

1 米国の社会資本の整備状況

本稿では、米国土木学会（参照資料1）が公表しているインフラレポートをもとに、米国の社会資本整備状況を概観することとする。

図表1 土木学会によるインフラレポート

	1988	1998	2001	2003傾向
平均	C	D	D+	
高速道路*	C+			
街路		D	D+	↓
橋梁		C-	C	↔
大量輸送	C-	C	C-	↓
航空	B-	C-	D	↔
学校*		F	D-	↔
上給水	B-	D	D	↓
下水排水	C	D+	D	↓
水資源	B			
ダム*		D	D	↓
廃棄物	C-	C-	C+	↔
有害廃棄物	D	D-	D+	↔
運河*			D+	↓
エネルギー*			D+	↓

出典：1988年 National Council on Public works, 1998年以降は ASCE 資料より作成

注) 1. ASCE は 1988 年のレポートカードは National Council on Public Works で出したもので直接

1998 年以降の ASCE の出したレポートと直接比較は出来ない。

2. 1988 年、高速道路は街路と橋梁を一緒に分析した。

3. 1988 年、水資源はダムと運河を一緒に分析した。

4. 学校は 1998 年以降、エネルギーは 2001 年よりカテゴリーに加えた。

5. National Council on Public Works

1988 年、新規立法によって連邦政府に国家公共事業改善委員会が時限的に設置され、アメリカ史上初めて全州を対象としたインフラ整備の現状把握のための公式調査が行われた。この年改善委員会によって出された報告書「脆弱な社会基盤」(Fragile Foundations: A Report on American's Public Works Final Report to the President and Congress) では、結論として、インフラ整備の現況は現在のニーズを辛うじて満たしているとしても、来るべき経済成長及び発展のためにはとても不十分であるとし、財源確保等のための様々な努力をして連邦政府のインフラ投資を長期的増強するように提言し、同委員会は結果を議会に報告した後、解散した。

6. 1988～1998 年の間は National Council on Public Works 及び ASCE ともりレポートを出していない。

2001年3月、ASCEはアメリカのインフラ基盤は全体的に思わしくないD+、許容レベルに持っていくためには1兆3000億ドルの投資が必要なのではないかと言う12のカテゴリーに分けたリポートカード(成績表)を発表した。2003年9月に、ASCEは全国的に悪化するインフラ基盤の取りくみに関しての最近の傾向と許容レベルに持って行くために取るべき連邦政府の対策の議論を検証したプログ्रेसリポートを発表した。ASCEが新しいグレード付けを発表しなかったのは状況および実績にこの2年間で著しい変化が見られなかったためである。

1.1 Roads & Bridges (街路、橋梁等)

2001年評価	2003年傾向
D+/C	↓/↔

全国的に現在の低水準以下の状況さえ維持できず、経済の健全性のみならず高速道路の安全性にも影響を与えかねない危険な状態にある。連邦高速道路庁(FHWA)の「2003年の状況および実績報告」(2003 Conditions and Performance Report)によると、交通渋滞は生産性を損ね、燃料を無駄にし、経済に年間672億ドル損失を与えたとする。高速道路利用者および商業輸送は劇的に増加し続けている。平均ラッシュアワーは1997年から2000年の間に18分以上延びている。州の高速道路及び交通機関の担当者協会(AASHTO)の「Bottom Lineレポート」(参照資料2)で政府関係のあらゆるレベルの資本支出で現状維持レベルの計画で920億ドル、42パーセント増、改善レベルで1,256億ドル、94%増が必要と推計されている。これはFHWAの推計、政府関係のあらゆるレベルの資本支出は現状維持レベルの計画で759億ドル、17.5%増、そして改善レベルで1,069億ドル、65.3%増が必要というのと対照的である。

2000年現在、1998年から29%改善されたとはいえまだ全国の橋梁(162,000)の27.5%は構造的に不十分または機能的に時代遅れとなっている。劣化している構造部品が速度及び重量の制限を必要とするため、構造的に不十分な橋梁は閉鎖または軽車両に制限されている。構造上陳腐化した橋梁は古い設計上の特性を持ち、さらにすべての車にとって危険とは言えないが、最近の交通量・車両のサイズそして重量に安全に対処することが出来ない。これらの制限は交通渋滞を助長させるだけでなく、ペンシルベニア州のウオーレンのように新しい1,000万ドル規模の工事の完成を待つ間、ヒッコリーストリートブリッジ経由の3マイルの渋滞迂回路を避けるために救急隊員を町の反対側に配備するような大変な不便をもたらした。すべての橋梁の欠陥を解消するには1年あたり94億ドルかけても20年はかかると推計される。州運輸省の現在の資金拠出の状況は橋梁欠陥の取り組みの今後

の進展に疑問を呼んでいる。

2001 年全国高速道路とその他の交通のため 2,180 億ドルの支出を認めた TEA-21 法(21 世紀に向けた国民輸送と交通の衡平法) の制定は、アメリカの益々必要な道路や橋梁の修復のための資金不足を助けてきた。

FEDERAL ACTION NEEDED: (必要な連邦政府の措置)

2003 年 9 月 30 日に TEA-21 法案は州の高速道路及びその他公共交通への資金拠出とともに期限切れとなっている。議会と連邦政府は、アメリカの陸上交通システムに十分な資金を供給する、この重要な法律を再制定すべきである。下院交通インフラ委員会 TEA-21 法の原案は全国的な陸上交通プログラムのために 6 年間で 3,750 億ドルを用意しており、その金額は 2002 年に FHWA が出した「状況と実績レポート」による総経費と一致する。

1.2 Transit (公共交通)

2001 年評価	2003 年傾向
C -	↓

TEA-21 法に基づく支出が結果的に増加したにもかかわらず、私達のシステムは減少の兆候が見える。システムを維持するための努力は航空や高速道路よりも早く増加している鉄道の利用者数の増加によって追い越されている。全米公共交通協会によると、公共交通機関の利用者数は 1998 年以来 22%増加しており、過去 40 年間での最も高い増加となっている。

道路及び公共交通システムは危険にさらされている。連邦、州、地方レベルでの資金拠出が底をつく危険があり、住民は自分達のコミュニティーの未来に投資することが出来ない。1990 年から 2001 年の間に人口が 16%も増え、1991 年から 2001 年の間に自動車での移動が 21%も増加したバージニアでは、去年の秋、北バージニア及びバージニア州ハンプトンロードに住む有権者(選挙人) は現在過重負担になっている道路と公共交通システムの為に数十億の消費税の増税案を否決した。明るい面を見ると、ラスベガスでは高速道路の混雑が 5% から過去 20 年で 55%まで増えたため、地元の交通機関のプロジェクトに資金拠出するために有権者(投票人) は税制案を承認した。

連邦政府は年間 76 億 6,000 万ドルを公共交通の資本改善のために投資している。AASHTO によると、あらゆる政府機関の資本支出は維持レベルに達するための計画額 189 億ドルの倍にも達し、改善レベルに達するためには 362%増の 4,390 億ドル必要であろうと予測する。連邦交通省は維持レベルで 1,480 億ドル、改善レベルで 2,060 億ドルかかると

推計している。

必要な連邦政府の措置：2003年9月30日に TEA-21 は国家陸上交通プログラムと共に期限切れとなっている。議会と政府は、アメリカ陸上交通システムの重大な必要性を推進するために十分な資金拠出を伴うこの重要な法案を再認可できるよう行動するべきである。

1.3 Aviation(航 空)

2001 年評価	2003 年傾向
D	↔

経済そして、同時多発テロ事件関連の旅行者の減少にもかかわらず、FAA は次の 10 年以降、航空需要が劇的に成長するのではないかと予測している。2001 年のアメリカの総旅客輸送量は 6 億 8,300 万であり、2014 年までには 10 億に達するのではないかと予測している。空輸貨物は次の 12 年で年間 5.3%まで成長するのではないかと予測している。FAA は年間で最小限の 20 億ドル追加が需要を満たすために必要だと述べている。

2001 年、航空インフラが D 評価を受けた時、空港の受入れ能力は 1991 年から 2001 年の間で 1%しか増加していなかったにも拘わらず航空交通量はその同じ期間で 35%も増加した。最近の空港支出の増大、旅客および貨物の航空輸送の以前のレベルへの回復をみると、最近の低い旅客旅行にもかかわらず、全国的な航空インフラについての採点付けは「進捗なし」を表している。9.11 後低成長期間に全国的な航空インフラの必要性に取り組むための資本をほとんど投資していない。

役人達はインフラ整備の代わりに航空安全対策の強化に資金を投資することを選んでいいる。ロサンジェルスジェームス K ハーン市長は最近 90 億ドルをもって安全強化のためロサンジェルス国際空港の 163 あるゲートの数を 153 まで減らすための提案をしたが、重要な離着陸の能力アップは考慮に入れてない。

必要な連邦政府の措置：2003年9月30日に、2003年、AIR-21 法はたとえば空港改善プログラム (AIP) と言ったプログラムと共に期限切れとなっている。上下両院は第二世紀の飛行法 (H.R. 2271 及び S. 788) を通している。しかしながら、ブッシュ大統領が空港法案に署名をして法律の成立を認めるために議会および連邦政権は上下院それぞれの法律の違いを乗り越えなければならない。

1.4 School (学校)

2001 年評価	2003 年傾向
D-	⇔

老朽化、旧式設備、生徒数の著しい過密、又は新基準の教室サイズのいずれかのため、75%の全国の校舎が学童の必要性を満たすためには不十分となっている。必要とされる生徒一人あたりの平均資本投資コストは 3,800 ドルであり、そのコストは 1 年間に生徒を教育するための平均コストの半分以上だ。人口の増加は私達の学校の投資をしのいでいる。学校の建設費用が増加するなか、修繕費のコストは 1,270 億ドルにもなる。

多くの学区ではテストの点数を伸ばすため、教師当たりの生徒数を低くしている。壊れかけた異動教室を学校の敷地から動かすことを禁じた Hillsborough County の学区が契機となって、フロリダでは今、教室の大きさを制限する州全体の修正憲法が存在する。

前回のレポートカードからの新しい評価に必要な新しい総合的な事はない。増加した資金と共に注目を集めた K-12 についての問題点は浮上したが、根本的な問題は残っている。

必要な連邦政府の措置：学校のための資金繰りは州および地方政府の業務である。しかしながら、連邦教育水準・教室のサイズの基準維持には費用がかかる。連邦政府はもっと地方学区の施設の維持を助けるべきである。一つの方法は学校の近代化債権の利子の控除を行うことにより、政府や地方を援助することを内容とした 2003 年のアメリカの教室をよりよくする法律 (H.R. 930 及び S. 856) (The American's Better Classroom Act of 2003) を成立させることだ。それは理に適っており、コスト効率が良く、新しい官僚主義を作りだすこともない。

1.5 Drinking Water (水道)

2001 年評価	2003 年傾向
D	↓

水道水の質は良いが、全国の 5 万 4,000 の飲料水システムのインフラは急速に老化している。連邦の資金供給は横ばい状態であるにも拘わらず、インフラの必要性は増加し続けている。取替え、または耐用年数が近づいており施設の改修および連邦政府の水質基準に合致するために必要な予算が年間 110 億ドル不足している。

全国の水道水システムの予測は下り坂を示している。飲料水は 2001 年 Report Card で D の評価を受けたが、いくつかの一世紀以上も前に開発された老朽化しているシステムが私たちのとどまるところを知らない人口増加のもとにサービスが続けている。

必要な連邦政府の措置：5 年の期間の 250 億ドルの安全飲料水法例の再承認は私達の全国的な水道インフラを改良するために大きな役割を果たすだろう。

1.6 Wastewater (下水排水)

2001 年評価	2003 年傾向
D	↓

全国の 16,000 の排水システムは莫大な需要に直面している。いくつかの下水システムが 100 年経っており、多くの処理施設がそれらの推奨する耐用年数を超えている。現在、インフラに必要な資金が年 120 億ドル不足している、しかしながら連邦資金は横ばい状態を 10 年間の間保っている。この継続する不足のために、米国表面水域の 1/3 以上は水質基準を満たしていない。

アメリカの農業者、漁師、メーカー、および観光産業は、毎年 3,000 億ドル以上私たちの経済に貢献する活動をするために上質の水を当てにしている。しかしながら、上質の水を供給し続けるためには、現在の全国的な排水インフラの老朽化、劣化に対処し修理、交換、アップグレードを必要とする。事実、EPA は、全国の排水処理インフラへの改良がなければ、私たちが 1972 年の水質汚染防止法が通過して以来ここ 30 年間に成し遂げた環境利得を失うという大変、本当に危険な事態に直面していると報告している。

必要な連邦政府の措置：5 年間にわたる 250 億ドルの支出を内容とする水質汚染防止法の再承認は私たちの全国の排水インフラを改善し始めるだろう。議会は 2003 年の水質対策法 H.R.1560、または 2003 年の水質汚染防止インフラ対策法 S.170 を現在進めている資金レベルで通過させるべきである。

1.7 Dams(ダム)

2001年評価	2003年傾向
D	↓

安全ではない(危険な)ダムの数はおよそ2,600、23%まで上昇している。下流の開発のために、「高い危険を引き起こす可能性のあるダム」の数(死亡事故を引き起こす欠陥のある)は2001年の9,921から2003年の10,049へと増加している。過去2年間で21のダムの決壊があった。

1948年以來の農務省(United States Department of Agriculture)からの支援で小さい川の流れを変えるダム建設の補修でいくつかの進歩が見られている。これは非連邦のダムの総数のうちのほんの一部にすぎない。連邦サイドでは、連邦政府によって所有されているダムは良い状態にある。しかしながら、長年続く厳しい予算制限は多くの政府機関ダム安全プログラムに圧力と制限をかけている。

最近通過した2002年国家ダム安全保障法(HR4727)(州のダム安全性を改善するために助成金を提供するもの)にもかかわらず、崩壊すれば人身事故へと直接危険をおこしかねないすべての危機的な非連邦ダムを修復するには12年間、101億ドルが必要であると推計される。同時に、78,000に及ぶダムが国家ダム統計で老朽化、劣化し続けている。

必要な連邦政府の措置: 非連邦ダムの修理、修繕、撤去のための貸付金創設法案の通過、導入は、最も危険な状態の非連邦ダムの修復のための財政措置のきっかけとなるであろう。

1.8 Solid Waste (固形廃棄物)

2001年評価	2003年傾向
C +	⇔

1990年以來、埋立て地に送られる固形廃棄物の量は13%低下している一方、リサイクルとして扱われた廃棄物の量はほぼ倍増しており、廃棄物エネルギー変換プラントでは今、全国のごみの17%を管理している。ほとんどの州には、この先10年の埋立容量がある。

固形廃棄物処分はアメリカインフラ2001年Report Cardで最上級のC+を受けた。以来2年間固形廃棄物は安定した状態を保持している。アメリカ合衆国の衛生埋立(地下に埋め

るタイプのごみ処理場)はこの20年間でほとんど又は全くコントロールされていなかったオープンダンプから高性能コンテインメントシステム、環境モニタリング、操作方法の改良と規則を増加させるなど最先端の施設へ画期的な向上を見せている。埋立て地に送られる固形廃棄物の量は13%低下している一方、リサイクルとして扱われた廃棄物の量はほぼ倍増しており、ニューヨーク市を含む多くの自治体が費用効率の良くなる選択肢を見つけた。

しかしながら、これまでの固形廃棄物への関心が進む中、新技術の急速な発展は電子廃棄物ストリーム(コンピュータ・ハードウェアと他の電子部品)を作り出し、米国環境保護庁(EPA)によると、近年毎年国の2億1,000万トンの固形廃棄物の1%とどんどん伸びている状態にある。この新しい廃棄物カテゴリーの米国式の非効率な管理体制のため、多くの処分の必要な全国の電子廃棄物は積み上げられるか海外に送られている。

必要な連邦政府の措置：米国式の能率的な管理システムが増加している電子廃棄物(e-waste)に取り組むために必要である。議会は、州のこの新しい固形廃棄物問題を援助するために地域の電子廃棄物管理方式を認可すべきである。

1.9 Hazardous Waste (有害廃棄物)	2001年評価	2003年傾向
	D +	⇔

2001年以来、ブラウンフィールド(長年更地のままになっている土地)の再開発は税収増と勤労機会の増加の結果922の用地で増加している。スーパーファンド(有害廃棄物除去基金、1980年制定の総合環境対策補償責任法により創設)用地の除去率は速まっている。残念ながら、両方の活動領域で除去率は新しく認定されたり、その予備軍的であると評価された用地の速さに追いつくことが出来ない。

2003年6月の全米市長会議レポートによると、205の都市で再開発を待つ24,987のブラウンフィールド用地がある。それらのうち、148の都市でブラウンフィールド用地が再開発されるなら毎年576,373の新しい仕事と最大19億ドルの収入が発生するだろうと報告があった。議会会計検査院(GAO)は、40万から60万のブラウンフィールド用地が全国にあると見積もっている。

およそ1万の汚染している用地が、スーパーファンドプログラム対象となるのではないかと懸念されている。

およそ 800 の最優先の有害廃棄物用地が 1980 年から 2000 年の間に完全に除去された。しかしながら、1,200 以上の用地が処置されるのを待っており、そして別の 3,000 の用地がまだスーパーファンド対象に認定される可能性がある。スーパーファンドプログラムは 10,000 もの数の汚染している用地を取り込むことが出来た。議会会計検査院（GAO）は約 20 年あまり 140 億ドル以上を支出、スーパーファンドプログラムはまだ全国の 42% の最もひどく汚染された有害廃棄物用地しか除去していないと推計している。これらの用地の除去の 85% は 2008 年終わりに完成するだろう。残りは 2008 年以降まで完成しないだろう。

必要な連邦政府の措置：ブッシュ政権は、平均年間 30 億ドルのスーパーファンドプログラム予算に来年、1 億 5,000 万ドルを追加するように議会に要求した。しかし、あまりに多くの除去または再生されるべきブラウンフィールドを抱え、主要経済再生の機会は先延ばしにされている。議会は H.R.239、ブラウンフィールド再開強化法例、H.R.402、2003 年のブラウンフィールドクリーンアップ強化法例；H.R.2535、2003 年の経済開発庁再認可法例；S.645、2003 年のブラウ再開支援法例を制定するべきだ。

1.10 Navigable Waterways (運河)

2001 年評価

2003 年傾向

D +

↓

世界をリードする海洋と貿易立国として、アメリカ合衆国は世界的な経済超大国としての役割を維持するために能率的で効果的な海上輸送システムに頼っている。また、水路システムも米国国家安全保障に極めて重要である。全国の水路 2 万 5,000 マイル、238 のロックチャンバース（運河開閉用の仕切り）及び 1,000 の湾岸水路は、300 のアメリカの港、そして年間 240 億トンの貿易稼働の 3700 のターミナルそして 152,000 マイルの鉄道、460,000 マイルのパイプライン、45,000 マイルの高速道路にリンクする重要な一括輸送の役目を果たしている。

世界経済に関連する運河の重要性にもかかわらず、水源プロジェクトの全国投資はアメリカ経済及び社会発展に足並みを揃えておらず、その結果全国の水運インフラは現在と未来の水上交通レベルに対応する為の近代化が緊急に必要である。内陸水路上のナビゲーションロックの半分は 50 年の設計耐用年数を超過している。システム容量は先延ばしにされた保守により影響を受け、過去 10 年でナビゲーションロックの休止回数が倍増する原因となっている。資金不足は 5 年から 10 年で完成する進行中の設備改良プロジェクトを遅れさせており、その結果 3 億ドルに及ぶ建設予算の増加、20 億ドル以上に及ぶ利益を失った。内陸水路信託基金中の未支出残高は 3 億 6,000 万ドルまで増えている。

さらに、全国の港の入り口の主要な喫水の深い水路は、メガコンテナ船(世界貿易の世界基準である)に不相当でありまた、港への陸・海・空の交通機関を合わせて利用するコネクタは貧弱な状態である。ナビゲーション水路を通しての交通需要、特にコンテナ化された積荷を運ぶ船舶需要では 2020 年までに二倍になると予測している。港水路で許可されたサービスのレベルを維持することは年々増加する維持費の増大に脅かされ、しかも湾岸メンテナンス信託基金は 17 億 3,000 万ドルが未使用となったままである。

過去 30 年にわたって、GDP が 2 兆 5,000 億ドルから 10 兆 8,000 億ドルまで成長している間に、米国の人口は 40%以上増加している。その間に、公共の水資源インフラの資本投資は 70%減少した。例えば、1970 年代に、米国陸軍の土木工事の予算割当額は 40 億ドルの範囲だった。しかしながら、1990 年代に、資金拠出は年間平均 16 億ドルまで落ちた。減少する投資、拡大する人口および経済と結び付けられた組み合わせは、「投資ギャップ」を作り出した。

必要な連邦政府の措置：2 年ごとの水資源認可法は 2002 年に成立しておらず、水路プログラムのための環境とビジネスプロセスの改良の必要性を先送りにしている。これらの将来の必要性に取り組む為議会および連邦政府が 2003 年 (H.R.2557) の水資源開発法を可決することは避けられない。さらに、投資ギャップは本来特定資金が目的とした基金の支出削除も含めて積極的な近代化と維持プログラムに取り組むべきである。

1.11 Energy (エネルギー)

2001 年評価	2003 年傾向
D +	↓

過去 20 年に渡り、送電投資は年間 1 億 1500 万ドル減少しており、1975 年の年間 50 億ドルから 2000 年には 20 億ドルまで減少した。高圧送電線網の容量は成長要求を満たすまでには改良されていない。

2003 年 8 月に、何百万ものアメリカ人およびカナダ人が電気なしの生活を余儀なくされた。全国のエネルギー・インフラが D+の評価を受けた 2 年後に、全国的に何千万人もの人々が暗闇に残されただけでなく、他の分野のインフラも中断させる電気システム失敗を経験した。ニューヨークの何百万もの交通機関を立ち往生させ、またクリーブランドの飲料水へのアクセスが中断された。

1990 年以来、たった約 7,000 メガワットだけ (MW) 増加したが、これは年間不足総量の 30%に当たるのみだ。10,000MW 以上の容量が毎年 1.8%の需要の成長に合わせるために、毎年 2008 年まで追加されなければならないだろう。米国エネルギー送信インフラは古い技術に依存し、長期的な信頼度に問題を提起している。

発電所を増やし、送電線を追加するという提案をすればしばしば反対投票者を含む重大障害に遭遇する。エネルギー省は、消費者はアメリカの電力網を近代化するために 500 億ドルに及ぶより高い料金を払うことになるだろうと推計している。今もなお、政府は送電容量を改善する規則を採用するのが遅れている。

必要な連邦政府の措置: 高圧送電線網への投資は、近年著しく減少している。投資障壁は、地方の統合立案不足、新しい伝送路を置く難しさ、投資リスクとリターンの不確実な点を含んでいる。連邦エネルギー規制委員会(FERC)は、5 つの地域送電機構(RTO)の開発を要求した。これらの RTO が機能しだすと、よりよく送電網中の弱点を決定し、かつよりよい地域計画を許可に利用されるだろう。RTO は、最終的に効率的な管理された地域高圧送電網の進展を担うべきである。

1.12 全体

2001 年評価	2001 年 GPA
総投資必要額：1 兆 6000 億ドル (およそ 5 年必要)	D +

2001 年に 5 年間でインフラ更新のための予算は 1 兆 3,000 億ドルだった。今日のその費用は 5 年間で 1 兆 6,000 億ドルに上がった。崩壊しつつあるインフラの改善の解決法は市民と民間セクター、地方、州、連邦政府を通して対処することが出来、TEA-21 の再承認、水質汚濁防止法、安全飲料水法は交通インフラと水のインフラを改善するための重要な基金を提供することが出来る。

12 のインフラ領域の更新のための傾向は、広範囲にわたる 20 人の著名な土木技師からなる委員会によって評価された。予測は、連邦政府筋のインフラ容量と需要及び現在及び保留中の州、地方、連邦政府のインフラ投資支出と需要に関する各インフラ毎の現状と実績に基づいている。

図表2 インフラリポートカード(再掲)

	1988	1998	2001	2003傾向
平均	C	D	D+	
高速道路*	C+			
街路		D	D+	↓
橋梁		C-	C	↔
大量輸送	C-	C	C-	↓
航空	B-	C-	D	↔
学校*		F	D-	↔
上給水	B-	D	D	↓
下水排水	C	D+	D	↓
水資源	B			
ダム*		D	D	↓
廃棄物	C-	C-	C+	↔
有害廃棄物	D	D-	D+	↔
運河*			D+	↓
エネルギー*			D+	↓

*1988年は高速道路は街路と橋梁を一緒に分析してた。

*1988年は水資源はダムと運河を一緒に分析していた。

*学校は1998年以降、エネルギーは2001年よりカテゴリーに加えられた。

(担当：上野順子)

参照資料 1

ASCE The American Society of Civil Engineers アメリカ土木学会	
設立	1852 年 (2002 年に創立 150 周年を迎えている)
会長	William P. Henry (President) (勤務先 : Bechtel)
所在地	World Headquarters 1801 Alexander Bell Dr. Reston, VA 20191-4400 Tel: 800/548-ASCE (2723) 703/295-6000 fax: 703/295-6222 https://www.asce.org/
組織	世界的な土木学会でありアメリカで最も古い全国的なエンジニアリング団体。会員数は約 137,000 で、支部は全米に 77 箇所、海外に日本を含む 11 箇所。会員の主な業種はエンジニアリング、エンジニアリング・コンサルティング会社等である。
使命	アメリカ土木学会の豊かな歴史と土木工学業の知識と理解の促進。全米で最も古いプロの工学学会として、技術、科学、そして、人々の快適な生活を高めるためのエンジニアリング技術の発展に努める。
業務：運営	<ul style="list-style-type: none"> ・ 機関紙として”Civil Engineering” と”ASCE News”を発行。 ・ その他、専門誌等多数出版。 ・ ”Report Card for American Infrastructure”等の情報の一般公開。 ・ 政府へインフラ向上等の働きかけ。 ・ 会議・生涯教育の提供他。
記者発表あり	(2005 年 Report Card は 2005 年 3 月 9 日 National Press Club で発表) Report Card は 2001 年より発表

参照資料 2 (Bottom Line レポートについて)



AASHTO Issues the Bottom Line Report, 2002

At a Senate hearing this week, Commissioner Joe Perkins of the Alaska Department of Transportation and Public Facilities presented the findings of AASHTO's new Bottom Line Report, identifying highway and transit investment needs through 2009.

Gordon Proctor, Director of the Ohio Department of Transportation, also testified at the September 30 hearing of the Senate Transportation, Infrastructure and Nuclear Safety Subcommittee, chaired by Senator Harry Reid (D-NV). Federal Highway Administrator Mary Peters also appeared at the hearing.

AASHTO has developed a comprehensive analysis of the nation's highway and transit needs to assist the Congress in reauthorizing federal transportation programs. This year's Bottom Line Report is the third AASHTO has published; two others were used by Congress during multi-year reauthorization processes in the early 1990s and most recently in 1998, the year the current Transportation Equity Act for the 21st Century was passed.

The Bottom Line Report 2002 finds that capital investment needs are substantial - \$92 billion annually from all levels of government to maintain the current conditions and performance of our highway system and \$19 billion annually to maintain our transit systems with only moderate growth in ridership.

To improve our highway system in terms of reduced delay, increased speed, road condition and lower user costs, an estimated \$125.6 billion would be needed from all levels of government.

Improving our transit system to accommodate annual growth of 3.5 percent, and improve service and conditions, would require about \$44 billion annually.

"Meeting our nation's future transportation needs won't be simple. But it's not impossible," said AASHTO President Brad Mallory, Secretary of the Pennsylvania Department of Transportation. "In the coming year, AASHTO looks forward to working closely with members of Congress as they craft legislation that will shape the nation's future transportation systems, the foundation of our economic growth, and the quality of our daily lives."

"This report illustrates the daunting challenges we face in writing the next transportation bill," Senator Reid said. "Unfortunately, the infrastructure needs of our highway and transit system far exceed the available resources. As we write this bill I will look at ways of addressing that challenge and other challenges we face keeping up with the tremendous demands on our road system and our entire transportation infrastructure. I want to make sure that in my state and across America we have a transportation system that promotes economic growth, improves safety, enhances quality of life, and protects the environment."

Visit bottomline.transportation.org to see the report online.

Copyright © 2002 AASHTO. All rights reserved.


[Legal Information](#) | [Privacy Policy](#) | [Copyright Notice](#)

出典：

<http://transportation.org/aashto/success.nsf/SearchSite/4B8A6EB5D4DFEE4986256C45006BB60?OpenDocument&Highlight=bottom%20line%20report>

TRANSPORTATION
INVEST IN AMERICA

THE BOTTOM LINE
AMERICAN ASSOCIATION OF STATE HIGHWAY AND
TRANSPORTATION OFFICIALS





FOREWORD



This document presents AASHTO's views of the nation's coming highway and transit investment needs. We trust it will be informative for those deciding our transportation future.

Today, our transportation system depends on a mix of decisions and investments by federal, state and local governments and the private sector. One of the most important drivers of these decisions is the reauthorization of federal surface transportation policies, programs and funding scheduled for 2003.

The Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991 (ISTEA) and the Transportation Equity Act for the 21st Century of 1998 (TEA-21) each had an enormous impact on the nation's transportation system. Together, they dramatically increased investment in roads and bridges, spurred a revival of public transportation, and helped create a more efficient and interconnected system.

The first decade of the 20th century saw the invention of the airplane and the introduction of the automobile into daily life. The first decade of the 21st Century is not likely to see such dramatic transportation innovations. Changes that are likely to occur by the close of this decade, however, could cause decisions about our transportation system during these years to have an equally significant impact on our nation's future. By 2010:

- We likely will have added more than 25 million people and as many new vehicles;
- Baby boomers will enter their 60s, changing forever our view of what retirement means;
- Transit ridership may reach 12.5 billion;
- 30 percent of our Gross Domestic Product will depend on international trade; and
- Vehicle miles traveled annually will exceed three trillion miles.

The transportation plans and investment strategies we create now must respond to these changes and support our great nation's needs in an emerging new world.

John Horsley
Executive Director
American Association of State Highway and Transportation Officials



To download the entire Bottom Line Report in PDF format, please [right click here](#) or on the image to the left and save the file in a location on your computer. PLEASE NOTE: It is large (1.6Mb) and, depending on your connection, may take a considerable amount of time to download.



Listening to America
A report on AASHTO'S TEA-21 Reauthorization regional forums.
(650k PDF)

Copyright © 2002
[American Association of State Highway and Transportation Officials](#)
[Legal Information](#) | [Privacy Policy](#) | [Email Us](#)