

# 各国の社会資本整備マスタープランについて (米・英・仏・豪・加・韓)

## 〈目 次〉

- ・アメリカ SAFETEA-LU (2004-2009) ..... P 1 - 3
- ・イギリス National Infrastructure Plan 2010 ..... P 4 - 6
- ・フランス *Schema national des infrastructures de transport* ..... P 7- 10
- ・オーストラリア Nation Building Program ..... P11-13
- ・カナダ BUILDING CANADA ..... P14-17
- ・韓国 第2次中期交通設備投資計画 ..... P18-21

# SAFETEA-LU (2004-2009)



Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: Legacy for Users

## 基礎情報

為替レートは平成22年11月の基準  
外国為替相場(\$1=¥84)

人口 3.07億人(2009年)  
GDP 14.3兆ドル(2008年:約1200兆円)  
Ig 3700億ドル(2008年:約30.0兆円)

## SAFETEA-LU — 概要

### (計画の目標)

安全で効率的な交通システムを、利用者への財産として、説明責任、柔軟性、公平性をもって実現。

ガソリン税収を主とした特定財源の用途について、連邦政府に6か年の予算支出権限を授権するとともに、米国法典(US Code)の第23部(高速道路)、第49部(交通)、交通インフラ資金調達革新法(TIFA)等の規定について必要な改正を行うもの。

### (計画期間、投資額)

2004年～2009年

(累次の延長法により2010年12月まで延長中。

次期法案は下院で審議中(計画期間:6年間))

2,864億ドル(当初分のみ:約24.1兆円)

(次期法案:5,000億ドル)

### (財源)

ガソリン、軽油等の燃料税とタイヤ税、トラック・トレーラー等の購入税、大型車の車両重量税を財源とする道路信託基金

### (対象分野)

道路、公共交通、交通安全

## SAFETEA-LU — 構成

### 第1章 連邦補助道路

#### ○ プログラムへの歳出授権等

連邦補助道路のプログラムごとに、2005年度から2009年度の各年度に、道路信託基金(大量交通勘定(Mass Transit Account)を除く)から拠出する額、各州等への配分方法、主要プロジェクト等を規定

・州間道路維持管理プログラム:約251.99億ドル

・NHS:305.39億ドル

・橋梁プログラム:216.05億ドル

・陸上交通プログラム:325.47億ドル

・優先プロジェクト※:148.32億ドル 等

※カリフォルニア州コビーナにおける自転車、歩行者用通路建設、交通量緩和等(4万ドル)等、約5000件のプロジェクトを規定

#### ○ 予算配分

・各州への予算配分は、道路信託基金の税収に寄与する高速道路利用者数に比例して行われるという原則のほか、優先プログラムに対する配分率嵩上げ、特定プログラムに対する配分額留保を規定。

### 第2章 高速道路における交通安全対策

#### ○ 歳出授権等

プログラムに対する歳出授権、プログラムの内容等を規定。各州への配分は、人口比(75%)及び道路延長比(25%)による。

・高速道路交通安全対策プログラム:10.6億ドル

・研究開発:5.02億ドル 等

# SAFETEA-LU (2004-2009)



## SAFETEA-LU — 構成(続き)

### 第3章 公共交通(2005年連邦公共交通法)

#### ○ 目的

州や地方自治体による、官民連携による公共交通機関の改善への支援、広域的な公共交通体系の策定推進、交通弱者のモビリティ向上に向けた施策の支援等を通じた、①個人の安全で効率的なモビリティの向上、②環境への悪影響の最小化、③交通関連の燃料消費と輸入原油への依存度の最小化の実現

#### ○ 都市圏交通計画

- ・人口5万人以上の市街化区域においては、基礎的自治体等がMPO(都市圏計画団体)を設立し、交通計画及びTIP(交通改善計画)を策定しなければならない。
- ・交通計画:概ね20年後を見据えた交通施設の配置、環境配慮措置、資金計画等を記載
- ・TIP:4か年以内に着手する連邦補助事業の優先順位、資金計画等を記載。計画記載事業は、連邦補助道路事業及び公共交通事業のうち、重要であり、交通計画と整合性があり、かつ、資金調達が確実なもの
- ・運輸次官は、人口20万人以上の市街化区域を交通管理区域に指定。当該区域における交通計画は、渋滞対策を盛り込まなければならない。

#### ○ 州内交通計画

- ・全ての州は州内交通計画及び州内交通改善計画を策定しなければならない(計画記載事項は都市圏交通計画と同様。)

#### ○ 補助制度

- ・計画プログラム(計画策定支援等、人口比例配分)
- ・市街化区域一般補助金(formula grants)(MPOに対する投資的経費、関連維持管理費、施設運営費等の補助。プログラムごとの歳出授權総額を規定し、一定の算式により配分)
- ・クリーン公共交通補助(クリーン燃料バス導入等に対する補助。個別事業ごとに歳出授權額を規定)
- ・投資的経費補助(投資的事業の事前調査、本体事業費等の補助。個別事業ごとに歳出授權額を規定)等

### 第4章 運送事業者の安全性

- ・運送事業者安全性向上計画実施のための州政府に対する補助(歳出授權額:2005年度から2009年度で9.8億ドル)
- ・連邦政府の行政費用(歳出授權額:2005年度から2009年度で11.5億ドル)、等
- ・引越業者に関する規定
- ・2005年統一道路運送事業者登録法(一元的な運送事業者登録制度の運用等について規定) 等

# SAFETEA-LU (2004-2009)



## SAFETEA-LU — 構成(続き)

### 第5章 調査研究

- ・陸上交通研究開発、教育・訓練、交通統計局行政費用、奨学金、ITS研究等のプロジェクト、2005年から2009年度歳出授權額(22.7億ドル)等について規定

### 第6章 交通計画と計画実施

- ・計画策定、実施、モニタリング等に関する手続きについて規定

### 第7章 危険物輸送

- ・危険物輸送事業者の登録、研修、罰則等、連邦政府の行政費用、研修費補助費用等に関する歳出授權について規定
- ・衛生食品輸送に関する規定
- ・調査研究・革新的技術管理

### 第8章 交通関連の裁量的支出保証

- ・Gramm-Rudman法によるシーリングの例外規定

### 第9章 鉄道輸送

- ・運輸次官が選定する高速鉄道ルートの開発、高速鉄道関連技術開発に関する歳出授權(2006年度から2008年度で毎年1億ドル)
- ・鉄道再配置事業に関する州政府への補助及び歳出授權(2006年度から2009年度の4年間で毎年3.5億ドル)
- ・鉄道改修費貸付に関する限度額、貸付条件等の規定

### 第10章 雑則

- ・プレジャーボートの安全対策等

### 第11章 道路再授權と関連税制の簡素化

- ・道路特定財源と道路信託基金の2011年度までの延長
- ・関連税制の簡素化
- ・雑則
- ・関連法令の技術的修正
- ・燃料の不正使用防止対策

# National Infrastructure Plan 2010



## 基礎情報

為替レートは平成22年11月の基準  
外国為替相場(£1=¥131)

人口 6100万人(2009年)  
GDP 1.4兆ポンド(2008年 約180兆円)  
Ig 330億ポンド(2008年 約4.3兆円)

## National Infrastructure Plan — 概要

### (計画の目標)

- ・総合性、信頼性、安全性、耐久性
- ・持続可能な、バランスのとれた経済成長と国際競争力強化への寄与
- ・英国の温室効果ガス排出削減とより広い環境保全の目標達成への寄与
- ・官民による投資の最適な分担の達成

### (計画期間、投資額)

2010～2014年  
2000億ポンド(事業費ベース:約26.2兆円)  
(国費は400億ポンド程度:約5.2兆円)

### (重点投資分野)

エネルギー、交通(道路、鉄道、港湾、空港)、情報通信、治水、上下水、廃棄物、研究開発

## National Infrastructure Plan — 構成

### 第1章 英国のインフラ需要

#### 主要なインフラ投資の目標

- ・既存の道路・鉄道ネットワークの最大限の活用
- ・低炭素社会に向けたエネルギー、交通体系の転換
- ・鉄道インフラの戦略的整備
- ・将来にわたる水資源へのアクセスの確保
- ・英国経済の増加する洪水・海岸侵食リスクからの防御
- ・廃棄物の削減と処理方法の改善
- ・欧州最高水準のブロードバンドの提供
- ・世界最高水準の科学技術、研究開発の維持

### 第2章 インフラの課題

- ・陳腐化…多くが19世紀中に整備されたインフラの老朽化が進行する
- ・グローバル化…中国、ブラジル、米国等、インフラへの投資を集中的に行っている国との厳しい国際競争にさらされている
- ・需要の増加…人口増加、資源利用増加、旅行増加等により、既存ネットワークの利用が活発化する
- ・気候変動…特に交通とエネルギー分野において、気候変動の緩和策と適応策を推進することが必要
- ・システム間の相互依存性…情報通信技術への依存度の高まりにより、洪水による水供給や交通機関の停止など、システム間の影響が拡大。

# National Infrastructure Plan 2010



## 第3章 インフラ整備の手法

### (国の関与の原則)

- ・国として必要なインフラを精査した上で、民間投資を支援する手法によっては達成できないもののうち、国の成長を支えるインフラに集中
- ・公共によるインフラへの投資は、①社会的コスト・環境コストが大きく、民間投資を阻害する場合、②未確立の技術等で投資リスクが高い場合、③幅広い国益に関わる場合や国家経済上、戦略的重要性がある場合のいずれかに該当する場合に限り実施

### (グリーンインベストメントバンク)

- ・低炭素技術への投資を進めるため、グリーンインベストメントバンクの設立に向けて10億ポンドの初期投資を行い、2011年春までに制度設計を完了

### (地方のインフラ整備に対する支援)

- ・地方のインフラ整備のため、地域成長ファンドにより、公共セクター依存度の高い地域の雇用と成長を促すため、3年間で10～14億ポンドの投資
- ・地方自治体のインフラ整備財源拡大のため、TIF(Tax Increment Financing)手法を導入

### (民間投資の促進)

- ・民間投資を促進するため、RAB(Regulatory asset base)モデルの導入の検討や、規制に関する原則の検討等を実施

## 第4章 インフラ投資の計画と主な政府支出

### (インフラ投資の優先順位)

- ・維持管理と需要管理を通じた既存インフラの活用を最優先
- ・既存インフラに補完が必要な場合、新規投資はネットワークの集中箇所に重点化
- ・大規模な新規投資、インフラの更新は、長期的計画の一部であることが明確な場合に限る

### (エネルギー)

- ・次世代自動車や充電設備の導入に対する補助(最大£5000)
- ・洋上風力発電等の低炭素技術開発(£200百万)
- ・グリーンインベストメントバンクの創設(£10億)
- ・再生可能エネルギーによる暖房システム導入(£860百万)
- ・電力会社による再生可能エネルギー導入の支援(£560億)
- ・CCS(二酸化炭素固定)実証施設整備(£10億)

### (交通)

- ・A11, M1, M4/M5、ミッドランドメトロ、タイン&ウェアメトロ、Mersey Gatewayを含む主要道路の整備・維持管理と地域交通支援(£100億)
- ・East Coast Main Line改良工事、バーミンガムNew Street駅改良工事、ヨーク州、マンチェスター、バリー・カーディフ回廊の路線網改善を含む鉄道網整備(£140億)
- ・Crossrail整備支援とロンドン地下鉄更新支援(£60億)

# National Infrastructure Plan 2010



## 第4章 インフラ投資の計画(続き)

### (情報通信)

- ・ブロードバンド通信網整備支援(£530百万)

### (治水、上下水、廃棄物)

- ・2015年までに145,000戸を洪水・侵食から防護するための洪水・侵食リスク管理(£20億)
- ・地方自治体が洪水・水管理法による新たな事務を実施するための支援

### (研究開発)

- ・英国医療研究開発センター整備(£220百万)
- ・ダイヤモンド放射光施設整備(£69百万)
- ・産業技術開発支援(年間£200百万)

## 第5章 さらなる行動

- ・インフラ整備に関して政府が取るべき行動を、内容、担当官庁、期限を記載



# Schema national des infrastructures de transport (SNIT) (soumis a concertation)



## 基礎情報

為替レートは平成22年11月の基準  
外国為替相場(€1=¥110)

人口 6300万人(2009年)  
GDP 1.9兆ユーロ(2008年:約210兆円)  
Ig 630億ユーロ(2009年:約6.9兆円)

## SNIT — 概要

### (役割)

・主要な交通インフラに関する今後20~30年の国の方針を定めるもの。対象は国の主要プロジェクトのみ。

### (目標)

- ・既存交通体系の最適化による新規インフラ整備の抑制
- ・地域における交通体系の質の向上
- ・交通機関のエネルギー効率改善
- ・交通インフラによる環境影響の削減

### (計画期間)

今後20~30年

### (投資額)

約1,700億ユーロ(事業費、約19.5兆円)  
※事業費の国と地方自治体、運営主体の負担割合は定められていない。  
※2009年、持続可能な開発省の交通関連予算45億ユーロ

## SNIT — 概要

### (内訳)

- ・鉄道 2020年までに850億ユーロ  
(うちTGVに200億ユーロ)
- ・港湾 2030年までに27億ユーロ
- ・運河 2030年までに150億ユーロ
- ・都市交通 530億ユーロ
- ・道路 74億ユーロ
- ・航空 7億5,000万ユーロ

### (重点投資分野)

- ・道路以外の交通手段(鉄道、都市交通、河川交通及び海上交通)を優先。
- ・配分比率として、鉄道(51.9%)、都市交通(32.3%)、河川交通(9.2%)、道路(4.5%)、航空(0.5%)を規定。



## 構成

### 第1章 戦略(Strategy)

・計画策定の背景となる環境グルネル会議決定、計画の対象範囲(国の大規模インフラプロジェクトのみ)、下記の4つの目標と達成される効果を記載。

- ①既存交通体系の最適化による新規インフラ整備の抑制
- ②地域における交通体系の質の向上
- ③交通機関のエネルギー効率改善
- ④交通インフラによる環境影響の削減

### 第2章 行動(Actions)

・4つの目標を達成するために国が行う58の施策(Action)を列記。別表において、施策ごとに①関連目標(4つのどの目標に関する施策なのか)、②背景、③施策概要、④効果、⑤スケジュール、⑥費用を整理。

### 第3章 事業(Projects)

・鉄道(旅客及び貨物)、港湾、河川交通、都市交通、道路の分野ごとに、今後20~30年の間に完成することが必要な国の主要プロジェクトについて、事業費、箇所を記載。

(各事業の主な内容)

○鉄道(2020年までに€650億、その後€195億以上)

- ・2020年までに着手するプロジェクト: LGV-SEA(南欧・大西洋高速新線) ツール-ボルドー線(341km、€58.08億)、ボルドー-トゥールーズ線(210km、€41.17億)等18プロジェクト
- ・2020年以降に着手するプロジェクト: パリ-オルレアン-クレルモン-リヨン新線、パリ-アミアン-カレー/パリ-カレー(ルーアン経由)新線等6プロジェクト

○港湾(27.05億ユーロ)

- ・ダンケルク港新ターミナル整備(€6.5億)、ルアーブル港新ターミナル整備、運河延長、複合物流ターミナル整備(€7億)等7プロジェクト

○河川交通(€140.9~175.7億)

- ・セーヌ-北ヨーロッパ運河(€42億程度)
- ・ブレイ-ノジャン連絡運河(€1.90~2.7億)
- ・ソーヌ-モーゼル連絡運河(€97-131億)

○イルドフランス地域(パリ首都圏)、その他の都市圏における公共交通機関(箇所のみ、事業費の記載なし)

- ・今後5年で、5倍(329kmから1800km)に拡大
- ・採択済プロジェクトはルアーブル、バランシエンヌ、ボルドー、マルセイユ等37自治体の52プロジェクト。今後さらに事業を募集予定。

○道路(計画投資額の4%、€74億程度)

原則として新規の道路ネットワークの拡充は行わないが、以下の3つの目的の下で例外的に実施。

- ・安全性向上(国道154号線(ノナンクール-アレーヌ)等4箇所)
- ・地域間格差の是正(トロワ-オセール(TGV新駅への連絡道路)等6箇所)
- ・渋滞緩和(A28-A13バイパス(ルーアン迂回線)等7箇所)



## プロジェクト

### 6勝 費用推計

分野ごとに、計画の実施に関わる各主体(国、施設管理者、独立行政法人、地方自治体等)の投資額を推計

・鉄道	2020年までに850億ユーロ (うちTGVに200億ユーロ)
・港湾	2030年までに27億ユーロ
・運河	2030年までに150億ユーロ
・都市交通	530億ユーロ
・道路	74億ユーロ
・航空	7億5,000万ユーロ

○航空(€6.5~7.5億)

- ・ノートル=ダム=デランド新空港(€4.5億)
- ・マヨット空港滑走路延長(€2~3億)

### 4章 事後評価

4つの目標の下に9の下位目標、23の評価指標を設定(別紙参照)。計画の目標達成や見直し・改定のため、フォローアップ機関を設置し、環境グルネル協議会の構成員として位置づける。

### 5章 事前評価

計画案について、総合評価及び環境影響評価の概要を記載。総合評価は外部整合性(external consistency; 計画が政策目標達成に貢献するか。)、内部整合性(internal consistency; 計画の目標が他の目標達成を阻害しないか。)、効率性(目標達成のための手段が適正か)について評価。環境影響評価は、温室効果ガス排出削減、気候変動への適応、水環境保全、生物多様性保全、未利用地・農地保全、騒音防止、景観保全、エネルギー消費削減、廃棄物対策の観点から、計画の目標、関連するプロジェクトを記載。

# Schema national des infrastructures de transport soumis a concertation



## 4つの目標と下位目標、評価指標

目標	下位目標	調査指標
新規インフラ整備を抑制するための既存の交通システムの最適化	ボトルネック解消による交通ネットワークの最大限の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な道、鉄道、運河、空港、港における、旅客・貨物量</li> <li>・大規模港までの陸上輸送時間</li> <li>・渋滞時間が20%を超えている道路区間数</li> <li>・鉄道ネットワーク上の混雑箇所数</li> <li>・港での待機時間</li> </ul>
	交通インフラの高い安全水準の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路、鉄道、航空における事故件数、事故の程度</li> <li>・インフラを原因とする事故の割合</li> </ul>
地域における交通体系の質の向上	地方へのアクセス改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・すべての交通手段を考慮した、各県庁所在地から欧州の大都市、国内大都市までの所要時間</li> <li>・INSEE(国立統計経済研究所)指標で、サービス・雇用へのアクセス可能性が12ポイント未満のエリアの数とアクセス可能性が改善された人口の割合</li> </ul>
	公共交通機関利用者へのサービス向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物鉄道の平均時速の推移</li> <li>・鉄道の旅客輸送量と貨物輸送量の推移</li> <li>・国道における休憩所の新設数</li> </ul>
交通機関のエネルギー効率改善	交通体系を温室効果ガスの排出の少ない、最適かつ高性能なものに転換する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各モードごとの二酸化炭素排出量</li> <li>・道路と航空利用以外の貨物輸送シェア(2022年に25%を目標)</li> <li>・港湾発着貨物のうち、道路以外の輸送手段を利用するもののシェア(2015年までに2倍を目標)</li> </ul>
	温室効果ガス排出の少ないインフラ維持管理・整備手法の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁における電力供給線の整備率</li> <li>・電化された鉄道ネットワーク上の交通量の割合(旅客・貨物別)</li> </ul>
交通インフラによる環境影響の削減	周辺環境への悪影響の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通インフラに関連する騒音の件数と程度</li> <li>・交通に伴うPM(微小粒子状物質)量の推移</li> </ul>
	水・土壌汚染の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>・農薬使用量</li> <li>・廃棄物管理計画による廃棄物抑制量</li> </ul>
	生物多様性の保護	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大街区の推移</li> <li>・生態系保全が実現された地区数</li> </ul>

# Nation Building Program



## 基礎情報

為替レートは平成22年11月の基準  
外国為替相場(1豪ドル=¥79)

人口 2200万人(2009年)  
GDP 1.3兆豪ドル(2008年:約102兆円)  
Ig 410億豪ドル(2008年:約3.2兆円)

## Nation Building Program — 概要

### (計画の目標)

国と地域の成長に重要な国と地域間の陸上交通ネットワークを構築

### (計画期間、投資額)

2008年度～2013年度  
370億豪ドル  
(政府支出額、補助含む:約2.9兆円)

### (対象分野)

道路、鉄道

### (構成)

- ① ナショナルネットワークの建設、保全
- ② 地域活性化
- ③ 道路事故の減少
- ④ 大型車両の安全性と生産性
- ⑤ オフネットワーク
- ⑥ 踏切

## Nation Building Program — 構成

### ① ナショナルネットワークの建設、保全

ナショナルネットワークに係る事業として国家的プロジェクトを実施。州ごとに主要な道路と鉄道の具体的なプロジェクトを記載。

各事業の事業規模と政府としての負担額を具体的に記載→(別紙)参照

例) ヴィクトリア州 プリンセスハイウェイ ジーロングバイパス

全体事業費3.60億豪ドル 政府負担1.86億豪ドル

### ② 地域活性化

どの地方自治体にも所属しないエリアの道路に責任を有する地方自治体に対し、当該地方自治体が、道路事業を行うに当たり、2009年度から2013年度にかけて、17.5億豪ドルを補助。

各地方自治体への配分額を記載

例) クラレンス市 230万豪ドル

### ③ 道路事故の減少

交通事故が多大な損失となっているため、事故が発生し危険な道路に信号やロータリーを設置

政府は、2013年度まで道路の安全対策に毎年6000万豪ドルを配分

# Nation Building Program



## ④大型車両の安全性と生産性

2008年度から2011年度の4年間にかけて、大型車両に関連する事故の比率を減らすこと、道路の容量を高めることによる生産性の向上を目的として7000万豪ドルを州に対して補助。

事業の中身は、休憩所の設置、駐車場の設置、道路の向上、技術トライアルの4種類

ラウンド1、ラウンド2の2段階に分けて措置され、2008年度及び2009年度は3000万豪ドル、2010年度及び2011年度は4000万豪ドルを補助

各州ごとに措置する箇所及びそれに係る事業規模の総額並びに各州に配分される予算の総額を記載。

例) ニューサウスウェールズ州 ラウンド1  
57箇所、全体事業費1600万豪ドル  
政府負担総額800万豪ドル

## ⑤オフネットワーク

ナショナルネットワークに位置付けられていない道路、鉄道、モード間のプロジェクトを実施する地方自治体に対して、政府が補助(約6.9億豪ドル)。

各事業の政府の補助額を記載。

例) ニューサウスウェールズ州 ベガバイパス  
3000万豪ドル

## ⑥踏切ゲート

オーストラリアに約300存在する危険な踏切にゲートを設置するなどの安全策を講じるために、2008年度から2009年度にかけて1.5億豪ドルを政府から州に対して補助

各州ごとに対策を講じる箇所とそれに係る事業規模の総額並びに各州に配分される予算の総額を記載。

例) ニューサウスウェールズ州 55箇所  
全体事業費及び政府負担総額4300万豪ドル

## その他

図書館、スポーツセンターなどのコミュニティインフラに対する整備計画として、Regional and Local Community Infrastructure Program(地域コミュニティインフラ計画)を策定。2008年度から2010年度で、計11.2億豪ドルの政府支出。

# Nation Building Program



(別紙) ナショナルネットワークの建設、保全 ～各事業の事業規模と政府としての負担額: ヴィクトリア州の例～

Victorian Projects being funded under the Nation Building Program 2008-09 to 2013-14					
Project (事業名)	Total Estimated Project Cost (事業規模)	Total Allocated Australian Government (AG) funding (outturn dollars)	AG funding provided to 2007-08 inclusive	AG Base Funding Contribution 2008-09 to 2013-14 (outturn dollars)	Conditions
	\$m	\$m	\$m	\$m	
<b>CONTINUING PROJECTS</b>					
<b>INVESTMENT PROGRAM</b>					
<b>Hume Highway</b>					
Albury/Wodonga upgrade	144.20	144.20	137.57	6.63	Australian Government contribution is capped at \$144.2m.
Donnybrook Road grade separation	39.00	39.00	23.09	15.91	Australian Government contribution is capped at \$39m.
<b>Goulburn Valley Highway</b>					
Goulburn Valley Hwy upgrading [Arcadia Section project]	40.55	40.55	39.83	0.72	Australian Government contribution is capped at \$40.55m.
<b>Western Highway</b>					
Deer Park bypass and upgraded intersection at Leakes Road	331.00	265.00	210.57	54.43	Australian Government is providing 80% of funding, subject to Victoria providing 20% of funding. Should project costs exceed \$331.25m, the Australian Government will consider a proportionate increase in its funding, but any increase would need to be offset within the Australian Government's Total Project Funding to Victoria.
<b>Calder Highway</b>					
Calder Hwy between Kyneton and Faraday	181.20	90.60	89.00	1.60	Australian Government is providing 50% of funding capped at \$90.6m. Victoria will meet remaining costs.
Calder Hwy between Faraday and Ravenswood	219.20	109.60	99.36	10.25	Australian Government is providing 50% of funding capped at \$109.6m. Victoria will meet remaining costs.
<b>Princes Highway</b>					
Geelong Bypass	360.00	186.00	159.03	26.97	Australian Government is providing 50% of funding capped at \$186m. Victoria will meet remaining costs.
<b>Port Links</b>					
Dynon intermodal precinct - grade separation at Footscray Road and Dynon rail link	TBD	110.00	89.88	20.12	Australian Government contribution is capped at \$110m.
<b>Rail</b>					
Bi-directional rail line between Tottenham junction and West Footscray	45.00	45.00	27.95	17.05	Australian Government contribution is capped at \$45m, which is being provided to the Australian Rail Track Corporation.
Wodonga rail bypass	TBD	45.00	0.00	45.00	Australian Government contribution is capped at \$45m. Funding includes \$20.00m previously allocated under the Upgrade of the Mainline Interstate Railway Track program.
Upgrade and standardise the railway track between Geelong and Mildura	TBD	20.00	2.00	18.00	Australian Government contribution is capped at \$20m.
Port of Melbourne Rail Access Improvement Project	50.00	20.00	0.00	20.00	Australian Government contribution is capped at \$20m.

(政府負担額  
トータル)

# BUILDING CANADA



## Modern Infrastructure for a Strong Canada

### 基礎情報

為替レートは平成22年11月の基準  
外国為替相場(1加ドル=¥82)

人口 3400万人(2009年)  
GDP 1.6兆加ドル(2008年:約130兆円)  
Ig 510億加ドル(2008年:約4.2兆円)

### BUILDING CANADA — 概要

#### (ビジョン)

洗練された、世界水準のインフラ整備を通じて、強く、安全で、繁栄したカナダを築く

#### (課題)

経済成長、良好な環境、強く繁栄したコミュニティ

#### (目標)

- ・経済成長、生産性向上、国際競争力強化、貿易量増加
- ・持続可能な成長、大気・水・土壌環境の改善
- ・強く、競争力があり、持続可能なコミュニティの維持

#### (計画期間、投資額)

2007～2014年  
330億加ドル(国費のみ)(約2.7兆円)

### 強いカナダに向けたインフラの現状と課題

- ・人口増加と経済成長が公共インフラに過大な負担をかけており、その更新投資が急務。
- ・増大する米国や、中国をはじめとするアジアの新興国との貿易量を支えるための物流インフラ強化や、渋滞解消など、大都市の国際競争力強化のためのインフラ整備が必要。
- ・インフラの改善により、自家用車や発電からの大気汚染、住宅・建築物からの温室効果ガス排出、未処理の排水による水質汚染を改善することが必要。
- ・大都市は、グローバル経済の中で、民間投資や高度人材を惹き付けるよう、高いQOL(生活の質)を提供する必要がある、これを支える公共交通、緑地、文化施設などが必要。小規模な自治体では、地域の発展を阻害しないよう、幅広いインフラ(特に上水)の維持管理を十分に行うことが求められる。



# BUILDING CANADA



## 計画本文 — 強い経済の構築

### (国際物流、通関)

- ・通関や国際物流回廊の効率化・安全性向上
- ・交通モード間の最適化、モード間の結節点の改善
- ・長期的な交通需要予測、投資決定手法の改善、技術開発や革新的な資金調達手法の開発
- ・環境影響の最小化

### (高速道路)

- ・NHS(National Highway System)の安全性、効率性の改善
- ・高速道路インフラの維持更新
- ・ボトルネック解消、渋滞緩和
- ・環境影響の最小化

### (近距離鉄道、海運)

- ・交通体系の統合と効率化によるカナダ経済の競争力強化と生産性向上
- ・ボトルネック解消、渋滞緩和
- ・全交通モードと既存インフラの活用による環境影響の最小化

### (地方空港)

- ・地方空港の効率化とアクセス向上
- ・高水準の安全性確保

### (情報通信)

- ・情報通信網整備を通じた行政サービス、教育、医療サービスの提供体制改善
- ・遠隔地を中心とした情報通信網整備による経済発展基盤の改善

### (観光)

- ・コンベンションセンターや展示施設の整備・改善

## 計画本文 — 良好な環境の創出

### (下水道)

- ・下水・洪水による健康被害、環境被害の軽減
- ・下水汚泥処理の改善
- ・下水・洪水処理施設の改善と管理効率化
- ・処理後の下水・洪水の水質向上

### (公共交通)

- ・mobility(交通の流動性)改善、移動時間の短縮、安全性・効率性の向上
- ・公共交通機関の利便性向上と利用率の向上
- ・温室効果ガス排出削減
- ・自治体の持続的な地域開発・土地利用への貢献

### (クリーンエネルギー)

- ・クリーンエネルギーの利用可能性と安全性の向上
- ・大気環境の改善
- ・温室効果ガスの排出削減

### (廃棄物処理)

- ・廃棄物処理施設の整備

# BUILDING CANADA



## 計画本文 — 強く繁栄したコミュニティ

### (飲料水)

- ・飲料水処理・供給施設の安全性、管理体制、信頼性、効率性の向上
- ・ガイドラインを満たす飲料水が供給される戸数の向上
- ・水源の保全と管理体制の改善
- ・水資源の効率的利用

### (防災・減災)

- ・気候変動を含む自然災害の被害からコミュニティや公共インフラを守るプロジェクトへの投資

### (ブラウンフィールド開発)

- ・持続可能な方法によるブラウンフィールドの浄化・再開発、都市・コミュニティにおける集約的な土地利用を目的としたプロジェクト

### (道路・橋梁)

- ・安全性・効率性向上に資するプロジェクト
- ・ボトルネック解消、渋滞緩和を通じた交通流改善のためのプロジェクト
- ・環境への影響を最小化するプロジェクト

### (スポーツ、文化施設)

- ・スポーツを通じて国民の健康増進、コミュニティの強化を図る施設
- ・スポーツ選手の強化やスポーツ大会の機会を向上させる施設
- ・芸術、文化遺産を支援する施設
- ・コミュニティによる文化活動を支援する施設

## 新しいアプローチ

### (Municipality(自治体)向け基礎的財政支援)

Building Canada計画の計画額の半分以上は、GTF(Gas Tax Fund)とGST(Goods and Services Tax) Rebateとして支出される。

- ・GTF: 2010～2014年の7年間、合計118億ドルを自治体に供与(自治体は貯蓄、借入、運用も可能)し、大気環境改善、水質改善、温室効果ガス削減を含む持続可能な環境を構築するためのプロジェクト、自治体の長期計画策定能力向上に支出可能。基金の利用状況について年次報告が必要。
- ・GST Rebate: 自治体が支払ったGSTの払い戻し。リベート率が57%から100%に引き上げられることにより、今後7年間で58億ドルの追加的財源が確保される。用途は自治体の最優先プロジェクトであり、本基金の用途について個別の報告は求められない。

### (州・準州向け基礎的財政支援)

- ・7年間、合計22.75億円を各州・準州に支出。対象は、後述のBCF対象事業、NHS(非幹線部分)、BCF対象事業の維持修繕。州・準州は連邦プロジェクトの一部負担も負うが、連邦政府による補助金が前払いで定期的に支出され、当該会計年度に支出する必要がない。

# BUILDING CANADA



## 新しいアプローチ(続き)

### (インフラ需要と優先順位のバランス調整)

Building Canadaは、①GBCF(Gateway and Border Crossing Fund)、②P3F(Public- Private Partnership Fund)及び③BCF(Building Canada Fund)の3つのプログラムを創設し、全カナダ国民に必要な優先プログラムを常に推進しつつ、地域のインフラ需要に応え、基礎的財政支援プログラムを補完。

- ・GBCF: 21億ドル、National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors 基づくNHS(基幹部)、物流施設、国際橋・トンネル等のプロジェクトを支援。
- ・P3F: 12.5億ドル。革新的な資金調達スキームを用いるプロジェクトを支援。P3Fundに加え、カナダ政府は2500万ドルを投じて連邦P3局を設立し、連邦レベルでのP3プロジェクトの発掘等を行う。特に、連邦政府から5000万ドル以上の支援を受けるプロジェクトは、P3の活用を検討することが義務付けられる。
- ・BCF: 88億ドル。全カナダ国民に経済、環境、社会的便益をもたらすプロジェクトを対象とする。具体的には、NHS(基幹部)、飲料水、下水、公共交通、自然エネルギーが最優先され、その他の「経済成長」、「良好な環境」、「強く繁栄したコミュニティ」の分野の事業にも充てられる。

基金は、州・準州、自治体のほか、一定の条件を満たす民間が保有するインフラの支援に充てられる。

基金は州・準州ごとに、人口ベースで配分される。州・準州、自治体はプロジェクトの費用負担を求められるが、連邦政府が最大50%の費用を負担し、自治体は概ね1/3程度の負担となる。なお、民間プロジェクトの場合は連邦政府の負担は最大25%。

基金は2/3のMajor Infrastructure Component(MIC)とCommunities Componentに分けられ、MICのプロジェクトは連邦政府と州・準州政府との協議に基づき、事前評価を経て決定される。Community Componentは人口10万人以下の自治体におけるプロジェクトを対象とし、申請ベースで選定される。

# 第2次中期交通設備投資計画



## 基礎情報

為替レートは平成22年11月の基準  
外国為替相場(1ウォン=¥86)

人口 4900万人(2009年)

GDP 1030兆ウォン(2008年:約86兆円)

Ig 52兆ウォン(2008年:約4.5兆円)

## 제2차 중기교통시설투자계획 — 概要

### (計画の目標)

- ・国家競争力向上及び国民生活向上のための交通インフラを整備
- ・東アジア中心地化戦略を後押しするインフラの構築
- ・コスト節減型物流体系構築と高効率の複合輸送体系の実現
- ・社会資本部門間、部門内での合理的で効率的な財源配分により、投資効率性を極大化できる統合交通体系を構築

### (計画期間、投資額)

2005～2009年

総事業費118兆ウォン(約10.1兆円)

(内訳:国費54.5%、地方負担費4.2%等)

### (重点投資分野)

道路(整備額61兆ウォン)

鉄道(30.5兆ウォン)

空港(5兆ウォン)

港湾(18.5兆ウォン)

物流(2.5兆ウォン)

## 제2차 중기교통시설투자계획 — 構成

### 第1章 計画の概要

#### (計画の背景)

20年計画「国家基幹交通網計画(2000～2019)」を具体化するため、5年単位の中期交通整備計画を策定。

第1次中期交通設備投資計画(2000～2004)が終了したため、第2次計画を策定。

#### (計画の性格)

交通施設の投資規模、投資優先順位など総合的な交通投資基本方向設定のための計画

#### (計画の対象施設)

道路、鉄道、空港、港湾、複合貨物ターミナル等

## 第2章 現状および問題点

### ○道路

総延長距離は2004年末で100,278km。道路舗装率は3分の1～4分の1。

### ○鉄道

鉄道延長距離は2004年で3,374km。都市鉄道の需要は増加。複線化率は先進国と比較して低水準(約40%)

### ○空港

国際航空需要は増加。国内航空需要は減少。

### ○港湾

東アジア中心港構築のため、釜山港と光陽港を整備。日本のSPA中についての記載も。

### ○物流

複合貨物ターミナルが不足。

# 第2次中期交通設備投資計画



## 第3章 1次中期交通設備投資計画評価

前回計画に記載された整備目標について、実際の整備規模と比較し評価

### ○投資実績評価

1次計画99.8兆の投資計画、実際の投資額は90.9兆。不足分は、民間資本誘致の不振によるものと分析

### ○道路整備

1次計画の整備目標3,555kmに対して、2004年時点で2,922km

### ○鉄道整備

営業延長目標3,425km中、2004年時点で3,374km整備

### ○港湾整備

港湾処理能力目標598百万トンに対して、2004年時点で501百万トン

## 第4章 将来交通条件の変化と展望

条件(人口動態、ライフスタイル等)分析と、道路、鉄道、空港、港湾の分野ごとの輸送需要を予測

### ○国際的変化推移

東アジアの経済成長、北朝鮮との交流事業、資本移動のシームレス化

### ○国内的变化推移

週5日勤務制の定着、QOL向上を追求するライフスタイルの変化、高齢化

### ○道路

旅客需要は生活の向上により増加と予測

### ○鉄道

高速鉄道網整備により利用需要は増加と予測

## 第4章 将来交通条件の変化と展望(続き)

### ○空港

旅客需要は4,582万(2004年)→6,094万(2009年)に増加予想

貨物需要は298万トン→441万トンに増加予想

### ○港湾

経済発展に伴い、施設不足が深刻化

## 第5章 計画の目標及び推進戦略

### (計画の目標)

- ・国家競争力向上及び国民生活向上のための交通インフラ整備
- ・東アジア中心地化戦略を後押しするインフラ構築
- ・コスト節減型物流体系構築と高効率の複合輸送体系実現
- ・社会資本部門間、部門内での合理的で効率的な財源配分により、投資効率性を極大化できる統合交通体系構築

### (分野別戦略)

- ・港湾、産業団地、貨物基地との連携鉄道網構築
- ・仁川空港を東アジア中枢空港へ
- ・釜山港等を、21世紀東アジア物流中心基地へ
- ・ITSの普及

# 第2次中期交通設備投資計画



## 第6章 課題別交通整備投資計画

分野ごとに、個別事業の事業量等を記載

1. ネットワーク型国土構造形成のための幹線道路網整備
  - ・新規事業として、進駐～統営、將軍～タミャン、務安～光州など総12事業を2009年までに完工(総665.1km)
  - ・道路拡張事業は、嶺東高速道路混雑緩和のために、14事業を2009年までに完工(総305.8km) 等
2. 高速鉄道との連携及び物流輸送効率化のための幹線鉄道網整備
  - ・高速鉄道事業として、京釜高速鉄道の大田～大邱(57km)、大邱～釜山区間(117km)建設
  - ・仁川国際空港鉄道、嶺東線など3事業81.6kmを2009年までに完工 等
3. 輸送能力拡充のための空港整備
  - ・仁川空港を、08年までにターミナル(165千㎡)、貨物ターミナル(3万坪)等追加建設
  - ・国際航空需要が増加している金海空港を07年まで、済州空港を10年まで空港施設を拡充 等
4. 東北アジア物流中心基地のための港湾整備
  - ・2011年までに釜山新港、光陽港に63バースのコンテナ埠頭を開発、年間1737万TEU処理能力確保 等

# 第2次中期交通設備投資計画



## 第7章 投資財源確保及び投資優先順位調整方案

財源確保手段と、分野ごとに優先的に投資を行う事業の順位付けを行っている

### (投資財源展望)

2009年までに約118兆ウォンの財源が必要と予想

### (分野別投資規模)

- 道路・・・51.8%(61兆ウォン)
- 鉄道・・・25.8%(30.5兆ウォン)
- 空港・・・4.2%(5兆ウォン)
- 港湾・・・15.7%(18.5兆ウォン)
- 物流・・・2.5%(3兆ウォン)

### (財源調達先)

- 国費・・・54.5%(64.1兆ウォン)
- 自体調達・・・13.7%(16.2兆ウォン)
- 民間資本誘致・・・22.6%(26.6兆ウォン)
- 地方自治体負担費・・・4.2%(5兆ウォン)

※自体調達・・・建設主体である公社や公団が、債権を発行するなどし、資金を調達すること。

### (優先順位付け)

・・・効率性、公平性の観点から、優先順位付け

#### ○道路事業

- 第1順位事業・・・大邱～浦項、大田～統営、釜山～蔚山区間の早期完工
- 第2順位事業・・・益山～長寿、大田～唐津、務安～光州、高唱～將軍区間の整備
- 第3順位事業・・・注文津～束草、ヨジュ～楊坪、木浦～光陽間の整備

### (優先順位付け)(続き)

#### ○都市鉄道事業

- 第1順位事業・・・温水～富平区間、東幕～松島区間
- 第2順位事業・・・漆谷～万物区間、孝泉～錦湖区間

#### ○空港事業

- 第1順位事業・・・仁川国際空港拡張、麗水空港拡張
- 第2順位事業・・・金海空港拡張
- 第3順位事業・・・金堤空港

#### ○港湾事業

- 第1順位事業・・・釜山新港、光陽港、平沢港
- 第2順位事業・・・蔚山新港、木浦港、迎日湾港
- 第3順位事業・・・保寧新港、済州港

## 第8章 中期交通整備計画完了後の交通未来像

計画終了年の目標値や、将来のあるべき姿を記載  
例) 鉄道の複線化率: 39.1%→59.5%

航空: 仁川空港が名実ともに東アジア国際中樞空港  
ITS: ワンストップサービス提供で貨物処理時間を短縮し、東アジア物流の中心地へ