

# (独)日本高速道路保有・債務返済機構

https://www.jehdra.go.jp

## 1. 財政投融资を活用している事業の主な内容

- ・高速道路に係る道路資産の保有及び高速道路株式会社(東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)、首都高速道路(株)、阪神高速道路(株)及び本州四国連絡高速道路(株)。以下、「高速道路会社」という。)に対する貸付け
- ・旧道路関係四公団から承継した債務及び高速道路の新設、改築等により発生した債務の早期の確実な返済等
- ・高速道路会社による高速道路に関する事業の円滑な実施の支援

## 2. 財政投融资計画額等

(単位:億円)

4年度財政投融资計画額	3年度末財政投融资残高見込み
3,200	188,931

## 3. 当該事業に関する政策コスト分析の試算値

### ① 政策コスト

(単位:億円)

区 分	3年度	4年度	増 減
1.国の支出(補助金等)	417	431	+14
2.国の収入(国庫納付等) ※ <sup>1</sup>	-	-	-
3.出資金等の機会費用分	8,889	8,996	+108
<b>1~3 合計=政策コスト(A)</b>	<b>9,306</b>	<b>9,428</b>	<b>+122</b>
分析期間(年)	37年	37年	-

### ② 投入時点別政策コスト内訳

(単位:億円)

区 分	3年度	4年度	増 減
(A) 政策コスト【再掲】	9,306	9,428	+122
① 分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	8,868	8,991	+124
② 分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	439	437	△2
国の支出(補助金等)	417	431	+14
国の収入(国庫納付等) ※ <sup>1</sup>	-	-	-
剰余金等の機会費用分	-	-	-
出資金等の機会費用分	21	5	△16

### ③ 経年比較分析(対前年度実質増減額の算出)

(単位:億円)

		3年度	4年度	単純増減
政策コスト	単純比較(調整前)	9,306	9,428	+122
	経年比較(調整後)	9,205	9,161	△44

#### 【実質増減額の要因分析】

##### ○ 政策コストの増加要因

- ・償還計画の見直しによる機会費用の増(+155億円)
- ・新規事業の実施等による補助金等の増(+115億円)

##### ○ 政策コストの減少要因

- ・期首出資金等の減による機会費用の減(△246億円)
- ・事業計画の見直しに伴う受入出資金額の減による機会費用の減(△68億円)

### ④ 感応度分析(前提条件を変化させた場合)

(単位:億円)

(A) 政策コスト【再掲】	マイナス金利政策導入前ケース ※ <sup>2</sup>	増減額	1. 国の支出(補助金等)	2. 国の収入(国庫納付等) ※ <sup>1</sup>	3. 出資金等の機会費用
9,428	17,325	+7,897	-	-	+7,897

(A) 政策コスト【再掲】	事業収入△1%ケース	増減額	1. 国の支出(補助金等)	2. 国の収入(国庫納付等) ※ <sup>1</sup>	3. 出資金等の機会費用
9,428	10,076	+648	-	-	+648

(注) 各欄は単位未満四捨五入の端数処理により、合計において合致しない場合がある。

※<sup>1</sup> 国の収入(国庫納付等)は、収入がある場合マイナス計上する。例: △100億円…100億円の国庫納付等を表す。

※<sup>2</sup> 前提金利(割引率及び将来金利)をマイナス金利政策導入前(平成28年1月28日)における国債流通利回りを基に算出した場合。

#### 4. 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

分析における試算及び将来の事業見通し等については、高速道路会社と締結した協定に基づく。

・業務収入……各会社からの貸付料収入(※)等を合算して算出。

※交通需要予測をベースに各会社が算出した料金収入と計画管理費の収支差。

・機構債券……各年度の収支見込等から算出した要調達額のうち政府保証債と財投機関債分を計上。

・借入金……各年度の収支見込等から算出した民間借入金と財政融資借入金分を計上。

・債務返済費…機構保有債務(R3年度末時点)とR4年度以降に各会社から引き受ける見込みの債務の償還年度から算出。

年 度	(実績)				(見込み)	(決定)	(試算前提)				合計
	29	30	元	2	3	4	5～10	11～20	21～30	31～40	4～40
業務収入(貸付料)	21,332	22,167	22,788	21,295	16,754	19,500	122,056	210,852	191,686	120,347	664,442
機構債券	16,690	14,309	7,350	3,200	3,200	4,200	77,600	63,688	-	-	145,488
借入金	-	15,000	15,500	13,600	8,000	2,000	4	3	-	-	2,007
債務返済費	37,323	37,343	33,471	34,628	38,048	40,253	197,068	258,891	131,977	115,813	744,002

(注) 各欄は単位未満四捨五入の端数処理により、合計において合致しない場合がある。

#### 5. 補助金等が投入される理由、仕組み、国庫納付根拠法令等

政府等出資金……首都高速道路株式会社及び阪神高速道路株式会社の新設若しくは改築に充てるため。

(根拠法令等)

機構法第6条 資本金

- 1 機構の資本金は、施行法第十五条第十一項の規定により政府及び地方公共団体から出資があつたものとされた金額の合計額とする。
- 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……スマートインターチェンジの整備、災害復旧費用等に充てるため。

(根拠法令等)

機構法第25条 補助金

- 1 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号及び第6号の業務に要する経費を補助することができる。
- 2 第12条第1項第7号の地方公共団体は、予算の範囲内において、機構に対して、同号の業務に要する経費を補助することができる。

国庫納付

(根拠法令等)

機構法31条 機構の解散

- 1 機構は、別に法律で定めるところにより、この法律の施行の日から起算して平成77年9月30日までに解散する。
- 2 機構は、高速道路勘定において、前項の規定による解散の日までに承継債務等の返済を完了させ、同日において少なくとも資本金に相当する額を残余財産としなければならない。
- 3 機構は、解散した場合において、高速道路勘定に係る残余財産を、高速道路勘定に係る各出資者に対し、その出資額に応じて分配するものとする。
- 4 機構は、解散した場合において、高速道路勘定以外の勘定について、その債務を返済してなお残余財産があるときは、当該残余財産を、当該勘定に係る各出資者に対し、その出資額に応じて分配するものとする。

#### 6. 特記事項など

- ① 高速道路に係る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。
- ② 高速道路会社が高速道路の建設を行うことによって増加する資産及び負債はすべて機構に承継され、機構は各高速道路会社に高速道路資産を貸付け、各高速道路会社から道路貸付料収入を受け入れており、出資金等は、この道路貸付料収入により償還期間内に国等に返還することとなるため、この間の出資金等の機会費用が機構の政策コストとなる。
- 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る。

#### (参考) 当該事業の成果、社会・経済的便益など

(高速道路の整備効果)

高速道路の整備は、走行時間の短縮などの道路利用者への直接的効果のほか、幅広い社会・経済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、令和4年度以降の新規供用分に係る直接的効果は、以下のとおり試算される。

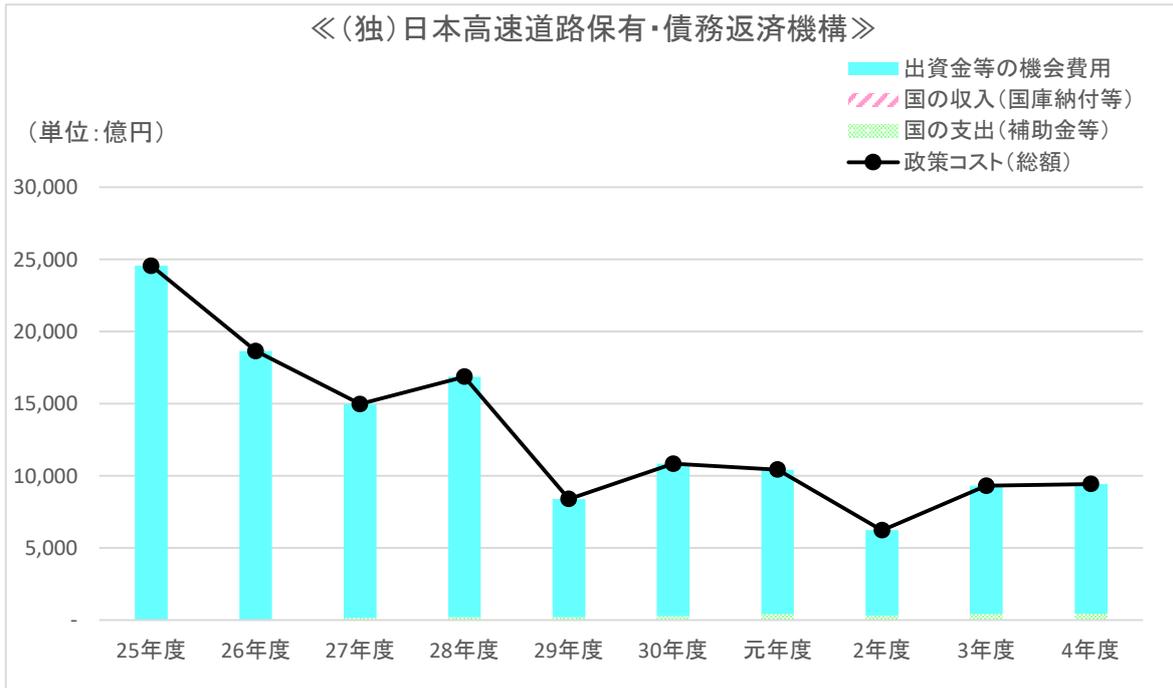
- ・社会的割引率を4%とした場合 8兆6,274億円
- ・社会的割引率を政策コスト分析と同じとした場合 14兆5,400億円

(注1) 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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)」における便益額算定方法、原単位に基づき、各高速道路会社が実施。

(注2) 直接効果は、令和4年度以降の便益を対象としている。

# 政策コスト分析結果の概要

## 【政策コストの推移】



(注) 各年度の政策コストについて、推計に適用される金利等の前提条件は異なる。

(単位:億円)

年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度
政策コスト(総額)	24,552	18,650	14,970	16,867	8,387	10,841	10,425	6,227	9,306	9,428
国の支出(補助金等)	-	-	160	192	191	264	408	316	417	431
国の収入(国庫納付等)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
出資金等の機会費用	24,552	18,650	14,809	16,675	8,197	10,577	10,017	5,910	8,889	8,996

## 【政策コストの推移の解説】

- 同機構の平成26年度までの政策コストは、「国からの出資金等の機会費用」のみであったが、平成27年度分析以降は、国からの補助金を受入れたことから、補助金にかかる政策コストが追加となった。
- 令和4年度は、前提金利が上昇したことにより機会費用が増加。

## 【政策コスト分析結果(令和4年度)に対する財投機関の自己評価】

- 令和4年度の政策コスト(基本ケース)は9,428億円で、その内訳は補助金等で431億円、出資金等の機会費用分で8,996億円となっている。令和3年度の政策コスト(基本ケース)9,306億円からは+122億円の増となっているが、前提金利の変化による影響分△267億円、令和3年度中の政策コスト分+101億円、計△166億円を加味すると、実質増減は△44億円のマイナスコストとなっている。
- 実質減△44億円の主な要因は、高速道路会社との協定に基づく償還計画の見直しによる機会費用の増+155億円、新規事業の実施等による補助金の増+115億円、期首出資金等の減による機会費用の減△246億円、事業計画の見直しに伴う受入出資金額の減による機会費用の減△68億円である。
- 前提金利(割引率及び将来金利)をマイナス金利政策導入前にした場合、政策コストは、17,325億円となり、基本ケースに比べ+7,897億円の増となる。これは金利が上昇したことにより出資金等の償還期間が延長され、機会費用が増加となったためであり、財務の健全性に与える影響も大きい。
- 事業収入を△1%にした場合、政策コストは、10,076億円となり、基本ケースに比べ+648億円の増となる。これは事業収入が減少したことにより出資金等の償還期間が延長され、機会費用が増加となったためである。

## (参考)貸借対照表、損益計算書

## 貸借対照表 (高速道路勘定)

(単位:百万円)

科目	2年度末実績	3年度末見込	4年度末計画	科目	2年度末実績	3年度末見込	4年度末計画
(資産の部)				(負債及び純資産の部)			
流動資産	2,837,488	1,920,779	493,409	流動負債	4,010,239	4,449,813	3,673,738
現金及び預金	1,286,699	1,624,515	273,253	預り補助金等	1,875	4,267	3,609
有価証券	1,348,000	25,016	37,931	預り寄附金	1,477	1,339	569
道路資産貸付料等未収入金	173,787	248,314	154,304	1年以内償還予定日本高速道路保有・債務返済機構債券	3,043,451	3,398,686	3,106,000
未収入金	18,693	13,176	61,958	債券発行差額(△)	△ 330	△ 12	-
短期貸付金	7,057	6,784	13,223	1年以内返済予定長期借入金	516,724	383,742	238,597
貯蔵品	2,714	2,714	2,714	未払金	391,151	414,532	69,225
その他の流動資産	538	260	26	未払費用	55,459	247,199	255,678
固定資産	41,298,538	41,688,567	41,995,376	その他の流動負債	68	60	60
有形固定資産	40,689,847	41,296,043	41,656,460	固定負債	25,729,850	24,618,151	24,097,539
建物	376,171	380,991	422,955	資産見返負債	174,096	169,028	167,714
構築物	29,926,819	30,368,644	30,369,999	長期預り補助金等	2,135	3,176	7,304
機械装置	872,335	962,425	1,184,963	長期預り寄附金	8,713	7,738	7,169
車両運搬具	2	1	-	日本高速道路保有・債務返済機構債券	20,077,558	18,315,121	17,442,822
工具器具備品	2,592	2,615	3,386	債券発行差額(△)	△ 60,446	△ 57,028	△ 53,631
土地	9,385,585	9,421,478	9,533,449	長期借入金	5,096,151	5,811,725	6,220,435
建設仮勘定	126,344	159,889	141,708	長期未払金	419,132	349,528	280,303
無形固定資産	280,333	280,255	280,311	長期未払費用	12,502	18,857	25,417
借地権	278,472	278,472	278,472	引当金	-	-	-
その他の無形固定資産	1,862	1,784	1,839	退職給付引当金	8	6	6
投資その他の資産	328,358	112,269	58,605	法令に基づく引当金等	-	-	-
投資有価証券	75,063	88,004	50,000	高速道路利便増進事業引当金	524,755	504,541	470,902
長期性預金	250,000	20,000	-	(負債合計)	30,264,844	29,572,505	28,242,179
長期貸付金	3,279	4,250	8,590	資本金	5,617,879	5,618,773	5,619,005
敷金・保証金	15	15	15	政府出資金	4,086,976	4,087,423	4,087,539
その他の資産	0	-	-	地方公共団体出資金	1,530,903	1,531,350	1,531,466
資産合計	44,136,026	43,609,346	42,488,785	資本剰余金	848,631	848,631	848,631
				資本剰余金	1,058	1,058	1,058
				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	7,404,672	7,569,437	7,778,970
				積立金	7,128,208	7,404,672	7,569,437
				当期未処分利益	276,464	164,765	209,533
				(うち当期総利益)	(276,464)	(164,765)	(209,533)
				(純資産合計)	13,871,182	14,036,841	14,246,606
				負債・純資産合計	44,136,026	43,609,346	42,488,785

(注) 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

## 損益計算書 (高速道路勘定)

(単位:百万円)

科目	2年度実績	3年度見込	4年度計画	科目	2年度実績	3年度見込	4年度計画
(経常費用)				(経常収益)			
経常費用	1,399,613	1,627,773	1,522,692	経常収益	1,647,237	1,771,054	1,698,586
道路資産貸付業務費	1,086,789	1,112,411	1,181,191	道路資産貸付料収入	1,622,177	1,744,539	1,683,321
経営努力助成業務費	320	583	297	その他の収入	4,868	4,676	4,616
一般管理費	2,020	1,443	1,753	補助金等収益	7,763	7,759	-
財務費用	263,227	449,738	252,043	寄附金収益	3,139	1,113	1,339
道路資産取得関連費用	44,594	63,598	87,408	資産見返負債戻入	8,880	9,077	9,192
雑損	2,663	-	-	財務収益	232	220	117
(臨時損失)	-	-	-	雑益	178	3,670	1
臨時損失	321	3,863	-	(臨時利益)	-	-	-
高速道路利便増進事業引当金繰入	-	3,790	-	臨時利益	29,162	25,347	33,639
固定資産売却損	0	-	-	高速道路利便増進事業引当金戻入	26,929	24,004	33,639
固定資産売却損	132	73	-	固定資産売却益	2,231	1,343	-
固定資産譲渡損	189	-	-	その他の臨時利益	2	-	-
当期純利益	276,464	164,765	209,533				
当期総利益	276,464	164,765	209,533				
合計	1,676,399	1,796,401	1,732,225	合計	1,676,399	1,796,401	1,732,225

(注) 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。