

観光客の増加に対応した廃線の再開業(ドイツ・クアヘッセン鉄道)

えん どう しゅん た ろう
遠藤 俊太郎 調査研究センター研究員

1. ドイツにおける地方線区の廃止と再開業の動き

ドイツ(図1)では、わが国同様、戦後の高度成長期に人々の移動手段が鉄道をはじめとする公共交通から自動車に移り、多くの地方鉄道線区において旅客輸送の廃止とバスへの転換が行われてきた。当初は鉄道から自動車への「手段の転換」が鉄道利用者数減少の要因であったが、今日では沿線人口の減少や少子化などにより地域における人の流動そのものが減少している地域もある。ドイツにおいては、DB(ドイツ鉄道)が管理する線区

だけで1994年から20年間で5,000km以上が廃止されたほか、2014年から15年にかけて、かつて東ドイツに属したザクセン＝アンハルト州内の3線区が鉄道による旅客輸送を廃止した。

一方で、新たな需要に対応するため、過去に鉄道旅客輸送が廃止された区間を再整備し、近代化のうえ再開業させる動きもある。その目的・規模は、市街地へのアクセス性を高める延長数kmの市内線や、都市と郊外の複数自治体を結び十数kmにわたるものまで、様々である。

本稿では、1987年に廃線となった区間を再整備し2015年9月に旅客列車の運行を再開する、DBグループのクアヘッセン鉄道(Kurhessenbahn, 以下KHB)の事例を紹介する。

図1 ドイツ概略図



出所：筆者作成

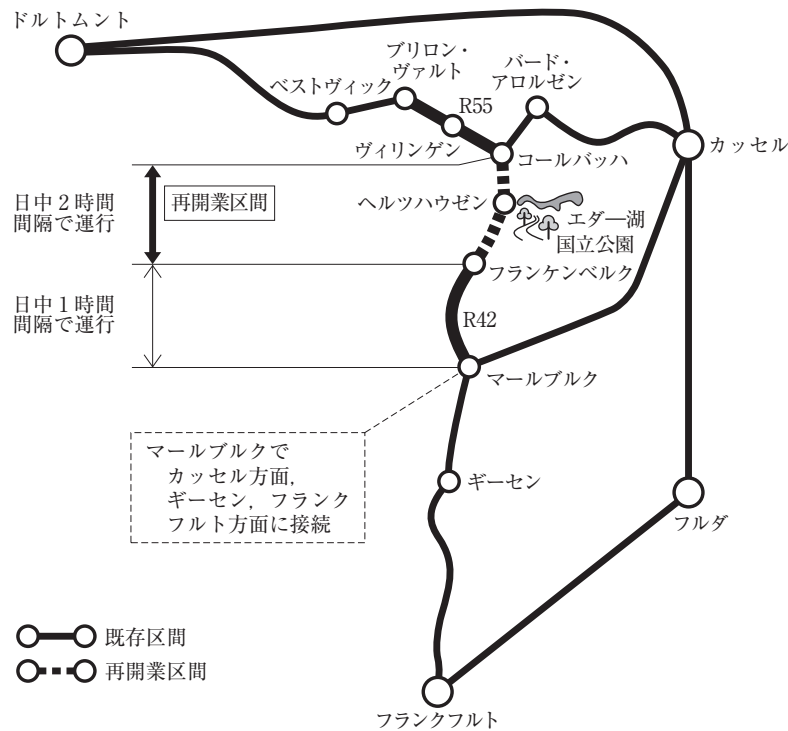
2. 地域特性と再整備までの経緯・概要

2002年に設立されたKHBはDBグループで地域輸送を担当するDBレギオネットインフラ有限公司(DB RegioNetz Infrastruktur GmbH)の一部門であり、ドイツ中部・ヘッセン州の北西部に計245kmの鉄道路線延長を持つ。クア(Kur, 温浴)、ヘッセン(Hessen, 州名)、バーン(Bahn, 鉄道)の名前が示すとおり沿線は温泉保養地を多く有する地域で、現在、1日130本の普通・快速列車を運行している。

今回再開業する区間は1900年に開業し1987年に旅客輸送を廃止したフランケンベルク～コールバッハ間(31.2km)で、以前はフランクフルトからギーセン(人口約8万)、マールブルク(同約7万)を経由してルール工業地域のドルトムントに至るルートの一部であった(図2)。

旅客の減少により廃止された路線をなぜ再生す

図2 再開業区間概略図



出典：参考文献 [1] (筆者訳・加筆)

ることになったのか。そのきっかけは、沿線にある「ケラーヴァルト・エダー湖国立公園」への観光客の増加である。この国立公園は5,738haという広大なブナの森と湖で構成され、その周辺地域は以前より避暑地として人気があったが、2011年にドイツ国内の4地域とあわせてユネスコの世界自然遺産に登録されたことでさらに多くの人が訪れるようになった。しかし、当地へのアクセス手段は自動車のほかバスしかなく、近隣の主要都市からのアクセスも決してよくなかったことから、世界遺産登録以前からしばしば混乱を来すようになっていた。

この問題に対応するため、2008年にヘッセン州議会がフランケンベルク～コールバッハ間の鉄道輸送再開を決議し、事態は大きく動きはじめた。2006年以降、地元主導でフランケンベルクから途中のヘルツハウゼンまでの臨時列車がたびたび運行されるなど、沿線の動きが活発だったことも

この決定を後押しした。

その後、2014年2月にKHBとNVV(北ヘッセン運輸連合)が州・郡・沿線自治体の財政支援を受けて工事に着手し、2015年9月の再開業に向けた工事が進められている。

今回再開業する区間の全長は31.2kmで、現在マルブルク～フランケンベルク間で運行されているR42路線とブリロン～コールバッハ間を結ぶR55路線を接続する路線として単線非電化で整備され、再開業後はブリロン～マルブルクの全区間がR42路線として運行される(写真1)。今回再開業する区間には途中7つの駅と2つのトンネル・橋梁があるが、1900

年の開業から100年以上が経過しており、これらの土木構造物の修繕はもとより、信号や通信装置等の更新・再設置も必要とされた。軌道については、レールが残っていたフランケンベルク～ヘルツハウゼン間は既存の軌道の調整・整備を行うとともに不要な分岐器の廃止・取り外しが行われたほか、ヘルツハウゼン以北は一部で軌道が撤去されていたため、新たに軌道を敷設することとした。踏切もすべて更新し、踏切警報機や遮断機の設置などが行われた。

事業費は2011年時点では1,400万ユーロ(約19億円)とされていたが、その後トンネルの補修費等が高むことが判明し、最終的には2,000万ユーロを超える見込みと報じられている。

3. バスの再編と乗り継ぎ利便性の確保

鉄道の運行再開とあわせ、並行するバス路線の



写真1 コールバッハ駅で折り返しブリロンへ向かうR55路線の列車



写真2 9月中旬の開業に向け工事が進むヘルツハウゼン駅前



写真3 地域の交通結節点となるコールバッハ駅と駅前バスセンター

廃止はもちろんのこと、その枝葉となるバス路線の再編も行われた。中山間地域や地方都市圏では乗換時の各路線の接続の善し悪しが利便性を大きく左右するため、鉄道との接続を前提としたバスの運行や、乗換しやすい駅構造とするなどの工夫により乗換抵抗の軽減を図っている。

ヘルツハウゼン等一部の駅では、結節点として

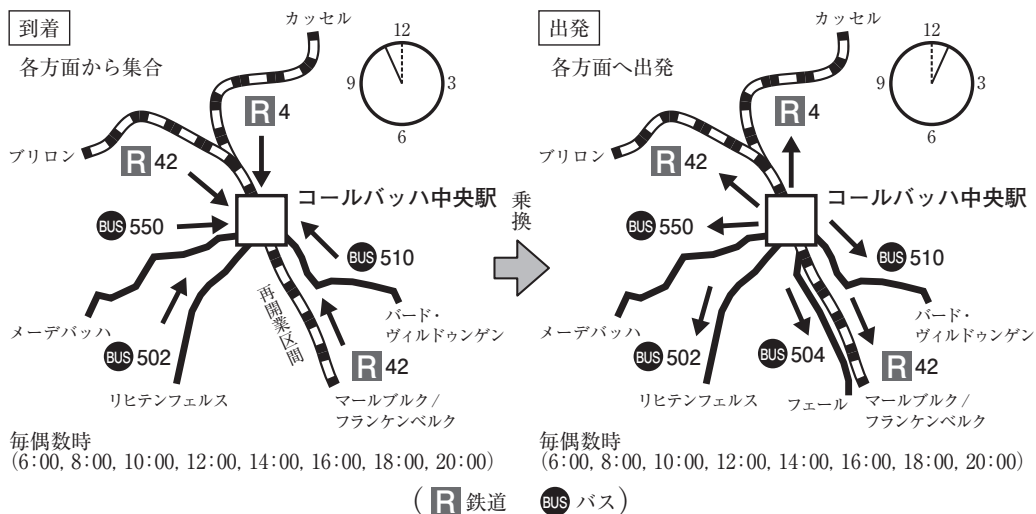
の使いやすさを考慮して既存の駅設備を使わず、以前とは異なる場所に新たに駅設備を設け、その付近にバス転回所やパーク＆ライド駐車場の整備を行っている(写真2)。また、「待たせない」配慮だけでなく、全駅の乗降ホーム上に待合施設として風雨をしのげる三面ガラス張りの風防とベンチを設置するとともに、LED等による旅客案内システムを設けるなど、利用者が安全・快適に「待てる」環境も整備する。これらの設備は従前の駅舎と比較すればきわめてシンプルであるが、安全性・快適性を確保するというニーズを十分に満たしている。

地域最大の結節点は再開業区間の北端にあり東西各方面からの列車との接続点ともなるコールバッハ駅(写真3)で、鉄道-鉄道、鉄道-バス間の乗り継ぎ利便性を考慮した統一ダイヤ(Integraler Taktfahrplan)が導入される。これは、決まった時間に各方面から列車・バスが到着して結節点に集まり、相互の乗り継ぎ時間を確保したうえでまた各方面に出発していくシステムである(図3)。発着時刻のわかりやすさもこのダイヤの特徴の一つで、ピーク時間帯には例外もあるが、日中はコールバッハ発フランケンベルク方面行き、ブリロン行きの列車は双方向とも偶数時00分、カッセル方面行き列車は毎時05分の発車に統一されている。

4. 期待と課題

世界遺産でもある国立公園への観光輸送が主目的とはいえ、この鉄道は観光輸送の枠を超えて地域に幅広い便益をもたらすことが期待されている。再開業区間はカッセルやマールブルクといった都市部と国立公園を中心とする自然豊かな中山間地、つまり生活の場である都市と余暇を過ごす空間をつなぐもので、沿線からフランケンベルク(人口約1万8千)やコールバッハ(同約2万3千)への買い物にも利用できることから、これを契機として地域全体の活性化を期待する声もある。加えて、この路線を利用すれば乗換なしで大学都市のマールブルクに通勤・通学でき、乗換1回でフランク

図3 コールバツハ駅における乗換ダイヤの考え方



出典：参考文献 [2] (筆者訳・加筆)

フルト、ドルトムント、カッセルに到達することも可能となることから、人口流出の抑制にもつながる可能性をも含んでいる。地域の期待は大きく、再開業イベントは9月11日から13日までの3日間にわたり行われ、通常運行は2015年9月14日からとなる予定である。

問題はこの線区がどの程度利用され、将来的に持続可能なものになるかという点である。2011年から工事が始まるまでの3年間は夏季の日曜・祝日限定で列車が運行され好評を得ていたとはいえ、再開後の運行本数は2時間に1本程度であり、そもそも旅客の流動が多いエリアではない。再開業の契機となったヘッセン州議会による2008年の決議には、同年の州議会選挙で中道左派のSPD(ドイツ社会民主党)と Bündnis 90/Die Grünen (同盟90/緑の党)が CDU (ドイツキリスト教民主同盟)を抑えて連立与党になったという政治的背景があった。この線区は地域の重要なインフラとしてその役割を果たすことが期待される一方で、利用状況次第では再びその存在が疑問視されるようになる可能性も否定できない。

廃線跡が新たな役割を担い鉄道線として復活することは夢のある話ではあるが、しかるべき手続を経て廃止された路線に対し再び何らかの使命を

持たせて莫大な投資をし、さらに日々経費をかけて安全を維持し定期列車を運行するにはそれだけの需要の存在が前提となる。廃線跡の再整備・再開業に踏み切り、それを維持し活用していくことは簡単ではない。

この路線の再整備・再開業工事が始まって以降、周辺地域で別の廃線跡を再活性化しようという議論が活発化するなど、他線区・地域への影響も出ている。再生したこの鉄道が、一時の観光輸送だけでなく、地域住民が日常的に利用できる交通機関となれるか否かが、今後を左右する鍵と思われる。

[参考文献]

- [1] NVV, Kurhessenbahn, Landkreis Waldeck-Frankenberg u. Landes Hessen: Die Broschüre „Mal eben durch Waldeck-Frankenberg“, 2014
- [2] IGDB GmbH: Anpassung des Busverkehrs im Edertal nach Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg, Öffentliche Informationsveranstaltung, Vöhl, 25.03.2015
- [3] HNA: „Bahnstrecke Korbach-Frankenberg wird 2,4 Millionen teurer“, 15.01.2015