



経済協力開発機構

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT

多面的問題諮問ユニット
ADVISORY UNIT ON MULTI-DISCIPLINARY ISSUES

国際将来プログラム
INTERNATIONAL FUTURES PROGRAMME

OECD 将来プロジェクト
2030年までの大陸間インフラストラクチャー需要
港湾、空港、鉄道、石油・ガスパイプライン

OECD Futures Project on Transcontinental Infrastructure Needs to 2030: Ports, Airports, Rail Corridors, Oil and Gas Pipelines,

プロジェクトプロポーザル
(ドラフト)

2008年5月

Advisory Unit to the Secretary General
2 rue André Pascal
75775 Paris Cedex 16

OECD 将来プロジェクト 2030年までの大陸間インフラストラクチャー需要 港湾、空港、鉄道、石油・ガスパイプライン

目的

本プロジェクトの目的は公共・民間部門の専門家を結集して世界レベルで大陸間インフラ（港湾、空港、鉄道、パイプライン）が直面する機会と課題を検討すること及びインフラの経済・社会的発展への貢献を強化していくことを目標に OECD 加盟国政府への政策提案を行うことである。将来プロジェクトが 2030年までのインフラ需要に関して最近まとめた研究成果は通信、水道、電気、運輸を含んでいるが港や空港など大陸を横断あるいは接続するインフラを扱っていない。そこで本プロジェクトはこれらのインフラを対象とする。

具体的な活動目標

1. 2025/2030年までの国際的な貿易と人の移動の増加を予測。特に大陸間のフローと大陸を横断するフローを調査。その他にも将来の経済成長とインフラの発展を促す要因として人口、所得水準、気候変動の影響などを調査。
2. 港湾、空港、鉄道、石油・ガスパイプラインの現在及び計画されているキャパシティを評価。それによって将来的なキャパシティ不足、深刻な混雑地点、リスクに対する脆弱性を特定。
3. 複数の異なる前提の下で 2030年までに必要な上記インフラへの投資の水準を推定。
4. 上記インフラの短期的・長期的見通しに影響を与えると思われる重要な問題（政策に左右されるものとそうでないものを含む）を特定・検討。
5. 新旧の資金モデルを調査して最も有望なアプローチを特定。成功するモデルを生み出すための条件を明確化。
6. 有望なビジネスモデルの発展と障害の低減のために必要な施策についてインプリケーションを導く。
7. 大陸間インフラの発展を促進する政策枠組み（法、規制、制度）を整備するために政府や国際機関が採用することができる施策を特定。

本文は関係者にプロジェクトの背景、目的、期待されるアウトプット、構造、運営及び完了までの暫定的なタイムテーブルを示すことを目的としている。プロジェクトへの参加が本格化した後で、プロポーサルの最終バージョンは 2008 年 11 月 8 日に OECD で開催される準備ミーティングの後で作成される。2009 年の第一四半期に予定されているステアリンググループの 第一回ミーティングにおいて見直しを行い、プロジェクトに参加し資金を提供してくれる機関の見解を考慮した上で最終バージョンが作成される。

このプロポーザルは過去数年にわたって OECD 事務総長官房諮問ユニットのスタッフが行ったインフラの専門家と政策担当者への意見聴取と、2006・2007 年に公刊された “Infrastructure to 2030, vol.1&2, OECD” に関与したステアリンググループと専門家のアドバイスに依拠している。

背景

今後 20 年間にわたって国際貿易には年平均 5%から 7%の成長率が見込まれる。しかし、商品と人の流れの増加に対して十分な空港、港湾、鉄道、パイプラインのキャパシティはあるのだろうか？予備調査の結果、いくつかのインフラと世界のいくつかの地域ではキャパシティが不足する可能性があることがわかった。

- 世界全体の空輸需要が 2020 年までに 70 億人、2025 年までには 90 億人に達する一方で、これに対応するキャパシティは 60 億人分にすぎないと予測される。ヨーロッパのみでも 2025 年までに 60 以上の空港が需要に対応できなくなると予想され、少なくとも大型の空港を 10 ヶ所、中規模の空港を 15 ヶ所新設する必要があると考えられる。航空市場が最も成長するのはアジアである。中国政府は 2020 年までに空港を国内 97 ヶ所（2010 年までに 45 ヶ所）に新設することを計画しており、そのコストは 625 億ドルと推定される。
- 海運貿易（1980 年代半ば以来倍増）はさらに拡大し港湾施設のキャパシティを圧迫することが予想される。2030 年までにヨーロッパの主要港ではバルク商品の量が 85% まで増加し、コンテナ商品の出荷は 620%まで増加することが見込まれる。港湾施設の拡張が計画されているが、ヨーロッパのコンテナ出荷インフラには強いストレスがかかることが予想される。北米とアジアの主要港にも混雑が見られ、港湾施設へと続くインフラ（道路・鉄道）についても同じことが言える。
- 主要港における混雑の可能性やボトルネック海域（ボスポラス海峡、イギリス海峡、ジブラルタル海峡、マラッカ海峡等）における海上輸送ルートに対するリスクにともなって、大陸横断鉄道（例えば、シベリア横断鉄道）という代替ルートへの注目が高まっている。これには時間とコストを大きく節約するポテンシャルがあるが、大規模な投資なしには貨物輸送の増加に対応できそうにない。

- 大陸横断鉄道の新設が代替効果や混雑の軽減をもたらす可能性があるが、貨物輸送キャパシティが北米とヨーロッパの一部地域で不足するだろう（後者では鉄道のキャパシティと国家間の相互運用が不十分）。“Infrastructure to 2030”で議論したように、北米とヨーロッパの大規模コンテナターミナルでは既に内陸地域への接続に困難が生じている。

国際貿易が適切に機能するためには十分かつ適切に機能する国際的なインフラが必要である。主な混雑地帯やキャパシティ不足はどこに現れるだろうか？キャパシティの増加にはどれくらいの投資が必要で、どうすれば十分な資金を調達できるのか？どうすればインフラ自体の管理とインフラ需要の管理を改善してキャパシティを増やせるのか？本プロジェクトは先の“Infrastructure to 2030”のために行った作業に依拠しつつ以上のような問いに答えることを目標としている。

OECD は上記の問題とインフラ部門がもたらしうる利益を最大限実現するために必要な解決策に関する将来志向の政策分析を行うのに適した場である。なぜなら、まずインフラ部門の主なプレイヤーは OECD エリア内に位置している。次に、インフラは OECD 加盟国政府が責任を有する広範な活動に関係している。三番目に、OECD は将来のインフラ需要に影響を与える幅広い政策 이슈とインフラ部門自体とについて加盟国に助言を行っている。最後に、OECD 内でも当諮問ユニットは最新の複雑な問題に対する長期的な分析を行うための専門的な能力と、公共・民間部門間の有意義な対話を実現させてきた実績から本プロジェクトの実施に適している。

準備作業

2008 年のうちに大規模な資金を利用できる場合、以下の二つの領域から作業を開始する。

① スコーピングレポートの準備（調査対象の各インフラ部門の現状の評価、プロジェクトがとり上げるべき主要問題の特定）② OECD の他の部署や IEA のような姉妹機関と協力して既存の OECD のグローバル化モデルをプロジェクトのニーズに適用（将来の世界主要地域間の商品フローの量と方向の推定、石油とガスのパイプライン輸送の将来需要の推定、主要地域ごとの航空交通量の予測、コンテナ・石油・液化天然ガスなどの海上貿易の成長予測等）。十分な資金を早期に準備できれば、以上の作業の大部分をステアリンググループの最初のミーティングの前に準備できるだろう。

タイムテーブル（予定）

日付	内容
2008年11月18日	参加予定者とプロジェクトプロポーザルについて議論。
2009年2月	主な参加者の確定。
2009年3月または4月	ステアリンググループ第一回ミーティング ワークプランの決定版を承認。大陸間インフラ部門の現状に関するドラフトレポートを基に議論。2008年第三四半期までに十分な資金が準備できた場合にはグローバル商品貿易、航空・海上交通、石油・ガス輸送などに関する2030年までの予測作業の結果も議論の対象になる。場合によっては第一次OECD中間レポートを発表。
2009年10月23日	ステアリンググループ第二回ミーティング プロジェクトチームはステアリンググループにドラフトレポートを提出（2030年までの大陸間インフラ需要の予測、同部門の将来、重要な問題のリストの作成とグループ分け）。重要な問題と資金モデルについて準備討論。場合によっては第二次OECD中間レポートを発表。
2010年6月	ステアリンググループ第三回ミーティング プロジェクトチームはステアリンググループに重要な問題と資金モデルに関する結論を報告。結論と政策提案について議論。

ステアリンググループ参加者には随時プロジェクトに貢献すると思われる書類をプロジェクトチームに送付することが望まれます。プロジェクトチームからは参加者に中間レポートを送付しコメントを求めます。

プロジェクトへの参加者

OECD エリア内のインフラ部門ステークホルダー（公共・民間双方）の参加が望まれる。ステークホルダーには大陸間インフラを担当する省庁、港湾・空港当局、自由貿易圏・関税・輸出金融・開発などを担当する政府機関、エンジニアリング企業、オペレーター、銀行、年金ファンドなどが含まれる。ただし、本プロジェクトのその他の側面（新テクノロジー、サービスインフラの枠組み、安全性、インフラサービスの新たな供給者あるいは利用者の登場等）に関心のあるより広い範囲の団体の参加も歓迎する。OECD エリア外のステークホルダーも特定の問題に関して招待されるだろう。過度な利益の集中を防ぐために各 OECD 加盟国の参加者数は一定数に限定される。

プロジェクトの財源

プロジェクト全体の予算は 70 万から 90 万ユーロの予定。

プロジェクトは政府機関や企業の寄付金によって運営され以下の用途に用いられる。OECD のプロジェクトチームの活動、外部への論文の委託、ステアリンググループのミーティング、最終レポートの作成と配布、プロジェクト関連の旅費、非 OECD 加盟国の参加者への援助。

補 遺

暫定タイムテーブルと プロジェクト終了までの主なステップ

- 初期設定: 1. 初期の作業のための資金集め(2008年3月から12月)
2. プロジェクト参加者によるステアリンググループの結成
(2008年11月18日から2009年3月)



パート1 大陸間インフラ需要のアセスメントと
重要な問題のリストの作成
(2009年3月から10月)

場合によっては第一次 *OECD* 中間レポート発表



パート2 重要な問題について議論、
有望な資金・ビジネスモデルの特定、結論と提案
(2009年11月から2010年6月)

最終レポートの公刊

(2010年6月から9月)

2009-2011年に *OECD* フォーラムやその他の閣僚級会合関連のイベントにインプットを行う場合もある。