

建設経済の最新情報ファイル

**RICE** monthly

RESEARCH INSTITUTE OF  
CONSTRUCTION AND ECONOMY

## 研究所だより

No. 114

1998 8

### CONTENTS

I. 第15次欧米調査について	.....	1
II. 建設関連産業の動向 —鉄鋼—	.....	5
III. 海外特派員レポート⑧ —統合交通政策白書—	.....	9
IV. アメリカ合衆国 TEA-21の概要	.....	32



財団 建設経済研究所  
法人

〒105-0001 東京都港区虎ノ門4-3-9 住友新虎ノ門ビル7F

TEL:(03)3433-5011 FAX:(03)3433-5239

URL:<http://www.rice.or.jp>

保存用

## 1. 第15次欧米調査について

5月末から6月中旬にかけて実施した当研究所の第15次欧米調査についての概要を報告する。なお、現在、報告書のとりまとめ作業中で、今秋に発行の予定である。

### 1. 概察

(財)建設経済研究所が派遣した第15次欧米調査団は、平成10年5月27日(水)から6月19日(金)までの間(22泊(欧州11泊、米国・カナダ11泊)、24日間)、欧州3ヶ国(仏、英、独)と米国・カナダの中央政府・地方自治体・業界団体等の関係部局、建設企業・コンサルタント等を訪問した。欧州には総勢13名(顧問格・丸田、団長・霜島、研究員8名、3保証会社より各1名計3名)、米国・カナダには12名(副団長・木村、前記11名)の布陣であったが、年明け早々の1月から事前に送付した英文質問状等の作成等に着手したので10名の諸君(団長、副団長、研究員8名)には他の業務等の併行作業となり御苦勞が多かっただろうと思う。

この調査団の性格についてであるが、当然のこととはいえ、近時に至り、従前の多分に物見遊山的であった要素は皆無に近くなり、調査内容等をすぐ役に立つ濃密なものにせざるをえないので日程等もかなりハードなものにならざるをえなくなってきた。当研究所では平成8年度、9年度と保証会社3社からの委託調査研究の一部としてはあるが、「政府調達制度基本問題研究会(座長・高比良氏、学者2名、自治体の実務者1名、検査院OB1名)」を設けて検討を重ねてきており、13次・14次の調査団の成果等は即座にこの研究会で活用してきている。一方、平成9年度末に、建設省建経局所管の「中建審・基本問題委員会(委員長・金本教授、第1分科会主査・碓井教授、第2分科会主査・金本教授)」が2年ほどかけて検討した答申を出したが、その中で多くの継続検討事項が残された。そこで、前記研究会を発展的に拡充し、これらの事項を引き続いて検討すべく、平成10年度早々に当研究所に「公共工事入札・契約制度基本問題検討委員会(座長・碓井教授、自治省も参加)」を建経局と合同で設け、検討を開始した。この委員会の事実上の下部機構的存在として15次調査団が位置づけられることとなった(この委員会が継続していれば16次調査団も同様の位置づけになる。)

また、平成9年度、10年度の2年にわたり、東大の国島教授の研究室との間で当研究所との共同研究として「建設企業の国際比較」の調査検討を行っており、この課題についても15次調査団は付随的にではあるが事前に質問状等を送付の上かなりの時間と労力を傾注して建設企業・コンサルタント等からのヒアリング等を行った。わが国の建設企業のリストラ等も含めた将来展望の検討に際し、欧米の建設企業等の辿った道(経緯)が参考にできるか否か等の視点からのものである。

平成11年度以降のことであるが、毎年、欧州と米大陸とを同一の調査団が約4週間もかけて出かけることは、15年間毎年連続して派遣した経験にてらして再検討すべき時期にきている。欧州と米大陸とを交互に2週間程度の日程で各々訪れる隔年調査で十分である。理由は、表層的な調査ではなく入札・契約等の具体の実施面等を含めた調査でなければ用をなさない段階にきていること、入札・契約等に関する制度は毎年変更される類のものではなく改正等が行われた場合でもそれがあつた程度根づいた段階での調査がよりベターであること、調査内容等から訪問先もかなり限定的にならざるをえないこと、確実な成果を得るために不可欠な参加・研究員の気力・体力を4週間も持続させることを期待することは殆ど不可能であること、共通経費(かなりの額)は当研究所が支弁するものの研究員の派遣企業が負担する旅費の額が研究員の経歴・年令等からみてやや社会常識を越える水準になりつつあること、等々である。

(前専務理事、現(財)公共用地補償機構・副理事長 丸田哲司)

## 2. 欧州(団長、常務理事・霜島稜一)

今回の調査では、下記の2つの統一テーマを中心に仏、英、独の3カ国で現地調査を行った。

第一のテーマは、入札・契約方式に関連する「企業力の評価システム」及び「業者選定における事前審査(PQ)方法」についてであり、各国の発注担当機関等を対象に調査を実施した。第二のテーマは東京大学との共同研究「各国建設会社の企業形態の変遷と展望」に関連する「欧米諸国における建設産業の歴史的成り立ちと構造について」で、各国の代表的建設産業を対象に調査を行った。

第一のテーマのうち「企業力の評価」については、発注者が正確かつ公正に業者の力を評価することの出来るシステムの有無、その内容について各国の状況を調べたいと考えた。

企業力評価システムについては、今回訪問した各国の間でも、国が積極的に情報提供を行おうとしている国、民間団体の企業評価を使用している国、個々の発注者がケースバイケースで行っている国と、やり方、考え方がまちまちであった。もちろん日本の「経審」を中心とする方式とも異なっている。したがって、訪問先も、国の機関、地方自治体、コンサルタント、業団体等の中から各国の特色に配慮して選定した。

「業者選定における事前審査」については、我が国でも入札契約方式の改革の中で、入札参加者のリストを作成する段階での技術力等の審査が実施されるケースが多くなってきているが、従来からこのような事前審査を行っているヨーロッパ諸国の事例を調査することを目

的とした。

調査訪問先の選定にあたっては、なるべく、具体的なシステム、手法を調査したいと考えて、発注業務を実際に行っている、国の出先機関あるいは地方自治体の担当者を訪問することを原則とした。

結果として、かなり具体的な審査の方法について聞くことが出来、又、実際の審査業務に用いる書式等の事例や、採点表等の実務的な書類を入手することが出来た。

入札契約方式関係ではこの他に「内訳書の使用法」「業者の地域限定」「PFIにおける業者選定方法」等についても可能な範囲でヒアリングを行った。

第二のテーマ「建設産業の国際比較」では、各国それぞれ2社の建設企業を訪問し、各企業の歴史的変遷、経営形態、組織、雇用制度、現場運営などについてヒアリングを行った。今回の調査の結果として、国によって建設企業の性格がかなり異なることを実感し、日本の建設企業との相違が浮き彫りになった。また、訪問先との会議においては、各質問テーマに関する日本の状況も説明し、活発な意見交換を行った。

なお、以上の二テーマの他に、フランスでは、最近話題になっているPFIに関連して、フランスの有料道路事業システムの最新の状況について道路局を訪問して調査を行った。

調査にあたっては、あらかじめ質問表を送付し、訪問時に質問表の内容を中心にヒアリングを行ったが、各訪問先において非常に丁寧な説明を受けることが出来た。訪問先の中には、きわめて懇切丁寧な回答書を用意していただいていた所も複数有った。また、我が国でも通常は対外的に出したがるにないであろう様な、業者選定にあたって用いた審査資料の実例等の内部資料も調査先の好意によりかなり入手することが出来た。これらは、調査にあたった研究員の熱意もあるが、とくに、訪問先の選定や質問の内容についてのアドバイス、アポイントの取得、調査当日の同行援助等調査全般にわたってサポートをしていただいた各国大使館の書記官をはじめとする方々のご協力によるところが大であり、深甚なる感謝をする次第である。

### 3. 米国・カナダ（副団長、常務理事・木村誠之）

今回の調査では、契約制度のうち、特に競争的ネゴシエーション方式等中央建設業審議会の答申で検討課題として残された事項に加え、現下の課題である元請け倒産時の下請け保護対策等について、政府及び関係団体の取り組みの実態を把握することを主眼とした。

丁度米国では、昨年連邦政府調達庁GSAがネゴシエーション方式を規定したPRAT15を中心に連邦調達規則FARの大きな改正をしており、この立案を担当した調達政策局を訪問した。発注を担当する公共建築局PBSの課長も同席し、手続きの簡素化を図りつつ、Best Valueを

追求しようとするのが改正の主眼だと熱心に改正の趣旨を説明してくれた。

地方政府は、メリーランド州運輸省とニューヨーク市市長契約室を訪問した。メリーランド州では、運輸省の幹部が新装されたボルチモア空港まで来て契約制度の説明だけでなく、税収等を原資とするトラスト・ファンドを設置し道路・鉄道・航空等交通体系の総合的な整備に取り組んでいるとの意欲的な説明があった。

また、ニューヨーク市は、直接発注実務を担当する部署でもあり、細かい書式等を含め、丁寧な説明をしてくれた。ただ、連邦政府と違って地方政府は、とにかく価格が最優先でネゴ方式は、我が国の随契事由に該当するような例外的なものと考えているようであった。

関係団体では、ボンド制度とメカニクス・リーン法について調査するためAIG社を訪れたが、昨年の調査の際フロリダ州で検討されているとされたワランティ・ボンドにはリスクが大きいとして全く関心を示さなかった。

建設産業調査では、ニューヨークのターナー・シュタイナー社とロスアンジェルスフルーア・ダニエル社を訪問した。ターナー社の社長からは、日本市場の閉鎖性、特に系列の強さに不満が表明されたが、両社ともこちらの調査事項には丁寧に対応してくれた。

カナダは、特にPPPやメカニクス・リーン法で知られている。あらかじめ在日カナダ大使館のポストウィック氏が訪問先等を含め周到な準備をしてくれたおかげで、調査団員全員が全行程に参加し、熱心な説明を聞くことができた。先ず連邦政府の公共事業省では、局長のマーク・トレパニー氏も出席され契約制度全般と昨年5月 PPPで完成したNorthumberland架橋の事例の説明を受けた。

オンタリオ州では、運輸省で同じくPPPの事例である407号を中心に契約制度等の説明を受けた後、407 ETRの料金徴収システムの現場を見学させてもらった。

カナダ建設業協会CCAでは、会長・副会長から契約作業の時間的経過の具体例と、電子入札情報システム及びメカニクス・リーン法について説明があった。いずれも丁寧な説明ではあったが、率直なところ実態はよく理解しがたいところもあった。

今回の訪問先に限って言えば、米国ではPPPにはあまり関心はなく、逆にカナダではネゴシエーション方式は例外的と考えているようであった。その違いは、本質的というよりも現在の両国の経済状況を反映している部分があるようにも思えた。なお、滞在中の米・カのTV、新聞等の報道が日本経済の動向に深い関心を示していたことは印象的であった。

## II. 建設関連産業の動向 — 鉄鋼 —

建設業は製造業と並んで、鉄鋼産業の主要需要産業である。国内の普通鋼消費量のうち、建設業向けの受注量は約半分を占めている。バブル経済の崩壊後、民間建設投資の低迷が続く中で、景気の下支えのために公共事業費を追加したことにより、建設業向け受注量は、93年度以降上向き傾向を見せていた。しかしながら、昨年に入って財政構造改革、公共工事コスト縮減の要請等の動きに加え、住宅等民間需要の大幅な落ち込みもあり、減少に転じた。今後については、追加的な景気対策の動向にもよるが、民間投資も依然として低迷が続くなど、建設投資の右肩上がりの成長は期待できそうにない。

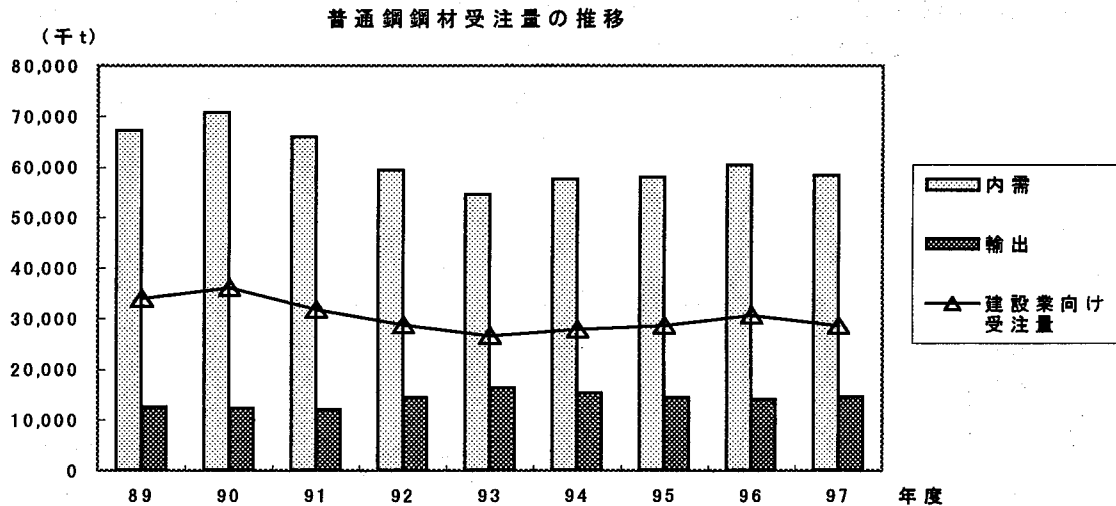
鉄鋼統計委員会の調べによると、97年度における普通鋼鋼材の国内向け受注量（内需）のうち、建設業向けは49%を占めている。近年の鉄鋼産業の動向を、建設市場の動向と比較しながら見てみたい。

### 1. 受注の動向

まず、普通鋼鋼材の受注の動向を見たものが図1-1である。建設業向け受注量は、1990年度（平成2年度）をピークとして、91年度から93年度まで減少が続き、94年度から96年度までは増加傾向を示したものの、97年度は対前年度比で6.6%のマイナスとなった。

総受注量もほぼ同じ傾向を示しているが、97年度は、内需（国内向け）が対前年度比で3.2%のマイナスとなったのに対し、輸出は円安の影響もあって4.0%のプラスとなった。

図1-1

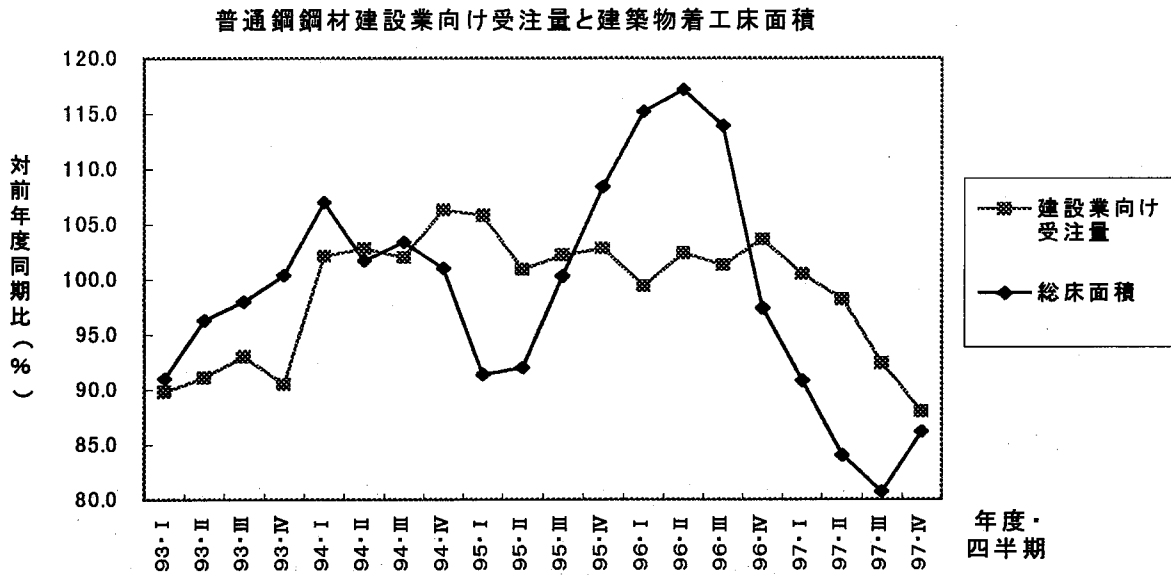


資料出所:「建設労働・資材月報」より作成。

次に、ここ5年間の普通鋼鋼材の建設業向け受注量と建築物着工（床面積）の動向を、四半期別に見たものが図1-2である。

建築物着工床面積は、97年4月の消費税率引き上げ前の駆け込み需要により、96年度第1四半期から第3四半期にかけて大幅に増加したものの、96年度の第4四半期以降は対前年度同月比でマイナスに転じて大きく落ち込んでおり、建設業向けの普通鋼鋼材受注量はやや遅れて97年度第2四半期に対前年度同月比でマイナスに転じて、それ以降減少の一途をたどっている。

図1-2



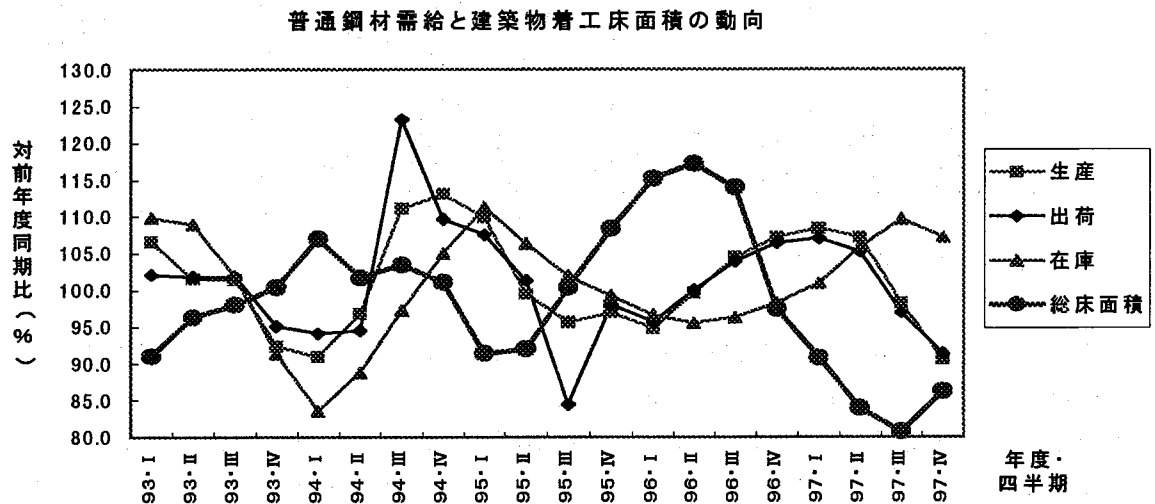
資料出所:「建設統計月報」、「鉄鋼界」(日本鉄鋼連盟)、「情報」(鋼材倶楽部)より作成。

2. 需給の動向

普通鋼鋼材の需給と建築物着工床面積の動向を見たものが図2-1である。普通鋼鋼材の生産量・出荷量の増減と着工床面積の増減との間には、数ヶ月のタイムラグがあるものの、かなり高い相関関係にあることがうかがわれる。

一方、在庫は97年度を通じて対前年度同期比で100を超えており、かなり過剰な水準が続いている。

図2-1



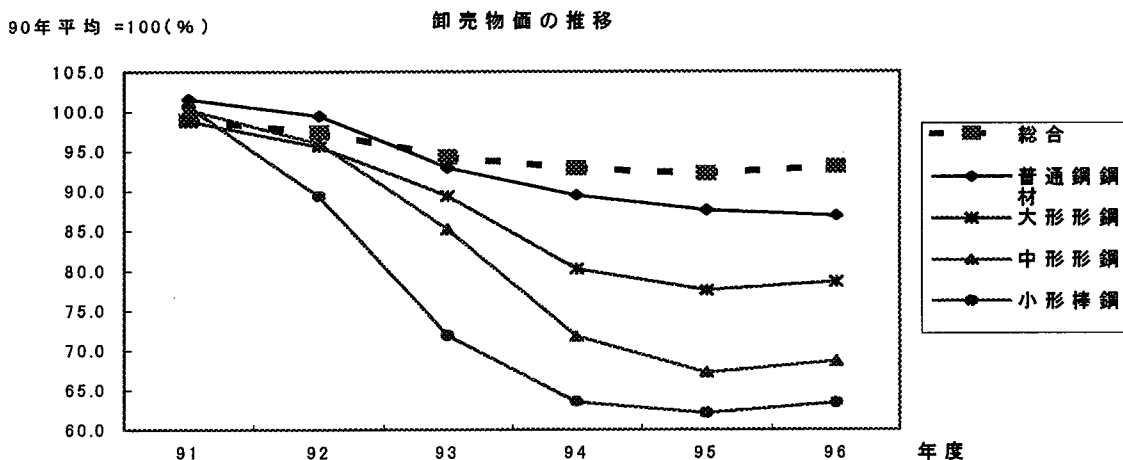
資料出所:「建設統計月報」、「鉄鋼界」(日本鉄鋼連盟)、「情報」(鋼材倶楽部)より作成。

### 3. 卸売物価の動向

日銀の卸売物価指数の動向を見たものが図3-1である。

卸売物価指数は、97年12月より95年基準に改定されたため、90年基準に基づく指数の推移を91年度から96年度までの6年間にわたって見たものである。普通鋼鋼材全体では96年度86.9となっており、中でも主要な鋼材である形鋼、棒鋼ともにそれをさらに下回る水準となっている。なお、95年基準に改定後の97年度の指数は、総合101.5、普通鋼鋼材全体100.5、大形形鋼102.5、中形形鋼100.3、小形棒鋼102.9となっており、依然として価格は低迷している。

図3-1

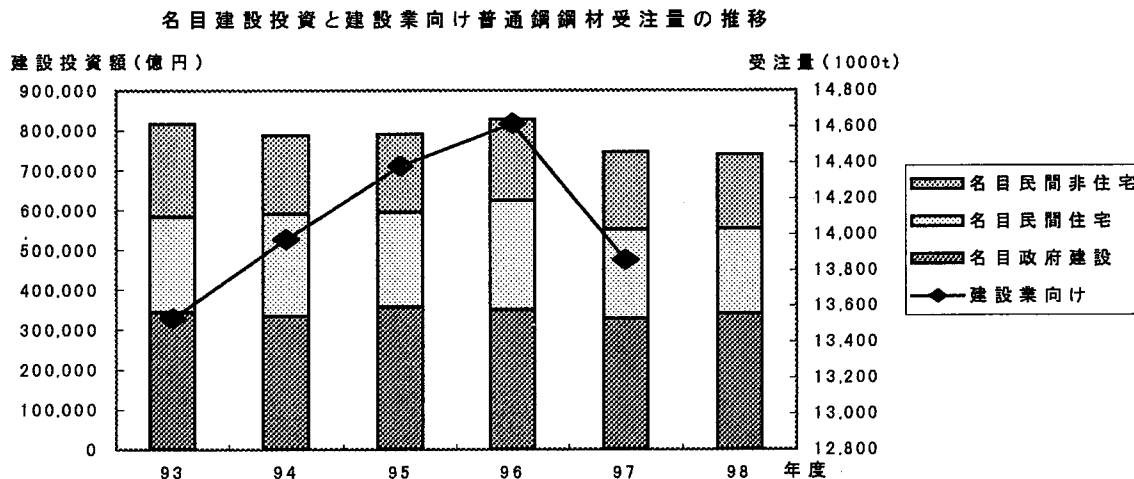


資料出所:「建設労働・資材月報」より作成。

### 4. 今後の見通し

名目建設投資と建設業向け普通鋼鋼材受注量の推移を見たものが図4-1である。

図4-1



資料出所:「建設経済モデルによる建設投資見通し」、「鉄鋼界」(日本鉄鋼連盟)、「情報」(鋼材倶楽部)より作成。ただし、98年度の建設投資額は予測値。



さる7月に発表した当研究所の「建設経済モデルによる建設投資の見通し」によれば、97年度の名目建設投資は対前年度伸び率で $\Delta 9.7\%$ と大きく落ち込み、98年度は総合経済対策の効果から政府部門がプラスに転じるものの、民間部門はマイナスで、建設投資全体でも前年度比名目 $\Delta 1.0\%$ とほぼ横ばいと予測されている。

建設業は鉄鋼需要の約半分を担う主要需要産業であるが、鉄鋼需要への影響が大きい民間投資（特に、民間設備投資と民間非住宅投資）の低迷が続くことが予測される状況において、建設需要は引き続き低調に推移するものと見られる。鉄鋼メーカーでは、減産への対応や輸出増などはあるものの、国内需要の急激な落ち込みから過剰な在庫を抱えており、当分の間は価格の上昇が見込めない状況が続くであろう。

(担当：吉村)

### Ⅲ. <海外特派員レポート⑧> 英国の統合交通政策白書

在イギリス大使館の神山一等書記官より、98年7月に刊行された英国の統合交通政策白書の要約版（英国土木協会作成）の翻訳が寄稿されたので、紹介する。

#### （はじめに）

この要約版は、1998年7月20日に環境・交通・地域省DETR (Department of the Environment, Transport and the Regions)より発表されたA New Deal for Transport: Better for Everyone - the Government's White Paper on the Future of Transport「今後の交通に関する政府白書-交通に関するニューディール政策：皆のための改善を目指して（=いわゆる統合交通政策白書）」の要約版である。これは、その白書を概括するものであり、それにとって代わるものではない。全文版は政府刊行物センター若しくはインターネット<http://www.detr.gov.uk/itwp/index.htm>より入手可能である。

#### （対象及び構成）

- 対象範囲：英国全体。但し、スコットランド、ウェールズ及び北アイルランドについてはこの白書を踏まえ、独自の交通政策の優先付けの検討を行っていく予定。
- 白書は、マトリックスアプローチを採用しており、各章ごとに文章の繰り返しがかなり見受けられる。
- 第1章は「ニューディール」とは何かを要約し、第2章で目標を設定し、第3章で方法を検討し、第4章で資金調達や組織に関する変更について述べ、第5章では誰が行動をおこしていくかについて記述している。

#### （概要）

- 政府は、全ての人に対し、安全で効率的、そしてクリーンで公平な方法で、移動（モビリティ）に関する選択の自由を示すことを意図している。それは持続可能な開発を支えることとなる。これが交通に関するニューディールである。
- 「統合交通政策」の定義：種々の交通手段の統合のみならず、土地利用計画、環境政策、そして健康問題や教育問題などの他政策と交通政策との統合を意味する。
- 「交通ニューディール政策」とは、
  - ・生活の改善向上、地方交通計画の策定、バスや鉄道サービスの向上、環境のより良い保護、安全治安の向上、より包容力のある社会、持続可能な物資移動、意思決定の共有化及び地方自治の近代化、皆の責任分担ということを指している。
- 主要な手段（選択していくこととなる）
  - ・統合交通委員会の設置
  - ・計画分野

- 政府地方支分部局及び地域開発庁との連携のもと、地方計画会議により、地域計画指導要綱と地域交通戦略が策定される。
- 地方自治体により地方交通計画が策定される。
- 計画政策指導要綱が改訂される（地域計画、開発計画及び交通政策との関連にて）。
- ・資金調達
  - 道路ユーザー負担金の設定：地方公共団体が、ユーザーから負担金をとり、その歳入を公共交通の改善に充当する権限を持つこととする。なお、幹線道路や高速道路に対する料金設定の可能性もあり。
  - 職場における駐車場への課徴金：公共交通投資に向けて歳入を特定する。
  - 民間セクターによる投資増加(PFI)を期待している。
- ・鉄道
  - 戦略的鉄道機関の設置
- ・道路
  - 道路スペースを歩行者、自転車利用者、公共交通へ再配分する。
  - 幹線道路の一部を非幹線化する。
  - 幹線道路については、（新規建設よりもむしろ）維持管理及び効率的な使用を優先的に検討する。
  - 速度制限政策を見直す。
- ・バス
  - フランチャイズ化（特許権譲渡）：地方公共団体主導による質の高いサービス提供を目的とした契約締結の実現を目指す。
- ・欧州連合
  - 車両排出基準、車両安全基準、運転時間規制との調整
- ・二酸化炭素排出
  - 車両の燃費向上及び交通渋滞解消のため、EU措置を通じて努力していく。

## （第1章 交通に関するニューディール）

- はじめに、我々の生活がどう形成されているか、交通（特に車）によってどれだけ豊かになっているのか、しかし環境や経済に与える影響や健康被害はどうなっているのかについて概観する。
  - ・交通混雑による経済に与える機会費用：150億ポンド
  - ・二酸化炭素排出及び地球規模の危機的状況
  - ・大気汚染
  - ・静かな田園生活の破壊
  - ・車両数の増加傾向
- 選択の余地が限られていること
  - ・公共交通に関するコストは増加しているの対し、車に関するコストは年々実質的に減少している。
  - ・英国世帯の約3割は車を持たない。
  - ・車の速度が早まった結果、子供達が通りで遊んだり、歩いて通学する自由がなくなりつつある。かつて5～10才児の3分の1が一人で登校していたのに対し、現在その率は9分の1に減少している。

#### ■政府による一般人への意見照会の結果

政府により意見照会の結果、人々は以下のことを期待していることがわかった。

- ・車を使うかどうかの選択ができるようにしてほしい。
- ・信頼できる交通手段の確保
- ・より良い公共交通システムの確保
- ・環境保護及び健康保全

#### ■「交通ニューディール政策」とは、持続可能な開発を支えていく交通システムである。

その中で、官民連携政策PPP(Public Private Partnerships)により、

- ・インセンティブを与えられた民間会社が新たなサービスを提供し、その水準を向上させる。
- ・税金が、公共交通へ人々がアクセスしやすくなるために使用されることとなる。
- ・公共の利益にかなうようにサービス規制を実施することとなる。

#### ■統合交通政策の定義

- ・様々な交通手段との統合
- ・環境との調整
- ・土地利用計画との調整
- ・教育、健康福祉づくり政策との関連

#### ■生活環境の改善

- ・交通混雑を減少させ、大気をきれいにし、
- ・都市中心部における交通負荷を減らし、より良い計画づくりを行い、
- ・経済を繁栄させ、歩行者及び自転車利用者の安全性を向上させ、
- ・地方（田舎）の孤立化を招かないようにする。

#### ■地方交通計画の導入：地方公共団体への策定及び資金調達権限の付与

- ・地方自治体は交通戦略を設定する。
- ・地方交通計画とは、交通戦略を統合し、地方における目標を定め、資金調達を確固たるものであり、交通管理政策を含むものである。
- ・地方自治体は、住民の意思を戦略的に反映させているという仮定のもとに、このような権限を付与するものである。
- ・権限：道路ユーザーへの負担金設定  
職場における駐車場への課徴金

#### ■インフラ整備

- ・インターチェンジ（及び乗り換えポイント）の改善及び交通ネックポイントの解消

#### ■空港

- ・地方空港の役割を強化した新たな政策の策定

#### ■統合交通委員会

- ・全国レベルでの統合交通政策についての助言を提供し、変革のための推進役となる。

#### ■車利用者へのニューディール

- ・遅れの解消：地域交通管制センターを含めた道路ネットワーク管理の改善
- ・より信頼できる交通：国及び地方レベルにおける道路の維持改善へ向けた重点投資
- ・新たな道路利用者への憲章
  - 燃費の良い車の利用促進
  - より安全な車の利用促進
  - より安全な道路の整備促進
  - 旅行に際してのドライバーへの情報提供
  - 交通混雑の解消
  - 車による環境汚染の減少

#### ■旅客へのニューディール

- ・より良いバス及び鉄道サービスの提供：交通混雑を減らし、バス優先手段の改良によりバスへの信頼性の改善を目指す。
- ・改善方策
  - 情報システムの改善（2000年までに全国公共交通インフォメーションシステムを確立）
  - チケットの販売改善（簡素化及び自動改札チケットの設置増）
  - 乗り換え及び乗り継ぎの改善
  - 個人の治安の改善
  - 高齢者や身体障害者のアクセス改善

#### ■より良いバスサービス

- ・交通改革を先導する役割
- ・Quality Partnerships：地方公共団体とバス運行業者による、迅速で、信頼のおける質の高いサービスの提供（アクセスのし易さを伴った）
- ・Quality Contracts：地方のニーズがある場合、特定ルートに沿ってバスサービスを排他的に提供する契約
- ・運賃割引：高齢者については半額又はそれ以下
- ・地方バス：特別の財源措置

#### ■より良い鉄道サービス

- ・戦略的鉄道機関の設置：旅客及び貨物需要に総合的に対応し、乗り換えを円滑に進め、今後の方向を示し、公共補助金の価値効用を最大化することが目的。
- ・新たな旅客に対する利益：改善されたサービスはより多くの顧客を生む。
- ・より厳格な規制：民間セクターに運行契約を厳格に履行させる。

#### ■環境保護の向上

- ・グリーンハウス・ガスの排出削減：京都協定の履行
- ・燃費の良い車
  - 基準づくり
  - 税制優遇措置
  - クリーンカー・タスクフォースの設置

- ・交通騒音：対処を検討。また、航空騒音被害の深刻な地域における絶対騒音レベルを削減する新たな権限の付与。

#### ■安全及び個人の治安の改善

- ・安全
  - 交通安全政策の包括的見直し
  - 速度制限政策の見直し
  - 道路安全戦略及び目標の設定
  - 登校について安全なルートを選定
  - 安全な公共交通の推進
- ・治安
  - 安全な駅計画の策定
  - 英国交通警察の役割の見直し

#### ■より包容力のある社会の構築

- ・計画づくり：社会を支え、多様性に応じていく新たな発展を目指して
- ・雇用の創出：交通改善によって支えられる
- ・地方
  - 地方における関係施設の維持支援機能
  - バスサービスの支援
  - コミュニティへのアクセスをし易くするプロジェクトの推進
- ・婦人、身障者、高齢者及び低所得者層の交通ニーズに対処。
- ・コミュニティ分断・隔離の減少

#### ■持続可能な物資移動

- ・戦略的鉄道機関による鉄道貨物インフラの整備促進
- ・貨物のためのQuality Partnerships：地方公共団体と運行業者（配達時間の調整を含む）
- ・道路へのダメージ対策：6車軸の車両までに制限
- ・政策：違法に運行している車両取締り・運転時間制限の制度見直し
- ・沿岸域及び短絡海運への補助金

#### ■意思決定とデモクラシー

- ・ウェールズ、スコットランド及び北アイルランドへの意思決定権限の委譲
- ・イングランド地域において、空港、港、鉄道、道路を含めた地域レベルでの交通と土地利用計画との整合を図る。ロンドンでは統合交通戦略を策定する。
- ・地方住民に対する説明責任（わかりやすさ）を増していく。

#### ■アクションのための責任

- ・グリーン交通計画の策定：各省庁間で策定し、関連機関にも実行を誘導する。
- ・交通に対する理解を深めてもらうための全国的なキャンペーンの実施
- ・児童登校に対するイニシアティブ発揮
- ・全ての個人及び団体に対し、交通・旅行について検討させるよう指導。

## (第2章 持続可能な交通)

■雇用を増加し、経済を強め、人々の生活を豊かにし、社会的疎外を無くすような交通システムをつくることが望まれる。また、交通は健康に被害を与えず、将来の世代に負担を与えることなく現在の生活を豊かにすることが重要である。これが持続可能な交通である。

■交通ニューディール政策に関し、課題と目標を設定する。

■目標：ニューディール政策は、明確で挑みがいのある目標を含む。また進捗状況を測るための指標を設定する。持続可能な交通システムは、最新の技術革新の活用を含め、長期的な戦略を必要とする。

### ■健康の向上

- ・大気汚染：年間24000人の命が早く奪われている。車利用者は歩行者よりも2～3倍の大気汚染に直面している。
- ・安全性：交通に関連した事故で1997年には毎日120人以上が死亡又は重傷を負った。
- ・騒音：安眠ができず人々の健康や子供の学習に影響を与えている。
- ・そこで、交通ニューディール政策は、汚染の減少、大気の改善、健康的なライフスタイルの奨励、騒音減少、安全性の向上を目標とする。

### ■雇用の増加及び経済強化

- ・直接雇用：交通に関し170万人が雇用されている。
- ・交通混雑：ロンドン外周部では交通移動時間の2割が静止している時間である。
- ・維持管理：道路は過去20年間において最悪の管理状態。鉄道もメンテ不足に陥っている。
- ・国内貨物：8割以上（重量当たり）が道路に依存。鉄道貨物は過去10年間に25%以上もダウン。
- ・国際貨物：海運が95%を占めており（重量当たり）、環境面からみて最も持続可能な交通手段である。商業船は最近激減している。
- ・交通ニューディール政策は、信頼性の向上、国際市場とのリンク向上、都市再活性化の推進、既存交通システムの効率的な使用、持続可能な英国交通産業の育成を目標とする。

### ■環境の改善

- ・グリーンハウス・ガス：交通は英国における二酸化炭素排出の25%を占め、そのうち8割は道路車両によって生み出されている。バス・鉄道は乗客当たりの二酸化炭素排出は比較的少なく、車より単位席数当たりで必要とする道路スペースは少なくすむ。二酸化炭素他汚染物質の排出は、道路貨物よりも鉄道貨物の方が単位重量当たりで少ない。また、同排出量は、通常、単位乗客・キロ当たりでも、道路よりも鉄道の方が少ない。
- ・航空旅行：単位乗客・キロ当たりの二酸化炭素排出量は、他の交通手段に比べて航空旅行が大きい。
- ・交通ニューディール政策は、交通の伸びを削減し、気候変化に対応し、交通のための土地利用を最小限化し、非リサイクル材料の使用を減らし、投資決定に際し環境への影響を考慮し、人々の注意喚起を促すことを目標とする。

### ■公平で包容力のある社会

- ・車のアクセス：貧弱な公共交通と車の不所有（英国世帯の3分の1が車を持たない）によって、社会的疎外の問題を生みだしている。
- ・公共交通コストの増加：バス運賃は1980年以来実質ベースで3分の1値上がりしている。公共交通は社会的に弱い立場にある全ての人にとって利用できるものではなかった。
- ・個人の治安問題は、交通を利用するうえで深刻な妨害物となっている
- ・コミュニティの断絶：交通量の多い都市道路はコミュニティを分断し、生活の障害となっている。
- ・交通ニューディール政策は、公共交通の改善とアクセスし易さを目指し、コミュニティの分断を減らし、交通ニーズを削減し、身障者に対しより良い交通選択の機会を与え、犯罪のおそれを減らし、交通に従事する人々の職場状況を改善していくことを目標とする。

#### ■統合交通システム

- ・民営化、規制緩和及び競争原理の導入により、統合交通システムが実現できなかったため、変更する必要がある。
- ・競争政策への対応及び独占の規制  
政府は、
  - 競争政策は基本的に温存し、
  - 必要に応じ公共の利害が生じる場合は介入し、
  - 競争法を通じ、非競争協定及び独占に対処するため、競争関係機関の権限を強めることとし、
  - 効率的なサービスを提供する運行业者が、それに見合った報酬を被雇用者と共有できるようにし、課徴金制や税制等の経済的インセンティブを与え、交通手段、土地利用及び経済発展の相互作用を認識した計画づくりを行い、より安定的で統合され戦略的な環境のもとで交通運行业者等が投資決定できるような計画づくりを進める。

#### ■バスの規制緩和

- ・ロンドン以外の地方バス市場における規制緩和によって、サービス方法の変更をめぐって競争や混乱が生じ、問題となった。1986年以来、バス利用は約25%減少した（利用が増減していないロンドン市内と対照的）。

#### ■鉄道の民営化

- ・鉄道規制機関は、1999年から競争原理が更に働くよう法的に関与する予定である。また、厳しい予定条件のもとに、競争を多少制限させるような措置も予定している。既存のサービスがおろそかにされるのであれば、競争は許されない。
- ・戦略的鉄道機関は、競争のための長期的な政策を設定し、また適正に統合されたネットワークをくずすようなことはさせないだろう。
- ・これまでに、
  - 旅客数は増加し、
  - 鉄道会社は、国民へ適切に説明を行うことなく、公的補助金を受け続け、
  - 旅客の不満は増大し、
  - 鉄道規制機関Rail Regulatorと特許管理者Franchising Directorとの所管責任は重複し、
  - 業績の悪い鉄道運行业者等に対する制裁措置は不十分であった。
- ・そこで、交通ニューディール政策は、公共の利益を増し、公共交通及び乗り継ぎを改善し、交通手段の選択性を改善し、ネットワークを強化し、自動改札システムを奨励し、よい良い情報



を提供し、信頼できる数多くのサービスを確実なものとし、乗客の意見を反映させていくことを、目標とする。

#### ■旅行傾向の変化

- ・多くの旅行が5マイル以下：全旅行の約75%が5マイル以下であり、45%が2マイル以下である。
- ・多くの旅行が車以外の代替が可能：王立自動車協会RACによる最近の調査によれば車を利用した旅行の多くが車による必要がないことがわかった。3分の1までが全く車の必要がないか、良き代替手段があることがわかった。
- ・旅行・交通傾向は変化しやすい：かなりの率の人が毎日そして毎年旅行手段を変更しており、旅行を決めたり、生活していくうえで、かなりの適応力があることがわかった。

#### ■技術が一定の役割を果たす

- ・政府は技術的進歩を最大限活かす予定である。

#### ■国際的及び国内目標・基準

##### ・現在の目標

- グリーンハウスガス：国際的な法的目標は、2008年～2012年までに、1990年レベルより12.5%下までの排出量削減を目指す。英国内目標としては、2010年までに二酸化炭素を20%カットする。
- 大気汚染：2005年までに一定の汚染物質の削減目標（健康に関連した）を設定。EUの車両及び燃費向上基準＝新車両から、有害物質及び騒音レベルを削減することとしている。
- 自転車利用：1996年ベースから、2002年までに倍増、かつ2012年までに更に倍増。
- 道路安全：現在の目標は2000年に向けたもので、新たな目標は2010年に向けられる。

##### ・将来に向かっての目標

- 鉄道による貨物輸送：産業の成長目標を設定する。
- EUの車両基準：2010年より前に33%以上のCO2削減。
- 健康：2010年までに全ての事故を20%カット。2010年までに65才以下の心臓病及び発作による死亡率を33%カット。
- グリーン交通プラン：1999/2000年までに政府の主要な建物について検討する。
- 徒歩：徒歩の増加奨励。
- 公共交通：公共交通の利用促進
- 道路交通：この白書における方策の効果を評価し、道路交通量レベルの全国的な目標を検討。

#### ■気候変動についての照会文書が近々出される。

- ・CO2の排出目標に適合した選択措置に関する照会文書が近々なされる予定。
- ・新車によるCO2排出カットというEU戦略により2010年までに8-14%の排出削減がなされるだろう。
- ・摩擦係数の少ないタイヤによる排出は約5%カットされよう。
- ・交通混雑の緩和により排出をカットできる。
- ・道路利用者に課徴金を課すことにより、地方にて適切な交通パッケージ方策を実行することで、都市中心部における道路交通からくるCO2を20%までカットできよう。

- ・政府の見積もりによれば、交通ニューディール政策の主要手段により、人々の交通行動パターンが変化しなくても、道路交通に関するCO2排出が約22-27%カットされる可能性があるとしている。

#### ■交通混雑

- ・調査によれば、2010年までに公私のピーク時における旅行時間が20-25%削減される可能性があるとしている。
- ・交通目標は道路交通削減法により設定される予定。
- ・全国レベルにおける目標設定にあたっては、統合交通委員会からの助言を求めよう。

#### ■地方における大気汚染の改善

- ・車両及び燃料基準に関するEU指令により、2010年までに、都市中心部におけるNOX排出は、1996年レベルの67%程度まで、粉じん物質は70%程度まで減少するだろう。
- ・その他の措置として、交通混雑を減らし、公共交通の利用を促進することが掲げられる。
- ・更に粉じん物質を50%程度まで減らすことは可能であろう。

#### ■より包容力のある社会の構築

- ・年金生活者はバス運賃を半額に。地方自治体はその気になれば、より減らすことも可能。
- ・都市中心部において、歩行者専用通りを多く設ける。
- ・駅及び公共交通における治安を向上し、街灯を明るくし、CCTVを広く活用する。

#### ■目標の範囲を拡大する

- ・統合交通委員会の助言にもとづき、新たな目標を設定するだろう。
- ・指標は毎年発表される。主要指標を含んだ「交通傾向」に関する最初のレポートは既に刊行済み。
- ・分析は、所得別、地方・都市別、年齢別、性別によりなされるだろう。多くの場合、全国レベルで目標が設定されるというよりも、地方における統合交通戦略を支える見地から目標が設定されるだろう。
- ・全国レベルでの目標は目安であり、改善を奨励するものであるが、地方における多様性や地方における個別データを想定しているものではない。

### (第3章 統合された交通)

#### (1) 統合システムの構成要素

##### ■歩行者

- ・地方交通計画は徒歩戦略を含む。
  - 道路スペースをより歩行者に再配分。
  - 交差点での待ち時間を少なくする。
  - 学校周辺、「居住ゾーン」等における交通制限の実施
  - 徒歩道の良好な整備の促進
  - 便利な横断歩道の設定
  - 地方公共団体が、横断歩道を含めて身障者にやさしい施設を提供する。
- ・徒歩のための戦略を策定予定。

## ■自転車

- ・地方交通計画は自転車戦略を含む。「自転車のための地方戦略」は道路ネットワークにおける「自転車の見直し」及び開発計画における「自転車の監査チェック」を含む。
  - 既存道路において自転車により多くのスペースを与える。
  - 自転車利用促進のための交差点の改良
  - 車の速度制限をより多くの箇所で行う。
  - より安全な自転車置き場の設置。
  - 自転車道の良好な整備により危険を減らす。
  - 自転車関連施設の設置促進に向けた土地利用及び設計
  - 安全性向上に向けての行動開始
  - 全国自転車フォーラムは既に設立された。

## ■バス

- ・新たなイメージを有するバスが必要：清潔、快適、便利、容易なアクセス。
- ・法律に基づいたQuality Partnershipsの遂行
  - 地方公共団体がバスサービス・市場に対しより強力な権限を持つようになり、アクセスが容易なバスサービスが可能となる。また追加的なサービスを購入することができる地方公共団体の法的権限が明らかにされる予定。
- ・Quality Contracts：最初に法制化される予定であり、地方公共団体がルート特許を有することとなる。
  - 大臣への申請により、地方自治体はバスルートに関し、その仕様及び業績目標を設定することができ、運営業者により競争入札させる。その際、最良価値化Best Valueアプローチが採用される。
  - 例えばパイロットスキームに対し、国からの指導が与えられる。
- ・地方においては、より小さなバスやタクシーバスの採用を進める。

## ■鉄道

- ・乗客に対するサービス向上
  - 列車をスピードアップし、付加的サービスに関し増大するニーズに対応し、車両の多く列車を設け、信号制御の改善を行う。
- ・2006年までに主要な運行ネックとなっている箇所を解消する。
  - 車両会社は、ネットワーク上、限界を超えている主要なネックポイント15ヶ所を評価しつつある。
- ・目標：全国戦略的鉄道機関が貨物及び旅客のための目標を設定する。

## ■地方鉄道

- ・地方交通計画に含まれるべき課題であり、重・軽軌道鉄道の整備は車の交通を削減するのに役立つ。
- ・短期的な資金調達
  - 新たな主要な軽軌道鉄道についての資金調達については、価値効用の最大化を行い、地方交通計画における必要な統合交通戦略の一部を形成するときに限り、補助される。官民パートナーシップ(PFI)も検討されるべきである。

- ・長期的な資金調達（地方公共団体からの支援）
  - 新たな交通混雑負担金又は駐車課徴金からの歳入により補填される。

#### ■貨物

- ・政府は今後5年間に鉄道貨物を倍増、今後10年間に3倍増にする目標を設定。
- ・計画政策指導要綱の改訂により、より多くの貨物を鉄道によって移動させることとする。
- ・地方開発計画において、既存の又は新たな工場、倉庫、流通センター地域と鉄道とのリンクの可能性を考慮に入れることとする。

#### ■自動二輪

- ・諮問グループが設立済み。バス・レーンのオートバイへの開放についてのパイロット調査の提案を受付中。

#### ■乗り継ぎ負担のない交通

- ・交通ニューディール政策は、
  - チケットの自動通過制度を推進し、
  - 簡素化した運賃制度や回数券制度（ガイダンスを刊行予定）を策定し、
  - 乗り換えに関する施設を整備し、サービス調整を行い、
  - 時間割を調整し、周遊計画を行い、運賃に関するインフォメーションを広報する（2000年までに、電話やインターネット等において、全国的な公共交通インフォメーションシステムを確立する）。
- ・地方交通計画において、円滑な乗り継ぎについても言及する。
  - 官民パートナーシップにより得るところは大きい。政府は地方公共団体の権限を強化する予定。
- ・運賃及びチケット販売
  - 地方交通計画において、チケット販売やトラベルカードについての取り決めを検討する。
  - バス会社は、必要に応じ地方公共団体と協力のうえ、チケット販売を通じてより簡素化した運賃体系を導入する。回数券の設定も促進する。
  - 地方公共団体は、バス運行業者がマルチモード運行のチケット販売システムに参加しやすくなるよう提案する。スマート・カードの導入も検討する。
- ・乗り換え：地方交通計画では、乗り換えに必要な改善措置をとりあげ、資金調達を可能とさせる。
- ・円滑な乗り換えのため、
  - 運行サービスを頻繁とし、待ち時間を最小限化するとともに、情報を得やすくし、
  - 治安を改善し、トイレ等の施設整備を行い、職員の質を高め、自然天候から旅客を守り、異なった交通手段間（バスストップ及び鉄道駅など）での取決めを結んでおくことが必要。
- ・政府は、乗り換えに関し、更に調査研究することを委託した。「交通乗り換え-最善を尽くすために」（Colin Buchanan and Partners, 1998）を参照。
- ・地方開発計画において、乗り換えの場所を適切に表示し、認識できるようにすべきである。

#### ■時刻表-サービスの安定性確保

- ・政府は、サービスの安定性を確保するため、時刻表の変更を制限するだろう。交通コミッショナーに対する変更通知期間は延長されるだろう。
- ・時刻情報は、標準的な電子掲示板により運行サイドから与えられるだろう。
- ・副次的だが当初段階において、制度化が必要となるだろう。

## ■旅客への情報

- ・公共交通インフォメーションシステムが2000年までに導入され、インターネット、電話によりアクセス可能となろう（当初は時刻表をカバーし、その後運賃体系を含む）。中央政府、地方政府、運業者、ユーザー団体間のパートナーシップにより作成されることとなる。
- ・政府は、情報に関する指導要綱を策定する。また、身障者差別法第3章における必要事項（例、大きな活字体の情報を掲示すること）との整合性についての文書が刊行される予定である。
- ・地方公共団体は、基本的な法制化を通じ、運業者から情報を入手できる権限等を与えられるべきである。

## ■タクシー

- ・地方交通計画にはタクシーの役割も含めるべきである。
- ・ロンドンでは、ミニ・キャブ運転手に関する規制が導入されるべきである。

## ■不安のない旅行

- ・公共交通への依存は、治安が良くなれば、ピーク時以外の時に10%増加するかもしれない。
- ・政府は、歩行者及び乗客の治安を改善するための措置についてのガイダンスを刊行する。犯罪及びその不安の減少が優先事項である。
- ・上記ガイダンスは既に入手可能である。「公共交通における個人の治安改善-運業者へのガイド」
- ・安全な駅づくり計画：駅（プラットフォームやアクセス道・駐車場を含む）における犯罪の恐怖へ対処する。
  - 職員を訓練し、CCTVを活用し、緊急時において素早く対処し、定期的な査察や維持整備を行い、照明を明るくし、囲いを整備する。
- ・通りにおける治安は、設計方法やCCTV整備によって保つことができる。
- ・日没以降利用可能なグループチケット販売も一つの治安対策である。

## ■全ての人によりアクセス可能な交通

- ・身障者差別法については、新たな鉄道車両整備の条項に関しては1998年末から、一階建てのバスについては2000年から（予定）、タクシーについては2002年から（予定）、効力を発揮する。
- ・アクセス可能な街路、バスストップ、乗り換え場所が必要である。
- ・地方交通計画にもアクセス問題は盛り込まれるべきである。

## ■地方の道路

- ・歩行者、自転車利用者及び公共交通に対し、よりスペースを与えること。交通管理に関する新たなアプローチ法による。
- ・地域計画指導要綱及び開発計画に、交通管理戦略を盛り込む予定。
- ・地方交通計画においてその戦略を実行に移していく。
- ・とるべき措置として、
  - バスの優先通行
  - 交通制限の実施
  - 自転車利用者、歩行者及び公共交通への優先的なルート確保
  - 都市交通管制（新たなシステムを開発中）
  - ドライバーへの情報提供

- 大気汚染や騒音に関する車両制限
- 駐車場管理及び強制執行措置
- 高密度乗車車両の優先レーン
- ・以下の調査研究が進めばガイダンスが刊行される予定。
  - 広範な目標に対し判断される交通管理計画についての新たな評価システムの構築
  - 公共施設に関する道路工事の際の混乱を最小限し、支援体制を確保するための、インセンティブ及び罰則システムの構築（照会以後に）

#### ■市街地中心部

- ・交通よりもヒト優先にすること。歩行者、自転車利用者、公共交通に対するスペースの増加が必要。
- ・研究分野
  - 「都市ロジスティクスシステム」を通じ、ビジネス配達を改善する。
  - 低排出（又はゼロ排出）車両の使用実験中。
  - 都市クリアゾーンの創設

#### ■住宅

- ・交通制限の実施
  - 時速20マイルゾーン：地方公共団体は時速20マイル制限を課すことが自由にできることとする。
  - 住宅ゾーン：地方公共団体は住宅ゾーン（歩行者・自転車利用者に優先権が与えられ、時速20マイルよりも低い速度制限が可能）に関する提案を前向きに検討することとする。
  - 外部からの交通を制限するように計画づくりを行い、建物の建て方を検討する。車を不要とする計画開発の可能性を検討。

#### ■地方・田園地帯

- ・地方交通計画を通じて資金調達のイニシアティブをとる。
- ・田園地帯交通戦略（地方交通計画の一部）においては、交通問題が場所を変えて存するのではなく、解消するようにすべきである。
- ・カントリーサイド委員会により設置される地方交通諮問サービス機関により、景観や交通手段が審査される。
- ・歩行者、自転車利用者及び騎乗者に優先権を与える静かな道路を地方公共団体が開発する。また、全く交通のないグリーンウェイの設置も検討。

#### ■幹線道路

- ・新規建設よりも、維持管理に重点をおく。
- ・統合交通に資するため、地域計画づくりの過程で幹線道路についての検討も行う。
- ・都市間交通に関しては、道路も鉄道も考慮に入れられなければならないが、道路の改良は以下の点に集中させることが期待されている。
  - 道路維持管理
  - 優先使用付けを含めた、交通マネジメント及びネットワーク管理を通じて、道路性能を最大限に発揮すること。
  - 既存の混雑地点においては、道路改良の目標設定

- ・新規道路（例、バイパス）の代わりに、既存道路を改良し、交通削減を行うことが優先する。
- ・新規投資の基準
  - 統合性、安全性、資金調達可能性、持続可能性の価値効用の最大化、環境への配慮、アクセスのし易さ
- ・幹線道路、地方道路及び他の交通手段の統合
  - 道路は交通ネットワークの一部として地方でも全国的にも取り扱われるべきである。
  - その際、旅客と貨物における交通手段の統合（簡単に乗り換えできる手段を提供）、そして地方道路と幹線道との間の統合（地方道路に適しない交通の幹線道路使用）を考慮すべきである。
- ・幹線道路ネットワークの一部は、非幹線化することとしている。すなわち、一部の道路は、国民へ照会のうえ、非幹線化していく方向。その結果、人口集中地域、経済集積地域、港湾、空港及び周辺地方を結んだ道路から成る中核的幹線道路ネットワークの構築。
- ・道路庁によりツールキット（道具箱）が開発中。すなわち、
  - 他の交通手段との統合（相違する交通モード間の乗り換え促進、ルート・手段選択に関する情報提供、公共交通の優先確保を考慮した）
  - 交通需要を管理し、優先付けに対処する。
  - 効率性の改善（パイロットスキームとしてのM25にて）
- ・ルート管理戦略は、地方交通計画にて設定される地方交通戦略と整合性を保っていく。
- ・道路庁の基本的機能は「ネットワーク・オペレーター」となること。その主要な目標は、
  - 幹線道路及び橋梁の維持管理（トータル・ライフコストの最小限化）
  - ネットワーク・オペレーターとしての機能（既存のインフラを最大限に活用）
  - 交通混雑の解消及び信頼できる交通時間の確保
  - 幹線道路の改良（政府の委任を受けて）
  - 環境への影響を最小限とする。
  - 交通安全の向上及び目標の達成
  - ネットワーク効果及びその信頼性についての情報提供
- ・道路庁により、ネットワーク効果指標が開発され、毎年発表される予定。
- ・イングランドにおいて、地域交通管制センターが設置され、道路の信頼性の回復及び混雑へ対処している。
- ・道路利用者憲章が道路庁によって見直されるとともに、故障車両の迅速な除去に関する行動計画が策定される。
- ・ドライバーへの情報提供
  - 道路庁は、無料で、事前にはインターネット及びラジオを通じて、旅行途上においてはラジオ、道路標示板を通じて、将来においては車載インフォメーション・ガイドシステムを通じて、情報をドライバーに提供することとしている。
- ・環境への配慮：環境にダメージを与えるような場所に建設されるようなインフラに対して
- ・道路照明に関し、照明の交換計画に関するガイダンスを検討中。
- ・開発規制
  - 地域における持続可能な交通戦略及び地方交通計画のなかに盛り込まれる。主要道路（非主要ではなく）に新たにアクセスする方法を段階的に導入する政策を検討中。

## （2）物資の移動：持続可能な流通

### ■道路：貨物交通を減らすイニシアティブを

- ・空（カラ）輸送は減らす必要がある：現在の約30%の貨物輸送がこれにあたる。運行業者間の

インフォメーションシステム及び協同システムの構築が必要。

- ・ 運転手の運転行動パターンを変えることにより、エネルギーの節約が可能。
- ・ 41トン級の6車軸の貨物トラックで道路にやさしいサスペンションを有するものが、1999年1月より運行が許可される。
- ・ 44トン級の貨物トラックの場合については、統合交通委員会で検討される予定。
- ・ 貨物のためのQuality Partnerships
  - 道路貨物運送業者、地方公共団体およびビジネス界における協力を促進。例えば、貨物トラックを朝と夕のピーク時に排除することにより、交通混雑が緩和されるが、時間外配達には住民にとっては不便であるといった問題を議論し、解決することが必要。
- ・ 地方交通計画は貨物トラックのルート選定を盛り込むべきである。貨物トラックは不適な道路を通るべきでない。抜け駆けにどう対処するかが課題。
- ・ 環境にやさしい貨物トラック
  - 液化天然ガスのトラックは静粛であり、ディーゼルより排出量も少ない。太陽電池による保冷車は騒音や汚染を排除する。

■航空貨物：新たな調査研究を委託中（略）

■海運貨物：英国船団の再来を目指して（略）

■空港利用：政府は今後30年を見越した空港戦略を準備（略）

■統合された港湾利用（略）

■欧州間ネットワーク(TEN)

- ・ 政府は、EUと協調して、TENを開発し応募した結果、英国にてウェストコースト主要線とチャンネルトンネル・レイルリンクプロジェクト等についての資金調達が可能となるだろう。
- ・ 欧州を渡る鉄道の改良は、持続可能で、乗り継ぎ負担の少ない欧州間サービスの実現にとっては必須のものである。また、政府は、EC白書(1996年)「コミュニティ鉄道の活性化戦略」を支持している。

### (3) 交通の安全

■道路の安全性：政府は、2010年に向けて道路安全のための目標を設定し、今年中に新たな道路安全戦略を設定する予定。

- ・ 道路における死傷者総数は近年減少していないが、1981～85以降、道路における死者の数は36%減少している。道路の安全性を向上させ、命を守るため、以下のことを奨励すべきである。
  - 運転手、二輪車運転者、歩行者の行動パターンの向上
  - 車両の安全性の向上
  - より良い道路整備の促進及び強制執行（違法駐車等に対する）
- ・ 道路の安全性を向上させるためには、
  - ドライバー研修：ドライバーテスト及び試験研修の見直し
  - 教育：学校や両親を通じて交通安全についての教育を行う。
  - 登校への安全なルートを選択：地域ごとに任せる。
  - 速度制限の遵守：都市部及び地方道路において、速度制限遵守のための測定措置の設置促進
  - 歩行者及び車両同乗者：か弱い存在である歩行者（特に児童）、二輪車運転者を含めた安全策の向上
  - プロの運転手に対しより良い運転を心掛けてもらう。



- 飲酒運転取締り基準の引き下げ：50mgの法的飲酒取締り制限の導入へ（1998年末に結論が出る予定）
- ・EUとの連携
  - 車両に関する規制により、危険な運転行為や速度制限等の防止に貢献している。
  - 歩行者にやさしい車前面部に関するEU規制
  - 消費者に対する衝突テストの結果に関する情報提供
  - 貨物トラックに関する前部下のガード版の設置
- ・政府が速度取締り政策を見直し中
  - 見直しは、道路の安全性のみならず、環境（騒音や大気汚染を含む）への被害を減らし、社会的な疎外・分断を減少させることを目的としている。また、どうすれば、教育、強制執行、広報、土木技術上の見地から、道路の安全性が改善されていくのかについても検討中。約1年かかる見込み。
  - スピードをあげると重大事故が増えるというメッセージを伝えるキャンペーン実施
  - 「時速20マイルゾーン」の設置
  - 速度制限及び信号無視取締りカメラの設置促進
  - 道路工事中における監視カメラの設置
- ・自動二輪運転者の安全性
  - バイク利用者及び他の道路利用者の双方が道路の安全性について理解を深めることにより、死傷事故は減少するだろう。政府は、運転理論に関する試験を見直し改善したところであり、実地試験についても見直し検討中である。
- ・バスの安全性
  - バスは、これまで安全な乗り物である。事故の多くは乗降時に起きている。政府は、バス車両の安全性向上と道路の安全向上を進めており、ひいては公共交通を奨励することとなっている。
  - 政府は、立ち席のないバスの全てに対し、シートベルトの着用を検討しているところである。
- ・運転時間に関し意見照会中
  - 英国規制とEU規制との間で相違がある。タコグラフ使用を必要としない英国規制を押しつけることは難しい。EUの業務時間指令との整合性を図る規制変更案（多少の柔軟性は残ろうが）が意見照会される予定である。

■鉄道の安全性（略）

■海運の安全性（略）

■航空の安全性（略）

■交通の安全性についての統合アプローチ

- ・交通安全性をカバーする単一の独立機関の設置可能性の検討
  - 環境・交通・地域省DETRは、交通安全性に関する規制機関として、海上沿岸保安庁、民間航空庁、健康安全委員会を所管下においている。環境・交通・地域特別委員会は、安全規制行政と運行責任行政を分離し、交通安全規制は単一の独立機関のもとで行うべきだと提言している。このように、政府は交通安全に関する分担取決めについて見直し検討中である。

## (第4章 行動計画)

### (1) 全国レベル

#### ■統合交通委員会

- ・政府により創設される。
- ・その任務は、
  - 統合交通政策の実行にあたり、政府に対し独自の助言を提供する。
  - 交通、健康、教育等における進捗状況をモニタする。
  - 交通政策がどの程度目標に合致して進んでいるか評価する。
  - 交通及び公共交通のための目標設定にあたって、大臣に助言を与える。
  - 公共交通への支出優先に関し助言を与える。
- ・同委員会は、目標に合致した進捗を行っているかどうかを示す年次レポートを毎年刊行する予定。

#### ■資金調達

- ・PFI（民間資金投資）が交通分野で今後3年間に少なくとも5割増しとなるべきである。
- ・政府の資本支出も増加する予定。
- ・地方公共団体は、道路利用に対するユーザー負担金及び非居住者駐車課徴金からの歳入を、交通政策という特定目的に振り向けることが許可される予定。
- ・道路庁は、高速道路及び幹線道路において、料金を徴収するパイロットスキームを行う許可を与えられた。
- ・道路利用者への税金からくる一連の収入を全国的に交通政策への投資に振り向けるという選択は排除された。

#### ■鉄道

- ・戦略的鉄道機関(SRA)
  - 法律によって定められ新たな機関。旅客のみならず、貨物、ネットワークの戦略的発展につき責任を負う。この新たな組織は、OPRAF（旅客サービスの特許権付与組織）の業務の多くを引き継ぎ、特許が更新される際にはより厳しい業務基準を設定する予定。
- ・鉄道規制機関
  - 鉄道規制機関はSRAと連携して業務を行う。
  - 新たな任務としては、運行会社の投資結果を評価し、ネットワークとしてのどれだけ機能しているかをチェックし、新たな許可（運行会社への）に際し一層明確で効果的な規制を行なえるよう権限を持つこととなる。
- ・車両保有会社その他（略）

#### ■道路

- ・幹線道路ネットワークの維持管理が、今後の優先政策課題である。幹線道路についてはこれ以上言及されていない（道路計画の見直しについては、別の副次的白書として刊行される予定）。

### (2) 地域レベル

#### ■地域計画会議(RPC)

- ・RPCが、地域計画指導要綱(RPG)の策定及び長期的な地域交通戦略の展開に対し、直接的な責任を有する。
- ・RPGは地域交通戦略と整合性を有するものである。

- RPCは政府地方支分部局と協同して、地域の商工会議所、道路庁、SRA、交通関係運業者、インフラ提供者と連携をとりつつ、RPG案（地域交通戦略を含む）を作成する。持続可能な経済発展及び都市再活性化に関する地域開発庁の戦略を反映していく。
- RPGは案の段階で、国民に意見照会される。
- 大臣は、これらの地域戦略が国の政策に適合しているかどうかについてチェックできる権限を有する。

#### ■PRGの内容

- ・ 開発計画へのガイダンスを提供
  - 地域レベルにおける開発が、公共交通へのアクセス基準に適合しているか
  - 路上駐車の設定基準（公共交通の利用可能性レベルと連動しつつ）
- ・ 道路利用負担金や駐車場課徴金に関し、地方公共団体へのガイダンスを提供
- ・ 空港・港湾利用の戦略的引き金となる。
- ・ 幹線道路及び地方道路の役割を含んだ、地域的な交通投資・管理の優先付けの方向を示す。
- ・ 地域的な交通マネジメント（交通需要対策）問題への対処
- ・ 幹線道路計画はRPGと整合性を持つことが必要。

#### ■ロンドン

- ・ 新たに選出される首長がロンドンの統合交通戦略に関し責任を有する。
- ・ 首長はロンドンの土地利用計画にも責任を有する。
- ・ 新たな執行機関「ロンドン交通」が、ロンドンの交通戦略を全体的に履行するために創設される予定。

#### ■PTAs（略）

##### （3）地方レベル

#### ■5カ年地方交通計画：新たな政策の目玉

- ・ 地方公共団体によって作成され、RPGにも盛り込まれ、開発計画の交通に関する面を実行するためのもの。地方アジェンダ21戦略と密接に連携しつつ、全ての地方関係団体（病院、学校など交通を生じさせる主要団体を含む）の意見をもとに作成。
- ・ 計画の対象範囲
  - 交通の全手段
  - 地方交通の改善・調整
  - 徒歩及び自転車利用の促進
  - 登校、通勤等についてのグリーン交通計画作成
  - 社会的疎外の除去
  - 目標：大気汚染、交通量削減、道路安全、グリーン交通計画に関して設定
  - 地方公共団体の資本支出・歳出計画
- ・ 同計画は、RPGに適合している必要があり、毎年進捗状況がチェックされる。
- ・ 1999年に最初の計画（2000/1-2004/5年に向けて）が策定される予定（法制定以前に）。
- ・ この白書では、同計画が州レベルで策定されるのか、市町村レベルで策定されるのか言及していない。

## ■バスサービスの資金調達

- ・ 既述のQuality Partnershipsによって、バス利用が増加し、投資に向けられる分が増えることが期待される。各バスに平均して2人ずつ乗客が増えることにより、関係運行業者の4億ポンドの収入増につながる。

## ■社会的疎外を減少させる。

- ・ 社会的に弱く、疎外されているグループに対して支援する。
- ・ 地方公共団体の割引率について全国的なミニマム基準を設ける。
- ・ 地方交通計画の目標に合致しているかどうか地方公共団体はチェックする。
- ・ 必要に応じ、官民パートナーシップを形成する。

## ■地方鉄道サービスの資金調達（略）

### （4）交通傾向を変更させるために

#### ■地方道路における混雑及び大気汚染に対処

- ・ 地方公共団体が混雑緩和のため、道路利用者に負担金を課す権限が付与される予定。その歳入は、地方公共団体が交通を改善し、市街地の活性化を支援することに振り向けられる。
- ・ パイロットスキームを通じて、政府、地方公共団体他が連携。

#### ■高速道路及び幹線道路利用者への料金徴収

- ・ 地方公共団体と共同した形又は独自の形で、徴収計画が展開される見込み。
- ・ M25のDartford Crossingsについて料金徴収を続けるべきか、またその歳入をM25に関連した統合交通計画に振り向けるべきかどうかについて、国民に照会する予定。

#### ■非居住者駐車課徴金

- ・ 小売り又はレジャー開発に際し地方公共団体により行うことが可能とする。但し、地方公共団体が、車への依存を少なくするために、小売り・レジャー業者とパートナーシップを組んで、公共交通へのアクセスを改善し、そのためのより良い施設（バスストップ、時刻表情報等）を提供し、また小売商品の自宅配送について検討することが重要である。

#### ■環境目標に対処するために税制措置を利用

- ・ 消費者が燃費効率の良い車を購入するインセンティブを与える税制を検討。
- ・ 異なった燃料による税金格差を広げること（例、低硫化ディーゼルは通常のものよりも低い課税で）によって、環境にやさしい燃料利用を促進させる。
- ・ 1998年財政措置法には、低排出のバス及びトラックに対し、自動車利用税VEDを低くする条項がある。
- ・ 乗用車に関し、サイズ及び排出量に応じて段階的に採用される、新たな自動車利用税体系が導入される予定。
- ・ 貨物トラックにより支払われるVEDと、トラックの環境影響（対策）との適切な関連について見直し検討中。
- ・ バス運行業者に対する燃料税還付の増加を検討。
- ・ 会社から提供される車の乱用を抑えるため、その税体系を見直しする予定。

## ■基準の設定

- ・車の排気管から出る汚染物質の削減
  - EU基準を2001年から乗用車及びライトバンに適用予定。
  - 欧州自動車燃料プログラムに2006年までのより厳しい排出規制を設定予定。
  - 新車からのCO2排出レベルを2010年までに120g/kmに削減する（現在の約3分の1程度）。
- ・大気改善のための戦略
  - 全国大気改善戦略：現在改訂中。1998年末には結論が出る予定。2005年までに達成すべき8種の汚染物質について基準を設定している。
  - 地方大気改善管理地域：地方公共団体により、環境基準に合致しそうな地域を選んで設定することが可能。大気改善行動計画が、関係者と連携して策定される。
  - 地方交通計画：交通からの排出物の削減を盛り込むことを予定。
  - EUとの取り決め協定により、二酸化窒素、鉛等の削減レベルを設定。
- ・港湾及び海運（略）
- ・空港（略）

## （5）より良い計画づくり

■既述のようにRPGの改訂、地方交通計画及び開発計画の策定を通じて、統合交通体系の構築に貢献。

■計画政策指導要綱PPG(Planning Policy Guidance)は、交通需要を減らし、レジャーや職場へのより良いアクセス確保のために、開発のスプロール化を制限することが必要であり、以下のものを改訂する予定。

- ・イングランド
  - 交通に関するPPG13
  - 開発計画に関するPPG12
  - 住宅に関するPPG3
- ・スコットランド
  - 全国政策ガイドライン案及び交通・計画に関する計画助言要綱
- ・ウェールズ
  - 計画政策に関する指導要綱及び単一開発計画
- ・北アイルランド
  - 地域戦略フレームワーク及び計画政策文書

## ■「交通に関するPPG13」の改訂

- ・主要な開発計画において、徒歩、自転車、公共交通によるアクセスを重視し、公共交通ルートに沿った開発を進める。
- ・車駐車場の設置基準の見直し及び自転車置き場の設置促進
- ・車の代替手段を促進させるような土地利用計画を検討。
- ・交通需要マネジメントを開発計画の中に取り入れていく。
- ・歩行者、自転車利用者、バスへ道路スペースを再配分する。
- ・身障者を含めた社会の全ての人々のニーズに応える。
- ・地方における交通サービスを向上させる。

## ■「住宅に関するPPG3」の改訂

- ・既存市街地における新規住宅の配置の検討
- ・徒歩、自転車利用、公共交通によるアクセスが容易な立地の検討
- ・新たな交通パターンの創設

#### ■「開発計画に関するPPG12」の改訂

- ・改訂版は近々刊行される予定。
- ・計画の早期策定促進
- ・開発計画と地方交通計画との整合性の維持

#### ■新たなPPGの実行にあたっては、開発業者及び地方公共団体の協力が必要である。主要な関係者及び意思決定者に統合交通政策への理解を深めてもらうための研修戦略を策定する（官民パートナーシップにて）。

- ・用途別開発規則及び一般的開発規則についても改訂中。開発許可条件において車に代替する施設を提供するような方法を検討中。

### （6）執行方策

#### ■道路交通

- ・速度取締り、公共交通への優先付け（現在の20ポンド固定制（最大で1000ポンド）罰金について引上げの方向で見直す必要がある）、汚染コントロールをカバーする必要がある。
- ・現在の技術については、監視カメラの設置促進、バスレーンの設置促進等を行う。
- ・将来においては、車が速度制限を越えないようにGISシステムにリンクした自動速度コントロール装置を設置する（混雑課徴金システムとリンクして）。また、学校等の近くでは減速させるコントロールを行う。

#### ■警察組織その他（略）

### （7）より良い評価を目指して

#### ■交通影響評価

- ・現在、道路計画を含めた新たな交通関係プロジェクトに対して、統合交通、安全性、経済効果、環境への影響、アクセスのし易さという観点から、評価の見直しを検討中。

#### ■経済効果分析

- ・現在、道路の経済便益は、商業・業務目的等のためにどれだけ時間節約ができたかで測っている。なお、交通の信頼性・確実性をどう組み込むかについては検討中。
- ・交通と経済成長との間には正の相関関係があるとの調査結果がある。

#### ■環境影響評価

- ・主要なインフラの新規建設に対する代替手段が求められている（例、交通需要の抑制管理、既存インフラの最大活用）。
- ・環境影響地域の設定検討。
- ・「環境資本」の概念を研究中。

#### ■開発計画の策定にあたって、持続可能な開発を考慮する新たなガイダンスが刊行予定。

- ・既存の政府文書「開発計画の環境影響評価」を補うものとする。

#### ■騒音レベル

- ・調査研究として、イングランド及びウエールズにおける1000の地点における騒音を測定調査しており、1999-2000年に公表予定。また、バーミンガム市による騒音分布図作成があり、1998年には完成予定。また、健康と騒音被害の関連性を調査中。
- ・騒音基準
  - 車両・高速鉄道に関するEU基準、タイヤ騒音、道路の再舗装時に関する基準（検討中）、貨物騒音の最小限化に関する基準（刊行予定）がある。
- ・騒音の緩和軽減政策
  - 既存の幹線道路や空港及び速度制限に関し、見直し検討中。
  - 「騒音に関するPPG24」も見直し検討中。

- 政府は、効果的な技術革新を徐々に進めている。ITSやTelematicsなどにおいてはパイロットスキームを駆使して新技術の有効性の検討を進める予定。

### （第5章 責任の分担をはかって）

#### （1）行動のためのパートナーシップ

- 交通ニューディール政策は、パートナーシップによって実現される。グリーン交通計画が地方公共団体、ビジネス界、コミュニティグループ、学校、病院等によって作成され、問題解決にあたる。
- 車クリーン・タスクフォース（自動車製造会社、石油会社、環境団体等から成る）が、燃費の良い静粛な車づくり及び利用を進め、既存交通の環境影響を改善するように努力する。また、「将来車両イニシアティブ」に係るLINKプログラム（関係産業との共同研究組織）との連携を図る。
- 1998年10月までに新車購入の際には、自動車製造販売協会作成の「車のグリーン化ガイド」が配付されるようになる。中古車においても検討中。
- バスの設計にあたって、環境にやさしく、乗客にとって快適な設計（「21世紀バス」）を心掛けるよう政府が働きかける。
- 「地方アジェンダ21」が、持続可能な交通戦略の先導役となるように、地方公共団体等が支援する。
- グリーン通勤計画/グリーン交通計画
  - ・主要な雇用主はグリーン通勤計画を作成することができる。
  - ・政府は、地方公共団体とともに、業務目的の交通利用全てに対して、グリーン交通計画を自発的に策定するように働きかける予定である。
  - ・地方公共団体は地方交通計画に目標設定の例示を設ける予定。
  - ・統合交通委員会は、グリーン交通計画の策定状況をモニターする予定。
  - ・政府の各省庁及びエージェンシーはグリーン交通計画を策定する（本部建物については99年3月までに、それ以外は2000年3月までに）。

・全ての病院は、グリーン交通計画の目標達成を進める予定。

■在宅勤務は奨励されるべきであるが、同時に市街地から郊外への人口分散によるマイナスの効果を考慮する必要がある。地方公共団体は開発規制を通じて、在宅勤務を適正に進めるよう指導する。

#### ■児童の登校

- ・徒歩及び自転車利用のための安全なルート整備を行う。
- ・公共交通を優先的に整備する。
- ・登校時横断歩道監督者（「緑のおばさん」等）に対し、児童及び親が道路を横断しやすくする新たな権限を付与する予定。

#### (2) コミュニティに根ざした交通

■政府は、自発的なコミュニティレベルの交通に関するイニシアティブを期待している。警察に対してもコミュニティの交通需要に応じた自発的な対応を期待している。また、教区単位の自治会においても交通需要を調査し、コミュニティバスの資金調達を検討し、タクシー割引の導入や乗り合い促進に働きかけるよう求めている。

■地方の交通パートナーシップ計画が策定される予定であり、地方交通計画資金から年間420万ポンドが提供されることとなる。コミュニティが社会的な孤立から脱するよう支援する。

#### ■地方鉄道の支援

- ・地方公共団体は地方の駅を経済・社会活動の拠点として、活用するよう働きかける。また、田園委員会により市街地の外縁部において「乗り合い場所」の可能性を検討させる。ここでは、車から他への乗り継ぎが行われたり、自転車、バス、タクシーサービスも享受可能になるよう検討する。

■違った交通手段の存在・選択の余地についての人々の理解を深めるようにする。

- ・例、地方公共団体によるTravelwise、EUによるINPHORM/CAMPARIEプロジェクト
- ・全国的なキャンペーン「自己の責任を果たしていますか」を1998年3月が立ち上げられ、車の減少による健康被害の減少についてもとりあげた。

■今後は統合交通委員が中心となって、この白書に基づく見直しを行い、進捗状況や効果に対するフォローアップを行うだろう。また、交通ニューディール政策に対する継続的な見直し検討は今後の重要な要素でもある。

#### (補録(Annex))

- ・今後の関連する出版物として、
    - 幹線道路に関する政策（記者注：98年7月31日に刊行済み）
    - 道路安全管理政策
    - 変革政策（道路利用者負担金及び業務駐車場課徴金に関する意見照会）
    - 地方交通計画に関するガイダンス
    - 内航運河について
- 等がある。（以下の補録については省略）



#### IV. アメリカ合衆国 TEA-21 の概要

アメリカでは良好な財政事情を背景に史上最大の予算規模で交通インフラ整備を行う TEA-21 (Transportation Equity Act for the 21<sup>st</sup> Century : 21 世紀交通公衡法) が成立した。

この TEA-21 の概要について ENR (Engineering News-Record) の記事、アメリカ運輸省のホームページ<<http://www.dot.gov/>>などをもとに紹介する。

##### 1. 成立過程

97 年 3 月、クリントン大統領は、1991 年からの 6 年間で 1,550 億ドルの交通インフラ投資をおこなった ISTE A (Intermodal Surface Transportation Efficiency Act : 総合陸上交通効率化法) の後継法として NEXTE A (National Economic Crossroad Efficiency Act) を提案した。

一方、議会は、同じく ISTE A の後継法として、上院が ISTE A II (Intermodal Surface Transportation Act of 1998)、下院が BESTE A (Building Efficient Surface Transportation And Equity Act of 1998) を提出し、それぞれに審議をおこなっていた。

しかしながら、さまざまな対立点が存在したため審議は難航、新しい法案が可決されないまま ISTE A は、昨年 10 月に期限切れを迎えたのである。そこで、法の空白期間を埋めるために ISTE A を 6 ヶ月間延長する STE A (States Under the 6-Month Extension Act) を制定し、急場をしのいできた。

ところが、この延長法も今年 5 月には期限切れとなり、プロジェクトへの資金供給ができない状態となったのである。このような状況を受けて、両院協議会で審議を重ねた結果、ようやく TEA-21 (Transportation Equity Act for the 21<sup>st</sup> Century) として法案が一本化され、5 月 22 日の投票において、上院 88 対 5、下院 297 対 86 の賛成多数で可決、6 月 9 日にはクリントン大統領が署名し、成立の運びとなった。

##### 2. TEA-21 の特徴

TEA-21 は、基本的に ISTE A の政策を拡充発展させたものである。主な特徴としては以下の 3 点を挙げることができる。

- 教育費、社会保障費などクリントン大統領が優先課題としている分野の予算を削減せず、均衡財政の範囲内で交通インフラ整備への投資を行う。
- 各州が納めた燃料税の少なくとも 90.5% を還元することにより公平性を高める。
- ハイウェイトラストファンドに納付された燃料税は、ハイウェイ関連以外の目的には支出できないようにファイアウォールをもうける。

### 3. TEA-21 の概要

#### 3.1 予算規模

TEA-21 は、1998 会計年度から 2003 会計年度までの 6 年間で道路・橋梁・鉄道などの整備をおこなうというものであり、その中には 1,850 もの具体的なプロジェクト名が予算とともに明記されている。(主要プロジェクトについては、表-1 を参照)

なかでも特筆すべき点はその予算規模であり、総授権額は 2,180 億ドルにものぼり、最低でも 1,980 億ドルの公共投資が計画されているのである。この予算規模は、交通インフラ整備ではアメリカ史上最大である。

表-1 TEA-21の主要プロジェクト

(金額単位:百万ドル)

州名	プロジェクト名	予算額
バージニア-メリーランド	Woodrow Wilson Bridge	900.0
ニューヨーク	Long Island Rail Road East Side access	353.0
カリフォルニア	San Diego-Mission Vally East corridor	325.0
イリノイ	Chicago Transit Authority-Douglassbranch	315.0
テキサス	Dallas-North Central extension	188.0
メリーランド	Commuter rail improvements	185.0
オクラホマ	Rebuild I-40 Crosstown Bridge in Oklahoma City	103.7
ペンシルバニア	Rebuild I-95 in Philadelphia area countries	50.0
ノースカロライナ	Add lanes to I-77 from I-85 to State Road 73	48.0
アラバマ	Anniston eastern bypass	40.1
ケンタッキー-インディアナ	Ohio River major investment study	40.0
ニューヨーク	Rebuild New York City post office as rail station	40.0
サウスダコタ	Eastern Dakota expressways	34.8
モンタナ	Widen U.S.63 in Randolph and Boone Counties	31.5
ウエストバージニア	Upgrade U.S.35 from I-64 to South Buffalo Bridge	31.0
モンタナ	Relocate and rebuild Route 21 in Town of Desto	30.0
ニューヨーク	New Staten Island ferries	30.0
ジョージア	Surface transport facilities for Atlanta,Griffin and Macon	29.3
ニュージャージー	Roads through rail right-of-way in Hudson County	26.5
カンザス	Rail grade separations in Wichita	26.3
カリフォルニア	Golden Gate Bridge seismic retrofit	26.0

出典:ENR/JUNE 1,1998

### 3. 2主な施策内容

以下では、T E A-21 の主な施策内容を紹介する。

- シートベルトとチャイルドシートの着用率のアップを図るための補助金。(予算 5.83 億ドル)
- 飲酒運転を防止するために飲酒運転の基準を血中アルコール濃度 0.08 とした州への補助金。(予算 5 億ドル)
- 道路の危険除去や踏切の安全性改善。(予算 30 億ドル)
- 掘削によってパイプラインや他の地下埋設物に損傷を与えることを避けるために州に対して “One Call” 通知システムの設置、改善への補助金。
- 公共交通機関への乗車を促進するために、非課税となる通勤手当の上限額を 1 ヶ月あたり 65 ドルから 100 ドルに増額。
- 低公害燃料を使用するバスの購入・リースの奨励。(予算 5 億ドル)
- プロジェクトの審査においては、官僚的な形式業務と文書を減少させる。
- 低所得労働者を支援し、福祉目的から労働目的の交通利用へと移行するように、Jobs Access と Reverse Commute 計画を実行。(予算 7.5 億ドル)
- 小規模会社や女性が経営する会社が、交通プロジェクトに参加できるように Disadvantaged Business Enterprise Programs を継続する。
- 主要ハイウェイプログラムを拡大する。
  - ・ National Highway System : 全米ハイウェイシステム (予算 286 億ドル)
  - ・ Interstate Highway Maintenance : インターステイトハイウェイ維持管理 (予算 238 億ドル)
  - ・ Surface Transportation Program : 陸上交通プログラム (予算 333 億ドル)
  - ・ 橋梁 (予算 204 億ドル)
  - ・ Congestion Mitigation and Air Quality Improvement : 渋滞緩和/大気質改善 (予算 81 億ドル)
  - ・ Federal Lands Highways : 連邦土地ハイウェイ (予算 41 億ドル)
- 高度 I T S (Intelligent Transportation System) 技術の開発、導入配備を行う。(予算 13 億ドル)
- レクリエーション道の建設・維持。(予算 2.7 億ドル)
- 交通研究 (予算 5.92 億ドル)
- 磁気浮上鉄道開発 (予算 10 億ドル)

(担当：水野)

# 研究所ホームページのご案内

アドレス <http://www.rice.or.jp>

財団法人建設経済研究所では、ホームページを開設し、最新の発表から掲載しています。ぜひともご活用ください。

## 掲載内容一覧

### <研究所の紹介>

- ・あいさつ
- ・組織・機構
- ・研究テーマ
- ・所在地案内

### <建設経済に関する情報>

- ・建設経済予測（四半期予測）
- ・アジアコンストラクト会議
- ・ユーロコンストラクト会議
- ・海外諸国の建設産業構造に関する調査研究報告

### <最近の発表について>

- ・日本経済と公共投資概要版
- ・研究所だより（Monthly）
- ・主要建設会社決算分析
- ・明日の社会資本を考えるシンポジウム
- ・社会資本読本
- ・公共投資レポート
- ・主要建設会社経営・不良資産・不良債権の推移

### <English Homepage（英語版）>

- ・研究所の紹介
- ・アジアコンストラクト会議
- ・ユーロコンストラクト会議
- ・建設経済予測（四半期予測）