

EUにおける鉄道貨物輸送政策の経緯

小澤茂樹 (運輸調査局)

Rail Freight Transport Policy Development in E.U.

Shigeki Ozawa (Institute of Transportation Economics)

キーワード：オープンアクセス、上下分離、新規参入者、既存事業者

Key Words : Rail Freight Transport, EU, Open access, Vertical separation, New entrant

1. はじめに

日本と同様に、欧州においてもモータリゼーションの進展に伴い鉄道貨物輸送は衰退の一途を辿っていった。今日における陸上貨物輸送の大部分は、トラック輸送が担っている。しかし、トラック輸送の拡大は、環境汚染、地球温暖化、道路渋滞、交通事故などの様々な弊害を発生させる。

このような問題に対し、欧州連合 (EU) では、鉄道貨物輸送を増大させる政策を講じられ、その手法として上下分離を用いた競争政策 (オープンアクセス政策) が導入された。これまで、鉄道貨物輸送の競争力を高めるための様々な施策が講じられてきたが、広範囲において鉄道貨物輸送政策に競争原理を導入する試みは EU が最初の事例である。この意味で、EUにおける鉄道貨物輸送政策の持つ意義は大きいと考えられる。

2. オープンアクセス政策の展開

2.1 1990年代

EUにおける鉄道貨物輸送のオープンアクセス政策は1991年に制定された「指令 91/440」まで遡る。この指令では、オープンアクセスと共に円滑かつ広範囲な国際複合輸送の実現が示され、貨

物列車の線路使用料の保証が盛り込まれた。しかし、この指令に対しては、約半数の加盟国が従わなかったため、当初の成果は達成できなかった。

この状況を踏まえ、1995年には線路使用免許の交付に関するものとして、「指令 95/18/EC」が制定されると共に、線路使用料の設定やダイヤ配分に関するものとして、「指令 95/19/EC」が制定された。しかし、自国の線路を外国の鉄道会社に使用されることについては、加盟国間で温度差が生じた。そのため、新たな指令が制定されたにもかかわらず、1990年代におけるオープンアクセス政策は十分に進展しなかつたのである。

2.2 2000年代以降

1990年代に行った政策成果を考慮し、EUは2001年に鉄道第1パッケージを制定した。このパッケージには、「指令 2001/12/EC」(インフラの所有者と列車運行者との分離の徹底、オープンアクセスの更なる進展)、「指令 2001/13/EC」(国際貨物輸送に重点が置かれていた線路使用免許の交付を国内貨物輸送にも拡大)、「指令 2001/14/EC」(インフラ使用に関する高い透明性の実現)の3つの指令が含まれた。このパッケージにより、特

にドイツでは新規参入者が多く見られるようになった。この意味で、第 1 パッケージによる成果は小さくないと思われる。

第 1 パッケージの成果を踏まえ、オープンアクセスの更なる進展を図るため、2004 年、EU は鉄道第 2 パッケージを制定した。このパッケージでは、「指令 2004/49/EC」(安全に関する責任の明確化)、「指令 2004/50/EC」(相互運用性に関する技術的問題の解決、解決機関として欧州鉄道庁を設置)、「指令 2004/51/EC」(国際貨物輸送の全路線オープンアクセスを 2008 年から 2006 年に前倒し)、「規則 CS/7963/03」(円滑な国際貨物輸送を実現させるため、国際鉄道政府間組織の設立)が制定された。第 1 および第 2 パッケージの制定により、EU 加盟国の大部分では鉄道貨物輸送のオープンアクセスが大きく進展した。

2007 年、EU は鉄道第 3 パッケージを制定した。このパッケージのうち、鉄道貨物輸送に関するものとしては、「指令 2007/59/EC」(EU 内の運転士免許の統一)が制定されると共に、鉄道貨物輸送サービスの品質保証が定められた。

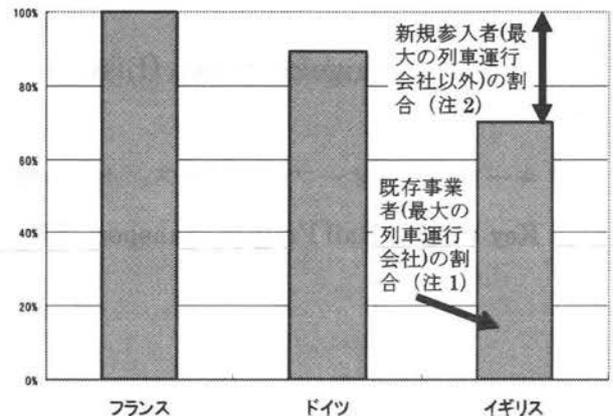
3. オープンアクセスの成果と課題

本稿では、イギリス、ドイツ、フランスを中心

に、成果の基準として新規参入者と輸送量の変化に着目し、オープンアクセスの成果を分析した。

3.1 新規参入者の動向と輸送量の変化

イギリス、ドイツ、フランスの新規参入者のシェア(トンキロベース)を示したのが図 1 である。

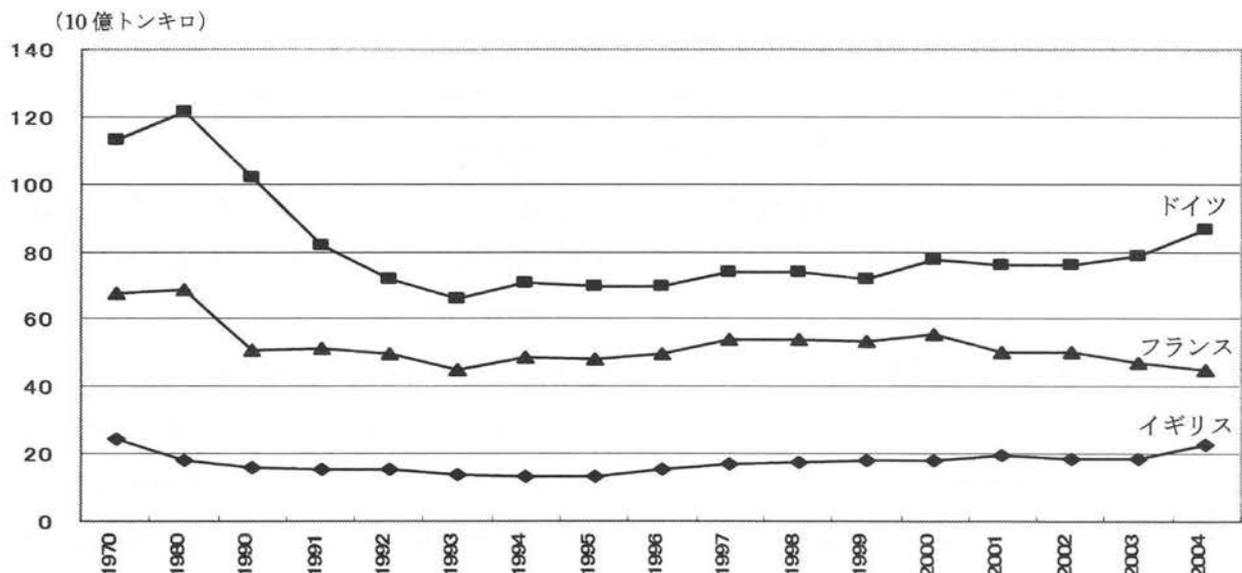


Jan Scherp(2005) p.8 より作成

注 1:最大の列車運行会社とは旧国鉄の貨物部門を引き継いだ事業者であることから、ここでは既存事業者と捉えている
注 2:最大の列車運行会社以外の列車運行会社とは主にオープンアクセス後に参入してきた事業者であることから、新規参入者と捉えている

図 1 新規参入者のシェア (トンキロベース)

また、イギリス、ドイツ、フランスにおける輸送量の変化を示したのが図 2 である。イギリスではオープンアクセスが進展しており、また、2000 年以降、輸送量が増大傾向にある。一方で、フランスは相対的にオープンアクセスが進展しておら



Commission of the European Communities (2006) p.66 より作成

図 2 イギリス・ドイツ・フランスにおける鉄道貨物輸送量の推移 (トンキロベース)

ず、輸送量は減少傾向にある。

3.2 オープンアクセスの成果分析

この状況を散布図に示すと共に、相関分析を行ったのが図3である。この分析では、1995年～2004年の約10年間のサンプルとし、新規参入者のシェアと輸送量の伸び率の関係を明確にし、オープンアクセスの成果を明らかにすることを目的とした。

この図が示すように、1995年から2004年において、新規参入者のシェアと輸送量の伸び率の間には一定の相関がある。このことから、オープンアクセスを行うことで、鉄道貨物輸送の輸送量は増大すると指摘できる。なお、Jan Scherp(2007)においても、同様の結果が得られている。

4. オープンアクセスの課題

新規参入者のシェアと輸送量の伸び率の間の相関が確認できた一方で、オープンアクセス政策には幾つかの問題が見られている。以下では、この問題を示すと共に、その解決策について触れたい。

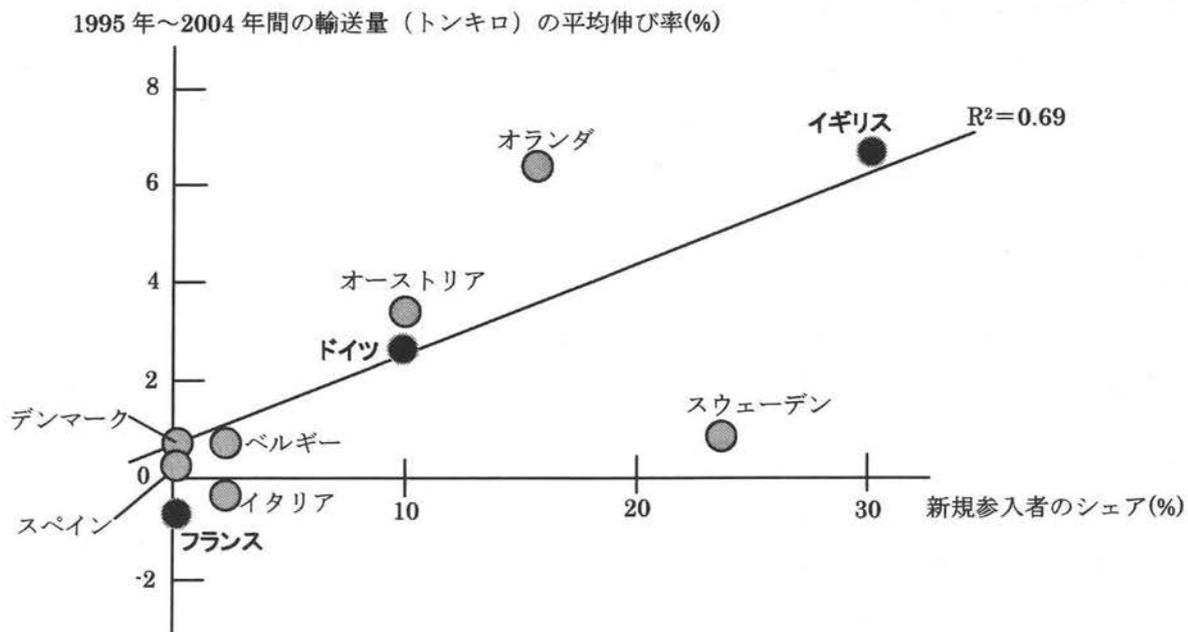
4.1 足並みの揃わない進展

EU全体でオープンアクセスが進展しているが、

加盟国間で、その進展のペースに違いが見られている。鉄道はネットワーク産業であるため、足並みの揃った政策の進展が重要となる。

例えば、上下分離の形態において、イギリス、ドイツ、フランスの間には比較的大きな違いが見られる。イギリスでは、積極的にオープンアクセスを進展させ、線路保有者と列車運行会社は完全に独立している。一方で、フランスにおいては、RFF（線路保有者会社）が保有および管理する線路の大部分は、フランス国鉄（SNCF）が占有的に使用している。また、ドイツでは、同一のホールディング会社間で線路の貸し借りが行われている。また、線路使用の優先順位や列車の運行免許の取得時間などについても、各国で基準が異なる。

このように足並みが揃わない要因は、加盟国間の調整が十分に行えないことであり、このことはEUが抱える根本的な問題である。また、鉄道政策の大部分が、強制力を有しない指令によって行われていることも、足並みが揃わない要因と言えよう。



注1: Jan Scherp(2005) p.8のデータ（新規参入者）および Commission of the European Communities (2006) p.66のデータ（輸送量）から作成

注2: イギリスについて、新規参入者のデータはグレートブリテン島のみ

図3 新規参入者のシェアと輸送量の関係

4.2 相互運用性の必要

ソフト面の足並みが揃わない一方で、ハード面でも足並みが揃っていない。広範囲でオープンアクセスを実現する上で、特に、ゲージや電力システム、集電システム、信号システムなどの統一化および互換性の確立は重要となる。

近年、複数の電力システム、信号システムなどに対応可能な機関車や列車が登場するようになったが、この問題を解決するためには、より抜本的な解決策が必要になるであろう。

4.3 競争条件の不備

オープンアクセスが進展する一方で、競争原理の導入に関する新たな問題が浮上するようになった。最も深刻な問題は、ダイヤ配分である。現在、ダイヤ配分する際、既存事業者（旧国鉄）が優先的に使用する傾向がある。例えば、イギリスにおいては、グランドファザー権があり、また、ドイツでは、最大手の貨物鉄道会社（Railion）と線路を保有・管理する会社（DB Netz）が同じホールディング会社に位置している。このことは、既存事業者と新規参入者の競争条件が異なることに直結する。また、これまでは、線路のみに注目が集まっていたが、貨物駅の使用についても、既存事業者が有利になることも少なくない。

5. まとめ

EUにおいては、2000年以降、オープンアクセス政策が進展し、新規参入者の数も増大してきた。このことから、オープンアクセス政策は、鉄道貨物輸送の活性化に貢献したと考えられる。

しかしながら、EUにおけるオープンアクセス政策には様々な問題があることも事実であり、更なる活性化には新たな政策を講じる必要があると思われる。また、オープンアクセス政策は、鉄道貨物輸送政策の1つに過ぎず、抜本的に鉄道貨物輸

送を活性化させるためには、インフラの整備などの政策も同時並行的に行う必要があるであろう。

参 考 文 献

- 1) Chris Nash : Results and Perspective of the Japan National Railway Reform from a European Point of View, 運輸と経済, No.718, pp.74-76,2007
- 2) Commission of the European Communities: Commission Staff Working Document—Annexes to the Communication on the implementation of the railway infrastructure package Directive(‘First Railway Package’)” . 2006
- 3) ECMT: Railway Reform, OECD. 2001
- 4) Jan Scherp: Creating an integrated rail freight market in the EU: Assessing the progress so far , The Adam Smith Institute’s inaugural conference 2005, 2005
- 5) 小澤茂樹 : EU における鉄道貨物輸送政策の一考察,公益事業研究, No.159, pp.29-39,2007