

## Ⅲ-2. リスク分担と財務状況

本節では、本事業のマネジメントに重要な、リスク分担の仕組みと運用状況について総括します。

前半では、「Ⅱ-1. 運営業務」で整理した新型コロナウイルス感染症拡大による減収インパクトに対応した需要変動調整を中心に、本事業で設定している様々なリスク分担の仕組みと運用状況を取りまとめます。

後半では、これらリスク分担のスキームが、公社とARCの経営の安定化にもたらす効果を整理し、今後の取組を含めて総括します。

### ■ 1. リスク分担の仕組み

#### (1) リスク分担の重要性

- コンセッション事業を具体的に検討するにあたっては、事業から生じるリスクについて官民でどのように管理・分担するかが重要となり、インフラの種類に応じたリスク分析や、具体的な契約内容やプロジェクトファイナンス等を念頭において議論が必要とされています。
- 特に公共インフラの運営では、通常の民間事業とは異なり、事業期間が長期にわたり、かつ自由な事業選択や撤退は困難であるため、官民の契約において、不測の事態が生じた場合におけるリスク分担のスキームをあらかじめ定めておくことが極めて重要となります。
- 国も、「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」(以下、ガイドライン)において、リスク分担の留意事項として以下を示しています。

#### 「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」4リスク分担～留意事項(抜粋)

- できる限りあいまいさを避け、具体的かつ明確なものとする。
- 需要リスクについては、事業毎にその性質・内容やリスクの要因が異なることから、事業に応じて設定する。また、需要減だけではなく需要増の場合の対応についても留意して検討する。なお、実施契約の中にプロフィットシェアリング条項等を設けることで事業の安定性を確保することも考えられる。
- 既存施設の瑕疵リスクについては、瑕疵が通常の注意では発見できないものであることを踏まえ、既存資料の十分な確認や施設等を実地に確認すること等により、その最小化を図る。当該瑕疵リスクについては、事業の性質等に応じて、管理者等が一定期間責任を負うよう実施契約に規定することが望ましい。
- 不可抗力リスクについては、事業の特性に応じて官民間で協議し、そのリスクを分析した上で適切なリスク分担を図る。なお、保険でカバーできる範囲については、民間事業者の負担範囲とすることが考えられる。
- 物価変動リスクについては、事業の特性によっては、運営権者の効率化努力等の及ばない急激な物価変動が生じることもありうるため、そのような場合に利用料金への転嫁を可能にする仕組みを定めておくことが考えられる。
- 一般的な法令等変更リスクについては、原則として管理者等及び運営権者との間で協議の上リスク分担を明確化する。
- いずれのリスクについても、「リスクを最も良く管理することができる者が当該リスクを分担する」との考え方にに基づき、事業の特性や官民の双方の能力等に応じ、適切な分担を図る。

#### (2) 本事業におけるリスク分担

- PPP/PFI において、民間の積極的な参加を促進するためには、事業機会創出に伴うリスクの大きさから慎重になってしまうことの無いよう、官民のリスク分担の仕組みを構築しておくことが必要とされています。
- このため、本コンセッション事業においても、官民でリスクと責任を適切に分担することで、民間事業者に過度な負担を強いることなく、事業全体の効率性を高めることとし、次のリスクを分担する仕組みを設けています。

① 需要変動リスク

- 需要変動リスクについては、ガイドラインにおいても、需要減だけでなく、需要増の場合の対応についても留意することとされており、本事業においても、プロフィット・ロスシェアリング条項を設けて、事業の安定性を確保することとしています。
- 具体的には、公社が路線ごとに設定した計画料金収入と実績料金収入との差額が±6.0%以内であれば、増加または減少した料金収入相当を ARC の帰属又は負担とし、±6.0%を超えて増加又は減少した場合は、相当額を公社の帰属又は負担することとしています。

② 競合路線リスク

- 本コンセッションの対象外の一般道や有料道路の中には、コンセッション開始以降に供用を開始又は無料開放することで運営権設定対象路線の交通量に影響を及ぼす競合路線が存在しています。
- 競合路線の供用開始や無料開放に伴い、減収を免れた金額相当額又は増収相当額は、公社に帰属 (ARC が負担) し、減収相当額又は増収を逸した相当額は公社の負担 (ARC に帰属) としています。

③ 物価変動リスク

- 物価変動によるリスクについては、公共施設等運営権実施契約書締結時における物価水準に対して±1.5%以内であれば ARC に帰属又は負担とし、±1.5%を超えた分は公社に帰属又は負担することとしています。

④ 不可抗力リスク(自然災害等)

- 地震・暴風・豪雨等の自然災害等に起因して発生する追加費用については、軽微な場合を除き公社が負担することとしています。

⑤ 政策変更リスク

- 国及び地方公共団体による政策変更・決定に起因して発生する本契約履行のための追加費用については、公社が負担することとしています。

⑥ 法令改正リスク

- 法令等の改正・制定に起因して発生する本契約履行のための追加費用については、公社が負担することとしています。

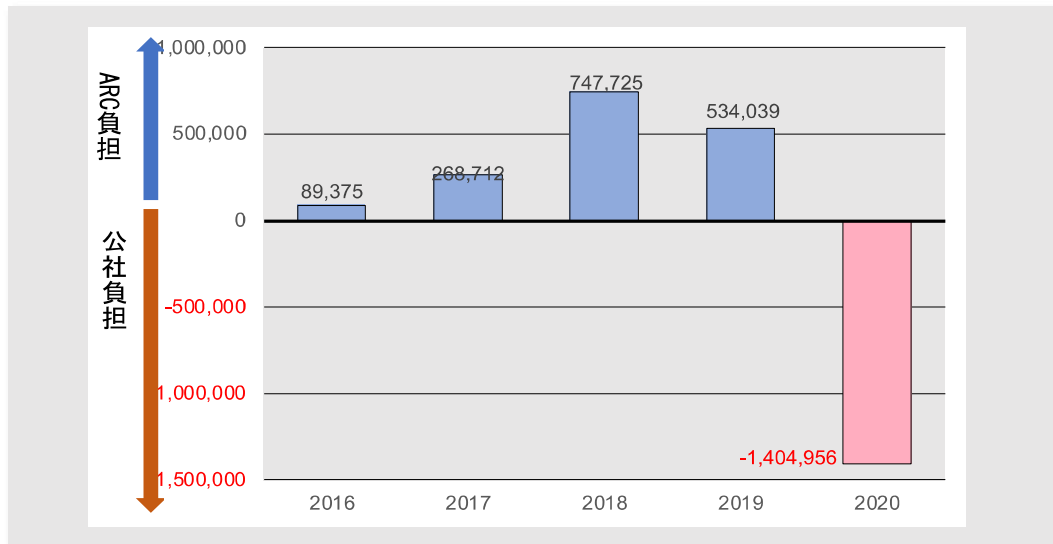
■ 2. リスク分担の運用状況

(1) 需要変動リスク

- コンセッション開始以降、2016年度から2020年度までに生じた需要変動調整額を、表Ⅲ-2-1と2-2、及び図Ⅲ-2-1に整理しました。以下、本項では、■着色はARCの負担、■着色は公社の負担を示します。
- 2019年度までは、総じて計画料金収入を上回る状況が続き、特に衣浦豊田道路、名古屋瀬戸道路で大幅に上回る料金収入を得たことから、需要変動調整額として計画料金収入の+6.0%超分がARCから公社に支払われています。
- 一方、2020年度は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、交通量が減少に転じ、空港需要の影響を反映して知多4路線は大幅減収となり、計画料金収入の-6.0%超分・約14億円を公社からARCに負担しています。
- 2020年度までの現計では、知多4路線で約10億円の減収調整、その他4路線では約0.8億円から約5億円の増収調整、8路線合計で約2億円の増収調整を行っています。

▼表Ⅲ-2-1 需要変動調整額(総額)の推移 (千円)

	知多4路線	衣浦トンネル	衣浦豊田道路	猿投グリーンロード*	名古屋瀬戸道路	合計
2016	0	30,824	33,419	0	25,132	89,375
2017	0	82,848	90,309	6,661	88,893	268,712
2018	340,273	90,166	132,699	53,523	131,065	747,725
2019	163,464	62,169	134,234	24,107	150,065	534,039
2020	-1,508,625	0	0	0	103,669	-1,404,956
現計	-1,004,888	266,007	390,661	84,291	498,824	234,894



▲図Ⅲ-2-1 需要変動調整額(総額)の推移(千円)

▼表Ⅲ-2-2 路線別・年度別の需要変動調整額(総額)の推移 (千円)

年度	路線名	計画料金収入	実績料金収入	公社計画比	需要変動調整額	
					公社負担	ARC負担
2016	知多4路線	5,958,777	6,001,912	100.7%	—	—
	衣浦トンネル	640,664	709,928	110.8%	—	30,824
	衣浦豊田道路	408,770	466,715	114.2%	—	33,419
	猿投グリーンロード	633,567	654,322	103.3%	—	—
	名古屋瀬戸道路	232,492	271,574	116.8%	—	25,132
	小計	7,874,270	8,104,451	116.8%	—	89,375
2017	知多4路線	11,924,335	12,425,668	104.2%	—	—
	衣浦トンネル	1,292,216	1,452,597	112.4%	—	82,848
	衣浦豊田道路	836,076	976,550	116.8%	—	90,309
	猿投グリーンロード	1,255,438	1,337,425	106.5%	—	6,661
	名古屋瀬戸道路	464,516	581,281	125.1%	—	88,893
	小計	15,772,581	16,773,521	106.3%	—	268,712
2018	知多4路線	11,912,966	12,968,017	108.9%	—	340,273
	衣浦トンネル	1,299,573	1,467,713	112.9%	—	90,166
	衣浦豊田道路	852,365	1,036,206	121.6%	—	132,699
	猿投グリーンロード	1,240,261	1,368,200	110.3%	—	53,523
	名古屋瀬戸道路	462,771	621,602	134.3%	—	131,065
	小計	15,767,936	17,461,738	110.7%	—	747,725
2019	知多4路線	12,030,118	12,915,389	107.4%	—	163,464
	衣浦トンネル	1,322,664	1,464,193	110.7%	—	62,169
	衣浦豊田道路	871,598	1,065,629	121.4%	—	134,234
	猿投グリーンロード	1,258,859	1,358,497	107.9%	—	24,107
	名古屋瀬戸道路	466,569	644,628	138.2%	—	150,065
	小計	15,949,808	17,448,336	109.4%	—	534,039
2020	知多4路線	12,065,660	9,833,095	81.5%	1,508,625	—
	衣浦トンネル	1,338,637	1,334,912	99.7%	—	—
	衣浦豊田道路	892,273	939,603	105.3%	—	—
	猿投グリーンロード	1,255,312	1,230,938	96.2%	—	—
	名古屋瀬戸道路	467,785	599,521	128.2%	—	103,669
	小計	16,019,667	13,938,070	86.9%	1,508,625	103,669
合計額	—	—	—	—	1,508,625	1,743,519

※実績料金収入は競合路線調整を考慮した額 ※調整額は対象年度の翌年度精算

(2)競合路線リスク

- 衣浦トンネルを除く7路線には、表Ⅲ-2-3に示す様に、各地域の道路ネットワークにおいて一体的に機能し、交通量が相互に影響を受ける競合路線があり、これらが運営開始以降に供用を開始又は無料開放すると、コンセッション路線の交通量に増減が生じることになります。
- これら競合路線の影響は、計画料金収入に反映していますが、実際の影響量に推計誤差が生じる可能性があること、競合路線が実際に供用開始又は無料開放される時期は、事業進捗の状況によって前後する可能性があることから、本事業では、実際の競合路線の供用又は無料開放に伴う増収・減収に関してリスクを分担することとしています。
- 本事業開始以降、これまでの間に、豊田南バイパス(暫定2車線)の供用開始が、2019年4月の予定から遅れたため、リスク分担の調整を行っています。
- 具体的には、表Ⅲ-2-4のとおり猿投グリーンロードでは、豊田南バイパスの供用開始により交通量が増加すると見込んでいましたが、供用の遅れに伴い、交通量の増加が生じていないので、公社からARCに対し、増収することがなかった相当額の支払いを行っています。
- また、表Ⅲ-2-4のとおり衣浦豊田道路では、豊田南バイパスの供用開始により交通量が減少すると見込んでいましたが、供用の遅れに伴い、交通量の減少が生じていないので、ARCから公社に対し、減収を免れた相当額が支払われています。

▼表Ⅲ-2-3 コンセッション路線の競合路線

路線名	競合路線	供用開始予定日 無料開放予定日
知多4路線	西知多道路	2028年4月1日
	衣浦トンネル	2029年11月30日
猿投グリーンロード	豊田北バイパス(暫定:2車線)	2021年4月1日
	豊田北バイパス(完成:4車線)	2028年4月1日
	豊田南バイパス(暫定:2車線)	2019年4月1日
	豊田南バイパス(完成:4車線)	2026年4月1日
衣浦豊田道路	豊田北バイパス(暫定:2車線)	2021年4月1日
	豊田北バイパス(完成:4車線)	2028年4月1日
	豊田南バイパス(暫定:2車線)	2019年4月1日
	豊田南バイパス(完成:4車線)	2026年4月1日
名古屋瀬戸道路	日進瀬戸線(暫定:岩藤名古屋線~東名高速道路)	2029年4月1日
	日進瀬戸線(完成:瀬戸大府東海線~東名高速道路)	2034年4月1日

▼表Ⅲ-2-4 競合路線調整額の推移(千円)

年度	路線名	計画料金収入		対象となる競合路線の状況	競合路線調整額	
		競合路線の開通「あり」	競合路線の開通「なし」		公社負担	ARC負担
2016	—	—	—	—	—	—
2017	—	—	—	—	—	—
2018	—	—	—	—	—	—
2019	猿投グリーンロード	1,258,859	1,239,815	豊田南BP未開通	19,044	—
	衣浦豊田道路	871,599	879,099	豊田南BP未開通	—	7,500
2020	猿投グリーンロード	1,255,312	1,232,313	豊田南BP未開通	22,999	—
	衣浦豊田道路	892,273	901,332	豊田南BP未開通	—	9,059
合計	—	—	—	—	42,043	16,559

**(3)物価変動リスク**

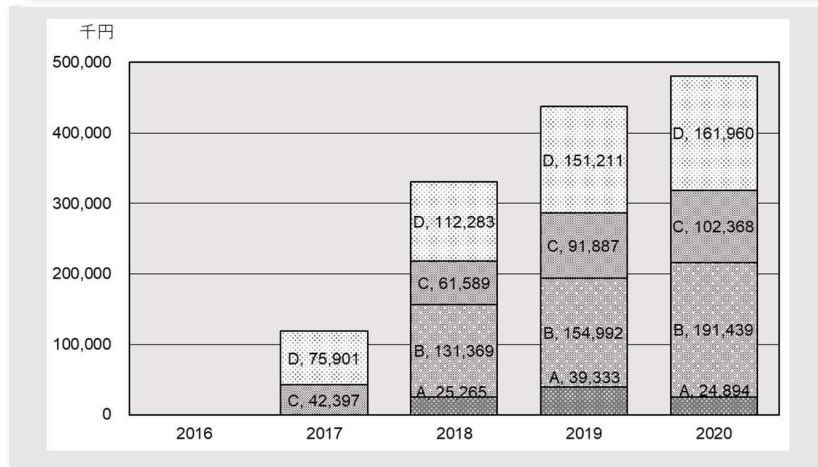
- 物価変動リスクについては、表III-2-5 示す様に、対象作業をA～Dの4つに区分し、日本銀行が公表する消費税を除く企業向けサービス価格指数を始め、市場の変動を代表する指標を定め、1.5%を超える物価上昇が生じた場合、公社からARCに対し調整額を支払うこととしています。
- 2018年度以降、全ての区分で1.5%を上回る上昇が生じており、物価変動に伴う公社負担額は、2017年度の約118百万円から2020年度には480百万へと毎年増加を続けています。
- 特に、建設業界では深刻な人手不足が続いており、公共工事の品質確保の促進に関する法律の改正により建設業者の適正な利潤の確保に向けた取組として、公共工事の積算基準において、諸経費率の引き上げや設計労務単価の引き上げが積極的に行われています。
- また、最低賃金についても、国の労働施策により、引き上げが続いており、これら政策的な市場価格の引き上げは、今後も継続するものと思われ、公社が負担する物価変動リスクも、これらに連動して増加が続くものと見込まれます。

▼表III-2-5 物価変動リスクの業務区分と適用指標

区分	対象作業		適用指標
A	保守点検	電気設備・気合設備の点検等	サービス価格指数
	管理費	賃金	
	委託料	交通管理業務委託	
B	橋梁維持	橋梁修繕工事	建設工事デフレタ
	設備修繕	無線設備改修工事	
	その他	一般収受機更新	
C	路面清掃	路面清掃・域内清掃・施設清掃等	公共工事設計労務単価「軽作業員」
	道路除草	除草・樹木管理・側溝清掃等	
	その他	雪氷対策費	
D	委託料	集金業務委託	愛知県最低賃金

このため、物価変動リスクは、将来的に、公社の経営上、大きな負担となる可能性が否めず、中長期的な経営計画において考慮を必要とするとともに、公社からARCに対して業務の合理化や、政策を反映した適正な工事費や賃金等の支払いに留意するよう求めていく必要があると考えています。

- ※ 調整額は対象年度の翌年度精算
- ※ Aは日本銀行、BCは国土交通省、Dは愛知県が公表した指数を採用



▲図III-2-2 ▼表III-2-6 物価変動リスクの推移 (千円)

		A	B	C	D	合計	2017比
2016年度	本物価指数	0.8%	-0.1%	C	—	—	—
	公社負担額	—	—	—	—	—	—
2017年度	本物価指数	1.5%	1.5%	9.0%	8.9%	—	—
	公社負担額	—	—	42,397	75,901	118,297	1.00
2018年度	本物価指数	2.6%	5.3%	12.7%	12.3%	—	—
	公社負担額	25,265	131,369	61,589	112,283	330,505	2.79
2019年度	本物価指数	3.1%	8.4%	15.7%	15.8%	—	—
	公社負担額	39,333	154,992	91,887	151,211	437,423	3.70
2020年度	本物価指数	2.6%	7.7%	17.9%	15.9%	—	—
	公社負担額	24,894	191,439	102,368	161,960	480,661	4.06
公社負担額総計		89,492	477,800	298,241	501,355	1,366,886	

**(4) 不可抗力リスク**

- 不可抗力リスクは、地震・暴風・豪雨等の自然災害等に起因する費用のうち、公社及び運営権者のいずれの責めにも帰すことのできないものについて、軽微な場合を除き公社が負担することとしています。
- ただし、事業者独自の取組である附帯事業と任意事業の不可抗力については、運営権者及び各事業者の負担としています。
- 自然災害について公社が負担するのは公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法第 2 条第 2 項に定める災害復旧事業となり運営権者が予見できない場合としています。

▼表Ⅲ-2-7 不可抗力リスクの負担状況 (千円)

年度	要因	負担額
2016		
2017	災害復旧	10,092
2018	災害復旧、PA既存不適合建物調査	31,280
2019	PA既存不適合建築物是正	36,752
2020	PA開発許可、アスベスト撤去、PAリニューアル遅延	49,209
合計		127,333

**(5) 政策変更リスク**

- 政策変動リスクは、コンセッション移行後、国や県の道路行政に関し、新たな政策や施策が導入又は改定が行われ、対象路線においてこれらに準じた対策を講じる必要が生じた場合に、必要な費用を負担するものです。
- 2019 年には、愛知県が交通安全実施計画を策定したことに伴い、公社として位置付けた「逆走防止対策」に必要な経費を公社が負担しています。

▼表Ⅲ-2-8 政策変更リスクの負担状況 (千円)

年度	要因	負担額
2016		
2017		
2018		
2019	逆走対策	37,110
2020		
合計		37,110

**(6) 法令改正リスク**

- 法令改正リスクは、コンセッション移行後、道路法や道路交通法を始め、関係法令が改正され、対象路線の運営上必要な対策を講じるために必要となる経費を負担するものです。
- これまでに、「道路運送車両法施行規則」の改正に伴うナンバープレートのアルファベット導入による料金収受機の改修費用、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」の改正に伴い新設された高速道路ナンバリングに係る案内標識改修費用、「国民保護法」の改正による J アラート改修費用、「割賦販売法」の改正による料金収受機の改修費用を公社が負担しています。

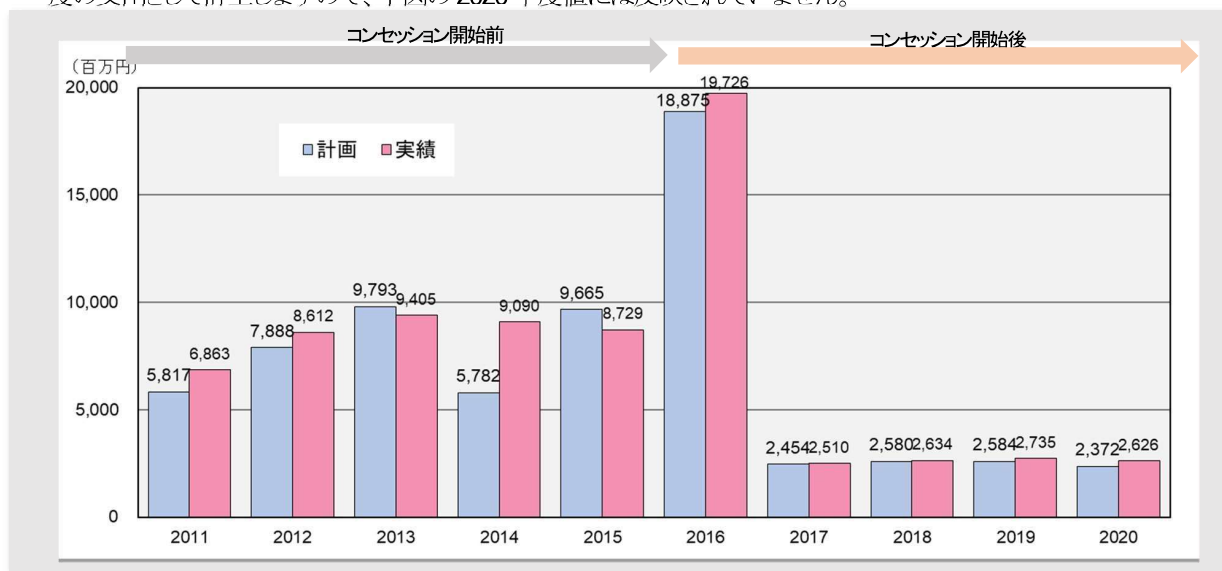
▼表Ⅲ-2-9 法令改正リスクの負担状況 (千円)

年度	要因	負担額
2016	ナンバープレートアルファベット	7,020
2017		0
2018	高速道路ナンバリング	55,598
2019	高速道路ナンバリング、Jアラート、割賦販売法改正	21,518
2020	高速道路ナンバリング	22,646
合計		106,782

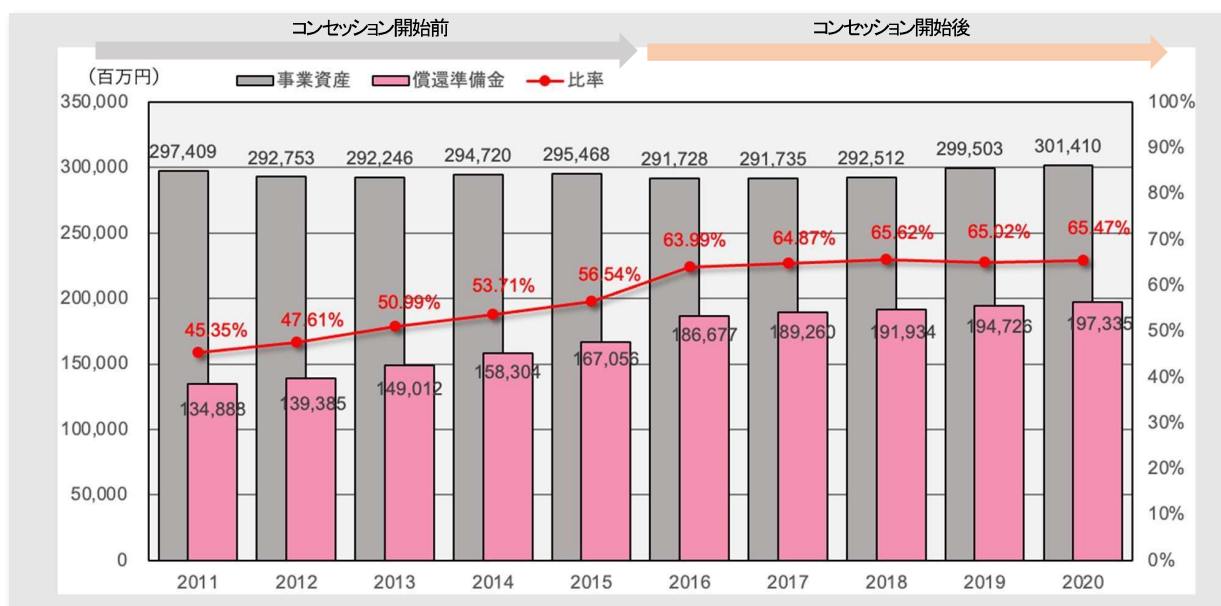
### ■3. 公社・ARCの財務状況

#### (1) 公社の財務状況

- コンセッション移行前、公社の主たる収入は、通行料金による収入で、交通量により増減がりましたが、移行後においては、実施契約に定めた運営権対価の額をARCから受け入れています。
- また、「2. リスク分担の運用状況」に示したように、公社とARC間で様々なリスクを分担し合い、分担額の受入れと支出を行なっていますが、公社における各年度の収益と費用の差である償還準備金繰入は、計画をやや上回る額を確保しており、順調に建設費等の償還を進めています(図Ⅲ-3-1)。
- 道路整備特別措置法に基づく有料道路制度により、各路線の償還準備金の額が事業資産の額に到達した場合に無料開放となることが定められていますが、事業資産に対する償還準備金の割合は2020年度末時点で65.47%となっています。(図Ⅲ-3-2)
- なお、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020年度の料金収入が大幅に減少したことに伴い、公社からARCに対し、需要変動調整額約14億円を支出しますが、対象年度の決算によって支出額を確定するため、2021年度の支出として計上しますので、下図の2020年度値には反映されていません。



▲図Ⅲ-3-1 公社 償還準備金繰入の各年度の計画額と実績額 (百万円・税込み) 【損益計算書より】  
\* コンセッション8路線の数値



▲図Ⅲ-3-2 公社 事業資産と償還準備金の累計額 (百万円・税込み) 【貸借対照表より】

▼表Ⅲ-3-1 公社 損益計算書【コンセッション開始前5年】(百万円・税込み)

科目		2011	2012	2013	2014	2015
収益	業務収入	15,723	16,203	17,171	17,429	18,087
	その他収益(受託等)	123	175	122	121	86
	計	15,847	16,378	17,293	17,550	18,174
費用	事業資産管理費	5,524	4,308	4,385	4,764	5,921
	一般管理費	1,585	1,602	1,626	1,883	1,696
	損失補てん引当金繰入	1,502	1,548	1,641	1,617	1,666
	償還準備金繰入	6,863	8,612	9,405	9,090	8,729
	その他費用(利息等)	370	306	234	194	160
	計	15,847	16,378	17,293	17,550	18,174

償還準備金繰入【計画】	5,817	7,888	9,793	5,782	9,665
対計画比	118.0%	109.2%	96.0%	157.2%	90.3%

\* コンセッション8路線にかかる収益・費用  
\* 記載金額は百万円未満を切り捨てて表示

▼表Ⅲ-3-2 公社 損益計算書【コンセッション開始後5年】(百万円・税込み)

科目		2016	2017	2018	2019	2020
収益	業務収入	9,115	47	39	38	37
	運営権対価等収入	28,710	5,479	5,658	6,137	5,931
	運営権対価	27,986	3,976	4,023	4,071	4,119
	運営権対価利息	723	1,412	1,365	1,318	1,270
	運営権調整益(リスク)		89	268	747	541
	需要変動		89	268	747	534
	競合路線					7
	その他収益(受託等)	190	171	202	646	228
	計	38,016	5,698	5,901	6,821	6,197
費用	事業資産管理費	4,009	157	324	1,082	629
	維持管理費	4,002	147	121	664	149
	運営権調整損(リスク)	7	10	202	418	479
	需要変動					
	競合路線					19
	物価変動			118	330	437
	不可抗力		10	28	29	
	政策変更				37	
	法令改正	7		55	21	22
	一般管理費	12,051	491	407	432	417
	損失補てん引当金繰入	2,055	2,435	2,452	2,507	2,475
	償還準備金繰入	19,726	2,510	2,634	2,735	2,626
	その他費用(利息等)	173	103	81	63	49
計	38,016	5,698	5,901	6,821	6,197	

償還準備金繰入【計画】	18,875	2,454	2,580	2,584	2,372
対計画比	104.5%	102.3%	102.1%	105.8%	110.7%

\* コンセッション8路線にかかる収益・費用  
\* 記載金額は百万円未満を切り捨てて表示  
\* 2016年度は前半の公社運営による収益・費用と運営権対価一時金を含む  
\* 需要変動、競合路線、物価変動は対象年度の翌年度に計上



▼表Ⅲ-33 公社 貸借対照表【コンセッション開始前5年】（百万円・税込み）

科目		2011	2012	2013	2014	2015
資産	流動資産（現金等）	7,061	10,913	9,585	8,453	7,325
	固定資産	316,910	310,601	314,788	320,047	323,471
	事業資産	297,409	292,753	292,246	294,720	295,468
	事業資産建設仮勘定	0	36	597	304	613
	有形・無形固定資産	994	678	396	217	155
	投資その他の資産	18,506	17,133	21,548	24,805	27,233
計		323,971	321,515	324,373	328,500	330,797
負債・資本	流動負債（短期借入等）	1,024	861	1,698	10,598	10,125
	固定負債（長期借入等）	101,477	93,089	84,980	69,282	61,620
	特別法上の引当金等	147,889	153,984	164,114	175,038	185,470
	道路事業損失補てん金	13,001	14,599	15,102	16,734	18,414
	償還準備金	134,888	139,385	149,012	158,304	167,056
	基本金	73,579	73,579	73,579	73,579	73,579
計		323,971	321,515	324,373	328,500	330,797

\* 公社全体の貸借対照表(三ヶ根・鳳来・売店・無料開放路線を含む)

\* 記載金額は百万円未満を切り捨てて表示

▼表Ⅲ-34 公社 貸借対照表【コンセッション開始後5年】（百万円・税込み）

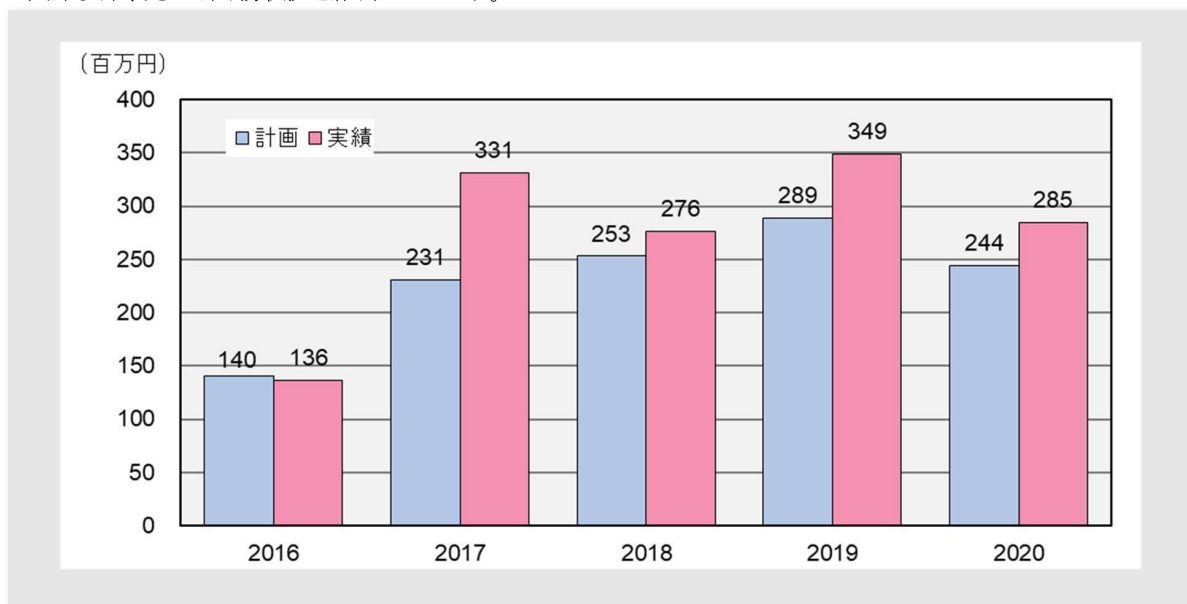
科目		2016	2017	2018	2019	2020
資産	流動資産（現金等）	21,822	13,334	16,112	23,971	17,955
	固定資産	326,895	322,567	318,682	313,260	313,678
	事業資産	291,728	291,735	292,512	299,503	301,410
	事業資産建設仮勘定	41	865	3,527	2,443	3,788
	有形・無形固定資産	107	106	107	107	107
	投資その他の資産	35,017	29,859	22,535	11,206	8,372
計		348,718	335,902	334,795	337,231	331,634
負債・資本	流動負債（短期借入等）	18,041	7,248	7,930	11,690	7,120
	固定負債（長期借入等）	53,977	46,935	40,020	33,398	27,286
	特別法上の引当金等	203,119	208,137	213,263	218,562	223,647
	道路事業損失補てん金	16,442	18,877	21,329	23,836	26,312
	償還準備金	186,677	189,260	191,934	194,726	197,335
	基本金	73,579	73,579	73,579	73,579	73,579
計		348,718	335,902	334,795	337,231	331,634

\* 公社全体の貸借対照表(三ヶ根・鳳来・売店・無料開放路線を含む)

\* 記載金額は百万円未満を切り捨てて表示

**(2)ARCの財務状況**

- 料金収入は「■2. リスク分担の運用状況」に示したとおり、2016年度から2019年度までは全ての路線において計画料金収入を上回りましたが、2020年度は新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、知多4路線で大幅減収となりました。
- なお、2020年度は料金収入が大幅に減少したものの、運営権や更新投資の減価償却費を交通量に応じた生産高比例法によって算出していること、公社から需要変動調整額約14億円を受け入れることから、計画値を上回る利益が確保されています。
- 当期純利益は、2016年度は計画額とほぼ同程度、2017年度から2020年度は計画を上回っており、コンセッションの開始以来、健全な財務状況を維持しています。

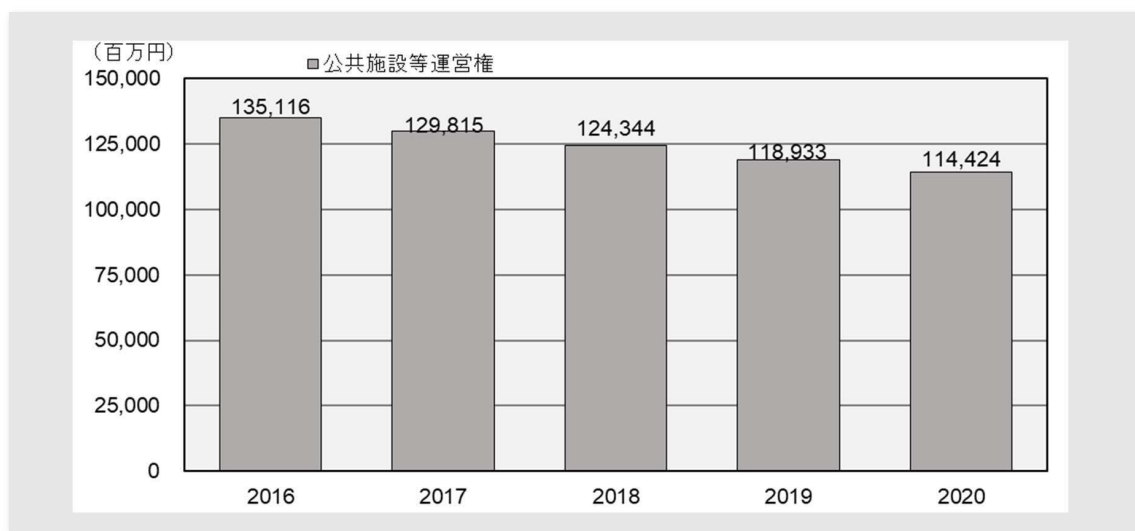


▲図Ⅲ-3-3 ARC 当期純利益の実績額・計画額対比 (百万円・税抜き)

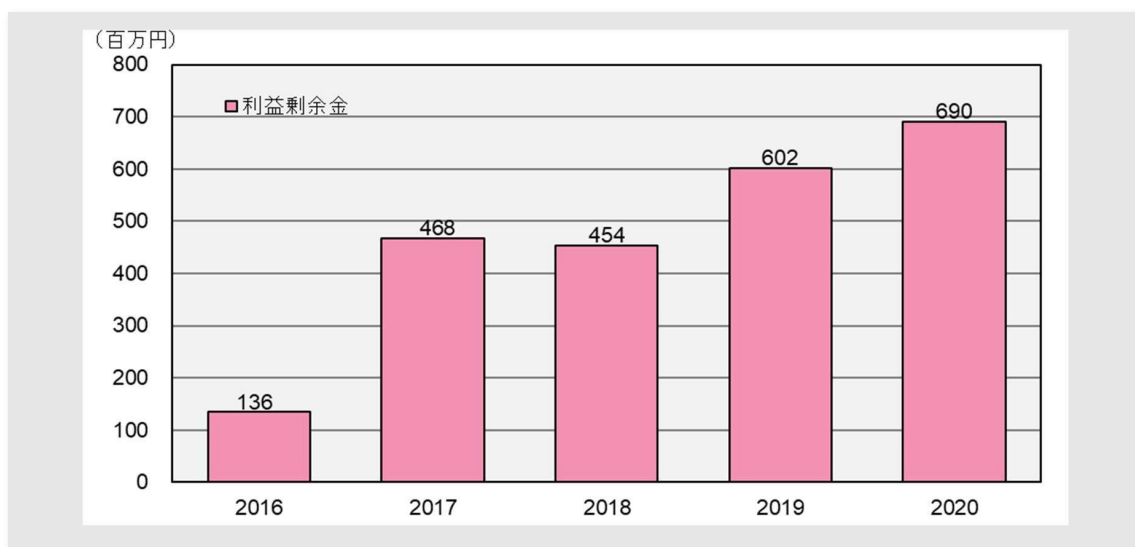
▼表Ⅲ-3-5 ARC 損益計算書 (百万円・税抜き)

科目		2016	2017	2018	2019	2020
収益	売上高(料金収入)	7,511	15,531	16,168	16,013	12,658
	営業外収益	0	128	160	218	178
	計	7,511	15,659	16,328	16,231	12,836
費用	売上原価	5,486	11,628	12,652	12,204	9,332
	維持管理費等	2,125	4,597	4,894	4,719	4,760
	減価償却費	3,243	6,635	6,835	6,761	5,718
	需要変動	83	250	693	503	-1,308
	その他	35	146	230	221	162
	販売費及び一般管理費	201	405	386	364	356
	営業外費用等	1,688	3,295	3,014	3,314	2,863
計	7,375	15,328	16,052	15,882	12,551	
当期純利益		136	331	276	349	285
当期純利益【計画】		140	231	253	289	244
対計画比		97.1%	143.3%	109.1%	120.8%	116.8%

\* 記載金額は百万円未満を切り捨てて表示  
 \* 需要変動、競合路線、物価変動は対象年度と同じ年度に計上



▲図Ⅲ-3-4 ARC 公共施設運営権 (百万円・税抜き)



▲図Ⅲ-3-5 ARC 利益剰余金 (百万円・税抜き)

▼表Ⅲ-3-6 ARC 貸借対照表 (百万円・税抜き)

科目		2016	2017	2018	2019	2020
資産	流動資産	21,171	25,949	15,819	20,682	16,314
	固定資産	162,123	156,731	150,271	144,259	139,039
	公共施設等運営権	135,116	129,815	124,344	118,933	114,424
	その他	27,007	26,916	25,927	25,326	24,615
	繰延資産	665	517	370	221	74
	計	183,961	183,199	166,461	165,163	155,428
負債	流動負債	10,708	14,370	13,541	18,423	15,430
	固定負債	172,151	167,398	151,509	145,182	138,353
	計	182,859	181,768	165,051	163,606	153,784
資本	株主資本	1,096	1,428	1,414	1,562	1,650
	利益剰余金	136	468	454	602	690
	その他	960	960	960	960	960
	評価・換算差額等	4	3	-4	-4	-5
	計	1,101	1,431	1,410	1,557	1,644

\* 記載金額は百万円未満を切り捨てて表示

#### ■ 4. 総括

- 料金収入は、コンセッション開始以降 2019 年度まで、公社が設定した計画料金収入を上回り、計画料金収入の 6% を超えて増加した料金収入相当額は需要変動調整額として ARC から公社に支払われ、計画を超える償還準備金を繰り入れています。
- 一方、2020 年度以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、料金収入が大幅に減少した結果、計画料金収入の 6% を超えて減少した料金収入相当額を需要変動調整額として、公社から ARC に支払うことで、ARC は料金減少のインパクトが緩和され計画値を上回る利益が確保されています。
- また、公社は ARC に対し約 14 億円を負担していますが、ARC から安定的に支払われる運営権対価により、災害や経済事情の変動等に対応するため、内部留保資金として損失補てん引当金を約 25 億円積み立てており、将来、未償還額が生じた場合の補填財源として確保しています。
- 2021 年度も新型コロナウイルス感染症の拡大以前の交通量を見込めないことから同様の傾向が続いており、公社が支払う総額は、これまで ARC から公社に支払われた需要変動調整額の合計約 17 億円を上回ることが避けられない状況となっていますが、公社は安定的に運営権対価を得られるとともに、今後、ワクチン接種等により感染症のリスクが低下し、社会経済も本格的に回復していくことが期待されていますので、公社の長期的な経営に与える影響は小さく抑えることができるものと考えています。
- このように感染症のインパクトにより、料金収入は大幅に減少していますが、需要変動に対するリスク分担が適切に機能することで、ARC の経営状況が健全に維持されるとともに、公社は ARC へ需要変動調整額を負担するものの、安定的に得られる運営権対価や、これを原資とした内部留保資金によって経営の長期的な健全性を維持しています。
- 物価変動リスクについては、全国的に労働環境の改善を始め、様々な経済政策が講じられてきた結果、公社から ARC への調整額は、2017 年度の 180 百万円から 2020 年度には 480 百万円に達し、今後も、政策動向を反映して増加を続けるものと想定され、公社の経営上、注視が必要となっています。
- 不可抗力リスクや政策変更リスク等、その他のリスクについては、公社と ARC の間で誠実に協議を重ね利害関係を調整しつつ、適切にリスク分担が行われており、今後も、自動運転技術の進展など有料道路を巡る環境の変化が想定されますので、リスク分担を含め公社と ARC が協力して対応を続けていくことが求められています。
- リスク分担は、リスクと責任を官民で適切に分担し合うことで、民間事業者には過度な負担を強いることなく、事業の持続性を確保し、事業全体の効率性を高めていく上で不可欠なシステムです。
- 一方で、需要や物価の変動リスクに対する負担の増加は、公社の計画的な償還に影響を与える恐れもありますので、引き続き、これらのリスクの動向を注視するとともに、公社として、中長期的な経営計画にも考慮し、健全な経営環境を維持していく必要があります。