

カリフォルニア州で唯一の民営のサウスベイ高速道路が破産法手続きを申請

掲載日	2010年4月9日
国名	アメリカ
分類	有料道路経営
出典	AASHTO Journal
タイトル	Southern California Tollway Files for Bankruptcy

カリフォルニア州のサンディエゴ郡にある 9 マイル有料道路であるサウスベイ高速道路の民間の管理及び運営会社であるサウスベイ高速道路会社及びカリフォルニア交通ベンチャーは、2010年3月下旬に、カリフォルニア南部の連邦破産裁判所に連邦破産法による資産の保全手続きを申請した。

このカリフォルニア州道 125 号は事業費 6 億 3500 万ドルで、2007 年の 11 月に開通したが、サンディエゴの東部とメキシコ国境とを南北に接続している。この事業の公共側のパートナーにはカリフォルニア州交通省、サンディエゴ自治体協議会および連邦道路庁が含まれている。サウスベイ高速道路会社は民間の有料道路運営会社として、初めて連邦の TIFIA (Transportation Infrastructure Financing and Innovation Act、交通インフラ資金調達革新法) の貸付金を受けている。

同社は破産法の手続き中も有料道路の営業を継続すると発表している。また、営業成績の不振について、経済状況の不調、および、同道路周辺地域における開発計画の中止による予測交通量の減少が原因であるとしている。

1. プロジェクト概要

本プロジェクトは 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 (AB680) に基づいて開始された 4 つのプロジェクトのうちの一つであり、そのうち二つは中止され、他の一つの SR91 は民間会社からオレンジ郡に売却されたため、唯一残っている民営道路である。法律上の名称は州道 125 号線 (SR125) である。

SR125 としての延長は 12.5 マイルであるが、そのうち北端部の 3 マイルは無料で、州交通省により売上税を財源として建設されており、南部の 9.5 マイルが有料区間となっている。

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 5900 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。コンセッション期間は 2041 年までの 35 年間である。有料部分の事業費は 6 億 3500 万ドルであり、このうち 1 億 4000 万ドルが連邦政府の TIFIA 融資である。この他に無料部分の事業費 1 億 3800 万ドルがある。



サウスベイ高速道路概要図

出典：South Bay Expressway, 2005-2007.

URL: <http://www.southbayexpressway.com/learn.shtml>

運営者（CTV）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¹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。AB680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。

2. 破産の原因

¹ 35年間は州法AB680による上限。なお、後にサンディエゴ自治体連合(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。

今回の破産の第一の理由は、開通の遅延し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からである。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。現在の料金収入は 2100 万ドルであり、これは利払い費用の 1900 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 35000 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である。

FHWA の報告書によれば、プロジェクトの遅れの原因は、AB680 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。これにより、AB680 は 2002 年に州議会により撤廃された。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 (FHWA2007)。

破産の第二の理由は、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、規定されていないか、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 254 百万ドルで、無料部分はカリフォルニア交通省と 85 百万ドルでデザインー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 745 百万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 408 百万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 4000 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、資産価値をゼロとしている (TollRoad News 2010, PWF 2010 March)。

3. 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、サウスベイ高速道路自体の営業が停止されるものではなく、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。

このような見解は、当事者および関係者でもほぼ一致している。

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)。

今回の破産法申請の決定は、裁判での敗訴による過大な支払を防止することにより、債権者の利益を守るという意味合いが強い (PWF 2010 March)。

参考文献

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, SR125 Troubles Raise TIFIA Questions, February 2010

Public Works Financing, Macquarie Declares SR125 Bankrupt, March 2010

高速道路機構、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 P16-18