

# 「意見書」(概要)

平成14年12月6日  
道路関係四公団民営化推進委員会

## 1. 新たな組織のあり方

(1) 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。)を設置する。機構は、四公団に係る道路資産(新会社に承継されるもの等を除く。)及びそれに対応する長期債務を一括して承継し、新会社は機構から道路資産を借受けて、貸付料を支払う。

### (2) 新会社

新会社は、自動車道事業を中心に、関連事業についても積極的に展開するものとし、パーキングエリア等に係る資産・債務を承継して発足する。

新会社は、発足後10年を目途に、機構の所有する道路資産の買い取りを行うとともに、この時点で機構は解散する。

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、早期に上場を目指す。

### (3) 保有・債務返済機構

機構は、債務の返済、借換えのみをその業務とする。

機構は、新規建設に係るもの及び国等に譲渡するものを除き、既供用路線及び建設中の路線又は区間に係る道路施設を承継する。

機構が新会社から徴収する貸付料は長期定額として設定し、その総計年額は約40年間の元利均等返済をベースとして算定する。長期定額の貸付料は、全額債務の元利返済のみに充当する。

### (4) 本州四国連絡橋公団の債務処理

料金収入、国の出資、地方自治体の出資(現行よりも15年延長)及び他の道路関係公団の道路料金の活用、並びに債務切り離し(国の道路特定財源)により、本四架橋の料金の大幅引下げ(2分の1程度)と債務の切り離し処理を同時に進める。

### ( 5 ) 地域分割

組織の適正規模の確保、競争を通じコスト意識や増収意識の醸成等を考慮し、日本全国を5つの地域に分割して新会社を設立する。首都高速道路公団及び阪神高速道路公団については、現在の路線を核として設立する。

## 2. 通行料金

民営化の目に見える成果として、実情に応じた弾力的な引下げ策を講じ、通行料金の平均1割引下げを民営化と同時に実施する。

## 3. 今後の道路建設

- ( 1 ) 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。
- ( 2 ) 新会社は、公益性にも配慮しつつ、自社の経営状況、投資採算性等に基づき判断し、自主的に新規建設への参画を決定する。
- ( 3 ) 新会社の採算を超える建設投資は、合併施行方式等国・地方公共団体等の費用負担を前提にした新たな制度により対応することとする。ただし、建設資金の拠出については、新会社に対する新たな税制・納付金制度の導入、貸付料の増額等による機構からの支出、財投資金の借入れその他これに類する方式は行わない。
- ( 4 ) 新会社が行う道路建設等の設備投資資金は、自ら調達し、上場までの間に限り、政府保証等の措置を講じる。ただし、市場規律を発揮させる観点から、財投資金の活用は認めない。

## 4. 関連公益法人、ファミリー企業の改革・管理コスト削減

関連公益法人の所有する道路サービス施設の新会社への移管を図るとともに、関連事業については、新会社の子会社において積極的に展開する。また、ファミリー企業との不公正な癒着構造の解消、外注業務における競争条件の徹底的な確保、維持補修等業務の入札参加資格要件の撤廃(2002年度内)等を通じた管理コストの大幅な縮減(概ね3割)を目指す。

## 5. 改革のスケジュール等

- ( 1 ) 現行の建設計画の見直し、民間企業経験者の登用、コスト削減計画(2002年度内)の作成等民営化までに直ちに取り組むべき措置を着実に実施する。
- ( 2 ) 道路関係四公団の民営化は、2005年4月1日に実施する。