

## ウィーン地下鉄 1 号線の延伸

わた なべ 渡 邊 とある 徹 調査研究センター研究員

### はじめに

オーストリアの首都ウィーンには、5号線を除く1号線から6号線まで、5路線の地下鉄（Uバーン）がある<sup>1)</sup>。市民やビジターの足として広く利用されているウィーンのUバーンでは、既存路線の延伸や近代化、あるいは新線の建設など、いくつかの整備事業が進行中または近く着手予定である（表1）。このうち、1号線（U1）の延伸については、着工直前でのルート変更を経て、2017年9月2日に開業することとなっている。

そこで、本稿ではU1の延伸の概要と展開について報告するとともに、ルート変更の背景を考察する。

表1 ウィーンのUバーンにおける進行中および近く着手予定の整備事業

路線	概要	期間
1号線	延伸	2012年～2017年
4号線	近代化	2014年～2024年
2号線	延伸	2018年～2023年
5号線	新線建設	2018年～2023年

出典：参考[3][5]より筆者作成

### 1. ウィーン市内の交通市場の概況

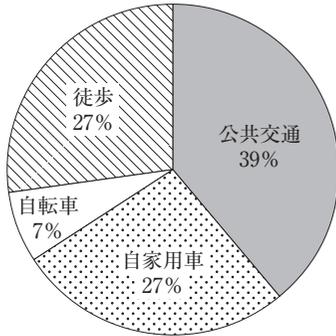
ウィーン市内の主要公共交通機関には、オーストリア連邦鉄道（ÖBB）が運行する都市鉄道（Sバーン）ならびにウィーン市交通局（Wiener Linien）が運行するUバーン、路面電車およびバスがある。比較的稠密であることを反映し、公共交通の選択率は比較的高い（図1-1）。主要公共交通機関の中でも、ネットワークが市内で完結するUバーン、路面電車およびバスについてみると、人キロベースではUバーンの輸送実績が6割以上を占める（図1-2）。

### 2. U1の概要

U1は、1978年2月に開業したウィーンで最も古いUバーンの一つで<sup>2)</sup>、ウィーン市中南部のロイマンプラッツ（Reumannplatz）駅と、ウィーン市北東部のレオポルダウ（Leopoldau）駅を結ぶ19駅、14.6kmの路線である（図2）。途中、中央駅（Hauptbahnhof）や、旧市街南端に立地するウィーン国立歌劇場最寄りのカールスプラッツ（Karlsplatz）駅、同じく旧市街の中心部に立地す

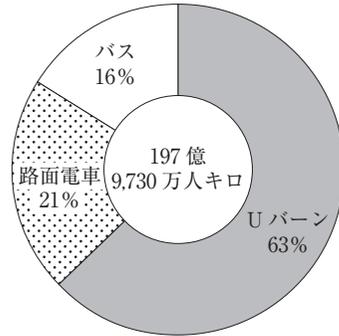
- 1) 5号線の整備計画は1966年から存在していたが、2008年に2号線の延伸をもって一部区間が整備された。その後、異なるルートで5号線の整備計画が策定されたが、整備の意義が認められず、整備されるに至らなかった。このため、5号線は欠番となっている。しかしながら、表1に掲げられている通り、初めて整備計画が策定されてから半世紀以上経た2018年に整備に着手される予定である。
- 2) U1が開業する2年前の1976年5月に、既存のSバーンをUバーンに置き換えた4号線で試験運転が開始されているが、公式にはU1がウィーンで最初のUバーンとされている。

図1-1 ウィーン市における交通手段選択率 (2016年)



出典：参考[3]より筆者作成

図1-2 Uバーン, 路面電車およびバスの輸送実績の内訳 (2016年)



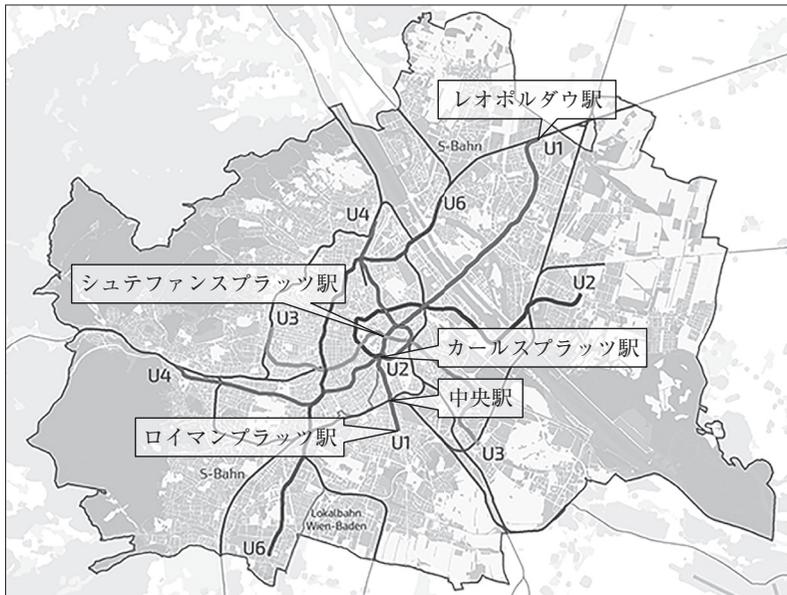
出典：図1-1に同じ

るシュテファン大聖堂やショッピングストリートであるケルトナー通り最寄りのシュテファンズプラッツ (Stephansplatz) 駅を經由し、観光にも便利な路線である。ウィーンのUバーンでも、開業時からいわゆるラインカラーを導入しており、U1は赤である<sup>3)</sup>。

### 3. U1 延伸の概要と展開

今回延伸が予定されているのは、ロイマンズプラッツ駅～オーバーラー (Oberlaa) 駅間の5駅、4.6kmの区間である (図3-1)。当該区間が開業すれば、U1はウィーンのUバーン中最長の路線

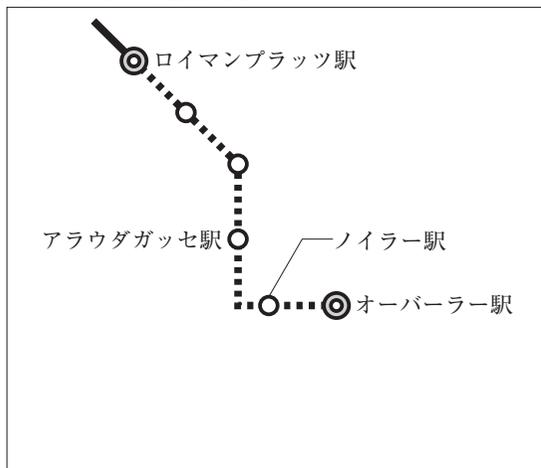
図2 U1の路線図



出典：参考[4]掲載図を筆者加工

3) 2号線は紫, 3号線は橙, 4号線は緑, 6号線は茶である。5号線については、2014年8月にウィーン市交通局が実施した利用者14万3千人によるインターネット投票の結果、青緑とすることが決定された。

図 3-1 U1 の延伸区間 (2017 年 9 月 2 日開業予定)



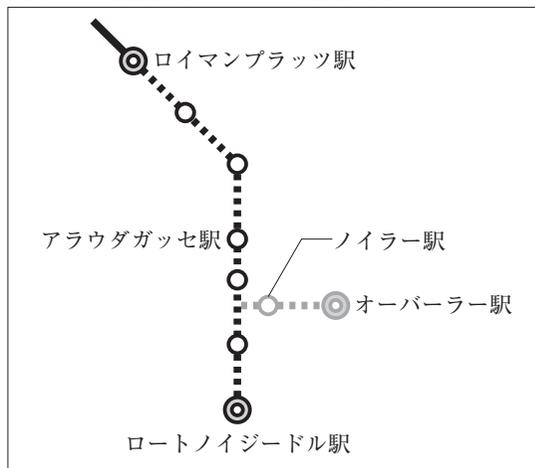
出典：オーストリア通信 (APA) 作成図より筆者作成

となる。整備費用は約 6 億ユーロで、オーストリア連邦とウィーン市が 50% ずつ負担する。

ロイマンプラッツ駅以南への延伸は、ウィーン市南部の都市開発や公共交通へのモダルシフト促進の要請から、2003 年 11 月にウィーン市議会で議決された「ウィーン交通マスタープラン 2003」(Masterplan Verkehr Wien 2003) に盛り込まれていた計画の一つで、2008 年 5 月にウィーン市当局により整備が決定されたものである。ただし、このときはアラウダガッセ (Alaudagasse) 駅の南で進路を東に転じず、そのまま南下してロートノイジードル (Rothneusiedl) 駅に至る計画であった (図 3-2)。しかしながら、オーバーラーにはオーストリア最大の温泉施設テルメ・ウィーン (Therme Wien) もあり、アラウダガッセ駅～オーバーラー駅間を整備したほうがより多くの人々が恩恵を受けるとして、着工 3 カ月前の 2012 年 3 月にルートの変更が決定された。

このように、ロイマンプラッツ駅～オーバーラー駅間は、着工直前にルートが変更された結果整備されるに至ったものであるが、当初計画されていたアラウダガッセ駅～ロートノイジードル駅間の整備が白紙撤回されたわけではない。ルート

図 3-2 当初計画されていた延伸区間



出典：図 3-1 に同じ

ノイジードル地区の開発は今後も重要であることから、アラウダガッセ駅～ノイラー (Neulaa) 駅間で分岐し、ロートノイジードル駅に至る路線の整備が、2023 年以降のウィーンの U バーンの整備計画中に選択肢として位置付けられている。このため、ロイマンプラッツ駅～オーバーラー駅間の整備にあたり、アラウダガッセ駅に分岐器が設置される。また、アラウダガッセ駅～ロートノイジードル駅間が整備された場合、オーバーラー駅行きの列車とロートノイジードル駅行きの列車が交互に運行されることから、ロイマンプラッツ駅～オーバーラー駅間開業後、2 本に 1 本はアラウダガッセ駅止まりとして運行される。

#### 4. ルート変更の背景

先に述べたように、U1 の延伸ルートが変更されたのは、そのほうがより多くの人々が恩恵を受けると判断されたためとされているが、こうした市場環境の変化のほかに、①財政制約、②政治情勢の変化、もルート変更の要因となりうる。ついては、以下今回のルート変更におけるこれらの影響の有無を検討したい。

まず、財政制約による影響の有無であるが、当初計画されていたロイマンプラッツ駅～ロートノイジードル駅間の整備費用は約8億ユーロと見積もられていたため、ルート変更により整備費用を25%削減することができる。しかしながら、ウィーン市議会与党・社会民主党（SPÖ）の議員で、ルートの変更が決定された当時、副市長であり、市政府において財務や経済政策などを担当していたレナーテ・ブラウナー（Renate Brauner）氏は、ルート変更の理由は整備費用ではないと否定している。したがって、財政制約のためにルートが変更されたものではないと推定される。

次に、政治情勢の変化による影響の有無であるが、ウィーン市当局がロートノイジードル方面への延伸を決定した2008年5月から、ルートの変更を決定した2012年3月までの市議会の情勢をみると、社民党は2010年10月に行われた市議会議員選挙で過半数の議席を獲得できず、緑の党（Die Grünen）と連立を組んだ。この結果、緑の党のマリア・ヴァジラコウ（Maria Vassilakou）議員が副市長に就任し、市政府において都市開発や交通などを担当することとなった。かねてから、緑の党は国民党（ÖVP）とともに、ロートノイジードル方面に延伸するより、オーバーラー方面に延伸し、前述のテルメ・ウィーンをUバーン網に接続させるほうが優位性が高いとして、ロートノイジードル方面への延伸に反対していた。

当初の計画が変更され、オーバーラー方面に延伸されることとなった背景には、市場環境の変化だけでなく、こうした政治情勢の変化もあったと推定される。

## おわりに

環境保護を旨とする緑の党にあって、市民団体

シュトッパ・メガシティー・ロートノイジードル（STOPP Mega City Rothneusiedl）が同地区の緑地帯の保全を訴えていることも、ロートノイジードル方面への延伸に反対する動機となったと考えられる。2023年以降のウィーンのUバーンの整備計画において、2号線および5号線の延伸については具体的な時期が示されている一方<sup>4)</sup>、アラウダガッセ駅～ロートノイジードル駅間の整備については、具体的な時期は示されていないことも、上記の政治情勢の変化と無関係ではなからう。

今回の延伸では、分岐器の設置や列車の運用など、アラウダガッセ駅～ロートノイジードル駅間の整備を既成事実とするためとも解される措置がとられているが、実際に整備されるか否かは、今後のウィーン市議会の政治情勢に大きく左右されると考えられる。政治情勢の変化、あるいは市民の声による影響を受けながら、U1の整備計画が今後どのように展開するか注目される。

## 【参考】

- [1] Jahresbericht 2008 der Abteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) ([www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008055.pdf](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008055.pdf))
- [2] Masterplan Verkehr Wien 2003 ([www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b007495.pdf](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b007495.pdf))
- [3] Zahlen, Daten, Fakten: 2016 ([www.wienerlinien.at/media/files/2017/betriebsangaben\\_2016\\_213707.pdf](http://www.wienerlinien.at/media/files/2017/betriebsangaben_2016_213707.pdf))
- [4] ウィーン市ウェブサイト ([www.wien.gv.at](http://www.wien.gv.at))
- [5] ウィーン市交通局ウェブサイト ([www.wienerlinien.at](http://www.wienerlinien.at))
- [6] 日本地下鉄協会編(2015)『世界の地下鉄～ビジュアルガイドブック』ぎょうせい

## 【注】

ウェブ上の資料およびウェブサイトへの最終アクセス年月日は2017年7月31日である。

4) 2号線は2027年に延伸区間の整備に着手するものとされ、5号線は2023年までに第1期整備区間を開業した上で、2025年までに延伸区間を開業するものとされている。