

第2回国土開発幹線自動車道建設会議 参考資料

(参考資料)

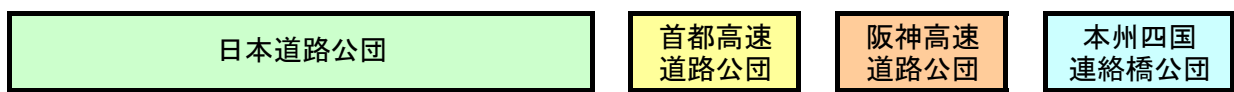
- 参考 - 1 道路関係四公団民営化の概要について
- 参考 - 2 国土開発幹線自動車道（国幹道）の整備について
- 参考 - 3 会社整備区間と新直轄方式に切り替わる区間の選定について
- 参考 - 4 コスト削減について
- 参考 - 5 「抜本的見直し区間」について
- 参考 - 6 高速自動車国道（会社整備区間）の債務返済見通し

道路関係四公団民営化の概要について

【民営化の枠組みの概要】

- 〔民営化の目的〕
- 約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
 - 真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設
 - 民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスを提供

《民営化前》



《民営化後》

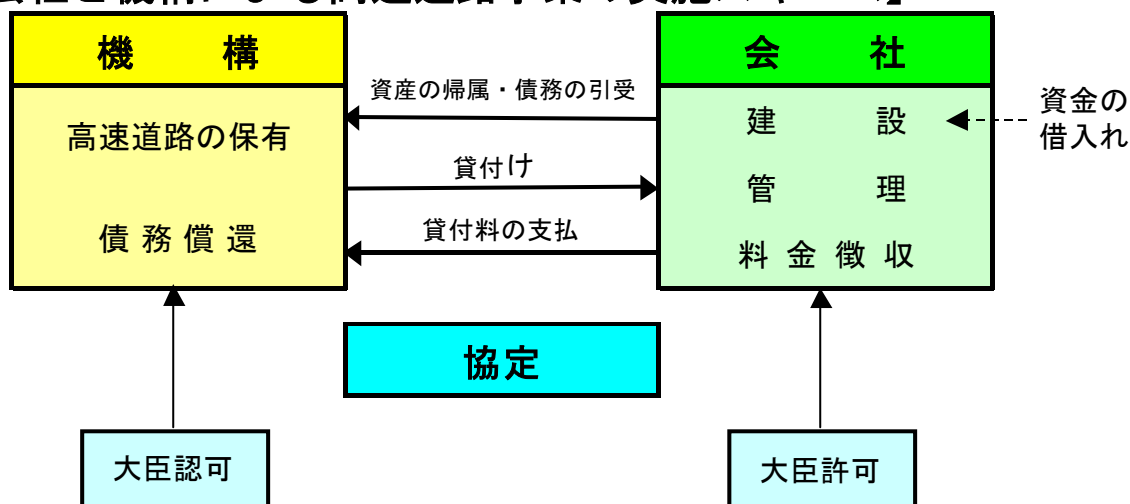
【会社】高速道路の建設・管理・料金徴収

〔※ 経営安定化時、西日本会社と合併〕



【機構】高速道路の保有・債務返済

【会社と機構による高速道路事業の実施スキーム】

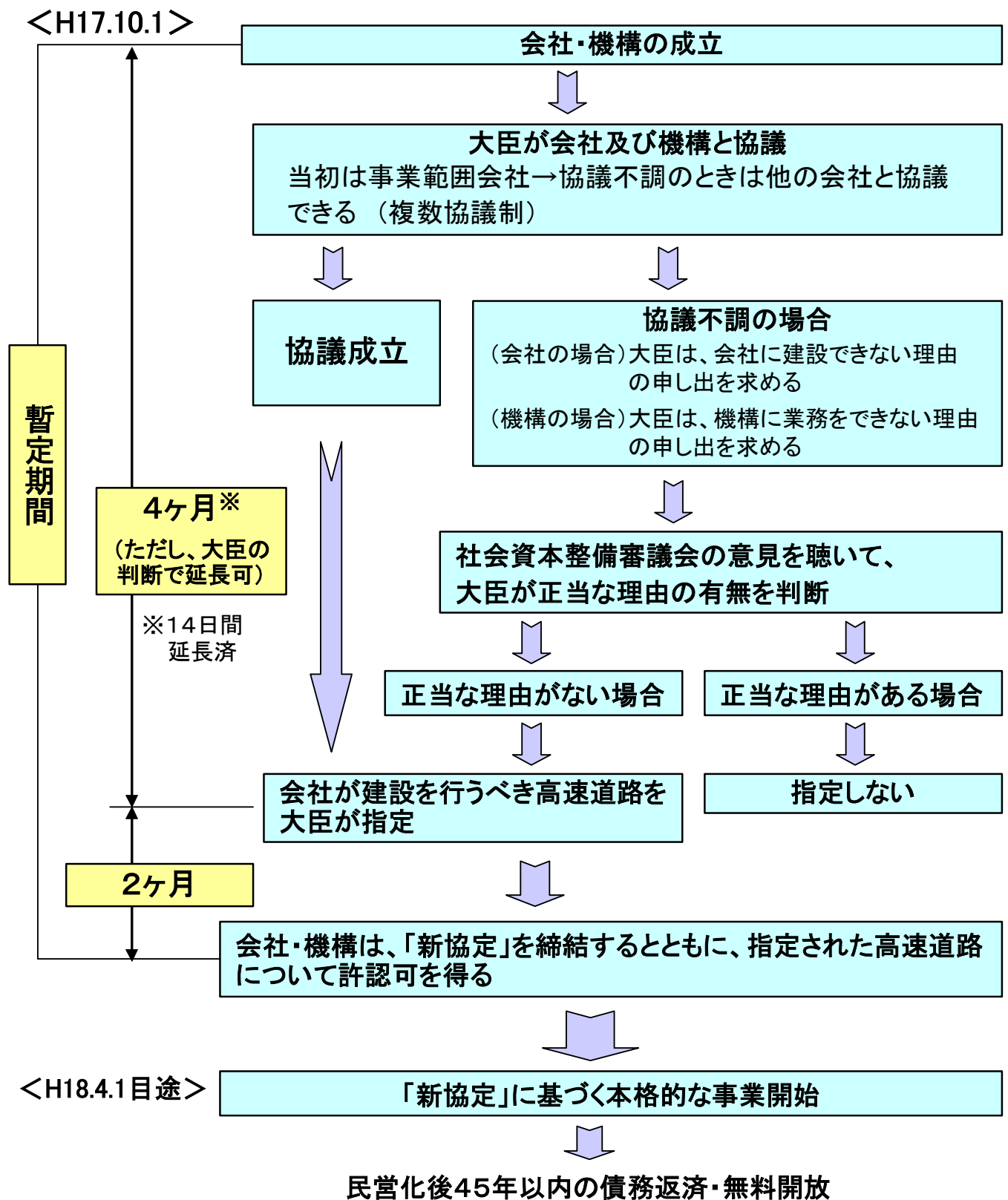


<道路関係四公団民営化関係4法>

- 高速道路株式会社法（会社法）
- 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（機構法）
- 日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律（整備法）
- 日本道路公団等民営化関係法施行法（施行法）

【会社が建設すべき事業中区間の指定手続き等について】

※施行法第30条及び第31条による指定手続き



【協定の概要】

※機構法第13条に基づく協定

1. 協定の位置づけ

高速道路事業を行う上で必要となる基本的事項について、機構と会社との間で定めるもの

2. 協定の策定単位

全国路線網



東日本会社、中日本会社、西日本会社ごとに、高速自動車国道及び国土交通大臣が指定する一般有料道路

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

一の路線



全国路線網以外の一般有料道路ごと

3. 協定の主な内容

- ◆ 新設、改築又は修繕に係る工事の内容
- ◆ 機構が会社に対して行う債務引受けの限度額
(新設、改築、修繕及び災害復旧関連)
- ◆ 機構が会社に対して貸し付ける道路資産の内容及びその貸付料の額、貸付期間
- ◆ 会社が徴収する料金の額及びその徴収期間
- ◆ 高速道路の管理水準の確保に関する事項
- ◆ 機構から会社に対する新設・改築等のコスト削減を助長するための助成に関する事項

(参考) 機構は、協定に基づき、貸付料、債務返済計画等を記載した業務実施計画書を作成

⇒ 45年以内の債務返済を確認

【道路関係四公団民営化関係4法】

※平成16年3月9日閣議決定(国会提出)、6月2日成立、6月9日公布・一部施行

I 高速道路株式会社法

○会社の事業等

- (1) 高速道路の建設・管理・料金徴収を行う特殊会社として、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社を設立。
- (2) 主に高速道路の建設・管理・料金徴収、サービスエリアの運営等の関連事業を実施。

○国との関係

- (1) 政府（地方公共団体）は、総株主の議決権の3分の1以上の株式を保有。
- (2) 社債及び長期借入金等については、国土交通大臣の認可が必要。
- (3) 当分の間、政府の債務保証が可能。

II 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法

- (1) 高速道路に係る資産の保有・貸付け、債務の早期の確実な返済等を行う独立行政法人を設立。民営化から45年後までに、債務の返済を完了させ、解散。
- (2) 主に高速道路に係る道路資産の保有及び会社への貸し付け、会社が高速道路の建設のために負担した債務の引き受け及び債務の返済を実施。
- (3) 資金調達に関しては、政府の債務保証が可能。
- (4) 機構は、政府等の出資及び災害復旧補助を財源として、会社は無利子貸付け。

III 日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律

- (1) 会社は、機構と協定を締結し、工事の内容、料金等について国土交通大臣に事業許可を申請して事業を実施。
⇒公団に対する施行命令方式を廃止し、自主的経営判断に基づく申請方式
- (2) 会社が建設する高速道路は、原則として、工事完了後に機構に帰属。
⇒同時に会社が建設のために負担した債務は、機構が引受け
(会社は貸付料支払という形で機構を通して債務を返済)
- (3) 料金の額は、貸付料及び会社の維持管理費用を料金徴収期間内に償うよう設定。
- (4) 料金徴収期間満了日は、民営化から45年を上限。道路資産は、満了後に道路管理者に帰属（無料開放）。

IV 日本道路公団等民営化関係法施行法

- (1) 供用中の高速道路
既に供用中の高速道路は、事業範囲とする会社が管理・料金徴収を実施。
- (2) 建設中・調査中の高速道路
 - ① 民営化後原則として4月以内に、国土交通大臣が会社と協議して、会社が建設を行うべき高速道路を指定（複数の会社との協議制）。
 - ② 社会資本整備審議会の意見を聴いた上で、建設を行うことができない理由が正当なものであると認めるときは、指定できない。
 - ③ 民営化後原則として6月以内に、会社及び機構は、協定を締結し、それぞれ国土交通大臣の事業許可、業務実施計画認可を受けなければならない。

【道路関係四公団民営化に関するこれまでの経緯】

<平成13年>

12月19日 「特殊法人等整理合理化計画」を閣議決定

<平成14年>

12月6日 道路関係四公団民営化推進委員会、総理に意見書を提出

12月12日 道路関係四公団民営化に関する政府与党申し合わせ

<平成15年>

4月12日 「高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律」が成立(新直轄方式による高速自動車国道整備を導入)

12月22日 第5回 道路関係四公団民営化に関する政府・与党協議会
(民営化の基本的枠組みを決定)

- ・道路の建設・管理・料金徴収等を行う会社と、資産・債務の保有と債務返済を行う機構を設立
- ・道路公団は3社に分割
- ・債務を民営化後45年以内に返済し、無料開放
- ・高速自動車国道の有料残事業費を10.5兆円に縮減、管理コストを3割縮減
- ・抜本的見直し区間(5区間143km)を設定
- ・高速自動車国道料金を平均1割程度引き下げ
- ・会社の自主性を尊重した新規建設(事業中区間の協議制、新規区間の申請主義)

12月25日 第1回 国土開発幹線自動車道建設会議
・27区間699kmを新直轄方式に移行

<平成16年>

6月2日 道路関係四公団民営化関係4法案成立、6月9日公布・一部施行

<平成17年>

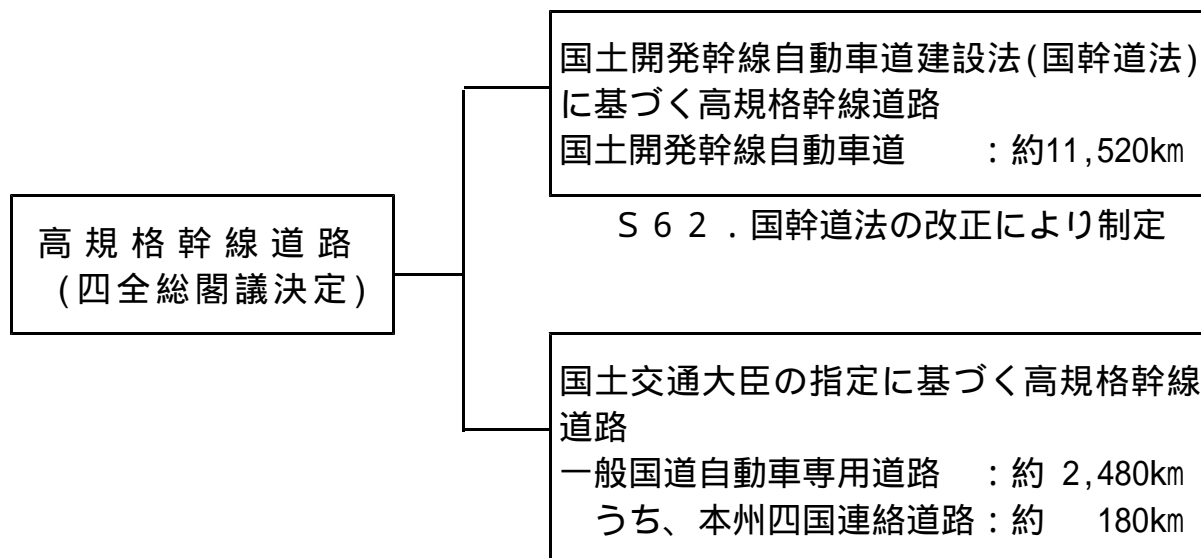
10月1日 高速道路株式会社(6社)と独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が設立

国土開発幹線自動車道(国幹道)の整備について

1. 高規格幹線道路の定義

高規格幹線道路は、高速交通サービスを確保するために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路をいう。

2. 高規格幹線道路の整備体系



- (1) 国幹道は、高規格幹線道路網14,000kmの枢要部分を構成し、地域の連携と交流を促進し、地域の発展を支える基本的な施設として、多軸型国土構造を形成する上で欠くことのできないもの。
- (2) 空港、港湾と有機的に連携し、人、物、情報の流れを効率化することにより、国際化に対応した我が国の経済構造の改革を進める上でも重要な役割を果たす。

3. 国幹道整備の法律体系

国幹道に関する計画法である国幹道法、管理法である高速自動車国道法、有料道路整備のための法律である道路整備特別措置法(以下「特措法」という)、高速道路株式会社法(以下「会社法」という。)及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(以下「機構法」という。)の手続きの流れ並びに相互の関連は次の表のとおりとなっている。

国土開発幹線自動車道の法的手続



(参考) 各高速道路株式会社からの意見

東日本高速道路株式会社	
今後の高速道路建設について	
<p>東日本高速道路株式会社は、今後の会社の実施する高速道路建設について試算、検討した結果、別紙¹の区間等を建設する意向があることを報告します。</p> <p>なお、事業実施については、以下のとおり意見を申し添えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新設区間の債務引渡し額、計画管理費などについては協定締結までに精査が必要であること。 ・ 5年以内の供用を目途に直轄事業として整備が進められている仙台北部道路(利府しらかし台IC～富谷IC間)については、利用者の利便性や効率的な道路管理などの観点から、将来、東日本高速道路株式会社で有料道路として建設・管理を行うことが適切であること。 	

別紙¹

高速自動車国道(新設)

路線名	区間	延長(km)
北海道縦貫自動車道 函館名寄線	大沼～国縫	6.8
北海道横断自動車道 黒松内釧路線	余市～小樽JCT	2.4
	夕張～十勝清水	8.1
日本海沿岸東北自動車道	中条～荒川	1.0
東北中央自動車道 相馬尾花沢線	南陽高畠～山形上山	2.4
常磐自動車道	常磐富岡～亘理	8.3
東関東自動車道 千葉富津線	君津～富津中央	9
東関東自動車道 水戸線	三郷南～高谷JCT	1.6
	鉾田～茨城JCT	1.7
北関東自動車道	伊勢崎～岩舟JCT	3.9
	宇都宮上三川～友部	4.1
合計		41.2

高速自動車国道(改築)

路線名	区間	延長(km)
東北横断自動車道 いわき新潟線	いわきJCT～いわき三和	4
	差塩PA～郡山東	2.3
関越自動車道 上越線	豊田飯山～信濃町	9
合計		3.6

上記のほか、現行整備計画に位置付けられている改築箇所がある。

一般有料道路（新設）

路線名	区間	延長 (km)
一般国道 16 号（横浜横須賀道路）	佐原～馬堀海岸	4
一般国道 468 号（横浜横須賀道路）	釜利谷 JCT～戸塚	9
一般国道 468 号（首都圏中央連絡自動車道）	八王子北～あきる野	0.4
	鶴ヶ島 JCT～久喜白岡 JCT	2.8
	つくば～つくば JCT	4
	つくば牛久～江戸崎	1.8
一般国道 468 号（東京湾横断・木更津東金道路）	木更津 JCT～東金	5.0
合計		11.3

一般有料道路（改築）

路線名	区間	延長 (km)
一般国道 16 号（横浜横須賀道路）	釜利谷 JCT～並木	4
一般国道 126 号（千葉東金道路）	東金～松尾横芝	1.6
合計		2.0

上記のほか、現行事業許可に位置付けられている改築箇所がある。

中日本高速道路株式会社

中日本高速道路株式会社が建設をおこなうべき路線及び区間について

標記について、検討を行いました結果、別紙のとおり意見を取りまとめましたので提出します。

(別紙)

1. 今後の高速道路の建設については、以下の2. についての取り組みが必要と考えているところであるが、国において検討がなされ所要の措置がとられることを期待し、別添²の全区間及び新規の首都圏中央連絡自動車道(西久保～海老名南)について、有料道路ネットワークの連続性、リダンダンシィ、費用対効果、工事等の進捗状況ならびに償還の見通し等を総合的に勘案した結果、引き続き、弊社において建設していくこととしたい。

2. (1) 第二東海自動車道(海老名南～御殿場)について

当該区間の整備効果を有効に発揮させるため、また、償還を確実なものとするため、首都圏側の受け皿となる首都圏中央連絡自動車道(新湘南バイパス以東区間)を当該区間の完成までに完成させること

(2) その他取り組みが必要と考えられる事項について

暫定2車線区間の4車線化について

交通安全向上の観点から暫定2車線全区間(4車化事業中の区間を除く)について4車線化が必要であると考えられるが、別添の全区間の建設と併せて会社で全てを実施することは、償還の確実性の観点から困難であることに鑑み、4車線化の今後の整備方針について検討を行い、所要の措置を講じること

スマートインターチェンジについて

お客様サービスの向上、関連事業の発展に資するスマートインターチェンジの設置は積極的に推進する必要があると考えられるが、別添の全区間の建設と併せて会社で全てを実施することは、償還の確実性の観点から困難であることに鑑み、今後必要となる制度について検討を行い、所要の措置を講じること

全国路線網に含まれる一般有料道路の料金について

当該道路は高速自動車国道との一体的な利用がなされているが、高速自動車国道より料金レベルが高い等のサービス内容の格差がある。そのため、お客様サービス向上の観点から、格差是正を図る必要があると考えられるが、別添の全区間の建設と併せて、格差是正を全て実施することは、償還の確実性の観点から困難であることに鑑み、今後必要となる対応方針について検討を行い、所要の措置を講じること

別添 2

高速自動車国道

路線名	区 間
東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷
第二東海自動車道	海老名南 J C T ～ 豊田東 J C T
中部横断自動車道	吉原 J C T ～ 富沢 六郷～南アルプス
近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南～高針 J C T
近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市 J C T ～ 甲賀土山
近畿自動車道 紀勢線	紀伊長島～大宮大台
近畿自動車道 敦賀線	小浜～敦賀 J C T

上記の他、現行整備計画に位置付けられている改築箇所がある。

一般有料道路

路線名	区 間
一般国道 1 号 新湘南バイパス	茅ヶ崎海岸～大磯
一般国道 4 6 8 号 首都圏中央連絡自動車道	海老名北～あきる野

上記の他、現行事業許可に位置付けられている改築箇所がある。

西日本高速道路株式会社

西日本高速道路株式会社が建設を行うべき路線及び区間について

標記について検討を行った結果、別紙³のとおり当社が建設を行うべき路線・区間についてとりまとめましたので提出いたします。

なお、事業実施については、以下のとおり意見を申し添えます。

- ・ 新設区間の完成時期、債務引受額、管理費など適切な事業運営が可能となる協定の締結が必要である。
- ・ 新設事業（会社が実施する建設区間）について、用地取得及び文化財調査は、全体工程に及ぼす影響が大きく地元自治体などの確実な協力を得られることが不可欠である。
- ・ 特に、抜本の見直し区間については、コスト削減を行いつつ効率的な事業運営を図るため、新設事業と地域計画及び関連する道路などとの十分な調整及び相互協力が必要である。

会社が建設を行うべき路線・区間について

高速自動車国道

路線名	区間
近畿自動車道 名古屋神戸線	甲賀土山～大津 J C T
近畿自動車道 名古屋神戸線	大津 J C T～城陽
近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽～八幡
近畿自動車道 名古屋神戸線	八幡～高槻第一 J C T
近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一 J C T～神戸 J C T
近畿自動車道 紀勢線	みなべ～田辺
近畿自動車道 敦賀線	小浜西～小浜
中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮～山崎 J C T
山陰自動車道 鳥取益田線	宍道 J C T～出雲
四国横断自動車道 阿南中村線	徳島東～徳島 J C T
四国横断自動車道 阿南中村線	徳島～徳島 J C T～鳴門 J C T
東九州自動車道	北九州 J C T～豊津
東九州自動車道	椎田南～宇佐
東九州自動車道	津久見～佐伯
東九州自動車道	門川～西都
その他改築事業	守口 J C T、その他現行整備計画に位置付けられている改築箇所

阪神高速道路(株)と施行分担により実施

一般有料道路

路線名	区間
一般国道 1号 第二京阪道路	枚方東～門真 J C T
一般国道 1号 第二京阪道路(洛南連絡道路)	巨椋池 T B～巨椋池
一般国道 4 7 8号 京都縦貫自動車道	沓掛～大山崎 J C T
一般国道 4 9 7号 佐世保道路	佐世保～佐世保みなと
その他改築事業	その他現行事業許可に位置付けられている改築箇所

(参考) 基本計画における建設主体

区分	現行建設主体	今後建設主体	区間数
新直轄単独区間 (事業中)	国土交通大臣	国土交通大臣(変更せず)	8区間
	日本道路公団	国土交通大臣	3区間 ¹
	国土交通大臣又は 日本道路公団	国土交通大臣	1区間 ¹
有料単独区間 (供用中及び事業中)	日本道路公団	日本高速道路株式会社	107区間
	日本道路公団	日本高速道路株式会社又は 日本高速道路株式会社	5区間
有料区間及び新 直轄区間の両方を 含む区間	日本道路公団	国土交通大臣又は 日本高速道路株式会社	3区間 ¹
	国土交通大臣又は 日本道路公団	国土交通大臣又は 日本高速道路株式会社	8区間
未整備計画区間 及び整備計画済み 区間の両方を含む 区間	日本道路公団	国土交通大臣又は会社	8区間
	国土交通大臣又は 日本道路公団	国土交通大臣又は会社	5区間
未整備計画区間	日本道路公団	国土交通大臣又は会社	35区間
合 計			183区間 ² (175区間)

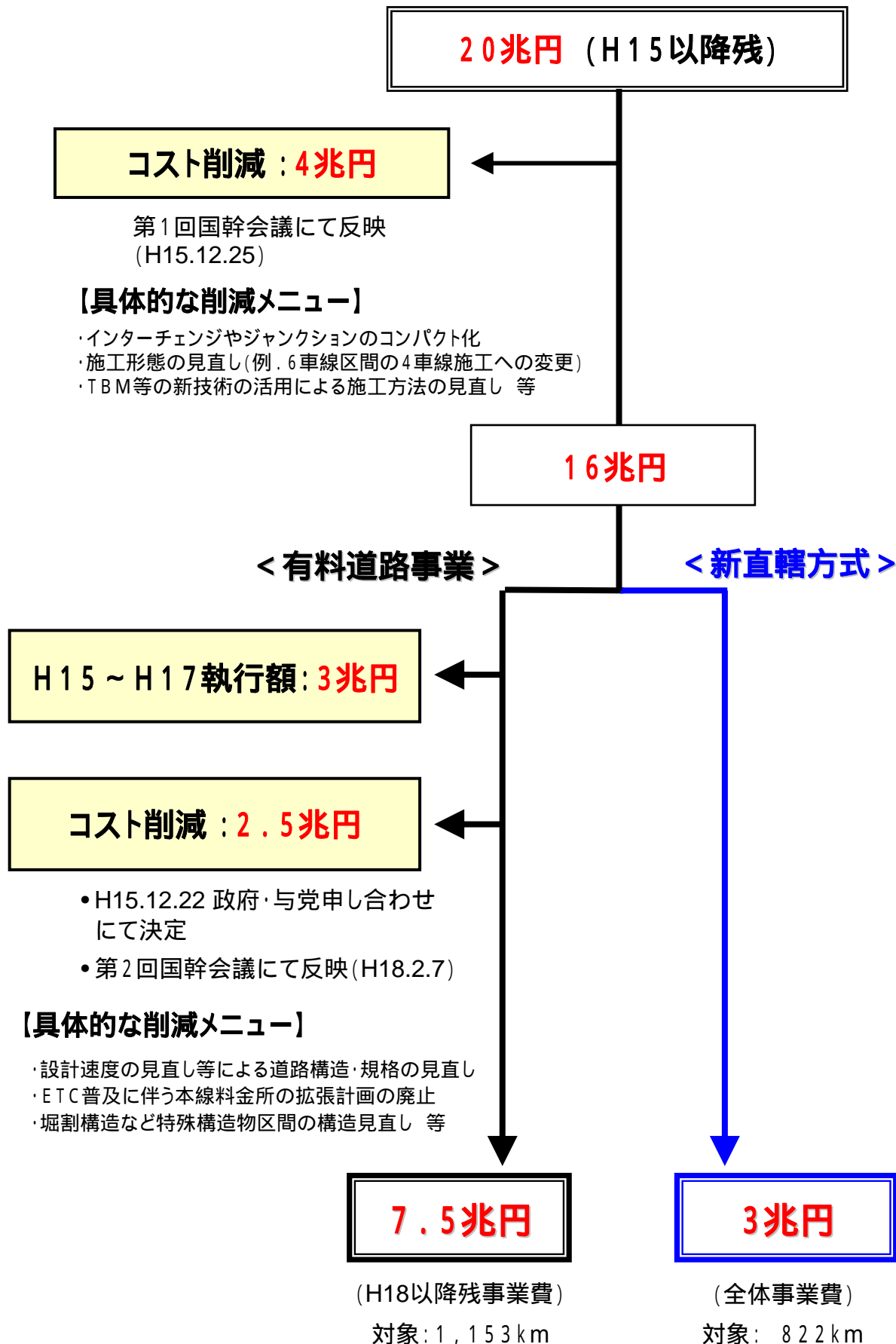
注) 「会社」とは、高速道路株式会社法(平成十六年法律第九十九号)第1条に規定する会社。

1 今次国幹会議で新たに新直轄方式に切り替わる区間。

2 下段()は、今次国幹会議にて建設主体を変更する区間。

コスト削減について

【コスト削減と事業費のイメージ】



【高速自動車国道（会社整備区間）の更なるコスト削減の概要】

1. 新規路線における構造・規格の見直し		
項目	代表的なメニュー	削減額(億円)
構造・規格の見直し	・設計速度の見直し等による道路の構造・規格の見直し ・暫定施工時の道路幅員の縮小	4,050
特殊構造物区間の構造の見直し	・堀割構造など特殊構造物区間の構造の見直し	580

2. 大規模改築事業等の見直し		
項目	代表的なメニュー	削減額(億円)
大規模改築事業の見直し	・ETC普及に伴う本線料金所の拡張計画の廃止 ・情報板の活用によるSA・PAの駐車場の拡張計画の廃止 ・最新の施工技術を踏まえた追加的な軟弱地盤対策等の見直し	6,920
連絡等施設の段階的整備	・代替機能が確保されるジャンクション整備の一部方向の先送り	490

3. 技術開発等に伴う事業費見直し		
項目	代表的なメニュー	削減額(億円)
調査設計技術の精度向上に伴うコスト削減	・調査や設計技術の向上に伴い、必要事業費の見積もりの精度向上等を図ることによるコスト削減	4,880
技術基準の見直し、技術開発	・技術基準の見直しや新技術の開発に伴うコスト削減	440

4. 積算・契約方法の見直し		
項目	代表的なメニュー	削減額(億円)
民間企業における例を参考にした新たな契約方式の採用	・技術提案型合意方式などの新しい発注方式の採用や入札時VE方式の拡大	2,720
最新の施工技術を反映させた積算の採用等	・最新の施工技術による工事費削減効果を反映した積算の採用	2,170

5. 事業区分等の見直し		
項目	代表的なメニュー	削減額(億円)
事業区分等の見直し	・ジャンクション部分の事業区分の見直し ・料金徴収施設や休憩施設の負担区分の見直し	2,470

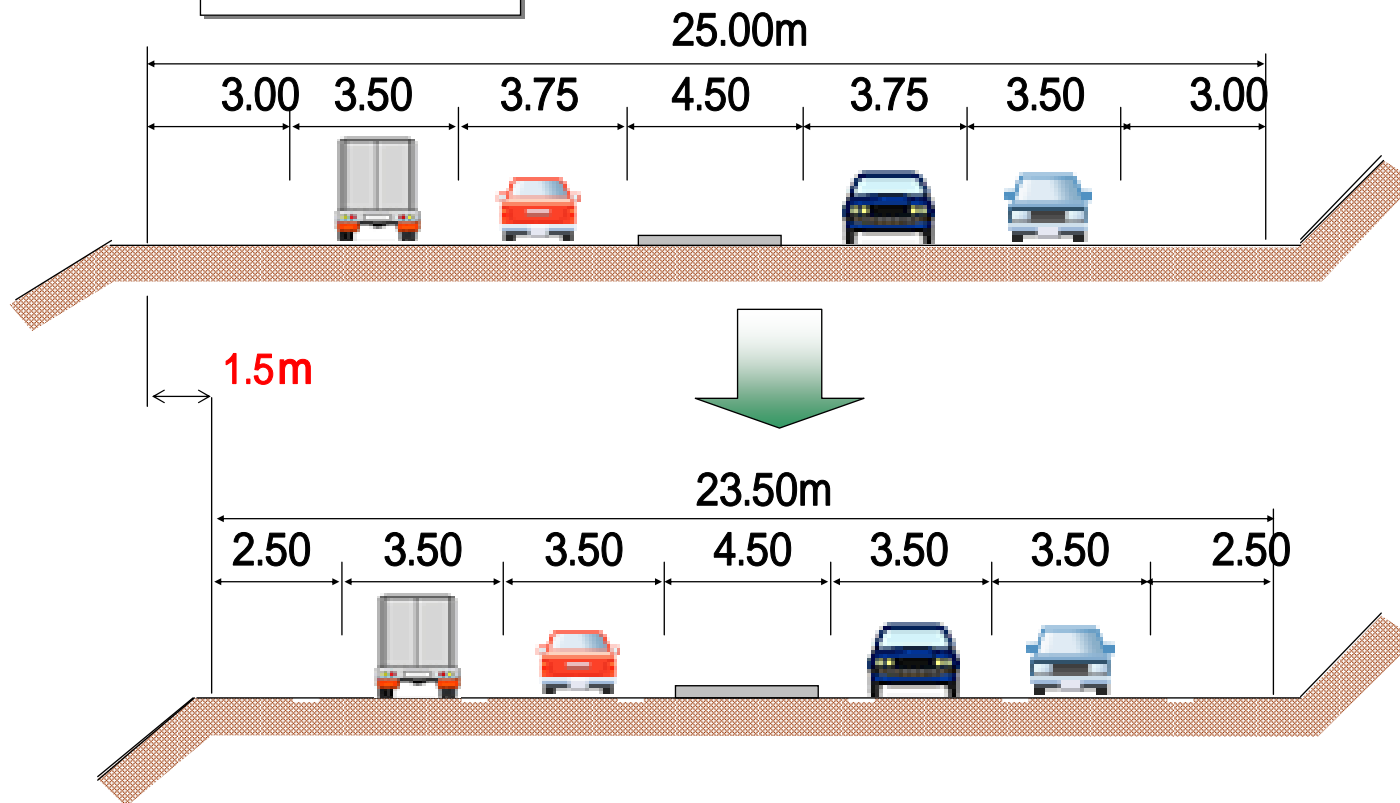
〔 計 24,720 〕

コスト削減事例

削減項目	構造・規格の見直し
代表的なメニュー	設計速度の見直し等による道路の構造・規格の見直し 【例・第二東名・第二名神の暫定施工時の幅員を縮小 約1,200億円の削減】

第二東名神の暫定施工時の幅員を縮小することによって工事費の削減

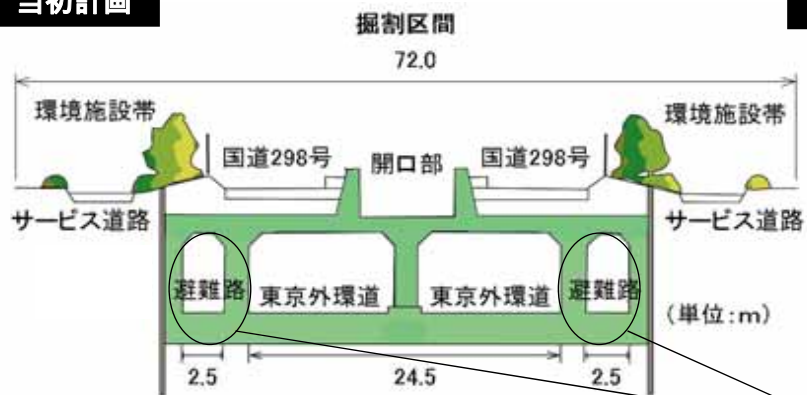
土工部の例



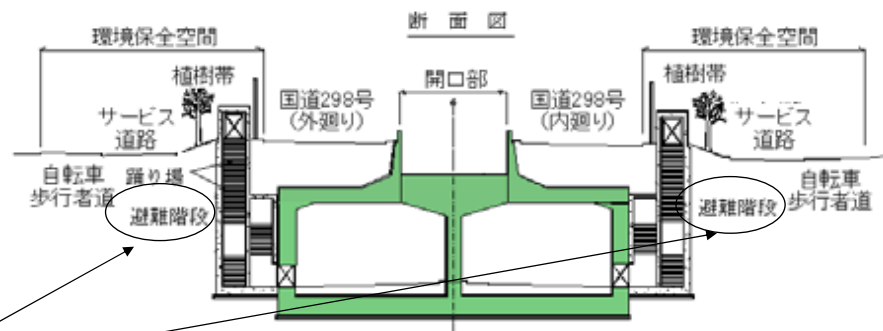
コスト削減事例

削減項目	特殊構造物区間の構造の見直し
代表的なメニュー	掘割構造など特殊構造物区間の構造見直し 【例・東京外環の半地下構造区間の避難通路を非常階段に構造変更 約200億円の削減】

当初計画



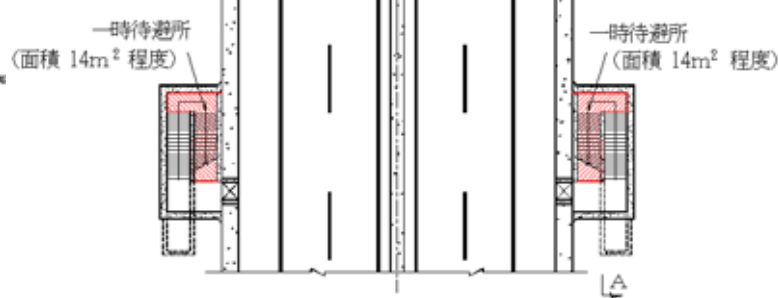
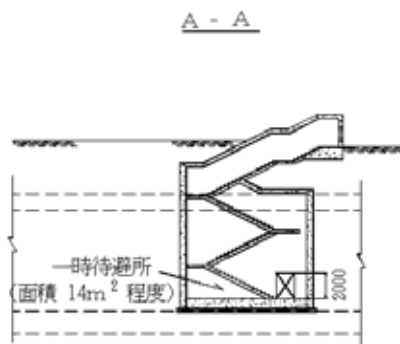
見直し



見直し

半地下構造区間の避難通路を
400m毎の非常階段に構造変更
することによるコスト削減

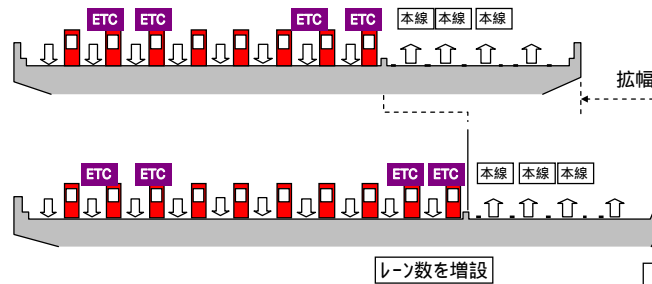
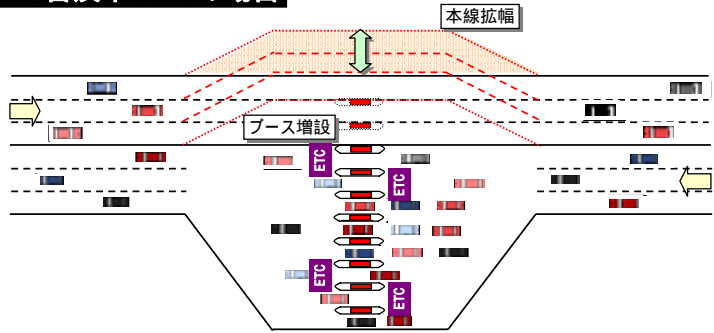
避難階段及び一時待避所イメージ



コスト削減事例

削減項目	大規模改築事業の見直し
代表的なメニュー	ETC普及に伴う本線料金所の拡張計画の廃止 【例：近畿道八尾本線料金所 約40億円の削減】

ETC普及率50%の場合

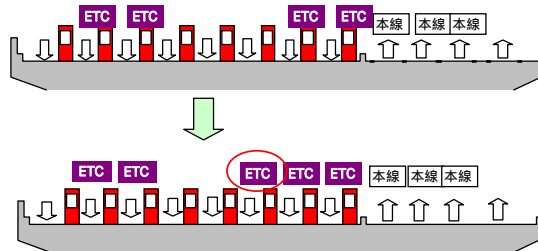
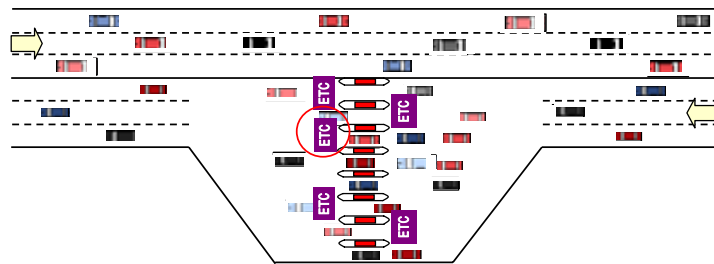


ETCの普及により、ETCレーンを増設することで、本線料金所の拡幅計画を廃止し、削減を図る。

【必要ブース数】		
ETC普及率	50%	70%
ETCレーン	4レーン	5レーン
一般レーン	6レーン	3レーン
計	10レーン	8レーン

2レーンの削減

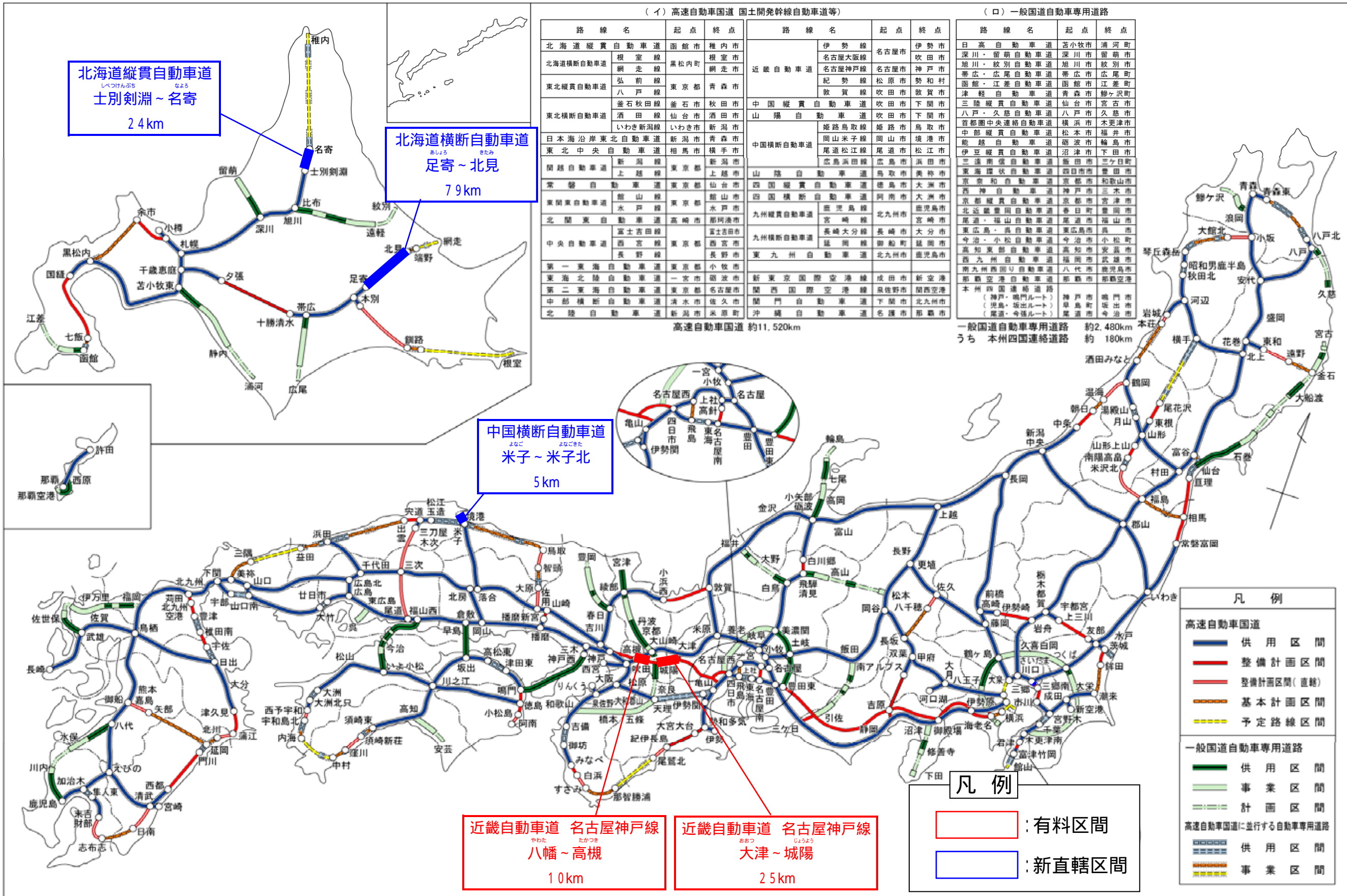
ETC普及率70%の場合



【参考】1ブースあたり処理能力
一般料金所 230台/h
ETC料金所 800台/h
< 処理能力が約3.5倍増 >

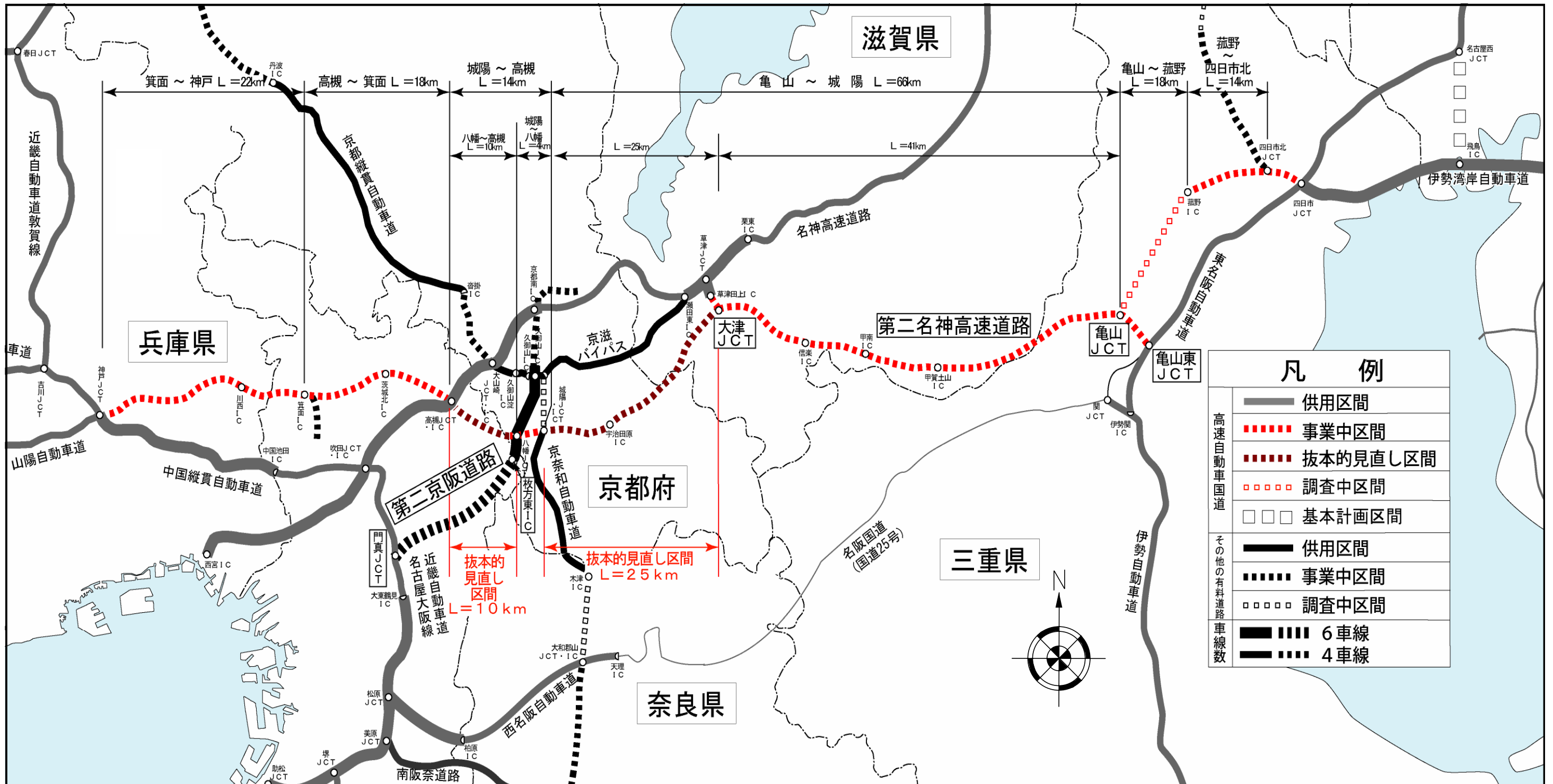
「抜本の見直し区間」について

高規格幹線道路網図



平成18年2月7日

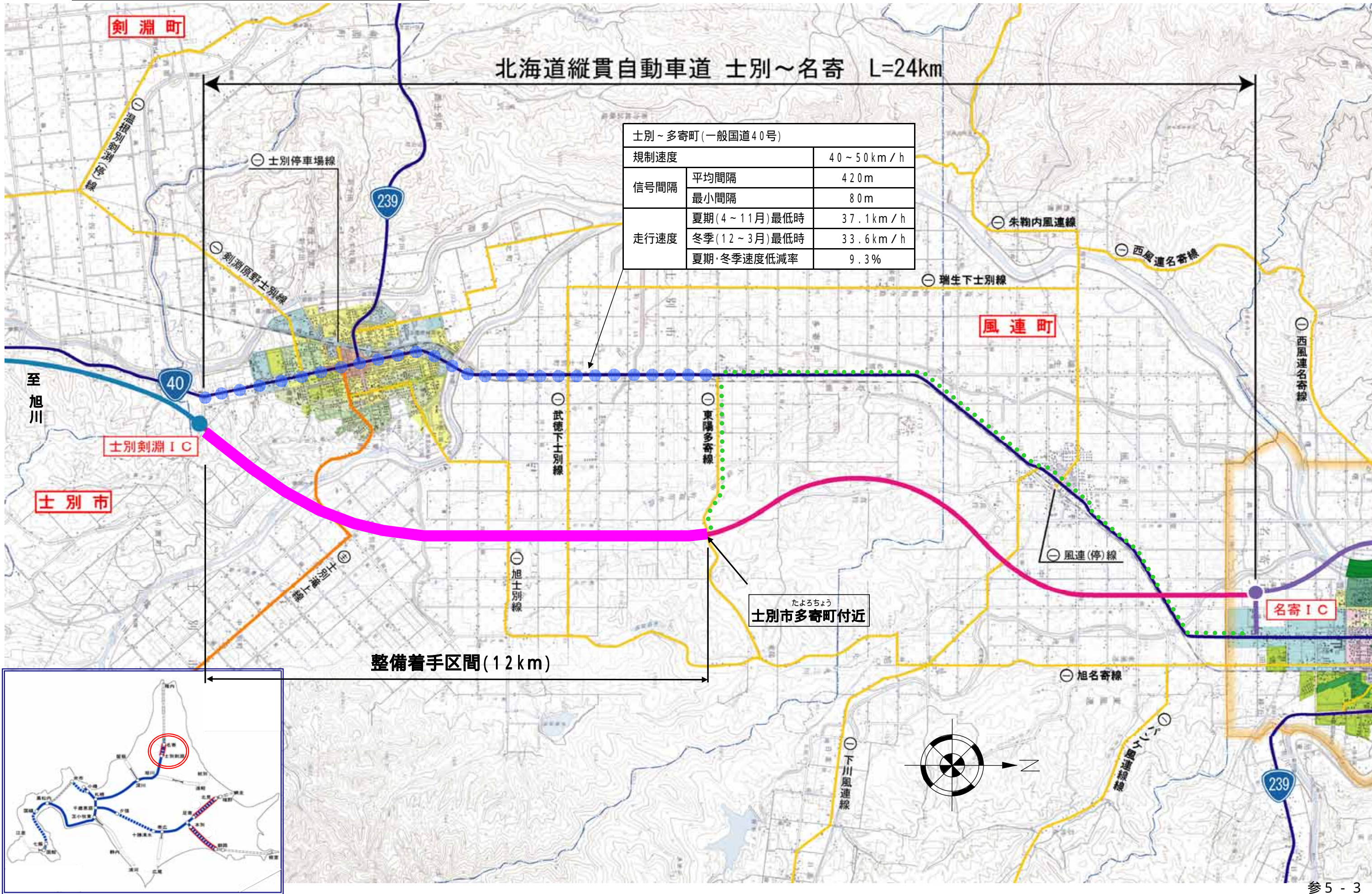
近畿自動車道名古屋神戸線(大津～城陽・八幡～高槻)



北海道縦貫自動車道 士別～名寄

北海道縦貫自動車道 士別～名寄 L=24km

士別～多寄町(一般国道40号)		
規制速度	40～50km/h	
信号間隔	平均間隔	420m
	最小間隔	80m
走行速度	夏期(4～11月)最低時	37.1km/h
	冬季(12～3月)最低時	33.6km/h
	夏期・冬季速度低減率	9.3%



整備着手区間(12km)

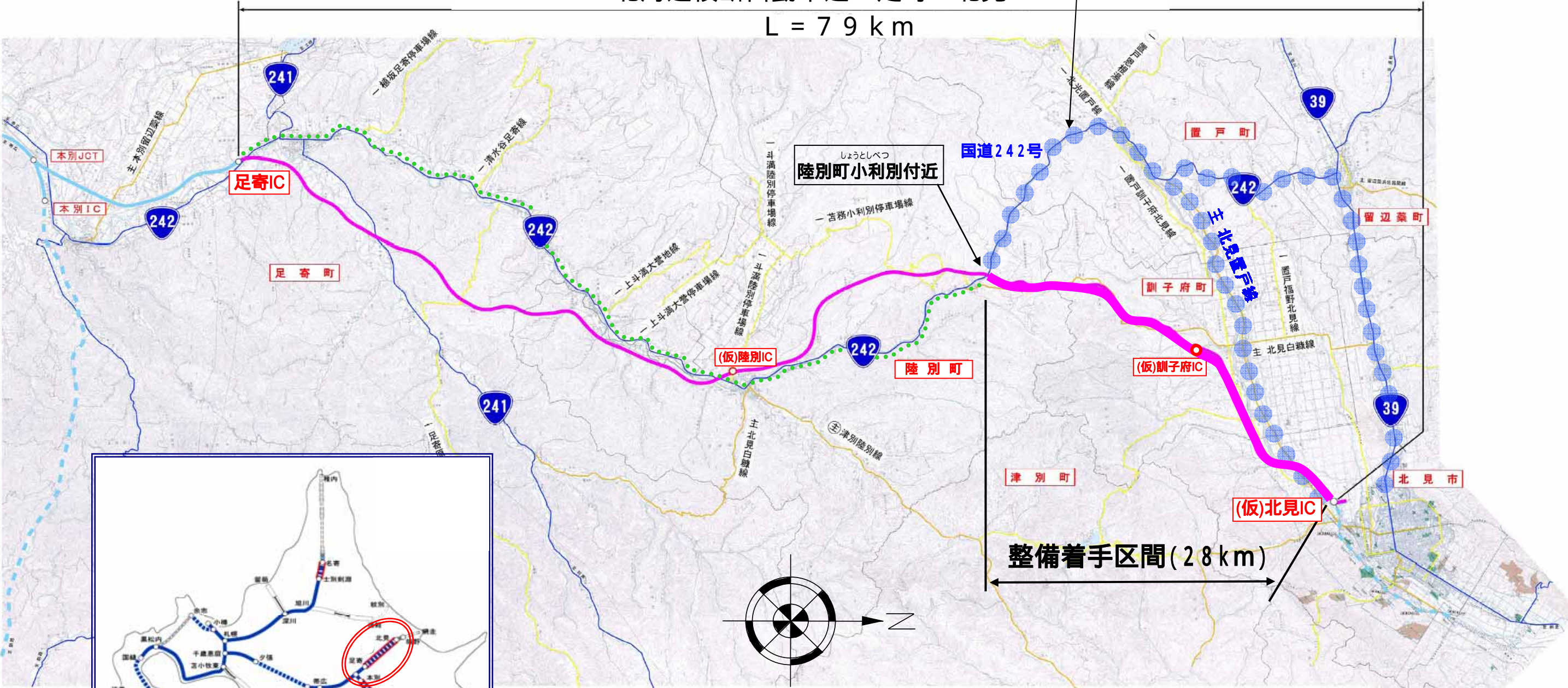
たよるちよう 士別市多寄町付近

北海道横断自動車道 足寄～北見

陸別町 小利別～北見 (一般国道242号～北見置戸線)		
現道の区間延長 (高速と比べた延長増と所要時間増)	40.5 km (約13km、約23分)	
規制速度	40～60 km/h	
道路線形	曲線半径150m以下の平面線形	2箇所
	5%以上の縦断勾配	6箇所

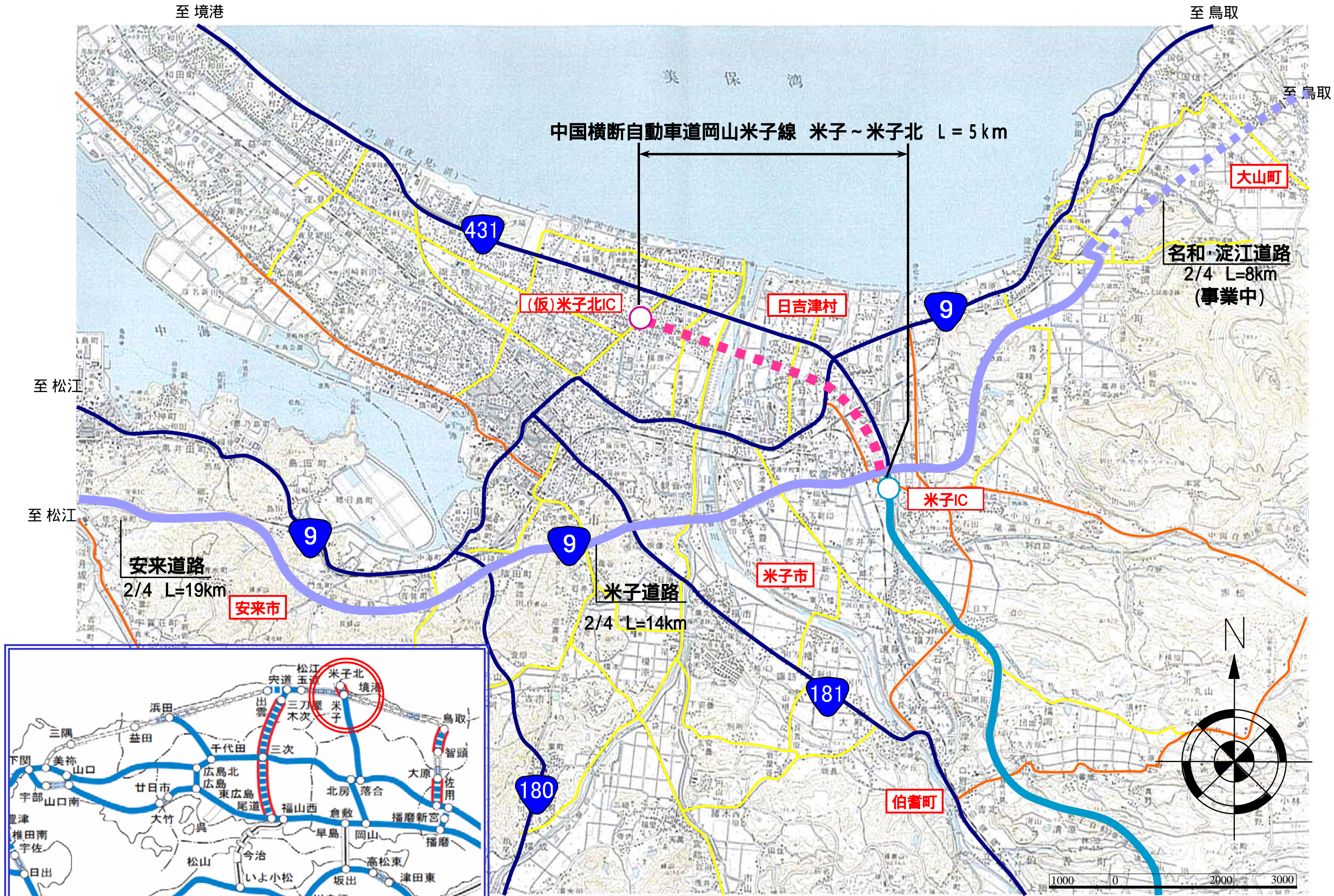
曲線半径150m、縦断勾配5%は、設計速度60km/h時の最低値

北海道横断自動車道 足寄～北見
L = 79 km



整備着手区間(28 km)

中国横断自動車道岡山米子線 米子～米子北



高速自動車国道（会社整備区間）の債務返済見通し

現在、日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」）と東日本・中日本・西日本高速道路株式会社（以下「会社」）において協定締結に向けた協議を実施中であり、本資料は、現時点において機構及び会社が想定している前提条件を基に、高速自動車国道についての債務返済見通しを試算したものである。

今回の基本計画及び整備計画の変更（会社整備区間の選定、2.5兆円のコスト削減）を踏まえると、以下の前提条件のもとで、高速自動車国道の債務を民営化後45年以内で返済することが可能である。

< 債務返済見通し試算にあたっての前提条件 >

1. 機構

民営化時点（平成17年10月1日）における機構の債務残高（高速自動車国道分）は約24.2兆円（精査中）、（有利子債務約22.3兆円（精査中）、出資金約1.8兆円（精査中））
四捨五入の関係で端数が合わない。

将来の調達コストは次のとおり。（会社も同率）

（平成18年度：2.34%、平成19年度：3.00%、平成20年度：3.50%、平成21年度以降：4.00%）

2. 会社

毎年度の料金収入は、国土交通省が算出した交通需要推計値（中位ケース）の伸びと新規供用による延長の伸びを踏まえ、現行の料金体系・料金水準・割引制度をもとに算出。

ETC利用率は、平成18年度期首70%、平成32年度期首90%。

計画管理費は、平成17年度までに達成した3割コスト削減（対平成14年度予算）を踏まえつつ、新規供用による延長増や経年的な老朽化に伴い必要となる経費を計上。

建設費は、平成 18 年度以降の残事業費約 7.4 兆円。これに、平成 17 年度末契約済工事の平成 18 年度以降支出額約 0.8 兆円をあわせて約 8.2 兆円で試算。なお、投資パターンは、協定締結を受けて確定するものであるが、機構の有利子債務残高が民営化時点を上回らないような想定値を計上。

第二名神の「抜本的見直し区間」は、主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めてその着工について判断することとしている。(なお、当該区間を着工した場合に、45 年以内の債務返済を確認するため、当該区間の残事業費も含めて算出している)

修繕費は、平成 17 年度までに達成した 3 割コスト削減(対平成 14 年度予算)を踏まえつつ、新規供用による延長増に伴う経費、経年的な老朽化に伴う新たな更新経費を計上。

また、災害復旧費については、過去 10 年間の全国平均(18 億円/年)の 5 年分を 5 年ごとに計上。

機構への毎年度の引渡し債務については、現時点における会社の想定値を計上。

高速自動車国道の債務返済見通しの試算(日本高速道路保有・債務返済機構)

(単位:10億円)

年数	年度	債務残高(期首)			会社からの引受 債務 ^(注2)	収入	支出
		有利子債務 ^(注1)	出資金	計		貸付料等 ^(注3)	支払利息等 ^(注4)
1	18	21,829	1,847	23,676	179	1,355	431
2	19	21,084	1,847	22,930	327	1,370	408
3	20	20,448	1,847	22,295	563	1,398	410
4	21	20,024	1,847	21,870	479	1,418	434
5	22	19,518	1,847	21,365	458	1,425	465
6	23	19,016	1,847	20,862	725	1,428	476
7	24	18,787	1,847	20,634	1,717	1,429	465
8	25	19,541	1,847	21,387	157	1,450	620
9	26	18,868	1,847	20,715	1,426	1,447	597
10	27	19,444	1,847	21,291	1,169	1,477	671
11	28	19,808	1,847	21,654	448	1,439	748
12	29	19,564	1,847	21,411	309	1,450	776
13	30	19,199	1,847	21,046	2,137	1,458	711
14	31	20,590	1,847	22,437	179	1,486	853
15	32	20,136	1,847	21,983	2,296	1,492	755
16	33	21,695	1,847	23,542	113	1,500	902
17	34	21,211	1,847	23,058	105	1,498	885
18	35	20,703	1,847	22,549	107	1,502	865
19	36	20,172	1,847	22,019	108	1,496	845
20	37	19,629	1,847	21,476	108	1,491	824
21	38	19,070	1,847	20,917	118	1,489	801
22	39	18,500	1,847	20,347	109	1,494	779
23	40	17,894	1,847	19,741	110	1,487	754
24	41	17,272	1,847	19,119	110	1,487	729
25	42	16,625	1,847	18,472	111	1,484	703
26	43	15,955	1,847	17,802	120	1,484	676
27	44	15,268	1,847	17,114	111	1,472	649
28	45	14,556	1,847	16,402	111	1,466	621
29	46	13,822	1,847	15,668	111	1,460	592
30	47	13,065	1,847	14,911	112	1,457	561
31	48	12,281	1,847	14,127	121	1,447	529
32	49	11,484	1,847	13,331	112	1,438	498
33	50	10,655	1,847	12,502	112	1,428	464
34	51	9,803	1,847	11,650	112	1,426	430
35	52	8,920	1,847	10,766	112	1,412	394
36	53	8,014	1,847	9,860	121	1,409	357
37	54	7,083	1,847	8,930	112	1,404	321
38	55	6,112	1,847	7,958	112	1,403	282
39	56	5,102	1,847	6,949	112	1,392	241
40	57	4,063	1,847	5,910	112	1,384	199
41	58	2,990	1,847	4,837	121	1,380	156
42	59	1,887	1,847	3,734	111	1,382	112
43	60	728	1,847	2,575	111	1,374	66
44	61	0	1,378	1,378	111	1,370	62
45	62	0	181	181	55	250	14
46	63	0	0	0			

注1) 民営化時点(H17.10.1)の機構の債務残高は、241,940億円(有利子債務223,470億円、出資金18,470億円)(精算中)

注2) 第二名神の「抜本的見直し区間」は、主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めてその着工について判断することとしている。(なお、当該区間を着工した場合に、45年以内の債務返済を確認するため、当該区間の残事業費も含めて算出している)

注3) 貸付料等には連結料・占用料に伴う収入を含む

注4) 支払利息等には機構の管理費・納付消費税を含む

高速自動車国道の債務返済見通しの試算(東日本・中日本・西日本高速道路株式会社 合計)

(単位:10億円)

年数	年度	料金収入	計画管理費			貸付料 支払い	新たな資産形成にかかる支出 ^(注1)				機構への 引渡し債務
			維持管理費	業務管理費	一般管理費		建設費 ^(注2)	修繕費		災害復旧費	
								うち新たな 更新経費			
1	18	1,728	160	108	107	1,352	654	73	0	9	179
2	19	1,743	159	109	108	1,367	817	77	0	0	327
3	20	1,771	158	110	108	1,395	829	69	0	0	563
4	21	1,794	157	112	111	1,415	840	67	0	0	479
5	22	1,815	163	113	116	1,422	901	71	0	0	458
6	23	1,824	167	114	117	1,426	935	74	3	9	725
7	24	1,839	177	115	120	1,427	910	80	7	0	1,717
8	25	1,861	177	116	121	1,447	717	83	10	0	157
9	26	1,865	182	117	123	1,444	792	88	12	0	1,426
10	27	1,901	183	118	126	1,474	720	90	14	0	1,169
11	28	1,865	185	118	127	1,436	556	93	16	9	448
12	29	1,878	186	118	126	1,447	487	96	17	0	309
13	30	1,890	190	119	126	1,455	572	100	19	0	2,137
14	31	1,922	192	119	127	1,484	278	101	20	0	179
15	32	1,932	196	120	127	1,489	370	104	22	0	2,296
16	33	1,940	196	120	127	1,497	0	104	22	9	113
17	34	1,939	196	120	127	1,495	0	105	22	0	105
18	35	1,942	197	120	126	1,499	0	107	23	0	107
19	36	1,936	197	120	126	1,493	0	108	24	0	108
20	37	1,935	197	120	129	1,488	0	108	25	0	108
21	38	1,933	198	120	129	1,487	0	109	25	9	118
22	39	1,937	198	120	129	1,491	0	109	25	0	109
23	40	1,931	198	119	129	1,484	0	110	26	0	110
24	41	1,929	199	119	127	1,484	0	110	26	0	110
25	42	1,928	199	119	128	1,481	0	111	27	0	111
26	43	1,926	199	119	127	1,481	0	111	27	9	120
27	44	1,914	199	119	126	1,469	0	111	27	0	111
28	45	1,907	199	119	125	1,463	0	111	27	0	111
29	46	1,899	199	119	124	1,457	0	111	27	0	111
30	47	1,897	199	119	125	1,454	0	112	28	0	112
31	48	1,885	199	119	124	1,444	0	112	28	9	121
32	49	1,878	199	119	125	1,435	0	112	28	0	112
33	50	1,871	199	118	129	1,425	0	112	28	0	112
34	51	1,869	199	118	129	1,423	0	112	28	0	112
35	52	1,857	199	118	130	1,409	0	112	28	0	112
36	53	1,850	199	118	127	1,406	0	112	28	9	121
37	54	1,843	199	118	126	1,401	0	112	28	0	112
38	55	1,842	198	118	126	1,400	0	112	28	0	112
39	56	1,830	198	118	125	1,389	0	112	28	0	112
40	57	1,824	198	118	127	1,381	0	112	28	0	112
41	58	1,817	198	117	125	1,377	0	112	28	9	121
42	59	1,816	198	117	121	1,379	0	111	28	0	111
43	60	1,804	198	117	118	1,371	0	111	28	0	111
44	61	1,798	198	117	116	1,367	0	111	28	0	111
45	62	447	49	29	117	250	0	55	7	0	55
46	63										

(注1) 建設中の一般管理費・金利を含む

(注2) 建設費には、新設・改築費、新設・改築に係る建設中の一般管理費・金利が含まれる

第二名神の「抜本的見直し区間」は、主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めてその着工について判断することとしている。(なお、当該区間を着工した場合に、45年以内の債務返済を確認するため、当該区間の残事業費も含めて算出している)