

愛知県有料道路運営等事業

優先交渉権者選定結果

平成28年6月24日

愛知県道路公社

1. 事業概要

(1) 事業名称

愛知県有料道路運営等事業

(2) 事業の対象となる公共施設等の種類

愛知県道路公社（以下「公社」という。）が管理する有料道路等

(3) 公共施設等の管理者等

愛知県道路公社 理事長 川崎 昭弘

(4) 事業方式及び内容

募集要項等に定める手続で選定された優先交渉権者の設立したSPCは、公社が管理する有料道路について公共施設等運営権（PFI法第2条第7項に定める公共施設等運営権をいう。以下「運営権」という。）の設定を受けて、運営権を設定された選定事業者（以下「運営権者」という。）となる。

運営権者は、公社との間で公共施設等運営権実施契約（以下「実施契約」という。）を締結し、以下の事業を実施する。

1) 運営権設定路線の維持管理・運營業務

運営権者は、運営権設定路線において、道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号。以下「特措法」という。）第14条に定める「道路の維持、修繕」を行うものとし、具体的には以下の業務を行うものとする。

① 交通管理業務

道路巡回業務、交通管制業務

② 維持業務

路面清掃業務、休憩施設等清掃業務、公衆トイレ清掃業務、排水施設清掃業務、植栽管理業務、雪氷対策業務等

③ 施設点検及び修繕業務

舗装点検及び修繕業務、法面、函渠及び擁壁等点検及び修繕業務、橋梁点検及び修繕業務等

④ 危機管理対応業務

災害対策活動業務、通行規制業務、道路啓開業務等

⑤ 運營業務

料金徴収業務等

⑥ 引継業務

2) 改築業務

運営権者は、運営権設定路線のうち知多4路線において、公社の費用負担により、以下の改築業務を行うものとする。

- ① 半田インターチェンジ～武豊インターチェンジ間に武豊北インターチェンジ（仮称）の新設
- ② りんくうインターチェンジ出口の追加
- ③ 大府パーキングエリア（下り線）（仮称）の新設
- ④ 阿久比パーキングエリア（上り線）（仮称）の新設
- ⑤ 一部料金所における一般レーンの入口・出口の一部レーンを、ETC／一般混在レーンに変更
- ⑥ 橋梁床版防水工事の実施
- ⑦ 道路情報板等の機能向上工事の実施

3) 附帯事業及び任意事業

運営権者は、附帯事業及び任意事業を、自らの責任と費用で実施する独立採算事業として実施するものとする。なお、優先交渉権者の選定の過程において、これらの事業に関する提案を受け付け、評価するものとする。

(5) 事業期間

A) 運営権の存続期間

運営権の存続期間は、実施契約に定める日に始まり、特措法第10条又は第11条に基づき国土交通大臣の許可を受けた、運営権設定路線の料金徴収期間の満了をもって終了する。

ただし、料金徴収期間の満了前であっても、徴収した料金収入をもって運営権設定路線の建設等に要した債務の償還等が完了した場合には、運営権の存続期間が短縮される場合がある。

運営権設定路線	存続期間終了期日
知多4路線	平成58年3月31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

B) 運営権存続期間の延長等

運営権存続期間中において、道路の改築や、橋梁の改築更新などの大規模更新（以下「改築等」という。）が必要となり、公社が、特措法第10条又は第11条の許可を受ける等によって料金徴収期間が延長される場合、公社は、当該改築等を本事業に含めるための実施契約の変更を協議するものとする。

(6) 利用料金

運営権者は、公社が、特措法第10条又は第11条に基づき国土交通大臣許可を受けた料金の額（公社が料金割引を実施している場合にあっては当該割引後の料金の額。以下同じ。）を上限として、弾力的に料金の額を設定し、これを自らの収入として徴収することができる。

運営権者が、料金の額を設定するにあたっては、PFI法第23条第2項に基づき、あらかじめ、公社に届け出なければならない。

なお、一部の期間で公社が国土交通大臣許可を受けた料金の額の上限を超える場合については、例えば、混雑する時期は料金を上げ、その代わりに閑散時期は料金を下げて年間を通せば道路利用者の負担増にならない仕組みになっているなど、一定期間を通せば利用者に理解が得られるような料金体系となっている場合は、あらかじめ議会の議決を経たうえで、公社が改めて国土交通大臣に許可を申請する。

2. 経緯

優先交渉権者選定までの主な経緯は以下のとおりである。

実施方針の公表	平成27年10月13日
特定事業の選定及び公表	平成27年11月13日
募集要項等の公表	平成27年11月16日
参加表明書及び第一次審査資料の提出期限	平成28年1月20日
第一次審査結果の通知	平成28年2月19日
現地見学会の実施	平成28年3月1日 ～平成28年3月3日
競争的対話の実施 十分な意思疎通が図られたことが確認できた場合、個別対面の場において競争的対話の終了を相互に宣言するものとし、その結果、最大4回まで実施した。	平成28年3月18日 ～平成28年4月27日
第二次審査資料の提出期限	平成28年5月26日
優先交渉権者の選定及び公表	平成28年6月24日

3. 優先交渉権者選定方法

(1) 選定方法の概要

本事業は、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であることから、PFI事業実施プロセスに関するガイドラインに示される事業者選定フロー及び民間事業者の募集、評価・選定にあたっての基本的な考え方を踏まえ、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した。

優先交渉権者の選定は、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する「第一次審査」と、第二次審査参加者との競争的対話を踏まえ、具体的な取組内容、実施時期、対価等を審査し、優先交渉権者を選定する「第二次審査」の二段階に分けて実施した。

なお、第一次審査における評価点は第二次審査に引き継いでいない。

(2) 優先交渉権者の選定の体制

公社は、優先交渉権者を選定するにあたり、愛知県有料道路運営等事業に関する民間事業者選定委員会（以下「委員会」という。）を設置し、委員会における評価を受けて、第二次審査参加者並びに優先交渉権者及び次点交渉権者を選定した。

委員会のメンバー及び開催経緯は次のとおりである。

<委員会のメンバー>

委員長	椎名 武雄	日本アイ・ビー・エム株式会社 名誉相談役
副委員長	宮田 秀明	東京大学名誉教授
委員	清水 雅彦	慶應義塾常任理事
委員	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授
委員	藤本 欣伸	西村あさひ法律事務所 弁護士
委員	山田 泉	デロイト トーマツ ファイナンシャル アドバイザリー 合同会社 パートナー
委員	市川 育夫	愛知県建設部長
オブザーバー	岡田 孝	株式会社日本総合研究所 総合研究部門 主席研究員
オブザーバー	山田 祥文	愛知県建設部技監
オブザーバー	山田 三裕※	愛知県道路公社常務理事

※異動のため平成28年4月1日より川瀬 一夫が就任

<委員会の開催経緯>

第1回	委員会	平成27年	9月18日
第2回	委員会	平成27年	11月10日
第3回	委員会	平成28年	1月18日
第4回	委員会	平成28年	2月16日
第5回	委員会	平成28年	6月3日
第6回	委員会	平成28年	6月9日
第7回	委員会	平成28年	6月24日

(3) 第一次審査

第一次審査は、第一次審査参加者の中から第二次審査参加者を選定するものである。
第一次審査は次のとおり実施した。

<第一次審査参加者>

Aグループ

Bグループ（グループを構成する企業9社）

Cグループ

Dグループ（グループを構成する企業4社）

Eグループ（グループを構成する企業7社）

①資格審査

公社は、第一次審査書類に含まれる資格審査書類について、募集要項に示す参加資格要件を充足しているかどうか審査を行った結果、全ての第一次審査参加者において参加資格要件を満たしていることを確認した。

②提案審査

第一次審査参加者が提案する基本的な事業の取組方針や地域活性化に関する取組方針等が適切なものとなっているかどうかについて審査を行った。

委員会は、第一次審査書類に含まれる提案審査書類について協議及び「募集要項 添付資料1 優先交渉権者選定基準」（以下「選定基準」という。）に基づく採点を行い、

その結果を公社に報告した。

③提案審査における審査基準

A) 審査項目

提案審査書類における審査項目及び評価のポイントは、選定基準に記載のとおりである。

B) 採点方法

審査項目の配点は、選定基準に記載のとおりである。

委員が審査を行うにあたっては、審査項目ごとに評価のポイントに挙げた事項を考慮した上で、その提案が優れていると認められるものについては、その程度に応じて加点を行った。

なお、運営権対価の額については、算出根拠及びその過程に関する説明は求めるが、その大小により加算点を付与することはなく、また、第二次審査に向けての拘束力は持たせないこととした。ただし、提案された価格が募集要項等に示された運営権対価の基準となる価格を下回る場合は失格とすることとしていたが、該当する応募者はいなかった。

それらを踏まえ、委員会は、委員が採点した各提案を求める項目の採点の平均点を算出し、その合計点の優劣によって順位を決めた。

④委員会の採点結果

委員会における第一次審査参加者の採点結果は、以下のとおりである。

項目	第一次審査参加者					
	A	B	C	D	E	
(1) 事業全般に関わる審査事項						
①基本方針 (15)	12.857	11.786	9.643	9.107	10.714	
②実施体制等 (25)	事業全体の実施体制	4.821	3.571	3.393	2.143	2.679
	代表企業及び構成企業の実績	20.000	14.300	18.000	9.100	12.000
③道路の安全性確保 (15)	13.393	13.393	11.786	9.107	11.786	
④利用者サービス向上 (15)	11.786	11.250	10.714	8.571	9.643	
⑤地域活性化 (20)	16.429	15.714	13.571	12.143	14.286	
⑥資金調達・事業収支 (5)	4.643	3.750	3.929	2.321	3.214	
⑦リスク対応策 (5)	4.107	3.750	2.679	2.500	3.214	

(2) 提案金額に関わる審査事項					
①運営権対価の額 (0)	—	—	—	—	—
合計 (100)	88.036	77.514	73.715	54.992	67.536

⑤第二次審査参加者の選定

委員会は、上記の採点結果をもとに、各グループの合計点数の差、代表企業及び構成企業の実績及び実施体制の評価等、様々な議論を経て、上位3者を第二次審査参加者として選定することが妥当であると判断し、これを公社に答申した。

公社は、これを受けてAグループ、Bグループ及びCグループを第二次審査参加者として選定した。

(4) 第二次審査

第二次審査は、第二次審査参加者の中から、優先交渉権者及び次点交渉権者を選定するものである。第二次審査においては、Aグループ及びCグループから第二次審査書類の提出があった。なお、Bグループについては、事業運営に向けた確実な事業実施体制を構築することができないとして、第二次審査への参加を辞退した。

第二次審査は、次のとおり実施した。

①提案審査

公社との競争的対話を経た上で、第二次審査参加者が提案する本事業に関する具体的な実現計画や地域活性化に関する具体的な取組内容並びに個別業務の施策や運営権対価の額が適切なものとなっているかどうかについて審査を行った。

委員会では、第二次審査書類に含まれる提案審査書類について協議及び選定基準に基づく採点を行い、その結果を公社に報告した。なお、委員会における審査では、応募者によるプレゼンテーション及び提案の趣旨等を確認するためのヒアリングも実施した。

②提案審査における審査基準

A) 審査項目

提案審査書類における審査項目及び評価のポイントは、選定基準に記載のとおりである。

B) 採点方法

委員が審査を行うにあたっては、応募者からのプレゼンテーションやヒアリングも踏まえ、審査項目ごとに評価のポイントに挙げた事項を考慮した上で、募集要項や要求水準を充足する提案を0点とし、要求水準を超えた優れた内容である

か、要求水準を達するための具体的で実現可能な方策が記載されているかどうかの程度に応じて加点を行った。

なお、運営権対価の額については、第一次審査において提案のあった額から変更がある場合はその説明を求めることとしており、説明できないときは評価しないこととした。また、個別業務に関する審査項目において、要求水準を充足しない提案がある場合は失格とすることとしていたが、ともに該当する応募者はいなかった。

それらを踏まえ、委員会は、委員が採点した各提案を求める項目の採点の平均点を算出し、その合計点の優劣によって順位を決めた。

③委員会の採点結果

委員会における第二次審査参加者の採点結果は、以下のとおりである。

項目	第二次審査参加者	
	A	C
(1) 事業全般に関わる審査事項		
①基本方針 (5)	3.929	3.929
②実施体制等 (10)	7.143	7.143
③道路の安全性確保 (5)	3.929	3.750
④利用者サービス向上 (5)	4.107	3.750
⑤地域活性化 (25)	22.321	16.964
⑥資金調達・事業収支 (15)	10.179	11.786
⑦リスク対応策 (5)	3.750	3.571
(2) 個別業務・事業に関わる審査事項		
①共通 (5)	3.571	3.571
②維持管理 (20)	15.000	13.571
③運営 (5)	3.929	3.571
④改築 (15)	12.321	10.714
⑤利便施設等の運営 (5)	3.929	3.571
(3) 提案金額に関わる審査事項		
①運営権対価の額 (80)	53.585	38.265
合計 (200)	147.693	124.156

④優先交渉権者等の選定

委員会は、上記の採点結果をもとに、第一位の第二次審査参加者を優先交渉権者と

して、また、第二位の第二次審査参加者を次点交渉権者として選定することが妥当であると判断し、これを公社に答申した。

公社は、これを受けてAグループを優先交渉権者として、また、Cグループを次点交渉権者として選定した。

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
構成企業	大和ハウス工業株式会社
構成企業	大和リース株式会社
構成企業	セントラルハイウェイ株式会社
連携企業	Macquarie Corporate Holdings Limited

次点交渉権者「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」

代表企業	オリックス株式会社
構成企業	株式会社経営共創基盤
構成企業	VINCI Highways S. A. S
構成企業	株式会社大林組
構成企業	八千代エンジニアリング株式会社
構成企業	株式会社オリエンタルコンサルタンツ

なお、優先交渉権者が提案した運営権対価は、以下のとおりである。

運営権対価の額 1, 377. 00億円（税抜）

うち運営権対価一時金 150. 00億円（税抜）

4. PFI事業として実施することの定量的評価

(1) 定量的評価の方法

1(4)1)の運営権設定路線の維持管理・運營業務（以下「運営等業務」という。）について、公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドライン並びにVFMに関するガイドラインの考え方を踏まえ、公社自らが実施した場合に事業期間中に得られる利益を現在価値に割り戻したものと、優先交渉権者が提案した運営権対価を公社が受領した場合の収支を現在価値に割り戻したものを比較することにより、当該業務が独立採算事業として効率的かつ効果的に実施できるか評価を行うものとする。

なお、1(4)2)の改築業務については、コンストラクション・マネジメント方式にて実施するものとしており、公社自らが改築業務を実施した場合の費用を上回ら

ない範囲において、運営権者による効率的な業務実施が期待される。

(2) 前提条件

次のとおり前提条件を設定し、評価するものとする。

区 分	公社自らが運営等業務を実施した場合	優先交渉権者が提案した運営権対価を公社が受領した場合
算定対象とする収入	道路利用料金収入 負担金 等	運営権対価 負担金 等
算定対象とする支出	維持費 管理事務所経費 本社経費 等	管理事務所経費の一部 本社経費の一部 等

(3) 評価結果

区 分	公社自らが運営等業務を実施した場合	優先交渉権者が提案した運営権対価を公社が受領した場合
道路利用料金収入 ①	328,663 百万円	—
運営権対価収入(元本) ②	—	137,700 百万円
運営権対価収入(利息) ③	—	23,475 百万円
維持費等 ④	211,725 百万円	22,107 百万円
比較の前提となる収支 A:①+②+③-④	116,937 百万円	139,068 百万円
A を現在価値化した数値	103,306 百万円	120,279 百万円

※すべて税抜表記

上記(2)の前提条件に基づき試算した結果、優先交渉権者が運営等業務をPFI事業として実施した場合、公社自らが運営等業務を実施した場合の収支を16,973百万円上回ることから、効率的かつ効果的に実施できることが確認された。

5. PFI事業として実施することの定性的評価

優先交渉権者が運営等業務及び1(4)2)の改築業務をPFI事業として実施した場合、以下に示す定性的効果が期待される。

1) 効率的な事業運営の実現

P F I 事業として競争性、透明性の高い運営権者選定を行った結果、維持費の削減、コンストラクション・マネジメント方式導入による原価透明性の確保、維持管理・運営業務と改築業務を同一の運営権者へ包括的に委ねることによる効率性の向上等、良質なサービスをより効率的に提供することのできる運営権者を選定することができた。今後、実施契約に基づいて公共施設等の管理者と運営権者が適切にリスク分担を図ることで、効率的な事業運営、確実な償還の実施が期待できる。

2) 低廉で良質な利用者サービスの提供

P F I 事業として、公社のモニタリングによって公共性、安全性を確保しつつ、運営権者が有する専門的な知識や技術を最大限に活用することにより、有料道路の利便性向上、民間事業者の創意工夫による低廉で良質な利用者サービスの提供が期待できる。

3) 長期、継続的な事業運営の実現

P F I 事業として実施契約に基づき、約30年間の長期、継続的な事業運営を認めることにより、安定的かつ戦略的な道路運営が可能となり、道路利用者等のニーズの変化に応じた柔軟なサービスの提供が期待できるとともに、民間事業者に対する新たな事業機会の確保に繋がる。

※ 上記のほか、運営権者が近傍に立地する商業施設その他の施設を運営する事業と連携して維持管理・運営業務を実施することにより、道路の利便の増進を図るとともに、沿線開発等による地域経済の活性化といった効果が期待できる。

以上