

2002.11.12 川本裕子資料

目次

¶ 2002年11月8日松田委員案に基づく民営化スキームの確認

¶ 新規建設に関する新会社、国・地方及び機構の関わり方

¶ 事務局資料に対する意見

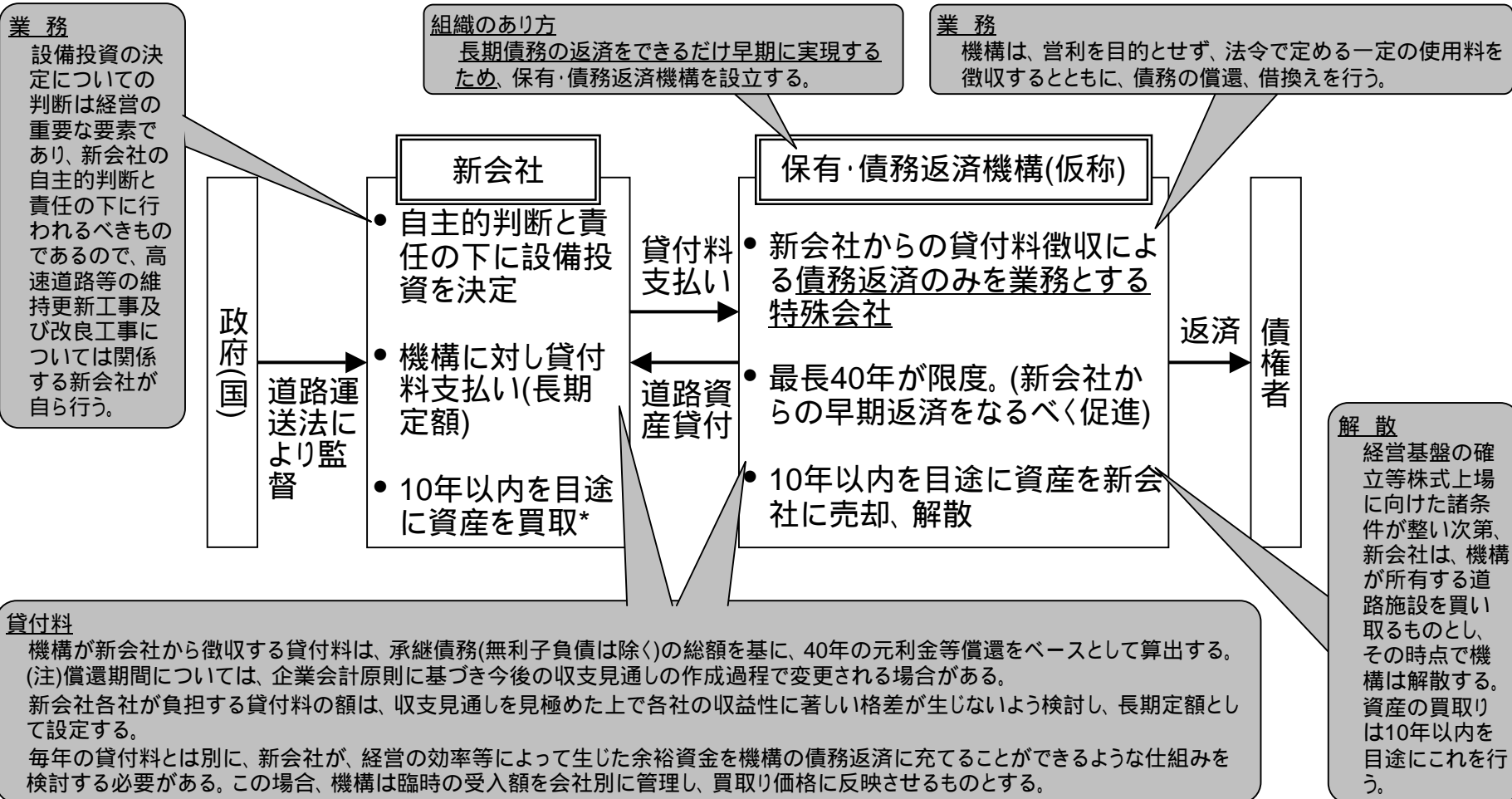
- 「新会社と国・地方及び機構との契約イメージ(機構から資金支出を行わず、国から支出する場合－1)」
- 「新会社と国・地方及び機構との契約イメージ(機構から資金支出を行わず、国から支出する場合－2)」
- 「新会社と国・地方及び機構との契約イメージ(機構から資金支出を行う場合)」
- 「規定すべき主な契約事項のイメージ(機構から資金支出を行わない場合)」

これまでも表明してきた通り、保有・債務返済機構を設立するという案が最もよいスキームとは思わない。ただし、保有・債務返済機構を以下のように「債務返済を唯一の業務とする会社」として設立し、10年以内の解散を前提とするならば、確実な債務返済と経営効率化のインセンティブを持つ新会社の設立という目的はある程度達せられると考える。また、いずれの場合にも、新会社による新規建設は、新会社の経営判断によるべきである

2002年11月8日松田委員案に基づく民営化スキームの確認

暫定的

2002年11月8日松田委員提出資料より



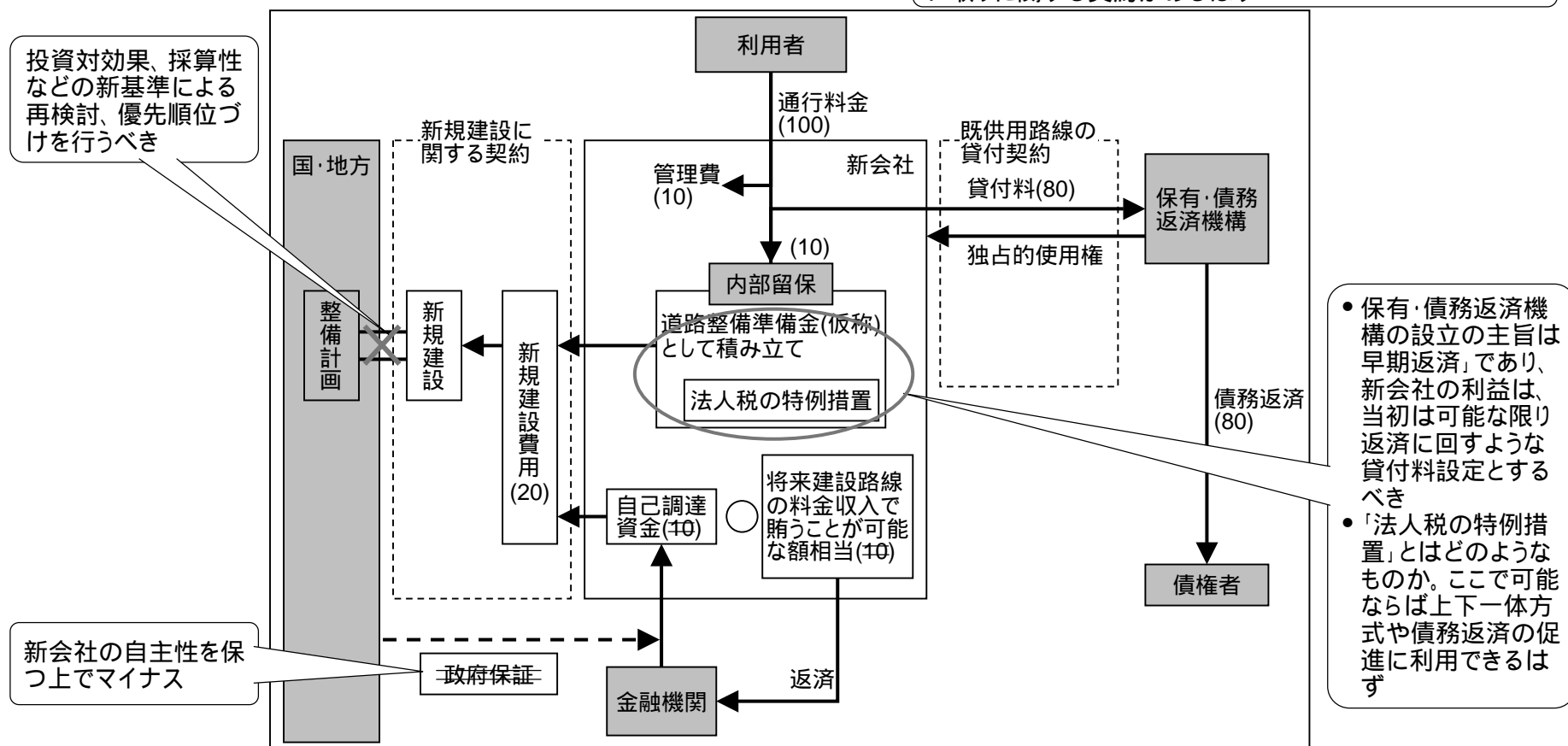
* 道路資産について、SA・PAなどの資産、維持更新投資によって自ら形成した資産については保有している

公団方式では効率的な運営ができなかったことから、民間方式を取り入れることが議論されている。内部留保部分を新規建設に回させるのではなく、債務返済を優先すべき。また、「新規建設」という名目の場合のみ「法人税の特例措置」が可能になるのはなぜか、不明である

事務局資料「新会社と国・地方及び機構との契約イメージ(機構から資金支出を行わず、国から支出する場合 - 1)」に対する意見

暫定的

「新会社と国・地方及び機構との契約」は、貸付料と新規契約についての議論だけではなく、既存路線の運営や資産買い取りに関する契約があるはず



新会社の新規建設は新会社自身が意思決定する、貸付料は経営効率化を促すインセンティブとするため長期定額とする、という考えに基づき、「契約事項のイメージ」を修正すべき

(参考)事務局資料「規定すべき主な契約事項のイメージ(機構から資金支出を行わない場合)」に対する意見(1/2) 暫定的

- 40年の元利均等償還をベースとして算定する
(注)「償還期間については、企業会計原則に基づき今後の収支見通しの作成過程で変更」
- 「10年以内を目的に」資産の買取を行う予定*

道路資産の		法律レベルで規定	政省令レベルで規定	個別の契約書レベルなどで規定
- 1	既供用路線の貸付(借受け)に関するもの	<ul style="list-style-type: none"> • 機構から新会社への貸付及び新会社の機構からの借受けの双方を義務化、その内容を契約において明確に規定(するとともに公告)厳格な契約関係(独占的使用の担保) [立法例] • 貸付料の算定の基本的考え方 新会社の新規建設を見込んで設定(貸付料=料金収入-(管理費+内部留保分))する考え方を規定 [立法例] • 貸付期間の設定の基本的考え方 [立法例] 	<ul style="list-style-type: none"> • 貸付対象となる道路施設(路線・区間) • 貸付料の年額の具体的算定方法 • 貸付期間の具体的設定方法 (貸付期間=料金徴収期間は50年を基本) 	<ul style="list-style-type: none"> • 契約当事者名・住所 • 貸付対象となる道路施設の内容 • 貸付料(新会社の内部留保額を見込む) • 貸付料の支払い方法 • 新会社が新規建設を行わない場合の貸付料の見直しに関する事項 • 貸付(契約)期間
		<ul style="list-style-type: none"> • 大規模災害復旧工事を要する場合の機構と新会社の役割分担 [立法例] 	<ul style="list-style-type: none"> • 機構が大規模災害復旧工事を行う場合の当該工事に係る諸規定 	<ul style="list-style-type: none"> • 貸付られた道路施設の維持管理方法(ただし管理水準は国の安全規制で担保) • 機構・新会社の行う大規模災害復旧の具体的な責任範囲、工事の内容
- 2	一定期間経過後の契約内容の見直し	<ul style="list-style-type: none"> • 貸付料及び貸付期間については、交通量、金利など外部的要因の相当程度の変動、大規模災害復旧工事の実施、その他の事項などを考慮して、機構と新会社間で協議の必要見直しを行わなければならない。主記の見直しは、一定期間ごと(政令で規定)に行う • 一定期間経過後の見直しの制度 [立法例] • 一定期間の年限 	<ul style="list-style-type: none"> • の場合における相当程度の変動の基準 • その他の事項として、道路管理費の削減、関連事業の収支、通行料金の引き下げなどを規定 	<ul style="list-style-type: none"> • 貸付料及び貸付期間の見直しにおいて配慮すべき事項の具体的内容 • 一定期間(一年)ごとに行う機構と新会社間の協議の方法

新規建設の有無は、新会社の経営判断事項。当初から見込んで貸付料を設定することはできない

今回は例と違い、資産の耐用年数ではなく、「承継債務(無利子負債は除く)の総額を基に」*算出する

基本的に支払いは定額とすべき('A'案**はすでに委員会で却下済み)

貸付料はあくまで既共用路線に対するもの。新規建設は含まない

国の安全規制の遵守と言うべきで、それ以上の細目をむやみに規制すべきでない

委員会では、災害リスクの分担についてはまだ議論されていない。今後の検討が必要

今回は、例(2年ごとの改定)と違い長期定額で設定する

* 2002年11月8日松田委員提出資料「民営化スキーム(メモその3)」より
** 2002年9月24日第21回委員会討議参考資料7「スキームの財務面から見た比較」より

新会社と国との契約内容は、建設に関するものと管理運営に関するものを分けてそれぞれを議論することが必要、新会社が引き受ける新規建設については、規格や建設コスト削減についても新会社が判断することが必要との考えに基づき、「契約事項のイメージ」を修正すべき

(参考)事務局資料「規定すべき主な契約事項のイメージ(機構から資金支出を行わない場合)」に対する意見(2/2)

	法律レベルで規定	政省令レベルで規定	個別の契約書レベルなどで規定	
<p>議論の混乱を避けるため、新会社の業務のうち、新規建設と管理運営は別々に議論すべき</p>	<p>新規建設(機構からの支出なし)</p> <p>● 基本計画・整備計画の策定</p>	<p>● 整備計画に定める事項</p> <p>建設区間</p> <p>経過地、車線数、設計速度 など</p> <p>建設・使用主体</p> <p>＝建設費用＝</p> <p>＝通行料金の設定方法＝</p> <p>＝管理仕様＝</p> <p>など</p>	<p>● 新規建設に係る具体的な事項</p> <p>建設区間</p> <p>経過地</p> <p>車線数、設計速度など具体的な規格・設計</p> <p>国・地方、機構、新会社などとの建設・使用に係る業務分担(道路管理者、権限代行者、所有者の区分)</p> <p>建設・使用主体(新会社など)</p> <p>＝建設費用の内訳(コスト削減も考慮)</p> <p>＝通行料金(ただし料金水準は公共料金規制を前提)</p> <p>＝建設した道路の維持管理方法(ただし管理水準は国の安全規制で担保)</p> <p>供用開始時期</p> <p>など</p>	<p>コスト削減等の民間の手法を生かすためには、規格・設計の段階から新会社が検討を行い、その後に建設引き受けの有無を判断することが必要</p> <p>現行の道路法の体系による区分。新たなスキームに合わせて再検討すべき</p> <p>新会社が建設する場合、費用の内訳は新会社の判断事項、コスト削減は経営判断であり、国と契約すべき内容ではない</p> <p>料金設定は、上限価格制のもとでの新会社の経営判断事項</p> <p>国の安全規制の遵守と 言うべきで、それ以上の細目をむやみに規制すべきでない</p>
<p>(3ページ参照)</p>	<p>● 新会社は、高速自動車国道などの新設・改築及び料金徴収することができる</p> <p>● 国などと新会社の新規建設に係る協議・契約の締結</p> <p>● 建設費用負担に関する事項</p> <p>新会社の積み立てる道路整備準備金(建設終了後取り崩し)+自己調達</p>			
<p>どのような「計画・検査」が明白に示して議論する必要</p>	<p>● 新会社の自己調達に対する政府保証</p> <p>● 建設工事に係る手続き(計画、検査など)</p>			
<p>建設に競争環境も導入することについては、別途議論すべき</p>	<p>● 新規路線に係る資産の帰属</p> <p>－ 建設路線の独占的使用に係る規定(独占的使用権の設定)(P)</p> <p>● 新会社が新規建設を行わない場合の取り扱いに関する事項(新会社に代わり建設を行う別の新会社の募集など必要な規定)</p>			

計画決定段階であらかじめ新会社の「同意」を得るべき