

# 民営化についての論点メモ (各委員のこれまでの意見等をまとめたもの)

## 1. 民営化の意義と論点

現在のしくみ：高速自動車国道の整備は本来国の責任。公団は国の権限を代行

- ・道路公団改革の必要性
- ・高速自動車国道の整備・管理のあり方

### i. 民営化の意義

経済原則を貫徹し、市場の評価に耐えながら、コストの縮減・収益力の増強を促し、利用者の利便性の向上と国民負担の軽減を図る

### ii. 論点

「企業性について」

経営の効率化	コスト縮減 収益力増強、経営の多角化(子会社、関連事業の収益還元) サービスの向上(渋滞対策、SA・PA)
経営(者)責任の明確化	収支見通し(弾力的な料金制度) 投資計画(非採算部門への投資抑制、新線建設に係る政府との協議調整) リスク(金利、交通量、災害等)の分担
市場の監視・評価	情報公開(有価証券報告書、IR) 株式売却・配当(時期、配当割合) 格付け・資金調達(社債の発行、長期資金の借入れ)  ・国民負担の軽減 ・利用者サービスの向上

「公共性について」

政府の責任	高速道路政策(地方のシビルミニマムの達成) 道路管理権限 リスク(金利、交通量、災害等)の分担
地域の要請	地域の社会経済や生活を支える根幹の基盤  ・国・地方の政策意図と経営の関係の明確化 (新規建設及び料金の決定権と経営の関係) ・新会社の自由度 (人事、予算・決算、事業等の許認可は最低限どこまで必要か?) ・国からの助成の考え方 ・市場の失敗への配慮(環境・景観対策等) ・資産保有や償還後の料金のあり方(無料開放or維持管理有料or永久有料)

## 2. 組織のあり方についての論点

### i. 組織形態と政府との関係

株式の保有

- 大手企業
- 一般投資家
- 海外投資家(制約? : NTT1/5、航空運送事業者1/3、放送事業者1/5等)
- 政府(保有比率50%、30%、10%)

### ii. 組織形態と政府との関係

株式の保有

- 安全面等からの規制・基準・検査
- 許認可(人事、予算・決算、事業計画、料金など)
- 公租公課の減免や公的助成の取り扱い

### iii. 業務内容の分類

- 資産・負債の保有
- 建設
- 管理(維持管理、交通管理、料金徴収)
- 関連事業(SA・PAの運営、新事業等)
- 鉄道と道路の違いに留意

### iv. 全国組織または地域別組織

経営管理	組織、人員の規模(JH0.9万人、国鉄・電電公社約30万人) 労使関係 地域ニーズへの対応
競争環境	競合する一般道路の存在  他の交通機関との競合関係

内部補助方式 (一体or会計分離or組織分離?)

道路法上の体系

高速自動車国道

- ・全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、  
国の利害に特に重要な関係を有する道路
- ・国の責任において整備・管理

一般国道、都道府県道、市町村道

[戻る](#)

---



[国土交通省トップページ](#)



[道路局トップページ](#)