

苦境に立つドイツ鉄道の貨物鉄道事業

ひじ かつ
土方 まりこ 調査研究センター主任研究員

ドイツ鉄道（DB）の貨物鉄道事業を担う DB カーゴ社は、近年、利益を縮小させ続けていたが、ついには 2015 年、2016 年と 2 年連続の赤字決算を余儀なくされた（それぞれ 1 億 8,300 万ユーロ、8,100 万ユーロの損失）。かつ、すでに 2017 年においても、上半期の損失（2,800 万ユーロ）計上は免れ得なかった。

こうした財務実績の悪化を惹起している主因は、取扱品目、運賃、輸送品質といった複数の側面における同社自身の競争力の欠如であるとの指摘がなされている。ところが、その改善に向けて舵を取るべき DB グループの貨物輸送・ロジスティクス担当の取締役は、人選についての監査役会からの賛同が得られず、2017 年 3 月以降、不在となっている（2017 年 9 月末現在）。

「貨物鉄道輸送マスタープラン」の策定

もっともドイツにおいては、もはや黒字の達成すらままならなくなっている DB カーゴ社のみならず、貨物鉄道総体としても輸送実績が伸び悩ん

でいる。2002 年、連邦政府は温室効果ガスの排出量削減に向けて、国内の貨物輸送市場における鉄道のシェア（トンキロベース）を 2015 年には 25% にまで引き上げるという目標を掲げていた。しかし、同年以降においても鉄道のシェアには拡大が見られず、15～17% 台を上下しながら推移してきた。

そうしたなか、パリ協定に基づく新たな削減目標が設定されたこともふまえて、連邦交通省の呼びかけのもと、貨物鉄道輸送の停滞を打破するための方策について協議する円卓会議が招集され、DB を含む関係主体（物流事業者、荷主代表、鉄道業界団体、学識者など）が参加した。そして、その成果が「貨物鉄道輸送マスタープラン」としてまとめられ、2017 年 6 月に公表された。

このマスタープランには、表に示したような 10 領域に関する複数の政策や施策が掲げられたが、なかでも注目を集めたのは、2018 年以降における線路使用料の引き下げである。すなわち、貨物鉄道事業者が負担する線路使用料を現行のおよそ半額に引き下げるとともに、連邦財源（年間

表 貨物鉄道輸送マスタープランの概要

対策領域	主要な政策や施策（実行の主体・時期） ¹⁾
貨物鉄道輸送向けの優れたインフラの整備	連邦交通路計画（BVWP）に盛り込まれた鉄道インフラプロジェクトの査定完了 ²⁾ （連邦交通省・可能な限り短期間のうちに）
貨物鉄道輸送のデジタル化の促進	IT システムの稼働開始（DB ネット社・2018 年末までに）
鉄道運営のさらなる自動化	自動化技術の導入と発展（鉄道輸送事業者、鉄道インフラ事業者、鉄道産業・長期的課題として）
経済性と環境性能を考慮した鉄道車両の技術革新の推進	電化・非電化区間ともに走行可能なハイブリッド機関車の投入増強（鉄道輸送事業者・長期的課題として）
マルチモーダリティの強化と鉄道輸送事業への参入の保証・拡大	複合貨物輸送に用いられるトラックの車高制限の緩和（連邦・次期政権において）
鉄道におけるエレクトロモビリティの拡張	鉄道線路のさらなる電化に向けた特別プログラムの策定（連邦、鉄道インフラ事業者・可能な限り、プログラムの実行も次期政権において）
線路・設備使用料の大幅な削減	インフラ使用料の大幅な引き下げを目的とした暫定予算の追加（連邦・次期政権発足当初に）
租税公課負担の軽減	鉄道事業者のエネルギー税負担の削減（連邦・次期政権発足までに）
輸送モード間における労働・福利厚生・安全基準の均衡化の保証	貨物輸送セクターにおける賃金・労働・福利厚生規則の平準化（連邦と各州の管轄当局・2018 年までに）
教育・学習の促進	事業者による後進の確保と熟練労働者の獲得に向けた活動への支援（連邦・早急に）

注 1) 各対策領域について、代表的なものを抜粋して記載している。なお、ここに抜粋したもの以外の政策や施策についても、実行の主体と時期が個別に規定されている。

2) 投資財源の充当のために必要となるプロセスである。

出所：Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur „Masterplan Schienengüterverkehr“より筆者作成

総額 3 億 5,000 万ユーロ）を用いて、DB ネット社をはじめとする線路インフラ事業主体に対する補填を行う。線路使用料は、貨物鉄道事業に要する総費用の 20～40% を占めることから、その引き下げがトラックに対する鉄道運賃の競争力の改善にもたらす効果は大きいと見られている。この他にも、編成長 740m の貨物列車の運用に向けた主要路線の設備拡張、貨物鉄道業界自身による技術革新への投資、貨物列車の組成・入換の自動化・デジタル化の実証実験場の設置などが、早期に着手すべき措置として位置付けられた。

マスタープランの本格的な実行に際しては、2017 年 9 月の総選挙後に発足する新政権の意向が反映されることになるため、実効性には不透明感も認められるものの、その内容については、貨物鉄道業界が望む事柄をほぼすべてカバーしているとの評価が寄せられている。

国際貨物鉄道幹線の封鎖

ところが、DB カーゴ社にとっても多岐にわたるメリットの享受が期待されたマスタープランの

公表からわずか2カ月後の2017年8月、トンネル掘削現場に既存する営業線が陥没するという事象が発生した。この線路陥没は、南部のカールスルーエ～スイスのバーゼル間的高速新線建設・在来線改良工事区間（182km）のうち、既存線下に建設中の全長4,270mに及ぶ「ラシュタット・トンネル」の地上で起きた。当該区間は、北はロッテルダムから、2016年に開通した世界最長の鉄道トンネルであるゴットルトバーストンネルを経由して、南はジェノヴァまでを結ぶ鉄道路線に含まれており、今日でも化学・紙・鉄鋼・石油などを輸送する各国の貨物列車が1日当たり最大200本走行する欧州の大動脈に相当する。2035年の完成を目指してDB ネット社が複々線化工事を担っており、ラシュタット・トンネルは高速列車と一部の貨物列車の走行に供用される予定であった。

陥没の発生前に異常を感知し、列車の運行も停止したため、人身を巻き込む事故こそ回避できたものの、陥没現場を含むラシュタット～バーデン・バーデン間のおよそ9kmの区間は即座に封鎖された。地上の線路を復旧させるために、掘削途中のトンネルに160mにわたってコンクリートを流し込み、路盤を固めるという対処が採られたが、列車の運転再開が可能となるまでに2カ月弱の期間を要した。その間、旅客輸送については、代行バスを6分間隔で運行することにより、1日当たり3万人強の需要に対応した。

一方、貨物輸送に関しては、複数の代替経路の活用が検討されたものの、当該経路も工事中につき使用不可である、非電化区間を含んでいる、線路が重量貨物列車の走行に対応していない、トン

ネル断面の大きさがコンテナ列車の走行には小さすぎるといった支障がそれぞれ明らかとなった。ゆえにDBカーゴ社は、代替経路での運用が可能な列車を国内各地から、あるいは近隣諸国の鉄道事業者の協力も得て調達するといった対処に追われた。しかし、ドイツ国内の代替経路の容量は、もとより旺盛な輸送需要をさばくには不足していたため、西側にフランスとベルギー、東側にもオーストリアを経由する国際的な迂回路を確保せざるを得なかった。

8月半ばの陥没発生から10月初旬の復旧完了までの期間中、貨物鉄道業界全体に生じた損害額は、1週当たり最小でも1,200万ユーロ、最大で2,000万ユーロに上り、最終的には総額で数億ユーロ規模に達することは確実であると試算されている。線路陥没の原因究明は、今後、DB ネット社と工事を担当していたゼネコン各社との間で慎重に進められる予定であるが、各国の貨物鉄道事業者からの損害賠償請求への対応は、DBグループにとっても不可避と見られる。

なお、2017年9月末現在、DBカーゴ社は、自社にとっても重要な幹線の断絶がもたらした財務面への影響に関する言及は行っていないが、一連の対策によって発生した追加の費用負担は、複数年にわたって赤字決算に見舞われてきた会社にとり、見過ごすことのできないマイナス要因となったものと推測される。さらには、長期間に及ぶ輸送断絶を発生させた貨物鉄道そのものに対する荷主からの信頼も、少なからず毀損されているものと懸念され、荷主企業の鉄道離れという現象が、DBカーゴ社をさらなる苦境に追い込む可能性も否定できない状況である。