

協定に基づく助成の概要について

◆協定の概要

(1) 概要

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条第1項の規定に基づき、機構が会社から引受ける債務の限度額や機構が会社に貸し付ける道路資産の貸付料の額等を定めている。

(2) 策定単位

	策定単位
全国路線網	高速自動車国道及び国土交通大臣の認可を受けて機構が指定する高速道路について、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)ごと (3件)
地域路線網	首都高速道路、阪神高速道路(阪神圏)、阪神高速道路(京都圏)、本州四国連絡高速道路のそれぞれについて (4件)
一の路線	全国路線網以外の一般有料道路ごと (9件)

○協定における助成の条項

高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線等に関する協定(抜粋)

(助成)

第13条

会社は、その経営努力により高速道路の新設、改築又は修繕に関する工事(修繕に関する工事にあつては、あらかじめ第4条第3項の同意を得たものに限る。以下同じ。)に要する費用を縮減した場合には、機構に対し、機構法第12条第1項第7号に掲げる業務として行われる助成金の交付を申請することができる。

2 会社は、前項の規定による申請をしようとするときは、当該新設、改築又は修繕に関する工事が完了したこと及び当該工事に要する費用の縮減が会社の経営努力によるものであることを示す書面を添付して、次に掲げる事項を記載した申請書を機構に提出しなければならない。

- ① 当該新設、改築又は修繕に係る工事の内容
- ② 当該新設、改築又は修繕に係る工事に要する費用に係る債務であつて、機構が会社から引き受けることとなるものの限度額
- ③ ②に係る助成対象基準額
- ④ 当該新設、改築又は修繕に係る工事に要する費用に係る債務であつて、機構が会社から引き受けることとなるものの額

3 前項第3号に掲げる助成対象基準額とは、新設又は改築に関する工事にあつては、別紙1-1から別紙1-111に記載の額とし、修繕に関する工事にあつては、第4条第3項の修繕工事計画書に記載の額とする。

4 機構は、第1項の規定による申請が次に掲げる要件のいずれにも適合すると認める場合には、第2項第3号の額から同項第4号の額を控除した額(会社の経営努力によるものと認められた部分に限る。)の5割に相当する額を、第1項の助成金として、会社に交付するものとする。

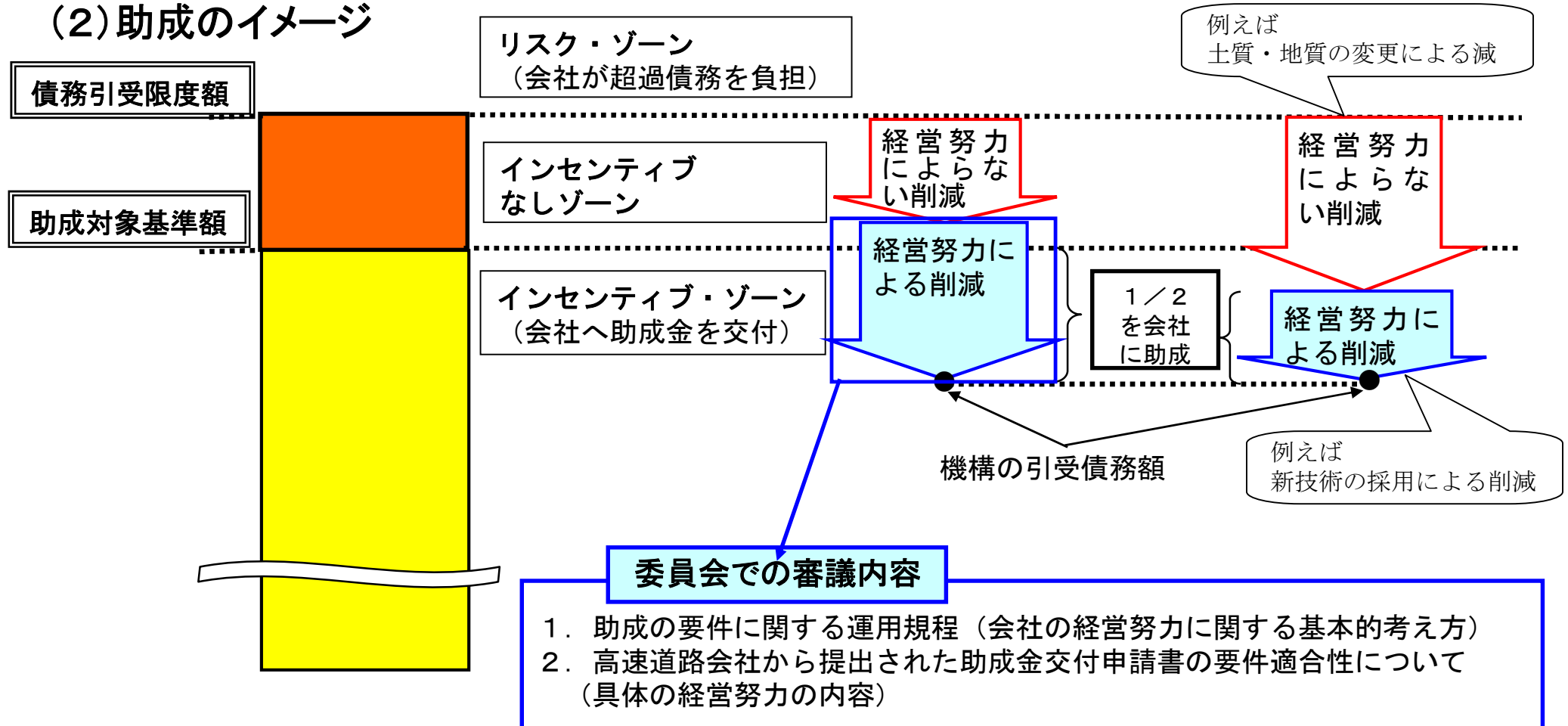
- ① 第2項第4号の額が同項第3号の額を下回るものであること。
- ② 申請に係る新設、改築又は修繕に関する工事に要する費用の縮減が会社の経営努力によるものであること。
- ③ 申請書に記載された事項が適正であること。

◆助成の仕組み

(1) 助成の基本的考え方

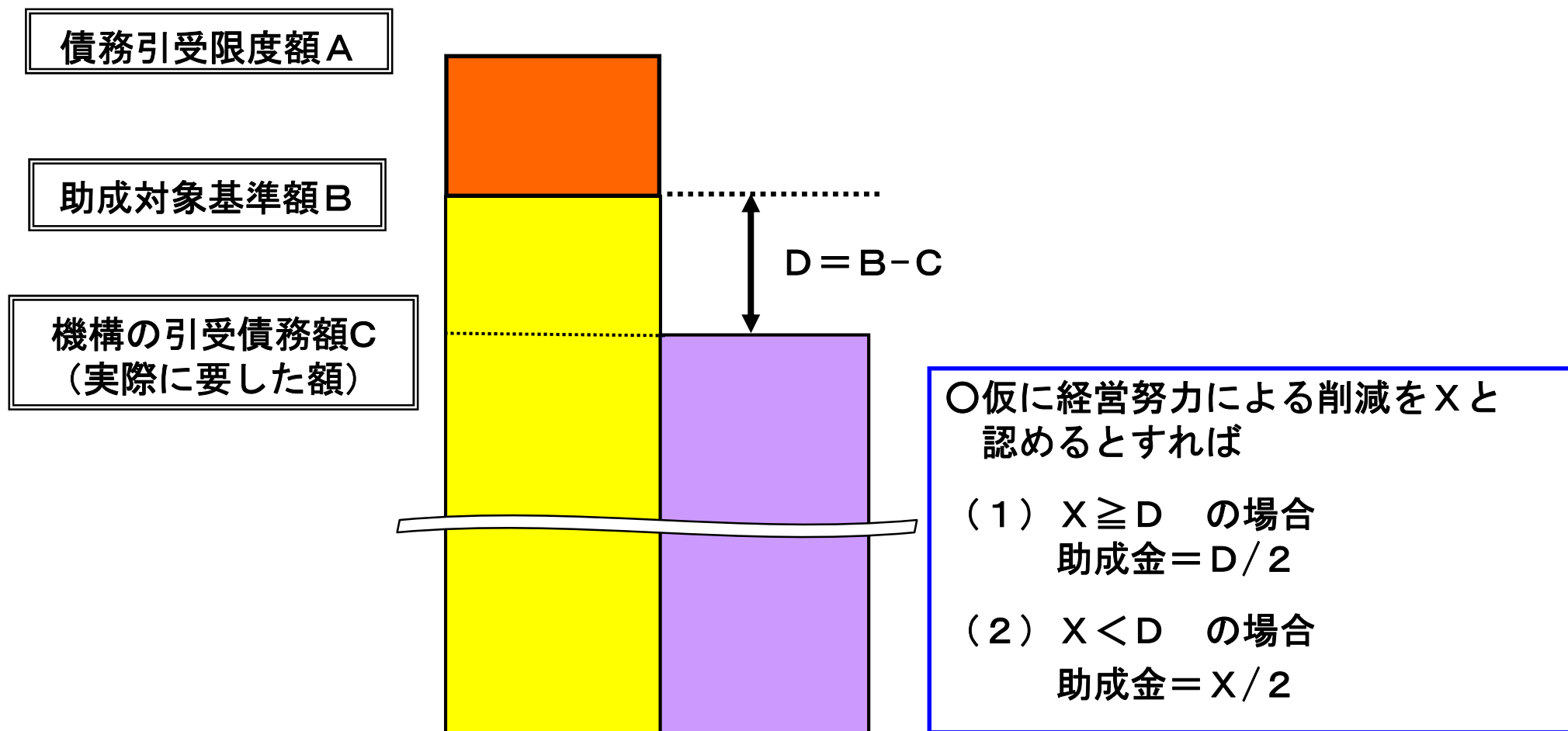
会社への助成は、助成対象基準額を下回った額のうち、会社の経営努力による削減と認められる部分の1/2

(2) 助成のイメージ

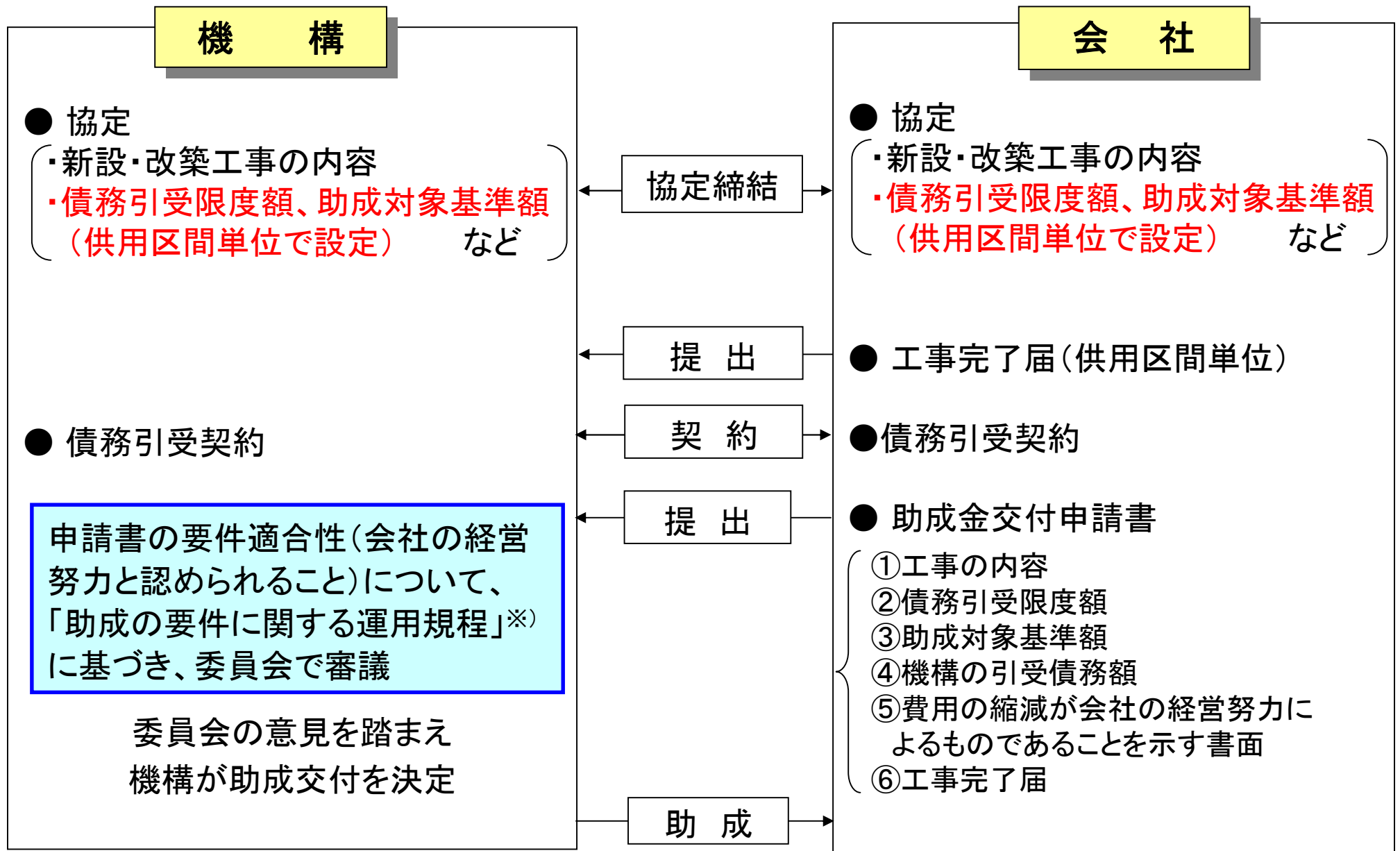


◆助成の仕組み

(3) 具体の助成金算出のイメージ



◆助成金交付までの手続き(新設・改築工事の場合)



※) 委員会の審議を踏まえて事前に制定

(参考)助成対象となりうる工事

◆助成対象となりうる工事

事業の区分	具体的な事業の内容(事例)	スキーム
新設工事	新たな高速道路を設ける工事	会社が工事を行い、完成した道路資産は機構に帰属 工事に要した費用相当の債務を、債務引受限度額を上限に機構が引受け
改築工事	既に営業している高速道路の車線数(対面2車線⇒往復4車線)増加工事など	
修繕工事	防護柵改良工事など、既存施設の機能向上を伴う更新工事など	

※ 助成対象基準額を下回り、費用の縮減が会社の経営努力と認められるものが助成の対象。

○新設工事の例



第二東名 沼津SA付近

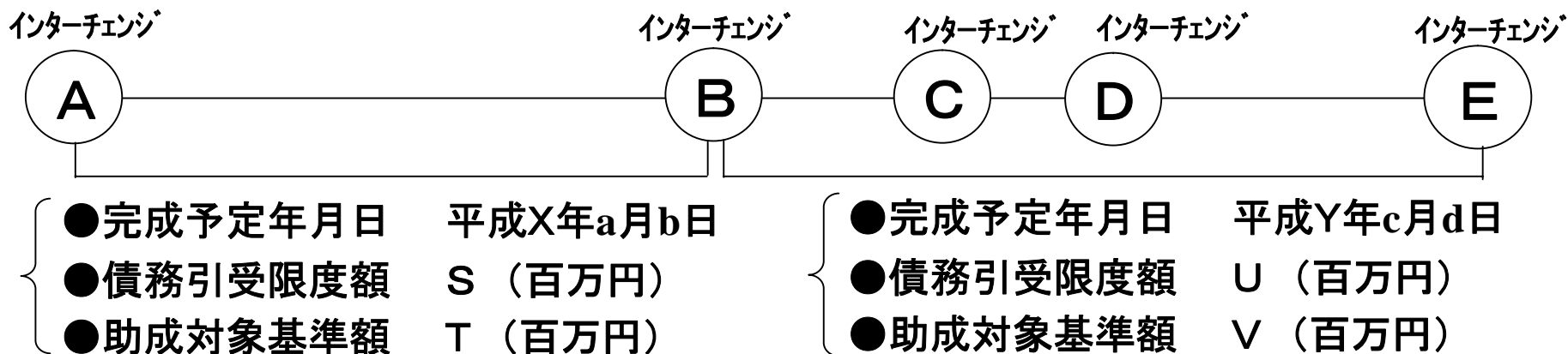
○改築工事の例



磐越自動車道 寺内橋

○新設、改築に関する工事の区間

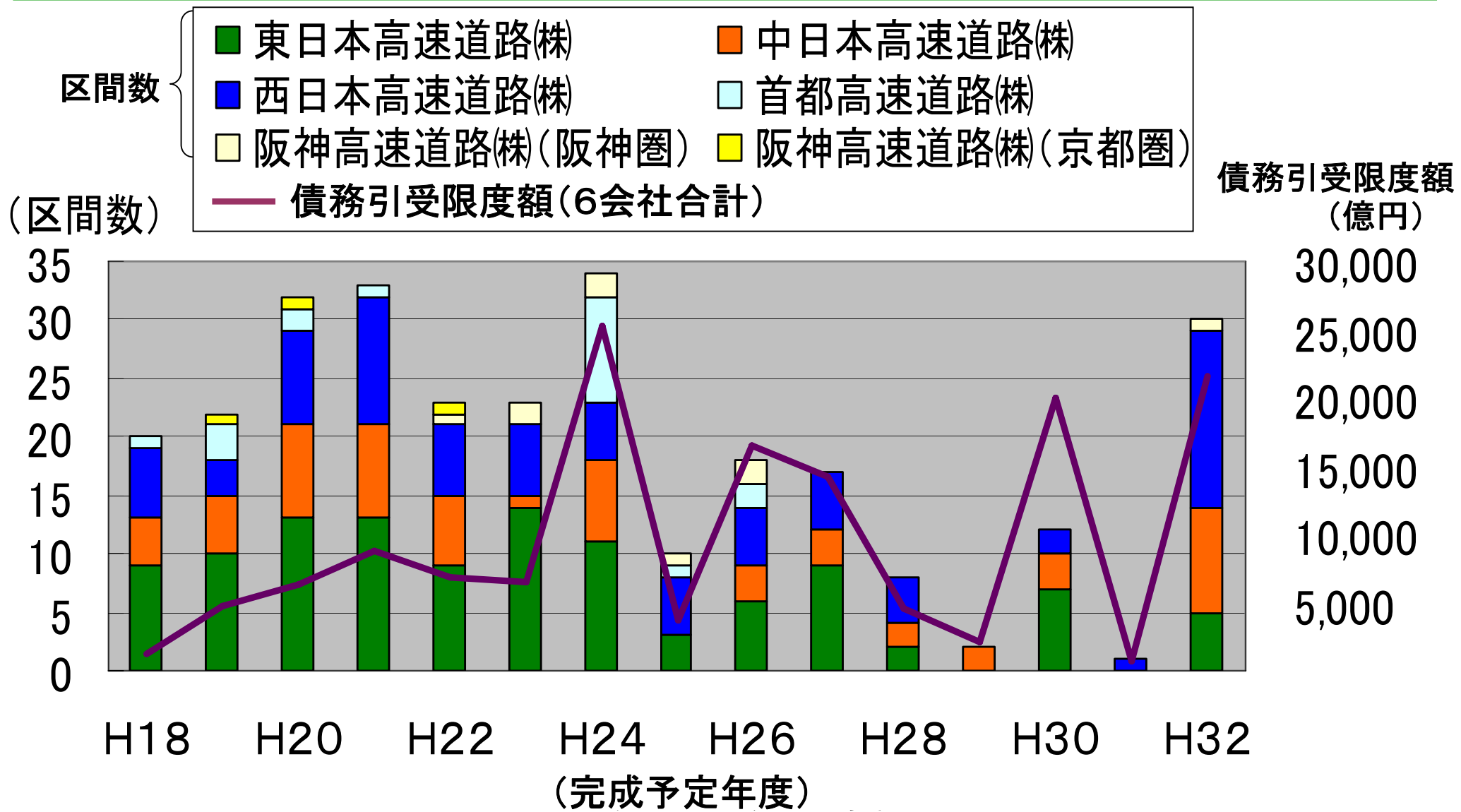
(1) 工事の区間単位：完成予定区間単位で設定



(2) 各協定の工事の区間：今後15年間(平成18年度～平成32年度)に完成予定

協定区分		区間数	債務引受限度額 (最小の区間～最大の区間)
全国路線網	東日本高速道路(株)	111	約2～約8,000 (億円)
	中日本高速道路(株)	61	約1～約12,000 (億円)
	西日本高速道路(株)	82	約1～約5,000 (億円)
地域路線網	首都高速道路(株)	19	約10～約3,500 (億円)
	阪神高速道路(株) 阪神圏	9	約20～約2,500 (億円)
	阪神高速道路(株) 京都圏	3	約50～約400 (億円)

◆完成予定年度ごとの新設、改築工事の区間数及び債務引受限度額



← 概ね5年ごとに協定を見直すこととしており、必要に応じ
完成予定年月日、債務引受限度額、助成対象基準額を見直し P12

◆ 債務引受限度額・助成対象基準額の具体の算出例

東九州自動車道【津久見IC～佐伯IC(仮称)】 平成20年9月30日完成予定
 延長:13.0km (土工:4.1km、橋梁:4.1km、トンネル:4.8km)

①債務引受限度額(消費税込):機構が引受ける債務の上限額

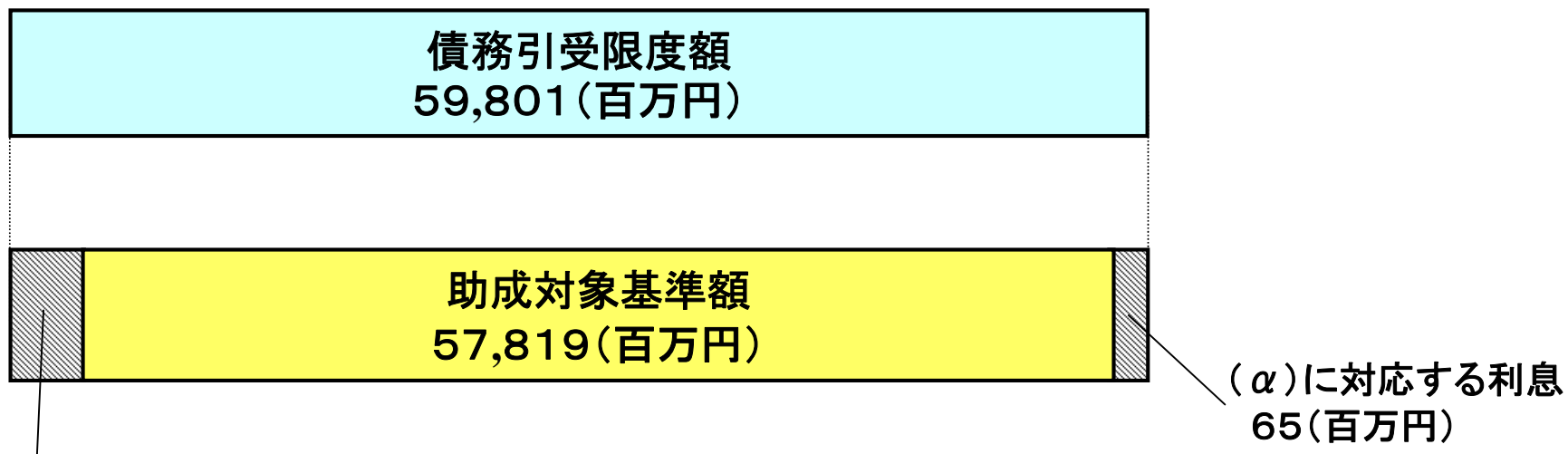
・当該区間を完成させるのに必要な全体事業費のうち、民営化時点で機構に引き渡された資産に要した額を除いた額
 (設定時点における不確実要因による事業費の平均的な変動分を見込んでいる)

事業費(工費+用地費+測量費等) 70,923(百万円) (a)+(b)		
16,103 (百万円)(a)	54,820(百万円) (b) (うち消費税2,604百万円)	
民営化時点で機構に 引き渡された資産に 要した額(すでに取得 済み用地費や竣工済 みの工事費など)	必要な事業費を積上げたもの(土工費、橋 費、トンネル費・・・) (詳細設計を踏まえた比較的精度の高いレベル)	(b)にかかる 建設中一般管理費 と建設中利息
	54,820(百万円) (b) (うち消費税2,604百万円)	4,981 (百万円)
債務引受限度額 59,801(百万円)		

◆ 債務引受限度額・助成対象基準額の具体の算出例

②助成対象基準額(消費税込):この額を下回った場合に助成の対象となりうる基準額

・債務引受限度額から、不确实要因相当額を控除した額



◎不确实要因相当額の算出

詳細設計レベルで積上げた事業費のうち、地質の状況次第では不要となりうる額 (α)

- ・佐伯市弥生地区の切土部におけるPCアンカー工 : 1,455(百万円)
- ・床木トンネル・尺間トンネル・西ノ内トンネルにおけるトンネル補助工法(注入式長尺先受け工法)
: 462(百万円)

※完成まで5年以上要する区間(詳細設計レベル以前の区間)などについては、
残事業費の5%を不确实要因額として設定

◆助成対象となりうる工事（修繕工事の例）

○震災対策

施工前

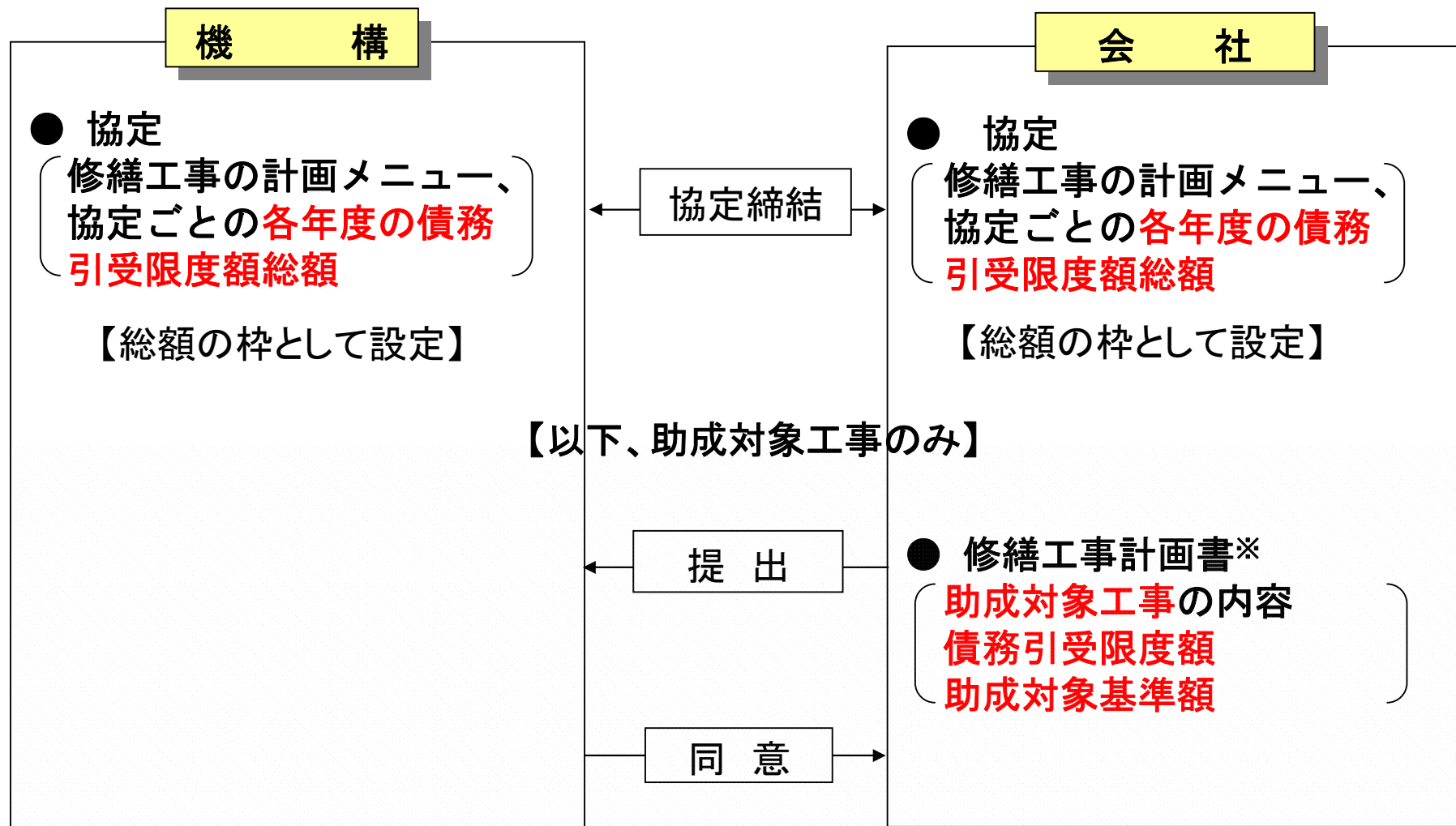


施工後



既設橋脚にコンクリート巻立を実施

○助成対象となりうる修繕工事



※現在、東日本会社の防護柵改良工事など6件の計画書を同意済

(参考)助成の意義

