

# 【H29:先-3】平成29年度 有料道路事業に関する調査委託 (実施主体:千葉県)

千葉県基礎情報

・人口:6,257,886人(H30.1.1時点)

・可住地面積:3,554.4km<sup>2</sup>(H28.10.1時点)

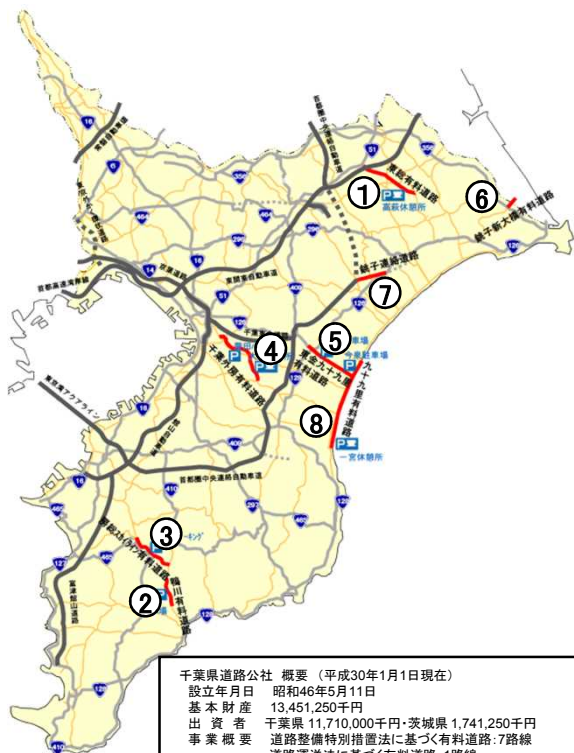
【事業分野:道路】 【対象施設:有料道路8路線】 【事業手法:コンセッション、包括委託、事業譲渡】

## 調査のポイント

- 千葉県道路公社の管理している有料道路において、官民連携事業を導入することにより、道路利用者、民間事業者、県・公社におけるメリットを整理。
- 検討対象とする官民連携事業の1つであるコンセッション方式について、愛知県で導入実績のある道路整備特別措置法に基づく有料道路事業のほか、これまで導入例の無い道路運送法に基づく自動車道事業を含めた路線を対象として、導入可能性及びその実現に向けた課題を検討。

## 調査対象地及び施設の概要

本調査においては、千葉県道路公社が管理運営する有料道路事業(対象路線:8路線)と、その附帯施設(休憩所・駐車場等)を対象とした。



■千葉県道路公社が管理運営する有料道路事業※1  
○運営中路線(延長、料金徴収期間、日平均交通量)※2

- ①東総有料道路  
(L=11.4km S63.04.21-H30.04.20 1,620台/日)
- ②鴨川有料道路  
(L=5.1km S42.04.21-H31.04.20 6,654台/日)
- ③房総スカイライン有料道路  
(L=10.0km S54.03.12-H31.04.20 5,526台/日)
- ④千葉外房有料道路  
(L=14.3km S55.02.1-H35.01.31 6,621台/日)
- ⑤東金九十九里有料道路  
(L=10.0km H10.03.20-H40.03.19 5,194台/日)
- ⑥銚子新大橋有料道路  
(L=1.7km H12.03.18-H42.03.17 4,541台/日)
- ⑦銚子連絡道路  
(L=5.9km H18.03.25-H58.03.24 5,655台/日)
- ⑧九十九里有料道路  
(L=17.2km S47.06.17-定めなし - 台/日)

全体延長 L=75.6km

【①~⑦:道路整備特別措置法、⑧:道路運送法】

千葉県道路公社 概要(平成30年1月1日現在)  
 設立年月日 昭和46年5月11日  
 基本財産 13,451,250千円  
 出資者 千葉県 11,710,000千円・茨城県 1,741,250千円  
 事業概要 道路整備特別措置法に基づく有料道路:7路線  
 道路運送法に基づく有料道路:1路線  
 計8路線の経営を行っている

※1:平成30年1月1日現在  
 ※2:平成28年度  
 (九十九里有料道路は工事により通行止め)

## 事業発案に至った経緯・目的

### ■事業発案に至った経緯

- 平成28年10月に愛知県道路公社が有料道路のコンセッション事業を実施している。
- 先行事例を参考として、県内全域に設置されている千葉県道路公社の管理している有料道路において、官民連携事業の導入の検討を実施することとした。

### ■目的

千葉県道路公社の管理運営している有料道路は、全国や県内各地との交流や連携を図るとともに、周辺観光地へのアクセス道路としての機能を有している重要な路線である。

千葉県道路公社の有料道路において、官民連携事業を導入することにより、民間における新たな事業機会を創出するとともに、民間事業者の創意工夫を活用し一層の利用者サービスの向上が見込まれる。また、新たな観光需要の掘り起こしや道路の周辺開発等による付加価値の向上により、地域経済の活性化が期待されることから、本事業における官民連携手法の導入の可能性について調査することを目的とする。

# 【H29:先-3】平成29年度 有料道路事業に関する調査委託 (実施主体:千葉県)

## 調査の流れ

- 1) 有料道路の現況と課題の整理
- 2) 事業化の検討
- 3) 民間のヒアリング
- 4) 財務面の定量評価
- 5) 調査の結果

## 調査内容

### ■各手法の分析

	コンセッション方式	事業譲渡方式※1,2	包括委託方式
スキーム図			
対象道路	①～⑧	⑧	①～⑧
主要メリット	利用者	利便性向上、任意事業による地域活性化	(特段なし)
	民間	長期的な安定収益の確保	一定期間の維持管理業務の確保
主要課題	県・公社	従来手法と比較して収益が増加	包括的維持管理活動によるコスト削減
	官民リスク分担	需要変動・不可抗力・瑕疵担保等のリスクの適切な分担	民間側での対応が不可能なリスクの見極め及び適切な分担
民間企業の関心※3	参画意欲は高いが、参画条件としては、事業期間の設定、十分な事業規模・利回り水準の確保等が求められている	一部企業に意欲が見られたが、民間企業のリスク負担が過度となる懸念あり	建設企業を中心に関心は見られたが、コンセッション方式・事業譲渡方式と比較して投資対象としての魅力は低い
財務分析	現状の試算ではコンセッション・事業譲渡方式※4は従来方式に対する財務メリットが大きく、次いで包括委託方式が優れる		

※1:事業譲渡方式は運送法道路(⑧)を対象として検討 ※2:期限付き譲渡における公社への再譲渡の可能性を考慮し、免許は休止を想定 ※3:過去に有料道路コンセッションをはじめとする類似事業への取組実績を有する企業を対象にヒアリングした結果 ※4:事業譲渡方式については、民間が負担すべき費用やリスクの詳細がコンセッション方式と異なる場合があるため、これが財務分析結果に及ぼす影響の有無について追加検討が必要

### ■調査の結果

- 道路利用者、民間事業者、県・公社の全てがメリットを享受することができる官民連携事業の実現に向けた課題が明らかになった
- ✓ 道路運送法におけるコンセッション・事業譲渡方式の実現方法及び可能性は、法令の解釈及び対応策の継続検討が必要
- ✓ コンセッション方式の実現可能性は、事業規模や利回り確保のため、改築工事等の新規投資の可能性を中心に追加検討が必要

## 今後の進め方

### ■今後の検討事項等

- ① 各手法の詳細な分析: 法令等の解釈、追加投資可能性の検討、道路事業等の収益性の試算及び維持管理費予測の精緻化による財務分析の詳細化、官民リスク分担の詳細検討を実施
- ② 任意事業の可能性の検討・収益の試算: 官民連携事業の導入による地域経済の活性化の可能性及び効果の概算を実施



道路利用者、民間事業者、県・公社の全てがメリットを享受できる官民連携事業の実現に向け、引き続き検討を進める。