

事業環境の変容に直面しているドイツ鉄道の旅客輸送

ひじ かつ
土方 まりこ 調査研究センター主任研究員

はじめに

ドイツにおいては、輸送事業者間の競争の促進を通じて鉄道の活性化を図るという連邦の意向に基づき、鉄道改革の初年にあたる1994年には、国内の鉄道輸送市場への参入が自由化された。

自由化が旅客輸送に及ぼした影響は、都市間輸送と都市内・地域内輸送とで相違しているが、旧国鉄(連邦鉄道)に相当するドイツ鉄道(以下、DB)がいずれの市場においても支配的な地位を保持してきた。

ところが、今日、そうした様相を大きく覆すような変化が顕在化している。

1. 長距離バスの攻勢に苦慮する都市間鉄道輸送

高い採算性が見込める区間においては、すでにDBがICEやIC/ECによる高密度の輸送を提供していることなどを背景として、都市間鉄道輸送市場への参入は不活発であり続けてきた。

そうしたなか、長距離バス輸送市場が2013年1月より自由化された。ドイツ国内における長距離バス事業への参入は、鉄道輸送の保護を目的として長年にわたり厳格に規制されてきたが、この政策的な前提が撤廃されたことになる。

自由化後の長距離バス市場へは、短期間のうちに国内外からの新規参入が相次ぎ、多数の路線が開設された。また、新たに参入してきたバス事業者は、若者を中心とする価格弾力的な層をターゲットに据え、極端に安価な運賃での輸送の提供に邁進した。その結果、2012年は300万人に過ぎな

かった長距離バス利用者は、2013年は820万人、2014年には1,600万人に達したと推計されている。

当初のDBは、長距離バスへの輸送需要を過少に見積もり、様子見の構えを採っていた。ところが、2012年まで拡大傾向をたどっていたICEやIC/ECの輸送実績は、2013年から2年連続で縮小した。さらに2014年における都市間輸送部門のEBIT(利払前・税引前利益)にいたっては、前年比34.4%減とグループ内でも最悪の落ち込みを余儀なくされた。同年は、自社においてストライキが多発したことも不利に作用したものの、運賃面で熾烈な競争を仕掛けてくる長距離バスの急成長が明白になるにつれ、その対抗策として割引運賃を拡大したり、運賃値上げを断念したりしたことなどが利益減少の主因であることは自明であった。

こうした不振を受けて、2015年3月、DBは都市間鉄道輸送の大規模な拡充策を打ち出した。破壊的な運賃で、いまやドイツ国内を網の目のように結ぶようになった長距離バスを意識して、割引運賃のさらなる値下げや座席予約料金の撤廃などの運賃施策を引き続き実施する旨を盛り込むと同時に、ICEやICの停車駅の拡大、運行頻度の向上、路線の新設などを通じたネットワークの充実も宣言した。くわえて、従来はICが運行されてきた区間の少なからずをICE路線に格上げするといった、一部ネットワークの位置付けの変更も予告した。

もっとも、現有の鉄道車両はすでに運用が逼迫していることから、輸送サービスそのものの伸張につながる施策は、メーカーに発注している新車(407形ICE3、ICx、ならびにIntercity 2)の納入が予定されている2015年末以降に、複数年をかけて漸進的に実施するほかは選択肢が存在しない。そ

うした事情を反映して、この一連の方策の達成目標年次は15年後の2030年に設定されている。

2. 輸送契約獲得の失敗が続く都市内・地域内鉄道輸送

鉄道改革の一環として、都市内・地域内鉄道に対する管轄権が連邦から各州に移管された1996年以降、各州は州内で運行される旅客鉄道のサービスの仕様を決定したうえで輸送事業者と契約を締結し、その提供を委託している。今日においては、競争入札の制度を活用して、過去には独占的に輸送に従事していたDBに代わる他の鉄道事業者を選抜する州も珍しくなくなった。ただし、DBは依然として輸送契約のおよそ7割(列車キロベース)を確保している。

ところが、2015年2月に実施されたニュルンベルクのSバーンの運行権をめぐる競争入札において、1987年の開業当初より運行を担ってきたDBではなく、より安価な費用での運営が可能であると表明したイギリスを本拠国とするナショナル・エクスプレス社が落札に成功した。同社が獲得した契約は、272km(延伸予定の48kmを含む)の路線において、年間750万列車キロの輸送サービスを2018年からの12年間にわたって提供するという内容であった。DBにとっては、これほどまでに大規模な入札で敗北を喫し、かつ、広大なSバーン路線を喪失するのは初めてのことである。その後、同社はナショナル・エクスプレス社の経済的な不適格性を根拠として、異議申し立てのための司法手続きに踏み切った。

しかし、2015年6月、DBはライン・ルール・エクスプレスの運行権の落札にも失敗した。ライン・ルール・エクスプレスとは、今日、ノルトライン・ヴェストファーレン州においてDBが運行しているレギオナル・エクスプレスのネットワークを基盤としつつも、その速達性や結節性を向上させた新たなコンセプトの鉄道サービスである。2018年からの15年間、年間1,460万列車キロの輸

送を担う(ただし、専用車両の調達と車両メンテナンスは、州とジーメンス社とで別途契約)という、これまでにドイツ国内で実施された競争入札のなかでも最大規模の案件であったが、上出のナショナル・エクスプレス社とオランダ鉄道の子会社であるアペリオ社が契約を獲得した。

都市間輸送とは異なり、都市内・地域内輸送は独立採算が成立し得ない事業として位置付けられていることから、各州と締結する契約において、鉄道事業者には一定の収入の確保が保証されている。その帰結として、DBの都市内・地域内輸送部門も、他部門と比較して安定的に収入と利益を得てきた。

しかしながら、少なくとも上記の2件の運行権を失うことになる2018年以降は、これらが大きく減少すると予想される。それにもかかわらず、DB自身は競争入札における敗因を自社の人件費の高さに帰したうえで、一層の合理化を進めていく旨に言及するのみであり、実際には決め手となるような対応策を打ち出せていない。

おわりに

以上のとおり、DBの旅客輸送部門は鉄道政策の変更、ないしは行政主体の判断の変化に起因する事業環境の大幅な変容に直面している。かつ、そのことによって自らの優位性を急激に失う現実的な懸念にさらされている。

しかし、その払拭に向けて、スピード感と具体性を備えた対策を編み出せていない。グループ全体としての利益率の改善のために事業領域や組織のスリム化を計画したり、行政サイドに有利に働きかけるためのロビー体制を強化したりといった方策にはすでに着手しているものの、これらは自社の輸送サービスそのものの競争力の強化につながるわけではない。

今日のDBの旅客輸送部門には、市場と行政の双方に向き合いながら、今後採るべき戦略を真摯に模索することが求められている。