

ポーランド欧州統合委員会評価レポート 「ポーランド EU 加盟の 4 年間」(要約とコメント 後半)¹

田 口 雅 弘

6. 農 業

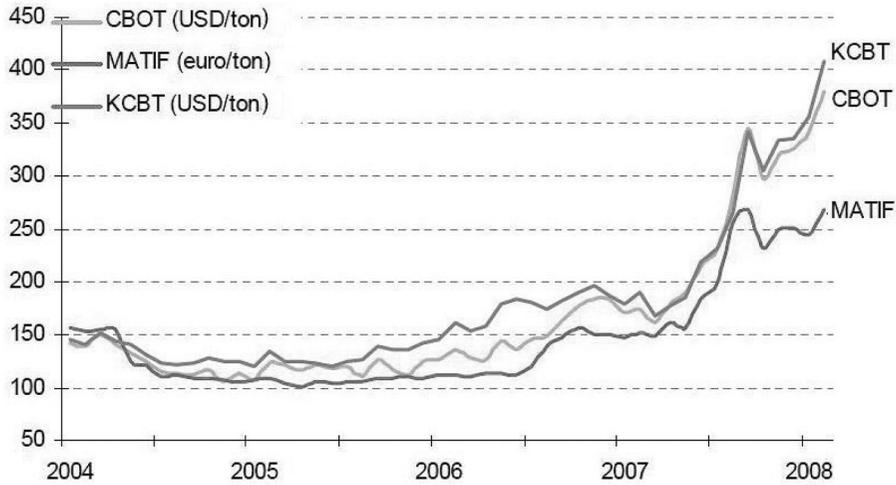
評価レポートでは、農業分野の視点からポーランドの EU 加盟を肯定的に評価している。農業部門は、EU 域内でもともと大きな摩擦をかかえた分野であるが、その中に農業大国のポーランドが参入することをめぐっては、新たな火種となっていた。ポーランド国内の EU 懐疑派(右翼、保守系政治グループ)は、EU に加盟すればポーランド農業は壊滅的な打撃を受け、多くの農民が農業を追われることになることになると、農民の EU 加盟に対する不安を煽った。その結果、2000年代に入ってから、EU 加盟賛成派が世論調査で 5 割近くまで減少した。また、農村では EU 加盟賛成派が一時約 4 割にまで減少した(田口, 2002, pp.8-17)。結果的に、国民の多数が EU 加盟の意思を国民投票で表明したが、EU 加盟が実際に農業にどのような影響を及ぼすかは未知数であった。

評価レポートでは、2003-2007年の間に農業は約14%、食品工業は37.5%伸びたこと、また2000-2007年の間に農民の所得が約2倍になり、2007年だけでも前年比13.7%(EU27平均-5.4%)伸びたことをあげ、EU 加盟以降のポーランド農業全般を肯定的に評価している。この成長の背景には、① EU 予算からの支援、②マクロ経済環境の変化(世界的食糧需要の拡大、価格高騰、バイオ燃料需要の増大、これらを見込んだ投機)、などの要因がある。所得増加については、2006年までは EU からの金融的農業支援が増加に大きく貢献していたが、2007年からは世界の農産物、食料価格の高騰が主要な増加要因になっている(図5参照)。

同様に、ポーランドにおいても、穀物をはじめとする農産物価格が高騰した。たとえば、ポーランドの飼料用小麦の価格上昇は、EU 平均の上昇率より11%高かった。これは、価格の上昇を期待したポーランドの農民が、小麦を市場に出すタイミングを遅らせたことが大きな原因となっている。このことは、連鎖的に食肉の価格高騰につながった。また、牛乳の価格は、国内需要の高まりと、オーストラリアの干ばつによる生産減少の影響などにより、2004-2007年の間に最高66%上昇した(図6参照)。

1 これは、ポーランドの欧州統合委員会(Urząd Komitetu Integracji Europejskiej: UKIE)が2008年6月に発表した「ポーランド EU 加盟の 4 年間 欧州連合加盟による社会・経済的利益とコストのバランスシート(2004年5月1日-2008年5月1日)」(„4 lata członkostwa Polski w UE. Bilans korzyści i kosztów społeczno-gospodarczych związanych z członkostwem w Unii Europejskiej. 1 maja 2004 r. - 1 maja 2008 r.”)の要約とコメントの後半部分である。前半は、以下に掲載した: 田口(2008)。

図5 商品取引所における小麦価格



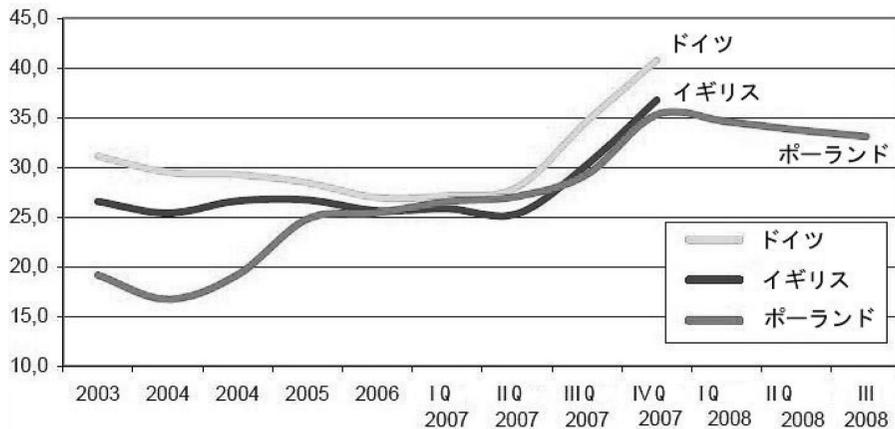
注：CBOT－シカゴ商品取引所（Chicago Board of Trade）

KCBT－カンザスシティ商品取引所（Kansas City Board of Trade）

MATIF－フランス国際先物取引所（Marche a Terme International de France）

出所：ポーランドの欧州統合委員会（2008），p. 56.

図6 生乳の生産者価格（euro/100kg）



出所：ポーランドの欧州統合委員会（2008），p. 57.

一方、農業関係生産財価格も上昇したが、2005年に89.8だった狭状価格差（農産物買い付け価格の農業関係生産財価格に対する比率）は、2006年には好転し、2007年には106.5となった。しかしながら、世界的には鉱物資源の価格が上昇しており、2008年には化学肥料の価格が上昇するなど、予断を許さない。

農地価格については、EU加盟以降土地に対する需要が高まり、農地をはじめとして地価全体が高騰した。生産拡大という積極的な目的による需要の拡大が中心であるが、EUからの農地面積当たり

で支給される補助金目当ての需要や、投機目当ての需要も高まった。2007年時点において、農地の価格は2000-2003年の価格と比較して、つまり EU 加盟直前との比較で約2倍になった。また、借地価格も上昇した。2007年には、借地料が前年比67.5%上昇した。農産物価格の高騰が、借地価格も押し上げる形となっている²。

評価レポートでは、この地価高騰は農業への新規参入の障害となっており、また農業経営規模の集中と拡大の妨げとなるが、地価高騰の主要な要因は生産的モチベーションであり、投機的要因は副次的であるとしている。そして、EU との地価の価格差が縮まることについては肯定的に評価している。

食品加工工業部門も、急速な成長を遂げ、EU 域内での競争力を高めた。2005年より、食品加工工業販売高は年率7%以上伸びており、2003-2007年間に農業全体の成長が約14%であったのに対し、食品加工工業は37.5%の伸びであった。また、この間、バイオ燃料関連の生産は約2倍に増えた。

農産物・食品の貿易も拡大している。貿易黒字は、EU 加盟以降約4倍に拡大しており、EU 加盟のメリットとポーランド農業の国際競争力がこの領域で確認できた。農産物・食品輸出は、2003-2007年間に2倍以上に増え、2007年には97億ユーロ(推定値)に達した(表3参照)。最大の輸出相手国はドイツであり、ますます重要な農産物・食品取引国となっている。ただし、近年のズウォティ高と穀物価格上昇で、成長は次第に頭打ちとなっている。

EU 予算からの農業金融支援は、農業の構造調整と農村の生活環境改善に大きな役割を果たしている。2007-2013年に、新規加盟諸国向け EU 農業金融支援は EU15水準に持つていくことが合意されている。しかしながら、EU 予算に占める農業支援の比重自体は、今後縮小していくことが決まっており、中・長期的には農業部門の採算性向上をいかに図っていくかが大きな課題である。たとえば、EU の農業に対する直接支給の80%は、EU 内農家全体の20%あまりに支給されている。今後、大規模農家への支給が縮小されることも予想される。EU の金融支援を受けながら規模を拡大し競争力をつけてきたポーランドの大規模農場経営者にとっては、これからの正念場になるだろう。

7. 交通インフラ

交通インフラ整備にとって、EU 加盟は大きなメリットとなった。

ポーランドでは、社会主義時代の末期(1980-1989年)は経済危機の状態にあり、交通インフラ投資がほとんど止まっていた。さらに、1989年に体制転換が始まると、社会主義時代の交通インフラは、新しい時代の要請に応えることができなくなった。国境の開放、地方分権化、経済自由化に伴うロジスティックスの変化(消費拡大による製品輸送の増大、トラック輸送の拡大、倉庫業の発展など)に、中央集権的なシステムを前提とした交通インフラは適格的ではなかった。また、民営化に伴い、採算が取れない鉄道などは、リストラを迫られた。しかしながら、体制転換当初は、政府に交通

2 なお、ポーランドでは2016年まで外国人による土地売買は制限されている。

表3 ポーランドの農産物・食品貿易

(単位：100万ユーロ)

	2003	2004	2005	2006	2007*
農産物・食品輸出	4,003	5,242	7,145	8,577	9,700
うち：農産物	733	992	1,365	1,597	1,850
食品加工工業製品	3,270	4,250	5,780	6,980	7,850
農産物・食品輸入	3,557	4,406	5,478	6,486	7,500
うち：農産物	1,217	1,536	1,828	2,316	2,750
食品加工工業製品	2,340	2,870	3,650	4,170	4,750
貿易収支	446	836	1,667	2,091	2,200
うち：農産物	-484	-544	-463	-719	-900
食品加工工業製品	930	1,380	2,130	2,810	3,100

出所：ポーランドの欧州統合委員会（2008），p.61.

インフラ整備に力を入れるだけの余裕がなく、1990年代後半には、交通インフラが経済発展のボトルネックになっていた。経済発展に伴って新車販売も急速に増加し、2001年にはモータリゼーション関連の税収が約200億ズウォティ（歳入の13-14%）に達したが、それが交通インフラ投資に振り向けられることはなかった。当時、住民10万人当たり的高速道路の長さは約2kmで、これはEU諸国との対比だけでなく、EU加盟を申請している諸国の中でも最低の水準であった。主要な幹線道路は都市の真ん中を通っており、物流の中心を担う大型トレーラーは、都市の中央を抜ければならず、大都市では交通渋滞が慢性化した。また国鉄（PKP）では、営業の黒字化が目指されたが、それは当時の肥大化した雇用の維持を前提としており、鉄道の近代化を目指すものではなかったため、改革は中途半端であった。結局、ポーランドは1994-2000年の急速な経済成長にもかかわらず、この高度成長の果実を交通インフラの整備に活かすことはできなかった。2004年にEUに加盟した時点で、交通インフラの水準は1989年の体制転換当初と大きく変わるものではなかった。

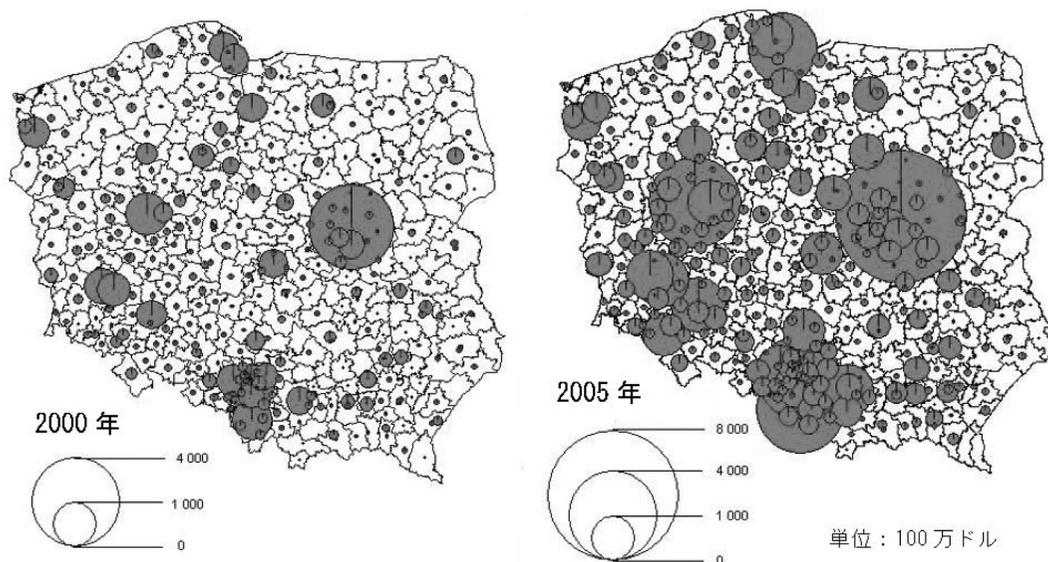
EU加盟に前後して、ポーランドの貿易構造は大きく変化した。とりわけ、輸出構造が大きく変わった。地方の特別経済地区（specjalna strefa ekonomiczna：SSE）からの輸出が増大し、また比較的外国直接投資に恵まれなかった東部地区も、バルト諸国、スロバキアのEU加盟とそれに伴う発展の恩恵を受けて、輸出を伸ばした（図7参照）。その結果、小規模都市が活発に外国企業と取引を行う新しい流通構造が生まれた。

運輸セクターに対して、EUからは2006年度までに48億ユーロが振り向けられている³。これは、結束基金、セクター・オペレーションプログラム「運輸」（SPOT）、地域振興統合オペレーションプログラム（ZPORR）の3つの源泉から支出されている（表4）。また、国家予算からは、2002-2006年の間、14-22億ズウォティが毎年この運輸セクター投資に支出されている。2007年には、49億ズウォティが支出された。

道路輸送では、2000年頃まではポーランドのトラック輸送（トランジット）で最も重要だったの

3 予算消化の期限は2008年12月31日。

図7 ポーランド地域別輸出構造の変化 2000年, 2005年の比較



出所：ポーランドの欧州統合委員会 (2008), p. 74.

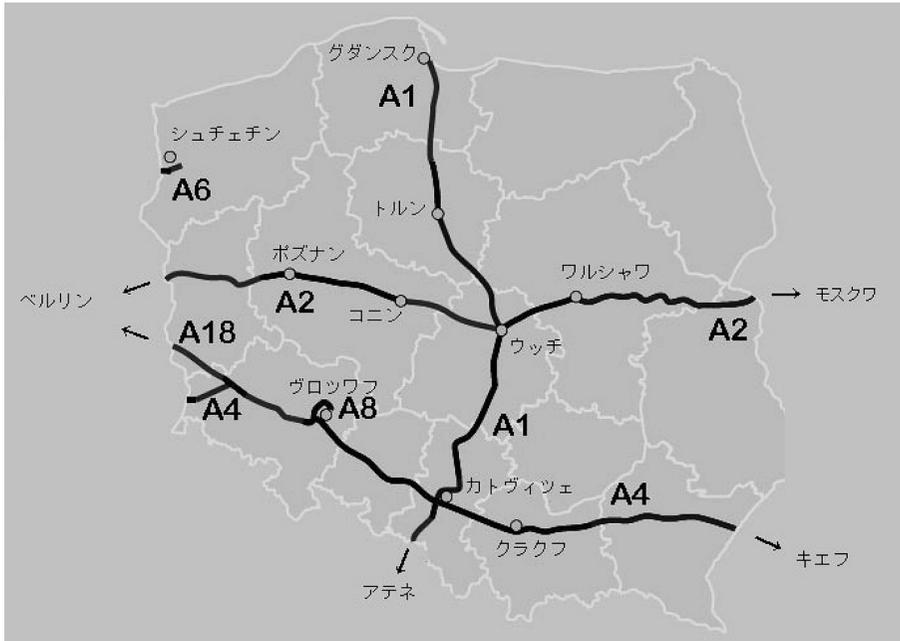
表4 ポーランドの運輸セクターに対する EU からの財政支援

基金	総額 (100万ユーロ)	基金利用進捗度	
		日付	%
結束基金	2,783	2008年2月29日	45.9
SPOT	1,163	2008年2月29日	71.4
ZPORR 1.1	768	2007年12月31日	81.2
ZPORR 1.6	168	2007年12月31日	49.1
合計	4,882	—	57.6

出所：ポーランドの欧州統合委員会 (2008), p. 79

が、ベルリンーワルシャワーモスクワをつなぐ幹線道路 (A 2) であった。しかし EU 加盟後は、域内取引の増大に伴い EU 加盟国のバルト諸国 (リトアニア, ラトビア, エストニア), フィンランドと西欧を繋ぐ幹線 (Via Baltica) の貨物輸送量が最大になった。交通量が集中するのは、ワルシャワおよびグルニイ・シロンスクであった。都市交通網の整備では、トゥルイミヤスト (グダンスク, グデイニャ, ソポット), グルニイ・シロンスク工業地帯, ワルシャワ, ポズナン, ヴロツワフ, ウッチに EU の支援で大規模な投資が行われた。また、トラック輸送の通関ポイントが、5カ所に集中するようになった (2004-2006年現在)。リトアニア国境のブジスコ (Budzisko), ドイツ国境のシヴィエツコ (Świecko) とオルシナ (Olszyna), チェコ国境のチェシン (Cieszyn) とクドヴァ (Kudowa) である。このうち、トラック輸送の通関の50%がシヴィエツコ, ブジスコ, チェシンに集中している。こうした状況を背景に、EU 加盟後本格的に交通インフラ整備が始まった。とりわけ A 1 の整備が重要で、続いて A 2, A 4 の整備が緊急の課題であった (図 8 参照)。

図8 ポーランドの高速道路建設計画



出所：筆者作成。

鉄道輸送では、次の幹線の近代化が進められたが、いずれも膨大な投資を必要とした：

- E 20 (ベルリンーワルシャワーモスクワ)
- E 30 (ドレスデンーヴロツワフークラクフーリポフ)
- E 59 (ヴロツワフーポズナン間)
- E 65 (ワルシャワーグディニャ)
- ワルシャワ西駅ーワルシャワ・オケンチェ (空港)
- ワルシャワーウッチ間

このうち初めの4件が結束基金から、残りの2件がSPOTから支出されている。鉄道は、大量輸送を可能にし、低コストで環境に優しいが、近代化に膨大なコストがかかる上、投資に時間を要する。鉄道の近代化が遅々として進まない中、トラック輸送が急速に拡大しているのが現状である。

海上輸送では、シュチェチンにザホドニョポモージェ・ロジスティックセンターのインフラが完成した。またグダンスクでは、沿海工業地帯へのアクセス道路、非関税地区(港湾内)、ヴェステルプラッテ・フェリーターミナルの建設が進められている。

航空輸送では、上記のワルシャワ西駅ーワルシャワ・オケンチェ(空港)の鉄道によるアクセスに対する投資を除いては、EUの支援を受けた大きな投資は予定されていない。

この他、ZPORRの支援を受けて、ワルシャワ、トゥルイミヤスト(グダンスク、グディニャ、ソポット)、ウッチ、ヴロツワフ、ポズナンなどで、都市交通の近代化(都市交通システムの統合化、ワルシャワの地下鉄延長、主要都市のトラム延長・近代化)が進められている。

ところで、交通インフラ整備の要となる高速道路網の整備はなかなか進まない。東西交易の要所で国土面積の広いポーランドの高速道路総距離が698km（住民10万人当たり2km）であるのに対し、ハンガリーは647km（住民10万人当たり6km）、チェコは633km（住民10万人当たり6km）、スロベニアは580km（住民10万人当たり30km）、リトアニアは417km（住民10万人当たり12km）で、ポーランドの高速道路建設の遅れが際だっている。EU 基金の消化率も低い水準である。評価レポートなどに基づけば、この原因として次の3点をあげることができる：

- (1)制度的不備 道路建設は入札によって行われるが、実際に入札を行う地方自治体側も、また応札する企業側も経験が浅く、入札をめぐる裁判が起きたり、落札した企業の建設能力が不足していたりといった初歩的な問題が数多く発生した。また、用地買収でも混乱が生じた。
- (2)環境対策 当初、政府の運輸部門は環境問題をあまり重視しておらず、政府の環境部門との連携の悪さが露呈した。また、環境保護団体とのコミュニケーションも不十分で、しばしば摩擦が生じた。
- (3)コスト増大 建設コストの増大は、ズウォティ高、建設労働者の賃金上昇、地価上昇、建設資材価格上昇などによって引き起こされた。

まとめにかえて

本稿では、労働市場、農業、インフラを中心に評価レポートの内容を紹介した。評価レポートでは、基本的にはEU加盟がポーランドの経済発展、および域内格差是正に良い環境を与えたと評価している。EU加盟によってポーランドの資本がEU中心部に流出したり、優秀な労働力が経済成長にマイナスの影響を及ぼすほど流出する事態は起こらなかった。むしろ、経済成長には安定感が出てきた。また、将来の経済発展のポテンシャルも決して小さくない。現在、経済全体の生産性はEU平均より低い、これは逆にとらえればまだ伸びしろが大きいともいえる。特に技術分野の面で伸びしろが大きい。また、経営システムが近年大幅に近代化されており、この点も明るい材料である。これは、農業部門においても同様のことがいえる。国民のEU加盟に対する評価は、おおむね肯定的で、2007年以降70-80%の国民がEU加盟を肯定的に評価している（図9参照）。

しかしながら、体制転換以降ポーランド経済が抱えてきた構造的問題が解決されたと結論づけるのは早計だろう。近年の成長は引き続きFDIの流入、労働移民の効果によるところが大きい。逆に言えば、FDIが新たな投資先に流れを変えたり、イギリスをはじめとした労働力受入国の経済が悪化しポーランド人労働移民が大量帰国をするなどした場合、それは即座にポーランドの景気に跳ね返ってくるということである。また、ズウォティ高は輸出部門の成長にとって次第に重荷になりつつある。

したがって、現在の比較的良好な国際環境が大きく変化しないうちに、成長の原動力をいかに国内的要因にシフトしていくかが大きな課題であろう。そのためには、R&D投資の拡大、教育の充実など、国家レベルで取り組まなければならない課題は数多くあるが、残念ながらこの点においては政府にあまり危機感がないのが現状である。

図9 ポーランド人のEU加盟評価 2005—2007年

