

(独)日本高速道路保有・債務返済機構

<http://www.jehdra.go.jp>

1. 財政投融資を活用している事業の主な内容

(独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構)

高速道路資産の保有及び高速道路株式会社に対する貸付けのほか、道路関係四公団から承継した債務、その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を支援する。

(東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)

高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を行うこと。

(首都高速道路株式会社)

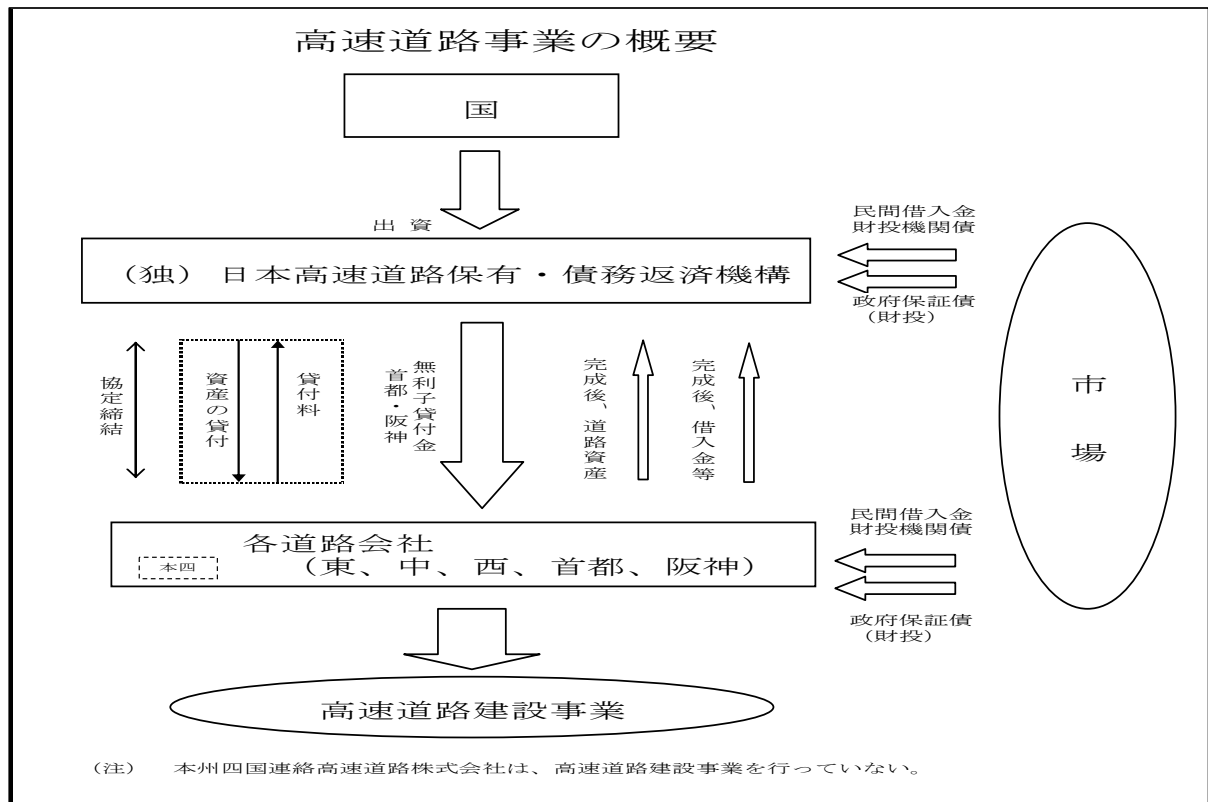
首都高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を行うこと。

(阪神高速道路株式会社)

阪神高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を行うこと。

(本州四国連絡高速道路株式会社)

本州と四国を連絡する自動車専用道路等の新設、改築、維持、修繕その他の管理を行うこと。



2. 財政投融資計画額等

(単位:億円)

	21年度財政投融資計画額(補正後)	20年度末財政投融資残高見込み
(独)日本高速道路保有・債務返済機構	18,160	242,562
東日本高速道路株式会社	365	2,500
中日本高速道路株式会社	579	4,000
西日本高速道路株式会社	364	2,540
首都高速道路株式会社	122	777
阪神高速道路株式会社	35	503

3. 当該事業の成果、社会・経済的便益など

有料道路事業の整備は、走行時間の短縮、走行経費の節減、交通事故減少などの道路利用者への直接的効果の他、地域や社会に直接的・間接的に幅広い効果をもたらしている。

具体的には、

- 地域や地方都市間の連携強化・交流促進
- 産業育成・創出
- 就業機会拡大
- 資産価値の向上
- 財貨・サービス価格の低下
- 災害時の代替路確保
- 交通円滑化による都市環境の改善などが挙げられる。

このような高速道路の整備効果のうち、定量的に把握できるものとして、平成32年度末のネットワーク完成後による走行時間の短縮、走行経費の節減、交通事故減少による直接便益を計算すると、平成21年度以降の新規供用分だけで、以下のとおり試算される。

- ・社会的割引率を4%とした場合 18兆4,717億円
- ・社会的割引率を政策コスト分析と同じとした場合 28兆6,187億円

(注) 定量的便益算定にあたっては、「費用便益分析マニュアル(平成15年8月、国土交通省道路局都市・地域整備局)」における便益額算定方法、原単位に基づき実施。

4. 当該事業に関する政策コスト分析の試算値

〔政策コスト〕 (単位:億円)

区 分	20年度	21年度	増 減
1.国からの補助金等	-	-	-
2.国への資金移転	-	-	-
1~2 小計	-	-	-
3.国からの出資金等の機会費用分	26,352	21,883	△4,469
1~3 小計	26,352	21,883	△4,469
4.欠損金の減少分	-	-	-
1~4 合計=政策コスト(A)	26,352	21,883	△4,469
分析期間(年)	36	34	△2

〔投入時点別政策コスト内訳〕 (単位:億円)

区 分	20年度	21年度	増 減
(A) 政策コスト(再掲)	26,352	21,883	△4,469
① 分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	20,741	17,302	△3,439
② 分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	5,611	4,581	△1,030
国からの補助金等	-	-	-
国への資金移転	-	-	-
剰余金等の増減に伴う政策コスト	-	-	-
出資金等の機会費用分	5,611	4,581	△1,030

〔経年比較分析〕 (単位:億円)

区 分	20年度	21年度	増 減
(A) 政策コスト(再掲)	26,352	21,883	△4,469
(A') (A)を20年度分析と同じ前提金利で再計算した政策コスト	26,352	26,475	+123
(B) (A')のうち21年度以降に発生する政策コスト	26,237	26,475	+238

21年度の政策コストは21,883億円である。20年度と21年度の前提金利の変化による影響を捨象し、21年度以降に発生する政策コストを比較すると、実質的な政策コストは20年度から238億円増加したと分析される。このような実質的なコスト増は、以下のような要因によるものと考えられる。

- ・出資金の増に伴う機会費用の増によるコスト増 (+239億円)
- ・無利子借入金の繰上償還に伴う機会費用の減によるコスト減(△1億円)

〔前提条件を変化させた場合〕 (単位:億円)

変化した前提条件とその変化幅	政策コスト(増減額)	
	(割引率変化なし)	(割引率変化あり)
調達金利 +1%	24,248	30,234
増減額のうち機会費用の増減額	+ 2,365	+ 8,351
料金収入 △10%	26,424	(+4,541)
増減額のうち機会費用の増減額		+ 4,541

<参考> 補助金・出資金等の21年度予算計上額

補助金等 : - 億円
出資金等 : 1,986 億円

5. 分析における試算の概要及び将来の事業見通し等の考え方

- ① (独)日本高速道路保有・債務返済機構と高速道路会社の行う事業のうち、高速道路事業を試算の対象としている。
- ② 高速自動車国道については8,520km、一般有料道路については1,076km、首都高速道路については323km、阪神高速道路については264km、本州四国連絡高速道路については173kmについて、対象事業とする。このうち、平成20年度末で、高速自動車国道については7,605km、一般有料道路については926km、首都高速道路については295km、阪神高速道路については242km、本州四国連絡高速道路については173kmが供用している。
- ③ 管理費については、「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」(H15.12.22政府与党申し合わせ)に基づくコスト削減(3割削減)を踏まえて算出。
- ④ 料金収入については、近年の交通量実績や国土交通省より示された社会経済フレームを反映して、各高速道路会社ごとの料金体系・料金水準・割引制度をもとに算出。
- ⑤ 上記、料金収入と管理費に基づき、機構と各会社で貸付料を設定。

(単位:億円)

	実績	(実績)	(実績)	(実見)	(計画)	(試算前提)				合計
年度	17(下半期)	18	19	20	21	22~31	32~41	42~51	52~54	21~54
業務収入(貸付料)	8,649	19,712	19,746	18,624	15,870	199,845	239,408	227,266	6,191	688,579

6. 補助金等が投入される理由、仕組み、国庫納付根拠法令等

東日本高速道路㈱、中日本高速道路㈱、西日本高速道路㈱、首都高速道路㈱、阪神高速道路㈱、本州四国連絡高速道路㈱に対する貸付け、承継債務その他の高速道路の新設及び改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援することを目的とするため、政府及び地方公共団体から政府等出資金及び政府等補助金を受け入れている。

(根拠法令)

政府等出資金：【(独)日本高速道路保有・債務返済機構法第6条 資本金】

- 2 機構は、必要があるときは、国土交通大臣の認可を受けて、その資本金を増加することができる。
- 3 政府及び政令で定める地方公共団体は、前項の規定により機構がその資本金を増加するときは、予算で定める金額の範囲内において、機構に出資することができる。

政府等補助金：【(独)日本高速道路保有・債務返済機構法第25条 補助金】

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。

【(独)日本高速道路保有・債務返済機構法第12条 業務の範囲】

- 5 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。

7. 特記事項など

- ① 道路資産については、債務償還終了後に無料開放し、国や地方公共団体に帰属することとなるが、政策コスト分析においては、道路資産の残存価値を評価していないことに留意する必要がある。
- ② 政策コスト分析単位については、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社分を一体として実施している。
注) 各公団から機構へ承継された出資金については、各会社から道路貸付料収入として機構が受け入れ、国等に返還することとなるため、機構に出資金の機会費用が集約されていること、また、各会社が高速道路の建設を行うことによって増加した資産及び負債はすべて機構に承継されることから、機構にコストが集約されるため。
- ③ 分析に用いた金利は、本分析に共通の前提として設定されたものであり、機構及び各会社が償還計画作成の際に用いている将来金利とは異なっている。
- ④ 有料道路事業は国の直轄事業等とともに道路整備事業の一部であり、交通の円滑化、生活利便性の向上、産業の振興等の社会・経済効果を創出している。例えば、高速道路の事業の効果として、走行時間の短縮等の直接利用者の便益だけとらえても、平成32年度末のネットワーク完成後では、平成21年度以降の新規供用分だけで18兆4,717億円の便益が発生すると推計される。
- ⑤ これまでの政策コストの推移は以下の通り。

18年度	19年度	20年度	21年度
29,226億円	26,056億円	26,352億円	21,883億円

<参考> 21年度政策コストを旧道路4公団の事業ごとに試算すると以下のとおりとなる。

[政策コスト]

(単位：億円)

区 分	旧日本道路公団	旧首都高速道路公団	旧阪神高速道路公団	旧本州四国連絡橋公団	合計
1. 国からの補助金等	-	-	-	-	-
2. 国への資金移転	-	-	-	-	-
1～2 小計	-	-	-	-	-
3. 国からの出資金等の機会費用分	9,028	2,956	1,942	7,957	21,883
1～3 小計	9,028	2,956	1,942	7,957	21,883
4. 欠損金の減少分	-	-	-	-	-
1～4 合計=政策コスト (A)	9,028	2,956	1,942	7,957	21,883
分析期間 (年)	31	33	34	28	34

[投入時点別政策コスト内訳]

(単位：億円)

区 分	旧日本道路公団	旧首都高速道路公団	旧阪神高速道路公団	旧本州四国連絡橋公団	合計
(A) 政策コスト (再掲)	9,028	2,956	1,942	7,957	21,883
① 分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	9,028	2,241	1,575	4,459	17,302
② 分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	-	716	367	3,498	4,581
国からの補助金等	-	-	-	-	-
国への資金移転	-	-	-	-	-
剰余金等の増減に伴う政策コスト	-	-	-	-	-
出資金等の機会費用分	-	716	367	3,498	4,581

[経年比較分析]

(単位：億円)

区 分	旧日本道路公団	旧首都高速道路公団	旧阪神高速道路公団	旧本州四国連絡橋公団	合計
(A) 政策コスト (再掲)	9,028	2,956	1,942	7,957	21,883
①20年度分析の政策コストのうち21年度以降に発生する政策コスト	11,210	3,408	2,250	9,369	26,237
②(A)を20年度分析と同じ前提金利で再計算した政策コスト	11,210	3,574	2,322	9,369	26,475
増減 (②-①)	+0	+166	+72	+0	+238

[前提条件を変化させた場合]

(単位：億円)

区 分	変化させた前提条件と政策コスト額 (増減額)		
	調達金利 +1%		料金収入 △10%
	(割引率変化なし)	(割引率変化あり)	
旧日本道路公団	10,300 (+1,272)	12,931 (+3,903)	11,265 (+2,237)
旧首都高速道路公団	3,257 (+301)	4,132 (+1,176)	3,463 (+507)
旧阪神高速道路公団	2,097 (+155)	2,629 (+687)	2,292 (+350)
旧本州四国連絡橋公団	8,594 (+637)	10,543 (+2,586)	9,404 (+1,447)
合 計	24,248 (+2,365)	30,234 (+8,351)	26,424 (+4,541)

(参考)貸借対照表、損益計算書

道路勘定
貸借対照表

(単位：百万円)

区分	19年度末実績	20見込	21計画	区分	19年度末実績	20見込	21計画
(資産の部)				(負債及び純資産の部)			
流動資産	258,945	306,565	290,167	流動負債	4,534,101	3,491,866	3,762,767
現金及び預金	29,767	778	142,096	預り補助金等	2,850	-	-
有価証券	8,000	125,000	-	1年以内償還予定日本高速道路 保有・債務返済機構債券	3,781,196	1,635,528	1,379,018
道路資産貸付料等未収入金	169,360	157,187	127,566	債券発行差額(△)	△ 941	△ 220	△ 526
未収入金	21,221	13,563	18,078	1年以内返済予定長期借入金	623,354	1,599,688	2,280,633
短期貸付金	29,135	8,845	1,095	未払金	8,060	160,957	18,232
貯蔵品	1,332	1,109	1,332	未払費用	119,500	95,850	85,281
その他の流動資産	130	82	-	その他の流動負債	82	62	129
固定資産	41,470,790	41,078,394	41,098,486	固定負債	30,805,062	28,185,478	27,825,170
有形固定資産	41,144,075	40,699,404	40,695,663	資産見返負債	25,206	41,681	30,996
建物	273,721	277,986	267,280	資産見返補助金等	15,872	23,057	22,792
構築物	28,851,473	28,663,954	28,800,527	資産見返寄附金	9,334	18,624	8,204
機械装置	627,595	606,739	556,463	日本高速道路保有・債務返済機 構債券	19,452,943	20,140,060	21,345,956
工具器具備品	890	1,354	1,395	債券発行差額(△)	△ 37,866	△ 83,210	△ 31,843
土地	8,085,863	8,249,631	8,335,662	長期借入金	10,874,732	7,598,252	5,992,729
建設仮勘定	3,304,534	2,899,740	2,734,335	長期未払金	490,029	488,679	487,329
無形固定資産	247,313	249,036	247,890	引当金			
借地権	245,674	247,617	245,674	退職給付引当金	17	16	3
その他の無形固定資産	1,640	1,419	2,217	法令に基づく引当金等			
投資その他の資産	79,402	129,954	154,933	高速道路利便増進事業引当金	-	2,621,117	-
長期貸付金	78,809	129,796	154,776	(負債合計)	35,339,163	34,298,461	31,587,938
敷金・保証金	157	158	157	資本金	4,707,184	4,834,400	4,962,660
その他の資産	435	-	-	政府出資金	3,546,732	3,623,673	3,701,136
				地方公共団体出資金	1,160,452	1,210,727	1,261,524
				資本剰余金	847,605	847,605	847,605
				資本剰余金	32	32	32
				日本道路公団等民営化関係法 施行法第15条による積立金	847,573	847,573	847,573
				利益剰余金	835,784	1,404,492	3,990,451
				積立金	436,994	835,784	4,021,012
				当期末処分利益	398,789	568,709	△ 30,561
				(うち当期総利益)	(398,789)	(568,709)	(△30,561)
				(純資産合計)	6,390,573	7,086,498	9,800,716
資産合計	41,729,736	41,384,959	41,388,654	負債・純資産合計	41,729,736	41,384,959	41,388,654

道路勘定
損益計算書

(単位：百万円)

区分	19年度実績	20見込	21計画	区分	19年度実績	20見込	21計画
(費用の部)				(収益の部)			
経常費用	1,495,426	1,490,247	1,496,881	経常収益	1,890,362	1,783,316	1,466,900
道路資産貸付業務費	894,146	906,224	926,380	道路資産貸付料収入	1,880,613	1,773,684	1,457,768
経営努力助成業務費	31	93	2,965	その他の収入	3,845	3,624	3,766
一般管理費	1,826	1,826	1,984	補助金等収益	-	421	-
財務費用	577,589	561,515	539,373	資産見返負債戻入	1,229	1,601	1,367
支払利息	567,228	551,700	531,368	財務収益	4,249	3,711	4,000
債券発行費	9,843	9,558	7,675	雑益	426	276	-
その他の財務費用	518	257	329	臨時利益	7,580	2,946,661	-
道路資産取得関連費用	20,950	20,265	26,169	国への債務承継額	-	2,890,856	-
雑損	885	323	10	高速道路利便増進事業引当金戻入	-	47,664	-
臨時損失	3,727	2,671,022	580	固定資産売却益	2,207	1,681	-
高速道路利便増進事業引当金繰入	-	2,668,781	-	前期損益修正益	776	-	-
固定資産除却損	41	-	-	その他の臨時利益	4,597	6,460	-
固定資産売却損	1,791	990	-				
固定資産譲渡損	1,895	448	580				
その他	0	802	-				
当期純利益	398,789	568,709	△ 30,561				
合計	1,897,942	4,729,977	1,466,900	合計	1,897,942	4,729,977	1,466,900

(注) 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。