

欧州横断ネットワーク構築と欧州経済空間の形成

——ロッテルダム・ベルリン・ワルシャワ・モスクワ路線を中心に——

慶應義塾大学総合政策学部教授

慶應義塾大学 SFC 研究所所員

慶應義塾大学大学院政策・メディア研究科修士課程

香川 敏 幸¹⁾

黒木 英 聡

末 広 多 親 子

要 旨

欧州委員会は、1990年代に入り、これまで各国ベースで行われてきた運輸インフラストラクチャー²⁾整備を、欧州レベルで整備していくことを目的とした運輸インフラ整備構想を発表した。この運輸インフラ整備は、EU の東方拡大に代表される欧州における国際経済の変化と密接に結びついた計画である。欧州における1990年代以降の顕著な変化は、EU 諸国と中・東欧諸国の接近に現れており、同時に、民間企業の中・東欧諸国への進出が、欧州における国際分業体制に変化をもたらしている。こうした国際経済関係の変化は、欧州におけるあらたな物理的ネットワークの必要性を促している。本研究ノートでは、欧州における国際経済関係の変化およびそれにとともなう国際輸送の変化に着目するとともに、おもにロッテルダム・ベルリン・ワルシャワ・モスクワ間の欧州運輸インフラ整備についてそのプロジェクトの概要を明らかにし、インフラ整備とあらたな欧州経済空間の形成について考察する。

キーワード：国際分業体制、複合輸送、欧州経済空間

目 次

1. 研究の所在
2. 欧州運輸インフラ整備構想の概要
3. 欧州における国際経済・国際輸送の変化
4. ケーススタディ
～ロッテルダム・ベルリン・ワルシャワ・モスクワ路線～
5. 欧州運輸インフラ整備構想の展開
6. 参考文献、参考 URL

1. 研究の所在

現在、欧州においては、従来各国別で行われて

- 1) 東京都町田市高ヶ坂1177_7, kgw@sfc.keio.ac.jp
- 2) インフラストラクチャーは、一般的にインフラという略語が当てられる。そこで以降、“インフラ”と明記する。

きた運輸インフラ整備を、欧州レベルで推進していくこうとする動きが高まっている。これは、欧州統合が、拡大と深化を遂げる中で、経済成長の基盤となる運輸インフラを整備することで、欧州大陸の物理的ネットワークを確立しようとするものである。従来の各国別でのインフラ整備は、国内の短期的需要・供給バランスから見た政策であり、国際的視点の欠如による国境地帯への投資の遅れ、欧州レベルでの運輸政策の遅れにつながっている。一方で、各種貿易規制の撤廃や民間企業の積極的な参入によって、欧州における国際輸送は活発化しており、それに見合う輸送インフラ整備が望まれている。

とくに1990年代においては、EU と中・東欧諸国の接近にともない、EU と中・東欧諸国間の輸送が拡大しており、中・東欧諸国も含めた欧州レベルでの運輸インフラ整備が望まれている。

本研究ノートにおいては、欧州における国際経

済の変化およびそれにもなう国際輸送の変化に着目し、欧州運輸インフラ整備計画の意義を明らかにしたいと考えている。なお、運輸インフラ整備について具体的な記述を行うために、今回はとくに東西軸の中心となるロッテルダム・ベルリン・ワルシャワ路線をケーススタディとして取り上げる。

2. 欧州運輸インフラ整備の概要

現在、欧州においては欧州レベルでの運輸インフラ整備を意図した構想が複数立ち上がっている。まず、欧州委員会は、1993年の「経済成長と競争力促進および雇用問題に関する白書」³⁾において、欧州横断インフラネットワーク（Trans-European Networks 以下、TENs）構想を発表した。

TENs 構想は、欧州が統合を進展させる過程で築いてきた「単一欧州市場」をさらに促進するためのあらたなインフラ整備およびそれによるネットワークの構築を目的としており、輸送ネットワークの整備、情報通信ネットワークの整備、エネルギーネットワークの整備という3つのインフラ整備計画から成り立っている。この、インフラ整備による効果は、主として競争力のある欧州経済の実現、雇用の創出を目的としており、90年代の欧州インフラ整備計画の出発点とも言える構想である。

運輸分野における TENs 構想は、とりわけ TEN_T 構想という名で呼ばれているが、これは、欧州に点在する複数のネットワークを統合し、統一された効率的運輸インフラネットワークを構築することを計画している。特徴としては、高速鉄道の強化、複合輸送を志向したマルチモーダルネットワーク構想を掲げていることである。また、1997年、TEN_T の東方拡大が正式に決定し、中・東欧諸国を含めた欧州レベルでの運輸インフラ整備が行われている。

先述の白書においては、TEN_T を構築するための具体的な優先プロジェクトを設定することが勧告された。これを受けて1994年12月のエッセン欧州理事会において、「14の特別優先プロジェクト」

」が設定された⁴⁾。現在の TEN_T はこれら14プロジェクトを中心として、2010年を完成目処とした構築が進められている。なお TEN_T 構築に際しては、1996年に採択された「TEN_T 構築のためのガイドライン」に沿った形での構築が行われている。

また、中・東欧諸国に対するインフラ整備構想としては、汎欧州運輸閣僚会議において提示された汎欧州運輸回廊（Pan-European Transport Corridors）構想がある。この構想では、Corridor（回廊）によって EU 諸国と中・東欧諸国との連結を図ることが意図されており、第2回汎欧州運輸閣僚会議において9つの Corridor が提示され、第3回汎欧州運輸閣僚会議において Corridor X が追加された。ただし、この Corridors 構想においては、輸送ルートの各拠点都市のみが明示されており、具体的路線は関与国政府に留保されることとなった。

Corridors 構想を採用し、具体的路線を決定することとなったのは、TINA ネットワーク構想においてである。これは、EU の加盟前支援プログラムの PHARE により実行された構想で、中・東欧諸国の EU 加盟後には TEN_T の構成路線として統合されることが決定している。

“TENs Helsinki Corridors”⁵⁾

- 1) Corridor I タリンーリガーワルシャワ
- 2) Corridor II
ベルリンーワルシャワーミンスクーモスクワ
- 3) Corridor III
ベルリン・ドレスデンーブロッツワフーリボフーキエフ
- 4) Corridor IV ベルリン・ニュルンベルグープラハーブダペストーコンスタンツァーテッサロニキ・イスタンブール
- 5) Corridor V トリエステーリュブリアナーブダペストーブラチスラヴァーウズゴロドー

4) 「14の特別優先プロジェクト」における具体的路線および拠点都市については CEC、1995を参照のこと

5) CEC、1995、pp. 103-104、及び TINA、2000。なお Corridor X は1997年の第三回汎欧州運輸閣僚会議において追加採択された。

3) CEC、1993

リボフ

- 6) Corridor VI グダンスク・ワルシャワ・ジ
リナ
- 7) Corridor VII ドナウ（水路）
- 8) Corridor VIII グラス・ティラナス・コピエ
ーソフィア・バルナ
- 9) Corridor IX ヘルシンキ・キエフ・モスク
ワ・オデッサ・キシニョフ・ブカレスト
ープロブディフ
- 10) Corridor X
ザルツブルグ・リュブリャナ・ザグレブ
ーバオグラード・ニス・スコピエ・ヴェレス
ーテッサロニキ

3. 欧州における国際経済・国際輸送の変化

欧州における国際経済の変化を見ると、1990年代のとくに注目すべき事項は、中・東欧諸国のEUへの接近にともない、EU諸国と中・東欧諸国間の貿易が増大していることである。

額ベースで見た中・東欧諸国における対EU貿易のシェアは、1997年の段階で、輸出入とも全体の約60%に達している⁶⁾。貿易量で見ても、表1が示すようにEUと中・東欧諸国間の貿易量が増大している。さらに表2で明らかのように、中・東欧諸国とドイツ間の貿易依存度が高く、ドイツと中・東欧諸国の結びつきは、EUの東方拡大にともなう国際経済の変化の顕著な例として取り上げることができる。

こうしたEU諸国と中・東欧諸国間の貿易拡大は、必然的に国境地域の輸送混雑を引き起こしており、Lijewskiの研究によれば、ドイツとポーランド間の国境沿いのトラック移動は、1990年には約70万台であったのが、1995年には約140万台にも達している⁷⁾。

また、中・東欧諸国に対する企業の進出は、欧州における国際分業体制にも変化を及ぼそうとしている。

1980年代においては、西側諸国内と旧コメコン体制内での分業体制が確立していたが、現在、中・東欧諸国を調達拠点、あるいは生産拠点とし

て利用し、欧州域内のマーケットに進出しようとする企業が増加している。

特に自動車産業においては、中・東欧諸国を拠点とする企業が増加しており、例えば、ドイツのフォルクスワーゲン社は、小型自動車の輸出拠点をチェコ、中小小型車の生産をスロバキアでといったように、製造および輸出拠点を中・東欧諸国へ移転させている。また、スロベニアでの生産を開始したルノーも、1999年にルーマニアのダチヤを買収し、中・東欧諸国への進出を加速化させている。

このような欧州における貿易構造および国際分業体制の変化は、必然的に国際輸送形態の変化として現れている。近年、民間企業においては、これまで物流と呼んでいた領域に対して、ロジスティクスという言葉を用いるようになってきている。ロジスティクスとは、原材料の調達、生産、販売等のサイクルのフローとストックを効率的に管理することで、情報技術や経営的な側面も含めた物の流れに関する統合的な概念である。

グローバル競争が激化する中において、民間企業にとっては、いかに生産のリードタイムや製品供給のリードタイムを短縮するかが経営課題の一つとなっている。単一欧州市場においては、製品のライフサイクルが短くなることが予想されるため、各企業はロジスティクス戦略を高度化させることで輸送コストの低減と迅速な輸送に力を注いでいる⁸⁾。とりわけ、あらたに中・東欧諸国に進出した企業においては、中・東欧諸国とEU諸国および世界市場を効率的につなぐロジスティクスの構築が急がれている。

ロジスティクスを効率化させる物流上の手段としては、複合一貫輸送体制の構築が注目を集めている。複合一貫輸送とは、船と鉄道など異なる輸送手段を組み合わせ、貨物を最終仕向け地まで一貫して輸送する形態である。

実際、欧州においては、港湾、空港と各調達・生産拠点を結ぶ物流をフォワーダーとよばれる混載業者が引き受け、海上・航空輸送と鉄道・トラック輸送を組み合わせ、効率的な輸送を行うと

6) 長部・田中、2000参照

7) Lijewski, 1996参照

8) 中村、2000参照

いったサービスを拡大してきている。

また、最近では、大手フォワーダーの買収やフォワーダー間の提携が進んでいるが、こうした戦略は、各社が得意とする地域や輸送モードを組み合わせることで、トータルなサービス向上が可能となるからである。

ドイツ国営のドイツ郵便は、欧州の郵便自由化後の競争に備えることもあり、1998年、スイスの大手フォワーダーであるダンザスを買収、1999年にはオランダのネドロイド ETD およびスウェーデンの ASG を買収し、欧州全域での複合輸送を行うこととなった。また、2000年には同社が保有するベルギーの DHL の株式出資比率を25%から51%にまで引き上げることを発表した。DHL は航空輸送を得意とする小口貨物配送会社であり、これにより、ドイツ郵便は、陸上輸送、海上輸送、航空輸送の全てを効率的に組み合わせることを可能にする予定である。

また、今後の中・東欧諸国への輸送増加を見込んで、中・東欧諸国向けの複合一貫輸送サービスをあらたに開始するフォワーダーも増加している。

日本に本社を置くベスト・シッピングもその一例であり、ベスト・シッピングは、2000年より、日本発の中・東欧諸国向け小口混載サービスを開始した。このサービスは、ハンブルク港までの郵便輸送と、そこからブタペスト、プラハ、ワルシャワといった中・東欧の拠点までのトラック輸送を一貫して請け負うサービスである。

このように、民間企業におけるロジスティクスの効率化や輸送サービスの拡大は近年目を見張るものがあるが、その一方で、輸送の基盤となるハードのインフラ整備については、民間企業だけの努力では改善し得ない。

欧州の経済活性化のためには、こうした国際輸送の変化に対応しうるインフラを整備することが急務である。また、そのことは同時に EU の東方拡大に対して物理的ネットワークを構築することともつながっている。

4. ケーススタディ

～ロッテルダム・ベルリン・ワルシャワ・モスクワ路線～

現在、EU 諸国と中・東欧諸国との貿易が活発化していることにもない、EU 諸国における貿易上の北の玄関であるオランダ、ドイツ、ベルギーといった国々の各港から中・東欧諸国向けの輸送が急増している。

中でもオランダのロッテルダム港は、欧州における最大の貨物取扱量をほこっており、世界各国と欧州域内を接続する要となっている。

ロッテルダム港は、1999年のコンテナ取扱量で前年度約6.7%増の634万 TEU⁹⁾ を記録し、2位のハンブルク港を約260万 TEU 上回った。

とりわけ、ロッテルダム港を起点としてドイツ、中・東欧諸国を通過する貨物が増加しており、取扱量で見ると、ドイツにとっては、ロッテルダム港が自国の主要港以上に重要な拠点となっている。

また、ドイツの主要港であるハンブルクからポーランド向けの輸送も急増しており、1998年、1月～6月までのハンブルクからポーランド向けの輸送は、32000 TEU を記録し、対前年比でほぼ倍増した。

こうした貨物の荷動きに対して、各欧州企業は、ドイツ、中・東欧諸国向けのあらたな輸送サービスを開始し、増加する貨物量に対応するとともに、複合一貫輸送を可能にするサービスを行いつつある。

ロッテルダム港においては、Maersk、P & O Nedlloyd といった船会社によってロッテルダムとワルシャワを結ぶ鉄道の定期往復便が1998年に運行を開始し、1990年代後半以降、ドイツ、中・東欧諸国向け輸送に対応した内陸鉄道建設が注目を集めている。

また、ハンブルク港では、ターミナル運送会社 HHLA の鉄道合併事業 POLZUG が、1995年以降コンテナ・ブロックトレンサービスを拡充し、ハンブルクとポーランドの主要都市を結ぶとともに、1996年にはウクライナ、リトアニアへも同様のサービスを開始している。

9) 20フィートコンテナ換算

一方、欧州レベルでの運輸インフラ整備も、実

際プロジェクトを始動させており、とくにベルリン・ワルシャワ・モスクワ路線は、東西軸を強化する重要な路線として高い優先度がつけられている。

TINAのファイナルレポートによると、2015年の段階で一日20000台の道路輸送と一日80本の鉄道輸送を見込んでおり、そうした交通量に見合うインフラ整備を計画している。2015年の完成を予定している多くのプロジェクトは、既存路線の近代化や改修であり、老朽化した中・東欧諸国内を見直すことを中心に据えている。

なお、Corridor II 路線は、シベリア鉄道やアジアハイウェイにも接続する予定となっており、最終的には日本海側まで連結する路線となっている。

ベルリン・ワルシャワ・モスクワ路線プロジェクトの各国別構成¹⁰⁾

ドイツ	鉄道 (85 km) 近代化 道路 (58 km) 近代化
ポーランド	鉄道 (690 km) スピードアップ 道路 (682 km) レーン追加
ベラルーシ	鉄道 (610 km) スピードアップ 道路 (604 km) 近代化、改修
ロシア	鉄道 (928 km) スピードアップ 道路 (860 km) レーン追加

とりわけ、ポーランドは EU、旧ソ連圏、スカンジナビア諸国、バルカン諸国と接しており、貨物・旅客輸送において重要な地理的位置を占めている。また貨物、旅客双方においての増加が予測されており、運輸インフラの構築、とくに EU 水準への引き上げが急務とされている。

運輸インフラ整備計画は先述の国際運輸インフラと、国内運輸インフラに大別される。そのうち、国際運輸インフラについては国際的アプローチが適用され、TINA ネットワーク構想が重視されている。ポーランドにおいては Corridor I、II、III、IV が通過しており、新規構築、近代化等を中心としたプロジェクトが実行されている。

一方、国内運輸インフラはポーランド政府により立案、実行されている。国内運輸インフラについても、複数都市において Corridors との連結がなされており、国際運輸インフラと国内運輸インフラが連動するように配置されている。

Cullinane and Toy は、ポーランドにおける運輸インフラ整備に国際的アプローチという次元が加わることを述べ、国際、国内での運輸インフラ整備が連動することでもたらされる利益を強調している。予測される利益は下記の通りである¹¹⁾。

- ・国際的アプローチと国内運輸インフラ整備が連動することによる、運輸インフラへのアクセスの大幅改善
- ・グダンスクをはじめとする港湾との運輸ネットワークの接続
- ・南北軸強化を通じたポーランド国内産業の競争力改善
- ・旅客の国際移動の促進
- ・ポーランド北部、及びバルト海沿岸における観光促進

Corridors は、汎欧州レベルにおいて主要となる路線の整備が目的となっているが、いくつかの都市において Corridors が連結しており、ポーランドの運輸インフラネットワークの幹線部分を形成している。さらに、Corridors の通過都市に国内運輸インフラを連結させることにより、国際、国内双方にとって効率的な運輸インフラネットワークの確立を目指している。ここでは、Corridor II と、それに連結するポーランドの国内運輸インフラプロジェクトをケースとして取り上げる¹²⁾。なお Corridor II には、道路、鉄道により構成されており、実際には道路による Corridor II、および鉄道による Corridor II の二路線が存在する。そこで道路、鉄道を個別に検討し、これらを便宜的に「道路パート」、「鉄道パート」とする。

1) 道路

Corridor II の道路パートの拠点都市は以下のとおりである。

11) Cullinane and Toy, 1998, p. 44

12) ECMT, 1998

10) TINA 1999 参照

スウィエコーレピンーシフィエポジナーボズナン
ーブジェシニャーモドラーコニンーウォヴィチー
ワルシャワーシェドルチエーテレスボル

一方、国内運輸インフラプロジェクトとしては、
高速自動車道路 (Motorway)、高速道路 (Express
road) の計画があり、1993年7月27日に議会によ
り高速自動車道路建設計画¹³⁾ が採択された。同計
画では、2600 km の高速自動車道路の建築¹⁴⁾ が計
画されている。この中で TINA ネットワーク構想
に含まれない、国内優先プロジェクトは以下の10
プロジェクトである。

- 1、E¹⁵⁾ 36 (A6) の近代化 コルバスロウォー
シェツェン
- 2、ウズゴルドの橋梁建設
- 3、E65 のボトルネック解消
- 4、No. 944 の再構築 ズヴァイエク、ヅワルダン
- 5、No. 817 の近代化 ウィスニカスロワティセ
- 6、E77 のボトルネック解消
- 7、No. 15 の近代化 プロワイズーセゾール
- 8、No. 15 のボトルネック解消
プロワイズーセゾール
- 9、No. 132、133 道路の構築、近代化
- 10、No. 274、275 の近代化

これらのうち、3、6 が Corridor II と連結する
プロジェクトとなっている。

2) 鉄道

Corridor II の鉄道パートは以下のとおりである。

クノワイスーレピン-ザズニク-ポズナンーコニン
ーポネトウ・パロジークントーロイクーワルシャワ
ールコウーテレスボル

ポーランドの鉄道インフラ整備状況は、延長距
離においては他の中・東欧諸国と比べると良好で

13) decision 63/93

14) うち、140 km は有料道路である。

15) 欧州には欧州道路 (E-road) と呼ばれる国際道路が
国際条約 European Agreement on Main International
Traffic Arteries (AGR) により設置されており、E○
○といった形で表記されている。

あり¹⁶⁾、今後の課題としては、スピードアップ、
及びサービスの向上による鉄道セクターの競争力
強化が挙げられている。優先プロジェクトは以下
の3プロジェクトである。

- 1、E20 の近代化 クノワイス (ドイツ国境)ー
テレスボル (ベラルーシ国境)
- 2、E65 の近代化
- 3、E30 の旅客輸送、複合輸送のための近代化

ポーランド国鉄は、さらに近代化を中心とした
9プロジェクトを提示している。

- 1、E59 スフィノウィシチューシェチェンーポ
ズナンープロツワフーオペレーチャルプキ
- 2、CE スフィノウィシチューシェチェンージェ
ローナグラープロツワフーオペレーチャルプ
キ
- 3、C59/1 ノヴァソルヴェグニエクーザ
ウイドウ
- 4、C59/2 プロツワフーミエドシェ
- 5、C30/1 クラコフーティンバークームスナ、ザ
コパネ
- 6、ワルシャワールプリンードロフスク
- 7、セルムーレベネ
- 8、グダンスクービドコシュツィーポズナン
- 9、E26 プロツワフーイジューワイズ/ウィッジー
ワルシャワ

これら9プロジェクトのうち、1、5、6、8、
9 が Corridor II と特定都市において連結してお
り、これらポイントにおいて Corridor II との連結
を図ることが目的とされている。

また、Corridor II はレピン、ポズナン、ワルシャ
ワ、テレスボルの各都市を道路、鉄道の双方が通
過しており、現在の国際運輸インフラネットワー
ク構想がマルチモーダルネットワーク¹⁷⁾ の構築を

16) 延べ延長数で 23300 km、線路密度は 100 km² 当た
り、7.2 km となっている。また国際インフラは 5000
km である。

17) マルチモーダルネットワークとは様々な運輸モード
を組み合わせた運輸ネットワークのことであり、複合
輸送の実現には不可欠なものである。

目的としていることが分かる。

Corridor II は、ベルリンからモスクワまで抜ける路線であり、東西輸送の最重要路線として位置付けられている。とくにポーランドの運輸プロジェクトについて見てみると、Corridor II の拠点都市に国内運輸インフラを連結させることにより、最終目的地への効率的な輸送を実現させるという意図がうかがえる。とりわけ首都であるワルシャワは、主要空港、及び主要複合輸送施設も有しており、ワルシャワを国内最大の物流拠点とした複合輸送の確立が目指されていることがわかる。欧州における現在の運輸インフラ構築は、国際運輸インフラと国内運輸インフラを連動させることにより、国際、国内運輸の双方に効率的な運輸インフラネットワークを構築することを目指していると考えられる。

5. 欧州運輸インフラ整備構想の展開

欧州における国際経済・国際輸送の変化は、欧州レベルでの運輸インフラ整備の必要性を促している。また、同時に、欧州運輸インフラを整備することで、さらなる国際輸送の活性化、欧州経済の発展が見込まれている。

欧州における運輸インフラ整備構想は、複数の構想が運輸インフラネットワークの確立のために相互補完する形態になっており、いくつかの構想は主に EU 諸国と中・東欧諸国の連結に主眼が置かれている。また、欧州レベルでの運輸インフラ構想が国内プロジェクトを含む個別プロジェクトと連動することで大きな効果を挙げることができると考えられる。

欧州運輸インフラ整備構想は、具体的には、欧州レベルでのミッシングリンクの解消と既存路線の近代化によって物理的なネットワークを強化するとともに、複合輸送に対応しうる運輸インフラを整備することをおもな目的としている。

こうした構想は、輸送スピードの向上によって欧州単一市場の形成を加速化させるとともに、EU と中・東欧諸国の貿易拡大と欧州における産業拠点再編への対応を可能にすると考えられる。

また、欧州運輸インフラ整備は、経済的インパクトが大きな政策であり、中・東欧諸国も含めた

欧州経済の競争力改善と域内格差の是正に寄与するであろう。

このことは、欧州が21世紀にあらたな欧州経済空間を創出していくことにつながっていく。

従来、各国別で行われてきた運輸インフラ整備を、欧州レベルで構築していこうとする壮大な実験に対して、今後も注視していく必要があるだろう。

6. 参考文献、参考 URL

5.1. 参考文献

- 1) Commission of the European Communities Directorate-General for Regional Policies, Europe 2000: Outlook for the development of the Community's territory, Luxembourg, 1991
- 2) Commission of the European Communities, Directorate-General for Regional Policies, Demographic evolution through time in European regions (Demeter 2015), Luxembourg, 1992
- 3) Commission of the European Communities, White Paper on growth, competitiveness, and Employment—The challenges and ways forward into the 21st century, COM (93) 700 final, Brussels, 5 December 1993
- 4) Commission of the European Communities “Trans-European networks—The Group of Personal Representatives of the Heads of State or Government Report”, Luxembourg, 1995
- 5) TINA Secretariat, TINA final report, Wien, 1999
- 6) TINA Secretariat., Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas, Wien, 2000
- 7) ECMT, Invest in Transport Infrastructure, 1999
- 8) ECMT, Transport Infrastructure in ECMT Countries, 1998
- 9) Concise Statistical Yearbook of Poland, Poland, 2000
- 10) Johnson, D. and Turner, C., Trans-European Networks—The Political Economy of Integrating Europe's Infrastructure, London, 1997
- 11) Cullinane, K. and Toy, N., Planned road network developments in the Baltic Sea region, Transport Reviews, Vol. 18, No. 1, 1998
- 12) Alan Smith, The Return to Europe, Studies in Russia and East Europe, 2000
- 13) 今井和幸『中東欧諸国の EU 加盟への道のり～現状とその課題～』海外投資研究所報、1997年8月号、日本輸出入銀行
- 14) 香川敏幸・黒木英聡・塚本いづみ「欧州における輸送・情報通信インフラネットワークの発展と今後の課題」『地域経済研究』第9号、1998年
- 15) 「ユーロ導入後の欧州産業」『ジェットロセンサー』1999年11月号
- 16) 中村 徹『EU 陸上交通政策の制度的展開』日本経済評論社、2000年

- 17) 長部重康・田中友義編著「ヨーロッパ対外政策の
焦点」ジェトロ、2000年
18) 「中・東欧：EU 拡大で変化するビジネス環境」
『ジェトロセンサー』2000年9月号

のページ

<http://eurpa.eu/int/pol/ten/en/connect.htm>

- 4) 14 transport priority projects のページ
<http://europa.eu.int/pol/ten/en/proj.htm>

- 5) TINA Secretariat の公式サイト
<http://www.tinasecretariat.at/>

- 6) ECMT の公式サイト

<http://www.oecd.org/cem/>

- 7) ロッテルダム港の公式サイト

<http://www.port.rotterdam.nl>

- 8) 物流企業の動向および荷動き情報に関するサイト

<http://www.cargoweb.nl>

<http://www.ocean-commerce.co.jp>

5.2. 参考 URL

- 1) TENs に関する EU の公式サイト (インデックス・ページ)
<http://www.europa.eu.int/pol/ten/en/ten.htm>
2) TENs for transport のページ
<http://europa.eu.int/pol/ten/en/transp.htm>
3) Connecting transport networks to third countries

*本研究ノートは、投稿に当たって、12月22日に開催された「センター紀要投稿論文報告会」における報告と討議という要件を満たしたものである。

表1 EU 諸国の対中・東欧諸国貿易 (1992年、1998年)
(単位、1000トン)

EU 15カ国 貿易相手国	対貿易相手国輸出		対貿易相手国輸入	
	1992	1998	1992	1998
エストニア	628	2224	922	8265
ラトビア	602	1654	3714	9009
リトアニア	779	1060	3712	4073
ポーランド	9332	17718	36473	42144
チェコ	4508	9575	24358	21892
スロバキア		2619		6097
ハンガリー	2223	6281	6912	9778
スロベニア	1738	4680	1286	2789
ルーマニア	3186	3071	2243	4389
ブルガリア	967	1365	1813	3897

出所：Eurostat

(注) 1992年のスロバキアのデータは、チェコに含む。

表2 EU諸国の対中・東欧諸国貿易（1998年）

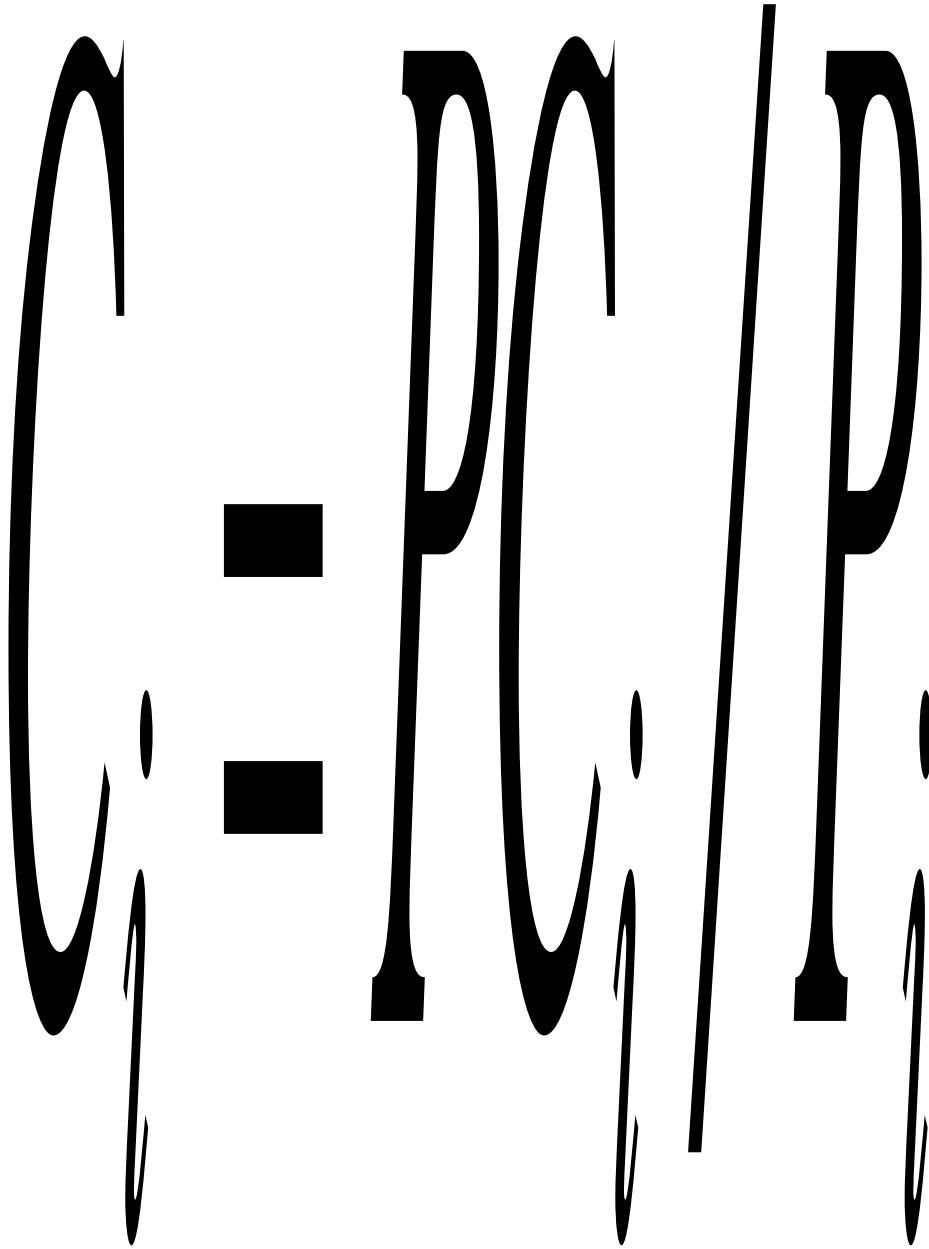
（単位、10億ECU）

	対中・東欧諸国輸出	対中・東欧諸国輸入
ベルギー・ルクセンブルク	3.8	2.5
デンマーク	1.8	1.4
ドイツ	39.2	32.3
ギリシア	0.8	0.9
スペイン	2.0	1.4
フランス	7.3	4.5
アイルランド	0.6	0.3
イタリア	11.4	7.9
オランダ	4.7	3.6
オーストリア	7.6	5.9
ポルトガル	0.2	0.2
フィンランド	3.1	1.1
スウェーデン	3.0	2.1
イギリス	4.7	3.9

出所：Eurostat

（注）中・東欧諸国は、ブルガリア、チェコ、エストニア、ハンガリー、リトアニア、ラトビア、ポーランド、スロベニア、スロバキアの10カ国。

図1 “TENs Corridors” Rail Networks (上)・Road Networks (下)



(出所) Commission of the European Communities, 1995, pp. 103–104

Trans-European Networks and New Economic Zone in Europe

—Rotterdam-Berlin-Warsaw-Moscow Route—

Toshiyuki KAGAWA

Professor of policy management at Keio University

Hideaki KUROGI

Researcher of SFC Research Center at Keio University

Tamiko SUEHIRO

Master course at graduate school of Keio University

Abstract

The European commission released programs aiming at developing the Transportation Infrastructure Networks at European level in 1990s. Infrastructure networks have been developed from a viewpoint of domestic supply demand so far. New infrastructure program is linked with the economic trend in Europe. In 1990s, economic tie between EU countries and Central and Eastern European (CEE) countries has been strengthened and at the same time, manufacturing and trade structure in Europe is changing due to the increase of companies' making inroad into the market of CEE countries. Our research focuses on the economic and transportation trend in Europe and examines the relation between infrastructure networks and the development of new economic zone in Europe, by mainly dealing with the case of east-west axis of Rotterdam-Berlin-Warsaw-Moscow.

Keywords: International Division of Labor, Combined Transport, Economic Zone in Europe.