

ドイツの鉄道廃線跡テーマパーク

—— 交通施設から体験型施設へ ——

えん どう しゅん た ろう
遠 藤 俊 太 郎*

1. 鉄道の廃止と跡地利用

ドイツにおいては、旧西ドイツ地域では高度成長期以降、旧東ドイツ地域では東西統一以降、自動車の普及や道路整備の進展、産業構造の変化等により、地方部の線区を中心に、旅客・貨物ともに鉄道の輸送需要が大きく減少し、これまでに東西計1万kmを超える鉄道が廃止されてきた。近年は、大都市圏の人口増加に伴う通勤圏の拡大や観光流動の増加等を受け過去に廃止された鉄道を再開業する事例も少なからず存在するが、大部分の廃止線区は再び鉄道として整備され列車が運行されることはない。

廃止線区の沿線は人口の減少や地域産業の衰退等のため開発圧力が低い地域であり、都市部のように鉄道用地を住宅または商工業の用途に転換し宅地として活用することは難しい。駅舎や駅に付随する建物については、鉄道が廃止される以前に住宅や事務所として売却される例もみられるが、買い手・使い手がいなければ廃墟となる。特に、駅間については土地が幅の狭い線状であるばかりでなく街から離れて農地や山林原野を貫いていることが一般的であり、鉄道の廃線跡は自転車道や遊歩道とするほかは用途が限られ、低未利用地と

して存置されるケースも多い。

廃止となった鉄道の施設は、鉄道がかつて地域にあった記憶を後世に伝えることを目的として、記念館や記念碑として整備され、残されることもある。廃駅の駅名標や一部のレールを残す、車両を静態保存する、駅舎の全部または一部を記念館とする等の例は、ドイツに限らずわが国でも多くみられるものである。

2. 旧鉄道施設を活用したテーマパーク

そのような中、ドイツやオーストリア、フランス等、欧州各地には、その鉄道施設を地域のシンボルとして捉え、地域の観光資源として、ドライジーネ（軌道自転車。以下、トロッコとする。）をはじめとする体験型施設として活用する事例が存在する。現在、ドイツ国内のトロッコ協会加盟団体は20あり、非加盟のものも含めると50前後の事例があるとみられるほか、オーストリアでは2016年12月に鉄道が廃止された21kmの区間で新たにトロッコが開業されようとしている¹⁾。

ここでは、ドイツにおいて、鉄道の廃止年代や地域の特性が異なる3つの事例について、その概要を整理する。

*一般財団法人交通経済研究所情報センター研究員

写真1 静態保存される車両と駅名標

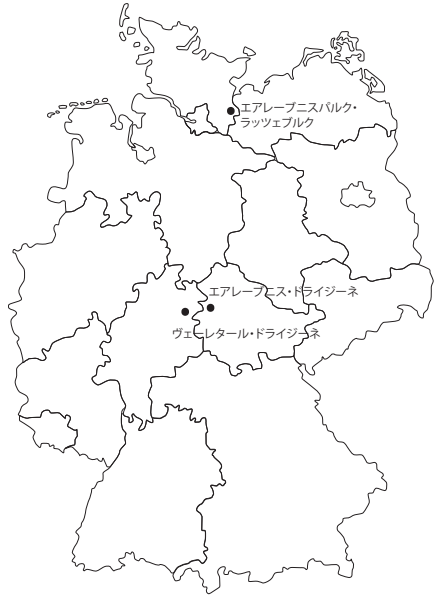


写真は全て筆者撮影

写真2 廃線跡の自転車道（中央手前）と再開業線（左下）、未利用地（中央奥）



図1 3事例の所在地



筆者作成

して19世紀に建設されたもので、トンネルや橋梁、掘割等も全て複線規格で建設されているが、その整備目的から、都市や集落から離れた位置に駅があるなど旅客の利便性は低く、軍事輸送の使命を失い、さらに東西国境であるガイスマー以西が不通となった戦後は道路整備と自動車の普及が遅れた東ドイツ国内において細々と旅客営業を続けていたものである。なお、後述する旧西ドイツ国内の区間は1970年代以降順次廃止されている。

運営を担っているのは2002年に沿線の有志により設立した団体で、公的認証を受けた協会(e.V.)となっている。DB(ドイツ鉄道)からの施設の購入・保有にあたり2008年に有限会社を設立しているが、これらは実質的に協会と同一の団体である。用地および施設はその後DBから取得し、レンゲンフェルド・ウンテアム・シュタイン(人口約1,200人)を拠点に、少しずつその営業距離を延長してきた。現在、ベルリン方向はディンゲルシュテットまでの約20.7km、メッツ方向へは約

(1) エアレーブニス・ドライジーネ

エアレーブニス・ドライジーネは、チューリンゲン州西部、旧東西国境付近の東ドイツ側にあたるディンゲルシュテットとガイスマーを結んでいた鉄道線約24kmを活用した事例である。廃止前は旧DR(東ドイツ国鉄。旧西ドイツのドイツ連邦鉄道(旧DB)と統合・民営化し、現在のドイツ鉄道(DB)となる)が旅客営業を行っていた線区であり、1992年12月31日に旅客営業を終了したものである。カノーネンバーン(弾丸鉄道)と称される、ベルリンからメッツ(現フランス・メス)に弾薬等の軍事物資を輸送することを目的と

1) 2019年夏からの営業開始を予定していたが、7月21日時点で開業日は未定となっている。

写真3 50人乗り電動トロッコとヴィアダクト



写真4 ヴィアダクトから見るレンゲンフェルド市街地



3.3kmの区間で、自転車トロッコ（4～7人乗り。7人乗りの一部は電動アシスト付）、電動トロッコ（25人乗り、50人乗りの2編成）での営業を行っている。自転車トロッコ、電動トロッコとも地元の関係者が製作したオリジナルのもので、電動トロッコは車載のバッテリーによる駆動としている。

通常営業は10月の最終週末までとしているが、雪や氷結の影響がなければ冬季でも職場旅行やクリスマスパーティー²⁾、誕生日会等での貸し切り利用が可能である。

この線区のハイライトは、1870年代に建設された延長約244m、地上高約24mの橋梁「レンゲンフェルダー・ヴィアダクト」で、このほか複数のトンネルが存在するなど、トロッコ利用者を飽きさせない特性を有している。同協会および有限会社の代表は、「この線区自身が持っていた特徴が最大の“売り”だ」としているが、それだけで10年以上も事業を継続し、観光資源のない人口千人規模の村で近隣の大都市等から年間2万人もの観光客を受け入れ続けることはできない。

ここでは、トロッコのみならず、旧駅舎を活用した滞在型宿泊施設、レストラン・カフェを併設し、途中にグリル（バーベキュー）場を設けてい

るほか、トロッコの走行可能区間を段階的に延ばし、新型トロッコを導入する等、常に新しい取り組みを行い、リピーターの獲得にも力を入れてきた。電動トロッコは屋根付きで雨天時も走行可能であり、各テーブルにはスナックのほかコーヒーやアルコール飲料を置いて有料で提供するなど、利用者の満足度向上と収益の確保に努めている。

建設の経緯から、線路は集落とは離れた場所に敷設されており、道路と鉄道は基本的に全て立体交差となっているため踏切の通行等に関する制約はほとんどないが、ディンゲルシュテット駅付近については道路との平面交差が存在したことから、協会と地元自治体等が3年間に及ぶ協議を行い、2015年に踏切を再設置した。協会の代表は、地元紙の取材に対し、「自転車トロッコの通過に対応し、一般的な鉄道と同様に道路交通を遮断する踏切の新設は前例がない」とコメントしている³⁾。現在は、沿線自治体と協力して複線用地の一方を自転車道とする事業を進めており、その一部はすでに供用が開始されている。

自転車トロッコには地元企業が広告を出し、運営・経営の両面で地域の手により支えられているといえる。協会代表によると、地域住民からは、

2) 日本でいう「パーティー」（「会合」「宴会」）とは異なり、知人・友人や職場で半日～1日かけて行う「レクリエーション」に近い。

3) Silvana Tismer: “Neue Ampelanlage der Kanonenbahn in Dingelstädt ist fertig”, Thüringer Allgemeine, 2015.11.20

写真5 飲食・宿泊施設として活用される旧駅舎

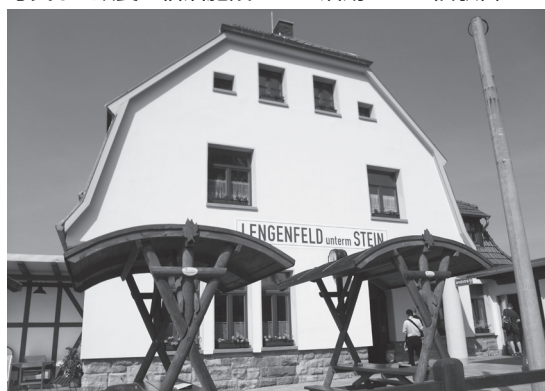


写真6 駅に停車するトロッコと車庫



「トロッコでも、あの鉄橋を再び列車が走っていることがうれしい」「村にたくさんの人が来てくれる」との声が聞かれるとのことで、今後も地域の資源として活用していきたいとの考えが示されている。

なお、市街地に近い旧駅舎が拠点となっているが旧駅付近にバス停留所は存在せず、幹線道路沿いを走るバスも土休日はデマンド便3便／日のみであるなど、公共交通でのアクセスは困難である。

(2) エアレーブニスパルク・ラッツェブルク

エアレーブニスパルク・ラッツェブルクは、ハンプルクの北、シュレースヴィヒ＝ホルシュタイン州南東部、ラッツェブルク～シュミラウ～ホーレンベク間にあった鉄道線約13kmを活用した事例である。鉄道時代は旧DBが運営していたが、東西の分断によりホーレンベク以東が不通となった後、1970年代に旅客輸送が終了しており、その後は専ら貨物線として利用されていた。鉄道の廃止は1994年12月1日付で行われている⁴⁾。

運営を担っているのは1996年に設立された有限会社で、1998年からトロッコの営業を開始した。現在は用地および施設をDBから取得し、シュミラウ（人口約600人）を拠点に、ラッツェブルクまでの約4.9km、ホーレンベクまでの約8.1km

の区間で、自転車トロッコ（2人～4人乗り）、手こぎトロッコ（8～12人乗り）での営業を行っている。通常営業は4月中旬から10月中旬までである。

この線区には大きな橋梁やトンネル等のハイライトはないが、湖に浮かぶ観光地として知られるラッツェブルクに近いことから、トロッコのみならず、チームバイク（3～6人乗りの特殊三輪自転車）や水上自転車、ボート、貸自転車、足こぎ四輪車等の乗り物が楽しめる複合施設となっている。かつて欧州内を結んでいた夜行列車ミトロパの寝台車（車体の文字は中間のRを消してMIT OPA⁵⁾としている）や、客車や貨車を改造したバンガロー等、趣向の異なる複数の宿泊設備を持っているほか、レストラン・カフェを併設し、グリル（バーベキュー）場を設けるなど、単にトロッコに乗るだけではなく、宿泊して複数のアクティビティに取り組むことができる。(1)の事例と異なり踏切は道路側ではなく線路側に遮断機を設置しており、トロッコが不意に一般道に進入することのないよう措置されている。

旧シュミラウ駅舎はすでに個人の手に渡っており、住宅として利用されている。現在の居住者と話をすると、「なくなった鉄道にこんなにくさ

4) 1994年12月14日を最終運行日とする資料もあるが、筆者が連邦鉄道庁（EBA）から入手した資料では1994年12月1日付で廃止とされている。

5) おじいちゃんと一緒に、の意

写真7 自転車トロッコ



んの人が来てくれるとは思わなかった」としたうえで、「地元では、何か新しいことをしようとすると必ず後ろから弾を撃つ人がある。ここも相当苦勞した。地方ではよくあることだ。」とのコメントが得られた。それぞれの言い分を聞き、地域の状況を十分に理解しなければその是非に言及することはできないが、現地の賑わいを見る限り、現在は地域を代表する観光施設となっているのではないかと考えられる。しかし、村のホームページではこのトロッコについて触れておらず、トロッコが地域のシンボリックな施設として扱われている(1)の事例とは置かれている状況が異なる。旅客輸送の廃止が1970年代と古いことも、鉄道に対する地域の思い入れが強い理由のひとつであると考えられる。

市街地から離れた駅周辺施設が拠点となっており、旧駅付近にバス停留所があるためバスでのアクセスも可能ではあるが、休日は2時間に1本程度の運行で、最終バスが17時台である。

(3) ヴェーレタール・ドライジーネ

ヴェーレタール・ドライジーネは、(1)と同じカノーネンバーンの旧西ドイツ側線区で、ヘッセン州北部、エシュヴェーゲとトレイザを結んでいた鉄道のうちビシュハウゼン〜ヴァルトカッペ

写真8 ミトローパ個室寝台車 (3人用個室 10室)



ル間のうち約2kmを活用した事例である。1985年の旅客輸送廃止までは旧DBがカッセル〜エシュヴェーゲ間で旅客営業を行っていた。このうち西側のカッセル方面口は2005年にヘッシシュ・リヒテナウまでトラム路線として再開業しており、トロッコのあるヘッシシュ・リヒテナウ以東はバスにより輸送サービスが提供されている。

運営を担っていたのは2009年に地元住民を中心に設立した団体で、土地・施設は同年(2009年)にヘッセン州がDBから取得した。2009年から2013年まで、2台の自転車トロッコによる営業を行っていたが、トロッコ乗降場へのアクセス道路がアウトバーン(高速道路)の建設工事に伴い一時的に不通となったこと、運営にあたる人材が不足していたことから2013年以降は自転車トロッコの営業を休止している⁶⁾。

旧駅間を利用しているため、トロッコの乗降地点へは幹線道路(州道)にあるバス停から徒歩で1km以上歩く必要がある。乗降地点にアクセスする道路は未舗装で、積極的なPRも行っていなかったことから、来訪者の多くは近隣地域からであったと考えられる。この線区にはトンネルも橋梁もないが、他の事例にはない特徴として、ワイヤ式の踏切の存在があげられる。これは、自転車トロッコの乗降地点にあたる起点側に手動のワイ

6) Florian Künemund, Waldkappel: "Diebstahl und Verwüstung an Strecke für Draisinenbahn", Werra-Rundschau, 2019.2.8

写真9 客車・バンガロー等の宿泊設備



写真10 線路側に遮断機がある踏切



や巻取装置があり、線路に沿って設置されたワイヤにより遠方の踏切遮断機を操作するものである。旧東ドイツ地域ではいまだにこの手動の踏切を使用している線区があるが、ここではそのしくみを間近に観察することができる。ここには、宿泊施設、レストランやカフェ、売店といったサービス施設や、線区の歴史を伝える資料もなく、駐車場と自転車トロッコ、踏切があるのみであった。人家からも離れており、踏切以外に特筆すべきものがなかった線区である。

アウトバーンの建設工事とアクセス道路の復旧を見越して、2019年のトロッコ営業再開を目指して活動していたが、2018年に電柱が破壊されケーブルやワイヤが盗難に遭ったことから、営業は再開できていない。復旧には2,000～3,000ユーロの費用がかかると見込まれており⁷⁾、現在、トロッコ営業の復旧に向けた募金活動等が行われている。

3. 事業運営にあたっての課題

2. で例示した3つの事例はそれぞれの背景、地域特性や事業規模が異なるが、橋梁やトンネル、踏切をはじめとする鉄道施設といった資源を活用したトロッコという点が共通している。これらの

事例をみると、その持続的な運営にあたっては、次のとおり(1)安全の確保、(2)経営を担う人の存在と運営を担う人材、(3)収益の確保、が必要であることが示唆される。

(1) 安全の確保

旅客・貨物を目的とした輸送と異なり、さらに軌道上を走行するトロッコが鉄道車両と比較し非常に軽量であるとはいえ、自転車トロッコや電動トロッコは軌道上を走行するものであるため、利用者の安全管理が必要不可欠である。すでに鉄道として廃止している場合には鉄道に関する法令の適用を受けないため許認可手続や法定点検はなく、各事業者が自主的に定めたルールに基づき、インフラや軌道、車両の状態を点検し必要な保守を行うことが求められる。橋梁やトンネルについては、その維持管理が課題となっており、大規模修繕等が必要となった場合、トロッコの運営主体にその費用を負担する能力はなく、事業を継続することはできない。

なお、いずれの事例においても安全の確保を目的とした利用者への説明等は簡易なものであり、いわゆる「自己責任」による利用が前提となっている。2. に示したいずれの事例もヘルメットの装着は義務づけていない。

7) Florian Künemund: "Wegen Vandalismus: Wiedereröffnung der Draisinenbahn in Waldkappel steht auf der Kippe", Werra-Rundschau, 2019.2.8

写真11 営業当時のトロッコ（2012年撮影）



写真12 ワイヤ式の踏切（線路左の矢印部、前後方向にワイヤがある）



(2) 経営を担う人の存在と運営を担う人材

まず、事業実施主体となる団体・協会等の中核となる経営者の存在が不可欠である。かつてあった鉄道を地域に残し新たな事業を行いたいという強い意志を持ち、それに賛同する協力者を集めて会社や協会を設立する等して事業体制を整え、地元自治体と折衝・協力して困難に直面しても粘り強く事業を推進していく意欲と能力が求められる。

施設の運営には人手が必要であり、安全かつ円滑に事業を行うには、働き手としての人材確保も必要である。トロッコであれば、たとえ電動であっても鉄道と比較すればはるかに少人数で対応でき、長年の経験や高い専門性を求められる場面は少ない。しかし、線路の保守や橋梁・トンネルの安全確認等は一定の知識・技術が必要である。カフェや宿泊施設等を併設している場合にはそのスタッフも必要となり、そのための人材確保がネックとなるケースもある。待遇を含め、労働条件がよければ人材の確保は比較的容易ではあるが、トロッコ営業でそれを期待することは困難であり、安全の確保を前提としたうえで、パートタイマーや期間契約、ボランティアベースでの労働力確保も必要となっている。また、事業の長期的な継続にあたっては、運営に携わる人の高齢化も課題である。

(3) 収益の確保

鉄道運賃と異なりトロッコ等の利用料金は許認可が不要であるため、事業実施者が自由に設定することができる。例えば、2.(1)の例では片道3.3kmの自転車トロッコ（2～4人乗り）が往復20ユーロ/台、片道5.5kmの電動トロッコ（12～50人乗り）が往復10ユーロ/人と、鉄道をはじめとする通常の公共交通よりも高い料金設定となっており、鉄道時代を大幅に上回る単価での営業が実現している。利用人数も増えており、線区収入のみでみれば鉄道よりも多いが、自転車トロッコ、電動トロッコともに一度に利用できる人数には限りがあり、単線ですれ違いもできないことから、トロッコの増加や定員の多い車両を導入する等の投資をしなければ、ピーク時期においても大幅に収入を伸ばすことは困難である。受け入れ可能な人数に限りがある中では、2.(1)の事例にみられるような、物販・飲食もあわせた総合的な収入増の取り組みが有用であると考えられる。

4. 古くて新しい地域資源として

廃止となった鉄道を観光・体験の拠点として活用することは地域にとってのメリットであると考えられる。また、新たな事業展開は地域に雇用を生むものでもあり、安定的に事業を運営できれば、

写真13 車内で飲料等の販売を行うエアレーブニス・ドライジーン（帰着時精算）



写真14 旅客輸送廃止後40年経っても残る「駅前」通り



雇用の場として地域社会に貢献することも可能であると考えられる。

2. (1) の事例のように鉄道の廃線跡を活用した取り組みが地域において常に好意的に捉えられるとは限らない。しかし、当初は事業の実施に消極的だった地域（自治体）が、来街者の増加やメディアへの露出等によりその活動の広がりを認識し支援に転じる事例もある。2. (1) の事例では、橋梁を文化財として指定することで、これを保存活用する態勢を整えた。廃線施設の処分・活用にあたっては、必要に応じ、既存の制度等を活用し、地域が主体的に関与することが求められる。

もっとも、これらの事例は全て地域において廃線跡を活用したいという熱意を持った人が何人か集まって団体（協会や有限会社）を設立し、困難を乗り越えながら事業を行っているものであり、自治体等が施設を用意し、地域住民が単に職員としてその運営に携わるような公主体の経営・運営体制となった場合、事業の継続性は担保できないと考えられる。まして、旧事業者が整備して地域に貸与や寄贈をする性質のものではない。線区の置かれている状況はそれぞれ異なり、橋梁やトンネル等のハイライトはトロッコ事業には追い風となる一方で、これらの構造物は利用者の安全性確保に留意する必要があるばかりか、いずれ長寿命化を目的とした大規模修繕等を行うことが必要となることも十分に考慮することが求められる。

日本国内においても、廃線跡を活用したトロッコ事業を運営する団体は全国に存在する。本稿では言及しないが、国内外においてこれらの体験型施設、いわば廃線テーマパークの事業実施主体へのヒアリングを行った範囲では、法令のほか、安全に対する責務の考え方（事故発生時の責任の所在）、自然災害の発生頻度等、わが国とドイツでは異なる状況があるものの、運営にあたって考慮すべき事項は概ね共通すると考えられる。輸送機関としてはその役割を終えた鉄道を「古くて新しい地域資源」として活用することが可能なのか、また、これを活用したいという有志の意欲と熱意に対し、地域がどう応えるのか、廃線跡という新たな資源を得た地域において、十分に検討することが必要であると考えられる。

[参考文献]

渡邊亮・遠藤俊太郎・曾我治夫：鉄道廃線敷を活用した観光施設の現状～日独の事例から～，交通学研究 2017 年 60 巻 p. 39-46，日本交通学会，2018
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken, 2019
Eisenbahn Bundesamt (EBA), Anzahl und Länge der seit 1994 stillgelegten bundeseigenen Strecken nach Bundesländern, 2019