

本稿は 2011 年 3 月に発行された E U の交通白書「欧州単一交通区域に向けてのロードマップ — 競争力を持ち、資源効率的な交通システムに向けて」の概要を紹介するものである。

E U の新交通白書の概要

EU's New Transport White Paper

西川了一¹

1. 概要

欧州委員会は、2011 年 3 月 28 日に、「欧州単一交通区域に向けてのロードマップ — 競争力を持ち、資源効率的な交通システムに向けて」と題する交通白書を 10 年ぶりに発表した。交通白書は加盟国間の条約に基づき、交通分野における E U の基本政策を示すものである。この白書は、モビリティを拡大し、鍵となる分野、燃料消費、及び雇用における主要な障害を除去することにより、競争力のある交通システムを建設するための今後 10 年間における 40 の施策を示している。同時に、輸入石油への過度の依存を劇的に削減し、2050 年までに交通部門からの C O₂ の排出を 60% 削減することを提案している。

2. 背景

1992 年に、同委員会は共通交通政策に関する白書を発行したが、これは主に市場の開放のためのものだった。

2001 年の白書では、すべての交通モードをバランスのとれた形で利用することにより、交通の成長をより持続可能な方法で管理することを強調していた。また、2009 年の 6 月のコミュニケーションでは、2010 年以降における統合された、新技術に基づき、利用者にやさしい持続可能な交通システムを目指すことを発表していた。

今回の白書はこのような方向性をさらに発展させ、2050 年までに達成すべきゴールとそれまでのロードマップを示したものである。

3. 内容

¹ 東日本高速道路(株)海外事業部海外事業専門役

本白書は本編、及び参考資料として、スタッフ・ワーキング・ドキュメント、インパクト・アセスメント及びそのサマリーから構成されている。以下で主に本編について紹介する。

第1部の「将来に向けて欧州交通区域を整備する」では、まず、交通が、EUの社会・経済の発展において必須のものであるとしている。次に課題として、石油への過剰な依存、気候変動をもたらすグリーンハウスガス（GHG）の削減の必要性、競争力を維持するための新技術の開発と投資の必要性、新たな資金調達手法の必要性等を挙げるとともに、過去になされた施策をレビューし、「交通システムは持続可能ではない」として、問題の所在を明らかにしている。

第2部の「競争力をもち、持続可能な交通システムのビジョン」では、第1部の分析に基づき、EUの交通政策に関するいくつかのビジョンを示している。まず、排出ガスを60%削減しつつ交通量の増加とモビリティの維持を達成するとしている。次に、距離帯ごとのビジョンを掲げている。都市間交通については、鉄道等を用いたインターモーダルな交通の促進が必要であるとし、貨物については効率的な中核ネットワークの整備を挙げている。長距離旅行及び大陸間貨物のためには、グローバルな活動領域の設定を挙げている。都市交通についてはクリーンな車両・燃料の利用を目指すとしている。最後に、2050年のGHG排出60%削減に向けた10の以下のベンチマークを示している。

- ① 2030年までに、都市交通において、伝統的な燃料を使用する車の利用を半減、2050年までに全廃。2030年までに主要な都市中心部において、基本的にCO₂排出ゼロの都市ロジスティックスを実現。
- ② 2050年までに、航空における低炭素持続可能燃料の利用割合を40%に引き上げ。2050年までに海上輸送の石炭燃料からのCO₂の排出を40%削減（可能ならば50%）。
- ③ 2030年までに、効率的でクリーンな貨物回廊の整備により、300 kmを超える道路貨物輸送の30%、2050年までに50%以上を鉄道または水上運送に転換
- ④ 2050年までに、欧州高速鉄道ネットワークを完成。既存の高速鉄道ネットワークの延長を2030年までに3倍化し、加盟国における高密度の鉄道ネットワークを維持する。2050年までに、中距離旅客交通の大宗は鉄道に移行。
- ⑤ 2030年までに、完全に機能するEU全体の複数交通モードの欧州横断交通網の「中核ネットワーク」、2050年までに、高品質で大容量のネットワーク及び関連する一連の情報サービスを完成。

- ⑥ 2050年までに、すべての中核ネットワークの空港を（できれば高速の）鉄道ネットワークと接続する；すべての中核海港と鉄道貨物、及び可能な場所においては内陸航路との十分な接続を確保。
- ⑦ 2020年までに、近代的な航空管制インフラ(SESAR)を配備し、欧州共通航空区域を完成させる。同等の内陸及び水上交通管理システムの配備。欧州グローバルナビゲーションシステム(Galileo)の配備。
- ⑧ 2020年までに、欧州複数交通モード情報、管理及び支払システムを創設。
- ⑨ 2050年までに、道路交通における事故死者をゼロに近づける。2020年までに道路の事故の死者数を半減。EUのあらゆる交通モードにおける交通の安全性とセキュリティにおいて世界のリーダーとしての地位を確保。
- ⑩ 「利用者負担」と「汚染者負担」の原則の完全な適用に向けて行動。有害な補助金を含む歪みの除去、収入の創出、将来の交通投資のための資金調達を確実なものとするための民間部門の参画。

第3部の「戦略」では、交通部門を持続可能な道筋に置き、ビジョンと現実とのギャップを埋めるために、今後10年間において実施すべき施策を以下の4つに分類して提案している。

- ① 欧州単一交通区域：鉄道、航空、水運について欧州単一交通区域の完成を目指す。この際に、良好な雇用と労働条件、交通のセキュリティ及び安全性の確保、サービスの質、アクセシビリティ、信頼性及び旅客の権利の保護に配慮する。
- ② 未来のためのイノベーション（技術と行動）：石油依存からの脱却のためには車両、燃料、通信におけるイノベーションが必要である。
- ③ 近代的なインフラとスマートな資金調達：主要な政治的、経済的都市間に、複数交通モードを組み合わせた中核ネットワーク回廊をスマートな資金調達によって整備していく。その方法として、交通の課金に汚染者負担原則及び利用者負担原則をより広範に適用し、騒音、大気汚染、混雑等の外部性の内部化と交通に過度に有利な税制の歪みを是正する。
- ④ 対外交渉：EUが域外に自らの政策を適用できるように積極的な対外活動を続ける。

最後に結論として、EU委員会は、交通からのグリーンハウスガスの排出を2050年までに最低60%削減しつつ、交通の競争力を増大させるために、ベンチマークとして設定された目標に沿って、確実に行動していくとしている。

4. 道路関係で注目される施策

(1) 長距離交通における中核ネットワークの利用促進

長距離（貨物においては300 km以上）輸送は、貨物を一旦ターミナルでエネルギー効率の良い交通モード（具体的には、鉄道または水運）の中核ネットワークに積替えて、実施することにより、道路からの大幅な転換を図ることとしている。

しかしながら、大都市周辺に大規模な積替えターミナルの設置が必要となり、この実現性に疑問がある。

(2) 道路への課金の強化と交通特定財源化

特に貨物に関しては、外部性を含めれば自動車は、過少負担であると認識されており、今後、現在課金中の道路については課金額の増加、また無料の道路についても、新たに課金される道路が増加していくことは確実である（西川、昆（2011）参照）。

また、これらの収入を特定財源として、資源効率的な交通モード（主に鉄道、水運）の整備の財源とすることとしている。

5. 評価

(1) ビジョンとしての新規性はない

今回の白書はこれまでの基本路線を継続し、より具体化することに力点があることもあり、先進国の成長の限界とBRICSに代表される新興国との競争に対処するための新たなビジョンが示されていない。

(2) 体系的・徹底的な調査・分析と先見性のある政策提言

基本的な姿勢として、持続可能性という観点から、官学が総力を挙げて、すべての交通モードを多面的・体系的に調査・分析を行い、2050年という超長期を見据えた先見性のある提言を行っていることは高く評価される。

2050年までにグリーンハウスガスの排出を60%削減するという野心的な目標とそれを達成するための各分野における目標が明確に示されている。

また、2050年までという超長期的なビジョンとそれに至る2020年及び2030年までの目標を示していることも賢明である。

交通によるモビリティの確保と持続可能性という一見矛盾する目標にチャレンジしようとする姿勢も好感が持てる。

しかしながら、提示された目標は、あまりにも高く、それに至る技術的な進歩も担保されていないことから、実現可能性については、大きな疑問が残る。

(3) わかりやすさへの配慮

本白書は本文が17ページという簡潔な長さにまとめられており、読みやすさの配慮がなされている。また、より詳細な情報を求める読者のためには、参考資料として、スタッフワーキングペーパーも公表され、このような結論に至った根拠や考え方が示されている。

構成も、「現状及び問題点の分析」、「将来ビジョンの設定」、「ビジョンの実現に向けての具体的な施策の提言」という3部構成であり、非常に分かりやすい。

すべての交通モードと、エネルギー政策、気候変動への影響など、非常に多岐にわたる施策をしっかりと理論的なフレームワークに体系付けていることも評価される。

(4) 長距離貨物輸送における鉄道等へのモーダルシフト施策に関する疑問

この白書では、現在の大型貨物車は渋滞、CO₂の排出等の問題を引き起こしているため、長距離輸送において鉄道等に転換させようとしている。このため、都市近郊における貨物積替えターミナルなど、実現性に疑問のある施策も提案されている。しかしながら、これはトラックにおける化石燃料の使用を前提としており、電気自動車、水素燃料車が開発されれば、シナリオが一気に崩れる可能性がある。近年、自動車技術が急速に進歩しており、特に2050年という超長期の-spanでは、鉄道に近いCO₂排出量の新燃料トラックの実用化も可能であると予想される。また、もう一つの問題である渋滞についても、都市郊外部では、ほとんど問題にならないレベルである。以上の点から、本施策はそう遠くない時点で見直されるのではないかと考える。

謝辞 本原稿の作成に当たり、(独) 高速道路保有・債務返済機構の勢山廣直理事長から有益なコメントを得た。ここに記して謝意を表します。

参考文献

- 1) European Commission[2001], *White Paper "European Transport policy for 2010: Time to Decide*.
- 2) European Commission[2006], "*Keep Europe moving-Sustainable mobility for our continent, Midterm Review of the European Commission's Transport White Paper*".
- 3) European Commission[2009], "*A Sustainable Future for Transport-Towards an Integrated , Technology-led and User-friendly System*".
- 4) European Commission [2011], "*A Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050*", COM (2011)112.
- 5) 西川了一、昆信明[2011]、「重量貨物車の道路利用課金に関するユーロビニエット指令の動向と我が国への示唆」、『運輸政策研究』、2011年春号。