

松田昌士委員提出資料

平成14年11月26日

民営化スキーム（再論）

2002年11月26日

松 田 昌 士

1. 組織のあり方

（1）基本的な考え方

国民負担の最小化を図るため、道路関係四公団の長期債務をできる限り早期に返済できる枠組みをつくる必要がある。

また、民間企業としての自主性を確保し、自己責任原則の下、自らの経営判断に基づき事業経営を行うことができる経営形態とすべきである。

このため、新たな組織は、次の考え方により構築する。

ア．新会社各社の収益調整を図り、長期債務の返済をできるだけ早期に実現するため、保有・債務返済機構（仮称。以下「機構」という。）を設立する。機構は、四公団に係る道路資産（新会社に承継されるものを除く。）及びそれに対応する長期債務を一括して承継する。新会社は機構から道路資産を借り受け、貸付料を支払う。

イ．機構は、道路資産の所有及び長期債務の返済をその業務とする。

ウ．新会社は、パーキングエリア等の資産を承継して発足する。

エ．新会社は、発足後10年を目途に、機構の所有する道路資産を買い取る。この時、機構は解散する。

オ．新会社は、当初国が全株式を保有する特殊会社として発足するが、機構から道路資産を買い取った後は、できるだけ早期に上場を目指す。

(2) 新会社の具体的内容

事業

ア．新会社は、自動車道事業(＊)及びこれに附帯する事業を行う。

＊ 現在道路関係四公団が所有する高速自動車国道等についての運営、管理等、並びに道路建設等をいう。

イ．その他の事業については、自動車道事業の遂行に支障のない範囲において、新会社の経営の自由、自主性が発揮し得るよう、事業範囲をできるだけ広げることが必要である。

資産

ア．新会社は、パーキングエリア等(＊)の固定資産を承継する。

＊「パーキングエリア等」のイメージ

- ・ 休憩施設(パーキングエリア、サービスエリア等)、給油所等
- ・ 有料自動車駐車場
- ・ トラックターミナル
- ・ インターチェンジ等
- ・ 管理施設(本社、支社等に係る土地、建物等)
- ・ 研修施設、社宅・寮等の福利厚生施設
- ・ 巡回用車両等

イ．日本道路公団から関連会社への出資株式については、原則として当該関連会社の事業範囲を所管する新会社が承継する。

ウ．現在、四公団の業務に関連して財団法人(＊)が所有しているパーキングエリア等における建物等については、所要の手続きを踏んだ上でそれぞれの公団に移管し、新会社が発足時に承継する。

＊日本道路公団・・・(財)道路サービス機構、(財)ハイウェイ交流センター
首都高速道路公団・・・(財)首都高速道路協会
阪神高速道路公団・・・(財)阪神高速道路協会、(財)阪神高速道路利用協会
本州四国連絡橋公団・・・(財)本州四国連絡橋道路管理協会

債務

新会社は、承継資産に係る長期債務を承継する。

税制措置

当初機構が、買取り後は新会社が所有することとなる道路資産に係る固定資産税等については、国鉄改革に際して旅客鉄道会社等に適用された特例措置等を参考にしつつ、大幅に軽減することが必要である。

(3) 機構の具体的内容

基本的な考え方

新会社の経営に機構が介入することにより、新会社の経営の自主性を阻害し、又は経営責任を不明確なものにすることのないよう、機構の業務等を次の考え方に基づき厳格に法定する。

業務

ア．機構は、営利を目的とせず、法令で定める一定の貸付料を徴収するとともに、債務の返済、借換えのみをその業務とする。機構による経営介入の排除、新会社の経営の自主性の確立などの観点から、「機構から新会社への新規投資資金の一部の支出」は機構の業務とはしない。

イ．設備投資の決定についての判断は経営の重要な要素であり、新会社の自主的判断と責任の下に行われるべきものであるため、高速道路等の維持更新工事及び改良工事については関係する新会社が自ら行う。その場合、維持更新工事等により形成された資産は、新会社に帰属する。なお、大規模な災害復旧の取扱いについては、危険分散の必要性も含め、政府において検討の上決定する。

資産

ア．営業損益で赤字が生じていることが明らかな路線(＊)に係る道路施設

については国等に譲渡(**)し、機構は所有しない。

* 富津館山道路及び中部縦貫自動車道(油坂峠道路)をいう(平成13年度決算による)。

** なお、譲渡の態様(有償・無償の別、有償の場合は譲渡価額等)については、従前の例による。

イ．新会社発足時に供用されている路線又は区間に係る道路施設は機構が承継する。

ウ．建設中の路線又は区間に係る道路施設については、新会社が残事業を実施するものを機構は承継し、その他は国等に譲渡する。

エ．新会社発足後に新規に建設が開始された路線又は区間に係る道路施設については、機構は所有しない。

オ．パーキングエリア等については新会社が承継し、機構は所有しない。

カ．機構は、企業会計原則に基づき、資産の減価償却、除却等の会計処理を行う。

債務

ア．機構は承継資産に係る長期債務を承継する。

イ．建設仮勘定に係る長期債務については、全て機構が承継する。

ウ．出資金の取扱いについては、別に検討する。

貸付料

ア．機構が新会社から徴収する貸付料の総計年額は、承継債務の総額を基に、約40年間(*)の元利均等返済をベースとして算定する。

* 返済期間については、新会社発足までの間に、企業会計原則に基づいて今後の収支見通しを作成した上で、50年を上限とし、その短縮を目指して設定する。

イ．新会社各社が負担する貸付料の額(*)は、収支見通しを見極めた上で各社の収益性に著しい格差が生じないように検討し、長期定額として設定する。

* 新会社各社が支払う貸付料の額は、アにより算定される貸付料総額を、各社の収益力に基づき按分した額とする。この際、貸付料を算定する基となる債務総額は、各公団由来の債務ではなく、四公団の承継債務の合計額とする。なお、収益力を算出する指標としては、「料金収入 - 管理費」が適当である。

ウ．毎年の貸付料とは別に、新会社が、経営の効率化等によって生じた余裕資金を機構の債務返済に充てることができるような仕組みを検討する必要がある。このため、機構は、債務残高を新会社ごとに管理する(*)こととし、臨時の受入額についても会社別に管理して、買取り時の価額に反映させるものとする。

* 機構は、新会社ごとに債務残高を管理する「区分経理」を行う。具体的には、発足時に新会社ごとに債務額を定め、徴収した貸付料、臨時の受入額、国等の出資金等を、該当する新会社ごとに計上し、買取り時の価額に反映させる。

金融・税制措置

ア．借換え資金の円滑な調達を図り、金利変動による債務返済への影響を最小限にするため、債券に対する政府保証等の措置を講ずる。

イ．債務の返済をできるだけ早期に行わせるため、機構は法人税を負担しない。

機構の解散

ア．新会社は、経営基盤の確立等株式上場に向けた諸条件が整ったと判断し次第、機構が所有する道路施設を買い取るものとし、その時点で機構は解散する。

イ．資産の買取りは、10年を目途にこれを行う。

ウ．買取りの具体的条件等はあらかじめ法定する。

- ・ 買取りの手続き 新会社の申請により開始される
- ・ 買取り価額 新会社ごとの債務残高を基準に決定する

2．建設中路線の取扱い

ア．新会社発足までの間、各公団は、本委員会においてとりまとめた基準による個別路線の優先順位に基づき、重点的な予算配分を行う。

イ．新会社発足時における建設中の路線又は区間に係る道路施設については、新会社が残事業を実施するものを機構は承継し、その他は国等に譲渡する。建設仮勘定に係る長期債務については、全て機構が承継する。

ウ．発足後、新会社の経営者は、高速道路等の建設について、その経営状況、投資採算性等に基づき判断をし、自主的に決定する。

3．今後の新規建設について

(1) 基本認識

甘い交通需要の見通しと建設費の増加等によって膨らんだ約 40 兆円（平成 13 年度末）に及ぶ長期債務の返済は、新会社による最大限の経営効率化と大幅な租税の軽減措置を前提としても、例えば金利の上ぶれリスクなどを考慮すれば決して容易ではない。そうした現状の厳しさからすれば、既存路線の通行料金に依存して（機構への返済原資を一部流用して）従来どおり建設を続けようとするのは容認し得ない。

まして、今後の建設予定路線の多くが採算性の点で極めて厳しいものばかりであることを考えると、それは言わばガラス細工のような既存債務の返済スキームに新たな負荷をかけるに等しく、そうした考え方は採るべきではない。

したがって、今後の新規建設、とりわけ財源問題については、民営化の

目的・意義を踏まえた上で、全く新しい仕組みを構築し、その下で当事者間の負担のルールを定めることが必要である。

(2) 新会社による今後の新規建設について

ア．今後の新規建設に関し、新会社は、公益性にも配慮しつつ、採算性の範囲の中で当該自動車道事業（路線又は区間ごと）に参画する。その場合、新会社は、当該事業への参画について自社の経営状況、投資採算性等に基づき自主的に決定する。

イ．新会社の採算を超える部分について、その財源は国及び地方公共団体が負担する。

ウ．新会社は、国等の委託を受けて建設工事を行うことができる。この場合、新会社は資金負担をしない。

エ．新会社が行う道路建設等の設備投資資金は、新会社が自ら調達する。その場合、工事により形成された資産は、新会社に帰属する。

オ．上記ア～エの内容を担保するため、現行の道路整備特別措置法に基づく施行命令による高速自動車国道建設に代わる新たな制度を、地方公共団体の意見を聴取したうえで政府において早急に検討するものとする。その際、本委員会での審議経過を踏まえ、新たな税制・納付金制度の導入、貸付料の増額等にはよらないこと。また、財投資金の借入れを前提とした道路建設は行わないこと。