

新会社による建設の範囲とその仕組み

	案 - 3 - A	案 - 3 - B	案 - 3 - C
主な内容	<p>新会社が個別路線・区間の採算に基づき建設する方式</p> <p>新会社が自己資金と借入金により建設</p> <p>道路資産と借入金債務は道路完成後も引き続き新会社が保有</p> <p>借入金の返済は当該道路の料金収入のみを充当(既存道路の料金収入に依存しない)</p> <p>新会社の建設への参画は全て新会社の自主判断</p>	<p>新会社自らの借入金により建設し、機構を通じて返済を行う一種のPFI方式(BTO型)</p> <p>新会社が自己調達した借入金により建設</p> <p>完成後、道路資産と借入金債務を機構に移管</p> <p>借入金は機構へのリース料という形で返済</p> <p>新会社の自主判断を尊重しつつ、一定範囲を経過措置として新会社による建設区間と定める</p>	<p>機構が建設資金を直接負担する方式</p> <p>機構がリース料収入の一部を新会社に建設資金として負担し、新会社が当該資金により建設</p> <p>完成後、道路資産を機構に移管</p> <p>機構の債務はリース料収入により返済</p> <p>新会社の自主判断を尊重しつつ、一定範囲を経過措置として新会社による建設区間と定める</p>
概略図	<p>採算を超える部分は、国及び地方が負担</p>		
特徴	<p>資金調達能力や採算性に問題があり、新規建設は極めて困難</p>	<p>会社が、資金を自己調達(料金収入による担保)し、必要な道路を建設することが可能</p> <p>新規の建設にあたっては、新会社の自主性を尊重</p>	<p>機構が料金収入(リース料収入)を会社に直接充当し、必要な道路を建設することが可能</p> <p>機構が建設資金を直接負担することにより建設に歯止めがかからないとして、意見書は否定</p>