

## 地下鉄とパークアンドライドの街 プラハ

平成 23 年(2011)2 月 11 日 (金)

「地球に謙虚に運動」代表 仲津 英治

この報告は、昨年 9 月に妻と出かけた東欧旅行の第 3 段、最終のものです。ブダペスト、ウィーン、プラハの 3 首都を中心とした観光旅行でしたが、3 都市の交通状況に焦点を絞って報告させていただきます。今回はチェコの首都プラハです。僅か 2 泊の滞在ですから表面的な観察でしかできていませんので、誤解している点があると思われるかもしれません。その点をご容赦下さい。

### プラハ

2 回目の街です。平成 21 年(2009)4 月に家族旅行でプラハに入った時は列車でしたが、今回はずっと観光バス旅行で、道路から街の様子を見ることができました。プラハは欧州で一番中世と近世の風情を残している街で、映画「アマデウス」ではモーツァルトを演じた俳優もこの街を堪能したことでしょう。人口 122 万人、面積 496 平方キロの大都市です。仙台市が、人口 124 万人、面積 784 平方キロと同規模です。

### 路面電車

ヴルタバ河（ドイツ名モルダウ河）の右岸を始め、両岸を繋ぐ路線など、プラハ市内を縦横に路面電車ネットワークが構成されています。モルダウ河沿いと橋を渡る電車は、緑の多い街と一体となって、一枚の絵ですね。次々と色とりどりの路面電車が行き交います。チェコ製がメインですが、中には旧ソ連製そしてロシア製の電車もありました。



写真 1 プラハの路面電車

編成両数は様々で 1 両から 2 両そして写真 1 のような、5 両の連節電車も多く見掛けました。高齢者、身障者にも配慮した低床電車です。

深夜運転サービスも一部の路線で行なわれているようです。路面電車の路線数、営業キロ、投入車両数、利用者数などは、バス、地下鉄等と後の方で表 1 & 2 に纏めて表示します。

### 路線バス

バスのネットワークも充実しており、プラハも街中では、徒歩、自転車の他、路線バス路面電車、地下鉄の公共交通機関だけで十分生活できる街だなと実感しました。低床の連節バスを含め 1210 両が稼働しています。深夜運転サービスも一部の路線で行なわれているようで、実際、便利な都心部のマンションは、家賃も高く、高値で取引されているとか。需要が高いのでしょうか。



写真 2 路線バス (プラハ交通会社 HP より)

## 地下鉄

人口 122 万の大都市であるプラハは地下鉄経営が成り立つようで、A,B,C の 3 路線があります。



写真 2 プラハ地下鉄

写真 3 プラハ地下鉄エスカレーター

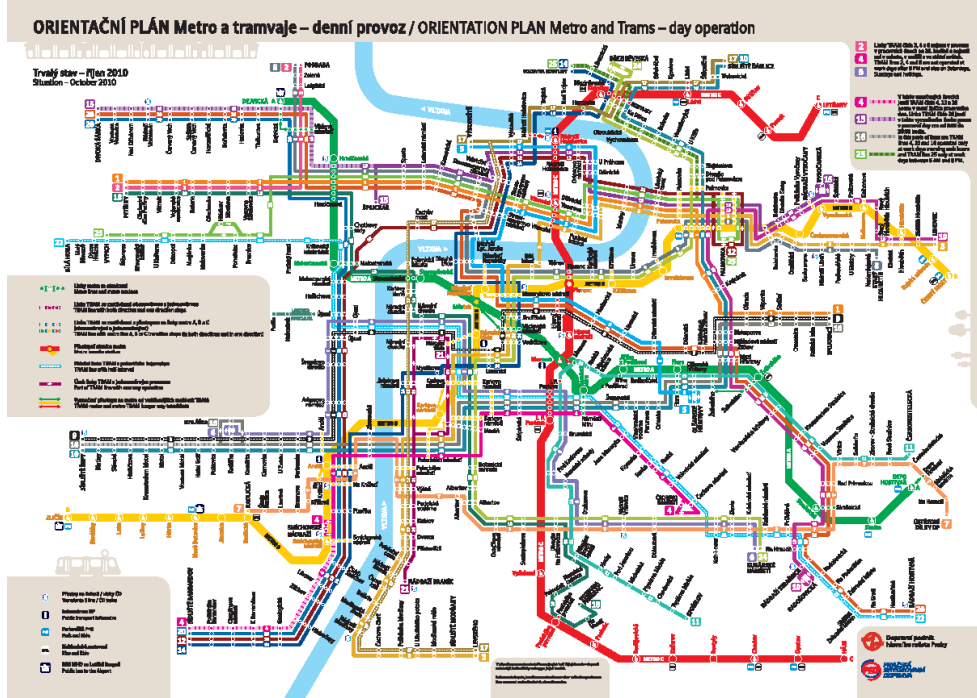
都心の駅で、改札口が無いので、切符なしでエスカレーターに乗り、プラットフォームに降りて行きました。そのエスカレーターの速いこと、時速 4 キロ以上はあったでしょう。日本のゆっくりした時速 1.8 キロか 2.4 キロのエスカレーターに慣れた者にすれば、少し怖さを感じる程です。

## 公共交通機関のネットワーク

表 1 数字で見るプラハ公共交通機関

(The Prague Public Transit Co. Inc. プラハ公共交通会社の 2009 年事業報告書より)

項目→	運転		路線数	車両数 両	運転キロ km	実績運転速度 km/h
	日中	夜間				
地下鉄	3	---	---	720	59.4	33.2
路面電車	24	9	9	988	548.0	13.4
路線バス	150	13	13	1,210 (低床連 節バス=85)	1,815.0	16.6



絵図 4 プラハ地下鉄と路面電車の運転系統図 (太い実線赤、黄&緑=地下鉄、細い実線=路面電車 青曲線モルダウ河)

表1にプラハの公共交通機関のあらましを数字で示します。主役の地下鉄3路線59.4キロ（57駅）もさることながら、路面電車の548キロもの営業キロには驚きます。西側に比べ、東欧諸国は自動車化の波をそれほど被らなかつたのでしょうが、それにしても大事に路面電車網を維持してきたものだと思います。石油始めエネルギー資源の高騰が見込まれる今日、将来に向けての貴重な財産と言えましょう。国鉄とは日本のような線路の相互乗り入れ体系はありませんが、地下鉄等是有機的に繋がられているようです。

## 共通運賃制度



写真5 地下鉄切符売場と行列

日本は世界一自動切符販売機と自動改札機が普及している国ですが、ハンガリー、オーストリア、ハンガリー、チェコそしてドイツと共通しているのは、改札口そのものを廃止してしまい、自動改札機がありません。不正乗車の輩には、高額な罰金を以て報いるという方式を採っているようです。写真5は、都心のムステク駅で見かけた切符売り場と購入客の行列です。平日でこの行列ですから、時間をもったいないな、と思ったものです。自動販売機もあるとのことですが、あまり目に入りませんでした。公共交通機関の運営者はプラハ公共運輸会社で、そ

のパンフレットによると地下鉄と路面電車と共通の乗車券制度を採用しており、ゾーン制です。ドイツ、オーストリアにある国鉄とも連携したゾーン別共通運賃制度を採用しているようですが、詳細は資料が無く不明です。他に共通運賃制度にはケーブルカー、モルダウ河のフェリーも含まれています。ゾーンは都心部を中心に同心円状に5ゾーンに区切られており、ゾーンを超えるごとに料金がアップされます。最低運賃は30分以内で14コルナ（≒70円）、15分以内で10コルナ（≒47円）と時間制限もあるところが面白い仕組みだなと思いました。定期券は、1カ月、3カ月、1年各定期券の他、通学者向けに5カ月と10カ月の定期券もあります。登校期間だけ有効と言う趣旨でしょうか。表2に利用客数を示します。

表2 プラハ公共交通機関利用者数（プラハ公共交通会社の2009年事業報告書より）

		割合 %	利用客数 千人
合計		100.00%	1,236,473
ゾーン別	都心ゾーン	99.08%	1,225,136
	郊外ゾーン	0.82%	11,337
交通機関種別	地下鉄	47.74%	584,880
	路面電車+ケーブルカー	28.51%	349,286
	路線バス	23.75%	302,307

この表から判ることは、年間12億人（1日347万人）を超える利用客数があり、その内3路線59.4キロしか営業キロのない地下鉄が、大量交通機関としての役割を發揮し、48%近い5.8億人もの輸送シェアを占め、また都心ゾーンで99%以上の利用客が発生しているということです。利用客数のカウントの仕方が不明ですので、都心ゾーン内の旅客数なのか、都心発着で郊外ゾーンとの間を行き来する旅客も含んでいるのか判然としませんが、いずれにせよ、都市部で公共交通機関が大きな役割を果たしていることは間違いありません。また同じ2009年事業報告書によれば、都心ゾーン利用客の84.5%に当たる約10.4億人（毎日約284万人）が定期客です。プ



ラハ公共交通会社は、安定的収入を得ているようです。人口 153 万人で同規模の神戸市の地下鉄は、3 路線 30.6 キロ、利用客数が毎日 31 万人＝年間 1.1 億人にしか過ぎません。神戸市も路面電車を 1971 年全廃しています。

### パークアンドライドシステム

日本へ帰ってから、本稿を書くに当たって、現地でもらった地下鉄と路面電車の案内図をよく観て気がついたのは、地下鉄の郊外の駅でパークアンドライドシステムを導入していることでした。有り難いことに日本語表記も入った地図が、下記 URL で見れます。

プラハのパークアンドライドシステム配置図

<http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/doprava/parkoviste>



絵図6 プラハ地下鉄とパークアンドライド駅 (P&R で示されている)

パークアンドライドという言葉はアメリカ生まれです。自動車を鉄道駅にパーク (駐車) して鉄道にライド (乗って) して、都心に向かうという方式を指します。都心部における自動車交通のラッシュ緩和にもつながり、利用客も時間が節約され、疲労度の少ない移動の仕方となります。絵図6に少し判りにくいですが、青い色の P&R のマークがパークアンドライドを設けている駅を示します。

プラハでは地下鉄の 10 数駅にパークアンドライド用の駐車場を設け、プラハ公共交通会社が運営しているようです。これらのシステムも相まって年間 12 億人を超える利用客があり、1 万 1 千人強もの従業員をプラハ公共交通会社が雇用できているのでしょう。

プラハ公共交通会社の詳しい情報は、下記ホームページでご覧になれます。英語版です。

<http://www.dpp.cz/en/>

## 歩行者地域

プラハも大規模な常設歩行者地域が都心部に設けられています。



写真 7 は、道路の一番奥に設けられた駐車場と歩行者地域の境界部の例です。駐車場の P の標識と歩行者専用道路を示す表示板が見えますね。歩行者地域は、ウィンドーショッピングを含め大勢の買い物客と観光客で賑わっていました。そして狭い通路でも空が広く感じられます。日本の都市部では通例の、空中をクモの巣のように覆う電柱と電線がないからです。これは、欧州の都市美観を形成する重要な要素です。

写真 7 道路駐車場と歩行者地域の境界部

電柱と電線が都心部で見られないのは歴史的な背景があります。ロンドン、パリを始め欧州の大都市の照明は、19 世紀にガス灯から始まったのです。都市行政当局は、ガス供給会社にガス供給管の地下化を義務付けました。そこに後発組の電灯が登場し、ガス灯の強力な競争相手となったのです。行政当局は、ガス会社と電灯会社の競争条件を平等にするため、電灯会社にも電気供給設備＝電線の地下埋設を義務付けました。結果、欧州諸都市の都心部は美しい都市景観を保つことができているのです。当時の行政の判断が都市の魅力を決定づけたと言えましょう。Euromonitor 社による世界外国人観光客数ベスト 100 によれば、2009 年で外国人観光客数第 1 位は、ロンドンで 1406 万人、バンコク第 2 位で 999 万人、パリ 775 万人で第 8 とか。プラハは第 24 位の 368 万人、東京は 31 位で 298 万人の由。100 位以内に日本の都市は顔を出しません。日本の自然景観は世界有数のレベルかと思いますが、都市景観は醜悪とも言えましょう。電柱と電線がその一要因です。数百年後の市民のためにも美しい都市景観に変えて行きたいものです。

## 石油料金



写真 8 石油料金

写真 8 は、プラハのガソリンスタンドで見かけた石油料金看板です。ここでもディーゼル＝軽油がトップ表示そして 1 リッター 30.2 コルナ≒140 円で、Natural95 はオクタン価 95 の普通ガソリンでしょうか、31.2 クローネ≒145 円でした。地下鉄運賃初乗り約 50 円からすれば割高と言えましょう。

## 歩行者優先の街が活性化する

先日 NHK21 時ニュースで東京に路面電車復活の動きがあることが報じられました。良いニュースですね。銀座と晴海の間でしたかな。かつて東京都心、大阪都心等を市民の足として活躍した路面電車を復活させたいものです。都心部は、歩行者と自転車専用とし、中層の住宅ビルなどを整備して人の住む街へ改造すべきです。



写真9 兵庫県伊丹市の歩行者地区 夜店と賑わい

写真9のように兵庫県伊丹市に恒久歩行者地域ができています。JR宝塚線伊丹駅と阪急伊丹線伊丹駅の間を結ぶ都心部です。阪神・淡路大震災(平成7年(1995))の後の街並み復旧の一環として整備されたものです。酒蔵風の建物と、石畳がマッチし、夏のお祭りや夜店の折、楽しそうな市民で賑わっていました。

NPO勤務の関係でよく訪れる大阪の天神橋商店街は、JR東西線大阪天満宮、JR環状線天満駅、地下鉄谷町線南森町駅そして堺筋線扇町駅等と公共交通機関に恵まれた商店街です。近年落語の殿堂繁盛亭も5年前に整備され、シャッターの降りた店は減り、人通りが賑やかな街です。

街の魅力を支え、形作るものは、公共交通網、歩行者専用道路そして魅力ある商店&イベント会場(劇場、博物館など)そして人であると思います。

街に歩行者専用道路を設けようとする、必ず反対運動が起ります。若い頃、留学したドイツの街でもそうだったと伺いました。商店の人は、品物の搬入・搬出はどうするのだ、客足が遠のくと言ひ、買い物客は、車で行けないので不便になる等々、理由を述べます。無理もないことです。殆どの人は現状の認識でしかものを見ません。そこで信念を以て説得するのが行政の仕事だと思ふのです。長い目で見れば、公共交通機関で行ける街は、持続的に繁栄を続けるのです。欧州の諸都市がそれを証明していますし、日本でも実例が沢山あります。皆様、情報を提供して下さい。

以上