

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて(概要)

平成15年12月22日

政府・与党申し合わせ

1 民営化の目的等

- 「民間にできることは民間に委ねる」との基本原則に基づき、
-) 約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
 -) 真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設
 -) 民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定やサービスを提供

2 民営化に向けた有料道路の対象事業等の見直し

(1) 高速国道の整備計画区間(9,342km)の扱い

従来、全て有料道路としての建設を予定していた整備計画区間のうち未供用区間(約2,000km)の事業方法等を見直し

-) 直ちに新直轄方式に切り替える道路
 -) 有料道路事業のまま継続する道路(今後追加的に新直轄方式に切り替わりうるものを含む)
- に分け、そのいずれについても、
-) 「抜本の見直し区間」(別紙参照)
- を設定

(2) 建設コストを含めた有料道路事業費の縮減

建設費:既定のコスト縮減計画に2.5兆円程度を上乗せ、計6.5兆円(約3分の1)の縮減
更に、新直轄方式に切り替える約3兆円を除くと、有料道路の対象事業費は最大で
10.5兆円(当初計画20兆円に対し半減。会社発足後約7.5兆円)に縮減
管理費:平成17年度までに、3割のコスト縮減(対14年度)を図る。民営化後は更なる努力
また、長大橋の適切な保全に配慮

3 新たな組織とその役割

(1) 会社と機構の設立

会社:・公団事業を引き継ぎ、道路の建設・管理・料金徴収を行う特殊会社として設立
・将来、上場を目指すものとし、その時期、方法等については経営状況等を見極め、判断
機構:・独立行政法人として設立。資産・債務を保有し、会社からの貸付料収入で債務を返済
・会社経営の自主性を阻害しない必要最小限の組織とし、民営化から45年後に解散

(2) 地域分割等(当初6社 経営安定化時5社)

道路公団は、3社に分割して設立。高速国道の債務は機構で3社分を一体として管理
首都・阪神・本四を承継する会社は、国と地方が一体となって整備・管理すべき道路であること
等に配慮し、それぞれ独立して設立

本四は、経営安定化時点で、道路公団系近接会社に合併

(3) 債務返済の考え方

機構は、民営化から45年後には債務を完済。その時点で、高速道路等を道路管理者に移管し
無料開放

機構の有利子債務の、高速国道・本四関係分は非拡大。その他も、極力上回らないよう努力

4 料金の性格とその水準

料金の設定に当っては、利潤を含めない

ETCの活用等により、弾力的な料金を導入し、各種割引により料金を引き下げ

特に高速国道料金は、平均1割程度の引き下げに加え、別納割引廃止を踏まえた更なる引き下げ
具体的には、マイレージ割引、夜間割引、通勤割引等を実施

民営化後、会社はこれらの引き下げられた料金水準を引き継ぎ、更なる弾力料金設定に努力

5 建設・管理・料金徴収

(1) 新規建設における会社の自主性の尊重

従来、施行命令、基本計画指示等、国からの一方的命令の枠組みは廃止

(2) 既供用区間に係る管理等

民営化時に既に供用中の区間は、会社が管理・料金徴収を実施

(3) 事業中区間の取り扱い(経過措置)

国土交通大臣は民営化後速やかに、当該地域会社が建設する区間について同社と協議

これが進まない場合は、他の地域会社と協議(「複数協議制」の導入)

会社が建設しないことに正当な理由がある場合、会社が建設する区間とはしない(理由が正当なものであるか否かは社会資本整備審議会で判断)

首都高速、阪神高速については、道路管理者の意見が適切に反映される仕組みとする

(4) 今後新たに建設する区間の取り扱い(申請方式)

新たな高速道路等の建設は、会社の自主的な経営判断に基づく申請方式。国の許可の要件は
予め法定

(5) 会社による建設における資金調達と返済等

会社は、自己調達資金で高速道路等を建設。建設完了時に債務とともに機構に移管
機構を通して借入金債務を返済

6 承継する資産・債務の内容

道路資産は、新直轄方式(道路管理者による事業)となるものを除き、機構が承継

SA/PA等、関連事業資産は会社が承継

7 支援措置等

税制・金融上、必要な措置を講ずるため、民営化関連法に所要の規定を置く
災害復旧への対処等のため、必要に応じ財政上の措置を講じ得るよう、規定

8 今後のスケジュール等

民営化関連法案を次期通常国会に提出し、平成17年度中に民営化を実施

民営化後、概ね10年後に、民営化の状況等を勘案して、必要な見直し

「抜本の見直し区間」の設定について

近年の経済社会状況や交通量実績等を反映し、厳しく将来交通量を精査するとともに、費用対便益に加え、採算性やその他外部効果を含めた厳格な評価の結果を踏まえ、次の5区間の路線・区間の整備のあり方を抜本的に見直す。

- (1) 具体的には、明らかに有料道路に適さないと想定される区間^注のうち、現地で具体的な道路幅が明示されている区間(都市計画決定済あるいは、用地買収中の区間)を除く次の3区間を「抜本の見直し区間」とし、
- a) 当面一般国道を活用した段階的な整備が可能なルートを検討
 - b) a) を踏まえた整備手順の検討
 - c) 構造・規格の大幅な見直し
- を実施し、抜本的なコスト削減を図る。

路線名	区間	延長(km)
北海道縦貫自動車道	士別市～名寄市	24
北海道横断自動車道	足寄町～北見市	79
中国横断自動車道	米子市～米子市	5
合計	(3区間)	108

注：具体的には、料金収入で管理費が賄えない、あるいは、有料道路としての費用対便益が1を下まわる区間を想定

- (2) また、当面有料方式による整備を継続して進めるものと想定される区間のうち、有料道路ネットワークとして見た場合に、近年、同等機能を持つ複数の道路が完成したため、更に新たな道路を追加する必要性を見極める必要のある次の2区間を「抜本の見直し区間」とし、構造・規格の大幅な見直しを行い、抜本的なコスト削減を図るとともに、整備手順についても検討する。

路線名	区間	延長(km)
近畿自動車道	大津市～城陽市	25
近畿自動車道	八幡市～高槻市	10
合計	(2区間)	35