

国境を越える地域公共交通 ——ストラスブールのトラム延伸事例から

えん どう しゅん た ろう
遠 藤 俊 太 郎 情報センター研究員

はじめに

欧州では、協定加盟国間で出入国審査なく人が自由に移動可能となる「シェンゲン協定」が結ばれており、国が異なる二つの隣接都市が交通路（道路、鉄道等）を通じて結びつき、言語や、場合によっては通貨も異なる中で人・モノが行き来して、一つの生活圏を形成している例がみられる。

フランス・ストラスブールとドイツ・ケールもその一つで、2017年4月29日に、ストラスブールのトラムが国境のライン川を越え、ケールまで延伸開業した（写真1）。本稿では、このトラム延伸事業を例に、国境を越えた地域公共交通の姿を紹介する。



写真1 延伸を記念したラッピング車両

1. 国境を越えるストラスブールのトラム

ストラスブールは、フランス西部・アルザス地方に位置し、ドイツと国境を接する人口約28万人の都市である。わが国においてはトラム（LRT）の新設とあわせて都市内交通の改善を図った事例として紹介される機会も多く、2014年にはBHNS（バス高レベルサービス。BRT）路線を開業するなど先進的な取り組みが進められている。ライン川の対岸にはドイツの小都市ケール（人口約3.5万人）があり、4月に延伸開業したトラムはこの両都市をつなぐものである。

ストラスブールとケールがトラムで結ばれるのは今回が初めてではない。ストラスブールからケールに至るトラムは、ストラスブールがドイツ帝国領で「シュトラースブルク」と称していた時代¹⁾の1898年に開業し、第一次世界大戦中の運休を挟んで、両都市がフランス領となった後の1922年まで運行されていた。現在ストラスブールのバス・トラムの運行を担う事業者（CTS²⁾）はドイツ帝国時代のトラム運行事業者が母体で、この延伸を「再開業」と紹介する例もみられるが、施設・設備は今回新たに整備されたものである。

このような歴史的経緯もあり、ストラスブール

1) ドイツでは現在も「Straßburg」の呼称を用いている。

とケールは国境のライン川を挟んで、ともに発展してきた。両市の間では日常的に通勤・通学や私事で国境を越える移動が行われているほか、ケールの小売業における来客の約40%がストラスブールからの来訪者であるなど、経済的結びつきも強い。

2. ترام延伸の概要

今回のトラム延伸開業以前は鉄道のほか CTS が運行するバスが両都市を結んでおり、鉄道はストラスブール中央駅～ケール中央駅を約10分で、バスは両市の中心部を約15分で結んでいた。鉄道は平日23往復（ピーク時30分、その他1時間間隔）で約1,600人／日の利用があり、バスは15分間隔での運行で4,000人～5,000人／日が利用していた。これと合わせ、国境を越える道路橋（ヨーロッパ橋）を平日約3.6万台／日、土曜日約4.2万台／日の自動車が通過しており（写真2）、うち約65%が長距離旅客ではなくケールとストラスブールを発着地とする「国境を越えた域内交通」であるとみられている。

そこで、ケール市およびストラスブール市では、ストラスブール側のトラムをケールに延伸することにより、交通渋滞の緩和と両市の結びつきの強化を目指した。バスのほか自動車からの転換も見込まれることから、6,000人／日がトラムを利用



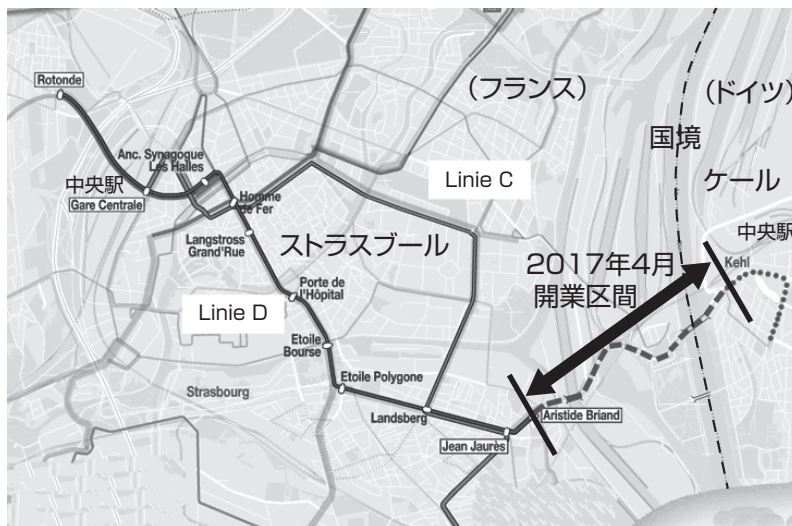
写真2 ケールからストラスブールに向かう自動車

すると想定し、自動車およびバスの通行量削減により年間約350tのCO₂排出削減が達成されるものと試算されている。

今回の事業は、ストラスブール市内北西部と北東部をつなぐトラムD線（1998年開業、2013年にAristide Briandまで延伸）をさらに東に延伸するもので、ストラスブール側にとってはこれまであまり開発が進んでこなかったライン川沿いのエリアの活性化と、交流の多いケールへの輸送手段の確保をともに実現するものである（図）。今回開業した2.7kmのうちフランス国内区間（既存の終点駅からライン川に設定された国境まで）は2.2kmであり、ドイツ国内区間は0.5kmである。現時点ではドイツ国内の停留所はケール駅のみであるが、2018年内にこれをケールのRathaus（市役所）まで延伸する予定である。事業費は1億700万ユー

2) Compagnie des Transports Strasbourgeois の略。略称の「CTS」はドイツ帝国時代の事業者名である Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft（シュトラースブルク路面電車会社）をフランス語の Compagnie des tramways strasbourgeois（ストラスブール路面電車会社）に改称した際からのもの。

図 延伸区間の位置と概要



出典：Stadt Kehl 資料，筆者加筆

ロで、フランス国内部分はフランス側、ドイツ国内部分はドイツ側がそれぞれ負担し、国境にかかる橋についてはその整備費を折半することとした。

ケールまでの延伸計画は1999年に示されており、実現までに18年を要している。報道等ではトラムが国境を越えるという点に注目が集まったが、国境を越えるがゆえに、それぞれの国における法令への対応のほか、国内事業では通常発生しない手続や関係者間の調整が必要であったことも特筆すべきである。たとえば、両市がトラムの建設に向けて締結した協定に基づき実際に国境をまたぐ橋の建設が可能であるか両国の外務省に確認・了解をとる必要があり、そこで協定書のドイツ語版に誤訳があったことが判明して手続が遅れたり、フランス側・ドイツ側双方でそれぞれの補

助制度を活用するにあたって苦労したことなど、両市が多くの課題に粘り強く対応して実現した事業であることが住民向けのパンフレット等でも詳しく紹介されている。

この路線はストラスブールのトラムネットワークの一部となるため、運賃体系はストラスブールのものがそのまま適用され、ケール～ストラスブール間もストラスブール市内運賃で利用できる。運行事業者はストラスブールのトラムと同じCTSで、車内はもとより、停留所のデザインや旅客案内、券売機等についてもフランス国内と同一の仕様（フランス語表記）であることから、ケール市内の停留所はドイツでありながらあたかもフランスであるような空間となっており、国境を全く意識せず利用することが可能である（写真3）。



写真3 国境にかかる橋とドイツ連邦・州の支援を伝える看板（ケール側）



写真4 ズゴジェレツから見る対岸のゲルリッツ

3. 交流を支える交通インフラ

欧州は度重なる戦争により国境が動いていたこともあり、都市の形成過程でつくられた生活圏がその後に設定された国境により分断された例が各地で見られる。しかし、移動の自由が確保された今、これらが再び一体のものとなりつつある。たとえば、ドイツ東部のゲルリッツとポーランドのズゴジェレツの関係もストラスブールとケールの関係に近い（写真4）。ズゴジェレツはゲルリッツの一部として発展したが、戦後にポーランドと東ドイツに分断された。しかし、現在は自動車・自転車や徒歩で簡単に国境を越えることができ、ポーランドの事業者によるゲルリッツ市内発ズゴジェレツ市内行きのバスも運行されるなど、再び一つの都市圏としての姿を取り戻しつつある（写真5）。

わが国は四方を海に囲まれ、毎日の生活の中で国境を越えるということは考えにくいですが、ドイツをはじめ欧州では国境を越える生活が日常的に行われており、これを支えているのが道路・鉄道・



写真5 ゲルリッツ市内中心部でトラムに接続するポーランドの路線バス（中央）

トラムといった交通インフラである。このような「境界交通」は、ドイツの交通研究において一つのカテゴリともなっている。

【参考文献】

- [1] Stadt Kehl am Rhein (2016) : Jahresschrift 2016
- [2] Internetseite Stadt Kehl am Rhein : Bau und Gesamtkosten für die Tram
<http://kehl.de/stadt/tram/baukosten.php>