

有料道路コンセッション特区

<提案のニーズ・背景>

現在、道路整備特別措置法に基づく有料道路を運営できる者は、都道府県等の道路管理者や地方道路公社などに限られており、民間事業者がその運営を行うことは想定されていない。平成23年にはPFI法が改正され、道路などの公共施設の運営権を民間事業者に付与する「公共施設等運営事業」が制度化されたが、現時点においては、道路整備特別措置法に基づく有料道路について公共施設等運営事業を導入するための条件は整っていないとされる。

こうした中、本県では、愛知県道路公社が管理する有料道路について、全国初となる、民間事業者による有料道路の運営の実現を目指す。

この提案は、これまでの制度のあり方に関する大幅な見直しを含むものであり、国の経済成長に大きなインパクトを与える規制改革の突破口として、政府主導により、国家戦略の観点からスピード感をもって取り組む「国家戦略特区」に相応しいと考える。

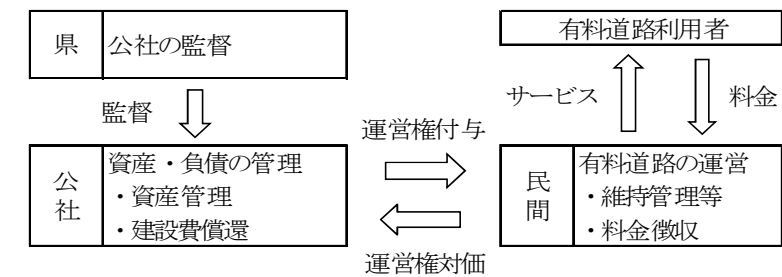
民間事業者による有料道路の運営（コンセッション方式の導入）による地域活性化と日本のインフラビジネス拡大への貢献

プロジェクトの内容	民間事業者による有料道路の運営を実現することで、民間における新たな事業機会の創出や、民間の創意工夫による低廉で良質なサービスの提供及び沿線開発を含めた地域経済の活性化を図る。また、日本のインフラビジネス拡大に貢献していく。
想定される実施主体	公社が、民間事業者に対し契約に基づき有料道路の運営権の一部を付与するものとするが、低廉で良質なサービス提供のみならず沿線開発を含めた地域経済の活性化を実現するため、それに相応しい民間事業者による運営を想定する。

プロジェクトの実施のために必要な措置

ア コンセッション方式の「道路」への対象拡大

概要	道路についても、公共による管理から、民間事業者による経営へと転換することにより、サービスの向上や公共施設を活用した新しい価値を生み出す経営手法である公共施設等運営権制度（いわゆる「コンセッション」）の導入を推進する。具体的には、地方道路公社の有料道路事業における活用等を推進する。
具体的提案	<p>1 民間事業者による有料道路事業の運営</p> <p>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た低廉で良質な利用者サービス等の提供を図るため、道路整備特別措置法に基づく有料道路事業について、コンセッションを導入し、公社が、民間事業者に対して運営権の一部を付与する。</p> <p>① 運営権付与の方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運営権の付与は、公社と民間事業者間の契約に基づき対価と引き換えに行う。 <p>② 付与する運営権の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徴収する料金収入等は民間事業者自らに帰属する。 ・民間事業者自らの費用負担において有料道路の維持・運営（道路管理者権限のうち公権力の行使に該当しないものに限る。）を行う。 <p>③ 運営権対価の価額</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公社が、あらかじめ、基準となる価額を算定・提示したうえで、民間事業者からの提案に基づき定める。 <p>④ 公社の機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有料道路に係る資産・負債の管理 ・民間事業者が納付する運営権対価による建設費等の償還 ・公権力の行使に該当する道路管理者権限の業務 ・民間事業者の運営に対するモニタリング機能



2 民間事業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利用者サービス向上や集客による増収、効率的管理に向けた取組を促すため、民間事業者による有料道路やPAの運営等の結果生じる増収や経費節減等の収支差（プラス）について、一定のルールを設けてインセンティブとして民間事業者に付与するとともに、減収や経費増加等により生じる収支差（マイナス）についても一定のルールを設けて民間事業者の損失とする。

《公社運営》

総収入（単価×利用者数/年×期間）等
維持管理費等

《民間事業者運営》

総収入（単価×利用者数/年×期間）等	増収
維持管理費等	節減

3 道路の利便性向上・維持のための料金徴収継続

《利便性向上のための料金徴収継続》

大規模更新やIC等利便性向上のための施設整備が必要な場合（民間事業者から提案のある場合を含む。）においては、民間における事業機会の拡大や、民間の創意工夫を活用して低廉で良質な利用者サービスの更なる向上を図るため、民間事業者がこれを行うことを認める。

この場合において、施設整備等に要した費用については料金収入で償うこととし、その料金徴収期間については負担の世代間公平の観点から、また、料金の額については現在の料金の額の範囲内でかつ道路の利便性（定時性・高速性）・安全性を損なわないことを条件に、民間事業者の提案も求めながら、弾力的に設定する。

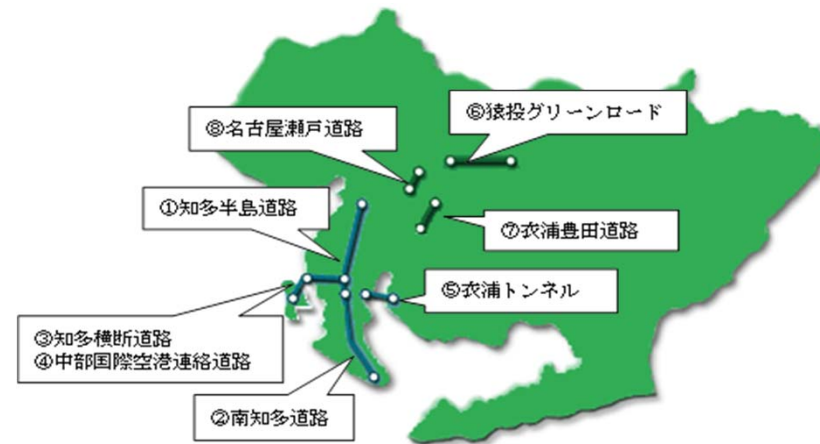
《維持管理費用の安定確保のための料金徴収継続》

定時性や高速性など期待される適正なサービス水準の維持に必要な維持管理費用を受益者負担により安定的に確保するため、料金徴収期間満了後においても、維持管理費用相当額について料金徴収を継続する。

（具体的提案）

【民営化を目指す有料道路】

現在、公社が運営する道路整備特別措置法に基づく道路のうち、小牧東インター有料道路と小坂井バイパスを除く、8路線の運営権を民間事業者に付与する方向で検討中。



路線名	延長(km)	料金徴収期間
①知多半島道路	20.9	S45.07.15 - H40.02.01
②南知多道路	19.6	S45.03.01 - H40.02.01
③知多横断道路	8.5	S56.04.01 - H40.02.01
④中部国際空港連絡道路	2.1	H17.01.30 - H47.01.29
⑤衣浦トンネル	1.7	S48.08.01 - H41.11.29
⑥猿投グリーンロード	13.1	S47.04.01 - H41.06.22
⑦衣浦豊田道路	4.3	H16.03.06 - H46.03.05
⑧名古屋瀬戸道路	2.3	H16.11.27 - H56.11.26
合計(8路線)	72.5	

該当法令等

道路整備特別措置法第10条、第15条、第23条、第42条等

その他特記事項

民間事業者の参入を妨げることのないよう、必要に応じて、官民のイコールフットイングを図るために必要な税制上の措置を講じること。

イ 沿線開発に係る農地転用許可に関する特例措置

概要

現在、農地転用については、4ha超が大臣許可、2ha超4ha以下は知事許可で大臣協議が必要となっているが、許可に係る事前調整等の手続きに時間を要している。今回、道路コンセッション方式の導入により、有料道路の運営権を買い取り、自ら有するノウハウを生かして道路運営に参入しようとする民間事業者が行う沿線開発に係る農地転用に関しては、長期に亘る事前調整や協議をなくすことによって、地域の実情に応じた土地利用調整や許可事務の迅速化を可能とし、民間事業者の創意工夫を、道路の運営のみならず、沿線開発にまで広げ、地域活性化に最大限生かしていく。

具体的提案

- 農地転用許可の特例
上記のコンセッション方式の導入により、愛知県道路公社から有料道路の運営権の一部を付与された民間事業者による開発に係る4ha超の農地転用については都道府県知事の許可に、2ha以下の農地転用については市町村長の許可とする。
- 農地転用許可に係る農林水産大臣の協議の廃止
同様に、2ha超4ha以下の農地転用許可に係る農林水産大臣の協議を不要とする。

該当法令等

農地法第4条第1項、第5条第1項、附則第2項

日本経済再生に向けた効果

このプロジェクトの実施により、下記の「日本再興戦略」の成果目標（KPI）の達成に貢献できる。

- ◆今後10年間でPPP/PFIの事業規模を12兆円（現状4.1兆円）に拡大する
（日本産業再興プラン 5 立地競争力の更なる強化 ②公共施設等運営権等の民間開放（PPP/PFIの活用拡大））