

# EU域内における国境抵抗が交通需要に及ぼす影響

～エーレスンド橋を例に～

柴崎隆一

SHIBASAKI, Ryuichi

国土交通省国土技術政策総合研究所主任研究官

## 1——国際交通と地域統合

吉田<sup>1)</sup>によれば、「道」の字源は「首」を持って相手の領域(異界)に「侵入(之:しんにゆう)」することにあり、交通というのは本来的に境界を越えるものとされている。現代においては、国と国の境界である国境が、旅客や貨物の流動において最も大きな抵抗であることが多い。ややもすると、四方を海に囲まれた我が国においては、「国際交通」というのは元来より大きな抵抗を有するものと認識してしまいがちである。しかしながら、特に大陸部において陸続きで国境を接する国同士においては、アフリカ等を中心にそもそも民族・文化的な分布等を無視して人工的に国境線が定められた地域も多く、現状で存在する国境が、他の地域と比べ、必ずしも昔から抵抗が大きかったとは限らない。

最近では、アジアにおいても、東南アジアや中央アジアを中心に、越境交通における抵抗を軽減することを目的とした様々な取り組みが行われている。たとえば、ADBの主導によって始まった東南アジアのインドシナ半島(メコン川流域:GMS)を対象とした取り組みでは、越境交通に関する協定(Cross-Border Transport Agreement)が締結されるなど成果も出始めている。

このような越境交通における抵抗の軽減を目的とした取り組みの先駆けは、読者もご存知のようにEUである。EUにおいては、欧州連合条約で「人、物、サービス、資本の自由移動」が定められ、このうちたとえば人の自由移動に関しては、出入国管理政策や国境システムの共通化に関する協定(シェンゲン協定:ただしEU構成国と若干の相違がある)が結ばれるなどしている。また、1990年に開始されたInterregプログラムにおいて、国境を挟む地域間協力が進められ、EU域内の地域格差の解消や、地域統合に向け依然として存在する障壁の軽減を目的とした取り組みが進められている。

本稿で取り上げるエーレスンド地域(デンマーク・スウェーデン国境、図一1・2参照)は、EUやInterregの枠組みで取り組みが始まる前から地域間協力の検討が伝統的に進められてきた地域である。OECDによれば、この地域は「EU内で最も進んだ国境を越える地域統合」の例<sup>2)</sup>であり、Interregプログラムの開始を契機に海上を結ぶ道路・鉄道の建設計画が進展し、2000年にエーレスンド・リンク(橋とトンネルの複合体)が開通した。本稿で紹介する論文<sup>3)</sup>は、エーレスンド・リンク開通後の通行需要を検証し、多くの関係者へのインタビューを通じて、

依然として存在する国境バリアとは何かを検討したものである。

上記のとおり、本論文はどちらかといえば「EUの中でも国境を越えた統合に関して先進的な取り組みが行われている地域にも関わらず、依然として様々な障壁が存在する」というスタンスに立って議論が展開されており、アジアという後進地域における越境交通抵抗の低減に関心のある者としては暗然たる気分になるのだが、先進的な取り組み事例からの教訓として本稿で紹介させていただきたい。

## 2——エーレスンド・リンク開通の影響と残存する国境バリア

紹介論文によれば(表一参照)、エーレスンド・リンク開通の翌年(2001年)こそ通行量の実績が予測値の81%にとどまったものの、開業3~4年後には予測値を超え、現在も順調に増加している。しかしながら、同時期に開業したデンマーク国内のシェラン島とフン島を橋とトンネルで結ぶグレート・ベルト(図一1の1)と比較すると、距離は同程度で、周辺人口はエーレスンド・リンクの方が3倍近く多い(エーレスンド・リンクを挟む両国地域合計で約235万人に対し、グレート・ベルト両岸の人口は約78万人)にも関わらず、車両通行台数はグレート・ベルト(23,700台/日、2005年)の約半分にとどまっている。この落差の要因としては、競合するフェリー(図一2上方の海上リンク)の影響なども考えられるものの、特に両岸を跨いだ住み替えなどに伴う通勤圏の拡大が思惑通り進まないことによる、越境交通需要の伸び悩みが指摘されている。すなわちこれが、なお残る国境バリアの影響である。

論文著者は、多くの専門家へのインタビュー調査を通し、経済的な障壁および文化的な障壁の2つの視点から、多くの専門家が影響が大きいと指摘した順に要因を列挙している。すな

■表一 エーレスンド・リンクの通行量実績と予測値(文献<sup>3)</sup>Table 2を一部改変)

年	1日あたり 鉄道旅客数	予測値に対す る割合(%)	1日あたり 通行車両数	予測値に対す る割合(%)
予測値	16,500		10,000	
2001	13,479	81	8,085	81
2002	14,719	89	9,393	94
2003	15,589	94	10,360	104
2004	17,022	103	11,816	118
2005	18,137	110	13,602	136

言語についても、普段のコミュニケーションには問題なくても、子供の教育(どちらの言語で教育を受けさせるか)という観点からは大きな問題となる。

### 3—越境抵抗の低減に向けて

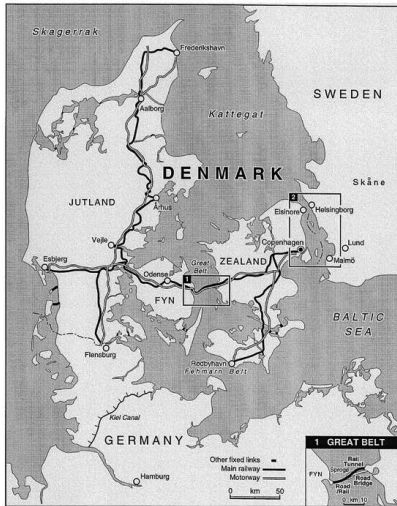
以上で述べたように、論文著者らの視点は、肩肘張った非日常的な国際交通需要というよりは、国境を挟んだ地域が一体的に発展するために不可欠な、日常的な交通需要の増加を阻む要因にある。もちろん、経済障壁の①や⑦に示した通行料金そのものも重要ではある(実際に一番影響度の大きい要因として挙げられている)ものの、国境を跨いだ移住や就業を促すためには、税体系や社会システム(社会保障制度、基幹インフラシステム、教育制度等)の共通化も同様重要である、というのが本論文の重要な示唆といえる。もちろん、上記のような事柄に対する両国の努力は継続的に実施されており、論文中でも、2003年に開始された所得税に関する融通制度(スウェーデン居住のデンマーク国民からの所得税収をスウェーデン地方都市へ移転する制度)は、エーレスンド・リンクの通行需要がこの時期に予測値を超えた主要な要因のひとつであると指摘されている。

一方で、紹介論文では、国境バリアが存在することによる経済的・文化的インセンティブも指摘されている。たとえば、性格の異なる労働市場が近接することによる就業・雇用機会の拡大や、住宅価格や消費税制の相違などである。特に物価や税制の相違に起因するインセンティブは、国境バリアが存在しなければ生じないものであり、両国の差異が縮小するにつれて越境交通の需要を減少させる方向に働くため、長期的な需要予測等においては注意が必要と指摘されている。

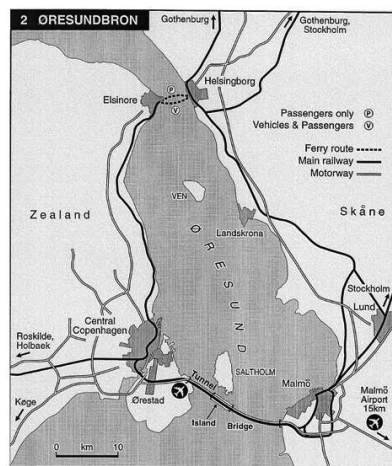
エーレスンド海峡を挟んだこの地域では、上述のようにもともと(若干ではあるが)言語や文化が異なり、異なる国として発展してきた経緯があるため、ある程度の障壁が存在して当然である。しかしながら、論文中で著者らが示したように、近代国家の成立に伴い、各国が独自に社会経済制度を確立・発展させたことによって生じた税制や社会システムの相違が、越境交通需要や地域統合に対してマイナスの影響を与えていることも、また事実である。冒頭でも述べたように、EUなどに比べれば、アジアにおける越境抵抗の低減や国を跨いだ地域統合に向けた動きは、まだ端緒についたばかりであるが、周辺地域のインフラ整備や、出入国管理など越境行為に関する直接的な制度の共通化に加え、本稿で見たような、各国の社会経済システムにおける共通化や融通もまた重要という点は、常に認識しておくべきものであろう。

#### 参考文献

- 1) 黒田・家田・山根編著[2010], 『変貌するアジアの交通・物流 ～シームレスアジアをめざして～』, 技報堂出版, 264p.
- 2) 若森・八木・清水・長尾編著[2007], 『EU経済統合の地域的次元 ～クロスボーダー・コーペレーションの最前線』, ミネルヴァ書房, 354p.
- 3) Knowles, R. D. and Matthiessen, C. W.[2009], "Barrier effects of international borders on fixed link traffic generation: the case of Øresundsbron", *Journal of Transport Geography*, 17, pp. 155-165.



■図一 デンマークにおける2つの海上リンク<sup>3)</sup>(グレート・ベルトおよびエーレスンド・リンク)



■図二 エーレスンド・リンクの位置<sup>3)</sup>(図下方、左岸:デンマーク・コペンハーゲン市、右岸:スウェーデン・マルメ市)

わち、経済的な障壁については、①通行料金が低いこと、②両国における年金や社会保障制度の相違、③スウェーデン人に課される外国(デンマーク)における収入への所得税、④為替変動による収入の変動、⑤通勤費の控除制度の相違(越境通勤するスウェーデン人にとって通行料が所得税の控除対象とならない)、⑥両国で働くパートタイマーに対する二重課税の問題、⑦フェリーに比べて通行料金に対する間接税が高いこと、⑧電話システムの相違と国際通話料金の高さ、⑨銀行制度の相違、があげられている。通勤需要の多くがスウェーデン(マルメ市)側からデンマーク(コペンハーゲン都市圏)側への流動であることから、コペンハーゲン都市圏に勤務するデンマーク人のスウェーデンへの移住を阻害する要因と、マルメ市周辺のスウェーデン人がコペンハーゲン都市圏の就業先を選択することを阻害する要因に分ければ、①・②・④・⑥・⑧は両者に共通し、⑨は前者に、③・⑤は後者に関連する要因となっている。

また文化的な障壁については、①言語の相違、②文化の相違、③教育システム(特に高等教育)の相違、④メディアの相違、があげられている。論文著者によれば、デンマークとスウェーデンにおける言語や文化の相違は些細なものであるが決して埋まらない(small but persistent)ものだそうである。