

**米国連邦道路庁  
高速道路プロジェクトにおけるPPP活用マニュアル(全訳)**

U.S. Department of Transportation

Federal Highway Administration

Manual for Using Public-Private Partnerships on

Highway Projects

2005

[http://.fhwa.dot.gov./ppp/manual\\_0905.pdf](http://.fhwa.dot.gov./ppp/manual_0905.pdf)

本資料は、作業用の資料として日本高速道路保有・債務返済機構が翻訳したものである。(翻訳 昆企画審議役)

## 目 次

I.	背 景.....	4
A	PPP(Public-Private Partnerships)はなぜ重要なのか？ .....	4
B	なぜ本マニュアルを作成したか？ .....	5
C	PPPを促進するためにFHWAは何を行ったか？ .....	5
1.	ワークショップ、会議及びレポート.....	5
2.	連邦議会への報告.....	6
3.	PPPに関する調査.....	6
II.	資金調達.....	8
A	PPPのためにどのような資金調達手法が利用できるのか？ .....	8
1.	1998年交通社会資本資金調達及び革新法—TIFIA信用プログラム(Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act of 1998 – the TIFIA Credit Program) .....	8
2.	セクション 129(a)融資(Section 129(a) Loans) .....	13
3.	GARVEE債(GARVEE Bonds).....	15
4.	フレキシブル・マッチ(Flexible Matches).....	17
5.	料金クレジット(Toll Credits) .....	18
B	連邦補助道路は、民間主体に売却又はリースすることができるか？ .....	19
III.	連邦の法律及び規制.....	21
A	連邦の法律は、どのような場合にPPPに適用されるか？ .....	21
B	適用される連邦の法律は何か？ .....	21
C	環境影響評価手続はより効率的になりうるか？ .....	22
D	道路敷地(right-of-way)に関する連邦法は、どのようにPPPに適用されるか？ .....	25
1.	統一移転支援及び不動産取得政策法(Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act) 25	
2.	道路敷地(right-of-way)の予防的買収(protective buying)及び先行取得(early acquisition).....	27
3.	道路敷地(right-of-way)の取得だけを目的とするプロジェクト.....	29
4.	道路敷地に光ファイバーを敷設するプロジェクト.....	29
E	標準契約手続及び要件における柔軟性はあるか？ .....	30
1.	建設契約に関する最低価格(low-bid)調達手続の代替手法.....	30
2.	デザインビルド(design-build)契約.....	30
3.	特別実験プロジェクト第15(Special Experimental Project No.15(SEP-15)) .....	31
IV.	SAFETEA-LUによる改正.....	33
A	SAFETEA-LUは、どのようにPPPに影響するか？ .....	33
B	SAFETEA-LUの具体的にどの規定が、民間部門が道路インフラプロジェクトに投資することを、より容易で	

魅力的なものにしているのか？ .....	33
1. 料金徴収(tolling).....	33
2. 革新的資金調達(Innovative Finance).....	34
3. その他の各種条項.....	35
V. 結論.....	38

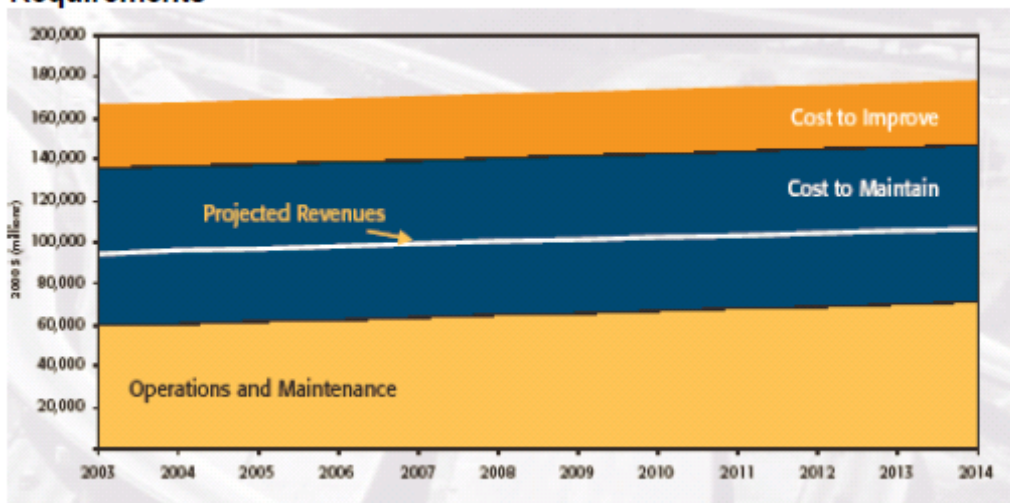
## I. 背景

### A PPP(Public-Private Partnerships)はなぜ重要なのか？

我が国の交通ニーズは、伝統的な公共的手段によって対応できる能力を上回っている。社会資本は老朽化しており、インターステート網のほとんどは50年を超えている。同時に渋滞は増大している。ある調査によれば通勤者は年間62時間を交通渋滞に費やしており、1年間の経済損失は670億ドルを超えている。道路網はそれが設計された容量を超えて運用されている。

増大するニーズは議論の余地なく明らかであるにもかかわらず、道路やその他の交通施設のために入手できる資金はニーズに対応した割合では確保されていない。連邦、州及び地方の道路のための収入は、将来の道路投資の必要の見込みに対応するには不十分である。運営及び維持の費用、そして現在の道路のコンディション及びパフォーマンスを維持するための資本投資の費用は、予測される収入よりも40%多い。図1参照。

Figure 1 : Comparison of Projected Highway Revenue with Investment Requirements



実際の道路のための収入(物価調整されたもの)は、自動車台・マイル走行距離(vehicle miles of travel(VMT))の伸びに比較して減少している。道路のコンディション及びパフォーマンスはVMTと直接に関連している。VMT当たりの収入の過去の傾向が継続すれば、州及び地方政府は道路のコンディション及びパフォーマンスについて大幅に立ち後れることになる。

この拡大するギャップに対応するため、道路の資金調達、建設及び運営について新たな方策を見出す必要がある。新たな方策は、現在の道路網の渋滞の問題を、新規の施設の建設か又は既存の道路のより効率的な利用を通じて解決することに焦点を当てたものでなければならない。渋滞をうまく管理することにより、現在のシステムが非効率となり、また時に機能しなくなる原因となる遅延を短縮することができる。渋滞管理により、通勤時間を短縮し、生活の質を改善することができる。商品やサービスがより少ない時間や費用で配送されることにより、道路網の経済的な生産性を増大させることができる。

PPPは、渋滞の問題に対する真の解決策を提供することについて重大な役割を果たす潜在的な可能性を有してい

る。PPPは、必要な交通プロジェクトが建設されることを可能にする追加の資金源を提供することができる。道路プロジェクトの資金調達及び建設に関する革新的な方法によって、時間と費用を節約することができる。公共部門と民間部門との間でリスクを配分するための、より効率的な手段になりうる。また、国民が道路をさらに効率的に利用することができるように、現在及び将来の道路網でより効果的に課金する方策を提供しうる。

## B なぜ本マニュアルを作成したか？

連邦道路庁(Federal Highway Administration(FHWA))は、道路網の主要な構成要素の建設、運営及び維持においてPPPが果たしうる役割を検討するために相当の資源を振り向けてきた。PPPは相当の価値をもたらすと確認されたことから、FHWAは道路網の資金調達及び管理における技術革新を奨励するためのいくつかの先導的取組みを始めた。さらに、FHWAは、PPPが連邦の基準に適合するための障害を軽減する方策を見いだすため、規制及び政策の調査を行った。

本マニュアルは、道路のPPPを検討することに関心がある州のために作成された。州がPPPによってもたらされる新たな機会について検討することを支援するようにまとめられている。本マニュアルは、PPPに関連した手法を特定し、疑問に答えるために必要な材料をひとつにまとめている。PPPの形成を援助するさらに詳細なガイダンスへの参照も含めている。ただし、本マニュアルはPPPについて連邦が関係する問題のみに焦点を置いている。

## C PPPを促進するためにFHWAは何を行ったか？

### 1. ワークショップ、会議及びレポート

PPPの利点及び課題について啓発し議論するため、FHWAは、すべてのパートナー、すなわち連邦、州、地方及び民間が参加したワークショップを定期的に行ってきた。これらのワークショップはPPPに注目を集めるのに役立つだけでなく、学ばれた教訓について議論し、PPPの形成及び成功を支援するための改善点を検討するための機会を提供している。例えば、

- 1991年11月、最初のポスト州際高速道路法である1991年複合陸上交通効率化法(Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991(ISTEA))制定の約1ヶ月前に、FHWAはPPPに関する政策ワークショップを開催した。このワークショップの目的は、交通施設及びサービスに関する規定における公共及び民間の役割の変化に伴って生じる広範な問題及び利害得失について注目を集めることである。このワークショップの結果は、1992年のレポート(Exploring Key Issues in Public-Private Partnerships for Highway Development)にまとめられた。
- 2003年及び2004年に、FHWAは、ワシントン州、ミネソタ州、テキサス州、フロリダ州、カリフォルニア州及びノースカロライナ州の6つのワークショップを主催した。6つのワークショップでの議論を要約したレポートがFHWAのPPPウェブページに掲載されている。< [www.fhwa.dot.gov/ppp](http://www.fhwa.dot.gov/ppp) >
- 毎年、米国道路・交通建設業協会(American Road and Transportation Builders Association)と共催で交通会議でパブリック・プライベート・ベンチャーズ(Public-Private Ventures)を開催している。同会議ではPPPに関するプレ

ゼンテーションがあり、会議の一環として、FHWAは交通資金調達ワークショップを開催している。ワークショップの資料は、次で入手できる。< [www.fhwa.dot.gov/ppp/events.htm](http://www.fhwa.dot.gov/ppp/events.htm) >

- また、FHWAは交通調査委員会(Transportation Research Board)とともに、総合的な交通資金調達会議(Transportation Finance Conference)を開催している。現在までに、1997年、2000年及び2002年の3回の会議が開催された。この会議の一環として、FHWAは交通資金調達の実践の状況に関する会議前ワークショップを開催した。加えて、毎年、FHWAは交通調査委員会の年次会議の期間中に交通資金調達ワークショップを開催している。ワークショップの資料は次で入手できる。< [www.fhwa.dot.gov/ppp/events.htm](http://www.fhwa.dot.gov/ppp/events.htm) >
- 2003年10月、FHWAはPPPタスクフォースを設け、FHWAがPPPの形成に対する障害に対応するための方策及びPPPの形成を奨励するため取るべき措置について検討した。タスクフォースは交通政策担当次官補(Assistant Secretary for Transportation Policy)及びFHWAの政策及びプログラム部局の代表で構成され、道路インフラの増大するニーズに対応するためPPPの活用に関心がある州を支援するための方策の検討を行った。タスクフォースの主導による施策としては、連邦補助の道路交通プロジェクトにおけるPPPの活用を奨励する特別実験プログラム第15(Special Experimental Program No.15(SEP-15))の創設、連邦補助の建設プロジェクト調達のためにPPPを活用することに関心がある者のためのウェブサイトの開設< <http://www.fhwa.dot.gov/ppp> >、そしてPPPの形成に関する課題についての連邦議会への報告がある。タスクフォースは、引き続きFHWAのPPPに対する支援を改善するアイデアを検討し、将来の新たな成果の開発を計画している。
- 2005年6月に、FHWAは長官部局(Office of the Administrator)にPPPプログラムマネージャー(Public –Private Partnerships Program Manager)を設置し、政策策定、技術援助、調査、能力開発及びアウトリーチを含むPPPに関連した様々な活動を統括し調整することとした。

## 2. 連邦議会への報告

2004年度交通省支出予算法に伴う下院報告 108-243 は、連邦交通省(U.S. Department of Transportation(DOT))に対して、PPPを伴う大規模で多額の資本を要する道路及び公共交通のプロジェクトの形成に対する障害を特定する報告を提出するよう求めた。本報告は5つの主な章で構成されており、それは道路及び公共交通におけるPPPの歴史、PPPの価値、PPPの形成を阻害する現行法、規制及び運営における障害、これらの障害を除去するための州、通商協会、法律事務所、コンサルタント、設計事務所及び建設事業者からの提案、そしてPPPを促進するための立法措置に関する交通省の提案である。本報告は、完了した及び実施中のプロジェクトに関するケース・スタディも含んでいる。本報告は、伝統的な調達手続に対する代替手段としてPPPを活用することに関心がある者にとって有益な資料となるだろう。本報告はFHWAのPPPウェブサイトで見ることができる。< [www.fhwa.dot.gov/ppp](http://www.fhwa.dot.gov/ppp) >

## 3. PPPに関する調査

FHWAは、PPPに関するいくつかの実施中又は計画中の調査プロジェクトを有している。上述のPPPワークショップに加えて、合衆国及び海外における現在のPPPに関する詳細なケース・スタディを行う調査を実施中であり、個々の州やプロジェクトの固有の必要に対応したパートナーシップを形成するための基礎として活用することができるモデ

ル立法及び契約に関する文書を作成することとしている。ケース・スタディ・レポートは、次のようなものとなる予定である。

- 一連の国内のPPPに関する詳細なケース・スタディ及び海外のPPPに関するプロジェクトの概要を取りまとめ、採用された類型に応じてPPPを特徴づけし、制度的な課題及びそれらの制度的な課題にどのように対応したかを記述し、他のPPPが直面するかもしれない様々なタイプの障害を克服するための一般的な戦略を明らかにする。
- 調査結果を取りまとめて、将来のPPPへの参加者のためのガイドブックを作成する。

モデル立法の調査は、

- 道路プログラム及びプロジェクトのためのPPPに関する州の立法を比較、対照する。
- パートナーシップに関する契約及び主要な法的文書を比較、対照し、パートナーになろうとする者がパートナーシップに関する様々な問題を取り扱うための機会及び選択肢をより迅速に認識することができるようにする。

現在進めている調査の成果を踏まえ、PPPワークショップその他の活動からの成果も取り入れて、今後さらに調査を進める。

## II. 資金調達

### A PPPのためにどのような資金調達手法が利用できるのか？

法律の改正及び資金調達の革新により、燃料税その他の伝統的な道路利用者の税から得られる既存の即金払い (pay-as-you-go)による資金調達を補完し増進する、道路の資金調達に関する幅広い選択肢が創出された。これらの手法は、州が連邦資金を受け取るために必要な標準的な州負担(matching)の基準について州に大幅な柔軟性を認めるという、やや控えめな戦略から、非常に野心的な信用拡大の戦略まで幅広いものとなっている。これらの「革新的資金調達手法」は、次の4つの事項を達成するために活用することができる。

- 国の交通システムに対する必要な投資を賄うための連邦資金を、州及び他の事業主体(project sponsor)が最大限に梃子上げ(leverage)することができるようにする。
- 既存の資金をより効率的に活用する。
- 伝統的な資金調達の仕組によるよりも、さらに早期にプロジェクトを建設段階に移行させる。
- 他の方法では資金調達ができなかったかもしれない大規模な交通投資を可能にする。

これらの新しい手法の多くは、民間部門との共同事業にも適用される。本章は、PPPにも適用できる道路資金調達の新たな方式を明らかにし、適用要件、必要手続その他の必要な条件について解説している。また、それぞれの手法の利点を明らかにし、さらに詳細なガイダンスへの参照を記している。

#### 1. 1998年交通社会資本資金調達及び革新法 - TIFIA信用プログラム(Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act of 1998 – the TIFIA Credit Program)

TIFIAプログラムは、リスクがあり、複雑で又は費用がかかるために、同プログラムがなければプロジェクトの実施が遅延したか又は全く実施されなかったであろう地域的又は全国的に重要な大規模プロジェクトに対して、連邦による信用援助を行うものである。信用援助には3つの形態があり、全国的又は地域的に重要な陸上交通プロジェクトに関する直接融資、債務保証及び与信枠 (lines of credit)である。これらの信用手段は、他からの借入よりも返済期間が柔軟で、金利も有利である。TIFIA信用プログラムの基本的な目的は、全国の陸上交通システムの喫緊の改良について民間その他の連邦以外からの相当な投資を引き付けることにより、連邦資金を梃子上げすることである。一般に、要件に適合した陸上交通プロジェクトの資金調達、設計、建設、所有又は運営を行おうとする公共主体又は民間主体は信用援助を受けることができる。

*Examples of TIFIA projects include:*

- *Central Texas Turnpike (Austin, TX)*
- *Miami Intermodal Center (Miami, FL)*
- *State Route 125 South (San Diego, CA)*
- *Reno Transportation Access Corridor (ReTRAC) (Reno, NV)*

See <http://tifia.fhwa.dot.gov/>.

#### ⇒TIFIA援助は、どのようにして既存の連邦資金を梃子上げするのか？

信用援助は、連邦政府に認められた希少な財政権限(budget authority)を活用する効率的な手段となる。信用援助による連邦政府のコストは、融資の認知されたリスク(perceived risk)である。連邦議会は、一般的に信用援助の額面総



額の5%の財政権限を賦与してきた。1999年にプログラムが開始されて以来、TIFIAは社会資本投資における160億ドル以上にのぼるプロジェクトに対して36億ドル以上の信用援助を提供してきたが、連邦政府の初期コストは2億ドル以下である。

### ⇒TIFIA信用援助の利点は何か？

TIFIA信用援助は、民間投資者にとって魅力的な多くの特徴を有している。

- **収入の梃子上げ(Revenue leverage)** TIFIAは、収入の流れを梃子上げすることにより、資本市場から資金調達するにはリスクが高すぎると考えられるプロジェクトが獲得できる資金を増加させることができる。この要素は、将来徐々に増加することが期待される不確実な収入を伴う立ち上がりの施設について、利用者の支払いを基にした資金調達を行う場合に利点がある。
- **優先債務の増強(Senior Debt Enhancement)** プロジェクトに対するTIFIA融資は、優先債権者に対して劣後となることができる。TIFIAが融資の後順位の弁済受領権(junior lien)を持つことで、資本市場から調達された先順位の弁済受領権(senior lien)を持つ債券の信用力が増強される。このような信用構造により、優先債務の債券はボーダーラインの格付から投資適格の格付に格上げされることができる。
- **金利コストの節約** TIFIAの利率は、他の代替の資金調達手段による類似の利率に比較してコストが節約できる結果となりうる。課税の債権市場(taxable debt market)から調達しなければならないプロジェクトでは、借入利率は比較対象となる米国国債(U.S. Treasury)の利回りをかなり上回っている。連邦交通省はTIFIAの資金を米国国債の利率で調達しており、信用リスクによるプレミアムはないので、魅力的な金利コストを提供できる。免税の地方債市場(tax-exempt municipal market)から調達できるプロジェクトと比較しても、TIFIAの直接融資はコスト節約となりうる。
- **返済の柔軟性** TIFIAは、柔軟な返済ができるという特徴があり、プロジェクトの資金調達にとって相当に有利になる。TIFIAの規定は、債務の返済をプロジェクトの資金の流れ(project cash flow)に従って組み立てることができるようにすることで、利用者への課金に基づいた資金調達が容易にすることを意図している。これはしばしば建設期間中のみならずプロジェクト運営の立ち上がり期間中の金利支払いの繰り延べをも伴うものであり、これは民間の投資者であれば嫌がるものである。加えて、TIFIAプログラムは、債務者が随時に損害金なしで債務を繰り上げ償還することを認めている。地方債市場で同様の柔軟性を得るためには、市場の状況に応じて、借入れコストに0.5%が上乗せされることになりうる。
- **プロジェクトの加速** TIFIAは資金調達を早め、施設が完成することによる公共の便益を増進することができる。この要素は、他の要素の効果の累積的な反映である。いくつかの事例では、TIFIA援助がプロジェクトを現在の形で進めるための必須の要因であるとみなされている。他の方法で資金調達されたかもしれないプロジェクトにおいても、TIFIA援助はプロジェクトをより迅速に、より安いコストで進めることに役立っている。
- **長期の支払期日** TIFIA融資の最終支払期日は、プロジェクトの完了の日から最大35年後とすることができる。

TIFIAプログラムのそれぞれのタイプの利点及び特徴は、表2にまとめられている。

表2 TIFIA信用手段の特徴

特 徴	直接融資(Direct Loan)	債務保証(Loan Guarantee)	与信枠(Line of Credit)
資金の用途	適格プロジェクトの費用 又は 暫定的に調達した建設資金のリファイナンス(建設完了から1年以内)	適格プロジェクトの費用 又は 暫定的に調達した建設資金のリファイナンス(建設完了から1年以内)	適格プロジェクトの費用、特別修繕費用、運営・維持費用及び想定外の環境規制による費用 建設完了後のみ利用可能
利率	融資契約の支払期限に応じて比較対象となる米国市場国債(marketable U.S. Treasury securities)の金利と等しい利率又はそれ以上の利率	保証対象の融資の債権者と債務者の交渉による。連邦交通省の承認が必要。 保証対象の融資の金利は、連邦所得税の課税対象となる。	与信枠からの引出し利率は、与信債務が発生した日の30年米国市場国債の金利と等しい利率又はそれ以上の利率
資金の支払	適格プロジェクトの費用の発生に応じて、月ごとに支払う。	債務者がデフォルトした場合、保証債務の債権者は連邦交通省から債務保証の支払いを受ける。 連邦交通省が支払った金額は、債務者へのTIFIA直接融資になる。	与信枠からの引出しは、収入が不足した場合にのみ可能。 与信枠の総枠の最大20%までを単年度で引き出すことができる。 建設完了後、10年間利用可能。
返済	キャッシュ・フローの見通しに基づく。 ただし、建設完了後の遅くとも5年以内に開始されなければならない。	キャッシュ・フローの見通しに基づく。 ただし、建設完了後の遅くとも5年以内に開始されなければならない。	キャッシュ・フローの見通しに基づく。 ただし、10年間の利用可能期間終了後の遅くとも5年以内に開始されなければならない。
繰り延べ	建設完了後10年以内で、収入がTIFIA融資の返済計画に対して不足している場合、連邦交通省は返済の繰り延べを認めることができる。	建設完了後10年以内で、収入がTIFIA融資の返済計画に対して不足している場合、連邦交通省は返済の繰り延べを認めることができる。	規定はない。
繰上げ償還	損害金なしで債務の全部又は一部を随時に繰り上げ返済できる。	債権者と債務者の交渉による。	損害金なしで債務の全部又は一部を随時に繰り上げ返済できる。

TIFIAプログラムの利点に関するさらに広範な議論については、2002年6月の連邦議会へのTIFIA報告書第4章を参照のこと。同報告書は、次で入手できる。< <http://tifa.fhwa.dot.gov/> >

### ⇒TIFIA援助に適格となるプロジェクト及び費用の要件は何か？

道路、公共交通、旅客鉄道及びモード間(intermodal)プロジェクトがTIFIAプログラムから信用援助を受けることができる。適格となる道路施設は、インターステート、州高速道路、橋梁、有料道路その他合衆国法典第23編、道路編(title 23, the highways title of the U.S. Code(23 U.S.C.))により連邦補助の対象となる施設を含む。適格となる交通機関プロジェクトは、駅、軌道その他交通機関に関連するインフラの設計・建設、車両の購入その他合衆国法典第49編第53章(chapter 53 of 49 U.S.C.)により連邦補助の対象となるプロジェクトを含む。さらに、都市間バスの車両及び施設が、TIFIA援助の対象となる。都市間の旅客鉄道施設の設計・建設及び都市間の旅客鉄道車両の購入を含む鉄道プロジェクトもTIFIA援助の対象となる。全国幹線道路網(National Highway System)において又はそれに隣接して公共主体が所有するモード間(intermodal)の施設、例えば空港や港湾に地上からのアクセスを提供するプロジェクトもTIFIA援助の対象となる。最後に、主としてインテリジェント交通システムを導入する陸上交通プロジェクトがTIFIA援助の対象となる。

適格となるプロジェクト費用は、次のものに関連した支出である。

- 開発段階の作業、すなわち計画、実現可能性(feasibility)分析、収入見通し、環境影響評価、許認可、準備のエンジニアリング・設計作業その他の建設前段階の作業
- 建設、再築、修復、交換及び不動産取得(プロジェクトに関連する土地の取得及び土地の造成を含む)。環境対策、事業損失及び設備備品の取得。
- 市場調達に対応して必要な資産化された金利(capitalized interest)、合理的に必要な予備資金(reserve funds)、債券発行費用その他の建設期間中の持越費用(carrying costs)

建設期間中の繰り延べ金利は適格費用には含まれない。プロジェクトの資金調達のためにTIFIA信用援助が行われた場合は、資産化された金利は適格費用には含まれない。

### ⇒TIFIA援助の主な要件は何か？

TIFIAプログラムの主な要件は次のとおりである。

- **適用申請** それぞれの事業主体(project sponsor)は、適用申請を提出しなければならない(申請書類一式は連邦交通省のTIFIAプログラムガイド(*TIFIA Program Guide*))に掲載されており、次で入手できる。  
< [http://tifa.fhwa.dot.gov](http://tifa.fhwa.dot.gov/) >
- **適格費用の総額** プロジェクトの適格費用の合理的な見積りが、総額で5千万ドル又は直近の財政年度における州の連邦補助道路基金への割当額の3分の1のいずれか低い額以上であること。インテリジェント交通システム(ITS)を主とするプロジェクトについては、適格費用の見積りが最低1千5百万ドルであること。
- **交通計画手続** 大都市地域では、当該プロジェクトは、大都市地域計画機関(Metropolitan Planning Organization (MPO))の長期交通計画及び交通改良プログラムに伴う財政計画に反映されていなければならない

ない。さらに、当該プロジェクトは、州交通改良計画(Statewide Transportation Improvement Program(STIP))に含まれていなければならない。

- **特定の収入源** プロジェクトの資金の全体又は一部は、「料金、利用者の手数料その他の特定の収入源」から返済されなければならない。TIFIA信用手段の返済のために連邦資金を充てることは認められていない。
- **格付け** TIFIA援助の対象となるプロジェクトは、優先債務の債券について投資適格の格付け、すなわち Standard & Poor's、Fitch Ratings 又は Dominion Bond rating Service のBBB、Moody's のBaa3を取得しなければならない。
- **TIFIA信用援助の額** TIFIA援助の額は、上述の手段のいかなる組合せにおいても、適格プロジェクト費用の合理的な見積り額の33%を超えてはならない。
- **破産の場合の弁済受領権の非劣後** プロジェクトの収入に関して、先順位の弁済受領権を持つ債権に対してTIFIAが劣後となることができるが、破産(bankruptcy)、債務超過(insolvency)又は債務者の清算(liquidation)の場合には劣後とならない。このような場合は、TIFIAの弁済受領権は優先債権者と同じ立場になる。

#### ⇒TIFIAプロジェクトにはどのような連邦の規制が適用されるか？

TIFIA信用援助を受けるプロジェクトは、連邦補助のプロジェクトに適用される連邦法の規制に適合していなければならない。これらの規制は、本マニュアルの第3章で幅広く議論されている。連邦補助道路法による建設に関する連邦の規制は、連邦資金を伴う特定の業務又は契約に限定されている。連邦資金によらずに資金調達されるプロジェクトのその他の部分には適用されない。これらの建設に関する規制は、次のものを含む。

- **調達** エンジニアリング、設計及び建設の役務の調達並びに資材の購入に関連する手続
- **建設** 連邦補助プロジェクトの建設に従事する全ての労働者に適用される労働及び雇用に関する規制

連邦補助道路法以外の連邦の規制、すなわち連邦の環境関係法、統一移転援助及び不動産取得政策法(Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act)、連邦の差別禁止(non-discrimination)関係法もプロジェクト全体に適用される。

しかしながら、事業主体(project sponsor)が連邦の規制を受けずに特定の契約をすることを望む場合は、当該特定の契約に関連した費用はTIFIAの費用要件への適合に当たっては考慮せず、そのような費用はTIFIAの不適合費用として取り扱うことができる。さらに、そのような費用はTIFIA資金の充当に関しても適格とはならない。連邦の建設に関する規制の適用を契約ベースにすることにより、TIFIA援助と資本市場からの資金調達を組み合わせたPPPの導入を促進することとなり、これは連邦議会がTIFIAプログラムに設定した目標のひとつである。

#### ⇒事業主体(project sponsor)はどのようにしてTIFIA援助の適用申請を行うのか？

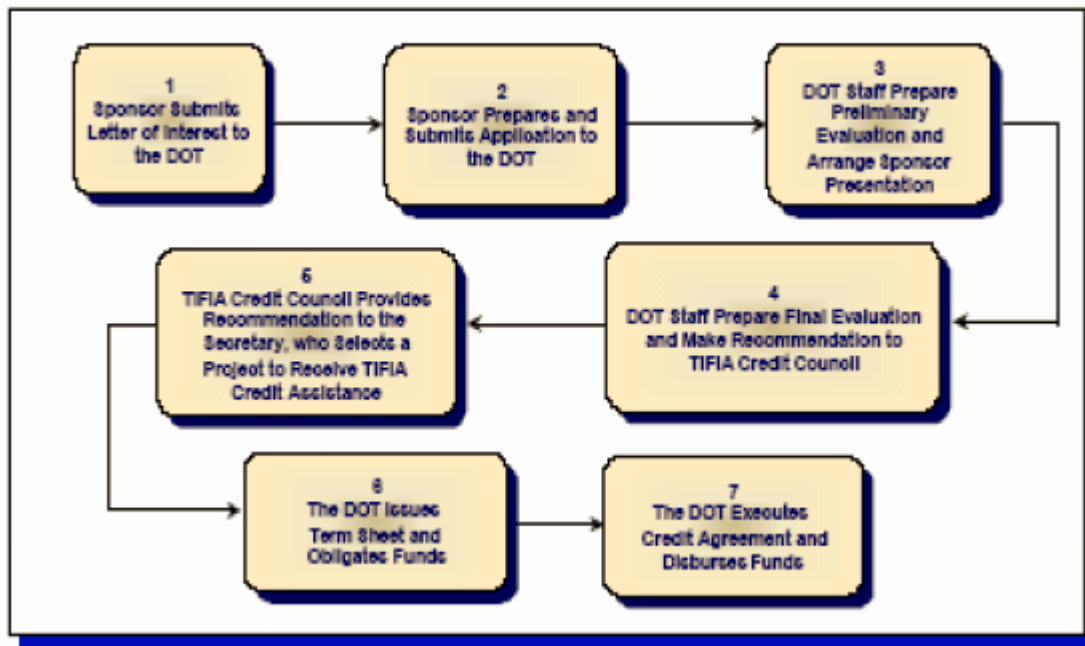
各々の事業主体(project sponsor)は、連邦交通省に最初に関心表明の書簡(Letter of Interest)を提出し、その後TIFIAの申請様式を作成する。申請様式は次で入手できる<<http://tiffa.fhwa.dot.gov>>。連邦交通省は選定基準に基づいてプロジェクトを評価する(選定基準に関する情報は、TIFIAプログラムガイド(TIFIA Program Guide)第5章参照)。TIFI

A部局は、事業主体(project sponsor)が関心表明の書簡(Letter of Interest)を提出する前に非公式の打合せを行うため、当該部局に直接連絡を取ることを勧めている。

選定された場合、TIFIA信用を成立させ資金を支払うために、契約文書が作成され実施される。TIFIA援助の適用手続を表わした次の図3を参照のこと。TIFIAプログラムガイドは、次で入手できる。

< <http://tifa.fhwa.dot.gov/pguide.htm> >

Figure 3: Process for TIFIA Application



TIFIAプログラムに関するさらなる情報は、2002年6月の連邦議会へのTIFIA報告(TIFIA Report to Congress) < <http://tifa.fhwa.dot.gov/> > 及び 連邦交通省のPPPに関する議会報告(U.S. DOT Report to Congress on Public-Private Partnerships)第2章 < <http://www.fhwa.dot.gov/reports/pppdec2004/index.htm#2cv3> > に記載されている。

## 2. セクション 129(a)融資(Section 129(a) Loans)

伝統的には、連邦補助道路の資金は適格の道路プロジェクトの費用を賄う補助金(grant)として提供されてきた。第129条(a)[合衆国法典第23編]は、特定の収入の流れがあるプロジェクトの費用を賄うために連邦補助資金の一部を利用して州が融資を行うことを認めている。州は、配分された連邦補助資金を、料金その他の特定の収入、すなわち消費税、売上税、財産税、自動車税その他受益者負担金を生み出すプロジェクトに直接貸し付けることができる。州は、これらの収入を融資の返済に充てる担保を事業主体から得なければならない。

### ⇒セクション129(a)融資はどのように既存の連邦資金を増進するのか？

セクション 129(a)融資は、州が資金を貸し出し、プロジェクト収入から返済を受け、そして返済された資金を他の道路プロジェクトに再利用することで、連邦補助道路資金を循環させる手段を州に提供する。これにより、州は毎年の配分額からより多くのマイル数を獲得する機会を得る。

## ⇒セクション129(a)融資の利点は何か？

民間投資者にとって、セクション 129(a)融資はいくつかの点で魅力がある。

- 当該融資は、それがなければ公開市場から高い利率で借入れなければならなかったかもしれない、当初の資本投資を埋め合わせるために利用することができる。
- セクション 129(a)融資は他の債務に対して劣後となることができ、例えば債券取得者のようなプロジェクトの他の投資者はプロジェクト収入に対して第1位の又は優先の弁済受領権(lien)を持つことができる。これにより、州は収入が債務の返済に必要な額に対して不足するリスクを引き受けることができる。残りの優先債務の金額は縮減され、リスクがより低くなるので、投資適格の格付けが取得されやすくなり、高い格付けの結果として、金利は低くなる。

## ⇒セクション129(a)融資の要件は何か？

連邦補助道路プロジェクトはどれも、事業主体(project sponsor)が特定の収入源からの収入で融資の返済を担保する限りにおいて、セクション 129(a)融資の潜在的な候補となる。融資の金額は、州が融資のために十分な負担権限を持っているという前提で、プロジェクト費用の最大80%までの任意の金額とすることができる。セクション 129(a)融資の資金は、エンジニアリング、道路敷地(right-of-way)の取得及び物理的な建設の費用に充てることができる。ただし、FHWAが融資を認めた日以降に生じた費用のみが対象となり、融資が認められる以前に生じた費用は対象とならない。

テキサス州の9億4千万ドルのジョージ・ブッシュ大統領ターンパイクプロジェクト(President George Bush Turnpike Project)では、1億3,500万ドルのセクション129(a)融資が行われ、プロジェクトの最初の4区間のために発行された4億4,600万ドルの特定財源債(revenue bonds)の信用力を大幅に増進した。

セクション 129(a)融資の主な要件は次のとおりである。

- **特定の収入源からの収入** 事業主体(project sponsor)は、特定の収入源からの収入を融資の返済のための担保としなければならない。
- **融資の金額** 州が融資のために十分な負担権限を持っているという前提で、プロジェクト費用の最大80%まで融資できる。
- **返済の開始** 債務者はセクション 129(a)融資の返済を、プロジェクトが開通し又は完了したときから5年以内を開始しなければならない。
- **返済の完了** 融資は、連邦資金を融資に充てることが認められた日から30年以内に全て返済されなければならない。
- **利率** 市場金利に等しいか又は低い利率で、融資対象のプロジェクトの資金的実現可能性を改善する利率を、州の裁量で決定する。
- **連邦の規制の遵守** セクション 129(a)融資を受ける全てのプロジェクトは、他の連邦補助道路プロジェクトに適用される全ての連邦の規制を遵守しなければならない。これには1つの例外があり、セクション 129(a)融資がプロジェクトに対する唯一の連邦の関与である場合は、事業主体(project sponsor)はコンサルタント及び請負人を

州法に従って選定することが認められ、ブルックス法(Brooks Act)及び第 23 編の競争入札調達は適用されない。

### ⇒セクション129(a)融資の返済金はどのように使われるか？

州は、融資の返済金を、(1)第 23 編により補助対象適格があるプロジェクトの資金、(2)債券保険の購入又はプロジェクト債務に対する予備資金の確保による信用力の増強、のために使うことができる。これらの信用増強方策により、特に第 23 編の適格プロジェクトの資金調達において、事業主体(project sponsor)は資本市場から資金調達でき、また、より低い利率で調達できることになる。融資の返済金で進められたプロジェクトには、連邦の規制はない。すなわち、いったん連邦資金が最初の融資によって循環すれば、連邦資金としての性格は維持されなくなり、連邦補助道路プロジェクトに伴う連邦の規制や法律に準拠せずに資金を使用することができる。

セクション 129(a)融資に関するさらなる情報については、革新的資金調達入門(*Innovative Finance Primer*)第 4 章 <<http://www.fhwa.dot.gov/innovativefinance/ifp/credass.htm>>、及びPPPに関する連邦交通省の議会報告第 2 章 <<http://www.fhwa.dot.gov/reports/pppdec2004/index.htm#2cv1>>を参照のこと。

### 3. GARVEE 債(GARVEE Bonds)

GARVEE(Grant Anticipation Revenue Vehicle)は、債務の返済及び関連費用が連邦補助道路資金によって償還される債務資金調達の手法である。GARVEE 債は、州、州の政治的下部組織(political subdivision)又は公社(public authority)が発行することができる。州は、債券(bond)、ノート(note)、証券(certificate)、モーゲージ(mortgage)、リース(lease)のような適格の債務資金調達手段に伴って発生した幅広い債務関連費用を連邦補助資金で償還することができる。対象となる債務関連費用は、支払金利、元本の返済、その他適格の債務手段の発行に付随する費用である。

GARVEE 債の候補は、典型的には、遅延によるコストが資金調達のコストを上回るために、即金払い(pay-as-you-go)の補助金による資金調達よりも借入れによる資金調達のほうが有利となる大規模プロジェクト又はプロジェクトのプログラムである。GARVEE 債の候補は、例えば地方税又は料金といったその他の収入の流れを持たず、他の手段による償還の実現可能性がないものである。事業主体(project sponsor)は、債務の償還のために将来の連邦補助道路資金の一部を留保しておかなければならない。州は、資金ギャップを橋渡しし、主要な交通路プロジェクトの建設を促進するため、GARVEE 債は魅力的な資金調達手法であるとみなしつつある。

**ニューメキシコ州**は、118 マイル Corridor44 の改良のための資金調達で、1998 年 9 月に最初の GARVEE 債を発行した。

**アリゾナ州**は、GARVEE 債を SIB(State Infrastructure Bank)と組み合わせて利用し、Maricopa 郡高速道路網の資金調達を促進した。

革新的資金調達入門第4章及び連邦交通省議会報告附録E 参照。

### ⇒GARVEE 債の利点は何か？

GARVEE 債を民間主体が発行することはできないが、民間主体の関与を大幅に誘引する方法で交通プロジェクトの資金調達を行うことにより、PPP の形成を促進することができる。

- プロジェクトが民間主体にとってより魅力的になるように、即時の信頼できる資金源を提供することができる。
- 一般的な債務や収入債を補完するものとして、資本市場へのアクセスを拡大することができる。

- 非常に大規模なプロジェクトを可能にすることができる。いくつかの交通プロジェクト又はプロジェクトのプログラムは、その費用が入手可能な現在の補助資金又は税収を上回るほど大規模であったり、他の多くの計画プロジェクトを遅延させるほど多額の資金を消費するものである。GARVEE債は、借入れ収入という形で、即金の収入を生み出す。
- それにより建設を促進することができる。GARVEE債による資金調達、免税債の利率で主要な道路プロジェクトのための前払いの資金を生み出し、州が伝統的な即金払いの補助資金を使う場合よりも早くプロジェクトを建設することを可能とする。

### ⇒どのようなプロジェクト及び費用が GARVEE 債に適格となるか？

プロジェクトが次の資金調達プログラムの分類のひとつ又はそれ以上に該当する場合は、GARVEE債の対象として適格である。

- 全国幹線道路網(National Highway System(NHS))
- インターステート建設(Interstate Construction(IC))
- インターステート維持(Interstate Maintenance(IM))
- 陸上交通プログラム(Surface Transportation Program(STP))
- 混雑緩和及び大気質改善プログラム(Congestion Mitigation and Air Quality(CMAQ) Improvement Program))
- 橋梁の架替え及び修復(Bridge Replacement and Rehabilitation(BRR))
- 州計画及び調査(State Planning and Research)
- 大都市地域計画(Metropolitan Planning)

大都市地域では、プロジェクトは MPO(Metropolitan Planning Organization)の長期交通計画及び TIP (Transportation Improvement Program) に伴う財政計画に反映されていなければならない。さらに当該プロジェクトは、承認された STIP(Statewide Transportation Improvement Program)及び適用される大都市地域交通改良計画 (Metropolitan Transportation Improvement Program)に含まれていなければならない。州又は発行主体は、債務負担に関する州の適切な権限を有していなければならない。

償還対象として適格な費用は、次のとおりである。

- 適格な債務資金調達手法による支払金利及び元本返済(資本化された金利を含む。)
- 発行費用(引受会社の割引費用、格付機関の手数料、ファイナンシャル・アドバイザー及びボンド・カウンセルの手数料及び印刷経費を含み、これらに限定されない。)
- その他の関連経費で省長官が定めたもの(受託者(trustee)の手数料、監査(audit)費用を含む。)

一定の条件のもとでは、借入れ収入からの必要な準備勘定又は予備資金の資本組入れについても、連邦補助資金による償還対象として適格となりうる。

GARVEE 資金調達に関するさらなる情報は、GARVEE 債ガイダンス(*GARVEE Bond Guidance*) <<http://www.fhwa.dot.gov/innovativefinance/garguid1.htm>>、革新的資金調達入門(*Innovative Finance Primer*)第3章 <<http://fhwa.dot.gov/innovativefinance/ifp/debtfn.htm>>及び連邦交通省議会報告(U.S. DOT Report to Congress)第2



章<<http://www.fhwa.dot.gov/reports/pppdec2004/index.htm#2civ>>を参照。

#### 4. フレキシブル・マッチ(Flexible Matches)

連邦補助道路プログラムは、法律により、所与のプロジェクトの総費用に貢献する連邦助成の受け皿を必要としている。伝統的な連邦補助では、典型的には、州がプロジェクトのための連邦資金を受けるために、応分(matching)の州の資金を提供しなければならない。歴史的には、州及び地方政府による現金負担のみが、応分負担の要件を満たしうるものであった。

連邦補助高速道路プログラムでは、インターステイト高速道路に関するプロジェクトでは10%、その他の多くのプロジェクトでは20%の州の応分負担(match)が必要である。

##### ⇒フレキシブル・マッチの利点は何か？

最近の連邦補助道路法の規定により、連邦補助プログラムの応分負担の要件について新たな柔軟性が導入された。これらの規定は公共及び民間による幅広い種類の貢献を認めており、例えば、現金、土地、資材及び役務が連邦補助プロジェクトに対する連邦以外の応分負担として算定される。フレキシブル・マッチは、道路プロジェクトに民間投資者が参画するための新たな機会を提供する。例として、民間主体はプロジェクトが進むことで利益を得るかもしれず、プロジェクトの建設のために貢献を行おうと意図するかもしれない。このことにより、州が応分の負担を提供する資金の準備がない場合でも、プロジェクトを促進することができる。

##### ⇒フレキシブル・マッチとしてどのような形態の貢献が用いられるのか？

法律の規定では、広範な貢献がフレキシブル・マッチとして用いることができる。貢献が適格であるか否かは、貢献の内容(現金、資材、土地、役務又は建物・設備)及び貢献の主体(民間、地方、州又は連邦)に応じて定まる。表4は、フレキシブル・マッチとして使用可能な貢献の形態及び主体の概略である。

表4 フレキシブル・マッチの形態及び主体

寄付の形態	寄付の主体	条件
資金	民間、州又は地方政府	・資金は、プロジェクトの承認から最終証明書(final voucher)の提出までの間に受領されなければならない。
土地(道路敷地) (Land(right-of-way))	民間、州又は地方政府	・資産は、適正な市場価格(fair market value)を決定するため、鑑定評価されなければならない。 ・価格はプロジェクトの総コストが含まれなければならない。 ・資産はプロジェクトの開発期間中いつでも寄付することができる。 ・土地は統一移転及び不動産取得法に従って取得されなければならない。
資材	民間又は地方政府	・資材は、適正な市場価格(fair market value)を決定する

		ため、鑑定評価されなければならない。
役務	民間又は地方政府	・受給者は、役務の市場価格を書証で証明しなければならない。
役務	州	・交通増強（Transportation Enhancement）プロジェクトについてのみ、公共貢献役務を応分負担として算定できる。

連邦以外の応分負担が必要な連邦補助プロジェクトはどれでも、フレキシブル・マッチのいくつかの形態を導入できるが、事業主体(project sponsor)(通常は州交通省)は、最初にFHWAの地方局の承認を得なければならない。フレキシブル・マッチを導入するプロジェクトは、連邦補助道路プロジェクトに適用される全ての条項を遵守しなければならない。

フレキシブル・マッチに関するさらなる情報は、革新的資金調達入門(*Innovative Finance Primer*) <<http://www.fhwa.dot.gov/innovativefinance/ifp/innoman.htm>>、革新的資金調達パンフ(*Innovative Finance Brochure*) <<http://www.fhwa.dot.gov/innovativefinance/brochure/manageme.htm>>、及び連邦交通省議会報告(U.S. DOT Report to Congress)第2章 <<http://www.fhwa.dot.gov/reports/pppdec2004/index.htm#2ciiii>>を参照。

## 5. 料金クレジット(Toll Credits)

1991年総合陸上交通効率化法(Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991)により制定された法律の規定により、州は、道路の資本支出のために使われた料金収入を料金クレジット(toll credits)を獲得するために割り当てることができる。獲得した料金クレジットは、連邦補助道路資金を受け取るために必要な州の応分負担(matching)の要件を満たすために使うことができる。

### ⇒料金クレジットの条件は何か？

料金クレジットは、公共、準公共又は民間機関が、料金収入を州際通商に貢献する道路、橋梁又はトンネルの建設、改良又は維持のための資本支出の資金に充てた場合に獲得される。SAFETEA-LU は合衆国法典第 23 編第 120 条(j)(23 U.S.C. 120(j))を改正し、州際通商という公共目的に貢献する道路、橋梁又はトンネルの建設、改良又は維持のために、公共、準公共又は民間機関が料金収入を生み出し、使用した場合に、料金クレジットを獲得することを認めた。それ以前は、連邦資金を全く使わずに完成したプロジェクトに対する料金収入の支出によってのみ、料金クレジットを獲得することができた。

クレジットの資格を得るためには、次の要件に適合しなければならない。

- **努力の維持(Maintenance of Effort(MOE))** 州の連邦以外の道路及び交通機関に対する資本支出の総額は、過去3年間の平均に等しいか、それを超えていなければならない。「努力の維持」の要件は、クレジットの金額を積み上げる際に必要である。いったんクレジットの額が積み上げられた場合は、クレジットは州がそれを使用するまで有効である。

- **公共の交通に対する公開(Open to Public Travel)** 料金クレジットを生み出す有料施設は、公共の交通に対して公開されていなければならない。運営は、公共、準公共又は民間の有料機関でもよい。
- **収入は適格な支出に使われなければならない** 獲得されるクレジットの額は、有料機関が州際通商に貢献する公共道路施設(橋梁、トンネル、一定のフェリーを含む)に対して適格に支出した料金収入の額に基づいている。通常の維持(例えば、除雪、除草)、債務返済又は料金徴収費用の支出は含まれない。このような支出は、すべて連邦以外の資金源からなされなければならないものである。
- **収入源** 収入は、料金収入、コンセッションの売却、道路敷地(right-of-way)のリース、受取利息又はこれらの収入の流れに裏打ちされた債券・ローンの借入金が収入源となりうる。州からの補助金は有料機関によって生み出された収入とはみなされないため、料金クレジットの獲得の算定に用いることはできない。

州は、緊急救援プロジェクトを除く連邦補助道路プロジェクトに対する連邦以外の応分負担の割当分(matching share)に対して、料金クレジットを適用することができる。料金クレジットは、第 49 編第 53 章により適格な交通機関プロジェクトに対する州の応分負担の割当分に対しても適用することができる。州は、料金クレジットの獲得及び使用を記録するための特別勘定を設けなければならない。

料金クレジットに関するさらなる情報は、革新的資金調達入門(*Innovative Finance Primer*)

< <http://www.fhwa.dot.gov/innovativefinance/ifp/index.htm> >

及び連邦交通省議会報告(U.S. DOT Report to Congress) 第 2 章

< <http://www.fhwa.dot.gov/reports/pppdec2004/index.htm#2ciii2> >を参照。

## B 連邦補助道路は、民間主体に売却又はリースすることができるか？

連邦法は、州が既存の連邦資金による道路について民間主体が投資し、改良することを認める取引を行うことを認めている。このような取引により連邦補助道路施設を民間投資者に売却(sale)又は長期リース(long-term lease)することもありうる。民間投資者が料金を課することができることについては、合衆国法典第 23 編第 129 条(23 U.S.C. 129)及び料金に関する連邦法の規定により規律される。投資者は、リースの支払又は債務返済を行うためにその他の収入に依存することもできる。

### ⇒このような売却又はリースの条件は何か？

連邦補助道路資金で資金調達された施設のリース又は売却については、次の条件を満たさなければならない。

- **適正な市場価格(Fair Market Value)** 州は、連邦助成で取得された不動産(土地及びそれに加えられた改良を含む)の売却、使用又はリースの更新について、最低限、適正な市場価格を課さなければならない。
- **料金の協定** 施設が有料施設として運営される場合は、州の交通省及び施設が所在する地区(jurisdiction)の公共機関がある場合はその機関は、FHWAと料金に関する協定を締結しなければならない。法律には、既存の道路の料金徴収に関する相当数の前提条件が規定されている。
- **継続した維持の責任** 州は、施設の適切な維持を確保することについて引き続き責任を有する。この維持の責

任は、道路のリース又は売却を含めて、民間主体との契約により対応することができる。

- **州は資産に対する適切な利害関係を維持する** 州は、民間主体が施設を建設、運営又は維持できなくなった場合に州が行うことができるような資産に対する適切な利害関係を維持すべきである。このような利害関係は、民間主体が債務不履行となるか、又は資産の建設、運営又は維持をしなかった場合に、州が資産の建設、運営及び維持を行う権限と責任を留保することで適切であるとみなされる。
- **不動産は公共道路の目的に排他的に向けられていること** 州は、道路敷地(right-of-way)の範囲内にある全ての不動産が、その上空(air space)も含めて、管理者(Administrator)が道路以外の使用を認めた場合を除いて、公共道路の目的に排他的に供されることを引き続き確保しなければならない。道路以外の使用は、FHWAが、追加の使用、据付け、施設又は侵害が公共の利益によるものであり、道路を損なわず、交通の自由で安全な流れを阻害しないと決定した場合にのみ承認される。
- **リースに特有の規定** 州が連邦助成で取得された不動産(土地及びそれに加えられた改良を含む)をリースする場合、リース契約には次の条項が含まれなければならない。連邦資金による施設の安全性及び完全性を確保する条項。リースの取消及び復帰について規定する条項。FHWAの費用負担なしで改良部分を除去することに関する条項。州及びFHWAに損害を及ぼさないという条項。差別禁止(non-discrimination)に関する条項。州及びFHWAによる施設の監査、維持及び再築のための立入り(access)に関する条項。
- **設計基準及び全国ネットワークの要件** 州は、施設が所定の設計基準に合致していること、そして全国ネットワーク(National Network)の場合は、施設が全国ネットワークの要件に合致していることを引き続き確保しなければならない。
- **連邦規制の遵守の確保** 州は、施設に関して適用される全ての連邦の規制が遵守されることに関して、引き続き責任を有する。

#### ⇒取引による収入は、どのように使うことができるか？

取引による収入は、次のように使われなければならない。

- **売却又はリースによる収入** プロジェクトのための不動産(土地及びそれに加えられた改良を含む)が連邦助成によって取得されたものである場合は、州は、売却又はリースによる正味収入のうち連邦の負担割合に相当する分を、合衆国法典第 23 編による連邦助成に適格なプロジェクトのために使用しなければならない。連邦の負担割合は、売却又はリースの時点において、当該施設における第 23 編適格事業のために支出された資金の総額に対する当該施設に支出された連邦資金の金額の割合に基づいて決定される。連邦以外の負担分については、この規制は適用されない。合衆国法典第 23 編第 156 条(23 U.S.C. § 156)。
- **料金収入** 取引からの料金収入は、最初に債務の返済、民間主体の投資に対する合理的な収益(reasonable return on investment)、施設の運営及び維持に必要な費用に充てられなければならない。州が施設が適切に維持されていることを証明した場合は、超過の料金収入は第 23 編に適格した目的のために使用することができる。合衆国法典第 23 編第 129 条(23 U.S.C. § 129)

### III. 連邦の法律及び規制

#### A 連邦の法律は、どのような場合にPPPに適用されるか？

連邦の又は連邦助成のプロジェクトに関するPPPには連邦法が適用される。しかしながら、ある条件においては、PPPに対する連邦の規制は民間主体の関与の程度が大きいプロジェクトについて異なった適用となり、又はPPPの場合に活用できる弾力的な法律の規定がある。本マニュアルでは、これらの条件を明らかにする。さらに、重複や遅延を縮減し、手続過程の信頼性を高めるため、連邦の規制を簡素化する努力を始めている。これらの取組みにより、民間部門にとって道路プロジェクトへの参画がより魅力的になることに役立つであろう。

#### B 適用される連邦の法律は何か？

連邦の又は連邦助成のプロジェクトに適用される連邦の法律は、どれもPPPに適用される。連邦補助道路法(合衆国法典第23編(U.S. Code Title 23))は、次の条項を含む。

- **設計(Design)** FHWAが採用した最低限の設計の基準及び仕様への適合
- **調達(Procurement)** エンジニアリング、設計及び建設の役務並びに物品の購入に関して定められた方針及び手続に従う(連邦規則集第23編第172部及び第635部(23 CFR Parts 172 and 635)を参照)。
- **建設(Construction)** 連邦補助プロジェクトの建設に従事する作業員に適用される労働及び雇用規制を遵守する(連邦規則集第23編第633部(23 CFR Part 633)参照)。さらに、TIFIA援助を受ける全てのプロジェクトは、次のものを含む一般的に適用される全ての連邦法及び規制を遵守しなければならない。
  - **差別禁止(non-discrimination)** 1964年公民権法(Civil Rights Act of 1964)第6章及びその他の連邦の差別禁止に関する法律の差別禁止条項
  - **環境** 1969年国家環境政策法(National Environmental Policy Act of 1969(NEPA))に基づく環境影響評価。その他、大気清浄法(Clean Air Act)、水質清浄法(Clean Water Act)及び絶滅危惧種法(Endangered Species Act)のような連邦の環境関連法の遵守
  - **土地取得及び移転援助** 財産は、1970年統一移転援助及び不動産取得政策法(Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act of 1970)に従って取得されなければならない。代替住居及び移転相談サービスが提供されなければならない。

安全は連邦交通省にとって最優先事項であり、PPPによって開発されるプロジェクトが省の安全目標に従うことが重要である。PPPの候補となるプロジェクトは、典型的には大量の交通を処理するものであり、設計及び運営はより複雑となる。そのようなプロジェクトが開発される際に、安全について十分に考慮することが重要である。

PPPによって開発されるプロジェクトにおいて安全がどのように考慮されるかのひとつの例は、最低限の設計及び安全基準を遵守することである。これらの基準は、FHWA及び業界によって採用されたもので、公共交通の安全水準を達成するために用いられ、成功してきた長い歴史がある。連邦プロジェクトに適用される3つの主要な文書は、次のものである。道路及び街路の地理的設計の方針(A Policy on Geometric Design of Highways and Streets)、これ

は全ての等級の道路に関する設計基準である。路側設計ガイド(Roadside Design Guide)、これはガードレールのような路側の取扱い、及び「クリア・ゾーン(clear zone)」又は「リカバリー・エリア(recovery area)」として知られる適切な路側のクリアランスに関する基準である。そして統一交通管理手段に関するマニュアル(Manual on Uniform Traffic Control Devices(MUTCD))、これは全国の標識(signs and markings)に関する統一性を確立するための文書である。  
< <http://mutcd.fhwa.dot.gov> >参照。

連邦の基準は、全国幹線道路網(National Highway System(NHS))に関する全てのプロジェクトに適用される。NHSは、およそ16万マイルの全国的な道路網で構成されており、全てのインターステート網を含む。これらの基準は、プロジェクトの資金構成にかかわらず、100%が州資金であっても、連邦と州の資金の複合であっても、又はPPPによる場合であっても適用される。NHS以外のプロジェクトについては、州の基準がプロジェクトに適用される。かなりの部分において、州の基準もまた上述の文書に基づいている。

上述の内容は主要な連邦規制を表しているが、包括的なものではない。適用される連邦法に関する情報は、2004年12月PPPに関する連邦交通省議会報告(U.S. DOT Report to Congress on Public-Private Partnerships)付録Hを参照< <http://www.fhwa.dot.gov/reports/pppdec2004/index.htm#apph> >

### C 環境影響評価手続はより効率的になりうるか？

PPPによって実施される道路プロジェクトには、広範な連邦の環境法が適用されうる。交通事業に影響がある環境法の概要については、< [http://www.fhwa.dot.gov/environment/env\\_sum.htm](http://www.fhwa.dot.gov/environment/env_sum.htm) >で入手できる。NEPAは、連邦プロジェクトに適用される包括的な連邦法である。同法は、連邦機関がプロジェクトを承認し又は許認可を行う際に、提案された活動が環境に与える潜在的な影響を検討する環境影響評価を実施することを求めている。NEPAは、提案が環境に与える影響を評価する文書の作成を必要としている。プロジェクトによる影響が重大である場合は、そのプロジェクトに対して責任を有する連邦機関は環境影響評価報告書(Environmental Impact Statement(EIS))を作成しなければならない。プロジェクトの種類、規模及び立地に応じて、EISは多数の影響を受けるグループの関与及び意見聴取が必要となりうる。環境関係手続にどのように参画するかに関する情報は、FHWAウェブサイトの国民参加(Public Involvement)< <http://www.fhwa.dot.gov/environment/pubinv2.htm> >

及びFHWAの刊行物「交通事業の意思決定に関する国民参加手法」(*Public Involvement Techniques for Transportation Decisionmaking*)< <http://www.fhwa.dot.gov/reports/pittd/cover.htm> >を参照。

NEPAに加えて、他の多くの環境関係法が適用されうる。次のものは、連邦補助道路プロジェクトに適用される主要な環境法である。

- **大気清浄法(Clean Air Act)** 連邦の資金及び許認可により大気質(air quality)に関する目標と整合のとれた交通事業が行われることが確保されることを、連邦交通省に求めている。この要件は、長期の交通計画又は交通改良プログラムによる総排出量が大気質計画(air quality plan)又は州の実施計画で定められた排出量の限度(「収支(budgets)」)の範囲内にあること及び交通の管理手段が適時に導入されることを示す適合性の確認により判断される。大気清浄法は、大気質の基準が遵守されていない地域で、道路プロジェクトが新たな大気

質の違反を引き起こさないことを示すことを必要としている。

- **水質清浄法(Clean Water Act)** あるプロジェクトが一定の水域及び湿原に浚渫土又は埋立材を排出する場合は、第404条の許可が必要である。合衆国の航行可能水域への汚染物質の排出については、国家汚染物質排出削減システム(National Pollutant Discharge Elimination System(NPDES))による許可も必要である。一定規模のプロジェクトの建設については、洪水流出に関する許可も必要である。
- **絶滅危惧種法(Endangered Species Act)** 連邦機関は、その活動によって、絶滅危惧種(threatened or endangered species)の継続的な生存を危うくしないこと及び重要な生息地を悪化させる改変をしないことを確保する必要がある。同法は、同法の規制に関連した連邦の活動に関して共同の決定を行うため、魚類野生動物庁(Fish and Wildlife Service(FWS))及び海洋漁業庁(National Marine Fisheries Service(NMFS))の意見を聴取する手続を規定している。
- **連邦交通省設置法第4条(f)** 他に実現可能で賢明な選択肢がない場合を除き、公園、レクリエーション地域、野生動物及び水鳥の保護区又は重要な歴史的財産に関する公共所有の土地を交通プロジェクトのために使用することを禁止している。
- **全国歴史保全法(National Historic Preservation Act)** プロジェクトが歴史的な財産に影響を与える場合は、歴史保全諮問会議(Advisory Council on Historic Preservation)の意見を聴くことが必要である。

環境分析、評価、評価書作成及び必要な許認可の取得には時間がかかりうる。これらの法律のひとつによってでも必要な環境上の承認が得られなければ、プロジェクトは何らかの修正なしには進められなくなる。環境審査による遅延は、特に国民の反対が強く論議的となっているプロジェクトにとって重大である。EISが必要な道路プロジェクトでは、NEPA手続に要する時間の中間値は5年を超えている。過去数年間、FHWAは道路プロジェクトへの環境法の適用を効率的にする努力を進めてきた。最近、これらの努力は、大統領令第13274号「環境監理及び交通社会資本プロジェクト審査」(President's Executive Order 13274, Environmental Stewardship and Transportation Infrastructure Project Reviews)により顕著となった。これらの努力は、2004年12月議会への年次報告(Annual Report to Congress)第2.2章及び第2.3章により詳細に記述されている。それは次で入手できる。<

<http://www.fhwa.dot.gov/stewardshipeo/annualreport04.htm>>

環境手続の効率化の努力及び監督の責任の一環として、FHWAは、道路プロジェクトに頻繁に適用される環境法を明確にし、それらをより効率的にする努力を行った。重複を削除し、基準を明確にし、環境影響評価を審査し承認する様々な公共機関の役割をより明確にした。例えば、

- **交通計画とNEPA手続の統合** 連邦法は、将来の交通プロジェクトの開発の段階を定めるため、州及び地方政府が交通計画の手順を取ることを必要としている。州及び地方政府によるデータ及び意思決定の多くは、NEPA手続の過程で行われる必要がある作業と重複している。交通計画の過程で行われた作業の成果や計画に関する決定を活用するため、FHWAは計画の成果及び決定を引き続いて実施されるNEPAの分析にどのように統合するかについてのガイダンスを作成した。ガイダンスのコピーは、次で入手できる。

<http://nepa.fhwa.dot.gov/ReNepa/ReNepa.nsf/aa5aec9f63be385c852568cc0055ea16/9fd918150ac2449685256fb10050726c?OpenDocument> >

- **プロジェクトの目的及び必要性の決定に関する責任の明確化** プロジェクトの目的及び必要性の決定は、NEPAの分析の重要な構成要素である。NEPAの手続で分析されるプロジェクトの選択肢は、目的及び必要性を表明する文書に基づいており、環境の分析はそこから始まる。目的及び必要性が適確に表明されていなければ、間違った方向の無駄な環境分析を行う結果となりうる。道路プロジェクトに関するNEPA手続に対する様々な連邦機関の関与により、目的及び必要性の決定が、時として交通に関係のない目標又は見通しによって影響されてきた。連邦交通省の Mineta 長官に宛てた書簡において、大統領環境質委員会(President's Council on Environmental Quality(CEQ))の委員長は、交通プロジェクトの目的及び必要性の決定において、連邦交通省は他の機関に対する実質的な差異を与えられるべきであることを明確にした。委員長の書簡に含まれるガイドランスにより、プロジェクトの正しい目的及び必要性に関する議論の拡大を防止しやすくなる。CEQ書簡のコピーについては、次を参照<http://environment.fhwa.dot.gov/guidebook/Gconnaughton.htm>。

目的及び必要性の表明文書についてのさらなる解説は、<http://environment.fhwa.dot.gov/guidebook/Gjoint.htm> > 及び <http://environment.fhwa.dot.gov/guidebook/vol2/doc7d.pdf> >を参照。

- **絶滅危惧種法(Endangered Species Act(ESA))による不必要な遅延の回避** 絶滅危惧種法(ESA)は、連邦機関が権限を付与し、資金提供し又は実施する活動が絶滅危惧種の継続的な生存を危うくしないこと及び重要な生息地を悪化させる改変をしないことを確保するため、連邦機関がFWS又はNMSFの意見を聴取することを必要としている。プロジェクトがリストに記載された種に影響を与える可能性があるとして連邦機関が判断した場合、生物学的な影響評価の結果又は非公式の意見聴取を通じてプロジェクトが当該種に悪い影響を与える可能性がないと当該連邦機関が判断し、FWS又はNMFSと意見が一致した場合を除き、公式の意見聴取を行う必要がある。ESAは、FWS/NMFSと連邦機関との間で行われるやり取りに関する詳細な「意見聴取(consultation)」手続を提示している。そこには意見聴取手続の段階に関するタイムフレームも含まれており、それは非常に時間がかかりうるものである。意見聴取手続におけるFWSとFHWAのそれぞれの責任を明確にし、問題の解決により早く到達する方策を見いだす努力の結果として、FHWAとFWSはESAのもとで必要となる意見聴取手続に関する共同機関合意(joint agency agreement)を発表した。この共同合意は、ESAの規制で提示されている意見聴取のタイムフレームに合わせるためのFWS及びFHWAの双方のそれぞれの責任を明確にした。さらに、共同合意では、意見聴取のタイムフレーム内では容易に解決しない問題に関する高段階の手続を定めた。共同合意のコピーは、次で入手できる。

< <http://www.fhwa.dot.gov/environment/ecosystems/esalegalemail.htm> >

- **第4条(f)の適用の明確化** 1966年連邦交通省設置法第4条(f)(Section 4(f) of the DOT Act of 1966)は、管轄権のある連邦、州若しくは地方の官署によって決定された全国、州若しくは地方にとって重要な公共の公園、レクリエーション地域、野生動物及び水鳥の保護区に関する公共所有の土地又はそのような官署によって決定された全国、州若しくは地方にとって重要な史跡に関する土地を必要とする交通プロジェクトについて、「実現可能



で賢明な代替手段(feasible and prudent alternative)がないこと」及びプロジェクトは「損失を最小限にする全ての可能な計画」を含むことをFHWAが判断した場合を除き、そのようなプロジェクトを承認することを禁止している。第4条(f)に関する数多くの裁判例での解釈は、同条が適用される場合の混乱を生み出しており、国内のいくつかの地域では事業実施の柔軟性を制限するような同法の厳格な解釈が出されている。これにより第4条(f)の適用が難しくなっている。2005年3月に、FHWAは第4条(f)の土地又は資源の使用を提案しているFHWAプロジェクトに関して第4条(f)の規定がどの場合にどのように適用されるかを明確にする最新の詳細なガイダンスを提供する第4条(f)の改定政策文書を公表した。第4条(f)の政策文書のコピーは、次を参照。<<http://environment.fhwa.dot.gov/projdev/4fpolicy.htm>>

これらの発案及びその他の環境手続の効率化の取組みにより、環境法の遵守がより複雑でなく、より効率的に行われることが促進されるものと確信しているが、環境審査の過程が非常に錯綜したものになりうることは認識している。従って、民間部門が環境規制を乗り切っていくためには、州と共同で作業を行うことを推奨する。環境手続の効率化に関する一般的な情報については、次を参照。<<http://environment.fhwa.dot.gov/strmlng/index.asp>>

「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), Pub. L. No. 109-59, 119 Stat. 1144)第6章は、計画及びプロジェクト開発に関して規定しており、環境審査手続の効率化のためのいくつかの改正を含んでいる。第6002条、第6003条、第6004条、第6005条、第6007条、第6009条及び第6010条が次の事項について規定している。新たな環境審査手続、類型的な除外の州への委任、レクリエーション道(Recreational Trails)及び交通増進(Transportation Enhancement)プロジェクトに関する環境上の責任の試験的な委任、そして第4条(f)による規制について「最小限の(de minimis)」の影響及び「賢明で実現可能な(prudent and feasible)」代替手段に関する改正。

## **D 道路敷地(right-of-way)に関する連邦法は、どのようにPPPに適用されるか?**

道路敷地(right-of-way)を合理的なコストで取得することは、道路プロジェクトの開発における重要な要素である。道路敷地を適時に買収できることが、しばしばプロジェクトを前に進めることができるための鍵となる。しかしながら、道路敷地の取得は、多くの連邦の規制に従わなければならない。これらの規制は影響を受ける所有者や賃借人の保護を提供することで重要な公共目的を果たしているが、道路敷地の取得に関する連邦の規制は、時として事業主体(project sponsor)が交通路線のために必要な敷地を適時に買収することの妨げとなりうる。

### **1. 統一移転支援及び不動産取得政策法(Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act)**

統一移転支援及び不動産取得政策法(統一法)(合衆国法典第42編第4601条以下)(Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act (“Uniform Act”)(42 U.S.C. 4601 et seq.))は、連邦の又は連邦助成のプログラム又はプロジェクトによって立ち退かされ移転を強制される者に対して、連邦、州及び地方政府の主体、そして一定の条件のもとで民間主体が支援を提供することの基本的な責任について規定している。また同法は、他者の財産が連邦

の又は連邦助成のプログラム又はプロジェクトに必要な場合に用いられる取得に関する実務を規律する基本的な方針を定めている。同法の包括的な目的は、連邦の又は連邦助成のプロジェクトの結果として財産を売却し又は財産から移転することを強制される者に対して、いくつかの基本的な保護を提供することである。

#### ⇒統一法はどのプロジェクトに適用されるか？

統一法は、連邦のプロジェクト又は連邦から資金的な援助を受けるプロジェクトに適用される。

#### ⇒統一法によって求められていることは何か？

統一法は、連邦の又は連邦助成のプロジェクトの結果として財産を取得され又は立ち退かされる者に対する3つの基本的な保護を提供している。

- **売主が財産の適正な市場価格(fair market value)を受け取ることを保証する取得手続** この手続には、とりわけ、独立した鑑定人による告知及び鑑定評価に関する規定を含む。
- **売主の移転の便宜** これには、移転の経費及び類似の住宅又は代替の事業資産を探すことへの支援を含む。これらの便宜は、財産が取得された場合に発動される。
- **賃借人(tenants)への便宜** これには、賃借人の改良分(improvements)への適正な支払、移転の経費及び類似の住宅又は代替の事業資産を探すことへの支援を含む。これらの便宜は、連邦の又は連邦助成のプロジェクトに伴う立退きの結果として賃借人の移転が必要となった場合に発動される。

#### ⇒統一法は、連邦の又は連邦助成のプロジェクトのために用いられる道路敷地を取得する民間主体については、どのように適用されるか？

連邦の又は連邦助成の道路プロジェクトに用いられる道路敷地を民間主体が買収する場合、統一法による規制は民間主体にも適用される。統一法の適用は、民間主体の活動が公正に州に帰属させることができる程度又は「連邦助成のプロジェクトのために」それを引き受けているといえる程度の度合による。具体的には、統一法は、

- **完全に独立した活動には適用されない:** 統一法は、連邦資金の使用を伴わない民間主体による独立した取得及び立退きの活動には適用されない。民間主体によってリスクやコストが負担される、民間主体による完全に独立した活動には、同法は適用されない。
- **民間主体が州のために行動した場合は完全に適用される:** 州のために行動する民間主体が、公式又は非公式の合意に基づいて、民間及び公共部門の双方の利益のためにプロジェクトの進捗を促進する方策として、連邦助成のプロジェクトに必要な財産を取得した場合、統一法の全ての規制が適用される。例えば、州がプロジェクトのスケジュールを促進できるように州の費用を縮減するため、連邦助成のプロジェクトに必要な財産の取得を民間デベロッパーが申し出た場合、民間デベロッパーの活動は統一法を遵守しなければならない。州とデベロッパーとの間に存する関係又は合意があることによって、連邦助成の受領者である州は統一法の規制の遵守を確保する責任がある。州は、州が直接的にできないことを、(第三者を通じて)間接的に行うことによって、統一法を免れることは認められない。

→デベロッパーの活動が州に帰属されるかどうかを決定するために考慮される要素は何か：プロジェクトに対する連邦助成を行う連邦機関は、資金提供の決定の一部として統一法が遵守されるものかを決定しなければならない。この決定を行う場合、連邦機関は典型的には次のような要素を考慮する。(1)デベロッパーと州との間の合意の存在又は不存在。(2)文書による合意がない場合でも、デベロッパー又は州によってなされた決定が連携している又は相互依存関係にある度合い。(3)財産の取得においてデベロッパーが負担したリスク。(4)財産の取得に関連した州からデベロッパーに対する、又はその逆の資金その他の便宜の存在。(5)プロジェクトの開発段階と関連した取得のタイミング。そして、(6)デベロッパーによる財産の取得を促進する州による関与の度合い。

また、統一法によって求められる取得の方針及び実務は、州又はデベロッパーによる取得が収用権(eminent domain power)の行使を伴うものであるか否かに応じて変わりうるものであることは特記されるべきである。

連邦補助道路プロジェクトのための財産取得に関するさらなる情報は、「地方公共機関のための不動産取得ガイド」(*Real Estate Acquisition Guide for Local Public Agencies*) < <http://www.fhwa.dot.gov/realestate/lpaguide/toc.htm> >、道路敷地(right-of-way)プロジェクトのための「プログラム開発ガイド」(*Program development Guide*) < <http://www.fhwa.dot.gov/realestate/pdg.htm> >

及び「連邦の及び連邦助成のプログラム及びプロジェクトのための不動産取得」(*Acquiring Real Property for Federal and Federal-aid Programs and Projects*) < <http://www.fhwa.dot.gov/realestate/realprop/index.html> >を参照。

## 2. 道路敷地(right-of-way)の予防的買収(protective buying)及び先行取得(early acquisition)

典型的には、連邦補助道路プロジェクトのための道路敷地は、環境影響評価が完了しプロジェクトの承認がなされた後に買収される。しかしながら、多くの地域における急速な開発の進行と不動産コストの上昇の観点からは、事業主体(project sponsor)は、プロジェクトの開発段階の早期に又はプロジェクトの開発が始まる前でも取得をすることが有利となりうる。事実、いくつかの事例では、先行取得が、コストの上昇又は開発の侵食によって取得がほとんど不可能になる前に道路のルートを保全する唯一の実用的な方策となりうる。このため連邦法は、一定の条件のもとで、道路敷地の先行取得に対する連邦資金による負担を認めている。

### ⇒道路敷地の先行取得のために、どのような場合に連邦資金を使用することができるか？

道路プロジェクトのための道路敷地の先行取得は、2つの状況において、連邦資金で負担することができる。第1は、最終の環境上の承認に先立って、適地における切迫した開発及びコストの増大を防止するために必要がある場合は、特定の敷地又は一定数の敷地の購入について負担することができる(予防的買収(protective purchase))。第2に、一定の条件のもとで、連邦の承認又は権限付与に先立って取得された道路敷地の買収は、連邦補助プロジェクトに必要な連邦以外の応分負担の要件のためのクレジットとして用いることができるし、又は、連邦資金によって負担されることもできる(先行取得(early acquisition))。

⇒環境上の承認が得られる前に、どのような条件で道路敷地の予防的買収(protective purchase)を行うことができるか？

プロジェクトに対する最終の環境上の承認に先立って、事業主体(project sponsor)は、適地における切迫した開発及びコストの増大を防止するための特定の敷地又は一定数の敷地の先行取得に対する負担を求めることができる。これを行うためには、次の条件が満たされなければならない。

- **TIP/STIP上の位置付け** プロジェクトが現在承認されているSTIP(大都市圏TIPを全体として又は参照として含む)に含まれていること
- **国民参加(public involvement)の完了** 事業主体(project sponsor)は、計画及び環境審査において必要な国民参加(public involvement)を遵守していること
- **第4条(f)の決定** 財産が公園、レクリエーション地域、歴史的資産又は保護区を含む場合は、FHWAは1966年交通省設置法第4条(f)による、財産の使用について他の賢明で実現可能な代替手段がないことに関する決定を行っていないなければならない。
- **歴史保全(historic preservation)の手続の完了** 敷地が歴史的資産を含む場合は、歴史保全諮問委員会の手続が完了していること
- **切迫した開発(imminent development)** 事業主体(project sponsor)は、財産の開発が切迫しており、その開発によって将来の交通事業による選択が制限されることを明確に示さなければならない。コストの重大な増加は、予防的買収を判断する場合の要素として考慮することができる。
- **環境分析には影響しない** 先行的な取得は、プロジェクトの建設の必要性又は特定の配置の選定を含めて、プロジェクトの環境分析には影響を与えない。

⇒プロジェクトの同意に先立って、どのような条件で事業主体(project sponsor)は道路敷地の取得に関するクレジット又は負担を受けることができるか？

道路プロジェクトに用いられる不動産は、事業主体(project sponsor)が取得の法的な権限を有している場合はいつでも取得することができるが、取得のための費用は、典型的には、プロジェクトの同意に先立って取得された場合は連邦資金では負担されない。しかしながら、連邦法では、最終的に連邦補助道路プロジェクトに組み込まれる財産の取得について、次の条件のもとで、連邦以外の応分負担分(matching share)へのクレジットとして用いることを認めている。

- **第4条(f)の財産でないこと** 財産は、公園、レクリエーション地域、保護区又は歴史的財産ではないこと。
- **統一法の遵守** 財産は、統一法に従って取得されること。
- **差別禁止法の遵守** 財産は、適用のある連邦の差別禁止法に従って取得されること。
- **環境影響評価に影響がないこと** 州及び連邦は、道路敷地の取得がプロジェクトの環境影響評価に対して影響がないことに同意しなければならない。

さらに、連邦法では、次の追加的な条件も満たす場合は、連邦補助道路プロジェクトに組み込まれる財産の取得費用について、連邦資金で負担することを認めている。

- **計画及び環境関係法の遵守** 取得に先だって、当該取得が交通計画プロセス及び適用のある環境関係法との

整合が図られていることを、知事が決定し証明していること。

- **環境影響評価に影響がないことについての環境保護庁(EPA)の同意** 当該活動がプロジェクトの環境影響評価に影響がないことについて、環境保護庁(Environmental Protection Agency)からの事前の同意が得られていること。

負担の額は、州が採用した手段に応じて、現在の適正な市場価格又はその土地の履歴的な取得費用に基づくことができる。道路敷地の先行取得又は予防的買収に関するさらなる情報は、

< <http://hfwadot.gov/realestate/21final.htm> >参照。

### 3. 道路敷地(right-of-way)の取得だけを目的とするプロジェクト

連邦道路法は、州又はその他の事業主体(project sponsor)が、道路敷地の取得自体をプロジェクトの目的とすることを認めている。取得は、土地の購入(fee purchase)の形態をとることもできるし、あるいは州が交通プロジェクトのために確実に必要であると決定するまでに必要な間、開発を防ぐために単に地役権(easement)を設定するということもありうる。このような取得プログラムについて連邦の承認を得るためには、連邦のプロジェクト承認に先立つ通常の段階を遵守することが必要である。しかしながら、NEPAへの適合の後に取得される場合は、先行取得に関する上述の規制は適用されない。

確かに、このようなプロジェクトの目的及び必要性は、最終的に道路敷地を使うことになる交通プロジェクトとは相当に異なっている。取得の目的は現状(status quo)を保全することにあるので、既存の土地利用は変わらない。さらに、事業主体がプロジェクトを実施しないと決定した場合は、土地は既存の環境に影響が与えられることなく処分される。従って、環境関係文書は、一般には、ルートで最終的に起こることに対応して作成されなければならないが、それによりプロジェクトによる土地の取得が正当化されるものであるが、上述のような土地取得の場合は、環境上の実際の影響は極めて少ないものとなりうる。

政府は、交通プロジェクトを開始する前に、NEPA手続(環境影響評価報告書(Environmental Impact Statement(EIA)、簡易アセスメント(Environmental Assessment(EA)/影響微少(Findings of No Significant Impact(FONSI)又は類型的適用除外(Categorical Exclusion(CE))を満たす必要があるが、単なる道路敷地の取得又は道路敷地の範囲内の法的な権利(例えば地役権)の取得の前にNEPA手続を完了している必要はない。これは、特に土地取得以降の基本的な土地利用が最終的な交通改善事業が決定されるまで変わらない場合はそうである。他方、最終的に実施されるプロジェクトによる何らかの環境上の重大な影響が不可避である場合は、NEPA報告書を作成しておくことが賢明である。

### 4. 道路敷地に光ファイバーを敷設するプロジェクト

州交通省と電気通信企業とのPPPでは、州の道路敷地(right of way(ROW))を光ファイバーケーブルの敷設のために活用する場合もあるかもしれない。いくつかの州では、道路敷地(ROW)の利用を認める代わりに、ファイバーの通信容量を道路上のITS施設の配置のために、又は収入を挙げるために活用している。これらは、「共同資源(Shared Resource)」プロジェクトと呼ばれている。共同資源プロジェクトは、個々の州が、FHWAの地方局の承認を得て独自の施設利用の方針を定めることができるように、FHWAから個々の州に権限を委任することで手続が容易になっている。

FHWAは、2000年12月に、道路の道路敷地(ROW)に光ファイバーを敷設する場合のガイダンスを発表しており、同ガイダンスは、米国州道路及び公共交通担当官協会(American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO))でも承認されている。< [www.fhwa.dot.gov/realestate/index.htm](http://www.fhwa.dot.gov/realestate/index.htm) >参照。

## E 標準契約手続及び要件における柔軟性はあるか？

### 1. 建設契約に関する最低価格(low-bid)調達手続の代替手法

建設契約に関する伝統的な公共調達手続では、価格競争入札手続(competitive bidding)による必要がある。連邦補助道路に適用される法律のもとでは、連邦補助を用いた道路の建設契約は、一般的に、価格競争入札手続によることが必要であり、最も低い金額の応札者が契約を獲得する。しかしながら、一定の条件のもとでは、FHWAが他の契約手段によるほうが、より費用効率的であると決定した場合、又は緊急性があり時間が重要な要素である場合には、契約相手の選定のために価格競争入札以外の手段を用いることができる。

### 2. デザインビルド(design-build)契約

デザインビルド(design-build)契約は、伝統的な設計施工分離方式(design-bid-build)の契約に対する代替手段であり、連邦補助道路に適用される法律によって特に認められている。デザインビルドの概念により、請負者は、設計、資材及び施工手法の選択において、イノベーションのための最大限の柔軟性を認められる。伝統的な設計施工分離方式の契約と異なり、事業主体(project sponsor)は、プロジェクトの設計及び施工の両方をひとつの契約にまとめる。デザインビルドの調達では、契約機関は、最終成果に関するパラメーターを特定し、施工の能力を最適化する設計を定める。提出された提案は、設計品質、工程、管理能力及び費用といった要素に基づいて契約機関によって評価され、これらの要素は契約相手を選定するための入札額の調整のために用いられる。

#### ⇒どのようなプロジェクトがデザインビルド契約に適格となるか？

現在では、全ての連邦補助道路の建設プロジェクトにデザインビルド契約を用いることができる。SAFETEA-LUの第1503条により、適格プロジェクトの規模に関する5千万ドル以上の要件が廃止された。

#### ⇒デザインビルド契約を募集する手続はどのようなものか？

州は、提案及び情報の募集及び受付について、州固有の手続によることができる。文書による提案及び情報の一部に代えて、口頭のプレゼンテーションを用いることもできる。州は提案を提出した者で不採用となったものについて、報償を支払うこともできる。報償は、連邦補助資金で負担することができ、イノベーションの相当の機会があり、提案を提出するための費用が大きい大規模プロジェクトで推奨される。公民(public-private)契約のもとで開発されるプロジェクトが連邦補助資金に適格となるためには、デザインビルド契約は、適用される州又は地方の法律を遵守した競争手続によって選定された主体との間で締結されなければならない。

SAFETEA-LUの第1503条は、州交通省が、NEPAの最終の承認が得られる以前にデザインビルドプロジェクト

に関する準備段階の設計作業を進めることができるように、提案募集(Requests for Proposals)を行い、契約を締結し、告知を行うことを認める、デザインビルド規則の改定を、FHWAが行うよう求めている。州交通省は、これらの行為を進める以前にFHWAの同意を得なければならない。さらに、NEPAの遵守手続に先立って恒久的な改良に関する最終的な設計又は施工を行うことは、引き続き禁止されている。

### ⇒デザインビルドの提案は、どのように評価されるのか？

州は、提案募集の要件との適合性、完成までの工程及び技術的ソリューションなどの価格以外の評価要因によって、提案の質を評価しなければならない。施工が作業のかなりの部分の構成要素となっている契約では、価格を評価要素としなければならない。さらに、州は、判断に当たって、これまでのパフォーマンス、技術的経験、マネージメントの経験を考慮することもできる。

### 3. 特別実験プロジェクト第 15 (Special Experimental Project No.15(SEP-15))

特別実験プロジェクト第 15(Special Experimental Project No.15(SEP-15))は、PPP手法によるプロジェクトの実施を奨励するための、FHWA内の新たな実験的手続である。SEP-15は、プロジェクト管理の柔軟性を高め、イノベーションを奨励し、プロジェクトの適時の建設を促進し、連邦補助交通プロジェクトのための新たな収入の流れを生み出すように設計されている。FHWAは連邦補助プロジェクトへの民間主体の参画の増大を長く奨励してきたが、SEP-15により、渋滞を縮減し、交通社会資本を保持するという当庁の目標をさらに進めるため、道路プロジェクトの監督及び実施に対するアプローチのし方について、多くの要望がある改正をFHWAが積極的に探求することができるようになった。

SEP-15は、プロジェクトの実施に関する次の4つの主要な構成要素に対応しているが、これらに限られるものではない。

- 革新的な契約手続
- 環境上の規制の遵守
- 道路敷地(right-of-way)の取得
- プロジェクト・ファイナンス

しかしながら、SEP-15は、連邦の規制をなくする魔法の杖ではない。この実験的に与えられた権限は、申請者がNEPA及びその他の州及び連邦の環境関係の法律及び規則による規制を完全に遵守することを必要としている。SEP-15は、合衆国法典第 23 編の範囲に限定されており、第 23 編以外の法律又は規則による規制への実験に用いることはできない。例えば、SEP-15のもとでも他のプロジェクトの場合と同様の環境上の規制を遵守しなければならないが、そのような規制を達成するための手続に関する実験は認められる。さらに、SEP-15は、広範な、制度的な変更を行う手段ではない。

### ⇒SEP-15の利点は何か？

SEP-15は、それ以前の2つの実験プログラムに基づいている。それは、特別実験プロジェクト第 14(Special

Experimental Project No.14(SEP-14))及び試験・評価プロジェクト第045(Test and Evaluation Project No.045(TE-045))である。SEP-14は、契約の革新を奨励し、デザインビルド契約の利用の促進において大変に成功した。TE-045は、道路の資金調達分野における実験を奨励し、より少ない連邦資金でプロジェクトの建設が行えるようになった。同様に、SEP-15の主たる特徴は、それにより、PPP及び交通改良への民間投資の大幅な利用を制限している現行のFHWAの法律、規則及び運営をFHWAが特定することができるようになるということである。同時に、それによって、これらの制限を解決するための手続や取組みを創り出すことができるようになる。SEP-15の創設により、FHWAは、PPPを単に奨励する立場からさらに進んで、連邦補助の建設プロジェクトの実施に、さらなる技術革新、民間資本、そして知的財産を導入するため、州のパートナーや企業とともに積極的に取り組み始めることができるようになった。

### ⇒SEP-15の適用手続はどのようなものか？

全てのSEP-15の適用申請は、州交通省から提出されなければならない。提案には共同事業主体として地方自治体や民間交通ベンチャーが含まれていてもよいが、州の道路機関が主たる事業主体でなければならない。州交通省は、SEP-15の提案をFHWAの地方局に提出しなければならない。

SEP-15の適用申請は、プロジェクトの概要、実験的な手法の提案及び実験が必要な理由を明らかにしなければならない。FHWAの本部及び地方局は共同で、SEP-15申請の評価を行う。SEP-15申請が承認された場合、FHWAは州交通省と交渉し、初期開発協定(Early Development Agreement)を締結する。

主要な段階の完了を踏まえて、公民(public-private)の事業主体は、SEP-15の過程から学ばれた教訓を独自にまとめた報告書を提出する責任がある。これらの報告書は、実施された実験、学ばれた教訓、手続の結果及びそれがプロジェクトに与えた影響に関する評価、そして法律又は規則の改正に関して、その改正がどのように連邦補助道路プログラムの実施を改善するか説明も含めた助言を含んでいなければならない。

SEP-15についてのさらなる情報及び申請手続に関する詳細なガイダンスは、  
<http://www.fhwa.dot.gov/ppp/sep15.htm> >で入手できる。



## IV. SAFETEA-LUによる改正

### A SAFETEA-LUは、どのようにPPPに影響するか？

2005年8月10日に、大統領は、「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), Pub. L. No. 109-59, 119 Stat. 1144)に署名した。SAFETEA-LUは、民間部門が道路インフラプロジェクトに参画し、新たなアイデアと資源を持ち込むことを、より容易で魅力的なものにしている。民間活動債(private activity bond)の適格性を認めること、社会資本改良の資金調達のために料金徴収(tolling)を用いることをより柔軟に認めること、交通社会資本資金調達及び革新法(Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act(TIFIA))プログラム及び州社会資本銀行(State Infrastructure Bank(SIB))融資方針の拡大は、全て必要な民間投資を促進させるものである。SAFETEA-LUは、州が渋滞を管理するために道路課金(road pricing)を用いることをより柔軟に認めるとともに、交通安全を改善し、通行者及び緊急対応者により良い情報を提供することを援助する全ての州におけるリアルタイムの交通管理を促進している。本章は、SAFETEA-LUによってなされた、PPPを促進するためのいくつかの改正の概要について記述する。

### B SAFETEA-LUの具体的にどの規定が、民間部門が道路インフラプロジェクトに投資することを、より容易で魅力的なものにしているのか？

#### 1. 料金徴収(tolling)

SAFETEA-LUは、州が、渋滞を管理するためだけでなく、社会資本改良の資金調達のために、料金徴収(tolling)をより柔軟に用いることができるようにしている。次のプログラムは、パイロット事業又はデモンストレーション事業として、州が料金を徴収するために利用することができる。

- **インターステート網建設有料パイロットプログラム(Interstate System Construction Toll Pilot Program)**のもとで、長官は、州又は複数州の共同体がインターステート高速道路の建設を目的としてインターステートの高速道路、橋梁又はトンネルから料金を徴収することを認めることができる。このプログラムは、全部で(全国で)3プロジェクトまでに制限されており、州が、民間主体との間で、転換した交通を収容する近隣の公共道路を州が改良することを妨げるような合意を行うことを禁止している。
- **インターステート網再築・再生有料パイロットプログラム(Interstate System Reconstruction and Rehabilitation Toll Pilot Program)**は、「21世紀に向けての交通公平化法」(Transportation Equity Act for the 21<sup>st</sup> Century(TEA-21))で設けられ、料金を徴収しなければ適切に維持又は改良することができないインターステート高速道路の再築又は再生を目的としたインターステートの料金徴収プロジェクトを3つまで認めている。SAFETEA-LUではこのプログラムに関する改正はなく、変更なく継続している。
- **バリュー・プライシング・パイロットプログラム(Value Pricing Pilot Program)**も継続され、2009年までに5,900万ドルが充てられ、渋滞を管理し、大気質(air quality)、エネルギー利用及び効率を改善するための全国的な可変課金(variable pricing)パイロットプログラムについて15件までの実施費用を援助する。このうち2009年までの新

規の1,200万ドル分については、道路の料金を徴収していないプロジェクトのために使われなければならない。

- **新規の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)**は、2009年までに15件のデモンストレーション・プロジェクトが認められており、高度な渋滞の管理、未達成又は保全地域での排気ガスの削減、又は渋滞緩和のためのインターステートのレーン追加に要する資金調達のために料金を徴収することを認める。州、公社又は州が指定した公共又は民間主体が、適用を申請できる。適格となる有料施設は、既存の有料施設、既存のHOV(High Occupancy Vehicle)施設及び新規に設ける有料レーンを含む。このプログラムによってHOV施設に課される料金は、1日の時間帯又は交通の水準に応じて変化しなければならない。HOV施設以外は、可変料金は選択的である。自動料金収集が必要であり、長官は、法制定後180日以内に、相互運用性を確保するための要件、基準又はパフォーマンスの詳細を明らかにした最終規則を公示しなければならない。

## 2. 革新的資金調達(Innovative Finance)

道路インフラ投資の必要と伝統的な資金源から得られる資金との間のギャップを縮めるため、SAFETEA-LUは、上述の料金徴収の選択肢に加えて、革新的な資金調達を促進し民間部門の投資を奨励する次のような条項を含んでいる。

- **民間活動債(Private Activity Bonds)** – 新たな投資資本の資金源が我が国の交通社会資本システムに資金を供給する機会を提供するため、SAFETEA-LUは、民間活動債(private activity bonds)の債券発行権限を拡大し、免税施設債の適格となる活動に道路施設及び陸上貨物転送施設を追加した。適格となるプロジェクトは、既に連邦の援助を受けていなければならないが、第23編により適格である陸上交通プロジェクト、連邦又は州の法律で権限が付与された国際的事業主体が実施する国際的な橋梁又はトンネルプロジェクト、トラックから鉄道又は鉄道からトラックに貨物を転送する施設(転送に関連した一時的な収容施設を含む)が含まれる。これらの債券は、州の機関その他の発行者が発行する民間活動債の一般的な年間発行額の上限によらず、別枠で全国的に150億ドルの上限が課されている。
- **交通社会資本資金調達及び革新法(Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act(TIFIA))** – TIFIAプログラムは、道路、公共交通機関及び鉄道を含む全国的又は地域的に重要な交通プロジェクトに対する連邦による信用援助を提供する。このプログラムは、TEA-21で設けられ、プロジェクトに補完的な又は劣後の債務を提供することで、市場とのギャップを埋め、民間の共同投資を梃子上げ(leverage)する。SAFETEA-LUでは、TIFIAによる連邦の信用供与を支えるための補助コスト(subsidy cost)(商業銀行の融資準備要件(loan reserve requirement)と類似のもの)に充てるため、2009年までに総額6億1千万ドルの権限を付与している。TIFIAファイナンスの幅広い利用を促進するため、プロジェクト費用の総額に関する要件が5千万ドル以上に引き下げられた(ITSプロジェクトについては、1,500万ドル以上)。さらに、適格事業は、公共貨物鉄道施設、道路利用者に公共的便益を提供する民間施設、モード間貨物転送施設、そのような貨物施設へのアクセス及びITS(Intelligent Transportation System)への資本投資を含めたそのような施設のサービス改善を含むように拡大され

た。

- **州社会資本銀行(State Infrastructure Banks(SIBs))** - SAFETEA-LUは、新たなSIBプログラムを設け、全ての州が、プエルトリコ、コロンビア特別区、米国領サモア、グアム、バージン諸島及び北マリアナ連邦を含めて、2005-2009 財政年度に権限が付与された連邦交通資金を出捐することが認められる社会資本回転基金(revolving funds)を設けるために、長官と共同協定を締結することを認めた。このプログラムは、州が交通投資の効率性を増大させ、連邦以外の公共又は民間の投資を呼び込むことで連邦の資金を相当に梃子上げすることができるようにする。
- **料金クレジット(Toll Credits)** - SAFETEA-LUは合衆国法典第 23 篇第 120 条(j)を改正し、州際通商という公共目的に貢献する道路、橋梁又はトンネルの建設、改良又は維持のために、公共、準公共又は民間機関が料金収入を生み出し、使用した場合に、料金クレジットを獲得することを認めた。それ以前は、連邦資金を全く使わずに完成したプロジェクトに対する料金収入の支出によってのみ、料金クレジットを獲得することができた。その他本マニュアルの 5 章に記述した条件が適用されることに留意(例えば、努力の維持(Maintenance of Effort)、収入は適格な支出に使用されなければならないこと等)。

### 3. その他の各種条項

このほか、SAFETEA-LUには、道路インフラプロジェクトに対する民間部門の参画を大きく促進する様々な条項がある。それらの条項は、次のものを含む。

- **HOV (High Occupancy Vehicle) レーン** SAFETEA-LUは、HOVレーンの使用及び運用に関する条項を拡大し明確化した。州は、HOVレーンに関する乗車人数(occupancy)の要件を定めなければならないが、安全上の危険が生じない限りでオートバイ及び自転車については義務的に要件を免除し、公共交通車両、低排気ガス及び高エネルギー効率の車両、HOT(High Occupancy Toll)車両(HOVの要件に不適格であるが、料金を支払うことで通行できる車両)については任意的に要件を免除できる。州は、施設の水準が著しく落ちないように、施設の運用を監視・評価し、報告しなければならない。
- **環境評価手続** 道路、公共交通機関及び複合モード(multimodal)プロジェクトについて、新たな環境評価手続が設けられた。多くの州、地方及び部族(tribal)の機関が環境手続において公式の役割と権利を果たすことができるように、新たに「関係機関(participating agencies)」の類型が追加された。国民及び行政機関相互の関与の機会を提供した後、交通省はプロジェクトの目的及び必要性を明らかにし、国民及び行政機関の参画をコーディネートするための計画を定める。手続において実効可能な限り極力早期に、交通省はプロジェクトのため選択肢の範囲が考慮される機会を提供する。手続を遅らせる可能性がある問題が30日以内に解決できない場合は、交通省は議会に通知しなければならない。連邦機関が行った承認を争う訴訟に関して180日の出訴期限(statute of limitations)が規定されたが、連邦官報(Federal Register)での環境上の決定の公表について新たな手続が必要となる。この出訴期間の制限は、環境手続に大幅な確実性をもたらすことになる。
- **第4条(f)** 同条は、公共所有の公園、レクリエーション地域、野生動物及び水鳥の保護区、又は史跡におけるプロジェクトを、他に実現可能で賢明な選択肢がなく、全ての可能な影響緩和策を講じた場合を除いて、禁止して

いる。SAFETEA-LU は、第4条(f)の範囲を厳格に制限する規定を含んでいる。SAFETEA-LU により、プログラム又はプロジェクトが当該地区に最小限の(de minimis)影響しか与えない場合、すなわちプロジェクトによる悪影響がなく、関係の州の歴史保全担当官又は財産の存する地区(jurisdiction)の担当官が同意した場合は、長官が第4条(f)の要件を免除することを認めることについて柔軟に対応できることとなった。当該規定により、最小限の要件に関するパブリック・インボルブメント及び意見聴取の責務が設けられた。長官は、第4条(f)の「賢明で実現可能な(prudent and feasible)」選択肢の基準を明確にする規則を定める。インターステート網は、長官が個々の構成要素が国家的な又は特別の歴史的な重要性を有し保護されるべきであると決定した場合を除いて、第4条(f)の歴史的資源としての取扱いから除外される。

- **環境影響評価の責務の州による引受け** 長官との覚書(Memorandum of Understanding)の締結後、それぞれの州は、FHWA による制度的なモニターのもとで、類型的適用除外(categorical exclusion)に関する責務を引き受けすることができる。他の条項は、インテリジェント交通インフラ及びシステムの配置を進めるための行為について、適切な程度に、長官が類型的適用除外を定めることを求めている。

アラスカ州、オハイオ州、オクラホマ州、テキサス州及びカリフォルニア州は、NEPA 及びその他の環境関係法による交通省の環境上の責務を、大気質保全法及び交通計画の規制を除いて、全て引き受けられることを州が交通省に申請することを認める、プロジェクト実施のパイロットプログラムを行うことができる。この権限の委任は道路プロジェクトに限定されており、州又はプログラムの範囲内の特定のプロジェクトに限られる。

他のパイロットプログラムにより、長官は、レクリエーション道及び交通増進プロジェクトについて、NEPA 及び第4条(f)も含めた環境上の権限を州が引き受けられることについて、最大5州までに限り認めることができる。

- **デザインビルド(design-build)** より多くのプロジェクトがデザインビルド契約を用いることを奨励するため、SAFETEA-LU は、適格となる契約の規模の最低限度に関する5千万ドルの要件を廃止した。さらに、交通省長官は、交通機関が NEPA の最終承認を受ける前に一定の行為を進めることを認める規則の改正を行わなければならない。この改正は、プロジェクトの定義過程に民間部門のパートナーが参画することを認めることにより、PPPを促進する。
- **ハイウェイ・フォー・ライフ・パイロットプログラム(Highways for LIFE Pilot Program)** 道路建設に関する新技術及びより効率的な方式を促進するため、このパイロットプログラムは、最先端(state-of-the-art)の技術、高度のパフォーマンス基準、道路建設過程での新たなビジネス・プラクティスを実演し推奨するリーダーシップとインセンティブを交通省長官が発揮することを求めており、それにより、安全性の向上、早期の建設、工事による渋滞の緩和、品質の向上及び利用者の満足をもたらす。2009年までに総額7,500万ドルのインセンティブ補助の権限が認められており、予選段階のプロジェクトの総費用の最大20%までで5百万ドルを限度とした補助を行う。各財政年度で最大15プロジェクトがインセンティブ補助を受けられることができるが、目標は2009年までに各州で少なくとも1プロジェクトを承認し、補助することである。州は、インターステート維持(Interstate Maintenance(IM))、全国幹線道路網(National Highway System(NHS))、陸上交通プログラム(Surface Transportation Program(STP))、及び渋滞緩和及び大気質改善プログラム(Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program(CMAQ))の資金の最大10%までをこれらのプロジェクトの州負担分のために使用することができ、最大100%までの連

邦負担が認められる。

## V. 結論

我が国の道路インフラが必要としている資金と、伝統的な公共的手段を通じてそれを賄う能力との間のギャップが拡大している。PPPは、重要な優先度の高い交通施設のために獲得できる資金を増大させ、交通プロジェクトの建設、運営及び維持の効率性を改善することにより、このギャップに対応するために有望なものである。それは新規施設の建設のための仕組みを提供するだけでなく、既存の道路施設の運営及び維持においても重要な役割を果たすことができる。

FHWAでは、PPPが道路網の将来に果たすことができる役割を探求するために、相当の資源を充ててきた。PPPは我が国の増大する交通ニーズに対応する答えを有していると信じている。啓発の実施や障害の除去により、PPPを促進するための作業を今後も継続していく予定である。新たな手法や情報を開発するのに応じて、総合的なPPPのガイダンスとして使い続けられるように、本マニュアルを改定していく予定である。