オーストリア鉄道切手に遊ぶ

小川　義博

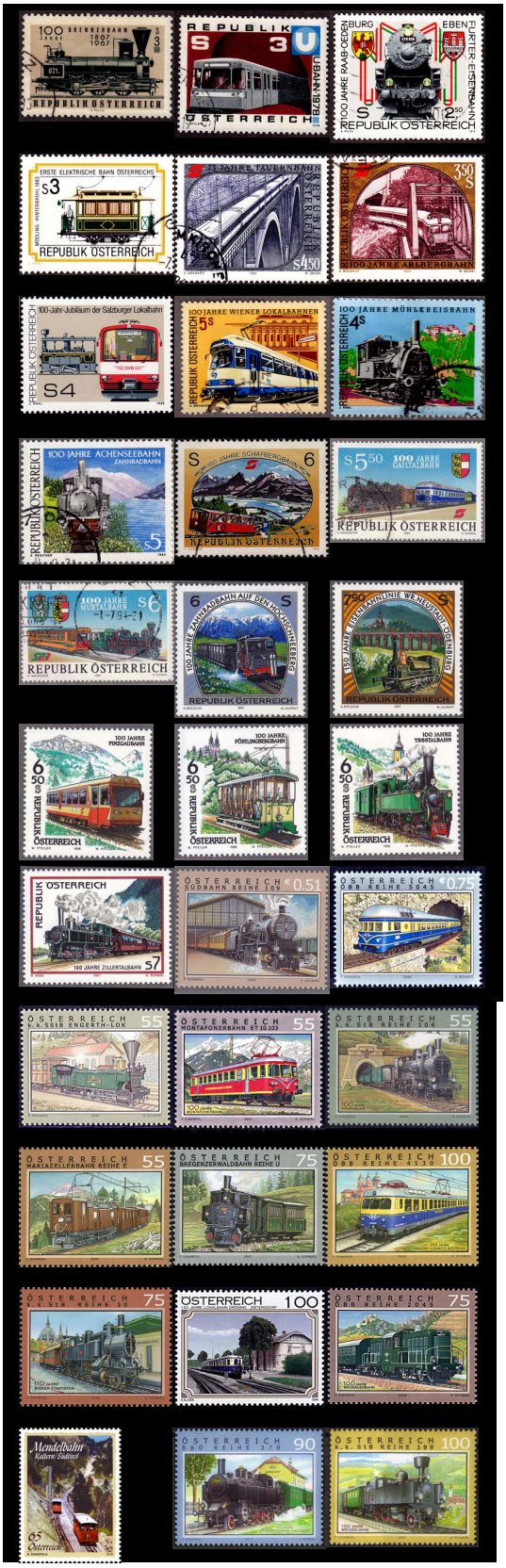
切手研時代にその凹版の美しさに魅かれて収集を始めたオーストリア切手。ちょうど凹版切手が発行の全盛期であったので大いに楽しんでいた。その後、学生時代に始まり、社会人になり年数回の切手交換から家族間の交わりまで進み一昨年 88 歳で亡くなった 60 年続いた Graz の友人の存在でオーストリア切手を楽しんできた。その中で楽しんできたのがほとんど毎年発行された鉄道切手の存在である。我国のようにシリーズ切手でなく、周年記念切手であること、しかもローカル鉄道が対象となっていることに気が付いた。我がｵｰｽﾄﾘｱ切手 DATABASE で検索するとオーストリア連邦鉄道（独語 : ÖBB, Österreichische Bundesbahnen）の周年記念、「切手の日」切手などもあり鉄道切手は約 100 種にもなり、一枚づつ調べるとオーストリアを旅することになる。ÖBB の切手は機関車が非常に細かくデザイン、印刷され鉄道資料としても優れたものと感じる切手である。「切手の日」のデザインは他の国の同趣旨で発行される切手と異なり、他の国はその文化を代表する文化財、人物等をデザインする切手が多いがオーストリアは観光という観点でデザインしている。

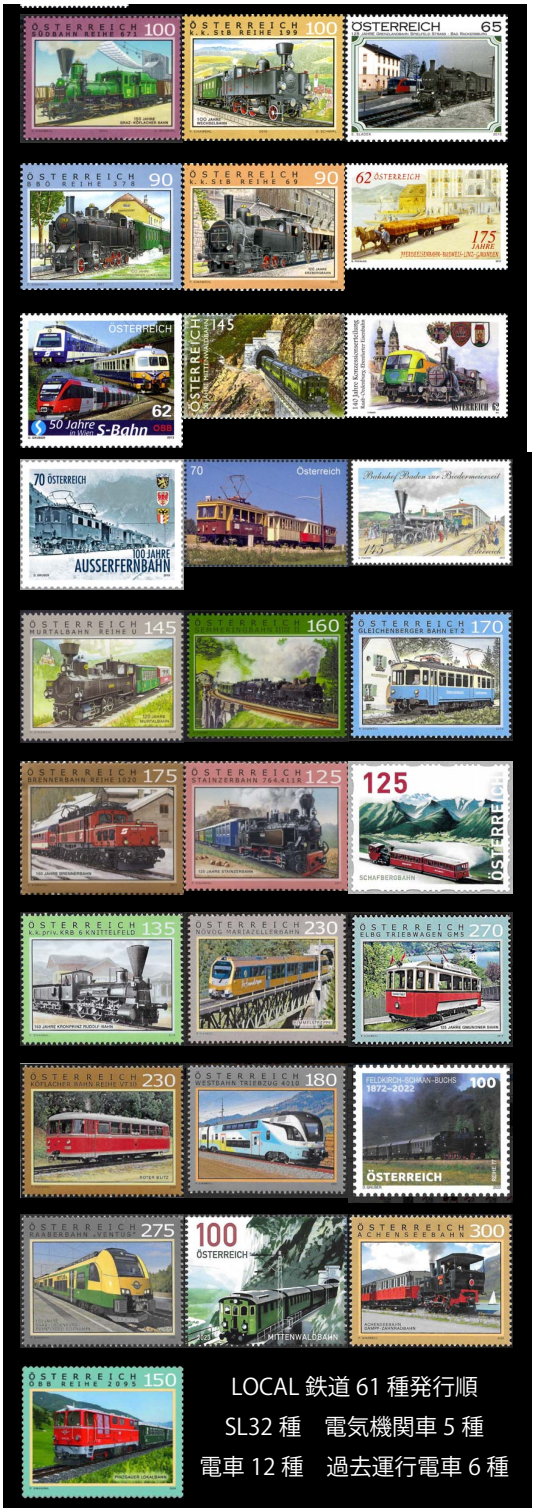
オーストリア連邦鉄道 **ÖBB**, の周年記念
1937 年発行 100 周年 3 種 ,1962 年発行 125 周年 1 種
1977 年発行 140 周年 3 種 ,2012 年発行 175 周年 1 種

切手の日切手
グムンデン グラーツ カールス広場 ザルツブルグ
5 年位の間隔で郵便車両、湖周航船、トラムなどを風景とともに描いた切手　2010 年から 2013 年発行の各都市を走るトラムを発行。デザインは定期的に特定のテーマ（風景、都市の公共交通、自然の風物詩など）を巡回して発行されオーストリアの観光や文化を紹介している。

この観光という観点から発行されていると強く感じるのが Local 鉄道の周年記念切手で発行年順に並べたのが次頁の 61 種の切手である。ÖBB の切手と比べ鉄道車両単独デザイン切手は非常に少なく、鉄道車両の背景に沿線の風景、有名建造物が描かれている。また鉄道車両もかなり繊細に描かれており、鉄道切手としても情報量が多い切手となっている。この点、我国の鉄道切手は大いに参考とすべき点があると考える。またデザインされた鉄道車両の種類にも注意される。半数以上の切手に SL が描かれておりその大半が 1900 年代初期に運航していたものであり、動態保存はもちろん定時運航している SL が数多くみられる。この点、鉄道車両自体を観光資源として位置付けて沿線の観光資源と組み合わせての発行が長期間にわたり決定されているようである。これは切手発行の前に、鉄道車両を観光資源として廃棄しない、鉄道自体も観光資源として廃線としないという社会の意識、国の観光政策の方針が存在することを想像させる。

このような切手を見ていると鉄道の地図上の位置、沿線の風景、切手に描かれた車両の他の車両を知りたくなる。早速、Bahn 名を頼りにネットで検索してみるとほとんどの Bahn が詳しい HP を持っており、楽しく HP を徘徊でき、その一部の画像と説明を編集し稲門フィラテリーの HP に次 page の PDF に





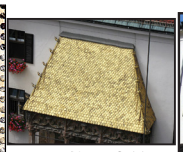
紹介した。

http://post-stamp.org/img/no-02-1album.pdf
http://post-stamp.org/img/no-02-2album.pdf
http://post-stamp.org/img/no-02-3album.pdf

この記事を打ち込んでいた時、NHKBS で

「アルプス絶景　SL の旅 オーストリア篇」という番組が放送され 3 本の SL 鉄道が紹介された。この番組内容を PDF 記事に加えて SL、沿線の景観などをさらに楽しめた。

先ずチロル地方の州都インスブルックから ÖBB で 20 分のイエンバッハ駅起点の SL の 2 本の鉄道、ツィラーターラル鉄道とアッヘンゼー鉄道が紹介されていた。



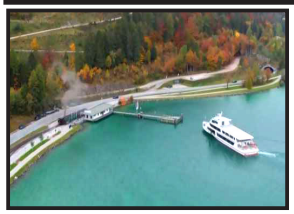
2657 枚の金箔を
銅葺きの屋根

インスブルックの名所
黄金の小屋根

ツィラーターラル鉄道の HP は右上のようにまとめた。HP の説明では鉄道建設の目的を鉱業のためという印象であるが番組では林業・木材運搬そして終点マイヤーホーン駅から 1800 mをロープウェイでのオルペラー山 3476 mへの天空の氷河、年間を通してのスキー風景のツィラー渓谷（ツィラーターラル）観光を主に紹介している。2 台の SL の運行は限られておりディーゼル低床車両が主に運行しているようだ。

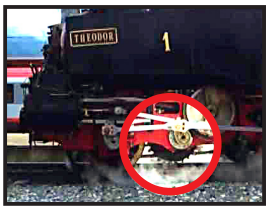
オーストリアで唯一、夏スキー可能な
インタークス氷河

アッヘンゼー鉄道の HP は次 PAGE 左のようにまとめた。運行しているラックレール用 SL は 4 台で定時運航しているヨーロッパ最古の SL であるという。海抜 970m の峠を越えて 6.8km を 50 分で運行し 2 万年前にできた氷河湖アッヘン湖畔のゼーシュビッツ駅に到着する。到着に合わせて遊覧船が到着、観光客をアッヘン湖遊覧に導く。この湖、夏の避暑地となっており、湖畔には多くの別荘が連立している。この鉄道に関連して 2 種の切手をみつけた、アッヘン湖の遊覧船の切手と発行目的が判断できない。Zahnradbahn(アプト式鉄道）を記念する切手か、この遊覧船切手で遊覧船が鉄道に先行したことが判った。

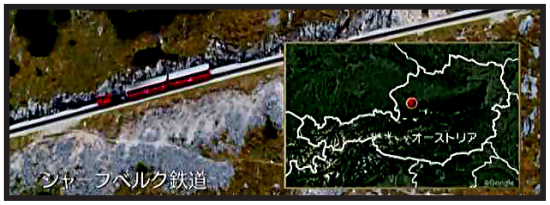

1987 年発行アッヘン湖遊覧船会社 100 年記念切手

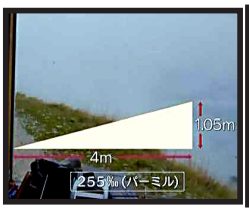
車輪とは別に歯車ラック用のピストンが外側に

2023 年発行された切手 Achenseebahn の文字があるが。発行目的は観光的なもののようだ



ＳＬ中央部に見える歯車。ラックレールにかみ合う前の状態





シャフベルク鉄道

３番目のサウンドミュージック舞台の急勾配を走る鉄道を右上に HP にまとめた。この鉄道の SL は他と異なり最新の SL が運行されており初期の SL は週に 1 回だけの運行である。勾配は上図のように 25.5 ﾊﾟｰﾐﾙと 1 キロで 25m 昇るという世界一の急勾配 SL 運行の鉄道。この勾配を走行する SL は 1990 年代スイスで建造された SL で 2 度蒸気を沸騰させるターボ蒸気機関（上図）とでもいえる機能を持ったものであり、更に石炭でなく重油で運行している。石炭 400 ～ 500kg要する走行が重油 150 ℓ で済み SDGs にも考慮しているという。1780m の頂上の手前 1730m のサンクトヴォルフガング駅に到着するとヴォルフガング湖をはじめ３つの湖水の眺望が開ける。

これら小さな Local 鉄道が廃線にならず英国にみられるボランティアでもなく企業として生き残っている観光以外のポイントを知りたくなったのでＡＩに訊いてみた。

今回も ChatGPT を利用した。

2024 年 12 月 9 日

Q　オーストリアで地方鉄道が廃線にならずに運行している理由を教えてください。

A　オーストリアの地方私鉄が廃線にならず営業を続けられる理由は、いくつかの要因が挙げられます。 以下にその主な理由を説明します。

1. 政府の支援と政策
オーストリアでは、地方交通を維持するための国や州からの補助金が手厚く支給されています。これにより、採算が取れない路線でも運行を継続できる仕組みが整っています。地方鉄道の存在は、地域の活性化や持続可能な交通手段の提供に寄与するとして、政策的に保護される傾向があります。

2. 観光需要
多くの地方私鉄は、美しい景観や観光名所へのアクセス手段として利用されています。例えば、アルプスの山岳地帯や湖の周辺を走る鉄道は、国内外の観光客に人気があります。この観光需要が、鉄道の存続を後押ししています。

3. 地域住民の足としての役割
地方私鉄は、車を持たない高齢者や学生、低所得者層にとって重要な移動手段です。特に冬季に雪が多い地域では、鉄道が安定した交通手段として重宝されるため、廃線が避けられています。

4. 環境意識の高まり
オーストリアは環境保護への関心が高い国の一つであり、鉄道は自動車よりも環境負荷が低い交通手段として注目されています。 鉄道を利用することで二酸化炭素排出量を削減できるため、地方私鉄が環境政策の一環として支持されています。

5. インフラの近代化
オーストリアの地方私鉄は、鉄道車両や駅設備の近代化を進めることで、利用者の利便性向上に努めています。これにより、地域住民や観光客が鉄道を選ぶ動機が強まります。

6. 地域経済の支援
地方鉄道は地域経済においても重要な役割を果たしています。鉄道があることで観光業や地域商業が活性化し、その利益が鉄道の運営に還元される循環が生まれています。

7. 地域コミュニティの活動
多くの地方私鉄は地域住民や鉄道愛好家の支持を受けており、保存活動やプロモーションが活発です。これにより鉄道の存在意義が広く認識され、廃線を回避できています。

これらの要因が複合的に作用することで、オーストリアの地方私鉄は廃線を免れ、営業を継続することができているのです。

1 の政府の支援と政策に興味を抱いたので、更に、説明を求めた。2024 年 12 月 12 日

Q 政府の支援と政策について具体的な説明を下さい。

A オーストリアにおける地方交通の維持に関する具体的な政策として、以下の施策が挙げられます：

1. 公共サービス契約（Public Service Obligation, PSO）
公共交通機関が不採算となる路線でも、地域の生活基盤や社会的利益を考慮し、国や州が運営会社と契約を結ぶ制度。
契約内容では、運行頻度、料金設定、サービス水準などが詳細に定められ、これを維持するための補助金が支給されます。

2. 補助金の直接支給
採算が取れない路線に対して、運行継続を目的とした直接的な財政支援が行われます。
地方鉄道やバス事業者に運行費用を補填する形で支給されるため、利用者負担を抑えつつ、サービスの維持が可能です。

3.「クリマチケット（Klimaticket）」の導入
全国を対象とした定額制公共交通利用パス「クリマチケット」により、地域交通の利用促進を図っています。
ユーザーが低料金で地方鉄道やバスを利用できるため、地方交通の需要を喚起し、維持費の一部を利用料でまかなえる仕組みです。

4. インフラの近代化と維持管理
国や州が鉄道インフラの改修・更新費用を負担し、地方鉄道の利便性や安全性を向上。
古い路線の廃止を防ぐために、車両の更新や駅施設の改修が進められています。

5. 地域交通ネットワークの統合
地域内のバス、鉄道、路面電車などの交通手段を統合し、効率的な運行を実現。
統一的な時刻表や料金体系を導入し、乗り継ぎをスムーズにすることで利用者の利便性を高めています。

6. 地方自治体の役割
地方自治体が主導して交通政策を策定し、地域に最適な公共交通網を構築。

地域住民のニーズに応じたダイヤ編成やルート調整が行われています。
7．環境保護政策との連携
地方交通を維持・強化することで、自家用車利用を抑制し、環境負荷の軽減を図る。
CO_2 排出削減目標と連動した交通政策の一環として､地方鉄道やバスが推進されています。これらの政策により、オーストリアでは地方交通の持続可能性が確保され、地域住民の生活利便性や環境保護の観点からも貢献が図られていまれています。

スピードと採算を重視し、新幹線、リニア新幹線等ばかりに政策を向ける国であればLocal 線は消えていかざるを得ないことが明らかでさびしい限りである。
またオーストリアの Local 鉄道切手の発行もこの中に含まれた行政の配慮の一環であろう。

日本切手に無理してローカル鉄道を探しても 40 種も見つからない。