

5. 高速道路の公的助成

日本道路公団 (高速自動車国道)

金利の急激な上昇などの経済変動等が生じた場合においても、過度な負担を利用者に課さないようにしつつ、適正な料金水準を維持し、円滑な償還を図るため、公的助成を実施 (H13まで)

(1) 公的助成制度の推移

S31 補助金方式

S34 資金コスト制度を導入 (出資金を供与、資金コストは6%)

S58 東北横断道等4道に資金コスト3%制度を導入

(資金コスト3%の対象道路は、H11までに13道に拡大(注))

H11 13道以外の道路にも一定期間(概ね10年程度)資金コスト3%制度を導入

H14 公的助成を中止

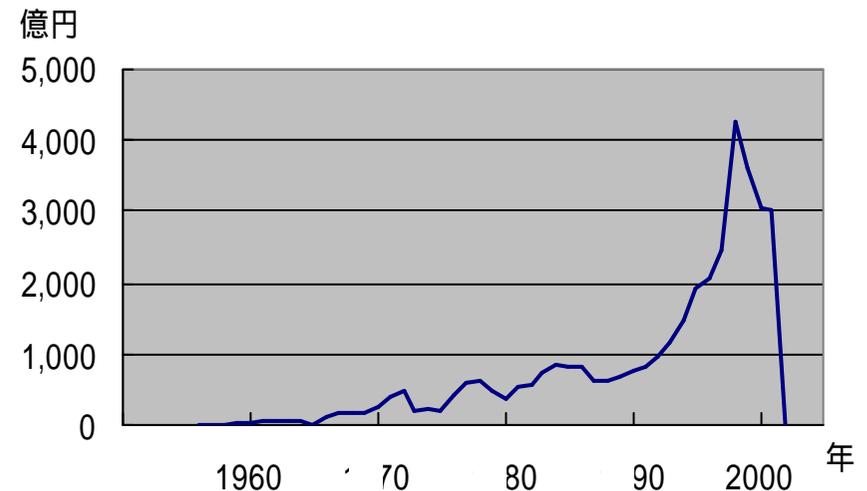
(2) 9,342kmの建設費内訳

	事業費 (兆円)	比率 (%)
13道 (注)	15.5	32
その他道	33.1	68
合計	48.6	100

注) 資金コスト3%の道路 (13道)

北海道縦貫道、北海道横断道、東北横断道、
日本海沿岸東北道、東北中央道、東海北陸道、
中部横断道、中国横断道、四国縦貫道、四国横断道、
九州横断道、東九州道、沖縄道

(3) 公的助成額の推移

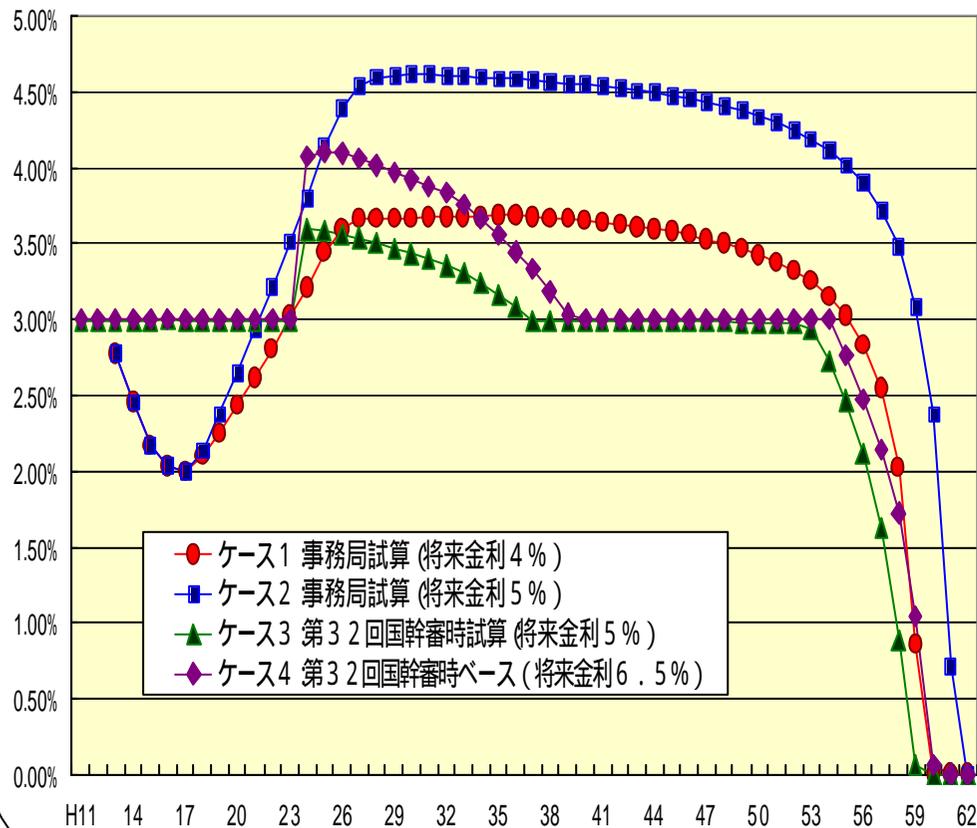


2001年度末までの累計額 3.7兆円

将来の利用者負担利息（資金コスト）の推移

従来の公的助成制度を前提とした場合の利用者が負担する利息は、将来金利が5%まで上昇した場合で3～3.5%程度（平均3.12%）、6.5%まで上昇した場合で3～4%程度（平均3.30%）の見通し

将来の資金コストの推移見通し



(前提条件)

交通需要：伸びあり、公租公課なし

ケース1： 民営化推進委員会事務局試算・将来金利 4%
 (H14以降投資可能額20.6兆円)
 公的助成制度：なし
 平均資金コスト：3.27% (H13～H52平均)

ケース2： 民営化推進委員会事務局試算・将来金利 5%
 (H14以降投資可能額15.3兆円)
 公的助成制度：なし
 平均資金コスト：3.95% (H13～H52平均)

ケース3： H11.12 第32回国幹審時試算・将来金利 5%
 (対象路線 9,342km)
 公的助成制度：東北横断道等13道の資金コストは3%、その他道の資金コストはH23まで3%
 平均資金コスト：3.12% (H13～H52平均)

ケース4： H11.12 第32回国幹審時ベース・将来金利 6.5%
 (対象路線 9,342km)
 公的助成制度：ケース3と同じ
 平均資金コスト：3.30% (H13～H52平均)

日本道路公団 (一般有料道路(アクアラインを含む))の公的助成

公的助成の経緯

S31 補助金方式

< 資金コスト制度 >

S34 資金コスト制度を導入 (出資金を供与、資金コストは 6%)

S48 沖縄道の資金コスト3% (出資金)

S49 利子補給金方式を導入 (資金コストは、6.049%)

H8 ~ H13 個別路線毎に資金コストを決定 (H14.4現在 参考)

3.0%	4道 (千葉プール等)	4.0%	1道 (第二京阪)
3.7%	2道 (圏央道等)	6.049%	56道 (横浜プール等)
3.9%	2道 (東海環状等)		
計			65道

特別出資

H7 震災対策緊急補強事業に対する助成の導入 (~H10)

(出資金 : 震災対策緊急補強のための事業費 × 2/3)

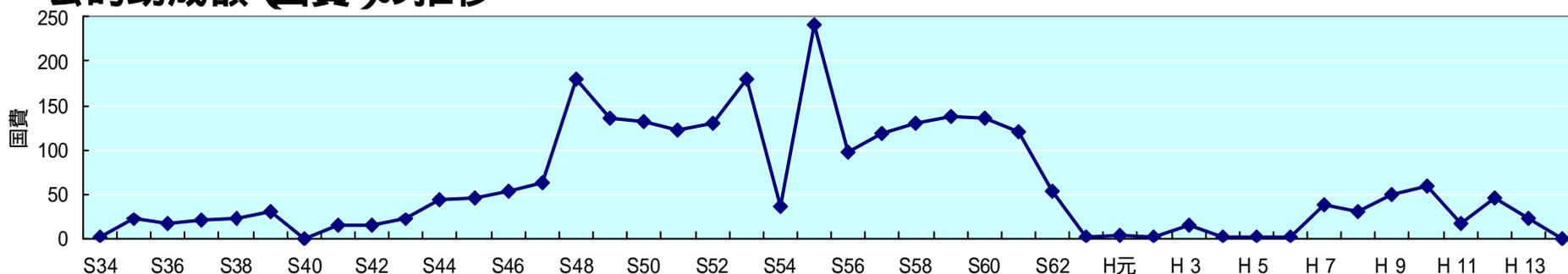
H10 緊急環境対策事業に対する助成の導入 (~H13)

(出資金 : 緊急環境対策のための事業費 × 2/3)

H12 ETC前納システム導入に対する助成の導入 (~H13)

(出資金 : ETC前納システムの導入に対する費用 × 1/3)

公的助成額 (国費) の推移



年度	S34	S35	S36	S37	S38	S39	S40	S41	S42	S43	S44	S45	S46	S47	S48	S49	S50	S51	S52	S53	S54	S55	S56	S57	S58	S59
国費 (億円)	3	22	17	21	23	31	0	16	15	22	44	45	54	64	180	135	132	122	131	180	37	241	97	118	131	138

年度	S60	S61	S62	S63	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	合計
国費 (億円)	135	121	54	3	4	3	15	3	3	3	38	30	49	59	18	46	23	0	2,627

首都・阪神高速道路の公的助成

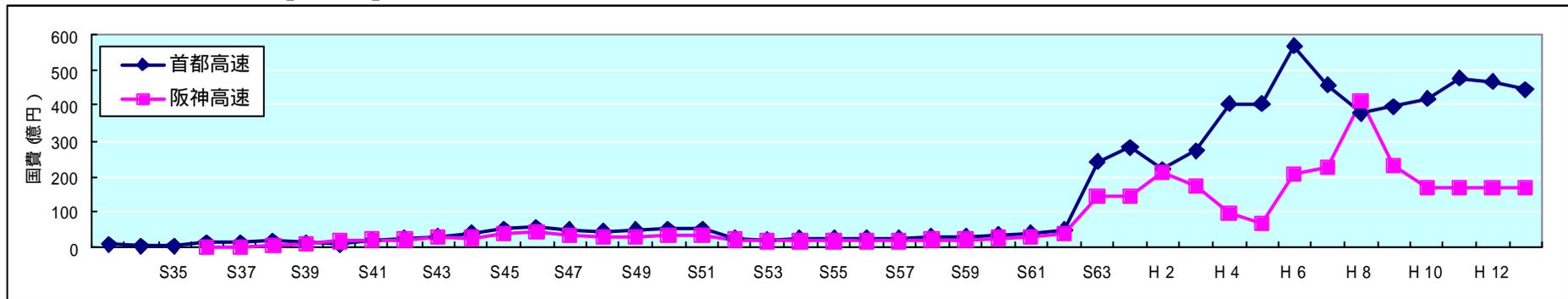
公的助成の経緯

- S39 資金コスト6%として出資率を決定。その後、金利等に応じ3.79%～14.47%で推移。
- H 1 社会資本整備事業による無利子貸付の導入
(貸付率 2/3)
- H 7 出資率 7.35%に引き上げ
- H10 出資率 13%に引き上げ
- H11 出資率 25%に引き上げ
無利子貸付率 4/5に引き上げ
- H13 環境負荷軽減路線に対する公的助成 (35%出資)

特別出資

- H 7 震災対策緊急補強事業に対する助成の導入 (~H9)
(出資金 : 震災対策緊急補強のための事業費 × 2/3)
- H 8 緊急環境対策事業に対する助成の導入 (~H14)
(出資金 : 緊急環境対策のための事業費 × 2/3)
- H13 環境ロードプライシングの試行的実施に対する助成の導入 (~H14)
(出資金 : 環境ロードプライシング関連ETC路側機器整備費 × 2/3)

公的助成額 (国費) の推移 (出資金 無利子貸付の合計)



(単位: 億円)

年度	S34	S35	S36	S37	S38	S39	S40	S41	S42	S43	S44	S45	S46	S47	S48	S49	S50	S51	S52	S53	S54	S55	S56	S57	S58	S59
首都高速	10	5	5	15	15	17	15	9	24	27	32	38	51	58	47	46	50	52	53	28	24	26	27	25	26	30
阪神高速				2	2	6	10	16	21	23	32	26	38	42	34	33	32	34	36	20	18	18	17	16	17	20

年度	S60	S61	S62	S63	H元	H 2	H 3	H 4	H 5	H 6	H 7	H 8	H 9	H 10	H 11	H 12	H 13	H 14	合計
首都高速	31	34	40	48	244	283	220	272	405	405	571	457	380	398	417	478	468	445	6,351
阪神高速	22	25	30	38	144	144	213	171	96	66	209	227	415	230	169	168	168	167	3,215

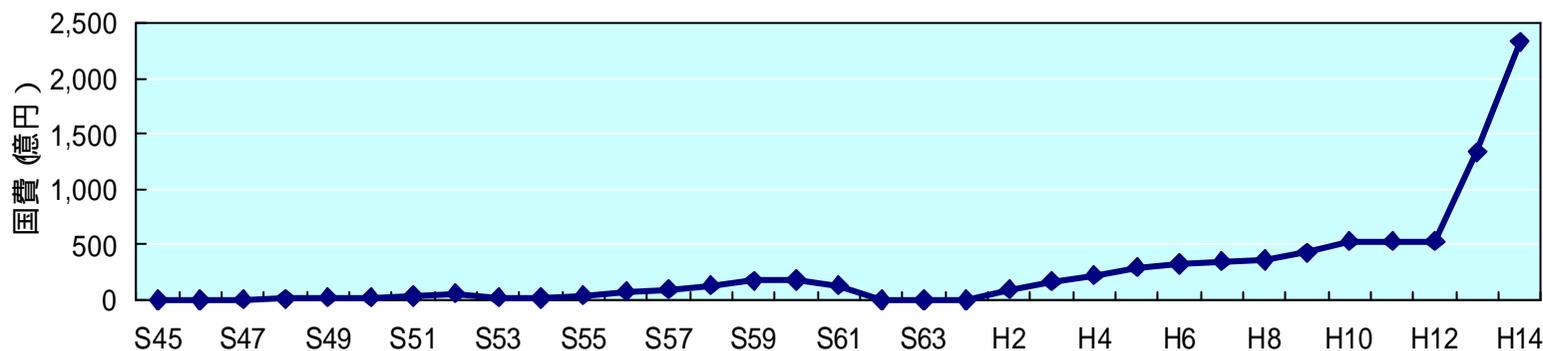
阪神高速道路公団における震災に係る補助金を除く

本四道路の公的助成

公的助成の経緯

- S48 資金コスト制度を導入
- H2 資金コストの低減 (6.149% → 4.8%)
- H7 資金コストの低減 (4.8% → 3.9%)
- H8 震災対策緊急補強事業に対する助成の導入 (出資金 震災対策緊急補強のための事業費 × 2/3)
- H10 資金コストの低減 (3.9% → 3.2%)
出資年額 800億円 (国 地方 = 2:1 (国 533億円、地方 267億円))に平準化
- H13 無利子貸付の導入 800億円
- H14 無利子貸付の前倒し 1,800億円

公的助成額 (国費) の推移 (出資金 無利子貸付の合計)



年度	S45	S46	S47	S48	S49	S50	S51	S52	S53	S54	S55	S56	S57	S58	S59	S60	S61	S62	S63
国費 (億円)	2	3	7	18	28	23	41	60	22	21	45	81	102	136	180	181	133	3	3

年度	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14
国費 (億円)	3	101	171	222	295	330	349	366	434	533	533	533	1,333	2,333

合計
8,627