

英国の交通行政の機構と役割に関する実態調査

藤原 章正

広島大学大学院国際協力研究科・助教授

〒739-8529 東広島市鏡山

Phone & Fax: 0824-24-6921

1. はじめに

政府の行政改革会議による省庁再編に向けた作業が本格化してきた。議論に出てくる「外庁制」は英国の「エイジェンシー制」を下敷きにしてると伝えられる。英国では約10年前にこの制度を導入し、あわせて地方分権、民営化政策を展開してきた。筆者が昨年（1996年）客員研究員としてロンドン大学に滞在中に収集した情報をもとに、英国の交通行政の現状について調査結果を報告する。

なお、本調査の後、本年（1997年）5月に保守党から労働党への政権交代に伴い交通政策に一部変更が見られた。この点については本報告では取り扱わない。また本稿で扱う英国とは独自の政府を有する北アイルランドを除く、グレートブリテン（イングランド、ウェールズ、スコットランド）をさす。

2. 交通行政組織

英国では1976年に道路交通部門を所轄する中央庁として環境省から独立する形で交通省（DoT: Department of Transport）が置かれ、以来交通運輸行政を担当している。交通省の業務は、主要幹線国道の計画や道路交通管理政策の立案に留まらず、鉄道、バス、空港、港湾の計画に及んでいる。また地方自治体に対して交通補助金（TSG: Transport Supplementary Grant）の交付なども行っている。まさに日本の建設省と運輸省の交通部門を統合した業務を担っている。これにより道路網

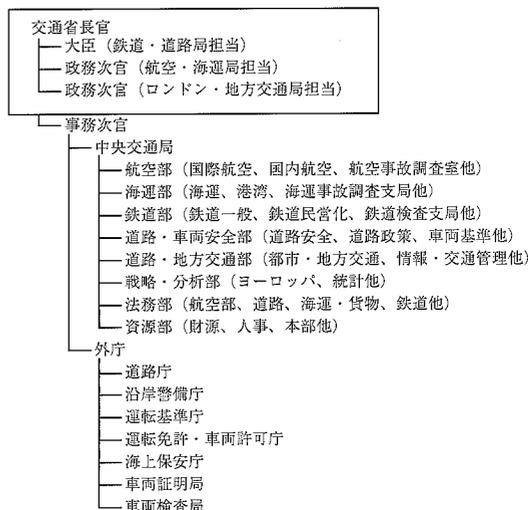


図1 交通省の組織図（1996年10月改訂）
（出所：DOT Bulletin, No.21, 1996）

と公共交通網を一体化した総合交通体系の立案に責任主体として交通省が単独で当たることができ、政策決定までの時間短縮や融通性の高い予算執行につながっている。

現在交通省には、閣内相である交通省長官のもと大臣と2名の政務次官が置かれ、ほかに事務次官がおり中央交通局Central Transport Group (CTG)と称する交通政策の計画立案部門と業務の実施部門である7つの外庁(Agency)を掌握している（図1）。1988年、交通省は自動車車検業務担当部門を外庁「車両検査局」として独立させ、一切の業務運営権を委譲した。これを皮切りに道路庁、海

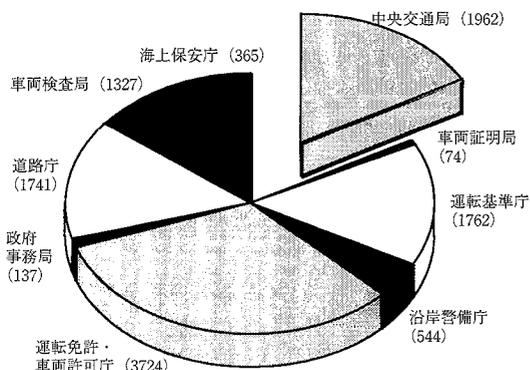


図2 交通省の職員の構成割合（1996年）
（出所：Transport Report 1996）

上保安庁など8つの外庁を設置し、本省には中央交通局だけが残った。さらに外庁の1つであった交通研究所は96年秋に民営化された。

交通省の職員数は図2の通りである。総数12,097名の内、上級職が936名、行政職が5,161名、技術職が222名という構成になっている。中央交通局のシェアは全体の2割にすぎず、外庁が8割を占める。

外庁制のメリットは民間企業なみの効率化、サービスの向上にあるという。例えば1993年から96年までの3年間で交通省では300名以上の職員が解雇され、経常費は4.28億ポンドから3.74億ポンドに縮小された。また道路庁のトップは業務執行の年次目標を交通省大臣に提案し、予算を獲得し、達成した成果をもとにさらに新たな改善案を提出するという仕組みがとられている。

地方交通行政はロンドン、6大都市圏、その他の地方に区分され実施される。それぞれロンドン特別議会、大都市地方議会、県議会が政策決定機関の役割を担っている。英国の地方制度は県(County)と区域(District)からなる2層制(Two-tier System)がとられており、地方交通行政は各行政単位で実施される。

英国では英国鉄(BR: British Rail)をはじめとして交通行政機関の民営化が急速に進められており、特にここ数年間で国有会社、民間会社の数が増加している。

2. 交通行政の役割分担

交通施設を道路、公共交通、空港、港湾に区分し、それぞれの計画、建設、制御・管理、規制の段階における責任主体を表1に示す。また民間活力の導入に絡んで許認可が必要な場合にはその責任主体も示す。

2.1 道路

道路は幹線道路(Trunk roads)、主要道路(Principal roads)とその他の道路(Other roads)に分類される。原則として、幹線道路は建設・管理とも国の責任で行われる道路であり、高速国道(Motorways)と一般国道に区分される。主要道路は、国の補助を受け地方公共団体が建設・管理する道路であり、地方公共団体自動車専用道(Local Authority Motorways)とその他の地方主要道路に区分される。その他の道路はすべて地方公共団体の責任で建設・管理される道路である。

高速国道を含む主要道路の構想、基本計画は交通省が立て、事業計画は交通省の外庁である道路庁(HA: Highway Agency)が立てる。道路庁は建設から維持・管理までのすべてを担当する。これまでほとんどの事業が中央政府の財源で賄われてきたが、Birmingham Northern Relief Road, Second Severn Bridgeなど一部の有料道路については、設計から建設、維持、管理まで民間会社が責任をもつDBFO(Design, Build, Finance and Operation)契約で整備されるようになった。これらの道路は権利期限が終わると民間から中央政府に所有権が移転される。現政府は民間資金の活用を重視しており、今後、DBFOによる道路整備は益々増加する勢いである。

ソフト面に関しては、高速国道及び一般国道の制御・管理、規制、情報提供は道路庁が行っている。ただし速度規制および駐車規制の取締は警察が権限を有する。

地方の道路(自転車専用道路、歩行者専用道路を含む)及び交通管理施設は、地方道路局(LHA: Local Highway Authorities)が計画し建設する。駐車取締は各地方の警察(交通巡視員 Traffic Wardenを含む)が担当する。

2.2 鉄道

国内の鉄道はBRから民営化への移行過程にあり、民営化が完了した部門については計画から維持管理まで民間会社が担当している⁽¹⁾。

国内鉄道網のインフラはRailtrack社（1996年3月より民間会社）が計画、建設、所有管理しており、旅客鉄道会社、貨物鉄道会社は使用料を支払って使用する。旅客鉄道の営業には営業免許が必要であり、交通省とは独立の旅客鉄道営業免許管理局(OPRAF: Office of Passenger Rail Franchising、通称Franchise Director)が管理している。OPRAFは旅客鉄道事業者25社（1996年時点で13社が民営化）が守るべき最低限のサービス水準を設定する。中央政府は旅客鉄道営業免許管理局を経由して、Railtrack社と旅客鉄道事業者に補助金を支払う。また鉄道取締局(ORR: Office of the Rail Regulator)が民間営業会社間の適正なバランス、競争を管理し規制する。

海峡トンネル旅客鉄道は、1996年2月に民間会社のロンドン大陸鉄道(LCR: London and Continental Railways)がヨーロッパ旅客サービス会社(European Passenger Services Ltd.)から事業を引き継いで、設計、出資、建設、運営、維持管理を行うことに決定した。一方、海峡トンネル貨物鉄道に関しては現在、BRのヨーロッパ貨物事業部門であるRailfreight Distributionが週150本運行しており、政府とBRは民営化に向けて画策中である。

地方鉄道に関しては、原則として、大都市の地方旅客交通局(PTA: Passenger Transport Authority⁽²⁾)及び大都市以外の地方自治体(Local Authority)が、Railtrack社と旅客鉄道事業者との合意の下に、インフラ整備とサービス改善の計画を立てる。

ロンドン以外の地方では、地方自治体(大都市の場合はPTA)が地下鉄、ライトレールとガイドバスシステムを計画、建設する。費用は中央政府、民間部門からの補助および独自の財源をあてる。都市交通システムは民間会社により運営される。一方、ロンドンではロンドン地域交通(LT: London Transport)が地下鉄を計画し、ロンドン地下鉄株式会社(LUL: London Underground Ltd.)が建設、運営、維持・補修を行う。地下鉄建設に際し

ては中央政府及び民間会社から補助金が下りる。ドックランドライトレール(DLR: Dockland Light Rail)の開発、規制は地区の再開発計画に沿ってロンドンドックランド開発公社(LDDC: London Dockland Development Corporation)が行った。

2.3 バス

ロンドン以外のバスは、主として民間会社によって提供される。採算性の問題から民間会社が運営できない路線に関しては地方自治体(大都市の場合はPTA)が計画、運営する。ロンドンのバスサービスはロンドン地域交通(LT)によって計画され、その傘下の民間バス会社(London Transport Buses)により運営される。運営には中央政府からは補助金が下りる。バス事業者が直接的に利用するインフラの一部を建設することもあるが、大部分のインフラは地方自治体(大都市の場合はPTA)が資金を提供し建設する。

ロンドンの地下鉄およびバスはロンドン地域の鉄道と共通運賃制を敷いているため、地下鉄およびバスの運賃設定に関して間接的にOPRAFの規制を受ける。

2.4 空港⁽³⁾

英国内の空港は商業ベースで営業されており、中央政府から出される政策枠組みに沿って各空港事業者(民間部門と地方公共部門)が開発計画を立て実施する。したがって中央政府の役割は白書や政府声明を通して政策の基本的な枠組みを提供すること、空港事業者から提案された整備計画を査定し実施の意思決定を行うこと、安全、環境、経済規制のために最低限必要な開発、管理に介入することである。ただし、空港計画適用の主管官庁は環境省であり、交通省は環境省と共同で意思決定を行う。

航空営業免許、航空運賃設定、空港使用料、航空管制に関しては旅客航空局(CAA: Civil Aviation Authority)の管轄である。

2.5 港湾

港湾は現在、地方自治体および民間会社が所有しているが、中央政府は民営化を奨励している。船舶の搜索、救助に関しては沿岸警備庁(TCA:

The Coastguard Agency)、航海の安全、環境保護、ナビゲーション、気象情報に関しては海上保安庁(MSA: Marine Safety Agency)がそれぞれ担当している。

3. 英国の交通関連法令

表2に道路、公共交通、空港、港湾の建設およ

び維持・管理・規制分けて主要な関連法令を示している。

道路関連法としては道路法1980と新道路および街路工事法1991が重要である。前者では道路の分類、道路の建設、維持管理および用地取得の関連事項、道路庁の職務について記されている。後者では民間投資による有料道路、都市内街路工事について記されている。

表1 交通行政の役割分担

	ハード		ソフト		その他 許認可
	計画	建設	制御・管理	規制	
<道路>					
高速道路	・交通省 ・高速道路庁 ・民間会社	・高速道路庁(HA) ・民間会社	・高速道路庁 ・民間会社	・高速道路庁 ・警察	
国道	・交通省 ・高速道路庁 ・民間会社	・高速道路庁 ・民間会社	・高速道路庁 ・民間会社	・高速道路庁 ・警察	
主要地方道	・地方道路局(LHA)	・地方道路局	・地方道路局	・地方道路局 ・警察	
地方道	・地方道路局	・地方道路局	・地方道路局	・地方道路局 ・警察	
その他の道路	・地方道路局	・地方道路局	・地方道路局	・地方道路局 ・警察	
<公共交通>					
国内旅客鉄道	・交通省 ・地方旅客交通局(PTA)／地方自治体 ・民間会社	・BR ・地方旅客交通局／地方自治体 ・民間会社	・BR ・地方旅客交通局／地方自治体 ・民間会社	・BR ・地方旅客交通局／地方自治体 ・民間会社	・旅客鉄道営業免許管理局(OPRAF) ・鉄道取締局(ORR)
国内貨物鉄道	・交通省 ・民間会社	・民間会社	・民間会社	・民間会社	・鉄道取締局
海峡トンネル 旅客鉄道	・交通省 ・民間会社	・民間会社	・民間会社	・民間会社	・旅客鉄道営業免許管理局 ・鉄道取締局
海峡トンネル 貨物鉄道	・交通省 ・民間会社	・民間会社	・民間会社	・民間会社	・鉄道取締局
ロンドン地下鉄	・ロンドン地域交通(LT)	・民間会社(LUL)	・民間会社	・ロンドン地域交通	
ロンドン以外の 地下鉄	・地方旅客交通局(PTA)	・地方自治体 ・民間会社	・地方自治体 ・民間会社	・地方旅客交通局 ・民間会社	
ロンドンライト レール	・ロンドンドックランド開発公社(LDDC)	・ロンドンドックランド開発公社	・民間会社	・ロンドンドックランド開発公社	・ロンドンドックランド開発公社
路面電車	・地方自治体	・地方自治体 ・民間会社	・民間会社	・地方自治体 ・民間会社	
ロンドンバス	・ロンドン地域交通	・民間会社(LT Buses)	・民間会社	・ロンドン地域交通	
ロンドン以外の バス	・地方自治体 ・民間会社	・地方自治体 ・民間会社	・地方自治体 ・民間会社	・地方自治体 ・民間会社	
<空港>					
空港	・地方航空局 ・民間会社(BAA他)	・地方航空局 ・民間会社	・旅客航空局(CAA) ・地方航空局 ・民間会社	・旅客航空局 ・地方航空局 ・民間会社	
<港湾>					
港湾	・地方港湾局 ・民間会社	・地方港湾局 ・民間会社	・海上保安庁(MSA) ・地方港湾局 ・民間会社	・海上保安庁 ・沿岸警備庁(TCA) ・地方港湾局 ・民間会社	

交通省は民間資金導入政策の一部として、民間会社による幹線道路の計画、建設、投資、運営(DBFO)の契約を開始した。契約は幹線道路の提供、改善および向こう30年間の道路工事、道路延長の管理を民間部門に任せる内容である。民間会社は投資する代わりに、使用料を政府から受ける。DBFOの契約は道路法を根拠法としている。

鉄道に関しては鉄道法1993により、鉄道取締局と旅客鉄道営業免許管理局の職務、地方旅客交通局の役割、政策、補助金等が取り決められている。

また軌道交通システムと内陸水路の建設、安全設備工事について交通および工事法1992に記されている。

ロンドンの地下鉄、バスの建設、維持管理に関してはロンドン地域交通(LT)法1984に記述されている。ロンドン以外の地下鉄、路面電車、バスに関しては交通法1985および地方自治体法1985他に記されている。空港および港湾の行政に関しては空港法1986と港湾法1992が適用される。

表2 交通行政の財源および関連法令

	建設			関連法令	維持・管理・規制			関連法令
	国庫	財源 地方公庫	民間資金		国庫	財源 地方公庫	民間資金	
<道路>								
高速道路	一般財源		DBFO	高速道路法1980	一般財源		DBFO	高速道路法1980
国道			有料道路	新道路および街路工事法1991			有料道路	新道路および街路工事法1991
主要地方道	一般財源	地方税他			一般財源 ¹	地方税他		
地方道								
その他の道路								
<公共交通>								
国内旅客鉄道	一般財源 ²	地方税他	内部資金	鉄道法1993	一般財源 ²	地方税他	内部資金	鉄道法1993
国内貨物鉄道	一般財源 ³			交通および工事法1992	一般財源 ³			交通および工事法1992
海峡トンネル	EU補助金 ⁴				EU補助金 ⁴			
旅客鉄道	一般財源 ⁵				一般財源 ⁵			
海峡トンネル								
貨物鉄道								
ロンドン地下鉄	一般財源 ⁶		LUL内部資金	ロンドン地域交通法1984	一般財源 ⁶		LUL内部資金	ロンドン地域交通法1984
ロンドン以外の地下鉄	一般財源 ⁷	地方税他	内部資金	交通法1985	一般財源 ⁷	地方税他	内部資金	交通法1985
ライトレール(DLR)	一般財源 ⁸	地方税他	内部資金	地方自治体1985	一般財源 ⁸	地方税他	内部資金	地方自治体1985
路面電車	一般財源 ⁷	地方税他	内部資金	交通法1985	一般財源 ⁷	地方税他	内部資金	交通法1985
ロンドンバス	一般財源 ⁶		内部資金	ロンドン地域交通法1984	一般財源 ⁶		内部資金	ロンドン地域交通法1984
ロンドン以外のバス	一般財源 ⁷	地方税他	LT Buses内部資金	交通法1985	一般財源 ⁷	地方税他	LT Buses内部資金	交通法1985
地方自治体1985								
<空港>								
空港	一般財源 ⁹	地方税他	BAA他内部資金	空港法1986	一般財源 ⁹	地方税他	BAA他内部資金	空港法1986
<港湾>								
港湾	一般財源	地方税他	内部資金	港湾法1992	一般財源	地方税他	内部資金	港湾法1992

¹交通補助金(TSG)およびその他の地方補助金、借入金許可(Credit Approval)

²BRへの外部資金調達 (EFL:主としてOPRAFからの旅客鉄道援助金、1995年度までは大都市鉄道補助金)、地方補助金

³鉄道貨物補助金他

⁴EUから交通基盤補助金、ヨーロッパ地域開発基金

⁵BR(Railfreight Distribution)への外部資金調達

⁶ロンドン地域交通(LT)への外部資金調達 (政府からの補助金)

⁷大都市鉄道補助金、公共交通施設補助金

⁸ロンドンドックランド開発公社(LDDC)への交通省と環境省からの補助金

⁹CAAへの外部資金調達 (政府から借入)

ただし、暗欄は当該財源無し

4. 英国の交通行政の財源

4.1 交通政策計画(TPP)と交通補助金(TSG)

図3は英国における交通施設の供給と利用に係わる資本の流れを示している。英国には日本のような特定財源はなく、所得税、雇用税、消費税、地方税などすべての一般税が国庫にプールされ、政府の予算計上に基づいて交通部門に配分される。各種一般税は中央および地方自治体の一般財源となる。

交通省への配分予算は道路庁、地方自治体、ロンドン地域交通などに補助金として再配分される。その中で交通省から地方自治体への補助金には地方税補助金(RSG: Rate Support Grant)と交通補助金(TSG: Transport Supplementary Grant)がある。RSGは毎年度、一定の公式に従い配分される。RSGは日本における地方交付税に類似した性格を持つものと考えられ、その用途は道路部門のみでなく、教育、住宅、保健、警察などの各分野にわたっている(高速道路調査会、1990)。地方自治体の財政においては、自主財源が限られており、多くの部分をRSGに頼らざるを得ないのが現状である。

一方、TSGは中央政府が地方自治体に対し補助する財源のうち、その用途が交通政策のための財源に限定されているものである。TSGは交通支出が巨額な資金を特定年次に必要とするために毎年の変動が大きく、RSGのような一般交付税に馴染まないために設けられたものであり、地方税やRSGのレベルを超える支出分の一部について支払われる。このTSGは個別のプロジェクトではなく、地方の交通の全体計画について交付されるものである。地方自治体から提出された交通政策の交通政策計画(TPP: Transport Policies and Programmes)に基づいて採択された200万ポンド以上のプロジェクトに対して交通補助金が交付される。TPP自体は1972年地方自治体法(Local Authority Act 1972)により導入されたものであり、県議会(County Council)が地方の実態に即し、道路建設、公共交通、交通管理、道路維持などの個別交通問題を横断的に勘案し、立案する総合交通計画であり、5年間の計画と詳細な費用見積りを伴った年

次計画をその内容としている。

TPP提出とTSG交付までの手続きの流れは図4に示すとおりである。公共支出に関する白書が会計年度(4月から翌年3月)の前々年12月までに出版され、1~2ヶ月後に交通省CTGは白書の内容に沿ってTSG総額のガイドラインを公表する。並行して地方自治体は新年度のTPPの準備を進め、前年4月にTPP申請の通知を受けて7月頃TPPを交通省に提出する。交通省は約半年間で各自治体から出されたTPPを評価し、採択の決定を行い、前年12月にTSGが配分される。1995年度の採択されたTSGは37件、総額は2.78億ポンドであった。採択された自治体はその年の会計年度内で執行する。

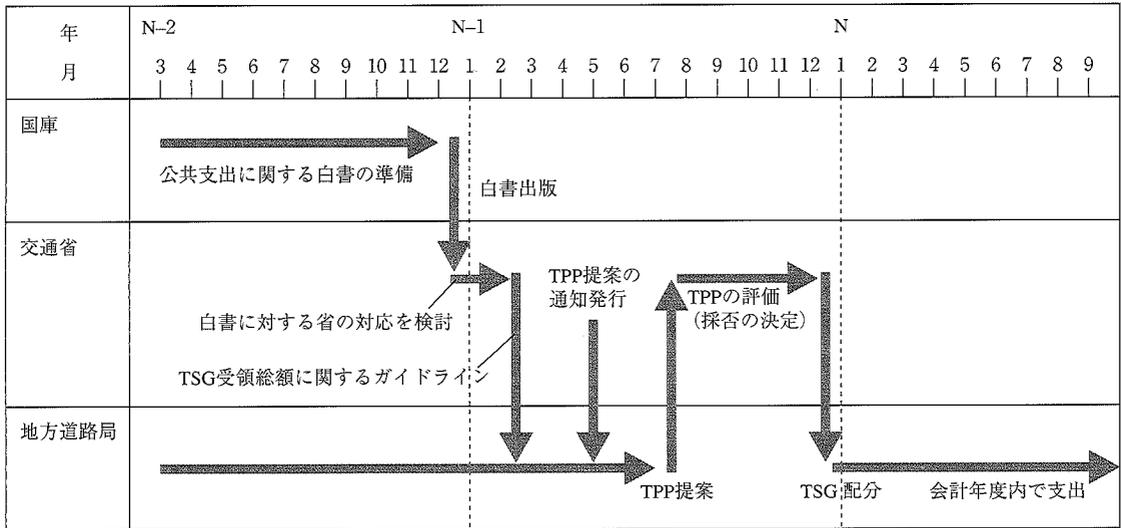
TSGの目的は、道路、公共交通、需要管理が適正に機能する都市交通をバランス良く提供することであり、いつ、どこで個々の計画に補助金を使うか地方自治体に権限を持たせることである。そのため今日ではパッケージアプローチと呼ばれている。TSGの用途に関しては歴史的に曲折があった。導入当時は公共交通を含む交通一般が対象であったが、1985年から道路、橋梁、道路交通管制に関するものに限定された。そして1993年に再び今日のような公共交通も含めた総合都市交通計画に適用可能となった。

一例としてスコットランドのCentral Regional CouncilのTPPの実例をあげる(Cullingworth and Nadin, 1994)。この年のTPPの目標は、道路交通事故死者数の削減、公共交通機関の利用促進、道路交通増加の抑制、自動車非利用者のニーズの充足に置かれ、目標達成のために次のような投資計画(投資額配分)を申請した。

・道路計画	32%
・歩行者用施設の改善	18%
・交通静穏化	16%
・バス施設	10%
・鉄道施設	8%
・自転車施設	4%
・駐車施設(主にパークアンドライド)	4%

4.2 交通施設の主な財源

本節に現れる投資額等の数値は、The Government's Expenditure Plans 1996-97 to



会計年度（4月1日から翌年3月31日）以外は状況により調整あり

図4 TPP提出とTSG交付のタイミング
 (出所：Allsop教授の講義資料を参考に著者が作成)

般財源と中央からの交通補助金(TSG)、借入金許可(CA: Credit Approval)およびその他の地方補助金（工業開発補助金(Industrial Development Grant)と地方交通開発基金(Rural Transport Development Fund)、地方自治体の独自の財源が充てられる。1995年度の道路投資への補助金と借入金許可の総計は8.97億ポンドであり、内訳はTSGが2.78億ポンド、CAが6.19億ポンドである。その用途は建設に7.73億ポンド、維持管理に1.24億ポンドである。

民間資金も重要な交通財源である。政府の民間資金導入(PFI: Private Finance Initiative)政策のもとで現時点で実績は少ないが民間の有料道路や有料橋からの収入は民間投資の道路財源となる。具体的には1996年度に4,100万ポンド、97年度に9,700万ポンドが計画されている。その後もDBFOの活用は増加するものと見込まれている。ただしDBFOには利息やVATがかかるため、投資総額は公共投資に比べて高くつく場合もある。

(2) 公共交通

国内旅客鉄道の主な財源としてはBRへは外部

資金調達(EFL: External Financing Limit)が充てられる。EFLは主にOPRAFからの旅客鉄道援助金(1995年度まではロンドン以外の6大都市の地方鉄道へは大都市鉄道補助金(MRG: Metropolitan Rail Grant)が活用される。1995年度はEFLが18.85億ポンド、MRGは7,200万ポンドと計上されている。その他に公共交通施設補助金(Public Transport Facilities Grant)などの地方補助金もある。既に民営化された旅客鉄道会社は内部資金によって鉄道事業への投資を行う。

国内貨物鉄道の場合には鉄道貨物補助金(Rail Freight Grant: 1995年度は1,400万ポンド)が一般財源となる。一方、海峡トンネル経由の国際旅客鉄道および貨物鉄道はEUからの交通基盤補助金(Transport Infrastructure Grants)、ヨーロッパ地域開発基金(European Regional Development Fund)、BR貨物部門へのEFLが財源であり、1995年度の総額は3.06億ポンドである。

ロンドンの地下鉄、バスのインフラの建設、維持管理には、1984年ロンドン地域交通法(London Regional Transport Act 1984)に基づきロンドン地域交通(LT)へのEFLが充てられる。ロンドン地下

鉄会社(LUL)とロンドンバス会社(LT Buses)の民間資金も大きな財源である。1995年度の総投資額は10.88億ポンドであり、その内訳はEFLが9.24億ポンド、内部資金が1.64億ポンドである。地下鉄 Jubilee Lineの路線延長への投資が5.0億ポンドを占め、バスに関してはバス停改善、電子チケット設備、バス情報システムの整備に対して1,000万ポンドが投資される。

ドックランドライトレール(DLR)の建設にはロンドンドックランド開発公社への交通省および環境省からの補助金が充てられた。

ロンドン以外の公共交通のインフラ建設、維持管理に必要な資金は、主として運営事業者の投資による。加えて中央政府からの補助金(大都市鉄道補助金(MRG)、公共交通施設補助金(Public Transport Facilities Grant))と借入金許可(CA)が活用される。

(3) 空港

航空行政に関して1995年度の実績では、旅客航空局(CAA)の総投資額は7,300万ポンドであり、その内外部資金調達(政府からの借入の形をとる)が3,400万ポンドを占める。地方自治体が所有する空港に対する資本投資額は1.24億ポンドであり、その内96%はBAA等の民間会社の内部資金で賄われる。借入金許可(CA)は0.05億ポンドに留まっている。中央政府は地方自治体所有の空港の民間部門への売却を奨励している。

(4) 港湾

港湾および海運に対する中央政府からの投資は海上保安庁(MSA)および沿岸警備庁(TCA)を通して行われる。1995年度の総額は9,000万ポンドである。英国の海外貿易量の97%は港湾を利用しており、混雑に伴うコスト増、集配時間の遅れなどの問題が顕在化している。そのため政府は民営化、規制緩和を通して港湾産業の効率化を進めており、その結果、現在英国の海運貨物の約60%は民間部門が所有する港湾で扱われている。

従来、地方港湾のインフラの資本投資は借入金許可によって行われてきたが、港湾間の自由競争を妨げるとの判断から、政府は1994年4月より、ヨーロッパ地域開発基金(European Regional

Development Fund)を除き港湾への借入金許可のような公共投資を廃止する決定を下した。

5. 交通行政の事業化までの流れ

5.1 幹線道路の計画・開発の流れ

英国の幹線道路の計画から開発までのプロセスは次のとおりである。

1) 事業計画の登録

経済、環境、安全に関して重大な問題がある場合、新たな計画が幹線道路事業計画に追加される。

2) 住民協議(Public Construction)

協議資料の公開と計画により影響を受ける世帯への回覧は無料で行われる。経路のオプションと環境効果の詳細が記載されている。関連する組織および一般住民も参加する。さらに地元説明会が開催され、担当者が質問に回答する。

3) 最適路線の公表

協議資料に関するすべての問題が検討された後、当局は最適路線とその理由を公表する。また地方自治体に代替経路を確保するよう通達する。

4) 法定命令書の草案および環境に関する報告書の公表

命令書の草案と必要ならば環境報告書が同時に公表される。縦覧場所と時限も公表される。

5) 公聴会(Public Inquiry)

草案に対する反対が解決されない場合は、公聴会が開催される。

6) 決定の公表と命令書の作成

すべての反対意見に対して環境省長官および交通省長官が共同で検討し、計画に対する意思決定を行う。決定は公開され、命令書が作成される。

7) 用地の登記と取得

工事開始の14日前までに用地所有者へ通達される。

8) 建設工事の開始

9) 道路の供用

5.2 地区交通計画への住民参加

幹線道路のような大規模な開発計画の流れの中で、英国では古くから住民参加のプロセスが確立されていることはよく知られている。交通計画への住民参加システムは街路や生活道路のような小規模な地区交通計画の策定にも計画の段階から住民参加が積極的に行われる。

一例として、図5にウインブルドン地区の交通静穏化施策の実施計画に対して実施された住民協議の資料を示す。図の施策は役所から提案されたものである。地区内道路の静穏化施策、交通規制は住民にとってより身近な問題であることもあり、住民協議の会場には約300名程度の地域住民が集まった。結果的に一方通行や中央分離帯の設置などの案が住民の反対意見により撤回され、約2ヶ月後に新しい改正案が再度住民に提示された。その後一部修正した後、計画は実施に至った。

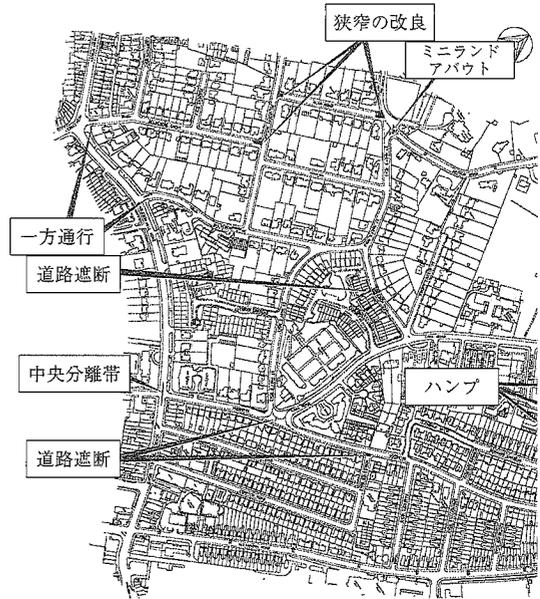


図5 Councilから提案された交通静穏化計画

7. おわりに

本稿では英国の現在の交通行政機構とその役割について調査結果を報告した。1996年の時点で英国の交通行政、交通政策の特徴をキーワードで表すと、

- ・ 民営化／効率化
- ・ 地方主権／パッケージアプローチ
- ・ 住民参加
- ・ 環境優先

であろう。財政的制約の厳しい中で手を尽くして交通行政を進めているという印象が強い。

1996年4月に出された交通省グリーンペーパー“Transport: The Way Forwards”に“Major investment has already been achieved in transport infrastructure”というくだりがある。我が国の政府白書からこのような言葉が聞かれるのは当分先のようにも思われるが、21世紀を向かえ交通インフラ整備がほぼ目標水準に到達した時、現在の英国交通行政の現状は参考になる点が多いように感じる。

注記

(1) 英国鉄道の民営化

1. 民営化の目的

鉄道利用の減少を歯止めし、鉄道サービスの質、効率を高めるため

2. 民営化への移行措置

第1段階：1995年4月完了

鉄道法1993の施行により、英国鉄道を個々の業務部門ヘリストラ（政府所有会社）

第2段階：1995年3月より開始

個々の業務部門を民間会社へ売却

3. 設立された業務部門（部門および会社数）

1) Railtrack社 (1)

・ 過半数の軌道・信号・他のインフラの所有、維持管理（96年3月売却完了）

・ 申請のあった鉄道サービス会社から通行料をとって営業

・ 国内旅客鉄道の時刻表公表の義務

2) 旅客サービス (25)

・ 公的補助金の継続のため、売却は未完了

・ 13の民間会社が営業権(通常7年間)取得、残り12社は1997年春までに完了予定

3) 車両 (3)

・ 車両賃貸会社へ移行（96年2月売却完了）

4) 貨物

・ 国内貨物業務 (6)

- Red Star：小荷物、95年9月売却完了
- Rail Express Systems：郵便、95年12月売却完了
- Mainline、Loadhaul、Transrail：大型貨物、96年3月までに売却完了
- Freightliner：港湾とターミナルまでのコンテナ輸送、96年3月売却完了
- ・国際貨物業務（1）：Railfreight Distribution部門だけが売却未完了

5) その他のインフラサービス（13）

- ・大型管理倉庫、インフラ設計事務所、テレコミュニケーション、他の中央サービス部門は1995年に売却完了
- ・残りの軌道、信号の維持管理部門を地域ごとに設立
- ・インフラ維持管理部門、軌道更新部門、中央サービスは1996年に売却予定

6) 国際旅客線（2）

- ・第1段階
 - 1994年5月に政府所有会社：ヨーロッパ旅客サービス（EPS）
 - 海峡トンネル経由の国際旅客サービスの営業
 - 1995年4月に政府所有会社：連邦鉄道（UR）
 - 新海峡トンネルプロジェクトの遂行

第2段階

- 1996年2月に売却：ロンドン大陸鉄道
- EPSとURの業務を引き継ぐ

4. 安全確保

1) 鉄道取締局(Office of Rail Regulator)

- ・鉄道法1993により独立機関として設立
- ・競争の促進、利用者利益の保護、鉄道事業者の許可、Railtrack社と軌道を利用する鉄道会社との協定の調整

2) 営業免許管理者(OPRAF)

- ・旅客サービス営業免許の管理機関として設立
- ・民間会社と一定期間、旅客サービスの営業契約
- ・旅客サービス条件(PSR)により最低限のサービスが保証される
- ・運賃調整の権限

3) 健康安全庁(Health and Safety Executive)

- ・安全管理を行う独立機関
- ・安全基準、手続きに関する権限

(2) 地方旅客交通局(PTA)は、1968年の交通法(Transport Act)でロンドン以外の大都市：Greater Manchester、Merseyside、West Midlands、Tyneside、Greater Glasgow に設立された。(現在はSouth Yorkshire

とWest Yorkshireを入れイングランド内に6大都市がある。TynesideはTyneside&Wearに変更) 目的は自動車交通と公共交通の双方の計画を行う権力を保証するためであったが、実際には当時は公共交通計画に限定されていた。その後の地方自治体の組織改革により国内のすべての大都市州議会にPTAが組織された。1984年にロンドン地域交通(LT)が設立されるまでは大ロンドン議会もPTAであった。

(3) 英国の航空行政

1. 政府の役割

英国内の空港は商業ベースで営業されており、政府は環境、安全、保障、労働に関して管理するのみである。したがって政府から出される政策枠組みに沿って、各空港事業者が開発計画を立て実行する。旅客航空局(CAA)は空港安全規制に責任をもつ。

2. 空港事業者

1) 民間部門

- ・BAA：ヒースロー、グラスゴー、サザンプトン、ガトウィック、エディンバラ、スタンステッド、アバディーン

注) BAAは1987年に民営化

- ・National Express：イーストミッドランド、ボーンマス

- ・TBI：カーディフ、ベルファスト、アルダーグロブ
- ・その他：リバプール(BAe)、ロンドンシティ、プレストウイック

2) 公共部門（商業ベースで管理）

- ・地方航空局：マンチェスター、バーミンガム、リーズ・ブレットフォード、ロンドンルートン、ニューキャッソル、プリストル・ラルスゲート
- ・スコットランド局：ハイランド空港会社（計10空港）

3) 防衛庁航空部

3. 経済規制

すべての空港は経済規制を受けている。1986年空港法のもと旅客航空局（CAA）がその責任をもつ。経済規制には2段階がある：

- 1) CAAが認めた年間100万ポンド以上の収益がある空港から徴税
- 2) 4大空港（ヒースロー、ガトウィック、スタンステッド、マンチェスター）に対する特別規制

参考文献

- [1] Cullingworth, J. and V. Nadin (1994) Town and Country Planning in Britain: 225-245.

- [2] DOT (1996a) The Government' s Expenditure Plans 1996-97 to 1998-99: Transport Report 1996, HMSO
- [3] DOT (1996b) Transport Statistics Great Britain 1996, HMSO.
- [4] 高速道路調査会(1990) 世界の高速道路：60-74.

Abstract**A Report of Current Organization and Roles of Transport Administration in Great Britain**

Akimasa FUJIWARA

Associate Professor, Graduate School for International Development and Cooperation

Hiroshima University

Higashi-Hiroshima 739-8529, Japan

E-mail: afujiw@ipc.hiroshima-u.ac.jp

This report deals with the state-of-the-practice of transport administration in Great Britain, where the major investment has already been achieved in transport infrastructure. An interviewing was carried out at the Department of Transport to pinpoint the current features of the transport administration as follows: i) the organization of DOT, ii) responsibilities of central and local governments, iii) transport acts, iv) financial resources for planning and construction for transport infrastructure and v) decision making process of transport planning in the UK.

It is found that the central transport sectors in Great Britain are all integrated into the single organization as DOT. The DOT is divided into Central Transport Group (CTG) and seven different agencies. The former decides the transport planning and policies and the latter has the responsibility of implementation. All running costs in DOT have been reduced in workload, internal reorganization and enforced efficiency. Local authorities in Great Britain are allowed to decide when and where to spend money on individual schemes. Therefore, they are more responsible and flexible in decision making of local transport planning by comparing with Japanese local ones. There exist no tax system specific to transport investment. The public involvement are negligible in transport planning process. The endorsement of a strategy by the public concerned gives the DOT and other funding bodies confidence that the strategy can be implemented.

It is believed that the results from this study are useful to discuss the changes in Japanese transport administration.