

道路関係四公団の民営化について

- | | | |
|---|------|----|
| 1. 「特殊法人等整理合理化計画」を閣議決定 (H13.12.19) | 別紙 1 | 2 |
| 2. 民営化推進委員会の「意見書」(H14.12.6総理へ提出) | 別紙 2 | 3 |
| 3. 「意見書」を受けて | | |
| (1)政府・与党申し合わせ (H14.12.12) | 別紙 3 | 5 |
| 道路関係四公団の民営化について」 | | |
| (2)閣議決定 (H14.12.17閣議決定) | 別紙 4 | 7 |
| 道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」 | | |
| 4. 今後のスケジュール (案) (H14.12.26政府・与党協議会) | 別紙 5 | 8 |
| 5. これまでの検討状況等 | | |
| (1)本州四国連絡橋公団の債務処理 | 別紙 6 | 9 |
| (H15.2.4関係法案を閣議決定、国会提出 (4.25成立、5.12施行)) | | |
| (2)高速自動車国道整備への直轄方式の導入 | 別紙 7 | 10 |
| (H15.2.4関係法案を閣議決定、国会提出 (4.25成立、5.12施行)) | | |
| (3)道路関係四公団民営化に関し直ちに取り組む事項 | 別紙 8 | 11 |
| (H15.3.25政府・与党協議会) | | |
| コスト削減計画の策定 | | |
| 関連法人の抜本的見直し | | |
| 公団における民間経営ノウハウの導入 | | |
| (4)民間企業並財務諸表 (H15.6.13公表) | 別紙 9 | 17 |

特殊法人等整理合理化計画（抄）

〔平成13年12月19日〕
閣議決定

II 各特殊法人等の事業及び組織形態について講ずべき措置

(1) 特殊法人

法人名	事業について講ずべき措置
	組織形態について講ずべき措置
<公団>	
日本道路公団 首都高速道路公団 阪神高速道路公団 本州四国連絡橋公団	<p>日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団は廃止することとし、四公団に代わる新たな組織、及びその採算性の確保については以下の基本方針の下、内閣に置く「第三者機関」において一体として検討し、その具体的内容を平成14年中にまとめる。</p> <p>1. 日本道路公団</p> <p>(1) 組織 新たな組織は、民営化を前提とし、平成17年度までの集中改革期間内のできるだけ早期に発足する。</p> <p>(2) 事業</p> <p>①国費は、平成14年度以降、投入しない。</p> <p>②事業コストは規格の見直し競争の導入などにより引下げを図る。</p> <p>③現行料金を前提とする償還期間は、50年を上限としてコスト引下げ効果などを反映させ、その短縮を目指す。</p> <p>④新たな組織により建設する路線は、直近の道路需要、今後の経済情勢を織り込んだ費用対効果分析を徹底して行い、優先順位を決定する。</p> <p>⑤その他の路線の建設、例えば、直轄方式による建設は毎年度の予算編成で検討する。</p> <p>2. 首都高速道路公団・阪神高速道路公団 日本道路公団と同時に、同様の民営化を行う。なお、国・地方の役割分担の下、適切な費用負担を行う。</p> <p>3. 本州四国連絡橋公団 日本道路公団と同時に民営化する。なお、債務は、確実な償還を行うため、国の道路予算、関係地方公共団体の負担において処理することとし、道路料金の活用も検討する。</p>

「意見書」(概要)

平成14年12月6日
道路関係四公団民営化推進委員会

1. 新たな組織のあり方

(1) 新会社各社の収益調整を図り、長期債務の返済をできるだけ早期に実現するため、保有・債務返済機構(仮称。以下「機構」という。)を設置する。機構は、四公団に係る道路資産(新会社に承継されるもの等を除く。)及びそれに対応する長期債務を一括して承継し、新会社は機構から道路資産を借受けて、貸付料を支払う。

(2) 新会社

- ① 新会社は、自動車道事業を中心に、関連事業についても積極的に展開するものとし、パーキングエリア等に係る資産・債務を承継して発足する。
- ② 新会社は、発足後10年を目途に、機構の所有する道路資産の買い取りを行うとともに、この時点で機構は解散する。
- ③ 新会社は、当初国が全株式を保有する特殊会社として発足するが、機構から道路資産を買い取った後は、早期に上場を目指す。

(3) 保有・債務返済機構

- ① 機構は、債務の返済、借換えのみをその業務とする。
- ② 機構は、新規建設に係るもの及び国等に譲渡するものを除き、既供用路線及び建設中の路線又は区間に係る道路施設を承継する。
- ③ 機構が新会社から徴収する貸付料は長期定額として設定し、その総計年額は約40年間の元利均等返済をベースとして算定する。長期定額の貸付料は、全額債務の元利返済のみに充当する。

(4) 本州四国連絡橋公団の債務処理

料金収入、国の出資、地方自治体の出資(現行よりも15年延長)及び他の道路関係公団の道路料金の活用、並びに債務切り離し(国の道路特定財源)により、本四架橋の料金の大幅引下げ(2分の1程度)と債務の切り離し処理を同時に進める。

(5) 地域分割

組織の適正規模の確保、競争を通じコスト意識や増収意識の醸成等を考慮し、日本全国を5つの地域に分割して新会社を設立する。首都高速道路公団及び阪神高速道路公団については、現在の路線を核として設立する。

2. 通行料金

民営化の目に見える成果として、実情に応じた弾力的な引下げ策を講じ、通行料金の平均1割引下げを民営化と同時に実施する。

3. 今後の道路建設

- (1) 新会社発足までの間、各公団は、本委員会においてとりまとめた基準による個別路線の優先順位に基づき、重点的な予算配分を行う。
- (2) 新会社は、公益性にも配慮しつつ、自社の経営状況、投資採算性等に基づき判断し、自主的に新規建設への参画を決定する。
- (3) 新会社の採算を超える建設投資は、合併施行方式等国・地方公共団体等の費用負担を前提にした新たな制度により対応することとする。ただし、建設資金の拠出については、新会社に対する新たな税制・納付金制度の導入、貸付料の増額等による機構からの支出、財投資金の借入れその他これに類する方式は行わない。
- (4) 新会社が行う道路建設等の設備投資資金は、自ら調達し、上場までの間に限り、政府保証等の措置を講じる。ただし、市場規律を発揮させる観点から、財投資金の活用は認めない。

4. 関連公益法人、ファミリー企業の改革・管理コスト削減

関連公益法人の所有する道路サービス施設の新会社への移管を図るとともに、関連事業については、新会社の子会社において積極的に展開する。また、ファミリー企業との不公正な癒着構造の解消、外注業務における競争条件の徹底的な確保、維持補修等業務の入札参加資格要件の撤廃（2002年度内）等を通じた管理コストの大幅な縮減（概ね3割）を目指す。

5. 改革のスケジュール等

- (1) 現行の建設計画の見直し、民間企業経験者の登用、コスト削減計画（2002年度内）の作成等民営化までに直ちにに取り組むべき措置を着実に実施する。
- (2) 道路関係四公団の民営化は、2005年4月1日に実施する。

道路関係四公団の民営化について

平成14年12月12日

(政府・与党申し合わせ)

道路関係四公団の民営化に関する当面の措置について、次のとおり決定する。

1. 直ちに取り組むべき事項

① 建設コストの削減

今後の高速道路の整備については、民間の新たな技術やノウハウも活用して、車線数の削減やインターチェンジ構造の見直し等の規格・構造の見直しや、デザインビルドの導入など発注・契約方式の見直しなどにより、建設コストの大胆な縮減を図る（残事業費の約2割）。

② ファミリー企業の抜本的見直し

外注費の徹底縮減、競争参加条件の大幅緩和による競争性の向上、子会社等における公団OB役員数の削減、子会社・関連会社の再編等を行う。

③ 公団における民間経営ノウハウの導入

公認会計士等の活用により民間企業の会計原則に基づく財務諸表を平成15年秋に作成するなど、民間企業経験者の知恵を導入し、民営化に備える。

2. 平成15年度予算に関連する事項

① 本州四国連絡橋公団の債務処理等

有利子債務の一部（約1.3兆円）を切り離し、国の道路特定財源により早期に処理するとともに、国及び地方による出資の期間を平成34年度まで10年間延長することにより、将来における国民負担の膨張を避けるとともに、現行料金の引上げを前提とせず本四架橋としての自立的経営を可能なものとする。また、基本料金の引下げについては、地方の追加出資（10年間延長）による経営改善効果等の範囲内で行うものとする。なお、民間債務の返済条件等の変更・繰上げ償還は行わない。

② 新直轄方式の導入

新会社による整備の補完措置として、必要な高速道路を建設するため、国と地方の負担（国：地方 = 3：1）による新たな直轄事業を導入する。また、これに伴い新たに必要となる地方負担を考慮して、国から地方へ税源移譲を行う。

- ③ この直轄による整備は、できる限り少ない財政負担で高速道路ネットワークを整備する観点から、1. ①のコスト縮減や新会社による投資可能額を踏まえ、約3兆円を現時点での目安とし、今後の交通需要、金利動向等を踏まえ、必要に応じ見直すものとする。また、対象とする路線は、料金収入により管理費を賄えない路線など、新会社による整備・管理が難しいと見込まれる路線・区間とする。

3. 今後検討すべき課題等

平成17年度中の民営化に間に合うよう、下記のような組織形態等の事項については、委員会の意見を基本的に尊重するとの方針の下、これまでの同委員会の成果を踏まえつつ、審議経過や意見の内容を十分精査し、地方公共団体の意見を聴取した上で、検討を進め、関係法案の平成16年通常国会提出を目指す。このため、政府と与党の間で調整のための場を設けることとする。

- 新会社による高速道路等の整備の具体的な仕組み（道路料金収入を極力活用した仕組みも含む。）
 - 国・機構・新会社の関係
 - 新会社及び機構の具体的な組織、業務
 - 承継する資産・債務の内容・評価
 - 税制・金融上の取扱い
- 等

道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について（抄）

平成14年12月17日

閣 議 決 定

道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関のあり方については、特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日 閣議決定）に従い、それぞれ道路関係四公団民営化推進委員会、国土交通省、経済財政諮問会議において検討され、今般その結果がとりまとめられたところであるが、今後の対応については下記の方針によることとする。

記

1 道路関係四公団

政府は、道路関係四公団民営化推進委員会の意見を基本的に尊重するとの方針の下、これまでの同委員会の成果を踏まえつつ、審議経過や意見の内容を十分精査し、必要に応じ与党とも協議しながら、建設コストの削減等直ちに取り組むべき事項、平成15年度予算に関連する事項、今後検討すべき課題等を整理した上で、改革の具体化に向けて、所要の検討、立案等を進める。

2 国際拠点空港

(略)

3 政策金融機関

(略)

今後のスケジュール（案）

※ 適宜、地方公共団体の意見を聴取

<平成14年>

12月24日 平成15年度予算政府案決定

<平成15年>

1月～ 通常国会

下記の関係法案を国会提出

- 本州四国連絡橋公団の債務処理等
- 高速自動車国道整備への新直轄方式の導入

3月中 コスト削減計画の策定等

6～7月 国土開発幹線自動車道建設会議

11～12月 新組織のスキームの概要決定（政府・与党協議会）

- 新会社による高速道路等の整備の具体的な仕組み（道路料金収入を極力活用した仕組みも含む。）
- 国・機構・新会社の関係
- 新会社及び機構の具体的な組織、業務
- 税制・金融上の取扱い

<平成16年>

1月～ 通常国会

道路関係四公団民営化に関する関係法案を国会提出

8月 平成17年度概算要求
17年度の機構の予算、組織 等

12月 平成17年度予算政府案決定

<平成17年度中>

道路関係四公団民営化（新たな組織の発足）

- 本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律
 <平成15年4月25日成立 5月1日公布 5月12日施行>
- 平成十五年度において政府が承継する本州四国連絡橋公団の債務を定める政令
 <平成15年5月1日公布 5月12日施行>

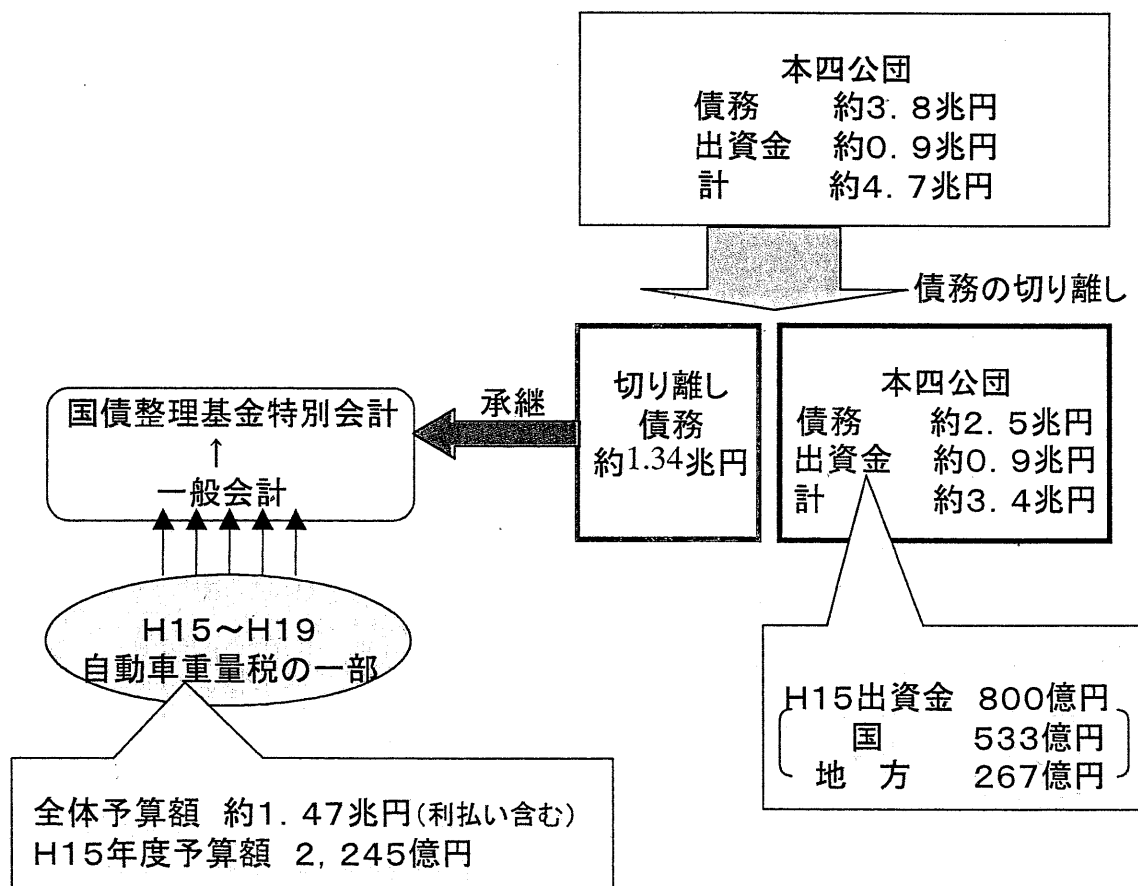
I. 趣 旨

本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成15年度において緊急に講ずべき措置として、政府による同公団の債務の承継に関する特別措置について規定。

II. 概 要

政府は、本州四国連絡橋公団の長期借入金及び本州四国連絡橋債券に係る債務で政令で定めるもの（約1.34兆円）を一般会計において承継するものとする。

本州四国連絡橋公団債務の処理スキーム



- 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
 <平成15年4月25日成立 5月1日公布 5月12日施行>
- 高速自動車国道法施行令及び沖縄振興特別措置法施行令の一部を改正する政令
 <平成15年5月1日公布 5月12日施行>

I. 趣 旨

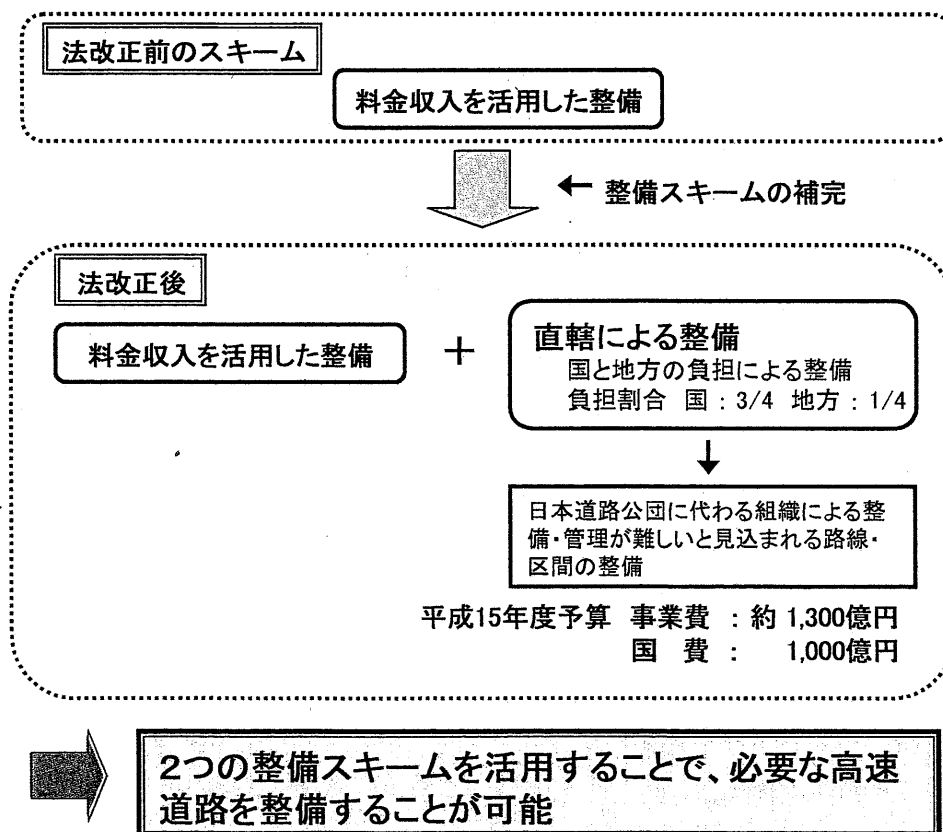
国と地方の負担により国土交通大臣が高速自動車国道の整備を行うことができることとするため、所要の措置を規定。

II. 概 要

高速自動車国道の新設、改築、維持、修繕等に要する費用は、国がその4分の3以上で政令で定める割合を、都道府県がその余の割合を負担するものとする。(改正前は、国が全額負担。)

● 高速自動車国道及び直轄国道の国の負担割合

	一般	北海道	沖縄
高速自動車国道 新設・改築	3/4	8.5/10	9.5/10



道路関係四公団民営化に関し直ちに取り組む事項について

平成15年3月25日
国土交通省

1 コスト削減計画の策定

四公団が策定した「コスト削減計画」のポイントは以下のとおり。

(1) 建設コスト削減

- 道路関係四公団民営化推進委員会に報告（H14.10.29）した「建設中路線の残事業に関するコスト削減額試算」を踏まえ、四公団総額4兆円を超えるコスト削減（削減率18%）を図る。

（単位：億円）

	日本道路公団		首都高速 道路公団	阪神高速 道路公団	本州四国 連絡橋公団	合 計
	高速自動車国道	一般有料道路				
H14以降残事業費①	206,000	14,260	12,760	9,230	44	242,294
H15以降残事業費②	197,000	13,610	10,850	8,170	41	229,671
縮 減 額③	37,870	790	870	650	5	40,185
(削減率③/②)	19.2%	5.8%	8.0%	8.0%	12.2%	17.5%

[建設コスト削減のメニュー例]

- ・ インターチェンジ、ジャンクションのコンパクト化及び形式変更
- ・ 暫定2車線・暫定4車線整備
- ・ 非常電話、照明設備、料金徴収関係施設、トンネル設備等の仕様・基準の見直しや汎用品の活用等
- ・ TBM等の新技術の活用による施工方法の見直し

- さらに、VE、DB、入札後交渉方式を活用した契約手法の採用等について引き続き検討を進め、建設期間中を通じて約5000億円を目標に更なるコスト削減を図る。

(2) 管理コスト縮減

- 安全性を確保しつつ、維持修繕、料金收受業務等の頻度、単価等について思い切った見直しを行うとともに、各公団の組織、定員等について厳しく見直しを行うこと等により、民営化する平成17年度までに、4公団総額約2100億円（縮減率24.5%）のコスト縮減を図る。

（単位：億円）

	日本道路公団	首都高速道路公団	阪神高速道路公団	本州四国連絡橋公団	合計
H14年度①	6,293	1,250	781	213	8,537
H17年度②	4,722	958	597	166	6,443
縮減額③	1,571	292	185	47	2,095
(縮減率③/①)	25.0%	23.4%	23.6%	22.0%	24.5%

① 維持管理費等の縮減

安全性を確保するための一定の管理水準を保ちつつ、主に以下のメニューについて縮減を図る。

- ・ 料金收受業務等の管理業務の person 費、間接費のカット
- ・ 路面や各種施設の清掃頻度の見直し
- ・ 事務経費、宿舍費、本社借上費のカット

② 総額人件費の縮減

組織の一層のスリム化を図るとともに、業務の合理化、効率化等による定員の削減及び平成16年度新規採用の見合わせを行い、平成17年度までに定員722名、人件費を約104億円（8.8%）削減する。

- さらに、新たな契約方式の採用、新たな技術開発等により一層の業務の合理化、効率化等を図り、平成17年度までに合わせて概ね3割のコスト縮減を目指す。

(3) 資産の売却処分

事業用残地、宿舍、保養所等売却可能な資産について、早急に売却の手続きを進め、債務償還に充てる（簿価総額約300億円）。

2 関連法人の抜本的見直し

(1) ファミリー企業の抜本的見直し

道路関係四公団の子会社・関連会社（以下「ファミリー企業」という。）が維持管理業務の大半を受注・実施し、利益を蓄積しているとともに、ファミリー企業の役員の多くが公団OBによって占められているという指摘に 대응するため、公団と発注先との関係の透明化、コスト縮減、利用者還元の実現を図る観点から、以下のような方策を講ずる。

① 入札・契約方式の見直し（参入障壁の撤廃等）

維持管理業務について、平成15年度発注から、下記のとおり公募要件を大幅に緩和し、新たな企業の参入を容易にし、競争性を高める。

ア. 公募要件の見直し（日本道路公団の例）

- ・維持修繕 高速道路等における業務実績要件を撤廃（一般道路における経験でも可）。
（地域要件は以前からなし）
- ・保全点検 高速道路等における業務実績要件を撤廃（一般道路における経験でも可）。
（地域要件は以前からなし）
- ・料金収受 必要最小限の業務経験者を配置すれば、会社に求める業務実績要件を撤廃。
地域要件を撤廃。
- ・交通管理 地域要件を撤廃。
（必要最小限の業務経験者を配置すれば、会社に求める業務実績要件は以前からなし。）

イ. 企業結合関係に係る競争入札参加制限

入札参加希望者間に、10%を超過する株式の所有関係及び役員の兼任関係にある会社同士の競争入札参加を認めない。

② 発注費の削減

- ・平成17年度までに委託費を約3割削減するとともに、競争性の向上により新規参入を促進する。これにより、ファミリー企業に対する発注額は大幅に削減されることとなる。
 - 単年度発注額については、17年度までに14年度の2200億円が3割以上削減される見込み。
 - 3年間の累積削減額は1400億円以上となる見込み。

③ 天下り人事の見直し

- ・ 公団職員については、今後、ファミリー企業の役員に就任しない。
- ・ ファミリー企業に対し、公団OBの社長への就任の自粛及び公団OB社長の退任を要請する。
- ・ なお、ファミリー企業に対しては、既に公団OB役員的大幅削減を要請しているところ。

④ 剰余金の利用者への還元

剰余金については、可能な限り高速道路利用者に還元するため、ファミリー企業に対し、協議会を設立するなどして具体的な活用方策を検討するよう要請する。

- (例) ・ ETC車載器の普及促進
- ・ 利用者サービス向上のための調査・研究（路上作業の効率化、クレジットカード非保有者への新たな料金徴収システム等）
 - ・ 災害等に備えた資機材の確保等

(2) SA・PA事業及び財団の見直し

SA・PA事業については、利用者サービスの向上を図るため、民営化（新会社と一体化）により、民間の経営ノウハウを最大限活用することとし、財団法人はSA・PA事業から撤退する。

財団法人は、保有資産（推定時価純資産額約300億円）を活用し、ETCを活用した社会実験、身障者の高速道路利用への支援等の公益事業を行うことにより、高速道路利用者に還元する。（なお、地方公共団体が出えん及び許可団体である場合には、当該地方公共団体と今後協議。）

3 公団における民間経営ノウハウの導入

(1) 民間企業経験者の登用

将来の民営化に備え、各公団においてさまざまな検討を行うに当たって、民間企業経験者を登用し、検討への参画等を図る。

なお、各公団の登用状況は以下のとおり。

公 団 名	役 職	予 定 者 等
日本道路公団	顧問等	調整中
	総合情報推進役（3/1付）	東京電力理事（国際部担任）
首都高速道路公団	顧問（4/1付予定）	東急ハンズ社長
	上席参事（4/1付予定）	IIJ社長 三菱総研主任研究員
阪神高速道路公団	顧問（4/1付予定）	関経連元副会長
本州四国連絡橋公団	顧問（4/1付予定）	関西経済同友会元代表幹事

(2) 民間企業の会計原則に基づく財務諸表の作成・公表

担当職員の大幅増員及びアウトソーシングの拡大による公団の最大限の体制強化、本決算の作業の前倒し、簡便な評価手法の採用等により、民間企業の会計原則に基づく財務諸表を今通常国会会期内に作成・公表する予定。

(3) 民間企業経営ノウハウの導入のための体制整備

民間企業の経営ノウハウを円滑かつ積極的に導入・活用するため、各公団において民営化の準備のための組織体制を整備する。

道路関係四公団の民間企業経験者登用状況

公 団 名	役 職	勤務 形態	登 用 者	直 前 の 役 職
日本道路公団	・顧問(4/21付)	非常勤	・相原 宏徳(あいはら ひろのり)(64)	三菱商事取締役副社長執行役員
			・佐藤 信武(さとう のぶたけ)(64)	イトーヨーカ堂副社長・経営政策室長
			・諸井 虔(もろい けん)(75)	太平洋セメント相談役
	・総合情報推進役 (3/1付) ↓	常 勤	・平井 憲(ひらい あきら)(56)	東京電力理事(国際部担任)
・民営化総合企画局長 (5/16付)				
首都高速道路公団	・顧問(4/1付)	非常勤	・日下部 二郎(くさかべ じろう)(57)	東急ハンズ社長
			・鈴木 幸一(すずき こういち)(56)	I I J 社長
	・上席参事(4/1付) ↓	常 勤	・檜垣 亨(ひがき とおる)(43)	三菱総研主任研究員
	・民営化推進局次長 (5/20付)			
阪神高速道路公団	・顧問(4/1付)	非常勤	・千畑 一郎(ちばた いちろう)(76)	田辺製薬特別参与 関経連特別顧問(元副会長)
本州四国連絡橋公団	・顧問(4/1付) ↓	非常勤	・堀切 民喜(ほりきり たみよし)(71)	住友信託銀行元副会長 関西経済同友会元代表幹事
	・総裁(6/17付)			

民間企業並財務諸表のポイント

※財務諸表： 貸借対照表(B/S)、損益計算書(P/L)、キャッシュフロー計算書(C/F)、
利益処分計算書(株主配当等が無い場合当期未処分利益＝時期繰越利益となる)

○我が国を代表する会計学者※、監査法人の指導のもとに作成(一般に公正
妥当と認められる企業会計原則^{かこよしひと}準拠の会計処理を実施)

※財務諸表検討委員会委員長 加古宜士 早稲田大学教授

平成14年度の財務状況

【時価評価(再調達価額)】

(単位:億円)

	JH	首都	阪神	本四
B/S資本計	57,682	10,894	785	△ 9,785 <3,654>
P/L経常損益	1,876	△ 229	△ 410	△ 1,097
C/F営業CF	10,785	876	331	△ 470

注) < >は、約1.3兆円の債務を切離した場合の試算額。

【参考/簿価評価(取得原価)】 (単位:億円)

	JH	首都	阪神	本四
B/S資本計	—	7,445	△ 662	△ 10,028 <3,411>
P/L経常損益	—	△ 183	△ 371	△ 1,105
C/F営業CF	—	950	388	△ 469

注) < >は、約1.3兆円の債務を切離した場合の試算額。

取得時期の古い資産の評価額は時価評価より小さくなっている。

○P/Lの赤字は、初期投資の大きい等の事業特性に起因するものであり、
供用中路線は計画期間中に償還できる見込み(本四公団は約1.3兆円の債務
切離しにより資産が負債を上回ることとなる)。

【参考】

- ・B/S資本計 : 資産から負債を引いたもの。資本金と剰余金等からなる。
- ・P/L経常損益 : 収益から費用を引いたもの。特別損益は考慮していない。
- ・C/F営業CF : 主として当期損益に減価償却費と除却費を加えたもの。営業活動(有料道路事業)における現金等の増減額。

償還見込み(計画と実績)

【単位:億円】

		日本道路公団		首都高速 道路公団	阪神高速 道路公団	本州四国 連絡橋公団
		高速自動車国道	一般有料道路			
		建設中路線含み		供用路線中		
償還必要額	実績	247,147	51,613	42,689	35,659	46,674
H14 償還準備金繰入	実績	9,870	546	901	529	▲465
	計画	10,120	359	842	456	▲531
償還率	実績	31.3%	8.3%	26.2%	11.9%	▲31.2%
	計画	31.1%	7.7%	25.9%	10.5%	▲31.4%
既定の償還計画 (償還完了年度)		H11.12 第32回 国幹審の償還見通し 平成62年度	個別路線毎の 事業許可の償還計画 —	H14.12料金認可の 償還計画 平成49年度	H15.4料金認可の 償還計画 平成49年度	H15.3料金認可の 償還計画 —
償還見通し(試算) (償還完了年度)		— —	— —	上記償還計画から既供 用路線に限定して試算 平成43年度	上記償還計画から既供 用路線に限定して試算 平成48年度	— —

注1) 償還率: 償還準備金を資産総額で除したものの、日本道路公団(一般有料)、阪神高速の償還準備金の実績値は、損失補てん引当金(日本道路公団(一般有料): 3,767億円、阪神高速: 468億円)を加えた値としている。

注2) 日本道路公団の償還準備金繰入の実績値は、会計処理の一部変更に伴い過年度の損益修正損として、当期で一括して費用計上した特別損失(ハイカの収益計上時期の適正化等により特別損失約1,580億円)を除いて試算した値。

注3) 日本道路公団(一般有料)の償還準備金繰入の実績値は、損失補てん引当金繰入(372億円)を加えた値。

注4) 日本道路公団(高速自動車国道)の償還準備金繰入における計画値は、H11.4の料金認可の償還計画に基づく値。

道路関係四公団の貸借対照表(時価評価(再調達価額方式))

単位：億円

	日本道路公団		首都高速道路公団		阪神高速道路公団		本州四国連絡橋公団	
	本決算	民間並	本決算	民間並	本決算	民間並	本決算	民間並
道路資産	370,190	291,746	58,418	48,450	42,814	31,653	35,563	27,990
道路建設仮勘定	47,124	41,927	13,376	11,993	8,079	7,308	242	177
その他資産	9,506	9,439	767	608	624	526	393	338
(減価償却累計額)	-	(104,251)	-	(16,559)	-	(11,261)	-	(6,841)
資産計	426,820	343,112	72,561	61,051	51,516	39,487	36,198	28,504
固定負債	278,047	251,186	50,029	43,759	40,960	33,699	<24,654> 38,093	<20,053> 33,492
流動負債	8,412	34,243	567	6,397	537	5,003	170	4,797
償還準備金・損補金等	117,140	-	15,128	-	4,755	-	<2,328> -	<-> -
負債計	403,599	285,430	65,724	50,157	46,252	38,702	<27,152> 38,263	<24,850> 38,289
資本金	22,849	22,849	6,827	6,827	5,264	5,264	9,046	9,046
剰余金(△欠損金)	372	34,833	10	4,067	-	△ 4,479	<-> △ 11,111	<△5,393> △ 18,832
資本計	23,221	57,681	6,837	10,894	5,264	785	<9,046> △ 2,065	<3,654> △ 9,785
負債・資本計	426,820	343,112	72,561	61,051	51,516	39,487	36,198	28,504

注 *¹⁾ 本四公団の欄中の<>書は債務切り離しに伴い固定負債を1.3439兆円減らした後の試算値を記入

*²⁾ 本四公団は道路分のみを記入

*³⁾ 日本道路公団のその他資産が概算額(9日)より95億円増加した理由は、未使用のハイウェイカードの消費税相当額を仮払金(その他資産)に計上するよう公認会計士に指摘されたことによる。

道路関係四公団の損益計算書(時価評価(再調達価額方式))

単位：億円

	日本道路公団		首都高速道路公団		阪神高速道路公団		本州四国連絡橋公団	
	本決算	民間並	本決算	民間並	本決算	民間並	本決算	民間並
経常収益	20,739	19,801	2,641	2,516	1,818	1,732	835	810
業務収入	20,693	19,711	2,638	2,513	1,817	1,731	833	793
道路料金収入	20,549	19,570	2,607	2,483	1,811	1,725	827	787
その他収入	144	141	30	29	6	6	6	5
受託業務収入・業務外収益等	46	88	4	3	1	1	2	18
経常費用	19,140	17,909	2,638	2,745	1,818	2,142	1,303	1,907
道路管理費	3,204	4,024	610	581	385	418	121	113
道路減価償却費	—	6,541	—	1,035	—	767	—	644
償還準備金繰入	8,466	—	901	—	530	—	—	—
その他管理費等	1,357	798	122	94	64	69	95	69
業務外費用	6,113	6,544	1,005	1,036	839	888	1,087	1,081
経常利益	1,599	1,891	4	△ 229	0	△ 410	△ 468	△ 1,097
特別利益	—	—	—	—	—	—	18	17
特別損失	1,578	15	—	—	—	—	15	14
当期純利益	21	1,876	4	△ 229	0	△ 410	△ 465	△ 1,094

注 *¹⁾本四公団は道路分のみを記入*²⁾日本道路公団の民間並財務諸表にはハイカの収益計上時期について既に適正化が図られている(過年度分の修正による損失は計上する必要はない)

道路関係四公団のキャッシュフロー計算書(時価評価(再調達価額方式))

単位:億円

	日本道路公団	首都高速道路公団	阪神高速道路公団	本州四国連絡橋公団
I 営業活動によるキャッシュ・フロー				
当期純利益・当期損失	1,876	△ 229	△ 410	△ 1,094
道路減価償却費・除却損	6,557	1,048	774	644
債券利息等	6,063	976	874	1,063
その他	2,323	45	△ 11	17
小計	16,818	1,840	1,227	630
債券利息等の支払(受取)額	△ 6,033	△ 964	△ 896	△ 1,100
営業活動によるキャッシュ・フロー	10,785	876	331	△ 470
II 投資活動によるキャッシュ・フロー				
道路事業固定資産の取得による支出	△ 12,696	△ 1,942	△ 1,223	△ 19
その他	△ 121	4	△ 4	5
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 12,816	△ 1,938	△ 1,226	△ 14
III 財務活動によるキャッシュ・フロー				
債券発行による収入	8,046	597	499	446
債券償還による支出	△ 25,216	△ 5,054	△ 3,996	△ 3,707
長期借入れによる収入	22,465	5,660	4,223	2,989
長期借入金の返済による支出	△ 1,142	△ 523	△ 157	△ 201
その他	△ 814	398	266	975
財務活動によるキャッシュ・フロー	3,338	1,079	835	502
IV 現金及び現金同等物の増加額(又は減少額)	1,306	16	△ 60	19

注 *1) 本四公団は道路分のみを記入

現行決算と民間企業並財務諸表との比較

(参考資料)

	現行決算	民間企業並財務諸表 (試算)
事業運営方式	○償還主義に基づく有料道路事業の特徴を反映 (道路は、償還完了後、「国」に返還)	○一般の民間事業と仮定
会計方式	○有料道路制度において最も重要な経営情報である投下資金の返済状況 (償還状況)が一目でわかるよう「償還準備金積立方式」を採用 〔 昭和62年「日本道路公団財務諸表改善研究会」 (代表:新井清光早稲田大学教授)が提案 〕	○民間企業の会計原則に則す 〔 平成14年10月に設置した「財務諸表検討委員会」(委員長:加古宜士早稲田大学教授) において、民間企業並財務諸表を作成するための会計処理の考え方を検討 〕
道路資産価額の算出	○投下資金を全て資産価額として計上 〔 適正な配当利益や課税所得を算出するための減価償却・除却を行う必要がなく、 むしろ償還状況を適切に把握することが目的 〕	○個別資産ごとに減価償却を行い資産価額を算出 〔 道路資産の特性を踏まえた約1,600種類の細目を設定し、「(減価償却後)再調達原価」で資産 価額を算出 〕
貸借対照表の比較 (平成14年度)	<p>決算値</p> <p>投下資金総額</p> <p>単位: 兆円</p> <p>※千億円単位に四捨五入しているため端数が合わないことがある</p> <p>既返済額</p> <p>上図は日本道路公団全体の貸借対照表であり、営業中の高速道路における償還率は36%</p>	<p>試算値</p> <p>単位: 兆円</p> <p>※千億円単位に四捨五入しているため端数が合わないことがある</p> <p>減価償却累計額等 10.4</p>
備考	〔 民営化後の新組織の正式な財務諸表の作成に際して採用すべき会計方針は、今後政府が決定する制度的な枠組みを前提に改めて検討されるものである 〕	

財務諸表検討委員会「中間整理」の要約

1 財務諸表検討委員会「中間整理」

- 財務諸表検討委員会は、「民間企業並財務諸表」の作成にあたって、採用すべき会計処理方法を検討するため、平成14年10月に設置され、今回、これまでの審議結果を中間整理としてとりまとめた。

〔なお、民営化後の新組織の正式な財務諸表の作成に際して採用すべき会計方針は、今後政府が決定する制度的な枠組みを前提に改めて検討されるべきものである。〕

2 固定資産の区分

- 固定資産は、道路事業固定資産、関連事業固定資産及びその他の固定資産の3つに分類する。
- 道路事業固定資産については、17の施設大区分、355の施設中区分、1,598の細目を設定する。

3 道路事業固定資産の評価

- 「(減価償却後)再調達原価」に基づいて評価する。
 - ・ 民営化時において新組織の発足を重視する立場に立てば、時価(再調達原価)によって評価することが適当。
 - ・ 現行の会計処理の償還準備金積立方式では、個別資産ごとの取得原価による評価は行われておらず、減価償却も行っていない。
 - ・ 現時点において、個別資産ごとの当初の取得原価を算出するために必要な大部分の契約書等の文書保存期間が経過しており、個別資産を取得原価によって評価することは、事実上不可能。
 - ・ これに対し、個別資産を現時点で新たに取得すると仮定した場合の取得原価を求め、減価償却を行った場合の「(減価償却後)再調達原価」を算定することは可能。

4 再調達原価の構成要素

- [償却資産] = 直接工事費、補償費、測量費等、施工管理委託費、労務費及びその他の支出、建設中の金利
- [非償却資産] = 土地代、補償費、測量費等、用地事務委託費、埋蔵文化財発掘調査費用、労務費及びその他の支出

○ 補償費の資産原価算入理由

〔企業会計の基準によれば、資産取得に要した付随費用は、当該資産の資産原価に算入しなければならないとされており、補償費は、土地及び構築物の取得・設置等に不可欠な付随費用であること。〕

○ 償却資産に係る建設中の金利の資産原価算入理由

- ① 企業会計の基準によれば、資産の取得のために調達した借入金等の金利で、当該資産の稼働開始前の期間中に発生した金額については、資産原価に算入することができるものとされていること。
〔なお、米国の会計基準や国際会計基準でも、資産原価への算入を強制ないし許容されている。〕
- ② 「費用収益対応の原則」により、建設中の金利は減価償却を通じて稼働後の収益に対応させるべき費用であると考えられること。
- ③ 建設中の金利を供用前において費用計上し、これを料金決定に反映させる場合には、便益を享受していない現在の利用者に、過大な料金負担を強いることになるが、資産原価に加算し、減価償却を通じて回収することとすれば、供用後の将来の受益者から料金徴収を通じて金利を回収することになり、世代間の公平な負担につながる。

〔なお、非償却資産(土地)にかかる建設中の金利は、減価償却が行われなかったため、資産原価に算入した場合には金利の回収ができないことから、当該金利が発生した期間の費用として処理する。〕

5 減価償却方法

- 償却単位は、
 - (1) トンネル本坑、橋梁・高架橋等の道路上に単体で存在する償却資産は、個々の単位で減価償却計算(個別償却)を行う。
 - (2) 切土、盛土、標識等の道路上に連続して存在し、集約することが適切な道路事業固定資産は、1C及び1C間単位で、各々の細目ごとに価額を集計し減価償却計算(グループ償却)を行う。
- 道路事業固定資産は、時間の経過及び使用に伴い減価するものの、急激な価値の低下や機能の陳腐化が少ないため、定額法を採用する。
- 耐用年数は、必要に応じ物理的及び機能的耐用年数に基づき設定するものとするが、今回の作業においては、税法上の耐用年数表の該当するものを適用する。

(参考) 財務諸表検討委員会のメンバー

	氏名	現職
委員長	加古 宜士	早稲田大学商学部教授
委員長代理	黒川 行治	慶應義塾大学商学部教授
委員	会田 一雄	慶應義塾大学総合政策学部教授
委員	川村 義則	早稲田大学商学部助教授
委員	辻山 栄子	早稲田大学商学部教授