

主要な検討事項と論点整理

(詳細版)

1 . 改革の基本スキーム

(論 点)

道路資産の保有に係る選択肢

ア) 新会社が設立当初から保有

イ) 当面、機構が保有するが、一定期間経過後、新会社が道路資産の
買取可能な財務状況となった時点で、機構から新会社に譲渡し、機
構は解散

ウ) 当面、機構が保有し、新会社が保有することについては将来の検
討課題

エ) 機構が保有し、機構解散後は国・地方の保有

新規建設路線の資産保有の取扱いについてどのように考えるか

保有・債務返済機構方式か、債務返済機構方式か

新会社の債務承継に係る選択肢

ア) 全ての債務は機構が承継

イ) 新会社は、自ら負担可能な範囲の債務を承継し、残余の債務は機
構が承継

ウ) 全ての債務は新会社が承継

機構の組織形態について、独立行政法人とするかどうか

2 . 今後の道路建設

(1) 建設中路線の取扱いの判定基準

(論 点)

新会社発足までの建設に係る選択肢

ア) 新会社発足までの間については、各公団は、債務残高の増加を出
来る限り抑制することを基本に重点的な工事を実施

イ) 新会社発足までの間については原則凍結とし、各公団は、15年
度までに供用の確定している区間のみ建設を継続するほか、安全
性、機能保全、地方公共団体等との信頼性確保等の観点から必要
最小限の建設を実施

新会社の建設に係る選択肢

- ア) 新会社が単独で投資決定し実施
- イ) 国・地方と新会社の契約に基づき実施

(2) 新規建設における既供用路線の料金収入の取扱い

(論点)

・既供用路線の料金収入の取扱いに係る選択肢

- ア) 既供用路線の料金収入を新規建設に活用
- イ) 既供用路線の料金収入は新規建設に活用せず、全て債務返済に充当

(3) 建設費の支出と機構の関係

(論点)

・建設スキームに係る選択肢

- ア) 機構からの資金支出
- イ) 機構からの資金支出を行わず、新会社が全ての財源を自己調達

(4) 機構の承継する債務総額

(論点)

・機構の承継する債務総額に係る選択肢

- ア) 既投資分に係る債務総額
- イ) 既投資分から国・地方に移管する部分を除いた債務総額

(5) 道路の規格・設計見直しのイメージ

(6) 今後の投資可能額

(論点)

・国土交通省の交通需要予測の推計方法

3. 国等と新会社の間での仕組み(貸付料、契約制度等)

(論点)

貸付料については、長期安定的なものとし、定額方式とする。この場合、定期的な見直し及び見直し基準をどのように考えるか

交通量の増減による料金収入の増減分について貸付料への反映をどのように考えるか

コスト削減、関連事業による収益の取扱いは、5.(5)及び(6)参照

貸付料の算定にあたり、一定のコスト削減を見込むものとするかどうか(5.(5)参照)

4．地域分割

5．個別課題

(1) 首都高速道路公団、阪神高速道路公団の取扱い

(論 点)

横浜環状北線(首都高速道路公団)、大和川線(阪神高速道路公団)等の路線の建設について凍結するかどうか
今後の新規建設についての新会社の費用負担の限度及びその負担基準についてどのように考えるか

(2) 本州四国連絡橋公団の債務処理

(3) 一般有料道路の取扱い

(4) 料金制度

(論 点)

料金の決定は、上限のみ規制(プライスカップ制)し、その範囲での料金設定は新会社の経営判断に委ねることとするかどうか、また、この場合においても、料金制度の公正確保のためにどのような措置が必要か

料金の引下げは、一定の規制制度により担保することとするかどうか
今後の料金のあり方に係る選択肢(中間整理では「永久有料化の用語については、今後使用しない」とされている)

ア) 永久有料化

イ) 将来的には無料開放

ウ) 委員会で結論を出すのではなく、長期的検討課題として整理

現在の全国一律料金制(高速自動車国道)から、エリア別、路線別等の料金制を導入するかどうか

(5) コスト削減

(論 点)

管理費の削減等による増益の取扱いに係る選択肢

ア) 増益の処分は、新会社が自由に決定

イ) 増益の一定部分は、料金値下げの原資に活用

ウ) 増益の一定部分は、債務の返済期間の短縮に活用

具体的なコストの削減目標(例: 20%)を設定することとするかどうか(貸付料制度と関連)

(6) 関連事業

(論 点)

- ・ 関連事業等による増益の取扱いに係る選択肢
 - ア) 増益の処分は、新会社が自由に決定
 - イ) 増益の一定部分は、料金値下げの原資に活用
 - ウ) 増益の一定部分は、債務の返済期間の短縮に活用

6 . 直ちに取り組むべき措置

7 . 改革の実施スケジュール