

# デンマーク運輸事情調査

平成21年3月

# 目 次

1. デンマーク概況	1
(1) 地勢	
(2) 人口	
(3) 気候	
(4) 土地利用	
(5) 経済	
2. 行政機構	2
(1) 行政の構造	
(2) 国土交通行政	
3. 運輸の概況	4
(1) 輸送実績	
(2) 交通関連施設整備事業費推移	
(3) 全国規模の交通計画	
4. 航空	8
(1) 概要	
(2) 空港	
5. 鉄道	10
(1) 概要	
(2) 輸送量	
6. 地下鉄	11
(1) 概要	
(2) 所有者	
(3) 建設主体	
7. デンマークとスウェーデンの間の海峡横断路	11
(1) 概要	
(2) 通行料	

8. 港湾	12
(1) 概要	
(2) コペンハーゲンマルメ港	
(3) ヘルシンゴー港	
(4) その他主要港の取扱貨物量概要	
(5) 国内フェリー運行に関する補助制度	
9. 海運	21
(1) 概要	
(2) デンマーク船主協会	
10. 観光	22
(1) 観光収支	
(2) デンマークと日本間の観光客	
(3) 観光振興への取り組み	
(4) 観光の特徴	
(5) 国境を越えたエレソン地区観光の促進	
11. 国際協力	25
(1) 援助政策等	
(2) 実施体制	
参考文献・ホームページ	28

## 1. デンマーク概況

### (1) 地勢

デンマーク王国は、本土（ユトランド半島、シェラン島、フン島及び約400の島々）並びに自治領のグリーンランド及びフェロー諸島より構成されている。首都コペンハーゲンにはシェラン島の東端に位置する。

本土の面積は約43,000km<sup>2</sup>であり、九州と同規模である。本土は平坦であり、最高地点でも172mにすぎず、河川も少ない。地質は石灰岩で非常に安定している。

陸続きの隣接国はドイツのみであり、海を隔てて東にスウェーデン、北にノルウェーが位置する。

1998年にシェラン島とフン島を結ぶ海峡横断橋であるグレートベルトリンク、さらに2000年にシェラン島（コペンハーゲン）とスウェーデン（マルメ）を結ぶ海峡横断路エレソンリンクが開通し、陸上交通によりドイツ及びスウェーデンとの往来が可能となった。

さらに、2008年9月、2018年の開通を目指したロラン島（シェラン島の南に位置する島）とドイツ（プットガルデン）を結ぶ橋梁（フェーマンベルトリンク）の建設に関する協定に両政府が署名しており、同橋開通（2018年予定）後はコペンハーゲンからハンブルク（ドイツ）への所要時間が約5時間から約4時間に短縮される。

### (2) 人口

デンマークの人口は約550万人であり、北海道や兵庫県と同規模である。このうち、首都圏地域に約164万人（2008年）、コペンハーゲン市内に約51万人が居住している。以下、主要都市の人口（2008年）は概ね次の通り。オーフス30万人、オールボー20万人、オーデンセ19万人。

### (3) 気候

本土は北緯54° 30′ ～57° 45′ に位置し、日本付近に置き換えるとサハリン北部に匹敵するほどの高緯度であるが、メキシコ湾流及び偏西風の影響で比較的温暖である。

気温は8月で15～20℃、1月で-5～0℃程度、降水量は各月30～70mm程度であり、冬季における降雪量も少ない。

### (4) 土地利用

国土の約7割が耕地、約2割が自然（森林、湖沼、湿地等）、約1割が市街地である。このように耕地開発が進んでいる理由は、国土が平坦で、耕地開発が比較的容易であったことによる。

### (5) 経済

主要産業は海運業、農業、畜産業、化学工業、加工業である。GDPは2,753億ドル（国民一人あたり52,110ドル）（2007年、世銀統計）であり、デンマークも日本と同様に常に世界の上位にある。

総輸出額、総輸入額はそれぞれ925.5億ドル、855.0億ドル（2006年、WTO統計）であり、主な品目は、輸出が、機械、肉・酪農品及び医薬品、輸入が機械、乗用車、鉄鋼である。

対日貿易は、日本からデンマークが、乗用車、ビデオカメラ、貨物自動車、医療用器械等902億円、デンマークから日本が豚肉、医薬品、チーズ類、風力発電機など2,382億円（ともに2007年、財務省通関統計）となっており、EU域外では、デンマークからの豚肉の最大の輸出先は日本である。

現在ユーロ不参加であり、通貨はデンマーク・クローネ（以下DKK：2008年秋以降の急激な円高等によりレートは安定していないが、2009年2月現在1デンマーククローネ≒16円）。

## 2. 行政機構

### （1）行政の構造

中央政府、Region（地域：県に相当）、Kommune（コムーネ：市に相当）の3層構造となっている。ただし、コペンハーゲン市及びフレデリクスベア市の2市は県に属しておらず、県及び市双方の事務を所掌。

2006年までは14県275市であったが、地方行政構造改革（後述）により2007年1月1日より5地域98市に再編された。

#### ※自治行政構造改革

2007年1月1日に地方自治体の大幅な組織改革が行われ、14県271市であった行政区分が5地域98市に再編された。その結果、人口20,000人未満の市が自治体数ベースで76%から7%に減少。再編の結果、県に相当する「地域」の所掌事務は主に医療サービスに限定されるようになり、県が所掌していた事務の多くが国と市に移行。

### （2）国土交通行政

#### ①国土交通分野を所掌する省庁

・交通省（デンマーク語：Transportministeriet、英語：Ministry of Transport）

所掌事務：道路、橋梁、鉄道、港湾、フェリー交通、海岸、航空、空港、郵便等  
なお、住宅、河川、公園及び都市計画は環境省が、海運、観光は経済産業省が所掌。

#### ②交通省の組織

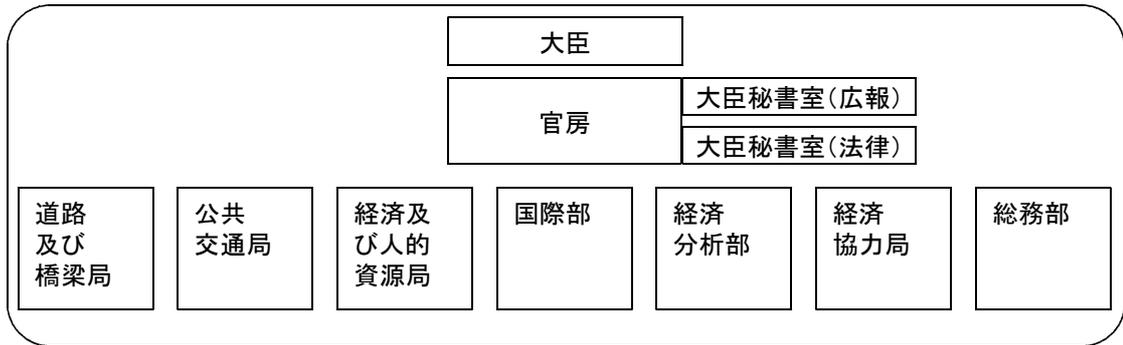
##### i) 組織変遷

- ・2005年 2月：従前の「交通省」に、「経済産業省」の所掌であったエネルギー政策に関する事務が移管し、「交通及びエネルギー省」となる。
- ・2007年11月：第3次ラスムセン内閣の成立に伴い再び「交通省」となる。これに伴い、エネルギー分野は、同内閣成立時に新規に発足した「気候・エネルギー省」が所掌することとなった。

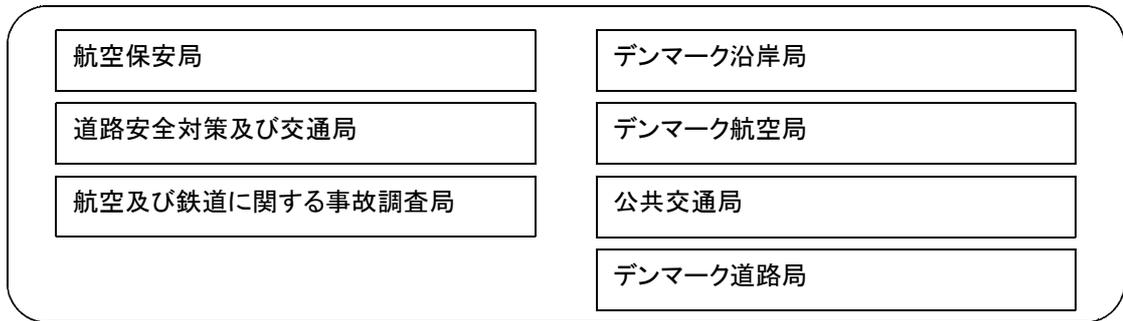
##### ii) 大臣及び事務次官

- ・大臣：ラース・バーフォード（保守党）  
2008年10月 現職  
2006年 家族消費者相  
2001年 デンマーク国会議員
- ・事務次官：トーマス・イーボー

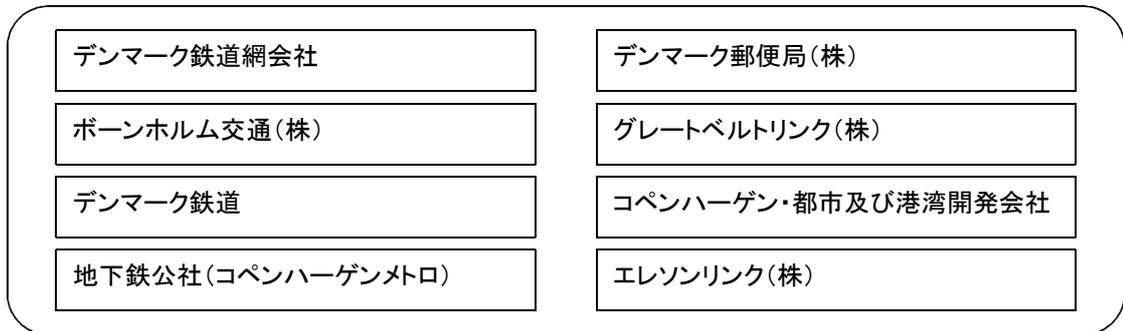
本省



外局



政府保有企業



特別委員会及び評議会

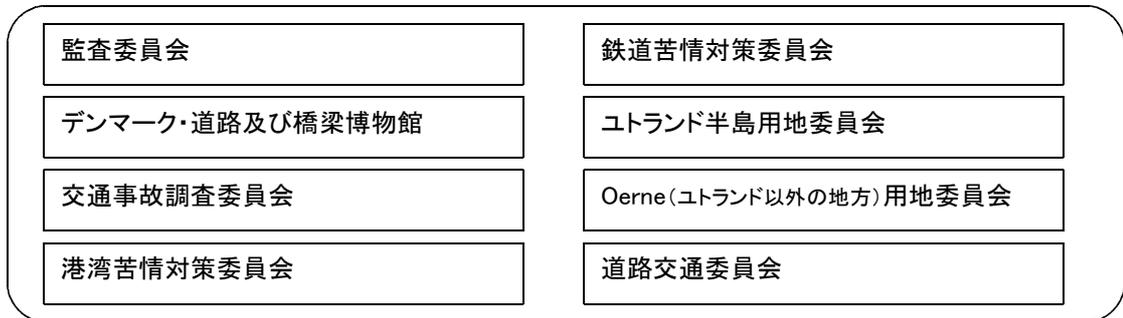


図-1 交通省組織図

デンマーク交通省ホームページ (<http://www.trm.dk>)

### 3. 運輸の概況

#### (1) 輸送実績

##### ① 貨物輸送

図-2, 3にデンマーク国内における国内貨物と国際貨物の輸送量及びそれぞれの輸送機関別輸送量（トンベース）を示す。

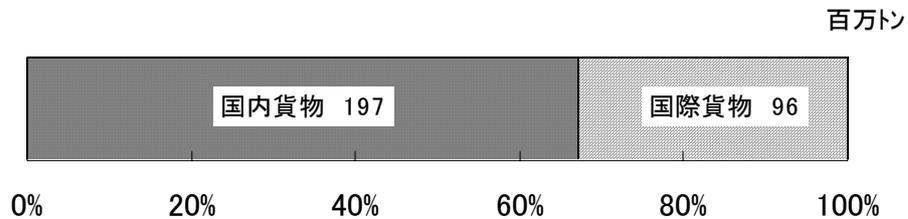


図-2 デンマークにおける国内貨物と国際貨物の輸送量(2006年)

STATISTICAL YEARBOOK 2008 : デンマーク統計局

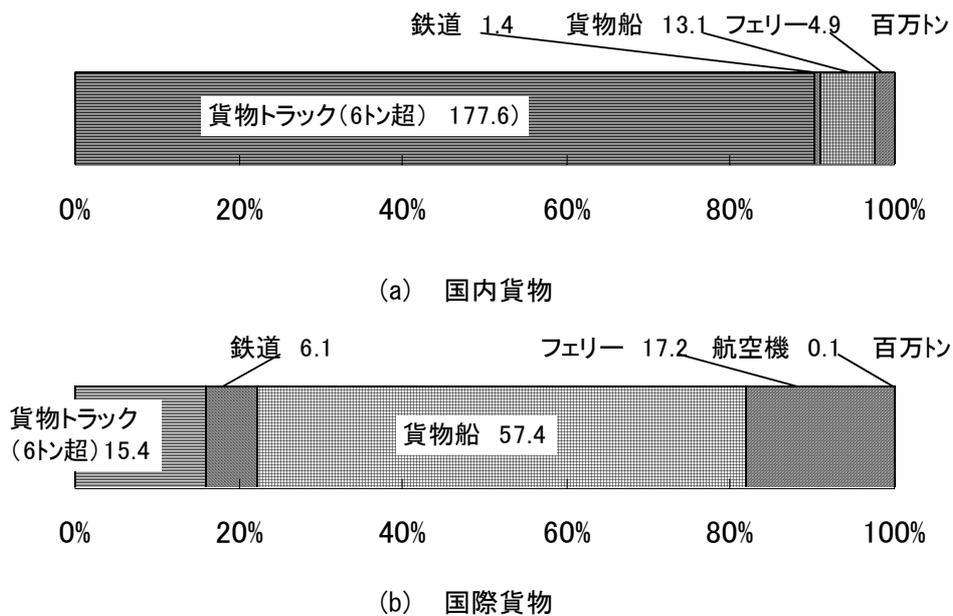


図-3 国内貨物及び国際貨物の輸送機関別輸送量(2006年)

STATISTICAL YEARBOOK 2008 : デンマーク統計局

##### ・ 国内貨物

国土が比較的小規模で、ユトランド半島、フン島及びシェラン島等が橋梁で結ばれており、離島以外の地域には貨物トラックによるアクセスが可能であり、また、国土が比較的小規模であることから国内輸送は数100km圏内に収まる。このような事情により、国内貨物輸送においては貨物トラック利用が支配的であり、年間貨物量約1.97億トンのうち、90%以上が貨物トラックによる輸送となっている。

・国際貨物

年間貨物量約0.96億トのうち約58%が貨物船による輸送となっており、約18%が貨物トラックとフェリーによる複合一貫輸送にてまかなわれている（ノルウェー及びドイツ等数か国との間にフェリー定期航路が就航）。

ドイツ及びスウェーデンと陸上交通による往来が可能なることもあり、約16%が貨物トラック、6%が鉄道の利用となっている。また、ユトランド半島とドイツが陸続きであること、2000年のエレソンリンク開通によりデンマーク（コペンハーゲン）とスウェーデン（マルメ）が道路及び鉄道にて接続されたことから、貨物トラック及び鉄道による輸送も行われており、それぞれ全体の16%、6%の分担率となっている。

②旅客輸送

図-4に、国内における輸送機関別旅客輸送量に関するデンマークと日本の比較データを示す。デンマークにおける旅客輸送形態の特徴は以下の通り。

・自動車利用が支配的

国土が比較的小規模なため国内移動は数100km圏内に収まり、また、国土が平坦であり冬季の降雪も少なく自動車による国内移動が比較的容易であることから、自動車利用が78%を占めている（日本における同分担率は59%）。

・公共交通機関

国内ではそれほど長距離の移動を必要としないため、航空機の利用（日本では7%）は少なく、鉄道利用とバス利用が拮抗している。

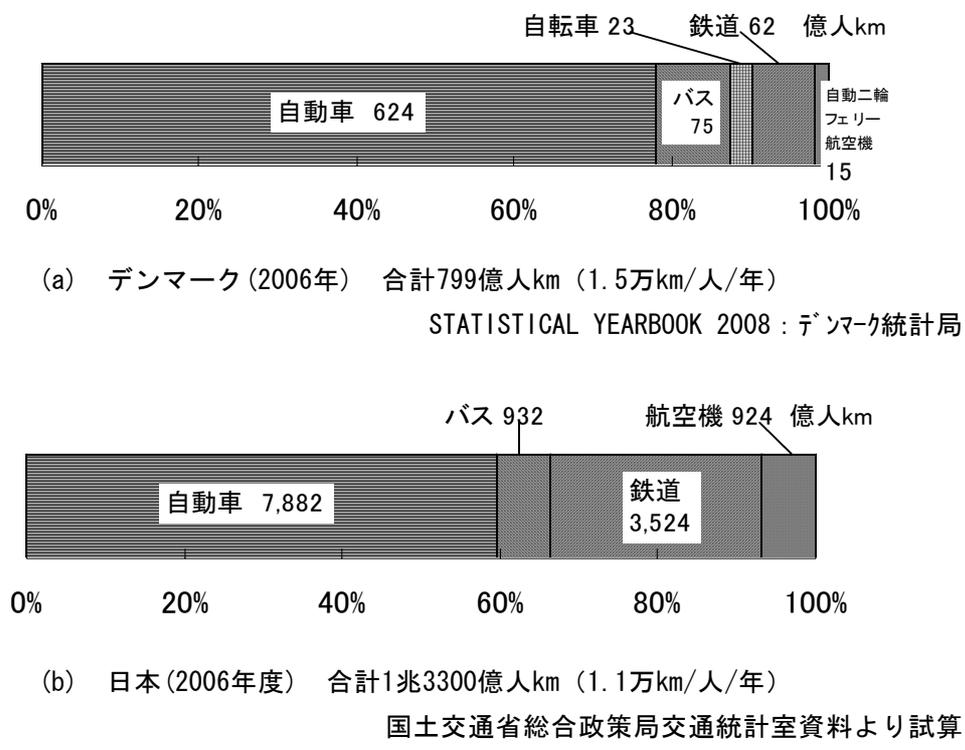


図-4 国内の旅客輸送における輸送機関別輸送量割合

・自転車の利用

自転車による移動が統計上に数%表れていることも特徴的である。デンマークは国土が平坦であり冬季の降雪も少ないという地理的、気候的要因に加え、市街地では一方通行の自転車専用道が各道路の両側に整備されており、同専用道内は自動車の駐停車はもとより歩行者の通行も禁止されている等、ハード面及び制度面においても自転車利用に適した環境が整っており、自転車交通が日常的移動手段として浸透している。

・国民1人あたりの年間移動距離

図-4のデータから単純に算出すると、デンマークにおける国民一人あたりの年間移動距離は1.5万km（日本における同移動距離は1.1万km）となる。左記は数字上の比較結果ではあるが、デンマークでは国土が小規模ながら国民の移動量は比較的大きく、国内における長距離移動が比較的容易であることを示唆している。

(2) 交通関連施設整備事業費推移

図-5に、交通関連施設整備に関する事業費推移（維持管理含む）を示す（港湾、地下鉄及び空港は95年より表示）。2005年の交通関連施設整備事業費を合計すると約151億DKK（デンマーククローネ≒18円：2005年当時）であり、対GDP比は1.0%である。80年代後半の財政再建以来、グレートベルトリンク及びエレソンリンクといった巨大プロジェクトのために90年代後半まで全体投資額が増加し、同プロジェクトの目処が立って以降はコペンハーゲンの地下鉄への投資が進められてきた。2004年より道路事業費が増加傾向にある。

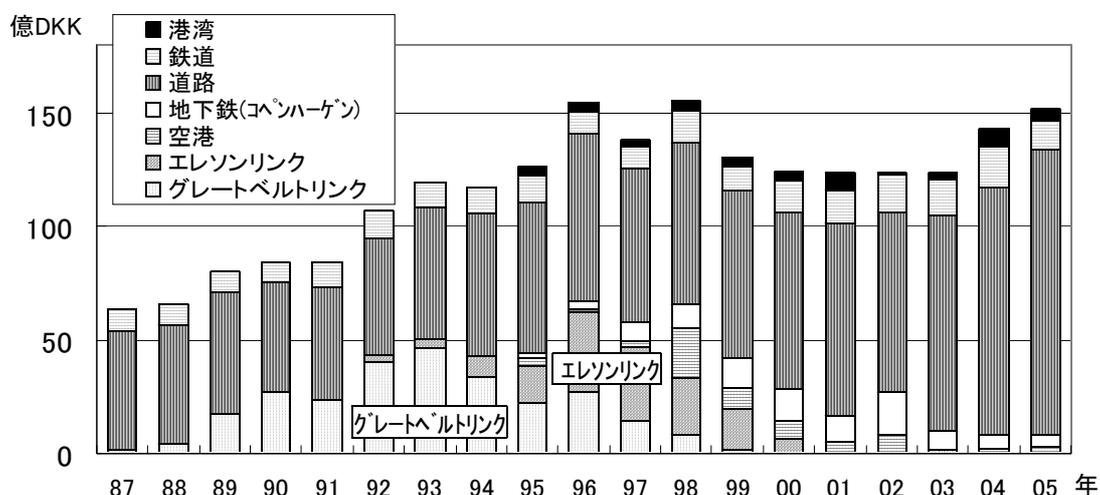


図-5 交通インフラに対する投資額の推移

Key figure for transport 2004

STATISTICAL YEARBOOK 2006, 2007 and 2008 : デンマーク統計局

図-5に示す期間における主なプロジェクト内容は以下の通り。

#### ○グレートベルトリンク及びエレソンリンク

- ・ 1980年代後半  
財政再建成功。シェラン島とフエン島を結ぶグレートベルトリンクに着手。
- ・ 1990年代前半  
デンマーク（コペンハーゲン）とスウェーデン（マルメ）を結ぶエレソンリンクに着手。
- ・ 1990年代後半  
グレートベルトリンクの目処が立ち、エレソンリンクへの投資を増額。
- ・ 1998年  
グレートベルトリンク開通。
- ・ 1998～1999年  
エレソンリンク開通に合わせ、コペンハーゲン空港ターミナルビルを改築。
- ・ 2000年  
エレソンリンク開通。

#### ○地下鉄

- ・ 1995年：着手
- ・ 2002年：コペンハーゲン中心部とアマー島を結ぶ路線が開通。
- ・ 2007年：コペンハーゲン空港までの延伸が完了。開通。

### （3）全国規模の交通計画

#### ○フェーマンベルトリンク建設計画

デンマークとドイツ間を跨ぐ国際海峡横断橋フェーマンベルトリンクの建設計画。2008年9月、2018年の開通を目指したロラン島（シェラン島の南に位置する島）とドイツ（フェーマン島プットガルデン）を結ぶ橋梁（フェーマンベルトリンク）の建設に関する協定に両政府が署名。同橋開通後はコペンハーゲンからハンブルク（ドイツ）への所要時間が約5時間から約4時間に短縮される。

- ・ 橋梁延長：約19km（斜張橋が採用される見込み）
- ・ 開通予定年：2018年
- ・ コスト：330億DKK
- ・ 組織：2009年設立予定のデンマーク政府所有企業が、同橋梁の建設計画、設計、建設、所有、維持管理及び運営の責任を負う。
- ・ 建設資金：前述の政府所有企業が国際市場から借り入れる資金によりまかなわれる（同企業の借入金に対してはデンマーク政府が責任を負う）。また、2007～2013年の期間においてEUより3億3500万EUR（同期間における予算の25%）の補助を受ける予定であり、2013年以降資金に関してもEUに対し補助金の申請が予定されている。
- ・ 借入金償還方法：橋梁利用者（各自動車及び鉄道運行者）が負担する通行料により償還される。
- ・ 通行料：現在のフェリー料金と同程度となる見込み。  
現在のフェリー料金（乗用車）片道64EUR、一日往復67EUR（平日）80EUR（週末）

#### 4. 航空

##### (1) 概要

##### ①発着便数

表-1にデンマークにおける航空便の発着回数を示す。

表-1 航空便発着回数

	2001	2002	2003	2004	2005	千 発着 2006 年
国内線	90	107	105	99	97	99
国際線	288	263	256	271	267	253
合計	378	370	361	370	364	352

STATISTICAL YEARBOOK 2008 : デンマーク統計局

##### ②国内線及び国際線の利用実績（旅客及び貨物）

表-2に航空機利用の旅客数、表-3に航空機による貨物輸送量を示す。年間延べ約1,200万人（参考：デンマークの人口は540万人）がデンマークにて航空機を利用しており、国土が比較的小規模であるため、旅客の76%は国際定期便の利用者となっている（チャーター便含まず）。

航空機による貨物輸送量は他の輸送機関によるものと比較すると少ない（図-3参照）が、年間10万ト強の輸送量で推移しており、内訳については大部分が国際貨物である。

表-2 航空機利用の旅客数

	2002	2003	2004	2005	千人 2006 年
国内定期便	1,529	1,465	1,483	1,537	1,666
国際定期便	8,124	8,061	8,678	9,044	9,382
チャーター便	1,099	1,083	1,204	1,371	1,375
合計	10,752	10,609	11,365	11,952	12,423

STATISTICAL YEARBOOK 2008 : デンマーク統計局

表-3 航空機による貨物輸送量

	2002	2003	2004	2005	千トン 2006 年
国内輸送	4	3	2	4	7
国際輸送	104	114	112	102	105
合計	108	117	114	106	112

STATISTICAL YEARBOOK 2008 : デンマーク統計局



## 5. 鉄道

### (1) 概要

2007年現在のデンマークの鉄道の総延長は2,644kmであり、そのうち495kmが私鉄。また駅及び停車場の数は535である。(STATISTICAL YEARBOOK 2008 : デンマーク統計局)

### (2) 輸送量

表-4に鉄道の運行実績を示す。都市鉄道(S-train)はコペンハーゲンを中心に近郊の都市との間で運行されており、便数も充実していることから利便性が高い。(以下のデータでは地下鉄の3~4倍の運行量)。また、S-trainと地下鉄による運行量は、デンマーク国内の鉄道総運行量の約25%を占めている。

表-4 鉄道の運行実績

	百万 列車・km		
	2004	2005	2006 年
都市鉄道(S-trains)	15.1	15.8	15.7
コペンハーゲン地下鉄	4.0	4.2	4.4
旅客列車(国鉄)	44.6	47.0	48.5
貨物列車(国鉄)	4.6	4.1	3.8
その他鉄道	7.8	8.1	8.2
合計	76.1	79.2	80.6

STATISTICAL YEARBOOK 2008 : デンマーク統計局

表-5に鉄道による貨物輸送量を示す。鉄道による貨物輸送の81%が、トランジットも含めた国際輸送であることがわかる。

表-5 鉄道による貨物輸送量

	千トン				
	2002	2003	2004	2005	2006 年
国内輸送	1,382	1,492	1,747	1,865	1,409
輸出	1,016	1,155	1,069	1,003	899
輸入	1,984	2,010	1,917	1,694	1,858
トランジット	2,914	3,055	3,171	3,144	3,311
国際輸送計	5,914	6,220	6,157	5,841	6,068
合計	7,296	7,712	7,904	7,706	7,477

STATISTICAL YEARBOOK 2008 : デンマーク統計局

## 6. 地下鉄 (Copenhagen Metro)

### (1) 概要

コペンハーゲン市街地と南東のアーマー島を接続しており、2002年10月に開通した。現在21km(22駅)の区間を運行している。M1とM2の2路線があり、M1は現在開発中のウアスタッド地域を縦貫しており、M2は2007年にコペンハーゲン空港に接続した。

### (2) 所有者

地下鉄公社 (Metroselskabet I/S) : コペンハーゲン市50%、デンマーク政府41.7%、フレデリクスベア市8.3%が出資。

### (3) 建設主体

地下鉄公社の前身であるウアスタッド地域開発公社 (Ørestadsselekabet I/S : コペンハーゲン市南東部のウアスタッド地域の開発を目的とした機関) により建設されて、当時の地下鉄所有者も同公社であったが、2007年、同公社は地下鉄事業を所管する地下鉄公社とウアスタッド地域開発を行うArealudviklingselskabet公社に分割された。(なお、同公社は、2008年5月14日、コペンハーゲン・都市及び港湾開発会社に改名されている。)

## 7. デンマークとスウェーデン間の海峡横断路 (エレソンリンク)

### (1) 概要

エレソンリンクの開通により、鉄道または自動車利用によるマルメ (スウェーデン) からコペンハーゲンへの通勤者も増加している。所要時間は鉄道で約30分、自動車で約45分。

2000年7月の開通以来車両通行量も着実に伸びており(図-6)、国境を超えた両地域の交流及び融合が進んでいる。現地報道によると、エレソンリンク開通前は約3,000人だった通勤者が2007年現在では約8,000人に増加しており、2004年にはコペンハーゲン市からマルメ市に2億8000万DKKが移転されている。国境を越える通勤者増加の背景には、スウェーデンはデンマークと比較して住宅や自動車が安価であるという経済的要因もある。

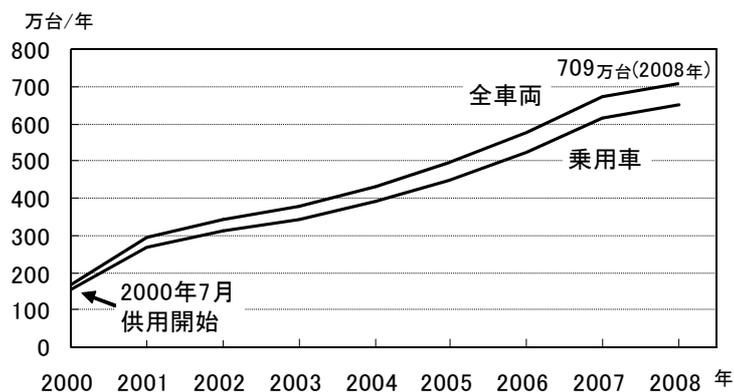


図-6 海峡横断路エレソンリンクの交通量推移

エレソンリンクホームページ (<http://www.oresundbron.com>)

## (2) 通行料 (乗用車の場合)

通行回数が増えるに従い、割引率が上がる様々な契約がある。

- ・ 通常片道料金  
275 DKK
- ・ 10回券  
2,000 DKK
- ・ BroPas (BroBizz(日本のETCに相当)使用のものの契約制)  
年会費235 DKK + 片道当たり139 DKK (週末は99 DKK)
- ・ ØresundPendleren (BroBizz使用のものの契約制)  
年会費235 DKK + [ 1~16回目, 51回目以上 ] 片道当たり139 DKK(週末は99 DKK)  
[17~50回目 ] 片道当たり 28 DKK(週末は20 DKK)
- ・ EasyGo (BroBizz)  
片道当たり261.25 DKK
- ・ ØresundBusiness (契約制)  
[ 1~2回目 ] 220 DKK(週末は176 DKK), . . . , [51~250回目] 112 DKK(週末90DKK), . . .

## 8. 港湾

### (1) 概要

#### ①港湾の定義

デンマークには大小118の港湾が存在 (STATISTICAL YEARBOOK 2008 : デンマーク統計局) している。デンマーク港湾法は、第1条にて、貨物、車両及び旅客の商業的輸送並びに魚の陸揚げに供する港に関して適用すると定められており、法律上で「港湾」と「漁港」の区別はない。本報告書においては、主に物流に關与する所謂「港湾」について述べる。

#### ②港湾を所有または管理運営する組織

港湾法第6条において、港湾管理者は以下のi)~v)の形態をとることができる」とされている。

- i) 国による管理  
例：現時点では小規模港湾2例 (Havneby港, Torsminde港) のみ
- ii) 自治体による管理  
例：オーフス港
- iii) 自治体傘下の会社 (公社) による管理  
例：オーベンロー港
- iv) 自治体と企業の共同出資会社による管理  
例：ロンネ港
- v) iv)の形態を取らない民間出資会社による管理  
オールボー港 (民間企業その他、グリーンランド自治政府の出資も一部あり)

なお、特殊な管理形態の例として以下の例がある。

- ・ コペンハーゲン・マルメ港 (後述)

所属国の異なる自治体等の出資により新会社（コペンハーゲン・マルメ港会社：Copenhagen Malmö Port：CMP）を設立し、国境を越えて一括した港湾管理を行っている。

・フレデリシア港及びニューボー港

港湾間の距離が約100kmあるにもかかわらず、2つの自治体の出資により公社「デンマーク港湾連合（株）（Associated Danish Ports A/S）」を設立し、同公社により2港を一括管理している。

## （2）コペンハーゲン・マルメ港

### ①国境を越えた地域融合

コペンハーゲン及びマルメ（スウェーデン南部）は、第7章に述べたエレソンリンク開通によって自動車で約45分（鉄道で約30分）で結ばれ、マルメ及びその近郊からデンマークへの通勤者も多く、国境を越えた同一の生活圏及び経済圏となっており、海峡を挟んで、両都市周辺地域まで含めたエレソン地域と呼ばれる一大経済圏を形成している。

メディコンバレーと呼ばれるバイオ研究の一大産業クラスターが国境を越えて形成される等、国境という概念に捕らわれず一体的な成長を遂げてきた同地域においては、港湾も例外ではなく、従前より良き競争相手であったコペンハーゲン港とマルメ港は、2000年のエレソンリンク開通を契機とした国境を越えた運営統合に合意がなされ、所属国の異なる2港が新会社により一体的に運営されることとなった。

### ②両港を一括運営する新会社設立の背景及び経緯

コペンハーゲン港及びマルメ港は、北ヨーロッパ有数の経済集積地帯であるエレソン地域（人口約350万人）の物流拠点として、共にバルト海における陸上交通と海上交通の結節点に位置し、1億人以上の人口を擁する北欧バルト地域の拠点港と成り得る地理的優位性があり、エレソンリンク開通を契機とした運営の統合が以下の経緯で進められた。

- ・1997年5月、両港湾管理者（当時は両市）の港湾局長が海峡横断路開通後に構築可能な国境を越えた両港の協力体制について議論し、同年11月、市場開拓の協力のみのケースから完全な両港合併のケースに至るまで、様々なレベルの協力体制の効果を検討するワーキンググループを設立。
- ・1998年9月、両市長にて、両港の運営統合を目指すという目標に合意がなされ、1999年3月、両市議会は両港を一体的に運営するコペンハーゲン・マルメ港湾会社（CMP）設立に合意。
- ・1999年6月、コペンハーゲン港管理者が同港利用者100社以上をスウェーデンに集め、運営統合による効果を説明。また、同年秋には、メディアに対する公表、各港湾利用者への案内を行うと共にWebサイトも稼働させ事前の広報活動を開始。
- ・2000年7月の海峡横断路開通半年後の2001年1月、本社をコペンハーゲンに置くスウェーデン国籍の合併会社としてCMPが誕生。

構想から新会社CMPによる両港一括運営開始まで、実に4年弱という短期間で本プロジェクトは実現している。海峡横断路開通を大きな好機として、国境を越えた一大経済圏の共通利益のために産学官が協働し、形ある成果を生んだ好例であると言える。

### ③組織

#### i) 両港の所有者（港湾所有者）

##### ・コペンハーゲン港

現在の港湾所有者はコペンハーゲン・都市及び港湾開発会社であるが、同港所有者はこれまで以下のように変遷している。

2000年以前 コペンハーゲン市

2000年11月 コペンハーゲン港湾会社（デンマーク政府100%出資）

その後、同社の出資比率はデンマーク政府50%、コペンハーゲン市50%となる。

2007年10月 Arealudviklingselskabet公社（以下の通り、後に改名）

デンマーク政府45%、コペンハーゲン市55%出資。

ウアスタッド地区（コペンハーゲン南東部の開発区域）及びコペンハーゲン港の開発を目的に設立された政府及び自治体出資の合名会社であり、その位置づけは日本で言う公社に近い。同社は、地下鉄公社の前身であるウアスタッド地域開発公社及びコペンハーゲン港湾会社の統廃合により設立。

2008年 5月 コペンハーゲン・都市及び港湾開発会社（デンマーク政府45%、コペンハーゲン市55%出資）Arealudviklingselskabet公社から改名。

##### ・マルメ港

マルメ市（スウェーデン南部スコーネ地方の自治体）が所有している。

#### ii) 港湾運営の主体

コペンハーゲン・マルメ港会社（Copenhagen Malmö Port : CMP）が両港の港湾活動全体を総合的に運営。CMPの出資母体は、前述のコペンハーゲン・都市及び港湾開発会社並びにマルメ港湾会社（マルメ市55%、民間企業45%出資）であり、それぞれが50%を出資。

（なお、マルメ港湾会社は、CMP及びマルメ・フリーポート会社に出資することを目的として設立された会社であり、港湾所有者とは異なる。）

CMPには12人の取締役がおり、出資母体である都市及び港湾開発会社並びにマルメ港湾会社からそれぞれ4人が就任している。残りの4人は雇用された（CMPプロパーと考えられる）取締役であり、デンマーク及びスウェーデンからそれぞれ2人が就任している。CMPの取締役会は港湾料金を決定する権限も有している。

コペンハーゲン・マルメ港は24時間フルオープンとなっており、荷役やロジスティックスをはじめとする港湾運営は490名（2007年）のCMP職員の直営業務で行われている。CMPは、顧客に対してより高いサービスを提供するため職員のサービスマインドを高める努力をしており、その一例として、すべての職員が語学に堪能である。なお、港湾の労働環境にも配慮されており、すべての港湾労働者は正式な雇用者（日雇いや短期契約等ではない）であり、生活の安定が保障されている。

### ④港湾所有者とCMPの業務分担

#### i) CMP

荷役からロジスティックに至るまでの港湾物流全般に関するサービス供給並びにコペンハーゲン港及びマルメ港における港湾活動の運営全般。

港湾料金はCMPの取締役会にて決定されており、2007年におけるCMPの年間売上高及び収益はそれぞれ約7億3,000万スウェーデン・クローナ（以下SEK：2007年時点のレートでは1SEK≒18円）、約1億5,000万SEKである。CMPは国境を越えて両港の港湾施設を柔軟に利用できる環境は勿論、より高品質のサービス提供を目指しており、24時間オープン且つ常時全オペレーターサービス供給可能な体制となっている。

ii) 港湾所有者

港湾エリアの土地開発及び不動産売却・管理等。

⑤ 港湾施設の計画及び整備

ii) 整備計画

施設整備計画はCMPと港湾所有者が協働して策定。ただし、荷役機械や岸壁等の港湾物流に第一義的に関わる施設に関する計画はCMPから、埋め立てや土地利用等に関する計画は港湾所有者から提案され、両者による検討を経て決定される。

ii) 施設整備

荷役機械はCMPにより、他の施設はCMP及び港湾所有者両者の出資により整備されている。CMPが後者の施設を利用する場合は、出資額に応じて施設利用料を港湾所有者に対して支払う。

⑥ 港湾施設

同港の岸壁総延長は16.5km、岸壁最大水深は13.5m、クルーズ船用岸壁最大水深は10mであり、数年内に新たなクルーズ船用岸壁及びバルク貨物用岸壁(-14m)等の建設が予定されている等、ハード面の充実にも力を注いでいる。

⑦ 港湾施設

- ・ 岸壁の最大水深 : 13.5m
- ・ クルーズ船用岸壁最大水深 : 10.0m
- ・ 岸壁総延長 : 16.5km
- ・ 港内の鉄道延長 : 36 km
- ・ 上屋面積 : 200,000 m<sup>2</sup>
- ・ 石油タンク容量 : 20,000 m<sup>3</sup> 出典：コペンハーゲンマルメ港パンフレット

表-6~10にコペンハーゲンマルメ港の主な港湾施設の諸元を示す。

表-6 コンテナ用荷役機械諸元

	コペンハーゲンターミナル	マルメターミナル
クレーン等		
ガントリークレーン	50トン吊り×4	40トン吊り×1
タイヤマウント式クレーン		40トン吊り×1
ストラドルキャリア	45トン吊り×12	0
ターミナルトラクター (トレーラーヘッド)	10	15

コペンハーゲンマルメ港HP (<http://www.cmpport.com>)

表-7 コンテナヤード諸元

	コペンハーゲンターミナル	マルメターミナル
ヤード面積	175,000m <sup>2</sup>	100,000m <sup>2</sup>
岸壁水深	10m	9.2m

表-8 RORO船バース諸元

	コペンハーゲンターミナル	マルメターミナル
ヤード面積	6,000m <sup>2</sup>	130,000m <sup>2</sup>
バース数	4	6
ターミナルトラクター (トレーラーヘッド)	10	15

表-9 液体バルク用施設諸元

	コペンハーゲンターミナル	マルメターミナル
水深	12m	13.5m
バース数	7	8
タンク容量	100万m <sup>3</sup>	110万m <sup>3</sup>
荷役機械	2基	6基

表-10 ドライバルク用施設諸元

	コペンハーゲンターミナル	マルメターミナル
水深	12m	13.5m
ヤード面積	834,000m <sup>2</sup>	100,000m <sup>2</sup>
屋根付部分	2,500m <sup>2</sup>	26,000m <sup>2</sup>

コペンハーゲンマルメ港HP (<http://www.cmpport.com>)

### ⑧取扱貨物量推移

2007年における同港の総取扱貨物量は1,830万トン、コンテナ19万TEU、トラック30万台、商品車52万台である。表-11にコペンハーゲンマルメ港の取扱貨物量実績を示す。

表-11 コペンハーゲン・マルメ港取扱貨物量実績

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007年
総取扱量(100万トン)	13.3	13.4	14.8	14.8	15.2	16.6	18.3
液体バルク(100万トン)	5.5	5.4	6.6	5.7	6.1	6.2	7.2
ドライバルク(100万トン)	2.9	3.1	3.1	3.3	3.2	3.4	3.7
コンテナ(千TEU)	126	130	135	144	155	175	192
RORO船(千台)	210	210	202	240	249	294	305
クルーズ船寄港(寄港数)	215	179	246	264	284	286	292
"  乗客(千人)	185	199	268	362	426	458	509
商品車(千台)	26	40	139	246	295	382	447
"  鉄道輸送含む(千台)	31	48	161	293	345	440	518

Copenhagen Malmö Port Annual Report 2007

CMP クルーズ・パシフィック

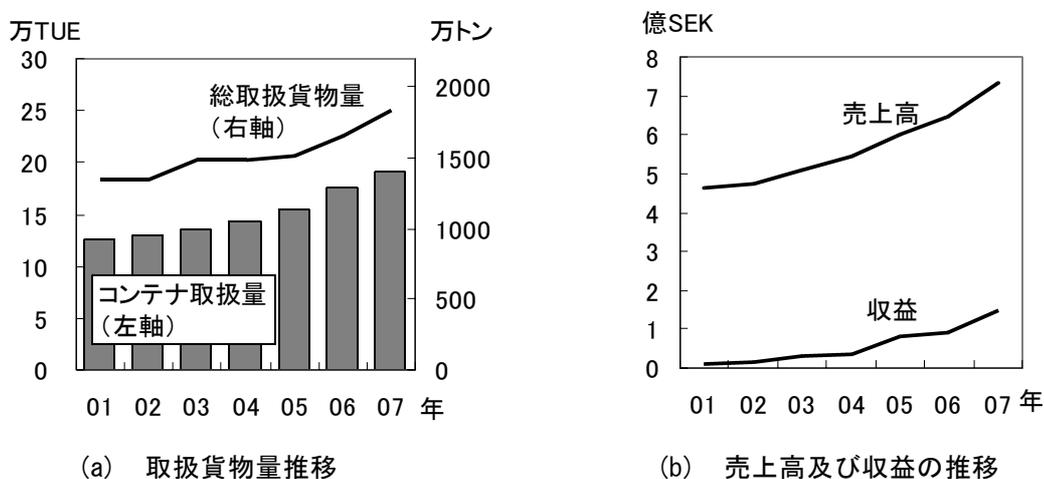
## ⑨運営統合の効果

### ・業務実績

CMP運営開始後、取扱貨物量、売上高、利益ともに年々伸びており、企業進出も着々と進んでいる。

その一例として、2003年マルメ港にトヨタ自動車が進出しており、同社ターミナルでは、デンマーク、スウェーデン、フィンランド及びロシアといったバルト海沿岸の広大な地域を市場として、日本、タイ及び英国等の多くの国の工場より自動車を輸入している。

北欧諸国及び東ヨーロッパ向けの商品車の配送拠点としての業務はCMPに大きな利益をもたらしており、これにはエレソン海峡横断路の開通が大きく寄与している。2002年からの5年間でCMPの商品車取扱量は10倍に伸びており、2007年は約52万台を取り扱っている。



図ー7 CMP業務実績

CMPホームページ (<http://www.comport.com>)

Copenhagen Malmö Port Annual Report 2007

## ⑩クルーズ船寄港に表れる効果

CMPは国境を越えたエレソン地域全域を観光スポットとしてPRすることによりクルーズ船寄港地としての魅力アップを図っており、大型クルーズ船拠点港としての定着もまた、CMPに大きな利益をもたらしている。同港と近接したコペンハーゲン空港の存在もクルーズ客増加の大きな要因の一つである。多い日には約1万人の乗客が同港とコペンハーゲン空港間を行き来していると考えられ、これには同時に市内における消費活動及び宿泊も伴うことから、その経済効果は非常に大きい。2008年には303隻のクルーズ船と56万人の乗降客（ともに過去最高）を達成し、乗客数は2002年と比較し約3倍に増加した。

### (3) ヘルシンゴー(Helsingør)港

#### ①ヘルシンゴーの位置

コペンハーゲンから45kmほど北に位置し、エレソン海峡を跨いでスウェーデンのヘルシンボリと面する。対岸のヘルシンボリとはわずか5kmしか離れておらず、スウェーデンと

地理的に最も接近している。

## ②フェリーの重要な発着港

同港はフェリー交通の盛んな同国内においても最も充実した便数を有する。

- ・ 港湾管理事務所は24時間オープン
- ・ 乗客数：1,200万人/年（うち1,000万人は日帰り客。また、乗客の75%はスウェーデン人）
- ・ 輸送車両数：190万台/年（デンマーク国内の総車両台数に相当）
- ・ 運行体制：フェリー会社3社による計7隻体制
- ・ 発着便数：45,000便/年（往復で計9万回フェリーが海峡を横断）

## ③発着の多い理由

2000年にコペンハーゲンとスウェーデン・マルメとを接続する海峡横断路（エレソンリンク）が完成したにもかかわらず、前述のような充実したフェリー交通を維持しており、これは以下の理由が考えられる。

- ・ コペンハーゲンから、スウェーデンのストックホルムや第二の都市であるヨーテボリ等に向かう場合には同港発着フェリーを使用した方が走行距離が短く、所要時間はほぼ同じである。
- ・ 車両輸送の運賃はエレソンリンク使用の場合とほぼ同額となっている。
- ・ 航行時間はわずか15～20分
- ・ 24時間体制、且つ約15分毎に出港するため待ち時間を考慮する必要なし。
- ・ 船内における休憩や免税店での買い物が可能。

以上のように、海峡横断の橋梁が完成した後も同港ではフェリー航路としての位置づけを維持できており、橋梁とフェリー航路の共存の良い例として参考とすることが出来る。なお、エレソンリンクは道路鉄道併用橋であり、道路部分の交通量は709万台/年（2008年値）。（エレソンリンク完成により、コペンハーゲン・マルメ間の航路は廃止）

## （４）その他主要港の取扱貨物量概要

### ①オーフス港

- ・ 総取扱貨物量 : 1,257万トン（2007年）
- ・ コンテナ取扱量（内数）：(LOLO) 50万TEU（2007年）  
(RORO) 42万TEU（2007年）

### ②フレデリシア港及びニューボー港（デンマーク港湾同盟(株)による一括管理）

- ・ 総取扱貨物量 : 1,692万トン（2006年）

### ③エスビャー港

- ・ 総取扱貨物量 : 459万トン（2007年）

## （５）国内フェリー運行に関する補助制度

### ①長大橋梁供用開始に伴う救済措置（商業ベース航路が対象）

デンマークには、商業ベースで運行されている航路が11航路あり、その内、Århus-

Kalundborg, Århus-Sjællands Odde, Ebeltoft-Sjællands Odde及び Tårs-Spødsbjergの4航路においてはグレートベルトリンク（1998年に開通した、シェラン島とフュン島を接続する長大橋梁）の開通に伴い、橋梁との競合が発生している。

これら4航路の運行に対し、2005年5月1日までは政府（交通省）からの補助金が保証されていた。それ以降は採算ベースによる運行が前提となっているが、もし採算ベースでの運行が不可能な場合は政府が運行に対して助成することとなっている。

## ②小規模離島を有する自治体への補助

2008年10月現在、26島への24航路（島の数より航路数が少ないのは複数の島に寄港する航路が存在するため）が「生命線航路」として位置付けられている。生命線航路は、「非商業ベース且つ公共の助成金により運行されている本土と小規模な離島を接続する航路」と定義されている。なお、2007年1月1日に大幅な自治体再編（第2章参照）が行われているが、その際にも生命線航路の数は変更されていない。

### i) 島民無料乗船サービスへの補助（交通省所管）

生命線航路の目的は「必要不可欠なもの」の提供であり、当該航路のフェリーには、対象となる島の住民、住民の自転車、身障者マークのある車両の無料乗船が可能である。なお、これらの予算は自動的に計上される訳ではなく、当該離島を有するそれぞれの自治体（市）は、国に対し、無料乗船サービスに必要な経費のための予算要求活動を能動的に行わなければならない。

本件（島民無料乗船サービス）に関する国の予算は年間800万DKKである。これらの予算は4半期毎に自治体に支払われ、自治体は実際にどれだけ無料乗船サービスを行っているかを示す資料の提出が義務づけられている。本制度における政府の担当省庁は交通省であり、2007年の自治体再編前後においても本制度は変更されていない。

### ii) フェリー運行に関する補助（福祉・男女平等省所管）

#### ・自治体再編(2007. 1. 1) 以前

小規模離島を有する自治体（市）に対するフェリー運行に関する補助として、国及び県において予算が組まれており、本制度においては、国、県、市がそれぞれ1/3を負担していた。

補助金支払いの流れにおいては、国及び県が助成金の1/3をそれぞれ市に支払い、市が残額(1/3)を負担した上で助成金全体をフェリー運行者に支払うシステムになっていた。27の小規模離島(生命線航路を有する26島及び簡易道路で本土と接続されているマンド島)に対する国からの補助金の額は、2004年において運行費計1,720万DKKと整備費計1,180万DKKであった。

#### ・自治体再編(2007. 1. 1) 以後

小規模離島の振興に関する補助金制度は継続されているが、フェリー航路運行に対する補助に限定した予算は組まれておらず、当該離島を有する自治体に対する一括の補助金(フ

フェリー事業以外への補助金も含む)として予算が組まれている。自治体再編前は、当該離島へのフェリー航路運行に対し国(1/3)、県(1/3)、市(1/3)が負担していたが、自治体再編後、「地域」(県が再編されたもの)の所掌事務が大幅に減ったことから、2008年10月現在、当該離島への一括補助金の予算は、国(2/3)、市(1/3)の割合の負担で執行されている。当該予算の額は2006年基準値で固定されているが、物価や賃金の移り変わりに合わせ調整されることとなっている。

自治体に対する国からの当該補助金の予算(2009年)は総額7,960万DKKである。(予算執行における自治体の裁量を認める観点で、)この補助金を受ける自治体は、予算の執行計画を国に提出する必要がないため、これらの予算のうちフェリーに対する支出分を切り出したデータは存在しない。

#### iii) フェリー船体購入に関する補助(福祉・男女平等省所管)

デンマーク政府は、2008年から2010年まで、小規模離島を有する自治体に対し、フェリーを新規取得するための補助金として年間2,000万DKKの予算を別途計上することを決定。当該補助金を必要とする自治体には、積極的な予算要求活動が求められている。

#### iv) 補足

・省庁により管轄が異なる補助制度

A:「無料乗船サービスの補助」は交通省、B:「フェリー航路運行に対する補助金制度」は福祉・男女平等省が所掌しており、予算も全く別に計上されている。ただし、対象となる航路は同一である。

なお、Bに関しては、フェリー運行に関する単独の補助金ではなく、各自治体に対して離島振興に関する全分野一括の予算で配賦され、自治体の裁量で、配賦された予算の中からフェリー運行事業に対する支出額を決定する。

・フェリー運行主体及び補助金の流れ

以上の補助制度の対象となるフェリー航路には、

A:市所有の会社が運行しているケース

B:市と契約を結んでいる民間会社が運行しているケース

がある。

A、Bのケースともに、以下のように国から自治体(市)へ補助金が交付され、その後、自治体(市)が自らの負担分と合わせてフェリー会社に対して交付している。

・補助金の流れ

国 → 自治体(市) → フェリー会社(自治体所有または民間)

よって、手続上及び補助金の流れ上、国とフェリー会社が接することはない。国は、フェリー会社に対して直接助成しているのではなく、あくまでも、離島フェリー航路を有する「自治体(市)」に対して補助金を交付しており、本補助金システムは、市の裁量が非常に大きいと言える。

なお、日本でいう県に相当する「地域(region)」は医療制度くらいしか所掌しておらず、本補助金交付事務には関与していない。

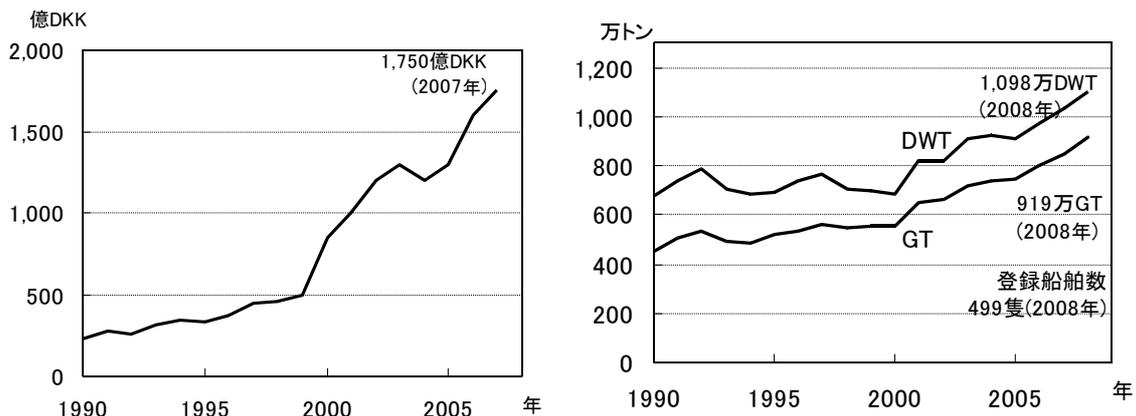
## 9. 海運

### (1) 概要

デンマークの海運業界は世界の貿易量の10%を担っており、船舶トン数、売上高、雇用者数ともに上昇中である。将来を見据えた新造船計画（現計画では、現時点の総トン数の75%に相当する新造船の予定がある）により、平均の船齢は7年であり、世界の平均船齢の13年と比較しても非常に新しい船舶を使用していると言える。

デンマーク船籍として約500隻が登録されており、重量トン数(DWT)は約1,100万ト(2008年)であり、世界において最も近代的で高度化された船団の一つである。海運業は年間売上高1,750億DKK(2007年)のデンマーク第2位の産業であり、これら売上は主にデンマーク以外の第三国間の貿易によって得られている。実際、デンマーク海運業が担う外貿易の75%の航海においてはヨーロッパの港湾への寄港が含まれていない。なお、2009年1月の現地新聞報道によると、世界的な金融危機及び料金の大幅なカットにもかかわらず、2008年における同売上高は1,900億DKKであり、10年間で4倍に増加したと報じられている。

デンマークの船主は、海運に直接関与している分野だけで2万人のデンマーク人及び3千人の外国人を雇用しており、関連産業も含めると雇用者数は約7万人と見積もられている。



(a) 売上高

(b) 総トン数 (GT) 及び重量トン数 (DWT)

図-8 デンマーク海運業の売上高並びに総トン数及び重量トン数推移

デンマーク船主協会ホームページ (<http://www.danishshipping.com>)

### (2) デンマーク船主協会

1884年設立。デンマーク海運業の代表的な機関であり、海運企業により構成されている。同協会は、船員組合との賃金交渉締結並びに海事産業に関する雇用、安全及び訓練等に関する事務を行っている。同協会は、OECD加盟国の政府や国連からの派遣団等へのアドバイザーとしての役目を持つと共に、様々な国際的船主団体のメンバーでもあり、国際的な活動も積極的に行っている。

## 10. 観光

### (1) 観光収支

表-12に日本を含む7カ国及びデンマークの国際旅行収支(2006年)を示す。デンマークは年間約18億ドルの観光赤字(国際観光収入に対する32%の赤字)となっている。デンマークの人口及び国土面積は、それぞれ日本の約4%、約11%であるが、観光収入は日本の約66%、支出は約28%となっており、国民一人あたり、単位国土面積あたりの換算ではいずれも日本のものよりも大きい。これは、観光産業の発達という面に加え、欧州諸国では労働者が数週間の夏季休暇をはじめとして年に数回の長期休暇を取得することが一般的であること、ヨーロッパ諸国同士は距離が近く、各国相互移動のためのインフラ及び交通機関が発達していること、更に、シェンゲン協定(後述)実施国間では国境審査もなく人の移動が極めて容易であること等が要因として考えられる。

表-12 国際旅行収支の比較(2006年)

	収入		支出		百万ドル
	収入	順位	支出	順位	収支
デンマーク	5,585	32位	7,400	24位	△ 1,815
米国	85,694	1位	72,000	2位	13,694
スペイン	51,115	2位	16,700	12位	34,415
フランス	42,910	3位	31,200	4位	11,710
イタリア	38,129	4位	23,100	7位	15,029
英国	32,760	6位	63,100	3位	△ 30,340
ドイツ	32,760	7位	73,900	1位	△ 41,140
日本	8,469	23位	26,900	5位	△ 18,431

平成20年版観光白書(国土交通省)

#### 注釈：シェンゲン協定

欧州諸国間の「人の自由移動」を目的とした、欧州各国共通の入国管理に関する取り決め。アイルランド及び英国を除くEU加盟国並びにEU非加盟国であるアイスランド、ノルウェー、スイス及びリヒテンシュタインの計29か国が調印し、そのうち25か国で施行されている。

同協定加盟国間の国境検問所は撤去されており、シェンゲン域内(加盟国間)は実質的に人の行き来が自由である。(ただし、現地警察等からパスポートの提示等が要求された場合に拒否できるものではない。)

#### ・シェンゲン域外からの同協定加盟国への入出国

域内における人の移動が自由であることから、域外との入出国審査については各国とも統一されており、域内最初の到着地で入国審査、域内最後の出国地で出国審査が行われ、査証(ビザ)についても域内共通である。域内で複数国に滞在した場合でも上記入国審査日から出国審査日までが滞在期間とされる。なお、日本は査証免除国の一つであり、観光目的の短期滞在(所定の日数)であれば査証は不要。

## (2) デンマークと日本間の観光客

平成20年版観光白書によると、2005年における日本人海外旅行者のデンマーク訪問者数は39,963人、デンマーク人旅行者の日本訪問者数は12,382人である。日本とデンマークで相互に訪れる観光客数は3倍ほどの開きがあるが、近年、デンマーク人の日本訪問者数も増加傾向にあり2007年は14,305人となっている。

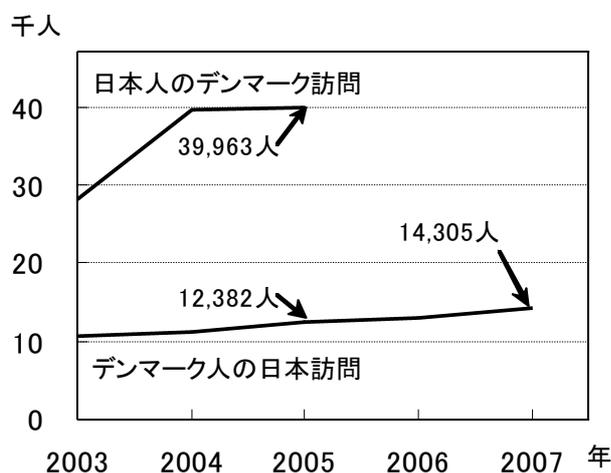


図-9 日本人のデンマーク訪問者数及びデンマーク人の日本訪問者数推移  
平成20年版観光白書（国土交通省）

## (3) 観光振興への取り組み

観光政策は経済産業省の所掌。本省では観光政策を取り扱う部署はなく、国レベルの観光政策は外局であるデンマーク政府観光局（後述）が担当。現在は、都市滞在、ビジネス滞在、シーサイド滞在、アクティビティー旅行に力を注いでいる。

※デンマーク政府観光局（The Danish Tourist Board）

- 設立 : 1967年
- 理事会 (a Board of Directors)
  - ・ 理事長+4理事 : 経済産業大臣が任命
  - ・ 2理事 : 旅行業界が任命
  - ・ 2理事 : 政府観光局職員
- 本部 : コペンハーゲン
- 支部 : 11支部  
ヨーロッパ（スウェーデン、ノルウェー、フィンランド、ドイツ、ベルギー、英国、イタリア、ポーランド）  
米国、日本、オーストラリア
- 職員数 : 約130名（本部約50名、支部約80名）
- 主要活動 : 広報、インターネット運営、プロジェクト開発、デンマークのブランド化、情報収集・分析
- 運営 : 国からの予算措置等が約1.5億DKK、民間からの収入が約0.5億DKK（2001年）

出典：デンマーク政府観光局資料

#### (4) 観光の特徴

図-10, 11に、デンマーク国内の宿泊数における宿泊者国籍内訳、デンマークの観光収入における旅行者国籍内訳をそれぞれ示す。

ヨーロッパ以外の国々からの旅行者は、都市部のホテルに滞在するケースが多く、宿泊数と比較して観光収入に寄与する割合が高い。

一方、ドイツからの旅行者は、夏季にユトランド方面でサマーコテージ等に長期滞在する形態が多いため、ドイツからの旅行者からの観光収入割合（15%）は、同国からの旅行者の宿泊数割合（35%）と比較して極端に低い。

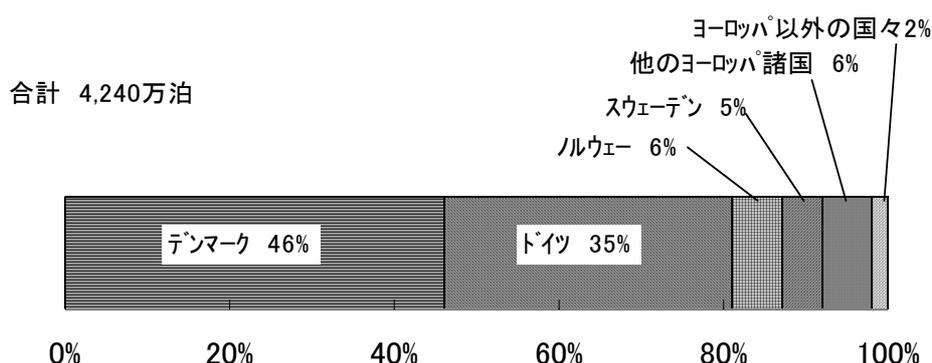


図-10 デンマーク国内の宿泊数における宿泊者国籍内訳

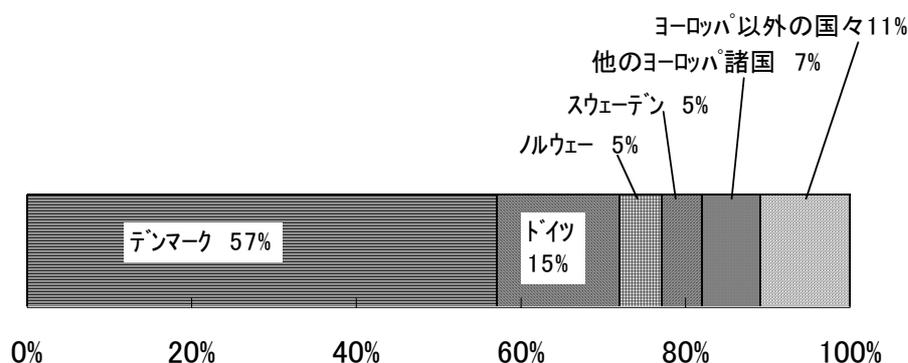


図-11 デンマークの観光収入における旅行者国籍内訳

デンマーク政府観光局資料

#### (5) 国境を越えたエレソン地区観光の促進

コペンハーゲンの位置するシェラン島の東岸（コペンハーゲン～ヘルシンゴー）と対岸のスウェーデン（マルメ～ヘルシンボリ）は、第7章、第8章で述べたとおり、エレソン地域という国境を越えた一つの経済圏を構築しており、観光においてもエレソン地域一体となった促進活動を行っている。

エレソン地域観光総合情報サイト (<http://www.visitoresund.info/>) では、エレソン地域内の観光情報、ホテル検索・オンライン予約、交通情報などを掲載。当サイトは、デンマーク政府観光局やスウェーデン側のスコーネ地域観光局等が共同で運営している。

## 1 1. 国際協力

以下、政府開発援助(ODA)白書2007年版／資料編 より

### (1) 援助政策等

デンマークは、国連ミレニアム開発目標(MDGs)で掲げられた「政府開発援助の対GNI比0.7%」を既に達成している国の一つである。2005年2月に発足した第2次フォー・ラスムセン内閣(自由党・保守党連立)は、「政府開発援助予算が対GNI比0.8%を下回ることはないことを保証する」との方針を示しており、国内経済の好調さに伴うGNIの伸び等も影響して対GNI比は低下傾向にあるものの(2004年0.85%、2005年0.81%、2006年0.8%)、2006年度も0.8%を堅持した。

援助政策の中期方針に関し、2003年6月、フォー・ラスムセン内閣は2004年～2008年の政府開発援助新方針「別なる世界を求めて」を策定した。この方針では、貧困が世界の安定と開発の脅威になっているとの認識の下、貧困削減をデンマーク開発援助の主要目標に掲げ、援助の重点分野として(ア)人権、民主化、良い統治、(イ)安定、安全保障、テロとの闘い、(ウ)難民、人道支援、(エ)環境、(オ)社会経済開発一の5つを挙げている。

その後、政府は今後5年間で展望しつつ、翌年度の重点分野と予算配分を示す新方針を毎年策定している。2006年8月に発表した2007年～2011年の新方針「開発へのコミットメント」では、アフリカにおける貧困との闘い、アラブ諸国へのコミットメント強化、国連ミレニアム開発目標達成への貢献を主要目標とし、2007年度の重点分野として(ア)良い統治、(イ)女性、(ウ)HIV／エイズの3つを掲げた。

また、年度ごとの重点分野以外にも、長期戦略の一環として、(ア)経済成長と市場アクセスを促すための自助支援、(イ)中東イニシアティブ(改革・民主化支援)、(ウ)復興・紛争管理支援、(エ)人道支援、難民の出身地域帰還支援、(オ)環境一の5つの課題を掲げ、世界的課題の解決に向けた積極的な姿勢を示している。

対象地域については、アフリカ支援が最優先課題となっている。2005年1月、政府は公開討論等を経てアフリカ政策を見直し、新政策「アフリカ：開発と安全保障」を発表した。この政策では、(ア)アフリカのグローバル経済への統合、(イ)ビジネス開発、(ウ)発展の前提としての平和と安定、(エ)難民の出身地域帰還支援、(オ)人権、民主主義、良い統治、(カ)最貧困層の保健、教育、水および持続可能な環境一の6分野が優先目標に設定された。2006年度政府開発援助予算における二国間援助と国際機関を通じた援助の比率は65対35であり、二国間援助の約60%がアフリカ諸国に充てられている。

二国間援助については、デンマークは途上国16か国(バングラディシュ、ベナン、ブータン、ボリビア、ブルキナファソ、エジプト、ガーナ、ケニア、マリ、モザンビーク、ネパール、ニカラグア、タンザニア、ウガンダ、ベトナム、ザンビア)を「プログラムカントリー」に指定し、援助プログラムを各国ごとの状況に応じて2～4分野に絞り込み、集中的な援助を実施している(二国間援助の予算のうちの約66%)

国際機関を通じた援助については、国連諸機関、世界銀行グループ、各地域の開発銀行、EUなどの国際機関を通じ、(ア)貧困の削減と良い統治、(イ)人口及びHIV／エイズを含めた保健、(ウ)農業と食料、(エ)環境問題、(オ)人道支援一に重点を置いて活動を行っている。

また、先進国の市場開放を通じた途上国支援、企業の社会的責任(CSR)に関連した民間部門との協力も多国間支援の柱の1つである。さらに、近年では国際テロ対策に関する国際協力にも積極的に取り組む姿勢を示しており、2004年2月に新政策「新たなテロとの闘いに向けた開発援助政策」を発表した。この政策では、途上国の国際テロ対策能力向上に向けた技術支援（司法・警察力強化、マネー・ロンダリング監視機能強化等）や、テロの根源にある貧困の削減に向けた中長期戦略が主眼となっている。

こうしたデンマークの高いレベルでの開発援助は、同国外交の基本姿勢である人道主義、人権尊重主義に基づくものであり、1971年には援助基本法たる「国際開発協力法」が制定されている。これは、政府開発援助の目的、実施機関、議会との関係、技術協力、資金協力、広報活動、文化協力、開発研究などに関し、援助のガイドラインを簡潔・簡略かつ広範に定めたものである。

## （２）実施体制

外務省南総局が開発途上国全般の業務を担当しており、その中で開発援助にかかわる業務を実施している。これらのデンマーク政府による国際開発援助活動はDANIDA (Danish International Development Assistance) と呼称されている。DANIDAは、従来援助の実施機関であった国際開発協力庁（外務省南総局の前身）の略称であったが、1991年の組織改編により同庁が廃止されたのに伴い、「Agency」を「Assistance」に改め、デンマークの開発援助システムを指すものとして使われるようになった。

1993年～2001年のニューロップ・ラスムセン内閣（社会民主党・急進自由党連立）時代に、外務省は外務大臣及び開発協力大臣の2大臣制を採用した。2001年に発足した第1次フォー・ラスムセン内閣では外務大臣が開発援助についても担当したが、2004年の内閣改造で2大臣制を復活させた。

特徴としては、効果的な援助を実施するため、意思決定プロセスにおいて外務本省による中央集権化を避け、プログラム・カントリーの在外公館に分権化することが2003年に決定された。これにより、ドナー諸国間の援助協調、緊急援助の初期支援等の権限が在外公館に移行され、人的削減および効率性の向上につながった。また、2004年1月からは、EU調達令に沿い、公開入札方式を取り入れることで援助のアンタイド化を図り、資金の有効活用を目指している。二国間援助の約15%（主に人道支援等）は、デンマークのNGOを通じて行われているが、2000年に発表された市民社会戦略に沿って、少数の大規模NGOから、小規模でも現地事情に精通している団体へ幅広く資金を提供していく方向に転換中である。さらに、外務省南総局内に実施中の援助事業の質を確認する部署及び事業実施後の評価報告を行う事業評価事務局が置かれていることもデンマークの開発援助実施体制の特徴の1つである。

表-13 デンマーク政府開発援助上位10か国（2005年）

順位	国名	百万ドル、%	
		ODA計	シェア
1	タンザニア	84.73	6.24
2	ベトナム	72.46	5.34
3	モザンビーク	64.87	4.78
4	ウガンダ	63.72	4.69
5	ガーナ	56.07	4.13
6	バングラディシュ	50.36	3.71
7	ブルキナファソ	48.79	3.59
8	ザンビア	48.43	3.57
9	ニカラグア	36.67	2.70
10	ベナン	35.87	2.64
10位までの合計		561.97	41.40
二国間ODA合計		1357.48	100.00

政府開発援助 (ODA) 白書2007年版／資料編

- 1) 外務省ホームページ (<http://mofa.go.jp/>)
- 2) 政府開発援助 (ODA) 白書2007年版／資料編
- 3) 平成20年版観光白書, 国土交通省
- 4) 国土交通省総合政策局交通統計室資料
- 5) JETROホームページ (<http://www.jetro.go.jp/>)
- 6) 国際復興開発銀行 (世界銀行) ホームページ (<http://www.worldbank.org/>)
- 7) 国際通貨基金ホームページ (<http://www.imf.org/>)
- 8) 財務省通関統計
- 9) Key figure for transport 2004, デンマーク統計局
- 10) STATISTIC YEARBOOK 2006, デンマーク統計局
- 11) STATISTIC YEARBOOK 2007, デンマーク統計局
- 12) STATISTIC YEARBOOK 2008, デンマーク統計局
- 13) デンマーク統計ホームページ (<http://www.dst.dk/>)
- 14) デンマーク交通省ホームページ (<http://www.trm.dk/>)
- 15) デンマーク経済産業省ホームページ (<http://www.oem.dk/>)
- 16) コペンハーゲン空港会社ホームページ (<http://www.cph.dk/CPH/DK/MAIN/>)
- 17) コペンハーゲン・都市及び港湾開発会社ホームページ (<http://www.byoghavn.dk/>)
- 18) CMPホームページ (<http://www.comport.com/>)
- 19) CMPパンフレット
- 20) CMPクルーズパンフレット
- 21) Copenhagen Malmö Port Annual Report 2007
- 22) デンマーク政府観光局ホームページ (<http://www.dt.dk/>)
- 23) エレソン地域観光総合情報サイト (<http://www.visitoresund.info/>)
- 24) Fehmarnbelt link ホームページ (<http://www.fehmarnlink.com/dk/>)
- 25) エレソンリンクホームページ (<http://www.oresundbron.com/>)
- 26) ヘルシンゴー港ホームページ (<http://www.helsingoerhavn.dk/uk/home/html/>)
- 27) スコットランド政府ホームページ (<http://www.scotland.gov.uk/Publications/2005/09/08112309/2315>)
- 28) デンマーク船主協会ホームページ (<http://www.danishshipping.com/>)
- 29) デンマーク港湾及び海運ホームページ (<http://havneogskibsfart.dk/>)
- 30) フレデリシア市ホームページ (<http://www.fredericiakommune.dk/>)
- 31) デンマーク港湾同盟 (株) ホームページ (<http://www.adp-as.dk/>)
- 32) オールボー港ホームページ (<http://www.aalborghavn.com/>)
- 33) Danish Port ホームページ (<http://www.danskhavne.dk/>)
- 34) デンマーク港湾法 (lov om havne)
- 35) ロンネ港ホームページ (<http://roennehavn.dk/>)
- 36) オーベンロー港ホームページ (<http://aabenraaport.dk/>)