

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. 79

'95

9

CONTENTS

- | | | |
|--|------|----|
| I. 第12次欧米調査団報告 (その3) | | 1 |
| ——米英の公共工事における
デザインビルド (設計施工一環方式) —— | | |
| II. 米国事務所から | | 13 |
| ——アフーマティブアクション最新情報 —— | | |



RICE

財団法人 建設経済研究所

〒105 東京都港区虎ノ門四丁目3番9号
住友新虎ノ門ビル7F

TEL 03-3433-5011

FAX 03-3433-5239

保存用

I. 第12次欧米調査団報告（その3）

——米英の公共工事におけるデザインビルド（設計施工一貫方式）——

今月は、米英の公共工事におけるデザインビルドについて概要を紹介する。

◆ 調査の目的

我が国の公共工事においては、設計施工分離方式が原則になっているが、本年まとまった建設産業政策大綱では、公共工事生産システムについても多様化していくものと考えているようである。

欧米の公共工事においても設計施工分離方式が主流であるが、近年デザインビルドの採用が徐々に増加してきているとの報告がなされている。そこで、アメリカ、イギリスにおけるデザインビルドの使用頻度、法的根拠、標準的プロセス、利点と問題点等について調査を行った。

◆ アメリカにおけるデザインビルド

1. 概要

訴訟社会のアメリカでは、発注者と施工者の間の利害関係から「敵対関係」が生じ、紛争、訴訟合戦が展開され、これに対抗するため、発注形態は時代と共に変遷してきた。「敵対関係」の排除と、訴訟による紛争処理に対する反省から、また、「責任の一本化」を求めて「デザインビルド」を採用するにいたっている。

デザインビルドとは、プロジェクトの引き渡しに際して、ひとつの組織（デザインビルダー）と発注者が、設計および施工を単一の契約として扱う方法である。

2. デザインビルドの使用状況

<連邦政府>

連邦政府の中で軍関係は、大部分の調達デザインビルドで行われているが、その他の省庁ではそれ程ではない。

アメリカ・シビル・エンジニア協会（ASCE）の報告によれば、1991年には海軍住宅関連施設で87%、環境庁産業廃棄物施設で100%（1億7,200万ドル）に及んでいる。また、郵便公社（USPS）で22%（3億3,000万ドル）の実績がある。

連邦調達庁（GSA）では、1989年にデザインビルドの採用を始め、91年には5億6,400万ドル（33%）まで達したが、その後減少し95年の見通しは1,200万ドルであり、デザインビルドの採用は非常に少なくなっている。

GSAでは現在まで、建築と設備工事にデザインビルドを使用しているが、デザインビルドは、あらゆる種類のプロジェクトに適用でき、規模や複雑さに関係なく、すべての建築、土木工事に適していると言っている。ただし、プロジェクトの定義づけが明確であることが必要条件であるとしている。

3. デザインビルドを採用できる法的根拠

<連邦政府>

軍関係省庁にはデザインビルド採用について「二段階選択方式（Two-Phase Selection）」* という明確な法的権限があるが、その他の連邦政府省庁に関してはそのような法的権限はない。

軍関係以外の省庁がデザインビルドを採用できる法的根拠は、1984年の議会で成立した「契約における競争（Competition in Contracting Act）」という法律（1949年連邦財産・行政サービス法の改正法）である。これをもとに「協議的競争（Negotiated Competition）」という方法が採用され、連邦調達規則（FAR）Part15：協議による契約（Contract by Negotiation）の中のSource Selection において「最大価値業者選定方式（Greatest Value）」**を規定している。その他の方式としてPart14：封印入札（Sealed Bidding）で規定されている「二段階封印入札（Two Step Seald Bidding）」***がある。Part14とPart15の基本的な相違点は、発注者とコ

ントラクターとのコミュニケーションの違いである。つまりPart14では、一方的な契約方法で両者が協議することは不可能であるが、Part15では協議が行われる。

1984年以前は、軍関係だけはデザインビルドを採用できたが、他の省庁では採用できなかった。

- * 「二段階選択方式」とは、調達方式のひとつで、第一段階で事前資格審査あるいは最終候補者の選定が行なわれる。第二段階では、前段階で選定された応募者がデザインビルド・プロポーザルの提案を行なう。
- ** この選定方式では、プロポーザルに価格と質的な要素の両方が含まれ、選定は価格と質の両方にもとづいて決定される。「質的な要素」はさらに、「専門的な設計」および（または）「管理計画」に分れる。
- *** 第一段階で技術提案のみを行ない（価格の提案は含まない）、第二段階で技術提案合格者による価格付きの封印入札を行なう選定方式。

<州>

州レベルでは、調達法（Purchasing Law）およびライセンス認可法（Licensing Law）によって、明確にデザインビルドを認めている州と禁止している州に分れる。

デザインビルドを公認および（または）奨励している州としては、ニュージャージー、フロリダ、カリフォルニア、マサチューセッツ、ニューヨーク、ニューハンプシャー、バージニア、アイダホおよびワシントンがある。一方、法的に禁止している州としては、ペンシルベニアが建築家ライセンス認可法（Architecture Licensing Law）によってデザインビルドを禁止している。テキサスでも調達法（Procurement Law）によって明確に禁止されているが、刑務所だけが例外的に許可されている。

4. 今後の見通し

<連邦調達庁（GSA）>

現在、連邦調達法（acquisition laws of the Federal Government）の条文変更が議会で検討されている。これは「二段階選定方式（Two-Phase Selection）」を軍関係同様に法制化しようというもので、主要なアメリカ国

内の建設関係協会（アーキテクチャー、設計、エンジニア、建設などの各業界団体）が協力して議会に働きかけている。

G S Aでは、この法律が議会を通ることで、調達方法が合理化され、今後デザインビルドの採用は増加するだろうと言っている。このことは、最近の政府の財政緊縮化とも多分に関係しているようである。

その他、今回ヒアリングを行ったニューヨーク市、ニューヨーク学校公社でも今後の見通しは明るいとみている。

5. 標準的プロセス……連邦調達庁（G S A）の例

G S Aでは二段階選定方式（Two-Phase Selection Process）の最大価値業者選定方式（Greatest Value）を使用している。

（1）設計標準の作成／プロポーザル要請（R F P）の作成

政府機関内部または外部のアーキテクチャー・エンジニアリング会社に依頼して設計基準およびプロポーザル要請（R F P）を作成する。

（2）R F Pの第一段階

R F Pに対して、応募する各デザインビルド業者が、第一段階として、資格審査の資料を提出する。これには、基本的な資格、過去の業績が記載されている。技術提案、価格の提示は含まれていない。政府の規制では、ここに、価格の提示が必要であるが、G S Aではあえて求めていない。設計を完成させないと価格の算定はできない。それは、応募者にとってR F Pを提出するのに多大な負担となるからである。

この第一次審査で、3から5社に絞り込む。

（3）R F Pの第二段階

設計および価格に関するプロポーザルが要求される。その中で、より詳細なマネジメント計画やスケジュール、および価格、その他該当プロジェクトで要求される諸項目の詳細データを記載する。この提案内容の各項目は、重要性にもとづいてウェイト付けがなされて審査され、その結果、最大価値（Greatest Value）を提供する企業が最終的に発注先として決定される。価格が安いからというだけで決定されるものではない。

プロジェクトの定義づけは、最低限に、常識をもって、訴訟されない内容の契約を求めたものとする。細かすぎる定義づけでは従来の方法と変わらなくなってしまうからである。

提案要件が広範囲にわたる場合、第二段階に関わるすべての会社に給付金が支給される。

6. デザインビルドの利点

(1) 責任主体の一元化 (Singular Responsibility)

設計および施工の両方が単一組織の責任下にあるために、品質、価格およびスケジュール厳守に関する責任は1ヶ所に集中する。したがって、設計と施工方法に関する紛争は少なくなる。

(2) 品質 (Quality)

デザインビルドに内在する責任の重さは、高い品質および高性能の建設システムを達成するための動機となる。発注者の要求および期待が性能という形で記録された以上は、そのとおりの成果をもたらすことがデザインビルダーの責任である。デザインビルダーは発注者に対して、設計書類が完全でミスがないことを保証しなければならない。

(3) 費用の節約 (Cost Savings)

設計者および施工者は、チームとして作業を行うと同時にお互いにコミュニケーションを取り合い、様々な材料および工法の評価を効率的かつ正確に行う。設計の過程において設計者と施工者がチームを組んだ場合、バリュー・エンジニアリングおよび建設可能性をより効率的に利用することが可能になる。

(4) 時間の節約 (Time Savings)

設計と施工は部分的に重複した作業である。また、デザインビルド方式を採用することによって、入札および再設計のための時間が不要になるために、設計と施工に要する合計時間は大幅に削減される。デザインビルドは、「早期着工方式 (Fast Track)」を適用する際に理想的な方法である。早期着工方式では、実施図面が完成する前に施工作业を開始することが可能であ

る。このような時間の節約は低い価格につながるとともに、完成した施設をより早く利用することも可能にする。

(5) 管理上の負担が軽減される可能性

デザインビルドでは、調達のプロセスが効率化されるために、発注者の管理上の負担が軽減される。デザインビルドの契約が受注された後は、発注者は個別の設計と施工の契約の調整と仲裁に時間や費用を投資する必要がなくなる。

(6) 最終価格に関する早めの知識

設計の責任をもつ組織が、同時に施工費の見積を行い、早い段階でプロジェクトの完成図を正確に概念化することができる。したがって、他の方法に比べ保証された施工費を大幅に早い時期に知ることが可能になる。これは、早期の資金調達を可能にするとともに、費用上昇の危険性を軽減する。また、設計のために長い時間および多額の資金を費やした結果、プロジェクトの費用が高額になるといった問題も避けることができる。

(7) リスク管理

プロジェクトの性能を決定する要素のうち、費用、スケジュール、品質に関しては、明確な定義および適切にバランスさせることが可能である（個別のリスクは、そのリスクに対して最適な処理能力を持つ組織が管理する）。図面および仕様書に関するミスに起因する変更は発生しない。それは、図面および仕様書の訂正は、デザインビルダーの責任であり、発注者の責任ではない。発注者は、RFPに要求の概説を行った後に、数社のデザインビルダーによる設計・費用に関する提案を受理する。このようにして、発注者はプロジェクトに伴う経済的なリスクに上手に対処することができる。

(8) 最高の価値につながるバランスの取れた受注の基準

価格の他にも、設計の質、機能性、チームの経験などの要素に関する功績を認めることによって、発注者は、単に初期費用として最低価格を提示したプロポーザルではなく、最も価値の高いものを選定することができる。

◆ イギリスにおけるデザインビルド

1. はじめに

イギリスでは、制度的に決まった入札方式が存在しない。基本的に公的機関における入札方式は、その機関が独自に設定している。それゆえ、機関によって、若干の違いがみられる。しかし、基本的には選択プロセスを明らかにした指名競争入札を採用している。また、昨今の調達方式の選択では、発注機関にとって、効率的・合理的な選択を行っていかこうとする傾向がみられる。特に、建設業に關係する環境省 (Department of Environment) では、調達庁 (PSA) が民営化したことに伴い、従来の調達方式にとらわれないものとなりつつある。

公共部門でのデザインビルドは、住宅、学校、厚生施設關係に多く利用されており、また、土木にも利用されている。

大手企業を平均すると、契約額 (94年、公共+民間) の約30%がデザインビルド契約であり、その割合は増加傾向にある。

以下、イギリス道路庁 (Highways Agency) におけるデザインビルドに関して記述する。道路庁は、1994年4月1日に設立され、従来交通省の道路局が所管していた機能のうち、維持管理を含む建設事業の大部分が道路庁に移管された。ただし、道路庁は、入札契約制度等については従来の交通省道路局の制度をそのまま引き継いでいる。

2. 概要

イギリス交通省でのデザインビルド (DESIGN AND BUILD) は、1980年代半ばにある特定の土木工事に対して使用された。この方式は、施工者に詳細設計を含めて責任施工を求めるものである。即ち、施工者は、細部設計および施工に責任を持たなければならない (一般にイギリスの建設業者は設計機能を持たないため、デザインビルドでは外部の設計コンサルタントを雇入れる)。

アメリカにおけるデザインビルドと比較した場合、アメリカにおいては、施工者は設計コンセプトや仕様などを提案し、基本設計から行うのに対し、

イギリスの道路庁では、設計の約80%は発注者が済ませ、施工者は残り20%の詳細設計を行うのみである点に特徴がある。しかし、イギリスでもアメリカ同様、施工者は設計と施工に対して完全な責任を負っている。

イギリス道路庁では、現在、デザインビルドは試行段階を終え、実施段階に入ろうとするところである。

なお、イギリスには、デザインビルドに関する（規制する）法律は存在しない。デザインビルドは、ひとつの契約形態である。

3. デザインビルドが生まれた背景

イギリス交通省で、この方式を取り入れた主な理由は、次のような背景のもとでの大蔵省からの要請によると言われている。

伝統的方式では、交通省のエンジニアとして施工管理を行うコンサルタントと施工者の間で、設計・施工方法に関する問題や紛争の発生が多くあり、そのため、大蔵省が長期間にわたり未執行の予算の確保を強いられるなど、予算管理上の不都合があった。また、景気後退の中で、受注競争が激しく、安価で落札し、契約後、クレームで工事費が増大するケースが増えてきた。この不都合を解消するためには、設計と施工の責任を一元化することが最も効果があるとの判断から、施工者に設計と施工の両方を責任をもって行わせるこの方式を採用した。

4. デザインビルドの使用頻度

デザインビルドの使用頻度は、現在、金額ベースで約1%である。今後は割合を増やし96年度末までには全体の30%にすることを目標としているが、現在、その達成は難しい状況である。

5. デザインビルドに適した工種の種類と規模

道路建設を考えた場合、新設および改修においては、工事規模にかかわらず成功している。デザインビルドがうまく機能しない例としては、道路のメンテナンスがある。施工者に対するリスクを考慮しすぎて価格が高くなる。価格の観点からメンテナンスに関してはデザインビルドは使われない。

一般的に、デザインビルドは、施工者がリスクをコントロール出来る範囲のものであれば非常に良く機能する。ここで考慮しなければならない重要な点は、設計者の役割と施工者が取り得るリスクはどこまでかということである。

6. 標準的プロセス

アプルーブドリストに現在 400社くらいがあるが、その中から指名された4社による競争入札で行われる。入札書は、設計提案と価格提案を別々の封筒に入れて同時に提出される。まず、設計提案が発注者の要求を満たしているかが技術審査委員会で審査される。その後、別の委員会である価格審査委員会が、条件を満たした業者の価格提案の封筒を開け、価格に応じてランキングし、最低価格者を落札者と決定する。

7. 予算額の決定方法

交通省が工事費の積算を行う主な目的は、歳出の監視と管理および入札結果の検証と評価であり、日本の予定価格に相当するものではない。

予算の決定には物価指数が使われる。この方法では、かなり幅を持った平均的な数字になり、かならずしも正確であるとはいえないが、傾向はよく把握しているので、基本として考えられている。

通常、デザインビルドの場合には、従来 of 価格に約2%の設計のための上乗せ、約8%のリスク移転に対する上乗せが行われる。この上乗せは、工事の種類に応じて過去の実績を考慮して算出される。

8. 契約の特徴

(1) 総価契約（ランブサム）

追加費用のためのクレームは少なくなる。クレームの原因となる例としては、発注者が契約後に要求事項を変更すること、敷地の引渡が遅れたり、工事停止命令であるような人為的な理由によるものである。それゆえ、ランブサムの契約金額は、最終金額となる。

(2) 確定した工期

価格と同様、施工者から提供された現実的な数字であり、工期の変更は少なくなる。

(3) リスクの移転

クレームが生じる主要なリスクはすべて施工者に移転される。次のようなリスクが含まれる。

- ・ 予期しない地盤条件
- ・ 悪天候
- ・ 法令事業者 (Statutory Undertakers) の遅延および要求事項
- ・ 環境の影響
- ・ 敷地および隣接した財産への損害

施工者は、特に設計と施工の欠陥に対して一定の損害賠償も提供しなければならない。

(4) 施工者の設計に対する完全責任

施工者は設計に責任を持つ。施工者は設計者を任命し、詳細設計を完成させる責任がある。施工者は「より建設可能な」設計を設計者に求め、また、問題解決に当たっては、迅速に対処するコントロールと自由を持っている。

(5) 厳しい品質保証規定

契約条項には、品質管理システムおよび設計、施工、検査の品質計画が規定されている。これは設計承認、施工承認、および完成引渡承認の各段階における証明システムと関連している。これにより発注者の品質に関する利益は守られている。

(6) 監督

設計者は品質管理を行うが、契約上の監督責任は施工者にある。設計者は自分自身の設計に従って工事が行われ、検査し、完成されたことを保証する。また、完成品が発注者の要求と施工者のプロポーザルにすべての点で合致することを保証する。しかし、完成後の欠陥責務は、施工者が負っているので、設計と施工が適切に実行されることを確かめる強いインセンティブが働く。

(7) 中間支払い

出来高に応じて中間支払いを行う。

(8) 発注者の代理人

「発注者の代理人」は現場において発注者を代理する。代理人は連絡と監視の任務を行い、証明書を受け取ることに責任を持つ。代理人は監督や検査は行わず、例外は別として、工事に直接介在する権限は持っていない。

(9) 紛争処理パネル

施工者が設計、施工およびプロジェクトのコントロールに責任を持っているので紛争が起こる可能性は少ないが、紛争処理パネルとして、2人の裁定者が任命される。パネルの決定事項は当事者にとって、最終的かつ拘束力を持っている。独立したパネルを持つことで時間と費用のかかる紛争を減らすことができる。

9. デザインビルドの利点と問題点

(1) 発注者にとっての利点

- ・ 責任主体の一元化
- ・ 確実な価格
- ・ 確実な工期
- ・ 価格の節約
- ・ 紛争の減少
- ・ クレームの減少

(2) 発注者にとっての問題点

- ・ 契約債務の不確実さ

プロジェクト完了後に設計と施工の欠陥をどうカバーするかという点である。設計と施工における最もよい産業訴訟手続法規に期待しているが、もし完成の20年以上後に欠陥が判明したら、その施工者がまだ存続しているかは誰にもわからない。

- ・品質が落ちる可能性

施工者は工事費を切り詰めるように誘惑される。しかし、品質保険と証明要求は、品質を担保している。

(3) 施工者にとっての利点

- ・施工性を考慮した設計

施工者は柔軟な設計が許されているので、伝統的方式より施工性の高い設計を行うことが出来る。

- ・効率的な管理

伝統的方式より専門的で綿密な検査は少なくなる。例えば、デザインビルドでは数量明細書はなく、それゆえ完成品の再計測は行われないので、数量計算を行うエンジニアは必要なくなる。

- ・柔軟性

施工者は工事が進むにつれ、地盤の状況を最大限利用して、設計を修正し、コストを低減することが出来る。

(4) 施工者にとっての問題点

- ・高い入札コスト

デザインビルドの入札コストは伝統的手法より高くなる。

- ・責任に対する適合性

伝統的方式ではある一定の責任を施工者は担っていたが、デザインビルドでは全責任が課せられている。

- ・施工者へのリスクの移転

伝統的方式ではある一定のリスクを発注者とお互いに共有するという考え方があったが、デザインビルドではリスクの大半を施工者が取らなくてはならない。

(担当 畑野)

II. 米 国 事 務 所 か ら

今月の米国事務所からは、アファーマティブアクションについて最新の状況が届いたので、その抄訳を紹介する。

— アファーマティブアクション最新情報 —

最高裁判所が連邦政府のアファーマティブアクションプログラムに対し、厳格な調査を行うよう判決を出してから1月以上たっても、連邦機関はその判決をどのように行動に移したらいいのかというガイダンスを行わないままである。最高裁裁判官 Sandra Day O' Connorによって書かれているのだが、大多数の人々が賛同している考えとして、人種や性別によって人々を分類しているような連邦のプログラムは、どんなものでも「止むにやまれない政府の関心事」を履行するために「厳格に作られたもの」でなければならないと述べている。しかしながら、裁判所は「厳格に作られたもの」とか「止むにやまれない政府の関心事」といった句を特には明確にはしていない。これではいかなる特別なプログラムも取り除くことはできない。

○アファーマティブアクションと建設産業

1980年以来、3つの建設関係の判例がアファーマティブアクションの行き先を定める力となった。

○1980年、Fullilove 対 Klutznickの判例

裁判所は、1977年の公共工事雇用法の内容として議会がマイノリティ企業のために工事金額の10%の留保ができることを包含しているということを認めた。

○1989年、Richmond市 対 J.A.Croson 会社の判例

裁判所は、人種や性別に基づいた州や地方の契約優遇プログラムは厳格な調査がなされなければならないし、今までの差別待遇を修正するよう厳格につくられなければならないという判決を下した。

○1995年、Adarand 建設会社 対 Pena (運輸大臣) の判例

Crosenの判例が連邦のプログラムに適用されることとなった。

これまで、Adarand の訴訟が問題点や疑問や恐れといったものを引き起こしてきた。またそれは、アフーマティブアクションの反対者にとっては希望でもあった。しかし、ほとんど行動には移されてこなかった。現在、重要な注意を引きつけている3つの出来事がおこっている。これらの出来事のうち2つはAdarand の判決の前に始まっていたのである。

1. C. S. McCrossan 建設会社の事例

入札が始まるまでに、建設会社を所有するこの白人男性は国防総省の道路工事と舗装工事のプロジェクトに対し異議申し立てをするために2万ドルの法定手数料を費やしてきた。国防総省のプロジェクトは総額で3,000万ドルをマイノリティ企業のために留保してきた。

C. S. McCrossan の副社長である Charles Gaasland 氏は、この留保は全く道理にかなっていないと主張している。彼の主張によると、この地区にはこれ位の規模のボンドを得られるような経済的弱者企業は1つもないはずである。そもそもこういうボンドを得ることのできる企業は、中小であるとか、経済的弱者企業であるとの理由で、連邦のガイダンスの資格を得ることはできない。このように主張している。

連邦の規則に従えば、あるプロジェクトが留保されるためには少なくとも2つの経済的弱者企業が対応しなければならない。また契約も公正な市場価格で行われなければならない。Gaasland氏はこの両方の条件を満たす企業はないと考えている。

国防総省と GAOの当局は同社に反発している。彼らが言うには、26の経済的弱者中小企業が入札参加の請願を行っており、そしてそのうち少なくとも2社の応札を確信している。

McCrossan は、6月末に国防総省を訴えた。その訴状で、彼は Adarandの判決を引用している。政府は、その訴訟の結果がはっきりするまでしばらくの間、入札を遅らせることに同意した。

2. O' Donnell 建設会社

ワシントンD.C.に本拠を置くこの舗装会社の所有者である白人男性は、経済的弱者企業のための中小企業庁(SBA)のセクション8(a)プログラムに参加する権利を勝ちとるのに数年間を費やした。ワシントンD.C.は、O' Donnell社を常にビジネスチャンスから閉め出してきた、逆差別にもつながる、積極的な優遇プログラムを持っている。

1992年5月、連邦控訴院は市の政策は違憲であると判決を下した。しかし、O' Donnellは中小企業庁(SBA)に8(A)プログラムの承認を請願して未だに却下されたままである。中小企業庁(SBA)とワシントンD.C.政府の不公平な慣習にうんざりして、O' Donnell 兄弟はより活動的になった。彼らは、優遇プログラムに明確に反対している全米建設業協会(AGC)の支持を受けていた。

6月、O' Donnell 建設会社は、ついにセクション8(A) プログラムへの参加を認められた。しかしそれは中小企業庁(SBA)に対する行政上の判決が差別待遇の「決定的な証拠」を見つけた後のことである。彼は次のように述べている。中小企業庁(SBA)は、会社が8(A)プログラムの承認を繰り返し拒否されている間中、「独断的でまた気まぐれ」だった。またその行動は、法律や中小企業庁(SBA)の「不正確な」規則のいかなるものの範囲をも超えていた。

Adarand の判決は、おそらくセクション8(A)プログラムを再調査させることになるだろう。しかし、O' Donnell のケースを考えると、中小企業庁(SBA)は、「白人男性が所有している会社を弱者企業として認定したという

先例がある」と言うだろう。

3. オレゴン州

オレゴン州は、アダランド判決を実行した最初の州である。他の州や機関は、政府の命令を待っていた状態だったが、建設業者からの訴訟を恐れるオレゴン州の道路局は、すぐに3,000万ドル相当の5つの道路工事の契約に対し、マイノリティー企業への留保率を0%にした。以前はマイノリティー企業への留保率は7%から13%だった。

オレゴン州の件は、ワシントンの運輸省(DOT) 当局が法務省からの命令を待っていた時であったが、当局にガイドラインを発行させることになった。運輸省(DOT)のメモは、州は次の通知があるまでマイノリティー企業を優遇するという姿勢を維持するようにアドバイスしていた。連邦の規則では、毎年それぞれの州はマイノリティー企業に対し、連邦高速道路プロジェクトの10%を留保するよう要求している。しかし、多くの州は自発的にその最低限の10%を引き上げている。

オレゴン州の運輸省(DOT) 当局は、これらの5つのプロジェクトの留保率を0にしたとしても、州が毎年の最低限の参加レベルを達成していないということも必ずしも意味していないと指摘している。結果として、オレゴン州は現段階ではこれらの契約に対しては、0%の留保率を維持する考えである。

○保守的な裁判所は優遇プログラムを縮減する決心をしている

1994年から1995年にかけての保守的な政策のために、最高裁判所はあるレポーターによって、レーガン元大統領が欲しながらも決して得ることのなかった裁判所と述べられていた。9人の裁判官のうち4人、Willam Rhenquist氏、Antonin Scalia氏、Sandra Day-O'Connor氏、それにAnthony Kennedy氏の4人はレーガン元大統領によって任命された。また、Clarence Thomas氏はブッシュ元大統領によって任命された。これらの5人の裁判官は一緒になって保守的な一団として登場した。彼らはしばしばJohnPaul Stevens氏、David Souter氏、Stephen Breyer氏、そして Ruth Bader-Ginsburg氏という

裁判官で構成されているより自由主義的なグループに打ち勝ってきた。要するに、この時代、裁判所には中心となるような人がいなかった。

保守化への転換は驚きであった。Brennan 裁判官と Blackmun 裁判官が去った後、クリントン大統領が任命した Breyer 氏と Ginsburg 氏は一緒になって2大政党の支持を受け、穏健な立場を維持するものと期待されていた。しかし、時が立つに連れ、O'Connor氏は以前は穏健派であったが、右派側となった。一方、Breyer氏と Ginsburg 氏は左派側に行ってしまった。

1994年から1995年にかけては、奇妙ではあるがいくつかの興味深い特質がある。保守的なグループは、例えば前例を覆したり、司法の行動主義を主張したり、あるいは連邦政府の力に懐疑的になるというような伝統的に革新的と考えられてきた理想と実践を取り入れた。彼らは、カンザス市の人種差別待遇廃止のプログラムを拒否したり、政府が宗教活動に対し援助を行うように強いたり、あるいは地方の学校の近くでの連邦の銃の禁止令を否定するといった連邦のアファーマティブアクションプログラムに反対した。連邦政府の4つの法律はこの期間に違憲であると判決された。この4つという数字は、205年の米国の歴史の中で、これまで裁判所がわずか129の連邦政府の法律を廃止したに過ぎないということを考慮すると、相対的にハイレベルの数字である。

Adarand のアファーマティブアクションの議論からして、裁判所は、憲法は個人としての人々の行動を保証しているのものであって、人種、宗教、性別あるいは国籍といったものの一員としての行動を保証しているものではないと主張している。そういうものとして、連邦政府のプログラムは厳格な検査に服されるべきだし、そのうちのいくつかは廃止されるべきだろう。

もし裁判所が憲法をあまりに文字通りに解釈したり、人種偏見のない社会として心に描いているとしたら、現実と一致しないという危険性があるかもしれない。多くのマイノリティの右派グループの考えに従えば、優遇プログラムの廃止は、アメリカで政治や経済の分野における平等の権利を得るというマイノリティの力を打ち砕いてしまうかもしれない。しかしながら、これらの本当の影響というものは長い期間たたないとはいっきりしたことはわから

ないだろう。