

ベルリンの交通政策と路面電車(市電)交通

菊池悦朗

はじめに

ベルリンに初めて路面電車（市内電車／市街電車〔以下、随時「市電」と略す〕）が走ったのは1881年5月16日とされる。その後、ベルリンの市電交通は幾多の変遷を経て今日に至るのであるが、その「盛衰」¹⁾という点ではここ半世紀に限れば2つの節目が考えられる。ひとつは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市電が消えたこと、もうひとつは、1995年の10月に旧西ベルリン地区に市電の路線が復活、開通し、車両を始めとしたインフラも近代化されたことである。これに先立ち、ベルリンの壁が開いて2年と数ヵ月経った1992年1月には旧東ベルリンの交通企業(Berliner Verkehrsbetriebe, 略称:BVB)が旧西ベルリンの交通企業(Berliner Verkehrsgesellschaft, 略称:BVG)に移管され、この両企業は合併している。

本稿では、私たちにはなじみの薄いベルリンの市電交通に関して、交通政策とのかかわりに力点を置きつつ、その歴史と現状とに分けてレポートしていく。

1) 市電交通の衰退が政治的に意図されてきたことは明白で、例えば1930年代に本格的になったアメリカの諸都市における市電の廃止にはGMの陰謀があった。この点に関しては例えば、ドイツの「VERKEHRSZEICHEN」誌(1991年、第4号)や「stadtverkehr」誌(1990年4号、23ページ)、「北斗通信」第5号(1988年7月号所収の村山武彦氏:「車が鉄道を駆逐する」(北斗出版発行)、さらには「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3月)35頁以下参照。

1. 歴史（その1）

ベルリンの路面電車（市電）交通の源は 1865 年にさかのぼる。同年 6 月 22 日に「ベルリン馬車軌道会社」が運行する馬車によるドイツで最初の軌道の路線がベルリン・ブランデンブルク門と、当時はまだ独立した都市だったシャルロッテンブルクとの間を走った。その後、1873 年に「大ベルリン馬車軌道」、1877 年には「新ベルリン馬車軌道」などが設立されていった。前者はベルリン市内および南北と西との郊外地域の交通を担い、後者は東の郊外地域ヴァイセンゼーとリヒテンベルクを切り拓いていく。これらの事業主が提供した交通の割合は近距離公共交通全体の、部分的には 50%を超えていたという。1881 年に電動による世界最初の路面電車が走ったが、19 世紀末までは馬車軌道が主流であった。

路面電車（市電）の運行が「ベルリン市電」でほぼ一本化されたのは 1920 年の都市共同体「大ベルリン」の形成によってである。そして、1929 年、市電は新たに設立されたベルリン交通株式会社（Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft, BVG）によって地下鉄やバスと共に統合される。同時期における市電の総路線距離は 1600km、総区間距離は 634km であり、系統の数は 89 で、都会の市電としては世界最大規模であったという。1859 両の電動車と 1789 両の連結車両がウィークデーには約 300 万人を輸送したが、これは近距離公共交通の乗客全体の半数に当たる。したがって、当時 500km の区間距離によって同じく世界最大にして最も近代的な交通機関だった S-バーン（都市近郊鉄道線）よりも市電はこの 400 万都市のさらに主要な交通機関であった。

ベルリンにおける公共交通による輸送人数（1929 年）

輸送手段	輸送人数
路面電車	9,290,000
S-バーン	4,450,000
地下鉄	2,770,000
バス	2,770,000
合計	19,280,000

出典: ベルリン統計年鑑
(1930 年)

1930年代になると、大行進に適するように道路を中心に町を造り変えるという政治的目的に沿って、例えば東西を結ぶ約2キロの幹線道路「6月17日通り」などから路面電車が撤去されていった。

第二次世界大戦は市電交通にも壊滅的な打撃をもたらすことになった。だが、BVGの人達の努力などにより、市電の路線は1945年末までには半分ほど復旧したという。

東西両ベルリンへの分断は市電交通にもマイナスの影響を及ぼしていく。最初のうちはまだいくつかの路線が東西ベルリン間を走り、ベルリンの町の境界線も越えていったが、西ベルリンでは「西」のマルクだけが通用したため¹⁾、東西の境界で運転手の交替が行なわれたりもした。そして、1949年8月にBVGは分裂し、東ベルリン地区には独自の管理部門が設立され、同時に市電の操車場も分割された。

その後、いくつかの事件がきっかけとなり、東西ベルリンの間の区域を中心に市電の運行が中止されていった。そして、1952年までに西ベルリンでは路線の廃止と路線の延長の双方がなされていったが、それでも、432kmと世界最長のひとつに数えられた路線網に40の市電の系統が運行していた。1950年代の半ばでも市電は年間288万人の乗客を輸送する最も主要な近距離公共交通輸送（ドイツ語ではÖffentlicher Personennahverkehr, 略称：ÖPNVという）であった。

西ベルリンにおける公共交通による輸送人数（1955年,1988年）

輸送手段	輸送人数*	
	1955年	1988年
路面電車	288,000,000	——
地下鉄	130,000,000	326,000,000
バス	192,000,000	335,000,000
S-バーン	約 140,000,000	39,000,000
合計	約 750,000,000	700,000,000

* 東西両ベルリン間で乗り換えた乗客は2倍に計算
出典：ベルリン統計年鑑（1956年,1989年）

しかしながらその後は、西ベルリンの路面電車（市電）交通は衰退の一途をたどることになる。代替の輸送機関はバスと、従来からの地下鉄やS-バーンであった。まず初めに1954年、クアフルテンダムの複数の路線が廃止され、1967年の10月2日に最後の市電がハーケンフェルデ～ツォオローギッシャーガルテン間を走った²⁾。

一方、東ベルリンでも、自動車に都合のよい町造りという線に沿って都市の再建が推し進められ、市電は1950年代初頭以来、アレキサンダー広場などから一掃されていく。さらに1975年までTreptow(トレプト)などの路線の廃止が続いていった。

だが、1975年以降、東ベルリンの市電交通を取り巻く環境は変化していく。マルツァーン、ヘラースドルフ、ホーエンシェーンハウゼン等の新興地域の開発のために、専用軌道の新しい区間が造られ、チェコの会社タトラ(Tatra)製の車内空間の広い車両が調達され、スピードアップにつながっていった。合計35kmの新区間が造られた結果、区間距離は176km、路線距離は460kmに達した。1989年8月時点で35の路線と11の夜間路線で一日に60万人の乗客が輸送されたが、これは近距離公共交通の3分の1をカバーする乗客数であったという。

1) 旧ドイツ民主共和国(東ドイツ)では独自のドイツマルクが使われていた。

2) ハーケンフェルデからシャルロテンブルク市庁舎までの区間における市電への最後の別れには6万人もの見物人が集まったという。

ベルリンにおける公共交通による輸送人数（1988年）

輸送手段	輸送人数 ¹⁾	
	西ベルリン	東ベルリン ²⁾
路面電車	—	201,000,000
地下鉄	326,000,000	90,000,000
バス	335,000,000	139,000,000
S-バーン	39,000,000	172,000,000
合計	700,000,000	602,000,000

1) 東西ベルリン間で乗り換えた乗客は2倍に計算

2) 1989年、東ベルリン用のデータ

出典：ベルリン統計年鑑（1989年）

2. 歴史（その2）

1989年の秋に「壁」が開かれ、翌年ドイツが公式にも統一されることによって、889平方キロに339万人が住むベルリンの交通量も飛躍的に増加し、路面電車（市電）交通も交通の分野における政治的・社会的テーマのひとつになった。連邦政府諸機関が1991年にボンからベルリンに移転することによって、首都ベルリンの交通も中心部を初めとして一層クローズアップされることになる。

旧西ベルリンでは従来、地下鉄交通が拡充されていって、S-バーンは軽視されてきたのだが、1993年から練られ続け1999年秋に新しく選挙されたベルリン市議会によって修正を加えられた新しい「都市交通発展計画」（Stadtentwicklungsplan Verkehr）では、歩行者（徒歩）交通と自転車交通と並んで公共交通重視への方向転換が読みとれた。

市電交通に関してはしかし、ベルリン市議会はそれより数年前の1991年に既に市電交通の拡充を決議し、いくつかの区間でそれを実現している。

ドイツの大きな都市で市電を全面廃止した町はベルリン（ただし、旧西ベルリン）とハンブルク（1978年）、それにキール（1985年）だが、ベルリンの旧「西」地区では95年10月14日、S-バーンの駅でもある「ボルンホルマー・シュトラッセ」からヴェッディング行政区¹⁾（Bezirk Wedding）の電停「ルイーゼ・シュレーダー広場」への新しい区間が復活、開通した。この区間は1997年10月25日に電停「フィルヒョー・クリニクム」まで延伸されたのであるが、合計5,4kmのこの新区間には約1億500万マルクが投入されたという。

さらに1997年12月20日には、これまたS-バーンの駅である「フリードリヒ通り」駅へのアクセスとしての市電の新しい区間750mが開通し、これには2230万マルクが費やされた。ただ、この区間のフリードリヒ駅の電停では両方向で車線がひとつ削られたため、車の渋滞を招いた一方で、この区間を新設するのに、同じ位の長さの別の区間を廃止したという。

かつて市電を全面廃止した旧西ベルリン地区に対し、旧東ベルリン地区の市

電交通は、車両やインフラなどの面で近代的とはいえないものではあったが、多くの路線網を誇り、「東」の交通企業(Berliner Verkehrsbetriebe, 略称:BVB)が1992年1月1日に「西」の交通企業(Berliner Verkehrsgesellschaft, 略称:BVG)に移管され合併した後、徐々に改善されていった。旧東ベルリン地区の市電の車両や軌道数なども近代化されていき、平均時速18キロの市電は依然、多くの人々に利用され、BVGの主要な交通機関のひとつになっている。同地区では旧西ベルリン地区と異なり、バスが脇役的存在になっており、地下鉄の路線も系統2,5,6,8の4つの系統が一部区域を部分的に走っているだけである。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12月18日に31年ぶりに市電が復活し²⁾、2006年には延伸工事も行われていて、いずれは電停「モルシュトラーセ/オットー・ブラウンシュトラーセ」と電停「アレクサンダー広場」とを結ぶ新区間が開通する予定である。他には「ヴァルシャウアーシュトラーセ/レヴァーラーシュトラーセ」～「地下鉄駅ヴァルシャウアーシュトラーセ」間(2000年5月28日)、「ブーフホルツキルヒェ」～「ブーフホルツヴェスト」間(同9月29日)が開通し、後者では、さらに「ミュッゲルハイマーシュトラーセ」まで、2000年11月24日に延伸されている。

ベルリンの市電は2005年12月31日の時点において28の路線[BVG以外の会社の管轄を含めると30](夜間の5路線)があるが、そのうちの9路線は2004年12月12日より「メトロトラム」として運行し、2006年5月28日の時刻表改正に合わせて24時間の運行になった。それと同時に夜間運行の市電という形態(Nachtlinien-Tram)もなくなっている。このメトロトラム導入の意義はS-バーンや地下鉄同様の高速性(同じく導入されたメトロバスと異なり、専用軌道の割合が非常に高い)や快適性、ますます近代化されたインフラ等によって乗客をさらに呼び込み、新たに地下鉄区間を建設しないで済ませられるということである。ここで、1998年12月31日と2002年12月31日、および2005年12月31日の時点の市電の路線距離(Linienlänge)と区間距離(Streckenlänge)とを書いておく(単位はkm)。

	路線距離 (カッコ内は夜間)	区間距離 (同)
1998 (12.31)	359 (54)	181,6 (50,9)
2002 (12.31)	370,4 (59,9)	187,7 (57,2)
2005 (12.31)	297,5 (59,7)	187,7 (57,2)

市電路線の建設・延伸が資金不足やその他の理由で滞っている区間もある。(経費がさらにかかる地下鉄の場合は、より明確に建設中止がなされる)。2004年には例外的に、2年後に中央駅になったレーアター・バーンホーフ (Lehrter Bahnhof)³⁾ への1路線が出来るはずであった。この路線は有意義ということで、他と比べて優先的に建設が計画されてきたが、審理の結果、2004年開通の計画は破棄され、2009年に開通ということで建設工事開始の許可は下りている。

なお、ベルリンの市電とバスの停留場には「岬」はない。岬 (Kap) の停留場というのはバスベイのベイ (Bucht) とは逆の構造であって停留場でのバス (電車) の一層スムーズな発着と乗客の安全などが目的とされ、いくつかの都市、例えばカールスルーエ市内でかつて造られた。ドイツの大都会である首都ベルリンに岬がないのは都市景観的な理由もあるが、多くの道路は広く、車線も多くとれ、しかもベルリンは総じて歩行者に優しい交通環境になっているということからも、「岬」の電停/バス停 (ドイツ語では Haltestellenkap, Buskap, Straßenbahnkap などという) は不要なようだ。

- 1) 2001年に改定があり、ベルリンは現在、12の行政区から成る。
- 2) 開通したのは、「モルシュトラーク」～「アレクサンダープラッツ(広場)」～「K-リープクネヒトシュトラーク」～「シュパンダウアーシュトラーク」～「ハッケシャーマルクト」の区間。S-バーンの駅であるハッケシャーマルクトが市電の新しい終点駅になった。
- 3) ベルリンはドイツの大中都市のうちで中央駅 (Hauptbahnhof, 略語:Hbf) をもたない唯一の都市であった。ただし、1987～92年の5年間、東駅(Ostbahnhof)という駅が中央駅と宣伝されていたことはある。実質的に中央駅に相当する駅のひとつは「ベルリン動物園駅」(Berlin Zoologischer Garten)だったのであるが、2006年5月28日に「レーアター・バーンホーフ」という駅が新装なって新時代の中央駅としての新たなスタートを切った。

3. ベルリン交通会社(BVG)と運賃制度

BVG はベルリン州および、ポツダムを州都とするブランデンブルク州の地域の公営企業、私企業合わせて 45 の交通事業者のひとつである。そして、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を橋渡しする行政組織である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導入という見地から分割して小規模の事業者チャンスを与えようという論議もある。この種の論議は BVG にとどまらず、欧州レベルでなされてきたという。

運賃体系 (Tarif) は従来ベルリン、ブランデンブルク両州でまちまちだったが、1999 年 4 月 1 日からは一本化された。VBB が統括する地域は約 30,000 平方キロメートルの広さで、VBB は欧州最大の運輸連合の一つである。

有限会社組織 VBB にはベルリンとブランデンブルクの両州、(地方) 町村自治体、郡、それにブランデンブルク市、フランクフルト (an der Oder) 市、コトブス市、ポツダム市が属し、交通事業者が策定した交通事業の発注に権限をもつ。その任務は交通事業の立案・調整、料金体系の統一化、同連合体内のマーケティング、乗客への情報発信、販売上の調整、国や地方自治体からの補助金および販売収益の交通事業者への配分等である。また、VBB は交通上の移動の推移調査も定期的に行い、地域に根ざした事業内容の改善を図っている。VBB の次の言葉は説得力をもつ。「個人交通 (自動車交通や自転車交通のことだが、ほとんどの場合、自家用自動車交通を指す — 筆者) と公共交通間および個々の交通事業者間の競争はこれから重要さを増すであろう。我々にとってはそれがチャンスだ。というのも、結局のところ乗客がどういう交通手段を選ぶかは、交通上のサービス内容の魅力の度合いに基づくのだから。」

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）になる。乗車券は様々なものが発行されているが、いずれもABかBCかABCの組合せであり、Aゾーン単独のものはない。以下、VBBの2005年8月1日以降適用の運賃表（Tarif Card 2005）から、1回乗車券（Einzelfahrausweis）と1日乗車券（Tageskarte）だけを挙げておく。（単位はユーロ）

乗車券タイプ	普通乗車券	割引乗車券
ベルリンAB（1回乗車券）	2,10*	1,40
ベルリンBC（同）	2,30	1,60
ベルリンABC（同）	2,60	1,90
ベルリンAB（1日乗車券）	5,80	4,20
ベルリンBC（同）	5,70	4,30
ベルリンABC（同）	6,00	4,50

* 2003年には2,20ユーロだったが、往復2時間内で使えた。2004年4月1日からは2,00ユーロと引き下げられたが、片道一方向で2時間内という限定がある。そして2005年8月1日からは同じ制限のままで2,10ユーロになった。

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ABC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。

このA、B、Cという運賃ゾーンをBVGが管轄する。公営企業のBVGは、財源の41%を運賃収入（Tariferlöse）で賄い、59%を補助金（Subvention）で賄っていて、補助金のうちの約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。

4. 交通行動

最後に、市電交通以外のベルリンの交通環境・文化について簡単に触れておきたい。

東西ベルリン地区の人たちの交通行動 [Verkehrsverhalten] (の違い) などという言い方は紋切型で、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。旧西ベルリン地区では自転車の利用が増えている。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シェーン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、同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、低料金のために飛行機の利用も増えている。

ベルリン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をとってきたが、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、より自動車中心になっている。

なお、旧東ドイツ (旧ドイツ民主共和国地域) において統一後続いた交通事故増には、とうに歯止めがかかっている。

あとがき

現地調査は直近では2007年の2月に行ったが、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)mstadt Berlin (1991年), stadtverkehr (EK-

Verlag GmbH), Signal (IGEB e.V., Berliner Fahrgastverband), Berliner Verkehrsblätter (SEPTEMBER 2005), Alternative Kommunalpolitik Sonderheft Verkehr (1985) [菊池悦朗編訳, 「第三の道、第7号」 1987年], 125 Jahre Straßenbahnen in Berlin (Alba,1990), STRASSENBAHN NAHVERKEHR SPECIAL Nr.13 : Straßenbahnenin Berlin (1/2005, GeraMond Verlag)などを参照した。