

〔研究員の視点〕

# コロナ禍を根拠とするドイツ鉄道への 財政支援をめぐる議論

交通経済研究所主任研究員 土方まりこ

※本記事は、『交通新聞』（2021年3月23日付）に執筆したものを転載いたしました

## はじめに

2021年3月中旬現在、ドイツにおける新型コロナウイルスの累計感染者数は257万人に達しており、死者数は7万人を超えている。ドイツは、欧州地域が第1波に見舞われた2020年春こそ、感染の拡大を抑え込むことに成功したものの、第2波が到来した同年秋以降は、感染者数の増加に加え、死亡率の上昇も余儀なくされてきた。この間、近隣諸国と同じく、ロックダウン（都市封鎖）が複数回に渡って実施され、接触制限をはじめとする厳格な行動規制が国民に課されてきた。

## 連邦による財政支援に関する合意

感染拡大と行動規制の帰結として、ドイツの公共交通事業者も利用者の激減に直面させられている。そうしたなか、全国で鉄道の運行に従事しているドイツ鉄道（連邦政府が全株式を保有）は、新規の移動需要の喚起に向けたプロモーションの展開は控えているものの、テレワークの開始によって出社回数が減少した旅客をターゲットとして、通勤定期券に代わる割安な回数券の取扱に着手するなど、既存の鉄道利用者の囲い込みに努めている。

もっとも、感染の終息に見通しが立たない限りは、その収益に打撃が及ぶことは必定である。ドイツ鉄道は、リーマンショックに起因する経済危機が席卷した2009年にも、鉄道貨物部門による多額の赤字の計上を経験したが、コロナ禍は同社の利益の主要な源泉である旅客の流動をも止めてしまったためである。

ドイツ鉄道自身も、2020年5月には、コロナ禍を原因とするグループ全体の損失が2024年までの5年間で少なくとも110億ユーロ、最悪の場合は135億ユーロに達するとの見積りを明らかにしていた。その上で、自らによる経費削減の達成を条件に、ベストケースとしての損失額である110億ユーロの半額に相当する、55億ユーロの資本注入を受けるという合意を連邦政府との間で取り交わした。

これにより、議会における審議を経るとともに、EUの政策執行機関である欧州委員会による承認が得られ次第、連邦からドイツ鉄道へと資金が供給されることとなった。なお、欧州委員会による承認は、加盟国が自国の企業に補助金を給付することを禁じるEUのルールの適用除外を求める場合に必要とされる。

**「公平性」の欠如を根拠とした異議の申し立て**

ところが、この合意はドイツ鉄道を不当に利するものであるとして、他の鉄道事業者やその業界団体によって異議が唱えられた。

すなわち、1994年にドイツ国内の鉄道輸送市場が自由化されて以降、すでに多数の鉄道事業者がドイツ鉄道によって管理されている線路インフラを用いた輸送への参入を果たしており、同社とも熾烈な競争を繰り広げるに至っている。

そして、そうした参入事業者の少なからずについても、コロナ禍による経営悪化に陥っているのにも関わらず、ドイツ鉄道にのみ連邦財源が手当てされるのであれば、著しく「公平性」を欠くという主張である。

なかでも、ドイツ鉄道と直接的に競合する区間において長距離旅客列車を運行している新興のFlixBus（フリックスモビリティ）社は、連邦による資金供給を安易に承認しないように要請する内容の書簡を欧州委員会の競争政策担当委員に送付するなど、強硬な対応を実行した。

また、2020年10月には、感染拡大によって痛手を被っている鉄道事業者を救済するための手段として、線路使用料の支払いの減免を行うことなどを例外的に容認する旨を定めたEU規則（2020/1429）が公布された。

第三者が保有する線路インフラを用いた輸送に従事する、すべての鉄道事業者を対象とすることが可能であるという意味においては、平等性に優れた措置であることから、ドイツにおいてもこれを適用すべきとする声が高まった。

**ドイツ鉄道に課された「公共性」にかんがみた疑義の提示**

こうした各所からの反発に配慮したためか、連邦によるドイツ鉄道への資本注入の手続きは遅延している。一方で、同社がコロナ禍において「公共性」を帯びた任務を担っているにも関わらず、資金が供給されていないという状況を疑問視する論調の報道も見られるようになった。

すなわち、2020年春のロックダウン期間中、隣国のフランス国鉄が高速列車TGVの運行本数を平常時の1割程度にまで削減したことなどは対照的に、ドイツ鉄道のICEやICのそれは8割を確保していた。これは、鉄道輸送の継続を国民生活にとって不可欠なものとして定義づけた連邦政府による要請を受けた対応であるが、輸送人員が前年比で9割減へと極端に落ち込んだことから、ドイツ鉄道の赤字は拡大した。その後においても、同社の旅客列車は、通常ダイヤとほぼ同水準の頻度での運行を継続してきている。また、これまでのところ、ドイツ鉄道は感染症を根拠とする賃金削減を伴う労働時間短縮や解雇も実施していない。

ちなみに、前出のFlixBus社は、ロックダウンの開始以降、列車の運行を断続的に休止している。かつ、同社自身は他の鉄道事業者に列車の運行を委託するというビジネスモデルを採用していることから、直接的に背負っている財政リスクは最小限にとどまっている。つまり、自らでは運行要員を雇用せず、車両も保有していないというFlixBus社の実態も踏まえて、同社によるドイツ鉄道や連邦に対する批判の正当性を疑う向きもある。

## 研究員の視点

### おわりに

ドイツは、等しく EU 加盟国でありながら、依然として鉄道輸送市場の開放に消極的なフランスなどとは対照的に、EU が推進する自由化政策の忠実な実行を通じて、ドイツ鉄道を含む鉄道事業者間における競争を促進することを総じて重視してきた。

しかし、コロナ禍という非常事態の最中においては、国鉄を母体とし、今日でも連邦が全株式を保有しているドイツ鉄道に対しては、列車の運行を継続することにより、社会機能の維持に資することを強く要請している。

ところが、そうしたドイツ鉄道への資金の

供給も、EU の自由化政策とその結果としての競合他社の存在がいわば阻害要因となり、意のままに行えていない。かつ、EU からの承認の獲得も前提となっているために、連邦による財政支援の実施自体に足枷がはめられる可能性も否定できない。

もっとも、財政支援の是非を議論するために歳月を費やしている間にも、ドイツ鉄道の経営は悪化をたどり続けていること、また、そのために列車の運行に支障をきたすような事態に陥るならば、利用者の利便性が著しく損なわれるおそれもあることについては、政策担当者によって認識が共有されるべきであろう。