

〔研究員の視点〕

# ドイツ・役目を終える人口減少地域の鉄道

交通経済研究所研究員 遠藤俊太郎

※本記事は、『交通新聞』（2018年1月30日付）に執筆したものを転載いたしました

我が国では、特に地方圏において、人口減少・少子化等による輸送需要の減少のためバスや鉄道といった公共交通の維持が困難となり、公共交通を必要とする住民の足をいかに確保するかが課題となっている。我が国と同じく多くの人口減少地域を持つドイツでも、鉄道・バスの存廃とその代替交通が議論されるケースがみられ、実際に、各地で鉄道旅客輸送の廃止やスクールバスの減便、バス路線廃止などが行われている。そこで、本稿では、ドイツにおける最近の鉄道旅客輸送廃止の動きについて紹介する。

## ドイツにおける地域輸送のしくみ

旧西ドイツでは、モータリゼーションの進展等を受け、1960年代から80年代にかけて、鉄道幹線ネットワークが強化される一方で多くの地方線区が廃止され、その廃止延長は少なくとも4000キロに及んだ。一方、旧東ドイツでは、モータリゼーションの進展や鉄道の近代化が遅れ、多くの地方線区が整理されないままドイツ統一を迎え、旧東西の国鉄・連邦鉄道の統合を柱とする鉄道改革が行われた。

このとき、鉄道をはじめとする公共交通の地域旅客輸送（長距離輸送を除く）については、連邦から各州に責任・権限と財源が配分

される「地域化」が行われた。これを受け、各州で州法（公共交通法等）が制定され、それぞれ独自の方針に基づいて、連邦からの地域化予算と州の自主財源により、州が直接または間接的に鉄道や地域間バスの運営・支援等が行われている。現在、各州は毎年定額の「地域化財源」を連邦から受け取り、自らの判断で予算の配分等を行うことが可能となっており、州内のどの地域・分野に重点的に予算を配分するかは各州の裁量に任されている。

なお、現在地域輸送を担っている鉄道のインフラは、DBグループのほか、州や自治体が出資する事業者等が保有しており、州や州の委任を受けた運輸連合等と輸送契約を締結した事業者がその線路使用料を負担して運行を行っている点が日本と異なっている。

## 二極化する地域と鉄道旅客輸送の廃止

ドイツ連邦全体でみれば公共交通の輸送人員は増加傾向にあるが、これは主に都市部の人口増と利用増によるものであり、人口減少地域を中心に、輸送人員の減少に歯止めがかからない状況が続いている。連邦からの財源が措置される地域化法の枠組みがあっても、鉄道で輸送を続ける意義を失った線区は州の責任において旅客鉄道輸送が廃止されてき

た。

連邦鉄道庁の統計によると、鉄道改革後、連邦全域で計 5000 キロ以上の線区が廃止されており、旧西ドイツ時代の廃止線区も含めると、これまでにドイツ国内で計約 1 万キロにおよぶ線区が廃止されてきたことになる。

直近では、2014 年にザクセン＝アンハルト州、2015 年にザクセン州の線区で鉄道による旅客輸送が廃止されている。代替交通については、通学輸送時間帯のみバスとしそれ以外の時間帯はデマンド運行とする、すでに公共交通による移動の需要はないとして代替交通を用意しない等、地域の状況に鑑み柔軟な判断が行われている。

### 地域による鉄道の存続と課題

州として鉄道による旅客輸送の廃止を選択する例が散見される中、その鉄道線区を残したいとして、「地域化財源」を持つ州の支援を受けず郡や沿線自治体を中心となって鉄道による旅客輸送を継続する例もある。

そのひとつが、ベルリンから北西に約 120 キロの距離にあるブランデンブルク州プリグニッツ郡にある線区（約 17 キロ）である。この線区は、需要の減少に伴い 2006

年をもって州が運営から手を引いたことから、郡と沿線自治体がインフラを取得し運行事業者を用意するなどしてその危機を乗り越えてきた。

しかし、人口集積が希薄なうえ人口減少が続いている地域で、もともと低水準の需要しかない線区を維持するのは容易ではない。老朽化が進み速達性に劣ること、並行する既存のバスは住宅・学校・病院等の出発地・目的地を直接結ぶことができることなどから住民の鉄道利用は根付かず、鉄道ファンに人気の旧型レールバスにより運行するなどの工夫も行われたが輸送人員の増加には結びつかなかった。

一時的に鉄道を残すことには成功しても、ベースとなる需要が存在しなければその持続性を確保することは難しく、郡と沿線自治体は 2016 年夏をもって鉄道による旅客輸送を廃止するに至った。地元ではその後もイベント運行等、何らかの形での運行復活に期待を寄せるが、具体的な再開の目処はたっていない。

### 地域に必要な移動手段を確保するために

人口動態や交通行動の変化によりすでに大量輸送という鉄道の特性を発揮できる状況で



旧駅の前で出発を待つバス

## 研究員の視点

はなくなったとはいえ、やはり、地元にはかつて地域輸送を支えた「鉄道」を残したいという思いも強い。ドイツ各地では、これが原動力となって、地域の判断・負担により、地域が責任を持ってその線区を残した例もみられる。しかし、さらなる人口構造・周辺環境の変化を受け、これらの路線の一部では、鉄道による輸送の継続を断念し代替の輸送手段に転換する等の動きがある。

鉄道による旅客輸送を代替するのはバス

とは限らない。そもそも移動の需要がなければ鉄道どころか代替交通は不要であるし、基本を小型の車両でのデマンド運行としつつ需要の多い時間帯のみバスにより運行する等の対応も考えられる。もちろん、必ずしも鉄道と同じルートを辿る必要もない。限られた地域の財源を効率よく使い、公共交通を必要とする人の移動ニーズにどう応えていくか、地域に相応しい交通モードは何か、地域が自ら考え行動することが求められる。