

ベルリンの公共交通と交通環境

—その特徴の素描—

菊池悦朗

Öffentlicher Verkehr und Verkehrsklima in Berlin

—Skizze seiner Besonderheiten—

Etsuro KIKUCHI

はじめに

ベルリンはわが国の東京に当たる都市だから、ベルリンの公共交通を論ずる場合、どういう視点から論ずるのかとか「交通参加者(Verkehrsteilnehmer)」(歩行者[Fußgänger], 自転車利用者[Radfahrer], 公共交通[Öffentlicher Verkehr, ÖV]の電車やバス, 自家用自動車運転者などを指す)のどれに焦点を当てるかなど、焦点を絞らないと收拾がつかなくなる恐れがある。そこで本稿ではベルリンの公共交通の特異性に焦点を当ててレポートする。

ハンブルクやブレーメンもそうだが、州であると同時に都市でもあり、都市州とも呼ばれるベルリンの公共交通は、都心部から郊外の町村に延びるS-バーン、地下鉄、路面電車(市内電車/市街電車[以下、随時「市電」と略す])、バス、列車、フェリーから成る。このうち、フェリーはベルリン南西部のWannsee(ヴァンゼー)という湖を遊覧船として航行するものが有名だが、一般市民が日常的に利用するものではなく、二階立ての観光バスなどもベルリン名物の一つと言えるのかも知れないが、公共交通とは言い難く、これらは本稿では省略する。(一般に観光バスやタクシーなどは公共交通には入れない)。また、ドイツ鉄道株式会社(Deutsche Bahn AG, DB)経営の列車も市内交通としては特筆すべきものはあまりなく、この交通機関に関しては、JRの普通電車に相当するRB(Regionalbahn)や快速に当たるRE(Regional-Express)がすべての駅に止まる訳ではない分、S-バーンよりも速く快適で、追加料金もなく、車内にトイレも付いているなどということだけにとどめたい。

ベルリンの主要な市内公共交通は、したがって、S-バーン、地下鉄、市電、市バス(路線バス)ということになるが、そのうち、ベルリンを代表するものは以前から、S-バーンと地下鉄だった。しかしながら、前身の馬車軌道が始めてベルリンの町を走った日とされる1881年5月16日以来、幾多の変遷を経て今日に至る市電も特筆すべきこと、ユニークなことが多い。以下、公共交通の各機関や運賃制度などに分け、ベルリンの公共交通の特徴を書いていく。

1. 交通機関

◎ S-バーン (S-Bahn)

最近、地下鉄などと比べて利用者が増えつつあるのが、路面電車 (Straßenbahn) と同じように長い歴史をもつ S-バーンで、昔から質素ではあるが車内も広く、快適と言える。南西部で境を接するブランデンブルク州の州都ポツダム (中央駅) などへも走り、自転車を車内に搬入する老若男女の姿もよく目にする。東京の山手線や大阪環状線のような内回りと外回りのある全長約 37,5km の環状線 (Ringbahn と呼ばれる) も、東西ベルリンへの分断など幾多の変遷を経て 2006 年 5 月 28 日以来、一周 60 分、5~10 分間隔、ラッシュ時は 3~5 分間隔の運行を行なっている。この環状線は系統 S41 と S42 で、環状の矢印のマークが印象的だ。

◎ 地下鉄 (U-Bahn)

前述の S-バーンと並んでベルリンを代表する公共交通が地下鉄。特に旧西ベルリンでは最も主要な公共交通だったし、現在も旧西ベルリン地区ではそうであると言える。現在でも旧東ベルリン地区を通過する地下鉄の路線は系統 2, 5, 6, 8 の 4 路線のみである。ただ、ベルリンの地下鉄もホームまで駅構内を比較的長く歩かされることがあるという難点はある。また、S-バーン車内に特に当てはまることだが、地下鉄でも落書きが跡を絶たず、交通会社も手を焼いている。S-バーン車内では最近、一部の車両の窓に、落書きは乗客の運賃にはね返る旨の警告文が付いた大きなイラストを貼ったりして、乗客の節度と呼びかけている。また、落書きの目撃者には報奨金を出すなどといった貼り紙も目にする。落書きはずっと以前から他の町、例えばミュンヘンの S-バーンなどでも見られ、収益との関係からも交通会社の最大の悩みと言っても過言ではない。乗客へのサービスとは無縁な (テープによる) マナー放送を矢継ぎ早に浴びせられても (品行方正な) 乗客は何とも感じないように見えるわが国とは事情がだいぶ異なる。

さて、地下鉄交通のためのトンネル工事や軌道敷とか架線などの工事には例えば路面電車敷設のための工事に比べて数倍の経費がかかると言われていたから、ベルリン州政府も地下鉄工事は消極的だという。それでも 2006 年にはブランデンブルク門のところにある地下鉄の駅「ウンター・デン・リンデン」から連邦議事堂がある「ブンデスプラッツ」駅までの短い距離区間を走る地下鉄のためのトンネル工事が始まった。このあたりは政治の中樞を成す建物があるところだから、この建設工事は例外的措置と思われる。

◎ 路面電車 (Straßenbahn)

他の大都市、中都市でも路面電車 (市電) の歴史は一般に長い、ベルリンの市電は前身の馬車軌道から数えると 140 年を優に越える歴史を誇る。同市電は、1967 年の 10 月 2 日に旧西ベルリンにおいて最後に残っていた市電の路線が廃止されて西ベルリンからは消えたが、旧東ベルリンではバスをはるかに凌ぐ最も主要な公共交通であった。その旧西ベルリン地区でも、1995 年の 10 月に市電の二つの路線が復活、開通している。また、ベルリンの壁が開いて 2 年と数ヶ月経った 1992 年 1 月には旧東ベルリンの交通企業である Berliner Verkehrsbetriebe (略称: BVB) が旧西ベルリンの交通企業 (Berliner Verkehrsgesellschaft, 略称: BVG ベルリン交通会社) に移管され、この両企業は合併し、BVG に統合された。それでも、旧東ベルリン地区では依然として市電が BVG の主要な交通機関にとどまっている。

1997 年 12 月 20 日には旧東ベルリン地区の「フリードリヒ通り」(Friedrichstraße) 駅へのア

クセスとしての市電の新しい区間 750m が開通し、これまた旧東ベルリンの都心部にあるアレキサンダー広場にも 1998 年に 31 年ぶりに市電が復活し、2006 年には延伸工事も行われている。

ベルリンの市電は 2005 年 12 月 31 日の時点で 22 の路線（系統）と夜間の路線として 5 系統がある。同時点における路線距離（Linienkilometer）と区間距離（Streckenkilometer）とを記しておく。（単位はキロメートルでカッコ内は夜間の距離）

路線距離 — 297.5 (59.7)

区間距離 — 187.7 (57.2)

◎ バス ([Auto]Bus)

ベルリンのバス交通は路線は多いが主要な市内公共交通とは言いがたい。特に都心部ではそうである。ドイツの他の大都市、中都市同様、バスは電車路線や鉄道路線などへの連絡路線（Zubringer）の役割を果たしている。バス交通の難点は自家用自動車との競合による渋滞であり、ディーゼルの排気ガスを出すことだ。もちろん、ベルリンのテーゲル（Tegel）空港へのバス路線などは特別で、主として一部の航空機利用客のためとはいえ、公共交通としての重要な役割を果たしている。

2. ベルリン交通会社（BVG）と運賃制度

BVG はベルリンやポツダムなどの都市を含むブランデンブルク州の地域の公営企業と私企業を合わせて 45 の交通事業者のひとつであり、これらの公共交通を統括・管理し乗客、交通企業、政治的諸団体との間の橋渡しをする行政組織であるベルリン・ブランデンブルク運輸連合（Verkehrsverbund Berlin - Brandenburg, 略称: VBB）と協同して、同地域の公共交通を担う公営企業である。この BVG は路面電車の他に、地下鉄、バス、フェリーを管轄してきた。

大きな独占企業である BVG を経費節約と競争原理の導入という見地から分割して小規模の事業者にチャンスを与えようという論議もあり、この種の論議は BVG にとどまらず、ヨーロッパレベルでなされてきたという。

ベルリンの近距離公共旅客運輸（ÖPNV）の運賃制度は他の都市交通圏同様、ゾーン制を敷いていて、そのゾーンは A, B, C に分かれている。A ゾーンはベルリン中心部及びその周辺部、B ゾーンはさらにまたその周囲の地域、C ゾーンは B ゾーンの外側の周辺部でベルリンを囲むブランデンブルク州（州都はポツダム市）の一部を包括する。乗車券は様々なものが発行されているが、いずれも A B か B C か A B C の組み合わせであり、A, B, C の各ゾーン単独のものはない。

他の都市交通圏と共通していることだが、長めの乗車、まとまった日数の乗車になるほど割安になる。（例えば A B C 乗車券や 1 日乗車券、7 日間乗車券[ただし、これは 7 日間連続して使わねばならないという制約がある]など） 6～16 歳の子供などへの割引乗車券もある。

ベルリンのこの A, B, C という運賃ゾーンを BVG が管轄する。BVG は有限会社組織の公営企業で、財源の 41% を運賃収入（Tariferlöse）で、59% を補助金（Subvention）で賄っていて、補助金のうち約 20% は国（連邦）が負担し、残りの約 80% は都市州であるベルリン市の負担となっている。

3. 交通行動 (Verkehrsverhalten)

旧東ベルリン地区出身の人たちの交通行動 [Verkehrsverhalten] と旧西ベルリンの人たちの交通行動 (の違い) などという言い方は紋切型で、どこに住んできたか、また現在どこに住んでいるか、どういう人たちかななどで異なってくる。そういうことをふまえた上で、裕福な人たちの交通行動が大筋において変化していないのに対し、ベルリンの郊外に移り住んだ人たちのS-バーンの利用は増えていると言える。地下鉄の利用が逆に減る傾向にある一方、市電の利用率はさほど変わっていない。

自転車利用に関しては、旧東ドイツの人たちの利用が意外に多くないことが目につく。これは自転車が貧しい人々の乗り物というイメージと結びついている。一方、旧西ベルリン地区では自転車の利用が増えている。これは道路の状態などとも関連している。ただ、旧東ドイツ地区でも例えばローザ・ルクセンブルク広場からハウザーアレーにかけての一带は自転車が走りやすいという条件や、車をもたない若者が多くいたりし、また当市街地の雰囲気も人気があったりして旧西ドイツの人たちも含めて自転車交通で活気がある。また、市内公共交通ではないが、低料金のために飛行機の利用も増えている。

ベルリン、特に旧西ベルリン地区の中心部などでは自動車交通が飽和状態なために、自動車交通を抑制する政策がとられてきたが、例えばベルリンをとり囲むブランデンブルク州では、州都ポツダムは別としても、より自動車中心になっている状態は大筋では変わっていない。

なお、統一後続いた交通事故 (死) 増には歯止めがかかっている。

あ と が き

現地調査は直近では 2006 年の夏に行ったが、その際、ドイツ都会学研究所(ベルリン) [Deutsches Institut für Urbanistik]のティルマン・ブラッハー (Tilman Bracher) 氏から資料や情報などの提供を受けた。書物の資料としては、AG Straßenbahn 編:Tra(u)m-stadt Berlin(1991年), stadtverkehr 誌, nah-verkehr 誌, VERKEHRSZEICHEN 誌の他に、筆者の交通環境・文化の調査研究の大きなきっかけとなった Alternative Kommunalpolitik (AKP) の交通特別号 (Sonderheft Verkehr) (1985年) [菊池悦朗編訳,「第三の道、第7号」1987年,人智学出版社], その他を参照した。

また、以前、金沢大学教養部論集 人文科学篇 30-2 (1993年)、31-2 (1994年)、33-1 (1995年)、金沢大学大学教育開放センター紀要 第17号 (1997年) に載せた拙稿「環境保全に関わる交通用語のドイツ語・日本語リスト」(Deutsch-Japanisches Glossar von Fachbegriffen zu Verkehr und Umwelt)を初めとするその他の拙論も参照した。