

車線通行止めの影響を細かく規定

各国ペイメント方式のパフォーマンス指標

前回まで米国の道路PPP事業におけるアベイラビリティ・ペイメント方式を概観してきた。今回は同方式のベースとなる「パフォーマンス指標」に焦点を当て、米国および同方式を米国に先んじて導入しているカナダ、英国、スペインなどのいくつかのプロジェクトにおけるパフォーマンス指標を比較する。

カナダの道路PPP事業では、運営・管理のパフォーマンスに基づく支払いをベースに、道路の非供用状態、交通量、安全性などによる調整をしている。英国の無料道路では、アベイラビリティ・ペイメントとシャドー・トール（大型車などが対象）を組み合わせた方式がある。事故件数や死傷者数、渋滞などを指標としているが、それらはフィンランドやスペインの事例にも見られる。

アベイラビリティ・ペイメント方式のパフォーマンス指標や、指標と支払い対価との連動方法は、国やプロジェクトごとに多様であるが、パフォーマンス指標は表に示すように、①狭義のアベイラ

ビリティ（供用可能性）にかかわる車線閉鎖（通行止め）の影響②運営・管理要求水準③安全性（事故率など）④走行性（走行速度・時間など）⑤その他（大型車交通量、利用者満足度など）——に類別できる。

アベイラビリティ・ペイメントは文字どおり、道路の供用性が確保されていることが基本となる。各国のプロジェクト——米国のI-595やI-69、カナダのゴールデン・イヤーズ・ブリッジ・クロッシング、英国のA13チームズ・ゲートウェイやA69（ニューキャッスル〜カーリスル）、ポーツマス市の市域道路維持管理事業など——で、車線通行止めの影響が考慮されている。前回詳述したI-595やI-69では通行止めの区間や車線数、時間帯、閉鎖時間などについて細かく規定され、減額の割合が設定されている。運営・管理要求水準にかかわる指標も、道路舗装や構造物などの保全状態を性能規定化して広く採用されている。

さらに高度化された指標としては、交通マネジ

米国道路 PPP 事業の潮流

< 7 >

メント上の安全性や走行性を対象にしたものがある。英国のA13では支払い基準として、時間帯による走行車線の供用性、重量積載物車両とバスに対するシャドー・トールのほかに、安全性（事故率）やバス走行時間の信頼性に関する指標が用いられている。英国では、混雑や安全性などの交通の質的基準に対する成果に応じて支払われる対価は、アクティブ・マネジメント・ペイメントとして、アベイラビリティ・ペイメントとは区別されている。

また英国のA69ではシャドー・トールをベースに、安全対策の効果や車線通行止めによって支払いを増減させる方法を採用している。シャドー・トールは、全線が13区間に分けられ、利用車台数・車両長を基にした交通区間ごとの円滑な供用状態に応じて支払われる。安全性に関しては、事業者が安全対策（事故死傷者の低減）を提案して道路管理者に承認されると、事業者自らの支出で対

アベイラビリティ・ペイメント方式の指標の類型と概要

指標分類	具体的項目	内容
供用可能性	車線閉鎖（通行止め）	通行止めの影響を、区間、車線数、時間帯、閉鎖時間などによって規定して、支払い対価を調整する
運営・管理要求水準	運営・管理に関わる多項目	サービスや施設（構造物）の基本的な品質に対して管理水準を設定して、水準不達（不履行、非対応など）による調整を行う
安全性	事故率、事故死傷者数	同種道路や当該道路の過去の実績と比較して調整する。民間事業者が提案した安全対策による経済損失回避効果をボーナスとして支払う方法もある
走行性	平均走行速度・時間	車両の平均走行速度・時間を使って対価を調整する。バスの走行時間の信頼性を指標化するケースもある
	バス走行時間	
その他	交通量	大型車などの交通量に対して、シャドー・トールを使って対価を調整するケースがある
	利用者満足度	アンケート調査による

策を施した見返りに、過去3年のデータと比較した死傷者数の減少による経済損失回避分を受領できる。アベイラビリティに関する指標も含まれていて、通常1車線毎時500台、2車線毎時1200台を超える時間帯に車線通行止めが発生すると課金となされる。

中村裕司・関佳織((株)ISS)

