使命を終える鉄道
――ドイツにおける鉄道旅客輸送廃止の動き――

遠藤俊太郎（えんどうしゅんたろう）　情報センター研究員

はじめに

我が国と比較して乗用車の普及率が高く，全国（連邦）レベルでの公共交通分担率が低いドイツにおいては，公共交通の維持のため，連邦法（GVFG および EntflechtG，RegG 等）に基づき，連邦が地域に財源を措置してきた。これらの措置は現在も継続されているが，予算は有限であり，利用実態・需要水準にあわせ，地域が判断し，鉄道による旅客輸送を廃止する動きがみられる。直近のダイヤ改正（2017 年 12 月）においても，1 線区（17.6km）で鉄道による旅客輸送が廃止されており，このような動きは今後も続くものと考えられている。そこで，本稿では，最近の鉄道旅客輸送廃止事例を中心に，その動きを紹介する。

1．ドイツにおける鉄道廃止の歴史

ドイツでは，1835 年の鉄道開業以来，1900 年代前半まで鉄道の整備が続き，国土面積が現在と同規模になった1945年時点で，路線長は約5万kmに達していた。その後，社会情勢の変化やモータリゼーションの進展に伴い，旧西ドイツ地域では，幹線の輸送強化が図られる一方，1960 年代以降，地方路線の廃止が続き，1980 ～ 89 年の 10 年間に限っても約 3,000km の鉄道線が廃止された。一方，旧東ドイツ地域においては，その政治体制ゆえ鉄道が廃止されることは少なく，西側とは全く異なる状況となっていた。

東西ドイツ統一に伴い，1994 年に西側のドイツ連邦鉄道（DB：Deutsche Bundesbahn）と東側のドイツ国鉄（DR：Deutsche Reichsbahn）が統合して新たに DBAG（Deutsche Bahn AG，以下 DB とする。）が発足する，いわゆる鉄道改革が行われ，東西ともに，1990 年代のうちに多くの線区が廃止された（**表**，**図**）。2000 年代以降は廃止線区・延長ともに大幅に減少し，2010 年代に入ってからの廃止は東西あわせて 17 線区・66.5km にとどまっている。

しかし，これはあくまで連邦が所管する鉄道線の廃止延長であり，実際には，この統計に反映されない「鉄道旅客輸送の廃止」が多く発生している事実がある。ドイツにおいては，一般的に，鉄道の上下分離を指向する EU 規則に基づき線路・電路・駅をはじめとする鉄道施設の保有者（EIU，鉄道インフラ事業者）と運行事業者（EVU，鉄道運行事業者）が区分されており，多くの線区で DB 系の DB Netz が EIU として施設を保有し，連邦鉄道庁がこれを所管している。一方，地域化法（RegG）により，鉄道による近距離の旅客輸送（SPNV）について，連邦が地域（州）に対し法定額の支援を行う一方，その運営は州の責任と権限で行うこととしており，そのサービス水準は州が設定することとなっている（一部の州では，州が設立した法人や州法に明確にその役割が位置付けられた運輸連合等にその役割を委任している）。つまり，

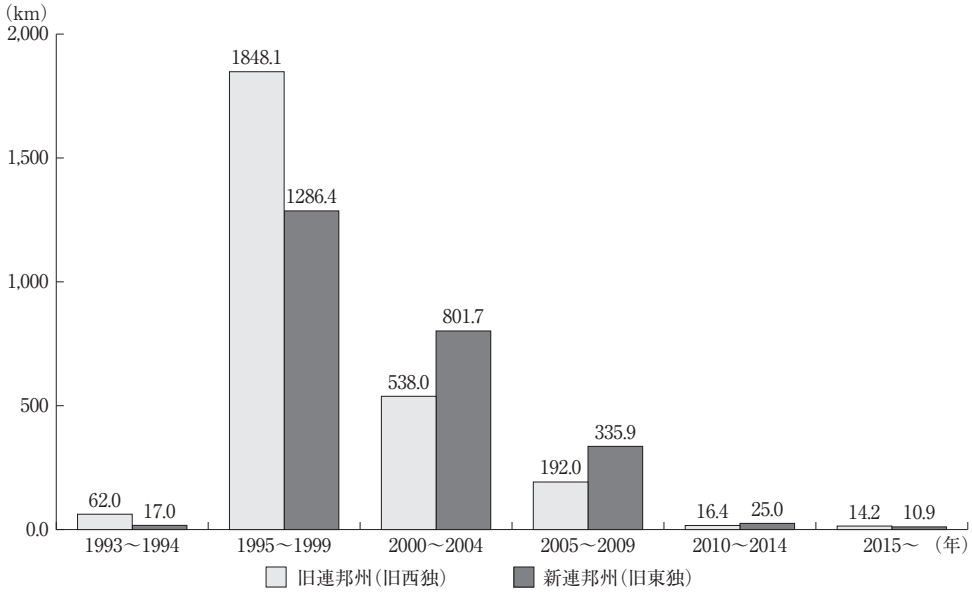
表　ドイツにおける年代別鉄道廃止延長（1993 年以降）

（年）		1993～1994	1995～1999	2000～2004	2005～2009	2010～2014	2015～	計
旧連邦州（旧西独）	線区数	7	176	61	31	5	4	284
	延長（km）	62.0	1848.1	538.0	192.0	16.4	14.2	2670.7
新連邦州（旧東独）	線区数	2	120	65	21	6	2	216
	延長（km）	17.0	1286.4	801.7	335.9	25.0	10.9	2476.9
連邦計	線区数	9	296	126	52	11	6	500
	延長（km）	79.0	3134.5	1339.7	527.9	41.4	25.1	5147.6

※ベルリン（旧東ベルリン，2009 年 1 線区 1.9km 廃止）を新連邦州地域に含む

出典：連邦鉄道庁（EBA）資料（参考文献［1］）より筆者作成。年は廃止日を基準としている。

図　ドイツにおける年代別鉄道廃止延長（1993 年以降）



出典：連邦鉄道庁（EBA）資料（参考文献［1］）より筆者作成。年は廃止日を基準としている。

実際に運行を行う事業者（EVU）は，地域との契約に基づいた運行頻度・サービスレベルにより，施設保有者（EIU）に対して線路使用料を支払って輸送を行っており，州が輸送を継続しないと判断し，運行事業者との運行契約を行わなければその線区における旅客輸送は行われない。しかし，これは単に輸送サービスが提供されないだけであり，インフラとしての鉄道線は生きている状態であるため，連邦鉄道庁の統計には「廃止線区」としてカウントされない。このように，近年は，統計上は数字として表れない，事実上の鉄道旅客輸送廃止線区が発生する事態となっている。

2. 近年の鉄道旅客輸送廃止事例

直近の鉄道旅客輸送廃止事例は，チューリンゲン州とザクセン=アンハルト州の境界付近を東西に走る「Pfefferminzbahn（プフェッファーミンツバーン／ペパーミント鉄道）」の一部で，人口約 2,500 人の Buttstädt と人口約 650 人の Großheringen を結ぶ約 17.6km の区間である（**写真 1**）。当該線区は，輸送需要の減少を理由として，州が2017年12月をもって鉄道による旅客輸送をとりやめた。沿線は人口減少が続いている地域であり，廃止前の利用実績（輸送人員）は100人／日に満たず，1 列車あ

写真１　新たに終着駅となったButtstädt駅で折り返すPfefferminzbahnの列車

写真３　鉄道旅客輸送廃止から７年となるOhrdruf駅舎。「貸物件」の幕がかかっている。

写真２　廃止区間にあるEckartsberga駅前の踏切。周辺に人家はない。

たりの平均旅客数は３～６人という状況であった。一部の駅は市街地（集落）の外縁に位置しているものの，駅と市街地が大きく離れている箇所もあり，自動車で現地を回るとこの鉄道が地元住民にとって決して利用しやすいものではなかったことがわかる（**写真２**）。沿線には鉄道旅客輸送の廃止以前より通学等の需要に合ったバスがあり，一部デマンド輸送の設定があるものの，鉄道の全区間を代替するバス等は用意されていない。この線区は元々DBの保有であったが，2005年にErfurtに本拠を置くチューリンゲン鉄道有限会社（Thüringer Eisenbahn GmbH）に移管され，線路のほか，踏切や駅設備等をひきつづき同社が管理している。なお，チューリンゲン州議会における答弁によれば，同区間の運行を継続する場合，年間250万ユーロ（約３億2,000万円[1)]）の経費がかかるとされている。

2011年に鉄道による旅客輸送が廃止されたGotha－Gräfenroda間（35.7km）も輸送廃止の理由は需要の減少で，廃止前の利用実績は400人／日程度であった。鉄道旅客輸送の廃止以前（2009年）に同区間の中心に位置するOhrdruf市の旧駅施設を住宅として購入した人に話を聞くと，「かつてここに駅があったことを示すため，駅周辺の住所表示をAm Bahnhof（駅前）に変えた」「線路は自然に戻りつつある」とのことであり，地元では「鉄道がなくなった」と受け止められているようだが，鉄道線としては廃止されていない。鉄道施設については，旅客輸送の廃止後もDBが継続して保有していたが，その後，ブランデンブルク州内に本拠を置く鉄道事業者ZossenRail Betriebsgesellschaft mbHに移管された（**写真３**）。

このように，鉄道旅客輸送廃止の後にインフラの所有権がDBから地域の事業者に移る動きは各地でみられる。2015年に鉄道旅客輸送が廃止されたザクセン州のDöbeln－Nossen－Meißen間（40.8km，利用実績約200人／日）は，その一部区

1）130円／ユーロで換算

間について，地域が出資する事業者にインフラの所有権を移転している。また，州による鉄道旅客輸送廃止の判断を受け，沿線の郡・自治体が費用を負担して鉄道による旅客輸送の継続を試みるケースもある。たとえばブランデンブルク州のPritzwalk－Putlitz 間（17.1km）は，州が鉄道旅客輸送の廃止を決定してから所有権の移転を行うとともに地域が出資する運行事業者に郡が運行を委託する等して運行を再開・継続していたが，輸送需要の減少に歯止めはかからず，数度の運行停止，復活を経て，2016 年 7 月に再び鉄道旅客輸送が廃止されている。

3. 今後の見通し

このような鉄道旅客輸送の廃止事例は旧東独地域を中心に各地でみられ，人口減少等による輸送需要の減少に直面している地域においては今後同様の事例が増加するものと考えられる。我が国と異なるのは，鉄道による輸送を継続するか否かの判断を行っているのは地域（州）であり，鉄道事業者が地域に対して説明をし，合意形成を図る性質のものではないことである。先述のように，地域化法等により州には連邦からの予算措置が講じられているが，州内における予算配分は州の判断によるものとなっており，州としては，限られた予算をより効果的に使うために，すでに鉄道としての使命を終えた線区については鉄道による旅客輸送を継続しない判断をしている。鉄道は必ず残すというわけではなく，その要不要を判断し，取捨選択を行っているといえる。

旧西独地域では，各地で連邦鉄道時代に鉄道輸送が廃止された線区における再整備・再開業の事例がみられることもあり，最近旧東独地域で鉄道旅客輸送が廃止された地域においてもその復活を期待する声もあるが，沿線の状況や流動をみるとすぐにそういった動きとなることは考えられず，先述のPfefferminzbahnの例では，州幹部から「少なくとも向こう 10 年は鉄道運行の再開はない」との見解が示されている。

沿線の人口減少，少子化による通学輸送の減少，道路整備の進展と自動車の増加，地域の流動にそぐわない鉄道ネットワーク，高速新線開業に伴う在来線の存続議論等，旧東独地域の鉄道が抱える課題は我が国の地方線区と類似しており，今後もその動きに注目していく必要がある。

[参考文献]

［1］Eisenbahn-Bundesamt（EBA），Liste der stillgelegten Eisenbahnstrecken in Deutschland, Juli 2018

［2］Eisenbahn Journal, Schrumpfprozess forciert, DB in den 80ern, Februar 2014

［3］Mitteldeutscher Rundfunk（MDR），Pfefferminzbahn steht mindestens zehn Jahre still, MDR THÜRINGEN, 05. Februar 2018

［4］Rene Casta, Thüringer Landtag-aktuelle Stunde, GENTELE："Pfefferminzbahn" wirtschaftlich nicht vertretbar, meinAnzeiger.de, 14. November 2017

［5］Secilia Pappert, Abhängtes Land-Stirbt die Pfefferminzbahn Stück für Stück?, MDR AKTUELL, 26. Oktober 2017

［6］Thüringer Allgemeine, Kein Zug mehr zwischen Großheringen und Buttstädt, 03. November 2017

［7］Thüringer Landeszeitung（TLZ），Ohrdrufs Bahnhof unterm Hammer, 03. August 2015

［8］Thüringer Landtag, 6. Wahlperiode, Drucksache 6/5206, 18. 01. 2018, Streckenstilllegung auf der Pfefferminzbahn, Kleine Anfrage des Abgeordneten Mohring（CDU）und Antwort des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, 31. Januar 2018

［9］遠藤俊太郎，「ドイツ・役目を終える人口減少地域の鉄道」，交通新聞，2018 年 1 月 30 日付