

2. 今後の委員会審議において考慮いただきたい事項

(1) 新たな組織を検討する際の考慮事項

高速道路ネットワークの整備については、国民経済的な費用対便益が大きく、かつ、地域の自立、物流効率化、都市再生等の国土政策を実現するために必要なものを整備。また、現在整備に着手している路線は、都市計画決定手続きや地元の地方公共団体との協力等に関する調整を完了させて着手。

50年以内で確実に債務を返済。

〔高速自動車国道〕

整備計画9342kmについては、コスト縮減を徹底するとともに、新規投資に一定の歯止めをかけ、全体としての採算性を確保しつつ、料金収入を活用して整備を行い、できるだけ新たな組織において事業を継続。

<新規投資の歯止め策>

- (イ) 有利子債務を増加させない
- (ロ) 一定の建設目標期間の設定
- (ハ) 民間企業としての経営判断の尊重 等

新たな組織で整備されない路線については、新たな整備手法で整備。新たな整備手法による整備については、地方公共団体との円滑な調整が課題。

〔日本道路公団一般有料道路〕

損失補てん引当金制度の活用、本来道路管理者による買取り等、採算性確保のための多様な手法を検討。

なお、ネットワーク型路線の高速自動車国道との一体化による採算性確保については今後の検討課題。

〔都市高速道路〕

新たな組織は、採算性確保が可能な範囲で建設費を負担し事業を継続。そのために必要となる国、地方の適切な費用負担のあり方を検討。

〔本州四国連絡橋道路〕

国、地方による公的支援（今年度は800億円の出資金及び1800億円の無利子貸付）を活用するとともに、新たな組織の健全な運営のために必要な債務切離しを行う。具体的な枠組みは、特殊法人等整理合理化計画を踏まえ検討。

新たな組織は、以下の条件を満たすことが必要。

- (イ) 公租公課、配当による負担増が抑制されること。特に固定資産税は非課税とすべき。また、高速道路サービスの公共性を考えると、料金収入からは利益が生じないことを基本とすべき。
- (ロ) 借り換え資金を含む多額の資金を円滑に調達できること。
- (ハ) 大規模な災害、経済変動（交通量、金利）等のリスクに対応できること。
- (ニ) 高速道路資産については、債務返済後は国等に帰属させること。

料金水準、返済期間、新規建設投資については、経営の効率化による管理・運営コストの縮減、収入や金利水準の動向等に応じた定期的な見直しをルール化。

新たな組織の検討に当たっては、公団への出資団体をはじめ地方公共団体の意見を十分尊重すべき。

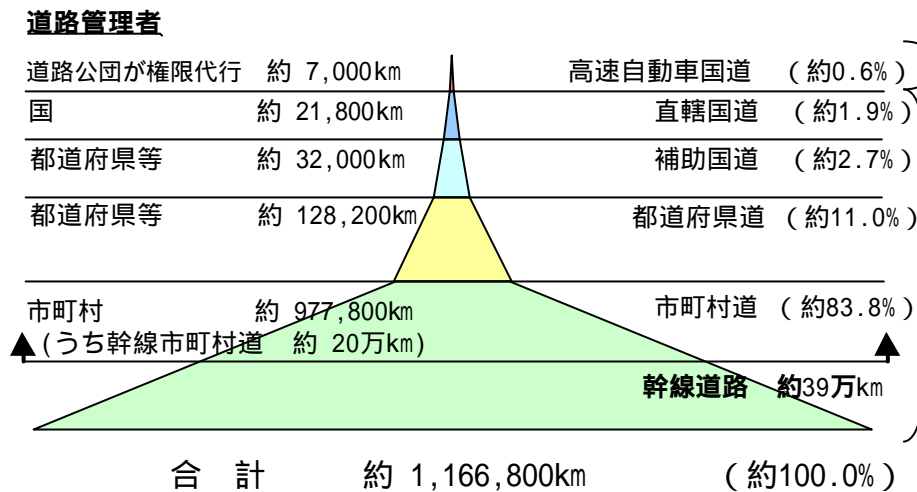
(2) 新たな組織と国との関係

高速道路は約116万kmの全国道路ネットワークの枢要をなし、他の道路と連携して初めて十分な機能を発揮。他の道路と整合を図りつつ、国が計画を策定し、ネットワークの形成について最終的な責任を負う。

災害時等の危機管理対応、適切な管理水準の確保、適正な料金水準の確保等の観点から、国等が一定の責任を果たすことが必要。

大規模な災害や経済変動等のリスクについては、国等による支援も検討すべき。高速道路資産については、債務返済後は国等に帰属させることが必要。

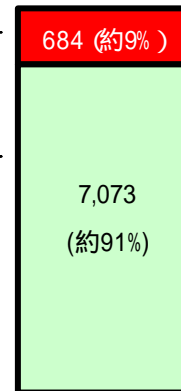
道路の体系と高速自動車国道の役割



高速自動車国道については、平成14年6月1日現在。他は平成12年4月1日現在。

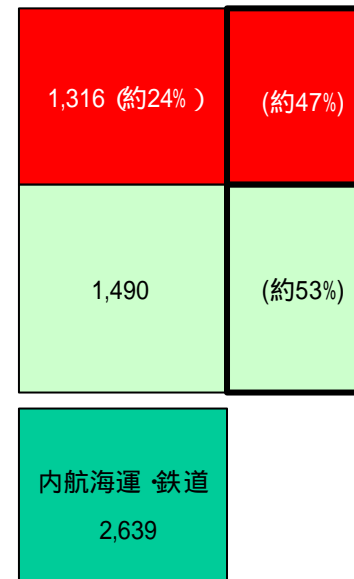
走行台数

【億台数】



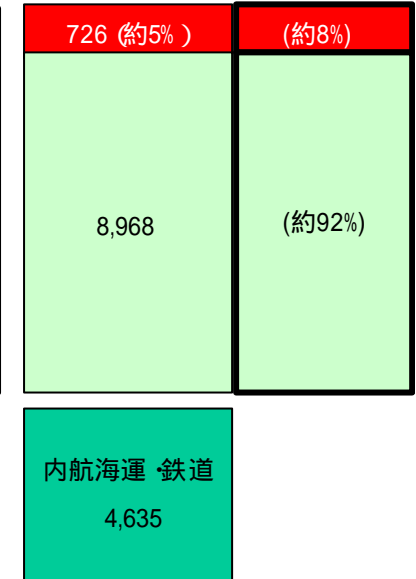
国内貨物輸送量

【億トン数】



国内旅客輸送量

【億人数】



(3)コストの縮減と関連法人の改革

高速道路としての機能や安全性を確保しつつ、高速道路の構造・規格の見直し、インターチェンジの簡素化、業務の効率化等により、コスト縮減を徹底。具体的には、以下に示すような内容により、コスト縮減を検討。

<建設コスト>

- (イ) 事業の段階等に応じ、縦断線形・横断構成をはじめとする車線数の見直しを含む構造・規格等の変更
- (ロ) ICの簡素化等構造の変更
- (ハ) SA・PAの計画、整備手法の見直しや規模の縮小
- (ニ) 施工計画の見直し
- (ホ) 発注ロット、発注方法(デザイン・ビルト等)の見直し

<管理コスト>

- (ア) 維持管理水準の見直し
- (イ) 施設更新頻度の見直し
- (フ) 料金徴収コストの削減を目的としたE TCの導入

SA・PAを管理している公益法人及び維持管理業務を受注している関連会社については、子会社化や徹底した競争を通じたコスト縮減等により新たな組織の収益を増大。