

科学よもやま話

佐藤 勝昭

第22回

地下鉄と市街電車

今回おとどけするのは、ドイツ南部の都市、シュツットガルトの古城広場（シュロスプラッツ）のスケッチです。UのマークはUバーン（地下鉄）の駅の看板です。シュツットガルトは、ワールドカップサッカーでフランス対スイスの試合があったので覚えておられる方も多いと思います。この市は、郊外にメルセデスベンツの工場があり、中央駅のタワーのてっぺんにはあのベンツのマークが燦然と輝いていることでも有名です。

さて、シュツットガルトは、市街電車の近代化では欧州でも屈指の歴史を持っています。もとは狭軌の路面電車でしたが、1976年から近代化を進め、いまでは1系統を除いて欧州標準軌で道路端の専用軌道を走るLRT（Light Rail Transit）となって郊外に延び、総延長は110kmとなりました。車両は、低床式で、交通量の多い街の中心部は地下鉄になります。地下部分は23kmに

およびます。

Uマークのところからオープンエスカレータで降りると、プラットホームにでます。郊外までのびる標準軌の電車と狭軌の路面電車が、3本レールで線路を共有しています。東京や大阪の地下鉄に慣れた目には、なんとも不思議な光景です。もちろん、U系統とは別にシュツットガルト大学の真下を通るS1系統のような日本と同様の高速地下鉄も数系統あります。念のため、

我が国では高度成長期に交通渋滞対策のために一斉に大都市から路面電車を廃し、高速地下鉄に衣替えしました。巨額の建設費コストが後年負担となり地方自治体の財政を圧迫しています。これに対し、欧州では、手軽に乗り降りできる市街電車を残し、交通量の多い部分のみ地下化するという柔軟で賢明な選択をしました。自動車産業のメッカであるシュツットガルトでさえ路面電車を残すという選択をしました。我が国でも最近になりようやくLRTのよさが見直されつつあります。

昨今の構造改革の議論でも為政者はともすれば、オール・オア・ナッシング的な選択を迫りがちですが、状況に応じて古いシステムのよさを活かしながら、そこにハイテクを導入して近代化を図るという欧州の柔軟な姿勢には、学ぶべきものが多いのではないのでしょうか。

（東京農工大学 副学長）



シュツットガルトの古城広場。Uマークは地下鉄駅のサインポスト 佐藤 画

