

# 道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて

平成15年12月22日

政府・与党申し合わせ

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて、次の通り決定する。

## 1 民営化の目的等

政府は、今次改革における「民間にできることは民間に委ねる」との原則に基づき、道路関係四公団合計で約40兆円に上る有利子債務を一定期間内に確実に返済し、有料道路として整備すべき区間について、民間の経営上の判断を取り入れつつ、必要な道路を早期に、かつできるだけ少ない国民負担の下で建設するとともに、民間のノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定、サービスエリアを始めとする道路資産や関連情報を活用した多様なサービス提供等を図ることを目的として、以下に掲げる措置を講ずる。

## 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す。

具体的には、厳格な評価基準に基づき、年内に開催する国土開発幹線自動車道建設会議において、

)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(一部、今後追加的に新直轄方式に切り替わりうるものを含む)

に分けるとともに、そのいずれについても、

)「抜本の見直し区間」(別紙参照)

を設定する。

### (2) 建設コストを含めた有料道路事業費の縮減

有料道路として行うこととしていた高速国道の建設費約20兆円(平成15年度以降)について、既に決定した約4兆円(当初計画の約2割)のコスト縮減に加え、大規模改築事業の削減、規格・構造や追い越し車線の見直し、サービスエリア、パーキングエリアの負担区分の見直し、契約方式の見直し等により、2.5兆円程度を上乗せして、全体で6.5兆円(同約3分の1)程度の縮減を行う。

更に、新直轄方式に切り替える約3兆円を除くと、有料道路として行う対象となりうる建設費は最大で10.5兆円程度(当初計画に対し半減。会社発足後約7.5兆円)となる。

その他の道路についても、更に建設費を縮減するよう努めるものとする。  
管理費については、平成17年度までに、3割のコスト縮減(対平成14年度)を図る。  
民営化後は、民間の知恵を發揮し、更なるコスト縮減に努めるものとする。また、  
長大橋の適切な保全に配慮する。

### **3 新たな組織とその役割**

#### (1) 会社と機構の設立

##### ア) 会 社

道路関係四公団の業務を引き継ぐ複数の会社(以下「会社」)を、特殊会社として  
設立する。会社は有料道路事業として道路の建設・管理・料金徴収(以下「建設  
等」)を行う。

民間企業としてのノウハウを最大限發揮して、サービスエリア、パーキングエリアの  
運営や道路資産を活用した情報通信事業等の関連事業について、できる限り  
自由な事業展開が可能にようにする。

民営化の目的を達成するため、会社に対する、有料道路事業に係る経営効率化  
に向けた有効なインセンティブの付与の方策について検討する。

なお、会社は将来、株式の上場を目指すものとし、その時期、方法等については  
民営化後の経営状況等を見極めた上で、判断する。

##### イ) 機 構

高速道路等に係る債務(出資金を含む。以下同じ)の早期かつ確実な返済を行う  
ため、機構を独立行政法人として設立する。機構は、道路資産を保有し、これを  
会社に貸し付け、会社から貸付料を徴収し、債務(道路関係四公団から承継する  
債務及び会社から引き受ける債務)を返済する。

機構は、会社の経営の自主性を阻害しない必要最小限の組織とする。

機構は、民営化から45年後に解散する。

#### (2) 地域分割等

会社間の競争性を高め、コスト意識の向上や地域の実情に即したサービス提供の  
充実を図るため、道路公団を承継する会社は、地域ごとに3社に分割して設立する。  
その際、金利や交通量の変動リスクに的確に対応し、利用者の利便性を確保す  
る観点から、高速国道に係る基本的料金水準及び債務の返済期間を当該3社間  
で揃えるため、機構において高速国道に係る債務を一体として管理する。

また、道路公団が管理する一般有料道路のうち、高速国道と密接なネットワーク  
を構成し、一体となってその機能を發揮する道路(以下「ネットワーク型一般有料  
道路」)については、債務返済の時期を高速国道と合わせるものとする。

首都公団、阪神公団及び本四公団の業務をそれぞれ承継する会社については、  
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、現行道路  
網を基本に、独立して設立する。

このうち、本四公団を承継する会社については、機構における本四道路に係る有利子債務の返済が相当程度進み、会社の経営安定性が確認された段階で、関係会社及び関係地方公共団体の理解を得て、近接する道路公団を承継する会社と合併する。

### (3) 債務返済の考え方

機構は、民営化から45年後には債務を確実に完済し、その時点で高速道路等を道路管理者に移管し、無料開放する。なお、これを実現するため、本四道路に係る出資金の返済方法については、機構の解散時まで検討する。

機構の有利子債務については、高速国道及び本四道路に係るものは、それぞれ民営化時の総額を上回らないものとし、その他のものも、極力上回らないよう、最大限努力するものとする。

首都高速、阪神高速については、民営化から45年後には債務を確実に完済できるよう、事業区分の見直し等を図るとともに、国及び地方からの出資について検討する。

本四道路については、平成34年度までの出資により、債務の適切な返済を図るとともに、基本料金の引き下げについては、地方の出資(平成24年度から平成34年度まで)による経営改善効果等の範囲内で行うものとする。

### (4) 貸付料の基準等

貸付料の額は、貸付期間(有料道路としての供用期間)中に機構が返済すべき債務の確実な完済を可能とし、会社による道路の適切な管理に支障を来すことのないよう設定するものとする。

## **4 料金の性格とその水準**

### (1) 料金の性格

高速道路等は、国民共有の財産であり、料金の設定に当たっては、会社の利潤を含めないものとする。

なお、民営化の目的を達成するため、会社における有料道路事業の経営効率化を促すインセンティブの付与のあり方について検討する。

### (2) 料金の水準

#### ア) 民営化までに実現すべき措置

ETCの活用等により、弾力的な料金を積極的に導入し、各種割引により料金の引き下げを行う。

特に、高速国道の料金については、平均1割程度の引き下げに加え、「別納割引」の廃止を踏まえ、更なる料金引き下げを実施する。具体的には、マイレージ割引、夜間割引、通勤割引等を行う。

## イ) 民営化後の料金

会社は設立の段階で、ア)の料金水準をそのまま引き継ぐものとし、その上で、貸付料の確実な支払いに支障を与えない範囲において、更なる弾力的な料金設定を行うものとする。

なお、首都高速及び阪神高速については、貸付料の支払いに必要な適切な料金収入の確保を図りつつ、平成20年度を目標として、利用の程度に応じた負担という考え方にに基づき、対距離料金制への移行を図る。

## 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

従来的高速国道に関する施行命令、首都高速や阪神高速に関する基本計画指示という国からの一方的命令の枠組みは廃止する。

### (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については、会社が管理・料金徴収を行う。

### (3) 事業中区間の取り扱い(経過措置)

民営化時に、高速国道の整備計画区間など道路関係四公団の事業中区間(以下「事業中区間」)については、民営化後、 の手続きにより、建設等を行う主体が確定するまでの間、安全確保等の管理の空白や、地元住民等との信頼関係の毀損を招くことのないよう、当該事業中区間を事業範囲とする会社(以下「所管会社」)が、暫定的に建設を続行するものとする。

国土交通大臣は、民営化後速やかに、事業中区間に関し、以下の手続きにより、経営の自主性を尊重しつつ、建設等の主体を確定させるものとする。その際、国土交通大臣は、事業中区間の建設の必要性はもとより、コスト縮減の実施状況、料金収入や金利動向、機構における債務総額の現状や今後の見通し等を、十分勘案するものとする。

- ) 国土交通大臣は、事業中区間の所管会社と協議して、同社が建設等を行うべき対象区間を指定する。
- ) )の協議が進まない場合、所管会社以外の会社と協議して、同社が建設等を行うべき対象区間を指定することができる。(「複数協議制」の導入)
- ) )、 )の協議が合意に至らず、会社が、建設等を行うことができないと認める場合は、その理由を国土交通大臣に申し出る。
- ) 国土交通大臣は、 )の申し出について、社会資本整備審議会がその理由を正当なものと認めるときは、審議会の意見を尊重し、指定しない。(一連の手続きは公表)

) 首都高速、阪神高速については、道路管理者である地方公共団体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については、会社の自主的な経営判断に基づく申請によることとし、国土交通大臣がその許可を与える際の要件は、予め法律に定める。

#### (5) 会社による建設における資金調達と返済等

会社は、自己調達した借入金により高速道路等の建設を行い、建設完了の段階で当該道路資産とそれに係る借入金債務を機構に移管するものとし、「貸付料の支払い」という形で、機構を通して借入金債務を返済する。

### **6 承継する資産・債務の内容**

#### (1) 機構の承継する資産・債務

供用中の区間に係る資産・債務については、機構が承継する。  
建設中区間については機構が承継し、新直轄方式等により道路管理者が事業を実施するものについては当該道路管理者に譲渡する。

#### (2) 会社の承継する資産・債務

サービスエリア、パーキングエリア等の関連事業に関する資産等については、会社が承継することを基本とする。

### **7 支援措置等**

#### (1) 税制上の措置

この基本的枠組みが確実に実現されるよう、税制上の所要の措置を講ずる。このため、民営化関連法において、所要の規定を置く。

#### (2) 金融上の措置

機構による確実な債務返済を可能にするため、機構の資金調達に対して、必要に応じて政府保証を行う。そのため、民営化関連法において所要の規定を置く。また、会社の資金調達コストを下げるための方策については、引き続き検討する。

### (3) その他の支援措置

災害復旧への対処等のため、必要に応じて、財政上の支援措置を講ずることができるよう、民営化関連法において、所要の規定を置く。

## **8 今後のスケジュール等**

上記の措置等の実現を図るため、道路関係四公団民営化に関する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する。

なお、民営化後、概ね10年後に、民営化の状況等を勘案して、必要な見直しを行うこととし、民営化関連法において、所要の規定を置く。

## 「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<sup>注</sup>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