

# 経済統合下での欧州運輸政策

—トランスヨーロッパ交通ネットワークを例にして—

パウロ・レイ・アンシアエス  
Paulo Rui Anciães

ポルトガル・コインブラ大学経済学部卒  
元運輸政策研究所研修生

この報告はEUの共通運輸政策，特にトランスヨーロッパ交通ネットワーク計画について述べるとともに，欧州経済に起こりつつある2つの傾向—統合の強化と範囲の拡大—が共通運輸政策に及ぼす影響について述べるものである。

## 1—トランスヨーロッパ交通ネットワーク (TEN-T) の構築

欧州経済の1つ1つを隔てていた境界線が，もはや後戻りすることなくひきずりおろされ，世界最大の市場が形成された。この国際単一市場を有効に機能させるためには，今や共通運輸システムの存在が不可欠である。このシステムを構築するため，欧州連合 (EU) はトランスヨーロッパ交通ネットワーク (Trans-European Transport Network, TEN-T) プログラム，すなわち，加盟国のネットワークを相互に連絡し，相互運用を可能にする野心的な計画に乗り出した。この事業は2010年までで4,000億ユーロ (42兆円)<sup>1)</sup> の投資を伴うものであるが，EUの競争力，経済成長，開

発にとって不可欠なものである。

この事業の主要な課題は，ネットワークが単一市場全域を実効上カバーできるよう，連結の欠けた部分 (missing links) を建設することにある。計画実行の最初の段階として，1994年のエッセンの欧州理事会で14の優先プロジェクトが，2つの主要な課題 (混雑，アクセス性) を解決する能力に応じて選ばれた (表—1，図—1)。

しかしながら，TEN-Tプログラムは単にインフラ建設計画を集めたものではなく，新規・既存インフラを通じて効率性を向上させるための一貫した政策の実行と捉えるべきである。例えば，道路輸送の有力な代替手段として鉄道輸送や複合輸送の促進に大きな力点が置かれている。また，新技術の導入，インフラコストの利用者への完全転嫁，運輸市場の自由化・規制緩和といった手段による効率化を目指すとしている。

国境を越えたプロジェクトとして，このプログラムの決定・実行には欧州レベルでの対応が必要となった。EUの機構が必要な開発を決定し，ネットワーク内の相互連絡，

■表—1 TEN-T 14優先プロジェクトの分類

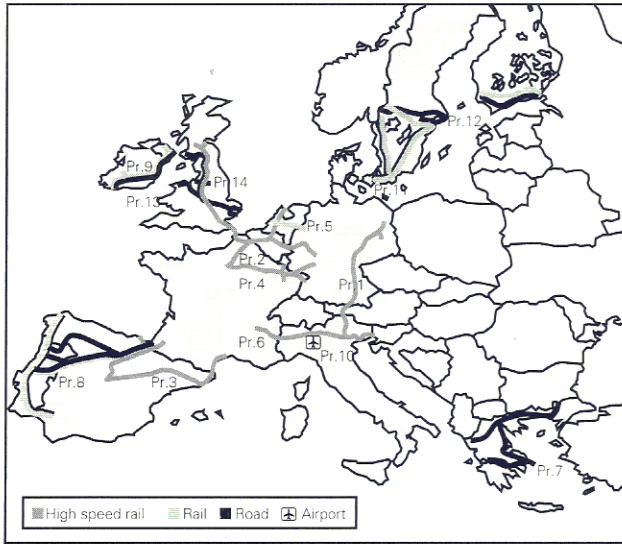
課題	戦略	行動	
混雑	既存ネットワーク中心部の容量拡大	鉄道	欧州高速鉄道 (HST <sup>*1</sup> ) ネットワーク網の整備 ・中心部主要都市 (project 2=HST-PBKAL <sup>*2</sup> ) ・既存の国有HSTネットワーク (pr.1-HST南北, pr.4-HST東, pr.6-HSTフランス=イタリア)
		港	ロッテルダム港と欧州背後地との接続 (pr.5=ベトウ <sup>*3</sup> 線)
		空港	ミラノ・マルペンサ空港の近代化 (pr.10)
アクセス性	周辺諸国と中心部の連結	イベリア半島	スペインとフランスのHSTの接続 (pr.3-HST南)，ポルトガル主要都市とスペインの道路・鉄道による接続 (pr.8)
		イギリス諸島	・アイルランド諸都市とイギリスへのフェリー航路の道路 (pr.13)，鉄道 (pr.9) による接続 ・イギリスのアイルランド及びベネルックスへのフェリー航路の道路による接続 (pr.13) とイギリスのHSTのPBKAL線への接続 (pr.14-HSTイギリス西岸線)
		スカンジナビア	エーレスund海峡 <sup>*4</sup> 連絡によるスカンジナビアとデンマークの接続 (pr.11) とスウェーデン，フィンランドの交通インフラの整備 (pr.12=ノルディック・トライアングル)
		ギリシャ	主要都市，空港，港，国境地区を結ぶ道路の建設 (pr.7)

(訳注) \*1 High Speed Train

\*2 Paris-Brussels-Cologne (Köln)-Amsterdam-London

\*3 Betuwe (オランダ東部の地域名)

\*4 Øresund (デンマークとスウェーデンの間の海峡)



■図—1 TEN-Tの14優先プロジェクト

相互運用を確保しなければならない。また一方で、EUのみが「持続可能な交通」(sustainable mobility)－環境、安全、社会的条件の保障を含む独自の政策－の観点で異なったプロジェクト間の一貫した評価を行うことができる。そしてもちろんEUは、主に最も危機的な局面において、欧州委員会や組織的基金からの返還不要の補助金、欧州投資銀行(EIB)からの長期低利融資、欧州投資基金(EIF)からの長期融資保証などによって、プロジェクトへの資金供与において重要な貢献をしている。

このように、市場統合は、鉄道、道路、内陸水運、複合輸送、交通管理と情報システムといった運輸システムの統合を伴うこととなった。しかし、EU組織の極めて中央集権的性格から考えると、市場統合は、欧州委員会運輸総局が実行している運輸政策への統合につながっているといっても過言ではない。

## 2—TEN-Tの強化

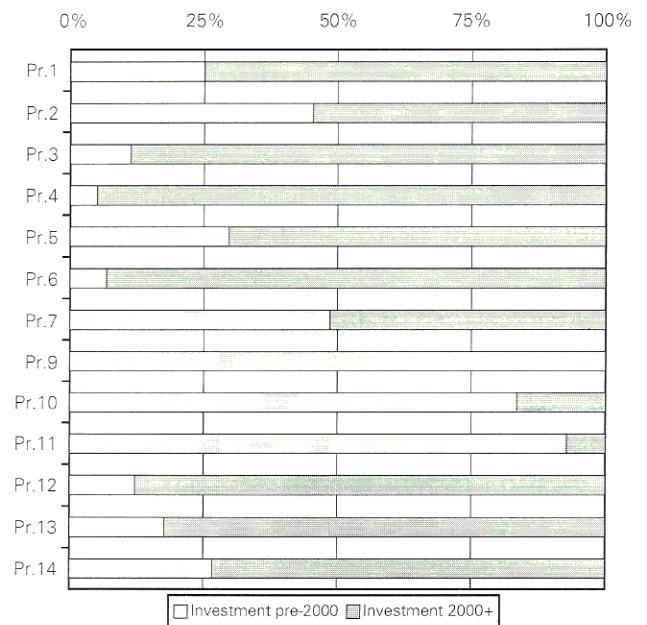
単一市場の完成と、経済・通貨統合を目指したマーストリヒト条約の調印(1992)は、欧州統合の明確な進展を示す過去10年間で最も重要な例である。

欧州の運輸システムは、過去、年平均旅客2%、貨物2.4%の運輸市場の成長によって既に供給増を必要としたが、統合過程の深化による交通量増加でこのプレッシャーが増幅されている。これは、いくつかのモード(道路)における混雑と他のモード(鉄道)における低利用をもたらし、深刻な経済、環境コスト増につながる。したがって、単一市場のための適切な運輸システムの構築を緊急に行う必要性が感じられるようになった。

エッセンで合意した14のプロジェクトは、現在かなり異なった進み具合を示している(図—2)。アイルランドの鉄道(プロジェクト9)はほとんど完成し、ほかに2つ建設が進んでいるものがある;すなわち、マルペンサ空港(プロジェクト10)は今年完全供用される見込みであり、また、スウェーデン国内のエーレスン海峡連絡へのアクセスルートが2001年に完成すれば、プロジェクト11も完了する。このほかにも、PBKALルートの一部であるHSTパリ＝ブリュッセルも1997年後半から運行されている。しかしながら、残り11のプロジェクトの中には技術的、政治的、行政的、財政的障害のために予定通り進んでいないものもある。

いくつかのプロジェクトの事前調査や準備作業は予定期間を大幅に超過した。アルプスの下を通る2つのトンネルがこれに当たり、ブレナートンネル(プロジェクト1)、リヨン＝トリノトンネル(プロジェクト6)の調査は1987年と1992年にそれぞれ始まったが、依然継続中である。リヨン＝トリノトンネルの54kmにわたる地質調査は今年終わる予定である。これらのプロジェクトは複雑であり、また、環境への影響も予想されるため、経済・技術評価は大変注意深く行われている。

建設以前の段階で起こる遅延は、政治的、行政的決定手続きに起因するものもある。プロジェクトの国際部分を調整する政府間委員会においては、加盟国の利害がしばしば衝突する。イギリスでは、TEN-Tの戦略は国家運輸政策とも齟齬をきたしており、プロジェクト13の実施は、現在見直し中の国家道路プログラムに関するイギリス政府の評価如



■図—2 TEN-T14優先プロジェクトの実施状況

何にかかっている。そして、フランス当局は、プロジェクトの執行方法を定めた「公益宣告」<sup>2)</sup>の手続きに官僚的に従っている。HST東(プロジェクト4)、HSTフランス＝イタリア(プロジェクト6)のフランス部分のスケジュールは不透明である。

エッセンプロジェクトの実施が進んでいるかどうかの評価は、完成間近いプロジェクトの投資額が14プロジェクト全体の5%に過ぎないことも考慮してしなければならない。さらに、これ以外のプロジェクトの大半でコスト増加が見込まれる一方、通貨統合が公共投資及び長期資金借入能力に制約を課していることが問題となりそうである。2カ国で100億ユーロ(1兆500億円)を投資する巨大インフラ事業となったプロジェクト12は特に資金調達に困難となっており、プロジェクト8や他のプロジェクトのすべての国際部分もそうである。

これらのプロジェクトのEU全体に及ぼす利益やTEN-T実施を促進する必要性を考え合わせれば、EUは資金調達についてより積極的な役割を演じなければならないであろう。例えばエーレスン海峡連絡(プロジェクト11)やベルギーHST(プロジェクト2)の事業開始にはTEN-T特別予算による利子補給が重要な役割を果たしている。1995～99年に供与された18億ユーロ(1,890億円)に対し、欧州委員会は2000～06年に50億ユーロ(5,250億円)を供与しようとしている。欧州投資銀行(EIB)は既に建設中のTEN-Tプロジェクト投資額の30%を提供しているが、更に資金支援を強化する見込みである。

しかしながら、民間資金をより大々的に活用しない限り、TEN-Tの建設は思ったようには進まないことは確かである。オランダ政府はこの問題について加盟国中もっとも積極的で、ベトゥワ線(プロジェクト5)とHST-PBKALのオランダ部分にそれぞれ17.9%、21.2%の民間投資を確保した。イギリスのHST(西岸幹線とPBKALのイギリス部分)建設を政府補助を受けて行っている民間企業も自らコスト負担をしていることになる。しかしながら、時間的な制約を考えると、このような民間企業の参加は極めて限定的に考えるべきであり、官民連携事業(public-private partnerships, PPP)を促進すべきである。この仕組みは、現在ギリシャのPATHE(Patras-Athens-Thessaloniki-Promahon)高速道路(プロジェクト7)の一部にのみ適用されているほか、トンネルプロジェクトとプロジェクト8(ポルトガル＝スペイン連絡)の解決策として検討されている。

EUもPPPの促進に責任を負っている。例えば、EUの競争政策や運輸市場の自由化・規制緩和の枠組みは、民間資

金のインフラ投資がコストやリスクに見合った収入を生み出すことを可能にする。一方で、フィージビリティ・スタディ補助、融資保証、利子補給といった欧州委員会の財政措置がリスク削減の重要な手段となる。

このようにして、加盟国の国家レベルの排他的権力は、運輸政策の決定(超国家機関と分担する)のみならず、公共インフラの計画、資金調達(超国家機関及び民間企業と分担)においても失われた。これは、民間及びEU機関の欧州における経済活動への貢献度向上の一例に過ぎない。

### 3—TEN-Tの拡大

EUが加盟国15から25以上に発展し、面積34%増、人口28%増となるのはそう速いことではないかもしれない。拡大を可能にする手続きは1998年3月に始まり、この機会を捉えて6カ国(キプロス、チェコ、エストニア、ハンガリー、ポーランド、スロベニア)との交渉が始まった。

このEUの中欧・東欧への拡大に伴い、拡大単一市場のための運輸システムの構築の必要性が出てきた。これは、TEN-Tと加盟申請国の連結ルートの建設及び現在市場経済を支えるに適しない—そして近い将来需要増に対応し、巨大な市場で競争しなければならない—運輸システムの改善を含む。

1999年11月に終了した運輸インフラ必要度審査(Transport Infrastructure Needs Assessment, TINA)プログラムは、必要なインフラ整備を列挙し、TEN-Tと整合性の取れた加盟申請国の総合交通ネットワークを決定した。このネットワークの基幹部分をなすのは、第2、3回全欧州交通会議(1994クレタ、1997ヘルシンキ)で提案された10の全欧州交通回廊(Pan-European Transport Corridors)とこれに付け加えられた連結交通である。優先順位を考慮した結果、2015年までの投資額は900億ユーロ(9兆4,500億円)となった。

EUと加盟申請国の運輸システム効率性の差は、特に道路ネットワークにおいて著しい。しかしながら、加盟前にEU水準に達していることが必要である。問題は、これらの国は既に財政運営について強いプレッシャーを受けており、一方、プロジェクトの収入見込みが少ないため官民連携事業(PPP)も困難なことである。それでも、これらプロジェクトを実現することが、構造的問題なくスムーズに拡大を行う必要条件である。このため、TEN-T拡大の資金調達は主としてEUの努力によることになる。

欧州委員会が行っているPHARE<sup>3)</sup>諸国交通プログラム



(PHARE Multi-Country Transport Programme, MCTP) は、運輸分野におけるEUと未加盟国の協力の最も重要な枠組みであり、1992年から運輸インフラへの資金援助を行っている。加盟候補10カ国以外にも中・東欧3カ国がこの制度の恩恵に浴している。

MCTPの資金援助は主として投資前の戦略的調査の形を取る。このような調査の目的の1つは、最近行われた全欧州交通回廊の交通量予測のように、拡大TEN-Tの延長部分の開発計画を作ることである。もう1つの目的は、対象国の交通システムの再生であり、重要な例として、ブルガリアとルーマニアの効率的な貨物輸送手段としてのドナウ川の技術的・経済的可能性を評価したドナウ川水運プロジェクトがある。また、MCTPは運輸部門の人的資本の質の向上にも関わっている。1995年に始まった経営・技術トレーニングは、加盟候補国の運輸従事者を対象とし、330万ユーロ(3.5億円)とMCTPプログラムの中で最も額が大きい。

今年から加入前助成のための新たな投資基金ができた。加入前構造政策資金(Instrument for Structural Policies for Pre-Accession, ISPA)は、長期的視点に立った運輸システム(MCTPの評価対象プロジェクトの一部を含む)の効率性や競争力の改善に必要な資金を提供する。ISPAの2000～06年の資金提供額は5億ユーロ(525億円)で、主としてTINAの審査を通った拡大TEN-Tプロジェクトを対象とし、補助率は一部で85%に上ると見られる。

このように、EU内の運輸政策の優先度と欧州全体の運輸政策の優先度を区別することが難しくなってきたために、現在、共通運輸政策は、欧州の全ての国を対象に考えられるようになっている。欧州レベルでの一定の協力枠組みは

既につくられており、長期的な目標はTEN-Tと欧州運輸システムを相互連携させて全欧州交通ネットワークを構築することである。これらの試みは、欧州諸国の経済相互依存性の増大を反映し、協力体制を強化していくことにほかならない。

#### 4—まとめ

欧州における経済統合の進展は、より進んだ政治統合を引き起こし、国家政策の上に共通運輸政策のような超国家政策の支配をもたらす。これは、欧州単一経済を形成する上で極めて重要である運輸分野においては特にそうである。問題点、問題点を解決する政策、政策を実行する手段、これらすべてがより国家横断的になっている。そして、例えばTEN-Tプロジェクトを実行する上で多方面(労働組合、加盟国政府、自治体、加盟候補国、その他の国、国際金融機関、民間企業)との調整が必要であるように、運輸分野や欧州経済全般において様々な関係者との間でより多くの調整、協力、統合を行うことが問題点を解決し、目的を達成する手段となるのである。

#### 訳注

- 1) 1ユーロ=105円で計算した(以下すべて同じ)。
- 2) Déclaration d'Utilité Publiqueで、公共事業等の手続きを定めたもの。
- 3) PHAREはPoland and Hungary: Action of the Restructuring of the Economyの略で、最初ポーランドとハンガリーを対象にしたが、その後、他の諸国を含むEU未加盟国(現在14カ国)を対象にEUが市場経済と民主主義発展のために資金援助を行うプログラムである。

(翻訳:運輸政策研究所 添田慎二)