

報告

世界各国の高速道路政策の第2回目として、世界最長の高速道路網を有する米国の道路の概要、歴史、制度的・法的枠組み、対距離課金制の検討状況、高速道路コンセッションの動向等を報告する。

米国の高速道路政策

Highway Policy in the United States of America

(財)高速道路調査会

総括研究員・審議役西川了一

1. 道路の概要

アメリカ合衆国（以下米国と呼ぶ）は、50の州とコロンビア特別区によって構成される連邦制の共和国であり、面積約983万 km^2 （日本の約25倍）、人口3億715万人（2009年、日本の約2.4倍）、国民総生産14兆4,414億ドル（2008年、日本の約2.8倍）である。

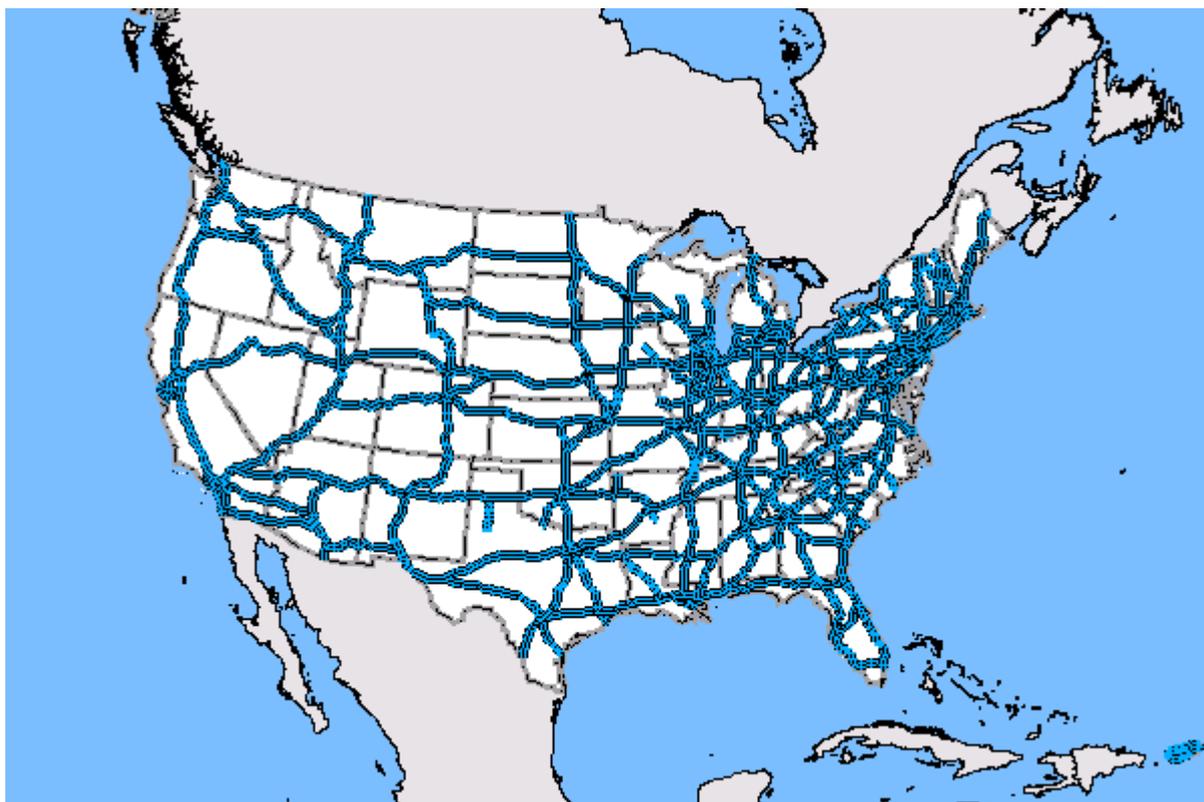
米国では、その広大な国土を効率的に結ぶために、建国以来積極的に交通ネットワークの整備が行われてきた。19世紀まで交通の中心は、水運と馬車であったが、後半に鉄道に取って代われ、20世紀には自動車と航空が主役となった。

2008年の輸送機関別の分担率を見ると、旅客については、自動車が約88%と圧倒的な地位を占めており、これに航空の約11%が続いている。貨物については、鉄道が約43%、自動車が約31%、パイプラインが約13%、水運が約13%を占め¹、自動車に偏らない構造となっている。

自動車交通を担う道路の総延長は、2008年現在で約653万 km であり、日本の高速自動車国道にあたるインターステート高速道路（Interstate and Defense Highway）の総延長は75,657 km であり、いずれも世界最長である（図1参照）。

米国の行政組織は、連邦政府を頂点に、州、郡、市、町などの地方政府があるが、地方政府の独立性が高く、連邦政府は複数の州にまたがる業務しか行わない。道路行政でも基本的な構造は同じで、連邦政府は、基本的に調査研究と州等への補助金の支出のみを行い、道路の計画、建設、管理等の実務はすべて州以下の地方政府が行う。このため、予算の執行額という切り口で見れば連邦はわずか2%で、残りの98%は州以下の地方政府によって執行されている。

¹自動車は2003年、パイプラインは2007年のデータが最新であるため、これらのデータを使用して算出した。



注) 高速道路としてはこのほかに都市部の高速道路 18,347kmがある。

出典 : FHWA, HEPGIS, Highway Information,

http://hepgis.fhwa.dot.gov/hepgis_v2/Highway/printmap.aspx

図1 米国のインターステート高速道路網

道路は、連邦補助の有無、所在地（都市部、地方部）、及び機能（①主要幹線道路、②補助幹線道路、③主要集散道路、④補助集散道路、⑤域内道路）によって分類されている（表1参照）。

わが国の高速道路に相当するのは、最上級のインターステート高速道路（地方部 48,646km、都市部 27,011km）及び都市部の主要幹線道路のうちその他高速道路（18,347km）である。

これらの道路を整備する財源は、道路信託基金(Highway Trust Fund)であり、その主要な財源は、ガソリンやディーゼルなどの燃料税、車両税、道路利用者税である。2008年の道路関係総支出額は約1820億ドルで、日本の約2.5倍である。道路利用者税収入は約850億ドルで日本の1.6倍である²。米国の経済規模が日本の2倍から3倍なので、ほぼ経済規模に見合った支出であると見なせる。

ガソリン税は連邦税と州税があり、連邦税率は1ガロン当り18.4セントである。州税は7.5セントから28.1セントで、平均は19.1セントである。平均で見れば、1ガロ

² 1ドル=100円（2008年4月の為替レート）で算定。

ン当り 38 セント支払っていることになり、日本の 5 分の 1 以下となっている。

表 1 所在地別・機能別・連邦補助の有無別道路延長 (2008 年) (km)

道路の機能	I 連邦補助道路					II 非連邦補助道路	合計
	ナショナル・ハイウェイ・システム			その他	計		
	インターステート	その他	計				
A 地方部							
①主要幹線道路							
インターステート	48,646	-	48,646	-	48,646	-	48,646
その他	-	127,344	127,344	25,547	152,891	-	152,891
小計	48,646	127,344	175,990	25,547	201,537	-	201,537
②補助幹線道路	-	3,600	3,600	214,075	217,675	-	217,675
③主要集散道路	-	1,078	1,078	672,392	673,470	-	673,470
④補助集散道路	-	31	31	-	31	422,989	423,019
小計	-	4,709	4,709	886,467	891,176	422,989	1,314,165
⑤域内道路	-	40	40	-	40	3,280,633	3,280,673
地方部計	48,646	132,093	180,739	912,014	1,092,753	3,703,622	4,796,375
B 都市部							
①主要幹線道路							
インターステート	27,011	-	27,011	2	27,013	-	27,013
その他の高速道路	-	15,963	15,963	2,383	18,347	-	18,347
その他	-	37,488	37,488	67,034	104,522	-	104,522
小計	27,011	53,451	80,462	69,419	149,881	-	149,881
②補助幹線道路	-	2,116	2,116	170,368	172,485	-	172,485
③④集散道路	-	583	583	184,630	185,213	-	185,213
⑤域内道路	-	185	185	-	185	1,228,734	1,228,919
都市部計	27,011	56,335	83,346	424,418	507,764	1,228,734	1,736,498
都市部及び地方部合計	75,657	188,428	264,085	1,336,431	1,600,517	4,932,356	6,532,873

出典 FHWA, Highway Statistics 2008, Table HM-18

注：端数の関係で合計が一致しないことがある。

2. 幹線道路整備の歴史

(1) ターンパイクの発達

米国では、1920-30 年代に自動車文明が急速に発達し、当時すでに旅客交通の約 9 割を自動車が担うようになっていた。これは同国の経済が、第一次大戦後、飛躍的に発展し、自動車の生産能力や国民所得が増加したことや、豊富な石油資源に恵まれていたためガソリンやオイルが安かったこと、広大な国土の移動には自動車交通が適していたことなどによる。一方で、急速な自動車の増加により、道路の混雑等が問題となり、高速走行のニーズも高まったことから、1940 年代に、ペンシルバニア・ターンパイクを初めとして、東海岸を中心に 30 以上の州で、約 5000 km の有料高速道路が建設された。これらは、主に州内の交通のために、各州の公社が独自に債券を発行して資金を調達し、料金収入により返済された。

(2) インターステート高速道路網の発達

州を超える全国的道路網については、1937年に、ルーズベルト大統領の指示により、有料道路として建設する可能性について調査されたが、有料道路制では、採算の取れる延長が限られ、全州を連絡できないため本質的な問題解決にならないとして否定され、代わりに、約43,000kmを無料道路として建設することが提案された。

その後、第二次世界大戦下の停滞を経て、アイゼンハワーが大統領に就任すると、道路整備が不十分であるため、年間40,000人近くが交通事故で死亡し、混雑が大きな経済的損失となっていること、また、高速道路網は復員兵士の雇用の確保と経済発展の基礎となるとして、整備の必要性を訴えた。

幾多の議論を経て、1956年に約66,000kmの州際高速道路（インターステート）の建設が決定された。³同時に、道路信託基金が創設され、ガソリン税等によって、建設費が賄われる制度が確立した。この財源を基にインターステートの建設費は90%が連邦から支出され、州政府は残り10%のみを負担することとされたため、これ以降、州政府独自の有料道路の建設は激減した。

このような政策の根底にあった考え方は、米国が単なる州の集合体でなく、国家としての一体性を保持するためのモビリティを確保するためには、インターステートが必須とみなされていたことである（Eisenhower(1955)）。また、インターステートの正式名称は、**Interstate and Defense Highway**（当初）であることから分かるように、国防上の必要性があり、さらに災害が発生した場合の緊急輸送路としての役割を期待され、このような性質は有料制になじまないと考えられたことも無料の理由だった。

（3）有料道路制度の見直し

1970年代までにインターステートの建設はほぼ完了したが、都市部における交通混雑解消のための道路整備ニーズの増大、石油ショックによるインフレと経済の停滞によるガソリン税収の目減り、既存道路の維持費用の増大等により、公共財源が不足してきた。このような状況に対応するため、連邦政府は、1980年代に、有料道路制度の活用に転換した。すなわち、有料道路を従来の州の資金だけでなく、連邦補助や民間資金を導入して建設することにより、道路整備を促進しようとしたのである。このような施策により有料道路は、過去10年間で新規開通した高速道路（年間約240km）の3分の1から半分程度を占めるようになった。さらに、今後は3分の2程度（年間約290km）を占めると予想されている。また、既存のインターステートの有料化とともに、交通混雑緩和のための課金も増加していくと予想されている（Perez and Lockwood(2009)）。

3. 道路整備の制度的、法的枠組み

（1）道路整備授權法

³ 1968年に、計画延長は約2,400km追加され、約68,400kmとなった。

米国においては、概ね 5～6 年を単位として、道路及び公共交通を含めた陸上交通に関する総括的授權法を策定し、これに基づいて毎年の事業が実施されている。もっとも新しい法律は、2005 年 SAFETEA-LU [Safe, Accountable, Flexible and Efficient Transportation Equity Act - A Legacy for Users (安全で、説明責任を果たし、柔軟で、効率的な交通公平化法：利用者への遺産)] であり、2004 年から 2009 年の 6 年間を対象とし、予算額は 2,864 億ドルで、前法 TEA-21(Surface Transportation Act for the 21st Century) の 2,180 億ドルを 4 割近く上回るものだった。

表 2 最近の陸上交通授權法の対象年度と予算額

名称	ISTEA	TEA21	SAFETEA-LU
対象年度	1992-97	1998-2003	2004-2009
予算額 (億ドル)	1,553	2,180	2,864

SAFETEA-LU による有料道路関係プログラムの内容は以下のとおりである。

- 1) インターステート建設有料化パイロットプログラムの新設
 インターステートの建設費調達を目的として、州がインターステートの道路、橋梁、トンネルについて料金を徴収することを認める⁴。
- 2) インターステート再建設・改築パイロットプログラムの継続
 料金を徴収しなければ適切な管理又は改良が困難なインターステートを対象とし、TEA-21 からの継続であり、3 事業を選定した。
- 3) バリュープライシング・パイロットプログラムの継続拡充
 渋滞、大気汚染等の緩和を目的に弾力的な料金体系を導入するプログラムであり、15 事業を支援している。本事業は ISTEA からの継続・拡充事業である。
- 4) エクスプレスレーン・デモンストレーション・プログラムの新設
 インターステートにおいて、渋滞、大気汚染の緩和を目的として既存又は新規の有料レーンに可変料金を導入するデモンストレーション・プロジェクトであり、15 事業を支援している。ETC の導入が必須とされる。
- 5) HOV レーンのHOTレーンへの転換
 HOV (複数乗車専用) レーンの要件を満たさない車が料金を支払うことにより

⁴ インターステート以外の連邦補助道路の有料化、インターステートも含めた橋梁・トンネルの有料化は 1991 年 ISTEA (Intermodal Surface Transportation Efficiency Act) により従来から可能。

通行できる HOT レーンへの転換を認める。

(2) 次期陸上交通授権法の検討状況

SAFETEA-LUは2009年9月30日に失効するため、連邦議会下院の交通インフラ委員会(The Committee on Transportation and Infrastructure)は、2010年度から2015年度までの陸上交通授権法案(Surface Transportation Authorization Act of 2009)を作成した。この法案の予算総額は、約5000億ドルで、道路投資を倍増する(3374億ドル)とともに公共交通(876億ドル)と高速鉄道の整備(500億ドル)を強調し、その財源として連邦燃料税の大幅値上げを主張していた。

しかしながら、上院では、連邦燃料税の大幅値上げに対する反対が強く、検討のためにSAFETEA-LUの18カ月の延長を提案した。これにより、連邦議会が2009年9月30日までに、2009年陸上交通授権法の審議を終えることができなくなったため、暫定措置として、2009年陸上交通延長法(Surface Transportation Extension Act of 2009)を成立させ、これによりSAFETEA-LUにおいて承認されていたプログラムを同年末まで延長した。さらに、数度にわたる短期延長法によって、SAFETEA-LUは2010年12月末まで延長されている。

現在、米国では11月に実施された連邦議会の中間選挙において増税に反対する共和党が勝利したため、連邦燃料税の増税は不可能であるとの見方が一般的である。そのため交通専門家は、現在の下院の2009年交通授権法案に代えて、予算額を絞り込んだ案が必要であると主張している。予算をどのように絞り込むかについては、種々の意見が出されているが、主なものとして、道路信託基金の設立当時の支出先だった道路に集中するべきであるという案と、公共交通及び高速旅客鉄道も含めて経済効率の高いものとするべきであるという案がある(Poole(2010), Frankel and Schank(2010))。

(3) 有料道路の資金調達

米国における伝統的な有料道路の資金調達手段としては、有料道路事業者(ほとんどは州政府等の関連機関)による債券の発行が一般的である。これは、伝統的に長期の債券市場が発達していたため、銀行からの借入金よりも、債券の発行コストが低かったためである。有料道路事業者の発行する債券は、償還財源が有料道路からの収入に限定される特定財源債(レベニューボンド)と税金も充当できる一般財源債に分けられるが、ほとんどは一般財源への影響を避けるためレベニューボンドである。

米国では、以下のような債券発行と償還メカニズムを通して、有料道路事業者の経営の安全性が担保されている。

まず、債券は、基本的に個別の有料道路プロジェクト毎に発行され、個々の債券発行の計画段階において、当該プロジェクト道路の建設費、管理費、および債券の償還に必要な全ての費用を料金収入等で賄える場合にだけ発行が認められる。この際の検討のために必要な推計交通量、料金収入等の情報は全て債券発行目論見書に記載され、一般に

公表される。

これらの情報は、それぞれ独立の専門家（債券に関わる業務は信託機関、交通量・料金収入は独立のコンサルタント、財務諸表は公認会計士、法律関係は弁護士等）によって作成される。

また、個々の債券について、独立の格付け機関が格付けを行い、信用力の高い債券と低い債券との間には、金利に差がつけられる。

各年の経営の安全性は、純収入額が債務支払義務額（債券の利子および元本）を余裕を持って上回っているように計画され、実績がこれを下回った場合には、事業体は料金改定などの対応策を実施しなければならない。

（４）革新的資金調達手法

上記のような債券による資金調達を基本としながら、交通投資のニーズとそのための公共財源の不足を補うために、1990年代から民間資金を活用するため、以下のように革新的な資金調達手法を導入している。

1) ガービー債 (Grant Anticipation Revenue Vehicles : GARVEEs)

ガービー債は、元利等の返済を将来受け取る連邦補助金により行なうことができる債券である。

2) Section129 ローン

ISTEA の Section129 で、従来特定の適格プロジェクトにしか使用できなかった連邦資金を、当該事業に資金的な余裕ができた場合に、他の連邦補助プロジェクトに貸し付けることを可能にした。

3) State Infrastructure Bank (SIB)

SIB は、一定の要件を満たす陸上交通プロジェクトに対して、貸付やクレジット・エンハンスメントを行なうために設立された擬似的な銀行であり、実質的に州政府が管理し、連邦資金を梃子にして、債券発行などを行うことが可能となる。

4) Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act (TIFIA)

この法律により、連邦交通省が直接、民間事業者に対して、プロジェクトのコストの33%までを貸し付けたり、保証を行なったりできるようになった。

4. 米国における高速道路コンセッション

(1) 高速道路コンセッションの分類

米国において、前述のような民間資金活用の流れを受け 1990年代以降に供用された主な高速道路コンセッションの事例を分類すると以下の3種類がある。

① 新規有料道路

民間企業が、新設道路の設計、建設、運営、維持、資金調達等を利用者からの料金徴収により実施するものである。事例としては、ダレス・グリーンウェイ、ポカポンタス・パークウェイ、首都圏環状道路（以上バージニア州）、サウスベイ高速道路（カリフォルニア州）、ノースウエスト・パークウェイ（コロラド州）等がある。

② 既設有料道路のリース

既存の公社等の公的機関による有料道路を長期間にわたり民間企業にリースし、対価として一時金を得るものである。公共側が多額の一時金を受け取れるため、公共財源の不足を一挙に解決する「打ち出の小槌」として注目されたが、公共側の不慣れさのゆえに、公共の利益が失われるのではないかという疑念が提起され、現在は中断している。事例としては、シカゴ・スカイウェイとインディアナ有料道路がある。

③ アベイラビリティ・ペイメントの道路

コンセッション会社の収入が、利用者料金ではなく、公共側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）によって決定される方式である。この手法は、既に欧州では一般的な手法となっているが、米国においても 2009 年に初めての大規模なアベイラビリティ・ペイメントの 2 つの道路プロジェクトが、フロリダ州（I-595 及びマイアミ港トンネル）において資金調達された。

背景としては、現在のように非常に不透明な経済の情勢では、コンセッション会社が交通量リスクを負担することは難しいため、公共側が、交通量リスクを負担せざるを得なかったことが挙げられる（FDOT（2010））。

この方式のメリットは、コンセッション会社は規定されたパフォーマンス条件を満たせば、所定の投下資本利益率を確保することができる⁵とともに、別途公共側の事情に基づく課金も可能であることである⁶。

この方式のデメリットとしては、課金しない場合には根源的な財源の調達手段にならないこと、公共債務の無秩序な増加の危険があること、交通量リスクの公共側から民間への移転という根本的なメリットが消失していること、民間が価格決定権を持たないことによる民間のモチベーションの低下、アベイラビリティの測定のための労力がかかること等が挙げられている（Poole(2010)）。

（2）米国の高速道路コンセッションの特徴

⁵ I-595 の場合、コンセッション会社は税引き後の内部収益率で最大 11.54% を達成することが可能であるが、車線の閉鎖や運営・維持の条件違反によって、受取額が減少することになる。

⁶ I-595 の場合、中央部のエクスプレス・レーンに対して課金され、収入は州政府が受け取る。

米国における高速道路コンセッションの特徴は以下のとおりである。

① 歴史が短い

米国においては、伝統的に有料道路であっても、州政府やその実質的な一部機関である公社等によって建設・維持・運営がなされてきたため、これらが民間会社により実施されるコンセッション制度の歴史は、非常に短く、1995年のダレス・グリーンウェイ以降である。

したがって、公共側の監督のためのノウハウの蓄積が乏しく、事業を総合的に経営管理できるコンセッション会社も育っていない。このような事情から近年の既設有料道路のリースにおいては、スペイン等の外国の会社が勝利している。また、コンセッション契約の内容も、試行錯誤の状態であり、案件ごとの差が大きい。

② 連邦制

連邦制という独自の政治体制を採っているため連邦政府が民間資金活用のための各種の制度を定めても、各州で独自に、民営化道路の授権法を制定しない限り政策が実施されることはない。連邦政府は基本政策に基づき州等に対して各種の助成措置を講じることによって州の政策に関与する。

③ 既設道路のリース契約の期間が長く、当初支払金が高い

シカゴ・スカイウェイおよびインディアナ有料道路では、コンセッション期間が、それぞれ99年と75年であり、ヨーロッパの通常30年程度と比較すると非常に長く、コンセッション会社から公共側への当初支払額が非常に高額である（Bel and Foote (2007)）（表3参照）。これは後述する米国の税制上の特徴が主な理由と考えられる。

表3 米国と欧州のコンセッション期間及び民営化時の当初支払額（売却価額）

米国			欧州		
道路名	期間	当初支払額 EBITDA比	国名、会社名	期間	売却額 EBITDA比
シカゴ・スカイウェイ	99年	18.3億ドル 63倍	フランス	35年が基本、徐々に延長	
インディアナ有料道路	75年	38.5億ドル 60倍	APRR	28年	141.2億ドル 12.3倍
ペンシルバニア・ターンパイク	75年	128億ドル 35倍	SANEF	23年	106.5億ドル 12.2倍

ノースウエスト・パークウェイ	99年	5.43億ドル	ASF	30年	231.6億ドル 12.5倍
ダレス・グリーンウェイ	60年	6.2億ドル	イタリア	30年で開始、徐々に延長	
*EBITDAとは、金利、税金、償却前利益で、キャッシュの流出を伴う費用だけを差し引いた利益である。欧米で企業価値の測定によく利用される指標である。			アウトストラード	38年	81.5億ドル 7.8倍

出典 Bel and Foote (2007), Autostrade (2010)

注1 フランスの為替レートは1ユーロ=1.18ドル(2005年)、イタリアの為替レートは、1ユーロ=1.006ドル(1999年)とした。

注2 ペンシルバニア・ターンパイクは州議会の承認が得られず、キャンセルされた。

④ 非競争条項

有料道路コンセッション事業が各州で導入される一方で、並行する無料道路の改良等によって、有料道路コンセッション事業が破たんするケースも見られてきた。このような、競合道路整備による収入リスク拡大を受けて、投資家はコンセッション契約において、競合道路の整備を禁止する非競争条項の規定を要求するようになった(Khali et al(2005))。

このためカリフォルニア州のSR91などで非競争条項が導入されたが、この条項により、公共側の道路混雑対策が制限され、大きな社会問題となった。このため近年では、非競争条項に換えて、競合道路への交通量の転換による収入減が証明できた場合に損失補償を行うという補償条項を規定するようになっている(Buxbaum and Ortiz(2007), Reason Foundation (2007))。

⑤ 所得税法上の取扱い

連邦法人所得税法の取扱いが、既設道路のコンセッションの当初支払額の高額化及び期間の長期化に影響している。(Carlisle(2008), Kleinbard(2008))

コンセッション契約の取引の内容は、道路インフラ資産、土地、利用者からの料金徴収権、及び料金徴収機械等の売却またはリースである。このうち、道路インフラ資産については、税制上は、コンセッション期間が経済的寿命(通常45年)を超えていれば、売却とみなされ、これ以下ではリースとみなされる。リースよりも売却のほうが、コンセッション会社の税制上の償却期間が短いため、毎年費用化できる額は多

くなり、会社にとって有利である。⁷

また、料金徴収権は、無形資産として取り扱われ、税制上の償却期間が15年間と最も短いため、毎年費用化できる額が最も大きくなる。この料金徴収権に相当する部分の割合は、コンセッション期間が長いほど大きくなるため、結果的にコンセッション期間が長いほど早期に費用化できる額が大きくなる。

したがって、コンセッション会社はコンセッション期間が長いほど税制上の有利な取扱いを受けられる（支払税額が小さくなる）ことになる。一方、公共側も、コンセッション期間が長いほど受け取れる一時金が多くなる。このような双方の利害の一致により、75年から99年という超長期のコンセッション契約が発生したのである。⁸

5. 新たな財源調達手法としての対距離課金の検討状況

(1) 米国陸上交通インフラ資金調達委員会の報告書

米国では、道路および公共交通（陸上交通）は混雑、老朽化、また財源の不足により危機的な状況にあると認識されており、SAFETEA-LUにおいて、専門の検討委員会を設置し、将来の陸上交通のニーズおよび財源調達方法について検討することとされていた。これに応じて、2009年2月26日に、米国陸上交通インフラ資金調達委員会が「私たちの道には自分で支払おうー交通資金調達のための新たな枠組み」(Paying Our Way - A New Framework for Transportation Finance)と題する以下の報告書を提出した。

連邦レベルの年間収入は約320億ドルで、必要額約1000億ドルの3分の1にしかない。長期的には、現在の燃料税による課金はエコカーの増加などにより、持続可能性が低い。あらゆる代替案を検討した結果、2020年までに、対距離課金制に移行すべく準備を開始すべきである。同委員会の試算によれば、現在の維持管理水準を維持するためには、7.06兆円の収入が必要であり、このためには、連邦補助道路に課金するケースで、小型車に2.2セント、貨物車に12.5セントの課金が必要である（表4参照）。

また、それまでの暫定として、連邦ガソリン税、およびディーゼル税を、それぞれガロン当たり18.4セントを28.4セントに、および24.4セントを39.4セントに引き上げることが必要であるとしている。

⁷ 米国においては、ある年における損失はその後20年間にわたって繰越して法人所得から控除することが可能であるため、早期に費用化したほうが、法人所得税の支払額が少なくなり、有利である。

⁸ シカゴ・スカイウェイの事例では、コンセッション期間は99年とされ、コンセッション料（18億3400万ドル）のうち約15億ドルは料金徴収権等（無形資産）、3億3400万ドルが有形資産とされたとのことである（Government Accountability Office(2008)）。

表4 ケース毎の道路利用者への課金額

	2008年の道路信託基金収入維持	2008年の連邦プログラム ^ア の水準維持	現在の維持管理水準を維持	現在の維持管理水準を改善
全道路課金 (セント/マイル)				
平均	1.2	1.8	2.6	3.2
小型車	0.9	1.3	1.9	2.3
貨物車	5.0	7.3	10.6	13.2
連邦補助道路のみ課金 (セント/マイル)				
平均	1.4	2.1	3.0	3.7
小型車	1.0	1.5	2.2	2.7
貨物車	5.9	8.6	12.5	15.5
同額を燃料税で徴収する場合(セント/ガロン)				
ガソリン	18.3	27.0	39.0	48.4
ディーゼル	24.3	39.2	59.9	75.9
道路信託基金必要額 (\$10億)	36.4	53.6	77.6	96.2

出典：米国陸上交通インフラ資金調達委員会報告書 p. 203

(2) オレゴン州における対距離課金制の社会実験

オレゴン州交通省は、2006年3月～2007年3月に、ポートランドで285名のボランティアと2カ所のガソリンスタンドの参加による社会実験を実施し、以下のとおり、燃料税から対距離課金に移行することが可能であることを検証した。

- ・対距離課金は実施可能であり、給油所での支払いは機能する。
- ・対距離課金は段階的導入が可能であり、現行システムとの統合は可能であり、混雑課金等の機能の付加も可能である。さらに、システムの構築方法の工夫により、プライバシーの保護も可能である。
- ・導入に関わるコストについては、商取引への負荷は最小限であり、導入、運営コストは妥当な範囲である。
- ・導入への賛否については、9割が移行に賛成しているが、実験には肯定的なボランティアが参加していることから必ずしも国民の支持は保証されない。

6. 米国の道路政策からの示唆

(1) 透明性の確保—徹底的な情報公開

米国の道路政策から学ぶべき点の第一は、アメリカにおける情報公開の進展とそのための努力である。同国の道路政策に関する報告書はほとんどすべて全文がインターネットからダウンロードが可能であり、特別な専門知識がなくても、容易に理解できる。さらに、内容が詳細であり、政策の形成過程の透明性が非常に高い。

(2) 道路政策の一貫性

もう一つ重要なことは、道路政策に関する基本政策がぶれないことである。1980年代

に決定された公共財源の不足を解決する手段として、民間資金を活用するという政策は、政権が変わっても全く変わっていない。これは道路のように長期の懐妊期間を要する分野では必須のことである。十分な調査研究を行い、透明性のある議論をして、一旦決めたら変えないという姿勢は特に見習う必要があると思われる。

(3) 体系的な調査研究

官民を挙げて、多数の調査研究機関が非常に体系的に調査研究を行っており、これらが常に公開され、議論されている。また、交通問題の専門家は、民間研究機関や政府機関など異なった組織間を異動しても、長期にわたって研究を継続できる体制が整っている。このような調査研究により、常に世界の最先端の知見が政策決定者に提供されている。

本稿の作成に当たっては、(独)日本高速道路保有・債務返済機構の勢山廣直理事長から貴重なコメントをいただいた。ここに記して心からの謝意を表します。

(参考文献)

- 1) Autostrade per Italia, Autostrade a 10 anni dalla privatizzazione, Fatti, numeri e risultati, March 2010
- 2) Bel Germa and Foote, John, "Highway privatization in the United States and France", September 2007
- 3) Buxbaum, Jeffrey N., and Ortiz, Iriz N., "Protecting the Public Interest: The Role of Long-Term Concession Agreements for Providing Transportation Infrastructure", USC Keston Institute for Public Finance and Infrastructure Policy, June 2007
- 4) Carlisle, Linda Testimony at the hearing of the Subcommittee on Energy, Natural Resources, and Infrastructure of the Committee on Finance on "Tax and Financing Aspects of Highway Public-Private Partnerships" July 24, 2008
- 5) Eisenhower Dwight D., Message from the President of the United States relative to a National Highway Program, February 22, 1955
- 6) FHWA, Highway Statistics 2008, December 2009
- 7) FHWA, 2009 Toll Facilities in the United States,
- 8) FHWA, HEPGIS, Highway Information, (online),
http://hepgis.fhwa.dot.gov/hepgis_v2/Highway/printmap.aspx
- 9) Florida Department of Transportation, "Florida I-595 Express Lanes: Case study on a DBFOM with Availability Payments", (on line), <http://www.dot.state.fl.us/>
- 10) Frankel, Emil and Schank, Joshua, Bipartisan Policy Center 's Response to "A Plan B for Reauthorization", Public Works Financing, July/August 2010
- 11) Government Accountability Office of the United States, Report to Congressional Requesters, *HIGHWAY PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS, More Rigorous Up-front Analysis Could Better Secure Potential Benefits and Protect the Public Interest*, February 2008(GAO-08-44)
- 12) Indiana Finance Authority and ITR Concession Company, "Indiana Tollroad Concession and Lease Agreement", April 12, 2006
- 13) Khali R. Persad, C. Walton, Michael, and Wilke, Julie, "Alternatives to Non-Compete Clauses in Toll Development Agreements" Technical Report 0-5020-1, Center for Transportation Research,

- The University of Texas at Austin. October 2005
- 14) Kleinbard Edward D., Testimony at the hearing of the Subcommittee on Energy, Natural Resources, and Infrastructure of the Committee on Finance on "Tax and Financing Aspects of Highway Public-Private Partnerships" July 24, 2008
 - 15) The National Surface Transportation Infrastructure Financing Commission, Final Report "Paying Our Way- a New Framework for Transportation Finance", 2009
 - 16) The National Surface Transportation Policy Revenue Study Commission, Transportation For Tomorrow, 2007
 - 17) Office of Innovative Program Delivery, "Case Studies, South Bay Expressway(Formerly SR125) ", (on line), http://www.fhwa.dot.gov/ipd/case_studies/ca_southbay.htm
 - 18) Perez, Benjamin and Lockwood Steve, *Current Toll Road Activity in the U.S.*, Federal Highway Administration, Office of Transportation Studies, January 2009
 - 19) Poole Robert W., Jr., One Cheer for Availability-Payment Highways, Transportation Policy Review, Public Works Financing, February 2010
 - 20) Poole Robert W. Jr., A "Plan B" for Reauthorization", Transportation Policy Review, Public Works Financing, June 2010
 - 21) Reason Foundation "Annual Privatization Report 2007", July 2007
 - 22) 今野源八郎、アメリカ道路交通発達論、1959年、東京大学出版会
 - 23) 世界の高速道路 1999年、(財) 高速道路調査会
 - 24) 西川了一、 昆信明訳、“米国陸上交通インフラ資金調達委員会報告書「私たちの道には自分で支払おう (Paying Our Way) –交通資金調達のための新たな枠組み–」エグゼクティブ・サマリー、2009年、日本高速道路保有・債務返済機構
 - 25) 西川了一、“米国陸上交通インフラ資金調達委員会報告書「私たちの道には自分で支払おう (Paying Our Way) –交通資金調達のための新たな枠組み–」”、運輸政策研究、Vol.12, No.3, 2009 Autumn
 - 26) 高速道路機構、米国の高速道路の官民パートナーシップ (PPP) に係る最近の論調に関する調査報告書、2008年