

## EU交通白書（2011年）

欧州単一交通区域に向けてのロードマップ  
競争力があり、資源効率的な交通システムを目指して

平成23年7月

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

## はじめに

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下機構と呼ぶ。）は、道路関係四公団の民営化に伴い、6つの高速道路会社とともに、平成17年10月1日に設立されました。機構の役割は、第一に高速道路に関わる債務の45年以内の確実な返済、第二に公的権限の適切な行使と高速道路会社と一致協力による安全で利便性の高い高速道路の維持・管理、第三に高速道路事業全体の透明性を高め、機構としての説明責任を果たすための積極的な情報開示を行うことであり、現在も懸命の努力を続けています。

機構は、以上の役割を果たすために、いろいろな面から調査研究を行っており、海外調査関係では、「高速道路機構海外調査シリーズ」として、現在までに次ページの一覧表のとおり13冊の報告書を発行しており、本報告書はNo.14となります。（なお、各報告書の全文は、当機構の以下のウェブサイトの出版物等のコーナーに掲載しています。  
<http://www.jehdra.go.jp>）

本書は、2011年3月28日に、欧州委員会が発表した交通白書「欧州単一交通区域に向けてのロードマップ - 競争力があり、資源効率的な交通システムを目指して」の翻訳です。

欧州は、グローバル社会の進展と共に、各国が個別に活動しては、対外的な競争力を維持することはできないという認識の下で、EUという一つの統一体として行動することで、米国や日本に加えて、新興国に対しても競争力を持ち、長期的な経済成長を実現しようとしています。さらに、域内の先進地域のみがこれまで以上に発展するということではなく、後進地域を含め、すべての国で健康的で質の高い生活（Quality of Life）が実現できるように、EUとして均衡のとれた一体型の発展を目指しています。

一方で、欧州には多数の国家が存在していたために、従前から国境地帯の交通基盤が弱く、隘路となっており、その整備を行い、モーダルシフトを促進し、よりバランスの良いモーダルミックスで、域内の自由なモビリティを実現することが、EUとしての一体型発展には不可欠なものと考えられてきました。そのために、後進地域の交通網整備のための補助金に加え、環境負荷や交通渋滞による外部費用を内部費用化し、交通網の整備・維持に避けて通ることのできない財源問題も同時に解決するロードプライシングなど、多様な手法で自由で持続可能なモビリティの体系づくりを進めてきており、日本でも参考にすべき考え方が多く含まれています。

2001年に発表された前回の白書は、それまでの域内市場の開放が一定の成果を上げていることを評価しつつ、持続可能な交通システムの実現と発展のために、道路交通に著しく偏った輸送分担率の改善を求め、その方策として鉄道の復活と水上交通の活用という方向を示していました。この方向は、今回の白書でも全体として変わりませんが、今回は、EUの統一体としての競争力の確保とエネルギー効率の向上(CO2排出量の削減と石油からの脱却)により強い関心が向けられています。

こうした視点を基礎に、本白書は、欧州横断交通網(TEN-T)の一部を効率の良い複数交通モードによる主要な幹線輸送路(中核ネットワーク)として整備し交通モードのバランスを図るほか、都市の温室効果ガス発生を抑制する等の方策により、温室効果ガスの排出量を60%削減することを提言し、他の施策も含めて、2050年欧州単一交通区域の実現に向けた段階的目標を掲げています。

白書の具体的構成と内容は次のとおりです。

第1部：欧州は、次の問題に直面していると指摘しつつ、本書の構成を説明する。

- ・競争力の確保上要請される欧州の統一性とその前提たる交通網の必要性
- ・欧州内交通網におけるボトルネックと東西不均衡の是正の必要性
- ・交通需要の増大の下での排出ガス削減と石油からの脱却
- ・交通問題の解決と世界の交通市場競争を勝ち抜くための技術開発
- ・新たな資金調達手法の検討の必要性

第2部：問題解決のための委員会の構想と2050年までの段階的目標を掲げる。

- ・エネルギー効率の改善のための技術開発
- ・モーダルシフトの推進や交通モードの適切な組み合わせとこれに必要とされる
- ・各交通モードの接続の改善
- ・欧州内における中核ネットワークの整備
- ・航空海上交通の効率化
- ・クリーンな都市内交通の実現

## 《温室効果ガス排出量60%削減への年次目標》

### 二酸化炭素排出量の削減：クリーンな燃料への転換

2030年までに

- ・従来の燃料を使用する車の半減
- ・主要な都市中心部でCO2排出のない物流の実現

2050年までに

- ・従来の燃料を使用する車の全廃
- ・CO2排出量の少ない航空燃料の利用比率を40%に
- ・海上輸送の燃料からCO2排出の40%（可能であれば50%）削減

### モーダルシフト

2030年までに

- ・300kmを超える道路貨物輸送の30%を鉄道または水路に転換
- ・欧州高速鉄道網の延長を3倍に
- ・EU全体の中核ネットワークの整備

2050年までに

- ・300kmを超える道路貨物輸送の50%を鉄道または水路に転換
- ・欧州高速鉄道網の完成、中のレベルアップとこれに対応する情報サービスの提供
- ・すべての中核ネットワークの空港を鉄道ネットワークと接続
- ・中核港湾と鉄道貨物の接続、および、可能な限り内陸航路と接続

### 技術革新とマネジメントシステムの導入による効率性の改善等

2020年までに

- ・欧州の各種交通モードに関する情報、管理、支払のシステムを構築
- ・欧州単一航空区域を実現するために近代的な航空管制施設（SESAR）の整備
- ・陸上、水上交通管理システム（ERTMS、ITS、SSN、LRIT、RIS）の構築
- ・欧州衛星ナビゲーションシステム（Galileo）の整備
- ・道路事故を半減させる。

2050年までに

- ・道路事故の死者数をゼロに近づける

その他：『利用者負担(user pays)』『汚染者負担(polluter pays)』原則の全面的適用等

第3部：今後10年に実施すべき施策を4つの方面から提案する。

- ・ 欧州単一交通区域の実現
- ・ 技術開発の推進
- ・ 資金調達手法の検討と、『利用者負担(users pay)』『汚染者負担(polluters pay)』の全面的適用
- ・ EUの欧州外への働きかけ

本書が欧州の交通事情の研究の一助となれば幸いです。

なお、東日本高速道路株式会社海外事業部の西川了一海外事業専門役（前当機構総務部企画審議役）に原稿をチェックしていただきました。ここにご助力を賜りましたことを御礼申し上げます。

平成23年7月

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

※本白書翻訳には、白書英語版を底本としましたが、他国語版も参考に使用しました。

### 高速道路機構海外調査シリーズ報告書一覧

No.	名称	発行 年月	概要
1	欧州の有料道路制度等に関する調査報告書	2008.4	有料道路の先進国であるフランス、イタリアについて高速道路及び有料道路制度等の現状、投資回収の仕組み、入札競争条件、財政均衡確保の仕組み、リスク分担、適切な維持管理を行うためのインセンティブ等について調査した。
2	欧州の有料道路制度等に関する調査報告書Ⅱ	2008.9	上記報告書の続編として、近年活発な高速道路整備を進めているスペイン及びポルトガルを中心として、同様の内容について調査し、併せてEUの政策がこれらの国々に与えた影響、コンセッション会社の事業戦略について調査したものである。またフランス、イタリアについての最新の情報（会社の利益規制、アウトストラーデの契約改定等）についての追加調査の内容も盛り込んでいる。
3	米国の高速道路の官民パートナーシップ（PPP）に係る最近の論調に関する調査報告書	2008.12	世界の超大国である米国で、現在急速に進められている高速道路の官民パートナーシップ（Public Private Partnerships: PPP）についての主要な論調に係る報告書および議会証言等を取りまとめたものである。
4	マドリッド工科大学バサロ教授講演会報告書 －世界の有料道路事業の潮流から見た日本の高速道路事業－	2008.12	当機構が、欧州だけでなく世界の有料道路制度の実情と理論に詳しいマドリッド工科大学のホセ・M・バサロ教授を招聘して東京及び大阪で実施した講演会及び同教授から提出された最終報告書を取りまとめたものであり、主にヨーロッパにおけるコンセッションに関して、会社の利益と道路インフラの品質やサービス水準の確保、リスク分担の方法、スペインの道路会社の世界進出などの実情と理論的基礎、また、このような世界潮流から見て、我が国の高

			速道路制度がどう評価されるかについてのバサロ教授の見解が述べられている。
5	<p>米国陸上交通インフラ資金調達委員会報告書「私たちの道には自分で支払おう (Paying Our Way)</p> <p>- 交通資金調達のための新たな枠組み - エグゼクティブサマリー</p>	2009.4	<p>現在の中期陸上交通授権法である S A F E T E A - L U による法定委員会による答申であり、米国の陸上交通システム（道路および公共交通システム）は、長期にわたる投資の不足により、危機的な状況に陥っており、このような状況に対処するために、2020 年までに、課税方法を現在の自動車燃料税によるものから、走行距離に基づく利用者負担に変更するとともに、また、それまでの当面の対策として、現在の連邦ガソリン税をガロン当り 18.4 セントから 28.4 セントに値上げし、インフレによる目減りを防ぐため物価連動とすること等を勧告している。</p>
6	<p>米国の高速道路の官民パートナーシップ (P P P) に係る最近の論調に関する調査報告書Ⅱ</p>	2009.7	<p>2008 年 12 月に発行した「米国の高速道路の官民パートナーシップ (P P P) に係る最近の論調に関する調査報告書」の続編であり、当機構が本年 4 月に開催した「米国における官民パートナーシップに関する調査報告会」説明資料、米国連邦道路庁による「米国における有料道路事業の現状—調査と分析」、および「P P P 取引における公共政策の考慮」、2009 年 2 月の米国陸上交通資金調達委員会報告書「私たちの道には自分で支払おう (Paying Our Way)」の紹介を取りまとめたものであり、米国における高速道路 P P P の公益性に関する論点、有料道路プロジェクトの最新の状況、新たな道路財源のあり方等が理解できる。</p>
7	<p>欧米における大型車のサイズおよび重量の取締り状況に関する調査報告書</p>	2009.8	<p>本報告書は、米国連邦道路庁が米国道路及び交通関係州行政官協会 (A A S H T O) と共同で 2007 年 7 月に発行した報告書「欧州における商用車のサイズと重量の取締り」および、インディアナ州交通局副交通</p>

			<p>監理官の Mark Newland 氏が 2006 年 1 月に行ったプレゼンテーション資料「インディアナ州交通局の挑戦：我々の道路をどのようにして保全するか」およびその講演録を当機構において翻訳したものであり、現在大きな社会的問題となっている大型車のサイズおよび重量違反による走行を車両の走行状態で自動的に測定する動態荷重測定（Weigh-in-motion：WIM）技術を利用して取締る方法について欧米の先進事例を紹介したものである。</p>
8	<p>欧米のロードプライシングに関する調査研究報告書</p>	2009.10	<p>本報告書は、ロードプライシングの種類、世界各国の先行事例、そこから得られた教訓、現在検討中の計画に関する 7 つの報告書を取りまとめたものである。また、8 つ目として、有料道路の資金調達、PPP について最新の動向を知るために米国のリーズン財団の民営化年次レポートの 2009 年版を付け加えている。</p>
9	<p>高速道路機構海外調査シリーズ連続講座「欧米のロードプライシング」</p>	2010.1	<p>本報告書は、No. 8 の「欧米のロードプライシングに関する調査研究報告書」を、機構等の職員研修用として、再構成し、簡潔にわかりやすく要約するとともに、これまでの欧米の有料道路制度調査のエッセンスと最新情報を付け加えて実施した「高速道路機構海外調査シリーズ連続講座」（Eメールで配信）の内容を取りまとめたものである。</p> <p>本報告書では、ロードプライシングの定義、種類、世界各国の有料道路制度の変遷、ロードプライシングの先行事例、そこから得られた教訓、現在検討中の計画が簡潔に紹介されている。</p>
10	<p>NCHRP（全国共同道路研究プログラム）報告書 第 6 3 2 号</p>	2010.2	<p>本報告書は、米国の人流および物流において決定的な重要性を持つインターステート道路網をよりよく管理するため</p>



	<p>「インターステート道路網に関するアセットマネジメントの枠組み」 [2009年4月]</p>		<p>既存の道路の保全に留まらないあらゆる投資に適用すべきアセットマネジメントの手法が取り扱われている。</p> <p>内容は、アセットマネジメントの概要、インターステートの管理者が作成すべきインターステート・アセットマネジメント計画の策定方法、インターステート道路網のシステム機能停止リスクをアセットマネジメントに組み込む方法、利用可能なデータおよび分析ツール、パフォーマンス指標、およびアセットマネジメントの導入方法に関するガイダンスとなっている。</p>
11	<p>欧米の高速道路整備の基本思想 —歴史的検証—</p>	2010. 3	<p>本報告書では、欧米の4カ国（英国、米国、フランス、スペイン）における、古代ローマ帝国時代から現代までの道路整備の歴史的変遷を辿ることにより、道路整備において、どのような基本思想が存在していたか、また、高速道路の有料・無料がどのような要因により決定されてきたか、さらに、今後の道路整備を進める際に参考となる点はないかについて調査した。</p> <p>道路に関わる基本思想として、基本人権としての移動の自由があり、そのことは社会の経済的・文化的発展にとって必要不可欠と認識されていた。そのため道路は常に公的所有だった。</p> <p>高速道路整備の有料・無料の決定要因として、①公共財源の多寡、②利用者の負担力、③政権政党の政治思想、④過去の政策の成功と失敗、⑤類似の制度の存在の有無等が関係していた。</p> <p>今後の道路整備を進める際に学ぶべき点としては、①基本的人権としての交通権の尊重、②持続可能な総合的な交通体系構築のための有料道路料金の活用があった。</p>

12	F H W A (連邦道路庁) 国際技術調査プログラム 道路インフラに関する官民 パートナーシップ (PPP) : 国際的な経験を活かす	2010.6	<p>本報告書は、米国が今後 PPP を本格的に適用するに当たり、世界で既に実施されている PPP の事例を調査しとりまとめたもので、その目的は、①PPP の事例について検証を行うこと、②それらの事例から教訓を導き出し文書化すること、③米国において PPP を適用するための提言を行うこと、の3つである。</p> <p>机上調査の他に、官・民・学から成る専門チームにより、PPP を積極的に導入しているオーストラリア、ポルトガル、スペイン及びイギリスを訪問し、政府側機関や運営する民間会等から情報収集を行った内容も含まれる。</p>
13	海外調査プログラム ロードプライシングによる渋滞緩和と交通整備財源の確保	2010.12	<p>本報告書では、米国連邦道路庁が米国州道路及び行政官協会 (AASHO)、交通研究委員会 (TRB) と合同で行ったロードプライシングに関する海外訪問調査の報告を紹介する。</p> <p>当調査報告は、シンガポールとヨーロッパ (5カ国) の事例 (オランダは計画のみ) に加え、ロードプライシングを円滑に導入し効果を収めるために重要と考えられる事項を、訪問で得られた次の9つの知見としてまとめている。</p> <p>それによると、①政策目標の明確化と市民の理解、②ロードプライシングの有用性を体験する場の市民への提供、③綿密な計画策定と効果測定、④利用者の利益に見合った料金設定、⑤一般市民への広報、⑥開かれたシステム設計、⑦相互利用性確保への取組み、⑧公平性・プライバシーへの配慮、⑨公共交通機関に対する投資や土地利用計画との連携、が重要であるとされる。</p> <p>また、訪問調査の対象事例のうち対距離課金を行っているドイツ・チェコについては</p>

			参考資料を掲載した。
14	EU 交通白書(2011 年) 欧州単一交通区域に向けてのロードマップー 競争力があり、資源効率的な交通システムを目指して	2011.7	2011 年 3 月に公表された EU の交通白書である。欧州が、その地域内における均衡のとれた発展とその一体性を確保して、対外的にも一つの統一体として行動することが、競争力を保持して、質の高い生活を実現するうえで重要であるとの認識に立ち、その基盤として欧州単一交通区域実現に向けた方策を提言している。モーダルシフトに向けた姿勢において前回 2001 年の白書と方向性を同じくするが、今回は、エネルギー効率の向上に強い関心が向けられており、交通部門における温室効果ガスの削減について具体的年次における数値目標を掲げている。

## 欧州委員会白書

欧州単一交通区域に向けてのロードマップ — 競争力があり、資源効率的な交通システムを目指して—

原典表題: White Paper : Roadmap to a Single European Transport Area  
— Towards a competitive and resource efficient transport system

原典出所: [http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm)

翻訳: 総務部企画審議役 中田 勉

本報告書は、当機構が独自に翻訳したものであり、翻訳の間違い等についての責任は、各発行者ではなく、翻訳者である当機構にある。但し、日本語訳はあくまで読者の理解を助けるための参考であり、当機構は翻訳の間違い等に起因する損害についての責任を負わない。

# 目 次

## 欧州単一交通区域に向けてのロードマップ

—競争力があり、資源効率的な交通システムを目指して—

1.	将来の欧州の交通区域に向けた整備	(13)
2.	競争力があり、持続可能な交通システムの構想	(17)
2.1	増大する交通並びに排出ガスの60%削減達成とモビリティ確保の両立	(17)
2.2	都市間の複数交通モードによる旅客・貨物輸送のための効率的な 中核ネットワーク (core network)	(19)
2.3	長距離旅客輸送と大陸間貨物輸送におけるグローバルな競争条件の平準化	(21)
2.4	クリーンな都市内交通と通勤交通	(21)
2.5	競争力があり、資源効率的な交通システムへの10の目標： 温室効果ガス60%削減達成への段階的目標	(23)
3.	戦略 — 実行が必要とされる事項	(25)
3.1	欧州単一交通区域	(26)
3.2	将来に向けた技術革新 — 技術と行動	(28)
3.3	現代のインフラ、電子的課金と資金調達	(30)
3.4	欧州外に向けて	(34)
4.	結 語	(35)
*	付属文書 I : 施策リスト	(36)

## 〔1〕 将来の欧州の交通地域に向けた整備

1. 交通は我々の経済と社会にとって不可欠の基盤である。モビリティ（移動可能性）は域内市場にとって根源的に重要なものであり、また、市民生活に自由に旅行を楽しめるという質の向上をもたらす。交通は経済の成長と雇用の創出を可能にするもので、我々が、新たに直面している困難な問題の視点からも、それは持続可能なものでなければならない。交通は、グローバルなものであるので、国際間のしつかりとした協力があってはじめて、その政策行動は効果を収めることができる。
2. 欧州大陸の将来の繁栄は、そのすべての地域が競争力ある完全な統合体として、その地位を世界経済の中で維持し続けられるかにかかっている。その実現には、効率の良い交通が根源的な重要性を持っている。
3. 欧州の交通は、従前からの問題と新しい問題との交差点にいるような状況にある。
4. 域内交通市場を完成させるにはなすべきことが多い。いまだにボトルネックや障害が残っているからである。我々は、この問題、つまり資源と環境に限りのあることを念頭に置きつつ、市民の移動への欲求と、物資の移動という経済上の必要をいかにによりよく満たすかということに取り組まなければならない。大陸のほぼ全域と 5 億人の市民の交通需要に十分に應えるべく、欧州の東西の交通システムは統合されなければならない。
5. 石油は、向こう数十年の間、ますます希少化し、不安定な供給先から供給を受けることが一層増加することとなる。国際エネルギー機関の最近の報告が指摘するように、世界が脱炭素化に成功しなければ、それに応じて石油価格が上昇することになるだろう。2010 年現在、EU の石油輸入額は約 2100 億ユーロに上っている。我々がこの石油依存の問題に取り組んでいかなければ、域内諸国民の移動可能性 — そして経済の安定 — にはきわめて広大な衝撃が及び、併せて物価上昇、貿易収支、EU の国際競争力全般にも深刻な影響がもたらされる可能性がある。
6. 同時に、EU は、平均気温の上昇を 2°C 未満に抑えることを目的に温室効果ガス排出量の劇的な削減を主張して、世界の賛同を得ている。この目標を達成するには、先進国

全体として必要とされる削減幅からすると、EU全体としては、2050年には、排出量を1990年の排出レベルからその80%ないし95%を削減する必要がある。欧州委員会<sup>1</sup>の分析によれば、交通部門以外でより多くの削減が達成されるものの、交通部門が排出源の大きな部分を占め、今なおこれを増加させていることから、2050年には対1990年レベルの排出量の少なくとも60%を削減することが必要であるとされている。2030年までには、交通部門として、2008年の排出量の20%を削減することが目標となろう。(交通部門の排出量は、1990年以降の約20年間に著しく増加したため、2008年の排出量は1990年レベルを大きく上回っており、2030年にこの目標が達成されても排出量は、1990年の排出レベルを8%上回ることになる。)<sup>2</sup>

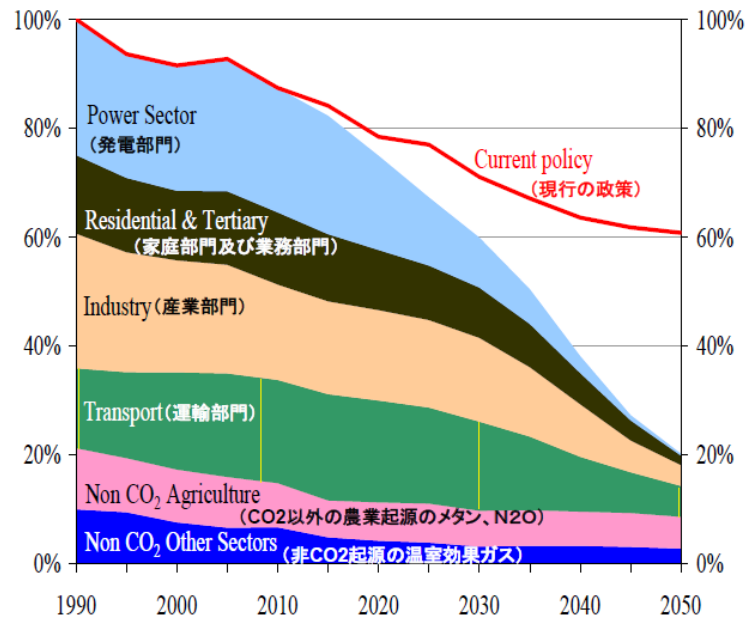
7. 40年前の第一次石油ショック以来 — 技術の進歩、低コストでのエネルギー効率の上昇の可能性、政策上の努力にもかかわらず — 交通システムの根本は変わっていない。交通のエネルギー効率は改善されているが、EUの交通はその必要とするエネルギー需要の96%を石油と石油製品に依存している。交通はよりクリーンになっているが、交通量が増大しており、騒音や地域の大気汚染の主要な原因となっていることには変わりがない。
8. 排出ガスの削減には、交通機関と交通管理に関する新技術が非常に重要である。これは、EUにおいても世界の他の地域においても変わらない。持続可能なモビリティに向けた競争は、広く世界で行われている。新技術に向けた行動が遅れたり、新技術の導入に躊躇したりしていれば、EUの交通産業は立ち遅れ、取り返しがつかないことになる。EUの交通部門は、急成長を遂げつつある世界の交通市場で激化する競争に直面している。
9. インフラ、物流、交通マネジメントシステム、輸送機器製造において、欧州の会社には世界をリードするものが多い — しかし、世界の他の地域で、巨大で野心的な交通の近代化やインフラ投資の計画が打ち出されており、欧州の交通産業は、その競争力のある地位をより一層高め、持続させることがきわめて重要になっている。

---

<sup>1</sup> 委員会コミュニケーション “A Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050” ,COM(2011)112

<sup>2</sup> [訳注]以上の記述からすると、2008年における交通部門の温室効果ガスの排出量は、1990年の35%増しとなる。なお、次ページの参考資料を参照のこと。

(参考資料) EUにおける温室効果ガス排出量の削減見込み



(出典：『2050年の国際競争力ある低炭素経済に向けてのEUロードマップ』駐日欧州連合代表部編による。以下の説明はこの資料によるもので、本文6 (p13~14) の記述に対応する。)

① EU全体における温室効果ガス排出量の削減目標 (1990年の排出量の80%程度を削減すること)

これに至るまでの、経年変化 (1990年対比の削減率) は次のようになる。

2010年まで：16% (達成済み)

2220年まで：10% (1.0%程度/年の削減) ⇒ 累計削減率≒25%

2230年まで：15% (1.5%程度/年の削減) ⇒ 累計削減率≒40%

2250年まで：40% (2.0%程度/年の削減) ⇒ 累計削減率≒80%

② 交通部門における排出ガス量の変化 (関係年次のものを図に黄線で明示した。)

2050年における排出量目標は、1990年の60%削減であるが、1990年以降20年に及んで交通部門における排出量が増加しているために、中途年次 (例 2008年、2030年) での排出量は、そのいずれものも、1990年の排出量を上回るものとなっている。

③ なお、現行の政策では、2050年までに温室効果ガスを1990年の排出量の40%の削減までしかできず、活用可能な技術の利用、価格メカニズムの利用等によって80%の削減が可能であるとしている。



10. モビリティを形成するのはインフラである。ネットワークを十分に整備し、これを情報機器を充実させて利用するのでなければ、交通部門において大きな変革が生じる可能性はない。交通インフラに対する投資は、総じて、経済成長や富と雇用の創出、貿易の振興、地域の利便性の向上、そして人々のモビリティの向上にプラスの影響を与える。こうした投資は、経済成長へのプラスの影響を最大にし、環境へのマイナスの影響を最小にする方向で計画されなければならない。
11. 混雑は、重要な問題である。とくに道路交通、航空関係で問題化しており、その利便性を損なっている。加えて、交通インフラは欧州の東西間で、その整備が不均等となっており、その是正が必要である。インフラ整備のための資金をめぐって公共部門への資金要求がますます高まっており、資金手当てに新たな手法や課金が必要となっている。
12. 2001 の交通白書以来、多くのことが実現されてきた。市場の開放が、航空、道路で一層すすめられたし、部分的には鉄道でもすすめられた。欧州の航空管制の統合(欧州単一航空区域)は、順調なスタートを切った。交通の安全とセキュリティは、すべてのモードを通じて向上した。労働条件や交通利用者の権利が、新たに法規として採用された。欧州横断交通網(EU から補助金が支給されている)は、EU の区域をよりまとまりあるものとし、また、高速鉄道の建設を促進する要因となっている。国家間の連携と協力は一層強化されてきた。交通がより環境に寄与できるよう多くのことがなされてきている。
13. しかしなお、交通システムは、持続可能なものとはなっていない。40 年先を見据えると、交通が、現在と同じ道をたどるわけにはいかないことが明らかになる。我々が、現在の手法に固執するのであれば、交通の石油依存度は、90%を僅かに切り<sup>3</sup>、再利用可能なエネルギーによるものは2020年目標の10%をどうにか超えるにすぎないものとなるかもしれない。交通からの二酸化炭素の排出量は、2050年までに1990年レベルの3割増しのままとなるだろう。渋滞による損失は、2050年までに50%増加する見込みである。中央の地域と周辺部での利便性は、そのギャップが広がるだろう。事故に伴う社会的コストや騒音は増加するだろう。<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> この想定でも、バイオ燃料や電気の使用量の多少の増加が見込まれてはいる。

<sup>4</sup> 現在の動向を変更するための政策介入がなされなかった場合、2050年までに交通事情がど

1 4. これまでの教訓に基づいて、このロードマップは交通部門の発展、将来における困難な問題、さらに考慮しておくべき政策については、グローバルな観点から検討を加えている。将来の交通問題に関する委員会の構想を第 2 部で説明する。その構想を実現するための方策については、第 3 部で概要を述べ、付属書 I で要約を掲げた。これらについては、委員会スタッフの検討資料に詳細に記載されている。

## [2] 競争力があり、持続可能な交通システムの構想

### 2.1 増大する交通並びに排出ガスの 60%削減達成とモビリティ確保の両立

1 5. 決断力をもって政策を実行すれば、これは大きく報われる。交通産業は、産業そのものが経済全体の中で重要な部分をなしている。EUでは、おおよそ 1000 万人を直接に雇用しており、これは域内の GDP の 5%を占めている。

1 6. EU と関係政府は、(可能な限り市場メカニズムに任せながら) 将来の政策の枠組みをメーカーや関連企業に明らかにして、そこでの投資計画の決定が可能にすることが必要である。EU レベルでの整合性が重要である — 例えば、ある EU 加盟国がもつぱら電気自動車だけを選択し、他国がバイオ燃料だけを選択するということになれば欧州内を自由に走行するという構想が台無しになる。

1 7. 問題が困難なのは、効率もモビリティを損なわずに交通システムの石油依存を断ち切るということである。欧州戦略 2020<sup>5</sup>で打ち立てられた『資源効率の欧州』(Resource Efficiency Europe)という構想や、エネルギー効率化計画 2011<sup>6</sup>に合わせて欧州が最終的に到達すべき交通政策の目標は、資源を一層効率的に使用しつつ、欧州の経済発展を支え、国際競争力を強化し、質の高いモビリティを確保するシステムを構築することである。実際には、交通がエネルギーをより少なく使用し、また、エネルギーも一層クリーンなものを利用することが必要である。近代的なインフラをより有効に利用して、環境や水・土地などの重要資源や、さらには生態系へマイナスの影響を減らす必要がある。

---

のように進展する可能性があるかについては、交通白書に係る影響評価(Impact Assessment)の付録 3 “Reference-scenario” に示す。

<sup>5</sup> COM(2010)2020

<sup>6</sup> COM(2010)109

18. モビリティに制限を加えるという選択肢は取り得ない。

19. 新しい交通モードの組み合わせの出現も強く望まれる。それは、より多くの貨物や旅客をもっとも効率のよい交通モード [あるいはその組み合わせ] によって、まとめて目的地に輸送するというものである。個別単位の輸送は、目的地への最終行程で、クリーンなエネルギーによる交通手段で行われることが望ましい。情報技術の進展により、交通機関の乗換えや積載物の積み換えが一層容易になりまた確実なものとなる。交通利用者は、混雑を避け、より多くの情報を得、より一層のサービスと安全を享受するかわりに、その輸送の対価の全額を支払うことになる。今後の発展は、次のような様々な側面にかかっていることは確かである。

- すべての種類の交通モードのエネルギー効率を改善すること。持続可能な燃料とエンジンを開発し普及させること。
- 各種の交通モードを連携させて物流の行程を最適化すること。この場合、新たな技術革新をもってしても十分なものとはならない場合(例：長距離貨物輸送)には、すでにあるもののなかから、より効率的な交通モードの利用を進める。
- 交通管理や情報提供システムの改善(例えば、ITS、SESAR<sup>7</sup>、ERTMS<sup>8</sup>、SafeSeaNet<sup>9</sup>、RIS<sup>10</sup>)によって現行の交通機関とインフラをより効率的に利用すること。進んだ物流施設や市場機能の活用すること。これには、欧州単一鉄道市場の完全な展開、カボタージュ(cabotage<sup>11</sup>)による制限の撤廃、近距離海上貨物に関する障壁の撤廃、運送料金歪みの是正がある。

20. 行動は遅れることがあってはならない。インフラは、その計画、建設、設置に長い年月を要し — 鉄道、航空機、船舶の運航は、数十年にわたる — 今日われわれ

---

<sup>7</sup> [訳注]Single European Sky ATM(=Air Traffic Management) Research

<sup>8</sup> [訳注]European Rail Traffic Management System

<sup>9</sup> [訳注]2009年から本格運用を開始した船舶航行追跡情報システムで、航行の安全、船舶港湾のセキュリティ、海上汚染の防止、海上の航行・輸送の効率化の促進を目的とする。

<sup>10</sup> [訳注]River information services

<sup>11</sup> [訳注]この語は、①国内の輸送を自国業者にのみ許し外国業者には許さないことを指す場合と、これとは逆に②外国内での輸送業の権利を有することを指す場合とがある。ここでは、前者の意味で用いられている。

が行う選択は2050年の交通を決定することになる。我々は交通の形を、世界のよその地域が決めるのではなく、我々自身とそのパートナーとともに作り上げることを確実なものとするよう、欧州レベルで行動しなければならない。

2.1. 上述の問題を解決するという事は、2050年までに非常に困難な目標を達成できるということであり、2020年から30年までには、その内のいくつかの課題を解決して正しい方向に確実に進んでいることが必要である。交通運用がどの程度の範囲で変化するかは、その交通の受け持つ部分によって異なる。これは、その受け持つ部分に関する技術上のオプションが異なるためである。次に示すように、委員会は、交通が受け持つ部分を大きく3つに分けている。それは、中距離交通、長距離交通、都市内交通の三つである。目標到達には、様々な関係者が関わってくる。EU、EU加盟国、地域、都市、また、業界、その他の社会の関係者、そして市民がそれぞれの役割を担うことになる。

## 2.2 都市間の複数の交通モードによる旅客・貨物輸送のための効率的な 中核ネットワーク(core network)

2.2. 中距離交通については、新たな技術は成熟しておらず交通モードの選択範囲は都市内輸送に比べてその数に限りがある。しかし、こここそが（EU加盟国間での協議や国際的な取決めによる拘束が小さいため）EUの行動が大きなインパクトを持ち得る。エネルギー効率のよい車両やクリーンなエネルギーの利用だけでは、必要とされる排出ガスの削減が行われる見込みはないし、また、渋滞問題を解決する見込みもない。こうした問題の解決のためには、乗換え・積換え場所まで大きな単位でまとめて輸送が行なわれていることも必要である。これは、旅客についてはバス、鉄道、航空機を、貨物については水路、鉄道を用いた複数の交通モードを用いた方策が必要であることを意味することになる。

2.3. 様々な交通モードのネットワークの統合が進めば、より使いやすい交通モードが選択されるようになるだろう。空港、港湾、鉄道、地下鉄、バス・ステーションのアクセスが改善することにより、これらの施設は様々な交通モードの乗換え場所へと転換されなければならない。オンラインでの情報提供や予約、支払いのシステムは、すべての交通機関を相互につなぎ、複数の交通モードを用いた旅行を促進するはずである。

交通機関を利用する人々の権利が護られるためには、複数の大量交通機関の選択が可能となっている必要がある。

24. 短距離および中距離（おおよそ 300 キロ未満）<sup>12</sup>の貨物輸送については、なお相当程度トラック輸送によって行われることとなろう。このため、別の交通モード（鉄道、水路）の利用を促進するほか、新しいエンジンやクリーンエネルギーの開発・普及、ITS利用のほか、市場メカニズムをより機能させる他の手法を採用してトラック輸送の効率を上げる必要がある。

25. 長距離の場合、道路から二酸化炭素発生量を削減するための選択肢はさらに限られている。貨物を複数の交通モードで輸送することが、送り手にとってより魅力のあるものとする必要がある。複数の交通モードによる輸送がより効率の良いものとなる必要がある。EUはとりわけ進んだ貨物用の幹線回廊(Corridor)を必要としている。この交通路は、エネルギーの使用と排出ガスの観点から最適で、環境への影響が最小限となる必要がある。また、混雑が少なく管理運営に要するコストが抑えられ信頼性のあるものでなければならない。

26. 鉄道は、特に貨物輸送にとっては、魅力的ではないととらえられることが少なくない。しかし、EU加盟国の中には、鉄道が質の高いサービスを提供できることを示している国もある。難しいのは、鉄道の構造を変革して、確実に競争力を持ち、中距離、長距離の貨物輸送において、現在よりもかなり大きい割合を占める（これは旅客輸送についても同様である — 下を参照）ことが可能となるようにすることである。鉄道網を広げ、その容量を増強するには、かなりの投資が必要である。全車両に騒音の少ないブレーキと自動連結装置が漸次備え付けられなければならない。

27. 海岸部から欧州市場に容易に入ることができる上陸地点がより多く必要である。これは、欧州内を不必要に通過することがないようにするためである。港湾は物流の拠点として主要な役割を担っており、その後背地との効率の良いアクセスが必要である。その発展は、欧州内の近距離の船舶航行、そして、世界のその他の地域との遠洋航海による貨物輸送の増加に対応するために非常に重要である。域内水路には、未利用の

---

<sup>12</sup> Eurostat のデータに基づく算定によれば、全道路貨物交通の半分以上（重量ベース）は走行距離が 50km 未満であり、4分の3以上は 150km 未満である。

潜在力があり、商品の後背地への輸送と欧州海岸地域との結びつきを強化するうえでその重要な役割を担うべきである。

### 2.3 長距離旅客輸送と大陸間貨物輸送におけるグローバルな競争条件の平準化

28. 海上・航空部門は、その本来の性格から世界的な広がりを持つものである。航空部門では、航空機と運航管理の効率を改善する必要がある。これにより排出ガスを減少させたいうえ、競争力を確保することとなる。ただし、世界の航空界のハブとしてのその役割を損ないかねないような過度の負担を EU での運航に課さないようにしなければならない。空港の容量は最適化される必要がある、また、必要な個所では増強される必要がある。これによって、第三国あるいは連絡が不十分な欧州の地区との間の航空需要増を捌くことになる。2050年には欧州の空港の稼働状況は現在の倍を超えるものとなる可能性がある。これ以外の地域では、(高速)鉄道が中距離交通を吸収すべきである。EUの航空産業は、2050年の目標値に向けて低炭素燃料の使用において先駆者となるべきである。

29. 海上輸送についても、同様に競争条件の平準化の必要性が叫ばれている。<sup>13</sup>EUは、  
— IMOやほかの国際機関と連携して — 船舶の安全、航行の警備、環境保全、労働条件、海賊行為の撲滅について、高いレベルの基準の採用とその実行に努力しなければならない。環境に適合した船舶の航行を推進させることは、技術的改良や燃料の改善、また、運航管理によって可能であるしまた実施しなければならない。全体では、EUは、2005年レベルとの比較で2050年には海上交通による二酸化炭素排出量は40%（可能であれば50%）が削減しなければならない。

### 2.4 クリーンな都市内交通と通勤交通

30. 都市部の場合、自動車が必要となる活動エリアをせばめ、人口密度を高めることで排出ガスの少ない交通へのシフトを促進することができる。公共交通手段の選択範囲は広いし、また、歩行や自転車という選択も可能である。都市が最も悩まされている

---

<sup>13</sup> EUは海上交通について、その監理、競争性、地域的戦略というより広い観点から取扱う総合海上交通政策を策定している。COM(2009)540。

のは、渋滞、クリーンな大気の不足、騒音である。交通部門が排出する二酸化炭素のおおよそ四分の一は都市交通によるものである。道路上の事故の69%は、都市部で発生している。従来からの燃料を使用する車両<sup>14</sup>を都市環境から漸次減少させれば、これは、石油依存度の大幅な削減に加え、温室効果ガスの排出や、地域の大気汚染、騒音の減少に大きく寄与することとなる。また、これに加えて、新たな燃料の開発とその燃料補給施設の整備が必要である。

- 3 1. 大量交通機関による旅客輸送の分担割合が多くなり、また、そのサービスレベルを必要最小限のものに抑えるのであれば、輸送の密度と運行回数を増加させることができ、公共交通機関が良い循環に乗ることになる。交通需要の管理と計画的な土地利用によって交通量を減少させることができる。歩行と自転車の利用の促進は、都市内のモビリティとインフラの設計の不可欠な要素とすべきである。
- 3 2. 小型で、軽量、加えて都市内の道路の通行に特化した車両の普及促進が必要である。代替エンジン、代替エネルギーの導入を行うには、取扱台数の大きい事業所の都市内のバスやタクシー、配送用のバンが適している。こうした車両は、新しい技術に実験の場を提供し、また新しい市場の開拓に機会を与える一方、都市内の交通が出す排出ガス量の大幅な削減に大きく貢献するであろう。ロードプライシングや課税の歪みの是正を行えば、公共交通の利用促進や代替エンジンの漸進的な導入の一助となるだろう。
- 3 3. 貨物輸送については、長距離にわたる輸送部分と最終的な配達の部分との接続をより効率的なものとする必要がある。その目的とするところは、搬送過程のうち最も非効率的な部分となっている個別の配達ルートをできるだけ短いものに限定することである。ITSの利用によって、リアルタイムの配達管理が可能となり、配達時間の短縮や配達車両による渋滞発生の減少にもつながる。このような運送は、都市部で排出ガス量が少ない貨物車によって実施することも可能であろう。電気自動車、水素ガス自動車、ハイブリッドカーの利用によって、排出ガスを減少させるだけでなく、騒音も抑えられるため、都市部で夜間の貨物輸送が認められることが多くなり、朝夕の交通ピーク時の渋滞問題を緩和することとなるだろう。

---

<sup>14</sup> “従来からの燃料を使用する”とは、ハイブリッドでない内燃機関を使用する車両を指す(ICE)

## 2.5 競争力があり、資源効率的な交通システムへの10の目標：

### 温室効果ガス60%削減達成への段階的目標

持続可能な新しい燃料とエンジンの開発導入を行うこと。

- (1) 都市部での旧来型の燃料を使用する車両を2030年までに半減し、2050年の全廃に向けて、順次これを削減していく。主要都市の中心地域においては、基本的に二酸化炭素排出のない物流を実現する。<sup>15</sup>
- (2) 二酸化炭素排出量の少ない航空燃料比率を2050年までに40%とする。同様にEU内の海上輸送の燃料による二酸化炭素排出を40%削減（可能であれば50%<sup>16</sup>）削減する。

エネルギー効率のよい交通モードを優先的に用いながら、交通モードを組合せて最適な物流体系を実現すること。

- (3) 300キロを超える道路貨物輸送の30%を2030年までに鉄道もしくは水路などの他の交通モードにシフトさせ、2050年までにはこれを50%以上とする。これは、環境に優しい貨物輸送路によって促進される。この目標を達成させるため、適切なインフラ整備が必要である。
- (4) 2050年までに、欧州高速鉄道網を完成させる。2030年までに、現在の高速鉄道網の延長を3倍にするとともに、EUの全加盟国において高密度の鉄道網を維持させる。2050年までには、中距離の旅客輸送の大半は、鉄道に移行すべきである。
- (5) 2030年までに、EU全体に及ぶ複数の交通モードによる欧州横断交通網の中核ネットワーク<sup>17</sup>を整備してその機能を完全なものとし、2050年までに質・量

<sup>15</sup> これも他の有害な排出ガスを相当量削減することになる。

<sup>16</sup> 委員会コミュニケーション“低炭素経済へと進む道筋 2050”, COM(2011)112

<sup>17</sup> [訳注]欧州横断交通網は、その基底部分たる包括ネットワークとその一部としてこの上に重なる中核ネットワークという二重構造を有する。中核ネットワークは、欧州東西を統合し、欧州単一交通区域を形成する欧州横断交通網の戦略的に最も重要な部分である。また、複数の交通モードとその連絡、関連する交通管制システムの存在も想定されている。中核ネットワークは2009年のGreen Paperで初めて提案され、パブコメで広く賛同を得た後、委員会が設立した専門部会で検討が行われた。こうした動きを受け、本年前半には、欧州横断交通網の基本方



ともによりレベルの高いネットワークとするほか、これに対応した情報サービスを行う。

- (6) 2050年までに、中核ネットワークに位置する空港はすべて鉄道網と接続する。この場合高速鉄道網との接続が望ましい。中核となる港湾はすべて鉄道貨物と十分に接続するようにし、また、可能な地域では内陸航路との接続を確保する。

#### 情報システムと市場のインセンティブによる交通及びインフラ利用の効率向上

- (7) 2020年までに近代的な航空管制施設(SESAR)<sup>18</sup>を整備し、欧州単一航空区域を完成する。陸上交通と水上交通についても同様の施設(ERTMS<sup>19</sup>、ITS<sup>20</sup>、SSN、LRIT<sup>21</sup>、RIS<sup>22</sup>)を構築する。欧州衛星ナビゲーションシステムを整備する。
- (8) 2020年までに、欧州の各種交通モードに関する情報、マネジメント、支払いのシステム枠組みを確立する。
- (9) 2050年までに、道路交通での事故死者をゼロに近づける。この目標に沿って、EUは、2020年までに路上事故を半減させることを目標とする。すべての交通機関の安全とセキュリティの分野においてEUが世界のリーダーであることを確かなものとする。
- (10) 『利用者負担』と『汚染者負担』の原則の全面的な適用を目指すほか、有益と思われない補助金を含む歪みの是正や将来の交通投資のための収入の創出、資金調達確保について民間部門の参画を促す。

---

針の変更が提案される見込みである。なお、ここにいう二重構造は、包括ネットワークと30の優先事業とを示す場合とは異なる。

Commission Staff Working Document SEC(2011)391 final, SEC(2011)101 Final  
[http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/progress\\_report\\_superfinal\\_web.pdf#search='Progress Report 2010 TENT'](http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf#search='Progress Report 2010 TENT')

<sup>18</sup> 欧州 ATM 基本計画に基づく。

<sup>19</sup> 欧州 ERTMS 配置計画による。委員会決定 C(2009)561

<sup>20</sup> Easy Way2 整備計画による。委員会決定 C(2010)9675

<sup>21</sup> 指令 2002/59/EC により、共同体船舶交通監視情報システムを創設。指令 2009/17/EC (OLJ 131 of 28.5.2009)の修正による。

<sup>22</sup> 指令 2005/44/EC

### 〔3〕戦 略 — 実行が必要とされる事項

3 4. 上述の構想を実行に移すには、交通利用者と運営者の双方について合理的な枠組みや、早期の新技术の導入、適切なインフラの整備が必要である。

— 域内市場が円滑に機能し、また市場において競争が効果を収めるには、相変わらず障害が存在している。来たる10年の目標は、交通機関運営者や国家の間に残されている障壁を取り払い、真の欧州単一交通区域を創造することである。こうして、統合のプロセスがより簡略化し、多国にわたる複数の交通モードの統括的運用者の出現が促進されることとなる。すべての交通機関の運営者が競争に関係する規則を慎重に履行することによって、委員会のこの分野における方策が補完されることになる。社会、安全、セキュリティ、環境と関係する規定やサービスレベルの水準、利用者の権利は、一層収斂させて、確実に履行することが戦略上不可欠である。これによって、将来においてその統一的運用に問題が生じ加盟国間で軋轢が生じたり、制度に歪みが生じたりすることを回避するためである。

— 技術革新は、この戦略上不可欠である。<sup>23</sup>EUにおける技術研究は、研究のサイクル全般を見据えて実施する必要がある。すなわち、将来性のある技術に特化集中し、関係する事項をすべて網羅して、統一性を図りながら技術開発と整備を行うのである。<sup>24</sup>技術革新は、より適切な行動を促進させるという役割も担っている。

— 交通システムが競争力を持ち、持続可能なものとなるよう尽力する場合、それは、ネットワークが必要とする特徴を反映した方向を向いたものでなければならぬ。また、必要な資金も十分に見込んでおく必要がある。EUの交通インフラに関する政策は、共通な構想と十分な資源が必要である。交通の利用料は、その整備費用を歪みなく反映したものでなければならない。

---

<sup>23</sup> 委員会コミュニケーション “Innovation Union”, COM(2010)546 及び委員会コミュニケーション “A Digital Agenda for Europe”, COM(2010)245/2

<sup>24</sup> クリーンで効率の良い車両に関しては、政策は、コミュニケーション 2010/0186 に沿って行われることとなる。この指令は、内燃エンジン用代替燃料と電気及び水素燃料自動車間で技術的には中立的な立場をとっている。

35. 今後とられると思われる方策は、付属書Iに挙げられている。本白書添付の委員会作業部会ペーパーにさらに詳細の記述がある。

### 3.1 欧州単一交通区域

36. 欧州単一交通区域は、市民の移動と貨物の輸送をより容易にし、輸送コストを削減し、欧州の交通の持続可能性を高めることになる。

**欧州単一航空区域**は、先にみたようにその整備が必要とされており、委員会は2011年までに空港の容量と質の改善に取り組む予定である。

ボトルネックが、いまなお最も顕著であるのは鉄道サービスの市場であって、**欧州単一鉄道区域**の実現のために最優先に取り除く必要がある。各国の鉄道事業への参入を妨げている技術、管理、規定上の障害も、単一鉄道区域の実現のうえでその撤廃が必要である。道路での貨物輸送についても、さらに統一性を高めることによって道路交通はより効率的で競争力を備えることになる。

海上輸送については、EUを周回する『**ブルーベルト**』によってEU内の港湾相互の航行手続きが簡素化されることになる。内陸の船舶航行に関する欧州の検討作業の枠組みを適切に組み立てる必要がある。市場の港へのアクセスをさらに改善する必要がある。

37. 交通システムの質を高く保つには、人的要素が非常に重要である。したがって交通市場の開放に当たっては、交通システムにおける**労働環境や労働条件を維持しながら**進めていく必要がある。将来的には交通部門は、技能労働者を含む労働力の不足が大きな不安要因となっていることは、広く知られている。競争力の保持とEUの社会的行動計画（social agenda<sup>25</sup>）とは、労使の対話を基礎に、その整合を図ることが必要である。これは社会的な紛争を未然に防ぐために必要である。社会的な紛争によって甚大な経済的な損失が生ずることがあることはすでに明らかで、その最たるものは航空部門である。

38. **交通のセキュリティ**は、EUの社会的行動計画の中でも高い位置を占めている。EUは、海外の主だった関係者と協力して、その政策、法制度、航空機と船舶の航行の安全のモニタリングに関して、その取り組みを強化する必要がある。旅客の安全確保については、検査手法を改善し、旅客の煩わしさを最小限に抑えながらより高い安全レベルを

---

<sup>25</sup> [訳注]欧州委員会が作成する労働・雇用・教育・移民等社会政策の方向性を示す文書。

確保する必要がある。欧州外からの貨物については、リスク評価に基づいた取扱手法が検討されるべきである。EUとしての行動が、欧州全体としての利益(European Added Value<sup>26</sup>)を促進するような分野では、交通の安全対策に欧州として適切な手法(European approach)を見出す必要もある。

39. 欧州市民にとって、**交通の安全**に関する枠組みを設定することは非常に重要である。民間航空の安全に関する欧州の戦略が検討される予定であり、これは新技術の採用や、当然のことながら海外の主たる関係者との協力もその中に織り込まれている。海上交通については、旅客船の安全について積極的に検討されることが必要である。船舶航行監視情報システム(SafeSeaNet)が、航海関係情報設備の中核となり、船舶が原因となる環境汚染を防ぐとともに、海上交通の安全性とセキュリティを支えることになろう。このシステムは、こうしてEUの海上領域<sup>27</sup>の監視に必要な情報共有空間の創設と、共同の海上交通空間の設定の支援に、大きく寄与することとなろう。鉄道については、安全基準の調整と監督が欧州単一鉄道区域に必須である。以上の三つの交通部門については、この10年に設立された欧州の、航空、海上、鉄道の各安全局が必要不可欠な役割を担っている。

40. EUでは、道路交通事故での死者は、この10年でほとんど半減したが、2009年には34,500人が亡くなっている。このような死者を大幅に減らすには、技術的な側面や、取締り、教育、また交通弱者への配慮という対策が必要である。

41. 向こう数年間については、**交通サービスの質、アクセス、信頼性**が重要性を増すであろう。これは、特に人口の高齢化と公共交通の増強の必要性が増すためである。交通サービスの質の良し悪しは、主に、運転間隔が短いこと、快適性、アクセスの良さ、サービスの信頼性、さらに交通機関の連絡の良さで決まる。ドア・トゥ・ドアのモビリティを継ぎ目なく確保しようとするなら、旅行時間情報や代替路の情報が利用可能である

---

<sup>26</sup> [訳注]EUの文書でよく用いられるもので、特定の国、地域との関連でなく、ヨーロッパ全体としての利益、価値が存在することを表現している。特定の施策がEUとして取り組むことが適正であることを根拠づける場合等に用いられる。

[http://www.ccre.org/bases/T\\_599\\_9\\_3524.pdf#search='The Added value of European union Cohesion Policy'](http://www.ccre.org/bases/T_599_9_3524.pdf#search='The Added value of European union Cohesion Policy') ;

<http://www.cultureactioneurope.org/advocate/glossary?p=european-added-value&e4b73c3745ac4bc374714928e835769b=41fae7013000d8a51f2846>

<sup>27</sup> COM(2009)538 及び COM(2010)584

ことも、同じくやはり重要なものである。これは旅客輸送、貨物輸送のいずれにも当てはまる。

4 2. EUは、すでに乗客に対する広範囲な権利を与えており、これはさらに拡充されることになる。2010年には、火山噴火の噴煙による危機的な影響が生じたり、また、著しい悪天候によって問題が生じたことから、危機的な状況にあっても人と物の移動の自由を確保するために、モビリティの継続を確保する計画が必要であることが明らかになった。危機的な状況を想定した防災計画を策定することによって、交通システムをより復元力のあるものとする必要性も、上述のような事象によって明らかになった。

### 3.2 将来に向けた技術革新 — 技術と行動

#### 欧州の交通研究、技術革新、整備戦略

4 3. 『石油依存からの脱却』は、単に技術的解決のみに頼るのでは不可能である。これには、持続可能な行動に加え、様々な新技術に支えられたモビリティに対する新しい考え方が必要である。

4 4. 主に、次の 3 つの技術開発が、効率的で持続可能な欧州の交通システムを迅速かつ低コストで実現させることとなる。

- ①新しいエンジン、材料、設計による車両の効率化
- ②新しい燃料と新しいエンジンを導入し、クリーンエネルギーを利用すること、
- ③情報通信システムを用いた、ネットワークの有効活用と安全確実な運行の一層の促進

また、持続可能性に関連する別の目標として、石油依存度を下げること、都市部の大気の改善による健康上の便益の向上、欧州自動車産業の国際力強化がある。こうした目標と上記の交通システムの実現を同時に追求することによって、EUにおけるクリーンな車両開発とその早期普及が促進されることとなる。

4 5. 欧州の交通システムを近代的で効率がよく、また利用しやすいものとするには、その中核となる技術開発を、交通の研究や技術開発政策を通して、一貫して強力に支援し

て、整備推進する必要がある。大きな効果を収めるためには、技術開発は、インフラや規制上の要請、交通関係者間の調整、市場導入の契機となる実証実験も視野に入れ、交通システム全体からの取り組みが必要なのである。欧州委員会は、戦略的エネルギー技術計画(SET-plan)と密接な連携のもとに、交通部門における技術開発と整備に関する戦略を策定し、研究結果が確実迅速に実行に移されるよう、その適切な施行方法と財源の手当も確定する予定である。

4 6. EUの補助金を受けて開発された、別のスマートモビリティシステムについても同じことが言える。これには、将来の航空管制システム(SESAR)、欧州鉄道管理システム(ERTMS)、鉄道情報システム、船舶監視情報システム(SafeSeaNet)、河川情報システム(RIS)、ITS、さらに、次世代の多種モードの管理情報システムの相互利用のためのシステム(課金のシステムを含む)がある。この関連では、ナビゲーションシステム、交通モニタリングシステム、情報提供サービスに関する投資計画も必要である。交通機関のエンジンや代替燃料(環境にやさしい車両やクリーンスカイの目標)の分野における研究と技術革新も同様に重要である。

4 7. 技術開発とその開発技術の実際の導入には、法的枠組みによる支援が必要である。プライバシーや個人情報の保護は、情報機器の広範な利用と並行して推進されなければならない。技術の標準化と相互利用可能性を確保するためには、国際的なレベルにおいても、技術の不統一を避ける必要があるが、これにより、欧州の産業は欧州交通市場全体から大きな利益を得ることができ、また、世界規模の市場を創り出すことになる。

#### *革新的なモビリティの形態*

4 8. モビリティに対する新しい考え方は、強制して実現できるものではない。持続可能な行動を促進させるためには、モビリティの改善計画の策定を積極的に奨励する必要がある。旅客用であれ貨物用あれ、交通に関する情報は、全交通モードの情報やこれを組み合わせる可能性に関する情報、環境への影響に関する情報はすべて広く入手可能なものとされる必要がある。EUの競争ルールに則したEU標準の複数交通機関用の乗車券の発行システムが基本的に重要である。これは、旅客輸送だけでなく貨物輸送にも関係する。貨物輸送の場合に望まれるものとしては、複数の交通モードを用いた輸送ルートが電子的に示されることや、法的適合条件(複数交通モードにまたがる輸

送の場合の必要書類、保険、責任) や小口の載運送の配送状況がリアルタイムで確認できることがある。ICT<sup>28</sup>を用いれば、新たな移動手段を作らなくてもアクセスのニーズを満足させる可能性がある。

49. 都市部については、その渋滞や排出ガスを削減するには、複数の戦略をミックスすることが必要である。その対象には、土地利用計画の策定、課金計画、効率の良い公共交通機関、歩行や自転車のためのインフラ整備、クリーンエネルギー車両のための燃料補給や充電用のインフラ整備などがある。一定規模以上の都市については、以上の要素を総合した都市モビリティ計画の策定を促進すべきである。都市モビリティ計画は、都市総合開発計画と調和させる必要がある。都市間、都市内の道路課金形態の相互利用が可能なものとするために、EUとしての広い枠組みが必要である。

### 3.3 現代のインフラ、電子的課金と資金調達

#### 欧州のモビリティネットワーク

50. 交通モードが効率よく組み合わせられて広範囲に利用され、また新技術が幅広く応用され、さらにはクリーンエネルギー供給施設が整備されることとなると、欧州では、排出ガスを抑制しながら、貨物や旅客を大量に集積して効率よく輸送する主要幹線回廊(Corridor)の『中核ネットワーク』が必要となる。

51. EUは拡大しているが、交通インフラに関しては、EU東西の部分には様々な相違が残っており、是正の必要がある。欧州大陸は、インフラの面での統一も必要である。

52. 中核ネットワークに沿って、行政手続きの簡素化、輸送貨物の現在場所の特定や搬送状況の追跡、走行計画と交通流の最適化(e-Freight<sup>29</sup>)が行えるよう、情報施設を広範

---

<sup>28</sup> [訳注]情報通信技術 (Information and Communication Technology)

<sup>29</sup> [訳注]EUの物流行動計画(Freight Transport Logistics Action Plan)の示すところによれば、情報システムを用いた貨物関連情報のペーパーレス化、関係情報様式の統一・簡素化による事務合理化、異なる交通機関での貨物関連情報の共有・相互利用、貨物の現在地の特定や通行経路追跡等がその内容となる。

<http://www.efreightproject.eu/knowledge/defaultinfo.aspx?areaid=47&index=2>

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0607:FIN:EN:PDF>

圏に整備する必要がある。この施設は、欧州横断道路網のインフラとして整備し、また、また各種交通モードのシステムを漸次統合する方針で臨むことで促進すべきである。

5 3. 中核ネットワークは、EU諸国の首都と他の主要都市、港、空港、交通上枢要な国境地域やその他の経済拠点との間を複数の交通モードで効率的に結び付けるものでなければならない。同ネットワークは、ミッシング・リンクの部分をつなぐこと — 国境地域やボトルネックになっている箇所やバイパスがその主だったところである — や、現在のインフラの機能向上、複数モードのターミナルとなっている海・河川の港、市内の貨物集積地にも力を注ぐ必要がある。鉄道と航空については、長距離旅行者の利便の向上のため、その乗継の改善が必要である。『海の高速道路』(The Motorways of the Sea)は、中核ネットワークの海上版である。

5 4. EUが資金的支援を行うに値するものとしてプロジェクトを選択する場合には、それは、以上の構想を反映したもので、なお欧州全体に大きな価値があるものでなければならない。共同出資によるプロジェクトの場合には、環境への負荷が最小で、気候変動によって生じ得るインパクトに耐えることができ、さらに利用者の安全と施設の安全性が向上するというインフラへの要求を反映したものである必要がある。

5 5. ネットワークを十分に機能させるにはかなりの資源が必要である。交通需要をまかなうに足りるインフラをEUで整備するには、2010年から2030年までで1兆500億ユーロの費用が必要であると見積もられている。欧州横断交通網の完成には、5500億ユーロが必要で、2020年までに、このうち2150億ユーロが主なボトルネック対策に当てられる可能性がある。ここには、車両設備や充電施設に対する投資額は含まれていない。これには、交通システムの排出ガス削減目標を達成するための費用として別に1兆ユーロが必要となる可能性がある。

5 6. 公共、民間の双方からのさまざまな資金調達が必要である。EU内部の結束基金及び構造基金(Cohesion and Structural Fund<sup>30</sup>)と交通政策目標との適切な調整が必要である。加盟各国は、プロジェクトをしっかりと策定し、またその実行能力を確保するほ

---

<sup>30</sup> [訳注]EU内の地域政策(格差是正)に当てられる基金である。詳細は、高速道路機構海外調査シリーズNO.11「欧米の高速道路整備の基本思想—歴史的検証—」(平成22年3月)p.96以降参照。



か、十分な資金が供給できるよう国の予算を立てておく必要がある。このほかに資金調達財源として考えられ得るのは、外部費用の内部化とインフラ設備使用料という仕組みである。<sup>31</sup>これは収入源を新たに創出する可能性があるもので、民間資本にとりインフラ投資がより一層魅力的なものとなる。

- 5 7. 民間による資金調達の潜在力を解放するには、法的規制の枠組みの改善と革新的な資金調達方法とが等しく必要である。プロジェクトの評価と認可は、時間やコスト、不確実性は抑制し、効率と透明性を確保した手法で実施されなければならない。新たな資金調達方式、例えばEUのプロジェクト公債<sup>32</sup>は、PPPの資金調達をより大きな規模で支援することになる。

#### 価格の是正と歪みの回避

- 5 8. 価格シグナルは、交通システムに長期間に及んで影響を与える様々な意思決定に対してきわめて重要な役割を果たすものである。交通に対する課金と課税は、『汚染者負担』と『利用者負担』の原則をより広く適用する方向で再構成される必要がある。この原則は欧州の競争力を強化し、欧州内の社会経済的均一性を実現するという交通機関の役割を支えるべきものであるが、他方、およそ交通部門が担う負担は、インフラ費用と外部費用を含めて交通部門が必要とするコストをすべて反映したものとなっていなければならない。社会経済が受ける広い利益と外部経済効果からすれば、公共的資金がある程度投入されることにも正当性がある。しかし、将来的には、利用者は、現在よりも大きな割合でコストを負担することになりそうである。利用者と運用者、投資家に対して、正しく整合性を持った金銭上のインセンティブが与えられることが重要なのである。

- 5 9. 外部費用の内部化、税の歪みの是正、正当化ができない補助金の撤廃、自由で公正な競争は、それゆえ、市場の選択と持続可能性に対する要求とを一致させようとする努力の一環なのである（したがって、持続可能でない場合のコストを反映することになる）。複数の交通機関が相互に競争を行っている場合には、競争条件を平等にすることも必要である。

---

<sup>31</sup> 外部費用の内部化戦略に関するコミュニケーション(SEC(2008)2207, accompanying COM(2008)435)で、委員会は、すべての交通部門にわたる外部費用のすべてを課金する共通の手法を定めている。

<sup>32</sup> COM(2010)700

6 0. 排出ガスについては、市場ベースの二つの手法が用いられている。燃料税と排出ガスを交換する仕組みである。燃料税は、陸上交通で使用されている燃料に適用されているもので、排出ガスの交換は、電力利用に用いられている。2012年からは航空機にも適用される。燃料税に関する指令の改正は、この二つの手法に整合性をもたらす機会となると思われる。同時にEUは海上交通について、世界共通の方式の適用をIMOが決定すべきであると主張している。海上交通においては、現在、気候変動費用が内部化されていないのである。<sup>33</sup>

6 1. 騒音、大気汚染や混雑という一部の地域における外部不経済効果は、インフラ使用料を適用することによって内部化することが可能である。いわゆるユーロビニエツト指令を改正しようという最近の委員会の提案は、重量貨物車両によって発生した外部効果を相当程度内部化しようとするものであるが、各国の国内道路に対する課金政策の不一致は相変わらず残存するであろう。今後はさらに、郊外の道路網において商用車について、強制的に整合性のある内部化の措置を暫時取っていくかどうか吟味されることになる。こうすると、欧州の有料道路を支障なく走行するのに、国境を超えるトレーラーは5つの国のビニエツトと8つのタグを備え、料金支払契約を結ばなければならないと

6 2. 乗用車については、道路への課金は、収入を創出し、交通と旅行行動に影響を及ぼす一つの選択肢であるにとらえられることが多くなっている。委員会は、全車両を対象に主な外部効果のすべてに内部化課金を適用するガイドラインの策定を行う予定である。全ネットワークのすべての車両に対して利用者課金を行って、少なくともインフラの維持管理、渋滞、大気汚染、騒音に関するコストの負担を求めることが長期的な目標である。

6 3. これと並行して、委員会は2020年までに、全鉄道網についても騒音、汚染に関する費用の内部化に関して同様の手法の検討を行うこととしている。

6 4. 交通関係の部門は、ほかの経済主体と比較して税制上優遇されていることが多い。社用車の税金の取扱い、国際海運、国際航空における付加価値税とエネルギー税の免除等がこれである。一般的に、このような規定は、交通システムの効率化と外部経済効果

---

<sup>33</sup> なお、指令 2009/29/EC, recital 3

の削減との観点からは、逆方向のインセンティブを与えるものである。委員会は交通に対する課税に関する諸要素に整合性をもたせることや、クリーンな車両のいち早い導入を促進する提案を審査する予定である。

### 3.4 欧州外に向けて

6 5. 交通は、基本的に国際的なものである。それゆえロードマップの行動は、そのほとんどが EU 領域を超えた交通の発展と関連した課題と結びついている。交通サービス、交通用機材、投資に関して第三国に市場を開放することは、なお高い優先度を有している。交通は、このため、貿易に関する交渉(WTO、他国間あるいは二カ国間協議)のすべてにおいてその対象項目となっている。交通の分野において、EU が標準規格の設定者としての役割を確実に担うこととなるよう、柔軟な戦略が採用されよう。

6 6. この目的のために、委員会は次の行動項目に焦点を当てている。

- 国際組織(ICAO、IMO、OSJD<sup>34</sup>、UNECE<sup>35</sup>、国際河川委員会等)における行動を通じて、域内市場の規則の適用範囲を広げ、関連のある組織ではEUの名で正規構成員となる。欧州の安全、セキュリティ、プライバシー、環境に関する基準を、二国間、あるいは多国間の協力を通じて、世界標準とすることを推進する。主な関係国との交通関係に関する対話を強化する。
- 我々の交通・インフラ政策を、モビリティ継続計画の準備も含めて、EUの直接の隣接諸国に拡大し、市場統合を一層進めるものとする。<sup>36</sup>西バルカン交通条約に類似した協力の枠組みを利用し、EUの規則を隣接諸国に及ぼすことが可能であろう。5 8か国 1 0億の人口を有する欧州単一航空区域を完成する。<sup>37</sup>海上の安全、セキュリティを高め、監視を強化するため、地中海諸国と連携して地中海戦略を推進する<sup>38</sup>。SESAR、ERTMS、ITS技術を世界に配備し、国際レベルでの調査、新技術での協力関係を構築する。

<sup>34</sup> [訳注]鉄道国際協力機構(Organization for Cooperation of Railways)

<sup>35</sup> [訳注]国連欧州委員会(United Nations Economic Commission for Europe)

<sup>36</sup> なお、委員会コミュニケーション“EUとアフリカのパートナーシップ”(COM(2009)301。

<sup>37</sup> これは欧州地中海地区空域(委員会コミュニケーション“民主主義と繁栄のための南地中海地域とのパートナーシップ” COM(2011)200)のほか他の隣国諸国を含む。

<sup>38</sup> COM(2011)200

- 我々の取り組みを世界的なものへと前進させる。交通市場を自由で公正な競争に開放し、環境上で持続可能な問題解決の方向へと向かわせる。関係するすべての国際交渉において、交通部門においてより大きく市場開放が行われることを目標として継続して掲げていく。

#### 〔4〕 結 語

67. 欧州の交通システムの変革は、あらゆるレベルでの数多くの提案の組み合わせがあって初めて可能となる。このロードマップに示された様々な行動と手法とはさらに精巧に練られていくことになる。委員会は、現在の任期中に進捗を図るべき、重要な提案と併せて、次の十年間における適切な法律の提案準備を行う予定である。提案に関しては、その影響評価と EU 全体としての利益、EU 内の協議に関する検討が、提案に先行することとなっている。委員会は、評価基準とみなされるべき 10 の目標に沿って、2050年までに交通部門に必要とされている最低で60%の排出ガスの削減を行い、かつ交通部門の競争力を増加させることを確実にする意向である。

68. 当委員会は、**欧州議会と欧州理事会**がこの**欧州単一交通区域へのロードマップ**— **競争力のある資源効率に優れた交通システムを目指して**と**施策リスト** — を承認することを求めるものである。

## 付属文書 I: 施策リスト

### 1. 効率的で統一のとれたモビリティシステム

#### 1.1 欧州単一交通区域

##### 1. 鉄道サービスに関する真の域内市場

- ・ 公共サービスにかかる契約の競争入札を義務化し、域内の鉄道旅客事業を市場に開放する。
- ・ 欧州鉄道機構の役割を強化し車両型式の承認と鉄道安全認証手続きの一本化を実現する。
- ・ 軌道の通行料金を含め、貨物輸送路の総合マネジメント構想を策定する。
- ・ 鉄道関連サービス事業、鉄道整備事業への参入を合理的で差別的取扱いのないものとする。特に、鉄道インフラ整備と鉄道役務提供は、異なる事業として分離して取扱う。<sup>39</sup>

##### 2. 欧州単一空域の実現

- ・ 真にスムーズな移動のできる欧州単一空域を実現し、合意の得られた期間内で、次世代の航空管制システム（SESAR）を整備する。
- ・ 欧州単一空域政策を支援するために、適切な法的、財政的枠組みを構築する。  
EUとユーロコントロール<sup>40</sup>との関係を強化する。

##### 3. 空港の容量と質

- ・ 空港の容量をより効率的に活用するよう、使用時間帯の規制を変更する。

---

<sup>39</sup>ここで分離した取扱いが選択されたのは、運営サービスについて競争の促進、継続的な投資、効率性を確保するためである。

<sup>40</sup> [訳注]欧州航空航法安全機構(European Organization for the Safety of Air Navigation)

- ・地上業務を含めた役務提供業務への参入に関する条件の明確化と改善を行い、質の高いサービスの供給が行われるようにする。これにより、航空関連企業が、すべて、最低限度のサービス水準満たすことを確実にする。
- ・空港の容量 — 鉄道網との連結の改善も考慮しながら、将来の容量増対策を策定する。

#### 4. 海上の『ブルーベルト』と港湾の市場開放

- ・国境なき欧州海上交通圏を発展させて、欧州及び欧州周辺の自由な海上活動海域(“Blue Belt”)へとし、水上交通の潜在能力を發揮させる。
- ・関係機関のモニタリング設備の利用を統合し、水上輸送用の ICT システム間の相互利用を完全に確保するほか、船舶、貨物(Blue Belt)のモニタリングを保証し、さらに適切な港湾施設(“Blue Lanes”)を整備する。
- ・EU 内の港湾における強制水先免除制度の枠組みを策定する。
- ・港湾役務参入に関する制限の見直しを行う。
- ・競争に歪みをもたらさないという観点から、様々な港湾活動に支出される公的資金の用途を明確にして、港湾に対する資金供給の透明化を進める。

#### 5. 内陸航行に関する適切な枠組み

- ・内陸水路の域内市場の最適化のための適切な枠組みを策定し、利用の増加の阻害要因を取り除く。広く欧州全体の視点から、その実行に必要とされる作業、仕組みについての策定と評価を行う。

#### 6. 陸上貨物

- ・市場をより広く開放する観点から、特に、加盟各国における道路料金、社会政策や安全対策上の法制度、制度と取締りがどの程度相互に合致したものであるかという点

も含め、陸上貨物輸送の市場状況の見直しを行う。特に、残存する国内輸送への外国業者の参入制限（カボタージュ）は、その撤廃を進める必要がある。

- ・ タコグラフに関する規則を見直して費用効率を改善する。警察や取締官が路上での取り締まりの際に、EU の運送業者登録機関にアクセスできるようにする。運送業者の法律違反に対する罰則規定や取締官の訓練の調整を行う。
- ・ 車両の制限に関する法制度を、情勢の変化や、技術の進展、性能要件（たとえば、バッテリーの重量やより良い空気力学的性能）に合わせることで、複数の交通モードの利用や、交通機関全体としてエネルギー消費と排出ガスの削減を促進する。

## 7. 複数の交通モードによる貨物輸送：e - Freight

リアルタイムでの貨物輸送状況の追跡を可能とする枠組みを策定し、複数の交通モードで搬送を行った場合についてその責任を明確にするほか、クリーンな貨物輸送を実現する

- ・ 一窓口・一部局で一括処理する構想を実現する。運送関係書類を単一の電子書式（電子貨物運送証）にして作成・配布する。また、貨物の所在の特定や走行経路の追跡のための追跡技術、(RFID<sup>41</sup>等) のための適切な枠組みを作り上げる。
- ・ 責任規定を定め、鉄道、内陸航行、複数の交通モードによる輸送を促進させる。

## 1.2 質の高い職場環境と待遇

### 8. 職業運転手関連の社会的規制

- ・ 移動の多い職業運転手に関連する社会的規制について、関係者間の合意の促進とその支援を行うほか、偽装自営運転手の問題にも取り組む

---

<sup>41</sup> [訳注]電磁波や電波により至近距離で通信を行うもので、日本でも社員証などの非接触型カードで用いられている。

## 9. 海上交通に関する社会的行動計画(Social Agenda)

- ・海上交通に関する社会的行動計画が掲げる諸方策（2018年までのEUの海上交通政策に関して委員会が出した戦略的目標と勧告のフォローアップに向けたもの）を実施する。
- ・旗国及び母港国及び労働供給国に関する世界労働機関の海上労働条約（MLC）の施行を拡大する。
- ・現在、法令の適用が除外されている一部もしくは全部の海上労働者を、EU労働法令関係指令の適用範囲内に含めるものとし、または、他の手法により同等の保護を与えるものとする。
- ・船員の訓練および船員資格に関する国際海事機関(IMO)の規約(STCW Convention)の変更に沿って、船員の訓練に関する指令（2008/106/EC）を改訂する。港湾における各種作業のための労働者の訓練に関し、相互に承認が可能な枠組みを策定する。

## 10.航空事業の社会的責任

- ・法的規制の変更が航空部門の労働条件に及ぼす影響を分析する手法を確立する。
- ・欧州全域における航空事業全般(航空管制及び地上業務を含む)について、その最低限度のサービスと質の基準を明確にし、これに携わる労働者に適用する。航空事業全般にわたって、紛争を抑制し、最低限度のサービス提供が滞らないよう労使に働きかける。

## 11.欧州の各交通部門にわたる職場環境と労働条件に対するEUの取り組みへの評価

- ・交通事業の各部門における労使間協議が改善され効果を収めるよう、交通事業の各部門で実施されている労使間協議プロセスの評価を行う。
- ・特に欧州労使協議会を通して、交通部門の国際企業の雇用者が活動に参画することを確実にする。



- ・ EU 内の交通部門における質の高い職場の提供、必要な人的能力の開発、EU の交通事業者の競争力強化の観点から、特に、職業訓練、資格認証、労働条件、キャリア開発の点で、すべての交通機関における仕事の質の向上に取り組む。

### 1.3 交通機関のセキュリティ

#### 12.航空貨物のセキュリティ

- ・ 航空貨物のセキュリティ強化に関する行動計画を履行し、必要に応じて航空貨物検査に関して新たに規定を定めるほか、港湾貨物のセキュリティも強化する。
- ・ 欧州全域で航空貨物の検査が一回で済むシステムを完成させる。

#### 13.煩わしさを最小限とした高い水準の旅客セキュリティの確保

基本的人権を十分に配慮したうえで、検査手法の改善を推進する。これは、“将来のチェックポイント” — 煩わしさやプライバシーの侵害が最小限にコントロールされ多数の旅客が検査を受けることができるセキュリティのための通路 — の整備の基礎となるものである。これは、主要な交通ターミナルのように脆弱性をはらむ場所の安全対策にも有用である。

- ・ より効果的でプライバシーに配慮した技術（スキャナー、新型爆発物の検出装置、スマートチップ等）に加え、既存技術でよりプライバシーに配慮した手法の開発に、資金拠出も行いその促進を図る。
- ・ 共通の検出装置の性能標準の決定と検出装置の認証手続きの制定を行う。

#### 14.陸上交通のセキュリティ

- ・ 陸上交通のセキュリティに関して加盟国と共同して、第一段階として、陸上交通のセキュリティに関する常設の専門部会をつくる。EU 全体としての利益が増進する場合には、さらに追加的措置を行う。都市部のセキュリティ問題について、特に重点を置く。

## 15.出発地から到着地までのセキュリティの確保

- ・自由な貿易活動を妨げないようにしながら、供給ルート全体のセキュリティレベルを引き上げる。輸送の出発から到着までのセキュリティ保証は、現在の枠組を考慮しつつ検討されなければならない。
- ・すべての交通機関全体としてのセキュリティ評価を統合する。
- ・モビリティ継続計画を準備する際にテロと犯罪行為による潜在的影響を折り込むこと（項目 23 参照）。
- ・テロと海賊行為のような他の犯罪行為に対する戦いについて国際協力を進める。対外関係（項目 40 参照）がきわめて重要である。

## 1.4 交通安全に関する行動：数千名の命を救う

### 16.道路の交通安全のための『ゼロビジョン』

- ・道路の安全技術 — 例えば、ドライバー支援システム、速度制限装置(smart speed limiters)、シートベルト装着喚起装置、緊急通報サービス(eCall<sup>42</sup>)、協調システム(cooperative systems<sup>43</sup>)、路車間インターフェース — を調整し導入する。車両運行許可試験の項目に、新しいエンジンも対象に加えて改善する。
- ・交通事故による負傷者を減少させる観点から、交通事故と救急活動に関する包括的な行動戦略を策定する。なお、負傷程度の分類や死亡者数の把握の統一的な取扱も定める。
- ・すべての交通利用者の研修と教育に重点的に取り組むほか、安全器具（シートベルト、防護服、車両に対する危害防止用器具）使用を促進する。

---

<sup>42</sup> [訳注]自動車事故が発生した際に、車両に内蔵されたセンサーを通じて事故発生個所などの最低限の情報を通報するシステム。緊急車両の出動時間を短縮する。

[http://ec.europa.eu/information\\_society/activities/esafety/ecall/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecall/index_en.htm)

<sup>43</sup> [訳注]車両間、路車間相互の通信システムを指す。

- ・歩行者、自転車やバイクの利用者のような交通弱者について、安全性の高いインフラや車両の技術をも含め、特段の注意を払う。

## 17.民間航空の安全に対する欧州の戦略

欧州の民間航空の安全性は高いが世界一ではない。目的は、航空の分野で最も安全な地域となることである。このためには、欧州交通安全局(EASA)の作業を基礎に、次の側面を含む包括的な欧州の航空安全戦略を策定する。

- ・民間航空における事故報告に関する法規の調査を行い、データの収集、品質、交換、分析の改善を行う。
- ・新しい技術 (SESAR) の開発に向けて法的効力のある安全に関する枠組みを採用する。
- ・航空分野全体に対する整合性を保ちながら、EUの航空安全戦略の実施を確実なものにする。
- ・安全情報の透明化を進めるほか、特に、世界航空安全情報交換指針の枠組みにそって、ICAO その他の世界の航空関係機関との安全に関する情報交換も促進する。欧州以外の地域、特にアメリカと、法規の調整、相互承認、技術的相互支援について協力する。
- ・EU域内における、安全マネジメントシステムを策定する。リスクを特定し、安全水準を継続的に向上させるよう、目標設定とその計測を行う。

## 18.海上航行の安全

- ・欧州海上安全局(EMSA) と共同で旅客船の安全に関する法制度の改正を行う。
- ・SafeSeaNet を、船舶航行関連情報の中核システムへと発展させ、これにより水上交通の安全とセキュリティを支援し、船舶による汚染から海洋環境を保護するために必要な情報の提供を行えるようにする。

- ・海上及び内陸水路における EU 船籍や EU 旗船の実用化の可能性を検証する。EU の表示があれば、当該船舶が安全で環境に優しく、また、優れた船員が乗務した船であると明示することになる点が重要である。
- ・EU 域内の沿岸警備隊の役割分担、特に、海上航行の安全確保、セキュリティ、環境保全の実施が可能かを評価する。

## 19.鉄道的安全

- ・鉄道事業全般にかかる安全認証を漸次実現する。これは、現行の鉄道インフラ管理者や鉄道事業を基礎としたものとするが、欧州統一規格の適用も検討する。
- ・欧州鉄道機構（ERA）の鉄道安全部門の役割、特に各国鉄道局の採った安全対策に対する監督措置とその欧州内での漸進的な調整について、その役割を強化する。
- ・鉄道車両の製造や鉄道インフラの建設に使用される部材のうち、その安全性が非常に重要であるものについては、その認証と維持管理のプロセスを強化する。

## 20.危険物の輸送

- ・各種交通機関による危険物の搬送に関する規則を合理化し、異なった交通機関でも規則が相互に融通性を持つようにする。

## 1.5 サービスの質と信頼性

## 21.乗客の権利

- ・乗客の権利に関するEU法の解釈を統一し、あわせてその法執行にも統一性と実効性をもたせる。これにより、交通市場への競争参加の前提となる条件と欧州統一の市民の権利保護のレベルが明確になる。

- すべての交通機関の乗客に適用可能な共通原則（基本権に関する憲章）をまとめあげる。情報の提供を受ける権利と現行の権利を明確にすることが重要である。後に、すべての交通機関の乗客の権利を規定するEU単一規則の枠組み(EU-Codex)の採択を検討する。
- 高齢者、交通移動手段が限られた者、障害者が利用する交通の質を向上させること、また、交通機関へのアクセスを向上させる。
- 一枚で複数の交通機関の利用が可能になる共通チケットを利用した際や鉄道サービス事業者が倒産した際の交通機関の乗客の権利に関する法制度を確立する。
- 域内に加え国際的にも乗客の権利をより一層保護する観点から、二か国間または多国間での合意で、すべての交通機関の乗客取扱いの水準に関する規定を採用することにより、国際的な場での競争条件を改善する。

## 22. ドア・ツー・ドアの円滑な移動

- ドア・ツー・ドアの複数交通機関を利用した移動が継ぎ目のない円滑なものとなるよう、異なる旅客輸送手段の規格統一をさらにすすめるため、その必要な手法を明確にする。
- 交通情報に関連する電子情報システムの開発とその利用を促進する枠組みの条件づくりを行う。これは、複数の情報システムの相互運用を可能にし、複数交通モードを利用したスケジュール作り、情報の参照、オンラインでの予約や乗車券の発券などを行うものである。このためには民間のサービス事業者が、旅行情報や、リアルタイムでの交通情報にアクセスすることができるよう、法案の提出が必要となる可能性がある。

## 23. モビリティ継続計画

- 交通が混乱する事象が発生した場合でも、交通サービスの継続を確実なものにするモビリティ計画の定義を明確にする。計画では、混乱発生時に、運行している施設の優先利用者を誰とするか、交通インフラの管理者・運営者・国の担当機関・隣接国との協力体制や関係法規の暫定適用や適用緩和について規定しておかなければならない。

## 2. 将来のためのイノベーション：技術と行動

### 2.1 欧州における研究開発政策

#### 24.技術のロードマップ

欧州における研究開発にまとまりが欠けているのは、非常に有害である。欧州が共同して努力すれば、以下の領域で欧州全体としての最大の利益を収めることができよう。

- ・自動車から船舶、荷船、鉄道、航空に及ぶすべての異なる交通モードにおけるクリーンで安全で騒音の少ない交通手段（新たな素材や新しいエンジン、複雑な交通システムをコントロールし統合と運用を図るための情報機器とその管理ツール、を含む）
- ・交通の安全とセキュリティを高める技術
- ・無人の航空機やこれまでにない物流システムのような、新たな可能性のある、あるいはこれまでにない交通システムや交通手段
- ・適切なインフラの配置も視野に入れた持続可能な代替燃料に関する戦略
- ・次世代モビリティサービスを支援する交通管理と情報システムの統合。インフラと車両の有効活用に向けた交通管理システム。貨物輸送状況と経路追跡し、貨物の流れを管理するためのリアルタイムの情報システム。旅客・旅行情報、予約、支払いのシステム。
- ・各種交通機関のモニタリングと相互利用、及びインフラ・交通手段間の通信機能を最大化する（地上局あるいは衛星を利用した）ITインフラ。
- ・CIVITAS<sup>44</sup>プログラムや都市部でのロードプライシングや流入制限計画をフォローアッ

---

<sup>44</sup> [訳注]都市における持続可能で効率の良い交通システムのための実証実験プロジェクトで、EUの資金援助がある。2002年に開始し、現在58の都市が実験に参加している。実例としては、ロードプライシング（ボローニャ、イタリア）、ITを利用した自転車盗難防止システム（アントワープ、ベルギー）、省エネ・低騒音の路面電車の導入（ザグレブ、クロアチア）などがある。  
[http://civitas-initiative.org/docs1/CIVITAS\\_Initiative\\_Leaflet\\_EN.pdf](http://civitas-initiative.org/docs1/CIVITAS_Initiative_Leaflet_EN.pdf)

プする持続可能な都市部でのモビリティのための技術革新

## 25.イノベーションと展開戦略

イノベーションに必要な戦略を確定する。ここでは、研究で生み出された成果が速やかに現場で実施に移せるよう研究成果の適切な管理と資金調達方法も検討する。具体例は以下の通りである。

- ・次世代航空管制システム(SESAR)、欧州鉄道管制システム(ERTMS)、鉄道情報システム、船舶航行追跡情報システム (SafeSeaNet)、河川情報サービス(RIS)、ITS、次世代各種交通管理情報システムのような高度情報利用のモビリティシステムの整備
- ・道路利用料金の徴収のほか様々な機能を有する車載ユニットの仕様の決定と普及。その基礎部分は、一般に公開されている標準的なエレクトロニクス・プラットフォームを用いるものとする。
- ・欧州全交通情報統合管理計画 (European Integrated Multimodal Information and management Plan) に基づく、情報の流れやマネジメントシステム、モビリティサービスの統合が可能なものとなる新しいナビゲーションシステム、交通のモニタリング、通信サービスに対する、投資計画の作成。特に大気汚染レベルが基準を頻繁に超えている都市部では、電気自動車のデモンストレーションプロジェクト (ほかの代替燃料も含む) を実施。充電、燃料補給の施設と、インテリジェント交通システムを含んだものとする。
- ・持続可能な都市交通システムに向けて次世代モビリティプロジェクトを目的とした都市間の連携<sup>45</sup>や実証実験プロジェクト (ロードプライシング計画のための実証実験主催者の決定を含む) の実施。
- ・非効率な車両や環境を汚染する車両の更新を促進する方法。

---

<sup>45</sup> [訳注]p.13 注参照。

## 26.新技術による交通に対する規制の枠組み

規制の実施に要する枠組みの条件を標準化や規則により特定する

- すべての交通手段に対して二酸化炭素排出量の適切な基準を設ける、この場合、どのようなエンジンを使用している場合でも基準が適用できるよう、エネルギー効率を基準の補完として用いることが必要である。
- 車両等の騒音基準
- 遅くとも 2013 年までに排出ガス測定サイクルの改定の提案を行い、実際の運転状態の下で、二酸化炭素やその他の汚染物質の排出減少を確実にする。
- 新たな技術をいち早く取り上げるための公共調達の戦略
- クリーンな車両用の燃料補給施設を相互利用可能なものとするための規則の制定
- 燃料補給施設のガイドラインと基準
- インフラ - インフラ間、インフラ - 車両間、車両相互間の通信インターフェースの基準
- 交通安全とセキュリティ確保の目的で交通関係データを使用する場合の利用条件
- 交通関連の次世代課金システムと料金支払いシステムのための仕様と条件
- 現行の規定や基準の運用の改善



## 2.2 より持続可能な行動の推進

### 27.旅行情報

- ・従来の個人単位の交通手段に代わるもの（車での移動を減らす、徒歩、自転車の利用、自動車の相乗り、パークアンドライド、乗車券の電子的発行等）の利用について認知度を向上させる。

### 28.二酸化炭素排出量と燃料効率の車両へのラベル表示

- ・ラベル表示に関する指令を見直し、さらに効果的なものとする。これは特に、軽商業車と二輪車にその対象範囲の拡大を考慮するもので、全加盟国でのラベルと燃料効率のクラス分けの規定を整理するものである。
- ・タイヤの型式承認に必要な性能要件を上回る燃料効率、安全性、低騒音性能を有するタイヤの市場導入が促進されるよう支援を行う。<sup>27</sup>

### 29.二酸化炭素排出量計測

- ・温室効果ガスを事業ベースで認証するプログラムを導入する。また、EUで共通の基準を設けたうえで、旅客ごと、貨物ごとの二酸化炭素を推計する。この場合、会社と個人のように交通手段の利用者の相違で異なる基準とする。これにより交通手段がより望ましい形で選択され、また環境に優しい交通手段の利用促進も容易になる。

### 30.エコドライブと速度制限

- ・将来、運転免許に関する指令の改定を行う際に、エコドライブの要件を含めることとし、エコドライブを支援する ITS アプリケーションの配備を加速する措置をとる。燃料節減の技術は自動車以外の交通機関でも開発、推進されなければならない — 実際に航空機では燃料が継続的に節減されている。

---

<sup>35</sup> タイヤのラベル表示に関する規則(the tire labeling Regulation (EC) NO1222/2009)を含む。これにより、EC内の全交通の燃料消費の5%削減が実現されよう。

- ・燃料消費の削減、道路の安全性の向上、さらには、公平な競争条件の確保を目的として、軽商業車の最高速度を制限する手法を検討する。

## 2.3 都市のモビリティの統合

### 31.都市部のモビリティの計画

- ・欧州全域で都市部のモビリティ計画に加えモビリティ監査を行う準備のために、その手続きと財政的支援の仕組みを構築する。また、共通の目標に対する欧州都市部のモビリティの達成状況を把握するシステムを構築する。EUのガイドラインを基にした各国の基準による一定規模以上の都市について、そのモビリティ達成度の義務づけが可能か検討を行う。
- ・都市のモビリティ達成度と持続可能性に関して最新で独立の監査機関が認証した証明書を提出した都市や地域については、地域開発基金や結束基金の提供を行う。
- ・欧州の都市において都市部のモビリティ計画を漸進的に進めていくことを支援する枠組みが可能なものかを検証する。
- ・将来的に予定されているSmart Cities Innovation Partnership<sup>46</sup>への都市部のモビリティの統合
- ・大企業による企業のモビリティマネジメント計画策定の支援

### 32.都市内道路利用者への課金に関する EU の枠組み

- ・都市内道路利用者への課金と流入制限に関して適切な枠組みを策定し、その実際の適用についても検討する。また、車両やインフラについても、その法的枠組みや適切な運用や技術の枠組みを策定する

---

<sup>36</sup>[訳注]EUのエネルギー戦略の一環として取り組まれているもので、都市等自治体の連携のもとに都市部のエネルギーを削減しようとするもの。2011年に開始すべく手続き中である。COM(2010)639 参照

### 33.2030年までに『排出ガスゼロの都市内物流』に近づける戦略

- ・都市への貨物流入の監視とコントロールを改善するため、最良の事例によるガイドライン（物流拠点の再編、旧市街における車両サイズの制限、法的規制、配達窓口、潜在力はあるが利用されていない河川での輸送）を策定する。
- ・土地利用計画、鉄道と河川への接続、商習慣と利用されている情報、課金、車両の技術基準の側面を総合して『排出ガスゼロの都市内物流』にむけて戦略を策定する。
- ・排出ガスの少ない営業用車両（配達用バン、タクシー、バスなど）を共同で公共調達することを促進する。

## 3. 現代のインフラと今後の資金調達

### 3.1 交通インフラ：域内の一体性の確保と経済成長

#### 34.戦略的欧州インフラの中核ネットワーク — 欧州モビリティネットワーク

- ・新たな欧州横断交通網ガイドライン（TEN-guideline）において、EU 東西部分の統合と欧州単一交通区域の形成に向けた戦略的な欧州インフラの中核ネットワークを規定する。隣接諸国との適切な接続を想定しておく。
- ・欧州横断交通網ネットワーク(TEN-T network)を構成する部分で欧州全体にとって最も大きな利益が得られる点に対する行動（国境部分に欠けているミッシングリンク、異なる交通モードの接続箇所やボトルネック）に力を注ぐ。
- ・大規模な情報システムや相互運用可能な技術（SESAR、ERTMS、RIS、ITS 等）を配備し、インフラの容量と利用を最適化する。
- ・EU が資金援助を行う交通インフラについては、エネルギー効率や気候変動に対する対策（インフラ全体で気候変動に与える影響が少ないこと、クリーンな車両への燃料補給・充電スタンド、建設資材の選択等）が考慮されるように十分配慮する。

### 35.持続可能な交通ネットワークに向けた複数交通モードの貨物用幹線交通網

- ・中核ネットワークとの関係上、貨物用幹線交通網の整備は、複数の交通による使用を前提に行う。また、インフラ関連業務と新たな投資とを相互に調整することにより、効率的で革新的な、複数の交通モードによる輸送活動が促進されるようにする。中距離、長距離の鉄道営業についても同様である。
- ・複数の交通モードによる輸送と単一車両による貨物輸送事業輸送を支援し、内陸水路を交通システムに統合させ、貨物輸送における環境技術の革新を促進する。新しい車両、船舶の普及と改良を進める。

### 36.プロジェクトの事前評価基準

- ・プロジェクトに関する事前の評価基準を導入することにより、インフラに関するプロジェクトが EU に対してそれに見合う価値や見返りがあり、収入を十分にもたらすものであることを確実にする。
- ・欧州の利害に大きくかかわるプロジェクトの手続きを合理化し、(i)手続き全体にかかる時間を適切に短縮し、(ii)プロジェクトの進捗に沿った協議の枠組みが設定され、(iii)計画の早い段階から環境問題に配慮して総合的な計画が策定されるようにする。
- ・EU に対する資金の要請が行われる前に、PPP に関して取り得る選択肢が慎重に分析されるよう、事前評価項目に PPP に関する審査を導入する。

## 3.2 資金調達のための一貫した枠組み

### 37.交通インフラのための新たな資金調達の枠組み

- ・欧州横断交通網中核ネットワーク (TEN-T core network) や他のインフラ整備プログラムの完成にむけて支援するため、インフラ整備への資金調達について必要な条件を付けてその枠組みを策定する。これには欧州横断交通網プログラムと構造基金・結束基金の双方の投資戦略を含み、交通機関の運行によって生み出される収入についても考慮する。

- ・インフラ利用の効率化、二酸化炭素排出量の削減(あらたな道路網への課金と徴収システム、ITS、道路容量の改善のプログラム)のための技術開発とその導入に EU の支援を提供する。
- ・欧州横断交通網の資金を、欧州横断交通網中核ネットワークの完成の推進と、主要幹線路沿いに国の投資が向かうように運用する。

### 38.民間企業の参入

- ・ PPP 事業への参入が可能となる枠組みを策定する。(i)PPP による実施が可能であることを特定するために、欧州横断交通網プロジェクトに正規の審査手続きを導入する、(ii)欧州横断交通網プロジェクト期間中における PPP の調達手続きを標準的で予測が可能なものとする、(iii)欧州横断交通網に関する規定を PPP の調達手続きと支払方法に合わせて改定する。
- ・委員会事務局と EPEC との間の協力の枠組みを通じて加盟国がさらに PPP を活用するよう働きかける。この場合、事業のすべてが PPP にふさわしいものであるとは限らないことを考慮する。また、加盟国に必要な専門知識を提供する。
- ・交通分野のために新しい資金調達手法、特に、EUプロジェクト債の制度設計に参加する。

### 3.3. 適正価格の設定と価格の歪みの回避

#### 39.適正価格設定と税制

##### 第1期(2016年まで)

交通に対する課金と課税の再構成がなされるべきである。これは、欧州の競争力を強化するという交通機関の役割を支えるべきものであるが、一方で、交通部門が担う負担全体では、インフラ費用と外部費用に関しての交通部門のコストをすべて反映したものとなっていなければならない。

- ・エネルギー効率と二酸化炭素排出量という要素を基準に自動車燃料税の改正を行う。
- ・重量車両に対するインフラ整備費用支払義務の導入。料金の構造とその負担の構成項目が共通になるような枠組みを導入する。負担の構成項目としては、損傷の回復、騒音、地域の環境汚染がある。現在の利用料に置き換わるものである。
- ・既存の道路課金とEU条約の整合性を評価する。道路を走る車両の外部費用を課金により内部化するためのガイドラインを策定する。この場合、課金は、混雑、二酸化炭素（燃料税に含まれていない場合）、地域の環境汚染、騒音、事故などの社会的なコストをカバーするものとする。このようなガイドラインに沿った計画の実行に向けて、加盟国がパイロットプログラムを試行するようインセンティブを与える。
- ・それぞれの交通機関の特性に配慮しながら、すべての交通機関に対して共通の原則を適用して、その外部費用の内部化を進める。
- ・交通機関からの収入を効率の良い統合交通システムの開発に割り当てる枠組みを策定する。
- ・各種交通機関や交通基盤が資金を必要とする場合に、公共資金の配分方法を明確にするガイドラインを定める。
- ・必要であれば交通関係税の再評価を行う。すなわち、自動車税を環境への影響と結び付けることや、旅客輸送に関する現行の付加価値税の見直しが行われるように反映させること、社用車に対する課税を見直しその歪み正して、クリーンな車両の採用に有利なものとするなどである。

## 第2期(2016年から2020年)

- ・第1期に引き続いて、道路と鉄道について外部費用の全面的な内部化とその義務化（損傷に対する回復義務に加えて、騒音、地域の環境汚染、混雑）を進める。海上における大気汚染のほか、港湾と空港における地域の環境汚染と騒音の費用を内部化し、EU域内のすべて内陸水路における内部費用課金適用の義務化に関して検討を行う。市場原理

を用いてさらに温室効果ガス排出を削減する手法の開発を行う。

## 4. 欧州域外に向けて

### 40.世界の交通：欧州域外に向けて

交通は、基本的に国際的なものである。それゆえ、この白書に記されたほとんどの行動は、EUの領域を超えた交通開発の課題と結びついてしている。交通関連のサービス、製品、投資に関する第三国への市場開放は、引き続き優先度の高いものとなっている。このため、交通は、貿易に関する交渉(WTOの多国間あるいは二国間交渉)のすべてにおいてその対象項目となっている。交通の分野において欧州の標準規格設定者としての役割が確実になるよう、柔軟な戦略を用いている。委員会は、この目的に向けて、次の事項に力を注いでいる。

- ・ 域内市場のルールを、国際機関(WTO、ICAO、IMO、OTIF<sup>47</sup>、OSJD<sup>48</sup>、UNECE<sup>49</sup>、国際河川委員会等)での活動を通じて広める。関連する組織で、EUとして正規メンバーとなる。欧州の安全・セキュリティー・プライバシー・環境に関する基準を世界に広めることを推進する。主要な関係国との交通関係に関する対話を強化する。
- ・ 58か国、10億人からなる欧州共通空域を完成する。経済的に重要な関係諸国(ブラジル、中国、インド、ロシア、韓国その他)と包括航空役務協定を締結するほか、第三国に対する航空投資の制限を撤廃する。SEASAR技術の世界的な利用を促進する。
- ・ 本白書のエネルギーの効率化と気候変動に関する目標に向けた政策を推進するため、多国間協議や二国間の場で行動する。
- ・ 多国間(ICAO、IMO、WCO<sup>50</sup>)や、二国間の接触を継続的に利用し、テロの問題に対処し、国際的な合意の構築をすすめ、アメリカをはじめとして戦略上の関係国と広くセキュリティーに関する対話を強化する。共同で脅威を評価し、第三国の担当官を訓練し、共同で検査を行い、海賊行為の防止などを行う。EUの一か所でセキュリティー検査を行うだけでよい仕組み(one stop security)の考え方について国際的な承認を得る。

<sup>47</sup> [訳注]国際鉄道機構(Intergovernmental Organization for international carriage by rail)

<sup>48</sup> [訳注]鉄道国際協力機構(Organization for Cooperation of Railways)

<sup>49</sup> [訳注]国連経済欧州委員会(United Nations Economic Commission for Europe)

<sup>50</sup> [訳注]世界税関機構(World Customs Organization)

- EU の交通・インフラ政策を直接隣接する諸国に拡大するために、その協力の枠組みを策定する。モビリティ継続計画の準備を含めて、交通インフラの接続を改善し、市場統合を一層すすめるものとする。
- 海上の安全とセキュリティを高め、監視を強化するために、地中海諸国と連携して地中海海上戦略を推進する。
- EU 域外の定期船同盟に対して競争法適用除外の廃止を進めるよう適切な措置を講ずる。
- 交通管理システムの相互運用、持続可能な低炭素排出燃料、安全とセキュリティの課題に関して共通の解決策を見出すために、調査や技術研究の協力関係を確立する。



## EU交通白書（2011年）

---

発行日 平成23年7月

発行者 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

所在地 〒105-0003

東京都港区西新橋2-8-6 住友不動産日比谷ビル

Tel.03-3508-5161

ホームページアドレス <http://www.jehdra.go.jp>

---