

7 . 諸外国における高速道路整備のしくみ

項 目	日本(参考)	アメリカ	イギリス	フランス	イタリア	ドイツ
高速道路供用延長	6,959km('02)	89,232km('99)	3,358km('99)	9,500km('98)	6,478km('98)	11,515km('99)
うち有料高速道路	6,959km	5,713km	0km	7,191km	5,584km	-
有料比率	100%	6.4%	0%	75.6%	86.2%	-
高速道路計画の策定	国	州	国	国	国	国
有料期間終了後の帰属	国	州	-	国	国	-
高速道路整備のしくみ	<ul style="list-style-type: none"> ・本来無料が原則であるが、財政上の理由により借入金によって建設し供用後料金収入で償還する有料道路制により整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・州際高速道路(インター-ステート)は、当初各州政府が無料道路として整備。一部に、供用中の有料道路を州際高速道路として位置づけた例がある ・州際高速道路以外の一部道路で有料道路あり 	<ul style="list-style-type: none"> ・国で整備し、原則として無料 ・PFIスキームにより民間資金を活用しているが、税金により返済(シャドートール) 	<ul style="list-style-type: none"> ・無料が原則であったが、早期整備の観点から借入金により有料道路として整備するのが一般的 ・西部地域(ブルターニュ地方)等は、地域開発の観点から無料 	<ul style="list-style-type: none"> ・財政上の理由により、原則として借入金により有料道路として整備 ・開発の遅れた南部について国が整備し、無料 	<ul style="list-style-type: none"> ・連邦アウトバーンは国の費用負担により州が整備し無料 ・1995年1月から12t以上の大型トラックについてバウチャー(料金支払証明書)の購入が義務付け(EU統一による通過交通への課税が目的)
有料高速道路事業主体	日本道路公団	州及び州法に基づく公社、民間会社等	-	国の特許を受けた混合経済会社(SEM)、民間会社	国の特許を受けた民間会社	-

8 .「高速自動車国道の整備のあり方検討委員会」 について

平成13年11月26日

今後の高速自動車国道の整備のあり方に関する中間報告（骨子）

高速自動車国道の整備のあり方検討委員会

これまでの7回の会議の審議を踏まえ、高速道路の公物としての性格、民営化に伴う公租公課の負担増等から、道路資産、債務を公的主体が保有するという意見が大勢であったが、民営化のメリットを最大限に発揮するという観点から、以下の考え方でとりまとめた。

- 1 . 日本道路公団は一体のまま民営化して株式会社とする。
- 2 . この会社は、種々の変動リスクはあるものの、当初は、税金の支払いを含めて収支はほぼ均衡するものと思われる。また、将来、民営化の効果と債務の減少で漸次増益となる可能性がある。
- 3 . 高速自動車国道の管理・危機管理を行うという公共的性格から、政府からの必要最小限の規制が必要となる。
- 4 . ネットワークとしての効率性、組織・人員の規模等から勘案して、地域分割しない。
- 5 . この会社は、公共的性格が強く、残工事2,300kmの一部を負担させる場合、償還期間を短縮させようとする場合等には、税の減免・債務の政府保証・政府の株式保有などが必要となる。
- 6 . 本四公団を統合することについては、同公団が巨額の債務を抱え、高速自動車国道の採算性に悪影響を与えるため、各方面のコンセンサスを得ることが困難であり、慎重な対応を要する。
- 7 . 首都高速・阪神高速はそれぞれ民営化し、その上で必要があれば統合を検討する。

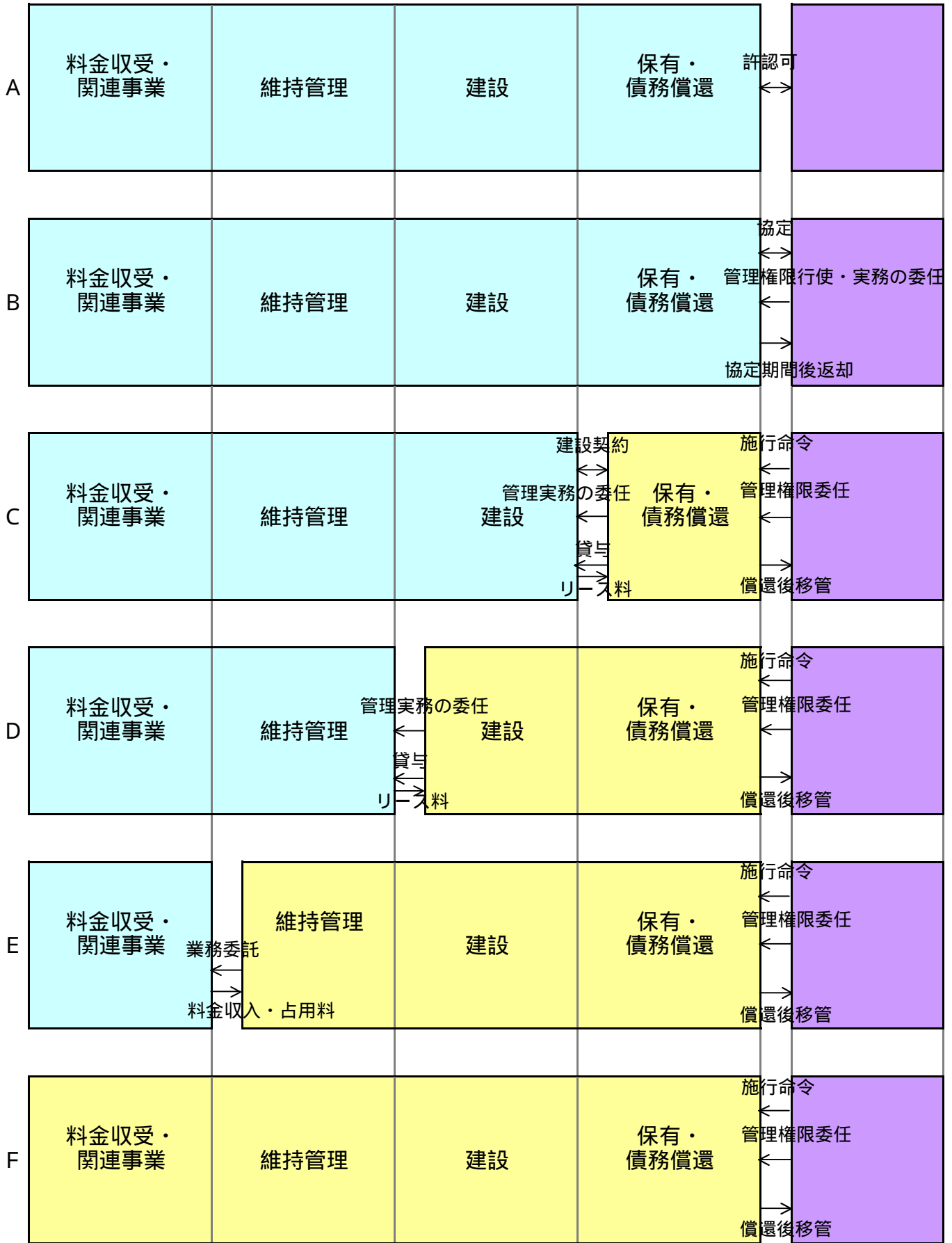
民 営 化 方 式 の 比 較 資 料

民：民間主体 公：公的主体

	A 民：保有・債務償還・建設 ・管理 ^(注1) ・関連事業 (永久有料)	B 民：保有・債務償還・建設 管理 ^(注1) ・関連事業 (国との協定)	C 民：建設・管理 ^(注1) ・関連事業 + 公：保有・債務償還	D 民：管理 ^(注1) ・関連事業 + 公：保有・債務償還・建設	E 民：料金徴収・関連事業 + 公：保有・債務償還・建設・維持管理	F 公団方式	
考え方	民間主体の経営判断で建設・管理等を実施。事業廃止は許可制。	国と民間主体の協定に基づき、民間主体が建設・管理等を行う。	公的主体と民間主体の協定に基づき、民間主体がリース料を公的主体に支払い、管理等を行う。公的主体は債務を償還。建設は民間主体が公的主体との契約に基づき実施。	公的主体と民間主体の協定に基づき、民間主体がリース料を公的主体に支払い、管理等を行う。公的主体は建設を行い債務を償還。	民間主体は公的主体からの委託により料金徴収等を実施。公的主体が建設・管理等を行い、料金収入で債務を償還。	命令に基づき公団が、建設、管理等を行い、料金収入で債務を償還。	
道路管理権限	公物でなくなる。道路法の体系で整理することは困難。	国が権限を行使、実務は民間主体に委任。	公的主体が権限を行使、実務は民間主体に委任。	同左	公的主体が実施。	公団が実施。	
国への帰属	しない	償還終了後	同左	同左	同左	同左	
課題対応	ネットワーク整備 ^(注2)	政策的な整備は困難（今後25年間の国費ゼロでの建設投資可能額：0～5兆円）	民間主体と国との協定に基づき整備（今後25年間の国費ゼロでの建設投資可能額：2～6兆円）	国の政策に従い整備（今後25年間の国費ゼロでの建設投資可能額：11～19兆円以下）	同左	同左 （今後25年間の国費ゼロでの建設投資可能額：11～19兆円）	同左
	収支見通しの責任	民間主体が、将来の収入、金利変動、災害等のリスクを負う。	同左	民：リース料の設定を通じ将来の収入リスクを負う。 公：将来の金利変動・災害等に関するリスクを負う。	同左	公的主体が将来の収入、金利変動、災害等についてのリスクを負う。	同左
	効率化・コスト縮減のインセンティブ	建設・管理・関連事業を一体としたコスト縮減努力が民間主体の利益に直結。その利益がサービス向上等に繋がる仕組みが必要。	同左	管理費の縮減は民間主体の利益を増大。その利益がサービス向上等に繋がる仕組みが必要。 民間主体が実施する建設費も縮減のインセンティブを働かせる仕組みが必要。	管理費の縮減は民間主体の利益を増大。その利益がサービス向上等に繋がる仕組みが必要。 公的主体が実施する建設費も縮減のインセンティブを働かせる仕組みが必要。	コスト縮減計画に数値目標を設定し、厳しくコスト管理	同左
	サービス向上・関連事業の収益還元	サービス向上による増収が民間主体の利益に直結。一体として関連事業の収益を吸収。	同左	民間主体はサービス向上による増収を指向。占用料の見直し等による収益還元の強化が必要。	同左	サービス向上に対するインセンティブが必要。占用料の見直し等による収益還元の強化が必要。	同左
考えられる公租公課	民：固定資産税軽減 ^(注3) 法人税有	民：固定資産税減免 ^(注3) 法人税有	民：道路資産以外の固定資産税有、法人税有 公：道路資産の固定資産税免除、法人税免除	同左	同左	免除	
考えられる助成		民：協定の条件としての助成（無利子貸付・債務保証等）	公：出資金、財政投融资等	同左	同左	公：出資金、利子補給金、財政投融资	
検討課題							

(注1)管理は維持管理（交通管理・改良含む）及び料金徴収。
 (注2)建設投資可能額の算出条件は、国費ゼロ、将来金利4%、将来の交通需要の伸び1.0～1.2(2020年)
 (注3)考えられる公租公課は、我が国における社会資本等に関する実績から想定。

民営化方式の考え方の比較図



□ : 民間主体 □ : 公的主体 □ : 国