

四公団の合計キャッシュフローは 年間7,439億円

- ◆ 先に利益が7,000億円と記した。元金返済計画は年間9,000億円。その差の2,000億円が「政府補給金」である。税金投入がないと借金が返せない、ということにしてある。
- ◆ こうしてみると日本道路公団は7,000億円のキャッシュフローがある優良会社と考えることができる。
*表 「償却前利益」の項目参照
- ◆ 同じように首都高速道路公団 阪神高速道路公団 本州四国連絡橋公団についてもそのキャッシュフローを明らかにしてみた。評判の悪い本州四国連絡橋公団は瀕死の重病人でこのままでは回復の目途が立たない。
*表 「償却前利益」の項目参照
- ◆ 道路公団、首都高速、阪神高速は黒字、本四連絡橋のみ赤字で、四公団トータルでは7,439億円(平成11年度)のキャッシュフローがある。赤字の本四公団を黒字の三公団に背負わせる。ここが民営化のポイントとなる。

具体論(2) 道路運営会社

道路運営各社は賃貸料を支払う

北海道・東北道路運営株式会社を例にすると、通行料収入 3,091億円、支出（「費用」）744億円、利益（「収支差額」）は2,347 億円となる。これは路線別収支における平成十一年度実績である *表 を参照

- ◆ この2,347億円を賃貸料の最低落札価格とする。これまで「費用」項目のなかの「道路管理費」などは、ファミリー企業に随意契約で丸投げしていた。競争にさらされず水増しされた部分で、コスト意識がみられなかった。新しい民間の運営会社はこの部分から利益を簡単に生み出すことができるし、サービスエリア、パーキングエリアなどでの附帯事業を工夫すれば新たな収入が見込める。ただし**通行料金の値上げ禁止を使用権貸与の契約条件**とする。メンテナンスは運営会社が行うものとする。
- ◆ 道路運営六社、北海道・東北道路運営株式会社、関東道路運営株式会社、中央道路運営株式会社、首都高速道路運営株式会社、東名・阪高・本四総合道路運営株式会社、九州・沖縄道路運営株式会社の全体の利益（「収支差額」）をみると、表 の右下端の「**総合計**」**2兆547 億円**である。これが六社が支払う賃貸料の合計で、日本道路保有機構の年間収入となる。

年間利益7,439億円を債務償還に

- ◆ つぎに現在の道路公団四社の債務を引き継いだ日本道路保有機構は、どうやって借金を返済していくのか、説明を加えたい。
- ◆ 日本道路保有機構は、この賃貸料収入の合計2兆547億円から支払利息(日本道路保有機構は若干の経理職員がいればすむので年間管理費は少なくてよい。10億円に設定した。誤差の範囲と考える)を差し引いた金額、すでに記した7,000億円(平成11年度では7,439億円)の利益、このキャッシュフローを債務償還に充当させる。

38兆円を30年間で償還

- ◆ 「返済計画A」を見ていただきたい。 *表 参照
- ◆ 「日本道路保有機構・債務償還計画及び金利支払い計画書」では三十年償還を前提としている。「債務残高」は1999年度(平成11年度)現在で38兆1,186億円である。表 の最下端は、2030年度(平成42年度)の「債務残高」はマイナス、債務が消えて2兆円強の利益へと転じている。
- ◆ 以上は、1999年度(平成11年度)における借金(道路債券、ほとんどは郵貯などを原資とした財政投融资)の平均利率(3.44%)で計算した。

高金利債務減少により27年償還も可能

- ◆ つぎに示す「返済計画B」は金利の将来の低下分を予定して算定したものだ。
*表 参照
- ◆ 道路債券ひとつひとつの実際の金利にもとづいて債務償還計画が作られている。たとえば 90年(平成2年)9月の政府保証債第0270回では300億円を年利7.4%で借りている。同じ9月に資金運用部引受債に号第0064回では790億円を同じく年利7.4%で借りている。翌10月、資金運用部引受債に号第0065回では550億円は年利7.9%に上昇した。金利がピークになった時期である。8年後の98年10月の資金運用部引受債に号第0161回の610億円は年利1.1%にまで下がった。やはり10月、簡保引受債い号第0832回では384億円を年利1.1%と同じ金利で借りた。
- ◆ 高金利の債券は償還時期が近づいているので、金利の支払いは漸減していく。それを織り込んで計算すれば27年償還も可能である。

資産・債務保有会社の事業は債務管理のみ、償還完了すれば解散

日本道路保有機構は独立行政法人であり、全債務の償還完了をもって解散する。

- ◆ 事業内容は債務の償還管理のみとし、その他の新規事業の追加は法律でもって禁止する。新たな税金の投入は行わない。国鉄清算事業団のケースとは異なり、債務償還にあたって国民負担は必要なく、また事業運営にも税金投入を必要としない。
- ◆ 償還完了後、日本道路保有機構は解散し、所有するいっさいの道路資産は国有財産としてその時点で道路運営各社への賃貸料を見直す。その後は国土交通省が国の直轄事業として、道路運営会社に直接、賃貸をする。
- ◆ さらに道路運営各社への賃貸料の見直しと同時に道路通行料の値下げをただちに実施し、償還完了後は道路運営管理コスト負担分のみをまかなう額を通行料と設定する。
- ◆ 新規路線の建設を廃止する。建設中のものについては原則ストップする。必要と認める場合には別途、国や地方自治体の直轄事業として税金の範囲内で行うこととする。

道路運営6社のモデルケース

* 六社のモデルケースとして、下記のとおり分割を想定して計算した。 * 附属地図参照

- (1) 北海道・東北道路運営株式会社 (売上高3,091 億円、最低賃借料2,347億円)
北海道縦貫自動車道、北海道横断自動車道、東北縦貫自動車道、東北横断自動車道、常磐自動車道
- (2) 関東道路運営株式会社 (売上高2,024 億円、最低賃借料1,623億円)
関越自動車道、東関東自動車道、北関東自動車道
- (3) 中央道路運営株式会社 (売上高5,053億円、最低賃借料3,935億円)
中央自動車道、東海北陸自動車道、北陸自動車道、中国縦貫自動車道、中国横断自動車道
- (4) 首都高速道路運営株式会社 (売上高2,628億円、最低賃借料1,850 億円)
首都高速道路
- (5) 東名・阪高・本四総合道路運営株式会社 (売上高8,707 億円、最低賃借料6,921 億円)
第一東海自動車道、第二東海自動車道、近畿自動車道・関西国際空港線、山陽自動車道、四国縦貫自動車道、四国横断自動車道、阪神高速道路、本四連絡橋道路
- (6) 九州・沖縄道路運営株式会社 (売上高1,687億円、最低賃借料1,349 億円)
九州縦貫自動車道、九州横断自動車道、東九州自動車道、沖縄自動車道

終わりに...

- * なおアクアライン(東京湾横断道路)を含む一般有料道路(高規格幹線道路など)については、それぞれの道路運営各社に運営を担わせる。債務については日本道路保有機構の負債合計38兆1,186億円のなかに、また、有料道路収入については、日本道路保有機構の賃貸料収入合計2兆547億円のなかに、それぞれ含まれている。
- * 日本道路公団の償還準備金制度は、民間企業会計にはない方法である。このため、その会計の客観性について多くの議論がある。
- * 建築物については通常ならば減価償却を念頭におくが、高速道路は半永久的に使用が可能であるから資産価値は減少しないという見方に立ち、減価償却についてはここでは計算から外した。日本道路公団から十分なデータ・資料が公開されていないので、減価償却を正確に行うことは現状ではそもそも不可能である。現在入手している数値を前提として償還完了まで減価償却を行った場合には、償還が完了する三十年後の未償却残高(債務がゼロになった時点の資産価値)を、道路運営株式会社各社に競争入札で買い取らせるという選択が考えられる。
- * 日本道路公団の損益計算書(平成11年度)の「道路料金収入(高速道路合計)」と「路線別収支状況(高速道路合計) 供用延長 6,615km」(平成11年度)の合計に165億円の差があるが、全体のスキームに影響は与えない。
- * 「平成10年度~14年度において、883kmの開通を予定しているが、平成12年度末までに450kmの開通となり、計画的かつ順調に事業は進捗している」(日本道路公団資料)とあり、平成14年度末までにあと443kmが開通する。これも同じく全体のスキームにさしたる影響を与えない。