

ポツダム市の交通政策と公共交通環境

—その歴史と現況—

菊池悦朗

Verkehrspolitik und ÖPNV-Klima in der Stadt Potsdam

—Die Geschichte und die heutige Situation—

Etsuro KIKUCHI

はじめに

1989年11月9日にベルリンの「壁」が開かれ、翌年の10月3日にドイツが公式に再統一されて以来、17年余りが経過した。その間、ドイツでは交通環境・文化の点でも、様々な変化が生じた。本稿では、ポツダムの公共交通が壁の開放、そしてドイツの統一により、どのように変わっていったか、そして、現状はどのようなものであるかをレポートする。

1 ドイツ再統一以前のポツダムの公共交通

ポツダムはいわゆる東部新5州 (5 neue Bundesländer) のひとつであるブランデンブルク州の州都で、統一前は15の県 (Bezirk) のひとつポツダム県 (人口約111万6000人) の県 (庁所在) 都 (市) (人口約12万3000人) であった。ドイツ民主共和国 (DDR, いわゆる東ドイツ) のフランクフルト (an der Oder) 県とポツダム県が、統一後、ブランデンブルク州になる。

ベルリンを囲むブランデンブルク州の州都ポツダムは現在、人口約14万、ベルリンの南西部と境を接する。

こんにちにつながるポツダムの公共交通の歴史は他の多くのドイツ語圏の都市同様に馬車軌道 (Pferdebahn) に始まる。ポツダムに最初の馬車軌道が走ったのは1880年のこととされ、電動による運行が開始されたのはドイツでは比較的遅く、1907年のことであった。その後、路面電車の路線網はゆっくりとではあったが、次第に拡充されていく。第二次世界大戦後、破壊された路線と車両の再建が必要になり、1950年代の初頭からそれが開始された。1971年を最後に戦前の古い車両は姿を消し、1982年の新路線の建設により、路線網はそれまでの約3割増となる。とはいえ、当然のことながらポツダムの路面電車交通は旧ドイツ民主共和国 (東ドイツ) の経済の諸条件に制約されたものであり、十分な発展はなかなか出来なかった。

2 ドイツ再統一以降のポツダムの公共交通

ポツダムの路面電車交通の歴史に新しい一頁が記されたのはベルリンの壁崩壊とその後のドイツ再統一の過程においてである。軌道敷が一新、車両も近代化され、乗客へのサービス提供が豊

富になっていった。車両の点でポツダムは二度にわたり世界初を経験する。

- 1975年10月9日 旧チェコスロバキア社会主義共和国のKTD4型電動車2両の運行開始
- 1998年10月23日 Combinoという愛称のついた低床型の電車の運行開始

ジューメンス製のこの「コンビーノ」車両にはしかし、数年前、天井部分と窓のあたりに欠陥が見つかり、ポツダムでは16両のうち11両が一時期修理に回されたが、13両が2006年9月の時点で走っている。

1949年から1995年まで、映画の撮影所で知られるパーベルスベルクという市街区域を中心にトロリーバス(Obus)が走っていて、しかも1989年までは公共交通の上で主要な役割も果たしていたが廃止された。1991年2月6日に市議会で決議された「ポツダム市新交通政策」では市電と並んでトロリーバス交通の拡充も謳われていたのだが、同年12月19日に連邦議会で可決された「交通高速化法」がきっかけとなってトロリーバス交通は衰退に向かうことになったのだった。一方、(ディーゼル)バス交通は1987年までは脇役的存在にすぎなかった。1973年からポツダム・パーベルスベルク旅客輸送会社というところが市バスの運行を引き受けた結果、ポツダム交通企業(Potsdamer Verkehrsbetrieb, PVB)は市電とトロリーバス交通にのみ専念することになった。市バスの運行は市電の運行を管轄する企業が担うのが普通だから、この構図は特別なものだった。このポツダム・パーベルスベルク旅客輸送会社は他のすべての地方交通会社共々、1970年以降、新設のポツダム交通コンビナートの管轄下に置かれ、東独の国営複合企業であるこのコンビナートはドイツ再統一により解散する。

一方、PVB¹⁾はポツダム市の独立した企業であり続け、1991年4月1日からは有限会社組織のViPがポツダム市交通企業局として同市の公共交通の歴史における新しい一頁を開いた。

1992年5月6日にポツダムミッテンマルク郡とナウエン郡²⁾が管轄する地方交通会社が形成され、そこから同年6月1日にポツダムのパーベルスベルクを本拠とするハーフェルバス交通有限会社も誕生する。

この時以来、ポツダム交通企業(ViP)の方は歴史上はじめて、50台ほどのバスを有する充実したバス交通部門も形成することになる。こうして、現在のポツダムの市内公共交通はViPが管轄する路面電車(Straßenbahn)とViPその他のバス交通会社による運行の(ディーゼル)バス[Autobus]によって担われている³⁾。

1) 1990年12月6日以来、ViPという略称を使用する - 後出。

2) ブランデンブルク州には14の郡と郡には属さない4つの都市(ポツダム、フランクフルト[アン・デア・オーダー]、ブランデンブルク、コト布斯)がある。

3) ベルリンのS-バーンやドイツ鉄道株式会社(Deutsche Bahn AG)の列車やフェリーもポツダムの公共交通の一部を成している。

3 「壁」開放からこんにちまでの路面電車(市電)交通の歩み

1989年11月9日の「壁」開放後、ポツダムの路面電車の何人もの運転手が国(ドイツ民主共和国、DDR)を去るといった事態が生じ、系統2と9が廃止され、系統8と10は通勤輸送にのみ運行した。翌1990年5月27日以降は系統2、7、9、10が全面廃止となる。その他、系統1のように区間廃止をこうむった路線もあり、運行間隔は総じて短縮され、1990年1月31日以降は原則としてゴータ3連結車(Gotha-Gelenkwagen)[最初の運行は1961年]に代わってタトラ(Tatra)製の

2 連結車¹⁾が使われていく。平行して軌道敷や電停の改良などもなされていった。

1990 年 12 月 6 日にポツダム交通企業はその 86 年以上の歴史に新しい一頁を記すことになる。同企業は「Verkehrsbetrieb in Potsdam」(ポツダムの交通企業)を略した ViP という略称により、公共交通の利用促進のためのキャンペーンを行っていき、「西」ドイツのマルクの導入やモータリゼーションの急激な伸びで約 25%の乗客減を経験したものの、乗客を引きつける様々な方策を推し進めていった。1991 年 2 月 6 日にポツダム市議会で決議された「ポツダム市新交通政策の諸原則」に基づいて主要な交通機関としての路面電車(市電)の近代化プログラムが推し進められていく。1991 年 4 月 1 日にポツダム交通企業(ViP)は独立した企業として、この日に設立された有限会社組織の市企業局(Stadtwerke)に統合されていった。

1992 年 7 月 1 日以降、ViP は近隣町村へのバス(Überlandbus)の運行から撤退し、ポツダム市内交通のみを管轄することになる。当時、同企業は従業員 670 人を有し、市電の車両は 115、バスは 50、トロリーバスが 13、それに船舶 18 隻を有していたという。そして、1992 年のうちにドイツ再統一後はじめて市電の乗客数が再び増加に転じた。ViP の財政を改善するため、1994 年 1 月 1 日付けで同企業は有限会社(GmbH)に移行し、ポツダム市が唯一の共同出資者となる。1997 年 10 月 30 日には、シュテルンという大ショッピング街付近への市電の路線の改良工事が完了し、98 年 5 月 23 日には Robert-Baberske-Straße~Marie-Juchacz-Straße間の 1.3 キロの区間が開通した。後者の一定区間はポツダムで初めて芝生の軌道敷となり、2800 メートルにわたり架線のポールが設置された。この工事に要した費用 800 万マルクのうち、620 万マルクを国(連邦)と州が助成したという。

1997 年 1 月 29 日にポツダム市議会は市電を公共交通の中核に位置づけ続けるということを確認する近距離交通計画案を可決し、路線網は拡大し続けていく。

2001 年にはドイツ庭園見本市がポツダムで開催され、これをきっかけに市の交通のあり方への関心も行政や ViP 中心ではあるが、高まっていた。

1) 最初に運行されたのが 1974 年だったこの車両も 2009 年には耐用年数に達し、維持費とのかねあいで使用されなくなる見通しだ。

4 現在の状況

1) 路面電車(市電)交通

7 路線のうち X98 はラッシュ時に運行し、停車しない電停もあるため運行速度も速い。系統 91 は 2000 年まで、97 は 80 年代までは運行していたが、現在は無い。系統が二桁なのはベルリンの市電と区別する意味がある。2005 年 8 月 8 日以降における市電の系統や路線距離等は次のようになっている(朝のラッシュ時における数値。21 時~1 時の晩の路線は系統 92 と 94 の二つ)

路線	区間	路線距離 (km)	運行間隔 (分)	所要時間 (分)	運行速度 (km/h)
x98	統一広場〜アム・シュテルン (ガウス通り)	8.27	10	19	26.12
90	統一広場 ¹⁾ 〜レーブリュッケ駅	5.63	20	17	19.86
92	ボルンシュテット〜キルヒシュタイクフェルト (キルシュアレー) (マリーユハチ通り)	13.73	20	39	21.12
93	グリーンツッケ橋〜レーブリュッケ駅	8.09	20	23.5	20.67
94	ピルシュハイデ駅〜バーベルスベルク (フォンターネ通り)	9.42	20	25	22.60
95	フィアエックレミーゼ〜バーベルスベルク (フォンターネ通り)	8.26	20	24.5	20.23
96	シャルロッテンホーフ城〜キルヒシュタイクフェルト (マリーユハチ通り)	12.61	20	35	21.62

1) 週末だけはボルンシュテッター・フェルトという所のフィアエックレミーゼ駅まで運行し、路線距離は9.14km、所要時間は26.5分になる。

2) バス交通と「相互乗り入れ」

ViPが運行するバス路線は9路線(ポツダム中央駅とサンサーシ宮殿を結ぶ「観光路線」X15を加えれば10路線)で市内交通のみを受け持ち、他に晩の路線7つと夜1時〜4時の夜間路線が5つある。ベルリン交通企業(BVG)のバスもポツダムの一部の区域で運行し、ViPのバスの乗車券でもゾーン内なら乗車出来る。ハーフェルバスはポツダムからベルリンの南部のシュターンスドルフという所や市北西部に位置し大学のキャンパスもあるゴルムという所その他へ運行するバスで、以上の3社のバスの乗車券はゾーン内ならどれも有効である。

変わったバス路線としては例えば、500メートルほど高速道路に出て再び一般道路に入る系統690がある。

3) ユニークなゾーン制度と運賃制度

ドイツでは大中都市を中心にいくつかの交通企業体を統合する大きな公共交通共同体(=運輸連合、Verkehrsverbund)が形成されている。ポツダム交通有限会社(ViP)はベルリン州とブランデンブルク州を包括するドイツ最大規模のベルリン・ブランデンブルク運輸連合有限会社(Verkehrsverbund Berlin - Brandenburg[VBB] GmbH)[1999年設立]の一員で、ベルリン州やブランデンブルク州の他の3都市(ブランデンブルク[an der Havel, 略:a. d. H.], フランクフルト[an der Oder 略:[0], コト布斯)と同じようにABCのゾーン制を敷いている。VBB独特のこの運賃制度は1995年に作られた。規模に大きな差はあるが、ポツダムの場合のゾーンのあり方はベルリンと同じで、Aは市の中心部とその周辺部でBはその周辺、Cは市の外延部という風になる。そしてユニークなことはポツダムのABのゾーン全体とCの一部がベルリンのCゾーンの内部にあり、かつ、ポツダムの北東部でCゾーンが途切れてベルリンのBゾーンになっていることである。乗車券にもベルリン同様に様々なタイプがあり、それぞれにAB、BC、ABCの組み合わせがある。短期滞在者や旅行者などが利用する価値があると思われる二種類の乗車券を挙げておく。(2005年8月8日以降の通用、単位はユーロ)

乗車券タイプ	普通乗車券	割引乗車券
ポツダムAB/BC (一回乗車券)	1.60/1.50	1.20/1.10
ポツダムABC (同)	2.30	1.70
ポツダムAB/BC (一日乗車券)	3.70/3.50	2.80/2.60
ポツダムABC (同)	5.30	4.00

A, B, C各単独の乗車券はなく、6停留所以内の短区間乗車券 (Kurzstrecke) はゾーンに無関係に一律1,10ユーロとなっている。また、定期乗車券のうち7日間乗車券 (7-Tage-Karte) は一日乗車券×連続した7 (日) 分の乗車券で大変徳用 (ABで10,60ユーロ) な上、環境定期と名付けられた他の定期乗車券同様、ウィークデーの20時以降および週末と祝日には大人もう一人と6～13歳の子供3人まで乗れるという特典がある。

5 ポツダム交通有限会社 (ViP)

ViPは2000年12月8日以来、有限会社組織の市企業局 (STADTWERKE POTSDAM GmbH) の傘下に、他の二つの市企業 (水・エネルギー有限会社およびゴミ処理有限会社) と共に統合された。ポツダム市企業局はブランデンブルク州にある25の最大手の企業の一つであり、約1200人の社員をもつ最重要な経済部門となっていて、職の確保には欠かせない企業である。市の出資額は2005～2007年が500万ユーロ、その後は毎年450万ユーロに下げていく見通しとのことで、市の予算からの補助はこれにより従来の半分程になる。市企業局からViPに補助金が支給された後、ViPは然るべき時期に利益に応じた税を国に収める。

ここ数年、ViPの電車、バスの運賃収入は減少傾向にあるが、その原因は運賃の値上げがあまり行われなかったり値上げ幅が小さいことと、公共交通離れに歯止めがかかっていないことにある。ここで、2001年と2004年における乗客数を挙げておく。(ここ数年ではこの両年度にのみ交通調査が行われた) 2004年に運賃収入が増えたのは主として一部の乗車券タイプの値上げによるもので、乗客数の増加によるものではない。

2001年 - 27,400,000人 2004年 - 24,300,000人

また、運賃収入の推移は次のようになっている。(単位はユーロ)

2001年 - 11,109,000 2002年 - 10,539,000

2003年 - 10,463,000 2004年 - 10,792,000

さて、わが国の公共交通 (施設) の負の特徴の一つが (テープによる) 過剰な (マナー) 放送だとすると、ドイツの公共交通会社を悩ませてきたことの一つが破壊・乱暴行為である。ドイツでは車内の落書きをはじめとするいたずらが跡を絶たず、ViPもガラス一枚に1500ユーロ (約236,000円)、座席一つにも300ユーロ (約47,000円) かかるなどの写真入りの掲示や目撃情報への報奨金の案内を出したりして、その防止を呼びかけると同時に一部のバスの運転席にビデオカメラを取り付けたりしている。

こうしたいたずらを受けながらもViPは乗客フォーラムやオープンデー等を通して、財政が厳しい中、乗客の意見を取り入れる努力をしている。例えばバス路線696の走行ルートが2003年の年末の時刻表改正の際、乗客の意見を入れて変更・延長された。

さらには、車両のキーという騒音にも多角的に測量が行われたり、無作為に抽出された乗客に

被験者として騒音の感じを聞いたりして対処がなされてきた。また、①運転手に各種の相談をもちかけられる、②定時運行より安全性に重点を置く姿勢、などもポツダムのみならずドイツの公共交通の特徴と言える。

街頭などの照明にしても、まずは電停の照明が点り、のちに道路の街灯が点るなど、きめ細かさはドイツ的だ。

あ と が き

現地調査は2004年の8月と2005年の9月に行った。その際、ポツダム交通有限会社の交通部長ベルント・ミヒアエル・ラービッシュ氏と業務部長マルティン・グリースナー氏から資料の提供を受けた。書物は Machel/Günther: Potsdamer Nahverkehr – Straßenbahn und Obus in Brandenburgs Landeshauptstadt (GeraMond, 1999) とポツダム市交通局の季刊冊子「Quartett」誌を主として参照している。