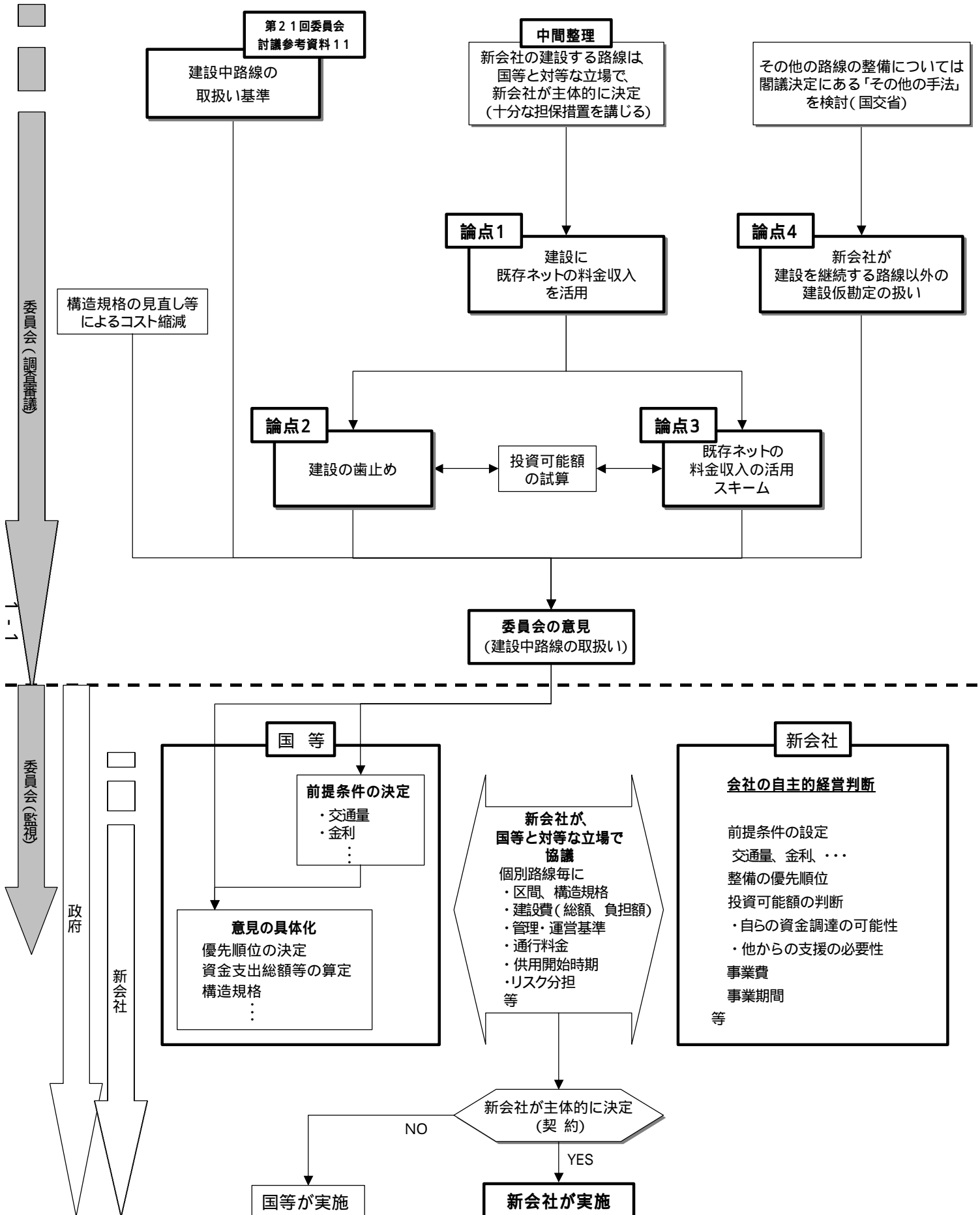


建設中路線の取扱いについて

建設中路線の取扱いに関する審議の論点と実施プロセスのイメージ



建設中路線の取扱い基準について

第21回委員会（平成14年9月24日）討議参考資料11の再提出

1. 基準の位置付け

現在建設中の路線（例えば、高速自動車国道では整備計画区間9, 342 km）についての取扱いを検討するに当たり、参考となる判断基準。

2. 基準の内容

現在建設中の路線について、「建設を継続するか否か」を判断する基準

「継続して有料道路事業として行うか否か」を国・地方と新会社が協議する場合の協議優先順位を判断する基準

・別に定められる外生的な条件（機構から支出可能な資金総額など）の下で、優先されるものを選択することも可能

3. 基準に用いる指標について

(1) 原則として、客観的に数量化できる指標を対象とする。

(2) 「継続するか否か」を判断する基準（案）

建設を継続した場合の社会的余剰（ B （便益）- C （費用）、進捗状況を考慮）と、中止又は中断した場合の社会的余剰の大小で判断。

(3) 優先順位を判断する基準（案）

他からの支援なく有料道路事業が成り立つか否か。有料道路事業を行う場合、維持管理費が賄えるかどうか。

優先順位を検討する際は、「事業効率（費用便益比）」、「採算性」、「その他外部効果」を指標とし、その総合評価の大小で判断。

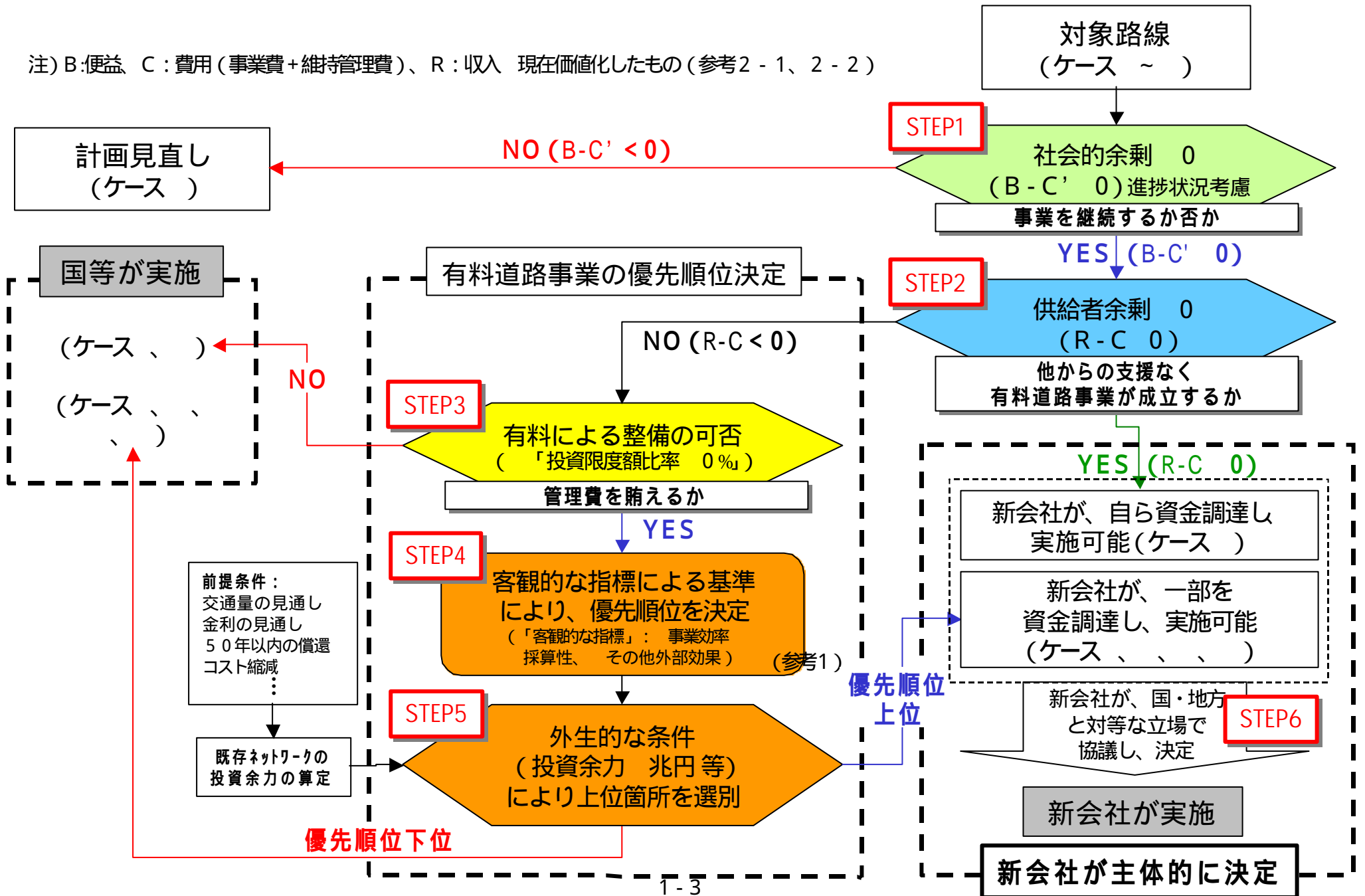
4. その他

この基準の考え方にに基づき、国・地方で具体的な基準を策定し、運用。

基準は、評価方法も含め、適宜、見直すことが必要。また、その過程も含め、透明性の確保が必要。

建設中路線の取扱判断基準(イメージ)

注) B: 便益、C: 費用(事業費+維持管理費)、R: 収入 現在価値化したもの(参考2-1、2-2)

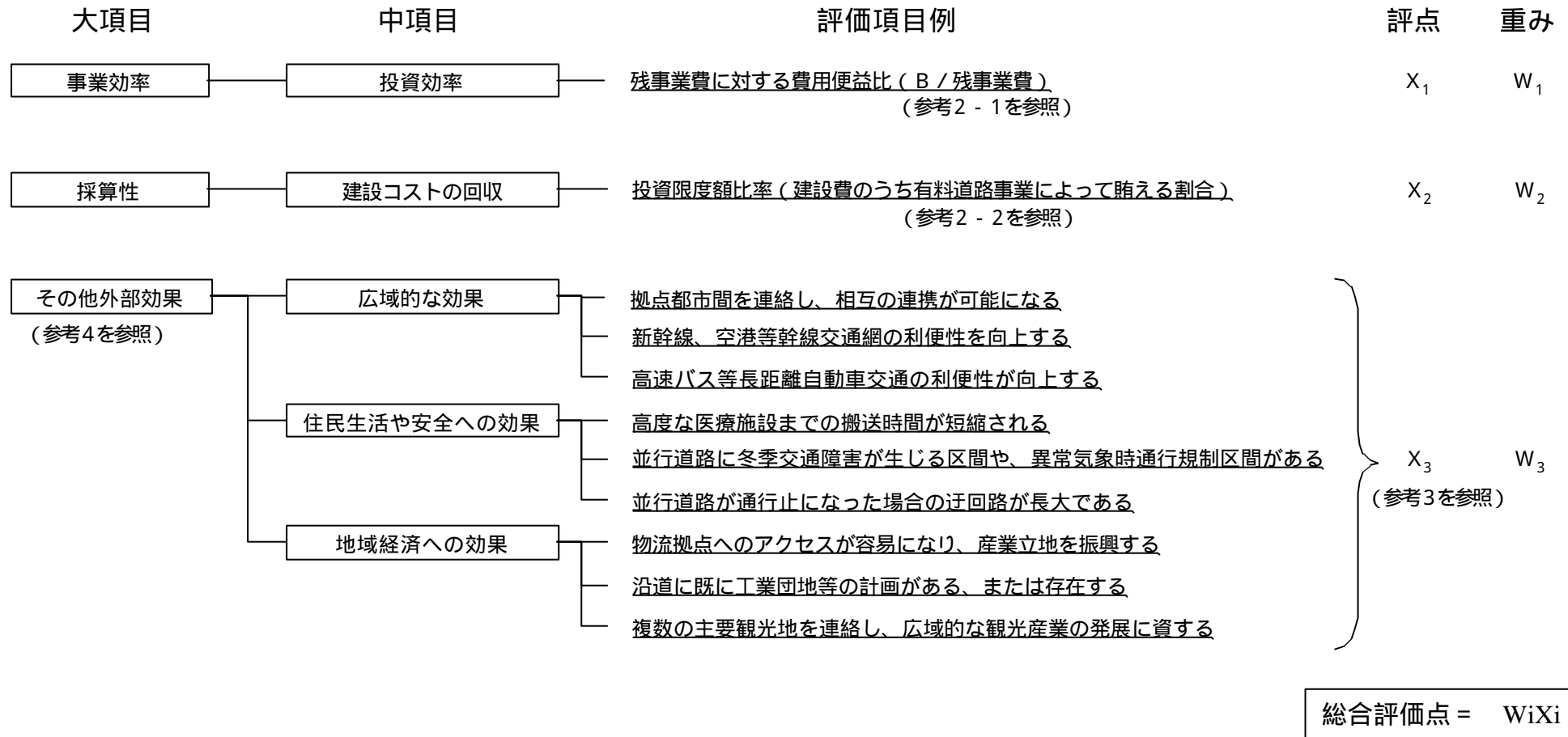


建設中路線の取扱判断基準・ケーススタディ (ケース ~)

		前提条件				総便益 (B) (億円)	総費用 (C) (億円)	残事業費 (C') (億円)	費用 便益比 (B/C)	社会的 余剰 (B-C) (億円)	供給者 余剰 (R-C) (億円)	投資 限度額 比率	客観的な基準による優先順位の設定 (赤字は6位以下)											
		キロ あたり 事業費 億円/km	初年度 交通量 台/日	進捗率	延長 km								評価設定に用いる客観的指標				総合的な評価							
													効率的性 (費用/ 残事業費)	採算性 (投資限度額 比率)	その他 外部効果		効率的性 + 採算性		効率的性 + 採算性 + 外部効果					
数値	偏差値	数値	偏差値	数値	偏差値	評点	順位	評点	順位															
交通量 = 小	進捗20% ケース	50	3000	20%	30	1,128	1,873	1,437	0.5	-575	-1,940	-4%	0.7	39	-4%	41	50	50	39.9	12	43.2	11		
	進捗50% ケース			50%				845	+17	1.0			40	40.4					11	43.6	10			
	進捗80% ケース			80%				318	+544	1.9			43	41.9					10	44.6	9			
交通量 = 中	進捗20% ケース	50	10000	20%	30	3,759	1,873	1,437	1.8	+2,056	-1,476	21%	2.2	44	21%	49	50	50	46.4	9	47.6	8		
	進捗50% ケース			50%				845	+2,649	3.4			48	48.3					5	48.9	6			
	進捗80% ケース			80%				318	+3,175	6.4			58	53.2					3	52.2	4			
建設コストの 影響に関する ケーススタディ	コスト低 ケース	50	35000	50%	30	13,157	1,873	845	6.2	+12,047	+181	110%	11.8	76	110%	77	50	50	76.3	1	67.5	1		
	コスト中 ケース	100					3,746	1,690	3.3	+11,202	-1,692	55%	6.7	59	55%	59			59.1	2	56.1	3		
	コスト大 ケース	200					7,492	3,380	1.7	+9,512	-5,438	27%	3.6	49	27%	51			49.6	4	49.8	5		
波及効果の 影響に関する ケーススタディ	波及効果小 ケース	50	10000	50%	30	3,759	1,873	845	1.8	+2,649	-1,476	21%	3.4	48	21%	49	20	27	48.3	5	41.0	12		
	波及効果中 ケース																50	50			50	50	48.9	6
	波及効果大 ケース																80	73			56.7	2		

- 1 料金に関して、大型車、普通車以外の車種は存在しないものとし、ターミナルチャージは無視する
- 2 走行経費減少便益、交通事故減少便益の合計は総便益の20%であるとする (総便益は、時間短縮便益の1.2倍とする)
- 3 便益算定にあたっては、大型車は全て「普通貨物車」、普通車は全て「乗用車」であるものとする
- 4 高速道路を用いた所要時間は高速道路整備前の所要時間の30%とする
- 5 総便益に占める周辺道路利用者の受ける便益は30%とする
- 6 事業期間は10年とし、事業費は毎年均等割とする
- 7 「総合的な評価」としては、それぞれ対応する客観的指標についての偏差値の平均値を用いる (各客観的指標の重みは同等と仮定)

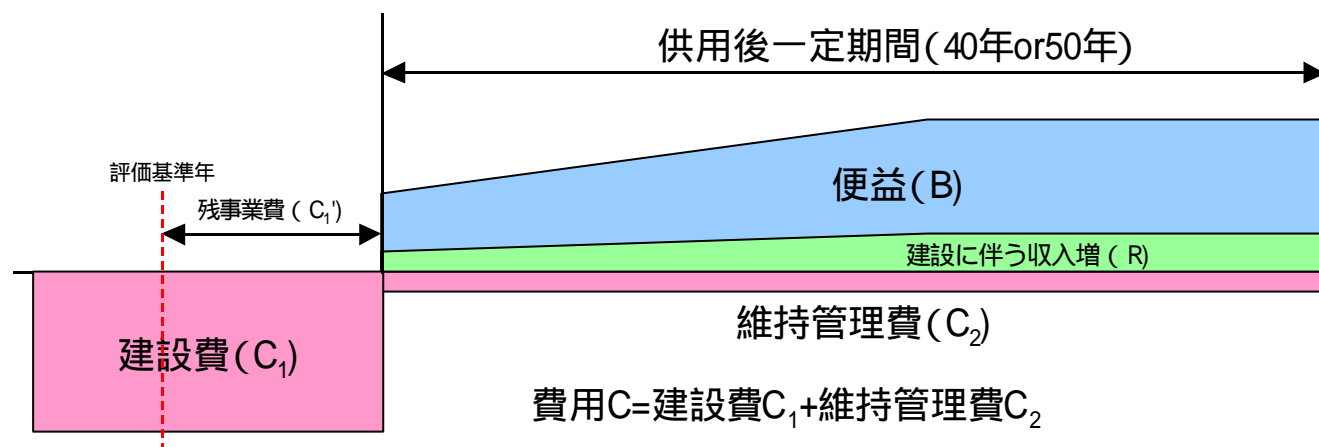
(参考1) 高速道路の評価に関する総合的な評価手法イメージ



評価項目の選定にあたっては、各項目間の重複を避けること、客観的に評価可能であることを基本に、既存の高速道路の整備効果の事例などを参考にして設定することが必要。

評価軸としてどの指標を重視するかは重み付けの問題。

(参考2 - 1) 事業効率を表す指標： 残事業費に対する費用便益比



残事業費に対する費用便益比： $B / (C_1' + C_2)$

評価基準年以降の投資全体の効率性を表す

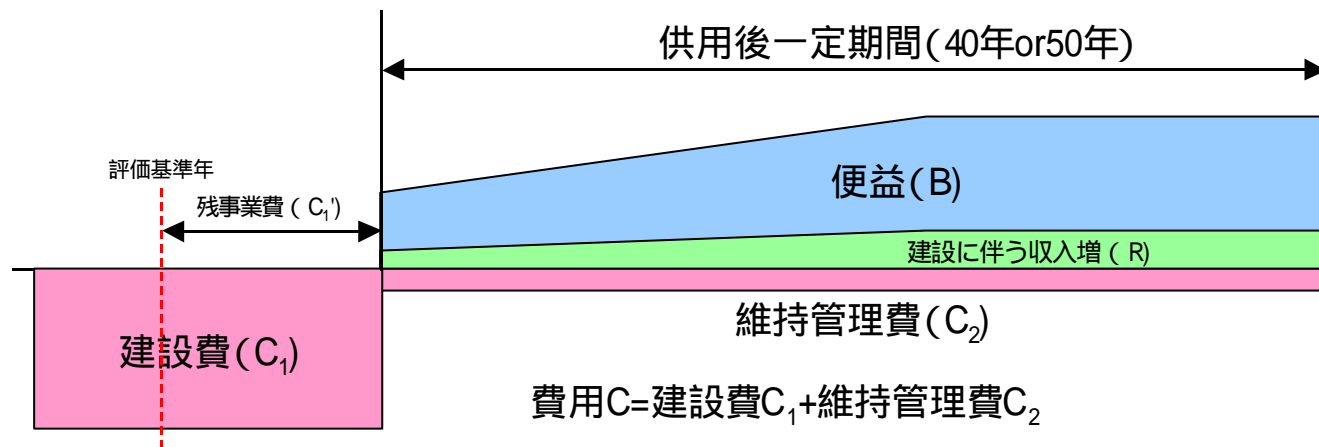
(参考) B (便益) の算出方法 費用便益分析マニュアル(案) (平成10年6月26日付け建設省都街発第46号、建設省道経発第14号) を参照。

当該路線及び周辺道路利用者が享受する便益を算出。

・具体的には、当該路線を整備した場合と整備しない場合の次の便益総計の差として算出し、現在価値化しもの。

走行時間短縮便益、 走行経費減少便益、 交通事故減少便益

(参考2 - 2) 採算性を表す指標： 投資限度額比率



投資限度額比率: $(R - C_2) / C_1$

建設費のうち、有料道路事業によって賄える比率を表す

(参考3) 「その他外部効果」の定量化手法(イメージ)

定量化のイメージを示したものであり、定量化手法として活用するには、具体的な検討が必要。

これらの指標により、「ネットワークが完成することによる効果」等について定量評価が可能

広域的な効果

拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる

当該区間の整備により、連結される拠点都市人口： X_{1-1} (万人)、 X_{1-2} (万人)
対象拠点都市間の距離： D そのうち未開通区間の距離： dD
評点 = $(X_{1-1} \times X_{1-2}) / D \times (1 - dD/D)$

新幹線、空港等幹線交通網の利便性を向上する

新たに新幹線駅に60分以内でアクセス可能となる人口： X_{2-1} (万人)
新たに空港に60分以内でアクセス可能となる人口： X_{2-2} (万人)
評点 = $X_{2-1} + X_{2-2}$

高速バス等長距離自動車交通の利便性が向上する

並行する道路を利用する都市間バス路線数： X_{3-1} (路線)
評点 = X_{3-1}

高度な医療施設までの搬送時間が短縮される

新たに3次医療施設に60分以内でアクセス可能となる人口： X_{4-1} (万人)
新たに救急車による30分以内の搬送が可能になる人口： X_{4-2} (万人)
評点 = $X_{4-1} + X_{4-2}$

並行道路に冬季交通障害が生じる区間や、異常気象時通行規制区間がある

並行する道路における冬季交通障害が発生する区間の割合： X_{5-1} (%)
" 異常気象時通行規制区間の割合： X_{5-2} (%)
評点 = $X_{5-1} + X_{5-2}$

並行道路が通行止になった場合の迂回路が長大である

並行道路と次に距離の短い迂回路の距離の差： X_6 (km)
評点 = X_{6-1}

物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地を振興する

新たにICより10分以内でアクセス可能となる港湾の年間総貨物取扱量： X_{7-1} (万トン)
新たにICより10分以内でアクセス可能となる物流地区の年間貨物取扱量： X_{7-2} (万トン)
評点 = $X_{7-1} + X_{7-2}$

複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展に資する

新たに連結される観光地の年間訪問者数： X_{8-1} (百万人)、 X_{8-2} (百万人)
対象拠点都市間の距離に対する当該区間の距離の割合： Y_8 (%)
評点 = $\sqrt{X_{8-1} \times X_{8-2} \times Y_8}$

沿道に既に工業団地等の計画がある、または存在する

新たにICより10分以内でアクセス可能となる工業団地等の造成面積： X_{9-1} (ha)
新たにICより10分以内でアクセス可能となる工業団地等における工場立地面積： X_{9-2} (ha)
評点 = $X_{9-1} + X_{9-2}$

安全への効果
住民生活への効果

地域経済への効果

これら9項目について「評点」の偏差値の平均点を算出し、「その他外部効果」の評点とする

(各指標の評点を直接足し合わせることができないので、一旦、各指標毎に偏差値という相対的な値にした上で、その平均をとることとした。)

(参考4) 費用便益比 (B / C) において考慮できていない「効果」の例

救急医療の水準向上等公共サービスの向上

(高質な医療施設のアクセス向上や救急搬送時間の短縮等)

拠点都市間の連絡による交流機会の拡大

(都市間が連携することによる広域行政サービスの効率化等)

災害時の代替路確保 (並行道路が通行止めの際の地域の孤立の回避等)

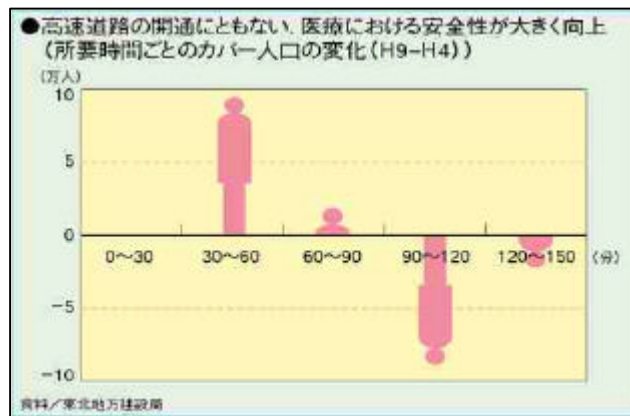
新規立地に伴う生産増加、雇用の拡大 (沿線工業団地への立地増加による地域経済の拡大等)

等

例: ~ 救急医療の水準向上 (公共サービスの向上) ~

東北横断自動車道釜石秋田線の開通 (H9.11) による効果

~ 高次救急医療施設への1時間圏カバー人口が約10万人増加 ~



国土交通省ホームページより抜粋

高速道路整備で得られたアクセスの改善による効果を、同等の効果を得られる代替手段 (病院の新設、救急隊増設等) の実施に必要な費用で評価すれば、大きな便益となる。(現在はB/Cには算入していない)

例:

三次救急医療施設を1箇所新設した場合、維持管理費だけでも40年間で約500億円が必要

救急隊を1隊新設した場合、維持管理費だけで40年間で約30億円が必要

現在価値換算・国土技術政策総合研究所の試算による

論点 1： 新会社が行う建設に既存ネットの料金収入を活用することについて

(1) 現行の高速自動車国道の整備計画 9,342km については、一定の交通量の伸び、安定的な国費の投入等を前提に、その事業費が現行の料金 (24.6円 / km) を徴収することにより平成 13 年から概ね 50 年で償還できるとの見通しの下で、整備が進められている。また、この考え方にに基づき、現行の料金 (24.6円 / km) が徴収されている。

(参考) 高速自動車国道の平成 14 年度以降残事業費 20.6 兆円 (整備計画ベース)

(2) 昨年の閣議決定 (「特殊法人整理合理化計画」) を決定するにあたっては、一定の条件 (償還年数 30~50 年、国費投入の有無等) を設定した上で、投資 (償還) 可能額の比較を行っている。

その結果、「国費は投入しない」、「現行料金を前提とした償還期間は、50 年を上限としてその短縮を目指す」との前提条件を決定した上で、

新会社が行う建設に関しては、「新たな組織により建設する路線は、直近の道路需要、今後の経済情勢を織り込んだ費用対効果分析を徹底して行い、優先順位を決定する。」、

その他については、「その他の路線の建設、例えば、直轄方式による建設は毎年度の予算編成で検討する。」

と決定されたところである。(参考 1-1 を参照)

現行の料金水準のもとでは、国費が投入されないことと決定され、また将来の交通量の変動リスク等を勘案すると、その投資可能額には一定の限度があり、公団に代わる新会社が担える範囲には、おのずから限度があるものと考えられる。

(参考 1-2 を参照)

(参考) 新規建設への活用の試算 高速自動車国道 (日本道路公団): 12.1 兆円

前提条件 (第 9 回委員会 (7 月 30 日) 事務局提出試算)

将来金利: 調達金利を H15 年 2%、H16 年 3%、H17 年以降 4%

将来交通量: 交通量伸びなし 料金: 現行料金 公租公課: 非課税

(3) 閣議決定においては、既存ネットワークの収益力について、一定の限度の下、これを建設に活用することが想定されており、閣議決定にある歯止めの下に、透明性を確保しながら、有効に活用することとしてはどうか。

今後の建設等にかかる政府答弁

参議院内閣委員会 (対 吉川春子君) 平成 14年 6月 6日

内閣総理大臣 (小泉純一郎君)

私は、五十年を上限としてと言ったんですよ。

道路を造ってくれという声は強いです。全部の今までの計画、それは計画どおり造るべしという声も強いことは知っております。しかし、三十年償還だと今までの計画、すべて不可能になる。ある程度コストの削減等も図りながら必要な道路を造りたいという声にも配慮して、できるだけ償還期間は短い方がいいけれども、五十年を上限として、その範囲内で費用対効果あるいはコスト削減も考えながら真に必要な道路は造る可能性は追求してもいいんじゃないかと。しかしながら、今後国費は投入しませんよ、民営化を目指しますよという方針ですから、私はそういう形を指示したわけでありませう。

参議院内閣委員会 (対 吉川春子君) 平成 14年 6月 4日

国務大臣 (石原伸晃君)

整理合理化計画の中で新たな組織が債務を確実に償還して採算性を確保できるようにするために新規投資に一定の歯止めを掛ける観点から、実は償還期限は五十年を上限としてコストの削減で短縮を目指し、年間、昨年度予算でいうならば三千億入っていた国費は投入しないというものを縛りとして掛けさせていただいたわけでありませう。

(省略)

特殊法人等整理合理化計画（抄）

〔平成13年12月19日〕
閣議決定

各特殊法人等の事業及び組織形態について講ずべき措置

（１）特殊法人

法人名	事業について講ずべき措置
	組織形態について講ずべき措置
<公団>	
日本道路公団 首都高速道路公団 阪神高速道路公団 本州四国連絡橋公団	<p>日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団は廃止することとし、四公団に代わる新たな組織、及びその採算性の確保については以下の基本方針の下、内閣に置く「第三者機関」において一体として検討し、その具体的内容を平成14年中にまとめる。</p> <p>1. 日本道路公団 (1) 組織 新たな組織は、民営化を前提とし、平成17年度までの集中改革期間内のできるだけ早期に発足する。</p> <p>(2) 事業 国費は、平成14年度以降、投入しない。 事業コストは、規格の見直し、競争の導入などにより引下げを図る。現行料金を前提とする償還期間は、50年を上限としてコスト引下げ効果などを反映させ、その短縮を目指す。 新たな組織により建設する路線は、直近の道路需要、今後の経済情勢を織り込んだ費用対効果分析を徹底して行い、優先順位を決定する。 その他の路線の建設、例えば、直轄方式による建設は毎年度の予算編成で検討する。</p> <p>2. 首都高速道路公団・阪神高速道路公団 日本道路公団と同時に、同様の民営化を行う。なお、国・地方の役割分担の下、適切な費用負担を行う。</p> <p>3. 本州四国連絡橋公団 日本道路公団と同時に民営化する。なお、債務は、確実な償還を行うため、国の道路予算、関係地方公共団体の負担において処理することとし、道路料金の活用も検討する。</p>

日本道路公団（高速自動車国道）の財務状況に関する試算（抜粋）

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をベースに追加修正

【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。

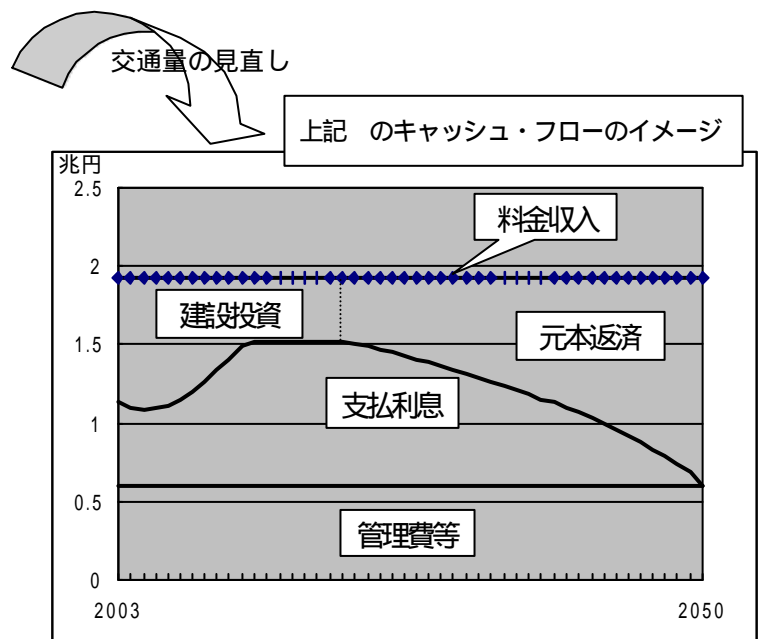
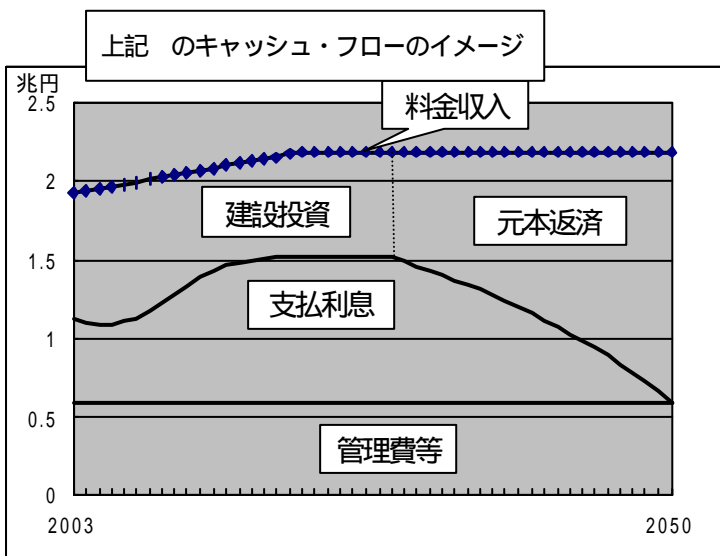
【試算結果】（建設仮勘定あり）

		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（ ）

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。
- ・ 組織形態は、現行公団方式を前提

追加投資可能額のイメージ



論点 2： 「機構が継承する債務の確実な返済」と「新会社の採算の確保」のための「建設の歯止め」

(1) 「必要性の乏しい道路を造らない」との考えのもと、新会社により建設する路線の優先順位を決定するための考え方を明確にする。(第21回委員会(平成14年9月24日)討議参考資料11)

具体的には、

建設中路線の取扱い基準(「継続するか否か」の判断、「継続して有料道路事業として行うか否か」、「協議優先順位」の判断)

(2) 「50年を上限としてなるべく早期の債務返済を確実に実施」、「機構が継承する債務総額を増加させない」との中間整理の考え方を具体化する必要があるのではないか。

中間整理で確認した基本条件(枠組み)「50年を上限としてなるべく早期の債務返済を確実に実施」、「機構が継承する債務総額を増加させない」を明確に担保する必要があるのではないか。

交通量、金利については、長期的に正確に予測することは不可能であり、その変動が投資可能額に大きく影響することから、これらの変動に対応した見直しを、法令、契約等の中で明確に規定し、ルール化する必要があるのではないか。

(参考2-1、2-2を参照)

新会社の主体的な決定を担保するための手続きの考え方を明確にし、今後、具体的な制度化を考える必要があるのではないか。

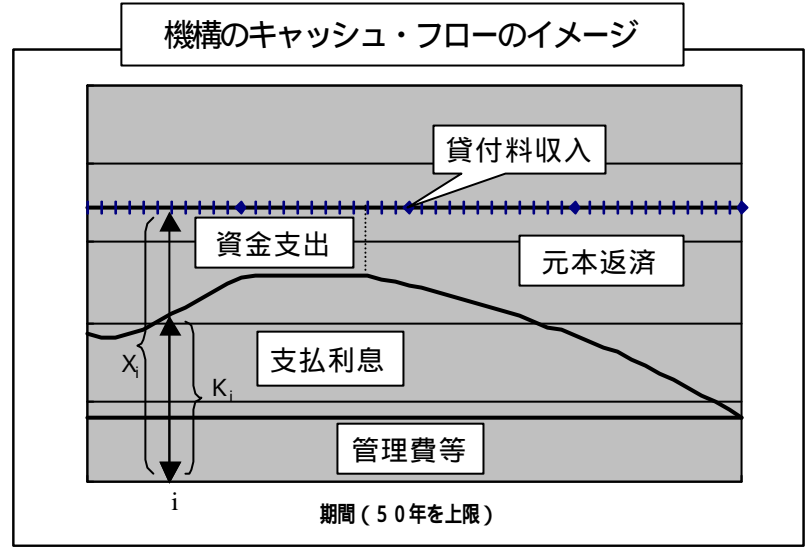
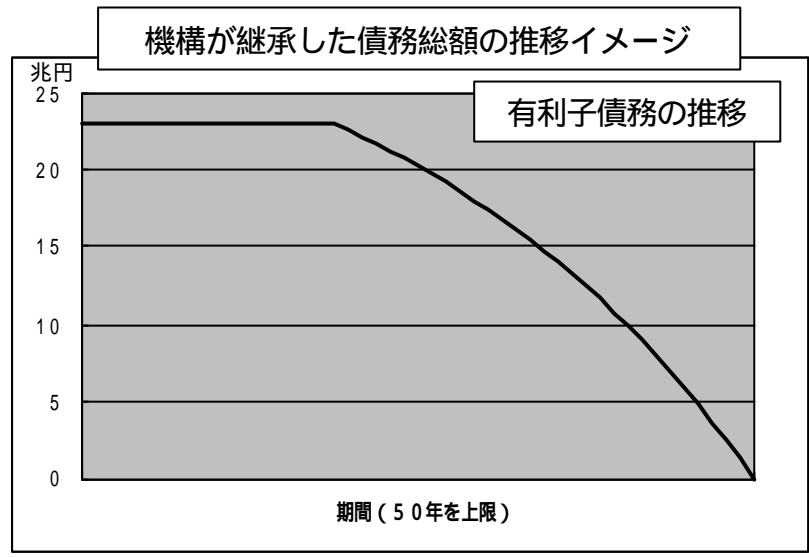
具体的には、

新会社が、国・地方及び機構と対等な立場で、建設の計画段階から国・地方と協議をした上で、新会社が主体的に投資の決定を行うことの担保措置 (参考2-2を参照)

投資可能額（高速自動車国道）の算定イメージ

(1) 中間整理の考え方イメージ

債務総額を増加させないとの考え方のもと、一定期間、新会社に対し新規投資資金の一部を支出する。（検討事項）50年を上限としてなるべく早期の債務返済を確実に実施する。



(2) 投資可能額の算出イメージ

総投資可能額 = 機構からの資金支出（A） + 新会社の自己負担可能額（各路線毎）（B）

$$A = f(\text{貸付料収入 (交通量}^1\text{、料金}^2\text{、事業運営経費}^2\text{、}\dots\text{)、金利}^1) = (X_i - K_i) \quad (\text{注: 貸付料は、今後の検討事項})$$

境界条件（返済期間（50年を上限）、継承債務は増やさない等）により、Aの総額を設定

X_i : i 年の貸付料収入
（既存ネットワークの貸付料）

K_i : i 年の支払利息、管理費等

- ・ 1: 交通量、金利 ; 不確定要素
- ・ 2: 事業運営経費、料金 ; 基本的に会社がコントロール

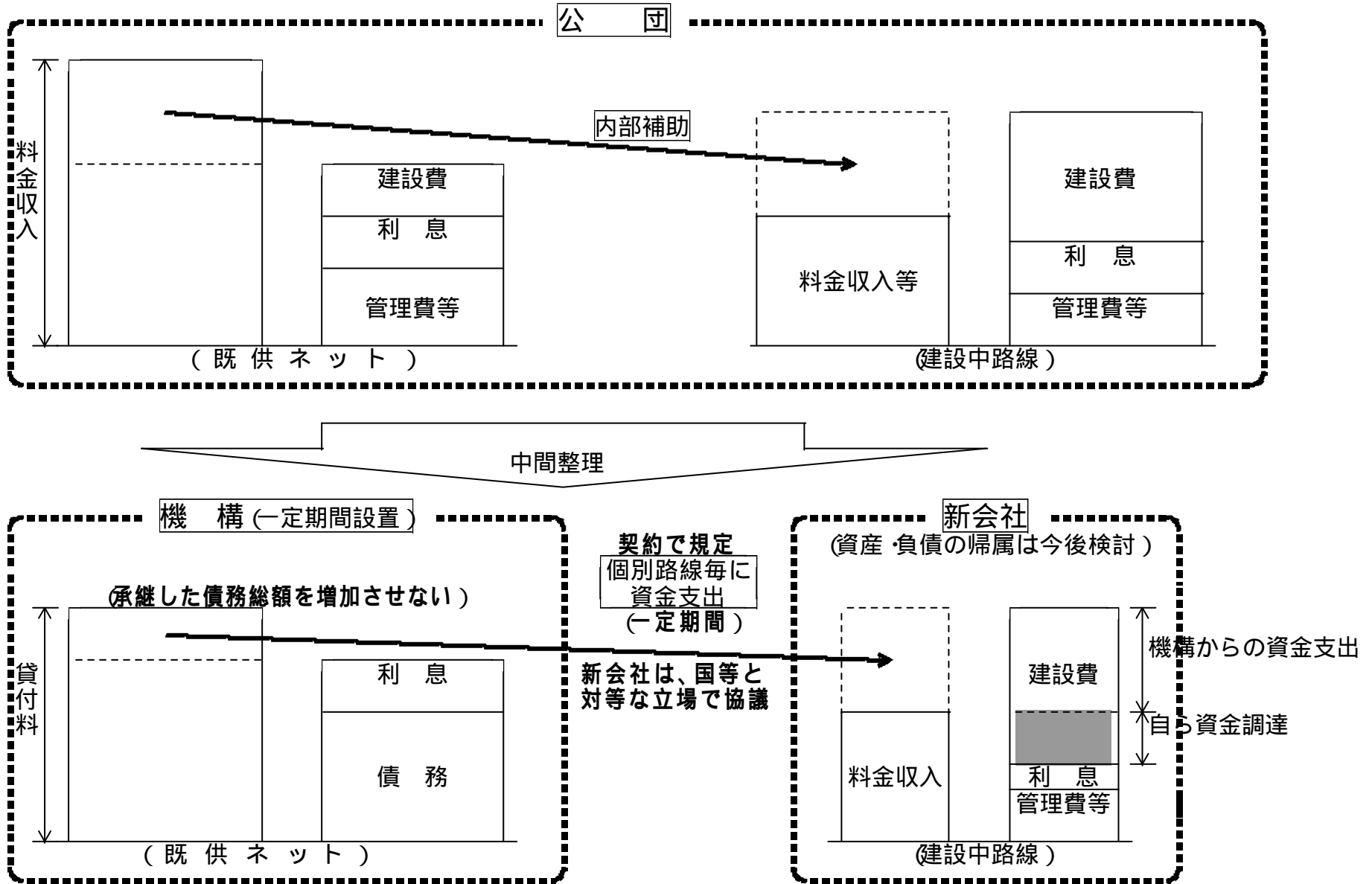
$$B = g(\text{交通量、料金、金利、事業運営経費、}\dots) \quad (\text{料金収入} - (\text{支払利息、事業運営経費等}))$$

各会社の経営判断（路線毎に会社が判断）により設定

会社が建設する路線

別紙

中間整理の資金支出のイメージ



論点 3： 既存ネットワークの料金収入の活用スキーム

- (1) 既存ネットワークの限られた収益力を建設に活用するとした場合、「参考 3」の 3パターンが考えられる。
- (2) 既存ネットワークの収益力を活用するのであれば、閣議決定にある歯止めの下に、透明性を確保しながら、有効に活用することが必要ではないか。

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	新会社の内部留保利益活用方式 (B)	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。</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。</p>		
<p>考え方</p>	<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) し、一部を機構より建設資金として支出。</p> <p>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。 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。</p> <p>機構は、債務の返済のみを実施。</p> <p>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。</p> <p>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>
<p>建設投資の透明性の確保 (既存ネットの料金収入を建設投資へ活用する状況の透明性)</p>	<p>個別路線毎に、既存ネットワークの料金収入からの投入額が契約で明確となる。</p>	<p>既存ネットワークの料金収入からの内部留保分の用途が不明確。現行公団方式と同様 (ただし、プールの範囲は会社単位)</p>	<p>既存ネットワークの料金収入からの機構内での内部補助が不明確。 (ただし、債務移管額の公表により、解決)</p>
<p>公租 新会社の法人税 (機構非課税)</p>	<p>使用权の償却費の損金算入 + 支払利息の損金算入</p>	<p>道路資産の償却費の損金算入 + 支払利息の損金算入 内部留保する既存ネットの道路料金収入の一部は法人税の対象</p>	<p>使用权の償却費の損金算入 + 支払利息の損金算入</p>
<p>公課 固定資産税</p>	<p>用途非課税の可能性 (用途非課税に該当しない選択肢を採った場合は課税)</p>		
<p>消費税</p>	<p>課税</p>		
<p>新会社の資金調達</p>	<p>一部資金のみ調達</p>	<p>建設期間等一定期間のみ資金調達</p>	<p>多額の資金調達が必要で、政府保証が必須</p>

論点 4： 新会社が建設を継続する路線以外の建設仮勘定の扱い

(1) 「参考 4」のパターンが考えられる。

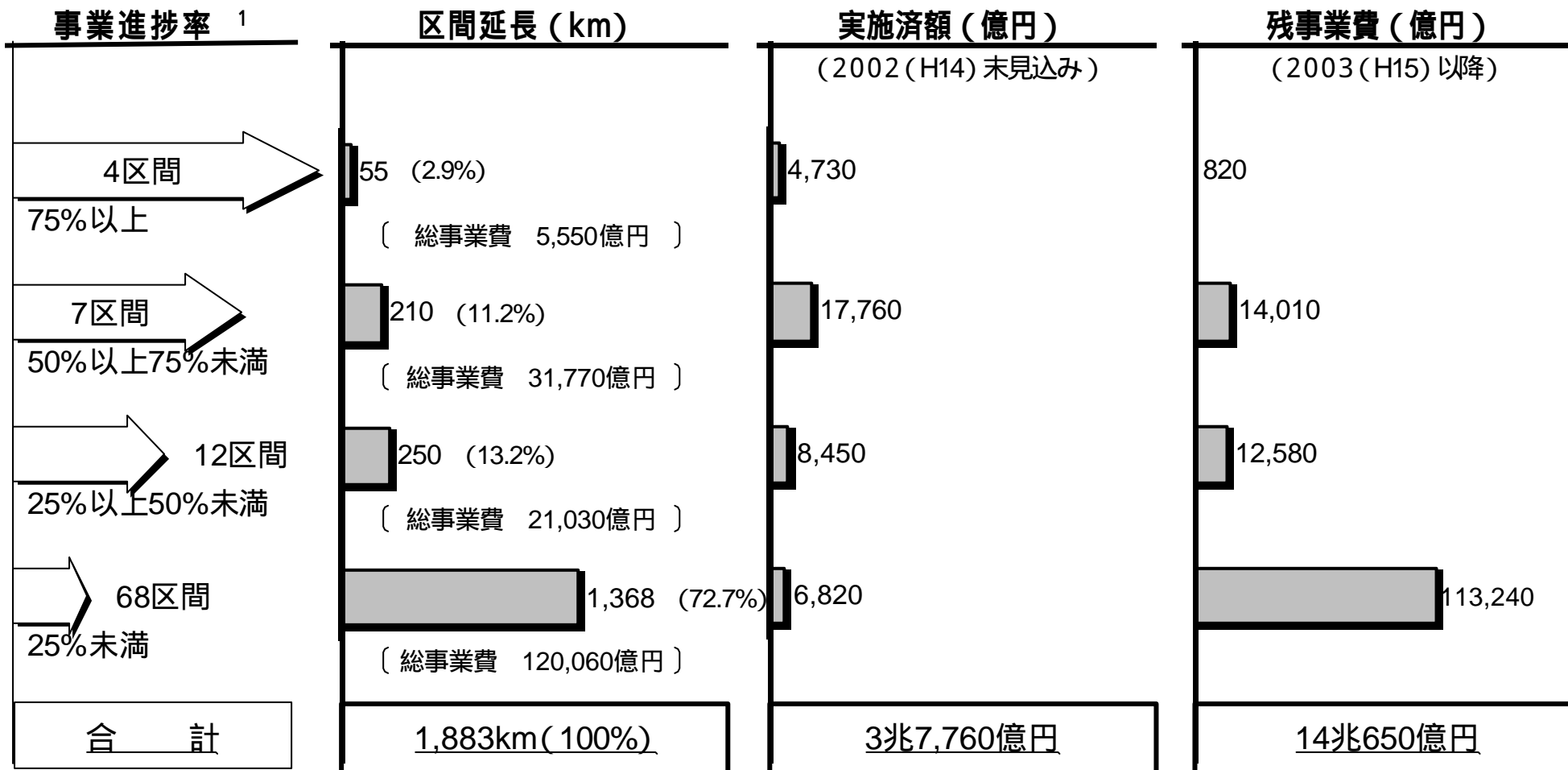
(2) 新会社が建設を継続する路線以外の建設仮勘定も機構に持たせ、既存ネットワークの料金収入により負担することの是非をどう考えるか。

結果として整備されれば、高速道路の機能を果たすこととなるので、機構が負担することも理屈が立つのではないか。

建設中路線（高速自動車国道）の取扱いイメージ

建設中路線		中間整理をベース		松田委員提出案（第17回委員会：平成14年9月10日）をベース						
建設仮勘定 （既投資分）	残事業費	債務（又は資金負担）の取扱いイメージ		債務（又は資金負担）の取扱いイメージ						
<p>優先順位を検討</p> <p>上位</p> <p>下位</p> <p>有料道路事業として 管理費も賄えない 事業を中止又は中断</p>	<p>新会社が、 事業の実施を主体的に決定</p> <p>他の支援により実施可能な範囲 （例えば、機構からの資金支出）</p> <p>新会社が建設 新会社が資金調達</p>	<p>機構からの資金支出</p> <p>新会社が建設 新会社が資金調達</p>	<p>機構からの資金支出</p> <p>新会社が建設 新会社が資金調達</p>	<p>新会社 （既存ネットの利益を内部留保）</p>	<p>新会社 （既存ネットの利益を内部留保）</p>	<p>新会社 （既存ネットの利益を内部留保）</p>	<p>新会社 （既存ネットの利益を内部留保）</p>	<p>新会社 （既存ネットの利益を内部留保）</p>	<p>新会社 （既存ネットの利益を内部留保）</p>	<p>新会社 （既存ネットの利益を内部留保）</p>
	<p>必要に応じ、国等が実施 新たな手法を検討</p> <p>事業を中止又は中断</p>	<p>新たな手法</p>	<p>国等の買取</p>	<p>国等の買取</p>	<p>国等</p>	<p>国等</p>	<p>国等の買取</p>	<p>国等</p>	<p>国等の買取</p>	<p>国等</p>
建仮	残事業	建仮 残事業	建仮 残事業	建仮 残事業	建仮 残事業	建仮 残事業	建仮 残事業	建仮 残事業	建仮 残事業	建仮 残事業
		Aパターン	Bパターン	ケース1	ケース2 Aパターンに相当	ケース3	ケース4 Bパターンに相当	ケース5	ケース6	
残事業の建設	新会社	既存ネットの収益力の活用 （又は機構内で内部補助）	機構からの資金支出 （又は機構内で内部補助）	負担不可能	利益を内部留保	負担なし（国等）	利益を内部留保	負担なし（国等）		
	その他	自ら資金調達	当該路線の収入見合い分 （又は一旦全額、後に機構へ移管）	当該路線の収入見合い分			当該路線の収入見合い分			
建設仮勘定相当の 債務の取扱い	新会社		-	債務全額 （基本的に既存ネットの収益力で内部補助）			新会社が継続して残事業を建設する部分のみ （基本的に既存ネットの収益力で内部補助）			-
	国等		債務全額	新会社が継続して残事業を建設する部分のみ	-			新会社が継続して残事業を建設する部分以外		
会社が整備しない区間の建設仮勘定の負担		機構（既存ネット）	国等が負担	-	Aパターンに相当		Bパターンに相当			
		結果として整備されれば、既存ネットと共に高速道路の機能を果たすこととなるので、機構（既存ネット）が負担することも可	国・地方の財政状況を考えると、新会社の実施範囲によっては、買取は困難							

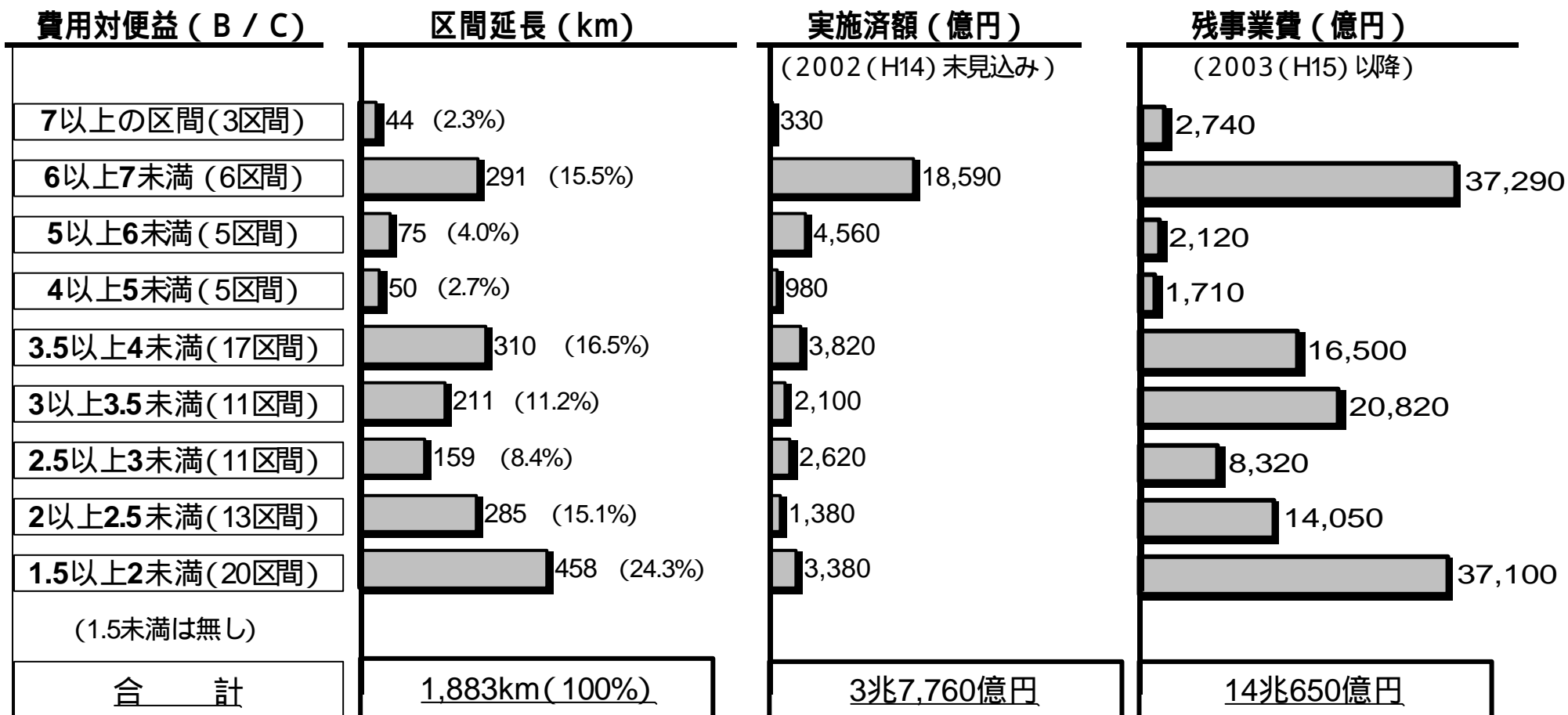
高速自動車国道の区間毎事業進捗率別の整備状況 (2002年度末見込み)



1: 2002年度末実施予定額 ÷ 総事業費 (認可額)
 注: 未施行命令区間については含まれていない。
 出典: 机上備付資料 / 資料83より編集

構造規格の見直し等によるコスト削減を考慮していない。

高速自動車国道の区間毎費用対便益 (B / C) 別の整備状況 (2002年度末見込み)



注：未施行命令区間については含まれていない。
出典：机上備付資料/資料8 3より編集

構造規格の見直し等によるコスト削減を考慮していない。

建設中の高速自動車国道の整備状況(総括表)

(2002年度末見込み)

	区間延長	実施済額	残事業費
第二東名・名神	373km	2兆3,080億円	6兆3,980億円
上記以外	1,510km	1兆4,680億円	7兆6,670億円
合 計	1,883km	3兆7,760億円	14兆650億円

注1：未施行命令区間については含まれていない。

注2：第二東名・名神には、伊勢湾岸道を含む

出典：机上備付資料/資料83より編集

机上備付資料 / 資料 8 3 より編集

平成15年3月31日見込み

高速道路の進捗状況(H14未見込み)

(単位：10億円、%)

道路名	区間名	延長 (km)	車線数	進捗状況	中心杭		幅杭		用地費			工費			その他費	総事業費					平成37年度断面収支見通し(概略値)				B/C	備考 (地域開発計画等)
					設置延長 (km)	設置率	設置延長 (km)	設置率	認可額	H14未実施 予定額	執行率	認可額	H14未実施 予定額	執行率		認可額	H14未実施 予定額	執行率	残事業費	収入 (億円)	管理費 (億円)	金利 (億円)	収支率 (+/-)			
道央道	七飯～大沼	10	2/4	用地買収中	10	100%	10	100%	30	17	57%	194	55	28%	54	278	89	32%	189	35	31	77	309	3.0	野田生工業団地 他	
	大沼～国縫	68	2/4	工事中	68	100%	68	100%																	H13.11全区間供用	
	国縫～長万部	11	2/4	供用中																						H13.10全区間供用
	長万部～和寒	348	4/4.2/4	供用中																						H13.10全区間供用
	和寒～士別	17	2/4	舗装・施設工事中	17	100%	17	100%	4	2	50%	20	14	70%	7	31	20	65%	11	7	6	10	229	3.8	和寒工業団地 他 【H14舗装・施設工事中着手予定】	
士別～名寄	23	2/4	中心杭設置中	23	100%	0	0%	0	0		0	0		1	1	1	-	-	8	8	13	263	2.7	調査設計費等の一部の実施計画認可		
	計	477			118	100%	95	81%	34	19	56%	214	69	32%	62	310	110	35%	200							
札幌道	余市～小樽	24	2/4	施行調査中																27	14	30	163	5.6		
	小樽～札幌	38	4/4	供用中																						H11.10全区間供用
	計	62																								
道東道	千歳恵庭～夕張	42	2/4	供用中																						
	夕張～トマム	60	2/4	工事中	60	100%	23	38%	8	0	0%	198	1	1%	47	253	7	3%	246	32	25	64	278	2.1	音更IC工業団地	
	トマム～十勝清水	21	2/4	工事中	21	100%	21	100%	3	1	33%	50	10	20%	13	66	14	21%	52	12	9	17	217	5.1	音更IC工業団地	
	十勝清水～池田	51	2/4	供用中																						H7.10全区間供用
	池田～本別	17	2/4	舗装・施設工事中	17	100%	17	100%																		
	本別～阿寒	50	2/4	幅杭設置中	50	100%	8	16%	10	3	30%	139	21	15%	38	187	31	17%	156	30	27	52	263	3.7	西港工業団地 他 【池田～本別舗装・施設工事中】	
	阿寒～釧路	17	2/4	測量設計中	0	0%	0	0%	0	0		0	0		1	1	1	-	-	7	7	0	100	3.2	調査設計費等の一部の実施計画認可	
	本別～足寄	13	2/4	舗装・施設工事中	13	100%	13	100%	13	3	23%	106	17	16%	36	155	24	15%	131	7	23	45	971	1.9	【本別～足寄舗装・施設工事中】	
足寄～訓子府	66	2/4	測量設計中	0	0%	0	0%				0	0		1	1	1	-	-	1	4	1	500	2.6	調査設計費等の一部の実施計画認可		
訓子府～北見	13	2/4	測量設計中	0	0%	0	0%	0	0		0	0		1	1	1	-	-	1	4	1	500	2.6	調査設計費等の一部の実施計画認可		
	計	350			161	63%	82	32%	34	7	21%	493	49	10%	136	663	78	12%	585							
外環道 (常磐自動車道分) (東関東道分)	大泉～川口J	18	4/4	供用中																						H6.3全区間供用
	川口～三郷	11	4/4	供用中																						H11.3全区間供用
	三郷～三郷南	4	4/4	工事中	4	100%	4	100%	18	14	78%	84	49	58%	18	120	69	58%	51	24	3	23	108	2.7	用地は直轄を含めると100%	
	三郷南～松戸	6	4/4	工事中	6	100%	6	100%	48	6	13%	114	14	12%	25	187	22	12%	165	20	3	40	215	2.5	用地は直轄を含めると100%	
	松戸～市川	10	4/4	用地買収中	10	100%	10	100%	225	104	46%	654	0	0%	91	970	114	12%	856	40	6	223	573	1.8	用地は直轄を含めると71%	
	計	49			20	100%	20	100%	291	124	43%	852	63	7%	134	1277	205	16%	1,072							
東北道	川口J～青森	680	6/6.4/4	供用中																						
	計	680																								
八戸道	安代～八戸	68	4/4	供用中																						H1.9全区間供用
	八戸～八戸北	13	2/4	H14.7供用																7	4	18	314		八戸北インター工業団地 他	
	青森東～青森	16	2/4	舗装・施設工事中	16	100%	16	100%	15	15	100%	46	34	74%	12	73	56	77%	17	8	5	22	338	6.1	青森中核工業団地 他 【H14舗装・施設工事中着手予定】	
	計	97			16	100%	16	100%	15	15	100%	46	34	74%	12	73	56	77%	17							
釜石道	遠野～宮守	9	2/4	施行調査中																2	3	10	650	1.9		
	宮守～東和	24	2/4	幅杭設置中	24	100%	4	17%	13	0	0%	96	0	0%	17	126	2	2%	124	12	10	33	358	1.8	田瀬湖レイクリゾート事業 他	
	東和～花巻	11	2/4	H14年度供用予定																7	5	19	343	1.8	花巻流通業務団地 他	
	計	44			24	100%	4	17%	13	0	0%	96	0	0%	17	126	2	2%	124							
秋田道	北上～秋田北	123	4/4.2/4	供用中																						H9.11全区間供用
	計	123																								
山形道	村田～月山	84	4/4.2/4	供用中																						H11.10全区間供用
	湯殿山～酒田みなと	53	2/4	供用中																						H13.8全区間供用
	計	137																								
磐越道	いわき～新潟中央	213	4/4.2/4	供用中																						H9.10全区間供用
	計	213																								
日本海東北道	新潟空港～中条	28	2/4	H14年度供用予定																23	14	41	239	7.8		
	中条～荒川	10	2/4	工事中	10	100%	10	100%	10	5	50%	35	2	6%	10	55	8	15%	47	4	4	14	450	2.2		
	荒川～朝日	20	2/4	用地買収中	20	100%	18	90%	20	7	35%	69	0	0%	19	108	9	8%	99	5	7	28	700	3.7	朝日IC周辺整備計画 他	
	温海～鶴岡	26	2/4	工事中	26	100%	19	73%	17	4	24%	121	4	3%	24	162	10	6%	152	4	8	42	1,250	2.2	鶴岡市西部土地区画整理事業	
	本荘～岩城	21	2/4	工事中	21	100%	21	100%	10	4	40%	88	14	16%	18	116	23	20%	93	4	7	31	950	2.4	本荘工業団地	
	岩城～秋田空港	14	2/4	H14年度供用予定																	4	5	17	550	2.5	御所野ニュータウン
	秋田空港～河辺	3	2/4	供用中																						H13.7全区間供用
	昭和男鹿半島～琴丘森岳	21	2/4	H14年度供用予定																	12	9	22	258	4.2	能代工業団地 他
	大館～小坂	14	2/4	工事中	14	100%	13	93%	4	0	0%	92	1	1%	16	112	5	4%	107	5	5	29	680	1.6		
	計	157			91	81%	81	72%	61	20	33%	405	21	5%	87	553	55	10%	498							
東北中央道	福島～米沢	28	2/4	用地買収中	28	100%	17	61%	16	2	13%	159	0	0%	29	204	7	3%	197	11	10	54	582	1.8	米沢オフィス・アルカディア 他	
	米沢～米沢北	9	2/4	施行調査中																2	3	17	1,000	2.1		
	高島～山形上山	24	2/4	施行調査中																20	12	40	260	3.4		
	山形上山～東根	27	2/4	H14年度供用予定																29	15	43	200	5.2	山形ニュータウン 他	
	東根～尾花沢	23	2/4	地元設計協議中	23	100%	0	0%	16	0	0%	75	0	0%	15	106	1	1%	105	13	10	28	292	2.6		
	計	111			51	100%	17	33%	32	2	6%	234	0	0%	44	310	8	3%	302							
関越道	練馬～長岡	246	6/6.4/4	供用中																						S60.10全区間供用
	計	246																								
上信越道	藤岡～上越	203	4/4.2/4	供用中																						

高速道路の進捗状況(H14未見込み)

(単位：10億円、%)

道路名	区間名	延長 (km)	車線数	進捗状況	中心杭		幅杭		用地費			工費			その他費	総事業費				平成37年度断面収支見通し(概略値)				B/C	備考 (地域開発計画等)				
					設置延長 (km)	設置率	設置延長 (km)	設置率	認可額	H14未実施 予定額	執行率	認可額	H14未実施 予定額	執行率		認可額	H14未実施 予定額	執行率	残事業費	収入 (億円)	管理費 (億円)	金利 (億円)	収支率 (+/-)						
常磐道	実施計画区間																												
	三郷～いわき四倉	189	6/6.4/4.2/4	供用中																									
	いわき四倉～富野	14	2/4	供用中																									
	富野～富岡	16	2/4	舗装・施設工事中	16	100%	16	100%	11	8	73%	55	21	38%	14	80	33	41%	47	10	6	0	60	5.0	H14.3全区間供用	東京電力広野発電所 【H14舗装・施設工事中着手予定】			
	富岡～相馬	46	2/4	用地買収中	46	100%	36	78%	44	11	25%	135	0	0%	35	214	17	8%	197	34	18	0	53	2.2	相馬中核工業団地				
	相馬～新地	9	2/4	地元設計協議中	9	100%	0	0%	6	0	0%	22	0	0%	6	34	1	3%	33	5	3	0	60	3.7					
	新地～山元	16	2/4	施行調査中																10	6	0	60	5.4					
山元～亘理	12	2/4	工事中	12	100%	12	100%	14	8	57%	31	6	19%	12	57	15	26%	42	15	6	0	40	2.9	仙台港					
	計	302			83	100%	64	77%	75	27	36%	243	27	11%	67	385	66	17%	319										
東関東道	市川～潮来	75	6/6.4/4	供用中																									
	銚田～茨城	17	2/4	幅杭設置中	17	100%	8	47%	30	0	0%	29	0	0%	15	74	2	3%	72	8	6	0	75	4.3	S62.11全区間供用	百里飛行場民間共有化計画			
	計	92			17	100%	8	47%	30	0	0%	29	0	0%	15	74	2	3%	72										
館山道	千葉～木更津南	35	4/4	供用中																									
	木更津南～富津竹岡	20	2/4	舗装・施設工事中	20	100%	20	100%	79	42	53%	49	23	47%	21	149	74	50%	75	36	13	39	144	5.7	H7.7全区間供用	かずさアカデミアパーク 【木更津南～君津 H14舗装・施設工事中着手予定】			
	計	55			20	100%	20	100%	79	42	42%	49	23	47%	21	149	74	50%	75										
北関東道	高崎～伊勢崎	15	4/4	供用中																									
	伊勢崎～太田	16	4/4	工事中	16	100%	16	100%	58	35	60%	78	6	8%	19	155	46	30%	109	56	16	36	93	3.7	H13.3全区間供用	太田市北部大規模開発事業 他			
	太田～足利	10	4/4	用地買収中	10	100%	10	100%	21	10	48%	45	0	0%	8	74	12	16%	62	26	8	16	92	3.9		足利オフィス・アルカディア			
	足利～岩舟	13	4/4	用地買収中	13	100%	13	100%	23	8	35%	53	0	0%	16	92	12	13%	80	45	13	18	69	7.6		礪山公園整備計画			
	栃木都賀～宇都宮上三川	19	4/4	供用中																									
	宇都宮上三川～真岡	7	4/4	工事中	7	100%	7	100%	15	7	47%	28	2	7%	8	51	11	22%	40	16	5	12	106	4.2		真岡インターチェンジ周辺開発事業 他			
	真岡～岩瀬	16	4/4	工事中	16	100%	16	100%	26	11	42%	44	3	7%	10	80	16	20%	64	17	7	20	159	3.1		福原住宅団地 他			
	岩瀬～友部	18	4/4	工事中	18	100%	18	100%	22	10	45%	63	5	8%	16	101	20	20%	81	30	11	24	117	7.1		岩瀬工業団地 他			
	友部～水戸南	21	4/4	供用中																									
	計	135			80	100%	80	100%	165	81	49%	311	16	5%	77	553	117	21%	436										
中央道	高井戸～河口湖	94	6/6.4/4	供用中																									
	大月～小牧J	273	4/4	供用中																									
	計	367																											
名神	小牧～西宮	189	6/6.4/4	供用中																									
	大山崎～久御山西	3	4/4	H14年度供用予定																									
	計	192																											
長野道	岡谷～更埴	76	4/4	供用中																									
	計	76																											
東名	東京～小牧	347	6/6.4/4	供用中																									
	計	347																											
東海北陸道	一宮～飛騨清見	117	4/4.2/4	供用中																									
	飛騨清見～白川	26	2/4	工事中	26	100%	26	100%	5	2	40%	131	78	60%	27	163	88	54%	75										
	白川～五箇山	15	2/4	H14年度供用予定																									
	五箇山～小矢部砺波	27	2/4	供用中																									
	計	185			26	100%	26	100%	5	2	40%	131	78	60%	27	163	88	54%	75										
第二東名	海老名～伊勢原	8	4/6	工事中	8	100%	6	75%	194	39	20%	235	1	0%	56	485	47	10%	438	16	5	122	794	3.0		伊勢原市東部工業団地 他			
	伊勢原～秦野	13	4/6	中心杭設置中	13	100%	0	0%	141	0	0%	298	0	0%	49	488	2	1%	486										
	秦野～御殿場	33	4/6	施行調査中																									
	御殿場～長泉	14	4/6	工事中	14	100%	14	100%	51	45	88%	205	42	20%	36	292	96	33%	196	67	17	68	127	2.7		神馬南地区画整理事業 他			
	長泉～引佐	133	4/6	工事中	133	100%	133	100%	497	395	79%	1,940	954	49%	215	2,652	1,460	55%	1,192	761	190	634	108	6.3					
	引佐～豊田東J	54	4/6	用地買収中	54	100%	39	72%	82	2	2%	784	0	0%	150	1,016	16	2%	1,000	230	60	230	126	6.4					
	計	255			222	100%	192	86%	965	481	50%	3,462	997	29%	506	4,933	1,621	33%	3,312										
伊勢湾岸道	豊田東J～豊田東	3	4/6	工事全面展開	3	100%	3	100%	15	10	67%	52	41	79%	3	70	53	76%	17	19	5	16	111	5.7		2005年日本国際博覧会 他			
	豊田東～豊田J	2	4/6	H14年度供用予定																									
	豊田J～豊明	15	6/6	舗装・施設工事中	15	100%	15	100%	85	78	92%	193	185	96%	25	303	282	93%	21	83	21	78	119	5.4		【豊田南～豊明 H14舗装・施設工事中着手予定】			
	豊明～名古屋南	5	6/6	H14供用予定																									
	名古屋南～東海	5	6/6	供用中																									
(近畿自動車道分)	飛島～みえ川越	13	6/6	供用中																									
	みえ川越～四日市	7	6/6	H14年度供用予定																									
	計	50			18	100%	18	100%	100	88	88%	245	226	92%	28	373	335	90%	38										
中部横断道	清水～増穂	59	2/4	中心杭設置中	26	44%	0	0%	34	0	0%	448	0	0%	74	556	3	1%	553	48	31	126	327	1.9		食文化と富士川水運の郷			
	増穂～白根	9	2/4	舗装・施設工事中	9	100%	9	100%	13	10	77%	43	19	44%	13	69	33	48%	36	6	4	18	367	4.9		【若草櫛形～白根 H14舗装・施設工事中着手予定】			
	白根～双葉	7	2/4	供用中																									
	八千穂～佐久南	15	2/4	施行調査中																									
	佐久南～佐久	8	2/4	工事中	8	100%	4	50%	27	3	11%	28	1	4%	10	65	5	8%	60	7	4	15	271	2.3		佐久市運動公園 他			

