

阪神高速道路公団

1. 財政投融資を活用している事業の主な内容

阪神高速道路公団は、自動車専用道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もって京阪神圏の都市の機能の維持及び増進に資するため、大阪市及び神戸市の区域並びに京都市の区域のうちこれら両市の区域と密接な関係がある地域等において、有料の自動車専用道路（阪神高速道路）の新設、改築、維持、修繕その他の管理等を総合的かつ効率的に行っている。

（参考）財投対象外の主な事業としては、国又は地方公共団体の委託に基づく阪神高速道路と密接な関連のある道路の新設又は改築等の事業がある。

2. 財政投融資計画額等

（単位：億円）

15年度財政投融資計画額	14年度末財政投融資残高見込み
3,704	34,028

3. 当該事業の成果、社会・経済的便益など

(1) 阪神高速道路は、現在、総延長221.2km（平成14年度末）を供用しており、一日の利用交通量は約90万台、利用者数は約140万人に達している。また、貨物輸送量では、阪神都市圏全体の約47%を阪神高速道路が担うなど大都市の基幹的施設として大きな役割を果たしている。

(2) 阪神高速道路の整備は、道路利用者にとって時間短縮等の直接的な便益をもたらすばかりでなく、一般街路を含めた道路全体の渋滞を緩和し、大都市の交通の円滑化に大きな効果を発揮している。これにより、都市内の各拠点間はもとより、大阪・神戸を始めとする圏域内の各都市間、さらには、高規格幹線道路等を介して大都市と全国各地域との間の連携・交流を強化し、経済の効率化や産業の育成・創出、就業機会の拡大等に貢献している。また、生活の利便性の向上、交通の円滑化による都市環境の改善、災害時における代替路の確保等、大都市の機能の維持・増進に幅広い効用を發揮している。

(3) 21世紀は「都市の世紀」と言われ、世界の人々や企業を惹きつける魅力を備えた都市を形成することが我が国の国際競争力を回復させ、経済を再生する上からも強く要請されている。
阪神高速道路は、大都市の交通問題を抜本的に解決し、望まれる都市構造を実現して、都市の再生を図る上で最も根幹となる交通施設である。

(4) このような、阪神高速道路の整備効果のうち、定量的に把握できるものを計算すれば、以下のとおりである。
・ネットワークの整備（265.6km）による走行時間短縮、走行経費節減及び交通事故減少による直接便益は、供用区間で年間約1兆6,200億円、建設中区間で年間約2,400億円と推計される。

4. 当該事業に関する政策コスト分析の試算値

[試算の概要]

公団の行う事業のうち、既に国土交通大臣から基本計画の指示を受けた路線265.6kmを試算の対象としている。（受託事業は、対象外。）
分析期間は、上記対象事業の償還が終了するまでの40年間（14年度は44年間）である。
将来の交通量については、近年の交通量実績や国土交通省において新たに設定された社会経済フレームを踏まえて推計している。
以上のような考え方の下に、設定された前提条件に従って事業の将来シミュレーションを行い、それに基づいて当該事業の実施に伴う国からの出資金等の機会費用を算出した。

[政策コスト] 分析期間 40年間

（阪神圏36年間 京都圏40年間）

（単位：億円）

区 分	14年度	15年度	増減
1. 国からの補給金等	-	-	-
2. 国からの出資金等の機会費用分	2,591	1,816	775
1~2 小計	2,591	1,816	775
3. 国への資金移転	-	-	-
1~3 合計=政策コスト	2,591	1,816	775
分析期間（年）	44	40	4

[経年比較分析]

（単位：億円）

区 分	14年度	15年度	増減
政策コスト（再掲）	2,591	1,816	775
前提金利を14年度政策コスト分析で用いたものとした場合の政策コスト	2,591	2,553	38
のうち15年度以降に発生する政策コスト	2,489	2,553	+ 64

15年度の政策コストは1,816億円である。14年度と15年度の前提金利の変化による影響を捨象し、15年度以降に発生する政策コストを比較すると、実質的な政策コストは14年度から64億円増加したと分析される。

このような実質的なコスト増は、以下のような要因によるものと考えられる。

- ・交通量見込みの変更によるコスト増（+431億円）
- ・事業費縮減及び管理費縮減によるコスト減（-367億円）

[前提条件を変化させた場合]

（単位：億円）

変化した前提条件とその変化幅	政策コストの額（増減額）
業務収入 10%	2,189（+373）
調達金利 +1%	2,689（+873）

<参考>

補給金・出資金等の15年度予算計上額

補給金等： -

出資金等： 163億円

5. 分析における将来の事業見通し等の考え方

阪神高速道路の建設等は、国土交通大臣から基本計画の指示を受けて行うこととなっており、今回の分析に当たっては、既に基本計画が指示されている路線265.6kmについて建設し、良好な管理を行いつつ、料金収入により建設に要する借入金等を平成54年度までに償還する予定としている。

- ・ 阪神高速道路は、平成14年度末で221.2km供用しており、今後、残る区間44.4kmを平成21年度までの間で建設することとしている。また、残る区間の平成15年度以降の建設投資額は約0.8兆円と見込んでいる。
- ・ 業務収入については、平成15年度は予算収入、平成16年度以降は近年の交通量実績や国土交通省において新たに設定された社会経済フレームを踏まえて算出している。なお、業務収入のピーク時である平成32年度には2,872億円を見込んでいる。
- ・ 建設費縮減及び管理費縮減については、平成15年3月25日に公表したコスト削減計画を反映している。なお、平成18年度以降の管理費については、平成17年度の水準が継続すると仮定したうえで、供用による増、ETC普及による減等を考慮し、算出している。

(単位: 億円)

年度	(実績)					(見込み)(計画)		(試算前提)					
	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18~27	28~37	38~47	48~54
業務収入	1,693	1,721	1,899	1,889	1,846	1,856	1,839	1,973	2,034	24,199	28,356	28,290	6,503

需要予測の前提とした社会経済フレームは次のとおり。

GDP : ~2020年 平均1.5%、2021~2050年 平均0.6%

(2010年までは、「構造改革と経済財政の中期展望について」(平成14年1月25日閣議決定)及び参考資料(内閣府作成)による。2011年以降は、国土交通省における推計値)

将来人口: 2025年 1億2,114万人、2050年 1億59万人

(国立社会保障・人口問題研究所による「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」を参照)

交通需要: 2020年 8,680億台キロ/年(2000年の12%増、2020年以降減少)、2050年 8,010億台キロ/年

(国土交通省において推計)

- ・ 分析対象の総事業費は、約4.9兆円であり、総延長265.6kmである。

6. 補助金等が投入される理由、仕組み、国庫納付根拠法令等

有料道路事業は、基本的に道路の整備に要する費用を借入金等で賄い、道路利用者の支払う料金収入で当該債務を償還していくものであるが、阪神高速道路の整備は、一般街路の渋滞緩和を始めとして大都市の機能の維持・増進に広範な効用を發揮しており、利用者負担を軽減し、適正な料金水準の下で計画的な事業の推進を図るため、国及び地方公共団体から出資金(高速道路建設事業)、無利子借入金(社会資本整備事業)を受け入れている。

(根拠法令等)

毎年度の事業費を対象に国及び地方公共団体の予算措置により実施。

(国: 地方公共団体 = 1 : 1)

- ・ 出資金: 阪神高速道路公団法第4条
- ・ 無利子貸付金: 道路整備特別措置法附則第7条

公団法

第4条

3 公団は、必要があるときは、国土交通大臣の認可を受けて、その資本金を増加することができる。

4 政府及び政令で定める地方公共団体は、前項の規定により公団がその資本金を増加するときは、公団に出資することができる。

道路整備特別措置法附則

第7条 国は、当分の間、次の各号に掲げる者に対し、それぞれ当該各号に定める道路の新設又は改築のうち、日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法第2条第1項第1号に該当するものであつて政令で定めるものに要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付けることができる。

三 阪神高速道路公団 阪神高速道路公団が第7条の2第2項の規定に基づき行う阪神高速道路の新設又は改築

7. 特記事項など

公団は、国土交通大臣から逐次基本計画の指示を受けて阪神高速道路の建設等を行っており、今回の政策コスト分析は、既に指示がなされた現行の基本計画に定められた路線265.6kmを対象に分析を行ったものである。

分析に用いた金利は、本分析のために各機関共通に設定された金利であり、公団が償還計画作成の際に用いている過去の実績を踏まえた金利とは異なっている。

公団は、地方公共団体からも出資金を受け入れており、平成15年度末までの受入総額は、2,761億円になる予定である。

政策コスト分析に当たっては、道路資産の価格(約6.0兆円)を評価していないことに留意する必要がある。

平成15年度政策コスト分析においては、平成14年12月17日の閣議決定「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」を踏まえ、コスト削減の取組を進めつつ、現行制度で事業を実施するとした場合を前提として分析を行っている。

これまでの政策コストの推移は以下の通り。

13年度	14年度	15年度
2,709億円	2,591億円	1,816億円

(参考)貸借対照表、損益計算書

貸借対照表

(単位：百万円)

区分	13年度末実績	14見込	15計画	区分	13年度末実績	14見込	15計画
(資産の部)				(負債及び資本の部)			
流動資産	40,923	22	22	流動負債	61,273	20,914	17,708
現金・預金	39,461	0	0	未払金	37,585	469	1,656
原材料・貯蔵品	16	0	0	未払費用	22,471	20,445	16,051
前払費用	21	21	21	預り金	93	0	0
未収収益	0	0	0	仮受金	1,124	0	0
未収金	1,424	0	0	固定負債	4,039,210	4,122,551	4,172,586
固定資産	4,968,287	5,125,691	5,249,554	阪神高速道路債券	2,551,700	2,205,250	2,201,681
事業資産				長期借入金	1,191,209	1,621,346	1,674,975
道路	4,224,656	4,595,089	4,617,531	退職給与引当金	9,707	9,361	9,336
事業資産建設仮勘定				資産見返補助金	263,800	263,800	263,800
道路建設仮勘定	728,706	515,746	617,250	資産見返交付金	22,355	22,355	22,355
有形固定資産	14,504	14,451	14,385	資産見返負担金	439	439	439
建物	10,183	10,440	10,407	特別法上の引当金等	422,536	468,296	520,436
構築物	114	108	102	道路事業損失補てん引当金	46,763	46,763	46,763
車両・運搬具	258	231	203	償還準備金	375,773	421,534	473,674
工具・器具・備品	121	122	123	(負債合計)	4,523,019	4,611,761	4,710,730
土地	3,549	3,549	3,549	資本金	499,800	526,400	552,200
建設仮勘定	278	0	0	政府出資金	249,900	263,200	276,100
無形固定資産	22	21	21	地方公共団体出資金	249,900	263,200	276,100
電話加入権	16	16	16	(資本合計)	499,800	526,400	552,200
その他の無形固定資産	5	5	5				
投資その他の資産	400	384	368				
社会資本整備施設							
開発者負担割賦元金	137	121	105				
敷金・保証金	263	263	263				
繰延資産	13,609	12,449	13,354				
債券発行差金	7,196	5,713	6,405				
調査費	6,413	6,736	6,949				
資産合計	5,022,819	5,138,161	5,262,930	負債・資本合計	5,022,819	5,138,161	5,262,930

損益計算書

(単位：百万円)

区分	13年度実績	14見込	15計画	区分	13年度実績	14見込	15計画
(費用の部)				(収益の部)			
経常費用	184,703	185,738	183,959	経常収益	184,703	185,738	183,959
事業資産管理費				業務収入	184,623	185,632	183,870
道路管理費	42,636	46,689	43,860	道路料金収入	183,928	184,913	183,003
一般管理費	7,574	6,824	8,194	業務雑収入	695	719	867
一般管理費	6,844	6,236	7,423	業務外収益	79	106	89
退職給与引当金繰入	436	290	468	受取利息	4	10	4
減価償却費	294	298	303	雑益	75	96	85
引当金等繰入							
償還準備金繰入	35,542	45,760	52,140				
業務外費用	98,950	86,463	79,765				
債券利息	84,068	65,731	55,309				
借入金利息	12,285	19,175	22,975				
債券発行差金償却	1,839	1,520	1,430				
雑損	758	37	51				
当期利益金	0	0	0				
合計	184,703	185,738	183,959	合計	184,703	185,738	183,959

(注) 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。