

アウトバーンと一般道路が整備されているのに、ドイツにはまだ民営の長距離定期バス路線がない。売れるか売れないかに頓着せず、自動車メーカーは電気自動車開発競争を展開している。両者に共通しているのは「消費者を見失っている」姿勢だ。鉄道の独占と聞いて、ドイツ人でさえ「エッ、本当なの」と驚く人が少なくない。ド

崩れるドイツ鉄道の独占

## 長距離定期路線バス、自由化へ

欧州自動車市場情報  
論説委員  
Brigitte M. Katsuta

と陸の孤島「西ベルリン」を結ぶ高速定期バス路線は、ドイツ国鉄の子会社 30 数社により、アウトバーン経由で運行されていた。同路線は、ドイツ統一(1990)後、現在のドイツ鉄道に引き継がれた。例外は、ドイツ ツーリング社<sup>1</sup>が運行する観光ルート「ロマンティック街道」と「ハイデルベルク=フランクフルト=ハンブルク」と

イツは、外国人が想像するほどに開かれた国ではない。公営事業を保護するために、民間からの競争を封じ込める。一旦、法律になると 50 年でも、100 年でも後生大事にして、変えようとしな。長距離定期路線バス サービスに関する法律もその好例だ。

ドイツでは現在に至るまで、**民営の長距離定期路線バス**はない。ドイツ統一後も、ドイツ鉄道<sup>2</sup> (旧ドイツ連邦鉄道)は、連邦旅客運送法(PGefG)を盾に、「あらゆる手段を使って」(WirtschaftsWoche=ドイツ週刊経済誌)、民間からの長距離定期路線バスの営業認可申請を妨害してきた。その手法は徹底かつ巧妙である。民間バス会社から、鉄道路線と平行する定期バス運行免許の申請があると、直ちに、複雑な法廷闘争に持ち込む。争点は、同法第 13 条「ドイツ帝国鉄道のサービスが著しく改善されることを条件に、定期路線バスの運行を許可する」の解釈をめぐるもの。判事は、鉄道の運送力が不十分であること、定期バス路線がサービス改善に「著しく貢献すること」を認定しなくてはならない。過去、複雑で長い法廷闘争と法廷費用が免許申請者を疲弊させ、申請取り下げに追いやっていた。



ドイツが東西に分割されていた当時(1949~89)、西ドイツ主要都

カッセル(旧西ドイツ)=ライプツィヒ=ドレスデン(旧東独)間を運行するアウトバーンエクスプレス<sup>3</sup>だ。前者は、大2次戦直後鉄道網がまだ未整備だったときに認可。後者は、ドイツ統一以前に認可された路線である。



ドイツ ツーリングは 2005 年、フランクフルト=ケルン=ドルトムント(ルール工業地帯の交通の要衝)間に、定期路線バス運行免許を申請。ドイツ鉄道は直ちに、法廷闘争に持ち込んだ。この件を扱った連邦行政裁判所(在ライプツィヒ)は今年 6 月 24 日、「**ドイツ鉄道の異議は論拠なし。ドイツ鉄道は将来、格安な定期路線バスとの競合を受け入れなくてはならない**」との判決を示した。ドイツ鉄道の独占が崩れた日であり、歴史的な意義を持つ。欧州連合(EU)からの援護射撃もある。昨年 12 月、旅客運送鉄道/道路欧州指令(No.1370/2007)が施行された。同 EU 指令では、鉄道と並行する長距離定期路線バスの運行を認めなくてはならない。マスコミ報道では、現政府は、新法案を起草中である。ドイツ鉄道独占路線の部分解放と完全解放の 2 案があるものの、ドイツが、早ければ、今年末から、遅くとも 2011 年に、民間企業からの長距離定期路線バスの営業免許を認可する可能性が一層強まった。■

(写真): ドイツ鉄道の強敵、民営 2 社 — ドイツツーリング(左)とアウトバーンエクスプレス(右)の高速定期路線バス。自由化されれば、フランスなどから新規企業の参入が見込まれる。(提供:バス会社)

<sup>1</sup> Deutsche Touring GmbH (60486 Frankfurt am Main: <http://touring.de>)。ドイツの長距離定期路線バス運行会社(1950 年創立)。米国の Greyhound (グレイハウンド)のようなサービスを汎欧レベルで提供している。

<sup>2</sup> Deutsche Bahn AG (ドイツ鉄道株式会社)は、旧西ドイツ国鉄 (DB, Deutsche Bundesbahn: ドイツ連邦鉄道) と旧東ドイツ国鉄 (DR, Deutsche Reichsbahn: ドイツ国有鉄道) が 1994 年はじめに統合されて誕生した DB グループ(本社ベルリン)の中核会社である。職員数約 293,000 人(2009 年 12 月)。2009 年総売上 293 億ユーロ(約 3 兆 2,300 億円)。2009 年営業純益 8 億 3,000 万ユーロ(約 930 億円、前年比 37%減)。株式会社組織だが、まだ、民営化されておらず、100% 国家の所有である。株式の上場(政府株の放出)は、何度となく話題に上ったが、政治的配慮で延期されたままである。傘下企業 500 以上。([www.wikipedia.de](http://www.wikipedia.de) / [www.deutschebahn.de](http://www.deutschebahn.de))

<sup>3</sup> AutobahnExpress Schnelllinienbus GmbH (14467 Potsdam: <http://autobahnexpress.de>)。