

ドイツにおける鉄道旅客輸送の廃止動向

遠藤 俊太郎¹

¹正会員 一般財団法人交通経済研究所調査研究センター（〒160-0016 東京都新宿区信濃町 34 番地）

E-mail:shuntaroendo@itej.or.jp

我が国においては、2018年3月31日をもってJR三江線がその運行を終了し4月1日からバス等により地域住民の足が確保されているほか、JR石勝線夕張支線についても2019年の廃止が発表されるなど、各地で輸送需要の減少に伴い鉄道による旅客輸送の継続を見直す必要性が生じている。

国外に目を転じれば、たとえば我が国と比較し同等の経済水準にあり、乗用車普及率が我が国を上回るドイツにおいて、鉄道改革・ドイツ鉄道（DB）発足以降、連邦鉄道庁（EBA）により公表されている線区だけでも5,000km以上におよぶ鉄道線が廃止されている。

そこで、本研究では、ドイツを対象とし、統計資料からDB発足後の鉄道線廃止の動きを概観するとともに、EBAの統計資料で補足しきれない鉄道輸送の見直しの状況について、現地調査等を通じて整理する。

Key Words: Railway, Passenger Transport, Closure, Disused, Rural Area, Germany

1. 目的と背景

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、連邦法である自治体交通財源措置法（GVFG, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz）およびEntflechtG、地域化法（RegG, Regionalisierungsgesetz）等に基づき、連邦が地域に財源を措置してきたことは、すでに土方らにより明らかにされてきた。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、輸送モードの転換を図り、鉄道による旅客輸送を見直す動きがみられる。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。一方で、本邦においてその実態が整理・紹介される機会は極めて限られることから、本稿では、ドイツにおける鉄道改革後の鉄道路線の廃止の状況を把握するとともに、近年の鉄道旅客輸送廃止事例について、その動きを整理する。

2. 鉄道輸送廃止の歴史

ドイツでは、1835年の鉄道開業以来鉄道の整備が続く、国土面積が現在と同規模になった第二次世界大戦後の時点で路線長は約5万kmに達していた。一方で、1930年代からアウトバーンをはじめとする道路網の整備も開始され、旧西ドイツ地域では、経済の奇跡（Wirtschaftswunder）と称される経済発展、モータリゼー

ションの進展に伴い、地方線区を中心に輸送需要が大幅に減少したことを受け、1960年代以降路線の廃止が続く、1980～89年の10年間に限っても2,706kmについて旅客輸送が廃止された。一方、旧東ドイツ地域においては、乗用車保有率が西側の385台/人口1,000人（1990年時点）と比較し大幅に少ない225台/人口1,000人（1988年時点）であったうえ、道路整備の進捗率も低かったこと、また、その政治体制ゆえ、鉄道が廃止されることは少なく、東西統一を迎えるに至った。

東西ドイツ統一に伴い、1994年に西側のドイツ連邦鉄道（旧DB, Deutsche Bundesbahn）と東側のドイツ国営鉄道（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、1990年代のうちに、連邦内において多くの線区が廃止された。廃止は1990年代後半に集中しており、2000年代以降は廃止線区・延長ともに大幅に減少、2010年代に入ってから廃止は東西あわせて17線区・66.5kmにとどまっている（表1、図-1）。

表-1 EBA発足後（1993年以降）の年代別鉄道廃止延長

(年)	1993-1994	1995-1999	2000-2004	2005-2009	2010-2014	2015-2017	計
旧連邦州 (旧西独)	線区数 7	176	61	31	5	4	284
	延長(km) 62.0	1,848.1	538.0	192.0	16.4	14.2	2,670.7
新連邦州 (旧東独)	線区数 2	120	65	21	6	2	216
	延長(km) 17.0	1,286.4	801.7	335.9	25.0	10.9	2,476.9
連邦計	線区数 9	296	126	52	11	6	500
	延長(km) 79.0	3,134.5	1,339.7	527.9	41.4	25.1	5,147.6

注) 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: EBA資料より筆者作成。年は廃止日を基準としている。

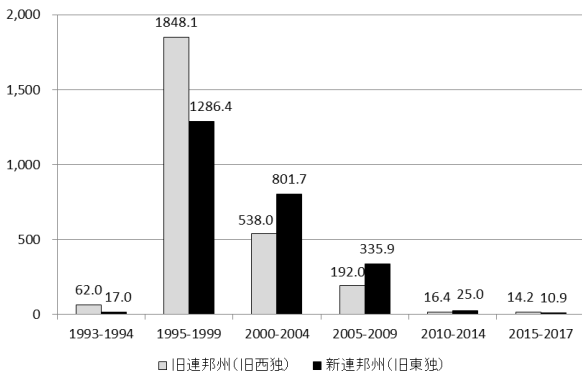


図-1 EBA 発足後（1993 年以降）の年代別鉄道廃止延長
出典：EBA 資料より筆者作成。年は廃止日を基準としている。

表-2 直近の鉄道旅客輸送廃止の例

年	区間	州
2011	Gotha – Gräfenroda	Thüringen
2012	Zwotental – Adorf	Sachsen
2014	Merseburg – Schafstädt	Sachsen-Anhalt
2015	Klostermansfeld – Wippra	Sachsen-Anhalt
	Döbeln – Nossen – Meißen	Sachsen
2016	Pritzwalk – Putlitz	Brandenburg
2017	Buttstädt – Großheringen	Thüringen

出典：各種資料より筆者作成

しかし、これはあくまで Eisenbahn-Bundesamt（連邦鉄道庁。以下 EBA とする。）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。一般的に、ドイツにおいては、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管轄している。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、連邦が法定額の支援を行う一方、その運営は地域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、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状態に過ぎず、鉄道線としては存続している状態であるため、EBA の統計には「廃止線区」としてカウントされず、連邦レベルでの集計等も存在しない。



写真-1 終点となった Buttstädt 駅に停車中の車両



写真-2 市街地・集落に隣接しない Eckartsberga 駅

近年の廃止線区の多くは、この、「旅客輸送は行われないが、鉄道線としては存続している」、つまり、統計上の数字として表れない、事実上の「鉄道旅客輸送廃止線区」である（表-2）。

3. 近年の鉄道旅客輸送廃止事例

(1) Buttstädt – Großheringen 間（17.6km）

直近の鉄道輸送廃止事例は、チューリンゲン州およびザクセン＝アンハルト州の境界部に路線を持つ Pfefferminzbahn の一部である。当該線区は、従前は DB が保有・管理する鉄道線であったが、2005 年にエアフルトに本拠を置く Thüringer Eisenbahn GmbH に移管され、線路のほか、踏切や駅設備等を同社が管理している。

チューリンゲン州は、輸送需要の減少を理由として、Pfefferminzbahn の一部、Buttstädt（人口約 2,500）と Großheringen（人口約 650）を結ぶ約 17.6km の区間について、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、チューリンゲン州議会の州側答弁によれば、廃止前の利用実績（輸送人員）は 100 人／日に満たず、1 列車あたりの平均旅客数は 3～6 人であったとされている。



写真-3 柵が設けられた Ohrdruf 駅ホーム入口



写真-4 旅客輸送廃止後の Nossen 駅

Buttstädt - Großheringen 間のうち一部の駅は市街地（集落）の外縁に位置しているものの、たとえば途中駅の Eckartsberga 駅は Eckartsberga の市街地まで約 2km、最寄りの集落である Reisdorf まで約 1.5km の距離があり、これを利用するためには駅端末輸送手段の確保が必須となるなど、日常利用には適さない線形であることも特徴のひとつである。

なお、沿線には鉄道旅客輸送の廃止以前より通学等の輸送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。なお、チューリッ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 千万円）の経費がかかるとされている。運行を再開しても新たな需要の創出が期待できないことから、州幹部からは「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

(2) Gotha - Gräfenroda 間 (35.7km)

Gotha-Gräfenroda 間 (35.7 km) は、チューリッゲン州の主要都市である Gotha（人口約 4.5 万）を起点とするものの、輸送需要の減少が顕著であり、廃止前の利用実績が 400 人/日程度にとどまることから、2011 年をもって州が鉄道による旅客輸送の提供を廃止した。

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 に移管されており、鉄道線としては存続している状態であるが、ZossenRail 社では、2018 年 7 月現在、Gotha - Emleben 間についてのみ線路使用が可能状態であるとしている。

なお、2009 年（鉄道旅客輸送の廃止以前）に旅客輸送廃止区間に位置する Ohrdruf（人口約 6 千）の旧駅施設に居住する人の話によれば、旅客輸送の廃止と前後し、自治体が駅周辺の住所表示を Am Bahnhof（駅前）に変更する等しており、地域では鉄道は過去のものとして受け止められているとのことである。



写真-5 Döbeln 駅で出発を待つ鉄道代替バス

(3) Döbeln - Nossen - Meißen 間 (40.8km)

ザクセン州の Döbeln-Nossen-Meißen 間 (40.8km、利用実績約 200 人/日) は、需要の大幅な減少を理由に、ザクセン州が 2015 年に鉄道旅客輸送を廃止した。

廃止に先立ち、地域の運輸連合 (Verkehrsverbund Oberelbe GmbH Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH の二社) は Leipzig から Meißen に至る RB110 線区の利用状況等について詳細の調査を実施し、Leipzig 側は 1,800~3,000 人/日の利用がある一方で Meißen 側は 200~300 人/日程度の需要しかないこと、鉄道による代替ルートもあること等から、Döbeln（人口約 2.1 万）-Roßwein（同約 7 千）-Nossen（同約 7 千）-Meißen（同約 2.8 万）間について、鉄道旅客輸送を継続せず、バス輸送に転換することを決定した。その後の発表によれば、代替バスの利用者数は、街中へのアクセス性の向上等により増加しているとされているが、その集計方法に疑問を呈する声があがるなど、鉄道による旅客輸送の廃止には地元でも賛否が別れている状況にある。

なお、当該線区の廃止に伴い、インフラの所有権は DB から地域が出資する事業者 Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie (NRE) に移転した。一部区間では、現在も貨物列車の運行が継続されている。



写真-6 Pritzwalk 駅の専用ホームから発着していた Putlitz 行列車



写真-8 郡の出資により季節運行が行われる Wipperliese



写真-7 周辺に家屋が存在しない Putlitz 駅



写真-9 DB 線 (左) との接続が残る Klostermansfeld 駅

(4) Pritzwalk – Putlitz 間 (17.1km)

ブランデンブルク州の Pritzwalk (人口約 1.2 万) -Putlitz (人口約 2 千) 間 (17.1km) は、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運行の継続を試みた事例である。

州が輸送需要の減少を理由として鉄道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が郡が運行を委託する形で運行を継続していたが、輸送需要の減少に歯止めはかからず、複数回の運行停止・再開を経て、2016年7月に鉄道旅客輸送が廃止されている。

沿線自治体である Amt Putlitz-Berge の幹部へのヒアリングでは、「地域のシンボルとして再び列車を走らせた」という思いはあるが、人口減少の中で財源の見込みもなく、具体的な計画はない」「複数の建設業者から、線路を撤去して自転車道にする計画を提案されている」とのことであり、今後の見通しは不透明である。

(5) Klostermansfeld – Wippra 間 (20.0km)

当該線区は、ザクセン＝アンハルト州の Klostermansfeld (人口約 2 千) と Wippra (人口約 1 千) を結ぶ 20.0km の路線であり、2015 年にいったん定期旅客

列車の運行が廃止された。その後、同区間でのみ運行されている車両「Wipperliese」が観光資源であるとして、地元で狭軌鉄道を運営する会社に対して郡と NASA (ザクセン＝アンハルト地域交通サービス) が運行を委託する形で夏季の土日祝日に限定した運行を行っている。通学輸送に対応し、土日祝日運休とする鉄道・バスが多い中、土日祝日限定での運行は観光需要に特化したものであり、日常利用を想定したものではないことが明らかである。

(6) Merseburg – Schafstädt 間 (17.8km)

(5)と同じザクセン＝アンハルト州の Merseburg (人口約 3.3 万) -Schafstädt (人口約 2 千) を結ぶ 17.8km の線区は、輸送需要の減少を理由として、2014 年に鉄道による旅客輸送が廃止された。当該線区は、(1) から (5) の線区とは異なり、その一部区間について旅客輸送廃止後の 2017年に EBA に廃止届が提出され、2017年2月28日に正式に廃止された。残る区間についても 2018 年に廃止されるとの報道がなされているが、Schafstädt までの全区間について、その施設を ZossenRail 社が取得し再度 EBA による認可を受けて鉄道線として復活させようとする動きも報じられている。

4. まとめと課題

3. に掲げた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、RegG 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維持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。

具体的に、地域がその判断をどのような基準により行っているのか、また、何が旅客輸送廃止を決断する要因となったのかについては、現地における関係者へのヒアリング等を重ねていく中で明らかにしていくことが求められる。一方で、州の支援に頼らず、郡をはじめとする自治体の出資等により鉄道による旅客輸送を継続する、または継続しようとする事例も各地でみられ、これらの自治体の動きについても継続的なフォローが求められる。

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) Casta, Rene : Thüringer Landtag- aktuelle Stunde, GENTELE: "Pfefferminzbahn" wirtschaftlich nicht vertretbar, *meinAnzeiger.de*, 14. November 2017
- 2) Eisenbahn Bundesamt(EBA) : Liste der stillgelegten Eisenbahnstrecken in Deutschland, Juli 2018
- 3) Eisenbahn Journal : Schrumpf-Prozess forciert, *DB in den 80ern*, Februar 2014
- 4) ETC Transport Consultants GmbH : ABSCHLUSSBERICHT Integriertes ÖPNV-Angebot auf dem Korridor der RB-Linie 110 im Abschnitt Döbeln – Roßwein – Nossen – Meißen – Dresden, 2013
- 5) Kirchberg, Peter: Der automobile Mangel - Anmerkungen zu den Grundlagen der Automobilkultur in der DDR, *TECHNIK UND GESELLSCHAFT Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus*, Campus Verlag Frankfurt/New York, 1999
- 6) Mitteldeutscher Rundfunk(MDR): Pfefferminzbahn steht mindestens zehn Jahre still, *MDR THÜRINGEN*, 05.Februar 2018, 2018
- 7) Pappert, Secilia : Abhängtes Land-Stirbt die PfefferminzbahnStück für Stück?, *MDR AKTUELL*, 26.Oktober 2017, 2018
- 8) Thüringer Allgemeine: Kein Zug mehr zwischen Großheringen und Buttstädt, 03.November 2017, 2017
- 9) Thüringer Landeszeitung (TLZ): Ohrdrufs Bahnhof unterm Hammer, 03.August 2015, 2015
- 10) 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, 2018
- 11) 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)*、2018
- 12) 土方まりこ：ドイツにおける地域交通助成制度とその変容、「*運輸と経済*」第 701 号、運輸調査局、2005

(2018.7.31 受付)

Closure of Rural Passenger Railways in Germany

Shuntaro ENDO

On 31 March 2018, the one Japanese branch line "Sanko line" was shut down due to the lower demand. In Japan, there are also several railway line, which should have very low demand in forecast, therefore, each region must decide whether to shut down their railway line.

In Germany since rail reform in 1993, more than five thousand kilometers of state-owned railway line shut down. But in Germany there is the branch line, which was not shut down as an infrastructure, but was shut down during operation.

In this work, the statistical data of EBA was analyzed and the examples of the operational closed branch lines were collected.