

ヒアリング資料

平成14年7月1日
国土交通省

ヒアリング資料

1. 基本的考え方

- (1) 主な問題点・指摘事項
- (2) これまでの高速道路ネットワーク整備
- (3) 今後の検討にあたって
 - 高速道路の基本的性格
 - 有料道路制度を活用したネットワークの整備
 - 制度上の課題
 - その他
- (4) 国土交通省としての取り組み

2. 有料道路事業の概要

- (1) 有料道路制度の目的
- (2) 有料道路をとりまく状況
- (3) 事業主体及び整備状況
- (4) 料金の決定原則

3. 各公団が実施する事業の制度、国との関係等

- (1) 公団事業制度の概要
- (2) 公的助成
- (3) 高速自動車国道の償還見直し

4. 本州四国連絡道路等の交通量について

5. 本州四国連絡橋公団の債務について

6. 自動車交通需要推計の見直し

7. 諸外国における高速道路整備のしくみ

8. 「高速自動車国道の整備のあり方検討委員会」について

(参考資料)

- 1. 関連法人資料
- 2. 特殊法人等整理合理化計画(抄)

1. 基本的考え方

(1) 主な問題点・指摘事項

公団の事業関連

- 採算性
過大な交通量予測のもと償還計画を立てているのではないか。
特に本州四国連絡道路や東京湾アクアライン。
- 償還期間
償還期間が当初の30年から、順次延長され、50年となり、投資に歯止めがないのではないか。
- プール制
プール制により、採算性の良い路線の料金収入で、採算性の悪い地方路線の整備を続けるのは問題ではないか。
- 料金
料金の割高感により、高速道路の有効活用がなされていないのではないか。

公団の組織関連

- 経営責任

国からの命令等により事業を実施し、経営に対する役員等の責任が不明確ではないか。

- 経営の効率化

建設・管理コストを下げるインセンティブが働きにくいのではないか。

- 会計方式

民間企業と異なる償還準備金積立方式で、減価償却費や除却費を計上しておらず、一般企業と比較できない。

- 関連法人

関連法人が剰余金を蓄積しており、公団に還元されていない。
「天下り」など関連法人との関係が不明朗ではないか。

(2)これまでの高速道路ネットワーク整備

- 我が国の道路整備は欧米諸国と異なり、馬車交通等を経なかったため、著しく遅れており、昭和30年代の経済活動の活性化に伴うモータリゼーションの爆発的な進行により道路整備の立ち遅れは一層顕在化。

(参考)自動車保有台数の推移

S20: 約 14万台 S30: 約 92万台(約7倍) H12: 約 7,237万台(約51.7倍)

()書きは S20に対する倍率

- 財政上の制約の中で、戦後、一般道路の整備とあわせて、著しく立ち遅れた高速道路の整備を早期に進めるため、有料道路制度の活用により、国に代わって道路関係四公団が整備を行ってきた。

(参考)昭和30年代は一般国道でさえ、大半が舗装されていなかった時代。

一般国道 改良率 S30: 35.0%

一般国道 舗装率 S30: 13.6%

- この結果、高速道路ネットワークの形成が着実に進展。我が国経済の発展に大きく寄与。

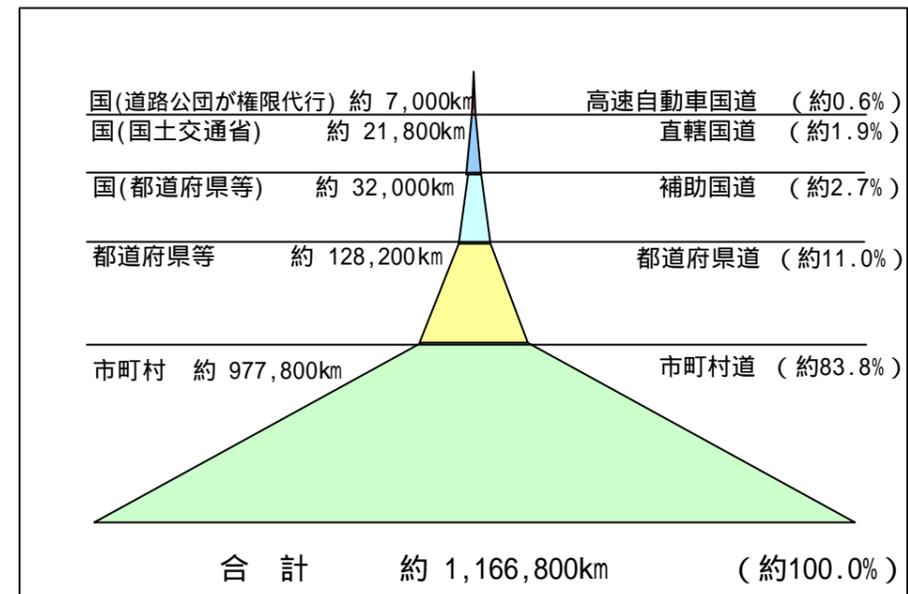
(参考) 高速自動車国道の状況

H13年度までの **事業費 28.0兆円**
国費 3.7兆円(13%)

有料道路制度がなく、国費のみで整備したとすると、現在の整備状況は東名・名神高速道路が開通している程度(約700km)

延長では全道路の **0.6%**
 走行台キロでは、全道路の **約 9%**
 国内の貨物輸送では、全貨物輸送の **約 24%**

【道路の構成】



高速自動車国道については、平成14年6月現在。他は平成12年4月1日現在。

- これまでのところ、基本的には償還は順調に推移。
- しかし、近年の経済状況、将来の人口減少の影響等にかんがみ、今後の有料道路制度の運用にあたっては採算性の確保についてこれまで以上に厳しくチェックする必要。

(3) 今後の検討にあたって

今後の検討にあたっては、以下の点を考慮していただきたい。

高速道路の基本的性格

< 1 >

- 道路は、本来無料で一般交通の用に供すべきものであり、国又は地方公共団体が整備・管理すべき典型的な公物。
- 高速道路は財政上の制約の中で早期に整備を行う必要から、道路無料公開原則の例外として有料道路制度を活用して整備してきたところ。
- 料金は、償還期間内の料金収入で借入金をすべて償還できるように決定し、償還期間終了後は国等へ帰属。
- 諸外国においても料金徴収期間終了後は国等へ帰属。

< 2 >

- 高速道路ネットワークは、国土を縦貫あるいは横断し、全国の主要都市間を直結する等国土の骨格として全国的な自動車交通網の枢要部分を構成しており、他の道路と一体となって我が国の経済活動、国民生活を支える基盤施設
 - ・ 国が国土開発幹線自動車道等として一般国道等他の道路と整合を図りつつ、計画策定。
 - ・ ネットワークの形成については、最終的に国に責任。
 - ・ 国民に対して安全かつ安定的に高速道路サービスが提供されるよう、災害時等の危機管理対応を含め、適切に管理。

有料道路制度を活用したネットワーク整備

- 新たな組織による有料道路制度を活用したネットワーク整備は、その採算性が確保される範囲において行う。
- 適正な料金水準において高速道路サービスが国民に対して提供される必要がある。
- 道路構造、設計の見直し、業務の一層の効率化等によるコスト縮減の徹底。

制度上の課題

- 必要な建設投資の確保及び債務の確実な償還
- 公租公課、配当等に係るコストの課題、交通量や金利の変動リスクの管理の課題、円滑な資金調達等の課題への対応
- 本州四国連絡橋公団の債務処理
- 関連法人の見直し

その他

- < 1 > 高速道路の整備は、地域の経済発展、住民の利便性向上にとって重要な課題であること、加えて日本道路公団を除く三公団については、地方公共団体が出資を行っていることから、検討にあたっては、地方公共団体をはじめ地域の意見を十分聞いていただきたい。

- < 2 > 国土交通省においては、次期道路整備五箇年計画の策定に向けて、新しい道路政策の展開のための様々な検討を行っているところであり、必要に応じてさらに国土交通省からヒアリング等を実施していただきたい。

(4) 国土交通省としての取り組み

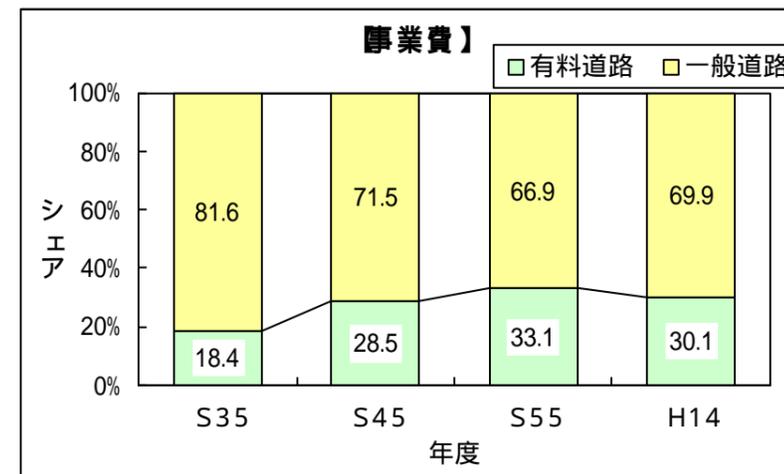
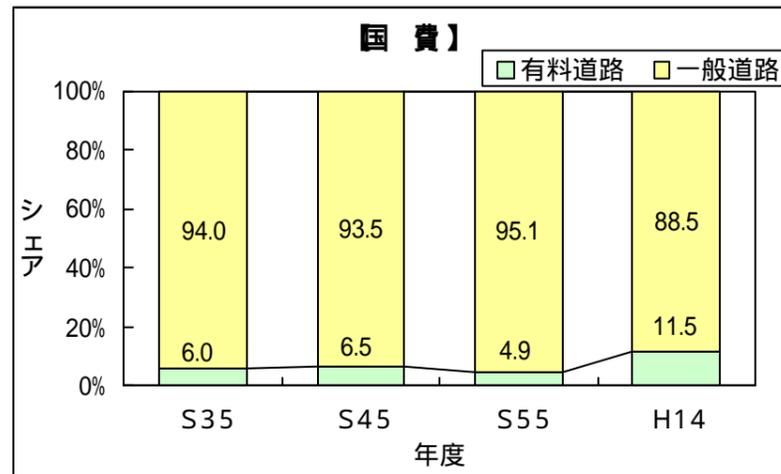
- 地域の振興、都市再生等の観点から必要な高速道路ネットワークについては、着実に整備を進めることが必要。
例えば、高速自動車国道については、整備手法等の課題はあるが、整備計画9342kmを早期に整備し、予定路線11520kmの整備を着実に進めることは国の責務。
- 新たな組織で整備されない路線については、国土交通省において直轄方式等の新たな整備手法を検討することが必要。
- 個別路線の整備については、本委員会の意見を踏まえ、国土交通省において国土開発幹線自動車道建設会議の議を経る等の手続きを経て決定。

2. 有料道路事業の概要

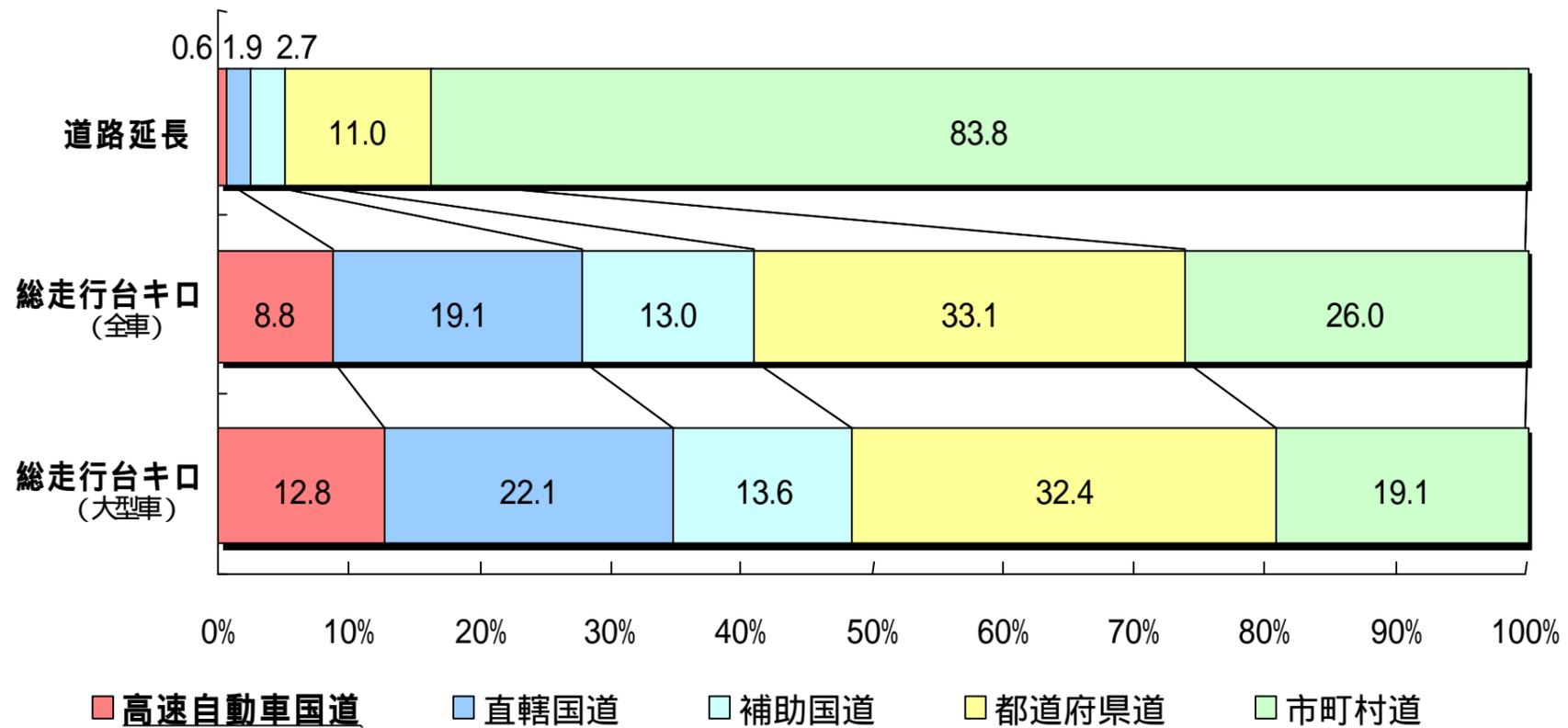
(1) 有料道路制度の目的

- 有料道路制度は、財政上の制約の中で、高速道路整備を早期に進めることを目的とした制度
- 道路建設等に係る費用を借り入れ、供用後に料金を徴収することによって当該借入金の償還に充てることが基本的枠組み

これまで我が国の幹線道路整備は、財政上の制約の中で、有料道路制度により促進。



**(2) 有料道路をとりまく状況
道路別の延長と走行台キロ**

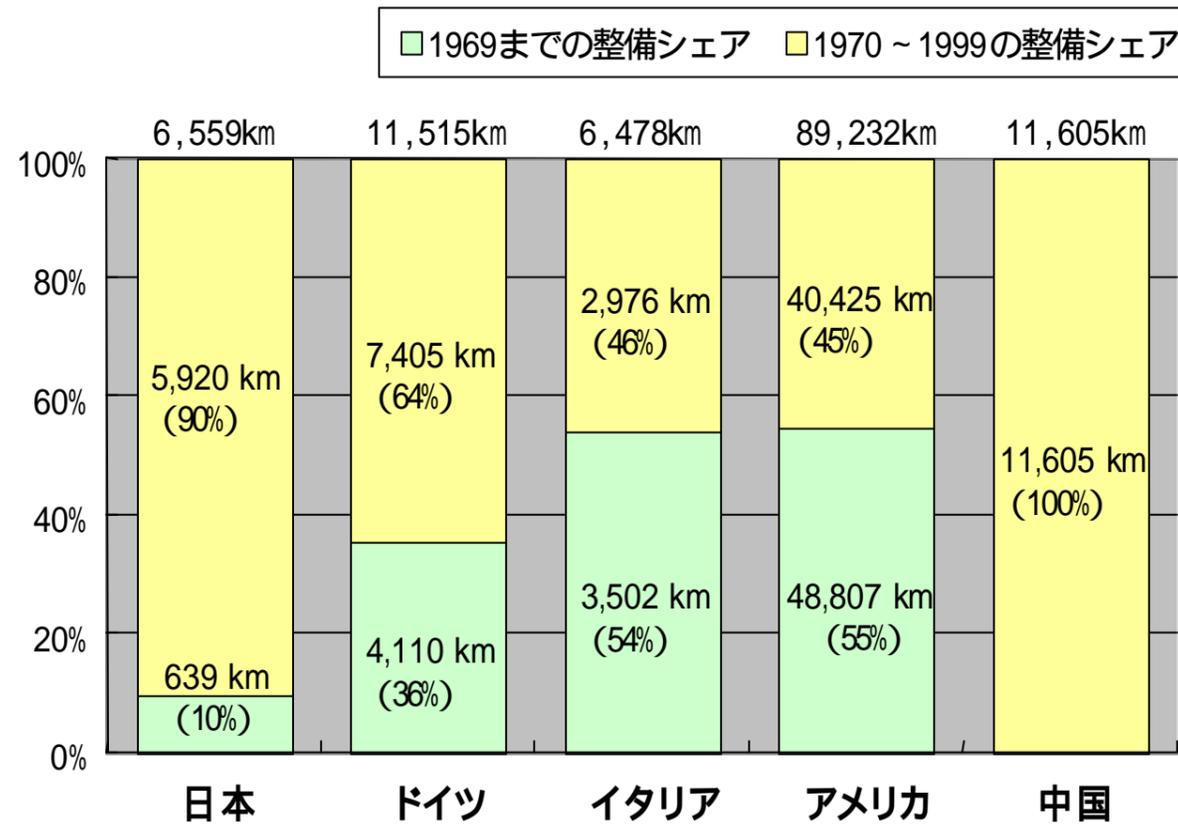


道路延長は、平成12年4月1日現在。(高速自動車国道は、平成14年6月1日現在のもの)
 総走行台キロは、平成11年度道路交通センサスによる

有料道路制度による幹線道路の整備促進

- 立ち遅れていた我が国の幹線道路整備は、財政上の制約の中で、有料道路制度により促進

【高速道路の建設時期の比較】

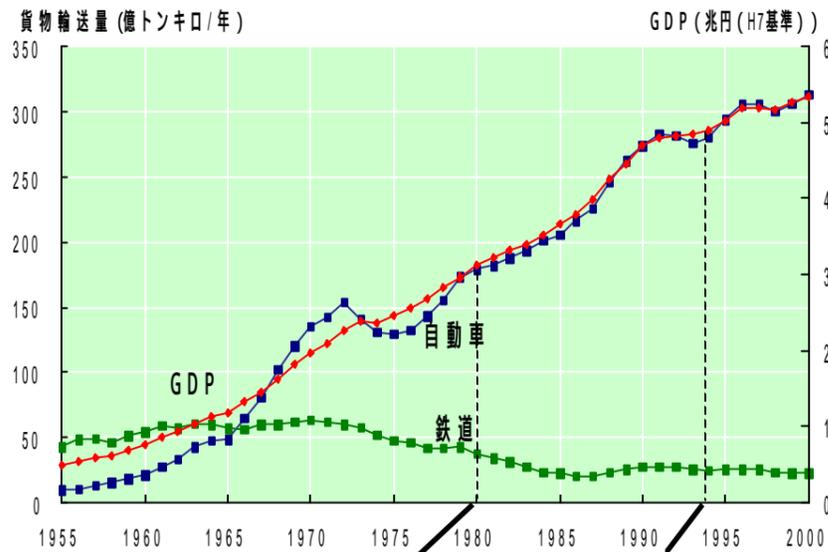


日本、ドイツ、アメリカ、中国の延長は1999年末

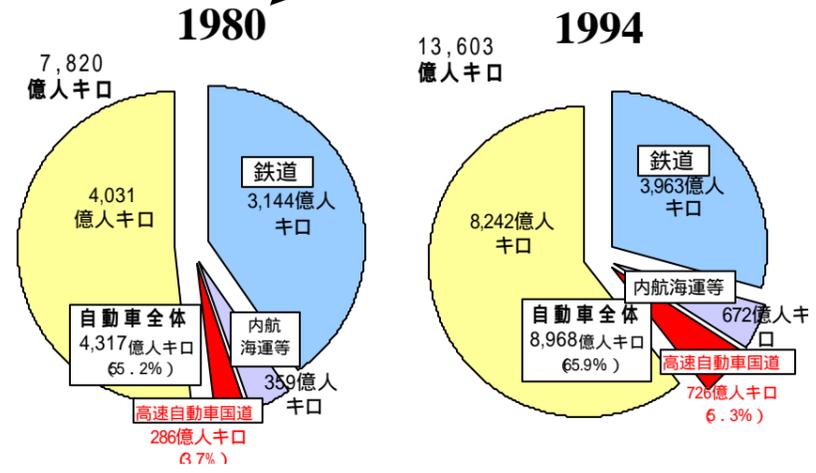
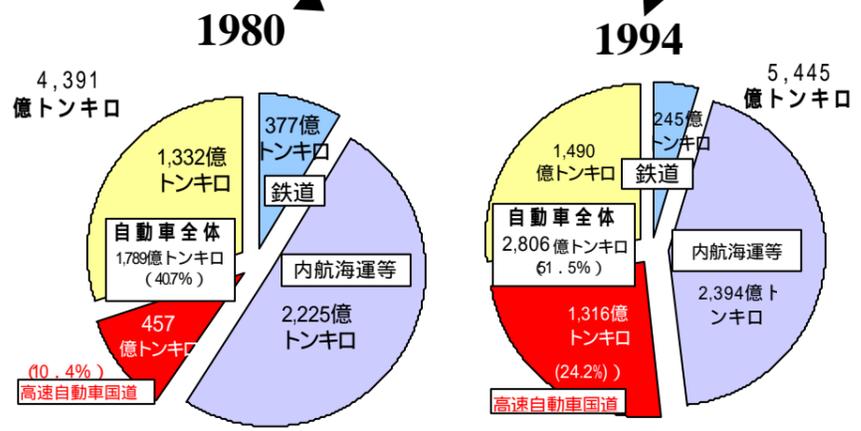
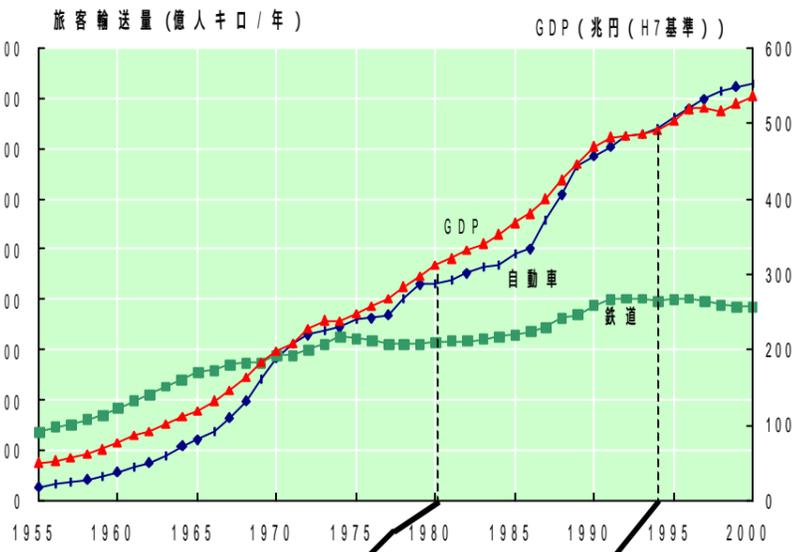
イタリアの延長は1998年末

輸送における自動車の役割

貨物輸送における自動車の役割



旅客輸送分担率における自動車の役割



(3) 事業主体及び整備状況

我が国の有料道路事業は、整備する有料道路の機能や性格等に応じて、以下のような分担のもとに事業を推進。

		営業中の 延長	無料化 された延長
日本道路公団	高速自動車国道	6,976km	
	一般有料道路(一般国道、都道府県道、指定市道)	879km	600km
首都高速道路公団 阪神高速道路公団	都市高速道路(都道府県道、指定市道)	645km	
指定都市高速道路公社			
本州四国連絡橋公団	一般有料道路(一般国道)	173km	
地方道路公社	一般有料道路(一般国道、都道府県道、市町村道)	1,229km	257km
地方公共団体	一般有料道路(都道府県道、市町村道)	3km	743km
	有料橋・有料渡船施設(都道府県道、市町村道)	0km	5km
合計		9,895km	1,605km

延長は、平成14年6月1日現在。

一部重複区間があるため合計があわないところがある。

(4) 料金の決定原則

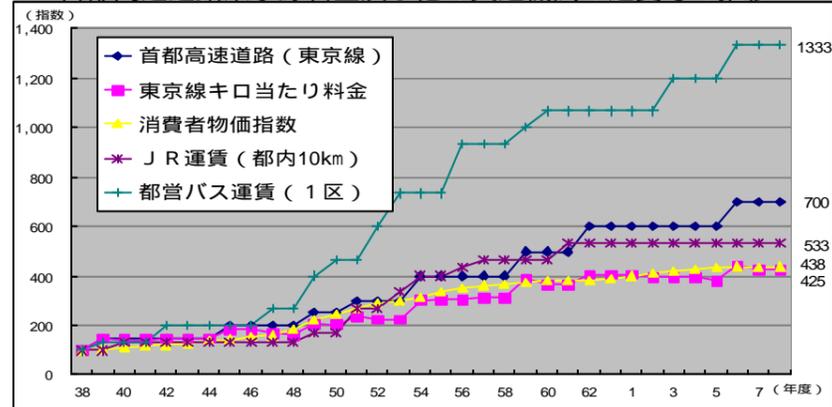
1. 償還主義

料金の額は、当該道路の新設、改築、維持修繕に要する費用を償うものであること

2. 公正妥当主義

他の交通機関の料金(運賃)、物価水準等と比較しても社会的・経済的に認められるものであること

首都高速道路東京線料金及び他の交通機関の運賃等の推移



2. 便益主義

料金の額は、当該有料道路の通行又は利用により通常受ける利益の限度を超えないものでなければならないこと。利益の算出は並行する一般道路を通過する場合に比べた、時間短縮に伴う「時間便益」と、燃料費等の節約に伴う「走行便益」のみを合計

単位:円 <乗用自動車(小型)額>

道路名	延長	便益額	料金額
第三京浜	16.6km	1,295	250
三陸縦貫道(山塩道路)	7.8km	470	250

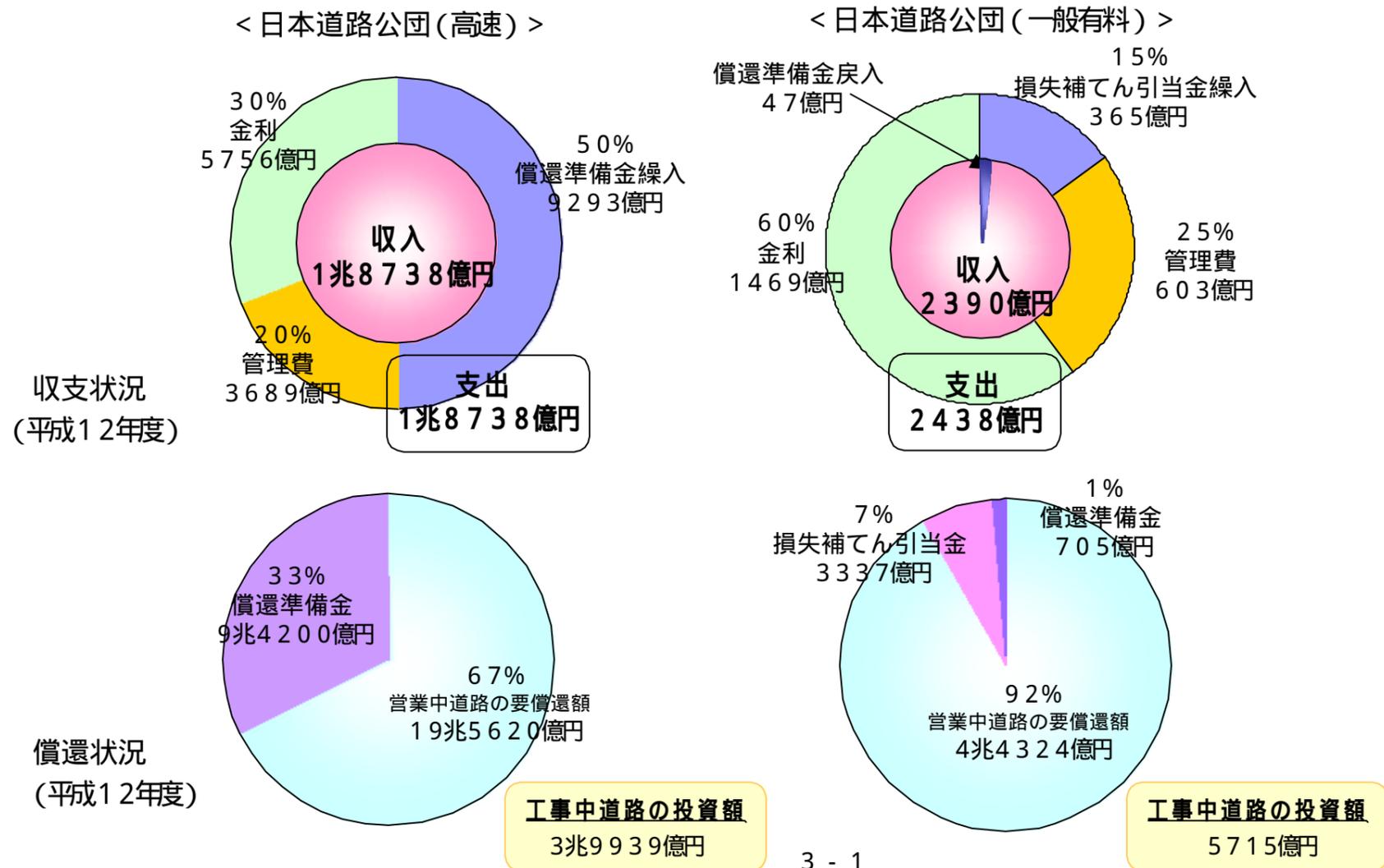
3. プール制

路線毎の収入・費用で路線毎の料金を決定するのではなく、ネットワーク全体の総収入でネットワーク全体の総費用を賄うよう料金を決定する方式

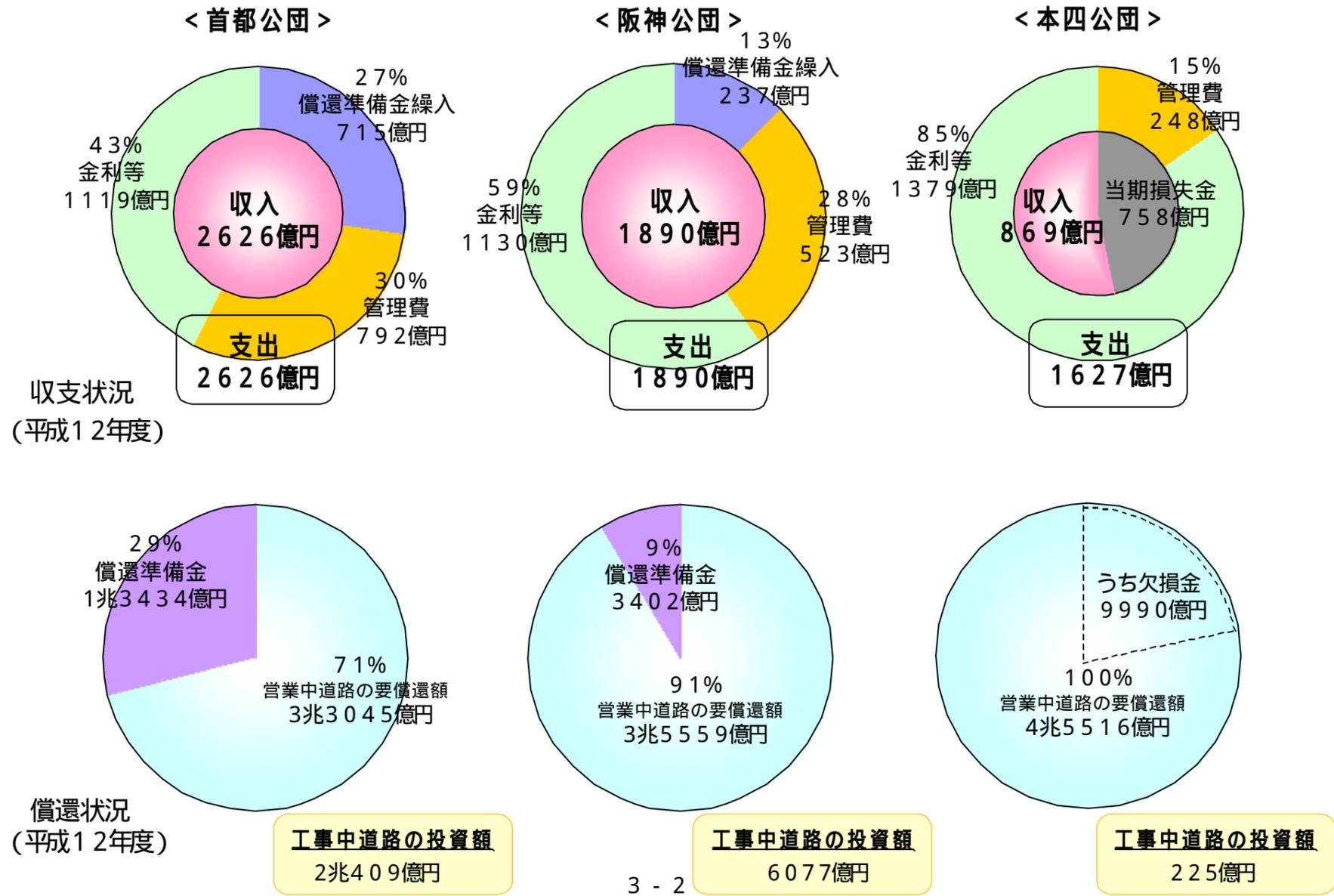
例: 高速自動車国道、都市高速道路、本州四国連絡道路

3. 各公団が実施する事業の制度、国との関係等

(1) 公団事業制度の概要 営業中道路の収支状況と償還状況（日本道路公団）



営業中道路の収支状況と償還状況（首都公団・阪神公団・本四公団）



(2) 公的助成

料金による利用者負担の軽減等のため、公的助成を実施

国及び地方の公的助成の概要

日本道路公団	首都高速道路公団	阪神高速道路公団	本州四国連絡橋公団
国からの出資金・利子補給金	国及び地方からの出資金 (出資比率 国 地方 = 1:1)	国及び地方からの出資金 (出資比率 国 地方 = 1:1)	国及び地方からの出資金 (出資比率 国 地方 = 2:1)
国からの無利子貸付 (社会資本整備事業借入金)	国及び地方からの無利子貸付 (社会資本整備事業借入金)	国及び地方からの無利子貸付 (社会資本整備事業借入金)	国からの無利子貸付 (社会資本整備事業借入金) (有料道路整備等資金借入金)

公的助成

		日本道路公団	首都高速道路公団	阪神高速道路公団	本州四国連絡橋公団
H12年度末 累計	出資金等	国 3兆7566億円 (出資金 1兆9801億円) (補給金等 1兆7765億円)	国 2985億円 地方 2985億円	国 2351億円 地方 2351億円	国 4960億円 地方 2486億円
	無利子 貸付	国 261億円 (残高)	国 :1897億円 (残高) 地方 :1897億円 (残高)	国 341億円 (残高) 地方 340億円 (残高)	国 : 7億円 (残高)
H13年度	出資金	国 3048億円	国 230億円 地方 230億円	国 :148億円 地方 :148億円	国 :533億円 地方 :267億円
	無利子 貸付	国 : 29億円	国 238億円 地方 238億円	国 : 20億円 地方 : 20億円	国 :800億円
H14年度	出資金	国 : 0億円	国 :199億円 地方 :199億円	国 :133億円 地方 :133億円	国 :533億円 地方 :267億円
	無利子 貸付	国 : 0億円	国 246億円 地方 246億円	国 : 34億円 地方 : 34億円	国 :1800億円

注1) 日本道路公団の出資金等には利子補給金を含む

注2) 本州四国連絡橋公団の計数は道路分である。

(3) 高速自動車国道の償還見通し

H11.12国幹審における償還見通し

現行整備計画9,342km(残事業費20.6兆円)については、交通需要の伸びあり(1)、国費投入額3,000億円/年、償還期間50年の条件で、償還可能。

「国費の投入額をゼロ」とした場合の投資可能額

	交通需要 伸びあり(1)	交通需要 伸びなし(2)	
		将来金利5.0%	将来金利3.5%
償還年数をH13から50年とした場合の投資可能額	11.2兆円	6.8兆円	13.2兆円

試算条件

対象延長 : 現行整備計画9,342km (H14以降残事業費 : 20.6兆円)

償還期間 : 50年

年間投資額 : 1.09兆円

料金 : 現行料金水準 (普通車 : 24.6円/km+150円)

公租公課 : 考慮しない

建設費・管理費 : コスト縮減計画の実績を反映

1) 全国の総自動車交通量が、75百億台キロ(2000)から91百億台キロ(2020)に増加。

2) 全国の総自動車交通量が、75百億台キロ(2000)のまま増加しない。

4. 本州四国連絡道路等の交通量について

(1) 本州四国連絡道路の交通量について

交通量の実績と計画の乖離

(台/日)

	計画		実績	実績/計画	
	H3償還計画	H9償還計画		H3償還計画	H9償還計画
H11	62,740	46,530	37,031	59%	80%
H12	67,840	50,320	36,019	53%	72%
H13	70,170	52,750	35,662	51%	68%
H22	87,340	74,200	-	-	-
H32	93,450	81,970	-	-	-

- ・平成3年度の料金認可における償還計画は、明石海峡大橋の供用に伴う料金認可に際し、計画交通量等を見直し、平成9年度に変更
- ・平成9年度の料金認可における償還計画の交通量と実績の交通量を比べると大きな乖離が生じているところ。
- ・そのため、新たに国による無利子貸付等の措置を行うとともに、償還計画の変更作業中。

(注) 本四間3ルート of 県境断面の合計で比較(各ルートがすべて供用したのは平成11年)

乖離の要因

- ・交通量算出の基礎となる社会経済自体の伸びが大きく設定されていた。
- ・戦後最大の不況を反映した本四間輸送需要の低迷
- ・フェリーの料金値下げなどによる競争力の相対的な低下 他

本州四国連絡道路の整備効果

- ・直接効果(時間短縮便益等)
2500億円/年
40年間で8.7兆円(H12年度価格)
- ・間接効果(架橋によるGDPの増加効果)
全国で1.21兆円/年(H12年)
関係8府県で0.89兆円/年(同)
- ・四国の工場立地件数
架橋前の1.9倍(全国は1.5倍) 他

有料道路制度の運用にあたっては採算性の確保についてこれまで以上に厳しくチェックする必要。

(2) 東京湾アクアラインの交通量について

交通量の実績と計画の乖離

(台/日)

	計画		実績	実績/計画	
	H9償還計画	H12償還計画		H9償還計画	H12償還計画
H9	25,468	-	11,900	47%	-
H10	28,702	-	10,000	35%	-
H11	31,581	-	9,600	30%	-
H12	34,465	11,569	12,900	37%	112%
H13	37,347	11,755	13,300	36%	113%
H22	46,488	34,935	-	-	-
H32	54,440	41,274	-	-	-

料金改定(7/20)以降の平均

・平成9年度の事業許可における償還計画の交通量と実績の交通量を比べると大きな乖離が生じていたところ。

・そのため、平成12年7月、交通量の下方修正、アクアラインの料金値下げ、償還期間の延長等の償還計画の変更を実施。

乖離の要因

- ・交通量算出の基礎となる社会経済自体の伸びが大きく設定されていた。
- ・戦後最大の不況を反映した経済活動の鈍化
- ・料金の割高感
- ・周辺地域開発の遅れ
- 他

東京湾アクアラインの整備効果

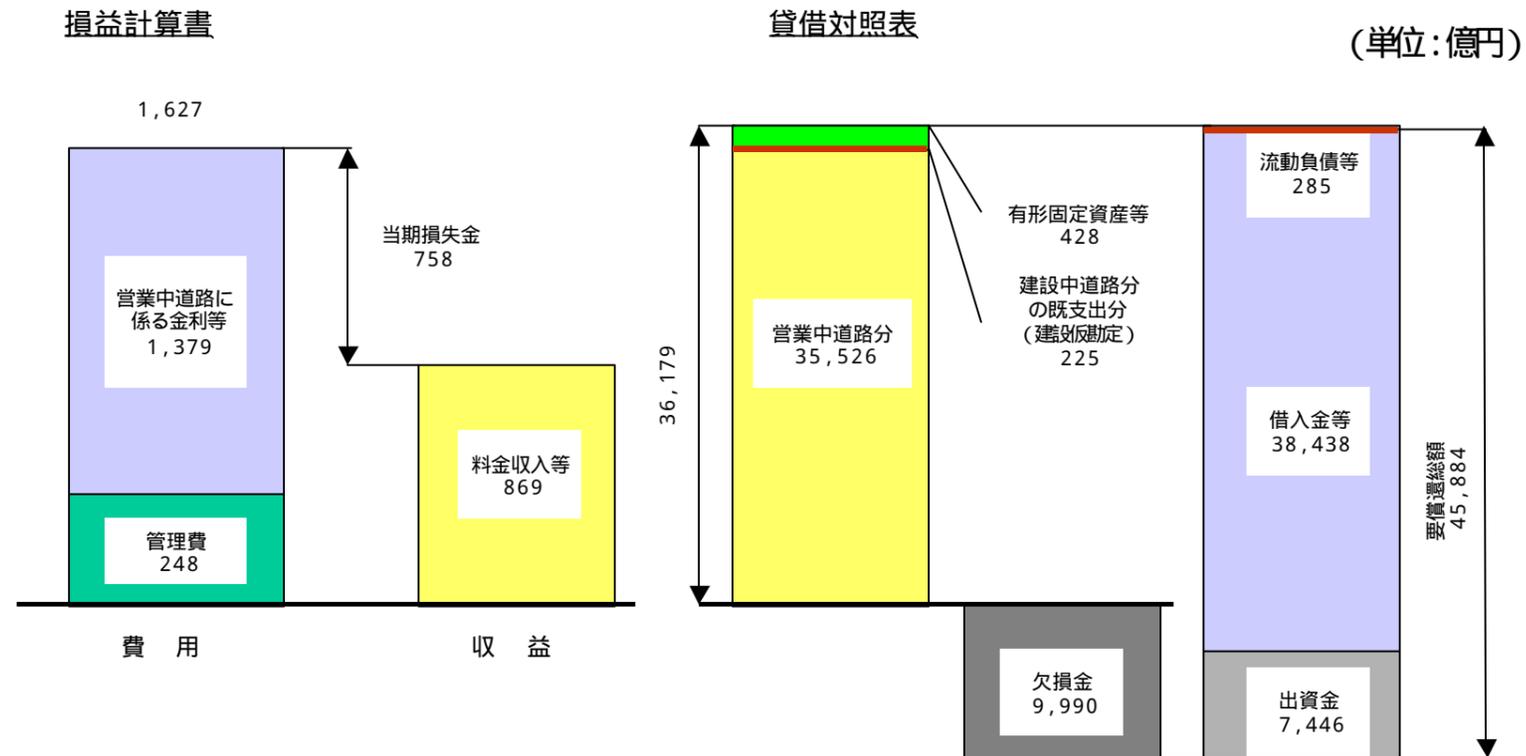
- ・直接効果(時間短縮便益等)
810億円/年
40年間で約3.3兆円(H12年度概略)
- ・京浜と房総間が直結され、首都圏の南回りバイパスとしての役割を果たし始めている。
例) 高速バスの利用 約190便/日(H14.4月)他
- ・地域経済の活性化に寄与
例) 房総地域の観光入り込み客数の伸び 他

有料道路制度の運用にあたっては採算性の確保についてこれまで以上に厳しくチェックする必要。

5. 本州四国連絡橋公団の債務について

本州四国連絡橋公団の財務状況(平成12年度決算)

- ・平成12年度の財務状況は、料金収入等が869億円、費用が1,627億円となっており、当期損失金758億円が発生している。
- ・損失金の累積である欠損金は、9,990億円となっている。



本州四国連絡道路事業の予算措置

平成13年度

有利子負債を圧縮し、償還確実性を高めるため、新たに無利子貸付を措置。

無利子貸付：800億円（概ね10年程度）

なお、これまでの出資金800億円（国：地方＝2：1）を継続。

平成14年度予算措置

公団の民営化に向けた債務処理の具体的枠組みは「特殊法人等整理合理化計画」を踏まえ決定されることとなるが、公団の民営化に向けて先行的に有利子負債を圧縮し、将来の国民負担を軽減するため、現行制度の無利子貸付を前倒しする。

無利子貸付 1,800億円

なお、これまでの出資金800億円（国：地方＝2：1）を継続。

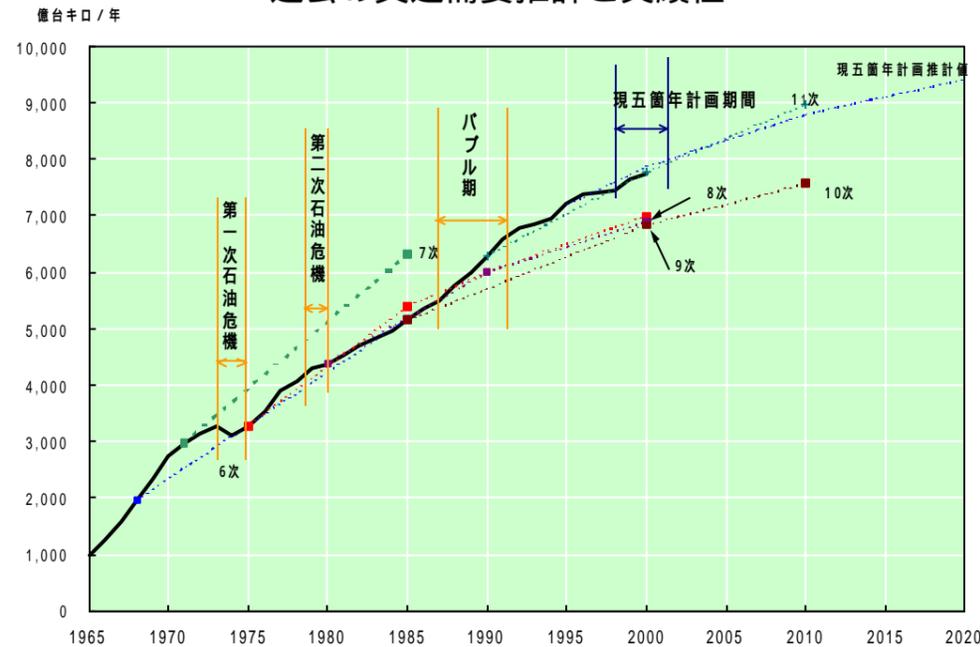
6. 自動車交通需要推計の見直し

- ・ 5年毎に自動車交通需要推計を見直し。
- ・ その結果を、道路ネットワーク計画、有料道路の償還計画、環境アセスメント、B/C等事業評価に反映。

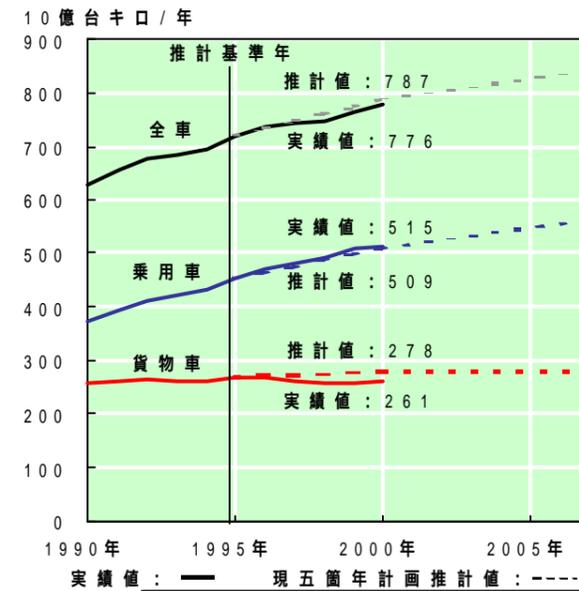
(1) 過去の交通需要推計と実績値

- ・ 過去の推計では、オイルショック、バブル経済等予期できないような社会経済情勢の変化がある場合は、実績値と大きな乖離。
- ・ 現五箇年計画（1995年基準）の推計値に対し、実績は1.5%減。特にGDPが8.3%減の影響で貨物車の交通量が6.5%減。

過去の交通需要推計と実績値



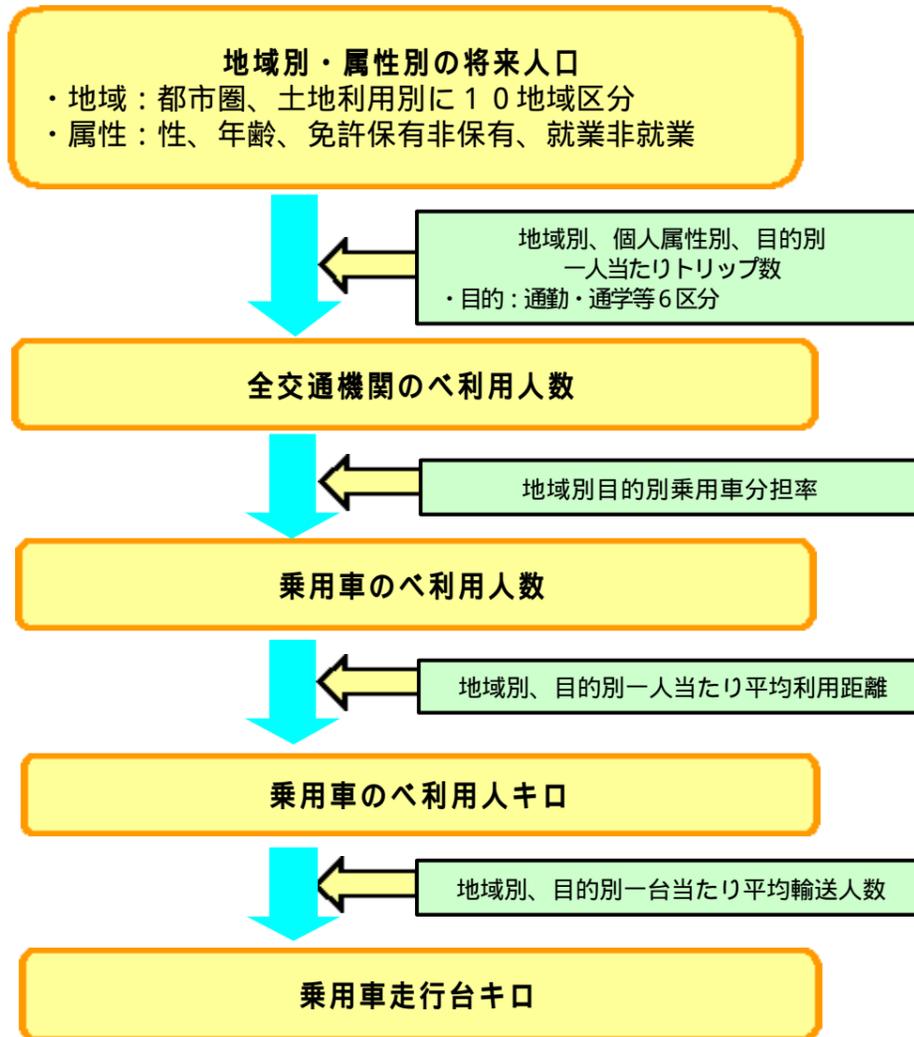
現五箇年計画推計値と実績値



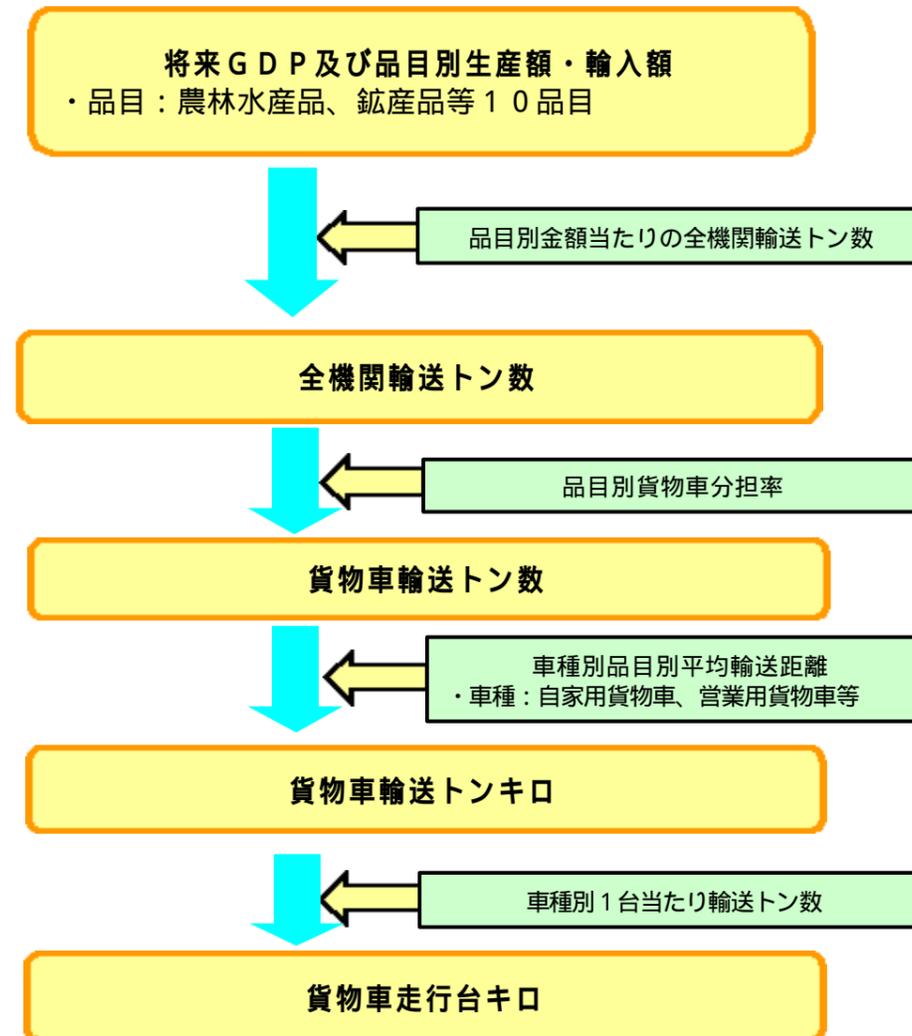
	走行台キロ (10億台キロ/年)			
	推計値 (A)	実績値 (B)	誤差 (C = B - A)	誤差率 (C / B)
乗用車	509	515	6	1.1%
貨物車	278	261	17	6.5%
軽貨物車	84	75	10	12.8%
軽貨物車以外	193	186	7	4.0%
全車	787	776	11	1.5%

(2) 新たな交通需要推計の手法について

乗用車の交通需要推計

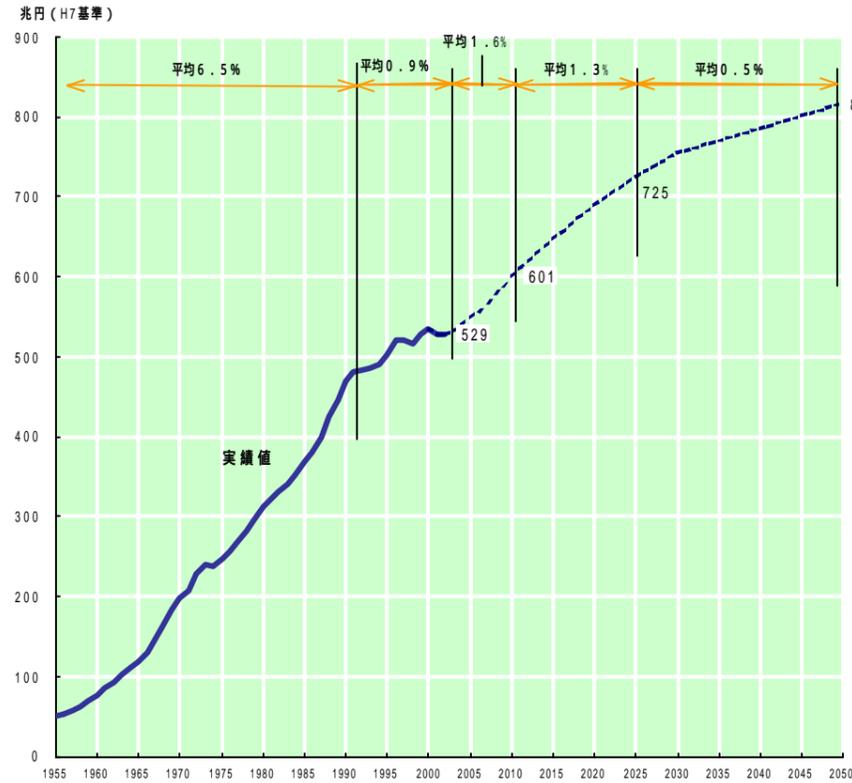


貨物車の交通需要推計

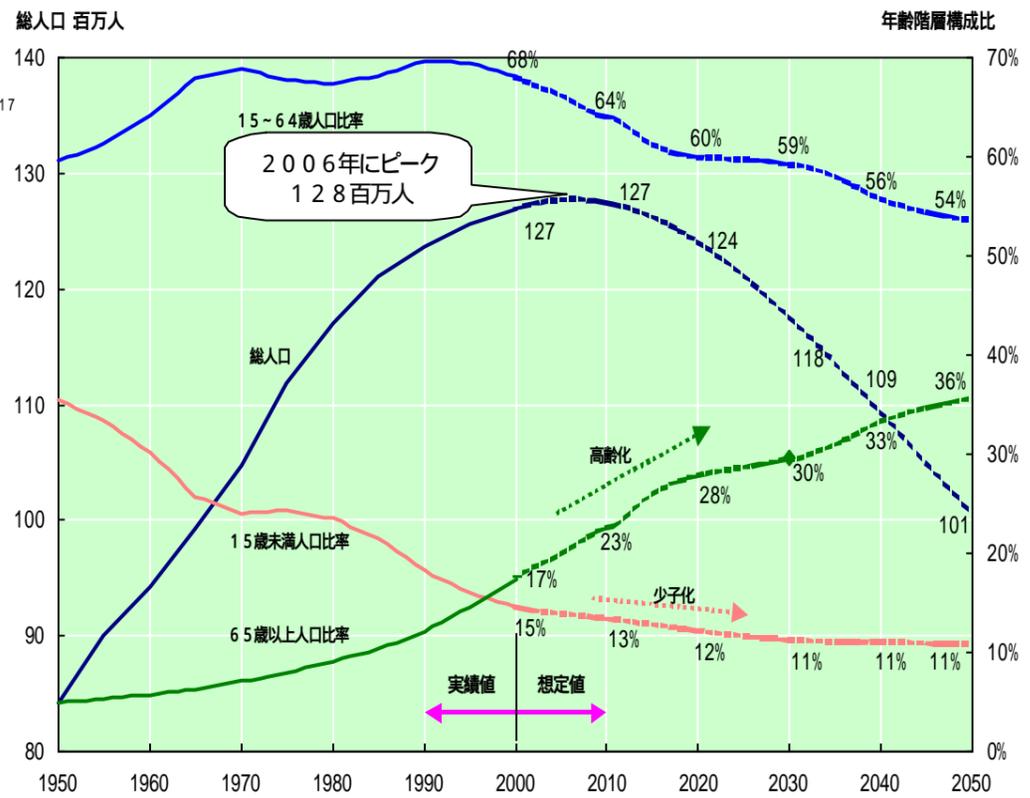


将来のGDP及び人口の設定

将来のGDPの設定



将来の人口の設定



(2002~2010年度)

「構造改革と経済財政の中期展望」(平成14年1月25日閣議決定)及び同参考資料(内閣府作成)で示された推計値

(2011~2025年度)

国土交通省国土計画局において示された推計値

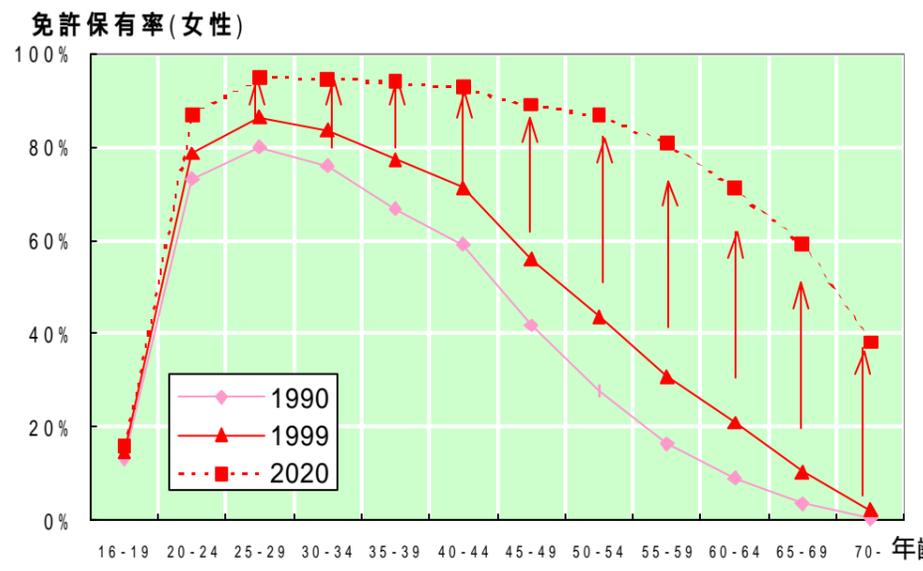
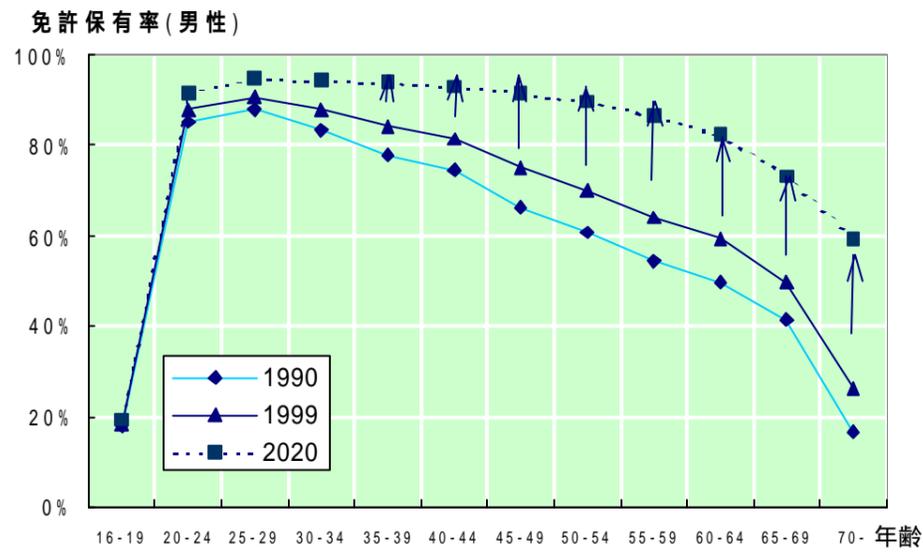
(2026~2050年度)

国土交通省国土計画局からの知見を参考とした道路局の推計値

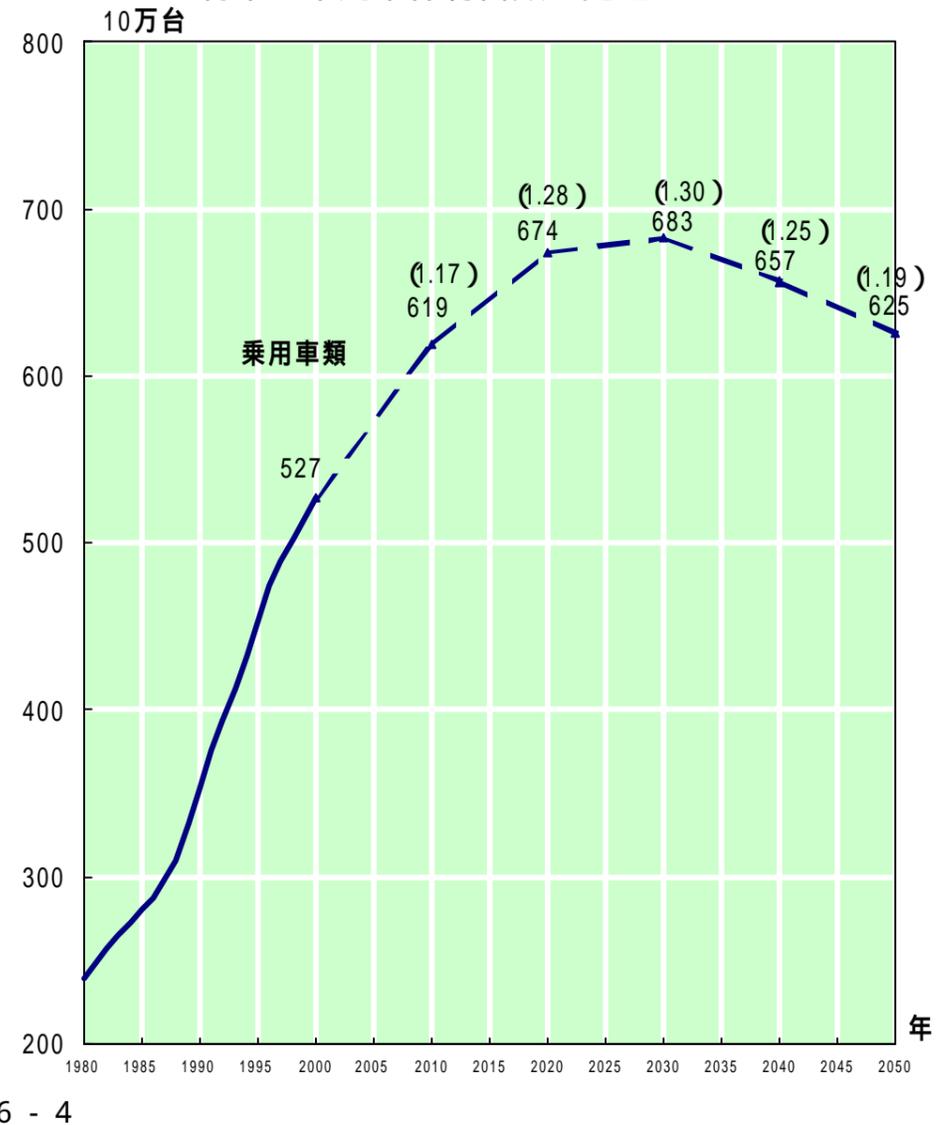
国立社会保障・人口問題研究所において2002年1月示された推計値のうち、中位推計値

免許保有率と乗用車保有者台数の見通し

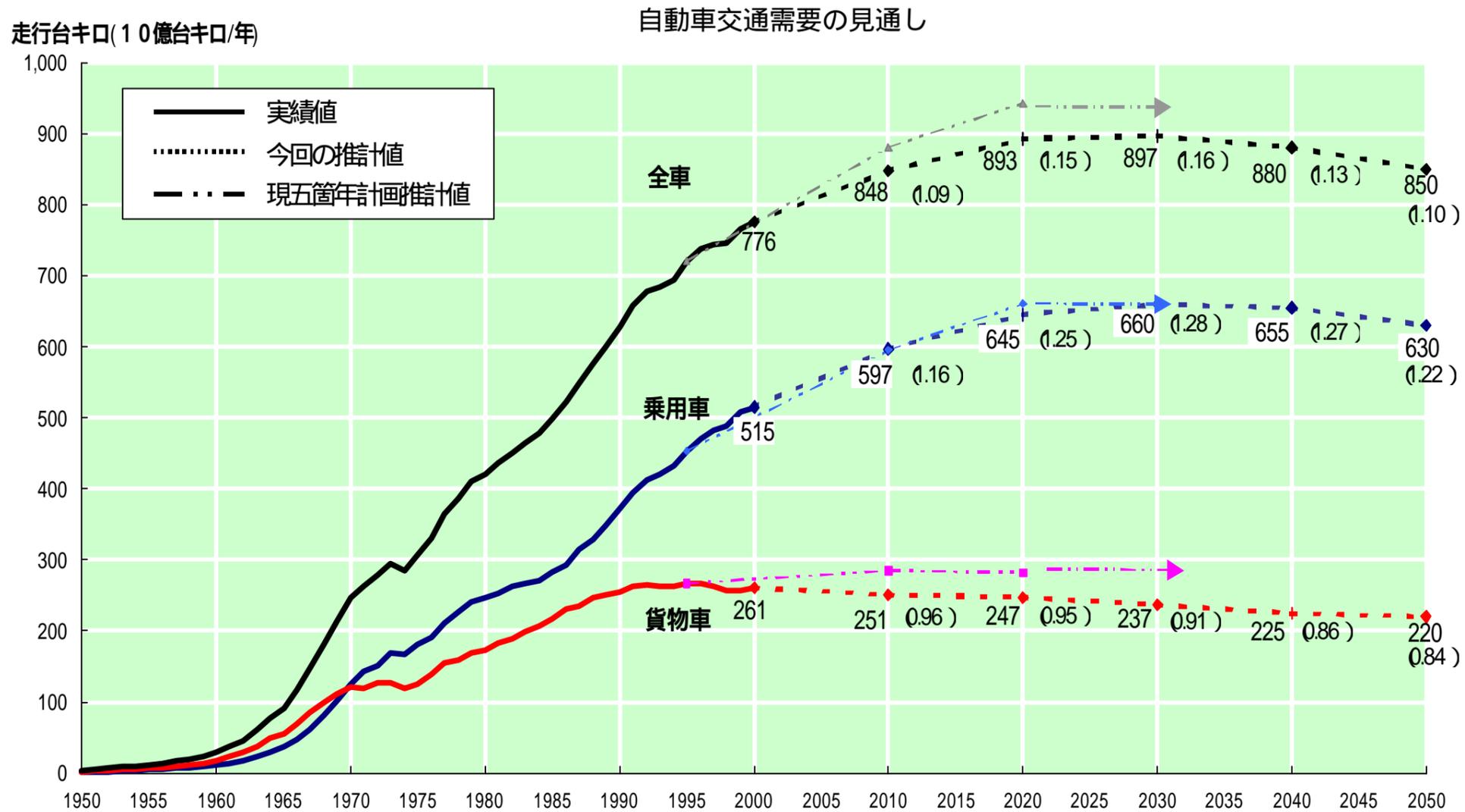
将来の免許保有率の見通し



将来の乗用車保有台数の見通し



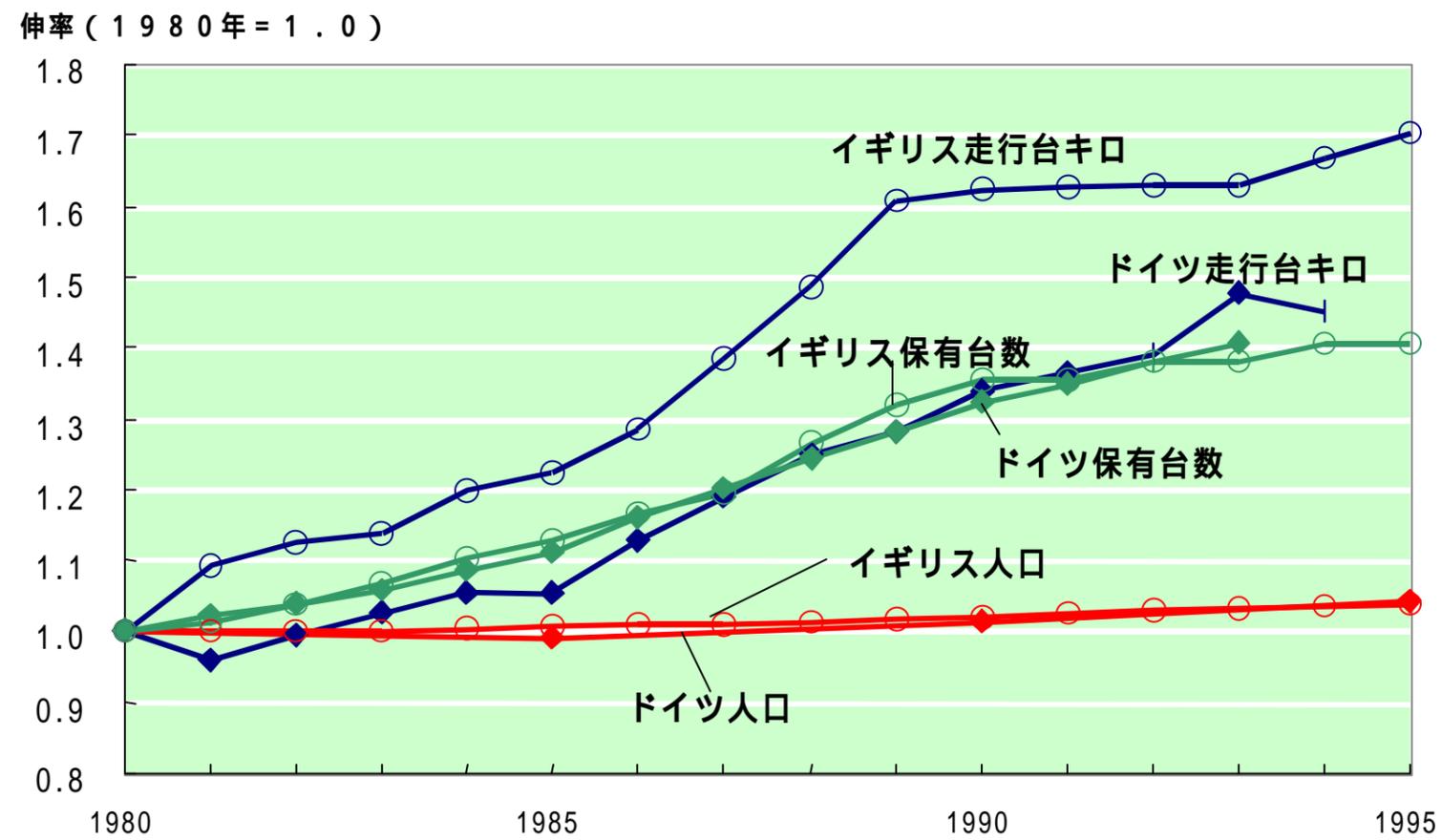
自動車交通需要の見通し



()内の数値は2000年比率

参考：海外の事例

- ・ドイツ、イギリスでは人口は1980年からほぼ一定であるが、交通量（自動車走行台キロ）は増加している。



出典) 走行台キロ、保有台数：「World Road Statistics, IRF」
人口：「National Accounts 1960-1995, Volume1, OECD, 1997」

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(シャット-トル) 	<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。

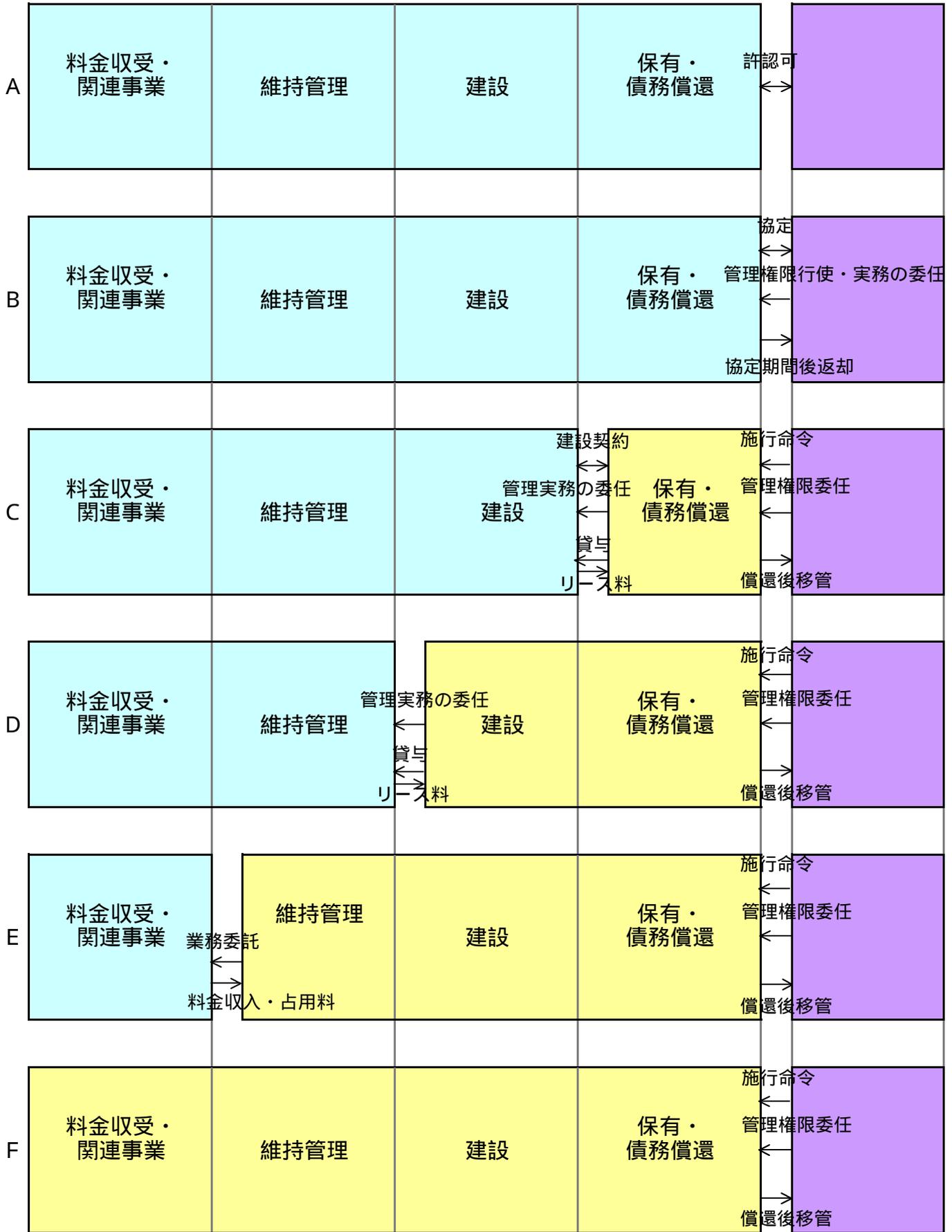
民 営 化 方 式 の 比 較 資 料

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