

高速自動車国道の最大投資限度額（試算）

事務局作成

現行料金水準で料金徴収期間50年とする場合の最大投資限度額

（試算の前提条件）

収入

交通量について以下の4ケースを想定、それぞれに基づいて事務局で試算（現行料金）

新フレーム（高位） 新フレーム（中位） 新フレーム（低位） 猪瀬委員提示フレーム

注：新フレームは免許保有率の最大値88%に見直したもの

：猪瀬委員提示フレームは次の2ケース

ケース1 就業率を現況値固定とし、旅客トレンドモデルの原単位についても現況値固定（高齢者の通勤目的と私用目的の増加を反映しない）

ケース2 免許保有率も現況値固定）

金利

H14：実績金利、H15：2%、H16：3%、H17以降：4%

投資パターン

7月30日試算値と同じ（年額9160億円）

管理費

コスト削減を見込まない

償還期間

現行償還計画を前提として、平成13年から50年間（平成62年度末まで）

（試算結果）最大投資限度額（H15年度以降）

新フレーム			猪瀬委員 提示フレーム	
高位	中位	低位	ケース1	ケース2
15.0兆円	13.2兆円	12.6兆円	11.4兆円	7.5兆円

高速道路の整備優先順位具体事例イメージ（偏差値による方法）

平成14年11月8日中村委員提出資料

道路名	区間名 (実施計画区間)	延長 (km)	車線数	進捗状況	総事業費			事業効率		採算性		その他外部効果 偏差値	偏差値の 平均 (+/+)/3	H15以降 事業費 (10億円)	累計事業費 (兆円)
					認可額 (10億円)	H15以降 残事業費 (10億円)	執行率 (%)	B / 残事業費	偏差値	回収見込額 / 施設投資額 (投資限度額比率) (%)	偏差値				
・	・											・			・
自動車道	～ × ×			工事中			55	8.3	63.8	42.5	66.9	59.4	63.4		・
・	・											・			・
自動車道	～			用地買収中			13	8.8	65.3	68.7	82.9	40.2	62.8		・
・	・											・			・
・	・											・			・
・	・											・			・
自動車道	～			舗装・施設工事中			41	6.0	56.6	9.9	47.1	45.7	49.8		・
・	・											・			5.0
・	・											・			・
・	・											・			・
・	・											・			・
× × 自動車道	× ～			工事中			3	1.5	42.1	5.5	44.4	51.2	45.9		10.0
・	・											・			・
・	・											・			・
・	・											・			・
・	・											・			・
自動車道	× ～ ×			舗装・施設工事中/測量設計中			15	1.8	42.9	-20.4	28.6	48.4	40.0		・
・	・											・			・
・	・											・			14.1

未施行命令区間事業費： 2.5
 4車線化事業等： 2.2
 既契約済み未支出額： 0.7
 実施計画変更予定額： 0.2
 H15以降残事業費： 19.7
 H14執行予定額： 0.9
 H14以降残事業費： 20.6

(参考) 投資限度額比率 = 投資資金回収見込額 / 施設整備投資額
 = (料金収入(40年分) - 管理費(40年分)) / 道路整備事業費
 = 道路整備に100投資し、それを40年間運営した場合に、回収可能と見込まれる投資資金額(全て現在価値化した値)

「投資可能額」について

猪瀬直樹

2002 年 11 月 8 日（金）

「投資可能額」という考え方は妥当ではない

「投資可能額」という概念は、そもそも前提に問題がある。償還期間を上限の五十年と設定しており、債務返済後も 24.6 円 / km の現行料金水準を徴収しつづけることが前提になっている。現行の料金水準は債務返済が完了する時点まで認められるものであり、完済後は実質無料といえる管理費相当額へと大幅に減額されるのが原則である。いかにこの上限五十年を短くするか智恵を絞ることが、この委員会の命題のひとつであるはずなのに、最初から五十年と決めてしまうのでは与えられた課題に反する考え方になってしまう。

この原則は、閣議決定において明確に規定されている。

現行料金を前提とする償還期間は、五十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。（特殊法人等整理合理化計画）

「投資可能額」という概念そのものが、閣議決定に明示された原則を遵守しない考え方であり、委員会においてとるべき考え方としては妥当性を欠くと思われる。

必要なのは外見ではなく中身の議論

委員会で行なうべきことは、あとどれだけ投資できるか、という総額の数字ではなく、適切な投資とはなにかという中身についての議論とその結果としての判断基準の策定である。新しくできる分割民営化会社が、新規に投資を行なう場合、どのような基準で新規投資を判断したらよいかという基準、優先順位を示すことである。

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ない、優先順位を決定する。（特殊法人等整理合理化計画）

閣議決定に示されているように、優先順位を決定するために必要な基準づくりをすることが当委員会の使命なのである。

優先順位を決定する際の判断基準としては、以下の四点を総合的に勘案するのが望ましいと考える。（猪瀬委員提出資料参照）

- 1、採算性
- 2、進捗率
- 3、B / C（費用対便益分析）
- 4、外部効果（医療福祉的観点における効果、ネットワーク効果など）