

## 道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて

項目	委員会意見(要旨)	検討・実施状況
<b>1. 直ちに取り組むべき事項(平成15年3月25日、政府・与党協議会において了承された事項)</b>		
<b>(1)コスト削減計画の策定</b>		
建設コスト削減	構造・規格等の見直し、発注・契約方法の見直しに沿った建設コストの削減計画を策定。	<p>→ 委員会意見書に沿って計画公表・実施中</p> <p>(1)道路の規格・構造や工法の見直し等により、四公団総額4兆円を超えるコスト削減計画を策定(縮減率18%)。</p> <p>(2)入札後交渉方式の活用等により、5,000億円の上乗せ削減を目指す。</p> <p>(3)H16年度概算要求までに、約1兆7,000億円のコスト削減を達成。</p>
管理コスト削減	四公団は、会社発足までに、管理費を徹底的に見直し、概ね3割削減することを目指す。	<p>→ 委員会意見書に沿って計画公表・実施中</p> <p>(1)維持修繕、料金收受業務、定員等の見直しにより、四公団総額約2,100億円のコスト削減計画を策定(縮減率24.5%)。</p> <p>(2)新たな技術開発等により合わせて3割削減を目指す。</p> <p>(3)H16年度概算要求までに、約1,500億円のコスト削減を達成。</p>
<b>(2)関連法人の抜本的見直し</b>		
ファミリー企業の抜本的見直し	現在外注している業務について、管理実績等の入札参加資格の要件を2002年度内に撤廃。 ファミリー企業との不公正な癒着構造を直ちに解消。 2003年度以降、人的つながりの強い企業とは取引関係を極力もたないよう努める。	<p>→ 委員会意見書に沿って計画公表・実施中</p> <p>(1)平成15年度発注から、維持管理業務の参入障壁を撤廃。</p> <p>(2)ファミリー企業に対する発注額を、平成17年度までの3年間累積で1,400億円以上削減予定(縮減率3割以上)。</p> <p>(3)四公団より、各公団からの天下り社長の退任を要請。 【H15.8現在 97人 71人(26人)】</p> <p>(4)ファミリー企業役員への新たな天下りを行わない。 【方針の策定以降、天下り実績ゼロ】</p> <p>(5)剰余金の利用者還元活用方策を検討・実施。 【関係企業における協議会の設立(8月)】 【身障者ドライバー等に対するETC車載器購入助成10億円(12月より)】</p>
SA・PA事業及び財団の見直し	財団法人が所有しているパーキングエリア等における建物等は新会社が実質的に保有。 これにより財団法人は解散。	<p>→ 委員会意見書に沿って計画公表・実施中</p> <p>(1)財団法人のSA・PA事業からの撤退。</p> <p>(2)保有資産を活用した利用者還元方策を検討・実施。 【長距離割引の社会実験15億円(7月より)】 【身障者ドライバー等に対するETC車載器購入助成5億円(12月より)】</p>
<b>(3)公団における民間経営ノウハウの導入</b>		
民間企業経験者の登用	直ちに、現首脳陣に代わり企業経営について豊かな経験と知見を有する複数の民間人を登用。	<p>→ 委員会意見書に沿って実施</p> <p>(1)民間企業経験者を登用。</p>
民間企業並財務諸表の作成・公表	2003年9月を目途に企業会計原則に基づく財務諸表により、財務状況を正確に把握し、財務諸表等を公表。	<p>→ 委員会意見書に沿って実施</p> <p>(1)民間企業並財務諸表を前倒しして作成し、公表(6月13日)。</p> <p>(2)民営化関連法成立後、民営化後に採用すべき各新会社に共通する「会計規則」を省令等により規定。</p> <p>(3)機構及び各新会社に承継すべき資産・債務の額を確定させるため、各公団において資産等の評価作業を引き続き進めるとともに、国土交通省においてそれを適切に評価。</p>
民間企業経営ノウハウ導入のための体制整備	改革を円滑かつ確実に実施するため、政府及び四公団は、速やかに必要な実施体制を確立。	<p>→ 委員会意見書に沿って実施</p> <p>(1)各公団の担当部局等を設けるなど、組織編成の見直し等により体制を強化。</p>

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて

項目	委員会意見(要旨)	検討・実施状況				
<b>2.平成15年度予算に関連する事項</b>						
本州四国連絡橋公団の債務処理等	<p>料金収入、国の出資、地方自治体の出資(現行よりも15年延長)及び他の道路関係公団の道路料金の活用、並びに所要の債務切り離しにより、本州四国連絡道路の通行料金の大幅な引き下げ(2分の1程度)と債務を適切に処理。</p> <p>債務切り離しの財源は、国の道路特定財源。債務切り離しについては、次の5ヶ年計画の期間内において処理し、その額は2003年度予算編成過程で、政府が決定。</p>	<p>→ 委員会意見書に沿って実施</p> <p>(1)本州四国連絡橋公団の債務処理に関する法案を平成15年通常国会に提出し、4月25日に成立。5月12日には関係政令とともに施行。</p> <p>〔有利子債務の一部(約1.34兆円)を切り離し、国の道路特定財源により処理。平成15年度から5年間で返済終了予定。〕</p> <p>(2)国及び地方による出資の期間を平成34年度まで10年間延長予定。</p> <p>(3)地方の出資期間の延長による追加負担により、基本料金からの料金引下げを実施。</p> <p>【例： ETC車 基本料金の最大41%引き】</p>				
新直轄方式の導入	<p>新会社の採算を超える部分は、その財源を国及び地方公共団体が負担。このため、高速自動車国道や都市高速道路の建設について合併施行方式による建設など、地方公共団体等の費用負担等を前提にした新たな制度を検討。</p>	<p>→ 委員会意見書に沿って実施</p> <p>(1)必要な高速道路の建設に関して、国と地方の負担による直轄事業を導入するため、関係法案を平成15年通常国会に提出し、4月25日に成立。5月12日には関係政令とともに施行。</p> <p>(2)平成15年度より、必要額を予算措置済み。</p> <p>(3)本年中に国土開発幹線自動車道建設会議を開催し、新直轄方式に切り替える具体的な路線・区間を決定する予定。</p>				
<b>3.今後検討すべき課題等(次ページに続く)</b>						
(1)新たな組織と役割(次ページに続く)						
機構と会社の設立	<p>保有・債務返済機構(仮称)と会社を設立。</p> <p>機構は、道路資産・債務を承継。道路資産の所有、債務の返済・借換えを行う。</p> <p>新会社は、機構から道路資産を借受け、貸付料を支払い、道路についての運営、管理等、並びに道路建設等を行う。</p>	<p>→ 委員会意見書に沿う方向で検討中</p> <p>(1)資産・債務を保有する機構と、資産を有償で借受け、道路を建設・管理する複数の新会社を設立。</p> <p>(2)機構は必要最小限の組織とし、新会社の自主的経営を阻害しないよう設計。</p>				
道路資産の帰属と債務返済の考え方	<p>新会社は、発足後10年を目途に機構の所有する道路資産を買取り、この時点で機構は解散。</p> <p>資産買取りまで(10年を目処)は約40年間の元利均等返済の考え方に基つき、債務返済。機構存置期間内に限り、債券等に対する政府保証等の措置。</p> <p>道路資産に係る固定資産税は、国鉄改革を参考に、大幅に軽減。</p>	<p>→ 検討ポイント - 1</p> <p>(1)従来公共財産とされてきた高速道路の私有財産化は認められるか。</p> <p>(2)高速道路の永久有料化は認められるか。閣議決定にある「償還期間は50年以内」に抵触するのではないか。</p> <p>道路事業が民営化された伊、仏を含め、海外でも、永久有料化の事例は無い</p> <p>(3)40年元利均等返済を行えば、単年度の自己資金は極めて小さくなり、集中投資は困難。</p> <p>(4)発足後10年目の「負債/キャッシュフロー(CF)」比率は大きく、新会社が当該比率を一般企業並みの10~15倍にするためには、道路資産の買取り時に税金投入が必要。</p> <p>(5)資産買取り後に公的信用力の無い民間企業において、債務借換え等を含め、必要な量及び条件の資金調達が可能か。</p> <p>(6)固定資産税課税となれば、資金の外部流出が大きく、債務返済や新規建設へ影響大。</p>				
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:50%; text-align: center;">案 - 1 - A</th> <th style="width:50%; text-align: center;">案 - 1 - B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>新会社は、10年目を目途に、道路資産を買取り(私有化)</p> <p>機構は、会社による資産買取り時点で解散(10年目を目途)</p> <p>債務完済後も、新会社は永続的に道路資産を保有し、有料道路として事業を経営(但し、完済するか否かは会社の判断)</p> <p>債務は、資産買取りまで(10年間)は、40年元利均等返済の考え方で返済。資産買取り後の債務の扱いは会社の自主判断</p> <p>政府保証は、会社による資産買取りまで(10年間を目途)とし、その後は、借換え等も含め、政府保証無し</p> <p>固定資産税は、過去の事例等を勘案し、減免措置</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>新会社は、道路資産の買取りをせず、債務完済まで、機構が道路資産を保有</p> <p>機構は、債務完済時点で解散</p> <p>債務完済時点で、機構解散に伴い、道路資産は国等に移管され、無料開放</p> <p>債務は、完済まで残高を適正に管理。50年以内(極力短縮)に全債務を確実に返済</p> <p>政府保証は、債務完済まで、借換え等に関し継続</p> <p>固定資産税は、非課税を目指したスキームを実現</p> </td> </tr> </tbody> </table>			案 - 1 - A	案 - 1 - B	<p>新会社は、10年目を目途に、道路資産を買取り(私有化)</p> <p>機構は、会社による資産買取り時点で解散(10年目を目途)</p> <p>債務完済後も、新会社は永続的に道路資産を保有し、有料道路として事業を経営(但し、完済するか否かは会社の判断)</p> <p>債務は、資産買取りまで(10年間)は、40年元利均等返済の考え方で返済。資産買取り後の債務の扱いは会社の自主判断</p> <p>政府保証は、会社による資産買取りまで(10年間を目途)とし、その後は、借換え等も含め、政府保証無し</p> <p>固定資産税は、過去の事例等を勘案し、減免措置</p>	<p>新会社は、道路資産の買取りをせず、債務完済まで、機構が道路資産を保有</p> <p>機構は、債務完済時点で解散</p> <p>債務完済時点で、機構解散に伴い、道路資産は国等に移管され、無料開放</p> <p>債務は、完済まで残高を適正に管理。50年以内(極力短縮)に全債務を確実に返済</p> <p>政府保証は、債務完済まで、借換え等に関し継続</p> <p>固定資産税は、非課税を目指したスキームを実現</p>
案 - 1 - A	案 - 1 - B					
<p>新会社は、10年目を目途に、道路資産を買取り(私有化)</p> <p>機構は、会社による資産買取り時点で解散(10年目を目途)</p> <p>債務完済後も、新会社は永続的に道路資産を保有し、有料道路として事業を経営(但し、完済するか否かは会社の判断)</p> <p>債務は、資産買取りまで(10年間)は、40年元利均等返済の考え方で返済。資産買取り後の債務の扱いは会社の自主判断</p> <p>政府保証は、会社による資産買取りまで(10年間を目途)とし、その後は、借換え等も含め、政府保証無し</p> <p>固定資産税は、過去の事例等を勘案し、減免措置</p>	<p>新会社は、道路資産の買取りをせず、債務完済まで、機構が道路資産を保有</p> <p>機構は、債務完済時点で解散</p> <p>債務完済時点で、機構解散に伴い、道路資産は国等に移管され、無料開放</p> <p>債務は、完済まで残高を適正に管理。50年以内(極力短縮)に全債務を確実に返済</p> <p>政府保証は、債務完済まで、借換え等に関し継続</p> <p>固定資産税は、非課税を目指したスキームを実現</p>					



道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて

項目	委員会意見(要旨)	検討・実施状況						
<b>3. 今後検討すべき課題等(前ページから続く)</b>								
(1) 新たな組織と役割(前ページから続く)								
<p>地域分割</p>	<p>日本道路公団は、3つの事業エリアに分割して新会社を設立。 首都公団、阪神公団については、現在の路線を核として設立。 本四公団は、日本道路公団を分割した新会社のうち近接の新会社と統合。 債務は、一旦四公団全体分を統合し、改めて各社の収益力に応じ再配分。</p>	<p>→ 検討ポイント - 2</p> <p>(1) 四公団の債務の再配分は、従来の受益と負担の関係を崩すこととなり、理解を得られるか。 (2) また、特に、出資団体の出資継続は困難とならないか。 ・ 首都公団、阪神公団は、建設のために国、地方が出資。 ・ 本四公団は、平成34年度まで国、地方が出資予定。 (3) 地域分割数を多くするほど、金利変動、交通量変動等のリスクに対する脆弱性が高まる。</p> <table border="1" data-bbox="478 854 1934 1397"> <thead> <tr> <th data-bbox="478 854 968 923">案 - 2 - A</th> <th data-bbox="968 854 1457 923">案 - 2 - B</th> <th data-bbox="1457 854 1934 923">案 - 2 - C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="478 923 968 1397"> <p>JHは全国3社に分割</p> <p>首都・阪神は拡大し、独立設置。本四は、JH系近傍社に統合 債務は、四公団全体分を統合し、収益力に応じて再配分。機構で会社ごとに残債務を管理</p> </td> <td data-bbox="968 923 1457 1397"> <p>JHは全国2社に分割。 ただし分割時点については、 1) 民営化時点 2) 経営安定時点 の案がある 首都・阪神および本四は現行道路網を基本に独立設置 債務は、機構で会社ごとに残債務を管理</p> </td> <td data-bbox="1457 923 1934 1397"> <p>JHは全国3社に分割。 ただし分割時点については、 1) 民営化時点 2) 経営安定時点 の案がある 首都・阪神および本四は現行道路網を基本に独立設置 債務は、機構で、首都・阪神・本四は会社ごと、JH系3社は一体として、それぞれ残債務を管理</p> </td> </tr> </tbody> </table>	案 - 2 - A	案 - 2 - B	案 - 2 - C	<p>JHは全国3社に分割</p> <p>首都・阪神は拡大し、独立設置。本四は、JH系近傍社に統合 債務は、四公団全体分を統合し、収益力に応じて再配分。機構で会社ごとに残債務を管理</p>	<p>JHは全国2社に分割。 ただし分割時点については、 1) 民営化時点 2) 経営安定時点 の案がある 首都・阪神および本四は現行道路網を基本に独立設置 債務は、機構で会社ごとに残債務を管理</p>	<p>JHは全国3社に分割。 ただし分割時点については、 1) 民営化時点 2) 経営安定時点 の案がある 首都・阪神および本四は現行道路網を基本に独立設置 債務は、機構で、首都・阪神・本四は会社ごと、JH系3社は一体として、それぞれ残債務を管理</p>
案 - 2 - A	案 - 2 - B	案 - 2 - C						
<p>JHは全国3社に分割</p> <p>首都・阪神は拡大し、独立設置。本四は、JH系近傍社に統合 債務は、四公団全体分を統合し、収益力に応じて再配分。機構で会社ごとに残債務を管理</p>	<p>JHは全国2社に分割。 ただし分割時点については、 1) 民営化時点 2) 経営安定時点 の案がある 首都・阪神および本四は現行道路網を基本に独立設置 債務は、機構で会社ごとに残債務を管理</p>	<p>JHは全国3社に分割。 ただし分割時点については、 1) 民営化時点 2) 経営安定時点 の案がある 首都・阪神および本四は現行道路網を基本に独立設置 債務は、機構で、首都・阪神・本四は会社ごと、JH系3社は一体として、それぞれ残債務を管理</p>						
(2) 新規建設								
<p>建設にあたっての評価</p>	<p>各公団は、委員会においてとりまとめた基準による個別路線の優先順位に基づき、重点的な予算配分を実施。</p>	<p>→ 委員会意見書に沿う方向で検討中</p> <p>(1) 厳格な評価基準により評価。 (2) その結果、建設の意義が見いだせなければ、整備計画区間といえども凍結。 (3) 評価をクリアした路線は基本的には着実整備。有料道路として馴染まない場合は新直轄方式により整備。 (4) 評価をクリアした路線でも、B/Cの低い路線・区間は、構造・規格等の抜本的見直し等、総合的に再検討。</p>						
<p>新会社による建設の範囲とその仕組み (別紙1-1参照)</p>	<p>新会社による建設については、 ・ 新会社が自主的に決定。 ・ 採算を超える部分は、国及び地方が負担。 ・ 建設資金は、自ら調達。 ・ 上場までの間に限り、政府保証。 既存路線の通行料金に依存して従来どおり建設を続けようとするのは容認し得ない。</p>	<p>→ 検討ポイント - 3</p> <p>(1) 個別路線・区間毎の個別採算では、有料投資額が極めて小さく、真に必要な道路の早期整備は困難。 (2) 公共財産である高速道路の整備について新会社の自主的判断をどの程度認めるべきか。 (3) 政府保証が無くなった以降も、債務返済・新規建設に対する必要な量及び条件の資金調達は可能か。 (4) 公租公課等による資金の外部流出が大きく、債務返済や新規建設へ影響大。 (5) 既存路線の料金収入を活用せずに、真に必要な道路の早期整備が可能か。</p>						
<table border="1" data-bbox="478 2445 1934 2813"> <thead> <tr> <th data-bbox="478 2445 968 2513">案 - 3 - A</th> <th data-bbox="968 2445 1457 2513">案 - 3 - B</th> <th data-bbox="1457 2445 1934 2513">案 - 3 - C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="478 2513 968 2813"> <p>会社が建設する区間については、全て会社の経営判断</p> <p>自己調達・個別路線採算制方式</p> </td> <td data-bbox="968 2513 1457 2813"> <p>会社が建設する区間については、会社の自主判断を尊重しつつ、公団からの事業引継範囲として確定</p> <p>一種のPFI方式(BTO型) 会社による自己調達方式</p> </td> <td data-bbox="1457 2513 1934 2813"> <p>会社が建設する区間については、会社の自主判断を尊重しつつ、公団からの事業引継範囲として確定</p> <p>機構負担方式 機構による料金収入直接充当方式</p> </td> </tr> </tbody> </table>			案 - 3 - A	案 - 3 - B	案 - 3 - C	<p>会社が建設する区間については、全て会社の経営判断</p> <p>自己調達・個別路線採算制方式</p>	<p>会社が建設する区間については、会社の自主判断を尊重しつつ、公団からの事業引継範囲として確定</p> <p>一種のPFI方式(BTO型) 会社による自己調達方式</p>	<p>会社が建設する区間については、会社の自主判断を尊重しつつ、公団からの事業引継範囲として確定</p> <p>機構負担方式 機構による料金収入直接充当方式</p>
案 - 3 - A	案 - 3 - B	案 - 3 - C						
<p>会社が建設する区間については、全て会社の経営判断</p> <p>自己調達・個別路線採算制方式</p>	<p>会社が建設する区間については、会社の自主判断を尊重しつつ、公団からの事業引継範囲として確定</p> <p>一種のPFI方式(BTO型) 会社による自己調達方式</p>	<p>会社が建設する区間については、会社の自主判断を尊重しつつ、公団からの事業引継範囲として確定</p> <p>機構負担方式 機構による料金収入直接充当方式</p>						

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて

項 目	委員会意見(要旨)	検討・実施状況						
<b>3. 今後検討すべき課題等(前ページから続く)</b>								
(3)料金の性格と水準								
料金の性格と民間企業としての収益確保	料金は、能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ適正な利潤を含むものとし新会社の経営者が自主的に決定。	<p>→ 検討ポイント - 4</p> <p>(1)多額の債務返済よりも利潤追求を優先させてよいか(利潤を認めるよりはリース料を増額した方がよいのではないか)。</p> <p>(2)料金に利潤を含めると、固定資産税の課税が必至であり、債務返済や新規建設に影響大。</p>						
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:50%; text-align:center;">案 - 4 - A</th> <th style="width:50%; text-align:center;">案 - 4 - B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align:center;">料金の基準に適正な利潤を含む</td> <td style="text-align:center;">料金の基準に利潤を含まない 経費縮減努力のインセンティブは別途検討</td> </tr> <tr> <td style="text-align:center;">収益の基本は、料金及び関連事業(SA・PA運営等)</td> <td style="text-align:center;">収益の基本は、関連事業(SA・PA運営等)</td> </tr> </tbody> </table>			案 - 4 - A	案 - 4 - B	料金の基準に適正な利潤を含む	料金の基準に利潤を含まない 経費縮減努力のインセンティブは別途検討	収益の基本は、料金及び関連事業(SA・PA運営等)	収益の基本は、関連事業(SA・PA運営等)
案 - 4 - A	案 - 4 - B							
料金の基準に適正な利潤を含む	料金の基準に利潤を含まない 経費縮減努力のインセンティブは別途検討							
収益の基本は、料金及び関連事業(SA・PA運営等)	収益の基本は、関連事業(SA・PA運営等)							
料金の水準	弾力的な引下げ策を講じて、平均で1割の料金引き下げを民営化と同時に実施。料金は新会社発足時の水準より引上げない。本四道路の料金は大幅に引下げ。アクアラインの料金は大幅な引下げを検討。ネットワーク型の一般有料道路は、料金水準や料金徴収期間等を高速国道と同様に扱う。	<p>→ 委員会意見書に沿う方向で検討中</p> <p>(1)民営化に先立ち(公団時代に)、高速自動車国道については、平均1割程度の引下げを行うこととし、「別納割引」の廃止を踏まえ、さらなる引下げを実現。 首都高速、阪神高速については、ETCの活用等により弾力料金を積極的に導入し、環境ロードプライシング、夜間割引等各種割引により料金を引下げ。</p> <p>(2)会社は、設立時点での料金水準を基本的に承継。債務返済の確実性を損なわない範囲で、弾力的な料金設定。 ただし、首都高速、阪神高速については、債務返済に必要な適切な料金収入の確保を図りつつ、平成20年度を目途として、利用の程度に応じた負担という考え方にもとづき、対距離料金制への移行を目指す。</p> <p>(3)ネットワーク型の一般有料道路については、料金徴収期間を高速国道と同様に扱う等の措置を講ずる。</p>						
(4)承継する資産・債務の内容・評価								
承継資産・債務の考え方	供用中路線・区間は、機構が承継。建設中路線・区間で、新会社が残事業を実施するものは機構が承継、その他は国等に譲渡。新会社は、パーキングエリア等を承継。バイパス型の一般有料道路は、国等に譲渡。	<p>→ 委員会意見書に沿う方向で検討中</p> <p>(1)供用中の路線・区間は、機構が承継。</p> <p>(2)建設中の路線・区間について、新会社が残事業を実施するものは機構が承継し、新直轄方式により整備するものは、国に譲渡。</p> <p>(3)SA・PA等については、収益事業資産として会社が承継。</p> <p>(4)バイパス型の一般有料道路は、国等に譲渡。</p>						
(5)その他、更に検討すべき事項								
税制上の措置に関する詳細検討	固定資産税は国鉄改革を参考に大幅軽減。機構は法人税を負担しない。	<p>→ 検討ポイント - 1、4の検討を踏まえ、更に詳細に検討。</p> <p>(1)本年12月までに決定する基本的枠組みが確実に実現可能となるよう、所要の措置を講ずる。</p> <p>(2)そのために必要な事項については、民営化関連法において所要の規定を置く。</p>						
金融上の取扱いに関する詳細検討	機構存置期間内に限り、債券等に対する政府保証等の措置。新会社による建設については、上場までの間に限り、政府保証。	<p>→ 検討ポイント - 1、3の検討を踏まえ、更に詳細に検討</p> <p>(1)本年12月までに決定する基本的枠組みに応じ、確実な債務返済のために必要な金融上の措置を講ずる。</p> <p>(2)そのために必要な事項については、民営化関連法において所要の規定を置く。</p>						