

カルカッタの路面電車

佐藤 宏

路面電車の興廃は、都市の歴史を映し出す。

東京の都電は一九六四年の東京オリンピックを境に、全長二一四キロメートルの路線がまたたく間に五〇キロメートル足らずに切り縮められ、自動車と地下鉄にとって代わられた。公共交通機関としてみれば、路面電車と地下鉄は仇敵ともいえようか。——路面電車が姿を消してから、東京の街並みの変化が加速された。

ベンガル特有の湿気にくるまれた、むせかえるような雑踏は、人口一千万の大都市カルカッタの体臭である。インドの大都市のなかで交通事情が最も劣悪とされるここには、他の都市にはない、そしておそらく世界でも珍しい、路面電車と地下鉄のぎこちない共存状態が見られるのである。この共存状態の中に、カルカッタを理解する鍵が潜んでいる。

発展期—最先端を カルカッタの路面電車（以下、便宜上「市電」とする）は、一八八〇年に発
いたった都市交通 足した英系のカルカッタ軌道会社（CTC）が、シアルダ駅とフグリ河岸
（ストランド通り）の間に走らせた馬車路線に起源を発する。一九〇五年までに、CTCの馬車は
すべて電車に置き換えられ、第二次大戦までには、カルカッタ市の拡大にあわせて路線の拡張が
みられ、地域のすみずみを中心部の州政府前広場に接続する、今日の路線網が整えられた（一九
四三年で全長六八キロメートル）。

このように、カルカッタは植民地都市でありながら、「英帝国第二の都市」の名にふさわしく、
当時の世界の都市交通の最先端の動向をいち早く採り入れていた。馬車路線の導入、電車への転
換、これらはいずれも欧米や日本の動きとほぼ同時期であった。見劣りするとすれば、ただ一点、
路線の長さであろうか。これは、フグリ河の自然堤防という、周囲を湿地に囲まれたカルカッタ
の立地条件の悪さによるもので、この条件のためにカルカッタは外延的ではなく、内向的に過
密化した発展の途を通らねばならなかったのである。

最盛期—窓に 図にみるように、独立以降の乗客数の絶対数の増加は著しかった。そして
鈴なりの乗客 一九五〇年代の半ばには、年間約四億人という天井に近づいた。この水準
は六三年まで続き、いわばカルカッタ市電は、独立後の最盛期を迎えたのである。

しかし、乗客数に比して一日当たりの運行車両数がほとんど伸びていないことから明らかな
ように、最盛期の市電では、入口のステップに人があふれるだけでなく、窓にまで乗客が鈴なり

III 南アジア

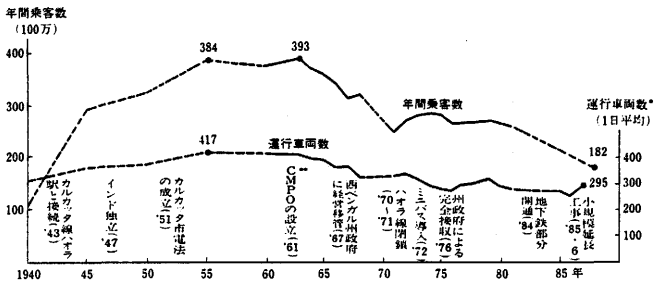
になって走るといふ光景が当たり前だった。

カルカッタの都市問題という広い視野からみると、市電乗客数の最盛期は、交通問題だけでなく、食糧や諸物価の高騰、水道のコレラ汚染など、市民のさまざまな不満が噴出した時期でもあった。

一九五一年のカルカッタ市電法により、二十年後には州政府による収用が予定されていたが、市電は依然としてCTCの経営下にあった。CTCは度々運賃引上げを発表したが、そのたびに市民の激しい抵抗があった。サーピスは悪化する一方なのに何が値上げだという当然の不满と同時に、市電は都市生活でのさまざまな不満への格好なはけ口であった。六〇年代に始まる、いわゆる「バンド」（都市ゼネスト）のつど、市電は哀れにも、常に焼き打ちの対象とされていた。

衰退期 — 半減 一九六三年を画期に、市電は、した乗客数 明らかに衰退期に入った。この時期に、カルカッタ大都市計画機構（略称CMPO、後

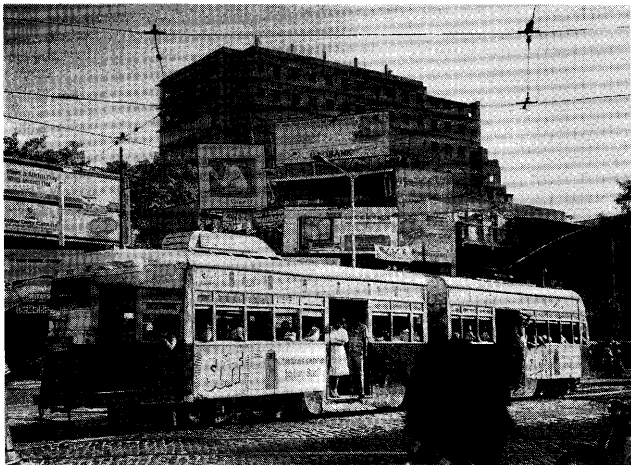
カルカッタ市電運行の推移



(注) * 1940~68年の間は最大実績数。

** CMPO: カルカッタ大都市計画機構。

(出所) 参考文献(1), および Government of West Bengal, *Economic Review*, 各年版。



カルカッタの市電は2両連結。前は1等車、後ろが2等車

にカルカッタ大都市開発庁（CMDA）へと改組）はカルカッタの都市計画作成の一環として、大規模な交通事情調査を行っている。この調査によれば、当時の市電の運転速度は平均時速九〇キロメートルであった。撤去の方向が打ち出された時期の東京の都電の速度が、それでも平均一〇キロメートル程度であったから、もはや交通機関としては機能喪失の状態であつたろう。

乗客数は年ごとに激減し、州政府が一九六七年に経営を管理下におき、さらに対岸のハオラ市の路線も廃止した七〇年初頭までに、約二・五億人の水準にまで落ち込んでいる。さらに七二年からは、市内に初めてミニバスが導入され、市を南北に縦貫する地下鉄計画が中央政府によって着手された。戦前のパリに始まる先進国大都市の路面電車の運命をカルカッタの市電もたどるかにみえたのはこの時期であつたが、変化はそれほど急速に

は生じなかつた。ごく最近の年間乗客数は一・八億と最盛期の半分以下に落ちてきているが、合計二六の路線系統がいまなお維持され、郊外電車の駅への接続など部分的な延長工事も行われた。衰退しつつも辛うじて生き延びる市電の命を支えているのは、どのような事情なのだろうか。

市電と地下鉄

東京を例外として、先進国の大都市では、路面電車が廃止される以前に、かなり発達した地下鉄網が存在した。

確かに、一九八四年に一部開通したインドで初の地下鉄は、全面開通すれば、郊外からの通勤客を中央商業地区に運ぶ重要な手段となり、カルカッタの西半部での市電の役割を奪うかもしれない。しかし多額の投資と維持費を必要とする地下鉄建設が、ただか百平方キロ以上の人口密集地域である旧市街の今後の重要な交通手段たりうるとは考えられない。

そもそもこの地下鉄計画は、一九七二―七七年の会議派州政権をテコ入れするために、中央政府が後押しした企画であつた。むしろ既存の路線の活用と、多少の新規敷設によって可能な環境線計画のほうが、建設費は安く、かつ交通の便には役立ったはずであつた。幸か不幸か、カルカッタの地下鉄は着工から部分開通まで十一年もかかるといふ状況であつたし、市の重要な交通手段となるには、あまりに経費がかかりすぎる。路面電車が細々とながら生き永らえるひとつの理由はここにある。

渋滞解決にならぬ市電撤去 それでは地上での代替策はないのだろうか。バス輸送に全面的に切り替えらぬ市電撤去 ことによって、渋滞の解決をはかれないものか。この点でも先進国の大



停車場はあるが、乗降はどこでも自由

都市の経験は教訓的である。この転換が有効であった先進国の都市は、本来広い道路を備えた都市であったという経験がある。東京などは、この転換の後に道路を拡げるといふ逆の手順をとっているが、それは都市面積に占める道路の比率、いわゆる道路率が一九六〇年代に一〇%と欧米の都市（二〇〜三〇%）に比べて極端に低かったからである。

カルカタでは、道路は本来、馬車がすれ違えることを前提に作られたといわれているように、旧来の通りは今日から見れば極く狭いものである。道路率は東京よりさらに低く、六・二%しかない。また、最近ではリキシャや手押し車（大八車）の規制が始まっているが、かつては街のどこにも、あらゆる種類の輸送手段が文字どおりひしめきあっていた。

市電は渋滞の元凶というより、むしろ低道路率に示される都市構造と交通規制の欠如の犠牲者であった。市電の撤去は混雑緩和の決め手にならない。

市電を支える人々

一九七六年以来、CTCは雇用者九千人をかかえる州公営企業である。州政府としては、総合的な交通政策抜きに、先進国がそうやったからと、市電廃止をうち出すこともできないだろう。また利用者層からみても、市電はカルカッタの低所得層を対象として運営されている。

市電と競合する民営バス(含むミニバス)との料金体系をみれば、この点は明らかである。市内での運賃は、低い順に、市電二等三五〜四〇パイサ(二〇パイサ約一円)、同一等四〇〜四五パイサ、通常バス五〇パイサ以上、ミニバス八〇パイサ以上、という序列をつくっている(ちなみに地下鉄は、最低料金一ルピー、つまり一〇〇パイサ)。市電は低料金でバスと競うと同時に、低所得層の足なのである。

とくに二等車では、一見して北インド出身と知れるクーリーや日雇い労働者と乗り合わせることが多い。この人たちにとって、五パイサ、一〇パイサの差は、私たちにとっての五十円、百円ほどの差に匹敵しよう。カルカッタはデリーなどに比べて貧しい人にとって住みやすい都市といわれるが、交通料金にも、それは反映されている。

衰えたとはいえ、市電は今なお一日平均五〇万人にその足を提供している。カルカッタの物的景観が一変するような日がくるまで、路面電車は、八〇年の歴史(と赤字)を乗せて走り続けることだろう。

〈参考文献〉

- (1) CMPO, *Traffic and Transportation Plan, Calcutta Metropolitan District 1966-1986*, Calcutta, 1967.
- (2) The Calcutta Tramways Co. Ltd., *CTC Long March over 108 Years*, Calcutta, 1988.
(ちとつ ひろし／アジア経済研究所地域研究部主任調査研究員)