

ニュルンベルクと都市間旅客輸送

——ドイツ再統一と鉄道改革は鉄道運行に何をもたらしたか——

Tetsuo YAMADA, Städteverbindungen Nürnberg 1975/76 und 2008

山田徹雄

要 旨

ニュルンベルク経済分析の一環として、ニュルンベルクと他のドイツ語圏の都市との鉄道による連関について、ドイツにおける鉄道改革前後の時期における変化を念頭に分析した。その結果、(1) 東西方向の連関には殆ど変化が見られないこと、(2) 旧東独地域である北東方向との連関が強化されたこと、(3) 南北および北西方向との連関が強まり、とくに (4) ミュンヘンとの間に緊密な連関が見られ、これは近年におけるミュンヘン経済、ニュルンベルク経済の好調を背景に考えられることを指摘した。

〔はじめに〕

本稿の課題は、ニュルンベルク経済分析の一環として、ニュルンベルクと他のドイツ語圏大都市との連関を解明することにある。ニュルンベルク居住者の転出入が、ミッテル・フランケンという小宇宙内で展開されていることは既に確認されているⁱ。

本稿においては、ニュルンベルク市と他の大都市間の鉄道による空間的連関を明らかにする。

対象とする時期は、ドイツ連邦鉄道において、鉄道ダイヤが安定的であった1970年代とドイツ再統一、鉄道民営化ⁱⁱ、EUレベルにおける交通規範の統一化ⁱⁱⁱを経て再び鉄道ダイヤの安定化を見た現時点（2008年）の旅客輸送を比較する。

分析資料は、1970年代についてはドイツ連邦鉄道が編纂する全国ダイヤの時刻表を用い^{iv}、また、現時点についてはドイツ鉄道営業有限公司（DB Vertrieb GmbH）とドイツ地域鉄道株式会社（DB Regio AG）が共同で編集した2008年夏期ダイヤの地域時刻表を用いた^v。

分析方法は、ニュルンベルク中央駅と各都市の中央駅との間で運行されている直通旅客列車の運行頻度および所要時間を2時点について比較する。

対象とする目的地都市は、ニュルンベルクから時計周りに

- (1) 西南西方向にあるシュトゥットガルト
- (2) 西北西方向にあるフランクフルト

- (3) 北西方向にあるデュッセルドルフ
- (4) 北方向にあるハンプルク
- (5) 北東方向にあるライプツィヒおよび
- (6) 同方向にあるベルリン
- (7) 東北東方向にあるドレスデン
- (8) 南東方向にあるウィーン
- (9) 南方向にあるミュンヘン

とする。

抽出した列車は、平日ダイヤを基準とし、週末ダイヤおよび季節列車ダイヤは除外した。この分析において登場する列車を、〔表 0-A〕〔表 0-B〕に示した。

1970 年代に運行されていた列車は〔表 0-A〕に示したように、国際特急列車である TEE、都市間特急であるインターシティー (IC)、都市間急行である DC、最も一般的な急行列車 D、D よりも停車駅の多い快速列車 E である^{vi}。

2008 年における運行列車は、都市間超特急 ICE、都市間特急 IC、地方地域間急行 IRE、地域急行 RE、地域列車 RB、都市間夜行特急 CNL、ヨーロッパ夜行特急 EN である。(〔表 0-B〕参照)

〔表 0-A〕 1975/76 年における運行列車

TEE	Trana-Europ-Express, nur 1. Klasse mit besonderem Komfort, vorzugsweise für den internationalen Verkehr (TEE-Zuschlag erforderlich)
IC	Intercity-Zug, nur 1. Klasse mit besonderem Komfort (IC-Zuschlag erforderlich)
DC	City-D-Zug, Schnellzug des Intercity-Ergänzungssystems (zu Fahrausweisen bis 50 km sowie zu Streckenzeitkarten ist Schnellzugzuschlag erforderlich)
D	Schnellzug (zu Fahrausweisen bis 50 km sowie zu Streckenzeitkarten ist Schnellzugzuschlag erforderlich)
E	Eilzug

(典拠) KB 75/76, p. 1

〔表 0-B〕 2008 年における運行列車

ICE	Intercity-Express
IC	Intercity
IRE	Interregio-Expres
RE	Regional-Express
RB	Regionalbahn
CNL	City Night Line
EN	Euronight

(典拠) SVN 08, p. 42

1. シュトゥットガルトとの直通輸送

ニュルンベルク～シュトゥットガルト間に運行されている直通列車には、IC と RE がある。IC の標準所要時間は 2 時間 12 分、RE のそれは 2 時間 43 分である。（〔表 1-A〕 参照）

1975/76 年には E、D、DC が運行されていた。最短所要時間は 2 時間 12 分であり（D754 の場合）、現在と変りはない。1995/96 年のダイヤには、アーレン（Aalen）経由の DC960、D750、D1466、DC964、E3054、E3078 とシュヴェービッシュハル・ヘッセンタル（Schwäbisch Hall Hesselental）経由の E2856、E2854、D754、E3076、DC966 があり^{vii}、概してアーレン経由の方が所要時間は長い。

〔表 1-A〕 シュトゥットガルト中央駅との直通列車（2008 年）

列車番号	ニュルンベルク発	シュトゥットガルト着	所要時間
IC2164	5 : 37	7 : 53	2 : 16
RB35146	6 : 14	9 : 18	3 : 04
IC2162	7 : 41	9 : 53	2 : 12
RE19932	10 : 35	13 : 18	2 : 43
IC2068	11 : 41	13 : 53	2 : 12
RB35148	12 : 18	15 : 18	3 : 00
IC2066	13 : 41	15 : 53	2 : 12
RE19948	14 : 35	17 : 19	2 : 44
IC2064	15 : 41	17 : 53	2 : 12
RE19958	16 : 35	19 : 18	2 : 43
IC2062	17 : 41	19 : 53	2 : 12
RE19962	18 : 35	21 : 18	2 : 43
RE19968	20 : 35	23 : 18	2 : 43

（典拠）SVN 08

〔表 1-B〕 シュトゥットガルト中央駅との直通列車（1995/96 年）

列車番号	ニュルンベルク発	シュトゥットガルト着	所要時間
E2856	7 : 26	9 : 58	2 : 32
DC960	8 : 14	10 : 33	2 : 19
D750	9 : 25	11 : 57	2 : 32
E2854	12 : 31	15 : 05	2 : 34
D754	13 : 48	16 : 00	2 : 12
D1466	14 : 04	16 : 46	2 : 42
DC964	16 : 16	18 : 38	2 : 12
E3076	16 : 49	19 : 35	2 : 47
E3054	18 : 13	20 : 47	2 : 34
DC966	19 : 26	21 : 45	2 : 19
E3078	20 : 30	23 : 10	2 : 40

（典拠）KB 75/76

現在では、所要時間がかかるアーレン経由でダイヤが組まれているため、この区間の所要時間は1995/96年のダイヤと変わっていない。

運行頻度は1995/96年には11便であったが、現在では13便となったが、この面においても大きな変化はない。

2. フランクフルト・アム・マインとの直通列車

ニュルンベルクとフランクフルト・アム・マインを結ぶ列車はICEによるタクト運行を中心にダイヤグラムが組まれ、最短所要時間は2時間4分である。所要時間は早朝のREを除けば2時間4分から12分の範囲に収まっている。

1975/76年においては、D、E、ICが運行され、最短所要時間は2時間16分であったので、現在は若干、時間短縮がなされている。運行頻度は1995/96年の11便から26便へと大幅な改善がなされた。

〔表2-A〕フランクフルト・アム・マイン中央駅との直通列車（2008年）

列車番号	ニュルンベルク発	フランクフルト着	所要時間
RB35088	4：48	8：26	3：38
ICE928	5：30	7：36	2：06
ICE822	6：00	8：05	2：05
ICE820	7：01	9：05	2：04
ICE926 } ICE1026 }	7：29	9：35	2：07
ICE728	8：00	10：05	2：05
ICE726	9：00	11：05	2：05
ICE2028	9：28	11：36	2：08
ICE724	10：00	12：05	2：05
ICE722	11：01	13：05	2：04
ICE228	11：28	13：40	2：12
ICE720	12：00	14：05	2：05
ICE628	13：01	15：05	2：04
ICE28	13：28	15：36	2：08
ICE626	14：00	16：05	2：05
ICE624	15：01	17：05	2：04
ICE26	15：28	17：36	2：08
ICE622	16：00	18：05	2：05
ICE620	17：01	19：05	2：04
ICE24	17：28	19：36	2：08
ICE528	18：00	20：05	2：05
ICE526	19：01	21：05	2：04
ICE22	19：28	21：36	2：08
ICE524	20：00	22：05	2：05
ICE20	21：27	23：39	2：12
ICE520	22：01	0：12	2：11

（典拠）SVN 08

〔表 2-B〕 フランクフルト・アム・マイン中央駅との直通列車（1975/76 年）

列車番号	ニュルンベルク発	フランクフルト着	所要時間
D224	3 : 23	6 : 29	3 : 06
TEE20	6 : 09	8 : 25	2 : 16
D524	7 : 00	9 : 23	2 : 23
E2450	7 : 37	10 : 48	3 : 11
D520	9 : 25	12 : 26	3 : 01
D626	10 : 47	13 : 26	2 : 39
D528	14 : 02	16 : 56	2 : 54
D220	15 : 14	17 : 53	2 : 39
IC126	16 : 21	18 : 37	2 : 16
IC128	18 : 07	20 : 23	2 : 16
D228	19 : 17	21 : 40	2 : 23

（典拠）KB 75/76

3. デュッセルドルフとの直通輸送

ニュルンベルクとデュッセルドルフを結ぶ直通列車は、すべて ICE であり、最短所要時間は 3 時間 36 分となっている。

これに対して 1975/76 年には D によって結ばれ、最短所要時間は 5 時間 51 分であった。この区間における時間短縮は著しい。さらに運行頻度も 3 便から 11 便へと大幅な増加を見た。

〔表 3-A〕 デュッセルドルフ中央駅との直通列車（2008 年）

列車番号	ニュルンベルク発	デュッセルドルフ着	所要時間
ICE822	6 : 00	9 : 37	3 : 37
ICE820	7 : 01	10 : 37	3 : 36
ICE726	9 : 00	12 : 37	3 : 37
ICE722	11 : 01	14 : 37	3 : 36
ICE628	13 : 01	16 : 37	3 : 36
ICE624	15 : 01	18 : 37	3 : 36
ICE622	16 : 00	19 : 42	3 : 42
ICE528	18 : 00	21 : 37	3 : 37
ICE526	19 : 01	22 : 42	3 : 41
ICE22	19 : 28	0 : 34	5 : 06
ICE524	20 : 00	0 : 04	4 : 04

（典拠）SVN 08

〔表 3-B〕 デュッセルドルフ中央駅との直通列車（1975/76 年）

列車番号	ニュルンベルク発	デュッセルドルフ着	所要時間
D524	7 : 00	12 : 53	5 : 53
D626	10 : 47	17 : 01	6 : 14
D220	15 : 14	21 : 05	5 : 51

（典拠）KB 75/76

4. ハンブルクとの直通輸送

ニュルンベルクとハンブルクはICEによって結ばれている他、夜行列車（EN490）が運行されている。この区間の最短所要時間は4時間21分である。

1975/76年においては、Dによる最短所要時間が6時間42分であったことを考えると、北ドイツとフランケンを経済距離が大幅な短縮を示したことがわかる。運行頻度においても4便から15便へと3倍を上回る伸びを示した。

ライプツィヒ、ベルリン、ドレスデンとの交通は、体制による国境分断が取り除かれることによって生じた変化であって、他の都市との連関の変化とは異なった次元で考えられるべきであろう。

〔表4-A〕ハンブルク中央駅との直通列車（2008年）

列車番号	ニュルンベルク発	ハンブルク着	所要時間
EN490	1 : 31	7 : 50	6 : 19
ICE888	5 : 34	9 : 54	4 : 20
ICE684	6 : 31	10 : 54	4 : 23
ICE886	7 : 33	11 : 54	4 : 21
ICE2028	9 : 28	18 : 12	8 : 44
ICE882	9 : 33	13 : 53	4 : 20
ICE680	10 : 32	14 : 54	4 : 22
ICE880	11 : 33	15 : 54	4 : 21
ICE788	13 : 33	17 : 55	4 : 22
ICE786	15 : 33	19 : 54	4 : 21
ICE584	16 : 32	20 : 53	4 : 21
ICE784	17 : 34	21 : 55	4 : 21
ICE582	19 : 32	22 : 54	4 : 22
ICE1502	18 : 36	0 : 36	6 : 00
ICE782	19 : 33	0 : 03	4 : 30

（典拠）SVN 08

〔表4-B〕ハンブルク中央駅との直通列車（1975/76年）

列車番号	ニュルンベルク発	ハンブルク着	所要時間
D498	4 : 48	11 : 49	7 : 01
D584	10 : 14	17 : 29	7 : 15
D282	16 : 47	23 : 29	6 : 42
D280	1 : 00	8 : 09	7 : 09
D680	1 : 53	9 : 39	7 : 46

（典拠）KB 75/76

5. ライプツィヒとの直通輸送

ニュルンベルク～ライプツィヒ間は、ICE がタクト運行され最短所要時間は 3 時間 7 分である。旧西独都市との交通と比較して、整然としたダイヤグラムが組まれている点が特徴である。

1975/76 年における D による連絡と比べて所要時間が半減している。運行頻度は 2 便から 14 便へと飛躍的に増加した。

〔表 5-A〕ライプツィヒ中央駅との直通列車（2008 年）

列車番号	ニュルンベルク発	ライプツィヒ着	所要時間
ICE1514	6 : 35	9 : 42	3 : 07
ICE1612	7 : 37	10 : 46	3 : 08
ICE1512	8 : 35	11 : 42	3 : 07
ICE1610	9 : 37	12 : 46	3 : 09
ICE1510	10 : 36	13 : 42	3 : 06
ICE1608	11 : 37	14 : 46	3 : 09
ICE1508	12 : 35	15 : 42	3 : 07
ICE1000	13 : 37	16 : 46	3 : 09
ICE1706	14 : 35	17 : 42	3 : 07
ICE1604	15 : 37	18 : 46	3 : 09
ICE1702	16 : 36	19 : 42	3 : 06
ICE1602	17 : 38	20 : 46	3 : 08
ICE1502	18 : 36	21 : 42	3 : 06
ICE1500	20 : 36	23 : 48	3 : 12

（典拠）SVN 08

〔表 5-B〕ライプツィヒ中央駅との直通列車（1975/76 年）

列車番号	ニュルンベルク発	ライプツィヒ着	所要時間
D402	10 : 11	16 : 23	6 : 12
D300	0 : 40	7 : 30	6 : 50

（典拠）KB 75/76

6. ベルリンとの直通輸送

ベルリン中央駅との連絡は、夜行列車が 1 便設置されている他、ICE のタクト運行によって結ばれ、最短所要時間は 4 時間 24 分、運行頻度は 16 便となっている。

DDR 時代にはベルリンに中央駅がなかったことから、ベルリン・ツォーロギシャーガルテン（Berlin Zoologischer Garten）およびフリードリッヒ・シュトラッセ（Berlin Friedrich Str.）を比較に用いる。それによると、当時は 7 時間以上の行程であった。

〔表 6-A〕 ベルリン中央駅との直通列車（2008 年）

列車番号	ニュルンベルク発	ベルリン着	所要時間
EN428	1 : 45	8 : 01	6 : 16
ICE1614	5 : 21	10 : 05	4 : 44
ICE1514	6 : 35	11 : 00	4 : 25
ICE1612	7 : 37	12 : 06	4 : 29
ICE1512	8 : 35	13 : 00	4 : 25
ICE1610	9 : 37	14 : 07	4 : 30
ICE1510	10 : 36	15 : 00	5 : 24
ICE1608	11 : 37	16 : 06	4 : 29
ICE1508	12 : 35	17 : 00	4 : 25
ICE1000	13 : 37	18 : 05	4 : 28
ICE1706	14 : 35	19 : 00	4 : 25
ICE1604	15 : 37	20 : 05	4 : 28
ICE1702	16 : 36	21 : 01	4 : 25
ICE1602	17 : 38	22 : 05	4 : 27
ICE1502	18 : 36	23 : 00	4 : 24
ICE1600	19 : 37	0 : 10	4 : 37

(典拠)SVN 08

〔表 6-B〕 ベルリン 2 駅との直通列車（1975/76 年）

列車番号	ニュルンベルク発	ベルリン着	所要時間
		Zool. Garten/Friedrichstr.	Zool. Garten/Friedrichstr.
D302	9 : 44	16 : 49 / 17 : 20	7 : 05 / 7 : 26
D300	0 : 22	7 : 35 / 8 : 04	7 : 13 / 7 : 42

(典拠) KB 75/76

7. ドレスデンとの直通交通

ニュルンベルク～ドレスデン間には、RE と IRE が交互にタクト運行され、所要時間は RE で 4 時間 17 分、IRE で 4 時間 20 分の整然としたダイヤグラムが組まれている。運行頻度は、RE、IRE がそれぞれ 7 便ずつ、計 14 便が運行されている。

DDR 時代に 7 時間かかっていた所要時間が大幅に短縮された。

8. ウィーンとの直通交通

ニュルンベルク～ウィーン間の交通は、夜行列車 1 便の他は、2 時間間隔のタクト運行される ICE によっている。所要時間は ICE の場合、4 時間 55 分である。

1975/76 年時点における最短所要時間（5 時間 17 分）は、短縮されたが大きな変化は見られない。運行頻度は 5 便から 7 便へと増加したが、これも大きな変化とはいえない。

〔表 7-A〕 ドレスデン中央駅との直通列車（2008 年）

列車番号	ニュルンベルク発	ドレスデン着	所要時間
RE3441	5 : 48	10 : 05	4 : 17
IRE3083	6 : 43	11 : 03	4 : 20
RE3445	7 : 48	12 : 05	4 : 17
IRE3085	8 : 43	13 : 03	4 : 20
RE3449	9 : 48	14 : 05	4 : 17
IRE3087	10 : 43	15 : 03	4 : 20
RE3453	11 : 48	16 : 05	4 : 17
IRE3089	12 : 43	17 : 03	4 : 20
RE3457	13 : 48	18 : 05	4 : 17
IRE3091	14 : 43	19 : 03	4 : 20
RE3461	15 : 48	20 : 05	4 : 17
IRE3093	16 : 43	21 : 03	4 : 20
RE3465	17 : 48	22 : 05	4 : 17
IRE3097	18 : 43	23 : 03	4 : 20

（典拠）SVN 08

〔表 7-B〕 ドレスデン中央駅との直通列車（1975/76 年）

列車番号	ニュルンベルク発	ドレスデン着	所要時間
D1467	10 : 13	17 : 13	7 : 00

（典拠）KB 75/76

〔表 8-A〕 ウィーン西駅との直通列車（2008 年）

列車番号	ニュルンベルク発	ウィーン着	所要時間
EN429	3 : 23	9 : 08	5 : 45
ICE21	8 : 31	13 : 26	4 : 55
ICE23	10 : 31	15 : 26	4 : 55
ICE25	12 : 31	17 : 26	4 : 55
ICE27	14 : 31	19 : 26	4 : 55
ICE29	16 : 31	21 : 26	4 : 55
ICE229	18 : 31	23 : 26	4 : 55

（典拠）SVN 08

〔表 8-B〕 ウィーン西駅との直通列車（1975/76 年）

列車番号	ニュルンベルク発	ウィーン着	所要時間
D225	3 : 23	9 : 40	6 : 17
D229	9 : 32	15 : 00	5 : 28
D221	13 : 11	19 : 10	5 : 59
TEE97	17 : 43	23 : 00	5 : 17
D223	0 : 10	6 : 40	5 : 30

（典拠）KB 75/76

9. ミュンヘンとの直通交通

ニュルンベルク～ミュンヘン線は、2006年に高速軌道（ICE-Strecke, Schnellfahrtstrecke）が完成し、ICEが30分間隔のタクト運行を開始した。この区間は新規に敷設されたニュルンベルク～インゴルシュタット区間と在来線を高速化したインゴルシュタット～ミュンヘン区間からなる^{viii}。

この新線を経由するICEは1時間あまりでミュンヘン中央駅に到着し、最短所要時間はちょうど1時間である。〔表9-A〕において、在来線のアウグスブルク経由の列車は

ICE1701, RE4133, ICE1601, IC2205 (IC2201), ICE1503, ICE1607 (ICE1728), CE1701, ICE1001, ICE1002, ICE1613, ICE1615

であり、標準所要時間は1時間43分である^{ix}。

また、高速軌道建設後にレーゲンスブルクを経由する迂回ルートも設置されたが、この路線を運行しているのは、

RE4247, RE4249, RE4253, RE424255, RE4257, RE4259, RE4265

であり、所要時間は2時間44/45分である。

ニュルンベルク～ミュンヘン間の鉄道連絡は、時間が短縮されたばかりでない。運行頻度が1975/76年の18便から67便へと、Sバーン並みのフリークエントサービスが行われるようになった。

〔表9-A〕ミュンヘン中央駅との直通列車（2008年）

列車番号	ニュルンベルク発	ミュンヘン着	所要時間
ICE1701	4 : 12	6 : 12	2 : 00
RE4003	5 : 10	6 : 48	1 : 28
RE4133	5 : 57	8 : 43	2 : 46
ICE823	6 : 01	7 : 07	1 : 06
RE4027	6 : 10	7 : 52	1 : 42
ICE1601	6 : 18	8 : 12	2 : 00
ICE985	6 : 27	7 : 39	1 : 12
CNL483	6 : 54	8 : 57	2 : 03
ICE827	7 : 01	8 : 07	1 : 06
RE4005	7 : 10	8 : 53	1 : 43
IC2205(月) } IC2201(火)～(土) }	7 : 18	9 : 16	1 : 58
ICE1501	7 : 28	8 : 40	1 : 12
RE4247	7 : 36	10 : 20	2 : 44
ICE521	8 : 02	9 : 04	1 : 02
ICE1603	8 : 23	9 : 37	1 : 14
ICE781	8 : 27	9 : 41	1 : 14
ICE523	9 : 02	10 : 04	1 : 02
RE4007	9 : 10	10 : 54	1 : 44
ICE581	9 : 31	10 : 40	1 : 09

ニュルンベルクと都市間旅客輸送

ICE1503	9 : 31	11 : 11	1 : 40
RE4249	9 : 36	12 : 21	2 : 45
ICE525	10 : 02	11 : 04	1 : 02
ICE1605	10 : 23	11 : 37	1 : 14
ICE783	10 : 27	11 : 41	1 : 14
ICE527	11 : 02	12 : 04	1 : 00
RE4011	11 : 10	12 : 52	1 : 42
ICE1505	11 : 28	12 : 39	1 : 11
RE4253	11 : 36	14 : 21	2 : 45
ICE529	12 : 02	13 : 04	1 : 02
ICE785	12 : 27	13 : 39	1 : 12
ICE1607(月)	12 : 29	14 : 12	1 : 43
ICE1728(火)～(土)			
ICE621	13 : 02	14 : 04	1 : 02
RE4013	13 : 10	14 : 53	1 : 43
ICE1507	13 : 28	14 : 39	1 : 11
ICE535	13 : 32	14 : 43	1 : 11
RE4255	13 : 36	16 : 20	2 : 44
ICE623	14 : 02	15 : 04	1 : 02
ICE787	14 : 27	15 : 39	1 : 12
ICE1001	14 : 29	16 : 12	1 : 43
ICE625	15 : 02	16 : 04	1 : 02
RE4015	15 : 08	16 : 52	1 : 44
ICE1509	15 : 28	16 : 39	1 : 11
RE4257	15 : 36	18 : 20	2 : 44
ICE627	16 : 02	17 : 04	1 : 02
ICE789	16 : 27	17 : 38	1 : 11
ICE1003	16 : 29	18 : 12	1 : 43
ICE629	17 : 02	18 : 04	1 : 02
RE4019	17 : 08	18 : 52	1 : 44
ICE1511	17 : 28	18 : 40	1 : 12
RE4259	17 : 36	20 : 17	2 : 41
ICE721	18 : 02	19 : 04	1 : 02
ICE881	18 : 27	19 : 38	1 : 11
ICE1613	18 : 29	20 : 12	1 : 43
ICE723	19 : 02	20 : 04	1 : 02
RE4021	19 : 10	20 : 52	1 : 42
ICE1513	19 : 28	20 : 39	1 : 11
ICE725	20 : 02	21 : 04	1 : 02
ICE883	20 : 27	21 : 38	1 : 11
ICE1615	20 : 29	22 : 15	1 : 46
ICE727	21 : 02	22 : 08	1 : 06
RE4023	21 : 10	22 : 53	1 : 43
ICE1515	21 : 29	22 : 41	1 : 12
RE4265	21 : 36	0 : 21	2 : 45
ICE729	22 : 02	23 : 04	1 : 02
ICE885	22 : 31	23 : 41	1 : 10
ICE927	22 : 35	23 : 48	1 : 13
ICE1517	23 : 38	0 : 49	1 : 11

(典拠) SVN 08

〔表 9-B〕 ミュンヘン中央駅との直通列車（1975/76 年）

列車番号	ニュルンベルク発	ミュンヘン着	所要時間
D881	4 : 43	6 : 57	2 : 14
D281	5 : 18	7 : 22	2 : 04
D301	5 : 27	7 : 30	2 : 02
E2567	6 : 04	8 : 37	2 : 33
D1383	7 : 37	9 : 32	1 : 55
D783	9 : 38	11 : 38	2 : 00
IC121	12 : 13	13 : 54	1 : 41
D559	12 : 48	14 : 53	2 : 05
D283	12 : 57	14 : 55	1 : 58
IC123	13 : 50	15 : 35	1 : 45
D303	13 : 56	15 : 55	1 : 59
D587	16 : 12	18 : 17	2 : 02
E3239	16 : 50	19 : 28	2 : 38
D787	18 : 12	20 : 15	2 : 03
IC187	19 : 54	21 : 36	1 : 42
E2563	19 : 58	22 : 20	2 : 22
IC189	22 : 02	23 : 43	1 : 41
E2465	0 : 23	3 : 55	3 : 32

（典拠）KB 75/76

〔小括〕

ドイツにおける鉄道改革の前後を比較して、明らかになった点を以下にまとめる。

ニュルンベルクを起点とする所要時間が最も短縮されたのは、ライプツィヒとの連絡である。

旧東独地域における交通インフラの整備によって、ライプツィヒ、ベルリン、ドレスデンへのアクセスが改善されたのは当然といえるが、ニュルンベルクとライプツィヒとの間には、19 世紀の鉄道輸送においても商品流通構造において大きな結びつきがあったことを考えると、国境分断効果が除去されることによって、本来の流通関係が復活したと考えたい^x。

その他の都市との連関については、西南西のシュトゥットガルト、西北西のフランクフルト、南東のウィーンという東西を結ぶ交通においては、アクセスの改善は殆ど見られない。一方、ハンプルク、ミュンヘンという南北の交通および北西デュッセルドルフとのアクセスに、著しい改善が見られた。（〔表 10-A〕 参照）

運行頻度に関しては、シュトゥットガルト、ウィーンとの連絡は改革の前後で殆ど変化が見られない。変化率が高いのは、旧東独地域との交通であり、これに次いでミュンヘン、デュッセルドルフ、ハンプルク、フランクフルトとのアクセスが増した。（〔表 10-B〕 参照）とくに、ミュンヘン～ニュルンベルク間は、高速列車によって頻繁に結ばれ、両市の経済関係が緊密であるのみならず、いずれの都市も一人あたり GDP が EU 域内において傑出した水準にあることを想起したい^{xi}。

〔表 10-A〕 都市間所要時間の変化

目的地	最短所要時間 2008 年	最短所要時間 1975/76 年	変化率 (%)
シュトゥットガルト	2 : 12	2 : 12	0
フランクフルト	2 : 04	2 : 16	8
デュッセルドルフ	3 : 36	5 : 51	41
ハンブルク	4 : 20	6 : 42	35
ライプツィヒ	3 : 06	6 : 12	50
ベルリン	4 : 24	7 : 05	37
ドレスデン	4 : 17	7 : 00	38
ウィーン	4 : 55	5 : 17	6
ミュンヘン	1 : 00	1 : 41	40

〔表 10-B〕 運行頻度の比較

目的地	運行頻度 2008 年	運行頻度 1975/76 年	変化率 (%)
シュトゥットガルト	13	11	18
フランクフルト	26	11	136
デュッセルドルフ	11	3	266
ハンブルク	15	5	200
ライプツィヒ	14	2	600
ベルリン	16	2	700
ドレスデン	14	1	1300
ウィーン	7	5	40
ミュンヘン	67	18	272

注

- i 拙稿「ニュルンベルク経済の基礎構造——人口の空間的移動を中心として——」『跡見学園女子大学文学部紀要』第 41 号、2008 年
- ii ドイツ統一前後における鉄道改革については、桜井徹『ドイツ統一と公企業の民営化』同文館、1996 年、同「ドイツ鉄道の民営化」『ドイツ研究』第 28 号、1999 年、同「ドイツの鉄道改革と上下分離」『運輸と経済』63-3、2003 年を参照。また、ハイケ・リンク「ドイツの鉄道政策」およびカトリン・ケスタ「ドイツの鉄道民営化」（いずれも今城光英編著『鉄道改革の国際比較』日本経済評論社、1999 年所収）をも参照。
- iii EU 交通政策に基づく欧州高速鉄道ネットワークについては、中村徹『EU 陸上交通政策の制度的展開』日本経済評論社、2000 年、121～137 ページおよび 246～249 ページ参照。
- iv Deutsche Bundesbahn, Kursbuch: Gesamtausgabe Winter 1975/76（以下、KG75/76 と略記）
- v Deutsche Bahn, Städteverbindungen Nürnberg gültig 16. 06. 2008-13. 12. 2008（以下、SVN08 と略記）
- vi E については「準急」と訳される場合もあるが、割増料金が不要であることから「快速」と表記する。なお、DC および D においては、〔表 0-A〕に記したように、乗車距離が 50 km 未満の場合、急行料金が付加される。
- vii KG 75/76, Teil 5, p.98-101
- viii Nürnberg-München im 30 Minuten Takt, in: Spiegel Online; Süddeutsche Zeitung, 2. 12. 2005; Bauindustrie Bayern, Das bauen wir, in: interrete sub: <http://www.bauindustrie-bayern.de/das-bauen-wir/ice-strecke-nuernberg-muenchen>, 10. 11. 2008; Weigelt, Horst et al, Schnellbahnachse Nürnberg - Ingolstadt - München, Hamburg, 2006
- ix ニュルンベルク～ミュンヘン間の走行距離は、トロイヒトリンゲン（Treuchtlingen）、ドナウヴェルト

(Donauwörth)、アウグスブルク (Augsburg) 経由で 199.1 km、在来線のニュルンベルク、トロイヒトリンゲン、インゴルシュタット (Ingolstadt)、ミュンヘン経由で 198.3 km であるのに対して、新線経由は 170.8 km となっている。(時刻表を基に算出)

- x 拙著『ドイツ資本主義と鉄道』日本経済評論社、2001 年、121 ページ。また、ニュルンベルク地域が資本市場においても北東のベクトルが存在することを、筆者は既に指摘した。(拙稿「ドイツ企業の空間的構成」『跡見学園女子大学文学部紀要』第 36 号、2003 年、96 ページ)
- xi 拙稿「ニュルンベルク経済の基礎構造——人口の空間的移動を中心として——」『跡見学園女子大学文学部紀要』第 41 号、2008 年、および拙稿「ミュンヘン経済の基礎構造—— EU, ドイツ、バイエルンとミュンヘン——」『跡見学園女子大学文学部紀要』第 37 号、2004 年参照。