

本四公団の債務処理について

第22回委員会（平成14年10月4日）討議参考資料3の再提出

本四公団 H13年度末貸借対照表

（億円）

資産の部	金額	負債及び資本の部	金額	内容（内訳）
流動資産	81	流動負債	186	未払費用等
固定資産	39,719	固定負債	41,791	
事業資産	38,817	債券・借入金	38,314	民間 17,954
道路	35,553			政府 20,360
鉄道施設	3,265	本州四国連絡橋債券	31,869	民間 16,364
建設仮勘定	564			縁故債 15,162
有形固定資産	231			政保債 1,203
				政府 15,504
繰延資産	107	長期借入金	6,445	民間 1,590
				政府 4,856
				財投借入金 4,048
				無利子借入金 800
				その他 8
		その他	3,477	鉄道施設建設見返債務等
		特別法上の引当金等	121	鉄道施設管理引当金
		（負債合計）	42,097	
		資本金	8,455	国 5,702
				地方 2,753
		欠損金	10,646	累積欠損金
		（資本合計）	2,191	
資産合計	39,907	負債・資本合計	39,907	

これまで講じられてきた支援措置

有利子債務を圧縮し、利払い負担を軽減する観点から、以下の措置を実施。

平成13年度予算における措置

- a) 国・地方による出資：800億円/年（国：地方＝2：1）
（H24年度までの12年間で総額9,600億円）
- b) 国からの無利子貸付：800億円/年
（H22年度までの10年間で総額8,000億円）

平成14年度予算における措置

上記b)を1,800億円/年に増額
（総額（8,000億円）は変更せず、H17年度までの5年間に前倒しで措置）

支援措置の効果（（ ）内は対前年度）

	12年度決算	13年度決算	14年度末見込み
有利子債務残高の推移	3.84兆円	3.75兆円（約 920億円）	3.54兆円（約 2,070億円）
支払利息	1,379億円	1,250億円（129億円）	1,077億円（173億円）

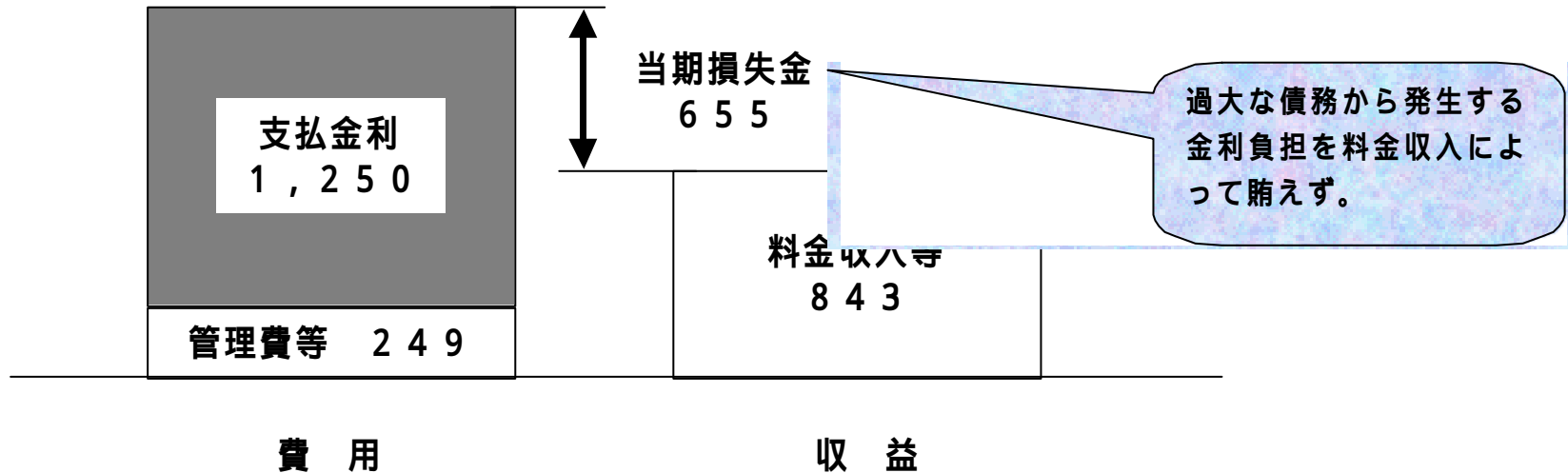
本四公団債務処理にあたっての基本的考え方

問題の核心は過大な債務。これを50年以内で確実に返済する観点から、必要かつ十分な支援措置を講ずるべき。

債務は、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（「特殊法人等整理合理化計画」）。

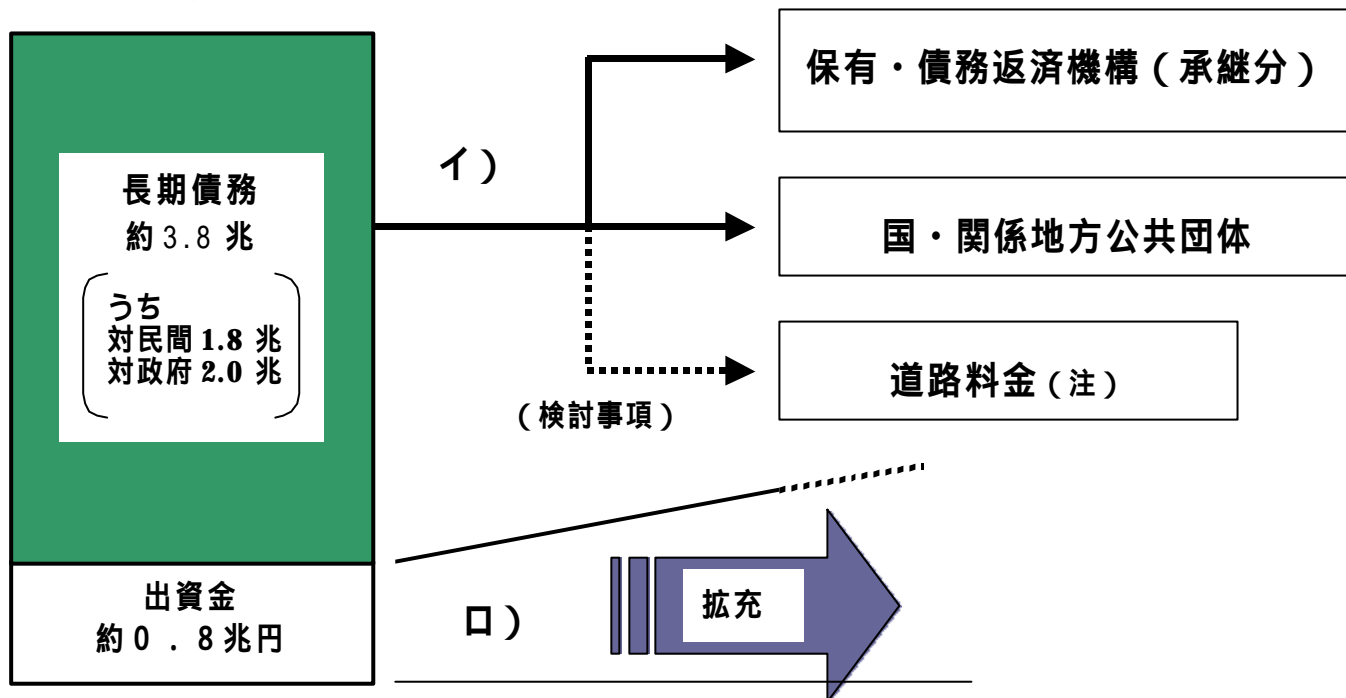
(参考) 13年度損益計算書

(単位：億円)



支援措置のイメージ

H13年度末現在



- ・イ)(債務切り離し処理)による対処
- ・口)(既往の支援措置の拡充としての増資)による対処
- ・イ)・口)の組み合わせによる対処

が考えられるか。

(注) 特殊法人等整理合理化計画(本四公団部分(抜粋))

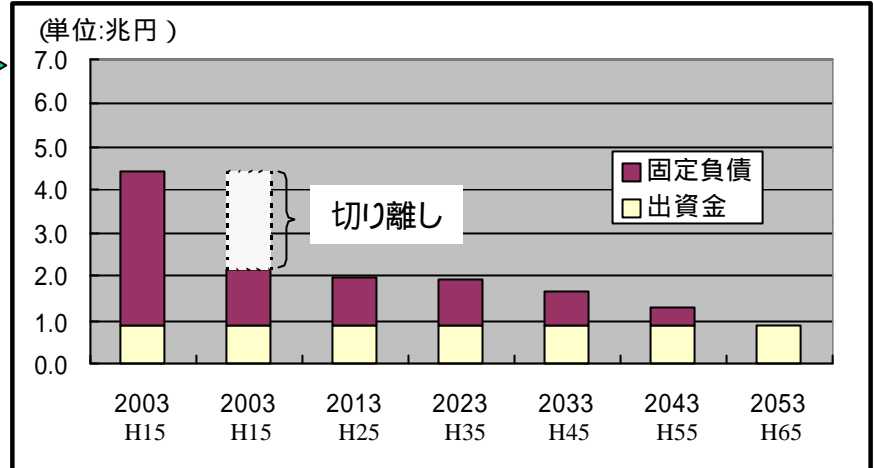
「債務は、確実な償還を行うため、国の道路予算、関係地方公共団体の負担において処理することとし、道路料金の活用も検討する。」

債務処理のパターン(例)

パターンA

民営化当初に大規模な債務切り離し処理を実施
 既存の支援スキームは、民営化後、打ち切り
 残った債務は本四道路が自らの料金収入をもって返済

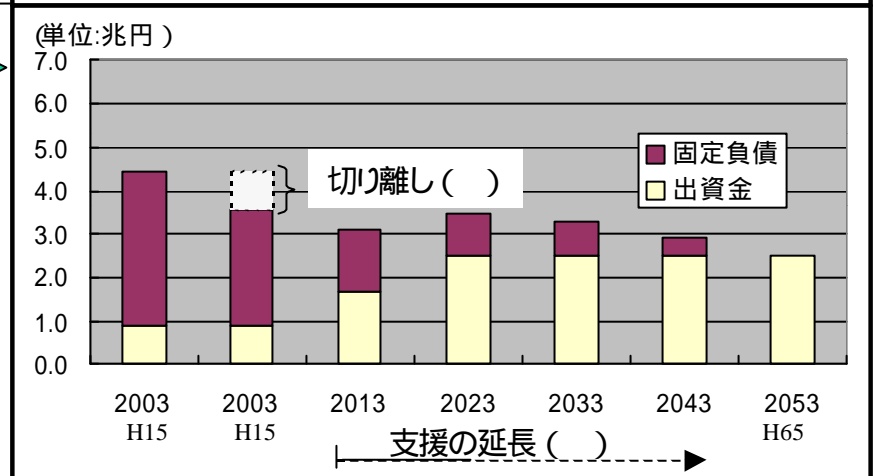
- 【メリット】債務処理問題を民営化当初において一気に解決可能。
- 【デメリット】切り離し債務が巨額なものとなり、その分担を巡って調整が難航するおそれあり。



パターンB

民営化当初に一定規模()の債務切り離し処理を実施
 a) 既存スキームに基づく国・地方の出資(800億円/年)を一定期間()延長
 または
 b) 地方の出資(267億円/年)のみ一定期間()延長
 本四道路は自らの料金収入をもって返済を継続

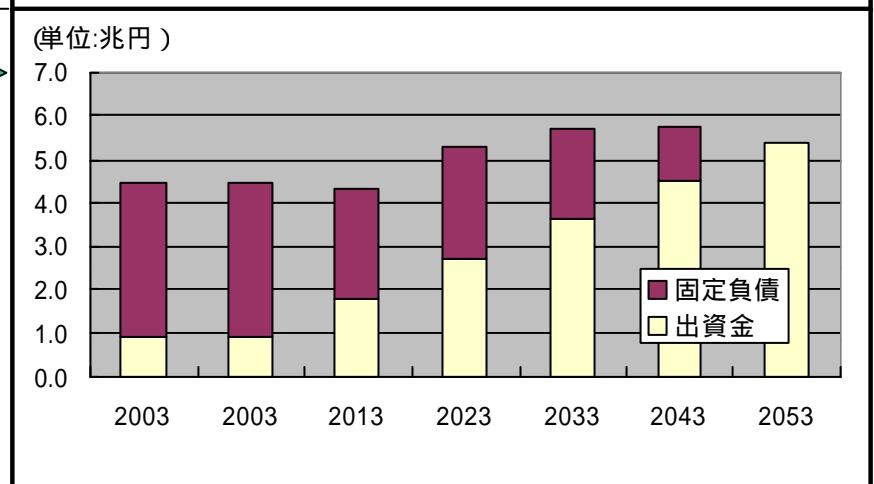
- 【メリット】当初の債務処理額が一定程度に抑制される。
- 【デメリット】切り離し債務の分担・出資金の延長を巡って調整が難航するおそれあり



パターンC

当初の債務切り離し処理を行わず、既存スキームに基づく
 国・地方の支援の延長・拡充によって処理
 本四道路は自らの料金収入をもって返済を継続

- 【メリット】当初債務切り離し処理は不要となる。
- 【デメリット】50年以内の債務返済を前提とする場合、出資金の増額・出資期間の大幅延長は不可避



債務処理スキームの検討にあたっての留意点

1. 道路料金の活用につきどう考えるか。

2. 国の債務負担について

法律による手当が必要（憲法85条）。

国鉄長期債務・国有林野累積債務処理の例に鑑みれば、財投借入に係る繰上償還が問題となる。

3. 地方の債務負担について

地方に債務を「帰属」させることは、法律をもってしても当然にはなし得ない（住民投票による過半数の同意が立法措置の前提となる（憲法第95条））。

任意の負担とする場合であっても、法律による手当では必要（地方財政再建特別措置法第24条）

（参考）

憲法第85条（国費支出及び及び国の債務負担）

国費を支出し、又は国が債務を負担するには、国会の議決に基づくことを必要とする。

憲法第95条（地域特別立法の住民投票）

一の地方公共団体のみに適用される特別法は、法律の定めるところにより、その地方公共団体の住民の投票においてその過半数の同意を得なければ、国会は、これを制定することができない。

地方財政再建促進特別措置法 第24条第2項

地方公共団体は、当分の間、国、独立行政法人、又は…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…に対し、寄附金、法律又は政令の規定に基づかない負担金その他これらに類するもの…を支出してはならない。

必要債務切り離し額に関する試算

国・地方の出資について以下のように仮定した場合に、現行料金徴収期間内（～平成58年度）に返済を終えるために必要となる債務切り離し額を算出。

（兆円）

	国・地方の出資の仮定			
	H14年度で 打ち切り	H24年度まで 継続	H34年度まで延長	
			国・地方が出資延長	地方のみ出資延長
（参考） 今後の出資（累計）		0.8	1.6	1.07
現行料金徴収期間 要・債務切り離し額	2.4	1.7	1.2	1.5

【試算の前提】

金利4%、公租公課なし、交通量伸びなし

特別料金（基本料金の20%オフ）を継続とした場合。

国・地方の出資は800億円/年（国：地方＝2：1）。地方のみの出資は267億円/年。

国の無利子貸付（H17年度までに8,000億円）は、14年度で打ち切るものと仮定。

本四道路料金水準について

本四道路料金水準についてどう考えるか。

【本四道路料金表】

(普通車 単位/円)

	区間	基本料金	特別料金
神戸淡路鳴門自動車道	神戸西～鳴門	7,600	6,050
瀬戸中央自動車道	早島～坂出	5,700	4,600
西瀬戸自動車道	西瀬戸尾道～今治	6,800	5,450

仮に本四道路の料金の引き下げを行う場合には、これに伴う減収分をカバーする必要があることに留意が必要。必要となる財源について、どのように考えるか。

13年度料金収入 833億円

本四公団の縁故債について

13年度末現在残高 約1.52兆円（うち地方公共団体幹旋分1.43兆円、それ以外0.09兆円）

（参考）地方公共団体幹旋分（1.43兆円）の引受先内訳

（単位：百万円）

引受先	都市銀行	長信銀	地方銀行	第2地銀	信託銀行	県信連	信用金庫	生命保険	損害保険	個人	その他	合計
	470,997.6 (33.0%)	3,867.5 (0.3%)	429,172.4 (30.0%)	223,572.2 (15.6%)	28,898.4 (2.0%)	147,912.3 (10.3%)	57,028.9 (4.0%)	42,634.0 (3.0%)	9,582.0 (0.7%)	274.7 (0.0%)	15,201.6 (1.1%)	1,429,141.6 (100.0%)

13年度発行額570億円

5年債（12年度までは10年債）。

金利：1.9%（公募地方債金利（5年債）+1.3%）

14年度発行予定額 518億円
15年度要求 0

本四公団の債務処理にあたって留意すべき事項

本四公団の債務は、国、関係地方公共団体に承継させる場合であれ、新組織へ承継させる場合であれ、債権者保護の観点から法的な措置が必要となると考えられる。

（注1）本四公団の縁故債は無記名債券で、一部は市中で流通（不特定多数の投資家が保有。証券会社の店頭では本四公団縁故債流通利回りの気配値を表示）。

（注2）国鉄長期債務処理にあたっての鉄道債券の取扱いについて

鉄道債券は市場に流通し、その保有者の特定が容易でないばかりか、既発行額も約11兆円と大きかったことから、事前に鉄道債券の保有者の承認を取り付けることなく債券に係る承継先を決め、一定の事項を法定（ ）することで、債権者を保護し、異議が生じないよう措置。

（ ）日本国有鉄道改革法

第16条 国は、清算事業団の債務・利払いの確実かつ円滑な実施を図ること。

第26条 国鉄の事業を承継する全ての法人と清算事業団とが連帯して鉄道債券の償還・利払いを行うべきこと。

本四縁故債等の国債とのスプレッド（流通利回り格差）の推移 （平成14年10月2日現在）

