

H13. 10. 9

高速自動車国道の償還見通しの試算について

- ・ 試算条件は、別紙の通り。
- ・ なお、現行の償還計画(9,342kmの整備計画を対象)は、約3,000億円/年の国費投入、償還期間50年のケースに該当。
- ・ 将来交通量及び金利、建設投資は、今後の社会経済情勢によって変動しうるものであるため、種々の考え方があある。また、維持管理業務等の発注の見直し、サービスエリア等に係る占用料の引き上げ等によるコスト縮減なども加味することが必要である。このため、試算条件及び試算方法等について、「民営化に向けた高速自動車国道の整備のあり方検討委員会(仮称)」において意見を求める等、今後さらに検討を深めることが必要。

【総理からの検討指示(10月1日)の概要】

- ① 国費不投入、償還期間30年以内の場合、どのような整備となるか
 - ② ①によりがたい場合、その例外として、いくつかのケースを想定してどのような整備になるか
- について、1週間以内に、石原大臣の下の行革事務局に報告すること

◇考えられる試算の前提条件

【比較条件】

将来交通量	全国の総自動車交通量が増加 75百億台キロ(2000) ⇒ 91百億台キロ(2020) <1.2倍>	全国の総自動車交通量が不変 75百億台キロ(2000) ⇒ 75百億台キロ(2020) <1.0倍>
調達金利*	5.0%	3.5%
建設投資	1.21兆円/年	1.09兆円/年

注)10年固定債券で調達する場合の発行コストで、H13年度1.3%、H14年度2.5%以降約1.0%/年上昇ですり付け

償還年数	H13から30年		H13から40年		H13から50年	
国費投入	0億円/年	1,000億円/年	2,000億円/年	3,000億円/年		

【共通条件】

対象延長：現行整備計画9,342km

(H14年度以降残事業費：20.6兆円)

料金：現行料金水準(普通車：24.6円/km)

公租公課：考慮しない

建設費・管理費：コスト縮減計画の実績を反映

(参考：H8年度の標準的なコストと比較したH12年度の実績)

縮減率：建設コストで11.4%、管理コストで12.0%

※次ページのケース以外については、現在、試算中。

交通需要の増加：あり、将来金利：5.0%、建設投資：1.21兆円/年 の場合

日本道路公団の投資（償還）可能額の比較

有料国費投入額 ^{※2}		償還年数		
		30年	40年	50年
0億円/年	投資（償還）可能額	0.0兆円（0%）	6.9兆円（33%）	11.1兆円（54%）
	税負担総額 ^{※1} （有料分＋一般分）	0 + 20.6 = 20.6兆円	0 + 13.7 = 13.7兆円	0 + 9.5 = 9.5兆円
1,000億円/年	投資（償還）可能額	2.1兆円（10%）	9.2兆円（45%）	14.3兆円（69%）
	税負担総額 （有料分＋一般分）	0.2 <1.0> + 18.5 = 18.7兆円	1 <1.2> + 11.4 = 12.4兆円	1.7 <1.3> + 6.3 = 8兆円
2,000億円/年	投資（償還）可能額	3.2兆円（16%）	11.5兆円（56%）	17.8兆円（86%）
	税負担総額 （有料分＋一般分）	0.5 <1.8> + 17.4 = 17.9兆円	2 <2.3> + 9.1 = 11.1兆円	3.5 <2.5> + 2.8 = 6.3兆円
3,000億円/年	投資（償還）可能額	4.3兆円（21%）	13.8兆円（67%）	20.6兆円（100%）
	税負担総額 （有料分＋一般分）	0.7 <2.8> + 16.3 = 17兆円	2.9 <3.6> + 6.8 = 9.7兆円	3.6 <3.8> + 0 = 3.6兆円

注1：税負担総額は、有料道路事業に係る国費（利子補給金）と、その他の一般道路事業に係る国費・地方費の合計。

ただし、有料道路事業に係る出資金はく>外書きであり、償還するので税負担総額には含まない。

また、維持管理に係る費用も含まない。

注2：有料国費投入額は建設終了時まで一定額、その後は徐々に低減。

【参考】平成13年度末供用延長（予定）：6,959km（未供用延長2,383km）

現行整備計画9,342kmの残事業費（H14年度以降）：20.6兆円