

8. リーズン財団 民営化年次レポート 2006年版（部分訳）

原典表題 Reason Foundation, Annual Privatization Report 2006

原典出典 <http://www.reason.org/apr2006/>、

翻訳 総務部西川企画審議役

関西業務部昆企画審議役

1.0 民営化の動向 [p.3]

長年にわたって民営化という言葉は多くの意味を持ってきた。最も純粋な形態としては、この言葉は政府によって所有されていた空港、鉄道、土地、石油精製施設等の資産の処分を意味する。概念が進化していくにつれて、民営化サービスの提供における民間セクターのより多くの参加を表す包括的な用語になってきた。例えば、アメリカ合衆国における 1000 以上の地方自治体（インディアナポリス、シアトル、ピバリーヒルズを含む）が水道事業についての PPP (public-private partnership)、すなわち水道システムの運営と維持の民間会社への委託に参入した。同様に、数十億ドルの PPP (public-private partnership) の高速道路、橋、トンネルのプロジェクトが、アメリカ、オーストラリア、カナダ、イタリア、フランス等の国々において供用中又は建設中である。

どのような形態であろうとも民営化は政府に市場における競争を持ち込み、これは民営化によらなければ実現されなかったものである。競争は官側により広い選択の余地、より高い品質、より低いコストという利益をもたらす。リーズン財団の副理事長であるエイドリアン・ムーアは民営化の利益について次のように簡潔明瞭に説明している。

「民営化は、アイデア、プロセス、技術革新について今まで見えなかったことを明らかにする。政府の中では成功が十分な形で報われることは殆どない。技術革新や新しいアイデアはしばしば押さえつけられる。しかし、民営化が競争、責任、顧客がものをいう機会をもたらすと、卓越性や技術革新が報われ、平凡さや失敗は制裁を受ける。」

APR が 20 年前に創刊されてから、民営化はアメリカにおいても、国際的にも、新奇な概念から本流のアイデアに進化し続けてきた。以下の例がこのことを証明している。

- 1986 年においては、航空管制サービスは完全に国の領域に属していた。今日では、40 カ国以上で、航空管制システムは 1987 年のニュージーランドを最初にして商業化されている。航空管制サービスの提供の責任を、政府支出の代わりに利用者料金にまかなわれることにより、国から独立の会社に移している。航空管制サービスの商業化の利益は、安全性の向上、フライトの効率性と遅延の防止によるサービス品質の向上、アメリカの政府によって運営されている FAA (連邦航空管制庁) と比較してより低いコストを含んでいる。
- 2005 年の世界銀行の報告によれば、1990 年から 2003 年の間に、120 の発展途上国において、7860 の民営化プロジェクトが実施され、4100 億ドル近くの民営化による手取り金を創出している。

- ・ マーガレット・サッチャーが 1979 年に始めて首相に選ばれたとき、英国政府はまだ石炭、製鉄、石油、電力産業、いくつかの自動車会社、主要な航空会社を保有していた。
- ・ 1990 年に彼女が辞任したときまでに、すべてがサッチャーによって民営化された。彼女のリーダーシップによって、英国は OECD の地位において 19 番目から 2 番目に昇格した。さらに、1979 年と 1997 年の間に英国国民による株式の保有は 7%から 23%に増加し、中間階級が 33%から 50%に増加し、さらに持ち家率が 53%から 71%に増加した。

連邦議会は 1998 年に連邦活動内容改革法 (the Federal Activities Inventory Reform Act : FAIR) を成立させた。

- ・ 連邦議会は 1998 年に連邦活動内容改革法 (FAIR) を成立させたが、この法律はあらゆる連邦の職種を、最も基本的なものとして、「本来的に政府的なもの (inherently governmental)」（政府の職員によってのみ提供可能な活動）と「性質において商業的なもの (commercial in nature)」（民間セクターによって提供可能であり、提供されている活動）に分類した。FAIR は、「競争的なソーシング (Competitive Sourcing)」—特定の業務を遂行するために民間セクターと政府のどちらが最も効率的で有効かを決定するためのプロセスの適用を促進した。ブッシュ大統領の競争的ソーシングの努力は、納税者の税金を節約した。過去 3 年間の競争により、今後数年間で約 560 億ドルが節約されると推計されている。
- ・ FAIR はバージニア州における類似の法律の成立の契機となり、他の州も、この法律を、どのサービスが商業的であり、どれが外部委託されるべきかを決定するための基準として採用している。
- ・ 過去 7 年間で、フロリダ州政府は 130 件以上の政府改革および民間主導案件を開始し、5.5 億ドル以上の節約をもたらした。このような経営管理の卓越性に焦点を当てることによって、同期間に 200 億ドル以上の減税が可能となり、州政府の職員数は、127000 人から 113000 人減少した。これだけでも印象的な偉業であるが、教育および公共安全における職員の増加がなければさらに大きな数字になっていた。
- ・ 全国固形廃棄物管理協会 (the National Solid Waste Management Association) によれば、固形廃棄物の収集・処分の委託率は、1987 年の 30%から 2000 年に 54%に増加した。
- ・ PPP 全国協議会 (the National Council for Public-Private Partnerships) によれば、平均的なアメリカの市は 65 種類の基本的な市のサービス (道路の維持、固形廃棄物の収集・処分、上下水道等) のうち 23 種類を民間セクターに外部委託している。州は業務の約 14%を外部委託している。さらに、1997 年の国際市・郡管理協会 (the International City/County Management Association) による 1400 の市および郡に対する調査報告書によって、90%以上の自治体が、5 年前には内部で行われていたサービスを外部委託していることがわかった。
- ・ 委託契約の市 (Contract City)—非公共または民間セクターの供給者と主要な市のサービス (警察、消防、公共工事、建築、安全等) の数は、カリフォルニア州のレークウッドが初めて 1954 年に形成されて以来増加し続けている。2005 年後半に法人化されたジョージア州のサンディ・スプリング

グスは、最も新しい委託契約の市であるが、過去 50 年間で初の新しい市である。同市は、新たな市による官僚主義を創設することなく、殆どすべての政府サービスを外部委託することを選択した。サンディ・スプリングスに触発され、委託契約による費用節約に影響されて、周辺のフルトン郡内の 4 つのコミュニティが近い将来に市の創設について選挙を実施予定であり、少なくとも3つ以上のジョージア州の新しい市の創設のためのフィージビリティスタディが実施中である。

- ・ レキスネキス¹の検索によれば、「民営化」というキーワードは 1986 年においてアメリカの主要な定期刊行物で 957 の記事において登場した。2005 年には、この用語は 20000 以上の記事において登場しており、メディアにおける民営化に関する注目度が増したことを示唆している。

民営化は一つの政党やイデオロギーに固有の問題ではない。アメリカ合衆国において、民営化は二大政党の指導者によって活用され、あらゆるレベルの政治家が公共サービスを成功裏に民営化できるだけでなく、それを実行した後、再選されることができると表明している。

- ・ ビル・クリントン大統領の民主党政権において、連邦政府は Elk Hills 海軍石油備蓄庫(Naval Petroleum Reserves) 36 億ドル、U. S. Enrichment Corporation (31 億ドル)、その他多種類にわたる数十億ドル規模の施設を売却した。また同政権は、100 箇所以上の空港管制塔および多数の軍の基地の運営について競争を導入した。上下水道システムにおける PPP (public-private partnership) は「古典的なウィン-ウィン」の事例であることを宣言したのも、クリントン政権の環境保護庁である。
- ・ フロリダ州のジェフ・ブッシュ知事の共和党政権は、138以上の公共サービスについて競争性を導入した。これにより、5.5 億ドル以上の費用の削減を実現し、サービスの向上をもたらした。ブッシュ知事は、州に効率的な政府推進センターを創設し、競争自体の評価とともに、いつでも競争が適切であるかを評価するための専門的なプロセスを開発した。
- ・ 共和党员であるステーブン・ゴールドスミスはインディアナポリス市長の任期中に 4 億ドルの費用削減と 80 以上の市のサービス(ごみ収集、道路補修、下水道等)において競争入札を開始した。ゴールドスミスのリーダーシップにより、インディアナポリスは、競争性と民営化における地方自治体のリーダーと考えられている。
- ・ シカゴの民主党市長であるジョン・デイリーは 40 以上の市のサービスを民営化した。実際、彼はシカゴ・スカイウェイの 18 億ドルの民営化に非常に満足したので、現在は市営の駐車場およびミッドウェイ空港についても類似の取引を行うためのロビー活動をしている。
- ・ 民主党員のエド・レンデルペンシルバニア州知事は、フィラデルフィア市長だった時代に、49 の市のサービスを民営化し、2.75 億ドルを節約した。民営化されたサービスの中にはゴルフコース、印刷所、車庫、刑務所がある。

¹ 法律・社会事象に関する検索サービスを提供する商業データベース

他の国々において実施された民営化の数、規模、形態を見るために海外に目を向けると、合衆国ではまだ表面を引っかいたに過ぎないことが明らかになる。他国においては、定常的に民営化されている多くの連邦政府のサービスおよびエージェンシー、例えば、アムトラック、社会保障システム、テネシー溪谷公社、合衆国郵便サービス、航空管制システム、国内電力販売公社が、いまだに政府の手によって固く握られている。

州と地方自治体レベルでも、納税者の税金を節約とサービスの向上を生み出すための巨大な余地が存在している。合衆国の人口の半分以上が飲料水を政府機関から得ており、それを政府機関によって処理されている。いまだに多くの市営の電力、ガス事業体が存在している。さらに、合衆国は、数十カ国において既に節約とサービス向上を享受している空港と高速道路において、民間セクターの扉をたたき始めたに過ぎない。

要約して言えば、民営化と競争というアイデアは、「民営化1986以来」²長い道のりを歩んできたが、いまだに歩むべき長い道があるということである

2.0 陸上交通(Surface Transportation)

2.1 陸上交通の最新情報 [p.92]

A 序説及び概況

近年、政府が道路の修繕や拡張の絶望的な必要性はあるがポケットはほとんど空であることに気づくとともに、有料事業が人気を増している。有料化は、高速道路の資金調達の民営化を表わしている。そのなかで、政府機関と民間主体はともに民間資本市場に対し前払いのファンドの形成をもとめ、それは徴収される料金収入によって投資家に返済される。ますます、新規の有料道路や有料レーンのプロジェクトは、PPP(public-private partnership)のなんらかの形態のもとで、民間部門により開発及び運営されている。有料化及びPPPはともに、21世紀の米国の高速道路の将来にとって、非常に重要な部分を占めるに至っている。

2006年2月に、交通専門家の Kenneth Orski 氏は、*Innovation Briefs* で、「高速道路の有料化が絶頂に達した」と記した。彼は、有料を増やすことに好意的な最近の連邦、州及び地方政府の決定を全体にわたり引用しているとともに、2006年1月のワシントンDCでの交通調査委員会(Transportation Research Board)の年次会議での一般的な声にも言及している。その会議では、高速道路の資金調達のための燃料税の長期間の実現性に関するTRBの特別委員会がレポートを発表し、今後15年間では燃料税は主要な高速道路の資金源としてますます疑わしいとみられ、高速道路の走行マイルに応じた直接の電子的課金へ長期間転換するための基礎を築く、有料化及びPPPの経験を得るための州や連邦の一層の努力を推奨している。

² 最初に発行された本報告書の名称

連邦道路庁(FHWA)のための PB Consult による最近のレポートは、有料化の役割の増大に関する新たな展望を示している。有料道路は162,000マイルの国家幹線道路網(National Highway System)のうち4,630マイル(2.8%)を占めるにすぎないが、それらは毎年65億ドルを生み出している(すべての階層の政府による道路支出全体の4.5%)。しかし、この一面は有料道路の現れつつある役割を大いに控えめに表わしている。そのレポートは、22州及び1つの属領において、1992年以降、計画、環境政策法(NEPA)の調査、設計・資金調達、建設又は運営の段階に至った147の有料プロジェクトを特定している。これらのプロジェクトは、もしすべてが建設されれば、費用は総額767億ドルで、新たに3,400センターラインマイル(centerline mile)(13,800レーンマイル(lane-mile))の容量となる。この割合では、有料道路は新規のアクセス制限された道路(フリーウェイ(freeway)及びインターステートのような長距離の高速道路(highway)の意味)の総マイルの30%から40%を請け合っている、とこのレポートは結論づけている。

2つの鍵となる要因により、このような有料化の急速な伸びを説明することができる。ひとつは、道路投資の必要性と得られる燃料税収入との間のミスマッチである。最新のFHWAの状況と目標達成度(performance)に関する隔年レポートによれば、現在の毎年の道路投資額と資産価値の維持及び交通需要のペースに合わせるために必要な総額との間のギャップは510億ドル/年としている。有料プロジェクトは、このギャップを埋めることを助けている。2番目の要因は、電子的な料金徴収の非常に急速な市場への浸透である。Tollroadsnews.com により実施された調査によれば、2006年第1四半期で、43の米国の大規模な有料道路において、59%を超える取扱いがトランスポンダー(transponder)により処理されている。大規模な有料道路機関は2つ(インディアナ及びオハイオ)を除いてすべてが、電子的な料金徴収を導入している。これらの機関の多くは、高速で(high-speed)、オープンロード(open-road)の料金徴収を導入している。そこでは、料金所は撤去され、料金はガントリー(gantry)の下を通常の高速度で通行することで徴収される。トランスポンダーのない者は、脇に出て旧式の料金所を使わなければならない。ノンストップの電子的料金徴収は、混雑した料金所で長く待たされるといった利用者にとっての大きな問題のひとつを解消した。

最後に、有料化が重要性を増すと同時に、有料プロジェクトへのPPP契約の活用も同様に重要となっている。表9は、PPP有料道路の第一の波が起きた1990年代に開発された有料道路である。ほとんどは小規模なプロジェクトであるが、新規の民間資本投資では総額13億ドル近くとなる。表10は、これまでの既存の有料道路の民営化の結果を表わしており、4つのこのような取引は総額で64億ドルとなる。そして、表11は、新規有料道路又は有料レーンのPPPプロジェクトの一覧であり、2006年初め時点で6州において公式に実施中となっている。

State	Location	Road	Cost (\$B)	PPP Type
AL	Tuscaloosa	Black Warrior Pkwy Br.	\$0.025	BOO
AL	Montgomery	Emerald Mt. Expwy Br.	\$0.004	BOO
AL	Foley	Foley Beach Express	\$0.044	BOO
AL	Montgomery	River Pkwy Bridge	\$0.012	BOO
MO	Lake of the Ozarks	Lake of the Ozarks Br	\$0.040	BOT
ND	Fargo	Fargo Bridge	\$0.002	BOT
CA	Orange County	91 Express Lanes	\$0.130	BTO
SC	Greenville	Southern Connector	\$0.191	DBFO
TX	Laredo	Camino Colombia	\$0.090	BOT
VA	Loudon County	Dulles Greenway	\$0.430	BOT
VA	Richmond	Pocahontas Pkwy	\$0.325	DBFO
Total			\$1.293	

BOO = Build-Own-Operate

BOT = Build-Operate-Transfer

BTO = Build-Transfer-Operate

DBFO = Design-Build-Finance-Operate

State	Location	Road	Cost (\$B)	Type
MI	Detroit	Detroit-Windsor Tunnel	\$0.07	
IL	Chicago	Skyway	\$1.83	99-year lease
IN	Indiana	Indiana Toll Road	\$3.85	75-year lease
VA	Loudoun County	Dulles Greenway	\$0.62	
Total			\$6.37	

State	Location	Route	Est total cost, \$B	Type of Project
CA	San Diego	SR 125	\$0.6	new toll road
CO	Denver	C-470	\$0.4	add HOT lanes
GA	Atlanta	I-75/575	\$1.8	add HOT and toll truck lanes
GA	Atlanta	GA-400	\$1.4	add HOT lanes
OR	Portland	3 new routes	\$1.0	new toll roads
TX	San Antonio to Dallas	TTC-35	\$7.2	new toll road
TX	Dallas	I-635	\$3.0	add HOT lanes, rebuild freeway
TX	Dallas	SH 121	\$0.3	new toll road
TX	San Antonio	Loop 1604	\$0.6	add HOT lanes
TX	Ft. Worth	SH 161	\$0.5	new toll road
VA	TN to WV	I-81	\$7.0	add toll truck lanes, rebuild highway
VA	Northern VA	I-495	\$0.9	add HOT lanes
VA	Northern VA	I-95/395	\$1.0	add HOT lanes
			\$25.7	

B SAFETEA-LUの有料化及びPPPに関する規定

1991年の陸上交通効率化法(Intermodal Surface Transportation Efficiency Act(ISTEA))(1997年までの連邦の高速道路、高速道路の交通安全、輸送機関その他の陸上交通プロジェクトの根拠となる連邦の立法)が制定されて以来、連邦の陸上交通を再根拠付け(reauthorization)する法律は、その都度ますます有料化及びPPPに対して好意的となってきた。「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」(Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users(SAFETEA-LU))は、2005年遅くに制定されたが、これもその例外ではない。連邦補助の高速道路では有料化が禁止されていたISTEA以前の状況と比較して、2006年時点で、連邦プログラムのなかに次のような6つの有料及び課金のプログラムがある。

- **バリュー・プライシング・パイロットプログラム(Value Pricing Pilot Program)** このプログラムのもとで、15のプロジェクトパートナーである州交通省が多様な課金プロジェクトを実施することが認められており、インターステートも含んでいる。
- **エクスプレスレーン・デモンストレーション・プログラム(Express Lanes Demonstration Program)** このプログラムのもとで、最大15プロジェクトまで、混雑したインターステートに高速有料レーン(express toll lanes)を追加することが認められる。
- **インターステート再構築・再生パイロットプログラム(Interstate Reconstruction and Rehabilitation Pilot Program)** このプログラムのもとで、最大3州まで、既存のインターステートを料金による資金調達により再築することが認められる。
- **インターステート建設有料パイロットプログラム(Interstate Construction Toll Pilot Program)** このプログラムのもとで、最大3州まで、新規のインターステートの建設のために料金による資金調達を用いることが認められる。
- **HOVレーンのHOTレーンへの転換(HOV to HOT conversion)** このプログラムのもとで、既存のHOVレーンにおいて、相乗り(high-occupancy)の要件を満たしていない車に料金を課することが認められる。
- **第23編第129条有料協定(Title 23 Sec. 129 Tolling Agreements)** これは、州がインターステートの無料の橋梁を有料の橋梁に架け替えることを認めるもの。

連邦道路庁は、これらのプログラムに関するワンストップの支援を提供する新たな有料化及び課金チーム(Tolling and Pricing Team)を立ち上げた。

これらの6つのプログラムに加えて、SAFETEA-LUには重要な資金調達に関する規定がある。有料プロジェクトに対する連邦の信用援助(credit support)は、TIFIAプログラムのもとで可能となった。そして始めて、民間パートナーがプロジェクトの長期間の所有の利益(例えば、長期コンセッションのもとで)を有するPPP有料プロジェクトが、免税(tax-exempt)の料金収入債(toll revenue bonds)を用い

て資金調達することが可能となった。

C 州の授権立法(enabling legislation)

有料化やPPPについて研究している州は、時として自ら自身の規制が足かせとなっていることに気づく。多くの州では、そのようなプロジェクトを考慮することさえも可能とする立法措置がなく、プロジェクトを計画する以前に立法のステップを最初に踏まなければならない。2005年に、いくつかの州は、有料化及びPPPの基礎を築くための法律の改正を進めた。

テキサス州は、2005年に、ランドマークである2003年の有料化及びPPP法を詳細調整する改正を行った。HB2702は、2005年6月14日に Rick Perry 知事により署名されたが、多くのことを行った。既存の無料道路やレーンの有料への転換に対する議論の芽生えを鎮めるため、同法はそのような転換を承認する地域の住民投票(referendum)を必要としている。同法により、コンセッション又はその他のPPP契約(テキサス州では総合開発契約(Comprehensive Development Agreements)と呼ばれる)の全体は公表されなければならない。ほとんどのコンセッションの期間は、50年間に制限される。非競争条項(non-compete clauses)は、地方政府のプロジェクト又は統一交通計画(Unified Transportation Plan)に位置づけられたプロジェクトを制限又は禁止することができない。そして、州及び地方機関が、PPPプロジェクトの料金レートの設定に使われる算定方法を承認しなければならない。さらに加えて、料金収入だけで自立採算が取れない有料プロジェクトに対して州が投資できる年間の総額が、8億ドルから20億ドルに増やされた。

2006年の第1四半期に、2つの新たな州の授権法案が成立した。**インディアナ州**では、Mitch Daniels 知事の法案が成立した。それは、インディアナ有料道路(Indiana Toll Road)の長期リースを根拠づけるとともに、インディアナポリス(Indianapolis)からエヴァンズヴィル(Evansville)までのI-69を有料道路、一たぶんPPP契約による、として開発することを認めるもの。そのほかのPPP有料道路の見通しはほとんどないので、州はより広範な有料化・PPPの根拠付けはしていない。そして、**ユタ州**はS B80を制定した。これは広範な授権法で、有料道路のPPPを認めている。プロジェクトは、民間部門(非募集の提案(unsolicited proposals))、又は州(提案募集(RFPs)による)のいずれからでも始めることができる。この新法は、HOTレーンを、有料化PPPプロジェクトの一種として含めている。テキサス州と同様に、州は、100%料金による資金調達では十分な交通量がないとみられる有料プロジェクトに対して資金の一部を支援することができる。コンセッションの期間は、最大99年間まで許される。

カリフォルニア州及びニューヨーク州では、授権法を制定しようとする努力の2年目が続けられた。**カリフォルニア州**の Arnold Schwarzenegger 知事は、交通社会資本投資に最大1,070億ドルを要求する10年間の戦略成長計画(Strategic Growth Plan)を提案した。提案された立法措置は、2005年に不成立であったAB850からのデザイン・ビルド(design-build)及びPPPに関する条項を含んでいる。その法案は両院の交通委員会で両党の承認が得られたが、いずれも着地しなかった。それは、州交通省のエンジニアの組合(Caltrans engineer's union)の猛烈な反対のためである。**ニューヨーク州**では同様に、George Pataki 知事が2005年からの有料・PPP授権法案をよみがえらせた。この努力を支援して、ニューヨーク州交通省と大学交通調査センター(University Transportation Research

Center) は、2006年3月8日にオールバニー (Albany) で、「革新的な交通資金調達及び契約戦略」(innovative transportation financing and contracting strategies)と題する好評の終日ワークショップを開催した。近い将来の注目のほとんどは、ハドソン川に架かる老朽化したタパン海橋 (Tappan Zee Bridge) の架け替えのためのPPP取引の可能性に焦点が当たっている。

D 既存の有料道路の売却又はリース

資金不足の政府は、その財産を売却又はリースすることにより現金を得ることができ、それは既存の有料道路も含んでいる。リースは、その主体が財産の所有権を引き続き保持する一方で、財産の日々の管理や運営からは解放されることを可能とする。即金の売却は、政府を改良の切実な必要がある費用のかかるプロジェクトから解放する一方で、同時に苦悩する財政に現金のボーナスを獲得させる。

シカゴ・スカイウェイ (Chicago Skyway) の99年間のリースが18億ドルであったことが2005年の話題であったと同様に、インディアナ有料道路 (Indiana Toll Road) の75年間のリースが38億5千万ドルであったことが2006年の交通界の話題となった。シカゴの取引では、その収入は借金の返済及びその他の市のバランスシートの項目の資金に使われたのに対して、**インディアナ州**では、Daniels 知事は、民営化の提案を、彼が提案した10箇年の道路プログラムの資金を完全に確保するための鍵として組み立てた。「大きな動き (Major Moves)」プログラムのもとで、州内にわたる道路が次の10年間で改良される。しかし、その費用は、入手可能な資金源から得られるものよりも28億ドル多い。このため、「大きな動き (Major Moves)」の資金を完全に確保するための鍵が、その有料道路の民営化から得られるリース料の前払い収入となった。最終的に、Cintra/Macquarie からの成功した入札 (winning bid) は、予想を遙かに超えて高かったので、州が将来の交通投資のために長期の基金を設立するという提案が可能となった。

インディアナ有料道路の成功した民営化は、他の州の担当官が有料道路の民営化を考慮することを促進した。2006年初め時点で、最も熱心な取組みは**ヒューストン** (Huston) である。そこでは、ハリス郡 (Harris County) がハリス郡有料道路網 (Harris County Toll Road system) の代替案に関する3つの関連する実現可能性調査を委託した。Citigroup のチームは、路線網が公共部門に留まる前提で最良な選択肢を調査した。J. P. Morgan チームは、可能な売却を探求し、路線網を売却した場合は、郡は200億ドルを獲得できると推計した。Goldman Sachs チームは、長期リース契約について分析し、期間の長さに応じて75億ドルから130億ドルを郡にもたらすと結論づけた。結局、ハリス郡理事会 (Harris County Commissioners Court) は、6月中旬に、郡の有料道路網の運営を続けることで全会一致で評決した。

バージニア州では、民間にコンセッションされた既存のダレス・グリーンウェイ (Dulles Greenway) が持主を代えて、Macquarie Infrastructure Group が、元の持主である TRIP II から86.7%の権利を6億2千万ドルで購入した。この有料道路は、州とのコンセッション契約でまだ51年間残っている。バージニア州は、2005年10月に、接続している公共部門の道路であるダレス有料道路 (Dulles Toll Road) の長期リースに関する5つの提案を受け取った。その範囲は最大で57億ドルになる。しかし、2006年初め、新たな執行部局は、その代わりに公共間のパートナーシップ (public-public partnership)

を行うことを決定し、そのもとでワシントン首都圏空港公社 (Metropolitan Washington Airports Authority) (この有料道路が建設されている道路の敷地(right of way)を有している)がその有料道路を取得し、料金収入をダレス空港(Dulles Airport)までの地下鉄(Metrorail)の鉄道の延伸に必要な費用である17億ドルの資金に充てる予定である。バージニア州交通省は、2006年5月に、財政的に困難な立ち上がりの有料道路であるリッチモンド (Richmond) のポカホンタス・パークウェイ (Pocahontas Parkway)をオーストラリアの Transurban にリースすることの合意に達したと発表した。この会社は、その有料道路を99年間リースし、債務をすべて支払い、リッチモンド空港までの1.6マイルの接続路を建設する。資金不足の有料道路について前払いのリース料を支払う代わりに、Transurban は、その有料道路が利益を生むようになった場合には、州との間で総収入の40%の配分を受ける予定である。一方、州の議会議員は、チェサピーク湾ブリッジトンネル (Chesapeake Bay Bridge Tunnel) の民営化に関する検討のための法案を提出した。

2006年4月に、**イリノイ州**の議会議員は、イリノイ州有料高速道路公社 (Illinois State Toll Highway Authority) の有料道路網の長期リースによる民営化の検討に関する提案募集を行った。この大規模な路線網は、10年間で53億ドルの拡張計画を実施中である。**オハイオ州**では、知事候補(現在の州務長官 (Secretary of State))の J. Kenneth Blackwell 氏が、オハイオ・ターンパイク (Ohio Turnpike) の長期リースを提案した。しかし、インディアナ州のリースと異なり(そこでは、収入はすべて交通社会資本に投資されることになっている)、Blackwell 氏の計画は、収入によってJOB基金 (JOB Fund) を創設し、過剰な非交通プロジェクトに資金を投入することを求めている。そして、**ニュージャージー州**では、Jon Corzine 知事は、ほとんど破産状態の交通信託基金 (Transportation Trust Fund) を救済するためにニュージャージー・ターンパイク (New Jersey Turnpike) をリースすることを当初は排除していたにもかかわらず、この元 Goldman Sachs の銀行家がこの選択肢を考慮することになるだろうという憶測は続いている。彼は、2006年2月号の *Philadelphia Inquirer* で、「それは、いま現在はテーブルに乗っていない。我々がこのことを真剣に考慮する前に、これらのこと(シカゴ及びインディアナ)が成功であったことが証明されなければならない。あちらでは十分な実験が行われている。私はむしろ証拠を待つことにしたい。」と述べた。

既存の有料道路の民営化は、デラウェア州及びカンザス州でも持ち上がっているが、この時点ではいずれの州でも調査検討は実施されていない。

E PPP有料道路及び有料レーン

テキサス州は、開発中のPPP有料道路プロジェクトで全国をリードし続けている。2006年1月17日に、テキサス州交通省はPPP有料道路の発案についてのワークショップを開催し、400人を超える出席者があった。そのワークショップでは、州交通省はすべてのタイプのPPPにオープンではあるが、長期コンセッション契約が好ましいという見解を明らかにした。同省は、2番目の主要なトランス・テキサス・コリダー (Trans-Texas Corridor) であるTTC-69について、72億ドルのTTC-35で行ったのと同じように、PPP有料プロジェクトとして実施する計画を明らかにした。PPPとして実施中のその他のプロジェクトとしては、次のものがある。

- ダラス(Dallas)の幹線道路の30億ドルの再構築の一部として、LBJ Freeway(I-635)に管理レーン(managed lanes)を追加するもので、その一部はトンネル
- サンアントニオ(San Antonio)の北側で、Loop 1604及びUS281に42マイルの有料レーンを追加するもの
- ダラス(Dallas)の北側で、新たな24マイルの有料道路としてのSH121の開発
- フォートワース(Ft. Worth)で提案された5億ドルのSH161の有料道路としての開発

バージニア州は、PPP有料道路の実践者として注目を集めているもうひとつの州である。この州の最初のHOTレーンプロジェクトは、最終的な環境上の許可を待っている状況だが、9億ドルのFluor/Transurbanによるプロジェクトで、交通麻痺のワシントン環状道路(Washington Beltway(I-495))の南西の四半分のそれぞれの方向に新たに2車線のHOTレーンを追加するもの。この同じチームが、2005年10月に、ワシントンDC(Washington, DC)につながるI-95及びI-395の長区間、総延長56マイル、にHOTレーンを追加する事業の優先入札者として選択された。2006年2月に、州交通省は、US460の改造の一部として、ノーフォーク(Norfolk)から西側への新たな55マイルの有料道路の開発のためのPPP取引を求めていると発表した。そう遠くないものとして、Third Hampton Roads Crossingについて有料PPP方式の可能性があり、Fluor及びSkanskaから競合する非募集の提案(unsolicited proposals)がなされている。

ジョージア州の改正されたPPP有料道路法により、2つの提案が州交通委員会(State Transportation Board)に受け付けられた。最初のもは、Bechtel/Kiewit チームによるもので、アトランタ(Atlanta)の北西郊外のI-75及びI-575にHOTレーン(及びたぶん有料トラックレーン(toll truck lanes)も)を追加するもの。2番目のものは、Washington Group Internationalによるもので、Georgia 400にHOTレーンを追加するもの。その一部はすでにアトランタの有料道路となっている。そして、**フロリダ州**は、現在、改正された授權法のもとで最初のPPP有料道路の提案を求めている。タンパ・ヒルズバラ郡高速道路公社(Tampa-Hillsborough County Expressway Authority)は、2006年3月に、1億5千万ドルのEast-West Roadの最初の入札者のための会議を行ったが、立ち席となった。フロリダ州は多くの公共部門の有料道路を有しているが、East-Westは最初のPPPコンセッションプロジェクトとなりうる。

その他の州では、

- **オレゴン州**は、ポートランド(Portland)の郊外での3つの新たな有料道路事業についての入札成功者(winning bidder)を選定した。Macquarieに率いられたチームが長期コンセッションの手法を提案している。
- **コロラド州**では、州交通省が、6つの高速有料レーン(express toll lanes)のネットワークに加え、環状道路の欠けた環の接続に関する提案を行った。費用は50億ドル近い。同省は、これらのうちいくつかについて、非募集のPPP提案を受け取っている。しかし、実際にどのようにプロジェクトが開発され、運営されるかについては決定が残されている。

- **ペンシルバニア州**では、有料道路に関する下院特別委員会(House Select Committee on Toll Roads)が、2006年2月に、20ヶ月の検討結果を発表した。それによれば、州は高速道路の追加に必要な推計60億ドルのほとんどを賄うことができず、有料化及びPPPのさらなる活用を推奨している。担当官は非公式に未完成の Mon-Fayette Expressway のリースの可能性を議論しているが、いまのところペンシルバニア州はPPP有料道路の授権法を有していない。
- **ミズーリ州**では、セントルイス(St. Louis)にある地域実業会議(Regional Business Council)が、2006年1月に、ミシシッピ川(Mississippi River)の新たなI-70橋梁の最良の選択肢としてPPP有料橋梁を求める調査結果を発表した。
- **サウスカロライナ州**の立法府は、新たなI-73の建設及び運営に要する資金調達のための有料化を認める立法を行った。その道路は、I-95をリゾート地域の Conway Bypass につなげるもの。州は、新たな連邦のインターステート・パイロットプログラムの3つの枠のひとつに応募する必要がある。

F 管理レーン(Managed Lanes)

上述したPPPの流れとは別に、多くの大都市地域では、混雑した高速道路での「管理レーン」(managed lanes)について検討又は実施している。概して、これらはHOTレーン(相乗り(high-occupancy)の要件を満たす車の通行は無料であるが、その他の車は適正価格(value-priced)の料金を支払うもの)又は高速有料レーン(express toll lanes (ETLs))ですべての車が料金を支払うもの、のいずれかである。いずれの場合も、一般に、バス高速交通(bus rapid transit (BRT))の車両はレーンを無料で使用できる。管理レーンにより、政府は、そのようなレーンを特定のタイプの車が利用することを制限し、また、交通を管理する手段として料金を用いることにより、交通の流れを改善するとともに、収入をあげることができる。カープールレーン(高密度乗車車両(high-occupancy vehicle)又はHOVレーン)は、管理レーンの初期の形態(無料)である。管理レーンには、さらに、HOTレーン、高速有料レーン(express toll lanes)及びトラック専用有料レーン(truck-only toll lanes)を含む。

カリフォルニア州では、サンディエゴ(San Diego)のI-15で、最初のHOVレーンからHOTレーンへの転換が行われたが、評判がよかったので、当局のSANDAG(San Diego Association of Governments)は、現在、そのプロジェクトを8マイルから20マイルに延長し、また、2レーンから4レーンに拡幅しつつある。新たなHOTレーンプロジェクトが、イーストベイ(East Bay)からシリコンバレー(Silicon Valley)への主要な連絡路であるI-680で設計段階にある。また、その他のいくつかのHOTレーンが、サンタクララ郡(Santa Clara County)の近辺で検討中である。サンフランシスコ湾岸地域(Bay Area)の交通計画機関である大都市圏交通委員会(Metropolitan Transportation Commission)は、2005年9月に、地域のHOTレーンネットワークに関する調査の提案募集(RFP)を行った。

ミネソタ州では、2006年5月で、I-394でのHOVレーンからHOTレーンへの転換の1周年となった。適正価格の(value-priced)のレーンへの支持は高かったが、料金収入は見込みを下回った。しかし、可変料金(variable pricing)の仕組みはうまく機能して受け容れられ、サンディエゴの変動料金と同様の成功を実証している。

コロラド州では、長く待たれていたデンバーのI-25NにおけるHOVレーンのHOTレーンへの転換が、2006年6月になされ、HOVレーンを有料レーンに転換したリストにもうひとつの州が加えられることとなった。**ワシントン州**交通省は、シアトル(Seattle)の南のSR167の既存のHOVレーンについて、同様のことを計画中である。

ユタ州では、州の交通委員会(Transportation Commission)が、2006年4月に、I-15の40マイルのHOVレーンをHOTレーンに転換することを可決した。いまのところ、通行は運転者が毎月のステッカーを購入することによっており、当初は月50ドルである。これは、サンディエゴのI-15 HOTレーンプロジェクトで始められたやり方と同じである。州交通省は、今後、電子的料金徴収に転換することを計画している。

はるかに大きなプロジェクトが、**ヒューストン**(Houston)のケーティ高速道路(Katy Freeway(I-10))で建設中である。その高速道路の主要な再築及び拡幅の一部として、4車線の変動料金のHOTレーンが追加されている。現状は、その高速道路には1車線のリバーシブルのHOVレーンがあり、ラッシュ時にはHOV-2[2人乗車]の車は通行券を買えば通れるが、そうでなければHOV-3s[3人以上乗車]の車のみが通行できる。新たな管理レーンは、バスとHOV-3sを除くすべての車に課金される。

フロリダ州は、いくつかの管理レーンのプロジェクトを進めており、すべて公共部門の有料機関により実施されている。マイアミ(Miami)では、マイアミ・デイド高速道路公社(Miami-Dade Expressway Authority)、フロリダ州交通省及びフロリダターンパイク企業体(Florida Turnpike Enterprise)が、それぞれ様々な開発の段階にあるが、Dolphin Expressway、フロリダターンパイクの Homestead Extension、及びI-95 において管理レーンを追加することを計画している。ターンパイク企業体は、オーランド(Orlando)の非常に混雑している I-4 に高速有料レーンを追加する計画を有していたが、そのプロジェクトは、それに反対する John Mica 下院議員(共和党 フロリダ州選出)が SAFETEA-LUに挿入した条項により、明確に妨げられた。

G 有料トラックレーン(Toll Truck Lanes)

近年の交通計画調査で最も刺激的なもののひとつが、2005年春に**ジョージア州**道路及び有料道路公社(State Road & Tollway Authority(SRTA))により発表された。アトランタ(Atlanta)地域の混雑した高速道路におけるHOTレーンネットワークの潜在的可能性をモデル化した後に、SRTAは、コンサルタントの Parsons Brinckerhoff にトラック専用有料レーン(truck-only toll(TOT) lanes)を追加することによる便益の可能性を分けて検討することを求めた。アトランタは米国南東部のトラック交差路であるが、I-75 と I-85 が都心部の南で合流して非常に混雑した都心部の接続路につながるため、重量トラックは都心部を迂回して地域の人がペリメーター(Perimeter)と呼んでいる I-285を通る必要がある。その高速道路もまた大変混雑しているので、より長い距離と混雑状態の複合により、毎日23,000台のトラック運転者が多くの時間を浪費することとなっている。前述の調査によれば、最も費用効率のよい選択肢として、I-285の約半分、I-75及びI-85の外側にHOTレーンの代わりに任意のTOTレーンを追加することが提案されている。トラック運転者がラッシュ時間帯で1時間以上節約でき、このようなトラックを標準レーンから約60%転換できるだけでなく、この方式は、Parsons Brinckerhoff の

同類の調査でモデル化されたHOTレーンの方式よりも高速道路の混雑をさらに減少させるものとなる。SRTAは、現在、ひとつはアトランタ、もうひとつはサヴァナ(Savannah)で、さらなるTOTレーンプロジェクトに関するフォローアップ調査を行っている。

その他のところでは、**バージニア州**のI-81の全線に強制的な有料トラックレーンを追加する非常に野心的な70億ドルのプロジェクトが、入札成功者の Star Solutions により提案されており、環境評価の手続が行われている。このプロジェクトは依然としてトラック運送業界からの堅い反対に直面しているとともに、様々な地域の集団や高速道路を拡幅することに反対している環境保護論者からも反対されている(その高速道路は既に主要なトラックルートとなっている)。

もうひとつの真剣な有料トラックレーンプロジェクトは、南部**カリフォルニア**自治体連合(Southern California Association of Governments(SCAG))により計画されている。それは、I-710、SR60及びI-15に二連及び三連トレーラーを扱うことができるトラック有料レーンを追加するもので、それにより、ロングビーチの港湾及びロサンジェルスと、リバーサイド(Riverside)郡及びサンバーナーディーノ(San Bernardino)郡のインランドエンパイア(Inland Empire)として知られている地域にある倉庫や配送センターとを結ぶものである。2005年の間、実業界でのこのアイデアへの支持が拡大し、Schwarzenegger知事は、彼の戦略成長計画(Strategic Growth Plan)の一部としてこのアイデアを裏付けた。SCAGは、このプロジェクトを促進するための有料化及びPPPに関する授権立法の制定を推進している。

H 海外の有料道路開発

長期コンセッションモデル、ないしリースは、米国では2005-06年に出現したが、長い歴史を有している。それは、1960年代の欧州を起源とする。その当時、フランス、スペイン、イタリア、そして後にポルトガルは、現代的な都市間の大規模高速道路を開発する必要に直面していたが、そうするための政府の資金が欠乏していた。フランスの最初のコンセッション会社は投資家所有であったが、1970年代のOPECのオイル危機の後、料金収入の減少が資金的な自立性を脅かすこととなり、Cofirouteを除くすべての会社が国家に引き取られた。しかし、1999年から2005年の間に、ほとんどすべての欧州の有料道路会社は民営化された。

これらの民営化のなかで最新かつ最大のものが2005年の終わりの数ヶ月に**フランス**で起こった。政府は、ASF、APRR及びSANEFの多数持分権の競売を行った。これらの会社は、4,360マイル以上の自動車道を占めている。最終的な収入は、178億ドルとみられている。これ以前の民営化には、1999年にイタリアが Autostrade の多数持分を67億ドルで売却、1999年にポルトガルが BRISA を20億ドルで売却、2003年にスペインがENAを18億ドルで売却がある。

これらの国々は、コンセッションモデルを新規の有料道路プロジェクトに引き続き用いている。例えば、フランスのミヨー高架橋(Millau Viaduct)及びA-86トンネル、スペインのマドリッド(Madrid)とトレド(Toledo)の間の新たな有料道路など。そして、ますます、欧州の有料道路企業は国際的になりつつある。2005年12月に、スペインの Cintra は、北部イタリアのロンバルディア(Lombardy)地方の9億ドルの有料道路のコンセッションを獲得した。一方、フランスの Eiffage は、イタリアのボローニャ(Bologna)で5億4千万ドルの北部バイパスを提案している。そして、2006年4月に、スペインの

Abertis がイタリアの Autostrade を170億ドルで買収することを発表した。世界で最大の有料道路会社が生まれることになる。

イギリスでは、ほとんどの場合、有料道路コンセッションモデルは採用されていない。いくつかの例外は、有料の橋梁とM6 Tollである。M6 Tollは、バーミンガム(Birmingham)を通るM6自動車道の最も混雑した部分を避けたバイパスルートである。その代わりに、この国のPFI(Private Finance Initiative)のもとで、DBFO(design –build –finance –operate)の枠組みにより、民間部門を非有料高速道路の容量の追加に引き込んでいる。このような契約のもとで、政府は民間コンソーシアムを競争的に選択し、長期のフランチャイズのもとで、目標達成度(performance)に応じた年間の支払を約束する。(他のいくつかの欧州の国では、主たる目標達成度指標(performance measure)は年間交通量であり、このことがこのような枠組を「シャドートール」(shadow tolls)と呼ぶ理由となっている。)。イギリス方式では、目標達成度指標(performance measure)は、レーンの利用可能性(availability of the lanes)及び舗装の状況(pavement condition)といったようなものである。この枠組の最大のものが、2005年に発表された。それは非常に混雑しているロンドンの環状道路であるM25のほぼ半分を拡幅するもので、費用は26億ドルと見積もられている。2005年に5つの国際的なチームが参加資格を認められており、実際の入札手続は2006年に行われる。入札者の選定は2007年に行われ、2008年に建設開始する予定である。

カナダの唯一の主要な民間有料道路プロジェクトは、トロント(Toronto)の高速道路407高速有料ルート(Express Toll Route)であり、オンタリオ州(Ontario)政府によるデザインビルド(design-build)契約のもとで開発され、1999年に99年間のリースにより民営化された。コンセッション会社が許可を得ることなく料金を値上げできる権利(コンセッション契約に規定されている)に関する2年間にわたる争訟が、すべて会社が勝利した多数の上訴の後に、最終的に決着した。2005年11月7日の全会一致による高等裁判所の決定は会社の料金徴収権を支持し、州に対し、繰り返して料金を支払わない者のナンバープレートの発行を拒否する措置(これもコンセッション契約に規定されている)を改めて行うよう命じた。交通大臣は、料金値上げの権限は認めつつも、ナンバープレートの拒否の問題については引き続き争うとしていた。しかし、2006年4月初め、両者は和解を発表した。その中で、政府はその主張を放棄するかわりに、会社は多頻度利用者に対する新たな割引を設けるとともに、レーンを拡幅する計画を早めることに同意した。

そのほかでは、カナダの州はイギリスのDBFOモデルに概ね沿っている。すなわち、民間部門が資金調達、建設及び運営を行うが料金は徴収しない(従って、料金によって高速道路の資金に新たな収入がもたらされることはない)。アルバータ州(Alberta)では、2006年3月に、カルガリー(Calgary)の環状道路の失われた環に関する提案募集(RFP)を行った。それは、州の2番目のDBFO高速道路プロジェクトとなる。ブリティッシュコロンビア州(British Columbia)では、2つのそのようなプロジェクトが実施されている。ひとつは、15億カナダドルの Sea-to-Sky 高速道路プロジェクトで、2005年に選定された Macquarie/Kiewit チームにより開発される。もうひとつは、ヴァンクーヴァー(Vancouver)のフレージャー川(Fraser River)に架かる6億カナダドルの Golden Ears Bridge で、Bilfinger Berger が率いるチームにより開発される。この橋梁は料金が課せられるが、地方の公社である TransLink により

徴収され、公社が交通量や収入のリスクを負うことになる予定である。Bilfinger は、イギリスのプロジェクトと同様に、アベイラビリティ・ペイメント(availability payments)を受け取ることになる。

オーストラリアは、長期コンセッション有料道路の世界の先導者のひとつであり、シドニー(Sydney)で運営されている有料道路のネットワーク、メルボルン(Melbourne)のCityLink、そしてメルボルンの東部郊外で事業中の主要な新規有料道路である EastLink がある。この30億豪州ドルの有料道路は、延長24マイル、6車線、17インターチェンジ、そして1マイル長のトンネルとなる予定である。コンセッションが Macquarie 率いるコンソーシアムである ConnectEast に付与されるやいなや、その会社は8億6千万豪州ドルの当初の公募(initial public offering)により株式を公募した。会社自身は資本(equity)に4億6千万豪州ドルを投入し、差額は銀行借入により資金調達される。2006年2月時点で、建設は予定よりも進んでおり、2008年11月の開通見通しの達成は十分可能である。

シドニーの最新の民間有料道路である22億豪州ドルの Westlink M7 は、2005年12月に8ヶ月早く開通した。その道路は市の西側で環状道路を完結するもので、メルボルンの CityLink と同様に、シドニーで最初の完全な電子的課金の(all-electronic)有料道路である。シドニー地域でのその他の2つの有料コンセッションプロジェクトは、このようにうまくいってはいない。2005年に開通した Cross-City トンネルは、初年の交通量が予想の半分以下となった。いまだ建設中のものは11億豪州ドルの Lane Cove トンネルで、近隣の集合住宅ビルの地下の掘削による事故に見舞われた。一方、ブリズベン(Brisbane)は最初の有料コンセッションプロジェクトを進めている。それは都市中心部の地下の16億豪州ドルの North-South Bypass トンネルである。2005年12月に2者の最終入札者が発表された。

アジアは有料の重要な現場であり続けている。特に、3つの主要国である日本、中国及びインドにおいてである。2005年の**日本**の主要なニュースは、国所有の有料道路の長期民営化の最初の第1歩である。15年前に巨額の負債を負っていた日本国有鉄道(Japan National Railway)が民営化されたのと類似の計画により、2005年10月1日に、4つの政府の有料道路運営者が、6つの商事会社(commercial companies)に置き換わった。日本道路公団(Japan Highway Public Corporation)は、東、中及び西の高速道路会社に分割された。東京及び大阪・神戸の都市有料道路会社は商事会社に転換した。本州四国連絡橋公団(Honshu-Shikoku Bridge Authority)も同様である。これらの有料道路の巨額(3,950億ドル)の債務は、新たにつくられた日本高速道路保有・債務返済機構(Japan Expressway Holding and Debt Repayment Organization)に移され、その機構はすべての有料道路の財産権(title)を取得し、6つの運営会社に貸し付ける(lease)ことになっている。会社は料金収入から貸付料を支払い、その支払で機構は債務を45年から50年間で返済する予定となっている。6つの新会社は公開される予定ではあるが、当初はすべて政府により所有されている。さらに、主要な経営判断は政府の承認が必要であり、政府は会社になたな低採算の有料道路プロジェクトへの投資を求めることができる(これは既存の巨額の債務を導いたものである)。これらのことが今後どうなっていくか、見守られるところである。³

³ [訳注] 債務返済期間は45年、建設路線は国土交通大臣と会社との協議により指定されることとなった。

過去15年間、**中国**は国家幹線高速道路網(National Trunk Highway System)をつくり続けており、2004年末時点で、21,000センターラインマイルとなった。中国は、自動車所有やトラック交通の急激な増大に対応するため、2020年までに、この数字を倍にすることを計画している。このネットワークの重要な部分は部分的に料金によって資金調達され、より複雑な区間の多くは長期コンセッション契約のもとで開発される。コンセッション企業は、西洋のそれとは異なり、民間部門と政府機関とのジョイントベンチャーであることが多い。

インドは、広範な高速道路の開発では遅参者である。World Highways のレポートによれば、最近のわずか6年間で鉄道から道路への政策転換がなされ、国家高速道路開発プロジェクト(National Highways Development Project (NHDP))の開発により、130億ドルかけて4又は6車線の約13,000 kmの都市間高速道路を整備している。第一段階は、黄金四辺形(Golden Quadrilateral)で、デリー(Delhi)、カルカッタ(Kolkata)、チェナイ(Chennai)、ボンベイ(Mumbai)の4大都市を結んでいる。その後は、政府は、450億ドルにのぼる有料道路コンセッションの機会を特定している。モデルコンセッション契約が作成されており、それによれば、料金収入では完全に賄うことができないプロジェクトの費用を最大40%まで政府が投資することとしている。2006年2月に、国家道路庁(National Highways Authority)は2つの新たなコンセッション契約に署名した。それは North-South Corridor の一部であるタミルナードゥ州(Tamil Nadu)のプロジェクトで、NHDPの第二段階となる。

南米は、長期コンセッションモデルを10年以上用いている。**ブラジル**のものは最大のプログラムで、9,000kmを超える有料高速道路が36のコンセッション契約のもとで運営されている。2006年初め、政府は、さらに7ルートの連邦道路の2,600kmの改良及び有料化に関する25年間のコンセッションの入札を受理すると発表し、90億ドルが必要と見積もられている。その約半分はブラジル南東部であり、ベロオリゾンテ(Belo Horizonte)、クリティバ(Curitiba)、フロリアノポリス(Florianapolis)及びサンパウロ(Sao Paulo)に影響する。

チリは、主要な南北ルートである汎アメリカ(Pan American)高速道路の多くの部分の改良に長期コンセッションを用いている。そして、首都のサンティアゴ(Santiago)は、完全に自動化された料金徴収の展示場となっている。新たな150kmの都市高速道路網が過去数年間で4つに分かれたコンセッション契約のもとで開発されたが、共通の電子的料金徴収基準で完全に相互運営されている。最後の主要区間である Vespucio Norte Express が、2006年1月に、予定よりも3ヶ月早く開通した。この6億2千万ドルの有料道路は、スペインのACSとドイツの Hochtief のジョイントベンチャーである。

メキシコは複数の手段を用いており、政府は全国的な自動車道路網の建設を続けている。2005年夏に、2年間で道路網に110億ドルを費やすことを誓約し、その中にはメキシコシティ(Mexico City)からノガレス(Nogales)の国境までの高速道路15号の改良も含んでいる。新たな有料道路への第二世代のコンセッションプロジェクトの付与も続けられており、例えばメキシコシティの8億ドルの Libramiento Norte バイパスがある。しかし、シャドートール(DBFO)も試され始めており、グアナフアト(Guanajuato)の74kmのルートを改良する51百万ドルのプロジェクトで始められている。