

## 進化を見せるEU広域交通網整備計画

## 大欧州経済圏の構築に向けて

大欧州経済圏との交流拡大に向けて



フアマン・ミヒャエル  
株式会社三井物産戦略研究所  
リサーチャー

EUは欧州横断運輸ネットワーク政策の中で、域内外の交通連携強化をめざしている。道路、鉄道、空港を中心に優先プロジェクトを選定し、インフラ面でも欧州の競争力強化に力を入れている。2001年のEU交通政策白書がすでに指摘したように、統合の深化や単一市場の機能強化に重要な役割を果たす欧州広域交通網の整備は大欧州経済圏の構築に不可欠である。以下において、①EU広域交通政策の概要、②拡大EUとその周辺諸国との連結を促進する欧州横断運輸ネットワークの拡大計画、③EU広域交通網における交通、運輸の見通しと今後の主要課題に注目することにより、大欧州経済圏の構築に大きく寄与するとみられる域内交通インフラ政策の簡単な分析を試みる。

### 1. EU広域交通政策の概要

EUの交通政策は、域内経済全体の大きな比重を占める交通経済の関連分野を主な対象としている。1,000万人以上が働く同分野の規模は年間1兆ユーロを超えており、域内GDPの10%強に相当する。また、単一市場の中心的形成要素を成す物流と人的輸送の機能を保障する極めて重要なものでもある。EUの交通政策により欧州の経済的、社会的な結束が促進されると言っても過言ではない。

1957年に調印された欧州経済共同体（EEC）のローマ条約で、すでに欧州全域の統合、共通市場の形成に向けて共通交通政策の必要性が取り上げられた。しかし、当時、調印6カ国はそれぞれの異なる構造的な諸条件のため、共通交通政策の具体的な施策を示さず、以降の共通交通政策の円滑な実施に大きな課題を残してしまった。

58年から72年までの域内交通政策の重点はサービスの移動の自由化実現に向けて、交通、運輸分野の競争規則導入に置かれた。73年の欧州共同体（EC）第1次拡大（英国、アイルランド、デンマーク

が新規加盟)にあたり、欧州委員会は従来の共通交通政策構想を拡充し、これまでのサービスの移動の自由化理念を、交通安全や環境保全、技術と社会の発展を促進する共通の交通・運輸制度の構築へと広げた。

しかし、80年代半ばまでこれらの共通交通政策は確かな進展を見せていなかった。その主な原因は具体的な政策案の不足、欠乏ではなく、むしろEC理事会での不十分なコミットにあった。それを受けて、欧州議会は74年、79年、82年の3回にわたり、欧州委員会の主要構想を支持する決議を行い、EC理事会に、十分な整合性を持つ共通交通政策および具体的な施策の迅速な実現を催促し続けてきた。結局、83年に欧州議会がEC理事会を提訴した結果、欧州裁判所までが共通交通政策の実現を要求するようになった。

85年の欧州裁判所判決以降、共通交通政策の重要なマイルストーンは次の3点だった。

#### ①マーストリヒト条約 (1992年)

同条約により共通交通政策の政治的、組織的、金融的な基盤が整備された。例えば、EC理事会(93年以降、EU理事会)の共通交通政策に関する議決方式は、一部例外はあるものの、全会一致から特定多数決方式に変えられた。また同時に、EU資金の充当により、欧州での交通インフラの発展を目標にする欧州横断運輸ネットワーク(TEN-T)構想が決定された。

#### ②EU交通政策白書 (1992年)

同白書の中で域内交通市場の自由化促進が重要課題として取り上げられたが、現在までに鉄道分野を除き、その実現には成功している。また、汎欧州高速鉄道網の実現に必要な高速鉄道システムのEU諸国間相互運用性の確保や、GPS衛星網「ガリレオ」の実現に不可欠な新技術の開発が奨励された。

#### ③EU交通政策白書 (2001年)

92年の交通政策白書は功を奏した部分がある半面、域内交通市場の開放にあたっては、各加盟国の技術政策、税制、社会政策の諸規制がもたらす競争障壁を露呈し、規制緩和の必要性を印象付けた。同様に、主要交通手段の異なる成長動向に注意が向けられ、いくつかの幹線道路や鉄道路線の交通容量が飽和状態にあることも問題視され始めた。2001年に公表された新しい交通政策白書“European transport policy for 2010: time to decide”はそれを受けて、特に持続性を有する欧州交通システムの構築に、重要な方向付けを示した。同白書によると、経済、社会、環境の各側面を重んじる交通システムのみが持続性を備え得ており、主要交通機関の利用の平準化、ボトルネックの解消、ユーザーを優先する交通政策、交通分野におけるグローバル化への対策が今後の最大の課題として指摘された。また、当時の中欧加盟候補国に注目して、当該諸国を対象とした交通網構築計画をTEN-T構想に十分に反映させることも急務として認識された。

## 2. 2007年に新しいフェーズに入った 欧州横断運輸ネットワークの拡大計画

TEN-T構想の機能強化を目標に、EUは94年および97年に開催された汎欧州交通会議において、中東欧での来たる10年、15年の交通基盤整備の対象となる10回廊を選定した(表1)。以後、EUの東方拡大に伴い、同回廊のほとんどがTEN-T構想に付随するようになったが、拡大EUの新しい周辺諸国との交通連携の取り組みが新たな課題として認識されてきた。2004年に設立されたEUハイレベルグループは、拡大EUの周辺26ヵ国との会議を10回にわたって行い、2005年末に従来の回廊構想を見直したうえ

表1 汎欧州運輸回廊計画一覧

回廊	幹線の枢軸都市	関連国	長さ (km)	
			線路	道路
回廊Ⅰ	Tallinn-Riga-Kaunas-Warszawa 支線：Riga-Kaliningrad-Gdansk	エストニア、ラトビア、リトアニア、ポーランド、(ロシア)	1,655	1,630
回廊Ⅱ	Berlin-Warszawa-Minsk-Moskva-Niznij Novgorod	ドイツ、ポーランド、ベラルーシ、ロシア	2,313	2,200
回廊Ⅲ	Dresden-Wroclaw-Lviv-Kiev 支線：Berlin-Wroclaw	ドイツ、ポーランド、ウクライナ	1,650	1,700
回廊Ⅳ	Dresden-Praha-Bratislava/Wien-Budapest-Arad 支線：Nürnberg-Praha 支線：Arad-Bucuresti-Constanta 支線：Arad-Sofija-Istanbul 支線：Sofija-Thessaloniki	ドイツ、チェコ、スロバキア、オーストリア、ハンガリー、ルーマニア、(トルコ、ギリシャ)	4,340	3,640
回廊Ⅴ	Venezia-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Uzgorod-Lviv 支線：Rijeka-Zagreb-Budapest 支線：Ploce-Sarajevo-Budapest 支線：Bratislava-Zilina-Uzgorod	イタリア、スロベニア、ハンガリー、ウクライナ、(クロアチア、スロバキア)	3,270	2,850
回廊Ⅵ	Gdansk-Grudziadz/Warszawa-Katowice-Zilina 支線：Grudziadz-Poznan 支線：Katowice-Ostrava-Breclav/Brno	ポーランド、スロバキア、(チェコ)	1,800	1,880
回廊Ⅶ	Danube	ドイツ、オーストリア、スロバキア、ハンガリー、クロアチア、セルビア・モンテネグロ、ルーマニア、ブルガリア、モルドバ、ウクライナ	2,415 (水路)	
回廊Ⅷ	Durres-Tirana-Skopje-Sofija-Varna/Burgas	アルバニア、マケドニア、ブルガリア	1,270	960
回廊Ⅸ	Helsinki-St.Petersburg-Pskov/Moskva-Kiev-Ljubasevka-Chisinau-Bucuresti-Alexandroupolis 支線：Klaipeda/Kaliningrad-Vilnius-Minsk-Kiev 支線：Ljubasevka-Odessa	フィンランド、ロシア、ウクライナ、モルドバ、ルーマニア、ギリシャ、(リトアニア、ベラルーシ)	6,500	5,820
回廊Ⅹ	Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Nis-Skopje-Veles-Thessaloniki 支線：Graz-Maribor-Zagreb 支線：Budapest-Novi Sad-Beograd 支線：Nis-Sofija 支線：Veles-Florina	オーストリア、スロベニア、クロアチア、セルビア・モンテネグロ、マケドニア、アルバニア、ギリシャ、(ブルガリア)	2,528	2,300

(注) ( ) は支線のみ

(出所) 欧州委員会各資料より作成

で、あらためて次の5つの「国境を越える主要交通枢軸」を指定した(図1)。

①海上の交通枢軸

バルト海、バレンツ海、大西洋、地中海、黒海、カスピ海の沿海地域をつなぐことのほか、スエズ運河で同地域と紅海とをつなぐ。

②北部枢軸

北欧の各EU加盟国をノルウェー、ロシア、ベラルーシとつなぐ。また、バレンツ海域をノルウェー、スウェーデン、フィンランド経由でロシアとつなぐことも計画されている。

③中央枢軸

EUの中部地域をウクライナ、黒海とつなぐ

ことのほか、内陸水路でカスピ海とつなぐ。また、中央アジアやカフカス地方とのつながりも計画されており、シベリア鉄道との直接連絡、ドン川／ボルガ川の水路との連結も図られる。

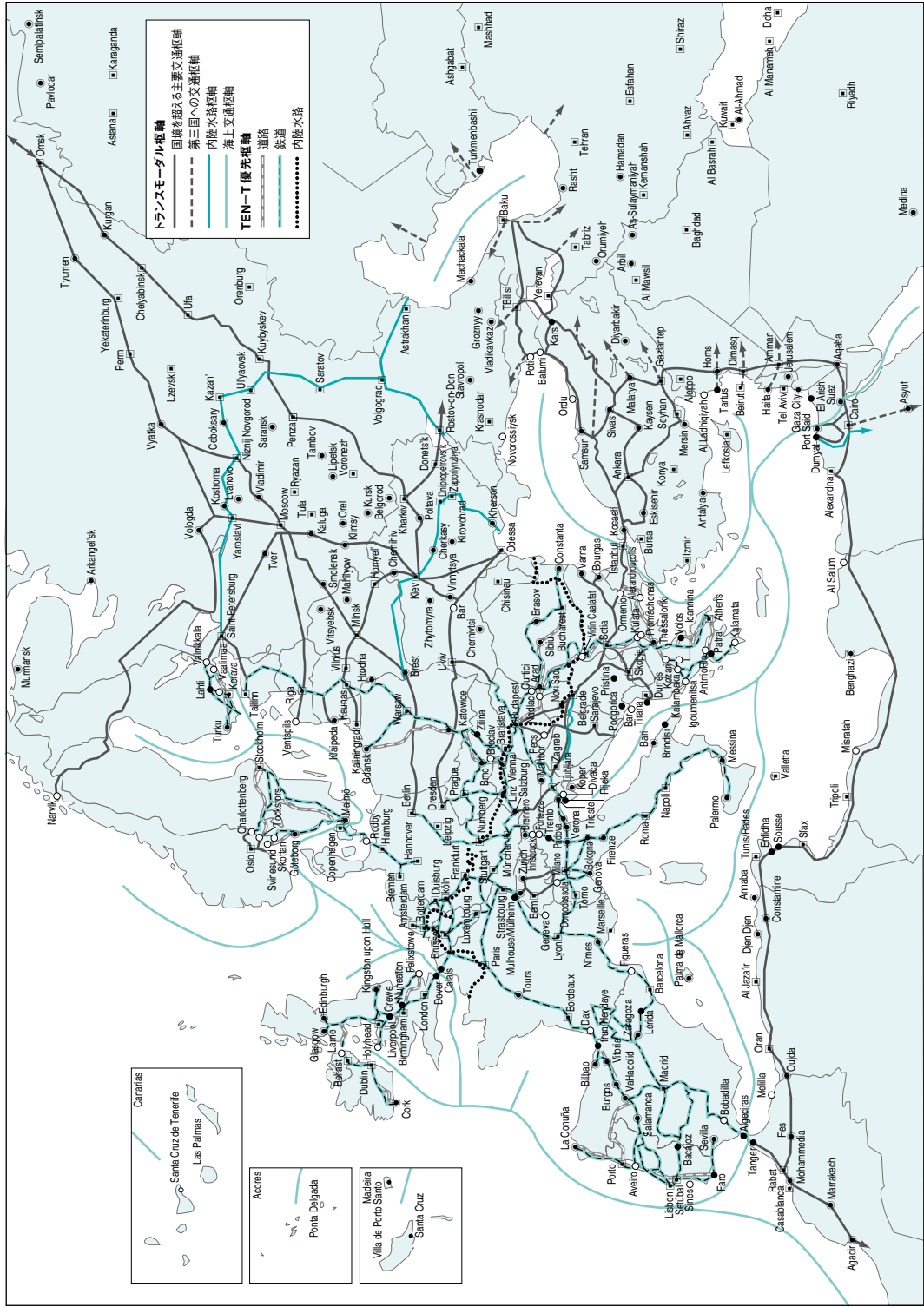
④南東枢軸

EUをバルカン半島やトルコ経由でカフカス地方、カスピ海とつなぐことのほか、エジプトや紅海ともつなぐ。また、バルカン域内での連絡も計画されており、ロシア、イラン、イラク、湾岸諸国とのつながりも図られる。

⑤南西枢軸

該当する西南EU諸国をスイス、モロッコとつなぐことのほか、マグレブ地域の横断運輸連

図1 欧州横断運輸ネットワーク全図 (トランスモーターダルク軸、TEN-T優先軸)



(出所) European Commission, Networks for Peace and Development. Extension of the Major Trans-European Transport Axes to the Neighbouring Countries and Regions. (Report from the High Level Group chaired by Loyola de Palacio), 2005/11.

結を実現する。マダガスカル地域の横断幹線をエジプトやエジプト以南のアフリカ諸国とつなげることも計画されている。

EUの広域交通網整備計画下で展開されるこれら5主要交通軸構想は、EUの欧州近隣諸国政策（ENP）ともよく合致している。欧州委員会は、2006年12月に発表した報告書「欧州近隣諸国政策の強化」（COM（2006）726 final）の中で指摘したEU周辺諸国へのEU主要政策導入の必要性に依拠しつつ、矢継ぎ早に欧州横断運輸ネットワーク構想に関して新しい報告書「汎欧州主要交通軸のEU周辺諸国への拡大—欧州及びその周辺諸国における運輸指針」（COM（2007）32 final）を作成した。2007年1月に発表された同報告書は欧州横断運輸ネットワーク構想の刷新をめざしており、EU周辺諸国との交通連携強化の重要課題につき、以下の3点を挙げている。

- バルカン半島とトルコを含むEU次期拡大構想のほか、ENPの目的にも対応する主要交通軸のさらなる拡大と具体化を図る
- 持続可能性という課題に留意し、主要交通軸の範囲内における貿易、運輸を促進するために、インフラ分野にとどまらない政策措置の重要性を強調するなどして、該当する域内市場諸原理、規制を普及する
- 周辺諸国の完全なコミットメントや、交通インフラの持続可能な発展に向けての財源の集中、EU諸政策（域内社会政策を含む）の波及を可能とするために、協力体制と監督枠組みの強化を行う

一方、欧州委員会は中欧のEU新規加盟国での交通インフラ整備への不十分な取り組みにも注意を払い、次の3点を改善すべきものとしている。

- 多くの場合、交通インフラ整備への投資計画、

対象プロジェクトの選定はEU新規加盟国のそれぞれの論理に従っている結果、当該交通軸全体に対する国際交通のニーズを無視していること

- 交通網整備計画の重点が交通インフラの面に置かれており、しばしば入国手続きを遅らせる主因となっている非インフラ関連ボトルネックの解消という課題に十分に配慮されていないこと
- 交通網整備計画や具体的なプロジェクトの経済的、社会的、環境的諸影響を評価するための、国際的なベストプラクティスの水準に合う共通方法論の不在

### 3. EU広域交通の動向と課題

EUの各加盟国は基本的に自国交通インフラの構造と交通網の発展を独自で決定できる。それに準じて、EUは域内共通市場の実現や深化に必要な場合、ないし、不十分な調整のため各加盟国の交通関連事業者が平等に扱われない場合のみ、共通政策の策定を問われる。

ドイツの技術評価予測システム解析研究所（ITAS）によると、欧州で現在見られる交通分野の中長期的なトレンドや課題はことに次の6つの要因に左右され、特徴付けられる。①長距離輸送の需要増加、②交通政策の見直しを不可避にする気候温暖化、③公的資金の削減傾向が強まる中で、官民パートナーシップ（PPP）促進への期待、④高度道路交通システム（ITS）／テレマティクスの普及、⑤インターモーダル輸送の重要度の上昇、⑥代替燃料と新型推進力技術の普及。

以下ではEUにおける主要交通機関のそれぞれの使用概要を示す。

#### ①道路交通

欧州での人的輸送、貨物輸送が主に道路で行

われるため、道路インフラは域内交易、貿易に関連する経済成長のかなめだといえる。2004年時点での域内の財の輸送（km／トン）を見ると、道路は最大の比率（44％）を占めており、次いで海上水路（41％）、鉄道（8％）、内陸水路（4％）、パイプライン（3％）となっている。それに比べて、域内の人的輸送（km／人）はさらに道路に頼り、その内訳は乗用車（79％）、バス（8％）、鉄道（6％）、飛行機（5％）となる。なお、近年、EUの道路網を走る乗用車の台数は毎年約300万台増えている。EUにおける財の移動は完全自由化されているが、輸送業者間競争の公平を保障するために、今後、各加盟国はそれぞれの技術政策、税制、社会政策上の諸規則を互いに調和させる必要がある。また、道路輸送による騒音公害や有害排気物の排出を抑制すべく、新たな政策の実施は不可欠である。

## ②鉄道交通

他の交通機関と比較して、鉄道交通に対する共通政策はあまり進展していない。また、域内交通に占める鉄道輸送の比重は低下を続けており、70年以降、人的輸送における鉄道の比率は10％から6％へ、さらに、貨物輸送における同比率は21％から8％へと減少した。普通鉄道システムの規格が共用されていないため、域内で国境を超える時の貨物輸送の平均速度は18km／時にしか達しておらず、諸国間相互運用性の確保を重大な課題として印象付けてい

る。安全で環境にも優しい鉄道分野の活性化に向けて、特に貨物輸送市場の自由化を促進させなくてはならない。

## ③海上・内陸水路交通

EUの域外貿易で海上輸送は最も重要な輸送手段である。同貿易の70％は海上輸送により行われ、原油の輸入を見ると、その比率は90％にも達する。また、域内貿易の41％は海上・内陸水路輸送で行われている。便宜置籍船の普及拡大による競争激化を主因として、ここ数年、EU商船隊の縮小は進んでいるものの、EU商船隊の世界商船隊に占める比率は26％と世界最大である。一方で、EU域内における水上輸送で近年見られる慢性的な混雑の緩和対策は急務である。

## ④航空交通

過去20年のEU航空交通量の年平均増加率は7％に達した。2000年の域内離着陸回数は約800万回を記録したが、2020年までに同回数は1,600万回に上ると予想される。域内航空会社を対象にして、EUは各加盟国の航空市場を自由化しており、自国と他の加盟国との間の航空事業のほか、他加盟国間での航空事業や新しいキャリアの市場進出も可能となった。現在、新たな競争激化により生じた域内航空ブームは、主要空港の容量不足を深刻化させている。需要に合った空港拡張の実現には、特に工事施工認可の手続きを加速化、弾力化する必要がある。

