

5. 米国のコンセッションの特徴

本章では主にヨーロッパ等で発展してきたコンセッション制度と比較により、米国における近年のコンセッションの特徴を概説する。

5-1 歴史

まず指摘できるのは、コンセッションのスキームが歴史が浅く、発展途上であることである。米国においては、伝統的に有料道路であっても、州政府やその実質的な一部機関である公社等によって建設・維持・運営がなされてきたため、コンセッション制度の歴史は、非常に短く、1995年以降に出現したダレス・グリーンウェイ、SR-91以降である。

したがって、コンセッション当局である州政府等のノウハウの蓄積がなく、米国内にはコンセッション事業を総合的に経営管理できるコンセッション会社も育っていない。このような事情から近年の既設有料道路のコンセッションにおいては、外国の業者が落札している。

また、コンセッション契約の内容も、試行錯誤の状態であり、プロジェクトごとに差も大きい。

5-2 連邦制

連邦制をとっており、実質的な事業は州政府が行うため、連邦でPPPを進めるという方針が決定されても、各州で独自に、民営化道路の授権法の制定が必要である。連邦は基本政策に基づき州等に対して各種の助成措置を講じるため、これらの制度は複雑なものとなっている。また、州政府等は連邦の方針と州内の事情との相対関係の中で政策を決定せざるを得ないためこのような手続きに多大の労力と時間がかかる。

5-3 コンセッション契約内容の特徴

以下で主にコンセッション契約内容の特徴をあげる。

1) コンセッション期間が長く、当初支払金が高い

最近契約されたシカゴ・スカイウェイおよびインディアナ有料道路では、コンセッション期間がそれぞれ、99年と75年であり、ヨーロッパの通例30年程度と比較すると非常に長い。

また、これと関係するが、フランスの民営化の事例と比較して、コンセッション会社から当局への当初支払額が非常に高額であることである。

2) 競合施設の制限等に関する規定（非競争条項）

有料道路コンセッション事業が各州で導入される一方で、競合関係にある道路の改良等によって、有料道路コンセッション事業の収入リスクが増加するケースも見られてきた。例えば、民間コンセッション会社(Camino Colombia Inc)によって2000年に整備されたテキサス州のカミーノ・コロンビア有料道路は、代替ルートが改良され、予測された交通量が実現しなかったこともあり2003年に債務不履行となっている。

このような、競合施設整備による収入リスク拡大を受けて、有料道路債券への投資家は、有料道路プロジェクトの協定において、非競争条項（non-compete clause: NCC）を要求するようになった。²³

当初、有料道路コンセッション事業への民間参画の促進のため、非競争条項が導入されて来たが、非競争条項により、民間コンセッション会社に独占権が与えられるのではないかとという国民の批判を招き、非競争条項を含めることの可否が大きな論争的となってきた。²⁴

このような議論を受け、近年では、コンセッション契約の中に、並行する無料道路の整備を禁止する非競争条項を設けることは稀であり、一般的に、競合道路の特定のタイプについて、競合施設への交通量の転換による収入減が証明できた場合に損失補償を行う、補償条項を規定するようになっている。²⁵

表 1—2 非競争条項の導入事例

州	非競争条項の概要
カリフォルニア州 SR-125	SR -125 を中心に南北 6 マイルにわたる（南端はメキシコ国境に、北端は SR-54 に接する）コリドーをフランチャイズゾーンとして規定 ※並行する I-805 の拡張を行わない事が非競争条項として定められている
コロラド州ノースウェスト・パークウェイ	コンセッション会社が競合施設による減収を証明した場合には、州が補償
インディアナ有料道路	州がインディアナ有料道路から 10 マイル以内で 20 マイル以上の延長の高速道路を建設することを禁止。その他の全ての事業は認められる。
テキサス州	州は、新規の建設による収入の損失についてコンセッション会社に補償※しなければならない。ただし、既存の交通計画に規定されているプロジェクトを除く。 ※公共による新規道路建設によりコンセッション有料道路の収益が増加を示す事ができれば、州の補償を相殺できる可能性がある。

出典：会計検査院議会報告「高速道路 PPP」2008年2月；連邦道路庁ホームページ「PPP 契約の主要契約要素比較」

²³ Khali R. Persad, C. Michael Walton, and Julie Wilke 「Alternatives to Non-Compete Clauses in Toll Development Agreements」 Technical Report 0-5020-1, Center for Transportation Research, The University of Texas at Austin. (テキサス大学交通研究センターレポート「非競争条項の代替案」) 2005年10月、p. 5.

²⁴ Buxbaum, Jeffrey N., and Ortiz, Iriz N. (USC Keston Institute for Public Finance and Infrastructure Policy) 「Protecting the Public Interest: The Role of Long-Term Concession Agreements for Providing Transportation Infrastructure (ケストン研究所「長期コンセッション契約の役割」)」 2007年6月、p. 9.

²⁵ Reason Foundation 「Annual Privatization Report 2007」(「リーズン財団民営化レポート2007」)、p. 4.

5-4 道路の維持管理水準

1) 法的な維持管理水準

連邦補助のプロジェクトに適用される連邦補助高速道路法(合衆国法典第 23 編(U.S. Code Title 23))等の基準は、有料道路コンセション事業にも適用される。

連邦助成のない州独自のプロジェクトについては州の基準が適用されるが、州の基準もかなりの部分において、連邦の基準に基づいている。

設計・安全に関する基準について、連邦補助プロジェクトに対しては、FHWA 及び AASHTO²⁶によって定められた技術基準の遵守が求められる。

また、民間コンセション会社によって実施される高速道路プロジェクトには、様々な連邦の環境法が適用される。適用される環境法の一つに、NEPA (National Environmental Policy Act: 国家環境政策法)がある。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審査を実施することを求めている。²⁷

表 1-3 設計及び維持管理に関する基準類

	基準類
連邦プロジェクトに適用される設計・安全基準	(1)「高速道路及び街路の幾何設計指針」(A Policy on Geometric Design of Highways and Streets) (2)「路側設計ガイド」(Roadside Design Guide) (3)「統一交通管理手段に関するマニュアル」(Manual on Uniform Traffic Control Devices(MUTCD))
高速道路 PPP プロジェクトに適用される環境関連法	- NEPA (National Environmental Policy Act: 国家環境政策法) - 大気清浄法 (Clean Air Act) - 水質清浄法 (Clean Water Act) - 絶滅危惧種法 (Endangered Species Act) - 連邦交通省設置法第 4 条(f) - 全国歴史保全法

出典：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」

²⁶ 全米の州政府等の道路関係の行政官が集まった団体

²⁷ 米国連邦道路庁「道路プロジェクトにおける PPP 活用マニュアル」2005年、p. 15-17。

2) 個別のコンセッション契約における維持管理水準

維持管理水準については、各事例毎に独自の達成水準をコンセッション契約において定めている。

例えば、インディアナ州のインディアナ有料道路では達成すべき LOS (サービス水準) が定められており、達成状況が低い場合にはコンセッション会社にて改善措置を実施する必要がある。²⁸

表 1-4 設計及び維持管理に関する基準類

事例	維持管理水準の概要
イリノイ州 シカゴ・スカイウェイ	安全のための詳細運営基準およびリース期間中のエンジニアリング基準あり(道路施設維持管理、料金徴収手続、非常時の対応、除雪等。契約で明示)
アラスカ州 アントン・アンダーソン・メモリアル・トンネル	設計・施工チームが 2 年間に達成すべき意欲的な性能基準を設定 例 1) 構造物の豪雪や雪崩への耐久性等
インディアナ州 インディアナ有料道路	(1) コンセッション会社は毎年、道路の交通量、LOS(サービス水準)の現状・見通しに関する報告義務を負う (2) 地方部、都市部ごとに要求される LOS レベルが規定されている。LOS が低い場合は事業主体が改善措置を実施
フロリダ州 マイアミ港トンネル	契約実施基準(車線稼働時間、サービスレベル、安全性)が満たされない場合には、利用可能性支払の中から、査定された控除額が差し引かれる

出典：米国連邦道路庁「米国の交通 PPP のケーススタディー」2007年7月；「インディアナ有料道路コンセッション契約書」2006年4月；「PPP 契約の主要構成要素比較」

以下では、インディアナ有料道路を対象に道路維持管理基準の概要を整理した。

インディアナ有料道路では、コンセッション契約に基づいて制定された維持管理マニュアルに従って、INDOT(インディアナ州交通省)が定めた要件である“Standard Specifications”や AASHTO や FHWA 等が定めた維持管理基準を満たす必要がある。

²⁸ 「インディアナ有料道路コンセッション契約書」2006年4月、p. 34-36。

表 1-5 インディアナ有料道路における運営主体が遵守すべき基準類（道路舗装の例）

基準類	発行者
Standard Specifications	INDOT
Supplemental Specifications and Recurring Special Provisions	INDOT
Standard Drawings	INDOT
Indiana Design Manuals	INDOT
Guide for Design of Pavement Structures, Volume I	AASHTO
A Policy on Geometric Design of Highways and Streets	AASHTO
Pavement Management Guide	AASHTO
SHRP-H-348: Asphalt Pavement Repair Manuals of Practice	FHWA
SHRP-H-349: Concrete Pavement Repair Manuals of Practice	FHWA
Indiana Law.	
Federal Law.	
Maintenance Quality Survey Manual & OPI Measures for the ITR (Draft - 11-1-05)	
Highway Performance Monitoring System Manual	
Pavement Condition Manual	INDOT

出典:IndianaFinance Authority 「Concession and Lease Agreement For The Indiana Toll Road Volume I of III Maintenance Manual(インディアナ有料道路リースコンセッション協定道路維持管理マニュアル) 」

維持管理マニュアルに基づき、コンセッション会社は、道路舗装や道路標識、橋梁等について定められた基準を満たしているか点検を行い、不備が確認された場合には、別途定められた期日以内に舗装の修繕等を実施する必要がある（表 1-7 参照）。

表 1-6 インディアナ有料道路における修繕等を実施するまでの期日(道路舗装の例)

実施する道路舗装作業		最大期日
修繕作業	アスファルトの修繕	14日
	くぼみの修繕： ・一時的なくぼみ ・永続的なくぼみ	24時間 1ヶ月
	接合部および割れ目の修繕	3ヶ月
	舗装面の破砕等の修繕 (spalled pavement repairs)	6ヶ月
	舗装道路の沈下及び隆起の修繕	48時間
	基礎や路盤の修繕	1ヶ月
	研磨等 (Grinding and Profiling repairs)	3ヶ月
	接続道路	6ヶ月
清掃作業	本線 (定期的でなくて良い)	路上の落下物の清掃のみ
	ICの出入り口	6ヶ月
	路肩	12ヶ月
	縁石、中央分離帯、沿道の障壁	6ヶ月 (あるいは必要に応じて)
	料金所走行レーン	1ヶ月 (あるいは必要に応じて)

出典：IndianaFinance Authority 「Concession and Lease Agreement For The Indiana Toll Road Volume I of III Maintenance Manual (インディアナ有料道路リースコンセッション契約道路維持管理マニュアル)」

表 1-7 点検項目及び管理水準 (道路舗装の例)

点検項目	管理水準の概要
路面の滑らかさ	国際ラフネス指数 (International Roughness Index)の平均値が 150 in/mi 以下を維持しなければならない。IRI は橋梁を含む全ての本線道路で毎年測定を行い、0.1 マイルごとの IRI を報告しなければならない。いずれの 1 マイル区間においても IRI の平均値は 170 を超えてはならず、またいずれの 0.1 マイル区間の平均値は 190IRI を超えてはならない。
わだちの深さ	わだちの深さの平均値は 1 マイル区間で 3/8" を超えてはならず、いずれの 0.1 マイル区間においても 5/8" を超えてはならない。耐用状況を決定するために、各地点での測定は 4' straight edge を用いて行う。
舗装道路表面の摩擦	IFA またはその指名者は舗装道路表面のタイヤ摩擦能力を測定し、それが 30 を下回った場合には INDOT が調査、改善を行い、コンセッション会社に報告しなければならない。

出典：IndianaFinance Authority 「Concession and Lease Agreement For The Indiana Toll Road Volume I of III Maintenance Manual (インディアナ有料道路リースコンセッション契約道路維持管理マニュアル)」

5-5 税制上の取扱い

米国の有料道路コンセッション会社に対する特筆すべき税制としては、州等の固定資産税及び連邦法人所得税の取扱いがある。

固定資産税について見ると、コンセッション道路の道路資産は、その公共サービスの性格のため一般的に課税されていない。

次に連邦法人所得税の取扱いについて見る。

コンセッション契約においては、発生する取引は以下の三つによって構成されている。^{29 30 31}

- 1) 道路インフラ資産および土地のリース
- 2) 有料道路利用者から料金を徴収する権利等の付与
- 3) 機械器具等の売却

一方、税制上は、①土地のリース、②道路インフラ資産および機械器具等（有形資産）の売却、③有料道路利用者から料金を徴収する権利等（無形資産）の付与として取り扱われる。

ここでのポイントは、道路インフラ資産の取扱いが、契約書上はリースであるが、税制上は売却であることである。

以下で契約書上の分類にしたがって、それぞれの会計処理について説明する。

1) a 道路インフラ資産のリース

道路インフラは、契約書上はリースとされているが、税制上は売却とされている。税制上、取引がリースと見なされるか、売却とみなされるかは、対象資産の所有権の便益及び負担が譲渡されたかどうかにかかっている。裁判所は、①法的な権原が移転したか、②当事者が当該取引をどのように処理したか、③財産に係る持分権が取得されたか、④契約は売り手に譲渡行為を実施させ、買い手に支払い義務を発生させたか、⑤所有権が買い手の側に存在するか、⑥どちらの当事者が財産税を支払うか、⑦どちらの当事者が財産の損害のリスクを負担するか、⑧どちらの当事者が財産の運営及び売却の利益を受けるか、の観点から総合的に判断してきた。

典型的なコンセッション契約では、道路インフラ資産の法的な権原は州又は地方政府に残っていたとしても、その残存する経済的寿命(通常 45 年と見なされる)を超える期間にわたって、所有権及び支配権を移転させているため、税制上は売却と見なされている。したがって、コンセッション会社は、道路インフラ資産を所有者としてその法定の耐用年数と方法により、減価償却(Depreciation)を行えることとなり、リースと見なされるよりも早期に費用化できる額が大きくなる。

1) b 土地のリース

道路が存在する土地は、永久的な有効寿命を持っており、コンセッション期間を超えていること

²⁹ Testimony of Linda Carlisle at the hearing of the Subcommittee on Energy, Natural Resources, and Infrastructure of the Committee on Finance on "Tax and Financing Aspects of Highway Public-Private Partnerships July 24, 2008

³⁰ Testimony of Edward D. Kleinbard, Chief Staff of the Joint Committee on Taxation at the hearing of the Subcommittee on Energy, Natural Resources, and Infrastructure of the Committee on Finance on "Tax and Financing Aspects of Highway Public-Private Partnerships July 24, 2008

³¹ Indiana Tollroad Concession and Lease Agreement, April 12, 2006

から、公共機関に引き続き帰属しており、コンセッション会社はこれを単に借り受けているだけと整理されている。ここでは契約書上の取扱いと税制上の取扱いに違いはない。前払いコンセッション料のうち土地に割り当てられる部分は、土地の前払いのリース料であるとみなされ、コンセッション期間にわたって償却（amortize）される。

2) 有料道路の料金徴収権等

有料道路の利用に対して料金を徴収する権利等の対価として支払った額は、内国歳入法 197 条の無形資産として取り扱われ、15 年間の定額法で償却(amortize)することが認められる。

3) 機械器具等の売却

これらは通常のコネクション会社の有形資産として、資産の種類に応じた減価償却が認められる。

前払いコンセッション料を一括で支払った場合でも、それが有形資産に割り当てられるか、無形資産に割り当てられるかにより、償却の年数が異なるため、毎年費用化できる額が異なることになる。一般的には無形資産となる部分が多い方が、早期に費用化できる額が大きくなる。無形資産となるのは、料金徴収権に相当する部分であり、コンセッション期間が長くなればなるほど、この額は大きくなる。結果的にコンセッション期間が長いほど早期に費用化できる額が大きくなる。

コンセッション会社の税制上の有利な取扱いを確実にしたいという意図と公共側の前払いコンセッション料をできるだけ多く獲得したいという意図が一致したことが、アメリカにおいて 75 年から 99 年という超長期のコンセッション契約が発生した背景であるといえる。³² ちなみにシカゴ・スカイウェイの事例では、コンセッション期間は 99 年とされ、コンセッション料（18 億 3400 万ドル）のうち約 15 億ドルは料金徴収権等（無形資産）、3 億 3400 万ドルが有形資産とされたとのことである。³³

また、州等の公共側と予測を超える収入があった場合に、公共側に収入の一部を分与する（revenue sharing）という契約を結んでいる場合には、これを前払いコンセッション料に加えて支払われる分割支払い分と見なし、コンセッションの残存期間にわたる償却により費用化する方法もあるが、実際にはその分与支払額を当該年の所得から控除することが認められる。

³² Testimony of Edward D. Kleinbard, Chief Staff of the Joint Committee on Taxation at the hearing of the Subcommittee on Energy, Natural Resources, and Infrastructure of the Committee on Finance on "Tax and Financing Aspects of Highway Public-Private Partnerships July 24, 2008

³³ 会計検査院報告書 2008年2月