

3. 連邦道路庁報告書「米国における有料道路事業の現状—調査と分析」(2009年1月)

原典表題： United States Department of Transportation, Federal Highway Administration, Office of Transportation Studies, *Current Toll Road Activity in the U.S.*, January 2009

著者： Benjamin Perez, Steve Lockwood

原典出所： http://www.fhwa.dot.gov/ppp/pdf/2008_toll_activity_white_paper.pdf

翻訳： 総務部企画審議役 西川了一

本報告書は、当機構が独自に翻訳したものであり、翻訳の間違い等についての責任は、各発行者ではなく、翻訳者である当機構にある。但し、日本語訳はあくまで読者の理解を助けるための参考であり、当機構は翻訳の間違い等に起因する損害についての責任を負わない。

米国における有料道路事業の現状—調査と分析

「有料化は、アイゼンハワー大統領の下で創設された無料のインターステート高速道路網以来、交通政策上最も大きな政策の転換の一つになろうとしている。」ニューヨークタイムズ 2005年4月28日

1.0 導入

有料制の利用拡大は、ここ2回の連邦道路プログラムの授権法¹において促進され、今日、有料制は交通整備のための潜在的に重要な資金源として、また大都市地域における混雑を管理するメカニズムとして、注目度を増しているテーマである。全国陸上交通及び歳入調査委員会および全国陸上交通インフラ資金調達委員会の両方が、有料道路料金収入及び関連する制度の整備の重要性を認めた。

自動車燃料税—国家の交通需要を満たすために使用される主要な連邦の財源—が益々限られてくる時代には、州及び地方のレベルでの代替的な財源によって果たされる役割についてより完全に理解することが肝要である。1991年のISTEA²以降、有料道路プロジェクトの開発についてかなり学ぶべきことがあった—その中には最新の徴収及び課金技術、新しいタイプのプロジェクト(HOTレーン³のような)、新しい形の官民パートナーシップ及び有料道路プロジェクトをより良く制度化するための州及び地方における手続きが含まれる。

連邦補助プログラムの将来—システム、プログラムの構造、財源について考えるときに有料道路の潜在的な役割は特別な重要性を持っている。それに加えて、現在の経済および金融の情勢によって、伝統的な投資および有料道路への投資の両方に新たに検討すべき事項が発生した。この調査に含まれている有料制のプロジェクトの多くは現在の信用危機の影響を受けるが、高速道路プロジェクトの開発における所要期間の長さは資金調達の問題解決は十年単位の時間軸で解決すべき問題であることを示唆している。

連邦補助プログラム全体における有料制による資金調達の潜在力の重要性および関心を前提とすれば、有料プロジェクト、事業開発のプロセス、事業主体、進捗段階、それらの道路の資金調達全体に占める割合についての信頼性のあるデータベースを維持することは必須である。2006年に、連邦道路庁交通政策研究室のためにPBコンサルタントによって実施された調査では、以下の新規の有料プロジェクトのデータベースの構築及びそれに関連する分析が実施された。

- ・ 有料プロジェクトの高速道路網および道路の資金調達への正味の貢献
- ・ HOTや課金された施設のようなプロジェクトのタイプ、所在地、性格の傾向
- ・ 革新的資金調達手法、プロジェクトの実施主体、事業化のプロセスの役割の変化

その時以来、有料道路事業は増加したが、これは部分的には強力な連邦の援助と州及び地方政府のリーダーシップによるものである。

この調査は、32の州および1つの属領が、ISTEAの成立(1992年)以降有料プロジェクトを進捗させたことを示している。ISTEA以降、合計で235の新規の有料制による整備プロジェクトが多様な進捗段階に入った。うち70は供用が開始され、その他は計画、設計、資金調達、建設の段階にある。合計するとこれらのプロジェクトは、もしすべてが実現すれば、センターラインで4,511マイル以上、また車線延長で15,690マイルの容量を提供することになる。ある推計では、総投資額は約1600億ドルである(費用に関する情報は、特に初

¹ [訳注] 米国では連邦の陸上交通に関する予算は、5~6年毎に決定される整備法によって決定され、これを授権法と呼ぶ。

² [訳注] 総合陸上交通効率化法で、1992年から1997年までの陸上交通授権法である。

³ [訳注] HOTレーンは、複数乗車車両のみが通行可能な車線である。

期の進捗段階にあるプロジェクトについて不完全である)。235 の整備プロジェクトのうち、79 は「グリーンフィールド」(新規道路)の施設を含んでおり、これはセンターラインで 1,942 マイル、車線延長で 8,136 マイルの新規高速道路であり、660 億ドルを超える正味の投資額となる。詳細な有料道路事業の状況を示す表は、以降の節に掲載されるが、オンラインでは http://www.fhwa.dot.gov/PPP/toll_survey.htm から入手可能である。

この調査で収集されたデータは、有料道路の整備速度(センターラインマイルで測定)は、ISTEA直後の10年間の年当り50から75マイルから、今後の10年間の予想で年当り180マイルに顕著に増加することを示している(現在の建設、設計/資金調達、一部の環境影響評価および計画段階のプロジェクトを前提として)。

整備速度、導入されるプロジェクトのタイプ、採用される整備手法は、過去の傾向からのある重要な変化を示唆しており、より詳細な検討の価値がある。最近の州の交通省内での「制度化された」有料道路の資金調達の増加という傾向は、これらの州においては複数のプロジェクトを実施する能力を発展させるので、有料道路の整備速度の増加が期待される。それに加えて、米国の有料道路市場に、国際的な資本流入、有料道路施設の発達、高度の専門的管理技術が導入されることにより、有料道路プロジェクトを開発するための有料制による資金調達の潜在的な役割および新規の官民パートナーシップを飛躍的に増加させる可能性を持つ財務上及び経営管理上の技術革新がもたらされている。供用中の10および調査中の60のHOTレーン施設について見ても、混雑を管理するための変動料金の利用が大幅に増加している。この傾向は、新規の電子的な料金徴収技術、および多様な課金オプションの利用を可能にするオープン型の課金手法が利用可能となったことにより促進されてきた。

2.0 出発点

最新の連邦道路庁の統計によれば、現在、料金は、162,000 マイルのナショナル・ハイウェイ・システムにおいて、35の州および1つの属領におけるセンターラインで5,356マイルの橋、道路、トンネルにおいて徴収されている。全体で見れば、約34の独立したインターステートの有料施設と83の非インターステートの有料施設が現在供用中である。この中で、非インターステートの施設は、ISTEA以降に整備されたものである(インターステートはゼロ)。ISTEA以前の古い有料道路施設のほとんどは、インターステート時代以前に建設されたものであり、この時代には、重交通路線においては、アクセス制限され、大容量で、高速走行可能な施設の必要性が明らかであり、有料道路が唯一の実用的な資金調達手段だった。それに加えて、ISTEA以降、10のHOTレーン施設、21の有料橋、3つの有料トンネルが完成した。

今日、州又は大都市圏の道路網に1つか2つの有料道路があるのは良く知られた現象である。いくつかの州はより多くの有料道路施設を持ち、12の州はHOTレーンを導入している。このうち4つ(カリフォルニア、テキサス、バージニア、メリーランド)は、HOT又はETLレーン⁴の道路網を含んでいる。5つの州(フロリダ、ニュージャージー、ニューヨーク、ペンシルベニア、イリノイ)では道路関連収入の10%以上を有料道路から得ている。連邦の統計で入手可能な最新のデータ(2006年)は、すべての有料施設一州および地方一の収入合計額は80億ドルであることを示している。これは2006年における国内のあらゆるレベルの政府の道路関連支出1610億ドルの5%を占める。

新規の有料プロジェクトの収入は主にプロジェクトの開発のために使われている。過去10年間で、都市高速道路が全国で年平均150から175マイルが供用されたが、このうち50から75マイルが新規のアクセス制限された有料高速道路として建設された。したがって、有料道路は、過去10年間で、高規格道路のうち30%以上を受け持っていることになる。この割合は、今後10年間で建設される有料道路延長は、ほぼ倍になることが予想されるので、増加するはずである。しかし、将来の資金調達および授権法の成立時期の不確実性に

⁴ [訳注] Express Toll Lane で急行有料車線のことである。

より、センターラインで見た延長がどれだけ増加するかについての正確な予測は不可能である。

ISTEA以降、新規プロジェクトはサンベルトの州⁵の大規模かつ成長率の高い大都市圏に立地していた。これらの地域では州及び地方の政府の伝統的な資金源は、道路網の維持の需要を満たすためにすでに使い尽くされていた。これらの州においては、有料道路収入は容量増加のための投資の資金源として重要な部分を占めている。—新規の高規格道路の容量増加投資の 50% またはそれ以上であると見積もられている。しかしながら、現在の金融情勢は一定の期間、この状況に影響を与えるかもしれない。しかしながら、伝統的な資金調達手段にも同様の影響を与えるだろう。

州レベルでは、殆どの有料プロジェクトは、明確な需要が設定され、公共的な支援により強化され、特定目的の州の機関または州によって授権された地域の主体を通じて供給されるものとして、整備され、管理されてきた。過去 3、4 年については、特にテキサス、カリフォルニア、フロリダにおいて多数の有料道路の整備の急増、連邦及び産業界による相当な支援により、有料道路の整備手法は、いくつかの州及び市において益々標準的なものとなっている。

ほとんどの州における有料道路の過去の役割は控えめで、機能的には特化していたが、この調査結果の分析は、以下で議論されるように、これらの傾向のいくつかは加速され、有料道路は高速道路網の整備においてより大きく、より多様な役割を担うことを示唆している。

3.0 調査方法

この調査は、一般に入手可能な資料の収集・分析と鍵となる人物へのインタビューを組み合わせ実施した。主要な情報源は以下のとおりである。

- ・ 連邦道路庁高速道路政策情報室 2007 年 12 月米国における有料施設調査：橋梁—道路—トンネル—フェリー (<http://www.fhwa.dot.gov./ohim/tollpage.htm>)、各州の交通省から連邦道路庁に提供された各々の所掌の供用中および計画中の有料道路、橋梁、トンネル一覧に関する情報に基づく
- ・ すべての州交通省、州及び地方のターンパイク、有料および公共交通公社、民間の開発者、および各々のプロジェクトに関するウェブサイトの検索
- ・ 革新的資金調達機構および連邦道路庁官民パートナーシップのウェブサイト
- ・ 以下の専門誌の情報：
 - ・ Public Works Financing
 - ・ TOLLROADS news
 - ・ Tollways – Journal of the International Bridge, Tunnel and Turnpike Association
 - ・ Reason Foundation Annual Privatization Reports
 - ・ Project Finance (Euromoney)
 - ・ Innovation Briefs
- ・ 産業界の専門家の意見調査および意見交換

場合によっては、特定のプロジェクト又は一群のプロジェクトについての情報を確認するため地方の公務員又は交通の専門家への追加調査を行った。

4.0 データベース

本調査は 1992 年以降に、計画、環境影響評価、設計/資金調達、建設、または運営の段階に移行した 235

⁵ [訳注] バージニア州南部とカリフォルニア州中部を結ぶ線以南に位置する合衆国南部、西南部の地域に所在する州の総称で、一年中温暖な気候、急速な人口の増加、活発な企業進出が特徴である。

の有料道路整備プロジェクト及び45の有料橋又はトンネル整備プロジェクトの詳細を明らかにしている。

有料道路整備に関して得られた情報は、表形式のデータベースに入れられ、地理的に(最初に州ごとに、次に市または地域ごとに)整理された。データベースは以下の項目を含んでいる。整備のタイプの定義に関する追加的な情報は、この白書の6. 0に記述されている。

表 1 データベースの項目

| | |
|---|--|
| <p>整備の性格</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 有料施設の名称 2. 州 3. 所在地 4. 延長(センターラインマイル) 5. 車線数 6. 車線延長 7. 進捗段階 8. 鍵となる期日 9. 施設のタイプ 10. 課金のタイプ 11. インターステートの指定 12. 整備のタイプ <p>プロジェクト・ファイナンス</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 資本コスト 2. 施設の性格 3. 資金調達のタイプ 4. 革新的資金調達手法 5. 課金政策 | <p>資金提供</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. プロジェクトの実施主体 2. 民間開発と資金調達の情報 <p>情報源</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 情報源 2. コメント 3. ウェブサイトのアドレス |
|---|--|

調査結果は一連の表にまとめられている。これらの表は 235 の道路整備プロジェクトについて取得されたすべての情報の一覧表およびデータベースの情報を要約した一連のデータ整理表を含んでいる。2008 年調査は 2006 年 8 月の前回調査の内容を更新している。2006 年調査は 168 の有料道路整備プロジェクトを含んでいる。2008 年更新版は合計 235 の有料道路整備プロジェクトおよび 45 の有料橋およびトンネルを調査している。二つの調査の対象プロジェクト数の増加の多くは、有料道路事業の増加によるものである。しかしながら、部分的にはプロジェクトの定義の進歩によっている。一覧表及び各々の整理表は、当該プロジェクトが最初に調査された年を示している。それに加えて、一覧表では 2006 年調査のプロジェクトで 2008 年に更新された情報は青字で表示されている。

データベースでは費用の見積が入手可能であったプロジェクトのみについての費用に関する情報を提供していることに注意することは重要である。この情報は、道路整備の異なるタイプごとの車線マイル当たりの平均初期費用を算定するために用いられた。この単位費用見積は、この報告書の総費用の要約のための費用算定のために用いられた。データベースの整理表はプロジェクトの場所、資金提供、速度、進捗段階、規

模、機能、費用及び資金調達に関する基本的動向を明らかにするために用いられた。橋梁とトンネルのデータは別々に表形式およびより少ない整理表で提供されている。このデータベースはまた、保留中又は廃止された有料道路プロジェクトを含んでいる。最後の表は、マスコミで報道されはしたが、事業主体のウェブサイトには掲載されていない準備段階の有料施設のリストを含んでいる。

5.0 警告

これらの情報源および手法の制約並びに容易に入手可能な情報のレベルの不一致により、個別のプロジェクトレベルでは間違いや脱落がありうることを示唆している。将来、より体系的な分析が利用可能になるかもしれないが、この調査は、現在入手可能な最も包括的なデータを示している。データはまた上記の出版物に関係した独立の専門家によって確認され、検証されている。

この結果の解釈については注意が必要である。初期段階(計画や環境影響評価)にある多くのプロジェクトは有料プロジェクトとしては、財務的に実施可能又は魅力的であると証明されないかもしれず、最終的には実施されないかもしれない。

6.0 定義

この調査の対象となった有料道路整備は一定の範囲のプロジェクトのタイプを包含している。できるだけわかりやすくするために、プロジェクトは最終的には以下のように定義される14の種類に整理されている。

- ・ 新規のグリーンフィールドのセンターライン・マイルの有料道路—以前に開発されていない回廊における新規の道路施設
- ・ 新規のグリーンフィールドのセンターライン・マイルの延伸—既存の有料道路の延伸
- ・ 新規のグリーンフィールドのセンターライン・マイルの急行有料車線(ETL)プロジェクト—以前に開発されていない回廊においてETLとして運営される新規のグリーンフィールドの道路施設の設置
- ・ 置き換えセンターライン・マイル整備—既存の道路の容量を新規に建設された有料道路施設で置き換えるもの
- ・ 鉄道敷設のための有料道路拡幅—同一の回廊において発生した有料道路収入によって全部又は一部の資金を調達された有料道路用地内の新規の公共鉄道を設置するもの
- ・ 有料転換—既存の一般目的の道路の車線を有料に転換するもの
- ・ トンネル—新規の有料トンネルの設置
- ・ 拡幅—既存の有料道路施設に新規の有料道路車線を付加するもの
- ・ 橋梁—新規の有料の橋
- ・ ETL拡幅—既存の一般目的の道路回廊の拡幅で、すべての時間帯において、より迅速でより信頼性のある走行状況を確認するために、すべてのETL車線利用者が変動料金を課金されるもの
- ・ HOT車線転換—既存のHOV車線をHOTによる運営に転換するもので、該当するHOVが無料又は低料金で利用できるようにするとともに、乗車人数の要件を満たさない車両がピークの状態によって変動する料金を支払うことと引き換えに利用可能とするもの
- ・ HOT転換および拡幅—既存の道路回廊に、既存のHOV車線の転換および新規の車線の建設によってHOT車線を導入するもの
- ・ HOT拡幅、転換及び新規のセンターライン・マイル整備—既存のHOV車線の転換並びに道路回廊の拡幅及び延伸によって、既存の道路回廊にHOT車線を導入するもの
- ・ HOT拡幅—既存の道路回廊に新規のHOT車線を設置するもの

7.0 調査結果の要約

この調査によって、32の州及び一つの属領がISTEAの成立以降、合計で280の有料道路施設の整備を進めたことがわかった。このうち、235は各種の有料道路整備を含んでおり、38は有料橋、7つは有料トンネルを含んでいる。表2は、調査に含まれる主要な整備手法ごとのプロジェクトの構成比を示している。

表2 タイプ別の全有料道路整備プロジェクト

| プロジェクト数 | 整備手法 | 構成比(%) |
|---------|-----------|--------|
| 80 | 新規道路施設 | 28.6 |
| 38 | 新規橋梁 | 13.6 |
| 7 | 新規トンネル | 2.5 |
| 70 | HOT/ETL延伸 | 25.0 |
| 46 | 道路延伸 | 16.4 |
| 33 | 道路拡幅 | 11.7 |
| 6 | 有料転換 | 2.1 |
| 合計 280 | | 100.0 |

この調査で捕捉された280の有料道路プロジェクトのうち125プロジェクトは、独立のグリーンフィールド(新規建設)施設であると考えられる。これらのプロジェクトは、プロジェクトのタイプと進捗段階によって表3のように整理できる。これらは80の有料道路、38の有料橋、および7つの有料トンネルである。1992年から2008年の間に、合計60の新規有料施設が供用された。これらのプロジェクトは36の新規の有料道路、21の新規有料橋、3つの有料トンネルを含んでおり、それぞれが表4に示されている。

表3 タイプと進捗段階別の独立の有料道路整備プロジェクト(2008年12月)

| 有料施設のタイプ | 1992~2008年に供用 | 建設中 | 設計/資金調達中 | 環境影響評価手続中 ⁶ | 計画中 | 合計 |
|----------|---------------|-----|----------|------------------------|-----|-----|
| 有料道路 | 36 | 5 | | 9 | 24 | 80 |
| 有料橋 | 21 | 3 | 1 | 6 | 7 | 38 |
| 有料トンネル | 3 | | | 1 | 3 | 7 |
| 合計 | 60 | 8 | 1 | 16 | 34 | 125 |

⁶ [訳注] 国家環境政策法(Naitonal Environmental Policy Act :NEPA)に基づく環境影響評価手続

表 4 1992～2008 年に供用した新規の独立した有料施設

| Name | State | Location |
|--|-------|---|
| Toll Highways Open 1992-2008 | | |
| 1 Foley Beach Express | AL | Foley |
| 2 Alabama River Parkway | AL | Montgomery County |
| 3 Emerald Parkway | AL | Montgomery County |
| 4 Black Warrior Parkway Bridge | AL | Tuscaloosa County |
| 5 Eastern Transportation Corridor | CA | Orange County |
| 6 Foothill Transportation Corridor | CA | Orange County |
| 7 San Joaquin Hills Transportation Corridor | CA | Orange County |
| 8 SR 125 South / South Bay Expressway | CA | San Diego |
| 9 Northwest Parkway | CO | Denver |
| 10 E-470 (4 segments) | CO | Denver |
| 11 Delaware SR1 | DL | Dover Airforce Base to Churchman's Crossing |
| 12 Polk Parkway SH 570 | FL | Lakeland (<i>east of Tampa</i>) |
| 13 Osceola Parkway | FL | Orlando |
| 14 Seminole Expressway SH 417 Project 1 | FL | Orlando (<i>northeast</i>) |
| 15 Daniel Webster Western Beltway Part A SH 429 | FL | Orlando (<i>northwest</i>) |
| 16 Suncoast Parkway | FL | Tampa |
| 17 Veterans Expressway SH 589 | FL | Tampa (<i>northwest</i>) |
| 18 Beaver Valley Expressway (James E. Ross Highway) | PA | Beaver County |
| 19 Mon/Fayette Expressway | PA | Pittsburgh |
| 20 Southern Beltway (Findlay Connector) | PA | Pittsburgh |
| 21 Greensburg Bypass (Amos K. Hutchison Bypass) | PA | Westmorland |
| 22 Southern Connector | SC | Greenville |
| 23 Cross Island Parkway (US 278) | SC | Hilton Head |
| 24 CR 183-A Turnpike | TX | Austin |
| 25 President George Bush Turnpike | TX | Dallas North |
| 26 121 Tollway (Segment 1)- Denton Tap Rd to Old Denton Rd | TX | Dallas, Collin, Denton counties |
| 27 Fort Bend Parkway Tollroad | TX | Houston |
| 28 Grand Parkway, segment I-2 | TX | Houston |
| 29 Sam Houston Tollway | TX | Houston |
| 30 Westpark Tollway | TX | Houston |
| 31 Camino Columbia | TX | Laredo |
| 32 Loop 49 (Segments 1 and 2) | TX | Tyler |
| 33 Adams Avenue Parkway | UT | Ogden |
| 34 Chesapeake Expressway | VA | Chesapeake VA |
| 35 Dulles Greenway | VA | Loudoun County |
| 36 Pocahontas Parkway VA 895 | VA | Richmond |

表 4(続き) 1992～2008 年に供用した新規の独立した有料施設

| | Name | State | Location |
|------------------------------------|--|-------|-------------------------|
| Toll Bridges Open 1992-2008 | | | |
| 1 | Benicia-Martinez Bridge (Northbound Span) | CA | Bay Area |
| 2 | Midpoint Memorial Bridge | FL | Cape Coral / Fort Myers |
| 3 | Sanibel Causeway | FL | Cape Coral / Fort Myers |
| 4 | Garcon Point Bridge (SR 281) | FL | Pensacola |
| 5 | Mid-Bay Bridge | FL | Pensacola |
| 6 | Frank E. Bauer Bridge | IL-IA | Rockford |
| 7 | Blue Water Bridge | MI | Port Huron |
| 8 | Lake of the Ozarks Community Bridge | MO | Ozarks |
| 9 | Ocean City Longport Bridge | NJ | Cape May County |
| 10 | Teodoro Moscoso Bridge | PR | San Juan |
| 11 | Camino Real International Bridge | TX | TX-MX border |
| 12 | Bridge of the Americas | TX | TX-MX border |
| 13 | Brownsville & Matamoros Bridge | TX | TX-MX border |
| 14 | Los Indios-Lucio Blanco Bridge | TX | TX-MX border |
| 15 | Pharr-Reynosa International Bridge | TX | TX-MX border |
| 16 | Veterans International Bridge at Los Tomates | TX | TX-MX border |
| 17 | World Trade / Laredo North Bridge | TX | TX-MX border |
| 18 | Weslaco-Progreso International Bridge | TX | TX-MX border |
| 19 | Chesapeake Bay Bridge-Tunnel (Parallel Crossing) | VA | Chesapeake |
| 20 | George P. Coleman Bridge | VA | Hampton |
| 21 | New Tacoma Narrows Bridge | WA | Tacoma |
| Toll Tunnels Open 1992-2008 | | | |
| 1 | Anton Anderson Memorial Tunnel | AK | Whittier, AK |
| 2 | Ted Williams Tunnel | MA | Boston |
| 3 | Addison Airport Toll Tunnel | TX | Dallas |

独立した施設に加えて、この調査は 155 の追加的な有料道路整備の状況をとりまとめており、これらは既存の高速道路回廊の拡幅又は延伸、既存の無料道路の有料への転換、および既存の高速道路回廊へのHOT又はETLの追加を含んでいる。既存の高速道路の改良のうち、ほぼ半数に相当する 70 は各種のHOT又はETL車線を含んでおり、これは混雑を管理するために料金を利用することに対する関心の増大を反映している。

全体的に見れば、この調査で捕捉されたすべての整備プロジェクトは、一仮にすべてが完成すれば一15,700 車線マイルに近い容量を持つ、4,500 センターラインマイルの有料高速道路、合計 38 の新規橋梁および 7 つの新規トンネルを設置することになる。

表 5(1992 年以降のタイプ別のインターステート及び非インターステート有料道路事業の内訳)は、本調査で捕捉された 235 の道路整備プロジェクトをプロジェクトのタイプおよびインターステート指定の有無別に整理している。これは 71 の高速道路整備プロジェクトは、インターステートに包含されており、164 は非インターステート路線において提案されている。非インターステート路線において有料道路整備が優勢であるのは、ISTEAの成立まではインターステート高速道路網においては有料化は認められていなかったという事情を反映している。2005 年のSAFETEA-LU授權法⁷は特定のインターステート施設において管理レーンの利用の拡大を認めるパイロット・プログラム、および、資金調達手段として有料化以外では費用の制約によって整備することが不可能な特定のインターステート高速道路において有料制を限定的に利用することを認めるパイロット・プログラムを創設した。

表 5 に示されているように、71 のインターステート高速道路網に対して提案された整備プロジェクトのうち、

⁷ [訳注] 現在実施中の連邦陸上交通予算の中期計画で、「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」の略称である。

3つは新規のセンターライン施設の建設を含んでいる。残りの68は5つのインターステート高速道路への有料制の導入、43の種々のタイプのインターステートのHOTおよびETLへの改良、12のインターステートの一部としてあらかじめ指定されていた有料施設の拡幅を含んでいる。

本調査で捕捉された164の非インターステートの改良のうち、77は新規のグリーンフィールドの独立した有料施設(一つの完全ETL施設を含む)および、有料化される予定の置き換え施設の建設を含んでいる。追加的な43の整備は既存の非インターステート有料施設の延伸の建設を含んでいる。またこの調査は非インターステート路線において提案されているHOT又はETLは27、拡幅は20、鉄道のための拡幅が一つ、有料への転換は一つであることが明らかになった。

いくつかのプロジェクトについては、費用に関する情報が不完全又は暫定であることを前提として、車線マイルあたりの平均建設費は10.26百万ドルであると算定され、この白書の表5から9に示されているコストデータを算定するために使用された。この数字を本調査で捕捉されたすべての有料道路整備プロジェクトに適用すると、235のプロジェクトの全体建設費は1,600億ドルを超える。データベースそのものは入手可能な整備費用のみを含んでいることに注意すべきである。合計すると、本調査で捕捉された建設費合計額は1,360億ドルである。

表 5 1992 年以降のタイプ別のインターステート及び非インターステート有料道路事業の内訳

| 整備のタイプ | プロジェクトの数 | 州の数 | センターライン・マイル | 比率(%) | 車線マイル | 資本費用(百万ドル) |
|----------------------|----------|-----|-------------|-------|--------|------------|
| インターステート有料施設 | | | | | | |
| ETL拡幅 | 3 | 1 | 75 | 4.6 | 193 | 4,031 |
| HOT転換 | 8 | 5 | 133 | 8.1 | 296 | 237 |
| HOT転換及び拡幅 | 4 | 1 | 156 | 9.5 | 371 | 420 |
| HOT拡幅 | 33 | 9 | 628 | 38.5 | 1723 | 33,388 |
| HOT拡幅、転換および新規のCLM | 1 | 1 | 19 | 1.2 | 38 | 1,400 |
| 新規センターライン | 3 | 2 | 210 | 12.9 | 840 | 6,666 |
| 新規センターライン延伸 | 1 | 1 | 13 | 0.8 | 75 | 795 |
| 有料への転換 | 5 | 1 | 69 | 4.2 | 138 | NA |
| 拡幅 | 13 | 8 | 332 | 20.3 | 858 | 7,035 |
| 小計 | 71 | | 1,634 | 100.0 | 4,532 | 53,972 |
| 非インターステート有料施設 | | | | | | |
| ETL拡幅 | 1 | 1 | 16 | 0.6 | 65 | 1,354 |
| HOTへの転換 | 6 | 3 | 61 | 2.1 | 103 | 83 |
| HOTへの転換および拡幅 | 4 | 1 | 145 | 5.0 | 290 | 328 |
| HOT拡幅 | 10 | 4 | 101 | 3.5 | 365 | 7,066 |
| 新規センターライン | 75 | 16 | 1,714 | 59.6 | 7,188 | 57,043 |
| 新規センターライン ETL | 1 | 1 | 18 | 0.6 | 108 | 2,570 |
| 新規センターライン延伸 | 45 | 9 | 540 | 19.1 | 2,325 | 24,643 |
| センターライン置換 | 1 | 1 | 2 | 0.1 | 13 | 2,800 |
| 鉄道拡幅 | 1 | 1 | 14 | 0.1 | NA | 5,200 |
| 有料への転換 | 1 | 1 | 3 | 0.1 | 11 | NA |
| 拡幅 | 19 | 5 | 254 | 8.8 | 690 | 5,655 |
| 小計 | 164 | | 2,877 | 100.0 | 11,158 | 106,741 |

表 5 (続き) 1992 年以降のタイプ別のインターステート及び非インターステート有料道路事業の内訳

| 整備のタイプ | プロジェクトの数 | 州の数 | センターライン・マイル | 比率(%) | 車線マイル | 資本費用(百万ドル) |
|-------------------|------------|----------|--------------|--------------|---------------|----------------|
| すべての有料施設合計 | | | | | | |
| ETL拡幅 | 4 | 2 | 91 | 2.0 | 258 | 5,385 |
| HOTへの転換 | 14 | 6 | 193 | 4.3 | 399 | 320 |
| HOTへの転換および拡幅 | 8 | 1 | 301 | 6.7 | 661 | 748 |
| HOT拡幅 | 43 | 10 | 730 | 16.2 | 2,087 | 40,454 |
| HOT拡幅、転換および新規のCLM | 1 | 1 | 19 | 0.4 | 38 | 1,400 |
| 新規センターライン | 78 | 17 | 1,924 | 42.7 | 8,028 | 63,709 |
| 新規センタライン ETL | 78 | 17 | 1,924 | 42.7 | 8,028 | 63,709 |
| センターライン置換 | 1 | 1 | 18 | 0.4 | 108 | 2,570 |
| 新規センターライン延伸 | 46 | 9 | 561 | 12.4 | 2,400 | 25,438 |
| 鉄道拡幅 | 1 | 1 | 14 | 0.3 | NA | 5,200 |
| 有料への転換 | 6 | 2 | 72 | 1.6 | 149 | NA |
| 拡幅 | 32 | 11 | 586 | 13.0 | 1,548 | 12,690 |
| 合計 | 235 | - | 4,511 | 100.0 | 15,690 | 160,713 |

7.1 1992 年以降の州別の有料道路事業

次のページの表 6 でわかるように、有料道路の地理的分布は非常に不均一であり、12ほどの州に集中している。これらの州は、典型的には大都市圏が急激に拡大している地域又は長年にわたり有料道路の伝統がある地域である。有料制は単に資金不足の問題に対処するために他の州でも採用されている。表 6 は州別の有料道路事業を示している。

表 6 1992 年以降の州別の有料道路、橋梁、トンネル事業の内訳

| 州 | 有料道路 整備合計 | 計画中 | 環境影響評 価中 | 設計/資金調 達 | 建設 | 供用中 |
|----------------|--------------|-----|-------------|-------------|----|-----|
| Texas | 78 | 19 | 7 | 13 | 11 | 28 |
| California | 45 | 25 | 8 | 1 | 4 | 7 |
| Florida | 37 | 5 | 2 | 5 | 7 | 18 |
| Virginia | 14 | 2 | 4 | | 2 | 6 |
| Colorado | 11 | 3 | 4 | | | 4 |
| North Carolina | 9 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 |
| South Carolina | 9 | 6 | | 2 | | 1 |
| Illinois 1 | 7 | | | | 5 | 2 |
| Pennsylvania | 7 | | 2 | | 1 | 4 |
| Alabama | 5 | 1 | | | | 4 |
| Arizona | 5 | 5 | | | | |
| Tennessee 2 | 5 | 5 | | | | |
| Washington 3 | 5 | 1 | 2 | | | 2 |
| Louisiana | 4 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Maryland | 4 | | 2 | | 2 | |
| Puerto Rico | 4 | | | 2 | 1 | 1 |
| Utah | 4 | | | | 1 | 3 |
| New Jersey | 3 | | | 2 | | 1 |
| Oklahoma | 3 | | | | | 3 |
| Alaska | 2 | | 1 | | | 1 |
| Delaware | 2 | | | | 1 | 1 |
| Maine | 2 | 1 | | | | 1 |
| Michigan | 2 | | 1 | | | 1 |
| Minnesota | 2 | | | | 1 | 1 |
| Missouri 4 | 2 | | | 1 | | |
| Arkansas | 1 | 1 | | | | |
| Georgia | 1 | 1 | | | | |
| Indiana 5 | 1 | 1 | | | | |
| Kansas | 1 | | | | | 1 |
| Massachusetts | 1 | | | | | 1 |
| Mississippi | 1 | 1 | | | | |
| Nevada | 1 | 1 | | | | |
| Ohio | 1 | | | | 1 | |
| West Virginia | 1 | | 1 | | | |
| 合計 | 280 | 82 | 38 | 28 | 39 | 93 |

1: Washington-Oregon 橋が環境影響評価中 2: Missouri-Illinois 橋が環境影響評価中

3: Tennessee-Arkansas 橋が計画中 4: Illinois-Iowa 橋が供用 5: Indiana-Kentucky 橋が計画中

最も活発な州における事業の特徴は以下のとおりである。

- ・ テキサス—ISTEA以降、合計で78の道路、橋梁、トンネルが実施されており、テキサスはすべての州の中で最も活発に有料道路事業を実施していることになる。この結果は、テキサス州交通省の新規の容量増加は有料制を優先して検討するという方針およびコンセッション方式による官民パートナーシップの積極的な追及から驚くべきことではない。テキサスの有料制における革新性は、課金の積極的な推進と調達および契約手続きの開発と標準化にある。それに加えて、州当局以外にいくつかの新規の地域及び大都市の有料道路公社が権限を付与された。これらのプロジェクトのうち28が、1992年から2008年の間に完了し、残りの50が進行中である。これらのプロジェクトは、テキサス・ターンパイク・オーソリティおよび地方機関(公共交通機関、地域有料道路公社、地域モビリティ公社)が事業主体となっている。テキサスはまた、大規模回廊において、広範囲の地域のモビリティを促進するための資金に充当するための前払い金を含む民間とのコンセッション契約の協議を行ってきた。2008年12月に、テキサス州の有料プロジェクトにおける民間参画に関する法制度調査委員会は、州の立法府に対して、新規の有料道路官民パートナーシップ・プロジェクトの18ヶ月の緊急停止措置を終了するように勧告し、いずれの伝統的な手法も州の交通の資金的な不足を補うには十分ではないことを指摘した。また委員会は、州が有料プロジェクトを公共調達として実施するか、官民協力により実施するかについての費用を比較するために公共部門比較指標法を用い、さらにその分析を納税者のより良いバリュー・フォー・マネーを達成する方法を明らかにするために用いることを勧告した。I-35およびI-69のトランス・テキサス・コリダー・プロジェクトは多くの部分が決定していないので、今回のデータベースには含まれていないことに注意すべきである。
- ・ カリフォルニア—カリフォルニアはISTEAの成立以降の有料事業は合計45プロジェクトで第2位である。これらは7つの供用中のプロジェクトが含まれており、その中には合衆国において初めて最も成功したいくつかのHOT車線がある。カリフォルニアにおける現在調査中又は進行中の38のプロジェクトのうち、34は多様な種類のHOT車線の導入を含んでいる。これらのプロジェクトはサンディエゴにおける大規模な延伸およびロス・アンジェルスにおける市の連邦交通省との混雑緩和デモンストレーション協定の一部としての二つのHOT車線への転換の導入、オレンジ郡、サンベルナルド郡、およびリバーサイド郡におけるHOTの実施可能性調査、並びに湾岸地域の6つの郡における600マイルのHOT車線網の開発という積極的な検討を含んでいる。
- ・ フロリダ—フロリダはISTEA以降の有料事業において、37プロジェクトの実施で第3位である。これには1992年から2008年の間に供用した18プロジェクトが含まれている。フロリダの有料道路はフロリダ州交通局の一部局であるフロリダ・ターンパイク・エンタープライズ並びにマイアミ、タンパ、およびオレンジ郡等の地方高速道路公社によって実施されている。同州で直近に供用した有料道路はI-95急行車線—マイアミの連邦交通省との都市パートナーシップ協定に基づいて実施される新規のHOTへの転換プロジェクトである。
- ・ バージニア—バージニアはISTEAの成立後14の有料プロジェクトを実施し、供用中の6つの施設がある。バージニアの有料プロジェクトは1995年の州官民交通法に基づいて実施されており、これは民間主体が有料施設を資金調達、建設、改良、維持、運営する契約を結ぶことを可能にしている。I-495、I-95/395を含むいくつかのバージニアの有料プロジェクトは、当初、民間部門有料道路開発者によってバージニア交通局に提出された非強制的PPTA⁸提案の形で導入された。
- ・ コロラド—コロラドはいろいろな進捗段階の合計11の有料プロジェクトで、バージニアの次に位置する。これらは州の政策的な一部門として設立された公共高速道路公社によって整備された4つの供用中の施設を含んでおり、その中の一つであるノースウエスト・パークウェイは、最近、革新的な官民パート

⁸ [訳注] Public-Private Transportation Act(官民交通法)で、バージニア州の民営化道路の授権法のこと

ナーシップによって長期の運営及び維持が民間部門に移転された。コロラドはコロラド有料エンタープライズ(コロラド州交通局の一部門)が事業主体であり、現在体系的な実行可能性調査を実施している。

現在有料プロジェクトを実施している他の州は、ノースカロライナおよびサウスカロライナ(それぞれ一つの供用中施設と8つの有料改良プロジェクトが進行中である)、ペンシルバニア(4つのプロジェクト完了、3つが進行中)、イリノイ(2つが供用中、5つの改良が導入中)、アラバマ、アリゾナ、テネシー、ワシントン州ではそれぞれ5つの改良が調査中、又は既に導入済みである。さらに20州及びひとつの属領で一つから4つの有料道路プロジェクトを実施中である。

7.2 1992年以降に開始された有料プロジェクトの進捗段階

表7はISTEAの成立以降に調査または事業化された235プロジェクトの進捗段階を示している。これらの施設が提供する4,511センターラインマイルのうち、約22%が供用中、13%が建設中、11%が設計/資金調達中(事業決定登録済で定義)、15%が環境影響評価中(事業決定登録前)、39%が計画中之である。この報告書の5.0で示されているように、計画中之又は環境影響評価中の多くのプロジェクトは、有料道路として建設されないかもしれない。したがって、この表は次の10年間に出現するプロジェクトの数を過大評価している可能性がある(これらのプロジェクトが伝統的な資金調達方法によって整備されるかもしれない、追加的なプロジェクトが有料道路として事業化されるかもしれない)。しかしながら、多くのプロジェクトが進捗の初期段階にあるとしても、次の10年間の新規の有料道路の割合は飛躍的に増大することは確実である。

表7 1992年以降に開始された有料道路プロジェクトの進捗段階

| 段階 | 数 | 州 | センターライン・マイル | 比率(%) | 車線マイル | 資本コスト(百万ドル) |
|----------|-----|----|-------------|-------|--------|-------------|
| 供用中 | 70 | 17 | 1,008 | 22.4 | 3,903 | 40,040 |
| 建設中 | 36 | 13 | 571 | 12.7 | 1,734 | 17,793 |
| 設計/資金調達中 | 26 | 9 | 483 | 10.7 | 1,887 | 19,363 |
| 環境影響評価中 | 31 | 10 | 676 | 15.0 | 2,266 | 23,253 |
| 計画中之 | 72 | 17 | 1,772 | 39.3 | 5,900 | 60,535 |
| 合計 | 235 | - | 4,511 | 100.0 | 15,690 | 160,984 |

7.3 1992年以降に開始された課金方法別の有料道路プロジェクト

料金は道路の資金調達と同様に、需要管理に関連したいろいろな背景の下で導入されている。表8に示されているように235の整備事業のうちの殆どは、自らの用地内に存在する一般的な目的の有料プロジェクトである—すべての車線に課金されるか、既存の有料道路の拡幅である。

しかしながら、料金は、既存の無料道路に付加された有料車線という形で「管理車線」戦略の一環として利用されている。進行中のプロジェクトのうち30%近くは特別の管理機能を持っている。1992年以降に提案された4,503センターラインマイルの有料道路プロジェクトのうち、5%はエクスプレス車線、21%はHOT車線、3%が変動料金で課金されるHOT車線である。これらは以下を含んでいる。

- ・ エクスプレス車線は付属する無料車線の混雑にもかかわらず上質のサービスを提供するために変動

料金が課される。

- ・ 多人数乗車有料車線(HOT)は、一人乗車の車両に課金し、いくつかの種類を設けて許可されたHOVおよび公共交通車両の優先的利用を認める。
 - ・ HOV車線をHOTでの運営に転換する(HOTへの転換)
 - ・ 新規のHOT車線の設置による拡幅(HOT拡幅)
 - ・ 公表された計画によって一日の中で料金水準が変動する確定型変動料金HOT車線
 - ・ 料金水準が需要と走行状態によってリアルタイムで変動する動的に課金されるHOT車線
- これらの課金政策においては、料金の徴収はプロジェクトの収入による資金調達と直接に結びついてい
- るかもしれないし、結びついていないかもしれない。

表 8 1992 年以降に開始された課金方法別の有料道路プロジェクト

| 課金方法 | 数 | 州 | センターライン・マイル | 比率(%) | 車線マイル | 資本コスト(百万ドル) |
|------------|-----|----|-------------|-------|--------|-------------|
| エクスプレス有料車線 | 11 | 3 | 243 | 5.4 | 705 | 7,233 |
| HOT車線 | 47 | 8 | 939 | 20.8 | 2,297 | 23,565 |
| 動学的課金HOT車線 | 8 | 2 | 116 | 2.6 | 333 | 3,417 |
| HOV又はHOT車線 | 6 | 1 | 75 | 1.7 | 151 | 21,547 |
| 有料道路 | 163 | 26 | 3,138 | 69.6 | 12,205 | 125,221 |
| 合計 | 235 | - | 4,511 | 100.0 | 15,690 | 160,984 |

7. 4 1992年以降に開始された施設のタイプ別の有料プロジェクト

1992年以降に提案された235の有料プロジェクトのうち、41は都市間施設であった。しばしば区分することは難しいが、102 が都市周辺又はバイパス(この調査では非放射状として表示されている)であり、92 が都市放射状道路である。センターライン・マイルで見れば、1992 年以降に提案された有料制による整備のうち27%は都市間有料施設であり、45%は非放射状、28%は放射状の有料道路である。この情報は表 9 に示されている。

表 9 1992 年以降に開始された施設のタイプ別の有料道路プロジェクト

| 課金方法 | 数 | 州 | センターライン・マイル | 比率(%) | 車線マイル |
|---------|-----|----|-------------|-------|--------|
| 都市間有料道路 | 41 | 15 | 1,212 | 26.9 | 4023 |
| 非放射状道路 | 102 | 18 | 2,033 | 45.1 | 7,654 |
| 放射状道路 | 92 | 17 | 1,266 | 28.1 | 3,014 |
| 合計 | 235 | - | 4,511 | 100.0 | 15,690 |

7.5 1992年以降に開始された官民パートナーシップを使用した有料プロジェクト

米国内における既存の有料施設の殆どは公共の有料道路管理者によって整備されてきたが、ISTEA以降は有料制の道路整備のうち20%以上がPPPを使用していた。PPPにおいては民間主体が有料道路開発、建設、またある場合には資金調達と運営に責任を持ってきた。本調査で捕捉された24の有料整備は、PPPモデルを用いて導入され、PPP手法はさらに24の事業において検討されている。パートナーシップを伴う48プロジェクトの数とタイプが表10に示されている。今回の調査は1992年から2008年の間に開始された新規の有料道路事業を明らかにすることに焦点を絞ったため、本調査には公共有料道路施設の長期コンセッション(シカゴスカイウェイ、インディアナ有料道路)は含んでいないことに注意すべきである。ポカポントス・パークウェイは調査期間において建設されたので含まれている。この道路のリッチモンド国際空港までの延伸もまた本調査に含まれている。しかしながら、既存の路線の長期リースについては含まれていない。

表10 タイプ別の官民パートナーシップ

| 数 | PPP整備のタイプ |
|----|------------------|
| 4 | ETL拡幅 |
| 1 | HOTへの転換 |
| 1 | HOVへの転換、拡幅、CLM整備 |
| 8 | HOT拡幅 |
| 25 | 新規のセンターライン・マイル施設 |
| 6 | 新規のセンターライン・マイル延伸 |
| 1 | 鉄道拡幅 |
| 2 | 拡幅 |

本調査に収録された残りの有料道路プロジェクトのうち、57の完成した有料道路プロジェクトは民間の参画なしに建設され、現在事業化されている74プロジェクトは民間の参画の計画がない。事業主体はその他の55について決定していない。さらに、一つのHOT車線プロジェクトに対するコンセッションは当初PPPで導入されたが、後に公共セクターによって買収された。この情報は以下の表11に要約されている。

この調査では計画中のプロジェクトの個別の資金構成や構造について明らかにすることはできなかったが、有料道路の整備と資金調達における民間の役割は以下の理由で増大している。

- 近年の法制における柔軟性の増大—民間活動債(PABs)を用いた有料道路の民間資金調達に関する税金の取扱、交通インフラ資金調達及び革新法に基づく現在の信用危機に対応するための新規の信用支援の形態、SEP-15プログラムによる官民パートナーシップを含む調達手続きにおける実験的な柔軟性
- 州および地方における官民パートナーシップ有料プロジェクトの事業化手続きの「制度化」—これはこれらのプロジェクトが経営管理上の重荷とならないためである。これは標準化された調達手続き、パフォーマンス指標、タームシートフォーマットおよびプロジェクトの事業化プロセスにおいて容易に再現できるものを作成することにより、職員の負担を軽減する
- 国際的な慣行を米国の有料道路プロジェクト・ファイナンス(資金構成、コンセッション期間、持分利益、比較装置の利用)に導入し、有料道路の運営において米国の地方資金調達モデルで伝統的に考慮されてきた財務的な実現可能性の間口を広げる
- PPPの便益は以下のものを含む。かつては交通のために利用可能でなかった新たな資金調達手法への道を開く、民間部門の精力的に効率性を追求するモチベーションを獲得する、ライフサイクル原

価計算の便益を最大化する、プロジェクトの導入を加速する、および限られた公共資金を他の用途に転用する能力を提供する。

8.0 現在の潮流の示唆するもの

本調査は現在の有料道路事業の進捗状況を測定するのを助けるベンチマークを提供している。これらの変化のいくつかは将来への示唆に当てはめることができる。

8.1 有料道路事業の整備速度の変化

現在のところ、有料制は我が国の道路整備プログラムにおいて特定部門に特化した役割を担っている。すなわち、新規の道路の建設と既存の容量における混雑の管理である。過去十年間にわたり、全国で1年間に供用される約 150 マイルの新規のアクセスコントロールされた高速道路(インターステートおよびその他の高速道路)のうち 50 から 75 マイルは新規の有料道路事業によるものである。したがって、有料道路は新規の高規格の道路網の 3 分の 1 から 2 分の 1 を担っていることになる。さらに言えば、新規の伝統的な高規格の道路容量の整備速度は若干増加するかもしれないが、有料道路事業の整備速度は過去 10 年の年あたり 50 から 75 マイルから、次の 10 年間の年あたり 180 マイルへと飛躍的に増大することが予想される。これは現在、建設中又は設計/資金調達中、および一部の環境影響評価中及び計画中の進捗段階にあるプロジェクトによるものである。

表 11 1992 年以降に官民パートナーシップを用いて開始された有料道路プロジェクト

| 民間参画の状況 | 数 | 州 | センターライン・マイル | 比率(%) | 車線マイル | 資本コスト(百万ドル) |
|----------------------------|-----|----|-------------|-------|--------|-------------|
| 民間参画の有料道路 | 24 | 9 | 635 | 14.1 | 2,165 | 22,210 |
| 民間参画の可能性のある有料プロジェクト | 24 | 12 | 921 | 20.4 | 3,247 | 33,318 |
| 民営をやめた有料道路 | 1 | 1 | 10.0 | 0.2 | 40.0 | 410 |
| 未決定の有料事業で民間参画を伴うもの | 55 | 9 | 1,128 | 25.0 | 3,184 | 32,673 |
| 民間参画なく完成した有料事業 | 57 | 15 | 1,128 | 19.1 | 3,411 | 34,996 |
| 現時点では民間参画が予定されていない進行中の有料事業 | 74 | 16 | 955 | 21.2 | 3,643 | 37,376 |
| 合計 | 235 | - | 4,511 | 100.0 | 15,690 | 160,984 |

8.2 料金収入の資金としての可能性

ISTEA以降、道路基金合計額(名目)は 50%以上増加したにもかかわらず、全交通資金調達における利用者料金(燃料税、料金および手数料)の割合は、ほぼ一定のままである。表12は 2006 年に道路に使われた収入の内訳を示している。

料金は引き続き、道路関係収入全体の約 5%を占めている。収入(すべての政府のレベル)の増加は 1993 年の 30 億ドルから 2006 年(入手可能な最新の年)の 80 億ドルだった。

料金収入は、現在のところは道路関連収入全体の相対的に小さな割合(国全体で1650億ドルのうち80億ドル)しか占めていないが、料金はすでにいくつかの州交通局の重要な収入源である。6つの大規模州(フロリダ、イリノイ、ニュージャージー、ニューヨーク、ペンシルバニア、およびテキサス)における州及び地方の有料道路からの年間料金収入は5億ドルを超えている。これらの受取金は、しばしば債券発行の基礎として使われ、したがっていつでも高速道路のために使用可能で、ずっと多額な料金から発生する収入に転換される。有料道路の民間へのコンセッション(イリノイ、インディアナおよびテキサス)もまた他の交通整備のために使用されている。

最も大きい容量のニーズを持つ最も成長率の高い州(テキサス、カリフォルニア、バージニア、コロラド等)における現在の有料道路の開発の水準は、新規の高規格道路の容量は有料制(HOT車線の整備を含む)によって整備しようとする政策が反映されたものである。さらにいくつかの場合には、料金収入は州及び地方の他の収入源と合算されている。

表 12 2006年に道路整備に使われた収入(徴収主体別) 単位 10億ドル

| 収入源 | 連邦計 | 州機関 | 地方政府 | 合計(金額/構成比) |
|--------------|-----|-----|------|------------|
| 自動車燃料及び車両税 | 32 | 51 | 2 | 85/52% |
| 料金 | - | 7 | 1 | 8/5% |
| 財産税およびアセスメント | - | - | 9 | 9/5% |
| 一般財源からの補填 | 2 | 5 | 20 | 26/16% |
| 他の税及び手数料 | | 6 | 5 | 10/6% |
| 投資収入及びその他の受取 | | 4 | 5 | 9/5% |
| 債券発行収入 | - | 12 | 6 | 18/11% |
| 受取額総合計 | 34 | 84 | 48 | 165/100% |

出典:2006 Highway Statistics TableHF-1

複数の有料プロジェクトを有する多くの州では、有料プロジェクトの事業化プロセスは伝統的なアドホックな手法を超えて、より標準化された方法に移行しており、それによって手続き費用を削減し、事業化スケジュールを効率化している。

9.0 将来起こりそうなこと

料金収入は米国の道路プログラムにおいて、控えめではあるけれども増大している構成要素である。本調査は将来において有料道路が果たすであろう、より大きな役割を示すいくつかの重要な潮流を示している。

- ・ 現在の金融情勢は取引量を停滞させ、道路のための資金調達における不確実性を増大させる—短期的には景気後退と資本市場の混乱の組合せは有料道路の資金調達において大きな不確実性をもたらす。料金担保および伝統的な交通収入および資金調達に影響を及ぼす。信用市場が機能すると仮定すれば、有料道路の信用構造は、長期債務および株式の双方における相対的な魅力により、回復すると思われる。
- ・ 連邦補助プログラムの再授権は有料制を支援するかもしれない—交通省長官による2008年7月の提言は州及び地方による有料化と課金についてより大きな柔軟性を与えるものである。加えて、全国陸上交通政策及び歳入調査委員会と全国陸上交通インフラ資金調達委員会の両方が、資金調達の難しさを認識し、高速道路の資金調達において有料制と課金が主要な役割を果たすことを示唆している。

- ・ 有料道路業界における金融的、経営的、技術的知識の伸長—多数の有料道路プロジェクトを有する州はプロジェクト・ファイナンスおよび民間にアウトソースした資金調達及び事業化の調達及び経営管理の経験を蓄積している。多額のプロジェクトの開発費用を削減するために調達及び契約手続きの内部組織化を図っている。
- ・ 連邦と州による革新的な手法による資金調達能力の向上の支援—連邦交通省および連邦道路庁は、有料制関連プロジェクトが主要な部分を占める革新的資金調達及びプログラム実施のための技術的能力育成の支援を継続している。連邦道路庁に新設された革新的プログラム実施推進室は、州が革新的なプログラムの創生、資金調達、混雑料金を使った交通プロジェクトの実施するために、より強力で効率的な連邦の支援を行うことが期待されている。それに加えて、連邦交通省はAASHTOと共同でプロジェクト・ファイナンスの高等教育センターを創設して、州の交通局が資金計画の策定及びプロジェクトの管理ツールの作成のための教材を提供している。ある州および地方の指導者はまた革新的資金調達、有料制、及び課金プログラムのための支援を提供している。
- ・ 連邦による信用の支援の継続—SAFETEA—LUはTIFIA信用供与プログラムを通しての大規模な収入ベースのプロジェクトに対する連邦の貸付、保証、及び信用供与を促進している。また、州及び地方政府が他の主要なプロジェクトとともに革新的な有料及び課金プロジェクトの支払いを支援するために免税のPABsを総額 150 億ドルまで使用することを認めている。さらに、有料プロジェクトの計画と認可のための環境影響評価手続きの簡素化に成功した。この中には州が資金調達、プロジェクト開発、及び認可において新たな手法を開発するためにより広範な実験プログラムの利用を含んでいる。
- ・ インターステートの有料化—インターステート高速道路網は特に混雑した大都市圏においては、他の道路よりも相対的にかなり大量の交通量を担い続ける。同時に老朽化するインターステート網は深刻な改築及び維持のニーズがある。有料化は、革新的な課金政策を用いるための二重の機会を提供する。すなわち一つは、混雑を解消する手段を提供することであり、もう一つは国家の増大する投資ニーズに対処するために、新たな収入源を創出することである。現在、NHSの 8.5%が有料であるにもかかわらず、都市部のインターステートの 7%が有料であるに過ぎない。これは主にプロジェクトが 50 年前にインターステート高速道路網に組み入れられたことによる。インターステート高速道路施設を有料化する際の制約は、近年の陸上交通授権法のうち他のパイロット有料化プログラムとともにインターステート網再建設・改築プログラム及びインターステート網建設プログラムによって、若干取り除かれた。二つの国家委員会の勧告は、容量の追加のために現在の制約を減らす方向への傾斜を示している。その理由は、料金はパフォーマンスを向上させ、既存のインターステート高速道路を再建設するための資金を調達するために必要であるという認識があるためである。
- ・ 官民パートナーシップの利用の増加—最近の経験は、連邦および州が、新規の有料施設を開発するためにPPPの利用を奨励するための最も効率的な方法を検討する方向に導いている。現在の信用危機にもかかわらず、民間部門の投資ポートフォリオの潜在的な可能性および世界の株式を道路開発にひきつけることは将来における高速道路資金調達を抜本的に変化させる可能性がある。現在、国中の州および地方の交通当局は、新規の有料プロジェクトの開発において、合衆国の歴史上のどの時代よりも、PPP方式の採用を検討している。
- ・ 混雑管理のための課金並びに新技術及びシステムの利用—最近の混雑およびシステムのパフォー

マンスに関する高速道路政策の議論は、ますます混雑課金、HOT車線、ETL道路網、変動料金を伴う連邦道路庁のパイロット・プログラムに集中している。

いくつかの大都市圏においては、旅行市場において選択肢を提供する手段としてHOT車線網の開発の過程にある。課金が現在の少数のパイロット・プロジェクトの段階を超えて行くにつれて、経験と技術の両方によって刺激されて、有料制についての会話の内容を変えている。同時に、このような動きは、長期における対距離課金の導入に対する関心の増大によって強められるかもしれない。有料化（政策、技術および組織に関する）、混雑課金、および対距離制への収束は、大都市圏における高速道路網の管理と資金調達の新たな方法を予感させる。

- 料金は道路の資金調達と事業化において鍵となる役割を果たす—道路関連収入のほんの少しの割合(20%)しか、新規の高速道路容量増加のために使われていないが、新規の有料プロジェクト収入のより大きな割合(60 から 70%)は新規の高速道路、橋梁、トンネルの容量増加のために使われている。料金収入は、現在のところは道路関連収入全体の相対的に少ない割合(国全体で 1650 億ドルのうち 80 億ドル)しか占めていないが、料金はいくつかの州交通局の必須の収入源である。6 つの大規模州(フロリダ、イリノイ、ニュージャージー、ニューヨーク、ペンシルバニア、およびテキサス)における州及び地方の有料道路からの年間料金収入は 5 億ドルを超えており、これらの受け取金は、しばしばさらに高額の資金調達の梃子となる債券発行の基礎として使われる。ある場合には、料金収入は州及び地方の他の収入源と合算される。有料道路の開発は最も成長率の高い州および大都市圏(そこではテキサス、カリフォルニア、バージニア、コロラドのように、容量のニーズが非常に大きい)の多くで拡大している。新規の高規格道路の容量増加のための有料制の採用は、次の 10 年間に於いてこれらの地域において増大することが予想される。