公共事業

・国と地方の公共事業には，

直轄事業　国が行う事業

補助事業　地方が国庫補助金等を受けて行う事業

地方単独事業　地方が国庫補助金等を受けないで行う事業

の３種類がある。

・補助事業では，補助金分だけ費用がかからないと錯覚してしまう。

・例による説明：同質的なN地域が事業費x円の補助事業（国1/2負担）をおこなうとする。

地域（地方税）の負担は，x／２円

この事業の国（国税）の負担のうち，地域が負担する分は，x／２N円

しかし，すべての地域が事業をおこなうと，実際の負担は，xN／２N＝x／N円となってしまう。

総道路投資（2004年度）

総道路整備費　１０兆４５６５億円

財源（億円）		事業構成（億円）	
国の特定財源	33,166	一般道路事業	43,615
国の一般財源	696	うち国	21,223
地方の特定財源	22,249	うち地方	27,392
地方の一般財源	34,422	地方単独事業	37,100
財投等	15,833	有料道路事業	18,850

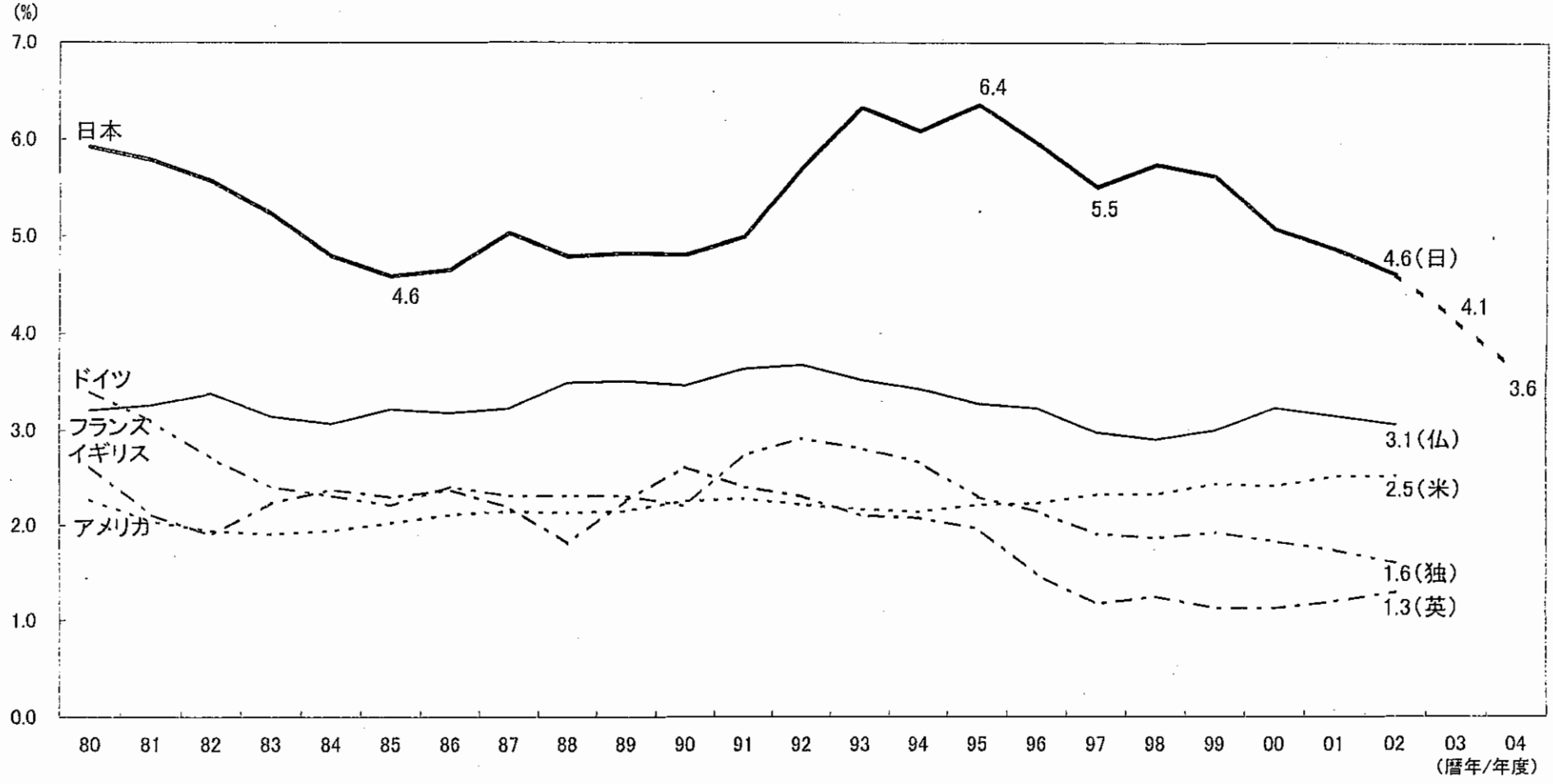
道路特定財源（税収の使い道が道路整備に定められている税）

（国）　揮発油税

（国・地方）　石油ガス税，自動車重量税

（地方）　地方道路税，軽油引取税，自動車取得税

一般政府ベースIgのGDPに占める割合の推移



（注）
1. 日本：国民経済計算年報（年度ベース）。'03、'04は、'02における名目Igに対する一般政府Igの比率を「平成16年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度」による'03、'04の名目Igにそれぞれ乗じたもの。
諸外国：OECD National Accounts 2003（暦年ベース）
2. ドイツについては、'90までは西ドイツで、'91以降93SNA

・これまでの高速道路は，建設費を財投より借り入れ，料金収入で償還し終わった後，無料開放する計画で建設されてきた。
・高速道路料金決定の原則
(1) 償還主義
建設費・維持管理費等の費用を料金徴収期間内に償還できるよう料金を設定する。
(2) 公正妥当主義
車種間に適切な料金比率を設定するとともに，他の交通機関の運賃，高速道路の利用効率等を考慮しながら，料金を設定する。
(3) 全国料金プール制（1972年に導入）
路線別でなく，全国の高速道路網を一体として料金を設定する。

・料金プール制の問題
収益性の高い道路から低い道路へ内部補助がおこなわれる。
採算性の低い道路を建設できる余地が生じる。
内部補助を受ける路線の建設圧力が高まる。
・建設の意思決定と料金設定は混同すべきでない。本来は路線ごとに費用便益分析で建設の意思決定をおこない，料金プール制で早期に償還するのが望ましい。

内部補助
採算のとれない分野でも財を供給するために，採算のとれない部門の赤字を，採算性の高い部門の黒字で補填すること。
例：郵便

「高速自動車国道の整備のあり方に関する中間報告」（高速自動車国道の整備のあり方検討委員会，2001年11月）

民営化案の検討

A（完全民営化）　建設・管理を一体化して民営化（資産・債務を保有し永久に有料）

B（BOT）　建設・管理を一体化して民営化（資産・債務を保有し，償還終了後は，管理者である国に移管）

C（BTO）　建設・管理を一体として民営化。道路管理権限，資産・債務の保有は公的主体が行う。

D（上下分離）　管理を民営化。道路管理権限，建設・資産・債務の保有は公的主体が行う。

E（民間委託）　料金徴収・関連事業を民営化。維持管理・建設・資産・債務の保有等は公的主体が行う。

日本道路公団は一体のまま民営化して株式会社とする。

本四公団を統合することについては，慎重な対応を要する。

首都高速・阪神高速はそれぞれ民営化し，その上で必要があれば統合を検討する。

Ⅱ　独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案

1　機構の業務等

(1) 高速道路に係る道路資産の保有・貸付け、債務の早期の確実な返済等を行う独立行政法人として日本高速道路保有・債務返済機構を設立。

(2) 民営化から **45** 年後までに、債務の返済を完了させ、解散。

⇒有利子債務の高速国道･本四関係分は非拡大。その他も、極力上回らないよう努力。
（大臣が独法通則法上の機構の中期目標に定め、機構に指示し、公表）

(3) 機構は、会社と、機構の業務を一体として行う必要がある全国路線網（高速自動車国道及びネットワーク型一般有料道路）又は地域路線網ごとに協定を締結し、国土交通大臣の認可を受けて、貸付料、債務返済計画等を記載した業務実施計画を作成。

⇒高速国道とネットワーク型一般有料道路の債務の一体管理は、債務返済時期を合わせるためであり、相互補助を行うものではない。それを担保するため、それぞれの債務返済計画の提出を機構に義務付け（省令）。

⇒日本道路公団系 3 会社の債務は、機構が一体として管理するが、会社間の競争原理を確保するため、高速国道の今後の建設に係る債務は、会社ごとに料金収入による貸付料で返済することを基本（会社は、その貸付料を支払う経営責任を負う）。
（大臣が独法通則法上の機構の中期目標に定め、機構に指示し、公表。）

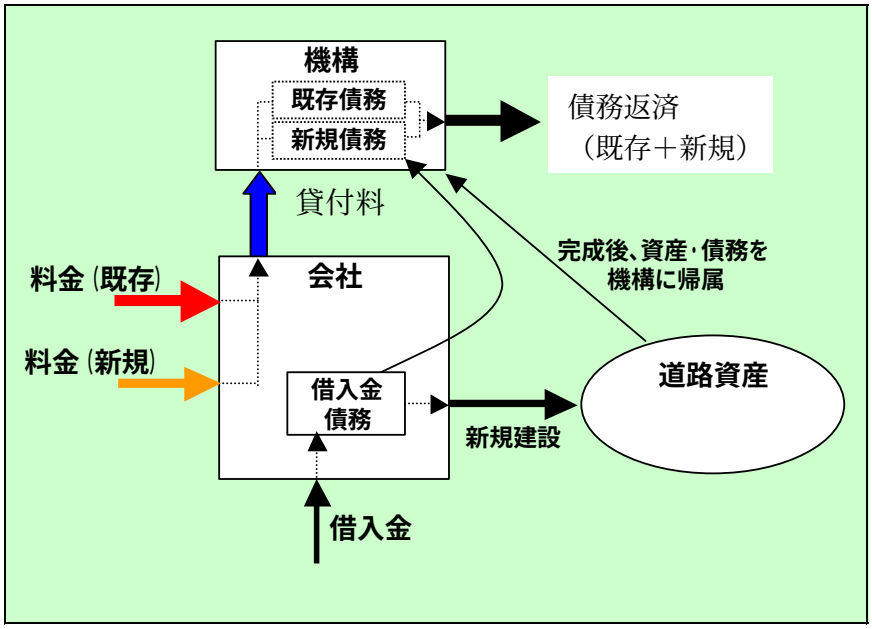
(4) 会社が建設した道路資産が機構に帰属するときに、会社が建設のために負担した債務を引き受け。

(5) 貸付料の額は、債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償うよう設定。

2　国との関係

(1) 政府等の出資及び災害復旧補助が可能。機構は、これらを財源として、会社に無利子貸付け。

(2) 長期借入金及び機構債券については、国土交通大臣の認可が必要。

(3) 政府の債務保証が可能。

【資金の流れ】