

特殊法人改革を巡る 最近の動向

特殊法人改革(高速自動車国道関係)これまでの経緯

12年12月 1 日 「行政改革大綱」閣議決定 ・13年度中に整理合理化計画
・17年度末までに必要な措置

13年 8 月10日 「特殊法人等個別事業見直しの考え方」公表及び廃止・民
営化に関する調査依頼 (行革推進事務局)

9 月21日 道路関係 4 公団について国土交通省の民営化案を提出

9 月21日 「改革工程表」了承 (経済財政諮問会議)

10月 1 日 総理から、国費不投入、償還期間30年の場合にどのような整備となるか等の検討指示

10月9・15日 各種条件下での試算結果を提出

年内(予定) 「特殊法人整理合理化計画」の策定・閣議決定

特殊法人改革に係る主な論点（高速自動車国道関係）

高速自動車国道ネットワーク整備について

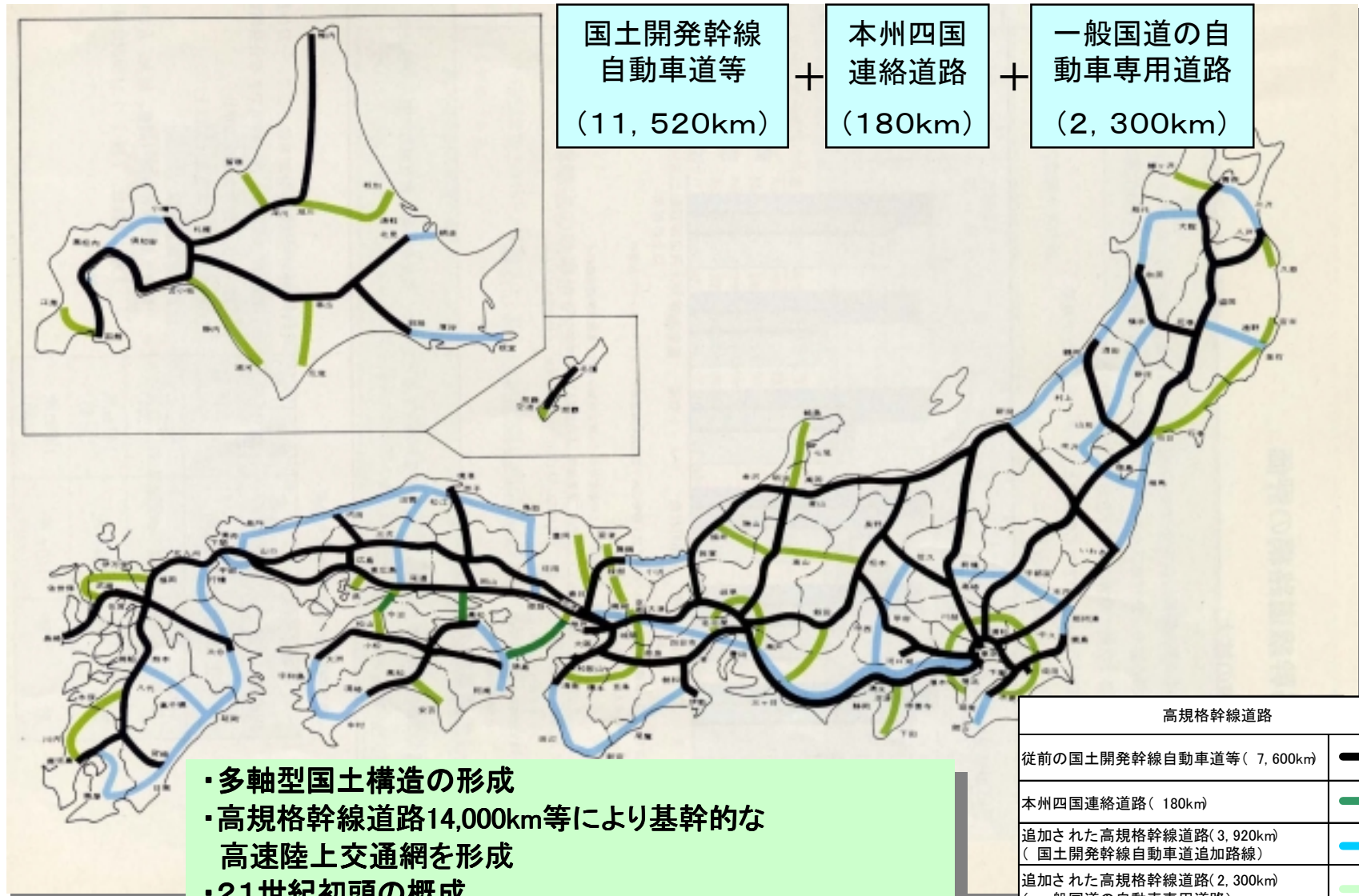
高速自動車国道の採算性について

建設・管理に係る組織形態等について（民営化）

建設・管理コストの縮減について

高速自動車国道の役割と 整備状況

高規格幹線道路ネットワーク



国土開発幹線自動車道等 (11, 520km) + 本州四国連絡道路 (180km) + 一般国道の自動車専用道路 (2, 300km)

- ・多軸型国土構造の形成
 - ・高規格幹線道路14,000km等により基幹的な高速陸上交通網を形成
 - ・21世紀初頭の概成
- ～「21世紀の国土のグランドデザイン」(国土総合開発法に基づき平成10年3月閣議決定)より

高規格幹線道路14,000kmの考え方

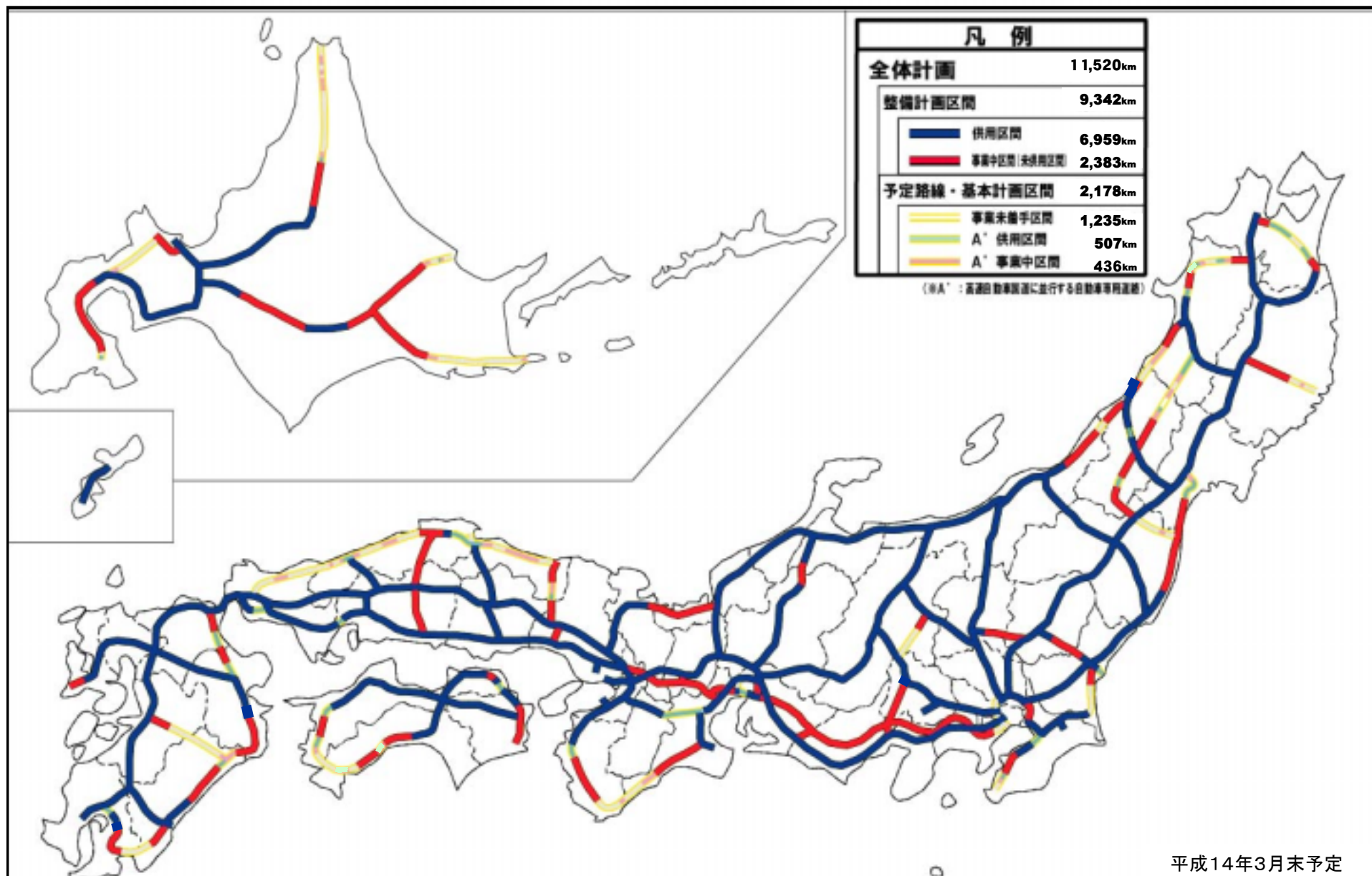
高規格幹線道路の主な機能とサービス

- ①地方の中心都市を効率的に連絡（日本海沿岸自動車道など）
- ②大都市圏において、近郊地域を環状に連絡
（首都圏中央連絡自動車道、東海環状自動車道、京奈和自動車道など）
- ③重要な港湾・空港の大部分と概ね30分以内で連絡
（東九州自動車道など）
- ④全国の都市、農村地区から概ね1時間以内で到達
（近畿自動車道紀勢線、四国横断自動車道）
- ⑤重要区間における代替ルートの形成
（第二東海自動車道、近畿自動車道名古屋神戸線（第二名神）、同道敦賀線など）
- ⑥混雑の著しい区間の解消
（第二東海自動車道、近畿自動車道名古屋神戸線（第二名神））

整備計画(未供用)区間の内訳

道路の整備効果・特色	路線の例	延長 (km)	残事業費(兆円) (平成14年度以降)
大都市圏の交通渋滞を緩和する 大都市圏環状道路	東京外かく環状道路、 名古屋環状2号線	35	1.5
三大都市圏間の連結強化と 交通を円滑化する道路	第二東名高速道路、 第二名神高速道路	438	8.5
国際空港・港湾と接続する 連絡道路	北海道縦貫自動車道、日本海沿岸東北自動車道、 常磐自動車道、東九州自動車道 等	1,910	10.6
災害の発生時等においても交 通を確保する代替道路	東北中央自動車道、北関東自動車道、 中部横断自動車道、中国横断自動車道 等		
活力ある地域づくりを推進する 道路	北海道横断自動車道、東北横断自動車道、 近畿自動車道紀勢線、四国横断自動車道 等		
合計		2,383	20.6

高速自動車国道 11,520kmの状況



平成14年3月末予定

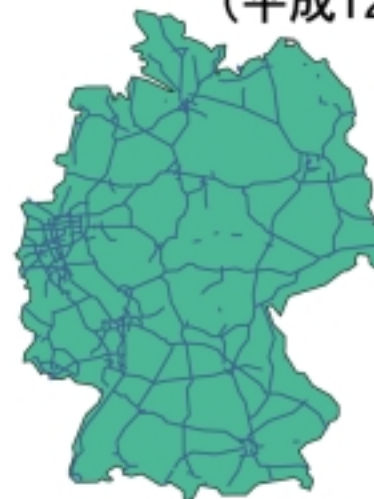
道路ネットワークの国際比較

(同一縮尺の比較)

日本の高速道路網
(平成12年4月)



ドイツの高速道路網
(平成12年1月)

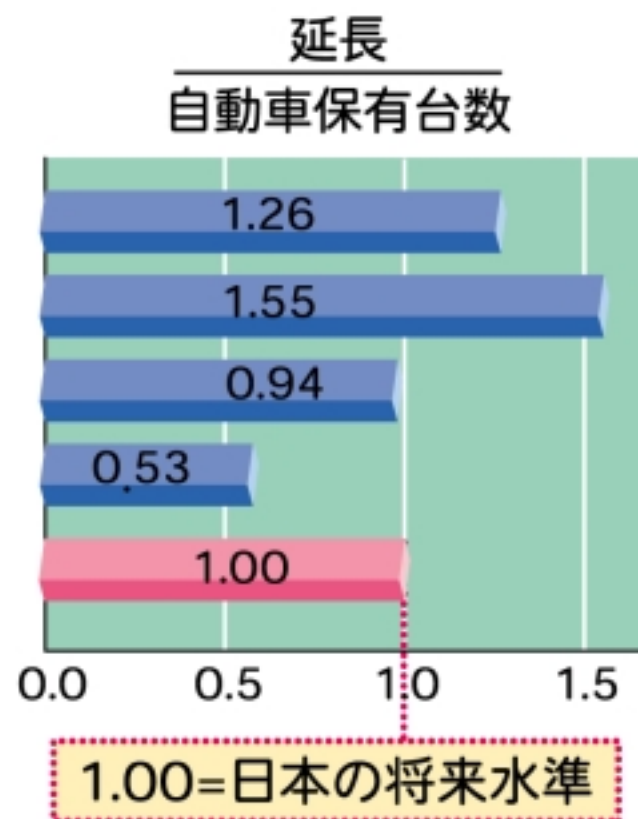
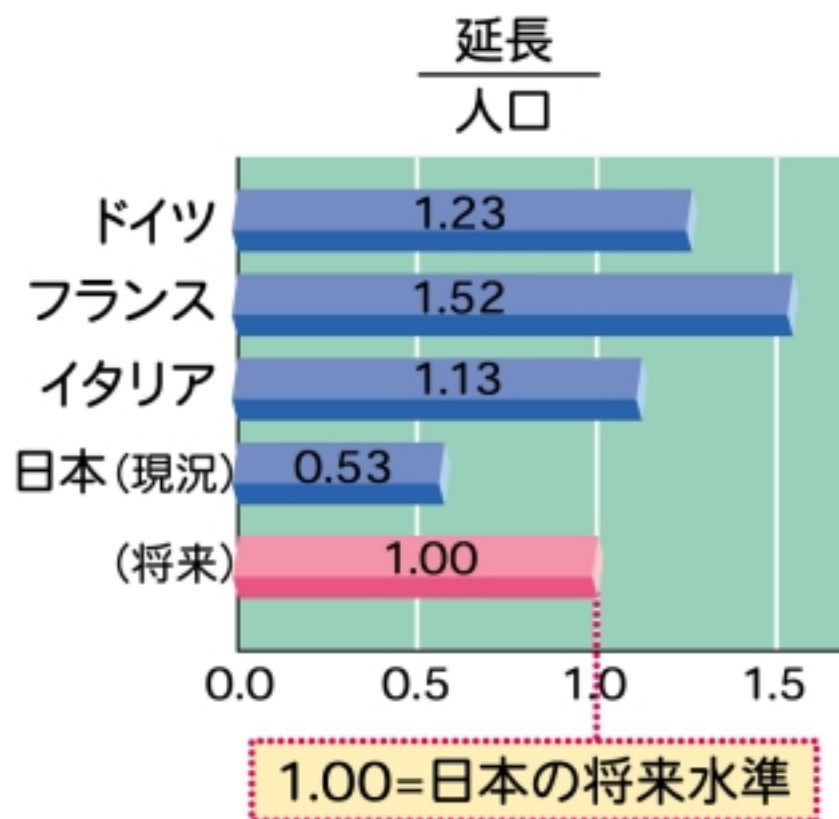


— 高速道路

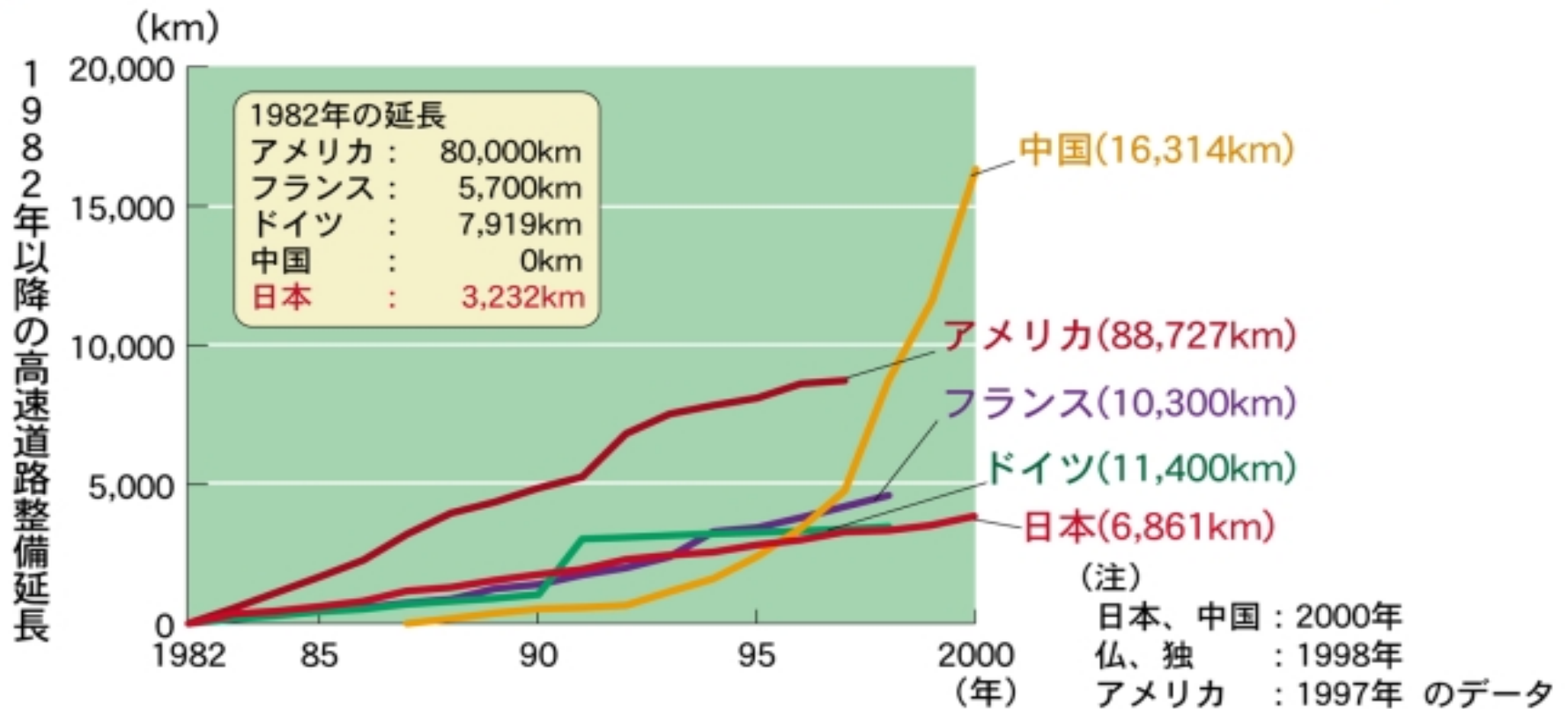
	日本	ドイツ
人口	12,607万人	8,216万人
面積	378,000km ²	357,000km ²
GDP	3兆8,064億ドル	2兆1,631億ドル
併用延長	7,554km	11,494km
平均都市間距離	491km	261km

高速道路整備水準の国際比較

日本の将来値を1としたときの
各国の現況値を表す。

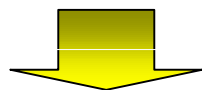


諸外国の高速道路整備の推移



高速自動車国道の整備による利用者便益

- 高速自動車国道の整備により、利用者が直接受ける便益は
 - ・走行時間短縮
 - ・走行経費節約
 - ・定時性確保
 - ・運転者の疲労軽減と走行快適性の向上
 - ・大量輸送
 - ・荷傷みの減少と梱包費用の節約
 - ・交通事故の減少
 - など様々。
- このうち、計測可能な**走行時間の短縮**、**走行経費の節約**、**交通事故の減少**の3項目を金銭換算した便益額は

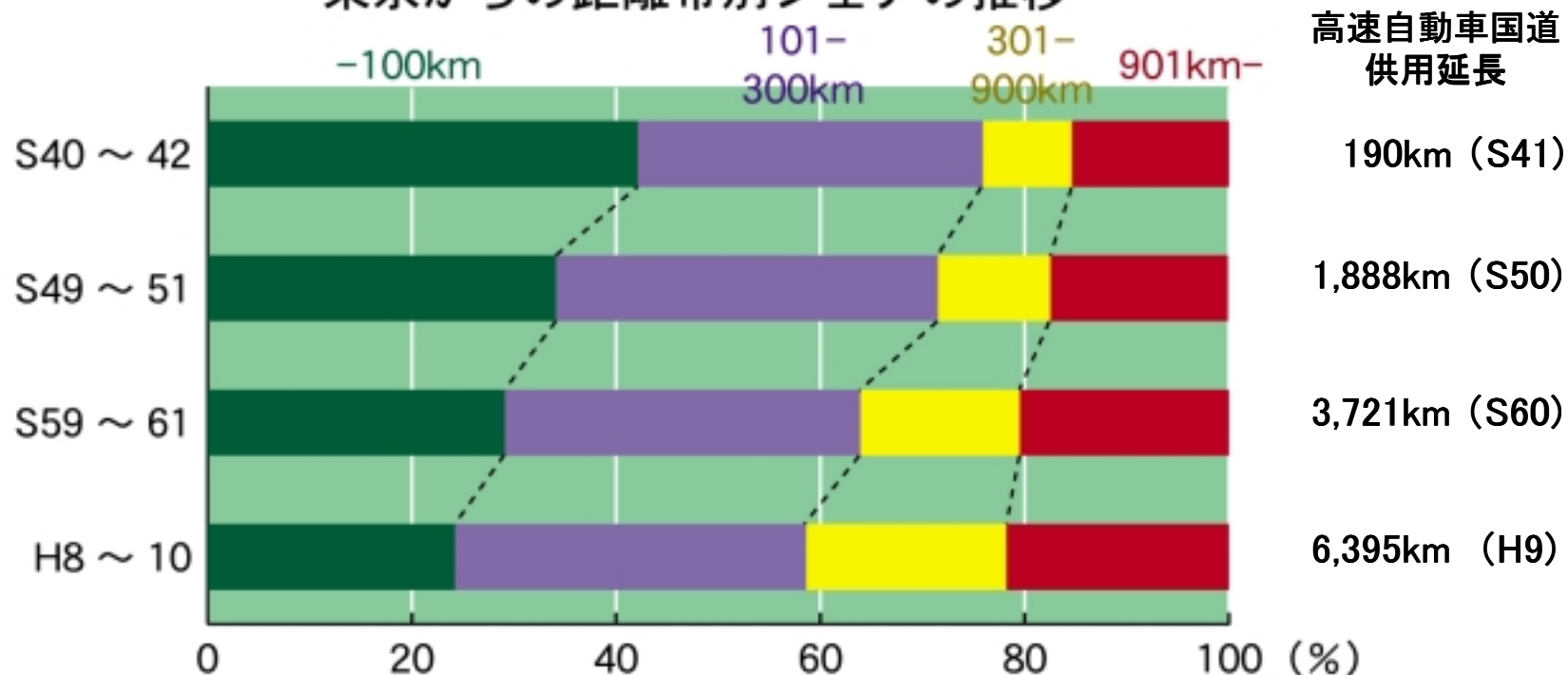


- 6,861km(平成12年度) ⇒ **約9兆円/年**
- 9,342km(整備計画区間) ⇒ **約11兆円/年 (＋約2兆円/年)**
- 11,520km ⇒ **約13兆円/年 (＋約4兆円/年)**

高速自動車国道路の整備による消費者への効果(例)

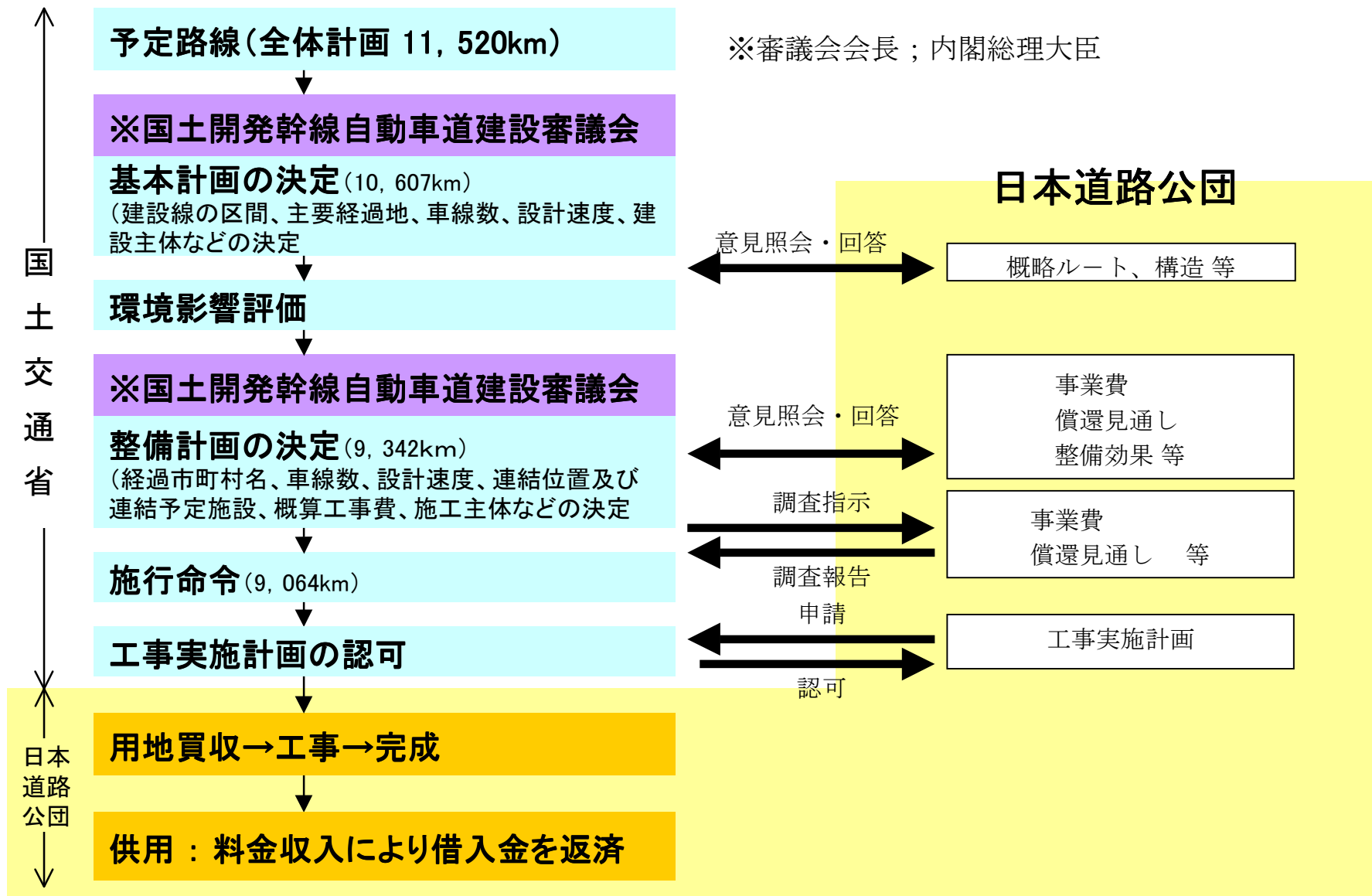
高速自動車国道が整備されるにしたがって、遠方の産地からの入荷割合が増加

東京都中央卸売市場の野菜入荷高(金額)における
東京からの距離帯別シェアの推移



現在の仕組み

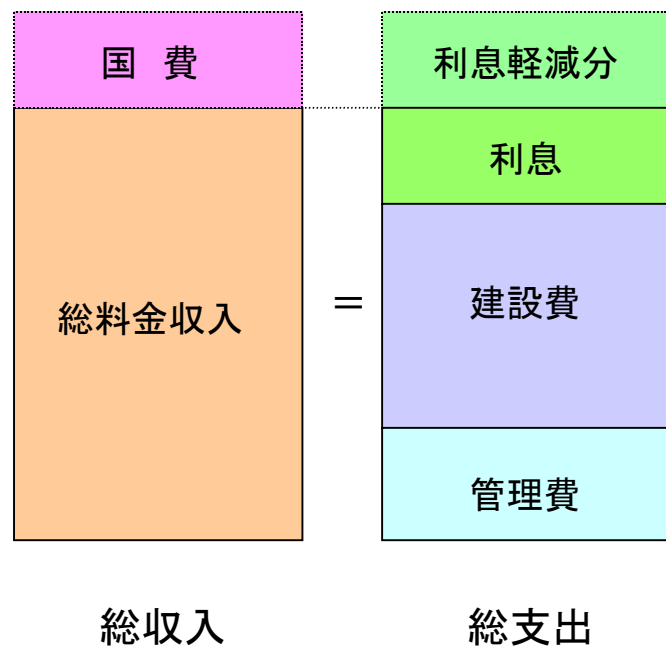
高速自動車国道の整備の手順



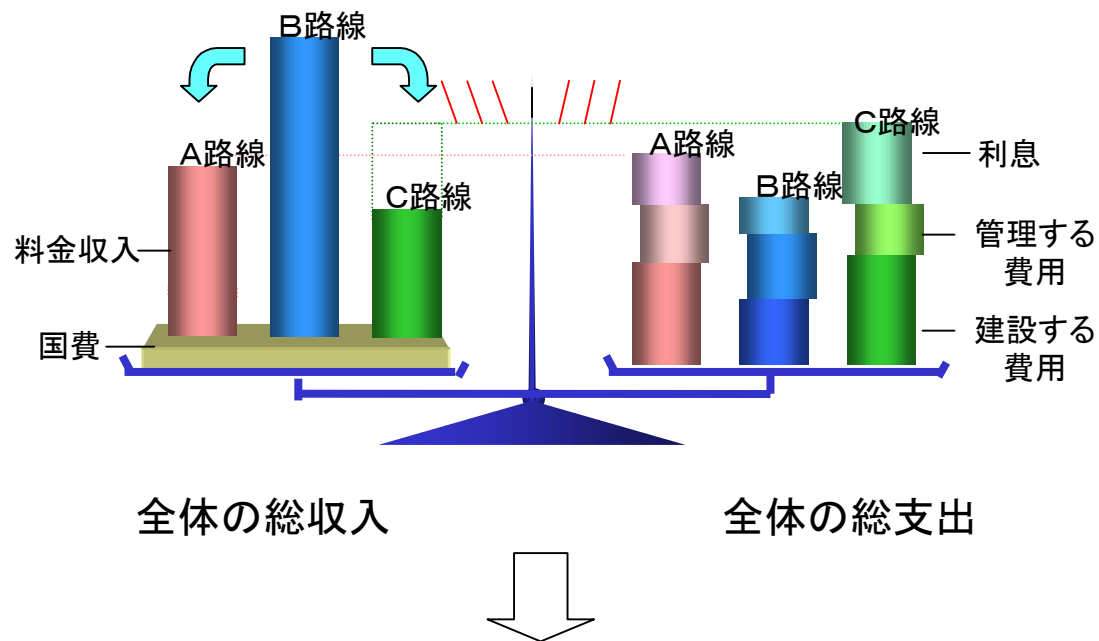
有料道路の仕組み(高速自動車国道)

建設資金を借入金で賄い、利用者からの料金収入で償還。少ない国費で早期整備。

償還の考え方



全国料金プール制



個別採算性では、建設時期等の違いにより料金水準に差が生じる

全国的なネットワークを形成し、各路線の利用者に全国同一料金水準で高速交通サービスを提供。

高速自動車国道整備に充当されている国費の現状

●高速自動車国道のH13年度までの事業費・国費

事業費 28.0兆円
国費 3.7兆円 (13%)
H13年度:3,025億円(全額出資金)

(参考)高速道路整備に充当されている国費の道路特定財源に占めるシェアは、高速道の全道路に占める走行台キロシェアとほぼ同水準

●有料道路制度がなかったら・・・

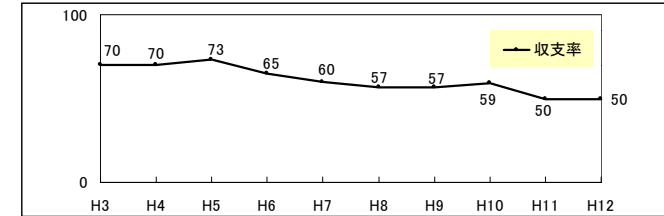
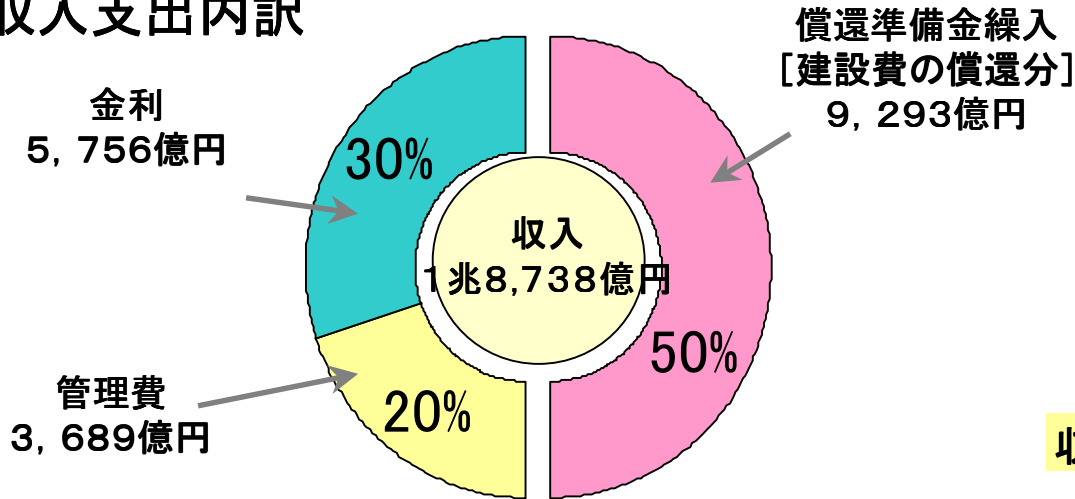


	全体A	高速B	B/A × 100 (%)
国費 (H13)	3.6兆円	0.3兆円	約8%
走行台キロ (H10)	7,461億台キロ	662億台キロ	約9%

国費のみで実施されてきたとすると、現在の整備状況は東名・名神高速道路が開通していた程度(約700km)にすぎない。

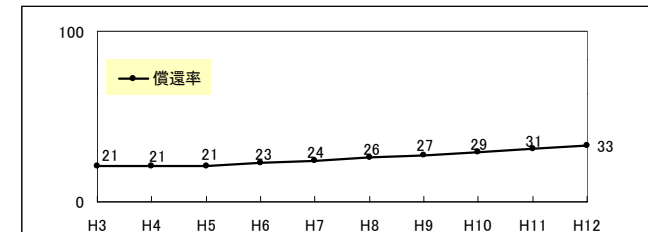
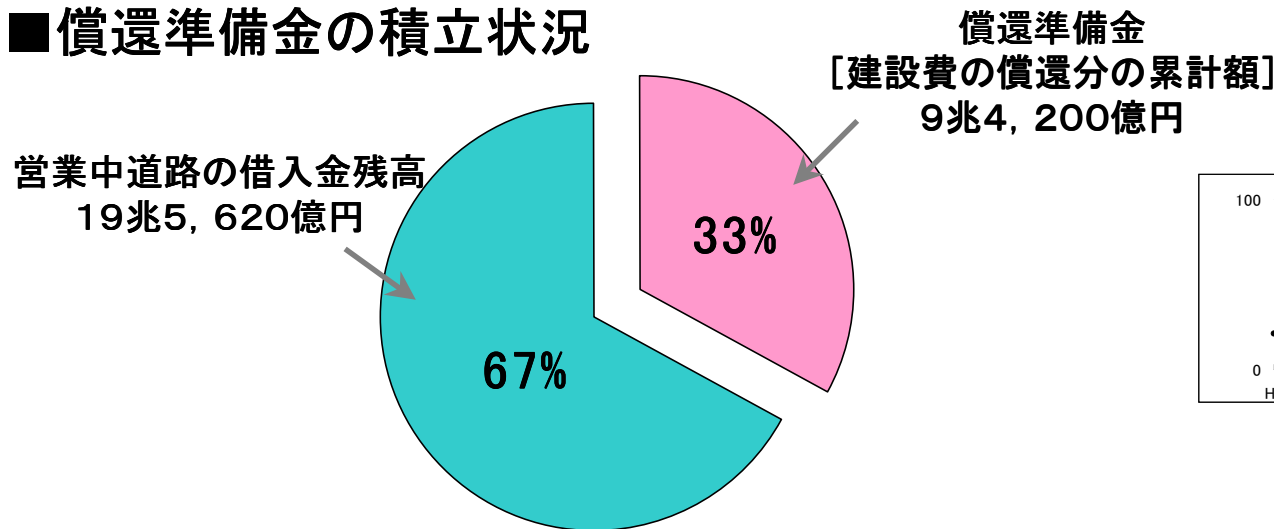
高速道路の収支状況(H12年度決算)

■ 収入支出内訳



$$\text{収支率 } 50\% = \frac{\text{費用(管理費+金利)}}{\text{収入}}$$

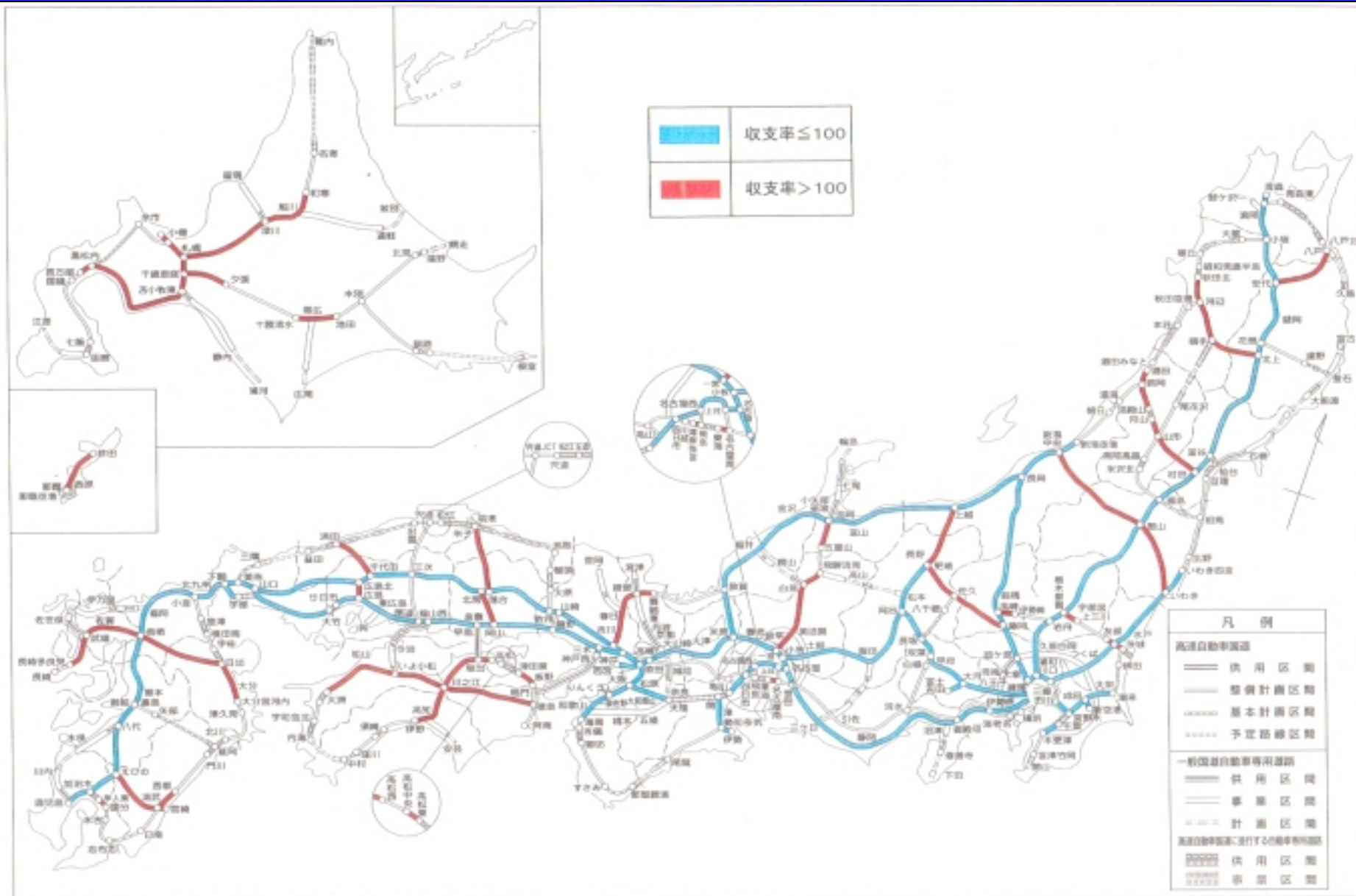
■ 償還準備金の積立状況



$$\text{償還率 } 33\% = \frac{\text{各年度末の償還準備金}}{\text{各年度末の道路資産額}}$$

注)この他に、工事中の道路(平成12年度末現在 2,491km)の要償還額が3兆9,895億円あります

高速道路の路線別収支率(H12年度決算)



日本道路公団と旧国鉄との損益比較

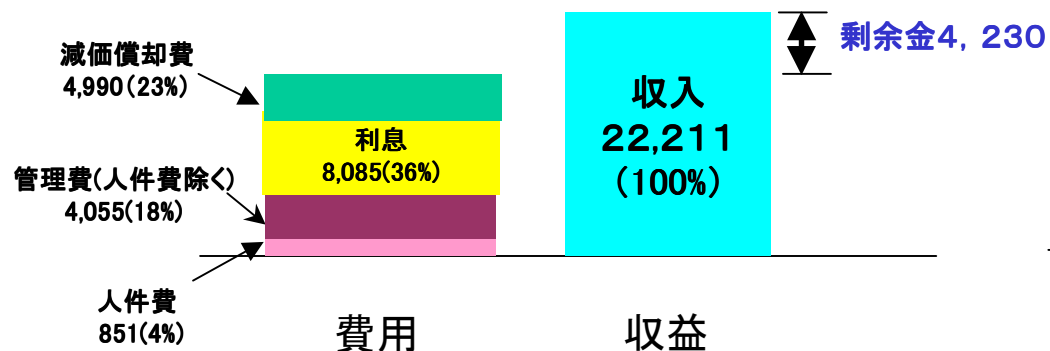
損益計算書（単位：億円）

日本道路公団（平成12年度）

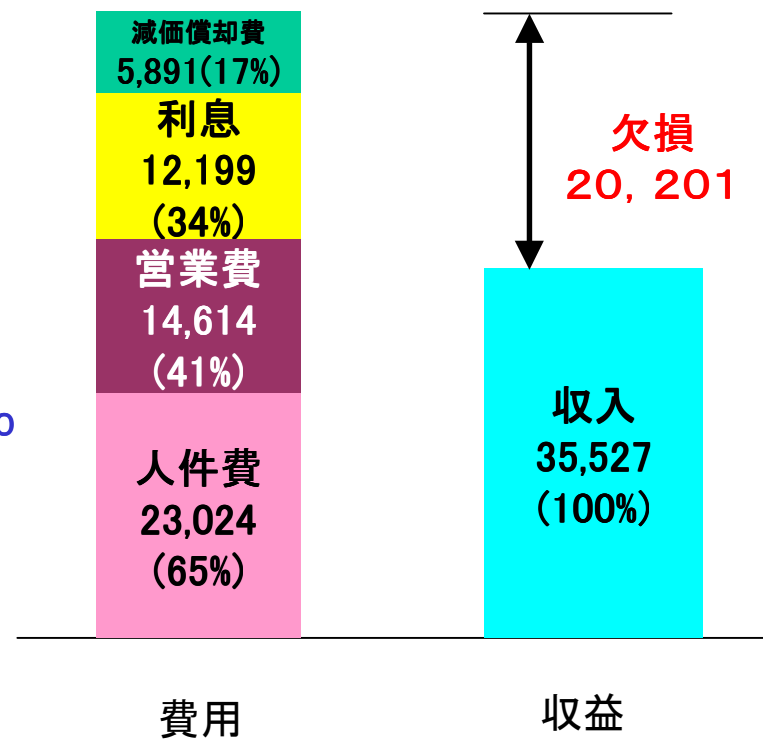
（注）「民間企業仮定損益計算書」より

旧国鉄（昭和60年度）

（注）「国有鉄道統計累年表」等より



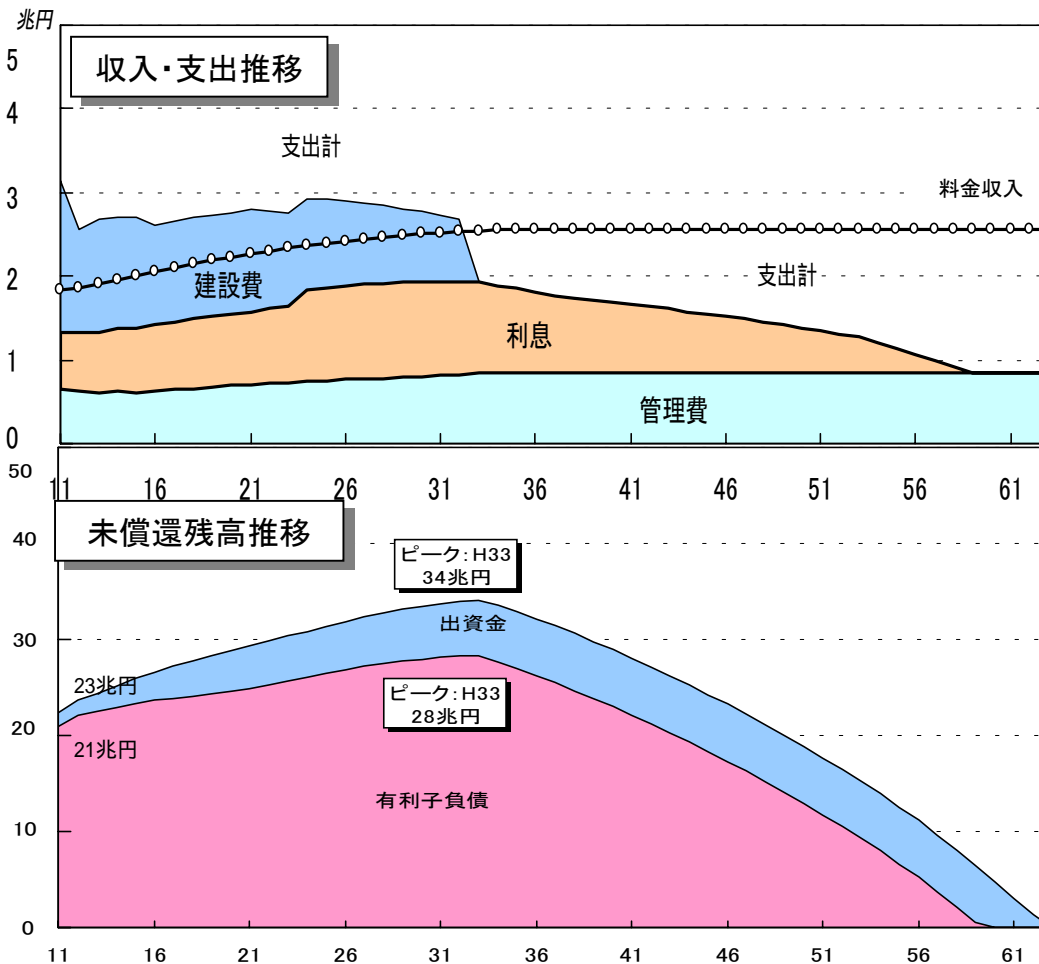
平成12年度末 有利子負債27兆円



昭和60年度末 有利子負債24兆円

第32回国幹審(H11.12)時の償還見通し

整備計画9,342kmについては、現行料金水準のもと、コスト縮減の努力や安定的・継続的な国費充当等の措置を講じることにより償還が可能。



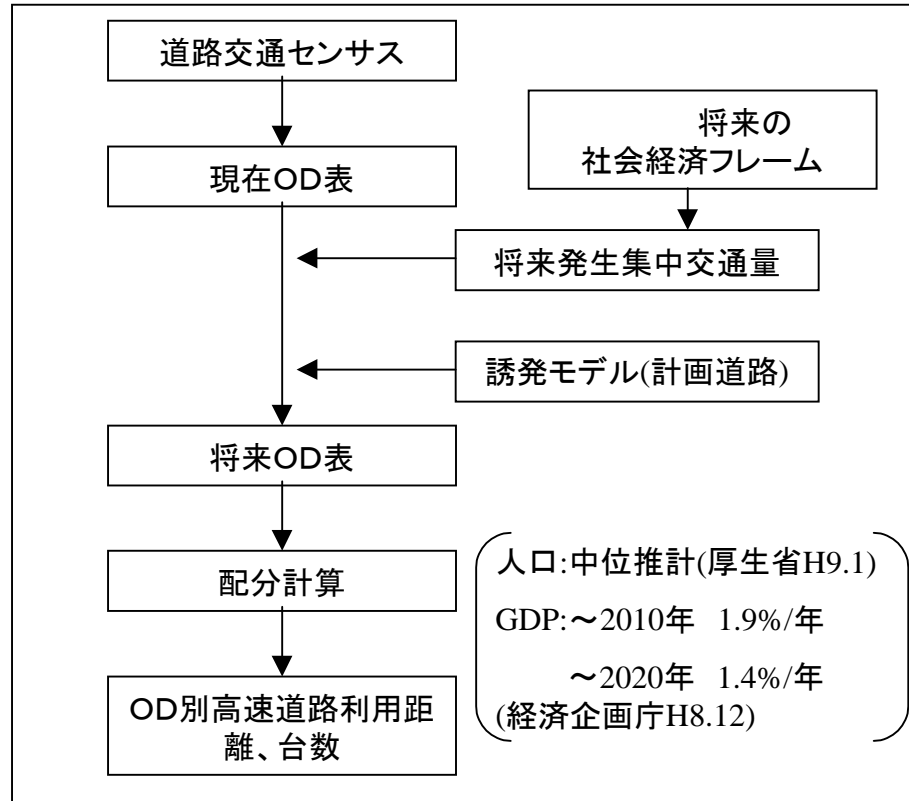
前提条件

対象事業	9,342km ・総事業費 約49兆円 ・H14以降残事業 約21兆円
料金水準	現行料金水準 (24.6円/km+150円:普通車)
資金調達金利	5%
国費負担措置	政府出資金及び政府補給金の形で国費を充当。 (平成13年度: 出資金3,025億円)
コスト縮減	建設費: 新規整備計画区間▲10% 管理費: コスト縮減計画に基づき▲5%
償還期間	概ね50年間

将来交通量予測の考え方

(第32回国幹審(H11.12)時の償還見通し)

●交通量推計手法



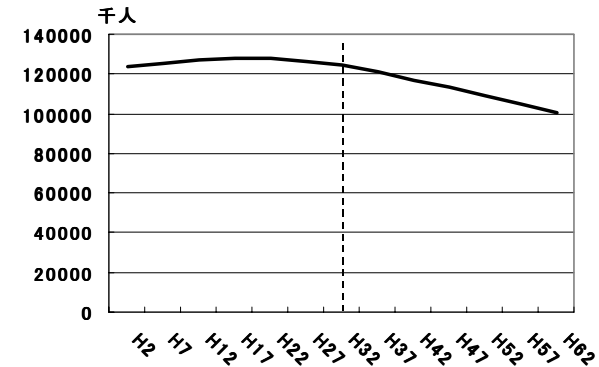
●全国交通需要

・同じく人口増の望めない英独に比べて同程度の伸び

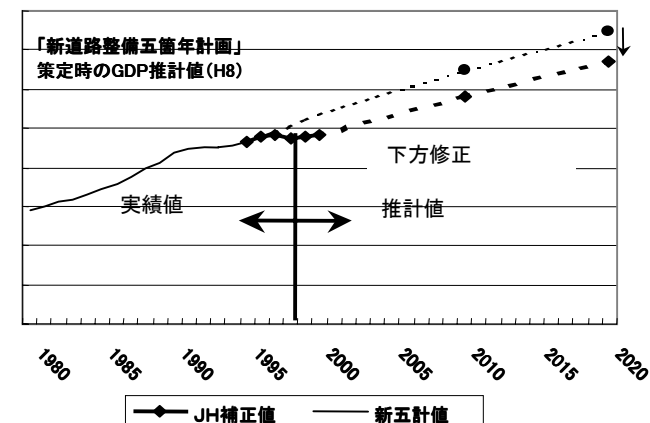
1995年を1とした場合(全国)	2010年		2020年	
	低位推計	高位推計	低位推計	高位推計
日本	1.18	1.28	1.23	1.42
ドイツ	1.18	1.22	1.28	1.37
イギリス	1.28	1.45	1.48	1.78

●将来の社会経済フレーム

・人口は、2007年をピークにその後減少と予測



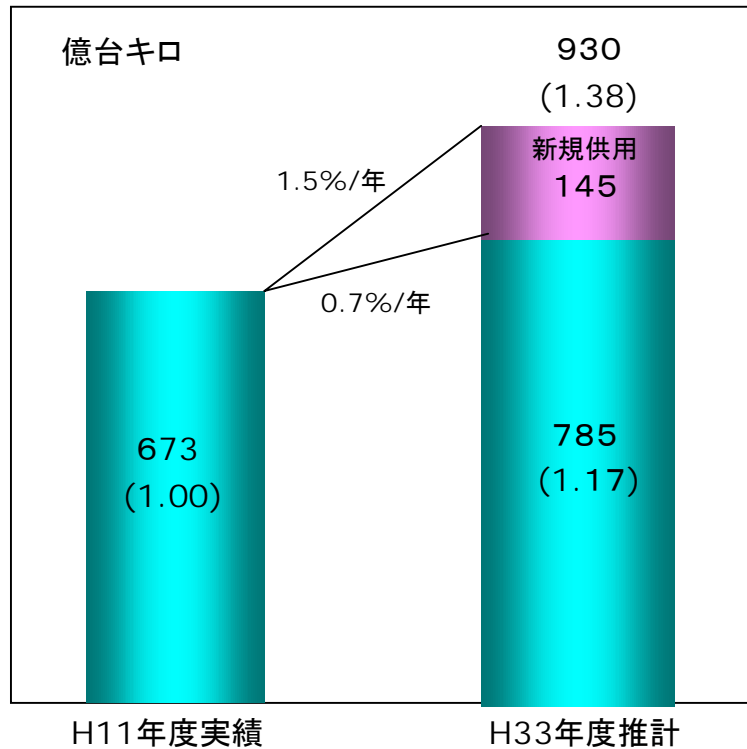
・GDPは、経済企画庁の予測を最新の実績により補正し、下方修正



将来交通量の見通し

(第32回国幹審(H11.12)時の償還見直し)

将来交通量の見込み

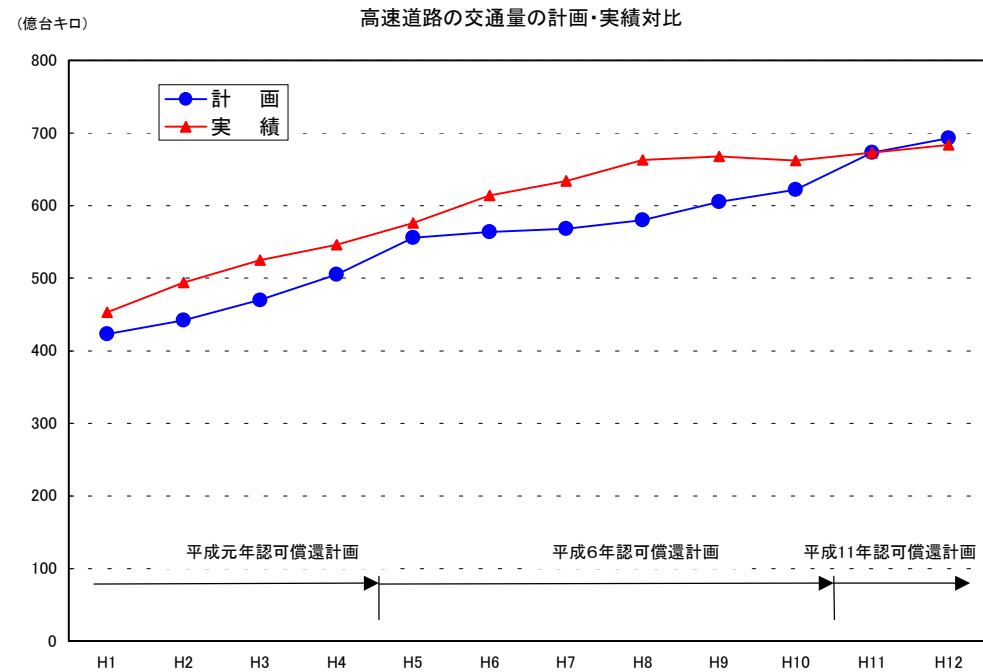


H11年度実績 → H33年度推計

供用延長 6,615km → 9,342km (1.41倍)

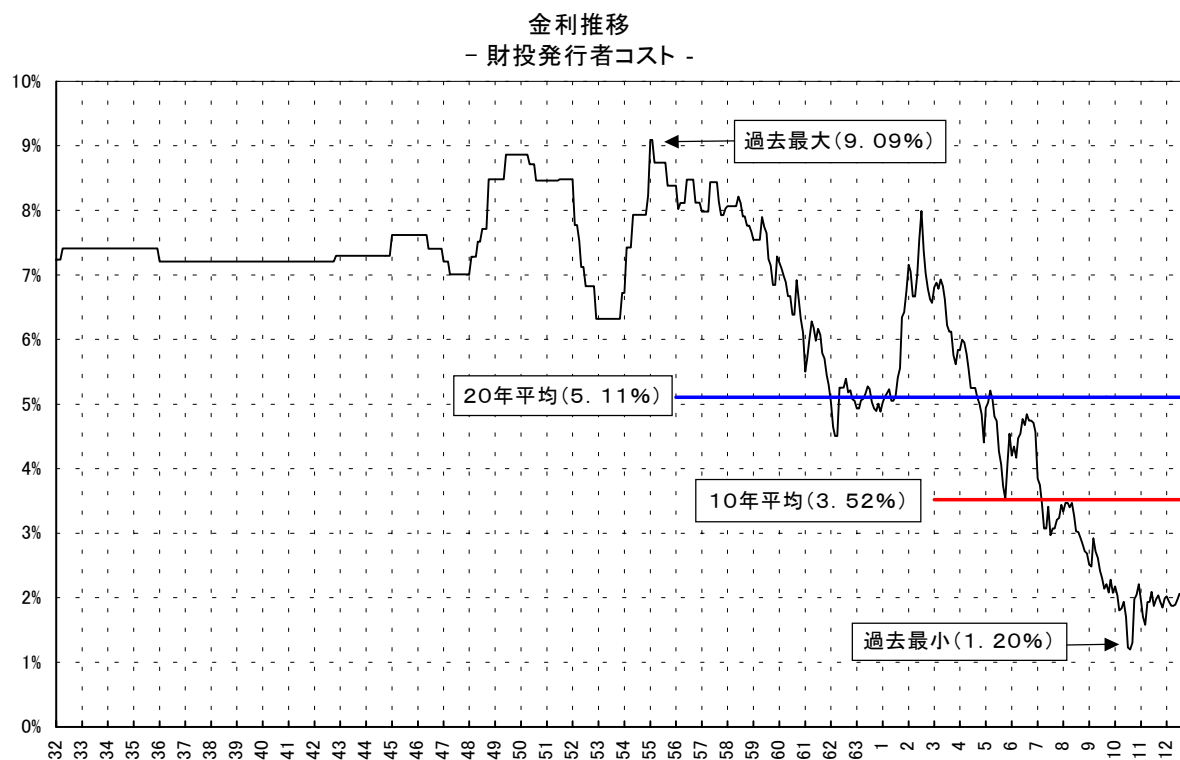
日平均断面交通量 28,000台/日 → 27,000台/日

交通量の計画・実績対比



将来調達コストの設定

過去の財投発行コストの実績を総合的に勘案して
将来調達コストを5%に設定

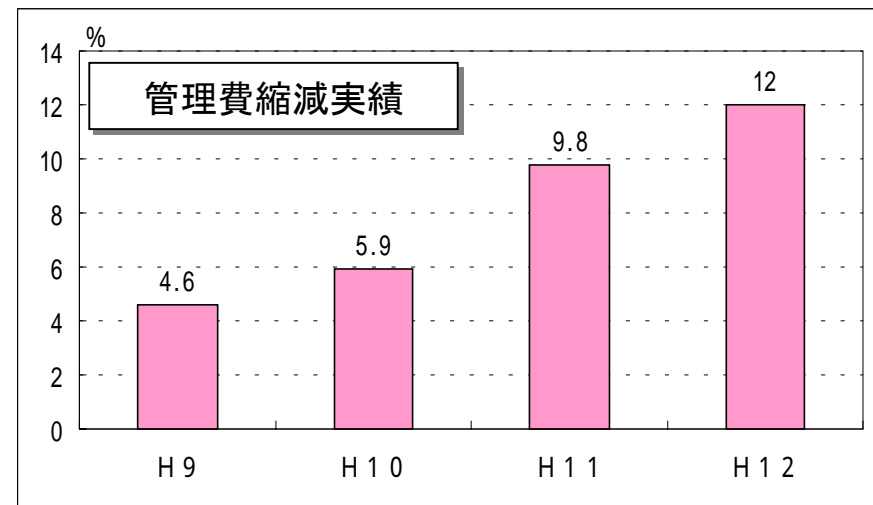
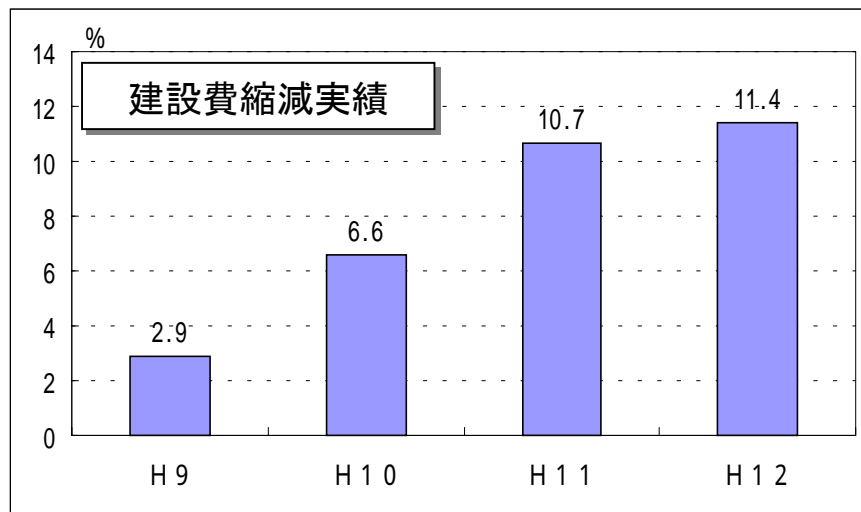


建設費・管理費コスト縮減の取り組み

- 平成9年5月に「公共工事コスト縮減対策に関する行動計画」を策定
 - ・ 計画期間:平成9年度～平成11年度
 - ・ 縮減目標:建設費10%以上、管理費5%以上
- 平成12年12月に「公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画」を策定

(例)・ETCの利用実態に応じた收受コストの削減

- ・大型転圧機械による盛り土一層当たりの施工厚の厚層化
- ・道路付属物の清掃の



※縮減率は平成8年度の標準的なコストとの比較。

※上記縮減は、日本道路公団全体(高速自動車国道+一般有料道路)の縮減率である。

償還期間の考え方

(「平成7年11月道路審議会中間答申」より)

世代間負担の公平性確保の観点



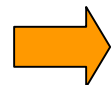
高速自動車国道全体の平均的耐用年数を基本とすることが望ましい。

償還期間について客観的な基準を設けるという観点から、例えば

◆ 現行の建設国債の償還期間(60年)

◆ 税法上適用される耐用年数(財務省令)を高速自動車国道の諸施設に当てはめた場合に算出される平均的な耐用年数(概ね45~50年)

を償還期間とする考え方もある。



以上から現行の償還期間は「50年以内」

各種条件下での償還 見通し試算

試算の前提条件(共通条件)

【共通条件】

対象延長	現行整備計画9,342km (H14年度以降残事業費：20.6兆円)
料金	現行料金水準(普通車：24.6円/km)
公租公課	考慮しない
建設費・管理費	コスト縮減計画の実績を反映 (参考：H8年度の標準的なコストと比較したH12年度の実績) 縮減率：建設コストで11.4%、管理コストで12.0%

試算の前提条件(比較条件と組合せ)

【比較条件】

将来交通量	全国の総自動車交通量が増加 75百億台キロ(2000) 91百億台キロ(2020) < 1.2倍 >	全国の総自動車交通量が不変 75百億台キロ(2000) 75百億台キロ(2020) < 1.0倍 >
調達金利*	5.0%	3.5%
建設投資	1.21兆円/年	1.09兆円/年

注)10年固定債券で調達する場合の発行コストで、H13年度1.3%、H14年度2.5%以降約1.0%/年上昇ですり付け

償還年数	H13から30年		H13から40年		H13から50年	
国費投入	0億円/年	1,000億円/年	2,000億円/年	3,000億円/年		

今回実施の組合せ

	交通需要の増加	将来金利	建設投資
(1)	あり	5.0%	1.21兆円/年
(2)	あり	5.0%	1.09兆円/年
(3)	なし	3.5%	1.21兆円/年
(4)	なし	3.5%	1.09兆円/年
(5)	なし	5.0%	1.21兆円/年
(6)	なし	5.0%	1.09兆円/年

(1) 交通需要の増加：あり、将来金利：5.0%、建設投資：1.21兆円/年 の場合

日本道路公団の投資(償還)可能額の比較

有料国費投入額 ²		償還年数		
		30年	40年	50年
0億円/年	投資(償還)可能額	0.0兆円 (0%)	6.9兆円 (33%)	11.1兆円 (54%)
	税負担総額 ¹ (有料分+一般分)	0 + 20.6 = 20.6兆円	0 + 13.7 = 13.7兆円	0 + 9.5 = 9.5兆円
1,000億円/年	投資(償還)可能額	2.1兆円 (10%)	9.2兆円 (45%)	14.3兆円 (69%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	0.2 <1.0> + 18.5 = 18.7兆円	¹ <1.2> + 11.4 = 12.4兆円	¹ <1.3> + 6.3 = 8兆円
2,000億円/年	投資(償還)可能額	3.2兆円 (16%)	11.5兆円 (56%)	17.8兆円 (86%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	0.5 <1.8> + 17.4 = 17.9兆円	² <2.3> + 9.1 = 11.1兆円	² <2.5> + 2.8 = 6.3兆円
3,000億円/年	投資(償還)可能額	4.3兆円 (21%)	13.8兆円 (67%)	20.6兆円 (100%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	0.7 <2.8> + 16.3 = 17兆円	² <3.6> + 6.8 = 9.7兆円	² <3.8> + 0 = 3.6兆円

注1：税負担総額は、有料道路事業に係る国費（利子補給金）と、その他の一般道路事業に係る国費・地方費の合計。

ただし、有料道路事業に係る出資金は< >外書きであり、償還するので税負担総額には含まない。

また、維持管理に係る費用も含まない。

注2：有料国費投入額は建設終了時まで一定額、その後は徐々に低減。

【参考】平成13年度末供用延長(予定)： 6,959km (未供用延長 2,383km)

現行整備計画9,342kmの残事業費(H14年度以降)：20.6兆円

(2) 交通需要の増加：あり、将来金利：5.0%、建設投資：1.09兆円/年 の場合

日本道路公団の投資(償還)可能額の比較

有料国費投入額 ²		償還年数		
		30年	40年	50年
0億円/年	投資(償還)可能額	0.0兆円 (0%)	6.9兆円 (33%)	11.2兆円 (54%)
	税負担総額 ¹ (有料分+一般分)	0 + 20.6 = 20.6兆円	0 + 13.7 = 13.7兆円	0 + 9.4 = 9.4兆円
1,000億円/年	投資(償還)可能額	2.1兆円 (10%)	9.2兆円 (45%)	14.5兆円 (70%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	0.2 + 18.5 = 18.7兆円 <1.0>	0.9 + 11.4 = 12.3兆円 <1.3>	1.5 + 6.1 = 7.6兆円 <1.4>
2,000億円/年	投資(償還)可能額	3.2兆円 (16%)	11.6兆円 (56%)	18.2兆円 (88%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	0.5 + 17.4 = 17.9兆円 <1.8>	1.8 + 9 = 10.8兆円 <2.5>	3 + 2.4 = 5.4兆円 <2.8>
3,000億円/年	投資(償還)可能額	4.3兆円 (21%)	14.1兆円 (68%)	20.6兆円 (100%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	0.7 + 16.3 = 17兆円 <2.8>	2.8 + 6.5 = 9.3兆円 <3.7>	2.5 + 0 = 2.5兆円 <4.1>

注1：税負担総額は、有料道路事業に係る国費（利子補給金）と、その他の一般道路事業に係る国費・地方費の合計。

ただし、有料道路事業に係る出資金は< >外書きであり、償還するので税負担総額には含まない。

また、維持管理に係る費用も含まない。

注2：有料国費投入額は建設終了時まで一定額、その後は徐々に低減。

【参考】平成13年度末供用延長(予定)： 6,959km (未供用延長 2,383km)

現行整備計画9,342kmの残事業費(H14年度以降)：20.6兆円

(3) 交通需要の増加：なし、将来金利：3.5%、建設投資：1.21兆円/年 の場合

日本道路公団の投資(償還)可能額の比較

有料国費投入額 ²		償還年数		
		30年	40年	50年
0億円/年	投資(償還)可能額	2.6兆円 (13%)	8.4兆円 (41%)	12.9兆円 (63%)
	税負担総額 ¹ (有料分+一般分)	0 + 18 = 18兆円	0 + 12.2 = 12.2兆円	0 + 7.7 = 7.7兆円
1,000億円/年	投資(償還)可能額	3.5兆円 (17%)	10.1兆円 (49%)	15.2兆円 (74%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	0.6 <0.7> + 17.1 = 17.7兆円	1.1 <1.0> + 10.5 = 11.6兆円	1.7 <1.2> + 5.4 = 7.1兆円
2,000億円/年	投資(償還)可能額	4.4兆円 (21%)	11.7兆円 (57%)	17.6兆円 (85%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	1.1 <1.4> + 16.2 = 17.3兆円	2.3 <1.9> + 8.9 = 11.2兆円	3.3 <2.4> + 3 = 6.3兆円
3,000億円/年	投資(償還)可能額	5.3兆円 (26%)	13.3兆円 (65%)	20.2兆円 (98%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	1.7 <2.1> + 15.3 = 17兆円	3.4 <2.8> + 7.3 = 10.7兆円	5 <3.6> + 0.4 = 5.4兆円

注1：税負担総額は、有料道路事業に係る国費（利子補給金）と、その他の一般道路事業に係る国費・地方費の合計。

ただし、有料道路事業に係る出資金は< >外書きであり、償還するので税負担総額には含まない。

また、維持管理に係る費用も含まない。

注2：有料国費投入額は建設終了時まで一定額、その後は徐々に低減

【参考】平成13年度末供用延長(予定)： 6,959km (未供用延長 2,383km)

現行整備計画9,342kmの残事業費(H14年度以降)：20.6兆円

(4) 交通需要の増加：なし、将来金利：3.5%、建設投資：1.09兆円/年 の場合

日本道路公団の投資(償還)可能額の比較

有料国費投入額 ²		償還年数		
		30年	40年	50年
0億円/年	投資(償還)可能額	2.6兆円 (13%)	8.5兆円 (41%)	13.2兆円 (64%)
	税負担総額 ¹ (有料分+一般分)	0 + 18 = 18兆円	0 + 12.1 = 12.1兆円	0 + 7.4 = 7.4兆円
1,000億円/年	投資(償還)可能額	3.5兆円 (17%)	10.2兆円 (50%)	15.5兆円 (75%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	0.6 <0.7> + 17.1 = 17.7兆円	1.1 <1.0> + 10.4 = 11.5兆円	1.5 <1.3> + 5.1 = 6.6兆円
2,000億円/年	投資(償還)可能額	4.4兆円 (21%)	11.8兆円 (57%)	18.0兆円 (87%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	1.1 <1.4> + 16.2 = 17.3兆円	2.1 <2.0> + 8.8 = 10.9兆円	3.1 <2.5> + 2.6 = 5.7兆円
3,000億円/年	投資(償還)可能額	5.3兆円 (26%)	13.6兆円 (66%)	20.6兆円 (100%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	1.7 <2.1> + 15.3 = 17兆円	3.2 <3.0> + 7 = 10.2兆円	4.5 <3.9> + 0 = 4.5兆円

注1：税負担総額は、有料道路事業に係る国費（利子補給金）と、その他の一般道路事業に係る国費・地方費の合計。

ただし、有料道路事業に係る出資金は<>外書きであり、償還するので税負担総額には含まない。

また、維持管理に係る費用も含まない。

注2：有料国費投入額は建設終了時まで一定額、その後は徐々に低減

【参考】平成13年度末供用延長(予定)： 6,959km (未供用延長 2,383km)

現行整備計画9,342kmの残事業費(H14年度以降)：20.6兆円

(5) 交通需要の増加：なし、将来金利：5.0%、建設投資：1.21兆円/年 の場合

日本道路公団の投資(償還)可能額の比較

有料国費投入額 ²		償還年数		
		30年	40年	50年
0億円/年	投資(償還)可能額	0.0兆円 (0%)	4.3兆円 (21%)	6.8兆円 (33%)
	税負担総額 ¹ (有料分+一般分)	0 + 20.6 = 20.6兆円	0 + 16.3 = 16.3兆円	0 + 13.8 = 13.8兆円
1,000億円/年	投資(償還)可能額	1.2兆円 (6%)	5.7兆円 (28%)	8.7兆円 (42%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	0.2 + 19.4 = 19.6兆円 <0.9>	0.7 + 14.9 = 15.6兆円 <1.1>	1.5 + 11.9 = 13.4兆円 <1.2>
2,000億円/年	投資(償還)可能額	2.0兆円 (10%)	7.0兆円 (34%)	10.6兆円 (51%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	0.4 + 18.6 = 19兆円 <1.8>	1.4 + 13.6 = 15兆円 <2.3>	2.9 + 10 = 12.9兆円 <2.4>
3,000億円/年	投資(償還)可能額	2.8兆円 (14%)	8.4兆円 (41%)	12.7兆円 (62%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	0.6 + 17.8 = 18.4兆円 <2.7>	2.2 + 12.2 = 14.4兆円 <3.3>	4.4 + 7.9 = 12.3兆円 <3.6>

注1：税負担総額は、有料道路事業に係る国費（利子補給金）と、その他の一般道路事業に係る国費・地方費の合計。

ただし、有料道路事業に係る出資金は<>外書きであり、償還するので税負担総額には含まない。

また、維持管理に係る費用も含まない。

注2：有料国費投入額は建設終了時まで一定額、その後は徐々に低減。

【参考】平成13年度末供用延長(予定)： 6,959km (未供用延長 2,383km)

現行整備計画9,342kmの残事業費(H14年度以降)：20.6兆円

(6) 交通需要の増加：なし、将来金利：5.0%、建設投資：1.09兆円/年 の場合

日本道路公団の投資(償還)可能額の比較

有料国費投入額 ²		償還年数		
		30年	40年	50年
0億円/年	投資(償還)可能額	0.0兆円 (0%)	4.3兆円 (21%)	6.8兆円 (33%)
	税負担総額 ¹ (有料分+一般分)	0 + 20.6 = 20.6兆円	0 + 16.3 = 16.3兆円	0 + 13.8 = 13.8兆円
1,000億円/年	投資(償還)可能額	1.2兆円 (6%)	5.7兆円 (28%)	8.7兆円 (42%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	0.2 <0.9> + 19.4 = 19.6兆円	0.7 <1.1> + 14.9 = 15.6兆円	1.4 <1.3> + 11.9 = 13.3兆円
2,000億円/年	投資(償還)可能額	2.0兆円 (10%)	7.0兆円 (34%)	10.8兆円 (52%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	0.4 <1.8> + 18.6 = 19兆円	1.4 <2.3> + 13.6 = 15兆円	2.7 <2.6> + 9.8 = 12.5兆円
3,000億円/年	投資(償還)可能額	2.8兆円 (14%)	8.5兆円 (41%)	13.0兆円 (63%)
	税負担総額 (有料分+一般分)	0.6 <2.7> + 17.8 = 18.4兆円	2.1 <3.4> + 12.1 = 14.2兆円	4.1 <3.9> + 7.6 = 11.7兆円

注1：税負担総額は、有料道路事業に係る国費（利子補給金）と、その他の一般道路事業に係る国費・地方費の合計。

ただし、有料道路事業に係る出資金は< >外書きであり、償還するので税負担総額には含まない。

また、維持管理に係る費用も含まない。

注2：有料国費投入額は建設終了時まで一定額、その後は徐々に低減。

【参考】平成13年度末供用延長(予定)： 6,959km (未供用延長 2,383km)

現行整備計画9,342kmの残事業費(H14年度以降)：20.6兆円

諸外国の仕組み

諸外国の高速道路

項目	日本	フランス	イタリア	イギリス	ドイツ	アメリカ
高速道路供用延長 (A) (km)	6,861 (01年)	10,300 (99年)	6,500 (98年)	3,300 (98年)	11,300 (97年)	89,400 (99年)
うち有料道路(B) (km)	6,861	7,100	5,600	-	- (大型車有料)	5,700
(B) / (A)	100%	69%	86%	-	-	6%
有料道路整備手法 [公的助成]	公団方式 [出資金及び補助金]	コンセッション方式 混合経済会社 国際合弁会社 民間会社 [無利子貸付]	コンセッション方式 民間会社 第三セクター 国際合弁会社 [補助金]	-	-	コンセッション方式他 公社、州、 民間会社等 混在 [補助金等]
本来管理者	国	国	国	国	国	国
主要有料道路会社 会社別延長 (km) 有料道路延長比率 (%)	道路公団 6,861 (100%)	混合経済会社 6,200 (87%) 国際合弁会社 100 (1%) コフィールト 800 (11%)	アウトスター・グループ 3,100 (55%) 他会社(18社) 2,500 (45%)	-	-	ニュージャージ - T.P.公社 240 マサチューセッツ T.P.公社 220 その他 多数

日本の延長は高速自動車国道延長

イタリア・フランスの高速道路会社の比較

項目	イタリア アウトストラーデグループ	フランス	
		S E Mグループ ¹	コフィルート社
組織形態の 変遷	1950 IRI 2の100%出資により設立 1982-7グループ化 1993 国有企業の株売却、業務拡大につ いて定めた法律の制定 1998 株式を市場に上場 2000 株式を全額売却	1956 混合経済会社の設立 1980年代 経営不振の民間会社を吸収 1994 S E M再編(グループ化) 現在まで混合経済会社とし て存続	1970 高速道路建設・運営のため の受託者の資格撤廃 に関する法律の制定 同時に民間会社として設立 [パリ・ルマゾン等の重交通路線運営]
本来管理者	国	国	国
料金徴収権限の付与	コンセッション方式	コンセッション方式	コンセッション方式
出資者	株式(一般公開)	地方自治体、商工農業団体 ³ 、 C D C(国の金融機関)等	株式(未公開)
償還後の道路の帰属	国	国	国
事業範囲	建設・管理	建設・管理	建設・管理
公的助成	補助金	調査中	調査中
管理延長	約3,100km	約6,200km	約800km

¹ S E M(経済混合会社)： 地方自治体、商工農業団体³、C D C(国の金融機関)が100%出資の会社

² I R I(産業振興会社)： 国家資金の投入による民間企業救済のための株式会社、1992年まで国営企業

³ 商工農業団体： 産業別の正会員、賛助会員で構成される、国の監督を受ける公的機関であり、商工業会の利益を代表

アウトストラード社と日本道路公団の比較

	アウトストラード社	日本道路公団
新規路線の計画立案	・新規路線の立案は道路庁	・整備計画策定までは国土交通省
投資計画	・1999～2004年の6年間で約0.9兆円（大半が改良投資）を予定（年平均約1500億円）	・2001年度建設費で1.2兆円
実施のための根拠	・高速道路及び一般道路の新設計画に関する法律 「高速道路の建設・管理は、公法人または私法人にコンセッションすることができる」	・道路整備特別措置法 「国土交通大臣は、...高速自動車国道の新設又は改築を行わせ、料金を徴収させることができる」
業務内容	・1993年以前：高速道路の建設・管理のみ ・1993年以降：それ以外の事業 ¹ 純通行料：2406億円(93%) ² ロイヤリティ：75億円(3%) その他の収益：96億円(4%) 総営業収益：2577億円（1998年度実績）	・高速道路及び一般有料道路の建設・管理 ・トラックターミナル、SAPA、有料駐車場の建設・管理
道路の帰属	・コンセッション終了後、国に返還 （期間は1956年～2038年までの83年間）	・償還終了後、国に返還 （償還期間は概ね50年）
プール制の採用	・プール制の採用	・プール制の採用
料金制度	・平地部（普通車：5.1円/km）と山地部（普通車：6.2円/km）に区分して車種毎に全国一律の料金水準 ² ・[総収入] [総費用+利益+税] ・プライスカップ内で事業者が変更	・車種毎に全国一律の料金水準（普通車：24.6円/km） ・[総収入]=[総費用]
租税公課	・道路の固定資産税は免除	・道路に対しての租税公課を免除
償却方式	・用地費も含め、コンセッション期間内に定額償却 ・改良、改築費の引当金を計上	・償還準備金積立方式
資金調達	・1993年以前：借入金（政府保証） ・1993年以降：社債等	・政府借入金：2兆340億円 ・財投機関債：1500億円 ・外債（政府保証）：1200億円 ・民間借入金：6036億円 （2001年度）
株式資本	・1998年 株式上場 ・2000年 株式売却完了	

1 それ以外の事業：電気・通信事業他

2 レートは昨年1年間平均（為替レート：1リラ=0.0754円、1\$=130.91円）