

【カナダ】社会インフラ整備予算に関する連邦議会報告書

海外立法情報課長 塚田 洋

* 2017年2月、連邦議会上院財政委員会は、社会インフラ整備予算に関する報告書を発表し、政府が10年計画で着手したインフラ整備事業の課題を指摘している。

1 社会インフラ問題の背景と経緯

カナダでは、道路、上下水道、公共施設等の社会インフラの老朽化が問題となっている。社会インフラの多くは1950年代から60年代にかけて整備されたものであるが、1990年代の財政再建策の陰で更新に遅れが生じた。現在、社会インフラの35%に重点的な点検、大規模改修、建替え等、何らかの対応が必要となっている（注1）。一方、社会インフラの50%以上を管轄する基礎自治体（municipality：市町村に相当）の財源不足は深刻で、補修にすら手が回らない状況にある。

2015年10月、中間層の再生と雇用創出を選挙公約に掲げた自由党政権は、今後3年間は赤字を容認して財政出動を図り、景気浮揚と生産性向上に注力するとした。その一環として、過去最大規模となる10年総額で1867億カナダドル（以下「ドル」）（注2）を社会インフラ整備に投じ、2016年度にはGDP0.2%、2017年度には0.4%の押し上げを図ることを目指した（注3）。

2016年度予算で表明された新インフラ計画（注4）は、2段階で構成される。当初2年間は、公共交通、上下水道、公営住宅の大規模改修が中心で、公共交通基金、上下水道基金等、4つの基金が新設された。あわせて、前保守党政権が導入したカナダ戦略的インフラ基金、ガス税基金等も活用される（表参照）。続く8年間は、貿易拡大の起爆剤となる交通インフラの拡充、インフラ投資銀行の設立等、将来の経済成長を見据えた投資を加える。

総額1867億ドルの予算のうち、828億ドルが新たな基金に、1039億ドルが従来基金に充てられる。また、環境配慮型の「緑のインフラ」や、先住民支援、貧困対策等、社会問題の解決に資するインフラを重視している点も特徴である。

2017年2月28日、連邦議会上院財政委員会は、新インフラ計画の課題を整理し、報告書（注5）にまとめた。

表 2016～2017年度に利用可能なインフラ関連基金

名 称	導入年度
カナダ戦略的インフラ基金	2003
国境インフラ基金	2003
ガス税基金	2005
ビルディング・カナダ基金(主要インフラ)	2007
ビルディング・カナダ基金(地域インフラ)	2007
州・準州インフラ基礎基金	2007
緑のインフラ基金	2009
イヌヴィク・トゥクトヤトゥク高速道路計画	2013
州・準州インフラ・コンポーネント(地域プロジェクト)	2014
州・準州インフラ・コンポーネント(国家プロジェクト)	2014
国家インフラ・コンポーネント	2014
公共交通基金	2016
上下水道基金	2016
アセット・マネジメント基金	2016
気候変動対応能力向上予算	2016

（出典）上院財政委員会報告書を基に筆者作成。

2 報告書の主な内容

(1) 長期戦略の策定及び評価指標の設定

報告書は政府に、イギリスやオーストラリアを参考にインフラ整備に関する長期戦略を策定すること、国家プロジェクト級の大規模事業については経済成長への貢献度等の評価し、長期戦略の中で優先順位を付けることを求めている。25年から50年程度の長期戦略は、インフラのライフサイクルにかない、政権交代等の影響も受けにくいとしている。また、個々の事業については、事業目的に即した評価指標の設定が急務であると指摘している。例えば、「緑のインフラ」関連事業には、水質改善、温室効果ガス削減等、環境改善効果に係る指標が必要としている。

(2) 基礎自治体の事務負担軽減

当初2年間に利用可能な社会インフラ関連基金等は15種類あり、これに31の省庁等が関わっている。基金の大半は申請方式であり、基礎自治体からは、申請手続の複雑さ、承認の遅延等、使い勝手の悪さが指摘されている。さらに、承認権限を委譲された州（準州）政府の意向で、必ずしも基礎自治体が希望する事業を実施できない場合もあり、予算執行は滞りがちである。報告書は、各種基金を連邦の主管官庁であるインフラストラクチャー・カナダの主導で整理統合するとともに、申請・報告手続の簡素化を図り、基礎自治体の事務負担を軽減することを求めている。

(3) ガス税基金の配分基準

人口比で予算配分されるガス税基金は、基礎自治体が事業計画の立案や予算執行を行いやすい基金として評価されている。ただし、基準人口は5年ごとの国勢調査に依拠することから、急激な人口移動があった基礎自治体には、一定の配慮が必要であると述べる。

(4) 貿易関連交通インフラの整備

石油、鉱物資源、自動車等を主力輸出品とするカナダにとって、輸送ルートとなる交通インフラの拡充は投資効率の高いインフラ整備事業である。そのため、前倒しで貿易関連の交通インフラ整備を検討すべきであると提案している。

注（インターネット情報は2017年6月14日現在である。）

(1) Canadian Construction Association, the Canadian Public Works Association, the Canadian Society for Civil Engineering, and Federation of Canadian Municipalities, *Canadian Infrastructure Report Card*, 2016, p.10. <http://canadianinfrastructure.ca/downloads/Canadian_Infrastructure_Report_2016.pdf>

(2) 1カナダドルは約82円（平成29年6月分報告省令レート）。

(3) Department of Finance Canada, *Budget 2016: Growing the Middle Class*, Ottawa, March 2016, p.49. <www.budget.gc.ca/2016/docs/plan/budget2016-en.pdf>

(4) 計画は *ibid.*, p.86. 及び Department of Finance Canada, *Fall Economic Statement 2016*, Ottawa, November 2016, p.16. <<http://www.budget.gc.ca/fes-eea/2016/docs/statement-enonce/fes-eea-2016-eng.pdf>> に示されている。

(5) The Standing Senate Committee on National Finance, *SMARTER PLANNING, SMARTER SPENDING: Achieving infrastructure success*, February 28, 2017. <https://sencanada.ca/content/sen/committee/421/NFFN/Reports/NFFN_12thRepInfra_e.pdf>