

も っ と 知 り た い

# 素顔のロシア

## 第9回 モスクワ地下鉄物語

服部 倫卓(ロシア NIS 貿易会)

### ■はじめに

本年9月に出張でモスクワに出かけた時のこと。テレビを観ていたら、モスクワに新しい地下鉄駅が完成したというニュースをやっていた。新駅の名前を、「Трубная(トルブナヤ)」という。偶然にもそれは、私が翌日出かけることになっていたビジネスセンターの新しい最寄り駅であった。他の駅からも徒歩可能であったが、せっかくなので新駅を利用してみることにした。

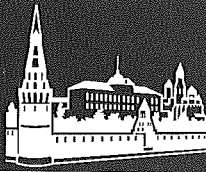
完成したトルブナヤ駅には、なかなか凝った内装が施されていた。壁には、ノヴゴロド、プスコフといったロシアの古都を描いたステンドグラス風の装飾がしつらえられている。もともとモスクワの地下鉄駅は、荘厳かつバラエティー豊かで、ソ連時代から観光名所になっていたほどだ。ソ連崩壊後は経済的に混迷し、豪華な駅などつくる余裕もなかったはずだが、ここに来て新線や新駅に関する話題も耳にするようになった。トルブナヤ駅の堂々たる出来栄を見ていると、ロシアもここまで復活したかと、感慨を覚えずにはいられない。聞くところによると、最近モスクワのある地下鉄路線では、車両の片側にだけ座席を配置し、反対側には絵画を展示して鑑賞できるようにしている特別車両も運行しているらしい。

というわけで、今回はモスクワの地下鉄について、あれこれ語ってみたい。

### ■モスクワ地下鉄(Московский метрополитен)のあらまし

地下鉄を擁するロシアの都市をその開通順にあげてみると、モスクワ、サンクトペテルブルク、ニジノヴゴロド、ノヴォシビルスク、サマラ、エカテリンブルク、カザンの7都市である。オムスクで2008年に、クラスノヤルスクで2010年に、チェリヤビンスクで2012年に地下鉄の開通が予定されているので、近い将来に10都市になるだろう。このなかで、最も歴史が古く、ネットワークも格段に発達しているのが、モスクワの地下鉄である。

モスクワに最初の地下鉄路線が開通したのが1935年で、独裁者スターリンの治世下であった。モスクワ地下鉄は、スターリン体制の強行的な社会主義建設



モスクワと東京の地下鉄データ比較(筆者作成)

	モスクワ	東京*
開業年	1935年	1927年
路線数	12	12
営業キロ	282.5 km	292.2 km
駅数	173 駅	274 駅
1 日平均輸送人員数	678 万人	799 万人
地下鉄の職員総数	34,729 人	約 11,000 人

\*東京メトロと都営地下鉄の最新公表数値を合計したもの。

の一環として、その基が築かれたのである。

現在、モスクワの地下鉄は国営企業「モスクワ地下鉄」社が一元的に運営している。12の路線があり、各路線ごとにシンボルカラーが付けられている点は東京など世界の大都市の地下鉄と同じだ。注目すべきことに、モスクワの地下鉄は東京のそれとほぼ規模が同じである(表参照)。両者とも路線数は12で、営業キロ数もほとんど同じだ。ただ、駅の数では東京のほうが多い。

他方、地下鉄で働いている職員の数は、モスクワのほうがずっと多く、経営的な効率はいさぐさ良くないことがうかがえる。特筆されるのは、モスクワ地下鉄では女性職員の比率が47%にも及んでいることである。ただし、ロシアでは性別により持ち場がはっきりと分かれる。出改札係や監視員が女性(年配の女性ばかりという印象)、運転手や整備士が男性というのが不文律である。

モスクワ地下鉄の特徴の一つは、地下のかなり深いところを通っている点だ。さすがは、第二次大戦中に防空壕として使われ、冷戦期には核シェルターとしての利用が想定されていただけのことはある。「Парк Победы (勝利公園)」という駅に至っては、地上からの深さが84メートルもある。東京メトロの一番深い駅は千代田線の国会議事堂前駅で、37.9メートルだから、その2倍以上あるわけだ。モスクワの地下鉄を初めて利用する人は、まるで地底に下りていくかのような長大なエスカレーターに、圧倒されることだろう。エスカレーターの速度も日本よりかなり速いが、せっかちにもこの速いエスカレーターを駆け下りていく人もいたので、立っている人は右に寄って左側を空けなければならない(大阪方式である)。

料金の支払いは、磁気カードを窓口で買い、それを自動改札機に通して入場する形である。料金は、1回乗車カードが17ルーブル(約80円)、10回乗車カードが140ルーブル(1回当たり約65円)という具合に、回数が多くなるほど割安



になる(料金は2007年9月現在のもの)。乗車距離にかかわらず同じ料金で、乗り換えも自由だから、降りる時にはゲートを通すだけでいい。

モスクワ地下鉄の良いところは、単純明快なことである。東京だと、私鉄の乗り入れ、快速の運行、路線の分岐などがあって、どの列車に乗っていいのか迷うことがある。ニューヨークやロンドンの地下鉄でも、同じような問題がある。それに対しモスクワでは、各駅停車の列車が単純に上下線を行き来しているだけだから、何も考えずに来たやつに乗ればいいのである。

このように、シンプルなダイヤ編成になっているおかげか、モスクワの地下鉄は運行間隔が短い。平均間隔は2分30秒で、ラッシュ時にはそれが1分30秒になるというから、安全性が大丈夫だろうかと逆に心配になるくらいだ。1本乗り遅れても、次の電車があつという間に来るので、ストレスを感じない。

一方、私が不便だなと思うのは、同じ駅であっても、路線によって呼び名が違うケースが多いことである。乗り換え可能な一つの駅なのに、緑色の線では Тверская 駅、紫色の線では Пушкинская 駅、灰色の線では Чеховская 駅というのは、勘弁してほしい。

## ■地下鉄車内の風景

昨今の日本では、電車の車中で携帯電話をいじったり、デジタルプレーヤーで音楽を聴いたりしている人が多い。「ロシアではどうかな?」と思い、しばらく前に、モスクワの地下鉄で乗客をじっくりと観察してみたことがある。

驚いたことに、大多数の人は、文字どおり何もしていなかった。雑誌や本を読んでいる人も思いのほか多くないし、マンガ本などはそもそもこの国にはない。日本と違って、中吊り広告があるわけでもないのだから、それを眺めて暇を紛らすこともできない(ポスターやステッカーによる車内広告は一応あるが、見て面白いようなものではない)。結果、ほとんどの人が、目を閉じるか、虚空をじっと見つめているだけで、ちょっと不気味な雰囲気だった。

ロシア人は電車内でケータイをいじったりしないのだろうか? もちろん、モスクワの市民であれば、ほぼ100%、携帯電話をもっている。しかし、日本のように、若いも若きも、中毒のごとくケータイとにらめっこという光景は、ロシアにはない。ケータイ以外のデジタル小物(音楽プレーヤー、スマートフォン、ゲーム機など)については、ある機関が2006年秋にモスクワの地下鉄で調査をしたところ、そうしたアイテムもっている乗客は約10%しかいないことが判明した。仮に車内で音楽やゲームを楽しむにしても、専用機器ではなく、携帯端



もっと知りたい

## 素顔のロシア

モスクワ地下鉄の車内の様子(筆者撮影)



末を利用していた人が多かったようだ。

ただし、ロシアでもデジタル携帯音楽プレーヤーが急激に普及しつつあることは事実である。私の印象でも、イヤホンやヘッドフォンで音楽を聴いている若者をモスクワの地下鉄で見かけるケースは、徐々に増えている。だが、大きな問題がある。実は、ロシアの地下鉄車内の騒音レベルは90~110デシベルにも達し、世界でも最もうるさい地下鉄の一つと言われているのだ(日本では80デシベル程度)。私も先日、モスクワ地下鉄で音楽プレーヤーを試聴してみたが、日本メーカー製のカナル型イヤホン(音が漏れにくい造りになっている)をもってしても、周囲の轟音に邪魔されてしまい、音楽の細かいところはまったく聴き取れなかった。

この環境で音楽を楽しむには、プレーヤーのボリュームをかなり上げなければならない。その結果、ロシアでは、地下鉄でのプレーヤー音量の上げすぎが原因で難聴になる若者が増えていると伝えられる。専門医のなかには、地下鉄での音楽プレーヤーの使用を禁止すべきだと唱える向きさえあるという。

### ロシア NIS 貿易会とは？

ロシア NIS 貿易会は、日本とロシア・NIS 諸国との経済関係を促進するために活動している団体です(NIS とは、旧ソ連から独立したウクライナ、中央アジアなどの新興独立国を指します)。このコーナーでは、ロシア地域のスペシャリストである同会のスタッフが持ち回りで、バラエティ豊かなエッセイをお届けいたします(同会につき詳しくは、<http://www.rotobo.or.jp>)。