

# 主要国運輸事情調査

ードイツー

(2008年版)

# 主要国運輸事情調査－ドイツ－（２００８年版）

## 目次

### 1. 行政機構

- (1) 運輸関係行政機関組織図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- (2) 組織の沿革、最近の組織改正等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
- (3) 連邦と州の権限配分及び調整の仕組み・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8

### 2. 運輸の概要

- (1) 輸送実績・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
- (2) インフラ投資額・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
- (3) 主な特徴・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
- (4) 全国規模の交通計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
- (5) 主な政策課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16

### 3. 航空

- (1) 概要・・ 17
- (2) 事業規制等航空に関する法制度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
- (3) 政府の航空政策・最近の動向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20
- (4) 航空産業の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23

### 4. 鉄道

- (1) 概要・・ 27
- (2) 事業規制等鉄道に関する法制度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29
- (3) 政府の鉄道政策・最近の動向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 30

### 5-1. 地域旅客交通

- (1) 事業規制等法制度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
- (2) 政府の基本政策・最近の動向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36

### 5-2. 自動車貨物輸送

- (1) 事業規制等法制度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 40
- (2) 政府の基本政策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 41

### 6-1. 海運

- (1) 事業、安全・環境規制等海運に関する法制度・・・・・・・・・・・・・・ 43
- (2) 政府の基本政策・最近の動向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43

6－2. 内陸水運	
（1）事業規制等の法制度	47
（2）政策の動向	47
（3）内陸水運事業の状況	48
7. 港湾整備・運送	
（1）港湾の概要	52
（2）事業規制等港運に関する法制度	53
（3）政府の基本政策・最近の動向	53
8. 船員	
（1）船員数	54
（2）船員教育に関する政府の基本政策・最近の動向	54
9. 造船業及び船用工業	
（1）概要、生産及び輸出入の動向、企業数、従業員数	57
（2）政府の基本政策・最近の動向、金融・税制等各種支援措置の有無	60
10. 観光	
（1）概要	61
（2）政府の基本政策・最近の動向	64
（3）観光関連産業の状況	64

## 1. 行政機構

### (1) 運輸関係行政機関組織図

ドイツにおいては、交通に関する事項は連邦交通建設都市開発省が所管し、観光、造船については連邦経済技術省が所管している。

#### ①連邦交通建設都市開発省

(Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: *Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs*)

連邦交通建設都市開発省は、総務（官房）、新連邦州（旧東独）担当、都市開発・住宅、建設・建設経済・連邦建設、基本政策、鉄道、航空・宇宙、水路・船舶輸送、道路建設・道路交通の全9局により構成される。

#### a) 大臣・政務次官・事務次官（2008年2月15日現在）

大臣 (Bundesminister, *Federal Minister*)

ヴォルフガング・ティーフェンゼー (Mr. Wolfgang TIEFENSEE) [SPD: 社会民主党]

— 政務次官 (Parlamentarischer Staatssekretär, *Parliamentary Secretary of State*)

アッヒム・グロスマン (Mr. Achim GROßMANN) [SPD: 社会民主党]

担当: 交通インフラ整備、鉄道、トランスラピッド、物流、都市開発等

— 政務次官 (Parlamentarischer Staatssekretär, *Parliamentary Secretary of State*)

ウルリッヒ・カスパリック (Mr. Ulrich KASPARICK) [SPD: 社会民主党]

担当: 新連邦州（旧東独）復興、航空、宇宙、ガリレオ計画、研究、IT等

— 政務次官 (Parlamentarische Staatssekretärin, *Parliamentary Secretary of State*)

カリン・ロス (Ms. Karin ROTH) [SPD: 社会民主党]

担当: 建設、建設経済、住宅、水路、海運、港湾等

— 事務次官 (Staatssekretär, *Administrative Secretary of State*) エンゲルベルト・ルットウケ・ダルドルッフ

(Mr. Dr. Engelbert Lütke DALDRUP)

— 総務局 (Z局)

— 新連邦州担当局 (NL局)

— 都市開発・住宅局 (SW局)

— 建設・建設経済・連邦建設局 (B局)

— 事務次官 (Staatssekretär, *Administrative Secretary of State*): マティアス・フォン・ランドウ (Mr. Matthias VON RANDOW)

— 基本政策局 (A局)

— 鉄道局 (E局)

— 航空・宇宙局 (LR局)

— 水路・海運局 (WS局)

— 道路建設・道路交通局 (S局)

b) 省組織（2008年2月15日現在）

※【】は所在地であり、【B】はベルリン、【BN】はボン、【B/BN】はベルリン/ボン

総務局（Zentralabteilung：Z局）

局長：ロベルト・シヨル（Mr. Robert SCHOLL）【B】

Z 1 部（Unterabteilung Z1）人事、予算等

Z10課（人事管理）【B】

Z11課（予算）【B/BN】

Z12課（空港に関する政府出資、民営化）【B】

Z14課（政府出資、政府保証）【B】

Z15課（法務、情報管理、安全管理）【B/BN】

Z 2 部（Unterabteilung Z2）組織、総務、IT等

Z20課（組織）【B/BN】

Z21課（情報技術の導入）【B/BN】

Z22課（文書管理、図書館）【B】

Z23課（翻訳）【B/BN】

Z24課（行政効率化、IT）【B/BN】

Z25課（訪問者対応、情報提供）【B】

Z 3 部（Unterabteilung Z3）組織・総務（ボン庁舎）

Z30課（人事管理）【BN】

Z31課（労働、社会法規）【BN】

Z32課（文書管理、図書館）【BN】

Z33課（庁舎管理）【BN】

Z34課（危機管理、セキュリティー）【BN】

Z36課（ボンからベルリンへの移転）【BN】

新連邦州担当局（Angelegenheiten der Neuen Länder：NL局）

局長：ライナー・リンゲントール（Mr. Rainer LINGENTHAL）【B】

NL 1 部（Unterabteilung NL1）旧東独地域の経済・社会政策、財政政策

NL10～14課【B】

NL 2 部（Unterabteilung NL2）旧東独地域の投資、立地政策

NL20～24課【B】

都市開発・住宅局（Raumordnung, Stadtentwicklung, Wohnen：SW局）

局長：ペーター・ルンケル（Mr. Dr. Peter RUNKEL）【B】

SW 1 部（Unterabteilung SW1）：建設・住宅法規

SW10～15課【B】【BN】

SW 2 部（Unterabteilung SW2）：都市開発

SW20～25課【B】

SW 3 部（Unterabteilung SW3）：住宅

SW30～37課【B】

建設・建設経済・連邦建設局（Bauwesen, Bauwirtschaft und Bundesbauten：B局）

局長：ミヒャエル・ハルステンベルグ（Mr. Michael HALSTENBERG）【B】

B 1 部（UnterabteilungB1）：建設・建設経済

B10～16課【B】

B 2 部（UnterabteilungBS2）：連邦建設

B20～25課【B】【BN】

基本政策局（Grundsatzabteilung：A局）

局長：ヴォルフガング・ハーン（Mr. Wolfgang HAHN）【B】

A 1 部（Unterabteilung A1）基本政策、国際関係、地球温暖化対策等

A10課（交通基本政策）【B】

A11課（国際関係、国際経済）【B】

A12課（EU政策）【B】

A13課（地球温暖化対策、環境保護、エネルギー政策）【B】

A 2 部（Unterabteilung A2）投資政策、交通インフラ政策等

A20課（連邦交通網計画、投資政策）【B】

A21課（交通基盤整備に係る基本政策）【B】

A22課（国際投資計画、欧州交通網計画）【B】

A23課（磁気浮上式鉄道に係る投資）【B】

A24課（投資、競争政策、アルペン横断交通等）【B】

A 3 部（UnterabteilungA3）統計、環境保護、研究等

A30課（研究開発に係る基本政策）【BN】

A31課（旅客輸送、公共交通システム）【B】

A32課（貨物輸送、ロジスティック）【B】

A33課（危険物輸送）【BN】

A34課（統計）【BN】

A35課（交通テレマティーク、新交通技術）【B】

鉄道局（Eisenbahnen：E局）

局長：トーマス・コール（Mr. Thomas KOHL）【BN】

E10課（鉄道政策）【BN】

E11課（鉄道法規）【BN】

E12課（連邦鉄道財産、連邦鉄道庁）【BN】

E13課（投資計画、財政措置）【BN】

E14課（近距離公共交通への助成）【BN】

E15課（鉄道技術、運行の安全、環境保護）【BN】

E16課（ドイツ鉄道(株)の監督）【B】

E17課（鉄道に関する総合調整）【B】

航空・宇宙局（Luft- und Raumfahrt : LR 局）

局長：ティロ・エッケハルト・シュミット（Mr. Thilo-Eckehard SCHMIDT）【BN】

LR01課（航空・宇宙に関する総合調整）【B】

LR 1 部（Unterabteilung LR1）航空法規、空港、航空政策

LR10課（航空法規）【BN】

LR11課（飛行場）【BN】

LR12課（航空政策）【BN】

LR13課（国際航空）【BN】

LR 2 部（Unterabteilung LR 2）航空保安、気象、宇宙

LR20課（航空保安）【BN】

LR21課（気象、環境観測）【BN】

LR22課（航空技術、研究、環境保護、宇宙）【BN】

LR23課（航空管制）【BN】

LR24課（運航、乗員、航空機事故）【BN】

水路・船舶輸送局（Wasserstraßen, Schifffahrt : WS 局）

局長：ベルント・テュルケル（Mr. Bernd TÖRKEL）【BN】

WS01課（水路・海運に関する総合調整）【B】

WS 1 部（Unterabteilung WS 1）水路

WS10課（水路計画、予算）【BN】

WS11課（内陸水路管理）【BN】

WS12課（沿岸水路管理）【BN】

WS13課（建設技術、測量、工事発注）【BN】

WS14課（水路に関する地球温暖化対策、環境保護政策）【BN】

WS15課（連邦水路に関する法規）【BN】

WS16課（交通技術、IT）【BN】

WS 2 部（Unterabteilung WS 2）船舶輸送

WS20課（国際海運・内陸水運政策、船舶輸送法規、海運政策）【BN】

WS21課（国内海運・内陸水運政策、港湾経済）【BN】

WS22課（海上保安、水先、海難調査）【BN】

WS23課（海上交通規則、航海技術、船員）【BN】

WS24課（船舶輸送に係る地球温暖化対策、環境保護政策）【BN】

WS25課（内陸水上輸送に関する安全、環境保護）【BN】

道路建設・道路交通局（Straßenbau, Straßenverkehr : S 局）

局長：ヨゼフ・クンツ（Mr. Prof. Dr. Josef KUNZ）【BN】

S01課（道路建設に係る総合調整等）【B】

S02課（道路交通に係る総合調整）【B】

S 1 部（Unterabteilung S1）：道路建設に関する計画、法規及び技術

S10～18課【BN】

S 2 部（Unterabteilung S2）：道路建設、維持管理及び資金調達

S20～27課【BN】

S 3 部（Unterabteilung S3）：道路交通

S30課（道路交通安全）【BN】

S31課（道路交通法規（運転免許））【BN】

S32課（道路交通規則）【BN】

S33課（車両の安全基準）【BN】

S34課（車両の環境基準）【BN】

S35課（道路交通法規（車検）、自動車保険）【BN】

S36課（自動車貨物運送事業）【BN】

S37課（自動車旅客運送事業）【BN】

### c) 外局等の組織

ドイツの連邦政府の組織においては、本省が政策の企画立案事務を担当し、外局が具体的な個別行政事務を執行するのが一般的であり、連邦交通建設都市開発省にも多くの外局や研究所が設けられ、国内各地に分散して配置されている。

#### a. 連邦自動車庁（Kraftfahrt-Bundesamt：KBA）

（所在地）フレンスブルク

（所 掌）自動車型式承認、自動車登録情報の管理等

#### b. 連邦航空庁（Luftfahrt-Bundesamt：LBA）

（所在地）ブラウンシュヴァイク

（所 掌）航空運送事業の監督、耐空証明、航空機操縦免許等

#### c. 航空事故調査局（Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung：BFU）

（所在地）ブラウンシュヴァイク

（所 掌）航空事故調査等

#### d. 連邦建設・国土庁（Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung：BBR）

（所在地）ボン

（所 掌）建設に関する調査研究、連邦政府の施設の設計等

#### e. 連邦水理研究所（Bundesanstalt für Gewässerkunde：BfG）

（所在地）コブレンツ

（所 掌）水理に関する調査研究

#### f. 連邦貨物輸送庁（Bundesamt für Güterverkehr：BAG）

（所在地）ケルン

（所 掌）自動車貨物輸送に関する規制・取締、国際輸送免許、貨物輸送調査等

#### g. ドイツ気象庁（Deutscher Wetterdienst：DWD）

（所在地）オッフエンバッハ

- (所 掌) 気象業務
- h. 連邦鉄道財産 (Bundeseisenbahnvermögen : BEV)  
(所在地) ボン  
(所 掌) 旧国鉄の官吏・財産処理
- i. 連邦鉄道庁 (Eisenbahn-Bundesamt : EBA)  
(所在地) ボン  
(所 掌) 連邦鉄道及び外国鉄道事業者の監督、鉄道事故調査等
- j. 連邦道路研究所 (Bundesanstalt für Straßenwesen : BASt)  
(所在地) ベルギッシュ・グラートバッハ  
(所 掌) 道路建設、道路交通安全等に関する調査研究等
- k. 上級技術行政職員高等試験庁 (Oberprüfungsamt für die höheren technischen Verwaltungsbeamten:OPA)  
(所在地) フランクフルト  
(所 掌) 上級技術公務員の試験等
- l. 水路・船舶航行管理局 (Wasser- und Schifffahrtsdirektion : WSD)  
(所在地) 北部 (キール)、北西部 (アウリッヒ)、中央部 (ハノーファー)、  
西部 (ミュンスター)、南西部 (マインツ)、南部 (ヴェルツブルク)  
及び東部 (マグデブルク) の7カ所  
(所 掌) 航路・水路の管理、建設、航路標識整備等
- m. 海難調査局 (Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung : BSU)  
(所在地) ハンブルク  
(所 掌) 海難調査
- n. 連邦水路建設研究所 (Bundesanstalt für Wasserbau : BAW)  
(所在地) カールスルーエ  
(所 掌) 水路建設技術に関する調査研究
- o. 連邦海運・水路庁 (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie : BSH)  
(所在地) ハンブルク  
(所 掌) 船用機器の検査、船舶測度、海図作成、水路通報等

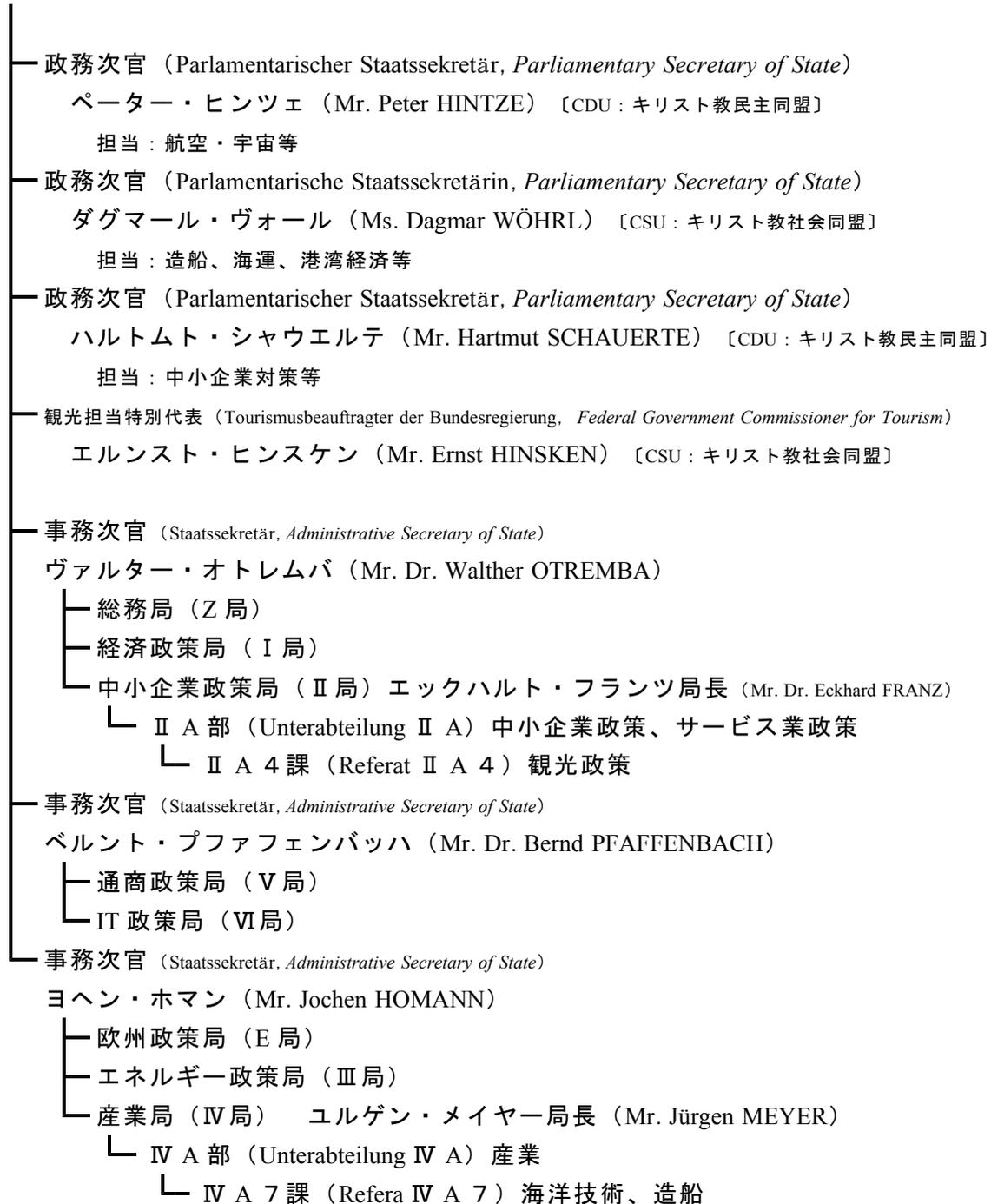
## ②連邦経済技術省

( Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: *Federal Ministry of Economics and Technology* )

連邦経済技術省は、経済政策、産業政策、エネルギー、技術開発、通信、郵便事業等経済政策を広く担当し、その中で観光政策や造船業も所管している。

### <組織 (2008年6月現在)>

大臣 (Bundesminister, *Federal Minister*) ミヒヤエル・グロス (Michael Glos) [CSU: キリスト教社会同盟]



## (2) 組織の沿革、最近の組織改正等

ドイツでは1998年秋の連邦議会選挙の結果、16年間続いたCSU（キリスト教民主同盟：Christlich-Demokratische Union）とCSU（キリスト教社会同盟：Christlich-Soziale Union in Bayern）を中心とするコール政権から、SPD（社会民主党：Sozialdemokratische Partei Deutschlands）と同盟90/緑の党（Bündnis 90/Die Grünen）の連立政権であるシュレーダー政権に移行した。同年10月には新連立政権の下で連邦政府の大幅な組織改革が行われ、現在の省庁の体制が整備された。運輸関係の組織については、これまで運輸交通分野を一元的に所管していた連邦交通省と都市計画、住宅等を所管していた連邦建設省が統合され、「連邦交通建設住宅省」が新設された。また、連邦経済省も「連邦経済技術省」に再編された。2003年秋の連邦議会選挙の結果、第2次シュレーダー政権の下でさらなる組織改革が行われ、連邦経済技術省は「連邦経済労働省」に再編された。

2005年秋の連邦議会選挙の結果、CDU/CSUとSPDの2大政党による大連立（Große Koalition）によりメルケル政権が誕生すると、「連邦交通建設住宅省」は「連邦交通建設都市開発省」へ名称変更され、「連邦経済労働省」は「連邦経済技術省」に組織再編された。

## (3) 連邦と州の権限配分及び調整の仕組み

ドイツは全16州により構成される連邦国家であり、国の権限の行使及び国の事務の実施は独の憲法に当たる基本法（Grund Gesetz）に特段の規定がない限り州（Länder）が行うこととされている（基本法第30条）。交通分野における連邦と州との業務分担の概要は次の通り。

### [連邦と州との間の立法権の配分（概要）]

区 分	内 容	該 当 事 項
連邦の専属的 立法分野 〔基本法第73条〕	連邦のみが立法権を有する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空交通</li> <li>・ 連邦鉄道</li> </ul>
連邦の競合的立 法分野 〔基本法第74条〕	連邦が立法権を行使しない限りにおいて、かつ、その限度で州が立法権を有する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外洋・沿岸航海</li> <li>・ 航路標識</li> <li>・ 内陸水運</li> <li>・ 気象業務</li> <li>・ 海上航路</li> <li>・ 一般交通用の内陸水路</li> <li>・ 道路交通</li> <li>・ 自動車交通制度</li> <li>・ 遠距離道路の建設・維持</li> <li>・ 道路料金の徴収・配分</li> <li>・ 連邦鉄道以外の鉄道（山岳鉄道を除く）</li> </ul>

[連邦と州との間の行政権の配分（概要）]

区 分	内 容	該 当 事 項
連邦固有の行政事務	連邦が原則として自己の行政組織により執行。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空交通（連邦法により州への委託可）</li> <li>・ 連邦水路（州への委託可）</li> <li>・ 州域を超える内陸水運</li> <li>・ 海運（法律により連邦に委託した場合）</li> <li>・ 連邦鉄道（連邦法により州への委託可）</li> <li>・ 連邦道路、アウトバーン（州への委託可）</li> </ul>
州への委託行政事務	連邦が州にその執行を委託した行政事務。連邦が法執行の合法性及び合目的性に関する監督を行う。連邦は州に個別的指示が可能。また、連邦参議院の同意を得て一般的行政規則の制定が可能。	上記により州に委託された行政事務
州固有の行政事務	州が固有の事務として執行。連邦法を執行する場合には、連邦は州に対して一般的な監督が可能。また、連邦は連邦参議院の同意を得て一般的行政規則の制定が可能。	連邦固有の事務及び州への委託行政事務以外の事務（州は連邦法の執行も原則として固有の事務として行う。）

連邦と州との一般的政策調整に関しては、州政府の代表によって構成される連邦参議院（Bundesrat）が重要な役割を果たしている。州の利害に関係する法律案は連邦参議院の同意を経て成立することとされており、連邦参議院における審議において、連邦政府の政策について連邦と州の間で実質的な調整がなされることとなる。また、交通分野における連邦と州の間の具体的な政策調整、協力の場として、州の交通担当大臣会議（Verkehrsministerkonferenz）、州の交通部局責任者会議、連邦・州専門委員会などが開催されている。

2006年には、複雑に絡み合った連邦と州との権限関係を整理し、立法を迅速化させることにより、各種改革を迅速に進めるという目的で、「連邦制度改革（Föderalismusreform）」が行われた。主要な改正内容は、①連邦法立法過程において連邦参議院の同意を必要とする法律（同意法：Zustimmungsgesetz）の割合を大幅に縮小し、連邦における立法を迅速化させる。②その一方、高等教育、環境分野等における州の権限を強化する、というものであった。同改革は、連邦基本法について1949年の制定以来の大幅改正であり、2006年6月30日に連邦議会、同年7月7日に連邦参議院でそれぞれ可決され、2007年1月1日より施行された。

## 2. 運輸の概況

### (1) 輸送実績

#### ① 貨物輸送量

独では2005年の国内貨物輸送量（国内輸送、独発着又は通過する国際輸送のうちドイツ国内で行われた輸送）が5800億トンキロとなっている。近年、貨物輸送は増加を示しており、1990年から2005年までの15年間にトンキロベースで、国内貨物輸送量、国際貨物輸送量共に90%を超える増加を示した。

輸送手段の中では、自動車の占める割合が大きく、トンキロベースでの輸送分担率は国内貨物輸送量の約7割に達している。これは、ドイツが多く隣の隣国と陸上で接していること等による。輸送手段別に近年の輸送量の傾向を見ると、自動車輸送の伸びが大きく、1990年から2005年までの15年間にトンキロベースで、国内輸送、国際輸送共に約140%増加し、それぞれ全体の伸び率を超える成長を示している。

a) 国内貨物輸送量（独国内間輸送、独発着の国際輸送、海外発着で独を通過する国際輸送の合計）

(輸送トン数)

(単位：百万トン)

	1990	1995	2000	2005
鉄道	303.7( 8.7)	331.1( 8.2)	309.4( 8.0)	317.3( 8.5)
トラック	2,876.7( 82.5)	3,347.0( 83.4)	3,244.2( 83.5)	3,063.2( 82.5)
うち営業用	1,151.5	1,646.4	1,538.9	1,647.1
自家用	1,591.4	1,518.8	1,454.9	1,095.1
外国車	133.8	181.7	250.5	321.0
内陸水運	231.6( 6.6)	237.9( 5.9)	242.2( 6.2)	236.8( 6.4)
うち外国船	128.9	138.0	150.8	155.8
パイプライン	74.1( 2.1)	98.4( 2.5)	89.4( 2.3)	95.5( 2.6)
航空	1.6	2.0	2.4	3.0
合計	3,487.7(100.0)	4,016.3(100.0)	3,887.7(100.0)	3,715.8(100.0)

(出典) 「Verkehr in Zahlen 2007/2008」 Deutscher Verkehrs-Verlag, pp236-239

(注) 1.( )内は分担率(%)。2.航空には航空郵便を含む。

(輸送トンキロ数)

(単位：10億トンキロ)

	1990	1995	2000	2005
鉄道	61.9( 20.6)	70.5( 16.4)	82.7( 16.2)	95.4( 16.5)
トラック	169.9( 56.7)	279.7( 64.9)	346.3( 67.8)	402.7( 69.6)
うち営業用	79.1	145.1	177.6	212.6
自家用	51.9	72.1	73.0	59.2
外国車	38.9	62.5	95.7	130.9
内陸水運	54.8( 18.3)	64.0( 14.9)	66.5( 13.0)	64.1( 11.1)
うち外国船	30.1	38.9	43.1	42.9
パイプライン	13.3( 4.4)	16.6( 3.9)	15.0( 2.9)	16.7( 2.9)
航空	0.4	0.5	0.8	1.0
合計	300.3(100.0)	431.3(100.0)	511.3(100.0)	580.0(100.0)

(出典) 「Verkehr in Zahlen 2007/2008」 DeutscherVerkehrs-Verlag, pp240-243

(注) 1. ( )内は分担率(%)。2. 航空には航空郵便を含む。

b) 国際貨物輸送量(独発着の輸送。海外発着で独を通過のみの輸送は対象外)

(輸送トン数)

(単位: 百万トン)

	1990	1995	2000	2005
鉄道	60.4(10.3)	76.7(10.6)	90.1(10.8)	99.3(10.5)
トラック	176.9(30.2)	221.2(30.7)	285.7(34.8)	341.2(35.9)
内陸水運	148.7(25.4)	146.4(20.3)	158.1(18.9)	156.5(16.5)
海運	140.0(23.9)	197.2(27.4)	233.3(27.8)	277.0(29.2)
パイプライン	59.5(10.1)	77.1(10.7)	68.6(8.2)	-
航空	0.9(0.2)	1.6(0.2)	2.1(0.3)	-
合計	586.4(100.0)	720.3(100.0)	837.8(100.0)	949.9(100.0)

(出典) 「Verkehr in Zahlen 2007/2008」 DeutscherVerkehrs-Verlag, pp188

(注) 1. ( )内は分担率(%)。2. 航空には航空郵便を含む。

(輸送トンキロ数)

(単位: 10億トンキロ)

	1990	1995	2000	2005
鉄道	18.3(18.6)	24.4(18.9)	32.9(19.9)	40.1(21.4)
トラック	41.1(41.9)	57.6(44.5)	82.5(50.0)	97.6(52.0)
内陸水運	31.3(31.9)	35.0(27.1)	38.4(23.3)	37.3(19.9)
パイプライン	7.1(7.2)	11.8(9.1)	10.7(6.5)	11.8(6.3)
航空	0.4(0.4)	0.4(0.3)	0.7(0.4)	1.0(0.5)
合計	98.2(100.0)	129.3(100.0)	165.1(100.0)	187.8(100.0)

(出典) 「Verkehr in Zahlen 2007/2008」 DeutscherVerkehrs-Verlag, pp189

(注) 1. ( )内は分担率(%)。2. 航空には航空郵便を含む。

② 旅客輸送量

独における旅客輸送量は、近年、輸送旅客数は700億人弱、人キロベースで1兆人キロ強で推移している。輸送人キロにおいてわが国と比較すると、ドイツは日本の約9割の規模となっている。

輸送分担率で見ると、ドイツでは、極めて良く整備された高速道路(アウトバーン)や地域内道路網等により自動車の利便性が極めて高く、人が移動するための手段の中では自家用車の割合が圧倒的に大きい。2005年の人キロベースでは、自家用車が80.6%を占め、これに、バス、地下鉄などの公共道路交通(7.6%)、鉄道(7.0%)が続いている。

輸送手段別に近年の傾向を見ると、全体の輸送量が緩やかな増加傾向である中、絶対的な量は小さいものの、航空による輸送量が大きく増加しており、1995年から2005年までの10年間で旅客数は28%増、輸送人キロでは62%増となっている。

(輸送人数)

(単位: 百万人)

	1990	1995	2000	2005
鉄道	1,172(2.6)	1,619(2.5)	2,000(3.1)	2,142(3.2)

うち長距離	114	149	145	119
近距離	1,058	1,470	1,855	2,023
公共道路交通	5,878(12.9)	7,873(12.4)	7,865(12.0)	9,096(13.4)
航空	62.6(0.1)	90.0(0.1)	116.9(0.2)	115.1(0.2)
うち国内航空	13.0	16.1	17.9	15.4
自家用車	38,600(84.4)	54,048(84.9)	55,430(84.7)	56,293(83.2)
合計	45,713(100.0)	63,631(100.0)	65,412(100.0)	67,646(100.0)

(出典) 「Verkehr in Zahlen 2007/2008」 DeutscherVerkehrs-Verlag, pp214-215

(注) 1. ( ) 内は分担率(%)。2. 「公共道路交通」とは、バス、地下鉄、路面電車、トロリーバス等をいう。

(輸送人キロ数)

(単位：10億人キロ)

	1990	1995	2000	2005
鉄道	44.6(6.1)	71.0(7.0)	75.4(7.2)	75.8(7.0)
うち長距離	27.4	36.3	36.2	33.7
近距離	17.2	34.7	39.2	42.1
公共道路交通	65.0(8.9)	77.0(7.6)	77.3(7.4)	82.5(7.6)
航空	18.4(2.5)	32.5(3.2)	42.7(4.1)	52.6(4.8)
うち国内航空	6.0	7.3	9.5	9.5
自家用車	601.8(82.5)	830.5(82.1)	849.6(81.3)	875.7(80.6)
合計	729.7(100.0)	1011.0(100.0)	1045.1(100.0)	1086.5(100.0)

(出典) 「Verkehr in Zahlen 2007/2008」 DeutscherVerkehrs-Verlag, pp216-217

(注) 1. ( ) 内は分担率(%)。2. 「公共道路交通」とは、バス、地下鉄、路面電車、トロリーバス等をいう。

## (2) インフラ投資額

交通基盤の整備は、従来から産業立地、国民生活の安定等の観点から交通政策上の重要課題とされてきた。現在は「旧東独の開発と旧西独の改良(Aufbau Ost und Ausbau West)」という方針のもと、交通需要の大きい区間におけるボトルネックの解消、既存施設の維持・補修、旧東独地域における交通基盤の整備などを重視した投資が進められている。

連邦、州、交通企業等による交通基盤への総投資額は、2006年には総額約180億ユーロを計上した。内訳は道路・橋梁が最も多く全体の約57%の100億ユーロを占め、これに、鉄・軌道(鉄道駅を含む)が約55億ユーロ、内陸水路・河川港が約8億ユーロと続いている。

### 交通インフラの投資額

(単位：百万ユーロ)

	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006
交通路	11,715	13,935	18,460	19,050	17,946	15,206	15,632
鉄道	1,648	1,703	4,581	6,397	5,645	3,115	3,531
軌道等	910	798	1,017	990	730	680	680
道路・橋梁	8,728	10,888	11,967	10,790	10,710	10,530	10,560
(うち連邦道路)	(2,776)	(2,577)	(3,916)	(4,507)	(5,144)	(4,975)	(5,000)

内陸水路	389	445	716	690	680	680	670
パイプライン	41	102	179	183	181	201	191
交通拠点	1,088	2,209	2,810	2,541	1,852	2,549	2,759
鉄道駅	407	450	723	836	772	1,169	1,329
河川港	51	128	112	135	110	110	130
海港	332	358	562	440	430	570	580
空港	297	1,273	1,411	1130	540	700	720
合計	12,803	16,144	21,270	21,591	19,798	17,755	18,391

(出典) 「Verkehr in Zahlen 2007/2008」 DeutscherVerkehrs-Verlag, pp32-33

(注) 1. 投資額は各年における額で、用地取得費を除く。2. 1990年以前は旧西独地域に係る数字。

3. 「鉄道」および「鉄道駅」にはSバーンを含む。4. 「軌道等」とは都市内鉄道、路面電車等をいう。5. 「パイプライン」とは全長40km超の原油又は鉱油のためのパイプラインをいう。

6. 「河川港」とは河川及び内陸水路に設けられた内陸水運のための公共港湾をいう。

### (3) 主な特徴

ドイツはヨーロッパ大陸の中央に位置し、面積約35.7万平方キロ、人口約8244万人(2005年現在)を有する。国土は南北約900キロ、東西約600キロのほぼ方形に広がっており、9つの国と国境線を接している。また、海洋には北部で北海及びバルト海に面している。ドイツは16の州からなる連邦国家であり、都市や産業もこれら各州に分散して立地している。

交通基盤としては、アウトバーン(高速道路)など道路網の整備が著しく進展しており(道路総延長約23万1,400km、うちアウトバーン約1万2,531km(2006年末現在))、自動車交通の中で極めて重要な役割を果たしている。鉄道網も都市間鉄道、都市鉄道ともに整備されている(ドイツ鉄道(DB)の営業キロ:3万4200km(2005年現在))。内陸部にはライン川など輸送路として利用されている河川があり、運河とともに内陸水路として貨物輸送ネットワークを形成している。

### (4) 全国規模の交通計画

#### ①2000年交通白書(Verkehrsbericht 2000)

ドイツの現在の総合的な交通政策の考え方を示すものとしては、2000年11月に連邦政府より発表された「2000年交通白書(Verkehrsbericht 2000)」がある。白書では、旅客及び貨物の輸送量がそれぞれ今後引き続き堅調に推移し、1997年の数値を基準として、目標年次である2015年には旅客は約20%、貨物は約64%増加するとの将来交通需要予測を出発点としている。白書はこの前提の下、特段の交通政策が講じられない場合には、特に自動車貨物輸送の割合が増大し、その結果、道路施設の容量は限界を超え、環境への負荷も高まるなど大きな問題が生じると指摘している。

取り得べき交通政策として、白書では、各交通事業者や交通施設の能力を最大限活用するとともに、各交通手段を効率的に結びつけていく、「総合的交通政策(Integrierte Verkehrspolitik)」の必要性が提唱されている。具体的には、貨物鉄道輸送の競争力を高め、貨物輸送を道路交通から鉄道に転換していくことが目標とされ、

#### a) 鉄道を重視した投資政策

b) 新しい高速道路料金制度の導入や鉄道事業の市場開放の促進など各交通モード間の競争条件の整備や競争による事業効率化を重視した交通政策  
 c) 民営化されたドイツ鉄道の一層の事業の効率化など鉄道改革の推進  
 を積極的に進めていくこととされた。

また、白書は交通基盤施設の整備に当たっては、何よりも計画の確実性と財源の裏付けが重要であると指摘し、計画については、新たな将来交通需要予測や費用対効果分析、個別プロジェクトの再評価などを通じた1992年連邦交通網計画の改定、財源については、従来の連邦通常予算に加えて、高速道路料金収入の交通整備財源化措置、連邦道路プロジェクトへの民間資金の導入など新たな財源の可能性を取り上げている。

こうした交通政策の方向に沿ったものとして、「連邦交通網計画2003」（下記②）や「大型トラックの対距離高速道路料金」（下記④）が定められた。

## ②連邦交通網計画（Bundesverkehrswegeplan：BVWP）

連邦政府は、1970年代の中頃以降、連邦鉄道、連邦遠距離道路及び連邦内陸水路を対象とする、長期的かつ総合的な整備計画である「連邦交通網計画」を策定し、これに基づきこれらの交通基盤の整備を進めてきた。東西ドイツ統一後の1992年には、1991年から2012年までを計画期間とする「1992年連邦交通網計画」が策定されたが、財源の見込み、対象プロジェクトのコスト、交通量予測、評価手法等が実態に合わなくなっていることから改定を行うこととなり、2003年7月2日に2001年～2015年の15年間を対象とする「2003年連邦交通網計画（Bundesverkehrswegeplan 2003：BVWP 2003）」が閣議決定された。

連邦交通網計画では、費用対効果分析により、対象プロジェクトを「緊急需要（Vordringlicher Bedarf）」と「さらなる需要（Weiterer Bedarf）」に分類されており、2003年計画では、計画期間内（2001年～2015年）の鉄道、道路及び内陸水路の投資の総額は約1,500億ユーロとしている。同計画では、1992年計画と比較して、投資全体に占める維持費の割合が46%から56%に増加した。また、旧西独と旧東独の投資割合は65%対35%とされている。

なお、同計画は、財源の裏打ちもされた財政計画（Finanzplan）ではなく、期間内における交通インフラ投資の優先順位を示しているものである。

2003年連邦交通網計画（2001～2015）

	投資額〔十億ユーロ〕	割合〔%〕
連邦鉄道	63.9	42.9
うち新設・改良	25.5	
うち維持	38.4	
連邦遠距離道路	77.5	52.1
うち新設・改良	39.8	
うち維持	37.7	
連邦内陸水路	7.5	7.5
うち新設・改良	0.9	
うち維持	6.6	
合計	148.9	100.0

### ③2010年までの連邦交通インフラ投資計画

2007年5月9日、連邦交通建設都市開発省は、連邦レベルの鉄道、道路及び内陸水路に関するインフラ投資の5カ年計画として「2010年までの連邦交通インフラ投資計画（Investitionsrahmenplan bis 2010 fuer die Verkehrsinfrastruktur des Bundes（IRP）」を発表した。同計画では、道路、鉄道及び水路の優先的なプロジェクトリストが掲げられており、それらの優先順位付け決定にあたっては以下の点が重視されている。

- a) 既存インフラの維持及び近代化。2006年～2007年の投資額の3分の2に近い約250億ユーロが既存の連邦鉄道、連邦道路及び連邦水路の維持、改修に充当。
- b) 拡充及び新設については、新規事業よりも手続中の事業を速やかに実施。
- c) 交通量の多い交通結節点・区間のようなボトルネックを除去。特に港湾・空港との結節点は輸出入のポイントであり改善する。

### ④高速道路における大型車対距離料金システム（Lkw-Maut）

アウトバーンは、1932年以来通行料が無料の道路として整備・運営されてきた。しかし、ドイツ統一に伴う財政難やEUの単一市場化の動きの中で道路整備費の負担のあり方の議論の末、1995年よりアウトバーンを通行する国内外の12t以上の大型トラックに利用期間に対応した通行料金制度（ステッカー方式）が課せられることとなった。

2005年1月からは、アウトバーンを走行する総重量12t以上の国内外のトラックに対して走行距離に応じた通行料金（Maut:マウト）に移行することとなった。料金は、車載器を用いて走行距離をGPSで把握する方式であり、車軸数及び排出ガスレベルに応じて料金が課されている。

マウトは、「インフラ整備を「税金による財源調達（Steuerfinanzierung）」から「利用者負担に基づく財源調達（Nutzerfinanzierung）」に移行すべき」という「ペルマン委員会（Pöllmann-Kommission）報告書」（2000年9月）に基づき導入されたものである。

マウト収入は、2003年に設立されたVIFG（Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft）により、システムの維持管理費分を控除した額を、交通インフラ整備に配分することとしている。2007年予算の場合には、道路に10億8千万ユーロ、鉄道に8億2千万ユーロ、水路に2億6千万ユーロが充当される。

### ⑤貨物輸送・ロジスティックスのマスタープラン（Masterplan Güterverkehr und Logistik）

独の貨物輸送量は将来の大幅増加が予想されており、2004年比で2025年には71%増、特に遠距離自動車貨物輸送は84%増になるとの推計もある。連邦政府は、この大幅需要増への対応策として「交通インフラの最適利用（交通マネジメント）」「交通量軽減」「鉄道及び内陸水運の輸送量拡充」「交通軸・交通拠点の整備・強化」「環境・安全対策」「職場環境・教育環境」「独のロジスティックス拠点としての競争力強化」を柱とし、今後講ずべき35の具体策をパッケージ化し、「貨物輸送・ロジスティックスのマスタープラン」としてまとめ、2008年7月16日に閣議決定した。本マスタープランでは、35項目の施策は各施策毎に、政策効果、実施主体、予算との関係、EU共通政策との関係、実施時期等が定められている。

#### (5) 主な政策課題

2005年11月に現在のメルケル政権が発足した際に、与党であるCDU/CSU(キリスト教民主同盟/キリスト教社会同盟)とSPD(社会民主党)の間で交わされた「連立協定(Koalitionsvertrag)」において、交通分野の取り組むべき主な課題として以下のことが挙げられている。

- ・ 物流拠点としての国際競争力確保
- ・ 交通インフラ整備のための更なる民間資本の活用
- ・ 航空分野の国際競争力確保、DFS(ドイツ空港管制)の民営化
- ・ 道路貨物輸送における公平な競争環境確保
- ・ 連邦交通網計画等に定められた交通網計画の実施
- ・ 自転車交通の促進
- ・ 公共旅客近距離交通(ÖPNV)の支援
- ・ (EU内における)公正で調和のとれた競争環境の整備
- ・ インフラ整備手続きの迅速化
- ・ 鉄道改革の継続(DB(ドイツ鉄道)の株式上場の検討)
- ・ 港湾の国際競争力確保、内陸水運の強化
- ・ 代替燃料車の支援、騒音及び大気の改善
- ・ 交通安全

同協定においては、総論として、交通政策は、ドイツの経済、雇用及び環境に対する影響を意識したものであるとされ、総合的で持続的な政策実施により、旅客及び貨物のモビリティ、経済成長、雇用創出のための良好な環境を整えることができるとされている。

### 3. 航空

#### (1) 概要

##### ①独全国の空港の状況

	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006
離発着数 (千回)	822	2,173	3,158	3,027	2,867	2,954	2,961
利用旅客数 (千人)	49,003	80,647	147,676	147,717	159,971	169,939	178,769
取扱貨物量 (千ト)	1,011	1,777	2,605	2,641	2,967	3,168	3,442

(出典) 「Verkehr in Zahlen 2007/2008」 DeutscherVerkehrs-Verlag, pp90-93

(注) 1. 対象は全国の空港 (Verkehrsflughäfen) その他飛行場 (sonstige Flugplätze)

2. 1990年までは旧西独地域に係る数字。

##### ②主要空港の状況 (2006年)

	離発着数(回)	利用旅客数(人)	取扱貨物量(トン)	航空郵便(トン)
フランクフルト	489,406 (-0.2)	52,810,683 (+1.1)	2,057,174 (+8.7)	96,889 (-2.6)
ミュンヘン	411,335 (+3.1)	30,757,978 (+7.5)	231,736 (+11.1)	13,673 (-10.1)
デュッセルドルフ	215,479 (+7.4)	16,590,055 (+7.0)	60,162 (+4.7)	107 (-21.3)
ハンブルク	168,395 (+7.8)	11,954,117 (+12.0)	32,163 (+28.7)	6,049 (-21.3)
シュトゥットガルト	164,739 (+2.7)	10,104,958 (+7.4)	20,290 (+17.2)	9,786 (+4.6)
ケルン・ボン	151,650 (-1.9)	9,904,236 (+4.8)	698,273 (+7.3)	5,568 (-17.2)
ベルリン (3空港合計)	250,502 (+4.5)	18,506,506 (+7.9)	19,463 (-15.9)	9,896 (+32.7)
テーゲル	140,611 (-1.7)	11,812,625 (+2.4)	14,861 (-15.9)	5,523 (+76.7)
テンペルホフ	42,189 (+21.9)	634,538 (+16.3)	581 (+1.4)	-
シェーネフェルト	67,702 (+9.0)	6,059,343 (+19.4)	4,021 (-60.9)	4,373 (+1.0)

(出典) ドイツ空港協会 (ADV:Arbeitsgemeinschaft Deutsche Verkehrsflughäfen) 資料

(注) ( )内は前年 (2005年) と比較した場合の増減 (%)

③主要空港の施設等の状況

空 港 名	滑 走 路	管理・運営	空港会社への出資割合			
			連邦政府	州政府	市町村	その他
フランクフルト	4,000m × 3	Fraport AG	—	ヘッセン州 31.62%	フランクフルト市 20.19%	ルフトハンザ 9.96% Julius Baer Holding 5.09% The Capital Group Companies 4.70% Artisan Partners 3.87% Morgan Stanley 3.76% Taube Hodson Stonex 3.01% その他 17.8%
ミュンヘン	4,000m × 2	Flughafen München GmbH	26%	バイエルン州 51%	ミュンヘン市 23%	—
デュッセルドルフ	3,000m × 1 2,700m × 1	Flughafen Düsseldorf GmbH	—	—	デュッセルドルフ市 50%	Airport Patners GmbH 50%
シュトゥットガルト	3,345m × 1	Flughafen Stuttgart GmbH	—	バーデン・ヴュルテンベルク州 66%	シュトゥットガルト市 34%	—
ハンブルク	3,666m × 1 3,250m × 1	Flughafen Hamburg GmbH	—	ハンブルク州 51%	—	Hochtief Airport 49%
ケルン・ボン	3,815m × 1 2,459m × 1 1,863m × 1	Flughafen Köln/Bonn GmbH	30.94%	ノルトライン・ヴェストファーレン州 30.94%	ケルン市 31.12% ボン市 6.06% その他周辺自治体	—

					0.94%	
ベルリン	(テーゲル) 3,023m × 1 2,428m × 1 (テンペルホフ) 2,094m × 1 1,840m × 1 (シェーネフェルト) 3,600m × 1 2,710m × 1	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH	26%	ベルリン州 37% ブランデン ブルク州 37%	—	—

(出典) 各空港会社の資料 (2008年7月調べ)

## (2) 事業規制等航空に関する法制度

### ①事業規制等

航空に関する事業免許、路線参入及び運賃については、1992年の航空自由化に関する一連のEC規則（いわゆる「パッケージⅢ」）が適用され、自由化されている。

各加盟国においてEC規則2407/92に基づく免許を取得した航空会社は、EU域内全域で原則として自由に路線を設定することができる（EC規則2408/92）。また、運賃も航空会社が自由に設定できるとされている（EC規則2409/92）。このEU全体の枠組みの中で、ドイツの航空市場は、ドイツ発着の国際線、国内線もいずれも、EU加盟国の免許を有する航空会社に開放されている。

なお、ルフトハンザ航空は、97年10月に連邦政府が保有する株式が売却され、完全に民営化されている。

### ②空港整備

ドイツにおいては、「分散空港システム」とよばれる空港配置政策が採用され、フランクフルト、ミュンヘン等の国際空港を中核に、各州の中心都市等にある地方空港、その他の飛行場が相互にネットワークを形成している。

州の権限が大きい連邦制という統治体制、また、歴史的な経緯もあって、ドイツでは従来から空港の整備・管理は、フランクフルト空港などのハブ空港を含めて、州が中心となって進められてきた。連邦政府は、国際的な航空交通網におけるドイツの地域の強化、空港と他の交通機関とのネットワークの形成といった観点から空港政策に関与しているが、個別空港の整備は、基本的には州のイニシアティブによっている。

ドイツでは空港を経営する組織に関する特別な法規制はなく、空港別に経営主体が選択されることになるが、主要空港の場合、機動的な経営、柔軟な財務運営が可能な民間の会社形式が採用されている。ただし、会社形式であっても出資者は、連邦、州、市町村などの公共的な主体である場合がほとんどである。

主要空港の場合、空港経営は整備の段階から銀行借入などを通じて民間資金を導入して行われており、空港使用料やターミナル経営などによる収入をベースにした空港毎の独立採算性が目標とされている。連邦による直接の助成は上記の出資金以外にはない。

### ③着陸料等

着陸料等空港使用に関する料金については、航空許可規則 (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung:LuftVZO) 第43条第1項に「一般交通のための空港の会社は、空港運営開始前に離陸、着陸並びに駐機に係る料金及び旅客関係施設の使用に関する料金の規則を定め、当局の認可を受けなければならない。」と規定されている。また、認可当局である州政府は認可後に当該規則を公表することも同条第2項に規定されている。

### ④騒音対策

空港周辺の騒音対策については以下の規定がある。

#### a) 航空法 (Luftverkehrsgesetz: LuftVG)

- ・飛行場の設置又は運営の許可の付与以前に、計画が航空機騒音保護を適切に考慮しているか等が検証される。また許可後であっても、公共の安全又は秩序を危険にさらす事態が後に発生した場合には許可の取消しがありうる (第6条第2項)。
- ・制限された建設保護地域に予定される空港の整備又は変更の計画確認に当たっては、環境適合性 (Umweltverträglichkeit) を含む公共及び私的な利益を慎重に考慮しなければならない (第8条第1項)。
- ・空港会社は、空港及び周辺に騒音測定のための施設を設け、測定結果を州政府、騒音対策委員会等に報告しなければならない (第19条 a)。
- ・空港会社及び航空会社は航空機の上空及び地上における騒音で防止可能なものは削減し、発生不可避の騒音についてもできる限り制限する義務がある。また、仮に騒音の発生がやむを得ない場合には騒音対策をとらなければならない。夜間の静寂 (Nachtruhe) には特段の配慮を必要とする (第29条 b 第1項)。
- ・航空当局及び航空管制を行う者は、住民の騒音保護について配慮する必要がある (第29条 b 第2項)。
- ・連邦環境省及び連邦交通建設都市開発省に、航空騒音対策の法制度等の意見を聴くために、諮問委員会 (Beratender Ausschuss) が設けられる (第32条 a 第1項)。
- ・州政府及び航空管制実施者が騒音対策のための意見を聴くために、空港毎に騒音対策委員会 (Fluglärmkommission) が設けられる (第32条 b 第1項)。

#### b) 航空騒音の防止に関する法律 (Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm: FlugLärmG)

- ・騒音保護区域を「昼間保護区域1 (Tag-Schutzzone1)」「同2」「夜間保護区域 (Nacht-Schutzzone)」に3区分し、保護区域の区分に応じ建築制限が課される (第5条)。
- ・空港管理者は、航空機の騒音に伴う建築制限 (建築禁止) のための補償、防音対策設備のための費用支払い等を行う義務がある (第12条)。

### (3) 政府の航空政策・最近の動向

#### ①航空政策

ドイツの航空政策は、航空運送事業者間の競争の促進によって、運賃の低下など利用者サービスの向上、事業の効率化を図るという、市場を重視したものとなっている。航空会

社への公的な支援措置などの事業面での政府の関与は、市場における公正な競争を阻害するものとして拒否されている。

政策の大きな枠組みとしては、EU 域内における航空自由化の共通政策があり、ドイツはこの枠組みを尊重しつつ、安全規制等の関与は行っていくとの基本的な立場である。共通市場である EU 域内で各国の航空会社が公正な競争条件の下で事業が行えるよう、安全規制、租税・公課等についても、EU 各国の共通の枠組みづくりが進められている。

EU 域外との関係においては、相互主義の原則の下、航空市場の一層の自由化を目指すことを基本としている。特に米国との関係では、いわゆる「オープンスカイ協定」が1996年5月に締結され、乗り入れ地点、便数、コードシェアリングに関する制限の撤廃、旅客運賃におけるダブル・ディスアプルーヴァル原則の適用、貨物における第7の自由の容認、カボタージュに関する最恵国待遇の相互付与など大幅な自由化がなされた。

また、国内航空企業に対しては、航空機に関する特別償却制度、航空燃料についての鉱油税の非課税措置といった税制上の優遇措置が講じられているが、不採算路線に対する運営補助など連邦による直接的な助成措置は講じられていない。

## ② スロット配分におけるローカルルール

スロットの配分ルールは、EU の1993年1月の閣僚理事会規則（EEC No95/93）に基づいて行われている。ドイツにおいては、同規則以外にスロット配分についての政策的な取り決めはない。

ドイツのスロット配分責任者（Coordinator）としては、クラウス・ウーリッヒ氏（Claus Ulrich）が指名されている。Coordinator による調整が行われている空港は、完全調整空港（Fully Coordinated Airports）は、フランクフルト、ミュンヘン、デュッセルドルフ、シュトゥットガルト、ベルリン（テーゲル、テンペルホフ、シェーネフェルト）の7空港であり、調整空港（Coordinated Airports）はハンブルク、ケルン・ボン等の10空港である。

## ③ 「連邦政府の空港コンセプト」策定

独では、航空交通に関し、立法及び管理の権限を持っているが、空港は連邦交通路とは認識されておらず、上述のとおり、空港整備をはじめ個々の空港に関する事項は州の権限とされている。空港の整備、運営等に関する連邦政府としての現状認識、将来的な方針等を取りまとめたものとしては「連邦政府の空港コンセプト（Flughafenkonzept der Bundesregierung）」があり、1992年と2000年に連邦政府により策定されている。同コンセプトは州政府との協議を経て、連邦政府で閣議決定される。本コンセプトは、法的拘束力を持つものではなく、政策判断（意思）（Politische Entscheidung）を示すものであるが、州政府も自主的にこれに沿った政策運営を行うという合意がある。

2000年のコンセプト策定から8年が経過しており、連邦政府は現在新たなコンセプト策定に向けて検討を進めている。2008年6月には連邦政府案が示されたところであり、今後、州政府等との協議を経て、2008年中に成案を閣議決定したいと連邦政府は考えている。新たなコンセプトでは、連邦政府は、空港アクセスのアウトバーンや鉄道への補助を大規模な空港へ重点化すること等を検討中である。

#### ④ベルリン新空港（BBI: Berlin Brandenburg International）の整備

ベルリンには、現在、テーゲル、テンペルホフ及びシェーネフェルトの3空港があるが、将来における空港需要の増加に対応するため、これら3空港に代わる大規模空港の整備が検討され、1996年6月ベルリン南東郊外の既存のシェーネフェルト空港を拡張し、新空港として整備することが決定された。

新空港の整備・運営については、当初は、民営化の手法によることとされ、既存空港の保有会社であるBBF(Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH)の株式を入札により売却し、これを取得した民間企業が新空港の整備・運営に当たることとされた。入札及び入札に係る法的な紛争を経て、2000年11月に関係者間で和解が成立し、IVG社及びHochtief社を中心とする民間共同企業体が事業主体となることとなった。ところが2003年5月に民間共同企業体が事業から撤退し、民営化方式の手続きが中止された。これを受け、同年12月に公共整備による空港拡張計画が示され、新空港整備に向けた動きが再開された。

しかし、2004年に騒音等の問題から周辺住民4000人が建設差し止めを提訴し、2005年4月にライプチヒの連邦行政裁判所により空港建設が差し止められた。2006年3月同裁判所は、午前0時～午前5時までの夜間離発着の禁止及び防音措置を条件に計画通りの空港整備を認める判決を下した。更なる異議申し立てはできず、判決は確定され、これにより、2011年冬ダイヤからの開港を目標に建設が再開されることとなった。

新空港は、フランクフルト、ミュンヘンに次いで独で3番目に大きな国際空港となり、テンペルホフ空港は2008年秋、テーゲル空港は新空港開港後間もなく閉鎖される予定である。

##### （新空港の概要）

- ・滑走路は、新設の4000m 1本と、既存の3000mを3600mに延長した1本の計2本。
- ・2本の滑走路の間に新ターミナル設置。ターミナル地下に鉄道駅建設。
- ・アクセス鉄道は近距離列車、長距離列車（ICE）共に発着し、ベルリン中央駅とは所要時間約20分で結ばれる。
- ・利用客数は、開港当初は年間2200万人～2500万人、その後施設拡張なども行いながら、4000万人まで拡大する見込み。
- ・0時～5時の夜間離発着は禁止されるほか、22時～24時及び5時～6時は、周辺状況から代替措置がとれない場合のみに離発着が認められる。

##### （事業費と負担額）

- ・空港建設費22億ユーロは、連邦政府が1億1200万ユーロ、州政府（ベルリン州、ブランデンブルク州）が3億1800万ユーロ（各1億5900万ユーロ）、空港会社が4億4000万ユーロを負担、残額は銀行借入。
- ・空港鉄道駅建設費6億3600万ユーロは、連邦政府が5億7600万ユーロ、州政府（ベルリン州、ブランデンブルク州）が6000万ユーロ（各3000万ユーロ）を負担。

##### （スケジュール）

2006年9月5日	工事着工式
2007年	鉄道駅、鉄道トンネル等の工事着工
2008年7月11日	新ターミナルの工事着工
2008年10月30日	テンペルホフ空港閉鎖

2011年 5月	新ターミナル及びシステムの試験運用
2011年10月30日	新空港開港
2012年	テーゲル空港閉鎖

#### (4) 航空産業の状況

##### ①主要航空企業の状況

独の航空企業は、いくつかの格安航空会社が近年設立されてきたが、業界再編が進み、ルフトハンザ、エア・ベルリンの2グループに集約されつつある。

独第2位の航空会社エア・ベルリンは、2006年5月に株式を上場し、同年には独第3位の dba、2007年にはパッケージ旅行等の観光客向けチャーター機運航を主体とするLTUを買収し、近年、事業の拡大を続けている。ルフトハンザも、格安航空会社への対抗策として、2002年に同社系列のオイロウィングス（Eurowings Luftverkehrs AG：ルフトハンザが49%出資）の100%子会社として格安航空会社としてジャーマンウィングス（Germanwings GmbH）を設立した。

なお、ルフトハンザとエアベルリンのグループ以外に、独最大の旅行会社TUIの系列のTUIflyが運航しているが、報道によると、同社はルフトハンザ或いはエアベルリンのいずれかのグループへの吸収買収が検討されていると伝えられており（2008年9月現在）、独の航空企業はルフトハンザとエアベルリンの2グループへの再編が進んでいると言える。

##### ②ルフトハンザ・ドイツ航空(株)

同社は、1990年代後半、政府保有株式の売却による完全民営化、欧州の航空市場の自由化を背景として、整備、貨物分野などの分社化、関連企業の整理等の経営合理化の実施、世界各国の航空企業との提携強化（「スターアライアンス」）などの経営戦略が功を奏し、世界的な航空需要拡大傾向の中で好調な経営状況が続いていた。

しかし、2001年の米国におけるテロ事件、2003年のイラク戦争、世界的な景気調整の影響を受け、2000年代初頭は厳しい経営環境に直面し、2001年、2003年には大幅な損失を計上し、配当も実施されなかった。2003年からは業績は回復し、2007年は売上高224億2000万ユーロ、最終利益16億0550万ユーロと売上高及び最終利益が2年連続で過去最高を記録した。

2007年の好決算の背景には、乗客数が過去最高（前年比6.4%増）を記録するなど本業が好調だったことに加え、傘下にあった独旅行大手トーマスクック社の売却益が5億300万ユーロに達し、最終利益を押し上げたこと等がある。

##### 輸送実績等（同社グループ全体）

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
利用旅客数 (百万人)	47.0	45.7	43.9	45.4	50.9	51.3	53.4	62.9

有償輸送実績 (10億人キロ)	92.2	90.4	88.6	90.7	104.1	108.2	110.3	130.9
座席利用率 (%)	74.4	71.5	73.9	73.1	74.0	75.0	75.2	77.4
輸送貨物量 (千トン)	1,802	1,656	1,625	1,580	1,753	1,736	1,759	1,911
輸送貨物実績 (百万トンキロ)	7,666	7,082	7,158	7,089	7,961	7,829	8,103	9,043

(出典) 「Geschäftsbericht 2007」 Lufthansa, pp. 196-197

### 経営状況 (同社グループ全体)

(単位(従業員数以外): 百万ユーロ)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
売上高	15,200	16,690	16,971	15,957	16,965	18,065	19,849	22,420
営業利益	1,042	28	718	36	383	577	845	1,378
当期純利益	689	-633	717	-984	404	453	803	1,655
従業員数(人)	69,523	87,975	94,135	94,798	92,740	90,811	93,541	100,779

(出典) 「Geschäftsbericht 2007」 Lufthansa, pp. 194-197

### 定期路線旅客輸送の地域別状況 (2007年)

	欧州	北米	南米	アジア 太平洋	中近東	アフリ カ	定期路線 合計
売上高(百万ユーロ)	6,676 [47.2]	3,224 [22.8]	458 [3.2]	2,847 [20.1]	403 [2.8]	542 [3.8]	14,150 [100.0]
旅客数(千人)	48,877 [77.7]	6,281 [10.0]	733 [1.2]	4,548 [7.2]	1,111 [1.8]	1,321 [2.1]	62,870 [100.0]
座席利用率(%)	68.1	82.3	81.5	82.9	72.9	77.4	77.4

(出典) 「Geschäftsbericht2007」 Lufthansa, pp72

(注) [ ] は定期路線旅客輸送の売上高及び旅客数全体にしめる各地域の割合 (%)

### ③ フランクフルト空港会社 (Fraport AG)

#### a) 経営状況

フラポート株は、フランクフルト空港の空港会社であり、2001年6月11日に初の空港会社としては初めて株式上場した。また、同社は、フランクフルト空港のみならず、独国内・国外(トルコ、ペルー、ブルガリア等)の空港会社にも出資し、事業展開をしている。

2008年3月に発表された2007年の業績は、傘下の6空港の乗降客数増加(前年比5.5%増)及び貨物取扱量増(前年比2.9%増)等から、売上高は23億2,900万ユーロ、EBITDA(支払利息・税金・減価償却・償却控除前利益)は5億8,050万ユーロといずれも過去最高を記録した。しかし、前年(2006年)には、フィリピン・マニラ空港ターミナル増設事業からの撤退に絡んだ特別収入等により大幅に増加した当期純利益は、2007年には前年比6.6%減の2億1,370万ユーロにとどまった。

フラポートグループの経営状況

(単位 (従業員数以外) : 百万ユーロ)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
売上高	1,580.6	1,803.6	1,834.3	1,998.1	2,089.8	2,143.9	2,329.0
EBITDA	525.0	255.3	456.2	509.6	542.5	578.4	580.5
当期純利益	101.1	-120.8	115.2	137.6	161.5	228.9	213.7
従業員数(人)	15,526	21,395	23,353	24,182	25,781	28,246	30,437

(出典) 「Geschäftsbericht 2007」 Fraport AG

b) フランクフルト空港の沿革

- 1924年 Südwestdeutsche LuftverkehrAG (フラポートの前身) 創設
- 1936年 Flug-und Luftschiffhafen Rhein-Main 供用開始
- 1945年 米軍の Rhein-Main Air Base 建設
- 1947年 Verkehrsaktiengesellschaft Rhein-Main AG (VAG) がフランクフルト空港の保有・管理主体として創設
- 1949年 2本の平行滑走路完成
- 1954年 VAG が Flughafen Frankfurt/Main AG (フランクフルト空港株 : FAG) へ名称変更
- 1972年 第1ターミナル及び地下の鉄道駅の供用開始
- 1984年 第3滑走路供用開始
- 1994年 第2ターミナル供用開始
- 1997年 貨物ターミナル供用開始
- 1999年 長距離用鉄道駅供用開始
- 2000年 FAG が FraportAG (フラポート株) へ名称変更
- 2001年 FraportAG がフランクフルト証券取引所上場
- 2002年 フランクフルト-ケルン間の新ICE路線開業
- 2005年 エアバスA380のハンドリングテスト実施  
米軍の Air Base 閉鎖 (→跡地に第2貨物ターミナル建設中)
- 2006年11月 空港拡張 (第4滑走路設置) で隣接の化学工場と立退料合意  

{	フラポートがチコナ社に6億5000万ユーロ支払い
	第4滑走路は2011年供用予定
- 2007年12月 ヘッセン州政府が第4滑走路設置等の拡張工事を認可

④ DFS (ドイツ航空管制)

a) 概要

ドイツの民間航空管制は、以前は、連邦交通省の外局である連邦航空保安庁 (Bundesanstalt für Flugsicherung) が実施していたが、長期的に航空需要の増大が見込まれる中、迅速な意思決定が可能な組織、柔軟な人事・予算システムの必要性が強く認識され、民営化の検討が進められ、1992年10月に連邦政府の全額出資により、有限会社「ドイツ航空管制 (DFS:Deutsche Flugsicherung GmbH)」が設立され、1993年1月から民間航空管制業務が同社に移管された。

同社は、航空管制業務、飛行計画の受領・処理等のほか、航空安全に係るコンサルタント業務等も実施しており、また、航空保安学校(Flugsicherungsakademie)の運営を行い、航空管制官、飛行計画を取り扱う専門家、技術者等の養成を行っている。同社の運営は航空管制料金等の利用料収入により行われており、連邦政府からの直接の助成は受けていない。

2006年4月には、連邦議会においてD F Sの民営化（一部売却）に関する法案（Gesetz zur Neuregelung der Flugsicherung）が可決された。これにより、連邦政府は74.9%を民間に売却し、2006年秋には入札が開始される予定であった。また、ルフトハンザ等の航空会社、T U I等の旅行会社、金融機関などが関心を示しているとみられていた。しかし、2006年10月にケーラー連邦大統領が同法案は、「航空交通行政はこれを連邦固有行政として行う」と定める基本法（憲法）第87条に反するとの理由から署名を拒否し、民営化法案は廃案となった。

#### b)経営状況

D F Sは、これまで航空交通量の伸びにも支えられ、経営状況は順調に推移してきたが、2001年には米国におけるテロ事件、世界的な景気の減速等の影響を受け、売り上げが減少し、設立以来初めて赤字を計上した。翌2002年も赤字が続いたものの、2003年からは再び黒字を計上している。

##### [経営状況]

(単位(売上高、当期純利益)：千ユーロ)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
売上高	770,251	799,620	900,915	923,427	881,704	875,430	904,105
当期純利益	-33,380	-21,466	80,792	36,287	18,246	17,185	41,842
従業員数(人)	-	-	5,435	5,359	5,301	5,165	5,126

(出典) 各年の同社営業報告書 (Geschäftsbericht)

##### [航空交通量の推移]

(単位：千)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
航空交通量	2,584	2,561	2,488	2,548	2,719	2,866	2,983	3,115
	[+5.1]	[-0.9]	[-2.9]	[+2.4]	[+6.7]	[+5.4]	[+4.1]	[+4.4]

(出典) 各年の同社営業報告書 (Geschäftsbericht)

(注) 1. 上記は同社が航空管制を行った航空交通量

2. [] は対前年比伸び率 (単位：%)

#### 4. 鉄道

##### (1) 概要

ドイツにおいて、「鉄道」とは専用の線路を使用して行われるものをいい、連邦鉄道や地方鉄道がこれに該当し、法的には「一般鉄道法」(Allgemeines Eisenbahngesetz:AEG)が適用される。一方、路面電車、地下鉄等道路空間を利用し、設備や運行形態が道路交通の特質に適合するものは道路旅客輸送のカテゴリーに含まれ、「旅客運送法」(Personenbeförderungsgesetz: PBefG)の適用を受ける。ここでは、ドイツの法制及び統計上の整理に従い、鉄道としては連邦鉄道及び地方鉄道を取り上げることとする(なお、地下鉄、路面電車等については、5-1. 地域旅客交通参照)。

##### ①輸送量

###### (鉄道旅客)

(単位：百万人(輸送人員)、十億人キロ(輸送人キロ))

	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
輸送人員								
遠距離	152	114	145	136	128	117	115	119
近距離	1,016	1,058	1,855	1,866	1,844	1,907	1,975	2,023
合計	1,167	1,172	2,000	2,003	1,973	2,024	2,090	2,142
割合(%)	2.8	2.6	3.1	3.0	3.0	3.0	3.1	3.2
輸送人キロ								
遠距離	26.4	27.4	36.2	35.3	32.7	31.6	32.4	33.7
近距離	14.7	17.2	39.2	40.4	38.2	39.7	40.5	42.1
合計	41.0	44.6	75.4	75.8	70.8	71.3	72.9	75.8
割合(%)	6.8	6.1	7.2	7.1	6.6	6.7	6.7	7.0

(出典) 「Verkehr in Zahlen 2007/2008」 Deutscher-Verkehrs-Verlag, pp. 214-219

(注) 1. 近距離とは概ね50kmまでの区間をいう。

2. 1990年までは旧西独地域の数値。

3. 鉄道会社によるバス、海上輸送は除く。

4. 「割合」とは、全モードの旅客輸送量に占める鉄道輸送の割合(%)

###### (鉄道貨物)

(単位：百万トン(輸送トン数)、十億トンキロ(輸送トンキロ))

	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
輸送トン数	350.1	303.7	309.4	300.9	300.2	316.0	322.0	317.3
割合(%)	10.8	8.7	8.0	8.0	8.4	8.6	8.6	8.5
輸送トンキロ	64.9	61.9	82.7	81.0	81.1	85.1	91.9	95.4
割合(%)	25.4	20.6	16.2	15.7	15.7	15.7	16.1	16.5

(出典) 「Verkehr in Zahlen 2007/2008」 Deutscher-Verkehrs-Verlag, pp. 236-243

(注) 1. 1990年までは旧西独地域の数値。

2. 鉄道会社による自動車貨物輸送は除く。

3. 「割合」とは、全モードの貨物輸送量に占める鉄道貨物の割合(%)

## ②インフラ

(線路・駅)

(単位：千 km (営業路線))

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
営業路線	42.2	41.8	41.6	41.7	41.1	40.6	41.5	41.4	41.3
DBの旅客駅数	6,154	5,948	5,976	5,794	5,760	5,710	5,665	5,697	5,707

(出典) 営業路線：「Verkehr in Zahlen 2007/2008」Deutscher-Verkehrs-Verlag, pp. 54-55,

DBの旅客駅数：各年の「Daten&Fakten」DB AG

(注) 1990年までは旧西独地域の数値。

## ③運営主体

### a) ドイツ鉄道 (DB)

独の鉄道輸送の多くを担っているのはDBグループである。1994年1月に旧東西両ドイツ国鉄が統合され、連邦政府が株を100%保有するドイツ鉄道株(Deutsche Bahn AG: DBAG)が設立された。1999年には、DB AGを持株会社として、長距離旅客輸送、近距離旅客輸送、貨物輸送、線路網及び旅客駅の各分野別に子会社が設立された。

現在、DB AG傘下には旅客、物流、インフラ・サービス等の各部門における多数の子会社が構成されており、鉄道輸送の大部分を担っているのは、ICE等長距離旅客ではDB Fernverkehr AG、近距離旅客ではDB Regio AG、貨物鉄道ではRailion Deutschland AG、線路インフラではDB Netz AG、旅客駅ではDB Station & Service AGである。DBでは物流部門のウェイトが大きく、特に陸海空の総物流を国内外で展開するSchenkerグループ売上高はDBグループ全体売上高の44.9%にのぼっている。DBグループの海外売上高割合は35%、海外従業員数割合は23%となっている(数値はいずれも2007年)。

[DBグループの概要：2007年]

(単位：百万ユーロ (売上高))

	各部門における主な会社	売上高	従業員数
旅客部門		11,676	52,013
長距離交通	DB Fernverkehr AG	3,265	15,011
近距離交通	DB Regio AG, DB Regio NRW	6,532	24,781
都市交通	S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH	1,879	12,221
物流部門		17,935	88,186
鉄道貨物	Railion Deutschland AG	3,878	28,874
Schenker	Schenker AG	14,057	59,312
インフラ・サービス部門		1,498	72,736
線路インフラ	DB Netz AG	617	39,780
旅客駅	DB Station & Service AG	328	4,537
エネルギー	DB Energie GmbH	454	1,611
サービス	DB Systems GmbH	99	26,808
その他(建設、旅行業等)	DB ProjektBau GmbH, DB Media & Buch GmbH	200	24,143
合計		31,309	237,078

(出典) 「Daten & Fakten 2007」DB AG

DBグループの近年の経営実績等

(単位：百万ユーロ (売上高、EBIT、当期純利益))

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
売上高	15,465	15,722	18,685	28,228	23,962	25,055	30,053	31,309
EBIT	-	-	-	465	1,144	1,352	2,477	2,895
当期純利益	85	▲ 406	▲ 468	▲ 245	180	611	1,680	1,716
旅客輸送								
人員(百万)	1,712.5	1,701.7	1,657.2	1,681.7	1,695.8	1,785.4	1,854.2	1,835.4
人キロ(百万)	74,388	74,459	69,848	69,534	70,260	72,554	74,788	74,792
貨物輸送								
トン(百万)	310.8	301.3	289.4	294.5	295.3	274.6	307.6	312.8
トンキロ(百万)	85,008	84,716	82,756	85,151	89,494	88,022	96,388	98,794
従業員数(人)	222,656	214,371	250,690	242,759	225,632	216,389	229,200	237,078

(出典) 各年の「Geschäftsbericht」DB AG

(注) 1. EBIT：利払い前の税引き前当期利益 (Earnings Before Interest and Taxes)

2. 従業員数は各年末の数字。

b) その他の鉄道事業者

DBの保有する線路網は第三者にも開放されることとなっており、同社によると、2006年にはDB NetzAGの線路を利用した鉄道事業者数は338社で、そのうち非DB系の事業者は310社にのぼり、独自の鉄道輸送量に占める非DB系事業者のシェアは、旅客では9.6%、貨物では20%弱とのことである。

※数値の出典は「Geschäftsbericht2007」DB AG, pp. 53, 55, 56

(2) 事業規制等鉄道に関する法制度

専用の線路を使用して行われる鉄道事業について適用される「一般鉄道法」による規制内容は次の通り。

① 参入規制

鉄道事業は鉄道運送を行う「鉄道運送事業」と鉄道インフラの運営を行う「鉄道インフラ事業」とに分類されている。公共の用に供する鉄道事業は参入の際に行政当局（連邦鉄道及び外国人の場合は連邦鉄道庁、その他の場合は州政府）の許可（Genehmigung）が必要とされている。許可基準としては、信頼性、財政的能力及び専門知識並びに事業の確実性が挙げられており、いわゆる需給要件はない。

② 運賃規制

近距離鉄道旅客輸送（概ね50km以内の輸送）に係る運賃の設定に当たっては、州当局の許可（Genehmigung）を要する。これ以外の遠距離旅客輸送及び貨物輸送に係る運賃については許可は不要である。ただし、運賃の値上げや利用者に不利となる運賃の変更は、公示の1カ月後に有効となるとされている。なお、近距離旅客輸送の権限は、1996年の「地域化」（後述）にあわせて連邦から州へ移譲された。

### ③その他

#### a) 運送引受義務

旅客輸送を行う公共鉄道事業者は、旅客及びその手荷物の運送引受義務を負う。なお、貨物については引受義務は規定されていない。

#### b) 会計上の上下分離及び鉄道インフラへのアクセス

鉄道運送事業と鉄道インフラ事業の両方を行う公共鉄道事業者は、会計上その両分野を分離しなければならないとされている。また、鉄道事業者は、公共鉄道事業を営む他の鉄道インフラ事業者の鉄道インフラを、非差別的条件で使用する権利を有する。料金、期間等の具体的な条件は当事者間の協議により定められるが、その交渉が不調のときには、一方当事者の申請により連邦鉄道庁がこれを決定する。

## (3) 政府の鉄道政策・最近の動向

### ①鉄道の整備計画

#### a) 鉄道整備の枠組み

鉄道改革に際して制定された「連邦鉄道網整備法」(Bundesschienenwegeausbaugesetz: BSc hwAG)では、連邦所有鉄道について連邦交通網計画により示された長期の整備計画を需要計画(Bedarfsplan)として付表に位置付け、さらに、当初は3年間、その後は5年間の実施計画を策定してこれを実施し、毎年末の進捗状況は連邦議会に報告することとされている。

同法に基づき、1995年に3カ年計画(1995~1997年)が「連邦交通網計画」の内の大部分のプロジェクトを含む63プロジェクトを対象に、約240億マルクの規模で策定された。さらに、1997年4月には、5ヶ年計画(1998~2002年)が70プロジェクト、約424億マルクの規模で策定された。現在、「2003年連邦交通網計画」に基づき、77件のプロジェクトについて、DBが投資を行っている(77件のうち主な54のプロジェクトでは、前計画からの継続が26、新規計画が28である。)

#### b) 整備費用の負担

連邦鉄道網整備法によると、連邦鉄道の施設に係る投資(新設、改良、補充投資)は、連邦が資金手当てを行うこととされている。また、鉄道施設の維持、保守に係る費用は連邦鉄道が負担することとされている。

### ②運行部門に対する助成

鉄道事業の運行部門について、長距離旅客と貨物については、独立採算で行える事業とされ、連邦政府や州政府からの助成はない。他方、近距離旅客については、以下の2つの助成措置が講じられている。

- ・「地域化法に基づく助成」

- ・「地域交通助成法に基づく助成」

両者ともに鉄道を含む近距離公共旅客交通を対象とする助成であり、前者は運営費も対象となるが、後者は線路、車両などの施設整備を対象としたものである。

(→詳細は「5-1 地域旅客交通の(2)」を参照)

### ③ICE整備の動向

ドイツの都市間高速鉄道として、ICE (Inter City Express) が運行されている。ICE は従来のドイツの高速鉄道ネットワークの主役であった IC (Inter City) 及び EC (Euro City) にかわって、より高速かつ良質な鉄道サービスを提供するために開発が進められてきたもので、実験段階の1988年5月には、406.9km/h という軌道列車としての当時の世界最高速度を達成した。実用線の建設は1970年代に着手され、1991年6月2日にハンブルク～フランクフルト～ミュンヘン間において最高速度250km/h の営業運転が開始された後、逐次ネットワークが拡大されている。現在、独国内の他、近隣のオランダ、ベルギー、スイス、オーストリア、フランス及びデンマークとドイツの間を結ぶ路線も設けられている。

ICE は路線により最高速度が大きく異なっており、最高速度300km で運行可能な区間はケルン～フランクフルト間とニュルンベルク～インゴルシュタット間のみである。

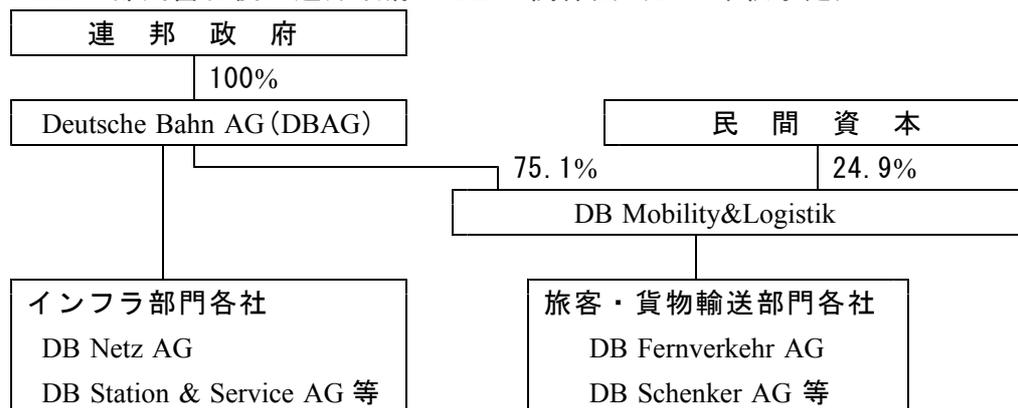
### ④DBの一部民営化

鉄道改革の仕上げとして、DB の株式上場は、シュレーダー政権時からの検討課題であり、現在のメルケル政権下では、2005年の CDU/CSU と SPD の連立協定の中で「鉄道改革の推進 (Bahnreform fortführen)」が盛り込まれ、与党としてはDB上場のあり方(上場会社の範囲、上場時期、株式売却の割合)について2006年秋に結論を出したいとした。これを受け、2006年8月下旬にはメルケル首相、ティーフェンゼー連邦交通建設都市開発大臣、財務大臣及び経済技術大臣の4者会談、関係3省事務次官と与党の合同会議が開かれたがこの際には結論は得られなかった。

2006年11月上旬には、政府与党で「遅くとも(現政権期間内である)2009年末までには24.9%の株を上場する」「所要の民営化法案を2007年3月末までに作成する」ことについて合意され、2007年7月24日に連邦政府は一部民営化法案を閣議決定した。同法案は「DBは最大49%まで民営化。連邦政府は過半数を保有し続ける。」「線路網の法的所有者 (Juristischer Eigentümer) は連邦政府、経済的な所有者 (Wirtschaftlicher Eigentümer) は今後15年間DB。DBはその間線路網を資産計上できる。」「15年経過後DBの線路経営を再検討する。連邦議会がDBの線路網経営延長を承認しない場合、線路網は更に3年経過後連邦政府に戻る [Rückfall-Regelung]。」「等を内容とするものであった。

しかし、連立与党内から線路部門を含め民間売却することに対して批判が大きく、法案は見直しを余儀なくされた。その後、DB が運行部門について新持株会社「DB Mobility & Logistik」を設立し、同社の最大24.9%を民間売却する新たな一部民営化モデルで連立与党間で合意され、関連法案が2008年4月30日閣議決定、5月30日に連邦議会で可決された。これを受け、DB の旅客、貨物部門の持株会社「DB Mobility & Logistik」が2008年7月に設立された。同社は、2008年9月現在、DeutscheBahnAG が100%保有する会社であるが、2008年10月下旬に24.9%を民間に売却、株式上場をすることが検討されている。

< DB 一部民営化後の連邦政府と DB の関係図 (2008年秋予定) >



⑤磁気浮上式鉄道トランスラピッドを巡る動き

a) 技術の概要

磁気浮上式鉄道とは、車両が軌道上を電磁石の磁力を利用して浮上走行するシステムである。ドイツのトランスラピッド (Transrapid) は通常の電磁石の吸引力を利用する点で、技術的に日本の超伝導磁気浮上式鉄道 (リニアモーター) と相違している。

○特徴

・低騒音

車輪とレールとの間の摩擦音がなく、また、モーター音も微小のため、在来型の鉄道と比較して低騒音である。

・省エネルギー

走行時に接触部がなく、エネルギーのロスを生じさせる摩擦がないことなどから、エネルギー消費量が少なくすむ。

・安全性

車両は軌道を抱え込む形で浮上し進行するため、脱線のおそれがない。また、システム上、軌道の同一区間を複数の列車が反対方向に走行することがありえないため、衝突のおそれもない。

・ルートの柔軟性

高速時の回転半径が小さく、また、急勾配にも対応できるため、柔軟なルート設定が可能である。必要な用地面積も在来型の鉄道に比較して小さい。

b) 近年の状況

1998年秋のシュレーダー政権の発足後、トランスラピッドの建設計画について見直しが行われ、採算性、環境保全等の問題を理由に、2000年2月にはベルリン～ハンブルク間の建設中止が決定された。その後、ドイツ国内での実用化を目指し、国内のいくつかの路線の実現可能性に関して調査が行われたが、その中でノルトライン・ヴェストファレン州の「メトララピッド」(ドルトムント～デュッセルドルフ間) 及びバイエルン州の「ミュンヘン空港アクセス線」(ミュンヘン～同空港) の2区間が実現可能性が高いプロジェクトとして、連邦及び州による

詳細なフィージビリティスタディの対象とされることとなった。2002年1月に発表された調査結果によると、両プロジェクトとも一定の公的な財政支援の下、技術、採算性の両面において実現可能なプロジェクトとして評価されるに至った。連邦政府はこの調査結果を受けて、2002年2月、両プロジェクトに連邦補助金23億ユーロ（メトララピッド：17.5億ユーロ、ミュンヘン空港アクセス線：5.5億ユーロ）を配分することを発表した。しかし、2003年6月、ノルトライン・ヴェストファレン州の「メトララピッド」計画については、連邦政府と州政府との議論の結果、計画が断念された。

2008年3月にはティーフェンゼー連邦交通建設都市開発大臣、ベックシュタイン・バイエルン州首相がジーマス等関連企業の代表と協議を行い、建設費の大幅な上昇（34億ユーロ）を理由にミュンヘンでのトランスラピッド建設を行わないことで合意した。これにより、現在、独国内でのトランスラピッド建設予定路線はない。

他方、ジーマス、ティッセン・クルップ等からなるトランスラピッド企業コンソーシアムは、海外への技術の輸出に積極的であり、2001年1月に上海市内・空港間の路線へのトランスラピッドの導入について中国側と契約を締結した。2002年12月の試験運行にはシュレーダー首相が訪中し、その後、2003年1月より、上海市街～浦東国際空港間（約30km）において、トランスラピッドによる初の営業運転が行われている。

（これまでの経緯）

1934年	ヘルマン・ケンパー（ドイツ）による浮上鉄道の基本特許
1969年	連邦政府が磁気浮上式鉄道の検討開始
1980年	エムスラントにおける実験線の建設に着手
1984年	エムスラント実験線における実験開始
1992年	連邦交通網計画においてベルリン・ハンブルク間約300kmの高速鉄道計画が位置づけられる
1994年3月	ベルリン・ハンブルク間のトランスラピッド建設の閣議決定
1997年4月	同区間の建設計画の見直し
2000年2月	連邦交通建設住宅省、ドイツ鉄道、産業コンソーシアム代表の首脳会談の結果、ベルリン・ハンブルク間のトランスラピッド路線の建設中止を決定
2002年1月	連邦交通建設住宅省が国内2路線について、実現可能なプロジェクトであると評価
2003年7月	連邦交通建設住宅省、ノルトライン・ヴェストファレン州等の協議の結果、「メトララピッド」計画断念
2004年1月	中国において、トランスラピッドの営業運転が開始
2006年9月	エムスラントの実験線で死亡事故発生（23人死亡）
2008年3月	連邦交通建設都市開発大臣、バイエルン州首相及びジーマス等関連企業の代表と協議の結果、ミュンヘンの空港アクセス路線計画断念

## 5-1. 地域旅客交通

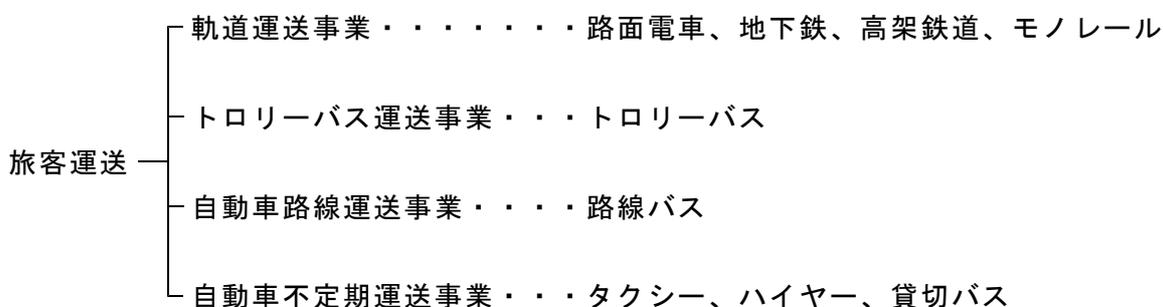
### (1) 事業規制等法制度

ドイツにおいては、バス、タクシー等のほか路面電車、地下鉄等を含め、道路空間の上下を利用し、設備や運行形態が道路交通の特質に適合するものは道路旅客輸送の категорияに含まれ、「旅客運送法」(Personenbeförderungsgesetz: PBefG)が適用される。なお、地域旅客交通のうち、専用の線路を使用して行われる鉄道事業については「一般鉄道法」が適用される(4. 鉄道参照)。

#### ① 事業区分

旅客運送法は有償又は営業として次のような形態により旅客運送を行う事業を対象としている。

##### [事業区分]



#### ② 参入規制等

上記各事業については、事業開始に当たり、いずれも行政当局の許可(Genehmigung)を受けなければならないことされている。新規参入のほか、事業の拡大、重要な変更、譲渡等についても同様の許可が必要である。許可を行う行政当局は州が指定することとされている。

##### a) 参入の基準

###### i. 共通基準(旅客運送法第13条第1項)

すべての事業に共通の基準として、「運行の安全性及び能力」「信頼性」「専門的適性」「国内の法人(者)であること」が規定されている。

###### ii. 軌道、トロリーバス及び自動車路線の各運送に係る基準(旅客運送法第13条第2項)

上記共通基準に加え、下記の場合には許可されないという基準が設けられている。

○道路の状況、道路交通安全上の観点から、当該道路でその事業を営むことが適切でない場合

○申請に係る事業により公共交通の利益が損なわれる場合、特に、

- ・既存交通機関により十分なサービス提供が可能な場合
- ・既存事業者又は鉄道事業者によって提供されている交通サービスについて本質的な改善の余地がある場合

- ・既存事業者が許可当局が指定する相当の期間内に必要な交通の改善をする用意がある場合

iii. タクシーに係る基準（旅客運送法第13条第4項）

タクシーについては、共通基準に加え、事業の開始により既存のタクシー事業の機能が脅かされ、公共交通の利益が損なわれる場合には許可を付与できないこととされている。なお、その判断に当たっては、特に「輸送需要」「輸送密度」「収入及び費用の動向（経営の安定性）」「（昨今の当該区域での）廃業の件数及び理由」を考慮することとされている。

b) 参入許可の手続き

許可当局は可否の決定前に、地域の商工会議所、関連労働組合、既存事業者（団体）、関連地方公共団体等の意見を聴くこととされている。また、行政当局は、許可申請後原則として3カ月以内に決定を行わなければならないが、期間内に不許可の決定がない場合には許可されたものとみなされることとされている。

c) 許可の有効期間

事業	期間
軌道	施設の通常の使用期間に対応した期間
トロリーバス	
自動車路線	公共交通の利益を考慮して定めた期間。最長8年。
自動車不定期	最長4年

③ 運賃規制

a) 道路軌道、トロリーバス、自動車路線輸送

これらの事業に係る運賃の設定に当たっては、当局の同意（Zustimmung）が必要である。当局は同意に当たって、運賃がその企業の経済的な状況に照らし、十分な投下資本の回収及び債務の償還が可能か、必要な技術の向上のために適切かどうかを審査する。

当局の同意を得た運賃と異なる運賃を適用することはできず、また、運賃は利用者に平等に適用されなければならないこととされている。同意後に大きな状況変化が生じたときは、許可当局は事業者への聴聞の後、同意を取り消し、また、従前と異なる運賃を自ら定めることができる。

b) タクシー

タクシーについては、州政府が法令により運賃を定める権限を有しており、特に、基本運賃、キロ当たり運賃及び時間当たり運賃、割増料金等について定めることができるとされている。この権限は、州が市等に委任することができることとされており、実際には、市がその法令により運賃を定めているのが通例である。

④ その他の規制

a) 事業運営義務

事業者（自動車不定期運送事業者を除く。ただし、タクシーは含む。）は許可された事業を開始し、許可の有効期間中これを公共交通の利益及び技術的狀況に適うように維持しなければならない。

なお、事業者にとって事業運営義務の遂行が不可能な場合、又は事業者の経済的な狀況に照らして、十分な投下資本の回収及び債務の償還、必要な技術の向上が期待できない場合には、事業運営義務の免除（Entbindung）を申請することができるかとされている。

#### b) 輸送義務

事業者（自動車不定期運送事業者を除く。ただし、タクシーは含む。）は輸送条件等に適合する限りは輸送を行わなければならない。

#### c) 行政当局による運行計画の同意

事業者（自動車不定期運送事業者を除く。）は、路線、始点、終点、停留所、運行時間を定める運行計画の設定、変更について、当局の同意（Zustimmung）を得なければならない。

## （２）政府の基本政策・最近の動向

### ①地域化法に基づく助成

#### a) 近距離公共旅客交通（öffentliche Personennahverkehr: ÖPNV）の地域化

1994年のドイツ鉄道設立以前のドイツにおいては、連邦と州の間の権限配分として、連邦鉄道については連邦が権限を持ち、連邦の責任で地域的な路線を含めて必要なサービスを維持していた。一方、地域的な公共旅客交通のうち、連邦鉄道以外の地下鉄、路面電車、バス等については、州や市町村の責任で維持が図られていた。

鉄道改革の一環として1996年から「近距離公共旅客交通の地域化に関する法律（地域化法）」（Regionalisierungsgesetz: RegG）に基づき、ドイツ鉄道の近距離旅客輸送を含む鉄道・バス等の近距離旅客輸送については、すべて州の権限とされることとなった。このため、必要な財源の確保のため、地域化法に基づき、鉱油税収の一定額相当を連邦から州へ財源として交付することとなった。この「地域化」措置の骨子は以下のとおりである。

- ・ 近距離公共旅客交通に係る責任を州に一元化、所要の財源を連邦から州に移転
- ・ 交通企業を不採算事業から解放し、必要な公共サービスについては地域が企業との合意に基づき維持を図るというシステムの明確化
- ・ 計画的な地域交通体系整備のための「近距離交通計画」制度の導入

近距離公共輸送サービスに係る責任を負うこととなった州は、「近距離公共旅客輸送の計画、管理及び融資を統一的に実施する」とされたが、「細則は州法に定めるものとする」とされ（いずれも地域化法第3条）、計画の具体的内容は州に委ねられており、各州では州法において近距離交通計画について規定している。

なお、近距離公共旅客交通の概念は、地域化法第2条においては「路線を運行する交通機関による一般に利用可能な旅客輸送であって、主として、都市、都市近郊又は地域内における交通需要を満たすためのもの」と定義されており、さらに不明確な場合の目安として、乗降客の大部分が走行距離が50km未滿又は走行時間が1時間未滿による移動という基準が示されている。具体的には、鉄道輸送についてはSバーンなどのほかDBの運行

する近距離地域鉄道（Regionalbahn）なども含まれる。

b) 公共輸送サービスの契約

地域化法においては、近距離公共旅客交通の十分なサービスの確保は州当局等の責任とされ、EC規則1191/69及び1893/91の規定に基づき、州当局等は交通企業との契約により、また、正当な補償の下、交通企業に義務を課すことによって、近距離旅客交通を維持することとされている（法第4条）。

鉄道改革の結果、DBの線路網は第三者に解放されており、州当局等は同社以外の企業に鉄道旅客輸送サービスを発注することも可能であり、競争入札を実施しているケースもある。事業者との契約、地域毎の必要なサービス水準の決定は、実際には州政府から委託された Aufgabenträger が実施している。Aufgabenträger は独全土で計 33 設けられているが、設立状況は各州の間で様々であり、例えば、ノルトライン・ヴェストファーレン州では州内各地域の計 9 つの運輸連合を Aufgabenträger として活用しており、バイエルン州では 1 つの Aufgabenträger のみが設けられている。

c) 地域化法に基づく財源措置

地域化法に基づき、連邦から州へ移譲された金額は以下のとおりである。州間への配分は、鉄道交通量（列車キロ）のデータをベースとし、人口その他各州の構造的要因を加味して決定されている。

地域化法による移譲額は、数年毎に見直されており、1996年の法制定当初は1996年から2001年までの額が規定された。2002年以降の見直しの際には、2002年から2007年までのあり方が決定され、2007年まで毎年1.5%ずつ増加とされた。

2005年には連邦政府全体の財政再建の議論の中で地域化法に基づく財源措置の縮減が検討され、「2005年予算付属法」（Haushaltsbegleitgesetz2006）により、2006年は7,053百万ユーロ（当初予定は7,159百万ユーロ（106百万ユーロ減））、2007年は6,710百万ユーロ（当初予定は7,266百万ユーロ（556百万ユーロ減））、2008年以降は6,610百万ユーロと減額が決定された。

2007年には地域化法が改正され、2008年から2014年までの増額が決定された。

〔地域化法に基づく財源措置（Regionalisierungsmittel）の連邦から州への移譲額〕

（単位：百万マルク（～2001） 百万ユーロ（2002～））

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
8,800	12,100	12,000	12,593	12,935	13,429	6,745	6,846	6,946	7,053

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
7,053	6,710	6,675	6,775	6,877	6,980	7,085	7,191	7,299

（注）1ユーロ＝1.95583マルク。

## ②「地域交通助成法」( Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz:GVFG)に基づく助成

### a) 経緯

混雑など道路交通事情の悪化、公共近距離旅客輸送及び国鉄の財政状況の悪化やサービス低下、地方自治体の財政状況の悪化などを背景に、市町村の交通状況改善のために行う道路や公共交通の施設整備について助成を行う制度が1967年に創設され、1971年よりGVFGにより法定化された。同法は州政府が策定した計画プログラムに沿って実施される施設整備等について、連邦政府が州に補助を行うことを定めている。

GVFGの財源は1971年の制度法定時に連邦税である鉱油税を増税し、その増徴分が充当されたことにはじまり、2006年現在、鉱油税収相当額のうち、年間上限額として16億7,700万ユーロまでの範囲で助成できるとされていた(法第10条第1項)。

2006年に行われた連邦政府と州政府の権限・財政の全体の見直し(連邦制改革)を受け、制定された「自治体事務と財政支援の解体法(Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen: Entflechtungsgesetz - EntflechtG)」により、GVFGに基づく助成措置は、2007年から2013年までは従来通りの使途に対し年13億3,550万ユーロが交付されるが、2014年以降のあり方については改めて議論されることとなった。

### b) 財源配分

まず、原則として全体額の0.25%が調査研究費として連邦交通建設都市開発省に留保される(州の同意により0.5%までの留保が可能)。各州への配分は、調査費を控除後の額の、75.8%が旧西独各州に、24.2%が旧東独各州に分配され、さらに個別の州に対しては登録車両台数に一定の係数を乗じた比率により分配される。

州分配額のうち20%は連邦交通建設都市開発省が留保し、主に人口稠密地域における鉄軌道の改善のための計画であって助成対象経費の総額が5100万ユーロを超えるもの(「連邦プログラム」)に直接助成する。残りの80%は各州がそれぞれの計画に基づき必要な助成の原資に充当されることとされている(「州プログラム」)(法第10条第2項)。

### c) 助成対象

この助成制度を活用して、州が実施できる事業は以下のように定められている(法第2条)。なお、連邦政府から州への補助率の上限は基本的には州プログラムについては75%、連邦プログラムについては60%とされている(法第4条第1項)。

#### 道路関係

##### ○次のものの建設又は改良

- ・ 交通上重要な地域内道路(居住者用、開発用道路を除く)
- ・ バスのための特別レーン
- ・ 幹線道路へのアクセス道路
- ・ 未開発地域内の交通上重要な地域間道路
- ・ 鉄道の廃止に関連する道路
- ・ 自家用交通を減少させるための交通誘導システム及びパーク・アンド・ライド用駐車場
- ・ 貨物センターのための公共交通スペース



## 5-2. 自動車貨物輸送

### (1) 事業規制等法制度

貨物自動車運送に係る事業規制は、1998年7月1日に EU 域内におけるカボタージュ輸送が自由化されたのにあわせて、ドイツ国内では新しい「貨物自動車運送法」(Güterkraftverkehrsgesetz) が制定され、従来の制度の全面的な改正が行われた。貨物自動車輸送に関する法制度としては、このほか EU の関係諸規則が国内的に直接適用されるとともに、欧州運輸大臣会議(ECMT)の合意事項や二国間の協定が実質的な制度の枠組みを提供している。

#### ①国内輸送

##### a) 事業区分

貨物自動車運送法においては、貨物自動車運送は総重量3.5トンを超える自動車による事業上の又は有償の貨物運送と定義され、貨物自動車運送はさらに自家用運送と営業用運送とに区分されている。

##### b) 参入規制

営業用運送を行う場合には、州政府又は州政府が決める許可当局の許可(Erlaubnis)を得なければならないとされている。当初の許可は5年間の期限付きで付与されるが、要件を充足している場合には、無期限の許可に更新される。なお、許可要件は次の通りである。また、自家用運送を行う場合には許可は不要である。

- a) 企業及び事業責任者が信頼できること
- b) 企業の資金面での能力が確立されていること
- c) 企業及び事業責任者に専門的適性があること

##### c) 運賃規制

貨物自動車運送に係る運賃については特段の規制はない。

##### d) その他

許可当局は許可を行う前に連邦貨物輸送庁、関連業界団体、関連労働組合及び商工会議所の意見を聴かなければならない。

#### ②国際輸送等

##### a) EU 域内国際輸送

EU 域内の国際道路貨物輸送は従来数量割り当てがなされていたが、EC 規則881/92により1993年以降数量割り当てが撤廃され、加盟国政府が発給する共通免許を有する者は域内の国際輸送(加盟国間の輸送、加盟国と非加盟国との間の輸送、加盟国を通過する非加盟国間の輸送)を行うことができることとされている。なお、域内国際輸送に係る運賃については自由化されている。

## b) ECMT 国際輸送

ECMT 加盟国の間では、1973年6月の決議に基づき多国間の国際輸送を認める免許制度が導入されている。この ECMT 免許は、国毎に数量割り当てがなされている。

ドイツでは、連邦貨物輸送庁が ECMT 免許の発行を行っている。免許基準として、道路貨物運送法に基づく許可を有していること、同免許を十分にかつ特定の国との2国間の輸送に特化することなく利用できる条件が整っていることが必要とされている。

## c) 二国間協定に基づく国際輸送

上記 a) 及び b) の多国間の枠組みとは別に、中・東欧諸国との間で個別の二国間協定に基づく国際輸送が実施されている。協定では、通常、協定当事国に同数の免許を割り当てる方式で行われている。

## d) EU 域内カボタージュ

EU 域内のカボタージュ輸送については、1993年の EC 規則3118/93により、1998年7月1日以降、上記 EU 共通免許の保有を前提に自由化され、加盟国企業はドイツ国内で数量制限なしに貨物輸送を行うことができるようになっている。

## (2) 政府の基本政策・最近の動向

### ① 高速道路における大型車対距離料金システム (Lkw-Maut)

2005年1月から、アウトバーンを走行する総重量12 t 以上の国内外のトラックに対して走行距離に応じた通行料金 (Maut: マウト) が課されている。料金収入は、システムの維持管理費分を除き、大部分はアウトバーン整備に充てられ、残りは鉄道や水路の整備に充当される。(詳細は「2. 運輸の概況」の(4)④を参照)

### ② 国際競争力の強化

ドイツの貨物自動車運送事業は、車両や営業に係る税負担、人件費、社会保障費負担等において周辺国と比較して競争条件上不利な立場にあるといわれている。そこで、国内事業者、特に業界の多数を占める中小規模事業者の競争力の強化を図る観点から、中小企業を対象とする一般的な企業負担軽減施策のほか、トラックに係る自動車税の軽減措置などが導入されている。

また、2001年には、EU 加盟国の貨物事業者が、第三国からの低賃金の労働者を違法に雇用し、運賃のダンピングを行うことを防止するために、「貨物運送事業における違法労働に対抗するための法律」(Gesetz zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr) が制定された。

### ③ トラック輸送の効率化

環境保全、交通安全、渋滞軽減等の観点から、総合的な物流政策として、鉄道、内陸水運との複合輸送の推進、そのための物流基地の整備などのトラック輸送の効率化施策が進められている。具体的には、複合輸送用トラックに係る自動車税の免除や重量規制の緩和、複合輸送用トラックの週末通行規制の免除、鉄道への積み替え拠点整備への助成などの措

置が講じられている。

#### ④通過交通への対応

ドイツを通過するトラック輸送の急増への対応も重要な課題となっている。近年、欧州域内では国境を越えた輸送が急増しており、特にドイツはその地理的な位置から欧州で最大の「通過国」になっている。このような状況が国内の高速道路の渋滞、交通安全や環境への悪影響をもたらしており、これを解消するために鉄道や海運の活用、ピギーバック等の複合輸送の推進などが提唱されている。

## 6-1. 海運

### (1) 事業規制等の法制度

①内航海運 国内海運事業については、運賃について特段の規制はなく、EC規則3577/92に基づき、EU加盟国企業のドイツ国内航路への参入が認められている。内陸水運事業については、EC規則3291/91により、1993年1月以降EU域内で自由化が進んでおり、ドイツでは一定の経過措置を経て、1995年1月以降自由化された。

②外航海運 運賃に関する規制はない。1989年、「旗国法」(Flaggenrechtsgesetz)の改正によって、国際船舶登録制度(第二船籍制度)が導入された。同制度は国際航海に従事するドイツ籍船について、船主の申請により国際船舶登録を行うことを可能とし、当該登録がなされた船舶(国際船舶)に配乗される外国人船員の労働関係については、母国の法規が適用され、独の法規は適用されないとするものである。この結果、国際船舶の船主は外国人船員を母国の賃金水準で配乗させることができることとなり、船主は国際船舶の運航に係る人件費を削減できることになった。

### (2) 政府の基本政策・最近の動向

ドイツの海運政策は、フラッキングアウトの防止による一定規模のドイツ籍船の維持を目的とし、この目的を達成するために、従来は財政補助、税制上の優遇措置及び国際船舶登録制度を基本的な政策手段としてきた。しかしながら、従来の支援措置の効果の状況、オランダ等が新たに導入したトン税の効果等を踏まえ、ドイツにおいても「海運適合法」(Seeschiffahrtsanpassungsgesetz)によって、1999年1月からトン税制度の導入、船員の給与課税の控除、船舶の安全規則のIMO基準への平準化、船員配乗規則の緩和などを内容とする新たな海運支援施策が実施されている。

ドイツ船主協会は2003年のドイツ海事会議において、会員会社のドイツ旗船を400隻に増やすことを公約した。同協会はこの公約を2005年末に達成したのに続き、2006年にはさらに500隻に増やすことを公約。これについても2008年末に達成され、フラッキングバックの動きを牽引する役割を担っている(参照：④ドイツ商船隊の船腹量の推移)。

#### ①海運税制(船員税制含む)

##### a) トン税制度

トン税制度とは、船舶の運航により得ることのできる利益の大きさにかかわらず、船舶のトン数に応じて一定の額をトン税として納めることができるとする制度である。この制度の導入により、船主は国際運送に従事するドイツ籍船について、一般的な所得課税又はトン税制度のいずれかを選択できることとなった。

トン税の税率（トン当たり）は次のように設定されている。

～1,000トン	1.80 ユーロ
1,001～10,000トン	1.35 ユーロ
10,001～25,000トン	0.90 ユーロ
25,001トン～	0.45 ユーロ

b) 船員の給与課税の控除

自ら保有又は傭船したドイツ籍船の運航者は、当該船舶で労働している船員に支払うべき所得税のうち40%を留保することが認められた。

②外洋船舶の船腹量

年	2003		2004		2005		2006		2007	
	隻	トン	隻	トン	隻	トン	隻	トン	隻	トン
商船	482	5778	508	7577	603	11474	574	11248	546	12693
旅客船	124	83	116	78	112	80	106	58	95	51
乾貨物船	323	5500	352	7178	447	10893	423	10631	408	12052
RoRo 船	43	359	39	298	39	290	39	342	38	359
その他	280	5141	313	1480	408	10603	384	10289	370	11693
ばら積船	122	286	116	224	113	230	107	173	86	142
コンテナ	155	4849	193	6649	281	10059	264	9824	276	11315
鉱石船	2	1	3	2	1	155	1	155	1	155
タンカー	35	195	40	322	44	502	45	559	43	590
原油タンカー	16	138	18	214	21	401	22	429	22	460
漁船	97	57	94	57	93	57	83	45	83	54
非商船	403	275	396	260	394	261	407	292	406	323
合計	982	6110	998	7894	1090	11727	1064	11585	1035	13120

（出典）「Verkehr Seeschifffahrt 2007」 Statistisches Bundesamt Fachserie 8 Reihe 5 第20章

（注）1. BSHによる年末時点のデータ。

2. スポーツ用ヨット及び連邦軍艦を除く100G/T以上の船舶。

3. 「トン」は登録総トン数、単位は千トン。

③ドイツ商船隊の船腹量

	ドイツ旗		外国旗	
	隻	千トン	隻	千トン
旅客船	96	51	12	274
乾貨物船	406	11879	2119	34500
ばら積船	1	155	206	7111
タンカー	43	583	337	11346

合計	546	12668	2674	53231
----	-----	-------	------	-------

(出典) 「Daten der deutschen Seeschifffahrt 2008」 VDR (web) 第9章

(注) 1. 2007年末日 BSH (ドイツ登録), VDR データ、100G/T 以上の商船。

2. 外国旗合計のうち、ドイツ登録は2523隻、49400千トン。

#### ④ ドイツ商船隊の船腹量の推移

各年1月1日現在	ドイツ商船		ドイツ旗船		※新造船動向			
	隻	千トン	隻	千トン				
1970	2578	7485	2578	7485				
1975	2120	9965	1882	8563				
1980	1900	11833	1540	7866				
1985	1750	9524	1388	5933				
1990	1410	7518	922	4005	発注量		引き渡し量	
1995	1542	10797	825	5373	隻	千トン	隻	千トン
2000	1850	19924	717	6536	164	4500	145	27000
2001	2010	23039	692	6605	133	2800	128	33000
2002	2110	26584	605	6190	101	2300	124	29000
2003	2230	29726	549	6093	340	11900	118	26000
2004	2397	33975	482	5778	302	7400	160	43000
2005	2575	40879	508	7577	330	8300	206	65000
2006	2729	49946	603	11475	401	8700	244	41000
2007	3011	58751	574	11248	643	25200	308	63000
2008	3220	65899	546	12668				

(出典) 「Daten der deutschen Seeschifffahrt 2008」 VDR (web) 第10, 11章

(注) BSH, VDR, LR-Fairplay によるデータ

#### ⑤ ドイツ海運収益の推移

年	定期		不定期		旅客		合計
	百万 €	%	百万 €	%	百万 €	%	百万 €
1960	710	55	530	41	56	4	1296
1965	881	48	858	48	64	4	1803
1970	1144	44	1327	52	93	4	2564
1975	1822	52	1606	46	67	2	3495
1980	2009	47	2145	51	77	2	4231
1985	2427	51	2224	47	81	2	4732
1990	2183	55	1683	42	132	3	3998
1995	2684	51	2199	42	356	7	5239
2000	4956	54	4051	44	204	2	9211

2001	5319	52	4747	46	237	2	10303
2002	4914	51	4469	47	223	2	9606
2003	4660	47	5161	51	181	2	10002
2004	4970	40	7313	58	235	2	12518
2005	5959	41	8440	57	286	2	14685
2006	7718	48	8359	51	164	1	16241
2007	9622	47	10489	52	194	1	20305

(出典) 「Daten der deutschen Seeschifffahrt 2008」 VDR (web) 第12章

- (注) 1. ドイツ連邦銀行によるデータ。  
 2. 旅客は1998年より集計方法変更。

## 6-2. 内陸水運

大陸国ドイツにおいては、内陸の河川、運河を利用して行われる内陸水運（Binnenschiffahrt）は、貨物輸送において重要な役割を果たしており、法体系や統計上海運とは区別して取り扱われている。

### (1) 事業規制等の法制度

#### ① 参入規制

内陸水運事業への参入については、EC 指令87/540を受けて、「内陸水運貨物輸送への参入に関する規則」（Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung）が制定され、94年1月から施行されている。同規則によって参入に当たっては次のような規制が設けられている。

#### a) 許可（Erlaubnis）

満載喫水における積載能力が200トンを超える船舶を用いて内陸水路において貨物輸送を行うものは連邦交通建設住宅省の外局である水路・船舶航行局の許可が必要。

#### b) 許可が不要な輸送

- ・ 自家輸送
- ・ EU 加盟国等の内陸水路と連絡していない国内水路のみにおいて、輸送を行う場合。

#### c) 許可基準

経営者又は経営の責任者が専門知識を有していること。

カボタージュについては、EC 規則3291/91により、1993年1月以降 EU 域内の内陸水運に関し自由化されている。なお、ドイツでは一定の経過措置を経て、1995年1月以降自由化された。

#### ② 運賃規制

国際輸送、国内輸送いずれについても、内陸水運に係る運賃に関する規制はない。

### (2) 政策の動向

ドイツの内陸水運事業の課題としては、事業の近代化の遅れ、船腹の過剰、後継船員の不足などが指摘されている。また、事業自由化の動きに関連して、外国事業者を含めた事業者間の競争が激化している。連邦政府は環境に適合する輸送手段として、貨物輸送をトラックから鉄道、内陸水運に転換することを提唱しており、一連の政策手段を講じている。

#### ① 過剰船腹問題への対応

##### a) 解散促進

かねてから、ドイツのみならず、内陸水路のネットワークによって結ばれているベルギー、フランス、オランダといった各国において、内陸水運事業が構造的に供給過剰な状況にあることに鑑み、事業の構造改善に向けて EU レベルでの取り組みが求められるようになった。1989年には EC 規則1101/89が制定され、関係する EU 各国が共通の枠組みで、

過剰な供給能力を減少させ、事業の構造改善を図るべく、各国においてそれぞれ「解撤促進基金（Abwrackfonds）」を設立し、共通のルールにより船舶の解撤を奨励するための助成金の交付を行ってきた。

1999年には、EC規則718/1999が制定され、新たな共通政策が導入されることになった。新政策によると、解撤促進基金は関係各国においてそれぞれ「内陸水運基金」（Binnenschiffahrtstfond）に改組され、船舶の解撤の際の奨励金のみならず、事業者の転廃業促進、他業種転換のための職業訓練、船舶の技術向上、運航の安全性向上といった目的に必要な経費を支出することとされた。

#### b)スクラップ・アンド・ビルド規制

EC規則1101/89に基づき、解撤促進基金の設立とともにスクラップ・アンド・ビルドに関する規制が導入された。これは、新たに船舶を導入しようとする事業者は、新たに導入する船舶の大きさに相当する船腹を解撤しない場合には、不足する船腹量に応じた特別分担金を納付しなければならないとするものである。

#### ②「内陸水運助成プログラム」（1994年12月）

連邦政府は1994年12月、内陸水運業界に対して、市場条件の変化に適応するための緊急特別助成1億マルク及び3年分の船舶解撤奨励金6000万マルクからなる、総額1億6000万マルクの助成プログラムを決定した。

1億マルクの特別助成は小規模事業者のみを対象とし、次のような事項に使用されることとされている。

- ・近代的な経営、マーケティングなどに関する講習等への参加費用の補助
- ・業者間の協力関係の構築のための会社設立、ロジスティックサービス提供のための構造改革等に対する補助
- ・技術的な改善や合理化施設の導入など船舶への投資に対する補助

#### ③「内陸水運の経済状況改善に係るアクションプログラム」（1997年1月）

上記「内陸水運助成プログラム」に引き続き、連邦政府と業界団体は、業界の構造改善、市場秩序の維持等を通じた経営の改善を目的とする「内陸水運事業の経営改善のためのアクションプログラム」を発表した。「アクションプログラム」においては、解撤助成金の増額、重点化、上記「1億マルク緊急特別助成プログラム」の延長拡大のほか、税制上の優遇措置、市場秩序維持のための一定の規制措置等総合的な施策が盛り込まれている。

### (3) 内陸水運事業の状況

#### ①貨物別内陸水運輸送実績（単位：10億tkm）

	2005	2006	2007	2008
農産物	5.3	5.2	5.6	5.7
飼料	6.2	5.2	5.6	5.7

石炭	8.6	8.7	8.6	8.4
原油、石油精製品	10.7	10.5	10.2	10.3
鉱石、金属スクラップ	6.3	6.2	6.6	6.7
鉄、鉄鋼、非鉄金属	3.9	4.1	4.3	4.3
石、土、建設材料	10.2	11.3	12.1	12.3
肥料	2.6	2.4	2.5	2.5
化学製品	4.9	5.2	5.4	5.5
半製品・既製品	5.4	5.2	5.2	5.4
合計	64.1	64.0	66.1	66.8

(出典) 「Binnenschifffahrt Statistik」 Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.  
連邦陸運局、BVU のデータ、予想値含む。

## ②ドイツ内陸水運船舶

船種	2005. 1. 1		2006. 1. 1		2007. 1. 1	
	隻数	積載能力 t	隻数	積載能力 t	隻数	積載能力 t
1. 自航貨物船	1300	1663897	1306	1718615	1277	1700400
乾貨物	956	1127341	937	1115046	902	1080754
タンカー	344	536556	369	603569	375	619646
2. バージ(押し船)	970	926617	962	918562	948	916724
乾貨物	922	868215	915	864366	901	863288
タンカー	48	58402	47	54196	47	53436
3. バージ(引き船)	78	51006	78	51451	78	50175
乾貨物	66	47507	66	47952	66	46676
タンカー	12	3499	12	3499	12	3499
1. ~3. 合計	2348	2641520	2346	2688628	2303	2667299
4. ラッシュ船	111	86165	111	86165	112	86192
1. ~4. 合計	2459	2727685	2457	2774793	2415	2753491
5. バンカー船	101	14703	101	14759	102	15263
	隻数	kW	隻数	kW	隻数	kW
6. 引き船	150	33378	146	30579	146	30483
7. 押し船	295	115831	296	117004	297	117690
	隻数	収容旅客数	隻数	収容旅客数	隻数	収容旅客数
8. 観光遊覧船	932	232470	947	234584	955	237402
9. 定期旅客船	46	4985	53	5901	58	6675

(出典) 「Binnenschifffahrt Statistik」 Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.  
南西水上船舶管理部 内陸水運データ蓄積センター、マインツ

## ③ドイツ内陸水運会社

	2001	2002	2003	2004	2005
乾貨物船運航	751	708	681	672	663
タンカー運航	171	170	173	184	207
タグボート運航	60	55	47	43	55
旅客船運航	352	325	310	310	380
一般営業運航	1281	1206	1169	1169	1252
企業内運航	28	26	22	20	28
会社総数	1309	1232	1191	1189	1280

(出典) 「Binnenschifffahrt Statistik」 Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.

連邦統計局 (ヴィースバーデン) のデータ。各年6月30日時点。

注: このデータは単に統計数値を合計したもの。広範囲で運航する会社は重複して計数。

④ドイツ内陸水運会社の売上高 (単位: 百万€)

	2001	2002	2003	2004	2005
総計	1274.6	1256.6	1203.1	1216.3	1434.3
所有船舶の運航	803.6	746.1	670.5	665.6	770.2
乾貨物船運航	301.0	287.2	240.6	279.2	292.1
タンカー運航	282.2	241.1	221.9	178.0	201.0
タグボート運航	19.7	21.7	27.1	26.3	24.7
旅客船運航	200.7	196.1	180.9	182.1	252.4
下請業者の運航	471.0	510.5	532.6	550.7	664.1

(出典) 「Binnenschifffahrt Statistik」 Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.

連邦統計局 (ヴィースバーデン) のデータ。

⑤ドイツ内陸水運の就業者数

	2001	2002	2003	2004	2005
貨物船運航					
運航要員	3368	3336	3329	3286	3367
うち船主	899	858	843	832	844
陸上要員	665	661	674	649	610
合計	4033	3997	4003	3935	3977
旅客船運航					
運航要員	2436	2538	2491	2542	2908
うち船主	384	330	299	291	395
陸上要員	638	651	676	687	761
合計	3074	3189	3167	3229	3669
内陸水運全体					
運航要員	6119	6162	6075	6080	6529

うち船主	1320	1216	1165	1147	1275
陸上要員	1437	1527	1615	1532	1587
合計	7556	7689	7690	7612	8116

(出典) 「Binnenschifffahrt Statistik」 Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.  
連邦統計局 (ヴィースバーデン) のデータ。「うち船主」は船主の家族も含む。  
内陸水運全体には企業内運航も含む。各年6月30日時点。

## 7. 港湾整備・運送

### (1) 港湾の概要

#### 主要港運営組織（出資比率等）

港湾の整備、管理等は基本的には州の権限と責任で行われており、港湾整備に係る連邦政府の補助制度はない。主要港湾の場合、関係の州、市又はこれらの出資会社により港湾の管理・運営が行われている場合が通例である。例えば、ハンブルク港及びブレーメン・ブレーマーハーフェン港の場合、港湾が存在するハンブルク市及びブレーメン市それぞれが一つの州（特別州）を形成しており、州自らが管理・運営主体となっている。

#### [ドイツ港湾の貨物取扱量]

	2002	2003	2004	2005	2006
Hamburg	86724	93562	99529	108253	115529
Bremische Häfen	40452	42492	45370	46655	55636
Wilhelm shaven	38798	39427	44956	45977	43106
Lübeck	17020	17786	19168	18848	21056
Rostock	17347	16712	16367	17147	19058
Brunsbüttel	7560	7180	6896	6598	6233
Brake	5019	5178	5002	5309	5486
Bützfleth	3653	4182	4697	4984	4812
Puttgarden	3283	3375	3574	3735	3965
Emden	3380	3313	3498	3597	3867
Wismar	2822	2664	2804	3750	3848
Nordenham	3143	2944	3535	3780	3785
Kiel	3199	3050	2986	3099	3047
Sassnitz	2987	2938	2858	2623	2663
Cuxhaven	1248	1196	1594	1833	1867
Duisburg	2454	1555	1687	1673	1618
Strasund	905	893	963	877	854
Flensburg	473	565	523	555	496
Lubmin				332	405
Wolgast	766	596	568	439	380
その他	4413	5226	5294	5133	5078
合計	245646	254834	271869	285197	302789

(出典) 「Daten der deutschen Seeschifffahrt 2007」 VDR (web) 第9章

(注) 1. Statistisches Bundesamt によるデータ。

2. 単位は千トン。コンテナ、トレーナーなど運搬機材の自重を除く。

## (2) 事業規制等港運に関する法制度

### ① 港運の参入規制の有無、悪質事業者排除のための具体的方策、未規制時の実質参入障壁（利用制限、貸付制限等）未規制時の弊害

港湾運送事業については、各州がそれぞれ必要な規制を行っている。具体的には、港湾の管理・運営に関して定められた州法の中で事業についての規制がなされている。

### ② 港運の料金規制

港湾運送に係る料金については、州当局等により港湾料金的一种として定められている場合が多い。ハンブルク港のように、料金が自由化されている例もある。

## (3) 政府の基本政策・最近の動向

### (ハンブルク港)

ハンブルク州法である「港湾開発法（Hafenentwicklungsgesetz）」に基づき、港湾は公共施設として、港湾内の土地及び埠頭等のインフラはすべて州に帰属することとされており、港湾の建設及び管理も州政府が行うこととなっている。民間企業は州から港湾内の土地を借り受けて倉庫、荷役設備等の整備や貨物のオペレーションを行う。なお、州は、州境内の岸壁、河岸、航路等の浚渫及び航路援助も所管している。港湾内においては一般の土地利用計画法は適用されず、港湾計画規則に基づく開発計画が策定され開発が行われている。開発計画には土地利用、埠頭等の整備に関する計画のほか、エネルギー供給路、鉄道、道路等の整備計画も含まれる。

### (ブレーマーハーフェン港)

自動車積み出しが多いのが特徴的。漸次拡張が続いており、2005年からはコンテナターミナルの第4期造成工事が進行中である。

ハンブルク港への航路となっているエルベ川の浚渫計画が環境面の問題のみならず海港をもつ各州政府と連邦政府を巻き込んだ政治的な問題に発展し、計画が頓挫している。今後、さらなる船舶の大型化（大水深化）が進めば、大型船がエルベ川を遡上することができず、多くの船舶がハンブルク港を利用できなくなり、北海沿岸のブレーマーハーフェン港若しくはニーダーザクセン州のクックスハーフェン港などを利用しなければならなくなる懸念されている。

## 8. 船員

### (1) 船員数

[ドイツ商船隊（ドイツ旗）職務別船員数]（2007年末現在、漁船乗組員を除く）

職種	総数	外国人数
船長	1447	46
航海士	1968	705
機関士	2133	565
無線士	4	1
電機技師	436	262
船舶運航専門員	24	2
船舶技師	525	54
甲板員	2670	1835
機関員	1174	899
料理員	1204	753
その他乗員	1191	614
機関訓練生	774	9
航海訓練生	136	8
合計	13686	5753(42%)

[ドイツ商船隊（ドイツ旗）船員数の推移]

年	2003	2004	2005	2006	2007	2008
船員数	10533	10799	12961	13848	13825	13686

(出典) 「Daten der deutschen Seeschifffahrt 2008」 VDR(web) 第13章

(注) 船員職業協同組合(Sec-Berufsgenossenschaft, Hamburg) のデータ

### (2) 船員教育に関する政府の基本政策・最近の動向

ドイツでは1999年1月から新しい配乗規則が導入された。この規則によって、適切な数、資格及び適性を有する船員を配乗させ、船舶の運航の安全を確保することは船社の責任とされ、従来の配乗に関する一般的な基準は廃止された。なお、配乗される船員の海技資格等の発給国については、別途基準が設けられている。

#### ①配乗証明書

船社の申請により船員職業協同組合は5年間有効な配乗証明書を交付する。基準は次の項目とされており、個別の船舶毎に、運航の条件、特に船舶の型、自動化の状況、装備、就航する地域、寄港先及び貨物の種類を考慮することとされている。

- a) 船舶の安全
- b) 確実な当直
- c) 労働基準及び海上環境保全に係る規定の遵守
- d) 船上における公共の秩序及び治安の確保
- e) 船員相互の言語による意思疎通

## ②海技資格に関する基準

### a) 全船舶

総トン数にかかわらず、船長はドイツ人であり、ドイツの有効な海技資格の保有者でなければならない。

上記規定に加えて、船舶の大きさ等に応じて次の基準が付加される。

### b) 総トン数が500トンを超え、1600トン以下の船舶

甲板部又は機関部の職員の少なくとも1人が、ドイツ又は他の EU 加盟国の国籍を有しており、ドイツ又はドイツが承認した有効な外国資格を有していること

### c) 総トン数が1600トンを超え、3000トン以下の船舶のうち、出力750kw以下の推進機関を有するもの

上記 b) に同じ。

### d) 総トン数が1600トンを超え、3000トン以下の船舶のうち、出力750kwを超える推進機関を有するもの

次の2要件を充たすものであること

- 1) 甲板部又は機関部の職員の少なくとも1人が、ドイツ又は他の EU 加盟国の国籍を有しており、ドイツ又はドイツが承認した有効な外国資格を有していること
- 2) 機関部員又は当直能力を有する乗組員のうち1人がドイツ又は他の EU 加盟国の国籍を有していること

### e) 総トン数が3000トンを超え、8000トン以下の船舶

次の2要件を充たすものであること

- 1) 甲板部又は機関部の職員の少なくとも1人は、ドイツ又は他の EU 加盟国の国籍を有しており、ドイツ又はドイツが承認した有効な外国資格を有していること
- 2) 機関部員1人及び当直能力を有する乗組員1人がドイツ又は他の EU 加盟国の国籍を有していること

### f) 総トン数が8000トンを超える船舶

次の2要件を充たすものであること

- 1) 甲板部又は機関部の職員の少なくとも2人が、ドイツ又は他の EU 加盟国の国籍を有しており、ドイツ又はドイツが承認した有効な外国資格を有していること
- 2) 機関部員1人及び当直能力を有する乗組員1人がドイツ又は他の EU 加盟国の国籍を有していること

③船員労働市場に関する条項

総トン数3000トン以上の船舶について、上記の機関部員がドイツ国内の船員労働市場において調達できないことが明白な場合、ドイツ又は他の EU 加盟国の国籍を有する当直能力を有する乗組員によってこれに替えることができる。

(注) 1. 機関部員

機関部員養成規則によって養成された部員をいう。

2. 当直能力を有する乗組員

a) 甲板部又は機関部の当直士官

b) 機関部員の訓練生（第2養成学年以降）

c) 甲板部、機関部又は総合船舶運航部における船舶職員の補助者であって、船橋、機関又は両部門において少なくとも6ヶ月の職務又は訓練を終了し、当直能力証明書を付与された者

d) 上記 c) の基準を充たす船員、船舶電気士、船舶電気技術士

e) 1997年2月1日以前の5年間に、甲板部又は機関部において、少なくとも1年間相応の任務に就いた船員。

## 9. 造船業及び船用工業

### (1) 概要 生産及び輸出入の動向、企業数、従業員数

2007年のドイツの世界における商船建造量シェア（トン数ベース）は約3%で、世界第4位、EU地域最大である。ドイツの海事産業はドイツ経済にとって重要なファクターとなっており、経済成長に与える影響も大きい。ドイツの造船及び海洋技術産業は従事者約2万人、売り上げ約40億ユーロに及び、また、部品メーカーなど海洋技術関連産業は従事者約7万人、売り上げは約80億ユーロに上る。造船及び海洋技術産業はその性格上多くが北海又はバルト海に面した沿岸5州（シュレスヴィヒ・ホルシュタイン、ハンブルク、メクレンブルク・フォアポンメルン、ブレーメン及びニーダーザクセン州）に立地している（現在、ドイツに所在する造船所は約40社）。関連産業は沿岸州のみならず内陸州にも立地している。連邦政府は中国の急激な増産が、ドイツ及び欧州の造船に大きな負荷を与えていると分析している。

#### ① 建造量（引き渡し船舶）の推移

年	国内向け			外国向け			合計		金額 (百万€)
	隻数	GT(千t)	%	隻数	GT(千t)	%	隻数	GT(千t)	
1996	60	638	53.8	29	548	46.2	89	1186	2533 2570 2084 2329 3011 3416 2780 2306 2581 2919 3126
1997	58	607	56.9	25	460	43.1	83	1067	
1998	65	660	59.1	27	457	40.9	92	1117	
1999	37	384	47.8	30	420	52.2	67	804	
2000	33	307	30.5	30	700	69.5	63	1006	
2001	29	450	40.6	24	657	59.4	53	1107	
2002	31	435	33.9	37	848	66.1	68	1283	
2003	24	215	21.6	38	783	78.4	62	998	
2004	33	434	44.4	28	543	55.6	61	977	
2005	43	749	57.8	26	548	42.2	69	1297	
2006	43	627	47.0	27	707	53.0	70	1334	
2007	47	725	52.4	27	659	47.6	74	1384	

(出典) 「VSM Jahresbericht 2007」 Statistik

(注) 1. ドイツ造船工業会 (Verband für Schiffbau und Meerestechnik) による。

2. 海上船舶のみ (内陸水運に供するものは除く)。3. 船舶は引き渡し済みのもの。

#### ② 受注量

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
隻数	49	158	17	50	102	86	157	88	70
GT(1,000t)	911	2436	135	813	1882	1666	2655	1351	1273

CGT(1,000t)	1009	2186	138	742	1602	1540	2406	1414	1253
金額(百万€)	3116	5562	496	1681	3572	4054	6552	5246	4892

(出典) 「VSM Jahresbericht 2007」 Statistik

(注) 1. ドイツ造船工業会による。2. 海上船舶に係るもの。

### ③手持工事量

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
隻数	118	199	147	119	144	147	231	246	239
GT(1,000t)	2412	3761	2702	1935	2570	3022	4350	4357	4249
CGT(1,000t)	2543	3670	2649	1912	2323	2774	3964	4229	4066
金額(百万€)	7551	10646	7832	5511	5867	7034	11084	13442	15397

(出典) 「VSM Jahresbericht 2007」 Statistik

(注) 1. ドイツ造船工業会による。2. 海上船舶に係るもの。

### ④造船業売上高の推移

船舶製造関連 (百万€)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
新造船	3789	2884	2793	2819	3602	3830
改造修繕	592	552	620	602	747	955
合計	4381	3436	3413	3421	4349	4785

全売上高 (百万€)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
国内向け	2216	1767	2282	3929	3138	2223
海外向け	3007	2538	2241	2218	2952	2905
合計	5223	4305	4523	6147	6090	5128

(出典) 「VSM Jahresbericht 2007」 Statistik

(注) 連邦統計庁及び各州統計庁のデータによる。

### ⑤欧州・世界各国の建造量

国名	2007		
	隻数	GT(1,000t)	CGT(1,000t)
ベルギー	1	3	10
デンマーク	5	854	343
ドイツ	69	1362	1139
フィンランド	4	288	264
フランス	5	191	187

ギリシア	0	0	0
イタリア	25	716	767
オランダ	113	243	389
ポルトガル	4	28	31
スウェーデン	2	8	13
スペイン	64	228	314
イギリス	2	1	4
-----	-----	-----	-----
エストニア	0	0	0
ラトビア	8	7	23
リトアニア	4	5	12
ポーランド	44	582	483
スロバキア	11	27	44
チェコ	1	1	2
ハンガリー	0	0	0
EU-25合計	362	4544	4025
ブルガリア	11	68	65
ルーマニア	43	448	449
EU-27合計	416	5068	4539
クroatia	25	709	414
ノルウェー	17	60	86
ロシア	32	181	213
セルビアモンテネグロ	0	0	0
トルコ	109	559	657
ウクライナ	12	56	78
その他欧州合計	195	1565	1448
日本	539	17326	8851
大韓民国	425	20208	11135
中華人民共和国	644	10426	6638
ブラジル	13	28	66
インド	29	139	158
台湾	16	671	369
フィリピン	10	383	204
シンガポール	37	85	144
アメリカ合衆国	63	161	249
ベトナム	26	216	186
上記以外の国々	276	291	650
その他合計	470	1974	2026
全世界合計	2689	56559	34640

(出典) 「VSM Jahresbericht 2007」 Statistik

(注) Lloyd's Register-Fairplay のデータによる。

## (2) 政府の基本政策・最近の動向 金融・税制等各種支援措置の有無

ドイツの造船業を世界の造船市場の国際的な状況に適合させ、競争力を確保するために、連邦政府は受注額の一部についての直接的な補助（競争補助）及び造船会社の金利負担の軽減のための補助（利子補給）の二つの補助制度を採用していた。いずれの補助制度も E C の造船助成に関する共通の枠組みに従って受注契約が2000年末までに成立し、船舶の引き渡しが行われるまでに行われるもので終了することとされていた。

### ①競争補助

造船会社に船価の一部を直接補助する制度で、助成の対象は高度な技術を要する船舶の新造及び改造とされている。補助金の額は、受注額が1千万ユーロを超える新造船についてはその6.54%まで、その他の新造船改造については契約額の4.5%までとされていた。なお、補助金の支出に当たっては、造船所の立地する州がその3分の2を負担することとなっていた。

### ②利子補給

造船会社が受注した船舶の建造等を行う際に負担する金利の一部を補助する制度で、競争補助と同様、高度な技術を要する船舶の新造及び改造がその対象とされていた。利子補給は、金利、償還期間等に係る一定の要件を満たす信用供与について、原則として最大2%までとされていた。

ドイツにおいては、上記の補助が打ち切られた2001年から2002年秋にかけて受注量が激減した（2001年は金額ベースで前年の1/10以下）。また、2002年6月27日、EU閣僚理事会が韓国造船業のダンピングについてWTO紛争手続きに訴え、韓国と協議を重ねたが合意に至らず、同年10月24日EUは韓国を正式にWTO提訴した。これと同時に2002年10月～2004年3月までの間、EUは韓国造船業により被害を被っているとされるコンテナ船、プロダクト・ケミカルタンカー及びガスタンカーについて、船価の最大6%までの補助金交付をEU加盟各国に認める決定をした。同決定を受けて、ドイツは2002年10月以降、韓国造船業による不当競争により損害を被ったとされる自国造船業支援のため、期間を限定して補助金の交付を行っている。具体的には、2002年6月26日、2,400万ユーロの造船補助金を予算として計上し、また、2003年も同額の2,400万ユーロを予算化した。また、2004年1月、EUは造船補助金の交付期間の1年延長を決定した。

2002年12月、OECDにおいて、助成措置の撤廃、加害的廉売の禁止及び紛争解決制度からなる実効的かつ普遍的な造船業における競争枠組みの整備を目的とした新たな協定の策定に向けた交渉が始められたが、2005年から中断したままである。国内では2003年5月にリューベック市においてシュレーダー首相主催による第3回ドイツ海事会議が開催され、造船政策についても議論された。続いて2006年12月にはメルケル首相主催で同会議が開催され、引き続き造船業に対する支援を継続していくことが表明された。世界的な船舶需要増大による好況の中、2007年8月にはハンブルク州のティッセングループ「Blom & Voss」社が全従業員の20%にあたる200名の人員削減計画を打ち出し、業界では合理化と生産拡大が同時に進む状況となっている。

## 10. 観光

### (1) 概要

#### ① ドイツの休暇旅行動向

ドイツ休暇・旅行研究所によると、ドイツの休暇旅行（5日以上であり、ビジネス旅行は含まれない）の目的地は、約3分の1を国内旅行、約3分の1をスペインやイタリア等の地中海沿岸が占め、残り3分の1がその他の目的地となっている。

国内の休暇旅行目的地では、上位の州は、バイエルン州（7.6%）、メクレンブルク・フォアポンメルン州（5.2%）、シュレースヴィツヒ・ホルシュタイン州（4.3%）、ニーダーザクセン州（3.4%）、バーデン・ヴュルテンベルク州（2.7%）となっており、山や海岸がある地域が上位を占めている（括弧内は当該州のシェア）。

海外の休暇旅行目的地では、スペイン（13.0%）、イタリア（7.3%）、トルコ（6.1%）、オーストリア（5.9%）、ギリシャ（3.6%）、フランス（2.7%）、クロアチア（2.2%）、オランダ（2.0%）が上位国である（括弧内は当該国のシェア）。

#### 休暇旅行の旅行先（2007年）

（単位：百万人）

	旅行者数	割合 (%)
独国内	19.8	31.4
海外	43.1	68.6
〔内訳〕		
地中海（欧州：スペイン、イタリア、クロアチア、スロベニア、ギリシャ）	16.6	26.3
地中海（非欧州：トルコ、北アフリカ等）	6.1	9.7
西欧（英国、アイルランド、フランス、オランダ、スイス、オーストリア）	8.3	13.2
東欧（ハンガリー、チェコ、ポーランド等）	4.8	7.6
スカンジナビア（デンマーク、ノルウェー、スウェーデン、フィンランド）	2.2	3.5
長距離	3.8	6.0
その他	1.3	2.3
計	62.9	100.0

（出典）「RA(Reiseanalyse Aktuell)2008」F. U. R(ドイツ休暇・旅行研究所: Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e. V.)

（注）上記は5日以上の余暇旅行が調査対象であり、5日未満の旅行及びビジネス旅行は対象外である

5日以上の休暇旅行の際に利用する交通手段では、自家用車の割合が最も大きく、ドイツ旅行業協会によると、自家用車52%、航空機33%、バス7%、鉄道7%である（「Fakten und Zahlen zum deutschen Reisemarkt 2007」（DRV:ドイツ旅行業協会））。近年は、飛行機の割合が増加しており、1994年から2007年の間で22%から33%へ増加している。

## ②独のインバウンド旅行の動向

ドイツ国内の延べ宿泊数を見ると、2000年にはハノーファー万博の効果もあり、外客による宿泊数が対前年比で10%を超える増加を示した。その後、米国での同時多発テロ事件やイラク戦争、世界的な景気減速等の影響を受けて外客を中心に宿泊数は減少していたが、2004年からは外客の増加に牽引され増加に転じ、サッカーW杯が開催された2006年には外客が前年比約10%増となった。

独国内の宿泊数上位の都市は、ベルリン（7,600万泊）、ミュンヘン（4,700万泊）、ハンブルク（4,000万泊）、フランクフルト（3,300万泊）、ケルン（2,400万泊）である（「Fakten und Zahlen zum deutschen Reisemarkt 2007」（DRV:ドイツ旅行業協会））。

### ドイツ国内の延べ宿泊数の推移

（単位：百万）

	1995	2000	2003	2004	2005	2006	2007
国内から (対前年比)	288.1 +3.1%	304.8 +4.8%	296.7 -0.4%	293.4 -1.1%	295.7 +0.8%	298.3 +0.9%	307.1 +3.0%
国外から (対前年比)	35.5 +1.9%	42.6 +10.3%	41.7 +2.7%	45.4 +8.9%	48.3 +6.4%	53.0 +9.7%	54.8 +3.4%
合計 (対前年比)	323.6 +3.0%	347.4 +5.5%	338.4 +0.0%	338.8 +0.1%	344.0 +1.5%	351.2 +2.1%	361.8 +3.0%

（出典）連邦統計局（Statistisches Bundesamt）ホームページ

（注）キャンプ場での宿泊も含まれている

### 延べ宿泊数から見た訪独上位国の推移

（単位：百万）

	2004	2005	2006	2007	
	宿泊数	宿泊数	宿泊数	宿泊数	前年比
1.オランダ	8.02	8.43	8.78	9.00	+2.5%
2.米国	4.32	4.42	4.65	4.66	+0.2%
3.英国	3.77	3.97	4.53	4.41	-2.6%
4.スイス	2.93	3.22	3.45	3.60	+4.4%
5.イタリア	2.48	2.68	2.85	3.04	+6.4%
6.ベルギー	1.94	2.08	2.25	2.42	+7.4%
7.オーストリア	1.90	2.05	2.19	2.39	+8.8%
8.フランス	1.96	2.05	2.22	2.35	+5.7%
9.デンマーク	1.58	1.77	1.96	2.13	+9.0%
10.スペイン	1.22	1.46	1.57	1.83	+16.8%

13.日本	1.29	1.31	1.38	1.19	-13.7%
-------	------	------	------	------	--------

(出典) 連邦統計局 (Statistisches Bundesamt) ホームページ

(注) ベッド数が9以上の宿泊施設及びキャンプ場での宿泊

### ③日独の訪問者数

	2000	2003	2004	2005	2006	2007
ドイツ人の訪日客数	88,309	93,571	106,297	118,429	115,337	125,193
日本人の訪独客数	914,635	646,778	715,209	730,232	759,899	-

(出典) 日本政府観光局 (J N T O)

### ④観光収支

ドイツは、多数の外国と陸続きであるという地理的要因、連続有給休暇制度等を背景に、世界有数の海外旅行者の送り出し国である(観光支出額は世界一)。

ドイツの観光収支 (単位: 十億ユーロ)

	2002	2003	2004	2005	2006
観光収入	20.4	20.4	22.2	23.3	26.0
観光支出	55.5	57.2	57.1	58.2	60.5

(出典) 「Fakten und Zahlen zum deutschen Reisemarkt 2007」(DRV ドイツ旅行業協会)

### ⑤D Z T (ドイツ観光局)

ドイツへの外客誘致のための広報宣伝活動については、連邦政府の委託を受けて、D Z T (ドイツ観光局: Deutsche Zentrale für Tourismus e.V.) がこれに従事している。D Z T は、旅行会社、運輸企業、州の観光振興会社等を会員とする社団法人で、連邦政府からの出えん金を主な財源として活動を行っている(2008年4月現在会員数57)。

D Z T は、永らく外客誘致のための宣伝マーケティングのみを業務としてたが、1999年以降は、自国での旅行を振興し、独の観光産業の成長と雇用に刺激を与えるため、州域を超えた広域的な国内観光の広報宣伝もD Z T が担当することとなった。

D Z T はフランクフルトに本拠を置き、欧州、北米、アジア(東京を含む)、アフリカ等国外に支局を有する。2007年には国外72名、国内77名計149名の職員数である。D Z T の2007年の収支の状況は次の通りである。

(単位: 千ユーロ)

支 出		収 入	
人件費	9,673	事業収入	6,673
その他費用	2,903	連邦政府の出えん金	24,936
投資	157	州政府の出えん金	1,790
マーケティング費用	21,268	会員からの会費・助成金	600
合 計	34,001	合 計	34,001

(出典) 「Jahresbericht 2007」D Z T

## (2) 政府の基本政策・最近の動向

### ①基本政策

連邦政府は、経済分野における観光の重要性を認識し、観光政策を経済政策のひとつと位置づけている。観光産業の大部分が中小企業によって担われていることから、中小企業に関する各種施策、例えば中小企業税制、規制緩和について、観光産業に配慮した措置が講じられている。また、情報通信分野における中小企業への支援が重視され、観光産業を対象として電子商取引を推進するための支援措置も講じられている。

事業に関する資金面での支援策としては、連邦政府の地域経済構造改善計画（Die Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur"）に基づき、観光事業の創業、経営、観光関係基盤施設への支援がなされている。また、中小企業の創業、経営支援のための融資制度として、欧州復興計画（ERP：European Recovery Programm）に基づくもののほか、ドイツ調整銀行や復興金融公庫によるものが用意されており、これらは観光産業も制度の対象とされている。国内外における観光宣伝業務については、連邦政府は、DZTに年間約2500万ユーロ程度の出えん金を交付し、その業務に対する支援を行っている。

### ②最近の動向

ドイツの観光地としての関心を高めるために、観光産業の振興に関与する各州、都市、組織等の協力関係強化の必要性が提唱されており、2001年には連邦議会観光委員会の提案に基づき、連邦政府のイニシアティブの下、DZT、経済界、州、都市、組織等との連携の下、「ドイツ観光年2001」が実施された。同観光年においては、各月毎に一定のテーマを選定し、そのテーマに関連するイベントを各州において開催し、年間を通じて旅行目的地としてのドイツを内外に強く印象づけようとするものであり、広報宣伝に当たってはインターネットによる情報提供が大いに活用された。

2005年には外務省、連邦教育研究省、連邦経済労働省及びゲーテ・インスティトゥートにより「日本におけるドイツ年（Deutschland in Japan 2005/2006）」（2005年4月～2006年3月）が開催され、わが国において、約1600件にも及ぶドイツの文化、経済、科学に関する様々なイベントが開催された。

DZTでは、イベント等に因んだ次のようなテーマを年毎に設定し、各年の広報の重点事項としている。

2006年：FIFAワールドカップ

2007年：芸術と文化の国ドイツ

2008年：城、公園、庭園－ロマンチック・ドイツ

2009年：アクティブな休暇先ドイツ－ライフスタイル、ハイキング、サイクリング

2010年：欧州文化首都ルール地方2010－文化都市ドイツ

2011年：ドイツでの健康的な休暇とウェルネス

2012年：ビジネス旅行先としてのドイツ

## (3) 観光関連産業の状況

### ①経済的意義

ドイツ観光局によると、観光産業の生産波及効果は1,850億ユーロ、付加価値効果940億ユ

一口であり、独の国内総生産の直接効果は3.2%（ビジネスの出張は除く）を占める。観光産業での雇用は約430万人である（「Incoming-Tourismus Detuschland, Edition 2008」DZT）。

## ②旅行会社

2007年のドイツの主な主催旅行会社の売上高は以下のとおりである（「Fakten und Zahlen zum deutschen Reisemarkt 2007」（DRV:ドイツ旅行業協会））。

T U I Deutschland	46億3000万 E U R
Thomas Cook	28億3400万 E U R
Rewe Touristik	26億6400万 E U R
Alltours	11億8800万 E U R
F T I	7億2900万 E U R
Öger-Gruppe	6億2200万 E U R