

EUにおける鉄道改革の新展開

—第3次パッケージをめぐる—

中 村 徹

New Development of the Railway Reform in the European Union — The Third Package —

NAKAMURA Tōru

Abstract

The structural reform in the domain of the railway in the European Union started from the directive N°440 in 1991. Afterwards, European Commission published the first and the second package in 2001 and 2002. Now, each member states are going to develop the policy on the basis of the adopted laws. The purpose of the first and the second package is making open the rail-freight transportation market in the internal market.

By the way, we could confirm that there are markets where railways can compete with other modes in the field of the passenger transportation. On the basis of that fact, European Commission announced the third package in order to make the railway more attractive and more competitive. Showing the contents of the third package and the reactions of the stakeholders to it, this paper gives light on the problems connecting with it.

key words: the third package, passenger transportation, European Commission, stakeholders

キーワード：第3次パッケージ，旅客輸送，欧州委員会，鉄道利害関係者

はじめに

EUにおける鉄道改革は1991年の440号指令を端緒にして、2001年に第1次パッケージ、2002年に第2次パッケージが矢継ぎ早に提案され、順次採択され、政策として展開されつつある¹⁾。

1) 第1次パッケージおよび第2次パッケージについては尾後貫(2002)、尾後貫、岡田(2005)、中村(2003)、中村(2004)を参照。

ところで、第1次および第2次パッケージは域内鉄道貨物市場を開放し、鉄道貨物部門の競争を促進し、鉄道貨物輸送市場の再活性化を狙いとするものであった。鉄道貨物輸送は元来、国際化になじむ部門であるが、他方、鉄道旅客輸送は特定の高速輸送サービスあるいは国際夜行列車を除いて在来の輸送サービスは伝統的に国内で完結し、国際輸送になじまない部門と考えられていた。しかし、委員会は2001年の欧州交通政策白書の中で、旅客輸送市場の開放を提案している。これを受け、2004年に提案された第3次パッケージは鉄道旅客輸送市場の開放を主たるテーマにしている。

小稿では、まず鉄道が域内市場において競争力を有する市場を明らかにした上で、顧客による鉄道選択を促す措置を規定する第3次パッケージの内容を概観する。続いて、鉄道輸送サービスに関わる各関係者が第3次パッケージに対して表明した見解を紹介し、各関係者の第3次パッケージに対する立場および彼らの見解から明らかになった第3次パッケージが内包する問題点を明らかにしよう。

I 国際鉄道旅客市場の現状

鉄道旅客輸送市場は、欧州においては主として国内輸送のみを想定していたこともあり、国際鉄道旅客の動向を示す統計データが各加盟国において全般的に整備されていない。したがって、われわれにとっては極めて限られたデータソースからEU域内の国際鉄道旅客輸送市場の特徴を推測せざるを得ない。EU域内の国際鉄道旅客輸送は、一般的に標準的な国際昼間列車、国際高速列車、国際夜行列車、国際自動車旅行者専用列車 (auto-train) のカテゴリーから構成される。これらの各カテゴリーにおいて輸送サービスに利用される1日当りの国際列車は表1が示すように、約2650列車と推定される²⁾。EU域内の国際航空輸送の1日当りの便数が24600から26000と推定されていることから、国際旅客列車の供給量は約10%にすぎない。国際鉄道旅客輸送の売上は総鉄道旅客サービスの総売上高の10%と推定され、約24億ユーロと考えられている。しかし、国際鉄道旅客数が8000万人から1億人と推定されていることから、旅客1人当りの平均支出額を40ユーロと仮定すると、約40億ユーロという数値がより現実に近いと考えられている³⁾。いずれにしても、確かなデータが得られない以上、EU域内の国際鉄道旅客市場の市場規模を明確に示すことはできない。

2) 国際鉄道連合 (Union International des Chemins de Fer) がトーマス・クック時刻表を手がかりにして確認した数値である。OGM (2002), p.11.

3) OGM (2002), p.13.

表1 平日国際列車の推定数

輸送サービス	EU諸国間	EUと新規加盟国間	総計
国境横断列車	1,340	380	1,720
長距離列車	440	120	560
高速列車	240	0	240
夜行列車	100	30	130
総計	2,120	530	2,650

OGM(2002)p.11.

他方、需要サイドについて見ると、域内国際トリップに占める鉄道のシェアは約6%と推定されている⁴⁾。鉄道を利用した国際トリップの目的は休暇とビジネスに大別して、前者が85%、後者が15%となっている。この休暇トリップにおいて利用される輸送モードのシェアを見ると、鉄道は10%となっている⁵⁾。

すでに述べたように、鉄道を利用した国際トリップは主に休暇目的である。すなわち、一般に時間価値が低く、価格指向的な顧客を対象にサービスを供給している。さらに、コンサルタント会社であるOGMが72路線を対象に行った研究結果によると、鉄道は国境横断サービスと起点から300キロまでのサービスカテゴリーにおいて他の輸送モードと競争的であることを示す結果を得ている。OGMは選択した72路線を5つのカテゴリー、すなわち国境横断サービス（9路線）、起点から300キロまでのサービス（12路線）、300キロから600キロまでのサービス（22路線）、600キロから900キロまでのサービス（14路線）、900キロ以上のサービス（13路線）に分類し、それぞれのカテゴリーについて、鉄道とその他の輸送モードとの移動時間の比較を示し、さらに鉄道と他の輸送モードについて利用者グループごとに各輸送距離帯における料金比較を行っている。この際、OGMが行った調査研究の結果を示しておこう。

各輸送距離に基づく5つのカテゴリーにおける各輸送モードの平均速度は表2が示す通りである。表2が示すように、鉄道と他の輸送モードの平均速度を比較するならば、鉄道は起点から300キロまでの距離帯において他の輸送モード、特に自動車との競争が可能であることを示している。なお、国境横断サービスについては、平均距離である56.7キロに対して、自動車は鉄道よりも移動時間を17分短縮できる計算であるが、国境横断サービスについて選択された個別のルートで見ると、鉄道は5路線で自動車よりも移動時間が短いことが確認されている⁶⁾。また、列車サービスの頻度も平日で平均26.2便、週末で平

4) OGM (2002), p.19.

5) OGM (2002), p.19. ちなみに、自動車58%、航空31%、その他1%となっている。

6) OGM (2002), annexe p.18.

表2 各距離帯における各輸送モードの平均速度

カテゴリー	国境横断* ¹	0~300km* ²	300~600* ³	600~900* ⁴	900以上* ⁵
平均距離	56.7km	185km	412km	742km	1366km
平均速度(列車)	59km/h	62km/h	71km/h	64km/h	85km/h
〃(航空)	—	55km/h	109km/h	180km/h	322km/h
〃(自動車)	83km	75km/h	82km/h	83km/h	86km/h
〃(コーチ)	47km/h	55km/h	59km/h	65km/h	66km/h
最速の輸送モードと 鉄道との比率	1.4	1.2	1.5	2.8	4.7

OGM(2002)p.20.

*1: 代表的な路線はフランスのメツ・ルクセンブルグ(62km)

*2: 代表的な路線はアムステルダム・ブリュッセル(212km)

*3: 代表的な路線はパリ・ロンドン(425km)

*4: 代表的な路線はベルリン・ブリュッセル(755km)

*5: 代表的な路線はパリ・ブタベスト(1493km)

均22.7便運行されていることから、利用者利便に供していると考えられる。この事実より、国境横断サービスにおいても、鉄道は自動車と十分競争し得る可能性を有しているといえる。

起点から300キロまでの距離帯では、平均距離に対して各輸送モードの所要時間は2.5時間から3.8時間であり、すべての輸送モードが競争関係にあると見られる。しかし、路線ごとに個別に見るならば、研究対象となる12路線においてコーチが最速となる路線は存在しないことから、コーチを除く3つの輸送モードが競争関係にあると考えられる。ちなみに、鉄道は研究対象となっている12路線のうち3路線において最速の輸送モードという結果を得ている。サービス頻度においても鉄道は平均して平日20便、週末16.6便運行している。これに対して、航空は1日平均4.5便となっている。300キロから600キロの距離帯では、平均距離に対する航空の所要時間は他の輸送モードに比して圧倒的に短くなり、研究対象となっている22路線のうち17路線において航空は最速となっている。ちなみに、鉄道は3路線において最速という結果を得ている。600キロを超える距離帯では、圧倒的に航空が最速の輸送モードとなっている。サービス頻度においても、鉄道は平均して平日11.4便、週末10.6便であるのに対して、航空は1日平均8.1便で、鉄道に遜色ないサービスの供給を行っている。このような結果から、平均速度あるいは所要時間という観点から鉄道が他の輸送モードと競争しうる輸送カテゴリーは国境横断サービスと起点から300キロまでの輸送距離帯であることが理解できよう。

つづいて、各顧客グループ、すなわち10代、ビジネス、家族および高齢者のそれぞれの視点から各距離帯における料金比較を行っている。表3は各距離帯において最も安価な輸

表3 最も安価な輸送モードと平均鉄道料金との比率

消費者	0～300km	300～600km	600～900km	900km以上
10代	1.51	1.2	1.62	1.64
ビジネス	1.55	1.42	1.71	1.75
家族	1.85	1.53	1.83	1.73
高齢者	2.08	1.79	2.22	1.99

OGM(2002) annexe p.31

表4 最も安価な航空料金と最も安価な鉄道料金との比率

消費者	0～300km	300～600km	600～900km	900km以上
10代	6.3	3	2.6	1.3
ビジネス	6.1	2.9	2.6	1.2
家族	6.7	4.6	3.6	2.3
高齢者	8.1	5.4	4.2	3

OGM(2002) annexe p.31

表5 自動車コストと鉄道料金との比率

消費者	0～300km	300～600km	600～900km	900km以上
10代	—	—	—	—
ビジネス	2.7	4.4	4.7	5.4
家族	0.6	0.87	1	1.2
高齢者	1.1	1.6	1.8	2.2

OGM(2002) annexe p.31

送モードと鉄道の平均料金の関係を比率で示したものである。これによると、10代の旅客層では、300キロから600キロの距離帯において鉄道料金は最も安価な輸送モードの1.2倍となっている。ビジネスにおける300キロから600キロの距離帯の料金相対比を除いて、その他のすべての顧客層および距離帯において1.5倍以上であり、鉄道は他の輸送モードに対して競争不利といえる。表4は最も安価な航空料金と最も安価な鉄道料金との相対比マトリックスである。これによると、いずれの顧客グループにおいても距離が伸びるにつれて料金差が縮小し、鉄道は航空と競争し得ない状況となる。さらに、表5は自動車コストと鉄道料金の相対比マトリックスである。これによると、顧客グループの中で家族は起点から600キロの距離帯において自動車コストは鉄道料金よりも低く、600キロから900キロの距離帯において両者がほぼ等しくなる。このように、900キロまでの距離において料金だけを考えるならば、家族にとって自動車は鉄道よりも魅力的な輸送モードといえる。

この際、要約するならば、速度というサービス変数の視点から見れば、鉄道は国境横断サービスと起点から300キロまでの距離帯において他の輸送モードとの競争が可能と

なる。その際、競争の対象となるのがコーチであり、自動車である。国境横断サービスについて、各顧客グループに関して平均料金と平均速度との関係を見てみよう。10代については、鉄道はコーチよりも輸送速度および平均料金においても競争優位となっている⁷⁾。ビジネス顧客については、自動車は平均速度において鉄道よりも1.4倍早く、国境横断サービスの平均距離において約17分早く目的地に到着できる。しかし、その際の自動車の実質コストは鉄道の3倍弱となる。しかし、自動車が私的コストしか負担しない場合は、鉄道とほぼ同等のコストとなり、自動車は鉄道よりもはるかに競争優位となる。家族について見れば、家族の構成を4人と仮定すれば、1人当りのコストは平均7ユーロとなり、鉄道の平均料金10ユーロよりも安価になる。しかも、移動速度においても優れていることから、自動車が優位となる。最後に、高齢者グループについて見れば、高齢者を2人と仮定すれば、自動車の1人当りの実質コストは約14ユーロとなり、鉄道料金よりも若干高くなる。しかし、自動車が私的コストしか負担しない場合には、1人当り5ユーロとなり、鉄道の平均料金よりも安価で、自動車が競争優位となる。このように、国境横断サービスにおいて実質コストを負担させることを条件にして鉄道は自動車に対して十分競争力を有することが明らかになった。

こうして見ると、鉄道が他の輸送モードと競争し得る市場は若干の条件はつくが、国境横断サービスのビジネスと高齢者を対象とした市場および料金と速度との関係は明確ではないが、起点から300キロまでの輸送距離において鉄道は速度の面で他の輸送モードと競争可能である。特に、パリ・ブリュッセル間309キロにおいて運行している高速鉄道サービスであるタリス (Thalys) は1994年から98年にかけて市場シェアを24%から48%に拡大させている⁸⁾。

このように、鉄道は他の輸送モードと競争し得る市場を有しているが、欧州標準化委員会 (Comité Européenne de Normalization - CEN) が公共交通サービスについて規定する欧州標準化の8基準において様々な問題を内包しており、これが鉄道が持つ優位性を相殺していると指摘されている⁹⁾。したがって、指摘されている諸課題に対して適切な措置を講じることが鉄道の競争優位性を回復させることにつながるだろう。

7) OGM (2002), Annexe, p.25.

8) OGM (2002), p.23.

9) 欧州標準化の8基準は利用容易性、アクセス容易性、情報、時間、顧客対応、快適性、保安および環境的影響である。OGM (2002), pp.8-10.

II 国際鉄道旅客輸送政策—第3次パッケージ

EU鉄道政策をめぐっては、すでに域内の鉄道貨物輸送市場を統合すべく政策として、第1次および第2次パッケージが採択され、順次各加盟国の国内法に移されている。

ところで、鉄道旅客輸送は従来よりセグメント化された市場であり、EU域内では国内鉄道旅客輸送はきわめて限界的な市場とみなされていた。しかし、EUにおいて、地方分権の進展に伴う鉄道の地域化が地域鉄道市場を刺激し、さらに高速鉄道ネットワークの拡充に伴い、起点から300キロあるいは300キロから600キロまでの距離帯における国際輸送において鉄道が競争力を有することが明らかになっている。このような状況下において、鉄道旅客輸送市場についても、統合政策を適用する時宜にあることから、EU委員会は4つの政策案から構成される第3次パッケージを公表した。この際、EU委員会が2004年3月に提案した一連のパッケージの内容を概観しておこう。

(1) 440号指令改正指令案

2003年に15加盟国で行われたインタビュー調査によれば、71.5%が国際鉄道旅客市場を開放し、競争を促すことが鉄道を一層効率的にする最善の方法であると回答している。また、70%が鉄道会社間の競争を促進することによって、航空分野において低コスト航空会社が出現したように、鉄道分野においても競争力のある低コスト鉄道会社の出現を期待することができる¹⁰⁾。

国際旅客市場の開放の目的は新規参入を促し市場を活性化させることにあるが、同時に安全の問題と公共サービスとの関係にも注意が払われた。安全の問題については、第2次パッケージの提案に基づき設立された欧州鉄道庁が策定する欧州安全ルールの完全実施とあわせて、国際旅客市場の開放に際して免許を受ける鉄道会社は運行を予定している各加盟国の国内安全当局が発行する安全証明書を保有しなければならない。この問題は第3次パッケージを構成する委員会案の一つとして提案されている。

公共サービスについては1969年の1191号規則によって規定されているが、2002年に公共サービスの対象となるルートにも入札制度を導入し、公共サービスにも競争を導入しようとする提案が示された¹¹⁾。このように、委員会はいわゆる公共サービスの対象となるルー

10) European Commission (2003), p.10.

11) たとえば、2002年の公共サービスについての規則改正案第9条第4項によれば、当局は問題の加盟国に事業拠点を持たない、あるいは事業免許の交付を受けていないことを根拠に他の加盟国に拠点を持つ潜在的事業者を差別しないとした上で、当局はこれらの潜在的

トも例外にしないで、すべての市場を競争に開放することを提案している。なお、公共サービスの対象となるルートについては、公共サービス契約で規定されるサービスの経済均衡の維持および国内の交通問題に責任を持つ規制当局が必要と認める場合のみアクセスの規制が認められている。

委員会案の一般原則は自由なアクセスに基づく市場の開放である。この際、問題となるのがカボタージュである。高速鉄道を除いて多くの国際旅客輸送は加盟国内での停車を伴い、旅客の乗降の用に供している。すなわち、ある加盟国の国際列車が別の加盟国内において旅客の乗降サービスを提供できるか否かという問題である。もしこのカボタージュの権利が否定されるならば、国際旅客市場への新規参入は事実上不可能となり、委員会の当初の目的が崩れることになる。よって、委員会は国際旅客輸送に関してカボタージュを含むアクセス権の開放を明示している。なお、委員会案は2010年1月の規定の適用を想定しているが、欧州議会は2003年にすべての国内および国際旅客市場を2008年1月までに開放することを求める決議を採択している。

(2) 列車乗務員の証明に関する指令案

第2次パッケージを構成する一連の委員会案の中に鉄道の安全に関する指令案がある。これはインフラ・マネージャーおよび鉄道会社に安全管理システムを展開するよう要求している。この安全管理システムの中に、スタッフ訓練システムおよびスタッフのスキルが最適レベルに維持されることを保証するシステムについての規定がある。これらの要件を満たしていることを証明する安全証明書について鉄道会社はこれを保有する義務を有する。安全証明書が求める共同体要件はTSI (technical specification for interoperability) の適用、国内安全ルールの適用、スタッフの資格の受入、鉄道会社が利用する車両の運行認可などである。よって、鉄道職員の国境を越えた移動を一層自由にし、人的相互運用を促進し、管理を改善するためには鉄道職員、特に列車運転士の証明に関してEUレベルで共通の規則を採択することが重要な課題となっている。

1996年に合同鉄道委員会の中の相互運用に関する研究グループは欧州鉄道政策の社会的な面に関するレポートをEU委員会に提示している。このレポートの主な結論は次の通りである¹²⁾。

- ① 列車運転士のスキルは訓練よりもむしろ調和されるべきものである。
- ② インフラ・マネージャーと列車乗務員とのコミュニケーション要件が第一に規定さ

↘ 事業者が問題の加盟国に拠点を設け、必要な免許を得るために契約の締結とサービスの供用日との間に十分な時間を許容する。CEC (2002), p.31.

12) CEC (2004 b), p.4.

れるべきである。

- ③ あるスキルは統一的なアプローチが採用されるべき心理および医療検査を必要とする。

この結論は、共同体レベルでの質の保証プロセスを確立するために専門的なスキルを調和させる必要性を強調している。

また、国境横断サービスに従事する列車乗務員の労働条件と欧州列車運転士の免許をめぐる社会的対話（social dialogue）が欧州鉄道共同体（Community of European Railways-CER）と欧州交通労働者連盟（European Transport Workers' Federation-ETF）の間ではじめられた。最初の交渉は2003年2月に行われ、2003年10月17日に交渉がまとまり、2004年1月27日に両者が協定に調印した。両者の協定書を受取った当時の雇用・社会問題担当委員であったアンナ・ダイヤモンドプロウ（Anna Diamantopoulou）はこの協定書を「安全かつ相互運用可能な欧州鉄道システムのための礎石」と評価している。また、欧州の34鉄道会社およびインフラ会社を代表し、鉄道会社側の主な交渉役であったCERの執行役員であるヨハン・ルドウィック（Johanne Ludewig）は、「鉄道の共同市場および人的資源の完全な相互運用に向けた決定的なステップ」と述べている。また、ドイツの労働組合であるトランスネット（Transnet）の議長であり、全欧州76の鉄道労働組合を代表するETFの鉄道部門の交渉役であったノルベルト・ハンセン（Norbert Hansen）は次のように述べている。すなわち、「自由化された欧州鉄道市場は労働者の健康と安全を守り、社会的ダンピングを回避するために共通の基準を必要とする。この協定は社会的、公正かつ安全な欧州鉄道環境にとって不可欠な条件である。この協定は鉄道部門における欧州社会的パートナーが自ら当該部門の社会的な最低限の基準を設定する能力を持っている証である¹³⁾。」こうして、EUレベルでの労使間交渉の結果、欧州運転士免許と国境サービスにおける鉄道労働者の労働要件について域内の共通条件が設けられることになった。この両者の協定は欧州運転士免許の導入の根底にある一般的目的を再確認させることになった。すなわち、

- ① 国際鉄道輸送を刺激するための列車乗務員の相互運用の向上
- ② 安全レベルの維持・向上と列車運転士が供給するサービスの質の維持
- ③ 相互運用可能な列車運転士の管理手法の効率性に対する寄与
- ④ 社会的ダンピングのリスクの軽減

である¹⁴⁾。

13) CEC&ETF (2004b), p.1.

14) CER&ETF (2004a), p.3.

ところで、CERとETFの協定はあくまでも社会的パートナーシップに基づく任意協定であり、運転士資格に関する国内規則に取って代わるものではない。協定が目指す目的はEU共通鉄道政策が追求する目的に符合することから、EU委員会はこの問題をEUレベルで追及することにした。委員会が提案する列車運転士資格は次の2つの部分から構成される¹⁵⁾。

- ① EU域内で有効な最低限の共同体要件を反映するEU免許¹⁶⁾
- ② 各運転士が公認されるサービスの特定の要件を反映する調和された補助証明書¹⁷⁾

委員会はEUレベルでの鉄道運転士資格の共通基準についての法的フレームワークを策定するに当たり、コンサルタントであるATKINSに調査研究を委託し、次のような結論を得た¹⁸⁾。

- ① EUレベルでの列車運転士に関しての共通の最低限の要件を規定し、実行する必要性
- ② 相互運用を従来の2国間アプローチをこえる多国間アプローチに拡大する必要性
- ③ 列車運転士および操車・制御・指令スタッフの訓練を簡素化するためにERTMS/ETCSのような調和されたシステムの利用¹⁹⁾

さらに、次のような特別な勧告を行っている²⁰⁾。

- ① 健康診断および定期健診についての最低限の要件の規定
- ② 心理テストについての共通の規定
- ③ 国境横断輸送に携わる従業員のスキルについての共通の規定
- ④ 資格を持つ運転士の適正レベルの追求を保証する新たなアプローチの採用
- ⑤ 共通の言語についての基本的な知識とあわせて、簡略化された通信システムの利用の検討
- ⑥ ERTMS/ECTSが稼動する条件で、外国の列車運転士に完全な運行権を与えること
- ⑦ 欧州レベルで調和された運行ルールの展開と実行

列車乗務員の証明書に関する指令案によれば、まず国境横断サービスに従事する列車運転士に優先的に適用し、つづいて国内を含むすべての運転士に適用する2段階の実行アプ

15) CEC (2004b), p.5.

16) 当局が発行し、運転士に帰属する。なお、免許は5年ごとに更新しなければならない。

17) 鉄道会社が発行する。

18) CEC (2004b), p.6.

19) ERTMS: European Rail Traffic Management System, ETCS: European Train Control System.

20) CEC (2004b), p.6.

ローチが適当であると考えられている。

なお、問題の指令案はEU運転士の証明書、免許および調和された補助証明書の取得条件と手続および運転士の訓練などの規定から構成される。

（3）国際鉄道旅客の権利と義務に関する規則案

2001年に公表された2010年を指向する欧州交通政策白書の第3章に交通システムの利用者を交通政策の中心に据えることという項目が設けられている。これは従来の交通政策の中心が交通事業者に置かれていたことを表している。すなわち、共同体が展開する交通政策において交通システムの利用者に対する消費者政策の視点が欠落していた。その結果、国際鉄道旅客サービスに対して様々な苦言が呈されている。OGMは国際鉄道サービスの利用の容易性、アクセスの容易性、情報、時間、顧客対応、快適性、安全性および環境に及ぼす影響の各項目について、利用者から多くの苦情を聴取し、それを明らかにしている。これらは国際鉄道旅客輸送サービスの質に関する重要な問題であり、鉄道利用者が対価として当然享受すべき鉄道輸送に関するサービスである。このようなサービスの質の劣化が鉄道が利用者から敬遠される原因ともなっている。このような国際鉄道輸送サービスに対する利用者のパーセプションを考慮して、共同体は鉄道利用者の権利を保護する法律の必要性を認めた。従来、欧州では、COTIFが定める鉄道による旅客および手荷物の国際輸送契約に関する協定の統一ルール（Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Passengers and Luggage by Rail: CIV）に基づいて旅客の権利を保護していた²¹⁾。しかし、第3次パッケージの規則案では、従来のCOTIFが対象としない旅客の権利を含んでいる。すなわち、旅客に与えられる情報、チケットの利用可能性、重大な損傷に対する補償、ハンディキャップを持つ人の権利、保安措置および苦情の処理などである²²⁾。

ところで、委員会は2002年10月に国際鉄道旅客の権利と義務に関する諮問文書を公表した。この文書において、旅行前、旅行中および旅行後の権利、また旅客が国際旅行の際に従わねばならない義務の問題が確認された。また同時に、諮問文書では、鉄道輸送に関わる各種各様の関係者、すなわち鉄道会社、インフラ・マネージャー、旅客・顧客組織および各加盟国の代表に対するヒアリングの結果が明らかにされている。それによると、旅客の権利が法的根拠を持って確保されることを歓迎し、共同体の規制アプローチを支持して

21) COTIFは1980年5月9日に締結された国際鉄道貨物輸送に関する協定（Convention concerning International Carriage by Rail）である。COTIFについては、中村（2004），pp.112-113.

22) CEC（2004c），p.3.

いる。他方、鉄道会社を代表するCERは旅客の権利の改善を自主的に行っていることを主張し、旅客の権利を法的な規制の対象にすることに反対している。このようなCERの主張に対して、委員会はCERが旅客の権利を保護するために行ってきた努力を高く評価し、鉄道会社が自主的に行ってきた旅客サービスの改善は共同体が提案する範囲よりも広いゆえ、共同体が提案する内容が適用するのは国際旅客輸送のみを対象とするものであることを強調している。

この際、委員会が提案する鉄道旅客の権利・義務に関して重要と思われる規定を見ておこう。

国際鉄道旅客の権利および義務について、旅行前、旅行中および旅行後に情報が旅客に与えられる最低限の条件を規定している。すなわち、事故、遅延あるいは鉄道サービスの中止の場合の鉄道会社の責任、モビリティ・ハンディキャップを持つ人が支援を受ける条件、規制の目的を実現するために鉄道会社が協力する条件などである。また、旅客が従わねばならない義務として、チケット購入の義務、列車乗務員あるいは他の乗客に対する迷惑行為の回避などが規定されている。

鉄道会社が旅客に与えねばならない情報は次のようにまとめられる²³⁾。

旅行前情報

- ① 契約に適應するすべての関連情報
- ② 最速のトリップに関する時間予定と条件
- ③ 最も低い料金に関する時間予定と条件
- ④ モビリティ・ハンディキャップを持つ人にとってのアクセスの容易性とアクセス条件
- ⑤ バイクについてのアクセスの容易性とアクセス条件
- ⑥ 喫煙席および禁煙席の利用可能性、1等車、2等車および寝台車
- ⑦ 輸送サービスの中断あるいは遅延の可能性についての何らかの兆候
- ⑧ 車内サービスの利用可能性

旅行中の情報

- ① 車内サービス
- ② 次の到着駅
- ③ 遅延
- ④ 主な接続サービス
- ⑤ 保安と安全の問題

23) CEC (2004c), ANNEX I, p.31.

以上の情報は少なくとも輸送サービスが行われる加盟国の言語で与えられる。

旅行後の情報

- ① 遺失物の手続と場所
- ② 苦情手続

（４）鉄道貨物輸送サービスの質に関する規則案

第3次パッケージは主に鉄道旅客輸送に関するものが中心であるが、貨物輸送サービスに関するものが1つ含まれている。鉄道サービスのパフォーマンスを改善する最も重要な方法として、EU域内市場を統合して、鉄道貨物輸送市場を一層競争的にすることであることはすでに指摘されていることである。しかし、こうした競争効果が実際にパフォーマンスの向上に結びついていることを鉄道会社および荷主に示す必要がある。鉄道貨物市場の開放が漸進的であるため、輸送サービスの質の改善も漸進的であれば、荷主の輸送モード選択に際して、モーダルシフトの誘引にならない。ゆえに、鉄道貨物サービスの信頼を回復し、鉄道サービスの質を向上させるために特別な措置の適用が必要となる。従来、この種の対応は各加盟国において行われていなかった。また、加盟国で個別の対応を行うことになれば、鉄道会社間の競争に大きな歪みが生じることになるゆえ、共同体レベルでの対応が必要となる。この際、検討される課題は鉄道会社と荷主との間で締結される輸送サービス契約に関わる補償の問題である。

従来の補償スキームは、COTIFの国際鉄道貨物輸送契約に関する統一ルール（Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail: CIM）補遺規定で規定される補償フレームワークに従うものである。1980年のCIM規定によれば、鉄道会社は輸送貨物の紛失、損傷あるいは最大輸送時間の未達成の場合、荷主に対して補償をしなければならない。その際の参考輸送時間はフルワゴンで400キロ走行当り24時間と規定されている²⁴⁾。これは時速17キロの平均輸送速度を想定するものであり、今日の荷主のニーズに応えるものではない。また、協定されている貨物の到着時間を遵守しない場合の補償規定を含む契約の質の要件は主に国内輸送にのみ存在し、国際貨物輸送において質の契約の事例は皆無に等しい。すなわち、伝統的に支配的地位にある鉄道会社は実効的な補償条項を荷主に対して提示していない。他方、新規参入を狙う鉄道会社は荷主との質の契約を締結している。このような状況を考慮して、委員会はCOTIFのCIM規定の基本原則を適用しつつ、今日の鉄道貨物市場の現実を一層反映させようとする鉄道貨物の補償についてのEUフレームワークの確立を狙っている。委員会が提案する規定は市場関係者に契

24) COTIF (1980c), p.18.

約の自由を与えつつ、鉄道会社と荷主の両者の責任と補償についての最低限のルールを規定するものである。その内容は主に鉄道貨物輸送に関連する質の基準、補償レベル²⁵⁾、質の監視スキーム、責任の制限、インフラ・マネージャーの責任などから構成される。

補償スキームの適用は鉄道会社を刺激して荷主に対する輸送サービスの質を改善させ、その結果、荷主の輸送モード選択に影響を及ぼし、鉄道貨物需要を喚起する効果があると考えられている。すなわち、職員および貨車の利用効率を高め、列車の実時間の捕捉、追跡を可能にする情報ツールの利用を促進し、高いレベルの安全を確保し、荷主に高質のサービスを供給し、荷主の鉄道需要を刺激することが期待される。

鉄道貨物サービスに関する質の要件は鉄道会社と荷主との協定に基づくものであるが、輸送契約で規定される質の要件は次のようなものである²⁶⁾。

- ① 鉄道会社と荷主との間で貨物、貨車あるいは列車の引渡しについて協定された時間
- ② 到着時間と遅延に対する補償
- ③ 貨物の紛失あるいは損傷の際の補償
- ④ 鉄道会社による列車の取消の際の補償
- ⑤ 荷主による列車の取消の際の補償
- ⑥ 当事者が規定する質の監視システム

①から⑥で規定される質の要件が満たされない場合、それぞれについて補償スキームが適用される。このような輸送契約において規定される質の要件によって鉄道会社は拘束されることになり、これらの質の要件を満たす責任を負うことになる。

Ⅲ 市場関係者の反応²⁷⁾

第3次パッケージに対して各界の鉄道関係者が各種各様のコメントを寄せ、その立場を明確にしている。この際、取り上げる組織は鉄道サービスの供給者である、欧州鉄道インフラ・マネージャー (European Rail Infrastructure Managers: EIM)、国際公共交通連盟 (Union International de Transport Public: UITP)、民間貨車連合 (Union International de Wagons Privés: UIP)、欧州鉄道共同体 (Community of European railways: CER)、

25) 第6条から第14条に個別に規定されている。たとえば、輸送財の紛失あるいは損傷の場合の補償は財の取得場所および取得原価にしたがって算定されるが、キログラム当り75ユーロを超えないと規定されている。また、遅延補償については、ブロック列車の場合、補償額は輸送価格の5%から25%と規定されている。

26) CEC (2004d), p.7.

27) europa.eu.int/comm/transport/rail/package/reaction_en.html

イタリア鉄道（Ferrovie dello Stato-FS）、ドイツ鉄道（Die Bahn: DB）およびユーロスターである。鉄道サービスの需要者としては、欧州旅客者連盟（European Passengers' Federation: EPF）、欧州消費者連合（Bureau Européen des Unions de Consommateurs: BEUC）、欧州高齢者プラットフォーム（European Older People Platform: AGE）および欧州障害者フォーラム（European Disability Forum: EDF）である。交通労働者を代表する組織として、欧州交通労働者連盟（European Transport Workers' Federation: ETF）、旅行サービスの供給者として、欧州ビジネス旅行代理店組合（Guild of European Business Travel Agent: GEBTA）およびEU国内旅行代理店・観光事業者連合グループ（Group of National Travel Agents' and Tour Operators' Associations within EU: ECTAA）が意見表明を行っている。さらに、欧州・雇用者連盟（Union of Industrial and Employers' Confederations of Europe: UNICE）の見解にも耳を傾けてみよう。

（1）440号指令改正指令案

この問題については、交通労働者を代表するETFと旅客サービスの供給者である鉄道会社および鉄道会社を代表する組織であるCERが明確な意見の対立を示している。

ETFは旅客サービス市場の開放により、鉄道労働者の雇用の質と雇用条件が一層劣化するとして反対の立場を明確にしている。ETFは旅客サービス市場の開放について反対の根拠を13項目示し、旅客サービス市場の自由化の帰結として、①中小規模のEU加盟国の人々に対する国内地域サービスの劣化、②インフラおよび車両が未整備の上、財政状態が不安定な新規加盟国の鉄道会社の立場が一層劣化すること、③鉄道部門における職の喪失と労働条件の悪化をあげている。このような反対論の上に立って、ETFは4つの提案を行っている。すなわち、

- ① 国際鉄道旅客サービス市場を開放すべく440号指令の改正案の撤回
- ② 委員会が提示する第3次パッケージの議論において優先順位をつけること
- ③ 補完性原則に基づく公共旅客輸送の組織化
- ④ 第1次パッケージの評価の実施

ETFの反対論に対して、旅客サービスを供給する立場にある鉄道会社および鉄道会社を代表するCERは委員会案を歓迎している。中でも、国内市場をすでに自由化しているドイツで事業を展開しているDBは鉄道旅客市場の開放は欧州鉄道部門の市場指向的な展開を保証し、鉄道旅客サービスの質の改善を保証する重要な条件と位置づけた上で、委員会案が示す市場開放の期日である2010年を前倒しして、2008年から開放すべきであると主張している。また、国内市場の開放については、委員会案では市場の開放は国際旅客サービスに限定されているが、DBはドイツ国内市場がすでに開放されていることもあり、国

内市場についても2008年からの開放を求めている。他方、国際旅客市場の開放に伴う競争の発生により、鉄道事業者あるいはインフラ・マネージャーにおいてインフラへの投資インセンティブの減退が懸念される。その結果、高速鉄道整備を遅滞させる恐れがあるゆえ、鉄道事業者あるいはインフラ・マネージャーの投資インセンティブを保護するしかるべき措置を考慮する必要があることをあわせて指摘している。

CERは市場の開放による競争効果を高めるために重要なノードで発生する混雑を解消する必要性に鑑み、欧州横断ネットワークに関して採択された政策の即時実行と欧州横断ネットワーク予算の増額を要求している。

ETFとDBおよびCERの相対立する主張に対して、インフラ・マネージャーを代表するEIMは鉄道サービスの供給者に近い立場をとりながら、市場の開放について条件をつけている。すなわち、すでに自由化されている鉄道貨物市場が十全に機能していること、さらに加盟国が必要な規制フレームワークを整備していることをあげている。特に、後者は加盟国による法律の適切な実施を促すものであり、委員会は各加盟国での法律の適用についての監視を強化し、レポートを作成することを求めている。

市場の開放と公共サービスの問題については、ETFは市場の開放により公共サービスの維持が困難になると指摘している。他方、鉄道サービスの供給者は公共サービス契約の対象となるサービスについては、インフラへのアクセス権を制限することができるとする委員会案を支持する。これに対して、DBはオープン・アクセスが公共サービス契約の経済均衡を脅かす場合においてそれを制限することができるかと規定する委員会案は、本来利益が発生し得ないサービスを利するよう歪められると主張する。DBは原則的にすべての市場がオープン・アクセスの対象であり、公共サービスについてオープン・アクセスの基準を公共サービス契約の経済均衡に求めるのではなく、オープン・アクセスサービスがもたらす全体の経済便益を基準にして判断すべきであると主張している。

(2) 列車乗務員の証明に関する指令案

運転士の証明の問題について、EMI, UIP, ETF, FS, DBおよびCERがコメントを提示しているが、立場の違いをこえて委員会案を評価している。

しかし、それぞれの立場から問題も指摘されている。共通して指摘される問題は委員会案の適用範囲に関わる問題である。これについて、新たな資格システムの構築とそれに伴う安全要件の強化によるコストの上昇の可能性を考慮し、国境横断サービスに関わる運転士だけを対象にすべきであると主張する。さらに、免許カテゴリーについて委員会案は操車・作業列車、貨物列車、旅客列車の3カテゴリーに区分しているが、これは鉄道事業の実態を反映するものでないとして、操車・作業列車と貨・客列車の2カテゴリーに集約す

べきであると指摘されている。また、列車運転士免許の交付についても鉄道会社が列車運転士の能力を評価し、免許を交付し、当局は鉄道会社を監視する任務を担うという考え方が共通認識であり、免許交付責任を当局に求める委員会案と異なる立場を明確にしている²⁸⁾。

ところで、2004年1月にCERとETFの社会的パートナーは国境横断輸送に関わる欧州機関車運転士免許の導入に関する協定を締結している。CERとETFの社会的パートナーは委員会案が問題の協定を考慮して策定されていることを評価している。しかし、それぞれの立場から問題も指摘されている。ETFは交通労働者の立場を代表して、次のような問題をあげている。

- ① 安全機能を遂行する職員についての規定の必要性
- ② 運転士の最低年齢を21歳から20歳への引き下げに反対
- ③ 国際運転士になる前に、国内の路線運転士として3年の経験が必要
- ④ 毎年の継続的な訓練についての明確な規定の必要性

ところで、運転士以外に列車運行に当って安全機能を遂行する添乗スタッフについて、労働者を代表するETFはこれらのスタッフについても委員会案を適用すべきと主張するのに対して、DBおよび鉄道会社を代表する組織であるCERは安全機能を遂行するスタッフについて統一的な最低限の要件を調和させる必要を認識しつつも、この問題については2001年の16号指令のフレームワークの中で欧州鉄道相互運用連合（Association Européenne pour Interopérabilité Ferroviaire: AEIF）が展開する相互運用のための技術仕様（technical specification for interoperability: TSI）において規定されているゆえ、同一テーマを異なる法律で規定することは不必要であると主張し、委員会案を支持する。

ところで、安全機能の任務に従事するスタッフの訓練および質的レベルの向上を図る責任は全面的に鉄道会社が負うことが確認されている。しかし、その結果として発生する人材養成に要するコストは鉄道会社が負担することになるが、他方で、運転士の相互運用が可能となり、運転士のモビリティが高まり、鉄道会社と運転士の関係が希薄になる。DBは鉄道会社の立場から人材養成に要したコストに見合う便益を考慮したメカニズムを委員会案に反映するよう求めている。

（3）国際鉄道旅客の権利と義務に関する規則案

この問題については、鉄道サービスの供給者としてEIM, UIP, FS, ユーロスター, DBおよびCER, サービスの需要者としてEDF, BEUCそしていわゆる交通弱者を代表する組織としてAGEおよびEDF, 交通労働者を代表してETFそして旅行サービスの供給者

28) CEC (2004b), p.28.

であるGEBTAがそれぞれの立場からコメントを表明している。総じて、鉄道サービスの供給者は委員会案に反対する立場をとっている。すなわち、旅客の権利の保護は鉄道会社が追求する事業政策の重要な要素であり、CERに加盟する鉄道会社はCERが2002年に採択した鉄道旅客サービス憲章にしたがって、すでに旅客の権利について公正な保護を確保していると主張する。また、COTIFが規定するCIVにおいてすでに欧州レベルでの鉄道会社の補償責任および顧客の権利が規定されているゆえ、あらためて鉄道会社に法的規制を課すことは追加負担を強いることになり、鉄道の競争力を劣化させるとして委員会案に反対している。DBによれば、年間1億3000万ユーロの追加コストが発生すると試算されている。ユーロスターは他の鉄道サービスの供給者と異なる立場をとり、委員会案を支持しているが、委員会案が適用された場合、少なくとも年間700万ポンドのコスト負担が発生すると試算している。ユーロスターは航空と競合する主要な市場において高い市場シェアを確保していることから、提供しているサービス、補償責任、遅延の場合の補償についての旅行情報について設定している先進の基準が評価されていると自負している。しかし、ユーロスターがもっぱら航空と競争していることを考慮して、旅客の権利を保護する規定は輸送モードにより差別されるべきではないと主張する。

ところで、CRSをはじめとする情報システムについて委員会案は鉄道会社間の協力を求めている。しかし、他方で、市場の開放により鉄道会社間の競争を促している。CRSをはじめとする情報システムの共通化は鉄道会社のマーケティング戦略の重要なツールである情報分野のイノベーションを抑制し、競争活力を減退させることになる。このように、委員会案は鉄道の競争力を改善しようとする共同体の目的に反する結果になると指摘する。同じ輸送サービスの供給者であるUITPは他の鉄道事業者と若干立場を異にして委員会案の意図を歓迎しつつ、委員会案は委員会の目的を実現する最善の方法ではないと指摘する。すなわち、UITPの対象である短距離鉄道サービスあるいは地域国境横断サービスは当局と事業者との契約の中でサービスの質を規定するのが適当であり、COTIFが規定するCIVも国境地域サービスを除外していることを指摘している。

これら鉄道事業者の議論に対して、鉄道サービスの利用者は委員会案を総じて歓迎している。モビリティ・ハンディキャップを持つ人を代表するEDFは鉄道システムのアクセシビリティについての情報不足、アクセス可能な情報の深刻なほどの不足、低レベルの介助支援、インターモーダル接続についての限られた情報が鉄道の利用を回避させる重大な原因であると指摘し、これらの改善は鉄道会社の任意的な措置に委ねられるのではなく、拘束力のある法的アプローチが必要であると主張する。旅行計画からチケットの購入そして実際の旅行に至るすべての段階においてアクセスの利便性の基準が明確に規定されてい

ないのは、アクセスの利便性に関するTSIを策定する作業グループの中にモビリティ・ハンディキャップを持つ人を代表する組織から資格を持つアクセシビリティの専門家が含まれていないことが原因であることをあわせて指摘している。このような主張はモビリティ・ハンディキャップを持つ人を代表する組織をはじめ、鉄道サービスの利用者グループの共通した主張である。

交通労働者を代表するETFは、消費者保護を規定する委員会案を歓迎しているが、鉄道会社に求められる補償規定が鉄道会社の財務負担を強化し、これが労働者に転嫁されないことを明確にする必要があると述べている。特に、委員会案の第22条は顧客が職員に対して補償を請求することができると解釈され得るが、ETFは職員に補償義務はないと主張する。

旅行サービスの供給者であるECTAAは委員会案を支持しているが、鉄道チケットに関する旅客の権利について組合員の関心は一般に低い。幾多の理由があげられているが、旅行代理店の売上に鉄道チケットの販売収入が占める割合が低いためである。特に、鉄道チケットに標準的なものがないゆえ、別個のソフトウェア、ハードウェアあるいはプリンターが必要となり、さらに別個のCRSが必要となるため、鉄道チケットの取り扱いは旅行代理店にとって大きな負担となっている。このような事情から、旅行代理店が旅行者の利便性の観点から積極的に鉄道チケットを取り扱う条件として、鉄道がCRSシステムに組み入れられることをあげている。すなわち、鉄道がCRSシステムに組み入れられることによって、すでにCRSに組み入れられている航空、ホテルあるいはレンタカーなどの様々なサービスとの組み合わせが可能となり、旅行者の旅行の利便に供する上に、旅行代理店が鉄道チケットを積極的に取り扱うインセンティブを誘引することになる。ちなみにこの際、対象と考える鉄道サービスは高速サービス、主要都市間サービスおよび主要欧州横断夜行サービスである。

（４）鉄道貨物輸送サービスの質に関する規則案

UNICEおよび貨物サービスの顧客であるERFCPとUIPは委員会案を支持している。UNICEは鉄道貨物輸送サービス市場が完全に自由化され、新規参入が進展している状況において法的規制は不必要であると考えるが、市場が必ずしも完全に自由化されていない現状を考慮し、法的規制が必要であると主張する。しかし、補償についての規定があまりにも詳細であるゆえ、現状を複雑にする懸念を表明している。市場の自由化を促す一つの案として荷主やフォワーダーをも鉄道事業者の申請者として定義すべきであると提案しているように、新規参入を促し、伝統的な鉄道事業者に依存せざるをえない状況を打開する策も合わせて提示されるべきと指摘している。貨物輸送サービスの利用者であるERFCP

も鉄道事業者間の競争と民間事業者の参入が不十分である現状から、法的規制と罰則システムが必要であると指摘する。

これに対して、鉄道サービスの供給者である鉄道事業者は委員会案に反対する。EIMは委員会案に対して次のような懸念を表明している。すなわち、委員会案が実施される場合、鉄道事業者は保険に加入せざるを得なくなり、それが輸送料金に転嫁され、輸送料金の上昇につながる可能性がある。また、質の要件が課せられない輸送モードに対して鉄道は競争不利になる。DBの試算によれば、鉄道貨物部門は年間6000万から1億2000万ユーロの追加コストを負担しなければならない。CERは鉄道会社を代表して委員会案に強く反対している。すでに述べた理由のほかに、CERに加盟する鉄道会社は2003年に採択された貨物の質の憲章に基づきすべての輸送チェーンにわたる責任を受け入れている上に、すでにCOTIFが規定するCIMによって国際的な法的フレームワークが確立されていることを指摘し、あえてEUレベルでの法的規制の必要性を否定する。また、遅延補償について鉄道会社はインフラ・マネージャーに補償を求めることができるが、インフラ・マネージャーは遅延を回避するために遅延バッファを設ける措置をとり、これがインフラ容量の利用可能性を低下させ、サービス便数に基づくサービスの質の低下につながることも懸念されている。このように、委員会は競争差別化のマーケティング手段としてサービスの質を利用する能力、契約を通じてサービスの質を規制する鉄道事業者の本来の能力を市場関係者から奪うものであると主張し、委員会案を強く批判している。

むすび

EUにおける鉄道改革は1991年の440号指令を端緒にして、その後第1次パッケージおよび第2パッケージが提案され、採択されることによって順次政策の展開が図られている。

これらの鉄道改革の目的は貨物輸送市場の開放であった。他方、欧州において、鉄道旅客輸送は高速鉄道のようなある特定の輸送サービスを除いて国内で完結するものと考えられていた。その背景には、各加盟国に横たわる鉄道技術、鉄道管理手法、鉄道に関わる諸制度あるいは言語の違いといったものが国境を越える旅客輸送を妨げてきた。しかし、今日EUにおける調和措置の展開により、これらの障害は取り除かれつつあり、国境を越える旅客輸送サービスの供給が現実的なものとなっている。かかる状況の中で、国境を越える旅客輸送市場において鉄道が他の輸送モードに対して競争可能である市場の存在が確認された。これらの市場において鉄道を一層魅力的にし、利用者の輸送モード選択を刺激するために、安全性の確保に基づく輸送サービスの質の維持および旅客の権利と義務を保証

した上で、問題の市場を開放し、新規参入を促す措置の導入が示唆された。これを受け、2004年3月に委員会は第3次パッケージを提案した。

小稿では、第3次パッケージを構成する個別の政策の内容を検討し、第3次パッケージをめぐる鉄道関係者の反応を明らかにした。個別の政策案件について、それぞれの立場の違いから生じる見解の対立を示す中で、それぞれの政策が内包する問題を垣間見ることができた。

今後、これらの見解の対立の溝をうめ、鉄道利害関係者が納得する形で第3次パッケージが採択され、法的効力をもって政策展開される必要がある。第1次および第2次パッケージはすでに採択され政策の展開過程にあるが、加盟国により法的適用に遅速があり、必ずしも足並みが揃っているわけではない。これらの政策が各加盟国において一様に展開され効力を発揮するにはなお時間が必要であり、これらの有効性をモニタリングし、分析結果を得るにはさらに時間を要するだろう。

参考文献

- CEC (2004a), Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways, COM (2004) 139, 3 March.
- CEC (2004b), Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the certification of train crews operating locomotives and trains on the Community's rail network, COM (2004) 142, 3 March.
- CEC (2004c), Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on International Rail Passengers' Right and Obligation, COM (2004) 143, 3 March.
- CEC (2004d), Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on compensation in cases of non-compliance with contractual quality requirements for rail freight services, COM (2004) 144, 3 March.
- CEC (2004e), Communication from the Commission, Further integration of the European rail system: third railway package, COM (2004) 140, 3 March.
- CEC (2000), proposal for a Regulation of the European parliament and of the Council on action by Member States concerning public service requirements and the award of public service contracts in passenger transport by rail, road and inland waterway, COM (2000) 7, 26 July.
- CEC (2002), Amended proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on action by Member States concerning public service requirements and the award of public service contracts in passenger transport by rail, road and inland waterway, COM (2002) 107, 21 February.

- COTIF (1980a), Convention concerning International Carriage by Rail, 9 May.
- COTIF (1980b), Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Passengers and Luggage by rail (CIV), 9 May.
- COTIF (1980c), Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM), 9 May.
- CER&ETF (2004a), Accord entre la Communauté Européenne du Rail (CER) et la Federation Européenne des Travailleurs des Transports (ETF) sur la Licence Européenne pour Conducteurs Effectuant un Service d'Interopérabilité Transfrontalière, 27 Janvier.
- CER&ETF (2004b), Press Release, CER and ETF sign European transport agreements, 27 January.
- OGM (2002), Developing EU (International) Rail Passenger Transport, final report, February.
- European Commission (2003), Eurobarometer Survey, 59. 2. July.
- 尾後貫 博光 (2002), 「EUの運輸政策と鉄道改革をめぐって」(財)運輸調査局『運輸と経済』第62巻第12号, pp.65-74.
- 尾後貫 博光・岡田 理樹 (2005), 「EU拡大と新たな鉄道政策の展開」(財)運輸調査局『運輸と経済』第65巻第3号, pp.81-91.
- 中村 徹 (2003), 「EU鉄道貨物輸送政策の新たな制度展開」(財)運輸調査局『運輸と経済』第63巻第8号, pp.40-47.
- 中村 徹 (2004), 「1990年以後のEU共通鉄道政策の展開—鉄道貨物輸送を中心に—」深山 明編著『EUの経済と企業』(御茶の水書房)第5章, pp.97-116.
- Europa.eu.int/comm./transport/rail/package/reaction_en.html (2005年2月10日)