

ノルウェー国

# 国家交通計画

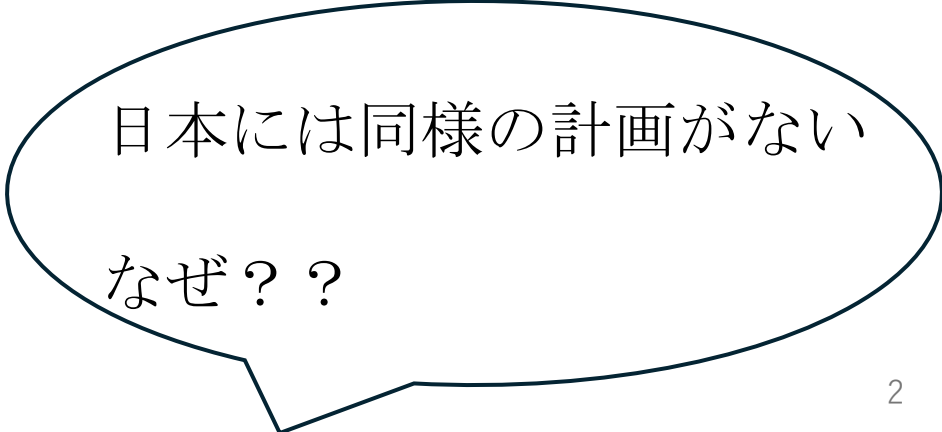
(National Transport Plan)

五洋建設株式会社(元国土交通省)

水谷 誠

# 国家交通計画とは

- 交通分野の長期インフラ投資計画
- 全国、全交通モードを網羅
- プロジェクト及び事業費を記載



日本には同様の計画がない  
なぜ??

# なぜノルウェー国の国家交通計画を学ぶのか

○長期インフラ投資計画としての特徴、日本との違いを明らかにする

1. **内容** . . . . . 何をどこまで具体的に記載しているのか
2. **法的枠組** . . . . . どのような枠組で計画ができあがっているのか
3. **策定手続き** . . . . . 誰が策定者か、誰が参画しているのか
4. **プロジェクトの形成** . . . . . プロジェクトをどのように選定しているのか  
民主的手続き(公衆参加)をどう確保しているのか
5. **透明性の確保** . . . . . 内容や手続きをどこまで公表しているのか

○その上で、日本のインフラ投資計画のあり方を考える

# 1. 国家交通計画2022-2033の内容

○2021.3 国会へ提出

全264ページ

別途 英語概要版 50ページ

○構成

①概要

②目標、戦略

③事業費、投資効果

④個々のプロジェクト



**Meld. St. 20**

(2020–2021)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2022–2033



# 1. 国家交通計画2022-2033の内容

## ①概要

- 総事業費NOK1,200b (€118b) ⇒約15兆円(2021.3時点のレート(130円/1-0)で換算)  
うち国費NOK1,076b (90%)、有料道路料金収入NOK123b (10%)
- 国費(NOK1,076b)の分野別内訳  
国道NOK510b (47%)、県道NOK52b (5%)、鉄道NOK393b (37%)、都市NOK80b (7%)、  
港湾・航路NOK33b (3%)、空港NOK5b (0.5%)、その他NOK3b (0.3%)
- 主要な投資項目は、更新、維持管理、運営改善
- インフラ整備の優先分野  
大プロジェクト、鉄道サービス改善、道路改良、地滑り対策、航路改善、  
漁港対策、空港整備補助

# 1. 国家交通計画2022-2033の内容

## ②目標、戦略

- 長期的目標：「2050年に向けた、効率的で環境にやさしく安全な交通システム」
- 戦略(計画期間中の目標)
  1. Value for Moneyの追求
  2. 新技術の有効活用
  3. 気候・環境目標達成への貢献
  4. 交通事故死傷者ゼロ
  5. 日常交通の容易化とこれによる産業競争力の強化

# 1. 国家交通計画2022-2033の内容

## ③-1 国費の分野別、用途別内訳 *(年平均額で表示)*

- ・ 国道 (NOK510b = 42,496m/年)  
管理費6,254m/年、運営・維持費8,052m/年、**投資20,465m/年**、道路会社費5,785m/年
- ・ 県道 (NOK52b = 4,370m/年)  
道路庁へ補助2,943m/年、県へ補助1,275m/年
- ・ 鉄道 (NOK393b = 32,750m/年)  
運営・維持費10,985m/年、**投資17,241m/年**
- ・ 都市 (NOK80b = 6,673m/年)  
小規模投資2,011m/年、補助4,662m/年
- ・ 港湾・航路 (NOK33b = 2,740m/年)  
運営・維持費1,483m/年、**航路1,051m/年**
- ・ 空港 (NOK5b = 388m/年)
- ・ その他 (NOK3b = 253m/年)  
研究開発費120m/年

# 1. 国家交通計画2022-2033の内容

## ③-2 投資効果 (個々のプロジェクトの合計)

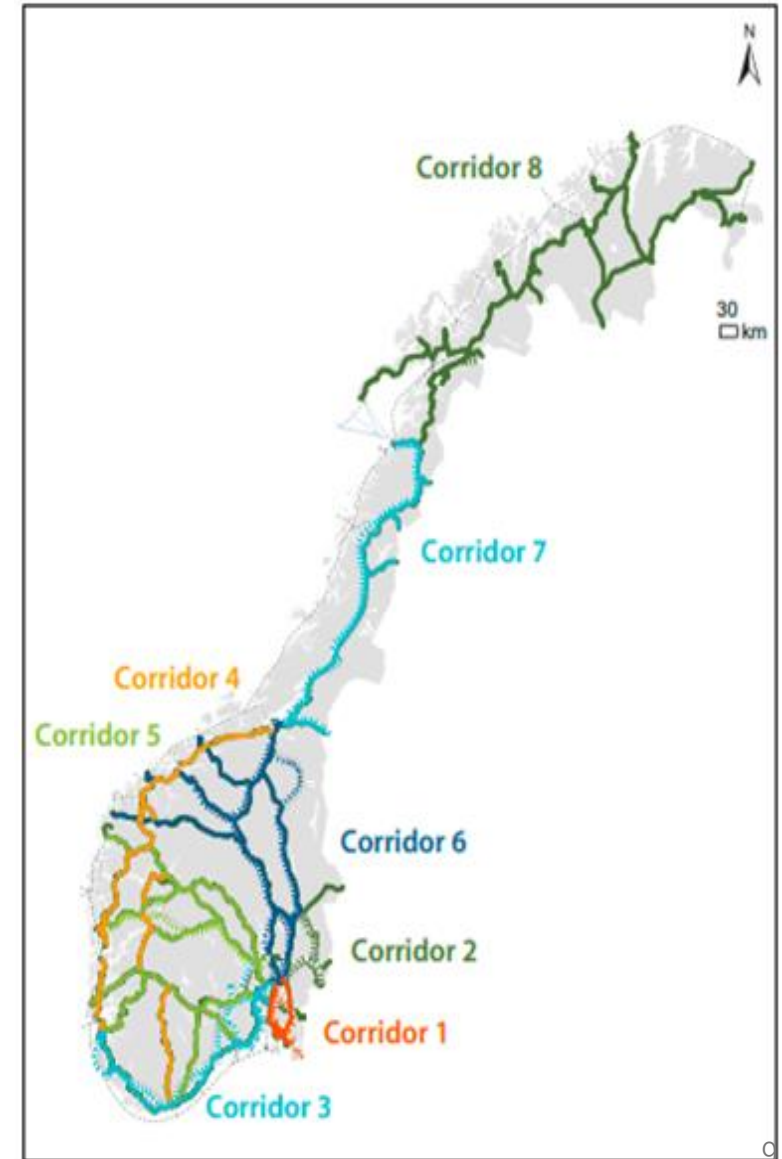
	道路	鉄道	港湾・航路
投資額	NOK173.5b	NOK81.0b	NOK6.5b
純便益(B-C) ←戦略1 : Value for Moneyの追求	NOK-33.6b	NOK-17.7b	NOK-1.4b
交通事故死傷者数の増減 ←戦略4 : 交通事故死傷者ゼロ	-7.2人/年	-2.4人/年	-0.2人/年
温室効果ガス増減 ←戦略3 : 気候・環境目標達成への貢献	0.2千トン/年	-37.6千トン/年	0.0千トン/年
交通時間の増減 ←戦略5 : 日常交通の容易化	-289.2分/トリップ°		
前期計画の投資額との差	NOK-21.3b	NOK5.8b	
自然地域への干渉	346.5acre	173.5acre	



# 1. 国家交通計画2022-2033の内容

## ④個々のプロジェクト

- ・プロジェクトを8つの回廊(Corridor)ごとに整理
- ・プロジェクトの概要は個別に記載
- ・投資額、投資効果は、回廊毎に集計して記載



# 1. 国家交通計画2022-2033の内容

調査団が踏査

## ④-例 第4回廊(Corridor 4)プロジェクト

- ・ 継続プロジェクト6つ、新規プロジェクト9つ の概要を個別に記載

- ・ 投資額 (第4回廊の合計)

継続プロジェクト:	国費前期6年NOK15.4b	国費後期6年NOK3.4b	国費以外NOK16.6b
新規プロジェクト:	国費前期6年NOK9.2b	国費後期6年NOK42.5b	国費以外NOK18.9b

- ・ 投資効果 (第4回廊の合計)

国費投資額	NOK70.5b
純便益(B-C)	NOK-7.1b
交通事故死傷者数の増減	-0.9人/年
温室効果ガス増減	13.8千トン/年
交通時間の増減	-152.7分/トリップ
前期計画の投資額との差	NOK-22.7b
自然地域への干渉	190.9acre (= 77.3ha)

## 2. 国家交通計画の枠組

○交通省が策定。法的根拠のない行政計画

○記載された事業費は各年の予算を縛るものではない

○計画期間は12年 原則4年ごとに改訂

(現在は6番目の計画である国家交通計画2022-2033が施行中)

○白書(決定を求めない報告)として、内閣の了承を経て国会へ報告

(現在、次期国家交通計画2025-2036を国会へ報告済(一年前倒し))

○国会にて審議され、結果は次期計画の基礎となる

### 3. 国家交通計画の策定手続き

○交通省が、関係省庁、実施機関、地方政府、利害関係者、国民等広範囲の意見を包括的に聴取して策定

○内容の詳細検討は、交通省所管の各分野の機関・法人(以下、実施機関)が実施(航空会社、鉄道庁、国営鉄道会社、道路庁、新道路会社、沿岸管理庁)

[参考] 国家交通計画2022-2033の策定手続き

-26ヶ月	交通省にて計画策定手続き開始	
-25ヶ月	地方政府へ意見提出要請	
-22ヶ月	地方政府からの意見提出締切	←地方政府の意見
-21ヶ月	実施機関と協議開始	←実施機関の意見
-12ヶ月	実施機関による公聴会開始	←利害関係者、国民の意見
-8ヶ月	実施機関による公聴会終了	
0ヶ月	内閣の了解、国会へ提出(=策定)	←関係省庁の意見
+3ヶ月	国会の意見集約	←国会の意見(次回計画へ反映)

# 4. プロジェクトの形成手順

## -プロジェクト形成における国家交通計画の係わり-

- ① プロジェクトの形成検討 [交通省、実施機関]
- ① **コンセプト選定調査 (Concept Study)** [交通省(実務は実施機関)]  
⇒プロジェクトの選定
- ② **国家交通計画に記載** [交通省]
- ③ **サブプラン(交通) (Municipal Sub-Plan)** [市(実務は委託を受けた実施機関)]  
〈根拠：計画・建設法〉  
⇒公衆参加、ルート of 絞り込み、事業費の精査
- ④ 実施計画(6年分、非公開)の作成、 [実施機関]  
**国家交通計画に反映** [交通省]  
⇒事業化プロセスの開始
- ⑤ **規制計画 (Zoning Plan)** 〈根拠：計画・建設法〉 [市]  
⇒公衆参加、線形の決定
- ⑥ 予算措置 [政府]
- ⑦ 施工計画 [実施機関]
- ⑧ 着工 [実施機関]

# [参考] プロジェクトの形成イメージ

コンセプト選定調査



市町村サブプラン(交通)



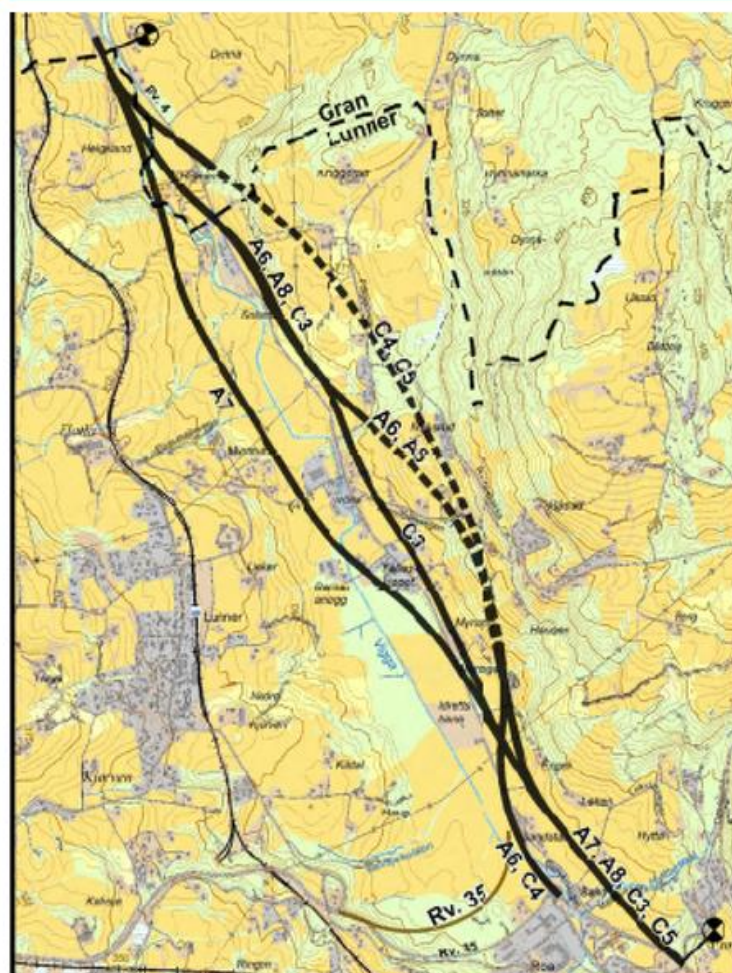
規制計画

Concept study



QA1

Municipal sub plan



Zoning Plan



## 5. 国家交通計画策定過程における透明性の確保

- 国家交通計画の内容及び策定過程はホームページ上で公開
- 国会での審議内容も全てホームページ上で公開
- プロジェクト形成過程で実施される市町村サブプラン(交通)及び規制計画の公衆参加も公開

# 国家交通計画の特徴と日本の計画システムとの違い

## (計画の法的枠組)

①法的根拠がない行政計画にも拘わらず、交通省が国会へ報告し、国会で審議されている。

- ・ 国民の権利・義務の変更を伴う計画ではないので、法定計画ではない。 ⇒あたりまえ
- ・ 交通省単独の計画であり内閣が連帯責任を負わない。 ⇒身軽な計画
- ・ にもかかわらず、国会で審議し、国会の意見を反映。 ⇒国会が内容を重視

## <参考：日本の例>

### ○国土形成計画、社会資本整備重点計画

- ・ 国民の権利・義務の変更を伴わない行政計画であるが、法定計画。 ⇒権威付け？
- ・ 複数省庁が所掌する分野のため、閣議決定し内閣が連帯責任を負う。 ⇒重たい行政計画
- ・ 策定前、策定後のいずれも国会での審議はない。  
諮問機関である国土審議会に国会議員が10名参画しているのみ。 ⇒国会軽視



# 国家交通計画の特徴と日本の計画システムとの違い

## (計画の内容)

- ②各年の予算を縛らない前提で、必要な事業費を分野別、財源別、用途別に公表している。
- ・事業費を算定して公表している。 ⇒国民が計画規模、予算規模をイメージしやすい

## <参考：日本の例>

### ○国土形成計画、社会資本整備重点計画

- ・事業費を算定しない。 ⇒国民が計画規模、予算規模をイメージできない

※大規模災害対応のための「国土強靱化実施中期計画」において事業費の記載を検討中

# 国家交通計画の特徴と日本の計画システムとの違い

## (計画の内容)

- ③プロジェクトの概要と投資効果を記載している。
- ・個々のプロジェクトの概要(投資額含む)を記載している。 ⇒国民がプロジェクトを認識できる
  - ・投資効果を記載している。 ⇒国家交通計画は実施計画としての役割を担っている

## <参考：日本の例>

### ○国土形成計画

- ・基本計画の位置づけであり、個別プロジェクトを記載せず。 ⇒理念の整理に近い

### ○社会資本整備重点計画

- ・事業内容と達成指標(KPI)を記載しているが、個別プロジェクトは記載せず。 ⇒戦略の整理に近い

# 国家交通計画の特徴と日本の計画システムとの違い

## (計画の改訂)

④定期的(原則4年毎)に改訂している。前回記載されたプロジェクトが、経済状況の変化や合意形成の状況等により、次期計画で変更・削除されることもある。

- ・ 目標年次に達しなくとも定期的に改訂する。 ⇒短期の状況変化に柔軟に対応可能
- ・ 一度記載されたプロジェクトが削除されることもある。 ⇒プロジェクトは既得権ではない

## <参考：日本の例>

### ○国土形成計画

- ・ 目標年次(概ね10年)の到来により、次期計画を策定。
- ・ プロジェクトは、そもそも記載されていない。

⇒柔軟な対応を想定していない

### ○社会資本整備重点計画

- ・ 目標年次(5年)の到来により、次期計画を策定。
- ・ プロジェクトは、そもそも記載されていない。

⇒策定の意義？

# 国家交通計画の特徴と日本の計画システムとの違い

## (プロジェクトの形成)

⑤プロジェクトは、コンセプト選定調査を経て国家交通計画に記載される。その後市町村サブプラン(交通)を経て、国家交通計画に再度記載させる。これにより事業化プロセスが開始される。

- ・ 詳細な分析に基づくコンセプト選定調査を経て記載。 ⇒プロジェクトのリスト化
- ・ 公衆参加を義務付けたサブプラン(交通)を経て再度記載。 ⇒事業化プロセスの開始

<参考：日本の例（道路、港湾等）>

### ○計画段階評価

- ・ プロジェクトは、計画段階評価(原則毎年、時期不定)で初めて公表。ただし簡易で定性的な代替案比較が多い。事業費は概概算もしくは公表せず。

⇒プロジェクトの公表が唐突で公表資料も少ない。公衆参加手続きは任意。

### ○新規事業採択時評価

- ・ 新規プロジェクトの内容や事業費、費用対効果等については、新規事業採択時評価(毎年3月)で公表。これにより事業化プロセス(予算化)が開始される。

⇒予算採択の直前までプロジェクトの詳細や費用対効果を公表せず。公衆参加手続きはない。

# 国家交通計画の特徴と日本の計画システムとの違い

## (プロジェクトの形成)

⑥プロジェクトの投資効果は、費用便益分析のみならず、プロジェクトの目標に応じた各種評価指標でも評価。

- ・各種評価指標を活用し、プロジェクトの目標に合わせて総合的に評価。

⇒純便益 ( $B-C$ ) がマイナスでも採択される

## <参考：日本の例>

### ○新規事業採択時評価

- ・費用便益比 1 未満 (純便益マイナス) のプロジェクトは、実質採択されない。

⇒費用便益主義から抜け出せず