

# その他検討すべき事項について

# 民営化後の将来のリスクに関する課題

## 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法 < 抜粋 >

第12条 機構は、第4条の目的を達成するため、次の業務を行う。

一～四 (略)

五 国から交付された補助金を財源として、会社に対し、高速道路の災害復旧に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付けること。

(以下略)

第25条 政府は、予算の範囲内において、機構に対して、第12条第1項第5号の業務に要する経費を補助することができる。

(以下略)

## 民営化関連法案に対する衆議院附帯決議(平成16年4月23日) < 抜粋 >

金利の大幅な上昇など大きな経済変動等があった場合には、適時適切に債務返済計画を再検討し、45年以内の債務返済が可能となるよう財務上の措置も含め必要な措置を検討すること。

## 民営化関連法案に対する参議院附帯決議(平成16年6月1日) < 抜粋 >

道路資産が本来道路管理者に良好な状態で移管されるよう、道路の適時適切な修繕に努め、その安全性及び耐久性を確保すること。

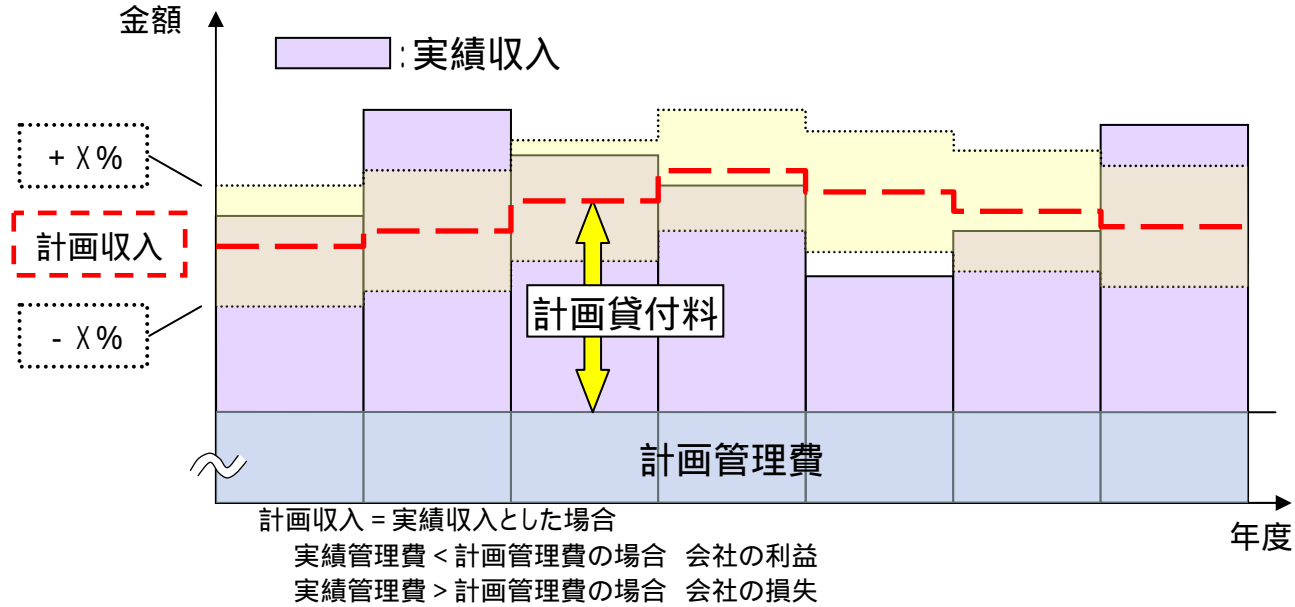
# 変動貸付料制度

- 各年度の貸付料の額は(計画収入 - 計画管理費)で設定。
- 変動貸付料制度により会社の経営の不安定化を回避し、償還確実性を向上させる。

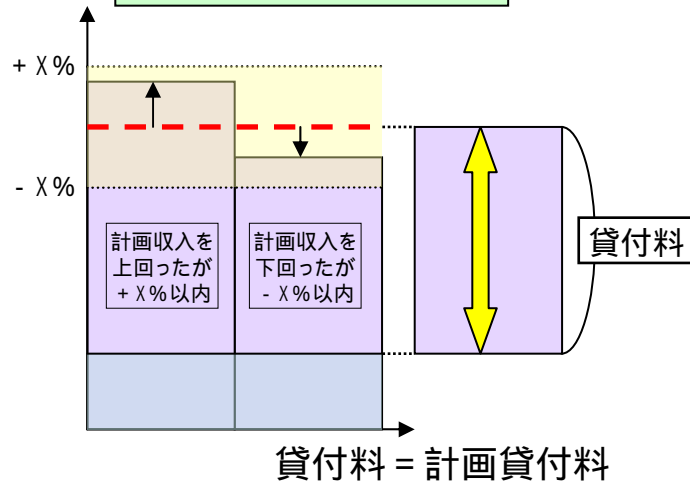
実績収入が計画収入の

- + X%を上回った場合には、貸付料を増額。
- X%を下回った場合には、貸付料を減額。

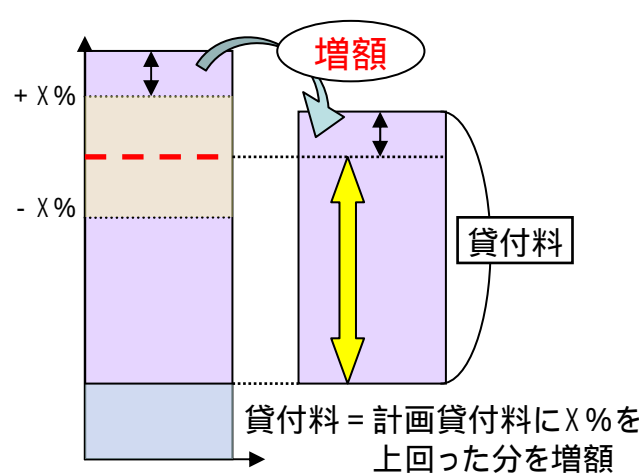
現在は協定において、全国路線網・地域路線網 1%、一の路線 1% ~ 4% で設定。



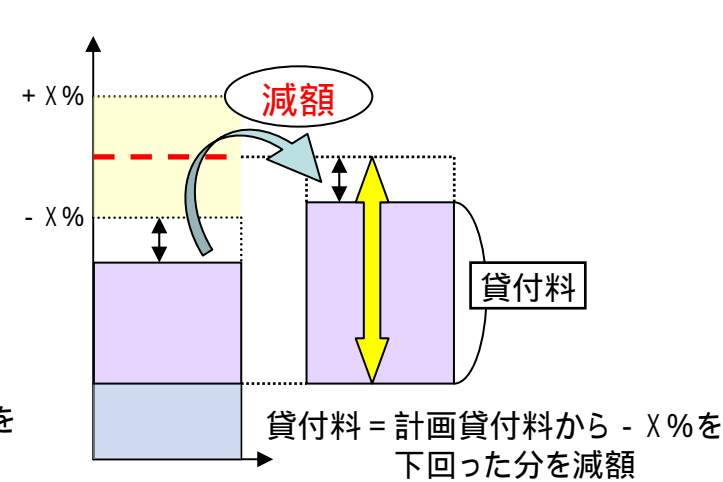
実績収入が計画収入の ± X% に収まった場合



実績収入が計画収入の + X% を上回った場合



実績収入が計画収入の - X% を下回った場合



# 損失補填引当金

公団時代は、大規模災害や経済社会情勢の変化等により、償還が滞るのを防ぐため、損失補てん引当金制度を設けていた。(現在、地方道路公社においては同制度が存在。)

道路整備特別措置法施行令（民营化前）＜抜粋＞

第2条第1項

日本道路公団又は地方道路公社が（中略）料金の額を定めようとする場合においては、（中略）当該道路の料金徴収総額が次の各号に掲げる費用の合算額（中略）に見合う額となるようにしなければならない。

一～五（略）

六 国土交通省令で定める損失補てん引当金に充てるために要する当該道路に係る費用

七（略）

昭和58年 道路審議会答申 ＜抜粋＞

損失補てん引当金制度は、将来事情の不可測性（物価及び将来交通量等経済事情の著しい変動、不慮の災害）により生じた採算不良道路の料金徴収期間満了時の未償還額を同じ事業主体のすべての一般有料道路の料金収入によって積立てられた内部留保資金によりほてんし、以って事業主体の経営の安定性を確保しようとするもので・・・

現在、地方道路公社においては、料金収入の概ね10%程度を損失補てん引当金として計上。

# 特定都市鉄道整備積立金制度

複々線化等を実施するため、鉄道事業者はその工事費用の一部を運賃を通じて利用者から前払いを受け、これにより、鉄道事業者及び鉄道利用者の負担を平準化・軽減。

## 【制度の概要】

### 特定都市鉄道整備事業計画の認定

鉄道事業者は、10年以内に完了する輸送力増強工事(複々線化工事、一定の新線建設工事等)の計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けることが出来るものとする。

### 特定都市鉄道整備積立金の積立て

認定事業者は、整備事業計画の期間中において、旅客輸送収入の一定割合を指定法人に積み立てなければならないものとする。積立金は、租税特別措置法により非課税とする。

### 特定都市鉄道整備積立金の工事費への支出

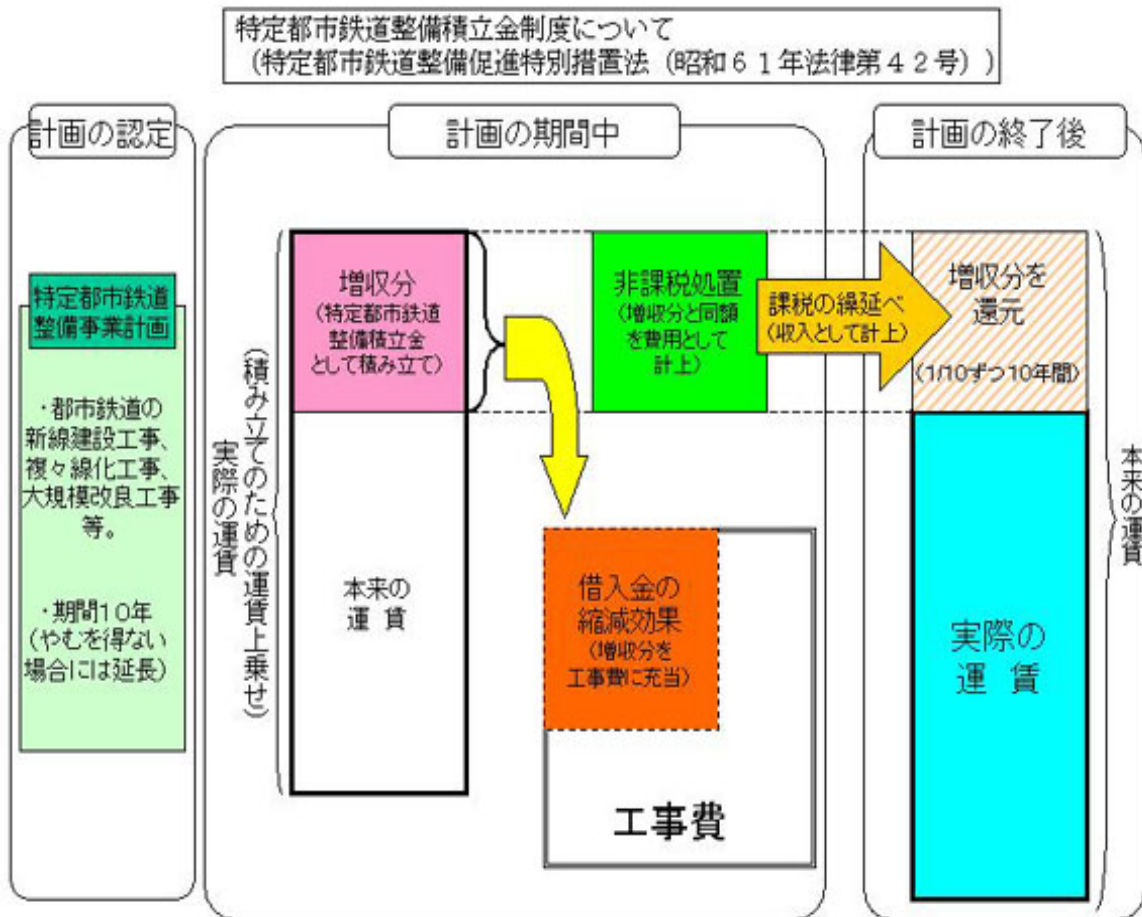
認定事業者は、積み立てた翌々事業年度の終了までに当該積立金を取り戻し、整備事業計画に含まれる工事の工事費の支出に充てなければならないものとする。ただし、租税特別措置法による非課税措置は平成17年度税制改正において経過措置を講じた上で廃止。また、非課税となる累積限度額は、平成16年4月1日以降に認定された整備計画に係るものについては工事費の4/10(従前1/2)

### 特定都市整備準備金

認定事業者は、積み立てた額に相当する額を累積して特定都市整備準備金として積み立て、整備事業計画の終了後に取り崩さなければならないものとする。

### 認定事業者の運賃

認定事業者の運賃については、積立金の確保、取崩額の利用者への還元がなされるよう配慮するものとする。



# 一般国道23号 木曽川大橋の斜材破断状況

- 平成19年6月 一般国道23号の木曽川大橋で、目視による橋梁点検を行い、トラス橋のコンクリートに埋設されている斜材に破断があることを確認。9日後に破断1箇所を補強を終え、10月12日まで他の斜材の補強工事を実施。
- 工事に伴う車線規制による国道23号の渋滞を軽減するため、伊勢湾岸自動車道で料金割引を実施。この結果、最大で4 kmの渋滞が1 kmに減少する等の効果があった。

## 橋梁全景



## 損傷状況 [平成19年6月20日破断を発見]



## 補修完了 [平成19年6月29日接合完了]



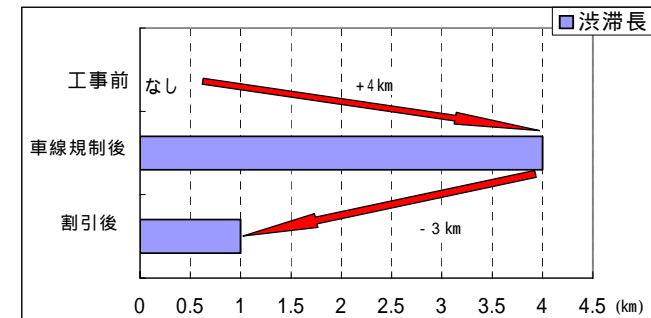
## 橋梁補強工事に伴う料金割引

伊勢湾岸自動車道(みえ川越IC ~ 飛鳥IC)  
 割引率: 5割引(24時間) みえ川越IC ~ 飛鳥IC: 500円 250円  
 期間: 7月25日 ~ 10月12日

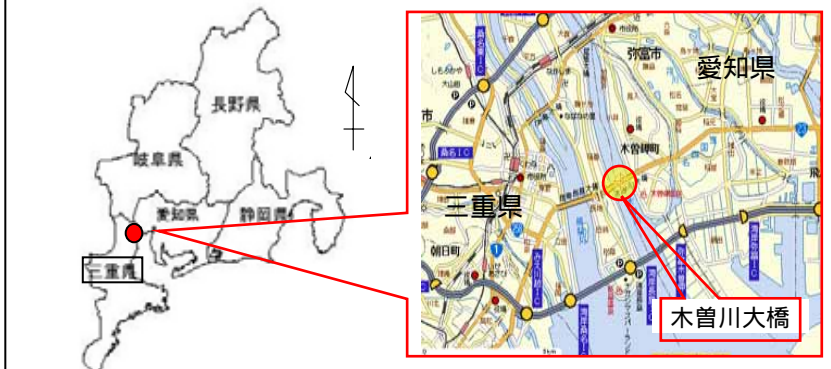
### 割引対象区間



### 工事車線規制後の木曽川大橋付近の渋滞について



## 位置図



# 会社間の料金調整・収入調整の検討

## (2) 大都市圏ネットワークの有効活用のための料金のあり方(抄)

環状道路整備の進捗状況やETCの利用状況等を踏まえ、一般道路を含めたネットワーク全体の効用の最大化を目指した、ユーザーにとってわかりやすく、利用しやすい料金体系とすべきである。

具体的には、利用者の経路選択の自由度を拡大するとともに、料金差に起因する道路交通上非効率な経路選択を回避するため同一発着同一料金とすることを基本とし、更には、都心通過交通の抑制のための環状道路への誘導料金を検討すべきである。

また、料金体系が輻輳していることによる割高感を緩和し、会社間の連続利用を促進する料金とすることについても検討すべきである。

有料道路部会中間とりまとめより抜粋



# 運輸連合による運賃制度（ドイツ）

ドイツの近距離輸送は、連邦政府の近距離サービスと地域企業の輸送サービス（地下鉄、路面電車）の大きく2種類が存在。こうした近距離輸送の多重構造という状況において、運賃の共通化、輸送サービスの調整と合理化を図るもの。

## 組織形態

一定地域内の交通企業の共同出資による会社形態の組織として設立され、参加企業の提供する交通サービス（ダイヤ・運賃）について調整。

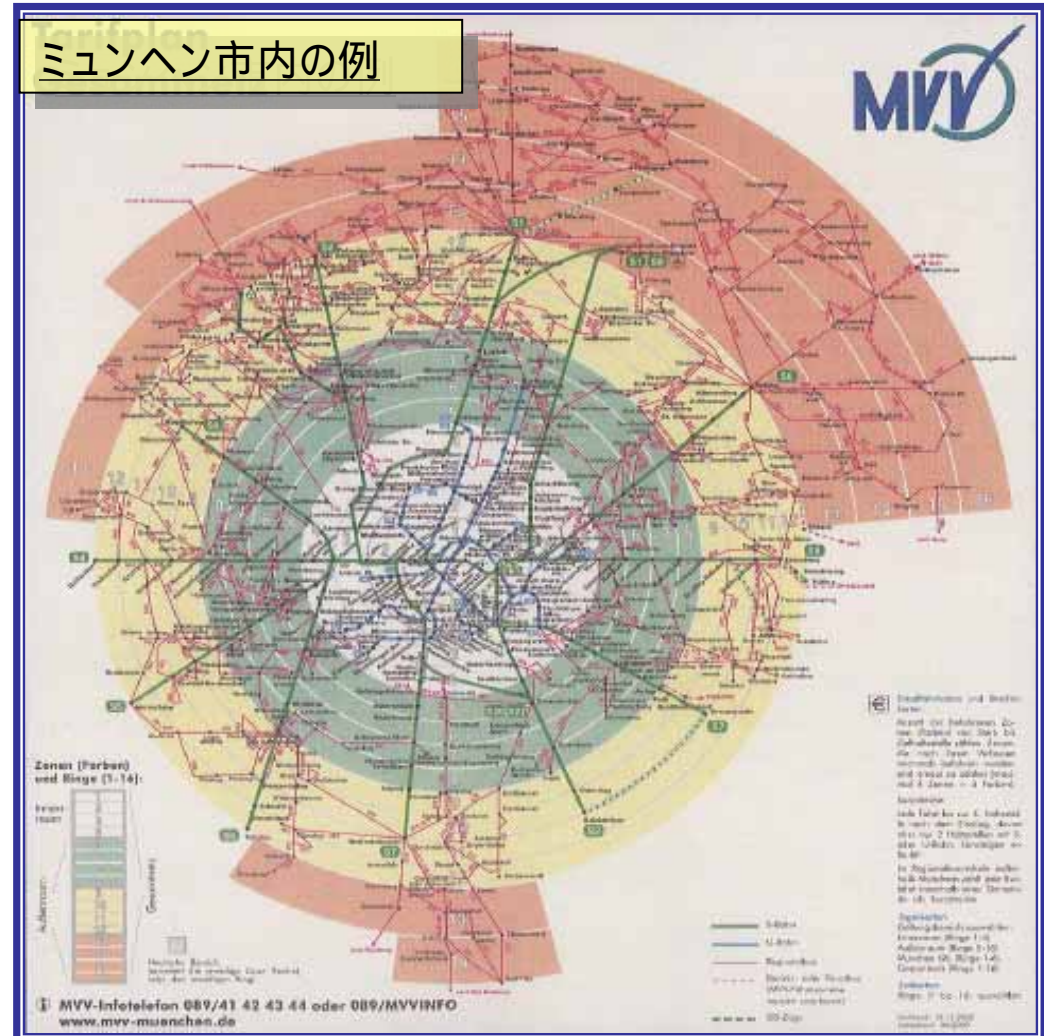
## 運賃制度

対象地域内の参加企業の全サービスについて同一の制度が適用され、運賃収入は、一旦運輸連合にプールされた後、運行距離などあらかじめ合意された基準に従って、各企業に配分。

## 発生コストの負担

運輸連合導入による発生コストは、州政府が負担。

## ミュンヘン市内の例



「鉄道運送事業の運賃・料金制度と鉄道整備に関する調査研究報告書（（財）運輸経済研究センター）」及び

München Verkehrs- und Tarifverbundホームページより道路局作成