

## 1. 行政機構

### (1) 行政機構全体の概観 - EU の諸機関

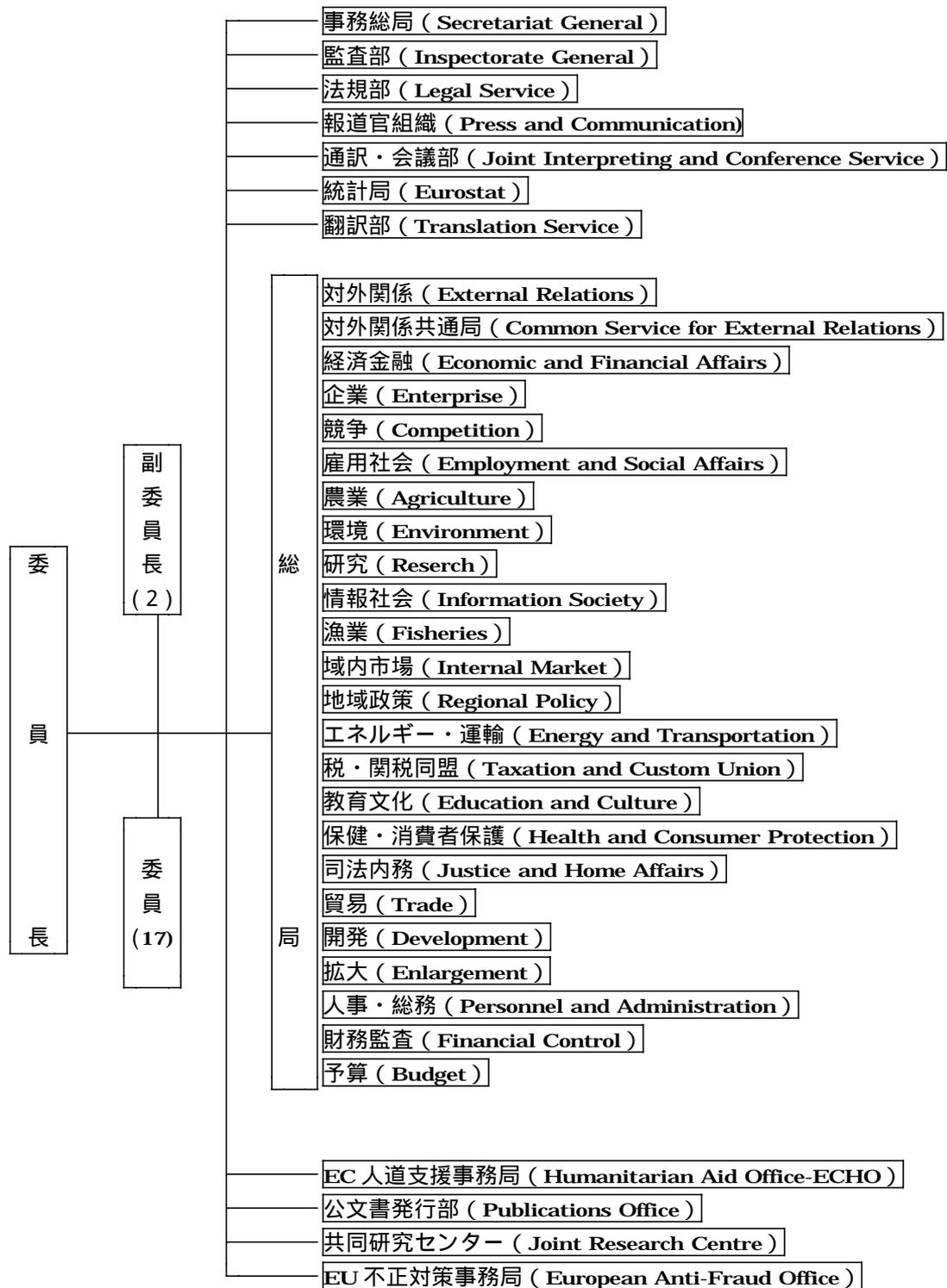
#### 欧州委員会(European Commission)

行政府に相当する発議・執行機関であるが、日本とは異なり、EU の機構の中で唯一法案を提出する権限を有する（「(4) EU の法令」参照）。欧州委員会の委員は日本の大臣に相当し、各委員が担当している総局は各省庁に相当する。現在 23 総局があり、ブリュッセルに本部が置かれている。世界の主要国には、EU の大使館に相当する欧州委員会代表部を置いている。

委員は 20 名で任期は 5 年間である。1999 年 3 月にジャック・サンテール委員長率いる欧州委員会は、一部の委員の不正疑惑により、総辞職に追い込まれた。空白期間の後、1999 年 9 月 16 日にロmano・プロディを委員長とする欧州委員会が発足した。2004 年 5 月 1 日には、現在の欧州委員に、新規 EU 加盟各国から選出される 10 名が加わる予定であり、任期は 2004 年 10 月末までとされている。

また、欧州委員会の発足に伴い、過去最大規模の欧州委員会組織改革が実施された。1999 年 10 月 1 日に、DG1（対外関係総局）が、二国間関係の政治的側面を所掌する External Relations DG（対外関係総局）と貿易を所掌する Trade DG（貿易総局）に分離されたほか、DG3 と DG23 を Enterprise DG（企業総局）に統合、DG7（同日より Transport DG）の総局長をコールマン（英）からラムロー（仏）に交替、等が実施された。2000 年 1 月には、Transport DG と Energy DG が統合され、Energy & Transport DG（DG TREN。運輸・エネルギー総局）が誕生した。

< 欧州委員会組織図：1999 年 9 月発表 >



< 欧州委員会委員と担当総局等 >

欧州委員会委員名		担当分野	<input checked="" type="checkbox"/> 担当総局 <input type="checkbox"/> 担当組織
ロマーノ・プローディ (Romano Prodi)	(伊)	委員長(president)	<input type="checkbox"/> Secretariat General <input type="checkbox"/> Legal Service <input type="checkbox"/> Press and Communication Service
ネール・キノック	(英)	副委員長(Vice-president)	<input checked="" type="checkbox"/> Personnel and Administration

(Neil Kinnock)	(再任)	委員会改革 (Administrative Reform)	Directorate-General <input type="checkbox"/> Inspectorate General <input type="checkbox"/> Joint Interpreting and Conference Service <input type="checkbox"/> Translation Service
ロジョーラ・デ・パラシオ (Loyola de Palacio)	(西) (女性)	副委員長(Vice-president) 欧州議会との関係、運輸・エネルギー (Relations with the European Parliament, Transport & Energy)	■ Energy & Transport Directorate-General
マリオ・モンティ (Mario Monti)	(伊) (再任)	競争担当委員 (Competition)	■ Competition Directorate-General
フランツ・フィッシュラー (Franz Fischler)	(奥) (再任)	農業・漁業担当委員 (Agriculture, Rural Development & Fisheries)	■ Agriculture Directorate-General ■ Fisheries Directorate-General
エルッキ・リーカネン (Erkki Liikanen)	(フィンランド) (再任)	企業・情報社会担当委員 (Enterprise & Information Society)	■ Enterprise Directorate-General ■ Information Society Directorate-General
フリッツ・ボルケスタイン (Frits Bolkestein)	(蘭)	域内市場担当委員 (Internal Market)	■ Internal Market Directorate-General ■ Taxation and the Customs Union Directorate-General
フィリップ・ピュスカン (Philippe Busquin)	(白)	研究担当委員(Research)	■ Research Directorate-General <input type="checkbox"/> Joint Research Centre
ペドロ・ソルベス・ミラ (Pedro Solbes Mira)	(西)	経済・金融担当委員 (Economic & Monetary Affairs)	■ Economic and Financial Affairs Directorate-General <input type="checkbox"/> Eurostat
ポール・ニールセン (Poul Nielson)	(デンマーク)	開発・人道援助担当委員 (Development & Humanitarian Aid)	■ Development Directorate-General <input type="checkbox"/> Humanitarian Aid Office (ECHO)
ギュンター・フェアホイゲン (Günter Verheugen)	(独)	拡大担当委員 (Enlargement)	■ Enlargement Directorate-General
クリス・パッテン (Chris Patten)	(英) (注：前)	対外関係担当委員 (External Relations)	■ External Relations Directorate-General

	香港総督)		□ Common Service for External Relations
パスカル・ラミー (Pascal Lamy)	(仏)	貿易担当委員(Trade)	■ Trade Directorate-General
デビッド・バーン (David Byrne)	(アイルランド)	保健・消費者保護担当委員 (Health & Consumer Protection)	■ Health and Consumer Protection Directorate-General
ミシェル・バルニエ (Michel Barnier)	(仏)	地域政策・融和担当委員 (Regional Policy *)	■ Regional Policy Directorate-General
ヴィヴィアンヌ・レディン グ (Viviane Reding)	(ルクセンブルグ) (女性)	教育・文化担当委員 (Education & Culture)	■ Education and Culture Directorate-General □ Publication Office
ミハエレ・シュライヤ ー (Michaele Schreyer)	(独) (女性)	予算担当委員(Budget)	■ Budget Directorate-General ■ Financial Control Directorate-General □ European Anti-Fraud Office
マルゴ・ヴァルストロ ム (Margot Wallström)	(スウェーデン) (女性)	環境担当委員 (Environment)	■ Environment Directorate-General
アントニオ・ヴィトリ ーノ (Antonio Vitorino)	(ポルトガル)	司法・内務担当委員 (Justice & Home Affairs)	■ Justice & Home Affairs Directorate-General
アンナ・ディアマン ト プ ル (Anna Diamantopoulou)	(ギリシャ) (女性)	雇用・社会問題担当委員 (Employment & Social Affairs)	■ Employment and Social Affairs Directorate-General

< 新規 EU 加盟国から選出される予定の欧州委員候補者リスト >

Marcos Kyprianou (キプロス：現財務大臣)  
Siim Kalla(エストニア：前首相)  
Peter Balazs(ハンガリー：現 EU 代表部大使)  
Sandra Kalniete (ラトビア：現外務大臣)  
Daila Grybauskaitė(リトアニア：現財務大臣)  
Joe Borg(マルタ：現外務大臣)  
Danuta Hübner(ポーランド：現欧州担当大臣)  
Jan Figel(スロバキア：首席 EU 加盟交渉官)  
Janez Potocnik(スロベニア：現欧州担当大臣)

Milos Kuzvartu(チェコ：前環境大臣)

### 閣僚理事会(Council)

EU（欧州連合）における主たる意志決定機関であり、加盟 15 カ国の担当閣僚により構成される。経済蔵相理事会（通称 ECOFIN）、外相理事会、運輸・テレコミ・エネルギー相理事会、環境相理事会、競争力相(産業、観光等)理事会等があるが、機構上閣僚理事会はただ一つである。閣僚理事会事務局はブリュッセルに置かれている。

閣僚理事会の議長は、半年ごとに加盟国が持ち回りで務めることになっている。オーストリア、フィンランド及びスウェーデンの EU 加入に伴い、順序が 1995 年に変更され、イタリア、アイルランド、オランダ、ルクセンブルク、英国、オーストリア、ドイツ、フィンランド、ポルトガル、フランス、スウェーデン、ベルギー、スペイン、デンマーク、ギリシャとなっている。2004 年前半期の議長国はアイルランドである。

閣僚理事会での決定方式については、単純多数決、特定多数決（指令や規則の採択等多くの実質事項に適用）、全会一致（EU の制度的決定を含む重要事項に適用。例えば徴税）がある。単一欧州議定書、さらには欧州連合条約によって特定多数決による採決の対象が拡大された。特定多数決では、加盟国ごとに異なる票数（ドイツ、フランス、イタリア、英国が 10 票、スペインが 8 票、ベルギー、ギリシャ、オランダ、ポルトガルが 5 票、オーストリアとスウェーデンが 4 票、デンマーク、アイルランド、フィンランドが 3 票、ルクセンブルクが 2 票。計 87 票）が与えられ、採択のためには、欧州委員会の提案に基づく採択については 62 票以上、その他のいくつかのケースでは 10 カ国以上の賛成による 62 票以上の賛成票が必要である。しかし、閣僚理事会が欧州委員会の提案とは異なる決定を行う場合や欧州委員会の同意している欧州議会の修正案を退ける場合には、依然として全会一致が必要とされる（「(3) EU の法令」参照）。

2003 年 2 月に発効したニース条約には、特定多数決の方式の変更が盛り込まれている。小国有利と言われる現行方式では、EU 拡大に歪みが生じることが予想され、これを防ぐために、票配分を見直すとともに、EU 人口の 62%の賛成が必要との条項が設けられた。ドイツとフランスの票数を同一に保ちつつも、東西統一でフランスよりも人口が 2000 万人上回るドイツに配慮した結果である。この人口条項により、四大国（ドイツ、フランス、イギリス、イタリア）のうち、ドイツを含む三大国の拒否権が確保されることとなった。

閣僚理事会の議事の準備をするのが、常駐代表委員会（コレパール。COREPER(Comite des Representants Permanents)）であり、加盟国の EU 大使によって構成される。閣僚理事会の指示に基づき委員会や作業部会を設けて準備作業を行ったり、調査を進めたりする。常駐代表委員会をクリアしない事項は原則閣僚理事会に上げられない仕組みとなっている。運輸関係では、TWG(Transport Working Group)という作業部会が設けられており、週 3 回定期的に開催されている。ブリュッセルに駐在する各国運輸アタッシェと出張者（専門家）が参加する会議であり、欧州委員会の担当者はここで質問責めにされるという。案件の多く（7,8 割）はこのレベルで解決され、残るものが上へと上げられる。また、閣僚理事会の作業部会の一つと

して、133 条委員会があり、専ら対外通商交渉問題を取り扱う。

なお、閣僚理事会と紛らわしいが、加盟国の元首・首脳と欧州委員会委員長で構成される**欧州理事会(European Council)**という首脳会議がある。EU サミットとも呼ばれ、少なくとも年 2 回開催される会議では、EU の将来の方向性を政治的に決定する場となっている。

### **欧州議会(European Parliament)**

欧州議会の定数は 626 であり、原則人口比をもとに国別に定数が決められている。1999 年 6 月 10 日、11 日及び 13 日に、第 5 回欧州議会選挙(加盟国国民による直接選挙)が実施された。現在の議員の任期は 1999 年から 2004 年までの 5 年間である。二大勢力社民 PSE(改選前 214 議席)及び保守 PPE(改選前 201 議席)がこの選挙で逆転し、PSE が 180 議席、PPE が 224 議席となった。

欧州議会は、通常、毎月一週間フランスのストラスブールで本会議を開催する。一部の本会議と委員会の会議は、欧州委員会及び閣僚理事会との便宜を図るためブラッセルで開かれる。事務局はルクセンブルクに置かれている。

諮問期間的な位置付けであった欧州議会は、1986 年の単一議定書による協力手続き導入、1993 年 11 月に発効した欧州連合条約(マーストリヒト条約)による共同決定手続き(閣僚理事会と対等の立場で規則・指令を採択する権限を議会に付与)の導入、1999 年 5 月に発効したアムステルダム条約による共同決定手続きの範囲拡大により、権限を強化してきている。それまで運輸分野は、「閣僚理事会が」欧州議会と協力して決定を行ってきたが、同条約の発効に伴い、欧州議会も共同法令制定者(co-legislator)となった。現在では、法案を提出するのが欧州委員会で、欧州議会と閣僚理事会が制定の権限を共有した格好となっている(「(3) EU の法令」参照)。

欧州議会が欧州委員会からの提案に対し読会を行う際には、*rapporteur*(報告作成担当者)と呼ばれる議員が修正意見等を含む報告書案を作成し、これに基づき委員会及び本会議で審議がなされる。一方、委員会の審議は主委員会の他に、関係する委員会でも審議が行われることがよくあり、この場合、「ラポルツール」ではなく、「ドラフツマン」と呼ばれる。

次回欧州議会選挙は 2004 年 6 月 10-13 日にかけて実施される。

### **経済社会評議会(ESC: Economic and Social Committee)と地域評議会(Committee of the Regions)**

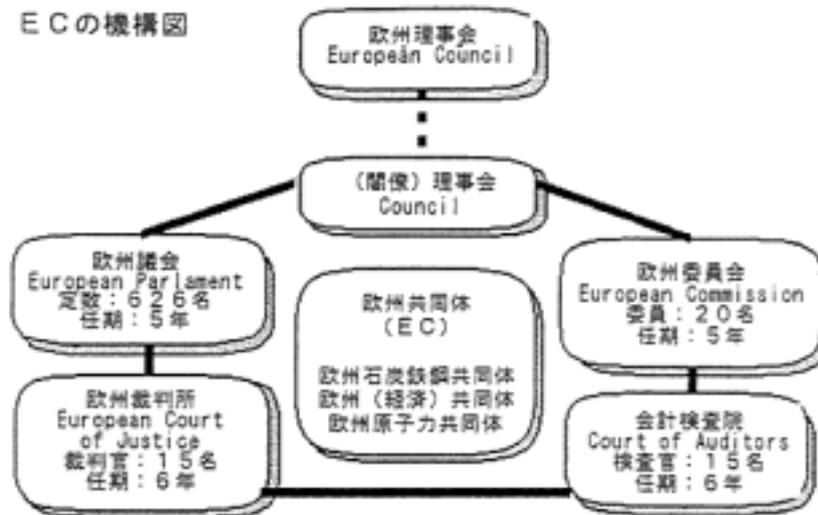
経済社会評議会は、3 つのグループ(雇用者、労働者、その他の利益を代表するグループ)を代表する 222 人の評議員によって構成されている。相当数の決定が採択される前に必ず諮問を受けることになっているが、拘束力は無い。

地域評議会は、欧州連合条約によって設置された機関で、222 人の自治体、地方当局を代表する委員と同数の代理委員によって構成される。理事会又は欧州委員会は地域の利害が関係するいくつかの領域の問題について地域委員会に諮問をしなければならないが、拘束力は無い。

## 欧州裁判所

EUの最高裁であり、EUの規則・指令に関する最終的な解釈権限を有している。裁判官定数は15人であり任期は6年である。ルクセンブルクに置かれている。

ECの機構図



EUの3つの柱



( 2 ) 運輸関係行政機関組織図<担当省庁名及び所管事項、関係局・部レベル>

#### **欧州委員会運輸・エネルギー総局**

(主な所管事項)

- ・ 共通運輸政策関係 ( EC 設立条約 § 70-80 )
- ・ TEN-t 等のインフラ整備 ( EC 設立条約 § 154-156 )

(関係局・部レベル)

別添資料を参照下さい。なお、下記 WEB にても入手可能です。

[http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/home/organigram/doc/organi\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/home/organigram/doc/organi_en.pdf)

#### **欧州委員会企業総局**

(主な所管事項)

- ・ 共通産業政策 ( EC 設立条約 § 157 ) : 造船、鉄道等
- ・ 共通観光政策 ( EC 設立条約 § 3 等 )
- ・ 共通自動車基準・認証政策 ( EC 設立条約 § 95 に基づくもの )

(関係局・部レベル)

別添資料を参照下さい。なお、下記 WEB にても入手可能です。

[http://europa.eu.int/comm/dgs/enterprise/pdf/directory\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/dgs/enterprise/pdf/directory_en.pdf)

#### **欧州委員会環境総局**

(主な所管事項)

- ・ 共通環境政策 ( EC 設立条約 § 174-176 )

(関係局・部レベル)

別添資料を参照下さい。なお、下記 WEB にても入手可能です。

<http://europa.eu.int/comm/dgs/environment/directory.htm>

#### **欧州委員会貿易総局**

(主な所管事項)

- ・ 共通通商政策(WTO 関係等)  
(注：但し、WTO 政府調達協定関係は域内市場総局が担当。)

(関係局・部レベル)

別添資料を参照下さい。なお、下記 WEB にても入手可能です。

[http://europa.eu.int/comm/trade/whatwedo/whois/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/trade/whatwedo/whois/index_en.htm)

#### **欧州委員会競争総局**

(主な所管事項)

- ・ 共通競争政策(外航海運カルテルの競争法適用除外等)

(関係局・部レベル)

別添資料を参照下さい。なお、下記 WEB にても入手可能です。

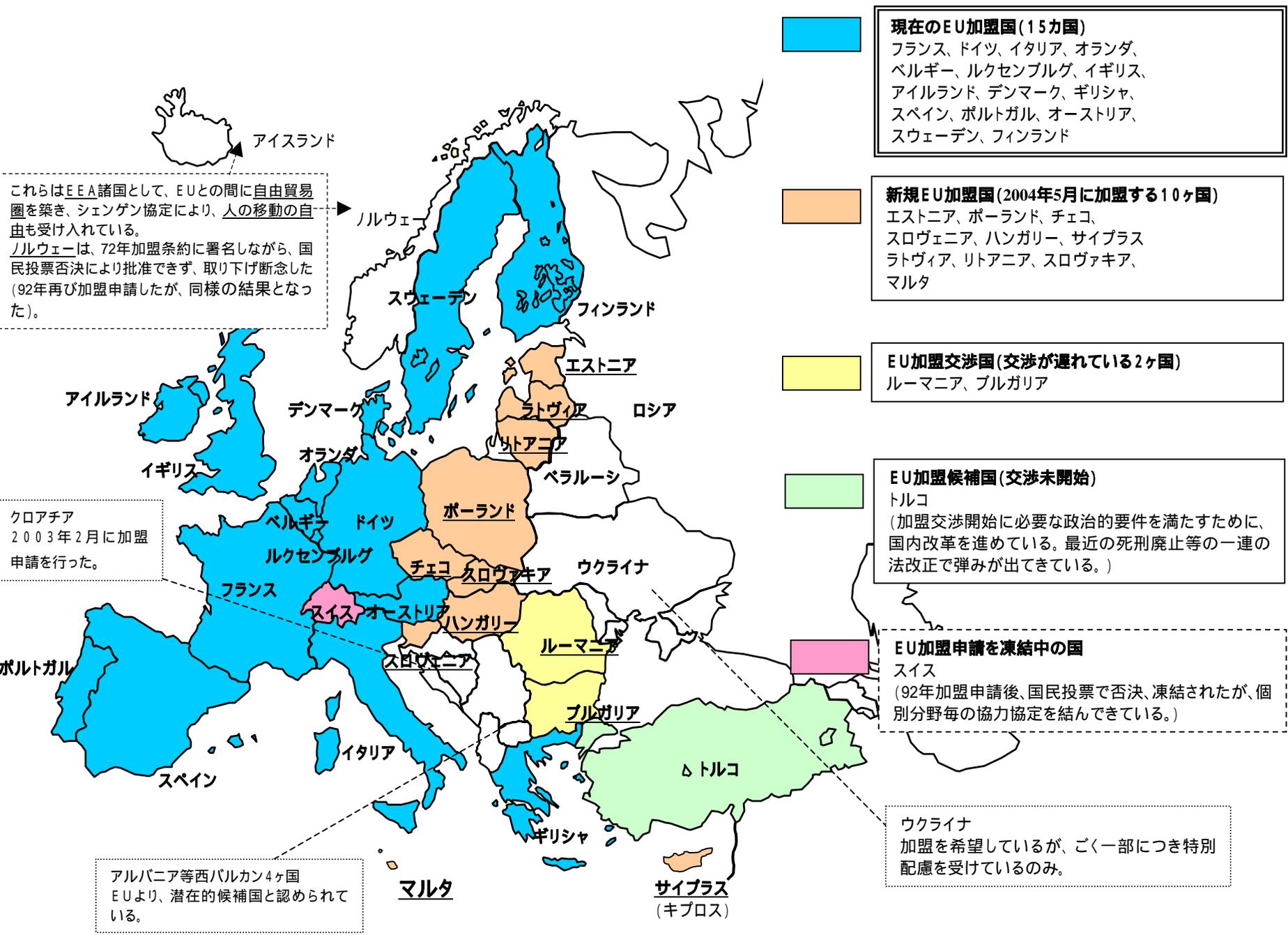
[http://europa.eu.int/comm/dgs/competition/directory/organi\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/dgs/competition/directory/organi_en.pdf)

### (3) 組織の沿革、最近の組織改正等

欧州連合（EU = European Union）は、1952年に発足した欧州石炭鉄鋼共同体（ECSC）、1958年に発足した欧州経済共同体（EEC、1993年に欧州共同体（EC）と改称）及び欧州原子力共同体（EURATOM）の3つの共同体（これらの総称も欧州共同体（EC）である）を基礎とし、1993年11月に発効した欧州連合条約（マーストリヒト条約）により設立された。EUの加盟国は現在15カ国である。2004年5月1日には、10の新規加盟国が加盟する予定である。

〔EU統合の歩み〕

- 1951年4月 ECSC 設立パリ条約調印（52年7月発効）
- 1957年3月 EEC・EURATOM 設立ローマ条約調印（58年1月発効）
- 1968年7月 EC 関税同盟完成
- 1973年1月 英、アイルランド、デンマーク EC 加盟
- 1981年1月 ギリシャ EC 加盟
- 1986年1月 スペイン、ポルトガル EC 加盟
- 1986年2月 単一欧州議定書調印（87年7月発効）
- 1990年7月 EMU 第1段階開始
- 1992年2月 欧州連合条約調印
- 1992年12月 単一市場完成
- 1993年11月 欧州連合条約発効
- 1994年1月 EMU 第2段階移行（欧州通貨機構（EMI）設立）
- 1995年1月 オーストリア、スウェーデン、フィンランド EU 加盟
- 1997年10月 欧州連合条約等を改正するアムステルダム条約に調印
- 1998年5月 EMU 第3段階移行国決定
- 1999年1月 EMU 第3段階移行（欧州中央銀行（ECB）による統一通貨政策・単一通貨（ユーロ）導入
- 2000年12月 欧州理事会がニース条約（新欧州連合条約）に合意
- 2002年1月 ユーロ参加12加盟国で紙幣・硬貨の流通開始
- 2004年5月(予定) EU 拡大



**現在のEU加盟国 (15カ国)**  
 フランス、ドイツ、イタリア、オランダ、  
 ベルギー、ルクセンブルグ、イギリス、  
 アイルランド、デンマーク、ギリシャ、  
 スペイン、ポルトガル、オーストリア、  
 スウェーデン、フィンランド

**新規EU加盟国 (2004年5月に加盟する10ヶ国)**  
 エストニア、ポーランド、チェコ、  
 スロヴェニア、ハンガリー、サイプラス  
 ラトヴィア、リトアニア、スロヴァキア、  
 マルタ

**EU加盟交渉国 (交渉が遅れている2ヶ国)**  
 ルーマニア、ブルガリア

**EU加盟候補国 (交渉未開始)**  
 トルコ  
 (加盟交渉開始に必要な政治的要件を満たすために、  
 国内改革を進めている。最近の死刑廃止等の一連の  
 法改正で弾みが出てきている。)

**EU加盟申請を凍結中の国**  
 スイス  
 (92年加盟申請後、国民投票で否決、凍結されたが、個  
 別分野毎の協力協定を結んできている。)

ウクライナ  
 加盟を希望しているが、ごく一部につき特別  
 配慮を受けているのみ。

これらはEEA諸国として、EUとの間に自由貿易  
 圏を築き、シェンゲン協定により、人の移動の自  
 由も受け入れている。  
 ノルウェーは、72年加盟条約に署名しながら、国民  
 投票否決により批准できず、取り下げ断念した  
 (92年再び加盟申請したが、同様の結果となっ  
 た)。

クロアチア  
 2003年2月に加盟  
 申請を行った。

アルバニア等西バルカン4ヶ国  
 EUより、潜在的候補国と認められて  
 いる。

#### **(4) その他 - EU の法令**

EU の主な法令としては、規則（国内法制化を経ずに直接適用）指令（加盟国に対し目的を達成するよう拘束）、決定（指定された受領者のみ拘束）、勧告（拘束力無し）及び意見（拘束力無し）がある。

#### **根拠条文（欧州共同体設立条約（ローマ条約））**

##### **第 249 条〔欧州議会、閣僚理事会及び欧州委員会の制定する法令〕**

閣僚理事会とともに行動する欧州議会、閣僚理事会及び欧州委員会は、その使命を遂行するため及び本条約の規定に従って、規則を作成し及び指令を発出し、決定を行い、勧告を行い又は意見を述べる。

規則は、一般的適用性を有する。規則は、その内容がそのまま拘束力を有し及び全加盟国において直接適用される。

指令は、達成されるべき結果に関し、対象とされたそれぞれの加盟国に対し拘束力を有するが、形式及び手段の選択は各国の機関に委ねる。

決定は、対象とされた者に対し、その内容がそのまま拘束力を有す。

勧告及び意見は、いかなる拘束力も有さない。

##### **第 250 条〔閣僚理事会の決議〕**

1. この条約に従って、閣僚理事会が欧州委員会からの提案につき決議をする場合、当該提案への修正を構成する決議のためには、全会一致が必要とされる。ただし、第 251 条（4）及び（5）に従う。
2. 閣僚理事会が決議をするまでの間は、共同体法令の採択に至る手続きの過程のいかなるときでも、欧州委員会は提案を変更することができる。

##### **第 251 条〔共同決定手続〕**

1. 法令の採択に関し、本条へ従うべきとされている場合には、次の手続が適用される。
2. 欧州委員会は、欧州議会及び閣僚理事会に対し、提案を提出する。

閣僚理事会は、欧州議会の意見を得た後、特定多数決によって、

- 欧州議会の意見に含まれる全修正を承認する場合には、そのように修正した形で原案を採択することができる；
- 欧州議会が何ら修正を提案しないときは、原案を採択することができる；
- その他の場合には、共通の立場を採択し、それを欧州議会へ通知する。閣僚理事会は、欧州議会に対し、共通の立場を採択した理由を十分に説明する。欧州委員会は、欧州議会に対し、自己の意見を十分に説明する。

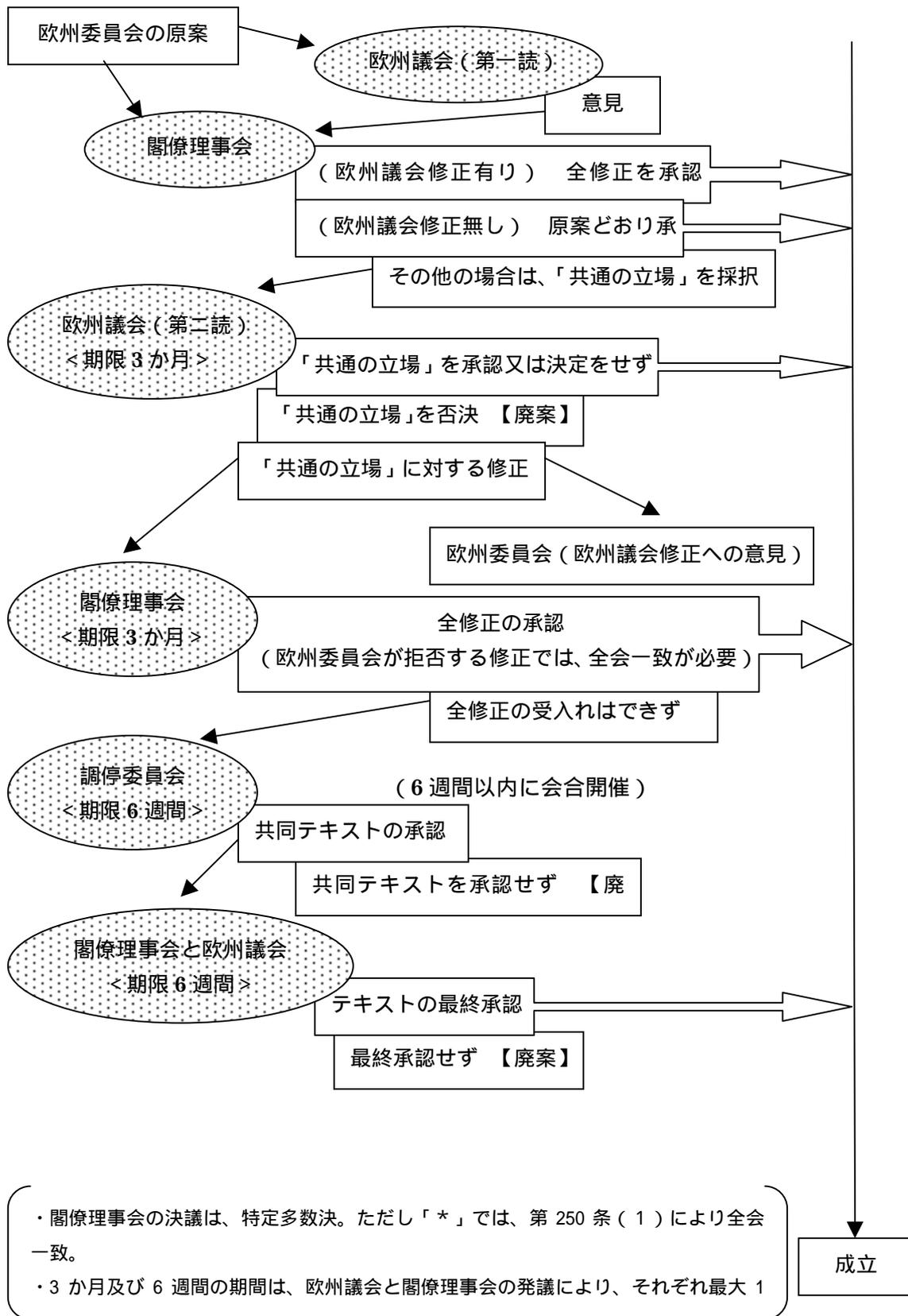
欧州議会への通知から 3 か月以内に、欧州議会が、

- (a) 共通の立場を承認するか、又は、決定を行わない場合には、当該法令は、共通の立場に従って採択されたものとみなす；
- (b) 構成メンバーの絶対多数によって共通の立場を拒否した場合には、法案は採択されなかったものとみなす；
- (c) 構成メンバーの絶対多数によって共通の立場に対する修正を提案する場合には、修正されたテキストは閣僚理事会及び欧州委員会に送付され、両者は当該修

正に対し意見を述べる。

- 3．修正案が送付されてから 3 か月以内に、閣僚理事会が特定多数決によって、欧州議会の全修正を承認した場合には、法令は、共通の立場がそのように修正された形で採択されたものとみなす；しかしながら、閣僚理事会は、欧州委員会が否定的な意見を述べた修正に関しては、全会一致で採択する。閣僚理事会が、全修正を承認しなかった場合には、閣僚理事会の議長は、欧州議会の議長との合意によって、6 週間以内に調停委員会の会合を開催する。
- 4．閣僚理事会のメンバー又はその代表と欧州議会の同数の代表によって構成される調停委員会は、閣僚理事会のメンバー又はその代表による特定多数決と欧州議会代表による多数によって、共同テキストについて合意に至ることを任務とする。欧州委員会は、調停委員会の審議に参加し、及び欧州議会と閣僚理事会の立場の調停するため、全ての必要な発議を行う。この任務を遂行する上で、調停委員会は、欧州議会により提案された修正を基礎として、共通の立場を扱う。
- 5．調停委員会の召集から 6 週間以内に、調停委員会が共同テキストを承認した場合には、欧州議会は投票の絶対多数によって、及び閣僚理事会は特定多数決によって、承認後 6 週間以内に、承認された共同テキストに従って法令を採択する。いずれかの機関が、当該期間内において法案の採択に至らなかった場合には、法案は採択されなかったものとみなす。
- 6．調停委員会が共同テキストを承認しない場合には、法案は採択されなかったものとみなす。
- 7．この条における 3 か月及び 6 週間の期間は、欧州議会又は閣僚理事会の発議によって、それぞれ、最大 1 か月及び 2 週間延長される。

**共同決定手続の流れ（欧州共同体設立条約第 251 条）**



## 2. 運輸の概況

### (1) 輸送実績

EU 域内の貨物輸送量(トン km)を輸送機関別(道路、鉄道、内陸水運、パイプライン、海上輸送)に見ると、2001年時点では、道路輸送及び海上輸送によるものがほとんどで、それぞれ45%及び40.4%となっている。また、鉄道による貨物輸送は、1970年に20%の比重を占めていたが、2001年には7.8%にまで低下しており、米国で鉄道が道路輸送を凌ぐ輸送を分担しているのと対照的である(DG TREN figures 3.4.2 及び 3.4.28 より)。

次にEU域内の旅客輸送量(人 km)を輸送機関別に見ると、2001年現在で乗用車による輸送の比率が全体の78.2%を占め圧倒的となっている。これに対し、バスが8.6%、鉄道が7.4%(地下鉄・トラムを含む)、航空輸送が5.9%を占めている(DG TREN figures 3.5.2 より)。

### (2) インフラ投資額

運輸インフラ整備の実施主体は、基本的に各加盟国であるが、EUとしてもトランス・ヨーロッパ・運輸ネットワーク計画(TEN-t)において、ガイドラインを設定したり、融資や補助を行うことによりEU全体で調和の取れたインフラ整備ができるよう支援している。

各加盟国の交通インフラへの投資額は、GDPの1.1%程度に相当する約704億ユーロ(1996年)である(DG TREN figures 3.1.5 より)。

### (3) 主な特徴

高速道路は、各加盟国首都と主要都市を結んでほぼ全域にわたって整備されており、通行料も無料又は日本に比べ低廉である(DG TREN figures 3.2.6 及び 3.2.7 より)。

高速鉄道網の整備は、ドイツ、イタリア、スペインを中心に進行中の段階であり、EU主要地域の全域をカバーする高速鉄道網を整備する計画がある(DG TREN figures 3.2.2 より)。

ライン川等の河川や運河を用いる内陸水運網も、約3万kmが健在である(DG TREN figures 3.2.9 より)。

空港も主要都市周辺に良く整備され、港湾も複雑な海岸線や大河川の河口地域を生かして多数整備されている。

### (4) 全国規模の交通計画、主要な都市における都市交通計画の概要と課題

#### トランス・ヨーロッパ・運輸ネットワーク(TEN-t)

欧州共同体設立条約(ローマ条約)に根拠規定を有する。それは、第154条~第156条(1999年5月1日発効のアムステルダム条約による改正前は、第129条b~第129条d)であり、1993年11月に発効したマーストリヒト条約による改正で追加された規定である。トランス・ヨーロッパ・ネットワーク計画は、交通だけでなく通信とエネルギーのネットワークも含む。第155条では、共同体の活動内容として以下の事項が規定されている。

トランス・ヨーロッパ・ネットワークの構築のため、目的、優先順位及び一般方針を網羅するガイドラインを作成する。

ネットワークの相互運用性(interoperability)、特に技術的標準化に関し、必要なあらゆる対策を実施する。

債務保証、利子補給及び結合基金(Cohesion Fund)により、加盟国の財政的努力を支援できる。

相互利益に資する事業を促進しネットワークの相互運用を確保するため、第三国と協力することを決定できる。

上記 に関しては、「トランス・ヨーロッパ・運輸ネットワーク・整備ガイドライン」(1996年7月23日採択欧州議会・閣僚理事会決定1692/96/EC)が、 に関しては、「トランス・ヨーロッパ・ネットワークに関する共同体財政支援ルール」(1995年9月18日採択閣僚理事会規則(EC)No.2236/95)が規定されている。

また、「結合基金」に関しては、欧州共同体設立条約第161条(アムステルダム条約による改正前は第130条b)において、「環境分野での計画及び運輸インフラの分野でのトランス・ヨーロッパ・ネットワーク計画に対して財政的支援を行う」と規定されている。

#### (制度) トランス・ヨーロッパ・運輸ネットワーク・整備ガイドライン

- 1996年7月23日採択欧州議会・閣僚理事会決定(No 1692/96/EC)
- 改正：2001年5月22日採択欧州議会・閣僚理事会決定(No 1346/2001/EC)
- 改正提案：欧州議会・閣僚理事会決定案(COM(2001)544 final)及び2001年10月12日採択(補遺)(COM(2001)544 final/2)
- 改正提案：欧州議会・閣僚理事会決定案(COM(2002)542 final)
- 改正提案：欧州議会・閣僚理事会決定案(COM(2003)564 final)

#### (内容)

EU域内の陸海空の運輸網整備に関する包括的ガイドラインを取りまとめたもの。

No 1346/2001/ECにより、TENに以下の国際海運港湾、共同体港湾、地方港湾及び河港が含まれることとなり、TENのフレームワークのもと財政的支援を受けることができることとなった。

- 国際海運港湾：年間の輸送量が、貨物150万トン以上又は旅客200,000人以上であり、TEN-tとの間で接続があるもの。
- 共同体港湾：上記国際海運港湾以外のもので、貨物50万トン又は旅客100,000～199,999人であり、TEN-tとの間で接続されかつ近距離海運のための積み替え施設が備えられているもの。
- 地方港湾：島や僻地に有り、これらの間を接続するか又は共同体の中心地域と接続するもの。
- 河港：貨物50万トン以上

#### (関連)

1998年6月3日に欧州委員会は、優先14プロジェクトの進捗状況報告書

COM(1998)356 final を採択した。

**1998年10月28日**に欧州委員会は「トランス・ヨーロッパ・運輸ネットワークのガイドラインの実施と将来へのプライオリティに関する1998年報告」(COM(1998)614 final)を採択した。

優先14プロジェクトの一つ、コペンハーゲン(デンマーク)とマルメ(スウェーデン)を結ぶオーレスン橋(道路、鉄道。16km。うち4kmはトンネル)は2000年7月1日に開通した。

〔ガイドライン見直し提案〕

COM(2001)544 final の概要は次のとおり。

- 運輸に関する新ホワイト・ペーパー(2001年9月12日採択)を踏まえ、トランス・ヨーロッパ・運輸ネットワークのガイドラインの改正提案を採択。
- 同ネットワークは、全貨物・旅客輸送のほぼ半分を扱っているが、過度の道路輸送、航空輸送の増大及び鉄道システムの欠点により、主要幹線における混雑が増加。輸送モード間でのインバランスも拡大。また、公的資金の不足と投資率の遅さから、越境プロジェクトでの作業の進捗が芳しくない。
- このため、以下の三つの見直しからなる提案を採択。

= ボトルネックの軽減への重点的投資 =

- 港湾接続を含む貨物の鉄道ネットワークの整備、鉄道と航空を統合した高速旅客ネットワークの整備、インテリジェント運輸システム(主として、混雑道路への交通管理システムを配備するための計画)への投資に重点を置く。

= 少数の新優先プロジェクト =

- 1994年にエッセン欧州理事会にて採択された14の優先プロジェクトのうち、3プロジェクト(マルペンサ空港、オーレスン橋、コークとベルファスト間の鉄道)は終了。
- 今回は、6つの新規プロジェクトと2つの既存プロジェクトの拡大を提案(アネックスI)。これにより、優先プロジェクトは17となる(アネックスII)。

= 越境プロジェクトに対する共同体資金援助の増加 =

- 越境鉄道プロジェクト及び加盟候補国国境地域のプロジェクトに対し、共同体の資金援助の最低レベルをこれまでの10%から20%へ引き上げ。
- 今回の提案は、イエテボリ欧州理事会が求めた、鉄道、内陸水運、近距離海上輸送、インターモーダル輸送及び関連する接続の推進に応えるもの。第二段階として、2020年~2025年の拡大EUにおけるトランス・ヨーロッパ・ネットワークの再定義のため、2004年以降に提案を行う。

**2002年3月15日及び16日**のバルセロナ欧州理事会は、閣僚理事会及び議会に対し、2002年12月までに、ガイドラインの見直しについて採択するよう要請。

**2002年10月3日**のEU運輸相理事会では公開審議が開催された。結果は次のとおり。

閣僚理事会は、TENsガイドラインに係る1692/96/EC決定の改正案を審議した。議論の焦点は、鉄道ネットワーク発展のための必要方策及び共同体の財政支援を享受

できる特定計画リストに当てられた。閣僚理事会は、次期会合で立場が得られるように COREPER にて同提案の審議を続けるよう指示した。

**2003 年 10 月 1 日**、欧州委員会は TEN-t の整備に関するガイドラインの改正案 (COM(2003)564 final) を採択した。2003 年 10 月 1 日付欧州委員会公表資料の概要は次のとおり。

- ・ 本日、欧州委員会は、EU 拡大に対応する TEN-t ガイドラインの改正を提案した。同時に、この提案に係る総額 2,200 億ユーロに達する一連の優先プロジェクトについては、「欧州の利益」となるべきものである旨宣明されるべきであると欧州委員会は提案した。将来の加盟国への主要ルートの延伸は EU 拡大の成功に資するとともに、混雑を軽減し複合輸送を促進する新たな機会を EU にもたらすものでなければならない。
- ・ Van Miert 氏が議長を務めた TEN-t に関するハイレベル・グループの報告に続く今回の提案は、優先プロジェクトへの共同資金援助の拠出割合を上げることが目的に並行して提案された TEN-t への資金援助に関する規則の改正と密接に関連しており、これらの施策パッケージは、EU の競争力を強化するため TEN、研究開発及びイノベーションに対して新たな投資を動員する「欧州成長イニシアティブ」の一部を成している。
- ・ 今次提案は、2001 年 10 月及び 2002 年 9 月に提案したガイドライン改正案と 2002 年 3 月及び 2003 年 1 月に提案した TEN の資金に関する規則の改正案を組み込み、かつ、追加を行ったものである。また、理事会及び欧州議会における合意の達成をより容易にすることに特に意を用いた。
- ・ (数を限定した新たな優先プロジェクト)

欧州委員会は、2001 年 10 月に提案したプロジェクトに加え、2003 年 6 月 30 日に発表された TEN-t に関するハイレベル・グループの報告書の中で提案されたプロジェクトをガイドラインに含めることとした。これらのプロジェクトを全て実施した場合の見積費用の総額は 2020 年までに 2,200 億ユーロであり、そのうち 800 億ユーロは 2006 年までに進捗度合の高いプロジェクトに充てられる。総額の約 20% が民間から集まる可能性があるが、残りについては 2006 年より後の財政計画の枠組みの範囲内で加盟国及び共同体の予算で手当てしなければならない。優先プロジェクトに該当しないが加盟国の共通の利益にかなう、それ以外のプロジェクトも含めると、TEN-t の整備総額は 6,000 億ユーロに達する。優先プロジェクトの整備は、年間 80 億ユーロに相当する時間節約を産み、輸送により増加傾向にある汚染の減少に資し、よりバランスのとれた国土開発に貢献し、EU の潜在成長力を押し上げるものでなくてはならない。

< 優先プロジェクト >

- ( 1 ) Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina 間の鉄道
- ( 2 ) Paris-Bruxelles/Brussel-K?ln-Amsterdam-London 間の高速鉄道
- ( 3 ) 南西欧州の高速鉄道
- ( 4 ) 東部高速鉄道
- ( 5 ) Betuwe line

- ( 6 ) Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border 間の鉄道
- ( 7 ) Igoumenitsa/Patra-Athina-SofiaBudapest 間の高速道路
- ( 8 ) Portugal/Spain-rest of Europe 間のマルチモーダル連結
- ( 9 ) Cork-Dublin-Belfast-Stranraer 間の鉄道
- ( 10 ) Malpensa
- ( 11 ) Oresund fixed link
- ( 12 ) Nordic triangle 鉄道・道路
- ( 13 ) UK/Ireland/Benelux 間の道路連絡
- ( 14 ) West coast main line
- ( 15 ) Galileo 計画
- ( 16 ) Sines-Madrid-Paris 間の貨物鉄道
- ( 17 ) Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava 間の鉄道
- ( 18 ) Rhine/Meuse-Main-Danube 間の内陸水運
- ( 19 ) Iberian 半島の高速鉄道の相互運営性
- ( 20 ) Fehmarn Belt 鉄道
- ( 21 ) 海のモーターウェイ
- ( 22 ) Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nurnberg/Dresden 間の鉄道
- ( 23 ) Gdansk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien 間の鉄道
- ( 24 ) Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen 間の鉄道
- ( 25 ) Gdansk-Brno/Bratislava-Wien 間の高速道路
- ( 26 ) Ireland/United Kingdom/continental Europe 間の鉄道・道路
- ( 27 ) Warsaw-Kaunas-Riga-Tallinn 間の"Rail Baltica"鉄道
- ( 28 ) Brussels-Luxembourg-Strasbourg 間の"Eurocaprail"鉄道
- ( 29 ) Ionian/Adriatic 複合輸送回廊の鉄道

・( 共同体からの援助の集中 )

優先プロジェクトが欧州の利益となることが宣明されることで、TEN への援助資金や結束基金からの援助をこれに集中させることがより容易となる。特に、TEN への資金援助に関する新しい規則では、優先プロジェクトの国境横断箇所への共同資金援助の拠出割合を 10% から 30% ( 前回の提案では 20% ) に増加させることを提案している。この拠出割合は、政府・自治体と民間との連携 ( PPP ) プロジェクトのようなプロジェクトの実施に大きな誘因を与えるものでなければならない。これらの新しい規則では、さらに複数年式のコミットメントも認めており、これによって、資金のコミットメントにおける柔軟性に加え、TEN-t プロジェクトの推進者への保証をもたらすこととなる。

・( 海のモーターウェイを支援する新しいメカニズム )

海のモーターウェイを支援する新しいメカニズムは、加盟国が新たな国境横断定期貨物便の航行ラインを立ち上げる共同イニシアティブをとることを促進するために提案されている。このメカニズムにより、共同体からの支援と共に、加盟国はインフラ整備、物流システム及び開業支援を含めた施策の後押しをすることが可能になり、島々やアルプス山脈、ピレネー山脈、バルト海のような自然障壁によって隔てられた

国々の連絡が改善されることで、TEN における高速道路及び鉄道と同じ重要性を海のモーターウェイに与えることとなる。

・(より緊密な国際協力)

交通リンクの完成の遅れは、同じルート上の隣接加盟国によってなされた投資に対する収益を縮小することとなる。投資の同時性を促進するため、事案に応じて、いくつかのプロジェクトや同じルート上のプロジェクト群に対して「欧州コーディネーター」を指定することを欧州委員会は提案する。欧州委員会の名において欧州委員会を代表して行動するこのコーディネーターはプロジェクトの資金策についても助言を行うこととなる。

・(統合評価手続)

加盟国毎の個別の評価手続によって引き起こされる障害を解決するため、プロジェクトの認可に先立って行われる影響評価手続及び公共諮問手続を加盟国間で調整することを欧州委員会は提案した。これにより、橋やトンネルのような特定の国境横断箇所については、加盟国が、例えば国境をまたがった調査の実施を指揮することが可能となる。

なお、現在提案されている優先プロジェクトリストの地図は、[http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/doc/revision\\_1692\\_map\\_all.pdf](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/doc/revision_1692_map_all.pdf)にて入手可能であり、成長のための欧州イニシアティブ(COM(2003)690 final/2)においてクイック・スタート・プログラムとして位置づけられた箇所を示した地図は、[http://europa.eu.int/comm/ten/transport/doc/quickstart\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/doc/quickstart_en.pdf)にて入手可能である。

**(制度) トランス・ヨーロッパ・ネットワークに関する共同体財政支援ルール**

- 1995年9月18日採択閣僚理事会規則((EC)No.2236/95)
- 改正：1999年7月19日採択欧州議会・閣僚理事会規則((EC)No.1655/1999)
- 改正提案：欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2001)545 final)
- 改正提案：欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2003)561final)

**(内容)**

(EC)No. 1655/1999により、同計画のための予算は、2000年から2006年の間46億ユーロ(欧州委員会当初提案は55億ユーロ)。また、支援限度の上限であるスタディで50%、全投資で10%につき、ガリレオ計画についてのみ全投資20%(2003年1月1日より)とする改正も行われた。

**(関連)**

**1999年9月15日**、欧州委員会がTEN計画の年次報告(1998年)(COM(1999)410 final)を採択。

**2000年9月22日**、欧州委員会がTEN計画の年次報告(1999年)(COM(2000)591 final)を採択。これによれば、1999年のTEN予算は、運輸ネットワークに対して4億9,700万ユーロが支出され、うち2億8,800万ユーロ(58%)が優先14プロジェクト向けであった。また、使途は鉄道64%、道路17%、交通管理9%、航空5%、内陸水運4%、海洋・港湾1%であった。欧州投資銀行(EIB)の融資(59億7,700万ユーロ)

欧州投資基金(EIF)の保証(2億6,600万ユーロ) 結束基金(4億4,400万ユーロ)も活用された。

**2001年9月19日** 欧州委員会は、トランス・ヨーロッパ・運輸ネットワークへの資金拠出に関し決定した旨発表した。概要は次のとおり。

- 欧州委員会は、トランス・ヨーロッパ・運輸ネットワークへの資金拠出に関する複数年計画(Indicative Multiannual Programme)について決定を行った。
- この決定により、2001～2006年の間、27.8億ユーロが以下のとおり配分される。
- 1994年にエッセン欧州理事会において承認されたインフラ計画に対し、13億ユーロ(全体の47%)以上。
- ガリレオ計画に対し、5.5億ユーロ(全体の20%)以上。
- 鉄道のボトルネック及び越境計画に対し、6.4億ユーロ(全体の23%)近く。
- 道路及び航空部門のITSに対し、2.8億ユーロ(全体の10%)近く。
- 資金全体の2/3は、鉄道部門向けのもの。

COM(2001)545 final は、主に次の2点の改正を提案するもの。

- 越境ボトルネックに関するプロジェクトと加盟候補国との国境のプロジェクトについて、支援の上限を20%とする。
- 加盟候補国との国境のプロジェクトへの支出のため、予算額を1億ユーロ増額し47億ユーロとする。

COM(2003)561 final は、優先プロジェクトの国境横断箇所への共同資金援助の拠出割合を10%から30%(前回の提案では20%)に増加させることを提案するもの。

2004年2月25日、閣僚理事会は共通の立場を採択した。

**(制度) 複合輸送網整備計画(トランス・ヨーロッパ・複合輸送ネットワーク)**  
■ 1993年10月29日採択閣僚理事会決定(93/628/EEC)

**(内容)**

2005年までに必要なインフラ整備(車両限界/建築限界の拡大等)を計画。

**(制度) 高速道路網整備計画(トランス・ヨーロッパ・道路ネットワーク)**  
■ 1993年10月29日採択閣僚理事会決定(93/629/EEC)

**(内容)**

37,000kmの高速道路網からなり、2002年までに12,000kmの整備を計画。

**(制度) 内陸水運網整備計画(トランス・ヨーロッパ・内陸水運ネットワーク)**  
■ 1993年10月29日採択閣僚理事会決定(93/630/EEC)

**(内容)**

2002年までのマスタープランとして水路の接続・拡幅等を計画。

**(制度) 全ヨーロッパ運輸ネットワーク政策**

■ 提案:1997年4月23日採択欧州委員会コミュニケーション(COM(97)172 final)

**(内容)**

近隣諸国への EU の運輸インフラネットワーク拡大に関する政策提言。

**(関連)**

欧州議会は 1998 年 10 月 7 日、第一読を了した。

**(5) 主な政策課題**

EC(European Community)の設立根拠である欧州共同体設立条約(ローマ条約)の第2条には、欧州共同体の目的として、共通市場と経済・金融面での連合の創設により、及び共通の政策や活動の実施により、調和・バランスのとれた、そして持続可能な経済活動の発展を推進することが規定されている。この目的を達成するための運輸政策の基本が、共通運輸政策(Common Transport Policy)であり、欧州共同体設立条約の第70条~第80条(1999年5月1日発効のアムステルダム条約による改正前は、第74条~第84条)に規定されている。運輸は、農業、競争、対外貿易と並び初期の頃からの欧州共同体の共通政策分野である。

共通運輸政策の対象は、当初内陸運輸(道路、鉄道及び内陸水運)に限られていたが、1974年以降、海運、航空、港湾等の分野においても共通政策が策定されている。具体的には、加盟国間の国際輸送に適用される共通の法規、カボタージュ輸送の条件に関する法規、輸送の安全性に関する法規等が規定され、実施されている。共通運輸政策の歴史の中でも、単一市場の出現は大きな転機となり、加盟国間の境界の廃止とカボタージュの自由化を含む自由化措置が実施され、交通需要が向上した。

なお、共通運輸政策については、少し古いが「駐日欧州委員会代表部広報部発行『ヨーロッパ』誌'99 8/9/10」にも説明されているので、以下に紹介した。

共通運輸政策

欧州横断運輸ネットワークが実現する「欧州はひとつ」

過去 10 年間で欧州連合(EU)は、加盟各国間に存在した貿易や生産に関するさまざまな障壁を撤廃することによって、単一市場の完成に向けて大きく前進した。しかし、将来さらに発展するための主要因は、人や物のより自由な移動の促進である。EUはそのための共通運輸政策を採択し、その柱として「欧州横断運輸ネットワーク」の構築を進めている。

「パッチワーク」から「ネットワーク」へ

欧州単一市場は 1992 年末に実現した。しかし欧州全体で見ると、運輸、エネルギー、通信のインフラが「ネットワーク」ではなく、「パッチワーク(つぎはぎ細工)」となっているのが現状である。これは、EU 加盟各国がかつて個々にインフラ整備を進め

てきた結果であり、そのため高速道路が国境で途切れたり、高度情報伝達のための電話回線が十分に整備されていないなどの状況を招いていた。

93年11月に発効したマーストリヒト条約には、運輸、エネルギー、通信部門の有機的な体系である「欧州横断ネットワーク(Trans-European Networks = TENs)」構築に関する項目が新設された。また93年に開かれたブリュッセル欧州理事会は、TENsの整備を加速することを決定した。ネットワーク構築に関する責任は、補完性の原則に則り、EU加盟各国が負うこととなっている。一方EUは、加盟各国からのプロジェクトの提案を受け入れ、その提案をネットワーク計画にまとめたり、資金や規則の面での問題解決を図るなど、あくまでも触媒的な役割を担う。

欧州を結ぶ大動脈を目指して

単一市場発展にとってTENsを構築することは不可欠だが、なかでも人、物の自由な移動を保証することは最重要課題といえる。EUの運輸政策の目標は、安全で信頼性の高い移動を実現する運輸体系、すなわち「欧州横断運輸ネットワーク」を整備することにほかならない。EUの域内総生産(GDP)に運輸部門が占める比率は6.5%であり、600万人以上を雇用していることを考え合わせても、効率的な運輸体系を築くことがEU経済にもたらす利益は計り知れない。

EUの共通運輸政策については、1958年のローマ条約第74条ですでに提案がなされていたが、かなり長い間著しい進捗は見られなかった。しかし、85年に欧州議会が欧州裁判所に提訴した国際運輸サービス提供の自由に関する訴訟がきっかけとなり、92年末の単一市場実現に向け、共通運輸政策の進展には政治的なはずみがついた。その内容は、(1)98年からの加盟国間における国際貨物輸送の完全自由化、(2)貨物輸送車の安全水準、速度制限、危険物運搬における規制の確立、(3)中・東欧諸国、地中海地域をも視野に入れた「欧州横断運輸ネットワーク」計画の策定、となっていた。

さらに95年には、1995年から2000年までの行動計画が、また98年10月には「持続可能な移動性」と題した2004年までの行動計画が採択され、EUの共通運輸政策実現のための具体的な活動が示された。この計画は安全で効率的、かつ環境を配慮した運輸交通システムを構築するものとなっている。将来的にも運輸システムの効率化は、欧州の競争力強化、成長、雇用における基本的目標であり、環境保全、安全性の向上、社会との適合性などとバランスを取って推進すべきテーマだ。行動計画には、こうした多様な問題に対処するための具体策が盛り込まれている。

たとえば、鉄道の電力供給や信号システムが国ごとに異なったり、航空サービスに関しては、欧州域内の52の航空管制センターがおのおの別の20種類の管制システムと、70ものコンピュータ・プログラム言語を使用しているというから問題は複雑だ。EU共通運輸政策が目指すのは、それぞれのネットワークを結びつけて、ひとつの運

輸体系へと統合し、遠隔地を共通の運輸システムへと組み入れることなのである。さらには EU 域内のみならず、EFTA（欧州自由貿易連合）諸国や中・東欧諸国までをも結んだネットワークに発展させていく計画になっている。

#### 優先的な 14 のプロジェクト

94 年 12 月に開かれたエッセン欧州理事会は、「欧州横断運輸ネットワーク」計画のなかで特に優先的な 14 のプロジェクトを定めた。そのなかでも、ベルファスト - ダブリン間の鉄道路線、イタリア・ミラノのマルペンサ空港の拡張、デンマークとスウェーデンを結ぶエーレスンド海峡航路の 3 つの事業は完成間近となっている。そのほかのいくつかの事業も、2005 年までの完成を目指している。

#### 環境に配慮した交通網

交通網の発達には、経済的・社会的な利益をもたらす一方で、環境破壊という問題も引き起こす。特に、人や物の移動手段としてここ 20 年で増大した自動車の利用は、環境に深刻な影響を与えてきた。運輸部門のエネルギー消費量は、EU の全エネルギー消費量の 30% に相当し、道路輸送はその 84% を占めている。地球温暖化の原因のひとつとされる CO<sub>2</sub> の排出量は、EU では自動車が 75% を占めている。

こうした問題の解決には自動車輸送を減らし、さまざまな交通手段をバランスよく利用する必要がある。交通インフラを整備することは、高速鉄道の開発、河川や運河など内陸水路の整備、交通管制の新技术などを促進することにもつながるし、渋滞の緩和によって自動車輸送による公害も抑えられると考えられる。総合的な交通網の確立によって、市民がより環境に優しい手段を利用するようになれば、道路の交通量を減らすとともに、CO<sub>2</sub> の削減にも大きな効果をもたらすはずである。

共通運輸政策は、EU 加盟国の社会的・経済的な結束と単一市場の強化、環境保全といった複雑な問題を包含している。それらをすべて同時に解決することは容易ではないが、EU のさらなる発展のためにはぜひとも実現していかなければならない大きな課題である。

#### 優先的な 14 のプロジェクト

1. 欧州南北（ベルリン ニュルンベルグおよびミュンヘン イタリア・ヴェローナ）を結ぶ高速鉄道 / 旅客・貨物用、総延長 958km
2. パリ ブリュッセル ケルン アムステルダム ロンドンを結ぶ高速鉄道、総延長 1176km
3. マドリッドから東へバルセロナ経由フランス・モンペリエまでと、北へビトーリア経由フランス・ダクスまでを結ぶ高速鉄道、総延長 1601km

4. パリ 東部フランス（メッス、ナンシー）-南部ドイツを結ぶ高速鉄道、総延長 551km
5. ロッテルダムからオランダ東部經由ドイツ国境を越えるベトゥーウェ線（鉄道 / 旅客・貨物用）、総延長 160km
6. フランス（リヨン） イタリア（トリノ、ミラノ、ヴェニス、ヴェローナ、トリエステ）間高速鉄道 / 旅客・貨物用、総延長 734km
7. ギリシャ自動車道（ギリシャ南部および西部からブルガリアとトルコの国境まで）、総延長 1580km
8. ポルトガル スペイン 中部欧州を結ぶマルチモーダル・リンク、総延長 2279km
9. コーク ダブリン ベルファスト ラーン ストランラーを結ぶ鉄道、総延長 502km
10. イタリア北部マルペンサ空港拡張
11. デンマークとスウェーデン間のエーレスンド海峡を結ぶ鉄道 / 道路、総延長 52.5km
12. 北欧マルチモーダル三角交通路（鉄道、道路、海路、空路） 1800km
13. アイルランド 英国 ベネルクス 3 国を結ぶ道路、総延長 1530km
14. グラスゴー リバプール バーミンガム ロンドン ユーロトンネルを結ぶ高速鉄道 / 旅客・貨物用、総延長 850km

#### ■ 共通運輸政策の欧州委員会ホワイト・ペーパー（COM(2001)370 final）

1992 年に欧州委員会が策定したホワイト・ペーパー「共通運輸政策」から約 10 年が経過し、新たなホワイト・ペーパーの採択に向け、運輸・エネルギー総局を中心として作業が進められてきた。そして欧州委員会は、2001 年 7 月 18 日にホワイト・ペーパーの政策ガイドラインを採択したのに続き、2001 年 9 月 12 日にホワイト・ペーパー「2010 年に向けての欧州運輸政策：決意のとき」（COM(2001)370）を採択した。ホワイト・ペーパーは、政治的な議論のベースとなるものであるとともに、EU が長期的視野に立って取り組むべき対策を決定する重要なものである。

ホワイト・ペーパーの政策ガイドライン（ホワイト・ペーパーの一部となった）の概要と、ホワイト・ペーパーが提言した約 60 の個別対策を列挙した付属書 I の仮訳は、以下のとおりである。

#### ホワイト・ペーパーの政策ガイドライン（概要）

- 「慢性的な遅れ」、「質の悪さ」
- 拡大と持続可能な発展の要求を満たすため、運輸システムの最適化必要。
- 近代的な運輸システムは、経済、社会及び環境の観点で、持続可能でなければならない。

#### I . 共通運輸政策の複合したパフォーマンス

- 「1985年の欧州裁判所判決。閣僚理事会の不作為」
- 「マーストリヒト条約。特定多数決の採用。実際には全会一致の傾向」
- 「1992年12月公表の共通運輸政策の将来発展に関するホワイト・ペーパー」
- 「過去10年で鉄道を除き自由化を漸進的に達成」
- 「財政的・社会的調和の欠如による競争の歪曲」
- 「各運輸モードの成長の違い。外部コストが全て内部化されていない。社会・安全の規則が必ずしも遵守されていない。道路輸送の優位」
- 「混雑」
- 「環境・健康への悪影響。道路交通事故」

#### I I . 混雑：各運輸モードの不均衡の影響

- 「混雑と遠隔地域孤立化」
- EU域内での地域結束のため中央市場とのリンクの改善が必要。
- 「成長、競争及び雇用に関する1993年ホワイト・ペーパー」
- 「インフラのボトルネックと欠落したリンク」
- 「モード及びシステム間の相互運用性欠落」
- 「インフラ、混雑、環境ダメージ及び事故に係る全コストが価格構造に反映されず」
- インフラへの公的投資は、もっと集中的に、EU内の結束改善に必要な主要プロジェクトに焦点を当てるべき。インフラ容量の最適化及びボトルネック除去に資する投資も重要。
- インフラへの共同体の共同投資は、これまでの道路から、鉄道、海運及び内陸水運へと優先度を移すべき。

#### I I I . 拡大 EU の運輸の成長

- 「乗用車使用の成長」
- 「貨物分野ではストック経済からフロー経済への変化。製造拠点の移転。ジャスト・イン・タイム。循環ストック」
- 「加盟候補国の今後の経済成長」

#### I V . 持続可能な発展における運輸の統合の必要性

- 「アムステルダム条約。環境配慮の共同体政策への融合」
- 「ヨーテボリ欧州理事会。運輸モード間のバランス改善」
- 「CO2排出の28%は運輸から。そのうち84%は自動車から」
- 「内燃機関のエネルギー効率の悪さ」
- 代替燃料の使用と運輸モードのエネルギー効率改善による石油依存の低減は、環

境面で必要であるとともに、技術の挑戦。

- 特に、これまでの自動車分野における大気質及び騒音の改善努力は、運輸システムの競争力と経済を犠牲にすることなく、継続が必要。
- 交通需要の抑制が必要。経済成長と運輸の成長のリンクを分断。
- ホワイト・ペーパーが基礎とするのは、プライシングから代替モード再生までの一連の対策と、トランス・ヨーロッパ・ネットワークへの集中的投資という、統合アプローチ。

#### V . 欧州運輸政策を超えた包括的戦略の必要性

- 運輸のバランス改善の目標は、ホワイト・ペーパーで提案された野心的プログラムの実施のみならず、各国又は地域レベルでの一貫した対策の実施を含む。

#### VI . ホワイト・ペーパーが提案する主要対策

- 約 60 の個別対策を提案。2010 年までの行動計画、マイルストーン、モニタリングと 2005 年の中間レビューを伴う。

### 付属書 I (仮訳)

#### 1 . 輸送モード間のバランス是正

##### 1 . 1 . 道路部門の質の改善

- 以下のため、2001 年末までに検査及びペナルティを調和する。
  - 既存の道路輸送法令について、有効な、統一された解釈、実施及びモニタリングを推進する。
  - 運転手が犯した一定の違反に関して、雇用者の責任を確立する。
  - 自動車停止(immobilising vehicles)の条件を調和する。
  - 運転時間及び運転手の休息時間の適合性に関し、加盟国が実施しなければならない検査数(現在、実労働日の 1%)を引き上げる。
- 必要な技能を推進し及び満足できる労働条件を確保することにより、道路輸送の職業を魅力的なものに維持する。
- コストの増加(例、燃料価格上昇)があったときに、料金の改定ができるよう、輸送行為に適用される契約の最低限の条項を調和する。

##### 1 . 2 . 鉄道再生

- 欧州の鉄道市場を漸進的に自由化する。2001 年末までに欧州委員会は、以下のために鉄道部門の第二次対策パッケージを提案する。
  - 国内貨物市場、カボタージュを自由化する。
  - 個別に策定されたルール及び規則並びに関係者の責任の明確な定義に基づき、鉄道ネットワークの高いレベルの安全性を確保する。

- 高速鉄道ネットワーク及び従来型鉄道ネットワークの全構成要素に関する相互運用性指令を更新する。
  - 国際旅客輸送を漸進的に自由化する。
  - 鉄道サービスの質及び利用者権利を保護する対策を推進する。特に、遅延及びサービス義務不履行の場合の補償条件を規定するため、指令を提案する。サービスの質の尺度の策定、契約の条件、旅客への情報の透明性及び裁判所以外での紛争解決メカニズムに関するその他の対策も提案される。
  - 指令を提案し鉄道安全を向上するとともに、鉄道の相互運用性及び安全性に関する共同体の機構を構築する。
  - 新規インフラ及び特に鉄道貨物フリーウェイの構築を支援する。
  - 環境への悪影響低減に関する自主合意に関連して、鉄道業界との対話を開始する。
1. 3. 航空輸送の成長の管理
- 単一スカイに関連して、2004年までの以下の導入を提案する。
  - 問題となる種々の利害関係者からは独立した十分な資源を有し、安全を確保しつつ輸送の成長を可能とする目的を設定する能力を持つ、強力な規制者。
  - 空域のもっと効果的な総合的な構成を確保するため、協力の機会を利用しつつ、軍が防衛能力を維持することを可能とするメカニズム。
  - かなりの社会的影響を持つ共通航空政策の側面に関する労使の対話。これは、協議を可能とし、他の部門での事例に続くもの。対話は、関連機関の間の合意に至るかもしれない。
  - 共同体のルールを構築し及び管理するに当たっての、ユーロコントロールの専門的技術及び知識を引き出すための協力。
  - ルールの効果的実施を確保する監視、検査及びペナルティのシステム。
  - ICAOの枠組みにおいて、航空輸送の税を再検討し、2004年までに灯油の税を導入すること、飛行の航空管制料金の差別化を交渉する。
  - 以下のために、空港の将来に関して2002年に議論を開始する。
  - 既存容量の使用の改善
  - 空港料金制度の見直し
  - 航空輸送を、他の輸送モードと統合し、論理的システムにする。
  - どのような新空港インフラが要求されるかを決定する。
  - 共同体空港における環境影響低減の必要性を考慮しつつ、市場アクセスを改善するため、2003年にスロット割当制度の見直しを提案する。
  - 現在のオープン・スカイ協定を置き換える共同大西洋横断航空協定(Transatlantic Aviation Agreement)について米国と交渉する。
1. 4. 海上及び内陸水運の輸送システムの適用
- 真の「海的高速道路」の構築に必要なインフラを整備する。
  - 特に行政上及び税関の手続きに関してワン・ストップ事務所を設置し、及び一連のロジスティクスに携わる全関係者を連結することにより、海上及び内陸水運の輸送の規制枠組みを簡素化する。

- 航空輸送での実施内容に沿って、テロの危険に対処するため、欧州クルーズを行う船舶に乗船する旅客の安全検査に関する規制枠組みを提案する。
  - 特に以下によって、IMO 及び ILO との協力して海事安全ルールを強化する。
    - 船舶検査で監視されるべき最低限の社会的ルールを融合すること。
    - 真の欧州海事輸送管理システムを開発すること。
  - 社会・財政の問題において登場した最優良事例(best practice)に基づき、2002 年に総トン数に基づく税制に関する措置と海上輸送への国家助成に関するガイドラインの見直しを提案することにより、可能な限り多くの船舶が共同体登録へ戻るよう促す。
  - 以下を通じて、内陸水運の状況を改善する。
    - 2002 年まで、共同体の内陸水運ネットワーク全体の技術要件に関し、現在の標準化作業を行う。
    - ライン川を含む共同体の内陸水運ネットワーク全体において、船長の証明を一層調和する。欧州委員会は、本件について 2002 年に提案を行う。
    - 内陸水運船舶の休憩時間、船員メンバー、船員構成及び航海時間に関して、条件を調和する。欧州委員会は、本件について 2002 年に提案を行う。
1. 5. 輸送モードの連結
- 道路輸送に対する代替となる解決策を推進する新規計画(Marco Polo)を 2003 年までに立ち上げる。本計画は、年間予算が約三千万ユーロであり、商業的プロジェクトの開始を支援する。
  - 貨物統合者(freight integrator)の職業を発展させ並びに輸送ユニット及び貨物積み込み技術を標準化するため、2003 年までに新しい共同体枠組みを提案する。
2. ボトルネックの除去
- 貨物を最優先とする回廊、高速旅客ネットワーク及び主要道路での管理計画を推進することによってボトルネックを除去するため、並びに「エッセン」のリストに実例として以下のようなプロジェクトを加えて、2001 年にトランス・ヨーロッパ・ネットワークのガイドラインを見直す。
    - ピレネーを通過する貨物のための大容量鉄道ルート
    - パリ、シュツットガルト、ウィーン間の東欧州高速列車・複合輸送
    - ドイツとデンマーク間の Fehmarn 橋梁・トンネル
    - ガリレオ衛星航行計画
    - Straubing と Vilshofen 間のドナウ川航海性改善
    - ボローニャとミラノの間の支線を含むベローナとナポリの間の鉄道リンク
    - イベリア半島の高速鉄道ネットワークの相互運用性
  - 2001 年に、加盟候補国と EU との国境に未だに残っているものを含む主なボトルネックに対する、トランス・ヨーロッパ・ネットワークの予算からの最大支援を 20%に引き上げる。それから、条件付制限に関するルールを導入する。
  - 2004 年に、特に加盟候補国のネットワークの融合、「海の高速度道路」の概念の導入、空港容量の開発及び大陸スケールでの領土結束を目的としたトランス・ヨー

ロピアン・ネットワークのより広範な見直しを提案する。

- 競争関係にあるルートに対する課金からの収入を、特に鉄道インフラといった新規インフラの建設に配分するため、共同体枠組みを構築する。
- トランス・ヨーロッパ・運輸ネットワークに属する道路及び鉄道のトンネルに関し最低限の安全基準を調和する。

### 3. 利用者中心の運輸政策

#### 3. 1. 不安全な道路

- 2010年までに欧州の道路での死亡者数を半減とする EU の目標を設定する。
- 2005年までに、トランス・ヨーロッパ・道路ネットワーク上の国際商業輸送を対象とする検査及びペナルティに適用するルールを、特に速度超過と飲酒運転に関し調和する。
- トランス・ヨーロッパ・ルート上の特に重大な危険が潜んでいる危険地点 (black spots) のリストを作成するとともに、その標識を調和する。
- 大型バス(coach)の製作者に対し、製作する車両の全ての座席にシート・ベルトを装備するよう要求する。このため指令を 2003 年に提案する。
- 危険な運転の問題に取り組み及び優良事例(good practices)の交換を行う。特に若年運転手を対象とした訓練・教育制度を通じて、責任ある運転を推進することを考慮する。
- 飲酒運転の罪と戦う努力を継続し並びに薬物及び薬品の使用の問題についての解決策を見付ける。
- 独立技術調査を推進するため、例えば、欧州委員会内に独立専門家からなるコミッティを設置するなど、欧州レベルでの方法を開発する。

#### 3. 2. 利用者が負担するコストの背後にある事実

- インフラ課金制度の原則及び構造並びに課金レベルを設定する共通手法(既存税制の排除によって相殺される)を規定する枠組み指令を提案し、分野を超えた投資(cross-financing)を可能とする。
- 域内市場を完成させるため、2003年までに商業道路輸送用の燃料の統一税制を提案することによって、税金制度をもっと一貫したものとする。
- トランス・ヨーロッパ・道路ネットワークでの支払い手段の相互運用性を保証する指令を、2002年に提案する。

#### 3. 3. 利用者の権利と義務

- 2001年に、特にオーバーブッキング、遅延及び便のキャンセルによる搭乗拒否に関し、新規提案を行うことにより、既存の航空旅客の権利を拡大する。
- 2001年に、航空輸送契約に関連する要件に関する規則を提案する。
- 2004年までに可能な限り、旅客の権利を保護する共同体の対策を、とりわけ鉄道、海運及び可能な限り都市交通サービスといった他の輸送モードにまで拡大する。これは、特にサービスの質と、質の尺度、契約条件、旅客への情報の透明性及び司法外での紛争処理メカニズムの整備に関するものである。

- 特に、共同体の遠隔地域及び小離島との連結に関する公共サービス義務に対する補償の場合について、国家助成の届出の手続きを修正することを提案する。
- 利用者に質の良いサービスを提供するため、輸送分野での一般的経済利益のサービスに適用すべき一般原則を明確化する。これは、欧州における一般的利益のサービスに関する欧州委員会コミュニケーションに沿ったものとなる。

### 3.4. 都市交通の合理化

- 交通管理 (Traffic management)
- 大都市でのプライベートカーの役割
- クリーンな自動車の促進
- いい質の公共交通機関の進展
- A. 多様化した運輸エネルギー
  1. 代替燃料に係る新たな法的枠組
    - バイオ燃料の促進
  2. 実験による需要の喚起
    - CIVITAS
- B. いい手法の促進
  - 先駆的な都市の支援
  - クリーンな自動車及び移動制約者も含めた全ての利用者にとって利用しやすい故郷交通機関の使用の促進
  - 公共交通機関のいい手法の確定及び普及

### 4. 運輸のグローバル化の影響への対応

- 将来の加盟国と EU のトランス・ヨーロッパ・ネットワークとを質の良いインフラによって連結する。民間部門の資金を導入することで 2010 年の加盟候補国のモード別シェアに占める鉄道の割合を 35% に維持することを考慮する。
- 共同体の将来の財政見通しにおいて、新しい加盟国のインフラに対する十分な公的資金を準備する。
- 特に、運輸法令の実施に責任を有する検査官及び行政職員を訓練することによって、加盟候補国の行政能力を開発する。
- とりわけ、ICAO、IMO、ライン航海委員会、ドナウ委員会及びユーロコントロールといった主要国際機関における欧州共同体の正規加盟。
- 2008 年までに、全世界をカバーする EU の衛星航行システムを開発する。EU が管理し、EU の精度、信頼性及び保安の要件を満足する (ガリレオ)。

### (6) その他

EU は、15 カ国で構成されており、面積約 324 万平方 km、人口約 3.79 億人 (2001 年)、人口密度 117 人/km<sup>2</sup> (2001 年) である (DG TREN figures 1.3 及び 1.7 より)。また、2002 年の名目 GDP は、約 9 兆ユーロである (DG TREN figures 1.1 より)。