



風力発電の電気を一部使用して走行する電車(マルメ、スウェーデン)

海外トピックス

正念場を迎えている欧州の鉄道貨物輸送

ひじ かつ
土方 まりこ 調査研究センター主任研究員

ヨーロッパ最大の鉄道会社であるドイツ鉄道(以下、DB)は、2008年夏、宿願であった株式の公開の達成に向け、その準備に邁進していた。ところが、同年9月に顕在化した米国発の金融危機を発端とする株式市場の混乱をうけて、その実施は無期限に延期された。その後は、長引く世界同時不況がDBの経営にも影を落とし、さしあたり上場などは望むべくもないような困難な状況を甘受させられている。

しかし、目下の経済危機は、DB1社に打撃を与えたのみならず、欧州全域の鉄道、なかでも鉄道貨物輸送に深刻な影響を及ぼしつつある。本稿では、2009年8月末に発表されたDBの同年上半期における経営実績や関連する論評をもとに、大きな岐路に立たされている欧州鉄道貨物輸送市場をめぐる問題についてまとめた。

1. 不況の痛手が直撃した鉄道貨物

2008年におけるDBは、同年前半までの好調さに支えられ、複数の経営指標について史上最高値をたたき出していた。しかし、年初から経済危機に覆われた2009年上半期における諸実績は、異なった様相を呈している。

まず、鉄道輸送実績を客貨の別にみると、旅客輸送については、人キロベースでは微減(前年同期比0.1%減の373億4,200万人キロ)となったが、人ベースでは近距離部門の健闘を反映して、前年に達成していた記録を更新した(同1.8%増の9億5,800万人)。

これに対し、貨物輸送に関しては、主要な輸送品目である粗鋼・自動車・化成品の生産量の減少が直撃し、トン、トンキロベースともに未曾有の落ち込みを強いられている(同26.2%減の1億4,500万トン、同25.3%減の442億5,500万トンキロ)。

2. 減益要因となった鉄道貨物

つづいて、財務実績をみると、2007年、2008年と最高値を更新しつづけていたグループ全体の営業収益は、142億4,800万ユーロ(1ユーロ≒132円、2009年8月末現在)であり、前年同期比14.2%減となった。

同じくグループ全体の営業利益は6億7,100万ユーロであったが、この数値は、前年同期比でじつに52.6%減という大幅な縮小に相当する。もっとも、事業部門別の営業利益をみると、ほとんどの部門が減益を強いられながらも、黒字を達成している。ところが、鉄道貨物は1億2,100万ユーロの赤字を計上し、グループ全体の利益を大き

く減少させるほぼ唯一の事業部門となった。

なお、2009年下半期においては、ドイツ国内の失業率が上昇するとの予測がなされており、上半期は堅調であった鉄道旅客輸送もマイナスの影響を被るものと考えられる。このほかの事業部門についても、当面、明るい材料は見出せず、およそ5年間にわたりDBが歩みつづけてきた増収増益路線は、大幅な方向転換を迫られる見通しである。

3. 欧州鉄道貨物輸送市場の寡占化の懸念

ところで、ヨーロッパにおいては、欧州連合(EU)による運輸政策にしたがい、2007年1月1日より鉄道貨物輸送市場への参入が完全に自由化されている。輸送事業者間の競争を促進し、市場を活性化させることをつうじて、全欧規模で鉄道へのモーダルシフトを喚起することがその目的である。

そうしたなかDBは、欧州鉄道貨物輸送市場の自由化の流れが不可逆であることを早期に受け入れたうえで、近隣諸国の鉄道貨物事業者を次々に買収し、自社の営業エリアを拡張することで、競争力の強化を図るという戦略を展開してきた。そうした試みは、すでに成果を挙げており、DBの鉄道貨物輸送部門は欧州最大の輸送実績を保持しつづけている。

しかし、2009年上半期の不振をうけ、同部門は合理化策の主要ターゲットとして位置づけられる結果となった。具体的には、2008年後半から実施してきた労働時間の短縮措置の拡大と、国内外における人員整理が実行される予定となっている。

もともと、これまでに採ってきた拡大路線の成果として、DBの鉄道貨物輸送部門は、いまやその巨大な事業規模によって欧州域内の鉄道貨物輸送市場を実質的に支配していること、また、DBがさまざまな事業を包括する総合鉄道会社であり、財務面では他の事業部門からの一種の内部補助を

享受することが可能であることから、実際には、昨今の困難な状況を乗り越えるだけの底力を少なからず備えているとの指摘もある。

これに対し、DBほどには有利な条件には恵まれていない競合他社が、今回の経済危機によって被った痛手はより深い。たとえば、フランス系の有力な交通事業者であり、DBと直接的な競争を展開していたヴェオリア・トランスポート(Veolia Transport)社ですら、収益性の低い鉄道貨物輸送事業部門の売却を決定している。

2004年の東欧諸国の加盟にともなう拡大EUの誕生以降、欧州の鉄道貨物輸送は、コスト面で優位にたつ東側のトラックとの運賃競争に起因するダンピング圧力に苦しめられつづけてきた。つまり、すでに正常な利益の獲得が困難なほど利幅が薄い状況が継続しているなか、仮に目下の経済不況が長引くならば、少なからずの事業者が市場からの撤退を迫られると予測される。しかし、その結果として生じる問題は、DBをはじめとする数少ない巨大事業者による市場の寡占化である。

前述のとおり、EUは事業者間競争の促進による欧州鉄道貨物輸送市場の活性化の実現を目指してきた。その結果、サービスが多様化するなど、これまでに一定程度の成果が獲得されてきたが、仮に寡占化が進んだ場合、鉄道貨物輸送が荷主にとって魅力のある輸送手段でありつづけることができるかどうかは、未知数である。

その一方で、ふたたび経済状況が改善され、物流業界全体における輸送モード間競争が再燃した暁にも、鉄道貨物輸送が充分な競争力を確保することを可能とするためには、DBに代表される巨大事業者が、みずからの生き残りをかけて優れた戦略を構築していくことが肝要でもある。

このように、世界同時不況発生後のヨーロッパの鉄道貨物輸送市場は、一種のジレンマをはらんだ正念場を迎えている。