

市電の復活と路線交通のモデル都市チューリヒ(翻訳)

Renaissance der Straßenbahn und Zürich

als Modellstadt des Linienverkehrs (Übersetzung)

(Mit freundlicher Genehmigung von der Redaktion ZEITmagazin)

菊池悦朗

Etsurō KIKUCHI

以下に訳出したものは、週間新聞DIE ZEITに添えられる雑誌 ZEITmagazin の1991年4月5日号 (NR. 15-5. APRIL 1991) に載った記事の翻訳である。

数年前から欧米では路面電車(市電)の復興が起きている。車中心社会(autoorientierte Gesellschaft)を見直し、歩行者、自転車、公共交通、特にレール交通が主人公となる交通環境に変えていく上で、この現象は起こるべくして起きた感もする。その意味で、同記事は注目に値する交通関連記事であった。

市電の新しい道、切り開かれる

市電は、車の通る道をふさいだという理由で、廃止されてきた。現在、市電は再び活躍してきている。

市電がやってきた

何十年もの間、路面電車(市電)は交通の邪魔だとみなされてきた。多くの町は車が走るためのスペースを作りだすためにレールをはがしてきた。そして今、都心部は交通麻痺に脅かされている。そして、市電が復活してきた。

ゲルト・モーリツ行政長官は独創的なアイデアを探していた。「我々は地下鉄とバスとの中間のものを探しているのです」とハンブルクのこの役人は夢を語る。「財政的に我々を締めつけず、それでいて公共交通を魅力的にするものをです。」このものはあるのだ。それはハンブルク市が廃止してしまうまでガタゴト音を立てて成果をあげていたもの、すなわち路面電車である。

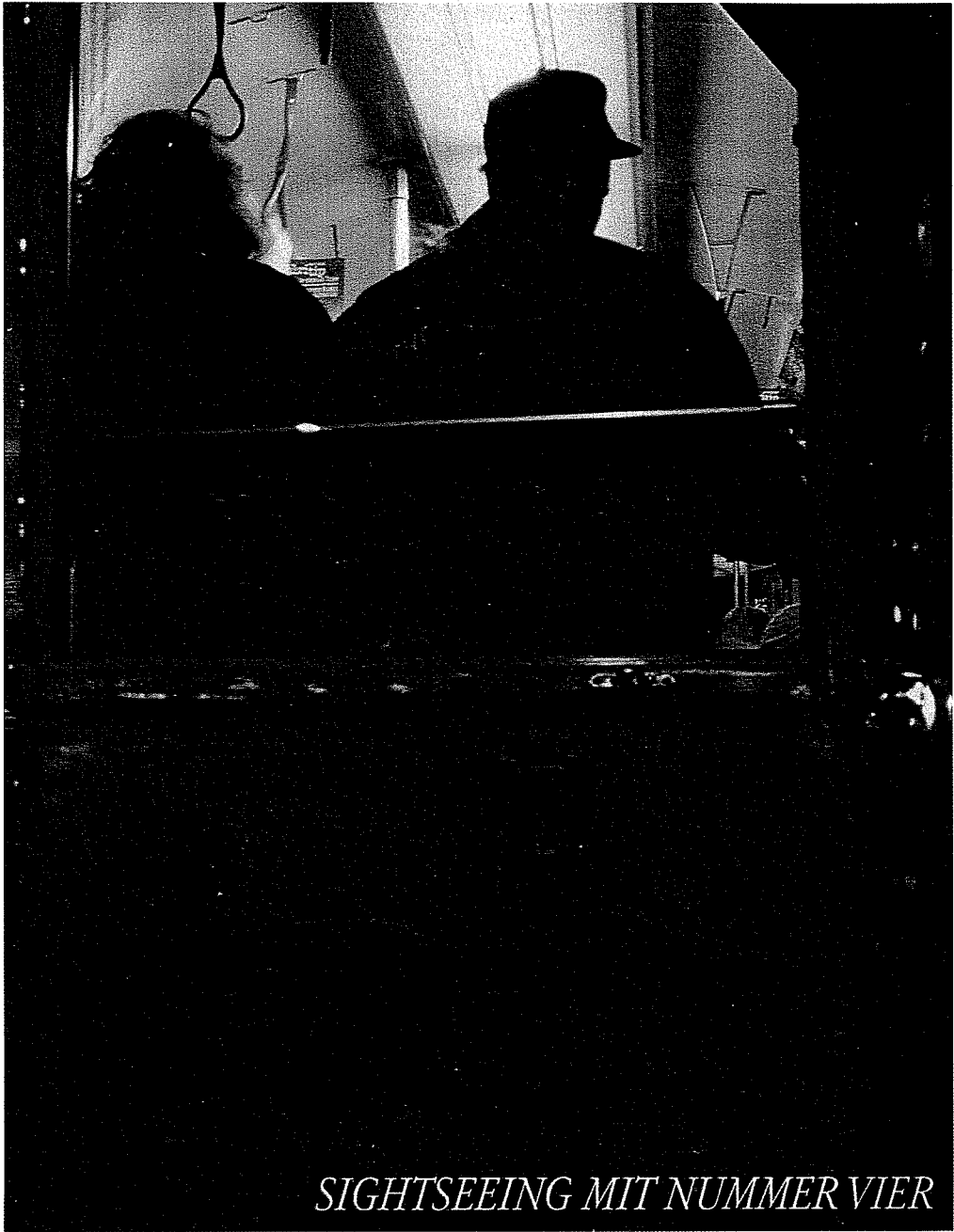
何十年もの間、ハンブルク市議会と行政当局は市電を交通の邪魔と非難してきた。1978年までに路線は次々と「ディーゼル化」つまりバスに代えられていった。そして今、ゲルト・モーリツと彼の同僚たちがミュンヘンのある研究所に委託した鑑定は、ハンブルクを批判してこう述べる。「町を脅かす交通麻痺を回避するためにハンブルクがしうる最も賢いことは、市電を再び取り入れることであろう。早速4系統を作るのが最良で、しかも急いで。」

交通史上の遺物は思いがけないルネサンスを体験している。新しい快適な市電が、ナント、グルノーブル、ランス⁽¹⁾を走っている。巨額な予算を使ってアムステルダム、エジンバラ、そしてマンチェスターは軌道区間を築き、拡充していった。車天国アメリカでは30の都市が野心的



Wer in Zürich
lebt, kann sich seine
Stadt ohne Straßen-
bahn nicht mehr
vorstellen. Und wer
Zürich kennen-
lernen will, der fährt
am besten Tram

チューリヒに住む者は、市電ぬきでは自分の町をもはや想像できない。そして、チューリヒを知ろうとしたら、市電（トラム）に乗るのが一番だ。



な市電計画を実現している。ホノルルさえも環境保全的で安全な市電に肩入れしている。

ドイツの都市計画者たちもまた、バスや地下鉄にだけ期待をかけたことが誤りだったことを知った。市電の代わりにバスを走らせたところでは、交通会社は乗客を失った。なぜなら、渋滞にことごとく立ち往生し臭いにおいのディーゼルバスが自分の車に真にとって代われるものと思っている人はあまりにも少ないからだ。そして市電に代わって地下鉄が走るところでは道路の混雑はひどくなった。近距離公共交通が地下に潜らされたから、道路は完全に車のものになったのだ。新しい車線や駐車用道路ができるたびに、それは新たな車の洪水を生み出すだけである。そして車は走るもの(=乗り物Fahrzeug)から立ち物(Stehzeug)へと変化した。

市議会議員と行政官は打策を思案し、車地獄に打ち勝っている世界唯一の大都市チューリヒに教を請いに赴いた。昔からチューリヒの最も重要な交通機関は市電、スイス人の言い方をすれば「トラム」である。チューリヒの町の風景からトラムは抜き去って考えることはできない。トラムの色が町の色なのか、それとも町の色がトラムの色なのか、この町の誰もあまりよく分かっていない、この「チューリ・ブルー⁽²⁾」に関して。

毎週、運転所所長のアントン・マティスは自分のところの交通システムを誇り高く、新しくやってきた使節団に見せる。ウンナやバレンシアから、ダルムシュタットやロサンゼルス⁽³⁾から専門家たちがやってくる。そして、市電の車掌から242両のチューリヒ市電に関する時刻表と配置を総括する長にのしあがったマティスは訪問者たちに感銘を与えることに常に成功した。

「さあ、ごらん下さい」とマティスは大声で客たちに感情をこめつつ言う。「あそこが交差点です。あ、トラムが来ました！」白と青の電車が交通量の多い通りにザーと入ってくる。ちょっと不安な光景だ。電車はブレーキをかけず速度を上げているのだ。だが、電車が車の行列にぶつかる直前に信号が変わり⁽⁴⁾、車は立ち止まり、トラムはその間を通っていった。「これは、ひらけゴマの原則なのです」とこの役人は説明した。「トラムに対しては、あらゆる障害物が開けられるのです。」

一貫してチューリヒは市電を他のすべての乗り物よりも優先してきた⁽⁵⁾。この構想の骨子は「スピード化」だ。ストップウォッチとメモ帳を手に、マティスと彼の同僚たちは、各軌道区間を見回り、トラムがどこでつかえるか調査した。何百もの小さな障害物を彼らは取り除いた。駐車・左折禁止措置を出し、しるしをつけたり縁石を高くしたりして車を軌道敷から遠ざけた。現在でもなお彼らは、どんな小さなところでも改善しようと奮闘している。どこかで水道管とか電話線がこわれたりして道路が寸断されると、彼らはいっせいに市電のために利益を引き出すとす。安全地帯を広げるとか、レールがカーブするところの円を広げるとかである。マティスのやり方は複線のだ。すなわち、市電を楽にさせる一方、車交通を苦勞させるというのだ。「私たちはドライバーたちにできるだけ腹を立てさせています。何もOLたちがみんなみんなマイカーで通勤しなくなっていくんです。」

モダンな信号制御システムは走行時間を極めてはつきり短縮させた。市電が接近してくるとすぐに何百もの探知機とループ式車両感知器が車に対する信号を赤に変える。中央コンピューターが電車の正確な運行を監視する。「万事、流れるようであればならないのです」とマティスは考察する。スイス的精密さで彼は、13のトラムの系統を6分間隔に統一し、乗りかえの際の待ち時間を最小限にした。古き良き路面電車を思い出させるものは、彼のところの交通装置が電子化しているため、今ではもう車体しかない。

チューリヒでは、市電は単に市電以上のものである。それには何かがある。それは、チュー

リヒ公共交通のマーケティングのエキスパートであるハインツ・フェーグりが「イメージを潜在している」とか「体験に値する」と呼ぶものを持っている。フェーグりはその証拠として、ある調査研究を引用して言う。「すべてのチューリヒの絵はがきのうち、60%以上にトラムの写真が載っています。」

チューリヒ公共交通の乗客は、町の至る所からの住民であり、またあらゆる階層にまたがっている。マティスのところの女性職員だけでなく、銀行の頭取や燕尾服、夜会服を着てオペラを見にくる人たちもまた、その乗客なのだ。イタリア人学校のアンドレアス・バルバラネリ校長と同じような経験をしている人も多い。バルバラネリはローマからアルファ・ロメオを持ってきていた。一年後、彼はその車を売った。使わずにガレージに入っていたからだ。こうした心変わりがあちこちで起きて、巨大な成果につながっていった。すなわちチューリヒの人たちはシュトゥットガルトとかデュッセルドルフの人たちの2倍も多く公共交通を利用している。チューリヒで22万人の人たちが定期を持っているが、車を持っているのは14万人にすぎない。トラムの方が安くつくのだ。大人の月極め定期は51フランで、青少年と年金生活者は30フランである。

チューリヒが市電を保持してきたことは、チューリヒ市民の異なる2つの特性、すなわち自己顕示欲と、どけち根性に負う幸運なケースである。1962年、市議会は都心のトラムのレールを地下に埋めることを選挙民に提案した。チューリヒの人たちには、このプランは中途半端すぎるように思えた。彼らは、他の大都市同様に本格的な地下鉄を望んでいたのだ。行政側は算出をし直し、1973年に地下鉄建設を投票にかけた。地下を掘るのに10億フランかけようとしていた。が、今度はこれがスイス人には高額すぎたのだ。

ドイツでは市電の運命を決定するのが住民ではなく、政治家である。その結果は、78の町から市電は完全に姿を消し、市電がある残りの27の町でもたいていレール網が縮小した。

ナチスの時代に既に市電の没落は始まった。ヒトラーが国民総ドライバー化を吹聴したからだ。1934年5月の帝国道路規則は、他の道路使用者に対する市電の先行権を取り除いた。党が行進する幹線道路からレールは消えざるをえなかった。最高指令に基づき1937年にワイマールの路線網が撤去された。ゲーテとシラーの町に市電は特に不適當だと総統が思ったからだ。

市電の大きな衰退はしかし戦後にやってきた。バスだけが受け入れうるものとみなされ、一方的に推進された。バスが車道を無料で使用したのに対し、市電の会社はその軌道の費用を自ら賄わねばならなかったばかりか、その上さらに認可料や通行料を道路建設者に支払わねばならなかった。「ガス－オイル補助金」は何年もの間バスには助成されたが、市電にはされなかったのである⁽⁶⁾。

1960年になるとトンネルフィーバーが起こった。この誘惑は多くの自治体にとってはあまりにも大きなものだった。国と州からの高額な補助金のおかげで、自治体にとっては、地下鉄を建設する方がしないより安くついたほどだった。けれども、その後、気づいてみると、ひどい結果が待っていた。地下の設備の維持を所轄したのは町当局だからである。たとえばエスカレーターたったひとつが年に約2万2千マルクかかる。「地下鉄より高いのは戦争だけだ」と地方政治家たちは現在うめき声をあげている。市電だったら10分の1の安さだっただろう。

地下鉄建設に酔って、地下鉄建設計画者たちは、他の点でもまた計算違いをした。すなわち、地下鉄では市電よりも速くはほとんど誰も進めないのである。確かに電車は地下では、「スピードアップした」市電より少し速く走ればする。けれども地下の駅はどれも多くの金がかかるの

で、駅間は市電のように平均300メートルという訳にはいかず、たいていは約1キロも離れていて、そのため乗客は目的地に着くまで長く歩かされるのである。

地下鉄がそれでもなお目立っているのは、ただ地下鉄がモダンで国際都市風だという感じがするためである。けれども市電は今、のろいとか古臭いとかいうイメージを捨てつつある。工場ではある革命が起きている。未来の市電が工場で大量生産されている。車両製造メーカーDuewagも、競争相手の企業MAN⁽⁷⁾も超モダンな車両を製造した。三相交流非同期技術により、ブレーキをかけた際に放出されるエネルギーを電気に変え、再び電力供給網に送りこむことが可能になっている。いわゆる低床車両である低い車台により楽な乗車が可能になっている。車いすの人たちは他の人の助けを借りずに市電に乗れるのである。その上さらに電動車はこんにち極端に静かである。歩行者に気づいてもらうために電車の運転手は音楽を奏でねばならないほどだ。

市電のエネルギー消費はこんにち、バスよりはるかに少ない。さらに発電所で生じる廃気ガスは個々のエンジンの排気ガスよりも簡単に浄化しうる。市電はバスの3倍も多くの人々を輸送しうる⁽⁸⁾から、交通会社の予算における最大の費目である運転手の人件費も安くつく。市電の路線網をひとつ設置するのは、大量のバスを購入するより高くつくかもしれない。けれども市電の車両は長持ちする。それは3世代分のバスより長持ちするのだ。

地下鉄建設の牙城ミュンヘンでさえ、こうした長所が従来の交通政策を揺るがしている。「私たちの論拠により、ミュンヘン交通局を見事に窮地に陥れました」とミュンヘン市議会の緑の党交通専門家ヨアヒム・ロレンツは勝ち誇ったように言った。彼はその際、市電の友協会から援護射撃を受けたのだが、この団体は、現代の市電擁護者たちが郷愁に浸っていると思われないうために普段はそれから距離をおきたがる団体である。ミュンヘンは市電をすべて廃止することを断念し、今や新たな軌道敷さえ計画している。この軌道敷により市は特に、地下鉄路線の間を結ぶ環状線を作る予定だ。

ミュンヘンのような大都会の場合よりもっと思い切っているのは、15万から50万の人口を持つ都市の市電構想である。カッセル、ヴェルツブルク、フライブルク、ブレーメンは既にレール網を再び延ばしつつある。とりわけカールスルーエの例は、市電という交通システムによって公共近距離交通の没落が食い止められ、車に乗りかえた乗客を再びとり戻せることを示している。

非常に豊かな着想により、カールスルーエのディーター・ルートヴィヒ交通局長はカールスルーエの市電を魅力的なものにした。その市電は「ふたなり」である。それは国鉄の線路上を周辺地域に走っていける一方、市内では歩行者専用区域を走ることもできるのだ。はっきりした目標、それは乗りかえない市電の運行である。

ラッシュ時には市電はカールスルーエのショッピングモール、カイザー通りを15秒間隔で走る。都心のどの電停も最寄りのデパートから10メートル以上は離れていない。緑地帯でルートヴィヒはレールの間に芝生を植えた。最重要な駅だけ止まる快速市電さえ彼は設けた。

ルートヴィヒの最新のアイデアはじゅうたんの床、ガラスの屋根、クーラー、カーテンと化粧室のあるデラックスカーだった。「近距離交通では、あまりに長い間、乗客のニーズは考えずに企業のニーズばかり考えてきたのです」とこの交通局長は説明する。「私のパノラマカーに市民が乗るのは、彼らが電車に乗るのが好きだからです。」

成果はめざましいものだ。ルートヴィヒがバス路線を市電に代えたところではどこも乗客が

20～30パーセント増した。郊外のノイロイトへ行く市電の路線はカールスルーエ交通会社に80パーセントの新たな乗客さえもたらした。

他の町の同業者同様、ディーター・ルートヴィヒは、市電がドグマになってはいけないことを知っている。市電はどんな町、どんな状況にも適している訳ではないのだ。3,000人以下の乗客しか期待できない場合はバスだけが採算がある。ベルリン、ハンブルク、あるいはミュンヘンといった100万都市では地下鉄や国電がなければ、すごい数の通勤客を収容することは不可能だろう。ルートヴィヒは車さえ悪者扱いにはしていない。「我々に必要なのは交通機関の対立ではなくて、最大限の協力、歩行者や自転車利用者をも考慮する統合的近距离交通なのです」というのが彼の信条だ。その際、非常に多くの町で市電は輸送の主たる担い手になりえるのだと彼は言う。

けれども、市電はまだ多くの場所でこの地位を主張したり取り戻したりするのに苦労している。それは、たいてい古びた路線網の存続が財政難のためにあやうくなっている旧東ドイツだけのことではない。地下鉄官僚が確固たる地保を築いてきた至る所でも市電は大きな抵抗に遭っている。「方向転換は難しいのです」とフランクフルトの交通専門家ラインハルト・ケストリンは判断する。「多くの役人がその存在を正当化しようのは、地下を掘ることによってなのです。彼らが培い、建設産業ときつく結びついている権力構造は、ほとんどびくともしないのです。」

このことは、地下鉄を造りえると考えた人口50万以下の世界唯一の都市ニュルンベルクで最もはっきり示されている。ここでは現在、社民党と緑の党主導の市議会が、長い間ないがしろにされてきた市電を再び正常な姿に戻そうとしている。けれども官僚は市議会に対し、最近その裏をかいた。「交通会社は、新しく市電のレールを敷くために予定されていた金を密かに新しい地下鉄の購入に転用した」とクラウス・ペーター・ムラヴァスキー緑の党議員団長は言う。

ニュルンベルク市議会はドライバーとのいざこざは、もとより避けようしていた。計画によれば、車交通と市電は同時にスピードアップされる予定だった。市議会がある建築技術事務所に委託すると、そこは巨額な金のかかる精巧な信号制御装置を開発した。その結果は、スピードアップ、イコール、ゼロというものだった。「決断しなければいけないのです」とウルリケ・ツイラ市議会議員は要求する。「一方しか優先権が持てないのです。公共近距离交通を望もうとするなら、車には痛い目にあってもらわねばなりません。」

ハンザ都市ハンブルクもまた、市電の計画により車交通を痛い目にあわせたくないのだ。ゲルト・モーリツ行政長官は、市電は交差点ではやはり地下に潜ることができないかどうか吟味させるべく、さらに鑑定を委託する計画である。

ドイツの町々はチューリヒほどにはまだまだいっていない。チューリ・トラムを擁するアントン・マティスは、スイスが抜きん出ていることに対して簡単にこう説明した。「スイスには自前の車産業がないのです。」

(文：ベルンハルト・ボルケースト、写真：フリーダー・ブリックレ)

【訳者注】

- (1) いずれもフランスの都市名。
- (2) チューリヒのトラムの車体はブルーである。
- (3) ウナとダルムシュタットはドイツの都市名、バレンシアはスペイン第3の都市。

- (4) 後出の信号制御システムによる。
- (5) この点で、次の指摘は興味深い。「チューリヒは伝統的に公共交通の町だが、自転車交通がとても不足している。もしチューリヒが自転車交通の可能性を発掘するなら、車交通をまたまた減らせよう」(Heiner Monheim : Integration im Umweltverbund. In : VERKEHRSZEICHEN, 3/1994. S.11)。
- (6) この辺の事情については、たとえば雑誌「第三の道」第7号、緑の交通政策(菊池悦朗編訳、人智学出版社、1989年) 35~38ページ参照。
- (7) DUEWAGはDüsseldorfer Waggonfabrik (DÜWAG)とWaggonfabrik Uerdingen AG との合併による命名 [D=Düsseldorf, ue=Uerdingen, wag=Waggonfabrik]。MANは1841年創業のKlett'sche Maschinenfabrikを前身とするドイツの車両・機械製造メーカーで、現在の正式名はMAN Gutehoffnungshütte AG。車両製造部門はしかし、1990年7月1日付けで別会社AEGに譲渡されている。
- (8) 市電の車両は3両連結が普通である。

(付記)

金沢工業大学土木工学科の山口健次氏からは、訳語に関して助言をいただいた。お礼を申しあげたい。

Danksagung

Herr Bernhard Borgeest (Autor des betreffenden Artikels)

Frau Dagmar Schmitt (Redaktion ZEIT*magazin*)

Herr Frieder Blickle