

## 国境を越えたスイス・バーゼルの路面電車3系統

わた なべ とある  
渡 邊 徹 調査研究センター研究員

### はじめに

2017年12月9日、スイス・バーゼルの路面電車3系統がフランス東部・アルザスのサンルイ(Saint-Louis)駅まで延伸された。これにより、従来公共交通機関でのアクセスが不便であった各種施設へのアクセスが改善された。また2018年春には、サンルイ駅の西側で整備が進められているパーク&ライド用駐車場が完成する予定となっており、アルザスからバーゼルに向かう道路の混雑緩和と環境負荷の低減が期待されている。

そこで本稿では、バーゼルの路面電車3系統の延伸の背景と概要、また今回の延伸で活用されたスイス、フランス、ドイツの3カ国・127自治体にまたがるバーゼル都市圏の交通における調整・協働体制について報告する。

### 1. バーゼル市内の交通市場の概況

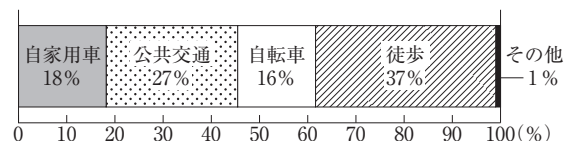
バーゼルはスイス北西部に位置するバーゼルシュタット準州(Kanton Basel-Stadt)の州都で、約17万6千人の人口を擁する同国第三の都市である。市内の主要公共交通機関には、スイス連邦鉄道(SBB)が運行する都市鉄道(Sバーン)

ならびにバーゼルス交通局(Basler Verkehrs-Betriebe)およびバーゼラント交通局(Baselland Transport)が運行する路面電車およびバスがある。代表交通手段分担率をみると、自転車および徒歩の分担率が50%を超えており、コンパクトな都市であることがうかがえる(図1)。

### 2. 路面電車3系統の延伸の背景と概要

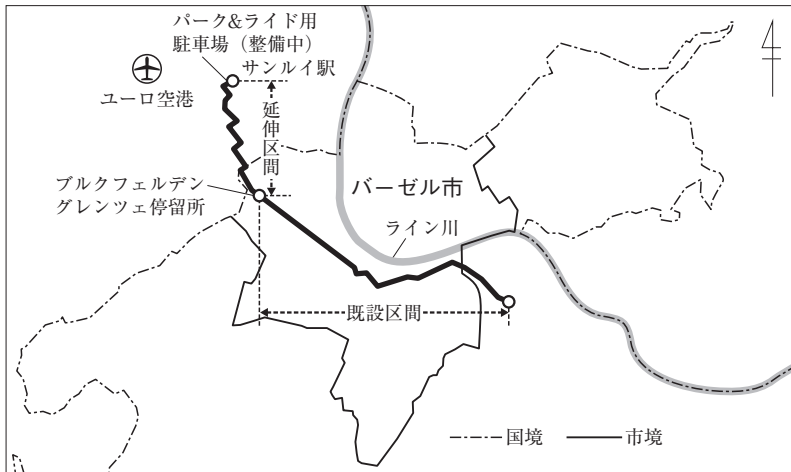
バーゼルはフランスおよびドイツと国境を接している。このため、バーゼルにはスイス国内からはもとより、フランスやドイツからも日常的にビジターが訪れる。たとえば、フランスおよびドイツから国境を越えてバーゼルに通勤している者は1日約3万5千人にのぼる。このうちほぼ半数はアルザスからの通勤者であるが、自家用車の利用が多く、アルザスとバーゼルを結ぶ道路は慢性的な混雑に見舞われていた。

図1 バーゼル市内の代表交通手段分担率(2010年)



出典：参考[1]より筆者作成

図2 路面電車3系統の路線図



そこで、路面電車3系統がサンルイ駅まで延伸された。路面電車3系統はおおむね市内を横断する路線である。従前はフランスとの国境に近いブルクフェルデングレンツェ (Burgfelden Grenze) 停留所を終点としていたが<sup>1)</sup>、北に3 km 余り延伸され、サンルイ駅に接続した (図2)。同駅西側では2018年春の完成を目指し、740台の自動車を受容可能なパーク&ライド用駐車場の整備も進められており、アルザスからのマイカー通勤者はサンルイ駅で鉄道または路面電車に乗り換えてバーゼルに向かうことができるようになる。これにより、アルザスとバーゼルの結ぶ道路の混雑が緩和されるとともに、環境負荷も低減されることが期待されている。

また、延伸区間の沿線には医療施設やスポーツセンター、教育施設などが立地しているが、延伸前は公共交通機関でのアクセスが不便であった。今回の路面電車3系統の延伸により、これらの施設へのアクセスも改善された。

サンルイ駅からバーゼル方面には、かねてか

ら10～20分間隔で列車が運行されている。したがって、モーダルシフトを促進することのみが目的であったのであれば、サンルイ駅にパーク&ライド用駐車場を整備すれば足りる。しかしながら、延伸区間周辺はこれまで公共交通の便が悪かったこともあり、開発が遅れていた。路面電車3系統が延伸された背景には、延伸区間周辺の開発の促進もあったと考えられる。

### 3. バーゼル都市圏の交通における調整・協働体制

既述のとおり、バーゼルにはフランスやドイツから国境を越えて多くの人々が日常的に訪れる。このため、交通計画の策定や交通インフラの整備にあたり、バーゼル都市圏を構成するスイス、フランス、ドイツの地方自治体の間で調整が必要となる。

ここで重要な役割を果たしているのが、スイスの各都市圏が策定する都市圏計画 (Agglome-

1) 2017年7月31日にフランスとの国境のブルクフェルダールホーフ (Burgfelderhof) 停留所までの区間が先行開業した。このとき、ブルクフェルデングレンツェ停留所はヴァルディッヒホーフアーシュトラッセ (Waldighoferstrasse) 停留所に改称された。

rationsprogramm) である。都市圏計画は都市圏の発展に関するマスタープランである。

スイスでは人口の約 85% は都市部に集中し、今後も都市部の成長は続くと見込まれている。このため、都市部では交通インフラの整備が求められている。しかし、莫大な整備費用を都市部の地方自治体が単独でまかなうことは困難である。

そこで、バーゼル都市圏をはじめとする各都市圏は 2007 年からおおむね 4 年ごとに都市圏計画を策定する一方、スイス連邦は 2008 年に鉱油税収およびアウトバーン料金収入を財源とするインフラ基金 (Infrastrukturfonds) を創設し、各都市圏計画に規定されている交通インフラの整備に対する補助を行い、都市部における交通インフラの整備を促進している。

このように、スイスでは各都市圏が策定する都市圏計画と連邦のインフラ基金により、都市圏一体的な交通計画の策定および交通インフラの整備がなされている。バーゼル都市圏にあってはさらに、2014 年に都市圏を構成する三国の地方自治体がバーゼル都市圏協会 (Agglo Basel) を創設し、自治体間、またスイス連邦との間で調整を図りつつ都市圏計画を策定・実施している。隣国の地方自治体を包含する都市圏はバーゼル都市圏のみではないが、バーゼル都市圏協会のような組織が設けられているのはバーゼル都市圏のみである。

バーゼルの路面電車 3 系統の延伸は、上述した国境を越えた調整・協働体制の下に実施されたものである。なお、当該路線については、2016 年に策定された第三次バーゼル都市圏計画においてさらなる延伸が掲げられており、開業時期は未定であるが、将来ユーロ空港に接続することとなっている。

## おわりに

本稿で述べたスイスの都市圏計画に類似するものとして、わが国にはいわゆる都市計画マスタープランがある。ただし、スイス都市圏計画は市町村や州、あるいは国をまたいで策定・実施されているが、わが国都市計画マスタープランは広域の場合でも都道府県内にとどまる。

しかし、旅客が都道府県を越えて流動している、すなわち都道府県をまたいで都市圏が形成されているケースもある。このようなケースでは、現行の都道府県単位の縦割りのな都市計画よりも、むしろ都道府県の枠組みにとらわれない横断的な都市計画のほうが望ましい。今後、わが国においてより実態に即した交通計画を策定・実施するうえで、スイスの都市圏計画は示唆に富むと考える。

## 【参考】

- [ 1 ] Städtevergleich Mobilität  
www.mobilitaet.bs.ch/dam/jcr:ad902e1d-fd34-44f1-b2fb-593dc4e756c1/06\_staedtevergleich\_mobilitaet.pdf
- [ 2 ] バーゼル都市圏協会ウェブサイト  
www.agglobasel.org
- [ 3 ] tram3.info ウェブサイト  
www.tram3.info
- [ 4 ] バーゼルシュタット準州統計局ウェブサイト  
www.statistik.bs.ch
- [ 5 ] スイス連邦統計局ウェブサイト  
www.bfs.admin.ch
- [ 6 ] スイス連邦土地開発庁ウェブサイト  
www.are.admin.ch

## 【注】

ウェブサイトおよびウェブ上の資料への最終アクセス年月日は 2017 年 11 月 30 日である。