

「厳格な契約関係」が、新会社の自律性や主体的な投資決定の担保となること、その契約が一括した契約事項のように議論されることの問題点

「厳格な契約関係の確立（中間整理）」＝「自律性の担保」、は正しいか

- ・ 委員会は、国との対等な立場に関して十分な担保措置を講じるという議論を未だしていない。
- ・ 厳格な契約は、契約の実行は担保できても、対等な立場で契約できるかどうかとは関係がない。仮に、対等な立場とならなければ、単に国に規制され、拘束されることしか意味しない。

「国の関与は、厳格な契約関係の下、必要最小限とする（中間整理）」ことの問題点。

- ・ 国の関与は、必要最小限に限られるのであり、その内容は、民間企業との契約により左右されるものではない。
- ・ 規制は事業法で整理され、民間企業の行政手続を確保した上で国の権限で実施すべきものである。

事務局資料「主な契約事項のイメージ」は問題

- ・ 資料は、 機構との貸付に関する契約、 国との建設時の協議、 事業法でなされるべき規制が、一体として契約と記載されている。これでは建設事業を行わせるために契約の名のもとに、貸付料が操作され債務返済が遅れたり、料金が操作され、既存の利用者に建設費用が転嫁される（プール制による処理）などの懸念があるとともに、会社の自律性も損なわれる公算大。

それぞれの契約、協議、規制は、主体別・内容別に整理した上で、参考とする先例にならって、整理すべき。

貸付に関する契約：機構

- ・「新幹線保有機構法」などを参考に、貸付料を長期固定として整理。

新線建設に関する協議：国

- ・新幹線整備方式を参考に、個々の事業ごとに、国から計画概要を示し、会社の同意の上で、計画を策定。

規制：事業法により規定

- ・道路運送法を参考に、料金、安全性基準を中心に必要最小限の規制。

新線建設に関する協議に関して国との対等な立場を担保する措置

- ・事務局資料にある「主な契約事項のイメージ」のように、それぞれの契約等を利用したいわば国の「脅し」により対等な立場を担保できないという事態とならないために、新線建設の協議主体となる官庁と、事業規制を行う官庁は異なる官庁として整理すべきではないか。

〔参考〕

中間整理における自律性、新会社の主体的投資決定の担保に関する記述

経営の自律性の欠如

- ・高速自動車国道等の建設は、国による施行命令等に基づき実施される仕組みとなっており、組織として自律的な意思決定が行われず、経営責任が不明確となっている。

新たな組織のあり方

- ・国の関与は、厳格な契約関係の下、必要最小限とする。

- ・新会社は、以下の条件のもと、新規路線を建設し、既存路線と同様に事業を経営する。

・整備新幹線方式を参考に、国・地方及び機構と対等な立場で、建設の計画段階から国・地方と協議した上で、新会社が主体的に投資の決定を行う（これに関する十分な担保措置を講じる）。

・当該路線に係る新会社の建設費用負担は、会社が自ら資金調達を行い、採算性を確保しうる分（料金をもって適切な期間内に返済可能）を限度とする。それ以上の費用については、機構からの資金支出、国・地方からの資金負担等が考えられる。

- ・以上のため、国・地方及び機構との間で、これを担保する厳格な契約関係を確立し、これを法的に担保する。契約事項については今後詳細に検討する。また、契約内容についてはの一定期間後の見直しを制度化する。