

## アベイラビリティ・ペイメントの道路への警鐘（要約）

掲載日	2010年2月
国名	アメリカ
分類番号	道路事業全般
出典	Public Works Financing（月刊誌）
タイトル	Robert W. Poole, Jr., One Cheer for Availability-Payment Highways, Transportation Policy Review

Robert W. Poole氏は、社会インフラの民営化について研究を実施している超党派の民間調査機関であるReason財団の創設者であり、米国における交通政策の第一人者の一人であるが、新規の大規模な道路プロジェクトにおけるアベイラビリティ・ペイメント<sup>訳注</sup>の急速な増大について、以下のように警鐘を鳴らしている。

第1に、同氏は、このような熱狂の中で、資金調達(financing)と財源調達(funding)の違いが分からなくなってしまうことを警告している。すなわち、アベイラビリティ・ペイメントは、道路プロジェクトの費用を資金調達する一つの方法ではあるが、財源を獲得する手段ではないことである。アベイラビリティ・ペイメントに対して使われる資金は、すべて、すでに不足している道路財源から支払われるのであり、この資金は他の道路プロジェクトにおいて使用できなくなる。要約するに、あるプロジェクトに対するアベイラビリティ・ペイメントの契約をすることは、政府がこのプロジェクトの期間中に債務を負うことである。したがって、これがあまりにも多用されると、ポルトガルの失敗を繰り返すことになる。すなわち1990年代の終わりに、同国は、アベイラビリティ・ペイメント制を使用して、大規模な道路建設計画に乗り出したが、2006年までに、多くの新規の道路が開通に伴い、年間のアベイラビリティ・ペイメントの支払は10億ドル近くに達し、国際問題となっている過大債務の削減の努力の一環として、これらの道路を実際に利用者から料金を徴収するリアルツール方式に転換せざるを得なくなった。

第2に、米国における主要な道路の問題は、資金調達ではなく、巨額の財源調達の不足（米国インフラ資金調達委員会の推計によれば年間890億ドル）であり、このギャップを埋めることができるのは、料金のような財源調達手段だけであるとしている。

第3に、アベイラビリティ・ペイメントが、欧州と米国において、流行している一方で、必然的に料金を伴うロードプライシングの必要性も説得力を持ちつつあるのは矛盾しているように見える。このような状況の解決策の一つとして、可変料金制とアベイラビリティ・ペイメントを組み合わせているフロリダ州のI-595のプロジェクトの事例を挙げている。ここでは、新規の可変のエクスプレス・レーンだけが課金され、18億ドルにのぼる本線全体および接続道路の改築は、アベイラビリティ・ペイメントが採用された。このハイブリッドモデルは他の類似のプロジェクトにも採用可能としている。

第4に、この方式は、長期の有料コンセッションにおける交通及び収入リスクの民間へ

の移転というメリットを失っているということを挙げている。

第5に、この方式ではコンセッション会社が価格決定権を持たないことから、幅広い顧客をどのようにして満足させるかを知っている真に強固な産業界は生まれないと警告している。

結論として、アベイラビリティ・ペイメント制のコンセッションは、料金の徴収がプロジェクトの目的と合致しないか、プロジェクトの料金収入が、あまりにも少なすぎるか、あるいは不確実すぎる場合に、隙間（ニッチ）を埋めることができるだけであり、同国の道路における巨大な財源不足を解決するには、有料制のより広範な活用が必要であるとしている。

#### 訳注

ここで、筆者が意味しているアベイラビリティ・ペイメントとは、コンセッション会社の収入が、利用者料金ではなく、政府からの支払によるものであり、その支払額が、交通量ではなく、道路のアベイラビリティ（利用可能性）、すなわち、どこで、どれだけの期間、車線を閉鎖したか、あるいは舗装の質、事故率などのサービスの質によって決定される方式である。

この手法は、カナダ、ドイツ、英国、及び多くの東ヨーロッパの国々など主に、無料で幹線道路の整備を実施してきた国々において、定着したプロジェクト・ファイナンス手法となり、また最近では、オーストラリア、コロンビア、デンマーク、フィンランド及びアイルランドにおける道路コンセッション・プロジェクトにおいて採用されている。また、米国でも、2009年に、フロリダ州のマイアミ港トンネルおよびI-595のエクスプレス・レーン及び改築プロジェクトにおいて初めて採用された。