



EUとドイツにおける鉄道改革

柳川, 隆
吉野, 一郎
播磨谷, 浩三

(Citation)

国民経済雑誌, 199(5):17-29

(Issue Date)

2009-05

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/81005195>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/81005195>



EU とドイツにおける鉄道改革

柳 川 隆
吉 野 一 郎
播 磨 谷 浩 三

EU における鉄道輸送は、旅客についても貨物についても輸送量は増加しているが、他の輸送機関、特に航空や自動車（乗用車、トラック）に市場シェアを奪われている。ただし、国別に見ると鉄道輸送の成長率はさまざまであり、鉄道利用の成長の著しい国もある。EU では鉄道の市場統合を進める結果、競争を促進する方向に進んでおり、これまで貨物の自由化が先行してきたが、今後は旅客輸送の自由化が進められる。ドイツについては、自由化の進んだ貨物と近距離旅客の輸送では高い成長を見せているが、長距離旅客輸送では成果は改善されていない。これは、改革が進み、競争が導入されている部門で高成長が見られ、遅れている部門で成長が見られないものである。また、鉄道のモード内競争を促進しようとしている反面、日本のような鉄道とバスの間でのモード間競争は見られない。

キーワード 鉄道，EU，ドイツ，規制と競争

1 は じ め に¹⁾

日本では1980年代に国鉄の改革が行われた。当時の国鉄は、自動車の普及と硬直化した経営により道路輸送に顧客を奪われて赤字経営で困難を極めていたが、全国を6つの地域の旅客鉄道会社と、全国で1社の貨物鉄道会社等を設立するという分割民営化を行ったことにより、その後、本州の3社は株式市場上場を果たし、黒字経営が定着するまでになった。²⁾

日本の民営化から約10年遅れて、ヨーロッパでは、同じ問題を抱えていたところで全く異なる鉄道改革を行った。EU 加盟国間の経済活動の市場統合を図ろうという動きによって、国境を越えた交通の自由化により鉄道事業の競争促進と市場の成長が図られるとともに、環境保全のためのモーダルシフトが目指された。そのため、各国内でインフラへのオープンアクセスやインフラの保有と利用の上下分離を行って新規参入を促すという政策が採用されたのである。

本稿では、鉄道事業における EU の市場の動向と改革の現状と課題について、EU 全体の

動きを紹介するとともに、特に、ドイツに焦点を当てて論じることとしたい。過去10年あまりの間に EU では鉄道旅客と鉄道貨物の輸送量そのものは増加しているが、他の輸送機関と比べて相対的には成長率は低い。しかし、国別に見てみるとイギリスのように改革で先行した国での利用が急拡大している。EU の鉄道政策の基本的な方針は1991年の EU 指令 (91/440/EEC) に示されており、インフラ部門の会計を分離してインフラの利用にオープンアクセスを認めることとなった。その後、貨物輸送の自由化が先行し、2008年には国際貨物輸送において、ヨーロッパ鉄道ネットワークへのオープンアクセスが達成された。EU 指令への対応は加盟国によって異なるが、輸送量が増大し、新規参入事業者が登場するなど、自由化の成果が生まれてきている。現在は旅客輸送の自由化に重点が移ってきており、2010年には国際旅客輸送が自由化され、特に航空との競争の促進と鉄道旅客輸送の増大が期待されている。

ドイツは EU 加盟国の中でも鉄道が発達した国の一つであり、鉄道輸送量は旅客も貨物も加盟国の中で最も多い。ドイツではインフラの保有会社が会計的に分離されているとはいえ、旧国鉄に垂直的に統合されており、旧国鉄の市場での大きな地位と相俟って情報の交換や調整には好都合な面があるものの、輸送会社への非差別的な扱いが確保されるか否かが重要な課題である。ドイツの貨物輸送では、自由化の結果、輸送量が大きく成長し、新規参入企業のシェアも拡大するなど、成果が表れてきている。しかし、旅客輸送については、地域公共交通で旧国鉄のドイツ鉄道 (DB, Deutsche Bahn) の地位が徐々に低下しつつあるものの、長距離輸送では依然 DB の地位が高いままである。

以下、第2節では EU の鉄道利用の利用動向を他の輸送機関と比較してまとめ、第3節では EU の鉄道改革について述べる。第4節ではドイツにおける鉄道の市場動向と改革の経緯について述べ、最後に第5節で結論を述べることにする。

2 EU の鉄道の利用動向

EU における鉄道輸送の動向について、鉄道旅客、鉄道貨物の順に簡単にまとめておこう。表1は、1995年から2006年にかけての、鉄道旅客の機関別の輸送量 (人・キロ) の推移である。最も輸送量が伸びたのは航空である。11年間に63.3% (年率4.6%) の成長を遂げており、自由化の成果が最も大きく現れた部門である。続いて、自動二輪の24.6% (2.0%)、乗用車の19.4% (1.6%) と自動車関係の伸びが大きく、それに次ぐのが、トラム・メトロの17.9% (1.5%) と鉄道の10.4% (0.9%) と、鉄道関係の公共交通である。ただし、公共交通でもバスの利用は4.3% (0.4%) しか伸びていない。減少しているのが旅客船のマイナス10.1% (-1.0%) である。現 EU 27カ国全体の輸送量の増加が20.1% (1.7%) であるので、旅客輸送の航空と自動車関係へのシフトが進み、鉄道とバスは相対的にその比重が低下していることがわかる。航空と鉄道を比較してみると、1995年には鉄道の方が4%近く輸送量が

表 1 EU 加盟国の機関別の旅客輸送量とシェアの推移

年/ 輸送機関	乗用車	自動二輪	バス	鉄道	トラム・ メトロ	航空	旅客船	合計
1995	3855(73.1)	123(2.3)	501(9.5)	348(6.6)	71(1.2)	335(6.4)	44(0.8)	5277
1996	3923(73.2)	125(2.3)	505(9.4)	346(6.5)	72(1.2)	352(6.6)	44(0.8)	5367
1997	4001(73.1)	127(2.3)	504(9.2)	348(6.4)	73(1.2)	385(7.0)	44(0.8)	5481
1998	4098(72.9)	130(2.3)	511(9.1)	348(6.2)	73(1.4)	410(7.3)	43(0.8)	5614
1999	4202(73.1)	134(2.3)	511(8.9)	356(6.2)	75(1.4)	424(7.4)	43(0.7)	5745
2000	4283(72.8)	136(2.3)	514(8.7)	368(6.3)	77(1.4)	456(7.8)	42(0.7)	5876
2001	4366(73.2)	139(2.3)	516(8.6)	369(6.2)	78(1.4)	453(7.6)	42(0.7)	5962
2002	4441(73.7)	139(2.3)	514(8.5)	362(6.0)	79(1.4)	445(7.4)	42(0.7)	6022
2003	4470(73.6)	144(2.4)	515(8.5)	358(5.9)	79(1.3)	462(7.6)	42(0.7)	6070
2004	4533(73.3)	147(2.4)	521(8.4)	363(5.9)	82(1.3)	493(8.0)	41(0.7)	6181
2005	4524(72.7)	150(2.4)	523(8.4)	374(6.0)	82(1.3)	526(8.5)	40(0.6)	6220
2006	4602(72.7)	154(2.4)	523(8.3)	384(6.1)	84(1.3)	547(8.6)	40(0.6)	6333
成長率 95-06	19.4%	24.6%	4.3%	10.4%	17.9%	63.3%	-10.1%	20.1%
年平均 成長率	1.6%	2.0%	0.4%	0.9%	1.5%	4.6%	-1.0%	1.7%

注) 単位は10億人・キロ。表中のカッコ内の値は輸送機関別のシェア(%)である。

出所) European Commission (2008) pp.120.

多かったのに、2006年には逆に航空の方が40%余りも多くなっているのが象徴的である。

しかし、鉄道輸送を国別にみた場合、その姿はかなり異なる。表2は、EU加盟27カ国（ただしキプロスとマルタを除く）の鉄道旅客輸送の変化を表したものである。過去11年間に鉄道旅客が減少した国が11カ国あり、中東欧諸国が多い。増加した国は14カ国であり、増加した国のうち、成長率が50%を超えたのはイギリス（55%）のみであり、40%を超えたのはアイルランド（46%）、フランス、ベルギー、スウェーデン（いずれも41%）の4カ国である。

上下分離の導入でEUの鉄道改革の先鞭となったイギリスとスウェーデンが鉄道旅客利用で高成長を遂げていることがわかる。競争導入を最も急進的に行ったのはイギリスであった。上下分離を行い、インフラ保有会社を私企業とするとともに、全国を25の路線に分離し、それぞれのフランチャイズ経営権を入札により選んだ。インフラ保守の不備により列車の遅れが目立ち利用者数も低迷し、事故の多発した時期があったが、インフラ会社が再編され、その後は利用者が増加に転じ、これまで順調に推移し、利用者数と定時発着率が回復してい

表 2 EU 加盟国の鉄道旅客輸送量の推移

国 / 年	1995	2000	2005	2006	成長率 1995-2006
Belgium	6.8	7.7	9.2	9.6	41.18
Bulgaria	4.7	3.5	2.4	2.4	-48.94
Czech Republic	8.0	7.3	6.7	6.9	-13.75
Denmark	4.9	5.5	5.9	6.1	24.49
Germany	71.0	75.4	76.8	79.0	11.27
Estonia	0.4	0.3	0.2	0.3	-25.00
Ireland	1.3	1.4	1.8	1.9	46.15
Greece	1.6	1.9	1.9	1.8	12.50
Spain	16.6	20.1	21.6	22.1	33.13
France	55.6	69.9	76.5	78.8	41.73
Italy	43.9	47.1	46.1	46.4	5.69
Latvia	1.4	0.7	0.9	1.0	-28.57
Lithuania	1.1	0.6	0.4	0.4	-63.64
Luxembourg	0.3	0.3	0.3	0.3	0.00
Hungary	8.4	9.7	9.9	9.7	15.48
Netherlands	16.4	14.7	14.7	14.7	-10.37
Austria	10.1	8.7	9.1	9.3	-7.92
Poland	26.6	24.1	17.9	18.1	-31.95
Portugal	4.8	4.0	3.8	3.9	-18.75
Romania	18.9	11.6	8.0	8.1	-57.14
Slovenia	0.6	0.7	0.8	0.8	33.33
Slovakia	4.2	2.9	2.2	2.2	-47.62
Finland	3.2	3.4	3.5	3.6	12.50
Sweden	6.8	8.2	8.9	9.6	41.18
United Kingdom	30.3	38.4	44.4	47.0	55.12

注) 単位は10億人・キロ

出所) European Commission (2008) pp.125.

表 3 EU 加盟国の機関別の貨物輸送量とシェアの推移

年／ 輸送機関	道路	鉄道	河川航路	パイプ ライン	海運	航空	合計
1995	1289(42.1)	386(12.6)	121(3.9)	115(3.8)	1150(37.6)	2.0(0.1)	3062
1996	1303(42.1)	392(12.6)	118(3.8)	119(3.9)	1162(37.5)	2.1(0.1)	3096
1997	1352(42.1)	409(12.7)	126(3.9)	118(3.7)	1205(37.5)	2.3(0.1)	3213
1998	1414(42.8)	392(11.9)	130(3.9)	125(3.8)	1243(37.6)	2.4(0.1)	3307
1999	1470(43.3)	383(11.3)	127(3.7)	124(3.7)	1288(37.9)	2.5(0.1)	3394
2000	1519(43.0)	401(11.4)	133(3.8)	126(3.6)	1348(38.2)	2.7(0.1)	3529
2001	1556(43.1)	385(10.7)	132(3.6)	132(3.6)	1400(38.8)	2.7(0.1)	3607
2002	1606(43.8)	382(10.4)	132(3.6)	128(3.5)	1417(38.6)	2.6(0.1)	3668
2003	1625(43.7)	391(10.5)	123(3.3)	130(3.5)	1445(38.9)	2.6(0.1)	3717
2004	1747(44.6)	413(10.5)	136(3.5)	131(3.3)	1488(38.0)	2.8(0.1)	3918
2005	1800(44.8)	413(10.3)	138(3.4)	136(3.4)	1530(38.1)	2.9(0.1)	4020
2006	1888(45.6)	435(10.5)	138(3.3)	135(3.2)	1545(37.3)	3.0(0.1)	4143
成長率 95-06	46.5%	12.6%	14.5%	17.2%	34.3%	50.0%	35.3%
年平均 成長率	3.5%	1.1%	1.2%	1.5%	2.7%	3.8%	2.8%

注) 単位は10億トン・キロ。表中のカッコ内の値は輸送機関別のシェア(%)である。
出所) European Commission (2008) pp.110.

³⁾
る。

続いて、鉄道貨物の動向についてまとめておこう。表3は、EU加盟27カ国の1995年から2006年までの鉄道貨物の機関別の輸送量(トン・キロ)の推移である。11年間にもっとも成長したのは、規模自体は小さいもののやはり航空輸送の50.0%(年率3.8%)であり、続いて道路輸送(トラック)の46.5%(3.5%)である。海運も34.3%(2.7%)伸びている。これらはEU27カ国平均の成長率35.3%(2.8%)にほぼ等しいか上回るものである。これに対し、成長率が平均を大きく下回るのが、パイプラインの17.2%(1.5%)、河川航路の14.5%(1.2%)、鉄道の12.6%(1.1%)である。貨物輸送についても、鉄道、河川航路、パイプラインから道路輸送へモーダルシフトが進んでいることがわかる。

貨物輸送についても、EU全体としては鉄道輸送から道路輸送にシフトしているが、国別に見ると、旅客輸送と同様に国によってさまざまである。表4は、この間におけるEU27カ国(ただしキプロスとマルタを除く)の国別の鉄道貨物輸送量の推移である。11年間で増加しているのが16カ国、減少しているのが9カ国である。成長率が突出して著しいのがエスト

表 4 EU 加盟国の鉄道貨物輸送量の推移

国 / 年	1995	2000	2005	2006	成長率 1995-2006
Belgium	7.30	7.67	8.13	8.57	17.4
Bulgaria	8.60	5.54	5.16	5.40	-37.2
Czech Republic	22.62	17.50	14.87	15.75	-30.4
Denmark	1.99	2.03	1.98	1.89	-5.0
Germany	70.50	82.68	95.42	107.01	51.8
Estonia	3.85	8.10	10.64	10.42	170.6
Ireland	0.60	0.49	0.30	0.21	-65.0
Greece	0.29	0.43	0.61	0.66	127.6
Spain	10.96	11.61	11.64	11.63	6.1
France	48.14	55.28	40.70	40.92	-15.0
Italy	21.69	22.82	22.76	24.17	11.4
Latvia	9.76	13.31	19.78	16.83	72.4
Lithuania	7.20	8.92	12.46	12.90	79.2
Luxembourg	0.53	0.63	0.39	0.44	-17.0
Hungary	8.40	8.80	9.09	10.17	21.1
Netherlands	3.10	4.52	5.03	5.32	71.6
Austria	13.20	16.60	18.96	20.98	58.9
Poland	68.20	54.00	49.97	53.62	-21.4
Portugal	2.02	2.18	2.42	2.43	20.3
Romania	17.91	16.35	16.58	15.79	-11.8
Slovenia	3.08	2.86	3.25	3.37	9.4
Slovakia	13.80	11.23	9.46	9.99	-27.6
Finland	9.60	10.11	9.71	11.06	15.2
Sweden	19.39	19.48	21.68	21.96	13.3
United Kingdom	13.30	18.10	22.29	23.12	73.8

注) 単位は10億人・キロ

出所) European Commission (2008) pp.115.

ニアの170.6%とギリシャの120.7%である。それに続いて70%台が、リトアニア (79.2%)、イギリス (73.8%)、ラトビア (72.4%)、オランダ (71.6%) の4カ国である。そして、50%台がオーストリア (58.9%)とドイツ (51.8%)である。このようにEU全体としては他の輸送機関と比べて成長率が低いものの、国によっては著しい成長を遂げているところがある。本稿では、第4節でドイツを取り上げてその背景を探ることとしたい。

3 EU の鉄道改革

本節では、EU における鉄道改革の経緯について述べることにしよう。91年の EU 閣僚理事会指令 (91/440/EEC) はその後の改革の基礎をなすものであり、鉄道事業者を国から独立させ、インフラと輸送の会計を分離し、国鉄の財務を改善し、国際貨物輸送事業者にアクセスチャージを支払えば加盟国の線路の利用を認めるようになった。また95年には加盟国が鉄道事業免許を与える機関を設けて、安全基準等を満たす事業者に免許を交付するという指令 (95/18/EC) と、非差別的に使用料を課し、インフラを割当てる機関を設ける指令 (95/19/EC) を採択した。第1次パッケージ (1998年採択, 2001年公布) は、上記の3つの指令を拡張するものであった。

続いて、第2次パッケージ (2002年採択, 2004年公布) では、鉄道の安全性の監督機関の設置、インターオペラビリティの推進、2007年からの国内貨物輸送の開放、安全とインターオペラビリティを図る機関として欧州鉄道庁 (European Railway Agency) の設立が取り入れられた。特に、第2次パッケージではインフラ利用の配分およびアクセス料金の決定において、独立性の高いインフラ管理者が主要な役割を果たす方向性が示された。また、インフラ利用の配分においては、空港で見られるような祖父条項 (Grand-father Rule) は排除された。

このように、第1次パッケージと第2次パッケージはオープンアクセスと貨物輸送の自由化を主としたものであった。さらに、インターオペラビリティの促進も重要であった。というのは、各国で電化仕様や信号システムが異なっていたため、国境を越えると機関車を取り替えられ、運転手も交代する必要があつて、非効率であり、また、外国企業の参入も困難であるためである。(イベリア半島やフィンランドではレールの幅も異なる。) ただ、システムの整合性を高めるための投資は巨額になるため、EU レベルで補助金を出して加盟国がより積極的に取り組めるようにしている。

貨物輸送の自由化が先行して進展したのに続き、第3次パッケージ (2004年採択, 2007年公布) では、2010年から国際旅客輸送の市場開放を行うようになった。この自由化には、国際線列車の同一国内での旅客の乗降 (カボタージュ) も含まれている。また、列車の大幅な遅延に対して補償するという乗客の権利保護を打ち出したことも新しい。

一般に、鉄道が航空に対して競争力を有するのは鉄道乗車時間が3～4時間程度までの距離であると言われるが、ブリュッセルを挟んで主要都市間の輸送がこの範囲に入っている。たとえば、ユーロスターでは、ロンドン～パリ間2時間15分、ロンドン～ブリュッセル間1時間51分、タリスでは、パリ～ブリュッセル間1時間22分、ブリュッセル～アムステルダム間2時間47分、ブリュッセル～ケルン間2時間23分である。近年、格安航空会社が参入し、航空が競争力を増していたが、時速300キロという高速鉄道の建設の拡大により、EU 域内

で3～4時間以内の移動半径が長くなり、それとともに鉄道が競争力を回復しつつある。今後、鉄道と航空のモード間競争の推移が興味深い。

ただし、現在のところ、2010年の国際旅客輸送の市場開放により、国際旅客鉄道のモード内競争が劇的に激化するとは容易には想定しにくい状況である。高速鉄道の代表的なユーロスターとタリスはいずれも現在のところ、走行する地域にある既存の支配的企業が共同で資本を拠出して合併企業を設立し、運営している。ユーロスターは、当初、イギリス、フランス、ベルギーの国鉄であるブリティッシュ・レール (British Rail)、SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français)、SNCB (Société Nationale des Chemins de fer Belges) の3社が共同で所有・運行していたが、イギリスの国鉄民営化を経て現在は、(イギリス等でバスと鉄道を経営する) ナショナル・エクスプレス・グループ (出資比率40%)、SNCF (35%)、SNCB (15%)、ブリティッシュ・エアウェイズ (10%) の出資による企業である。また、タリスはフランス、ベルギー、ドイツのそれぞれの支配的既存企業である、SNCF (出資比率62%)、SNCB (28%)、DB (10%) の出資による企業である。このように、西欧の主要国間的高速鉄道会社が、既に各国の支配的既存企業によって共同で所有・運行されている状況で国際旅客輸送が市場開放されても、新たな参入が生じて競争が起こるとは容易には想定しにくい⁴⁾。

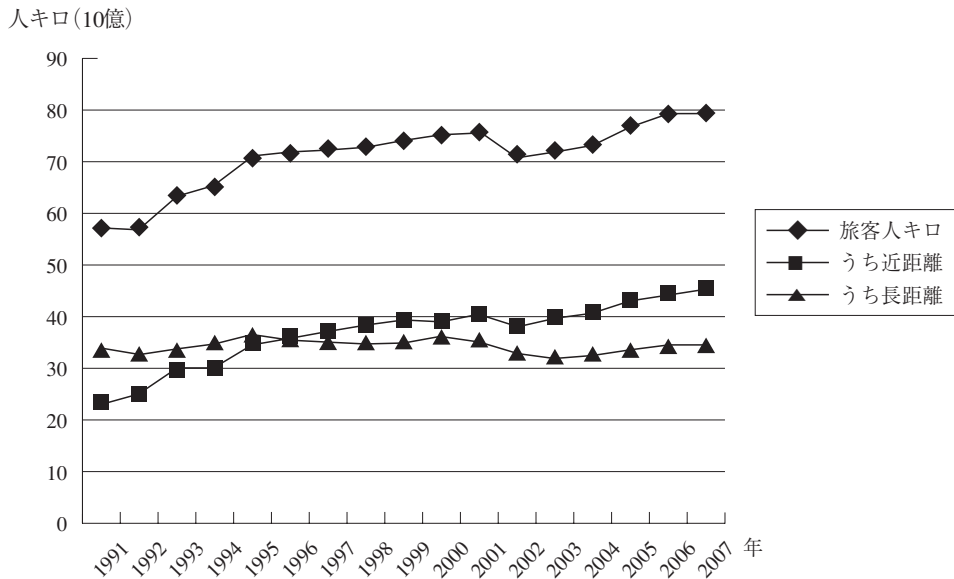
しかしながら、先行した貨物の市場開放に続き、国際旅客輸送の市場開放、市場統合がどれほどの競争促進と市場成果の改善をもたらすかは興味深い。さらに、将来的には旅客の国内輸送が市場開放されるか否かにも関心が持たれる。

4 ドイツの鉄道の改革と現状

ドイツ鉄道 DB は、1994年に政府が100%の株式を保有する株式会社となった。1999年に持株会社 DB AG とされ、その下にインフラを保有する企業として、線路を保有する会社と駅を保有する会社、輸送を担当する企業として、長距離輸送を担う会社、近距離の地域輸送や都市輸送を担う数社の会社、および貨物輸送を行う会社が存在している。インフラ保有会社は輸送会社等と会計的に分離され、インフラのアクセスとその料金徴収に規制がかかっている。組織としては、インフラを所有し、輸送の大半を占める垂直的に統合された企業であり、このスタイルは EU が2006年に発効した独立性基準を満たしている。2005年末の市場シェアは、地域旅客輸送の94%、長距離旅客輸送 (国際旅客輸送を含む) の99%以上、貨物輸送の85%を占めている。

ドイツでの鉄道の競争実態を、モード内競争とモード間競争の点から見てみよう。ドイツでは、旅客輸送は大きく地域輸送と長距離輸送に分けて規制される。長距離輸送サービスは市場開放されており、モード内競争が、複数の企業による同一の市場内での競争である「市

図1 ドイツの鉄道旅客輸送量の推移



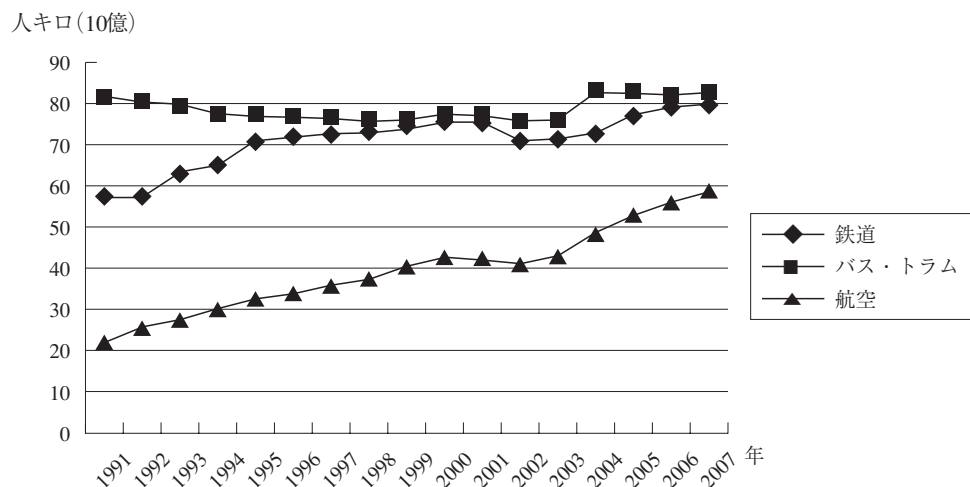
出所) Verkehr in Zahlen 2008/2009, pp 212.

場内競争 (competition IN the market)」として実現可能な状態となっている。ドイツ国内企業だけでなく、EU の他国企業であってもドイツ国内に事業所を置けば参入が可能となっている。しかし、34 (10億) 人キロの長距離輸送において、DB の市場シェアが99%以上となっており、事実上、モード内競争は活発であるとはいえない。ドイツでの鉄道輸送は図1に見られるように、1990年代以降上昇傾向にあるが、それは近距離輸送の増大に拠るものであり、長距離輸送はほぼ横這いである。

一方、モード間競争は、バス・トラム、航空、乗用車との間で行われている。図2は公共交通機関である鉄道、バス・トラム、航空の旅客輸送の推移を表している。1990年代に低迷していたバス・トラムが2000年代に入り復活しているが、航空輸送の増大が特に顕著に見られる。航空の規制緩和とそれによる格安航空会社の登場で、鉄道やバス・トラム以上に、航空市場が急拡大していることがわかる。

ここで、ドイツでは鉄道とバスとのモード間競争が日本のように活発ではないことに触れておこう。日本ではバスの市場で参入が自由化され、高速道路が整備されてきたため、高速バスが鉄道との間で競争上優位に立つ路線も増え、輸送分担率を高めている。しかも路線バスに加えてツアーバスの参入の増大は価格競争も一層推し進めている。一方、他のEU諸国と同様に、ドイツではバスが有力な競争者とはなっていない。これは、鉄道の路線のあるところでは原則としてバスの営業が認められないことによる。日本ではバス事業者は高速道路

図2 ドイツの機関別の旅客輸送量の推移



の利用料金を支払わなければならないが、ドイツでは高速道路は無料である。それではイコールフットINGな競争ができなくなるために、ドイツではバスが規制され、結果として旅客輸送を鉄道に誘導している。

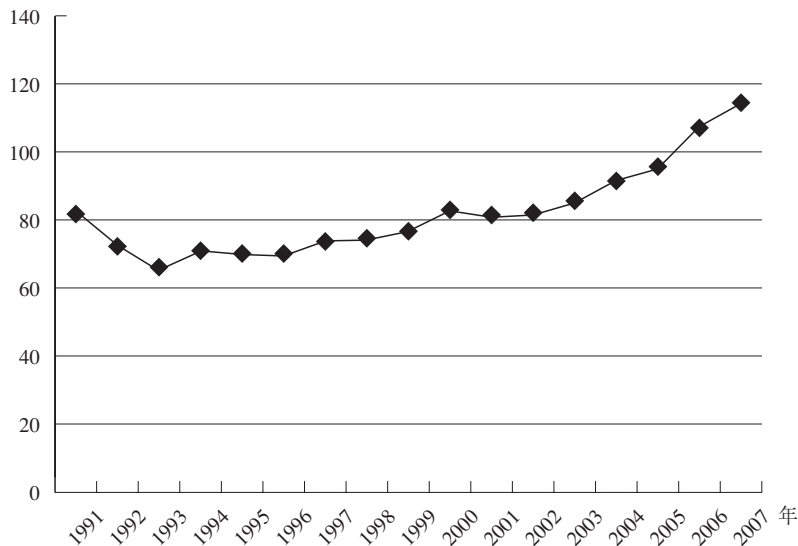
長距離輸送に対して地域輸送の市場では、競争は「参入競争 (competition FOR the market)」の形態をとる。地域輸送は地方政府の交通政策次第となるが、多くの場合、市民の公共交通手段の確保という公益のために地方政府が運営費補助を行い、事業者の選定は入札の形態をとる。選ばれた事業者は一定期間独占的に経営することになるので選定の事後に市場内競争はないが、事前の参入競争により効率的な事業者が選ばれることになる。DB 以外の参入者の市場シェアは徐々に拡大しており、2002年には38 (10億) 人キロの市場のうち4%を占めるだけであったが、2007年には45 (10億) 人キロの市場において、10%を占めるまでに拡大している。もっとも、ベルリンなどの大都市交通でDBとの長期契約に委ねられており、入札が行われていないのも事実である。

次に貨物輸送についてみてみよう。図3に見られるように、1994年に鉄道貨物の市場開放がなされてから2007年までの間に市場は60%余りも拡大している。また、DBの競争企業の市場シェアも2002年に5%であったものが、2004年に10%、2005年に15%、そして2007年には20%と順調に拡大している。

改革がなされてからこれまでのところでは、鉄道貨物輸送が市場開放以来、順調に市場を拡大し、新規参入企業のシェアも拡大している。近距離旅客輸送も今世紀に入って徐々に市場を拡大している。これに対して長距離旅客輸送では高速鉄道ICEの普及と規制改革の効果が見られておらず、規制緩和のもとで格安航空会社が参入し、航空輸送が伸びているのと

図3 ドイツの鉄道貨物輸送量の推移

トンキロ(10億)



出所) Verkehr in Zahlen 2008/2009, pp 236.

対照的である。長距離の鉄道旅客輸送では航空との競争があり、長距離の鉄道輸送が拡大するにはDBの独占的な市場の改革を通じた発展が欠かせないものと予想される。⁵⁾

ドイツでは連邦交通建設都市開発省(Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)が鉄道政策と鉄道投資の計画を担い、そのもとに、連邦ネットワーク庁(Bundesnetzagentur, 英 Federal Network Agency)と連邦鉄道庁(Eisenbahn-Bundesamt, 英 Federal Railway Authority)が規制を担当する。連邦ネットワーク庁は、ネットワーク産業の規制官庁であり、電力、ガス、通信、郵便の各ネットワーク産業の競争、とりわけ参入競争を促進すべく設立された。鉄道も2006年に、従来の鉄道庁から新たに連邦ネットワーク庁の一部門として取り込まれた。現在、鉄道事業の経済的規制については連邦ネットワーク庁、安全規制については鉄道庁の管轄となっている。日本では通信と電力はネットワーク産業として考えられて規制され、競争促進策がとられているが、郵便や鉄道については、規制当局にはそのような必要性が認められていないのと対照的である。ネットワーク庁の規制では鉄道インフラのアクセスやその料金設定についての差別的運用の監視に重点が置かれる。イギリスのようにインフラ保有会社と鉄道輸送会社が完全に分離しているところではインフラ利用の非差別的運用が行われるが、ドイツではDB AGが傘下にインフラを保有・貸与する企業とともにインフラを借用して輸送事業を行う企業が存在するため、インフラ会社による差別的な運用の危険性がある。長距離輸送において鉄道が発展するには、非差別的なインフラ利用が

必須であるとともに、DBに対抗できる競争者が必要である。そのためには、EU加盟国の他の有力な事業者が参入するか、あるいはDBを分割することが必要となるであろう。

5 お わ り に

EUにおける旅客および貨物の鉄道輸送の他の輸送機関との相対的な依存度、および鉄道輸送の国別の推移について述べるとともに、ドイツを取り上げて、より詳細に鉄道の市場の動向と改革の現状と課題について述べてきた。旅客についても貨物についても、鉄道の輸送量は増加しているが、他の輸送機関、特に航空や自動車（乗用車、トラック）に市場シェアを奪われている。

EU全体としては、鉄道は他の輸送機関にシェアを譲っているが、国別に見るとその姿はかなり異なったものとなっており、改革をリードしたイギリスが卓越した成果を見せている。EUはさまざまな分野で市場統合を目指しているが鉄道においても同様であり、市場統合を進める効果として、競争が促進されている。貨物の自由化が先行し、今後は旅客輸送の自由化が進められる。

ドイツについては、自由化の進んだ鉄道の貨物と近距離旅客の輸送では高い成長を見せているが、長距離旅客輸送では成果は改善されていない。これは、イギリスの場合と同様に、ドイツ国内における改革の進展と関連しているものと考えられる。改革が進み、競争が導入されている部門で高成長が見られ、遅れている部門で成長が見られない。日本では鉄道は長距離で航空と、中短距離ではバスとそれぞれモード間競争をしているが、ドイツでは鉄道と航空の間の競争は見られるが、鉄道とバスとの間のモード間競争は見られない。むしろ、鉄道会社同士の市場内競争あるいは参入競争を通じたモード内競争が目指されているのが特徴である。

今後は、EU全体として、競争の促進が鉄道利用の増加にどのようにつながっているかについての調査研究をいっそう進めることが課題である。

注

- 1) 本稿は、文部科学省・科学研究費補助金・基盤研究(C) (課題番号20530198)「鉄道事業における上下分離の機能と効率性」および公正取引委員会競争政策研究センターにおける共同研究「旅客鉄道の生産性と幹線旅客輸送におけるモード間競争」の研究成果の一部である。ただし、本文中の見解は個人的なものであり、機関の見解を表すものではない。本稿作成に際し、EUの鉄道政策について、European Commission, DG Energy and TransportのJan Scherp氏(Principal Administrator)から、ドイツの鉄道政策について、BundesnetzagenturのKarsten Otte氏(Direktor, Ruling Chamber 7)、Wolfgang Gross氏(Head of section 703)、Jessika Schwecke氏(Referentin)、Wolfram Kriek氏(Referent)、およびMonopolkommissionのMark Bataille氏

(Wissenschaftlicher Mitarbeiter) から、それぞれディスカッションによる有益な情報と示唆を得たことに感謝する。

- 2) 日本の国鉄改革について、たとえば柳川（2007）参照。
- 3) 柳川・播磨谷・吉野（2008）では、こうしたイギリスの鉄道改革の経緯と現状について論じた。
- 4) フランスの高速鉄道への参入を目指した動きとして、現在のところイタリアの4企業によるコンソーシアム、およびエールフランスとヴェオリア（Veolia）の連合がある。
- 5) たとえば、DB はネットワークだけでなく、鉄道輸送に必要な燃料の供給そのものも独占している。

参 考 文 献

- European Commission (2008), *EU Energy and Transport in Figures - Statistical Pocketbook 2007/2008*.
- European Commission DG Energy and Transport (2003), *EU Rail Liberalization: Extended Impact Assessment Country Case Study: Germany*.
- European Commission DG Energy and Transport (2005), *Erail Monograph Belgium*.
- European Commission DG Energy and Transport (2005), *Erail Monograph Germany*.
- European Commission DG Energy and Transport (2006), *Policy Effectiveness of Rail: EU Policy and its impact on the rail system*, European Communities.
- European Commission DG Energy and Transport (2006), *Rail Impliment- Implimentation of EU Directives 2001/12/EC, 2001/13/EC, and 2001/14/EC: Country Report Belgium*.
- European Commission DG Energy and Transport (2006), *Rail Impliment- Implimentation of EU Directives 2001/12/EC, 2001/13/EC, and 2001/14/EC: Country Report Germany*.
- Federal Network Agency, *Annual Report 2007*.
- 柳川隆（2007）「新しい日本型産業組織に向けて：競争促進と投資確保のための民営化」，三谷直紀編『人口減少と持続可能な経済成長』，第6章，勁草書房。
- 柳川隆，播磨谷浩三，吉野一郎（2008）「イギリス旅客鉄道における規制と効率性」『神戸大学経済学研究』第54巻，pp.59-84。