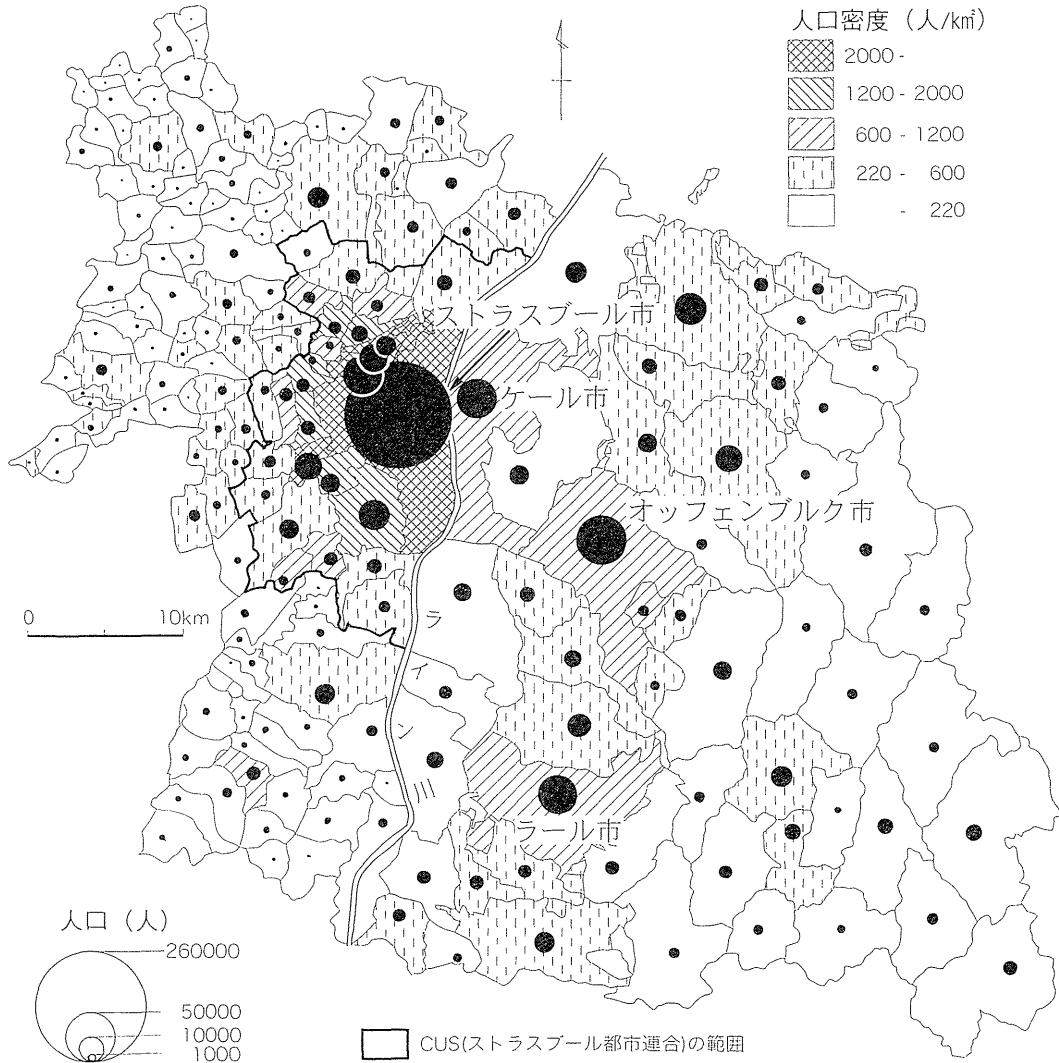
る。これはCUS（ストラスブール都市連合）の範囲をこえて策定される大都市圏整備マスタープランの作成を契機としていた。フランスでは、大都市圏レベルにおける地域整備計画の制度的枠組みが、2000年に制定された「都市の変革と協調に関する法律」（SRU法と呼ばれる）によって変化した。従来の枠組みにもとづく「都市整備マスタープラン」（SDAU）に対して、新しい制度では「地域整合プラン」（SCOT）の策定がもとめられる。ストラスブールは、フランスの大都市地域のなかで、SCOTの策定に取り組んだ最初の事例であった。

ストラスブール地域の地域整合プラン（SCOTERS）は、トランスボーダーの視点から計画作りが進められている点に特徴がある。かつての都市整備マスタープラン（SDAU）はドイツ側の状況を無視して作られており、そのことはマスタープランで示された図面中でライン川の向こう側が空白であることに象徴されていた。このような事情はドイツ側でも同様で、その結果として、大規模なゴミ処理場などの建設がライン川の近くに計画され、対岸の反発を招くという例がしばしばみられた。そのため、今回のSCOT策定にさいしては、第一段階としてドイツ側のオルテナウ郡とともに「トランスボーダー白書」を策定し、その内容にもとづいてストラスブール地域のSCOTを決定するという手順が取られている。ドイツ側でも、このトランスボーダー白書の内容が、関連する地域整備計画（Regionalplan）に反映されることはいうまでもない。

トランスボーダー白書が対象とする領域は、フランス側がストラスブールを中心に141のコミューン、ドイツ側がオッフエンブルクを中心とするオルテナウ郡の範囲である（第2図参照）。面積的にはドイツのオルテナウ郡が過半を占めるが、人口集積についてはストラスブールが圧倒的な重みを持ち、ライン川をはさんだ東西のコントラストが顕著である。ちなみに、この種のコントラストは、ストラスブール・ケール軸構想にかかわる2つの行政体（ストラスブール市とケール市）でさらに顕著であった。トランスボーダーな協力体制として、1990年代にはストラスブール・ケールという2自治体間の関係が先行していたが、協力関係のパートナーは次第に広域化する傾向をみせている。トランスボーダー白書における地域的な枠組みは、そのような流れの一端といえる。

IV む す び

本稿では、フランスの代表的な国境都市であるストラスブールについて、おもにEU統合の進展とともに展開したトランスボーダー都市への歩みを、ヨーロッパ地区の建設・ストラスブール・ケール軸の構想・トランスボーダー白書の策定という3つの側面から考察した。もちろん、これら以外にも、さまざまな側面でトランスボーダー的な現象の進展がみられる。同時に、依然として、国境格差ともいべき地域的なコントラストが根強くみられることも事実である。トランスボーダー白書の作成にあたって、その調整役をつとめたSCOTERS協議会のミシェル・ルベルディ事務局長によれば、フランス側とドイツ側の最も大きな差異は、意識や文化の差であるとのことだった。制度の差や法規の差がみられるのは予想されるが、それらは協議を通じて解消することができる。しかし、地域整備計画に住民の意向を反映しようとする場合、住民の期待の内容は両国でかなり異なっているというのである。単純にいえば、住民との話し合いにさいして、フランス側では理念的な議論が重視されるのに対



第2図 トランスボーダー白書の対象地域における地区別の人口と人口密度（1999年）
（ADEUS, 2001による）

して、ドイツ側ではより実際の側面が重視される。このような差は、長期にわたる歴史的背景をふまえているだけに、その解消はなかなか困難であろう。

本稿では、ことさらにトランスボーダー的な側面を強調したが、だからといって、筆者が国境都市的側面を軽視しているわけではない。ストラスブールは、その発展の歴史を通じて、ライン川東岸地域と切り離された状態が長く続いた。現在でも、ライン川中流部の地溝帯（オーバーライン地方）のなかで、バーゼルを中心とする南部やカールスルーエを中心とする北部にくらべると、ストラスブールを中心とする中部は、さまざまな側面でトランスボーダー的な結びつきが弱い地域にあたる。しかし、その一方で、ストラスブールの都市発展が、EUやヨーロッパという国際的なレベルでの役割にかかっていることは、中長期的な展望として各方面に共有されている認識であった。アメリカ合衆国

のワシントンDCにならって、ドイツ側のオルテナウ郡を含むストラスブール地域をヨーロッパ合衆国の特別区域にしようという構想も存在する。ストラスブール・ケール軸計画に関して本稿でも指摘したように、ライン川を表玄関とするストラスブール大都市圏の整備は、短期的にみると多くの障害や困難をかかえているのが現状であろう。しかし、それが将来に向かっての大きな希望であることも共通の認識であり、その方向への着実な努力や取り組みに今後も注目していきたい。

本稿は、平成17年度の科学研究費補助金（海外学術調査）「ヨーロッパ中軸地帯におけるトランスボーダー都市の空間動態」（代表者：手塚 章，課題番号17401030）の研究成果である。現地調査にさいしては、ストラスブール第1大学のジャンリュック・ピエルメイ教授にご協力いただいた。また、本論文中の図は、本学の宮坂和人氏に製図していただいた。以上、記して感謝の意を表したい。

参考文献

- 手塚 章 (2003) : ヨーロッパ中軸国境地帯における空間組織の変容—アルザス・ロレーヌ地方を中心として—。人文地理学研究, **27**, 33-47.
- ADEUS (1996): *Atlas de la région de Strasbourg*. ADEUS, Strasbourg, 262p.
- ADEUS (2001): *Etudes préalables l'établissement d'un premier Livre Blanc de l'agglomération transfrontalière de Strasbourg-Ortenau*. ADEUS, Strasbourg, 168p.
- Badariotti, D. (1997): Fronts d'hier, frontières: le Rhin supérieur. *Revue de Géographie de Lyon*, **72**, 213-222.
- La Communauté Urbaine de Strasbourg (2000): *Deuxième Projet d'agglomération 2000 - 2010*. CUS, Strasbourg, 123p.
- Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur (1999): *Lire et construire l'espace du Rhin supérieur: atlas transfrontalier pour aménager un territoire commun*. La Nuée Bleue, Strasbourg, 196p.
- Dion, R. (1947): *Les frontières de la France*. Paris, 110p.
- Juillard, E. (1968): *L'Europe rhénane*. Armand Colin, Paris, 293p.
- Goyer, A. (1999): Le secteur de l'Etoile à Strasbourg: de la difficulté de produire de l'espace urbain. *Revue Géographique de l'Est*, **39**, 87-95.
- Kleinschmager, R. (1997): *Strasbourg: une ambition européenne*. Anthropos, Paris, 216p.
- Nonn, H. (1982): *Strasbourg et sa communauté urbaine*. La Documentation Française, Paris, 200p.
- Nonn, H. (1999): Régions transfrontalières du nord-est français: volontarisme politique et réalités géographiques. *Historiens & Géographes*, No.368, 329-346.
- Planhol, X. de (1988): *Géographie historique de la France*. Fayard, Paris, 635p. (手塚 章・三木和彦訳『フランス文化の歴史地理学』二宮書店, 534p.+92p., 2005年)
- Reitel, B. et Zander-Cayetant, P. (1998): Les stratégies d'aménagement des principales municipalités d'un espace transfrontalier, le Rhin supérieur. *Hommes et Terres du Nord*, 1998 (1), 25-33.
- Reitel, B. et al. (ed.) (2002): *Villes et frontières*. Anthropos, Paris, 275p.
- Vidal de la Blache, P. (1917): *La France de l'Est*. Armand Colin, Paris, 285p.
- Zander, P. (2002): Les compromis nés des frontières dans la ville: les ports de Strasbourg et de Kehl. in: Reitel, B. et al. (ed.): *Villes et frontières*. pp.151-163.

From *la ville frontière* to *la ville transfrontalière*:
the Case of Strasbourg

TEZUKA Akira

Strasbourg is a representative French border city, along with Lille. Both cities have large spheres of influence as regional centers, but have been called equally “the metropolis of 180 degrees”. It is because their urban influences could not develop in all directions by the hindering effect of international boundary. The name of border city (*la ville frontière*) means that the existence of international boundary determines the nature of that city. The name of transborder city (*la ville transfrontalière*) symbolizes the transition of European socio-economic circumstances around these border cities in the second half of the twentieth century. Strasbourg, located in European Megalopolis and also at the contact point of French and German cultures, is a laboratory of European integration. Considering its urban dynamism and its difficulties of urban planning, one can easily understand the idea and the reality of transborder cities. In this paper, the author examined the recent trends of urbanism in Strasbourg and Kehl, located on either side of the Rhine river, both of which aspire to construct their urban future as transborder cities.

Key words: Boundary, Transborder, European Union, Strasbourg, Kehl