

# 内閣府 地方創生推進室資料

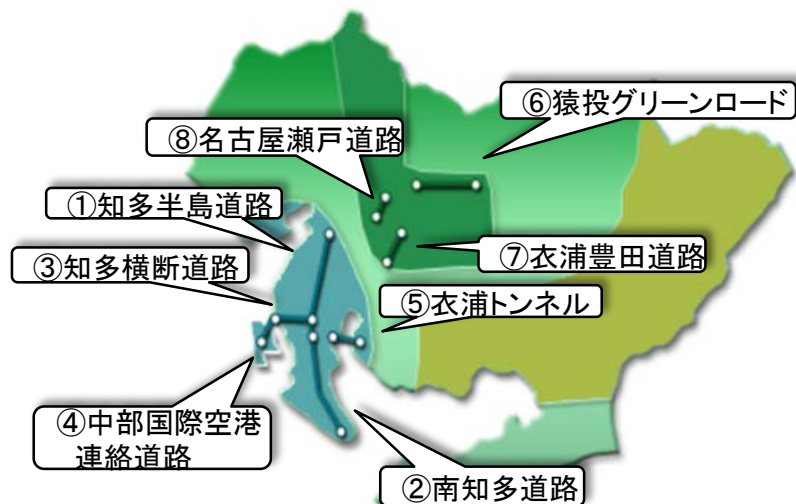
---

平成27年2月25日

# 愛知県道路公社におけるコンセッション方式の導入

## 経緯(愛知県からの構造改革特区提案)

- H24.3 愛知県から、有料道路分野に民間企業が参入できる特別の措置を求める**構造改革特区提案**(第21次提案)
- H24.8 **構造改革特別区域の第21次提案に対する政府の対応方針(構造改革特区推進本部決定)**において、愛知県と速やかに協議し、平成25年5月を目途に結論を得る旨決定
- H25.5 愛知県から、「民間事業者による有料道路事業の運営の実現について」の提案
- H26.5 **構造改革特別区域の第24次提案等に対する政府の対応方針(構造改革特区推進本部決定)**  
**【別表1】新たに構造改革特区において講じるべき規制の特例措置**  
**「民間事業者による公社管理有料道路の運営を可能とするため、公共施設等運営権を有する民間事業者に料金徴収権限を付与する等の道路整備特別措置法の特例を設けることとする。」**
- H26.6 「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプランに係る集中強化期間の取組方針について」(民間資金等活用事業推進会議決定)  
**「地方道路公社の有料道路事業における公共施設等運営権方式の導入に向けた法制上の措置」**が盛り込まれる
- H26.6 『日本再興戦略』改訂2014(閣議決定) **構造改革特区推進本部決定に基づき早期に法制上の措置を講ずる旨記載**
- H26.10 民間事業者による公社管理有料道路の運営を可能とする**「国家戦略特別区域法及び構造改革特別区域法の一部を改正する法律案」**を臨時国会に提出
- H26.11 審議未了により廃案
- H27.3 「国家戦略特別区域法及び構造改革特別区域法の一部を改正する法律案」を**今国会へ再提出予定**



対象予定8路線  
コンセッション方式

路線名		延長 (km)
①	知多半島道路	20.9
②	南知多道路	19.6
③	知多横断道路	8.5
④	中部国際空港連絡道路	2.1
⑤	衣浦トンネル	1.7
⑥	猿投グリーンロード	13.1
⑦	衣浦豊田道路	4.3
⑧	名古屋瀬戸道路	2.3
⑨	小牧東インター有料道路	1.6
⑩	小坂井バイパス	0.9
全体		75.0

# 構造改革特別区域法の改正「公社管理の有料道路運営の民間開放」

## 現行制度の考え方

- 道路整備特別措置法に基づく有料道路制度は、道路の整備を促進するため、借入金により整備し、通行料金を徴収してその返済に充てるもの。
- 公社管理有料道路における料金の徴収主体は、地方道路公社に限定されている。



構造改革特別区域内において、地方道路公社がPFI法の規定により公社管理道路運営権を設定する場合には、民間事業者に料金を收受させることとし、民間事業者による公社管理有料道路の運営を可能とする。

## コンセッション方式（公共施設等運営権方式）

- 利用料金の徴収を行う公共施設について、施設の所有権を公共主体が有したまま、施設の運営権を民間事業者を設定する方式

(イメージ)

(所有権)

地方道路公社

運営権の設定

(運営権)

民間事業者

対価の支払

↑料金

利用者

# 構造改革特区法案(公社管理有料道路コンセッション)のポイント

## 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。

※ 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。)

# 今後のスケジュール(想定)

構造改革特別区域法案 閣議決定・今国会へ提出



審議・成立・施行

構造改革特別区域計画の認定申請  
(愛知県⇒内閣総理大臣)



認定(内閣総理大臣(国土交通大臣の同意))



愛知県道路公社がPFI法に基づく手続きを実施

- ・実施方針の公表
- ・民間事業者の公募、審査、選定
- ・民間事業者との契約締結 等



民間事業者による運営開始