〔研究員の視点〕

ドイツの鉄道改革 20 年の成果と課題

運輸調査局主任研究員　土方まりこ
※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

1994 年 1 月 1 日、西ドイツ連邦鉄道と東ドイツ国鉄は統合され、連邦が全株式を保有するドイツ鉄道（以下、DB）として発足した。ドイツにおける鉄道改革は、この DB の設立と同時にスタートしている。

本稿では、これまでの 20 年間に達成された成果と残された課題についてまとめる。

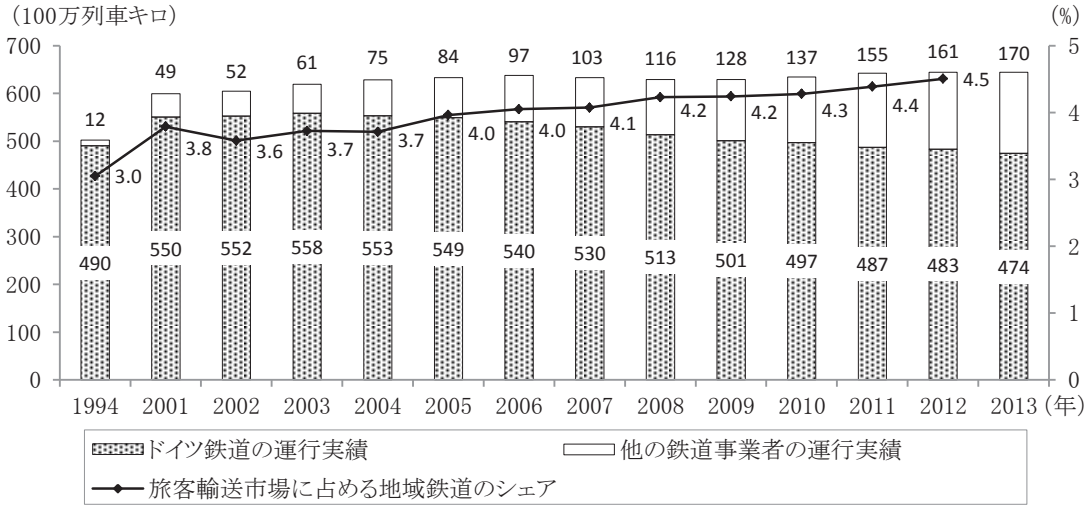
地域鉄道と貨物鉄道の活性化

連邦政府は、輸送事業者間の競争を促進するという意向のもと、鉄道改革の初年には、国内の鉄道輸送事業への参入を自由化した。その成果として、地域鉄道と貨物鉄道については、市場が活性化されるにいたっている。

まず、地域鉄道に関しては、1996 年に管轄責任が連邦から全 16 州へと移管されて以降、各州が州内で運行される地域鉄道のサービスの仕様を決定したうえで、鉄道事業者にその提供を委託している。当初は、随意契約のかたちで DB が輸送を引き受けるケースが大半であったが、鉄道の運営に関する知識や経験を積み重ねるにつれ、入札制度を活用して、他の鉄道事業者と契約を締結する州が徐々に増大してきた。

こうした輸送契約の獲得をめぐる競争の発生をうけて、鉄道事業者側はサービス水準の

図 1　地域鉄道の輸送契約ベースの運行実績と旅客輸送市場におけるシェア



出所：『Wettbewerbsbericht』、『Verkehr in Zahlen』各年版より作成

総体的な向上に努めるようになっている。その帰結として、ドイツにおいても少子高齢化と人口減少が進行しているにもかかわらず、地域鉄道の利用者は増加し、旅客輸送市場における人キロベースのシェアも、漸進的に拡大してきた<以上、図１参照>。

いっぽうの貨物鉄道については、行政による関与はなされず、参入を希望する鉄道事業者が、DB をはじめとする線路インフラの保有主体に輸送の実施を直接申請する。改革以前は、ほぼ独占的に貨物鉄道を運行していた DB も、自由化に向けた潮流が不可逆であることを早期に受け入れ、他の鉄道事業者に対する参入阻害的な傾向はほとんど示さずにきた。その結果、DB の線路インフラを活用した他の鉄道事業者による輸送実績は、着実に増大しつづけている。

貨物輸送市場に占めるトンキロベースの鉄道のシェアは、毎年増減しながら、改革当初からほぼ横ばいで推移している。もっとも、欧州連合（EU）拡大後におけるコスト競争力に優れた東欧のトラックのドイツ国内への流入といった要素にかんがみれば、むしろ堅調といえる<以上、図２参照>。

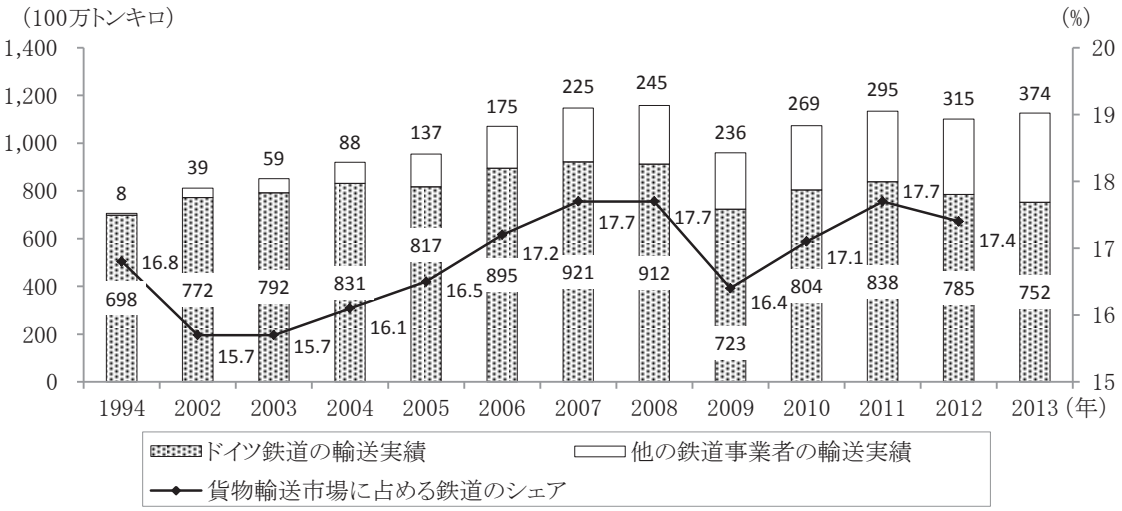
ちなみに、DB 自身は、近隣諸国の貨物鉄道会社の買収をつうじて、自社の運行エリアを全欧規模で拡大すると同時に、ロジスティクス分野への進出により、世界的な総合物流事業者へと飛躍することで生き残りを図ってきた。景気変動やダンピング圧力による利益率の低迷といった問題は存在するものの、その目論見はおおむね達成されている。

「鉄道離れ」を懸念させる要素の存在

上述のように、鉄道輸送の活性化が達成されているいっぽうで、この成果を水泡に帰しかねないような課題も顕在化している。

まず、2009 ～ 2011 年にかけて、DB の代表的な旅客列車である ICE と S バーン・ベルリンが、冬季には車両表面の結氷によるバラスト巻き上げやポイントの凍結、夏季にはエアコンの不具合などを原因として正常に

図２　貨物鉄道の輸送実績と貨物輸送市場におけるシェア



出所：『Wettbewerbsbericht』、『Verkehr in Zahlen』各年版より作成

運行することができず、長期かつ広範囲にわたって運行本数の削減や運休をやむなくされた。

その背景要因としては、人員配置における余裕の欠如による予防メンテナンスの不足が指摘されている。すなわち、鉄道改革の総仕上げとして株式の上場を目指していたDBは、長距離旅客輸送部門、子会社のSバーン・ベルリン社の双方を対象として、2001～2008年の期間中に従業員の3割削減を実行していた（その後、リーマンショックによる金融危機をうけ、株式上場は無期延期へ）。しかし、それらの輸送実績や路線網が拡大しつづけているという実情にかんがみれば、マンパワー面での限界に直面するのは不可避であるといえた。2013年には、線路インフラ部門も類似の問題を露呈させている。

そこでDBは、2010年代のうちに8万名を新規に雇用し、とくに整備や保安を担う技術専門職の育成を強化するという方針を採るようになった。もっとも、その養成には相応の時間の経過を要することから、気象への不適応に起因する輸送障害発生に対する不安は、依然として払拭されてはいない。

こうした技術面での懸念材料にくわえ、DB社内における労使関係も、列車の正常な運行を妨げる一因となっている。2014年中にも、労使交渉の行き詰まりに起因するストライキが複数回にわたって決行され、客貨の列車ダイヤを大幅に混乱させた。その直接的な契機は、2008年に締結された労使協定が期限切れを迎えたことであるが、この協定も大規模なストライキと無数の労使交渉を経て策定されたものであった。なお、今日においては、労働組合間の勢力争いというDBにとっては未経験の局面も生じており、交渉の複雑化が事態の鎮静を遅滞させている。

以上のような要素は、DB自身に多大なる損害をもたらすのみならず、旅客や荷主の鉄道輸送そのものに対する信頼を損ない、ひいては「鉄道離れ」すら惹起しかねない深刻さを備えている。しかし、いずれも一朝一夕で解消できるような課題でもないことから、DBによる粘り強い対応が要請されるところである。