

9. リーズン財団 民営化年次レポート 2007年版 (部分訳)

* 本資料は、リーズン財団 (Reason Foundation) の民営化年次レポート2007年版 (Annual Privatization Report 2007) の関連部分を抜粋して翻訳したもの。

原典出典 <http://www.reason.org/apr2007/>

翻訳 昆企画審議役

1.0 陸上交通(Surface Transportation)

1.1 長期有料道路コンセッション：概況 [p.25]

A はじめに

2006年は米国の交通史において長期の有料高速道路コンセッションという大きな新たな選択肢が現れた年として記録されることになろう。2006年6月のインディアナ有料道路 (Indiana Toll Road) の38億6千万ドルのリースは大きな注目を集めた。コンセッションの仕組みにより、都市高速道路及び長距離インターステートの双方において、新たな高速道路の容量確保の必要性を満たすことができる潜在的な可能性がでてくる。このため、より多くの州がPPP (Public-private partnership) のための新たな立法措置やコンセッション型のPPP契約に資するための既存法の改正を行っている。

基本的なコンセッションのモデルは次のとおりである。ある大規模な道路プロジェクトについて、州は入札成功者 (winning bidder) を選定する。その者は、投資に対する競争的な収益 (competitive return) を得るために十分必要な長期間にわたり、プロジェクトの設計、資金調達、建設、運営及び維持を行う。州は法的な拘束力のある長期間のコンセッション契約を締結することにより、事業者にプロジェクトの建設に必要な資金を確保するための手段を提供する。典型的には、このような取引は少なくとも3つのリスクを州から民間主体に転換する。

- ・ 建設コストが超過するリスク
- ・ プロジェクトの完了が遅延するリスク
- ・ 不十分な交通量及び収入のリスク

長期の有料コンセッションのもうひとつの大きな利点は、必要性の高い高速道路の改良に投資される多額の資金を新たに生み出すことである。革新的な資金調達 (innovative finance) の方式には将来の燃料税の収入に裏打ちされた債券を発行するというやり方もあるが、このような方式は、あるプロジェクトを早期に建設するための資金のタイミングを早めるだけであり、高速道路投資の総額を増やすものではない。料金を導入することによってのみ、大規模な新規プロジェクトを可能にする新たな資本投資が増加する。

連邦道路庁の2006年の道路の状況と目標達成度(performance)に関するレポート(2007年初め発行)によれば、データが得られる最新年(2004年)の全ての政府主体による資本投資は700億ドルに達する。舗装の状態や現在の混雑度を維持する(より悪化することを防止する)ためには、さらに年間90億ドルの追加が必要となる。混雑度を現在よりも実際に下げるためにボトルネックの解消やあるいは交通容量を増やすことを含めて、状況を改善するためには、年間1,320億ドル、すなわち現在の水準よりも610億ドル多い額が必要となる。(この計算は、便益がコストを超えている全ての提案されている道路プロジェクトをベースとしている。)

このほか、州道路・交通担当官協会(AASHTO: American Association of State Highway & Transportation Officials)及び米国商工会議所(U. S. Chamber of Commerce)による国家投資の必要性に関する研究がある。数字の違いはあるが、いずれも米国が今後数十年にわたり道路の資本投資の大幅な不足に直面しており、物流及び人流の双方で重大な結果をもたらすということでは一致している。このような文脈で、米国への長期有料コンセッションモデルの導入は評価されなければならない。

B 資本市場及び企業

幸運にも、国際資本市場はアメリカを「発見」した。エコノミスト誌(2007年1月20日号)によれば、“アメリカは他所—この場合は遙かオーストラリア、で開拓された潮流に追いつきつつある。株式や債券以外へ資産を多様化しようとする年金基金の資金を政府が熱望するようになるにつれて、社会資本は最も魅力的な資産種別となるに至った。”。この記事は、Standard & Poor's の Michael Wilkins 氏の推計を引用しており、それによれば、2006年に全世界で社会資本分野への投資資金として1千億ドルから1千5百億ドルが調達された。

表11は、昨年新たに組まれた社会資本を対象としたエクイティ・ファンド(equity fund)のリストである。欧州やオーストラリア資本とともに、米国の主要な投資銀行(investment bank)や民間資本会社(private equity company)がこの分野に参入している。これらの新規ファンドの総額は、290—370億ドルと推計される。これは資本(equity)投資である。有料道路コンセッション事業が資本(equity)30%、債務(debt)70%で資金調達されると仮定すれば、これらのファンドによって創出しうる総投資規模は1千億ドルから1千250億ドルとなりうる。

Table 11: New Equity Funds for [U.S.] Infrastructure, 2006

Fund	Size (\$billions)
Goldman Sachs	\$6-7
Citigroup and Blackstone	\$5
Macquarie European Investment Fund II	\$4-5
DRIVE (Transurban)	\$2.8
Macquarie Infrastructure Partners	\$2-3
CSFB/GE Capital	\$1-2
AECOM	\$1-2
Morgan Stanley	\$1-2
Carlyle Group	\$1-2
Reef	\$1-2
Babcock & Brown	\$1-2
Fondo Italiano (F2i)	\$1.5
BNP Paribas	\$1-2
HSBC	\$1
Bahrain	\$1
Total potential size:	\$29-37

Source: Macquarie Research, Feb. 2007, as reported in *Public Works Financing*.

オーストラリア、カナダ及び欧州では、公共及び民間の年金基金が有料道路を含む社会資本に投資している。*Innovation Briefs* の3月のレポートでは、米国の年金基金はこの分野に参入することを真剣に考慮している。巨大なCalPERS (California Public Employees' Retirement System) は、その2,300億ドルの基金に新たな資産種別として社会資本を加えようとしている。投資担当主任のRussell Read氏は、CalPERSの投資先として適格となりうる社会資本のタイプのひとつとして有料道路を挙げている。

現時点では、米国における投資家所有の有料道路産業は、ほとんど海外企業によって形成されている。それは20世紀の米国ではそのような産業は出現しなかったからである。すなわち有料道路は、州又は地方レベルの政府の有料道路主体によって、ほとんど排他的に開発・運営されてきた。加えてこの分野における州の優先的な特権として、免税の料金収入債 (tax-exempt toll revenue bond) を発行することができ、これは政府主体のみが可能であった。今日では長期有料コンセッションは州のみのモデルに対して真剣な競争相手となっている。それは、ひとつには民間会社が交通量や収入のリスクを(十分に長期間であることを前提として)取る強い意思と能力を有しているのに加えて、連邦政府のSAFETEA-LUによる立法措置によって、PPPによる有料道路についても免税の民間活動債 (tax-exempt private activity bonds (PABs)) の発行が新たに可能となったことによる。

表12は、2006年時点での主要な国際的な有料道路企業のリストである。この表は、2005年リーゼンファンデーション政策研究から引用したもので、そこには各企業の簡単な紹介もある(参照 reason.org/ps334.pdf)。この表の作成後、2つの大企業、Abertis と Autostrade が合併の提案をした。合併は当初イタリア政府当局により却下されたが、欧州委員会はその決定を覆し、2007年初め

では両社はまだ合併を考慮している。これとは別に、スペインのACSは2007年3月にドイツのHochtief AG とその米国での建設部門である Turner Corp. の支配的持ち分を取得する計画を発表した。これは国際的な有料コンセッション企業が米国の企業と提携する潮流を促進するものである。例えば、Fluor/Transurban, Cintra/Zachy 及び Kiewit/Macquarie。純粋に米国の有料コンセッション企業が出現するのも時間の問題だと思われる。

Table 12: Major Global Toll Road Players		
Company	Market Capitalization*	Miles of Toll Road**
Abertis	\$10.4 billion	915
ACS	\$ 7.7 billion	See note***
Autostrade	\$10.4 billion	2,080
BRISA	\$ 4.0 billion	610
CINTRA	\$ 2.0 billion	1,000
Cofiroute	\$ 1.5 billion	577
Macquarie	\$ 5.5 billion	930
SyV	\$ 4.3 billion	1,609

*Market capitalization is for the most recent available year and is for the whole company. In some cases, toll road activity is a small part of the total while in others it is the major or total business activity. Euros are converted to U.S. dollars at \$1.30 = E1, and Australian dollars at A\$ = \$0.80.

**Many private toll roads have multiple owners. The list presented here is the miles of toll road in which the company reports some share of ownership; hence, there is some degree of double-counting.

***ACS does not break out mileage numbers, but reports that it has "more than 50 toll concessions."

C コンセッションに対する異論

既存の有料道路のリースと新規の有料高速道路へのコンセッションの活用の双方が、反対論を誘発している。シカゴ・スカイウェイ(Chicago Skyway)はシカゴ市議会ではほとんど反対のないまま進んだが、インディアナ有料道路(Indiana Toll Road)のリースを認める立法はほとんど僅差で可決された。その後2006年11月に何人かの共和党議員が落選する結果となったのは、この取引に賛成票を投じたことに帰せられる。さらに、2007年初め、テキサス州では、新規事業の有料道路コンセッションへの反対が、そのような事業を2年間凍結(moratorium)する法律の成立で頂点に達した(ただし、既に実施中の大部分の有料コンセッション事業は法律の規定から除外されている)。

既存及び新規事業の双方に対する批判から、いくつかの留意点が挙げられる。それらは、次のものを含む。

- ・ 外国企業
- ・ コンセッションが長期間
- ・ 毎年の料金値上げの適切な上限
- ・ 新たな「無料」道路による州の競争関係の範囲を制限する規定の詳細

これらの問題やその他の問題に関する議論は、2007年初めにリーズンファンデーションが発表した2組のFAQ(Frequently Asked Questions)でみることができる
(reason.org/pb58_building_new_roads.pdf 及び
reason.org/pb60_leasing_state_toll_roads.pdf で入手可能)。

ここでは、これらの論点に関する簡単な議論の要点のみを示す。これらは、2007年2月13日の連邦議会下院高速道路及び交通小委員会での Robert Poole 氏の証言でも述べられている (reason.org/commentaries/poole_20070213.shtml で入手可能)。

外国による所有： CNNの Lou Dobbs 氏や様々な政治家は、「税金でつくられた道路の外国企業への売却」を非難している。これは二重に誤解を招く。というのは、既に実施されあるいは提案されているどのコンセッション取引も売却を含んでいない。既存又は新規の有料道路を問わず、全て長期間のリースである。第二に、関係した道路はどれも税金ではつくられていない。これらは有料道路であり、料金収入をもとに資金調達されている。企業が外国であることについては、既に述べたように、有料道路の長期間の開発、運営及び経営に関する能力と実績を有する企業は、欧州及びオーストラリアに限られ、これらの国ではそのような企業が政府の政策によって奨励されてきた。そして、(政治家がこのような米国市場の出現の息の根を止めなければ)、今後5から10年以内に純粋の米国の有料道路企業の出現をみることができるだろう。

長期のコンセッション期間： 欧州のコンセッション期間は30年であり、米国の取引で実施され又は提案されている50又は75年は長すぎると批判されている。しかし、引用されている欧州の期間は、60年代、70年代及び80年代に建設された地方の都市間有料道路である。より複雑で費用がかかりリスクのある欧州の有料事業はより長期間になっている(例えば、パリ近郊のA86西トンネルは70年であり、世界で最も高さのある有料の橋である ミヨー高架橋(Millau Viaduct) は78年)。米国の税法では、既存の有料事業の道路及び橋梁の資産は、コンセッションの期間が資産の実用寿命よりも長い場合に限って減価償却が認められる。このことがシカゴ・スカイウェイやインディアナ有料道路が長期間となる重要な要因となった(企業は、減価償却が認められるコンセッション契約により多く入札しようとする)。新規の有料資産に関しては、減価償却はどのような場合でも認められる。このため、テキサス州ではコンセッションの期間が法的に50年に制限されているにもかかわらず、十億ドル規模の新規の有料道路事業の入札でも問題がなかった。

料金値上げの上限： Peter DeFazio 下院議員(民主党 オレゴン州選出)は、2007年2月13日の長期コンセッションに関する小委員会ヒアリングの議長を務め、最近の契約における毎年の料金値上げの上限は「天井ではなく床だ」と繰り返し主張した。これは、彼によれば有料道路企業は常に最も大きな値上げができる指標(1人当たりGDP)を選択し、間違いなくその水準まで料金を上げるだろうという意味である。しかし、これは経済学者が「需要の弾力性」と呼んでいることを全く無視している。すなわち、誰も望むとおりの課金はできないので、なぜなら消費者は選択肢をもっており、有料道路を利用することで得られる価値よりも多いと思われる料金は払いたがらないからである。このため、先見の明のある有料道路事業者(公共でも民間でも)は、前もって多額の費用をかけて投資適格となる交通量や収入の調査を行い、将来の各年で収入を最大化する料金水準を決定するのである(それは考えられる最も高い料金ではない)。確かに、州はより低い毎年の上限(例えば消費者物価指数(CPI))を採用することもできるだろうし、それでも多くの取引は成立するだろう。しかし、その結果として、前払いの支払額か又は将来の州との収入の分配額がより低くなることになる。これらは、どのようなコンセッション契約の場合においてもなされる政策の選択である。

競争条項： 公共主体か民間主体かを問わず、有料道路は新規の大容量の「無料」道路による予期せぬ競争に対しては脆弱である。銀行や債権購入者は、従来はこのような競争の制限を求めてきたし、州の交通省も概ね一定程度の制限の合意を債券の契約条項に含めることで応えてきた。コンセッション事業では、このような制限はコンセッション契約の一部となる。今日では、並行する無料道路を禁止するこのような条項は希である。一般に、競合する道路の特定のタイプについて、仮に有料道路から交通が転換することにより収入が減少したということが示せれば補償の問題としてのみ規定している。現行の長距離交通計画の一部である道路や有料道路の両側から何マイル以上離れた道路は全てこのような条項から除外されている。料金上限の場合と同様に、このような条項の詳細は交渉次第であるが、保護がほとんどない条項の場合は、前払いの支払額か将来の収入の分配が減少することになりうる。

D 結論

20世紀に、米国は投資家が所有する電力、ガス及び電気通信事業は州が所有するこのような事業よりも、よりよく機能するというを世界に示した。米国モデルを学んだほとんど全ての先進国は、これらの事業を民営化した。しかし、そうする以前から、これらの国々では投資家が所有する道路事業についてのコンセッションモデルを開発し、数十億ドルの民間資本を都市内及び都市間の質の高い有料自動車道路網の開発に動かしている。

交通担当官や政策策定者は海外のカウンターパートから学びはじめ、資本ベースの長期コンセッションモデルを米国の高速道路ニーズに適合させつつある。国際資本市場は米国の高速道路市場を手つかずの事業機会としてみるようになったし、まさに同時に、高速道路投資が大幅に不足しているという共通認識が生まれている。以下の項では、国内及び海外の長期コンセッション及び有料道路PPPの最近の事業について詳述する。

1.2 既存の有料道路の民営化 [p.29]

A 達成された又は拒否されたリース

2006年末時点で、3つの既存の有料道路が民間部門に長期コンセッション契約のもとでリースされている。シカゴ・スカイウェイ(Chicago Skyway)は2005年1月に取引が完了し、インディアナ有料道路(Indiana Toll Road)は2006年6月に取引が完了した。すぐその後、Mitch Daniels 知事は授権立法(enabling legislation)に署名した。その同じ月に、Transurban とバージニア州交通省との間で、苦しい状態のポカホンタス・パークウェイ(Pocahontas Parkway)を救済するため、99年間のリースの取引が完了した。この道路は、1990年代に一種の非営利のPPPのもとで開発された2つの新規有料道路のひとつである。バージニア州にあるこのパークウェイは、初期の年には計画の交通量及び収入の約60%しか集められず、料金収入債(toll revenue bond)のデフォルトの深刻な危機にあった。この取引により、Transurban はパークウェイをリファイナンスし、既存の債券を無効にする(defease)ことになっている。さらに同社は計画されているリッチモンド空港への延伸部を建設することになっており、それにより交通量及び収入は増加する見込みである。(パークウェイの財務の危機的な状態を前提として)前払い

の支払はないが、もし道路が長期間にわたってうまくいけば、コンセッション取引は州交通省との間で収入の配分をもたらすことになる。

そのほかのいくつかの始動期に苦しんでいる有料道路は、このような救済の論理的な候補になりうる。もうひとつの非営利PPP有料道路は、サウスカロライナ州グリーンヴィル(Greenville)の 南部連結道路(Southern Connector)である。ポカホンタス・パークウェイと同様に、その交通量及び収入は計画をはるかに下回った。しかし、民間部門からの申し出はいまのところ現れていない(又は現れていたとしても、公表されていない)。さらにもうひとつの苦しい有料道路は、ノースウエスト・パークウェイ(Northwest Parkway)である。この道路は、2003年にデンバー大都市圏の環状道路の北西部分として開通した(E-470有料道路が環状道路の東側半分を構成)。この場合は、有料道路のために設立された有料公社がコンセッションによる救済を求める入札を行うこととなった。2007年4月に、ノースウエスト・パークウェイ公社(Northwest Parkway Public Highway Authority)は、11の入札者から Brisa/CCR の提案を選択し、長期コンセッション契約の交渉に入った。

そのほかの3つのケースでは、既存の有料道路について提案されたリースは拒絶された。2005年10月にバージニア州はダレス有料道路(Dulles Toll Road)のリースに関する5つの提案を受理した。その金額の範囲は57億ドルに上った。しかし、2006年初めに就任した新たな執行部はそれらを拒否し、代わりにワシントン首都圏空港公社(Metropolitan Washington Airports Authority) (ダレス空港を運営している)に有料道路を取得させ、計画された料金収入の増加により、バージニア州の郊外部から空港までの地下鉄(Metro)の鉄道延伸のための資金調達に資することを決定した。

2005年に、Macquarie は、カリフォルニア州オレンジ郡(Orange County)の サンウォーキン丘陵交通路公社(San Joaquin Hills Transportation Corridor Agency) に非公式の提案を行ったが、その申出は先に進むために十分な政治的な支持を生みだすのに失敗した。その有料道路(San Joaquin Hills Toll Road, SR73)は、交通量は計画の80%の幅に入っているが、やはりデフォルトの多少の危険がある。

もうひとつの拒絶の例は、ヒューストン(Houston)である。2006年初め、ハリス郡理事会(Harris County Commission)は、ハリス郡有料道路公社(Harris County Toll Road Authority)の路線(Hardy, Sam Houston 及び Westpark 有料道路により構成)の可能な転換に関する3つの外部調査を委託した。J. P. Morgan のチームが路線網の可能な売却について調査し、それにより郡は200億ドルを獲得しうると見積もった。Goldman Sachs チームは、長期リースについて分析し、期間の長さに応じて75億ドルから130億ドルを生み出す可能性があるとした。そして、Citigroup のチームは、郡による支配を維持しながら路線網の収入を梃上げする方策について研究した。郡の理事(commissioners)は三番目の選択肢を好み、2006年6月に全会一致でリース又は売却を否決した。この決定の根拠について、いかなる文書説明もなされていない。

B 検討中のリース

本稿の時点、2007年春において、最もありうる主要な有料道路のリースの候補は、ペンシルバニア・ターンパイク (Pennsylvania Turnpike) である。この提案は、必要な立法措置の制定が条件となるが、Ed Rendell 知事及び州議会の両方の党の何人かの指導者から強い支持を受けている。それはまた反対にも直面している。それは料金や外国企業に反対する者からだけでなく、ペンシルバニア・ターンパイク公社 (Pennsylvania Turnpike Authority) からでもある。他の実現した又は提案されたリースに対する批判に答えて、Rendell 知事は提案を次のように組み立てた。(1)リースの期間を30年に制限する。(2)収入の100%を交通事業に供するものとし、このため恒久的な基金を創設しその収益を州全体の高速道路及び交通プロジェクトに充てる。本稿の時点では、クウィニピアク大学 (Quinnipiac University) の世論調査によれば、この提案は49%対41%で有権者に支持されている。

ターンパイク公社は知事の提案を攻撃し、公社は提案されているリースにより調達される金額と同じ額を獲得できると主張している。しかし、公社の計画をよくみると、総額の大きな部分は並行するI-80から(どうにかして)料金を徴収することで獲得しようとしていることが明らかになるが、これは実現性が低い。また公社はその計画で求めている規則的な料金値上げを将来の知事や議会が妨げようとするところからどうやって防ぐのかということについて信頼できるものになっていない(民間コンセッションでは、その選択肢が可決されればであるが、期間中の値上げは法的に許される)。そして公社は、有権者の多数をリース支持に向かわせた問題のひとつを無視している。それはターンパイク公社特有の弊風である。それは多くのメディアの報告で示されており、2007年2月9日のホワイトハウスでの陸上交通立法指導者サミット (White House Surface Transportation Legislative Leadership Summit) において知事自身により証言されていた。

既存の有料道路のリースは、イリノイ州やニュージャージー州でも日程に上っている。前者では、立法府からはずみがつけられた。Jeffrey Schoenberg 州議会上院議員は、イリノイ有料道路 (Illinois Tollway) 路線網のリースについてのアイデアを発表した。議員の求めにより、議会は Credit Suisse にそのアイデアの検討を委託した。2006年8月に提出された報告書によれば、75年間のリースは、料金が毎年物価上昇に応じて調整されるとすれば、58億ドルから84億ドルと見積もられた。他のリースの想定では、75年間のリースにより170億ドルから240億ドルの収入を生み出すとしている。Schoenberg氏は、州上院歳出委員会及び歳入予測委員会の議長であり、全ての収入は交通投資のためと州の公務員年金制度の資金不足の解消に充てると提案している。本稿の時点では、このアイデアは保留されており、知事は州営ロタリー (lottery) のリースに傾注している。

ニュージャージー州の Jon Corzine 知事は、主として州の深刻な債務問題を軽減するため、多くの州有資産のリースを慎重に提案した。UBS投資銀行 (UBS Investment Bank) による報告書は、いくつかの可能性のあるリースの候補を特定した。その中には、ニュージャージー・ターンパイク公社 (New Jersey Turnpike Authority) とその個別の有料道路も含まれている。知事の支持者により授権立法が提案されたが、議会のヒアリングは二大政党の反対に晒され、支持はほとんどなかった。

2007年初めの時点で、デラウェア州交通省は、州の有料道路であるI-95及びDel. 1のリースの可能性を検討している。州は今後6年間で交通予算が27億ドル不足しており、いくつかの推計によれば、有料道路のリースにより40億ドルを生み出すことができる。デラウェア州は既にPPP立法を備えているので、そのもとでリースを出すことは可能である。

1.3 新規のPPP有料道路及び有料レーン [p. 31]

A PPP授權立法(enabling legislation)

Public Works Financing の2007年3月号のレポートによれば、9州において有料道路のPPP契約を認める法案が審議中であり、これらは概ね長期コンセッションを含んでいる。他の2つの審議中の法律、ニュージャージー州及びペンシルバニア州、については上述したが、これらは主としてあるいはもっぱら既存の有料道路のリースに焦点を当てている。

新たな法案はさらに幅広く、ほとんどあるいはもっぱら、新規の道路及び橋梁の開発のために有料PPP契約を用いることに焦点を当てている。

アリゾナ州： 2007年3月時点で、PPPに関する競合する複数法案が上院の委員会で審議されているが、今年には成立しそうもない。HOTレーン及びPPPを認める法案は、2月に上院交通委員会を通過した。

カリフォルニア州： 2006年に制定されたパイロットプログラムの法律は、民間部門から実用的でない判断され、知事部局は異議のある条項を削除した改訂版の草案を作成した(それらの条項は、交渉された契約を議会が拒否(veto)できること及び商用車の料金に関する制限である)。法案は George Runner 州議会上院議員により提出され、情報提供のヒアリングがこの2007年初めに開催された。

フロリダ州： 州の現行のPPP法を改正して既存の有料道路(フロリダ・ターンパイク(Florida Turnpike)を除く)のリースを認める法案が、2007年3月に議会下院を通過した。その法案はまた既存のPPP法にコンセッション関連の条項を追加している。例えば、州交通省がより長期間(75年を上限)が必要であることを示した場合を除き、期間を50年に制限している。その法案はまた州の高速道路網の一部となるプロジェクトについて複合(公共及び民間)の資金調達を認めている。

ハワイ州： PPPを認める法案が議会下院を通過したが、上院の交通委員会の委員長によって葬られた。彼は2007年3月23日の期限までにヒアリングを開催しなかった。しかし、来年の1月には上院はその法案を再び取り上げることになりそうである。

インディアナ州： 2007年3月末に、Mitch Daniels 知事は、2つの新たなPPP高速道路に関する提案を取り下げた。ひとつはインディアナポリス(Indianapolis)の環状道路で、もうひとつはイリノイ州との共同事業である。いずれの場合も、土地所有者からの強力な反対が持ち上がったもので、これは有料道路であるか否かにかかわらず、同じ状況になったものと思われる。

ミシシッピ州： 2007年3月に、議会は新たなPPPの授権法を通過させた。これにより同州は、そのような法律を備えた22番目の州となる。同法は、政府及び民間契約者に新たな有料道路及び橋梁の設計、資金調達、建設及び運営を行うことを認めている。無料の代替ルートがあることが必須であり、また料金は建設の債務の支払いが終わった後には廃止されなければならない。

ネバダ州： 本稿の時点で、州及び地方政府について、民間コンセッションによる場合も含めて、有料道路を建設及び運営することを認める法案が両院で審議中である。

テネシー州： 2007年2月に、下院交通委員会の民主党の委員長と上院交通委員会の共和党の委員長の双方がPPPの授権立法を提案した。それぞれの法案は、州内での有料道路を認める動きとなっている。

バージニア州： 立法府は、州の既存のPPP法を改正し、地方機関、すなわち北部バージニア交通公社(Northern Virginia Transportation Authority)に料金徴収と有料コンセッションの遂行を認める法案を通過させた。以前は、バージニア州交通省のみが、このような権限を有していた。

PPP立法は、2007年春の時点で、ケンタッキー州、ミシガン州、オクラホマ州及びプエルトリコにおいても議論されている。

B 新規のPPP有料道路

既存の又は審議中のPPP立法があるほとんどの州は、ひとつないしはより多くの実施中の事業を有しており、それは概して新規の有料道路である。以下の項で簡単な概要を示す。

アリゾナ州： フェニックス(Phoenix)の南東方向の郊外で急成長している Pinal 郡での新規の9億ドルの有料道路は、PPP有料道路法案に関する議会での議論とともに、注目の焦点となっているようである。また、別の立法措置によって、I-17のHOVレーンをHOTレーンに転換する提案が、議事日程に上っている。

カリフォルニア州： 「黄金の州」(Golden State)は、1989年の立法により、有料のパイロット事業のコンセッションを最初に認めた州である。そして、その法律(その後廃止)のもとで実施された2つの事業の2番目のものが、2007年の後半に開通する予定である。それは、サンディエゴ(San Diego)の東部の郊外を南北に走るサウスベイ高速道路(South Bay Expressway(SR125 South))である。いまのところ、可能性のある主要なコンセッション事業は、すべてロサンゼルス(Los Angeles)大都市圏地域にある。最も有望なのは、I-710とSR60沿いに建設される有料のトラック専用路(toll truckway system)で、ロングビーチ港(Ports of Long Beach)及びロサンゼルスからリバーサイド郡(Riverside County)に立地する配送センター(distribution centers)までの短距離貨物トラックを取り込むもの。他の3つの提案されている事業は、長い距離で深く掘られたトンネルで、ひとつは South Pasadena の地下でI-710の欠けた部分をつなげるもの。もうひとつは、Glendale と Palmdale の間でこの2都市の間の走行距離と時間をかなり縮めるもの。そして、リバーサイド郡・オレンジ郡トンネルで、内陸のベッドタウンと海沿いのオレンジ郡との間を新たに東西に結ぶもの。

コロラド州：コロラド州交通省のコロラド有料企業体(Colorado Tolling Enterprise)は、主としてデンバー(Denver)都市圏において、有料道路及び有料レーンの可能性に関する大規模な調査を行った。しかし、直近のPPPの関心は、コロラドスプリングス(Colorado Springs)の東側周辺で提案されている5億75百万ドルの有料道路に集中している。この33マイルの事業の可能性調査によれば、料金収入のみで資金調達可能である。

フロリダ州：州及び大都市レベルでよく確立された公共の有料事業主体があるので、フロリダ州はPPP有料道路のニーズは少ないようにみえるかもしれない。しかし、現れつつあるとみられるのは、有料公社が用いていた慎重な資金調達の基準に合わない、よりリスクの高い事業へのコンセッションの活用である。例えば、タンパ・ヒルズバラ高速道路公社(Tampa Hillsborough Expressway Authority)は、新規の東西道路(East-West Road)を入札に出した。その道路は、急成長している New Tampa と I-275の間を結ぶ道路で短いが費用がかかるもの。長さわずか3.1マイルであるにもかかわらず、1億5千万ドルの費用がかかると見積もられている。それはそのほとんどが、Cypress Creek の湿原を橋で結ばなければならないからである。他の場所では、コンセッション事業は次のところで検討されている。ジャクソンビル(Jacksonville)の46マイルの新たな外郭環状道路(Outer Beltway)、マイアミ(Miami)のI-95及びフォートローダーデール(Ft. Lauderdale)のI-595で提案されている高架の有料レーン。フロリダ州は12億ドルのマイアミ港トンネル(Miami Port Tunnel)でもコンセッションを使っているが、この場合は収入源は料金というよりは州及び地方機関からのアベイラビリティ・ペイメント(availability payments)となる見込み。

ジョージア州：州は3つの有料レーン事業のPPPの提案を受け取り、それを進めつつあるが(Georgia 400, I-75 North 及び I-285 West)、そのいずれもコンセッションは含んでいない。しかし、2007年2月にジョージア州交通省は全州にわたる交通改善のための新たな10年計画の提案を発表した。その中には、アトランタ(Atlanta)地域での4つの大プロジェクトが含まれる。それは、高速有料レーンのネットワーク、都心部の下のトンネル(I-75/85 Downtown Connector の混雑を緩和するためのもの)、北部郊外における新たな東西有料道路、そして分離されたトラック有料路線網である。4つともすべて、長期有料コンセッションの潜在的候補である。

ハワイ州：提案されているPPP立法の主たる焦点は、リバーシブルの高架の高速有料レーンの整備で、これは混雑している H-1 高速道路の代替としてバスやマイカーを混雑から解放するもの。

インディアナ州：Mitch Daniels 知事は、2つの主要な有料コンセッション事業を提案した。インディアナ通商接続路(Indiana Commerce Connector) は、インディアナポリス(Indianapolis)の大半を巡る75マイルの外郭環状道路で、その地域の多くのインターステートの混雑を緩和するもの。もうひとつは、イリアナ高速道路(Illiana Expressway)と呼ばれるもので、インディアナ州北西部とイリノイ州北東部を結ぶトラック優先の道路である。どちらの場合も、土地所有者からの声高の地域の反対は、2007年初めに Daniels 氏にその提案を取り下げさせるほど十分に強力であった。

ケンタッキー州：大規模な39億ドルのオハイオ川橋梁(Ohio River bridges)プロジェクトは、この州でPPP有料道路法を考慮することの弾みとなっている。2つの橋梁とインターチェンジの費用は25億ドルから膨らんでおり、より遅れるほど高い物価上昇が費用を押し上げるものとみられている。

ニューヨーク州: George Pataki 前知事がPPP授権立法の制定に二回試みて失敗したにもかかわらず、Eliot Spitzer 新知事は、ニューヨーク市大都市圏の北部でハドソン川(Hudson River)に架かる廃れたタパン海橋(Tappan Zee Bridge)の架け替えの資金調達のため、PPPコンセッションのアイデアに許容的になっている兆候がある。

オレゴン州: 独特の契約上のやり方のもとで、Macquarie Infrastructure Group は、オレゴン州交通省のために、ポートランド(Portland)地域での3つの可能性のある有料プロジェクトに関する実現可能性調査を行っている。2007年1月に、MIGは3つのうち2つは潜在的に実現可能であると発表した。その2つは、South I-205 の拡幅と提案されているニューバーグ・ダンディー間(Newberg-Dundee)バイパス有料道路である。

テキサス州: テキサス州交通省は、最初の2つの長期コンセッション取引の交渉を行った(取引は、テキサスの法律では総合開発契約(Comprehensive Development Agreements)と呼ばれる)。Cintra/Zachry は、オースチン(Austin)とサンアントニオ(San Antonio)の間の新規有料道路であるSH130の第5及び第6区間を開発することになっている。テキサス州交通省の実現可能性に関する内部調査では、従来の有料の資金調達方式では、事業に必要と見積もられる13億ドルの費用の半分以上しかカバーしえないとしていたが、Cintra/Zachry は、50年間のコンセッションのもとで納税者の負担なしで事業全体を実施する予定である。ダラス(Dallas)郊外のSH121については、基礎条件が強かったので、Cintra は、5億6千万ドルの有料道路の建設に加えて21億ドルのコンセッション料の前払いに合意した。しかしながら、そのプロジェクトは、目下規定された総合開発契約(CDAs)が本当に公共の利益に資することになるのかという論争で紛糾しており、また、ダラス地域でいくつかの既存の有料道路を運営している北部テキサス有料道路公社(North Texas Tollway Authority)からの遅れた提案の提出により、込み入ったことになっている。2007年1月に上院法792(Senate Bill 792)が成立し、その法律は総合開発契約(CDAs)を2年間凍結(moratorium)し、地方の有料公社に新規の有料事業の最初の選択肢を与え、新規事業について新たな市場評価の手続を創出するものであるが、州全体で開発中のおよそ1ダースのその他の総合開発契約(CDA)プロジェクトは明示的に凍結から除外されており、前に進められる予定である。

ユタ州: 2006年にユタ州の立法府が総合的なPPP有料道路法を制定したにもかかわらず、実際の有料道路プロジェクトはいまだ現れていない。最もありうるプロジェクトは35マイルの Mountain View 有料道路で、25億ドルと見積もられている。その道路は、ほぼ南北に走り、ソルトレイクシティ(Salt Lake City)の西側の郊外の街路の混雑を緩和し、ソルトレイクシティ空港への代替ルートを提供するもの。ユタ州のどのような種類であるにせよ最初の有料プロジェクトは、2006年に開通したI-15の新たなHOTレーンで、従前のHOVレーンを転換したものの。

バージニア州: Fluor/Transurban のコンセッションが最終の承認に近づいている。それは、北部バージニアで環状道路(Beltway)(I-495)の南西の四半分の双方向に2つのHOTレーンを追加するもの。I-95/I-395の既存のHOVレーンをHOTレーンへの転換についても、同じチームが選ばれている。また、バージニア州交通省は、US460を55マイル延伸する提案募集(RFP)に応募した3つの提案を受理している。そのプロジェクトは、一部は料金で、また一部は州の資金で賄われる見込みである。

ワシントン州：州は有料事業に関する主要な調査を発表した。それは、現在の資金源は、最近の燃料税の増加にもかかわらず、高速道路容量の増加にほとんど寄与しないだろうという州交通省が頻繁に表明してきた見通しのうえに立っている。立法府は2005年にPPP法を制定したが、いまのところ特定のプロジェクトは現れていない。Christine Gregoire 知事は、新たな有料の橋梁を示唆しており、例えば、スノークォルミー峠(Snoqualmie Pass)のI-90やオレゴン境界のI-5。他の者は、Alaskan Way Viaduct や SR520Bridge の更新の有料事業やPPPを示唆している。

1.4 諸外国の有料道路開発 [p. 3 5]

A 大規模な都市トンネル

近年の最も顕著な国際的な傾向のひとつは、大規模な新規の都市道路トンネルの開発である。それらは一般に料金による資金調達で、通常、長期コンセッションとして行われる。多くのこのような事例のなかで鍵となっている実現のための技術は、トンネルボーリングマシンである。それは巨大なそれ自体で完結した構造で、直径50フィートに達する回転ドリルヘッドを備える。そして、トンネルを掘るためにドリルが前進すると同時にトンネルの壁を構築する機械装置である。

シドニー(Sydney)、オーストラリア は、地域にわたる有料自動車道路網の開発においてトンネルを不可欠の要素として用いている大都市の最良の事例である。トンネルは、M1 Eastern Distributor(都心から空港)及びM2、M4、M5の有料自動車道路において要所の接続部分を実現させているとともに、ランドマークの港の橋に並行した新たなトンネルによる交通容量を生み出している。シドニーのトンネルで資金的に成功しなかった唯一のものは、Cross City Tunnel である。それは1.3マイルの路線で、都心の交通が多くの信号のある交差点をバイパスできるようにするもの。楽観的に過ぎる交通の見通しが投資家を誤り導き、そのトンネル会社は2006年末に破産した。しかしながら、納税者はリスクを負っておらず、管財人がトンネルの運営を継続している。シドニーの成功は、コンセッション会社を、メルボルン(Melbourne)の最初の2つの有料自動車道の大規模なトンネルに参画することに導いた。そして、いまはブリズベン(Brisbane)も、最初の2つのプロジェクトである20億豪州ドルの North-South Bypass Tunnel と12億豪州ドルの Airport Link トンネルで同様のことを行っている。

そのほかの著名な都市トンネルプロジェクトは、次のとおりである。

パリ(Paris) A86 West フランスの有料道路会社の Cofiroute は、2つの大規模トンネル(内径34フィート)の最初のひとつの完成に近づきつつある。そのトンネルは、パリの周りのA86環状道路の長い失われた環を繋ぐことになる。地域の反対は、計画された地上のルートを数十年にわたり止めてきた。なぜなら、それは歴史的なベルサイユ(Versailles)を分断することになるからである。Cofiroute は、そのプロジェクトを、トンネルボーリングマシンにより造られるトンネルとして、資金調達、建設及び運営するという非募集の提案(unsolicited proposal)をフランス政府に行った。最初の20億ドルのトンネルは完了に近づきつつある。長さ6.3マイルで、2層の床を提供し、それぞれが乗用車サイズ(トラック不可)の3車線に対応している。引き続いて建設される並行するトンネルは、単層床で、トラックサイズ(トラック不可)の車のために片側1車線ずつを有する予定である。プロジェクトの費用は、プロジェクトの料金収入をもとに資金調達されており、政府の保証はない。コンセッションの期間は、70年である。

マドリッド(Madrid) M-30トンネル マドリッドの内側の環状道路であるM-30は、非常に混雑しており、容量の追加が必要となっている。土地利用の制約と費用のため、トンネルによる解決策が最もよいやり方であると判断された。全体のM-30の拡張のなかで最も壮観な部分は、South By-Pass である。直径49フィートの双子のトンネルが、トンネルボーリングマシンにより建設されており、既存のM-30ルートよりもほぼ1マイル短いバイパスルートが造られている。両トンネルは平均で長さ2.2マイルで、650フィートごとに交差通路で結ばれている。それぞれのトンネルは、単層の主たる床があり、全てのタイプの車に対応したフルサイズの手線が3車線ある。さらに、緊急車両(フルサイズの消防・救急トラックを含む)のための下層の床がある。M-30トンネルは、2007年春に開通する予定である。

クアラルンプール(Kuala Lumpur) SMARTトンネル マレーシアの首都における、この大規模なプロジェクト(約6億5千万ドル)は、世界で最初の洪水と道路の複合トンネルである。それは、6マイルの洪水トンネルと1.9マイルの2層の道路(各層に2車線)を組み合わせたもので、全てトンネルボーリングマシンで造られた直径37フィートのトンネルのなかにある。通常の状態では、最も低いレベルでも水は空で、交通は2層の自動車床を通行する。一定の強い降雨の状況では、水はトンネルの最も低いレベルに流入させられ、交通は双方の自動車床を引き続き通行する。全面洪水操作の場合のみ、それは1年に1回又は2回と想定されているが、全ての容量を洪水調節に振り向けることができるように、トンネルは通行止めとなる。本稿の時点では、基本的な工事は完了している。このトンネルは、2007年5月に開通した。

揚子江トンネル(Yangtze River Tunnels) 上海(Shanghai)で現在建設中ものは、双子の50'6"道路トンネルであり、世界で最も大きいトンネルボーリングマシンで掘削されている。そのトンネルは、完成時には長さ5.6マイルで、上海揚子江トンネル橋梁高速道路(Shanghai Yangtze River Tunnel & Bridge Highway)の主要な構成要素となる。その高速道の総費用は16億ドルで、これらのトンネルと2つの主要な橋梁を含んでいる。高速道路全体は、長さ16マイル近くである。しかし、これは中国で現在実施中の多くの大規模トンネルプロジェクトのひとつにすぎない。揚子江のもうひとつの横断が南京(Nanjing)で始められている。それは直径49フィートのトンネルボーリングマシンを使っている。三番目のトンネルによる横断は武漢(Wuhan)においてである。それは直径37フィートのトンネルボーリングマシンを使っている。世界をリードするトンネルボーリングマシンの生産者であるドイツ企業の Herrenknecht は、*Engineering News-Record* の2007年3月号で、中国でのプロジェクトのために40台近くのトンネルボーリングマシンを供給したと語っており、さらに他の生産者からの10台が中国で稼働していると推計している。

都市環状ブリュッセルトンネル(City Ring Brussels Tunnel) この提案されているトンネルは、長さ6.2マイルで、2層の床のそれぞれに3車線を有し、直径45フィート以内である。その規模は、乗用車とともにバスも許容するが、重量トラックは不可である。

ブエノスアイレストンネル(Buenos Aires Tunnel) この提案されているトンネルは、アルゼンチンの首都の中心にある 9 de Julio Avenue の地表から150フィート下を通ることになる。双子の2層のトンネルが提案されており、それぞれ4車線ある。このプロジェクトは、計画された川沿いの高速道路に沿ったもので、街路の混雑の緩和を意図している。

B その他のPPP有料道路

このレポートの以前の版で記されていたように、欧州のほとんど、オーストラリアの都市地域及び南米の一部では、大規模な高速道路、橋梁及びトンネルのプロジェクトに長期コンセッションを用いることが標準的なやり方となっている。概していえば、欧州やオーストラリアでは、このようなプロジェクトのほとんどは料金による資金調達(toll finance)で、コンセッションの期間は30年から75年である。いくつかの欧州の国は、道路プロジェクトのいくつかでシャドウ・トール(shadow tolling)を用いている。著名なのは、スペイン、ポルトガル及びイギリスである。法律の規定がある政治的に安定した国では、コンセッションの期間にわたり交通量又はその他の算定式に基づいた毎年の支払が政府により担保されているようなプロジェクトに投資家は資金を出したがる。途上国では、これまでのところシャドウ・トールはほとんど使われていない。その代わり、新規の道路(又は既存の道路の大規模な改良)が必要なところで、料金収入が建設及び運営費用を賄うのに不十分なところでは、典型的なモデルは複合資金調達(mixed funding)である。政府(多分、開発銀行に支援されている)が資本コストの一部を提供し、そして料金による資金調達で収支バランスが達成される。

以下は、2006年及び2007年初めの間の、いくつかの国での著名な開発事業のハイライトである。

オーストラリア: この国で最も急成長している州であるクイーンズランド州(Queensland)は、主要な道路の拡張に乗り出している。それは、南東クイーンズランド社会資本計画(South East Queensland Infrastructure Plan & Programme(SEQIPP))である。計画では、今後20年間で660億豪州ドルの支出を想定している。そのほぼ半分は交通社会資本である。前述したブリズベン(Brisbane)の有料トンネルプロジェクトのほか、Brisbane's Gateway Bridgeの双子のスパン、20億豪州ドルのNorthern Busway及び5億43百万豪州ドルのTugun Bypassがある。クイーンズランド州は、ニューサウスウェールズ州(シドニー)及びビクトリア州(メルボルン)によって照らし出された長期有料コンセッションの活用の道筋をたどりつつある。

ブラジル: 南米で最大の国は、有料コンセッションプロジェクトの先導的な実践者でもある。5,500マイルを超える高速道路が、36の連邦コンセッション契約のもとで運営されている。2006年初め、政府は計画の拡大を発表したが、政治的に紛糾して、ほとんど年内は保留された。しかしながら、2007年1月に、計画を再び前進させるための新たなルールが出された。計画された7つの新たなコンセッションが1,600マイルの追加の高速道路をカバーするもので、90億ドルまでの投資を含んでいる。ほかに2つのブラジルで最初のものは、初めて州により認められた有料コンセッション(ミナスジェライス州(Minas Gerais)の既存の高速道路の3億ドルの改良)、及びこの国で最初の高速有料レーン(express toll lanes)(サンパウロ(San Paulo)の7.5マイルの高速道路に設ける)で、5億64百万ドルのコンセッションで実施される。

イギリス: 唯一のリアル・トール(real toll)道路コンセッションプロジェクト(成功したM6 Toll)とともに、2006年のイギリスは、この国のシャドウ・トール(Shadow tolling)の形態、すなわちDBFO(design, build, finance, operate)コンセッションでコンセッションの期間にわたり政府がアベイラビリティ・ペイメント(availability payments)を約束しているもの、を引き続き実施した。そのなかで最大のものが、ロンドン(London)のM25環状道路を、30年のコンセッションのもとで、拡幅し運営する89億ドルのプロジェクト

外で、近いうちに、5者の選択された(short-listed)チームからの提案を求めることになっている。審査結果は2008年に出るものとみられており、建設は2009年に開始する。一方、全国的な道路課金(road pricing)の制度を設ける政府の提案に関する議論が続いている。

カナダ： お隣の国は唯一の重要な有料道路を有しており、それは、トロント(Toronto)にある民営化された(99年間のコンセッションによる)高速道路407である。最近のコンセッションの動きのほとんどは、イギリスのDBFOの道筋に沿っている。このことは、最近付与されたコンセッションであるブリティッシュコロンビア州(British Columbia)の Sea-to-Sky Highway 及び Golden Ears Bridge では正しいといえる(ただし、後者はリアルトールの料金を徴収し、料金は政府に支払われ、政府が代わりにコンセッショネアに支払うようになる見込み)。またこのことは、アルバータ州(Alberta)のいくつかの道路プロジェクトでも正しいといえる。しかしながら、2つの著名な例外が現在行われている。ケベック州(Quebec)では、26マイルのA30プロジェクトが有料道路コンセッションとなる見込みであり、そのプロジェクトのために3チームが選定され、提案の提出を求められた。連邦レベルでは、交通大臣が、デトロイト川(Detroit River)の新たな横断路でデトロイト(Detroit)とウィンザー(Windsor)を結ぶものについて、有料コンセッションを提案している。

チリ： この国は、世界で最も進んだ有料コンセッションシステムのひとつを持ち続けている。2006年に、サンティアゴ(Santiago)で完全に相互運営可能な有料道路のシステムを開発した4つのコンセッション会社は、ピーク・オブ・ピークの差別料金制度の法的な許可を取得した。それは、混雑を最小化するために、交通の流れをよりよく管理することを可能とするものである。そのシステムは、100マイル近い新たな有料自動車道を含んでいる。

ギリシャ： 2006年12月に、ギリシャ政府は、その時点で最大の有料コンセッション契約を締結した。その16億ドルのプロジェクトは、235マイルの有料道路を含んでおり、この国の東側及び西側の海岸に沿って、2つの分かれた南北のルートである。これは、この国の高速道路網の主要な改良を構成している7つの主要な有料コンセッションのうちのひとつである。2007年1月に、さらに2つのコンセッション契約が締結され、2月にはもうひとつの入札成功者が発表された。後者は、228マイルの35億ドルのプロジェクトで、10.5マイルのトンネルを含んでいる。

インド： この急成長している国は、130億ドルの国家高速道路開発プロジェクト(National Highways Development Project)を引き続き進めており、その多くは有料コンセッションによって行われている。第一段階、それはデリー(Delhi)、カルカッタ(Kolkata)、チェナイ(Chennai)、ボンベイ(Mumbai)を結ぶ黄金四辺形(Golden Quadrilateral) の完了に引き続き、第二段階が、この国のほとんどの場所で付与されている新たなコンセッションプロジェクトとともに手際よく進められている。

インドネシア： 一連の良い政府(good-government)の改革の一部として、インドネシアは、既存の有料道路を民営化する動きに加わった。政府の有料道路機関である PT Jasa Marga は、2007年3月に、16の既存の有料道路すべてをコンセッション会社にリースし、それにより新規プロジェクト開発に必要な資金を獲得することを発表した。Jasa Marga はインドネシアで最大の有料道路運営者であり、この国のその他の有料道路はコンセッショネアにより開発及び運営されている。

メキシコ: この国は、1980年代及び90年代における失敗した民間有料道路プロジェクトにより、広く知られている。それらのプロジェクトでは、入札は最も短いコンセッション期間を申し出た会社が獲得し、その後非現実的に高額な料金を課そうと試みられた。これらのプロジェクトは、財政的に破綻した後に、ほとんどすべて政府に引き取られた。しかし、失敗から学んだこの国の交通・通信省(Secretaria de Transportes y Comunicaciones(SCT))は再び試みている。2006年に、より現実的な期間の新たな有料道路コンセッションプロジェクトの提案を始めた。そして2007年には、以前国有化された有料道路のいくつかの再民営化(re-privatize)を始めている。最初の4つが、合計346マイルで、今年2つのコンセッションにより提案される予定である。それは標準的な30年の有料コンセッションである。SCTはまた、いくつかの複合プロジェクトも提案している。それは、有料とシャドウトルの区間を組み合わせたもので、20年のコンセッションである。

パナマ: 13年前に、政府は、パナマ運河(Panama Canal)と並行する36マイルの有料道路の開発のため、メキシコの企業にコンセッションを付与した。その企業は、プロジェクトのわずか4分の1を完了した後に倒産した。現在、ブラジルのデベロッパーである Odebrecht がそのコンセッションを買い上げ、プロジェクトを完成する予定で、2億15百万ドルを投資している。

ペルー: 13億ドルの InterOcean Highway プロジェクトが、ブラジルとペルーを結ぶために進行中である。ブラジル側の部分は既に完成している。しかし、ペルー側の部分は、アンデス山脈を横断し、より困難であることが判明している。それは、5つの区間に分けられ、それぞれが25年の有料コンセッションとして付与される。2007年1月現在、5つのうち3つが建設中である。ほかの2つは、海岸の都市につながる既存の舗装道路の改良も含んでいるが、2007年前半に付与される予定である。完成した場合は、その高速道路により大洋間(ocean-to-ocean)の旅行が4日間で行えるようになる。

ロシア: 政府は、連邦下院(State Duma)に提出されている法案を支持している。それは、有料道路コンセッションに法的枠組を与えるもので、ロシアの荒廃した高速道路の改良を意図している。その法案は、並行する無料道路が必要という要件を含んでいる。*Public Works Financing* の2007年3月号のレポートによれば、最初のこのようなプロジェクトである、サンクトペテルブルグ(St. Petersburg)の新たな環状道路の西側部分のために、4つの国際的なチームが入札の資格を与えられている。2番目のプロジェクトのための調査が進められている。それは、モスクワ(Moscow)とサンクトペテルブルグ(St. Petersburg)の間のM10である。