

民 營 化 方 式 の 比 較 資 料

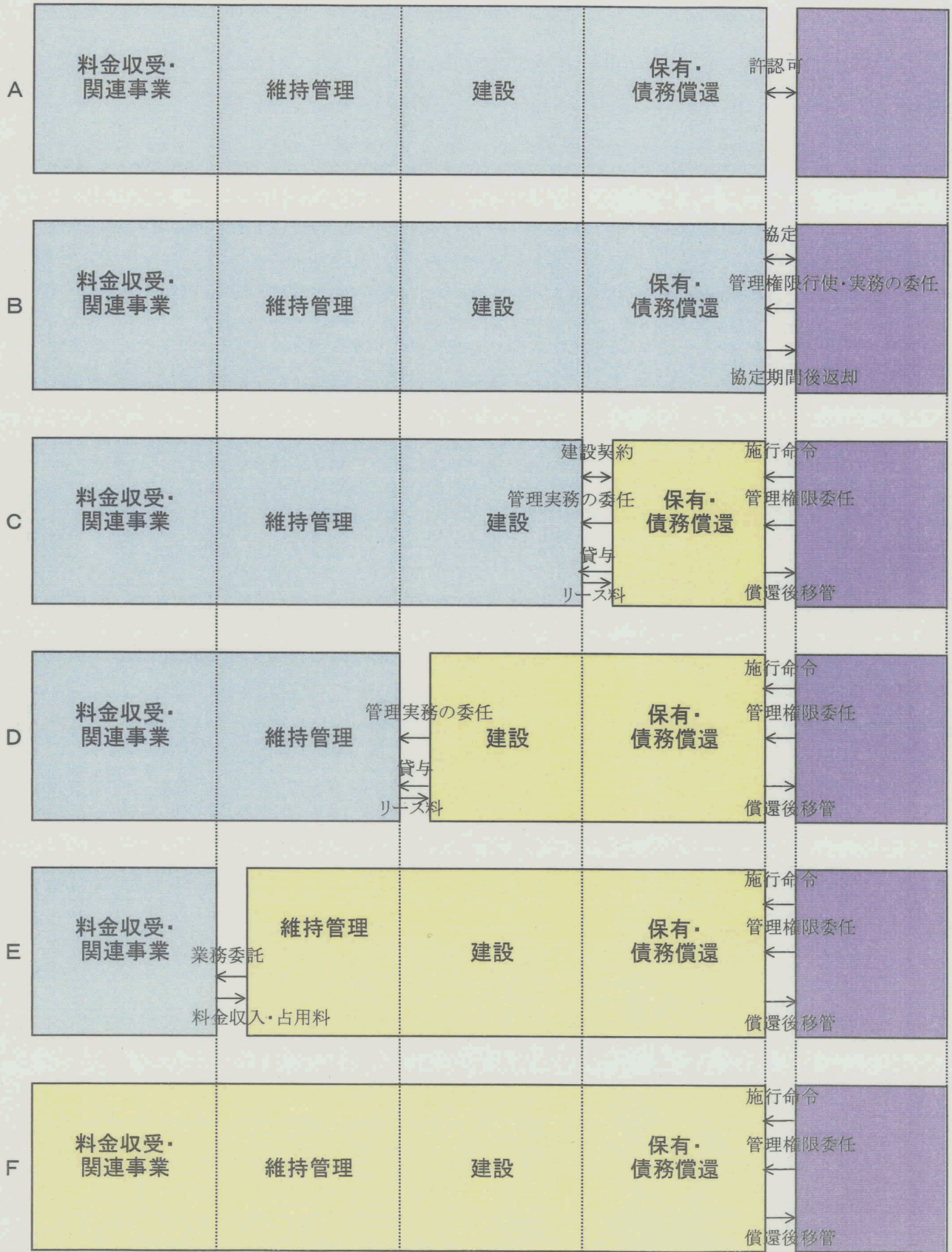
民：民間主体 公：公的主体

参考資料一2

	A 民：保有・債務償還・建設 ・管理(含)・関連事業 (木欠有料)	B 民：保有・債務償還・建設 管理(含)・関連事業 (国との協定)	C 民：建設・管理(含)・関連事業 + 公：保有・債務償還	D 民：管理(含)・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。	国と民間主体が協定に基づき、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等を行う。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。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
ネットワーク整備(含)	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)	国の政策に依り整備(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(対)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	同左	同左
課題対応	効能化・コスト削減のインセンティブ	同左	管理費の削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。体が実施する建設費も削減のインセンティブを働かせる仕組みが必要。	同左	同左	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強化が必要。	同左	同左	同左
考えられる公租公課	民：固定資産税軽減(含) 法人税有	民：固定資産税減免(含) 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	同左
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)	同左	公：出資金、財政投融资等	同左	同左	同左
検討課題						公：出資金、利子補給金、財政投融资

(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、①国費ゼロ、②将来金利4%、③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關する実績から想定。

民営化方式の考え方の比較図



□ : 民間主体 □ : 公的主体 □ : 国

民間企業方式とした場合の試算結果（その1）

【前提条件】

- 料金水準：24.6円/km+150円
- 将来金利：5.0%
- 資本金：2500億円
- 配当：250億円/年（H14期首から適用）
- 公租公課：固定資産税 - 簿価の1.4%（H14期首から適用）
減免措置を考慮するケースの場合、
当初5年間の課税標準は1/6、6～10年間の課税標準は1/3
- 法人税 - 税引前利益の45%（H14期首から適用）
- 減価償却 - 定額法（用地は対象外、その他資産は1/10まで償却）

試算ケース	①	②	②'	参考：公団①	参考：公団②
公租公課	あり	あり	あり 但し、固定資産 税の減免措置	免除 (公団方式)	免除 (公団方式)
国費助成の 考え方	3000億円/年 (公団Aと同じ)	なし	なし	3000億円/年 (現行、平準化方式)	なし

※参考：公団①、公団②は行革事務局提出試算結果に基づく。

【試算結果】

	①	②	②'	参考(公団①)	参考(公団②)
試算ケース					
総収入(H14-62)	96.8兆円	93.2兆円	93.2兆円	122.6兆円	110.7兆円
料収入	93.2兆円(96%)	93.2兆円(100%)	93.2兆円(100%)	119.0兆円(97%)	110.7兆円(100%)
政府補助金等	3.6兆円(4%)	0兆円(0%)	0兆円(0%)	3.6兆円(3%)	0兆円(0%)
総支出(H14-62)	96.8兆円	93.2兆円	93.2兆円	122.6兆円	110.7兆円
管理費	21.6兆円(23%)	21.6兆円(23%)	21.6兆円(23%)	28.1兆円(23%)	25.7兆円(23%)
利息	18.7兆円(19%)	44.2兆円(47%)	33.3兆円(36%)	37.2兆円(30%)	39.5兆円(36%)
固定資産税	14.6兆円(15%)	14.6兆円(16%)	11.7兆円(12%)	—	—
法人税	8.8兆円(9%)	0.2兆円(0%)	3.5兆円(4%)	—	—
配当	1.0兆円(1%)	0兆円(0%)	0.6兆円(1%)	—	—
減価償却費	22.4兆円(23%)	22.4兆円(24%)	22.4兆円(23%)	36.7兆円(30%)	30.7兆円(28%)
償還準備積立金	9.7兆円(10%)	—	0.1兆円(1%)	20.6兆円(17%)	14.8兆円(13%)
無償譲渡	—	15.3兆円(16%)	15.3兆円(16%)	—	—
欠損	—	△25.1兆円(-26%)	△15.3兆円(-16%)	—	—
経常収支(税引前)	45年間	5年間	28年間	46年間(H14-31、	33年間
利益)が黒字の期間	(H16-23、H26-62)	(H58-62)	(H14-23、H45-62)	H34-38、H40-62)	(H14-22、H39-62)
累積収支が黒字の期間	49年間	20年間	49年間	49年間	49年間
	(H14-62)	(H14-33)	(H14-62)	(H14-62)	(H14-H62)
建設投資(H14以降)	0兆円	0兆円	0兆円	20.6兆円	11.1兆円
				年平均1.21兆円	年平均1.21兆円
				建設期間H14~32	建設期間H14~23
建設投資の回収完了年度	H64年度	H62時点で 有利子負債18.2兆円 累積欠損5.0兆円 (H40以降債務超過)	H80年度以降 (H62時点で 有利子負債8.4兆円)	H62年度	H62年度
配当が実施可能な期間	45年間	0年間	25年間	—	—
	(H16-23、H28-62)		(H14-23、H48-62)		

※政府補助金等には利子補給金、建設費補助金を計上

民間企業方式とした場合の試算（その2）

【共通条件】

- 料金水準：24.6円/km+150円 ○法人税：税引前利益に対し45%
 ○資本金：2500億円 ○配当：250億円/年（H14期首から適用）

【試算結果：今後25年間の投資可能額】

（左肩：ケース名、中央：今後25年間の投資可能額）

国費投入		なし	なし	なし
将来交通量※1		伸びあり	伸びなし	伸びなし
調達金利		4.0%	4.0%	5.0%
A	法人税：あり 固定資産税：減額措置※2 減価償却：一般方式※3 建設投資の考え方 ：投資額調整方式※4	A-0-有-4 4.7兆円 (23%)	A-0-無-4 0兆円 (0%)	—
	法人税：あり 固定資産税：減額措置※2 減価償却：アウトストレート方式※3 建設投資の考え方 ：投資額調整方式※4	B-0-有-4 5.8兆円 (28%)	B-0-無-4 1.7兆円 (8%)	B-0-無-5 0.2兆円 (1%)
F	法人税：なし 固定資産税：なし 減価償却：なし 建設投資の考え方 ：1.09兆円/年	F-0-有-4 19.2兆円 (93%)	F-0-無-4 10.6兆円 (51%)	F-0-無-5 6.8兆円 (33%)

※1：将来交通量 全国の総自動車交通量 伸びあり - 2000→2020 1.2倍
 伸びなし - 2000→2020 1.0倍

※2：固定資産税の減額措置

用地に対しては評価を簿価の1/3（最後まで）、
 用地以外の資産に対しては当初5年の評価を簿価の1/6、その後5年の評価を簿価の1/3。
 （年当り課税額 当初900億円、措置終了後3000億円。減額措置がない場合4000億円）

※3：減価償却方式 一般方式 用地以外の資産を1/10まで償却、
 アウトストレート方式 用地も含め100%償却。

※4：投資額調整 株主への配当が可能ないように毎年の建設投資額を設定

凡例：A（方式）-0（国費投入）-有（交通量の伸び）-4（調達金利%）

表中（ ）内は残事業費20.6兆円に対する割合