

ドイツにおける鉄道改革の6年： 理念と実際

日本大学商学部
桜井 徹

学会事務局からの要請点

- ◆ 民営化の時期と形態
- ◆ 経営状態と輸送サービスの、民営化前後比較
- ◆ 民営化後の鉄道経営、輸送に対する政府の関与
- ◆ 技術開発と鉄道の民営化

目次

1. はじめに:課題と分析視角
 2. 鉄道改革の背景と目的
 3. 鉄道改革の枠組みと段階
 4. 鉄道改革の6年
 5. 鉄道改革の評価
- 参考文献

1.はじめに:課題と分析視角

① 課題

1994年1月実施のドイツ鉄道改革の評価

② 分析視角

a. 理念: 背景・目的と実際との格差

b. 「不完全な民営化」(桜井【1996】)の検証

i. 不完全な民営化の意味: 完全な民営化とそれに逆行する方向との混合

ii. 不完全な民営化の内容

通路整備の国家責任

近距離輸送の州・自治体の責任

2. 鉄道改革の背景と目的

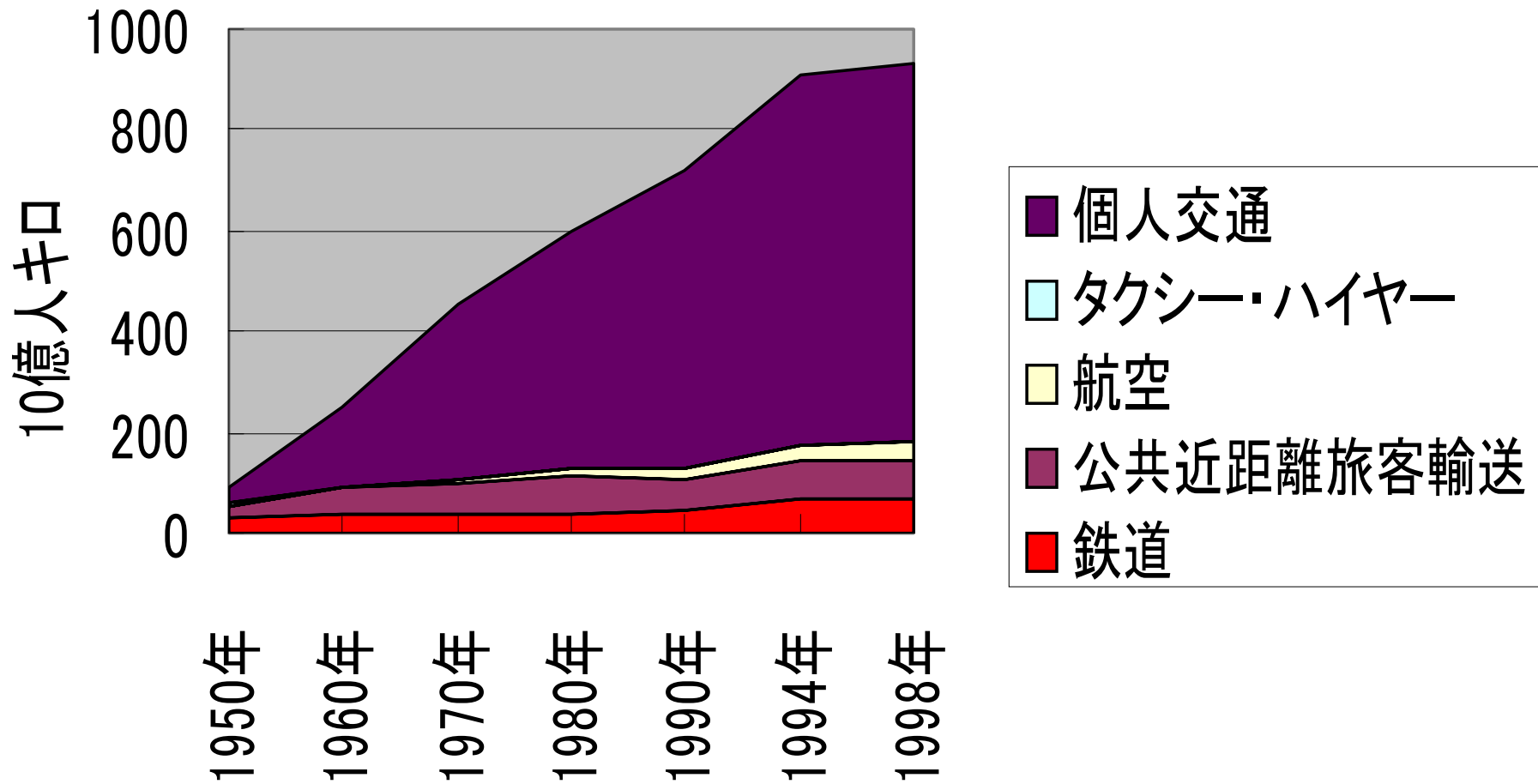
① 鉄道改革の背景: 経営悪化

- a. 構造的背景: 鉄道のシェア低下(図1・図2)
- b. 直接的背景: ドイツ統一とEU市場統合

② 鉄道改革の目的

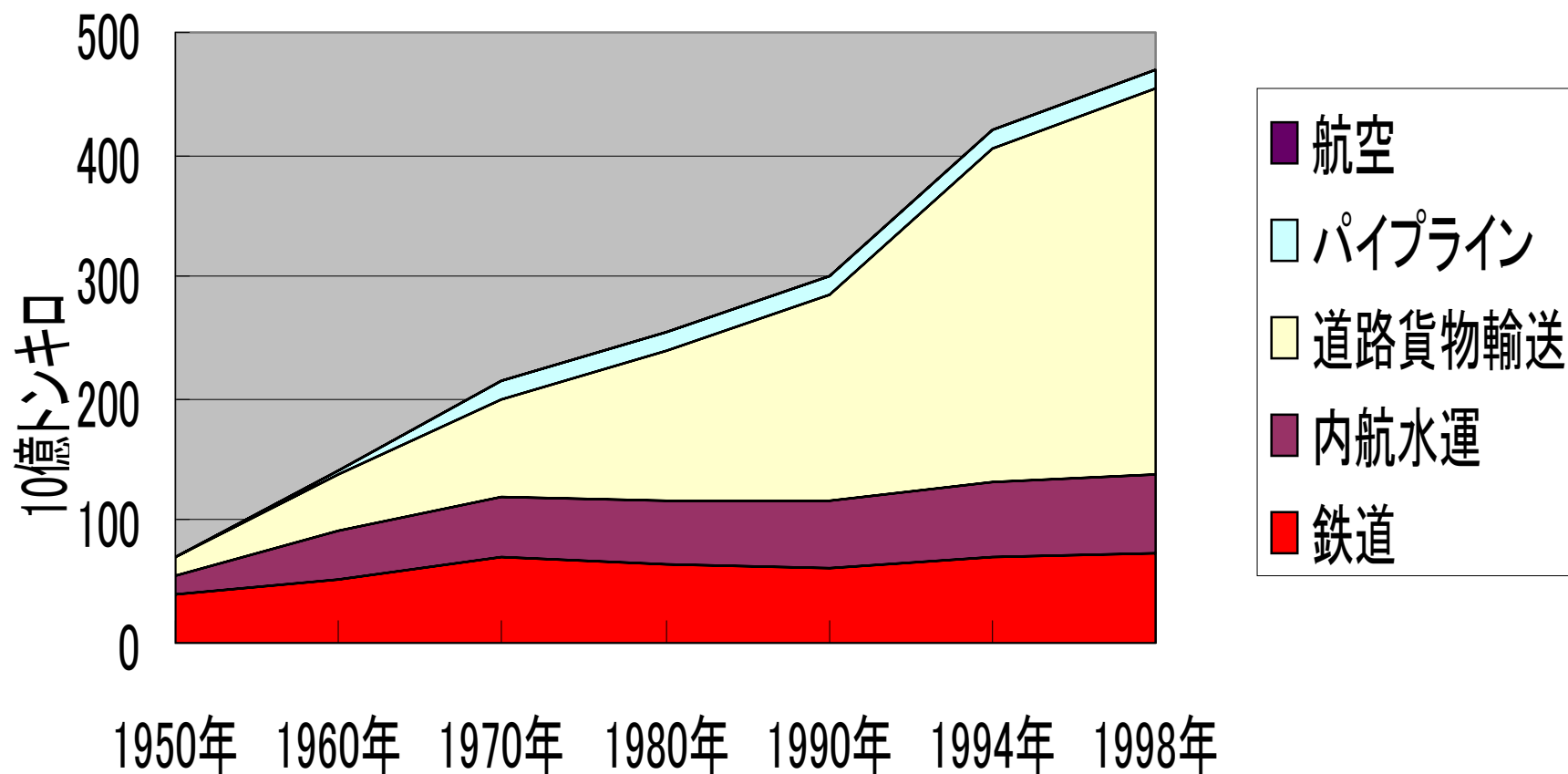
- a. 鉄道の競争力の強化
 - i. 営利的経営と政府介入の排除(特別財産形態の限界と株式会社形態の評価)
 - ii. 環境にやさしい鉄道
- b. 財政負担の軽減

図1 ドイツ旅客輸送構造



出所) Verkehr in Zahlen 1999より作成。

図2 ドイツ貨物輸送構造



出所) Verkehr in Zahlen 1999より作成。

3. 鉄道改革の枠組みと段階

① 鉄道改革の枠組み

- a. 特別財産形態から株式会社形態への転換
- b. 財政救済措置によるDBAGの財政的自立の補償
- c. 上下分離と旅客・貨物分離
- d. 通路の自由開放
- e. 鉄道インフラ部門の政府所有の維持と政府資金貸付
- f. 鉄道近距離旅客輸送の地域化

② 鉄道改革の段階

- a. 第1段階(Bahnreform I):1994年1月1日
- b. 第2段階(Bahnreform II):1999年1月1日 5つの部門会社
- c. 第3段階(Bahnreform III):?

表1 鉄道改革関連法

- ◆ 1. 1993年11月15日の連邦の鉄道通路の整備に関する法律
- ◆ 2. 1993年12月20日の基本法の改正に関する法律
- 3. 1993年12月27日の鉄道事業の新秩序に関する法律〔鉄道新秩序法〕
 - 第1章 連邦の鉄道の合同と新編成に関する法律
 - 第2章 ドイツ鉄道株式会社の設立に関する法律〔ドイツ鉄道設立法〕
 - 第3章 連邦の鉄道交通行政に関する法律
 - 第4章 公共近距離旅客輸送の地域化に関する法律〔地域化法〕
 - 第5章 一般鉄道法
 - 第6章 他の法規の適合
 - 第7章 移行規定
 - 第8章 従前の法規の失効
 - 第9章 連邦鉄道財産およびドイツ連邦郵便の諸企業における人事構造の改善に関する法律
 - 第10章 統一的規則順位への復帰
 - 第11章 効力の発生
- ◆ 4. 1994年1月1日の連邦鉄道財産の出向官吏の用件における決定に対するドイツ鉄道株式会社の権限に関する規則〔DBAG権限規則〕

図3 ドイツの鉄道改革の図式 1

Ⅱ. 8. 1図 ドイツの鉄道改革の図式

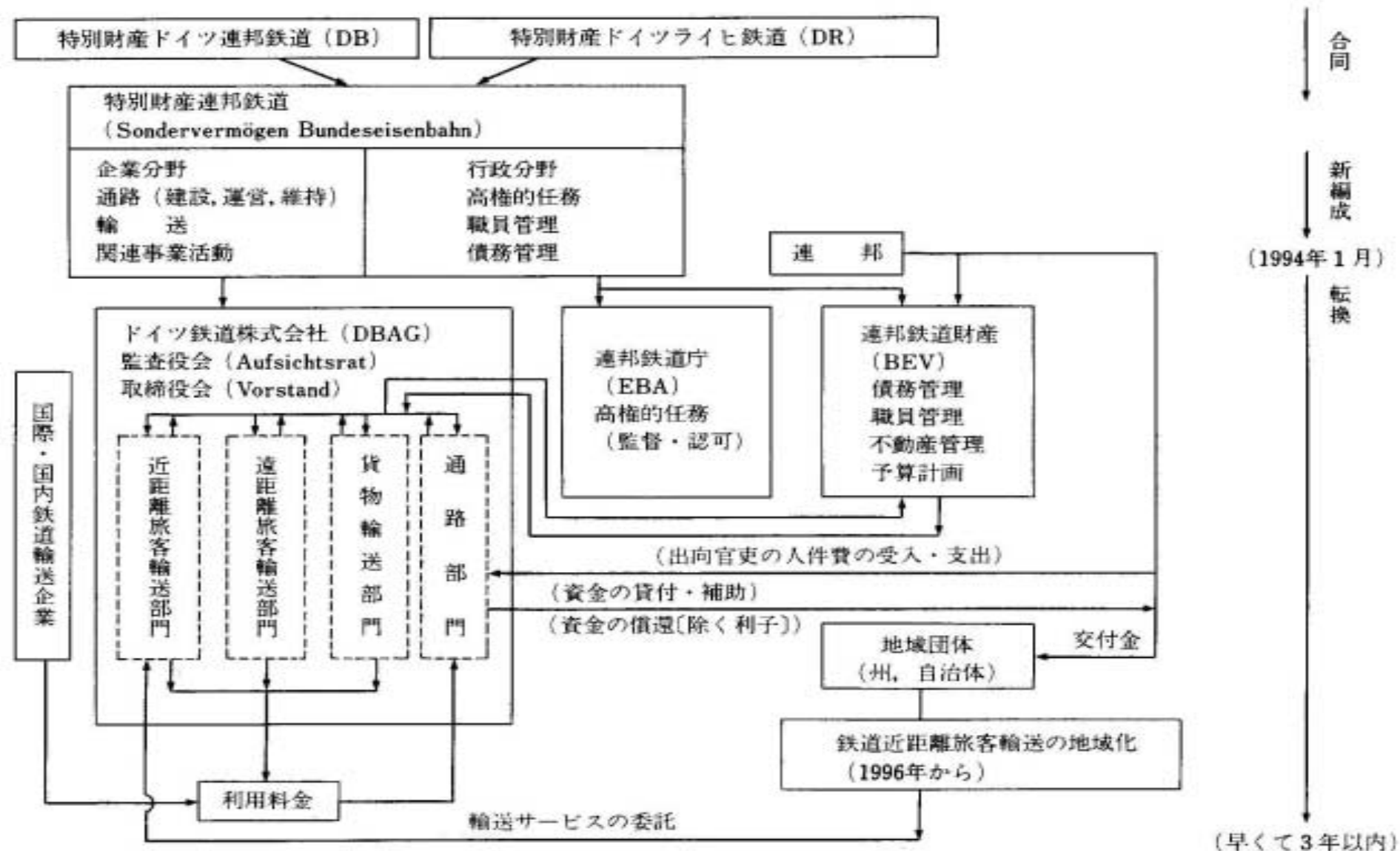
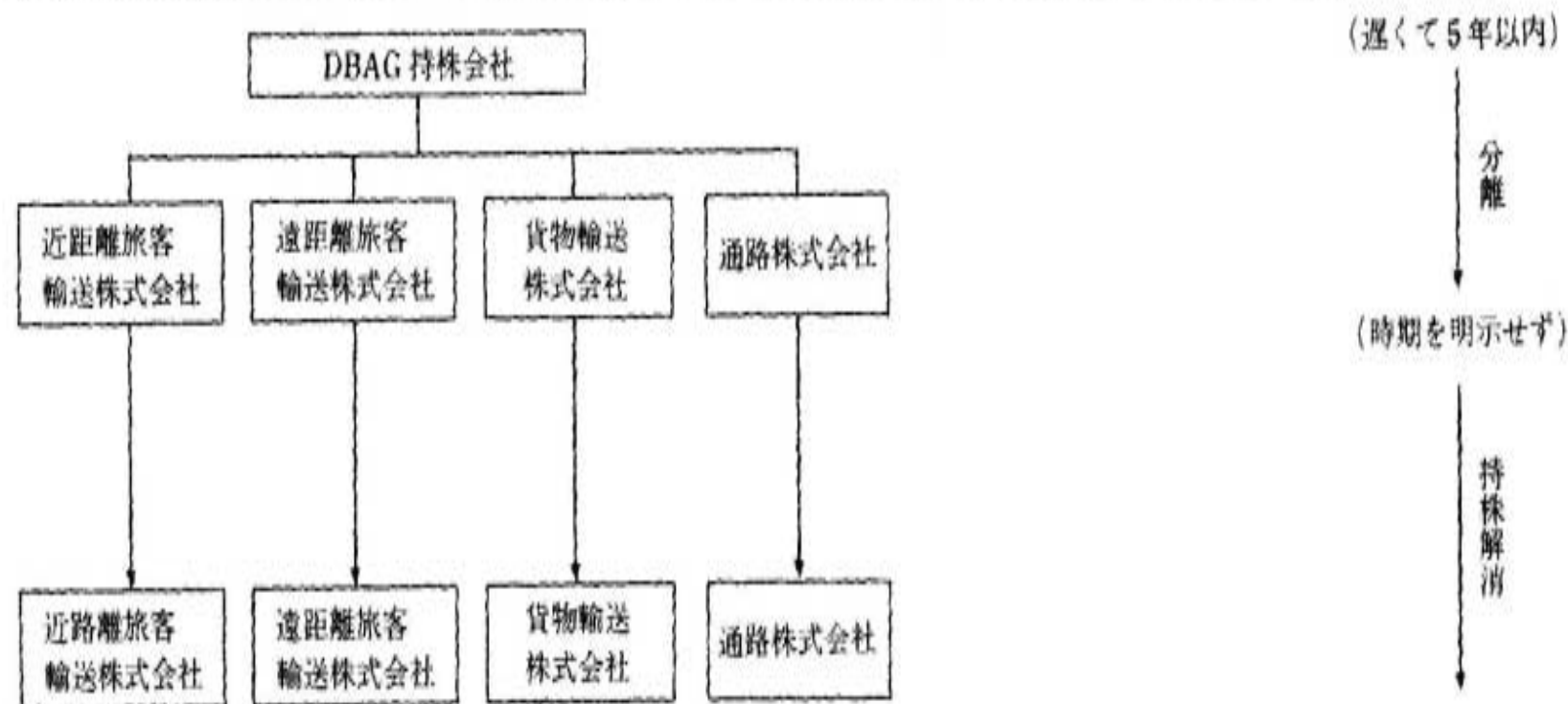


図4 ドイツの鉄道改革の図式 2



(注)1. 持株会社の下でも、また完全独立後も、通路の利用条件や通路の資金調達関係は同じ。

2. 通路会社のみ、株式の50.1%は連邦が保有(改正基本法87e条で法定)。

3. 本図では省略したが、西ベルリン特別財産(Vorratvermögen Berlin (West))もDBとDRとともにBEVに編入される。

(出所) DB資料をもとに、「鉄道新秩序法」で加筆。

また、堀 雅通「統一ドイツの鉄道改革——民営化と『上下分離』——」(『運輸と経済』第54巻第2号、1994年2月号、87ページ)をも参考にした。

表2 DBAGに対する財政措置(10年間)

◆ 資産の減額修正	828億DM
◆ 有利子債務の全額免除	704億DM
◆ ドイツライヒ鉄道の過去負担の免除	810億DM
• 環境上の過去負担	71億DM
• 近代化投資	330億DM
• 人件費負担	
◆ ドイツ連邦鉄道の恩給・年金負担	260億DM
◆ 鉄道インフラ投資	680億DM
◆ 連邦から州への給付(7年間) (地域化)	1211億DM

4.鉄道改革の6年

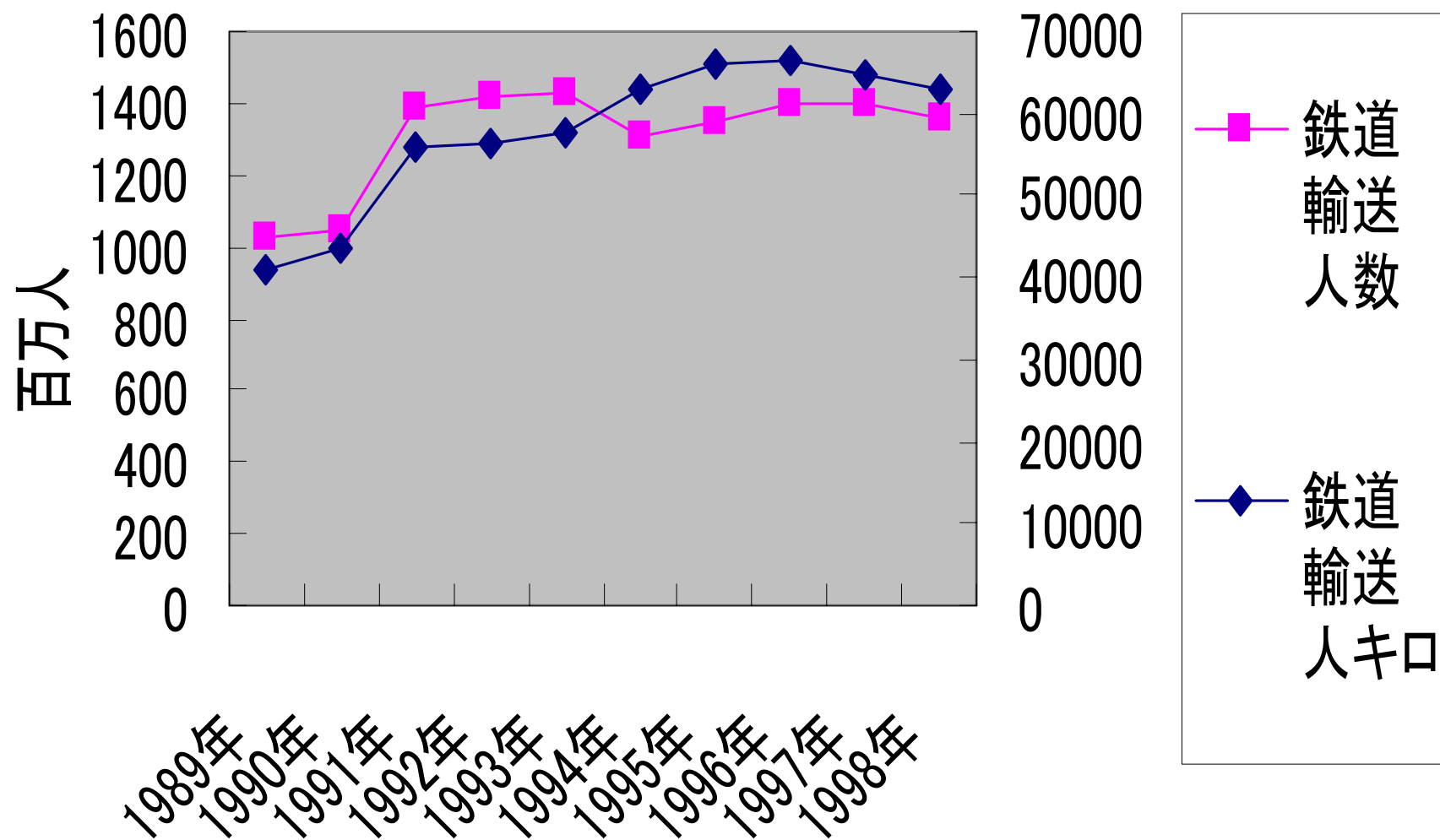
- ① 輸送市場におけるドイツ鉄道株式会社(DBAG)の推移
- ② ドイツ鉄道株式会社(DBAG)の経営成績の悪化とその要因
- ③ 通路利用料金の設定とその問題
- ④ 連邦通路整備計画の見直しと資金調達を巡る問題

① 輸送市場におけるDBAGの推移

a. 旅客輸送

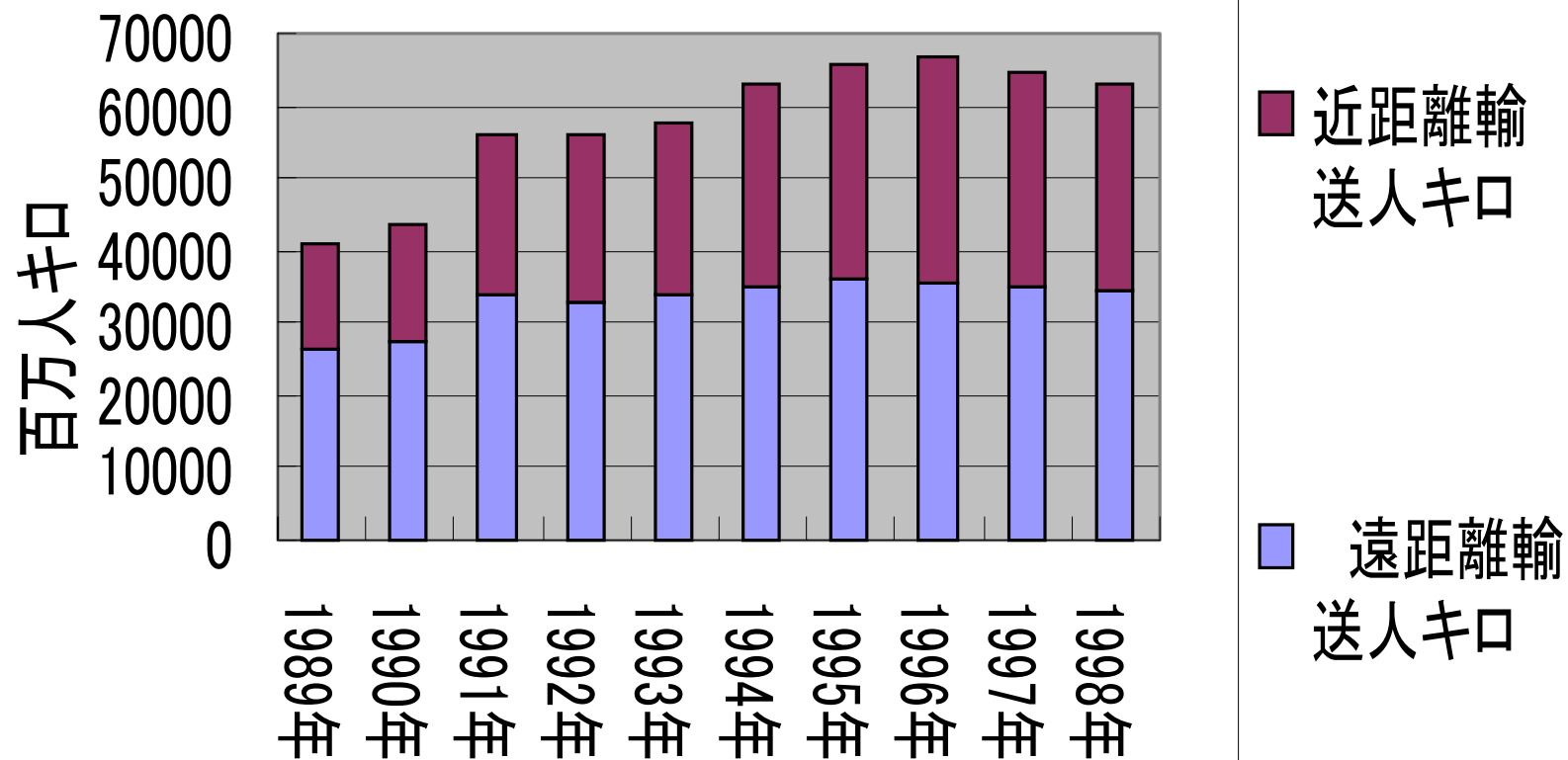
- i. 鉄道シェアの一定の回復、しかしその後微減
- ii. 輸送人数、輸送人キロの90年代前半の増加と96年以降の減少・停滞
- iii. 90年代前半の増加:近距離輸送の増加と遠距離輸送の停滞
- iv. 96年以降の停滞:近距離輸送も伸び悩む

図5 ドイツ鉄道の輸送人数と輸送人キロ



出所) Verkehr in Zahlen 1999より作成。

図6 ドイツ鉄道の近距離・遠距離別輸送人キロ



出所) Verkehr in Zahlen 1999より作成。

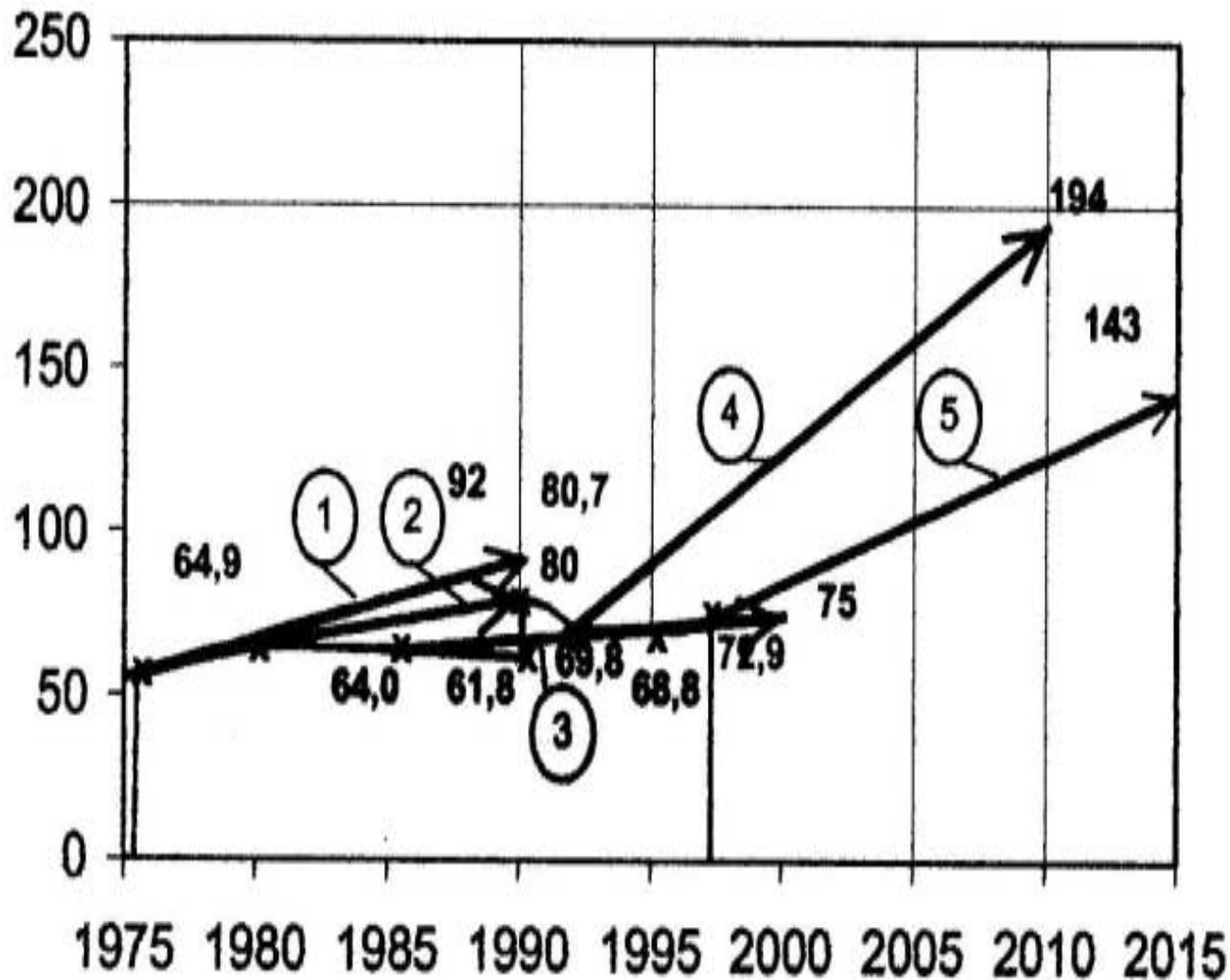
① 輸送市場におけるDBAGの推移

b. 貨物輸送

- i. DBAGのシェア低下は止まらず
- ii. 1996年以降の貨物輸送トン数の大幅な低下と貨物輸送トンキロの微減
- iii. 車扱いの比重の増大:小口扱・手荷物の減少
- iv. 車扱いにおける複合輸送の比重の緩慢な増加

図7 連邦通路計画における鉄道貨物輸送の予測と実際

Mrd. Ton

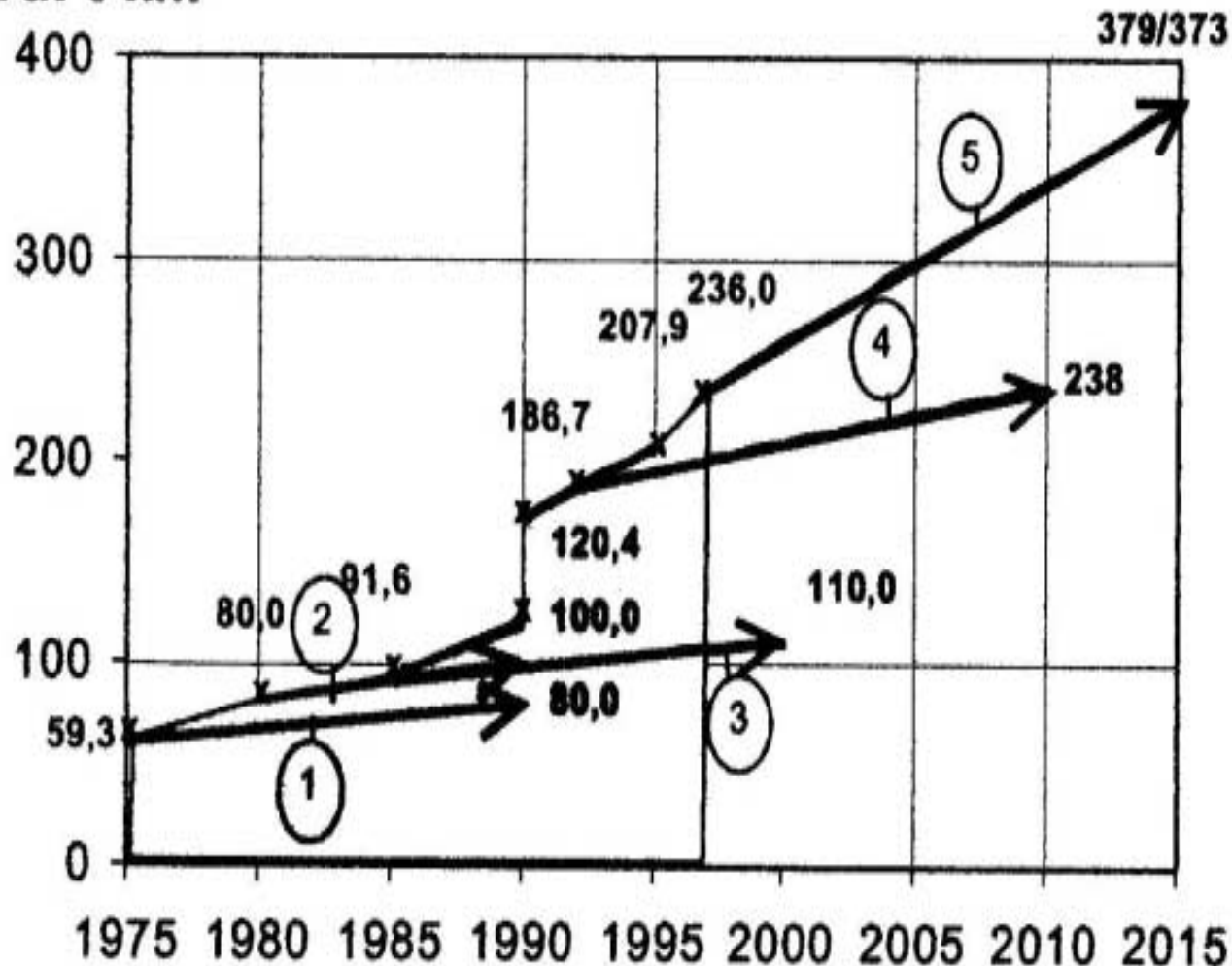


- ① KIP: 1975-1990
- ② BVWP '80 :1980-1990
- ③ BVWP'85: 1985-2000
- ④ BVWP'92 :1992-2010
- ⑤ 新BVWP1997-2015

出所)
Pällmann
Kommission,
S.25.

図8 連邦通路計画における道路貨物 輸送の予測と実際

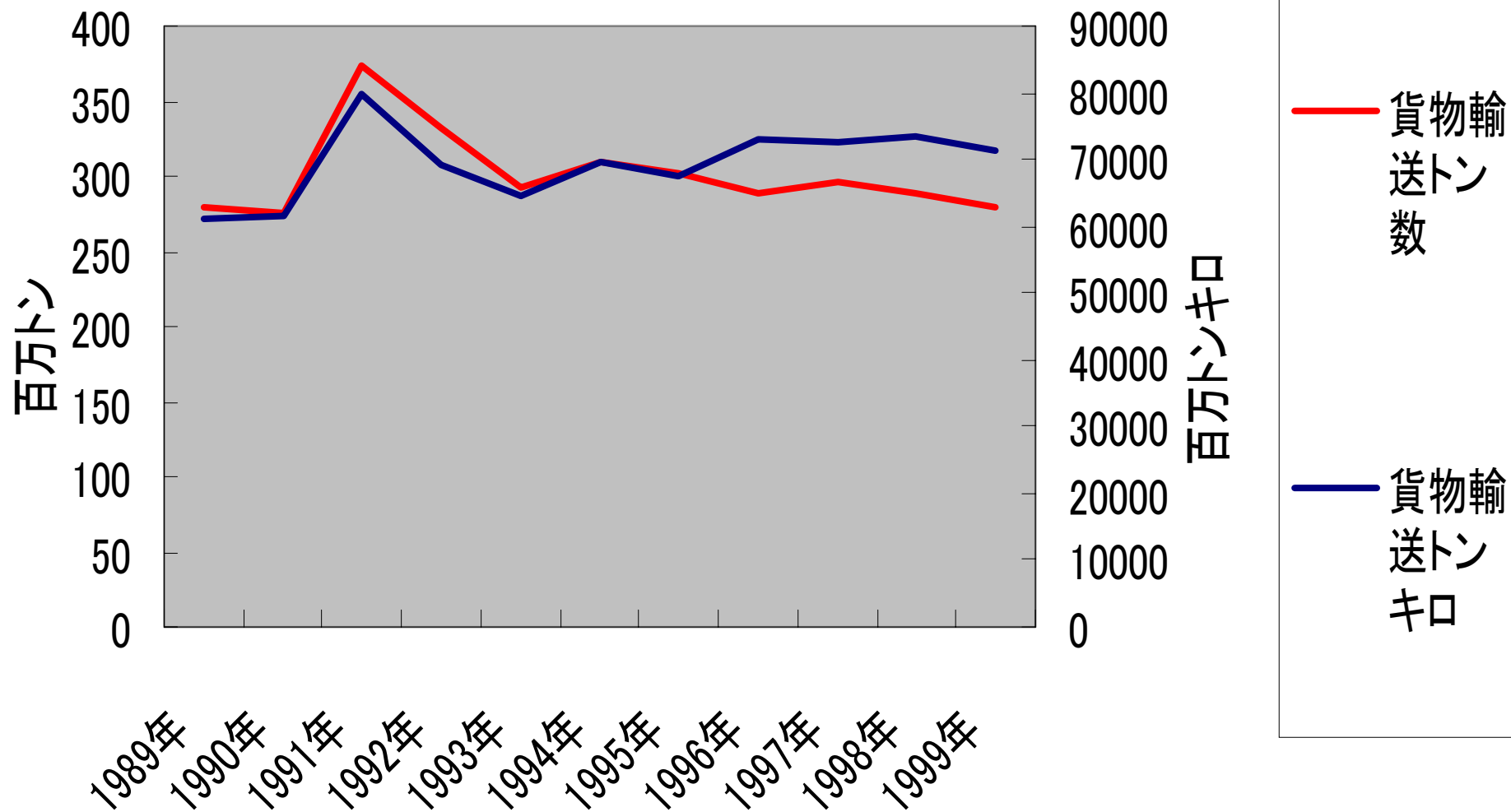
Mrd. t km



- ① KIP: 1975-1990
- ② BVWP '80 :1980-1990
- ③ BVWP'85: 1985-2000
- ④ BVWP'92 :1992-2010
- ⑤ 新BVWP1997-2015

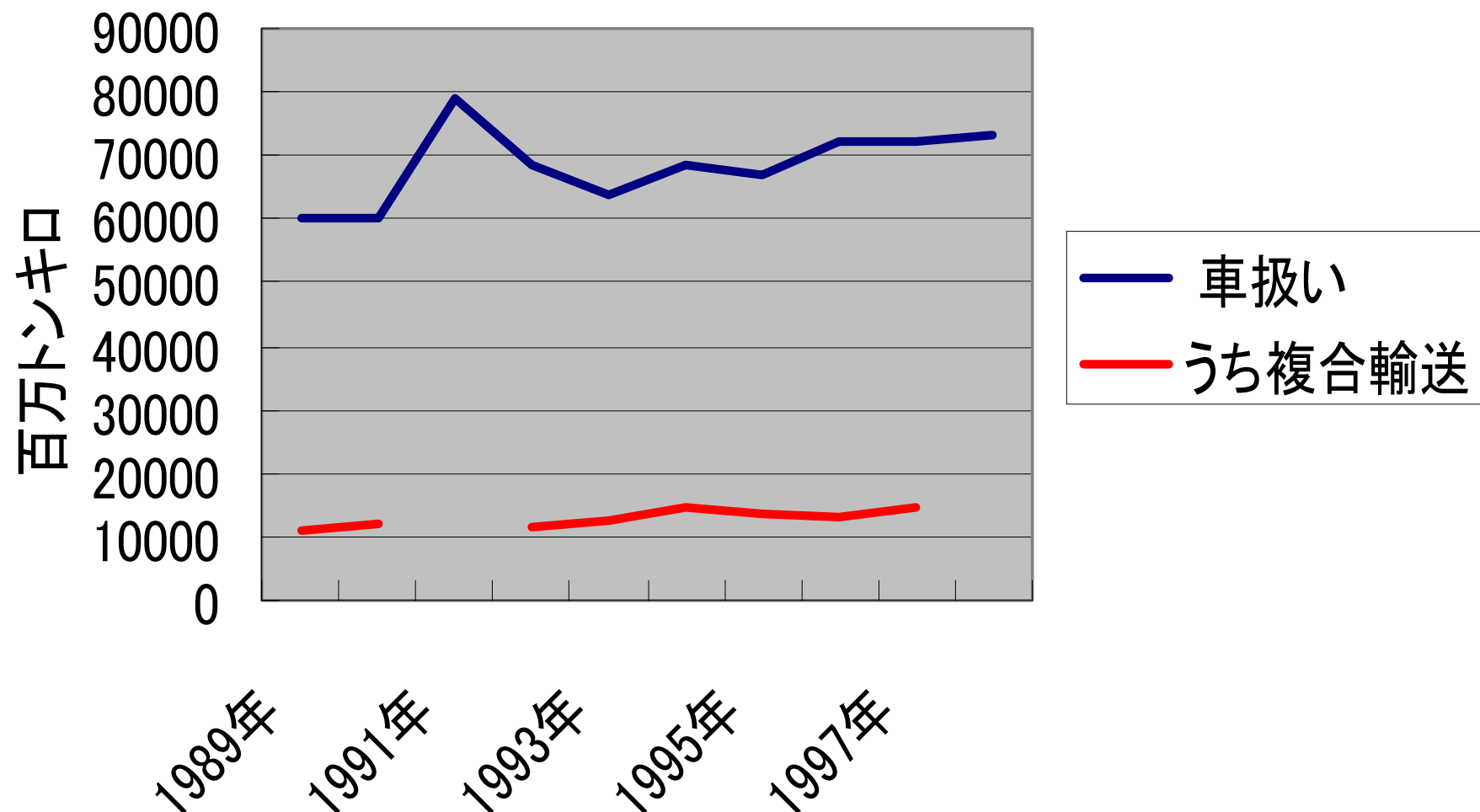
出所)
Pällmann
Kommission,
S.25.

図9 ドイツ鉄道の貨物輸送トン数と 貨物輸送トンキロ



出所) Verkehr in Zahlen 1999などより作成。

図10 ドイツ鉄道貨物輸送の車扱いと 複合輸送



出所) Verkehr in Zahlen 1999より作成。

② ドイツ鉄道株式会社の経営 成績の悪化とその原因 1

a. 利益の減少

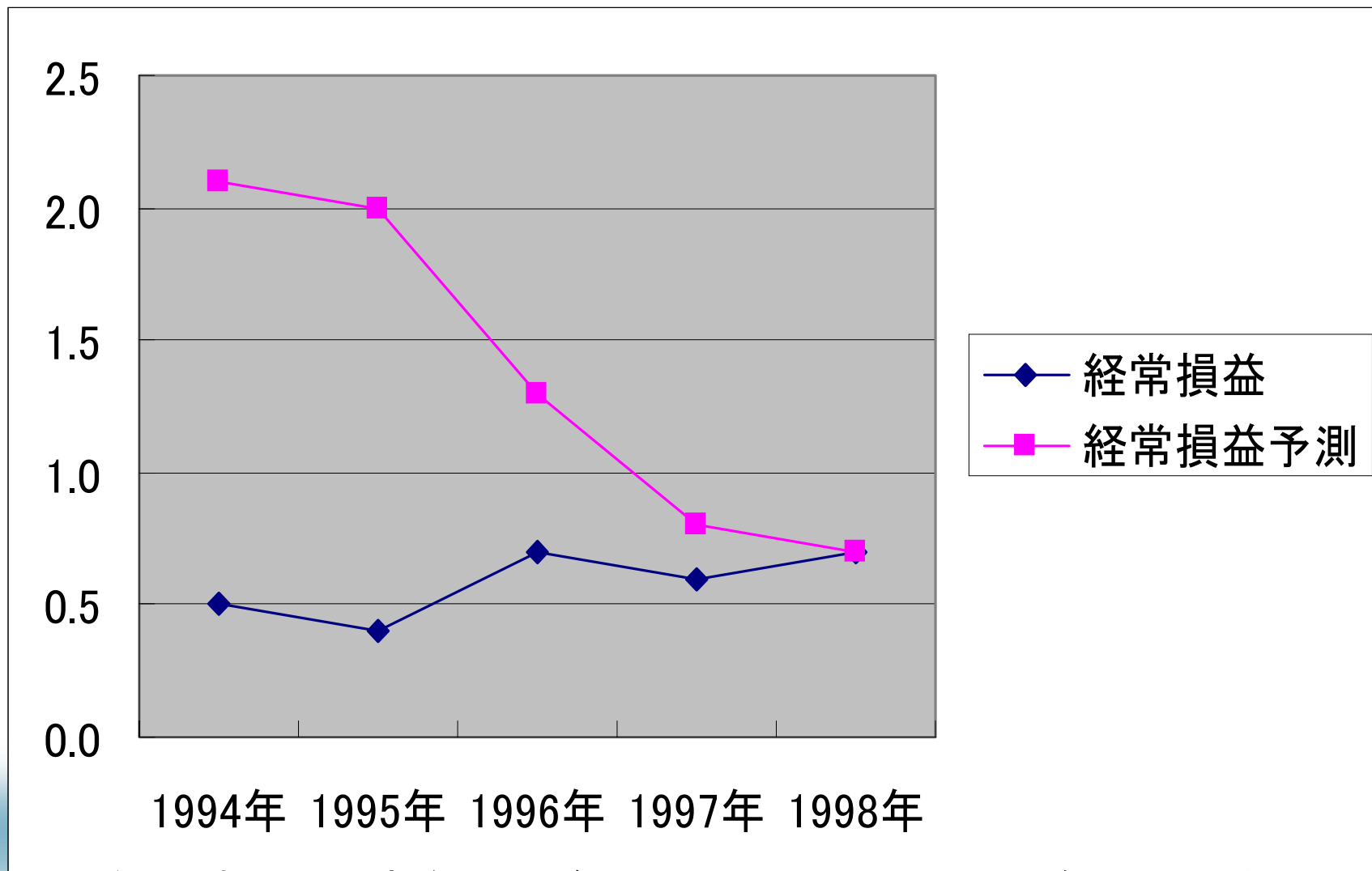
- i. 年間余剰・貸借対照表利潤の減少
- ii. 1999年コンツェルンの営業成績 初のマイナス
- iii. 政府の「改革の効果試算」:税引き前利益は売上高の約1割

表3 ドイツ鉄道の指標

					単位:10億ユーロ	
	1994年	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年
路線距離(千km)	41.3	41.7	40.8	38.4	38.1	37.5
設備資産	18.3	22.2	24.7	30.5	31.7	33.5
粗投資	7.1	7.3	7.7	7.1	7.7	8.3
純投資	5.5	5.1	5.1	6.2	3	3.2
債務	6.1	9	10.5	13.5	13.8	14.1
自己資本	6.2	6.3	6.7	8.4	8.5	8.7

出所) DBAG, Geschäftsbericht 各年版より作成。

図11 ドイツ鉄道経営成績の予測と実績比較 1



出所)ドイツ連邦交通省資料及びDBAG, Geschäftsbericht各年版などから作成。

図12 ドイツ鉄道の経営成績

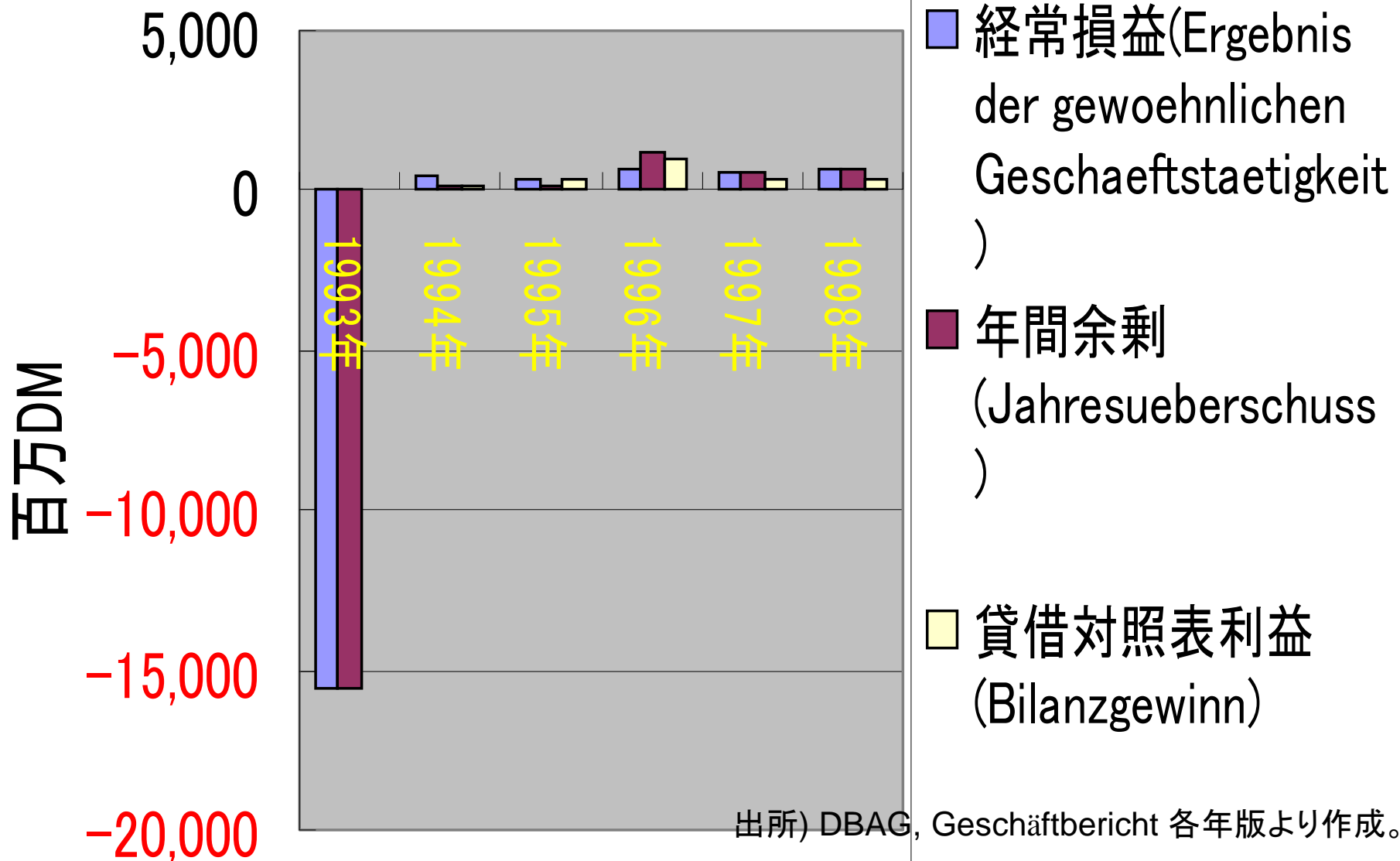
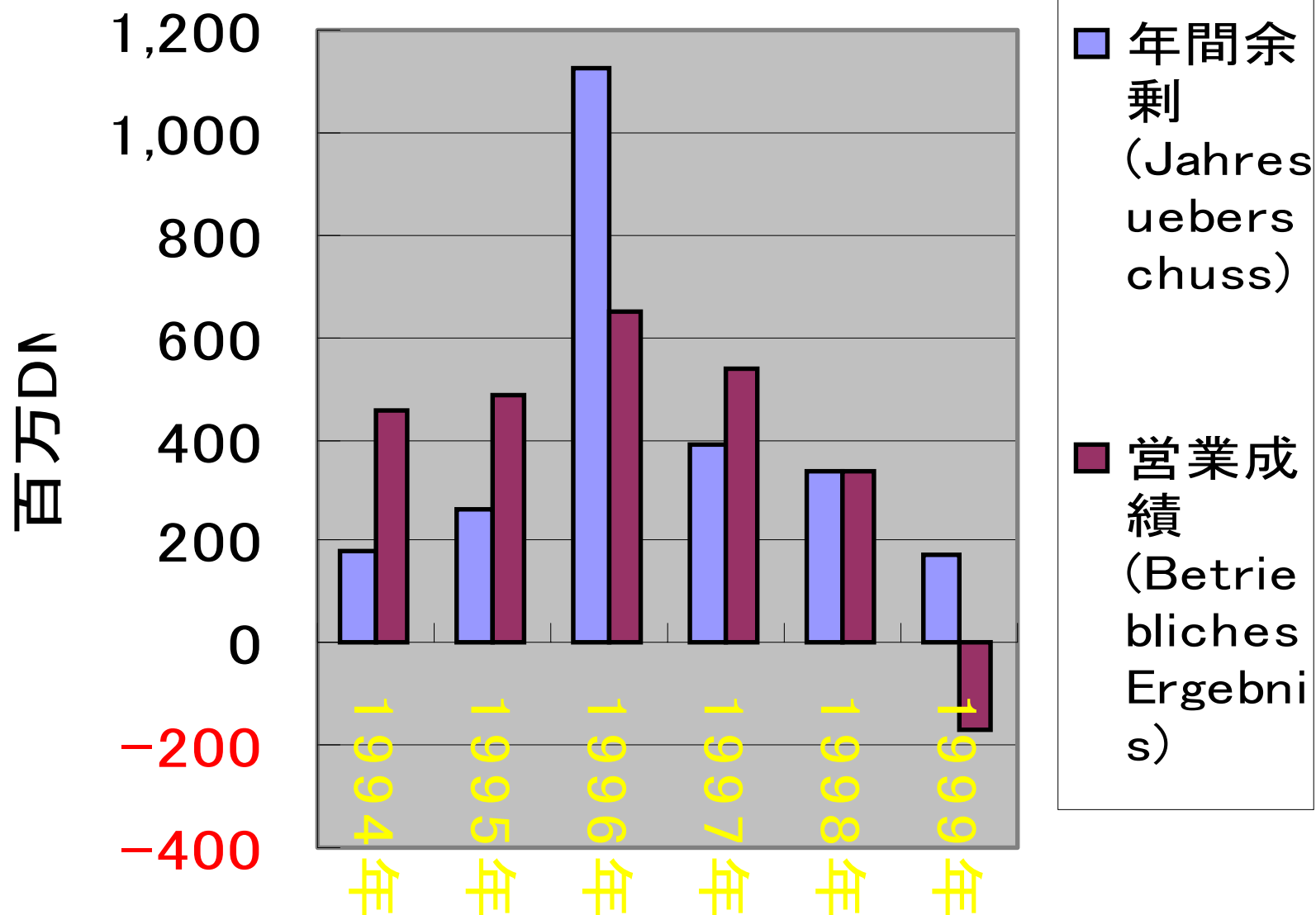


図13 ドイツ鉄道コンツェルンの経営成績



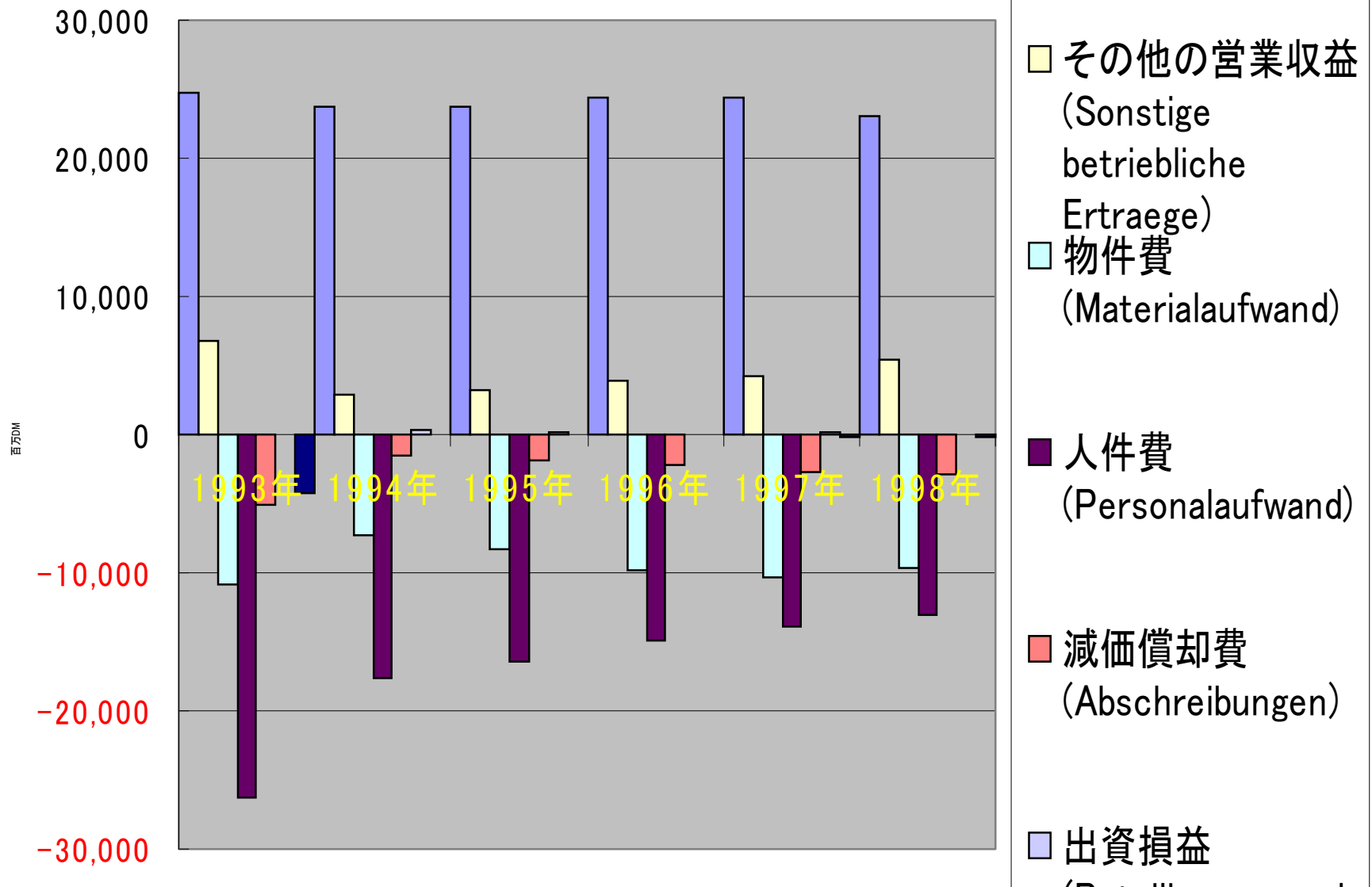
出所) DBAG, Geschäftsbericht 各年版より作成。

② ドイツ鉄道株式会社の経営成績の悪化とその原因 2

a. 経営成績悪化の要因

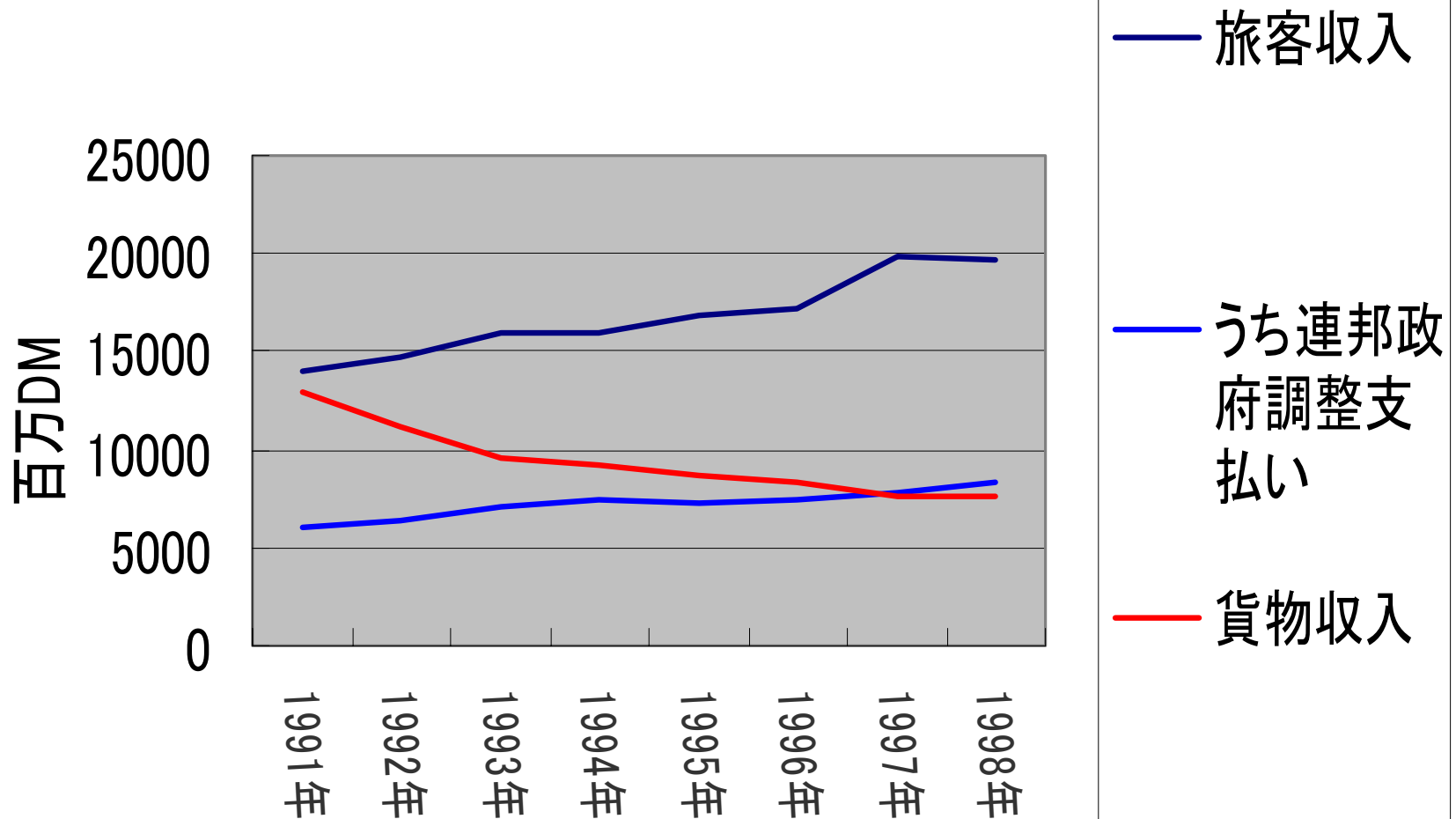
- i. 売上高の停滞ないしは減少: 貨物収入の大幅減少
- ii. 物件費・減価償却費・支払い利子の増加
- iii. 連邦給付の減少(平均200億DM、20001年予算では、163億DMに減少)
- iv. 部門別経営成績: 通路会社からの貨物輸送、遠距離輸送会社への利益の補填の問題

図14 ドイツ鉄道の収益・費用



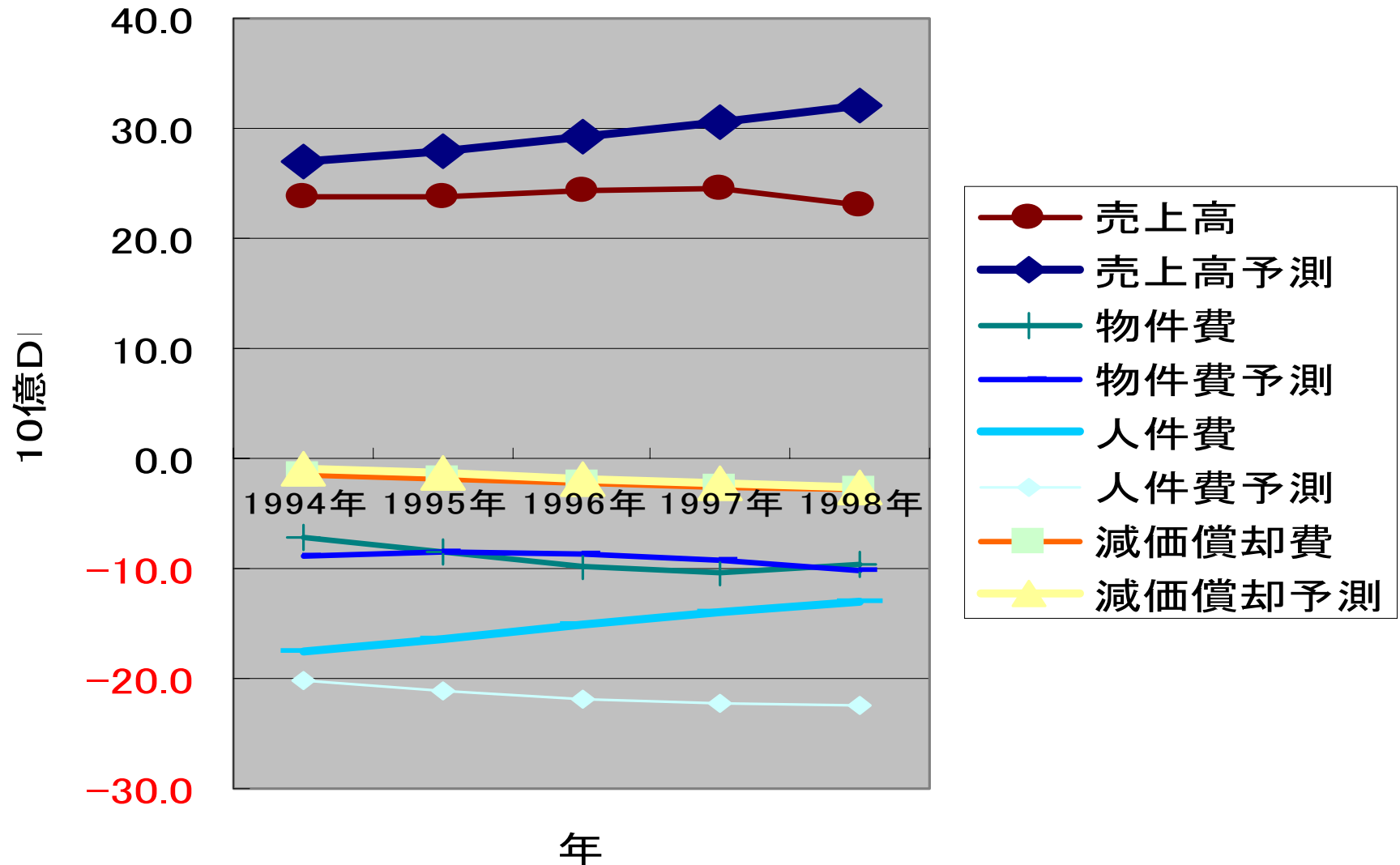
出所) DBAG, Geschäftsbericht 各年版より作成。

図15 ドイツ鉄道の収入項目



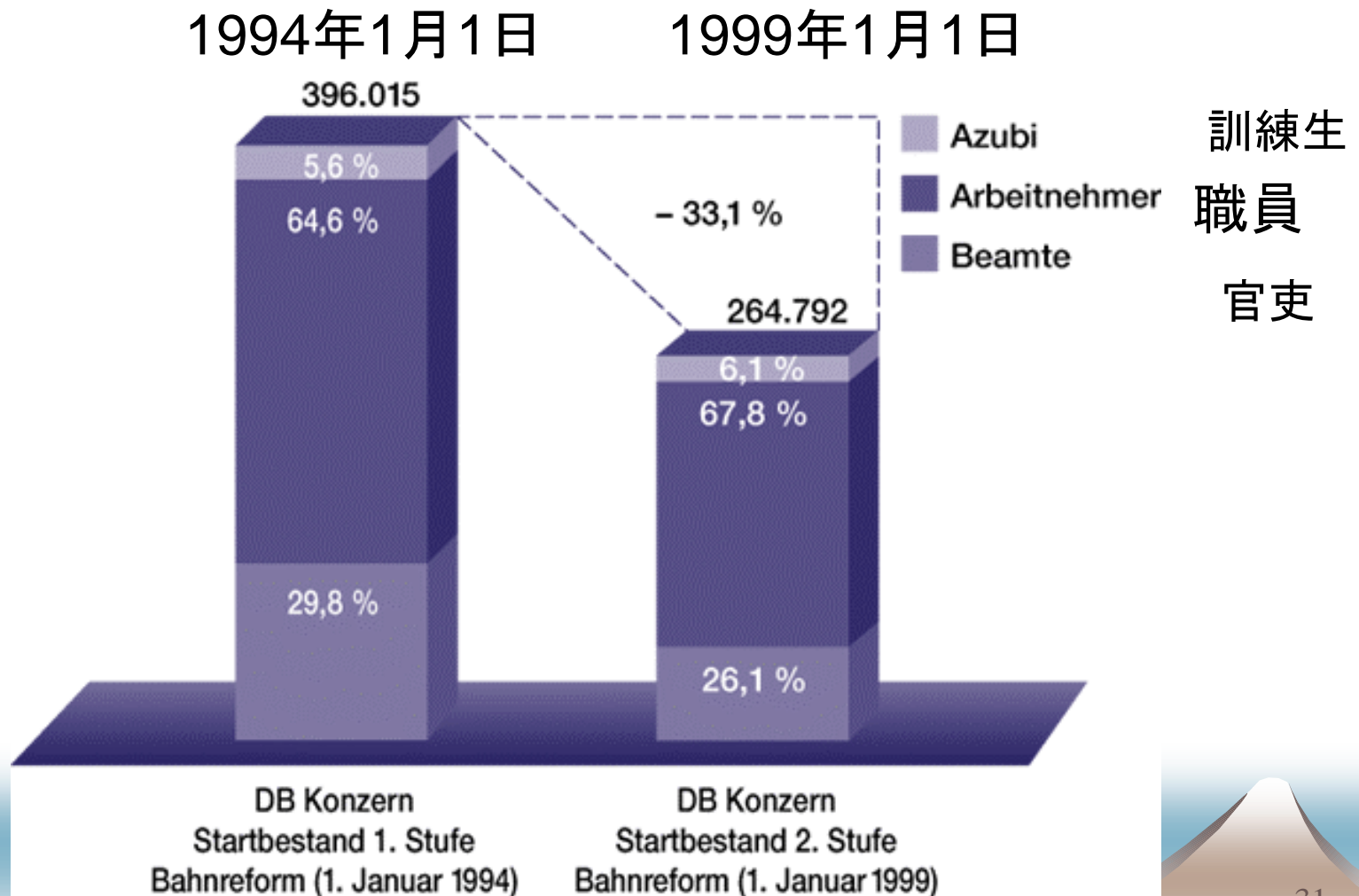
出所) DBAG, Geschäftsbericht 各年版より作成。

図16 ドイツ鉄道主要項目別にみた予測と実績比較



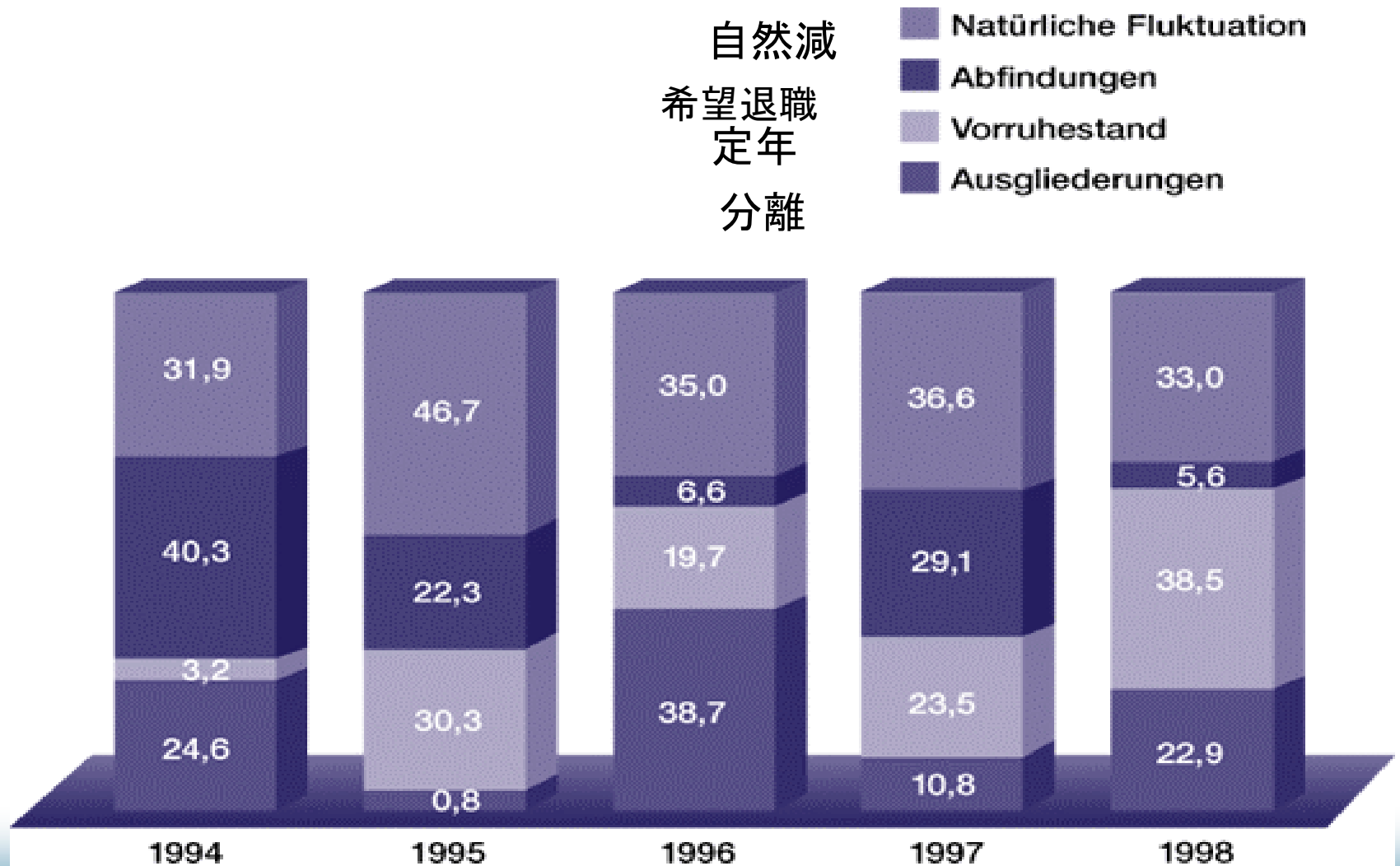
出所)ドイツ連邦交通省資料及びDBAG, Geschäftsbericht各年版などから作成。

図17 ドイツ鉄道職員数の推移



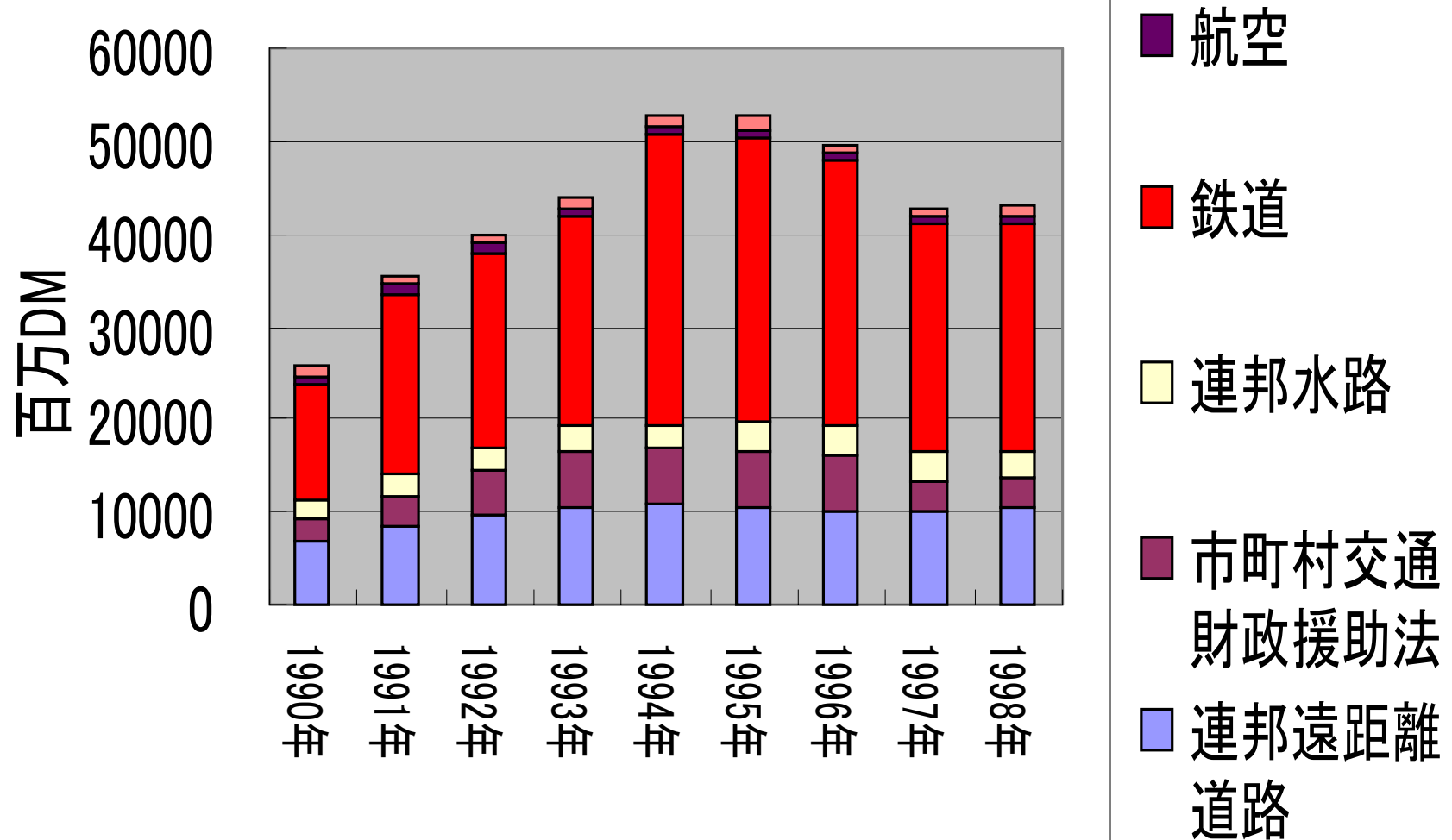
出所)DBAG ホームページ。

図18 ドイツ鉄道の要因別職員削減



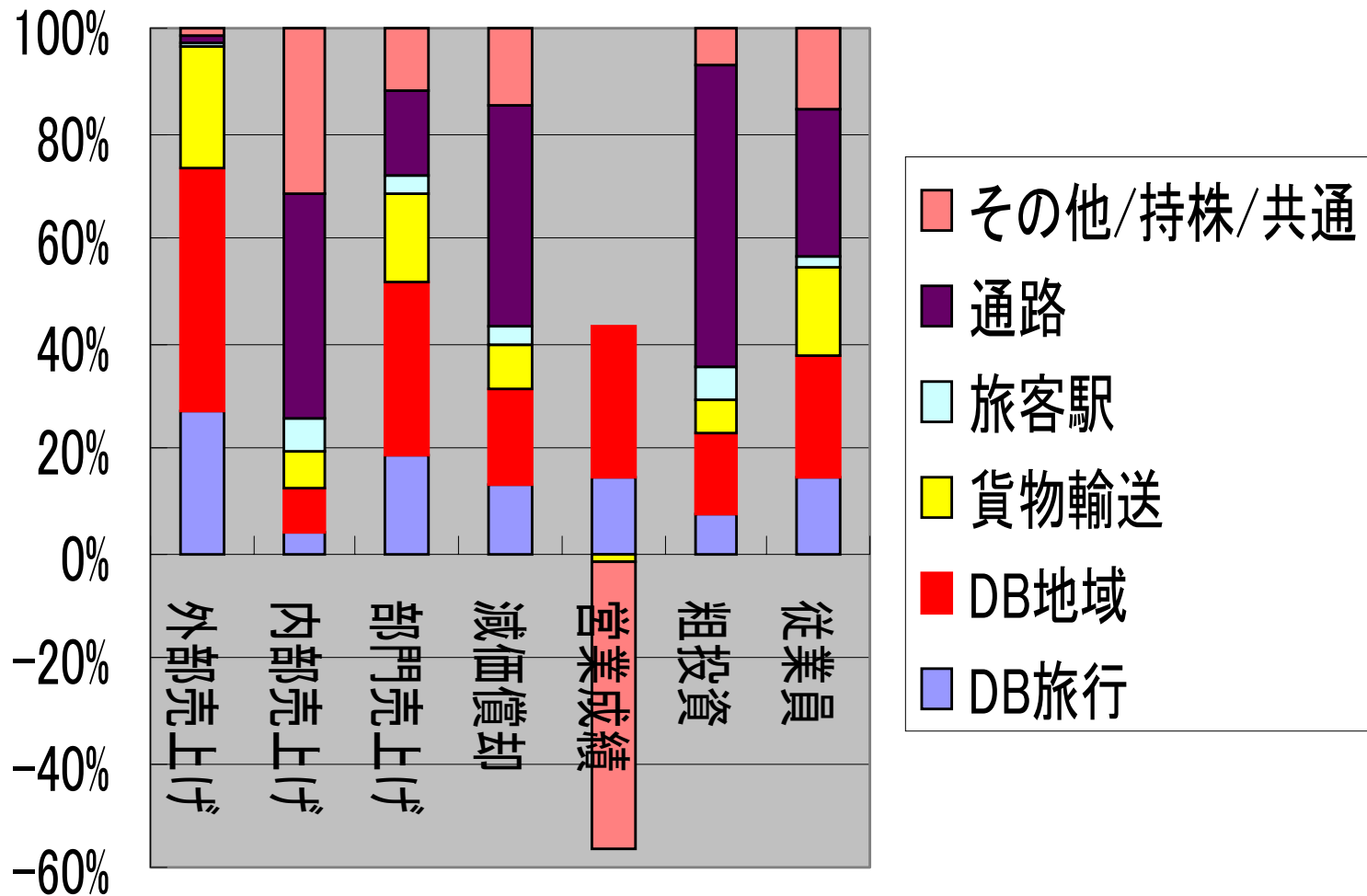
出所)DBAG ホームページ。

図19 ドイツ連邦政府の交通支出



出所)Verkehr in Zahlen, 1999、より作成。

図20 ドイツ鉄道の部門別経営成績



出所) DBAG, Geschäftsbericht 各年版より作成。

③ 通路利用料金の設定と問題点

a. 通路利用料金制度の変化

- i. 1994年6月 通路利用料金制度の導入
- ii. 1998年6月 新通路利用料金制度の導入

2段階料金:インフラカード(固定価格要素)+可変価格要素と可変価格(Vario-Preis)

b. 通路利用料金制度への批判

- a. 第3者の通路利用、進展せず(1999年 総輸送の3%)
- b. ドイツ鉄道の部門会社と第3者との間の差別的取扱:DB貨物5DM/km,他の業者10DM/km
(DVZ,2000.5.4、他にWirtschaftswoche 1998.11.19)
- c. 完全重量料金制採用へ(2001年実施予定、DVZ.2000.9.7)

④ 連邦通路整備計画の見直しと資金調達を巡る問題 1

a. 連邦通路整備計画の見直し:

- i. 投資プログラム(1999-2002)計画(1999.11.3)
維持・更新投資 鉄道:147億DM/ 311億DM
新規投資 鉄道:約134億DM/324億DM
BVWP92との比較: 鉄道投資の依然と高い割合
- ii. 連邦通路計画92見直し:2002年に結論

④ 連邦通路整備計画の見直しと 資金調達を巡る問題 2

- b. 交通インフラ資金調達政府委員会(Pällmann
Kommision)最終報告書(2000年9月3日)
 - i. 利用者負担原則の確認(外部費用の算定をしない)
 - ii. 自動車利用料金の導入(大型トラック40Pf/台・キロ
など)
 - iii. DBAGの路線網:2万キロ(3万8千キロ)に限定
 - iv. DB Netz会社の株式会社として連邦への帰属と通
路費用完全負担からの解放
 - v. 輸送部門における完全民営化の促進

5. 鉄道改革の評価

- ① 鉄道改革の目的からみた評価
 - a. 鉄道の競争力の向上,とくに貨物輸送分野に問題
 - b. 営利的経営:1996年以降、経営成績の悪化
- ② 「不完全な民営化」からみた評価
 - a. 輸送会社における株式上場の動き
 - b. 通路会社の完全分離と再国有化の動き

参考文献(ドイツ語 1996年以降)

1. **Aberle, Gerd/ Andrea Brenner**, Bahnstrukturreform in Deutschland: Ziele und Umsetzungsprobleme, Köln 1996, Deutscher Institut-Verlag
2. **Hahn, Ursula/ Hubert Hochbruck(Red.)**, Jahrbuch des Bahnwesens Nah- und Fernverkehr: Regionalisierung Darmstadt 1996, Hestra Verlag
3. **Hedderich, Alexander**, Vertikale Desintegration im Schienenverkehr: Theoretische Basis • erlegungen und Diskussion der Bahnstruktur-reform in Deutschland, Hamburg 1996, Deutscher Verkehrs-Verlag
4. **Julitz, Lothar**, Bestandsaufnahme Deutsche Bahn: Das Abenteuer einer Privatisierung, Frankfurt/Main 1998, Eichborn
5. **Koenig, Klaus/ Angelika Benz(Hrsg.)**, Privatisierung und staatliche Regulierung : Bahn, Post und Telekommunikation, Rundfunk, Baden-Baden 1997, Nomos Verlagsgesellschaft

参考文献(ドイツ語 1996年以降)

6. **Köster, Kathrin**, Privatisierung von Staatsunternehmen in Japa: Entwicklung, Dynamik und Perspektiven der privatisierten StaatsbahnBaden-Baden 1998, Nomos Verlagsgesellschaft
7. **Schneider, Jürgen**, Die Privatisierung der Deutschen Bundes- und Reichsbahn: Institutioneller Rahmen-Werketteorientiertes Synergiekonzept: Analyse der Infrastrukturgesellschaft, Wiesbaden 1996, Deutscher Universitäts Verlag
8. **VDV**, Rechnerische Trennung von Fahweg und Transport bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen(NE), Köln 1997, VDV

参考文献(和書)

1. 今城光英編著『鉄道改革の国際比較』日本経済評論社、**1999年**
2. 堀 雅通『現代欧州の交通政策と鉄道改革：上下分離とオープンアクセス』税務経理協会、**2000年**
3. 高橋伸夫『鉄道経営と資金調達 経営破綻を未然に防ぐ視点』有斐閣、**2000年**

参考文献(拙著・拙稿)

1. 『ドイツ統一と公企業の民営化―国鉄改革の日独比較―』同文館、**1996年、(25)+335ページ**
2. 「ドイツ鉄道の民営化」『ドイツ研究』第28号、**1999年6月5日、64-70ページ**
3. 「民営化・規制緩和の国際比較-『国家の後退』に関連して-」『比較経営学会研究年報』第24号、**1999年10月、27-35ページ**
4. 「ドイツ新幹線事故はどうしておきたか」『国労文化』**No.459,1998年11月,53-58**
5. Die Privatisierung der Bahn in Japan, in: Dietmar Braeunig und Dorothea Greiling(Hrsg.), Stand und Perspektiven der Öffentlichen Betriebswirtschaftslehre, Festschrift fuer Prof.Dr.Peter Eichhorn zur Vollendung des 60. Lebensjahres, Berlin 1999, Berlin Verlag Arno Spitz GmbH, S.193-203