

イタリア・トラム最新事情～広がるルネサンスの動き

都市・交通ジャーナリスト（埼玉大学工学部非常勤講師）

市川 嘉一

tranvia1214@mbr.nifty.com

はじめに

トラムの導入において、イタリアは同じラテの国でもフランスに比べ大きく遅れをとっていたが、近年、「トラム・ルネサンス」と呼ばれるような流れに転じている。復活や路線網を広げたりする都市が増えている。それを後押ししているのが、予算を長期保障する中央政府の国家戦略プランである。本稿では現地取材に基づき最新イタリア・トラム事情を紹介する。

1. 21世紀に入り、復活の動き加速

イタリアでもかつては約 80 都市でトラムが走っていたが、1960 年代には 14 都市まで減ってしまった。しかし、21 世紀に入ってからそうした縮小の流れに歯止めがかかり、新たなトラムの開業が相次いでいる。EU の経済支援を受けて、シチリア島東端の都市メッシーナ（開業は 2003 年）を皮切りに、サルデーニャ島のサッサリ（2006 年）、カリアリ（2008 年）の 2 都市でも開業。2007 年には北イタリアの古都パドヴァではゴムタイヤ式のトラムが導入された。同じ北イタリアの都市ベルガモでも 2009 年から郊外鉄道線路を活用したトラムが運行されている（現在、2 路線が建設中）。

2010 年にはトスカーナ州の州都フィレンツェでも約 50 年ぶりに隣町を結ぶ郊外路線としてトラムが復活。同じ 2010 年にはヴェネツィアと言っても本土側のメストレだが、パドヴァと同じゴムタイヤ式トラムが誕生。2015 年にはメストレからラグーナ（潟）に架かる長大橋を渡って本島のローマ広場までの新たな系統が開業した。フィレンツェでは当初の予定よりも

かなり遅れたが、街なかと大学病院、空港をそれぞれ結ぶ新路線が 2018 年から 2019 年にかけて相次いで誕生。2025 年 1 月には centro storico と呼ぶ歴史的都心地区に乗り入れた。シチリア州都のパレルモでも 4 路線、17 km に及ぶトラムの運行が 2015 年に始まった。イタリア全土における現在の開業都市の数はミラノなど古くから存続する 6 都市に新規開業の 8 都市を加えた計 14 都市（総路線距離は約 300km）に上る。

2. 国主導の戦略計画、長期予算で整備保証

近年、見逃せないのは中央政府が持続可能な都市交通プロジェクトへの支援に大きく舵を切ったことである。その契機になったのが、2018 年 12 月に公表した「持続可能な移動に向けた国家戦略プラン」だった。これに基づき、2019 年国家予算で 2033 年までの 15 年間という長期にわたる予算措置を保障する法律が制定された。

さらに、コロナ対策として EU が打ち出した総額 7500 億ユーロの復興基金がイタリア政府の支援額に上積みされた。こうした充実した財源により、ボローニャやブレーシャ、レッジョ・エミリアなど北イタリアを中心に 10 近くの都市がトラムの新規導入・路線網拡大に取り組み始めている。国側の強力な財政支援により、新たに 186 km のトラム路線が整備されるという。

3. ボローニャ、4 路線の大規模ネット計画

国や EU の強力な財政支援を最も受け、新規トラム路線を計画するイタリアの都市の中でも野心的な計画を打ち出したのが、1963 年までトラムが走っていたボローニャ市（人口約 39

万人)である。エミーリア・ロマーニャ州都である同市は 2018 年に「持続可能な移動に関する都市計画」(PUMS)を採択。この中でトラムを持続可能な移動を実現する有力な手立てであり、沿線価値など都市のクォリティーを高めるものと位置付け、2030 年までに 4 路線、57km の大規模路線網を構築する方針を打ち出した。

1 号路線は「レッド・ライン」と呼ばれ、市西部地域と北東部地域のボローニャ大学農学部・見本市会場を結ぶ 16.5km。建設費は 5 億 900 万ユーロ。このうち 78.4%に当たる 3 億 990 万ユーロが EU の復興基金(PNRR)で、残り(21.6%、1 億 1,000 万ユーロ)は国の補助金。市の負担はゼロ。EU 任せの印象を受けるが、「中央政府が戦略プランを策定した時は国が建設費全額を支出する予定だった」(市側)。

レッド・ラインは 2023 年 4 月に着工。EU による補助金交付の条件として着工から 3 年後の 2026 年末の開業を目指すとしている。全長 32~42m の長大編成車両(収容能力 220~290 人)を CAF 社から 26 編成調達。4~5 分ヘッドという高頻度間隔で運行、全区間の所要時間は 52 分を見込む。4 路線とも市の東西を結ぶ主要な幹線バス路線を引き継ぐ。4 路線の 1 日当たり利用客数は将来 30 万人と市内の公共交通利用客数の 21%を占めると予測されている。

4. フィレンツェは路線網拡大、旧市街に

フィレンツェ(人口約 38 万人)はイタリアの都市の中でも総合的な交通政策としてトラム建設に力を入れている初めての都市であり、現在ではトラムの路線網が急速に広がっている。

現在、T1 と T2 の 2 路線があり、路線距離は計 19.3 km。T2 路線をめぐる最近の動きでは、ドゥオーモなども近くにあるサン・マルコ広場に向かう延伸ルートが 2025 年 1 月 25 日に開業した。路線距離は 2.5 km。ドゥオーモの前を走らせる当初計画を棚上げにした代わりの路線ル

ートとはいえ、この延伸により初めて旧市街を走るルートが生まれた。このほか、さらに鉄道路線を活用した「トラム・トレイン」など郊外都市を結ぶ T3、T4 など 3 つ以上の路線新設・延伸の動きも急展開している。トラムは最終的に 4 路線、計 51.7 km のネットワークが計画されている。総事業費は 170 億ユーロ、年間の利用客数は 8500 万人を見込む。

膨大なトラム事業費を支えているのが充実した公的資金である。T3 路線のリベルタ~バンニョ・ア・リポリ区間では建設費 3 億 8056 万ユーロのうち、EU の補助金の割合は 39.4%、国の補助金は 13.3%で、合わせて半分強(52.7%)に上る。このほか州が 21.0%、運行会社(GEST)が 17.9%で、市の負担額は 7.6%と 1 割にも満たない。T4 路線のレオポルダ~ピアージェ区間では建設費(2 億 2969 万ユーロ)のうち、国の補助金が占める割合が 86.8%と群を抜く。市の負担額はわずか 3.1%。

トラムの利便性は高い。T1 路線の場合、運行間隔は平日の日中時間が 4 分に 1 本。こうした高頻度運行など利便性の高いサービスにより、マイカーから乗り換える市民も増えている。2019 年調査でトラムの利用以前に使っていた移動手段を尋ねたところ、最も多かったのはバスの 40%だったが、それに次いでマイカーが 19%と多かった。高い利便性を実現できるのも充実した運行財源があるからこそである。運行費は 2024 年実績(2 路線)で 5,010 万ユーロだが、このうち運賃収入は 39.3%と 4 割弱で、州補助金が 29.1%、沿線自治体(フィレンツェ市、スカンディッチ市)の負担額は 31.6%(各 28.7%、2.9%)と 3 割強に過ぎない。

参考文献

市川嘉一「公共交通インフラはもう必要ないのか」(「立飛総研リポート」第 10 号所載、<https://tachih-souken.com>)