

ドイツにおける最新の総合交通整備計画

ひじ かた
土方 まりこ 調査研究センター主任研究員

歴代のドイツ連邦政府が策定している「連邦交通路計画（Bundesverkehrswegeplan：BVWP）」は、連邦が管轄する道路・鉄道・水路の幹線インフラへの投資プロジェクトが列挙された、中長期にわたる国家レベルの交通整備計画である。

2016年8月、同年から2030年までを対象期間とした、第7次計画に相当する「BVWP 2030」が内閣決議された。

本稿では、その策定過程で実施された一般からの意見聴取の試み、及び投資予算配分における特徴についてまとめる。なお、BVWPそのものや前身の計画（BVWP 2003）の詳細に関しては、本誌2004年3月号と2012年11月号に掲載の拙稿において取り上げた。

1. 一般からの意見聴取の試み

BVWP自体は法的拘束力を有しておらず、同計画がリストアップしている個別のプロジェクト（BVWP 2030では、およそ1,000件）が実際に遂行されるためには、予算法によって財源の手当てが担保される必要がある。しかし、決議後の10～15年間における連邦の幹線交通インフラ政策の基本方針を規定する計画であることから、その重要性は高い。

BVWP 2030は、ドイツ再統一以降に策定された計画としては、1992年、及び2003年に続く3つ目のものとなる。第1次計画が発表された1973年以降、複数回の政権交代に加え、国家の再統一を経た後も継続的に策定されてきたBVWPは、政策手段としてはもはや完成形にある。ただし、各時代の要請にかながみて、新たな知見や手法を取り入れることにより進化してきたという側面も併せ持つ。

BVWP 2030に関しては、近年、市民グループ

や自然保護団体による反対運動の拡大として顕在化していた、大規模工事の実施に対する市民の受容度の低下への対処法として、計画策定段階における一般からの意見聴取のための段取りが初めて導入された。

まずは、2013年に計画の基本コンセプト案をインターネット上で開示し、同案に対する意見表明を募ったところ、個人、市民団体、及び市町村からあわせて150件のコメントが寄せられた。連邦交通省がコメントの内容を集約するとともに、これに関する自らの見解を示した上で、コメントから得られた示唆を反映した基本コンセプトを改めて発表した。

また、2016年3月には、具体的なプロジェクトを盛り込んだ計画の草案への意見を募集し、個人、企業、各種利益団体、学術関係者、行政主体（市町村や郡）などの多方面から、実に4万件近いコメントを受け取り、その集約と計画への反映を極めて短期間のうちに完了させた。

今回の意見聴取において寄せられたコメントは、その数の膨大さのみならず、内容についても踏み込んだものが少なくない点が目を引く。このことから、BVWPに対する国民の関心の強さがうかがわれるとともに、意見聴取の実施そのものについても一定の意義を見出すことが可能であろう。ただし、今般のような試みが、実際に大規模なプロジェクトに対する市民の受容度の向上に繋がり、そのスムーズな履行に効果を発揮していくものなのかを見極めるためには、引き続きの観察が必要である。

2. 投資予算配分における特徴

BVWPは、1980年代は鉄道路線の整備、1990年代は国家統合の促進、2000年代には大都市間

表 BVWP 2030 における投資予算の配分

(単位：億ユーロ)	維持・更新 ¹⁾	新設・拡張		その他 ²⁾	2031 年以降 における 新設・拡張	総額 ⁴⁾
		工事中 及び計画 確定済み	新規計画		新規計画 ³⁾	
道 路	670	158	183	120	196	1,328
鉄 道	584	84	183	74	197	1,123
水 路	162	9	18	22	35	245
全モード合計 ⁴⁾	1,416	251	385	216	428	2,696

注 1) 拡張プロジェクトの一部となっている維持・更新投資を含む。

2) 工事の実施にあたり、付随的に発生する各種の費用（例：防音対策費）。

3) プロジェクトの一部となっている維持・更新投資を含む。

4) 四捨五入を行っているため、左欄、ないしは上欄中の数値の合計値との誤差が生じていることもある。

出所：Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur „Bundesverkehrswegeplan 2030“

の結節向上に力点を置いて策定されてきた。BVWP 2030 においては、個別のプロジェクトの実行優先順位を決定するにあたり、ネットワーク全体の強化への貢献の多寡が基準として用いられた結果、投資予算の配分は表の通りとなった。

最大の特徴は、新設・拡張投資よりも維持・更新投資を重視した配分方にある。前身の計画においても、すでに維持・更新投資が過半（56%）に達していたが、BVWP 2030 ではその比率がさらに拡大した（69%）。その背景には、連邦が厳しい財政制約に直面させられているなか、貴重な投資財源は、近年、社会問題化していた既存の交通インフラの荒廃・陳腐化への対処のために重点的に投下すべきという判断がある。

もっとも、ドイツにおける旅客輸送量は 2030 年までに 2010 年比で 12%、同じく貨物輸送量も 38% 増加するとの予測に基づき、こうした輸送量の拡大に対応するための新設・拡張投資についても、その必要性は認めている。そこで、新設・拡張投資のうち、費用の増大に直結する新規計画に関しては、客貨輸送における非効率性を惹起している主要な幹線と結節点における隘路の除去を実現し、かつ、広範囲にわたって効果を及ぼし得ると見込まれるプロジェクトに高い優先順位を付与した。連邦交通省は、これらの新規計画がすべて実行されるならば、道路においては延べ 2,000km、鉄道では同 800km に上るボトルネックが解消され得るとしている。

ところで、道路・鉄道・水路の輸送モード別に

見た投資予算配分に関しては、道路を偏重し過ぎているために、地球温暖化対策の新たな枠組みであるパリ協定の数値目標の達成に貢献できないとの批判が、連邦環境庁から寄せられた。しかし、連邦交通省としては、BVWP 2030 においては「シームレスな旅客輸送」、「効率的な貨物輸送」といった、いわば交通インフラ投資の履行によって直接的に到達可能な目標を指針に据える旨を明言している。すなわち、環境親和的であることを根拠として、鉄道と水路に予算を優先的に配分するという前提は採らず、環境面での効用（温室効果ガス排出量の削減効果を含む）と経済的な効用（時間短縮効果や運営費用抑制効果など）の双方を考量のうえ、輸送モードの種別にかかわらず、総体としての便益が最も大きいと考えられるプロジェクトへの配分が優先されることになる。なお、連邦交通省は、温室効果ガス排出量の削減を目指すのであれば、インフラへの投資ではなく、自動車の燃料効率の改善などによってその達成を図るべきであるとすら述べている。

このような「現実的」な考え方は、維持・更新投資を優先させるという方針を掲げたことに伴う当然の帰結とも言えようが、既往の BVWP が多少なりとも有していた「連邦として達成すべき交通政策上の上位目標への貢献も視野に入れたインフラ投資計画」という性格は、相当程度まで希薄化された。そうした意味において、BVWP 2030 では大きなパラダイムシフトが図られている。