本州四国連絡橋公団

1. 財政投融資を活用している事業の主な内容

公団の有料道路事業は、直接利用者の負担もいただきながら、本州と四国を世界有数の長大橋群で連絡し、近畿、中国及び四国地域の地域振興を支え、国土の均衡ある発展と国民経済の発達に資することを目的としており、公団は本州と四国を連絡する有料道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を行っている。

(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本州四国連絡道路と密接な関係のある道路の新築及び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
1,504	19,613

3. 当該事業の成果、社会 経済的便益など

交通量実績

供用延長 172.9km

通行台数 (平成 14年度)

明石海峡大橋	22,949台/日
大鳴門橋	17,678台/日
瀬戸大橋	14,096台/日
因島大橋	11,438台/日
多々羅大橋	3,761台/日
来島海峡大橋	5,829台/日

本四間交流の活発化

本四間の交流人口は、年間5,000万人。昭和 59年度と平成 12年度を比較すると 1.7倍 (全国は 1.4倍)。本四架橋はその 3分の 2を分担。
自動車交通量は、昭和 59年度と平成 13年度を比較すると 2.5倍 (全国は 1.8倍)。

便益

定性的

高速でしかも確実な交通サ - ビスの提供

(例) 時間短縮効果

神戸 徳島間	270分	100分
倉敷 坂出間	120分	40分
尾道 今治間	160分	80分 (島内道路完成時は60分)

関連地域の生活利便性の向上

(例) 交通手段の複数化

3時間交流圏の拡大 = 在宅での通勤 通学の便の向上、広域救急医療体制に貢献)

関連地域の産業の振興

(例) 四国の工場立地件数 1.3倍 (瀬戸大橋架橋前後 12年比較、全国は 1.1倍) 加工組立型企業の立地が増加)

四国の大規模小売店舗の出店数 3.2倍 (瀬戸大橋架橋前後 12年比較、全国は 1.9倍)

岡山県のトラック事業者数 1.65倍に増加 (平成 12年度と昭和 62年度比較、全国は 1.46倍) 関東 - 四国間の発着貨物 (トラック) の伸びは架橋前の 1.7倍 (平成 12年と昭和 60年比較)

国土の均衡ある発展

定量的

本四道路利用による時間短縮 走行経費節減によって得られる便益 2,500億円/年 (平成 12年度) 3R - ト開通後 40年間で 8.7兆円。費用便益比 (B/C) は 1.7
マクロモデルによる効果計測 県内総生産額ベ - スで、全国で約 1.2兆円、架橋関連地域で約 0.9兆円の効果額 (平成 12年 < 単年 >)
架橋関連地域での雇用増約 12万人 (平成 12年度 < 単年 >)

(注) 定量的便益については、公団が推計したものである。

4. 当該事業に関する政策コスト分析の試算値

公団の行う事業のうち、有料道路事業を試算の対象としている。(受託事業及び鉄道事業は対象外)

対象路線については、本州四国連絡道路の基本計画指示区間 (計画延長 185.7 km) 事業費については、工事実施計画 (総建設費約 2兆 8千 4百億円) を前提としている。なお、神戸 鳴門ル - ト及び尾道 今治ル - トの完成化工事は凍結されるものとして計上していない。

今国会で成立した「本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために 15年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律」により本公団の有利子債務のうち約 1.34兆円を切り離すことを前提としている。

分析期間は償還満了までの 78年間 (有利子負債 28年間、14年度は 56年間) と試算される。

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遂行に必要な出資金等の機会費用を算出した。

[政策コスト]

(単位: 億円)

区 分	14年度	15年度	増 減
1. 国からの補給金等	-	13,439	+ 13,439
2. 国からの出資金等の機会費用分	13,727	10,816	2,911
1~2 小計	13,727	24,255	+ 10,528
3. 国への資金移転	-	-	-
1~3 小計	13,727	24,255	+ 10,528
4. 欠損金の減少分	7,115	7,409	294
1~4 合計 = 政策コスト	6,612	16,846	+ 10,234
分析期間 (年)	(有利子負債 38年間) 56	(有利子負債 28年間) 78	+ 22

[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)	6,612	16,846	+ 10,234
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	6,612	19,924	+ 13,312
のうち 15年度以降に発生する政策コスト	6,222	19,924	+ 13,702

15年度の政策コストは 1兆 6,846億円である。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 1兆 3,702億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。
事業計画の見直しによるコスト減 (368億円)
有利子債務の一部を切り離した額 (約 1.34兆円) を国からの補助金等として計上したこと等によるコスト増 (+ 1兆 4,070億円)

[前提条件を変化させた場合]

(単位: 億円)

変化させた前提条件とその変化幅	政策コスト額 (増減額)
業務収入 10%	18,474 (+ 1,628)
調達金利 + 1%	18,977 (+ 2,131)

< 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: 533 億円

5.分析における将来の事業見通し等の考え方

本州四国連絡道路事業は、基本計画の指示を受けた区間(185.7km)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92年度(有利子負債は平成42年度)までに償還する予定としている。

本州四国連絡道路は、平成11年に西瀬戸自動車道の開通によって3R-1が概成したことから、今後、開通区間の管理等を実施することとしている。

本四公団の有利子債務のうち約1.34兆円を切り離すことを前提としている。

管理費については、平成17年度までは平成15年3月25日に策定した「コスト削減計画」を踏まえ、平成18年度以降は平成15年3月18日の料金認可に添付された償還計画の管理費とし、平成9年度策定の償還計画の管理費からさらに縮減することを前提としている。

将来の料金収入については、平成15年度は予算収入、平成16年度以降は現行料金での将来交通量を15年度以降伸びなしとしつつ、料金割引(ETC車は現行特別料金の2割引)による交通量の増加を考慮(料金弾性値0.5)して将来の料金収入を算出している。

分析対象の事業費については、工事実施計画(総建設費約2兆8千4百億円)を前提としている。なお、神戸・鳴門ル-1の6車線化及び尾道・今治ル-1の4車線化の工事は凍結されるものとして計上していない。

(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	48~57	58~67	68~77	78~87	88~92
業務収入	497	815	869	865	839	844	826	817	813	7,990	7,482	7,322	7,322	7,322	7,322	7,322	3,557

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

(理由)

本四道路は有料道路であるため、道路の建設及び管理に要する費用を債券及び借入金で賄い、その元金及び利子を料金収入で償還することとされており、適正な料金水準のもとで本四道路の計画的な整備を図るため、本州四国連絡道路事業に対し、国及び関係地方公共団体からの出資を受けている。

さらに、平成13年度からは、有利子負債の圧縮を図り償還確実性を高めるため、国による無利子貸付を導入。

平成15年度予算では、有利子債務を50年間で確実に償還するため、有利子債務の一部(約1.34兆円)を切り離し、早期に処理。

(仕組み)

本州四国連絡橋公団の有利子債務を50年で確実に償還するため以下の措置を実施。

有利子債務の一部(約1.34兆円)を一般会計に承継し、自動車重量税により早期に処理する。

現行の出資を平成34年度まで10年間延長する。

なお、平成13、14年度に計上した無利子貸付は、平成15年度以降は計上していない。

(根拠法令)

出資金

本州四国連絡橋公団法(昭和45年法律第81号)第4条

本州四国連絡橋公団法第4条第1項の地方公共団体を定める政令(昭和45年政令第152号)

無利子貸付

(資金の貸付)

本州四国連絡橋公団法(昭和45年法律第81号)附則第14条

道路整備特別会計法(昭和33年法律第35号)附則第22項

(貸付金の償還方法)

本州四国連絡橋公団法施行令(昭和45年政令第209号)附則第3条

債務の負担の軽減

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特別措置に関する法律(平成15年法律第35号)

7.特記事項など

公団の有料道路事業は国の直轄道路事業等とともに道路整備事業の一部であり、交通の円滑化、生活利便性の向上、産業の振興等の社会・経済効果を創出している。

今回の政策コスト分析に用いた金利は、本分析に共通の前提として設定されたものであり、公団が償還計画作成の際に通常用いている過去の実績を踏まえた想定金利とは異なっている。

政策コスト分析に当たっては、道路資産の価格(約4兆円)を評価していないことに留意する必要がある。

国からの出資金の他、地方公共団体からも出資金を受け入れており、15年度末までの受入総額は、3,286億円になる予定である。

今回の政策コスト分析においては、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実施。

これまでの政策コストの推移は以下の通り

12年度	13年度	14年度	15年度
314億円	6,306億円	6,612億円	1兆6,846億円

(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	8,093	4,962	4,902	流動負債	18,574	9,143	7,390
現金・預金	4,814	2,011	2,011	未払金	1,446	833	503
前払費用	6	6	6	未払費用	16,934	8,310	6,887
未収収益	2,875	2,918	2,855	預り金	194	0	0
未収金	374	0	0	固定負債	4,179,103	4,141,489	2,712,548
その他の流動資産	24	28	30	本州四国連絡橋債券	3,186,866	2,816,194	1,673,971
固定資産	3,971,890	3,963,920	3,960,469	長期借入金	644,507	988,157	711,788
事業資産	3,881,729	3,873,145	3,869,616	転貸資金借入金	118	174	233
道路	3,555,275	3,557,251	3,564,274	退職給与引当金	7,689	7,836	8,218
鉄道施設	326,454	315,894	305,342	鉄道施設建設見返債務	339,924	329,128	318,338
事業資産建設仮勘定	56,401	57,393	58,086	特別法上の引当金等	12,071	12,328	245,333
道路建設仮勘定	23,293	24,285	24,978	鉄道施設管理引当金	12,071	12,328	12,460
鉄道施設建設仮勘定	33,108	33,108	33,108	償還準備金	-	-	232,873
有形固定資産	23,130	22,448	21,836	(負債合計)	4,209,747	4,162,959	2,965,271
建物	13,979	13,479	12,983	資本金	845,516	925,516	1,005,516
構築物	576	538	504	政府出資金	570,243	623,576	676,909
機械・装置	544	505	474	地方公共団体出資金	275,273	301,940	328,607
車両・運搬具	209	171	156	欠損金	1,064,569	1,111,416	0
工具・器具・備品	296	228	192	繰越欠損金	999,024	1,064,569	1,111,416
土地	7,527	7,527	7,527	当期利益金又は当期			
無形固定資産	15	15	15	損失金()	65,545	46,847	1,111,416
投資その他の資産	10,614	10,919	10,916	(資本合計)	219,053	185,901	1,005,516
転貸資金貸付金	118	174	233				
社会資本整備施設開							
発者負担割賦元金	57	46	34				
敷金・保証金	356	306	306				
その他の資産	10,084	10,392	10,342				
繰延資産							
債券発行差金	10,712	8,176	5,416				
資産合計	3,990,694	3,977,059	3,970,786	負債・資本合計	3,990,694	3,977,059	3,970,786

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	164,549	143,768	327,376	経常収益	99,004	96,921	94,893
事業資産管理費	14,004	15,342	14,038	業務収入	85,809	85,885	83,864
道路管理費	13,320	14,611	13,398	道路料金収入	83,348	83,952	82,031
鉄道施設管理費	685	731	640	鉄道施設利用料収入	1,878	1,447	1,295
一般管理費	12,159	10,891	10,779	業務雑収入	584	486	538
一般管理費	8,714	9,391	9,041	受託業務収入	32	0	0
退職給与引当金繰入	2,662	820	1,127	鉄道施設建設見返債務			
減価償却費	784	679	610	戻入	11,291	10,797	10,793
引当金等繰入	612	257	233,005	退職金支払確保契約業			
鉄道施設管理引当金				務収入			
繰入	612	257	132	受取利息	0	0	0
償還準備金繰入	-	-	232,873	退職金支払確保契約業			
事業資産減価償却費				務基金戻入	1,432	0	0
鉄道施設減価償却費	10,822	10,834	10,845	業務外収益	440	239	236
退職金支払確保契約業				受取利息	39	51	36
務基金繰入	0	0	0	雑益	401	188	200
退職金支払確保契約業				特別利益			
務費	1,432	0	0	債務免除益	0	0	1,343,900
契約給付金	46	0	0	当期損失金	65,545	46,847	-
契約解除還付金	1,385	0	0				
運用諸費	1	0	0				
業務外費用	125,519	106,445	58,710				
債券利息	112,560	90,995	44,960				
借入金利息	8,922	12,393	9,016				
債券発行差金償却	2,807	2,517	4,017				
債券事務費	325	407	559				
雑損	906	132	158				
当期利益金	-	-	1,111,416				
合計	164,549	143,768	1,438,793	合計	164,549	143,768	1,438,793

(注1)金額は公団の行う事業の合計額であり、道路事業のほか鉄道事業等を含んでいる。

(注2)四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。