

本年3月に、カリフォルニア州唯一の民営道路であるサンディエゴ近郊のサウスベイ高速道路の運営会社が、連邦破産法11章に基づく資産保全手続きを申請したので、概要、背景、原因、影響について報告する。

## カリフォルニア州のサウスベイ高速道路の 破産法手続き申請について

西 川 了 一\*

2010年3月下旬に、カリフォルニア州のサンディエゴ郡にあるサウスベイ高速道路の民間の運営会社であるサウスベイ高速道路会社 (South Bay Expressway, L.P.) 及びカリフォルニア交通ベンチャー (California Transportation Venture) は、連邦破産裁判所に、連邦破産法第11章に基づく資産の保全手続きを申請した。

連邦政府は、1980年代以降公共財源の不足を補うため、高速道路の有料及び民営化を推進してきたが、この方針に基づいて新規建設された数少ない民営道路の1つである本プロジェクトの挫折は、連邦政府を始めとする関係者にとって大きなショックであると思われる。

### 1. 背景

米国では、1940～50年代に急増する交通需要に対応するために、各州ごとに債券発行による有料道路 (ターンパイク) が盛んに建設されたが、1956年以降、道路特定財源制度を創設し、全国的幹線道路網であるインターステート高速道路が、無料で整備されることとなり、現在でも75,000 kmにおよぶインターステート高速道路は、無料が基本となっている。

しかしながら、1980年代以降、道路特定財源は、

自動車の燃費の向上等による税収の減少や道路以外への用途の拡大、道路の老朽化に伴う維持管理、更新費用の増加等により、逼迫してきたため、連邦政府は連邦補助に加えて民間資本を活用すること (すなわち有料道路とすること) により財源不足を埋めようとする政策に転換した。これ以後カリフォルニア州とバージニア州を皮切りに、各州で、徐々に有料道路を官民パートナーシップにより整備するための実施法が制定され、民間資本を活用した高速道路整備が進んでいる。

### 2. プロジェクト概要

本プロジェクトは連邦政府の民間資本活用の方針に基づき、1989年に成立したカリフォルニア州における交通官民パートナーシップ授権法 (AB 680) に基づいて開始された4つのプロジェクトのうちの1つである。しかしながら、そのうち2つは中止され、他の1つのSR 91は、民間会社からオレンジ郡に売却されたため、現在、同州内に残っている唯一の民営道路である。

(注1) コンセッション契約に、並行する道路の整備を禁止する条項が含まれており、近隣の交通渋滞の深刻化により公共側の対策に支障が出てきたため、世論の批判が高まり、2003年にオレンジ郡に売却された。

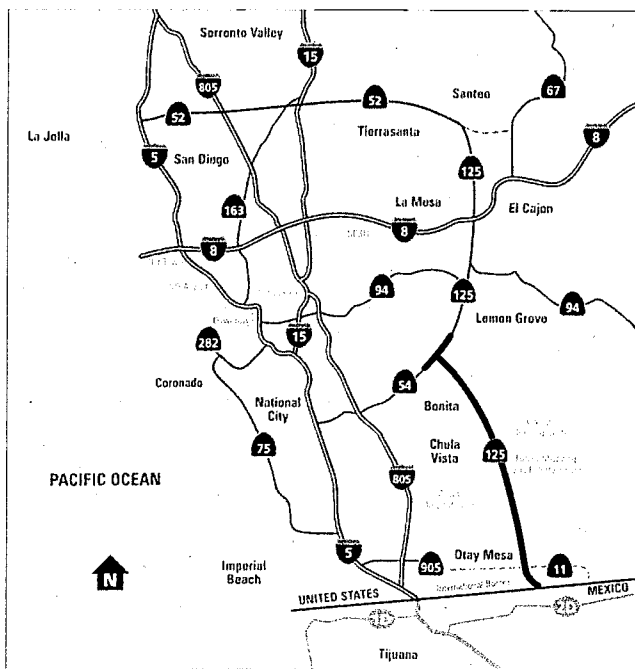
\* (財)高速道路調査会審議役

### (1)道路概要 (図参照)

- 延長：9.2 マイル (14.7 km)，北側にカリフォルニア州施工による 3.2 マイル (5.1 km) が同時に建設され既存道路と接続している。
- 位置：カリフォルニア州サンディエゴ市の東部とメキシコ国境を南北に接続
- 事業費：
  - 有料部分 6 億 5,800 万ドル (投資家持ち分及び銀行借入 4 億 7,000 万ドル，連邦政府の TIFIA 融資 1 億 4,000 万ドル，用地の寄付 4,800 万ドル)
  - 無料部分 1 億 3,800 万ドル (連邦補助及び売上税収入)
- 事業主体：
  - 有料部分 サウスベイ高速道路会社 (South Bay Expressway : SBX)，カリフォルニア交通ベンチャー (California Transportation Venture)
  - 無料部分 カリフォルニア州交通省，サンディエゴ自治体協議会

### (2)経緯

1991 年に州交通省とカリフォルニア交通ベンチャー (CTV) との間でコンセッション契約が締結



出典) URL: <http://www.southbayexpressway.com/about/maps.php>  
図 サウスベイ高速道路概要図 (太線)

されたが，用地取得および環境問題により事業開始が遅れ，ようやく 2001 年に環境法上の事業許可が得られた。この間の採算の悪化により，CTV は 2002 年および 2003 年に当初事業者 (Parsons Brinkerhoff および EGIS 等) から Macquarie Infrastructure Group に 5,900 万ドルで売却された。

2003 年に建設が開始され，2007 年に開通した。

### (3)スキーム

運営者は，建設段階では資金調達，設計，建設 (無料区間も含む) の責任を負う。完成後の所有権 (ownership) は州に移転し，運営者は 35 年間有料道路を運営 (operate) するフランチャイズを取得する。

料金の上限に関する規制はない。ただし，「投資に対する合理的な収益」(本件では投資収益率 18.5%) を上回る利潤が発生した場合は州道路勘定 (State Highway Account) に還元する。AB 680 では，料金は建設及び運営に要する費用をまかなうほか「投資に対する合理的な収益」(reasonable return on investment) を含むものとしている。現在の料金は普通車が全線走行した場合，現金で 4.50 ドル，ETC で 3.85 ドルであり，それぞれ km 当たりで 30 セント，25 セントとなっている。

道路の「維持」(maintenance) は州交通省が行う。警察業務は州高速警察 (California Highway Patrol) が行う。いずれも費用は運営者が負担する。

非競争条項 (noncompete clause) として，並行する I-805 の拡幅を行わないこととしている (高速道路機構 2008 年)。

### 3. 破産の原因

今回の破産の第 1 の理由は，開通の遅延である。環境法上の許可に手間取っている間に経済環境が悪化し，交通量が予想を大きく下回っている。建設時点では開通初年度の交通量は日平均で 62,000 台と予想されていたが，2008 年の日平均交通量は 22,500 台に留まり，これは前年から 13.6% 減少している。現在の料

(注 2) 35 年間は州法 AB 680 による上限。なお，後にサンディエゴ自治体協議会 (San Diego Association of Governments) の同意が得られた場合は契約期間の延長を認める旨の立法措置がなされている。

金収入は2,100万ドルであり、これは利払い費用の1,900万ドルをようやく賄える水準である。また、環境法上の許可書によれば、2015年における予測交通量は日平均で11万台とされていたが、現時点ではせいぜい35,000台と予想されている。

交通量の減少の原因は、開通した2007年は、原油価格が過去最高に達していたこと、開通直後に経済危機が発生したこと、当初予想されていた沿線の開発計画が中止されたこととされている。

FHWAの報告書によれば、プロジェクトの遅れの原因は、AB 680が、プロジェクトのリスクをあまりにも民間側に負担させすぎたこと及び公的資金の使用を排除したことであったとされている。ここから得られた教訓として、環境その他の法的許可リスクは民間側でなく、公共側が負うべきこと、PPP授権法に民間側だけでなく、公共側からも資金を提供できるように柔軟性を持たせること等が挙げられている(FHWA 2007)。このような事情により、AB 680は2002年に州議会により撤廃された。

破産の第2の理由は、建設業者との訴訟問題である。料金システムの契約条項は、規定されていないが、非常にあいまいであるとされている。同社は、料金システムの納入業者であるInTransとの間の訴訟で、数週間前にカリフォルニア州最高裁判所において敗訴した。同社は、建設工事業者であるOtay River Constructor (ORC)との間にも訴訟案件を抱えている。ORCは有料部分は同社と2億5,400万ドルで、無料部分はカリフォルニア交通省と8,500万ドルでデザイン-ビルド契約を締結しているが、約13カ月に及ぶ建設工事の遅延を理由として、合計約7億4,500万ドルに上る損害賠償を要求していた。最近仲裁パネルはこの要求額を4億8,800万ドルに削減することを決定したが、ORCはこの仲裁案に不服として提訴している。過去3年間の訴訟費用は、すでに4,000万ドルに達しており、今後もさらに増加すると予想されている。これにより、同社の出資会社であるMacquarie Atlas Roadは、同道路の資産価値をゼロとしている(TollRoad News 2010, PWF 2010 March)。

#### 4. 破産申請の影響

今回申請された破産手続きは、連邦破産法第11章に基づくものであり、これは債務者による再建型の処

理手続きであり、日本の民事再生法に相当する。この手続きでは、通常は、旧経営陣のもとで事業を継続しながら、再建を目指すものである。

したがって、今回の破産申請によって、同道路自体の営業が停止されるものではなく、引き続き同一の運営者によって運営されるため、一般の通行者には影響がないと思われる。

さらに、交通量も、長期的に見れば、沿線地域の開発の進展によって、回復すると予想されている。

また、今回の破産申請の債券市場への影響についても限定的であり、現在資金調達中の他のプロジェクトは予定どおり進んでいるとのことである。

連邦のTIFIA借入金<sup>(注3)</sup>については、利払いが2012年まで発生しないため、当面は影響がないが、交通省長官の承認により、返済計画が変更される可能性がある。FHWAは、「サウスベイ高速道路の破産は、TIFIAの12年の歴史上はじめてのものであり、今後この破産申請について注意深く検討していくが、TIFIAはインフラプロジェクトの促進において重要な役割を引き続き担っていくことを確信している。」とのコメントを発表している(PWF 2010, February)。

今回の破産法申請は、裁判での敗訴による過大な支払いを防止することにより、債権者の利益を守ることが主目的である(PWF 2010 March)。

#### 参考文献

- Office of Innovative Program Delivery, Public Private Partnerships ([http://www.fhwa.dot.gov/ipd/case\\_studies/ca\\_southbay.htm](http://www.fhwa.dot.gov/ipd/case_studies/ca_southbay.htm))
- Samuel Stanley, Out of Control Blog, Reason Foundation March 30, 2010.
- UNION-TRIBUNE EDITORIAL BOARD, UNION-TRIBUNE, MARCH 25, 2010.
- FHWA, Case Study of Transportation Public-Private Partnerships in the United States, July 7, 2007.
- TollRoad News, February 5, 2010.
- Public Works Financing, SR 125 Troubles Raise TIFIA Questions, February 2010.
- Public Works Financing, Macquarie Declares SR125 Bankrupt, March 2010.
- (独)日本高速道路保有・債務返済機構、「米国の高速道路の官民パートナーシップ (PPP) に係る最近の論調に関する調査報告書」、2008年12月。

(注3) 交通インフラ資金調達革新法 (Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act of 1998)