

3. 道路整備の制度的、法的枠組み

3-1 行政組織

米国では実際の道路の設計・建設・維持・修繕は州政府が行い、連邦政府は全国共通の基準、仕様の作成・適用に関すること及び連邦補助予算の管理を行っている。連邦政府の道路行政組織は交通省 (Department of Transportation ; DOT) が交通・運輸行政全般を統括し、国全体の交通政策の作成、及び輸送機関相互の発展、国際間の運輸協定等の交渉、実施を担っている。また、その一部組織である連邦道路庁 (Federal Highway Administration: FHWA) が道路行政を担当している。

3-2 道路財源

米国における道路整備の主要財源は、道路信託基金 (Highway Trust Fund) であり、燃料税を始めとする道路利用者税 (Highway user taxes) を主な収入源としている。

2006 年度における同基金の総支出額は 161,061 百万ドル (約 16 兆円) であり、道路利用者税収入は 85,540 百万ドル (約 8.5 兆円) である。

税率はガソリンについてみると、連邦税が 18.4 セント/ガロン、州税が 7.5~28.1 セント/ガロン (州によって異なり加重平均で 19.13 セント/ガロン) である。

3-3 整備計画

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合的整備計画法を策定し、これに基づいて毎年の事業が実施されている。現在実施中の法律は、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、2009 年までを対象として 2005 年 8 月に成立している。SAFETEA-LU は前法 TEA-21 の本来の期限である 03 年の翌年の 04 年から 09 年の 6 年間を対象とし、予算規模 (授權総額) は 2,864 億ドルで、前法 TEA-21 の予算規模 2,170 億ドルを 4 割近く上回るものとなっている。

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

Interstate System Construction Toll Pilot program (Section 1604(c) of SAFETEA-LU)

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。3 事業を選定。本プログラムの第 1 号として、サウスカロライナ州の I-73 プロジェクトが選定された(2007 年 8 月)。

なお、このプログラムを PPP によって実施する場合、非競争条項の合意は禁止されている。

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従来から可能 (1991年 ISTEA (Intermodal Surface Transportation Efficiency Act)による。)

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

Interstate System Reconstruction and Rehabilitation Pilot Program (Section 1216(b) of TEA-21)

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

Value Pricing Pilot (VPP) program (Section 1604(a) of SAFETEA-LU)

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

Express Lanes Demonstration program (Section 1604(b) of SAFETEA-LU)

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

Conversion of HOV lanes into HOT lanes

(Section 1121 of SAFETEA-LU removed Section 102(a) of Title 23 of the United State Code (23 U.S.C.) and replaced it with a new Section 166 → 23 U.S.C 166)

HOVレーンの要件(複数同乗者)を満たさない車に対して料金を徴収することを認める(HOTレーン化)

3-4 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、債券の発行が一般的である。これは、特に長期の債券市場が発達しているため、銀行からの借入金よりも、債券の発行コストが低くなっているためである。米国における公債は、連邦財務省の発行する国債と州政府とその関連機関等が発行する地方債に分けられ、有料道路事業主体（ほとんどは州政府等の関連機関）が発行する債券は、地方債にあたる。有料道路事業主体が発行する債券は、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。一般財源への影響を避けるため、主要な有料道路事業主体の債務残高の大半がレベニューボンドである。

米国の有料道路事業主体では、以下のような債券発行とその償還メカニズムを通して、事業主体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、財務諸表は会計士、法律関係は弁護士等）によって責任を持って作成される。

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、マーケットで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を確実に上回っているように（債券所有者に対してデフォルトを起こさないように）、チェックされる。実際には、債券発行時に償還までの収入と支払い義務額の比率が推計され、公表されているので、実績がこれを下回った場合には、事業主体は料金改定などの対応策を実施しなければならない。

米国においては、上述のような債券による資金調達を基本としながら、前述のように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PPPを推進し、革新的な資金調達手法を導入している。主なものとしては、以下のとおりであるが、いずれも道路整備において連邦資金の使用制限を緩和することにより、民間資金の導入を図るものである。

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

ガービー債は、その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、従来連邦資金を特定の適格プロジェクトにしか使用できなかったものを、その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。この条項に基づいて実施される貸付を Section129 ローンと呼ぶ。

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、公共を問わない事業者に対して、プロジェクトのコストの33%までを連邦資金を貸し付けたり、保証を行なったりできるようになった。