

# 通行料金収入方式のリスク表出

## 曲がり角にきた米国道路PPP事業(2)

2000年代に入って本格的な運営が始まった米国の道路PPP事業で、買収や破綻の事例が散見されるようになってきた。

インディアナ有料道路(インディアナ州)では、06年にコンセッション会社(構成員:シントラとマッコリー)が38億ドルで75年にわたって157マイルに及ぶ有料道路の事業運営権を取得した。しかし、交通量の低迷などによって事業採算が悪化し、14年9月にコンセッション会社は事業再建のための債務返済計画の見直しを目的に米連邦破産法11条(日本の民事再生法に相当)の適用を申請した。15年5月に、主要年金ファンドが出資するIFMインベスターズが57億2,500万ドルでコンセッション会社の株式を取得し、残りの事業期間66年にわたって道路運営を継続していく。

15年11月には、米国の有料道路コンセッションの先駆けとなったシカゴスカイウェイ(イリノイ

州)のコンセッション会社(構成員:シントラとマッコリー)を、カナダの年金ファンド3機関が28億ドルで買収した。同道路は延長7.8マイルの有料道路で、05年にコンセッション会社が18億3,000万ドルで99年に及ぶ事業運営権を取得していた。

さらに、16年3月には、テキサス州SH130第5・6区間のコンセッション会社(構成員:シントラとザックリー)が米連邦破産法11条の適用を申請した。同区間は延長41マイルで、08年にコンセッション会社がDBFOM(設計・施工・資金調達・運営・管理)事業を13億ドルで獲得した。12年の開通以来、交通量は増加したが、計画を大幅に下回っていた。当該区間に隣接する既存のI-35の増強を目的とする開発計画が中止になったこともあり、事業収益の増大が見込めなくなった。コンセッション会社はSH130を引き続き、現行の通行料金のまま運営していく方針だ。テキサス州は、

## 米国道路 PPP事業の潮流

< 3 >

買収や破綻した米国道路コンセッション事業

		インディアナ有料道路 (インディアナ州)	シカゴスカイウェイ (イリノイ州)	SH130第5・6区間 (テキサス州)
原初契約	契約年	2006年	2005年	2008年
	事業者	シントラ、マッコリー	シントラ、マッコリー	シントラ、ザックリー
	契約金額	38億ドル	18億3000万ドル	13億ドル
更改契約	契約年	2015年	2015年	-
	事業者	IFMインベスターズ	カナダの年金ファンド	-
	契約金額	57億2500万ドル	28億ドル	-

州や納税者がコンセッション会社の債務を負う責任はなく、州の財政にも影響はないと表明している。

上述した例はいずれも通行料金収入方式の事業である。インディアナ有料道路とテキサス州SH130第5・6区間は交通量の低迷が影響した。コンセッション会社の負うリスクが大きい通行料金収入方式の懸念点が出出したかたちだ。シカゴスカイウェイも含めて、ここで紹介した例は道路コンセッション事業の代表的事業者であるシントラ(スペイン)が出資者であることも共通している。事業見直しは、個別事情によることはもちろん、

インフラ資産に対する企業としての運用方針にも影響を受けていると考えられる。

道路運用という公共サービスの継続は、公共機関

側にとって至上命題だ。近年の米国の道路コンセッション事業(特に新設を含む事業)で、コンセッション会社側に多くのリスクを移転して多額の事業運営権対価を得る通行料金収入方式から、税金を投入するアベイラビリティ・ペイメント方式に比重が移りつつあるのは、事業運営権対価などの受領はなくなるものの、こうした事態を見越して道路サービスの安定的継続に対するリスク回避を目指しているとも考えられる。

中村裕司・関佳織((株)ISS)

