

9 交通インフラ政策 — 欧州横断運輸ネットワークの構築 —

鈴木 賢 一

目 次

はじめに	2 加盟前支援プログラム (1990年~2003年)
I EU の交通インフラ政策	3 新たな財源と調整
1 ネットワーク整備の契機	III TEN-T 優先プロジェクトの事例
2 欧州横断運輸ネットワーク (Trans-European Transport Network : TEN-T) 構想	1 優先プロジェクトの進捗状況
3 汎欧州運輸回廊構想と TINA	2 優先プロジェクトの事例
II 交通インフラ整備のための支援の枠組み	IV 拡大 EU における輸送市場の変化
1 TEN-T 計画に対する財政支援	おわりに — 課題と展望

はじめに

EU は、域内の社会的、経済的結束と国際競争力の強化を図るため、マーストリヒト条約 (1993年発効) に「欧州横断運輸ネットワーク (TEN-T) の構築」を盛り込み、欧州レベルでの国際輸送インフラ構築を進めてきた。しかし、TEN-T は、整備のためのガイドライン創設 (1996年) から約10年が経過した今、プロジェクト進捗に大幅な遅延が生じている。その主な原因とされる資金不足等の課題を克服するために、欧州委員会は、プロジェクトの見直しと新たな資金調達の方策を打出している。また、EU は、環境保護重視の政策をとってきたが、既加盟国と中・東欧諸国の輸送・インフラ事情の違いから、『2001年運輸白書』が示すモーダルシフト⁽¹⁾の目標に、目立った改善は見られない。そのため、白書の内容を見直し、特に中・東欧では、アクセス性を重視した政策への方針転換が提案されている。

以下では、EU の交通インフラ政策の概要と支援枠組み等を概観し、2004年の EU 拡大までの輸送市場における変化と今後の課題を考える。

I EU の交通インフラ政策

1 ネットワーク整備の契機

1957年4月に、共同市場の確立を目的とするローマ条約が成立し、人や物の自由な移動を物

(1) 幹線貨物輸送をトラックから大量輸送機関である鉄道または海運へ転換し、トラックとの複合一貫輸送を推進することをいう。

理的に保証するため、同条約第3条に「運輸の分野における共通政策の樹立」が規定され、運輸分野における各国間の協力が要請された。しかし、共通運輸政策の中身については、各国間の政策理念の相違から合意に至らず、1980年代までの交通インフラは、各国独自の基準で整備が進められた⁽²⁾。その結果、国境地域で道路が途切れる区間や鉄道車両等に、どの技術・規格を採用するかといった相互運用性の問題が存在し、公的規制の調和は勿論のこと、域内の交通ネットワーク整備も遅々として進展しなかった。当時、運輸政策は国土開発、安全保障問題等と直結しており、各国ごとの地理的、経済的条件によって政策理念の違いが存在したことが、その背景にあると考えられている⁽³⁾。1980年代は、ギリシャ（1981年）、スペイン、ポルトガル（1986年）がEC（当時）に加盟したことによって、域内の経済活動が活発化するとともに、国際輸送量が飛躍的に増大し、それまでのインフラ整備の対応は限界を来していた。

こうした状況の下、1985年5月に欧州裁判所から、「運輸理事会は、国際交通の分野で輸送サービス供給の自由を確保しておらず、ローマ条約違反である」とする判決が出された⁽⁴⁾。さらに、1986年2月には、「単一欧州議定書」（1987年発効）が採択され、1992年末までの域内市場統合の実現が決定された。単一議定書では、特に物理的、技術的、財政的障壁の除去が課題とされ、交通インフラについては、各国ごとに異なる仕様、技術水準を調和させることや、既存の交通インフラを効率的につなぎあわせて自由な移動を確保することが課題とされた。

こうした動きの中で徐々に、域内輸送インフラについての議論が深まり、1992年12月に発表された最初の運輸白書『共通運輸政策の将来的展望』では、国際輸送に適した効率的なインフラ整備を進める必要性が勧告された⁽⁵⁾。1993年には、マーストリヒト条約が発効し、運輸、エネルギー、通信部門の域内インフラの制度的根拠となる「欧州横断ネットワークの構築（Trans-European Networks：TENs）」（第154条から第156条）が規定された⁽⁶⁾。

2 欧州横断運輸ネットワーク（Trans-European Transport Network：TEN-T）構想

【ドロール白書（1993年）】 欧州委員会は、1993年12月に白書『成長、競争及び雇用：21世紀へ向けての挑戦と前進』（ドロール白書）⁽⁷⁾を発表し、TENs構想の概要を提示した。同構想は、運輸ネットワーク（TEN-T）、エネルギーネットワーク（TEN-E）、情報通信ネットワーク（eTEN）という3つのインフラ整備構想から構成されていた。整備構想は、短中期的には、雇用創出による経済活性化を、長期的には、単一インフラ整備によるEUの国際競争力の強化を目的としている。このうち、運輸分野のTEN-T構想は、欧州に点在する複数のネットワークを統合し、統一された効率的な交通インフラの構築を計画している。高速鉄道網の強化、複合輸送を志向

(2) この時期の欧州レベルの交通インフラ整備は、国連欧州経済委員会（UN/ECE）が道路（1975年11月）と鉄道（1985年5月に）に関してそれぞれ国際条約を締結し、参加国間の調整を図っていた。

(3) 運輸を一般的商行為とみなすベネルクス諸国の自由主義的な考え方と、公共サービスとみなす独、仏の考え方の対立など数多くの見解の相違が存在した（山田徳彦「EUの展開と共通交通政策に関する一考察」『白鷗大学論集』18巻2号, 2004.3, p.153.）。

(4) 1982年9月に欧州議会は、運輸理事会が共通運輸政策を導入したにもかかわらず、条約の規定に反して、その一般的な枠組みを採択していないこと等を理由に、職務を適正に遂行していないと判断し提訴していた（Judgment of the Court of 22 May 1985. - European Parliament v Council of the European Communities. - Common transport policy - Obligations of the Council. - Case 13/83., *European Court reports*, 1985, p.1513.

(5) 橋本昌史『ECの運輸政策』白糖書房, 1994, pp.234-235.

(6) European Commission, "Trans-European networks: introduction." <<http://europa.eu/scadplus/leg/en/s06019.htm>>

(7) European Commission, *Growth, competitiveness, employment : the challenges and ways forward into the 21st century : white paper.*, (COM (93) 700), December.1993.

したマルチモーダルネットワーク構想を掲げている点に特徴がある。

【TEN-T 整備ガイドラインの制定 (1996年)】 1994年12月のエッセン欧州理事会では、特に優先して進めるべきプロジェクトとして、環境保護の観点から14のプロジェクト (11は鉄道) が採択され、2010年までの完成を目標とした。さらに、1996年7月には、マーストリヒト条約に基づき、「TEN-T 整備のためのガイドライン」⁽⁸⁾が制定された⁽⁹⁾。

このガイドラインは、TEN-T の目的として「人及び物の移動の保証」、「高品質の交通インフラの提供」、「複合輸送の実現」、「既存能力の最大限の活用」、「相互運営性の確保」、「共同体全域をカバーする輸送インフラネットワークの整備」、「EFTA 諸国、中・東欧諸国、地中海周辺諸国との連結の促進」を挙げている。そして、これらの目的を遂行するため、TEN-T 構想実施の際の枠組み、共通の利益に基づくプロジェクト及び特定のプロジェクトを規定している⁽¹⁰⁾。

【EU 運輸白書 (2001年)】 2001年9月、欧州委員会は、白書『2010年に向けた欧州運輸政策：決断のとき』⁽¹¹⁾を公表した。同白書では、欧州の道路混雑の悪化や交通事故の増大とそれらに起因する環境問題への懸念を示すとともに、2010年までに①交通機関間の輸送分担率の調整と、②交通需要と GDP の段階的分離 (GDP が増加しても、それを交通量の増大につなげないこと) を目的に、鉄道輸送の活性化、モーダルシフトやボトルネック (渋滞が発生し易い箇所) の解消など60余に及ぶ施策を提案している⁽¹²⁾。

また、同白書は、TEN-T について2001年現在、プロジェクト全体のわずか2割しか完成していない現状や主要幹線の渋滞悪化を指摘し、それらを改善するための財政措置や国境地域の優先的整備を踏まえた「TEN-T 整備のためのガイドライン」の改訂を勧告した⁽¹³⁾。

【TEN-T 整備ガイドラインの改訂 (2004年)】 2003年1月に結成された前・欧州委員会副委員長カレル・バン・ミールトを議長とする高官グループ⁽¹⁴⁾は、同年6月に報告書を公表し、拡大EUを踏まえた新たな優先プロジェクトの選定と、そのための資金的、法的枠組みの策定を勧告した⁽¹⁵⁾。これを受けて、同年10月に欧州委員会は、「TEN-T 整備のためのガイドライン」の改訂を提案し、2004年4月に欧州議会と閣僚理事会において採択された⁽¹⁶⁾。主な改正部分は、「拡大EUを考慮した30の優先プロジェクトの選定」、「国境区間のボトルネックや自然障壁を

(8) Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport network ; *Official Journal L 228*, 9.9.1996, pp.1-104.

(9) 尾後貫博光「EUにおける交通インフラネットワークの形成：TEN-Tの変遷から」『運輸と経済』64巻5号, 2004.5, p.85.

(10) 共通の利益に基づくプロジェクトとは、TEN-Tプロジェクトの全体を指す。ガイドラインには道路や鉄道などインフラごとに特徴が規定されており、その附属書には、ルートを示す地図とインフラごとの基準、規格が規定されている。また、特定のプロジェクトとは、1994年のエッセン欧州理事会が特に重要度が高いと認めた14のプロジェクトのことを指す。

(11) European Commission, *WHITE PAPER European transport policy for 2010 : time to decide.*, (COM (2001) 370 final), 12.9.2001. なお、同白書の概要を日本語でまとめた資料として、「1章 EU 交通白書」財団法人道路経済研究所『海外諸国の総合交通政策に関する比較研究』(道経研シリーズ A-111) 2004.2, pp.3-34.; 寺田一薫・寺田英子「ヨーロッパの共通運輸政策における環境問題への取り組み：欧州委員会2001年『共通運輸制作白書』の概要」『公営企業』34巻11号, 2003.2, pp.55-61. がある。

(12) *Ibid.*, pp.6-12.

(13) *Ibid.*, pp.49-51.

(14) EU 加盟国、新規加盟国 (2004年5月)、欧州投資銀行の代表の計29名で構成。

(15) European Commission, *THE HIGH-LEVEL GROUP ON THE TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK.*, 27.June.2003<http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/hlg/2003_report_kvm_en.pdf>

解消するための資金の集中的投入」、「プロジェクト完成目標を2010年から2020年へ延期」、「環境に配慮した鉄道、複合輸送、海的高速道路（内航海運）、内陸水路整備の優先的取組み」、「欧州コーディネーターの指名（各路線の関係国間の協力を図る役割）」などである。

3 汎欧州運輸回廊構想と TINA

中・東欧諸国では、1989年の東欧革命後、EU加盟への方向が徐々に強まると、西側諸国との貿易、物流量が増大し、それによって国境付近での道路渋滞や交通事故が増加した。その結果、EU水準に比べて、中・東欧諸国の不十分な交通インフラや規格・技術水準の違いが、加盟の障害になることが明白になった⁽¹⁷⁾。

こうした背景があって、「汎欧州運輸閣僚会議(Pan-European Transport Conference)」が3回(1991年、1994年、1997年)にわたり開催され⁽¹⁸⁾、中・東欧諸国を対象とする国際輸送インフラ整備構想となる「汎欧州運輸回廊構想(Pan-European Transport Corridors)」(以下「回廊構想」とする)が提示された。回廊構想は、回廊によってEU諸国と中・東欧諸国、CIS諸国の主要都市および地中海の東南地域との連結を目標としており、1994年の第2回会議では、9本の回廊が提示され、1997年の第3回会議では、1本の回廊と海洋圏がこれに追加された。回廊構想は、TEN-T構想を補完・拡大するものとの位置づけで、10本の回廊が提示されたが、この時点では、輸送ルート of 各拠点都市の提示にとどまり、具体的路線の決定は関係各国に任せられることとなった。これは、同会議が具体的な政策決定の権限を持たず、単に欧州全体の協議の枠組みであったためである⁽¹⁹⁾。並行して、1997年4月に欧州理事会は、「中東欧諸国へのTEN-T拡大に向けての行動指針」を発表した。この中で国際輸送インフラの整備は加盟条件の一部であるとされ、中東欧諸国はEU加盟の条件としてTEN-T整備ガイドラインを受け入れることとされた⁽²⁰⁾。

1999年には、EUの加盟前支援プログラムとして交通需要調査(Transport Infrastructure Needs Assessment:TINA)が実施され、その結果に基づき策定された「TINAネットワーク構想」では、回廊構想の10本の回廊について具体的路線が決定された⁽²¹⁾。こうして、EU加盟を視野に入れた中・東欧諸国の国際輸送インフラネットワーク構想が出来上がった。これらの構想に含まれる回廊・圏の大部分は、2004年の中・東欧諸国のEU加盟とともに、TEN-Tの構成路線へ吸収、統合されている⁽²²⁾。

(16) Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (Text with EEA relevance), *Official Journal L* 167, 30.4.2004, pp.1-38.

(17) 古賀昭宏「中欧3ヶ国における日本の国際物流の適応について」『日本大学大学院総合社会情報研究科紀要』No.2, 2001, pp.78-80.

(18) 同会議には欧州(NIS諸国を含む)各国政府ほか、国連欧州経済委員会(UN/ECE)、欧州運輸閣僚会議(ECMT)の代表等が参加した。

(19) European Commission, *Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the midterm implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010: FINAL REPORT ANNEX XXI INFRASTRUCTURE INVESTMENT.*, 28.Oct.2005, p.12.

<http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/doc/annexes/annex_21.pdf>

(20) 国際協力銀行・開発金融研究所『中・東欧の広域インフラ整備をめぐる地域協力』(JBIC Research Paper No.14), 2002.3, pp.15-17.

(21) 同上, pp.17-19.

II 交通インフラ整備のための支援の枠組み

TEN-T は、TEN-T 整備ガイドラインに基づき、2020年までの全ネットワークの完成を目標に、進められている。費用は、全ネットワークに合計6,000億ユーロ、そのうち優先プロジェクトに2,250億ユーロが見積もられている(表1)⁽²³⁾。プロジェクトは、EUの補完性の原則により、各加盟国の負担と責任の下で実施されるが、EUはその推進のため、加盟国からのプロジェクトの提案をまとめ、優先プロジェクトを中心に各国間の調整、技術・財政支援を行っている⁽²⁴⁾。TEN-T計画への支援形態には、EU予算(TEN-T予算)、結束基金⁽²⁵⁾、欧州地域開発基金(ERDF)、欧州投資銀行(EIB)の融資がある。また、中・東欧諸国に、Phare(中・東欧支援基金)及びISPA(加盟前構造政策制度)の支援枠組みが用意された⁽²⁶⁾。

表1 TEN-T ネットワーク構築の期間・規模

計画期間は2020年まで、全体コストは6,000億ユーロ。そのうち30の優先プロジェクトは2,250億ユーロ
・道路：8万9,500km(うち新規4,800km、改良3,500km)
・鉄道：9万4,000km(うち新規12,500km、改良12,300km)
(うち2万kmは時速200km以上の走行に耐えうる高速鉄道網)
・空港：366箇所
・港湾：294箇所
・内陸水路：1万1,250km(改良1,740km、210の内港が含まれる)

(出典)European Commission, *TEN-T priority axes and projects 2005.*, p.7. より作成。

1 TEN-T 計画に対する財政支援

(1) 「TEN-T に関する財政支援規則」

1995年9月に、「TENsに関する財政支援規則」⁽²⁷⁾が採択され、TEN-Tプロジェクトへの助成形態が規定された。同規則では、EUの共通利益を有するプロジェクトに対して助成を行なう適格性、方式、限度等の条件及び手続等を定め、環境保全や雇用創出に寄与するプロジェクトに対し、利子補給、補助金の交付又は融資保証等により投資費用の10%まで、調査・研究に

(22) HB-Verkehrsconsult GmbH, *Pan-European Transport Corridors and Areas Status Report Project N° TREN/B2/26/2004 Final Report Developments and Activities between 1994 and 2003 / Forecast until 2010.*, 24 November 2005, p.13.

<http://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/doc/2005_11_24/2005_report_paneurostar_en.pdf>

(23) European Commission, *TEN-T priority axes and projects 2005.*, p.8.

(24) TEN-T資金の中でも、当然、加盟国の資金が、年平均150-200億ユーロと大きな比重を占める。これは、交通分野の国家投資のおよそ3分の1に相当し、そのうち約25%が優先プロジェクトに計上され、GDPの0.1%未満に相当する(COMMISSION STAFF WORKING PAPER Extended impact assessment of the proposal amending the amended proposal for a decision amending Decision No 1692/96/EC on the trans-European transport network, (COM (2003) 564 final), 1.10.2003, p.21.)。

(25) 域内の地域間格差是正を目的として、一人当たりGNPが加盟国平均の90%未満の国に対して行なう財政支援。環境政策やTEN-Tプロジェクトを対象とする(European Commission, "The Cohesion Fund at a glance." <http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/procf/cf_en.htm>.)。

(26) PLANCO Consulting GmbH, *TEN-Invest Final Report*, 2003, pp.94-105.<http://ec.europa.eu/ten/transport/studies/doc/2003_ten_invest_en.pdf>; 社団法人日本建設業団体連合会他『諸外国の公共投資情勢調査報告書』2006.3, pp.68-69.

(27) Council Regulation (EC) No 2236/95 of 18 September 1995 laying down general rules for the granting of Community financial aid in the field of trans-European networks, Official Journal L 228, 23.9.1995, pp.1-7.

かかる費用全体の50%までの補助率が規定された。その後、1999年7月と2004年4月の2度の改正を通じて、特に鉄道や国境プロジェクトへの補助率引き上げによる支援強化が図られた⁽²⁸⁾。また、2001年9月には、プロジェクトの内容によっては、複数年に渡り実施を可能にする多年度配分計画 (Multi-annual Indicative Programme : MIP) の導入が決定された⁽²⁹⁾。

2004年7月、TEN-T 財政支援規則の改正が提案されたが⁽³⁰⁾、2007-2013年の中期財政計画の承認を受けて、2006年5月に欧州委員会は、優先プロジェクト建設に対し20%、国境区間 (EU に接する国との国境を含む) に対し30%、内陸水運と海上高速道路に対し30%まで補助率を引上げる修正案を提出している⁽³¹⁾。

2005年の TEN-T 予算割当額は、1996年と比べると2.4倍に増加している。1998年から2001年の予算額合計を輸送モード別に見ると、鉄道が62.4%、道路が13.5%となっている。これに高度交通管理システム (ITS) が続き、14.5%と比較的大きな割合を占めている。ITS は、高度技術を活用して、交通事故や環境汚染を減少させることを目的としている。その他の輸送モードでは、空港が4%、港湾が1%、複合輸送が2%と、いずれも低い水準に留まっている (表2)。なお、TEN-T 支援全体の41%が研究に、残りがプロジェクト建設に拠出された。

表2 TEN-T 予算の輸送モード別配分推移 : 1998-2001 (単位 : 百万ユーロ)

	1998	1999	2000	2001	合計	割合 (%)
道路	59	86	71	68	284	13.5
鉄道	315	318	381	304	1318	62.4
内陸水路	9	18	16	11	54	2.5
港湾	10	3	3	11	27	1.2
空港	28	29	11	14	82	3.9
ITS	53	43	59	152	307	14.5
複合輸送	-	-	39	4	43	2.0
合計	474	497	580	564	2115	100.0

(出典) European Commission, *COMMISSION STAFF WORKING PAPER TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, and the Committee of the Regions ON THE IMPLEMENTATION OF THE GUIDELINES FOR THE PERIOD 1998-2001*. SEC(2004) 220, 19.2.2004, p.26. より作成。

(2) TEN-T に対する支援プログラム

TEN-T 予算は、2000年から2006年までに44億ユーロが充当され、2000年以降、年平均6億ユー

(28) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構『主要鉄道先進国の鉄道整備とその助成制度 (平成16年度版)』2005.3, pp.23-24. ; European Commission, "Granting of Community financial aid in the field of trans-European networks." <<http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24096.htm>>

(29) COMMISSION DECISION of 19-09-2001 establishing an Indicative Multiannual Programme for the granting of Community financial aid to projects of common interest in the area of the trans-European transport network for the period 2001-2006.

(30) Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL determining the general rules for the granting of Community financial aid in the field of the trans-European transport networks and energy and amending Council Regulation (EC) n° 2236/95, (COM (2004) 475 final), 14.July.2004.

(31) Amended proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council laying down general rules for the granting of Community financial aid in the field of trans-European transport and energy networks and amending Council Regulation (EC) No 2236/95 - Adaptation following the agreement of 17 May 2006 on the financial framework 2007-2013, (COM (2006) 245 final), 24.May.2006.

口が拠出された。結束基金及び ERDF からは、同期間に合計188億ユーロ（結束基金に128億ユーロ、ERDF に60億ユーロ）が拠出されている（表3）。また、EIB は、過去10年間に約500億ユーロを融資している⁽³²⁾。このように支援全体では、EU 予算に比べて開発の後れた国・地域に対する結束基金、ERDF 及び EIB が占める割合が高く、これら資金が TEN-T 計画の実行を促進させる主要な役割を担っている⁽³³⁾。

表3 TEN-T に対する支援額の推移 (単位：10億ユーロ)

	1993-1999	2000-2006	2000-2006
TEN-T 予算	2.2	4.2	4.4
結束基金	7.6	9.0	12.8
ERDF *	5.0	6.0	6.0
合計	14.8	19.2	23.2

* 欧州委員会運輸総局による TEN-T 割当分の概算

(出典) European Commission, *THE HIGH-LEVEL GROUP ON THE TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK*, 27. June.2003, p.58. より作成。

2 加盟前支援プログラム（1990年～2003年）

中東欧諸国の交通インフラ整備については、Phare、ISPA が実施されている。各支援プログラムについて簡単に説明する⁽³⁴⁾。

Phare (Poland and Hungary : Action for the Restructuring of the Economy) は、1989年にポーランドとハンガリーの農業の近代化とインフラ整備への金融・技術支援を行なうことを目的として設立されたプログラムであったが、1993年6月のコペンハーゲン欧州理事会において、加盟基準（コペンハーゲン基準）が提示されるとともに、Phare をインフラ整備へ適用すること（Phare 予算総額の15%を上限とする）を決定し、その対象分野と地域が拡大された。さらに、1994年のエッセン欧州理事会では、インフラへの配分の上限を当初の15%から25%へ上げると同時に、「加盟前戦略」を策定し、Phare を加盟前の支援ツールと位置づけた⁽³⁵⁾。

1997年7月には、欧州委員会は「Agenda2000」⁽³⁶⁾を公表し、それまで Phare のみであった加盟前支援プログラムを全面的に見直し、ISPA、新 Phare、Sapard の3つのプログラムに再編されることとなった。Sapard は農業の構造改革支援を目的とするもので、交通インフラ整備を支援するのは、ISPA と新 Phare の2つである⁽³⁷⁾。

ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession) は、「Agenda2000」に基づき、1999年6月の欧州理事会規則⁽³⁸⁾により創設され、2000年から運用が開始されたプログラムである。結束基金と同様の目的と役割を持ち、交通インフラ整備と環境保護事業を支援対象として、費

(32) European Commission, *op. cit.* (23), p.8.

(33) ファマン・ミヒャエル「EUの横断運輸ネットワークとガリレオ計画：欧州を結び世界に広がる」『THE WORLD COMPASS（三井物産戦略研究所機関誌）』2004. Apr, p.14. <<http://mitsui.mgssi.com/compass/0404/04.pdf>>

(34) 本小節は、主に野本啓介「中・東欧の広域インフラ整備をめぐる地域協力」『開発金融研究所報』10号, 2002.3, pp.42-46. を参考にまとめた。

(35) European Commission, “The Phare Programme.” <<http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/e50004.htm#AMENDINGACT>>

(36) 1999年のベルリン欧州理事会で決定された2000年から2006年までのEUの行動計画。財政枠組みの決定の他、地域開発政策の改革、EU拡大の準備等を含む。

(37) European Commission, “Introduction to the pre-accession strategy.” <http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/ispa/intro_en.htm>

用の75%までが拠出される。このうち交通インフラ整備事業は、主にTEN-Tと回廊の接続を対象として支援する。配分割合は、各国ごとに、人口、国民1人あたりの国内総生産（GDP）、国土面積を基準に決められている⁽³⁹⁾。

2000年から2006年までに年間平均10億4千万ユーロ（1999年価格）、合計72億8千万ユーロがISPA基金に充当された。2000年から2003年の4年間に中・東欧の300件にわたる大規模インフラ投資に対して、116億ユーロ以上（現在価格）の投資価値に相当する70億ユーロに及ぶ支援を行なった。2004年のEU拡大後のISPA受益国はブルガリアとルーマニアで、2005年1月からはクロアチアも支援を受けている⁽⁴⁰⁾。

一方、新Phareは、従前よりも対象分野を絞り、中・東欧諸国の市場経済移行のための制度構築と投資支援（地域開発、産業構造転換、中小企業振興）を担うこととなった。2004年までに115億7千万ユーロが投入された⁽⁴¹⁾。

3 新たな財源と調整

(1) 官民パートナーシップの導入

EUでは、資金不足を補う方策として、民間資金を活用する「官民パートナーシップ（Public Private Partnership：PPP）」への期待が高まっている。PPPとは、公共部門で用いられる官民協力の枠組みのことで、中でも資金調達から建設、管理、運営まで全ての責任を、民間部門に委ねるコンセッション方式⁽⁴²⁾への期待が高い。EUでは、これまでコンセッションとして実施するPPPに関するまとまった規定がなかったため、2004年3月に公共事業及びサービスの契約手続に関する指令を採択した⁽⁴³⁾。同指令は、いわゆる「競争的対話方式」（Competitive Dialogue）⁽⁴⁴⁾と呼ばれる入札・契約の手続について規定しており、公共調達とコンセッションの両方に適用される。EUは、加盟国に対し2006年1月末までに同指令の国内法化を義務づけたが、競争的対話方式を導入するか否かは、加盟国の判断に委ねられている。

(38) Council Regulation (EC) No 1267/1999 of 21 June 1999 establishing an Instrument for Structural Policies for Pre-accession, *Official Journal L 161*, 26.6.1999, pp.73-86.

(39) 各国ごとの配分は次のとおり。ブルガリア8.0-12.0%、チェコ5.5-8.0%、エストニア2.0-3.5%、リトアニア4.0-6.0%、ラトビア3.5-5.0%、ポーランド30.0-37.0%、ルーマニア20.0-26.0%、スロバキア3.5-5.5%、スロベニア1.0-2.0%、ハンガリー7.0-10.0%（European Commission, *Ispa Manual working document, Revision April 2002*, p.10.<http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/download/manu_en.pdf>）。

(40) European Commission, “Instrument for Structural Policies for Pre-Accession (ISPA). 1.introduction.” <http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/ispa/ispa_en.htm>

(41) European Commission, *COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT ANNEXES TO 2004 Report on Phare COUNTRY SECTIONS & ADDITIONAL INFORMATION*. [COM (2005) 701 final], 23.12.2005, p.90.

(42) コンセッションとは、事業者が国と契約を結び、国に成り代わって資金調達から建設、管理、運営までを全て自己責任で行なう事業手法のことで、フランスで採用されている。事業者はサービスの利用者から料金を徴収し、これを収入とする。なお、施設の所有権自体は国に存し、コンセッション契約の期間が満了した時点で管理、運営を国に引き渡す（社団法人日本建設業団体連合会他 前掲書、p.79.）。

(43) Directive 2004/18/EC of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on the coordination of procedures for the award of public works contracts, public supply contracts and public service contracts, *Official Journal L 134*, 30.4.2004, pp.114-240.

(44) 競争的対話方式とは、従来的一般競争入札、選択的競争入札、随意契約に次ぐ新しい公共調達手法のこと。資格審査によって対話参加者を選定したのち、発注者が応募者別に対話をしながら応札条件を詰めていき、最終入札書を提出させる仕組みで、発注者の判断により適用される（内閣府『PFIにおける今後の入札契約制度の在り方に関する調査』2006.11.10, pp.4-7.<<http://www8.cao.go.jp/pfi/pdf/181110nyusatsu.pdf>>）。

(2) 「大型貨物車の課金に関する1999年欧州理事会指令」の改正

道路インフラ利用者からの課金収入は、PPPの枠組みを支える重要な資金と考えられている。「大型貨物車の課金に関する1999年欧州理事会指令(ユーロピニエット指令)」⁽⁴⁵⁾は、1990年代後半の自動車交通量の急増による混雑や環境問題の悪化を背景として、道路利用の料金に道路渋滞、環境汚染等の外部費用を反映させることにより、追加的な財源を生み出すことを目的として採択された⁽⁴⁶⁾。

2003年に、①道路利用の費用負担を広域的に統一すること、②貨物流通の効率化を図り、外国籍の通過車両からも道路利用に適正な費用負担を求めること、③環境対策を強化すること、を趣旨とする改正案が提出された⁽⁴⁷⁾。その後、EUの周辺部に位置する国(イタリア、スペイン、アイルランド)とEU中心部の大型車通過国(ドイツ、フランス、オーストリア)の間で長い間対立が続いた末、2006年5月に欧州理事会において採択された⁽⁴⁸⁾。新指令では、現行の12トン以上から、3.5トン以上の車両へ課金対象が拡大された。道路については、高速道路から、TEN-T道路全体に適用範囲が拡大された。また、徴収された課金収入を鉄道などの代替交通インフラの整備に充てることも可能となった⁽⁴⁹⁾。

(3) 「欧州コーディネーター」の指名

TEN-Tプロジェクトの中で、特に国境横断区間では、資金不足による大幅な遅れが生じている。その背景には、作業スケジュールの同期化や資金の分配と正確な実施ルートに関する合意が関係国間で進まないなど、プロジェクトに関わる複数国間の調整という問題がある。また、このように各国間の連携が進まないことは、民間資金の導入にも大きな障害となっている。こうした問題に対処するために、2004年4月の欧州議会及び閣僚理事会の決定⁽⁵⁰⁾により、TEN-Tガイドラインにプロジェクトの調整・実施を円滑に進める欧州コーディネーターに関する規定が追加された⁽⁵¹⁾。

その役割は、加盟国間のTEN-Tにかかわる様々な問題について、計画を調整し、融資環境を改善・推進することである。欧州コーディネーターは、一定の基準⁽⁵²⁾に照らして、作業の

(45) Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, *Official Journal L 187*, 20.7.1999, pp.42-50.

(46) 根本敏則・松井真喜子「欧州における大型貨物車課金施策の展開」『道路行政セミナー』15巻12号, 2005.3, pp.26-32.

(47) Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures., COM (2003) 448 final, 23.July.2003.

(48) Directive 2006/38/EC of the European Parliament and of the Council of 17 May 2006 amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures; *Official Journal L 157*, 9.6.2006, pp.8-23.

(49) 「EU評議会、幹線道路を通行する大型車に対する課金(ユーロピニエット)の改正案を最終決定」『国際建設情報』388号, 2006.6下期, p.32.

(50) Decision 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (Text with EEA relevance), *Official Journal L 167*, 30.4.2004, pp.1-38.

(51) European Commission, MEMORANDUM TO THE COMMISSION FROM PRESIDENT BARROSO IN AGREEMENT WITH MR BARROT Implementing the trans-European networks., 20 July 2005, pp.7-9.<http://ec.europa.eu/ten/transport/agency/doc/2005_07_20_communication_en.pdf>

(52) 国境区間の整備の遅れ、関係国間のスケジュールとルートに関する合意の欠如、主要区間への資金不足、企業や地方行政機関など多様な関係者の連携を促進させる必要性など。

調整を緊急に行なう必要があると判断された6つのプロジェクト（優先プロジェクトNo.1、3、6、17、27及び欧州鉄道交通管理システム（ERTMS））のそれぞれに対し、2005年7月に指名されている。

III TEN-T 優先プロジェクトの事例

1 優先プロジェクトの進捗状況

TEN-T は、2004年の整備ガイドラインの改定によって、30の優先プロジェクト（当初の14を含む）（図1、表4）が規定された。これは、前述の高官グループが、2段階の手続⁽⁵³⁾により選定したプロジェクトを考慮したものである。その内訳は、モーダルシフト政策を反映して22が鉄道関連、3が海路・水路であり、その大半は、新線建設や既存路線のグレードアップである。EU の調査では、2000年から2020年の間に貨物輸送量がEU域内で約7割増、新規加盟国で倍増すると予測がされている。この状況が続いた場合、2020年までに道路渋滞や環境悪化（2003年から2020年の間にCO₂排出量38%の増加）が引き起こされ、経済成長率の著しい低下が懸念される。こうした状況に対応するためにも、TEN-T の早期完成が期待されている⁽⁵⁴⁾。

優先プロジェクトでは、No.9（コークとベルファスト間のアイルランド鉄道）、No.10（マルペンサ空港）、No.11（オレスン海峡橋）の3つのプロジェクトが既に完成している。その他の優先プロジェクトは、2020年までの完成を目標に進められているが、大部分は、実現可能性調査の段階にあるとともに、完成までに莫大な資金を必要としている。

次節では、完成済みのプロジェクトである「オレスン海峡橋プロジェクト（No.11）」と、2004年の拡大EUを考慮したプロジェクトの中から、東西ヨーロッパを結ぶ「鉄道幹線プロジェクト（No.6）」と環境に配慮した「海的高速道路プロジェクト（No.21）」を紹介する。

2 優先プロジェクトの事例

（1）完成済みのプロジェクト：「オレスン海峡橋」

オレスン海峡橋は、デンマークのコペンハーゲンと、オレスン海峡を挟んで対岸に位置するスウェーデンのマルメ間の全長16kmを結び、2000年7月に完成した。7,845mの斜張橋と3,510mの沈埋トンネル、4,055mの人口島等からなり、道路と鉄道が上下に走る構造となっている⁽⁵⁵⁾。総事業費41.6億ユーロのうち、TEN-T 予算は1.9億ユーロ、EUからは建設費全体の約5%の補助金が投入されたにすぎないが、プロジェクトの早期完成に貢献したといわれる。

オレスンコンソーシアム（Øresundsbro Konsortiet）⁽⁵⁶⁾が、オレスン海峡橋の所有、運営を行っており、建設費償還（予定では2035年に完了）と運営費は、道路の通行料収入と線路利用料（両国の国家鉄道庁が支払う）によってまかなわれている⁽⁵⁷⁾。

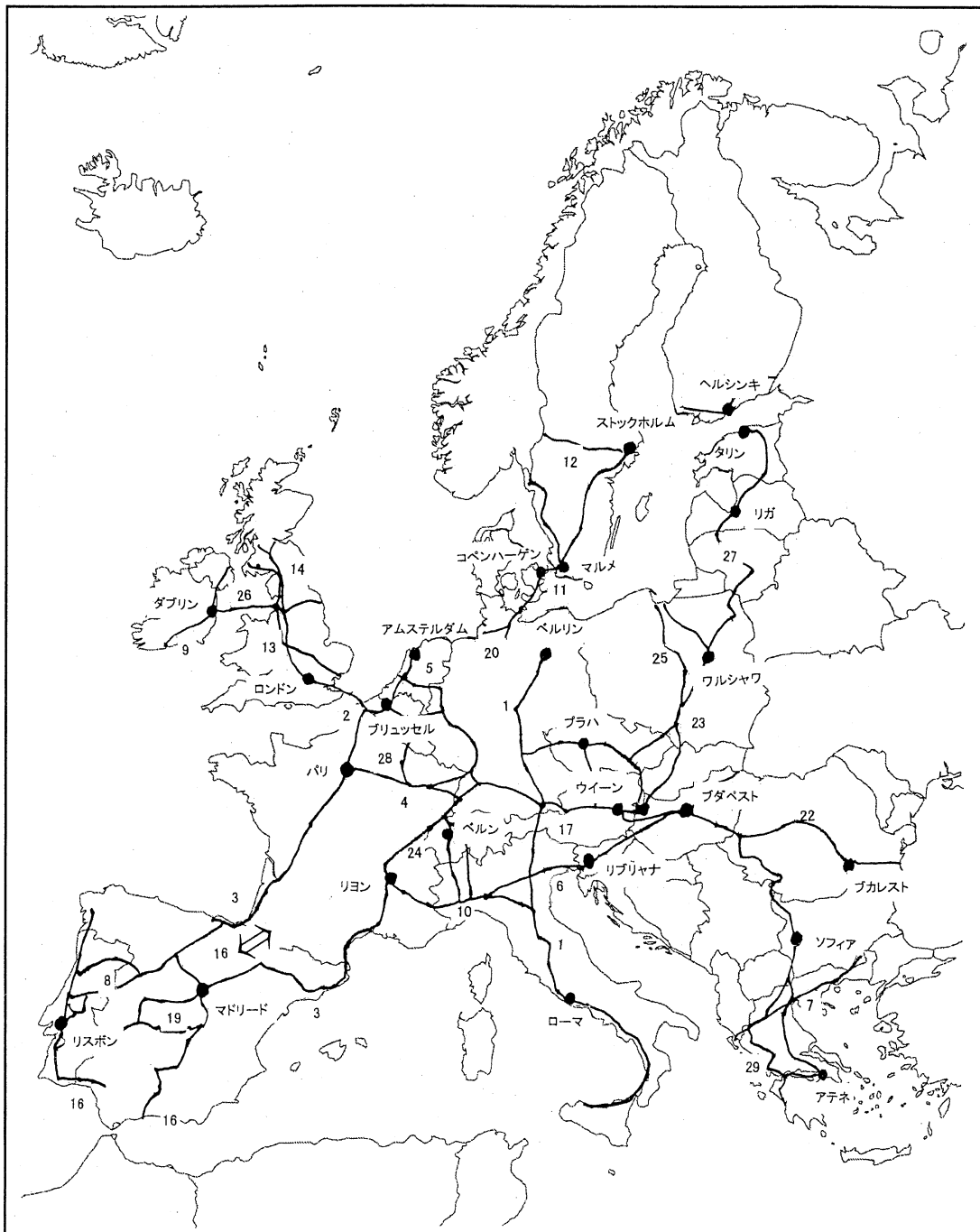
(53) 第一段階で、3つの基準（①拡大EUの主要な横断軸を形成する、②EUとして取組む意義がある（5億ユーロ以上）、③潜在的な社会経済的便益を有し、関係国で期限内にプロジェクトを完成する確約がある）を満たすプロジェクトを選定し、第二段階で、さらに3つの基準（①加盟国間の交流を促進させる点で欧州全体として価値がある、②結束を強化する、③安全と環境保護に寄与する）を満たすプロジェクトを選定した。

(54) 30の優先プロジェクトの完成は、道路渋滞の緩和と鉄道実績の改善による大幅な時間短縮、年間630万トンのCO₂排出削減、0.23%のGDP成長等の様々な効果が見込まれている（European Commission, *op.cit.* (23), p.7.）。

(55) Øresundsbron, *FACTS WORTH KNOWING ABOUT THE ØRESUND.*, Mar.2006, p.5.

<<http://osb.oeresundsbron.dk/library/?obj=3442>>

図1 TEN-Tの優先プロジェクト（海路、水路、ガリレオプロジェクトを除く）



(出典) European Commission, *TEN-T priority axes and projects 2005*, pp.12-13.をもとに筆者作成

表4 TEN-T 優先プロジェクトの実行状況

番号	プロジェクトの名称、区間	総延長 (km)	総建設費,2004年 年末時 (百万ユーロ)	支出額,2004年 末まで (百万ユーロ)	残りの投資額,2005年1月以 降 (百万ユーロ)	TEN-T 補助,2004年末まで (百万ユーロ)
1	鉄道幹線 Berlin-Verona/Milan-Bologna-Napels-Messina-Palermo	1,798	45,611	13,232	32,379	309
2	高速鉄道幹線 Paris - Brussels - Cologne - Amsterdam - London	510	17,457	14,777	2,680	731
3	高速鉄道幹線 欧州南西部	2,956	39,730	7,352	32,378	142
4	高速鉄道幹線 東部	510	4,373	1,534	2,839	231
5	Betuwe 幹線	160	4,685	4,130	555	135
6	鉄道幹線 Lyons - Trieste - Divaca/Koper - Divaca - Ljubljana - Budapest - Ukrainian border	1,482	37,655	1,924	35,731	295
7	幹線自動車道 Igoumenitsa/Patras - Athens - Sofia - Budapest	2,056	15,543	7,754	7,789	149
8	マルチモーダルリンク Portugal/Spain - rest of Europe	-	12,832	6,682	6,150	43
9	鉄道幹線 Cork - Dublin - Belfast - Stranraer (2001年完成)	502	357	357	0	14
10	Malpensa 空港 (2001年完成)	-	1,344	1,344	0	27
11	Øresund 橋 (鉄道、道路) Copenhagen-Malmö (2000年完成)	53	4,158	4,158	0	193
12	Nordic triangle 構成国間鉄道幹線・幹線自動車道	1898 (道路) 1998 (鉄道)	10,905	3,222	7,683	214
13	英国/アイルランド/ベネルクス道路幹線	1,510	4,522	2,291	2,231	48
14	西海岸主要幹線	850	10,866	9,680	1,186	78
15	Galileo 計画	-	3,400	450	2,950	450
16	貨物鉄道幹線 Sines/Algeciras-Madrid-Paris	526	6,060	0	6,060	0
17	鉄道幹線 Paris - Strasbourg - Stuttgart - Vienna - Bratislava	882	10,077	2,396	7,681	81
18	Rhine/Meuse - Main - Danube 内陸水路幹線	1,542	1,889	144	1,745	2
19	イベリア半島高速鉄道幹線の相互運用	4,687	22,313	2,485	19,828	27
20	Fehmarn belt 鉄道幹線	448	7,051	4	7,047	19
21	海の高速道路	-	212	0	212	0
22	鉄道幹線 Athens - Sofia - Budapest - Vienna - Prague - Nuremberg/Dresden	2,100	11,125	0	11,125	0
23	鉄道幹線 Gdansk - Warsaw - Brno/Bratislava - Vienna	1,291	5,488	852	4,636	0
24	鉄道幹線 Lyons/Genoa - Basle - Duisburg - Rotterdam/Antwerp	1,241	22,724	1,511	21,213	19
25	幹線自動車道 Gdansk - Brno/Bratislava - Vienna	1,039	7,777	21	7,756	5
26	鉄道/道路幹線 (アイルランド/英国/欧州大陸部)	1,035	4,714	2,085	2,629	12
27	バルト海鉄道幹線 Warsaw - Kaunas - Riga - Tallinn - Helsinki	1,190	2,650	0	2,650	0
28	「Eurocaprail」 鉄道幹線 Brussels - Luxembourg - Strasbourg railway axis	194	1,409	0	1,409	0
29	イオニア/アドリア地域のインターモーダル回廊の鉄道幹線	792	2,489	0	2,489	0
30	内陸水路 Seine - Scheldt	185	2,494	23	2,471	3
	総計	-	321,910	88,408	233,502	3,227

(出典) European Commission, *TEN-T priority axes and projects 2005*. より作成。

オレスン海峡橋の供用前は、コペンハーゲンとマルメ間の交通手段は船のみで、高速船が片道45分かけて航行していたが、供用後は15分で結ばれ、海峡橋の完成は、大幅な時間短縮に繋がった⁽⁵⁸⁾。それに伴い自動車交通量は、年々増加の一途をたどっている。2005年に橋を渡った人は、約1,830万人（約3分の2が自動車利用）と供用開始時の744万人から2倍以上に増加した。通勤客は、全体の4分の1を占め⁽⁵⁹⁾、供用開始時から6倍に増加した⁽⁶⁰⁾。

スウェーデン国民は、デンマーク（コペンハーゲン）でより賃金の高い仕事に就けるようになった一方で、デンマーク国民は、地価の安いスウェーデン側（マルメ）に住居を購入し、そこからデンマーク側（コペンハーゲン）の職場へ通勤する者が増えた。このように、オレスン海峡橋が完成したことによって、両国間の人の往来が増えるとともに、経済・文化交流が活発化しており、この地域に国を越えた交流圏が形成されている⁽⁶¹⁾。

（2）東西ヨーロッパを結ぶプロジェクト：「鉄道幹線（リヨントリエステーリブリャナーブダベスト）」

同プロジェクトは、フランスからアルプスを越えイタリア、スロベニア、ハンガリーの主要都市を通り、ウクライナ国境までの約1,500kmを結ぶ高速鉄道幹線（旅客、貨物両方に利用）の計画である。同計画は、フランス国鉄が運営する特急TGVが毎時250-300kmの速度で走行可能なように設計されている。同幹線には、アルプス山脈が最大の通行障壁として横たわり、目下、この地域（モンブラン・トンネルとフレジュス・トンネル（道路））のトラック渋滞の緩和が大きな課題となっている。リヨンとトリノを結ぶアルプス通過の鉄道幹線の新設は、こうしたボトルネックを解消し、将来ニーズに対応できるようにするもので、東西を結ぶ主要路線として位置づけられている⁽⁶²⁾。

アルプス経由の貨物輸送量（道路と鉄道）は、2015年～2020年に倍増することが予想され、既存の輸送能力では、いずれ限界に達するという認識が強くなっていった。現在、アルプス下の既存路線では、貨物輸送用の実験シャトルサービス（ピギーバック輸送方式⁽⁶³⁾）によるトラックの高速輸送が運行中で、長期的には、この地域を通行するフランスのトラックの90%（週15,000台に相当）を輸送することが可能になる。同幹線が完成することにより、年間4,000万トン以上の貨物輸送が可能になるとともに、アルプスを經由する交通量が削減され、この地域の環境保護に繋がるメリットがある⁽⁶⁴⁾。

旅客輸送については、リヨン・トリノ間は、3時間40分から1時間半に所用時間が短縮され、年間700万人の移動が可能となる。同プロジェクトは、EU拡大の展望のなかで捉えられ、南

(56) 1992年にデンマークとスウェーデン両国が50%ずつ出資して設立された。

(57) “The financing of the Øresund Bridge and its landworks.”, Øresundsbron, <<http://osb.oeresundsbron.dk/documents/document.php?obj=1003>>

(58) 「欧州にみるインフラの使われ方・利用回数に応じた料金で通行量が増」『日経コンストラクション』358号, 2004.8.27, pp.72-76.

(59) “One in four is a commuter.”, Oresundsbron, <<http://osb.oeresundsbron.dk/documents/document.php?obj=1002>>

(60) “The development of a Region.”, Oresundsbron, <<http://osb.oeresundsbron.dk/documents/document.php?obj=3922>>

(61) “Living and working on both sides of Oresund.”, *Annual Report 2005.*, p.6, Oresundsbron, <<http://osb.oeresundsbron.dk/library/?obj=3546>>

(62) European Commission, *op. cit.* (23), pp.24-25.

(63) ピギーバック輸送とは、鉄道貨物輸送の形態の一つで、貨物を載せたトラックをそのまま専用の貨車に載せて輸送する方式。

東欧地域一帯の発展とアルプス周辺諸都市の環境保護にもつながる重要な役割を担うプロジェクトとして期待されている⁽⁶⁵⁾。

現在、アルプス越えの国境区間のプロジェクトを調整するために設置されたフランスとイタリアの政府間委員会が、官民パートナーシップを含めた資金調達の可能性を検討している。しかし、それ以外の路線の大部分は調査段階にあり、資金見通しの目途が立っていない。このため、同プロジェクトは、当初予定より整備進捗の大幅な遅れが出ている。そうした問題に対処するため、2005年7月、欧州委員会は、優先幹線 No.6の欧州コーディネーターにロヨラ・デ・パラシオを指名した。

(3) 環境志向のプロジェクト：「海的高速道路」

「海的高速道路」プロジェクトは、モーダルシフトの促進と結束性の向上を目的とする。すなわち、海上定期航路を開拓することにより、陸上の物流を海上輸送へ導き、道路渋滞を緩和するとともに、周辺・島嶼地域やアルプス山脈、ピレネー山脈、バルト海のような自然障壁によって隔たれた国家間の輸送路を改善することを、メリットとして見込んでいる。

2004年のガイドラインにおいて、①バルト海（北海からバルト海）、②西ヨーロッパ（大西洋から北海及びアイルランド海）、③南東ヨーロッパ（アドリア海からキプロスを含むイオニア海及び地中海の東端）、④南西ヨーロッパ（地中海の西端、スペイン、フランス、イタリア及びマルタ及び黒海）の4つの回廊が決定された。EUからの共同支援が受けられるプロジェクトの型式には、港湾施設、港湾までの輸送路、内陸水運及び運河施設、物流管理システム、港湾の税関施設、砕氷及び浚渫運用施設等がある。コンセプトは2007年早期に具体化され、その後、共通の利益のあるプロジェクトのリストが作成される見通しである。⁽⁶⁶⁾

IV 拡大 EU における輸送市場の変化

EUは、1992年の運輸白書で、市場統合後の課題への対処を提唱した。これを契機に、カボタージュなど国際輸送の域内自由化が推進されるとともに、制度の共通化や共通の安全性基準など、域内輸送市場の政策的調和が一層進展した⁽⁶⁷⁾。また、この頃から中・東欧諸国⁽⁶⁸⁾はEU加盟に向けて動き始め、既加盟国との間で、人・物など経済、文化交流が促進された。2004年のEU拡大以降は、先進諸国の企業が生産拠点をコスト、賃金の安い中・東欧諸国に移すなど、いくつかの状況が重なり、中東欧での貨物輸送量及び貿易量の増加に繋がった⁽⁶⁹⁾。以下では、EU及び中・東欧諸国の貨物輸送市場の変化について、2001年EU運輸白書が示す目的に照らしてどのような変化が生じたかみる。

EU域内では、拡大以前からEUと中・東欧間の国境を超える輸送が活発化しており、交通量は年10%のペースで増加していた。特に貨物については、1995年から2004年までの間にトン

(64) 岡田春彦「Report5 リヨン・トリノ鉄道建設計画と南欧経済への影響（フランス）」『JETRO ユーロトレンド』2001.7, p.71.<<http://www.jetro.be/jp/business/eurotrend/200107/200107-5.pdf>>

(65) 同上, pp.72-73.

(66) European Commission, *op. cit.* (23), p.52.

(67) 山田徳彦「EUの展開と公共交通政策に関する一考察」『白鷗大学論集』18巻2号, 2004.3, p.156.

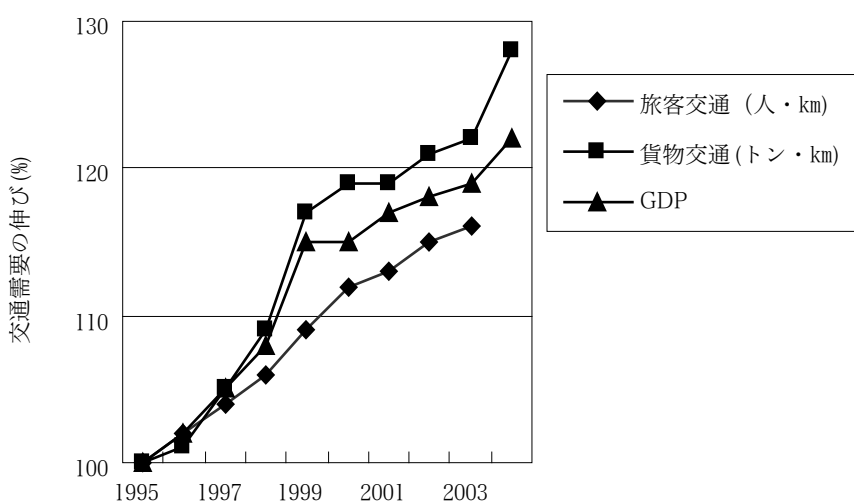
(68) 2004年5月にEUに加盟したチェコ、キプロス、エストニア、ハンガリー、ラトヴィア、リトアニア、マルタ、ポーランド、スロヴェニア、スロヴァキアの10カ国を指す。

(69) 小山洋司「第1章 EUの東方拡大」『EUの東方拡大と南東欧』ミネルヴァ書房, 2004, pp.11-26.

キロで約3割増えており、拡大直前の2003年から著しい伸びを示している。これらの輸送需要は、主に自動車占め（貨物72.6%、旅客81%）、自動車分担率は増加を続けている（図2）。また、1999年から2003年までのGDPあたりの貨物輸送実績は、トンキロでEU25カ国が0.24、EU15カ国が0.20~0.21、中・東欧10カ国が1.02~1.07の間で推移しており、特に大きな変化は見られない⁽⁷⁰⁾。このことは、2001年EU運輸白書が提唱する「GDPと交通需要の段階的分離」が順調に進展していないことを示している。

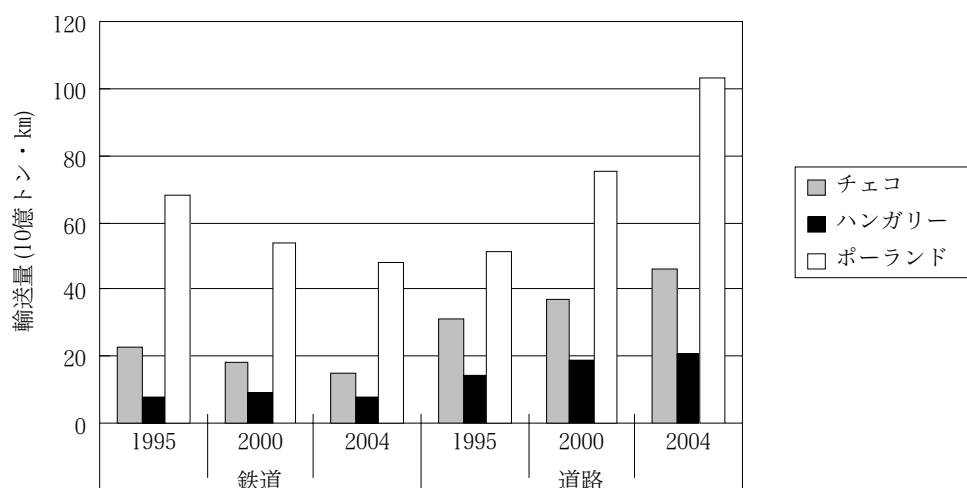
輸送実績で見た場合、EU15カ国では1995年から2004年の間に鉄道で14%、道路で30%増加している。停滞していた鉄道が2002年を境に増加に転じたのは、鉄道活性化施策が実施されたことが一因と考えられる。一方、ポーランド、チェコ、ハンガリーの中・東欧3カ国では、鉄道輸送量が減少し、道路輸送量が増加している（図3）。

図2 EUの交通需要の伸び率



(出典) European commission, *EU Energy and transport in figures, statistical pocket book 2005*.

図3 チェコ、ハンガリー、ポーランドの輸送実績 (1995,2000,2004)



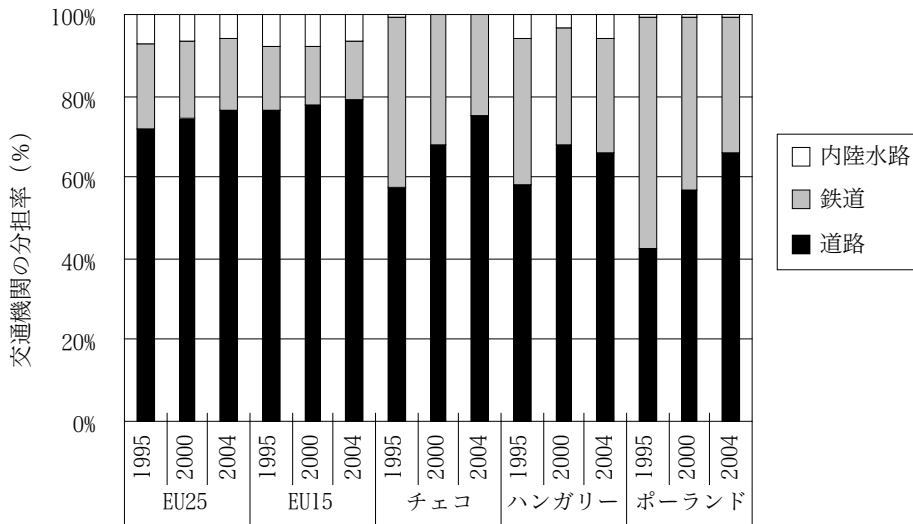
(出典) 図2に同じ。

(70) European Commission, *Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the midterm implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010 : Final Report*. 28.Oct.2005, p.90.<http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/doc/2005_10_28_assess_final_report_en.pdf>

次に交通分担率で見た場合、1995年から2004年の間でEU15カ国、25カ国とも、その分担率に大きな変化は見られない。一方、中・東欧では鉄道から道路へ大幅にシフトしており、上述の傾向を裏付けるデータとなっている（図4）。このような事情から、中・東欧諸国では道路インフラの整備が優先して進められており、EUとしても多額の補助金を投入せざるをえない。したがって、EU15カ国では、EU運輸政策の浸透が見られるものの、中・東欧諸国で道路交通量が増加しているため、EU全体としては、改善が見られない状況になっている。

輸送市場は、経済活性化に伴う貿易、物流の増減に大きく左右される。EU拡大以前から、EU15カ国と中・東欧間の貿易量は徐々に増大しており、現在ではドイツが、中・東欧の最大の貿易相手国となっている。それに伴い、今後、ドイツと中・東欧間の交通量は大きく伸びる見通しであるが、これに対しては、「ドイツと国境を接するポーランドとチェコの幹線道路における交通量の急増は、鉄道の技術システムの相違や道路輸送に適した産業構造があるため、鉄道インフラの拡張・改良よりも道路網の拡充を優先させることになるだろう」⁽⁷¹⁾との見方がある。

図4 貨物輸送の交通機関分担率（1995,2000,2004）



(出典) 図2に同じ。

おわりに—課題と展望

上述のように、EUの輸送市場においては、EU15カ国と中・東欧諸国とで異なる状況が表出しており、本来、調和されるべき運輸政策上の優先事項においても、食い違いが生じている。EUの政策がモーダルシフトを第一に推進しているのに対して、中・東欧では、汎欧州輸送回廊のTEN-T路線への統合と、それに対応した高速道路建設⁽⁷²⁾に重点が置かれている⁽⁷³⁾。このような状況が生じた背景としては、次の2点が挙げられる。①中・東欧諸国では、国際輸送

(71) ファマン・ミハエル 前掲論文, p.17.

(72) 中東欧諸国の高速道路の整備状況については、「中東欧各国のインフラ投資を牽引する高速道路の整備状況」『国際建設情報』383号, 2006.4上期, pp.37-41. に記述がある。

(73) European Commission, *op.cit.* (70); 「【31】高速道路整備を推進：経済交通省公共道路局マルコタイ副局長に聞く（ハンガリー）」『ジェトロ/EUトピックス』49号, 2004.9.3, pp.1-2.<<http://www.jetro.be/jp/business/eutopics/EU49-31.pdf>>

インフラの整備がEU加盟条件の一部であり、社会主義時代からの劣悪な道路インフラの改善が喫緊の課題であったこと⁽⁷⁴⁾、② TEN-T 路線に指定されることで、EUからの支援が得られるというインセンティブがあったこと⁽⁷⁵⁾。

中・東欧のうち、ハンガリーやルーマニアでは、TEN-T 整備がEUの計画に則して優先して進められたため、国内輸送インフラへの連結、生産拠点から国際空港・港湾までのアクセス、地方の交通インフラ整備等に遅れが生じ、その結果、国内の発展に格差を生じさせ、地域格差の拡大に繋がる懸念されている⁽⁷⁶⁾。

2006年6月に欧州委員会が公表した「2001年 EU 運輸白書の中期見直し」では、こうした状況を加味し、中・東欧ではアクセス性が今なお大きな課題であると指摘した。EU 域内全体の輸送市場を確保すると同時に、地域及び国家による解決の余地を残しながら、多様な交通状況に対応した個別の解決策が必要であると述べている⁽⁷⁷⁾。今後、EUでは、地域の実情に応じて各輸送モードが最適化され、効率的な交通機関の利用が推進されるとともに、中・東欧でも交通インフラのアクセス性がより一層重視されるものと考えられる。

これまで述べてきたように、プロジェクトを推進する上での様々な課題はあるが、回廊整備をEU加盟の条件とし、そのための支援を「加盟前支援」の一環と位置づけたEUの戦略性や支援の枠組みは総じて評価されている。このような支援のあり方は、今後の日本を含めた東アジア地域における連携においても、示唆に富むものといえよう。

(すずき けんいち 国土交通課)

(74) ポーランドでは国際水準のトラックが走行可能な道路は、道路網全体の3%しかなく、同国の道路水準を改善するためだけでも年間10億ユーロの投資を15年続けなければならず、高速道路に関しては、新規加盟10カ国が既加盟15カ国の水準に達するには1万4,000kmが必要とされる（「欧州拡大と道路政策、より効率的な運輸政策の提言」『国際建設情報』341号、2004.7上期、p.24.）。

(75) European Commission, *op.cit.* (70), p.92.

(76) ハンガリー：河野健一「統合前進に向けたEUによる交通インフラ整備支援の実態と特質」『運輸政策研究』4巻3号、2001.Autumn, pp.30-31.; ルーマニア：国際協力銀行・開発金融研究所 前掲書, pp.33-34.を参照。その他TEN-Tについては、都市のスプロール化や通過交通の発生により、国や地域によっては負の効果を及ぼす可能性も指摘されている（Roger Vickerman「(2) 欧州横断ネットワークにおける政策と評価」『運輸政策研究』9巻3号、2006.Autumn, p.55.）。

(77) European Commission, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament - Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent : Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper., (COM (2006) 314 final), 22.6.2006, pp.4,6.