

## 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、平成20年4月に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報告書を発行しました。また、平成20年9月には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報告書を発行しました。

本報告書は、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す。

米国では、1940～50年代に急増する交通需要に対応するために、各州ごとに債券発行による有料道路が盛んに建設されましたが、1956年以降、道路特定財源制度を設立し、全国的幹線道路網であるインターステート高速道路が、無料で整備されることとなり、現在でも75,000kmにおよぶインターステート高速道路は、無料が基本となっています。

しかしながら、1980年代以降、道路特定財源は、自動車の燃費の向上等による税収の減少や道路以外への用途の拡大、道路の老朽化に伴う維持管理、更新費用の増加等により、逼迫してきたため、連邦政府は連邦補助に加えて民間資本を活用すること（すなわち有料道路とすること）により財源不足を埋めようとする政策に転換しました。これ以後各州で、徐々に有料道路をPPPにより整備するための実施法が制定され、民間資本を活用した高速道路整備が進んでいます。

特に、2005年以降、既存の有料道路であるシカゴ・スカイウェイとインディアナ有料道路を、100年近い長期間にわたり民間企業にリースすることにより、州政府が多額の前払い金（それぞれ約18億ドルと38億ドル）を受け取る契約が締結され、大きなセンセーションを巻き起こしています。

現在米国では、このような既存の有料道路の長期リースに代表されるPPPが、本当に社会の利益となるかどうかについて、真剣な議論が展開されています。

本報告書では、第二部で主要な政府機関、研究所等の報告書、議会証言等を掲載することにより、現在の米国における論調を紹介していますが、それらの理解を助けるための基礎知識として、第一部で米国の道路制度の概要を説明しています。

平成20年12月

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構