

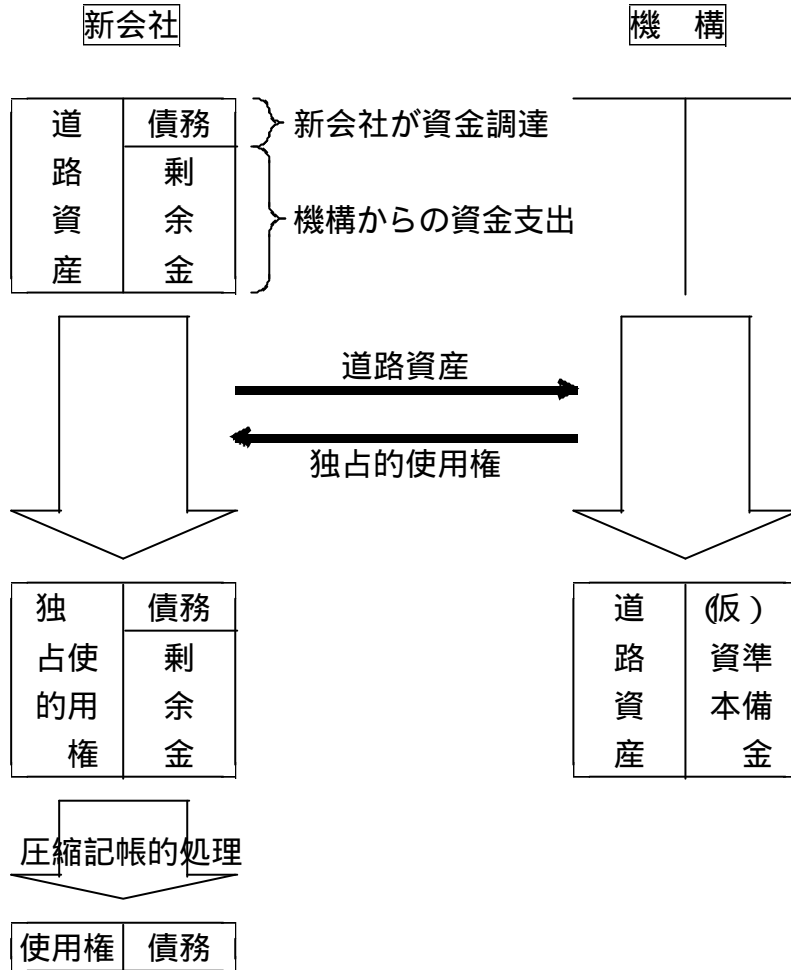
資金支出のパターン比較

	既存ネットワークの収益力を活用するパターン		
	機構からの資金支出方式 (A)	中間整理案	建設後貸付料で返済方式 (C)
<p>建設スキーム (イメージ)</p> <p>注) 各案とも新会社と国等との厳格な契約により、歯止めをかけることを前提とする。            なお、既存ネットワーク (約7000km) の収益力 (投資余力) には、一定の限界がある。            (参考: 7月30日委員会資料 (別紙2))</p>	<p>新会社</p> <p>料金収入 (既存ネットワーク) 約7000km → 事業運営</p> <p>貸付料 → 返済</p> <p>一部資金調達 (当該路線) 建仮の路線 → 資金支出 → 建設</p> <p>機構 (原則、資産を保有)</p> <p>国・地方</p> <p>建設後、資産は機構へ移管            新会社は、使用权を得て、事業運営を実施を想定。(別紙1)</p>	<p>新会社 (原則、資産を保有)</p> <p>料金収入 (既存ネットワーク) 約7000km → 事業運営</p> <p>利益 → 一部資金調達 (当該路線) 建仮の路線 → 建設</p> <p>貸付料 → 返済</p> <p>機構 (供用中路線の資産は保有)</p> <p>国・地方</p>	<p>新会社</p> <p>料金収入 (既存ネットワーク) 約7000km → 事業運営</p> <p>全額資金調達 (当該路線) 建仮の路線 → 建設 → 料金収入 (当該路線) → 事業運営</p> <p>貸付料 → 供用中 → 内部補助 → 返済</p> <p>機構 (原則、資産を保有)</p> <p>国・地方</p>
考 え 方	<p>既存ネットワークの収益力を一旦全て機構へ集約 (料金収入は必要経費を除き機構へ支払い) し、一部を機構より建設資金として支出。            機構は、予め定められた方式 (継承する債務総額を増加させないとの考えのもと、一定期間実施等) により、個別路線毎に、国・地方と新会社との契約に基づき、所要の資金支出。(別紙3)            新会社は、自らの資金調達 (当該路線の収益の範囲内) と機構からの資金支出 (負担) により、建設を実施。            貸付料は、料金収入により利益を上げない程度に設定。</p>	<p>料金収入のうち新規建設に充てる分を利益として、予め新会社に留保し、全額を建設資金の全部又は一部に充当。            機構は、債務の返済のみを実施。            新会社は、予め留保された利益 (料金収入のうち、建設に充てるべき部分) をもって、建設を実施。ただし、建設期間等一定期間は、借入による資金調達が必要。            貸付料は、新規建設投資に充てる利益が残るように設定。</p>	<p>新会社が全額資金調達し、完成後、資産・債務を機構へ移管し、機構が、供用中路線の貸付料も内部補助として活用しつつ、返済。            機構は、債務返済のみを実施。            なお、当該路線の料金収入で債務返済が賅えない分は、供用中路線の貸付料から内部補助。            新会社は、自ら資金調達を行い、建設を実施。            建設後、資産・債務は機構へ移管し、新会社は、機構へ貸付料を支払い。            貸付料は、料金収入により、利益を上げない程度に設定。</p>
備 考	<p>料金収入の建設への活用には、新会社と国・地方で協議され、検討過程が透明。(個別路線毎に資金負担が明確)            新会社に残る料金収入からの利益は少なく、法人税等による外部流失は小。            新会社の調達部分見合い (独占的使用権) の減価償却を行うには、税法上の特例措置が必要。</p>	<p>現行公団方式と同様。            新会社内での料金収入の建設への活用について、不透明。            利益は、法人税の対象となり、外部流失がA・C方式に比べ大。</p>	<p>機構内での貸付料収入の内部補助について、不透明の批判の恐れ。            新会社に残る料金収入からの利益は少なく、法人税等による外部流失は小。            新会社は、A・B方式に比べ、多額の資金調達が必要。(政府保証が必須)</p>

**別紙 1**

**新規建設路線の取扱い (貸借対照表のイメージ)**

建設完了時に、次の処理を行うこととする必要があるのではないか。



(参考) 既供用部分の取扱い (イメージ)

既共用部分の資産及び債務は、全て機構へ移管。

新会社 (道路資産関係) の貸借対照表は、資産、負債、資本ともに 0  
 新会社は、貸付料を機構へ支払い。

損益計算書上で処理

法律において、独占的使用を位置付ける。(新幹線鉄道保有機構の例あり)

別紙 2

日本道路公団（高速自動車国道）の財務状況に関する試算

第9回委員会（平成14年7月30日）に事務局が提出したものの

【主な試算の前提】

2003年度（平成15年度）から民営化

新規投資はゼロと仮定。仮に2050（H62）年度末以前に償還が終了する場合には、一定の投資を行った場合の財務状況のシミュレーションを実施し、追加投資可能額を算出。

【試算結果】

（建設反勘定あり）

		公租公課	
		あり	なし
交通 量	既定計画	民営化後44年目（2046年4月）に償還完了（ ）	民営化後23年目（2025年8月）に償還完了（ ）
		追加投資可能額 3.2兆円（ ）	追加投資可能額 20.6兆円（ ）
	固定	2050年度末未償還額 3.2兆円（ ）	民営化後26年目（2029年1月）に償還完了（ ）
			追加投資可能額 12.1兆円（ ）

（建設反勘定なし）

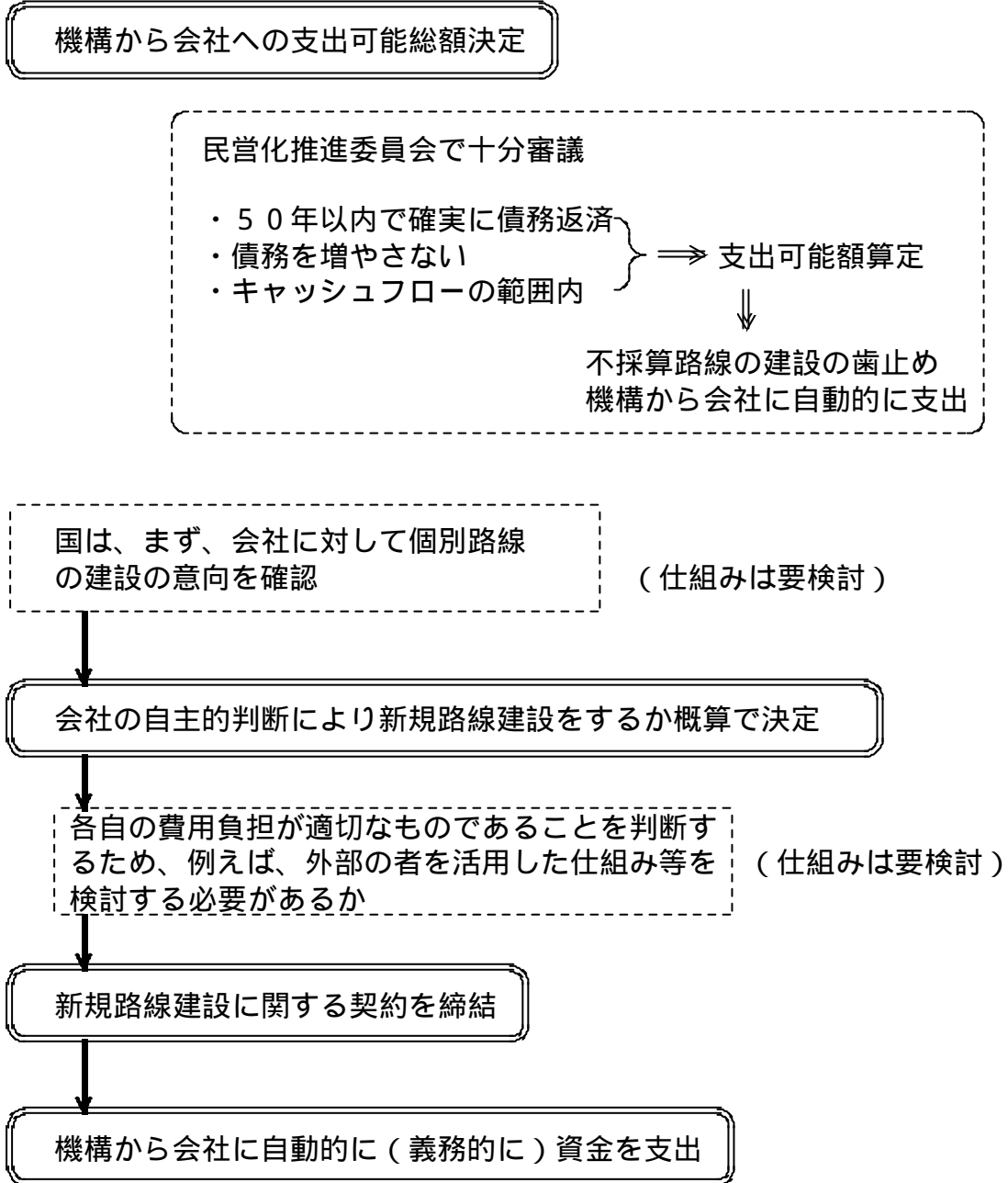
		公租公課	
		あり	なし
交通 量	既定計画	民営化後33年目（2036年3月）に償還完了（ ）	
	固定	民営化後39年目（2041年8月）に償還完了（ ）	

注：主な試算条件

- ・ 調達金利： H15年2%、H16年3%、H17年以降4%
- ・ 料金： 現行料金
- ・ 減価償却方式： 一般方式
- ・ 投資する場合、H14年度の投資額を同額でH15以降継続すると仮定。

### 中間整理のスキームのイメージ

#### 会社による新規路線建設について



従って、会社と機構は同等の関係となるよう制度設計を行う。機構はあくまでも義務的に費用を支出する機関である。

(参考)

機構の必要性

- ・リスク負担 (金利・交通量の予想外の変動・災害等)
- ・資金調達 (借り換え) - 財投資金・政府の保証
- ・公租公課の減免

機構は、極めて小規模かつ限時的組織