

はじめに

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下機構と呼ぶ。）は、道路関係四公団の民営化に伴い、6つの高速道路会社とともに、平成17年10月1日に設立されました。機構の役割は、第一に高速道路に関わる債務の45年以内の確実な返済、第二に公的権限の適切な行使と高速道路会社と一致協力による安全で利便性の高い高速道路の維持・管理、第三に高速道路事業全体の透明性を高め、機構としての説明責任を果たすための積極的な情報開示を行うことであり、現在も懸命の努力を続けています。

機構は、以上の役割を果たすために、いろいろな面から調査研究を行っており、海外調査関係では、「高速道路機構海外調査シリーズ」として現在までに5つの報告書を発行しています（次ページの一覧表参照）。

本報告書は、①当機構において開催した「米国における官民パートナーシップに関する調査報告会」の説明資料、②2009年1月に米国連邦交通省によって発行された「PPP取引における公共政策の考慮」および③「米国における有料道路事業の現状—調査と分析」、並びに、④2009年2月の米国陸上交通資金調達委員会報告書（エグゼクティブサマリーは高速道路機構海外調査シリーズNo.5）の紹介（雑誌「運輸政策研究」への投稿原稿）を取りまとめたものです。

「米国における官民パートナーシップに関する調査報告会」は、当機構が平成19年度から20年度に実施した「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」の報告書（高速道路機構海外調査シリーズNo.3）の内容を要約するとともに、最新の情報を加えて取りまとめたものであり、第一部で米国の道路制度概要と最近の動向、第2部で高速道路PPPに関する公共の利益の保護という観点から見た論点について説明しています。

「米国における有料道路事業の現状—調査と分析」は、1992年以降の米国における有料道路事業の進捗状況と今後の動向についての報告書であり、現在それほど大きな役割を占めない有料道路が今後重要な役割を占めるようになることを示しています。

「PPP取引における公共政策の考慮」は、現在急速に進展している高速道路等のPPPにおける公共政策上の論点をまとめたもので、公共財産である高速道路の整備に民間活力を導入するうえでの主要な論点が含まれています。

本報告書により米国における高速道路を巡る最新の状況が理解できれば幸いです。

平成21年7月

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

高速道路機構海外調査シリーズ報告書一覧

No.	名称	発行 年月	概要
1	欧州の有料道路制度等に関する調査報告書	2008. 4	有料道路の先進国であるフランス、イタリアについて高速道路及び有料道路制度等の現状、投資回収の仕組み、入札競争条件、財政均衡確保の仕組み、リスク分担、適切な維持管理を行うためのインセンティブ等について調査した。
2	欧州の有料道路制度等に関する調査報告書Ⅱ	2008. 9	上記報告書の続編として、近年活発な高速道路整備を進めているスペイン及びポルトガルを中心として、同様の内容について調査し、併せてフランス、イタリアについての最新の動きについて追加調査の内容を盛り込んだ。
3	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. 12	世界の超大国であるアメリカで、現在急速に進められている高速道路の官民パートナーシップ（Public Private Partnerships: PPP）についての主要な論調に係る報告書および議会証言等を取りまとめたものである。
4	マドリッド工科大学バサロ教授講演会報告書 －世界の有料道路事業の潮流から見た日本の高速道路事業－	2008. 12	当機構が、欧州だけでなく世界の有料道路制度の実情と理論に詳しいマドリッド工科大学のホセ・M・バサロ教授を招聘して東京及び大阪で実施した講演会及び同教授から提出された最終報告書を取りまとめたものであり、主にヨーロッパにおけるコンセッションに関して、会社の利益と道路インフラの品質やサービス水準の確保、リスク分担の方法、スペインの道路会社の世界進出などの実情と理論的基礎、また、このような世界潮流から見て、我が国の高速道路制度がどう評価されるかについてのバサロ教授の見解が述べられている。
5	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	2009. 4	現在の中期陸上交通授権法であるSAFE TEALUによる法定委員会による答申であり、米国の陸上交通システム（道路

	<p>おう (Paying Our Way)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 交通資金調達のための新たな枠組み— <p>エグゼクティブサマリー</p>	<p>および公共交通システム) は、長期にわたる投資の不足により、危機的な状況に陥っており、このような状況に対処するために、2020年までに、課税方法を現在の自動車燃料税によるものから、走行距離に基づく利用者負担に変更するとともに、それまでの当面の対策として、現在の連邦ガソリン税をガロン当たり 18.4 セントから 28.4 セントに値上げし、インフレによる目減りを防ぐため物価連動とすること等を勧告している。</p>
--	---	--