

高速道路事業 と 道路公団民営化

2006.11.06

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構
理事長 勢山 廣直

今日のお話

1: 高速道路の現状

2: 道路公団改革
新たな高速道路事業の枠組み

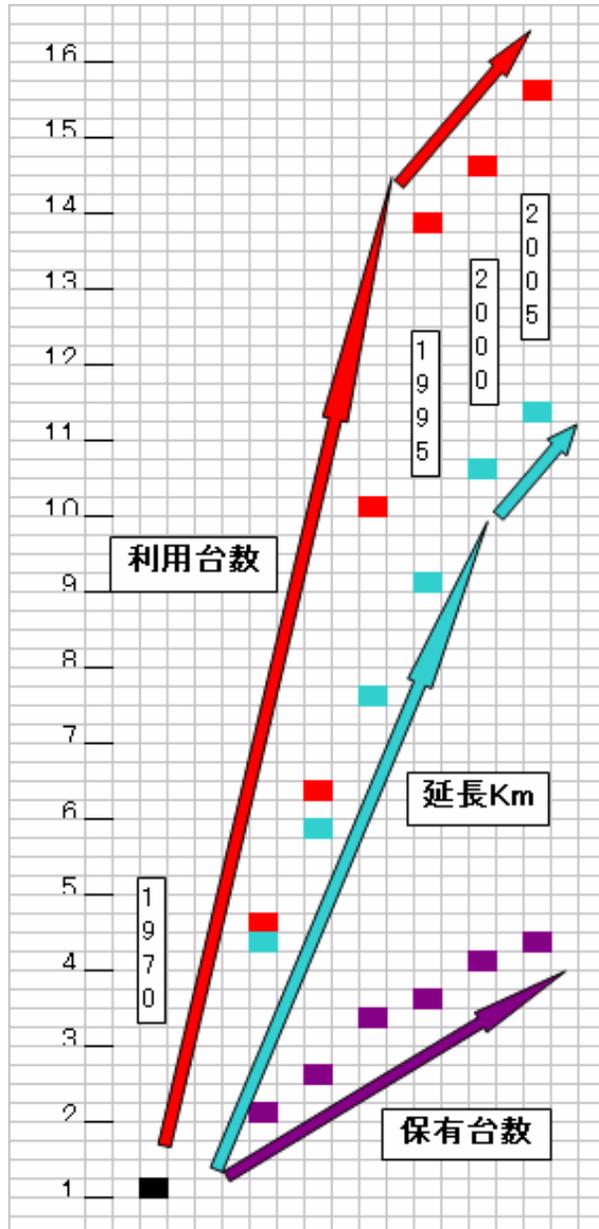
3: 規制緩和について最近気になること

機構が保有する高速道路の概要

会社	営業Km	未償還残高 (H18初、兆円)	年間利用台 数(百万台)	年間料金収 入(百億円)
東日本	3,348	↑ 28.4 ↓	867	71
中日本	1,687		581	60
西日本	3,250		826	65
首都高速	283	5.6	417	26
阪神高速	234	4.3	332	19
本四架橋高速	173	3.3	14	7.5
合計	8,975	41.6	3,037	249

東、中、西会社合計で、高速自動車国道は7389Km、ネットワークを構成する一般有料道路等は、896Km。

高速自動車国道の整備と利用状況



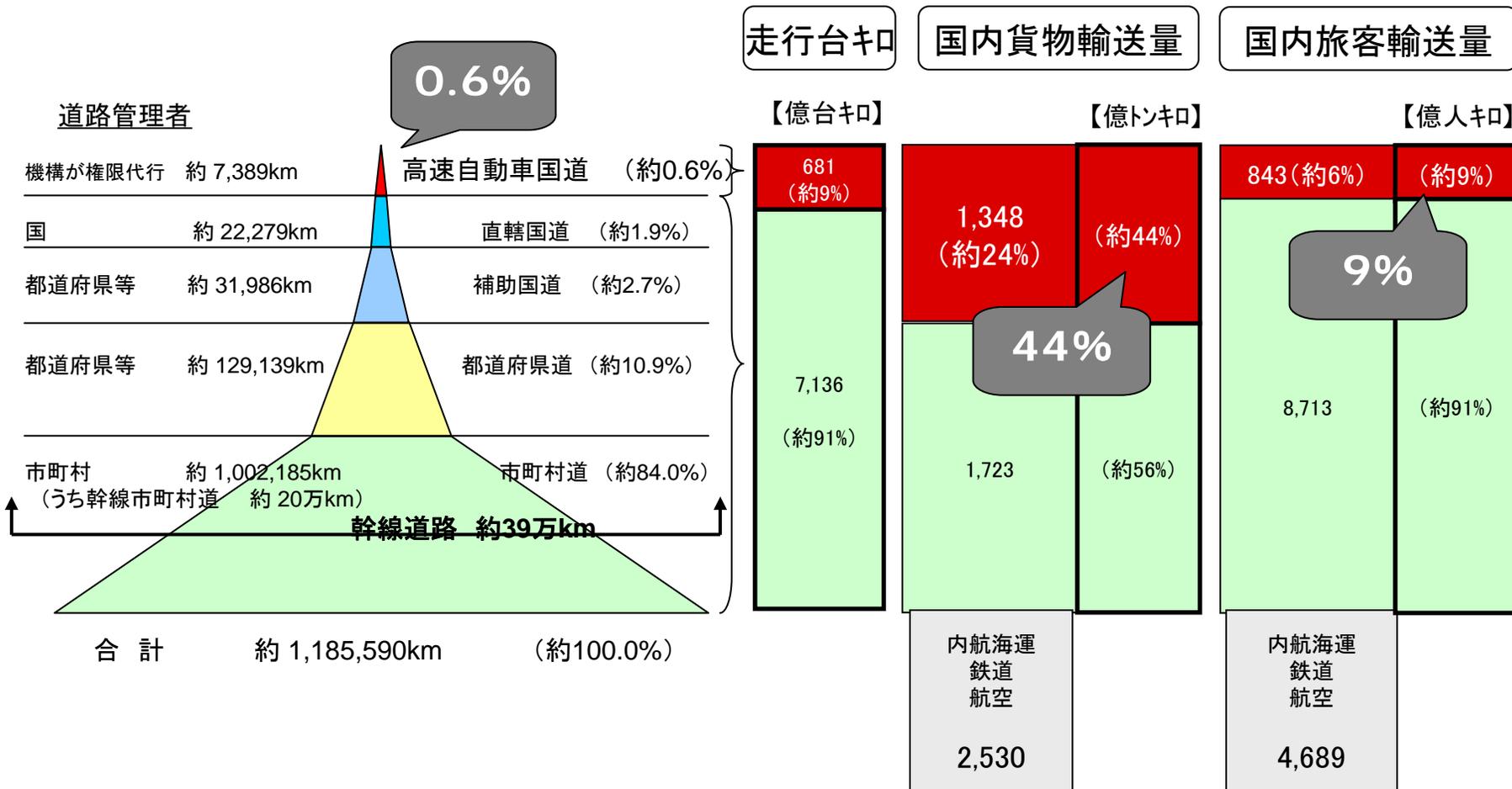
	1970	1990	2005
自動車保有台数	18	60	79百万台
年間利用台数	1	10	15 億台
延長Km	649	4869	7389Km

* 1970年を1として、自動車保有台数が4倍であるのに対して、高速道路の延長は11倍、利用台数は15倍である。

* 最近10年間では、いずれの指標も成長率が鈍化している。

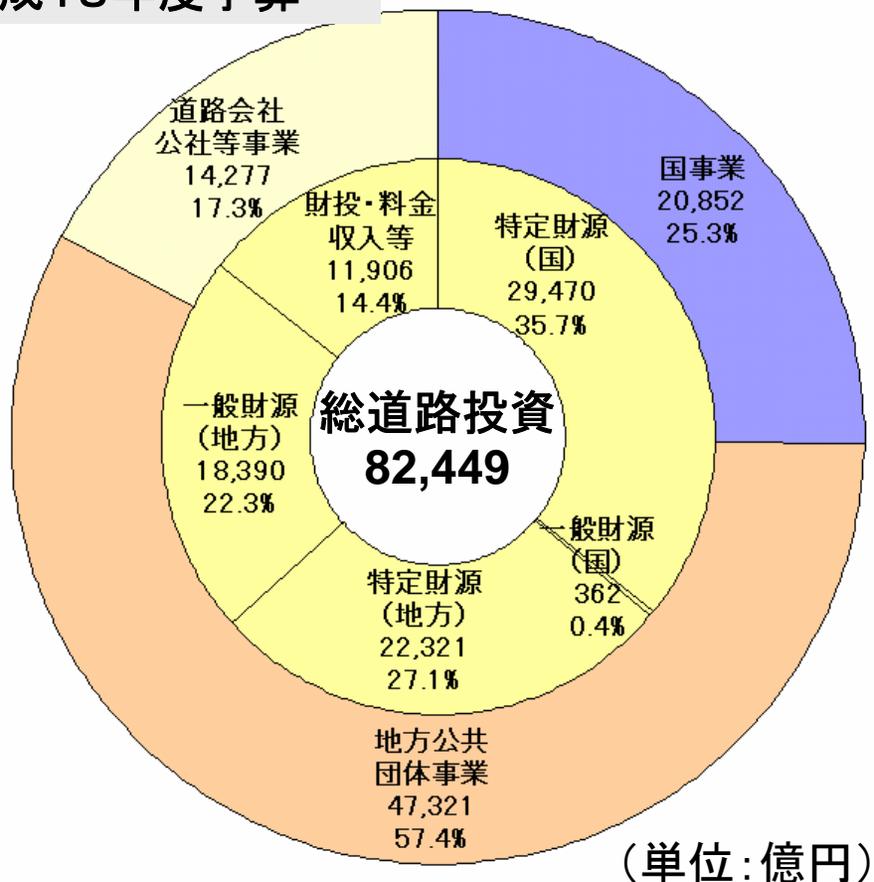
* 経済の成熟化、人口減少、高齢化のなかで、年金、医療、教育、防衛、社会安全などの国民課題とどのようなバランスをとったインフラ整備を行うか。

わが国の道路網体系と高速自動車国道のモーダル分担



道路投資の事業主体、財源の構成

平成18年度予算



日本道路公団への国費投入状況

(平成17年9月末までの累計)

補給金: 168百億円(2000年の984億円が最後)

出資金: 228百億円(2001年の3025億円が最後)(うち3300億円は東中西会社の資本へ充当され、残余が機構への出資金となり、返済を要する債務である)

本四連絡公団への投入状況(地方公共団体分を含む)

(平成17年9月末までの累計)

出資金: 112百億円(平成18年以降も平成34年まで毎年8百億円出資の予定。本四の出資金の返済は別途検討。)

* 平成15年度に債務1.3兆円を切り離し

指標から見た高速道路の国際比較

	供用延長	面積	人口	GDP	$\sqrt{\text{万人} \cdot \text{千km}^2}$	供用延長指数	
	km	千km ²	万人	10億ドル		$\frac{\text{km}}{\sqrt{\text{万人} \cdot \text{千km}^2}}$	$\frac{\text{km}}{10\text{億ドル}}$
日本	8,956	378	12,776	4,588	2,198	4.08	1.95
アメリカ	90,712	9,629	29,821	11,734	16,945	5.35	7.73
フランス	10,843	552	6,050	2,047	1,827	5.93	5.30
イタリア	6,491	301	5,809	1,678	1,322	4.91	3.87
ドイツ	12,174	357	8,269	2,741	1,718	7.09	4.44
中国	34,200	9,597	131,584	1,649	35,536	0.96	20.74

高速道路の整備効果

高速道路の特性・価値

- * 時間短縮
- * ネットワークとアクセス
- * 定時性
- * 交通コストの低減
- * 交通事故の減少
- * 生活圏と通過交通の分離
- * 環境負荷が少ない

* 経済の広域化・地域の活性化

* 個人行動の広域化・交流の促進

* 経済の効率化

* Quality of Lifeの向上

* 防災・緊急施設へのアクセス・環境・交通安全

東京卸売市場
(資料1-1, 1-2)

常陸那珂港
(資料2)

高速バス
(資料3)

空港・港湾へのアクセス
(資料4-1, 4-2)

渋滞対策: ネットワーク、ETC
(資料5-1, 5-2)

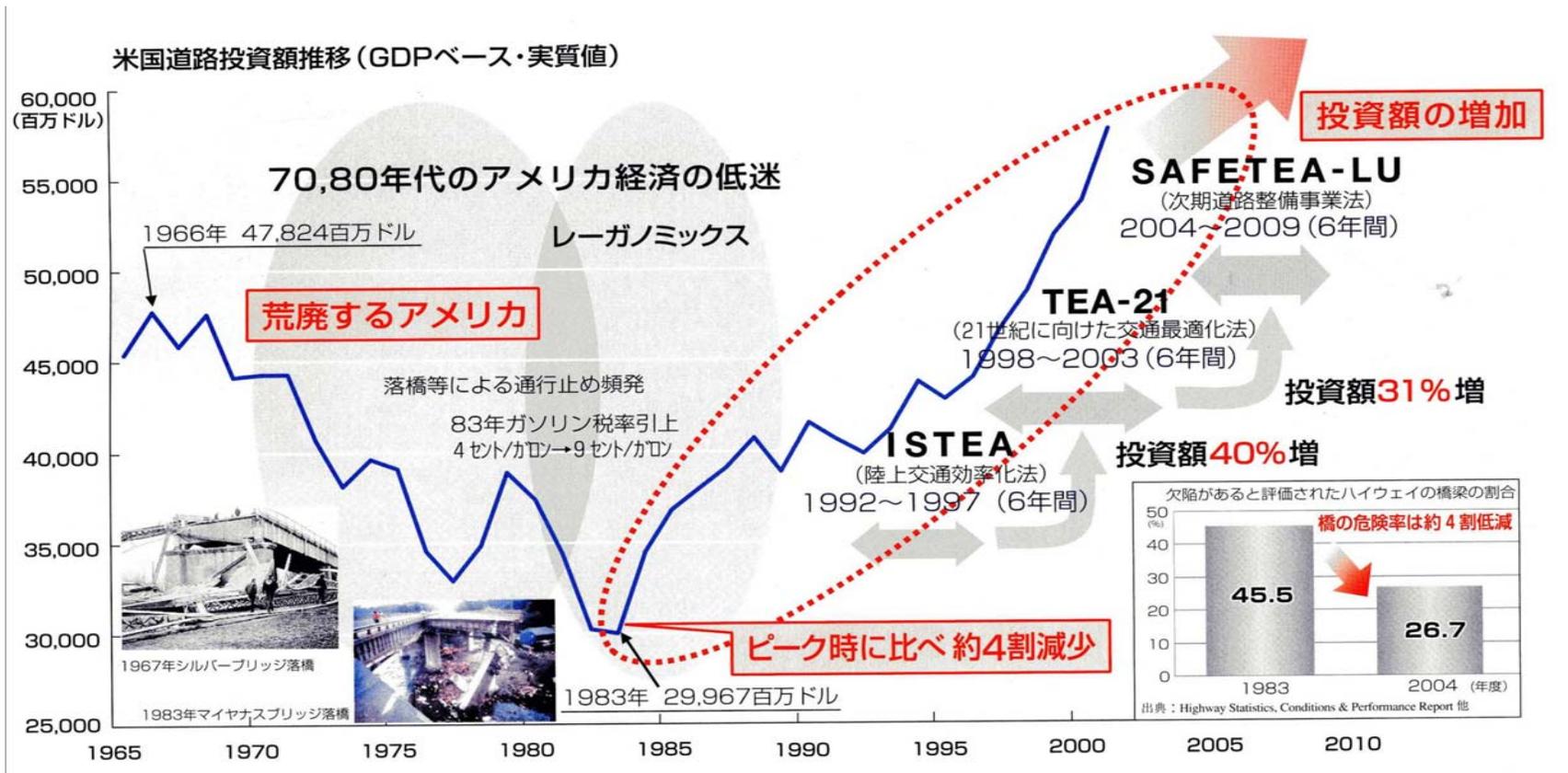
災害: 中越地震
(資料6-1, 6-2)

医療施設へのアクセス
(資料7-1, 7-2)

交通事故(資料8-1)
環境負荷(資料8-2)

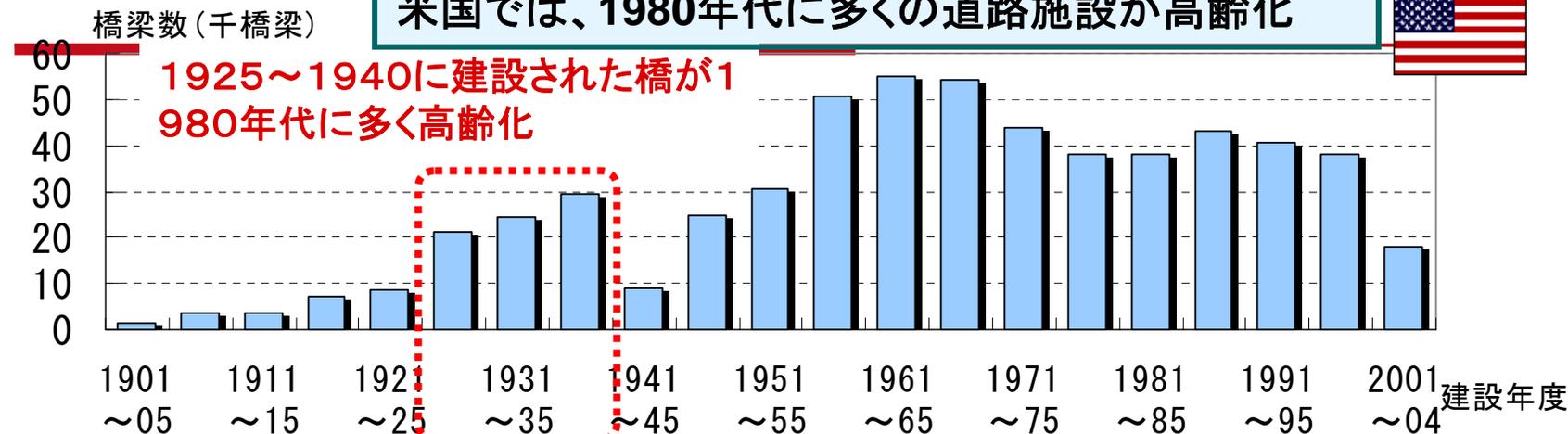
「荒廃するアメリカ」の教訓：LCCマネジメントの重要性

アメリカでは、道路投資の削減により70～80年代に落橋や橋の通行止めが頻発し、“荒廃するアメリカ”と言われた。その後投資を著増させているが、却って高がついた可能性もある。

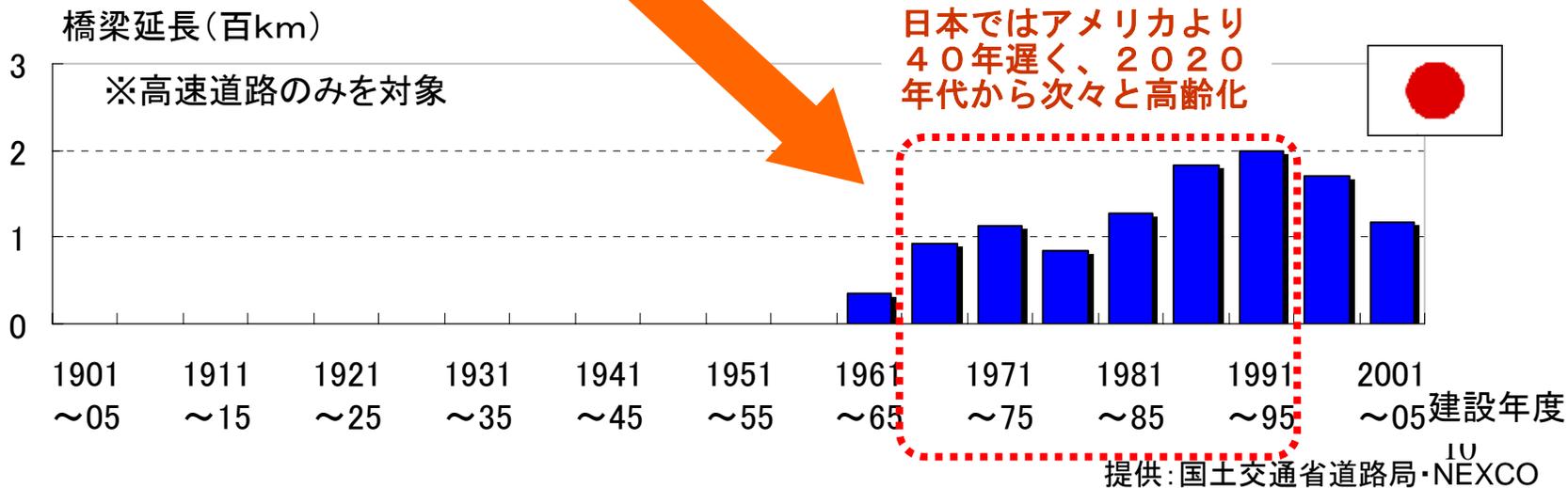


アメリカと日本の高速道路との比較

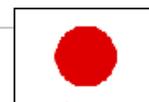
【米国の橋梁の建設年】



【高速道路橋梁の建設年】



出典:(社)国際建設技術協会



道路公団改革はなぜ必要だったのか、何を目指しているのか
(平成16.6.1 参議院国土交通委員会 小泉総理大臣答弁)

なぜ:

- 1: 返済期間が先送りされるなど、不採算路線の建設に歯止めがかからなかった
- 2: 一方的な命令の仕組みの下で、高コスト体質であった
- 3: ファミリー企業との関係が不明朗、不透明であった

目指すもの:

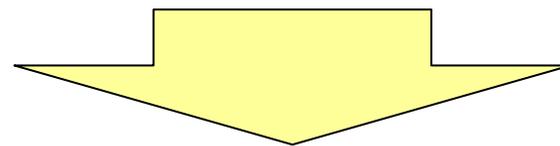
- 特殊法人改革の最重要課題と位置づけ民営化し公団方式の弊害を解消して、
- 1: 40兆円に上る債務を確実に返済
 - 2: 真に必要な道路を早期にできるだけ少ない国民負担の下で建設
 - 3: 料金の引き下げ等サービスの向上

改革の骨格 ①

償還期限が移動する仕組みを断ち切り、期限を固定した

これまでは、整備計画につれて償還期限が後ろへずれる仕組みであり、かつ、償還期間30年が、40年、45年、50年へと拡大されてきた。

対象Km	起算日	期限
3895	1976	2003
6410	1987	2017
7887	1992	2032
9000	1999	2044
9342	2001	2051



有料高速道路の償還絶対期限を民営化後45年(2050年9月)以内と定め、その範囲内での建設とした。

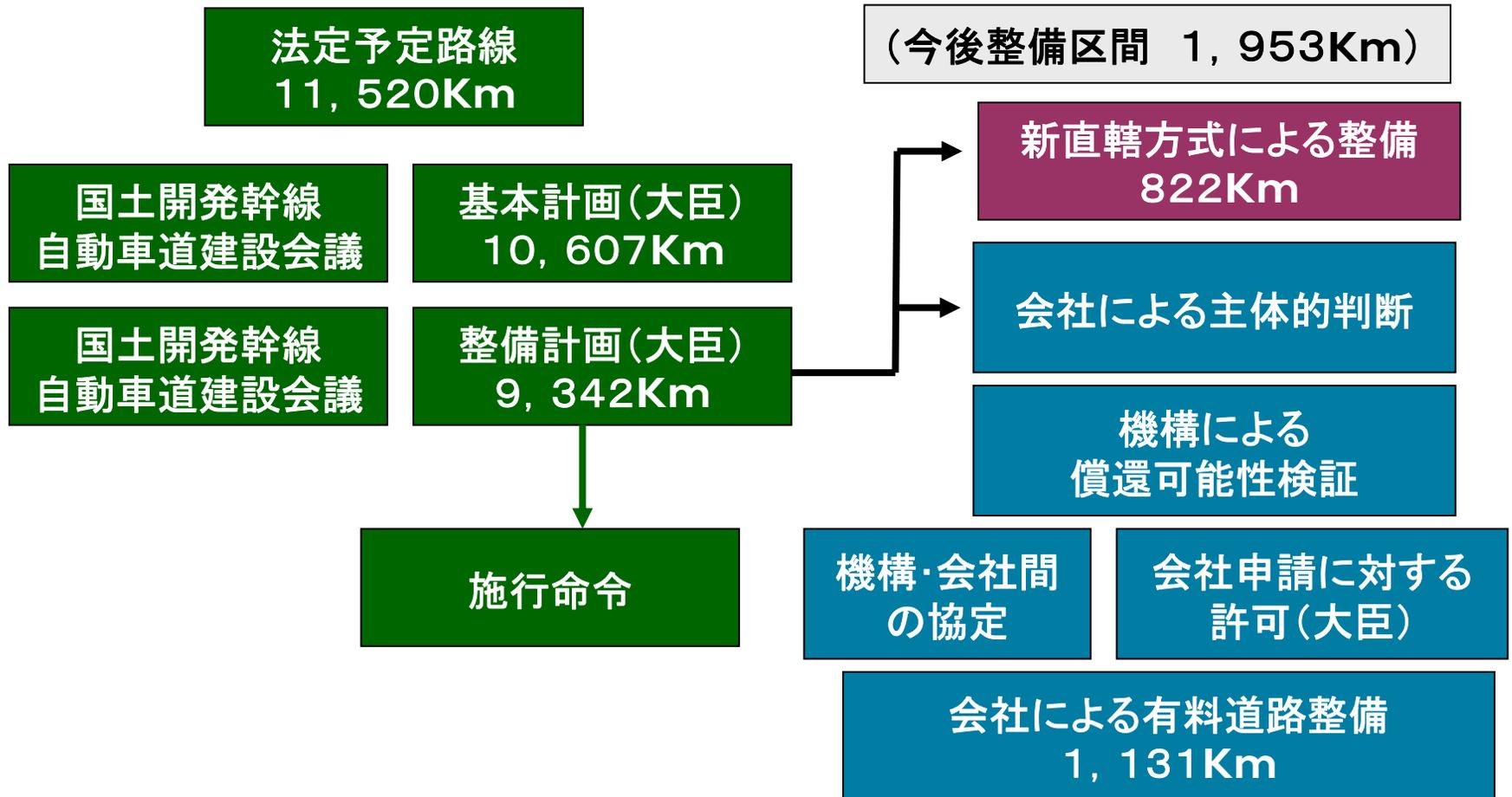
その結果、計画と実績の対比の透明性が格段に高まる仕組みとなった。

その範囲外の高速道路については、「新直轄」方式、すなわち一般道路と同様に、建設と管理費は税金で賄い、利用料は無料とした。

改革の骨格 ②

高速道路の建設について、「施行命令」方式から、
主体的判断による「協定と申請・許可」方式へ

* 抜本見直し区間を含む



改革の骨格 ③

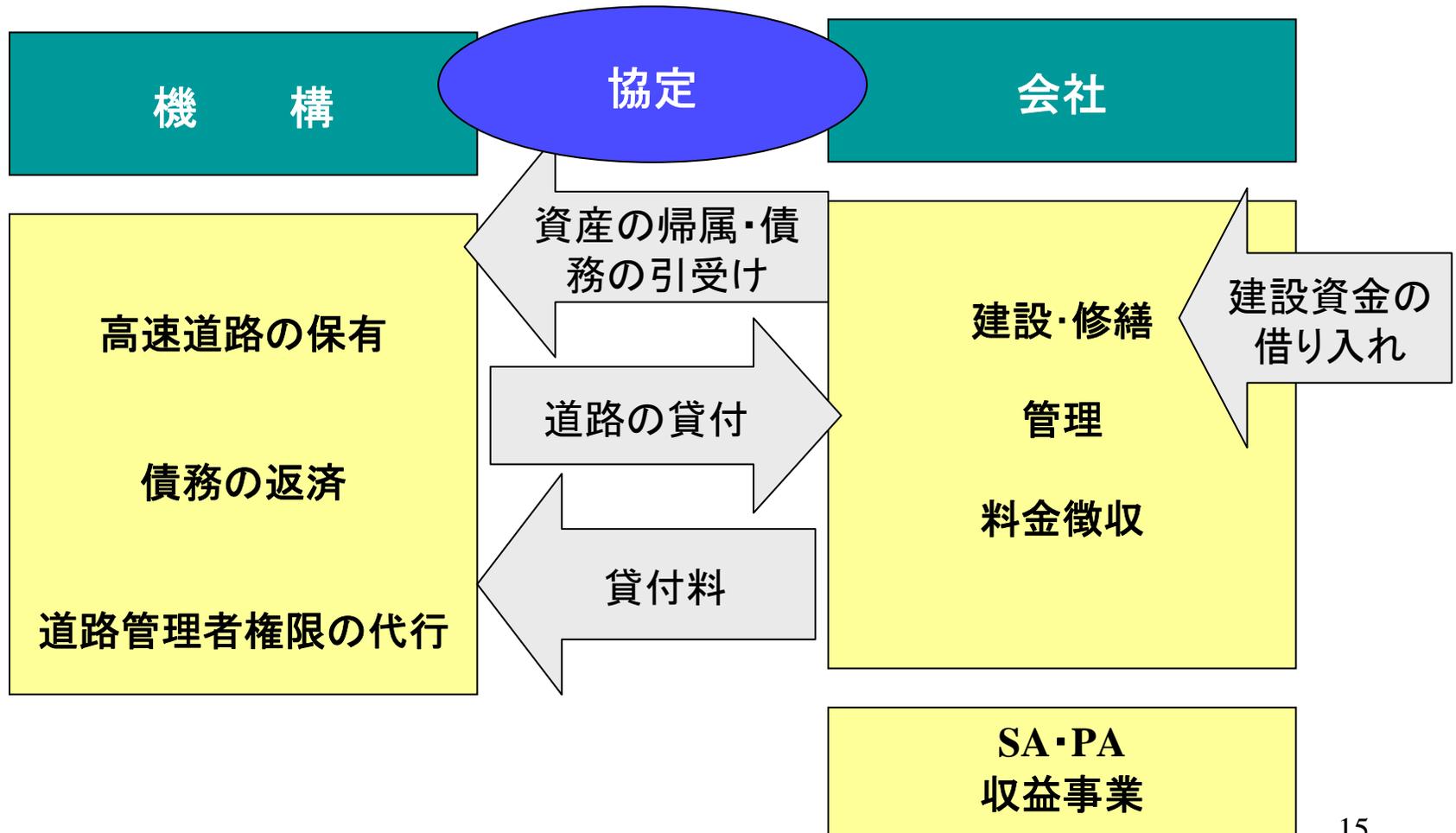
建設費、維持管理費の削減、利用料金の引き下げの実現

平成15年以降の高速国道建設残事業費見込み20兆円について、設計速度、車線数など道路構造の見直しや施工方法の見直しなどにより6.5兆円の削減を図るとともに、新直轄への切り出し3兆円によって、10.5兆円へ半減。

維持管理費についても、平成14年度対比3割削減を17年度までに達成し、今後の維持管理費計画は削減後のベースに沿って計画。
(平成18年度の6社合計管理費は、約56百億円)

ETCマイレージ割引、休日割引、早朝夜間割引、大口多頻度割引など多様な料金体系の導入により、特に高速国道では従来比1割程度の料金割引を実現。
(平成18年度の6社合計料金収入は、2兆5千億弱)

機構と会社による高速道路事業の実施スキーム



改革の骨格 ④

機構＋会社方式、協定の役割と効果 1

□公物たる道路の民間保有はなじまないとする考え方

□税負担

* 機構で生じた利益(減価償却額とあわせ債務元本返済に充てられるもの)に法人所得税がかからない

* 道路事業資産について、固定資産税、都市計画税を課さない

□チェック アンド バランス

確実な債務返済、需要予測、建設・管理コスト、管理の内容など

□公的権限の代行(通行禁止・解除、道路占用・連結許可、特殊車両通行規制など)

□情報公開の確保・拡充

改革の骨格 ④

機構+会社方式、協定の役割と効果 2

債務返済の確実性を担保する協定(45年間対象)を締結

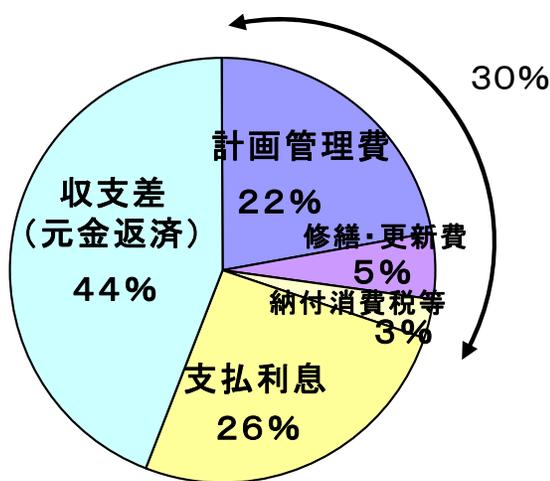
1. 慎重・保守的な需要見通し: 人口減少(127百万人(2004)→1億人(2050)、低位安定的な経済成長(2011年以降1.5%~0.4%)を前提とした交通需要予測 ⇒2049年の料金収入は2006年対比13%弱増
2. 長期金利水準は金利上昇リスクを織り込み=2009年以降4%
3. 建設工事について、債務引き受け限度額を設定し、完成開通時期も明示
4. 老朽化等に伴う改良更新設備投資を7.6兆円想定
5. 維持管理費は、3割削減後をベースとし、供用Km延伸と老朽化を考慮しつつ、更なる合理化を想定

償還計画の概要 (45年間6社計)

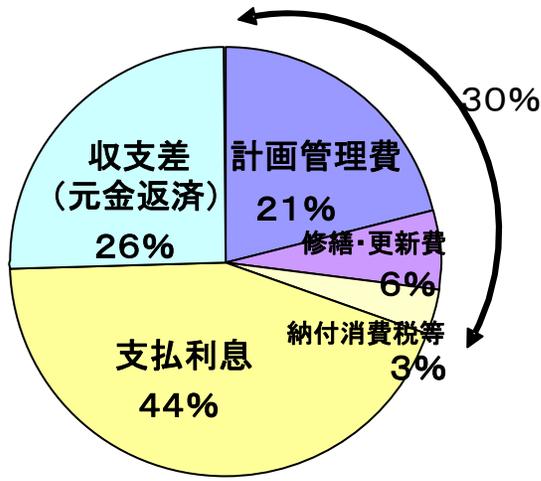
期首有利子債務	36.4兆円	道路料金収入	128.3兆円
新築改築債務	13.7	計画管理費	27.7
修繕資産債務	7.6	貸付料	100.6
災害復旧	0.1	占用料等	0.2
有利子債務計	57.8	出資金(本四)	1.4
		機構収入計	102.2
出資金(除本四)	3.8	支払利息	35.7
社会資本等	0.9	消費税等	4.0
		支出計	39.7
要返済合計	62.5	収支差	62.5
残存出資金(本四)	2.5		

料金収入に対する費用等の割合(全協定の合計値)

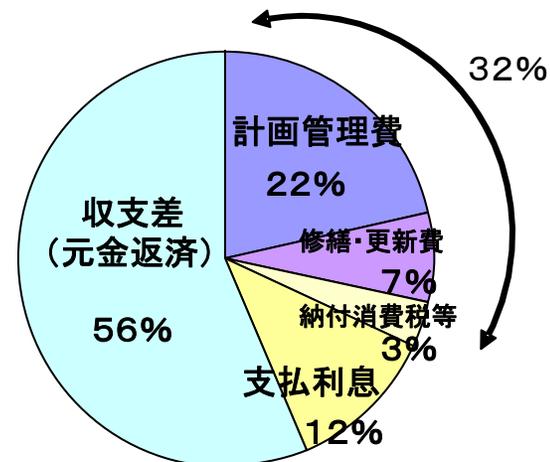
平成18年度



平成33年度



平成55年度



項目		金額(億円)
料金収入		24,873
費用等	計画管理費	5,553
	修繕・更新費	1,209
	機構管理費	40
	納付消費税	748
	支払利息	6,351
収支差(元金返済)		10,972

項目		金額(億円)
料金収入		30,292
費用等	計画管理費	6,364
	修繕・更新費	1,757
	機構管理費	39
	納付消費税	1,056
	支払利息	13,346
収支差(元金返済)		7,730

項目		金額(億円)
料金収入		28,723
費用等	計画管理費	6,258
	修繕・更新費	1,914
	機構管理費	38
	納付消費税	979
	支払利息	3,317
収支差(元金返済)		16,217

日本と諸外国における有料道路料金比較

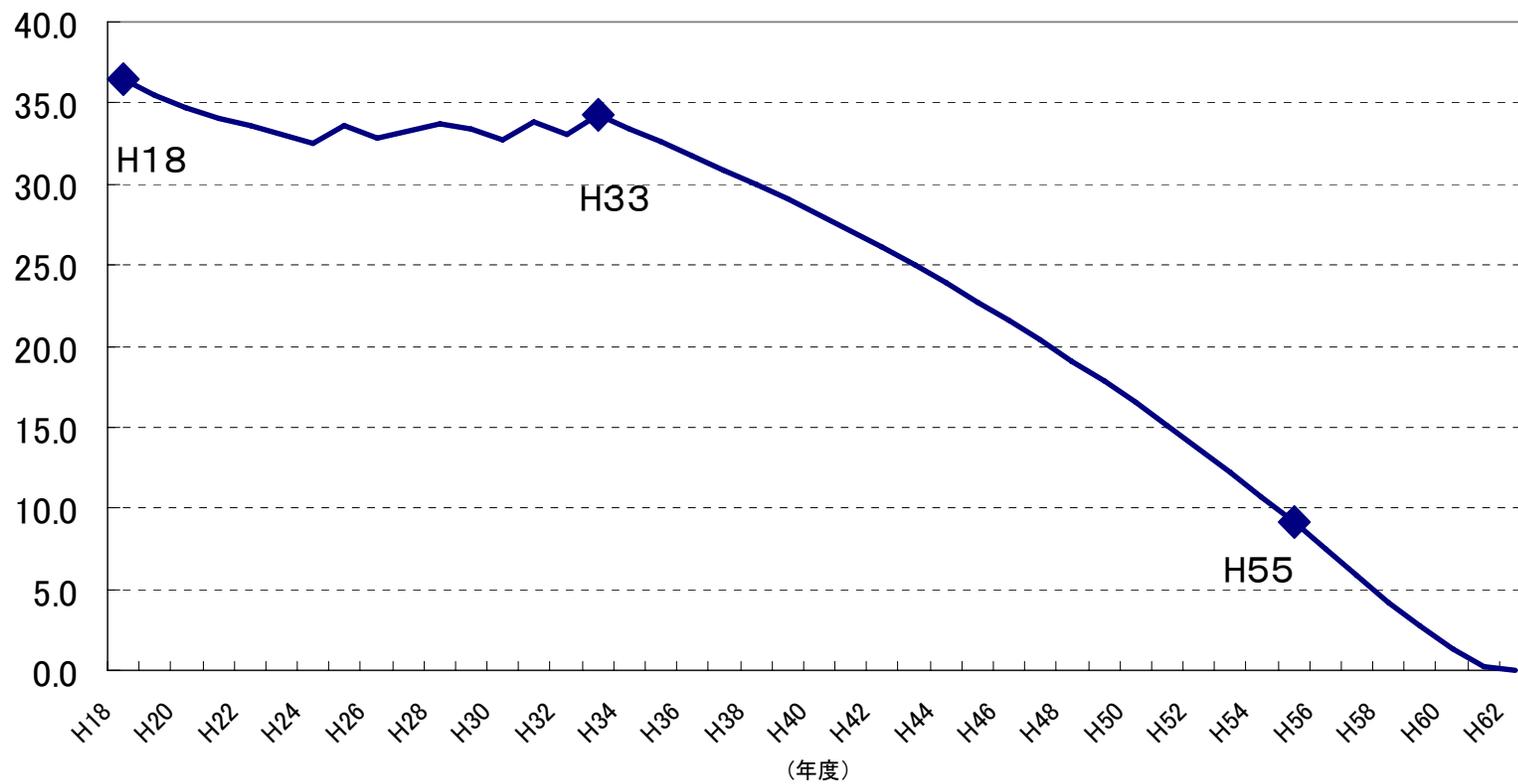
	日本	フランス	イタリア	ドイツ
有料道路料金※ 1	22円/km※2	10円/km	8円/km	13～20円/km
備考	高速自動車国道料 金(普通車)	ASF社 (南フランス高速道路会 社) 平均料金 (普通車)	アウトストラーデ 社 平均料金 (普通車)	トラック料金

※1 出典：高速道路便覧2005。ただし、円換算は2006.6.30時点のレート146円/ユーロを使用。

※2 高速自動車国道の料金水準24.6円/km+150円から平均トリップ長41.9km(H17年度実績)と消費税、実効割引率27.2%(H18年度見込 全車平均)を踏まえて、割引後kmあたり単価を算出

機構の有利子負債残高の推移 (全協定の合計値)

(兆円)



ライアビリティマネジメント

- 金利は債務償還への最大リスク
支払利息負担は、料金収入の28%
- 2005.10現在の有利子負債(37.4兆円)の95%が10年以内に満期。平均金利1.8%→4%への上昇リスク
- 機構の格付けは日本国の格付けと同一にグレードアップ(金利負担が0.05%程度軽減)
- 金利上昇リスクに備え超長期債による資金調達にシフト
2005.12、日本初の40年債(2.99%)を300億円発行
2006.10までに1850億円を40年債で調達
スタート後この10月までの財投機関債調達6650億円の3分の2を
20年以上の超長期債で調達
政府保証債でも2006には2千億円以上を15年以上で調達計画

改革の骨格 ⑤

民間活力の発揮

□道路事業

- * 建設コスト削減努力に対してインセンティブ制度
- * 維持管理業務の計画対比実績差異は会社の損益
- * 料金収入増減1%以内は会社の損益

□SA/PA事業

道路区域から外し、会社の所有に。自由な施設設置を可能に。

□ファミリー企業改革

出資を可能に。コア事業は子会社化再編、他は競争入札へ。

□その他収益事業： ほぼすべての事業を可能に。

なお、道路事業と収益事業は区分経理

平成17年度(半期)の取り組み状況

機構 (独法評価委員会で評価された主な事項)

- * 協定締結にあたり、堅実合理的な検討を行っており、債務返済の確実性を高めた。
- * 40年債等多様な資金調達、85人体制など、業務コストを削減した。
- * 有利子負債残高を37.4兆円から36.4兆円へ削減した。
- * より詳細・積極的な情報公開を行った。

会社

- * 経営理念・経営計画の策定、意識改革などに積極的に取り組んだ
- * コンプライアンスの徹底を図った
- * ファミリー企業の再編方針を固め実行に移しつつある
- * SA/PA事業等収益事業の積極展開を進めている。
- * 6社合計の当期利益は、325億円であった。(交通量の増加、ETC普及率の減速による割引負担減少、減価償却計算など)

規制緩和との関係で最近気になること

「インフラ事業の国際競争力」

上下水道事業、空港管理事業、高速道路管理事業といったインフラ事業においては、フランス、スペイン、ドイツなどのヨーロッパ企業が圧倒的な国際競争力を持って、アフリカ、南米を含め世界に進出している。

* 上下水道事業は、世界で10%程度が民営化（英：100%、フランス：80%、ドイツ：20%、アメリカ：35%）と言われているが、この世界市場の80%をフランス系2社（スエズ、ヴェオリア）とドイツのRWEが占めている。イギリスのThames Water、アメリカのAmerican Waterなども買収されている。

* 空港管理事業でも、Heathlowなど英の7空港などを管理するBAAや40カ国170空港を管理するSwissPortをスペインのFerrovialが買収したほか、スペインのAbertisは英のTBIを買収した。

* 高速道路管理事業でも、米国初のコンセッション契約であるシカゴの99年間コンセッションやインディアナの75年間コンセッションはFerrovialの子会社Cintraと豪のマコーリー投資銀行のコンソーシアムが落札した。フランスの高速道路管理3社の政府株放出では、フランスのVinci、フランスのEiffageとマコーリーの連合、スペインのAberutisがそれぞれ落札した。

彼らの共通項は、Public/Private Partnershipという契約方式の中で必要とされる、長期間の事業企画、建設企画、オペレーションスキル、ファイナンス、リスク評価という多機能統合力を持って、インフラの総合マネジメント産業を目指していることである。

ウインブルドン現象的なイギリスやアメリカは競争力を持っていない。

日本企業の国際競争力向上という意図を明確に持った規制緩和手法の重要性が気になって仕方がない。