

【先-11】 道路整備特別措置法に基づく有料道路事業に関する調査 (対象箇所: 愛知県名古屋市他)

【実施主体】愛知県

①

平成25年度

目的

愛知県道路公社については、平成23年6月に制度化された「公共施設等運営事業」(コンセッション)の活用を検討しているが、民間事業者による有料道路事業の運営はこれまで国内では事例が無く、初の試みである。

このような状況の中、本調査では、愛知県道路公社が民間事業者に対して運営権の一部を付与することで、民間における新たな事業機会を創出するとともに、民間の創意工夫を活用した低廉で良質な利用者サービス等の提供が図られるよう、新たな官民連携によるスキーム等について検討を行う。

目次

- 1 事業スキームの検討
- 2 官民のリスク分担・処理の検討
- 3 道路の安全性確保・利便性維持のための料金等の検討
- 4 経済的社会的効果等の分析
- 5 特区計画の策定

これまでの経緯

- 平成24年2月28日 国の特区制度に基づく規制の特例措置の提案募集に対して「民間事業者による有料道路事業の運営の実現」を提案。
- 平成24年8月21日 有識者による「民間事業者による有料道路事業の運営に関する検討会」を設置。同年11月までに検討会4回、ワーキンググループ6回を開催し検討。12月27日愛知県知事に報告書提出。
- 平成25年5月28日 国土交通大臣へ事業スキーム等の提案を行った。

施設の概要

コンセッション対象路線

愛知県道路公社概要

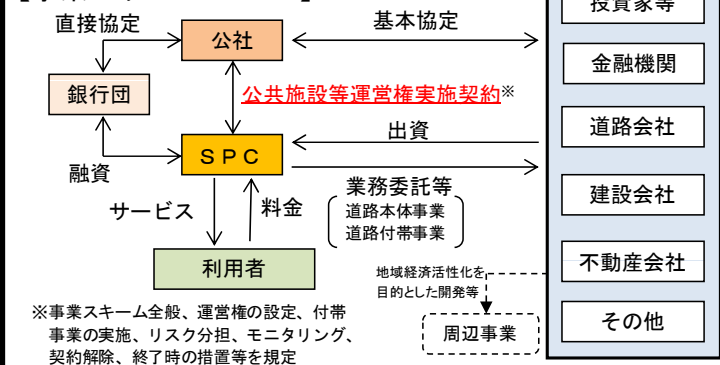
- 1 設立年月日
昭和47年5月16日
- 2 基本財産
73,580百万円
出資者: 愛知県: 73,531百万円
豊田市: 49百万円
- 3 路線等
道路整備特別措置法に基づく有料道路10路線(内コンセッション対象8路線)及び道路運送法に基づく一般自動車道1路線の計11路線の経営を行っている



路線名	延長(km)	料金徴収期間
① 知多半島道路	20.9	S45.7.15 - H40.2.1
② 南知多道路	19.6	S45.3.1 - H40.2.1
③ 知多横断道路	8.5	S56.4.1 - H40.2.1
④ 中部国際空港連絡道路	2.1	H17.1.30 - H47.1.29
⑤ 衣浦トンネル	1.7	S48.8.1 - H41.11.29
⑥ 猿投グリーンロード	13.1	S47.4.1 - H41.6.22
⑦ 衣浦豊田道路	4.3	H16.3.6 - H46.3.5
⑧ 名古屋瀬戸道路	2.3	H16.11.27 - H56.11.26
合計	72.5	

結論

【事業スキームについて】



※事業スキーム全般、運営権の設定、付帯事業の実施、リスク分担、モニタリング、契約解除、終了時の措置等を規定

- ・運営の主体となるSPCの構成員は必要な機能・役割がグループ内で網羅されている必要がある。
- ・原則としてSPCは周辺事業(道路区域外で収益事業を行う場合)を行うことができないものとし(構成員は可)、倒産隔離を図る。また周辺事業による地域経済活性化について民間事業者から提案を求めることを想定している。
- ・公社は民間事業者決定後に基本協定を締結。またSPCを設立後、公共施設等運営権実施契約を締結。
- ・公社は銀行団と経営悪化に備え直接協定を締結することがある。

結論(続き)

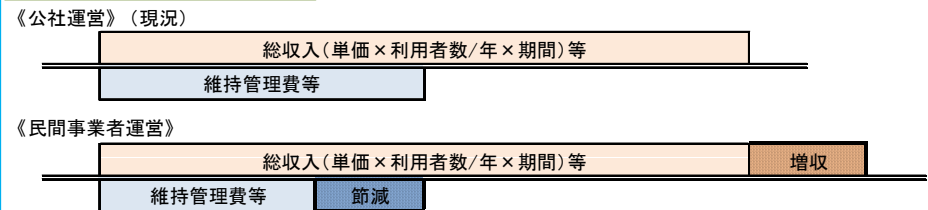
【事業スキームについて】

- 平成25年5月の国土交通大臣への提案を踏まえ、主に以下の事項についてプレマーケットサウンディングを実施するなどにより、民間事業者が参加可能なスキームについて検討し方向性をまとめた。
- 運営権対価納付方法等につき複数ケースを想定し、対価の基準となる価格の試算を行うとともに、事業採算性を検証したところ、一定の前提条件のもと採算性を確認することができた。前提条件等については今後精査していく。

検討事項	方向性
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> 平成27年度に料金徴収期間満了の2路線(小坂井バイパス、小牧東インター有料道路)を除き、道路整備特別措置法8路線(施設の概要のとおり)を対象。
民間事業者に付与する運営権の内容	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者は料金徴収等の運営業務のほか、自らの費用負担において維持管理業務、付帯事業(PA)の運営、経営管理等の業務を行う。
運営権の設定単位	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備特別措置法による事業許可ごとに設定するが、合併採算(プール制)を採用する知多3路線(施設の概要①②③)については一つの運営権を、その他5路線については路線ごとに設定。
事業期間	<ul style="list-style-type: none"> 各路線とも許可を受けた料金徴収期間。 利便性向上のための施設整備が必要な路線については運営権付与に先立ち公社が事業許可取得。
利用料金の設定	<ul style="list-style-type: none"> 各路線とも許可を受けた利用料金額を上回らないものとする。 利便性向上のための施設整備が必要な路線については運営権付与に先立ち公社が事業許可取得。

検討事項	方向性
官民リスク負担	<ul style="list-style-type: none"> 災害や暴動等によるもの、予見不能の競合路線の新設等を除き、基本的に民間事業者の負担。 収入保証については、海外事例等を参考に引き続き検討。 交通量推計やデューデリジェンスによるリスクの洗出し。
民間事業者へのインセンティブ付与	<ul style="list-style-type: none"> 経費節減による増益、集客による増益につき、一定のルールにより民間の創意工夫を促すためのインセンティブとして民間付与(イメージ図参照)。
運営権対価納付	<ul style="list-style-type: none"> 一括払いの場合、対価が割引かれることによる目減り、民間事業者の収支悪化による破綻リスクが大きい反面、事業継続のインセンティブが強く働くほか、資金調達による銀行等からの監視が働く。 分割払いの場合はこの逆となる。 このことから一括と分割を組み合わせることを軸に引き続き検討。

○インセンティブのイメージ



【経済的社会的効果について】

- コンセッションにより、民間事業者のノウハウによる利用者の利便性・満足度の向上、魅力的なPA整備等による利用者の増加などの直接的な効果のみならず、新たなビジネス創出や投資の促進、周辺地域の開発など、広く社会にもたらされる経済的社会的効果が期待できる。

事業化に向けた今後の展望

【今後の予定】

官民リスク分担、運営権対価の納付方法等、事業スキームについて引き続き検討を深めるほか、交通量推計、デューデリジェンス等を進めることで、より現実的な採算性等の検証を行うなど、民間事業者による有料道路の運営の実現に向けた検討を引き続き行う。

【事業化にあたっての主な課題】

- ・ 適切な要求水準の設定(性能発注・仕様発注の整理、水準確保手法)
- ・ 具体的な会計処理方法