

英国の道路と道路行政
－ 政権交代後の道路改革と最新施策 －

英国道路庁派遣報告書 2

[参考資料編]

平成 25 年 3 月

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

本報告書は、当機構が独自に翻訳したものであり、翻訳等の間違いについての責任は、各発行者ではなく、翻訳者である当機構にある。但し、日本語訳はあくまで読者の理解を助けるための参考であり、当機構は翻訳の間違い等に起因する損害についての責任を負わない。

参考資料編 目次

[政策背景]

1. 英国道路庁戦略プラン 2010-15.....	4
2. 保守党マニフェスト 2010(交通関係抜粋).....	9
3. 労働党マニフェスト 2010(交通関係抜粋).....	10
4. 自民党マニフェスト 2010(交通関係抜粋).....	11
5. 大きな社会の建設 BUILDING A BIG SOCIETY(抜粋)	12
6. 保守・自民連立政権:政策プログラム(交通部分抜粋)	15
7. 歳出見直し 2010 (抄)	16
8. 交通関係歳出見直し 2010(道路関係部分抜粋)	23
9. 道路交通事業への投資.....	30

[道路改革]

10. 戦略道路網の新たなスタート(抄)	38
11. 戦略道路網の新たなスタート:政府回答	45
12. 英国下院交通委員会 交通大臣所信質疑(道路関係抜粋)	58
13. 国家社会資本計画 2011(抄).....	60
14. 社会資本に関するキャメロン首相演説	86
15. 道路改革に関するフィージビリティスタディの諮問事項.....	93
16. 大胆な発想 将来の道路の資金調達モデル	94

[路肩を活用した渋滞対策]

17. オールレーンランニング 運営コンセプト(抄)	113
18. 動的路肩 運営コンセプト Ver.3(抄)	127

[PFI改革]

19. PFIに関する英国財務大臣声明.....	144
20. 新たな官民連携のアプローチ(抄).....	145
21. M6 有料道路(M6Toll)の5年:混雑緩和コストの算定(抄).....	155
22. 下院交通委員会第7回報告(抄)	157

[新たな長期維持管理契約]

- 23. 資産の維持管理及び運営の要求基準 エリア2の要求基準.....159
- 24. パフォーマンス・マネジメント・フレームワークの方法論(抄)170

[資産の現状評価と体制強化]

- 25. 全国アセットマネジメント計画 2011-12(抄).....178
- 26. アセットマネジメント室 マネジメント計画 2012-13(抄).....201

[課金による路上工事対策]

- 27. 車線レンタル制度.....211

[交通安全対策]

- 28. 戦略道路網の交通安全フレームワーク 2011227

[道路ネットワークの設定方法の変更]

- 29. 道路ネットワークの方針(協議)242

[大型車課金]

- 30. 大型車課金(協議)258

[混雑課金へのフリーフロー課金技術の導入]

- 31. ダートフォード横断道路課金の改定(協議)(抄)270
- 32. ダートフォード横断道路課金の改定(協議回答)(抄)275
- 33. ダートフォード横断道路の「フリーフロー」課金に関する後払い期間及び取締り対策(協議)(抄)277

1. 英国道路庁戦略プラン2010-15¹

～世界をリードする道路オペレーター～

はじめに

本文書は、道路庁が「世界をリードする道路オペレーター」となるための新たなビジョンを確立するとともに、道路庁の次期5箇年の戦略プランを提示するものである。私達は、このビジョンを実現し、継続的なサービス改善を確実なものとするために、直面している大きな課題に対応した組織を構築しなくてはならない。私達は、この文書で示す枠組みに基づいた今後の事業や計画に沿って、予算の優先付けを行っていく。また、この枠組みは、運営上の優先順位の変更や、財政状況への適応に対する柔軟性も与えるものでもある。更に、定期的な年次ビジネスプランでは、2010～2015年の間における私達の実施事項を提示する。道路庁における商業的意識の向上や、革新的手法の開発・提供、職員の能力開発の進歩を誇りに思っている。私達は、前進を続けるとともに、幅広いスキルを実演し、更に顧客や関係者からの期待に応えるために柔軟になっていかなければならない。私達は、このプランにおける高度な方向性に関する行動を重視することによって、全ての活動におけるバリューフォーマネーを実現し、英国の経済回復の支援、持続可能な交通システムの構築・運営を続けていく。

私達の現在

道路庁は、交通省の執行機関として、1994年に設立されたものである。私達の役割と責任は、2009年7月に策定した「協定」に示されている。私達は、戦略道路網として知られるイングランドの高速道路及び主要幹線道路の維持と改善に対して、交通大臣の代行として責任を持っている。私達は、戦略道路網の建設と維持管理のマネジメントのために設立されたものであり、ネットワークの健全性の維持とキャパシティの最適化が基本的な責務である。このため、私達は、商業的能力の改善や新たなテクノロジーの開発によって、大規模事業の提供に活力を与えると同時に、戦略道路網7,000 kmへの増加する需要に合致した維持管理のアプローチを開発してきている。私達は、約2,800の可変情報標識や、これらが接続する全国交通管制センターを含めた新たな情報サービスにより、これらのマネジメントを支援している。このため、交通マネジメントは私達のビジネスの中核である。私達は、1年365日、交通の動きを維持し、顧客の満足の確保に努めている。

私達のビジョン

私達が道路オペレーターとして成長していることは、英国内では認められているが、更に、私達が国際的な規範となることを強く望む。ビジネスを進化させ経済成長に貢献していくために、私達は「世界をリードする道路オペレーター」となる厳しいビジョンをセットした。私達が設定したハードルは高い。しかし、このビジョンは、ビジネスの改善や、持続可能な交通システムに対する私達の貢献を強化していくために必要不可欠なものである。私達のネットワークをより効果的に運営することは、より優れた持続可能性の中核をなすものである。私達の道路ネットワークは、英

¹ http://assets.highways.gov.uk/about-us/corporate-documents-strategic-plan/NPPD_Strategic_Plan_-_Final1.pdf

国の経済回復を支援するために円滑に機能し、福祉増進のために、全ての顧客の多様なニーズに応え、持続可能なアプローチを開発し続けていかなければならない。

私達の目標

ビジョンを実現するために、私達は継続的にビジネスを改善していく必要がある。私達は、等しい重要性をもつ新たな5つの目標を設定した。また、これはビジョンの達成に向けた進捗を示していくものとなる。

1. 顧客が信頼できるサービスを提供する
2. サービス提供の模範となる
3. 持続可能な解決策を提供する
4. 世界で最も安全な道路にする
5. ネットワークをダイナミックで回復性に富む資産にする

1. 顧客が信頼できるサービスを提供する

私達の顧客は、多種多様である。毎日約 400 万の顧客がネットワークを利用し、職場への通勤や、商品の玄関や地域のスーパーマーケットへの配達、友達や親戚への訪問、休日の旅行等を道路に頼っている。私達は、道路利用者が出発前に、メディアを通じた交通予測や実際の交通情報を踏まえた豊富な情報量に基づいて旅行計画を決定出来るようにしていく。信頼できる道路上の通信は、走行中の道路利用者への情報提供とともに、トラフィックオフィサーがより効果的に交通をマネジメントすることを可能とする。私達は、顧客との約束を実行し、顧客のニーズを積極的に把握し、そして速やかに応えていく。

2. サービス提供の模範となる

これは、私達が、時間や予算に対するファーストクラスのサービス提供者として認知されていくことである。私達は、効果的な調達や契約マネジメントを通して、効率的な実施やバリューフォーマネーの維持について信頼されていく。私達は、他者が追従するベンチマークとして見られていく。私達は、最先端の能力を得るために、適切な人材、プロセス、システムを開発していく。これにより、私達はサプライチェーンを効率的にマネジメントし、顧客に最も良いサービスを提供することができる。

3. 持続可能な解決策を提供する

私達は、適切な場所で適切な解決策を選択していく。それは、実施可能かつ経済的で、バリューフォーマネーを提供するものである。私達は、積極的に適切な計画の策定に貢献していくことにより、競争的な圧力とバランスしていく。これは、ネットワークの運営によって住宅建設の促進と経済回復を支援するためである。同時に、私達は、気候変動に対処するために炭素排出量を削減し、またネットワーク周辺の自然環境やコミュニティへの影響を緩和していく。こうする中で、私達は持続可能な未来のための交通の5つの主要な目標を支援し、将来のシナリオに柔軟に対応する戦略道路ネットワークを提供していく。

4. 世界で最も安全な道路にする

私達は、ネットワーク上の死者や重傷者の削減を続けていく。路上システムや運転者情報プログラムを通じた、顧客へのより優れた情報を提供することによって削減を行っていく。また、責任ある道路利用に対して積極的な支援を行うとともに、無責任な行動もターゲットにしていける。私達は、道路利用者が自ら積極的に安全への選択を行うことを促進し、更に私達の職員や契約者を巻き込む事故をゼロとするビジョンを採用することにより、道路の安全性の現状に対する自己満足に対して挑戦していく。私達の関係者やサプライヤーとの協力関係の下で、世界で最も安全な道路をデザインし提供していく。

5. ネットワークをダイナミックで回復性に富む資産にする

道路は、国の文化に深く根付いているものであり、社会が機能するために不可欠なものである。一方、世界は常に変化しており、私達は未来がどのようなものであっても適応し、ダイナミックに運営するためのネットワークを準備しなければならない。私達は、老朽化する資産の効果的なマネジメントを通して、道路の長期的な健全性と利便性を維持していく。私達は、サプライチェーンとの契約マネジメントの改善によって効率性を確保し、ネットワークの改良や維持管理のライフサイクルコストを引下げていく。私達は、将来のマネジメントや開発を考慮しながら、改善のデザインや構築を行っていく。そして、悪天候時におけるネットワークの信頼性を強化していく。

これらの厳しい目標は、制限された公共予算の時代において、私達のサービス改善を引き出すものである。これらの挑戦に成功するためには、全てにおいて、更なる効率化を図らなければならない。私達は、よりスマートな協力と優れたリーダーシップを通して、革新的な解決策を提示していく。私達は、サプライヤーの効果的なマネジメントを通して、これら解決策のコストを引下げていく。単純に言えば、私達は、私達の全ての活動においてベストバリューを得ていかなければならない。

私達のチャレンジ

次の5年間は、私達全員にとってチャレンジの時となる。私達が直面する最も大きなチャレンジの1つは、交通需要の増加とキャパシティへの圧力の増加である。私達は、高制御高速道路(Managed Motorway)による追加のキャパシティの提供や、ターゲットとする旅行時間信頼性を超える需要に対して需要マネジメントを通して道路利用者の行動に影響を与えることによって、戦略道路網の最も優れた利用を継続していく。この戦略プランは、以下の幅広い課題に対するニーズに対応する方向性を与えるためにデザインされている。

二酸化炭素排出

人類は、二酸化炭素等の温室ガスの排出など、その行動によって気候を変動させている。私達は、その活動からの炭素排出を、2010年の炭素排出実績よりも削減していく。

財政制約

私達は、世界的な不景気による国の経済的なプレッシャーを反映した予算が割り当てられることとなる。私達は、腕を上げ、少ない予算で多くのものを提供するチャレンジを行っていく。

ネットワークの回復力

老朽化している資産は、高い頻度での異常気象やその他予想できない状況など相当なプレッシャーに直面している。私達は、これらに対応するとともに、より良い価値の提供を確実にやっていく。

目標の実現

職員やサプライチェーン、資産は、私達のビジョンを提供する中心的なものである。私達は、ネットワークのより良い活用を行うために、サプライチェーンとの機能的な協力関係の中で、職員をより広範なスキルを持つ多様なものとしていく。私達は、顧客や関係者に適切な成果を提供するために、全ての分野において、適切なツールを用いながら、適切なスキルを持つ人材の育成やリクルートに努めていく。不確実な将来を乗り越えていくためには、私達はベストな解決策を選択・提供する能力を持つことを確実にしていかなければならない。私達は、5つの主要な特性を組織に浸透させながら、私達の能力開発に関わる活動に取り組んでいく。

1. より優れたイノベーション

新たなアイデアやアプローチは、私達の責務の中で、少ない予算でより多くのものを提供するために不可欠である。特に、私達は、真の改善を行うために、高制御高速道路や需要マネジメント、情報サービスの更なる開発を行っていく。

2. リーダーシップの強化とチームへの従事

リーダーシップやパフォーマンスのマネジメントを全てのレベルにおいて強化し、柔軟性を高め、個人とチームを噛み合わせることによって、私達は取り組むチャレンジに合った能力を向上させていく。

3. プロフェッショナリズム(専門家意識)の改善

私達は、サプライチェーンのスキルと能力を最大限活用し、最善を得ていくことを求める強力なクライアントになっていく。これは、より良い成果を提供するためであり、より効率的に仕事を行う強い協力関係が必要である。私達の商業的なノウハウや契約マネジメントのスキルの開発に重点的に取り組んでいく。

4. コミュニケーションの明確化

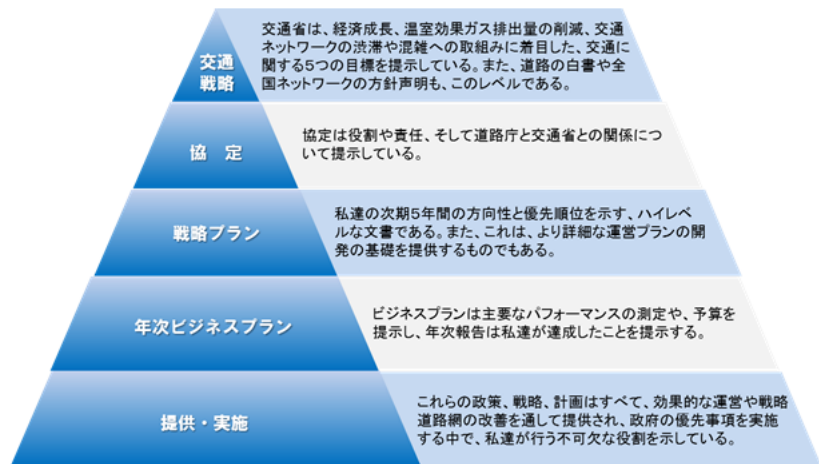
私達は、信用され、信頼され、役に立ち、効果的な情報を、手頃かつ優先順位を付けた方法で提供することに努めていく。情報は、道路利用者を補助し、旅行やドライバーの行動に影響を与え、関係者との効果的な関係を構築するために不可欠である。

5. よりスマートな協力

私達は、関係者や顧客のニーズを聞き、応えることによって、最も優れたバリューフォーマーを達成する最も効率的な方法で、適切な解決策を一貫して提供していく。

計画の実行

道路庁の全職員は、私達の組織の変化に関する近年の大きな進歩を誇るべきである。しかし、私達の周りの世界は変化しており、そこに立ち止まることはできない。「世界をリードする道路オペレーター」を目的とすることにより、私達は、更なる持続可能な未来を達成する一部となっていく。



このプランは、交通の目標を最前線における実行に移しつつ、今後5年間の私達のビジネスの進路と方向性を示すものである。また、私達はこのプランを用いて、年次ビジネスプランや他の実行プランを介しつつ、今後のプログラムに優先順位を付けていく。図は、最上位の政策から最前線での実行に至る階層を示している。

成果の測定

ビジョンの達成状況を評価するために、私達は5つの各目標についてパフォーマンスを有効に測定する方法を確立していく。私達の進捗は、年次ビジネスプランで示す年次ターゲットで監視され、達成状況は年次レポートで公表される。

私達は、以下により達成状況を確認していく。

- ・ 旅行時間信頼性の改善
- ・ 実施可能で、経済的かつバリューフォーマナーのあるサービスの提供
- ・ 戦略道路網の改良、維持管理、マネジメントのコストの削減
- ・ 私達の活動からの炭素排出の削減
- ・ 政府目標に沿った死傷者の削減、これには私達の路上作業者のリスクの削減を含む

2. 保守党マニフェスト2010²(交通関係抜粋)

近代的な交通ネットワークの創造

不均衡を是正した経済は、広域的かつ信頼性の高い社会資本を必要とする。しかし、労働党政権では、交通に対する優先順位が低かったため、移動の困難性によりビジネス、家族、そして全ての人の生活の質に悪影響を与えている。

保守党政権では、速やかにロンドン及びヒースローと、バーミンガム、マンチェスター、リーズを繋ぐ高速鉄道(High speed rail)の整備に着手する。これは、イングランド、スコットランド、ウェールズを跨いで、主要都市を全国高速鉄道網で結ぶ我々の構想の達成に向けた第1歩である。ステージ2では、北東地域、スコットランド、ウェールズを高速鉄道網に繋ぐ2つの新たな路線を提供する。

我々の経済や家族の休日にとって海外旅行は非常に重要なものであり、空港を改善し、飛行による環境への影響を減じることが必要である。我々のゴールはヒースロー空港をより良いものとすることであり、大きくすることではない。我々は、第三滑走路を中止し、かわりにヒースローと高速鉄道を直接接続し、何千ものフライトの代替として提供する予定である。加えて、我々は、

- ・ スタンステッドとガトウィックの第二滑走路の計画を中止し
- ・ 航空乗客税を改革し、より乗車率が高く、清潔な飛行機に転換することを促進する。

我々は、通勤者の生活を改善し、人々の低炭素公共交通への転換を促進するために、混雑など多くの乗客の問題となっている課題に着目した鉄道改革を行う。我々は、民間部門が鉄道の長距離化や駅の改良に投資するインセンティブを与えるために、より長期的かつ柔軟な鉄道の事業権利を許可する。我々は、クロスレイル、及びサウスウェールズへのグレートウエスタンラインの電化を支援する。我々は、鉄道管理局を乗客重視に変え、ナショナルレイルが顧客に対してより説明責任を果たすようにする。そして、まだ公共が所有している不使用の鉄道路線の建設を一時中止する。

英国は、交通システムのグリーン化で世界をリードするチャンスがある。このため、運転者が電気自動車やプラグインハイブリッド車に容易に移行できるよう、新たな全国自動車充電ネットワークを構築するための、電気ネットワーク運営者へのインセンティブを導入する。

また、地域にとってベストである持続可能な交通の取組みを以下により支援する。

- ・ 自転車利用者の懸念に重点的な優先度を与える
- ・ バス事業者と地方自治体間のパートナーシップの促進
- ・ 人々が仕事に関連した旅行を減らすのを支援する

我々は、中央政府による新たな固定スピードカメラへの投資をやめ、薬物使用運転を検査するための新たな薬物探知機の認定など、より効果的な方法で道路の安全性を高めることに切り替える。

我々は、道路を掘り起こす会社に彼らが原因となった渋滞への責任を持たせ、不正クランパーを取り締まる。自治体は交通流を円滑にするためのより大きな権限を持つこととなる。

我々は、「公正な燃料安定装置」(Fair Fuel Stabiliser)の導入について意見を求める予定である。これは、燃料価格が上昇したときに燃料税を切り下げるもの(その逆もしかり)である。それは、家族、ビジネスそして全ての英国の経済が不安定なオイル市場にさらされることを軽減し、低炭素な投資のための安定した環境を確保するものである。

² <http://www.conservatives.com/~media/Files/Activist%20Centre/Press%20and%20Policy/Manifestos/Manifesto2010>

3. 労働党マニフェスト2010³(交通関係抜粋)

交通基盤の再構築

英国は、近代的で、高いキャパシティを持ち、低炭素な交通基盤を必要としている。我々の成長プランの中核は、南北を結ぶ新たな高速鉄道路線である。最初の路線は、ロンドンとバーミンガム、マンチェスター、東ミッドランド、シェフィールド、リーズを結び、そして次に、北部、スコットランドと結ぶ。また、鉄道が開通する初日までに、グラスゴー、エジンバラ、ニューキャッスル、リバプール等の都市は、最初のネットワークの一部となる。旅行時間は大幅に削減され、ウエストミッドランドからロンドンへはわずか31分となる。我々は、次の議会中に、高速鉄道計画を前進させるための法的な協議を行う予定である。

高速鉄道は、単に旅行時間を早めるだけではない。既存の都市間鉄道路線のキャパシティを開放し、より多くの鉄道貨物、通勤やより良い地域サービスを可能とする。我々は、通勤者がロンドンに流入・通過する通勤者へのサービスの大幅な改善や、ロンドンからサウスウェールズ間のグレートウエスタンメインラインを含む新たな路線の電化など、既存の鉄道サービスにおける大規模投資プログラムを推し進める。我々は、ロンドンの交通キャパシティを10%増加させる、新たなロンドンの東西クロスレイルを完成する。

鉄道利用者数はこの10年間で40%増加したが、定時性とサービスの質は着実に改善してきている。我々は、より多くの人々の鉄道への転換を、安価な運賃とする執行力を用いて促進する。また、鉄道駅における安全な駐輪スペースの数を3倍にする。我々は、鉄道運営への非営利、相互もしくは協同運営事業者からの入札を歓迎し、乗客や納税者に利益となるこれらの入札を妨げている不公正な障害を取り除く。

道路渋滞への取り組みは、主要な労働党の優先事項である。我々は、高速道路上の路肩走行を拡大し、並行して、M25を含む高速道路の拡幅を行う。非常に多くの混雑が地域の路上工事で生じており、我々は、期間超過を行った公益事業者への罰金を10倍にする。我々は、全国道路課金の導入は、次期議会中には行わない。

ヒースロー空港は、英国の国際ハブ空港であり、既にフルキャパシティで運用し、何百万の職、ビジネス、市民がそれに依存している。我々は、環境への影響、フライト数の厳しい条件を付けたうえで、ヒースローの第三滑走路を支援する。しかし、他の空港での滑走路の追加は次期議会中には許可しない。

労働党は、英国を電気自動車及び低炭素排出車製造の最先端としてきた。電気自動車及び低炭素排出車の速やかな普及促進のために、我々は、次期議会末までに、10万カ所の電気自動車充電施設の設置を確保する。

³ <http://www.labour.org.uk/uploads/TheLabourPartyManifesto-2010.pdf>

4. 自民党マニフェスト2010⁴(交通関係抜粋)

信頼できる公共交通

英国は、よく管理された効率的な交通システムを必要としている。公共交通は公正な社会において重要なものであり、人々の旅行機会を制限することなしに、交通からの炭素排出をカットするベストな方法である。

我々は、旅行者の環境を改善し、炭素排出をカットしたい。

- 交通を道路から鉄道に転換: 大規模道路事業の予算を削減することにより、閉鎖された鉄道路線を開放し、追加軌道を付加するなど地方の鉄道改良に投資する。
- 鉄道運賃の引下げ: 鉄道運営会社との契約を変更し、運賃を毎年インフレ率よりも1%下げる規制を行い、実質引下げを行う。
- ネットワークレイルの払い戻し: 鉄道からバスに乗り換えなければならない場合、チケット価格の1/3を払い戻す。
- ネットワークレイルの総点検: 乗客利益を最優先し、情報公開法に基づき更なる開示を行う。
- インフラ銀行の創設: 高速鉄道などの公共交通への投資を行う。
- 自治体へのより強い権限の付与: 地域住民のルートや運賃に関するニーズに従い、バスサービスを地域のニーズに応じて規制する
- 地方交通計画への安全な自転車・歩行ルートの促進の導入

自動車運転者の公正な扱い

我々が計画する公共交通の拡大は、個人の自動車に対して必要な代替を与え、炭素排出を削減するものである。しかし、多くの場所で、自動車による移動に対するニーズは今後も日常的に存在する。このため、我々は、その移動をできる限り環境にやさしいものとする必要がある。

- EUの2040年までの全ての新規自動車に対するゼロエミッションに対応し、その他の車にも対象を拡張する。
- 道路課金システムについて、次期議会期間での導入に向けた準備に着手する。自動車税を廃止し、燃料税を引下げることで、歳入中立なシステムとし、また、地方の道路交通以外代替のない人々を助けるものとする。貨物からの歳入の一部は、インフラ銀行を通して高速鉄道の更なる拡張に利用される。
- 遠隔地で支払われる燃料税率の引下げを認める地方燃料割引スキームを導入する。これはEU法では認められている。

⁴ http://network.libdems.org.uk/manifesto2010/libdem_manifesto_2010.pdf

5. 大きな社会の建設⁵ BUILDING A BIG SOCIETY(抜粋)

2010年3月31日 英国保守党

イントロダクション

大きな社会の建設は、変革のための保守党政権構想の中核をなすものである。大きな社会は、個人、専門家、市民、企業が責任を持つ、非常にハイレベルな社会である。この社会では、人々は地域の問題解決のために協力しあい、そして自分自身で生活やコミュニティを改善する。また、社会を前進に導くのは社会の責任であって、政府によるコントロールではない。

大きな社会は、労働党が失敗した「大きな政府」の方策に対する我が党の積極的な代替措置であり、我々の政策プログラムはこの方針を貫いたものとなっている。我々のプランは、公共サービスの改革、壊れた社会の修復、政治への信頼の再構築であり、これが、大きな社会に向けた我々の行動計画の全てを成すものである。これらのプランは、政府から社会へ、いわゆる中央から地域コミュニティに権限を再分配し、人々に自身の生活を自らコントロールするための機会を与えるものとなる。

しかし、大きな社会を建設するだけでは、人々がその機会を得るには不十分であり、我々の改革プランでは、成功のために社会からのレスポンスを要求する。また、大きな社会は、単に政府が後退し、社会に対してベストを望む問いかけを行うだけではなく、政府が積極的な役割を果たすことも必要となる。キャメロンは、2009年11月のヒューゴヤング記念講演において、政府は、社会のリニューアルに向けた触媒となり刺激を与える行動を起こす必要があり、「我々は、社会をリメイクするために政府を活用しなければならない。」と述べている。

この文書は、新たな保守党政権が、この仕事にどのように取り組むのかを説明するものであり、3つの分野に焦点をあてている。

第一に、公共サービスの改革。我々の公共部門改革プログラムは、その水準を改善する一方でコストカットを行う。そして、社会的企業(Social Enterprise)や慈善団体、ボランティア団体が公共サービスにおける主導的な役割を果たし、根が深い社会問題に対処出来るようデザインする。そのため、既に我々は、公共サービスの新たな提供者への開放、成果主義的な手法による説明責任とバリューフォーマネーの改善、競争入札の実施、パフォーマンス情報の公表、競争する提供者の中から人々が選択する機会の提供に関する詳細なフレームワークを開発している。これらの改革を実行するためには、新たなもしくは既存の社会的企業や慈善団体、ボランティア団体が、革新的でハイクオリティーな公共サービスを開発し提供していくための長期的なインセンティブを与えることが必要であり、この文書においてそのための新たなプランを提示する。特に、この文書では、社会的企業への初期投資、政府契約への入札支援、業績連動報酬(Payment-by-Result)方式の下でのサービス提供のための新たな政策を提示する。

⁵ <http://www.conservatives.com/~media/Files/Downloadable%20Files/Building-a-Big-Society.ashx>

第二に、我々の改革行動計画では、地域問題の解決に向けた協力を行うための権限をコミュニティに与えることとしている。例えば、親達が新しい学校を始めることを可能とし、危機に瀕している公園や図書館等の地域施設をコミュニティが引継ぐ権限を与え、近隣住民組織が地域計画制度を受け持つ権限を与え、住民達が会合で警察の責任を追及することを可能とする。これらの政策は、新たな権限と権利を近隣住民組織に与えることとなる。彼らは、市民社会における小隊であり、大きな社会の組織化された構成要素である。ポートランド、オレゴンでは、この方策が近隣住民組織の著しい成長を導くとともに、人々のコミュニティへの参画を増加させた。我々の英国のための意思は明確である。この国の全ての大人が活動的な近隣住民組織の活動的なメンバーになることを求める。この文書は、自身の地域を改善するための行動を起こす近隣住民組織の創造と開発を促進するための、新たな政策の骨格を示すものである。

第三に、我々は、近隣住民組織、慈善団体、社会的企業の仕事を支援するため、持続的な文化改革を成し遂げることを求める。キャメロンは、ヒューゴヤング記念講演で、大きな社会では多くの人々の参加が要求されることを述べた。それは責任や相互扶助、義務で満ちた文化である。これを達成するためには、社会活動に対する新たな全国的な行動と約束が求められる。国中の文化改革を成し遂げることは、政府だけでは達成できなものであって、ビジネス、メディア、社会的企業、その他の団体が、その創造性と資源を積極的に提供していくことが求められる。国全体での努力が求められており、保守党の政権では、この転換を成し遂げるために緊急的なアクションを起こす予定である。我々は、文化の変革を起こし大きな社会を建設するために、組織、資金提供、社会的な圧力など全ての利用可能な手段を活用する予定である。

主要政策 - 要約

- i) 公共サービス改革を推進するため、社会的企業を強化し支援する。
 - ・ 我々は、所有の要求がない銀行の資産(休眠預金)から資金提供を行う、ビックスオサエティーバンクを設立する。この銀行は、近隣住民組織や慈善団体、社会的事業、その他非政府団体に対して数百万ポンドの新たな資金提供を行うために、民間セクターが行う投資に貸し出しを行うものである。
 - ・ ビックスオサエティーバンクの目的の一つは、社会的企業の支援と育成に実績がある中間的な団体に資金を提供することである。この中間団体はこの資金を活用することにより、次世代型の社会的企業を支援し、また、より多くの社会的企業が政府との契約を勝ち取り、業績連動報酬型の公共サービスの枠組みから収入を得ていくことを支援する。
- ii) 全ての地域での隣人グループの創造と開発を刺激する。
 - ・ コミュニティを組織するためのナショナルセンターを設立する。我々は、次の議会任期を超えて、5,000名のコミュニティオーガナイザー(地域活動専門家)の訓練のために資金提供を行う。この全国コミュニティオーガナイザー隊は、自身の賃金を支払うための資金調達に必要なスキルを持ち、近隣住民組織を設立・運営するのを助け、近隣住民組織が難しい社会問題に取り組むことを助けるものとなる。なお、アメリカでは、サウルアリンスキーによって設立されたコミュニティ準備基金が、オバマ大統領を含むコミュニティオーガナイザーの世代を訓練してきている。

- ・ 英国の最も貧しい地域に、近隣住民組織助成金を提供する。このマイクロな資金提供は、最も恵まれていない崩壊したコミュニティにおける新旧の近隣住民組織、慈善団体や社会的企業が協働するために用いられる。これは、最も貧しい地域で近隣住民組織を形成するために協力する人々への新たなインセンティブになると同時に、慈善団体や社会的企業が、新たな近隣住民組織の創造を助けるためのインセンティブにもなる。

iii) 近隣住民組織や社会的活動プロジェクトへの多数の参画を促進する。

- ・ 規則的なコミュニティサービスへの参加を、公務員のスタッフ評価の主要な要素とすることにより、公務員のサービスを市民のためのサービスに変える。これは、全ての公務員サービスにおける文化の変革をもたらすこととなる。
- ・ 近隣住民組織の仕事を祝福し、より多くの人々が社会活動に参加することを促進するため、年に一度の全国的な「ビクソサエティデイ」を始める。

これら6つの新たな政策は、大きな社会を建設するための保守党の行動計画を代表するものである。大きな社会では、近隣住民組織に大きな権限とコントロールを分権化し、また、社会的問題に対処し協力するための権限が人々に与えられる。

今日の問題

労働党のトップダウンの官僚主義は、社会的な活動を閉め出し、社会的な責任を衰退させてきた。これはまた、社会を弱体化させ、コミュニティを衰えさせてきた。労働党政権の13年が経過し、英国は、

不信： 31%の人々しか「一般的にほとんどの人を信頼できる」ということに賛成していない。また、5人のうち2人しか、地域の公共サービスが自身の利益を促進することを信じていない。

孤立： 97%のコミュニティがこの30年間でバラバラになり、今日最も強固なコミュニティでさえ、1971年時点の最も弱いコミュニティよりも弱い。

不参加： ボランティア活動の水準が2001年のままである。たった人口の3%しか、市民社会に参加していない(例えば地域の集まりなど)

労働党が第三セクターに割り当てた必要以上の予算は、不十分な使われ方をされてきた。例えば、官邸主導で行った社会的企業部門の能力を改善するためのプログラムである「チェンジアップと未来の創造者」は、会計検査院から強い批判を受けている。会計検査院は、3億ポンド以上の予算をかけたこれらのプログラムの効果や提供方法について、「当初から、成功を測定するための明確なベースラインや基準を設定することに失敗している」といった批判を行っている。

加えて、政府は、人々の社会参加への障害の対処に失敗してきた。コミュニティがより強い責任を持つために必要となる支援や資金提供は行われず、社会的企業が多様な収入源を得ていくことに対して十分な促進策を行わなかった。そして、労働党の公共部門改革に対する拒絶は、コミュニティを基礎とする革新的な社会的企業が、サービスを提供するチャンスを否定しているのである。

6. 保守・自民連立政権：政策プログラム⁶（交通部分抜粋）

2010年5月

30. 交通

政府は、近代的な交通社会資本は、福祉や生活の質を改善するとともに、ダイナミックかつ企業家的経済において必要不可欠であると確信している。我々は、より厳しい排出基準と新たな交通技術への支援とともに、交通部門をグリーン化し持続可能なものとする必要がある。

- ・ 電気自動車、プラグインハイブリッド車のための全国充電ネットワークの決定
- ・ より良いサービス、より良い駅、長距離化、より良い車両のような、乗客が望む改善に対する投資へのインセンティブを運営者に与えるための、より長期の鉄道運営権の許可
- ・ 低炭素に関する提案（ライトレイル事業を含む）を完全に認める等、交通プロジェクトの優先順位づけの決定方法の改革
- ・ ネットワークレイルの顧客に対する説明責任の向上
- ・ 低炭素経済を創造するという目的を達成するための解決方法の一つとして高速鉄道ネットワークの構築があり、我々のビジョンは英国全体の真の高速鉄道ネットワークの構築である。財政制約のもとで、段階的にこれを達成しなければならない。
- ・ クロスレイル及び鉄道ネットワークの更なる電化への支援
- ・ 鉄道管理局を強力な乗客の代弁者に転換
- ・ 自転車や徒歩利用の促進を含む持続可能な移動戦略の支援、及びバス運営者と地方自治体間の協働の促進
- ・ 鉄道の公正な運賃の取り決め
- ・ 英国貨物車に対するより公正さを確保するための新たな大型車課金システムの導入
- ・ 中央政府による新たな固定スピードカメラへの投資の停止と、道路交通をより安全にするためのより効果的な方法への転換、薬物検査器技術の正式認可を含む
- ・ 民間による不正な車止め行為（wheel clampers）への対策

⁶ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/78977/coalition_programme_for_government.pdf

7. 歳出見直し2010⁷（抄）

2010年10月 英国財務省

要約

この歳出見直しは、英国にとって避けられない財政赤字を削減するための、連立政権による実行計画を提示するものである。これは、世界経済の不安定が続く中で、経済の安定を確保し、英国の公共サービスと福祉システムを長期的に持続可能とするために喫緊の課題である。連立政権は、世界で最も厳しい財政状況を引き継いだ。昨年、英国の財政赤字は平時における過去最大となり、国は4ポンドを使うために1ポンド借りている状況にある。英国は現在、借金の利息に430億ポンド支出しているが、それは、イングランドの学校への支出よりも巨額となっている。IMFやOECDなど国際的機関は、財政赤字の削減は、持続的な経済成長にとって必要な前提条件であると言及している。現在の行動の失敗は、経済回復を危険な状態にし、そして将来世代にアンフェアな重荷を負わせることとなる。

この歳出見直しは、選択を行うものである。特に、福祉コストと無駄な支出に焦点をあてている。これは、連立政権が国民健康サービス(NHS)、学校、初等教育、長期的な経済成長を支援する資本投資に優先順位を付けることを可能とし、国を長期的な繁栄とフェアな社会に向けた新たな道に乗せるものである。この選択の結果、省庁の予算は、保険と海外援助以外について、前政府によって計画された同じペースより、4年間の平均で19%削減されることとなる。

予算案で、政府は今議会期間での構造的な予算の財政赤字の削減を大幅に加速する計画を提示した。財政目標(予算責任局(OBR)が政府の計画に対して判定したものは、現在の構造的な予算の赤字を5年間で解消することである。この歳出見直しは、予算案で提示した政府計画を基礎としており、また、予算責任局は、財政目標は1年早く達成するものと予測している。

また、歳出見直しは、政府の資本支出の計画を提示している。歳出見直しのプロセスの一部として、政府は、最も経済価値の高いものを特定するために幅広く資本プロジェクトを調査してきたところであり、前政府における契約上の取り決めからの歳出圧力も評価してきている。これを考慮して、歳出見直しは、長期的に経済価値の高い資本的事業への資金を確保するため、関連する予算計画において資本支出を2014-15年までに年間23億ポンドまで増加することとした。

この変化は、財政目標に直接影響を及ぼさないものであり、また、GDP比率などの公共部門の総負債が低下し始める年を変更するものとはならない。

この整理は、公共財政における構造的な不均衡に対処することにより、負債を持続的に低下させ、経済におけるシェアを過去の平均水準近くまで歳出を戻すものである。公共支出のGDP比は2006-07年の水準に戻し、実質的に概ね2008-09年の水準に戻す予定である。

⁷ http://cdn.hm-treasury.gov.uk/sr2010_complereport.pdf

歳出見直しは初めて、各省庁及び委任事務のための省庁支出上限額に加えて、主要分野の年間管理支出額 (AME)をカバーした。歳出見直しは、2014-15年まで4年間の省庁の支出計画、及び福祉や環境税、公務員年金の更なる縮減と改革を提示する。

歳出見直しは、連立政権合意が提示した以下を含む、本議会中の政府目標や優先順位における主要な構成要素を確実にするものである。

- ・ 無料で誰でも利用可能な国民健康サービス(NHS)に、今議会期間中に毎年実質的な支出の増加を行う。これには、プライオリティホスピタルスキームへの助成を含む。
- ・ 2011年から国民基礎年金の3重の保証(価格もしくは2.5%のどちらか高い方)によって増額改定を行う一方、予算の持続性を確保するために、国民基礎年金の年齢を、2018年には66才から支給することに繰り上げる。
- ・ 国民総所得の0.7%を2013年からの海外援助に支出する。

また、歳出見直しは、英国の主要な安全保障と防衛の取決めに合致するとともに、毎年の学校予算の実質的な増加と、恵まれない子供達のための付加的な初等教育を確実にする。このほか、歳出見直しは、連立政権合意の中で提示した政府全体の目標と公的資金の割当に一致するものであり、以下に優先付けをするものである。

- ・ 長期的な経済成長を促進する支出、民間が経済回復を主導することが出来る構造改革の実施、低炭素経済の構築
- ・ 貧困者が貧困からの抜け出す持続的な道を提供するための公正さと社会的な流動性

これらの優先順位は、納税者のお金を可能な限りベストな価値とするとともに、中央政府から地方に権限委譲しつつ、全ての人それぞれの役割を果たす大きな社会を建設するための公共サービスの革新的改革によって支えられるものである。

成長

過去10年間、英国経済はアンバランスとなり、持続可能でない公的支出の上に存在し、公共の借金のレベルを上げてきた。経済成長を中期的に持続可能なものとするためには、民間の雇用、輸出、投資、事業をサポートする、幅広い経済を基礎としなければならない。

歳出見直しは、

- ・ 価値の高い交通の維持管理と投資を維持する。これには、道路やメルセイゲートウェイ橋の建設など地方の交通事業に関する歳出見直し期間中の100億ポンドや、東西コーストメインラインの建設などネットワークレイルのための140億ポンド、ロンドンの地下鉄ネットワークの維持更新のための60億ポンド、クロスレイルの推進を可能とする資金を含むものである。
- ・ 最も高い価値のある科学技術への支援を継続し、歳出見直し期間における科学技術予算46億ポンドを維持することにより、イギリスが科学技術における世界のリーダーであり続けることを確保する。
- ・ 成人の職業訓練について、前政権から引き継いだ水準と比較して、2014-15年までに年間2億5,000万ポンドの助成を増加させる。..

- ・ 低炭素経済への投資を行う。これには、省庁支出上限の10億ポンドを通じた助成や、10億ポンドを上限として世界初の商業ベースの電気発電施設のCO₂回収貯蔵実証に投資することが含まれる。
- ・ より高度な教育を持続可能な予算の基礎の下で行う一方、低所得の個人への支援を行う。高等教育への助成と学生基金に関するロードブロウンの見直しを進め、2012-13の学年度から大学は卒業寄付を増加させることが出来る。

フェア

歳出見直しは、よりフェアな英国のビジョンを提示している。その中心は社会的流動性である。政府は、貧しい人々を支援するための既存のシステムは誤っていると考えている。その理由は、

- ・ 複雑な現金給付のシステムに過度に頼り、多くの家族を福祉依存のサイクルに閉じ込めている。
- ・ 恵まれない家族の将来を改善するための、特に若い子供達に対する効果的な教育やその他サービスの提供に失敗している。

このため、歳出見直しは学校への支出を維持し、貧しい人々の初等及び各段階での教育援助を、以下により増加するものである。

(教育関係 以下略)

加えて、歳出見直しでは、

- ・ 福祉システムの簡素化のための抜本的な改革を導入。これは、雇用への大きな障害を持つ人への職業プログラムを通じた支援と同様に、新たな「ユニバーサルクレジット」を通して仕事と個人の責任を促進するものである。ユニバーサルクレジットは、生産年齢に大きな負担となる現在の複雑なシステムにとって代わり2議会の間に導入する予定である。
- ・ 年間70億ポンドの縮減をおこない、福祉システムを持続可能なものとする。これには、高い納税者の家族への児童手当を廃止し、雇用支援給付を改革し、税控除のコストを制御し、失業した世帯が受け取る手当を、働いている平均的な世帯未満に制限することを含む。
- ・ より多くの人々が、より彼らのニーズに合った方法で公営住宅を利用できるように、公営住宅をより鋭敏に、柔軟に、公平に整備する。今後、公営住宅は、個人のニーズや環境の変化をより効果的に反映していく。
- ・ 公営住宅提供者は、新たなテナントの増加に対し、現在の市場と公営のレンタルの間の水準で、より柔軟に、新たな迅速なレンタル契約を申し出ることが出来ることとなる。既存の公営住宅のテナントの期間とレンタル水準は変更なく残る。公営住宅への資本投資を継続的かつより近代的におこない、政府は15万戸を上限として、購入しやすい新規住宅を歳出見直し期間中に提供する。
- ・ 社会的介護を支援するために、2014-15年までに年間20億ポンドの追加予算を割り当てる。改革プログラムと効率的な縮減を組み合わせ、個人予算のよりよい利用等により、地方自治体は成果を改善し、サービスの受給資格の削減は必要なくなる。

歳出見直しを支える改革は、中長期的に、ボランティア・コミュニティ部門(VCS)を活用する機会や助成する機会が大幅に増加することを意味する。しかし、VCS組織がこれらの機会を準備することを支援するために、歳出見直しは、短期的にVCSを支援するための移行基金の提供を行う。

改革

歳出見直しは、公共サービス改革の革新的なプログラムにより支えられ、これは、政府からの権限の再分配によりサービス方法を変更し、持続的で長期的なサービスの改善を可能とする。このプログラムは、以下により、自由度を増し責任を分担する連立政権の原則の上に構築される。

- ・ 権限と資金を地方に移譲する。地方自治体への財源に関する特定の資金を除去し、サービス利用者のための予算の利用を拡張する。
- ・ 警備や教育、調達など前線の職員の負担と規制を削減する。
- ・ 成果払いの更なる活用を通じた公共サービスの多様化、個人活動における障害の除去、コミュニティや市民、ボランティアが、サービスの形成・提供に大きな役割を果たすための支援
- ・ 公共サービスの透明性、効率性、説明責任の向上

結果、歳出見直しは、

- ・ 地方自治体の予算の自由度を大幅に増加する決定を行う一方、削減された割当ての範囲で、どのようにサービスを提供するか厳しい選択を要求する。
- ・ より効果的に罪を罰し、犯罪者を更生するために刑の枠組みを改革し、イギリスの収監人口の増加を食い止める。これには、再犯の削減結果による民間やボランティア部門への支払いを含む。
- ・ サービス条件の見直しや、ITや調達、事務管理部門の効率化によって、前線の警官の効力を確保する
- ・ 公務員年金に関するハットン報告案の結果を受け入れる。政府は、確定給付型年金の形を続けることを約束するが、本人負担の水準の段階的な変更を求め、2014-15年までに年間180億ポンドの追加の削減を行う。給付内容や本人負担の具体的な水準は、ロードハットンの最終提言を受け取った後に決定する。
- ・ 中央政府のコストを削減するための断固たる措置を講じ、省庁及びその独立機関全体の事務予算を34%カットし、2014-15年までに年間590億ポンドを削減する。

防衛・安全保障

歳出見直しは、イギリス及びその利益を守り、政府目標である国際的な平和と安定を果たすために必要な財源を提供する。歳出見直しは、戦略的防衛及び安全保障の見直しの結果に沿って、アフガニスタンにおける作戦に十分予算を充当し、サイバーテロ対策やその他の今後の脅威に対する投資を行う。

次のステップ

来年、各省庁は、改革プランの詳細を提示するビジネスプランを発表する予定である。特に

- ・ 2014-15年までのビジョンと優先順位
- ・ 次の2年間で実施する改革の行動と期限を含む構造改革プラン
- ・ 公共サービスや各省の活動のコストや影響を示すための公表データに関する主要指標。これは、歳出見直し期間の始めとなる2011年4月迄に、政府が最も適切な指標に同意するために、公開協議が行われる予定である。

改革の勢いを維持し、更により良いサービスについて意見を聞くために、政府は新年の初頭に改革の白書を公表する予定である。

省庁別の決定

交通省

表 2.4 交通省

	10 億ポンド				
	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
経常支出上限 ^注	5.1	5.3	5.0	5.0	4.4
資本支出上限	7.7	7.7	8.1	7.5	7.5
合計:支出上限	12.8	13.0	13.1	12.5	12.0
年間管理支出額(AME)	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3

注: 経常支出は減価償却を除く、AME は現金以外のものは除く。

2.17 交通省の決定には以下を含む。

- ・ ネットワークレイルへの維持管理の支援や投資のための140億ポンドの助成。これには、イーストコートメインラインや、バーミンガムニューストリート駅改良、ヨークシャー・マンチェスター周辺・バリーからカーディフ間のネットワーク改良を含む。
- ・ 国内の主要道路及び地方交通事業の維持管理や投資への100億ポンド以上の助成。これには、A11道路, M4/M5高速道路, M1高速道路, ミッドランド地下鉄、タインアンドウィアー地下鉄、メルセイゲートウェイの建設を含む。
- ・ クロスレイルを推進し、ロンドン地下鉄ネットワークの維持更新のためのロンドン交通局による資本支出の60億ポンドを支援するための助成
- ・ 新たな鉄道車両への投資を支援するため、規制された鉄道運賃のキャップを、2012年から3年間小売物価指数よりも3%まで値上げする。また、協議を条件に、ダートフォード橋の通行料金を交通流を改善するための加速プランに沿って値上げする。
- ・ バス旅行の運賃補助の法定の特典を維持する。
- ・ 効率性、無駄の削減、経済価値の低いものへの支出中止、ガバナンスや説明責任の改善に厳格に着目することにより、予算全体で2014-15年までに21%縮減する。バス補助金は20%削減し、地方への補助金は28%削減する。

長期的な経済成長への支援

- 2.18 全交通分野において、経済価値の高い投資は維持される。資本への割当は比較的維持されてきている。2014-15年の交通省の資本投資は、2005-06年よりも実質高くなることとなる。これには、主要な道路や地方交通事業の維持管理や投資のための、歳出見直し期間における100億ポンド以上を含むものであり、ノーウィッチとM11高速間の上下分離道路を繋げるためのA11道路の残る部分の拡幅、M4及びM5高速間のジャンクション改良、M1高速のジャンクション28と31間の渋滞解消、ミッドランドメトロの路線の拡張とキャパシティの改善、タインアンドウェアメトロの更新とメルセイ川の新たなつり橋の建設(メルセイゲートウェイ)が含まれる。一方、プログラムを通して大幅なコスト削減を求めることとする。
- 2.19 また、決定には、歳出見直し期間における140億ポンドのネットワークレイルの維持管理や投資への助成を含む。これには、イーストコートメインラインの大規模改良、バーミンガムニューストリート駅の改良、ヨークシャー・マンチェスター周辺・バリーからカーディフ間のネットワークの改良を含む。また、ネットワークレイルの北東地域における旅行時間の向上のための投資を行うための助成を行う。加えて、政府は、グレートウエスタンメインラインのウェールズへのサービスの旅行信頼性を改善する投資を、現在支援している。歳出見直しの後、交通省はイギリスの都市間高速鉄道の更新に関する最終的な決定を行うものとする。
- 2.20 クロスレイルを推進するための助成を行い、ロンドンの鉄道ネットワークの容量を10%増加する一方、バリューフォーマネーを最大化するための効率的な縮減を継続する。ロンドンの地下鉄ネットワークの維持更新に、信頼性改善や旅行時間短縮による経済成長を支援するために、歳出見直し期間中に60億ポンドが支出される。
- 2.21 政府は、新たなハイスピードレイルネットワークを提供するための計画を進め、今議会中に建設許可のための法律を提出する。
- 2.22 また、政府の気候変動の約束を支援する主要プロジェクトも維持される。これには、2011年1月からの超低排出自動車のコストへの5,000ポンドを上限とするインセンティブスキームや、電気自動車の充電施設への支援を含む。
- 2.23 政府は、シェフィールド、ハンスロー、ワイト島の道路の維持管理の持続的な改善や、ノッティンガムのトラムネットワークの新規2路線の拡張についてPFIプロジェクトを進める。財政は厳しく、政府は各支出に対して最大の便益を確保する必要がある。このため、どのようにこれらプロジェクトを経済的に提供し、また必要な便益を提供するかについて、至急、政府は4つの地方自治体と共に作業を進める。

フェアネス

- 2.24 ここで概説する改革は、効率性を改善し、無駄な支出を削減し、可能な限り交通利用者に対する節減の影響を最小化するものである。

2.25 必要不可欠な投資を維持するために、運賃が値上がりすることは避けられないことである。これには、規制された鉄道運賃のキャップが2012年から3年間、小売物価指数より3%まで値上がりすることを含むものであり、これは鉄道車両への投資を支援するものである。また、協議を条件に、交通の流れを改善するための加速プランに沿って、ダートフォード橋の通行料金の値上げを行う。高齢者のより良い自由と独立を維持することを確保するための、バス運賃補助は維持される。

改革

2.26 交通省及びその独立機関は、歳出見直し期間において運営コストを1/3削減し、2014-15年までに年間1億ポンド以上の縮減を行う。

2.27 ネットワークレイルは、既に鉄道規制局により、2013-14年までの現規制期間における21%の効率性節減を課されている。鉄道に関するロイマクナリティ氏による見直しは、必要なキャパシティの拡張を継続し乗客の満足度の向上を図る一方で、鉄道部門の全要素における全体コスト構造を調査し、乗客や納税者のためのバリューフォーマネーを改善する選択肢を特定する予定である。このレポートは2011年春に交通大臣に提出されることとなる。

2.28 地方及び全国レベルでの説明責任の向上により、コスト、効率性、バリューフォーマネーを改善する。例えば、

- 道路庁においてより優れた維持管理契約を行うことにより、2014-15年までに2億4,000万ポンドを節減する。加えて、専門監視グループは、道路庁のパフォーマンスを評価しつつ、道路庁の組織やガバナンスがバリューフォーマネーを達成することを確実にするための見直しを行い、効率性の改善を支援する。
- バス運転手への直接補助金を20%削減し、2014-15年までに3億ポンド節減する。また、政府は、乗客や納税者のためにより良い結果を得るよう、バス運転手及び地方政府と協働し、この補助金のよりスマートな執行方法を調査する。
- ロンドン交通局の投資プログラムの監視と透明性の強化により、ロンドン地下鉄のコストを含め、これらプログラムの効率性や経済性を支援する。
- 地方への補助金を28%削減する。一方、政府は、補助金の数をシンプルにし、地方自治体がより自由かつ柔軟に、この予算を使えるようにする。

8. 交通関係歳出見直し2010⁸(道路関係部分抜粋)

2010年10月20日 英国交通省

政府は、財政赤字を削減し、長期的に持続可能な成長を促進し、炭素排出対策に取り組む約束をしている。予算案の中で、財務大臣は、経済成長を支援する新規と既存の社会資本への投資は維持するが、一方で、今議会期間中に構造的な財政赤字を解消するという難しい選択を行うことを誓っている。

交通は、国民と企業の繁栄に不可欠なリンクを提供している。我々の歳出見直しの決定は、無駄を削減すること、及び国の経済再生を支援する重要な交通基盤への投資を確保するために優先順位付けに関する厳しい決定を行うものである。

省支出上限(DEL)^{注1}:交通省 (単位:10億ポンド)

	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
経常支出上限 ^{注2}	5.1	5.3	5.0	5.0	4.4
資本支出上限	7.7	7.7	8.1	7.5	7.5
合計上限	12.8	13.0	13.1	12.5	12.0

注1:DEL は各省庁が各年に支出できる上限であり、財務省により上限を超えないよう監視される。DEL は歳出見直しにおいて複数年設定されている。DEL は資本支出と経常支出の2種類に分かれる。

- ・ 資本支出は、資産に使われる資金である。すなわち、そのものは12 カ月以上継続して存在し、繰り返し使われるものである。道路や病院の建設など社会基盤の支出が含まれる。
- ・ 経常支出は、省庁の運営や公共サービスの提供のため日々費やされる資金である。経常支出は、さらにプログラム予算(医療などサービス提供に費やされる資金)と事務予算(事務処理経費、職員経費)とに分けられる。

注2:本表では減価償却を除く。

交通省は、全体として実質 15% (経常支出を 21%縮減、資本支出を 11%削減)の歳出削減を行う。

⁸ <https://www.gov.uk/government/news/transport-spending-review-2010>

1. 厳しい選択

効率性

我々は、効率性の改善に向けて、既に大きなステップを踏み出している。これら縮減は、より優れた調達や契約のマネジメント、前線のサービスの改善、鉄道のコストの縮減、優先順位の低いプログラムの削減を通して達成することとなる。また、我々は、中央省庁の運営コストについて1/3の引下げを行う。

優先順位の低いプログラムの再点検

マーケティングや調査プログラムなど優先順位の低い活動に対する支出を削減することによって縮減を達成する。これは、調査財源を最も直接的に利益のある前線の事業へ振り向けるとともに、最も効果的なマーケティングのみを継続するものである。

歳入の増加

我々は、鉄道運賃のキャップの引上げや、ダートフォード横断道路の通行料金を値上げするという難しい決定を行ってきた。鉄道運賃の値上げによって、混雑削減や乗客の快適性を改善するための鉄道車両の追加への投資など、歳出見直し期間における不可欠な鉄道プロジェクトへの投資を確保することが出来る。ダートフォード横断道路の値上げは、新たに追加する横断道路への資金を支援することとなる。また、2012年には、料金徴収ブースを廃棄し、フリーフローを導入する予定である。それ迄の間は、料金所での停止による深刻な渋滞が生じている横断道路を有効活用するための値上げを行う予定である。

2. 確実な投資

我々は以下を約束している。

- ・ クロスレイルなど鉄道への 180 億ポンドの投資
- ・ 道路庁の大規模事業や資本の維持管理、強化への 40 億ポンドの投資
- ・ 地方交通の大規模プロジェクトや資本の維持管理や強化への 60 億ポンドの投資
- ・ PFIプロジェクトへの更なる助成
- ・ 地下鉄の更新を推進するための助成

これらの投資によって、乗客や自動車運転者は大きな利益を得るとともに、経済成長を支援することとなる。

3. 地方主義

連立政権は、地方自治体に革新的な権限委譲とより優れた財政上の自主性を与えることにより、中央政府によるトップダウンの時代を終わりにしたいということを明確にしてきた。地方によるより優れたコントロール、参画、説明責任は、地方の交通システムの持続可能性を向上させる最も効果的な方法であり、経済成長を促進し、旅行による環境影響を軽減し、公衆衛生を改善し、社会的排除に対処することが出来る。

このため、我々は、地方が受け取る交通資金の助成方法の改革を行っている。過去、中央政府は、地方に対して、彼らの交通への投資について、何をどのように使うべきか要求してきた。もはやこれは現実ではなくなり、地方は、優先順位の決定や、地方の優先順位に合った予算をセットすることが可能となる。地方は何が自身にとって優先的かを自由に決めることができ、国ではなく地方の優先順位により自身の予算を設定することが出来ることとなる。それは、26あった補助金をたった4つに統合することにより可能となる。

4. 持続可能性

ハイスピードレイルやクロスレイルなど、持続可能な鉄道プロジェクトに優先的に支出することにより、通勤者や都市間旅行者に、車の代替となる魅力的な新たなオプションを提供する。しかし、多くの人々にとって、特に田舎の地域で、車が唯一の実用的な選択であることも認識している。このため、英国が超低炭素排出車に関する世界のリーダーとなるために、優先的な支出を行う。脱炭素自動車交通により、低炭素交通経済という将来ビジョンに自動車を含めることが可能となるのである。地方持続可能交通資金は、地方自治体が、各地域を安全かつ持続可能にするために優先順位が高いものに予算を充てることを可能とする。我々は、追って決定の詳細と個別のプログラムへの影響について、更に発表する予定である。

添付 B: 道路庁の道路

大規模事業

戦略的道路網の投資優先順位について厳しい選択を行った。現在契約中のものは継続するほか、以下の新規事業を本日発表する。(必要な法手続きを前提とする)

- ノーフォークの A11 道路: ファイブウェイ JCT からテットフォード間の上下非分離道路のミッシングリンク区間の上下分離の実施
- ブリストル北部の M4 及び M5 高速道路: 南西部の最も渋滞する箇所改良とウェールズへのアクセス改善
- ダービーシャーの M1 高速道路 (JCT28-31): 高制御高速道路の技術を活用したシェフィールドへのアクセス改善
- サセックスの A23 道路: ロンドンとブライトン間の主要なボトルネックの解消
- リーズ付近の M62 高速道路 (JCT25-30): 高制御高速道路を活用したヨークシャーと北西部のキャパシティの向上

検討の結果、次の事業は、現在の歳出見直し期間や次の期間において、現実的に資金を充てることはないため中止する。

- ・A21 道路 キッピングクロス～ランバーハースト
- ・A19 道路 モアファーム
- ・A19 道路 シートンバーンインターチェンジ
- ・A21 道路 バスドスローインターチェンジ
- ・A21 道路 フリムウェル～ロバーツブリッジ
- ・A1 道路 レーミング～バートン
- ・A47 道路 ブロフィールド～ノースバーリンガム

道路庁には、その優先順位について歳出見直しの結論の観点から、まだ検討中の他の多くの推進中の事業がある。いくつかは、歳出見直し期間中に進めることとなるが、他は、今後の歳出見直し期間において、予算を充てるのが可能か否かの調整によることとなる。更なる発表は数週間のうちに行う予定である。

このスキームは、60 年間の投資を示すものである。また、道路交通の脱炭素化の政策に沿って、我々の道路計画は、自動車交通による二酸化炭素排出を劇的に削減しつつ、長期的な経済成長を果たすための方法を示すものである。

道路のプログラムには、10 億ポンドを超える建設コストが見積もられている 1 つの個別事業、A14 道路エリントン～フェンデイトン事業がある。我々は、この道路が深刻な渋滞に直面し、このルートの自動車交通が経済的な成功や成長に不可欠であることは認識している。しかし、現在のスキームは、如何に合理的な将来の資金シナリオの下でも、単純に経済的ではない。それ故に交通省は、現在のスキームを取り下げる。我々は、持続可能な提案を開発

するために、交通モードを横断して見ながら、コスト効率がよく実用可能な、利益をもたらす渋滞を緩和する提案の検討に着手する。このアプローチはまた、交通幹線における既存の問題に取り組むために、民間に事業への参画機会を与えるものとする。

ダートフォード横断道路

ダートフォード横断道路については、追加容量が必要とされている一方で、公的資金を充てる見込みがないことは明らかとなっている。このため、交通省は、課金による今後の容量増加のための方策について見直しを開始する。その間も、料金は値上げする予定である。協議を前提として、乗用車料金は、2011年に1.5ポンドから2ポンド、2012年に2.5ポンドに値上げし、他の車種も値上げする予定である。交通省では、横断道路の戦略的な重要性から、現時点で売却は行わないと決定している。

同時に、2012年からフリーフロー課金を導入する予定である。そして、課金施設を活用し、渋滞時には迅速に課金額を上げることにより、交通の流れを確保する予定である。

新たな経営(ガバナンス)

交通省全体を通してバリューフォーマネーを確保することが必要であり、我々は、業務の効率化と削減に着目してきている。このアプローチを支援するため、道路庁に非常任理事長を置き、また、道路庁の効率化の推進を支援するパフォーマンス監視グループを設置する予定である。我々は、道路庁が将来的に、効果的なサービスを提供する最善の組織となるために、道路庁の運営の見直しを行い、より幅広い改革が、よい優れたバリューフォーマネーを生み出すかどうかを確認する予定である。

ネットワークの維持管理

我々は、安全・快適でかつより低いコストで維持されたネットワークを提供する。2014年度までの4年間の歳出見直し期間における平均年間支出は7億1,400万ポンドとなる。対して2010年度の支出は、7億4,800ポンドである。我々は、これを以下により達成する。

- 受注者のパフォーマンス向上及びバリューフォーマネーを更に向上する新たな契約と商業的なマネジメントの改善
- ガントリーや路面仕上げ材等の購入にあたり、全国の日常品購入のフレームワークを採用することによって強化し購買力を最大限に利用することは、請負者や道路庁にコスト削減をもたらす
- 維持管理の需要をより良く予測する資産管理システムへの投資
- 技術基準を見直し、新規資産の初期コストを下げ、資産を長寿命化
- より少ないコストでの維持管理の実例(昼間の作業など)の調査を行いつつ、維持管理の時期や場所の見直し
- 重要性の低い資産の更新頻度を減じる見直し

事故マネジメント

効率的かつ効果的なトラフィックオフィサーサービスを、交通マネジメントを重視することにより、より低いコストで提供する。これは、交通流のある車線において、事故への対応や解消の迅速化を図るものである。我々は、サービスの運営コストを以下によって引下げる。

- 現在の全国交通管制センターのPFI契約を、2011年に縮小したサービスを基本とする契約に更新する。この契約では、戦略的な交通マネジメントのために、低コストでコアとなる交通情報を周知するものとする。
- 地域管制センターの事故への対応に着目しつつ、夜間にネットワークを管理する地域管制センターの数を削減する。
- 交通レベルに応じた柔軟なスタッフや車両の配置を通して、道路上での運営コストを引下げる。これには、適切な一人運行や、より安価な運営を行うための車群を構築するトラフィックオフィサーサービスの車両計画の見直しが含まれる。

テクノロジー

地域管制センターからのネットワークの運営を継続するが、資本投資は大幅に低いレベルとなる。このため、高速道路の情報通信施設、カメラ、電光表示への投資により、混雑する道路をより低い支出で管理する。

交通情報

最新の道路交通情報の提供を継続するとともに、インターネットや他のメディアを活用して情報の周知を図る。「全国交通管制センター」を、低コストで質の高いサービスを行う新たな「全国交通情報サービス」に改編し、少なくとも年間1,300万ポンドの節減を行う。

添付 G: 予算内訳

大規模事業分野

< 資本支出 >

名目支出 (百万ポンド)	基準 ^{注1} 2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	
全国道路(道路庁)	1,571	1,244	921	877	1,040	
鉄道(鉄道収入を含む)	3,778	4,109	4,896	4,662	4,532	
地方政府助成	1,618	1,554	1,503	1,465	1,664	
地方持続可能基金	-	30	40	60	80	
維持管理	871	806	779	750	707	
統合交通ブロック補助	450	300	320	320	450	
大規模地方強化事業	199	418	364	335	427	
ロンドン交通補助	-	424	352	184	0	
他のプログラム	719	400	410	292	281	
地域成長基金	-	165	100	-	-	
合計	7,686	7,731	8,082	7,480	7,517	

< 経常支出 >

名目支出 (百万ポンド)	基準 2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2014-15 削減率 ^{注2}
全国道路(道路庁)	1,124	1,118	1,016	998	947	-23%
鉄道(鉄道収入を含む)	-337	-87	-247	-483	-435	-
地方政府助成 ^{注3}	473	378	401	413	420	-28%
地方持続可能基金	-	50	100	100	100	-
自治省一般補助繰入 ^{注3}	-	303	276	288	295	-
地方 PFI	170	195	239	311	320	71%
ロンドン交通補助	2,764	2,804	2,803	2,699	2,404	-21%
一般補助	1,934	1,943	1,922	1,795	1,517	-28%
投資補助	892	861	881	904	928	-
他のプログラム	1,091	1,007	907	1,131	884	-27%
地域成長基金	-	-	-	200	-	-
省庁別運営費	295	272	252	233	216	-33%
自動車税徴収、取締り	191	189	190	191	191	-9%
合計	5,141	5,299	5,033	4,971	4,436	-21%

注 1: 政府の歳出見直しプロセスは、ボトムアップの手法により資本支出を割当てている。このため、個別プログラムの 2010-11 基準は概算であり、

以降の年のインフレ考慮の比較はできない。このため、基準からの縮減は適用しない。

注 2: 削減率は 2010-11 基準に対しインフレ率を考慮して比較

注 3: これらは、地方自治省予算に繰り入れられ、そのため、交通省の支出上限(DEL)合計額には含まれない。基準には、後年の割引運賃に関する人口統計上の圧力を考慮している。

9. 道路交通事業への投資⁹

2010年10月 英国交通省

イントロダクション

1. 交通は、英国の経済にとって不可欠なものである。交通がなければ、労働者は職場にたどり着けないし、ビジネスは顧客にたどり着かないし、商品は市場にたどり着かない。英国の商品の83%は道路で運ばれ、その2/3が戦略道路網で運ばれている。
2. このため、機能的な交通システムが、英国の経済の適切な運営のために不可欠である。渋滞は、ビジネスや国際競争力を妨げるものであり、競争力は経済成長や雇用創出を確保するために不可欠である。貧弱な社会資本は、特に、ジャストインタイムの製造が有力なモデルとなっている製造業の分野が増加する中で、外国からの投資を止まらせることとなる。
3. 2010年10月に財務大臣は歳出見直しを発表し、政府は、交通や科学技術、グリーンエネルギー等の分野への投資を行うことを決定しており、これらは、経済を幅広いものとし、1部門の失敗による影響を少なくするものである。これを念頭に、交通関係の歳出は、次の4年間の資本投資の主要分野の一つとして優先付けられている。

財政上の持続可能性

4. 英国は、現在、50年間で最も深刻な財政危機に直面している。政府の最優先は、財政赤字を削減し、債務のGDP比率を引下げることである。これには公共支出の削減が必要である。しかし、政府は、厳しい公共支出の決定の中で、経済成長を支援する社会資本への投資を優先することを明らかにしている。
5. すなわち、この困難な状況にもかかわらず、我々は、現在事業中の戦略道路網の8事業全てを完了させるために資金を提供し、今から2015年までの間に、更に14事業に着手する予定である。我々は、その次の期間に更に18の戦略道路の事業を行うことを調査している。このプログラムは、数十億ポンドの公的な便益を創出し、特にビジネスに大きく貢献し、経済成長を支援するものとなる。

効率性

6. 現在の財政状況下では、政府の全ての部署がより優れた効率化に努めることが不可欠である。道路庁は、戦略道路網の管理を担当しており、支出を削減するための4つの主要な分野を特定してきており、これにより次の4年間でより多くの社会資本の提供を支援する。

大規模事業の効率性

⁹ <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20120217082809/http://assets.dft.gov.uk/publications/investment-in-highways-transport-schemes/highways-transport-schemes.pdf>

7. 我々は、利用可能な資金の中で実行する事業の数を最大化することを決定している。このことは、道路庁が自身のコストやサプライチェーンのコスト削減に懸命に努めていることから、達成可能である。我々は、これらの削減を、前進的なワークプログラム、バリューエンジニアリング、資機材や労働力の効率的な利用など幅広い手法で達成するために、建設産業が道路庁と協働することを期待している。

交通マネジメントの効率性

8. 戦略道路網が今後の経済成長のエンジンとなるためには、付加的な容量への投資を行うだけでなく、既に行われているように、納税者へのコストを最小にして容量を有効活用することが必要である。
9. 道路庁のトラフィックオフィサーサービスや他の交通マネジメント機能の幅広い運営改善は、ネットワーク上での事故対応を改善する一方、2013年度末までに20%のコスト削減を行うなど更なる効率性を向上することが期待されている。これは、以下により達成する。
- 交通需要が高い時には、その容量や能力を増加させるために、より柔軟な人員配置を行い、需要が低い時には過剰な人員を排除する。
 - より柔軟な運行や、より低いコストの車両を混合した車群へ移行する。
 - 交通量が少ない夜間に地域管制センターの運営を縮小してコストを縮減する。一方、事故対応への影響は及ぼさない。
 - 戦略的なマネジメントのための中核となる交通情報をより低コストで提供するために、現在の「全国交通管制センター」のPFI契約を、2011年により小さなサービスを基本とした「全国交通情報サービス」に切り替える。

維持管理の効率性

10. 我々は、日常の維持管理のコストを歳出見直し期間に20%以上削減することとしている。我々は、次の4年間で平均約9億ポンドから平均約7億ポンドに年間支出を削減することを期待している。
11. 道路庁は、以下を含む、多くのコスト削減のイニシアチブを精力的に追求する。
- 新たな維持管理契約を現在の契約期限に伴い展開し、来年の早い時期に最初の契約の入札を開始する。
 - 維持更新の技術及び運営基準をリバイスし、安全性の妥協はせずに、道路の表面や構造の最大限の長寿命化を図る
 - 維持更新や小規模な改良事業への不必要な支出を最小限にする
 - 既存の契約の範囲内で、リバイスした仕様や技術基準を反映するための変更の交渉を行う
 - 資産状態やパフォーマンスに関するより良い情報を基にした、着実な維持管理計画を策定する

12. また、優れた交通テクノロジー施設をネットワークに配置するとともに、既存の路側テクノロジー施設について、維持コストの削減や信頼性改善を重視することに切り替える。

道路庁全体の効率性

13. 我々はまた、道路庁が効果的なサービスを提供するための最善の方法で構築されることを確かなものとする。我々は、非常任理事長を道路庁の幹部に据え、組織への取り組みや交通大臣への独立した助言を行う重要な役割を行うこととする。これは、パフォーマンス監視グループの設置により強化されることとなる。
14. 我々はまた、より良いバリューフォーマナーを達成することが出来る幅広い改革を検討し、政府が戦略道路網の運営や維持管理、強化への最も適切な方法を決定するため、道路庁の組織と運営を見直す予定である。

大規模事業

優先順位

15. 新たな道路プログラムを検討する中で、我々は、最善の投資となる事業を特定することを検討してきた。我々は、英国の交通資本を改善することを約束し、投資が最高の利益となる箇所を対象になされることを強く望んでいる。

全ての戦略道路網上の大規模道路事業は、次の4つの大きな観点から評価を行った。

公共のバリューフォーマナー

その事業が納税者の投資に対して優れたリターンを提供するものなのか？事業の「正味現在価値」(NPV)を用いて、我々は、経済効果や時間短縮などその事業が与える経済的な利益を検討した。これは見込まれる建設コストや二酸化炭素排出やその他の影響と比較される。概して、これは、事業の貨幣換算による測定ができる姿を示すものである。

戦略的な価値

その事業は、既存の道路ネットワークの最善の有効利用を行わせるものなのか。我々は、その事業が深刻なボトルネックを取り除き、周辺道路の有効利用を助けるものなのかを調査した。我々は、事業が主に地域の交通を支援するのか、全国交通を支援するのかを検討した。また、我々は、各事業が2025年における最も厳しい渋滞問題に対処できるものなのかを検討した。

実現性

その事業のデザインがどの程度確実なのか？事業は建設までどのくらいかかり、その形状やコストがどの程度不確実なのか。事業開始に近いものは、予測できない問題に直面する可能性は低く、予算内となる可能性が高い。次の4年間での公共支出は限られており、我々は、最も不確実性が少ない条件の事業を選択することを確実としたい。

貨幣換算できない効果

景観への影響など定量化できない要素は、上記のカテゴリーではカバーされない。これらを科学的に測定することは難しいが、地域にとって非常に重要であり、事業の最終のランキングの中で表現される。

16. この優先順位付けの全体の結果は、現在から2015年の間に開始する最高の価値のある事業を選択することを確実にするためのものである。これらの事業のビジネスケースに関する情報は近く公表される予定である。2つの事業、M1 高速 J32-35a 及び M25 高速 J23-27 は、M1 高速北部及び M25 高速北部の各改良計画を完了するものであり、優先順位が高く、促進される。

既存事業

17. 8つの大規模事業が現在建設中である。

継続事業			
1	M1 高速 J10-13	5	A1 道路 デイッシュフォースレミング ^g
2	M1 高速 J19	6	A3 道路 ハイント ^h ヘット ^h
3	M25 高速 J16-23	7	A421 道路 ヘット ^h フォート ^h -M1
4	M25 高速 J27-30	8	A46 道路 ネット ^h クワイット ^h マープール

18. これらの事業のコストの大部分は、歳出見直し期間内に生じるものであり、いくつかはその50%以上となる。いくつかの事業は建設中の段階にあり、事業の一部を遅延もしくは中止する機会がある。我々は、このケースを検討し、そして、これらのスキームは優れたバリューフォーマネーを提供するものであり、もしくは中止するのは現実的ではないほど十分進捗していると考えている。このため、我々は歳出見直し期間における合計9億ポンドの支出で、現行スケジュールでこれらの事業を完了させることとする。

近い将来の事業

19. 我々は現在から2015年の間に新たな戦略的道路事業に14億ポンドの投資を行う。上記の大規模事業の効率性の縮減により、我々はこの期間中に14事業を開始することが出来ることを期待している（必要な法的手続きの実施を条件に）。

2015年以前に着手する事業			
A	M1 高速 J28-31	H	M60 高速 J8-12
B	M1 高速 J32-35a	I	M60 高速 J12-15
C	M1 高速 J39-42	J	M62 高速 J18-20
D	M25 高速 J5-6/7	K	M62 高速 J25-30
E	M25 高速 J23-27	L	A11 道路 ファイブ ^h ウェイ ^h -テルフォート ^h
F	M4 高速 J19-20 及びM5 高速 J15-17	M	A23 道路 ハント ^h クロス ^h -ワーニングリッド ^h
G	M6 高速 J5-8	N	A556 道路 ナッツ ^h フォード ^h -ホ ^h ウトン

20. これら 14 事業を選定する中で、我々は、従前の全国計画の一部として促進されてきた事業、及び地域資金配分の下で入札から進んでいるものの両方の事業を検討した。主な目的は、各事業が優れたバリューフォーマネーを提供することであった。
21. 戦略道路網上の 3 つの主要なボトルネックが解消される予定である。
- A11 道路で残る対面交通区間において、M11 高速からノーウィッチ間の上下分離化
 - ロンドン及びガトウィック空港から、ブライトン及び南岸地域へのルート上の、A23 道路のハンドクロスとワーニングリッド間の拡幅
 - M6 高速からマンチェスターへの既存のA556路線を変更するための上下分離道路の建設
22. 加えて、我々は、高速道路ネットワークの最も混雑する区間のいくつかについて、容量を増加する事業の展開を続ける。高制御高速は、混雑時に路肩を走行車線に変更することが可能である。これは、コストを著しく引下げて、高速道路の拡幅の便益の大部分を提供することが示されてきている。このテクノロジーは、既にバーミンガム周辺で利用され、ルートンの近くのM1高速で導入されている。我々は、この戦略を英国の大都市周辺での交通の改善のため、更なる利用を行いたい。
23. このため、我々は、
- M25 の 3 車線が残る区間を、ジャンクション 5 - 6/7 から 23 - 27 間に、高制御高速を導入して改良する。
 - バーミンガムへのM6 高速道路上の高制御高速の新たな区間を付加し、バーミンガムの東部と西部の既存の高制御高速を結ぶ。
 - マンチェスター周辺のM62 及びM60 の区間で高制御高速を導入する。
24. 加えて、全国の高速道路上で最も渋滞する箇所に対処することにより、全国の交通を改善する。このために、我々は、
- M1 高速の北部区間における、ジャンクション 28 - 31, 32 - 35a, 39 - 42 間の高制御高速の導入による改良
 - ヨークシャーのM62 高速J25-30 の高制御高速を用いた改良
 - ブリストル近傍のアルモンズバレーIC 周辺のM4 及びM5 高速の改良を行い、南西地域とウェールズ間の交通を改善

将来事業

25. 前政権の道路計画は、今後の道路支出に関して、2008年から2015年の間に約3倍もの楽観的な想定を基礎としていた。一方、我々は、英国の交通資本に投資することを約束しているが、そのような増加が政府の財政目標に一致するものとは考えない。このため、我々は、現実的な予算の範囲にあわせることを確保するために、多くの事業に関する支出を後退させなければならない。

26. このため、我々は、今後の歳出見直し期間で建設の可能性がある18事業に関する業務を継続する。このうち14事業は、明確な問題に対処する良い事業である。これらは、財政上の理由で遅延させられてきており、我々はまだ今後業務を続けることを意図している（法手続きを条件に）。それまでの間、我々はコストを引下げ公共のバリューフォーマネーを最大化する予定である。

2015年以降に着手する事業			
a	M1/M6 高速 J19 改良	h	A21 道路 トンブリッジ-ヘムハリー
b	M25 高速 J30	i	A27 道路 チェスター BP
c	M6 高速 J10a-13	j	A38 道路 ダービージャンクション
d	A14 道路 ケタリング BP	k	A45/46 道路 トールバーエント
e	A160/A180 道路 イミングハム	l	A453 道路 拡幅
f	A19 道路 テストス	m	A5 道路-M1 高速 接続道路
g	A19/A1058 コーストロードジャンクション	n	A63 道路 キャッスルストリート

27. 残る4つの事業は見直しを行う。これらのケースでは、我々は、事業の提案されたデザインが最善のものか確認するとともに、順に提供できるより小さなパッケージへと分割する中で利益があるかどうかを検討したい。

見直し中の事業			
w	M20 高速 J10a	y	M4 高速 J3-12
x	M3 高速 J2-4a	z	M54 高速~M6 有料接続道路

28. いくつかの事業では、特にその地域におけるキャパシティの増加から利益を得る近傍の開発者からの寄付を含むことが出来る。我々は、これらの寄付が、適切に第3者の開発者への事業の価値を反映することを確保するために、見直し期間を利用したい。

29. これらの事業が建設へと進むスピードは、最も低いコストで最も効果のあるプロジェクトを提供する方法を見出すために協働する全ての団体に依存することとなる。

30. 交通省は、今後の建設のための事業を特定するために、ネットワーク上の混雑箇所を評価し続ける。計画手続きのため、道路事業は建設が開始できるまで、6年間かかる。このため、将来の建設の長期的な視点が必要である。我々は、地方自治体及び地方経済パートナーシップをこの作業に巻き込むことが出来るように確保する予定である。

31. 我々は既に、A14 道路のエリントン～フェンディントンについて再検討することを発表している。現在の提案では 12 億ポンドのコストがかかり、交通の評価において二酸化炭素を扱う方法に変化したなかで、許容できるバリューフォーマネーを提供することはもはや明らかではない。このため、現在のスキームは中止された。我々は、この交通幹線で渋滞が深刻な問題であり、解決策を検討することを約束する。我々は、ミッドランドとフェリックスストウ間の交通に関する戦略的な交通幹線の検討を、実行可能な方法を見出すために、開始する予定である。
32. 我々は、高価な新プロジェクトに単独で頼る予定はなく、既存の交通資産である道路、鉄道、地方の公共交通の多くの活用を最初に検討する予定である。我々は、より低いコストで革新的な解決策を開発するために、地域企業パートナーシップなど地域のパートナーと協働する予定である。我々は、渋滞や貧弱な信頼性、大気汚染問題、炭素排出に取り組むために、地方や民間の投資の可能性があるかどうかについて検討する予定である。
33. 道路は伝統的に公共の領域である。しかし我々は、英国の社会資本を開発する機会を見出したと考える民間のプロモーターからの提案を検討する予定である。ただしそれらの提案は、道路庁事業における環境や建設に関する基準に合致する必要がある。

中止

34. 次の 5 年間で我々は 8 事業を完了、14 事業に着手し、更なる 18 事業の調査を進める。しかし、これら 3 つのカテゴリに入らないいくつかの道路事業がある。全ての事業を共通の基準に照らして分析し、幅広く財政状況を考慮し、我々は、これらの事業が、予見できる将来において投資する優先度があるとは考えない。このため、過去に発表したように、これらは中止となる。

中止事業	
A1 道路 レミング～パートン	A21 道路 フリムウェル～ロバーツブリッジ
A19 道路 シートバーン IC	A21 道路 バルトスロウ
A19 道路 モアファーム	A47 道路 プロフィールド～ノースパーリングム
A21 道路 キッピングクロス	

35. 現在の財政状況下で、これらの事業を継続するために予算を利用することは不適切である。計画を続行することは、他の事業を進めるための予算を削減することになる。
36. 我々は、これらの事業が地域社会にとって重要であり、建設をしないという決定は失望を招くと認識している。しかし、これら事業の中止は、多くの地域における計画の障害を取り除くことが出来るものである。また、我々は、地域社会が、現在経済的ではない道路事業に関する遠い約束に頼るのではなく、地域社会が交通問題への他の解決策を見つける必要があることを認めるために支援することとなる。

結 論

37. 本日確認された 14 事業は、英国の経済の発展に大きな貢献を行うものである。1 ポンドの投資で 6 ポンド以上の公共の利益の価値がある。いくつかの事業は、この数字が 10 を超えるものとなる。全体として、これら事業は、完了時には 130 億ポンド以上の公共の価値を生み出すものとなる。
38. より効率的に運営することにより、歳出見直し期間中に 14 の大規模事業を提供することが出来、更に 2 事業がもともと見積もられてきたコストで可能となる。これらは、18 億ポンド以上の公共の利益の追加となる。
39. より一般的に、大規模事業や維持管理、トラフィックオフィサーサービスや日常業務に関するコストを引下げるための道路庁の仕事は、自動車利用者が期待する中核となるサービスを提供しつつ、大幅な縮減を可能とする。
40. まとめて、これらの方策は、財政赤字の削減や経済成長の促進に真に貢献するものである。

10. 戦略道路網の新たなスタート¹⁰(抄)

アラン・クック(英国道路庁 非常任理事長)

要 約

挑戦と機会

- 1 イギリスの高速道路と主要幹線道路は、最も重要な社会経済基盤の一つである。道路庁により運営されているこれらの戦略道路は、全道路ネットワークの 3%過ぎないが、全交通量の 1/3 及び貨物輸送の 2/3 を占めている。
- 2 このネットワークを効果的に運用、維持管理、機能強化することは、我が国の経済に必要不可欠である。例えば、最近の M25 におけるラッシュアワー時の事故による JCT7の閉鎖は、174 万ポンド(6,200 ポンド/時)の経済損失と算定されている。ネットワークの混雑は今後数年で増加し、2035 年までに交通量は 46%増加、平均遅延時間は 54%増加(2003 年比)すると予測される。同時に、公的資金の抑制によって、より少ない投資でより多くを達成することが不可欠となっている。
- 3 政府は 2010 年の歳出見直しで、ネットワークへの支出について、4 年間で 20%の節減の目標を設定している。総支出は 2010 年度の 26.6 億ポンドの実績と比較して、2014 年度は 21.1 億ポンドに計画されている。この節減については、道路庁自身の変化、交通省やサプライチェーンとの関係よりも、調達の改善を通じて達成するものとなっている。
- 4 今回の見直しに際して収集した根拠に基づき、組織・関係・責任に関する改革プログラムの実行によって、私は今後 5 年間で、維持管理、運営活動から年間 2 億ポンドの更なる効率化の余地があると考えている。また、大規模事業からも更なる節減の確保が期待される。これらの節減は、ネットワークへの再投資や他の政府の優先事項に活用することができる。
- 5 さらに重要なのは、これら改革の同時実行が、ネットワークの維持・機能強化・運営に関する決定と、経済的なニーズとの関係をより整合させる点にある。より明確、厳格、挑戦的な行動の枠組みは、より効率的にネットワークにおける渋滞と混乱を避け、人々の旅行を改善し、戦略道路における年間 16 億ポンドにのぼる経済損失を節減する。
- 6 これらの改革は、ネットワーク管理者に新たな方向性をあたえ、今後の戦略的な挑戦と、発展可能な新たなビジネスモデルに合致する、商業的な組織を創造することとなる。

¹⁰ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/4378/strategic-road-network.pdf

我々の現位置

- 7 今回の見直しの機会は、道路庁特有の経緯に起因したものである。戦略道路は、現在、交通省により予算が割り当てられる公的サービスとして運用されている、イギリスで唯一の社会経済資本である。道路庁の1994年の設立以来、当時は主に資産管理者やネットワーク運営者というよりも、道路の建設者として認識されており、また、予測できない投資の断続や、政策の優先順位の変更に合わせてこななければならなかった。
- 8 我々は、今や、政策の優先順位にも柔軟かつ速やかに対応できる、ひたむきな労働精神と強い公的サービス精神を持つ組織となっている。また、この数年間で、より商業的な思考を持つ組織へと進歩している。
- 9 しかし、道路庁の特異な地位及び政府との関係は、経済の広い利益を反映することに失敗してきた。道路庁が交通省と密接な関係をもつことによって、これまで、ネットワークへの投資の決定に際して、道路庁からはほとんど圧力をかけられなかった。政府は、納税者と道路利用者の長期的な利益よりも、サービス提供者、資金調達者としての、彼ら自身の短期的なニーズを優先してきた傾向がある。また、政治圧力と公的サービスに関する補充と報酬の制限によって、不必要にリスク回避を行う、行き過ぎた中央集権の労働文化が作られてきた。規制部門と違って、効率化のための継続的な外的圧力がないのである。また、成功してきたアプローチと戦略も、道路庁、そのサプライチェーン、地方道路管理者との間に重複や非効率を作っている。
- 10 これまでの道路庁の事業全体にわたって培われた柔軟性は、かえって、コストを増加させ、効率化のための機会を見過ごすこととなってきた。政府は誤った柔軟性を購入し、多額の手数料を支払っているのである。

新たなアプローチ

- 11 社会資本の改善は、政府の経済成長戦略の中心である。イギリスの高速道路と幹線道路を経済成長のニーズと合致させるためには、我々は、短期的な考え方や、断続的に行われる投資を打破しなければならない。我々は、抑制よりもむしろ経済活動を実現するための、より野心的で先を見通す社会資本プログラムをサポートできる組織、責任、関係を作らなければならない。
- 12 私の提言の中心は、ネットワークについてのマネジメントを変革し、他のベストパフォーマンスをおこなっている社会資本提供者と調和することにある。その核には、ネットワーク管理者に権限と手段を与えることを可能とするモデルが必要である。それは、より自由な商業的な決定を行う新たな独立した理事会を持ち、確実な資金とそのコントロールを行い、同時に、地域の優先事項に密接に適合し、長期的な活動のために、政府によって確実に維持される口座が確保されるものである。交通省は、今のアドバイザー的な役割から、商業的なベストプラクティスを行うための新たな独立委員会の設立を主導すべきである。これには、非常任理事長の正式な選出、及び業界をリードするより多くの非常任理事の採用から着手し、そし

て挑戦と執行チームの今後の能力の評価を行うべきである。

- 13 より広範な提言をおこなった私の意図は、1 回限りの効率化の機会を提示するものではなく、道路利用者と納税者の利益を常に最優先しつつ、組織とそのサプライチェーン全体に、より良い経済的な価値の達成を確実にするための文化の変革を促進することにある。この文化の変革を達成するためには、より重点的かつ商業的な権限とともに、組織は、新たなスタートに挑戦することが求められる。フルパッケージの改革を実行するためには、交通省と道路庁、財務省の同意が必要である。
- 14 このパッケージは、インフラ事業に成功するための環境、すなわち、明確な目的と、優先順位、確実な資金、高い性能への継続的なプレッシャーが与えられている間は、比較的、迅速かつ安価に実行できるよう設計している。また、最前線の主導と地域的な革新は、政府の公共サービス改革とも合致するものである。
- 15 また、このパッケージでは、政府が、道路利用者と納税者を第一とした新たな戦略的な役割を果たすことを想定している。大臣グループは、例えば、不要な遅延を削減するための明確な要求基準を設定することによって、長期的なネットワーク性能に関する強固で持続的な目標と、理事会に圧力をかける新たなツールを持つことになる。意義のある長期的な取り決めを通じて、政府が理事会をサポートすることも重要である。この取り決めは、新年の誓いのような弱いものではなく、両者が順守しなければならない「契約」として、政府と理事会の間にビジネスライクな関係をもたらすものである。新たな理事会は、彼らのパフォーマンスが契約条件に見合っているか、大臣グループに直接説明しなければならない責任がある。大臣グループは、継続的で深刻な失敗が生じた場合には、適切な措置を講じなければならない。
- 16 このビジネスライクなアプローチは、納税者と道路利用者に多大な利益をもたらすであろう。年間の効率化に関する私の評価では、最初の 5 年間は、トップダウンとボトムアップの根拠に基づき、年間 2 億ポンドと見込んでいる。
 - 私の提言の多くは、規制分野における先進的なインフラビジネスの特性を反映している。これらのビジネスは、概して、前年同期比で平均 3~6%/年のコスト効率改善を達成している。これは、5 年後の 15~35%の年間効率の改善を意味する。
 - この節減は、道路庁の事業エリア全体から得た根拠に基づくものである。例えば、20~40%のエリアにおいて、多くの請負業者は、新たなモデルのメンテナンス契約を行う機会を得ている。この新たなプログラムのための、確実な資金提供と財政の柔軟性によって、15~20%の節減の可能性があると、道路庁は推計している。
- 17 私の提言は、規制分野におけるベストプラクティスに基づくものであるが、私の提案するモデルは、鉄道や水道産業のような規制モデルとは異なる。このモデルのもとでは、ネットワーク管理者は、大臣に直接説明する責任がある。大臣は、道路利用者にとってネットワーク性能の目標を設定し、ネットワーク管理者から厳密な説明を受ける、新たな戦略的な役割を持つのである。

提言

- 18 この新たなアプローチを達成するためには、政府、道路庁理事会及びそのサプライチェーンからのアクションを必要とする。また、持続的かつ継続的に文化の変革を行い、上記のコスト節減を実現するためには、下記アクションがパッケージとして提供されなければならない。

提言1. 本見直しに関する政府の回答から6か月以内に、交通省は、高速道路と主要幹線道路の長期戦略を公表すること

- 19 これは、ネットワーク、ネットワーク管理者及び広範な産業に長期的な戦略の方向性を与え、政府の幅広い交通戦略と政策課題の中に位置づけられる。

提言2. 本見直しに関する政府の回答から12か月以内に、交通省は、今後5年間の堅実な取り決めに詳述し、現在のネットワークに関する主要なアウトカムベースの仕様を設定すること。その仕様には、政府がその期間にネットワーク管理者から確保する、容量と性能の水準、安全と環境の基準を設定するとともに、納税者の利益を反映するため「物価指数」タイプの財政効果を示すアプローチも行うこと。

- 20 この「性能契約」は、大臣グループが、ネットワークの今後の性能に関する明確な戦略ビジョンを策定する契機となるとともに、ネットワーク管理者における、他の規制部門における同様のメカニズムをモデルにした、着実かつ透明性の高い活動を促進する。

提言3. 大臣グループと交通省は、道路利用者の擁護者として、明確で新しい戦略的な役割を果たすこと。交通省は、道路利用者の体験と合理的な要求を反映するためのネットワーク性能の仕様を確保すること。交通省は、規制部門における同様のインフラ会社への圧力と同等の圧力をかけることにより、ネットワーク管理者が、絶え間なくその仕様を達成するよう継続的に挑戦すること。

- 21 交通省は、その仕様について、道路利用者と代表団体との取り決めに基礎とした、ネットワークから道路利用者が期待するサービス水準と基準を、明確かつ透明性高く設定すべきである。新たな戦略的な役割と調和して、大臣グループは、日常的な運用と、結果を達成するための商業的な決定を行う責任と説明責任を担うネットワーク管理者会議とともに、道路利用者のために最善の結果を得るように努めること。

- 22 この新たな役割は、交通省に文化の変革を求めるものである。それは、ネットワーク管理者とビジネスライクで挑戦的な関係を築き、その活動の中心に、道路利用者の利益を置いていることを、透明性をもって実証していくことを必要とする。

提言4. 交通省は、財務省の支援を受けて、既存のイギリスの高速道路と主要幹線道路網のための資金パッケージを設定すること。これは、政府の経済的かつコスト効率に関する最高評価を表現する仕様とともに5年間の取り決めとすること。また、ネットワーク管理者に、運転資本準備金を利用する権利を含み、自身の予算を運営するための商業的な自由度をあたえ、予算期間の間における投資と支出を円滑化し、単年度予算の制約を終わりにすること。

23 ネットワーク管理者に、長期の投資を計画する機能と柔軟性を与えることによって、効率化のための大きな可能性を開き、より確実な契約を結ぶことによって請負業者からより良い価値を得ることができる。

提言5. 大臣グループが、現在のネットワークにはない新たなルートと接続を決定する場合、交通省は、ネットワーク管理者を顧問として利用しながら、まず、民間の有料道路として建設・運営するビジネスケースを検討すること。

24 戦略道路網の大部分は完成しているが、既存のルートの改良に着目した、新たな接続を行う機会は多少残されている。交通省には、既存のネットワークを運営しているネットワーク管理者とともに、新たな主要ルートを提案するための責任がある。新たな接続に関する財政コストと、既存ネットワークへの資金のリスクを最小化するために、交通省は、まず、新たな接続について、民間の有料道路として供することを検討すべきである。

提言6. 交通省は、成功したインフラ企業のベストプラクティスを反映し、政府からの道路庁の独立性を担保するために、以下を含む、道路庁の再構築の手続きに着手し完了すること。

- ・ 商業的なベストプラクティスに沿って、非常任理事が大多数を占める理事会の再構築
- ・ 非常任理事長の公式な選定
- ・ より確実な資金調達、より商業的な柔軟性、日常業務への政府のより小さい介入での運用を可能とし、変化を促進するためにネットワーク管理者の地位を改善

25 これは、ネットワークの資金提供者及び顧客としての政府と、新たな理事会との間の役割分担をより明確にする。また、理事会に強い商業的な規律を課し、その独立性を高めることによって、交通省とのネットワークに関する取決めの信頼度が増し、文化の変革を促進する。しかし、新たな組織に、明らかな企業的地位を置くことは、この環境を創造するための解決策となりうるが、交通省・顧客・サプライチェーンとの正しい関係を築くことの方が重要である。選択肢として、国有企業や執行型特殊法人とすることが考えられる。国有企業は、比較的速やかに適度なコストで、新たな立法を必要とせずに設立ができる。

提言7. 理事会は、道路庁の新たな改革プログラム、及び今後の新たな組織について、考案し主導すること。

- 26 これは、ネットワーク管理者に、効率化・高い性能、継続的な改善を行うことができる商業的な文化を導入することを目的としており、より良い効率性と性能を導く戦略的な改革のチャンスでもある。また、ネットワーク管理者に、顧客からの要求、及び道路・道路サービスの専門家・責任者・基準設定者としての役割を達成することに再び焦点を当てさせることとなり、公共サービス改革の方向性とも一致したものとなる。

提言8. ネットワーク管理者は、地方自治体及び地方広域連合と協働し、ルート毎の新たな戦略に着手し開発すること。

- 27 これらは、政府の戦略道路網に関する計画における、地方自治体及び地方広域連合の位置づけを明確にし、そして、地方の利益に沿った戦略道路網の資金と改良の実施に係る地域的なメカニズムを創出し、性能仕様を規定する交通省の利益と調和する方法を創出することとなる。

新たな理事会への期待

- 28 これらの改革の結果として、私は、新しい理事会によって、ビジネス手法に多くの変革がもたらされることを期待する。
- a) 道路利用者に対する新たなアプローチを導入すること。
 - ・ 顧客サービスのための明確な性能目標を設定すること。
 - ・ 性能基準を達成するために、コスト効率がよく、ドライバーの行動にも影響を与える積極的なアプローチを設定すること。
 - ・ より良い性能データの透明性向上を通じて、警察のような関係者のネットワーク上におけるより良い活動をもたらすこと。
 - b) 特別な情報サービスを提供することを重視することなく、情報戦略の再考を行うこと。それは、第三者によって利用されるための、ネットワークに関する正確でリアルタイムな情報を提供することに焦点を当てるものとすべきである。これによって、より広域的な製品の流通とサービスが可能となり、個人のニーズにも合致することが可能となる。
 - c) ビジネス全体にわたって、最適な終身アプローチをアセットマネジメントに導入すること。4年以内に関連する認可を求め、すべての関連するビジネスの決定に、このアプローチが反映されることを確実にすること。
 - d) メンテナンス契約の地理的な範囲・対象・期間・基準・報告義務・リスク移転を変えることに

より、今後のアセットマネジメント契約からより大幅なバリューフォーマネーを達成すること。
それによって、最初の 5 年間で、少なくとも 25% のメンテナンス業務のコスト削減を、サプライチェーンにおいて挑戦し実現すること。

- e) 交通マネジメントサービスの研究を行い、政府の回答から 6 か月以内に報告すること。特に、
- ・ アセットマネジメントの請負者との重複を減らすためのアウトソーシングオプションの模索
 - ・ 交通マネジメント活動とアセットマネジメントとのより効果的な適合
- f) 交通容量や信頼度の指標を用いたルート毎の小規模事業プログラムの作成を通して、今後のネットワーク強化のための新たなアプローチについて研究し、政府の回答から 6 か月以内に報告すること。これは、投資の優先順位の問題や、大規模事業との関係において生じる事業遅延の問題を解消するためのものである。

11. 戦略道路網の新たなスタート¹¹: 政府回答

2012年5月 英国交通省

1. イントロダクション

- 1.1 2010年10月の交通省の歳出見直しの中で、交通大臣は、戦略道路網の運営、維持、強化に関して、政府が正しいアプローチを行っているか確認するため、独立的な見直しを実行することに同意した。
- 1.2 また、歳出見直しにおいて、道路庁に理事長職を設けることを約束し、2011年1月に交通省の非常任理事であるアラン・クック氏がこの職に就いた。彼は、交通省、道路庁、財務省のスタッフで構成される少数のチームのサポートを受けながら、2011年4月に見直しに着手し、見直し及び最終提言を2011年11月に発表した。
- 1.3 アラン・クック氏は、「戦略道路網の新たなスタート」の中で8つの主な提言を提示し、加えて新たな道路庁の理事会のビジネス手法に関連した6つの提言を提示した。
- 1.4 提言は、政策、資金調達、内部管理、組織改革の4つの大きな課題をカバーしている。この文書は、これら提言への政府の回答を提示し、我々が改革プログラムを速やかに進めることを約束するものである。

(1) 我々の道路の目標

- 1.5 交通は、国民の幸福をサポートしながら、この国の経済成長と繁栄に必要な役割を果たしている。我々は、顧客をその中心に据える一方で、経済成長と競争力を推進するダイナミックで持続可能な交通システムを欲している。
- 1.6 クックレビューで提示されているように、戦略道路網は、このビジョンを推進するために非常に重要なものの1つである。モノや人の動きを助ける繋がりを提供するだけでなく、平等かつダイナミック、低炭素経済を支援する役割も担っている。運転者や企業にとって、日々のビジネスのバックボーンでもある。これを踏まえたネットワークに対する我々の目標は次の通りである。
 - ・ 利用者(個人、ビジネス、地域)の真のニーズに合致し応えることが出来る、効果的、効率的かつ快活なワールドクラスのネットワークを提供することにより、経済成長を支援
 - ・ 炭素や大気質、騒音など交通による環境影響を削減することにより、ネットワークのグリーン化を支援
 - ・ 価値が高く戦略的な国家資産を良好な状態で維持
 - ・ ネットワーク上の利用者の安心・安全を支援

¹¹ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/4241/government-response-cook-review.pdf

1.7 我々は、既にこのゴールの達成に向けた取り組みを十分に進めている。この資産がどれくらい不可欠であるかを認め、2011年11月には、このネットワークの渋滞に取り組むための10億ポンドの投資パッケージを発表した。このパッケージは、キャパシティの確保や全国レベルでの信頼性改善のための追加の大規模事業を含み、地域レベルでの渋滞や安全性に取り組むための「ピンチポイント基金」を含んでいる。更に、これは、A14やテムズ川下流横断を含むネットワーク上の主要なボトルネックへの取り組みや、ネットワーク上の事故発生後の交通開放のスピードアップを支援するための組織を横断した取り組みといった既存道路プログラムの提供も加えている。

1.8 しかし、これらのゴールを提供し続けるためには、今後、このネットワークの計画、運営、改良に関して、利用者や地域とともにこのネットワークに関する決定に対してより良い影響をあたえる、スマートなアプローチを採用する必要があると考えている。

(2) 提言への回答の概要

1.9 2012年3月、首相は交通省及び財務省に、クックレビューが提言している内容の検討、及び運転者や納税者により良い価値を提供し、戦略道路網へのより多くの民間部門の参画をもたらす革新的な改革を図るフィージビリティスタディの実施を指示した。

1.10 このスタディは、クックレポートの中で示された道路庁の地位の潜在的な改革に関連するモデルを含み、戦略道路網のパフォーマンスや投資の改革を進めるための資金調達や資産保有に関する幅広い選択肢を検討するものである。

1.11 但し、このネットワークは国家の繁栄と経済成長に非常に重要なものであり、我々は、パフォーマンスや効率性改善のステップを積極的に進めることを待つべきではない。クックレビューへの回答は、フィージビリティスタディが終了し決定を行う前に、我々に機会を与えるものである。すなわち、この回答とフィージビリティスタディは、道路ネットワークを改革するための統合プログラムを示すものである。

1.12 クックレポートへの回答を検討する中で、我々の重要な調査は、提言と上記目標の間にある距離を評価し、特定した課題への対処を始めることであった。レポートは、効率性の改善、より質の高い社会資本、道路利用者のためのサービスの質の改善は、以下により達成することが出来ると主張している。

- 政府が戦略道路網に求める明確な長期戦略の方向性と目標、提供したいパフォーマンス、サービスを持つこと
- 道路利用者のニーズを積極的に擁護すること
- 計画策定に関するボトムアップのアプローチ、これは、地域のニーズをより反映した全国的な政策の作成と、地域の成長に対するニーズに迅速に応えるためである。
- 道路庁に、効率性や技術革新、優れた顧客サービスを提供するためのインセンティブや柔軟性を与えること
- 非効率を更に削減するため、交通省と道路庁の間の役割と責任の明確化
- 資金の確実性

- 1.13 その他の重要な調査は、我々が長期的により革新的な改革を行うためには、何が賢明で不可欠な前提であるのかを検討することであった。
- 1.14 提言のいくつかは、更なる検討の実施、もしくはフィージビリティスタディが終了するまで待つことが必要なものがある。このように更なる検討が必要なもの、達成するために必要なことは回答の中で明らかにしている。
- 1.15 全体として、この回答は当面の改革プログラムを提供するものである。改革は、道路庁が行政の執行機関の地位にあることを基礎として、交通省と道路庁の間の新たな「最高クラス」の関係を創造した上に築きあげられるものである。また、この新たな関係は、長期戦略やパフォーマンス基準の上に築きあげられるものである。基準は、政府が求めることをより明確にし、この基準に対して道路庁が一貫した透明性の高い取組を行うための基礎となる。政府が求めるものを明確にする中で、我々は、このネットワークを利用し、そしてネットワークにより利益をもたらされる人々のニーズを反映していく必要がある。
- 1.16 我々は、道路庁に対し、政策や必要な資金の決定を行うための、ネットワークへの投資・実行計画を示す路線ベースの戦略を作成する権限を与える。この新たな投資プランニングの構造は、経済成長や開発のための幅広いゴールと一致したネットワークの計画となることを確保しつつ、地方や地域関係者がネットワークの計画検討に、より良い参画を行うことを支援する。
- 1.17 我々は、交通省と道路庁の間の現在のガバナンスの枠組みを明確化・合理化する予定である。それには、長官や非常任理事長、交通省の役割を明確にすることを含む。当面のステップとして、リバイスされた基本協定では、投資や運営に対する責任を明確化し、道路庁をより自主的なものとするとともに、道路庁の理事会には、パフォーマンス基準に対する積極的な取組を期待するものとなる。
- 1.18 この関係を更に支援するために、資金の価値と効率性を最大化するスマートな財政的関係の構築を進めていきたい。
- 1.19 我々は、短期的な改善をもたらすとともに、フィージビリティスタディに基づく革新的な改革の基礎を構築するために、この非常に明確で重点的なプログラムを実行することが、優先度が高いと考えている。

2. 個別の提言への見解

2.1 提言は、政策、資金調達、組織及び内部管理の4つのメインテーマをカバーしている。この章では、レポートにある個別の提言への回答を、これらのテーマ毎にまとめて提示し、我々がどのように必要とされる作業を進めていくかについて述べる。

(1) 政策に関する提言

提言1

この見直しへの政府の回答から6か月以内に、交通省は、高速道路及び主要幹線道路の長期的な戦略を発表すべきである。

2.2 我々は、高速道路及び主要幹線道路ネットワークのための長期戦略の策定を進める。それは、道路やより一般的な交通に関する政策や戦略的枠組みと矛盾せず合致するものとする。この長期戦略は、戦略道路網に対して要求するパフォーマンスを定義するためにも不可欠である。

2.3 我々の道路の戦略目標は、道路が幅広いアウトカムを提供しているということを認識する必要がある。また、経済成長にとって、より渋滞が少なく、より信頼できる戦略道路網が重要であり、そして、我々の戦略がどのように最もコスト効率がよくこれら目標を達成できるかを検討することが必要であるとわかっている。経済成長が活発な時には、全ての道路、特に戦略道路上で予測される交通の増加は、多くの地域で非常に深刻なパフォーマンスへの課題を引き起こすこととなる。

2.4 我々はまた、どのように日々の道路利用を改善できるかを検討することも必要である。信頼性の低い旅行は、ストレスや欲求不満の原因となる。当然のことながら、多くの利用者は、経済成長の観点よりも、生活の観点から信頼性や渋滞対策に関する重要性の扱いを考えるのである。

2.5 それ故に、我々の道路戦略は、使う人の真のニーズや好みを理解することから始める必要がある。我々の戦略は、長期的な成長の視点と個人レベルとの間で正しいバランスを取るようになる。

2.6 我々はまた、一般的に道路利用者は、戦略道路網を使うのか地方の道路を使うのかについて意識をしていないことは認識しており、これは、両者を跨ぐ戦略の要素になるであろう。我々は、既に道路ネットワークの利用者の選好性や、今後それらがどのように変化するかを明らかにするための検討を始めている。この検討のために、運転者フォーラムを調査する予定である。このフォーラムは、自動車交通の課題に関する政策を検討、促進、創造する中で、自動車交通の利益を代弁するものであり、長期戦略の開発をサポートするための良い機会となる。

2.7 戦略は、以下を提示する必要がある。

- 道路の需要に関する基本的な動向。これには、将来の交通に関して交通省により現在実行されている幅広い取組みに即した代替シナリオの提示を含む。
- 交通システムの中で、個人やビジネス(特に貨物)、経済、社会など一般的に道路ネットワークが果たす役割と、特に戦略道路網が果たす役割

- ネットワークの地域との関係のあり方や、道路交通による負のインパクトの軽減のための方針
- 計画システム及び開発規制における道路庁と地方道路管理者の役割
- 道路の20年間の長期目標(経済、炭素、安全)、この極めて重要な国家資産を安定的な状態に維持、もしくは改善するための目標を含む。
- 目標を達成するために可能な手段(キャパシティ、需要マネジメント、情報、技術)
- 利用者が道路への支払いを許容し、可能とする政策(新規資本への料金徴収など)
- 戦略道路網への投資の優先順位付けの方法と将来の投資プラン
- 利用者の声を積極的に聞く方法や、道路ネットワークの将来を構築するための他の関係者との連携方法

2.8 また我々は、上記のいくつかの分野において、新たなアプローチを開発しなければならないことを認識している。例えば、計画システムにおける戦略道路網の役割を検討する中で、現在の交通省と道路庁の開発規制へのアプローチについて、持続可能な開発を支援するために変更する必要があるかどうか調査する必要がある。

2.9 道路戦略は、他の交通モードのための目標と調和する必要があり、また、より広い政策目標や長寿命化による人口統計上の変化を考慮する必要がある。この戦略は、戦略道路網の今後のパフォーマンス基準の定義の基礎となるとともに、将来の政策にとって重要な局面となるので、適用する前にその内容について幅広く相談を行う予定であり、2012年末までに公開協議(コンサルテーション)を始める予定である。

提言2

本見直しに関する政府の回答から12か月以内に、交通省は、今後5年間の堅実な取り決めに詳述し、現在のネットワークに関する主要なアウトカムベースの仕様を設定すること。その仕様には、政府がその期間にネットワーク管理者から確保する、容量と性能の水準、安全と環境の基準を設定するとともに、納税者の利益を反映するため「物価指数」タイプの財政効果を示すアプローチも行うこと。

2.10 非常に重要な提言であり、我々はこれを全て受け入れる。

2.11 現在、道路庁への公的資金は、決められたパフォーマンスレベルの達成と関係していない。国民には、税金で何がもたらされたのか知る権利がある。我々は、道路庁に対する可能な限りアウトカムベースの明確なパフォーマンス基準を設定することによって、より透明性があり堅実なメカニズムを構築するための手段を提供する。そのメカニズムは、期待値を設定し、これに対する道路庁のパフォーマンスを監視するものである。また、これは、ネットワークをマネジメント・運営することに対して、道路庁がより優れた明確な責任を持つことへの最初のステップとなるものであり、フィージビリティスタディの結果、道路庁の地位に如何なる変更があるとしても、欠くことが出来ない重要なものである。

2.12 また、これは、ネットワークを利用する人々の選好性や優先度を、道路庁における必須の要素として十分反映していくことを確保するものであり、注意深くマネジメントしつつ、顧客サービスの継続的な改善を進めるものである。また、ネットワークが供する幅広い地域におけるニーズ、特に道路交通がもたらすインパクトとのバランスをとることも必要である。顧客の視点は、我々が道路庁に期待するアウトカムにおける重要事項であり、これらアウトカムを提供するために道路庁が選択する機能やサービスの形成に影響を与える。従って、パフォーマンス基準は、道路利用者の擁護者としての戦略的役割を交通省に求めているクック提言とリンクしているのである。

2.13 パフォーマンス基準は、幅広いパフォーマンスのアウトカムや、道路庁の活動が影響を及ぼす社会的に重要な要素をカバーすることが必要となる。これは、ネットワークの有用性、信頼性、柔軟性を含むだけでなく、安全性、炭素排出、土地利用計画、騒音、大気質、景観、資産の健全性など多くの要素を含むものである。我々は、顧客の満足度を改善していく中での道路庁の取り組みを計測する方法を探し求めていくこととなる。

2.14 全体を通して、パフォーマンス基準は以下を必要とする。

- アウトカムに着目し、何を達成すべきかを明示する。
- 効率性、革新、成長を進めるためのアプローチを促進し、インセンティブを与え、道路利用者の戦略道路網のより効率的な利用をサポートするものであること。
- 道路ネットワーク沿線住民に対する戦略道路網の影響を減じるためのインセンティブを与えるものであること。
- 道路利用者や他の関係者に容易に理解され、ネットワーク運営者が自身のサービス提供について説明が出来るものであること。

2.15 交通省は、最初のバージョンの基準を、同意された資金パッケージとともに、2013年度の当初から運用が可能となるように設定する予定である。これは歳出見直し期間の最後まで提供可能となるものである。他の部門におけるパフォーマンスフレームワークを作成した経緯から、最初のバージョンの基準は、必ず経験の観点から継続的な検討が必要であることが提案されている。また、次の歳出見直しや、道路庁の今後の資金パッケージに関する最終結論のために、更なる繰り返し検討が必要とされる。(提言4への回答を参照)

提言3

大臣グループと交通省は、道路利用者の擁護者として、明確で新しい戦略的な役割を果たすこと。交通省は、道路利用者の体験と合理的な要求を反映するためのネットワーク性能の仕様を確保すること。交通省は、規制部門における同様のインフラ会社への圧力と同等の圧力をかけることにより、ネットワーク管理者が、絶え間なくその仕様を達成するよう継続的に挑戦すること。

2.16 この提言については、いくつかの条件付きで受け入れる。道路利用者の利益を代弁することは、運転者とネットワーク運営者との間に商業的な関係がない中で、政府にとって非常に重要である。顧客は、政府に対して、彼らの関心事をフィードバックし、彼らの利益を代弁することを依存しているのである。しかし、バランスを取りながら、多くの知見に基づいた決定を行うためには、政

府は、ネットワークが供する幅広い地域を含む、全ての道路関係者を考慮する必要がある。

2.17 我々は、道路の長期戦略及び道路庁のパフォーマンス基準の両者を開発し、強い顧客の視点を持ち込むことによって多くの利益が生じるということに同意する。これは、政府自身で何とかできるものではなく、ネットワーク利用者の経験の全体像とパフォーマンス基準に含むべき要素を確保するために、外部のアドバイスを利用する必要がある。

2.18 運転者フォーラムは、自動車交通の幅広い利益を表現し、利用者に関係する課題に精通した既存の団体である。このフォーラムは、権限を強化し、メンバーを一新して、この役割を引き受けることが可能である。また、全国道路利用者満足度調査、全国道路利用者会議や、道路利用者を代表する関係者団体である自動車協会、貨物交通協会など、情報収集とフィードバックを行う既存のメカニズムもある。

2.19 これを補完するために、我々は、利用者から意見を聴取・収集し、パフォーマンス基準に反映するコスト効率の良い手法を調査する。

2.20 これは、道路利用者の利益を擁護し、パフォーマンス基準に対する取り組みを行う中で、大臣達を支援するものとなる。

2.21 従って、我々は、より戦略的なこの役割を、長期戦略、パフォーマンス基準、幅広いフィージビリティスタディと並行して開発するものである。

提言8

ネットワーク管理者は、地方自治体及び地方広域連合と協働し、ルート毎の新たな戦略に着手し開発すること。

2.22 政府は、路線ベースの戦略を策定すべきということを受け入れる。これは、道路庁にとって、政府のアウトカムベースの基準に合致するために必要なことを提示する重要なツールとなり、そして、より堅実で独立した将来の投資プランニングへの重要な構成要素となる。

2.23 路線ベースの戦略は、

- 道路庁が開発し、所有する。
- 我々が作成する基準の中で提示する5年間のアウトカムを達成するために、運営の改革、維持管理、改善の観点から必要なものを路線ベースで提示する。
- 戦略道路網における道路関連の課題に対処する。
- 全国と地方の優先順位を取りまとめるために、地方広域連合や地方自治体など地方関係者と連携するための道路庁のメカニズムを提供する。
- 可能な限り速やかに具体的な結果を出す。このため、戦略は、現実的かつ簡素でない、小規模・大規模改良事業リストを作成する。

- 2.24 我々は、まず道路庁に対し、道路に起因し、解決方法が限定されている課題がある箇所に着目した、少数の路線ベースの戦略を作成する作業を課す予定である。道路庁は、交通省との同意に基づいて、最初の戦略を2013年までに作成することが求められている。
- 2.25 これは、今後どのように路線ベースの戦略を開発すべきか、我々が決定できるようにするものとなる。これには、地方道路の包含など路線の定義の方法、戦略の策定過程(地方の関係者との協働を含む)から得られた教訓が含まれる。そしてその後に、我々は、道路庁と更なる路線ベースの戦略プログラムについて同意し、それらの実施を道路庁に課すこととなる。
- 2.26 この戦略の主要な目的には、次の歳出見直し期間における戦略道路網への投資を評価するための基礎を形成することもある。
- 2.27 戦略道路網の課題の解決には、幅広い人々の貢献が必要であり、道路庁が地域の関係者と連携していくことを期待する。これに関連し、我々は、ルート上の問題への対処を助けてきたA14道路からの教訓を共有していく予定である。

提言5

大臣グループは、現在のネットワークにはない新たなルートと接続を決定する場合、交通省は、ネットワーク管理者を専門アドバイザーとして利用しながら、まず、民間の有料道路として建設・運営するビジネスケースを検討すること。

- 2.28 歴史的に、戦略道路網への投資の大部分は、直接政府から行われたものとなっている。また、あるケースでは、新規資本の一部は経済的に困難と判断され、交通ネットワークのいくつかの部分では、セバン橋やM6有料のように、料金徴収を通じた資金供給が行われてきている。
- 2.29 我々は、料金徴収が、重要な社会資本の改良を可能とする機会を増加させるということに同意する。そして、公共財政は逼迫しており、料金徴収を通して改良への資金提供を行うか、もしくは全く改良を行わないかを選択しなければならない状況にあることを認める。但し、首相が既に明らかにしたように、既存のキャパシティから料金徴収するつもりはない。
- 2.30 A14道路やテムズ川下流橋において、新たな事業者が、料金徴収を通じた資金提供をできるかどうかを決定するための作業は既に着手されている。これは、事業のより速い提供を可能とし、公共部門の投資コストを軽減するものである。
- 2.31 我々はまた、ネットワークを改善するための幅広い資金源についての調査も続けている。フィージビリティスタディでは、特定事業から利益を得る地域デベロッパーからの資金拠出のような最近の資金源利用の検討を継続するとともに、より民間部門の参画と投資を戦略道路網にもたらしることが出来る方法を調査する予定である。このアプローチは既に、A5とM1の接続道路やA43のコービー接続道路のように、戦略道路網や地方道路網における多くの大規模事業への部分的な資金提供を支援してきている。

2.32 地域インフラ課金や税の増収を見込んだファンドなど、開発利益を捉える新たな手法はまた、将来の道路開発をサポートする上で重要な役割となる。全てのケースにおいて、我々は、事業への資金提供を行うことが可能な箇所の決定を行うために、地域のパートナーとより密接な連携を行っていく。

(2)資金に関する提言

2.33 政府は、戦略道路網への資金提供について、現在の運営方法によって生じている課題が明らかにされたことについて歓迎する。レビューは、鉄道や水道など他の公益企業との相違点について強調し、効率性やより優れたバリューフォーマネーを進めることが出来る資金メカニズムの改革について、いくつかの有用な証拠を提示している。

提言4

交通省は、財務省の支援を受けて、既存のイギリスの高速道路と主要幹線道路網のための資金パッケージを設定すること。これは、5年間の取り決めを行うものであり、政府の経済評価やコスト効率の基準を表現するものである。また、ネットワーク管理者に、運転資本準備金を利用する権利を含み、自身の予算を運営するための商業的な自由度をあたえ、予算期間の間における投資と支出を円滑化し、単年度予算の制約を終わりにすること。

2.34 政府は、多くの関係者が、資金提供期間の長期化(単年予算の柔軟化や運転資本準備金の利用)によって、道路庁の計画をより確実にし、サプライチェーンからのより良い成果が達成できると主張していることは認識している。

2.35 レポートの中でアラン・クック氏は、提案した改革パッケージは、5年後にはネットワークのメンテナンスや運営の効率性を年間2億ポンド向上することが可能であり、また、プログラムの強化によって更なる節減が可能であるとしている。彼は、これらの効率性を実現するための重要な構成要素は、確実かつ柔軟な資金のマネジメントであるとしている。

2.36 政府が最近発表した社会資本のコストレビューの年間レポートでは、他の部門における周期的な資金提供や断続的な投資の影響について注目し、コスト引下げのために、サプライチェーンの安定や成長に対する著しい制約をどのように改善するか、更なる検討を実施することを指摘している。

2.37 このため政府は、戦略道路網の資金制度への確実性や柔軟性を導入するための更なる検討を実施する。

2.38 この検討は、新たな資産保有と資金モデルによって達成が可能な効率性の水準を調査するフィージビリティスタディを通して進められることとなる。我々は、アラン氏がレビューで示した年間2億ポンドを超えた節減を達成することが出来る機会を特定することを狙っている。

2.39 また、長期的には、このネットワークへの資金パッケージの開発と、鉄道網のハイレベルアウトプット基準(HLOS)の作成を同時進行したいと考えている。我々の狙いは、これがボトムアップを促し、2つの主要な交通モードを横断して求められる投資の水準を決定するための路線ベースのアプローチを統合し、より効果的な投資を支援することである。

(3)組織に関する提言

2.40 政府は、構造改革や道路庁の地位に関して行われた幅広い作業を歓迎する。レビューでは、道路庁にとって最適な組織を決めるための検討に必要となる幅広い要素を、他の産業で採用されてきた方法に関する有効な証拠とともに示している。

提言6

交通省は、成功したインフラ企業のベストプラクティスを反映し、政府からの道路庁の独立性を担保するために、以下を含む、道路庁の再構築の手続きに着手し完了すること。

- ・ **商業的なベストプラクティスに沿って、非常任理事が大多数を占める理事会の再構築**
- ・ **非常任理事長の公式な選定**
- ・ **より確実な資金調達、より商業的な柔軟性、日常業務への政府のより小さい介入での運用を可能とし、変化を促進するためにネットワーク管理者の地位の改善**

2.41 アラン・クック氏は、構造的かつ組織的な改革を真剣に検討する必要性について、説得力のあるケースを我々の前に提示した。第1章で提示したように、フィージビリティスタディでまさにこれを行うものであり、彼の報告で提案した組織モデルを超えるケースを調査する予定である。

2.42 また、第1章で提示したように、戦略道路網にとって速やかに取り組むべきことは、フィージビリティスタディとともに、道路の将来戦略、パフォーマンスフレームワーク、新たな路線ベースの計画プロセス、新たな資金の扱いについて、明確な取り決めを行うことであると考えている。これらは、クックレビューの中で提示された取り組みを進めるために必要不可欠なステップである。また、将来の組織改革の成功や、フィージビリティスタディを達成するための前提条件でもあり、これらを進める前に、道路庁と政府の関係について、正式な地位の変更に関する決定を行うことは早計であると考える。

2.43 したがって、当面の目標は、道路庁が行政の執行機関であることを基礎として、道路庁と政府間の関係について新たな「最高クラス」の関係を創出することである。

2.44 最高クラスとなるために、道路庁は、大臣によって指示されることよりも、アウトカムベースのパフォーマンス基準に合致するように位置づけられることとなる。また、フィージビリティスタディの観点から、より革新的な改革が進められるかどうかによって、道路庁の理事会の現在と今後の役割は全く異なるものになると考えている。

2.45 更に、クックレポートでは、道路庁における文化の改革に関する幅広いプログラムを主導・促進するために、地位の変更に合わせて理事会の再構築を行うことを描いていた。我々の見解で

は、組織について不確かな状況では、大規模な文化の変革を行うことは非常に難しいと考える。

2.46 以上により、フィージビリティスタディが完了するまで、既存の道路庁の理事会を再構築する決定を行うための提案は行わない。また、当面のクック改革に関するパッケージが進められる間、継続性と安定性が重要であると考えている。

2.47 ただし、我々は、現在の交通省と道路庁の間のガバナンスフレームワークについて、明確化・合理化する予定である。当面のステップとして、投資や運営を主導するためのより明確な責任や、道路庁をより自立的なものとするために、フレームワークをリバイスする予定である。それは、明確に、交通省と大臣が行うこと、道路庁が行うこと、決定方法を提示することとなる。このリバイスされたフレームワークの同意文書で、道路庁の理事会の役割を強化する予定である。これは、長官を第一の会計役員とする既存の権限の範囲で行われることとなる。

2.48 我々は、フィージビリティスタディが進捗するまで、新たな非常任理事長の任命に関する決定を延期する。アラン・クック氏の道路庁の非常任理事長としての現在の任期は2012年6月に終わる予定であり、我々は、当面の任命について簡単な発表を行う予定である。

(4)内部管理に関する提言

2.49 政府は、道路庁が、自身の組織をより良くマネジメントし、自身の役割を洗練していくことを可能とするための多くの課題への対処に関する詳細な検討を歓迎する。

提言7

理事会は、道路庁の新たな改革プログラム、及び今後の新たな組織について、考案し主導すること。

新たな理事会への期待

- ・ 道路利用者に対する新たなアプローチを導入すること。
- ・ 特別な情報サービスを提供することを重視することなく、情報戦略の再考を行うこと。
- ・ ビジネス全体にわたって、最適な終身アプローチをアセットマネジメントに導入すること。
- ・ 維持管理契約の地理的な範囲・対象・期間・基準・報告義務・リスク移転を変えることにより、今後の資産管理契約から、より大幅なバリューフォーマネーを達成すること。
- ・ 交通マネジメントサービスの研究を行い、政府の回答から6か月以内に最適な調達モデルに関して報告すること。
- ・ 交通容量や信頼度の指標を用いたルート毎の小規模事業プログラムの作成を通して、今後のネットワーク強化のための新たなアプローチについて研究し、政府の回答から6か月以内に報告すること。

2.50 我々は、これらの将来改革プログラムは、政府ではなく今後のネットワーク運営者によって進められるべきであることに同意する。一方、これらのうちのいくつかは、回答の中で進められる作業の要素と緊密に関わっている。例えば、道路利用者への新たなアプローチは、新たなパフォーマンスフレームワークに入れ込まれることが必要であり、より小規模なネットワーク強化の計画検

討は、路線ベースの計画検討の一部となる。維持管理活動や情報提供に関する提言は、フィージビリティスタディで検討される道路庁の長期的なビジネスモデルに関わる幅広い課題の一部となる。

2.51 しかし、我々は、これらの内部的な改革事項について、現在の道路庁の裁量の中で進歩を続けていくことを切望している。そして、このリスト上の各事項の継続的な推進を図るため、道路庁のリーダーシップの下で、短期的に実施可能なことは取り組んでいく。例えば、最初のステップとして、交通省は2012年夏までに、道路庁に以下のレポートを提供することを約束する。

- 現在の交通マネジメント将来運営モデルプログラム(FOM)が実現してきている効率性の水準の根拠
- 結果として生じている政策や業務の変化の提示
- 残りの歳出見直し期間で、FOMによって達成が見込まれる効率性の水準、及び政策と業務の変化

2.52 この作業は、また、フィージビリティスタディに有効なインプットとなる。

(5) 結論

2.53 政府は、アラン・クック氏のレポート、及びレポートの中で彼が提示した詳細な検討を歓迎する。「戦略道路網の新たなスタート」は、交通省と道路庁が直面している、極めて重要な国家資本を効果的にマネジメントするための課題と対処方法について明確に示している。

2.54 政府はアラン・クック氏の提言を歓迎し、その大部分を受け入れる。結果、交通省は以下を含む当面の改革プログラムを推進する。

- 戦略道路網の長期戦略の提示
- 新たなパフォーマンス基準の導入を通じた道路庁のパフォーマンスマネジメントの改善
- 道路利用者の擁護者としてのより戦略的な役割の開発
- 路線ベースの戦略の開発
- 道路庁への異なる資金提供方法を通して達成することが可能な、効率性に関する根拠を構築するための、財務省と道路庁の更なる検討の実施
- 基本協定の再編による道路庁の理事会と、交通省、大臣の役割の明確化
- 道路庁の内部マネジメント改革、及び自身の運営や効率性を改善するための作業の支援

2.55 政府は、これが戦略道路網に関する野心的かつ当面の改革行動計画になると考えており、交通省と道路庁間の効果的な協力が求められる。この計画は、短中期的にネットワークの顧客のための大幅な改善を可能とするとともに、交通省と道路庁の双方を、重要な国家資産のマネジメントにおける課題に対し、より良い取組を行うための立場に置くものである。また、フィージビリティスタディに従って提案される将来の運営や資産保有の更なる改革の成功の達成のためにも、不可欠なステップである。

3. 次のステップ

3.1 この章では、レビューから進める主要な行動、及び実施期限について要約する。

行動	期限
戦略道路網の代替の資産保有及び資金調達に関するフィージビリティスタディの実施	2012年秋に首相に報告書を提出
戦略道路網の長期戦略の提示	2012年末までに協議の開始
戦略道路網のアウトカムベースのパフォーマンス基準の提示	2013年度当初から最初のバージョンの基準を導入
道路利用者の擁護者としてのより戦略的な役割の採用 - パフォーマンス基準と長期戦略の中における利用者の利益を明確にする	長期戦略及びパフォーマンス基準の作成と並行して進める
道路庁と地域の関係者とともに、多くの路線ベースの戦略を策定し推進する	2012年6月までに、箇所について道路庁と同意する。そして、道路庁は2013年までに、この路線ベースの戦略を提供するための方法を提示する。そして、更なる戦略のプログラムの提供について合意する
戦略道路網の資金制度への確実性と柔軟性を導入するための根拠の検討に関する道路庁と財務省の協働	次の歳出見直しの前に作業を完了する
既存の基本協定の再編	パフォーマンス基準の導入とともに再編した基本協定を導入する

12. 英国下院交通委員会 交通大臣所信質疑(道路関係抜粋)

2010年7月26日

問 17 ブライ議員

あなたは、社会資本を維持する方法を検討しなければならないという課題に言及した。あなたの念頭にあるのは、道路利用者課金の可能性ではないか。それは、既存の道路ではなくても、新規道路や橋梁、鉄道施設の建設のためではないか。

答 ハモンド交通大臣

まず始めに、皆様ご承知のように、連立政権は、既に導入を約束した大型車課金を除き、今議会中に全国道路課金の導入は行わない。これは、既存の道路に対してである。しかし、我々は、道路利用に対する料金徴収で支援される民間投資による新たな道路の提案に対する門戸は開く。我々は、その様なスキームの推進者によって提案されるいかなる提案も検討する。私の理解では、1つもしくは2つの地方自治体が、おそらく必要な事業への公共の資本資金が不足することが予測されるため、利用者課金によって支援や資金提供できる効果的なスキームについて検討している。

問 79 ワルテン議員

鉄道への投資はとても良いことだと思うが、実際、ほとんどの人は国内を車で移動しており、あなたと連立政権の道路政策に関する見解をお聞きしたい。あなたは、エディントン報告の中の主要な意見で、今後取り組むべきものとされている道路課金について、取り組まないとしている。私は、我々は一体どこに向かって行くのか知りたい。

答 ハモンド交通大臣

我々は、今議会期間中に道路課金は行わないことを既に表明している。我々は、今後の交通政策について現実的でなければならず、自動車は繁栄する社会における人々のライフスタイルの重要な部分であることを認めなければならない。都市間の長距離交通や渋滞する都心部への流入交通については、モーダル・シフトに焦点をあてるのが適切であるが、郊外や地方のエリアでは、自動車は極めて人々にとって重要であるということも、私は明らかにしてきている。私の願いは明確であって、今後数十年間で、道路交通の脱炭素化の技術革新に成功し、深刻な渋滞への対処がまだ大きな課題であっても、もはや、温室ガス排出の観点から道路交通を悪としてみなさなくなることである。

あなたの質問への答えは、我々は巨大な社会資本資産である道路ネットワークをより効率的に運営することが必要であるということである。道路庁では、ピーク時の路肩活用や事故等による高速道路の通行止めを最小限とするための動的制御などの「高制御高速道路」に取り組んできており、これらは、既存の高速道路や戦略道路網のキャパシティの最適化を確保するために進めるべき方策である。

問 81 ハリス議員

あなたは、路肩走行や動的交通制御に触れたが、交通省は、あなた個人としても、新規のレーンを建設するよりも、それらが高速道路ネットワークのキャパシティを安く確保する解決策であると考えていますか。そうならば、前政権よりも大幅に速いペースで展開していくつもりですか。

答 ハモンド交通大臣

その通りと考えており、交通省と道路庁は、路肩走行はコストとの関係において非常に優れた利点があると確信している。路肩活用を伴う高制御高速道路は、付加的な車線を建設するよりも十分安く、環境影響が少なく、そしてもちろん、交通の流れを維持することによる環境への効果もある。しかし、比較としては非常に安いものであるが、高制御高速道路は、多量の可変速度信号や電子センサーの使用など、まだ高価なものとなっている。スマートな高速道路への転換は、莫大なコストがかかる。この課題に対処する速度は、次の歳出見直し期間の資本投資の実行可能な範囲で制限されることとなる。

問 82 ハリス議員

あなたは、混雑課金あるいは利用者課金を今議会期間中には想定していないと述べた。しかし、ウエストミッドランドのM6 有料道路のような、民間資金を活用し後に料金徴収を行う新規道路の建設の可能性についても述べた。我々は、バーミンガムからマンチェスターに行く有料道路を期待することが出来るという意味ですか。

答 ハモンド交通大臣

私は、民間資金による有料道路は第三者によって進められなければならないと考えている。それは、地方自治体や民間のプロモーターでも可能である。交通省は、民間資金による有料道路自体を促進することは考えていないのである。

13. 国家社会資本計画2011¹²(抄)

2011年11月 英国財務省

序 論

英国は、社会資本を改善しない限り、近代世界において競争することが出来なくなるだろう。我々の交通システムは混雑している。老朽化し汚染源となっている発電所の多くは、あと10年間で寿命を迎えるであろう。人口増加は水道需要を増加させ、技術進歩は、デジタル通信接続の需要を増すであろう。

社会資本への投資は、政府の経済戦略における主要な部分を占める。2010年の歳出見直しで、我々は資本投資を維持するとともに、経済成長を支援する社会資本プロジェクトに優先的に投資を行うことを決定した。

昨年、社会資本局とポールスキナー議長の労力により、我々は、最初の「国家社会資本計画」を公表した。今、その計画を更新する。この計画は、広範囲かつ詳細に、公共と民間の社会資本投資を調整・計画するための戦略を提示している。それは、社会資本への投資家や建設者、運営者に対し、透明性と責任を持って示すものであり、この10年間で不足していたものである。

我々は、地域と国家の成長を促進させるために、英国の全ての分野について投資するものである。新たな道路や鉄道の支援、高速ブロードバンドネットワークの整備、より持続可能な電力供給施設の設置に関する我々の決定は、より強く、持続可能で、より公正な経済を創造するであろう。英国社会資本は21世紀に相応しいものとなるであろう。

要 約

新たな戦略

社会資本ネットワークは、現代経済の基軸を形成し、経済成長と生産力の主要な決定要因である。英国は何百年もの間、大規模かつ洗練された社会資本の開発を続けてきた。しかし、歴史的にみて、英国の社会資本ネットワークの開発は、場当たりの一貫性がなかったことも事実である。これまでの社会資本への投資は、増大する人口、経済成長のニーズを満たすネットワークシステムとしての社会資本の潜在能力を最大化させるものではなかった。何より重要なのは、英国は未だかつて、社会資本を維持、改善するために、明確な目標を伴った長期的な計画を策定したことがなかったことである。国際的競争力を維持するためには、英国はこの過ちから学び、ダイナミックな現代経済をサポートできる社会資本の開発を行う必要がある。

¹² http://cdn.hm-treasury.gov.uk/national_infrastructure_plan291111.pdf

本計画は、英国経済における社会資本へのニーズを満たす新戦略を提示する。この新戦略は、以下の3つの要素から構成される。

- (1) 政府は各部門を横断した中期計画を策定する。国家社会資本計画は史上初めて、英国の社会資本ネットワークに関して包括的な分析を実施し、500以上の社会資本プロジェクトの投資計画を明らかにする。これらのプロジェクトは、英国の社会資本全体のパフォーマンスを維持・改善することを確実にする。また、納税者や利用者のためのベストバリューを達成するとともに、英国の社会資本が世界のベストパフォーマーから遅れている分野にも焦点をあてる。
- (2) これらのプロジェクトの実行に必要な資金を集めるために、国家社会資本計画では、官民の投資を連携させる新たな手法を提示する。2010年の歳出見直しにおいて、政府は、経済成長を支援するための社会資本への公共投資の優先度を高める立場を表明しており、また、最近の予算支出が大幅に削減される中、2011年秋の経済財政報告においても、更なる社会資本への投資を行うことを表明している。加えて、政府は社会資本の大部分への民間投資を促進するために、あらゆる手段を講じる。これには、英国の社会資本に新たな投資家を呼び込むことや、通行料徴収といった新たな収入源を導入すること、市場が耐え切れない特定のリスクに対する保証を考慮できるようにすることを含む。
- (3) 政府は、本計画で示されている社会資本が、効率的かつ予定通りに実行されることを確実にし、また、経済成長のために最も重要なプロジェクトが優先されるよう、積極的な役割を演じる。財務大臣を議長とする新しい内閣委員会が、この役割を主導する。これは政府の全ての部署が、計画立案に取り組み、遅滞なく実施し、主要な商業的、政治的課題に対処することを確実にするものである。また、政府は、「社会資本のコスト見直し」における、今後10年間で200～300億ポンドの予算節約の余地があり、それを実現すべきだとの提言を受け入れ、社会資本を提供するうえで、コストと遅延を生じさせる最も大きな要因となっている計画立案及び許認可のシステムを改革する。

英国社会資本の概観

これまで、英国では、経済全体に最大限の利益をもたらす社会資本プロジェクトに対し、優先的に投資することを怠ってきた。今回初めて、政府は、英国の社会資本を一つのシステムとして、批判的かつ横断的な観点から分析を行った。本資料の第3章では、英国の社会資本に関する、広範な時系列分析及び諸外国との比較分析を実施している。

この分析によれば、英国の社会資本は、いくつかの分野において改善の兆しがみられる(例:ブロードバンド速度の向上、社会資本普及率、道路の安全性向上)が、多くの分野でコストがパフォーマンスを上回っている状況がみられる。また、OECD諸国と比較して、いくつかの分野で高いパフォーマンスを示している(例:電気通信分野の普及率とコスト、電気・ガス供給の信頼性と安全性)が、ネットワークの老朽化や都市の過密化といった課題もある。多くの発電所が老朽化し、道路渋滞は大きな懸念材料となり、鉄道の定時性は欧州の他国よりも劣っている。長期的には、英国南東部の空港の

キャパシティの問題も浮上する。

この分析にもとづき、政府は社会資本のパフォーマンスを向上させる一連の目標を定めた。

- 英国の空港を国際的ハブとして維持することも含め、英国の交通ネットワークのパフォーマンス、容量、接続性、環境への負荷を改善する。
- 安全で、多様な、そして信頼できる電力供給を達成する。一方で、消費者の負担を最小化しつつ、電力生産時の炭素排出を減少させる。
- 超高速ブロードバンドと携帯電話のカバー率を向上し、成長する通信産業を支援するために適切な使用可能領域を確保する。
- 上下水道の安全性とパフォーマンスを維持しつつ、環境への負荷を低減させる。
- リスクマネジメントシステムにより、洪水や海岸浸食による影響を最小化する。
- 産業廃棄物の埋め立てを減らし、再利用率を向上し、ゴミゼロ経済へと転換する。

政府は、今後 10 年間にわたる英国の社会資本投資の重要な計画を定めた。更に、政府は、より高い透明性と確実性を提供し、ビジネスを支援、投資への信用を得るため、社会資本投資計画及び全ての政府の建設事業のデータをオンラインで公表した。これらは定期的に更新される予定である。社会資本投資計画は 500 を超えるプロジェクトとプログラムを含み、予算総額は 2,500 億ポンドを超える。投資のほとんどは主要なプログラムの内に含まれる(例えば、高速道路、鉄道、原発、海上風力発電、ブロードバンド普及の複合プロジェクトなど)が、その規模、複雑性、英国経済への重要性から、独立で進行するプロジェクトも存在する。2011~15 年までの投資の約 2/3 は民間、残りは官民合同や公共事業として行われる予定である。

多額の投資が行われている期間は、納税者や消費者の負担を増大させるおそれがある。政府は、低炭素エネルギーシステムへと移行する際の光熱費負担を軽減させる施策を実行している(電力市場の改革、電力会社への規制、グリーンディール等)。また、政府は、電力を多く必要とする者に対しても支援を行う予定であり、電力消費の激しい産業の電力コスト負担を軽減する施策については既に発表している。

社会資本投資への資金調達・提供

政府は、英国の社会資本の官と民による投資の連携に向け、全く新たなアプローチをとっている。2010 年の歳出見直しにおいて、政府は社会資本に対する公的資本投資に優先順位をつけ、さらに、社会資本の大部分の資金となる民間投資を促進するため、あらゆる手段を利用することとしている。

英国は、他国と同様、民間投資を引きつけるための多くの困難に直面している。進行中の金融不安がプロジェクトファイナンスに対する銀行の長期貸付けを阻害している。個別の社会資本プロジェクトに直接投資する妥当性を判断できる投資グループはほとんどいない。今後 10 年に必要とされる多くの社会資本、特に低炭素経済への移行に関連するエネルギー社会資本などは、民間投資家にとって高リスクだと判断されている。

政府は、これらの課題に対処するため、以下を含む多くの措置を講じる。

- 新たな投資家を国内社会資本に導入する。国内社会資本への更なる投資を支援するため、政府は国内の 2 つの年金基金グループと合意している。政府はまた、保険事業者の社会資本投資フォーラムを設立するため、保険事業者組合と作業中である。政府は、これらの取組みにより 20 億ポンドの投資を獲得することを目標としている。
- 投資を支援するため新たな収入源を検討する。政府は、A14 道路の容量とパフォーマンス向上を表明している。この A14 事業はウォータービーチ、アルコンバリー、ノースストーにおいて予定されている宅地開発も支援する。この事業への資金調達について、通行料徴収を含めた革新的手法を検討する予定であり、また、他の新たな拡張計画への適用性についても検討する予定である。2012 年の春までに、政府は A14 道路及びその他の地域交通ネットワークを改善するため、地域と共同で計画案を策定する。
- 地方の大規模社会資本整備を支援するため、より高い予算的な柔軟性を地方自治体に与える。現在政府は、地下鉄ノーザンラインのバターシーへの延伸を支援することを表明しており、2013 年 4 月迄に、この事業に関与し開発を担うデベロッパーの見通しがたつことを条件に、地域インフラ施設税(CIL)の将来収入を担保とした借入れの許可を検討している。また、増加税収を見込んだ財源措置(TIF)を可能とする取り組みの一環として、政府は、全国社会資本発展の起爆剤とするため、市長が将来の CIL を担保として借入れを行うことを許可することも検討する。
- 投資家がリスクを許容できない場合の保証として、政府は、支払い能力があることを条件に、納税者や利用者にとって最大限のバリューフォーマネーを与える特定の事業を支援するために、透明性の高い形で保証を行うことを検討する。民間セクターが必ずしも新たな大規模プロジェクトのリスクに耐えられないことを踏まえた措置である。この流れのなかで、最近、政府は、テムズ川タイドウェイトンネル建設における特別なリスクを支援するための臨時財政支援を原則として行うことを明らかにした。

次の行動は、既存の政府の取組みを補完するものである。

- PFIの再構築。政府は、公共と民間における経験という財産をフル活用しながら、公共資産の運営において民間企業を活用するための新たなモデルの検討、及び過去から学んだ失敗を確実に得るため、2011 年 12 月に情報提供の照会 (Call for Evidence)を行う。
- グリーン投資銀行の設立。この銀行は、グリーンインフラへの投資を支援するため、今後 3 年間で 30 億ポンドの出資、及び 2015 年度から借入が可能となる予定である。

政府は、社会資本への公共投資も増加させているところであり、既に、地方社会資本成長基金 (Growing Places Local Infrastructure Fund) に対して 5 億ポンド、携帯ネットワークのカバー率を

人口の99%に拡大するため1億5000万ポンドを表明している。2011年秋の経済財政報告における新規投資の一環として、政府は、道路、鉄道、ブロードバンドネットワークへの大規模投資を行うことが出来る。

政府は、渋滞対策と全国の道路ネットワークの改善に10億ポンド以上を投資している。

- ・ M3, M6 の渋滞時における新たな路肩走行の運用計画
- ・ M1/M6 ジャンクション 19 改良、A14 ケタリングのバイパス建設、A453 の拡幅、A45/46 トールバーエンド改良計画、
- ・ 交通ボトルネックの解消、安全性や配置の改善など、道路ネットワークの重要な改良を行う小規模事業

鉄道と通勤手段に14億ポンド以上を投資する予定である。

- ・ トランスペニー鉄道のマンチェスター〜リーズ、オックスフォード〜ベッドフォード間の電化
- ・ 駅と鉄道施設の改良、異常気象に対処するための改良、より迅速に問題に取り組むための強化とリニューアル
- ・ 鉄道利用者の旅の質の向上 例: ロンドンから東南部への電子チケットシステムの拡大、南部鉄道の130両の客車の調達支援、規制車両の増加の抑制、2012年1月の鉄道とロンドン交通局の運賃値上げを小売り物価指数+1%に抑制

政府は、更に地域の交通プロジェクトを推進するため、1億7000万ポンドの追加支出を表明している(デボンのバイパス、リンカーン東部のバイパス、マンチェスターシティバスなど)。そして、ハンバー橋の1億5000万ポンドの負債を帳消しにして、通行料を半額にする予定である。

政府は、80-100メガビット/秒のブロードバンドと高速携帯回線接続を備えた、10の“スーパー接続都市”を創造するための1億ポンドを表明している

経済成長を支援するため、中小規模のビジネスや戦略的雇用促進地域には特に重点化する。エジンバラ、ベルファスト、カーディフ、ロンドンは、この基金から支援を受ける予定であり、更に6つの都市が全国的に行われるコンペで選考される予定である。

適切だと判断された団体には、バーネット配分式(Barnett consequential)に基づいた資金が、優先順位の高い重要社会資本への投資のために提供される。

供給への重点化

新たな投資は、英国の社会資本を変革し、経済を支援することができるが、これまで英国では、大規模な社会資本プロジェクトについて、迅速かつ効率的に供給することに、あまり注意を払ってこなかった。あまりにも多くのプロジェクトが、連携不足、計画や調整の休止、政府のリーダーシップ不足によって、中止や遅延を余儀なくされてきた。これは、そのプロジェクトだけではなく、雇用や更なる投資を呼び込む民間開発を阻害することとなる。

これらの失敗を繰り返さないために、政府は、経済成長に重要かつ不可欠な 40 の社会資本プロジェクトとプログラムを選定し、これらの供給を確実にするための強固な計画を策定した。財務大臣を議長とする新たな内閣委員会が、この取組みのリーダーシップをとる。第 2 章でさらに詳細を記述する。この供給への重点化については、

- ・ 全国で 8 つの大規模プロジェクトを推進することを、夏以来、可能としている。これには、エルクスレーの A1 道路、7 つの発電所プロジェクトが含まれ、総計 40 億ポンドの価値があるが、計画許可の遅延によって休止していたものである。
- ・ テムズ川下流に、新たな横断施設を建設する取り決めに主導している。政府は、三つの代替案を分析し、2013 年にコンサルテーションを行う予定である。この分析の一環として、M25 ジャンクション 30 と A13 の問題にも取り組む予定である。
- ・ ロンドンゲートウェイ港の開発を支援している。この開発は、12,000 人の雇用を創出すると予測されており、開発者が、既存の計画許可の範囲内で次の段階に進むことができるよう、交通管理対策の確認を進めている。

これらの明確な行動と進行中の内閣主導は、重要なプロジェクトを遅延させている障害を解消することとなる。また、政府は、根深い経緯を持つ個別プロジェクトによってもたらされている特定の問題があることも認識している。2010 年 12 月の社会資本コスト見直しでは、社会資本の供給を改善することで、次の 10 年間で 200~300 億ポンドの節約が見込める明らかな余地があることを指摘している。また、社会資本ネットワーク間の連携によってもたらされる好機やリスクについても十分な注意が払われてこなかったのである。政府は、これに対処するため、様々な分野で行動を起こしている。

計画立案・許認可システムの改革

計画立案における障害を取り除くため、政府は、計画策定及び個別計画の許認可決定に積極的な取組みを行うとともに、計画立案のシステムの中心に、持続可能な開発というテーマを据えている。

政府は以下を行う。これは、第 6 章においても提示し、また、ペンフォールドレビュー (Penfold Review) においても推奨をされていたものである。

- ・ 国家計画立案政策フレームワーク (National Planning Policy Framework) の基準が満たされていれば、重要な認可や審査を行う機関が、持続可能な開発を即座に推進できる権限をもつように保証する。これは、これらの機関が、持続可能な経済成長に関する自身の意思決定の重要性を認識し、適切な時機に迅速な認可を行うことにつながる。
- ・ 多くの計画同意がなされていない計画の手続き期間を最大 13 週間に設定する。これは同意プロセスをスピードアップし、開発者に確実性を与えるものである。この措置は、政府機関に直ちに効果をもたらすものである。

更に、政府は以下を行う。

- ・ 2012 年夏に導入される基準を通して、審査の段階での不合理な不許可の決定に対して抗議があった場合、計画申請者の損失を補填する、より効率的な仕組みを確保する。また政府は、迅速に回答を行うように主要審査機関のパフォーマンスを改善する。
- ・ 2012 年の夏までに、新規の大規模社会資本の計画立案プロセス、特に計画申請前の局面における柔軟性を高める。
- ・ 生息地・野鳥指令 (Habitats and Wild Birds Directives) により、その目的をサポートしつつも、不必要なコストや遅延が生じないように保証する。政府は、2012 予算決定までに、英国で実施されているこの指令の見直しを進めており、特に遵守が難しい個所や影響が大きな箇所における障害とならないように取り組む。加えて、政府は、ファルマウス湾を含め、既に指令の遵守に問題が生じている特定のプロジェクトの実施を政府は許可できる。

社会資本セクター間の連携

英国の社会資本は、ますますその相互依存性を増したシステムとなっている。縦割りとなっていては、増加する全体のつながりの流れから、好機や危険な前兆を捉えることはできない。本計画は、部門や省庁の壁を越えた社会資本全体を展望している。

政府は、社会資本の連携がうまく機能した場合にどれほどの予算節減が可能か、調査を委託した。例えば、英仏海峡トンネルをヨーロッパへの電線敷設に利用した場合、海底に敷設する場合よりも 1 億 3000 万から 1 億 8000 万ポンドの節減になる。

第 4 章に提示するように、今後、このような好機やリスクに対して計画的に対処するために、政府は以下を行う。

- ・ 大規模プロジェクトの設計や技術検討の段階で、どのような連携の好機があるのか、どのように活用するのかを検討するために、大規模社会資本プロジェクトチームと共同で調査を実施する。
- ・ 横断的な社会資本プロジェクトの検討と評価に関する実例に基づき、また統合的かつ調和的な方策を支援するためのグリーンブック (評価ガイドライン) の補助ガイドを発行している。

コスト削減

社会資本コスト見直し報告 (Infrastructure Cost Review) は、社会資本コストを引下げするための広範な方策を提示している。第 6 章で焦点をあてるが、政府は既に、予算節減の実現及び運営の改善に大きな成果を上げている。

- ・ 産業規格グループ (Industry Standards Group) によって、技術基準の重複や代替可能な部分について照査を始めている。例えば、ロンドン地下鉄は、要求基準を大幅に簡素化し、パフォーマンスと評価に焦点をあてることにより、2012 年迄に内部基準書を 12,400 ページから 400 ページに減らす予定である。
- ・ プロジェクト単位よりも全体のプログラム単位での調達手法の採用を始めている。例えば、道路庁では、14 の大規模プロジェクトを横断して、4 億 4,300 万ポンドの節減を目標としている。
- ・ 500 を超える主要プロジェクトすべての投資計画を公表している。これは、投資家の理解を高めるとともに、インフラ企業の将来計画を支援するものである。また、各産業では、より優れた効率性と持続性による節減が期待できるものである。

政府はまた、厳格な規制分野においても、より優れた効率性と持続性を通してコスト節減の実現を可能とし、投資が促進されるよう、産業や規制当局の活動を支援している。

例えば、サプライチェーンの検討結果として、電力ガス事業規制機関 (Ofgem) は、スコットランドからイングランドへの西高電圧線接続に対し、一定の条件の下、10 億ポンドの認可を行った。また、政府は、水道事業規制機関 (Ofwat) や他の水道事業者と共同で、コスト削減のために、水道事業の投資サイクルの円滑化の方策を探る予定である。

加えて、政府は、金属の盗難について、インフラ企業への莫大な損失だけでなく、広くビジネスや社会に混乱を引き起こし、益々深刻化している問題であると認識している。政府は金属の盗難に対処するため、500 万ポンドを投じてタスク・フォースを結成している。これは交通警察に率いられるものである。このタスク・フォースの最初の仕事は、盗難金属を不法に取引している疑いのあるくず鉄取引業者への速やかな捜査が含まれる。

次のステップ

本計画の発行は、社会資本投資及び供給に対する英国の取組みの変革を示すものである。それは、直近の計画、及び長期的な今後 10 年間の社会資本の計画、資金、供給の方法に関する情報の両方を示している。政府は、パフォーマンスやコスト指標、優先順位、プロジェクトの行程を定期的に更新し、進捗状況を評価する予定である。

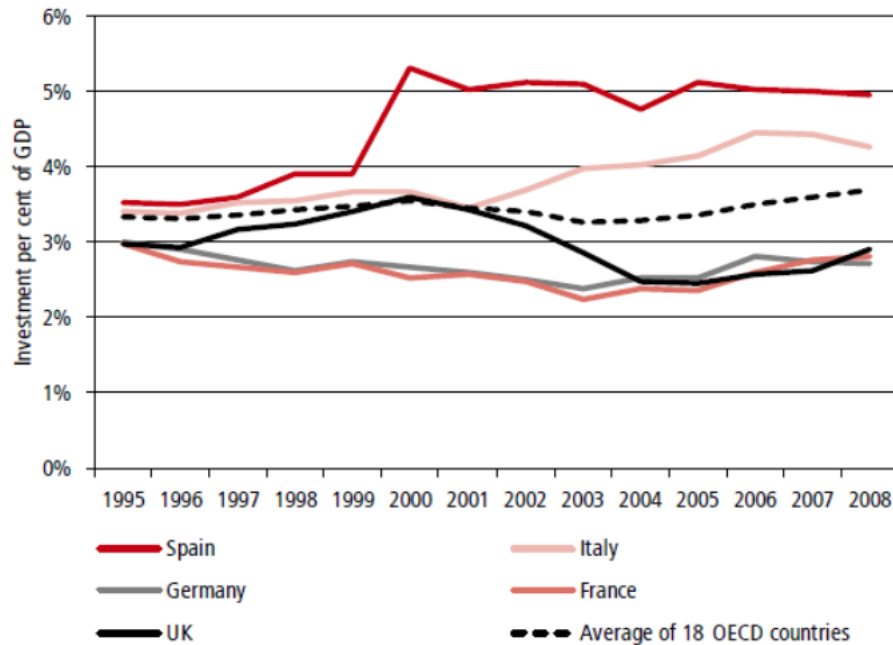
第1章 概要:英国の社会資本のパフォーマンス

概要

- 1.1 安全で、信頼性が高く、効率的な社会資本ネットワークは、現代の経済における基軸を形成する。英国には、数世紀に渡り発展してきた、発達し洗練された社会資本ネットワークがある。ニューリバー(人工水路)は、ロンドンに新鮮な飲料水を供給するために、1613年に開通した。最初の機関車による鉄道は1825年に開発され、全国的な鉄道ネットワークの骨組みは1851年迄に概ね完成した。最初の高電圧送電線は1901年に英国で敷設された(次の50年で全国の送電網の大部分は建設された)。最初の地下鉄は1863年にロンドンで開通し、パディントンとファリングドンの乗客を運び、現在では、クロスレイルの建設に着手しており、これは世界で最大のトンネルプロジェクトの一つである。
- 1.2 これらの事実が示すように、経済的な社会資本への投資は経済成長にとって重要であり、例えば、より良い交通の連結やエネルギー生産能力は、他の投資よりも、GDPに強い影響を与えることができる。
- 1.3 社会資本は、経済活動に対して様々な形でプラスの効果を与えることができる。
 - ・ 時間当たりの生産高の向上
 - ・ 迅速かつ安価な貨物,サービス,データの輸送や、生産コストの引下げを通して製品を顧客に効率的に販売
 - ・ 研究や技術革新のための施設の改良等を通して、新たな知的資本を含む、より高い価値のある製品の生産
 - ・ 生産拠点と空港港湾の接続の改良やインターネットセールスを通して、より大きな市場へのアクセス
 - ・ 非生産時間や輸送時間を減少させることによる効果的な労働時間の向上
 - ・ 郊外,農村部と都市中心部間の交通や、通信の接続を改善すること等を通して、人口の大きな割合を経済活動に参加可能とすることによる労働比率の向上
 - ・ プロジェクトの建設期間中は、雇用や技能、技術革新の重要な源となり、企業の新興市場への進出を可能とするなど、総合的な需要の向上
 - ・ 強化された交通接続の効果など、新たな施設を当てにした追加投資の実施
 - ・ 社会資本の質と信頼性により、投資の意思決定者に影響を与えることで、国際的な投資を獲得(さもないと海外で投資されるものを国内に保持する)
- 1.4 交通と通信のシステムは、更なる投資や生産力向上に直接影響を与えることができる。エネルギー、水道、廃棄物システムは、生産過程において重要であり、それらの失敗は深刻な損失を及ぼす。洪水のリスクマネジメントは、自然環境の変化や気候変動から生産時間の損失を回避し、また、交通、エネルギー、通信施設への重大な影響や広範な公共サービスの中断だけでなく、直接的な経済損失も回避する。
- 1.5 アメリカや英国のような先進国における社会資本投資の低いGDP比率が、中国やインドのような新興国のGDP比率とよく比較される。後者は、社会資本の基盤が弱く、先進国の

経済に追いつくために多大な投資が必要なのである。従って、英国よりも高いGDP比率で投資されていても驚くものではない。

- 1.6 英国では、過去15年以上、フランスやドイツ等の国と同等もしくはそれ以上の社会資本投資のGDP比率の傾向(平均で約3%)となっている。しかし、21世紀になってから、その比率は残るOECD国よりも低い水準に低下している(図1.A)。



出典:OECD 国際交通フォーラム

図 1.A エネルギー、水道、交通、通信への投資の GDP 比率

- 1.7 これは、英国における新たな社会資本プロジェクトについて、コストと比較して高い効果があることを示している一方、最近の経済的な社会資本に対して投資が不十分な状況を示唆している。本計画では、英国の経済的な社会資本が必要とする投資を確保することを、政府は明確に約束する。

- 1.8 政府は、2015 年迄及び以降に計画されている社会資本への投資が 2500 億ポンド以上になると算定している。これは、2005~2010年の期間における1130億ポンドの投資から大幅な増加である。

- 1.9 しかし、相対的な投資比率を、社会資本政策の唯一の関心事にすべきではない。英国にとって、より重要なことは、特に OECD の中で、社会資本が国際競争力を維持していくことである。これは、英国の社会資本のパフォーマンスを継続的に維持するとともに、比較的弱い部分については、その種の分野における最高のものにあわせて改善していくことを意味している。また、社会資本の利用コストを、英国内のビジネスや世帯にとって競争力を維持できるように運用していくことも意味している。社会資本の高いパフォーマンスと低いコストはあわせて、英国のビジネスにとって良い環境を確保するものとなる。

1.10 社会資本のパフォーマンスを継続的に維持していくことは、競争目的だけでなく、世代間の公平性の観点からも重要である。この原則は、将来の人々が、少なくとも現世代が利用しているのと同様の質を受け継ぐように、世代間でのパフォーマンスを同レベルに維持することを主張するものである。

1.11 この国家社会資本計画は、それゆえに以下の 3 つの原則に基づくものである。

- 英国の社会資本の全体のパフォーマンスを継続的に維持すること
- 英国の弱点に対処し、世界の最高のパフォーマンスに追いつくこと
- 納税者や利用者のために最高のバリューフォーマネーを提供する方策に取り組むこと

英国の社会資本のパフォーマンス

1.12 最近の英国の社会資本のパフォーマンスについては、2 つの出典(世界経済フォーラム(WEF)の国際競争力指数、世界銀行の物流パフォーマンス指数)で触れられている。これらには、それぞれに幾分かの矛盾がある。WEF2011 比較表では、社会資本の総合的な質について、英国は世界で 28 位とランク付けしている(昨年の 33 位から格上げ)が、世界銀行 2010 社会資本の質のランキングでは、英国は世界で 16 位にランク付け(2007 年の 10 位から格下げ)されている。

1.13 そのような評価において繰り返される問題は、それらは主観的であり、世界中の調査員の意見に依存しすぎていることである。これらは、英国に立地するか否かビジネスの決定を左右する社会資本の質というものを反映すべきである。社会資本のパフォーマンスは、できる限り客観的なデータに基づくものであることが重要である。

1.14 それゆえに、初めて、政府は、世論調査ではなく実際のデータを用いた、英国の社会資本ネットワークのパフォーマンスとコストに関する測定結果を公表している。パフォーマンス指数は社会資本部門毎に作成され、数多くのパフォーマンスに関して公表されている指標(アクセス性、カバー率、容量、利用率、サービスの質、信頼性、環境影響を含む)を基にしている。同様に、コスト指数は、納税者もしくは利用者からの支払額ではなく、単位当たりの純コストをできる限り算定し、ネットワーク毎に開発したものである。付属書Dに、これら指数の詳細を記述している。

1.15 表 1.A は、英国の社会資本のパフォーマンスが、概して継時的に改善されてきたことを示している。しかし、ほとんどの場合、利用者や納税者へのコストが、パフォーマンスよりも早い速度で上昇してきている。

表 1.A パフォーマンス及びコストのトレンド分析の要約

部門	パフォーマンス (2005 年以降)	コスト (2005 年以降)
	↑:改善	↓:改善
主要道路	↑	↑
鉄道	↑	→
空港	↓	↑
港湾	↑	↑
電気	↑	↑
ガス	↑	↑
通信	↑	↓
水道及び下水道	↑	↑
廃棄物	↑	↑
洪水リスク管理	↑	↓

出典:財務省分析、詳細は付属書Dを参照

1.16 表 1.B は、2005 年以降のパフォーマンスの傾向について、より詳細な評価を行っている。

表 1.B 2005 年以降のパフォーマンスの傾向:基礎的な指標

	容量 近接性 有効性	資産もしくは は容量の 利用率	サービスの 質と 信頼性	資産状況	炭素量 の削減	安全性
主要道路	→	→	↑	↑	↑	↑
鉄道	↑	↓	↑	↑	-	↑
空港	↓	-	↓	-	-	-
港湾	→	↓	↑	-	-	-
電気	↑	↑	↑	↓	↑	-
ガス	↑	↑	↓	→	-	-
通信	↑	-	↑	-	-	-
水道及び下水道	↑	↑	↑	↑	-	-
廃棄物	↑	↑	↑	-	-	-
洪水リスク管理	↑	-	-	↑	-	-

出典:財務省分析、詳細は付属書Dを参照。空欄は関連基準が適用もしくは利用できないもの。

1.17 全体的にはパフォーマンスは改善しているが、各部門では、現在及び次の 10 年間を見通した、特定のパフォーマンス向上に関する取り組みを行っている(表 1.C に示す)。

表 1.C 各部門のパフォーマンス:優れた点と課題

部 門	優れた点	課 題
主要道路	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性 ・改善された資産状態 	<ul style="list-style-type: none"> ・制限された高速道路の容量 ・経年的に増加するネットワークの渋滞 ・炭素量削減の取り組み
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・改善された定時性 ・改善された資産状態 	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤と都市間路線の乗客の混雑の増加 ・高コスト(人 km あたり) ・炭素量削減の取り組み
空港	<ul style="list-style-type: none"> ・改善された接続性 (特に地方空港) ・国際ハブとしてのロンドン 	<ul style="list-style-type: none"> ・制限された南東空港の容量 ・空港での遅延
港湾	<ul style="list-style-type: none"> ・優れた接続性 ・ヨーロッパで最も低いリード タイム 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の大深度の港湾の容量
電気	(略)	(略)
ガス	(略)	(略)
通信	(略)	(略)
水道及び下水道	(略)	(略)
廃棄物	(略)	(略)
洪水リスク管理	(略)	(略)

1.18 また、本計画には、英国の社会資本がどのように機能してきているかを示すための、多くの国際的な基準^(注)を含んでいる。これらは、電話通信、電気、ガスのネットワークの顧客への供給とコストが、カバー率、信頼性、安全性に関して、英国が他のOECD諸国と比較してよい機能を発揮していることを示している。例えば、最近、英国は世界で最も信頼できる送電ネットワークを持ち(99.999%以上の信頼性)、十分な容量の余裕をもち(20%以上)、ヨーロッパでもっとも低い価格となっている。また、英国のブロードバンドのカバー率、スピード、コストは、西側のヨーロッパ諸国と比較して優れているが、スカンジナビアや東アジアの国々と比較して低くなっている。

注:2011年10月、OECDは社会資本のパフォーマンスの比較分析を強化する英国政府の提案を受け入れた。今後18か月にわたり、OECDは主要な国際基準の検討を行う予定であり、英国の社会資本の相対的なパフォーマンスについて、長所短所の両者に焦点をあてながら、より良い決定が行われることとなる。

1.19 しかし、対処が必要な分野もある。最近の改善にもかかわらず、道路の渋滞は未だ懸念されており、渋滞は経済回復と人口増加により再び増加する可能性が高い。最も多忙な英国の空港では、1/5 以上の便で 15 分以上の遅延が生じている。同様に、鉄道ネットワークのカバー率はよいが、鉄道の定時性は改善したにもかかわらず、未だヨーロッパよりも低く、納税者や利用者への鉄道ネットワークの運用コストの総計は、ヨーロッパの中で非常に高いものとなっている。廃棄物に関して、1 人当たりの廃棄量はいくつかのヨーロッパ諸国よりも少ないが、リサイクルは劣っており、フランスやドイツのような国よりも廃棄物を埋め立てる比率が高い。

1.20 注意と行動なしでは、英国の社会資本のパフォーマンスは悪化し、他の国々に後れをとるであろう。次ページ以降で、政府は、各社会資本ネットワークの競争力を維持・改善するための社会資本投資に対し、どのように優先順位をつけるかについてのビジョンを提示している。計画では、英国が現在どこに位置し、2020 年迄にどこに位置するのか、政府はそこに到達するために何をすべきか(規制者と産業が協力をして)を判断している。また、長期的な課題を予測し、それらへの政府の戦略的な取り組みも提示している。

1.21 この計画は英国に広く適用する。しかし、政策の委譲された地域では、政策決定は地方政府自らが行うものである。この計画を進める中で、政府は、北アイルランド、スコットランド、ウェールズの地方政府と、彼らの特性と様々な責任を認めながら、密接に連携していく予定である。彼らの周辺状況とニーズに合う方法で適切な計画を行う重要なパートナーであり、権限移譲地域で社会資本投資に責任も有している。スコットランド、ウェールズ、北アイルランドの社会資本投資プログラムの概要を第3章で提示する。

第2章 プログラム及びプロジェクトの優先順位

優先順位への政府のアプローチ

2.1 第1章では、社会資本の優れたパフォーマンスの維持、弱点への対処、バリューフォーマーの確保に焦点をあてた、本計画の原則について提示している。これを支援するため、政府は、以下の3つの主要な基準に基づき、社会資本投資の優先順位を定めた

- ・生産力の向上や技術革新を可能とするなど、経済成長に潜在的に寄与すること
- ・社会資本の質、持続性、容量を十分に新しくするもしくは高める、全国的な見地から重要な投資であること
- ・民間からの重要な投資を惹きつけ開放するプロジェクトであること

新規投資の優先順位付け

2.2 2011 年の経済財政報告において、政府は、社会資本への投資に優先順位をつけ、現在の経済を支えるとともに、長期的にも生産力を高める、高い効果のあるプロジェクトへの投資に関する新たなプログラムを発表した。

道路

2.3 政府は、以下に取り組む。

- A14の渋滞削減、快適性向上のためのJCT改良を含む速やかな投資への着手
- A14JCT7-9のケタリングBPへの財政支出
- A45/46のトールバーエンド改良計画への財政支出
- M56とA6を結ぶ幹線道路の建設によるマンチェスター空港へのアクセス改善
- M1ノッティンガムと東ミッドランド空港間のA453の拡幅への投資
- M3のサレー地区、M6のバーミンガム—マンチェスター間での2つの新たな高速道路管理スキームへの着手
- M25(ジャンクション23-27区間)とM1(ジャンクション39-42区間)に計画されている大規模プロジェクトの促進
- ハンバーブリッジの通行料金を半額にするための債務処理
- M1/M6のジャンクション19の大規模改良への投資
- 地域のボトルネックの解消、安全性向上、道路整備を行うための、道路危険箇所基金(Road Pinch Point Fund)への追加投資

公共交通、港湾、通信(略)

優先順位の高い社会資本投資 40

2.8 この新規投資プログラムに加えて、政府は、社会資本投資の主要40分野を選定した。これには大規模なプログラムと重要な個別のプロジェクトが含まれている。政府は、これらの優先順位の高い投資への如何なる障害も解決し、可能な限り効果的に供給することを確保するための投資プログラムを運営する方策を提示している。

2.9 優先順位の高い社会資本投資を表2.Bに示す。

2.10 政府の社会資本プログラムを推進するため、首相は社会資本に関する内閣委員会を新設し、その議長には財務大臣を任命した。政府は、優先順位の高いプログラムやプロジェクトの進捗状況について、2012年末までに追加報告を行う予定である。

優先順位の高い社会資本投資への最近の行動

2.11 政府は既に、優先度の高いものとして認められているプログラムやプロジェクトについて、その供給を支援するため、以下の通り、行動を起こしている。付属書Cでは、優先順位の高い全ての投資に関する更なる情報や時期を提示している。

道路

2.12 政府は、

- エルケスリーにおけるA1道路の改良計画への同意、許可を行っている。
- フェンディトンからエリントンの容量拡大、他の交通モード(地方鉄道、貨物施設、公共交通等)を利用した渋滞緩和、通行料徴収のような革新的な資金調達メカニズムを含む計画案を作成・評価するためのA14チャレンジに着手している。

- ・ 新たなテムズ川下流横断道路を約束している。

表 2. B 優先順位の高い社会資本投資

交通	
道路	
道路庁の建設プログラム—2010年の歳出見直し前	新たなテムズ川下流横断道路
道路庁の高制御高速道路プログラム (歳出見直しプロジェクト)	メルセイゲートウェイ橋 地域交通プロジェクト(2010年歳出見直し前)
道路庁の主要幹線道路改良プログラム (2010年歳出見直しプロジェクト)	地方主要交通事業
道路庁の経済財政報告パッケージ A14 道路の課題解消に向けた代替アプローチ	
公共交通	
クロスレイル	レディング (Reading) の改良プログラム
テムズリンク	ハイ・スピード・ツー (High Speed Two) (諮問の対象)
鉄道施設及び鉄道車両改善	ノーザン・ライン (Northern Line) の接続利便性ノーザン・
イースト・コースト・メイン・ライン	ハブ (Northern Hub) を含む) リバプール (Liverpool) - ニ
グレート・ウェスタン鉄道の電化	ューカッスル (Newcastle) 間
キングスクロス駅の改良	インターシティ急行 (Intercity Express) プログラム ロンドン地下鉄の投資プログラム ノーザンラインのバターシー (Battersea) 延伸
空港	
ガトウィック空港設備投資プログラム	ヒースロー空港設備投資プログラム
港湾	
港湾-コンテナ・ターミナル・プロジェクト	港湾-再生エネルギー・プロジェクト
地方社会資本基金プログラム	
成長重点地区基金 (Growing Places Fund)	地域成長資金 (Regional Growth Fund)
エネルギー	
発電-原子力への新規投資	発電-風力エネルギー投資
二酸化炭素貯留プロジェクト	電気およびガスの送電・供給技術への投資
発電-ガス開発投資 (CCGT)	スマートメーター
発電-バイオマス開発投資	
通信	
4G モバイルの入札および運用開始	固定ブロードバンドネットワークへの投資-民間と公共
都市圏外のモバイル対応	都市ブロードバンド資金
上下水道および洪水リスク管理	
テムズ・タイドウェイ (Thames Tideway) トンネル	洪水・沿岸浸食リスク対応プログラム (テムズ川河口プロジェクト (Thames Estuary 2100) を含む)

第3章 各社会資本部門の計画

英国の交通システム

ビジョン

- 3.1 交通社会資本は、ヒトとモノの動きを改善することにより経済成長を促進する重要な役割を担うとともに、将来の繁栄に不可欠な公正でダイナミックで低炭素な経済を支援するものである。
- 3.2 全国レベルでは、鉄道や道路の都市間ネットワークは、国内の各都市圏を迅速かつコスト効果を高く結ぶことが求められる。地域レベルの交通システムは、郊外エリアの成長発展に寄与することが求められる。交通ネットワークは、国中の商品のよい価値と迅速な移動を支援しなければならない。
- 3.3 空港や港湾は国際貿易の玄関口であり、政府は、主要な空港・港湾への道路・鉄道の接続性の改善に努めていく予定である。政府は、航空部門の更なる発展のため、英国の航空システムの持続可能な枠組みの構築に取り組み、海事部門の成功と持続可能性の促進を維持していくものである。

主要な道路ネットワーク

現 状

- 3.4 高速道路ネットワークの有効性に関する状況は、過去 5 年でほとんど変化していない。人口と自動車保有台数は増加したが、ネットワークの容量増加で相殺されている。高速道路の交通量は、2005～2007 年にかけて増加したが、その後は、景気停滞の影響を受けて減少している。2010 年の高速道路の交通量は、2005 年と比べて1%高くなっている。
- 3.5 交通量の減少と関連して、ここ数年では、主要道路網のサービスの質と信頼性は改善されている。速度の最も遅い高速道路と A 道路における旅行の平均遅延時間は、2005 年から 2010 年の間に約4%減少し、2011 年に入っても減少し続けている。加えて、地方自治体が管理する A 道路では、朝のピーク時の平均速度は 2007 年時点より現在は約2%速くなっている。
- 3.6 このような近年の改善は、英国の幹線道路網の状況や道路車両の排出効率、道路の安全性にも関係している。特に安全性について、交通事故での死亡率は、2005 年以降、40%以上減少している。道路の安全性の国際比較では、英国の道路は、近年では欧州で一番安全であると評価されている。
- 3.7 これらのネットワークパフォーマンスの向上に伴い、特に、戦略道路網への大規模投資にみられるように、ネットワークの改良及び維持コストも増加している。
- 3.8 こうした近年の改善にもかかわらず、特に主要都市において、渋滞は依然重要な問題である。また長期的に見れば、経済が回復し、道路ネットワークへの需要が高まれば、渋滞の

水準がさらに深刻化する可能性がある。

- 3.9 エディントン調査によれば、渋滞コストは、2003年と比較して2025年までに、ビジネスに対して年間120億ポンド(2002年価格)、全道路利用者に対して240億ポンドの追加負担になると推計されている。全道路利用者に対する数値は、2003年の165億ポンドの2倍以上を示している。

今後の取り組み

- 3.10 交通省は、英国全体の道路ネットワークにおける渋滞は、2003年水準と比較して、2025年までに27%、2035年までに54%増加すると予測している。交通は、渋滞の少ない道路に移るが、そこでもまた渋滞が発生することになる。その結果、ロンドンでは12%、地方部では2%と幅広く平均旅行時間が増加するが、平均して旅行時間は4%程度増加すると予想される。また、都市間の旅行時間は3%高くなると予測されている。

- 3.11 図3.Aの地図は、現在の道路計画が進捗しないと仮定した場合の、2025年の戦略道路網におけるピーク時間速度を示している。現在、多くの最遅延区間で容量、機能、快適性の向上に向けたプログラムが実施されているが、それ以外の区間でも、需要増加予測によれば、2025年までに同様の課題が生じる可能性がある。

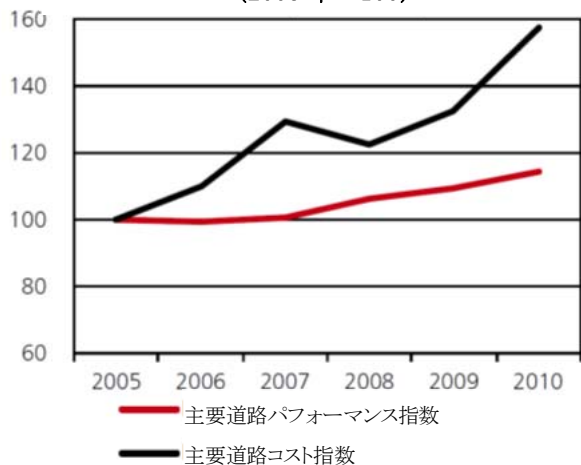
地方の道路ネットワーク

- 3.12 地方管理道路の権限は委譲されているため、地方道路ネットワークのパフォーマンスに関する情報は容易に入手できない。入手できた情報から分かることは、地方道路の状況は、著しく異なるということである。維持と改良の間のバランスを含みどのように支出に優先順位をつけるかを決定するのは地方自治体の責務である。

鉄道ネットワーク

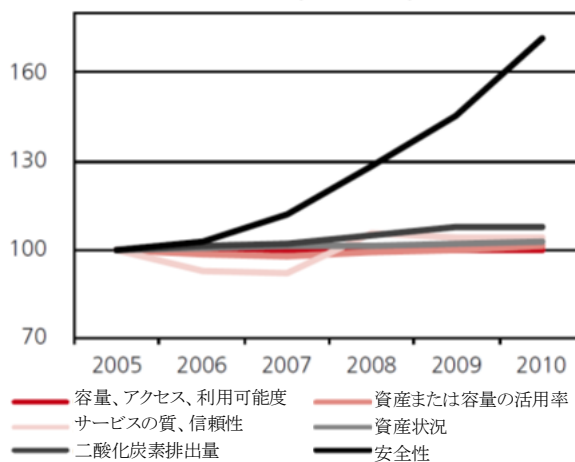
(以降、他の部門毎の計画は略)

主要道路のパフォーマンス指数とコスト指数
(2005年=100)



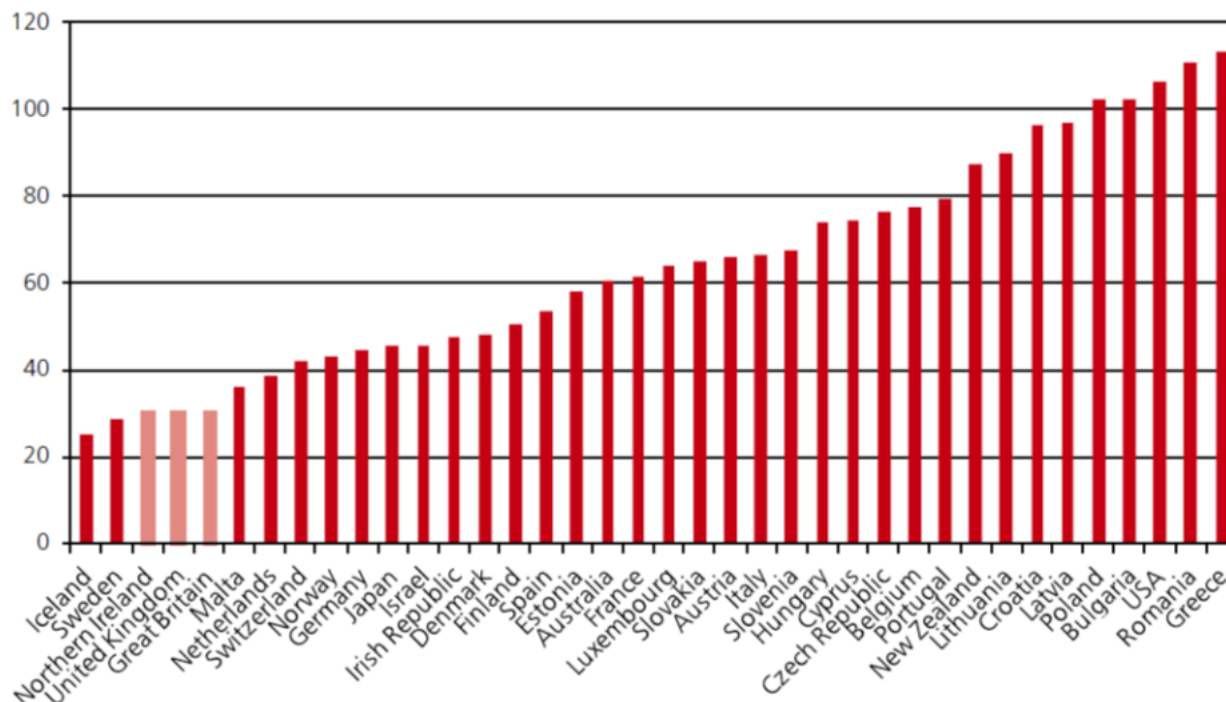
出典: 指数算出の手法、定義およびデータ出典の詳細については添付資料 D を参照のこと

主要道路のパフォーマンス項目指数
(2005年=100)



出典: 指数算出の手法、定義およびデータ出典の詳細については添付資料 D を参照のこと

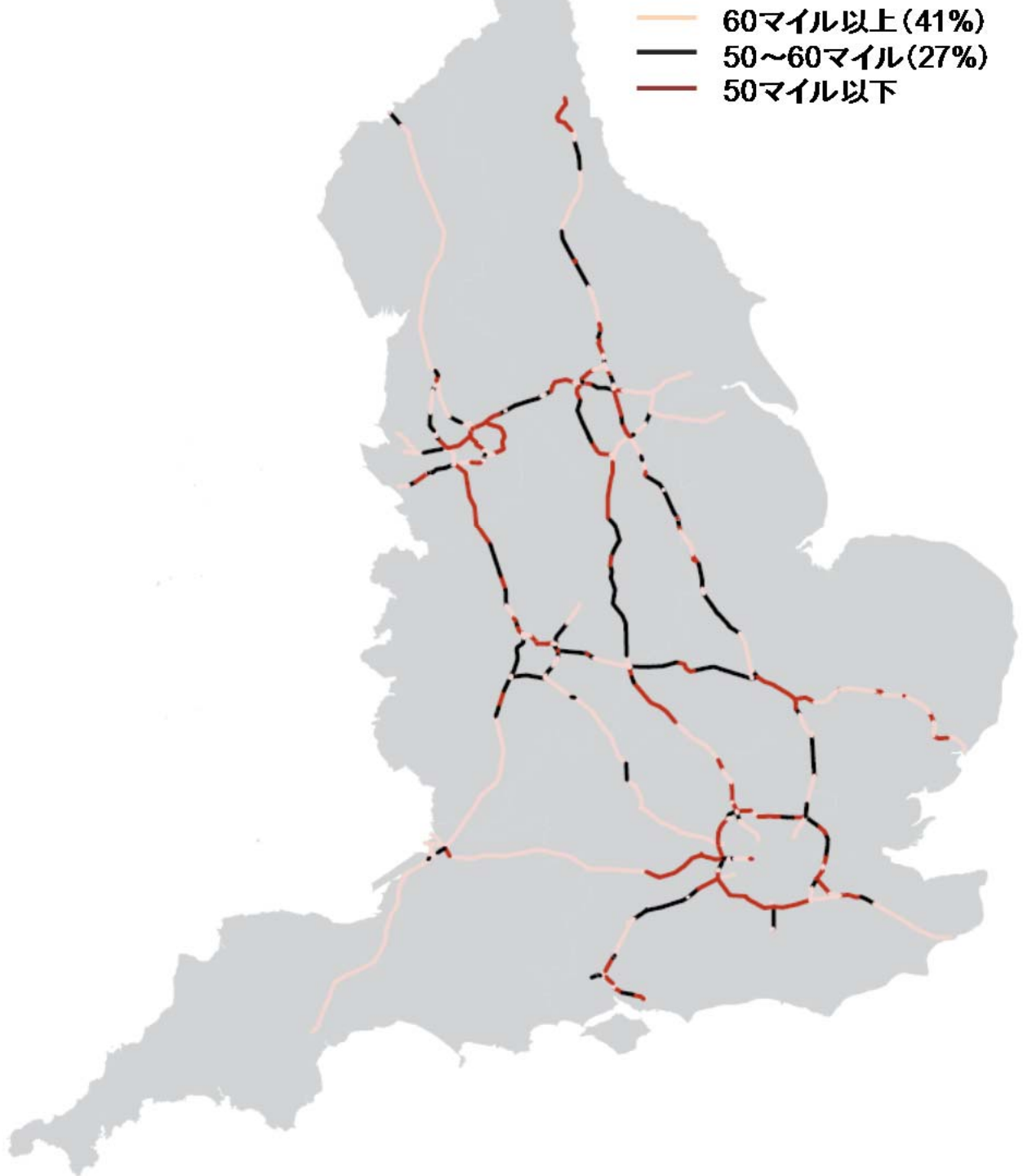
人口 100 万人あたりの死亡率の国際比較(2010 年)



出典: 道路交通・事故国際データベース(OECD)、ETSC、EUROSTAT、CARE (EU 交通事故データベース)

図表 3.A 主要道路のパフォーマンスとコストパフォーマンス比較

2025年におけるピーク時の平均速度



出典: 交通省

この地図は、交通省の全国交通モデル(National Transport Model)を用いて描画を行っているが、様々な地域における様々なタイプの道路の平均ピーク時間速度に影響を与える可能性がある、交通や渋滞の一般的な推計も行うことが可能である。

図 3.A 平均速度マップ

第4章 部門間を横断する好機とリスクへの対処

(略)

第5章 計画投資への資金調達・提供

概要

5.1 社会資本計画への資金提供を確保するための政府のアプローチは、概して、投資家が自信を持って計画・投資することが可能となるように、社会資本に関する安定的かつ信頼される政策と規制の枠組みを維持し、政治や規制によるリスクを最小限とすることである。これに基づき、今後、政府は、社会資本への公共と民間投資の連携に関する新たな戦略的なアプローチを、あらゆる手段を活用しながら、導入していく予定である。

5.2～3 (略)

5.4 財政が新たな社会資本投資を支援するには限界がある。このため、本計画で提示した投資計画を超えた投資については、新たな民間資金を活用する方法を見出す必要がある。

5.5 この課題に対応するため、政府は新たな社会資本開発に関連する通行料徴収やコンセッションの活用を検討する予定である。

5.6～7 (略)

安定的な政策と規制の枠組みの維持(略)

社会資本のための資金活用の確保(略)

民間資金活用の新たなモデルの開発

5.24 国内の社会資本投資の大部分は既に民間により行われており、現在の投資計画の 2/3 は民間となっている。政府は、民間資金を活用するためのモデルの検討を続ける予定である。民間資金を活用するための2つの主要なモデルについては、この計画の一部として検討されてきている。それは、RAB(Regulated Asset Base)モデル、及び有料道路のようなコンセッションである。

RABモデル(略)

※道路は適用外。(水道、エネルギー、鉄道、航空の分野に適用)

コンセッション

5.28 政府は、新規の社会資本におけるコンセッション・モデルの活用について、積極的に検討していく予定である。コンセッション・モデルは、RABモデルと同様に、投資家に対して長期的な契約を提供するものである。例えば、政府はHigh Speed 1を運営するためのコンセッションに成功している。しかしながら、これらの投資モデルを適用するためには、通行料徴収や利用料等の新たな収入源の導入が必要となる。

5.29 政府は、A14 道路のフェンディットレーエリントン間の長期的な容量とパフォーマンスの向上のために必要な資金について、通行料徴収、あるいは他の画期的な方法(民間資本や地域の事業パートナーなどを含む)による調達について検討を行っている。A14 における通行料徴収導入の検討に加えて、政府はテムズ川下流連絡道路を含めた他の新設道路についても、容量拡大のための資金源としての通行料徴収の導入の是非について、検討を開始する予定である。

地方の社会資本に対する民間からの借入投資(略)

社会資本の適切な価格での提供(略)

第6章 社会資本の効率的な供給の確保(略)

第7章 次のステップ(略)

付属書 A 国家社会資本計画 2010 からの進捗(略)

付属書B 社会資本投資計画データ

- B.1 政府は初めて、財務省のウェブサイトで、社会資本の投資計画データを公表している。このデータは、公共と民間を跨る 500 以上のプロジェクトやプログラムを網羅している。
- B.2 この社会資本投資計画は、他の公共の情報源と組み合わせた社会資本投資に関する政府が保持する情報を反映している。純粋な民間投資に関するデータは、公共部門の投資よりも不確実性が高い。分析上、いくつかの情報は、全体の年割を行い、可能な情報でギャップを埋めて推計したものである。この計画データは、全てを包含するものではないが、政府に利用可能な最良の情報を反映している。5,000 万ポンド未満のプロジェクトは、重要な投資に焦点をあてているために含まれていない。さらに、中央政府から直接資金を出していない地方の社会資本プロジェクトの情報は入手できていない。
- B.3 2015 年以降の公共投資は、一般的に確認できない。エネルギーと水道ネットワークへの、経済的に規制された投資も、一般的に確認できない。この計画データは、期待される投資の規模感であって、それぞれについて約束するものではない。

表 B.1 社会資本投資計画データの概要

部門	プロジェクト/ プログラム数	コストデータのある プロジェクト/ プログラム数	社会資本投資 (百万ポンド) 2010-11 価格
交通	115	101	89,321
エネルギー	274	71	117,730
通信	11	11	20,414
廃棄物	38	31	3,887
水道	32	32	20,920
洪水	35	35	4,937
知的資本	8	8	203
合計	513	189	257,412

出典：英国社会資本投資計画データより財務省集計

- B.4 財務省のウェブサイトでは、スプレッドシートで、プロジェクト/プログラム名、位置、主体、資金、コストが掲載されている。
- B.5 このデータは、年 1 回更新する予定である。

付属書C 優先順位の高いプログラム及びプロジェクト(目標年)

表 C.1 交通

プログラム 道路	今後の予定
道路庁の建設プログラム (2010年歳出見直し以前)	<ul style="list-style-type: none"> ・予定通り ・M25 J16-23 完成 2012年 ・M25 J27-30 完成 2012年 ・A46 ニューアーク〜ワイドメルプール 完成 2012年 ・M1 J10-13 完成 2013年
道路庁 高制御高速道路プログラム (2010年歳出見直しプロジェクト)	<ul style="list-style-type: none"> ・予定通り
道路庁 主要幹線道路改善プログラム (2010年歳出見直しプロジェクト)	<ul style="list-style-type: none"> ・既存計画は予定通り: <li style="padding-left: 20px;">A11 ファイブウェイの着手 2012-13 <li style="padding-left: 20px;">A556 ナッツフォードの着手 2013-14 or 14-15
道路庁 経済財政報告パッケージ	<ul style="list-style-type: none"> ・投資: A45/46 トールバーエント^g、マンチェスター空港道路、A453 拡幅、M1/M6 JCT、A14 ケタリング BP 拡幅 ・2つの新たな高制御高速道路事業: M3, M6 ・2つの事業の促進: M1 J39-42, M25 J23-27
A14 道路の課題解決への代替手法	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞解消のための速やかな投資
新たなテムズ川下流横断道路	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな横断道路の建設の取り決め、3案
メルセイゲートウェイ橋	<ul style="list-style-type: none"> ・現在契約手続き中の建設の次段階の許可 ・契約手続きの完了 2013年 ・供用(最速) 2017年
地域交通プロジェクト (歳出見直し前)	<ul style="list-style-type: none"> ・バーミンガムニューストリートとヘイシャムの M6 への接続道路、マンチェスター地下鉄道路、ノッティンガム鉄道横断道路、ミッドランド地下鉄道路
地方の主要交通事業	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての事業の推進のための追加投資 ・20事業の発表 2011年11月 ・更なる事業の発表 2011年12月

以降、道路事業以外は略

付属書D 社会資本のパフォーマンスとコスト(手法、根拠、データ)

指数の設定

- D.1 各部門について、パフォーマンス指数とコスト指数を設定している。パフォーマンス指数は、パフォーマンスに含まれる幅広い特性を捉えたいいくつかの項目指数から算出されている。項目指数は、各部門のパフォーマンスに関する特定の項目を示す量的な指標から設定されている。
- D.2 パフォーマンス指数は以下の3つのステップにより算出した
- **指標**: 個別のパフォーマンス指標は、はじめに **2005** 年の数値を基準とした指数として示される。**2005** 年を基準とするのは、すべての部門を通じて統一的に時系列のデータが得られる最も古い年次が**2005**年のデータだからである。指標によって示された情報を、指数を用いて相対的な数値に置き換え、各指標が異なる単位を用いていることによる影響を除外する。指数は、その数値の上昇がパフォーマンスの改善を示すように設定されている。すなわち、指標の数字が低くなることがパフォーマンスの改善を示しているような項目(例えば、死亡事故発生数など)については、指標の数値の減少(例、死亡事故発生数の少なさ)が指数の数値の増大として示されるように修正されている。
 - **項目指数**: 続いて、指標指数が項目指数の算出に用いられる。ある特定の要素において、複数の指標が存在する場合、算術単純平均を行い項目指数の数値を求めている。
 - **パフォーマンス指数**: 各部門において、全て項目指数が算出されたら、それら指数の算術単純平均を用いて、パフォーマンス指数を算出する。
- D.3 コスト指数の設定には、上記の手法を単純化したものが用いられる。これは、コストには項目がないためである。コストの数値は、まず実数で提示され(基礎データが暦年ベースの場合は**2010**年の価格、会計年度ベースの場合は**2009**年~**2010**年の価格)、そこから指数を算出する。コスト指数は、その数値が高くなるほど高コストであることを示す。
- D.4 原則、 $200x+1$ 年の年データは $200x$ 年~ $200x+1$ 年の期間のデータによるものである。
- D.5 全10セクターにわたり、合計で**67**のパフォーマンス指標と**20**のコスト指標が用いられている。各セクターの分析に用いられた項目について、図D.1に示す。

図 D.1 パフォーマンス解析

<項目>

	道路	鉄道	空港	港湾	電気	ガス	通信	水道	洪水	廃棄物
容量、アクセス性、有効度	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
資産もしくは容量利用率	○	○		○	○	○		○		○
サービスの質と信頼性	○	○	○	○	○	○	○	○		○
資産状態	○	○			○	○		○	○	
炭素排出量	○				○					
安全性	○	○			○					
<指標数>	8	5	8	4	9	8	7	11	2	5

表 D.1: 主要道路のパフォーマンス指数

指標	2005	2006	2007	2008	2009	2010
主要道路のパフォーマンス指数	100	99	101	106	110	115
容量、アクセス性、有効性	100	100	100	100	100	100
高速道路密度 (車線 km/人口 100 万人)	100	100	100	99	99	99
高速道路密度 (車線 km/km ²)	100	101	101	101	102	102
高速道路密度 (車線 km/登録車両 100 万台)	100	100	98	98	98	99
資産もしくは容量の利用率	100	99	98	98	98	99
高速道路の平均容量利用率	100	99	98	98	98	99
サービスの質と信頼性	100	93	92	105	104	104
戦略道路網の最遅 10%旅行者の平均遅延率	100	93	92	105	104	104
資産状態	100	101	101	101	102	103
高速道路及び道路庁が管理する主要幹線道路の資産状態	100	101	101	101	102	103
炭素排出量	100	101	102	105	108	108
自動車からの炭素排出量	100	101	102	105	108	108
安全性	100	103	112	129	145	172
全道路の死亡者	100	103	112	129	145	172

表 D.2: 主要道路のコスト指数

指標	2005	2006	2007	2008	2009	2010
主要道路のコスト指数	100	110	130	123	133	158
主要道路の投資と維持管理費用	100	110	130	123	133	158

14. 社会資本に関するキャメロン首相演説¹³

2012年3月19日

1. イントロダクション

連立政権の初期に、副首相と私は、この政権における2つの大きな目標を提示した。1つ目は、より大きな力を国民の手に移すパワーシフトを行うことである。

これは、公共サービス改革を通して、親達よる学校教育のコントロールを実現する。また、非中央集権化を進めるため、地域サービスを地域コミュニティが引き継ぎ、自身で近隣住民プランを決定することを可能とする地域主義法の規定が、あと数週間で発効する。

これらは、支持が期待される5月の国民投票を踏まえ、11月に選出される新たな警察長官及び大都市部の新市長とともに、政治改革を通して達成する予定である。

2つ目は、水平的なシフトを行うこと、すなわち長期的な成功に向けた準備を行うことであり、今日、私が話したいことである。もちろん、長期的に考えるべき最も差し迫ったことは、我々が引き継いだ借金と財政赤字といった悲惨な遺産を処理することである。税や支出に対して不屈な責任ある決定を行うことは、長期的な経済の成功のために必要不可欠なスタート地点である。しかし、それはスタート地点であって、終わりではない。我々は、将来へ責任を先送りすべきではない。将来の繁栄を支える資産を残すべきである。なぜなら、優れた政府は明日を建設するものである。

それは何よりも、社会資本を意味する。今日、予算提出に先立ち、私は21世紀におけるこの国の社会資本ビジョンを提示したい。我々には何が必要なのか、どのような支払いが可能で、どのような措置を講じていかねばならないのか。

2. 社会資本の重要性

初めに、なぜ社会資本が非常に重要であるのか、何が英国を誤らせてきたのか説明したい。正直に言って、我々は遅れている。競争相手から遅れているのである。そして、我々の先人達が行ってきた、偉大で、世界の第一人者で、先駆けとなるという伝統が停滞している。今、数十年にわたって荒廃してきた社会資本を改修するとともに、かつてビクトリア時代の人々がそうしたように、自信と野望を持って将来を建設することが強く求められている。

社会資本は、現代生活を支えるとともに、経済戦略において重要な位置を占める。決して二流であってはならない。それは、国内のビジネスの競争力に影響し、またビジネスを成功へと導く見えない糸である。それは、照明に電気、蛇口に水、労働者に職、店に食糧を与え、工場・オフィス・倉庫・作業場が、機能・売買・成長することを可能とする。

しかし、社会資本はビジネスのためだけに存在するものではない。また、大規模なプロジェクトだけではない。それは、社会にも完全に浸透している。スマートホンに電力を与え、フェイスブックへのログオンを可能とし、旅行や好きなところで生活するためのネットワークとなる。市民が活動

¹³ <http://www.number10.gov.uk/news/pm-speech-on-infrastructure/>

するためのプラットフォームである。また、今日では想像できない明日を実現する力がある。もし、我々の社会資本が二流になれば、我々の国も二流になる。

かつて、我々はこのことを理解していた。そして、私は今、土木技術者協会にいる。我々が頼る社会資本の多くが誕生した地である。ブルネル、スティーヴンソン、テルフォードといった蒸気機関技師などの国家の英雄は皆、歴代首相やチャーリーディクソンなどの偉大な著者とともに、ウェストminster寺院に祀られている。我々が引き継いだ斬新な橋、勇壮な駅等の構造物は、ビクトリア時代の人々の威信をかけて建設され、ノルマンキャッスルのように続く意志を示している。我々の世界への遺産は言語や文化だけではなく、蒸気機関、ジェットエンジン、鉄道、原子力発電所等もある。

そして今も、我々の創造への熱意は燃え続けている。昨年、我々は技術者のための新たなエリザベス女王賞を創設した。この夏には、世界中の目がオリンピックに注がれる。この5年間で、ロンドン東部の何も無いところから驚くべき新たな都市が建設された。ジャベリン鉄道は、セントパンクラス駅からオリンピック会場に8分間で到着する。セントパンクラス駅は、ヨーロッパで最も優れた駅であり、また歴史的なベストゲームへと繋ぐ最大の交通の中心地である。ロンドン東部から西部へのクロスレイルは、ヨーロッパで最大の技術プロジェクトである。アラップ社のようなエンジニアリング企業は、鉄とガラスで奇跡を起こす。リチャードロジャース、ノーマンフォスター、ザハハディなどの英国の偉大な建築家は、中国の空港、フランスの橋、ドイツの工場を設計した。

栄光は全て過去のもので、今では優れた社会資本を提供することは出来ない、プロジェクトの進行は遅く予算もないためスタートする価値もない等との考えを持ってはならない。今朝、キングクロス駅で素晴らしい新たなコンコースが最初の乗客を招き入れている。ビジョンを提示し、資金を見つけ、歩みを続けたときに、それは証明される。イギリスはそれをやり遂げることが出来る。

3. 近年の失敗

しかし、多くの問題もある。外国に旅行し、国内での経験と比較してみるといい。我々は技術変革や需要の成長に直面し、我々の競争相手は既に我々を追い越していることを認識する。ただし、我々のいくつかの社会資本のよく機能しており、全てが止まっていたら私はここにいない。前政府は投資よりも消費を優先してきた結果、ハイスピード1や新たなセントパンクラス駅といった重要プロジェクトなど多くの社会資本が、その歩みを遅らせてきた。

実際、記憶の限りでは、この国の社会資本へのニーズに対し、十分に広範で野心的なビジョンを提示した政府はいない。広範で野心的なビジョンとは、単にプロジェクトリストを意味するものではない。全体のシステム、すなわち経済・社会的に必要なものを全体として提供する統合ネットワークを意味している。

また、ビジョンの失敗と同様に、ファイナンスも失敗してきた。現在、社会資本は非常にお金がかかるということは誰もが知っている。ある学術的な評価では、公約を実現するためには5,000億ポンドが必要とされている。新たな社会資本は、利用者、政府、もしくはその両方の組み合わせ

によって支払わなければならないという事実から逃れることはできない。

一方、原資の割当に関する政治的議論では、将来に対する声よりも現在への声の方が非常に大きいことは分かっている。他の政府活動と比較して、社会資本への先行投資は、民間のアプローチをとるべきである。社会資本への投資は、リターンを得られる実物の有形資産を創出することが出来る。公共支出が制限される中で、必要な社会資本への資金調達に関する問題を真に解決した政府はいない。

最終的に、ビジョンと資金調達に失敗した上に、単純に憶病であった。長期的な国益のため、そして既得利益や官僚のハードルを突破するために必要な決定を行い、行動した政府はいない。明確に言えば、我々は老朽化した資産を酷使することで歩みを続けてきたのである。しかし、これを長く続けたならば、その対価を払わなくてはならない。

既存の社会資本を維持するだけでは十分ではない。我々は、他国のように、将来のために必要となる全く新たな社会資本を建設することが必要である。また、我々は、他国のように国内ビジネスを支援する社会資本への投資を確保することに着目してこなかった。それは勝者を選ぶためのものではない。それは、イギリスの企業が勝者となることを支援するためである。我々は、ここで求めている社会資本だけでなく、建設の専門技術や仕事を成長させることを何もしてこなかった。海外市場も急成長している。

今、ここ数年の失敗・妥協・野心の欠如の結果として、付けが回ってきている。道路上では年間70億ポンドの渋滞損失が起きている。前政府は、新たな高速道路を約25マイルしか建設しなかった。これは、前政権における交通省の大臣達よりも少ない数である。

鉄道は混雑している上に料金が安い。フランス、オランダ、スイスの鉄道と比較して、運賃は30%高く、ランニングコストは40%高く、公共補助は2倍である。あなたは、高い運賃と巨額の補助金、貧弱なパフォーマンスが全て同時におきている驚愕の事実を認めなければならない。ブロードバンド速度は1秒当たり8メガビットであるが、韓国ではその数字は31.6である。

我々の社会資本の計画システムは、あまりに高価なうえに信じられないほど遅い。ヒースロー空港のターミナル5を実現するのにほぼ20年かかった。ハイスピードレイル2の最初の区間が開通するまでに、少なくとも14年はかかる。1838年のスティーブソンのロンドンからバーミンガムへの鉄道と比較する。世界初の大規模な都市間鉄道であり、議会への申請から最初の鉄道が開通するまで、わずか5年で建設されたのである。この様な事を、我々は約200年前に行った。中国は現在行っている。これは重要なことである。我々は、古い社会資本を持つ古い世界経済に直面しているのではない。我々を追い越し、全く近代的な社会資本をゼロから導入した新たな競争相手と対峙しているのである。インドでは20の原発が稼働し、更に23が計画もしくは建設中である。2010年、北京空港は世界第2位のヒースロー空港を追い抜いた。我々は皆、取り組むべき課題は分かっている。問題は答える方法である。

4. 現政権のこれまでの取り組み

この連立政権は、イギリスの長期的な成功に備えることに最初から取り組んできた。我々は、資本支出の維持に努めてきた。重要プロジェクトの選出や、超高速ブロードバンドを進めてきている。我々は、社会や環境に関する持続性を後回しにしないことを確認している。エネルギーや交通の体系的な脱炭素化や自然資本会議の設置を行い、経済的な開発と環境の保護の両立に取り組んでいる。

しかし、本物の革新は我々が創造している新たな枠組みの中にある。それは、社会資本開発を停滞させてきた3つの失敗、ビジョンの失敗、資金調達の失敗、憶病さに取り組むことである。我々は、駆け引き上手で断片的な間に合わせ、取り繕いの考え方から、戦略的・包括的・体系的なビジョンへと始動している。

スタート地点は、「国家社会資本計画」である。これまでの如何なる政府も行ってこなかった、我々は今何を持ち、今後何を変える必要があり、そのタイムスケールをどうすべきかについて、政府として初めて取りまとめた。

- ・ 交通分野では、鉄道と道路の改善
- ・ エネルギー分野では、クリーンで信頼できる電力供給
- ・ 通信分野では、高速ブロードバンドと新たなモバイル技術
- ・ 建設分野では、停滞させるのではなく、持続的な成長を開放する計画システム

5. 民間投資による社会資本整備の更なる促進

将来の社会資本のニーズについて評価し提示するのは、無論、国の責務である。しかし、国に全ての計画策定や全請求書への支払を頼るべきではない。もし、社会資本の課題に対して国が資金提供することを待っていたら、永久に待っていなければならない。しかし、同様に、全て民間に任せるべきという考えも間違っている。社会資本を実現するのは、何十年以上にも及ぶチャレンジである。それは民間資金だけでなく、アダムスミスが公共財としてみることを教えたように、政策的なサポートや安定性も必要とする。ファイナンスが問題となる時、国の力を市場のダイナミズムを開放するために使う必要がある。政府は、需要に見合い、投資家を惹きつける枠組み(年金ファンドや政府系ファンド)を提供する義務がある。なぜなら、それらは公正な報酬をあてにすることが出来るからである。消費者や納税者への高い請求書や大きなリスクとならないように、規制を行うことも必要である。

イギリスには、水道事業のような規制社会資本提供者の長期的な成功実績がある。そして今、社会資本への資金調達について、更にそして速やかに開放を進めていく必要がある。このため、国内外の投資家が、安定的で開かれた市場を利用して、イギリスの社会資本に投資していくことを促進していかなければならない。世界では、非常に多くの投資がハイリスクで短期的に行われており、潜在的に様々なアプローチが数多く存在している。例えば、我々はグリーン投資銀行を設立した。これは、グリーン社会資本を建設するために、納税者の30億ポンドの資金を用いて、民間からその何倍もの投資を動かすために使う。また、我々は年金ファンドの活用も行っており、それらは手堅い社会資本資産に投資することが出来る。そして今日、私は2013年までに最初の

20 億ポンドの投資を行うことを公表する。これはわずかにすぎないが、成功すれば後に続くものである。私は、優れた社会資本への投資は、自身でペイすることが可能であると信じている。しかし、過去の3番目の失敗、憶病さに取り組むことなしには何も起こらない。このため、私は、この政府が将来の建設に対して真剣に取り組むことを示す決心をした。これは難しい決定であり、短期的には支持を得られないリスクがある。しかし、我々は既得権をもともせず、我々のビジョンを貫き通す。なぜなら、我々の意欲と義務は国の利益を守り擁護することである。

6. 速やかに取り組むべき課題

このため、私は今、我々の国が必要とするものを確保するために、速やかに取り組むべき分野を提示する。まず始めに、我々が直面している交通の課題は明白である。鉄道の需要は第二次大戦以来、如何なる場所でも高まっている。道路は渋滞している。主要なハブ空港は満杯である。2030 年までにイギリス国内の道路や鉄道による旅行は 1.3 倍に増加すると見込まれている。ワールドクラスの交通なしには、我々は成長できず、人々は投資せず、衰退している地方は更に取り残される。より優れた交通がなければ汚染し続ける。

(1) 鉄道

鉄道については、我々は着実に進歩している。ロンドンでのクロスレイルをあげる。今月からトンネル掘削を開始したが、これは、我々が支出削減の対象から除いたプロジェクトである。従前、政府がいつも行っていたように、遅らせることは容易であった。しかし、我々はプロジェクトの実行と資金に関する大胆な決定を行った。その革新的な資金パッケージは、納税者、運賃支払い者、民間セクターが等しい比率で負担するものである。これは、首都における東西の接続を変え、何十年にもわたりイギリス全体に莫大な経済的、社会的利益をもたらすプロジェクトとなる。我々は、同様にハイスピードレイル2にも取り組んでいる。これは、1960 年代に高速道路が果たしたように、国内のつながりを変えるプロジェクトである。ロンドンからバーミンガム間は第1段階目に過ぎない。全国的なネットワークは、リーズやマンチェスターへも、高速かつ優れたサービスで接続する予定である。来年には、第2段階目の詳細なプランを提示する予定である。同時に、現在、主要鉄道路線の大規模な電化プログラムにも取り組んでいる。これはこれまで延期されてきたものであるが、我々は前進することを決定した。最近、鉄道改革の徹底的なプログラムを公表した。運賃、補助金、パフォーマンスの問題に取り組むことを目的としている。夏には、次の鉄道への一連の投資計画を公表する予定である。

(2) 道路

しかし、優れた鉄道は交通問題の答えの一部に過ぎない。我々には、優れた道路も必要である。問題は明らかである。我々は、需要を満たすために十分なキャパシティを持っていない。渋滞は環境を破壊し、経済を後退させる。我々は何をすべきか。乗客と貨物を鉄道へシフトさせることである。しかし、渋滞個所の拡幅や路肩使用による車線の増加も必要である。今年の経済成長レビューで大規模なプログラムを公表したが、次にどうするのか。率直に言って、十分な資金はあるのか？ 我々は、全国幹線道路への資金調達について、革新的な手法を検討する必要がある。投資を増やし、渋滞を削減するためである。

道路課金は1つのオプションである。但し、これは新たな容量増加に対してのみ検討を行うものであり、既存道路は対象としない。例えば、A14道路の改良の資金調達の一部として、課金を検討しているところである。しかし、我々には現在、更なる展望がある。他の社会資本、例えば水道は、民間が所有し、民間が設備投資をしているのに、なぜイギリスの道路では民間資金を使わないのか。全国道路ネットワークへの政府系投資ファンド、年金ファンド、その他の投資家から、大規模な民間投資を得るためのオプションについて、至急検討する必要がある。私は、交通省と財務省に対し、全国道路システムの新たな所有権や資金調達に関するフィージビリティスタディを実施し、秋には私に報告するよう指示した。これは、大規模な課金を行うものではない。既存道路に課金する予定はない。道路利用者が既に支払っているお金の外に、更なる資金を求めようとするものである。

(3) 空港

我々が大胆となるべきもう一つの交通課題がある。私は、特に南東部における空港のキャパシティ増加の必要性に対して目を背けない。我々は現在、既存のキャパシティを有効活用するための取り組みを行っている。また、ガトウィック空港は、新たなオーナーがヒースロー空港と競争しながら、ロンドンのビジネス空港として台頭してきている。しかし、我々は世界の主要ハブ空港としての地位を維持する必要がある。フランクフルト、アムステルダム、ドバイ等の大空港の支線となつてはならない。これは今後議論し、長期的な決定を行う必要がある。今後、航空戦略の中でテムズ川河口の新空港に関する賛否の調査を含むオプションを提示する予定である。

(4) エネルギー

次に、我々が大胆な変化を計画している分野はエネルギーである。我々は、需要を満たし、安定的な価格を維持し、地球への炭素の影響を減じる、多様で安全なエネルギー資源を見つける必要がある。これは我々が引き継いだ問題である。我々は、時代遅れで非効率的な送電網と、老朽化し汚染をまき散らす発電所によって、国内への送電を行っている。石炭発電施設を取り換え、最新の天然ガスや再生エネルギーに投資する必要がある。天然ガスは、電気システムにとって絶対不可欠なものであり続けるものであり、電力供給への投資と確保に関する新たな天然ガス生成戦略を産業界と協力して検討する予定である。

今日、原子力エネルギーは低炭素発電の主力であるが、イギリスでまだ稼働している9施設はその寿命を迎えようとしている。それらの取り換えを行う必要があるが、3つの大きな課題がある。

第1に、国の補助金なしでの適正な価格の実現

第2に、期限までの施設建設の実現

第3に、イギリスへの経済的な利益を、技能、職、製造の観点から最大化すること

このため、今日、新たな施設を稼働するために民間セクターと協力していくことを確認する。それは、今後 2030 年までの間に企業が建設を望むものである。我々は、原子力発電所の閉鎖に対する投資を続けるとともに、放射能廃棄物を次世代原子炉の燃料に変える商業ベースで実行可能な案があるかどうか評価する予定である。

電力市場改革は、民間が自信を持ってイギリス国内への投資を行わせることとなり、そして、再生エネルギーは、バランスのとれた多様なエネルギーの中で最終の構成要素となる。そして、再生エネルギーはバランスのとれた多様なエネルギーの中で最終的な構成要素となる。我々は、沖合での風力に注目している。それは輸入ではなく国内での確保が可能であり、世界で最も早く成長するエネルギー資源の一つである。それは、経済あるいは輸出するのチャンスでもある。我々は沖合風力発電の世界リーダーになるための好位置にあり、政府はこれを実現するために全力をつくす。

(5) 通信、都市、住宅(略)

7. 最後に

今日、私は我々が直面している課題のいくつかを提示した。それは、より速い通信、より良い住宅、安全で安定したエネルギー供給のニーズなどである。また、民間資本に開放し投資するという資金調達の方法も提案した。私はこれに関して独断的ではない。そこには、犠牲もあるし異議もあるであろうし、そして速やかに政治的な支持が得られるとは思っていない。既に私は、新聞の見出しで大きな反対があるのを見た。

しかし、我々は屈服するよりも、人々が将来に求めるものは何かを尋ねるべきだ。彼らは、立派な家、きれいな環境、子供たちのための仕事、膨大なコストや渋滞なしに動くことが出来ることなど、相応なものを欲している。そして、我々は、これらを実現するための必要な取り組みを行うべきであり、将来世代に我々の臆病の結果を残してはならない。もし、我々がそれを選択すれば、より良い国家となることが出来る。優れた技術、良質な社会資本、美しい自然環境、これらは我々の国の魂である。

私は今日、ビクトリア時代の人々の話から始めた。歴史上、変化を行った世代は、彼らのような伝説を残してきた。今、我々は大胆に実行し、我々自身を創造しなければならない。

15. 道路改革に関するフィージビリティスタディの諮問事項¹⁴

2012年5月24日 英国交通省

3月29日、首相は英国の社会資本に関する自身のビジョンを示した。そのスピーチの中で、首相は、今後の戦略道路網は最大限効率的に運営される必要があること、国家の繁栄と経済成長を継続して支えていくためには投資が必要であることを明確にしている。昨年、アラン・クック氏は、道路の運営方法の見直しを発表し、変革のための提言を行った。政府はこのレポートを歓迎するとともに、今後の投資を導くための国家の道路戦略の必要性など、その提言の多くを受け入れる。報告の中で、アラン・クック氏は、規制公益企業における効率的な節減について強調しており、政府は類似の節減が道路ネットワークの運営に可能かどうか試したいと考えている。首相はそれ故に、交通省と財務省に、国家道路システムのための新たな資産保有と資金モデルのフィージビリティスタディの実施を指示した。このフィージビリティスタディでは、主に以下の論点について検討する。

1. 道路に適用可能な種々のモデル

選択肢の範囲は、道路庁を介したより優れた契約やコンセッションから、既存の公益企業（水道、ガス、電気）の民営化で用いられたものに類似した、規制公益企業とする選択肢までを調査し比較する。これは、政府、ビジネス、道路利用者の観点から検討する。

2. 道路ネットワークに必要な投資

既存の道路ネットワークへの投資可能性について調査する。これには、道路利用者に利益をもたらす今後の民間投資に関する優先順位の特定も含む。

3. 道路利用者の支払いとその影響

種々のモデルの資金調達の方法や、投資への支払い、道路利用者への影響について検討する。これは、選択肢の範囲、及びどのように既存の自動車税と相互作用するのかを調査する。しかし、ロードプライシングは検討しない。また、これは新規社会資本を提供するための料金徴収の役割について限定するものであり、既存のキャパシティに対する料金徴収については検討しない。

4. 規制とパフォーマンスフレームワーク(性能規定)の役割

どのような監督機関や性能規定が、道路利用者の利益を保護し、道路を効率的かつ高水準な運営の継続を確保することが出来るのかについて検討する。

5. バリュフォーマネーと効率性

種々の選択肢に関連するVFMの調査を行う。これは、「道路投資への資金調達コスト」と「種々のサービス提供モデルによって確保される効率性の向上」の比較を含むものである。

6. 実際の実施に際しての課題

法律上や行政上必要な手続きや、その他必要な工程など、どのような変更が必要なのかについて検討する。

本検討は、交通省と財務省の共同チームにより実施する。また、検討に際して、外部の関係者や専門家に非公式に意見を聞く予定である。本検討は、秋に首相に報告する予定である。

¹⁴ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/4242/terms-reference-road-reform.pdf

16. 大胆な発想 将来の道路の資金調達モデル¹⁵

2012年10月英国産業連盟(CBI)

要約

本レポートは、将来の道路ネットワークに関する英国産業連盟のビジョンを提示するものである。英国企業が国際資本と競争するためには、ワールドクラスの社会資本によるサポートが不可欠である。しかし、ワールドクラスの道路ネットワークに対する政府及び実業界が求めるものと、その要求を実現するために利用出来る公的資金との間には大きなギャップが存在する。当面は厳しい緊縮財政が続く見込みであり、新たな投資財源が必要となる。首相は2012年3月、英国の道路ネットワークに大規模な民間投資を引きつける、新たな革新的資金調達メカニズムを通して、このギャップを埋める計画を明らかにした。本レポートでは、全ての道路利用者にとって利益があり、効率的で優れた道路ネットワークを構築するために、民間投資を引きつけるモデルを提案する。

CBIは、大規模な民間投資を生み出すとともに、より優れたサービスを道路利用者提供するを旨とし、公益事業部門で既に実績があるモデルを道路ネットワークに導入することを提案する。価格設定を行う独立した規制者が、民間事業者による投資について、安定的かつ上限のある投資収益をもたらしているかどうかを監督する規制資産ベース(RAB: Regulated Asset Based)モデルが、政府が求めるものを実現できる可能性があると考えられる。

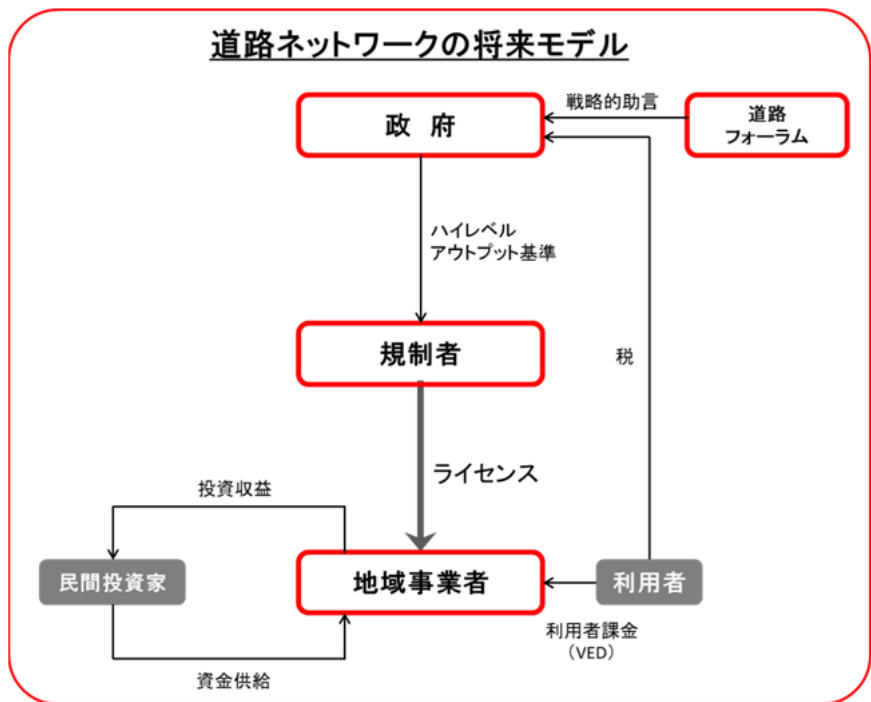
RABモデルは、道路ネットワークを政府予算から切り離すことによって、現在の短期的な資金調達サイクルに起因する投資の不足や不安定性に対応することが可能である。利用者課金による安定した収入源が得られるため、現在の道路ネットワークの維持だけでなく、交通容量の拡大を実現するために十分な民間投資を引きつけられる可能性がある。利用者課金は、最初は自動車税(VED)区分の改定により実施し、その後、通行料徴収を含むその他のメカニズムの検討が出来るという柔軟性を有している。このモデルでは、規制者が利用者のために高いサービス水準を維持するとともにライセンスや上限付きの課金を通じてバリューフォーマネーを保証し、政府は他のセクターでの規制者の経験を生かすことが可能である。CBIは、この種のモデルの導入が、十分な資金と、利用者や投資家に高いパフォーマンスのネットワークを確保する方法であると考えている。

RABモデルの導入には思い切った行動が必要とされるが、政府の言う「思い切った」行動が企業にとっては迅速なものとは限らない。道路ネットワークの飽和状態が悪化する中、国内を移動する企業は毎日のように時間とお金を無駄にし、運送会社や通勤客、ビジネス客が足止めされている。交通渋滞が英国経済にもたらす損失は年間80億ポンドに上る。またCBIの独自調査では、高速道路のサービス水準が低下していると考えた企業は全体の半数、地方道路について同様の回答をした企業は3分の2であった。道路ネットワークの容量不足と質の低いメンテナンスは、ビジネスにストレスをもたらす要因になっている。

¹⁵ <http://www.cbi.org.uk/business-issues/infrastructure/bold-thinking-roads-report/>

英国は、企業の成長を支え、成長を実現出来る道路ネットワークを必要としている。政府はフィージビリティスタディによって道路のための将来的な資金調達及び所有形態を検討しているが、今は大胆に考えることが重要である。本レポートにより議論が進むことを願っている。論点は以下の通りである。

- 英国の道路ネットワーク改善には、投資・パフォーマンス・効率のギアチェンジが必要
- 変革の実現には利用者と投資家の合意が必要
- RAB モデルは投資を促進し、パフォーマンスを改善する



1. 英国の道路ネットワークの改善には、投資・パフォーマンス・効率のギアチェンジが必要

全長約 40 万 km に及ぶ英国の道路ネットワークは、商取引の基盤を提供し、対内投資を引きつけ、経済成長を支えている。そして日々、物品や旅客の移動を容易にし、企業と従業員、顧客、供給業者とを結び付ける役割を果たしている。企業幹部の 95%が、道路は自社ビジネスとその生産性にとって重要であると考えているが、同時に 2/3 近くが現行の道路ネットワークに不満を持っている。変革のために何らかの行動が必要なことは明らかである。

企業はストレスを感じ、状況が改善していく確信を持たずにいる。政府は他の社会資本分野において、民間投資を呼び込むことについてはある程度の実績を持っているが、道路ネットワークについては未だに公共予算が主な財源となっている。政府が見直した支出プランが投資プログラムの遅れを招き、道路庁の短期的な予算サイクルは、効果的な計画立案やガバナンスを制限し続けている。ここ数カ月で待望の A14 プロジェクトの承認などの前向きな発表もあったが、英国内外の自動車利用コストの高騰と恒常的な交通渋滞等から、否定的な見方はなくなっていない。今後は、自動車関連税収の減少や、戦略道路網と地方道路のパフォーマンスのギャップに対する懸念を解消していく必要がある。企業は成長目標を達成するため、投資拡大と効率向上を通じたパフォーマンスのギアチェンジを望んでいる。

よく機能する道路ネットワークは英国の成長力に直結する

企業幹部達は以前から、長期成長を支えることの出来るより優れた道路ネットワークの必要性を訴えてきた。CBIの2012年社会資本調査「接続性の向上、ビジネスの向上」では、社会資本が投資の決定に大きな影響を与える可能性があること、特に交通社会資本が重要であることが示されている。企業の84%は、交通社会資本の品質と信頼性が投資決定に大きな影響を及ぼすと回答したのである。国内の物品の83%が道路を経由して輸送されていることを考えると、英国が魅力的な投資先になるためには道路ネットワークのパフォーマンスが非常に重要であることは明らかである。

CBIの2010年レポート「交通渋滞の解消が成長を促進する」では、ロッド・エディントン氏の報告書をもとに、ビジネスの視点から道路投資の経済効果が取り上げられている。エディントン氏の2006年「交通スタディ」は、道路を利用した全てのビジネス旅行で移動時間を5%短縮すれば、約25億ポンドの経費削減になると見積もっている。道路庁の2011年レビューでは、アラン・クック氏が事故のコストを明らかにすることでパフォーマンスの重要性を取り上げた³。クック氏は、ラッシュアワーにM25のジャンクション7が閉鎖になる事故が1件起きれば、それだけで174万ポンド、1時間あたり6万2000ポンドの経済損失が生じることを説明している。

よく機能する道路ネットワークが経済効果を拡大することは明らかである。こうした道路ネットワークがあれば、地方から新しい市場へのアクセスや、広範囲での労働力の確保が可能となり、地域の経済力強化につながる。また、経営の弾力化が進み、ピーク時でも従業員の効率的な通勤が可能になる。海外に目を向ければ、輸出主導による回復を支え、海外への窓口につながる直接ルートを提供し、企業投資の可能性を高める重要な役割を果たす。

道路投資の長期的メリットはよく知られている。しかし、重要な改良事業やメンテナンスを優先することで得られる短期的メリットも少なくない。また、道路事業は支出1ポンドにつき2.84ポンドの経済効果を生むと言われている。投資の前倒しは、企業や一般の利用者に早くメリットを届けられるだけでなく、国内の建設業界を活気づける。北東部のA1(M)の改良事業は、道路投資が雇用創出と地域経済に大きなプラスの影響を与えられることを示した(ケーススタディ1)。

ケーススタディ1

A1(自動車専用)道路:道路改良にとどまらない効果

ニューカッスルとロンドンを結ぶA1(M)の拡幅・改良は、沿線地域の雇用を創出し、投資を増やす役割を果たしている。カリリオン社とモルガン・シンドール社が、プロジェクトの最終段階となるノースヨークシャー州ディッシュフォースからリーミングまでの3億1,800万ポンド規模の工事を請け負った。以下が確認されている。

- ▶ 2009年から2012年までの建設段階で地域経済に2億2100万ポンドが投下された
- ▶ 建設段階のピーク時には600人分の雇用が創出された
- ▶ 工事に伴う投資により36の地域プロジェクトに利益がもたらされた
- ▶ 150人が認定建設技能コースの研修を受けた

しかし、限られた政府の財政支出は投資プログラムを遅延させ、ネットワークキャパシティが増加する需要に対応することを妨げている

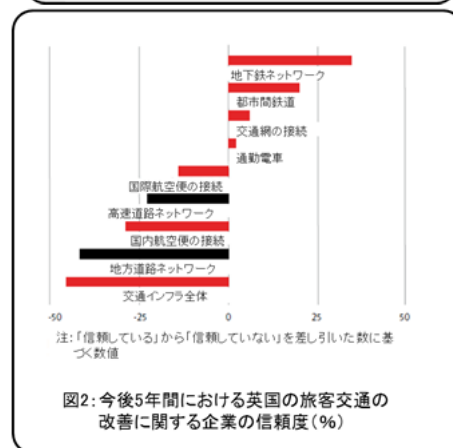
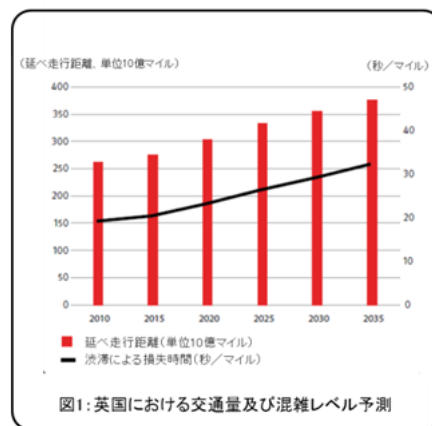
企業は、英国が市場での信用を回復出来るよう財政再建を進めることが政府の最優先課題であると考えているが、同時に、交通網への資本投資が潜在的な成長力に影響を与えることも理解している。英国交通省の資本投資予算は、2010年の「包括的な歳出見直し」においても他の多くの省庁ほど大きくカットされることはなかったが、道路庁の投資プログラムは削減による大きな影響を受け、A14道路等いくつかの主要プロジェクトが一時的に見送られた。

道路庁が管理する戦略道路網及び地方道路網の両方の予算が削減されているが、特に戦略道路網が顕著であり、道路庁の資本支出は35%減少した。クック氏のレビューにもある通り、道路庁に大幅な経費節減の余地があることは確かであるが、利用可能な予算と必要な予算の差も非常に大きくなっている。アラップ社は、道路交通の3分の1、大量貨物輸送の3分の2を担うネットワークである幹線道路プロジェクトの予算不足は100億ポンドに上ると試算している。この差は、公共投資の「新たな通常状態」の症状であり、政府は財政上の義務を果たせないと同時に、道路ネットワークを良い状態に保てないののである。

政府の努力に関わらず、ネットワークの状況は目に見えて悪化している。交通渋滞は英国経済に対して年間最大80億ポンドの損失を与えており、対策を講じない限りこの損失は2025年までに220億ポンドまで増加する可能性がある。現在、企業の95%が道路ネットワークの渋滞のひどさを懸念している。CBIの2012年社会資本調査では、この懸念がメンテナンスの必要性だけに止まらず、交通容量が深刻な問題になりつつあることを示した。調査に参加した企業幹部の94%が路面の質について懸念しており、84%が英国の道路ネットワークの質に悪影響を与える要因として、交通容量拡大のための投資不足を指摘している。

交通省の交通予測は、今後の課題を具体的に示している。ネットワーク全体の交通量は2035年までに46%増加し、平均遅延時間は2003年比で54%増加する見込みである(図1)。わずかな利幅で稼働している多くの企業、特に道路を多用する輸送・運送会社は、ネットワークの飽和状態が進むことで、時間通りの配送や競争力維持が難しくなると考えている。今後、運営要件と資本要件の両方を満たすモデルが必要になることは明らかである。政府が計画的に問題解消に取り組まない限り、こうした予測によって企業心理が損なわれ、海外投資家が英国の競争力を低く評価するようになるだろう。英国政府が5年以内に戦略道路網や地方道路網の改善を実現出来ると信じている企業は、今のところそれほど多くない(図2)。

道路ネットワークの状態は、既に英国の国際競争力に影響を与えている。世界経済フォーラムの「2012年国際競争



カレポート」によると、英国の道路社会資本の品質は全体の 24 位であり、欧州での主なライバルであるフランスの 1 位、ドイツの 10 位に大きく水をあけられている。世界経済フォーラムの評価は、英国の企業幹部による評価と一致している。英国の交通ネットワークを国際基準と同等に評価する企業幹部は 61%にとどまった。

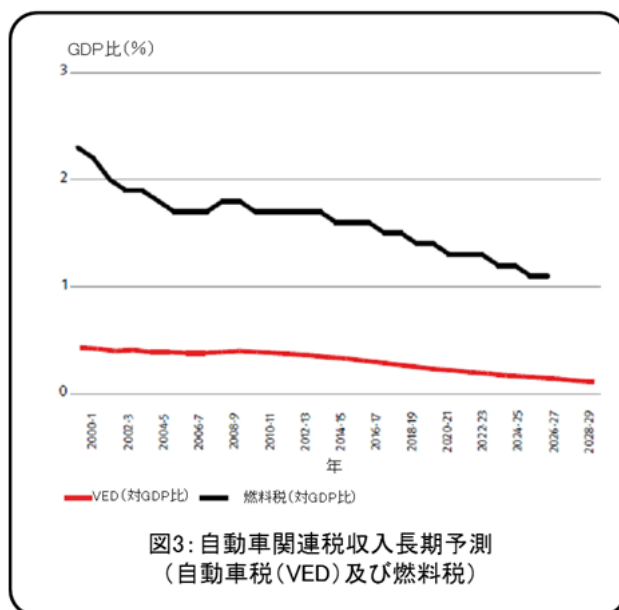
更に英国の道路利用者が道路社会資本に支払う平均金額は、英国より上位にいる多くの国を上回っている。「インフラストラクチャ UK」調査では、英国とオランダ(11 位)の道路プロジェクト 8 件が比較され、英国はオランダに比べて 1 キロメートルあたりの工事単価が平均で 10%高かったことが明らかにされた。これは、「資本投資が不十分である」「道路ネットワークのパフォーマンスが低下している」「道路ネットワーク改良のために配分された予算が効率的に使われていない」という政府が抱える 3 つの課題を示している。

自動車関連税収の減少が今後の投資を脅かす

道路ネットワークへの投資が不足し、パフォーマンスと効率が低下していることによって、自動車利用コストは次第に上昇している。2009 年から 2010 年にかけて自動車利用者は道路使用料として 350 億ポンドの税金(自動車税と燃料税含む)を支払ったが、同時期の道路ネットワークへの支出は、メンテナンスや地方道路網を含めて、約 94 億ポンドにとどまった。

最も直接的な解決策、すなわち特定財源制度は、多くの理由で持続可能な解決策にはならない。厳しい財政状況にある政府は、経済成長を支えるために、税収を最も効率的に配分する必要がある。自動車関連税収を道路投資に限定すれば、他のセクターもそれに倣ってしまう。また特定財源制度では、自動車業界の技術革新が税収の減少を招くという、現在の自動車税制が抱える根本的な問題の解決にはならない。

英国の自動車関連税は、本質的に車の環境性能と連動している。燃費が向上すれば CO₂ 排出量に基づく自動車税の税率区分は下がる仕組みになっているため、2030 年までに新車の 85%の自動車税が完全に免除される見込みである。更に燃料税収入も次第に減少していく。実際、英国財政研究所(IFS)の最近の調査によると、2010 年に GDP の 1.8%だった英国の燃料税収は、2030 年までに GDP の 1%に、同時期の自動車税収は GDP の 0.4%から 0.1%に下がる可能性がある。これらの予測に基づくと、国家の歳入が 130 億ポンド減少することになる(図3)。これは車利用の減少によるものではなく、燃費改善によるものである。将来を見据え、新たな道路の資金調達モデルは、この減少する歳入に対処することが必要とされる。



現在の道路ネットワークは二層構造

政府支出が制限されるなか、英国道路庁は投資プログラムの減額にもかかわらず主要な戦略道路の維持に一定の成果を上げてきた。しかし、道路庁が重要な主要幹線道路に投資しても、地方道路管理者が隣接する地方道路に投資を行い、これを支えてくれるとは限らない。地方道路は、戦略道路網への速やかなアクセスを確保するために不可欠である。利用者にとっては、管理者が国であるか地方自治体であるかは関係ない。利用者が期待することは、一つの道路から次の道路への乗り換えが円滑に出来ることだけである。しかし、現在の道路ネットワークが常にこの期待に応えているとはいえない。ここに断絶があると、順調に流れていた高速道路から地方道路に降りたとき、あるいは地方道路から高速道路に入ったときに、交通渋滞に巻き込まれる可能性がある。特に主要な輸送・運送ルートではこうした渋滞が起りがちである。今後の道路ネットワークは、戦略道路網と地方道路の間にあるこの断絶を解消しなければならない。

これを具体的に示すものが南東地域の A272 道路であり、地方が管理する主要な幹線道路である。ロンドンの南側にあつて東西をつなぐ道路は A272 を含めて 2 本あるが、もう一つの A27 は非常に混雑している。A272 は、道路庁が管理する戦略道路である A3(M)、A3、A23 を横切るように走っている。A272 は地方管理であり、その運営や維持管理に関する決定は、この道路が支える戦略道路の改良にあわせて行われるものとはなっていない。

2. 変革の実現には利用者と投資家の合意が必要

利用出来る公的資金が限られ、今後の税収も減少する中では、民間投資を引きつけることが、不可欠な道路の改善を実現するための唯一の方法である。英国の道路ネットワークは、世界中の道路プロジェクトとの競争に勝たなければならないが、英国の道路ネットワークは本来、魅力的な資産である。しかし、民間投資の獲得は、安定した収益源の確保能力など優れたネットワークの構造を作れるか、そしてどのように政府が投資家にチャンス売り込むかにかかっている。

必要不可欠な収益源を確保するため、政府は利用者にも魅力的な道路ネットワークを構築する必要がある。道路ネットワークの状態は既にビジネス上の不安材料になっているため、政府はバリューフォーマネーや品質、アクセスの容易さを提供しなければならない。

投資家は世界中のプロジェクトから選択が可能であり、投資家を英国の道路に引きつけるためには、安定した収益源と低リスクが必要

CBI の最近のレポート「断るべきでないオファー」は、民間投資家、特に機関投資家にとっての社会資本の魅力を強調している。社会資本は比較的风险が小さく、長期に安定した利益を提供出来る資産であり、例えば年金ファンドや政府系ファンドのパッケージとしても最適である。既存の道路は、既に建設され運用されている資産なので、特に魅力的である。しかし現時点では、民間投資家のために収益源を作り出すメカニズムを有していない。

英国の道路ネットワークの新しい資金調達モデルを考えるためには、既存道路の運営面への投資と道路建設のための新規投資の両方が必要になる。投資家からこの両方を得るには、長期的に安定した収益源を創出し、同時に将来の投資ニーズに対する確信を与えることが出来るモ

デルが必要である。この2つがあれば、英国道路のリスクプロファイルは大きく改善する。

- **長期的に持続可能な収益源:** 投資家に対して明確な投資利益を示すために必要である。現時点では、自動車税と燃料税を通じて間接的にかなりの自動車関連税収が創出されている。この税収は前章で説明したように全額を担保出来ないが、一部を国庫から転用することで投資家を引きつけられる。だが、自動車税収の一部をより安定した利用者負担に転換するだけでは、リスクの大きい交通容量拡大プロジェクト、特に大型工事を伴うプロジェクトに投資家を引きつけることは出来ない。新しい道路に資金を供給する場合は、通行料など追加の収益源が必要になる可能性がある。投資家は、将来的に十分な投資利益率を生むような交通量が確保出来るという確信を求めている。本質的に将来の交通量は、利用者の「値ごろ感」を大切にしようとするモデルを構築出来るかどうかで決まる。より良いパフォーマンスというかたちで運転者にその道路を選ぶインセンティブを与えることが、投資に見合う交通量の確保につながる。利用者の値ごろ感と交通量予測が一致しなかった例が、改良済みの高速道路 M6 と利用者を取り合うことになった M6 有料道路であった(ケーススタディ 2)。新しいモデルは全て、この問題を解決しなければならない。
- **明確な道路建設計画:** 将来の投資要件を確実かつ明確にするものであり、投資家が将来計画を立てる上で不可欠である。資本は非常に流動的であり、投資家は投資先について膨大な選択肢を持っている。明確かつ詳細な将来計画を立て、安定性と透明性の高い投資フレームワークと組み合わせることで、投資家は道路建設のリスクを他のグリーンフィールド投資オプションと比較して評価することが出来る。政府は既に、鉄道セクターの高度なアウトプット基準など、他のセクターでこうしたプログラムに着手している。そのため、同様の長期プロジェクト・サイクル・プロセスを道路に適用するのは難しいことではない。

ケーススタディ2

M6 有料道路

M6 有料道路は 1980 年代末に英国初の有料高速道路事業として入札が行われた。投資家グループのマッコーリー・インフラストラクチャー社が受注に成功し、建設と 2054 年までの運営を請け負うことになった。M6 有料道路は混雑のひどい旧 M6 の代替ルートを提供している。

しかし、通行料が 2004 年から 175%も値上げされ、一方で旧 M6 ルートが「無料」であることから、M6 有料道路の利用は予測を下回った。旧 M6 が道路庁の管轄下にあり、ここ数年で多くの改良が行われたことで、旧 M6 のパフォーマンスが改善され、M6 有料道路の利用者離れを招いている。

利用者は手ごろな価格、品質、アクセスのしやすさを求めている

企業は、利幅への影響を最小限に抑えつつ、国中を速く、確実に、そして容易に移動することを求めている。こうした利用者のニーズを道路改革の中心に据えることが重要である。民間投資に基づく新モデルの導入が運転者の直接的な費用負担を増やし、道路ネットワークから車を追い出すようなことがあってはならない。

運転者の全体的な費用負担が短期的・中期的に増加しないよう配慮することが不可欠であるが、道路プロジェクトの資金不足が100億ポンドに上ること、政府が将来支出を抑えようとしていることを考えると、長期的には交通容量拡大のために新たな利用者負担が必要になる。長期的に利用料を値上げする場合は必ず、効率性の向上により運転費用を軽減するような改良によって値上げ分を相殺し、運転者に実証可能な利益を提供しなくてはならない。追加料金は手ごろであること、相互運用出来ること、より品質の高いネットワークの創出するものであることが不可欠である。

ネットワークに目に見える改善がないにもかかわらず、毎年企業が支払う自動車関連税は増加している。利用者負担の原則への動きは、大きく変わることが求められることとなる。新しいネットワークモデルをデザインする際、政府は以下の利用者の要求を満たす必要がある。

- ▶ **料金が妥当であること:**道路に利用者がいなければ、そのネットワークには収益源がない。将来の道路システムは、あらゆるタイプの利用者が手ごろな価格で利用出来るものでなければならない。ほぼ24時間にわたって道路を使い、物品を全国に運んでいる運送や物流などの輸送業界にとっては特に重要である。この業界は非常に小さな利幅で稼働しているため、わずかな利用料の値上げでも深刻な影響を与えてしまう可能性がある。通行料等の長期的な追加費用、道路の接続や路面品質の改善による効率向上等も計算に入れなければならない。今後のネットワークは税金等の負担を包括的にとらえ、ヘビーユーザーに過度の負担を与えないようなパッケージにすることが必要である。
- ▶ **相互運用出来ること:**ネットワークはいずれも使いやすく、アクセスしやすく、完全に相互運用可能な課金メカニズムを持っていないと嫌う。企業は日常的に使用する支払いメカニズムやシステムが統一されていないという状況を嫌う。フランスで実施されているバッジシステムは、一つのバッジでさまざまな有料道路を利用出来、月末には全ての料金を一括請求する請求書が送られてくるというものである。このシステムは管理面でも柔軟性を持っている。同一地域内に通行料を徴収する事業者と、英国の「シャドー・トール」方式と同様の「アベイラビリティベースの契約」を採用する事業者がいた場合でも、道路利用者は同じようにネットワークを利用出来る仕組みとなっている(ケーススタディ 3)。この利用者と投資家のニーズのバランスが非常に効果的であるため、フランスは世界経済フォーラムの「世界競争力レポート」において、道路社会資本の品質で現在首位にランクされているのである。
- ▶ **高品質であること:**道路利用者は、自動車関連税を支払い、交通規則を順守する見返りとして、品質が高く適切に機能する交通ネットワークを求めている。このため、全てのネットワーク、特に利用時に課金するようなネットワークは、最低限のサービスレベルを保証しなくてはならない。これは既存のネットワークにも、新規の道路建設にもあてはまる。将来の道路ネットワークはこうした全てのニーズを満たさなくてはならない。すなわち、利用者を満足させ、民間投資家を引きつけるモデルが必要である。こうしたモデルの詳細については、学者や業界専門家が多くを書いているが、基本事項について合意が出来ていないうちから詳細にこだわり

すぎて、議論がストップしてしまったきらいがある。政府は今こそ、より良い道路を提供するための民間投資及び利用者負担の必要性について合意を形成すべきである。合意が形成された後で、詳細を掘り下げることが出来る。

ケーススタディ3

海外の事例から学ぶ—フランスの利用者負担モデル

フランスの道路ネットワークは 2012 年、世界経済フォーラムの「世界競争力レポート」で首位を獲得した。道路社会資本の設計とサービス品質だけでなく、道路ネットワークへの柔軟な資金供給メカニズムが高く評価されたのである。フランスは道路のために民間投資を募ることに熱心に取り組んだ。フランスでは6,900 マイルのうち5,500 マイルが有料道路となっており、それ以外の道路は PPP 契約に基づいて運営されている。

戦略道路網のメンテナンスと開発は、主に地域のコンセッション契約に基づいて行われる。こうしたコンセッション契約は、サレとサン・ジョルール・ド・マレムヌを結ぶ A63 の拡張工事などの大型プロジェクトを実現した。しかしフランスは 2005 年に主要高速道路網の民営化を実施し、高速道路を運営する 4 つの大手事業者がそれぞれ 500 マイル以上のネットワークを管理することになった。全てのネットワークで、利用者の要望がコンセッション契約の中心に据えられた。料金設定と投資プランの策定にあたっては、英国の公益セクターと同じアプローチが採用された。これは、各事業者がサービス品質を維持するために 5 年ごとに政府と契約を結び、コンセッション契約の下で実現すべきサービスレベルについて合意するというものである。

利用者負担と有料道路は、コンセッション契約に基づく事業者に専用の収益源を提供するためには不可欠であるが、こうした課金には制約がある。政府は交通が地方道路に転換した場合の影響を考え、通行料徴収を都市間ルートに限定し、都市部での徴収を禁止する政策をとっている。

「利用者のニーズを道路改革の中心に据えなければならない。民間投資をベースとした新モデルの導入が、運転者をネットワークから追い出す大きな負担になってはならない」

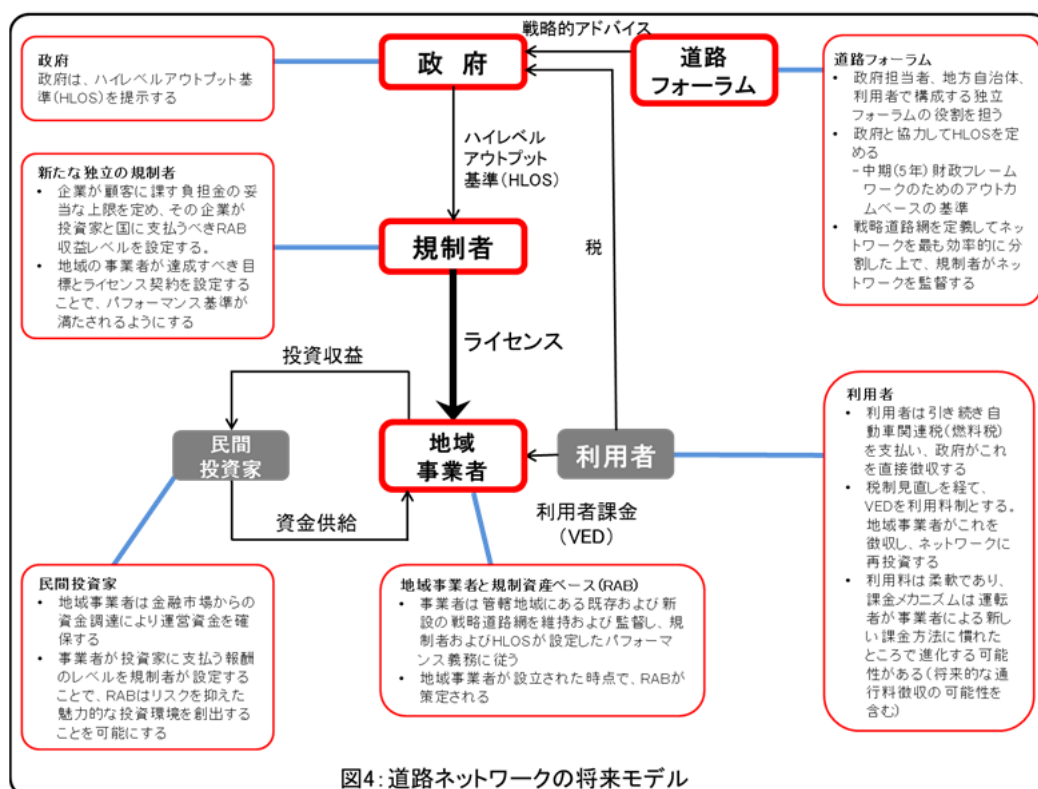
RAB モデルが投資を促進しパフォーマンスを改善する

CBI は、道路ネットワークの新たなモデルの導入を提案する。それは、公益セクターにおいて大きな民間投資を創出した実績を持ち、自動車利用者のサービス水準を向上するものである。我々は、規制資産ベース(RAB:regulated asset based)モデルが、より多くの資金を調達し、よりパフォーマンスの高い道路社会資本を実現するという政府の希望を実現出来ると考えている。このモデルでは、独立した価格設定の規制機関が、既存の資産(この場合は英国の戦略道路網)への民間事業者からの投資(安定的かつ収益の上限付)を監督する。

RAB モデルは、多くの国々の公共ネットワークで幅広く利用されており、民間資本の誘致、パフォーマンスの規制及び価格のコントロールに優れた実績を持っている。低リスクと安定した収入の組合せは、厳しい財政環境においても弾力性に富むことが証明されている。KPMG 社は、このモデルの弾力性は、長期的な視野、明確な資産、明確なフレームワークに基づくものとしている¹⁵。

こうしたモデルが広く利用されているのは、画一的なものでないからである。RAB は柔軟性に優れ、特定の社会資本や政治的状況に合わせて調整出来る性質を持っている。

こうしたモデルの導入には様々なやり方があり、既に多くの業界専門家や学者が最も適切な方法について書いている。CBI は今回、水道や鉄道など、他の規制セクターでの教訓を生かしたモデルを提案した。このモデルは、品質と値ごろ感に関する責任を新しい規制者へ、リスクとリターンを民間投資家に移転し、運転者にはより良い道路ネットワークを提供するものである。そして政府には、戦略的ビジョンと道路政策のマネジメントを任せる(図 4)。何よりもこのモデルは、政府にとって詳細な議論を開始するための出発点となるだろう。



将来の英国道路ネットワークは、政府が構想し民間セクターが実現する

本レポートに提案したモデルは、政府予算から道路ネットワークを除外することで、長期的な資金の課題に正面から取り組むことが可能である。提案の中心になるのは、ネットワークの継続的運営と品質確保に責任を持つ独立した新しい規制者である。この規制者は民間事業者にライセンスを発行する権限を持ち、道路利用者に対して公正な課金がされるよう、料金と投資利益に上限を定める役割を果たす。民間事業者は、広範な戦略道路網の地域ネットワークの所有と運営を行い、ライセンス条項の下でサービス水準と効率を改善するためのインセンティブを与えられる。

運転者は引下げられた自動車関連税を引き続き政府に直接支払い、そして税の一部は規制者によってコントロールされる利用料に転換される。この利用料は広範な戦略道路網にアクセスするものであり、投資家への収入を提供するものである。民間事業者はこの収益源をもとに債券市場からの追加投資を募り、重要なネットワークのアップグレードに資金を供給するのである。

将来的にこのモデルが確立されれば、利用者に対して柔軟な課金が可能となり、例えば通行料を上乗せすることで、規制者が運転者の総合的な費用負担を最小限に抑えながら、容量拡大への需要を満たすことも可能になる。

ネットワークの全体的な戦略構想は、引き続き政府が担う。将来的な道路改良プログラムは交通省から 5 年のハイレベルアウトプット基準(HLOS)を通じて規制者に通知され、最終的に民間事業者によって実現される。この戦略的アップグレードプログラムを発信するのは、利用者グループ、地方自治体、政府などの主要利害関係者から成る新しい道路フォーラムである。この道路フォーラムは、政府による戦略道路網の条件決定を支援し、ネットワークが主要経済ルートを含んでいること、地方道路網とシームレスに接続していることを確認する。

安定的かつ持続可能な収益源は、利用者の既存の負担を大きく変えと同時に追加の民間投資を引きつける

現在の道路制度が抱える根本的な問題は、追加の資金源を引きつけるための能力が政府にはないことである。投資を増加させるためには、増税もしくは財務省が自動車関連税収を手放すことを検討しなければならないが、現在の経済情勢の中で、これらの選択は望めない。しかし、このモデルであれば、より多くの民間投資を開放することが可能である。

ライセンスの運用を通じた安定的な利用者課金や効率性へのインセンティブは、利用者の既存の負担を大きく変えるものとなる一方で、明確かつ予測可能なキャッシュフローは、地域ネットワーク事業者が、投資に対する安定的な報酬と引き換えに、民間投資家に追加資金の交渉を行うことを可能とする。

実施可能な利用者課金の方法や実際の運営方法は、多くの議論が重ねられてきた問題である。本レポートで CBI が提案するモデルは、一定の柔軟性を持つものである。資本の維持と修復に資金を提供出来る収益源をもつ RAB モデルは、自動車税収を地域事業者に支払う利用者料金に切り替えることによって、比較的容易に確立出来る。この料金は、最初は戦略道路網へのアクセス料として設定してもいいだろう。このメカニズムは実施しやすいものの、ハイレベルなアウトプット基準(HLOS)を通じて大型の容量拡大プログラムを要求された場合、長期的に十分な投資を確保するのは難しい。民間事業者は長期的な借入れを通じて資金を確保しなくてはならなくなり、これには標準料金に加えて通行料などの追加収益が必要になる可能性もある。最初のネットワークモデルは、運転者と事業者が新しい課金メカニズムに慣れたら、そのメカニズムをさらに進化させていけるような柔軟なものでなくてはならない。もちろん規制者は、課金体制のあらゆる変更がバランスのよいものであり、ヘビーユーザーの費用負担が過大になったり、競争力を損ねたりしないよう可能な限り配慮する必要がある。

新たな独立規制者はコストを抑え、効率性へのインセンティブを与え、利用者のためにサービス水準を上げることが出来る

CBI は以前より、バリューフォーマネーを実現するには既存の道路のガバナンス構造の独立性

を高める必要があると主張してきた。短期的な予算サイクルと不安定な資金供給によって、道路庁の管理システムは非効率的でパフォーマンスの低いものになり、道路利用者のためのメンテナンスの質と道路の改善を阻害してきた。アラン・クック氏は自身のレビューの制約の中で、道路庁の機能に関する主な懸念を明らかにし、政府に対して、効率向上により道路ネットワークの総費用を年間約 2 億ポンドの縮減出来ると提言している。RAB モデルに基づいてネットワークのガバナンスを根本から再編成し、道路庁を独立の規制者に置き換えることで、独立性、資金調達、長期的構想に関するこれまでの懸念に対処することが、これまで以上に可能になる。

英国は水道、鉄道及びエネルギーセクターのガバナンスに RAB モデルを利用した多くの経験を持っている。このモデルでは、規制者が非常に重要な役割を果たす。これまでの規制者のパフォーマンスは様々であるが、投資拡大と利用者負担の抑制においては概ね成功してきた。もちろん、RAB モデルを道路に適用する場合は、他のセクターの経験から学び、規制者の役割を厳密に定義するとともに、それを持続させる必要がある。

道路ネットワークのための独立規制者は、事業者の動きを監視し、投資と顧客満足に関する目標が達成出来ないときは運営ライセンスをはく奪する権限を持つことが出来る。更に規制者は、ハイレベルなアウトプット基準(HLOS)を通じて設定された政府の資本プログラムを実現するために、必要な資金調達計画の概要を定め、利用者への課金と投資収益に適切かつ受け入れ可能な上限が設定されるよう確認する。規制者が料金の上限とパフォーマンス水準を厳しく監視することで、ネットワークは値ごろ感と品質という利用者のための重要な基準を満たせるようになる。また、規制者が投資収益のレベルを設定し、その実施を監視することで、このモデルは民間投資家にとって低リスクかつ魅力的になる。

事業者は地域ネットワークにとってより適切なアプローチを提供する

提案されたモデルは、経済的に重要なルート、すなわち英国経済を支える戦略道路及びジャンクションを考慮して、戦略道路網の再定義を行うものである。地域の戦略的な道路網のメンテナンスと運営に責任を持つ地域の民間事業者が、これらのルートを管理することが出来る。水道業界と同様、民間事業者はライセンス条項を実行し、地方自治体と緊密に協力することを求められる。それによって規制者はベンチマークに照らし合わせてパフォーマンスを評価し、ネットワークのコスト削減や運転者のための改良を行うよう圧力をかけることが出来る。このモデルが定着すれば、事業者は規制の制約の中で、よりクリエイティブに課金メカニズムを検討し、オフピークの道路利用へのインセンティブを提供したり、地域道路利用者のニーズに対応したりすることが可能になる。交通パターンや利用者特性は地域毎に異なるため、事業者は規制者のパフォーマンス水準やプライスカップに対するライセンス要件を満たしつつ、ネットワークの効率を高められるような革新的な手法を導入することが出来る。

政府は、地域分割アプローチによりスケールメリットが損なわれると懸念するかもしれないが、この懸念は2つの方法で払しょく出来る。まず、現在は地域を横断する1つの道路単位で行われている調達を、地域事業者が地域のネットワーク単位で行うようにする。これによって調達の実際の規模は必ずしも縮小しない。また、1年ごとに「停止・発進」を繰り返す資金サイクルから長期的な

プロジェクトマネジメントに移行すれば、スケールメリットも改善される。

政府は水道及び鉄道産業で進行中のモデルから学ぶことが出来る

政府は、道路改革のために検討出来る海外の RAB モデルを数多く知っているが、国内にも比較出来る実用的なモデルが多くある。鉄道及び水道産業におけるガバナンス及び資金調達モデルは、収益源の予測可能性、利用者の「値ごろ感」、高い投資水準及びサービス水準を実現している。低リスクである故に投資家にとって魅力が大きく、投資確実性が高いこれらのモデルは、両セクターの改善を後押しした。

これまでに水道産業には相当の投資が行われ、パフォーマンスと顧客満足度を向上させてきた。1980 年代末の民営化以降、水道産業は効率性を大幅に高め、飲料水、環境水準、顧客サービスレベル向上に対して 980 億ポンドを投資している。(ケーススタディ 4 及び 5)。

ケーススタディ4

社会資本の改善を実現: 中国投資会社(CIC)とテムズ・ウォーター

2012 年 1 月、中国の政府系ファンドである CIC は、英国の大手公益セクターグループで、テムズ・ウォーターの親会社であるケンブル・ウォーターの少数株式 8.68%を購入した。テムズ・ウォーターはロンドンとテムズ・バレーに住む約 1,400 万人に上下水道サービスを提供している。オーストラリアのマッコーリー銀行が主導する投資家コンソーシアムであるケンブル・ウォーターは、まず 2006 年にドイツの RWE から 80 億ポンド(124 億米ドル)でテムズ・ウォーターを買収している。CIC は買取価格を公表していないが、アナリストは 6 億~7 億ポンドと見積もっている。

CIC は現在約 4,100 億米ドル相当の資産を運用している国営ファンドであり、非常に魅力的な投資家だとみられている。CIC は 2007 年、総額 3 兆米ドルを超える中国の膨大な外貨準備高からの収益を投資に回すことを目的として設立された。

老朽化の進む設備の改修を考えていたテムズ・ウォーターは、大手投資家を引きつけることで 50 億ポンドの投資プログラムを実施している。これは、英国が国内の老朽化した上水道水システム改修のために進めていた広範な投資プログラムの一環となるものである。中国政府は最近、問題の多いユーロ圏での政府債券の購入に厳しい姿勢をとっており、中国の投資家の間では安全で安定した投資利益を提供する低リスクの現物資産を好む傾向が高まっている。このことから、CIC が主導する英国公益セクターへの投資がきっかけとなり、将来的に大型投資が行われる可能性が高いとみられている。

ケーススタディ5

イングランド北東部及び南東部に水を供給: ノーサンプリアン・ウォーター

NWL 社はイングランド北東部ではノーサンプリアン・ウォーターとして、南東部ではエセックス & サフォーク・ウォーターとして事業を展開している。ノーサンプリアン・ウォーターは現在上下水道サービスを 270 万人に、エセックス & サフォーク・ウォーターは 180 万人に提供しており、両社を合わせたサービス提供地域は 1 万 2260km² に及ぶ。

NWL 社のビジョンは、持続可能な上下水道サービスにおける英国のリーダー企業になることで

ある。同社はかなりの投資を得ており、最近では香港最大の上場社会資本企業である長江基建に買収された。NWL 社は 2010 年から 2015 年までの現在の資金調達サイクルで(資産管理プラン 5:AMP5)、その資産ベースに 12 億ポンドを投資する予定であり、平均で売上のほぼ半分を社会資本改善に再投資している。

NWL 社は年に一度、水道事業規制庁(OFWAT)に水質とパフォーマンスを報告している。業界全体でパフォーマンスをベンチマーク評価する能力を持つ OFWAT のおかげで、NWL 社は高水準を維持出来るのである。NWL 社の下水道サービスに関する苦情は 40%減少し、水道消費者協議会(CCWater)が調査すべき NWL 社への苦情は英国でも最低レベルとなっている。

AMP5 カ年計画は NWL 社に、確実性の高いプロジェクトのプランニングに必要な安定した資金供給構造を提供している。また、サプライチェーン・パートナーにとっても確実性が高まるため、長期的な関係を築き、有利な取引をすることが出来る。

規制資産ベース(RAB)モデルは NWL 社への投資を引きつけ、顧客サービスのパフォーマンスと水質を改善した。また NWL 社はこれによって多くの有名な賞を受賞することが出来た。

鉄道のケースでは、RAB モデルによって計画、調整、実施の安定した枠組みを実現している。鉄道ネットワークのメンテナンスと近代化に毎年 50 億ポンド以上が投資され、当管理期において目標を上回る 6 億ポンドの財政付加価値を達成する見込みである。

しかし、鉄道モデルを道路ネットワークの参考にするときには、注意しなければならない問題がある。鉄道ネットワークへの資金提供が主に政府の補助金と政府保証の下に調達された資本によって行われたため、追加投資の調達コストと政府の補助金レベル引下げを目的として、利用料金が上げられたのである。道路ネットワークの場合、政府は新しい資金調達計画が運転者の新たな費用負担を招かないよう注意しなければならない。更に、単一のネットワーク管理者が英国中の鉄道軌道を運営しており、ネットワークのパフォーマンスをベンチマーク評価する機会も限られている。地域別の事業者というシステムが導入された場合、これは道路には当てはまらない。

鉄道産業に持続可能な財政基盤を与えるために、現在改革が進行している。マクナルティ氏のレビューを受けて、政府はネットワークレイル社の地域事業再編に乗り出しており、現在、協議を行っている。鉄道社会資本と鉄道輸送事業のコラボレーションへのインセンティブ提供を目的とした「アライアンス」の拡大も検討されている。鉄道ネットワークにおける明確な地域分割アプローチへの移行は、水道産業の現在の方法に類似している。また、CBI の道路ネットワーク案により近いものになる。

政府が変革の基盤を作らなければならない

政府がこの提案モデルを実行するためには、今すぐ、将来への基礎を築く重要な措置を講じなければならない。周到に計画されたシステムの確立を促し、目標地点に速やかに到達するためには、相当な注意が必要である。

新モデルの準備と並行してネットワーク改良を続行しなければならない

政府が既に多くの調査、協議、プロジェクトを進めていることは歓迎すべきニュースである。こうした活動が、新しいネットワークモデルへの道を拓くことにつながる。道路の所有と資金調達に関する政府のフィージビリティスタディは、こうしたプロセスの出発点となり、道路戦略と VED の見直しは弾みをつける役割を果たすだろう。短期的に現在のネットワークの状態を改善するには、緊縮財政の緩和も有効である。政府はプロジェクトを早期に実現し、建設工事による乗数効果を最大化するために、次期の歳出見直しの中で道路への資本支出の前倒しを検討すべきである。

英国の財務相は 2011 年経済白書で、フェリックスストウ港に繋がる主要な戦略的接続道路である A14 に民間セクターからの投資を呼び込むため、革新的な資金調達メカニズムを導入するという政府の計画を発表した。また交通省は最近、ケンブリッジ州を通過する A14 について、拡幅と改修を行った区間を有料とすることを認めている。この通行料の性質は未定であり、工事は 2018 年以降になる見込みである。

このプロジェクトは政府がリーダーシップを発揮した歓迎すべき例であるが、産業界は、提案されたスケジュールは遅すぎると主張している。政府は待ち時間を少なくするため、プランニングと調達のプロセスを並行して進めることを考えるべきである。しかし最も重要なのは、プロジェクトのスケジュールと資金調達メカニズムの修正にあたって、国の道路ネットワークモデル改革に不足している部分を補完することである。A14 プロジェクトが成功すれば、パフォーマンス改善と渋滞軽減のために道路ネットワークに民間投資を注入した前例となり、受益者負担モデルに対する国民からの承認を得る足掛かりを作ることが出来る。このプロジェクトを単独で考えてはならない。長期的かつ持続可能なかたちで民間資金を引きつけるための明確かつ一貫した枠組みを作るために利用すべきである。

新モデル構築のための手順

政府が新モデルの形態について、政治的コンセンサスを得ることが出来たら、今会期中に主な構成要素の準備が可能である。

➤ ネットワークの監査

資産価値を知ることは、RAB モデル構築における重要な要素である。ここでは資産である道路ネットワークの物理的状況や特性だけでなく、現在の管理コストと財政支出について、ネットワークの本当の状態を知ることが重要である。

英国の道路ネットワークは包括的な監査を受けたことがないため、その品質と状態は今もよく分かっていない。こうしたデューデリジェンスの実施は、政府がネットワークの真の価値を把握して適正価格でライセンスし、納税者のためにバリューフォーマネーを確保するために重要である。同様に、ネットワーク運営を引き受けようとする事業者は、自身の投資を十分に理解しておかなくてはならない。また投資家が、その資産に伴う費用を予測出来ることが必要である。投資を検討する前にメンテナンスやサービスのコスト要件を知っておくためである。

➤ 戦略道路網の法律の上の再定義

戦略道路網と地方道路のパフォーマンスのギャップに関する懸念を解消し、戦略道路網に経済的な現状を反映させるため、現行の戦略道路網を拡大して、主要な地域の入口やジャンクションを含める必要がある。道路利用者が求めているのは、道路に入ってから出までの間、切れ目なくスムーズに通行出来ることである。そのためには、二層構造のシステムを排除し、戦略道路網と地方道路網との接続点で起きる混雑を回避することが欠かせない。このネットワークの再定義は、経済成長の解放に注目しなければならない。戦略道路網の拡大にあたっては、地方道路の中で適切と思われる部分を組み入れ、より優れた一貫性のある運営やメンテナンスによって、地方経済を後押しすることが可能となる。(図 5)

サマセット州バースとクリーソープスを結ぶA46は複数の管理者を持つ幹線道路の一つである。この道路のうち3セクションは幹線道路として道路庁の管理下にあるが、他の区間はいくつかの地方自治体の管轄となっている。

- バース北部からM4J18までは道路庁の管轄
- M4J18からチェルテナムまでは地方自治体の管轄
- M5J9(テウクスベリー)からM6J2(コベントリー)までは道路庁の管轄
- M1J21a(リーセスター)からリンカーンまでは道路庁の管轄
- リンカーンからクリーソープスまでは地方自治体の管轄



図5: 戦略道路網の再定義 (A46道路の例)

➤ 現行の自動車関連税制の見直しと新たな課金メカニズム

受益者負担モデルを導入するには、政府が現在の自動車関連税収を見直し、自動車税を利用料として再分類する方法を決定しなければならない。この見直しは、利用者課金と自動車関連税のバランスを検証し、利用者の「値ごろ感」を確保し、同時に何が変わるのかを利用者に提示する必要がある。政府は現在、今後の自動車税の制度について検討している。これは、自動車関連税を道路資本の投資に則したものとするための機会である。現在自動車税は、自動車関連税の 20%を占めている。自動車税収入を利用料として徴収し、民間投資家を引きつけるための収益源として利用出来れば、政府は既存ネットワークを維持するための民間投資を確保に成功することが可能になる。

将来を見据えて、どのような新たな課金メカニズムが既存ネットワークのより効率的な利用へのインセンティブへと経年的に進化することが出来、5箇年のより良い投資を引き出すための追加の収益源を提供出来るのかについて、政府は更なる検討を進める必要がある。持続可能な資金調達制度を創出する目標は、既存の税だけでは長期的に達成出来ない。課金などの追加の収益源が、今後の資本プログラムへの投資に必要とされる。自動車利用者のコストを抑える規制者の役割は、縮減と改良を行う第1の責務は民間事業者にあることを確かなものとするために不可欠である。

今こそ行動するとき

今こそ、道路ネットワークをより確実な投資基盤の上に確立する抜本的な改革を行う機は十分に熟している。他の公益セクターは全て大幅な見直しが行われており、次は道路の番である。本レポートが提案するモデルに基づくガバナンス及び資金調達の改革は、道路利用者のニーズを反映した新しい効率的な道路ネットワークマネジメントシステムを実現する。持続可能な収益源が導入されれば、既存ネットワークの制約となっている将来の投資への不確実性を払しょく出来る。このモデルは全ての地域の成長を促進及び支援し、新しいネットワークが現在だけでなく将来にわたってビジネス活動を支えることを保障する。

付録 A: モデルの比較—水道と鉄道

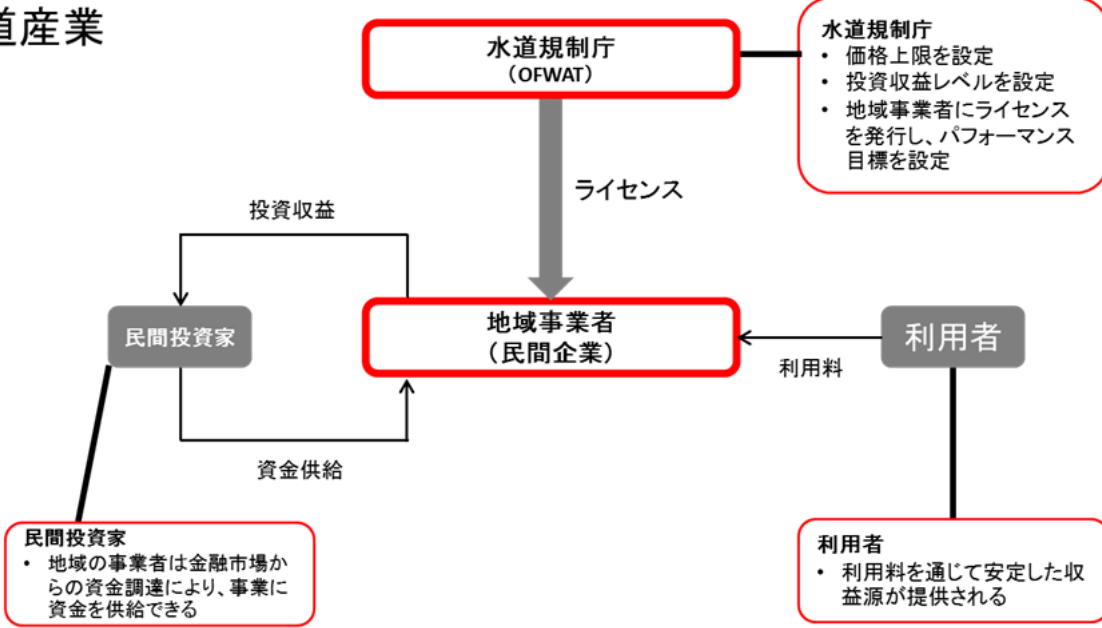
規制産業である公益セクターの指針となる原則—概要

各セクターにはそれぞれ特徴があるが、全ての公益セクターに共通する主要原則も数多くある。主なものは以下の通りである。

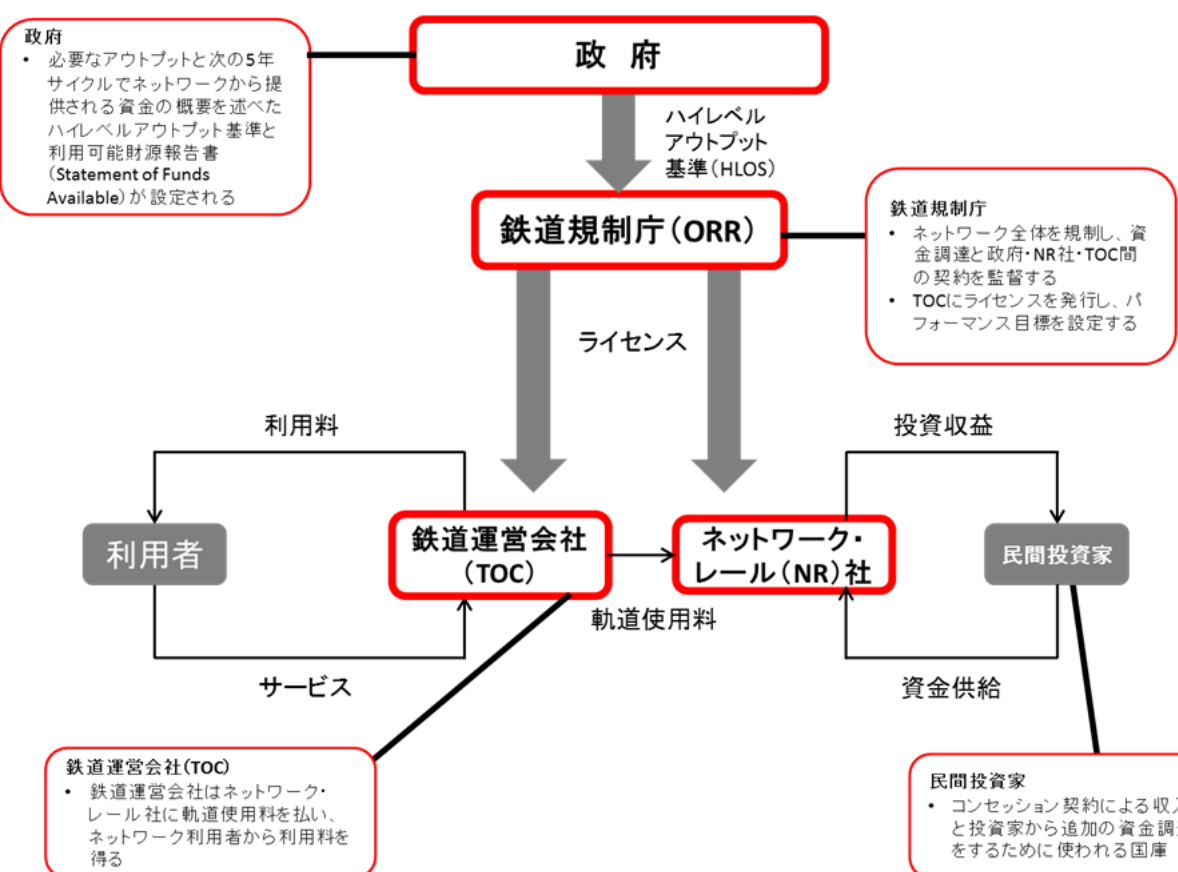
- **独立した経済的規制**:これは、透明性と一貫性の原則に基づくものである。規制者は、企業が適切な役割を遂行するために資金供給が出来ることを確認し、同時に顧客の利益を守る義務を負う。資金供給の義務と規制の原則は、投資家の信用を得るための必要条件である。独占企業として残存している企業(公益セクターには自然独占性がある)については、規制者が過剰な価格設定、ネットワークへのアクセス制限、不十分なサービス品質といった支配的地位の濫用を規制する。
- **政府は広範な政策を設定する役割を担う**:この中で、産業は事業を運営することとなる。水道及び鉄道事業の場合は、セクター全体を網羅する総合的戦略を構築している。
- **中期的な財政フレームワークの使用**:価格上限、投資、アウトプットに関する決定は、規制者によるレビューを通じて5年ごとに実施する。
- **コストを反映した課金制度の使用**:投資額と利用料金との明確な関連付けを行う。
- **小売物価指数のインセンティブ規制**:これらセクターへの規制の出発点である。企業は一定期間、追加利益を保持することを通して、料金の見直し時に設定したこの規制の想定を上回る成果を上げることへのインセンティブが与えられる。
- **共通の料金設定手法**:新規投資によってもたらされる価値を RAB に上乘せし、投資収益の上限(加重平均資本コスト)を設定した上で、料金を設定する。
- 自由化された市場で**顧客の選択肢**を広げることは、サービスの改善とイノベーションを促進する。独占セクターの企業は、パフォーマンスの定期モニタリングと比較パフォーマンスデータの発表を通じて顧客及び規制者への説明責任を果たす。
- **顧客保護**は顧客保護団体を通じて行われる。独占セクターの場合は、保証基準とサービス不具合への補償規定を通じて提供される。

出典: Governance and administration of national and local roads in Great Britain, RAC Foundation, 2009

水道産業



鉄道産業



17. オールレーンランニング 運営コンセプト¹⁶(抄)

2012年3月英国道路庁

2. 高制御高速道路のデザイン

2.1 高制御高速デザインを進化させる理由

11 M42 高速道路でのパイロット事業は、高制御高速道路が次の点から明らかな効果があることを示した。渋滞削減による旅行時間信頼性の改善、通常の拡幅事業よりも低いコストで環境負荷を低減、安全性に対して負の影響を与えない。動的路肩を持つ高制御高速道路の展開は、通常の拡幅事業と同等の効果を提供し、なおかつ、コストを大幅に削減してきているのである。これら事業による経験は、渋滞削減や安全性向上の目的に合致しつつ、更なる資本コストや運営コストを削減する機会を提案するものである。

2.2 デザインの特徴

12 MM-ALR のデザインの特徴は、以下の通りである。

- ・ 路肩を本線から除去し、コントロールされた走行車線へ恒久的に置き換え
- ・ 取締まりシステムと連動した可変速度規制(VMSL)
- ・ 1,500m 間隔を超えずに提供する、車線利用を含むドライバーへの情報
- ・ 絵文字やテキストなど、速度規制との適切な組み合わせを表示することが出来る標識や信号を通して情報を提供(入口ランプの信号(ESS)を含む)
- ・ 車列維持システム及び渋滞マネジメントシステム
- ・ 遠隔監視カメラによる補完
- ・ 最大 2,500m 間隔の避難帯の設置
- ・ 避難帯は、非常駐車帯などの施設の特設、もしくは既存の施設、例えば荷捌き施設等からの転用が可能である。また、高速道路のサービスエリアや、出口ランプやジャンクションの路肩は、避難帯として考慮することが出来る
- ・ 非常路側電話(ERT)は、全ての専用の避難帯に設置される。既存のその他の場所の非常路側電話は、既存の路肩が維持されるジャンクション内を除き除去される

2.3 MM-ALR デザインの主な特徴

13 MM-ALR デザインの主な特徴は、路肩を常時走行車線に置き換えることである。路肩の恒久的な除去は、動的路肩の開閉に関する複雑な運用プロセスを取り除くものである。更に、動的路肩で用いられた、路肩を安全に開放するための路肩監視カメラや関連するテクノロジーやシステムは、今後のスキームでは求められず、MM-ALR の物理的なデザインの一部にはならない。

¹⁶ http://www.dft.gov.uk/ha/standards/tech_info/files/MM-ALR_Concept_of_Operations_v1_0.pdf

- 14 路肩の恒久的な除去は、一定の事故マネジメントへの影響が予測されるものであり、故障車や事故車を走行車線から専用の路肩への移動、もしくは、緊急アクセスルートとしての利用に影響を及ぼすこととなる。維持管理車両の停車は、走行車線で発生することとなり、適切な一時的交通マネジメント(TTM)が求められる。
- 15 動的路肩の除去は、特定時間帯での走行車線として利用可能かどうかに関する混乱を減じ、路肩の乱用や誤利用を一掃するものとなる。
- 16 緊急時や故障時に停車する場所を提供する、非常路側電話が設置された避難帯は、設計基準で2.5 km間隔を上限として設置される。2.5 kmの設置は、主要幹線道路ネットワーク上で設置されている待避所の間隔と一致するものである。また、避難帯は、維持管理のアクセスの提供や、車両の復帰の補助、事故時の破片の除去に利用することが出来る。
- 17 ドライバーが速度制限や車線利用に関する適切な案内を受けるために、適切な可変標識や信号の提供が必要である。情報ポイントの距離を増加し、信号情報の大部分を路側に設置する標識に移動することは、全てガントリーに設置するよりも、大幅な資本コストや運用コストの縮減に貢献することが期待される。
- 18 現在、戦略的な信号能力が存在している場所では、その能力は維持される。これは、信号が戦略的に用いられる可能性が低いとしても、MM-ALR を安全に運用するために必要な信号施設は、1 日の中で長く必要とされる可能性が高いからである。維持される正確な戦略的な信号能力は、事業毎に、道路庁の道路マネジメント部とユーザーとの間の議論の中で同意されなければならない。
- 19 MM-ALR のコントロールされた環境の創造と維持は、表示された速度制限や車線閉鎖の遵守のための能力に大きく依存している。コンプライアンスと取締まりの戦略は、第 4 章で詳述する。
- 20 管制室のオペレーターは、ネットワークの高制御高速区間全体をカバーするように設置された監視カメラから画像を入手することとなる。オペレーターは、ネットワークの状態の一般的な監視と共に、事故を遠隔で確認するために監視カメラの画像を利用することが出来る。

2.4 MM-ALR デザインの運用

- 21 現在運用中の動的路肩(MM-DHS)は、必要な場所でのキャパシティの付加が、ネットワークのパフォーマンスや旅行時間の変動性、安全性等に対して、どのように良い効果を与えることが出来るかを上手く実証している。
- 22 全ての高制御高速事業の安全な運用は、ドライバーの適切な行動の促進や、制御され、遵守される環境の提供にかかっている。2.2 章で概説したデザインの特徴は、速度制限や車線利用などドライバーへの明確で、適切で、曖昧でない情報を提供することを意図している。情報

は、ドライバーに求める行動に関する疑念から、ドライバーへの過度な負担の要因や、ドライバーを置き去りにするようなものであってはならない。実際の路上での実施の前に、デザインが期待されるパフォーマンスをするか確認するために、シミュレーターが用いられている。

23 動的路肩 (MM-DHS) のデザインと比較して、MM-ALR デザインは大幅な資本コストの縮減が期待されている。これは、テクノロジー施設の削減や、路肩監視 (HSM) の監視カメラと関連する制御システムの完全な除去によって部分的に達成される。また、少ないガントリーや、少ない専用避難帯の整備など、土木施設の支出も削減され、多くの場合、車両保護施設も削減される。

24 また、MM-ALR デザインは、運営コストの引下げも期待される。開放前の動的路肩のクリアの確認が不要となることは、管制室の運営作業におけるこの要素を除去することとなる。現在、この作業は朝や夕方のラッシュアワーが近づくピーク時間帯に集中している。テクノロジー施設の量の削減により、修繕コストは更に引下げられるが、専用路肩がない状態でのメンテナンスは、第6章に詳述する取組みを導入することとなる。

25 コントロールされた環境の提供は、衝突事故や障害の程度を減少させるものと期待される。これは、事故マネジメントに必要な予算等に影響することとなり、第5章で議論される。

26 機能の集約化を通して更なる予算に関する効果が期待できる。これは、現在の動的路肩の地域化された運営スキームでは不可能なものである。

27 現在、路側の標識や信号で提供しているドライバーへの情報の大部分を用いて、中央側の車線閉鎖を伴う交通マネジメントの頻度や、走行車線上の施設の日常の維持修繕に関する課題を大幅に減らすことが期待されている。MM-ALR デザインは、追加車線の交通利用を妨げる技術的な不具合が生じないため、追加車線による付加的容量を確実に利用できる。

28 動的路肩とは異なり実施の際の速度制限を行うことなく、付加的容量を全時間帯で利用することが可能である。

29 MM-ALR デザインは、既存の路肩を持たない高速道路ネットワーク区間とは根本的に異なるものである。それは、車線利用や速度制限など運転者への適切なアドバイスと指示の伝達が可能なシステムと結合して、ネットワーク上で生じている事を探知・監視するテクノロジーを持つという長所を有している。これらを共に利用することにより、必要な制御や遵守された環境の創造を助けるものである。

2.5 MM-ALR の車線の呼称

一般的基準

1. MM-ALR は進行方向に向かって左から右に、通常的車線番号の車線 1、車線 2・・・を用いる。
2. 路肩を動的に走行車線として用いる MM-DHS は、「信号下の車線」(LBS)と呼ばれる、特別な車線番号を用いる。この結果、路肩は LBS1、第 1 車線は LBS2、第 2 車線は LBS3 となる。
3. この呼称は、動的路肩の全ての事業で用いられなければならない。

3. 運用制度

30 次の運用制度は、MM-ALR がピーク時及びオフピーク時に、「ノーマル」な状況でどのように運用されるかを示している。

31 これらは、スキームの効果発現を確実にするために、道路庁の対応の原則を提示するものである。

32 以下に概説するシナリオは、既にネットワーク上に存在するものである。例えば、専用路肩がない高速道路の区間であり、その環境は主要幹線道路ネットワーク上の典型的なものである。メンテナンス作業はこれらの区間でも行われ、事故のマネジメントもされている。このため、多くの場合、既存の方針や手続きで既に十分であり、もしくはわずかな修正や拡張が求められるだけのものである。

3.1 オフピーク時の運用

33 オフピーク時は、典型的に平日の夜から始まり、夜間継続して生じるものである。また、オフピーク状態は、場所や交通パターンにより、週末の間中、もしくは朝と午後ピーク時間の間(インターピーク)に適用されるものである。

34 オフピーク中の交通量は少ない。全ての車線が交通に利用可能で、車両間隔が広く、交通流は自由である。全国の色度制限が適用され、電子標識や信号は MM-ALR の運用目的のために必要とされず非表示のままとなる。

35 オフピーク中の MM-ALR のための特別な要求基準はない。オフピーク期間は、過度にネットワークのパフォーマンスを損ねることなく、メンテナンスやその他ネットワークの利用に影響を与える可能性がある活動に最も適した状態である。

3.2 ピーク時の運用

36 ピーク時は、通常平日に発生し、典型的には朝から夕方まで続く。また、これらの時間帯外でピーク状態が日常的に発生する場所もある。

37 ピーク時の間、交通量はより多くなる。路肩を付加的な走行車線に転換することによる追加容量は、車両間隔を広げることを助けるが、場所によっては、交通流の詰りは継続して生じること

となる。

38 車列維持システムは、継続的に車両の流れを監視し、必要な場合、適切な速度制限を車道全体に設定する渋滞マネジメントシステムが自動的に作動することとなる。

39 運転者の行動のコンプライアンスを更に促進するために、適切なサポート情報が可変情報板に表示される。信号制御ソフトウェアの改良により、単一の可変情報板に3つの要素を同時に表示させることを可能となっている。制限速度や補助テキスト文に加えて、警告の絵文字(典型的には赤い三角形)もしくは車線閉鎖の図を表示することが出来る。以下に例を示す。



40 地域管制センター(RCC)のオペレーターは、事業全体をカバーする包括的な遠隔監視カメラ(PTZ CCTV)を利用して、遠隔でネットワークの状態を監視し、事故の発生を確認し、信号の設定を確認することが出来る。MM-ALR のデザインや運用は、それ自身、付加的な監視を必要とするものではないが、MM-ALR は、ネットワークの混雑部で行われるため、交通マネジメント部は、管理や監視の観点から、これに高い優先度を置いている。

41 全てのメッセージ表示は、より高い優先度のメッセージ表示のニーズに備え、その容量を残しておくこととなる。新たに必要となるメッセージは、最初の MM-ALR が開始される前に、可変情報板のメッセージ優先階層に組み込まれることとなる。

42 可変情報板が、上記のような速度制限や車線閉鎖、絵文字の組み合わせを表示している場合、広域的な交通マネジメントや運転者情報に関連するテキストは表示することは出来ない。これは、局地的情報と広域的情報が同時表示されると、道路利用者が混乱するためである。

一般的基準

1. ピーク時の運用中に広域的なサインの能力が失われないように、事業前に MM-ALR エリアに存在していた広域的な可変情報板は維持する(リンクの中の同じ場所である必要はない)。
2. 全国交通管制センターが広域的な交通マネジメントや運転者情報を提供するために、2x12 もしくは 2x16 の可変情報板が事業前からある場所では、この能力は維持される必要がある。そのレベルについては、事業毎に交通管理部とシニアユーザーとの間の話し合いで合意されることとなる。広域的な能力を維持するためのサインは、メッセージの階層の中で優先されなければならない。

43 通常の高速道路と高制御高速道路の主な相違点は、高制御高速で表示される速度制限は義務的なものである一方、通常の高速度道路のものは勧告的なものである。速度制限は、広域的に設置された、スピード違反の探知や記録が可能な取り締まりカメラ(HADECS cameras)を用いて、取り締まりを行い、起訴の手續きに着手することとなる。このため、システムと取り締まり体制の信頼性を維持するため、表示された速度制限が交通状態を適切に保つものであることが不可欠である。

一般的基準

1. 渋滞マネジメントシステムは、円滑な交通流を維持するための制限速度を決定する。
2. 速度制限を行う場所では、適切に制限速度を信号やメッセージサインで表示する。全国の制限速度で運用されている場所では、サインや信号は非表示、もしくは標準的な全国速度制限のシンボルを表示する。ガントリーに設置している車線信号は、車道上の全ての車線上に、同じ制限速度が表示されなければならない。
3. 道路及び橋梁設計マニュアル(DMRB)では、制限速度を連続的に最大時速 30 マイル引下げる表示を許容しているが、安全上の理由から、運用方針では、制限速度を時速 20 マイル以上引下げるべきではないとしている。MM-ALR では、信号間の距離制限速度を時速 20 マイル引下げるのが望ましくない場合がある。
4. 最初の信号が設定されると、信号の順序ルールは、最初の設定と信号間距離を踏まえ、適切な 2 番目のサポート情報が自動的に設定されることとなる。
5. 車列維持システムの設定は、適切な速度制限が設定されるように定期的に変更し見直されることとなる。RCC オペレーターは、この見直しの一部として考慮することが出来るように、適切ではない速度制限の実例を記録する必要がある。例えば、出口ランプで日常的に本線にまで車列が形成されるために、速度制限が自由走行の中央側車線にまで及んでしまう箇所等。特に、これは、速度制限が義務である高制御高速道路上では重要であり、取り締まりの信用性を維持するために必要である。
6. 緊急時には、ドライバーは次の利用可能なジャンクションでネットワークを退出することや、緊急帯で停車することが出来る。また、出口ランプに隣接する路肩は、停車の安全な場所として考慮することが出来るが、通常、緊急電話は設置されていない。
7. 車両が緊急避難帯に進入もしくは退出する時に、RCC オペレーターへの自動警告は行われませんが、運転者は、非常電話を用いて RCC に連絡するように、緊急避難帯に設置された標識で指示される。オペレーターは監視カメラを用いて車両を監視し、必要に応じトラフィックオフィサーサービスの派遣や、車両の安全な退出を補助するために、表示や信号を設定する。

4. コンプライアンスと取締り

44 コンプライアンス環境は、ドライバーが何を期待され、何に従って行動するかを理解するものの 1 つである。これは特に、速度制限や車線構成が動的に変化し、路肩除去に関連した危険性を軽減するための制御環境にある MM-ALR にとって重要である。

45 デザインを引き受ける中で、デザイナーは事業の運営を重視する必要があり、また、事業全体に対して、全体論的な方法でコンプライアンス環境の創造を行うことを確実にしなければなら

ない。

46 コンプライアンスの達成のためのデザインやそれが可能であることを証明する中で、デザイナーは4E(技術、教育、奨励、取り締まり)の適用や、どのように、いつ共に考えるのかを考慮する必要がある。これらは、事業目的に合致したコンプライアンスがあり運用可能な環境を実現することとなる。

4.1 MM-ALR におけるコンプライアンスの課題

47 MM-ALR には、以下の特定の課題がある。

潜在的なノンコンプライアンスの領域	コメント
可変の義務的な速度制限の超過	速度制限が勧告的である通常の高速度道路では生じない
走行車線上に表示された信号の停止表示下(赤い×)、もしくはメッセージサインによる車線閉鎖下での走行	多くの信号やこれを多く利用する性質のあるMM-ALR では、潜在的に乱用される可能性がある。
緊急避難帯での非緊急停車	通常の高速度道路では生じないが、路肩での認められない停車は監視される。

4.2 個別事業におけるコンプライアンスの達成

48 各 MM-ALR 事業は、「道路庁デジタル取締りコンプライアンスシステム3 (HADECS3) 実施ガイドランス」の例外に着目した、コンプライアンスの戦略を策定することが求められる。このプロジェクト・コントロール・フレームワーク(PCF)は、コンプライアンスの適切な水準が達成されることを確保するために、事業でとられる行動を定義するものである。

49 取り締まりカメラの配備に関するこのガイドランスにおけるアドバイスは、一般的なコンプライアンス戦略と組み合わせ、ネットワークサービス部と緊急サービス・リエゾンチームの業務の一部を形成する。アドバイスは、例外的な環境による逸脱を認めることなく対応しなければならない。それは、事業のシニアユーザーにより同意され、文書化された取り締まりの同意に矛盾するものではなく、検察組織に受け入れられるものである。

一般的基準

1. コンプライアンス戦略のPCFは、潜在的なノンコンプライアンスの評価から始める必要があり、ノンコンプライアンスによる安全性への危険を特定する必要がある。
2. この評価は、その道路の物理的な性格、予測される車両のタイプの比率、高制御高速への運転者の認知度等を、後の2つは日々変化することを踏まえつつ、考慮する必要がある。
3. 評価は、潜在的な影響がその事業のみならず、隣接する道路にも及ぶことを考慮する必要がある。
4. コンプライアンス戦略は、コンプライアンスを改善するための技術、教育、奨励、取り締まりを考慮しなければならない。

5. サインや信号へのコンプライアンスは、運転者がなぜこれらが設定されているのかを理解したときに改善するものである。可能であれば、なぜ車線が閉鎖されているのか、もしくは速度制限が実施されているのかを説明するために、情報板にサポート情報(絵文字やテキスト)を設定する。

4.3 取締り機関との調整

50 道路庁の緊急サービス・リエゾンチームは、可変速度制限の違反取締り体制に関する、道路庁と警察本部長協会(ACPO)、検察庁(CPS)、英国裁判所庁(HMCS)の間の全国取締り戦略合意に同意している。

51 違反者へのプロセスは、地域内で1もしくは2に集約された警察の反則金部局により指揮される。同様に、反則金の支払いは1もしくは2の裁判事務所に集約され、違反への起訴は地域毎に1もしくは2の治安判事裁判所に集約されることとなる。その過程は、一貫した基準を奨励するために地域的に行われる。道路庁のネットワーク提供開発部内の地域取締りコーディネーターは、可変速度規制の実施を確実にするために、証拠の管理や、警察との覚書(MoU)の維持を担当している。

52 共同で同意した「高制御高速 取締り全国ガイダンスフレームワーク」(ENGF)文書は、取締りのための全国的な原則や過程、手続きを提示している。このフレームワークは、地域における同意ためのベースラインになるものである。

4.4 MM-ALR の特徴に対するコンプライアンスの達成

4.4.1 可変速度制限

一般的基準

1. 可変速度制限(VMSL)は、道路庁のデジタル取締りコンプライアンスシステム(HACECS)を通して実施される。
2. 道路庁は、MM-ALR 上の可変速度制限への違反の手続きや起訴に対して、地域警察や裁判所庁、検察庁に費用を支払う。全国速度制限に関する取締りは、地域警察の裁量に残ることとなる。
3. 各事業では、遠隔監視カメラの必要数や配備箇所を検討する必要がある。これは、HADECS3 実施ガイダンスに沿ったものでなくてはならない。
4. 地域管制センターが、自動的に設定された速度制限が交通状態に適切でないことを発見もしくは気づいた場合、速度制限の設定を速やかに除去もしくは修正する行動を行なうべきである。
5. 適切でないサインが除去された場合、この期間の速度制限の遵守は取締りの対象にならないので、RCC は警察に通知すべきである。また、交通テクノロジー部局は、この不適切な設定を調査することとなる。
6. 警察は、明らかに理由のない、もしくはその設定に信頼性に欠ける速度制限の実施を拒否することが出来る。

4.4.2 ガントリーの停止信号及びメッセージサインの車線閉鎖表示

一般的基準

1. 残りのネットワークと同様に、赤×の停止信号は、現場で警察により実行される必要がある。これは、現在、認可された自動的に実施する装置がないためである。
2. 同様に、警察は現場で、車線閉鎖を遵守しないなど、危険な運転違反者を起訴することが出来る。全ての車道の閉鎖は、赤のランタンの発光により行われる。

4.4.3 緊急避難帯での緊急外停止

53 避難帯は、時として緊急ではない停車(法律違反)に利用されることが、MM-DHS 事業で収集したデータから示されている。また、駐車場所が削減(路上工事によるものや橋梁、高架区間等)されたネットワーク区間では、避難帯の位置が車両の停車に影響を与えることが可能であることを示している。MM-ALR は、その整備前と比較して、故障の比率が下がると予測される。また、緊急避難帯への進入、占有、退出に関連する危険性は、MM-ALR デザインで既に考慮された要素である。

一般的基準

1. 技術的なデザインは、緊急避難帯の適切な利用に特別な影響を与えるものであり、また、緊急避難帯は、潜在的に運転者に短時間の駐車場所として惹きつけるものである。非緊急利用の観察例では、運転者は電話、休憩、地図を読むための停車等が含まれている。
2. 道路利用者の教育は、緊急避難帯の適法な利用目的や、緊急避難帯の非緊急時利用の危険性を気づかせるための重要なツールである。事業デザイナーは、どのようなタイプの非緊急停車が予測されるか理解するために、事業での道路利用者の構成を考慮する必要がある。例えば、貨物車の利用が高い比率を構成する箇所では、休憩のために緊急避難帯がより頻繁に利用されることが実証されている。これらの問題は、事業のコミュニケーションプランで対処されなければならない。
3. MM-ALR デザインは、非合法的な利用を防止するために、各緊急避難帯に1組の「緊急時を除き停車禁止」の標識を設置することが必要である。

5. 事故やその他状況のマネジメント

54 これまでの経験から、コントロールされた運転環境は、衝突の頻度や程度を軽減することが出来ることが示されている。しかし、路肩の除去により、車線上の障害の数が増加するものと予測される。以前は路肩に停車していた車両は、次の避難帯や出口ランプにたどり着けず、そのため、車線上に停車するしか代替手段がないのである。

55 地域管制センター(RCC)のオペレーターは事故を発見すると(車列維持システムからの自動警告、電話、その他の手段など)、監視カメラを位置の確認や事故の主な特徴の確認に用いることが出来る。

56 そして、RCC オペレーターは、補助情報メッセージと併せた車線閉鎖パターンの設定や適切な速度制限の引下げが出来る。これは、潜在的な危険に近づくドライバーに警告を行うものであり、車のスピードを適切なレベルに安全に引下げると同時に、残る利用可能な車線に合流することを可能とするものである。

5.1 事故の扱い:MM-ALR に関する主な相違点

57 MM-DHS 及び MM-ALR は、通常的高速道路と比較して、道路庁と他の「コアとなる対応者」との間での、より多くの同意やコミュニケーションが必要である。道路庁には、地域管制センター、トラフィックオフィサーサービス、交通事故管理車両、全国車両リカバリーマネージャー、その他道路庁が契約している団体が含まれる。「コア対応者」には、緊急サービス、車両復旧サービス、運転者アシスト組織等が含まれる。

58 このより多くの同意プロセスや手続きの必要性は、高制御高速と通常的高速道路の間での異なる運営環境によるものである。ネットワーク上に多く配備したテクノロジーは、戦略道路網上での事故発生中に、何が生じているのかについてのより多くの知識を、関係する管制室の職員に提供するとともに、補助サインや信号の設定により、路上対応をアシストし、現場に向かうコア対応者に対して情報を提供することを可能とするものである。

59 他の道路上での事故と同様、マネジメントプロセスは明確な 4 つのフェーズと考えられている。それは、事故探知、対応者のアクセス、事故マネジメント、ネットワークの復旧である。

60 事故や他の通常ではない状況に対する対応やマネジメントの観点から、標準的な3車線高速道路、MM-DHS、MM-ALR との間の主な違いは以下の通りである。

事故探知

- ・ コントロールされた環境と付加された容量は、通常的高速道路と比べて MM-ALR が事故の程度を軽減する可能性が高い。しかし、ほとんどの事故は車線に直ちに影響を与える。混雑時間帯では、車線上の障害物はすぐに交通の速度低下を引き起こし、車列維持システムにより、結果として生じた車列が探知される。これは、次の事故を避けるためにデザインされたメッセージサインをセットし、管制室に警告を発する。包括的な監視カメラの適用範囲は、管制室が速やかに事故の詳細を確認し、追加のサインや信号を設定し、現場を保護することを可能とする。他の車線での事故と同様に、詳細については、全国交通管制センター (NTOC) にも、広域的な情報提供のために伝達すべきである。

対応者のアクセス

- ・ 路肩は、制御された走行車線に置き換えられるため、対応者は、専用の路肩を利用することなく事故現場に向かう必要がある。サインや信号は、事故へのアクセスが容易となるように、最も適当な車線を設定することが出来る。

事故マネジメント

- ・ 車列維持システムにより自動的に行われる、もしくはオペレーターにより手動でセットされた速度制限は、事故をマネジメントする中で、巻き込まれた人を保護するための環境を創出・維持することを支援するものである。
- ・ 速度制限は、最大 1,500m 間隔に設置された連続的な情報ポイントで、サインもしくは信号により示される。
- ・ 路側標識の利用は、運営上の柔軟性を提供するものである。速度制限と車線閉鎖表示や絵文字もしくはテキストと、適切な組み合わせを行うことが出来るからである。
- ・ 路側標識に表示された情報や指示は、車道全体に適用可能である。
- ・ 路肩の不足は、地域管制センターによるサインや信号の設定を必要とする。例えば、警察やトラフィックオフィサーが車両の停止や護送するための車線の維持や、車線上の障害物を除去することを補助する等である。

ネットワークの復旧

- ・ 路肩なしでは、事故のより多くの比率が、直ちに車線に影響を与えると予想される。
- ・ 車両や落下物は、路肩がないために、車道外で処理される必要がある。
- ・ 避難帯は一時的なネットワーク外の収容場所として利用することが出来、2.5 km 以上の間隔では設置されない。これは、典型的に少なくとも 1 リンクに 1 つの避難帯の設置を結果として必要とするものである。

一般的基準

1. 可変サイン及び信号は、地域管制センターが高制御高速道路上で交通を制御する主要なメカニズムである。
2. 事故により影響を受けた車線が確認される前に、全てのサインや信号は車線を特定してはならない(すなわち、全ての車線に同じアドバイスを適用しなければならない)。現行の方針では、報告が確認されるまで、時速 50 マイルの速度規制が、「事故」などの文を含むメッセージサインにより補助されて据え置かれる。
3. 事故により影響を受けた車線が確認されると、特定車線の閉鎖が最も適切な信号で設定される(路側可変情報板で閉鎖信号の表示やガントリーでの車線閉鎖パターン信号等)。
4. 車線閉鎖がセットされると、信号順序ルールは、第2の信号をセットすることとなる(上流側の車線の信号を変え、適切な速度を全てのレーンに適用する)。
5. RCC オペレーターは、如何なる時であっても、自動速度制限をより低い速度に修正することが出来る。
6. RCC オペレーターは、現場上の指揮対応者の要求に従い、適切なサインや信号の設定を確実に実施する必要がある。
7. MM-ALR 上のサインや信号は、多くの運転者が静止していてもメッセージを見ることを可能とする。これは、通常の高速道路と比べて、潜在的な利益を増加するものであり、道路庁が、事故のために止められた交通とコミュニケーションをとることを可能とする。

5.2 緊急対応の全国合意及びガイダンス

5.2.1 全国合意

61 MM-DHS 及び MM-ALR 上での事故対応は、高制御高速道路の全国の特徴を反映した協同的なアプローチを必要とする。

62 道路庁は、上記をサポートするために次の全国レベルの合意を策定した。これは道路庁、英国警察本部長協会、英国消防本部長協会、国民医療サービス救急長グループの間で共同合意したものである。全国戦略合意は、緊急サービスとの運営や伝達に関する広範な原則を確立したものである。これには、緊急サービスの高制御高速道路上の事故へのアクセスや対応方法や、その他の状況（車両の護送や、車両の強制停止など）への対応が含まれる。全国ガイダンスフレームワーク(NGF) 文書は、全国戦略合意に要約された原則と、これを緊急サービスと合意された一連の運営基準や手続きに拡張したものである。NGF は、新たな環境でこれらサービスの提供に責任をもつ、上級運営レベルの人を対象としている。

63 全国ガイダンスフレームワーク(NGF)は、コア対応者としての観点から、高制御高速道路上の事故や護送、停止している車両の扱いなど高制御高速道路における道路庁と緊急対応者の役割と責任を含む分野をカバーするガイダンスを含んでいる。

5.2.2 地域や事業レベルの合意

一般的基準

1. 各事業では、緊急サービスと適切な地域の合意を策定しなければならない。これらの合意は、NGF の原則を繰り返すものとすべきであり、大きく逸脱するものであってはならない。バリエーションについては、まず道路庁の交通管理部と同意され、次に事業のシニアユーザーにより認められる。
2. 各地域でトラフィックオフィサーが設立されたときに策定された既存の「詳細地域運営合意」の付属書として、緊急サービスの3者の全てがサインをした単一の合意とすることが望ましい。しかし、これは全てのケースで可能、もしくは望ましいと考えておらず、既存の「詳細地域運営合意」と分離した、警察、消防、救急医療サービスとの個別の同意は、例外的なケースで必要とされる可能性がある。
3. これらの合意は、全国ガイダンスフレームワーク(NGF)の原則に従い、個別事業の特徴を適用し、事業の特定の要求に基づき合意された運営の実施を記録することを必要とする。

5.3 事故を確認する能力

64 「道路庁の可変サイン及び信号の利用方針」では、事故に関連する特定車線の信号や可変速度メッセージは、トラフィックオフィサーサービスが同意した情報源から確認された事故によって影響を受けた箇所や車線にのみ設定することが出来る。(情報源は、警察、トラフィックオフィサー、現場の交通事故管理車両、監視カメラを通した MAC 契約者、TechMAC 契約者、全国交通管制センターによる発見が含まれる)

65 この方針は、特定車線に設定されるメッセージは、正しい車線閉鎖パターンを表現することを確実にするようデザインされている。

5.4 故障及び廃棄された車両

66 トラフィックオフィサーは、「車両の除去及び処分規制 2008」に基づき、故障や他に対して障害や危険となる車両を処理することが出来る権限を有している。警察がいない場所では、運転者は、自ら回復するための合理的な時間を与えられる。適切な処理がなされない場合、トラフィックオフィサーによる法的な除去が行われる。

67 MM-ALR は、路肩はなく全車線が走行車線であり、車道から退出出来ない車両は、走行車線における故障となる。これは、障害物となることが避けられないので、車両は速やかな法的除去の候補となる。

一般的基準

1. トラフィックオフィサーが適切に訓練され装備（例えば適切な車両のタイプ）されている場合、彼らは可能な限り、近傍の安全な場所（例えば、避難帯、近くのサービスエリア、次のジャンクション、出口ランプ）に故障車を移動させる必要がある。
2. 車両が走行車線上で故障した場合、それは、他への障害や危険の原因となる。このため、除去の法的権限が速やかに執行される。トラフィックオフィサーによる車両の除去が出来ない場合、まず、全国車両回復マネージャーからの専門サポートが必要となる。
3. 車両が、避難帯やランプの路肩で故障、もしくは移動した場合、他の道路と同様に、トラフィックオフィサーのパトロールは、法的な除去が正当化されるか、もしくは車両回復の「所有者の選択」が用いられるかどうかを決定するために、その車両による障害や危険を評価する必要がある。

5.5 落下物(略)

5.6 特殊車両

一般的基準

1. 高制御高速道路は、基本的に、特殊車両の利用回数やルートに影響を及ぼさない。MM-ALR 上のそのような動きは、通常のガイダンスに従う必要がある。ネットワークの他の部分では、同意されたルートからの逸脱は、適切な協議なしに行われてはならない。
2. 高制御高速道路は、特殊車両の動きを監視するための大幅な強化された能力がある。全国交通管制センター(NTOC)は、(可能であれば)特殊車両のドライバーとのコミュニケーションを確立し、地域管制センター(RCC)は、全国交通管制センターを通して、ドライバーに前方の交通状態を意識させ、事故発生時のコミュニケーションを容易にするためのコミュニケーションを行う必要がある。

5.7 悪天候

一般的基準

1. テキストや絵文字で補助された車線閉鎖の表示が可能なメッセージサインの組み合わせは、速度制限の実施能力とも組み合わせて、オペレーターに悪天候の交通への影響を軽減するための有効なツールを提供するものである。
2. 緊急サービスや道路工事者が、非常に悪天候の中で路上作業を行っている場所では、低い速度制限に手動で適切に設定される。
3. 霧や豪雨などの天候条件は、視認性を減少させ、事故のリスクを増加させる。このリスクは、主に速度超過に関係するものである。ドライバーが天候状態に応じてゆっくりと運転している場合、車列維持システムは、事故に関連するリスクを引下げるために自動的に速度制限を設定することとなる。悪天候時の情報伝達のメッセージサインの利用に関する更なる情報は、「道路庁可変サイン及び信号利用方針」に記載されている。
4. 各 ASC 契約者により作成される「悪天候計画」(SWP)は、効率的な冬期のサービスや、特別な考慮を必要とするネットワークの特徴(高制御高速区間や緊急避難帯など)、地域の課題(高所や急こう配)を提供するために必要な手続きや運営上の整理を記載するものである。
5. また、悪天候計画では、除雪の過程を決めなければならない。例えば、特定の路線で、クリアな状態にしなければならない車線数の提示や、段階的な手法をとる場合にクリアにする車線の順番等である。メッセージサインや信号は、警告情報の表示や、ある車線が利用できない場合への運転者への情報提供に利用することが出来る。

5.8 路上作業のマネジメント(略)

18. 動的路肩 運営コンセプト Ver.3¹⁷(抄)

2012年5月英国道路庁

2. 高制御高速道路の運営原則

2.1 路肩走行の効果の認識

高制御高速道路は、用地買収の追加や安全性を疎かにすることなく、戦略道路網のキャパシティを増加させるメカニズムとして展開されている。この手法は、交通流を円滑化する適度な速度制限などの制御メカニズムの導入や、本線へのアクセスコントロール(ランプメータリング)を行いながら、ピーク時に追加の走行車線として路肩を用いることを交通に認めている。

通常の高速道路上では、緊急時もしくは故障時以外に路肩走行を行ってはならない。MM-DHS(高制御高速道路の動的路肩)が実施されている個所では、路肩を含む全ての車線の上に速度制限サインが示された時に、運転者は路肩を走行車線として利用することが出来る。路肩の上の赤×もしくは空白のサインは、運転者は緊急もしくは故障時を除き路肩を走行してはならないことを意味している。緊急避難帯(ERA)は、通常の路肩と同じ性質をもち、緊急もしくは故障時のみに利用されるものである。

動的路肩を特徴とする高制御高速道路が整備されると、路肩の走行車線としての能力はネットワークの一部として組み込まれる。ネットワークのキャパシティの観点から、路肩開放は、交通需要の多い期間に通常車線を開放しているのに等しい。必要とされる時に路肩開放が出来ない状況では、通常車線が閉鎖していることに概念的には等しい。

路肩は、地域管制センター(RCC)オペレーターがその安全を確認するまで、交通に開放することはできない。これは、運営過程の質と遵守、開放前の路肩確認を補助する技術的ツール、路肩利用が作動中に不可欠な設備など、十分な運営資源を利用可能とするための適切な人員配置に依存するものである。

2.2 主要な運営原則

次の主要な運営原則が、MM-DHSの運営を支配し、このガイダンス文書に反映されている。

- ・ 路肩が動的なリンクでは、実際もしくは予測交通量を判断して、路肩を開放する必要がある。不必要な路肩開放は、ドライバーに制限速度の引下げを課し、関連する速度制限の信頼を落とすこととなる。
- ・ MM-DHSのために、新たな道路照明の特別な設置は行わない。更に、MM-DHSの導入は、他の場所への移設を調整できない照明を残す必要はない。
- ・ ガントリーに設置された先進的な高速道路の表示器(AMI)は、全てオンか全てオフでなければならず、通常高速道路は信号なしで運営される。
- ・ 路肩開放が安全かどうかについての最終の決定は、オペレーターにかかっている。

¹⁷ http://www.dft.gov.uk/ha/standards/tech_info/files/MM-DHS%20Concept%20of%20Operations.pdf

- ・ 設備メンテナンスは交通の流れがある中では実施できないため、メンテナンス作業は車線閉鎖が必要となる(高制御高速道路に設置されたガントリーは、通常、通行路を持たない)。
- ・ 動的路肩は通常ネットワークのキャパシティの一部として考慮されており、このため、通常の走行車線と同様に雪や凍結に対する維持管理や扱いが必要である。どのような落下物も走行車線と同じ方法で除去される。
- ・ 緊急避難帯は路肩の延長であり、路肩として同じ方法で維持管理される必要があり、自動車利用者は、緊急もしくは故障時に限り利用する必要がある。道路庁のサービスプロバイダー(維持管理受注者)は、メンテナンスのための停車にこれを利用することが出来るが、そのアクセスは厳しくコントロールされる。
- ・ 路側の電子設備は高制御高速道路の一部であり、設備が事前に設定した限界を超える不具合がある個所では、安全に高制御高速道路を運営することが出来ない。
- ・ 高制御高速道路はネットワークの混雑部分に配備される。交通の混乱を最小化するために、メンテナンスは一般的に夜間や週末などその他交通が少ない期間に実施される必要がある。

2.3 車線名の呼称

2.3.1 MM-DHSの車線の呼称

一般的基準

M42のパイロット事業で導入された車線のネーミングは、動的路肩を併せ持つ全ての高制御高速道路事業で採用されなければならない。これは「信号の下の車線(LBS)」といわれ、路肩はLBS1、第1車線はLBS2、第2車線はLBS3となる。(以下略)

2.4 LBS1(路肩)の監視

2.4.1 開放前にLBS1を監視する装置

管制室のオペレーターは、交通開放前に停車している車両がないことを確認するために、LBS1全体を監視しなければならない。設置された監視カメラシステムは、LBS1と緊急避難帯の全体の画像をオペレーターに提供するために利用される。このシステムはうまく機能するが、カメラが適切に調整され、連続的なイメージに切れ間がないか確認するための定期的な確認が必要である。高制御高速道路がある各地域管制センターは、LBS1を監視するための単一の制御システムを持つ。

ネットワーク提供開発部の交通技術課は、明かりのない状態(夜間、照明がない個所など)でRCCオペレーターがLBS1を視認できるローライト監視カメラの設置を試行し、最低限の許容パフォーマンス基準を定義した。

この最低許容パフォーマンス基準に合致するカメラのみが、事業の設計者に利用されることが出来る。これは、MM-DHSが暗い時間帯に、安全に運営し続けることを確実にするものである。

LBS1全体をカバーするために、連続する画像間の十分なオーバーラップを確実にするように、カメラを設置し調節することが重要である。各事業のメンテナンス計画は、カメラ清掃の適切な計画を組み入れなければならない。また、作業後は必要な範囲をカバーするために正しく再調整されなければならない。

2.4.2 地域管制センター(RCC)のコントロールシステム

高制御高速道路の安全な運営のために必要なテクノロジー施設や装置は、道路庁の「交通運営及びマネジメントシステム」(HATOMS)によりコントロールされている。

このシステム(HATOMS)は、オペレーターによる利用のためのインターフェースを提供するものであり、運営を支配するビジネスルールや現場の装置や外部システムへの入力・出力のコントロールを含むものである。(以下略)

2.5 LBS1 の位置づけ

MM-DHS は、動的路肩の概念、緊急避難帯や可変速度制限、定義された高速道路の区間での法的に運営を許可する政府規則(SI)の形で、第2次立法(政省令)の策定を必要とする。特にこれらの規則は LBS1 について、一定の条件下で付加的な走行車線として路肩のコントロールした利用を許容するために、高速道路交通規則 1982 を修正するものである。各事業のための政府規則は、LBS1 が通常の車道の一部として考慮することが出来る期間について詳述する。

開始は、速度制限サイン(全国の速度制限以外)が LBS1 の上のガントリーに表示される。この期間中、交通は LBS1 を付加的な走行車線として利用できる。

終わりは、赤×もしくは空白が LBS1 の上のガントリーに表示される。この時、LBS1 は「高速道路交通規則 1982」に定義されている、車両は緊急時に限りその利用を許可される路肩に戻る事となる。

3. 運用制度

3.1 動的路肩

3.1.1 通常状態(路肩閉鎖)

以下の写真は、路肩が閉鎖し、制限速度が表示されていない通常状態における MM-DHS の運用を示している。



通常状態では、「高速道路事故探知及び自動信号システム(MIDAS)」は全時間帯で稼働しており、必要な場合、以下の写真に示すように、交通開放された車線の上に動的速度制限がセット(路肩が閉鎖されている場合は赤×)される。



これはまた、他の制御高速道路区間のモードでもある。制御高速道路では、路肩は走行車線として利用されないが、本線の交通をコントロールできるように、IAN 111/09 に沿ってガントリーが設置される。このケースでは、路肩の上に先進高速道路表示器 (AMI) は設置されない。

運営モードの更なるバリエーションは、路肩を恒久的に走行車線に転換する場所に存在する。これは、制御されたオールレーンランニングとして知られる。このケースでは、LBS1 と LBS2 の間の白の実線が除去され、点線にとって代わり、左側車線は全時間帯で交通に利用可能となる (メンテナンスや事故などで閉鎖する場合を除く)。

制御高速道路の区間と制御されたオールレーンランニングの両方は、MM-DHS に類するものであり、そのため、この MM-DHS の運営コンセプトが適用される。

通常的高速道路と MM-DHS について、速度制限を行う MIDAS の観点からの主な違いは、MM-DHS の速度制限は義務であり、通常的高速道路の速度制限は勧告的なものである。表示される制限速度は、システムや取締りの信頼性を保護するために、交通の状態に対して適切であることが不可欠である。


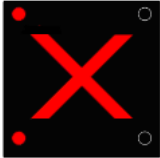
速度制限を行う MIDAS を設置するガントリーは、通常的高速道路と異なり、MM-DHS 上では規則的に設置される。

一般的基準

通常状態 (路肩閉鎖) 及び MIDAS による速度制限が行われない状態

1. 運営は通常的高速道路と同等である。
2. 通常走行車線や路肩上の AMI は、空白に設定される。
3. 可変メッセージ標識は、路肩利用に対する特定のメッセージを表示しない。
4. 通常走行車線上の AMI は、MIDAS による義務的な制限速度を表示する。
5. 路肩上の AMI は、路肩の閉鎖を示すために破線の赤×を表示する。
6. 可変メッセージ標識は、車列注意のメッセージを表示する。
7. 同じ制限速度が、全ての開放されている車線上に 1 つのガントリーで示されなければならない。
8. 「道路及び橋梁設計マニュアル」は、最大時速 30 マイルの制限速度の低下の継続的な信号表示を許容しているが、安全上の理由から、運営方針では、ガントリーで表示される制限速度は時速 20 マイル以上の低下は行うべきではないとしている。高制御高速道路では、ガントリー間の距離が、時速 20 マイルの制限速度の低下が望ましくないとの実例がある。事業ごとの運営制度はこの問題を考慮する必要がある。
9. 信号順列ルールは、事故の上流の利用可能な 5 つのガントリーまで、サインや信号を設定することとなる。最初の高制御高速道路の事業で、入口のガントリーと最初のガントリーの間の距離があまりにも長く、望ましくなかったとの実例がある。各事業の運営制度はこの問題を考慮する必要がある。

10. 全国の速度制限が運用中の場所では、AMI は空白もしくは標準的な全国速度制限のシンボルを表示する。
11. 緊急時に、運転者は路肩もしくは緊急避難帯に停車することが出来るが、より停車に安全で、ドライバーと地域管制センターとの間の連絡のための緊急路側電話がある緊急避難帯を利用することを勧める必要がある。
12. 常時、システムはオペレーターに、緊急避難帯に車両が進入もしくは出発したかを警告する。オペレーターは、監視カメラで車両を監視し、必要に応じ、運転者と連絡や、必要とみなしてトラフィックオフィサーサービスのパトロールの派遣に努める。

よくある質問と答	
1. 破線の赤×と実線の赤×の信号は何が異なり、いつそれらを使うのか。	
「車線コントロール」表示	「停止」表示
<p>「車線コントロール」表示は、運転者に、路肩は緊急利用に限定されていることを知らせるものである。この信号は、路肩の上のみに表示することが出来る。</p> 	<p>「停止」表示は、運転者に車線が閉鎖されていることを教えるものである。この信号は、路肩を含め如何なる車線上にも設置が可能である。承認されていない車両がこの信号を超えて同じ車線を走行し続けることは違反である。</p> 
<p>2. 路肩の上に赤×を表示しない(通常状態、MIDASによる速度制限なし)ことは、路肩が閉鎖されていることを、運転者が認識しない恐れがあるのではないか？</p> <p>これは、運営中に追跡する必要があるリスクである。しかし、このリスクよりも、高制御高速道路のマネジメントツールが利用されていない時は、通常的高速道路と同じ方法でドライバーが高制御高速道路を認識することの利益が勝るものである。</p>	

3.1.2 路肩開放時期の決定

一般的基準
1. オペレーターは、交通流が事前に決定した臨界点に達したときに警告される。事故が存在しない中で、この臨界点は、通常、日常的な渋滞が生じる各平日の概ね同じ時間に生じる。
2. 路肩開放の決定は、1 リンク全体に対して行われ(すなわち 2 つのジャンクション間の延長全体)、1リンクの一部に対して行われたい。
3. 各リンクは、ジャンクションランニング(TJR)がある場合を除き、お互い独立して開放することが出来る。
4. TJR がない場所では、ジャンクションで車線が減少・増加するため、隣接するリンクが開放されることによる追加的な利益はない。
5. 予測される開放時間に至るまでに、RCC オペレーターは、以下により路肩開放の準備を行う

必要がある。

- a. 緊急ではない停車をしている車両を路肩から退出させる(必要に応じてトラフィックオフィサーサービスの補助を伴って)
 - b. 緊急で停車している車両を、路肩から緊急避難帯に移動させる(これは通常トラフィックオフィサーサービスのパトロールの介在を必要とする)
 - c. 緊急避難帯の車両への連絡に努める
 - d. これらの行動の最終チェックが行われるとすぐに、路肩を開放することが出来る。
6. 運用制度は、各リンクの路肩を開放する必要がある、起動ポイントを特定する必要がある。起動ポイントは、主に交通流の臨界点を基としているが、MIDAS の警告、車両のスピード、交通集中のレベル(監視カメラで観察される)、環境条件(降雨など)などリンクのキャパシティに影響するものを参考とすることが出来る。
7. 運用制度は以下を考慮する必要がある。
- (i) 路肩の開放プロセスを完了するために必要とする時間
 - (ii) 起動ポイントを決定するピーク時間に至るまでの交通流の増加比率
 - (iii) 週の異なる日、年の異なる時間、異なる環境条件への拡張
8. RCC は、事故や道路工事により通常の走行車線が 1 もしくはそれ以上閉鎖している時でも、路肩を開放する決定が可能である。路肩は、交通流の低下を避けるための付加的な容量を提供することが出来るのである。
9. また RCC は、ネットワーク上のどこかの事故により引き起こされた交通流の一時的増加を、MM-DHS を通して迂回を導く等、マネジメントのために路肩を開放することが出来る。

ジャンクションランプ間の路肩走行(TJR)は、ジャンクションからの退出よりも、本線を走行し続ける交通の比率が高いジャンクションで適切である。このデザインは、分岐点での車線減少を避け、ルートに沿って走行を続ける交通に追加のキャパシティを提供するものである。TJR は当然のものとして提供されるべきではなく、交通流のパターンに応じて提供される必要がある。

TJR に関するガイダンスは、IAN 112/08 にある。TJR は常時であること、すなわち、ジャンクションを通過する路肩は、常時走行車線に転換することが望ましい。ジャンクションを通過する路肩の利用は、最初に 2009 年 12 月に M42 高速道路の南向きジャンクション 5 に導入されたが、標準からは逸脱したものとしてデザインされている。

TJR の一般的基準

1. TJR はジャンクションを通過する路肩の継続的な利用を許すものであり、この地点での車線の減少や増加を避けるものである。TJR が導入された場所では、隣接するリンク上の動的路肩の開放が継続する中で、路肩利用の継続的なルートが維持され、車線変更を減少させるので、大きな利益がある。
2. TJR は常時(路肩は走行車線として置き換え)もしくは動的(路肩は必要に応じて開放)のいずれかで運営されるためにデザインされている。
3. TJR が動的な場所では、上下流の両方のリンクが交通に開放されているときにのみ、ジャンク

ションリンクが開放されなければならない。

よくある質問と答え

1. 交通流が不安定で、いつ追加のキャパシティが必要とされるか予測が困難な場合、路肩を早めに開放するのがよいのか、もしくは遅めに開放するのがよいのか。

もし、路肩開放が遅い場合、回復のために多くの時間がかかる交通流の速度低下が生じるリスクがある。これは、次に渋滞の中での追突事故の高いリスクを生じさせる。これは、安全性の観点から、路肩開放による制限速度の引下げ(典型的には時速 60 マイル)により多少の遅延が生じる路肩の早めの開放よりも悪いものである。このため、路肩を開放する望ましい時間は、ピーク交通量の臨界に達する直前である。

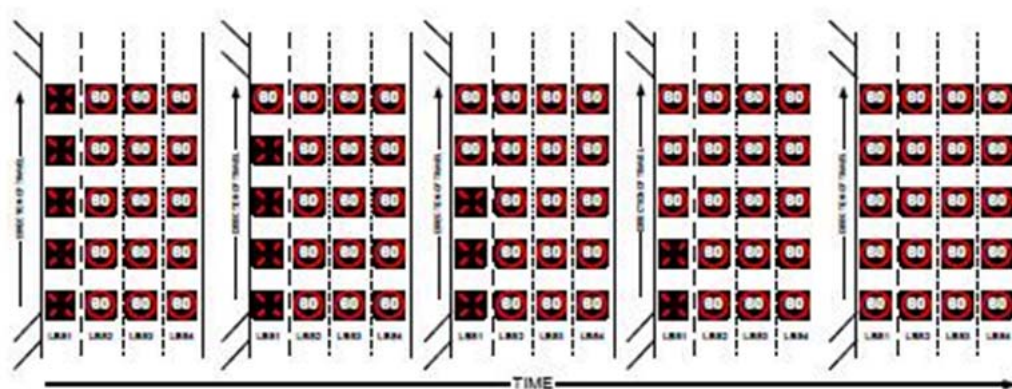
3.1.3 路肩開放のプロセス

路肩はリンク単位で、一区分毎(区分は連続する信号ガントリー間の高速道路の延長として定義される)に開放される。区分は、下図に示すように、下流から上流に順番に開放される(すなわち、交通の流れとは反対方向に)。

主な段階は以下の通りである。

- 段階1: リンク毎に、路肩開放を妨げる路肩上の車両や緊急避難帯上の車両がないことを確実にするための事前確認
- 段階2: 路肩開放を妨げる車両の除去の準備と、路肩を開放する箇所で緊急避難帯を離れる車両のリスクがないことを確認(これは典型的に運転者に連絡を取る必要がある)
- 段階3: 通常の走行車線の制限速度を、交通が円滑に流れるように合意されている制限速度に引下げることで、路肩走行のためのリンク調整
- 段階4: 区分順に、路肩開放やその区分の開放の安全性の最終確認の完了

路肩の開放時には、AMIに表示されている赤×は、速度制限の表示に変わる。これらの信号は、各リンク内の区分で路肩の監視カメラによるチェックが終わると、上流へと移行する。このプロセスは下図に示す。



一般的基準

1. RCC オペレーターは、路肩開放が可能かどうかを決定する手続きの実行を担当する。必要なチェックを完了するための時間は、視認性やその他の環境の条件によって異なる。
2. 路肩のリンクは、オペレーターが以下に満足したときのみ開放される。
 - a. 交通の速度が、各事業のための各リンクの調整により運営制度で定義された速度に引下げられている。
 - b. リンク上に交通を危険にする障害物がない。
 - c. 路肩がクリアである(専用監視カメラからの画像の観察を通して確認)。
 - d. 緊急避難帯の車両が、路肩開放される本線に再進入しようとしていない(これは典型的に運転者との連絡が必要である)。
 - e. 動的 TJR を伴うジャンクションリンクのために、ジャンクションの上下流のリンク上の路肩が共に開放している。
3. リンク内の路肩は、下流から上流の順に開放しなければならない。これは、速度の遅い通常車線から、前方の路肩が開放された速度の速い運転者に合流する運転者のリスクを避けるためである。
4. 路肩に関連する区間は、路肩をクリアにする確認が完了するとすぐに開放されなければならない。これは、路肩のチェックの完了とリンクが開放されるまでの間の時間に、路肩に車両が停車するリスクを避けるためである。現在のシステムのソフトウェアは、オペレーターが関連する区間のクリアを確認するとすぐに、路肩の AMI が適切な制限速度を表示することを確実にしている。
5. 路肩の開放プロセス中に、車両やその他障害を感知した場合、開放プロセスは中止しなければならない。残りのリンクも、障害がクリアになるまで開放できない。

よくある質問と答え

1. 地域管制センターのオペレーターや地域運営マネージャー (ROM) 等は、路肩を開放した結果生じた事故に対して個人的に責任を負うのか？

路肩を開放するプロセスは十分な訓練が実施されるものであり、正しい手続きに従えば、個人が責任を負うものとはならない。
2. 路肩のクリアの確認は、道路が照明されている方が容易であるが、道路庁が全ての MM-DHS で照明を行わない理由は何か？

路肩は、オペレーターが必要な安全性と運営上のチェックを満足した後にのみ開放されるものである。試行を踏まえ、道路庁は、道路照明ないエリアでもオペレーターに路肩の監視を可能とする、適切なローライト監視カメラを確立してきている。

3.1.4 開放した路肩の運用

以下の写真は、路肩を交通に開放して運用中の MM-DHS を示している。



一般的基準

1. 運営制度では、各リンクの路肩開放時の最高速度制限を定義することが必要となる(典型的には、これは時速 60 マイルであり、いくつかの高速道路のリンクでは、更に低い速度が必要とされる)。この同じ速度制限は、路肩開放プロセスの一部としてリンクの調整に適用される。
2. MIDAS の高占有(HIOCC)アルゴリズムは、上記制限を上限として、交通流を円滑に維持するために必要な制限速度を決定する。
3. 各ガントリーに設置された高速道路信号 4 型(MS4)は、動的路肩の開放状態を補強するためのメッセージを表示する。必要な場合、これらはより高い優先度のメッセージに上書きされる。
4. TJR が利用可能でない場所では、分岐するランプの近傍の MS4 は、路肩は出口交通限定であることを表示する。
5. TJR が利用可能である場所では、出口近傍の MS4 は、残りのリンクと同じアドバイスを含むものである(すなわち、路肩は開放されているとの表示)。
6. 運転者が非常駐車帯に入った後に RCC との連絡を始めない場所では、オペレーターは、補助が必要かどうか運転者への連絡に努める必要がある。トラフィックオフィサーサービスは、移動が遅い車両もしくは特定の問題がある運転者を緊急避難帯から退出させるために補助することが必要である。また、オペレーターは、本線の車道に復帰した車両を補助するために、緊急避難帯の隣接や上流の路肩上の AMI に「右に車線変更」を設定することが出来る。

よくある質問と答え

1. 何が運用中の制限速度を決定し、それは変更することが出来るのか?

MM-DHS は運用中に時速 60 マイルを上限とする運営のデザインがなされている。しかし、各事業の安全レポートがより低い制限を必要とする場合がある。同意された制限の如何なる変更も安全レポートの正式な修正が必要である。

3.1.5 路肩閉鎖プロセスの引き金

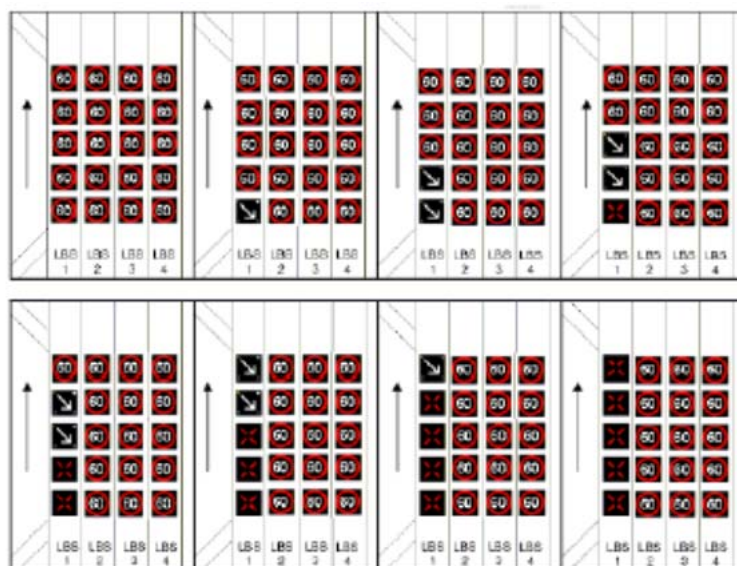
一般的基準

1. オペレーターは、リンク単位で路肩の閉鎖時間を決定する。
2. 各事業の運用制度は、路肩を閉鎖すべき適切な交通の臨界点を策定する。これらの臨界点はリンク単位である。臨界点は、オペレーターが、次の通常の開放時間まで路肩を再開放する必要がないように、交通レベルが十分に低下したことを確信するように設定される。
3. 路肩が通常1日に 2 回開放される場所では、運営制度は、通常の開放と閉鎖の間の交通のレベルや、路肩を閉鎖する時間の長さを考慮する必要がある。それは、上記の様ではなく、ピーク間交通のレベルが近く、そのレベルは路肩走行を認めるものである場所があるからである。このケースでは、1日を通して路肩を開放したままとすることが望ましい。路肩の開閉の動きは、交通の車線変更の量を増加させ、安全性のリスクを増加させる恐れがある。従って、短い時間で路肩の再開放が必要になると予測される場合、路肩は閉鎖しない必要がある。
4. 通常の走行車線の 1 つが閉鎖されたために路肩を開放した箇所では、オペレーターは、通常車線の閉鎖が解かれたときには路肩を閉鎖する必要がある。
5. また、故障車が路肩や緊急避難帯にいるなど、事故により LBS1 を閉鎖することも必要であるが、他の通常の走行車線の閉鎖との違いはない。

3.1.6 路肩の閉鎖

一般的基準

1. RCC が路肩の閉鎖を始めると、初めに右車線への変更信号、そして破線の赤×が、LBS1 上の AMI に表示され、以下に示すように、リンクの下方へ順番に進む。



2. 交通状態によっては、開放されている3つのレーン上の可変速度制限は一定時間表示することが出来る。更に交通レベルが引下げられたとき、アルゴリズムは速度制限をクリアする。

4. コンプライアンスと取締り

※MM-ALR と同

4.1 高制御高速に関するコンプライアンスの課題

高制御高速道路はコンプライアンスの観点から多くの特定の課題がある。

ノンコンプライアンス	コメント
可変速度規制の超過	通常の VMSL が使われない高速道路では生じない
走行車線の上に表示される停止表示(実線の赤×)下での走行	高制御高速道路では、より乱用される可能性がある。これは、より多くの信号や、それらのより高い使用の傾向があるためである。
走行車線として利用しない時の路肩の走行	MM-DHS では、より乱用される可能性がある。これは、運転者の動的路肩のコンセプトへの混乱や、サインや信号の意味をよく知らないために生じる。
路肩での非緊急停車	非緊急停車の影響は、MM-DHS ではより大きく、車両が停車している時は路肩の開放が出来ないために安全リスクは倍になる。
緊急避難帯での非緊急停車	通常の高速道路では生じない。影響は、速度低下や路肩の開放を妨げるなど重大である。

4.2 個別事業におけるコンプライアンスの達成

※MM-ALR と同

4.3 取り締まり機関との調整

※MM-ALR と同

4.4 MM-DHS の特徴に対するコンプライアンスの達成

4.4.1 可変速度制限

一般的基準 ※MM-ALR と同

4.4.2 Red X (Stop) Signals

一般的基準 ※MM-ALR と同

4.4.3 路肩利用の違反

一般的基準

1. 現在、路肩での違反を自動的に取り締まる方法がないため、取締りは現場の警察により実行される必要がある。
2. 警察がこのタイプの違反を取り締まる範囲は、問題の範囲や影響、地域の合意に依存するものである。
3. RCC が閉鎖された路肩を走行する車両に気付いた場所では、路肩は緊急利用に限定されることを補強するための VMS メッセージを掲げることを検討する必要がある。これまでの経験から、これは、効果的に奨励する方法であることが示されている。同様のアプローチは緊急避難帯の非緊急利用をやめさせるために採用される。
4. また、RCC は、特にノンコンプライアンスのレベルが高い区間では、正しい行動を勧めるために、トラフィックオフィサーのパトロールを配備することが望ましい。
5. 恒久的な性質の TJR では、他の高制御高速道路よりも違反のレベルが高いものとなる。これは、恒久的な TJR の区間では、LBS1 は全時間の走行車線となり、動的な路肩ではないためである。この不案内は、初めに運転者の混乱を増加させ、そして、隣接する動的路肩を持つリンクでの路肩利用の違反を増加させることにつながる。このリスクの拡大は、期間を通じた特定の観測により確認する必要がある。
6. ALR や DHS として運営されている連続するリンクでは、路肩が交通に開放されていない時に、運転者が路肩を利用するリスクが高まる可能性がある。これは、路肩が利用可能かどうか、運転者が混乱する可能性があるからである。

4.4.4 路肩での非緊急停車

MM-DHS の路肩での非緊急停車は、路肩の開放プロセスに影響を与えるため、通常の高速道路よりも影響が大きい。一般的に、警察が路肩の非緊急利用を取り締まることは、瞬間的な性質を持つ違反であることや、取り締まるために必要な資源のために困難である。

一般的基準

1. 違反が頻繁に発生する場所では、問題の広がりを削減するために、一般的に技術的な解決策及び教育や促進活動(路肩の正しい利用を運転者に喚起する VMS メッセージの活用など)の向上の適用が必要である。

4.4.3 緊急避難帯での緊急外停止

MM-DHS 事業から収集したデータは、特に LBS1 が閉鎖しているときに、緊急帯が時々、緊急でない、法律に違反した停車に利用されていることを示している。非緊急利用の観察された例では、電話や休憩、地図を読むため等に運転者が停車することが含まれている。緊急避難帯は短時間の停車場所として潜在的に運転者を惹きつけるものであり、技術的なデザインは、緊急避難帯の適切な利用に特に影響を与える。

一般的基準

1. 道路利用者の教育は、緊急避難帯の法的な目的、非緊急利用による緊急避難帯での停車に内在する危険性を喚起するために重要である。どのようなタイプの非緊急停車が予測されるのかを理解し、関連する方を対象とした教材を開発するために、MM-DHS 上の道路利用者の構成を検討する必要がある。例えば、タコグラフ・ブレークは貨物車により高い比率がある等である。これらの問題は、各事業の「コミュニケーションプラン」に含まれる必要がある。
2. 特に、待避所を持つ A 道路の近くのエリアでの緊急避難帯に注意を払う必要がある。これは、運転者が緊急避難帯と A 道路の待避所を混乱する可能性があるためである。

5. 事故及びその他の状況のマネジメント

5.1 事故の扱い:MM-DHS の主な相違点

MM-DHS は、通常的高速道路と比較して、道路庁と他の「コア対応者」との間で、より多くの同意やコミュニケーションが必要となる。この中で、道路庁には、地域管制センター(RCC)、トラフィックオフィサーサービス、サービスプロバイダーや事故管理車両、全国車両リカバリーマネージャー、その他道路庁が契約している団体を含む。他のコア対応者には、緊急サービス、車両リカバリーサービス、事故への対応やその他のマネジメントをする自動車利用者アシスタント組織が含まれる。

より多くの同意されたプロセスや手続きの必要性は、MM-DHS がもつ異なる運営環境により生じるものである。ネットワーク上でのテクノロジーの配備の増加は、管制室のスタッフに戦略道路網上で事故の間に何が起きているかについて、より多くの知識を与えるとともに、補助サインや信号の設定やコア対応者への情報提供により、路上対応者をアシストすることが出来る。それは現場へ向かう途中でも同じである。

路上での事故のマネジメントプロセスは、4つのフェーズを考慮することが必要であり、それは「事故の探知」「対応者のアクセス」「事故マネジメント」「ネットワークの回復」である。事故やその他の状況への対応やマネジメントの観点から、MM-DHS と通常的高速道路との間の主な違いは以下の通りである。

事故の探知:

コントロールされた環境とキャパシティの付加は、上下分離3車線高速道路(DM3)と比較して、MM-DHS の事故の深刻度を下げる可能性が高い。しかし、動的路肩が開放されている混雑時では、多くの事故が走行中の車線にすぐに影響を与える。走行中車線の障害は、すぐに交通の速度減少の原因となり、結果として車列が生じ、それは、車列維持システムにより探知される。これは、第2の事故を避けるためにデザインされたメッセージをセットし、管制室に警告を行うことが出来る。包括的な監視カメラの範囲は、管制室が速やかな決定を行うための事故の詳細を把握し、追加のサインや信号は現場を更に保護するためにセットすることが出来る。走行中車線での事故に関して、詳細は全国交通管制センターに伝え、広く提供する必要がある。

対応者のアクセス

- ・ 動的路肩の開放により、対応者は専用の路肩の利用なしで事故に対応する必要がある。サインや信号は、どのレーンが最も適切かなど事故へのアクセスを容易にするために設定することが出来る。

事故マネジメント:

- ・ 速度制限は、車列維持システムにより自動的にセットされるか、オペレーターにより手動でセットされ、コントロールされた環境の創出と維持を支援する。
- ・ 車線をコントロールする信号は、通常約 800m 間隔で表示される。それらは、事故現場を通過する交通の車線の利用可能性や、もしくは、対応者が速やかに事故現場にアクセスするための車線の閉鎖のために用いることが出来る。
- ・ 例えば、動的路肩が開放されている個所で、警察やトラフィックオフィサーサービスが停車し車両を護送するための車線の保護や、走行中車線の障害の除去を補助する等のために、RCC はサインや信号の設定を要求される。

ネットワークの回復:

- ・ 交通状況により動的路肩が開放されている際、事故のより大きな比率が走行中車線に直ちに影響を与えることとなる。
- ・ このため、車両や破損物は、動的路肩の運営を保護するために、車道外の場所に移す必要がある。
- ・ 緊急避難帯は、一時的なネットワーク外の収容場所として利用することが出来、典型的に 800m 毎に提供される。

一般的基準

1. 可変サインと信号は、これを通して地域管制センターが MM-DHS 上の交通をマネジメントすることが出来る主要なメカニズムである。
2. 事故による影響が確実になる前に、全ての可変メッセージ標識のメッセージ及び信号を特定の車線のものとしてはならない(すなわち、全ての車線に同じアドバイスを適用する)。現在の方針では、報告が確実になるまで、「事故」のような文字のメッセージサインによりサポートされて、時速 50 マイルの制限を継続すると規定している。
3. 事故による影響を受ける車線が確認されれば、可変メッセージ標識及び信号の設定は、適切にその車線を特別なものとする必要がある。
4. 車線閉鎖が確実にとなると、信号順列ルールが典型的に上流車線の信号を変更し、全てのレーンで時速 40 マイルの速度制限となる。
5. 如何なる時も、信号順列ルールを遵守しつつ、RCC オペレーターは自動速度制限をより低い速度制限に修正することが可能である
6. 通常の高速道路と異なり、高制御高速道路上の速度を設定する「高速道路事故探査及び自動信号システム」(MIDAS) は、義務付けを行うものである。このため、オペレーターは、システムや関連する取締まりの信頼性を維持するために、確実に、交通状況に適切な制限とするこ

とが不可欠である。

7. RCC オペレーターは、現場対応者の要求に基づき、全ての適切なサインや信号を確実に設定する必要がある。
8. 信号順列ルールは、通常、少なくとも事故の上流の2つのガントリー上にサインや信号を設定する。入口ガントリーと最初のガントリーとの間の距離があまりに長く望ましいものではなかったとの MM-DHS の最初の事業例がある。これは、各事業の運営制度の中で考慮される必要がある。

MM-DHS のガントリーの可視性は、多くの運転者が止まってもメッセージを見ることを可能とするものである。これは、通常的高速道路と比べて、渋滞時など、サインによる潜在的な利益を増加するものである。

5.2 高制御高速道路の緊急サービス全国戦略合意及び全国ガイダンスフレームワーク

5.2.1 全国合意

※MM-ALR と同

5.2.2 地域や事業レベルでの合意

※MM-ALR と同

5.3 事故を確認する能力

※MM-ALR と同

5.4 故障及び廃棄された車両

※MM-ALR と同

一般的基準

1. 動的路肩が運用中でない時に LBS1 上で故障が発生した時は、例え RCC がサインや信号を用いて保護する能力を持っていたとしても、通常的高速道路の路肩における事故と同じ方法で扱われる。
2. LBS1 上で、日常的な渋滞(例えば朝や夕方へのピーク)に対応するために動的路肩が開放される直前に故障が発生した箇所では、避難帯や他の安全な場所に車両を速やかに除去する検討が必要とされる。
3. LBS1 上で、動的路肩が走行車線として利用している期間に故障が発生した場合は、走行車線の事故として扱われる必要がある。RCC は、事故現場を保護するために信号を設定しなければならず、また、可能な限り影響を受けたリンクの上流の動的路肩の閉鎖を開始する必要がある。LBS1 は、故障がクリアになるまで交通を再開してはならない。
4. ※MM-ALR と同
5. ※MM-ALR と同
6. ※MM-ALR と同

5.5 落下物(略)

5.6 特殊車両

一般的基準

※MM-ALR と同

5.7 悪天候時

この章では、悪天候時における望ましい路肩開放に関する一般的なガイダンスを提供する。悪天候時の事故は、幅広い特徴があり、トラフィックオフィサーサービスは、各ケースのリスクを評価し、運営上の決定を行うこととなる。

悪天候が予想され、道路庁が必要性の低い旅行をしないことを助言する公表を行った場合には、路肩開放を判断する必要がある交通レベルに達する可能性は低い。もし、交通流が路肩を開放するために適切なレベルに達するならば、厳しい天候で困難に直面する可能性が高い多くの車両に路肩が利用可能となる。

悪天候時計画(SWP)は、MAC や ASC 契約者が作成し、効果的な冬期サービスの提供に必要な手続きや運営上のアレンジメントを規定しなければならない。この中で、彼らは、特に考慮する必要があるネットワークの特徴(MM-DHS や緊急避難帯等)や地域の課題(高所や急こう配など)を特定することを求められる。

この計画(SWP)はまた、除雪の過程について定義する。例えば、特定のルートでクリアな状態を維持しなければならないレーン数や、クリアにしなければならないレーンの順番などが提示される。メッセージサインや信号は、警告情報を表示するために利用され、もしくは、運転者に利用できない車線を情報提供することとなる。

一般的基準

1. サインや信号の密度及び速度制限を実施する能力は、悪天候による交通への影響を軽減するために有効なツールをオペレーターに提供する。少ない交通と低い速度制限の組み合わせは、路肩を付加的な走行車線として必要としない。
2. 悪天候は車の流れを、渋滞を示さないポイントに制限する。このケースでは、他の要素や方法(車両の速度、監視カメラを通した視覚的な確認)を、路肩を開放する時期を決定するために用いられる必要がある。
3. 緊急サービスや道路作業員が、厳しい悪天候時に車道で作業を行っている場所では、手動でより低い制限速度に適切に設定する。
4. 悪天候は事故リスクを増加させる傾向があり、そのため、路肩を車両が回復することが出来る安全のための場所として維持する必要がある。逆に言えば、悪天候は、路肩開放による効果的なネットワークの容量を引下げるものである。悪天候時における路肩開放の判断は、これらの競合する優先度や、融雪剤の散布を削減する車線の取り扱いに関する戦術的な決定を考慮する必要がある。
5. 降雪や凍結時、もしくは予期される際の路肩開放の決定は、特別な考慮を必要とする。特に、以下の通りである。
 - a. 路肩上の少ない交通は、雪や氷が堆積し路肩開放を安全でなくするため、除雪車の通行に続いて、速やかに路肩を開放することがベストである。
 - b. 降雪が予測される場合、地域管制センターが路肩開放の必要性を予測した場所では、

路肩開放の前の視覚的な安全確認を妨げる雪が堆積する前に、確認することが望ましい。

c. 大雪の期間中は、路肩をクリアに維持できるかどうかの考慮が必要とされる。(これは、路肩に隣接する土地の利用可能性に依存し、各事業の特有のものとなる可能性が高い。このため、各事業の「運営制度 PCF プロダクト」、及び各 MAC や ASC 契約者もしくは DBFO 運営者との合意の中で、これを考慮しなければならない。)

6. 路肩は、交通安全にリスクがある水たまりがある箇所では開放してはならない。これは、事業特有の問題であり、これは、事業の「運営制度 PCF プロダクト」で強調される必要がある。
7. 霧は視認性を低下させ、事故リスクを増加させる。このリスクは主に速度超過に関係することとなる。MM-DHS の制御高速道路の要素は、通常、速度及びそれに関連する事故リスクを引下げるために用いられる。地域管制センターが、動的速度制限が速度の引下げに効果的であると確信する場合に、路肩開放は、広がった車両間隔を相殺するための付加的なキャパシティを創出するために大きな効果がある。霧の中での路肩開放は、オペレーターが必要な安全性のチェックが出来た場合のみ可能となる。
8. 強風の影響は、道路の配置によるものであり、事業特有のものである。事業運用は、リスク分野に着目する必要がある、望ましい路肩開放について考慮する必要がある。
9. ブラックアイスは、緊急サービスによる対応が必要となる、特に深刻な事故になる恐れがある。このため、日常のトラフィックオフィサーサービスのパトロールがブラックアイスの存在を示した時に、路肩を開放することは望ましくない(緊急車両のルートとして維持するために)。

5.8 路上作業のマネジメント

一般的基準

1. 交通への影響を最小化するために、他のネットワークと同様に、路上作業は一般的に夜間、もしくは日中の交通量が少ない時間帯に行われる。これは、路肩が開放されているときに、路上作業が実施される可能性が低いことを示している
2. 路上作業中、契約者は、RCC に交通マネジメントの設定や修正、除去をサポートするためにサインや信号のセットを要求することが可能である。契約者からの信号設定の要求に対する方針は「道路庁可変サイン及び信号利用方針」(IAN 162/12)の付属書 F に提示されている。
3. RCC のトラフィックオフィサーが、路肩上の作業員や車両の追加の保護を行うために車線を閉鎖する信号を設定する場合、速度制限は自動的にシステムにより設定される。RCC オペレーターは設定が適切であることを確実にしなければならない。
4. 路上作業が他の走行車線の閉鎖を求める場合、追加のキャパシティを提供するために路肩を開放することが望ましい。このケースでは、通常の路肩開放前の確認手続きが実行される必要がある。
5. 維持管理契約者の車両は、通常の路肩開放時間が近づいてきたときに、MM-DHS の区間から速やかに離れることが重要である。さもなければ、路肩の開放を妨げることとなる。RCC は繰り返しの違反を監視し、関係する MAC/ASC やエリアチームと連絡を取る必要がある。

19. PFIに関する英国財務大臣声明¹⁸

2011年11月15日

政府が、学校や病院、道路等の公共サービスを提供するために必要な資産に対して、持続可能な投資を続けることは当然である。しかし、我々は、この投資のコスト効率を確保することが必要であり、また、納税者が最大のバリューフォーマネーを得ることも必要である。政府は、PFIがあまりにも費用がかかり、柔軟性にかげ、不透明であるという、一般的に認識されている課題を共有している。

PFIモデルの改革は、政府が既にPFIのコスト効率性や透明性の改善に取り組んだ次の段階である。我々は、2010年の歳出見直しで、PFIクレジットを廃止し、全ての公共調達に関する1つの水準を策定した。また、今年4月には、全てのプロジェクト(民間資金を活用するものを含む)の承認手続きにおける監視を強化するために、新たな保証と承認スキームを導入した。

7月には、透明性を改善するため、政府は初めて、PFI債務の評価を含む、政府財政に関する未監査の全体像を公表し、また、イングランド内のPFI契約の既存のストックから15億ポンドの節減を行う計画を発表した。政府は、新たに提供するモデルが、民間のイノベーションを引き出し、低いコストで、公共サービスにおいてより良い投資の価値となることを期待する。政府の改革のアプローチは、次の原則に基づくものである。

- ・ 高価ではなく、民間のよりコスト効率の高いサービスを提供するイノベーションを利用する
- ・ より広い範囲の資金源にアクセスできるものであること。年金ファンドのより強い役割を促進することを含む
- ・ 民間に、リスクと報酬の間の、より良いバランスを与えるものであること
- ・ 公共サービスのニーズの時系列的な変化により柔軟であること
- ・ 民間に、時間、予算、実行リスクへのインセンティブを維持するものであること。
- ・ 迅速かつ安価な調達プロセスを提供するものであること
- ・ 財務上の透明化を与えるものであること 公共が何に対して支払いを行うのか、納税者が現在そして長期にわたり公正な取引であることを確信するものであること

この変化をもたらすために、私は、興味をもつ団体と幅広い基礎的な取り決めのプロセスを作成し、財務省主導の下、公共資産の提供に民間を使う新たなアプローチの提案を政府が行う予定であることを発表する。今後のモデルのあるべき姿について検討する中で、過去から学ぶこと、公共と民間、そして世界的にも経験した財産をフル活用することは重要である。PFIの成功してきた分野、すなわち時間や予算通りのプロジェクトの提供、民間の効果的なリスクマネジメントに関する適切な規律とインセンティブについては、我々は引き続きこの利益を維持していく。

政府は、PFIの過去20年からの教訓を把握するために、12月1日からコールフォーエビデンスを行う予定である。我々は、それらの教訓を、PFIの課題に対処した新たなモデルの開発に反映するために用いる予定である。我々は、今後のモデルの運用方法や、新たな提供モデルの開発に資する確固たるアイデアを持つ民間及び公共からそれらを求めるものである。

¹⁸ http://www.hm-treasury.gov.uk/d/iuk_pfi_wms_151111.pdf

20. 新たな官民連携のアプローチ¹⁹(抄)

2012年12月 英国財務省

要約

政府は、民間の投資やイノベーション、スキルが、公共の社会資本やサービスの提供において引き続き重要な役割を果たす必要があると考えている。オープン・パブリック・サービス白書は、公共サービスを近代化するための政府プランを提示している。サービスは公共ではなく、相互会社やジョイントベンチャー、社会・慈善事業企業、民間プロバイダーによって、より一層提供されることとなる。

民間が公共の社会資本やサービスを提供する多くの方法がある。この方法には、民間に保有やリスクの両方を移転する民営化をはじめ、政府が民間と特定の業務やサービスパッケージについて契約する従来型の調達モデルまで広い範囲がある。従来型の調達では、一般的に公共が保有や運営パフォーマンス、サービスの調整に関連するリスクを持つこととなる。

また、公共と民間で協働してリスクを共有する官民連携(PPP モデル)もある。これには、短中期的契約でサービス提供を行う、比較的単純なアウトソーシングであるパートナーシップタイプや、PFI のような長期的な民間ファイナンスが含まれる。民間との優れたパートナーシップは、効率性の促進、期限や予算内でのプロジェクトの実施、効率的なリスクマネジメントのための正確な規則や民間へのインセンティブの創出など、明確な利益を提供してきている。

政府は、民間による社会資本の提供を維持する一方、PFI に関する懸念や見直しの必要性を認識している。公共は VFM を得ておらず、現在そして長期的にも納税者は公平な分配を受けていない。プロジェクトの財務パフォーマンスや投資家が得る報酬についての透明性が欠如しており、PFI プロジェクトで納税者が負うこととなる今後の債務に関する透明性が不十分なものとなっている。これは、PFI プロバイダーと公共そして幅広く国民との間の緊張を増加させるものとなっている。また、特に国際金融市場で生じている変化など PFI が対応を必要とする最近の経済の発展もある。

本文書は、長期的な契約によって公共の社会資本とサービスへの民間資金の導入に関する新たな政府のアプローチである、「**プライベートファイナンス2(PF2)**」を提示するものである。これは、PFI に関する過去の懸念を払拭し、最近の経済の変化に対応する一方で、公共の社会資本やサービスの提供への民間資金やスキルの活用を続けるものである。

¹⁹ http://www.hm-treasury.gov.uk/d/infrastructure_new_approach_to_public_private_partnerships_051212.pdf

PFIの再評価

PFIは、納税者にVFMを提供する優れた質やよく管理された資産を提供することを目的として、公共の社会資本のデザイン、建設、ファイナンス、運営を民間が行うために導入されたものである。これは幅広い分野で活用されており、プロジェクトは700以上にも達し、約550億ポンドの民間投資を確保してきている。導入以降、PFIは公共の社会資本やサービスに関する政府全体の投資において重要な部分を占めている。

PFIの短所

過去の実績から、PFIモデルが十分なものではなかったという多くのことが示されている。

- ・ PFIの調達プロセスは、公共及び民間の双方にとって遅くかつ高価なものとなっている。これは、コストを増加させ、納税者のためのVFMを減少させている。
- ・ PFI契約は運営期間中の柔軟性が不十分であり、公共のサービスに対する要求を反映するための変更が困難である。
- ・ PFIプロジェクトによる納税者への今後の負債や、投資家の配当に関する透明性が不十分である。
- ・ 不適切なリスクが民間に移転された結果、公共が高いリスクプレミアムを強いられている。
- ・ PFIプロジェクトの資本投資家は過剰な利益を得ており、プロジェクトのVFMに対する懸念を生じさせている。

また、PFIは不適当なプロジェクトにあまりにも多く適用され、それ故にVFMの提供に失敗してきている。前政権のPFIクレジット制度(補助制度)は、PFIを実行するための予算上のインセンティブを与えるものであったが、結果として最適なサービス提供を行うための真の評価を損ねるものとなった。予算やVFMの枠組みに関する欠点は、時折、省庁における調達決定を歪んだものとした。将来のサービスについて長期的確実性が不十分な場所や、長期的に将来の水準を見込むことが困難である技術変化が速い分野・プロジェクトにおいて、PFIの活用を導くものとなってしまったのである。

PFIの長所

しかし財務省は、PFIのいくつかの要素については評価している。これには、民間のプロジェクトマネジメント技術や、イノベーション、リスクマネジメント技術等が含まれ、また、高品質で期限・予算通りの建設を可能とし、ライフサイクルを通して資産を高い水準で維持していることも含まれている。

既に導入された見直し

政府は既に、PFIに関する懸念や、最近の経済情勢の変化に対処するために、以下の多くのステップを実行してきている。

- ・ PFI負債の透明性を改善するために、政府会計の全体を公表
- ・ コスト効率性やVFM、PFIプロジェクトの運営の透明性を改善するための運用中PFIの節減プログラムの着手。政府は既に、イングランドで運用中のPFI契約から15億ポンドを超える効率化を実現し、現在更に約10億円の節減を進めている。

- ・ 歳出見直し 2010 において PFI クレジット(補助制度)を廃止し、全ての公共調達と同じフィールドで行われることを確保している。
- ・ 検査やコントロールを強化するために、大規模プロジェクトの保証や認可に関する新たな仕組みを導入している。

また政府は、制約された債務市場への対応として、社会資本の提供を支援・促進するための多くの取り組みを発表した。これらには、UK 保証(UK Guarantees)、PFI プロジェクトへの共同貸付、ハウジング保証、増資、グリーン投資銀行の設置、機関投資家・年金ファンド、輸出信用プロバイダーとの間の多くの合意が含まれる。

しかし政府は、VFM の懸念に対して更なる対処が必要であると認識している。それ故に、政府は PFI 改革に関するコール・フォー・エビデンスを実施した。これは、公共の社会資本やサービスへの政府投資により良い価値を提供する、産業のスキルや専門技術を活用する新たなアプローチを開発するためである。

資本のファイナンス

公共の資本

公共と民間の連携を大幅に強化するため、政府は将来のプロジェクトにおいて小規模な共同出資者^注として行動する。これによって、以下が可能となる。

- ・ 公共と民間の間における利益の整合化と、プロジェクトパフォーマンスの改善やリスクマネジメントに関するより協同したアプローチの導入
- ・ プロジェクト情報の可視化と、戦略的な意思決定に対する公共の更なる関与
- ・ プロジェクト会社の理事会メンバーとなることにより、財務パフォーマンスなどに関する透明性を向上
- ・ プロジェクトリスクに関する適切なマネジメントの下で、公共は進行中の投資収益をシェアすることにより、プロジェクトの公共の全体コストを引下げて VFM を改善

公共は、出資者としての効果的な役割を果たすとともに、投資家及び調達者の両方として行動する際の競合の可能性を最小化する必要がある。このため出資は、財務省に設置する商業性を重視し調達主体と切り離されたセントラルユニット(一元化部署)によって管理されることとなる。ユニットは、投資や商業的な決定を監督するための、プロフェッショナルなスキルを持つ人物によって運営される。

注: 政府は、小規模な出資者として、プロジェクトの出資金のうち 30~49%を出資する予定(出典:PF2 契約の標準化(案))

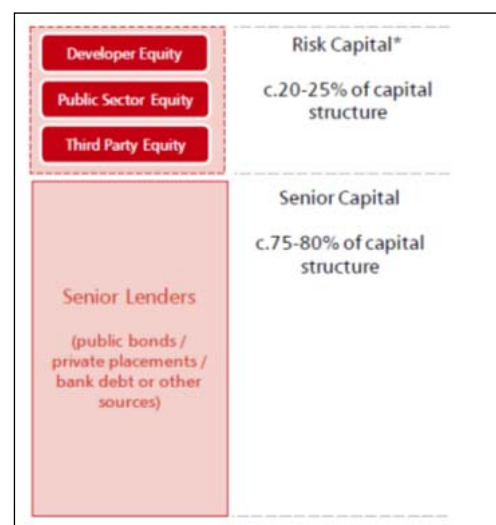


図 8.B プロジェクト会社の資本構成

民間の資本

PFI プロジェクトによって得られる投資収益があまりにも高く、いくつかの投資家は過剰な利益を得てきているとの懸念がある。これは、プロジェクトの VFM に関する信頼を損ねてきた。政府は、年金ファンドのような、プロジェクトの初期段階で投資を行い、長期的な投資を行うより多くの投資家を求めている。これらの懸念や目標は、以下の方法により対処されてきている。

- ・ フィナンシャルクローズの前に、長期的な資本提供者がプロジェクトへの投資を可能とするように、民間セクターの資本部分についてファンディング・コンペティション (funding competitions) を導入。これは、異なるタイプの投資家へのアクセスを広げ、長期的な株式価格に対する下方圧力となるとともに競争意識を増加することが期待されている。
- ・ PF2 の構造は、ライフサイクルの積立金の中で利用しない資金をシェアするメカニズムや、契約者が典型的に価格にリスクプレミアムを含めるようなソフトサービスの除去、公共出資の導入等の対策を通して、投資家が過剰な利益をあげる能力を抑制するとともに、流通市場での売却で得る過剰な利益の可能性を抑制する。

透明性の向上

政府は、PFI に関する透明性や説明責任の向上を求める、国会など幅広い多くの関係者の懸念に対処するための多くの対策を導入する。

- ・ PFI プロジェクトによる投資収益の透明化についての要請に応えるため、政府は投資収益情報の実績と予測の公開を民間に求める。
- ・ また、公共が出資することにより、プロジェクト理事会のメンバーとなり、プロジェクトのパフォーマンス情報を入手することが可能となるので、プロジェクトの提供や運営に関する透明性と説明責任を向上することが可能となる。
- ・ 政府は既に、政府会計全体における PFI 負債の評価の公表を通して優れた透明性を提供してきており、PF2 契約のオフバランスシートから生じる全てのコミットメントに対する「コントロールトータル」を導入する予定である。これは、オフバランスシート負債をマネジメントするフレームワークに関する幅広い一連の改革の一部を形成するものとなり、英国を国際的なベストプラクティスの最先端とするものである。
- ・ 政府の認可プロセスの透明化に関する民間からの強い要請に応じて、2013 年春から財務省のウェブサイト上で、認可プロセスを通して調達が進行中の PF2 及び PFI プロジェクトの状態を提供するビジネスケース認可トラッカー (business case approval tracker) を公表する。

効率化

PFI 改革に関するコール・フォー・エビデンスへの回答の多くが、公共の調達スキル改善が必要と考えていた。しかし、調達期間や公共の調達スキルに関する懸念は、PFI に限ったものではない。内閣府は、広く政府全体に跨るこの問題に対処する多くの改革を既に導入している。

インフラストラクチャ UK 局の強化

社会資本への投資は、政府の成長戦略の主要な要素である。政府は、インフラストラクチャ UK 局 (IUK) の権限を強化し、経済成長を高める政府全体の社会資本プロジェクトの提供を促進するための商業的なスキルを高めていく。この新たな役割の一部として、IUK は大規模事業の主体と

協働して、既存の業務に加えて、政府省庁全体の社会資本提供能力の詳細な評価を実施する。この評価は、2013 年予算までに完了する予定である。評価を可能な限り徹底するために、ポール・デイトン氏が、内閣府の大臣や財務大臣と緊密に連携しつつ、財務省の商業担当大臣としての最初の仕事として主導する。

また、内閣府は、政府全体の商業的なスキルの欠点に対処するため、以下の多くの改革を導入している。

- ・ 赤字財政下でのスキルや能力、及びそのギャップを埋める方法を示すための公共サービス全体に関わる5箇年能力計画が策定されている。
- ・ 大規模事業の実施に関わる幹部職員を養成するために、大規模事業リーダーシップアカデミーが最近設立された。今後、このプログラムを完了したプロジェクトリーダーのみが政府の大規模事業を主導することが出来る。

一元化された調達

コール・フォー・エビデンスで最も多かった提案が、公共のスキル不足に対処するための公共の調達一元化とプロフェッショナリズムの改善である。カナダのような調達一元化の国際的な例が、英国が見習うべき例として挙げられた。

PFIプロジェクトは、一般的にセントラルユニットではなく、地方自治体やNHSトラスト、信託財団、もしくは中央政府の省庁によって調達されている。しかし、最初のPF2プログラムである優先学校建設プログラムは、文部省のセントラルユニットである「教育投資エージェンシー」によって調達される予定である。また、他の省庁は、新たなプログラムに着手する際に、セントラルユニットの設置を促されることとなる。

政府は、各省庁の調達一元化について、大きく前進してはいるものの、単一の調達ユニットを設立するまでは進行していないと認識している。その様な単一ユニットに関するビジネスケースは、レビューが続けられることとなる。

PF2 調達の合理化

政府は品質や競争性を犠牲にすることなく、PF2 調達をより速く、より安く進める改善策を行う。

- ・ 政府は各省大臣に、PF2 ビジネスケースが認可のために財務省に提出される際、前向きな調達スケジュールについて確約することを求める。PF2 プロジェクトの競争入札段階では、プロジェクト入札公告から優先交渉権者の指名まで 18 か月を超えることは認められない。これを過ぎた場合は、財務大臣が免除を許可していない限りは、財務省による財政措置は許可されないこととなる。
- ・ 更なる調達プロセスの合理化のために、一連の新たな基準書が導入されることとなる。これには、新たな調達及び契約ガイダンス、標準関係者合意、標準施設マネジメントサービスアウトプット仕様書等が含まれることとなる。また政府は、政府のリーン・ソーシング原則に従い、PF2 調達の運営に関する新たな標準化された効率的なアプローチを導入する。
- ・ プロジェクトが十分な準備がなされる前に市場に出されることのないように、財務省の追加チェックが、プロジェクトの入札公告前の準備を照査するために、財務省のビジネスケース認可ポイントの一部として導入される。

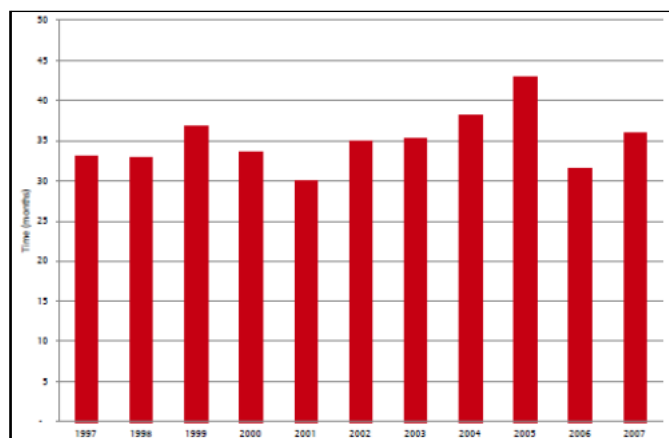


図 3.A 平均調達期間 (EU 官報～フィナンシャルクローズ)

柔軟なサービス提供

PF2 では、1 つの契約の中で、資産のデザイン・建設と、維持・更新に関する責任を併せることを継続する。これは、契約者に将来の運営コストを考慮するインセンティブを与え続けるものである。柔軟性は、過去の PFI プロジェクトで重大な問題であった。これは以下を通して対処する。

- PF2 プロジェクトに含まれるサービス数を削減する。清掃やケータリング等のサービスは、公共にサービスの詳細を継時的に変更する柔軟性を与えるために契約から除外され、短期契約で分離して提供されることとなる。
- プロジェクト着手時に、調達主体に小規模メンテナンス活動に関する裁量を与える。
- 契約が実施中であっても、サービス提供に関する更なる柔軟性を与える。

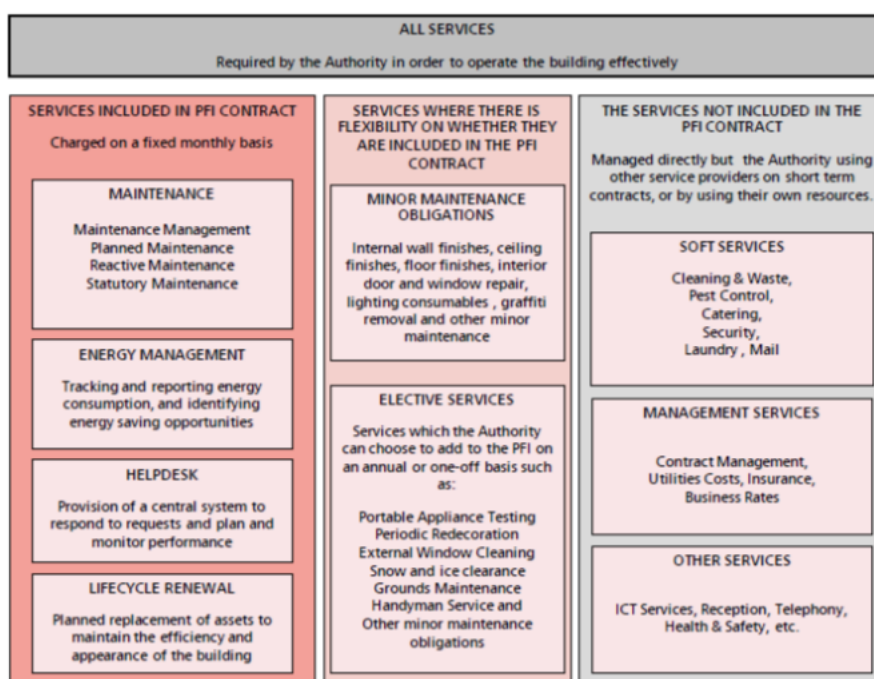


表 4.A PF2 におけるサービス提供の責任

適切なリスク分担

効果的なリスクマネジメントは、全ての調達において重要であり、特に PF2 でも重要である。しかし、従前の PFI の下でのリスク分担は、常に VFM を提供するものではなかった。PF2 では、リスク分担の変更が、以下を通して VFM を改善することとなる。

- ・ 予見できない法令変更による追加資本支出リスクなど、公共による一定のリスクの保持とマネジメント
- ・ 公共がより適切にリスクをシェアし、保険料増加に対する契約者の準備金積み立てを削減するために、プロジェクトの運営段階において要求される保険のリスク分担に関する現条項を修正

今後の借入資金調達

貸手の役割

事業スポンサーや政府を含む出資者は、プロジェクト資金の貸し手によって実施されるデューデリジェンス(金融審査)とプロジェクト監視に頼ってきた。しかし、借入金提供者が行ってきたこれら規律は有益なものであったが、過去の PFI プロジェクトにおける硬直化した資本構成は、運用中プロジェクトの柔軟性を制限する傾向にあった。また、不確実な債券市場は、プロジェクトが VFM の条件の上に長期的な負債を確保し続けられるように、幅広い借入資金の調達源からの異なる資金構成を考える必要性を増している。

競争的に価格付けされた借入資金の不足

2008 年以前は、英国や国際的な PPP プロジェクトへの債券市場は活発であった。これらの債券は、モノライン信用保険会社によって提供される保証の恩恵を受けていた。しかし、不履行ローンの露見と損失は、ヨーロッパのプロジェクトファイナンス市場におけるモノライン会社の活動を減少させることとなった。この減少に連れて、投資家はモノライン会社が保証するプロジェクト・ボンドへの投資をしなくなった。

それ以来、PFI プロジェクトは、長期の借入資金のプロバイダーとして銀行ローン市場に大きく依存してきた。しかし、世界的な経済の停滞と新たな銀行の法的規制を伴うユーロ危機は、債券市場に大きなインパクトを与えてきた。プロジェクト資金を調達することはますます難しくなった。社会資本プロジェクトのための長期借入コストは急激に増加し、利用可能な銀行借入は大きく減少した。長期の銀行資金がまだ利用可能などころでも、銀行のマージンがしばしばプロジェクトの VFM を脅かすレベルとなっている。

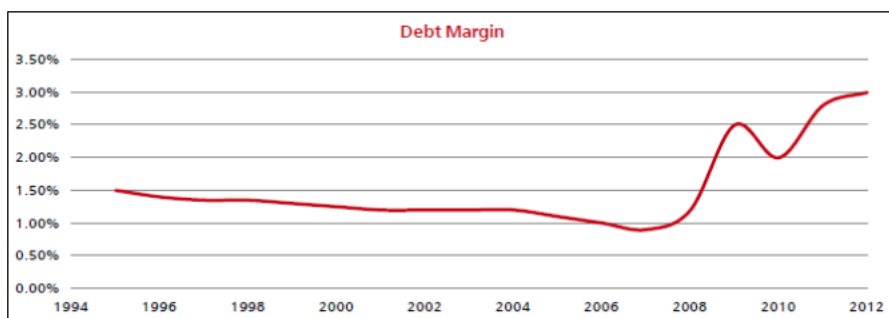


図 8.A PFI の借入金のマージン

一方、銀行は短期ローンの申し出を続けているが、政府は、借り換えリスクは VFM をもたらすものにならないと考えている。しかし、銀行は、依然として長期的なローンもしくは機関投資家を支援するための商品(信用を強化する建設保証やメザニン・ファシリティ等)のいずれかを通して、PF2プロジェクトの資金調達で重要な役割を演じるものである。

PF2

政府は、社会資本の提供をサポートすることが可能な代替の資金調達オプションや、投資家の要求に合致する資金需要、プロジェクトの性質について、機関投資家、銀行、信用格付け機関、欧州投資銀行とともに評価を行ってきた。

PF2 は、以下のような方法で構築されることとなる。

- ・ 資本市場へのアクセスの促進。これは機関投資家や他の長期借入に関する資金提供者の欲求を活用して行う。資本市場には、比較的低いリスクの社会資本に引きつけられる投資家が多く存在している。
- ・ 資本構成のデレバレッジ。公共の共同投資により促進するとともに、より良いリスク分担と運営リスクの除去を組み合わせる。これは、機関投資家による資本投資を促進するものである。
- ・ 代替の資金調達源の促進。民間銀行や欧州投資銀行、他の金融機関によって提供されるローンや保証、信用をサポートする商品等を含む。

これを達成するため、入札プロセスでは、銀行借入が資金需要の大部分とならない長期的な資金調達方策の開発について、入札者に要求することとなる。このため、機関投資家は、PF2 にとって重要な資金源となる。

効率性とバリューフォーマネー

PF2は、公共と納税者の VFM を改善するものであり、これを達成するために以下を行う。

- ・ 目的へのより良い一致、透明性の向上、VFM の改善のための今後のプロジェクトへの公共の共同出資
- ・ 公共の調達能力の改善とともに、調達をこれまでよりも迅速かつ安価にして、提供を促進する
- ・ より柔軟なサービス提供とライフサイクルの資金の余剰をシェアするメカニズム
- ・ 民間へのリスク移転を崩すことなく、公共がプロジェクトに行う出資レベルの大幅増
- ・ 経済性と長期借入資金の VFM を確保するための借入資金源の範囲の拡大の評価と利用の促進

これらの改善は、大幅な VFM の改善をもたらすこととなる。加えて、運用中の PFI 節減プログラムにより、実際の進歩が達成されてきており、15 億ポンドの効率化を行い、更に 10 億ポンドの節減が検討されている。調達主体が現在利用可能な契約オプションが幅広いことを認識しつつ、全ての合理的で時刻可能な契約オプションを認可プロセスの一部として考慮できるようにできるように、政府は既存の VFM 評価を更新する予定である。更新かつ拡張されたガイダンスは 2013 年

春に公開協議用に公表される予定である。

今後の適用

PF2 が適用される最初のプログラムは、プライオリティスクール建設プログラム(PSBP)における 17 億 5,000 万ポンドの民間資金部分に適用される予定である。財務省と文部省は PF2 の開発に緊密に協働してきた。(略)

PF2 契約の標準化

この方針文書に付属するものは、「PF2 の標準化」というタイトルの PF2 ガイダンス案に詳述されている。これは、公共と民間セクターのリスクを分担し、市場における新たなモデルの理解を促進しつつ、PF2 契約を構築するアプローチを提示している。(略)

PF2の改革の概要

資本: 公共と民間の大幅な連携強化のために、政府は、

- ・ PF2プロジェクトにおける小規模共同出資者として行動する
- ・ フィナンシャルクローズの前に、長期的な投資家をプロジェクトに引きつけるために、資本部分へのファンディング・コンペティションを導入する

提供の促進: これまでよりも大幅な調達迅速化や低廉化を図るため、政府は、

- ・ インフラ UK 局の権限を強化し、各省庁の調達ユニットの一元化を支援することにより、公共の調達能力を改善する。
- ・ プロジェクト入札公告から優先交渉権者の指名までの PF2 プロジェクトの入札期間を 18 か月以上かけることを、財務大臣の同意がない限りは許可しない。
- ・ PF2 調達に標準化された効率的なアプローチを導入する
- ・ 包括的な基準書を発行する
- ・ 初期調達段階での財務省の追加チェックを導入し、プロジェクト準備の検査を強化する

柔軟なサービス提供: サービスの柔軟性、透明性、効率性を改善するために、

- ・ 清掃やケータリングなどのソフトサービスは、プロジェクトから除外する
- ・ 調達主体は、プロジェクト開始時に小規模な維持管理活動の含有に関する裁量を持つこととなる。契約中でも選択的なサービスの追加や除去を行うための付加的な柔軟性がある。
- ・ 余剰なライフサイクル資金のシェアを促進するため、ライフサイクル資金の関するオープンブックアプローチとゲイン・シェアメカニズムを導入する。
- ・ サービス提供の定期的な見直しを導入する。

透明性の向上: 透明性を持つアプローチに変更するために、政府は、

- ・ PF2 契約のオフバランスシートから生じる全コミットメントに対して、コントロールトータルを導入

- ・ 民間に資本収益情報の公表を求める
- ・ 公共が出資する全てのプロジェクトについて、プロジェクトと財務情報を詳述した年間レポートを公表
- ・ 財務省のウェブサイトでビジネスケース認可トラッカーを導入
- ・ 標準契約ガイダンスのなかで情報提供を改善

適切なリスク分担: VFM を改善するため、予見できない法令の変更、ユーティリティーコスト、現場の汚染、保険から生じる付加的な資本支出のリスクを含め、公共によるより良いリスクマネジメントを行う。

今後の借入資金調達: PF2の資金構造は、長期的な借入資金へのアクセス(特に資本市場)を可能とするようにデザインされる。

VFM の提供: 政府は既存の VFM 評価ガイダンスに変わるガイダンスを開発し、協議する。

21. M6有料道路(M6Toll)の5年:混雑緩和コストの算定²⁰(抄)

2010年8月 より良い交通キャンペーン団体

要約

M6 有料道路は、民間投資による 27 マイルの高速道路であり、バーミンガム北西部の M6 道路のジャンクション 3a~12 間を経由する。2003 年 12 月に開通し、M6 道路の最も混雑する区間の混雑緩和を目的として代替路線を提供している。開通後 5 年、M6 有料道路は成功したのか？この重要な質問に答えるために、当団体は、M6 有料道路の効果を調査した道路庁の最新のレポートや、交通委員会のレポート、ミッドランド高速道路会社の年間財政レポートを調査した。

我々は、この有料道路は、ウエストミッドランドにおける交通を改善していないだけでなく、料金を支払うドライバーはバリューフォーマネーを受けていないことを見出した。有料道路の運営者は毎年何千万ポンドもの損失が生じており、道路庁は M6 道路の混雑緩和に対して 50 億ポンドを使うことを計画している。

M6 有料道路はウエストミッドランド地域に効果がない

- ・ この有料道路は M6 道路の大幅な混雑緩和に失敗している。
- ・ 以前有料道路を利用していた交通も M6 道路に戻ってきており、ピーク時間の混雑は悪化している。
- ・ 交通は有料道路の終点部で劇的に増加し、更なる渋滞の原因となっている。
- ・ 追加容量のための 50 億ポンドが、M6 有料道路が受け持つとしていた M6 道路の混雑を緩和するために計画されている。

M6 有料道路はドライバーに効果がない

- ・ M6 道路の旅行時間は有料道路が開通する前よりも若干良くなった。
- ・ ピーク時間外では、M6 有料道路の交通は M6 道路よりも早くない。
- ・ 開通初年の平均短縮時間は 7~12 分であった。
- ・ 有料道路の料金は毎年 1 月にインフレ率を超えて値上げされている。
- ・ 有料道路の運営者はピーク時間に更に課金することを検討している。

M6 有料道路は投資家に効果がない

- ・ ミッドランド高速道路会社は、有料道路が開通して以来毎年 2,600 万ポンドの損失
- ・ 2006 年以降、有料道路の交通量は減少し、収入も着実に減少
- ・ 有料道路の価値は 2008 年の 22 億ドルから 2009 年には 4 億 1200 万ドルに急落
- ・ 有料道路がよく利用されていたとしても、高速会社は依然として年間数百万ポンドを損失することとなった。

²⁰ <http://www.bettertransport.org.uk/system/files/M6-Toll-Report-Aug-10.pdf>

M6 有料道路は、巨額損失を生むひどい投資であることが証明された

連立政権は、財政危機下において民間投資が、料金を通して新たなキャパシティに投資する方法になるものとの提案を行った。しかし、M6 有料道路は実際、年間何千万ポンドも運営会社に損失を与えている。

ミッドランド高速道路会社は M6 有料道路で何千万ポンドもの損失

ミッドランド高速道路会社(MEL)は、M6 有料道路を建設運営しており、開通以来毎年約 2,600 万ポンドの損失がある。全国道路料金反対同盟 (NAAT)は、損失を生じさせないためには料金を2倍にする必要があると試算している。

表 ミッドランド高速道路会社の年間損失

2004	2005	2006	2007	2008	2009
£ 2,940 万	£ 2,650 万	£ 2,120 万	£ 2,790 万	£ 2,670 万	£ 2,610 万

予測に対して大幅に下回る交通量によって、高速道路会社とその親会社であるマッコリーインフラグループ(MIG)は、有料道路の価値を劇的に減少させなければならなかった。ロバート・ベイン・コンサルタントは、有料道路運営者の低いパフォーマンスに関する記事の中で、MIG は M6 有料道路の価値を 2008 年の 22 億オーストラリアドルから 2009 年には 4 億 1200 万オーストラリアドルに修正したと特筆している(12.5 億ポンド→2.34 億ポンド)。

落ち込んだ利益を埋め合わせるために、高速道路会社はインフレ率を超える値上げを導入したが、多くの有料道路利用者は M6 道路に戻ってしまった。有料道路と M6 道路の競争関係を強調しながら、MIG の最高経営責任者であるスティーブ・アレン氏はオーストラリアの新聞社に「有料道路に交通を引きつけるために、M6 道路の速度を落とすことが必要である」と述べた。

有料道路運営者のニーズは多くの場合利用者のニーズと矛盾する

多くの道路利用者団体は、運営会社と地域や道路利用者ニーズの不均衡を懸念しており、この懸念は交通委員会 2005 報告でも繰り返されている。例えば輸送業界は、道路利用から輸送会社を妨げる高速道路会社の料金設定について非難している。

高速道路会社の年間レポートは、路肩走行の導入(M6 道路の混雑解消とともに有料道路の魅力を増加させる)に対する懸念を表明し、会社は道路庁に対して反対活動を行ってきている。また、会社は、「タグ」テクノロジーの利用の拡張を望んでいる。それは、支払いを自身のポケットから手渡しで行われるよりもバーチャルにすることによって、ドライバーが値上げをより受け入れやすくするためである。

高速道路会社はまた、並行する M6 道路が混雑する朝や午後のラッシュアワーに料金を上げるピーク時課金を検討している。朝のラッシュアワーは有料道路の交通が増加する 1 日の中で唯一の時間である。M6 道路の混雑緩和に最もニーズのあるこの時間に料金を上げることは、M6 道路に更に交通が戻ってしまう可能性が高い。

22. 下院交通委員会第7回報告²¹(抄)

2005年3月

6. M6 有料道路

民間の有料道路に対する公共のコントロール

91. ミッドランド高速道路会社は、2054年までの53年間、M6有料道路を運営するコンセッションを締結している。M6有料道路への民間投資は、建設のための4億8,500万ポンドであり、マッコーリー・インフラグループは、トータルのプロジェクトコストを9億ポンドとしている。

M6有料道路は、納税者のお金の最小限の利用で資金を提供し、スケジュールを前進させる優れた道路である。開発、デザイン、建設のための合計投資費用は約9億ポンドであり、政府はM42との接続部分の建設に1,800万ポンドのコストをかけるだけである。全体の開発コスト(およびリスク)は民間セクターに移転されている。

92. M6有料道路の契約がなされると同時に、運営者が料金水準を決定する権利を持つこと、及び政府が料金水準に関してコントロールしないことに対する幅広い批判があった。M6有料道路の料金徴収を管理する法令では、コンセッション権利者は道路の全ての運営について責任を持つこととなっている。このような民間セクターへのコントロールの譲渡は、幅広い交通政策をコントロールするための政府の能力を除去するものである。

政府は、M6有料道路の料金水準に関するコントロールを有しておらず、それ故に、最も効果的な幅広いネットワーク利用を確保するための能力を制限することとなった。

交通省は、もしM6有料道路の方式を更に英国の民間有料道路で行う場合には、官が料金設定をコントロールする必要があると示している。

93. M6有料道路は、重量貨物車にあまり利用されていない。輸送業界は、料金があまりにも高いと考えているからである。それは、貨物車料金が11ポンドから6ポンドに割引された際にM6有料道路の貨物車数が増加することに現れている。しかし、これは運営者から示されておらず、高速道路会社は道路を利用する重量車の数は商業的に内密であると考えている。運営者は車両のカテゴリ毎の料金設定が自由であるばかりでなく、道路庁に交通データを提供していない。道路庁がM6有料道路の交通流を監視できないことは、地域における全体的な交通政策を計画する公共主体の能力を損ねるものである。商業的な内密性は、コンセッション合意の詳細を一般に入手できないものとしている。

94. 更に我々は、M6有料道路が次の50年間、全国的な交通政策決定による影響を受けないことについて懸念している。ミッドランド高速道路会社は、全くの独立した道路の区間として、安全性や維持管理基準に合致しつつM6有料道路を運営することが出来る。運営者の協力によって、全国道路課金や高占有車両レーン、動的交通マネジメント等の政策に限定してM6有料道路に適用することは可能である。我々が高速道路会社に幅広い政府の政策に従う意思につ

²¹ <http://www.parliament.the-stationery-office.co.uk/pa/cm200405/cmselect/cmtran/218/21809.htm>

いて質問したとき、マッコーリー・ヨーロピアン・インフラストラクチャー会社の理事長のロビン・ビッグラム氏は、我々はその様な要求に対して議論する用意はあるが、コンセッション合意の変更が必要になると説明した。

もし、重要な全国政策があり、政府がそれを導入したければ、我々はコンセッション合意の修正について、政府との話し合いに応じるものと考えている。

交通大臣は、新たな政策の要求に応じた M6 有料道路のコンセッション合意の変更は、高価なものになると認めている。

95. M6 有料道路は比較的高速道路の短い区間(27 マイル)であるため、コントロールの欠如は大きな問題とはならない。しかし、この有料道路の方式が広く実行された場合、コントロールの欠如は確実に地域の懸念となる。交通大臣は、もし全国的な課金システムが導入された場合、有料道路はそれに包括されることとなる。運営する中で、2 つのシステムは共存しえない。

96. 全国の道路ネットワークの交通政策をコントロールする政府の能力を譲り渡してはならない。我々は、ほとんどすべてのコントロールが M6 有料道路の民間運営者であるミッドランド高速道路会社に渡ってことを懸念している。これはリスクのある戦略であり、公共利益のためになるとの保証はない。もし政府が更なる民間の有料道路の導入を決める場合、我々は、M6 有料道路の経験を踏まえ、権限の移転及び適切な監視に対する障害は繰り返されてはならないと強く提言する。

23. 資産の維持管理及び運営の要求基準 エリア2の要求基準²²

(総論部分抜粋)

2011年7月英国道路庁

総論

(1) 目的

本文書は、エリアネットワークにおける維持管理及び運営サービスの実行に関する発注者の基準(以下、「維持管理及び運営基準」と称する)について説明する。

(2) 目標

発注者には、多くの重要な目標がある。

- 道路利用者及び道路工事従事者の安全性の改善
- 高品質な顧客サービス
- ベストバリュー及び効率性の改善
- 混雑緩和及び時間信頼性の改善
- 持続可能な運営

これらの目標を達成するためには、エリアネットワークを効率的に維持管理及び運営することが必要不可欠である。道路管理者は、公道を適切な水準に維持する義務がある。現行規定は、1980年道路法のセクション41(維持管理義務)及びセクション58(未修繕による損害賠償訴訟に対する特別抗弁)に記載されている。セクション58は、「道路管理者は、訴訟に関係する公道部分が交通にとって危険にならないことを保障するため、いかなる状況においても、合理的に要求された配慮を払った」という抗弁を提供している点において、非常に重要である。また、契約上の一般的な義務として、受注者は、エリアネットワークが、その特性に適切とされる水準以下で維持管理及び運営されることのないよう、あらゆる行動及びあらゆることを行わなくてはならない。

(3) 枠組み

この「維持管理及び運営基準」は、受注者が達成すべきアウトカムを示している。各基準は、この総論(パート0)を参照しながら読むことが重要である。一般的に、受注者はアウトカムを達成する方法を自由に選択できるが、その方法は「維持管理及び運営基準」に従ったものでなくてはならない。アウトカムに着目する第一の理由は、受注者がアウトカムを達成するために革新的な手法を採り入れ、それにより、道路利用者や道路工事従事者の安全性を損なうことなく発注者のコストを削減するためである。これは、継続的な改善の実施により強化されていかなければならない。受注者は、各「維持管理及び運営基準」において示される「パフォーマンスの測定基準」を用いて、パフォーマンスを測定しなければならない。「パフォーマンスの測定基準」に定まったパフォーマンスの要求水準がない場合、受注者はパフォーマンスを測定・記録しなくてはならない。但し、「維持管理及び運営基準」に示された全てのパフォーマンス要求水準を満たすことが、受注者アウトカムに適合していることの限定要因ではない。

²² http://assets.highways.gov.uk/about-us/procurement-asset-support-contract/Area_2_-_AMOR_v1.7.pdf

(4) アウトカムを基礎とする構成

全ての個別の「維持管理及び運営基準」は、図 0.1 に示すように構成されている。

範囲	「維持管理及び運営の要求基準」によりカバーされる業務の範囲
受注者アウトカム	受注者が達成を要求されるアウトカム
成果物	発注者から受注者に、受注者アウトカムを達成するために求める特定の成果物。これらは受注者の品質計画に含まれなければならない。更に、受注者アウトカムの達成に必要なと考える他の成果物を加える。
プロセス	発注者から受注者に、成果物の作成のために品質計画に含めることを求める特定のプロセス。維持管理及び運営要求基準を実行するためのプロセスを加える。
手続き	発注者から受注者に、品質計画におけるプロセスの一部として含めることを求める特定の手続き。プロセスの一部として発注者が求める他の手続きを加える。

図 0.1 アウトカムを基礎とした構造

この成果物、プロセス及び手続きが全てを網羅しているものではなく、発注者から受注者に対する最低限の要求事項を示したものである。受注者は、これに加えて、「維持管理及び運営基準」に基づく義務の履行、及び受注者アウトカムを達成するために必要な自らの成果物、プロセス及び手続きを設定しなければならない。

不適合と判定された受注者アウトカム、成果物、プロセスもしくは手続きの失敗は、付録 19 の「サービス情報(報告書)」に従い、原因分析及び修正行動が求められる。ただし、受注者が関連する手続き、プロセス、サービス供給(「維持管理及び運営基準」及び受注者が必要であるとして付加したもの)を実行・遵守し、原因が完全に受注者のコントロール外で、受注者の道路の維持管理と運営に関する経験から合理的な予測できないものであった場合、受注者アウトカムを達成できなかったとしても不適合とはみなされない。各維持管理及び運営基準には、パフォーマンス測定基準を示した一覧表が含まれており、受注者は、これらの基準を用いながら、付録 15 の「サービス情報(パフォーマンスマネジメント)」に従って、自らのパフォーマンスを測定しなくてはならない。

(5) リスクベースの方法論

受注者は、発注者に対して最高のバリューフォーマネーを提供する一方で、道路利用者や道路工事従事者の安全性を損なうことのない受容可能な水準までリスクを軽減するため、維持管理及び運営の実施に際してリスクベースのアプローチを採用しなければならない。維持管理及び運営基準におけるリスクベースのアプローチとは、維持管理活動をいつどこで行うかについて、インテリジェンスな意思決定を行うために、エリアネットワークに関するデータや情報を用いながら、受注者が必要と判断する活動への優先順位付けや目標設定を行うことを意味する。

受注者が軽減しなければならない主要なリスクは、以下の通りである。

■ 安全性のリスク

このリスクは、エリアネットワークが交通に対して危険ではないことや、道路利用者または道路工事従事者の安全性に対してリスクをもたらさないこと、発注者に対して道路法(1980年)のセクション 58 に基づく「特別抗弁」を提供することを確保するために、軽減されなければならない。

■ 通行可能性のリスク

このリスクは、受注者が、発注者の他の義務、政策、目的を考慮した上で、合理的に実行し得る範囲で、エリアネットワーク上の交通の迅速な移動を保証し、他の管理者の道路ネットワークにおける交通の迅速な移動を促進するために、軽減されなければならない。

これには、エリアネットワークの特性や、これを利用すると考えられる交通に関する受注者の徹底的な理解が必要である。

リスクや不具合、潜在的な不具合を含むエリアネットワークの状態に関する理解や知識に基づき、受注者は、限られた財源を利用し最高のバリューフォーマネーを達成するために必要と判断される活動に対して、優先順位を付けなければならない。受注者は、自らの品質計画の一部として、この優先順位付けを効率的に実施するために、明確なプロセスと手続きを検討する。不具合の安全かつ効率的な特定と制御は、「維持管理及び運営基準」の重要な見地である。

資産の不具合とは、以下の通りである。

- 道路利用者に対して、意図せざる障害、妨害もしくは危険を引き起こすもの。
- 通常の状態からの悪化を示すもの。
- 意図された方法で活動を妨げるもの。
- 損傷したもの。
- 他の事項の悪化の進行を早める可能性の大きいもの。

「維持管理及び運営基準」からのアウトプットは、図 0.2 に示すように、更新事業の特定・作成のためのプロセスへのインプットとなる。

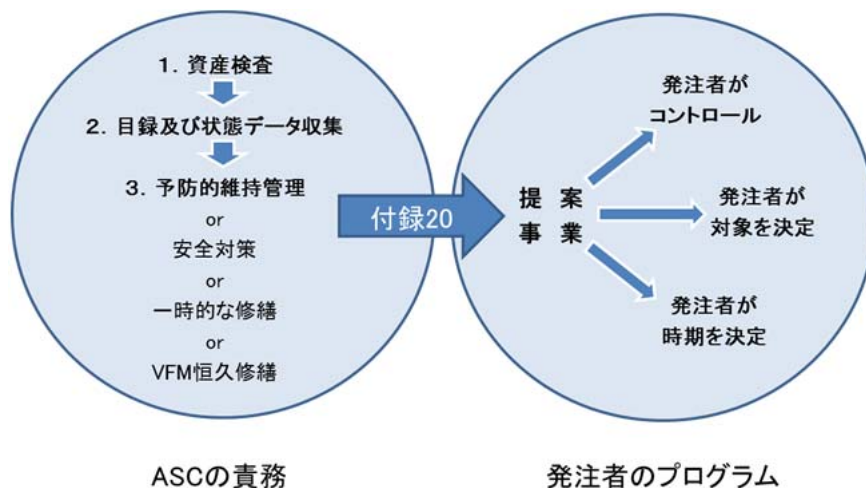


図 0.2 「維持管理及び運営基準」と事業特定の関係

事業の特定に関して、付録 20 のサービス情報(事業検討)を参照しなければならない。受注者は、事業を提案する前に、「維持管理及び運営基準」の履行を確実にすることによって、事業を特定するプロセスとの接続を、効果的にマネジメントし調整することを確保しなければならない。受注者によって特定される事業は、発注者の「ネットワークの提供と開発プログラム」「開発管理マニュアル」「バリューマネジメントマニュアル」で示される、エリアネットワークにおける優先的なニーズを基としたものでなければならない。受注者は、付録 15 のサービス情報(パフォーマンス管理)の基準に従って、自身のパフォーマンスを記録し、自身のパフォーマンスを、サイクルタイムやコストを削減しながら、継続的に改善するために測定データを用いる。

(6) 受注者の主要な運営プロセス

受注者は、道路法セクション 58 の特別抗弁を発注者に提供する方法で、自身の活動を実施する。受注者は、図 0.3、0.4 に示す、リスクを踏まえた検査、資産の安全対策・修繕に関する主要なプロセスを採用する。これらは最低限の要求基準であり、受注者は契約に基づく義務や、受注者アウトカムを達成するため必要であると考えられる、あらゆる活動を補完しなければならない。受注者は、資産の検査、安全対策及び修繕に関して、十分詳細なプロセスや手続き、タイムスケールを品質計画の中に含めなければならない。

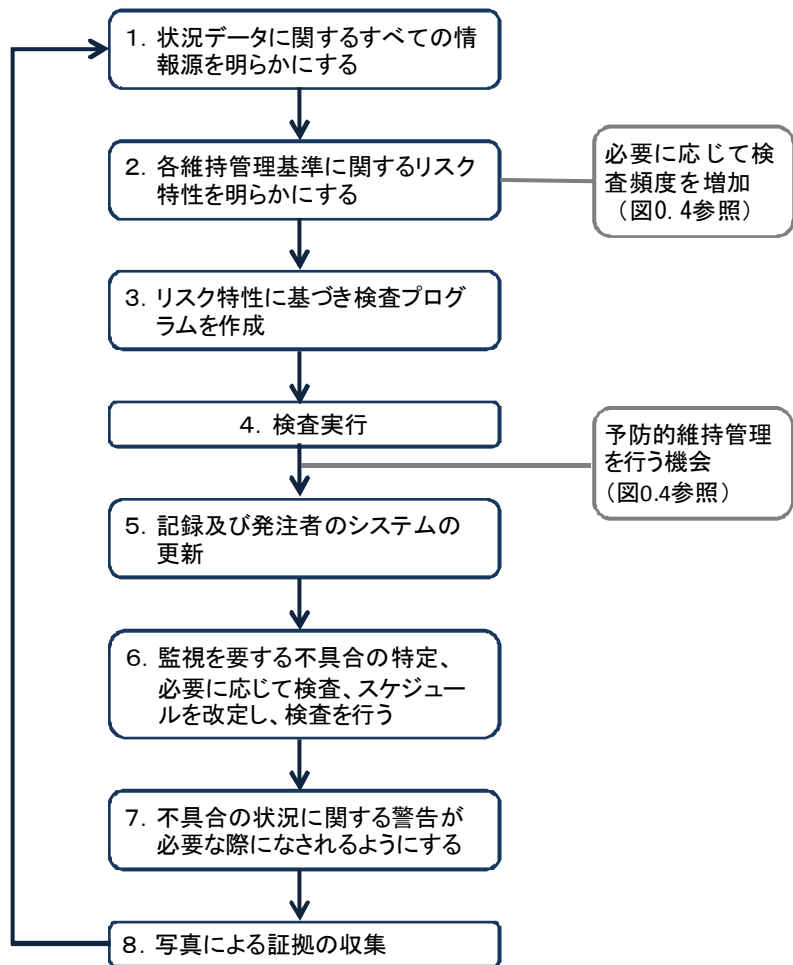


図 0.3 リスクを踏まえた検査プロセス

リスクを踏まえた検査プロセス-活動の注釈

1	状況データに関する全ての情報源を確認	準備期間中に、受注者は既存記録を検討し、資産状況に関する知識を得るための情報源を全て確認する。受注者は、道路利用者に危険を及ぼす可能性のあるエリアネットワークの部分を特定するためにあらゆる合理的な注意を払わなくてはならない。
2	各維持管理基準に関するリスク特性を確認	「維持管理及び運営基準」には、それぞれ異なったリスク特性が存在する、すなわち、受注者のアウトカムの達成に影響を与える、もしくは道路利用者に危険を及ぼす可能性のある様々な種類のリスクである。受注者は、エリアネットワークの可変的な性質及び特性を考慮して、これらのリスクの特性を明らかにしなくてはならない。すなわち、通常では低いリスクであっても、エリアネットワーク内の状態によっては高いリスクとなるかもしれない。受注者は、この条件を理解しておかなければならない。
3	リスク特性に基づき検査プログラムを作成	受注者は、リスク特性を踏まえ、各維持管理基準について検査プログラムを作成する。プログラムは、不必要な車線閉鎖を避けるために調整されなければならない。
4	検査の実施	発注者により義務付けられた手続きに加えて、受注者は検査を実施するための手続きを適切に行わなければならない。受注者は、検査の質をチェックしコントロールするための体制を有していなければならない。受注者は、検査後に予防的維持管理もしくは安全対策を行う機会がある。
5	記録及び発注者のシステムの更新	受注者は、必要に応じて自らのシステムを更新し、また「サービス情報」の付録 25(総合資産管理)の基準に従って発注者のシステムも更新する。
6	監視を要する不具合の特定、必要に応じて検査スケジュールを変更し検査	受注者は、潜在的に劣化の可能性があり、受注者のアウトカムの達成にリスクをもたらす可能性があり、道路利用者に危険を及ぼす可能性のある不具合を監視する。受注者は、状況に応じて検査体制を調整する。
7	必要に応じ不具合の状況に関する警告の確保	受注者は、道路利用者に危険を及ぼす可能性がある不具合に関して、道路状況の警告を行う。
8	写真による証拠の収集	受注者は、「維持管理及び運営基準」を遵守している証拠として利用できるよう、検査中に写真による証拠を収集しなければならない。

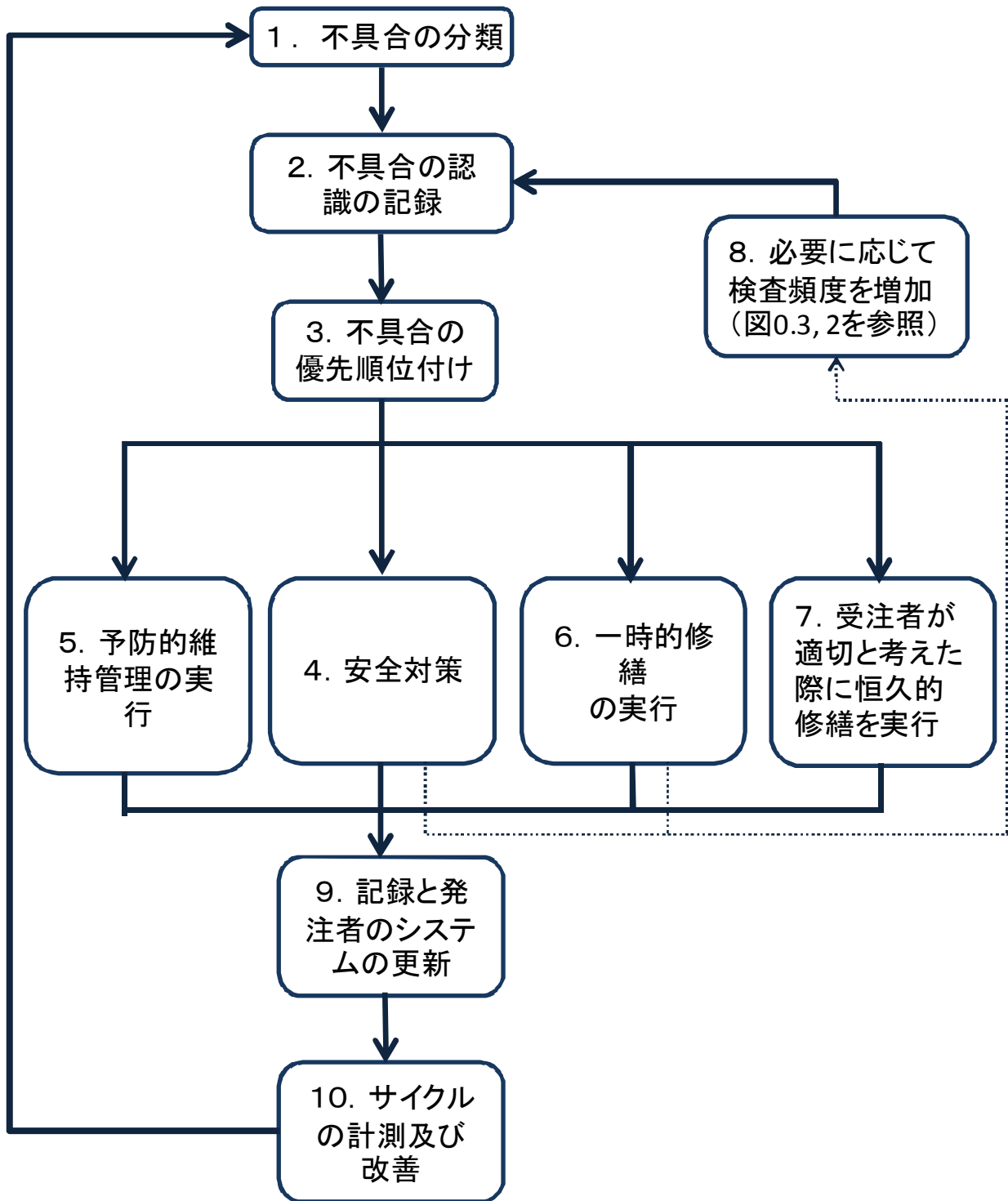


図 0.4 リスクに基づく安全対策及び修繕プロセス

リスクを踏まえた安全対策と修繕のプロセス-活動の注釈

1	不具合の分類	受注者は、検査、安全対策、及び修繕に関する適切な対応時間の設定を可能にするために不具合を分類する。維持管理基準計画には、受注者のアウトカムを実現し、発注者に道路法セクション 58 に基づく特別抗弁を提供するために、それぞれのカテゴリーについて、適切な対応時間が示されねばならない。受注者は、不具合の物理的所在場所、及び道路利用者に対する潜在的危険性を考慮しなくてはならない。
2	不具合の発見記録	受注者は、その検査活動、監視者、及び第三者からの情報もしくはその他の情報源を通じて、不具合に関する認識を記録する(リスクに基づく検査プロセス、図 0.3 を参照)。
3	不具合の優先順位付け	受注者は、安全対策に要求されること、予防的維持管理や一時的修繕を行うべきか否かを決定するために、不具合の状況の評価する。優先順位付けは、受注者アウトカム達成へのリスク、及び道路利用者への危険性に基づいて行われなければならない。
4	安全対策	受注者は、道路利用者に危険がないように、不具合の安全対策を確実に完了させる。
5	予防的維持管理の実施	資産の劣化を避ける。これは、後のより高額のコストを避けるためにコストを負担した方がよいという経済的理由のためでもあり、より重要であるが、道路利用者に危険を及ぼす可能性のある不具合の劣化を避けるという安全上の理由のためでもある。
6	一時的修繕の実施	受注者は、恒久的修繕を行わないところでは、一時的修繕を実施する。
7	受注者が適切と判断する際の恒久的修繕の実施	受注者は、恒久的修繕を行う方が、経済的理由から適切であると考える場合には、恒久的な修繕を選択することができる。
8	必要に応じて検査頻度の増加 (図 0.3 を参照)	安全対策もしくは一時的な修繕が実施された場合、受注者は検査頻度を再評価しなくてはならない。事実上、安全対策もしくは一時的修繕は新たな不具合と同様に扱われ、修繕の性質に応じて監視がなされる。
9	記録及び発注者のシステムの更新	受注者は、必要に応じて自らのシステムを更新し、また「サービス情報」の付録 25(統合的資産管理)の基準に従って、発注者のシステムも更新する。受注者は、修繕もしくは安全対策の前後の不具合の状況を示す、写真による証拠を記録するシステムを有していなければならない。
10	サイクルタイムの計測及び改善	受注者は、不具合の警告、安全対策、もしくは一時的/恒久的修繕の対応に関して、自身のパフォーマンスの詳細を記録しなければならない。受注者は最初から、サービス情報(継続的改善)の付録 14 に示された方法を利用し、そして、プロセス及び手続きにおける、価値のある活動の最適化、価値のない付加的活動の最小化、及び無駄削減のためにリーン技術を採用しなければならない。

(7) 受注者の義務

受注者は、契約に基づくすべての義務に従い、「維持管理及び運営基準」を提供しなければならない。義務には以下が含まれるが、限定されるものではない。

1. 品質計画には、本文書において発注者から特に要求された成果物、プロセス、手続きが含まれねばならない。
2. 受注者は、上記の主要な運営プロセスを採用し、品質計画に含めなければならない。
3. 品質計画は、様々な維持管理基準をカバーする維持管理基準計画(対象範囲については以下を参照)に関する規定を含まなければならない。また、「サービス情報」の付録 24(品質計画枠組み)で要求されているように、異常気象時のサービス、事故対応、ネットワークの占有については、個別の計画が存在しなければならない。これらの計画では、受注者アウトカムを達成し、道路利用者への危険を避けるために、受注者がどのような活動を行うのかについて、タイムスケール、財源水準、活動頻度、活動の成果を含めて、詳述しなくてはならない。これらの計画には、受注者の下請け業者(サプライヤー)により行われる活動もすべて含まなければならない。この様々な計画は、必要に応じて更新されなければならない。
4. 「維持管理及び運営基準」に関する品質計画の作成に際して、受注者は、サービス情報(品質計画枠組み)の付録 24 に示された品質方針のテーマを採用しなくてはならない。例えば、サイクル時間がアウトカムを達成する上で重要である場合には、受注者は、プロセス及び手続きの設計の際に、「迅速性」のテーマを考慮しなければならない。
5. 受注者は、「維持管理及び運営基準」を、発注者、受注者もしくはサービス(サービスのいずれかの部分にこれらが適用される範囲において)に適用される全ての法、規制、条例、指令、ルール及び政令を遵守して実行しなければならない。
6. 受注者は、「維持管理及び運営基準」を、サービス情報に示されたすべての保健衛生及び安全に関する基準に従って実行しなければならない。
7. 「維持管理及び運営基準」において記載されている文書、プロセスもしくは手続きは、最新版であるとみなす。
8. 維持管理基準において定義されているように、全ての重要ポイントを観測し、受注者は文書での公表メカニズムを有していること。
9. 受注者の活動が他者(例えば、発注者の契約者)、もしくは発注者の組織の他の部署(例えば、トラフィックオフィサー)との調整を必要とする場合、受注者は、自身の業務を有効かつ効率的に管理しなくてはならない。
10. 受注者は、価値のある活動の最適化、価値のない活動の最小化を確実にを行い、無駄が除去されるよう、時間及び費用の面で効率的なプロセス及び手続きを用いる。契約条件の第 53 条及び 54 条で要求されているサイクルタイムの削減、効率性の改善、革新を創出するために、「サービス情報」の付録 14(継続的改善)で示されたメカニズムを活用しながら、継続的な改善の機会を求めていかなければならない。図 0.5 に、これらの原則の適用例を示す。

「維持管理及び運営基準」に関するリーンプロセス設計の活用及び継続的改善の原則

安全対策の事例

付加価値のない活動（NVA）の最小限化と無駄の排除によるサイクルの短縮は、安全性を改善し費用を削減する。

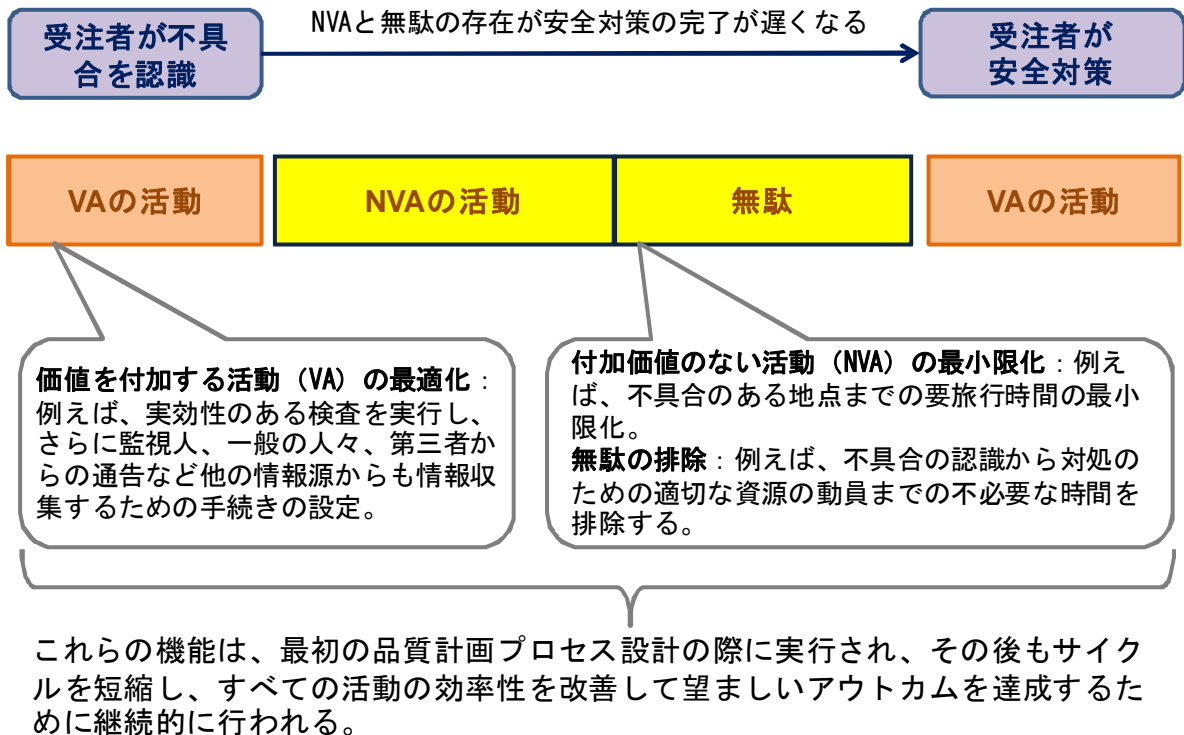


図 0.5 継続的改善の原則

(8) 維持管理基準計画(MRP)

これは、本文書で示した維持管理基準を達成するための受注者の計画であり、最低でも以下の事項を含まなければならない。

1. 道路状態のデータに関する情報源の詳細。
2. 受注者の検査、安全対策、修繕に関するリスクベースのプロセスや手続き。上記の主要な運営プロセスに含まれる発注者の要求基準を考慮する。
3. エリアネットワークに関するリスク評価の詳細(「サービス情報」の付録 24(品質計画枠組み)に示された「維持管理基準サブプロセスの特定」を参照)及び不具合の分類及び優先順位付けにおいて用いられた仮定。
4. 検査プログラム。
5. 不具合の特定、検証、対応及び修繕を含む、対応と修繕に関するタイムスケール。
6. ネットワークの占有を最小化するための工事をまとめる方法(道路空間の予約基準、TM 基準、一時的交通規制令を含む)。
7. 各維持管理基準に関する承認を伴う重要ポイント。
8. 誰が工事を行うのか、施工頻度、タイムスケールを含む、事前に計画された予防的維持管理の詳細。受注者の下請けの活動についても同水準の詳細さが要求される。
9. 計画は「リアルタイムな文書」であり、必要に応じて更新されねばならない。

10. 維持管理基準計画の重要ポイント

説明:

受注者は、準備期間の終わりまでに、「維持管理及び運営基準」のパート 0 に従い、維持管理基準計画を作成しなければならない。

承認メカニズム:

維持管理基準計画のサービスマネージャーによる書面での承認。

(9) 持続可能性に関する基準

受注者は、「維持管理及び運営基準」の提供に関連して、持続可能性に関する以下の 4 つの主要原則を採用する。

1. 資源の効率的利用
 - ・ 資材消費量の削減
 - ・ エネルギーの節約の実行と促進
2. 環境影響の軽減
 - ・ 現行規制に基づく現場廃棄物管理計画の作成・実行を含む、廃棄物削減の実行と促進
 - ・ 素材の再利用及びリサイクルの実行及び促進
 - ・ 環境への負の影響を防止するための、設計目的/原則の効率的な利用と適用
3. 気候変動に対応した開発
 - ・ 炭素排出量削減の実行と促進
4. 包含して運営される原則
 - ・ 多様性及び機会平等原則の実行
 - ・ スキル/研修制度の実行

(10) ガバナンス

受注者は、本文書に含まれる「維持管理及び運営基準」からの逸脱を提案することができる。

逸脱の提案は、逸脱提出ガイドンスに従って提出されねばならない。同ガイドンスの最新版はWebDASウェブサイトからダウンロード可能である。そのような逸脱を提出するためのメカニズムは、図 0.6 に示された、発注者の WebDAS システムである。

この「維持管理及び運営基準」に関するいかなる変更も、サービスマネージャーからの指示によるものでなくてはならない。

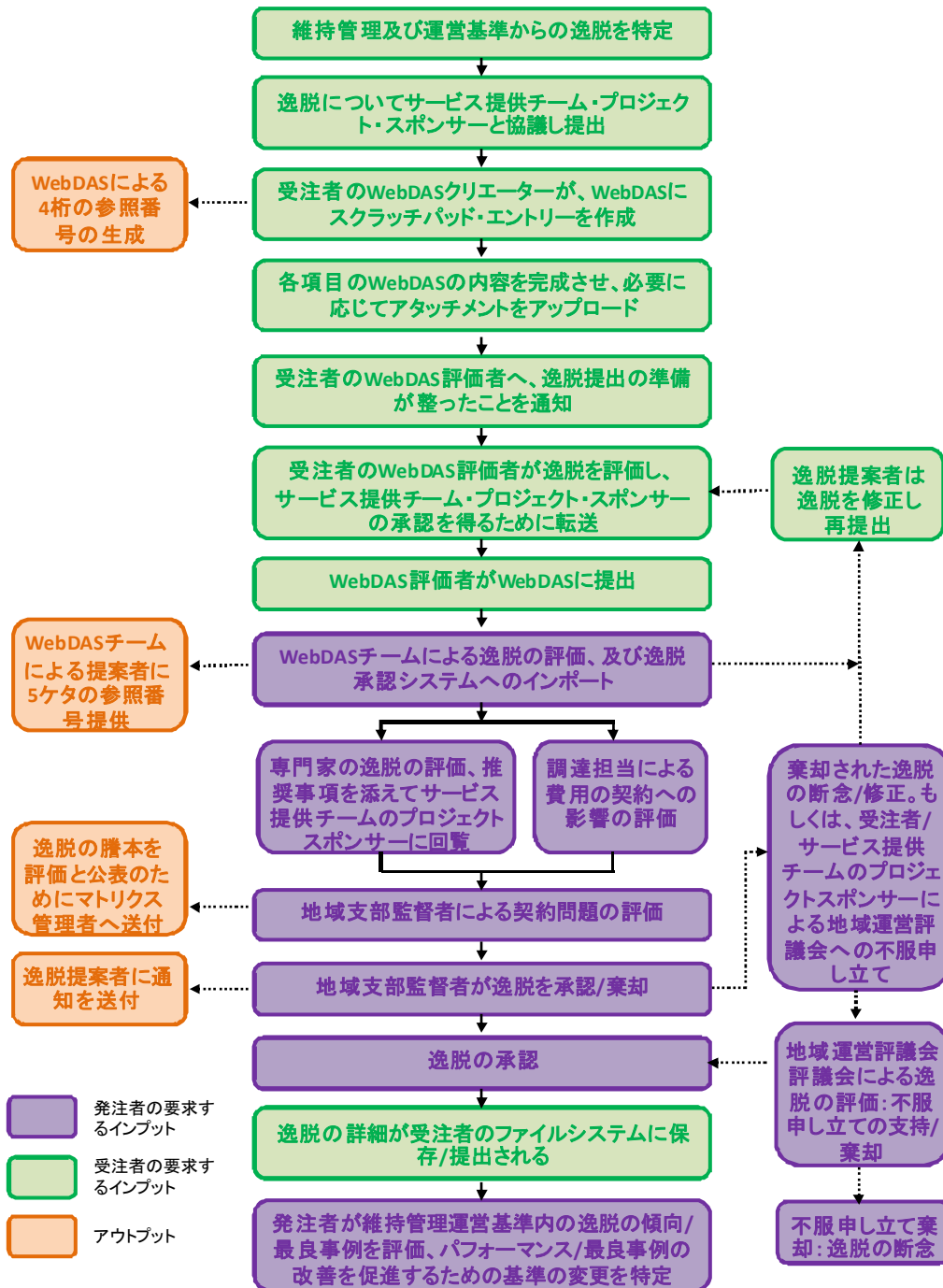


図 0.6 標準的プロセスからの逸脱

24. パフォーマンス・マネジメント・フレームワークの方法論(抄)

2012年4月 英国道路庁アセットマネジメント室

3. 背景

道路庁戦略プラン 2010-15 は、我々が「世界をリードする道路運営者」になるというビジョンを提示している。

このビジョンを達成するためには、ビジネスの改善を推進し、持続可能な交通システムに対する貢献を強化していくことが不可欠である。我々のネットワークをより効率的に運営することは、より優れた持続可能性の中核である。我々の道路ネットワークは、全国の経済回復を支援するために円滑に機能する必要がある。全国の社会福祉を促進するために、全ての顧客の多様なニーズに合致しなければならない。そして、持続可能なアプローチを開発し続けなければならない。

このビジョンに向けた我々の進歩と達成を監視するために、我々の目標を支援するアウトカムを決定し、道路庁とサービスプロバイダーのパフォーマンスについて適切な尺度を与えるパフォーマンス基準を選定してきた。パフォーマンス基準に対してパフォーマンスを最大化することは、戦略目標や全てのビジョンの達成を確実にするものである。パフォーマンスマネジメントは、道路庁とサプライチェーンにおいて、ベストバリュー、効率性、説明責任を強化するために用いられることとなる。これらを監視するために、我々は全ての契約とサプライチェーンのパフォーマンスを測定する必要がある。この文書は維持管理契約のパフォーマンス測定を記載するものである。

パフォーマンス・マネジメント・フレームワークは、一貫したパフォーマンス測定の方法を示している。そして、一貫したフレームワークで測定されたパフォーマンスは、様々な方法で分析され、継続的な改善を推進することが出来る。パフォーマンス・マネジメント・フレームワークの第一の目標は、我々にこれら契約のパフォーマンスを監視し、ベストバリューと効率性のターゲットに合致するための改善可能とすることである。

パフォーマンス・マネジメント・フレームワークは、道路庁の望みを反映するために定期的に見直しを行うことを条件としている。サービス提供の異なる側面に焦点をあてる際には、利用する指標や採用する測定は変化し、進化することとなる。

このアプローチは、道路庁に以下を可能とする。

- ・ サービスプロバイダーのパフォーマンスの可視性の向上
- ・ サービスプロバイダーのパフォーマンスを採点する際の主観性の削減、これにより、エリアを跨がるパフォーマンス比較に必要な一貫性を与える。
- ・ サービスプロバイダーのパフォーマンスのベンチマークを与える。
- ・ 証拠に基づく意思決定を通して、契約を実行する中で有効性・効率性の改善を推進する。

4. パフォーマンス・マネジメント・フレームワーク

4.1 測定の分野

地域契約・パフォーマンスチームがサービスプロバイダーのパフォーマンスについて一貫した測定とマネジメントを行うために、サービスプロバイダーの責務と成果物は、戦略目標に向けた配置がなされている。戦略目標は、道路庁戦略プラン 2010-15 に直接由来するものである。我々が特定する各要素のパフォーマンスは、組織の目標の達成を支援する契約上の成果物に寄与するものである。

道路庁の戦略目標は、以下の通りである。

顧客が信頼するサービスの提供

この分野では、どのようにサービスプロバイダーが、ネットワーク上の路上工事や事故による渋滞を削減するサービスを計画・提供しているかを測定する。また、サービスプロバイダーは、許可された渋滞改善事業の実施によって貢献することもできる。

サービス提供の規範となる

この分野は、どのようにサービスプロバイダーが品質マネジメントや継続的な改善の観点から自身の組織をマネジメントするのか、及びどのようにコスト管理や時間管理等のプロジェクトの提供をマネジメントしているかを測定する。

持続可能な解決策の提供

この分野は、どのようにサービスプロバイダーが環境や地域のコミュニティへの影響を伴うサービス提供の要素をマネジメントしているかを測定する。

世界で最も安全な道路

この分野は、どのようにサービスプロバイダーが、安全なメンテナンスを実施し、ネットワークの道路利用者や作業員の安全性を維持しているかを測定する。

ダイナミックで回復性に富むネットワーク

この分野は、どのようにサービスプロバイダーが、道路資産を長期的に持続可能な状態で維持するという我々の目的に寄与しているかを測定する。

これらの戦略目標の下で、「レバー」「サブレバー」「要素」の階層が特定され、「要素」「サブレバー」「レバー」の寄与が決定される。「要素」「サブレバー」「レバー」及び戦略目標は図1に模式的に示される。

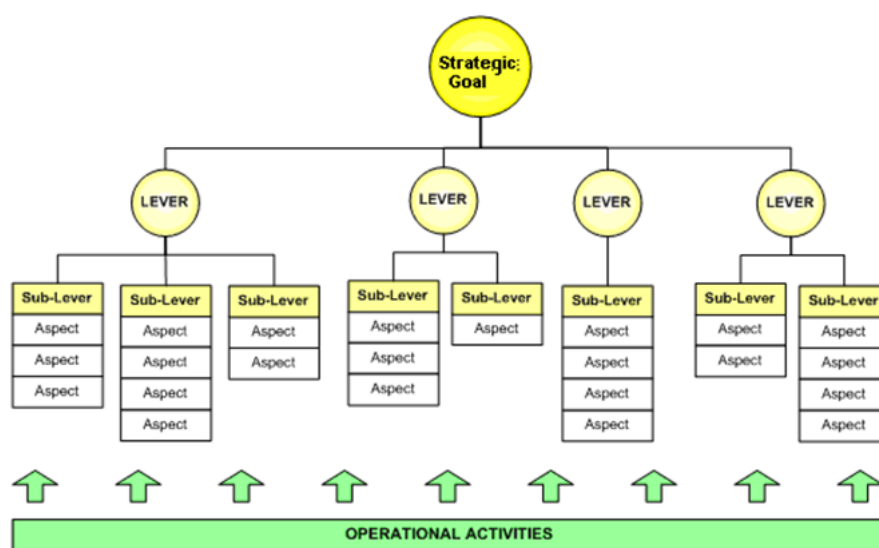


図1: パフォーマンス階層の模式

戦略目標は階層のトップに位置し、多くのレバーは各戦略目標に、多くのサブレバーは各レバーに、最後に多くの要素(アспект)は各サブレバーにそれぞれ貢献する。これらの測定はサービスプロバイダーのパフォーマンスに対する全体論的なアプローチを捉えるためにデザインされている。

4.2 データの基準

我々は多くの要素をサポートするために運営データを要求し、これらはデータ提供様式の中で提供される。データ基準は、これらのデータ提供の様式を定義する。

4.3 パフォーマンスの採点

PMFにおけるパフォーマンスの採点は、要素レベルで実行される。各要素は、パフォーマンスによって白、赤、黄色、青、藤色のスコアを受け取る(今後 WRAGM という)。白は採点がされていないことを示す。赤(R)、黄色(A)、青(G)は、関連する採点ガイダンスにおいて定義された意味を持つ。青はターゲットの達成を表す。藤色は N/A スコアを表す。N/A のスコアは、要素が特定のサービスプロバイダー契約の範囲で意味を持たない場合のみ用いることが可能であり、もしくは測定期間中に生じない道路庁の特定の活動(例えば改良事業の進捗)を表す。

4.4 パフォーマンス階層の重みづけ

パフォーマンス階層内の戦略目標、レバー、サブレバー、要素は、階層要素間の相対的な重要性を正確に表現するよう重みづけされる。最新の重みづけを含むパフォーマンス階層ポスターは、パフォーマンスマネジメントマニュアルの付属として含まれる。階層要素の直下の重みづけの合計は100%となる。このため、戦略目標の重みづけは合計100%となり、1つの戦略目標に対する全てのレバーの合計は100%となり、1つのレバーに対するサブレバーの合計は100%となり、最後に、1つのサブレバーに対する全要素の合計は100%となる。これらの重みづけは、各要素レベルでの WRAGM スコアが、パフォーマンス・フラッグの形で階層を伝わり、戦略目標、レバー、サブレバーの各レベルで積分される。

4.5 パフォーマンス・フラッグ

階層内の戦略目標、レバー、サブレバー、要素のパフォーマンスは、パフォーマンススコアを平均するのではなく、WRAGM スコアの結果を示すものとして、パフォーマンス・フラッグの形で表現される。パフォーマンス・フラッグの例を図2に示す。



図2: パフォーマンス・フラッグ

パフォーマンス・フラッグは、パフォーマンススコアの背後にある詳細を示すことが可能である。例えば、青色部分と赤色部分は、いくつかの分野で優れたパフォーマンスがあり、いくつかの分野で悪いパフォーマンスがあることを示す。フラッグの利用なしでは、パフォーマンススコアが平均化され、全てのものが高い確率で黄色になる危険性がある。例えば、サブレバーレベルでの黄

色は、サブレバーに対する全ての要素が黄色、もしくは要素の半分が赤、半分が緑であることを示すこととなる。明らかに、この 2 つは大きく異なるものであり、パフォーマンス・フラッグを用いる代わりに平均化した場合、パフォーマンスが階層を伝わっていくにつれてこの情報は失われる。サブレバーにおけるパフォーマンス・フラッグは、図 3 に示すように、重みづけされた要素の要約を示すものである。重みづけの合計は 100%となる。

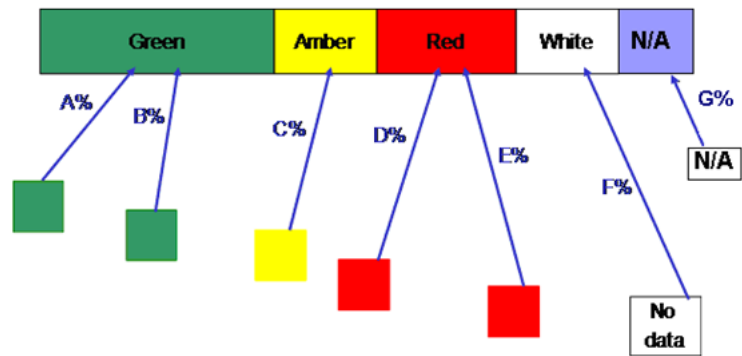


図 3:スコアの伝達

6. 測定とマネジメント

サービスプロバイダーの報告プロセスは、6 つのステップに分かれた規則的なサイクルであり、全てが検査やレビューの実施を条件としている。以下、各ステップについて順に説明する。

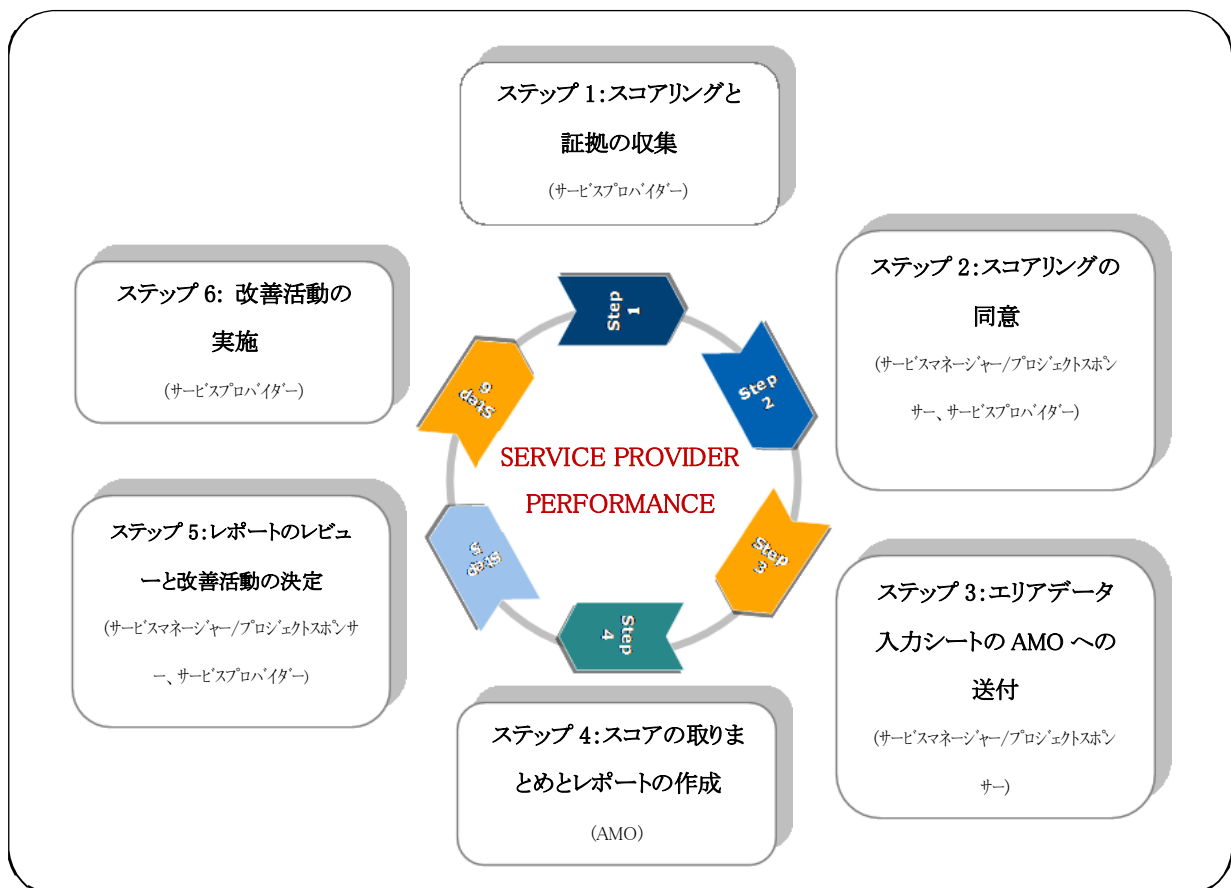


図 4: パフォーマンスマネジメントサイクル

6.1 スコアリングと証拠集め

パフォーマンスの採点

パフォーマンスサイクルの最初の段階は、サービスプロバイダーによるパフォーマンスの自己採点、及びステップ 2 の採点合意に先立ち、彼らの採点の正当性を示す関連証拠の収集である。パフォーマンスの採点は、要素レベルで行われ、全ての関連する要素が採点される必要がある。各要素は WRAGM のスコアを与えられることとなる。

スコアリングへの全体アプローチ

サービスプロバイダーのパフォーマンスのスコアリングは、コンプライアンスを実証し、改善努力が必要なところに焦点をあてることを可能とする。スコアリングは、スコアリングガイダンスの各章で概説される特定のガイダンスを基に作成、同意される必要がある。しかし、一般に、緑は要素に対して受け入れ可能なパフォーマンスであり、一方赤色は改善が必要であることを意味する。

サービスプロバイダーのコントロール外の要素

もし、要素が、パフォーマンスの緑が達成できず、サービスプロバイダーのコントロール外である場合、これらは黄色もしくは赤のスコアのままとする必要があるが、関連するコメントがデータ入力シートに加えらる必要がある。また、AMO と解決のための議論を行う必要がある。

12 か月の測定

如何なる要素も、WRAGM スコアは 12 か月測定に基づくものである。そして、スコアリングガイダンスで他の方法の言及がなければ、12 か月未満の契約は按分される。

データ入力シート

このプロセスを支援するために、「PMF データ入力シート」が全てのサービスプロバイダーに提供される。データ入力シートは第一に契約、日付、記入者を求める。データ入力シートは、戦略目標でグループ化された全ての要素のリスト及び各要素のために、赤、黄色、緑、データなし、N/A オプションのドロップダウンリストを含む。更に、サービスプロバイダーが利用するための空白欄がある。

スコアリングガイダンス

関連するガイダンス文書「PMF-スコアリングガイダンス」は、各要素のスコアリングの詳細を提供する。スコアリングガイダンスにおける要素は、戦略目標でグループ化されている。

証拠の収集

自身のスコアを正当化するために、サービスプロバイダーは、ステップ 2 の道路庁とのスコアリング同意会議に先立って、全ての関連する証拠を確保する必要がある。また、スコアリングガイドは、サービスプロバイダーが彼らのスコアを正当化するために何を示す必要があるのかを詳述し、関連する必要な証拠をリストにしている。

6.2 スコアリングの同意

スコアリング同意会議

スコアリングの同意は、サービスプロバイダーのパフォーマンスマネージャーと関連するサービスマネージャー/プロジェクトスポンサーとの間で達成される必要がある。また、サービスプロバイダーは、速やかな同意とパフォーマンススコアの承認のために、自身のスコアを正当化する証拠を提供する必要がある。

6.3 エリアデータ入力シートの AMO への送付

スコアリング同意会議の次に、同意された日までに、各エリアのデータ入力シートを PMF NDD Inbox に email する必要がある。

6.4 スコアの取りまとめとレポートの作成

アセットマネジメント室(AMO)は、パフォーマンススコアを一元的に取りまとめ、パフォーマンスレポートを作成し、関連するサービスマネージャー/プロジェクトスポンサー(サービスプロバイダーに転送)とNDDPG に送付することを担当する。

パフォーマンスレポートの作成

アセットマネジメント室(AMO)は、パフォーマンスレポートを作成し、関連するサービスマネージャー/プロジェクトスポンサーとNDDPG に同意された期日までに送付することを担当する。

レポートの典型的なカテゴリーは、次のように作成される。

- エリア/地域/契約パフォーマンスレポート
- エリア/地域/契約パフォーマンス比較レポート
- エリア/地域/契約パフォーマンストレンドレポート
- 白、赤、黄色が最も高い比率のレポート:トップ 5 の詳細

MST スコア

全てのスコアがデータベースに入力された後、AMO は MST スコアをスプレッドシートに出力し、関連するサービスマネージャー/プロジェクトスポンサーに送付する。

6.5 レポートのレビューと改善行動の決定

関連するサービスマネージャー/プロジェクトスポンサーと、サービスプロバイダーは、パフォーマンスレポートにより情報提供されたターゲットとなる改善活動を決定する。そして、サービスプロバイダーは改善活動を組み入れるためのアクションプランを開発する。

6.6 改善行動の実施

サービスプロバイダーは、アクションプランに組み入れられた改善活動を実施する。

(参考)パフォーマンス階層

戦略目標	レバー	要素(アспект)
1. 顧客に信頼されるサービスの提供 [40.5%]	1.1 顧客の満足	略
	1.2 占用情報の入手が可能	
	1.3 路上工事の影響の最小化	
	1.4 混乱が最小となるよう事故をマネジメント	
2. サービス提供の規範となる [11%]	2.1 適切な人員、プロセス、システムの設定	略
	2.2 効率的な契約のマネジメント	
	2.3 資産更新・改善事業の実施	
3. 持続可能な解決策の提供 [17%]	3.1 ネットワークの環境影響の緩和	略
	3.2 効率的な再資源の利用	
	3.3 炭素排出の削減	
	3.4 空間的、経済的、環境的な優先度を支援するネットワーク改善の促進	
	3.5 近隣地域社会へのネットワークの影響の緩和	
4. 世界で最も安全な道路 [17%]	4.1 安全なネットワークの維持 [65.65%]	・土構造物資産のリスクの効果的なマネジメント[18.68%]
		・欠陥の安全化:照明[22.60%]
		・欠陥の安全化:舗装[22.60%]
		・14 の緩衝帯に関する AMOR の成果物を満たす[6.76%]
		・清掃に関する AMOR の成果物を満たす[6.76%]
		・AMOR のパフォーマンス目標への合致[22.60%]
	4.2 安全なネットワークの提供 [15.07%]	・地域ネットワークマネジメント事業の安全事業の設計通りの建設
		・道路安全検査の実施と閉鎖行動
	4.3 道路庁や契約者を巻き込む事故の削減 [19.28%]	・プロバイダーの組織における事故の削減
		・CDM 規制の遵守
5. ダイナミックで回復性に富むネットワーク [21%]	5.1 効果的な意思決定を支援する情報が入手可能	略
	5.2 資産の長期的な健全性の維持	
	5.3 悪天候時のネットワークの利用	

(参考)スコアリング例

戦略目標:4. 世界で最も安全な道路

レバー :4.1 安全なネットワークの維持

要素 :清掃に関する AMOR の成果物を満たす

AMOR 参照	要素の証拠/測定	緑	黄色	赤
パート 15 成果物 5, 6, 7	<p>実証</p> <p>以下のエリアを特定のグレードに、特定の期限までに 100%達成する。</p> <p>高速道路及び主要幹線道路の車道、路側(舗装)、中央帯(舗装)を 28 日以内にグレード B,C から A[1 ポイント]</p> <p>高速道路及び主要幹線道路の車道、路側(舗装)、中央帯(舗装)を 7 日以内にグレード D から A[1 ポイント]</p> <p>高速道路及び主要幹線道路のラウンドアバウト、待避所、ランプを 14 日以内にグレード B,C から A[1 ポイント]</p> <p>高速道路及び主要幹線道路のラウンドアバウト、待避所、ランプを 14 日以内にグレード D から A [1 ポイント]</p> <p>エリアネットワークの他の全て部分(非舗装)を 28 日以内にグレード C から B[1 ポイント]</p> <p>エリアネットワークの他の全て部分(非舗装)を 7 日以内にグレード D から B[1 ポイント]</p> <p>※ 該当がない場合は 1 ポイント</p> <p>証拠</p> <p>サービスプロバイダーによる作業完了の証明文書の記録等</p> <p>NCR(不適合報告)を含むノンコンプライアンスの証拠</p>	6 ポイント	5 ポイント	5 ポイント 未満

25. 全国アセットマネジメント計画2011-12(抄)

2011年12月 英国道路庁アセットマネジメント室

1. 要約

1.1 背景

道路庁は、高速道路や主要幹線道路を含む、英国の戦略道路網を管理、維持、改善する責任を負っている。そのネットワークの全車線延長は、PFI や DBFO によるものを含め約 35,000 km である。道路庁は、17,000 を超える構造物や 8,000 kmの土構造物、排水施設のネットワーク、様々な付属施設を管理している。

道路庁は、道路資産の状態や維持更新の時期に関するより優れた見識を提供するため、継続的にアセットマネジメントのシステムやプロセスを改善しているところである。これにより、将来の資産の更新時期に関する不確実性を減少し、道路庁の現在の目標、目的、優先事項を考慮しつつ、最終的に、適切な個所及び時期に、適切な処置を講ずるための確実な投資を行うことが可能となるのである。

全国アセットマネジメント計画(NAMP)は、道路庁のネットワーク資本の維持に関するアプローチを解説し、今後の政策や戦略の展開に関する情報を提供するものである。この計画(NAMP)は、我々が所有するデータから賢明な結論を得ることを確実にするため、ネットワークサービスの資産専門家からの情報を基として、ネットワーク提供・開発部(NDD)内にあるアセットマネジメント室(AMO)が取りまとめたものである。

道路庁がこの種の計画を作成するのは今回が初めてであるため、今年は内部のみでの使用とする。初版のマネジメント計画(NAMP)は、資産状態、投資と需要、幅広い方々への報告のための基盤作りに焦点をあてている。今後の改訂時に、対象とする範囲を拡張する予定であり、パフォーマンス、コスト、リスク、サービスレベルの観点からの資産のライフサイクル全体に関する豊富なイメージを提供する予定である。

道路庁は、2010年～2011年に、各「地域資産提供チーム」に対して、アセットマネジメント計画(AMP)を各々の責任において作成するよう初めて依頼した。これらのアセットマネジメント計画(AMP)は、アセットマネジメント室(AMO)が資産パフォーマンスデータを収集し、地域レベルでの資産の計画と管理に関する現況を把握するために有効なものである。全国アセットマネジメント計画(NAMP)は、各エリアのアセットマネジメント計画(AMP)の結果を、中央で保有している情報で補完し、取りまとめたものである。

1.2 アセットマネジメントの責任

ネットワークは幅広い一連の資産から構成されており、それには、構造物、舗装、土構造物、排水システム、照明、交通情報システム、緩衝帯も含まれる。道路庁によって直接管理されているネットワークは 12 のエリアに分けられ、各エリアでは、資産を使用可能な状態に保つために、日常

的な維持管理や、道路・構造物・テクノロジーの更新を行う受注者と契約している。

1990年以降、道路庁の資産である高速道路及び主要幹線道路のうち6,000車線km以上が、PFIもしくはDBFOとして管理されている。PFIとDBFOは、通常、公共利用を基本とし、道路庁からの支払いを報酬として民間事業者が建設し、合意された水準で維持管理を行っているネットワーク区間である。

アセットマネジメント室(AMO)は、エリアネットワークを形成する資産のマネジメントに関する正式な手続き、システム、データ基準に関する道路庁の責任者である。また、アセットマネジメント室(AMO)は、国有資産のサービスレベルの設定と、合意されたサービスレベルを保つために必要な資産の更新に関する予算配分についても責任を負う。

1.3 資産状態

道路庁の資産状態は、その有用性、安全性、価値に直接的な影響を及ぼす。地域アセットマネジメント計画を提出する第一段階では、舗装、土構造物、排水施設の状態に関する報告に焦点が当てられる。主な結果は以下の通りであるが、詳細については全国アセットマネジメント計画の残り部分に記載されている。資産状態に関するデータは、各資産状況の写真及び2011年6月に取得した資産のデータベースから得られたものである。

1.4 舗装

舗装の種類は、「たわみ性」または「剛性」(またはたわみ性、剛性の混合)に分けることができる。高品質のコンクリートで建設された場所の舗装は、「剛性」として分類される。その他のすべての舗装の種類は、「たわみ性」の建設タイプとみなされる。DBFOで管理されているものを除く、全エリアの舗装資産を以下に示す。

表1 エリアネットワーク概要(DBFO管理のものを除く)

資産分類	項目	単位	数量
舗装	車線延長	km	29,007
		mile	18,024
	経路延長	km	5,861
		mile	3,642
	車道延長	km	12,804
		mile	7,956
	高速道路 : たわみ性	%(車道)	41
	高速道路 : 剛性	%(車道)	7
その他道路 : たわみ性	%(車道)	47	
その他道路 : 剛性	%(車道)	5	

主要なパフォーマンス指標を以下にまとめている。これは、道路庁の舗装がよい状態で維持されていることを示している。ネットワークの舗装状態に関する統計では、ネットワークが広範囲にわたって2010-11年の終わりと同じような状態(96.3パーセント)にあることが示されている。今年の支出の影響は、ネットワーク状態にはまだ現れておらず、恐らく2012年初めまで現れないものと考えられる。

薄層舗装は、道路庁のネットワークの第1車線の約45パーセント(約6,200キロメートル)に用いられている。推定寿命をおよそ10年として、道路庁は、第1車線だけで平均年間775キロメートルの薄層舗装を打ち換えなければならないと予測されている。薄層舗装は、その寿命の終わりについて、「わだち掘れ」や「すべり抵抗指数(SCRIM)」の測定では、明確にはわからないことに留意すべきである。結果として、パフォーマンス基準に対して「よい」と測定された薄層舗装であっても、寒さによる不具合に弱いのである。

エリア別のアセットマネジメント計画(AMP)では、薄層舗装の早期不具合や、設計寿命が近づいている熱延アスファルト舗装のネットワーク内での割合など、特定のリスクが注目される。

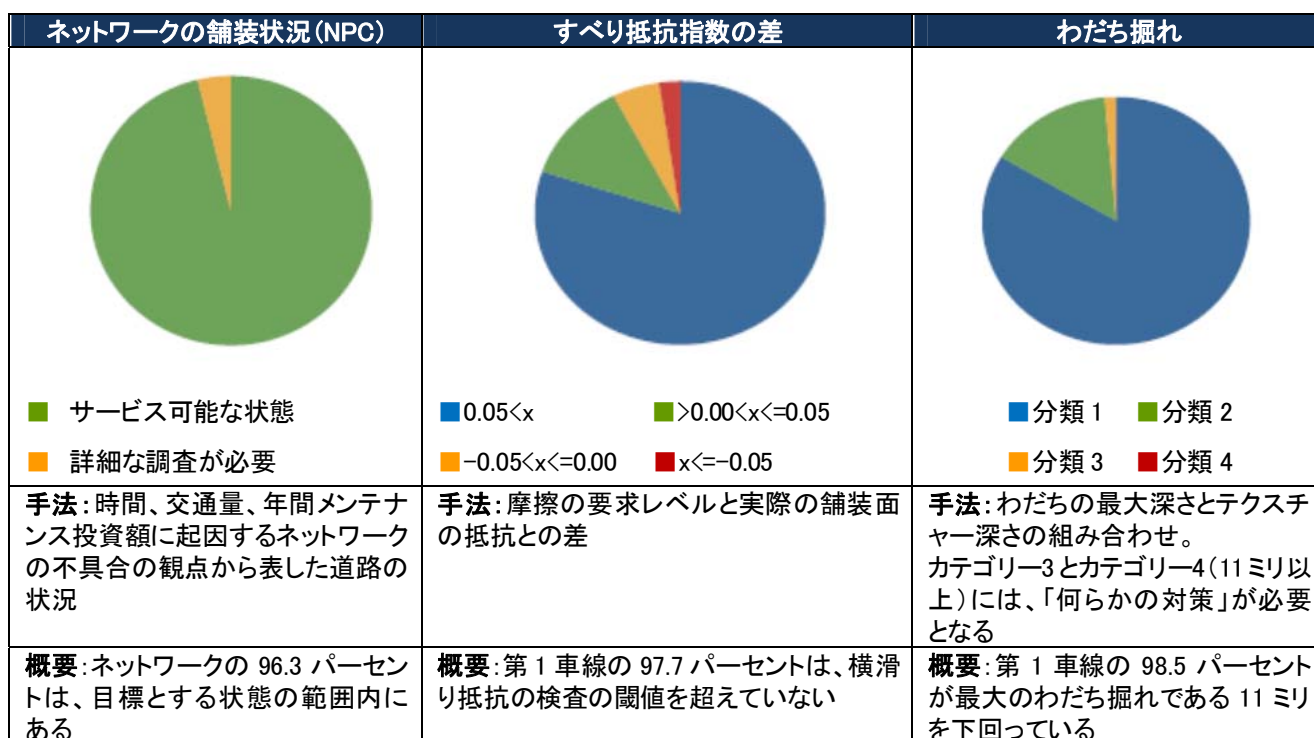


図1: 構造物の状況の概要

1.5 構造物

各構造物(DBFOで管理されているものを除く)の合計数は以下の通りである。

表2: エリアネットワーク概要(DBFO管理を除く)

資産カテゴリー	項目	単位	数量
構造物	橋梁及び大規模カルバート	個	7,153
	小支間構造物	個	1,425
	標識/信号機	個	2,672
	その他 ²³	個	2,602
	合計	個	13,852

²³ 「その他」は、支柱、道路トンネル、踏切、その他の構造物

道路庁の構造物は、ネットワーク全体の構造物の代表サンプルに基づくと、概して「非常によい」または「よい」(71%)状態にある。「悪い」または「非常に悪い」状態にあるのは、小さな比率(全国で5%未満)に過ぎない。しかし、これらは、安全性や機能性への著しい危険を必ずしも示している訳ではなく、バリューマネジメントのプロセスによって補修の優先順位が決められる。特に懸念される箇所がある構造物には、その状態を確認するための特別検査が行われる。




構造物状態指標 (SCI)	平均パフォーマンス指標 (Plav)	重要パフォーマンス指標 (Plcrit)
 <p>■よい ■普通 ■悪い</p>	 <p>■非常によい ■よい ■普通 ■悪い ■非常に悪い</p>	 <p>■非常によい ■よい ■普通 ■悪い ■非常に悪い</p>
<p>手法: 定期的な検査に基づく構造物の状態の全体評価</p> <p>概要: 構造物の 99 パーセントは、概ね「よい」または「普通」の状態にある</p>	<p>手法: 構造物が持つ全ての構成部品の状態を基に評価した指標</p> <p>概要: 構造物の 98 パーセントは、「非常によい」「よい」「普通」の平均的な状態にある</p>	<p>手法: 構造物の耐荷重要素を評価した重要なパフォーマンス指標</p> <p>概要: 構造物の 63 パーセントは、「非常によい」「よい」「普通」の耐荷重性要素を持っている</p>

図 2: 構造物の状況の概要

この 4 年間で、「非常によい」に分類される構造物の数が著しく減少したことで、劣化の進行が示されている。現時点では懸念されるものとはなっていないが、構造物への投資水準の減少が暗に示されているのである。この傾向が続けば、結果的にメンテナンス作業が適切なレベルで行われず、大部分のメンテナンス作業は、事後的にならざるを得なくなる。

地域アセットマネジメント計画で見つかった特定のリスクは、次に関するものである。

- ・ 基準に満たず脆弱な構造物の管理
- ・ コンクリート構造物の劣化の特定の形状
- ・ ヒンジやハーフジョイントの腐食に関する一般的なリスク
- ・ 基準に満たない橋梁のパラペットの処理

1.6 土構造物

土構造物には盛土と切土があり、これらの上には、舗装やその他主要資産が、車道に隣接した防音/景観壁とともに設置される。

表 3: エリアネットワーク概要 (DBFO 管理のものを除く)

資産分類	項目	単位	数量
土構造物	盛土	km	2,313
	切土	km	2,328
	平面	km	3,501
	堤防	km	150
	合計	km	8,292

道路庁の土構造物は、概ね安定しサービス性のある状態にある(93.6%)。残りの6.4%(775キロメートル)は「破損」、もしくは「リスクあり」と考えられている。全体的な状況は、この4年間で大きく変わっておらず、土構造物については、事後的な補修が現在優先して行われている。

土構造物のうち4%は、危険度が中位以上に分類されており、確認済みの不具合に対して今後5年以内のメンテナンス作業が必要となる。この対処計画により、安全性や道路の信頼性が著しく低下しないことを確保する。

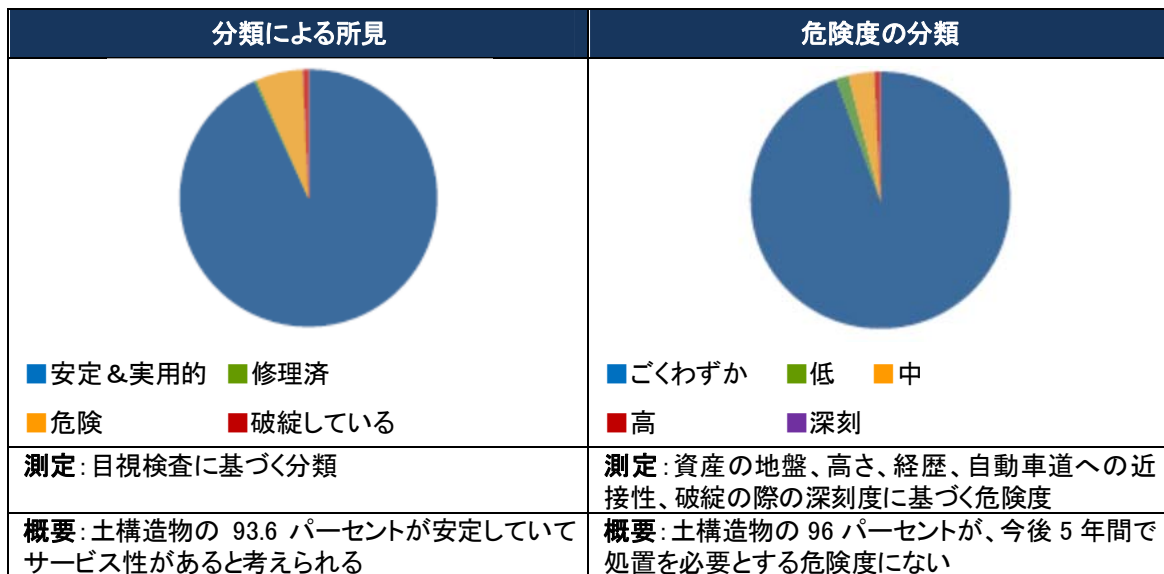


図 3: 土構造物の状況の概要

土構造物マネジメント計画(2003年に導入)によって大きな危険は特定されており、地域アセットマネジメント計画でも取り上げられている。これらの危険は概して、局地的な不安定性、腐食、地盤沈下、汚染、掘削などに関連している。これまで、土構造物に関連した危険や問題について、国家レベルの政策検討で取り上げられたものはない。

1.7 排水施設

道路庁の排水施設データのシステムは、2008年に全面的に開始し、以降、排水施設ネットワークのストックデータを登録するために多くの労力が投入されている。各エリアのストックデータの完成率は、30%から100%と幅があり、全国平均は53%となっている。DBFO管理以外の線形と個別の資産に関する現在の数字を以下の表にまとめている。

表 4: 地域ネットワーク概要 (DBFO 管理のものを除く)

資産カテゴリー	項目	単位	数量
排水	配管ネットワーク	km	12,140
	その他線形資産	km	12,580
	チャンバー	個	239,334
	側溝	個	287,672
	取水口/放水口	個	79,523
	その他の非線形資産	個	2,725

排水施設の状態を全国的に適切に報告するためには、データが十分なものとはなっていない。このデータ不足は、大きなリスクとして上位レベルの処理事項に上げられている。排水施設の不具合と浸水の発生は相関関係にあるため、浸水は道路庁の排水施設の状態に関する指標として用いられている。

既存の排水施設について、気候変動に対処(2006年以前の設計基準)するために、運営上の危険が検知されない限り、改修が必要な箇所はない。更なる検討は、より多くの浸水データが収集された後に、この政策に関する潜在的なリスクを見直すために行われる。

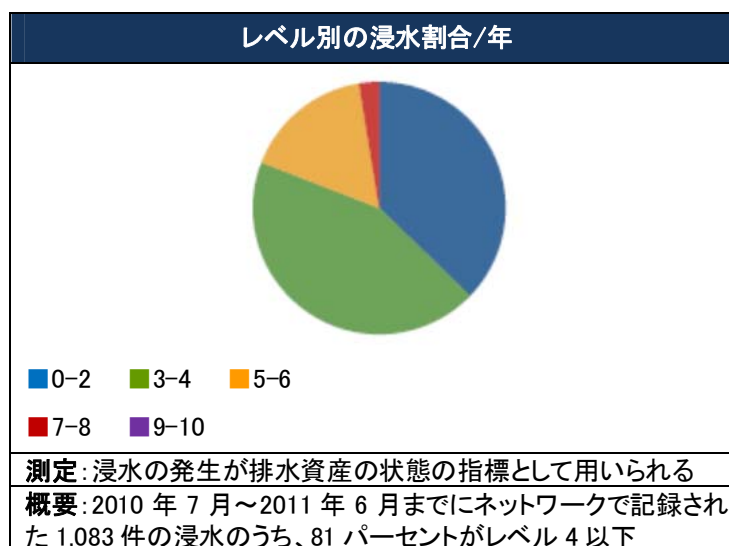


図 4: 排水路の状況の概要

浸水は、サービス利用者への浸水の影響を考慮した浸水レベル指標(FSI)を用いて記録される。FSIには0(影響が小さい)から10(影響が大きい)までの幅がある。

1.8 テクノロジー施設

テクノロジー施設には、メッセージ標識、高速道路の信号機、高速道路交通事故検知システム及び自動信号システム(MIDAS)、監視カメラ(CCTV)、ジャンクションでの交通信号等がある。これらの機器は、3,200 kmに及ぶ路側ケーブルと130の送電施設を通じて、7箇所の地域管制センターに接続されている。

表 5: 技術資産の種類別個数

資産カテゴリー	項目	単位	数量
技術	ランプメータリング	個	92
	カメラ	個	2,118
	メッセージ標識	個	3,307
	気象観測機器	個	114
	MIDAS の設置箇所	個	5,461
	MIDAS の経路の長さ	キロメートル	1,498
	信号機	個	8,894
	電話	個	7,131
	全体	個	27,117

テクノロジー施設はすぐに時代遅れになり、資産が古くなればなるほど、スペアを入手することが難しくなる。これは少数の資産の不具合でも、地域管制センターのシステムの有用性に重大な影響を及ぼすことを意味する。資産の状態とパフォーマンスは、テクノロジー・パフォーマンス管理・システム(TPMS)で測定され、これによって交通技術課(TTD)が、維持と更新を評価し、優先順位を付けることができる。

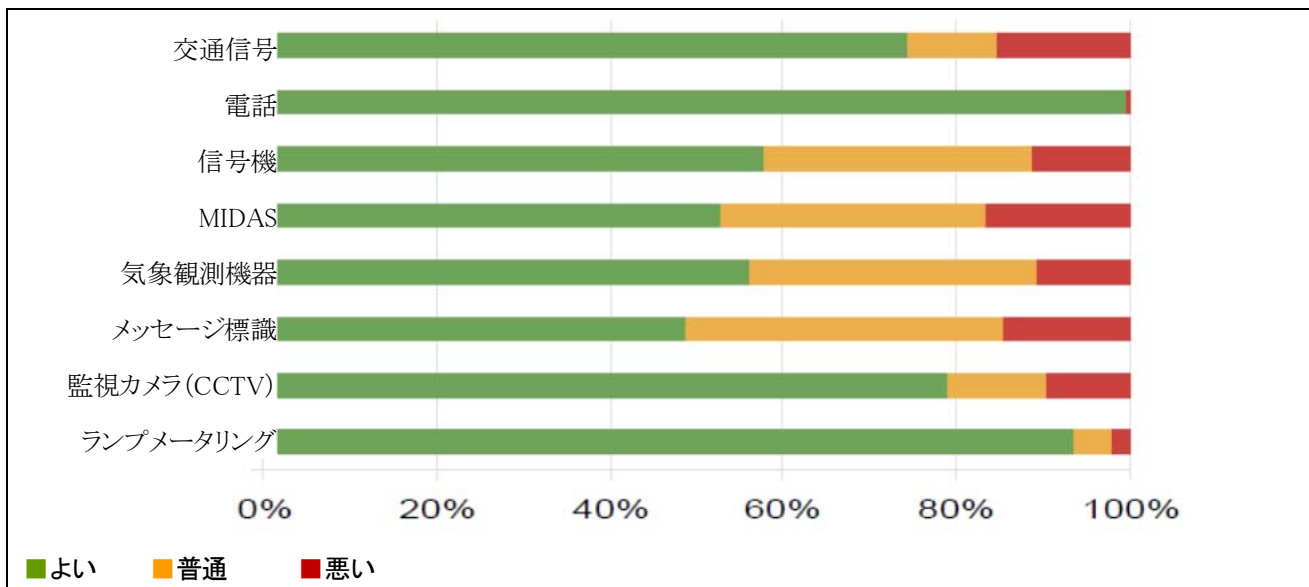
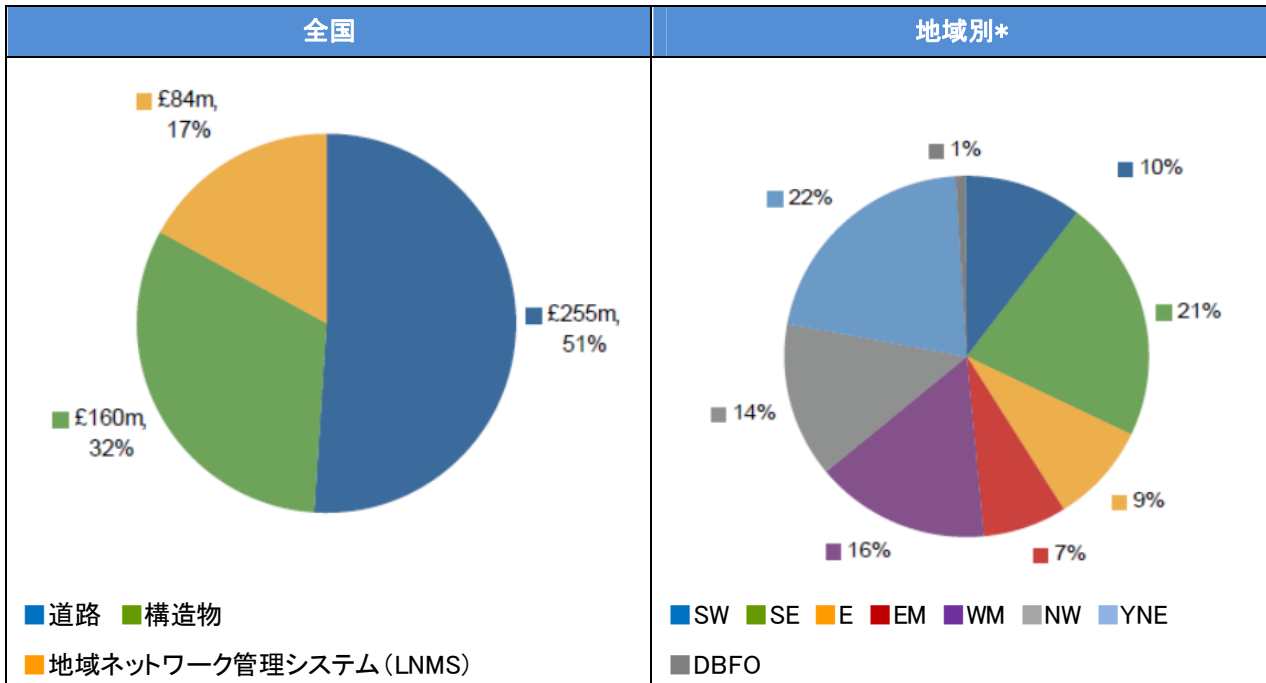


図 5: 全国の沿道資産の全体的な状況(%)

1.9 更新及び地域ネットワークマネジメント事業への投資

更新事業及び地域ネットワークマネジメント事業への投資額は、地域の資産提供チームが示した 2011-2012 年の間の見積りに合致しなかった。エリアアセットマネジメント計画は、投資の影響に関する理解を与え、そして、「望むこと」と「出来ること」との間のギャップの存在を認めるものである。



*SW: South West, SE: South Est, E: East, EM: East Midlands, WM: West Midlands, NW: North West, YNE: Yorkshire & North East

図 6: 全国プログラム投資 2011-2012 年

投資削減により、適切な管理がなされなかった場合、次の影響が生じると予測される。

- ・ 地域ネットワーク管理システムの事業数が限定され、その結果、導入される新たな資産が減少する。これにより、更新事業の数があまり減少しなくなる。
- ・ 資産不具合の増加により、車や所有物の損傷に対する苦情申し立てが増加する可能性
- ・ 更新事業の数が限定され、その結果、資産価値が著しく失われる。
- ・ カテゴリー4 のわだち掘れと横滑り抵抗箇所が著しく長くなる。
- ・ 予防作業への投資が不十分であった場合、資産のいくつかが破損する。
- ・ 不具合やその事後的作業の増加分を相殺するために、地域ネットワーク管理システムの事業数が減少し、ネットワークの信頼性が失われる。
- ・ 資産の破損が生じた結果、運転者の KSI の危険性(死亡、重傷事故に遭遇する確率)が高くなる。
- ・ 事後的作業の大幅な増加により、道路工事作業員の KSI の危険性(死亡、重傷事故に遭遇する確率)が高くなる。
- ・ ネットワーク上での水質や浸水などの法的基準の不履行のリスクが増加する。(維持管理要求基準(AMOR)の浸水に関する着目がここでの埋め合わせを行うこととなる)

1.10 アセットマネジメントの開発

この文書は、アセットマネジメントの PAS55 基準の遵守の達成に向けた、道路庁のアプローチの一連の取り組みに関する概要を示している。その他提案されている改善点には、資産データの取得と評価、投資の意思決定を支援するツールの開発が含まれる。

1.11 将来のアセットマネジメントプランの開発

エリアアセットマネジメント計画を提出する主要な目的は、その概要も含め資産リスクと課題という形で、そのエリアの資産にとって危機的で高いリスクの概要を整理することにある。これについて、2011-12 年には、地域アセット提供チームがメンテナンスや更新活動を軽減する際のリスクや課題を更に明確にするために、更なる検討が行われる。

今後の全国アセットマネジメント計画では、道路庁の全資産をカバーするように拡大される予定である。これは、道路庁がネットワークの管理に関して採用する手法について、真の知見を提供する外部向けの文書として検討される。

全国アセットマネジメント計画の更なる検討により、以下が向上する。

- 主要資産の更新計画の結果の表示
- 道路庁の投資の決定に関する交通省と内閣官房からの質問への対応
- 様々なデータソースで保有されている各地域の資産に関する情報の集約
- 内部での支出決定に用いられた背景となる情報の提供
- 道路庁資産のリスクの理解
- 道路庁がワールドクラスの資産管理者となる道を歩んでいるということの実証

3 道路庁がコントロールする資産

3.1 道路庁資産の概要

道路庁には、膨大な数の道路構造物、土構造物、排水システム、照明、交通情報システム、緩衝帯などの資産がある。

この計画は、主に、舗装、構造物、排水、土構造に焦点をあてており、これらの資産毎の概要は以下の通りである。また、テクノロジー施設も、この章に含めている。情報は、資産の数、状態、及びサービスとリスクに関する問題を提供している。

ネットワーク資産は、地域単位でマネジメントされており、そのネットワークマップを以下に示す。2011-12 のエリアアセットマネジメント計画は、資産およびそのリスクの詳細を分析している。全国レベルに拡大したリスクや、必要な資産への対策をこの章で概説する。

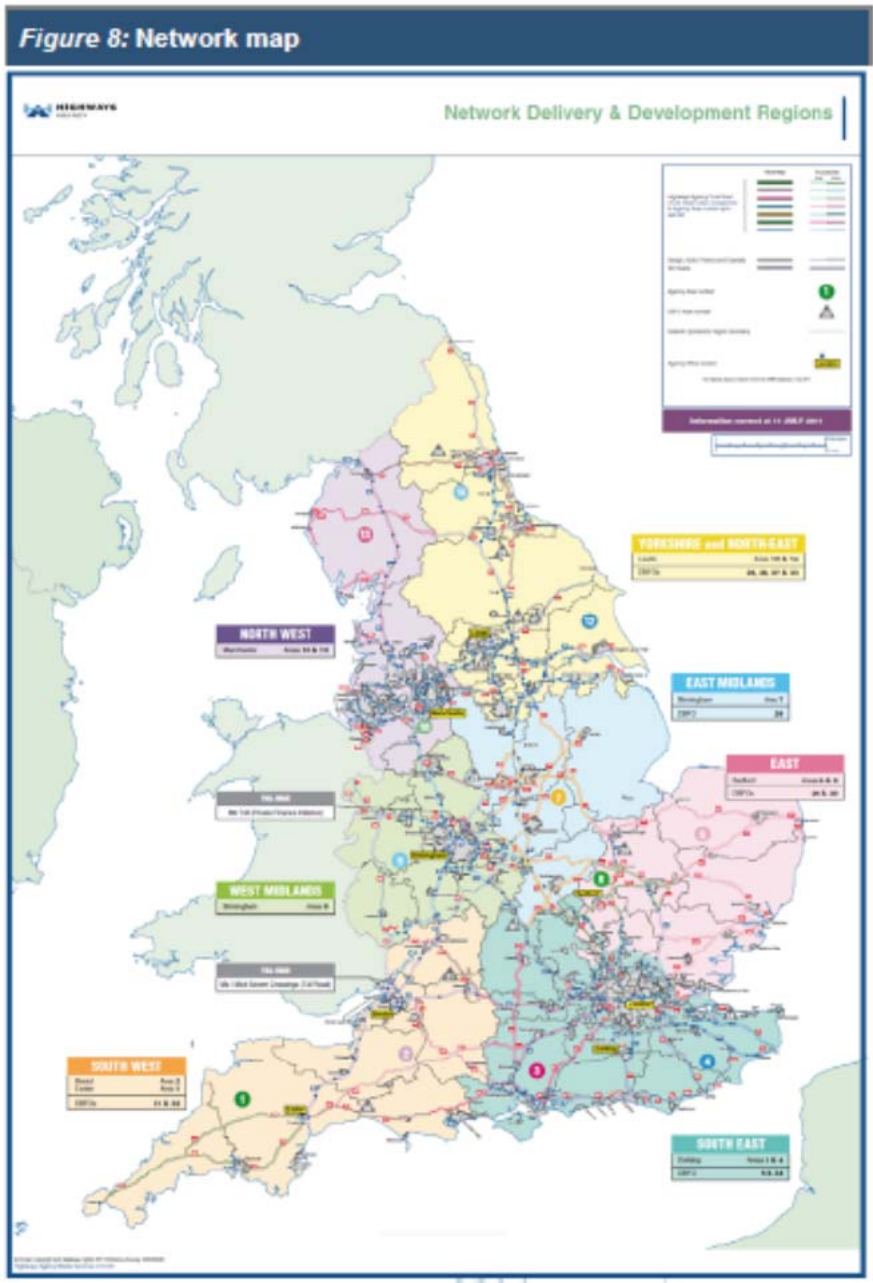


図 8: ネットワーク資産マップ

3.2 舗装

主要な資産である舗装の状態は、安全性とサービス性の観点から道路利用者に直接影響を与えるものである。このため、これまで舗装状態はネットワーク状態を報告する最も有効な手法となっている。また、この状態に関する情報は、資産の価値を評価するための主要な手段の 1 つとして用いられている。

3.2.1 舗装の資産一覧

ネットワークの 47%が高速道路として機能しており(主要幹線A道路の自動車専用道路を含む)、この部分は、イングランドの重量貨物車の大部分を運んでいる。これらの道路上において、不具合のある舗装でのサービス性や安全性は、激しい利用によって更に悪化することとなる。

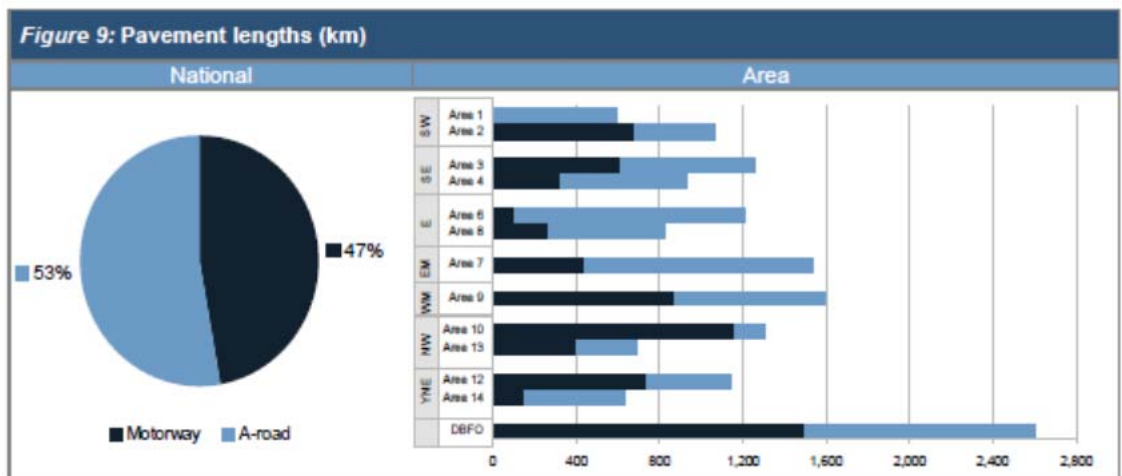


図 9: 舗装延長 (km)

「熱転圧アスファルト(HRA)」は、「アスファルト表層」に分類され、ネットワークの約 6,700 km (46%)をカバーしている。

「薄層舗装」は、道路庁の第 1 車線の約 45% (約 6,200 km)に用いられ、その寿命は約 10 年と見積もられている。寿命は、特に過去の技術的な制御など、多くの条件に依存する。道路庁は、暫定なガイドラインとして、技術的な要求に関するベストプラクティスをまさに発表するところである。これは、昨年の冬期の寒い期間による薄層舗装の突然の不具合の発生の経験に基づいている。

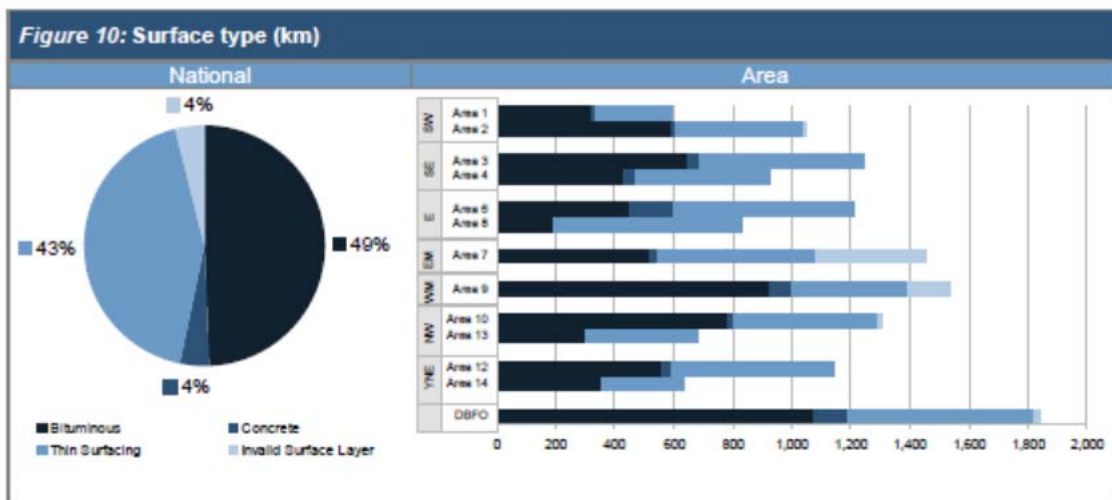


図 10: 表層タイプ (km)

舗装の建設タイプは、「剛性」と「たわみ性」に分けられる。高品質コンクリートの舗装箇所は「剛性」として分類される。その他すべての舗装タイプは、「たわみ性」と考えられる。

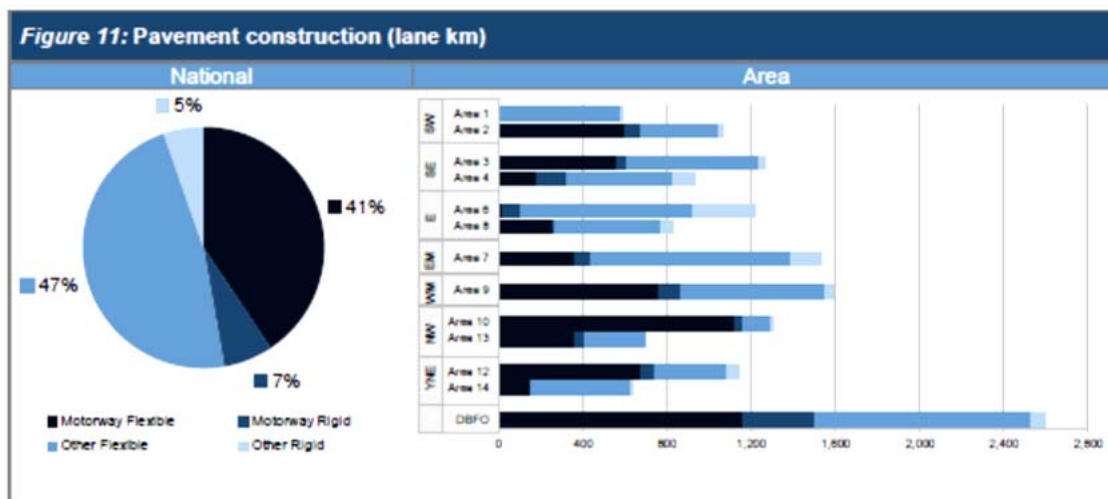


図 11: 舗装建設タイプ(車線 km)

3.2.2 舗装の状態

全国舗装状態(NPC)は、2004-5 年に全国的な手法として確立されたものである。それは、経年、交通、メンテナンスへの年間投資を原因とするネットワーク状態の悪化について報告するものである。

その測定結果は、道路庁に、適切な時期に、適切な場所で、利用可能な予算で、最善の方法での更新作業の実施を確信させるものである。

全国舗装状態の数値は、2011 年 6 月以降、2010-11 年の終わりの時期と幅広く似通った状態(96.3%)であることを示している。しかし、最近の支出の影響は、まだネットワークの状態には現れて、2012 年の初期までは現れないと考えられる。

全国測定での微小な変化(1%未満)は、これを回復するための大幅なコストを示すものではない。また、それは、道路庁資産の全体状況(舗装以外)や、ネットワークの安全性やサービス性を維持するために必要な日常のメンテナンス水準(ポットホールなど)を示すものではない。

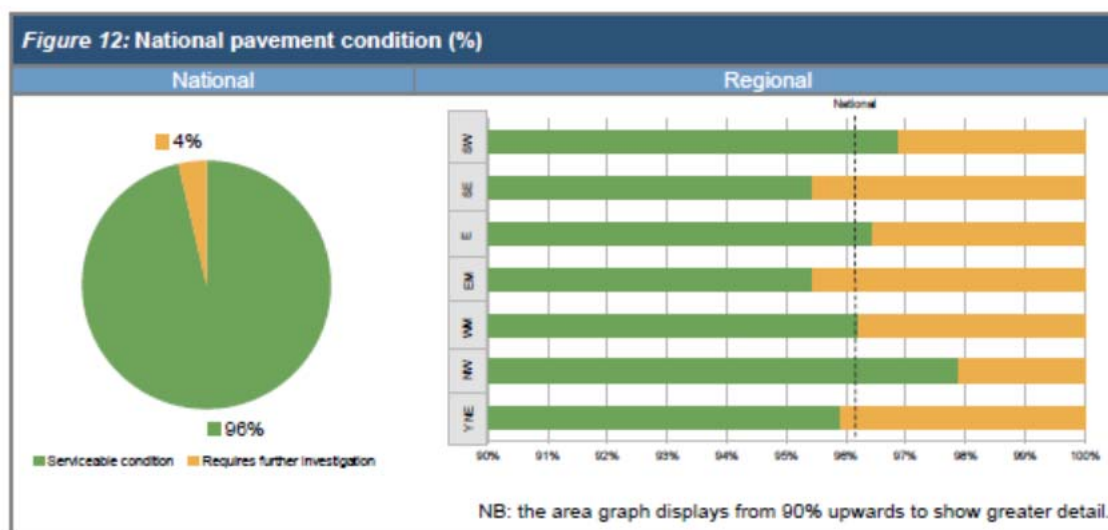


図 12: 全国の舗装状態(%)

薄層舗装は、その寿命の終わりについて、わだち掘れやすべり抵抗指数(SCRIM)の測定では、はっきりとわからないことに留意すべきである。結果として、パフォーマンス基準に対して「よい」と測定された薄層舗装であっても、寒さによる不具合に弱いのである。

技術基準に基づき、分類3から分類4については、何らかの処置を行うことを推奨される。ネットワークのわずか 1.5%が分類3もしくは4であることは、ネットワークがよく管理されており、わだち掘れの問題について比較的少ない処置しか必要とされないことを示している。

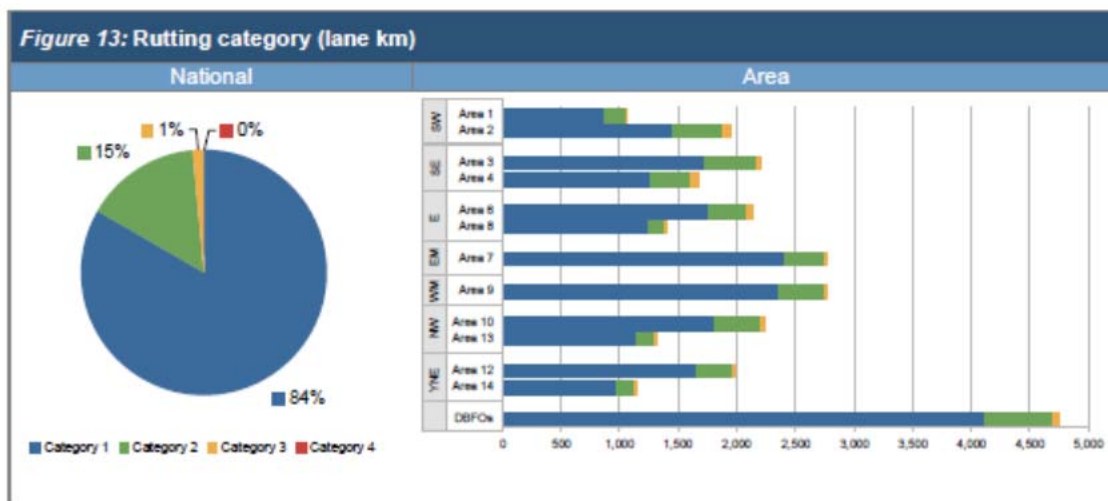


図 13: わだち掘れの分類(車線 km)

すべり抵抗指数は、舗装の表面(第1車線)のすべり抵抗調査から測定されるものである。舗装の各場所には、満たすべき摩擦の水準がある(例えば、ラウンドアバウトや交差点へのアプローチでは、より高い摩擦が必要とされる)。すべり抵抗指数差は、必要とされる摩擦水準と測定されたすべり抵抗との差分である。

この差分が一度-0.05に達すると、その舗装は必要なメンテナンスや更新作業を特定するために更なる調査が必要になると考えられる。ネットワークの93%は、現在、要調査レベルにはなっていない。

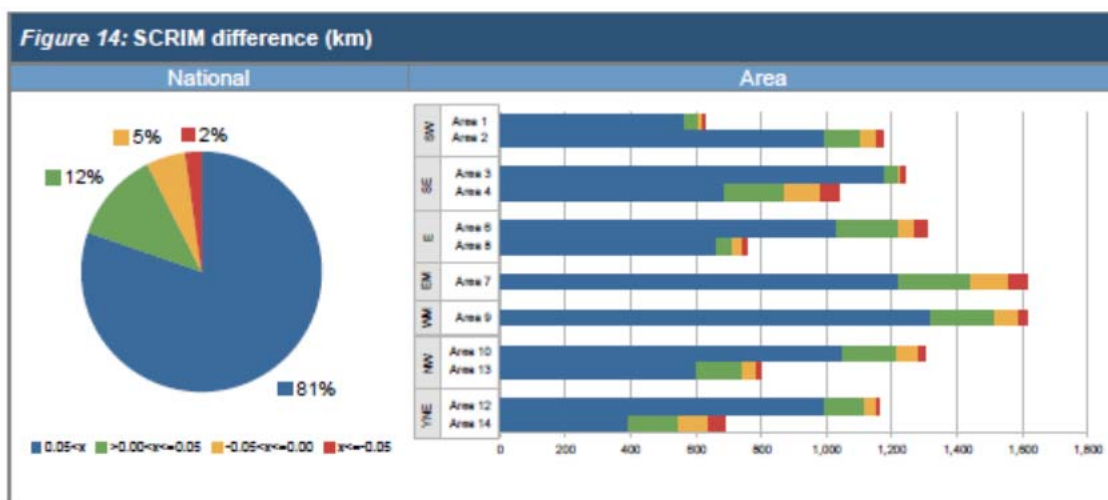


図 14: すべり抵抗指数(km)

3.2.3 エリアアセットマネジメント計画の分析(略)

3.3 構造物

少数の例外を除き、道路庁はイングランドの主要幹線道路ネットワーク上の全ての橋梁に責任を有している。また、道路庁は、これらの道路に関連するその他ほとんどの構造物(大規模カルバート、標識ガントリー、鉄塔、擁壁など約 17,300 の個別資産(PFI や DBFO を含む))にも責任を有している。例外は、主要幹線道路上の跨道橋や、民間が所有する構造物であり、これらは関係する所有者により管理されている。

3.3.1 構造物一覧

ネットワーク上の構造物の数は、新たな事業の実施とともに増加している。現在、構造物の半分が橋梁や大規模カルバートで構成されている。

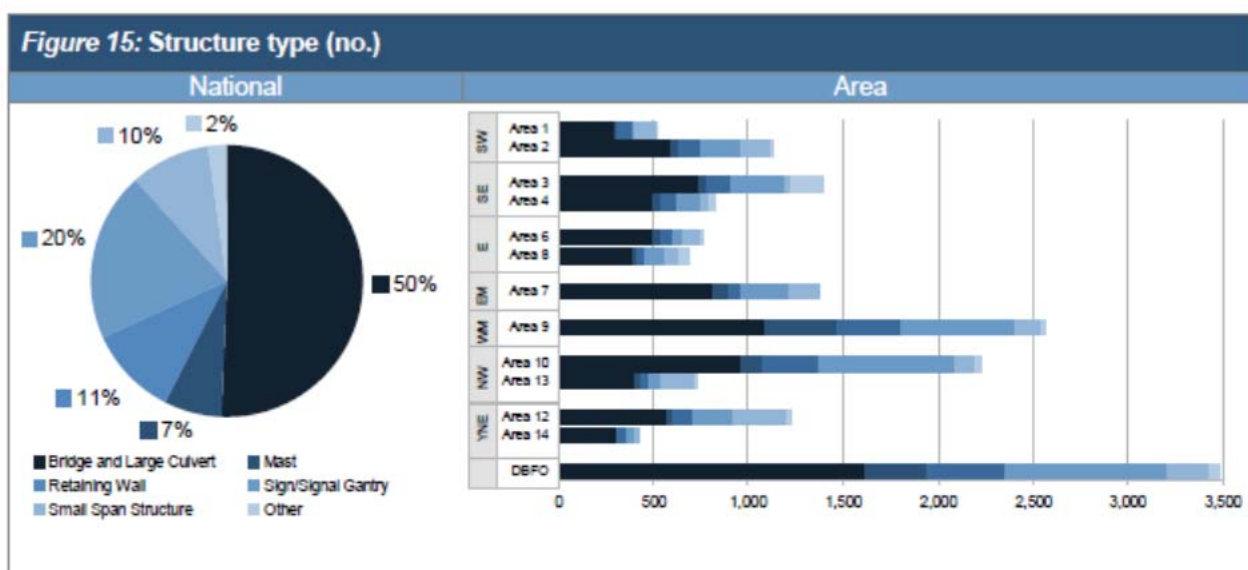


図 15: 構造物のタイプ(個)

構造物の多くは、1960~1979 年の間に建設されたものである(41%)。近年の工法や材料は、広く構造物の耐久性を改善してきたが、メンテナンスフリーの構造物はない。近年の構造物は、古いものよりも将来における作業が少ないのである。

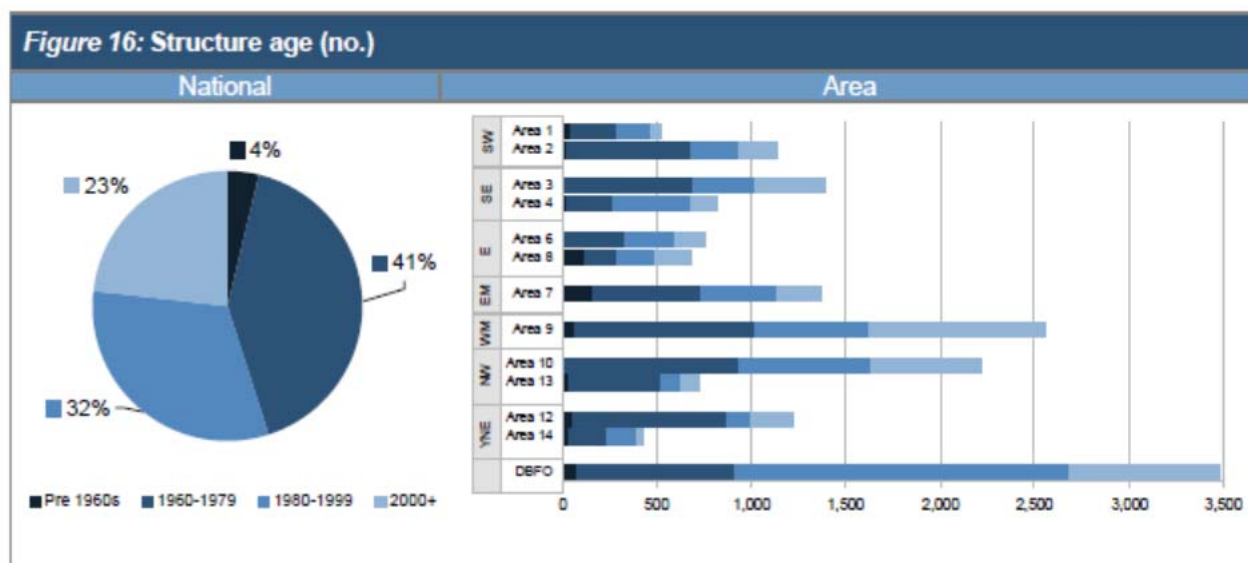


図 16: 構造物の年齢(個)

高速道路の建設ラッシュの60年代及び70年代に、多くの特殊な建設が行われ、それは劣化に対して脆弱なものであると確認されている。その結果、比較的最近建設された構造物でも、大幅なメンテナンスや強化が必要となり、元々の設計寿命年数に達しないものがある。

しかし、道路庁の構造物は、年数に広い幅があり、この年代の区分は、他のタイプの構造物では構成されていない。例えば、大部分の標識やガントリーは、この10年以内に建設されたものであり、これらは、予測される30年間の耐用年数の期間で最小のメンテナンスしか必要としないと期待されている。橋梁と大規模カルバートは、典型的には、頻繁に多くのメンテナンスコストがかかる複雑な構造物である。非常に多くのものが1960年代及び70年代に建設され、これらの構造物はメンテナンスの必要性が増加している。

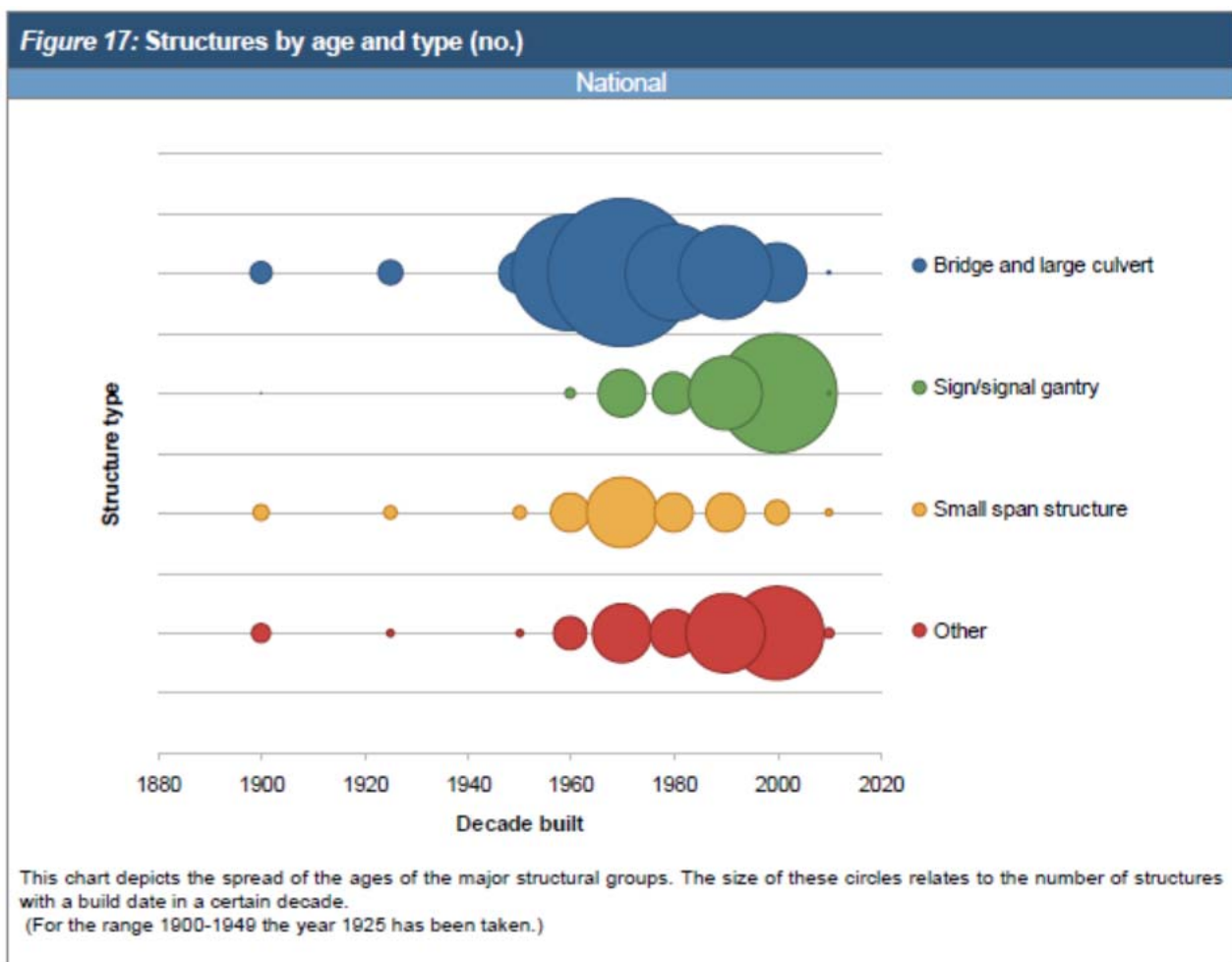


図 17: 年齢タイプ別構造物(個)

3.3.2 構造物の状態

メンテナンスや修繕作業を必要とする構造的な劣化やダメージは、次の要素の1つ、もしくはそれ以上を原因とする。

自然に発生するダメージ: 地盤変動、漏水、洪水、洗掘、浸食、植生、悪天候等

突発的もしくは故意のダメージ: 火事、自動車の衝突、落書き等

材料の劣化: 鋼材もしくはコンクリートの鉄筋の腐食、石積みの目地の欠損、疲労

構造物要素の機能欠損: 排水、十分に作用しない支承やジョイント、過荷重

道路庁の構造物の大部分の状態は、「良い」もしくは「普通」の状態にある。大多数の構造物のストックを「よい」の Kategorie の状態に維持することが、最も経済的な解決策であることは、一般的に受け入れられ、そしてまた、ライフサイクルコスト分析を通して確認されている。

道路庁の構造物ストックの 29%が既に経済的ではないメンテナンスや更新コストの分類に移行してきている。

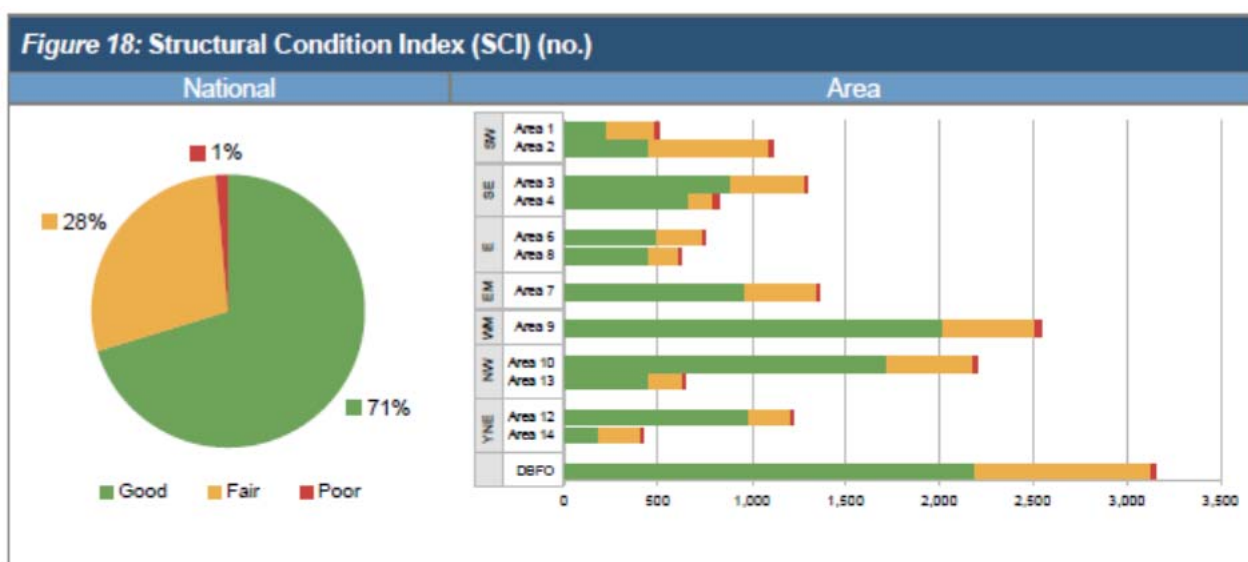


図 18: 構造物の状態指数(個)

平均構造物指標(PIav)は、全ての構造物の構成要素の状態を基礎として、点数を付けるものである。そのデータは、構造物ストック合計の 42%を表すものである。これは、道路庁の構造物ストックの代表的なサンプルを検討したものである。

小さなスパンの構造物は、他の構造物タイプよりも低い状態となっている。これは、それらの低い重要性と他の構造物よりも低いメンテナンスの優先度を原因とするものである。

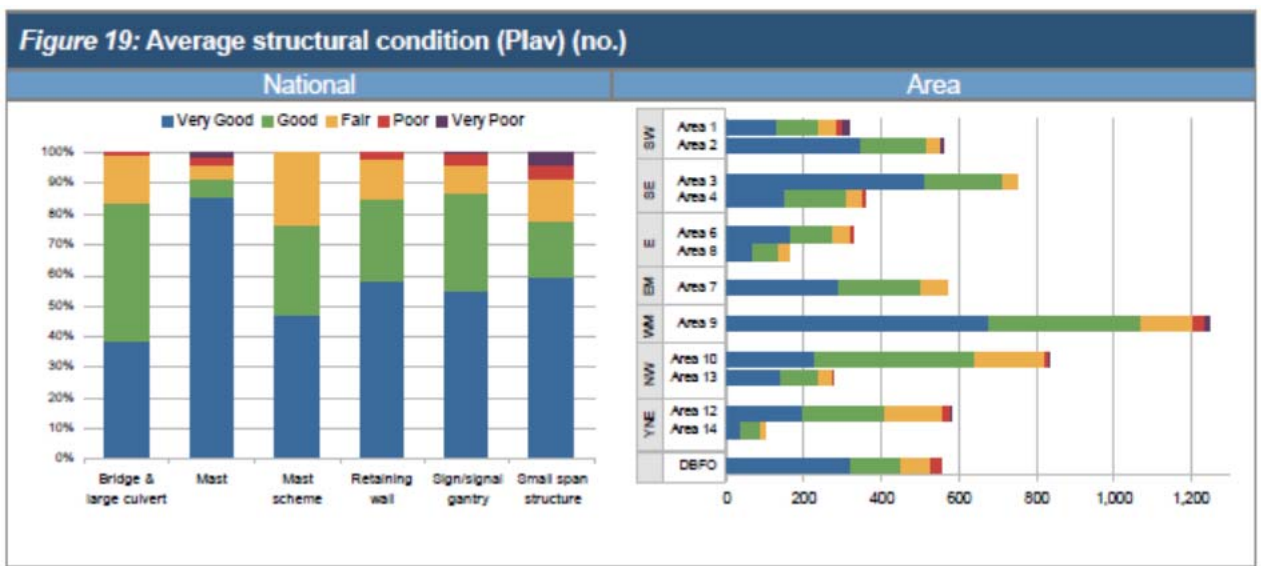


図 19: 平均構造物指標(個)

クリティカル・パフォーマンス指標(Plcrit)は、構造物の状態に最も重要な要素に対して評価するものである。この方法は、少ない要素に焦点をあて、幅広い結論を出し、リスクの主要な分野を強調するものである。

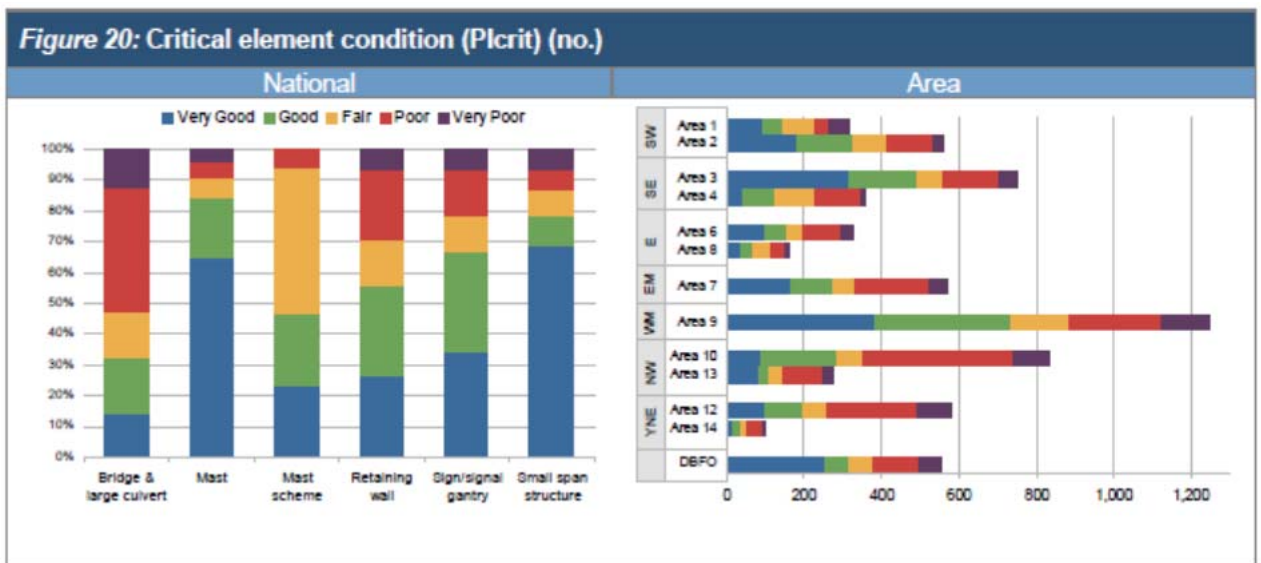


図 20: クリティカル・パフォーマンス指標(個)

特定のリスクの存在が発見された構造物は、特別検査が必要となる。特別検査は、エリアで特定の懸念が存在しているとき、もしくは脆弱性や欠陥が発見されたときに実行される。2010年4月～2011年5月の間において、特別検査の状態にある構造物は874であった。

ネットワーク上の構造物の全体の状態は、良い状態にある(42%の代表サンプルによる)。「悪い」もしくは「非常に悪い」状態は、少ない比率にある(全国で5%未満)。これらの構造物は必ずしも安全性や機能性へのリスクを示しているものではなく、バリューマネジメント・プロセスを通して修繕の優先付けがなされることとなる。

劣化の兆候が経年変化に見ることが出来る(図 21)。「非常に良い」の分類の構造物の数が大幅に減少してきている。これは、過少投資が現在、構造物にとって懸念となっていないが、一般的に十分なメンテナンスなしでは、一定期間しか安全に機能し続けることが出来ないことを示している。

しかし、メンテナンスの長期の過少投資は、未処理のメンテナンス作業を積み増し、大きな物流の問題や道路庁の財政の問題を引き起こすこととなる。状態の低下に対する予防的なマネジメントを行うために、この傾向の注意深い監視が検討されるべきである。

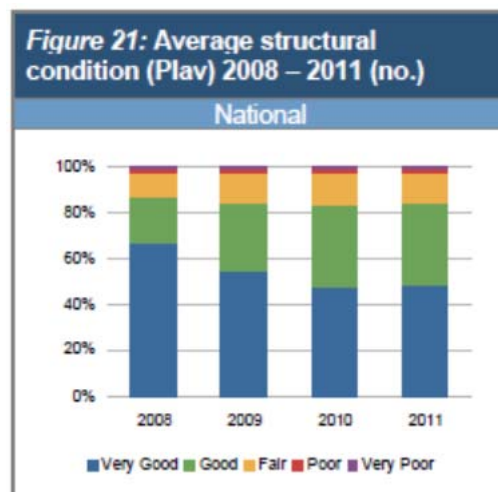


図 21: 平均構造物指標 2008-2011 (個)

3.3.3 エリアアセットマネジメント計画の分析(略)

3.4 土構造物(略)

3.5 排水施設(略)

3.6 テクノロジー施設(略)

4 資産への投資

4.1 投資

ネットワーク開発・提供部(NDD)は、戦略道路網に関する多くの主要な活動に支出している。

- ・ 日常維持管理(冬季サービスを含む)
- ・ 資産の更新(道路や構造物等)
- ・ 地域改良事業(上限 1,000 万ポンド)
- ・ 空間計画や開発規制
- ・ 緊急事態計画やネットワーク防災。

以下に、各投資のカテゴリーの中で、NDD により提供される仕事の特徴の概要を示す(「NDD 計画開発及びマネジメントマニュアル」より)。

更新: サービス寿命の終わりに達した資産の特定箇所の定期的な更新。道路庁は、資産状態、パフォーマンス、将来のメンテナンス需要、バリューエンジニアリング及びリスク分析を考慮する、4年間の全国更新計画における事業の優先付けのためのバリューマネジメント・プロセスを採用している。

現在の維持管理: これは、MAC 契約者により引き受けられた日常維持管理活動を含むものである。サービスプロバイダー(受注者)により実施される活動は、契約書の入札段階で決定する。

地域ネットワークマネジメント事業 (LNMS): この活動には、地域ネットワークマネジメント事業の

調査、開発、提供が含まれ、事業は上限 1,000 万ポンドとなっている。地域ネットワークマネジメント事業は、交通省と同意した信頼性や安全性のアウトカムなど、戦略的な目標を提供するに際しての、NDD の主要な方法である。また、LNMS は、地域社会に地域の利益を提供しつつ、環境、経済などの点での直接的な成果を支援することを目的としている。

4.2 NDD の歳出見直し

2010 年、アセットマネジメント室は、資産への投資削減の影響の詳細に関する、歳出見直しの評価の準備を行った。図 32 は、実際に受け取った配分と、評価における見積額を示している。

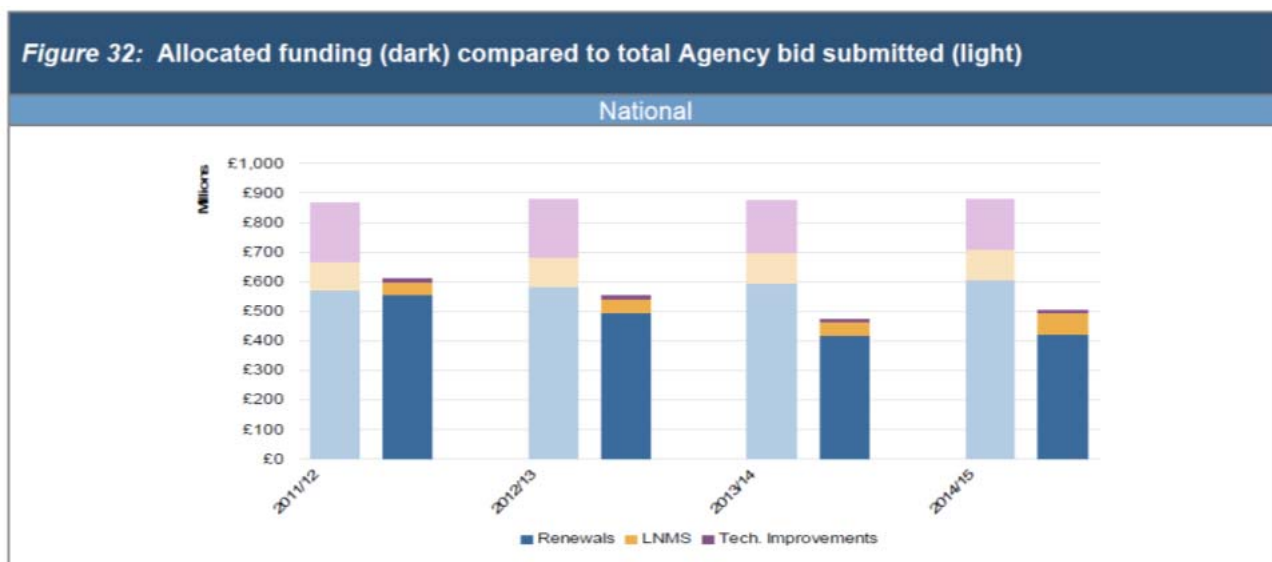


図 32: 評価における見積額(明)と実際に受け取った配分(暗)の比較

更新

図 33 は、更新に割り当てた額と、我々の歳出見直しにおける見積額の比較を示している。

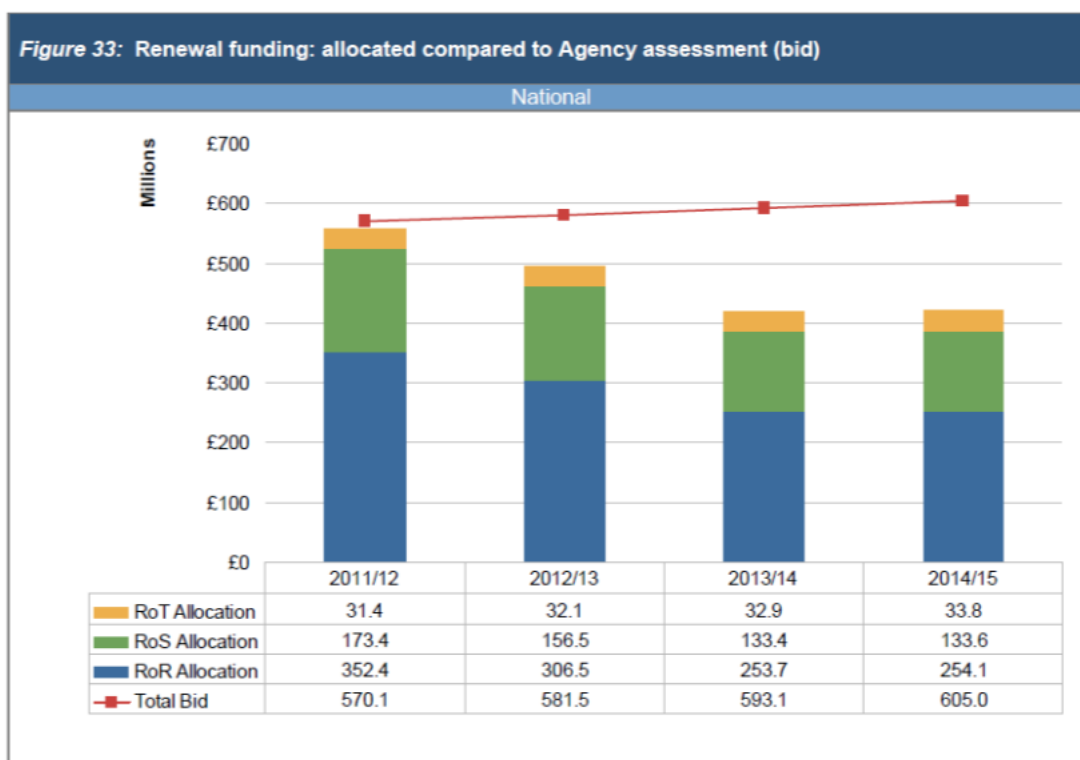


図 33: 更新に割り当てた額と歳出見直しにおける見積額の比較

配分と支出見直しの評価との間の不足額について、現時点では小さいが、後年には不足額が1億8,400万ポンド、もしくは30%に増加することとなる。理想的には、全ての不具合に対して、長期的にコストを縮減することとなる処置を実施したいが、これらの全ての処置を行う余裕がないときは、許容される水準で資産を維持する短期的な処置を少なくとも1年間は実行することとなる。2012-13年に、我々は、資産を維持するための全ての事業を4,5年間制限することを決めている。

この予算不足と、これに対応するための短期的な処置は、様々な影響を与えることとなる。

- ・ 歳出見直し期間における舗装への短期的な処置の利用は、快適性の低下や旅行時間の増加、パッチングの見た目の悪さの増加など、道路利用者に対するサービスをわずかに低下させることとなる。
- ・ 歳出見直し期間中の短期的な処置の利用は、一般的に道路利用者や道路庁にリスクの残存を増加させる可能性が高く、死亡や重傷事故について、現在の下降傾向と比較して、リスクがわずかに上昇すると予測している。また、環境基準を超過するリスクも同様に高まる可能性が高い。
- ・ 長期的にコストを縮減する十分な処置の代わりに短期的な処置を常時利用することにより、現在の水準にネットワークを維持するための将来コストが増加する。それは、各短期的な処置を実行したものは、次の歳出見直し期間に十分な処置を行わなければならないからである。歳出見直し期間の不足額から計算して、資産状態を既存の状態に戻すためには、次の歳出見直し期間の各年に、約9,000万ポンドの追加予算が必要となる。
- ・ 高度な分析では、評価と実際の配分との間の不足額の水準は、資産価値を毎年5,000万から1億ポンド下げるることとなる。

アセットマネジメント室は、これらの影響を改善するための契約や作業モデルの変更を検討する予定である。

地域改良

2010-11年までの5年間に、景気刺激策を除いて、9,500万から1億1,500万ポンドを、地域改良事業に支出した。歳出見直し期間における配分では、最初の3年間、5,000万ポンドより小さく、過去の半分の水準に満たない。そして、2014-15年には7,300万ポンドとなり、それは現在のレベルの約75%に過ぎない。

図34は、歳出見直し期間中の地域ネットワークマネジメント事業の数を示している。これは、2009年から2011年の各地域ネットワークマネジメント事業の平均支出、及び2011-12年から2014-15年の我々の配分を基にしている。

Figure 34: Local improvements: projected numbers of schemes by type

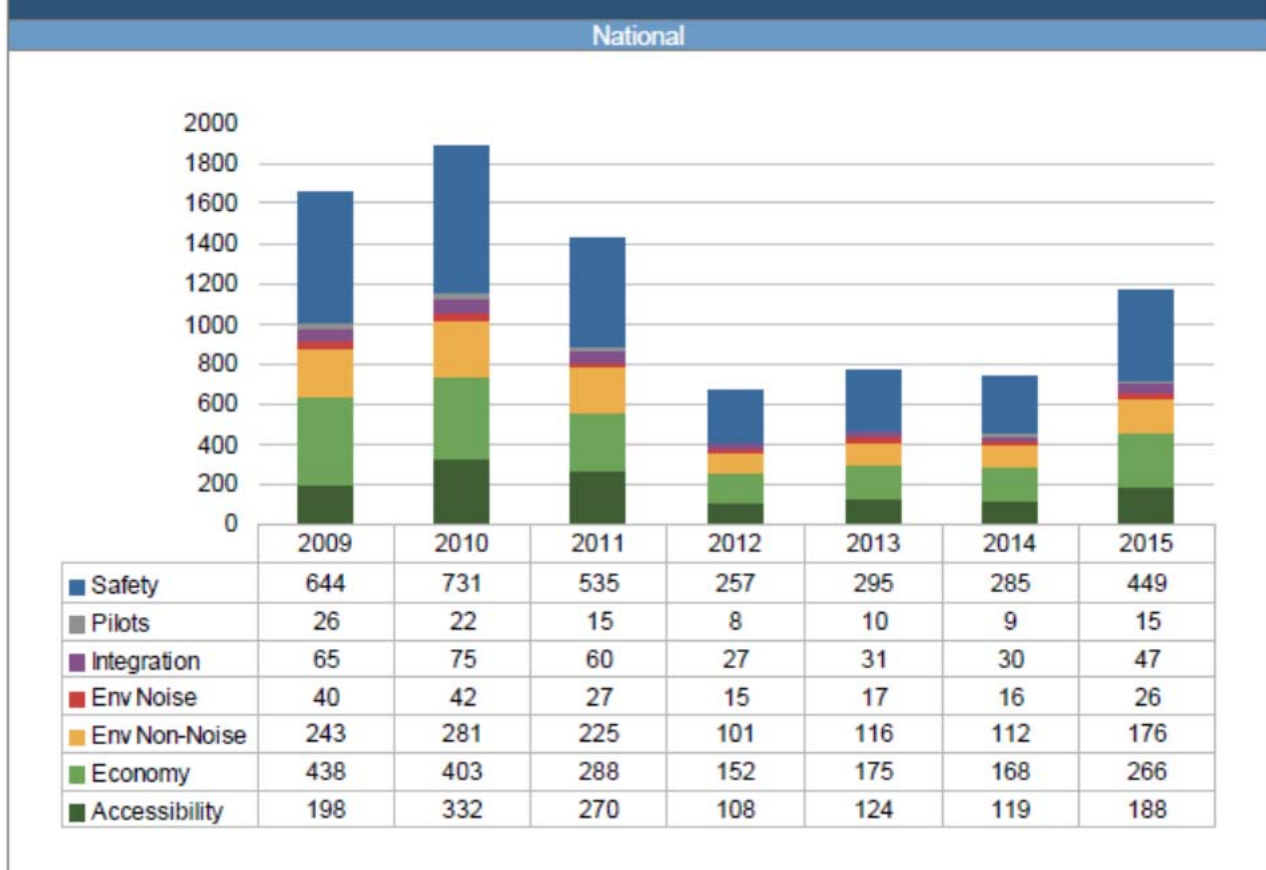


図 34: 地域ネットワークマネジメント事業数

テクノロジーの改良

2010-11年までの5年間、景気刺激策を除き、7400万～1億1,000万ポンドをテクノロジーの改良に支出してきた。歳出見直しでは、800万～900万ポンドが配分されたが、以前のレベルの約10%である。

その他のコスト増への圧力

我々は、今後の更新コストに関する他の増加圧力についても意識している。我々は、より十分な調査や影響の測定を行う一方で、初期の警告としてそれらをリストにしている。例示として以下の図を示す。

1990年代以降設置されてきた薄層舗装は、概して、その設計寿命に到達していないことを示している。薄層舗装及び熱転圧アスファルトの寿命や、各取り換えのコストに関する初期の分析では、長期的な道路庁の薄層舗装の追加コストは、薄層舗装の平均寿命が13年以下として、毎年1,500～3,000万ポンドとされている。

図 35 は、この分析の結果を示している。現在の薄層舗装の長期的な平均取り換えコストと、薄層舗装の平均寿命の想定との関係が示されている。比較として、相当する熱転圧アスファルトのコストが示されている。例えば、現在の薄層舗装の平均寿命が10年とした場合、長期的な年間取り換えコストは3億ポンドとなる。相当する長さの熱転圧アスファルトの長期的な年間平均取り換えコストは2億2,500万ポンドとなる。

また、薄層舗装は、急速に予測できずに低下する。現在のバリューマネジメント及び全国配分プロセスには、より予防的な取り換えを支援するための変更が必要である。結果として不具合が起きてからの対応はコストを増加させることとなる。

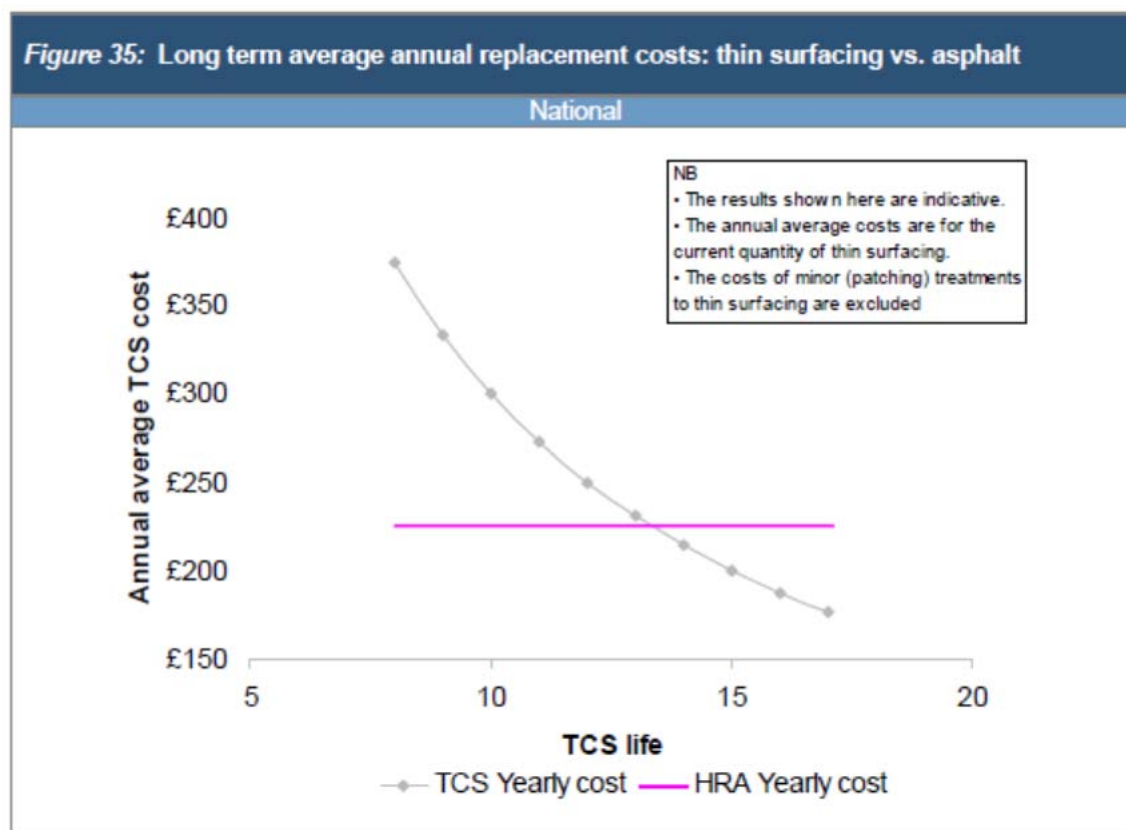


図 35: 薄層舗装とアスファイルの長期的な平均取替コスト

道路庁は、アセットサポート契約(ASC)や、その他再編した業務プロセスを導入する過程にある。例えば、職員はもはや車道には出なくなるかもしれない。これらの変化によるコストについて調査する予定である。

我々の資産の多くは、資産の設計寿命よりも比較的若い状況にある。これは、言い換えれば、将来、更新予算が増加するということである。特に、将来の舗装の更新に関する分析では、次の歳出見直し期間後には大幅に増加することが示されている。

もし短期的に寿命を延ばすための最低限の事業を増加させれば、これらの事業はますます増加して将来に戻ってくることとなり、その上、その時に現れる自然発生の事業もあるのである。更新事業の増加は、道路庁の予算逼迫の原因となる。

また、地方ネットワークマネジメント事業や大規模事業の削減は、新たな取り換えた資産の比率を減少することとなる。これにより、削減された更新事業の影響の上に、年数を増加させ状態を悪化させることとなる。

資産データの改善及び幅広い分析を行い、予算への増加圧力に関する早い段階での見解を示すよう、この分野の拡充を図る。

4.3 予算の概要(略)

4.4 資産評価(略)

5 需要

5.1 需要分析(略)

5.2 地域需要分析(略)

6 参照(略)

参考 E: 道路庁のアセットマネジメント方法の改善

4 パフォーマンスの測定

4.3 パフォーマンスマネジメントフレームワーク

2011-12 年、サービスプロバイダー(受注者)のパフォーマンスは「パフォーマンスマネジメントフレームワーク」(PMF)を用いて監視されている。このフレームワークは、我々の目標と、我々が契約の中でサービスプロバイダーに求める主要なアウトカムと、これらの状況を監視するパフォーマンス測定との間のリンクを提供している。目的に沿ったパフォーマンス測定に対するパフォーマンスの最大化は、我々の戦略的な目標と全体のビジョンの達成を確実にするものとなる。資産マネジメントの PMF に基づく仕事は、2011-12 年中に実施される予定である。

26. アセットマネジメント室 マネジメント計画2012-13(抄)

2012年6月 英国道路庁

はじめに

この文書は、効果的、効率的、持続可能な戦略道路網の実現に向け、道路庁が持つ資源の配分を最適化出来るよう、我々が行う業務を提示するものである。

道路庁は、1,000億ポンドを超える価値があり、英国経済や幅広い社会に不可欠な、重要国家資産の管理者である。しかし、全ての公共セクターとともに、道路庁は継続的な効率性の改善や、その責任を果たすより効果的な方法を見出すことに取り組んでいる。これらの改善の中核は、包括的なアセットマネジメントのアプローチの採用である。このアプローチは、予算のパフォーマンスを最大化する投資決定を最適化するように、適切なビジネス能力と併せて確実な情報を利用するものである。

アセットマネジメント能力の強化を達成するため、4つの重要なビジネス分野の改善に焦点をあてている。

- ・ 透明性及び資産更新計画の運営強化
- ・ 資産情報の質、範囲、正確性や意思決定支援ツールの改善
- ・ 必要なサービスレベルや実際の成果に関する明快なパフォーマンス情報の提供
- ・ 有能で、自信があり、やる気があり、責任感がある職員の育成

2011～2012年の間に、アセットマネジメント室は、これら分野の能力改善に関して著しい進歩を遂げた。主な成功点は以下の通りである。

- ・ ネットワーク提供開発部(NDD)の確実な複数年の全国配分プロセスの実施と運営
- ・ 2011-12年更新計画から4,000万ポンドのコスト削減を図る、コスト削減プロジェクトの主導とマネジメント
- ・ 統合アセットマネジメント情報システム(IAM IS)の契約の審査と決定
- ・ 全国及びエリアアセットマネジメント計画の開発と導入。これは、資産状態を整理し、期待される資産のパフォーマンスを記載し、資産のリスクを概説するものである。
- ・ アセットデータマネジメントマニュアルの公表。これは、データマネジメント基準を明確に規定し、これらへの明確な責任を規定したものである。

来年、我々は、これらビジネスの改善分野を基盤とし、確実なアセットマネジメントの枠組みの下で、より効果的でインテリジェントな発注者となるために必要なツールや能力を用いて、道路庁を支援していく予定である。

アセットマネジメント室 グループリーダー リチャード・アロウスマス

1. アセットマネジメント提供チームの役割

アセットマネジメント提供チームは、維持更新や改良予算の全国配分を支援する業務を担当している。これには、アセットマネジメントの計画策定、リスク、パフォーマンスのアウトカムの監視、年間予算、年間 NDD 計画の運営を含む。

1.1 全国への配分

提供する主要なサービスは以下の通りである。

- ・ 更新事業及び地域ネットワークマネジメント事業の全国計画のマネジメント及び運営
- ・ 利用可能な予算で最高の成果を達成するための NDD 計画の最適化
- ・ 全国配分プロセス及び関連するガイダンスの所有
- ・ プログラム開発メモ (PDMs) の準備と配布
- ・ プログラムパフォーマンス報告や効果の追跡
- ・ プログラムの経済性の高度分析や確認
- ・ NDD の歳出見直しの提出の準備
- ・ 戦略道路網への投資の経済性や影響に関する交通省や財務省からの要求への対応
- ・ 地域計画マネージャーとの日常業務及び上級マネージャーの支援

全国配分プロセスは、来年も引き続き、資産更新及び改良に関する最適化計画の提供を行う。これは、投資決定の範囲や効果的な組織の決定を引き出すものである。

我々は、プログラム報告の拡大、計画年の 2 年間への変更、テクノロジーのプログラム開発、マネジメントプロセスの改善を行う予定である。また、NDD 地域チームが今後の予算を整理する時間を増やすプログラムやプロセスの改善を行う予定であり、配分や報告プロセスを簡潔にする SfM 予算システムを利用する予定である。

これは、ガバナンスを強化し、同意されたプログラムの実行を確実にするものとなる。

2012-13 年の目標

改善したデータを用いて、2013-14 年の更新事業及び地域ネットワークマネジメント事業のための全国配分プロセスを完了する。

1.2 パフォーマンスマネジメント

提供する主要なサービスと成果物は以下の通りである。

- ・ 全国パフォーマンスに関する NDD 上級マネジメント及び道路庁理事会への報告
- ・ サービスプロバイダー契約用のパフォーマンス測定の運用に関する開発
(ASC や MAC 契約を含む)
- ・ パフォーマンス及びビジネス情報システムの開発
- ・ NDD パフォーマンスレポートの準備と分析
- ・ NDD 運営パフォーマンスレポートの準備と分析
- ・ NDD、道路庁、交通省が適切な目標を設定することを支援するための準備と解析

我々は、契約上の義務への合致を確保するため、運営パフォーマンスの報告とパフォーマンスデータの分析を通して、受注者のパフォーマンスの測定を継続する。

加えて、アセットマネジメントのベストプラクティスに基づいて、効果的かつ効率的なサービスの提供を確保するために、顧客サービス水準や関連する資産パフォーマンス測定を基にしたアウトカムの開発の向上を図る。これは、上級マネージャーに対し、より優れたパフォーマンスの可視性と意思決定への情報提供を行うものとなる。

2012-13 年の目標

- ・ 運営報告及びサービスプロバイダーが行うサービス水準の測定に関する分析ツールの導入
- ・ NDD パフォーマンスデータが十分正確であることを実証し、2013-14 年のパフォーマンス目標の設定に活用
- ・ ASC の現場でのパフォーマンス測定基準に関するシステムやガイダンスの確保
- ・ PMF+データベースの IT プラットフォームの機能要求基準を設定・実行

1.3 品質保証

提供する主要なサービスと成果物は以下の通りである。

- ・ NDD 全体のサービス品質見直し(SQR)プロセスの調整
- ・ サービス品質見直しの成果について NDD 上級マネジメントへの分析と報告を行い、ベストプラクティスを特定し共有する

NDD は、維持管理契約のための3層の品質保証モデルを必要としている。契約者の自己確認が第1層目である。地域チームによる NDD の品質見直しやアセットマネジメント室によるパフォーマンス監視が第2層目である。第3層目は、これまでアセットマネジメント室のパフォーマンス監査機能 (PAF) によって行われてきたが、道路庁の方針変更に従い、中央の監査及び保証機能に移行することとなった。我々は、PAFから監査保障チームへの移行をサポートし容易にする予定である。

2012-13 年に、地域チームの商業的な能力の開発を支援するとともに、一貫性がありかつ効果的なサービス品質見直しの実施を通して品質を保証する予定である。

現行のサービス品質見直しのプロセスを見直し、特に、アプリケーションの完全性と確実性の確保と、全地域でのトレーニングに着目した改善を行う予定である。また、SQR アウトカム分析を、ベストプラクティスの特定と共有のために導入する予定である。この SQR プロセスの強化は、第2層の品質保証を強化し、第3層の監査を支援することとなる。

2012-13 年の目標

- ・ 強化 SQR プロセスと地域チーム用の E ラーニングパッケージの導入
- ・ 最低 15 の強化 SQR の提供

1.4 アセットマネジメント計画

提供する主要な成果物は以下の通りである。

- ・ 全国アセットマネジメント計画作成用の資産情報の 6 か月毎の分析と説明
- ・ エリアアセットマネジメント計画の実施を支援するための様式やプロセスの管理

全国アセットマネジメント計画 (NAMP) は、道路庁のネットワーク維持に対するアプローチを説明するものであり、また、エリアアセットマネジメント計画(AMP)を利用して、全国的な観点から今後の政策や戦略の方向性を設定するものである。

エリアアセットマネジメント計画は、NDD に対して、ネットワークの状態やニーズに関する価値ある情報を提供するものである。それらに含まれる情報は、プロセスの最適化を支援し、アセットマネジメント室が投資政策の影響を分析することを可能とする。

2012-13 年の目標

- ・ 改良した全国アセットマネジメント計画案の発行
- ・ エリアアセットマネジメント計画サイクルの 2012-13 の完了

1.5 バリューマネジメント(VM)

提供する主要なサービスは以下の通りである。

- ・ NDD 全国プログラムにおける VM アプリケーションの標準化の実施
- ・ 全ての NDD の VM 活動において担当者及び発注者として活動
- ・ 全国プログラムにおける VM 効果の評価を行い、プロセスの改善を特定し方向性を与える
- ・ VM プロセスとベストプラクティスの改善によるネットワークサービスへの支援

VM プロセスは、最適化された全国プログラムの中で不可欠な構成要素である。今年、投資の決定に対してより良い情報を与えるため、全ての資産タイプに共通した、更新事業の経済的便益を算出する適切な手法を確立し、導入する予定である。また、事業の便益が達成されているか、ネットワークのニーズが対処され優先付けされているかを確認するため、事後チェックの手法も導入する予定である。

2012-13 年の目標

- ・ 便益を監視し測定するための手法の開発と導入
- ・ 2014-15 年に VM プロセスに組み込むための、経済的便益の算定手法の提供

1.6 プロセスの設計と強化

提供する主要なサービスは以下の通りである。

- ・ 新たなプロセスのデザインと見直し
- ・ NDD の Way We Work (WwW)^注活動の担当 注:道路庁全体の内部品質マネジメントシステムの一部
- ・ 既存の NDD プロセスの見直しの調整

アセットマネジメント室は、道路庁の WwW システムや NDD の品質マネジメントへのアプローチを踏まえつつ、NDD プロセスをより効果的で首尾一貫したものとすることや、優れたアセットマネジメントの運営に必要な基準の強化を行う予定である。

この重要な作業の最初の段階は、既存プロセスの見直しにおいて、NDD プロセス管理者を支援することから開始されている。これには、プロセスのギャップの特定や、新たなアセットマネジメントのプロセスと手続きの導入が含まれている。

アセットマネジメント室は、全国配分やアセットマネジメント、統合アセットマネジメント情報システム(IAM IS)に関係する新たな改良プロセスを開発、導入する予定である。2012-13 年に、これらの強化プロセスが、道路庁の WwW システム上に組み込まれ公表される予定である。

1.7 「渋滞多発箇所」プログラムのマネジメント

提供する主要なサービスは以下の通りである。

- ・ 渋滞多発箇所の選定基準の開発
- ・ 全国渋滞多発箇所の調整とマネジメント
- ・ 大臣、交通省、道路庁上級マネジメントチームへのプログラムの進捗報告

財務大臣の財政演説(2011 年)は、経済成長を促進するために、交通関係社会資本プロジェクトへの大幅な投資を行うことを発表した。この目的に沿って、ネットワーク上の「渋滞多発箇所」を削減するために、NDD の地域チームと協働し、小規模な道路改良事業のデザイン調整やプログラムの進捗をチェックしている。

これら小規模事業への投資は、経済成長を促進し、渋滞を削減し、既存の道路資産の信頼性を改善することとなる。2014-15 年までの間、道路庁は、戦略道路網上の特定の渋滞多発箇所に対処するために、2 億 1,200 万ポンドを投資する予定である。

2012-13 年の目標

- ・ 効果的な政策判断基準の導入と、適切なデザインと選定プロセスのマネジメント
- ・ 2013-14 年から 2014-15 年の間に供用予定の事業等を含む、優先プログラムの策定

2. アセットマネジメント開発チームの役割

アセットマネジメント開発チームは、アセットマネジメントのシステムやツールの提供、職員のアセットマネジメント能力の強化を通して、アセットマネジメント及び道路庁の能力を開発することを担当している。

2.1 統合アセットマネジメント情報システム (IAM IS)

正確かつ更新された資産情報を持つ堅牢なアセットマネジメントシステムは、優れたアセットマネジメント組織の中核である。堅牢かつ包括的な資産データは、バリューフォーマネーや持続可能な資産を達成するための、目標を定めた予算配分、利用、マネジメントを可能とする。道路庁には多くの古い資産データベースがあるが、効果的なアセットマネジメント体制を支援するための適切な質のデータを提供していない。これらのシステムは、整合性やデータ共有はなく、情報に基づく効果的な決定を妨げるものとなっている。

この統合システム(IAM IS)は、アセットマネジメントを有効なものとする主要なプロジェクトであり、アセットマネジメント室が道路庁の ICT サービスプロバイダーと共に提供するものである。統合システム(IAM IS)の5箇年導入計画は2011年10月より開始されている。このプロジェクトは、4つの古い資産データベースや、サービスプロバイダーが使用している12のメンテナンス・マネジメントシステムに代わることとなる。統合システム(IAM IS)は、正確で、一貫し、比較可能な資産データの単一情報源となり、戦略道路網を構成する資産の効率的なマネジメントを促進する。

統合システム(IAM IS)は、広域的あるいは地域における投資決定のための基礎となり、パフォーマンスの監視や、強化されたマネジメント能力を提供することとなる。

統合システム(IAM IS)の主な利点は以下の通りである。

- ・ 既存の資産データベースを取り換え、道路庁予算を10年間で1億400万ポンド縮減
- ・ 現在、サービスプロバイダーのシステムにのみ存在している情報へのアクセスを含む資産データへのアクセスの改善
- ・ ASC 契約の商業的及びパフォーマンスマネジメントを支援するデータへのアクセス
- ・ 資産報告の能力の改善
- ・ 強化した資産データ用いた意思決定の改善
- ・ 堅牢なシステムマネジメント及び対象を明確にした訓練とガイダンスを通じた、全てのエリアやプロバイダーが利用する一貫したシステム

2012-13年の目標

- ・ エリア2及びエリア10における新たなASC契約のための、メンテナンスマネジメントや顧客問い合わせマネジメントのモジュールの提供
- ・ 舗装マネジメントシステムやネットワーク占有マネジメントシステムのモジュールを、現在の道路庁のシステムに変えて提供

2.2 意思決定支援ツール (DSTs)

アセットマネジメント室は、更新事業や地域ネットワークマネジメントシステムのプログラムの最適予算配分を支援するための、意思決定支援ツール(DST)の開発を継続する。

新たな意思決定支援ツールは、地域の(戦術的な)予算配分や優先付けを支援するために開発中である。これは、5年間のパフォーマンスとアウトカムを達成するために、地域で要求されるメンテナンスの作業量を規定するものとなる。戦術的ツールは、現在使われている特定の事業に関する分析と同様、戦略道路網や高度な分析を支援するための戦略的な意思決定ツールと併存することとなる。これらの意思決定ツールの組み合わせにより、根拠や判断の改善を含む更新事業プログラムの情報化や最適化を導くものとなる。

これらのツールの組み合わせにより、道路庁は、アセットの状態や顧客に対するサービスレベルに必要なアウトカムを達成するための受注者の作業契約を行うこととなる。

2012-13年の目標

- ・ 現在の戦略的(予算評価)意思決定ツール一式を、ビジネスニーズに対して経済的で釣り合った解決策と取り換える
- ・ 戦術的な(事業が特定された)舗装意思決定ツールの開発

2.3 アセットマネジメントデータ

2012-13年の間、運営・予算・技術的な意思決定・プロセスの計画に利用するための、資産データの質を引き続き改善する。2011-12年に導入した「資産データマネジメントマニュアル」(ADMM)や補足資産データプロセスを、目的にあわせて見直しを行う予定である。

また、資産データマネジメントマニュアルの要求基準に合わせて、ネットワークサービスの基本的な基準の見直しを開始する予定である。

アセットマネジメント室は、統合アセットマネジメント情報システムのサポートチームを設置し、新たな統合システムにおける資産データの入力やアクセスを監視、管理する予定である。これは、システムが正しく使われ、必要なデータの品質基準を満たすことを確保するものとなる。

2012-13年の目標

- ・ マニュアル(ADMM)を見直し、目的や統合システム(IAM IS)の戦略に則したものとすることを維持する。
- ・ 次期マニュアル(ADMM)の公表

2.4 道路庁と職員の能力

アセットマネジメント室は、新たなアセットマネジメントツールの円滑な導入やアセットマネジメント能力開発を支援するために、多くの取り組みやプロジェクトを開発し、実行する予定である。

2012-13 年に、アセットマネジメント能力に関する目標を達成するためのギャップを特定・対処するために、道路庁の理事会メンバーと協働することとしている。

道路庁のアセットマネジメントの知識と技術に必要な改善を促進するため、アセットマネジメントに関連する能力の開発・導入について、人事部局と協働しているところである。また、以下の多くの訓練パッケージの提供を通して、アセットマネジメント技能の直接的な向上を支援する予定である。

- ・ 新たな ASC や MAC 契約が、新たなシステムの機能を十分活用するための、統合システムに関する訓練
- ・ より堅牢な契約マネジメントに向けた、システムと出力情報の正しい知識の開発に焦点をあてたアセット提供チームの訓練
- ・ 受注者から効率性やパフォーマンスを引き出す地域の能力を更に改善するための、全国配分・バリューマネジメント・アセットデータ品質に関するプロセスの訓練

また、アセットマネジメント能力の開発と、道路庁におけるその能力の活用を促進するためにアセットマネジメント協会と協働しているところである。若い専門家のアセットマネジメントの意識向上と専門能力開発の支援のため、アセットマネジメント協会は「次世代グループ」を設置している。アセットマネジメント室は、道路庁の意識を向上し、知識の共有ネットワークを開発するために、主導的な役割を果たしているところである。

また、アセットマネジメントの成熟度評価モデルを開発しており、すぐに展開する予定である。このモデルは、道路庁が優れた資産管理者として外部から評価されることを実証するための要求基準について定義するものである。このモデルにおける成熟度の尺度は、BSI PAS 55:2008 の基準に基づくアセットマネジメント協会の評価手法と整合したものである。今年中に、このモデルに対する最初の評価を実施する予定である。その後、定期的に成熟度に対する進捗を監視し、パフォーマンスを測定する予定である。

2012-13 年の目標

- ・ 道路庁のアセットマネジメントに関する現在の理解や水準を特定するための包括的な分析の実行
- ・ 道路庁のアセットマネジメントの目標水準の開発

3. アセットマネジメント室の運営構成

アセットマネジメント室(AMO)は、グループやチーム、プロジェクト単位でパフォーマンスの効果的な監視や報告を行う組織の枠組みで設立されている。

このグループの全体的な指揮は、デレックターナー氏が理事長のアセットマネジメント理事会により行われる。この理事会は、アセットマネジメント室にNDDのアセットマネジメント能力の改善を課している。

マネジメントチーム会議は、マネジメント計画、業務計画、プロジェクトの成果、グループの予算全体に責任と説明責任を負っている。

提供や開発ステアリンググループは、アセットマネジメント室の仕事の調整、優先付け、監視の責任を負っている。プロジェクトの主要なステップ、意思決定ポイント、予算に対するパフォーマンスが報告され見直される。

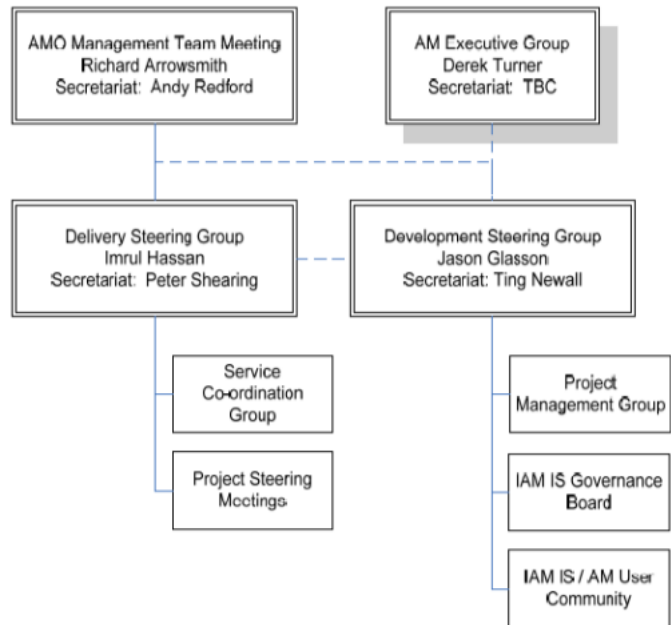


図 1:アセットマネジメント室の運営構成

アセットマネジメント室 組織図

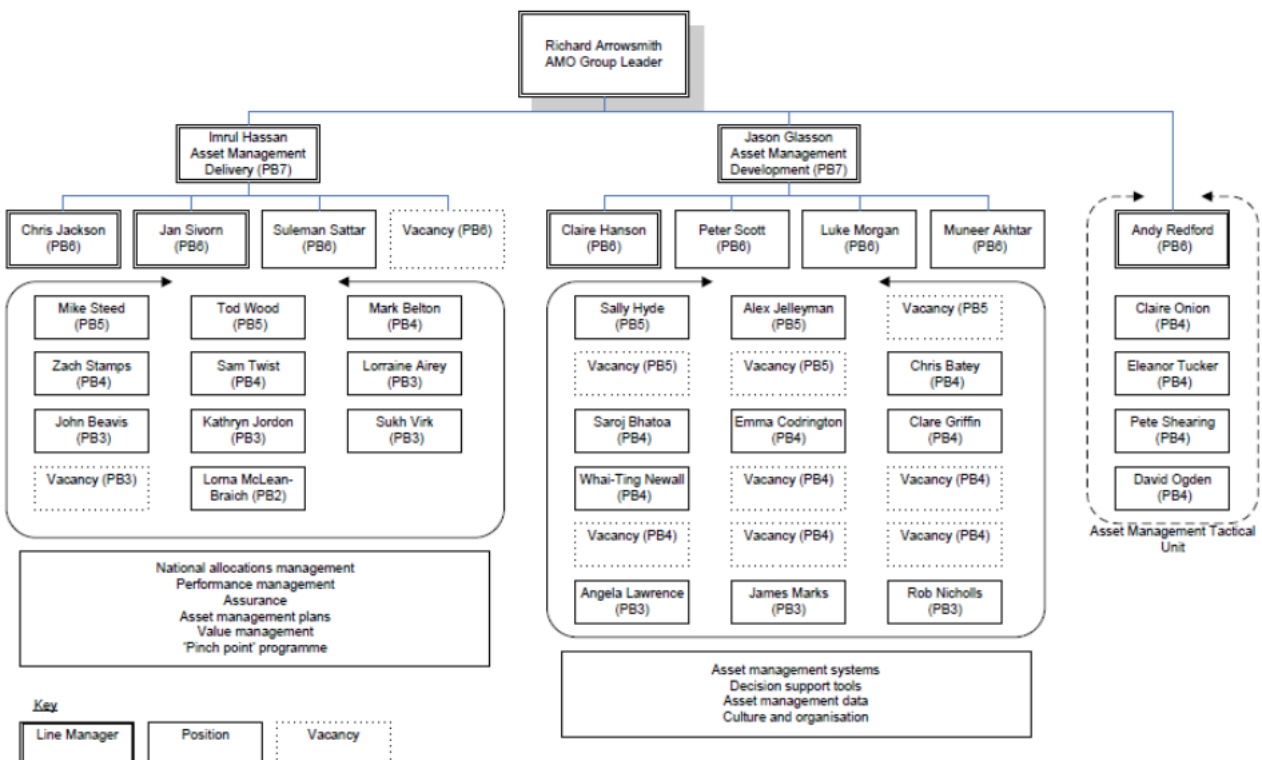


図 2:アセットマネジメント室の 組織図

4. 2012-13年の目標及び主要パフォーマンス

我々の成果が、道路庁の戦略目標に如何にして貢献するかを下表に示す。

表 1: 2012-13年の目標及び主要パフォーマンス

戦略目標	サービス	2012-13 目標	方 策	責任者	レベル
ネットワークを機能的で強靱な資産とする	効果的な意思決定を支援する情報を提供する	1) NDD のパフォーマンス情報の収集・分析・報告能力の改善を継続する	(a) NDD パフォーマンスデータが十分に正確であることを実証し、2013-14年のPDPパフォーマンス目標の設定に活用する 期限:2013年3月31日迄	ジャン・シボン	個別
			(b) MAC サービスプロバイダーによって達成されたサービス水準を計測する分析ツールを導入する 期限:2013年3月31日迄	ジャン・シボン	個別
			(c) ASC のパフォーマンス基準に関する報告のためのシステムやガイダンスを確保する。 期限:2012年7月31日迄	ジャン・シボン	個別
			(d) PMF+用のITプラットフォームのための要求基準を設定 期限:2012年9月30日迄 要求基準の導入 期限:2013年3月31日迄	ジャン・シボン	個別
			(e) 他のサプライチェーン契約のためのPMFの開発と導入 期限:2013年3月31日迄	ジャン・シボン	グループ
			(f) サービスフレームワークの導入と更なる開発 期限:2013年3月31日迄	ジャン・シボン	グループ
...

27. 車線レンタル制度²⁴

～イングランド地方道路管理者用ガイダンス～

2012年1月 英国交通省

1. イントロダクション

本文書の目的

- 1.1 この文書は、車線レンタル制度の実施提案を検討している地方道路管理者のためのガイダンス資料である。車線レンタル制度は、道路工事を行う業者に対して、道路を占有する工事を行っている時間に応じて課金する制度であり、最も交通量の多い道路の、最も交通量の多い時間帯に行われる道路工事を対象とする。
- 1.2 地方道路管理者が車線レンタル制度を実施するには、交通大臣の認可が条件となる。2002～2004年の間に実施された試験的な制度実施の終了後、交通省にこの制度の実施申請は提出されていない。しかし、現在、新たな規則が定められようとしており、これによって、道路管理者が新たな提案を行うことが可能となる。
- 1.3 車線レンタル制度は、工事による交通渋滞やその他の交通障害を緩和するために効果的なモデルであるとまだ証明されていない。このため、政府は現時点で、非常に限定的な数の地域において、車線レンタル制度を実施することを検討している。新車線レンタル制度は、過去のパイロット事業とは異なったアプローチをとる必要がある。特に、非常に深刻な問題が発生している地域に、より着目した制度でなければならない。新たなアプローチで先行して制度を実施する地域は3地域までとし、その初期段階の経過を踏まえ、車線レンタル制度が有効な制度として、より広範に導入できるかどうかの判断材料とする。
- 1.4 本ガイダンスでは、車線レンタル制度の交通大臣への認可申請の際に必要な内容を明記している。特に、過去のパイロット事業と比較して、ターゲットを絞ったアプローチとするための明確な枠組を提示している。具体的には、道路網上の戦略的な最重要部に着目し、最も交通量の多い時間帯に限定して課金を行うといった内容である。
- 1.5 本ガイダンスは、「路上工事や道路整備を目的とした工事および関連事項の調整の実施規則」や「道路網管理義務ガイダンス」、および関連する許可制度の命令と併せて読まれることを想定している。本文書は法律に基づいて定められた実施規則ではないが、交通大臣が今後、制度実施提案を認可する(あるいは認可しない)ための条件についての明確なガイドとなるものである。なお、車線レンタル制度の有効性が実証されるまでは、実施地域は3カ所以内(大都市部1カ所、地方部2カ所)にとどめることを、政府として強調する。

²⁴ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/3741/guidance.pdf

背景

- 1.6 公益事業者等による道路内の埋設設備等の工事、及び道路管理者または道路管理者の委託を受けて実施される道路整備を目的とした工事は、生活に不可欠なサービスであり、交通網を供給・維持管理するために必要なものである。しかし、これらの工事は、深刻な交通渋滞の原因となり、個人及び経済全体に大きなコスト増をもたらす可能性がある。政府は、このような交通渋滞は大きく削減できる余地があると考えている。その戦略は、適切な権限、インセンティブ、手段を全ての関係者に与えることによって、工事の管理や調整における最良方策が明確化され採用されるということを基礎としている。
- 1.7 「新道路街路工事法」(以下、工事法)と「交通管理法」は、道路管理者に対して、路上工事および道路整備工事を調整することを義務づけ、管理区域内での円滑な交通流の促進を義務づけている。道路管理者は、状況に応じてふさわしい手段を選択する必要がある、与えられた権限を適切に行使する責任を負っている。
- 1.8 道路管理者が行使可能な様々な手段の中で、許可制度の権限が法律によって与えられている。許可制度の下では、路上工事および道路整備工事の企画者は、工事の実施に関する許可を受ける必要がある。全ての工事の許可申請には、工事の実施期間が明記される。許可制度は、現在までにロンドンの大部分とケント、ノーサンプトンシャーで実施されている。許可制度は、工事の管理・調整の改善と、それによる交通渋滞の緩和という観点から、道路管理者および工事業者にとっては非常に有力な手段となっている。
- 1.9 また、工事法では、路上工事を原因とする交通渋滞を緩和するための金銭的なインセンティブについても提供している。工事法第 74 条の規定により、許可された期間内に工事が完了しなかった場合、道路管理者は「超過料金」を徴収することができる。超過料金は、期間を超えないように工事を完了させるための強力なインセンティブにはなるが、許可期間内において道路利用者の利益となる工期短縮や渋滞緩和のためのインセンティブにはならない。
- 1.10 工事法では、路上工事に適用される車線レンタル課金の法的根拠を定めているが、道路工事の約半数を占める道路整備工事について、料金を徴収することを求めている。しかし、地方道路管理者の道路網管理義務では、渋滞発生原因の区別はなく、添付の法定ガイダンスにおいて、公平の原則を明確に規定している。車線レンタル課金を、路上工事と同条件で道路整備工事にも適用することは、社会全体の利益を最大化するとともに、公平性を確保することで公正性も促進することにもなる。

車線レンタル制度の役割

- 1.11 工事法第 74 条 A では、道路管理者が交通大臣の認可を受けた場合には、道路を占有する路上工事を行う業者に対して、工事期間の日数に応じて 1 日ごとに料金を徴収できることを定めている。これを一般的に「車線レンタル」制度と呼ぶ。

1.12 政府は、車線レンタル制度について、特に道路ネットワーク上で最も重要な箇所を対象とし、最も交通量の多い時間帯に限定して適用するなど、より優れたデザインでターゲットを絞り込んだ制度とすることで、交通渋滞の発生を抑えながら工事を行うことを促すことができると考えている。例えば、この制度は、適切かつ公共安全性との調和の下で、工事企画者に以下を促進させ、実質的な金銭インセンティブを与えることが出来る。

- ・ 工事現場が無人になる時間を短縮し、結果として全体工期を短縮
- ・ 工事計画、調整、工事手法を改善し、効率を最大化
- ・ ピーク時以外の作業量を増やし、交通量の多い時間帯には道路の通行を再開させ(例えば掘削面を板で覆う)、周辺環境に対する影響が許容範囲内にある場合は夜間または週末の作業量を増加
- ・ 現場作業員の人数を最適化し、可能な限り迅速に工事を完了
- ・ 1回の工事で要求された基準をクリアし、恒久的な現状復帰を行うことにより、後の補修工事の必要性を抑制

1.13 工事企画者は、上記の工事手法を既にある程度は採用しているかもしれないが、コストや、制限された雇用条件の下で利用可能な人的資源の面から、これを実行できる能力は限られている。大規模な社会資本の更新プログラムやその他必要不可欠な工事は、必然的に長期間となり、車線レンタル制度を導入したとしても交通渋滞の発生は避けられない。しかし、上記のような工事手法を取り入れることによって車線レンタル料金の支払を減じることができるのであれば、工事企画者はそのために必要な投資を行うことを選択する可能性が高い。

法的背景

1.14 車線レンタルに関しては、工事法第 74 条 A ですでに主要な法的規定が示されているが、第 74 条は、車線レンタル制度を実施する前に規則を施行することを求めている。規則は 2001 年に、イングランド地方で試験的に制度を実施するために制定されたが、その後の路上工事に関連する法律改正により、2001 年規則は既にその実効性を失っている。したがって、2001 年規則にかわる新たな規則が制定される予定である。

2. 車線レンタル制度の適用範囲

概要

2.1 車線レンタル制度の検討を始める決定を行う前に、道路管理者はその目的を明確にする必要がある。道路管理者は、車線レンタル制度によって目指す成果が、既存の権限や手段を効果的に運用することで全体あるいは部分的に達成できないのか、慎重に検討しなければならない。特に、道路管理者は、成果を達成するために、許可制度を用いた合理的な手立てを全て尽くしたことを示す必要がある。車線レンタル制度は、実際に料金を支払う側にとっては大きなコスト負担増となるため、制度を実施する決定は軽々にされるべきではない。

2.2 道路管理者は、過去にカムデンとミドルスブラで行われた車線レンタル制度のパイロット事業からの教訓にも留意する必要がある。これらパイロット事業の効果は、以下の理由から、限定的なものであった可能性が高い。

- ・ 地方部における短期的なものであったため、工事業者にとって、長期的な視点で工事手法を変えるための投資を行うインセンティブが低いものであった。
- ・ 料金体系と水準が、すべての道路に一律に適用されていたため、業者が料金支払を減じるためのオプション(例えば交通に影響が生じにくい時間帯に工事を実施するなど)が限られていた。

2.3 今後実施される車線レンタル制度は、公益事業(電気・ガスなど)の消費者に対する過大なコスト増につながらず、かつ工事による交通渋滞の緩和に寄与するために、工事による交通障害の社会的コストが非常に大きくなっている幹線道路網上の最重要部のみで実施すべきであると考えている。車線レンタル制度の実施提案を行う道路管理者は、最重要部の選定根拠を示す必要がある。最重要部の例としては、ジャンクション、渋滞箇所、交通量の多い道路、交通量が許容限度に近いか超過している部分などが挙げられる。

2.4 政府はまた、ピーク時に工事が道路を占有する場合にのみ料金が適用されるべきであると考えている。それ以外の時間帯は適用除外とすることで、より障害の少ない時間帯に工事を実施するための実効性のある財政的インセンティブが与えられる。このことは、同時に、工事業者やその顧客(最終的にコストの一部を負担することになる)に対して、車線レンタル制度が道路管理者の単なる金策として採用されるものではないことを示すものでもある。

道路整備工事

2.5 道路整備工事は工事法第 74 条 A の適用範囲外である。しかし、道路整備工事もまた交通渋滞の大きな原因の1つであり、道路網管理義務では渋滞の原因を区別していない。道路網管理義務ガイダンスにおいては、公平なアプローチの必要性を強調している。特に、「公平性の原則は(道路網管理)義務の遂行において重要な原則である。道路管理者は自ら範を示す必要があり、**道路管理者自身が行う活動に対しても、他の機関が行う活動に対しても、同じ基準を適用しなければならない**」と明確に記述している。

2.6 制度実施提案の認可を決定する際、交通大臣は道路管理者の計画が道路網管理義務に規定された責務の内容に準拠しているかどうかを確認する。そして、道路管理者の計画がこの公平性の原則に則っているかどうかについても慎重に検討する。

車線レンタル制度の新しいアプローチの先行実施

2.7 現時点では、政府は制度実施地域を3カ所以内とする方向で検討している(大都市部1カ所、地方部 1~2 カ所)。これらは、改善目標の達成に向けた努力が、許可制度を利用してすでに試みられてきた地域でなければならない。これらの初期段階の経過を観察し、車線レンタル制度が有効な制度としてより広範に導入できるかどうか、さらに、国内の他の地域でも道路管理者が適用できるように制度を拡大するかどうかの判断材料とする。

3. 車線レンタル制度の主要な特徴

イントロダクション

3.1 政府は、車線レンタル制度の詳細な制度設計は、道路管理者が地域レベルで行うべきであり、その過程において工事企画者やその他の関係者との密接な協議が行われるべきであるとの立場をとっている。また、法律では多くの重要な限度・範囲を規定している。この限度・範囲には以下の項目が含まれる：

- ・ 適用可能な料金水準の最大値
- ・ 車線レンタル料金が適用できる工事の種類および道路の種類
- ・ 車線レンタル制度からの収益を道路管理者が活用できる使途

3.2 また、法律では、制度のいくつかの点の変更については、本章で述べる制約の範囲内で、道路管理者に大きな裁量権を与えている。特に、料金が適用される道路(あるいは一部分)や時間及び日、実際の料金水準(法律で定める最大値の範囲内)、また料金の免除や割引が受けられる追加的条件等がこれに含まれる。本ガイダンスでは、この裁量権をどのように行使するか決定において、制度の実施者が遵守すべきいくつかの主要な原則を規定している。これらの原則の遵守は、交通大臣が地方道路管理者の車線レンタル制度実施提案の認可を検討する際の重要な判断材料となる。

許可制度との関係

3.3 車線レンタル制度の先行的な実施は、既存の許可制度と並行して実施されることになる。許可制度は車線レンタル制度と併存して引き続き重要な役割を果たしていくが、それは特に、交通量の多い道路での工事の調整が適切に行われる必要があるためである。

車線レンタル料金が適用可能な道路

3.4 車線レンタル料金は、道路管理者が管理する道路網上の最も重要度の高い部分のみを適用の対象としなければならない。その道路(または一部分)では、工事が最悪のレベルの渋滞を引き起こすこと、交通の流れを円滑にするために多くの労力を要するということが、根拠に基づいて示されなければならない。従って、1日あたりのレンタル料金を徴収することによって工事を原因とする渋滞の抑制に最大の効果が期待でき、さらに、渋滞の抑制によって車線レンタル制度のコストを正当化するのに十分な効果が得られる道路を対象として選定すべきである。

3.5 規則では、交通に影響が生じやすい道路、あるいは保護道路としての指定を道路管理者から受けていない道路において車線レンタル制度を適用することを禁止している。しかし、交通に影響が生じやすい道路あるいは保護道路としての指定を受けているというだけでは、車線レンタル制度の適用範囲に含めることを正当化する条件を満たしているわけではない。交通大臣は、制度の提案を受けて、道路管理者が車線レンタル料金を適用する重要道路(あるいはその一部分)を根拠に基づいて選定しているか確認する必要がある。

3.6 車線レンタル制度の主なターゲットは、車道に影響を与えるような工事(車道内で実際に行われる工事か、あるいは歩道を封鎖するために車道内に歩行者用の安全通路を確保しなけれ

ばならないような工事)であるが、車道の本線に影響を与えない工事については、車線レンタル制度でどのような取扱いにするかを道路管理者は検討する必要がある。一般的には、歩道工事によって発生する渋滞は車線レンタル料金適用の正当化に十分とは言い難いが、いくつかのケースでは、一定水準の料金徴収を行う価値があると考えられる(例えば、大きな交差点の付近や歩道の通行量が非常に多い地域など)。それゆえに、規則では車道以外での工事についても料金を徴収できる可能性を排除していない。しかし、交通大臣の認可を受けるためには、高い費用対効果が得られることを制度の提案者が示す必要があり、またその制度も限られた少数の特定の地域での実施に限定されていなければならない。

3.7 歩行者専用道路や馬用の道路は、車線レンタル制度の適用から除外される。

工事の種類

3.8 適用除外に指定されていない限り、すべての路上工事が車線レンタル料金の徴収対象となる可能性がある(工事業者が、特定の法律で定められた工事を実施する権利に基づいて工事を行う場合であっても、あるいは第 50 条ライセンスに基づいて工事を行う場合であっても)。前述の、交通に影響が生じやすい道路でも保護道路でもない場合の工事の適用除外規定に加えて、規則では以下のような路上工事を除外している:

- ・ 工事の影響が道路の路側帯に限られる場合
- ・ 交通に影響しやすい道路で、交通に影響する時間帯以外に行われる工事
- ・ 交通に影響しやすい道路の歩道における、交通に影響する時間帯の工事であっても、路面の破壊や、道路地下のトンネル掘削やボーリングが行われない場合。

3.9 公共の安全性への重大な危険や、資産への重大な損害を避けるために必要な緊急性の高い工事に関しては、無料期間を設定することによって、緊急事態に即時対応し、道路を復旧することが可能になるような制度設計をすることが望ましい。このことは、車線レンタル料金を不可避な税金のようなものとして運用するのではなく、支払いを回避できる可能性を残しておくという制度の原則と合致する。また、これにより、工事企画者がレンタル料金の支払いを避けるために緊急性の高い工事の開始をオフピークの時間帯まで遅らせるというような、インセンティブのねじれ現象を避けることもできる。

3.10 制度の提案を行う道路管理者は、緊急事態の適用除外の詳細な条件と、具体的な実施手順を決定する。手法の1つとして、緊急事態の発生から 24 時間を適用除外とするということが考えられる。しかし、交通省は、これ以外にも、レンタル料金の支払いなしで緊急事態に対応できるような現実的な方策の提案があれば受け入れる用意がある。

3.11 この適用除外は、真に緊急性の高い事態に限定して当てはまるような制度設計である必要がある。多くの場合、道路管理者が現地に行き、実際に緊急性があるのか確認することが出来ると予想される。現地確認ができない場合には、道路管理者は適用除外の判断を下す前に、発生した緊急事態の内容について適用除外を求める工事企画者から書面で証拠提出を求めるとも合理的であろう。緊急事態を理由とした適用除外を受ける資格を証明するために、工

事企画者が提出すべき情報や証拠について、制度の中で規定しておく必要がある。緊急事態を理由とした適用除外について、工事企画者が虚偽の申請を行った場合には、車線レンタル料金の全額を支払わなければならない。もし適用除外を受けるために意図的に虚偽の申請を行った場合には、詐欺罪も成立する可能性がある。

3.12 制度の中では、車線レンタル料金を免除される工事の種類も規定することができるが、これについて、制度の提案者は正当な根拠を提示する必要がある。追加負担を避けるため、そのような適用除外は全て、電子告知システムの中で配信可能な形式でなければならない。

3.13 零細企業は、政府の新たな規制が零細企業に与える影響を排除するという方針に基づき、車線レンタル料金の支払いも免除される。この場合の「零細企業」の定義については、規則の中で定める。

3.14 工事法第 74 条 A の規定により、迂回工事は車線レンタル料金の適用範囲外となる。

料 金

3.15 規則では、1 日に適用される車線レンタル料金の最高限度額を 2,500 ポンドと定めている。実際に徴収する料金水準は、個々の制度ごとに定めなければならない。個別制度毎に提案される料金水準には、完全に正当な根拠を持たせる必要がある。制度の実施者は、正当な根拠なく、ただ単に最高限度額と同じ水準の料金を適用してはならない。交通大臣の認可を受けるために、制度実施者は以下のことを示すことが求められる：

- ・ 提案されたレンタル料金が、より交通障害の少ない工事手法を選択するために、効果的な財政的インセンティブを工事業者に対して提供することが合理的に期待できること。こうした工事手法の具体的な内容は、本文書の別項に記載されている。しかし、レンタル料金は、この目標の達成を確保するために必要な水準以上に高額であってはならない。
- ・ 提案されたレンタル料金が、適用される工事が引き起こす交通渋滞やその他の悪影響から派生する社会的コストよりも高額であってはならない。

3.16 一般的に、同一の場所、同一の時間帯における1日あたりのレンタル料金はすべての工事に対して同額であることが望ましい。但し、補修工事については、全て回避できる性質の工事であるため、より高い料率(2,500 ポンドを上限)とすることも認められる。

3.17 規則では、週末に行われる工事についても、料金適用の可能性を排除していない。なぜなら、週末に行われる工事の中には、平日の工事と同じくらい、場合によってはそれ以上に交通障害を引き起こすものもあるからである(例えば観光地の混雑する道路など)。道路管理者は、料金を適用する特定の日にちや時間など、細部の取扱いについて決定しなければならない。しかし、工事業者がより障害の少ない手法で工事を実施することによってレンタル料金支払いの回避や減額できるような手段を残しておく必要があり、制度設計上で整合を図る必要がある。

- 3.18 曜日によって異なる料金を設定してもよい(例えば平日と週末の区別)。しかし、交通に影響が少ない日、もしくは、影響が生じやすい日でも影響がある時間帯に、工事が車道(もしくは歩道や自転車道、この場合、歩道や自転車道に料金が適用)を妨げたり、その他の影響を与えないのであれば料金は徴収されない。
- 3.19 料金を適用する日時の決定にあたり、道路管理者は地方自治体の環境衛生部局の役割について慎重な検討が必要である。環境衛生部局は「汚染管理法」の下で工事騒音を監督する権限を有している。関連のガイダンスが「英国規格 5228:2009」に提示されている。居住地域では、環境衛生部局が大きな騒音や振動を発生する夜間工事を規制することもありうる。
- 3.20 したがって、車線レンタル制度の制度設計の際、道路管理者は、該当する可能性のある環境衛生部局の制限について、密に調整を行う必要がある。環境衛生面からの制限を考慮に入れた上でも、工事業者が料金の支払い義務を回避したり大幅に減額したりできるような、現実的な迂回手段を選択できるような制度設計としなければならない。
- 3.21 また、交通渋滞と騒音に関する目標との間でバランスのとれた適切な解決策を見いだすために、車線レンタル制度を実施する前に環境衛生部局と協調して作業を行うことは、道路管理者やその他の工事企画者にとって有益である。例えば、工事のある局面(掘削など)では相当程度の騒音や振動が発生する可能性があるが、他の局面(溝掘完了後の新たな配管やケーブルの敷設など)についてはそうでもないということ、また溝堀不要(トレンチレス)の技術を採用することにより、破壊的な掘削を必要とせずに完了できる工事も存在するということなどを、環境衛生部局に認識させることは有用である。
- 3.22 汚染管理法第61条の規定に基づき、地方環境衛生部局との事前合意を行うことによって、許容される工事の時間帯、工事手法、騒音や振動の限度基準などの事項に関する確実性を担保することができる。環境衛生部局は不必要な制限を課してはならず、環境衛生部局が必要以上の制限を課していると思われる場合、異議申し立てを行う仕組みが汚染管理法に規定されている。
- 3.23 道路管理者は、共同作業を整える方法(異なる工事企画者である含む)についても注意深く検討すべきである。例えば、1つの料金を異なる工事企画者間で分配して適用することや、あるいは共同作業を促進するために更なる割引料金を設定することである。
- 3.24 規則は、許可期間が終了するまでだけでなく、許可期間を超えて道路占用が延長している期間(一般的に超過と呼ばれる)についても、1日あたりの車線レンタル料金を適用することを可能にしている。工事法第74条の規定に基づく超過料金に加えて、車線レンタル料金を追加適用することが可能となる。
- 3.25 規則ではまた、(1日あたりの料金のかわりに)一回限り(ワンオフ)の料金の適用を(超過期間の料金と同様に)認める条項を定めている。これは、表示板や照明装置、防護柵などの器材

が、故意ではなく工事現場に置き忘れられ、道路管理者が工事業者に連絡し、撤去を要請した日の次の労働日の終りまでに撤去された場合、器材の点数が5点以内だった場合に限り適用される料金である。この減額料金は、担当者が工事現場の片付けに関して合理的な努力を行ったうえで、少数の器材を現場に故意によらず置き忘れてしまった場合に適用される。そうした努力が行われていない場合については、1日あたりの料金全額が適用される。

収益の活用

3.26 地方道路管理者は、車線レンタル制度の運用費にレンタル料金の収益を充てることができる。規則は、収益から制度運営費および制度の評価実施に必要な費用を差し引いた上で残る余剰金については、道路管理者が、工事の結果として発生する交通渋滞やその他の悪影響を抑制する目的に活用するよう求めている。具体的には以下の内容である：

- 交通渋滞抑制の新技术や、交通に影響を与えずに埋設設備への出入りが可能になる「共同溝」の設置に関する研究開発への投資。
- 研究開発された有用な新技术の幅広い実地応用を促進するための資金提供。
- 地下の配管や配線その他の埋設設備の位置を記録した資料の質と利用しやすさを向上させるための措置。
- 工事の結果生じる騒音、汚染、安全リスクなどの緩和に寄与する措置
- 路上工事の管理や、提案された工事期間の審査を担当する地域の道路管理者の職員のスキルと能力の向上のための措置（道路網管理義務の遂行のためにすでに道路管理者が取り組んでいる措置に加えて）。

3.27 道路管理者は、車線レンタル制度の一部として、収益の活用方法の決定の仕組みをとりまとめなければならない。収益の活用方法を決定するために、道路管理者と工事企画者がともに積極的に参画する共同作業の枠組を確立することが道路管理者には求められている。規則では、透明性を確保するため、道路管理者が収益金の会計とその使途について管理・公表することも求めている。

3.28 交通大臣は、道路管理者が自ら実施する道路工事に関連して発生する収益についても、道路網管理義務ガイダンスに定められた「公平性」の原則に則り、同一の原則を当てはめることを道路管理者に求めている。

システムの問題

3.29 道路管理者は、車線レンタル制度の適用地域と期間、またレンタル料金についての情報を工事企画者に周知する方法について検討しなければならない。まず、道路管理者は全国道路情報システムを通じてこれらの詳細情報を提供する必要がある。また、車線レンタル制度に関する情報を既存の道路工事管理システムに効果的に組み込むうえで、他に有用なデータ形式があるかどうかについて、工事企画者や路上工事システム供給業者をまじえて検討を行う必要がある。

3.30 より一般的には、制度実施者は制度設計の初期段階から EToN のソフトウェア・プロバイダを作業に参加させる必要がある。道路管理者自体および工事企画者にとって追加的に必要となるシステム要件だけでなく、車線レンタル制度の運用のために（例えば道路管理者が、ある特定の工事が適用除外の対象となるかどうかを確認する目的などで）、工事企画者と道路管理者との間でどのような情報の伝達が必要になるか、といった点についての検討を行わなければならない。「システム」の問題とは、その範囲が EToN のシステムの問題に限定されるものではないということ認識することが重要である。道路管理者は、車線レンタル制度によって影響を受ける事業プロセスの全般にわたって検討を行うことが求められる。道路管理者はまた、工事業者に不必要な事務手続きのコスト負担を生じさせないように、制度設計することが求められる。

3.31 特に EToN と全国道路情報システムとの関係では、道路管理者は、新規の提案が技術仕様の一般的バージョンの範囲内で受入れ可能かどうかについて、システム開発者とともに検討しなければならない。このことは、道路管理者が制度を迅速に確立するうえで大きな利点となる。なぜなら、技術仕様の変更には、その準備と実行に時間がかかるからである。しかしながら、制度の提案が一般的な技術仕様の中では実行できないと道路管理者が判断した場合には、できる限り早い段階で交通省および道路管理者・公益事業者共同委員会(HAUC(UK))の EToN 戦略グループにできるだけ早い段階で連絡し、技術仕様の変更が検討できるようにしなければならない。

紛争の解決

3.32 道路管理者は、車線レンタル制度に関する紛争処理に関して、最良の方法を検討しておく必要がある。紛争は、道路管理者・公益事業者共同委員会(HAUC(UK))が運用する紛争解決手続きや、独立の仲裁手続きによって解決できるが、可能な場合には、より非公式な仕組みによって紛争を管理し、解決することが望ましい。例えば、日々の車線レンタル制度の運用において、近郊の不服審判員 (Appeals Officer) を指定しておき、工事企画者と道路管理者側の日常業務担当者との間で解決できない紛争についての処理を依頼する、ということも考えられる。他の方法では解決できない紛争については、委員会の紛争解決手続きを利用することもできる。

移行期の問題

試験運用

3.33 道路管理者は、制度の円滑な導入を確実にすること望むであろう。本格的な制度の導入前に、システムが適確に機能するか確認するための試験運用期間を設けることは有用である。これには、工事企画者に対するダミーの請求書の発行も含まれる。

車線レンタルの実施前に届出された工事

3.34 車線レンタル制度が導入された時点で、既に計画・予定されていた工事に関して、工事実施時期を車線レンタル制度の適用除外期間に再設定することが合理的でない場合には、工事企画者に不公平な料金支払いを求めることがないように、適切な移行措置を制度に設ける必

要がある。しかしながら、インセンティブのねじれ現象(例えば、レンタル料金を回避するために、早期の工事許可申請が大量に行われるような状況を招くこと)の発生を防止するためにも、このような移行措置の設定は慎重に行われる必要がある。

4. 制度開発、認可、変更と評価

協議

4.1 地方道路管理者は、車線レンタル制度の運用を申請する場合、制度の草案全体についての協議を実施しなければならない。協議には、草案とともに、道路管理者による費用対効果分析と評価計画も含めることが求められる。協議対象となる利害関係者としては、以下の各団体が含まれる：

- 各工事企画者：道路管理者の管轄区域において、時々工事を行うことがあると認識しているもの
- 各地方道路管理者、地方自治体：提案制度により適用される道路が存在する地域
- ロンドン交通局：提案制度が適用される道路がグレーター・ロンドン域内にある場合
- 旅客交通委員会：提案制度が運用される地域
- 救急サービス：提案制度が運用される地域
- 関係する監督局：電力・ガス市場規制局、水道事業規制局、情報通信庁、健康安全局
- 提案されている車線レンタル制度が適用される道路について、告知や許可申請の写しを受け取りたいとの希望を表明した道路管理者(もしあれば)
- 関係する道路利用者団体(障害者の代表を含む)
- 関係する運送業者、より幅広い業界
- 個人：制度導入を検討している道路管理者に対して協議の要求を書面にて行った者

4.2 正式の公的協議は、制度実施を検討する道路管理者が、利害関係者、特に工事業者に対して、詳細の情報を伝達する唯一の手段ではない。道路管理者は、制度開発のすべての段階において、公開対話や、主要な利害関係者、特に工事企画者の参加などの仕組みを導入することが望ましい。

4.3 交通省は、このガイダンスの発表以前からすでに車線レンタル制度の提案策定に着手している道路管理者もあり、規則も最終案の段階にあるということを認識している。交通大臣に対して提出される制度の提案はすべて、本ガイダンス最終版、および国会に上程されている規則に基づいて検討されることになる。したがって、道路管理者は、制度の提案および協議方法がこれらの最終版に準拠しているかどうかを確認する必要がある。

車線レンタル制度の運用申請

4.4 車線レンタル制度の運用申請の際には、制度案そのものの写しに加えて、交通大臣が制度の審査を行う上で参考にできる補足情報も提出しなければならない。制度提案は以下の内容を含むことが求められる。

- 道路管理者の名称
- 制度が適用される地域(全域が制度の適用を申請する道路管理者の管轄内に入ってい

なければならない)

- 制度を運用する道路、あるいは道路の一部
- 車線レンタル料金が適用される工事
- 適用される料金水準(および料金が適用される日と時間)
- 制度運用開始日の提案(本章で後述する最低 12 週間の工事業者に対する告知期間を考慮に入れた上で、工事業者が工事手法の変更に対応するための合理的な準備期間を料金適用開始までに設けていること)
- 道路管理者が必要と判断するその他の情報

4.5 また、添付の申請書類には以下の内容を含むことが求められる。

- 制度の狙いと目標の詳細。その狙いと目標が、道路管理者の道路網管理義務やその他の目標や政策とどのように統合されているか。この項ではまた、車線レンタル制度が、道路管理者の既存の道路工事政策や目標をどのように補完するのかという点についても示されている必要がある。すなわち、道路管理者が行使しうる他の手段では合理的に達成不可能な目標のうち、車線レンタル制度で達成可能な目標は何なのかということが示されていないといけない。道路管理者は、工事法が定める他の権限ではなぜ不十分なのかという理由とともに、よりコストのかからない許可制度の枠組みの中では、望ましい成果を挙げる手段がもはや残されていないということも示す必要がある。
- 制度の主要な特徴を簡潔にまとめたもの。車線レンタル料金が適用される道路や工事の内容、適用除外、料金水準の提案など。
- 道路管理者が、道路網管理義務ガイダンスに規定された「公平性」の原則を確実に遵守するための手順に関する詳細
- 道路管理者が希望する場合、交通大臣の認可を受けることなく制度に軽微な変更を加えることを可能とするような柔軟性の明示。道路管理者がこのような変更を実際に行う際の条件、また変更の提案に関して、工事企画者に対して適切な意見聴取を、余裕をもって行うために、道路管理者が踏むべき手続きも含む。
- 提案された制度の実施によって期待できる費用対効果の詳細な分析。工事手法を改善することによって、工事企画者がレンタル料金の支払いを抑制することが現実的に十分可能な制度設計になっていることを提示する。交通省のウェブ上の交通評価ガイダンスは <http://www.dft.gov.uk/webtag/index.php> にて確認できる。
- 特に民間企業側(工事企画者や、より広範な業界を含む)にとって生じる費用と効果の詳細な分析、および工事企画者の事務手続きのコストを最小限に抑えるために講じられた施策に関する説明。
- 道路管理者が提案する車線レンタル料金の適用道路の選定根拠となった分析の詳細。
- 車線レンタル料金を適用する道路において、提案された料金水準が、工事によって発生する社会的コストに見合うものであるという証拠のデータ。
- 環境衛生部局による制限を考慮に入れた上で、より障害を発生させない工事手法を採用することによって、工事企画者が料金の支払いを現実的に回避したり、あるいはその負担額を大幅に軽減したりできるような迂回手段についての説明。
- 提案されている制度からの収益金を道路管理者がどのように活用するのかという計画の

説明。収益金の使途の決定には、道路工事業者の代表も参加することが求められるが、その手続きについての詳細の説明も含む。

- 道路管理者が全般的かつ適切な協議を実施したことの確認。また、協議結果と、それを受けて加えられた変更点をまとめた要約。
- 制度が EToN および全国道路情報システムの技術仕様の一般的バージョンにおいて配信可能な形式となっていることの確認(技術仕様に変更が必要な場合においては、その変更について交通省および道路管理者・公益事業者共同委員会の EToN 戦略グループとともに検討が行われたことの確認、および変更の実施のタイムスケールに関する合意内容)。
- 制度の目標が達成されているか、制度全体としてコストを正当化するに足る効果が得られているかについて確実に評価する計画。これには、評価の方法論、評価を実施する時期を定めた詳細にわたる評価プログラム、制度の実績を比較測定するための基準データ、評価にかかる費用はすべて予算化されていることの正式な明記、といった内容が含まれる。

4.5 道路管理者は、車線レンタル制度を設計する際には、設計の初期段階で交通省にその旨を連絡することが望ましい。それによって交通省は、審査に必要となる書類について、申請道路管理者に対してアドバイスをすることができる。交通省は、提案内容がすべて完全に整ってから制度の認可申請を行うよう求めているが、申請内容が完全なものになるように、制度設計段階でのアドバイスや支援を交通省に求めることはできる。

費用対効果分析

4.7 車線レンタル制度の申請においては、この制度によって期待される効果が明示されていなければならない。また、制度を適用する道路や料金体系など、制度の詳細についても、正当な根拠に基づいて示されている必要がある。申請には、制度の詳細な費用対効果の分析と、その分析の仮定を導きだす際に根拠としたデータも記載しなければならない。車線レンタル制度がなくても、制度の実施提案地域においてすでに実行されているその他の仕組みの下で達成可能と合理的に考えられる効果については、車線レンタル制度による効果の想定から除外しなければならない。

4.8 車線レンタル制度は、交通大臣に対して、予想されるコストを正当化するに足る十分な効果を得ることが合理的に期待できる制度となっていることを、確実な根拠をもって示すことができる場合にのみ認可を受けることができる。車線レンタル料金が、工事業者に行動の変化を促すことができるような、適切な水準に設定されていることを示す分析も補足的に記載することが求められる。

交通大臣による審査

4.9 制度の提案を認可するか否かの判断において、交通大臣はすべての関係する要素を検討する。具体的には：

- ・ 道路管理者が提案する制度内容が、関連する法律や実施規則、および本ガイダンスに記載された望ましいとされる事項(料金の水準、交通に影響の少ない時間帯の工事に対する適用除外、目指す成果を達成するための合理的な努力がすでに許可制度の下でなされているということ、道路網管理義務ガイダンスに規定された「公平性」の原則、等を含む)と整合性があるかどうか。
- ・ 提案された制度が、予想されるコスト(公共料金への影響を含む)を正当化できるような効果を合理的に期待できるということを道路管理者が示しているかどうか。
- ・ 民間企業に対する全体としてのコスト負担増を回避するという政府の方針に則して、「民間企業への」恩恵(経済効果)が、「民間企業にかかる」コストを上回るということを道路管理者が示しているかどうか。
- ・ 確実な評価計画が策定されているかどうか、また道路管理者がその評価計画を忠実に遂行するという明確な確約が示されているかどうか。

4.10 現時点では、政府は制度の「先駆的」実施地域を3カ所以内にとどめるという提案を行っている。したがって、この「先駆的」制度実施段階では、要件を満たしたすべての制度の提案が認可されるというわけではない。もし、政府が支援を検討している件よりも多くの数の質の高い制度申請があった場合には、政府は、一般論として、最も高い費用対効果を実現できると考えられる提案を支援することになる。しかしながら、これから制度実施を提案する道路管理者は、車線レンタル制度の認可を受けられるのは1カ所の大きい都市部と1~2カ所の地方部のみであるということを念頭に置いておく必要がある。

制度の命令

4.11 状況に応じて、交通省は、道路管理者から申請を受けた制度を認可することも却下することもできる。交通省はまた、制度に修正を加えたいうえで認可することもできる。修正が必要と考えられる場合、交通省は道路管理者と連絡調整を行う。

4.12 車線レンタル制度を導入する前に、道路管理者は、交通大臣から法定文書で発令される命令によって認定を受ける必要がある。道路管理者は、以下含む条件の下での制度を導入することが想定される。

- ・ 道路管理者は、交通大臣から認可を受けた制度のみを実施する権限を有する(後述の軽微な変更について定めた条項がある場合には、その範囲内で変更が認められる)。
- ・ 継続的に認可を受けられるかどうかは、提示された評価計画に沿って道路管理者が行う制度の評価内容を判断材料とする。

4.13 交通大臣の命令では、車線レンタル制度の実施開始日が指定されなければならない。また、制度実施開始日の提案において、道路管理者は、工事企画者には制度導入までに合理的な準備期間が与えられているということを示さなければならない。認可の後、道路管理者は、地

域内の工事企画者に対して、最短でも 12 週間の告知期間を設けることが想定されている。これにより、道路管理者は工事企画者に対して、車線レンタル制度の実施開始予定日を通知する。ただし、制度内容や、事前に道路管理者と工事業者がどの程度密な連携をとっていたかなどによって、さらに一定の告知期間を設ける必要があるケースも出てくることも想定される。道路管理者はまた、すべての工事企画者に対して、制度の最終バージョンの詳細情報を提供しなければならない。なぜなら、認可された制度は申請時の内容と異なっている可能性があるからである。

4.14 一度制度の命令が発令され、制度の運用が開始された後で、命令に規定された制度の内容変更を希望する場合は、道路管理者はまず変更内容について交通省の同意を得る必要がある。なぜなら、制度の内容を変更するためには、命令の修正や、あるいは取り消し・再発令の手続きが必要になるからである。いかなる変更も、適切な協議が必要となる。変更の必要が生じた場合には、道路管理者はできる限り早い段階で交通省に連絡し相談をすることが望ましい。

4.15 車線レンタル制度の実施を中止したい場合には、道路管理者は、まずは全ての利害関係者に連絡した上で、制度実施を定めた命令の取り消し申請を交通省に対して行う。

制度の軽微な変更

4.16 車線レンタル制度の認可を交通大臣に申請する際には、制度にはいくつかの詳細な指標が設定されていなければならない。制度を取り巻く状況は変化しうるので、制度の実施期間中に軽微な変更を行うことが望ましい。例えば、交通の流れに重大な影響を与えるような変化、すなわち新規の住宅建設、小売店、民間企業立地やその他の開発が行われた場合には、それを受けて、新たに道路や道路の一部を制度に追加することが必要になる。同様に、交通の流れの変化によって、道路網上で重要地点とされていた箇所が重要地点ではなくなるということも、状況によっては起こりうる。そのような地点は、制度の適用範囲から除外しなければならない。

4.17 このように、柔軟性を保持する必要がある部分については、道路管理者は制度に軽微な変更に加えるための手続きを明確化しておく必要がある。特に、制度の指標を変更するような内容については、道路管理者の裁量権は厳しく制限されなければならない。これは、交通大臣の同意なしに、制度により実質的な変更を加えることを抑止するためであり、制度上、このような制限は明記されている必要がある。また、工事企画者に対しては、変更の提案についての意見聴取と通知が十分に事前に行われるように、その手順を制度の中に規定しておくことが必要となる。これは、工事の種類によっては長期にわたる先行準備期間が必要になるため重要である。

評価と再検討

4.18 交通大臣からの認可を受けるために、道路管理者は再検討と評価の手順について詳細な規定を設けておかなければならない。詳細な評価計画が制度自体に記載されない場合には、少なくとも詳細な評価計画と相互参照可能な、簡潔な概要が組み込まれている必要がある(評

価計画は公表しなければならない)。評価計画には、評価を実施する時期、比較検討に用いるための「車線レンタル制度以前」の基準データ、制度の実績を測定するために収集すべきデータ、そして制度が成功しているかどうかを判断するための評価基準、といった内容を記載しなければならない。評価においては、車線レンタル制度による影響をすべて考慮に入れなければならない。具体的には、夜間や週末の工事量が増えることによる騒音や安全性への影響、その他の環境への影響、さらには交通の流れに対する影響や、工事業者や道路管理者のコスト面での影響などである。

4.19 規則では、車線レンタル制度の収益金の一部を制度の評価事業に使用することを認めており、評価計画には独立の制度実績評価に関する条項が規定されていることが望ましい。この独立評価には、制度全体の費用と効果のバランスに関する評価も含まれる。公平性と透明性の観点から、道路管理者と工事企画者の代表が、評価のプロセスのチェックに積極的に関わることが求められる。

4.20 道路管理者は、初回の評価を、最初の 1 年間の通常の制度運用から得られたデータに基づいて行うことが望ましい。その後は、1 年毎に毎年評価を行う。これらの評価は、制度をさらに広い範囲で適用することが効果的かどうか、また当初の 7 年間という制度実施期間を超えて規則を延長すべきかどうかを政府が判断する上での判断材料として活用される。(下記参照)

4.21 道路管理者に対して車線レンタル制度実施の認可を与える命令には、忠実に遂行すべき評価計画が制度の中に規定されていることを求める条件を明記する予定である。

見直し条項

4.22 規則は、施行から 7 年間で失効することが明記されている。車線レンタル制度の実績に対する政府の審査の結果次第で、規則に修正を加えた上でさらに一定期間の延長を許可するか、あるいはその日をもって失効するかが決定される。規則の失効と同時に、すべての車線レンタル制度も終了しなければならない。

4.23 したがって、制度の認可は時限的な措置であり、規則の失効と同じ日付をもって制度も終了する。認可された制度それぞれの終了日までに、認可期間を延長するかどうかについての決定を行う必要がある。例えば、コストに見合った効果を明らかに達成できていないことが明らかな評価結果が出されたような場合には、規則あるいは個別の制度のいずれも、失効日／終了日までに取り消される可能性がある。

28. 戦略道路網の交通安全フレームワーク2011

2011年5月 英国道路庁

1. イントロダクション

道路庁は、戦略計画 2010-15 において、道路上のシステムや改良事業、優れた情報提供を通して、戦略道路網における交通死者及び重傷者を、継続して削減していくことを提示している。

道路庁は交通省の執行機関であり、イングランドにおける戦略道路網(高速道路及び主要幹線道路)の安全性の改善に対する責任を負っている。2011年5月、交通省は「道路交通安全の戦略フレームワーク」を公表し、政府が道路交通安全の改善を継続していくための一連の行動を提示している。このフレームワークでは、道路交通安全が政府の優先事項であることを明確に示すとともに、道路庁が戦略道路網の安全性を最優先で提供する責任があることを提示している。

本文書は、この全国フレームワークにおける道路庁の役割のアウトラインを述べるものである。道路庁は、戦略道路網を交通大臣に代わって運営、維持管理しており、また、戦略道路網は、世界で最も安全な道路である。我々は、死傷事故分析に基づいたターゲティングを行い、これに即した措置を実行することによって、多くの事故削減に向けた取り組みを行う。現在、戦略道路網は最新の水準となっているが、資本管理・維持管理、その他運営上の措置を改善するため、交通安全リスクへのアプローチを洗練していく。このアプローチは、データを収集し、これに基づく知見により主導を行い、次の4年間の予算の範囲内で実行される。また、如何にして道路庁が道路の安全性の改善を継続していくのか、また、道路への安全意識が高まる中で国際社会をサポートしていく方策についても提示する。さらに、国連の10年アクションである2020年までに道路死傷者の50%削減を支援していく。



図 1: 道路交通安全の戦略フレームワーク

2. パフォーマンスと傾向

道路庁は、2010年の全国道路安全目標を達成し、また、過去数十年にわたり維持されてきた戦略道路網における死者・重傷者数の減少傾向の継続を達成した。

2010年、戦略道路網では11,372件の交通事故が発生し、24,142台の車両が巻き込まれ、結果17,967人が死傷し、うち247名が死亡、1,622名が重傷となった。この17,967人の死傷者は、英国の全道路で報告された死傷者の8.6%を占める。全体の死傷者率(暫定値)は、10億台マイルあたり220名であり、2009年から4.2%の減少となった。

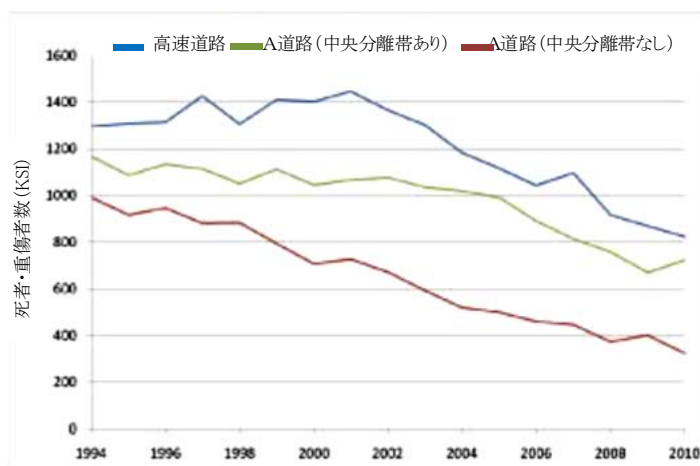


図 2: 道路クラス・タイプ別の死者・重傷者数
(Killed and Seriously Injured)

図 2 の通り、高速道路上の死者・重傷者数は、2001 年以來、2006～2007 年の微増を除き、毎年減少している。これは、1994～2000 年の微増傾向から変化している。高速道路上の死者・重傷者数は、1994～1998 年をベースとして約 38%削減し、2006 年からは 21%削減している。中央分離帯のある A 道路上の死者・重傷者数は 2002 年～2009 年の間、毎年減少している。減少は 2006 年からは最も著しいものとなっている。2010 年、中央分離帯道路の死者・重傷者数はわずかに増加したが、2008 年よりもまだ低く、ベースラインよりも 35%低く、2006 年よりも 19%低い。非分離の A 道路上の死者・重傷者数は最も多く、そして継続的に減少してきており、ベースラインから 65%、2006 年から 29%減少している。

死傷者統計の分析から、事故原因のほとんどが運転者のミスによるものであることが分かっている。道路のレイアウトを原因とする人身事故は、2007～2009 年の間 329 件であったが、これは戦略道路網上の全ての人身事故の 1%に過ぎない。

3. 今後 4 年間のアプローチ

道路庁は、より安全な道路を提供するために、他者との協働を行い、予算制約の中で死者・重傷者を継続して削減する取り組みを行う。我々は、その取り組みの全てにおいて、安全性の効果が最大限発揮されるように、利用可能な予算を最大限有効活用する。また、特に安全対策を目的とした、地域ネットワークマネジメントスキーム(LNMS)を実施する。なお、我々が行う多くの技術的な改良事業や運用措置は、時間信頼性や環境の改善を第一の目的としているが、安全性に対する効果も得られる。

短期的な対策に最も高い優先順位で取り組む一方で、強い経済や道路ネットワーク上の死傷者を削減するための中長期的な措置についても計画する。事故を回避するための 1 つの答えはないが、実行や達成が可能な範囲で、道路利用者のリスクを減じる長期的な対策を講じていくことも必要である。

これまでの事後的な調査研究を通して、事故現場を類似の集団に分ける対応を行ってきた結果、過去数 10 年にわたって道路の安全性は明らかに改善されてきた。

道路利用者や道路上での作業員のリスクといった道路の安全性に関して、より洗練されたアプローチが求められる中、道路庁では戦略道路網における安全リスクモデルを検討してきており、今後、より明確な安全リスクに対するマネジメント及び評価手法を提示することによって、これを完全なものとする計画である。安全リスクは、3つの集団に分けている。

表 1:安全の対象とリスク

集団	安全リスク
道路利用者	運転、利用、歩行、道路上での休憩
トラフィックオフィサー	路上もしくは近傍での作業
サプライチェーンの作業員	交通がある場所での作業 現場もしくは交通のある近傍での作業

運転者・利用者・歩行者の要因

道路環境要因

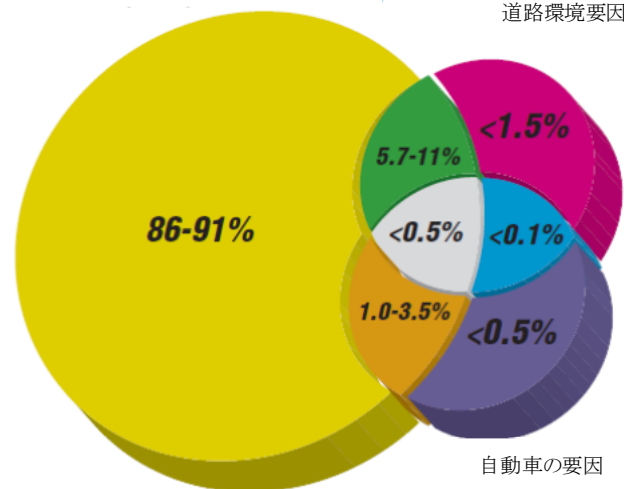


図 3: 事故要因の比率

戦略的なリスクモデルは、道路庁に様々な安全リスクを特定、削減できるようにする。但し、リスクモデルの分析によって道路庁が直接コントロールできる安全リスクは比較的小さなものであり、安全リスクの主要な要因は、道路利用者の行動を起因とするものである。

4. 安全インフラ

(1) 大規模プロジェクト

大規模道路改良プロジェクトに関する全国プログラムでは、次の4年間で、14プロジェクトの建設を開始する予定であり、うち11プロジェクトは高制御高速道路(Managed Motorway)プロジェクトである。後者は渋滞を主なターゲットとしているが、全てのプロジェクトは安全性に対しても効果が得られるものである。

高制御高速道路の目的は、ピーク時間帯におけるネットワーク上の特定区間における混雑する交通流を制御することである。混雑時におけるスピード制御は、停止・発進の運転動作や車間の接近による衝突事故を削減するという安全性に関する効果がある。その他高制御高速道路の重要な効果として、比較的小規模な改良工事であるため工事中の混雑発生や環境影響を削減し、また運転者へのより良い情報提供、より速く効果的な事故への対応が挙げられる。M42 高速道路で行われた最初の高制御高速道路プロジェクトにおける安全性に関する最初の3年間のデータ分析では、死傷事故が55.7%削減した。この比率は高速道路の場所によっても異なるが、このプロジェクトは高速道路の安全性に重要な貢献を行うものと予想される。

A11、A23、A556道路の3つの改良事業の安全性に関する効果は、これらの路線の規格構造を改良することにより得られる。

(2) 小規模プロジェクト

地域ネットワークマネジメントスキーム(LNMS)は、1,000万ポンド未満の複数の小規模事業から構成される。このプロジェクトは、多くの地域に多大な利益を提供するものであり、安全性の改善、渋滞緩和、道路ネットワークへのアクセス改善、環境面の強化、他の交通モードとの統合性の改善等が含まれる。

道路庁では、安全性の課題を第一の目的とした小規模な地域ネットワークマネジメントスキームを行っている。道路庁は、事故データ、リスクの重みづけ、過去のトレンド分析を通して、個別路線の課題を特定し、地域に最も安全な効果を提供していくことが出来る。なお、これらのタイプのプログラムは年間ベースで実施される。

(3) 道路施設安全マネジメント

道路庁は、既に道路施設の安全マネジメントに関する包括的なシステムを有しているが、道路安全監査(Road Safety Audits)に対し、更にガイダンスを提供していくことにより、システムを強化していく予定である。道路安全監査は、各プロジェクトにおける道路の安全性を確保することを役割としている。

道路利用者の更なるリスク低減のために、道路利用をわかりやすくする仕組み(欧州では、この新たな取り組みを「セルフ・エクスプレイニング・ロード」(self explaining roads)と表現)の開発を進めるとともに、運転者が車のコントロールを失った際のリスクを抑えるために、路側の障害を削減していく。また、道路の安全パフォーマンスに関するこれまでの教訓を考慮するために、設計

基準の更新を引き続き行っていく。

安全面における道路の有効性は、幾何構造及びその表示方法の両方に依存している。我々は、意図した通りネットワークが動作するための交通標識を確保する一方で、標識の大幅な増加は避ける必要がある。交通省では、交通標識に関するガイダンスの見直しに着手しており、道路庁では、道路の安全な運営を支援するための可変メッセージ標識の最適な利用方法について検討を行っている。

(4)維持管理

道路維持管理の要求水準の中で、道路の安全性の維持に関する仕様は見直しが行われてきており、次の4年間に於ける道路庁の新たな維持管理契約に反映されている。これらは、安全柵等の機能の修繕や取換えを優先するリスクアセスメントを考慮している。

(5)テクノロジー

渋滞制御や安全性の改善のため、我々は産業界とともに、可変速度制限の表示許容量について更なる開発を行っている。また、更なる交通の速度管理を行うために、一時的な交通マネジメントにおける可変速度制限についての調査が進められている。

自動車感応標識 (vehicle activated signs) は、特に地方の居住地に接近した際に、危険を知らせるために効果的なツールである。調査では、自動車感応標識 (自動車のスピードを注意) により5.6%の事故が削減され、更なる分析では、市街地のスピードに関連した事故は69%の低減が示されている。

(6)情報

道路庁は、運転者が道路のルールを順守することに依存しており、これは直接、安全性やネットワークのパフォーマンスに影響するものである。コンプライアンスの改善は、最終的に、道路利用者により安全かつ信頼性の高い旅行を提供する。また、我々は、運転者にタイムリーで信頼できる情報と優れた表示を提供し、情報に応じた旅行の決定が出来るようにする。

ノンコンプライアンスは、むしろ故意の法律違反よりも多くの誤りの原因となる。コンプライアンスを改善するために、我々は、交通状況や「速度確認せよ」等の注意を表示する路側情報を提供する。



5. 交通安全マネジメント

(1) 交通管理

交通安全マネジメントは、道路庁の道路運営者としての役割の中で重要な部分である。交通情報サービスは、2011年9月に契約がリニューアルされるナショナルコントロールセンターから提供されている。これは、地域コントロールセンターとともに、運転者が旅行前や旅行中に最適な情報を確保できるように、戦略的かつ戦術的な情報を提供する。ネットワークでは毎年200,000件の事故が発生しており、道路上そして地域コントロールセンターにおいて、トラフィックオフィサーが実施している交通安全マネジメントは重要である。道路庁は、救急サービス、道路の維持管理業者、車の故障サービス企業と協働しながら、事故の影響を削減していく。

(2) 道路上での作業者の安全計画

「目標ゼロ」(Aiming for Zero)は、道路上で作業する人の健康と安全を改善するための道路庁における戦略的なアプローチである。我々の目的は、発注者、設計者、主要な顧客として、道路上で作業者を誰も傷つけないことである。この戦略では、4つの作業者グループを考えている。

- ・ オフィススタッフ
- ・ トラフィックオフィサー
- ・ 維持管理作業員
- ・ 道路工事作業員

この戦略は、産業界における道路庁のリーダーシップの役割を確認するとともに、全てのビジネスにおける健康と安全を網羅するものである。

我々は、運転者のコンプライアンスの更なる改善のために、サプライヤーや安全パートナーと協働していく。地域レベルでの総合安全対策を行うことにより、作業者に重大なリスクをもたらす運転者のエラーを低減する。

道路上の作業者にとって、衝突事故からの死傷リスクは深刻である。トラフィックオフィサーは、安全な運営に必要なスキルを確保するために、詳細な手順書を持ち、特別な訓練を受けている。道路庁は、職員が良い運転の手本となることを約束する。また、仕事で車を利用する雇用主の模範となるように、全ての従業員のスキルや能力を高めるための手順やガイダンスを開発してきている。

6. モニタリングと報告

(1) 指標

下記の業務指標は、道路庁の年間の進捗を報告する方法を表現するものである。パフォーマンスは、2010年をベースとしてモニターされる。年間レポート間の進捗を追跡できるよう、利用可能なデータに基づいた更新を行う。これには、地域レベルでの報告も含まれる。

道路庁では、死亡に関連する主要7指標を特定してきたところである。また、全国フレームワークの主要な成果についてもモニターを行う。これらは、交通省により公表された全道路の指標に従うものである。これら指標の進捗は、年次報告書の中で毎年報告・公表される。

道路死者数 (そして、10 億台マイル当たりの比率)
自動二輪運転者の 10 億台マイル当たりの死亡率
自動車乗員の 10 億台マイル当たりの死亡率
25 歳以下の運転者を含む衝突事故の死者数
単独自動車事故の死者数
外国登録車両を含む衝突事故の死者数
7.5 トン以下の商業車を含む死者数

地域レベルでは、道路死者数は全体の死傷者数と比較して少なく、また、大きく変動する。このため、道路庁のエリア毎に作成される地域安全レポートの中で、次の主要な運営指標をモニタリングし報告する。

- ・ 死亡もしくは重傷者数
- ・ 死亡もしくは重傷事故者の 10 億台マイル当たりの比率
- ・ 軽傷者の 10 億台マイル当たりの比率
- ・ 戦略道路網上の衝突事故数
- ・ 戦略道路網上の衝突事故の 10 億台マイル当たりの比率
- ・ 人身事故の数
- ・ 人身事故の 10 億台マイル当たりの比率

また、道路庁は、上記の死傷者の統計に加え、道路利用者グループ、道路クラス、事故原因別の多くの指標(参考B)をモニターする。これは、全国レベルでの傾向やパターンをモニターすることを意図している。これら指標は、データ分析を通して特定され、洗練され、リスクマネジメントに利用され、運営上の決定を行うツールとなる。また、因果関係をより明確にし、活用可能なデータからより優れた成果を得るために、そのアプローチを強化していく。

(2)道路利用者の安全性向上

我々の活動に、より良い目標を定めるためのデータ分析の一環として、戦略道路網上の死傷者や死者の最も大きな原因となっている事故タイプを特定してきている。

- ・ A道路での脆弱な道路利用者との事故
- ・ A道路での正面衝突事故
- ・ A道路のジャンクションでの事故
- ・ 高速道路での事故
- ・ 高速道路とA道路での単独事故
- ・ 高速道路の路肩での事故

また、過去の死傷者データを用いて、衝突事故で主に含まれる人々のグループを特定してきており、この情報を用いながら、各グループのリスクを更に低減するための措置を講じていく。これらのグループは、3つのカテゴリーにわけられる。

- ・ 死傷者数の最も多いグループ
 - 自動車の乗車員

- 商用車の乗車員
- 自動2輪運転者
- リスクの高い年齢グループ
 - 子供
 - 若い道路利用者(16～19才)
 - 若い運転者(17～24才)
 - 70歳を超えた道路利用者
- 脆弱なグループ
 - 歩行者
 - 自転車利用者
 - 子供

道路庁は、運転者の行動やコンプライアンスを改善するための教育活動に対して、技術的情報を提供することにより、運転基準庁や他の道路管理者、パートナーとの協働を続けていく。

道路庁における安全活動に対して、根拠に基づいたアプローチを用いることによって、優先度の高いエリアを対象に財源をあてることができる。このインテリジェントモデルは、STATS19(事故現場で警察により収集されたデータ)、地域コントロールセンターからの制御データ、その他の関連する調査などを含む広い範囲のデータを利用する。

(3) 報告

この安全フレームワークをサポートして、安全アクションプラン 2012-13、及び一貫した報告を可能とする地域安全レポートを作成する予定である。これには、顧客グループ、事故タイプでネットワーク上の死傷者の分類を行うことや、パフォーマンス指標の報告を含むものであり、道路庁にとって重要である。

地域レベルでの運営指標は、年間のネットワークの運営報告のなかで報告され、四半期ごとに更新する。加えて、安全運営フォルダ(Safety Operational Folder)は、一貫した分析や、サービス提供者を含む道路庁全てのスタッフの業務方法を促進するデザインがなされている。それには、利用可能なデータ、分析方法、報告方法、事故分析サイクルに関する情報が含まれている。

道路庁は、内部・外部を問わず正確なデータを利用した決定ができるように、様々な方法を用いながら進捗に関する報告を継続していく。道路庁は、ネットワークレポートで、道路死傷者の年間報告を行う予定であり、これには、道路事故、死傷者数を要約した図表とともに、安全フレームワークの各種指標に対するパフォーマンスの概要を含む。これは、更なる事故調査や傾向分析のプラットフォームに利用するだけでなく、道路庁スタッフが、政府や同僚、一般からの質問に答えることを可能とするものである。

7. 評価

評価は、道路庁による適切な安全業務を継続的に提供するために、必要不可欠である。我々は、供用中の事業や時系列的に事業を改善するための多くの手法を用いて、安全事業を評価する。全ての技術的な安全業務は、既存の監査（道路安全監査や非自動車利用者監査）や、事後評価契約のような評価方法を利用する予定である。他の取り組みは、評価が難しいので、交通省の道路安全評価プロセスのような手法を使うことにより、この分野における能力を開発していくとともに、ベストプラクティスをパートナーと共有していく。

8. パートナーシップ

道路庁は、自身のネットワークに対して最も重要な責任を負っている一方で、特に技術的ではない取り組みによって、道路庁が管理する道路以外の道路に影響を与えることが出来る。同様に、例えば他の道路管理者、教育スキーム、自動車技術改良など、他者により実施される取り組みは、我々のネットワークに影響を与えることが出来る。道路庁は、安全目標や地域レベルでの結果を達成するために、パートナーと密接に協働し、ベストプラクティス、技術的な知識・経験を共有することが必要である。我々のパートナーには次が含まれる。

- ・ 他の政府省庁
- ・ 全国道路安全教育チーム
- ・ 死傷者削減組合
- ・ 地方道路管理者
- ・ 救急サービス(警察含む)
- ・ 道路利用者協会
- ・ 自動車産業
- ・ 調査研究機関
- ・ 建設、維持管理業界

技術、教育、取り締まりは、道路死傷者を削減するための主要な3要素である。我々は、ドライバーへの情報提供や制御といった技術的な取り組みに、引き続き焦点をあてていく。また、教育的な取組については、交通省や運転基準局、車両運行サービス局、安全組合、警察等の他の政府団体によって実施されるものであり、道路庁はこれを支援していく。最後の取り締まりは警察マターであり、道路庁としては、ネットワーク上でのコンプライアンスや行動が改善されるように彼らと協働していく。

(1) 全国レベル

道路庁は、グッドプラクティスを共有し、主要な関係者と積極的に連携するために、全国道路安全グループや委員会、会合などに幅広く代表を送っている。これらパートナーと緊密な協働は、戦略道路網上の新たな調査研究や道路安全のアイデアをサポートするための良い機会となっている。

我々は、更なるパートナーとの協働を促進するとともに、道路安全に資する革新的技術や新たな技術的な改良を探求するため、これらのグループを活用して、これまでの道路安全に関するア

アプローチの拡張を図る。また、より優れた情報と道路安全データの検討を進め、我々が行う全てに対する透明性や説明責任を継続的に向上していく。

(2) 地域レベル

道路庁の地域部局は、地方のパートナーを通じて安全性を改善するための良い立場にある。地方道路管理者、救急サービス、地域道路安全協議会 (Local Road Safety Partnership) との緊密な協働を行いながら、求められる活動を特定することが可能であり、そして地域安全レポートを通して進捗を報告することが可能である。このレポートは、既存の路線レポートを拡張し、事故や死傷者の傾向・分類、道路利用者の優先度、今後の行動計画を特定するものであり、レポートの主要事項に関するガイダンスを今後発行する予定である。これは内部的な運営レポートとすることを考えている。

道路庁は、道路安全フォーラムと地域道路安全協議会に、現在の安全対策や今後の計画に関する情報を提供し、彼らの意見を計画の策定や実行の際に反映していく。また、地域道路安全協議会との協働により、地方の決定をサポートすることが出来る。

道路庁は、安全カメラがネットワーク上の安全性を改善するための最も有効なツールであるとは考えていない。技術的な解決策や情報提供など他の対策が、カメラよりも効果的である場合が多い。コンプライアンスを促進することは、罰金や免許のポイントと比較して、捉えどころがないものであるが、ドライバーの意識向上を通して、コスト効率よく、長期的な利益を達成することが出来る。

道路庁は、取締り機関のニーズを支援するために協働を続ける。また、道路庁と取締り機関は、優先順位に関する考え方の統合が必要とされる。一方で、情報提供や規制に従事させることをターゲットとするアプローチにより、取締りの必要性を最小化することが出来る。

(3) 国際的なグループ

道路庁は、国際レベルでの調査、グッドプラクティス、安全マネジメント技術改善を行うため、以下の通り、数多くの多国間安全フォーラムと協働している。

◇ 道路局長級会議 (Conference of Directors of Roads (CEDR))

道路庁は、欧州各国の道路管理者が集う道路局長級会議に積極的な参加を行っている。この会議は、道路に関連したあらゆる安全上の課題を分析・議論するための、経験や情報の交換を容易にするものである。

◇ 欧州における道路調査研究の協調と実行 (ERA-Net)

道路庁は、意識向上及び共同安全対策によって安全性を改善していくため、「道路デザインを中心とする安全性」(Safety at the Heart of Road Design)の国家間ジョイント研究プログラムの支援を続ける。これには、人間的要素や人間の許容度を考慮する、「セルフ・エクスプレイング・ロード」と「フォーギビング・ロードサイド」の概念が含まれる。また、地方の道路

に注目した、実行可能で有効かつコスト効率が高い対策を特定することを支援する評価方法が検討される予定である。

◇ 欧州道路評価プログラム(EuroRAP)

道路庁は、欧州道路評価プログラムや、その他の道路リスクマッピング・道路安全評価に関する分野の組織とパートナーシップを結んでいる。また、4つの主要な事故タイプ(正面衝突事故、路外への転落事故、ジャンクションでの事故、歩行者や自転車を巻き込む事故)にそれぞれ対応する道路設計要素を基礎とする戦略道路網の安全等級を作成するために、技術的援助やデータの提供を継続していく。

◇ 他国の道路管理者

道路庁は、オランダとフランドルのカウンターパートと覚書を結び、道路利用者と道路作業員の課題に関する知識の共有と協力について積極的な連携を行っている。我々は、道路事業者の安全性に関するベストプラクティスを共有し、効果的な路肩走行のためのリスクマネジメントや安全データ、危険識別や削減に関する知識と情報を交換している。

我々は、安全管理とリスクマネジメントの分野において、各機関の道路安全責務と安全リスクへのアプローチについての相互理解を行うための協力を行っている。これは、道路利用者や道路作業員の道路安全リスクの考え方についてコンセンサスを得ようとするものである。また、我々は、このコンセンサスの基盤となるリスク許容値について同意を求めていく予定である。

また、道路庁は、英国道路連携グループに代表を出している。このグループは、道路技術や運営方法を検討するために、中央政府と英国中の地方政府が集まったものであり、英国の全ての政府に、コメントやガイダンス、アドバイス、戦略、マネジメントを供給している。

参考 A - 道路安全パフォーマンス(2010 年)

2010年の死者・重傷者は1,870人であり、ベースラインの1994～98平均の3,366人から44.4%、実数で1,496人削減した。また、死者は416人から248人で40%削減、重傷者は2,950人から1,622人で45%、ベースラインから双方ともに削減している。

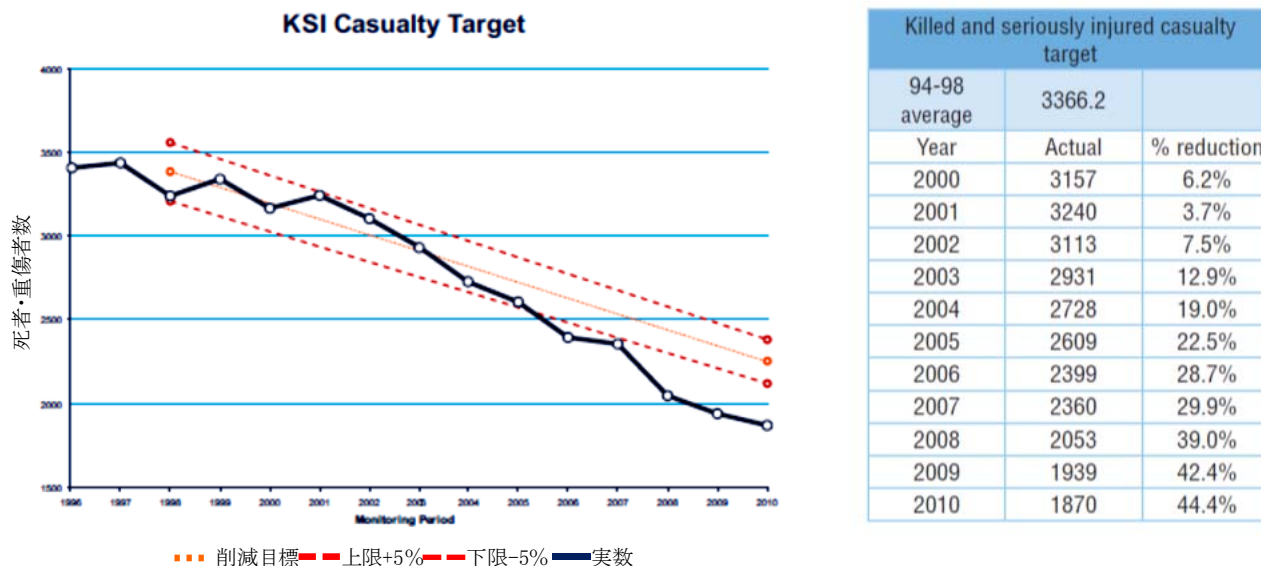


図 4: 死者・重傷者数の目標

2010年までに33%削減する目標に対し、2010年のパフォーマンスは44.4%削減となった。

死者・重傷者に関する更なる分析は、以下の通りである。

- ・ 自動二輪の死者重傷者は305人。これは、2009年の314人から減少し、ベースラインから10%削減。
- ・ 16～19歳の死者重傷者は123人。これは、2009年の166人から大幅な減少であり、ベースラインから50%削減。これは、全ての死者重傷者数よりも大きく削減。
- ・ 自転車利用者の死者重傷者は49人、2009年から38人増加したが、ベースラインから55%削減。
- ・ 自動車の乗車員の死者重傷者は、2009年の1,291人から2010年には1,210人に減少。特に、死者数は2009年から20%削減。

(1) 死者

2010年の死者数は248人であり、2009年の250人から2人削減し、ベースラインの416人から40%削減した。死者248人のうち、110人は高速道路上(2009年の116人から減少)であり、138人はA道路上(2009年の134人から微増)である。

2010年死者数の顧客グループ毎の分析では、2009年から最も大きく削減したのは自動車の乗車員(20%)であり、また子供と16～19歳の数も2009年から削減した。その他の顧客は、2009年から変化しないか、もしくは微増した。

(2)重傷者

2010年の重傷者数1,622人であり、2009年の1,689人から67人削減しベースラインの2,950人から44%削減した。重傷者1,622人のうち、714人は高速道路上(2009年の753人から減少)であり、908人はA道路(2009年の936人から減少)である。

(3)軽傷者

道路庁は、軽傷者の事故率を1994~98年平均(108台マイルあたり29.6人)よりも10%削減する目標としていた。2010年の軽傷率は目標の26.6を下回り、19.6となり、33.4%の削減となった。

軽傷者事故率は、交通量を基礎とし、その実数が入手可能である場合に報告される。

2010年の軽傷者事故率は1億台マイルあたり19.7人であり、ベースラインの29.6よりも34%下回り、2010年の目標値である1億台マイルあたり26.6よりも低い。

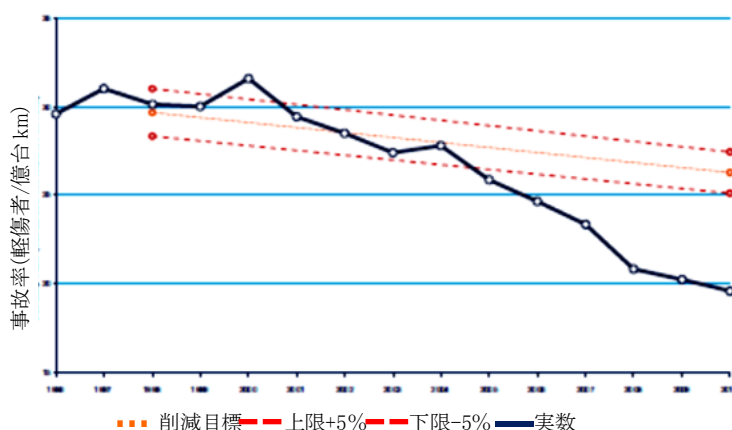


図5:軽傷者数の目標

2010年の軽傷者数は、2009年の16,909人から16,097人に減少した。軽傷者数16,097人のうち、8,507人は高速道路上(2009年の8,700人から減少)であり、7,590人はA道路上(2009年の8,209人から減少)である。

(4)子供の死者・重傷者数

道路庁は、子供の死者・重傷者数を、ベースラインから2010年には54.7%削減し、2010年の目標としていた50%を下回った。戦略道路網上での子供の死者・死傷者数は、2009年の75人と比較して、2010年は82人であった。

2010年の子供の死者・重傷者数は82人であり、2009年の75人から増加したが、2010年の目標である91人よりも低い。

2010年の子供の死者は9人であり、2009年の8人から1人増加した。子供の死傷者のほとんどは自動車の乗車中である。子供の死者は、6人が自動車の乗車中であり、2人が歩行者であり、1人がバスの乗車中であった。

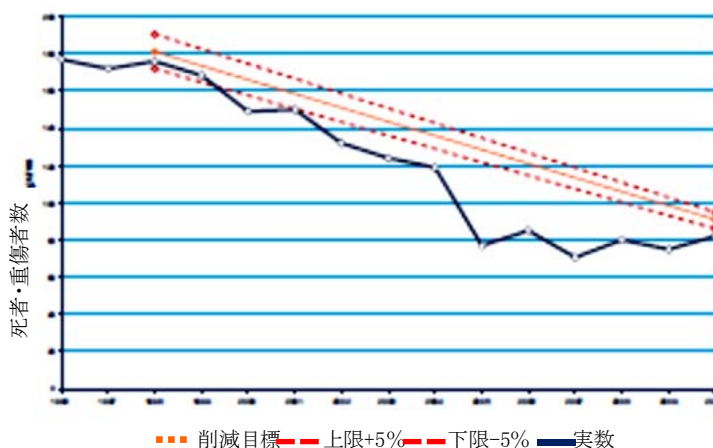


図6:子供の死者・重傷者の目標

戦略道路網上の全ての人身事故のうち、49.3%は高速道路上であり、50.7%はA道路上であった。A道路の数値 50.7%の内訳をみると、37.3%が中央分離帯道路上であり、13.4%がそれ以外の道路であった。

警察の事故統計データから分析した過去の傾向では、戦略道路網上の 10 人の死傷者のうち約 9 人は、利用者の行動によって直接生じた結果であり、戦略道路網上での自己の主な要因となっている。道路庁では、ネットワーク上の過去の事故データを利用し、各カテゴリー別に、エラーや失敗の結果生じた事故や死傷者の比率を算定している。

過去3年間で、最も頻繁に記録された3つの要因は、「適切な視認ミス」、「他人の進行やスピードの判断ミス」、「コントロールの喪失」となっている。

参考B - パフォーマンス指標

指標	サブグループ	データ元
死者数 重傷者数	年齢 自動車乗車員 重量貨物車関連 自動二輪 自転車 歩行者	警察データ
戦略道路網上の 死者数、KSI、重傷者数、 軽傷者数	高速道路 A道路 中央分離帯道路 中央分離帯なし道路	警察データ
戦略道路網上の 道路交通事故のコスト		地方データ 政府公表値
若い運転者(17~24歳)の 死者数、KSI、単独事故数		警察データ
戦略道路網上のアルコール血中制 限を超えたドライバーの死者やKSI の数や率		警察データ
戦略道路網上の不適切な速度を要 因とする事故の死者数、KSI		警察データ
道路庁のサプライチェーンの事故頻 度(道路作業員の安全性)		事故頻度は RIDDOR に基づき報 告される全ての事故を基に算定さ れ、12 か月移動平均、10 万労働 時間当たりで表される。現在のパ フォーマンスは 0.15.
供用中の車道を横断する必要がある 道路作業者の 2011 年 12 月までの大 幅な削減の達成		事故報告システムデータ
供用中の車道を歩行する必要がある 道路作業者の 2016 年 12 月までの除 去		事故報告システムデータ

29. 道路ネットワークの方針(協議)²⁵

2011年1月 英国交通省

要約

1. イングランドにおける道路ネットワークは3つの主要なシステムに整理される。
 - ・ 戦略道路網(Strategic Road Network)を形成する主要な全国的道路。交通大臣の代行として、道路庁が管理する。
 - ・ 主要路線網(Primary Road Network)を形成する中長距離輸送のための重要な道路。
 - ・ 高速道路以外の全ての道路は、その重要性和利用方法により「A道路」「B道路」「非ナンバー道路」「非階級道路」に区分される。
2. 戦略道路網は、国家として重要なネットワークであり、単一組織によって管理することが重要である。一方、主要路線ネットワークの設定及び道路の階級分けは、主に地域において重要である。
3. この分野に関する政策は、長年にわたり再検討がなされず、未だそのほとんどが1960年代の中央集権の精神を反映したものとなっている。政府の許可なしに少しの変更もできないのである。これは、地方主義の時代に、もはや適切ではない。我々は、道路階級分け及び主要路線の設定を、地方自治体に移すことを提案する。また、我々は、戦略道路網の考え方を修正し、その定義を明確にしたい。
4. この新たなアプローチのもとでは、
 - ・ 交通省は、引き続き、戦略道路網について責任を持つ。
 - ・ 交通省は、主要路線の目的地リストを保持する。但し、地方自治体が各路線のベストな接続を決定する。
 - ・ 地方自治体は、自らの地域における道路の階級分けに責任を持つ。
5. この分権型のシステムを支援するためには、標準化された手法で記録を保存することが重要である。地方自治体は、自らのネットワークの状態を記録する責任があり、利害関係者と情報を共有する必要がある。
6. この分野に関する最後の検討がなされて以降、衛星ナビゲーション分野は大きな成長を遂げている。我々は、中央と地方政府が、民間の衛星ナビ企業と協働することを強く望む。

²⁵ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/2439/roadnetworkconsultation.pdf

第1章 道路システム

1.2 道路ネットワークは、1つの統合されたものとして動作するものである。運転者の移動に関するナビゲートを支援し、ネットワークの効果的な管理を支援するため、戦略道路網、主要路線網、及び道路階級の3つのシステムで、全国の道路が整理されている。

戦略道路網 (Strategy Road Network)

1.3 最初のこのシステムは、全国規模の旅行をカバーするためにデザインされ、国内で最も交通量が多く、重要な都市間を結ぶ道路となっている。戦略道路網は国内道路の延長の2.4%を構成しているにすぎないが、全交通の1/3、貨物の2/3を輸送しており、戦略道路網上の個々の道路は主要幹線道路 (Trunk road) として知られている。

1.4 戦略道路網は地域と地域を結び、イングランドにおける大部分の高速道路と大規模な都市間道路を包含するものである。戦略道路網のみに起終点を持つ交通はほとんど存在しないが、全ての全国的な交通はその行程の中で、戦略道路網の一部を利用する。

1.5 戦略道路網は交通大臣が責任を負っており、道路庁が運営を代行している。これは、政策により決定したものではない、法律に基づく唯一の道路システムである。道路庁は道路管理者として活動している^注。

注:その他すべての公的に管理されている道路は地方道 (local authority (LA) roads) として運用されている。2層の地方政府が運用されている地域では、州議会が地方道路管理者である。その他の地域では、単一自治体、ロンドン特別区、もしくは都市群議会が地方道路管理者になる。

1.6 スコットランド及びウェールズにも類似の整理が存在する。

主要路線網 (Primary Route Network)

1.7 主要路線網は、1960年に導入されたものである。これは、英国を横断して、主要居住地と重要目的地の間の路線を明示し、ほとんどの場所への行き方を明確にすることを目的としている。主要路線は、ほとんどの道路地図で緑色に着色されており(より一般的にはA道路は赤色に着色)、また、道路標識は緑地に白と黄色の文字で記載されている。

1.8 国立公園以外の重要な個所は、主要路線から10マイルも離れていない。地域内あるいは全国的な旅行をする運転者は、主要路線網を利用して、旅行を始めて終わることが可能である。一般的に、主要路線網はより多くの交通を捌くことが可能であり、中長距離交通用の路線として機能する。

1.9 主要路線網は、委譲の対象である。いくつかの主要路線は、イングランドとスコットランドもしくはウェールズ間を結んでおり、意義のある協力が求められる。

道路階級 (Classification)

1.10 全ての運転者は、A道路及びB道路をよく知っている。これらは、道路階級として知られる大きなシステムの一部である。特別に法的な位置づけがある高速道路 (Motorway) を除き、全ての英国の道路は次の4つのカテゴリーに分けられる^注。

注: 高速道路 (Motorway) は特別な道路として法律により決定されており、この協議には含まれない。

A道路 (A Road):

地域内もしくは地域間を結ぶ大規模な交通を目的とした大規模道路

B道路 (B road):

異なる地域を結び、A道路と比較的小規模な道路の間の交通に供することを目的とした道路

非番号道路 (Classified unnumbered):

非階級道路とともにA道路とB道路を接続し、居住地区もしくは村をネットワークにつなげることを目的とした小規模道路である。英国陸地測量地図における小道路 (Minor Road) と類似しており、非公式にはC道路 (C Road) として知られている。

非階級道路 (Unclassified):

地域交通のための地域道路である。英国の大部分 (60%) の道路が、このカテゴリーに含まれる。(これらのカテゴリーに分けられないその他の公的な道路は、本協議の対象としていない。)

1.11 これら4つの階級は階層をなしている。自動車交通は、道路の高いカテゴリーの道路に移動すると、より迅速かつ効率的に旅行が可能であり、また、歩行者ともより分離されたものとなっている。既に考え方は変わってきており、我々は、特別に交通を分離することを今や考えていない。基本原則として、大量交通や長距離交通は高い階級の道路を利用し、低速で短距離の少量の交通は、低い階級の道路を利用すべきであるということ是不変である。

1.12 イングランド以外では、路線のナンバーリングの一般的なシステムは利用されているが、道路の階級分けは地方へ委譲されている。

地方独自の手法: 道路分類 (Roads Categorisation)

1.13 4つ目のシステムの存在により、事情は更に複雑化している。それは、地方自治体によって独自に運用されている道路分類のシステムである。この分類システムは、全ての道路を対象としており、通常は、交通量、戦略的重要性、環境の考慮、もしくは地方自治体にとっての重要性が反映されている。全国的に整理された3つのシステムは、運転者の目的地間の移動支援を目的としている一方、この道路分類は、地方道路管理者における道路運営上のニーズに着目している。

1.14 これは、地方自治体が自身の道路ネットワークを運営上便利にするために体系化した業務上の整理であり、維持管理や投資に対する優先順位を付けるためのものでもある。このシステムは、可能な限り柔軟性を持つように作られており、実際のネットワーク運用を容易にするものである。ほとんどの地方自治体では、自身の特定のニーズや運用手法に合うように分類基準を変更しており、国全体としての統一システムとする計画はない^注。

注:このシステムでは、地方自治体は、歩行者やサイクリストのニーズに基づき、歩道や自転車道を分けた分類を一般的に行っている。また、電気、水道などの公益企業を扱うために用いる分類もある。

1.15 全国的な整理と結合した方がこのシステムにとって適切とも考えられるが、一般的には結合は行われていない。多くの地方自治体は、道路階級(もしくは主要路線網の一部としての位置づけ)を変更することを避ける傾向にある。それは、お役所的な仕事の仕方と複雑すぎる手続きによるものである。その結果、彼らは、道路階級を変えるべきかを考えずに道路分類を変更するのである。

1.16 したがって、道路分類と、道路階級及び主要路線網に関する公的に利用可能な情報との間に、深刻なギャップが生じている。

シングルネットワークの形成

1.17 全国的な3つのシステムは、異なるタイプの旅行を支援するために、1つの道路ネットワーク上で共に動作している。

- ・ 全国的な旅行は、通常大部分の経路を戦略道路網に依存している。
- ・ 地域の旅行は、主要路線網に依存する傾向が高い。
- ・ 地元の旅行は、道路階級によって案内される。

1.18 もちろん、これらは分離されているものではない。全ての旅行は、国を横断するものであれ、店に行くものであれ、地元から始まるものである。しかし、3つのシステムは、道路ネットワークの3つの階層(国、地域、地元)を表現するものである。

1.19 地元の道路分類システムは、特定の地域環境を反映するために作られており、我々は、1つの全国的な枠組みの中にそれらを強制するつもりはない。しかし、地方自治体は、運用の自由度が高まれば、道路階級をこの道路分類システムに、より反映することができると主張している。

課題

1.20 これらのシステムの考え方は1960年代からのものであり、1964年のウォボイズ報告後の数年間で導入されたものである。その手法は、理にかなった賢明なものであり、我々は、既存の道路階級を廃棄し、新たにスタートすることは提案しない。ただし、基本的な考え方のいくつかの側面を再検討し、技術的かつ系統立てた変更することは意義がある。

1.21 ネットワークの各階層への責任が、適切に分担されることは重要である。現在、責任は大きく交通大臣に集中しており、イングランドの道路の如何なる条件変更も交通大臣の許可が必要となる。しかし、これらの決定のほとんどは、地域に強い影響を与えるものであって、今後は分権化した責任体制をスタートしなければならないと我々は信じている。

1.22 各階層がお互いに政策をサポートすることが賢明である。基本的に、主要路線網は戦略道路網全体を包含すべきであり、主要路線網上の全ての道路は、A道路もしくは高速道路となるべき

である。より一般的には、3つのシステム全てが、明確な機能を果たし、相互にサポートし、また、地域における整理とリンクすべきである。

1.23 近年の国の財政状況下では、必要とされる仕事量を最小とするようにネットワークを運用することが必要である。地図データを更新できるように、道路ネットワークの正確な図面が維持されるように、情報が正しく人に伝わることも重要である。

1.24 以上のことから、道路ネットワークは、運転者に明確で的確な方向を与えるよう整理示すことが不可欠である。周辺状況を一番よく理解している人々によって管理・更新されたネットワークは、日常運転者に更に良いサービスを提供するのである。

第2章 戦略道路網 (Strategic Road Network)

2.1 戦略道路網は、英国の主要な場所を結び、大量の交通を担っている。全体としてみれば、地域間を結ぶ戦略的な役割を持つ路線で構成されている。戦略道路のうちA道路は、幹線道路 (Trunk Road) として知られている。

2.2 個々の幹線道路は、国家レベルで重要な道路であることを期待されている。これらは、多くの人々及び貨物を他の地域に輸送する際に不可欠なリンクである。戦略道路網には、地方のみで重要とされる道路は含まれない。

2.3 一般的に、幹線道路は次の特性を持つ。

- 人口の中心地を結ぶ。
- 主要な港湾・空港・鉄道駅へのアクセスを容易にする。
- 沿岸地域へのアクセスを可能にする。
- スコットランドとウェールズへの国境を横断する重要な路線を提供する。

2.4 戦略道路の全国ネットワークとしての役割として、地域の状況を柔軟に反映するものでなければならない。

2.5 戦略道路網上の道路は、最小限の容量とすることは求められておらず、ネットワーク上の各区間では、それぞれ異なる状況に直面している。ある道路では、主に長距離輸送に利用され、他の道路では、地域交通の大きな割合を担っている。いくつかは物流に頻繁に利用され、いくつかは町の中心部を通り、また、国立公園を通る。上下車線分離道路とする必要がない個所もある。実際に、上下車線分離道路が環境上の理由から問題となっている個所もある。

質問： 戦略道路網の基本的な考え方について意見がありますか。

2.6 戦略道路網に関する公式な記録は、幹線道路データベースに記録され、これは道路庁により維持される。

戦略道路網の中のネットワーク

戦略全国回廊 (Strategic National Corridors)

2.7 2005年以降、戦略道路網は、全国ネットワークと地域ネットワークの2つの部分に分けられてきている。これは、前政府の主導による地方負担制度を補助するためであった。この制度は、過去の資金調達に関する決定を説明するために用いられてきた。

2.8 2つの違いは、日常の道路運営に影響を及ぼさないが、大規模投資を検討する前に、地域からの支援を特に重視する場所を示している。

2.9 これらの整理は、2014年以降、全交通モードを横断した主要交通幹線を意味する「戦略全国回廊 (SNCs)」によりとって代わることになる。戦略全国回廊の一部を構成する道路は、「戦略全国重要路線 (RSNI)」として知られることとなる。今後の投資決定は、従前の全国と地域を分離するシステムではなく、このシステムを考慮することとなる。

2.10 これらの回廊の基準については、2010年9月の協議において再検討されている。そこでは、「戦略全国回廊」は、大規模な交通流が存在する次の戦略的な目的地の2つもしくはそれ以上を結ぶものとしている。

- ・ イングランドの10大都市
- ・ イングランドの10大港
- ・ イングランドの7大空港
- ・ ウェールズ、スコットランド、北アイルランド

これらはまた、特に、カーディフ、エジンバラ、ベルファストを、最も近い戦略的な目的地と接続するものでもある(ブリストル、タイン&ウェア、マージーサイド)。

2.11 「戦略全国重要路線」は、道路庁が特に留意する戦略道路網の部分に関する優先順位付けに役立つものである。道路庁は、将来の投資を決定する際に、これら優先度の高い道路での大きな混雑を避けるための検討を継続して行うこととなる。その他の場所では、地域の優先度がより大きな役割を持つ。

2.12 一般的に、「戦略全国回廊」のリストは、各回廊が、主要な地域間の全国的な交通に利用されるメインルートを示すものであって、短期もしくは中期間で見直されるべきものではないと考えている。もしも検証したうえで変更を行う場合、交通省から協議が行われることとなる。

国際道路ネットワーク

2.13 英国の道路は、2つの国際的な道路ネットワークの一部を形成する。

- ・ 欧州横断交通ネットワーク (TEN-T)
- ・ 国連欧州経済委員会(UNECE) 国際欧州E道路ネットワーク

これらは、主に、英国内と国外を結ぶ交通に着目しているため、主要港湾に焦点をあてている。既に、主要港湾は戦略道路網に接続しているため、英国内ではこれら2つのネットワークは戦略道路網の一部として機能すべきであると考えている。

2.14 TEN-Tは、現在改訂中である。欧州委員会の意図は、主要都市と交通のリンクを基礎とする

新たなアプローチを導入することであり、これは「全国戦略回廊」と同じ考え方が選択されている。このため、我々は、全ての「全国戦略回廊」が、改定後のTEN-Tの一部として形成されることを確保する予定である。

- 2.15 TEN-Tネットワークは、マルチモーダルとなるように設計されている。戦略道路網とは異なる港湾や空港と接続する、いくつかのラスト1マイルを含んでいる。また、TEN-Tネットワークは、戦略道路網には小さすぎて接続ができない、いくつかの港湾や空港へのリンクを含んでいる。TEN-Tネットワークのいくつかの道路は、戦略道路網あるいは主要路線網を形成しない。
- 2.16 国際欧州E道路ネットワークは、旅行に関する欧州横断軸を創出するものであり、イングランド外の2地点間のルートを提供することを目的としている。イングランド内の全てのE道路は、既に戦略道路網の一部を形成している。
- 2.17 現時点では、イングランドの道路ネットワーク上に、E道路もしくはTEN-Tネットワークのどちらかを表示することは考えていない。

幹線化(Trunking)と非幹線化(Detrunking)

- 2.18 交通や開発の動向は、戦略道路網を最適なサイズへと変更することとなるかもしれない。人口の変化、もしくは新たな空港や港湾の開発は、戦略道路網への道路の追加を必要とすることになるかもしれない。ある場所での新たな容量の追加は、その他の道路が戦略道路網上に存続することの必要性を変更するかもしれない。
- 2.19 各道路は、戦略道路網の一部として存在する積極的な理由があるべきである。如何なる道路も、誤りによって幹線道路とすべきではない。幹線道路には、特別に計画された責務があり、戦略道路網に含まれることは地方自治体からの少ない関与を意味している。その道路を戦略道路網上に残す明確な戦略的ニーズがなければ、我々はその道路を地方のコントロール下に置くことを優先する。
- 2.20 1998年以来、約1/3の戦略道路網が、その所有を地方に移譲し、非幹線化されてきた。現在、ネットワークは優れた機能を維持しており、更なる大規模な変更は予定していない。しかし、我々は、個々の道路を非幹線化することについて、常に検討していく予定である。

非幹線化の整理

- 2.21 道路を非幹線化するためには、地方と大臣の同意が必要である。

コスト

一般的に、道路を非幹線化するための直接のコストは発生しないし、移管費用もない。維持管理の資金については、基準に基づいて、地方自治体が責任を持つ道路の総延長に応じて自動的に調節される。

運用の整理

道路管理の整理は、運転者が引き続きそのサービスを楽しむことを確保するものでな

ればならない。実例として、道路庁のテクノロジーがその道路に残っていても、その運用が続けられるように資金提供を行うか、もしくは道路庁が管理するネットワークから分離しなければならない。

境界線

法目的に基づき、境界の適切なラインについて同意することは不可欠である。一般的に、我々は、道路庁が戦略道路網上の道路やジャンクションを維持することを期待しており、境界線は適切な位置におかれる。

2.22 個々の状況に応じて、同意のための特別な整理やポイントは変化するものであり、道路庁との対話の中で明確にしていく必要がある。

2.23 一度交渉が成功のうちに終われば、最初のステップは通常、交通大臣と地方自治体との間の非幹線化の条件を確認する文書の交換である。この後、交通省は、コンサルテーションの期間を含み40週間以内に手続きを実施する。

2.24 また、戦略道路網の一部として、もはや必要としない古い道路があるときは、個々の道路の延長は、改善計画に従いながら非幹線化される。この種の非幹線化は、計画の一部として行われ（上記の同意手続きは適用されるが）、しばしば、ナンバーリングや道路階級の変更とともに生じるものである。

幹線化(Trunking)と再幹線化(Retrunking)

2.25 地方の道路を戦略道路網に新たにもしくは再度含める場合がある。一般的に、我々は、交通省が、高いレベルの戦略的な決定にのみ基づいて、このプロセスを主導することを期待している。

2.26 個々の地方自治体は、交通大臣に対して特定の地方道路の責任を引き受けることについて尋ね、我々は次の条件に合うことを期待する。

戦略的必要性

この道路が全国レベルの交通機能を担い、それ故に戦略道路網の一部を形成すべきであること。

適切な状態

道路の変更は、道路の安全性を確保するための多額の維持管理コストを道路庁に課すべきものではない。道路は、リーズナブルな状態で譲渡されるべきである。

バリューフォーマネー

戦略道路網の一部としての運用は、日常の維持管理コストを大きく増大させるものであってはならない。

2.27 変更条件は、個々の状況に基づき協議されるものである。

第3章 主要路線網(Primary Route Network)

- 3.1 中距離交通のために、主要路線網は、英国内の主要な居住地と空港・港湾の間のルートを設定している。国立公園を除き、ほとんどのポイントが主要路線から10マイル以内となっている。地域的あるいは全国的な旅行を行う運転者は、主要路線網を利用して旅行の起終点間の利用を行うことが可能である。
- 3.2 現在、スコットランドとウェールズの主要路線網の整理は委譲されている。しかし、主要路線網が相互を接続し、統合されたネットワークを形成することは重要であり、協働を維持することが重要である。
- 3.3 過去、戦略道路網と主要路線網の関係は明確に定義されていなかった。戦略道路網は長距離交通を担っているため、戦略道路網の全体は主要路線網の一部と考えるべきである。

主要目的地

- 3.4 主要路線網は、2もしくはそれ以上の主要目的地を結び、もしくは戦略道路網上の道路で構成される。
- 3.5 主要目的地を定義する基準は、一定の目的を持ちつつも柔軟性を持たせている。人口規模や交通レベルに基づく厳しい基準は、主要路線網が農村地帯に到達することを妨げるものとなる。それ故に、リストからの個々の場所の含有や除外は、行政の裁量となっている。しかし、その決定は次を考慮する。
- 人口:居住者の規模(例 チェルトナム)
- 活動:その場所に来る交通の量(例:スタンステッド空港)
- 結節点:最終目的地に到達するために、運転者が通過する可能性が高い場所
(例 スコッチコーナー)
- 密度:地域内の主要目的地の数(例:ステヴナーズは主要な目的地であるが、レッチワースガーデンシティやヒッチェンは必要とされない)
- 3.6 主要目的地は、地上の特定のポイントに設定されるものではない。主要路線の最終ポイントは、道路ネットワークのレイアウトに依存する可能性もある。また、いくつかのケースでは、最も重要な個所の近傍を決定することもある。例えば、グリムスビーは、町もしくは主要港湾に設定することが出来る。主要路線をどこで終わらせるかは、影響を受ける近傍の自治体や道路庁と協議しながら、地方自治体が決定するものである。必要に応じて、前向きな決定が行われるべきである。
- 3.7 イングランド内の提案リストを付属書Aに示す。交通省はリストの維持及び更新に責任を持つ。

質問：我々は、主要目的地リストの中に、イングランド内の10大港湾及び7大空港を表現するために、次の個所を追加することを提案する。これにより、主要路線網が戦略全国回廊をサポートすることを確実にする。

- ・ バーミンガム国際空港
- ・ 東ミッドランド空港
- ・ ルートン空港
- ・ テムズ港
- ・ ティルバリー港

あなたはこの変更を認めますか？

質問：主要目的地として更に検討すべき箇所、もしくはリストから除外すべき箇所がありますか。提案については、その根拠の提供もお願いします。

個別の主要路線

3.8 我々は、地方自治体に、個別の主要路線が通る経路を選定するためのより良い自主性を与えることを提案する。現在、ネットワークの全ての変更は、交通大臣の認可が必要となっている。新たな整理では、主要路線網を定義する権限は、公的には交通大臣に引き続き残すこととするが、交通省は地方自治体の決定に対する同意及び紛争の解決のみを行う。これは、地方自治体が、最終的に自身の地域内の主要路線を完全にコントロールすることを意味する。

3.9 ただ1つの例外は、戦略道路網上の道路である。これらは第2章で整理されており、権限は交通大臣に残る。

3.10 次のガイダンスは、地方自治体が自身の決定や、自身の地域での主要路線網の扱いに関する検討を支援するために提供される。

主要路線の選定

3.11 通常、ある主要目的地から次の主要目的地への明確なリンクが存在する。地方自治体が検討すべき選択は、次のとおりである。

- ・ 路線の直接性
- ・ 路線の水準と容量
- ・ 各道路の周辺環境

3.12 主要路線は、地方自治体が希望するのであれば、町や都市の中心地へルートを続けるかもしれないが、必ずしも主要目的地の中心地への到達は必要とはしない。もし、主要路線が主要目的地の中心地に続かない場合、旅行の最終を表現するための表示が提供されることを勧める。町の中心地が主要目的地を表現しない場所もあるが、運転者の混乱を避けるために、状況に応じて、標識を準備することが必要である。

3.13 主要路線網は、1つのネットワークとして機能するようにデザインされものであり、個々の主要路線は、他の路線とリンクしなければならない。もし、路線を変更する場合、それは、密着した一貫性のあるネットワークの一部を形成し続けなければならない。交通省は、密集した人口地域もしくは環境に問題がある場所については、主要路線が適切に通るものと認識している。

3.14 地方自治体は、新旧主要路線の標識の交換などコストを負担することが必要である。

コンサルテーション

3.15 主要路線が管轄を跨る場合、地方自治体は影響を受ける他の道路管理者と変更に関する協議を行うこととなる。変更が戦略道路網もしくは特殊貨物を運搬するためのネットワークに影響（直接もしくは表示関係）を与える場合、まず地方自治体は道路庁と協議すべきである。

主要路線の記録

3.16 地方の道路管理者は、戦略道路網の一部を形成しない箇所での主要路線の記録に責任を持つ。如何なる変更も、地方自治体によって運営されているナショナルストリートガゼッター（全国道路データベース）に記録されなければならない。

3.17 戦略道路網上の道路は、全ての変更を幹線道路データベースに記録する。主要路線網の変更の全ては、これら2つのデータベースから結合される。

主要路線の削除

3.18 地方自治体は、2つの目的地を結ぶ主要路線を必要としないことを決定してもよい。この場合、自治体は、次を証明しなければならない。

- a) 2つの箇所間の直接の交通は非常に少なく、主要路線として評価できないこと
- b) 広域的に類似の利便性をもつ旅行が、他の主要路線網を通して可能であること

主要路線の維持

3.19 EU指令89/460/ECの下で、主要路線網は40トン車両のアクセスを制限しないものでなければならない。1989年より、交通省はこの基準に合わせるために、主要路線網の全ての橋梁や他の構造物を強化するために支出し、プログラムは現在完了している。地方自治体は主要路線を変える際には、この指令を遵守するための負担を行うべきである。新たな主要路線の全ての社会資本を適切な状態に確保することは、地方自治体の責任である。

3.20 これを除き、主要路線には公的な維持管理の基準はない。しかし、これらの道路は、地域的にも全国的にも重要な役割を果たすものであり、一般的に、これらの道路について、全ての自動車交通のために良い秩序が維持されることを我々は期待している。

質問: このガイドラインは、主要路線網の選定の際の考え方を正確に反映していますか。

更なるガイダンスが必要ですか。

質問: 我々が考慮すべき更なる主要路線網に関する課題がありますか。

アピール

3.21 もし、地域住民と地方自治体の間で主要路線について論争がある場合、我々は、住民が地方自治体と更に議論するためにコンタクトを持つことを期待する。十分に解決できない場合、交通省はアピールのケースの検討を行う。

3.22 アピールの手続きは、既存の主要路線を対象にするものではなく、今後の変更に関してのみ適用される。また、例外的に、供されて6か月以内の主要路線は対象とする。

3.23 交通大臣は、また、地方自治体がその地域の主要路線網を無視もしくは誤った使用を行い、運転者や近隣の自治体に損害を与える場合は、その権限を行使することが出来る。

第4章 道路階級

道路階級の設定

4.1 道路階級は、主に地域の人々に影響を与えるものであり、道路は交通を適度に分担し、都市部を通過するものである。また、イングランドの全ての道路の状態を、中央の職員が監視することは非現実的である。道路階級は、地方の道路管理者とともに道路をベストな状態とするものである。

4.2 我々は、地方自治体が、地域の状況をベストに反映した自身の政策をデザインすることを期待している。しかし、ある程度の一貫性は重要であり、我々は、地方自治体が政策をデザインする際にガイダンスに沿って検討することを期待している。また、情報が適切に地図の提供者や交通省に提供されることも重要である。報告の整理は次の章で議論する。

原則

4.3 道路階級は、全国各地における利用可能でかつ合理的な道路ネットワークの存在を確保するものであり、地域を広い世界につなぐものでなければならない。また、交通マネジメントの目標や地方自治体の道路分類のアプローチを考慮することも出来る。

4.4 交通流の観点から、異なる道路階級間の固定した関係は存在しない。一般的には、高い階級の道路はより多くの交通を運搬するが、状況はその背景により大きく変わる。例えば、田舎のB道路は町中心部の非番号道路よりもかなり少ない交通となる。同様に、どの特定の道路の階級にも、規定された最小の容量は存在しない。システムは、交通の配分を支援することを意図しており、その効果を改善するものではない。

道路の階級分け

4.5 一般的な前提として、道路は階級分けされるものではないが、高い階級を認める理由としては、次を含む。

- ・ 人々をある場所から他の場所に導く役割
- ・ その道路が担う交通の量もしくは特性
- ・ 地方自治体の交通マネジメントの目的

- ・ 他の近傍の道路との関係

4.6 地域における道路の各分類の構成は、地域の状況に大きく依存するものである。正確なアプローチは、地域の決定によってなされるべきである。

4.7 高いレベルで意味を成すネットワークとするため、いくつかのケースでは、一つの道路をいくつかの広い類似の道路の中から選定することが必要になる。

4.8 複数の地方の道路管理者間を跨る道路は、一貫した方法で扱われるべきであり、明確な理由がない限り、その境界において道路階級は変更すべきではない。階級の変更は自治体間で合意されるべきである。ウェールズやスコットランドに跨るものも含め。戦略道路網のジャンクションに影響する変更の提案は道路庁と議論すべきである。

4.9 地方自治体は、道路標識の変更などコストに対する責任を負う。

運営上の論点

4.10 地方自治体は、道路階級は、特定の維持管理の基準と関係しているかどうか、あるいはその他運営上の問題についての検討を要求するかもしれない。しかし、これは全く個々の自治体マターである。

ナンバーリング

4.11 道路番号は、運転者がネットワーク上を運航するのを支援するために、A道路とB道路に割り当てられている。混乱を避けるために、道路番号は一貫した方法で使用されることが重要である。これを確保するため、交通省は、イングランドとウェールズにおける全ての道路番号の中央記録を維持する。これは、重複のリスクを避け、道路番号が再使用されることによる混乱を避けるものである。

4.12 1つの道路番号は、単一路線に適用されるべきである。この路線は多くの物理的に異なる道路で構成され、ジャンクションで方向を変更する。2つの道路が一時的に合流するところで(例えばカンブリッジシャーのA11道路とA14道路)、道路番号は後の地点で再度表示することが出来る。しかし、道路番号は、ジャンクションでナビゲーション目的で分岐すべきである。全てのケースで、運転者の混乱を避けることが優先される。

4.13 地方自治体がA道路もしくはB道路に新たな道路番号を付けることを望む場合は、空いている番号を得るために、交通省のケースワークチームに連絡する必要がある。それ以前に、まずは自治体において、周辺地域における既存の番号に特定の番号が合うかどうかを検討することを勧める。もし自治体が、利用可能な特定の番号を適用するならば、公的な認可が正式の手続き(伝統的な道路ナンバーリングシステムにより与えられた)に代わるものとなる。地方自治体は特定の番号を将来のために保持しておくこともできる。

4.14 いくつかの地方自治体では、非番号道路に番号を選定し、C道路と呼ぶことがある。これは、全国的な観点ではないが、道路を認識することを助けるための地方自治体の権利であると認識している。標準化された全国のナンバーリングシステムとは関係なく、地域で道路番号が表示されないことを勧める。

ネットワークの記録

4.15 地方の道路管理者は、その地域における主要路線を記録することに責任を持つ。如何なる変更も全国道路システムに記録しなければならない。

一貫性の確保

4.16 地方自治体への維持管理の譲渡は、道路階級に関する決定に幾分影響するであろう。これは、全く真実であり、如何なる変更も究極的にはゼロサムゲームである。しかし、全ての地方自治体は道路階級を設定した際には、責任を全うすることが重要である。

4.17 更なる権限の委譲によって、地方自治体のエリアで道路階級の比率が大幅に変更されることは、交通省としては期待していない。もし、地方自治体が、彼らのコントロール下にある、A道路もしくはB道路の延長を急激に増加させる、道路階級の大幅な見直しを検討する場合、問題の発生を避けるために、事前に交通省に連絡することを勧める。

4.18 交通省は、その乱用を避けるために、各地方自治体の地域における道路分類の延長について監視を続け、交通大臣に代わって介入する権利を保持する。

アピール

4.19 地域住民は道路階級の変更に対して質問することが出来る。この場合、最初の手続きは、住民はその決定について議論するために、自治体に書面を送ることを我々は期待する。地方自治体は、なぜその決定がなされたのか、どのようにそれが自治体の政策に合致するのか説明すべきである。

4.20 もしもこれで問題が解決しない場合、地域住民は交通省に事情をアピールすることが出来る。交通省は交通大臣に代わって最終的な決定を下すことが出来る。

4.21 アピールの手続きは既存の道路階級に適用することを目的としていない。これらは、何十年にもわたって設定されてきたものであって、地方自治体は彼らの責任において各道路階級の正当性を証明できないであろう。また、地方自治体が行う階級の変更プロセスを自動的なプロセスとすることは意図していない。

4.22 交通大臣はまた、地方自治体が、道路階級の権限を誤って使用し、運転者や近傍の自治体の損害を与えることが明らかである場合、法的な権限を行使することが出来る。

質問：交通省は、地方自治体が自らの道路階級を検討するために十分なガイダンスを提供していますか。

質問：このガイダンスは全国を横断した、一貫した十分な像を確保していますか。

質問：このガイダンスは、道路階級のプロセスを理解するために十分な情報を与えていますか。

質問：我々が検討すべき道路階級に関する更なる問題がありますか。

参考A: 専門用語

道路タイプ: 公式

戦略道路網 (SRN)

商品やサービスの流通及び公共交通のために用いられる全国的に重要な道路である。法的には、交通大臣が責任を持つ道路と定義される。道路庁により管理され、戦略道路網上の道路は**幹線道路 (Trunk Road)**として知られる。

戦略道路網は、現在、全国ネットワークと地域ネットワークに分けられており、この区別は、地方負担制度を支援するためのものである。

2014年から、この整理は「戦略道路回廊」の枠組みにとって代わられる。戦略回廊の中の個別の道路は、戦略全国重要路線として知られることとなる。

主要路線網 (PRN)

地域レベルの交通、もしくは長距離交通を戦略道路に供給するために用いられる道路。交通の重要な場所間に、最適なルートを提供する道路として定義される。主要路線網は、戦略道路網全体を含み、A道路と高速道路のみにより構成される。地図上では、通常のA道路が赤色に色分けされるのと反対に、主要路線網上のA道路は緑色に色分けされる。

主要路線網は、一連の主要目的地により構成され、主要目的地は交通を惹きつける可能性の高い重要な場所である。主要路線網上の道路は主要路線として知られる。

A道路

階級分けされた道路の最も高い階級の道路であり、道路階級システムの最上層の道路である。これらは、地域の道路管理者により認定され(戦略道路網上の道路は除く)、交通大臣により許可される。各A道路は、交通省が維持するリストから、特有の識別番号を与えられる。

戦略道路網及び主要路線網の全ては、高速道路を除きA道路に階級分けされる。

B道路

道路階級システムにおける2番目の階層である。地方道路管理者により認定され、交通大臣により許可される。各B道路は、中央政府が維持するリストから、特有の識別番号を与えられる。

非番号道路

道路階級システムにおける3番目の階層である。地方道路管理者により認定され、交通大臣により許可される。公式には識別番号はないが、地方道路管理者による独自に認定する権利は与えられている。

非階級道路

道路階級システムで4番目の最も低い階級の道路である。他で整理されていない道路は非階級道路となる。地方道路管理者は、交通大臣の許可で道路を非階級道路に落とすことができる。公式には識別番号はないが、地方道路管理者による独自に認定する権利は与えられている。

特別道路(Special Road)

道路法(Highways Act 1980)では、道路に特定の交通タイプを設定することは禁止されている。全ての高速道路(Motorway:自動車専用道路)は、いくつかの高規格上下分離道路とともに、特別道路となっている。

第1道路(Principal Road)

全てのA道路と高速道路で構成されている、道路法上の区分である。この言葉は、法律を除いて現在では用いられない。

第2道路(Secondary Road)

第1道路ではない道路。例えば、B道路、非番号道路、非階級道路。

道路タイプ:非公式

C道路

非番号道路の別名である。C道路に関する如何なる番号システムも地方特有のものであり、全国的に整理されたものではない。このため、我々はこれを表記しないよう勧める。

D道路

非階級道路の別名である。D道路に関する如何なる番号システムも地方特有のものであり、全国的に整理されたものではない。このため、我々はこれを表記しないよう勧める。

メジャー道路

一般的にはA道路と高速道路で構成されるものとして定義されるが、一貫した定義は存在しない。

マイナー道路

一貫した定義は存在しないが、次を示すことができる。

- a) メジャー道路以外の全ての道路
- b) 英国陸地測量地図上で、非番号道路と類似した機能を持つ道路
- c) 非番号道路と非階級道路の合計

30. 大型車課金(協議)²⁶

2012年1月 英国交通省

序文

1. 政府は、12t 以上の大型車(HGVs)が英国内の道路網を利用する際に、課金を行う制度を導入することを提案している。これは連立政権の公約でもある。この制度を導入する目的は、英国の運送業者にとってより公平な制度とするためである。現在、外国で登録した大型車は英国の道路網を利用しても利用料金を支払っていない。その一方で、国内で登録した大型車は、欧州のほとんどの国において利用料金や通行料金を支払っている。
2. この協議は、政府が提案した大型車課金制度について意見を求めるものである。

要約(Executive Summary)

3. 政府は 12t 以上の大型車が国内道路網を利用する際に、課金することを提案している。課金は全種類の道路を対象とし、英国登録、外国登録に限らず大型車に対して実施する。
4. 最重量級の車両に対しては、最大でも年間 1,000 ポンドまたは1日当たり 10 ポンドまでとし、単純な利用期間に基づく課金制度とし、国内登録の大型車利用者は、毎年(または半年毎)の課金額を自動車税(VEED: Vehicle Excise Duty)の納税と同時期に同期間分支払を提案する。また、課金額は車種や重量、車軸数によって異なる。このように課金額は、大型車が道路に与える損傷の大きさと関連付けられる。
5. 外国登録の大型車利用者は日、週、月、年単位で支払いを選ぶことができる。
6. 利用者課金は、外国登録の大型車課金の実施に先立ち、国内登録者に対してVEED の更新に合わせて 11 か月間で行う。
7. 政府は、国内登録の大型車に対して追加料金分を相殺する措置を実施する予定である。その方法としては、税控除、課金額の軽減、支払い調整などである。交通大臣は税と支出対策に関して一定の方向性を定めているが、実際、最も可能性のある調整手段は EU の最低水準に合うように自動車税(VEED)を減税することである。
8. 課金導入により発生する追加コストは、大多数の国内登録の大型車にとって年間 50 ポンド以下でなければならない。

²⁶ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/2674/main-document.pdf

提 案

大型車課金の提案理由

17. 政府提案の目的は、連立政権合意にあるように、英国運送業者にとってより公平な制度とするためである。現在、外国で登録した大型車は、英国の一般道路網を利用しても利用料金を支払っていない。その一方で、国内で登録した大型車は欧州のほとんどの国において利用料金や通行料金を支払っている。例えば、ドイツではアウトバーンを100マイル走行する場合、環境性能に応じて€25 から€46 課金される。また、英国からベネルクス三国（ベルギー、オランダ、ルクセンブルク）への2日間の往復には€16 課金される。
18. 長年、欧州各国が自国の道路網利用に対してそれぞれの方法で課金を行ってきた結果、英国の大型車運転手にとって不平等な状況となっている。
19. このため、英国の道路貨物運送業者やその所属団体は、英国事業者の税と課金額の合計額が大幅に上昇しないことを条件に、一貫して課金制度の導入を求めてきた。
20. 本提案では EU の法体系に抵触しない範囲で、この目的に沿う利用者課金やその他の方策についてパッケージを提示する。

大型車課金の方法

概 要

- 12t 以上の外国登録と英国登録両方の大型車を対象とする。
- 英国内の全道路を対象とする。
- 課金は年間最小 85 ポンドから最大 1,000 ポンドとする。
- 国内登録の大型車保有者は VED と同時期かつ同様の方法で支払う。
- 外国登録の大型車利用者は日単位、週単位、月単位、年単位で支払うことが出来る。日単位の最大料金は 10 ポンドである。
- 利用者課金額は現行の VED 体系に密接に関連している。すなわち、車種によって道路に与える損傷の程度が異なるのを反映するようにしている。

21. いかなる課金計画も、欧州の法規制である「ユーロヴィネット指令」に適合しなければならぬ。この指令では、EU 内の公平な競争を守るために、加盟国がその課金方法において、外国貨物自動車に対する区別を行わないこととしている。

負担者と負担額

22. この利用者課金は、下記の2つの基準を満たす外国登録の大型車及び英国登録の大型車を対象とする。
 - 最大車両重量が 12トン以上の車両
 - 貿易やビジネスに関わる物品の輸送、あるいは雇用、報酬が伴う場合

23. 利用者課金は英国の道路を走行する個々の大型車(運転手ではなく)に適用される。取り締まりを容易にするため、大型車が英国内の道路に入る前に課金する。
24. 課金額は特定の期間に関連する。英国登録の大型車保有者は、VED の支払いと同時期かつ同様の手続きで料金を支払う。外国登録の大型車保有者は日単位、週単位、月単位(または希望する移動距離になるように組み合わせることも可)、年単位で支払うことができる。
25. 下記の表に示すように、課金額は、車種、重量、車軸構成によって異なる。VED と同様に、ここでの「重量」は自動車総重量(認可されている荷重と車重の合計)のことである。
26. 提案課金額はポンドで表記されている。しかし、EU の規則では、1 日当たりの利用者課金の最高額とVED の最低額をユーロ単位で規定している。従って、提案しているポンド表記の料金は固定額ではない。つまり、これから施行までの間、為替レートの変動やインフレの影響を受けて、課金額は多少変動する可能性がある。
27. 下記の表は、既存の VED の税額別に大型車課金額を記している。大型車のタイプ(一体型または連結型または牽引付き一体型)や重量、車軸構成ごとの課金を示したより詳細な表は付録 B に記載する。どの自動車税(VED)区分に自動車が分類されるかの基準は様式 V149 で公表する。

自動車税 の区分	課金額(外国登録車両のみ)			課金額(外国・英国 登録車両)
	日	週	月	年
A	£ 1. 70	£ 4. 25	£ 8. 50	£ 85
B	£ 2. 10	£ 5. 25	£ 10. 50	£ 105
C	£ 4. 80	£ 12	£ 24	£ 240
D	£ 7	£ 17. 50	£ 35	£ 350
E	£ 10	£ 32	£ 64	£ 640
F	£ 10	£ 40. 50	£ 81	£ 810
G	£ 10	£ 50	£ 100	£ 1,000

28. 利用者課金額は、それぞれの区分において、現行の VED の半額を少し超える程度となっている。VED は、自動車によって道路に与える損傷が異なるのを反映した構成となっている。つまり、これも道路課金額体系に対する理論的根拠となっている。したがって、区分 A の重量と車軸構成をもつ車両は、区分 G に位置する車軸を持つ車両よりも道路に与えるダメージは少ない。課金額の差はこれを反映しているものである。
29. ユーロビニエツト指令は一日当たり最大€11 の課金を設定しており、これは現在の為替レートで約 £ 9.50 である。しかし、指令の中で、その制限のインフレーションによる上方修正と切

り上げについての規定がある。したがって(デフレーションが起こらない限り)欧州の一日当たりの最大課金は、英国の大型車道路利用課金を実施する時期までには、€12(約 £ 10)に上昇していると考えられる。

30. 政府提案では、許容範囲内で最大の利用者課金額(日額)を設定している。ドイツのアウトバーン(約 80km)あるいはフランスの高速道路(典型的な道路区間 50km 対象)における 40t 大型車を対象とした課金額と比較すると、1 日当たり £ 10 という料金は、まだ低水準である。
31. ユーロビニェット指令では、日単位、週単位、月単位の課金額が、それぞれ年単位のレートの 2%、5%、10%を超えてはならないとしている。提案の区分 A から D が比較的低い課金に設定しているのはそのためである。
32. 政府としても、道路利用者課金スキームが多少複雑であることは認識している。しかし、軽量でダメージの少ない大型車に対する課金額を、大型でダメージを与える車両よりも少なくするためには、複雑になるのはやむを得ない。上記の表には課金額の種類が 28 あるが、これはベネルクス 3 国とデンマークで展開されているユーロビニェット利用者課金スキームの課金額の種類が 24 あるのとはほぼ同等である。これらの国では課金スキームがうまく機能している。
33. 実際問題として、外国登録の大型車の 90%以上が区分 E, F, G に分類されると予測されている。さらに、利用者課金を既存の国内 VED 区分と組み合わせれば課金の運営がより迅速かつ簡易になると期待できる。
34. 将来的には排出ガスという環境の観点から課金額に差をつけて設定することを視野に入れている。ただし、課金が最初に実施される際にこれを導入する可能性は低い。詳しくは「課金とより広範な政府の施策との適合性」に関してのセクションに記載する。

課金制度の運用方法

35. 我々は、外国登録の大型車を対象とする課金スキームについては、民間企業との契約により運営することを提案する。外国運送業者は、インターネット上または国境周辺の支払場所、あるいは港湾内またはフェリー内で英国道路に入る前に支払いを行う。契約した運営企業は、料金を支払う外国登録の大型車の電子データベースを管理する。なお、英国の取締りを行う当局は、このデータベースへのアクセス権を持つ。乗車中に紙の許可証を提示する必要はない。
36. 支払い後 1 ヶ月以上、英国道路を走行しなかった場合は払い戻しを認める。ただし、手数料は徴収する。なお、車両間の課金支払いの交換は認めない。
37. 国内登録の大型車に対しては、既往の VED の徴収システムと並行して自動車運転許可局(DVLA)が課金運営を行うことを提案する。VED と同様、英国登録の車両は年単位または半年単位(月額の 6 倍)の課金のいずれかを支払う。このように規定すれば、ユーロビニェット指

令にも抵触せず、運営がとてもわかりやすく(コストも安く)なり、ほとんどの企業は新たな規制に対応するためのコストも少なくすむ。

38. VED と同じ方法で大型車課金も払い戻しに応じる。つまり、定められた状況において、半年または1年分の課金額を支払った後、一ヶ月以上の単位で払い戻しを可能とする。
39. 北アイルランドでは、現在 DVLA の代理機関として DVA(Driver and Vehicle Agency)が VED の運営を行なっているため、DVA が大型車課金を運営してもよい。あるいは、DVLA 内で運営をおこなってもよい。

課金の取り締まり

40. 英国(イングランド・スコットランド・ウェールズ)では車両・利用者サービス局(VOSA)が、北アイルランドでは運転手自動車局(DVA)が、車両が適切な道路を走行しているか、連続走行時間を守っているか、その他の道路安全規制に関して、所属国を問わず運送会社の法令順守をチェックし、違反が見つかった場合は措置をとっている。警察もまた取り締まり権限が与えられている。その場で罰金及び／あるいは欠陥が修繕されるまでの自動車の運転停止という形で措置をとる。VOSA と DVA の取り締まりを拡張して道路利用課金もその対象とするように提案している。取り締まりは支払いデータベースを参照すれば実施できる。なお、料金が未払いの場合、停止させたあと利用課金や罰金の支払いに応じるまで移動を禁止する。国内道路ネットワークを走行した後ではなく走行する前に課金することでこそ、このような方式の取り締まりが可能となる。
41. もうひとつ追加措置を講じることで、国内大型車保有者が利用課金を確実に支払わせるようにする。利用者課金とVEDの支払いは同時に行うため、利用者料金を支払っていないとVEDも支払っていないことになる。DVLA(北アイルランドではDVA)は履歴データを使ってすでにVEDを効率的に実施しており、VEDが更新されていないと車両の保有者に対して、罰金や延滞金も含めて通知書を自動的に送るようになっている。年単位(あるいは半年単位)の道路利用料金を支払っていない英国登録の大型車両に対しても同様の措置をとる。

課金に関するコンサルテーション質問

1. 国内登録の大型車保有者が自動車税と同時かつ同期間分の料金を支払い、外国登録の大型車の保有者による支払いは民間の委託運営者によって徴収されるという、本案にあなたは賛成ですか? 賛成しないのであれば、何か提案はありますか?
2. 提案された課金と課金区分に賛成ですか? そうでなければ何か他の提案はありますか?
3. 利用者課金の取り締まりに関する提案に満足ですか?

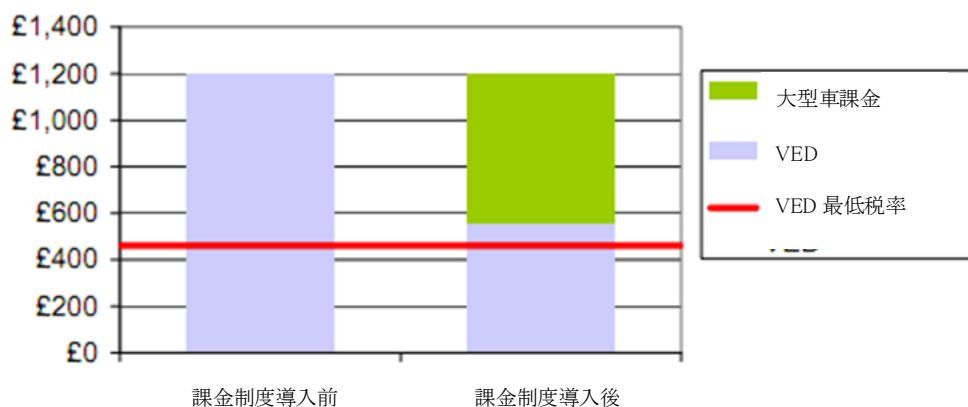
英国運送業者の追加負担の最小化

42. 大型車道路利用課金スキームができることで、できるだけ多くの国内の道路輸送運営者に追加負担が生じないように政府は全力を尽くしているところである。しかし、実際には、メンバー国助成と自動車税の最低基準に関する EU 規程の枠組みに留まりつつ、運営コストと助成金で収入の間の調度良いバランスをとらなければならない必要性を考慮すると、100%すべての車両が損をしないように保証することはできないと考えられる。
43. 国内大型車保有者の金銭的負担を最小限にするための仕組みの細部は、課金実施に先立つ予算が決まるまでは決定することができない。なぜなら、その時点での経済状況を広く見渡した上で財務大臣が決定しなくてはならないからである。
44. 現時点で最もありうるのは、ユーロビニェット指令の枠内で定められた最低額の少し上のレベルまで、VED を下げることである。こうすれば、12 トン以上の英国大型車両のうち約98%は追加負担が年間 £ 50 以上とはならず、94%は追加負担なしと見積もっている。これは年間運営費約 £ 8 万～ £ 10 万の大型車の場合である。

例:VED 削減を行う場合、どうなるか

大型車課金導入の際、ほとんどの国内運送業者に追加コストが発生しないように VED 減税をすると仮定すると、この図のようになる。ここでは現在のユーロ為替レート (£ 1 = € 1.16) と VED 税率を適用した。実際のレートは現時点と 2013 年から 2014 年間の課金導入との間で変動する可能性がある。2010 年 12 月時点で、連結型 6 軸総重量 24 トン以上の大型車は約 71,000 台登録されていた。このタイプの車両は現時点で年間 £ 1,200 の VED を支払っている。この車両に対する課金額案は年間 £ 640 である。VED を £ 640 減税すれば、支払い総計は以前と同じ £ 1,200 のままである。減税後の VED 額 £ 560 は EU で規定されている最低額 € 535 すなわち £ 461 は超えている。

例:40トン以上連結型 6 軸大型車の場合



もうひとつの例を挙げる。重量 26～28 トン、2 軸の牽引車と 2 軸の付随車を連結した車両が現在約 3,200 台登録されている。このタイプの車両に対する VED 税額は現在年間 £ 165 であ

る。一方大型車課金額案は年間 £ 85 である。しかし、EU 法で規定されている最低 VED 税額は £ 146 である。したがって、もし大型車課金制度をいま導入して、VED 税額を可能な限り最低限の水準まで減税しても、総支払いは年間 £ 231、つまり £ 66 の追加負担となる。追加負担のあるのは、これが唯一にして最大の車種である。

国内運送業者の追加負担を最小化する措置に関する質問

4. 国内運送業者に対する課金の影響は、EU 法の範囲内で可能な限り相殺すべきであるということに賛成でしょうか。
5. ここに提示されている選択肢である VED の減税に賛同するか。賛同できない場合は代替案を提示してください。

課金による影響(要約)

45. 大型車道路利用課金は「税」として区分される。税の影響評価 (Tax Impact Assessment) は Annex C で参照することが出来る。
46. この協議に回答するときは、税影響評価に記されているコストや便益に関する分析についてもコメントするようにお願いします。その際に、コメントの根拠となるデータを提示下さい。課金制度が及ぼす影響についての質問は下記をご参照下さい。
47. 大型車の一日の運用コストはおおよそ £ 300 である。つまり一日あたり £ 10 の大型車課金が増えれば、国内道路を走行する大型車の運用コストが約 3% 上乗せされることになる。
48. 外国登録の大型車が英国に上陸して走行する典型的な例を考えると、提案している道路課金は 1 マイルあたりに換算すると 5 ペンスとなる。英国と周辺 EU 諸国の燃料価格差 (付加価値税を除く) は 1 リットルあたり 20 ペンス。燃費は 1 リットル 1.75 マイルとすると、1 マイル当り約 12 ペンス (訳注: $20 \div 1.75 \div 12$) のコストの差となる。従って道路課金の 5 ペンスはこのコストの差の約 40% を少し超えた程度の額となる。
49. この課金は国内登録車から年間 50 万ポンド (相殺措置適用後の金額)、国外登録車からは 2,200 万から 2,500 万ポンドの徴収が見込まれており、運営と取り締まりに年間 300 万から 480 万ポンドの予算が必要とされる。

課金の影響に関する質問

6. 交通省は外国籍の車両が国内で輸送することで大きな影響を受ける商品や市場があるか判断・評価できる材料を持ち合わせていません。この問題に関して何か情報をお持ちですか？
7. あなたが EU において認可され営業している道路運送業者、もしくはその顧客・消費者なら、この課金制度はあなたのビジネスにどう影響しますか？ (可能なら主張の根拠も同時に示して下さい)

その他の選択肢

50. この課金制度を検討するにあたり、我々は他の方策も検討しており、その他の方策についても関係者の意見を聞きたいと考えている。最も重要なことは、課金の目的は英国の道路を利用する運送業者により公平な環境を保障することであり、そのための一連の基準を整備し、可能な限り運送業者の費用負担を増やさないことである。
51. 期間別課金の主な代替案としては、走行距離課金(通行料)が考えられる。ユーロビニェット指令により上限課金額は高めに設定されており、走行距離課金は国内外の登録車から多くの額を徴収できる。
52. 走行距離課金が導入され、外国籍の大型車から期間別課金と同程度の徴収料を回収した場合、徴収上限額は1マイル当たり約5ペンスになる(VEDにおける上限額と釣り合うように仮定した場合)。これは、年間走行距離85,000マイルの6軸の国内登録車は1マイル当たり3.1ペンス、年間27,000ポンド近く徴収されるということであり、一方で期間別課金では年間徴収額が640ポンドである。このような英国輸送事業者の大幅なコスト増を、現行のEUの規則の下で相殺することは不可能である。
53. 加えて、走行距離課金の導入と維持には、単純な期間別課金より相当なコストがかかると考えられる。このコストは、外国登録の車両からの課金収入を大幅に上回る公算である。外国登録の車両の国内道路の走行台マイルは全体の6%ほどでしかない
54. しかしながら、上に挙げた問題点を考慮しつつも、走行距離課金のメリットやその実際の運用の可能性を検討できるような材料や観点があれば歓迎する。

大型車道路課金の代替案についてのコンサルテーション質問

8. 期間別課金に対して走行距離課金(ドイツにおいて実施されているような)における利点、問題点にはどのようなものが考えられますか？
9. 走行距離課金が導入されるとすれば、全ての道路に適用されるべきですか、それとも一部の特定の種類の道路への課金にとどめるべきですか？
10. 英国事業者に大幅なコスト増となるとしても走行距離課金の導入を望みますか？

課金制度の導入方法

55. 大型車課金制度の導入前に、法整備が必要である。現行議会の終了前(2015年5月)の制度実施を目標に、政府は遅くとも議会の第三会期(2013年5月開始)までには法案を提出する予定である。
56. 制度実施へ向けた主な行程は以下のようになる
- ・ 政府の大型車課金提案の協議
 - ・ 協議に関する回答
 - ・ VEDの変更に関する財務省の協議

- ・ 議会への法案提出
- ・ 国外登録車両に対する課金を行うための入札手続き
- ・ 相殺制度とあわせて国内登録の車両に対する課金の開始
- ・ 国外登録車両に対する課金の開始

57. 国内登録車から先に課金額を徴収する。これは、国内登録大型車の VED が外国登録の大型車から課金額を徴収するまでの11ヶ月の間に更新されるためである。このようにする理由は、国内登録車両が何も支払わない期間が生じることを防ぐためである。不払い期間があることで国外車両との間に差別が生じることはEU法によって禁じられているためである。変更後のVED税額にこの制度の課金を足し合わせた総額は、現行のVED税額と大きく変わらないため、業者が被るコストの影響は最小限に抑えられるはずである。
58. 課金運営者の契約入札プロセスは、一企業あたりの入札時間を定めた欧州規則に則り実施する。

課金と政府の広範な政策との適合性

自動車の環境性能による料金設定

59. 導入当初は車両の排出量の違いによって徴収料に差をつけることは提案していない。最も優先されるべきは英国内の業者にとってより公平な料金制度を開始することである。
60. しかしながら、この制度導入後の適切な時期に、環境性能の違いによって異なる徴収料を課すことを予定している。これに向け我々は、コストと便益の兼ね合い、既存のEU指令との関連性、またはその修正に向けたEU内の合意の可能性など、広い範囲にわたって活発に議論を重ねていく予定である。例えば、現行の指令は1日に課すことのできる徴収料の上限を定めており、排出量の多い車両により多くの料金を課すことが出来ないものとなっている。我々は、日単位課金額をより自由に設定し、少なくとも環境性能の低い車両にはより高い上限設定を可能に出来るよう、より柔軟性をもったユーロビニェット指令の将来的な形について議論を深めたいと考えている。
61. 現行のVEDは車両毎のCO₂の排出量によって決まっている。大型車両には排出量を測定する方法がないため、現状では適用不可能である。欧州委員会は大型車両のCO₂排出量を計測する方法について検討している。2013年の早い段階でこの方法論は適用される可能性もあるが、これを当てにすることは出来ず、これをもとにした徴収制度が構築可能なかどうかは未知数である。
62. 課金導入に先立って、排出量別課金の実現可能性について、その方法論も含めて業界団体代表者たちと協議する予定である。そうすることで、上限値を上げることについてEUと合意がとれ次第、すぐに課金制度にこれを追加できるようにしておく。

企業に対する負担の最小化

63. 政府は企業への追加負担を減らし、可能な限り税制をわかりやすくするために尽力している。VED と利用者課金支払いを一回の処理で行えるようにして、業者にとっての負担が増えないようする予定である。

権限・所管

64. 大型車両利用者課金は法的には税に分類される。税であるため、英国政府が英国全土に適用する。他の税収入と同様、中央政府により管理され、用途が決定される。取り締まり活動は警察、DVLA、VOSA(北部アイルランドにおけるDVA)によって行われる。

その他の課金の潜在的な目的(混雑緩和、環境問題への対処、歳入増)

65. 大型車両課金の第一の目的は、国内運送会社にとってフェアな制度を整えるためであり、つまり英国の運送業者が他国の道路を利用する際は課金され、他国の運送業者が英国内の道路利用に際しては課金されない問題に対処するためである。以前、これより広範な目的をもつより複雑な課金スキームの導入を計画したことがあったが、英国の事情においては複雑すぎて、機能しないことがわかった。
66. 先に述べたように、今後、環境性能によって課金額を変えられないかどうか検討していく予定である。
67. ここで提案した課金スキームは先に述べたようにある程度の収入が見込まれるが、それは第一の目的ではない。利用者課金の額は大幅なモーダル・シフトが期待できるほど高くは設定されていないため、渋滞緩和にも効果はないだろう。

質疑応答

質問： 自分の車両(個人の大型車・特殊車両・バスなど)は課金されるか？

回答： 商品輸送を許可されておりかつ 12 以上の車両にのみ課金される。国内登録大型車に対しては、VED の以下の種類分けに対応している。

- 大型車(HGV)税区分(ナンバー01 と 45)。2010 年 12 月時点で 12 トン以上のこのカテゴリーの車両は約 248,000 台ある。
- “組合せ輸送(Combined Transport)”税区分(ナンバー23 と 53)。12 トン以上でこのカテゴリーに属する車両は 2,000 台以下である。
- 特殊車両税区分(ナンバー57 と 58)は分割不可能な大型積載物を例外的に運ぶ車両に対して適用される。

個人(非商用)の大型車や離島の大型車のような、その他の英国税区分の車両は課金されない(外国登録の車両に関しても同様)。

質問： なぜ外国車両のみの課金にしないのか？ 外国車両にはより高い課金額を設定するのか？ 入国時に課金するのか？

回答：ヨーロッパ法の下では、EU の他国で登録された大型車に対する差別は合法ではない。欧州の陸運業における公平な競争を確保することを、ユーロヴェネット指令は目的としている。その他の事項の中でも、外国車両のみの課金や、(インフレーションに従い) €11 以上の一日当たりの課金の設定、課金目的として国境上で自動車を停止させることは禁止されている。本案はこの指令と一貫している。スイスは EU の加盟国ではないことに留意すると、スイスが運用する課金スキームはユーロヴェネット指令に拘束されない。

質問：牽引車の扱いはどうなるのか。

回答：牽引車は、比較的低いレートでその他の大型車とは別に課税されている。牽引車は自動車とトレーラーの組合せに対するユーロヴェネット指令の最小税率となる。付録 B にそのような組合せにおける課金の初期検討について記載しているが、課金と VED 税率に関してはさらなる分析が必要である。ここでの分析では、牽引車を考慮に入れていない。これは英国内では登録されている車両が比較的少ないためである。

結 論

69. 政府は、課金やその他対策の一連の措置によって、国内運送業者に対して公平な制度を整えるという目的を達成できると考えている。国内登録の大型車が他の欧州諸国における道路利用に対し負担しなければならぬのに対して、英国の道路網を利用する外国登録の大型車はそうする必要がないという不均衡がこれでなくなる。この提案では、ユーロヴェネット指令の枠組み内で何ができるかを提示している。

提案全般に関するコンサルテーション質問

11. 課金の第一目的は、国内運送業者に対して公平な制度を確保することとすべきと考えますか？
12. もしそうでなければ、何を第一目的とすべきですか？
13. この課金制度の提案は実施されるべきだと考えますか？

付録B 車両タイプによる大型車課金額(案)

車両タイプ	重量(t)		課金区分	日単位	週単位	月単位	年単位
	>=	<					
主要大型車(HGV)タイプ							
単独 2 軸	12	15	B	2.1	5.25	10.5	105
	15		D	7	17.5	35	350
単独 3 軸	12	21	B	2.1	5.25	10.5	105
	21	23	C	4.8	12	24	240
単独 4 軸	23		D	7	17.5	35	350
	12	23	B	2.1	5.25	10.5	105
	23	25	C	4.8	12	24	240
	25	27	D	7	17.5	35	350
連結 牽引車 2 軸+付随車 1 軸	27		E	10	32	64	640
	12	25	A	1.7	4.25	8.5	85
	25	28	C	4.8	12	24	240
	28	31	D	7	17.5	35	350
	31	34	E	10	32	64	640
連結 牽引車 2 軸+付随車 2 軸	34		FGspecial	10	34	68	680
	12	28	A	1.7	4.25	8.5	85
	28	31	D	7	17.5	35	350
	31	34	E	10	32	64	640
	34	38	F	10	40.5	81	810
連結 牽引車 2 軸+付随車 3 軸	38		G	10	50	100	1,000
	12	31	A	1.7	4.25	8.5	85
	31	34	C	4.8	12	24	240
	34	38	E	10	32	64	640
	38		G	10	50	100	1,000
連結 牽引車 3 軸+付随車 1 軸	12	28	A	1.7	4.25	8.5	85
	28	31	C	4.8	12	24	240
	31	36	E	10	32	64	640
	36	38	F	10	40.5	81	810
	38		G	10	50	100	1,000
連結 牽引車 3 軸+付随車 2 軸	12	31	A	1.7	4.25	8.5	85
	31	33	C	4.8	12	24	240
	33	36	D	7	17.5	35	350
	36	38	E	10	32	64	640
	38		G	10	50	100	1,000
連結 牽引車 3 軸+付随車 3 軸	12	34	A	1.7	4.25	8.5	85
	34	36	C	4.8	12	24	240
	36	38	D	7	17.5	35	350
	38		E	10	32	64	640
その他の大型車タイプ							
単独+牽引バー			牽引バー	10	25	50	500
牽引バーつき車両については変更の可能性あり							
特殊車両			G	10	50	100	1,000

31. ダートフォード横断道路課金の改定(協議)²⁷(抄)

2012年6月 英国交通省

1. イントロダクション

ダートフォード横断道路は、北方向の2本の車線トンネルと南方向の4車線の橋梁(クイーンエリザベス2世橋)から構成される。料金は、橋梁とトンネルに関連する借入金返済された2003年まで徴収された。

道路利用者課金は2000年交通法により本横断道路を利用する高い需要をマネジメントするために、2003年から徴収されている。

交通省は、2008年に課金制度を改訂した。現在の課金制度の詳細は、A282主要幹線道路施行令2008年に提示されている。課金額は他の橋梁に比べて比較的安くなっている。交通大臣は、物価指数の変化に沿って課金を変更できるが、本横断道路では変更されてきていない。これは、主に料金所ブースでの複数のコインの処理が遅延を生じさせる懸念からである。

交通法2000年の中で、道路利用者課金の収入は交通に支出されなければならないとしている。交通省は、物流や人流、そして経済への寄与にとって本横断道路の重要であるとの観点から、本横断道路のパフォーマンスの改善が優先であることを明らかにしてきている。2010年の秋の歳出見直しで、交通省は以下の通り、本横断道路の短期、中期、長期の対策のパッケージの一部として課金額を増加することを発表した。

- ・ 深刻な渋滞時における本横断道路の無料通行を許可するための課金の一時停止
- ・ フリーフロー課金の導入
- ・ 本横断道路のキャパシティの増加のためのオプションの検討

2. コンテキスト

ダートフォード横断道路の戦略的役割

ダートフォード横断道路は、戦略道路ネットワークの主要な部分である。本横断道路は、ダートフォードとターロック間のテムズ川を渡り、M25環状高速道路における主要幹線道路のリンクを形成する。本横断道路は大きな利益を与え続けており、それ故に利用の需要は高い。

2009年に交通省が発表した「ダートフォード横断道路に必要なキャパシティのスタディ」は、包括的な分析を行い、本横断道路を利用するトリップの22～32%がビジネス目的であると示した。この比率は、全国平均の17%(平日午前7時から午後7時)よりも非常に高いものである。

2009年スタディは、特にヒトやモノの広域的な移動を提供するための本横断道路の重要性を示した。例えば、本横断道路を利用する軽量車両の交通の40%以上は、50マイルもしくはそれ以

²⁷ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/2556/dft-2011-08-consultation-document.pdf

上の比較的長距離となっている。重量車の交通の 30%以上はドーバー港や特に長距離の交通を含んでおり、約半分がイングランドの東部や南東部を起終点としている。本横断道路を利用するトリップの大部分は、本横断道路の南北大都市圏間を移動している。トリップの比較的小さな比率のみが地元利用である。例えば、6%が 12 マイル未満の交通である。

ダートフォード横断道路の現在及び将来のパフォーマンス

本横断道路は、各年 5,000 万台を超える車両による深刻な渋滞に悩まされている。本横断道路の設計容量は 13 万 5,000 台/日である。2009 年スタディは、本横断道路は多くの年で設計容量をオーバーしており、何百万人の旅行時間の信頼性を貧弱なものとしていると結論付けた。高い需要の時は小さな原因でも更に交通の流れが低下し遅延の問題を生じさせ、大規模な渋滞が全ての利用者に影響する。

過去5年間の事例は、渋滞が未だ問題として残っていることを示している。例えば、2010年には、257日間で設計容量を超えていた。道路庁のデータは、M25のジャンクション30~7(本横断道路を含む)の旅行時間は平均で7~11分遅延しており、全国のネットワークで最も高い遅延レベルであることを示している。

この状況は、予測される交通量の増加に伴い悪化することが予想される。2009年スタディは、本横断道路は交通の予測される成長と交通需要の増加に対処することが出来ないと結論付けている。パフォーマンスのレベルは更に悪化するのである。

改善の提案

本横断道路の戦略的重要性の認識の下、政府は本横断道路に影響する現在と将来のパフォーマンスの問題に取り組むことを約束している。従って、交通省はこの歳出見直し期間中に進める短期、中期、長期の対策を特定している。課金の値上げは、需要のマネジメント対策であり、交通投資を支援するものである。

深刻な渋滞時の課金の停止

交通大臣は、課金の停止は緊急事態におけるオプションであると明確にしている。例えば、課金停止は、特に料金徴収のプロセスが遅延を増加させる場所で、深刻な渋滞が発生する時などに実施する。課金停止は緊急時に対処するために可能な行為である。道路庁は、状況が緊急事態に達するような場合の課金停止の実施計画を検討してきている。状況はケースバイケースを考慮される。そのような状況の中で、課金は交通状態が同意されたレベルに戻るまでの間、1もしくは2方向で停止する。実施計画は、2011年7月1日から6か月間試行される。課金停止の行為は、交通省の課金収入の損失となるが、大臣は、これらの例外的な状況での収入を放棄する用意がある。

新たな課金技術の利用

現在は料金所で運転者が停車し道路利用者課金を支払う整理としている。現在の料金徴収プロセスは1990年代から使われているものであり、また混在した支払方法が提供されている。課金

支払の大部分は現金ベースであり、支払いの70%が現金であり、残る約30%はダートタグである。この10年で、英国だけでなく世界で道路利用者課金の徴収技術が大きく改善している。交通省は、本横断道路の運営パフォーマンス改善の優先事項は、道路利用者課金を徴収するための新たな技術であるフリーフロー技術の導入であることを明らかにしている。

道路庁は、本横断道路におけるオプションや料金徴収の導入に関するビジネスケースを検討している。フリーフロー課金は交通流を改善するための道路レイアウトを再設計する機会を提供し、遅延を減少し、道路利用者により良いサービスを提供するものである。新たな課金オプションは、事前登録者の新たな支払方法や、レイアウトの変更、フリーフロー課金を可能とするためのナンバープレート自動認識カメラの利用の導入を検討している。道路庁はフリーフロー課金のオプションの提供について主導している。交通省は2013年末までのフリーフロー課金の導入を、交通省のビジネスプランで提示し、約束している。

将来のキャパシティの追加

本横断道路の現在と将来のキャパシティに関する2009年の交通省のスタディは、いくつかの改良が短中期的に本横断道路のパフォーマンスを改善するが、渋滞の主要な原因は物理的なキャパシティであり、究極的にはキャパシティの追加が必要であるとしている。大臣は、キャパシティの追加を認め、将来の本横断道路のオプションの検討を約束している。大臣は、交通省が2009年レポートで特定された潜在的な本横断道路のオプションをレビューし、本横断道路の課金による資金で可能なオプションの開発を進めることを固めている。レビューされている将来の本横断道路のオプションは、以下の通りである。

- ・ 既存のダートフォード横断道路の位置
- ・ スワンスコムペニンシュラとA1089道路の間
- ・ グレブセンド東部とティルバリ東部の間

交通省は、潜在的なオプションを開発するために必要な更に詳細な検討を行う予定である。これは、潜在的なコストの評価だけではなく、追加容量による効果や環境への影響、炭素排出の増加の評価も行う予定である。将来の本横断道路のオプションのレビューと検討は、主に交通省によって実施される。最初の段階である設計やコスト算定、交通モデル、経済と環境評価は12~18か月で完了する予定である。この評価は、提案されたオプションのメリットとデメリットを、最も適切なオプションに関する意見を集めるための公開協議プロセスの一部として考慮するためのものである。交通省は、続いて、選択したオプションの開発と導入の莫大なコストを負うこととなる。2009年スタディは、追加のキャパシティのコストは概略で10億~70億ポンドとしている。

3. 変更の必要性

現在の課金は2008年11月に改定されたものであり、2003年に道路利用者課金として導入されて以来、初めて改訂されたものである。

現在の課金額でさえ、本横断道路の渋滞は日常茶飯事であり、予測では将来さらに増加することが示されている。渋滞の主な原因は、利用しようとする交通と本横断道路の物理的制約である。

本横断道路は、未だ戦略道路ネットワークで最も混雑する区間であり、需要マネジメントの行為なしでは渋滞のリスクが引き続き増加することとなる。

政府は 2010 年の歳出見直しで厳しい選択を行わなければならなかった。交通省は、鉄道料金に関する上限の増加とダートフォード横断道路の課金の両方から追加の収入を得る必要性を認めた。

本横断道路の重要性を認識し、本横断道路からの追加の収入の必要性を認めつつ、交通省は、本横断道路の交通の流れを改善するための短期・中期・長期の対策のための、本歳出見直し期間中の支出の優先付けを行った。これらには以下が含まれる。

- ・ 深刻な渋滞時における本横断道路の無料通行を許可するための課金の一時停止
- ・ フリーフロー課金の導入。これは、施設の再構築と事務処理システムの建設のための資本投資を必要とする。
- ・ 追加キャパシティのオプションのレビュー。3 つのスキームの比較経済評価の実施が、追加キャパシティの建設のためのビジネスケースを検討するプロセスの最初のステップとなる。

本横断道路における提案された課金の値上げと次の値上げは、交通省が、本横断道路の短中期的な対策や長期的なテムズ川下流域を横断する追加のキャパシティの開発と資金に優先的な投資を継続させるものである。

4. 課金案

これらの提案を検討する中で、政府は以下のいくつかの要素を考慮している。

- A) 新たな課金技術のより良い利用を行うフリーフロー課金スキームを導入する前は、現金収受を可能な限りシンプルに維持する必要がある。料金を丸めることは、支払いをより簡単にし収受の時間の増加を避けることを可能とする。
- B) フリーフロー課金スキームを導入する前に、非現金支払い方法への移行を容易にするため、ダートタグの更なる利用を促進する必要がある。
- C) 本横断道路周辺の負の効果が影響し続ける地元住民の課金の公平性を維持する必要がある。

このため、政府は以下を提案する。

- A) 利用者の全体の値上げへの対応を補助するために、2 つの連続するステップで値上げを行う。
- B) 2 つの連続するステップの中で、現金払いの値上げは各約 1/3 までとし、収受コストを低く抑えるために約 50 ペンスに丸める。
- C) ダートタグの利用者のために、既存の割引率を適用する。
- D) 少なくとも新たな課金技術が適用されるまで、現在の課金制度の他の要素は残す。

課金額 値上げ案

公開協議への回答を踏まえ、協議のプロセスと最終的な施行令の完了後に、最初の値上げを実施する。これは 2011 年の遅くと想定される。2 回目の値上げは、交通量が多い祝日を避けることを考慮しつつ、2012 年春に実施する予定である。

課金案は以下の表の通りである。

ダートフォード横断道路 昼間課金(午前 6 時から午後 10 時)			
※午後 10 時～午前 6 時は無料			
	現在	案	
		2011	2012
自動二輪	無料	無料	無料
現金			
普通車	£ 1.50	£ 2.00	£ 2.50
2 軸貨物	£ 2.00	£ 2.50	£ 3.00
複数軸貨物	£ 3.70	£ 5.00	£ 6.00
ダートタグ			
普通車	£ 1.00	£ 1.33	£ 1.67
2 軸貨物	£ 1.75	£ 2.19	£ 2.63
複数軸貨物	£ 3.20	£ 4.33	£ 5.19

代替オプションの比較評価は、物価指数に沿った値上げよりも上記表の値上げ案の方が旅行時間のより良い改善が可能であることを示している。値上げは、いくつかの道路利用者が、混雑する本横断道路の利用を思いとどまらせることによって渋滞を緩和するものである。その結果としての渋滞緩和は本横断道路の利用者全体に利益がある。時間や燃料コストの節約の全体の価値は、値上げ後に本横断道路の利用によって生じるコスト負担を超えるものである。また事前評価では、物価指数に沿った値上げよりも上記の値上げが交通への投資のためのより多くの収入が生じることを確認している(5年平均で年間 1,990 万ポンド以上の収入増)。(以下略)

32. ダートフォード横断道路課金の改定(協議回答)²⁸(抄)

2012年11月 英国交通省

4. 協議への回答の分析及び交通省の回答

4.7 協議質問3

「2011年及び2012年に改定を実施することに賛成しますか？不賛成ですか？」

質問3への回答の分析概要		
	賛成	不賛成
中央政府	0	0
国会議員	0	6
大企業	16	50
地方自治体	1	28
一般	133	679
警察	0	1
組織の代表	0	9
中小企業	16	89
関係団体	0	2
不明	7	39
その他	9	25
合計	182	928

結論

4.7.24 交通省は、本横断道路の道路利用者課金の値上げは、現在の混雑レベルに起因する問題や影響に対処するために必要であると認識している。また、値上げのタイミングは、現在の混雑への対処だけでなく経済情勢の両方の観点から重要であると認識している。

4.7.25 交通省は既に、提案への回答をするためだけではなく、短期的な影響に関する観点を考慮し、2011年及び2012年春に値上げを実施しないことを決定している。加えて意見を踏まえ、交通省はオリンピック及びパラリンピック競技期間前もしくは期間中に値上げしないことを決定した。

4.7.26 しかし、本横断道路における問題への取り組みを開始し、将来の改善計画を実行するために、交通省は最初の現金利用者への50ペンスの値上げを2012年10月に実施することに決定した。

4.7.27 また、本横断道路の改善を利用者に実際に示す必要性を踏まえ、交通省は2回目の値上げを新たなフリーフロー課金の導入と同時の2014年10月に実施することを決定した。

²⁸ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/2555/dft-2011-08-consultation-response.pdf

5. 全体要約及び次のステップ

5.1 交通省は、ダートフォード横断道路の道路利用者課金制度に関する全ての回答や意見を検討してきた。

5.2 道路利用者課金は、短期・中期・長期的に、本横断道路のパフォーマンスを改善する戦略の主要なものとして維持することとの結論に至った。

5.3 交通省は、本横断道路の課金制度に関して以下を決定した。

- ・ 本横断道路の利用の現金払いの料率は、全ての車種に等しく値上げする
- ・ 最初の値上げは 2012 年 10 月に実施する
- ・ 2 回目の値上げは、現在予定されているフリーフロー課金技術の導入と同時の 2014 年 10 月に実施する
- ・ ダートタグによる前払いの支払いの割引率は継続する
- ・ 地元住民の料金は値上げせず現在のまま継続する
- ・ 地元住民の割引制度のレビューを、同横断道路によって影響する地元地域に適切な利益を確保するよう今後実施する
- ・ ダートタグの制度のレビューを本横断道路の日常利用者に引き続き利益をもたらすよう今後実施する
- ・ (略)

5.4 今後の道路利用者課金の水準は以下の表に示すとおりである。

ダートフォード横断道路 昼間課金(午前 6 時から午後 10 時)			
※午後 10 時～午前 6 時は無料			
	現在	2012 年 10 月	2014 年 10 月
自動二輪	無料	無料	無料
現金			
普通車	£1.50	£2.00	£2.50
2 軸貨物	£2.00	£2.50	£3.00
複数軸貨物	£3.70	£5.00	£6.00
ダートタグ			
普通車	£1.00	£1.33	£1.67
2 軸貨物	£1.75	£2.19	£2.63
複数軸貨物	£3.20	£4.33	£5.19

33. ダートフォード横断道路の「フリーフロー」課金に関する後払い期間及び取締り対策(協議)²⁹(抄)

2012年5月 英国交通省

1. イントロダクション

1.1 背景及び位置

ダートフォード・サロック横断道路(以下ダートフォード横断道路)は、ケント及びエセックスの主要港につながる入口として、戦略的道路網の要を形成している。北へ向かう2本の2車線のトンネルと、南へ向かう4車線の斜張橋(クイーン・エリザベス2世橋)により構成される。この横断道路は、テムズ河兩岸のダートフォードとシャーロックを結び、M25 環状道路における幹線道路ネットワークを形成している(A282)。

ダートフォード横断道路における道路利用者課金は、2000年交通法に定められた権限に基づき、本横断道路の高い利用者需要を管理するために、2003年から徴収されている。道路利用者課金は午前6時から午後10時にかけて週7日実施されている。課金額は車両クラスにより異なり、現在は横断道路の南側に位置する料金所において徴収されている。ドライバー及び地域住民は、先払いのアカウントを利用することにより、割引料金で利用することが可能である。料金所における料金徴収方法は、今後のフリーフロー課金計画の実施により変更される可能性がある。



1.2 交通容量と渋滞

上下両方向の交通量は1日あたり平均約141,000台であるが、設計交通量は135,000台であった。また、1日の交通量が160,000台を超える日が少なくとも週に1日発生している。『ダートフォード横断道路に必要な交通容量の研究』によれば、2031年までに交通量が38%増加し、現在の渋滞問題が徐々に悪化すると予測されている。高い交通量と、ドライバーが料金所において一旦停止して支払いを行わなくてはならないことによって毎日何時間もの渋滞が生じている。現在のダートフォード横断道路における渋滞は、物流と人流の効率性を下げ、企業の生産性と個人の経済的・社会的活動に損害を与えている。

1.3 ダートフォード横断道路における渋滞対策

1.3.1 交通省によるダートフォード横断道路渋滞改善計画

交通省は、ダートフォード横断道路が物流と人流に果たしている役割及びその経済への貢献を考慮した場合、ダートフォード横断道路の運営状況の改善を優先的に行う必要があると考えて

29

<http://assets.highways.gov.uk/consultations/dartford-cso-consultation/Dartford%20consultation%20document%5B%2010%5D.pdf>

いる。交通省は 2010 年の歳出見直しにおいて、ダートフォード横断道路の交通流を改善するための、以下に示す短期、中期、長期的な対策に対して、歳出期間中の予算を優先的に割り当てるために、ダートフォード横断道路における料金水準を上げることがを公表した。

- 深刻な渋滞時における無料利用のための課金の停止
- フリーフロー課金の導入
- 追加的な交通容量に関する検討

1.3.2 ダートフォード横断道路における両方向のフリーフロー課金

交通省は、両方向のフリーフロー課金が、ダートフォード横断道路における混雑をマネジメントする手段として中期的な視点から進めることに合意している。運営効率、経済的利益、全体的なライフコストについて最もバランスのとれた手段であるためである。道路庁が、2014年10月にダートフォード横断道路で開始予定のフリーフロー課金プロジェクトを主導している。

1.3.3. フリーフロー課金はどのように構成され、いつ実施されるのか

両方向のフリーフロー課金により、現在のように料金所で支払いのためにドライバーが停止する必要がなくなるため、交通流を改善し、混雑と遅延を減じることができる。料金の支払いは[フリーフロー課金導入後も]両方向で可能であるが、料金所は取り除かれ、その代わりに電話、ウェブサイト、郵便、小売販売など様々な新しい支払い方法を利用者に提示する。道路利用者は、ダートフォード横断道路の利用以前に料金を支払うよう促される。しかしながら、本公開協議において詳述されるように、道路利用者は未払いによる罰則が科される前に、利用日の深夜までに事前支払いと同料金を支払う、あるいは、利用日の翌日まで割増料金(基本料金プラス 20%)を支払うことも可能である。

1.3.4 公開協議の目的

本協議は、政府のコミットメントの下で、ダートフォード横断道路におけるフリーフロー課金が導入された場合を想定して実施するものである。したがって、この協議は、新たな取締規則に基づく新たな課金スキーム施行令 (Charging Scheme Order) の導入、及び後払いの導入の提案に焦点を当てている。この新たな課金施行令は、ダートフォード横断道路において、フリーフロー課金によって道路利用料金を徴収する一方で、交通流を改善し混雑をマネジメントするという交通省の目標を支援している。

2. コンテキスト

2.1 最近の道路課金に関する協議との関係

交通省は 2011 年、ダートフォード横断道路の課金見直し提案について公開協議を行い、2012 年 5 月にその結果を公開した。その中で、交通省は 2012 年 10 月及びフリーフロー課金が導入された際(現在のところ 2014 年 10 月の予定)の 2 回にわたって課金額を引上げる予定であると述べた。フリーフロー課金導入のために提案された課金スキーム施行令は、交通省により既に発表されている二度目の課金額の引上げを実施するために必要な手段でもある。新たな課金スキーム施行令では、道路利用者課金の更なる変更は提案されていないため、この公開協議では課金額については取り扱わない。

フリーフロー課金に変更された後も、ダートフォード横断道路の利用需要を管理し、渋滞による影響を緩和するために料金が徴収される予定である。課金収入は引き続き政府に引き渡され、交通省による開発及び資金調達の提案に優先的に割り当てられる—とりわけテムズ川下流域における追加的な交通容量の選択肢の検討に充当される。

2.2 後払い期間

他のフリーフロー課金に関する実例と経験から、多数の人が利用後に料金を支払っていることが示されている。このような方法は、前払いよりも柔軟性があり、更に利用者が罰則を受ける前に利用者に課金制度に従う機会を提供している。後払い期間は、様々な支払い方法と組み合わせられ、道路利用者にとって最も都合のよい支払い方法と支払い時期を用いることにより支払い機会を最大化し、それを通じて法令の遵守を支援する。道路庁は、電話、ウェブサイト、SMS、郵便、小売販売、口座からの引き落としなど、シンプルで便利な多くの支払い方法を提供することで支払い義務の遵守を促進しようとしている。

支払い方法を事前支払いに限定した場合、誤って法令違反をした者(ダートフォード横断道路の利用以前に支払いをしなければならないことを認識していなかった者、あるいは単純にダートフォード横断道路の利用以前に支払いを行うことを忘れた者)に対して取締が行われることとなる。

2.3 フリーフロー課金における取締施策の必要性

フリーフロー課金計画を実行する上で最も大きな課題は、料金所等を撤去し、道路利用料金を支払わずにダートフォード横断道路を利用する車両を物理的に停車させる方法がなくなった場合にも、支払いに関する法令の遵守率を高い水準で確保することである。

罰金による取締に関する規定が存在しない場合、道路利用者に課金スキームを確実に遵守させることはほぼ不可能である。道路利用者は、料金不払いに対して何ら罰もないことを知り、遵守率が下がることとなる。スキームの遵守率が下がると、(道路利用者課金を理由に)ダートフォード横断道路の利用を避けていた利用者が、支払いを行わずスキームを遵守しない利用者となり、交通量が増大することになる。違反者が増加することにより交通量が増加し、また課金収入の損失によりフリーフロー課金の効果は減少することとなる。

課金を取り締る法令は、利用者の支払い義務の遂行を促し、同時に不払い利用者に対する罰則は利用者の意識を高める。同様のスキームでは、支払いの遵守率は80~90%であり成功の域であったが、これは罰金を含む取締施策を効果的に生かすことができたからである。

3. 提案

3.1 新たな課金スキーム施行令

ダートフォード横断道路におけるフリーフロー課金の導入を支援する新たな規定を定める課金スキーム施行令の導入に関する提案について、政府は意見を求めている。新たな規則は2012年の幹線道路A282(ダートフォード—サロック課金スキーム)規則に取って代わる予定である。新

たな課金スキーム施行令は、以下の規定を含むことが提案される。

- ・ 選択的な後払い期間、及び割増された後払い期間の導入
- ・ 新たな支払い条件を遵守しなかった場合の道路利用者課金の取締り
- ・ 罰金額を道路利用者に周知する方法

3.1.1. 割増された後払い期間

最大限の遵守率を確保し、成功した他のフリーフロー課金と歩調を合わせるために、2つの後払い期間が提案されている。後払い期間を設けることにより、道路利用者が取締を受ける以前に法令を遵守するさらなる機会が設けられる。誤って法令に違反した道路利用者は、罰金が科されることを避けるために、ダートフォード横断道路の利用後に道路利用料金を支払う機会を持つこととなる。後払いに関する規定については以下のような提案がなされている。

- ・ ダートフォード横断道路の利用日の23時59分59秒までに支払った場合は通常料金。
- ・ ダートフォード横断道路の利用日の翌日0時0分0秒から23時間59分59秒までに支払った場合、割増料金(通常料金プラス20パーセント)。

3.1.2 取締手段及び提案された罰金額

ダートフォード横断道路の課金において提案されている取締施策は、提案されている新たな取締規則となる道路利用者課金スキーム(取締)(イングランド)規則により規定される。ダートフォード横断道路における取締は、債務登録につながる罰金、もしくは「常習的」違反車の移動禁止、除去及び保管、処分といった手段により行われる。ダートフォード横断道路における罰金の水準については、取締規則に定められた限度額内にすること、他の交通違反(駐車違反)に対する罰金と関連を持たせることが提案されている。

ダートフォード横断道路における罰金の額については、以下のような提案がなされている。

- ・ 罰金通告が送達された日の翌日から14日間以内に罰金が全額支払われた場合は35ポンド。
- ・ 罰金通告の有効期限の翌日から14日目以降に、罰金請求書(charge certificate)が送達される以前に罰金の全額が支払われた場合は70ポンド。罰金請求書は罰金通告を受けた日の翌日から28日後に送達される。
- ・ 罰金請求書の送達後に罰金の全額が支払われた場合は105ポンド。

また罰金の支払いに加えて、元々の料金も各クラスに応じて支払われ得ることが提案されている。これは、料金が低いクラスの車両が不釣り合いに罰せられているように認識されるのを避けるためである。提案された罰金額は、提案された新たな取締規則によって許可される罰金額よりも低いものである。ダートフォード横断道路に関して提案された金額は、その他の交通違反(駐車違反)の取締りのためにロンドン地域以外で用いられている罰金額と比較した場合に、公正で均衡がとれていると考えられる。

3.1.3 提案された罰金レベルの周知方法

新たな課金スキーム施行令は、ダートフォード横断道路で用いられる罰金額を特定しないが、罰金額を利用者に周知する方法については特定する。提案されたその方法とは、ダートフォード横断道路ウェブサイトにおける公示である。この情報は、その他の追加的手段によっても周知されるが、ウェブサイトにおける公示は法的な要求となる。

これらの提案を検討する中で、いくつかの要件が考慮されている。

- ・ (両方向の)フリーフロー課金スキームは、ダートフォード横断道路において実施される(現在のところ 2014 年 10 月の予定)。
- ・ 料金所での支払い義務は廃止され、ダートフォード横断道路におけるフリーフロー課金のために道路のレイアウトが変更される。
- ・ 自動ナンバープレート識別 (ANPR) の新技術及び新たな IT 施設が、フリーフロー課金を支援するために用いられる。
- ・ 道路利用者課金は需要管理のために必要である。道路利用者課金がなかった場合、交通量が増加し、フリーフロー課金による経済的便益(すなわち旅行時間節約と旅行時間の信頼性)は著しく損なわれる。
- ・ フリーフロー課金によってダートフォード横断道路で支払い可能な道路利用者課金は、交通省による課金額改定に関する公開協議に従って増額されたものとなる。
- ・ 道路利用者課金 (取締) (イングランド) 規則 (交通省により別個に公開協議がなされる) が準備され、新たな課金スキーム施行令を通じてダートフォード横断道路における取締施策を導入することになる。

道路利用者課金 (取締) 規則 (イングランド) は、交通省から提案され、課金スキームにおいて認められる罰金の上限を特定する。2000 年交通法によれば、新たな取締に関する規定は、個別の命令として制定されなければならない。新たな施行令は、この新たな取締規定に依拠したものとなる。現在のところ 2014 年に予定されているフリーフロー課金の開始に先立ち、2013 年に新たな命令が 2 つ制定されるべきことが提案されている。この新しい取締規則は、交通省のサイト (www.dft.gov.uk/consultations/dft-2012-18) で閲覧できる。規則によって、車両及び装備の検査、車両の移動禁止、除去及び保管、処分といった取締行為が可能となる。規則には、異議申し立ての裁判、債務回収に関する規則も含まれる。新たなダートフォード横断道路課金スキーム施行令は、これらの新たな規定に依拠したものとなる。

3.2 提案された罰金水準の正当性

影響評価の付録 3 には、ダートフォード横断道路に関して適用される提案された罰金額の詳細な分析が示されている。

3.3 新たな課金スキーム施行令のインパクト

影響評価では、ダートフォード横断道路に後払い期間及びフリーフロー課金を支援する取締施策を伴う新たな課金スキーム施行令が導入された際の、便益と不利益について述べられている。影響評価によれば、取締施策及び事前事後の支払い方法を示した課金スキーム施行令に基づいて導入されたダートフォード横断道路におけるフリーフロー課金は、全体として、旅行時間の

短縮及び旅行時間の変動の縮小により、旅行時間が短くなり、またより信頼性が増す結果になっている。ダートフォード横断道路におけるフリーフロー課金導入の総費用は、25年の評価期間において、4億3430万ポンドと推計されている。同じく25年の評価期間についての総便益は、19億8980万ポンドと推計されており、純便益は15億5550万ポンドとなる。

3.3.1 DART-TAG 及び地域住民の割引

他の道路利用者とともに、地域住民は、ダートフォード横断道路における交通流の改善と遅延の縮小を享受することになる。DART-Tag アカウント、地域住民の割引及び既存の免除は、現在のスキームと同様のルールの下で継続される。

3.3.2 車両分類

ダートフォード横断道路において現在用いられている車両分類を修正する提案はない。

3.3.3 免除

同様に、ダートフォード横断道路における課金を免除される車両に関して、課金引上げに関する公開協議(2012年5月に回答を発表)において交通省から発表された外国の軍用車両の免除を除けば、修正される予定はない。

4. 公開協議の質問

公開協議への回答に際して、以下の質問について検討してもらうことになる。

質問

Q1	道路利用者がダートフォード横断道路の利用料金を、利用以後かつ取締以前に支払うことを認める後払い期間の導入に関する提案に賛成しますか。
Q2	フリーフロー課金の導入に伴う、ダートフォード横断道路における道路利用課金の取締に関する規定の導入に関する提案に賛成しますか。
Q3	罰金額は、提案された新たな取締規則による上限以下であるべきという見解に賛成しますか。
Q4	全ての車両に関して同額の罰金を定める提案に賛成しますか。
Q5	元々の道路利用料は、罰金に加えて支払うという提案に賛成しますか。
Q6	ウェブサイトにおいて罰金の額を公示すべきとの法的要求を含める提案に賛成しますか。
Q7	課金スキーム施行令案に関して、その他の意見はありますか。
Q8	提案のインパクトに関する評価、とりわけ小規模な企業と平等性が保護されるべき集団に関する評価に賛成しますか、それとも反対しますか。

上記の回答を裏付ける証拠・論拠があれば可能な範囲で提供してください。

英国の道路と道路行政

- 政権交代後の道路改革と最新施策 - 英国道路庁派遣報告書2 [参考資料編]

発行日 平成 25 年 3 月

著者 水野宏治

発行者 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

所在地 〒105-0003

東京都港区西新橋2-8-6 住友不動産日比谷ビル

Tel.03-3508-5161

ホームページアドレス <http://www.jehdra.go.jp>
