

ドイツにおける次期総合交通整備計画をめぐる動向

ひじ かつ
土方 まりこ 調査研究センター主任研究員

はじめに

ドイツ連邦政府は、1973年以降、交通体系全般の総合的な整備に向けた、中長期にわたる国家レベルの交通インフラ投資プログラム「連邦交通路計画(Bundesverkehrswegeplan: BVWP)」を策定している。

本稿では、2015年の内閣決議を目指して策定作業が進行中の次期BVWPにつき、その新たな試みや直面している課題をまとめた。なお、BVWPの登場背景や現計画(BVWP 2003)の詳細に関しては、本誌2004年3月号掲載の拙稿において取り上げた。

1. BVWPの特徴

BVWPは、幹線交通インフラの整備に責任を負う連邦が遂行すべき、道路・鉄道・水路を対象とした投資プログラムを規定している。BVWPに盛り込まれた個別のプロジェクトが実行されるためには、予算法によって財源の手当が担保される必要があるものの、同計画そのものも、10～15年間にわたって連邦の交通投資を規律する基盤となる。

BVWPには、目標年次における客貨の輸送需要の予測と既存の交通インフラの査定の結果にもとづき、優先的に実施すべきと判断された投資プロジェクトが列挙されるが、各州やドイツ鉄道(DB)にこのプロジェクトの素案を作成させるなど、計画確定にいたるまでの複数の段階にお

いて、利害関係者の参画を実現している点が特徴的である。また、計画対象期間中にBVWPのために充当可能な予算の見積額の枠内に納めるべく、各所が作成した莫大な数にのぼるプロジェクトの実行優先順位が決定されるが、そのための手法として、すでに第1次の計画より費用便益分析が用いられている。さらに、BVWP 2003からは、非金銭的価値に関する評価も取り入れられている。

第7次計画となる「BVWP 2015」は、2009年に発足した現政権の連立協定において策定が公約されたものであり、2011年から作業が着手されているが、個別の投資プロジェクトの作成とその優先順位の決定、ひいてはBVWP 2015の確定は、次期政権の任務として位置付けられている。このように、策定プロセスに相当程度の時間が費やされる点も、BVWPの特徴である。

2. 策定プロセスへの一般市民の参画の開始

BVWPは、政策手段としてはほぼ完成形にありながら、時代の要請を反映して漸進的に進化してきた。BVWP 2015についても、そのための新たな試みとして、策定プロセスへの一般市民による参画を開始することが決定している。すでにこれまでも、輸送需要予測結果をはじめとする、策定作業に関連した詳細情報の随時公開は履行されてきており、とくにBVWP 2003からは、インターネットの活用によって作業過程の対外的な透明性が飛躍的に向上した。

BVWP 2015では、このインターネット上での情報公開制度を用いて、計画の基本コンセプト案、および計画そのものの草案に対する一般市民からの文書形式での意見表明を受け付けることとした。意見は、関連情報の公開日から4週間にわたって聴取され、連邦交通省が集約してその内容を公表するほか、のちの作業に及ぼした影響なども明示される予定である。同省では、環境などの他の政策分野においては、市民の意見表明の機会がすでに保障されてきていることにかんがみ、BVWPの策定プロセスにおいても多様な視点を採り入れることを重視したとしている。

しかし、連邦政府にとっては、このほかにも市民からの意見聴取に取り組む切実な動機がある。すなわち、ドイツにおいては大規模な鉄道建設・改良プロジェクト「シュトゥットガルト21（計画の一部がBVWP 2003に含まれる）」が2010年2月に着工したが、市民グループや自然保護団体による反対運動の拡大により、その進行が1年半ほど妨げられるという事態が発生した。くわえて、複数の空港新設・拡張計画においても、類似の展開が観察されている。つまり、今回の試みは、近年における交通インフラ投資に対する市民の受容度の低下への対処方の一つとして、次期BVWPには、あらかじめ民意に耳を傾けておくという段取りを組み込んでおきたい、という連邦の意向が具現化されたものといえる。ただし、その実効性を確保するためには、連邦が市民による積極的な参加を促進すること、および連邦自身が実質を伴った対応を行うことなどが不可欠であろう。

3. 投資需要の拡大と財政制約の同時発生

BVWP 2003の成立以降、連邦は毎年およそ100億ユーロを交通インフラへの投資のために拠出し

てきた。ところが、近年のドイツにおいては、既存のインフラの荒廃が顕在化し、社会問題と化すまでにいたっている。また、物流インフラの陳腐化に起因する産業立地としての同国の弱体化も懸念されていることから、野党や経済界を中心として投資規模の拡大を求める声は大きい。

しかし、他の主要先進諸国と同様、今日ではドイツも厳しい財政制約に直面している。ゆえに、BVWP 2015の策定にあたっては、個々のプロジェクトの有用性がこれまで以上に厳格に問われることとなるが、客貨輸送における非効率性の主因となっている隘路を確実に見極め、その除去に向けて投資を集中させることにより、資金投下の価値を向上させるべきであるとの指摘が多くなされている。さらにそのための方法として、各種の既存データを有効活用すべきことも提案されている。たとえば、鉄道に関しては、DBに蓄積されている列車遅延情報を分析することにより、ボトルネックを抽出することが可能であろう。また、アウトバーンについても、環境政党である緑の党と自動車業界の利害を代弁するドイツ自動車連盟（ADAC）という立場の相反する二者の間ですら、ボトルネックとみなしている箇所がほぼ一致していることが、既往の調査により判明している。

連邦交通省は、交通インフラの劣化と投資財源の縮小の同時発生という現状を踏まえたうえで、BVWP 2015においては、既存インフラの機能向上のための維持・更新投資を重視すると同時に、新設・拡張投資については、経済活動に良好な効果をもたらすと見込まれるプロジェクトを厳選していく方針であると表明している。その際には、局地的な利益を偏重するような政治的な意向をいかに最小化して、幹線交通インフラ計画の名にふさわしい内容へと到達すべきか、という観点が保持されつづけることも肝要であろう。