

# 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)

16年度財政投融資計画額	15年度末財政投融資残高見込み
876	7,138

## 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15年度)

明石海峡大橋	23,578台/日
大鳴門橋	18,435台/日
瀬戸大橋	14,009台/日
因島大橋	11,713台/日
多々羅大橋	3,820台/日
来島海峡大橋	5,721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13年度を比較すると1.7倍(全国は1.5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14年度を比較すると2.5倍(全国は1.9倍)。

### 便益

#### 定性的

- ・高速でしかも確実な交通サービス提供  
(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、広域救急医療の便の向上)
- ・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1.67倍に増加(平成14年度と昭和62年度比較、全国は1.53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 約2,500億円/年(平成12年度)、3ルート開通40年後までの累計で約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

### [政策コスト]

(単位: 億円)

区 分	15年度	16年度	増 減
1. 国からの補給金等	13,439	-	13,439
2. 国への資金移転	-	-	-
1~2 小計	13,439	-	13,439
3. 国からの出資金等の機会費用分	10,817	11,241	+ 424
1~3 小計	24,256	11,241	13,015
4. 欠損金の減少分	7,409	-	+ 7,409
1~4 合計 = 政策コスト(A)	16,846	11,241	5,606
分析期間(年)	有利子負債 (28年間) 78	有利子負債 (28年間) 75	3

### [投入時点別政策コスト内訳]

上段: 割引現在価値  
下段: 名目値

区 分	15年度	16年度	増 減
(A) 政策コスト(再掲)	16,846	11,241	5,606
分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	6,030	-	6,030
分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	4,118	4,638	+ 520
国からの補給金等	12,728	6,602	6,126
国への資金移転	6,030	-	6,030
国からの補給金等	13,439	-	13,439
国への資金移転	13,439	-	13,439
国への資金移転	-	-	-
国への資金移転	-	-	-
剰余金等の増減に伴う政策コスト	7,409	-	+ 7,409
政策コスト	7,409	-	+ 7,409
出資金等の機会費用分	6,699	6,602	96
出資金等の機会費用分	-	-	-

### [経年比較分析]

(単位: 億円)

区 分	15年度	16年度	増 減
(A) 政策コスト(再掲)	16,846	11,241	5,606
(A') (A)を15年度分析と同じ前提金利で再計算した政策コスト	16,846	10,499	6,347
(B) (A')のうち16年度以降に発生する政策コスト	10,817	10,499	317
16年度の政策コストは1兆1,241億円である。15年度と16年度の前提金利の変化による影響を捨象し、16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15年度から317億円減少したと分析される。このような実質的なコスト減は、以下のような要因によるものと考えられる。			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 料金割引の見直しによる減 164億円</li> <li>・ 管理費の更なるコスト縮減による減 153億円</li> </ul>			

### [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(増減額)
業務収入 10%	12,778(+1,538)
調達金利 +1%	12,345(+1,104)

### <参考>

補給金・出資金等の16年度予算計上額

補給金等: -

出資金等: 533億円

## 5. 分析における試算の概要及び将来の事業見通し等の考え方

公団の行う事業のうち、有料道路事業として基本計画の指示を受けた区間(185.7km)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185.7km)、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。

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3ル-ト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。

建設費及び管理費については、「新たなコスト削減計画」(H15.3.25公表)及び「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」(H15.12.22政府・与党申し合わせ)を踏まえ、更なるコスト縮減を実施するものとして算出している。

将来の料金収入については、平成16年度は予算収入、平成17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(一般利用車は旧特別料金の10%引き、ETC利用車は旧特別料金の15%引き)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。

分析期間は償還満了する平成90年度までの75年間(有利子負債28年間、15年度は78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年度の遂行に必要な出資金等の機会費用を算出した。

(単位:億円)

年度	(実績)					見込み(計画)		(試算前提)									
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19~28	29~38	39~48	49~58	59~68	69~78	79~88	89~90
業務収入	815	869	865	839	833	785	770	785	785	7,769	7,633	7,602	7,602	7,602	7,602	7,602	921

## 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、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。

また、平成15年5月には、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、国の一般会計に承継。

(仕組み)

本州四国連絡橋公団の有利子債務を50年間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た。

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、16年度末までの受入総額は、3,553億円になる予定である。

本州四国連絡橋公団は「高速道路株式会社(平成16年法律第99号)」等により、平成17年度中に設立される独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構及び本州四国連絡高速道路株式会社に、その業務を引き継ぎ、並びに権利及び義務を承継することとなるが、その詳細は未だ確定していないため、平成16年度政策コスト分析においては、従前からの公団方式による分析を基本としている。

15年度においては、有利子債務の一部を切り離した額(約1.34兆円)を政策コスト(国からの補給金等)として計上した。

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	16年度
314億円	6,306億円	6,612億円	1兆6,846億円	1兆1,241億円

## (参考)貸借対照表、損益計算書

区分	14年度末実績	15見込	16計画	区分	14年度末実績	15見込	16計画
(資産の部)				(負債及び資本の部)			
流動資産	11,868	7,822	7,740	流動負債	17,055	7,868	6,939
現金・預金	6,784	3,314	3,314	未払金	1,548	560	658
前払費用	6	6	6	未払費用	13,370	7,308	6,281
未収収益	4,749	4,472	4,392	前受金	2,007	0	0
未収金	307	0	0	預り金	130	0	0
その他の流動資産	23	30	29	固定負債	4,138,836	2,709,908	2,615,520
固定資産	3,962,418	3,959,607	3,950,538	本州四国連絡橋債券	2,860,969	1,700,662	1,621,138
事業資産	3,872,102	3,869,117	3,859,939	長期借入金	940,857	683,085	678,592
道路	3,556,343	3,563,903	3,565,394	転貸資金借入金	89	135	196
鉄道施設	315,759	305,214	294,545	退職給与引当金	7,798	7,692	8,051
事業資産建設仮勘定	57,306	58,113	58,744	鉄道施設建設見返債務	329,124	318,335	307,543
道路建設仮勘定	24,198	25,005	25,636	特別法上の引当金等	12,346	250,041	255,371
鉄道施設建設仮勘定	33,108	33,108	33,108	鉄道施設管理引当金	12,346	12,511	12,592
有形固定資産	22,402	21,417	20,831	償還準備金	-	237,530	242,780
建物	13,474	12,844	12,355	(負債合計)	4,168,237	2,967,817	2,877,831
構築物	537	503	470	資本金	925,516	1,005,516	1,085,516
機械・装置	501	471	444	政府出資金	623,576	676,909	730,242
車両・運搬具	185	166	150	地方公共団体出資金	301,940	328,607	355,274
工具・器具・備品	200	174	152	欠損金	1,111,081	0	0
土地	7,505	7,259	7,259	繰越欠損金	1,064,569	1,111,081	-
無形固定資産	15	15	15	当期利益金又は当期 損失金( )	46,512	1,111,081	0
投資その他の資産	10,594	10,945	11,010	(資本合計)	185,565	1,005,516	1,085,516
転貸資金貸付金	89	135	196				
社会資本整備施設開 発者負担割賦元金	46	34	23				
敷金・保証金	288	288	288				
その他の資産	10,171	10,488	10,503				
繰延資産							
債券発行差金	8,386	5,903	5,067				
資産合計	3,982,672	3,973,332	3,963,346	負債・資本合計	3,982,672	3,973,332	3,963,346

区分	14年度実績	15見込	16計画	区分	14年度実績	15見込	16計画
(費用の部)				(収益の部)			
経常費用	142,402	333,296	89,114	経常収益	95,566	90,718	89,114
事業資産管理費	12,657	14,081	12,902	業務収入	84,511	79,812	78,155
道路管理費	12,120	13,441	12,322	道路料金収入	82,672	77,988	76,762
鉄道施設管理費	537	640	580	鉄道施設利用料収入	1,208	1,286	1,182
一般管理費	9,899	10,040	10,162	業務雑収入	631	538	211
一般管理費	8,824	8,964	8,593	受託業務収入	23	0	0
退職給与引当金繰入	405	478	986	鉄道施設建設見返債務 戻入	10,798	10,792	10,791
減価償却費	670	598	583	業務外収益	234	114	168
引当金等繰入	275	237,695	5,330	受取利息	34	36	16
鉄道施設管理引当金 繰入	275	164	81	有価証券利息	0	0	0
償還準備金繰入	-	237,530	5,249	雑益	200	78	152
事業資産減価償却費				特別利益	1,794	1,353,659	0
鉄道施設減価償却費	10,833	10,838	10,850	前期損益修正益	1,794	0	0
業務外費用	108,738	60,642	49,869	債務免除益	0	1,353,659	0
債券利息	95,640	49,242	41,012	当期損失金	46,512	-	-
借入金利息	10,069	6,761	6,830				
債券発行差金償却	2,519	3,777	1,488				
債券事務費	446	441	383				
雑損	64	420	156				
特別損失							
前期損益修正損	1,469	0	0				
当期利益金	-	1,111,081	0				
合計	143,871	1,444,377	89,114	合計	143,871	1,444,377	89,114

(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。