

〔研究員の視点〕

経済対策としての交通投資

～ドイツの事例から～

運輸調査局 主任研究員 土方まりこ

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

米国発の金融危機が引き金となった世界同時不況の発生をうけ、2008年秋以降、各国政府は財政出動を伴う経済対策を次々に打ち出してきた。そうしたなか、複数の主要国政府が交通関連インフラへの公共投資を強化する旨を宣言している。ドイツ政府も同様であり、すでに現在は計画の実行段階にある。

本稿では、連邦政府公表資料や各種論評にもとづき、目下の経済不況に対処することを目的にドイツが取り組んでいる交通投資についてまとめた。

経済対策の概要

2008年11月5日、ドイツ政府は、おおむね2009～2010年を対象とする総額500億ユーロ（2009年8月上旬現在、1ユーロ≒137円）にのぼる緊急経済対策を発表した。同対策は、中小企業に対する手厚い支援が主体となっている。

つづいて2009年1月13日には、国内外の経済情勢のさらなる悪化にかんがみ、ふたたび500億ユーロ規模の景気対策を追加的に実施することを決定した。2009年秋に予定されている連邦議会選挙をにらみ、各党派の意向がくまなく盛り込まれた結果、追加策は総額、内容ともに予想を大幅に上回るボリュームとなった。

就任以来、現政権は財政赤字削減に向けて緊縮路線を歩んできたが、対GDP比4%超という空前の支出額に達する経済対策の実行により、当面は債務拡大を甘受せざるを得ない状況となっている。

交通関連投資の全体像

さて、今回の経済対策においては、2009～2010年の期間中、通常の連邦予算とは別枠で総額40億ユーロが鉄道・道路・水路などの交通インフラへと投じられることになった。輸送モード別、かつプロジェクト別の予算配分は、表のとおりである。

実施対象とする具体的なプロジェクトの選出にあたっては、交通政策上の有用性の高さにならび、国内の中小建設事業者による受注をはじめとする、景気へのプラス効果の迅速な獲得という観点も重視された。その結果、投資計画全般の着工と竣工を急ぐべく、すでに策定済みの「2003年連邦交通路計画（2001～2015年を対象期間とする、国家レベルの総合的な交通体系整備計画）」中に規定された、緊急性の高い中小規模の事業の前倒しの実施を主体とすることとした。こうして選出されたプロジェクトのほとんどは、2009年、あるいは遅くとも2010年中には着手される予定となっている。なお政府は、10億ユー

表 2009～2010年の経済対策における輸送モード別・プロジェクト別の予算配分

輸送モード名	プロジェクト名・概要（概要は鉄道のみ）	配分額 (億ユーロ)
鉄 道	「2003年連邦交通路計画」中の着工済み／新規着工事業（13事業）の強化 【概要】 緊急性の高い鉄道線路インフラの新設／改良（電化・複線化・高速化など）計画の竣工を急ぐために、追加的に資金を充当	5.2
	騒音除去の強化 【概要】 列車運行に起因する騒音を除去・緩和するための各種措置の実施と技術革新を支援	1.0
	旅客駅プログラム 【概要】 ドイツ全土の2,000箇所以上の旅客駅について、駅舎の改修（エネルギー効率の向上が主目的）、バリアフリー対策、保安対策、情報提供システムの改善など、網羅的な改良措置の実施を支援	3.0
	ETCS導入の加速化 【概要】 ヨーロッパ各国での共通化を目指して開発されている、ETCS（European Train Control System：欧州列車制御システム）の迅速な導入を支援	2.0
	鉄道施設および革新的技術開発のための試験的試みへの投資 【概要】 線路インフラや送電設備の改善、ディーゼル機関車の排ガス浄化システムなどの開発を支援	2.0
合 計		13.2
道 路	「2003年連邦交通路計画」中の着工済み／新規着工事業の実施	11.0
	維持更新措置の強化	5.7
	大型トラック向けの駐車スペースの増設プログラムの強化	1.3
合 計		18.0
水 路	進入路と後背地輸送の改善のための投資強化	2.85
	ネットワークの最適化と水門改善のための投資強化	2.9
	維持更新投資の強化	1.3
	内陸水運における革新的技術開発のための試験的試みへの投資	0.75
合 計		7.8
複合貨物輸送	積換えターミナル建設支援のための私企業に対する助成金給付	0.5
	積換え技術開発のための試験的試み	0.3
	ターミナルにおける安全性向上のための投資措置	0.2
合 計		1.0

注) 上記には、通常の連邦予算としての予算配分は含まれていない。
出所：ドイツ連邦交通・建設・都市開発省公表資料

口相当の交通投資の実施により、2～2.5万人分の雇用が1年間にわたって確保ないしは創出されるとの試算を明らかにしている。

輸送モード別の投資計画の特徴

つづいて、一連の交通投資計画の特徴を輸送モード別に概観しておく。

まず、鉄道に対しては、2年間で13億ユーロあまりが景気刺激を目的として拠出される。前出の「2003年連邦交通路計画」中の事業の遂行を中心とするいっぽうで、大規模な旅客駅改修計画なども新たに策定された。こうした新規プロジェクトについても、連邦、各州、ならびにドイツ鉄道による連携のもと、綿密な実施計画として落とし込まれたのち、すでに着工済みとなっている。

道路については、輸送モード別では最大の総額18億ユーロにのぼるプロジェクトの実施が予定されている。新規建設に多額の資金が投入されるものの、財政引き締めを背景に数年間にわたって縮小されていた維持更新投資も重要視されている。

さらに、鉄道とならんで環境融和的な輸送モードとして位置づけられている水路に対しても、ボトルネックの除去を通じた競争力の強化を目指して、およそ8億ユーロが投下される。

このほかにも、エリア内の各種インフラの改善向けに連邦から自治体に付与された財源が、各地の交通インフラのために投入される可能性がある。また、中小企業の救済を主眼とした事業体一般を対象とする各種の支援は、交通事業者も享受可能である。

交通投資計画に対する各方面の反応

以上のような交通インフラへの投資計画

は、将来的な便益の獲得に資するものとして、一般国民にはおおむね肯定的に受け止められている様子である。また、個別の事業を引合いに出して、無駄な公共投資であるとする批判もほとんど聞こえてきていない。その要因としては、既存の計画の実行を中核に据えるなど、すでに十分な時間をかけて方針を確定した政策の履行を基調とした点によるところが大きいと考えられる。

もっとも、いわば直接的な利害関係を有する交通業界からは、今回の計画に対する複数の問題提起がなされている。

たとえば、鉄道への投資に関しては、ドイツ鉄道に帰属するインフラのみに予算配分が集中しており、地域輸送に従事するその他の鉄道事業者やバス事業者への配慮が不当に度外視されているとして、関係する団体組織が共同声明というかたちで抗議の意を示した。

また、東欧諸国のトラック事業者との熾烈な運賃競争や、重量トラックを対象とするアウトバーン通行料の値上げ（値上げによって得られた料金収入の一部は、今回の交通投資向けの財源として充当）など、昨今、とりわけ厳しい経営環境にさらされている国内のトラック会社に対する手当てが皆無である点については、トラック業界からの反発のみならず、第三者からも雇用政策としてのバランスを欠くとの批判を招いた。

さらに、運輸政策当局周辺からは、膨大な予算を前倒しで計上した結果、一連の交通投資が完了した後の2011年以降は、財源の確保が困難をきわめ、交通投資全般が貧弱なものへと墮することを避けられないのではないかと危惧の念が伝わってきている。