

愛知県道路公社における 有料道路コンセッションの取り組み

平成29年2月7日
愛知県建設部道路維持課
有料道路コンセッション推進室

愛知県道路公社の概要

有料道路コンセッション導入の経緯

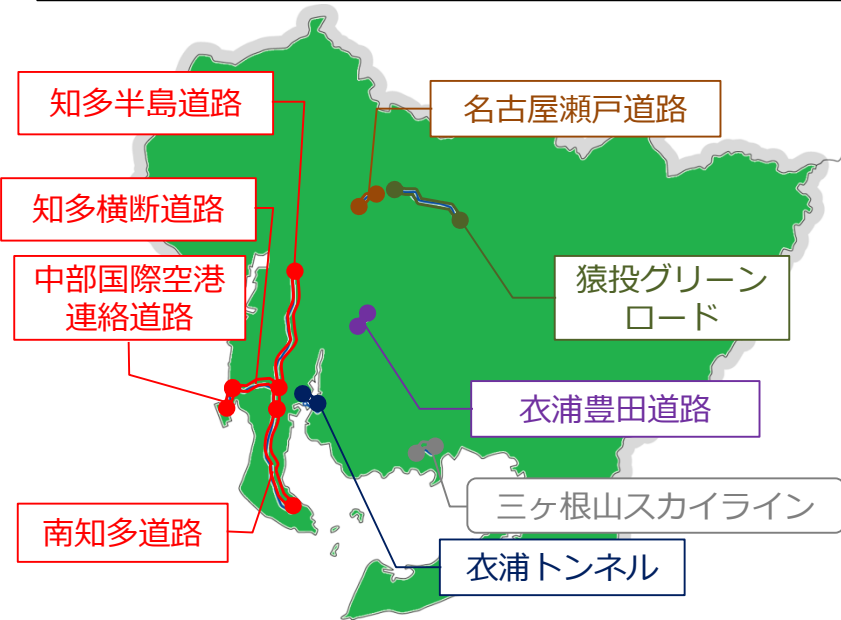
有料道路コンセッション事業スキーム

優先交渉権者の選定の概要

事業開始後の実施体制

愛知県道路公社 概要

- 昭和47年5月16日設立
- 基本財産（H28.4現在）
出資 73,579,525千円（内訳：愛知県 73,530,525千円(99.9%),豊田市 49,000千円（0.1%））
- 道路整備特別措置法に基づく有料道路8路線と道路運送法に基づく一般自動車道1路線の合計9路線の営業
- 現員数 92人（H28.4現在）（内訳：県派遣34人、公社固有29人、再任用等29人）



愛知県道路公社管理路線

有料道路名		延長 (km)	料金徴収期間	
道路整備特別措置法	知多4路線	知多半島道路	20.9	S45.7.15～H58.3.31
		南知多道路	19.6	S45.3.1～H58.3.31
		知多横断道路	8.5	S56.4.1～H58.3.31
		中部国際空港連絡道路	2.1	H17.1.30～H58.3.31
	衣浦トンネル	1.7	S48.8.1～H41.11.29	
	猿投グリーンロード	13.1	S47.4.1～H41.6.22	
	衣浦豊田道路	4.3	H16.3.6～H46.3.5	
	名古屋瀬戸道路	2.3	H16.11.27～H56.11.26	

供用延長、交通量、料金収入ともに**日本第一位**
(H25ベース、指定都市高速道路を除く)

有料道路名		延長(km)
運送法	三ヶ根山スカイライン	5.1

有料道路コンセッション導入の経緯

愛知県道路公社の管理する有料道路について、民間事業者による運営の検討開始

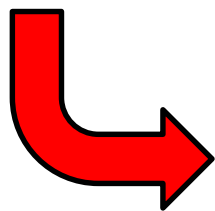
- ✓ 日本一元気な本県を牽引する原動力として、民間の力が必要。この民間の力が最大限発揮されるためには規制改革が重要。
- ✓ これまでの我が国ではインフラの運営は官が独占。PFI法の改正によりコンセッションが制度化されたが、道路は対象外。この状況をまず愛知から打開したい。



- 道路整備特別措置法では、一般国道又は都道府県道の新設又は改築し、料金を徴収できる者は**地方道路公社及び道路管理者に限定**

第10条（地方道路公社の行う一般国道等の新設又は改築）

第18条（有料道路管理者の行う道路の新設又は改築）



これらの制限を緩和し、民間事業者による有料道路事業（道路整備特別措置法）の運営を認める、**構造改革特区制度による規制の特例措置に関する提案を実施**（H24.2）

有料道路コンセッション導入の経緯

平成27年4月3日 構造改革特別区域法の一部を改正する**法案が閣議決定**

平成27年7月8日 構造改革特別区域法の一部を改正する**法律が国会で成立**

➡ 公社管理道路の**民間事業者による運営が可能に**

① 民間事業者による料金の収受

道路整備特別措置法において、料金は公社が徴収し、その収入とするとされている。
⇒コンセッションの場合、**料金を民間事業者の収入として収受させる特例**を措置

② 民間事業者による料金の決定

料金は、**公社が許可等を受けた料金を上限として、民間事業者が弾力的に決定**する。
※ 現行どおり、料金に利潤は含まない。（民間運営の結果生じる利益を民間事業者に付与することは可能）
※ 公社が民間事業者から徴収する運営権対価の額を、国土交通大臣が認可し、建設債務の償還を担保

③ 安全や利用者利便の確保

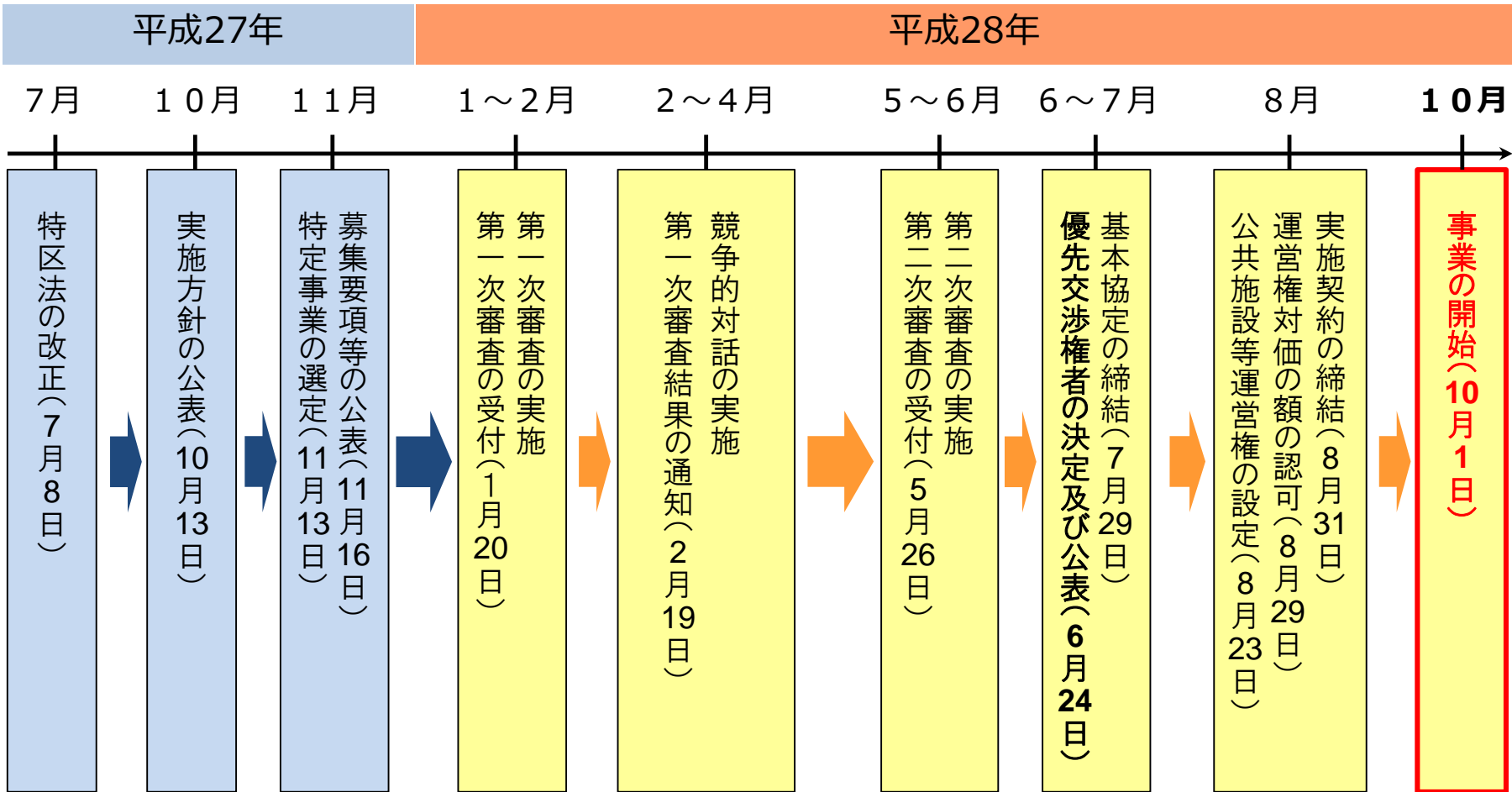
民間事業者による適正な事業の実施（**安全や利用者利便**）については、**公社がPFI法に基づく契約や監督
手続により確保**する。
※ 道路管理の最終的な責任を負う主体は引き続き公社。（国土交通大臣は、民間事業者への直接的な監督を行わない。）

平成27年9月9日 愛知県 国家戦略特別区域 **区域計画が国により認定**

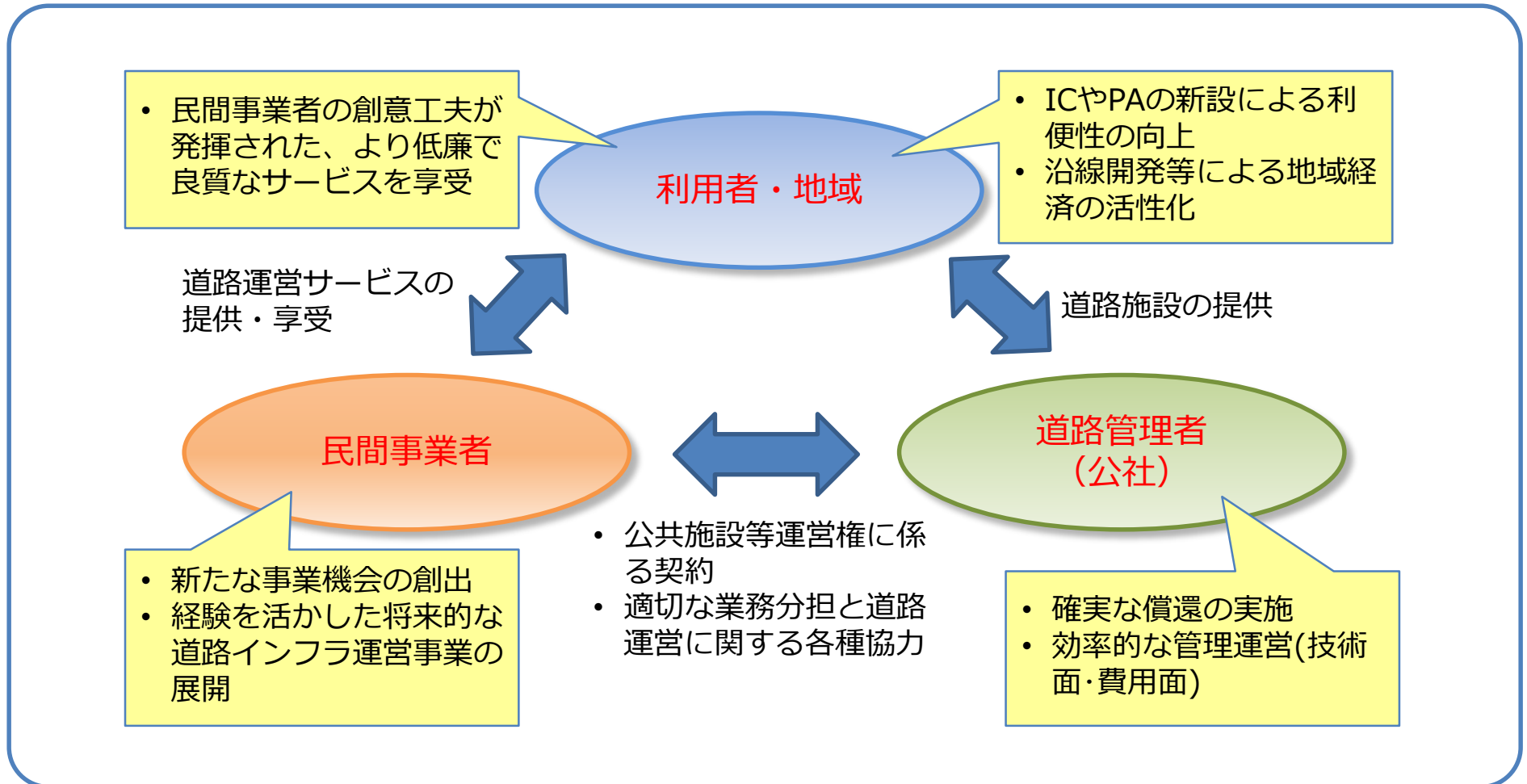
➡ **愛知県において公社管理道路の民間事業者による運営が可能に**

有料道路コンセッション導入の経緯（実施スケジュール）

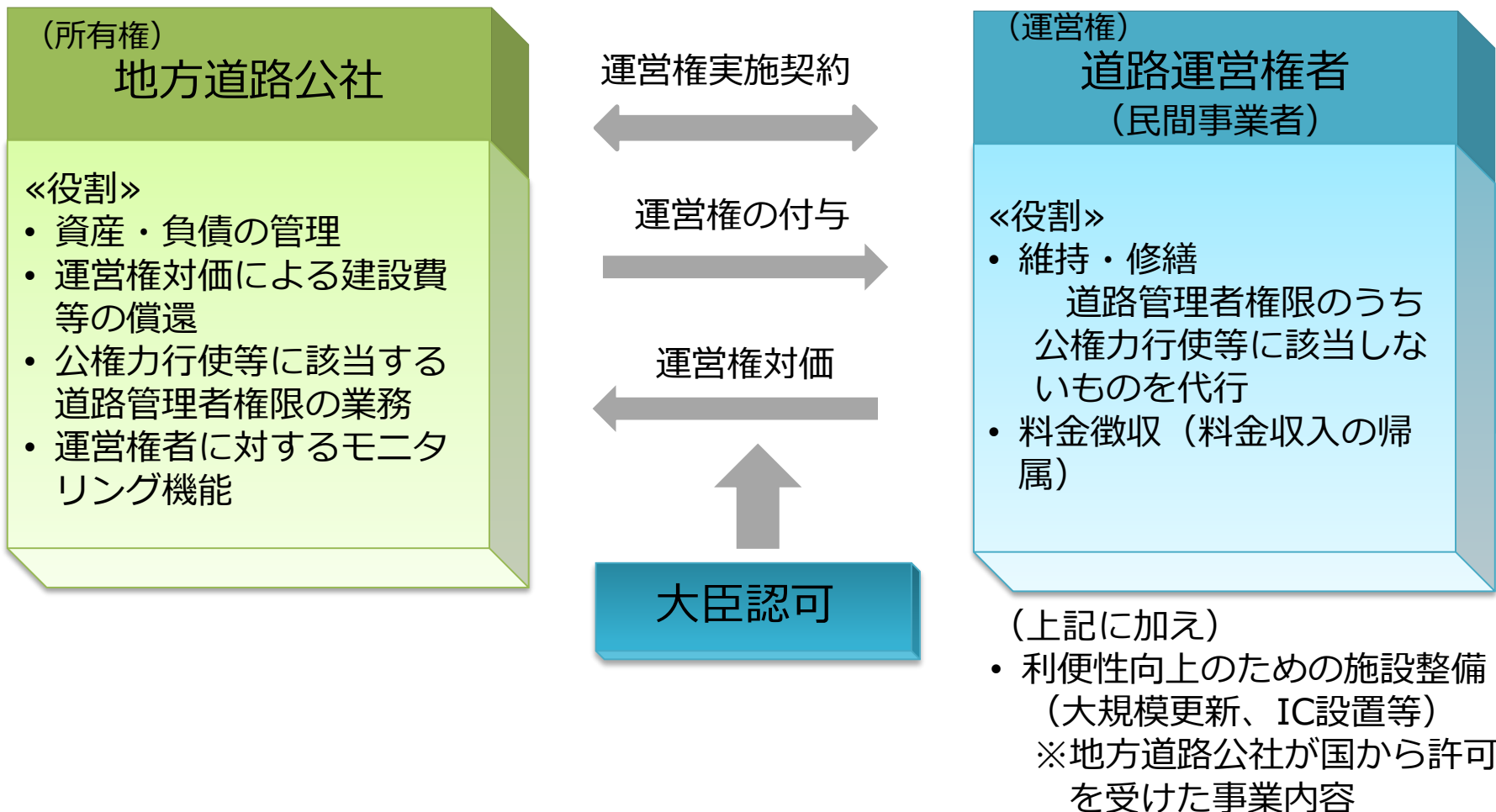
○ 法改正後、概ね1年を目途に優先交渉権者を決定、速やかに実施契約を締結して運営を開始



愛知有料道路コンセッションが目指す三方一両得の姿

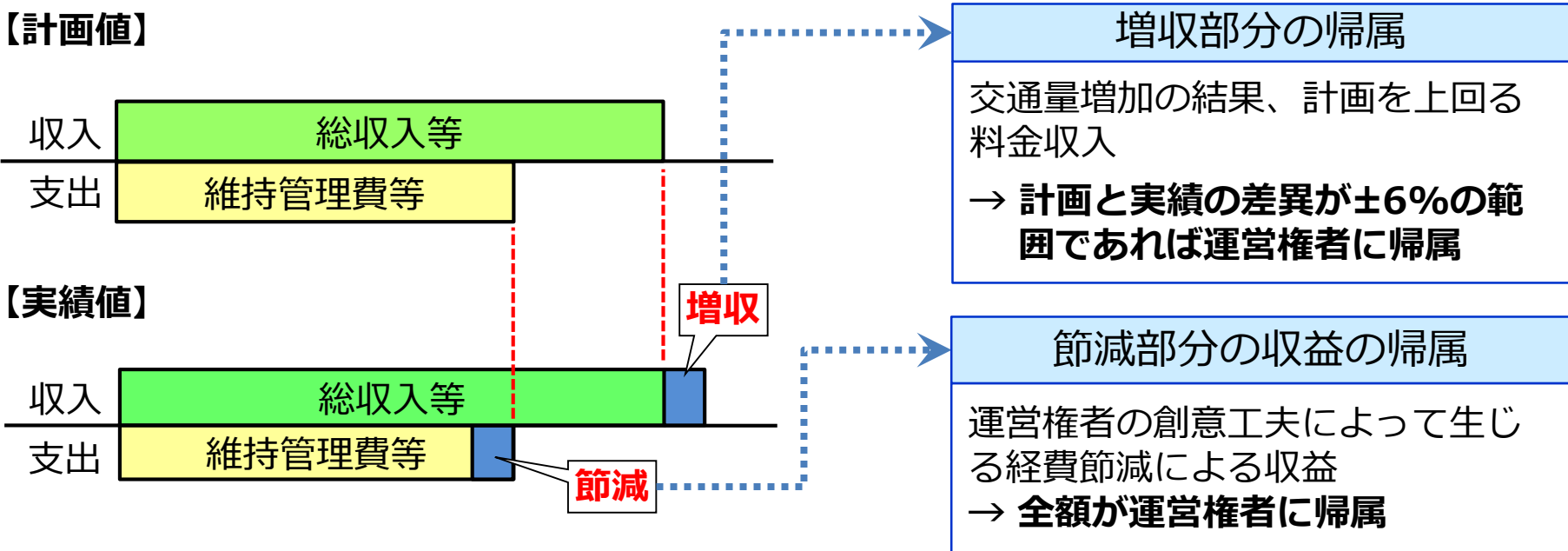


公社と道路運営権者の役割分担



運営権者へのインセンティブの付与

- 民間事業者の創意工夫による集客の取組を促すため、**民間運営の結果生じる収益増加について、民間事業者への帰属を認める**
- **民間事業者への帰属を認める範囲は、過去の実績を元に公社と民間事業者の負担が50%となるよう計画料金収入の±6%と設定**
- **経費節減**によって生じた収支差は**民間事業者に帰属**



有料道路コンセッションの事業スキーム（検討を行ったポイント）

国内初の有料道路コンセッションの取組として、検討を行ってきた主なポイント

- 事業変更を行い、利便性向上のためIC・PAの新設、利用者負担の均衡を図るための料金の変更、知多4路線のプール化等を実施



コンセッションの核となる知多4路線について、約30年間の事業期間を確保

知多4路線	平成58年3月31日
知多3路線	平成40年2月1日
中部国際空港連絡道路	平成47年1月29日
猿投グリーンロード	平成41年6月22日
衣浦トンネル	平成41年11月29日
衣浦豊田道路	平成46年3月5日
名古屋瀬戸道路	平成56年11月26日

平成26年12月24日 知多4路線の事業変更許可に関する道路管理者同意について、県議会で可決

（衆議院解散により特区法廃案となり、申請は延期）

平成27年7月8日 特区法改正

平成27年9月7日 知多4路線の事業変更許可申請

平成27年9月9日 知多4路線の事業変更許可
（国家戦略特別区域計画の認定と同日付）

知多4路線事業変更許可事項

- ・ 工事の予算の変更（194億円の新規投資を実施）
- ・ 料金の変更（中部国際空港連絡道路 普通車：360円⇒180円）
（知多半島道路 通勤時間帯割引の実施：平日の通勤時間帯（6時～9時,17時～20時）3割引）
- ・ 知多4路線のプール化
- ・ 料金徴収期間の延長（知多3路線 ～H40.2.1,中部国際空港連絡道路 ～H47.1.29 ⇒ 知多4路線 ～H58.3.31）

有料道路コンセッションの事業スキーム（知多4路線事業変更許可概要）

●パーキングエリア（PA）の新設

- ◆ 既存PAは4箇所
- ◆ PA間が離れており、新設PAを計画
- ◆ 知多半島道路に大府PA(下り) (仮称)、阿久比PA(上り) (仮称)を新設

●りんくうIC出口の追加

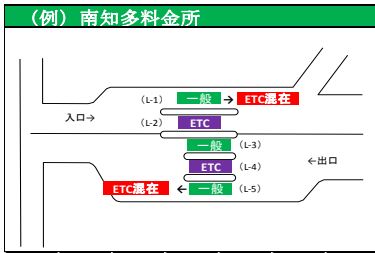
- ◆ 大規模店舗等の出店により、りんくうICで発生が予想される渋滞を解消するため、りんくうIC出口の追加

●中部国際空港連絡道路の料金引下

	現行料金 (片道)	引下げ料金 (片道)
普通車	360円	180円
中型車	410円	210円
大型車	620円	310円
特大車	980円	490円
軽自動車等	310円	150円

●一般レーンの「ETC/一般」混在レーン化

- ◆ ETC利用率が高まったことによる利用者の安全性、利便性の向上
- ◆ 一般レーンの入口、出口それぞれ1レーンを「ETC/一般」混在レーンに変更
 - 対象料金所 6箇所 ●



●知多半島道路の通勤時間帯割引の実施

- ◆ 対象：全車種（ETC無線走行対象）
- ◆ 平日 通勤時間帯（6時～9時,17時～20時）
- ◆ 大高IC～半田ICで実施
- ◆ 通行料金の3割を割引 (例)
 - 普通車：大高IC～半田IC間（片道）の場合
現行460円→割引後330円

●武豊北IC(仮称)の新設

- ◆ 半田IC～武豊IC間の距離が知多半島道路、南知多道路の中で最長（5.8km）
- ◆ 半田IC, 武豊ICの混雑を緩和

●道路設備等の機能向上

- ◆ 道路利用者の安全確保のために道路情報板の機能向上、可変式規制標識の高輝度化、ITVカメラの操作性向上
 - 道路情報板 76基
 - 可変式規制標識 40基
 - ITVカメラ 33台

●橋梁の大規模修繕

- ◆ 知多半島道路、南知多道路の橋梁は、床版防水設置基準策定以前の昭和40年代に施工されており、鉄筋コンクリート床版に防水は施されていない
- ◆ 床版の耐久性を向上させ、橋梁の長寿命化を図るために、床版防水を実施
 - 知多半島道路 46橋
 - 南知多道路 34橋

民間事業者の参入を促すために、民間事業者から意見を踏まえ、配慮した事項

① 投資家にとって十分なリターン水準を確保した事業条件

- 財務指標を考慮し、一時金割合を設定
- 需要変動を原因とする減収について、一定の割合を下回る部分は公社が負担
- 現行料金を上限として、弾力的に料金設定が可能。上限を超える料金を設定する場合は、あらかじめ議会の承認、国土交通大臣の許可が得られれば可能

② 競合路線の影響を見込んだ運営権対価（最低価格）の設定

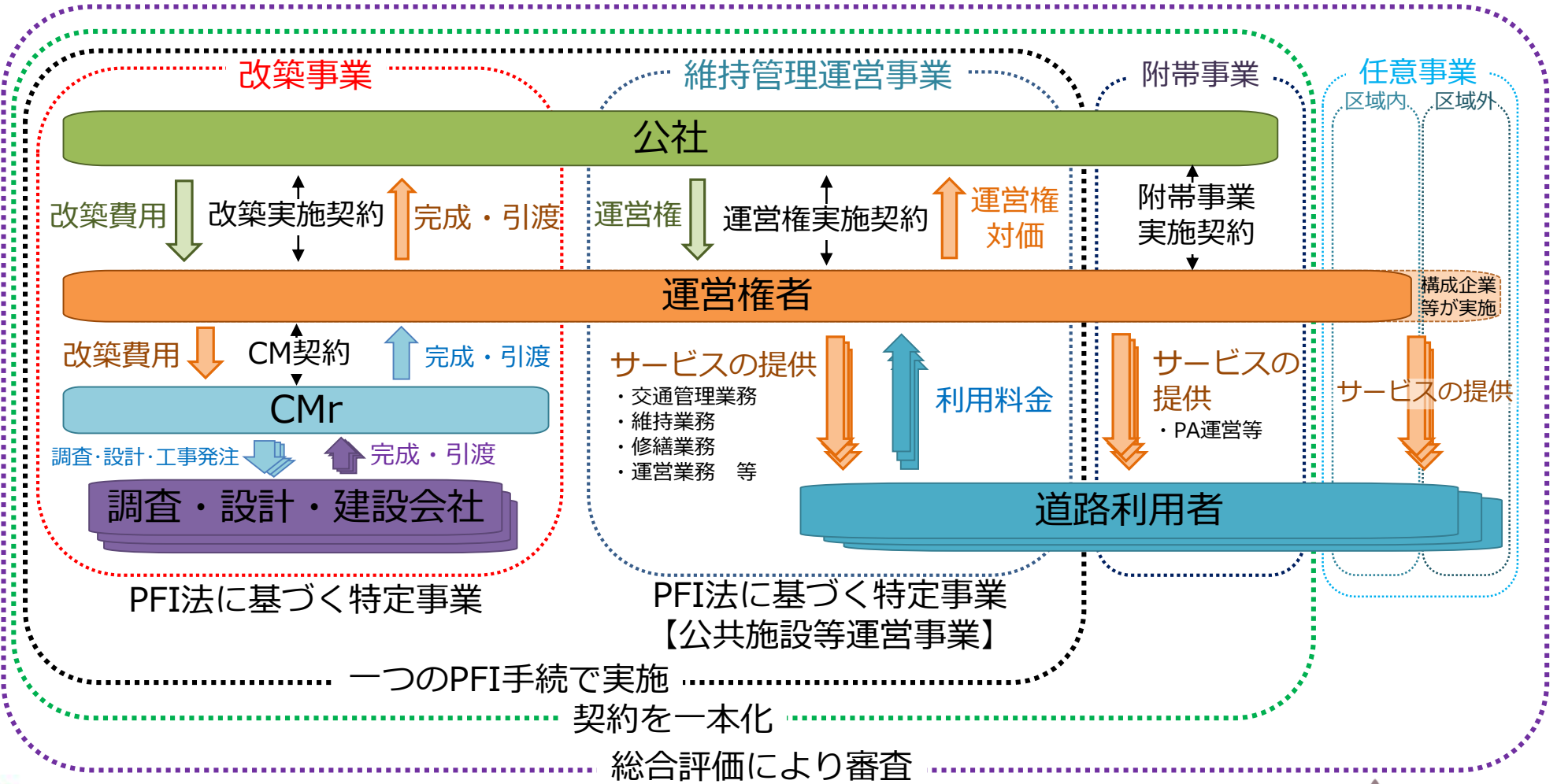
- 予見可能な競合路線の供用を予め見込んで、事業計画に沿った運営権対価（最低価格）を設定

③ 幅広い民間事業者からの応募

- 応募に参加する多くの「民間事業者」に対して、幅広く応募の門戸を開く

有料道路コンセッションの事業スキーム（契約スキーム）

- 維持管理運営事業（公共施設等運営事業）と、利便性向上のための施設整備（改築事業）を一つのPFI手続で実施
- パーキングエリアの売店の運営等の附帯事業についても契約を一本化
- 優先交渉権者の選定にあたっては、任意事業（区域内、区域外）の提案についても評価



有料道路コンセッションの事業スキーム（附帯事業）

- 維持管理・運営事業と一体的に、対象路線の休憩所等附帯施設において、運営権者が店舗及び自動販売機の運営・営業を行う。

附帯事業（運営権設定対象外）

区分		休憩施設名	業務内容				
			食堂	売店	自販機	その他	
既設 P A	知多半島道路	上り	大府 P A	●	●	●	△
		下り	阿久比 P A	●	●	●	△
	南知多道路	上り	武豊 P A	道路区域外で既に他企業が運営 (連結許可)			
		下り	美浜 P A	-	-	●	-
	猿投グリーン ロード	上り	西広瀬 P A	-	-	●	-
		下り		-	-	●	-
新設 P A 隣接区域※	知多半島道路	上り	阿久比 P A 隣接 区域の施設	△	●	●	△
		下り	大府 P A 隣接 区域の施設	△	●	●	△



【凡例】 ●：必須の業務 △：任意の業務

※新設PAにおいては、売店等の施設は道路区域外（PA隣接区域）に設置する

- 事業区域内及び事業区域外において、提案事業（ソフト・ハードを問わない）の実施が可能。 → 沿線開発を含めた地域経済の活性化の促進を目指す。

任意事業（運営権設定対象外）

事業区域内
における事業

- PAの中の収益施設等の提案を期待



【（例）知多半島道路
下り線・阿久比PA】

事業区域外
における事業

- 沿線開発等の提案を期待



【（例）中部国際空港
連絡道路】

（応募企業または応募グループ内企業、これらが出資する会社（運営権者を除く）による実施を想定）

有料道路コンセッションの事業スキーム（リスク分担）

- 民間事業者に過度な負担を強いることなく、リスクを官民で適切に分担することで、事業全体の効率性を高めることを狙う。

リスク分担（抜粋）

区分	公社	民間
経済リスク	○	△
需要変動リスク	△	△
不可抗力リスク (地震、豪雨等による自然災害等)	○	△
競合路線リスク	○	—



- 市場変動による物価変動は、一定の割合(1.5%)を超える増減について公社が負担又は公社に帰属



- 交通量予測に対する収入の増減分は、一定の割合(6%)を超えるものについて公社が負担又は公社に帰属



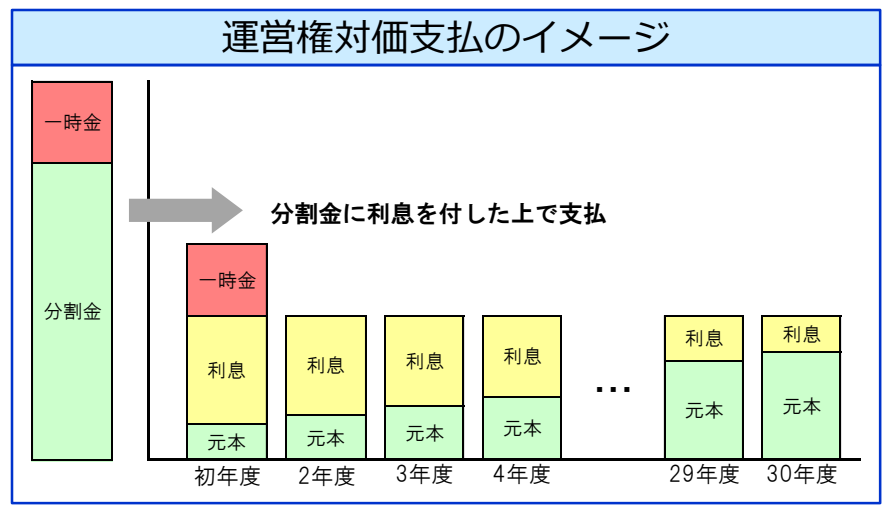
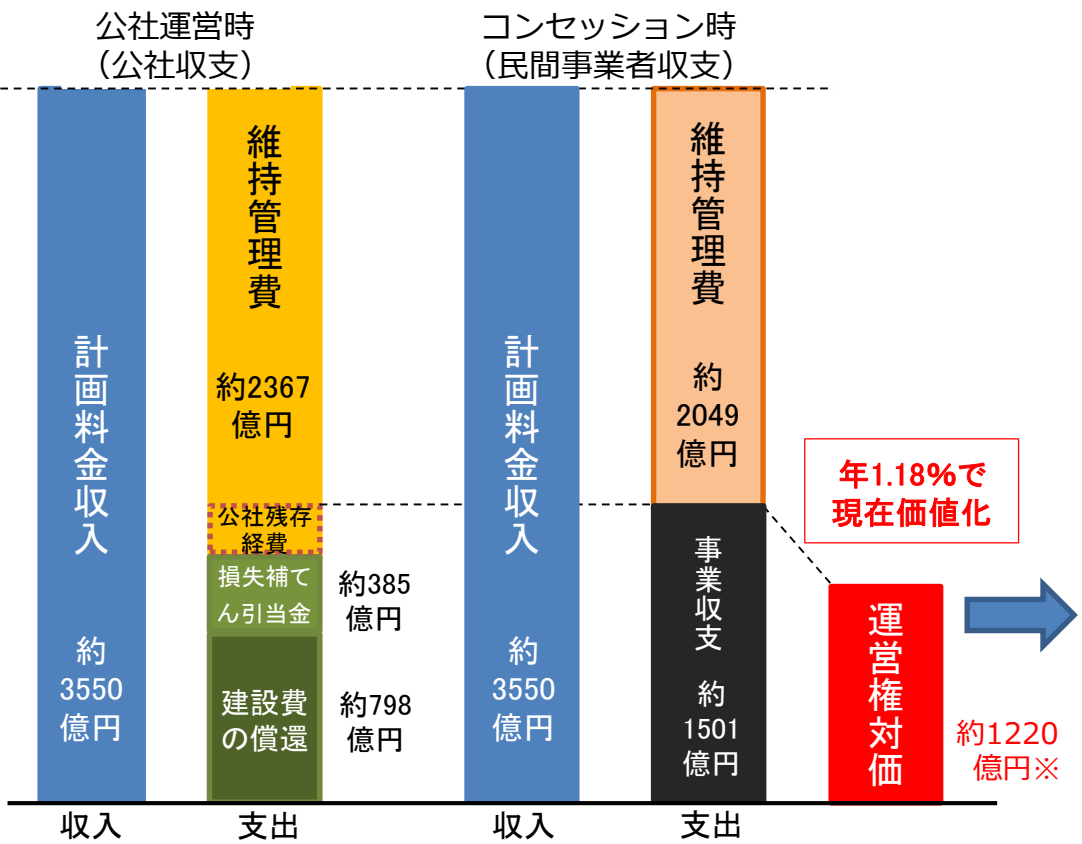
- 軽微な範囲の災害を除き、公社が災害復旧費用を負担



- 競合路線の新規開設等による計画収入額からの乖離は公社が負担若しくは公社に帰属

有料道路コンセッションの事業スキーム（運営権対価）

- 運営権対価は公社が引き続き事業継続した場合の事業収支と同程度となる水準を目安として算出
- 運営権対価は一時金（150億円）と分割金（元利均等払）で構成



- ※公社は受け取った対価を
- ・建設費の償還
 - ・公社の維持管理（公権力の行使、モニタリング等）
 - ・損失補てん引当金に充てる

※公社予定最低価 1,219.77億円（税抜）
うち一時金 150.0億円（税抜）

➡

運営権対価（優先交渉権者提案額）
1,377.0億円（税抜）
うち一時金 150.0億円（税抜）

(1) 優先交渉権者選定方法の概要

- 運営権設定路線の維持管理・運營業務等を通じて、民間事業者に効率的・効果的かつ安定的・継続的なサービスの提供を求め、地域経済の活性化等を図るものであり、民間事業者の幅広い能力・ノウハウを総合的に評価して選定することが必要



競争性のある随意契約である**公募型プロポーザル方式**を採用し、提案を総合的に評価

- **審査は二段階**で行うこととし、多くの民間事業者の応募を促すために一次提案は簡素に、二次提案は詳細に求め、これに必要な提案・検討の期間に配慮して応募スケジュールを設定

第一次審査：参加資格要件の充足及び基本的な事業の取組方針等を審査し
第二次審査参加者を選定

第二次審査：具体的な取組内容、対価等を審査し、優先交渉権者を選定

(2) 選定結果

- 募集要項を公表したところ、**5グループから応募**
- 民間事業者選定委員会において、第一次審査を行い、評価点が**上位の3グループを第二次審査参加者として選定**
- 第二次審査参加者3グループと行った競争的対話を経て、**2グループが第二次提案**
(1グループは実施体制が構築できないとして参加を辞退)



第二次審査の結果、評価点で上位となった
「前田グループ」を優先交渉権者として選定

○優先交渉権者「前田グループ」

代表企業：前田建設工業株式会社

構成企業：森トラスト株式会社

大和ハウス工業株式会社

大和リース株式会社

セントラルハイウェイ株式会社

連携企業：Macquarie Corporate Holdings Limited

提案された運営権対価の額 1,377億円（税抜）（うち一時金 150億円（税抜））

※なお、優先交渉権者と基本協定及び実施契約の締結に至らない場合における次点交渉権者として、「オリックス・経営共創基盤・ヴァンシハイウェイコンソーシアム」を選定

事業開始後の実施体制

コンセッション実施時における公社・運営権者の役割

事業開始前

公社	資産・負債の管理	
	維持管理・ 運営業務	交通管理業務
		維持業務
		施設点検及び修繕業務
		危機管理対応業務
		運営業務（料金徴収）
利便施設等 運営業務	PAの運営	



事業開始後

公社	資産・負債の管理	
	維持管理・ 運営業務	公権力の行使にかかるもの
	運営権者のモニタリング	
運営 権者	維持管理・ 運営業務	交通管理業務
		維持業務
		施設点検及び修繕業務
		危機管理対応業務
		運営業務（料金徴収）
利便施設等 運営業務	PAの運営	

- 公社は資産・負債の管理、公権力の行使、モニタリングを行い、主な**維持管理運営業務は運営権者が実施**
- 業務縮小に伴い、**公社の人員は1/3に縮小**（県派遣職員の県への復帰、他団体への転籍等により対応）、事務所は1つに集約

事業開始後の実施体制

会議体の運営

- 株主総会：運営権者は、株主総会の資料、議事録等を公社に提出
- 取締役会：運営権者は、取締役会の資料、議事録等を公社に提出
- プロジェクト関連協議会：安定的に事業を継続するため、以下の会議体を設置

会議体名	目的	参加者	頻度
協議会	・ 契約、要求水準等の変更等、事業全般に係る公的な協議が必要な際にのみ開催	県・公社・運営権者	不定期
業務報告会	・ 要求水準の充足状況、課題の確認 ・ 運営権者の財務状況の確認	県・公社・運営権者	半期に一度程度
連絡会議	・ 要求水準の充足状況の確認 ・ 諸課題に対する進捗状況の確認及び情報共有	公社・運営権者	月に一度程度

第三者機関の設置

- 中立的かつ専門的な視点からのファシリテーションやアドバイス等を行う第三者機関を設置

会議体名	目的	参加者	頻度
第三者機関	本事業の目的（安全安心な有料道路、有料道路における「三方一両得」、地域の活性化など）の実現の確保	有識者（民間事業者選定委員会のメンバーから選任）	不定期