

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

EU(欧州連合)による欧州統合は新たな発展段階を迎え、統合の質的深化と中東欧への拡大という両面でダイナミックな進展を見せている。交通インフラストラクチャーの整備は統合前進のための戦略的ファクターと位置付けられ、EUは各種枠組みを通じて域内及び加盟候補国における各種事業を支援している。その支援の実態と特質を明らかにするため、域内後進地域を対象とするCohesion Fund(格差是正基金)の支援を受けたギリシャのアテネ新空港建設と地下鉄増設、加盟候補国を対象とするPHARE(中東欧支援基金)の適用を受けたハンガリーの高速道路整備の3事業をケース・スタディに選び、現地調査を行った。

キーワード | Cohesion Fund, PHARE, ISPA, TEN-T, PPP, fusion

河野健一
KONO, Kenichi

法学士 県立長崎シーボルト大学教授

1 統合の現状と交通インフラ整備の 戦略的意味

1.1 EUによる統合の現状

冷戦終結後、EUによる欧州統合は質的深化と東への拡大の両面で飛躍的ともいえる発展段階に入った。1999年に発足した経済通貨同盟(EMU)は、2002年1月からのユーロ紙幣・硬貨の流通開始で仕上げに入り、米国と肩を並べる巨大な単一通貨圏が正式に始動する。統合の深化は外交・安全保障分野にも及び、地域紛争などの危機に迅速に対応することを目的にEU独自の緊急対応軍が2003年に創設される運びとなった。

EUの拡大に向けた動きも本格化した。99年にポーランド、ハンガリー、チェコ、スロベニア、エストニア、キプロスとの加盟交渉が開始され、翌2000年にはスロバキア、ルーマニア、ブルガリア、リトアニア、ラトビア、マルタとの交渉も始まった。EUはいずれこの12カ国を迎え入れ、加盟国は現在の15カ国から27カ国に増え、欧州大陸のほぼ全域を域内に収めることになる。

この拡大に備え、2000年12月にEU首脳会議は機構改革などを盛り込んだニース条約締結で合意し、条約は2001年2月に調印された。

1.2 交通インフラ整備の戦略

1.2.1 総合的将来設計としてのTEN

EUによる統合の深化と拡大の実現に向けて大きな役割を果たしているのがTrans European Network(略称

TEN)という全欧規模のインフラ整備計画である。対象は交通、電気通信、エネルギー(パイプライン、送電網など)の3分野である。条件に適合すると認定された事業には、EU予算からの補助金やEU機関である欧州投資銀行(EIB)からの低利融資といった支援が行われる。

TENには、EU圏と中東欧の加盟候補国を包摂する欧州大陸規模での経済的融合の促進、後進地域の産業振興を通じたEU域内の格差是正、EU及び加盟候補国の国際競争力の強化という3つの戦略目標が付されている。TENはマーストリヒト条約で正式に法的根拠を付与され、1994年にマスタープランが採択された。翌95年のEU規則で、95年～99年の5年間に23億4,500万ECU(ECUはユーロ導入前に用いられた欧州通貨単位。等価値でユーロに移行した。なお文中表記の通貨換算レートは文末参照)をEU予算から拠出することが決まった。当初、TENのカバー範囲はEU域内に限られていたが、EU加盟を申請済みの中東欧諸国におけるインフラ整備事業にもEUの支援が及ぶことになった。

EUは21世紀における発展に向けた将来設計である“アジェンダ2000”で、“TENは域内の格差是正と一体性の強化、そしてEUの東への拡大に極めて重要な役割を果たす”とその重要性を強調した。これを受けて99年のベルリン首脳会議は2000年～2006年にEU予算から46億ユーロをTENに投入することを決めた。

TENの事業規模は総額4,000億～5,000億ユーロに達すると見込まれている。これだけの巨費をEUと各国の予算のみでまかなうのは無理である。このためEUはTEN

に民間資本の参加を求めて、官民合同出資(Public Private Partnership . 略称PPP)で各種事業を推進する方針を決めた。PPPは初期段階における公的部門の費用負担を軽減して事業立ち上げを促進するとともに、リスク分散、完成後の管理・運営の透明化などの効果も期待されている。

1.2.2 交通部門の大枠TEN-T

TENの交通部門はTEN-T(Transport)として“ アジェンダ2000 ”でとりわけ重視されている。

TEN-Tは93年にEUが採択した“ 成長と雇用のための戦略 ”に主要な柱として盛り込まれた。96年に具体的事業内容を決めたガイドラインが採択され、TEN-Tを中東欧の加盟候補国に拡大することも併せて決定された。

これを受け98年にTEN-T推進のための協議機関として、EU加盟国と加盟候補国で構成するTINA(Transport Infrastructure Needs Assessment)が設立された。TINAは2001年～2015年の期間に下記の規模のインフラ整備を行うことを決めた。

道路：18,030km

鉄道：20,290km

空港：38港

海港：18港

河川港：49港

整備内容は新設と既存施設の近代化の両方にまたがり、総費用は約900億ユーロと見込まれている。

なお、96年のガイドラインで14事業がTEN-Tの優先プロジェクトに選定された。その大半は新線建設や既存路線のグレードアップによる高速鉄道網の整備である。その中にはパリ、ブリュッセル、ロンドンを結ぶユーロスターをアムステルダム、ケルンまで延長するPBCALや、フランスのリヨンからイタリアのトリノ、ミラノ、ベニスを経てトリエステに至る高速鉄道の設置が含まれている。14のプロジェクトは2010年までに完成の見込みである。

1.2.3 輸送需要予測とモーダルシフト

EU委員会は2001年7月に運輸白書刊行に先立つ政策ガイドラインを発表し、2010年までの交通需要予測とEU交通政策の中期目標を明かにした。

EUは道路の混雑激化を抑えるために鉄道、海運、内陸水運の輸送シェアを拡大して輸送機関の間のバランスを改善することを目指す。

EU域内の輸送実績でみると、道路のシェアは2000年現在、貨物で44%、旅客で79%に達している。ガイドラインによると、2010年までに貨物輸送は2000年比38%増加し、旅客輸送は同24%増える。この結果、道路輸送

は2010年には2000年比50%も増え、都市部と幹線ルートで道路の混雑が激しくなる。混雑激化を抑止するためEUは鉄道の活性化、税制上の優遇措置などを通じた海運と内陸水運の利用の奨励、水陸一貫輸送システムの整備などを柱とするマルコポーロ計画を推進して、輸送機関のバランスの調整を目指す。また、長距離輸送のボトルネック解消のために、TEN-Tのプロジェクトに対するEUの補助率を引上げ、早期完成を促す。

1.3 EUの支援スキーム

EUは交通インフラ整備支援のための各種支援スキームを設けている。ここでは、域内の後進地域の経済発展促進を目的とするCohesion Fund(格差是正基金)と、加盟候補国の経済発展とEUとの一体性強化を目的とするPHARE及びISPAについて説明する。

1.3.1 Cohesion Fund

EU内の発展が後れた国の経済開発と財政健全化を同時に進め、先進地域との格差是正を図るとともに、後進グループがユーロ加盟条件を突破するのを支援するのを目的に設立された。基金の支援対象となるのは国民1人当たりの国内総生産(GDP)がEU平均の90%未満の国で、ギリシャ、スペイン、ポルトガル、アイルランドの4か国である。支援形式は補助金(grant)で、対象事業は交通インフラ整備と環境保護の分野に限定される。事業費の公的負担分の80%～85%を上限にEUが補助する。

基金の資金規模は93年～99年が150億5000万ECUに設定された。国別配分はスペイン52～56%、ギリシャ16～20%、ポルトガル16～20%、アイルランド7～10%と決められた。また、資金は交通インフラと環境保護に50%ずつ等分された。

アイルランド、スペイン、ポルトガルは99年1月、創設メンバーとしてユーロに加盟した。ギリシャは第1陣には加われなかったものの、後れて参加条件を満たし、2001年1月にユーロに加わった。これにより、ユーロ加盟を支援するという目的は満たされたが、EUは当面、4か国を対象に基金を存続することを決め、99年6月に基金に関する規則を改正し、2000年～2006年の資金規模を26億1,500万ユーロに設定した。ただし、EU委員会はアイルランドなど国民所得が上昇した国については、段階的に基金の適用から外すよう提案した。

1.3.2 PHAREとISPA

PHARE(中東欧支援基金)は中東欧諸国の市場経済移行を助け、EUとの結び付きを強めるとともに、将来の加盟に備えた各種制度改革や競争力の向上を支援するの

が目的である。冷戦終結直後の90年にスタートした。中東欧諸国の農業の近代化とインフラ整備事業(交通と環境が主体)に対して金融支援と技術支援を行う。その後、中東欧諸国のEU加盟が現実味を帯びてきたため、EUは“Agenda 2000”でPHAREを“加盟準備段階の支援”として全面改定し、ISPA、PHARE、SAPARDの3基金に再構成した。

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PHAREの2つである。

ISPA(加盟候補国構造支援基金)はInstrument for Structural Policies for Pre-Accessionの略で、既加盟国を対象としたCohesion Fundに相当する役割を担い、交通インフラ整備と環境保護事業を対象とする。従前、PHAREが担ってきた大規模な交通インフラ整備事業の支援はISPAに移された。

改定後のPHAREは地域開発、産業構造転換、中小企業振興の支援を担う。小規模な交通インフラ整備事業はPHAREで支援する。

SAPARDと合わせた3基金の合計予算規模(2000年～2006年)は218億4000万ユーロである。

1.3.3 現地調査の目的と関係する基金

前述したようにEUは域内に南北問題を抱え、最貧国ギリシャの国民1人あたりGDPはドイツの3分の1程度にすぎない。スペイン、ポルトガル、アイルランドもEU内の後進地域に属する。それにもかかわらず、この3国は財政赤字の圧縮やインフレ抑制に努め、ユーロ加盟条件を突破して創設メンバーとなった。ギリシャも2年遅れでユーロ加盟を果たした。これら後進組の国が厳しい財政的制約の中で経済発展の基盤整備を進めるうえでCohesion Fundが果たした役割は決して小さくない。基金はその名称が示す通り、交通インフラの整備や環境保護を通じて地域と地域、国と国の結び付きや一体感を強める効果を生んでいる。

同じことは、中東欧を対象としたPHAREや後継のISPAについてもいえる。

しかし、Cohesion Fundにせよ、PHARE、ISPAにせよ、具体的にどのような事業に適用され、どのような効果を挙げているか、日本ではよく知られていない。これら基金の実態と特質を明かにするのが研究の目的であり、ケース・スタディとしてギリシャのアテネ新空港建設事業と地下鉄増設事業及びハンガリーの高速道路整備事業の現地調査を行った。

まず、1999年9月にブリュッセルのEU委員会を訪ねて上記事業担当部局の責任者に会い、聞き取りを行うとも

に、資料を入手した。その後、ギリシャとハンガリーを訪ね、担当省庁や事業実施機関の幹部にインタビューするとともに、3事業の工事現場を訪ね、責任者から聞き取りを行った。関連資料も入手した。

現地調査の結果は2000年春、運輸政策研究所で報告した。その報告を基に、その後の動きや資料を踏まえた加筆、補充を行い、本報告書をまとめた。

ギリシャの2事業はCohesion Fundの適用例であり、ハンガリーの高速道路整備事業は改正前のPHAREの適用例である。2000年以降はISPAに引き継がれた。

なお、報告書の末尾に聞き取りとインタビューに協力して下さった方々のお名前を列挙した。参考資料は多岐にわたるので、いちいち列挙するのは避けた。

2 アテネ新空港建設とEUの支援

2.1 新空港建設決定の経緯

空港(Eleftherios Venizelos Airport)が2000年3月に供用開始となる前、Hellenikon国際空港がアテネの空の表玄関であった。旧国際空港は3,500メートルの主滑走路1本と3100メートルの平行滑走路1本を備えていたが、平行滑走路は通常は誘導路として使用された。ターミナルは東西2つあり、西ターミナルはオリンピック航空専用であった。国際線の年間旅客数は97年現在で約680万人、世界42位であった。

旧空港は手狭で、ターミナルビルには旅客用のボーディングブリッジもなかった。ギリシャ政府は1970年代に新空港建設計画を策定したが、資金難などのため着工に至らなかった。しかしアテネが2004年のオリンピック開催地に決まったことから新空港建設が正式決定された。政府は1996年、建設主体としてアテネ国際空港株式会社(Athens International Airport SA、以下AIAと略称)を設立し、同年、着工した。

AIAは資本金2億5,000万ドイツ・マルクで、その55%をギリシャ政府、45%をドイツの大手建設企業ホップホテューフ(Hochtief)率いる民間コンソーシアムが保有する官民共同出資企業である。

2.2 新空港の規模

新空港の建設地はアテネの北東19kmのスパタ(Spata)市内に定められた。新空港はスパタ空港と略称されるが、正式名称は1920年代に首相を務め、ギリシャの近代化を推進した政治家Venizelosの名を取って付けられた。

敷地総面積は約16km²でロンドンのヒースロー空港に次ぐ欧州2番目の広さである。一帯はオリーブ畑とブドウ畑を主体とする農地であった。政府が1970年代に空

港用地として買収し、希望する農民には代替農地を提供した。売地拒否や立ち退き拒否などの問題は生じなかった。

新空港の諸元は表 1の通りである。

2.3 工事の概要

着工は1996年6月で、工期は51か月に設定された。当初予定では2001年3月1日に開港するはずだったが、高速道路の料金徴収施設の工事や外国航空会社の機体整備を引き受けるオリンピック航空の関連施設の移転工事が遅れたため、供用開始は予定より約1カ月遅れの3月28日となった。

上記工事はPhase-1と呼ばれる第1期工事であり、需要の伸びに応じて空港施設を拡充することを予定し、Phase-6までの工事計画を作成済みである。Phase-1の年間旅客処理能力は最大1,600万人であるが、Phase-6が実施されれば5,000万人となる。

新空港建設に際しては、環境・都市計画・公共事業省と運輸・通信省が当初から共管で計画策定と工事の指導を担当し、環境問題との調整がスムーズに行われた。例えば、用地造成のための土砂は敷地内にある丘

表 1 アテネ新空港の諸元

滑走路	東西 2 本の平行滑走路 東滑走路は 4000m 西滑走路は 3800m 両滑走路の間隔は 1575m 2 本同時に使用可能
旅客ターミナル	主ターミナルと副ターミナル 主ターミナルは 4 フロアー、長さ 788m、ローディングブリッジ 14 基。副ターミナルはローディングブリッジ 10 基 チェックイン・ホールの合計面積は 5400m ² 、チェックイン・カウンターは計 140
貨物ターミナル	1 棟
駐機場	ブリッジ接続 24 機、遠隔駐機 59 機の計 83 機
航空機処理能力	1 時間あたり最大 65 離着陸 1 日あたり 600 離着陸
旅客処理能力	当面は年間 1200 万人を予定 最大 1600 万人まで可能 敷地に余裕があり、滑走路及びターミナルを増設すれば、年間 5000 万人までアップできる
貨物処理能力	年間 22 万ト
市内へのアクセス	6 車線の高速道路、アテネ中心部まで 27km。所要時間はバスで約 30 分。将来、鉄道及び地下鉄の建設を予定。その用地は確保済み

を削って調達し、外部から持ち込まないようにした。また、生コン工場や鋼材、木材などの加工・切断作業場も敷地内に設置した(写真 1参照)。これにより周辺道路におけるダンプカーや大型トラックの交通量を減らし、地域住民への迷惑を最小限に抑えるようにした。

開港後の航空機騒音についても事前調査が行われた。滑走路は南北方向に設置され、北風が吹くので南側から離着陸となる。南側はオリーブ畑で民家が少ないが、北側にはアテネも属するアッティカ州2番目の港湾都市であり保養地でもあるラフィナ(Rafina)市がある。同市内では、小規模ではあるが、航空機騒音に反対する環境保護団体による空港建設反対運動が展開された。

用地内にはビザンチン帝国時代の古い教会があったが、文化省の指導を受け、文化遺産保護のためレールを使って敷地外に移動した。

2.4 建設費とEUの支援内容

第1期分の空港建設費総額は41億1,000万ドイツマルク(DM)である(空港の建設主体であるAIA社の資本金2億5,000万DMを含む)。原資は大別してギリシャの公的資金、民間からの借入れ、EUによる支援の3つから成る。その内訳は表 2の通りである。

空港開発基金は空港税などを財源とする政府管掌の公的基金である。内訳から分かるように、ギリシャ政府の負担額は空港開発基金分、AIA社への出資分を含めて約22%にすぎない。EUの支援はCohesion Fundからの補助金とEIBからの融資を合わせて全体の58.5%に達する。



写真 1 建設現場内に設けられた生コン製造工場

表 2 新空港建設費の財源

(単位: DM)

ギリシャ政府拠出金	2 億 7500 万
空港開発基金からの拠出	4 億 9000 万
銀行など民間からの借入れ	6 億 9000 万
EU の補助金	4 億 5500 万
欧州投資銀行 (EIB) 融資	19 億 5000 万

EU内の後進国であるギリシャには新空港建設という巨大プロジェクトを単独で行うだけの資金力がない。しかし、借入で建設費を調達すれば財政赤字が膨張し、ユーロ加盟条件を満たすことができなくなる。新空港建設とユーロ加盟条件突破を両立させるためにEUが建設費の半分以上を支援したのである。これが新空港建設事業の第1の特質である。

第2の特質は、空港の建設・運営の両面にわたるPPPの導入である。空港の建設及び融資の返済については、AIA社が責任を負う。その見返りに、AIA社は完成から35年間、空港の所有・運営権を付与され、空港利用料など各種収入を得て、それを原資に借入金を返済する。すなわちconcession方式である。

ちなみに、concession方式はEU加盟国及び加盟候補国における各種インフラ整備事業に広く適用されている。当事国の資金負担の軽減とEU資金の効率的運用を図るためである。後述するようにギリシャとハンガリーの高速道路建設にもconcession方式が導入されている。

2.5 ギリシャの狙いとEUの事業評価

環境・都市計画・公共事業省のゲオルゲ・ガノティス (George Ganotis) 合同出資事業部長によれば、アテネ新空港は国家の将来設計の要を成す重みを持つ。

当面の目的は2004年のオリンピック対策であるが、真の狙いは新空港を南東欧州のハブ空港にすることにある。ギリシャは1981年、EUの前身であるEC加盟を果たしたが、欧州の辺境に位置し、経済発展が遅れた。しかし、冷戦崩壊でギリシャの地政学的地位は大きく変わり、ウクライナ、グルジアなど旧ソ連構成国とトルコを含む黒海・カスピ海沿岸地域、そして中東、アフリカへの“EUのゲート国”となった。新空港はこの広大な後背地をにらんだ発展の跳躍台の役割を担うというのである。

また、ギリシャ政府の外交・安保政策のシンクタンクであるヘレニック財団欧州・外交政策研究所のタノス・ベレミス (Thanos Veremis) 所長は、新空港が国際的地位向上を目指すギリシャの外交戦略の重要な柱であることを強調した。同所長によれば、ギリシャを取り巻く国際環境は90年代半ば以降、大きく変わった。

ボスニア・ヘルツェゴビナからコソボへと続いた旧ユーゴスラビアの地域紛争は、バルカンが欧州の安全保障にとっていかに重要であるかをEU諸国に痛感させた。バルカン唯一のEU加盟国であるギリシャは、同じ正教系キリスト教国としてセルビアとパイプを持ち、中東のイスラム諸国とも伝統的に太い絆があり、EU内でユニークな立場を占める。トルコとはキプロス問題で対立してきたが、両国が相次いで地震に見舞われ、互いに救援

活動を行ったことをきっかけに関係改善の動きが具体化してきた。ギリシャの前途には、多くの旧社会主義国を抱えたバルカンの盟主、そして地域の経済・政治センターとなる可能性が開けている。新空港はこの将来設計の要の一つを成すものであり、EUの最貧国というギリシャのイメージを払拭する効果も期待できるというのがベレミス所長の見解である。

ブリュッセルのEU委員会第16総局 (地域政策およびCohesion Fundを担当) のゲルマン・グランダ氏 (German Granda) は、新空港の経済的効果を重視する。ギリシャはEUの北の加盟国に比べて交通インフラの整備が遅れ、経済発展にマイナスとなってきた。新空港は同じくEUの支援を受けて進められている高速道路建設や港湾の整備と一体を成すもので、これによってギリシャは欧州全域を包摂するTEN-Tと結ばれ、競争力強化の基盤が整うというのである。

ただし、航空専門家の間では、ギリシャ経済の実態からして、オリンピック終了後、新空港に政府が見込む量の旅客や貨物が集まることは期待できないとの見方が有力である。

2.6 供用開始後の新空港の現況と問題点

AIAによる新空港本体の建設事業は計画通りに進捗したものの、供用開始は1か月近く遅れた。しかしAIAによれば、開港後最初の試金石となった2001年の復活祭休暇 (4月13～17日) の旅客ラッシュをさばき、まずまずの滑り出しとなった。開港から復活祭休暇最終日の4月17日までの期間の発着機数は9,450機、利用旅客数は約80万人を記録した。平均すると1日当たり470機、4万人だった。

AIAは今後、利用旅客数が大幅に落ち込まない限り、年間1,200万人という当初目標は達成できると見込んでいる。

しかし、問題もある。外国航空会社からは着陸料や駐機料が欧州の他空港に比べて割高との批判が出ている。concession方式を採用した以上、利用料がある程度、割高になるのはやむを得ないとしても、他空港との競争で不利になる恐れがある。EUが今後もPPPをインフラ整備事業の主体に据えるのであれば、利用料を一定水準に抑えることが必要であろう。

3 アテネ地下鉄増設とEUの支援

3.1 地下鉄増設の背景

アテネは他のEU諸国の主要都市に比べて公共交通機関の整備が遅れている。1999年9月時点で、運行中の地

下鉄はアテネと外港のピレウスを結ぶ1号線(別名ISAP = アテネ・ピレウス電気鉄道・全長26km)のみであった(図1参照)。

アテネと近郊都市を合わせた首都圏は人口増加が続く、ギリシャの全人口の約30%に当たる303万人が集中している。新しいビジネス街や新興住宅地が開発されているが、こうした新興地域と都心部を結ぶ交通機関はバスと自家用車に限られていた。

公共交通機関の立ち遅れ、人口増、経済発展による所得増が複合的に作用して、首都圏の自動車数は増加の一途をたどった。人口1,000人当たりの自動車保有台数は1973年には97台であったのが83年に172台と倍増し、96年には248台となった。このまま推移すれば2020年には96年比83%増の454台になると見込まれている。

市内の人的輸送に占める公共交通機関のシェアは73年には65%であったのが、96年には42%に落ち込んだ。逆に自家用車など私的輸送のシェアは同じ期間に35%から58%に増えた。

アテネ中心部の道路は慢性的な交通渋滞に陥り、排気ガスによる環境汚染も深刻化している。朝夕のラッシュ時は1kmの距離を移動するのに数十分を要することもざらで、移動効率の悪さはビジネスにもマイナスとなった。

地下鉄新線建設の目的は、近代的な大量輸送機関を増設することでアテネの都市機能を向上するとともに、大気汚染などによる環境悪化を抑止することにある。もちろん2004年のアテネ五輪への備えの意味もある。

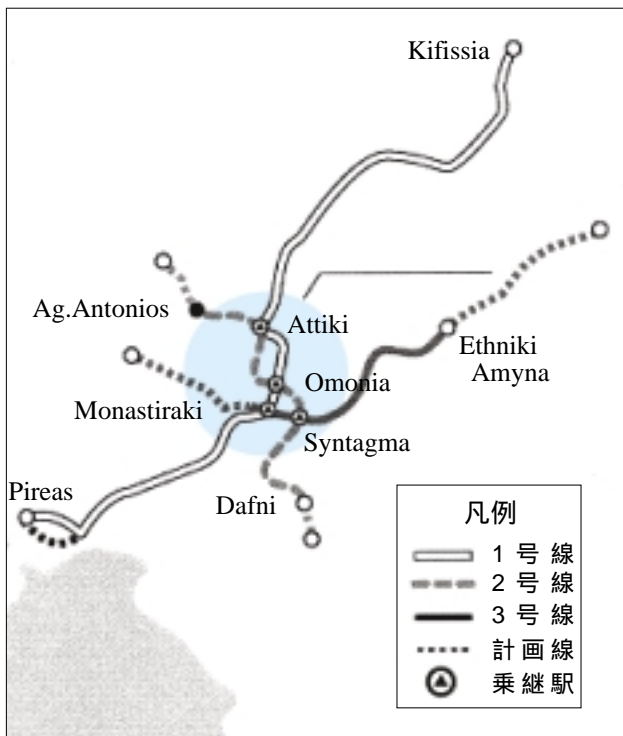


図1 アテネの地下路線図

3.2 増設計画の概要

新規建設は2号線と3号線の2路線である。

2号線はアテネ北西部のAg. Antoniosと南東部のDafiniを結び、全長10.6km、設置駅数は13駅である(図1参照)。

3号線は市中心部のMonastirakiと東部のEthniki Amyrnaを結び、全長7.6km、設置駅数は8駅である。

両線の合計長は18.2kmで、うち地下部分は11.7kmである。

車両はいずれも6両編成で、1編成当たりの計画利用者数は最高1,000人とされた。運行頻度はラッシュ時が3分間隔、非ラッシュ時は10分間隔であり、運行時間は午前5時30分から午後12時である。両線合計の計画輸送量は1日当たり45万人、年間1億4,000万人と設定された。ちなみに1号線の輸送量は35万人/日、1億1,000万人/年である。

ギリシャ政府は1991年、工事实施主体として全額政府出資のアッティコ・メトロ株式会社(Attiko Metro SA、略称AM)を設置した。AMは新線の設計、工事の発注、完成後の管理・運営を担当し、環境・都市計画・公共事業省がAMの事業全般を監督する。AMは将来、株式の49%までを民間に放出し、半官・半民企業にすることを予定している。

91年の入札で、建設工事はオリンピック・メトロ・コンソーシアム(Olympic Metro Consortium、略称OMC)が受注した。OMCはドイツ、フランス、ギリシャの建設・機械企業22社で構成し、幹事社はドイツのジーメンス(Siemens)社である。

92年11月、駅の建設工事とトンネル掘削作業が開始された。なお、トンネルの掘削には三菱重工設計によるフランス製のTBMが使用された。

工事の地下掘削規模は計260万m³。新設2路線とも旧市街中心部やアクロポリスの麓の地下を走るため、掘削ルートに古代の建築遺構など多くの文化財が埋没していることが予想された。強い発言力を持つ文化省と考古学協会は、文化財の保護と両立する方式で工事を実施するようAMに要請した。

このためAMは文化省の監督のもと、工事に先立って考古学的調査を行った。対象地域は合計6万9,000m²に及んだ。調査の結果、多くの文化財が埋没していることが判明し、その損傷を最小限に抑えるため建設ルートの一部変更するとともに、トンネルの位置が地下20mより深くなるよう設計した。それでも多数の遺跡や彫像が見つかり、地下鉄工事はギリシャ考古学史上最大規模の発掘調査ともなった。

ギリシャ正教会からの圧力で、教会の地下部分では

TBMを用いず手作業で掘削を行うことを余儀なくされ、工事が遅れた。発掘された文化財は文化省指導のもとに整理され、一部は2号線開通に併せて駅構内に展示された。

3.3 建設費とEUの支援

2号線、3号線合わせた総工費は22億2,000万ユーロである。財源の内訳はギリシャ政府の予算が10%、EUのCohesion Fundの補助金が50%、欧州投資銀行(EIB)からの融資が40%である。

この数字が示すように建設費の90%はEUの支援でまかなわれ、アテネの地下鉄増設事業は実質的には“EUのプロジェクト”といっても過言ではない。EUがギリシャのインフラ整備と経済発展を重視していることの証左である。

3.4 事業の特質と問題点

EU委員会第16総局地域政策部門のギリシャ担当官ゲルマン・グランダ氏(German Granda)によれば、EUがアテネの地下鉄増設事業を支援した理由は5つあった。

- (1)環境と両立する効率的な公共交通機関を導入し、アテネをスプロールの発展してきたバルカン型都市改造のモデルとする。アテネの成功はブルガリア、ルーマニアなどバルカンの加盟候補国の都市問題の解決や環境基準のEUレベルへの引上げの参考となる。
- (2)アテネはヨーロッパの共有文化遺産であり、地下鉄工事は文化財保護と大規模な交通インフラ整備を両立させる実験的ケースの意味を持つ。
- (3)EUの資金援助で身近な公共交通機関が増設されることは、アテネ市民のEUへの親近感を醸成し、ユーロ加入条件を満たすためにギリシャ政府が推進している緊縮財政路線への国民の理解取り付けを応援する。
- (4)EUは自動車の排ガスによる環境汚染抑制の視点からinter-modal connectionを重視しているが、アテネの地下鉄増設はこの面でもモデル・ケースとなり得る。
- (5)五輪開催に備え旅客輸送能力を引き上げ、アテネのイメージアップを図る。

こうした視点に立って、EUは設計段階から種々の助言を行った。例えば、全駅にエスカレーターのほか身障者用エレベーターが設置された。

また、上記(4)の具体化として、市中心部への自動車乗り入れを減らすためパーク・アンド・ライド方式が導入された。2号線、3号線合わせて郊外14駅に合計6,100台分の無料駐車場を設け、自宅と駅の間は自家用車、駅から目的地までは地下鉄を利用してもらうことにしている。

当初予定では3号線は2000年1月に、2号線は2000年

末までにそれぞれ開通することになっていた。3号線は2000年1月末に、2号線は同年11月半ばに運行を開始した。ただし、インターネット情報によれば、2001年4月末現在、予定区間の一部はまだ工事が完了していない。郊外駅の駐車場整備も完了しておらず、AMの当面の課題は予定区間の全線開通と駐車場整備を急ぐことである。

工事期間中、アッティコ・メトロ社は増設2路線のルート図を付した特大のPR板をアテネ市内の各所に設けて、市民に地下鉄利用を呼び掛けた。ちなみに、このPR板には事業がEUの支援を受けていることも付記された(写真2参照)。

しかし、英フィナンシャル・タイムズ紙などの報道によれば、地下鉄開通後も市中心部道路の渋滞は続いており、期待されたほどの渋滞緩和効果は出ていないという。地下鉄利用への転換を推進するために、もっと強力なキャンペーンを展開する必要があるようだ。

ギリシャは財政赤字の圧縮に努めて、2001年1月にユーロ加盟を果たした。これにより、ギリシャのユーロ加盟とインフラ整備を両立させるというEU委員会の狙いは達せられたといえる。

今後の主要課題は、郊外の人口増に応じて地下鉄路線を延長し、バスや近郊鉄道と連携したinter-modal connectionを推進して輸送効率をあげることである。アテネ中心部はすでに過密状態で、2020年までの予測によれば、今後、人口が増加するのは西郊のサラミア地域、北部郊外、スパタ新空港周辺などである。地下鉄3号線は西はサラミア地域、東は新空港まで延長されることになっており、さらにアテネの郊外部を半円状にカバーする近郊鉄道の整備が計画されている。

ギリシャにはこうした大規模な交通インフラ整備を独力で推進する財力はなく、政府は今後とも引き続きEUの積極的な支援を求めていく方針である。



写真 2 アテネ中心部のシンタグマ広場に立てられた地下鉄増設のPR板

3.5 ギリシャ重視の戦略的背景

EUはCohesion Fund発足以来、ギリシャに対して計10件のインフラ整備事業を支援してきた。事業内容はアテネの新空港建設、地下鉄増設工事のほか高速道路建設、港湾の改良などで、天然ガス供給のパイプライン建設を除けばほとんどが交通インフラ部門である。EUはCohesion Fundと欧州投資銀行(EIB)の融資によって、これら10事業の費用の約80%を支援している。

EU委員会のゲルマン・グラング氏によれば、ギリシャの交通インフラ整備支援には政治、経済両面の狙いがある。

第1に、“域内の均衡のとれた発展”は統合の目標の1つとしてローマ条約にうたわれている。域内最貧国であるギリシャの経済発展を支援し、豊かな加盟国との格差是正を図るのは条約上の義務である。

第2の狙いは、EUの中東欧拡大に対してギリシャが抱く警戒意識をやわらげることにある。中東欧はギリシャよりも貧しく、EUの拡大によってギリシャ向けの各種補助が削減され、中東欧に回される公算が大きい。東への拡大をスムーズに進めるために、当面、ギリシャのインフラ整備の支援に力を入れる必要がある。

第3に、交通インフラを整備することで、ブルガリア、ルーマニア、ユーゴスラビアなど周辺バルカン諸国とギリシャの連携を強め、全欧州規模のTENを充実させる。これによって欧州内で最も政治的に不安定で経済発展が後れているバルカン半島とEUの結びつきが深まり、地域の安定化につながる。クロスボーダーの交通インフラ整備は、長年、対立してきたギリシャとトルコ間の経済的相互依存を促し、政治的和解に道を開く効果も期待できる。

こうした視点から、EU委員会がとくに重視しているの



図 2 エグナチア高速道と欧州幹線道路網

が現在、建設中のエグナチア(Egnatia)高速道である。この高速道は、イオニア海と黒海を結ぶ軍用・商業道路として古代ローマ帝国が建設したエグナチア街道(Via Egnatia)を21世紀によみがえらせる目的で計画・着工された。イオニア海に面した港湾都市イゴメニツァ(Igoumenitsa)を起点に、北部の中心都市テッサロニキを経てトルコ国境のオルメニオ(Ormenio)に至る全長687kmの東西横断ルートである(図2参照)。

片側2車線、計4車線の規格で、TEN-Tの14の優先事業の一つに認定された。総工費は約43億ユーロで、その80~85%がEUによる補助金と欧州投資銀行からの融資でまかなわれる。

エグナチア高速道の沿線には351の自治体と10の工業地帯、30の観光地がある。ギリシャ政府は地域の経済発展、とりわけ国内最貧地域であるマケドニア州への工場誘致や農産物の市場拡大の効果を期待している。エグナチア高速道は同時に建設が進められている9本の連絡道路によってアルバニア、旧ユーゴから独立したマケドニア共和国、ブルガリア、トルコと結ばれる。この結果、バルカンの物流ルートが大幅に改善され、将来的にギリシャを南のゲートウェイとするバルカン広域経済圏の形成が見込めるといのがEU委員会の読みである。

4 ハンガリーの道路整備事業に対するEUの支援

4.1 ハンガリーの全般的道路事情

ハンガリーは社会主義体制崩壊に伴う混乱で1993年まで経済のマイナス成長が続いたが、旺盛な外資の流入に支えられて94年以降、プラス成長に転じた。2000年の成長率は中東欧諸国トップの推計6%に達した。1人当たり国民総生産(GDP)も98年に4510ドルまで伸びた。企業民営化など市場経済への移行と政治の民主化が順調に進展しており、ポーランド、チェコとともに中東欧の第一陣としてEUに加盟することが確実視されている。

経済発展は道路交通量の急増をもたらした。国内の自動車保有台数は1960年にわずか3万台であったのが、98年には280万台となった。うち乗用車が230万台という数字が示すように、所得の伸びに応じて自家用車が急速に普及している。98年現在で自動車が貨物輸送に占めるシェアは43%で、旅客輸送では自動車が86%を占めるに至った。

他の中東欧諸国と同様、ハンガリーも社会主義時代の負の遺産で道路整備が遅れ、自動車の急増に道路整備が追いつかない状態となっている。現地調査を行った99年9月時点で、国内の道路は国道が約3万km、地方道

が10万5,000kmである。幹線道路6,800kmのうち、高速道路(motorway)は550km、自動車専用道路(expressway)は69kmで、両方合わせて619km、幹線道路全体の約9%にすぎない。

国土1,000km²当たりの高速道路の長さ(km)で比較すると、オランダの56.1、ドイツの31.4、イタリアの29.4に対し、ハンガリーはわずか4.5である(95年の統計)。西欧に比べて道路整備は20~25年、後れているといわれる。

道路整備が立ち遅れているのに自動車が急増した結果、首都ブダペストをはじめ都市部では朝夕のラッシュ時に慢性的な交通渋滞が発生している(写真 3参照)。

冷戦終結による国際的な物流の変化もハンガリーの道路事情に大きく影響した。東西を隔てた障壁が消滅したことで、中東欧諸国は貿易相手をロシアをはじめとする旧ソ連諸国からEUへと転換した。90年代末にはEUのシェアが輸出・輸入両面で60~70%を占めるに至り、中東欧はいまやEU経済圏に取り込まれたといってよい。

欧州大陸のほぼ中央に位置し、7か国と接するハンガリーはEUと中東欧・旧ソ連圏をつなぐ物流の結節点として重みを増し、多数の通過車両が流入して道路混雑に拍車をかけた(図 3参照)。

旧ユーゴで発生した地域紛争が事態を一層、複雑にした。中東欧諸国にとってはアドリア海に面するイタリア

のトリエステ港が輸出入の“海の玄関”である。だから同港と自国を結ぶ自動車輸送が極めて重要だが、クロアチアからボスニア・ヘルツェゴビナと続いた内戦による混乱で、最短距離のユーゴ経由ルートの安全性が失われた。その結果、安全なハンガリー経由の迂回ルートへ切り換える車両が相次いだ。ハンガリー政府の統計によれば、97年にハンガリーに入国した外国車両は1,200万台と記録的な数にのぼったが、その大半が通過車両と推定されている。

ユーゴの内戦は98年春、コソボに飛び火し、翌99年にNATOがユーゴに対して大規模な空爆を行った。ドナウ川にはもともと橋が少ないが、NATOの空爆でユーゴ国内の橋の2つが破壊された。崩れ落ちた瓦礫に阻まれて2つの橋の間は船舶の航行が不可能になり、ドナウ川利用の水上輸送は大きな打撃を受け、トラック輸送の需要を増やした。ハンガリー国内ではドナウ川を渡る橋が6つあるが、うち2つはブダペスト市内にある。急増した通過車両はブダペストに集中し、市内の交通渋滞をますます悪化させた。

4.2 ハンガリーの道路整備長期計画とEUの支援

社会主義時代、ハンガリー政府は他の中東欧諸国に比べて交通インフラの整備に相対的に力を入れ、M1、M3、M7の3本の高速道路を建設した(図 5参照)。しかし、舗装の厚さなど道路の規格は西側基準に届かず、大幅な改修工事を必要とした。また、社会主義政権は開発が後れた国内東部を軽視し、道路整備を後回しにした。この東西格差は未解決の問題として現在も残っている。



写真 3 朝夕のラッシュ時、激しい交通渋滞が続くブダペスト中心部



図 3 ハンガリーの地政学的位置
中央を蛇行するのはドナウ川

EU加盟を目指すハンガリーにとって、国際競争に耐え得る経済力を築くには外資誘致による産業の近代化が不可欠であり、そのためにも交通・通信インフラの整備を急がなければならない。

ハンガリーはEU諸国に比べて貨物輸送に占める鉄道のシェアが高く、90年で40%、2000年現在でも約30%を占めている。EU委員会は温暖化防止など環境保護とのからみで鉄道復活を奨励しているが、ハンガリー政府は道路整備に重点投資するとの方針を固め、90年に一部道路の改良工事に着手した。

他方、EUは欧州の一体化を促進するためTEN-Tに中東欧を組み込むことを決め、91年10月にチェコのプラハで第1回全欧交通会議を開催した。この会議で、EUと中東欧諸国をつなぐ輸送回廊(European Transport Corridor、略称ETC)を整備することで合意がまとまった(これをプラハ宣言と呼ぶ)。94年にアテネで開かれた第2回全欧交通会議では、2010年までに9つのETCを建設する具体的計画がまとまった。さらに97年6月にヘルシンキで開かれた第3回会議で、ETCを10に増やすことが決まった(図4参照)。

EU委員会はこの事業に関わる既加盟国に対してはCohesion Fundや構造基金、加盟候補国に対してはPHAREを通じて積極的に支援してきた。

ハンガリーに関係する道路輸送のETCは94年計画では2本であったが、97年計画では4本に増えた。この決定には、紛争が続くユーゴを経由しないでリエステ港と中東欧諸国をつなぐ輸送ルートを確認すべきだとするEU委員会の強い意向が働いていた。



図4 10本のETCはドナウ川

こうした国際環境の変化とEUの交通政策をにらみ、ハンガリー政府は97年、道路整備長期計画を策定した。長期計画には5つの戦略目標が定められている。

第1は、TEN及びETCとの連結を重視した道路整備を進め、EUとの交通面での統合を促進することである。

第2は、国境を接する7つの隣国とのcross-border 的協力の強化である。

第3は、近代的な道路網を国内東部にも建設し、道路を地域格差是正のテコとすることである。

第4は、西欧諸国の過去の経験を教訓として、道路整備と環境を両立させることである。

第5は、高速道路沿いに工場団地を造成するなど、輸送の効率アップを外資誘致と国内産業の競争力強化につなげることである。

これらの目標を掲げ、政府は道路整備を98年～2007年、2008年～15年、2016年～30年の3段階で実施することを決めた。最終の2030年までの高速道路(MW)及び自動車専用道路(EW)から成る“MW/EW Network”の整備目標は、MWが1,970km、EWが1,680kmとなっており、合計3,650kmで国内全域をカバーする。

なお2030年の自動車普及率は人口1,000人当たり430台を想定している。

政府は98年～2007年の10年にわたる第1期事業の詳細な実施計画を97年に作成した。同年6月のヘルシンキ全欧交通会議の合意を受けて、98年と99年に計画を修正した。最終決定された第1期事業の主な内容は下記の通りである。

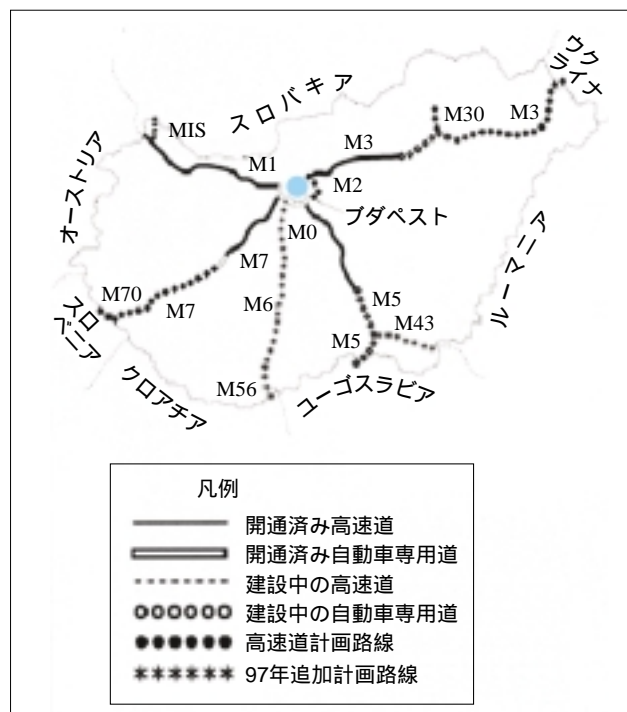


図5 第1期道路整備計画(98～2007年)

- (1) M3, M5の延長
- (2) M7のEW部分のMWへのグレードアップ
- (3) EW43, EW35の一部のMWへの改良
- (4) M6, M56のMW化
- (5) M70(EW)のMW化
- (6) ブダペスト中心部を迂回する環状線のM3とM5の間の部分(M2)のMW化
- (7) ドナウ川を渡る橋2つの新設

これら諸事業が予定通り実施されれば、第1期で高速道路が計620km、自動車専用道路が計690km整備されることになる。

4.3 事業の実施主体と財源

ハンガリー政府は98, 99年に道路整備長期計画を修正した。これに合わせ、事業を円滑に実施するために99年9月、大幅な組織改正を行った。道路整備は従来、運輸通信水利省(Ministry for Transport, Communication and Water Management)の管轄であったが、新たに首相府を関与させることにした。

さらに、国営の高速道路管理会社に代えて国営高速道路株式会社(NMC Ltd)を設立した。NMCの株式の大半はハンガリー開発銀行(HDB)が保有している。

NMCは高速道路及び自動車専用道路の建設、改良、維持・運営、通行料の徴収を行う。他の関連業務を担う4つの管理・運営会社も併せて設立されたが、全体の調整と統一的管理はNMCが行う。

道路整備長期計画の第1期分の事業費は総額2,750億ハンガリー・フォリント(HF)で、その財源調達のために政府資金、NMCによる借入れ、EUの補助、民間資本導入を組み合わせたMixed Financing System(MFS)を採用した。NMCへの融資交渉など資金調達の調整は、NMCの大株主であるHDBが担う。

政府資金は主に国家予算と道路基金の2系統から投入される。道路基金は燃料税を財源として運営されてい

る。このほか自動車税、重車両税、輸入車税など自動車関連の各種税収も高速道路整備に振り向けている。また、高速道路は有料化し、民間資本を導入して建設した道路は管理・運営権限を民間に付与するconcession方式を採用し、通行料収入を融資返済に充てることにした。concessionが導入されたM1の場合、通行料は1km当たり8～10HFに設定された。

ハンガリーの道路整備事業に対するEUの支援は補助金と融資から構成されている。補助金はPHAREに続いて後継のIPSAから支給される。融資は欧州投資銀行(EIB)が行っている。このほか欧州復興開発銀行(EBRD)や世界銀行などEU以外の国際金融機関からも融資を受けた。

筆者が99年9月、建設現場を視察したM3とM5の連結道路(M2)の高速道路化工事(全長40km)を例に引けば、EUの支援は総工費の約半分に達していた。その内訳はPHAREからの補助金が1,100万ユーロ、EIBによるソフトローンが4,900万ユーロである。

4.4 事業の問題点とEUによる支援の評価

前述したように、ハンガリーはEU加盟実現に向けて政治、経済両面にわたる制度改革を積極的に進めており、国内経済は順調に推移している。

2000年秋、ミロシェビッチ政権が倒れ、ユーゴの民主化が始まったことは、ハンガリーの立場をさらに強める結果となった。隣国ユーゴが民主化と安定化に向かうことは、投資市場としてのハンガリーの評価アップになるからである。

EUはコシュトニツァ新政権の民主化路線を評価し、ユーゴの戦後復興を積極的に支援することを決めた。これにより、ミロシェビッチ政権時代、ユーゴ部分が空白になっていたTEN-TとETCの整備が進展する見通しが開けた。

EU委員会は、バルカン最大の問題児であったユーゴを安定的な民主化軌道に乗せるうえで、“中東欧の優等生”であるハンガリーとの結び付きを強めることが有効であるとの見方に立ち、両国を連結する交通ネットワークの整備を前にも増して重視している。

こうした国際環境の好転もプラスして、ハンガリーの道路整備第1期事業は順調に進展しており、EUも引き続き事業を支援する方針である。

しかし、現地調査を行った結果、幾つか問題があることが明らかになった。

第1は、外国企業の投資がブダペストを核とするハンガリー中心部や西部の高速道路沿いに集中し、国内の地域格差の是正に貢献していないことである。開発が



写真 4 改良し、有料化されたM1

後れた東部は依然として経済発展から取り残され、失業率も高い。政府試算によると、高速道路を50～60km延長するとGDPを0.5%押し上げる経済効果がある。このままでは東西の格差はさらに広がり、東部住民の不満が国内に深刻な亀裂を生む恐れがある。東部におけるインフラ整備の繰上げ実施を検討すべきであろう。

第2は、高速道路の通行料が所得水準に照らして割高と受け止められ、利用にブレーキをかけていることだ。有料化されたM1の利用車両数は予想を大幅に下回り、このためconcessionで管理・運営権を得た民間企業は採算が取れなくなり、2000年に政府がM1を再国有化せざるを得なかった。国民所得に見合うよう通行料の設定基準を見直す必要がある。

第3は、鉄道と道路の住み分けの調整である。

EU委員会は、ハンガリーの道路整備事業がほぼ計画通りに進展していると評価しているものの、貨物・旅客輸送に大きな比重を占めるハンガリー国鉄(MAV)の改革と近代化が遅れていることに不満を隠していない。なぜなら、ハンガリーの鉄道もETCの一翼を担っているし、ハンガリーがEU加盟に耐えるだけの国際競争力を付けるうえで鉄道輸送の効率アップが果たす役割が小さくないからだ。

MAVは社会主義時代に12万3,000人にのぼっていた従業員を約半分に減らしたものの、依然として膨大な赤字を抱え、過去15年間、設備投資をほとんど行っていない。このため線路が老朽化し、列車の最高速度が時速40kmに抑えられている区間もあり、輸送効率が低い。

高速道路の整備は鉄道輸送のシェアを減らし、MAVの経営をさらに悪化させることになりかねず、政府は調整に苦慮している。ハンガリーの経済学者からは、“このままではMAVは交通インフラ近代化の足を引っ張り、持続的経済成長を妨げる要因になる。余剰人員の整理など一層のスリム化を進めて経営を抜本的に立て直すべきだ”との厳しい注文が出されている。

鉄道と道路の住み分けをどう実現し、MAVをどう再活性化するか。投下資本の再配分も含めて、交通インフラ整備計画全体の見直しが求められている。

5 結論...ニース条約後のEUと交通インフラ整備

EUが進めている欧州統合を読み解くキーワードは“融合”(fusion)である。

経済統合は農産物と工業製品全般の共同市場の形成を経て、各国通貨を単一通貨ユーロに融合させる最終段階に達した。ユーロの導入は米国に匹敵する規模の

単一通貨圏を実現し、全欧州規模での企業の提携・合併を加速・拡大させ、金融・証券市場の融合も生み出している。2003年に予定されるEU独自の緊急対応軍の結成は、国家主権の聖域であった安全保障・軍事面にも融合が及んできたことを告げるものである。

こうした奥深い構造変化を支えているのは、国家と国家、政府と政府の間の協力だけではない。国境を超えた人と人、団体と団体、地域と地域の交流と相互理解、信頼関係の深まりが“融合”の基盤を厚くし、堅固にしているのである。

TEN-Tを軸とする交通インフラの整備・近代化の意味は、旅客や貨物の輸送効率のアップという経済効果にとどまるものではない。人々の意識の変化を生み、従前からの国や自治体への帰属意識に加えて、“欧州人”“EU市民”としての新しい連帯感を醸成しつつある。その具体例の一つがロンドン、パリ、ブリュッセルを3時間以内で結ぶユーロスターである。このネットワークはアムステルダムやケルン、フランクフルトまで延長されることになっている。それが完成すれば、イギリス、フランス、ベネルックス、ドイツにまたがる“高速鉄道でつながった超巨大都市圏”が誕生する。伝統的な国境が溶解した生活・文化・経済空間の登場は、おおげさにいえば人々の世界観まで変えずにはすまないだろう。

ここに、交通経済の領域にとどまらない、TEN-Tがはらむ文明論的意味がある。

交通と人々の意識変化との相互関連は、中東欧でも違った形で見て取れる。

筆者は99年のハンガリー訪問に先立って、97年から98年にかけてルーマニアとチェコを訪ねた。いずれもEU加盟を申請しているが、まだ実現していない。しかし、EU圏と各種交通機関でつながって人と物資の往来が年ごとに活発になっていることが、両国の市民に安心感を与えていることがよく分かった。その安心感のもとになっているのは、“自分たちはすでにEUとしっかり結ばれ、仲間として迎え入れられるのは間違いない”という確かな将来見通しである。つまり、EUが中東欧の将来設計の核であり、大黒柱となっているのであり、その認識が国家のみならず市民レベルまで浸透しているのである。

とはいえ、交通インフラ整備の直接的な目的は輸送効率のアップにある。それが外資誘致による産業の近代化や競争力の強化、雇用環境の改善につながり、経済を質量両面で引き上げていく。それゆえ、EU加盟を目指す中東欧諸国はもちろん、既加盟国の後進グループにとっても、EUが交通インフラ整備への支援を継続することが極めて重要なのである。

1999年にベルリンで開催されたEU首脳会議で、Cohesion Fundをとりあえず2006年まで継続するとともに、PHAREを抜本的に見直して中東欧支援を強化したことは、21世紀をにらんだ賢明な決定であったといえよう。

2000年暮れのEU二ス首脳会議は、組織改革や農業政策をめぐって主要国の利害が対立したが、EUの東への拡大に備えた受け皿づくりでは合意した。この結果、中東欧のEU加盟は“是か非か”の段階を通過し、“実現はいつか”という具体的時期を問う段階に入った。

中東欧諸国は一定の移行期間終了後は強い経済力を持つ既加盟国と同じ条件で厳しい競争を生き抜かなければならない。環境基準や各種安全基準などでもEU水準を達成しなければならない。早期加盟を実現するためには、EUの統一的な法令・ルール・基準体系(acquis communautaire)を受け入れ、順守できるだけの体力を身に付けなければならないのだ。その体力強化に交通インフラの整備は大きな役割を果たす。

筆者は、ローマ条約がうたう“加盟国・地域の均衡のとれた発展”という目標の成否を見定め、中東欧のEU加盟という歴史的ドラマの進行プロセスをきめ細かく検証するために、引き続きCohesion FundとISPAによる交通インフラ整備支援の実態調査を継続するつもりである。次のケース・スタディの対象としては、中東欧最大の3,860万の人口を擁するポーランドと、永い眠りから覚めて発展著しいポルトガルに焦点を当てることを予定している。

謝辞：本調査では、EU委員会及びギリシャ、ハンガリーの関係機関の多くの担当者、専門家と会い、聞き取りやインタビューを行った。資料も提供してもらった。ここに協力して下さった方々のお名前を付記し、謝意を表明したい(敬称略)。

- 1)EU委員会本部
 - 第16総局(DG XVI. 地域政策担当)
 - German Granda(ギリシャ担当)
 - Brendan Smyth(ISPA担当)
 - Marco Orani(スペイン・ポルトガル担当)
 - 第1A総局(DGIA. 拡大担当)
 - Stephane Mechat(ハンガリー担当)
- 2)ギリシャ
 - 環境・都市計画・公共事業省
 - George Ganotis(合同出資事業部長)
 - Athens International Airport SA
 - Banbos Christodoulou(技術サービス部長)
 - Claudius Schweickert(調整担当部長)
 - Attico Metro SA
 - George Nellas(研究・計画部長)
 - Hellenic Foundation
 - Thanos Veremis(欧州・外交政策研究所長)
- 3)ハンガリー
 - 駐ブダペストEU代表部
 - Michael Lake(代表部大使)
 - Alain Bothorel(参事官)
 - 運輸・通信・水利省
 - Zoltán Kazatsay(次官補)
 - Endre Gelecsér(欧州統合部長)
 - Vilmos Both(道路管理・調整局部長)
 - 外務省
 - Csaba Lorincz(戦略計画部長)
 - Erik Baktai(NATO担当部長)
 - ハンガリー開発銀行
 - Gyôzô Kenéz(顧問)
 - 研究者
 - András Balogh(国際問題研究所長)
 - András Inotai(科学アカデミー世界経済研究所長)
 - ジャーナリスト
 - Lajos Pietsch(Magyar Nemzet紙外信部長)
 - 駐ブダペスト日本大使館
 - 糠沢和夫(大使)

(参考)本文中の各国通貨の対円レート
：2001年10月5日現在

1ユーロ	110.5円
1ドイツ・マルク	56.5円
1ギリシャ・ドラクマ	0.32円
1ハンガリー・フォリント	0.43円

(原稿受付 2001年8月28日)

How have the EU's Cohesion Fund , PHARE and its successor ISPA been contributing to the betterment of transport infrastructure?

By Kenichi KONO

The EU's Cohesion Fund , PHARE and its successor ISPA have been playing a vital role in promoting integration process through assisting betterment of transport infrastructure in the Member States and the Candidate Countries respectively. In order to assess their actual functioning and contribution to the regional development, I looked into three projects supported by the above-mentioned schemes; construction of a new airport and two underground railway lines in Athens and improvement of road network in Hungary.

Key Words : **Cohesion Fund, PHARE, ISPA, TEN-T, PPP, fusion**

この号の目次へ <http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/no14.html>