

コンパクトシティとしてのザクセン・アンハルト州ハレ市

寺 追 剛

1. はじめに

いわゆるコンパクトシティについて語る時に誰もが一度は思い浮かべるであろう、自動車に過度に依存しなくとも暮らせる街、代替交通手段として住民生活に密着した路面電車等の公共交通機関網、活気あふれた中心市街を行きかう人々、これらがまるで旅行会社のパンフレットに見るような典型的なヨーロッパの歴史的な街並みとともに現存するとすれば、ドイツのザクセン・アンハルト州にあるハレ市もそのひとつに数えられる。

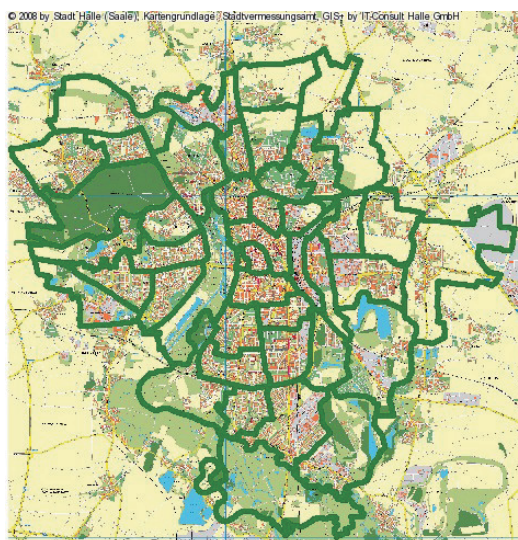
私達が時としてうらやむようなコンパクトシティとしての諸条件に恵まれた、ヨーロッパの中規模都市であるハレ市は、しかし一方で、私達の抱える問題と同様の問題、例えば人口減少や高齢化への対応、衰退地区の再生や都市景観をめぐる議論などが挙げられるが、その克服に果敢に取り組んでいる。本稿では、このハレ市における公共的な取り組みの事例を取り上げ、日本におけるコンパクトシティ論の展開への一助となることを期する。

2. ハレ市の都市構造

2.1. ハレ市はそもそもコンパクト？

ドイツ連邦共和国のザクセン・アンハルト州に位置するハレ市は、ザーレ川の東岸に発祥し、第二次世界大戦においても壊滅的な被災を免れ、2006年には生誕1200年を祝った歴史的な街並みを維持する旧市街と、戦後1960年代より川を

渡った西岸において開発が進められた新市街であるノイシュタット (Neustadt) によって構成される。州政府の置かれる州都ではないが、市の人口は州内最大であり州を代表する都市のひとつである。とはいえその人口は23万337人(2009年)にとどまり、日本で言う一般的な中核市に満たない程度である。しかし一方でハレ市の面積は約135km²に過ぎないため、人口密度は1km²あたり1702人(2009年)と高い¹。これを日本の自治体と比較すると、例えば京都市の人口密度1km²あたり約1772人(2007年)²、あるいは札幌市の人口密度1km²あたり約1680人(2005年)³に統計上は匹敵する。実際には両市とも広大な市域の平均値であるため、ハレ市が両市の中心市街地並みに過密しているわけではないものの、限られた面積にある程度まとまった住民数という、少なくとも数の上ではコンパクトな都市構造を実現しているともいえよう。これは日本とドイツとで地方自治体についての考え方、政治的・行政的あるいは歴史



ハレ市地図 (全域)

的な発展の過程が異なることに起因する。また、そもそも地理的な観点からも、市の中心であるマルクトプラッツ (Marktplatz) 広場の標高 87m を挟み、最低地点で 71m、最高地点で 136m と、南北方向に緩やかに傾斜するものの比較的平坦でなだらかな地形が広がることも、コンパクトな都市構造の発展を可能とした条件の一つに数えられるかもしれない。

2.2. ハレ市とその周辺地域

日本の自治体と比較するには、ハレ市から少し視野を広げてみるとそのイメージがつかみ易い。ザクセン・アンハルト州全体の人口は約 240 万人で、11 の郡 (Landkreis) と 3 つの独立市 (Kreisfreie Stadt) から構成されている。直訳すれば「郡に属さない都市 (Kreisfreie Stadt)」となる独立市のひとつであるハレ市は、その周囲をザール郡 (Saalekreis) に取り囲まれている。このザール郡は、人口 20 万 227 人 (2009 年 5 月末日現在)、面積 1433.41km² である⁴。ここでハレ市とザール郡を合計すると、人口約 43.5 万人、面積約 1500km² となる。こうしてみると、日本におけるコンパクトシティの事例としてよく挙げられる富山市と人口・面積ともちょうど同程度となる。旧 7 市町村が合併した現在の富山市は、人口 41 万 7845 人 (2010 年 8 月末日現在)、面積約 1242km² である⁵。

ただしザール郡はハレ市の単なる周辺地域というわけでは決してない。ザール郡はその傘下に、2010 年 1 月時点で、7 つの市 (Stadt) と、市より小規模なゲマインデ (Gemeinde) と称する自治体を 5 つ、またゲマインデ連合 (Verbandsgemeinde) という形態をとる自治体を 1 つ、さらに小規模な自治体が広域行政連合のようなものを結成した行政共同体 (Verwaltungsgemeinschaft) を 2 つ抱える⁶。ただし 2 つある行政共同体のうち東ザール郡行政共同体 (VGem Östlicher Saalkreis) は近年の再編により共同体内最大自治体であるランズベルク市 (Stadt Landsberg) への集約が成されている⁷。驚くべきはもう一方の北ザール郡行政共同体 (VGem Saalkreis Nord) で、構成自治体数が 10 に及び、それぞれが形式上ゲマインデ評議会 (Gemeinderat) を有し、例えばハレ市と隣接するブラハヴィッツ (Gemeinde Brachwitz) の人口

は 986 人、さらに域内最小のデブリッツ (Gemeide Döblitz) に至っては住民数 163 人に過ぎない⁸。

州政府やハレ市ではあまりにも小規模なゲマインデの再編について議論が進められているものの、それでもなおハレ市・ザール郡を含むザクセン・アンハルト州では様々な規模の地方自治体が、それぞれ地方自治の主体として機能していることがうかがえる。

これらはまた、ハレ市と路面電車、路線バス等の公共交通機関により結ばれている。その利用者を含めて、ハレ市内外を行き来する通勤者の数は以下の通りとなっている (2009 年)⁹。ハレ市内から市外への流出通勤者数は 2 万 4903 人、そのうちザール郡への通勤者数は 9066 人、またハレ市外から市内への流入通勤者数は 4 万 1320 人、そのうちザール郡からの通勤者数は 1 万 9354 人である。ザール郡を超える範囲での通勤者数も多いのは、ザクセン州の 50 万都市ライプツィヒ市 (Stadt Leipzig)¹⁰ なども通勤圏内に位置しているためだと思われる。これに関連して、ハレ市における乗用車 (Pkw (Personenkraftwagen)) 登録数は 9 万 4268 台 (2010 年第一四半期) となっているが、もちろんその全てが通勤に利用されているわけでは決してない¹¹。

2.3. 縮小するハレ市

現在は約 23 万人都市のハレ市にも、かつて約 30 万超の人口を抱えた時代があった。1990 年 5 月、かのドイツ統一を目前にして、ザール川東岸のみを市域としていた旧ハレ市は、ザール川を挟んで独自の行政単位として存在したハレ・ノイシュタット市 (Halle-Neustadt) と合併して、現在のハレ市としての枠組みを整えた。ノイシュタット市は 1960 年代から開発が進められ、その名 (Neustadt) を日本語に訳するならカタカナで「ニュータウン」とするにふさわしい、日本のいわゆるニュータウン開発にも似通った側面を持つ新興都市である。1990 年の両市合併時に最大で 31 万 6447 人¹² を数えた人口も、この 20 年間で約 8 万人も減少した。この急激な人口減少の原因は、日本と同様の少子高齢化や産業構造の変化に加え、多くの住民が西側へ流出したためともいわれる。そう、ハレ市はかつての旧東ドイツに位

置しているのだ。戦後約40年にわたり固く閉ざされた社会主義独裁政権下に暮らした人々の多くが、ドイツ統一に際していかに西ドイツを目指したか、あるいは職などを求めて移動せざるをえなかったか、日本における地方から都市への人口流出に比べるべくもない。さらに州統計局によれば、2025年時点での予想人口は20万9726人にまで減少すると予測されている¹³。

また、ハレ市の住民総数に対する65歳以上の割合は約24%となっており、この点でも日本の地方都市の多くと同様に住民層の高齢化にも直面している¹⁴。

コンパクトな都市構造を有するハレ市も、一方ではこのように日本の地方都市と同じような状況下にあり、これらに対して様々な都市再編(Stadtumbau)の取り組みを行っている。以下にそれらをみていこう。

3. 旧市街の街づくり

3.1. 旧市街へ

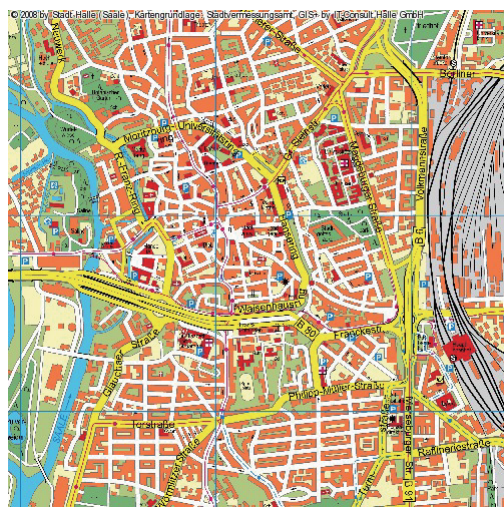
ドイツ鉄道(DB(Deutsche Bahen))のハレ中央駅(Hauptbahnhof Halle(Saale))を出て、徒歩で路面電車の線路沿いに行くとすぐ、リーベックプラッツ(Riebeckplatz)という再開発された広場がある。リーベックプラッツ広場は2006年までの再開発事業により、車道部分の高架化によって、歩行者や路面電車との分離が図られた¹⁵。敷石舗装や高架下の店舗ゾーンの設置などで一新された歩行者ゾーンは路面電車の主要な分岐点でもあり、常にいずれかの方面へ向かう路面電車が行き交う。一方でこの広場を見下ろすように、その両端にはすでに廃墟となって久しい朽ち果てた印象の高さ約65mの高層住宅がそびえ立っている。否、正確にはそびえ立っていたというべきで、まさに本稿を執筆中にこの高層住宅は解体が進められている¹⁶。これは本稿で後述する、ハレ市におけるIBA2010関連プロジェクトの一環として行われている事業である。

リーベックプラッツ広場は、歴史的な街並みに沿って旧市街中心へ向かう歩行者専用道であるライプツィヒ通り(Leipziger Straße)の起点であ

るとともに、車道部分はマギストラーレ幹線道(Magistrale)の起点でもある。マギストラーレ幹線車道はここから旧市街環状リングを外周沿いに迂回してザーレ川を渡り、上述したノイシュタットへ向かう、ハレ市の道路交通上の動脈である。

ところで再開発されたにもかかわらず、新たに建設された立体交差点の高架道の下に生じた空間を利用して設置された店舗スペースの多くはテナントのいないまま空き店舗の状態となっている。シャッター等で封印されておらずガラス張りの壁を通してまさに何も無い店舗スペースがずらりと透けて見える様は、日本におけるいわゆる「シャッター通り」にも近い印象を与える。しかし実際のところ、店舗需要の不振はリーベックプラッツ広場がハレ市の中心では決してないからである。長い歴史とともに発展を重ねた街並みを維持するハレ市は、ヨーロッパの典型的な歴史的都市にみられるような同心円の都市構想をしており、ここはまだその旧市街中心部を取り囲む環状リングの外側である。

最も賑わう中心市街は、ここから徒歩でライプツィヒ通り沿いに約850m進んだマルクトプラッツ(Marktplatz)広場である。ライプツィヒ通りを400m程進んだところにある歴史的建造物ライプツィヒ塔(Leipziger Turm)は旧市街リング内側の入り口に位置し、ここからは賑やかな商店街がマルクトプラッツ広場へと続く。



ハレ市地図(旧市街)

3.2. 旧市街の中心として賑わうマルクトプラッツ広場

マルクトプラッツ広場は、約 1200 年の歴史を誇るハレ市にとって、今なおその確固たる中心である。ハレ出身の音楽家ヘンデル像 (Denkmal von Georg Friedrich Händel) と高さ 80.7 m の歴史的建造物ロータートゥルム (Roter Turm) 塔が目を引くマルクトプラッツ広場を取り囲む市役所、市議会、マリーエン教会 (Marienkirche) という都市の発展に不可欠であった都市機能は、郊外へ移転することなくこの場所で歴史を重ね機能し続けている。老舗百貨店ガレリア (GALERIA Kaufhof) や観光案内所もマルクトプラッツ広場に面している。またハレ市行政はマルクトプラッツ広場に面する市役所に収まりきらない部局などもこの旧市街環状リング内の他の建物に分散して配置し、この他にもハレ大学・大学附属病院の主要学部・診療科¹⁷、各金融機関、地域放送局の中部ドイツ放送 (MDR (Mitteldeutsche Rundfunk)) など公共的な役割を担う都市としての機能が、旧市街環状リング内やそれに隣接する位置に集約している。

市場を意味するマルクト (Markt) だけに、マルクトプラッツ広場では日中は平日市 (Wochenmarkt) として、八百屋、パン屋、軽食など多くの露店・屋台が開かれる。また年末にはクリスマス市 (Weihnachtsmarkt) として、多くの丸太小屋が生まれ、高さ 20m 近い本物の木を飾りつけたクリスマスツリーや移動遊園地、簡易スケートリンクも設置され、夜にはイルミネーションとともに幻想的な雰囲気を演出する。マルクトプラッツ広場には、このような露店やイベントのために電源等を供給するため、一見他と変わりのない敷石舗装の何箇所が必要に応じてせりあがりコネクタとなる装置が仕込まれている。これも、賑わう街づくりのための細かなインフラ整備の一例であろう。

ハレ旧市街中心部にみるこのような賑わいは、日本の地方都市が苦しみ中心市街地の空洞化とはまさに対照的な光景である。先述のとおりハレ市の人口はかなりの勢いで減少し続けているものの、そもそも戦後の人口増加の時代に都市の機能を郊外に移転するなどせず、昔からある旧市街リングの枠内で都市機能をやりくりし続けてきたこ

とが、都市縮小の時代にあってその機能維持に奏効しているといえよう。

ただし、平日の日中にも溢れる老若男女の様々な人並みは、都市機能の集約という都市構造上の条件を満たすことのみで実現しているわけではなく、それに加えて市民の生活模様そのものにも起因すると思われる。その背景には、ドイツにおける高齢者や失業者に対する社会保障制度や考え方、労働者の勤務形態や日曜休業の商慣行など、さまざまな条件がこれに関与しているのではないだろうか。

3.3. 「コンツェルン型市政」

ハレ旧市街の特徴のひとつは、路面電車がマルクトプラッツ広場まで乗り入れていることであろう。例えば、ボンやライプツィヒ、ニュルンブルクといった歴史的旧市街を維持する都市では、路面電車は旧市街を取り囲む環状リングの内側には入らずその周囲を運行する。これに対して、ハレの路面電車は、旧市街リングから内側のマルクトプラッツ広場へと乗り入れている。公共交通機関としての路面電車が、何よりもまず交通弱者のために存在し、旧市街環状リング周辺部から内側の目的地まで歩くことすら困難と感じる人がいるとするなら、リング内にまで乗り入れるハレ市の路線電車網は、理にかなった機能的な仕組みであるといえよう。ただしこれを可能とするのは、旧市街環状リング内の歩行者等の過密度合いや、街並みや通りの具体的な構造などの条件が揃っているからである。ハレ市旧市街リング内では、警笛を鳴らしつつ徐行する路面電車と、その合間に線路上を行き交う歩行者などが織り成す独特の間合いが日常の光景となっている。

この路面電車を運行するのがハレ交通 AG (Hallesche Verkehrs AG)、通称 HAVAG である。AG (Aktiengesellschaft) とは日本で言う株式会社を指す用語であるが、HAVAG は 100%、ハレ市シュタットヴェルケ (Stadtwerke Halle GmbH) の傘下にある。GmbH (Gesellschaft mit beschränkter Haftung) とは有限会社に似た概念で、HAVAG を支配するこのハレ市シュタットヴェルケは実のところ 100% ハレ市の傘下にある。シュタットヴェルケを日本語に訳するならカタカナで「シティワーク」とでもすべきで、ハレ

市の100%傘下にあるこのシュタットヴェルケが、さらにその傘下に例えばHAVAGのような組織を多数抱え、それらが市政における現業部分の多くを遂行するという仕組みである¹⁸。他にも一例挙げるなら、同じくハレ市シュタットヴェルケの100%傘下にあるハレ市水道経済GmbH (Hallesche Wasser und Stadtwirtschaft GmbH)、通称HWSは、上下水道事業やゴミ事業全般を担当している。さらにHAVAGやHWSは、それぞれの関連企業に出資し、または100%傘下に治めるなどしている。

また、後述する住宅関連の都市再編事業における公共的取り組みの担い手として、ハレ住宅公団(HGW (Hallesche Wohnungsgesellschaft mbH)やハレ市ノイシュタット住宅店舗不動産公団(GWG (Gesellschaft für Wohn- und Gewerbeimmobilien Halle-Neustadt mbH))という住宅公団が存在するが、これらはハレ市シュタットヴェルケを介さず、直接ハレ市の100%傘下にある。

このようにハレ市はハレ市シュタットヴェルケを介して、あるいは直接傘下として、市政に関わる多くの企業形態群を抱える。これはいわゆる「コンツェルン型市政 (Konzern Stadt)」と呼ばれるやり方である¹⁹。1980年代以降、行政の効率化が要求される世界的潮流の中で、いわゆるNPM (New Public Management (新公共経営改革))の文脈に沿った改革は、日本だけでなく、当然ドイツにおいてもNSM (Neues Steuerungsmodell (新制御モデル))という名で多くの地方自治体改革に浸透した。公共性と効率性の両立を標榜するこのモデルは、一部では複雑化した組織構造が統制の不全の問題を生じさせるという批判もあるものの、すくなくともハレ市の事例においては、ドイツ統一を一大転換点として、化石化した社会主義体制から世界的トレンドに沿った先進的なシステムへと昇華し、機能しているという点で大いに評価されるべきであろう。

4.HAVAG

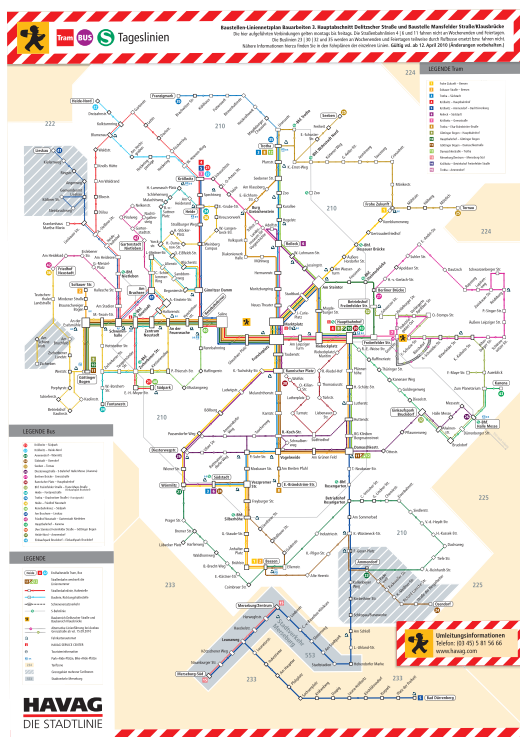
4.1.HAVAG (ハレ交通) の路線網

HAVAG (ハレ交通) は、上述の通りハレ市の

100%傘下にある企業体ハレ市シュタットヴェルケGmbHの100%子会社で、路面電車や路線バス等の公共交通部門を担う。

振り返れば19世紀末からの歴史を有するハレ市の路面電車は、戦後の東ドイツ時代には採算性という概念をなごりにした社会主義計画経済の庇護の下、路線を漸次的に拡大してきた。そして1990年のドイツ統一を機に、路線バスも含めてハレ市の公共交通を担うHAVAGとして再編成された²⁰。しかしHAVAG発足後も公共交通機関として路面電車の重要性に対する認識は変わらず、これへの投資が継続されてきた。これまでの約20年間で総額6億ユーロがインフラ等へ投資され、例えば1998年からノイシュタットへの新路線が建設されるなど、路線拡張に向けた延伸工事への投資は現在も続けられている²¹。また、既存の路線における近代化改修にも熱心で、HAVAGの路線上では常にどこかの区間が改修工事中となっているのは日常のことである。

現在では路線電車網はハレ市内を網羅しており、また隣接するザール郡のメルゼブルク市



HAVAG (ハレ市地交通 AG) の公共交通路線図
(直線は路面電車, 点線はバス)

(Stadt Merseburg), パート・デュレンベルク市 (Stadt Bad Dürrenberg) にも延伸している。路面電車は 15 路線, 路線バスは 23 路線が運行されている²²。路線距離は路面電車が計 160.3km, 路線バスが 217.6km に及ぶ。先に述べたハレ市の人口減や年齢層の高齢化, とくに通学者の減少により, 旅客数は減少傾向にあるものの, それでも 2008 年の旅客数はのべ 5540 万人に及ぶ。これらに投入される電車は計 213 両, バスは HAVAG 所有 45 台と貸与 22 台の計 67 台 (2008 年) となっている²³。

日本とのイメージ的な比較でいうなれば, 日本の地方都市において路線バスが担うような主要道路沿いには路面電車が走り, ハレ市ではさらにその路面電車の停留所を結節点として, より細かな路線バス網が構築されており, 例えば主要な住宅団地内にまで乗り入れている。

4.2. HAVAG の採算性

AG (株式会社) という企業形態をとる HAVAG は, 効率化と近代化を推し進めることで, 事業補助金 (Betriebskostenzuschuss) への依存率を削減し, 予算における HAVAG 独自の収入でまかなう採算率 (Kostendeckungsgrad) を向上させてきた。

一例を挙げれば, 1991 年には 1747 人が雇用されていた HAVAG は, そのパフォーマンスを損なうことなく, 今や 846 人 (2008) で運営されている²⁴。ちなみに人件費は総計 3080 万 € である。それでも効率的な組織構造を構築することで, 運転士で週 38 時間労働, 事務職では週 36.7 時間労働を実現している。また, 2008 年だけで 229 人が更なる能力向上のために各分野の研修に参加し, 同時に次の若年世代への能力・技術の継承も図られている。

上述した路線拡大等と合わせたこれらの企業努力により, HAVAG は 2008 年と 2000 年時点との比較で, 予算に占める採算率を 15% 以上向上させて 67.6% にまで引き上げた²⁵。2008 年における HAVAG の総支出は 7080 万 € (内人件費 3080 万 €) で, 総事業収入は 4690 万 €, 事業補助金は計 2600 万 € で, ザクセン・アンハルト州から 350 万 €, ハレ市から 1540 万 €, (他に VVV から 710 万 €) を支援されている。

これを単なる赤字経営と批判するか, コンパク

トシティ実現のための公共的な投資と評価するかは, 論者によって分かれるところであろう。HAVAG を支えるハレ市自体の懐具合がどうなのかについては, 次節の都市再編の項目で触れるが, すくなくともヨーロッパの諸都市では, このような投資は広く認められているようである。ハレ市住民に対する顧客満足度調査では, 1994 年と 2008 年の比較で, ポジティブが 73% から 89% へ向上, ネガティブが 27% から 11% へ低下し, ブレーキ回生電力により省エネする新型車両導入など環境負担軽減の取り組みなども注目されている²⁶。

4.3. HAVAG の新たな公共事業

新たな公共事業という観点から注目すべき事業が HAVAG とハレ市 ARGE (ARGE SGB II Halle GmbH) との協力によって実施されている²⁷。「サービス・アクティブ (Service Aktiv)」プロジェクトというもので, 長期失業者を選抜して研修を実施し, HAVAG の添乗員として, 利用者により乗換えや観光等関連施設への案内の他, 高齢者や障害者等の乗降補助の業務に従事するというものである, またこのプロジェクト従事者が車内にいることにより, 不正乗車や破壊行為に対する抑止効果も兼ねるとされる。

プロジェクトのパートナーであるこのハレ市 ARGE とは, 連邦雇用庁 (BA (Bundesagentur für Arbeit)) 傘下のハレ事務所 (Agentur für Arbeit in Halle) と, ハレ市とが, 社会法典第 2 編 (SGB II (Sozialgesetzbuch II)) に基づき共同で運営するもので, 日本におけるハローワークに似た役割を担う²⁸。ハレ市 ARGE が長期失業者の選抜・研修を実施し, HAVAG が受け皿として雇用機会を提供するという, 公共的な枠組みを生かした新たな事業といえるであろう。

この他の公共的な取り組みの事例としては, 路面電車網の末端停留所において自動車から公共交通機関への乗り換え促進等を目的とした, パークアンドライド情報安全システム, 通称 PaRIS (Park-and-Ride-Information-Security-System) もそのひとつである²⁹。2006 年に研究プロジェクト事業として開始された後, 効果が認められ, 2008 年からはザクセン・アンハルト州国土交通省 (MLV (Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt)) もこのプロジェ

クトに参画している。

5. ハレ市の都市再編をめぐる予算

5.1. ハレ市の予算と都市再編

ハレ市の予算構造は大きく二つの枠組みから、すなわち、いわゆる一般家庭で言うところの普通預金 (Girokonto) に相当する行政予算 (Verwaltungshaushalt) と、いわゆる定期預金 (Sparbuch) に相当する定期予算 (Vermögenshaushalt) から構成されている³⁰。2010年予算にみる、行政予算歳入は5億7030万€, 前年赤字を含む行政予算歳出は6億6020万€, 定期予算歳入は2億4620万€ (内6.1%は行政予算から組み入れ)、定期予算歳出は同じく2億4620万€ (内38.0%(9360万€)は行政予算へ補填) となっている。この中から、例えば人件費は行政予算に1億2050万€ (行政予算総額比18.3%) を計上、また公共交通機関を含む一般交付金・補助金も行政予算から1億1310万€ (同17.1%) が計上されている。

そしてハレ市がコンパクトな街づくりにどれだけ投資しているかは、以下の通りである³¹。ハレ市では定期予算 (Vermögenshaushalt) に建設関連費 (Baumaßnahmen) として5100万€ (定期予算総額比20.1%) が計上されている。この内、都市再編 (Stadtumbau) 予算としては、定期予算に複数年にわたり計画的に組まれており、現在決定している都市再編計画総額は3740万€におよび、そのうち2010年分として910万€が予算計上されている。ただし、この都市再生事業のほかにも、道路事業および公共交通機関関連予算として2010年に1220万€ (計画総額7070万€) が計上され、これ以外にも景気対策費 (Konjunkturpaket II) の枠内にも公共事業に関連した予算が盛り込まれている。

また、都市再編はもちろんハレ市のみでの予算で全て賄っているわけではない。2002年から2009年までのプロジェクト期間において、ハレ市の負担ではなく連邦政府と州政府の折半 (50%) による負担で、建替え (Rückbau) プロジェクトとして総額3750万€が承認された。また同プロジェ

クト期間における価値向上 (Aufwertung) プロジェクトとして、本稿前半に述べたリーベックプラッツ広場の再開発など総額3050万€ (内350万€は後述のIBAプロジェクト向け) が承認され、この費用負担は名目上、連邦政府、州政府、ハレ市の等分 (33%) となっているが、実際にはハレ市の負担不足分を連邦政府が補填する形になっているという³²。

5.2. ザクセン・アンハルト州におけるIBA 2010

ハレ市を含むザクセン・アンハルト州では、2010年4月9日から10月16日までの期間、ザクセン・アンハルト州都市再編国際建設展2010 (IBA2010 (Interanationale Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010)) が実施されている。そのモットーは「小さくなる未来 (Weniger ist Zukunft) —19都市19テーマ」であり、州内19都市がこのIBA2010に向けて数年前から各都市の都市再編に関する課題に取り組み、その成果や現状をこの期間中に常設展や適時関連イベント等によって広く公開している。このIBA2010は、ザクセン・アンハルト州が中心となつてのプロジェクトであり、企画・実施・広報・出版はIBA事務局 (IBA Büro GbR) に委託されている。このIBA事務局は州国土開発協会 (SALEG (Sachsen-Anhaltischen Landesentwicklungsgesellschaft mbh)) およびデッサウ建設基金 (Stiftung Bauhaus Dessau) によって組織されている。

この開催に際して、ザクセン・アンハルト州の州首相ヴォルフガング・ベーマー (Prof. Dr. Wolfgang Böhmer) は、以下のような挨拶を寄せた。的確な問題認識やアプローチ、総括は日本の私達が抱える問題にも大いに参考となるのでここに引用する³³。

「人口統計学上の大転換がヨーロッパの多くの地域の発展を左右しています。ザクセン・アンハルト州内の各自治体も、さまざまな形で住民数の減少に直面しています。私たちの地域の自治体では、常に拡大成長する都市というこれまでのモデルを指向することは、もはや不可能となっています。自治体は社会的な環境整備を通じ、暮らしやすさと強

い経済力の維持に向けて、将来的に有望な分野での質の高い成長戦略をしっかりと支えていかなければなりません。

IBA2010に向けて動き出した2002年に、ザクセン・アンハルト州政府は上に述べたことをテーマに織り込むことに大きな意味があると強調しました。このような縮小する都市の発展についての高いレベルでの博覧会開催への取り組みは、ドイツ全土においてもそもそも初めてのことです。州政府は都市再編を包括的な、あらゆる分野に関わる横断的な課題として理解しています。

IBAのイニシャティヴをとることは、チャンスを生かして地道に発展するための重要な一歩でした。ここで重要となるのは、中央から誘導されるプロセスでは決してなく、まさにその逆です。参加した19都市は、それぞれの強みと資源を生かして、独自の戦略を構築しました。そうすることによってのみこの企画はうまくいく、なぜなら地域の諸条件によって、それぞれ全く異なるコンセプトが要求されるからです。

そして各都市が取り組んだ課題に対する総括は大いにポジティブなものです。特に重要なことは、参加した全ての都市において、市民が都市の変革に大きく関与したということです。当初は懐疑的な雰囲気もあったものの、今やIBA参加都市では新たな「創造的環境 (kreativeves Klima)」とも呼ぶべきものが生み出されました。

このようなことから私は以下のことを確信するにいたしました。すなわち、IBA 2010とともに、革新的なインパルスがザクセン・アンハルトから発信され、これにより縮減する都市に、新たに将来的な価値を生み出すことができるであろうということ。

以上をまとめると、人口減の時代におけるかつての成長モデルからの決別と、新たなモデルの模索、その際には中央に依存しない各都市独自のアプローチが求められること、そして住民参加のプロセスが創造的な都市環境を生み出すということ、これらこそIBA2010が目指したものとして挙げられる。これは日本の私達がコンパクトシ

ティという文脈で目指していることと、かなりの部分で一致するといえよう。

バーマー州首相はIBA2010に大いに満足しているようであるが、その代表的な参加都市のひとつとしてのハレ市では、いかに事態が進行し、どのような現状であるか。以下にハレ市におけるIBA2010関連プロジェクトを含めた、都市再編の現状を概観する。

6. マギストラーレ幹線道沿いに6つの都市再編プロジェクト

6.1. 新旧双子都市(Doppelstadt)としてのハレ市

ハレ市はIBA2010を機に、ハレ市を貫通するマギストラーレ幹線道 (Magistrale) 沿いに6つの重点地区を設定して、都市再編プロジェクトに臨んでいる。というのもハレ市はIBA2010に際してのコンセプトとして「新旧両市街の均衡 (Balanceakt Doppelstadt)」を掲げているからである。その紹介文には以下のように綴られている³⁴。「歴史ある大学街として知られるハレ旧市街 (Universitätsstadt Halle) と、1964年から開発された新市街ノイシュタット (Neustadt) は、その違いをほぼ乗り越えて、何物にも変えがたい双子都市としての表情を市にもたらすことができるに違いない。」特に新旧両市街を貫通するハレ市の道路交通上の動脈として、ノイシュタット開発に合わせて建設されたマギストラーレ幹線道沿いには、旧市街の歴史的な街並みとのコントラストや、これによって分断されてしまった地区など、多くの課題を抱えており、都市再編プロジェクトの格好の対象地帯となったのである³⁵。

6.2. リーベックプラッツ広場の高層住宅

－合意形成を重視した街づくり－

6.2.1. 再開発後も放置された高層住宅

ここで再び、本稿前半に訪れたリーベックプラッツ広場に戻ろう。先にも述べたとおり、ここは旧市街へと向かう歴史的な歩行者専用道のライプツィヒ通りや路面電車の結節点であるとともに、自動車道であるマギストラーレ幹線道の基点でもある。ここを通る自動車の一日の交通量は、最大で約85000台に及ぶ。再開発が一段落した

2006年以降も、リーベックプラッツ広場の両端に廃墟となった高層住宅が取り残され、現在ようやく解体事業に着手されたところであると先に述べた。実はこれはIBAプロジェクトの一環として実現したものである³⁶。

この高層住宅は1960年代に建設された22階建て（日本式で数えると23階建て）で、ハレ市内でも有数の高さを誇り、ハレ中央駅から旧市街へ至る道筋の最初のランドマークとして、たとえそれが廃墟となって以降も、きわめて目立つ存在であった。

高層住宅の所有権者は、上述したとおりハレ市の100%傘下としてコンツェルン型市政の一端を担うハレ住宅公団（HWG (Hallesche Wohnungsgesellschaft mbH)）である³⁷。HWGは、2004年から解体について検討をおこない、2006年には一度、解体の申請が認可された。それにもかかわらず、建替え等の跡地利用についての議論が進まず、解体は実施されないままであった。ただし、私たちの感覚と若干異なる前提として、こちらでは建造物が未利用のまま放置されている状況に対する拒否感が低い印象を受ける。その要因としては、地震や火災に対する被災経験が、地震国かつ木造文化の日本に比べて相対的に低いことや、そもそも平坦な地形が広がり土地に余裕があることなどが考えられる。

6.2.2. IBAを機に円卓会議

解体認可が得られているにもかかわらず、HWGは2007年に、公開の協調的な方法で、現状の案に対するオルタナティブの今一度の再検討と、同時に高層住宅の解体に向けた現実的なパースペクティブについての議論をおこなうこととした。これに機に、IBAの枠組みにおいて「リーベックプラッツ高層住宅円卓会議 (Hochhaus-tisch Riebeckplatz)」が2回開催された。これには所有者 (HWG)、都市計画当局、歴史的記念物として保存を求めるグループ (Denkmalpfleger)、市民団体が参加し、これら関係各者間でのコンセンサスが試みられるとともに、とりわけ解体か存続かの最終的な決定による当該立地への影響が検討された。この「高層住宅円卓会議」に向けて、建築コンテストの結果首位となったマックスデュドラー建築事務所 (Büro Max Dudler

Architekten) の修繕改築案、住宅技術・断熱・防火関連の専門家による見解と経済性・経費の詳細な算出と同時に、高層住宅北棟の建て替え新築が議論のベースとなった。

2008年に開催された第一回「高層住宅円卓会議」では、住宅としての利用を目的とした改修は、経済性等から耐用不可能であると評価された。これを受けてハレ市長は、事務・店舗利用 (Büronutzung) を目的とした改修・改築を提案し、その際には市が長期間安定した賃借人 (Ankermieter) として入居することを表明した。

その後の検討を経て、2009年に開催された第二回「高層住宅円卓会議」によって導かれた結論は、高層住宅の早期解体であった。この決定に影響を与えたのは、ある建築事務所から提案された高層住宅北棟跡地への新ビル建築案で、円卓会議参加者の多くがこれに関心を示した。ただしこの提案に対しては、実際のところ、2006年に完成したリーベックプラッツ広場の再開発で高架道下に新設された事務・店舗スペースの大半が空き店舗のままという現状もあり、リーベックプラッツに事務・店舗・住宅用途の新ビルを建築するほどの需要が将来的に見込めるかどうかという疑問が指摘されている。

このプロジェクトからうかがえることは、法的手続きを満たせばよしとするのではなく、時間を要しても、市民団体を含めた関心を持つ当事者間の合意形成のプロセスを重視するという姿勢である。

6.3. フランケ財団敷地の開放

—公共的な都市空間の創出—

6.3.1. 歴史あるフランケ財団

リーベックプラッツ広場を起点として、本稿前半ではライプツィヒ通りを旧市街へと向かったが、今度はマギストラーレ幹線道に沿ってノイシュタットへ向かおう。マギストラーレ幹道はリーベックプラッツ広場の立体交差を出発すると、地形の起伏がなだらかに盛り上がった地点で一旦地表に接し、そこからすぐに地形が旧市街へ向けてなだらかに下っていくのに対して、車道を平坦に保つようにその高度を維持したまま高架道路へと移行する。この高架道は旧市街を取り囲む環状リングの上を覆うように、1971年に建設されたものである。マギストラーレ幹線道が高架道

へ移行してすぐに、左手に赤い屋根の歴史的建造物群が迫る。

これがフランケ財団 (Fränkische Stiftungen) で、1695年にフランケ (August Hermann Francke) により孤児・救貧院として設立され、発展を続け、今やヨーロッパレベルの文化・学術振興財団である。フランケ財団は、ハレ旧市街中心部を囲む環状リングの外側に隣接した14ヘクタールにその拠点を構えており、その敷地内には歴史的な建造物が並び、それらが例えばハレ大学の複数の学部など、教育的・学術的・社会的・文化的な施設として現役で利用されて続けており、UNESCO世界遺産の候補地リストにも位置づけられている。

6.3.2. 時代に適応するフランケ財団

しかし、フランケ財団と旧市街中心部を隔てる環状リングの上には、マギストラレー幹線道として高架道路が貫通し、同じく70年代にはフランケ財団の敷地に11階建(12階建)の集合住宅が建築された³⁸。この集合住宅は、いわゆるパネル建築 (P:attenbau) と呼ばれ、社会主義時代の東ドイツをある意味象徴するようなまさに直方体をした画一的なつくりの集合住宅で、高度経済成長期の日本においても広く見られたような集合住宅にどこか似通っている。

都市計画局から、フランケ財団がマギストラレー高架道と接する部分 (フランケ財団の歴史的建造物の屋根が赤いことから俗にローテンベック (Roten Weg) と呼ばれる) の敷地を開放してはどうかという提案がなされ、IBAも関与しての議論が進められた。そして、敷地内にある2棟の集合住宅と1校の学校がその用地をローテンベック側へ解放し、通路や階段を新設し、遊び場やベンチなども設置された。これに合わせてハレ市も、旧市街とフランケ財団敷地を結ぶ高架道下の歩行者・自転車道を見通しの利くように一新した。これらのプロジェクトは「近隣関係者間 (Unter Nachbarn)」の議論により実施され、2010年以降も継続されることとなっている。

この事業においても、近隣住民を含めた当事者間による合意形成を重視した公共的な都市空間の創出、いわゆるわが街づくりのプロセスが特徴的である。

6.4. マギストラレー幹線道の高架道の今後

—都市交通と都市景観のバランス—

6.4.1. 歴史的な都市景観を分断する高架道

マギストラレー幹線道は、旧市街リングの東南部を覆うように片側2車線それぞれが高架化され、上下線2本の並行する高架道がザレー川を渡って、レンバンククロイツ (Rennbankkreuz) という立体交差点まで続く。とりわけこの高架道路が、マルクトプラッツ広場などのある旧市街中心部を囲む環状リングの東南側のほぼ四半円に沿ってその上を貫通していることが議論的となっている³⁹。近年、この高架道が上述したフランケ財団の軒先を掠め、旧市街の歴史的建造物群を分断するように走ることにについて、「建築文化に対する第一線級の原罪 (baukulturelle Sündenfall ersten Rang)」という批判がなされるようになった。2006年のハレ市生誕1200年記念の際に実施された「ハレの変遷 (Wandel Halle)」という展示では、この高架道の将来について疑問が投げかけられ、合成写真により高架道を除去した旧市街の仮想風景が作成され、高架道に対するオルタナティブの可能性が訴えられた。

同じ2006年には、市民団体として「高架道を考える会 (BI Hochstraße e.V.)」⁴⁰が設立され、速やかな高架道の撤去を求めるようになった。とくにフランケ財団の歴史的建造物群を中心に世界遺産への登録を願う立場の人々からは、高架道へ対する批判が大きい。

一方で地元紙の市民アンケートによれば、現状のマギストラレー幹線道に依存した交通事情に鑑み、高架道路の撤去には否定的な意見が多数派を占めている。

6.4.2. 都市交通と都市景観をめぐる議論

IBAを機に、高架道の速やかな撤去を支持するグループと、市の都市・交通計画当局とのコミュニケーションがIBAプロセスとして推進されることとなった。ここでは高架道が景観・交通に与える負荷のみならず、時代を経て漸次的に発展してきたハレの道路交通事情の複雑な仕組みも論点とされた。

2009年11月に、ハレ市長と市民団体は公開の討論会を共催し、さまざま意見が寄せられた。撤

去を求める市民団体側と、撤去時の周辺環境への負荷や現状の道路交通事情等を勘案して難色を示す市当局の立場の違いは変わらなかったが、市はこれを機に、高架道のコンクリート構造の耐用改修の必要性から部分的な撤去・建替えについて検討することとした。ただしこの高架道の部分的撤去の実現性については、ハレ市の道路交通の枠組みを転換し、高架道の交通量を減少させること、実際の作業工程などから、10から15年を掛けた長期的な視野に立つものとされた。

結局のところ、マギストラーレ幹線道の高架について、2010年現在で直ちに何かの公共事業が着手されるということではない。しかしこの事例においてもやはり、都市空間の再編に関しては、関係するアクターの幅広い参加とコミュニケーションのプロセスが重視されている。市民のより幅広い関心を集めるためにIBAの関連イベントとして、旧ハレ市と旧ノイシュタット市との合併20周年を祝うにあたり、2010年5月の週末に高架道を車両通行止めとし、いわゆる歩行者天国として開放された高架道上でさまざまな催しや展示が実施された。

6.5 グラウハ地区を社会的な空間にする取り組み —衰退地区の再生事業—

6.5.1. 衰退したグラウハ地区

マギストラーレ幹線道の高架道はフランケ財団横を通過すると、旧市街中心部の環状リングの南端沿いに進んだ後、旧市街中心部を離れザレ川へと向かう。この環状リング南端でマギストラーレ幹線道により旧市街中心部と隔てられた南側にも、歴史的な街並みが続く一角があり、ここがグラウハ地区 (Stadtteil Glaucha) である。約4000人が住むグラウハ地区は、歴史的に労働者街をその発祥とし、いわゆる不人気地区 (benachteiliger Stadtteil) で、都市空間的・不動産的な価値が低いとされる地区である。地区住居の約30%が空室、多くの歴史的な建物が改修を必要としたままの状態である。さらにこのグラウハ地区を特徴付けるのは、低所得者および長期失業者が多く住むという点である。このような状況で不動産や集合住宅所有者は、相当の利回りを見込めぬまま、空き物件の安全性維持や改修に必要な投資をためらい、地区全体が衰退するに任せたままの状態

であった。

6.5.2. 人々の交流する社会的な空間作り

2007年にハレ市は、社会的空間としてのグラウハ地区安定・強化推進プロジェクトを策定した⁴¹。その際、「草の根プロジェクト (Graswurzelprojekt)」に優先順位が与えられた。その最初のプロジェクトとして、同地区内のシュベチュケ通り (Schwetschkestraße) の多世代共同住宅 (Mehrgenerationenhaus) (多くの場合共有スペースを設けて、若者から高齢者まで幅広い入居者を募った共同住宅) への集中的な入居を推進した。これにより近隣はあらゆる世代のコミュニケーションと文化交流の中心となった。

続く第二のプロジェクトとして、ハレ市から「家主アドバイザー (Eigentürmermoderator)」として委託された建築専門家を、空室を抱えたり修繕を必要とする物件の所有者の元へ出向かせ、多くの場合個人所有者である彼らに、物件の安全性維持・修繕処置についての助言をおこなった。これに一定の個人所有者は関心を示し、グラウハ地区の物件に再び投資がなされるようになった。またハレ建物保存協会 (Verein HausHalten Halle) の協力により、空き物件がいわゆる「番屋 (Wächterhaus)」として再生され、ブルク・ギーピッヘンシュタイン芸術デザイン大学 (Hochschule für Kunst und Design Burg Giebichenstein) の学生の作業場となった。「番屋 (Wächterhaus)」のコンセプトは、住宅目的利用以外、低家賃であっても、とにかく人の出入りする状況を作ること、空き物件の荒廃や治安の悪化を防止するというものである⁴²。続いて、ハレ大学 (Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg) の学生が主宰する文化振興サークル「ポストクルト (Postkult e.V.)」もグラウハ地区に拠点を構え、空き物件や通りの利用方法を構想した⁴³。2008年10月には「開かれたグラウハ (Offenes Glaucha)」のモットーでグラウハ地区「再発見の日 (Entdeckertag)」というイベントが開催され、地区内外から多く人を集めた。

2009年にも「ポストクルト」は「グラウハで音楽を (In Glaucha spielt die Musik)」のモットーで、「創立記念日」イベントを開催し、路上音楽コンサートを実施した。これは「グラウハ地

区振興会 (Standortgemeinschaft Glaucha e.V.)」の設立を祝うもので、不動産所有者、地元商店主、「ポストクルト」、ザーレ・シュバカッセ銀行 (Saalesparkasse)、前述のハレ住宅公団 (HWG) から構成され、地域の幅広い民間アクターによるネットワークが、地区の空間的・社会的・環境的・文化的なイメージ向上に取り組むものである。

このような「グラウハ地区社会的空間 (Sozialraum Glaucha)」プロジェクトは、IBA 2010 の後も、連邦政府の「実験的住宅・都市開発 (ExWoSt (Experimenteller Wohnungsbau und Stadtentwicklung))」プログラムの枠組みで継続されることになっている。

このグラウハ地区の再活性化事業において、何よりも目覚ましいことは、インフラの維持・再生とともに、地区住民をはじめとして地元の学生や市民団体なども巻き込むことで、人々の交流を推進して社会的な空間作りを目指し、成果を上げていることである。

6.6. ザーレ川のザリーネ中州再開発事業

マギストラーレ幹線道は、旧市街リングの南端からそのまま西進し、ハレ市の新旧両市街を隔てるザーレ川を渡る。旧市街中心部はそもそもこのザーレ川の東岸を発祥としている。ザーレ川がハレ市旧市街リングの外側に接するところには、ザリーネ島 (Saline Insel) と呼ばれる中州の小島がある⁴⁴。このザリーネ中州は、ハレ市旧市街の発展とともに歴史を重ね、とくに 1722 年のプロイセン王立ザリーネ工業 (Königlich Preußische Saline) 創業など工業的な利用がなされてきた。1889 年にはガス工場が建設され 1972 年まで稼動していた。1971 年にマギストラーレ幹線道としての高架道が、ザリーネ中洲を横断するように建設されると、ここは旧市街とノイシュタットとを結ぶ結節点として位置づけられた。1981 年には新旧両市街から利用できるよう、当時の東ドイツ国営デパート「セントルム (Centrum-Warenhaus)」がオープンした。しかしドイツ統一後の時代の変遷とともに衰退し、現在のザリーネは土地利用の低い不人気地区に陥っていた。

そこで IBA の枠組みによる都市再編事業の一環として、「橋渡し (Brückenschlag)」をモットーにザリーネ中洲を対象に 3 つのプロジェクト

が展開された。第一に古くからある屋外プール (Freibad) の周辺整備、第二に旧市街への歩行者専用橋の設置、第三に水上スポーツ利用のための市営港の建設である。現状で市営港は完成し、屋外プールは整備中、橋は計画段階であるが、これらによりザリーネは市民の憩いの場となることが期待されている。また、空き建造物の再利用や民間投資による住宅建設などが今後も引き続き検討されている。一例として 2009 年には、かつての国営デパート「セントルム」で空き店舗のまま建物全体が封印されていたものが修繕され、大規模家具展示販売店が開業した。

まるで日本の地方都市と相似するような産業構造や人口構造の変遷にともない、ザリーネ中州は、かつて工業的な利用目的で開発され、その後いわゆるニュータウン時代の大衆消費を支えた。しかし 90 年代以降は減り続ける住民数のその誰もが通り過ぎるだけの未利用地に陥ったが、都市再編プロジェクトにより、ハレ市民自らが保養するための憩いの水辺としての価値を再認識しつつあるようである。

6.7. ノイシュタットの価値向上の取り組みーかつてのニュータウンの再活性化ー

6.7.1. いわゆるニュータウンとしてのノイシュタットの歩み

マギストラーレ幹線道は、ザリーネ中洲を横断してザーレ川を渡ると、レンバクロイツ立体交差点を越えたところで高架道を終え平地に接し、いよいよノイシュタットに至る。ノイシュタットを横断するマギストラーレ幹線道は、かつて片側 3 車線 (計 6 車線) の幅広い車道であった。しかし本稿前半でもふれた HAVAG により 1998 年に始まった建設事業で路面電車網が旧市街からザリーネ中洲を超えノイシュタットまで延伸されることになり、現在のマギストラーレ幹線道は、中央 2 車線が路面電車の軌道に転換され、路面電車と片側 2 車線 (計 4 車線) の車道からなる公共交通・道路交通上の大動脈となっている。

そもそも 1960 年代から開発が進められたノイシュタットは、いわゆる典型的な「社会主義的複合住宅 (Sozialistischer Wohnkomplex)」から構成される画一的な新興都市であった⁴⁵。基本的な計画は 1 ヘクタール当たりの住民数 200 人から

400人の基準で5階（6階）建集合住宅と学校のセットで構成され、全住民に画一的な部屋や生活環境が提供され、それに満足するだろうという前提に立つものであった。またこれとは別の型としてノイシュタット中心部には「第Ⅲ型複合住宅（Wohnkomplex Ⅲ）」と呼ばれる5棟の複合高層住宅とそれに隣接する商業施設・広場が1975年に建設され、それ以降ノイシュタット中心部のメルクマールとなっている。これは住民が住居に隣接して日常的な生活需要・育児・リクリエーションを満たすというコンセプトで企画されたものである。しかし実際の人々の生活は、特にドイツ統一後の民主的で自由な社会においては、人それぞれに多種多様で豊かなものとなり、画一的な市民生活を念頭において設計された第Ⅲ型複合住宅はこれに適応できなくなった。ドイツ統一にともないノイシュタットの住民数も減少し住宅利用としての限界に達した後も、1999年までは学生寮として利用されたものの、「第Ⅲ型複合集宅」の5棟の住居部分は修繕された1棟を除き、今や巨大な廃屋として放置されて久しい。ただし、マギストラール幹線道沿いに面し、路面電車の停留所や近郊鉄道（S-Bahn）駅もあることから、「第Ⅲ型複合集宅」の足元およびこれに隣接する商業施設等はノイシュタット住民に現在も幅広く利用されている。2000年にはこれに隣接して、巨大駐車場を備えた郊外型に近い形態のショッピングモール「ノイシュタットセンター（Centrum Neustdt）」もオープンし賑わっている。

6.7.2. できるところから手をつける価値向上の取り組み

IBA2010に際し、ノイシュタットに関しては「強みを生かす（Die Stärken stärken!）」のモットーで以下の都市再編プロジェクトが紹介された⁴⁶。

まず荒廃の進む「第Ⅲ型複合住宅」の住居部分には無理に手をつけず、これに隣接するチューリップ噴水広場（Quartiermitte am Tulpenbrunnen）に、スケードボード等用にコンクリート舗装コースなどが設けられた遊びと憩いの場が設置された。

またノイシュタット中心部に隣接し1970年代からさまざまな彫刻が屋外常設展示されている通称「緑のギャラリー（Galerie im Grünen）」では、

文化振興プロジェクトとして芸術家と住民が共同で新たな作品を2010年に設置した。

さらに、ハレ市ノイシュタット住宅店舗不動産公団（GWG（Gesellschaft für Wohn- und Gewerbeimmobilien Halle-Neustadt mbH））が旧来の集合住宅の修繕改築に取り組んでいる。GWGはHWG（ハレ住宅公団）と同じく、ハレ市の100%傘下であり、ノイシュタット地区における市の住宅政策の片腕である。GWG（ノイシュタット住宅不動産公団）は、「画一から多様へ（Weg von der Norm, hin zur Vielfalt）」をモットーとしたモデル事業で、「緑のギャラリー」に隣接する典型的な5階（6階）建型の集合住宅の修繕改築を実施した。このモデル事業では、ほぼ同一の間取りからなる125室が、18種類の間取りからなる全81室へと生まれ変わった。このモデル事業には約135万€が投じられており、その甲斐もあって住民から大いに好評を得ている⁴⁷。

かつての旧ノイシュタット市を形成していた頃のノイシュタット地区には約10万人もの人口があったが、ハレ市との合併、そしてドイツ統一以降、地区人口は減少を続けている。それでも、マギストラール幹線道沿いに路面電車を導入し、集合住宅や広場を修繕改修するなど地区の維持・再生のための公共的な取り組みが実施されている。このようなインフラ整備に支えられつつ、ここでもグラウハ地区と同様に地域住民の結びつきが街並みの維持・再生の重要な要素となるであろう。

7. 従来型の大規模公共事業も健在

最後に、日本では今なお新幹線や高速道の建設が継続され、またそれが議論ともなっているが、実はハレ市およびその周辺でもこのようないわゆる従来型イメージの公共事業が実施されている事に触れておく。すなわちドイツ鉄道（DB）の路線拡張・新設およびアウトバーン・バイパス道路建設であり、これらは統一ドイツ運輸網整備プロジェクト（VDE（Verkehrsprojekte Deutsche Einheit））の一環である。連邦交通建設都市開発省（BMVBS（Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung））が主導するこの国

家的一大プロジェクトは、ドイツ統一の実現にともない、かつての旧東西ドイツ国境間や孤立していたベルリンをめぐる鉄道網および道路交通網、水運網を再生・整備することを目的としている⁴⁸。この統一ドイツ運輸網整備プロジェクト（VDE）では、総額約394億€にもおよぶ規模で、鉄道9路線、自動車道7路線、運河1路線の全17路線を拡張・新設する計画で、1991年の開始から2009年末までの期間ですでに296億€以上が投資されている。すでに完成したプロジェクト区間も多い中で、ハレ市およびその周辺で現在も進行中のプロジェクトは、第8プロジェクト第2区間「エアフルト（Erfurt）—ハレ/ライプツィヒ（Halle/Leipzig）間鉄道路線拡張・新設」と第13プロジェクト「A38号/A9号線（ゲッティンゲン（Göttingen）—ハレ）およびA143号線（ハレ西バイパス（Westumfahrung）4車線道新設）」である。前者はプロジェクト総額27億3800€のうち13億1700万€投資済みで今後14億2100万€の投資を予定、後者はプロジェクト総額18億€のうち15億2000万€投資済みで今後2億8000万€の投資が予定されている⁴⁹。

ドイツ統一という特別な事情を背景とした国家プロジェクトであるだけに、単純に日本におけるいわゆる従来型の公共事業と比較することはできないが、このような大規模公共事業がハレ市およびその周辺で実施されていることは確認しておかねばならないだろう。旧東ドイツ時代のインフラ網が、旧西ドイツに準ずるあるいはそれ以上の統一ドイツとしてのレベルへ刷新され、莫大な投資額についての議論もあるが、一方で雇用を創出し、実際にハレ市から西ドイツや首都ベルリン方面へ、あるいは通勤圏となったライプツィヒ市とのアクセスは、このVDEによりすでに目覚しく向上しており、プロジェクトの進行とともにさらに進展するであろう。

8. おわりに

コンパクトシティとしての公共的な取り組みという視点から、本稿ではヨーロッパの中規模都市ハレ市の事例を取り上げ、日本の地方自治体との

比較可能性を念頭に検証してきた。確かにハレ市は、ドイツの地方自治制度や地理的条件を反映して比較的小規模な面積に一定数の住民が集住しており、コンパクトシティとしての条件に恵まれているといえる。ただしコンパクトな街づくりの実現にはそれだけではなく、旧市街中心部に都市機能を集中して維持し続け、公共性と効率性を両立する「コンツェルン型市政」の枠組みで公共交通機関などを支える等の政策が不可欠であることが明らかとなった。そしてこの枠組みが公共交通機関を受け皿にした長期失業対策といった新たな公共事業を生み出すことにも気づかされた。

しかし一方で、ハレ市も日本の地方都市と同等かそれ以上に、人口減少や高齢化等の縮小する都市としての諸問題に直面しており、これらに対し果敢に取り組んでいる。ハレ市は州政府や連邦政府からの予算も合わせて都市再編（Stadtumbau）に向けた多くのプロジェクトを実施している。例えば本稿では、駅前の再開発や、衰退地区におけるインフラ整備および地域住民の交流支援、歴史的な都市景観の復元と道路交通網の維持をめぐる議論、衰退するかつてのニュータウンの価値向上策などの事例を取り上げ、またこれら都市再編プロジェクトの実施に際しては、たとえ時間を要しても、住民参加などによる合意形成のプロセスを重視する姿勢も参考になった。

またドイツ統一にともなう国家プロジェクトとしての大規模公共事業が、統一後20年を経た今なお継続していることも確認した。

はたして、リーベックプラッツ広場の再開発したにもかかわらず空き店舗の目立つ商用スペースがテナントで埋まる日は来るのか、同広場で解体された高層住宅の跡に新たなビルは出現するのか、マグストラーレ幹線道では高架道路が撤去されてフランケ財団の歴史的建造物群が世界遺産登録へ向けて一歩踏み出すのか、グラウハ地区やノイシュタット地区の再生と価値向上に向けた次なる展開はどのような試みか。

ハレ市が新たな公共事業によって描いてきた、そしてこれから描かれる都市再編の未来像は、日本の私達にとっても大きな刺激となるであろう。日本の地方自治体が目指すコンパクトシティの実現に向けて、ハレ市が私達と同じような問題に取り組む様子は、その成否を問わず注目に値する、

胸に羨望と同情を抱きつつ。

[注]

- 1 ハレ市統計情報システム HAL-SIS (Hallesches Statistisches Informationssystem)
〈<http://www.halle.de/index.asp?MenuID=4356>〉
- 2 京都市情報館
〈<http://www.city.kyoto.jp/koho/outline/district.html>〉
- 3 正確には1haあたり16.8人(ただし市街化区域74.4人)。札幌市統計情報-5.統計データ
〈<http://www.city.sapporo.jp/toukei/kanko/chiiki.html>〉
- 4 Statistik des Saalekreises (ザーレ郡統計)
〈<http://www.saalekreis.de/index.php?id=104011000098&cid=104011003022>〉
- 5 富山市統計
〈<http://www7.city.toyama.toyama.jp/public/toukei/index.html>〉
- 6 Statistik des Saalekreises (ザーレ郡統計)
〈<http://www.saalekreis.de/index.php?id=104011000098&cid=104011003022>〉
- 7 Stadt Landsberg (ランズベルク市)
〈<http://www.stadt-landsberg.de/index.php?id=118025000055>〉
- 8 Verwaltungsgemeinschaft Saalekreis Nord (北ザーレ郡行政共同体)
〈<http://www.saalkreis-nord.de/index.php?id=118123000518>〉
- 9 HAL-SIS
- 10 ライプツィヒ市の人口:51万8862人(2009年)。Leipzig in Zahlenより
〈<http://www.leipzig.de/de/business/wistandort/zahlen/bevoelkerung/stand/17136.aspx>〉
- 11 HAL-SIS
- 12 HAL-SIS
- 13 Dr. Steffen Fliegner, Ressort Stadtentwicklung und Freiraumplanung, Stadtplanungsamt, Stadt Halle, „Faktensteckbrief Stadtbau in Halle(Saale)“
ハレ市都市計画局 Dr. Steffen Fliegner 氏作成資料
- 14 HAL-SIS内 Bevölkerung nach Altersgruppen und Geschlecht(30.06.2010)より計算
- 15 pp.29-30, 『Geschäftsbericht 2005』(2006) HAVAG Vorstand
- 16 Mitteldeutsch Zeitung 2010年8月10日 1面 および9面
- 17 ハレ大学・大学病院に関しては、その規模の拡大発展の過程から、多くの学部・診療科が旧市街リング外にも分散しているが、旧ハレ市内にそのほとんどが収まっている。
- 18 Konzernstruktur der Stadtwerke Halle GmbH (ハレ市シュタットヴェルケの構造)
〈<http://www.stadtwerke-halle.de/index.asp?MenuID=1248>〉
- 19 pp.31-42 『分権と自治体再構築』(2009 法律文化社) 坪郷寛, ゲジーネ・フォルマンティ=ヨスト, 縣公一郎 編
- 20 Geschichte der HAVAG HAVAGの歴史
〈<http://www.havag.com/index.php?page=74&session=Array>〉
- 21 pp.10-13, 『Geschäftsbericht 2008』HAVAG, Vorstand (2009)
- 22 pp.18-19 および26, 『Geschäftsbericht 2008』HAVAG, Vorstand (2009)
- 23 pp.6-7, 『Geschäftsbericht 2008』HAVAG, Vorstand (2009)
- 24 pp. 16-17, 『Geschäftsbericht 2008』HAVAG, Vorstand (2009)
- 25 pp.4-6 および26-29, 『Geschäftsbericht 2008』HAVAG, Vorstand (2009)
- 26 pp. 20-23, 『Geschäftsbericht 2008』HAVAG, Vorstand (2009)
- 27 HAVAG Pressearchiv (2009年5月20日)
〈[http://www.havag.com/index.php?page=59¶ms\[5\]\[1\]=YToyOntzOjc6ImNvbW1hbmQiO3M6OToic2hvd1ByaW50IjtzOjY6ImVudGl0eSI7czo3OiIyMDgiO30=&session=Array](http://www.havag.com/index.php?page=59¶ms[5][1]=YToyOntzOjc6ImNvbW1hbmQiO3M6OToic2hvd1ByaW50IjtzOjY6ImVudGl0eSI7czo3OiIyMDgiO30=&session=Array)〉
- 28 HALLE FORUM.de (2009年5月19日)
〈[http://www.halleforum.de/Halle-Nachrichten/Start-des-Projektes-Service-Aktiv-in-Halle-\(Saale\)/21037](http://www.halleforum.de/Halle-Nachrichten/Start-des-Projektes-Service-Aktiv-in-Halle-(Saale)/21037)〉
- 29 ARGE SGB II Halle GmbH (ハレ市 ARGE)
〈<http://www.arge-halle.de/inhalt/index.php>〉
- 29 pp.14-15 『Geschäftsbericht 2008』HAVAG, Vorstand (2009)
- 30 Haushalt der Stadt Halle (ハレ市の財政)
〈<http://www.halle.de/index.asp?MenuID=2255>〉
- 31 Haushalt der Stadt Halle (ハレ市の財政)
〈<http://www.halle.de/index.asp?MenuID=2255>〉
- 32 Dr. Steffen Fliegner, Ressort Stadtentwicklung und Freiraumplanung, Stadtplanungsamt, Stadt Halle, „Faktensteckbrief Stadtbau in Halle(Saale)“
ハレ市都市計画局 Dr. Steffen Fliegner 氏作成資料
- 33 p. 2, „Internationale Bauausstellung Stadtbau Sachsen-Anhalt 2010, Weniger ist Zukunft, 19 Städte-19 Themen.“ Die Broschüre des Landes Sachsen-Anhalt ①
- 34 p. 36, „Internationale Bauausstellung Stadtbau Sachsen-Anhalt 2010, Weniger ist Zukunft, 19 Städte-19 Themen.“ Die Broschüre des Landes Sachsen-Anhalt ②, Redaktion (plotlabor) Maren Franzke
- 35 pp. 632-639, Internationale Bauausstellung Stadtbau Sachsen-Anhalt 2010 -Weniger ist Zukunft 19 Städte-19Themen-, Sachsen-Anhalt, jovis Verlag, Berlin,

- 2010
- 36 Hochhaustisch Riebeckplatz での議論などについては以下を参照
pp. 20-22, Internationale Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 HALLE (SAALE), (Hrg.)Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Grafisches Centrum Cuno GmbH und Co.KG
および
pp. 4-9, IBA Magazin3 “Dokumentation 2, Hochhaustisch Riebeckplatz”, (2009),(Hrg.) Stadt Halle (Saale), Stadtplanungsamt
- 37 HWG
(<http://www.hwgmbh.de/ueber/unter.html>)
- 38 p. 23, Internationale Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 HALLE (SAALE), (Hrg.)Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Grafisches Centrum Cuno GmbH und Co.KG
- 39 Hochstraßeをめぐる議論などについては以下を参照
pp. 24-25, Internationale Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 HALLE (SAALE), (Hrg.)Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Grafisches Centrum Cuno GmbH und Co.KG
および
pp. 3-9 および 32-40, IBA Magazin4 “Zukunft der Hochstraße”, (2009) (Hrg.) Stadt Halle (Saale) Stadtplanungsamt
- 40 BI Hochstraße an der Saale e.V. (<http://www.hochstrasse-halle.de/>)
- 41 pp. 26-27, Internationale Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 HALLE (SAALE), (Hrg.)Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Grafisches Centrum Cuno GmbH und Co.KG
- 42 Verein HausHalten Halle
(<http://www.haushaltenhalle.de/>)
- 43 Postkult e.V. „Postkult, das ist...“
(http://www.postkult.de/?page_id=89)
- 44 pp. 30-31, Internationale Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 HALLE (SAALE), (Hrg.)Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Grafisches Centrum Cuno GmbH und Co.KG
- 45 pp. 35-60, Halle-Neustadt führer, (2006) (Hrg.) Markus Bader und Daniel Herrmann, Mitteldeutscher Verlag
- 46 pp. 32-35, Internationale Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 HALLE (SAALE), (Hrg.)Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Grafisches Centrum Cuno GmbH und Co.KG
- 47 Dr. Steffen Fliegner , Ressort Stadtentwicklung und Freiraumplanung, Stadtplanungsamt, Stadt Halle, „Faktensteckbrief Stadtumbau in Halle(Saale)“
ハレ市都市計画局 Dr. Steffen Fliegner 氏作成資料
- 48 pp. 1-3, Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, (Augst 2010), (Hrg.) Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- 49 pp. 11-12 および 17, Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, (Augst 2010), (Hrg.) Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

寺迫 剛 (てらさこ 剛)

所属 早稲田大学大学院政治学研究科博士後期課程

所属学会 日本行政学会

研究分野 行政学

主要著作 「拒否権プレイヤー論」, 縣公一郎・藤井浩司編『コレク政策研究』(共著)成文堂(2007年), 81-108頁。「ドイツ統一過程の考察にむけた分析モデルの構築」『早稲田政治公法研究』第74号(2003年), 221-263頁。「ドイツ統一過程についての考察—両ドイツ間政策の競合と収斂—」『早稲田政治公法研究』第78号(2005年), 43-85頁。P・ジェイン著, 今村都南雄監訳『日本の自治体外交—日本外交と中央地方関係へのインパクト』(共訳)敬文堂(2009年)。「ドイツ新連邦州(旧DDR)における州制度の導入および発展と、日本における道州制の導入をめぐる現状」『早稲田政治公法研究』第90号(2009年), 「ドイツ政党政治の枠組みにおけるDie LINKEの定着」『早稲田政治公法研究』第94号(2010年)