

国土交通省 四公団への追加資料要求(質問)及び回答

* 前回 財務諸表公表後に提出であったもの

項目	内容	要求先	要求委員	提出状況			整理番号
				今回提出	事前送付済	時間を要すもの、他	
財務諸表関連	田中委員長代理質問事項						
	・工事契約書および設計書の保有・公開について	JH	田中委員長代理			*	47
	財務諸表検討委員会を踏まえて						
	・再調達原価の採用について	JH、国交省	川本委員			*	47
	・減損会計を採用しないことについて	JH	川本委員			*	47
	・建中金利の資産額への算入について	JH	川本委員			*	47
	・資産の買取りと評価方法の関連について	JH	川本委員			*	47
	・補償費の資産額への算入について	JH	川本委員			*	47
	資産の分類状況について	JH	松田委員			*	47
	猪瀬委員質問事項						
	・建中金利のフロー額(単年度)について	JH	猪瀬委員			*	47
	・建中金利の費用化ルールについて	JH	猪瀬委員			*	47
	田中委員長代理質問事項						
	・JH財務諸表の作成に関連する質問事項(長泉付替え道路)	JH	田中委員長代理			*	47
	財務諸表検討委員会を踏まえて(追加)						
	・再調達原価の採用について(追加)	JH	川本委員				47
	・補償費の資産額への算入について(追加)	JH	川本委員				47
	・建設中金利の資産額への算入について(追加)	JH	川本委員				47
	固定資産分類表について(更新分)	首都、阪神、本四	松田委員		(首都、阪神)		47
	第6回財務諸表検討委員会議事録	JH	川本委員				47
財務諸表公表後追加分	資産の分類状況について	四公団	松田委員			検討中	
	今回の資産評価を受けた新会社・保有機構の財務状態及び収支等について	国交省	松田委員			検討中	
	標準的単金の決め方等、資産評価の細部について、第3者のチェックの有無	四公団	松田委員			検討中	
	現行方式と民間企業並財務諸表の差異の内訳	四公団	松田委員			検討中	
	決算値(特に収支)について、前年及び計画との差異、その要因分析	四公団	松田委員			検討中	
	資産の内訳について(様式)	四公団	川本委員			検討中	
	財務諸表関連の質問事項					検討中	
	・道路事業固定資産の減価償却について	四公団	猪瀬委員			検討中	
	・貸倒引当金の計上基準について	JH	猪瀬委員			検討中	
	・特別修繕引当金の計上基準について	JH	猪瀬委員			検討中	質問内容について 本資料に添付
	・収益及び費用の計上基準について	JH	猪瀬委員			検討中	
	・償却資産に係る建中金利の試算原価算入について	四公団	猪瀬委員			検討中	
	・貸借対照表、損益計算書、キャッシュフロー計算書の各勘定科目について	四公団	猪瀬委員			検討中	
	・除却損について	四公団	猪瀬委員			検討中	
	・道路事業固定資産の再調達原価の算出方法(償却資産)について	四公団	猪瀬委員			検討中	
	・道路事業固定資産の再調達原価の算出方法(非償却資産)について	四公団	猪瀬委員			検討中	
	・改良投資コストについて	四公団	猪瀬委員			検討中	
	・営業中高速道路・一般有料道路の路線別収支状況について	JH	猪瀬委員			検討中	
	基準に関するパブリックコメントに対する疑問点	国交省	猪瀬委員			検討中	
	道路評価基準に関するもの						
その他	民営化に向けた作業スケジュールの明確化	国交省	川本委員				74
	森地委員会における路線評価基準について地方の意見、国会の論議の状況	国交省	田中委員長代理				74
	昨年の委員会を受けた高速道路の区間別将来交通量予測	国交省	猪瀬委員				74
	2001年に高速道路(9342km)の残事業費が20.6兆円であったことの根拠	国交省	猪瀬委員				75
	京滋バイパスの将来交通量予測について	国交省	猪瀬委員				75
	保有車両に関する追加項目(取得金額他)	JH、本四	猪瀬委員		(JH)		76
	契約状況関連様式について	四公団	猪瀬委員		(JH、首都、阪神)		77
	公団PTIについて	JH	田中委員長代理				78
	コスト削減を踏まえた路線別収支見込み(再要求)	四公団	田中委員長代理		(JH、首都、阪神)		79
	第二東名関係						
	・トンネル単価に関する資料要求	JH	田中委員長代理	(一部)	(一部)	作業中	70
	・第二東名神の交通量の根拠	JH	猪瀬委員				80
	・第二東名トリップ特性等に関する調査概要と調査結果	国交省	猪瀬委員				81
	平成14年度のJH路線別収支データ	JH	猪瀬委員				82
	昨年の委員会を受けた一般有料道路の区間別将来交通量予測	JH	猪瀬委員				83
	一般有料の平成66年最終損益の根拠となるデータ	JH	猪瀬委員				84
	高速道路の連絡道路について	JH	猪瀬委員				85
	年報や提出資料における事業費の位置づけについて	JH	猪瀬委員				86
	公益法人における顧問・参与等調査(追加)	国交省	猪瀬委員				53

委員からの追加質問・資料要求内容 (財務諸表公表後追加分)

財務諸表に関する質問事項

- ・ 今回の資産評価は、分割民営化を見据えたものとなっているか。各公団の資産分類・勘定科目は統一されているのか、SA・PA やインターチェンジ等は分けられるのか。【四公団】

意見書抜粋

『新会社は、パーキングエリア等（＊）の資産を継承する。

＊ 「パーキングエリア等」のイメージ

- ・ 休憩施設（パーキングエリア、サービスエリア等） 給油所等
- ・ 有料自動車駐車場
- ・ トラックターミナル
- ・ インターチェンジ等
- ・ 管理施設（本社、支社等に係る土地、建物等）
- ・ 研究施設、社宅・寮等の福利厚生施設
- ・ 巡回用車両等

』

- ・ 今回の資産評価を受けて、意見書に基づいた地域分割や保有・債務返済機構の設立を行うと、財務状態及び収支等はどのようになるか。【国交省】
- ・ 標準的単金の決め方等、資産評価の細部について、第三者のチェックを受けているのか。【四公団】
- ・ 現行方式と民間企業並財務諸表の差異の内訳【四公団】
 - ＊ 収支差額の内訳、特別損益の差額が生じる要因等
- ・ 決算値（特に収支）について、前年及び計画との差異、その要因分析【四公団】

【首都高速道路公団】償却資産・土地 一覧

(億円)

道路資産額内訳		再調達原価方式での資産額内訳		取得原価方式での資産額内訳	
		総額	うち平成14年度開通分	総額	うち平成14年度開通分
償却資産	直接工事費				
	補償費				
	測量費等				
	施工管理委託費				
	労務費及びその他支出				
	建設中の金利				
	再調達原価(減価償却前)				
	減価償却累計額				
	減価償却後資産額				
非償却資産	土地代				
	補償費				
	測量費等				
	用地事務委託費				
	埋蔵文化財発掘調査費				
	労務及びその他経費				
	再調達原価				
合計					

【阪神高速道路公団】償却資産・土地 一覧

(億円)

道路資産額内訳		再調達原価方式での資産額内訳		取得原価方式での資産額内訳	
		総額	うち平成14年度開通分	総額	うち平成14年度開通分
償却資産	直接工事費				
	補償費				
	測量費等				
	施工管理委託費				
	労務費及びその他支出				
	建設中の金利				
	再調達原価(減価償却前)				
	減価償却累計額				
	減価償却後資産額				
非償却資産	土地代				
	補償費				
	測量費等				
	用地事務委託費				
	埋蔵文化財発掘調査費				
	労務及びその他経費				
	再調達原価				
合計					

【本州四国連絡橋公団】償却資産・土地 一覧

(億円)

道路資産額内訳			再調達原価方式での資産額内訳		取得原価方式での資産額内訳	
			総額	うち平成14年度開通分	総額	うち平成14年度開通分
神戸淡路鳴門自動車道	償却資産	直接工事費				
		補償費				
		測量費等				
		施工管理委託費				
		労務費及びその他支出				
		建設中の金利				
		再調達原価(減価償却前)				
		減価償却累計額				
		減価償却後資産額				
	非償却資産	土地代				
		補償費				
		測量費等				
		用地事務委託費				
		埋蔵文化財発掘調査費				
	労務及びその他経費					
	再調達原価					
合計						
瀬戸中央自動車道	償却資産	直接工事費				
		補償費				
		測量費等				
		施工管理委託費				
		労務費及びその他支出				
		建設中の金利				
		再調達原価(減価償却前)				
		減価償却累計額				
		減価償却後資産額				
	非償却資産	土地代				
		埋蔵文化財発掘調査費				

		労務及びその他経費					
		再調達原価					
	合計						
西瀬戸自動車道	償却資産	直接工事費					
		補償費					
		測量費等					
		施工管理委託費					
		労務費及びその他支出					
		建設中の金利					
		再調達原価(減価償却前)					
		減価償却累計額					
	減価償却後資産額						
	非償却資産	土地代					
		補償費					
		測量費等					
		用地事務委託費					
		埋蔵文化財発掘調査費					
労務及びその他経費							
再調達原価							
合計							
合計	償却資産	直接工事費					
		補償費					
		測量費等					
		施工管理委託費					
		労務費及びその他支出					
		建設中の金利					
		再調達原価(減価償却前)					
		減価償却累計額					
	減価償却後資産額						
	非償却資産	土地代					
		補償費					
		測量費等					
		用地事務委託費					
		埋蔵文化財発掘調査費					
労務及びその他経費							

現行決算書および行政コスト計算書からの変更点に関する質問

以下のすべての項目について、現行決算書および行政コスト計算書作成時との違いを、具体的に明らかにしていただきたい。なお、その上で、個別の質問にご回答願いたい。なお、特にことわりのない場合は、日本道路公団に対する質問とする。

1、道路事業固定資産の減価償却の方法について（四公団について教えていただきたい）

- ・たとえば、日本道路公団の道路減価償却費について見てみると、H13年度（2001年度）行政コスト計算書損益計算書では4710億円、H14年度（2002年度）民間企業並損益計算書では6540億円となっており、行政コスト計算書損益計算書よりも民間企業並損益計算書のほうが2000億円近く多く計上されている。特にこの理由について、行政コスト計算書と民間企業並財務諸表との減価償却の方法の違いについて説明をいただきたい。
- ・行政コスト計算書損益計算書では、整備計画が策定された9,342キロの高速道路のグループごとの工事実施計画書における工費の予定総事業費に対する各構造区間別（土工、トンネル、コンクリート橋、鋼橋）の事業費の占める割合を求め、各構造区間ごとの耐用年数にその割合を乗じて得た値の合計値を耐用年数としている。つまりベースが9,342キロとなっていることから、今後建設される路線はトンネルが多くなるので、9,342キロをベースとすると、トンネルの耐用年数75年に引張られる形で全体平均の耐用年数も長くなるから、単年度の減価償却費のボリュームは少なくなる。一方、今回の民間企業並財務諸表では、道路上に単体で存在する償却資産（トンネル、橋梁、高架等）は個別償却を行い、道路上に連続して存在する資産（切土、盛土、標識等）についてはグループ償却を行っている。なにより、行政コスト計算書と違って、耐用年数を計算するベースが9,342キロではなく、供用している個別資産に対応してそれぞれの耐用年数を採用しているため、構造としては耐用年数40年の土工の規模が多くなる。資産全体として40年償却の割合が多いということは、単年度の減価償却費のボリュームが増え、その結果、行政コスト計算書損益計算書と民間企業並損益計算書との減価償却費の差額が2000億円近くも生じたと考えられる。以上のような理解で間違いがないかどうか、見解を伺いたい。
- ・それぞれの路線について、減価償却のバックデータをいただきたい。

2、貸倒引当金の計上基準について

- ・ 民間企業並財務諸表では、「債権の貸倒れに備えるため、内規に基づき、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能額を勘案し、回収不能見込額を計上している」(重要な会計方針より)とあるが、当該バックデータおよび下線に示した内規をいただきたい。

3、特別修繕引当金の計上基準について

- ・ 民間企業並財務諸表では、「橋梁(一般有料道路のうち鋼橋梁を主体とする道路に係るものに限る。)の修繕の費用に充てるため、内規に基づき、その年換算修繕予定額の累計額を計上している」(重要な会計方針より)とあるが、当該バックデータおよび下線に示した内規をいただきたい。

4、収益及び費用の計上基準について

- ・ 民間企業並財務諸表では「道路料金収入については、利用した日をもって収入に計上している。但し、回数券の販売額については、契約に基づいて請求した日をもって収入に計上している」(重要な会計方針より)とあるが、別添1の「日本道路公団(JH)の決算(平成14年度)」の中では、会計処理の変更点として、「(1)道路料金収入のうちハイウェイカードについて、従来、契約に基づいて請求する日をもって収益計上していたものを、本年度から利用した日をもって収益計上することとしました。なお、当該変更により、過去に計上した未利用分のハイウェイカード収入については、前期損益修正損として特別損失に計上しております」とある。ここでいう「回数券」と「ハイウェイカード」はそれぞれ別のものを指しているのか、あるいは同じものを指しているのか。
- ・ 「回数券」と「ハイウェイカード」は似た性格のものでありながら、民間企業並財務諸表と決算とで、別の会計方針をとった理由は何か、教えていただきたい。

5、償却資産にかかる建設中金利の資産原価算入について(四公団について教えていただきたい)

- ・ 算入した建中金利の期末時点での残高に関して、道路資産および道路建設仮勘定それぞれについて、路線別のバックデータをいただきたい。また、当期に算入した建中金利の額に関して、道路資産および道路建設仮勘定それぞれについて、路線別のバックデータをいただきたい。
- ・ 特に、建設仮勘定については、別紙の【様式1】にもとづいて、各項目を埋めていただきたい。なお、その際には、期末時点での建中金利の残高と当期に算入した建中金利の額とが分かるように区別してご回答願いたい。

6、貸借対照表、損益計算書、キャッシュフロー計算書の各勘定科目について(四公団について教えていただきたい)

- ・ たとえば、行政コスト計算書損益計算書上の勘定科目と民間企業並損益計算書上の科目とで、科目名が異なっている。同様に、現行決算書上の損益計算書の勘定科目

と民間企業並損益計算書上の勘定科目もそれぞれ科目名が異なっている。したがって、それぞれの財務諸表でいう勘定科目が、それぞれどのように対応しているのかが分からない。したがって、現行決算書および行政コスト計算書、さらに民間企業並財務諸表のそれぞれの勘定科目で示すものが、それぞれ互いの財務諸表内ではどの科目に該当するのか、科目および対応する金額が確実に分かるような比較対象表にして示していただきたい（損益計算書、貸借対照表、キャッシュフロー計算書すべてについてお願いしたい）。

- ・ 民間企業並財務諸表（損益計算書、貸借対照表、キャッシュフロー計算書）のすべての勘定科目について、その詳細な内訳とそれに対応する金額（たとえば「道路料金収入」の場合、高速道路料金収入と一般有料道路料金収入とがひとまとめになっており、それぞれの内訳とそれに対応する金額が不明。また、「道路管理費」の場合、高速道路管理費と一般有料道路管理費の内訳が不明。あるいは、一般管理費がどこに入っているのか不明）を、示していただきたい。
 - ・ 上記の内訳を示していただいたうえで（たとえば、高速道路に関する道路管理費と一般管理費の内訳を示していただいたうえで）、そのうち外注費にあたる勘定科目とその金額を明示していただきたい（ 回答のイメージは別紙【様式2】参照）。
 - ・ 付属明細書をいただきたい。
- 7、除却損について（ 四公団について教えていただきたい）
- ・ 資産の除却損にあたる項目とそれに対応する金額が、財務諸表中のどこに該当するのか示していただきたい。

民間企業並財務諸表に関する質問

- 1、道路事業固定資産の再調達原価の算出方法（償却資産）について（ 四公団について教えていただきたい）
 - ・ 道路事業固定資産の再調達原価の算出額について、再現可能性を担保できるようなバックデータを、「別紙2」の様式にもとづき、いただきたい。
 - ・ の「建設中の金利」については、「建設期間は道路の建設着手（高速道路は施行命令、一般有料道路は事業許可）から開通までに平均的に10年を要することから、現在から10年前に遡って建設を開始したものと仮定する。適用利率は、仮定した10年間の投資年度ごとの借入金等残高平均金利を使用。また、年度ごとの投資パターン比率から、年度別の再調達原価（建設中の金利を除く）の累計額を算出し、それぞれに対応する各年度の適用利率を乗じて合算し、建設中の金利を算定」とある。再調達原価の算出の際には、仮定の建中金利を算入することであるが、実績の建中金利の額をそれぞれの固定資産について示していただきたい。
- 2、道路事業固定資産の再調達原価の算出方法（非償却資産）について（ 四公団について

教えていただきたい)

- ・ 道路事業固定資産の再調達原価を算出額について、その再現可能性を担保できるようなバックデータを「別紙3」の様式にもとづき、いただきたい。
- ・ かかった金利の額をそれぞれの非償却資産について示していただきたい。

3、改良投資コストについて(四公団について教えていただきたい)

- ・ 貸借対照表、キャッシュフロー計算書上において、当期の改良投資コストをそれぞれの科目にいくら計上しているか、明らかにしていただきたい。なお、その際には、それぞれにつき、取替更新費と資本的支出の分類を明らかにしていただきたい。

4、営業中高速道路・一般有料道路の路線別収支状況について

- ・ 営業中高速道路・一般有料道路の路線別収支状況は日本道路公団の「従来どおりの公団独自の基準(償還準備金積立方式)で公表」(毎日新聞03年6月16日付)したとある。そもそも「償還準備金積立方式」の定義を改めて示していただきたい。
- ・ 今回、民間企業並の基準で路線別収支を公表するのではなく、償還準備金積立方式で路線別収支を公表した理由を教えていただきたい。
- ・ 「従来どおりの公団独自の基準(償還準備金積立方式)で公表」したとあるが、これは民間企業並の基準であれば「費用」に路線別の減価償却費を含むところをここでは含んでいない、という点を指しているという理解でよいか。減価償却費以外にも、民間企業並の基準で含めるべきもので、償還準備金積立方式では含んでいないものがあれば、それを明示していただきたい(償還準備金積立方式で公表する路線別収支と民間企業並基準で公表する路線別収支との違いは何か、ということ)。
- ・ 民間企業並基準で作成した路線別収支状況の資料を、営業中高速道路および一般有料道路についていただきたい。

以上

様式 路線別道路建設仮勘定残高の路線別内訳（平成14年度）

単位 億円

路線名	延長 (km)	残高	調査関係費		建設費								建中金利		建設中一般管理費等		その他費	
			期末時点での算入残高	当期に算入した額	用地及補償費		工費		その他		期末時点での建中金利残高	当期に算入した建中金利	期末時点での算入残高	当期に算入した額	期末時点での算入残高	当期に算入した額		
					期末時点の累計額	当期投資額	期末時点の累計額	当期投資額	期末時点の累計額	当期投資額								
南九州自動車道 (鹿児島道路)																		
那覇空港自動車道 (南風原道路)																		
一般有料道路計																		
合計																		

- 注1 延長は、未開通分の延長であり、拡幅事業等の延長は含まない。なお、中央自動車道富士吉田線(改築)は、延長は記入しているが、合計には算入していない。
- 2 建設費のその他は、「工費」及び「用地及補償費」以外の経費(測量及試験費他)である。
- 3 建設中一般管理費等は、支社等(工事事務所含む)の一般管理費等(一般管理費のほか減価償却費等を含む。)及び本社等共通部門の一般管理費等である。
- 4 その他費は、「社会資本整備事業費」及び「関連公共施設整備助成金」である。
- 5 単位未満を四捨五入しているため、計が合わないものがある。また、「0」と表示しているものは、端数処理の関係上「0」となったもので、「-」と表示されているものは、該当する係数がないものである。

平成 12 事業年度

日本道路公団

・ 建設費 (単位:百万円)

項 目	金 額 (支出額)	うち外注額	外注に係る 契約件数	備考
建設費	1,460,302	1,136,313	11,127	

・ 道路管理費 (単位:百万円)

項 目	金 額 (支出額)	うち外注額	外注に係る 契約件数	備考
維持管理費	149,367	106,201	1,705	
工費	98,850	83,356	1,346	
光熱水料	16,328	0	0	
保守委託費	22,137	22,030	273	
保全点検	7,113	7,113	144	
施設点検	15,024	14,917	129	
機械器具費	9,726	0	0	
通信施設使用料	807	0	0	
営繕費	1,518	815	86	
業務管理費	158,621	132,281	501	
業務委託費	124,795	124,795	235	
【料金收受計】	101,362	101,362	210	
料金收受業務委託	93,792	93,792	158	
料金機械等保守業務委託	5,980	5,980	23	
計数管理業務委託	848	848	13	
通行券検札業務委託	419	419	4	
通行料金別納事務委託	323	323	12	
【交通管理計】	23,433	23,433	25	
交通管理業務委託	23,267	23,267	24	
ヘリコプター運行管理業務委託	166	166	1	
【その他計】	33,825	7,486	266	
市町村等救急業務支出金	4,264	0	0	
機械器具費	15,877	0	0	
管理施設改築費	5,232	4,420	92	
営繕費	7,560	3,026	167	
業務調査費	40	40	7	
道路交通情報センター分担金	852	0	0	
その他	40,143	21,232	629	
管理諸費	34,246	17,026	372	
旅費	795	0	0	
庁費	24,081	15,145	67	
事務所費	9,370	1,881	305	
改良費(関門トンネル)	342	333	7	
附帯事業施設管理費	489	0	0	
沿道対策費	193	46	2	
財産管理諸費	4,693	3,654	228	
営業調査費	180	173	20	
道路管理費計	348,131	259,714	2,835	

単位未満を端数処理しているため、計において一致しない場合がある。

建設費、道路管理費及び一般管理費の外注額及び外注に係る契約件数

・ 一般管理費

(単位:百万円)

項 目	金 額 (支出額)	うち外注額	外注に係る 契約件数	備考
給与関係諸費	85,127	0	0	
役員給与	68,531	0	0	
退職金	7,023	0	0	
法定福利費	9,573	0	0	
一般管理諸費	30,971	393	29	
参与給与	0	0	0	
嘱託給与	102	0	0	
普通旅費	67	0	0	
赴任旅費	62	0	0	
外国旅費	2	0	0	
庁費	864	225	20	
消費税	27,822	0	0	
厚生費	274	31	2	
機械器具費	3	0	0	
営繕費	1,771	134	6	
企画研究委託費	3	3	1	
交際費	0	0	0	
報償費	1	0	0	
情報システム費	2148	454	35	
システム開発研究費	137	128	12	
システム運営費	2,006	326	23	
旅費	2	0	0	
庁費	3	0	0	
一般管理費計	118,246	847	64	

単位未満を端数処理しているため、計において一致しない場合がある。

道路事業固定資産の再調達原価の算出方法（償却資産）

直接工事費		補償費	測量費等	施工管理委託費	労務費及びその他支出	建設中の金利	再調達原価
標準的単金	棚卸数量						

細目または細目を構成する要素ごとに設定した「標準的単金」に、各々の棚卸数量を乗じて計算した数値を合計した価額

細目または細目を構成する要素ごとに、近年（2～3年、最長5年間）の工事の実績について調査・集計を行い設定

道路管理上使用している図面、台帳等に基づいて数量を把握

開通区間ごとに把握された補償実績をもとに道路延長あたりの金額を算出し、主要構築物（土工、トンネル、橋梁）の延長に乗じて算定

近年の実績に基づき、直接工事費に対する比率を用いて算定

近年の実績に基づき、直接工事費に対する比率を用いて算定

近年の実績に基づき、直接工事費、測量費等に対する比率を用いて算定

建設期間は、道路の建設着手（高速道路は施行命令、一般有料道路は事業許可）から開通まで平均的に10年を要することから、現在から10年前に遡って建設を開始したものと仮定する。適用利率は、仮定した10年間の投資年度ごとの借入金等残高平均金利を使用

また、年度ごとの投資パターン比率から、年度別の再調達原価（建設中の金利を除く）の累計額を算出し、それぞれに対応する各年度の適用利率を乗じて合算し、建設中の金利を算定

道路事業固定資産の再調達原価の算出方法（非償却資産）

土地代		補償費	測量 費等	用地事務 委託費	埋蔵文化 財発掘調 査費	労務及び その他経費	再調達 原 価
公的土地 価額指標 による 価格	棚卸 数量 (m^2)						

公的土地価額指標を用いて算出された市町村別・用途地域別の単価に棚卸数量を乗じて算定

道路本線に隣接する土地の用途に応じて区分し、公的土地価額指標を用いて市町村別・用途地域別の単価を設定

道路管理上使用している図面、台帳に基づいて数量を把握

開通区間ごとに把握された補償実績をもとに市町村別に補償額を算定

近年の実績に基づき面積あたりの金額を算出し、棚卸数量を乗じて算定

現行の積算基準に従い、土地代及び補償費に対する比率を用いて算定

近年の実績に基づき面積あたりの金額を算出し、棚卸数量を乗じて算定

近年の実績に基づき、土地代、補償費及び測量費等に対する比率を用いて算定

1、追加提案事項

基準の基本構造に関する提案事項

「進捗率」をより重視する考え方を追加すべきではないか

- ・ 40兆円という借金を抱える道路四公団の財政事情を考えた場合、残事業費がいくらであるのか、つまり工事の進捗率がどの程度であるのかは、非常に重要な判断基準のひとつと言える。森地委員会の基準によると、進捗率は「費用対便益」の中に組み込むことで考慮することになってはいるが、さらに踏み込んで、進捗率をより一層重要視するような重み付けの仕方を追加するべきではないか。

二巡目路線のB/Cにはハンディをつけるべきではないか

- ・ 第二東名や第二名神など、二巡目の高速道路にあたる路線については、B/Cの値の合格ラインを二倍高く設定するなど、一巡目に対してハンディを与える必要があるのではないか。

重み付けの仕方について

重み付けアンケートを自治体の計画担当者を対象に行っているが、計画担当者は当事者であり被調査対象としては中立性を欠くのではないか。公正な結果が得られないのではないか。

- ・ 重み付けアンケートの調査対象（フォーカスグループ）としては、計画担当者など専門家だけではなく、利用者である国民に問う必要があるのではないか。

2、大項目に関する質問事項

費用対便益について

- ・ 進捗率を盛り込むべく、「残事業（C'：追加投資、維持管理費等）についても併記する」とのことであるが、参考資料1の「指標」欄を見ると、「B-C」又は「B-C'」となっており、結局どちらを指標として採用するのか不明瞭。進捗率に関する評価が単に「併記」としてしか活かされないとしたら、意味がないのではないか。
- ・ しかし、一方で「B-C'」を採用した場合、「C（当該路線の事業費及び維持管理費の合計）」は必ず「C'（当該路線の残事業費及び維持管理費の合計）」より大きくなる。したがって、B/CとB/C'を比べた場合、分母の小さいB/C'（残事業費パーセント）の方が値は大きくなる。たとえば、B/C=1.5の路線は、B/C'>1.5

となってしまう、値はより大きくなってしまふ。また、水増しした交通量をベースにしたら、残事業費が多いもの（＝進捗率が低いもの）でも B/C は高く出てしまふ。

- ・ 「C = 当該路線の事業費及び維持管理費の合計」と定義されているが、具体的に事業費および維持管理費の中に含まれているものはなにか。たとえば、金利、減価償却費、直接工事費、補償費、施行管理委託費、測量費等、用地事務委託費、埋蔵文化財発掘調査費、労務費その他支出等、含まれているコストの内訳を具体的に示していただきたい。また、それはいつ時点での金額か教えていただきたい。たとえば、整備計画決定の時点、あるいは工事実施計画書に対する国交大臣認可の時点なのかなど。
- ・ 費用対便益においては全体計画 11,520 キロを前提としており、「B = 当該道路及び周辺道路利用者が享受する便益」を算出するにあたって、前提としている交通量も 11,520 キロネットワークを見込んだ交通量となっている。費用対便益の算出にあたって使用した予測交通量を、全路線について出していただきたい。
- ・ 整備計画区間 9,342 キロネットワークを前提にした予測交通量を用いた場合の全路線の B/C を出していただきたい。

採算性について

- ・ 採算性の指標は「R（投資資金回収見込額…料金収入から維持管理費を差し引いたもの）/ C（当該路線の事業費及び維持管理費の合計）」で表されることになり、「C = 当該路線の事業費及び維持管理費の合計」と定義されているが、具体的に事業費および維持管理費の中に含まれているものはなにか。たとえば、金利、減価償却費、直接工事費、補償費、施行管理委託費、測量費等、用地事務委託費、埋蔵文化財発掘調査費、労務費その他支出等、含まれているコストの内訳を具体的に示していただきたい。また、それはいつ時点での金額か教えていただきたい。たとえば、整備計画決定の時点、あるいは工事実施計画書に対する国交大臣認可の時点なのかなど。
- ・ 採算性の評価にあたっては、整備計画区間 9,342 キロネットワークを前提としている。採算性の算出にあたって使用した予測交通量を、全路線について出していただきたい。
- ・ 全体計画 11,520 キロを前提にした予測交通量を用いた場合の全路線の採算性を出していただきたい。

3、中項目・小項目に関する質問事項

波及的効果（外部効果）について

1 - 1 「高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる」について

- ・ 「高速バスが新設されると仮定し」、それによって短縮される都市間移動時間が、現況での鉄道移動より道路利用による移動時間の方が短くなる場合は、その時間短縮率によって都市間交通の利便性向上を評価する、とある。しかし、高速バスが新設されるとする予測は適当なのか。当該路線建設による高速バスの新設予測を出していただきたい。
- ・ 高速バスが仮に新設されたとしても、既存の鉄道の本数と比較して、高速バスの本数が少なければ、利用者は便数の多い鉄道を多く利用することになり、高速バスによる多少の時間短縮はたいして効果がないことになる。そのあたりについては、どのように考慮しているのか。
- ・ 既存の高速道路では、実際、高速バス営業がどのくらいあるのか、全路線について出していただきたい。
- ・ そもそも、「費用便益」の「走行時間短縮効果」とのダブルカウントになるのではないか？
- ・ 森地委員会の数式だと、たとえば第二東名や第二名神のように、二巡目の路線については、第一東名・第二名神があるのだから、高速バス路線はすでに確保されているはずである。二巡目の路線について、評価点が下がる仕組みが入っていないように思われるが、どうなっているのか？

1 - 2 「新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる」について

- ・ そもそも、「費用便益」の「走行時間短縮効果」とのダブルカウントになるのではないか？
- ・ そもそも、その新幹線・空港自体の利用状況がどうなっているか、が大事。既存の幹線交通網（新幹線・空港）の利用者が少ないのであれば、高速を建設して新幹線や空港へのアクセス利便性が高まったところで、重要性はたいして高まらないことになるのではないか。森地委員会の数式だと、「当該3次メッシュ内の人口」のみ考慮されており、「当該3次メッシュ内の幹線交通網利用者人口」を考慮するという視点が抜けているのではないか。
- ・ 森地委員会の数式だと、たとえば第二東名や第二名神のように、二巡目の路線については、すでに第一東名・第二名神があるのだから、新幹線・空港までのアクセスは確保されているはずである。二巡目の路線について、評価点が下がる仕組みが入っていないように思われるが、どうなっているのか？

1 - 3 「高度な医療施設までの輸送時間が短縮される」について

- ・ 「アクセス所要時間が短縮される3次メッシュ内の人口が多いほど評価点が高くなるよう、3次メッシュ内人口で加重する」とあるが、すべての人間が高度な医療施設を利用することになる可能性はあるとしても、たとえば、高齢者が多い地域で

あるとか、利用者層になんらかの偏りがある場合には、そういったことを考慮に入れることも必要なのではないか。

- ・ 高度な医療施設までの輸送には、高速道路以外のアクセス手段はないのか？ 人口が極端に少ない地域の場合、高度な医療施設までの輸送時間を短縮するために、わざわざ高速道路を建設するよりも、必要なときにヘリコプターを飛ばすなどした方が安くすむのではないか。
- ・ 森地委員会の数式だと、たとえば第二東名や第二名神のように、二巡目の路線については、すでに第一東名・第二名神があるのだから、高度な医療施設までのアクセスは確保されているはずである。二巡目の路線について、評価点が下がる仕組みが入っていないように思われるが、どうなっているのか？

1 - 4 「拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる」について

- ・ 評価指標が難しく、よくわからない。
- ・ 「拠点都市」(地方部は生活圏中心都市 167 都市、大都市圏は政令指定 12 都市、および業務核都市 10 都市) の一覧が見たい 公表済みか要チェック

1 - 5 「日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上する」について

- ・ そもそも、「費用便益」の「走行時間短縮効果」とのダブルカウントになるのではないか？
- ・ そもそも「日常活動圏」に行くのに、通行料を支払って高速に乗るのか不明。

1 - 6 「複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展に貢献する」について

- ・ そもそも、「費用便益」の「走行時間短縮効果」とのダブルカウントになるのではないか？
- ・ 広域的な観光産業が発展する効果を、高速道路アクセスのみの成果に限定して考えており、電車・新幹線・飛行機などといった既存のアクセスの存在を考慮していないのではないか。
- ・ 代替道路(国道等) の有無や渋滞状況も考慮する必要があるのではないか。

1 - 7 「物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地・振興を支援する」について

- ・ そもそも、「費用便益」の「走行時間短縮効果」とのダブルカウントになるのではないか？
- ・ 効果を工業製品出荷額で評価しているとはいえ、1 - 2 「新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる」でも空港へのアクセス利便性向上は考慮しており、ダブル

カウントになるのではないか。

- ・ 代替路線（国道等）の有無、渋滞状況等によるのではないか。

1 - 8 「高速道路へのアクセスが容易になり、農林産品の流通の利便性が向上する」について

- ・ そもそも、「費用便益」の「走行時間短縮効果」とのダブルカウントになるのではないか？
- ・ 高速に限らず、代替路線（国道等）の有無、渋滞状況等によるのではないか。

1 - 9 「高速道路の整備とあわせた地域振興計画が進められている」について

- ・ 新たな地域振興プロジェクトを計画面積や地域振興プロジェクト地区の事業費は誰が設定するのか？ その部分の透明性が必要。各地公体が高速道路を誘致したために、新たな地域振興プロジェクトを計画面積や地域振興プロジェクト地区の事業費を多めに予測した場合に、水増しされた評価点がつく可能性があるのではないか。

1 - 10 「自動車からの NOx、SPM 排出量が削減される」について

- ・ 「高速ネットワークへの交通の転換に伴う自動車交通の走行速度の向上により、自動車からの NOx、SPM の排出量が削減され」というが、「総高速度の向上」に伴う効果であるならば、「費用便益」の「走行時間短縮効果」のなかですでにカウントされているのではないか。

1 - 11 「並行道路において騒音レベルが低減する」について

- ・ 単に、並行道路の沿道地域の騒音レベルだけで比べるのではなく、その沿道地域にどのくらいの住民が住んでいるのかについても考慮し、実体に即して評価する必要があるのではないか。仮に、騒音レベルが夜間要請限度を超過している箇所があったとしても、沿道に住民がほとんど住んでいないような山の中であれば、住民生活に不快感を与えていると評価するのは不適切なのではないか。

1 - 12 「自動車からの CO2 排出量が削減される」について

- ・ 走行経費（ガソリン消費量）が減少すれば、自動的に CO2 排出量も減少する。したがって、「費用便益」による「走行経費減少便益」とダブルカウントになっているのではないか。

1 - 13 「並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路が最大である」について

- ・ 「緊急輸送道路」の定義について教えていただきたい。
- ・ 「緊急輸送道路に並行して既に高速道路ネットワークが存在する場合には、新たに並行する高速道路が整備されたとしても評価の対象としない」とあるが、なぜ並行する道路が高速道路でないと緊急輸送道路の代替路線と考えないのか疑問。大型車両が通行可能な一般道が並行して存在していれば、それを代替路線と考えることは可能なのではないか。
- ・ 緊急輸送道路が通行止めになった場合に、まったく同じ所に迂回して戻ってくるケースがどれだけあるか疑問。

1 - 14 「並行する緊急輸送道路で冬季交通障害や異常気象時に通行規制される区間がある」について

- ・ なぜ並行する道路が高速道路でないと緊急輸送道路の代替路線と考えないのか疑問。大型車両が通行可能な一般道が並行して存在していれば、それを代替路線と考えることは可能なのではないか。

1 - 15 「並行する高速道路の代替路線を形成する」について

- ・ この場合、何をもち「並行する」と理解するのか。定義を教えていただきたい。
- ・ ここで言う「リダンダンシー」とは何か。定義を教えていただきたい。

1 - 16 「地方公共団体の創意工夫による自主的な取り組み状況を評価する」について

- ・ (a) ~ (g) まで、それぞれ何を根拠に重み付けを決めたのかが不透明。
- ・ どの定義についても、取り組みの種類数のみのカウント(多ければ多いほど高得点)で、取り組みの中身についてはすべて等価に扱われている点が、一番問題。最も意味がないと思われるのは、「コスト縮減への取り組み」に関する評価では、実際にいくらのコスト縮減を実現したか(あるいは縮減計画をしているか)ではなく、「コスト縮減への取り組みの種類数」で評価をしている点。
- ・ どの定義についても、地方公共団体の申請の仕方如何で高得点を取ることはいくらでも可能。特に、(c)では、「 X_c = 広域行政を前提として整備された施設の種類の数」と定義しているため、この得点を上げるために、たとえば、福祉施設やスポーツ施設や文化施設やらのハコモノを自治体が数多く建設しようとはたらく可能性がある。施設を数多くつくればつくるほど、評価点上がる仕組みになっている。また、(d)では、「 X_d = 利用増進に向けた取り組みの種類数」と定義しており、高速道路にかんするシンポジウムや広報を行っただけで、つまり、高速道路が欲しい欲しいとアピールする声が大きければ大きいほど、評価点が高つく仕組みになっている。「利用増進に向けたソフト施策に対する取り組みの有無」を評価す

るのであれば、観光施設とタイアップして割引サービスを創設するなど、意味のある施策に評価点を高くつけるべきではないか。種類の多さのみの評価で、中身の施策についてはなんでも等価、というのでは、従来的高速道路建設のやり方と結果的に変わらないのではないか。

以上

国土交通省・四公団への
追加資料要求 (質問) に対する回答

財務諸表関係資料要求への回答一覧

日本道路公団

事務局要求資料 (4/ 21付け)

要求項目		回答	要求先	
田中委員長代理質問事項について	4公団の資産評価について ・資産評価において算出の基礎資料となる各工事契約の契約書及び設計書については、4 公団は全て公開できるのか。(日本道路公団については工事関係書類について 10 年分しか保存していないとの報告あり)	資産評価にあたり、一部活用した各工事契約の契約書及び設計書については、適切に対応したいと考えている。 なお、JH においては、平成 14 年に文書保存に関する規程の改正があったため、工事の契約書等は、現在は 10 年の保存期間となったが、改正以前は 5 年の保存期間であったため、いくつかの書類は存在しない。	4公団	
民間準拠財務諸表の作成上のルールについて (該当する場合は財務諸表検討委員会委員の意見を添付のこと)	再調達原価の採用について	・財務諸表検討委員会での議論では、再調達原価の採用について異論も出されているようだが、これらの意見に対してはどのように回答するか ・異論があったにもかかわらず決定した理由 経緯は何か ・最近建設された資産については「取得原価 = 再調達原価」と考えて取得原価を採用する旨が述べられているが、取得原価を採用する資産は平成 14年度以降開通分のみか ・土地の評価について、どのような場合に取得価格を用い、どのような場合に鑑定評価による価額を用いるのか。また、その理由は何か。他の資産の評価方法との整合性はとれているか ・再調達原価の評価に当たっては、最近の施行実績から単金を割り出し、過去の資産に対してその単金を適用すると説明されているが、最近の実績とは、平成 14 年度以降開通分の実績のことか。実績の調査のサンプリングは十分であるか ・財務諸表検討委員会において、固定資産の詳細な分類について議論されているようだが、意見書に従い、分割を前提とした検討がなされていると考えてよいか。保有機構が所有するもの (道路本線等) と 新会社が所有するもの (SA・PA及びインターチェンジ等) に明確に分類できるようになっているのか。	財務諸表検討委員会」において、民間企業並財務諸表の作成にあたって、採用すべき会計処理方法を検討し、これまでの審議結果を中間整理としてまとめている。 なお、中間整理では、今回の民間企業並財務諸表の作成にあたっては、一般の民間企業に採用される会計基準を原則として採用しているが、特に道路事業の特性を踏まえ留意すべき主な会計処理項目について記載している。 (「中間整理」の「6.1 評価基準」、「6.2.3 直接工事費」及び「6.2.4 土地代」を参照)	JH
	減損会計を採用しないことについて	・検討委員会の議論では、減損会計の適用を念頭に入れる必要があるという発言がなされているが、具体的にはどのような方針であるか ・減損会計の適用によって、再調達原価で評価した資産価額が大きく減少するのではないかと懸念が表明されているが、これに対しどのような対応を考えているか ・減損会計を適用する対象のくり方については、さまざまなご意見があるようだが、どのように考えているか ・平成 18年から民間は採用予定であるが、その際どのような対応をするのか	同上 (「中間整理」の「11 減損会計の取り扱い」を参照)	
	建中金利の資産額への算入について	・検討委員会の議論では、金利の資産額算入についていくつもの問題点が指摘されているが、以下の各指摘に対して、それぞれどのように考えているか ・異論があったにもかかわらず、算入を決定した理由 経緯は何か ・第 2回と第 5回とで議論の方向が大きく変化した理由 経緯は何か ・再調達原価を採用し、建中金利を資産化する場合の金利の計算方法として、一律 10年間という建設期間をどの資産についても想定すること、また過去の資産についても最近の平均金利を適用することが適当と考えられるのか	同上 (「中間整理」の「6.2.6 建設中の金利」を参照)	
	資産の買取りと評価方法との関連について	・資産の買取りに関する議論があったようだが、どういう点が問題とされ、それはどう整理されたのか ・第 3回の議論の後、JH側に、前提となる制度設計とその財務諸表についてイメージ図を作るようにという指示があったが、これについてはどのような制度設計を前提として作業を進めたか、または進めているか	同上 (「中間整理」の「2 本中間整理の位置付け」を参照)	
	補償費の資産額への算入について	・補償費は資産額に算入することで議論が進んでいるようであるが、その際の補償費の額については、どのように考えているか ・補償費がどの資産にかかるものであるかという点について、議論があったようであるが、この問題はどのように整理されているか。また、その理由は何か	同上 (「中間整理」の「6.2.5 補償費」を参照)	

<p>財務諸表関係その他</p>		<p>・財務諸表検討委員会において、固定資産の詳細な分類について議論されているようだが、意見書に従い、分割を前提とした検討がなされていると考えてよいか。 保有機構が所有するもの(道路本線等)と新会社が所有するもの(SA・PA及びインターチェンジ等)に明確に分類できるようになっているのか。</p>	<p>償却資産の償却単位については、トンネル本坑、橋梁、高架橋等の道路上に単体で存在する償却資産は、個々の単位で減価償却(個別償却)を行い、切土、盛土、のり面工、標識等の道路上に連続して存在し、集約することが適切な道路事業固定資産は、インターチェンジ及びインターチェンジ間の単位で各々の細目ごとに価額を集計し減価償却計算している。 また、償却資産について、SA・PAごとの資産の分類は可能である。 非償却資産については、市町村ごとに公的土地価額指標を用いて、価額を集計している。 なお、民営化後の新組織の正式な財務諸表の作成に際して採用すべき会計方針は、今後政府が決定する制度的な枠組みを前提に改めて検討されるべきものである。</p>	
------------------	--	--	---	--

事務局要求資料(5/ 1付け)

要求項目	回答	要求先
第6回財務諸表検討委員会議事録	(別途提出)	JH

猪瀬委員要求資料(5/ 15付け)

	要求項目		回答	要求先
<p>5/ 20の次回委員会での議論に資するため、右の資料を提出願いたい</p>	<p>建設中金利のフロー額(単年度)について</p>	<p>・直近五年分の毎年の新規発生額はいくらか(フローで毎年いくら新たに建設中金利が追加されているのか)。時間がかかるようであれば、取り急ぎ2001年度、2000年度分だけでも先に教えていただきたい。 同様に、新規路線供用に伴い、建設中金利を費用化していく額について、単年度いくらを費用化しているか。この額については公表資料である行政コスト計算書の損益計算書の利払額(発生ベース)とキャッシュフロー計算書の利払額(実際のキャッシュアウト)の差額に相当すると理解してよいか。</p>	<p>直近五年分の建設中金利は、別紙のとおり。 現行決算では、道路資産の減価償却を行わないので、建設中金利は費用化されない。 行政コスト計算書の民間企業仮定損益計算書では、道路資産の減価償却を通じて、建設中金利は費用化される。 ただし、減価償却計算において、建設中金利を区別しておらず、単年度の減価償却費に含まれる建設中金利の金額は不明である。</p>	<p>JH</p>
	<p>建設中金利の費用化のルールについて</p>	<p>・建設中金利は供用した後から費用化していくということだが、費用化は何年かけて行うのか。例えばA路線の建設中金利が100億円かかったとして、供用初年度に100億円全額を費用化するのか、供用後に耐用年数(減価償却の年数)の期間にわたり分割して費用化していくのか。現行の方式を知りたいが、これは「費用収益対応の原則」と考えてよいか。現行方式または「費用収益対応の原則」について詳しく教えていただきたい</p>	<p>「中間整理」の「6.2.6 建設中の金利」を参照</p>	

田中委員長代理要求資料 (5/ 15付け)

要求項目		回答	要求先
日本道路公団で行われる民間並財務諸表の作成に関連して	「第二回財務諸表検討委員会」の審議録における下記記述(省略)について、右の質問に答えられたい	「中間整理」の「6.2.8 付替え道水路に要する支出」を参照	JH
	・整理番号44における工事費(構築物)を例に、付替えの原因となる構築物の取得原価に算入するか否かについて、整理番号44の から について答えられたい。また、算入する場合には算入先資産の内訳区分と算入額を明示されたい		
	・整理番号44の から における用地費(土地)を例に、資産計上をするのか否かについて答えられたい。その際、「付替え道水路の建設に要する支出」(第二回財務諸表委員会の議事録から引用)の記述におけるどの処理によるものかを併せて示されたい		

川本裕子要求資料 (5/ 22付け)

要求項目		回答	要求先	
民間準拠財務諸表の作成上のルールについて	再調達原価の採用について	<p>財務諸表検討委員会」において、民間企業並財務諸表の作成にあたって、採用すべき会計処理方法を検討し、これまでの審議結果を中間整理としてまとめている。</p> <p>なお、中間整理では、今回の民間企業並財務諸表の作成にあたっては、一般の民間企業に採用される会計基準を原則として採用しているが、特に道路事業の特性を踏まえ留意すべき主な会計処理項目について記載している。</p> <p>(「中間整理」の「6.1 評価基準」)</p>	JH	
	補償費の資産額への算入について			同上 (「中間整理」の「6.2.5 補償費」を参照)
	建設中金利の資産額への算入について			同上 (「中間整理」の「6.2.6 建設中の金利」を参照)

(別紙)

建設中金利の単年度発生額

(単位：億円)

年 度	金 額
1 3	1 , 4 2 5
1 2	1 , 3 5 3
1 1	1 , 2 2 7
1 0	1 , 1 8 3
9	1 , 6 8 4

財務諸表関係資料（前回まで要求分及び今回要求分）について財務諸表公表前の提出

【回答】

国土交通省

既に送付している6月9日及び6月13日付公表資料の通り。

首都高速道路公団

財務諸表公表については、9日（道路関係四公団の民間企業並財務諸表等の概要について）、13日（首都高速道路公団の平成14年度決算と高速道路の収支状況）公表済。

阪神高速道路公団

財務諸表公表については、9日（道路関係四公団の民間企業並財務諸表等の概要について）、13日（平成14年度阪神高速道路公団の決算等について）公表済。

本州四国連絡橋公団

財務諸表については、「道路関係四公団民営化に関し直ちに取り組む事項について（平成15年3月25日 国土交通省）」に則り、6月9日（平成14年度民間企業並財務諸表（概数）について）及び6月13日（本州四国連絡橋公団の決算と収支状況、平成14年度民間企業並財務諸表）に公表済み

第 6 回財務諸表検討委員会議事録

平成 1 5 年 3 月 3 1 日

JH側出席者 それでは、第6回の財務諸表検討委員会を始めさせていただきたいと思えます。今日は2つ付議事項がございまして、一つ目は固定資産の評価、二つ目が前々回からの継続検討事項の財務諸表の様式、作成処理方法(案)の提示です。では、先ず一番目の付議事項である固定資産の評価ということで、労務費、その他経費の算入方法等(案)の提示について、説明をお願いします。

JH側出席者 それでは、ポイントだけご説明させていただきます。3ページ目をご覧ください。前回までの審議の内容としまして、労務費及びその他支出につきましては、工事事務所の職員の労務費、それと工事事務所において発生するその他支出について、原価に算入するとの方向性を出していただきましたが、先般極力、原価に算入すべき項目について詳細に区分するようにとのご指摘がございましたので、3ページ目にある労務費の部分で、網掛けをしております工事事務所の所長、管理課、調査課の、この三つの組織、役職について、原価から除外するというので、再整理をしております。一方、用地課職員の労務費については土地に原価算入することとしており、工務課以下工事区までの職員については償却資産に原価算入することとして整理しました。また、副所長、庶務課につきましては、土地と償却資産にそれぞれ按分するとの整理をしております。

次に、5ページ目ですが、労務費として原価算入する支出の費用項目は、給与、手当、法定福利費、退職給与引当金繰入ということで、現状も労務費として算入しているこれら科目について、原価算入することにしたいと考えております。具体的な算入方法ですが、 から にまとめています。まず、原価算入する各組織の労務費について、過去五年間の実績を把握しておりますので、単年度の平均額を算出します。その一方で、 の直接費についても5年間の平均額を算出します。この直接費に対する労務費の比率をもって、労務費率を出しまして、さらに、この比率に直接費相当分を乗じて、労務費相当額を算出します。なお、この比率につきましては、土地と償却資産それぞれについて行うこととしています。

続きまして、6ページ目のその他経費ですが、これにつきましても、工事事務所において発生する支出等のうち、工事事務所建物の減価償却費及び光熱水料、消耗品費などについて、原価に算入したいと考えております。算出方法につきましては、労務費と同様に経費率を求め、直接費相当額にこの比率をかけて、経費の額を算出します。

なお、7, 8ページ目につきましては、これまでの「まとめ」として、再調達原価を算出するにあたって、原価算入する間接費を整理をしております。

簡単ではございますが、以上です。

JH側出席者 以上ですが、何かご指摘等ありましたらお願いいたします。

委員長 要するに、一般に公正妥当と認められた原価計算の基準によっている訳ですね。

そう考えて良いですか。

C委員 普通のメーカーですと、工場長の給与というのは入りそうですね。

委員長 工場長というのはどれですか。

JH側出席者 所長に当たります。

会計士 ケース・バイ・ケースだと思います。

委員長 副所長は入らないのですか。

会計士 副所長は入れています。

B委員 管理課も入りますね。普通の原価計算の時には。

JH側出席者 管理課については、ここにその担当業務を書いています。関係機関との協議協定であるとか、財産整理といった直接、道路資産を取得するために置かれている組織ではないので、一応、シビアに見た方が良さだろうと考え、除外しようとしたものです。

C委員 調査課というのは、かなり先行的に資産の調査を行う組織ですか。

JH側出席者 これは、施行命令以前のものも含みまして、調査業務を行う組織ですから、以前、施行命令以降のものについて資産評価の対象にするとの整理を行いましたので、除外したものです。

委員長 所長はどのような理由で除いているのですか。

JH側出席者 所長は、管理者という位置付けですから、除いた方が妥当であろうと考えた訳です。

委員長 按分が難しい訳ですか。所長の業務は、下を向いているとき、上を向いているとき、横を向いているときと、色々ある訳ですよ。

JH側出席者 業務内容によって按分するのは難しいです。

委員長 所長の給料の按分が難しいという訳ですね。常識的に考えてどうなのでしょうね。

A委員 ちょっと視点を変えまして、網掛けになっている3ページの表の中で、埋蔵文化財の発掘業務とありますが、これはどのように整理していましたか。忘れてしまったので、確認したいのですが。

JH側出席者 まだ、埋蔵文化財については、整理はしてありません。

JH側出席者 議論はしていませんね。

A委員 そうすると、それと連動したほうが良いと思いますね。

会計士 確か、以前、原価から外したように理解していますが。遺跡の発掘の関係ですよ。もし出た場合には、文化庁の絡みがあるので、絶対にやらないといけない作業であって、直接に道路を建設するものではないと理解しています。

委員長 業務委託というのは、遺跡の調査や発掘などの業務の委託という意味ですか。管理課が、そういう業務を直接行っているというのではなくて。

JH側出席者 埋蔵文化財の調査センターというのがあるのですよ。

委員長 幾ばくかの対価を払って、そこに委託するということですね。

会計士 歴史学科とか、史学科とかの大学の先生や県の埋蔵文化財調査委員会とか言うところもあります。

JH側出席者 管理課の仕事は、全体な協議協定があるからということで、今回、厳密に整理した訳です。

A委員 管理課がこれだけやっているという訳ではないので、他のものも考慮してはと、考えた訳です。

委員長 網掛けの部分は、土地の原価に算入しないで、その期の費用にしてしまうという意味ですね。

JH側出席者 ここの整理はそのようにしたいと考えています。

委員長 ここの部分はね。

JH側出席者 網掛けの業務をそうするというのではなくて、管理課の仕事はこういう業務をやっているということで、管理課職員の労務費は一般的に費用化の対象にしたかどうかということです。

JH側出席者 管理課の職員、調査課の職員、それに所長については、原価算入しないこととする、という整理です。

JH側出席者 逆に、厳密に、管理課の各業務について評価をして行くと、原価算入する業務と原価算入しない業務とに、更に細分化するという話になって行くわけですね。

B委員 本来、管理課の経費というのは、原価に算入しますよね。多分、それ程ウエートは高くないと思いますが、工場だったら、通常は製造原価に入るのではないですか。それより、配賦基準の方を伺いたいのですが、最初に間接費であるその他経費の総額を求め、次に直接費に対する比率を求めて、全部、それぞれの直接費にその割合を乗じて、配賦してしまうということですか。

JH側出席者 はい。そのとおりです。

B委員 やはりそれ以外にないのですか。うまく配賦する基準というのは。

JH側出席者 確かに、支出が発生する都度、個別にそれを把握できるようなシステムがあればそれによって積み上げるのが一番正確なのだろうと思いますが、今、分かっている数字を使って短時間にやろうとすると、このような手法しかありませんでした。

JH側出席者 B委員の方で、対案か何かお持ちではないでしょうか。

B委員 時間との関係が一番大変だと思います。実質2ヶ月位しかないわけですからね。

委員長 配分しないで、管理費にしておこうというわけですか。

B委員 いや、そうではなくて、この案ですと、直接費に対して、例えば5%という形で全部同じように配賦してしまうわけですね。なんとなく、文句をつけようと思えば、幾らでも付けられるのではないかと思ひまして。いずれにしても合理的な配賦基準があるのかなと思ったのですが、確かに全部個別の費目ごとに見ていくのは出来ないということですね。結局は、どこかで割り切ってやらざるを得ないと思うのですよね。

委員長 これは、固定資産の原価に算入ということで良いのではないですか。

B委員 原価に算入するのは構わないのですが。

委員長 どの固定資産に幾ら配賦するかということですか。

会計士 B委員のご意見は、もう少し実額が計算できないかということですよ。

B委員 実額でなくても良いのですが、今の説明ですと、直接費に対して、全部一律に同じように配賦してしまうということですよ。

会計士 同じようにというのは、一つの工事事務所だと、ある特定の工事しか見ていません。道路というのは、一つの工事現場で色々なところを見ている訳ではございませんので。

B委員 全部一括ではないということですか。

JH側出席者 7ページにありますように、工事費に対してその他経費が、例えば1%なら1%というようにその他経費率を出して乗じるということになります。そういう意味では、一括ということになります。

B委員 一括ですよ。

JH側出席者 「個別の事務所毎」ということではなくて、あくまで全体の事業費に対するその他経費の額ということになります。

委員長 これは経験に基づいて、大体それくらいの配分で間違いないということをやっているわけでしょう。経験的に見て、大体この資産なら、この位だろうと。

B委員 全部に同じように配賦するわけですよ。直接費に対して何%というように割り掛けるのでしょうか。それだとやはり、どうかなと思います。全国一律ですよ。

A委員 全国一律の簡便法にした訳ですね。

会計士 地方というか、地域差というのはないのですか。

JH側出席者 ただ、地域性といいましても、例えば工事発注の場合ですと、設計して、測量するというように、大体ルーチンは決まっていますが、工事費が安ければ、設計などの額も大抵安いものですから、率についても大体同じではないかと思えます。

委員長 多分そうだと思います。経験から見て、この配分方法と厳密な方法でやる場合とで、それほど差異は無いということではないですか。

A委員 普通、そういうやり方をしますかね。工事事務所が全国で74箇所あって、それぞれの工事について、管轄する事務所があって、結び付いている訳ですね。それを全部一律にして、また、直接費で按分するというのは、中央主義的というか...

会計士 工場によって経費率は違います。事務所毎の経費率は違ってくる、ということと理解しているところですが。

A委員 そうですよ。だから、まずは、現場の事務所の数字を積み上げていく方が自然だと思います。

JH側出席者 従前からご説明しておりますように、標準的単金の設定の考え方として、標準的な工程で作ったらどのようなものになるかということを想定して作っています。実際には、現場、現場によりまして標準的な工程と違うところもありますが、工事自体を標準的なものと見做して、積み上げていますので、全国を見たときには、設計等の率は等しくなる、大体一律になるというふうに考えています。

C委員 減損のことを考えると、やはりキャッシュ生成単位というものをある程度意識して、グルーピングをイメージした方がいいと思います。将来、減損会計を適用するときのキャッシュ生成単位と、今回、簿価を決めるときのグルーピングの方法と齟齬が生じてしまうのかな、と思います。

委員長 大分違いますか。

C委員 これだと、全国一律ですから。

B委員 今回やらなくてはいけないので、無理なことをやれと言うつもりではありません。

委員長 計算のコスト・ベネフィットの観点から、手間隙かけてやれば良いのか、という問題もありますね。

会計士 これは、民間企業並財務諸表を作るための過去の資産を洗い出すための手法としてこれを採用しようとしているのであって、来年以降供用されるものに対する単価ではないのですね。

JH側出席者 そうではありません。

JH側出席者 既に14年度の開通分については、契約書類等を使っています。過去の分については、標準的単金を使っております。

委員長 ですから、コスト・ベネフィットで見ると大変コストが掛かるわけですね。現実には割り振っていくとしても、それだけの効果があるかどうか。

JH側出席者 標準的単金を使っていることも考え併せると、一律というやり方もありますよね。

会計士 あと2ヶ月という時間的な制約も考えると、この案で宜しいのではないですか。

B委員 分かりました。

会計士 単純なことなのですが、チョッと気になることがあります。光熱水料という言い方をするので。私達は、水道光熱費というのですが。

委員長 光熱水料というのですよね、国は。国立大学などもそうですよ。

会計士 学校もそうなのですか。

委員長 何故、そのような言い方をするので。か。

会計士 料金という発想なのでしょうか。水道光熱費、光熱水費という言い方なのですか。

委員長 これからは、民間になるのだから、水道光熱費でいいかも知れませんね。これは今使っている勘定がそういう勘定ということでしょう。

会計士 予算で使っている科目なのだと思います。

JH側出席者 確認なのですが、所長、管理課については原価算入すべき、というご意見でよろしいのでしょうか。

会計士 私は保守主義で行っていただきたいと思いますが。

JH側出席者 工事事務所長は管理者ではありますが、建設段階では、地元の地方公共団体の長等との折衝を行うなど、対外折衝の中心的な役割を果たす者です。

JH側出席者 工事事務所長は工事の監督員でもあります。工事等の契約の中で監督員と明記されておりまして、工事の施行全てに責任を持つような位置付けになっています。

委員長 そうでしょうね。資産算入の方ですね。

B委員 現場監督みたいなものではないのですか。

JH側出席者 現場長です。

B委員 そうであれば、当然、原価算入すべきではないですか。

JH側出席者 それでは、通常でも原価に算入しているということですので、所長は原価算入することとしたいと思います。この残りの管理課と調査課はどういう扱いになるのですか。

委員長 この埋蔵文化財などを調査、発掘するのも、土地を形成する上で、重要な原価要素ですね。

会計士 埋蔵文化財の件ですが、文化財の発掘費の委託費も原価というものを構成することになるのですか。

委員長 先日議論した、補償費に似た性質のものではないですか。

会計士 余計なことかも知れませんが、税務会計上は、払ったときの支出ということで、期間費用で落とせるのです。要するに自分の意志では決まらないので、原価を構成しなくて良いです。

委員長 埋蔵文化財の発見は、アクシデントみたいなものだという訳ですね。

会計士 取得する側の意思を全部反映出来ないのです。

委員長 不可避ですよ。それを取得するための不可避の費用、避けられない費用ということで資産原価に入れたらどうかと思ったのです。

会計士 私は、非原価という認識ですが。

JH側出席者 管理課で担当している事務の中で、これが大半という訳ではないですよ。

会計士 埋蔵文化財の話が出たので、話題にただけです。

委員長 何故、非原価なのですか。

JH側出席者 非原価ということではなく、税法上は、算入しないことが出来るという規定になっているということです。

会計士 そうということです。

委員長 ですから、原則は原価算入しなさい、という訳ですよ。

JH側出席者 税法上は外しても良いということです。

JH側出席者 理論上は算入すべきであるが、税法上は外しても良いとの整理ですね。

会計士 税法は何々の限度で出来るという考え方です。

B委員 それは外部に払った場合ではないですか。内部ではないですよ。

会計士 勿論、外部に払った場合です。これには委託と書いてありますよね。このような文化財関係は、教育委員会などの特定の者がやらないと、素人には出来ないのです。ですから、原価を節約しようとしても、こういった支出は、コスト・コントロールで

きないのです。

B委員 定期的に雇用してやるところはありますよね。2年間位、出向してもらって、それで自分の所のコストに入れてしまうといった例はありますね。

JH側出席者 ここで問題になっているのは、管理課の職員の人件費ですから、道路公団の職員です。

問題は、管理課に所属している職員の給料をどうするかです。勿論、埋蔵文化財の発掘で支払っているお金は当然別です。

委員長 管理課の職員というのは、その工事現場にいる人達でしょう。これは、原価に入れない方が説明は難しいですね。原価に入る方が自然な気がします。何故、外すのかという説明をするときに、工事と関係ありませんという方が難しいですね。

JH側出席者 それでは、調査課の部分だけ外して、所長と管理課の職員の労務費は原価算入するという事でよろしいですね。

C委員 調査課についても、部署で一律に決めるということではなくて、施行命令前という形で整理をすれば良いのではないのでしょうか。

B委員 施行命令前のコストは、落としておくという考え方はありますね。

JH側出席者 結局、調査課の部分は整理すれば良いですか。

JH側出席者 施行命令前の部分は外すという整理で良いのではないかとのご意見です。

JH側出席者 配賦基準の考え方は、B委員からご意見がありましたが、原案通りが良いということですか。

B委員 はい。結構です。

JH側出席者 それでは、2つ目の付議事項として財務諸表の様式、作成処理方法(案)の提示について、経理課から説明をお願いします。

JH側出席者 それでは、お手元に資料の2-1から2-4まで用意しておりますが、先ず2-1をご覧ください。民間企業並財務諸表の作成手順については、これまでも、当委員会の中で何度か説明を行ってききましたが、それを改めて資料にまとめたものです。具体的な手順ですが、最初に、13年度の貸借対照表のうち、道路資産を除く部分を消費税と建仮のうち原価算入すべきでない支出分を控除する形の修正を加え、その上で、14年度末の貸借対照表の作成に入っていきます。その後、消費税、同じく建仮のうち、原価算入すべきでないものを控除し、道路資産については、再調達原価を算出して、14年度末の貸借対照表を作成します。更に、14年度のデータを活用して、その途中経過で出てくる残高等を推計して13年度末の貸借対照表の枠を確定するという手順を考えております。次に、損益計算書は、消費税、建仮の修正、それから改良工事の支出のうちの収益的支出に相当する額を道路管理費に計上しまして、当期の道路減価償却費を計上し、更に前回説明しました無料開放損を計上し、最後に損益計算書を固めます。損益計算書は以前から申し上げておりますように、若干、パッチワーク的に作成せざるを得ないと考えています。利益処分計算書、キャッシュフロー計算書も、

ある種推計的な手法で作成せざるを得ないと考えております。

資料の2-2でございますが、前回、改良費のうちの収益的支出分について、簡単に口頭でご説明しただけですので、誤解がないように、改めて資料としてまとめました。1 ページ目をご覧ください。現行決算では、改良費は全額資本的支出として資産に積んでおりますが、行政コスト計算書では、その内の更新的経費の、それに係る未償却残高相当額を除却損で計上している、ということでございます。2 ページ目に、先程、2-1 で整理しました改良費に含まれる収益的支出の取り扱いについて、まとめております。先ず、過年度支出の改良費については、再調達原価の中に予め織り込まれますので、考慮する必要はありません。次に、14 年度に支出した改良費のうち、資本的支出とみなす工事費相当分は、再調達原価に基づく評価を行う際にやはり織り込んでおりますので、これについては、特に考慮する必要はないのですが、キャッシュフロー計算書を作成する上で、その投資キャッシュフローとして計上する必要がありますので、資本的支出分を推計する必要があります。具体的なやり方ですが、改良費の予算総額に占める資本的支出、収益的支出の割合を支出決定済み額に乗ずることで、求めることとなります。この割合というのは、基本的には行政コスト計算書のときに行うように、予算費目の中に占める個々の項目を投資的経費、収益的支出の経費に分けまして、その比率を用いて、乗じたいと考えています。収益的支出として見なす工事費分は、改良費の内に占める資本的支出を控除した残りを、全て収益的支出に計上する、という方法を考えています。

資料2-3 の財務諸表の様式(案)でございますが、前回も色々なご議論、ご意見を賜りましたので、それを踏まえて整理をいたしました。結論として、将来民営化したときの正式な開始貸借対照表については、償還準備金や損保金は資本金に一括で括られるべきものであると考えられる訳ですが、今回6月に公表される民間企業並財務諸表においては、これらの科目を一括して資本金に取り込むのは、まだ組織形態等の制度が流動的であるということ、また、今回の民間企業並財務諸表の作成、公表しなさいとの民営化推進委員会からの要求を考えますと、利益剰余金として別立てしておく方が、公表した際の説明がし易いのではないかとということで、ここでは別立てにしたいという整理をしています。具体的な様式につきましては、A3の折込みの紙を付けておりまして、資料の一番右に民間企業並貸借対象表(案)という形でまとめております。

最後の資料2-4 ですが、消費税の処理方法(案)でございます。原則は税抜き方式としますが、現在、税込みで会計処理を行っているものですから、再調達原価で計算するものにつきましては、再調達原価の算出の際に税抜きの単金を使うので問題ないのですが、現在、簿価を再調達原価と見なすという整理をした資産につきまして、その中に含まれている消費税分を抜く必要が出てきます。その方法として、2の修正方法の考え方というところで、先ず、その内訳明細が把握できるものについては当然取得年度毎に税率が若干違ってまいりますので、その税率で割り戻すこととしております。

次に、道路建設仮勘定ですが、これは年度毎の投資額は把握しておりますけれども、道路資産に振り替え整理した減少額については、年度毎に投資額の内訳としては持っておりません。つまり、今、建仮の残高に入っているものが何年度に投資されたものなのかということが掴めない訳です。従いまして、この減少額につきましては、下線で引いてありますように先入先出法という考え方で、一番古い投資額から振り替え整理されているはずであると見なしまして、道路建設仮勘定の残高について、投資年度毎の残高を把握します。逆に言いますと、道路建設仮勘定の残高が一番新しいものから積み上げて行って、残高に達しますと、それが今の仮勘定の構成要素であると考えられますので、それをそれぞれの年度毎の税率により割り戻しまして、税抜価額に修正するという方法を考えています。3つ目の で上記以外については、といたしますのは、道路建設仮勘定というのは大きいものですから、上の2つの のような方法で処理しますが、それ以外の細々とした資産につきまして、平均税率というようなものを一括で乗じて、税抜価額に修正するという方法を考えています。この平均税率の考え方につきましては、3ページほど捲っていただきまして、平均税率の算出方法(案)というところですが、今の残高が残っている資産、消費税の導入後の支出決定済み額でそれぞれ消費税の税率が変わっておりますので、その税込みの課税分に対して、消費税相当額を推計計算しまして、全体の加重平均を取っております。具体的には、一番下の計の欄の支出決定済み額のトータル額で推計計算した消費税相当額の合計額を割りまして、一番右下の隅にあります2.08という平均消費税率を算出しています。これをもって、全て税込価格から税抜価額に修正します。ですから、個別に数字を掴めるものは個別に算出しますし、建仮については先入先出法で、それ以外のものについてはこの平均税率を用いることとしたいと考えております。それから、具体的な計算方法の例を、最後のページにまとめています。以上が、資料2の説明でございます。

JH側出席者 ざっと説明をさせていただきましたが、全体を通してご質問等ございましたら、お願いします。

委員長 資料2-3の別紙の表にある貸借対照表で、全額資本金にするというのは、どういう趣旨ですか。この財務諸表を作成するときには、政策論を介入させないという趣旨ですか。例えば、資本準備金を半分残しておくといったようなことは、ここでは検討外におきます、という意味ですね。

JH側出席者 そうです。一応シンプルに考えているということです。ただ、これは、制度的な議論ですとオーソライズのプロセスはまだハッキリしていませんので、このように決めたというのではなく、このように考えたということです。

委員長 私も、このようにしておくのが良いと思います。

JH側出席者 スタートの財務諸表でいきなり、剰余金みたいなものがあるとの説明は、難しいでしょうか。

委員長 剰余金はないけれども、資本金と資本準備金を分けるという考え方はありますね。

ですが、そうしないで、このようにしておくのが、私は良いと思います。

会計士 これは、新しい会社になって、資本金でスタートするときに、将来の上場と配当の負担等については、また改めて考えましょうということですね。

委員長 そうということですね。

A委員 私は、これで結構だと思います。平成14年の財務諸表は、これまでの議論から考えて、平成17年度を睨んで、一種の帳簿組織を作っていくその途中の段階のプロセスですから、そういう意味では、今までのものが続いているということで利益剰余金が存在する。それが平成17年度の開始貸借対照表になったときには、理論的には資本になる、という2つの考え方で良いのではないですか。

委員長 この真中の貸借対照表ですが、開始と民間企業並とで随分、右側の方の科目が少なくなっているのですが、これはどういう意味ですか。

会計士 開示ベースでしょう。商法の開示ベースくらいの簡単なもの、というイメージではないでしょうか。

委員長 逆にいうと、透明性の点で、随分見ずらくなっていますね。

A委員 これは6月までに作成するとなると、細かいデータは出来ないだろうという意味ですか。

JH側出席者 これは、同じものを書かなければいけなかったのですが、抜けてしまったようです。単純なミスです。今回、資産の棚卸を行っていますので、それぞれの事業でもっと細かく、表示できるはずですが。特に、道路については、更に細かく、表示できるはずですので。

会計士 無形固定資産は、各事業関連固定資産に全部落とし込むのですか。

JH側出席者 今概算で出ている有形固定資産は、一般の商法の施行規則であるような形で、各事業資産毎に分解することは出来ません。ですから、逆に道路事業とか、関連事業といった別記様式の形にせざるを得ません。従って、鉄道事業のような形で書かざるを得ないということは、前回説明したとおりです。

委員長 出来るだけ、ディスクロージャーする際には、透明性を高めるという姿勢をとった方が良いと思いますね。

JH側出席者 勿論、そのようにしたいと考えています。また、実際にそれしか出来ないということもあります。前回、委員長から別記事業のような形に取り敢えずしたいということもあるから、このように書くのでしょうか、ということはお意見としてあったと思うのですが、私共としても、将来的にはそういう形が望ましいのではないかと、考えています。

A委員 出来るだけ、平成17年度以降のものと同じ科目配列でやっていただきたいと思っています。

細かい話しですが、資料2-4の最後のページで、右から2番目の消費税額の推定値の(1)はこれで良いのですか。

JH側出席者 これは1+Dが小括弧に入っているの、Cを割って、それにDを掛けると
いうことで、確かに括弧が足りないですね。申し訳ありません。

A委員 若しくは、Cの左側の方は要らないかもしれないですね。とにかく、1+Dの所に
括弧を付けておかないといけませんね。

JH側出席者 そのように修正します。

B委員 資料2-4で質問したいのですが、ざっと見たところ個別に把握できる場所は、
個別に税抜処理を行う、道路建設仮勘定については先入先出法、それ以外は平均税率
ということになっていますが、個別に把握できるものは、個別に処理するのは良いの
ですが、平均税率ではなくて、先入先出法のような考え方は取れないのですか。何故、
平均税率を使うのでしょうか。

JH側出席者 一つは、時間的な制約が大きいということと、重要性の観点から申し上げ
ると、かなり僅少な割合になってしまいますので、それが大きな理由です。ただ、余
り時間的なことを言い訳にするのは良くないとは思いますが、限られた時間の中で
対応可能な方法を検討した結果、このような手法をご提示させていただいたわけです。

B委員 分かりました。

D委員 償還準備金と道路事業損失補てん金というのは、民間企業並財務諸表では、全部
未処分利益になるのですか。

会計士 減価償却して、償還準備金より減価償却の方が多かったら、マイナスになります
から、それは欠損金になりますし、逆に償還準備金の範囲内で減価償却が済んでいる
限りは剰余金になるということです。

JH側出席者 未処分かどうかということですか。

会計士 先ず、推定の減価償却をして、準備金の現在の残高と…。

D委員 差額が出ますよね。それは未処分になるということですか。

会計士 未処分利益剰余金か、別途積立金かは分かりませんが、その辺りに落ち着くと思
います。

C委員 特別法がどう書くかですね。

会計士 17年4月1日の時点では、まだ従来法律等に従って作成するので、表示は変わ
ってくると思いますが、取り敢えず、現状で与えられた範囲内では、このようになる
のではないかと思います。

JH側出席者 寧ろ、積立金のほうが良いですか。

会計士 法律が作られる際に、償還準備金でないということになるのであれば、そのよう
な整理もあるかもしれません。

A委員 償還準備金立金は出来ないと思いますよ。それはあり得ない。

会計士 利益剰余金の内訳を今までの会計で行ったならこのように入っていると、漫画絵
のようなものを書くときには、そのような説明を加えるということもありますよね。

A委員 償還準備金方式との関係は難しいですね。説明書きを付して、今までのやり方の

ものは、この部分にこのようなものが来ますよと説明するのは、親切だと思いますが、
会計士 組替表を作成することになります。そのようなものは作らないと、作業は進みません。

JH側出席者 公表資料としては、対比可能なイメージ図のようなものは作らないといけないと思いますが、償還とか償還準備という言葉を出しますと、償還会計を引っ張っているように見えてしまうので、一般的な名称として、当期末処分利益とか別途積立金といった言葉を使う方が良いのではないですか。

D委員 別紙の一番右下が、全部過去の未処分が上がってくるから、これまでは別途積立金にするということですか。

会計士 金額が多かったら、別途積立金と考えましょうということですよ。過去の留保金とか、目的積立金とか、目的外積立金など、沢山あるのであれば、別途積立金にしましょうということですよ。一般有料道路では資本積立金のような制度がありますから、そのようなものと考えれば、目的積立金のような扱いになるのではないかな、と思った訳です。

A委員 目的積立金であれば、目的は何かと言うことになるのでしょうか。償還という言葉は使えないということですよ。

委員長 このようなものについては、政策が決まらないと、B/Sの表示方法も決まらないということですね。

A委員 それから、道路事業損失補てん引当金の方は自家保険なのですよ。ですから、もし自家保険と見るならば目的はある訳で、論理的には自家保険ですから、資本の部分の中で目的積立金と整理することも、ないことはないと思うのですが。

JH側出席者 損保金は、災害が起きたときに損保金を取り崩さないで、最後の、償還する際に足りない場合だけ、取り崩していますから、そのような意味では償還準備金と極めて類似したものだという整理で問題はないのではないですか。

D委員 利益剰余金の中の科目については、後程、金額が出てきたところで、調整してみても如何でしょうか。

委員長 いずれにしても、引当金は良くないですね。

JH側出席者 引当金は、負債性がないですから、今は否定されていると思います。

保険であったなら、例えば、災害が起こったら取り崩して出せるのですけれども、損保金は償還するときにしか使えません。

会計士 一般有料道路の未償還残高ですね、開放時における……。

JH側出席者 無料開放時のですね。そうすると保険的ではあるのですが。

A委員 そういうものは、自ら備えておくわけですから、自家保険なのですよ。結局、利益処分のところで、片や民間並であったなら、配当に出さないで、これは取っておきましょうと、そういう意味になるのですね、自家保険ですから。

会計士 利益積立金ですね。

JH側出席者 最後に一点だけ確認させて下さい。先程、労務費の取り扱いの議論の中で、管理課については原価に算入するのご指導をいただきましたが、その中で埋蔵文化財の話が出ておりました。委員長の見解によりますと埋蔵文化財の発掘費用などは資産の取得に必要なものではないかとのことでしたが、その発掘費用を原価算入して行く方向で良いのかということについて、少しファジーになっているという感じがしております。税法上も確かに、土地の造成上も必要な費用として土地の取得価額に算入すべきであるという考え方がありますが、ただ、経済実態的には土地の造成とは直接かかわりのない費用である、というような書き方をしております、この税法上の取り扱いも含めまして、委員長のご見解のように判断してよしいものか、確認したいのですが。

委員長 私は、所長を含めてですね、全部原価に入れた方が良いと思いますよ。入れないなら、入れない理由を、税法を引っ張ってこないで説明していただければと思います。全部入れるのが、私は良いと思います。

JH側出席者 ありがとうございました。

JH側出席者 本日は、これで全て審議事項が終わりました。次回以降の日程ですが、5月16日が次回でございます。

本日も、長時間にわたりご審議いただきまして、ありがとうございました。

(了)

「第4 2回委員会を踏まえた追加質問・資料要求等」についての回答

国 土 交 通 省

1. 民営化に向けた作業スケジュールの明確化

【回答】

<別紙1> 民営化に向けた作業スケジュールについて

2. 道路事業評価手法検討委員会（森地委員会）における路線の評価基準に関する地方の意見及び国会での論議の状況

【回答】

道路事業評価手法検討委員会における審議内容については、4月7日および5月16日に都道府県及び政令指定市に対し意見照会を行っており、その際提出された意見は次のとおり。

<別紙2> 平成15年4月7日付「道路事業評価手法（「費用便益分析マニュアル（案）」、「客観的評価指標（案）」及び「高速道路を対象とした総合評価（案）」）について（依頼）」に対する地方公共団体の意見

<別紙3> 平成15年5月16日付「「高速道路を対象とした総合評価（案）」に関する地方公共団体からの意見に対する回答及び高速道路の総合評価手法における重み付けについて（協力依頼）」に対する地方公共団体の意見

また、国会における質疑等の状況は以下の通り。（国会会議録より検索）

路線の評価基準に関する国会における質疑等の状況

国会	日付	会議	発言者	答弁者
第155回国会	平成14年12月12日	衆・国土交通委員会	野田佳彦議員	石原伸晃国務大臣
第156回国会	平成15年3月19日	衆・国土交通委員会	一川保夫議員	佐藤信秋道路局長
"	平成15年3月25日	衆・国土交通委員会	高木毅議員	田中一昭参考人
"	平成15年4月1日	衆・国土交通委員会	一川保夫議員	佐藤信秋道路局長
"	"	"	原陽子議員	佐藤信秋道路局長
"	平成15年4月2日	衆・国土交通委員会	今田保典議員	佐藤信秋道路局長
"	"	"	日森文尋議員	佐藤信秋道路局長
"	"	"	原陽子議員	なし（反対討論）
"	平成15年4月22日	参・国土交通委員会	沓掛哲男議員	佐藤信秋道路局長
"	"	"	池口修次議員	佐藤信秋道路局長
"	"	"	富樫練三議員	佐藤信秋道路局長

<別紙4> 国会における質疑の事例（平成15年4月22日 第156回国会 参・国土交通委員会議録（抜粋））

3 . 昨年の委員会を受けて、将来交通需要推計を下方修正した後の 9,342 キロの区間別将来交通量データ

【回答】

新しい交通需要推計フレームに基づく高速自動車国道の区間別将来交通量については、算出中であり、現時点では提出できない。

民営化に向けた作業スケジュールについて

	平成14年度	平成15年度				平成16年度	平成17年度
	- 3月	4 - 6月	7 - 9月	10 - 12月	1 - 3月		
本州四国連絡橋公団の債務処理等	措置済み						民 営 化
新直轄方式の導入 (国と地方の負担による高速道路整備)	措置済み						
コスト削減計画の策定	措置済み						
関連法人の抜本的見直し	措置済み						
公団における民間経営ノウハウの導入	措置済み						
民間企業並財務諸表の作成・公表	措置済み						
新会社による高速道路等の整備の具体的な仕組み (道路料金収入を極力活用した仕組みも含む)							
国・機構・新会社の関係							
新会社及び機構の具体的な組織、業務							
税制・金融上の取扱い							

新組織のスキームの概要決定(政府・与党協議会)

法案化

民営化関係法案国会提出

移行準備
民営化関係法成立

検 討

<参考> 高速道路を対象とした総合評価(案)についての 地方公共団体からの意見

1) 総合評価の体系と評価項目・指標(案)について

(1) 体系について

均衡ある国土の発展」という観点から、「地域の現状」という項目を加えたい	6 山形県
道路建設の直接効果のみではなく、間接的な経済波及効果を評価項目に追加する必要があるのではないか	17 石川県
波及的効果については、現状で利便を受ける人口を対象としているが、高速道路の整備後の人口増加や利便性の向上、交流人口の増加など整備後の地域資料の利用可能性を見据えた評価体系が望ましい	19 山梨県
高速道路の整備効果は、整備後の定住人口や交流人口の増加を考慮した評価でなければならないと考える	19 山梨県
加算方式だけでなく、「高速自動車国道の意義」に関して特別な配慮が必要ではないか	24 三重県
高速道路の役割に応じてグループ分けをしたうえで、下位の評価項目・指標を変えて評価する必要があるのではないか	24 三重県
提案された総合評価は現在及び近未来のみの評価になっている。将来の社会で高速道路がどうあるべきかの視点を評価するべきである	24 三重県
総合評価における体系については、まず、高速自動車道国道法で定められた性格及び機能上の特性を整理し、日本の骨格を形成するネットワークとそれを補完するネットワークを分別するべき	24 三重県
骨格をなすネットワークは、路線全体でその機能を評価するべきであり、補完するネットワークについては、その果たす役割が何かを明確にした上で、評価項目・指標を適用するべきである	24 三重県
ダブルカウント等、体系が論理的でない	30 和歌山県
公共交通や環境などの項目は、交通量の多い都市部偏重である	30 和歌山県
都市部と地方部の高速道路は交通の質や役割が異なるため、同じ指標で評価すべきではない	30 和歌山県
高速道路整備の遅れた地域のハンディキャップを指標として加えるべき(例：県民所得の低さ、新たにICに30分以内でアクセス可能となる人口10万人以上の都市の有無等)	31 鳥取県
高速道路は費用対便益に重きを置くべきではない	35 山口県
波及的影響の評価項目・指標については、全国的な自動車交通網の枢要部分の構成、政治・経済・文化上特に重要な地域の連絡など、国の利害に特に重大な事項により定めるべき	35 山口県
総合評価体系の大項目に「国土のランドデザインの観点」を加え、条件を満たす路線が最優先順位となるよう、大きな重みをつける	44 大分県

体系について、客観的評価指標の項目との表現の整合が必要	45 宮崎県
自然的条件のハンディを背負う地域については、他の地域と一律に評価されないような措置を講じるべき	46 鹿児島県
『波及的影響』の中に『公平性』という項目を追加し、その下に『地域特性への配慮』『交通特性への配慮』という小項目を設定すべき	46 鹿児島県
『公平性』-『地域特性への配慮』の中の具体的な指標として、半島地域におけるネットワーク不備の解消、『土砂災害に対する民生安定度』等を加えるべき	46 鹿児島県
『公平性』-『交通特性への配慮』の中の具体的な指標として、『自動車交通依存度』、『鉄道に代わる高速交通手段の確保』等を加えるべき	46 鹿児島県
(2)指標の重み付けについて	
評価項目の『重み付け』に関し、これまで整備を待っていた地方の評価が高くなるよう配慮すべき	3 岩手県
重み付けについては、地域の状況に応じた判断要素を組み込めるようにされたい	4 宮城県
『事業効率』と『波及的影響』の重み付けについては、地方の意見を聴くことが必要	9 栃木県
各指標の計算はいつ誰が行うのか	9 栃木県
建設順位は総合評価で決定されるのか？ いつ公表されるのか？	9 栃木県
重み付けについて、ネットワークの形成や国土軸形成への貢献度が優先されるべき	15 新潟県
今回の意見照会依頼では、評価指標の重み付けが示されていないが、一番重要な部分であるため、その機会を設けていただきたい	24 三重県
重み付けを省き内容を限定した理由を示して欲しい	24 三重県
当意見は6月の国幹会議に関係があるのか明かにして欲しい	24 三重県
各指標の評点に係る単位がばらばらであるが、異なる単位に重み付けする方法を示して欲しい	24 三重県
(委員会でも議論になっていたが)重み付けを地域の独自性で定めても良いということになれば、地域間で値に格差がでるのではないか	29 奈良県
地域のニーズが反映されるようウエイト付けに配慮が必要	30 和歌山県
今後の検討事項であろうが、評点の重み付けが最も重要	31 鳥取県
評価指標の設定や総合評価にあたっては、自動車依存度を考慮した重み付けに配慮すべき	32 島根県
重み付けはどうするのか	34 広島県
重み付けについての考え方を示されたい	36 徳島県
評価点の設定、指標間の重み付けについて、具体案を示されたい	36 徳島県
15の評点から総合評価を行う手法について示して欲しい	38 愛媛県
評価点の設定方式について意見を聞きたい(偏差値方式 or 5段階方式)	39 高知県

重み付けに関し、事業効率」と波及的影響」を同列に扱うのは疑問。それぞれX軸とY軸として、2次的に評価してはどうか	39 高知県
国土のランドデザインの観点」を考慮した重み付けを行うべき	44 大分県
提案した「公平性」の項目については、特に重要な要素であり、重み付けにおいて重視されるべき	46 鹿児島県
(3)項目について	
費用対便益	
Cに残事業費を用いることは著しく公平性を欠く	34 広島県
採算性	
採算性については、各路線ごとの採算性や投資効率に偏重することなく、高速ネットワーク全体の採算性を基本に評価すべき	19 山梨県
採算性」は有料道路の場合であり、公共財としての高速道路の評価項目から除くべき	32 島根県
住民生活	
中山間地域においては、過疎化、高齢化が急速に進み社会問題となっているため、沿線地域の居住資源など人口の定住要因を考慮すべき	19 山梨県
「公共サービスの向上」を「行動圏域サービスの向上」と「安心の確保」に切り分ける	39 高知県
安全	
並行路線の冬期走行速度低下率」を追加すべき	3 岩手県
並行路線の道路防災に係る緊急性」を追加すべき	3 岩手県
地域社会	
地域社会の安定化」に「一般(有料)道路との連携」を追加されたい	2 青森県
特別立法該当町村数」を追加すべき	3 岩手県
地域資源の活用」は「地域経済」にリンクすべき	39 高知県
生産の拡大」の項目の下に、農畜産物の安定供給、市場拡大効果の向上」などへの整備効果を評価する項目を追加されたい	46 鹿児島県
その他	
国家開発プロジェクトへの支援、及びアクセス向上」を追加されたい	2 青森県
各地域の総合計画等の位置づけ」を追加すべき	3 岩手県
地域の意見の反映については、長年の課題や懸案に対するウエイトをもう少し評価されたい	4 宮城県
道路ネットワークとしての整合性を、その他の下位項目とせず、大項目とし各経済圏との連携の向上を項目に入れる	18 福井県
「その他」の具体的な評価手法を示してほしい	34 広島県

2)波及的影響(その他外部効果)の評価指標(案)について

(1)道路事業評価手法検討委員会において提案されている指標	
高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる	
民営化委員会の評価基準に戻されたい(都市間バスの利便性が高まる)	1 北海道

検討範囲が小さい場合、都市から駅や工までの時間が大きく影響する	21 岐阜県
検討範囲が大きい場合、鉄道による移動時間と車とでは時間の比較にならない(鉄道の方が少ない)	21 岐阜県
バス路線の新設により短縮される時間で割る意味が分からない	21 岐阜県
高速道路と一般道路(アクセス道路)を組み合わせた評価となっているため、一般道路(アクセス道路)が整備される前提で評価すべき	24 三重県
バス単独の所要時間短縮も評価対象とすべき	30 和歌山県
高速整備による短縮時間が長くなるほど評点が下がる算定式となっている	31 鳥取県
T_1 については、乗り継ぎ時間も考慮した移動時間とすべきである	32 島根県
「鉄道またはバス路線」とすべきである	32 島根県
現在の鉄道の運行状況や新設されるバス路線の運行状況を考慮したものとすべき	45 宮崎県
鉄道のない地域については、一般道路のバス路線との対比等による利便性向上について考慮すべき	46 鹿児島県
新幹線 空港等幹線交通網への利便性が高まる	
北海道では「県」に相当する行政区分として「6つの地域生活経済圏」を適用されたい	1 北海道
特急駅も含めるべき	1 北海道
90分とされたい	3 岩手県
「新幹線については、対象駅から省くべき	6 山形県
「都道府県の全人口」について、「二次生活圏の全人口」としてはどうか	15 新潟県
真に高速道路を必要としているのは、高度交通手段から遠く離れている地域であるため、アクセスの短縮時間とその人口等で評価すべき	18 福井県
新幹線の駅だけでなく、特急列車の停車する主要な駅も加えるべき	18 福井県
新幹線や空港から遠い位置にある岐阜県では、60分の時間設定では不利な評価となる	21 岐阜県
60分の時間制約は短い	24 三重県
基準時間を設けるのではなく、短縮時間を基に評価すべき	24 三重県
公共高速交通の無い地方にこそ高速道路が必要であるにもかかわらず、逆の評価になっている	30 和歌山県
新幹線駅、空港のないところほど、高速道路への依存度は高いため、新幹線等が無いことを評価する評点の算定が必要	31 鳥取県
県人口 P_2 について、現状での60分以内の人口とすべき	32 島根県
アクセス可能人口について、対象区域が隣県に及ぶ場合は、その人口も含めるべき	32 島根県

新幹線がない地方部に不公平なため、 X_{2-1} / P_2 、または、 X_{2-2} / P_2 の大きい値とすべき	32 島根県
空港の種別に応じた評点とすべき	34 広島県
影響が隣県に及ぶ場合など、都道府県人口で除す」のは著しく不公平となるケースがある	34 広島県
時間短縮効果などによる評価とすべき	35 山口県
新幹線が通過していない県にあっては県都の中央駅へのアクセス可能となる人口」との要件を加えられたい	36 徳島県
人口の評価とともに、「ポテンシャルが高くなる地域面積の拡大率」についても評価する	39 高知県
新たに60分以内でアクセス可能となる人口」にすべき	44 大分県
新幹線、空港のない地域の路線の指標値が低くなり、公平性が確保できないので、JR特急駅も考慮すべき	45 宮崎県
例えば90分とするなど、アクセス圏域を拡大されたい	46 鹿児島県
人口カバー率の採用は理解できるが、面積カバー率を向上させる地域があっても良いと考える	59 北九州市
高度な医療施設までの搬送時間が短縮される	
北海道では「県」に相当する行政区分として「6つの地域生活経済圏」を適用されたい	1 北海道
人口ではなく面積で評価すべき	1 北海道
冬期の旅行速度を考慮されたい	1 北海道
人口ではなく面積で評価すべき	3 岩手県
都道府県の全人口」について、「二次生活圏の全人口」としてはどうか	15 新潟県
基準時間を設けるのではなく、短縮時間を基に評価すべき	24 三重県
公共高速体系の項目とは別立てとすべき。	30 和歌山県
時間短縮を評価できる指標とすべき	30 和歌山県
現在計画中の第三次医療施設も考慮すべき	34 広島県
影響が隣県に及ぶ場合など、都道府県人口で除す」のは著しく不公平となるケースがある	34 広島県
時間短縮効果などによる評価とすべき	35 山口県
搬送時間の短縮を評価する	39 高知県
人口の評価とともに、「ポテンシャルが高くなる地域面積の拡大率」についても評価する	39 高知県
人口カバー率の採用は理解できるが、面積カバー率を向上させる地域があっても良いと考える	59 北九州市
拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる	
削除されたい	1 北海道

評点の式に都市間距離の大きい地域に対する補正係数を考慮すべき	3 岩手県
人口が大きな都市間を結ぶ路線の評価が大きくなり、東海北陸自動車道などの横断道路は不利になる	21 岐阜県
高速道路より下位の幹線道路に求められる機能ではないか	24 三重県
算定式の意味不明。(注書きも含む)	31 鳥取県
人口の評価とともに、「ポテンシャルが高くなる地域面積の拡大率」についても評価する(2乗)	39 高知県
拠点都市人口には、生活圏の中心都市だけでなく、圏域を構成する周辺市町も考慮すべき	46 鹿児島県
日常活動圏の中心となる拠点都市へのアクセスが向上する	
北海道では「県」に相当する行政区分として「6つの地域生活経済圏」を適用されたい	1 北海道
北海道では「二次生活圏中心都市」に相当するものとして「地域中心都市」とするべきである	1 北海道
冬期の旅行速度を考慮されたい	1 北海道
60分とされたい	3 岩手県
都道府県の全人口」について、「二次生活圏の全人口」としてはどうか	15 新潟県
30分の時間設定では、山間部など拠点都市が分散している地方部では評価されない。基準時間を大きくしてほしい	21 岐阜県
並行する鉄道がないなど、車への依存度の高い地域に配慮すべき	21 岐阜県
都市部等に有利な評価となっている	21 岐阜県
人口はB/Cに影響が多く、これに重点をおきすぎると評価が重複するのではないか	21 岐阜県
高速道路より下位の幹線道路に求められる機能ではないか	24 三重県
項目名を「定住による地域の安定化」とすべき	30 和歌山県
影響が隣県に及ぶ場合など、都道府県人口で除す」のは著しく不公平となるケースがある	34 広島県
時間短縮効果などによる評価とするべき	35 山口県
人口(X_5)について、複数の拠点都市が対象となるよう 評点の X_5 / P_5 を X_5 / P_5 と明記されたい	36 徳島県
人口の評価とともに、「ポテンシャルが高くなる地域面積の拡大率」についても評価する	39 高知県
例えば60分とするなど、アクセス圏域を拡大されたい	46 鹿児島県
人口カバー率の採用は理解できるが、面積カバー率を向上させる地域があっても良いと考える	59 北九州市
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	
農林業粗生産額・漁獲金額を追加すべき	1 北海道

農水産物出荷額も追加して指標とするべき	3 岩手県
指標を基準化するため、 X_6 / X とすべき(X 地域の年間工業製品出荷額)	6 山形県
「年間工業製品出荷額」は市町村より小さな単位で算出することが困難であり、作業要領で配慮されたい	12 千葉県
時間設定が重要である	21 岐阜県
高速道路より下位の幹線道路に求められる機能ではないか	24 三重県
漁港へのアクセス向上も追加すべき	30 和歌山県
すでに集積している地域のみの評点が高くなる。地域への新たな産業立地・産業振興等の効果も加味すべき	31 鳥取県
産業立地済み及び可能地への到達可能となる面積と現況の到達可能面積との比を評価指標とすべき	32 島根県
「一定時間」の設定は評点に大きく影響すると考えられるので、地方の実情を反映した設定を検討すべき	32 島根県
農林業・水産業の出荷額を追加	39 高知県
農林水産業拠点や食糧基地等へのアクセス向上も評価すべき	44 大分県
地域の産業特性を考慮し、工場出荷額のみではなく、農林水産品の出荷量なども入れるべき	45 宮崎県
農業などその他の産業に関連する製品、原料、飼料等についても考慮すべき	46 鹿児島県
沿道に既に工業団地等の計画がある、又は存在する	
港湾の背後圏として位置づけた地域の新規の地域振興プロジェクト面積も追加するべき	3 岩手県
高速道路の整備を前提とした計画を評価指標とすることは、客観性の面で問題がある。また、個々の計画の熟度問題もある	30 和歌山県
高速道路を前提に計画され造成等が完了し未利用地の多い工業団地等のプロジェクトも対象とすべき	32 島根県
面積」が適切かどうかは疑問	44 大分県
新規の地域振興プロジェクトのみでなく、未分譲の土地を有する既存工業団地等の面積について考慮すべき	46 鹿児島県
緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路が長大である	
北海道では「2次生活圏中心都市」に相当するものとして「地域中心都市」とすべきである	1 北海道
迂回路の選定対象から「冬期通行止め区間」を除外すべき	1 北海道
1巡目の整備がこれからの地域と比べて不公平である	3 岩手県
迂回路の設定に際しては、豪雨災害や地震など広域的に通行止めの影響が生じる場合を想定すべき	32 島根県
迂回路となる道路の整備状況も考慮すべき	34 広島県

地震関連法の地域指定に該当する場合は、ウェイトの高い基礎点を付与する」との評価指標を要望する	36 徳島県
地震関連法の地域指定がされている場合はそれを考慮する	39 高知県
距離差(km)でなく、所要時間差(分)の方がよい	44 大分県
並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	
削除されたい または代替路線が存在しない場合の評価を1とすべき	1 北海道
都市部に偏った指標であり、1本の高速道路すら無い地方部にとっては評価不可能である	2 青森県
国土軸形成への貢献度に重点をおいて評価すべきなので、以下のようにはどうか 「代替ルートが国土軸形成に寄与する割合」 評価 = $k_i / (k_i + k_{i'})$ 、 k_i 代替路線の交通量、 $k_{i'}$ 全国の交通量	15 新潟県
第2東名、第2名神や環状道路しか評価されないように考えられる 並行する高速ネットワークの定義を明確にして欲しい	21 岐阜県
東名は中央道、名神は名阪などで既にリダンダンシーは確保されている	30 和歌山県
対象路線は、第二東名、第二名神ほか1路線程度しか該当しない	31 鳥取県
代替路線の設定は、過去の実績も考慮して設定すべき	32 島根県
緊急輸送道路で冬季交通障害や異常気象時に通行規制される区間がある	
外気温が氷点下以下となる日数を追加で評価すべき	1 北海道
異常気象時事前通行規制区間以外にも地吹雪等の交通障害箇所が実際に生じている区間を評価の対象としてはどうか	15 新潟県
迂回にかかる時間、距離を反映した指標とすべき	30 和歌山県
現況での異常気象時通行規制区間数で評価すべき	32 島根県
冬季交通障害について、降雪のため片側交通規制なども考慮すべき	34 広島県
高規格幹線道路が代替路となりうる都市間の緊急輸送道路が複数ある場合は、全て考慮すべき	46 鹿児島県
並行道路において自動車からのNox排出量が削減される	
環境に関する指標が11～14の4つもあるため、統合して1つの指標として評価すべき	1 北海道
Nox SPM、CO2排出量は、同一車両から出されるものであり一本化するべき	3 岩手県
対象を「並行する道路」に限定する必要はない。通過交通の排除による地域内の環境改善効果は評価の対象となりうる	21 岐阜県
試算及び金銭表現が可能であるため、費用便益分析の項目とすべき	24 三重県
現況交通量との相関が高く、ダブルカウントであると考えられる。導入するとしても、総合評価時の各項目のウェイトを低くすべき	30 和歌山県
指標11～14は類似指標であり、細分化する必要はない	34 広島県

4つの環境指標は1つにまとめてはどうか	38 愛媛県
並行道路において自動車からのSPM排出量が削減される	
環境に関する指標が11～14の4つもあるため、統合して1つの指標として評価すべき	1 北海道
No x SPM、CO2排出量は、同一車両から出されるものであり一本化するべき	3 岩手県
対象を「並行する道路」に限定する必要はない。通過交通の排除による地域内の環境改善効果は評価の対象となりうる	21 岐阜県
試算及び金銭表現が可能であるため、費用便益分析の項目とすべき	24 三重県
現況交通量との相関が高く、ダブルカウントであると考えられる。導入するとしても、総合評価時の各項目のウエイトを低くすべき	30 和歌山県
指標11～14は類似指標であり、細分化する必要はない	34 広島県
4つの環境指標は1つにまとめてはどうか	38 愛媛県
並行道路において騒音レベルが低減する	
環境に関する指標が11～14の4つもあるため、統合して1つの指標として評価すべき	1 北海道
試算及び金銭表現が可能であるため、費用便益分析の項目とすべき	24 三重県
現況交通量との相関が高く、ダブルカウントであると考えられる。導入するとしても、総合評価時の各項目のウエイトを低くすべき	30 和歌山県
現状が超過しているかどうかではなく、それが改善されるかどうかを評価すべき	31 鳥取県
指標11～14は類似指標であり、細分化する必要はない	34 広島県
4つの環境指標は1つにまとめてはどうか	38 愛媛県
自動車からのCO₂排出量が削減される	
環境に関する指標が11～14の4つもあるため、統合して1つの指標として評価すべき	1 北海道
No x SPM、CO2排出量は、同一車両から出されるものであり一本化するべき	3 岩手県
高速交通網の整備率による補正をされたい	3 岩手県
試算及び金銭表現が可能であるため、費用便益分析の項目とすべき	24 三重県
現況交通量との相関が高く、ダブルカウントであると考えられる。導入するとしても、総合評価時の各項目のウエイトを低くすべき	30 和歌山県
指標11～14は類似指標であり、細分化する必要はない	34 広島県
4つの環境指標は1つにまとめてはどうか	38 愛媛県
複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展に貢献する	
「年間観光入込み客数」は市町村より小さな単位で算出することが困難であり、作業要領で配慮されたい	12 千葉県
観光客の利用交通手段が車とは限らないため、入り込み客数での評価は疑問	21 岐阜県
ツアーパック等の周遊的な観光における客数で検討してはどうか	21 岐阜県

新たに「 工 から…」という定義は、ネットワークの中間部を整備する場合には評価されない。 既存の「 工 」間の整備による効果も同時に評価すべきではないか。	21 岐阜県
大都市圏への時間短縮に応じた観光客誘致圏域人口の増大も評価する指標が望ましい	30 和歌山県
人口の評価とともに、「ポテンシャルが高くなる地域面積の拡大率」についても評価する	39 高知県
現在の「入り込み客数」で評価するのは不適切。しかし、「将来の入り込み客数」を推計することも困難と思われるので、「観光地や名所の数」とした方がよい	44 大分県
(2)追加意見	
地域の中核となっている都市と、地域を連絡し、地域全体の発展に寄与する。 [評点 X_1 / P_1] X_1 : 対象区間供用により、広域ブロック中心都市へのアクセスが改善する地域の人口 P_1 : 当該広域ブロックの全人口	1 北海道
特定重要港湾と地域を連絡し、地域の発展に寄与する。 [評点 X_2 / P_2] X_2 : 対象区間供用により、特定重要港湾へのアクセスが改善する地域の人口 P_2 : 当該広域ブロックの全人口	1 北海道
国内拠点空港と地域を連絡し、地域の発展に寄与する。 評点 X_3 / P_3 X_3 : 対象区間供用により、広域ブロック中心都市へのアクセスが改善する地域の人口 P_3 : 当該広域ブロックの全人口	1 北海道
「地域の現状」に対応する指標として、「高速道路の整備率」「自動車交通への依存度」「主要都市間距離」「積雪寒冷地の指定」等を加えたい	6 山形県
「地域経済」- 「生産の拡大」に「農業粗生産額」「水産物漁獲高」等の指標を取り入れるべき	8 茨城県
「その他」に「広域的な文化・教育活動の支援・充実」という指標を取り入れるべき	8 茨城県
「その他」- 「地方公共団体の協力姿勢」に「ほ場整備等の事業で用地を確保している」を加える (評点 = 関連事業で確保[確保見こみ]している面積 / 対象区間の必要全面積)	15 新潟県
国策上重要な施設 (火力・原子力発電所、自衛隊基地等)へのアクセス向上を評価項目に追加する	18 福井県
ネットワークが形成されることにより、沿線地域が受ける利便性だけでなく他の地域が受ける利便性を評価項目として追加する	18 福井県
自然豊で心が癒される環境指標を取り入れられないか	19 山梨県
農林水産業に関して評価できる指標を追加されたい	21 岐阜県
貨物輸送の効率の向上 [評点 = $A \times I / \text{日}$] A : 貨物輸送量 I : 高速道路利用距離	22 静岡県

三大都市圏への利便性の向上 [評点 = $(Y_1 - Y_2) / P$] Y ₁ : 整備前アクセス時間60分人口 Y ₂ : 整備後アクセス時間60分人口 P : アクセス可能人口の増加人口	22 静岡県
産業への貢献度 [評点 = I / I] I : 沿線市町村の工業出荷額 I : 高速道路延長	22 静岡県
国際物流における各高速道路が担う分担率 [評点 = r / R / I] r : 日本における総国際物流量 R : 高速道路に関する国際物流量 I : 高速道路延長	22 静岡県
インターチェンジの駐車場利用率	25 滋賀県
国家的プロジェクト拠点(関西学術研究都市等)までのアクセス	26 京都府
大都市圏への農水産品の供給として、「広域ブロック中心都市まで時間短縮と地域の農水産品出荷額」を追加すべき	30 和歌山県
東南海・南海地震等、法指定された地域の緊急輸送路の代替路線の確保として、「地震・津波による想定被害規模、現道の想定被害箇所数、迂回路との距離差」を追加すべき	30 和歌山県
世界遺産へのアクセス工場として、「世界遺産として登録されている施設、地域への時間短縮割合」を追加すべき	30 和歌山県
整備が遅れてきた地域に対する公平性として、「高速道路の未供用率」を追加すべき	30 和歌山県
道路分担率を評価指標とされたい	36 徳島県
農林水産業に関する評価指標、例えば「新たに工から一定時間内でのアクセス可能となる地域の青果物販売額」等の評価指標を加えられたい	36 徳島県
生鮮食料品の生産量、出荷量を考慮した消費地へのアクセス性向上等を指標として設定して欲しい	38 愛媛県
高速道路への依存度が高い地域について、優先的に整備されるような指標を設定して欲しい	38 愛媛県
新しく提案した「行動圏域サービスの向上」に「高速道路ICへのアクセス向上」を追加	39 高知県
「生産の拡大」にリンクする指標に「消費地へのアクセス向上」を追加する	39 高知県
大項目「事業効率」中に、同じ予算を使っても地方部の方がスピーディに整備できることを反映できるような評価項目を加える	44 大分県
「過疎地域を通過することで、多極分散型国土形成・国土の有効活用に寄与する」ことを高く評価できるようにすべき	44 大分県
隣県の県庁所在地への所要時間の短縮効果を指標に加え、その短縮時間(分)を評価指標にすべき	44 大分県

ネットワーク化されたときの評価を追加すべき	59 北九州市
(3)その他の意見	
雪国における様々なハンディキャップについても考慮されたい	2 青森県
第二東名神のような新交通軸は、他の高速道路とは性格が違いため、同様の指標で評価すべきではない	26 京都府
評価対象区間や拠点都市、並行道路の取り方によって、評点が大きく変わるおそれがある	26 京都府
評価指標に用いられている拠点都市や交通拠点、時間設定等について、地方の需要や利用状況等を反映した設定であるかが不明	32 島根県
人口に依存する指標が多く、都市部に有利である	33 岡山県
県庁所在地との相互連携が可能となる場合や迂回路の無い緊急輸送路の場合などは、他の評価指標とは差別化を行い高評点をつけるべき	33 岡山県

3)その他総合評価に係る意見

供用率にみる北海道の緊急性について配慮願いたい	1 北海道
評価対象を基本計画区間にも反映されたい	2 青森県
評価指標等の策定にあたっては、国と地方で協議する機会を早急につくるべきである	15 新潟県
評価実施について、具体的な実施予定を教えてください	20 長野県
事業効率については、各路線ごとの採算性や投資効率にとらわれることなく、高速ネットワーク全体の採算性を基本に評価すべき	19 山梨県
「いつ」「何を」評価するのかが明らかになっていないため、意見が困難である	24 三重県
高速道路の評価にあたっては、あくまでも法律で規定された機能と役割を十分にふまえた評価を行うべき	24 三重県
高速道路は、整備スピードを落とすことなく、国の責任であまねく整備すべき	30 和歌山県
高速道路ネットワークの整備については、プール制の有料道路制度を最大限活用するとともに、新直轄制度をさらに拡充し、積極的に活用すべき	30 和歌山県
東南海・南海地震対策の重要性、緊急性に鑑み、緊急輸送道路として不可欠な高速道路の整備を早期に図るべき	30 和歌山県
今後、この指標による評価を、整備優先順位決定にどのように扱うかを明らかにされたい	30 和歌山県
地方からの交通が都市に集中することにより料金収入が上がっていることに留意し、プール制のあり方を検討すべき	30 和歌山県
料金水準など都市と地方のウエイト付けについては政策的に判断すべき	30 和歌山県
都市と地方のバランスを政策的にきっちりと判断すべき	30 和歌山県
新会社と新直轄の整備スピードの違いによる不連続性を解消するため、新会社と新直轄の合併などの調整が必要	30 和歌山県

未整備区間の整備にあたり、地方公共団体の協力姿勢の評価が出資競争を助長しないよう配慮すべき	30 和歌山県
道路特定財源の地方移譲について、未整備県が不利にならないよう配慮すべき	30 和歌山県
地方部は整備が大幅に遅れている。高速道路ネットワークの公平性が確保できるよう配慮すべき	32 島根県
総合評価方法の決定にあたっては、説明会の開催と自治体意見が反映できる場を設けていただきたい	32 島根県
経済のグローバル化が進展する中で、環日本海交流を推進する上では日本海国土軸の形成が極めて重要であり、その基盤インフラである高速道路ネットワークの整備は非常に重要であり、留意すべき	32 島根県
高速道路整備は北東アジアに対する国防上の施策にも寄与するという点にも留意すべき	32 島根県
評価対象区間の設定によって評点に差が生じ、不公平である	34 広島県
高速道路の評価にあたっては、採算性のみでなく、高速道路が発揮する効果について十分に反映されるべき	36 徳島県
先発路線と後発路線の間には大きな地域格差が生じており、これ以上格差が広がらないよう、少なくとも整備計画区間については国が責任を持って整備すべき	36 徳島県
事業の遅れや中止などの影響についても十分に議論すべき	36 徳島県
高速道路空白地帯等、地域の状況にも配慮願いたい	36 徳島県
整備優先度の決定にあたっては、採算性や効率性だけでなく、地域独自の多様な効果に配慮して行うよう要望したい	38 愛媛県
中項目「採算性」における有料ケースの評価指標について意見を聞きたい	39 高知県
今回は総合評価の結果が示されていないので、意見を言える範囲が自ずと限られる	44 大分県
地方意見聴取は、今後とも適宜行っていただきたい	44 大分県
将来の高速道路網計画については、11,520kmで考えるべきではないか	45 宮崎県
全国的な指標での評価については地域特性の反映に課題がある	55 京都市
評価点及びその重み付け設定者の選定方法や、評価体系において、地域性や独自性が反映されるよう検討していただきたい	55 京都市

平成 15 年 5 月 29 日 第 5 回道路事業評価手法検討委員会資料

重み付けに対する地方公共団体の自由意見

01	北海道	1	35	山口県	1
02	青森県	1	36	徳島県	1
03	岩手県	1	37	香川県	1
04	宮城県	1	38	愛媛県	1
05	秋田県	1	39	高知県	1
06	山形県	1	40	福岡県	1
07	福島県	1	41	佐賀県	1
08	茨城県	1	42	長崎県	1
09	栃木県	1	43	熊本県	1
10	群馬県	1	44	大分県	1
11	埼玉県	1	45	宮崎県	1
12	千葉県	1	46	鹿児島県	1
13	東京都	1	47	沖縄県	1
14	神奈川県	1	48	札幌市	1
15	新潟県	1	49	仙台市	1
16	富山県	1	50	さいたま市	1
17	石川県	1	51	千葉市	1
18	福井県	1	52	川崎市	1
19	山梨県	1	53	横浜市	1
20	長野県	1	54	名古屋市	1
21	岐阜県	1	55	京都市	1
22	静岡県	1	56	大阪市	1
23	愛知県	1	57	神戸市	1
24	三重県	1	58	広島市	1
25	滋賀県	1	59	北九州市	1
26	京都府	1	60	福岡市	1
27	大阪府	1			
28	兵庫県	1			
29	奈良県	1			
30	和歌山県	1			
31	鳥取県	1			
32	島根県	1			
33	岡山県	1			
34	広島県	1			

01 北海道

1966年に公布された国土開発幹線自動車道建設法で定められた、全国7,600kmの高速道路網が、全国(北海道を除く)の供用率は99%に達しているのに対し、北海道は未だ5%に満たない状態で、脊梁をなす高速道路ネットワークが既に構築されている全国の他地域との大きな差異があります。

前回の「高速道路を対象とした総合評価(案)に係る意見」の際にも提言いたしましたが、こうした実態にある本道が、他地域と同じ土俵で評価されることは、大きなハンディキャップを背負うことになり、道としては到底納得できるものではありません。

また、積雪寒冷が著しい本道においては、冬期においても安全性・信頼性の高い交通を確保することが大変重要ですが、そのことが十分に盛込まれたとは受けとめられません。

今回の総合評価手法における重み付けに関する調査については、その具体的な取り扱い方針等が示されていませんが、以上の観点から、個別区間の切り捨てに使用されることのないよう強く要望します。

特に、道内の整備計画区間に盛込まれている6区間のうち、本道にとって最も緊急性の高い「夕張～十勝清水間」の評点が適切に算出されるようご配慮をお願い致します。

また、個別指標の重み付けについて、以下に意見を述べさせていただきます。

<重み付け1> 3指標の重み付け

採算性 :高速道路は全総に位置付けられている国の根幹的施設であり、採算性や収支率で整備の適否を決めるべきではないと考えておりますことから、重み付けを小さくすべきと考えています。

費用対便益 :事業効果を定量的に把握する一手法でありますことから、高い重み付けを持つことはなじまないと考えられ、重み付けは小さくすべきと考えています。

<重み付け2> 波及的影響(外部効果)の中項目の重み付け

その1:中項目間の重み付け

・『住民生活、地域経済、安全、環境、地域社会』は各々同等に重要であると考えます。

その2:各項目内での各指標の重み付け

住民生活

指標3 高度医療施設までの輸送時間短縮は人命に係るものであり、また指標5 日常生活圏中心都市へのアクセス向上は、自動車交通への依存度が高い地方部においては住民生活上重要な要素であり、重み付けを大きくすべきである。

地域経済

指標6 物流拠点へのアクセス、指標7 農水産品の流通、指標8 地域振興計画は何れも地域経済の活性化にとって重要な要素であり、同等の重み付けとしていただきたい。

安全

地方において緊急輸送路を確保する上で、高速道路の果たす役割は重要であり、地域の安全・安心を確保する上からも高速道路の整備が急がれることから、指標9及び10の重み付けを大きくすべきである。

指標11 並行する高速道路の代替路線は、既存の高速道路が存在せず背骨もできていない地域において、既存路線と連絡する路線こそ評価されるべきであり、重み付けは最も小さくすべきである。

環境

指標12 NOx、SPM 及び指標14 CO2 の削減は地球的な課題であり、豊かな自然環境を守り

持続可能な地域の発展を実現することが高速道路を整備する上でも重要であり、今後の道路行政を推進する上でも極めて大きな項目であり、重みを大きくすべきである。

・地域社会

指標 1 5 複数の観光地を連絡し、広域観光ルートを形成するためには高速道路の果たす役割が大きく、また指標 5 日常生活圏中心都市へのアクセス向上は広域分散型で自動車交通への依存度が高い地域における高速道路の果たす役割として重要あり、重み付けを大きくすべきである。

・なお、各グループ内での重み付けは最低点を 1 0 とした。

< 重み付け 3 > 個別指標の重み付け

指標 3 : 高度な医療施設までの輸送時間が短縮される

・人命は何物にも代え難い尊いものであり 救命に寄与することは高速道路の極めて大きな使命であることから、重みを大きくすべきである。

指標 5 : 日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上する

・高速道路は一日行動圏の拡大という使命を持っており 特に地方にあっては自動車交通への依存度が高く、日常の活動の利便性を確保する上でも高速道路の整備が必要不可欠であることから重みを大きくすべきである。

指標 6 : 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

・物流の効率化を図り 地域経済の発展を図る上で、高速道路整備による物流拠点へのアクセス向上は重要であり 重み付けを大きくすべきである。

指標 7 : 高速道路へのアクセスが容易になり 農林水産品の流通の利便性が向上する

・地方から首都圏等へ新鮮な食料等を安定して供給するために必要不可欠な、時間短縮や定時性の確保などは高速道路の整備効果が最も顕著に現れることから、重み付けを大きくすべきである。

指標 8 : 高速道路の整備とあわせた地域振興計画が進められている

・地域振興計画を進める上で高速道路の整備は不可欠であり 重み付けを大きくすべきである。

指標 9 : 並行する緊急輸送道路が交通止めになった場合の迂回路が長大である

・地方において緊急輸送路を確保する上で、高速道路の果たす役割は重要であり、地域の安全・安心を確保する上からも高速道路の整備が急がれることから、重み付けを大きくすべきである。

指標 1 0 : 並行する緊急輸送道路で冬季交通障害や異常気象時に通行規制される区間がある

・冬季交通障害や異常気象時であっても、指標 9 と同様に、地方において緊急輸送路を確保する上で、高速道路の果たす役割は重要であり 地域の安全・安心を確保する上からも高速道路の整備が急がれることから、重み付けを大きくすべきである。

指標 1 1 : 並行する高速道路の代替路線を形成する

・既存の高速道路が存在せず背骨もできていない地域において、既存路線と連絡する路線こそ評価されるべきであり、重み付けは最も小さくすべきである。

指標 1 2 : 自動車からのNOx、SPM 排出量が削減される

・排出量を削減することは地球的な課題であり 豊かな自然環境を守り持続可能な地域の発展を実現することが高速道路を整備する上でも重要であり 今後の道路行政を推進する上でも極めて大きな項目であることから、重みを大きくすべきである。

指標 1 4 : 自動車からのCO2 排出量が削減される

・排出量を削減することは地球的な課題であり 豊かな自然環境を守り持続可能な地域の発展を

現することが高速道路を整備する上でも重要であり 今後の道路行政を推進する上でも極めて大きな項目であることから、重みを大きくすべきである。

指標 15 : 複数の観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展に貢献する

・複数の観光地を連絡し、広域観光ルートを形成することは、今後の高速道路整備の重要な役割であることから、重み付けを大きくすべきである。

指標 16 : 地方公共団体の意見や協力姿勢

・高速道路の整備に当たっては、地域の意見を十分聞いて進めるべきであり、重み付けを大きくすべきである。

02 青森県

特にありません。

03 岩手県

意見 1 : 算出結果を基にして、単区間毎に評価するのではなく、ネットワーク全体として総合的な評価を行うシステムにすべきである。

意見 2 : 中項目以下については、個性ある地域の発展のためにも全国一律ではなく、各地方別（東北ブロック、関東ブロック・・・）の「重み付け」を設定した方がよいと考える。（特に「環境」のような項目）

（以下、港湾参考）

港湾背後地圏として位置づけた地域の既存の地域振興プロジェクト面積・投資済額の追加について
（提出した意見は新規となっていました。が、既存の誤りでした）

・本県では、港湾の背後地圏が内陸の工業団地（東北縦貫自動車道沿い）となっており、東北横断自動車道・釜石秋田線は、これらを連結して物流の効率化、産業の振興を図る役割を果たすものである。このため、単に沿道の新規の工業団地等の立地促進だけを評価するのではなく、「港湾計画等」*1で位置づけられている、港湾の背後地（ただし、現況 IC10km 圏域）の既存の面積・投資済額の追加が必要と考えられる。

* 1 : 「港湾計画等」とは、単に行政主導の計画ではなく、有識者、学識経験者等で構成される委員会等で策定された計画をいう

【現在評価】

$$\text{評価} = (T_{8-1} + T_{8-2}) / 2$$

T_{8-1} : 新たに高速道路 IC から 10km 以内で到達可能となる新規の地域振興プロジェクト地区の計画面積(ha)を評点とした場合の偏差値

T_{8-2} : 新たに高速道路 IC から 10km 以内で到達可能となる新規の地域振興プロジェクト地区の事業費(億円)を評点とした場合の偏差値

【改正評価(案)】

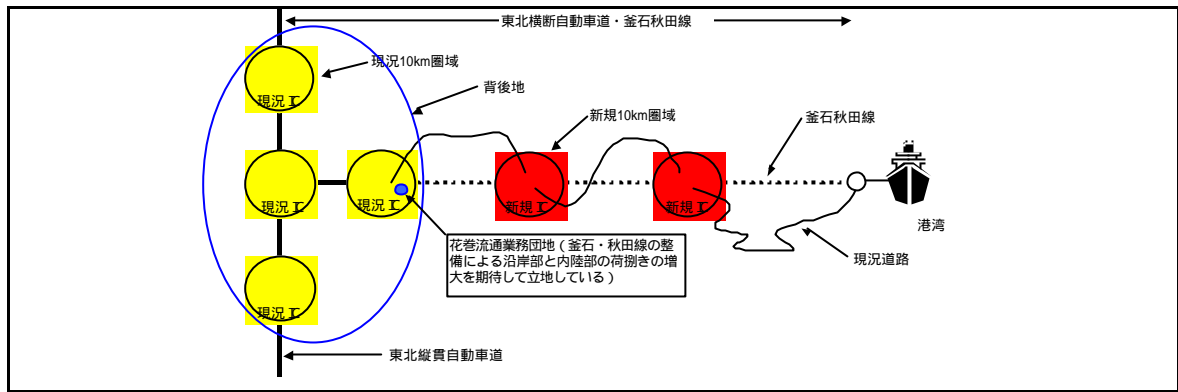
$$\text{評価} = (T_{8-1} + T_{8-2} + T_{8-3} + T_{8-4}) / 4$$

T_{8-1} : 新たに高速道路 IC から 10km 以内で到達可能となる新規の地域振興プロジェクト地区の計画面積(ha)を評点とした場合の偏差値

T_{8-2} : 新たに高速道路 IC から 10km 以内で到達可能となる新規の地域振興プロジェクト地区の事業費(億円)を評点とした場合の偏差値

T_{8-3} : 現況高速道路 IC から 10km 以内で「港湾計画等」に位置づけられている既存の地域振興プロジェクト地区の面積(ha)を評点とした場合の偏差値

T_{8-4} : 現況高速道路 IC から 10km 以内で「港湾計画等」に位置づけられている既存の地域振興プロジェクト地区の投資済額(億円)を評点とした場合の偏差値



04 宮城県

1. 外部効果の評価指標の重み付けについては、全国一律で判断するものに加えて、整備局単位などで地域の特性を踏まえたものを考えるべきではないか。

イメージ： 全国一律の評価基準で整備優先性の一次評価を実施。

整備局単位で、一次評価をクリアした中での整備優先性を地域評価基準で行う二次評価を実施。

理由の例： 冬季交通障害や異常気象などには地域特性があり 全国一律の評価は馴染みにくい。
(指標 10)

大規模地震の発生確率等、緊急輸送路確保の必要性についても地域特性を考慮すべき (指標 9~ 11)

2. 「結果により機械的に決めるのではなく、最終的には総合判断が必要となる。」との委員長コメントがあるが、総合判断についても分かりやすさと透明性の確保が不可欠である。

05 秋田県

・本県としては、高速道路ネットワークを早期に完成するために、ぜひとも住民生活の利便性の向上、地域経済の振興及び地域社会の発展を最重点に考慮していただき、波及的影響を最大限に活かした重み付けをしてもらいたい。

06 山形県

定義と評点の考え方についても、資料として送付があり、また、内容の変更も出てきているようですので、再度、別紙重み付けとともに意見を下記の通り整理しましたので、報告します。

(全体に対する意見)

* < 重み付け 1 > で、費用対効果、採算性、波及的影響の3点があり 費用対効果と採算性は、人口、金額、交通量など絶対値の扱いで評価され、当然に人口集中度が高く、経済社会の効率性も良く、容量の大きい地域が良く出てくることは、民営化委員会でも議論されたとおりで、これに対して必要性はもっと外的な他の要因があり 整備する上で重要な事項であるとの考えから、これを評価に加えていると理解しており これまでの流れ、主旨からすれば、波及的影響は地域に対する**影響度(地域、地区への貢献度、整備による差異度)**による評価をすべきである。

* しかるに、メッシュ内人口、拠点都市人口、市町村工業出荷額、市町村農林産品出荷額、プロジェクト面積、プロジェクト事業費、NOX、SPM、騒音、CO2の排出削減率、市町村観光入り込み客数は、そ

のままの値での使用は、費用対効果や採算性と同等になるもので、影響度として扱う数値は、これを県人口などで除した影響度を表す数値を使用すべきである。

*また、このような前提に立って、B/C、採算性、波及的影響の重みは平均のものとしていたいと考える。

*B/C、採算性、波及的影響の各指標において、交通量、アクセス時間など重複評価があり見直しが必要と考える。

*<重み付け2>の中項目の重み付けは、住民生活、地域経済、地域社会の区別がわかりにくく、住民生活と地域社会は「広域観光産業」のみが相違しており広域観光産業の性格を考えれば地域経済の枠が適当と考える。

1・1高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる

(意見)便数の伸び率を含めた評価をできないか

1・4拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる

(意見)地域貢献度人口割合で評価すべきで、拠点都市人口/県人口を $X4-1$ 、 $X4-2$ 値とすべき。

1・6物流拠点へのアクセスが容易になり産業立地・振興を支援

(意見)1・4と同様に、地域貢献度で評価すべきで、市町村工業出荷額/県人口を $P6-2$ 値とすべき。

1・7高速道路のアクセスが容易になり、農林産品の流通の利便性向上

(意見)1・4と同様に、地域貢献度で評価すべきで、市町村農林産品出荷額/県人口を $P3-1$ 値とすべき。

1・8高速道路の整備とあわせた地域振興計画

(意見)1・4と同様に、地域貢献度で評価すべきで、 $(T8-1+T8-2)/$ 県人口/2とすべき。

1・10並行する緊急輸送道路で冬季交通障害や異常気象時に通行規制

(意見)旅行速度の低下割合(度)、道路以外の代替交通機関の有無、あるいは数を評価できないか

1・13騒音レベルの低減

(意見)現況のレベル値が限度を超過しているかどうかでなく、改善騒音値/現況騒音値=騒音改善値とすべき。

1・14CO₂排出量の削減

(意見)C14(v)は、改善CO₂値/現況CO₂値=CO₂改善値とすべき。

1・15複数の主要観光地を連絡、広域的観光の発展に貢献

(意見) $X15-2$ 市町村観光入り込み客数は、客数/県人口=地域貢献観光人口割合値とすべき。

07 福島県

我が国は、国土が狭く、環境問題や危機管理対策など、大都市の問題をより一層呼び込むような「一極集中」の国土づくりではなく、多軸型国土構造の形成を図るため、都市部と地方部の相互連携を深める交流・交易基盤の構築を進め、「特色ある地域づくり」を目指す国土のグランドデザインが必要であります。

そのため、高速自動車国道は、現代における最も基本的な社会資本として整備を進め、高速交通のネットワーク化を図ることが極めて重要であります。

さらに、高速自動車国道の整備は、地方の自立・活性化や物流効率化など国土政策を実現するために必要不可欠なものであるとともに、地方の長期計画や振興計画もその整備を前提に策定されていることから、整備が凍結されることになれば、地域の発展や住民の福祉向上に大きな影響が出るのが懸念

されるところです。

これらのことから、高速自動車国道の整備は、我が国の経済社会の発展のため極めて重要な施策であり、民営化された会社・国の事業主体の如何にかかわらず、国の責任において着実に推進されるべきものと考えております。

しかしながら、今回進められている「高速道路を対象とした総合評価(案)」では、費用便益と採算性と波及的效果について、すべてが都市部において有利な指標となっており、どのような配点をしても都市部有利となると考えられます。

とくに、費用便益、採算性を評価対象とすれば、明らかに都市部有利となることから、この2つの指標については、参考値程度として扱われることが適切と考えます。

なお、波及的效果についても、平均化した全国一律の重み付けだけではなく、更に厚生水準や経済的に不利な地域への是正を考慮した重み付けを行うことが必要であります。

また、現在提供されている資料では不明確な点があり、今後、さらに具体的資料の提供と、それに基づき「高速道路を対象とした総合評価」の是非を含む意見の聴取が必要と考えます。

08 茨城県

総合評価の前提条件について]

・第4回委員会資料の「評価区間の基本的考え方」では、高速自動車国道の全体計画(11,520km)を踏まえたネットワークとして評価を実施するとしているにもかかわらず、評価の基本単位内に、整備計画区間と基本計画区間などが混在する場合は整備計画区間の未供用区間を最終的な評価区間とすることや、「外部効果の算出」では、現行整備区間でのネットワーク(9,342km)を前提として算出するなど、結果として、9,342kmを対象とした評価となっていると思われる。こうした場合、例示図面にある「出雲～宍道」間の様な盲腸路線は、評価が低くなってしまわないか。

この様なことが生じないよう全体計画(11,520km)のネットワークを対象とした評価をしてもらいたい。

指標の内容について]

指標7(高速道路へのアクセスが容易になり農林産品の流通の利便性が向上する)

指標15(複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展に貢献する)

上記の2指標について、最寄りのICへのアクセスへの短縮時間の評価ではなく、目的地への時間短縮を評価に入れるべきではないか。

〔その他〕

・今回の様な、総合評価の根幹に触れる調査を、情報の少ないなか短期間で判断し提出することは大変困難である。

今後は、事前に判りやすい情報を頂き、提出に際してはある程度余裕をもった期限にして頂きたい。

09 栃木県

(1)今回の重み付けに関する本県の主眼点(以下のとおり)の考え方にに基づき重み付けを行った)

1.重み付け1

有料道路の場合

有料道路事業として整備を行う場合、事業が健全に運営されるためには採算性や費用対便益に重点的な重み付けを行う必要があると考える。しかし、単に採算性だけで高速自動車国道整備の

評価を行うことはネットワークを形成せず本来の機能を発揮できない為問題であるとする。

無料道路の場合

無料道路として整備を行う場合は、その事業がいかに関公共性をもっているかが重要なポイントとなる。その観点から言えば、本来外部効果に主眼をおくべきであるが、限りある予算の中でいかに優先的に事業を行うためにはある程度コストパフォーマンスの高い路線から先に整備するのが妥当ではないかと考える。

2.重み付け2

その1

6つの項目ともそれぞれ重要であるとするが住民生活、地域経済、安全に若干高い重み付けを行った。

3.重み付け3

16指標について平均を5とし重要と考えられる8指標を8点、重要性において若干劣るものについては4.5点とした。

(2)今回の重み付けに関する意見

重み付け2と3の比較

順位付けを行う場合、重み付け2では重み付けが2段階となり順位付けプロセスが複雑となり、わかりづらいつかれる。

総合点の算出方法

偏差値方式の方が5段階評価より、より正確な評価が得られると考えられる。

評価の基本単位について

各路線の基本単位について各IC間などではなく事業効果が最大限発揮される範囲(例えば各JCT間等)で評価していただきたい。

10 群馬県

本調査で抽出された評価項目については概ね妥当だが、数値化する作業は、具体的な基礎資料に乏しい中で、担当者、担当部局の主観を拭き切れないのではないかと。

短期間での調査では、どの項目に重点を置くか.....程度の質問だけで可とすべきではなかったか。

11 埼玉県

特にありません。

12 千葉県

高速自動車国道の総合評価について、費用対便益と採算性を考慮し評価することは、効率的な事業推進を行う上で大変重要な要素だと考えます。

しかし、単に採算性だけで高速自動車道整備の評価を行うことは問題であると考えます。

首都圏に位置する千葉県では、湾岸地域を中心として慢性的な渋滞が発生しており、東京外かく環状道路に代表される環状道路の整備により、渋滞による経済的損失の解消や道路環境の改善を図ることが、喫緊の課題となっております。

一方、南房総地域においては、海岸線に沿って走る唯一の幹線道路である一般国道127号と128号が、異常気象時等には通行止めの措置が取られるなどライフラインとしての機能強化が強く求められております。また、当地域には観光施設が多く存在し、観光シーズンには著しい渋滞が発生し円滑な走行

に支障をきたし、地域住民の生活環境に影響を与えております。

このため、防災上の代替機能を持ち、安全で快適に走行できる高速自動車国道の整備は急務となっております。

さらに、本県は、成田国際空港や千葉港等の国際物流拠点を持っており、これら物流拠点と首都圏や全国、県内各地域とのアクセスを強化することが本県の活性化はもとより全国の活性化を図る上で重要であり、高速自動車国道の整備が必要不可欠です。

このようなことから、高速自動車国道の評価については、費用対便益と採算性だけで判断することなく、地域の活性化、環境の改善、物流の効率化、防災等の幅広い効果を考慮に入れた波及的影響（外部評価）についても、十分考慮して検討を進めることが必要と考えます。

13 東京都

道路の整備効果は、直接経済効果は勿論、外部不経済の解消効果や経済波及効果にまで着目し、総合的に議論すべきものである。

「高速道路を対象とした総合評価（案）」における、各指標の重み付けは、大都市圏における高速道路整備の重要性や効果を踏まえ、以下の点を考慮する必要があると考える。

東京大気汚染公害訴訟の判決を踏まえ、都としては、ディーゼル車の走行規制や環状道路の整備促進等、環境改善に向けた取り組みを強化しているところである。このため、評価値を総合化する際は、環境改善効果（NOx、SPMの排出量削減、CO2排出量削減、騒音の低減）の指標を重点的に重み付けされたい。

指標4について、業務核都市間の連携は連絡時間短縮効果だけでなく、都市再生（住宅・産業）の促進、道路工事や用地買収による経済活動への波及、税収の拡大等の大きな効果についても加味されたい。

指標6について、物流の時間短縮効果だけでなく、流通コストの削減効果も加味されたい。

指標12、13の対象道路について、一般国道だけでなく地方道も含めるものとされたい。

なお、国土開発幹線自動車道が日本全国の都市を連絡する都市間高速道路である一方、都市再生を支える大都市の都市内高速道路は、渋滞解消や環境改善等に大きな効果を発揮するだけでなく、その効果は流通コスト削減等、様々な形で全国に波及する。このため、都市内高速道路については、大都市特有の状況を十分勘案し、別途、重み付けが必要である。

14 神奈川県

基本的考え方

都市部及び地方の高速道路は、それぞれの役割が異なることから全国一律の重み付けでは、適正な評価ができない。地域の特性に応じた重み付けを行うべきと考えます。

また、次の事項に配慮くださるようお願いします。

採算性について

高速道路は、ネットワークを構築することにより、効果を発揮し採算性を確保するもので、評価に当たっては路線を細分して評価するのではなく、一定のまとまった区間を対象とすべきと考えます。

本県の第二東名では、海老名から御殿場(64km)までを一体的に評価するのが妥当と考えます。

指標9・10について

第二東名は、現東名が平行することから、指標9・10は全く評点がとれない条件になっています。

現実には、第二東名は、現東名に比較し想定震度の小さい北側にルートに選定したことや、トンネル構造が多いことから地震における災害時に緊急輸送路として有効に機能することが想定できません。

また、東海地震対策大要綱(案)においても第二東名は、「早急に整備を進めるなど、地震に強い基盤づくりを推進すること」と位置づけていることから指標9・10に評点が可能となるよう配慮すべきと考えます。

指標1～7・15について

第二東名は、慢性的な渋滞を招いている現東名と一体となって機能することから、相乗効果による時間短縮や定時性の確保を評点に反映する必要があります。

そのためには、混雑時の旅行速度を用い現状の所要時間を算出すること。また、第二東名の整備により、現東名の渋滞緩和効果が図られ、この効果を第二東名の効果と併せて評価できるようにすべきと考えます。

15 新潟県

・重み付けを決定する過程の透明性確保

地方の意見を単に平均したり特異値を排除したりせず、どのように反映させたのか十分な説明をお願いしたい。

また、必要に応じ検討委員会の傍聴や地方の声を聞く機会を設けて頂きたい。

・波及的影響(外部効果)の前提条件

9,342kmで評価されるとのことであるが、高速道路はネットワーク化されてこそ本来の機能を発揮する。したがって、11,520kmで評価すべきと考える。

・重み付け方法

中項目の「その他」-小項目「地方公共団体の意見や協力姿勢」は、供用後の波及的效果として扱うのはおかしい。したがって、大項目として扱うべきであり、この前提で知事自ら重み付けをした。

・各指標評点の公開

波及的影響(外部効果)における各指標の評点算出の際は、算出根拠等を公開し地方にチェックさせるべき。

16 富山県

高速道路は地方の発展に欠かすことのできないものであり、その整備については幅広く総合的な観点から評価されるべきと考えます。

今後の重み付けについては、費用対便益や採算性もさることながら、波及的影響(外部効果)に対しより強く目を向けていただき、地域経済や地域社会の活性化に直結するような指標や、高度な医療施設までの輸送時間短縮等人命にかかわるような指標に重きをおいていただきたいと考えています。

17 石川県

1今回の評価手法は、これまでの資本の投資による蓄積されてきた人口、工業製品出荷額、農林製品出荷額等の現況値を基準として算出される項目が多く、これまで資本投入の少なかった後進地域は低い評価結果となり、更なる資本の集中が懸念される。

一極・一軸集中を是正と多軸型国土による均衡ある発展を実現するために高速道路が果たす役割・効果について、国策としてウェイト付けした総合評価をお願いしたい。

観光地連携に関する評価においては、新たに高速道路が整備される周辺市町村の観光入込客数の増加のみで評価を行うこととなっているが、高速道路の整備により、高速道路が整備済みの観光地との広域的な観光圏域の形成が想定される。

複数市町村や複数県に跨る広域的な観光連携効果についても評価すべきと考える。

地方公共団体の協力姿勢については、本評価・検討を行う以前（又は、事業着手直前の熟度判定時）に整理すべき課題であり、今回の客観的な評価指標とするには馴染まない項目と考える。

18 福井県

・沿線地域の人口が少ない地方の路線が不利にならないようにしてほしい。

19 山梨県

・様式 - 1 の、無料道路の場合の費用対便益については、前提条件として使用すべきであり、優先順位の選定基準について、使用すべきでないとする。

20 長野県

・都市圏と地方部を同一の重み付けで評価するのは無理がある。

・地域特性が十分反映されるような重み付けを策定されたい。

・具体的な評点が不明であるため、重み付けが路線の特性を正確に反映するか不明確である。

・重み付けについては、評価者による主観的要素が大きいと考えられるため、今後どのように総合評価に反映するか、事前に各都道府県へフィードバックし、再度、調整してもらいたい。

21 岐阜県

まず国が国土政策としてどういう高速道路を優先するか自ら評価し、結果を示してから自治体の意見を聞くべきである。その際、評価全体の考え方についても明示していただきたい。

各自治体から寄せられた異なる重み付けを全国で一本化したところで、自治体の意見を反映したことにはならないのではないかと。

（決定根拠の納得のいく説明及び、決定事項に対する自治体の意見徴集をお願いします。）

各評価項目の説明ペーパーだけでは、その評価項目での評価（評点）が推測しづらい。（人口による加重平均、複数のリンクの合計などによる評点は具体的に想定しにくいので、各区間の評点を提示したうえで重みを検討すべき）

仮に推測した評点から全国的な偏差値を検討することも不可能であるため、まず評価項目のシミュレーションを含めた詳細な説明をお願いしたい。

上記理由により評価項目の詳細が不明なため、重み付けはまさに判定者の主観によるものとなるため、いきなり0～100で点数付けを求めるのはいかがなものか。

AHP法などの統計手法の活用したらどうか。

（2択なら、判定者も根拠を持って回答できる）

空港、湾港、新幹線など既存の社会基盤を前提とした評価は、片手落ちとなるのではないかと。

《その他意見》

できあがった総合評価の利用方法も含めて、総合評価の内容を検討できないか。
 (今後の高速道路建設にあたり 新直轄方式、新会社方式、民営化までの公団のいずれが、どの順位で行うかを決定する際の総合評価の利用方法を教授願いたい。)

総合評価は、あくまで高速道路の未整備区間 1,999kmのみに適用するのか。
 (一般国道の自動車専用道にそのまま適用されることはないか。)

総合評価項目にはないが、JCT~JCTを単位とする路線における現況の供用程度によって、建設の優先順位を決定する項目があるのではないか。
 (ほとんど未供用の路線と比べ残 1 区間の路線では、全線開通によるネットワーク効果が発揮され早期の交通量増大による利点が考えられる。)

暫定供用区間の 4 車線化事業については、その整備をどのように位置づけるのか。
 あらかじめ新会社による整備や新直轄による整備の具体的手法 (特に新会社で整備できる全体額や整備スピード) を明示すべき。

22 静岡県

(1)波及的影響について
 いわゆる二順目の路線である第二東名の波及的影響評点は、一順目の路線に比べ低くなる傾向にあるものと想定される。
 ・現東名は国内輸送の大動脈 (全国の高速道路における貨物輸送量の約 23%、旅客輸送量の約 14%) であるとともに、近い将来本格的な施設更新需要が生じるものとする。現東名と一体となり定時性・安全性を確保する第二東名は、国家戦略上重要な役割を担う道路であり、単純な重み付けで処理できないものとする。

(2)有料方式、無料方式について
 有料方式、無料方式については、総合評価順位だけでなく、下記事項を考慮されることを期待する。
 同一路線内で一部区間のみ無料とならないこと
 無料区間を造ることにより、接続あるいは並行する路線の料金収入を減少させないこと

23 愛知県

1. ネットワーク効果を早期に発現できる路線については、特段の重み付けが必要である。
 2. 国の重要施策に位置付けられた路線(例:中央防災会議の東海地震対策大綱、都市再生プロジェクト)は、さらに付加した重み付けが必要である。

24 三重県

・前回の意見照会の際にも同様の意見を述べさせていただきましたが、やはり 総合評価の体系及び重み付けについては、国家戦略を考慮のうえ、先ず、高速自動車国道法で定められた性格及び機能上の特性を整理し、最低限日本の骨格を形成するネットワークとそれを補完するネットワークは分別すべきと思います。

・その件に対するお答えは、「地域やネットワークの性格により高速道路の役割が異なるため、多様な指標で波及効果を把握する総合評価手法を検討している。」とありますが、わかりやすい例では、当県の場合、第二名神高速道路と近畿自動車道紀勢線があります。第二名神高速道路は、第二東名高速道路、現名神・東名と有機的に連携して国家の大動脈として機能分担が期待されています。国家戦略的に非常に大きな役割を期待されているにもかかわらず、個別指標に当てはめると、指標 1 1 の「並行する高速道路の代替路線を形成する」に当てはまるだけで、まさに、ひとくりに「総合評価手法」で評価す

ると波及的影響としての評価は非常に薄まってしまいます。これで、公平・公正な評価といえるでしょうか。

・公共事業評価システム研究会の「公共事業評価の基本的考え方」によれば、評価の対象の事業範囲は、「意志決定の対象となる事業の単位」とあります。この「単位」が果たして単にひとくりに「高速道路整備事業」なのでしょうか。また、評価の方法として、「重みは事業特性や地域特性を適切に反映しつつ」と記述されています。果たして、国家の基幹ネットワークの形成と補完ネットワークをひとくりにしておいて「事業特性を適切に反映」することができるのでしょうか。

・採算性」の定義において、通常「採算性」といえば、単一路線又はその一定の区間で料金収入により建設費や管理費、金利等全ての経費を償還できることを言うとして理解しております。一方、評価の対象となる約 2,100 km においては、この定義の採算性が確保できるものはほとんどないと聞いております。まず、最初の段階で採算性への重み付けの判断をいたしかねます。

・また、新直轄の対象としては「料金収入により管理費が賄えない路線」とあります。あとは、管理費は賄えるが採算性はとれない路線が存在します。これらを今後、新会社、公団、新直轄で整備していくわけですが、対象路線をひとくりにした「総合評価結果」によって「整備の相対的な優先度を検討する基礎資料とする」のは、前述の評価対象の事業範囲と合致するとは言い難いのではないかと思います。従って、路線の性格による分類又は整備主体による分類ごとに評価指標の重み付けをすべきと思います。

25 滋賀県

・新直轄方式による整備区間と従来の有料方式による整備区間は、相対的に優先順位が異なるものと考えますが、今回の重み付けでは、その評価基準が明らかになっていない。

今回の協力依頼が、高速自動車国道法の改正時に必要とされる地方自治体への意見照会にあたるのか。

・高速道路の整備は国策であり「国土管理 経営」の評価が必要ではないか。

26 京都府

特にありません。

27 大阪府

わが国の大動脈としての機能を持つ基幹的な高速道路(第二名神、第二東名など)については、一般的な高速道路が、地域の経済に寄与するという限定的な効果だけでなく、日本経済全体の発展に与える影響を評価すべきであり率による事業効果の評価ではなく、総量による評価を行うことが重要。例えば、費用便益比(B/C)のみではなく、得られる総便益の絶対量の大小による評価も国民経済の視点から不可欠。

また、大都市圏の抱える環境問題に対する改善効果を(CO₂と同様にNO_x、SPMIについても)総削減量などで評価することも必要。

28 兵庫県

特にありません。

29 奈良県

高速道路の機能を最大限に発揮するためには、道路のネットワークの形成が重要であると考えられる

ため、これに十分配慮して頂きたい。

30 和歌山県

<前提>

・高速道路は、国土のあり方、国民の暮らし方にかかわる最も基礎的で重要な社会資本であり、整備スピードを落とすことなく、国の責任であまねく整備すべき。

・高速道路ネットワークの整備については、プール制の有料道路制度を最大限活用するとともに、新直轄制度をさらに拡充し、積極的に活用すること。

・東南海・南海地震対策の重要性、緊急性に鑑み、緊急輸送道路として不可欠な高速道路の整備を図るべき。

<指標に対する意見(再)>

・緊急輸送路の迂回路の長大か否かという指標とは別に、東南海・南海地震のように特別措置法が制定され、大規模で、発生確率が高く、津波による甚大な被害が想定されている地震の緊急輸送路確保の重要性、緊急性を別項目として評価すべき

・公共交通が発達した都市部での高速道路(第二東名・名神)と公共交通のない地方部での高速道路は、交通の質や果たす役割が異なるため、両者を同じ指標で評価すべきでない。

・中項目、「地域社会」-「地域資源の活用」は観光産業の振興であり、地域経済の項目に入れ、「地域社会」の中項目は無くすべき。

<重み付けに対する意見>

・今後、この指標、ウエイト付けによる評価を、整備優先順位決定にどのように扱うかを明らかにされたい
・採算性は、費用対便益との相関が高いため、有料制と採るかどうかの判断基準とし、費用対便益と外部効果だけをウエイト付けの指標とすべき

・ウエイト付けには、アンケート調査結果等による手法等が考えられるが、対象者、対象地域の別による影響が大きいと思われるため、決定に当たっては、特に今後整備を行うべき地域のニーズが反映されるよう、また多数派である大都市住民のニーズに偏らないようなプロセスが必要。

・東南海・南海地震対策としての高速道路の整備は、地域が限定されるが緊急性が高いため、ウエイト付けに特に配慮されたい。

31 鳥取県

【全体】

総合評価において、国家としての戦略、ネットワークとしての考え方を十分反映すべき。

【個別指標について】

高速道路の定義に国道、県道等の自専道部が含まれている。

この定義に、「ネットワークを形成している」という条件を付けるべき。

理由：高速道路はつながってこそ意味があり、ネットワークを形成しない自専道にアクセスできることが、評価に大きく影響するのは不合理(7, 8, 15)

「1.4 拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる。」について

〔評点の変数 $X_{4.1} \times X_{4.2}$ について〕

例えば、A市(人口100万人)、B市(20万人)、C市(40万人)のA市～B市間とA市～C市間に高速道路を整備する場合、双方の距離が同じであればC市はB市の2倍の人口があるため、2倍の効果があるようだが、高速道路は双方向での利用であり、その恩恵を受けるのはA+B、A+Cの人口の和であり、120万人と140万人とで比較するべきと考える。

人口の積で評価する理由をご教示願いたい。

32 島根県

1. 重み付けの値について

今回の地方自治体による重み付けについては、各評点の値や総合評価への影響を把握しないまま作業しており、その値については、極めて主観的なものとなっていると考えられます。

このことから、今後の総合評価にあたっては、今回調査の重み付けの値が単純に集計され使用されることのないよう、慎重に取り扱うべきと考えます。

2. A'路線整備を考慮した総合評価、重み付けについて

総合評価にあたっては、整備計画区間の整備が前提となっていますが、路線の一部しか整備計画区間となっていない場合については、重み付けに関わらず、特に「外部効果」が過小評価されると考えられます。

本県では、基本計画や予定路線を多く有していることから、これらの区間については、国幹道に並行する一般国道の自動車専用道路（A'路線）として整備を進めているところです。高速道路整備が遅れておりA'路線による整備も進めている地方にとって不公平とならないよう総合評価や重み付けにあたっては、11,520km や A'路線整備を前提とした評点の導入や総合評価の割増しなど、その適用にあたって十分に配慮されるべきと考えます。

3. 「採算性」の重み付けについて

有料道路となるか否かは、有料区間の連続性等を考慮して、複数の路線・区間による料金プール制により採算性が確保されるどうか判断されるものであるから、個別の路線・区間を評価する「費用対便益」や「波及的影響」と同列にして「採算性」の重み付けを行うことは、無意味であると考えます。

また、下表のとおり、投資限度額比率が同じでも個別路線ごとに純利益に差があり料金プール全体に与える影響は異なるので、投資限度額比率による採算性の評価については、再検討すべきと考えます。

(例)

	収入増 R	建設費 C 1	維持管理費 C 2	投資限度額比率	純利益 R-C1-C2
A'路線	1000	500	300	1.4	200
B'路線	2000	1000	600	1.4	400
C'路線	1000	700	300	1	0
D'路線	2000	1400	600	1	0
E'路線	1000	1400	300	0.5	-700
F'路線	2000	2800	600	0.5	-1400

4. 路線・区間ごとの重み付けについて

本県では、2路線が重み付けの対象となっていますが、両路線の性格や地域における役割はそれぞれに異なります。さらに、1路線は評価区間がネットワークの一部区間であり、ネットワーク形成による効果が十分に発揮できないことから、このような区間も含め一つの重み付けで評価することは不合理と考えられます。

このことから、2路線それぞれについて重み付けを行いましたので、ご検討ください。

33 岡山県

1.様式 - 1

費用対便益」、採算性」、波及的影響(外部効果)」の重み付けについて、
そもそも高速自動車国道とは、「地方の自立ある発展」を実現するために整備するものであることから、費用対便益」や「採算性」よりも「波及的影響(外部効果)」に、より多くの重み付けを行うべきである。

34 広島県

各指標の評点化、重み付けによる総合評価については、実際に結果を確認しないと本当に地域の実情を反映したものとなっているのか分からない面もあるため、計算結果等について明らかにされた上で、再度意見を聞く機会を設けていただきたい。

35 山口県

特にありません。

36 徳島県

高速道路は国が整備すべき公共財であり、その評価に際しての指標間の重み付けについては、採算性より効果(直接的な効果、波及的な効果)を重視すべきである。

費用便益、採算性、外部効果といった性格の異なった項目を数値化し、単純に加算するような評価でよいのか、疑問である。

各区間における各指標ごとの評点を具体的に示されたい。

示された各指標の評点式について、指標の内容を十分に反映していない項目がある。

例えば、「1.1高速バス等の長距離自動車交通の利便性が高まる」については、連絡すべき拠点都市の設定の仕方によっては評点が大きく異なる。現実には大きな効果があると想定されるにもかかわらず、示された指標では対象駅間の設定が1通りしかなく、評点が著しく低く算出されることもあり得る。

このように、想定される効果と算定される評点との間に大きな乖離が生じる可能性がある指標については、評点の算出式を再検討願いたい。

また、指標「1.9 並行する緊急輸送路が通行止めになった場合の迂回路が長大である」及び「1.10 並行する緊急輸送路で冬季交通障害や異常気象時に通行規制される区間がある」では、ネットワークとして効果が発現されることを勘案し、対象区間に接続する高規格道路(高速道+地域高規格道)との関連も加味すべきである。

37 香川県

特にありません。

38 愛媛県

高速道路ネットワークは、国の最も基本的な社会資本であり、国土計画の観点から整備が必要なものであり、評価にあたっては、費用対便益や採算性のみを重視することなく、地域の特性や実情が反映される波及的影響に重み付けをして欲しい。

指標1から指標15は高速道路の必要性や整備効果など波及的な効果を示すものであるが、指標16の「地方公共団体の意見や協力姿勢」は高速道路の必要性などを踏まえた地方公共団体の高速道路整

備に対する姿勢や熱意を示すものであり、両者はその性質を異にするものと考えられるため、指標16は評点による評価でなく別途考慮することとしてはどうか。

評価にあたっては、総合点のみによる評価だけでなく、地域の特出した波及効果を別途配慮して欲しい。

- ・高速道路整備を前提とした広域レク都市（南レク）整備：現在の開発面積210ha 関連施設を含む総投資額約1,130億円）
- ・全国有数の生産量の水産物の都市部消費地への供給
- ・今後想定されている南海地震時の緊急輸送路

今回の評価対象となっている整備区間に合わせ、直結する自専道（A 路線）がほぼ同時期に供用が見込まれるような場合の相乗効果についても、別途配慮して欲しい。

39 高知県

費用対便益（採算性も含む）と波及的影響は性質が異なるものであることから、重み付けを行うにあたり、次の2つのケースを考える。

（ケース1）2次元のケース（下図）

費用対便益（採算性も含む：以下同じ）と波及的影響は性質の異なるものであるから、単純に足し算は無理があり2次元的に扱えば整理しやすいと考える。

例えば費用対便益をX軸、波及的影響をY軸として、

事前に全国レベルでの様々なケーススタディにより X_{max} 、 X_{min} 、 Y_{max} 、 Y_{min} を決定する。

（定義）

X_{max} ：費用対便益において、この値以上の偏差値の工区は、最優先とする。

X_{min} ：費用対便益において、この値以下の偏差値の工区は、優先順位が最も低い。

Y_{max} ：波及的影響において、この値以上の偏差値の工区は、最優先とする。

Y_{min} ：波及的影響において、この値以下の偏差値の工区は、優先順位が最も低い。

$X > X_{max}$ かつ $Y > Y_{max}$ の領域（A）を優先順位第1位とする。

$X > X_{max}$ かつ $Y_{max} > Y > Y_{min}$ の領域（B1）と $Y > Y_{max}$ かつ $X_{max} > X > X_{min}$ の領域（B2）を優先順位第2位とする。

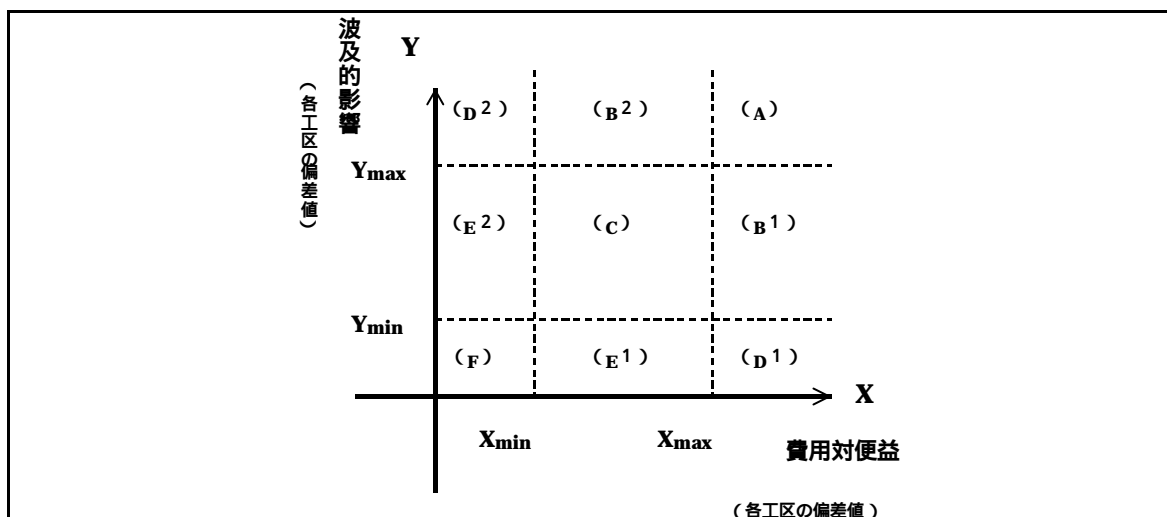
$X_{min} < X < X_{max}$ かつ $Y_{min} < Y < Y_{max}$ の領域（C）を優先順位第3位とする。

領域（D1）と（D2）を第4位とする。

領域（E1）と（E2）を第5位とする。

領域（F）を第6位とする。

各領域（A）、（B1）及び（B2）、（C）、（D1）及び（D2）、（E1）及び（E2）、（F）内における優先順位は、国土のランドデザインの効率的な実現の観点から、評価指標の1つである「地方公共団体の意見や協力姿勢等（指標16）」の偏差値の大小（または、各座標の面積の大小）を勘案して判断する。



(ケース2) 1次元のケース

このケースに基づき、様式-1, 2, 3を作成している。

なお、国土のランドデザインの効率的な実現の観点から、費用対便益 : 波及的影響 = 3 : 7の重み付けとしている。

その他

波及的影響 (外部効果)における評価指標「指標16:地方公共団体の意見や協力姿勢」は、他の外部効果の指標と違い主に取組姿勢等の定性的なものであり、かつ、今後一層プライオリティが高くなることから、本来の位置付けとして費用対便益及び波及的影響と同列が適切と考える。

40 福岡県

特にありません。

41 佐賀県

- 指標の重みづけは、明確な理由付けが難しいと思われます。
- ・ケーススタディーの結果と照らし合わせ、検討経緯を明らかにしながら議論されることを望みます。

42 長崎県

- ・指標16:地方公共団体の意見や協力姿勢」の中の「協力姿勢」とは何を示すのか。重み付けの中に「協力姿勢」とは、なじまないのではないか。
- ・「地域社会」の中の「複数の主要観光地を連絡し・・・」は、「地域経済」の中に含めた方が良いのではないか。

43 熊本県

高速自動車国道がネットワークとして本来の機能を発揮するためには、基本計画区間等も含めた11,520 km全線の整備が必要である。特に、本県で整備が予定されている九州横断自動車道延岡線等の横断路線は、全線が完成し、循環型ネットワークを形成してこそ本来の機能を発揮するものと考えている。

今回検討が進められている高速道路の総合評価の内、採算性及び外部効果は、整備計画 9,342 kmを対象としたものであるが、高速道路本来の機能を考え、11,520 kmを対象とすることを検討いただきたい。

44 大分県

1. 次を念頭に置いて検討を進めるべき。

- ・国土のグランドデザインや国際競争力強化の観点。
- ・ネットワーク化されて発揮される高速道路の絶大な効果。
- ・少子高齢社会・市町村合併等の急激な進展。
- ・地域の自立的発展を高速道路にかけ、永年待たされてきた地方の実情。
- ・地域が自立して地域間競争を対等に行うための基盤として、国の責任で循環型高速交通体系を早期に整備する必要がある。
- ・整備計画 9,342km の早期整備、予定路線 11,520km の着実な整備を図るべき。
- ・今後の整備方法としては、地方負担を増やさず、かつ今までの整備スピードを緩めない方法が必要。

2. 評価項目・指標の重み付けについては、最終結果として次の事柄を満たす路線が最優先となるようにすべき。

ア) 相当広い地域において、既設高速道路等がなく、当該路線が唯一の高速交通路となること。

(いわゆる一巡目)

イ) 地域ブロックの一体的な自立的発展に寄与する循環型高速交通体系を形成すること。(九州ブロックの東九州自動車道がこれに該当。)

例えば、総合評価の結果、「二巡目」や「枝線」が「一巡目」や「循環型路線」より優先順位が高くなったり、「既に他の自動車専用道路や高速鉄道等がある地域」が「新規路線が唯一の高速交通路となる地域」よりも優先順位が高くなるようでは、適切な重み付けとは言えない。

3. 今回は、「重み付けの仕方」と「総合評価結果」の関係が不明であり、当県の意見が確実に反映されるような重み付けとなっているかどうかチェックする方法がない。

したがって、今後の検討にあたっては、上記 1. 2. の意見が確実に反映されるようにしていただきたい。

また、地方意見聴取は、今後とも適宜行っていただきたい。

45 宮崎県

今回の地方の意見を考慮し、委員会において「重み付け」が検討されることとなりますが、その検討結果については、再度、地方の意見を聞いていただきたい。

その他の「地方公共団体の意見や協力体制」については、他の指標と同様に波及的影響として取り扱うのではなく、波及的影響とは切り離れた指標として扱うべきである。

具体的な指標の計算例について、示していただきたい。

46 鹿児島県

1. 「前回意見についての回答」に対する意見・回答

事業効率について

事業効率については、一律にかかる重み付けでは地域特性を評価することは困難であり、重み付けとは別に、費用対便益の数値そのものに嵩上げ措置を行うべきである。

具体的には、「道路投資の評価に関する指針(案)」において、地域間格差の是正という国土政策の観点から、便益に地域修正係数をかけて補正するという考え方が取られており、このような手法を半島地域など自然的ハンディを負う地域にも適用していただきたい。

「公平性」の追加について

公平性の具体的な指標として提案した「鉄道に代わる高速交通手段の確保」や「半島地域におけるネットワーク不備の解消」などは、鉄道のない地域や地形的にネットワークから取り残されているなど、地域特性、交通特性からみた条件不利地域が優先されるべきとの観点であり、原案では欠落している指標であることから、「公平性」を中項目に加え、重み付けを行っていただきたい。

なお、今後、地方分権などが推進される中で、各地域が自立化・活性化を図るうえで、最も重要かつ基本的な社会基盤である高速道路整備の優先順位を判断するに当たって、公平性は、最も重視されるべき指標であることから、他の指標と同格に扱うことなく、波及的影響の全体に占める割合の50%を「公平性」に重み付けされたい。

交通特性への配慮について

自動車交通依存度については、交通流動に占める自動車交通の比率を評価し、鉄道もなく、自動車交通だけに依存している地域への配慮を提案しているものであり、費用対便益の中の絶対交通量では、評価されない。

また、御指摘の指標1は、現状に対する時間短縮効果の評価にとどまっており、複数の公共交通機関がある地域との格差是正という意味から、「鉄道に代わる高速交通手段の確保」を評価の対象とすべきである。

新指標8「高速道路の整備とあわせた地域振興計画が進められている」について

(前回意見)

新規の地域振興プロジェクトのみでなく、未分譲の土地を有する既存工業団地等の面積について考慮すべき。

(前回意見についての回答)

ご指摘の点に関し、早急に情報提供をお願いする。内容を検討の上、指標8のデータに追加することの是非を検討したい。

(上記に対する回答)

未分譲の土地を有する既存工業団地等の資料については、別紙(以下)のとおり

名称	総面積(m ²)	未分譲面積(m ²)	未分譲率(%)	分譲予定価格(千円/m ²)	金額(千円)	関連工	事業主体	ICからの距離(km)	現況
西牧之原工業団地	33,470	6,183	18	8.0	49,464	未吉財部	福山町	10	H3造成済
坂元工業団地	94,400	39,900	42	4.0	159,600	大隅	大隅町	9	H5造成済
内村工業団地	163,000	70,448	43	6.0	422,688	未吉財部	未吉町	4	H9造成済
尾野見工業団地	32,000	12,100	38	1.5	18,150	志布志	松山町	8	H7造成済
志布志港臨海工業用地	692,380	19,000	3	30.7	583,300	志布志	鹿児島県	3	S61造成済
志陽工業団地	11,310	11,310	100	5.4	61,074	志布志	有明町	6	S60造成済
合計		158,941			1,294,276				

15.9ha

12.9億円

新指標「並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路が長大である」について
(前回意見)

高規格幹線道路が代替路となりうる、都市間の緊急輸送道路が複数ある場合は、全て考慮すべき。
(前回意見についての回答)

複数の代替路を明確に定義することは困難なため、道路の利用状況等を勘案し、主要な1路線を選定している。

(上記に対する意見)

代替路については、交通量等を考慮し複数路線を考慮すべきである。

2. その他総合評価に関する意見

当県としては、前回から波及的影響(外部効果)の中項目に「公平性」を追加しよう申し入れているところであるが、「公平性」が中項目に追加されない場合は、国土の端部にあることや半島地域または台風常襲地帯や特殊土壌地域であることなど自然的条件のハンディを負う地域については、波及的影響(外部効果)が、他の地域と一律に評価されないような措置が講じられるべきである。

47 沖縄県

今回の重み付けについては、中項目の重み付け及び個別指標の重み付けとなっているが、総合評価を行う際に、それぞれが具体的にはどのように反映されていくのか示されていない。

本来は、重み付けを総合評価の体系において、どのように行うかによって、重み付けの考え方も異なってくると考えられるので、体系的な位置づけについても示す必要があると思われる。

また、重み付けについては、地方の道路事業を推進する上で、大変重要な作業と考えており、十分な審議を行うと共に、今後とも地方の意見が反映される仕組みづくりを推進していただきたい。

48 札幌市

特にありません。

49 仙台市

仙台都市圏における仙台環状自動車専用道路は9割が完成し、残区間について現在事業を進められているが、仙台市域では、ほとんどの専用道路が供用している状況であり、今後高速道路をどのように利用していくかが問題である。

また、仙台は東北の中心として発展してきており、現在高速道路の利用としては長いドライブが多く、今後、環状自動車専用道路が完成した場合、料金抵抗の軽減方法やアクセス道路の整備を推進し、短ドライブの利用の促進を進める必要がある。地域経済を支え、住民生活への利便性の向上を図り、地域の活性化を図る道路として活躍が期待される。

50 さいたま市

特にありません。

51 千葉市

特にありません。

52 川崎市

- 1.多くの自治体からの意見・要望に応えるためにも、地域特性を反映した多角的な評価が必要であると
考えます。
したがって、本評価項目による手法を含め複数の評価手法からなる評価体系の構築について、
引き続きご考慮願います。
- 2.中項目(間)の重み付けは、各項目毎の評価基準に依拠するものではなく、その名称・内容から受け
る印象や価値観の違いにより判断されるべきものであり AHP(多基準分析)など地域におけるアンケ
ートをよりどころとするなど、慎重に扱われるべきものと考えます。
なお、中項目(様式 2)と個別指標(様式 3)との重みを整合させようとした場合、各中項目におけ
る指標個数の多寡により左右される(中項目の重みを各指標に割り振ろうとすれば、当然、個数が少
ないものが多く配点される)結果となるため、工夫が必要であると考えます。
- 3.高速道路は利用者及び事業に関連する市場以外にも、社会全体に及ぼす影響も広く、波及効果を
包括的に評価するためにも、「施設効果」に係る評価についてもご考慮願います。

53 横浜市

横浜市のような大都市での高速道路整備は、港湾の活性化等の国際競争力の強化から居住環境の
改善等、その効果は多岐にわたり、さらに、二次、三次的(雇用、税収等)な外部経済効果もあります。
また、こういった効果はわが国の都市再生を支える重要な要素であります。したがって、全国一律の
「重み付け」では適正な評価は困難であります。さらに、地方公共団体の実情を反映するためにも、意見
を十分に反映するようにしていただきたい。

54 名古屋市

本重み付けに際しては、環状道路の整備を急務とする本市の状況を念頭に置いた上でやっている。

55 京都市

総合評価の体系化やその評価項目、指標の修正案については、地域の特性に対する項目等が設定
されており、特に異論はない。
重み付けについてであるが、現在本市で全庁的な取組として行政評価システムの構築を検討して
おり、その導入に向けて必要となる政策施策評価についても検討中であり、残念ながら結論には至って
いない。
本市においては、指標等の重み付けは、その事業が位置付けられる政策施策の優先性等と連動され
るべきものと考えている。
こうした状況で今回回答することは、政策施策の優先性を何の根拠もなしに先付けしていることとなる。
さらに、提出されたデータ等が委員会資料になること等を考慮すると一層難しく、ゆえに現時点で重み付
けについて具体的な数値の回答をすることは差し控えさせていただきたい。

56 大阪市

評価指標項目が、高速自動車国道に対するものであり、都市高速道路の観点からは重み付けが難し
い。

57 神戸市

(高速道路の総合評価手法案について)

1. 道路事業の実施を考える場合、費用対便益と波及的影響を考慮して、その路線の必要性を確定した上で、実施方法として、無料道路として整備するか有料道路として実施するかあるいは合併事業として実施するかを検討することとなる。

有料道路として整備する場合と無料道路として整備する場合の場合分けから道路事業評価がはじまることは、前期記載事項の検討の評価がなされないため、その点を踏まえた体系的な評価手法が必要と思われる。

(採算性の評価について)

2. 高速道路として整備する場合の重み付けにおいて、採算性の評価をどこまで検討するかが明確でない状況で、採算性の重み付けの評価が難しい。

当然、採算性が成立しない事業は、事業採択すべきでない(国民感情)ということになり、その点では、重みとしては100になる。公共事業として、採算性が成立しないが波及的影響からその路線が必要となる場合、どの程度税金を投入するかを国民に問う必要がある。既定の採算性のみでは評価できないと考える。

採算性は、既定の有料道路制度をもとに算定される想定する。償還期間を長期化した場合採算性は向上すると思われるが、既定制度の採算性で評価してよいのかという問題点がある。

採算性の評価としては、採算性を確保するためには、どのようなスキーム(償還期間の延長・税金投入等)が必要になるのかまでを評価する必要がある。その上で費用対効果、波及的影響、採算性という3項目で評価できると考える。

(重み付けについて)

3. 波及的影響の重み付けであるが、各項目の重みは不偏ではない、時代、地域によって変化するものである。重みという比較指標で評価するといことを国民に説明すること難しい。そのため、重みを算出するためには、各項目の経済的価値を評価する手法(社会経済評価手法)の確立が必要である。道路事業は建設に時間を要するとともに、各項目の重みは時代により変化するため、路線への評価が変化することが考えられる。道路事業評価手法を確立し、事業再評価システムとの連携を確保する必要である。

また、波及的影響の各項目は、その路線による効果を絶対的評価するだけでなく、相対的に評価することも考慮する必要があると考える。たとえば、沿道環境問題が大きい地域における、環境項目の重みは大きく評価されることになる。

58 広島市

特にありません。

59 北九州市

どの項目も重要な内容であり、定量的な重み付けは困難であるため、以下に重み付けの考え方を記述する。

重み付け 1

道路に関しては、その整備における波及効果(外部効果)が重要であると考えており、全体の半分の重み(50)をおくこととした。

その結果、無料道路の場合の費用対便益を50とした。また、有料道路の場合の費用対便益と採算性は同程度の重みと考え、それぞれ25を配分した。

重み付け2

○その1:中項目間の重み付け

高速道路は、地域の経済や社会、住民生活に与える効果が高く評価されるべきと考え、多目の重みを配分し、残りを他の項目に等分に配分した。

○その2:各中間項目内での各指標の重み付け

いずれの項目も重要と考えられるが、北九州市が重点的に進めている施策(響灘大水深港湾、新北九州空港、学術研究都市、物流拠点都市・環境未来都市の形成など)に多目の重みを配分することとした。

重み付け3

基本的に重み付け2○その2と同様であるが、日常活動圏の中心都市へのアクセスは、一般道路が担うものと考えて配分を低め、その分を拠点都市間の連絡という高速道路が担うべき項目に割り振ることとした。

60 福岡市

どの項目も重要ではあるが、本市においては、下記のとおり重み付けを行った。

福岡市の交通体系は、都心部への都市機能の集中を反映して都心一極集中型となっているため、都心部やその周辺において、交通渋滞が起きており、このような渋滞を緩和し、都市の均衡ある発展を促すためには、自動車専用道路を骨格とする広域交通ネットワークと、放射・環状道路の整備による扇型の道路ネットワークを形成する必要があると考えています。また、鉄道・バスなどの公共交通機関との連絡機能を高めるとともに、空港・港湾へのアクセスによる物流ネットワークの形成を図ることが重要であると考えている。

平成 15 年 4 月 22 日 第 156 回国会 参議院 国土交通委員会

富樫練三君（共産） 日本共産党の富樫練三でございます。

今日は、高速自動車国道法一部改正について伺いたいと思います。

これは高速道路建設に新たに直轄事業を導入するという事なんですけれども、これは現状でいうと整備計画のいわゆる九三四二、九千三百四十二キロ、これの建設が財政上なかなか困難だというわけで、ここに税金を投入して建設しようと、こういうものだと思います。

そこで、局長さんに伺いますけれども、先ほど午前中の質問の答弁でも若干ありましたが、この直轄事業の対象となる路線というのはどういう基準なのか、まずこの点についてお知らせいただきたいと思います。

政府参考人（佐藤信秋君） 新しく直轄方式で整備しようと、こう考えておりますのは、三点ほどから申し上げた方がいいかと思えます。

性格的には、整備の必要性が高い、しかしながら料金収入で管理費を賄えない路線など、新しい会社による整備、管理が難しい、こう見込まれる路線、区間ということであろうということでもあります。二点目は、それに関しましては評価の基準ということで今委員会で種々御検討いただいておりますが、基本的には採算性、それから費用と便益の比率、それから外部効果ということで救命救急病院へのアクセシビリティであるとか、あるいは重要な港湾、空港へのアクセスであるとか、こうした点を外部効果としてとらえてということで、以上三つの点からの指標を総合化して、この総合化の仕方に、また指標の取り方、総合化の仕方にいろんな、学術的な点からもいろんな御意見があるといいますが、やり方がある、こういうことでございますので、委員会で今御審議いただきながら、適切なウエートの設定とかというようなことを急いでいるところでございます。

次に、手続論で申し上げますと、そうした計算を基にしながらも、地方公共団体と御意見をよくよく伺いまして、さらに国幹会議で最終的に御決定いただくと、こういうプロセスになるかと思っております。

資料提出依頼についての回答

国 土 交 通 省

2001年に国土交通省が9342キロの残事業費20.6兆円という数字を出したときの、区間別事業費（建設中高速道路の進捗状況の資料に相当するもの）の資料をいただきたい。

【回答】

<別紙1> 高速道路の平成14年度以降残事業費

2001年時点で、第二東名・第二名神の総額は約10兆円と新聞等で書かれていたが、当時の第二東名・第二名神の区間別事業費の資料をいただきたい（質問と重複する場合はその旨回答のこと。）

【回答】

別紙1参照。

京滋バイパスの需要予測の直近のものは平成8年認可の際のものでよいか、ご確認願いたい。（昨年、田中代理要求に対して、H8年認可の予測交通量を提出されたが、これが最新のものということによいか。）

【回答】

京滋バイパスについては平成15年3月6日の許可の際の推定交通量が最新のものとなる。

<別紙2> 京滋バイパスの推定交通量（H15.3.6認可）

別紙 1

高速道路の平成14年度以降残事業費

(単位10億円)

道路名	区間名	延長 (km)	全体 事業費	H13年度未 執行予定額	H14年度以降 残事業費
北海道縦貫自動車道 (道央道)	七 飯 ~ 大 沼	10	278	60	218
	大 沼 ~ 国 縫	68			
	国 縫 ~ 長 万 部	11	18	18	0
	長 万 部 ~ 和 寒	348	896	861	35
	和 寒 ~ 士 別	17	31	12	19
	士 別 ~ 名 寄	23	34	1	33
	計	477	1257	952	305
北海道横断自動車道 (札幌道、道東道)	余 市 ~ 小 樽	24	127	0	127
	小 樽 ~ 札 幌	38	146	138	8
	千 歳 恵 庭 ~ 夕 張	42	115	104	11
	夕 張 ~ ト マ ム	60	253	4	249
	ト マ ム ~ 十 勝 清 水	21	66	4	62
	十 勝 清 水 ~ 池 田	51	95	90	5
	池 田 ~ 本 別	17	187	26	161
	本 別 ~ 阿 寒	50			
	阿 寒 ~ 釧 路	17	43	0	43
	本 別 ~ 足 寄	13	155	17	138
足 寄 ~ 訓 子 府	66				
訓 子 府 ~ 北 見	13	26	0	26	
	計	412	1214	383	831
東北縦貫自動車道 (外環道、東北道、八戸道)	大 泉 ~ 川 口 J	18	638	625	13
	川 口 J ~ 青 森	680	1035	991	44
	安 代 ~ 八 戸	68	180	173	7
	八 戸 ~ 八 戸 北	13	58	37	21
	青 森 東 ~ 青 森	16	73	43	30
	計	795	1983	1869	114
東北横断自動車道 (秋田道、山形道、磐越道 釜石道)	遠 野 ~ 宮 守	9	35	0	35
	宮 守 ~ 東 和	24	126	1	125
	東 和 ~ 花 巻	11	51	34	17
	北 上 ~ 秋 田 北	123	362	338	24
	村 田 ~ 月 山	84	340	322	18
	湯 殿 山 ~ 酒 田 み な と	53	187	180	7
	い わ き ~ 新 潟 中 央	213	867	711	156
		計	517	1968	1585
日本海沿岸東北自動車道 (日本海東北道)	新 潟 空 港 ~ 中 条	28	134	114	20
	中 条 ~ 荒 川	10	55	6	49
	荒 川 ~ 朝 日	20	108	9	99
	温 海 ~ 鶴 岡	26	162	5	157
	本 荘 ~ 岩 城	21	116	7	109
	岩 城 ~ 秋 田 空 港	14	59	33	26
	秋 田 空 港 ~ 河 辺	3	13	13	0
	昭 和 男 鹿 半 島 ~ 琴 丘 森 岳	21	76	43	33
	大 館 ~ 小 坂	14	112	2	110
		計	157	834	231
東北中央自動車道 (東北中央道)	福 島 ~ 米 沢	28	206	5	201
	米 沢 ~ 米 沢 北	9	64	0	64
	高 畠 ~ 山 形 上 山	24	157	0	157
	山 形 上 山 ~ 東 根	27	148	98	50
	東 根 ~ 尾 花 沢	23	106	1	105
	計	111	681	104	577
関越自動車道 (関越道、上信越道)	練 馬 ~ 長 岡	246	1101	1086	15
	藤 岡 ~ 上 越	203	1259	1121	138
	計	449	2359	2208	152
常磐自動車道 (外環道、常磐道)	川 口 ~ 三 郷	11	235	202	33
	三 郷 ~ い わ き 四 倉	189	780	744	36
	い わ き 四 倉 ~ 広 野	14	41	41	0
	広 野 ~ 富 岡	16	80	24	56
	富 岡 ~ 相 馬	46	214	12	202
	相 馬 ~ 新 地	9	34	1	33
	新 地 ~ 山 元	16	74	0	74
	山 元 ~ 亘 理	12	57	12	45
	計	313	1515	1035	479
東関東自動車道 (東関東道、館山道、外環道)	三 郷 ~ 三 郷 南	4	120	42	78
	三 郷 南 ~ 松 戸	6	187	10	177
	松 戸 ~ 市 川	10	970	89	881
	市 川 ~ 潮 来	75	322	311	11
	銚 田 ~ 茨 城	17	74	0	74
	千 葉 ~ 木 更 津 南	35	288	281	7
	木 更 津 南 ~ 富 津 竹 岡	20	149	57	92
		計	167	2109	790
北関東自動車道 (北関東道)	高 崎 ~ 伊 勢 崎	15	141	122	19
	伊 勢 崎 ~ 太 田	16	155	45	110
	太 田 ~ 足 利	10	74	8	66
	足 利 ~ 岩 舟	13	92	10	82
	栃 木 都 賀 ~ 宇 都 宮 上 三 川	19	132	109	23
	宇 都 宮 上 三 川 ~ 真 岡	7	51	6	45
	真 岡 ~ 岩 瀬	16	80	12	68
	岩 瀬 ~ 友 部	18	101	15	86
友 部 ~ 水 戸 南	21	110	103	7	
	計	135	937	429	508

(単位10億円)

道路名	区 間 名	延長 (km)	全体 事業費	H13年度未 執行予定額	H14年度以降 残事業費	
中央自動車道 (中央道、名神、長野道)	高井戸～河口湖	94	429	312	117	
	大月～小牧J	273	606	592	14	
	小牧～西宮	189	675	633	42	
	大山崎～久御山西	3	127	100	27	
	岡谷～更埴	76	440	437	3	
	計	635	2276	2074	203	
第一東海自動車道 (東名)	東京～小牧	347	1153	959	194	
	計	347	1153	959	194	
東海北陸自動車道 (東海北陸道)	一宮～飛驒清見	117	894	740	154	
	飛驒清見～白川	26	234	114	120	
	白川～五箇山	15				
	五箇山～小矢部砺波	27	125	120	5	
	計	185	1252	973	279	
第二東海自動車道 (伊勢湾岸道、第二東名)	海老名～伊勢原	8	485	47	438	
	伊勢原～秦野	13	488	1	487	
	秦野～御殿場	33	910	0	910	
	御殿場～長泉	14	292	55	237	
	長泉～引佐	133	2,655	1,011	1,644	
	引佐～豊田東J	54	1,016	21	995	
	豊田東J～豊田東	3	70	17	53	
	豊田東～豊田J	2	76	68	8	
	豊田J～豊明	15	303	216	87	
	豊明～名古屋南	5	145	129	16	
	名古屋南～東海	5	132	132	0	
	計	285	6570	1697	4874	
中部横断自動車道 (中部横断道)	清水～増穂	59	556	2	554	
	増穂～白根	9	69	29	40	
	白根～双葉	7	39	39	0	
	八千穂～佐久南	15	77	0	77	
	佐久南～佐久	8	65	3	62	
	計	98	806	74	732	
北陸自動車道 (北陸道)	新潟空港～米原	487	1538	1478	60	
	計	487	1538	1478	60	
近畿自動車道 (伊勢道、東名阪道、西名阪道 近畿道、伊勢湾岸道、阪和道 舞鶴若狹道、第二名神)	関～伊勢	69	195	184	11	
	名古屋南～有松	3	88	23	65	
	有松～高針	9	260	19	241	
	高針～上社	3	51	30	21	
	名古屋～亀山	81	488	452	36	
	亀山～亀山南J	3	61	18	43	
	天理～松原J	27	81	43	38	
	松原～吹田	28	287	225	62	
	松原～海南	74	391	374	17	
	海南～吉備	10	88	1	87	
	御坊～南部	21	109	60	49	
	南部～田辺	6	45	4	41	
	田辺～白浜	14	97	1	96	
	白浜～すさみ	24	148	0	148	
	尾鷲～紀勢	31	180	1	179	
	紀勢～勢和多気	24	114	32	82	
	吉川～舞鶴東	87	333	280	53	
	舞鶴東～小浜西	25	144	76	68	
	小浜西～小浜	11	74	4	70	
	小浜～敦賀	39	272	3	269	
	飛鳥～みえ川越	13	292	292	0	
	みえ川越～四日市	7	132	76	56	
	四日市～菟野	13	207	1	206	
	菟野～亀山	18	390	0	390	
	亀山～大津	41	688	204	484	
	大津～城陽	25	558	3	555	
	城陽～八幡	4	172	11	161	
	八幡～高槻	10	632	2	630	
	高槻～箕面	18	635	1	634	
	箕面～神戸	22	601	5	596	
		計	760	7813	2423	5390
	中国縦貫自動車道 (中国道)	吹田～下関	543	932	927	5
		計	543	932	927	5
山陽自動車道 (山陽道)	神戸～山口	417	2321	2274	47	
	宇部～下関	28	103	98	5	
	計	445	2424	2371	53	

(単位10億円)

道路名	区間名	延長 (km)	全体 事業費	H13年度未 執行予定額	H14年度以降 残事業費
中国横断自動車道 (岡山道、米子道、山陰道 広島道、浜田道 播磨道、鳥取道 尾道道、松江道)	龍野 ~ 新宮	13	66	39	27
	新宮 ~ 山崎	12	78	0	78
	佐用 ~ 大原	19	89	12	77
	智頭 ~ 鳥取	24	138	9	129
	岡山 ~ 北房	40	210	149	61
	落合 ~ 米子	67	289	213	76
	米子 ~ 米子北	5	0	0	0
	尾道 ~ 甲山	19	115	9	106
	甲山 ~ 吉舎	21	85	2	83
	吉舎 ~ 三次	10	44	2	42
	三次 ~ 口和	13	60	1	59
	口和 ~ 吉田掛合	35	160	1	159
	吉田掛合 ~ 三刀屋木次	12	55	1	54
	三刀屋木次 ~ 穴道J	11	63	31	32
	穴道J ~ 穴道	2	2	0	2
	穴道 ~ 松江玉造	14	46	46	0
	広島 ~ 広島北	14	66	59	7
千代田 ~ 浜田	57	105	102	3	
計		388	1668	675	993
山陰自動車道 (山陰道)	穴道J ~ 出雲	18	93	7	86
計		18	93	7	86
四国縦貫自動車道 (徳島道、松山道)	徳島 ~ 川之江東J	95	480	470	10
川之江J ~ 大洲	127	670	606	64	
計		222	1149	1077	73
四国横断自動車道 (高松道、高知道)	阿南 ~ 小松島	10	63	0	63
小松島 ~ 鳴門	23	310	3	307	
鳴門 ~ 板野	10	81	49	32	
板野 ~ 津東	26	101	101	0	
高松東 ~ 高松中央	4	57	57	0	
高松中央 ~ 高松西	9	116	43	73	
高松西 ~ 川之江J	57	326	303	23	
川之江J ~ 伊野	68	532	385	147	
伊野 ~ 須崎東	24	101	83	18	
須崎 ~ 中土佐	7	38	1	37	
中土佐 ~ 窪川	15	73	1	72	
宇和島 ~ 三間	5	30	0	30	
三間 ~ 宇和	11	46	1	45	
宇和 ~ 大洲南	15	75	31	44	
計		284	1948	1058	890
九州縦貫自動車道 (九州道、宮崎道)	門司 ~ 鹿児島	346	920	877	43
えびの ~ 宮崎	82	124	124	0	
計		428	1044	1000	43
九州横断自動車道 (長崎道、大分道)	長崎 ~ 長崎多良見	12	75	35	40
長崎多良見 ~ 鳥栖	108	360	359	1	
鳥栖J ~ 大分米良	137	603	541	62	
嘉島 ~ 矢部	23	88	1	87	
計		280	1126	935	190
東九州自動車道 (東九州道)	北九州 ~ 行橋	17	133	27	106
行橋 ~ 豊津	7	55	0	55	
椎田 ~ 宇佐	28	152	0	152	
大分米良 ~ 津久見	27	138	122	16	
津久見 ~ 佐伯	13	97	10	87	
佐伯 ~ 蒲江	20	97	1	96	
蒲江 ~ 北川	26	134	0	134	
門川 ~ 都農	34	158	2	156	
都農 ~ 西都	25	105	11	94	
西都 ~ 清武	27	97	83	14	
清武 ~ 北郷	19	98	0	98	
北郷 ~ 日南	9	41	0	41	
志布志 ~ 鹿屋串良	19	76	0	76	
鹿屋串良 ~ 末吉	29	116	4	112	
末吉 ~ 隼人東	27	100	84	16	
計		327	1598	344	1254
新東京国際空港線 (新空港道)	成田 ~ 新空港	4	3	3	0
計		4	3	3	0
関西国際空港線 (関西空港道)	泉佐野 ~ りんくう	7	131	130	1
計		7	131	130	1
関門自動車道 (関門橋)	下関 ~ 門司	9	31	31	0
計		9	31	31	0
沖縄自動車道 (沖縄橋)	許田 ~ 那覇	57	188	183	5
計		57	188	183	5
総計		9,342	48,600	28,003	20,597

路線の区分は原則として「国土開発幹線自動車道建設法」(昭和32年法律第68号)第3条に規定する予定路線による。
 表中に記載の区間は、現行整備計画(9,342km)全区間を記入しているが、第二東名(名神を含む)一部の区間について、進捗状況別の
 実施計画認可事業費を略分割して記載しており、今後変更の可能性がある。
 表中に記載の区間のうち、未施行命令区間(進捗状況 施行調査中)の全体事業費については、予定事業費であり今後変更の可能性がある。
 平成13年度未実施予定額は、平成12年度までの支出決定済累計額と平成13年度予算額の合計金額である。
 端数処理の関係上、計が合わないことがある。

3 推定交通量

年度別推定交通量（平均断面交通量）の内訳は、次のとおりである。

（単位：台／日）

年度	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	全車
平成14年度	—	16,980	—	2,347	146	19,473
平成15年度	2,224	23,818	4,385	10,761	2,521	43,709
平成16年度	2,382	25,597	4,655	11,424	2,676	46,734
平成17年度	2,391	25,784	4,617	11,332	2,655	46,779
平成18年度	2,410	26,094	4,617	11,332	2,655	47,108
平成19年度	2,425	26,329	4,617	11,332	2,655	47,358
平成20年度	2,925	32,220	6,336	15,547	3,646	60,674
平成21年度	3,022	33,399	6,491	15,926	3,735	62,573
平成22年度	3,043	33,693	6,491	15,926	3,735	62,888
平成23年度	3,004	33,832	6,972	17,115	4,014	64,937
平成24年度	3,027	34,149	6,996	17,175	4,028	65,375
平成25年度	3,352	37,756	6,990	17,152	4,022	69,272
平成26年度	3,386	38,211	7,034	17,259	4,047	69,937
平成27年度	3,409	38,543	7,034	17,259	4,047	70,292
平成28年度	3,424	38,765	7,034	17,259	4,047	70,529
平成29年度	3,439	38,986	7,034	17,259	4,047	70,765
平成30年度	3,453	39,207	7,034	17,259	4,047	71,000
平成31年度	3,467	39,423	7,034	17,259	4,047	71,230
平成32年度	3,483	39,598	7,066	17,336	4,064	71,547
平成33年度	2,666	30,599	4,567	11,214	2,630	51,676
平成34年度	2,543	29,250	4,338	10,645	2,496	49,272
平成35年度	2,548	29,336	4,338	10,645	2,496	49,363
平成36年度	2,542	29,289	4,302	10,560	2,475	49,168
平成37年度	2,546	29,370	4,302	10,560	2,475	49,253
平成38年度	2,536	29,331	4,266	10,472	2,455	49,060
平成39年度	2,541	29,413	4,266	10,472	2,455	49,147
平成40年度	2,533	29,366	4,232	10,385	2,436	48,952
平成41年度	2,539	29,448	4,232	10,385	2,436	49,040
平成42年度	2,539	29,448	4,232	10,385	2,436	49,040
平成43年度	2,536	29,389	4,226	10,364	2,432	48,947
平成44年度	2,528	29,302	4,211	10,334	2,424	48,799
平成45年度	2,523	29,245	4,204	10,314	2,419	48,705
平成46年度	2,523	29,245	4,204	10,314	2,419	48,705
平成47年度	2,517	29,184	4,195	10,293	2,414	48,603
平成48年度	2,505	29,037	4,174	10,239	2,401	48,356
平成49年度	2,505	29,037	4,174	10,239	2,401	48,356
平成50年度	2,499	28,979	4,167	10,220	2,397	48,262
平成51年度	2,491	28,889	4,153	10,188	2,390	48,111
平成52年度	2,486	28,831	4,145	10,168	2,385	48,015
平成53年度	2,480	28,771	4,136	10,146	2,380	47,913
平成54年度	2,467	28,620	4,114	10,094	2,369	47,664

ただし、平成14年度の平均断面交通量は、宇治東IC～笠取IC、笠取IC～南郷IC、南郷IC～石山ICの3区間断面交通量の平均である。

【公団の保有する車両数 運転手数】

整理番号76

	保有車輛台数		運転手数		委託先	委託費総額 (円)	委託単価 (円)	委託車両の運行実績 (キロ/日・人)	定員数 (人)	取得価額 (円)	残存簿価 (円)	減価償却累計額 (円)	
	うち運転委託台数	うち委託運転手数											
本社	乗用車	3		2						22,120,465	8,728,518	13,391,947	
	貨物自動車										0		
	交通管理用自動車										0		
	維持管理用自動車										0		
	その他										0		
	合計	3		2					444	22,120,465	8,728,518	13,391,947	
	乗用車	79	44	45	42					209,616,854	59,217,045	150,399,809	
北海道支社	貨物自動車										0		
	交通管理用自動車	30								191,995,633	103,879,509	88,116,124	
	維持管理用自動車	221								5,939,790,963	1,288,436,231	4,651,354,732	
	その他	2								122,141,775	16,855,617	105,286,158	
	合計	332	44	45	42	北海道ハイウェイサービス㈱	348,280,050	674,961	122	467	6,463,545,225	1,468,388,402	4,995,156,823
	乗用車	153	66	72	65						374,043,307	103,960,339	270,082,968
東北支社	貨物自動車										0		
	交通管理用自動車	73								310,608,222	186,779,308	123,828,914	
	維持管理用自動車	516								13,331,408,833	4,034,679,396	9,296,729,437	
	その他	2								55,223,700	28,655,496	26,568,204	
	合計	744	66	72	65	日本道路興運㈱	580,542,044	662,719	119	910	14,071,284,062	4,354,074,539	9,717,209,523
								7,110					

1. 保有車両台数、運転手数、定員数は、平成14年度末現在の値である。
2. 取得価格、残存簿価及び減価償却累計額については、平成14事業年度決算値である。
3. 本社の定員には、役員を含む。
4. 委託費の中には、社会保険料、燃料費、諸経費などが含まれている。
5. 委託単価については、月毎に委託運転手数が異なることから、委託費総額を月毎の延委託運転手数で除した値である。
6. 運行実績については、委託運転手の1日当たりの走行距離である。

【会社の保有する車両数 運転手数】

	保有車両台数	運転手数		委託先	委託費総額 (円)	委託単価 (円)	委託車両の運行実績 (キロ/日)	定員数 (人)	取得価額	残存簿価	整理番号76	
		うち運転委託台数	うち委託運転手数								減価償却累計額	
北陸支社	乗用車	108	35	37	34				287,651,242	55,343,788	232,307,454	
	貨物自動車									0		
	交通管理用自動車	53							269,366,361	159,486,110	109,880,251	
	維持管理用自動車	533							13,853,258,326	3,650,934,253	10,202,324,073	
	その他	1							700,000	35,000	665,000	
	合計	695	21	22	20	日本道路興運(株) 172,421,137	653,110	114	576	14,410,975,929	3,865,799,151	10,545,176,778
			14	15	14	(株)日本道路サービス 122,800,782	682,227			446,891,931	110,310,372	336,581,559
中部支社	乗用車	170	79	78	76				446,891,931	110,310,372	336,581,559	
	貨物自動車	12	9	9	9				24,284,207	1,214,209	23,069,998	
	交通管理用自動車	47							248,190,202	126,120,089	122,070,113	
	維持管理用自動車	302							5,780,348,392	1,954,959,396	3,825,388,996	
	その他	3							148,259,450	7,910,936	140,348,514	
	合計	534	88	87	85	日本道路興運(株) 690,452,875	684,973	102	917	6,647,974,182	2,200,515,002	4,447,459,180
		198	89	94	89	(株)日本道路サービス 15,852,417	660,517			534,570,580	170,851,790	363,718,790
関西支社	乗用車	198	89	94	89				534,570,580	170,851,790	363,718,790	
	貨物自動車	10							19,571,065	4,764,055	14,807,010	
	交通管理用自動車	65							378,533,829	202,106,472	176,427,357	
	維持管理用自動車	433							7,567,552,408	2,381,990,462	5,185,561,946	
	その他									0		
	合計	706	87	92	87	(株)日本道路サービス 726,862,664	704,324	92	1,129	8,500,227,882	2,759,712,779	5,740,515,103
			2	2	2	日本道路興運(株) 15,852,417	660,517					

1. 保有車両台数、運転手数、定員数は、平成14年度末現在の値である。
2. 取得価格、残存簿価及び減価償却累計額については、平成14事業年度決算値である。
3. 本社の定員には、役員を含む。
4. 委託費の中には、社会保険料、燃料費、諸経費などが含まれている。
5. 委託単価については、月毎に委託運転手数が異なることから、委託費総額を月毎の延委託運転手数で除した値である。
6. 運行実績については、委託運転手の1日当たりの走行距離である。

【**会社の保有する車両数 運転手数**】

	保有車両台数	運転手数		委託先	委託費総額 (円)	委託単価 (円)	委託車両の運行実績 (キロ/日)	定員数 (人)	取得価額	残存簿価	整理番号76	
		うち運転委託台数	うち委託運転手数								減価償却累計額	
中国支社	乗用車	119	50	50	47					296,783,969	89,385,643	207,398,326
	貨物自動車	4	1	1	1					8,235,316	411,766	7,823,550
	交通管理用自動車	66								310,334,061	154,844,545	155,489,516
	維持管理用自動車	312								5,737,029,238	1,247,659,061	4,489,370,177
	その他	1								22,810,000	1,140,500	21,669,500
	合計	502	47	47	44	(株)日本道路サービス 355,043,131	672,430	129	689	6,375,192,584	1,493,441,515	4,881,751,069
			4	4	4	(株)誠和 32,286,929	672,644					
	乗用車	85	46	45	44					225,891,970	82,526,935	143,365,035
四国支社	貨物自動車										0	
	交通管理用自動車	18								96,202,729	58,198,012	38,004,717
	維持管理用自動車	84								1,269,341,685	364,815,882	904,525,803
	その他	1	1							12,950,000	647,500	12,302,500
	合計	188	47	45	44	(株)日本道路サービス 379,111,261	686,796	111	434	1,604,386,384	506,188,329	1,098,198,055
	乗用車	137	58	57	55					300,157,366	107,955,466	192,201,900
	貨物自動車	10								68,556,008	5,951,421	62,604,587
	交通管理用自動車	67								334,234,626	182,532,043	151,702,583
九州支社	維持管理用自動車	246								3,750,031,632	1,216,374,853	2,533,656,779
	その他	2								5,420,568	271,028	5,149,540
	合計	462	56	55	53	九州ハイウェイパトロール(株) 434,505,242	683,184	127	785	4,458,400,200	1,513,084,811	2,945,315,389
			2	2	2	沖縄道路サービス(株) 15,936,079	664,003					

1. 保有車両台数、運転手数、定員数は、平成14年度末現在の値である。
2. 取得価格、残存簿価及び減価償却累計額については、平成14事業年度決算値である。
3. 本社の定員には、役員を含む。
4. 委託費の中には、社会保険料、燃料費、諸経費などが含まれている。
5. 委託単価については、月毎に委託運転手数が異なることから、委託費総額を月毎の延委託運転手数で除した値である。
6. 運行実績については、委託運転手の1日当たりの走行距離である。

【**会社の保有する車両数 運転手数**】

	保有車両台数	運転手数		委託先	委託費総額 (円)	委託単価 (円)	委託車両の運行実績 (キロ/日)	定員数 (人)	取得価額	残存簿価	整理番号76	
		うち運転委託台数	うち委託運転手数								減価償却累計額	
東京建設局	乗用車	111	89	93	87				269,168,269	77,009,042	192,159,227	
	貨物自動車	12	4	4	4				22,105,036	1,105,248	20,999,788	
	交通管理用自動車									0		
	維持管理用自動車	7							60,215,653	3,010,781	57,204,872	
	その他									0		
	合計	130	75	78	73	(株)日本道路サービス 574,219,157	655,501					
			18	19	18	日本道路興運(株) 145,848,765	675,226	96	611	351,488,958	81,125,071	270,363,887
静岡建設局	乗用車	70	56	57	56				177,111,577	48,631,374	128,480,203	
	貨物自動車									0		
	交通管理用自動車									0		
	維持管理用自動車									0		
	その他									0		
	合計	70	56	57	56	(株)日本道路サービス 451,586,301	672,003	78	350	177,111,577	48,631,374	128,480,203
東京管理局	乗用車	269	42	41	39				662,437,413	159,966,783	502,470,630	
	貨物自動車	6							85,502,000	6,683,016	78,818,984	
	交通管理用自動車	151							907,921,169	454,855,408	453,065,761	
	維持管理用自動車	842							14,919,057,069	3,840,203,042	11,078,854,027	
	その他	9							1,142,467,825	69,746,352	1,072,721,473	
	合計		26	26	25	日本道路興運(株) 208,544,335	695,148					
		1,277	16	15	14	(株)日本道路サービス 118,048,007	702,667	97	1,329	17,717,385,476	4,531,454,601	13,185,930,875

1. 保有車両台数、運転手数、定員数は、平成14年度末現在の値である。
2. 取得価格、残存簿価及び減価償却累計額については、平成14事業年度決算値である。
3. 本社の定員には、役員を含む。
4. 委託費の中には、社会保険料、燃料費、諸経費などが含まれている。
5. 委託単価については、月毎に委託運転手数が異なることから、委託費総額を月毎の延委託運転手数で除した値である。
6. 運行実績については、委託運転手の1日当たりの走行距離である。

【**会社の保有する車両数 運転手数**】

	保有車両台数	運転手数		委託先	委託費総額 (円)	委託単価 (円)	委託車両の運行実績 (キロ/日)	定員数 (人)	取得価額	残存簿価	整理番号76		
		うち運転委託台数	うち委託運転手数								減価償却累計額		
試験 研究 所	乗用車	11	9	9					32,818,996	10,103,880	22,715,116		
	貨物自動車	2							8,500,450	425,022	8,075,428		
	交通管理用自動車									0			
	維持管理用自動車									0			
	その他	8							314,797,730	181,134,705	133,663,025		
	合計	21	9	9	9	日本道路興運(株)	75,430,597	698,431	85	79	356,117,176	191,663,607	164,453,569
	乗用車	6	5	3	3								
総合 研修 所	貨物自動車										0		
	交通管理用自動車										0		
	維持管理用自動車										0		
	その他										0		
	合計	6	5	3	3	(株)日本道路サービス	23,025,084	639,586	53	20	37,906,667	3,991,546	33,915,121
	乗用車	1,519	668	683	646								
	貨物自動車	56	14	14	14								
	交通管理用自動車	570	0	0	0								
	維持管理用自動車	3,496	0	0	0								
	その他	29	1	0	0								
	合計	5,670	683	697	660		5,470,796,857	679,433	105	8,740	81,194,116,767	23,026,799,245	58,167,317,522

1. 保有車両台数、運転手数、定員数は、平成14年度末現在の値である。
2. 取得価格、残存簿価及び減価償却累計額については、平成14事業年度決算値である。
3. 本社の定員には、役員を含む。
4. 委託費の中には、社会保険料、燃料費、諸経費などが含まれている。
5. 委託単価については、月毎に委託運転手数が異なることから、委託費総額を月毎の延委託運転手数で除した値である。
6. 運行実績については、委託運転手の1日当たりの走行距離である。

車両管理業務様式

別紙

【 団の保有する車両数 運転手数 】

本州四国連絡橋公団

		保有車両台数		運転手数		委託先	委託費総額 (円)	委託単価 (円)	委託車両の運行実績 (キロ/日/台)	取得価格 (円)	残存簿価 (円)	減価償却累計額 (円)	定員数 (人)	
		うち運転委託台数	うち委託運転手数											
本 社	乗用車	セダン (役員 職員兼用)	2	2	2	2	(株)日本道路サービス	17,843,008	743,459	62	14,169,492	6,996,032	7,173,460	
	貨物自動車		0								0	0	0	
	交通管理用自動車		0								0	0	0	
	維持管理用自動車		0								0	0	0	
	合計		2	2	2	2		17,843,008	743,459	62	14,169,492	6,996,032	7,173,460	151
第 一 管 理 局	乗用車	セダン・ワゴン (職員用)	15	11	10	9	(財)本州四国連絡道路管理協会	93,400,778	707,582	103	66,485,780	6,648,575	59,837,205	
	貨物自動車		0								0	0	0	
	交通管理用自動車		13								86,671,714	22,208,815	64,462,899	
	維持管理用自動車		30								322,513,850	35,747,881	286,765,969	
	合計		58	11	10	9		93,400,778	707,582	103	475,671,344	64,605,271	411,066,073	116
第 二 管 理 局	乗用車	セダン・ワゴン (職員用)	14	13	14	13	(財)本州四国連絡道路管理協会	100,222,706	642,453	76	59,886,841	17,695,489	42,191,352	
	貨物自動車		0								0	0	0	
	交通管理用自動車		11								66,208,935	6,620,893	59,588,042	
	維持管理用自動車		29								419,710,270	52,677,356	367,032,914	
	合計		54	13	14	13		100,222,706	642,453	76	545,806,046	76,993,738	468,812,308	104
第 三 管 理 局	乗用車	セダン・ワゴン (職員用)	13	7	11	7	(株) 誠和	71,423,557	661,329	89	545,806,046	10,538,218	43,230,983	
							(財)本州四国連絡道路管理協会 本四運輸機工 (株)							
	貨物自動車		0								0	0	0	
	交通管理用自動車		7								44,263,980	6,974,476	37,289,504	
	維持管理用自動車		21								187,642,750	18,764,275	168,878,475	
合計		41	7	11	7		71,423,557	661,329	89	285,675,931	36,276,969	249,398,962	108	
合 計	乗用車		44	33	37	31		282,890,049	673,548	87	194,311,314	41,878,314	152,433,000	
	貨物自動車		0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
	交通管理用自動車		31	0	0	0		0	0	0	197,144,629	35,804,184	161,340,445	
	維持管理用自動車		80	0	0	0		0	0	0	929,866,870	107,189,512	822,677,358	
	合 計		155	33	37	31		282,890,049	673,548	87	1,321,322,813	184,872,010	1,136,450,803	479

注 1 保有車両台数、運転手数は平成 15年 4月 1日現在の配置による。
 注 2 委託費総額、委託単価は、平成 14年度実績であり 社会保険料、燃料費、諸経費等が含まれている。
 注 3 取得価格、残存価格、減価償却累計額については、平成 14年度決算である。
 注 4 委託車両の運行実績は、委託車両の 1台あたりの日走行距離である。
 注 5 定員数は、平成 14年度末定員であり 本社の定員には役員を含む。

契約状況関連の様式について様式及びホームページ掲載に向けた 具体的スケジュールの検討

日本道路公団

当公団としては、入札契約手続に係る情報公表の必要性について、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」(平成12年11月27日法律第127号)の趣旨や当公団の入札契約手続における透明性の確保の観点から十分に認識しており、これまでの工事及び調査等に係る入札契約手続の情報公表に加えて、今年度から維持管理業務についても、入札参加業者名、入札金額及び指名理由等の情報公表を行うなど積極的な対応を行っているところである。

また、今般、指定された様式にある契約関係情報の各項目についても、各支社等において、それらの大半の情報が記載され、作成、保存を義務付けられた入札状況調書の写し等を閲覧により公表し、透明性の確保を図っているところである。

なお、情報公表の方法については種々考えられるが、ホームページの活用についても、提供すべき情報の内容、量又は緊要度などを総合的に勘案したうえで、可能な範囲での対応を検討してまいりたい。

本州四国連絡橋公団

入札契約手続に係る情報公表の必要性については、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」(平成12年11月27日法律第127号)等の趣旨や当公団における入札契約手続における透明性の確保の観点から十分に認識しているところであり、これまでの工事及び調査等に係る入札契約手続の情報公表に加えて、今年度から維持管理業務についても、同様の情報公表に付しているところ。

また、今般、指定された様式にある契約関係情報の各項目についても、それらの大半の情報が記載された入札状況調書等を閲覧することにより公表し、透明性の確保を図っているところ。

なお、ホームページ上での情報公表方法については、情報の内容量並びに緊要性等を総合的に勘案し、当公団で可能な範囲での対応について検討して参りたい。

契約状況関連の様式について様式及びホームページ掲載に向けた 具体的スケジュールの検討

首都高速道路公団

- 1.入札 契約情報については、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」(以下「入契法」という)等で公表が義務化されており、「入札 契約情報をありのままに公表することにより、透明性を高める」という「入契法」の公表趣旨に則り、当公団としても、工事契約(維持修繕業務及び保守点検業務を含む)について、閲覧を主体としての確に公表を行っているところである。さらに、料金收受業務及び交通管理業務についても、入札・契約情報を自主的に公表しているところである。
- 2.また、今回の「契約状況関連の様式」については、一部の項目(新規参入企業数、経験回数及び落札率)を除き、既に公表しているところである。
- 3.なお、ホームページ上での情報公表方法については、「入契法」の公表趣旨、情報の内容、量、重要度等を総合的に考慮したうえで、可能な範囲で検討してまいりたい。

阪神高速道路公団

- 1.公団は、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」(情報の公表関係はH13.4.1施行)に基づき、工事(維持修繕業務及び保全点検業務を含む)について入札及び契約の過程並びに契約の内容に関する事項を閲覧に供してきたところであり、さらに平成15年度分からは、同法の趣旨に基づき料金收受業務及び交通管理業務についても同様に取り扱うこととしているところであり、これにより、契約状況の基本的な情報は既に公表しているところである。
- 2.また、「独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律」に基づき、組織業務及び財務に関する基礎的情報等についてインターネットを利用する等の方法により既に情報提供を行っている。
- 3.なお、ホームページ上での公表の方法については、情報の内容、量又は当該情報のニーズの高さや緊要度等を総合的に勘案のうえ、当公団として可能な範囲での対応を検討して参りたい。

公団 PT について

プロジェクトチームの発足時期、所掌事務、構成については、3月7日に要求があり、同月18日に提出した資料のとおり。

なお、平成15年5月16日付けで民営化総合企画局が発足したことに伴い、プロジェクトチームは解散した。

また、プロジェクトチームが平成14年7月までに作成した資料については、別添のとおり。

文 書 名	内 容	作成日
道路関係四公団民営化推進委員会設立準備室ヒアリング資料	・民営化推進委員会設立準備室JHヒアリング資料	3/4
道路関係四公団民営化推進委員会設立準備室への提出資料 (3月19日要求)	・事務職員と技術職員の内訳及び職員の年齢構成図 ・料金検討委員会の名簿及び直近の検討報告書 ・平成14・15年度の主要なトピック(料金改定等)とその時期 ・償還率に関する説明	3/25
	・事務職員と技術職員の内訳及び職員の年齢構成図(追加) ・用地買収価格の算定手法及びその際に用いる基準 ・一般有料道路の路線別償還計画表 ・プール制の採用理由について「同質のサービス」の意味 ・高速自動車国道の路線をまたぐ利用の状況 ・道路施設協会の2分割の効果 ・一般有料道路の損失補てん引当金について	4/5
道路関係四公団民営化推進委員会設立準備室への提出資料 (4月26日要求)	・プール制の採用理由について「同質のサービス」の具体的な説明 ・一般有料道路の損失補てん引当金で回りきれないリスクについて	4/17
道路関係四公団民営化推進委員会設立準備室への提出資料 (4月26日要求)	・イタリアの民間有料道路事業について ・高速道路の路線をまたぐ利用の回答について	5/17
道路関係四公団民営化推進委員会ヒアリング資料	・道路関係四公団民営化推進委員会ヒアリング資料	7/4
	・道路関係四公団民営化推進委員会ヒアリング参考資料	7/4
	・道路関係四公団民営化推進委員会現地視察説明資料	7/11
	・道路関係四公団民営化推進委員会補足説明資料	7/17
	・道路関係四公団民営化推進委員会資料	7/22
	・7月26日第8回委員会における補足資料	7/26
	・7月30日第9回委員会における補足資料	7/30
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (6月28日要求)(田中委員長代理)	日本道路公団の概要に関する事項	
	法人に関する以下の資料	
	・設置根拠法、主管省(部局・課室等名まで明記のこと)、事業目的及び事業概要	7/5
	・法人登記簿謄本	7/5
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (6月28日要求)(田中委員長代理)	・平成14年4月1日時点の組織図及び最近10ヵ年間の主な組織改編の内容	7/5
	・最近10ヵ年間の支社・局数及び事務所数の推移	7/5
	役員及び職員に関する以下の資料	

文 書 名	内 容	作成日
	・平成14年4月1日時点の役員の氏名、役職、任期及び経歴	7/5
	・最近10ヵ年間の退職職員数の推移	7/19
	・平成15年度～平成17年度の職種別予定採用職員数の推移	7/26
	・平成14年度の組織別・職制別定員数	7/12
	・平成14年4月1日時点の職員年齢構成	7/12
	・平成14年4月1日時点の出向中職員別出向先名称、出向年月日及び出向目的	7/26
	・平成14年4月1日時点の組織別顧問・嘱託者等数	7/12
	・平成14年4月1日時点の国家公務員からの出向者の氏名、役職名、出向直前の官職名、及び出向年月日	7/26
	・平成13年度の職員給与体系表	7/12
	・最近3ヵ年間の役員の月額給与及び退職手当基準	7/12
	・平成13年3月31日時点の職員の平均給与、平均年齢及び平均勤続年数	7/12
	意思決定及び内部規則に関する以下の資料	
	・役員会の権限、開催頻度、付議・報告基準、決議方法及び決議有効要件に関する定め の内容並びにこれらの根拠規定	7/5
	・過去5ヵ年間の役員会への付議事項及び報告事項の一覧	7/5
	・内部規則及び役員名義の内部通達	7/5,7/19
	内部委員会等に関する以下の資料	
	・日本道路公団経営改善委員会の構成員の氏名及び役職、開催状況並びに協議事項の具体的内容	7/5
	・コンプライアンス本部の構成員の氏名及び役職、開催状況並びに協議事項の具体的内容	7/5
	・日本道路公団事業評価監視委員会の構成員の氏名及び役職、開催状況並びに協議事項の具体的内容	7/5
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (6月28日要求)(田中委員長代理)	・料金検討委員会の構成員の氏名及び役職、開催状況並びに協議事項の具体的内容	7/5
	・上記委員会等の全ての会議資料及び議事録	7/12,7/19
	事業の実施上の許認可及び協議に関する事項	

文 書 名	内 容	作成日
	<ul style="list-style-type: none"> ・最近5ヵ年間の道路法、高速自動車国道法、道路整備特別措置法、土地収用法及び日本道路公団法に基づく国土交通大臣あて申請書類の一覧 ・会計検査及び行政評価・監視に関する以下の資料 	7/19
	<ul style="list-style-type: none"> ・過去5ヶ年間の監事監査による指摘事項及び措置事項の具体的内容 	7/12
	<ul style="list-style-type: none"> ・過去5ヵ年間の会計検査による指摘事項及び措置事項の具体的内容 	7/5
	<ul style="list-style-type: none"> ・過去5ヵ年間の行政評価・監視による勧告事項及び措置事項の具体的内容 	7/5
	その他以下の資料	
	<ul style="list-style-type: none"> ・職員互助団体の名称及び具体的活動内容 	7/12
	<ul style="list-style-type: none"> ・労働組合の名称並びに平成14年4月1日時点の組合員数及び組織率 	7/12
	<ul style="list-style-type: none"> ・労働組合の上部組織の名称及び上部組織の加入単組一覧 	7/12
	<ul style="list-style-type: none"> ・労働組合本部の役員名及び任期 	7/19
	<ul style="list-style-type: none"> ・平成13年度の労働協約 	7/19
	<ul style="list-style-type: none"> ・平成13年度中の労使間の交渉名、交渉人数及び交渉事項の具体的内容 	7/19
	<ul style="list-style-type: none"> ・最近10ヵ年間のストライキの実施状況 	7/12
	<ul style="list-style-type: none"> ・企業年金制度の概要（外部積立先の概要・掛金の計算方法や年金の支払基準等） 	7/12
	<ul style="list-style-type: none"> ・過去5ヵ年の企業年金資産残高の推移 	7/12
	<ul style="list-style-type: none"> ・過去5ヵ年の退職一時金積立額の推移 	7/12
	<ul style="list-style-type: none"> ・平成13年度末に見込まれる総退職給付債務額 	7/12
	<ul style="list-style-type: none"> ・今後10年間に見込まれる退職給付費用等 	7/12
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 （6月28日要求）（田中委員長代理）	日本道路公団の財務及び会計に関する事項	
	予算及び決算に関する以下の資料	
	<ul style="list-style-type: none"> ・最近10ヵ年間の予算書及び事業計画書 	7/5
	<ul style="list-style-type: none"> ・日本道路公団法に基づき作成する財務諸表（平成12事業年度及び平成13事業年度案） 	7/5

文 書 名	内 容	作成日
	・企業会計原則に従った財務諸表（平成12事業年度及び平成13事業年度案）	7/5
	・最近10ヶ年間の連続貸借対照表及び連続損益計算書	7/12
	・最近10ヵ年間の決算報告書	7/5
	・事業報告書（平成12事業年度）	7/5
	・財投機関債発行時の商品説明書	7/5
	・道路振替額明細表及び収益・費用明細表	7/12,7/26
	・高速自動車国道の路線別、一般有料道路の道路別特別修繕引当金	7/12
	・「特殊法人等に係る行政コスト計算書作成指針」財政制度等審議会	7/5
	・平成13年9月に公表された行政コスト計算書及び附属明細書一式	7/5
	・行政コスト計算書添付の民間企業仮定財務諸表で作成した連続貸借対照表と連続損益計算書	7/12
	資産状況に関する以下の資料	
	・未利用地の面積、取得価額等	7/5
	・平成13年度の本社・支社庁舎の賃借料及び借上面積	7/5
	・平成14年4月1日時点の保有職員宿舍・寮の数、入居可能戸数及び入居戸数	7/12
	・職員保養施設の名称及び所在地一覧	7/12
	・職員保養施設の運用形態の概要	7/12
	・職員保養施設の取得価額及び年間の収益と費用	7/19
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (6月28日要求)(田中委員長代理)	・日本道路公団が登録している知的財産権の内訳及び平成13年度中の特許料等収入	7/5
	事業資金の調達に関する以下の資料	
	・平成14年度の資金計画の内訳	7/5
	・政府出資金の受入日、受入額及び受入額累計	7/5
	・政府補給金の受入日、受入額及び受入額累計	7/5

文 書 名	内 容	作成日
	・債券、借入金の明細表	7/19
	・債券、借入金の年度別返済計画	7/19
	収支状況に関する以下の資料	
	・平成14年3月31日現在の高速自動車国道の路線別収支状況	7/12
	・平成14年3月31日現在の一般有料道路の道路別収支状況	7/12
	・償還期間満了時における一般有料道路の道路別収支状況	7/12
	高速自動車国道の償還計画に関する以下の資料	
	・現在の施行命令（9006km）に係る償還計画表（全体）	7/5
	・現在の整備計画（9342km）策定時点の償還計画表（全体）	7/5
	・以下の前提条件による償還計画表（9342km）（平成14年度以降国費投入ゼロ） 平成14年7月以降建設凍結 平成14年度以降交通量一定 調達金利 3%、4%、5%、6%、7% 、及び 調達金利 5%	7/22
	一般有料道路の償還計画に関する以下の資料	
	・一般有料道路の償還計画表（道路別）	7/12
	・IC区間別・年別・車種別断面交通量の見込み（ケース3）	7/5
	償還計画と実績の対比に関する以下の資料	
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 （6月28日要求）（田中委員長代理）	・償還計画と実績の対比表	7/5
	・最近5カ年間に供用した区間の実施計画認可額及び執行事業費	7/26
	日本道路公団の業務に関する事項	
	契約に関する以下の資料	
	・平成13年度中の委託契約における委託先の相手方名称、委託内容及び年間委託金額	7/19
	・上記以外の平成13年度中の契約件名、契約方法、受注者、予定価額及び落札額の一覧表 （1件1億円以上のもの）	7/19
	管理に関する以下の資料	

文 書 名	内 容	作成日
	・営業中路線の通過市町村名及び市町村別延長	7/12
	・道路巡回の種類、基準、人員及び頻度についての具体的内容	7/12
	・開通延長及び管理費の推移	7/12
	・過去10ヵ年間の支社別・路線別占用料収入	7/19
	・平成10年度に実施した道路サービス施設の占用料見直しの概要	7/5
	・平成14年度のサービスエリア・パーキングエリア別の占用料及び占用料算出根拠	7/5
	・有料自動車駐車場事業の概要及び過去10ヵ年間の収支実績	7/5
	・トラックターミナル事業の概要及び過去10ヵ年間の収支実績	7/5
	・新事業の概要、契約締結先及び1件毎の収支実績	7/5
	料金制度に関する以下の資料	
	・料金の決定方法及びその根拠	7/12
	・別納割引制度の概要	7/12
	・回数券割引制度の概要	7/12
	・平成13年度中の回数券割引の対象区間別利用実績及び割引額	7/12
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (6月28日要求)(田中委員長代理)	・ハイウェイカード割引制度の概要	7/12
	・平成13年度中のハイウェイカード割引の利用実績及び割引額	7/12
	・ハイウェイカードに関する業務委託先、委託内容及び委託金額	7/12
	・偽造ハイウェイカードによる年度別損害額	7/19
	・ETC利用割引の概要	7/12
	・平成13年度中のETC利用割引の利用実績及び割引額	7/12
	・ハイウェイチケット割引制度の概要	7/12
	・平成13年度中のハイウェイチケット割引の名称別利用実績及び割引額	7/12

文 書 名	内 容	作成日
	・平成13年度中の通行料金のクレジットカード利用金額及びカード会社に支払った手数料の額	7/12
	・平成13年度中の障害者割引措置の利用実績及び割引額	7/12
	コスト節減策に関する以下の資料	
	・過去10ヵ年分の建設費節減策の目標値、実績値及び達成率並びに主な節減策の具体的内容	7/5
	・平成14年度以降の建設費節減策の目標値及び主な節減策の具体的内容	7/12
	・平成6年度～平成13年度の管理費節減策の目標値、実績値及び達成率並びに主な節減策の具体的内容	7/5
	・平成14年度以降の管理費節減策の目標値及び主な節減策の具体的内容	7/12
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (6月29日要求)(今井委員長)	・工事中区間(施行命令区間のうち未開通の区間)の段階別進捗状況	7/4
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (7月5日要求)(田中委員長代理)	・償還期限の設定根拠	7/19
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (7月8日要求)(事務局)	・道路管理費と延長の推移(平成4年度～平成13年度)	7/10
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (7月8日要求)(今井委員長)	・平成12年度の道路管理費の内訳	7/10
	・具体的なコスト縮減の内容・程度(それぞれの業務の種類ごと)	7/17
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (7月9日要求)(事務局)	・日本道路公団が管理していた無料開放道路の道路名、路線名、区間(起点、終点)、延長、事業費、開通年月日、無料開放年月日、移管先(平成14年7月1日現在)	7/19
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (7月9日要求)(事務局)	・事業評価に関する資料	7/19
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (7月9日要求)(猪瀬委員)	・日本道路公団の維持管理業務受注会社(平成12年度)のうち、代表者がJH出身者の会社の会社名、平成12年度行政コスト計算書による区分、主な業務概要、売上高(平成12年度)、JHとの発注に係る売上高及び比率(平成12年度)、役員数	7/12
	・これまで費用便益分析を行った路線一覧	7/19
	・便益算出に用いた単価、走行時間短縮便益の算出方法	7/19
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (7月10日要求)(事務局)	・各公団の行う有料道路事業の延長・区間・事業費について、全体計画とH13末実施済み分、H14以降実施分を表す資料の数値確認(高速自動車国道)	7/16
	・一般有料道路の道路別事業費等執行状況表	7/29
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (7月11日要求)(事務局)	・7月10日提出資料で「業務管理費」の「料金収受」「交通管理」の合計と「計」の額に開きがある(端数処理の範囲を超えていると思われる)理由 ・外部委託する道路管理業務の「料金収受」「交通管理」「保全点検」「維持修繕」の区分に応じた費用の内訳 ・7月10日提出資料を経年で整理することについての可能性(コスト縮減が具体的にどのように進んでいるかを見るため)	7/17
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (7月11日要求)(猪瀬委員)	公団の行政コスト計算書に関して	

文 書 名	内 容	作成日
	・減価償却計算に用いた耐用年数計算バックデータ	7/26
	・路線別の建設仮勘定の内訳	7/26
	・路線別の構造別資産額・耐用年数等のデータ	7/26
	・持分法を適用した法人名一覧及び公団が適用した持分割合、平成12事業年度持分計算表	7/26
	・公団の子会社・関連会社の営業費用（売上原価、一般管理費等）明細、資産明細	7/18
	・改良費のうち取替更新経費の割合算出のバックデータ ・除却計算及び減価償却計算のバックデータ	7/26
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 （7月12日要求）（事務局）	平成12年度の決算について	
	事業資産について	
	・内訳としての土地、償却資産の金額（平成12年度）	7/29
	・上記について、各々含まれる金利の金額（平成12年度）	7/29
	・12年度に事業資産に配賦した金利の計算資料	7/26
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 （7月12日要求）（事務局）	道路建設仮勘定について	
	・道路建設仮勘定残高のうち用地費等の内訳	7/29
	・上記について、各々含まれる金利の金額	7/26
	・平成12年度に建設仮勘定に配賦した金利の計算資料	7/26
	道路管理費について	
	・維持管理費、業務管理費の内訳としての料金收受関係委託費、交通管理関係委託費、維持修繕関係委託費の金額（なお、委託費の合計が維持管理費又は業務管理費と一致しない場合は、その差額の内訳） ・料金收受関係委託費、交通管理関係委託費、保全点検関係委託費、維持修繕関係委託費が道路管理費以外にも入っている場合にはその科目名	7/29
	平成12年度行政コスト計算書について	
	減価償却及び除却について	
	・高速道路の耐用年数の根拠資料（計算過程など）	7/29
	・全ての一般有料道路について、各々の耐用年数の根拠資料（計算過程など）	7/29

文 書 名	内 容	作成日
	・期首の減価償却累計額の根拠資料（計算過程など）	7/29
	・当期の減価償却費の根拠資料（計算過程など）	7/29
	・改良費のうち更新費の割合の根拠資料（計算過程など）	7/29
	・期首の過年度除却累計額の根拠資料（計算過程など）	7/29
	・当期の除却損の根拠資料（計算過程など）	7/29
	平成14年度政策コスト分析について	
	・期首準備金に償還準備金も加える必要性	7/26
	決算ファイルに掲載されている営業中高速道路の路線別の収支状況について	
	・路線別に収入、管理費、金利を振り分ける考え方について ・金利がゼロの路線は既に債務償還が終了しているということか	7/29
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 （7月12日要求）（事務局）	新利根川橋について	
	・普通車の通行料金の額	7/26
	・道路管理者へ移管する前の各年度の道路管理費（平成10～12年度）	7/26
	姫路バイパスについて	
	・普通車の通行料金の額	7/26
	・道路管理者へ移管する前の各年度の道路管理費（平成10～12年度）	7/26
	・姫路バイパス及び太子竜野バイパスの構造物延長（トンネル、高架等の別）	7/26
	日本道路公団が管理する一般有料道路（平成10～12年度）について	
	・各年度の管理総延長、うち橋梁延長、うちトンネル延長	7/26
	・道路管理費と延長の推移（平成4年度～平成13年度）	7/26
	・維持費、管理費の計上内容	7/26
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 （7月15日要求）（猪瀬委員）	行政コスト計算書関連	
	・改良費のうち取替更新経費の割合のバックデータ（取替更新経費と資本的支出の具体的な項目と年度別（平成9年度～平成12年度）推移）	7/26

文 書 名	内 容	作成日
	・維持管理費の内訳	7/26
	・減価償却計算に用いた耐用年数計算バックデータ	7/26
	・除却計算及び減価償却計算のバックデータ	7/26
	・キャッシュフロー計算書中の事業用資産の取得による支出の内訳（予算書記載の新規投資額に係るデータ等との関係）	7/26
	現行計算書関連	
	・道路管理費、一般管理費、駐車場管理費、附帯事業管理費及び高速道路関連施設管理費の内訳（各勘定の総額の7～8割を占めるまでの項目と金額）	7/26
	・社会資本整備事業の根拠条文	7/19
	・第二東名・名神の平成13事業年度までの事業費及び建設仮勘定残高	7/26
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 （7月18日要求）（猪瀬委員）	・維持管理業務受注会社のうち代表者がJH出身者の会社の会社名、行政コスト計算書の区分、業務概要、売上高、JH分の売上高、役員数（平成12年度）	7/22
	・平成12年度にJHが1億円以上発注した企業リスト	7/24
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 （7月18日要求）（松田委員）	・平成13年度開通道路	7/26
	・平成13年度予算総括表、貸借対照表、損益計算書	7/26
	・営業中高速道路の路線別収支状況（平成13年度）	7/26
	・営業中一般有料道路の道路別収支状況（平成13年度）	7/26
	・用地契約実績一覧表（平成13年度）	7/26
	・財務統計（収入・支出の内訳）（平成13年度）	7/26
	・道路構造物別延長（平成13年度）	7/26
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 （7月25日要求）（事務局）	平成12年度民間企業仮定利益金処分計算書など	
	・公団の役員賞与の記載場所（損益計算書に含まれているか）	7/29
	・民間企業仮定であれば、利益金処分計算書に記載すべきか	7/29
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 （7月25日要求）（今井委員長）	・高速道路、一般有料道路における用地費、補償費、工事費の推移（平成元年度～平成13年度）	7/29
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 （7月26日要求）（事務局）	・高速道路、一般有料道路の既供用分について、投資額のうち用地費の比率	7/29

発足後、平成14年7月までにPTが作成した全ての資料

整理番号78

文 書 名	内 容	作成日
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (7月29日要求)(事務局)	・平成10～13年度の事業評価監視委員会資料及び議事録	7/29
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (7月29日要求)(事務局)	・高速道路の財務状況の検討について	7/30
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (7月31日要求)(今井委員長)	・事業用資産を土地と償却資産に分けた試算BS	7/31
道路関係四公団民営化推進委員会への提出資料 (7月31日要求)(事務局)	・試算の用語の定義や算出方法の説明	7/31

コスト削減を踏まえて見直した路線別収支見込み

日本道路公団

「コスト削減計画を踏まえて見直した路線別収支見込み」の算出は、現在 検討が進められている民営化後の組織形態や建設中路線の取り扱い、将来 交通需要の見通しなど、政府の方針の具体化を踏まえることが必要であり、また、平成18年度以降のコスト削減を踏まえた管理費についても現在検討中であることから、現段階では困難である。

首都高速道路公団

第42回委員会(平成15年5月20日)に提出した資料のとおり、「コスト削減計画を踏まえて見直した収支見込み」の算出は現段階では困難である。

なお、平成18年度以降のコスト削減計画を踏まえた管理費については、現在検討中である。

阪神高速道路公団

第41回委員会(平成15年4月15日)に提出した資料のとおり、「コスト削減計画を踏まえて見直した収支見込み」の算出は現段階では困難である。

なお、平成18年度以降のコスト削減を踏まえた管理費については、現在検討中である。

本州四国連絡橋公団

第42回民営化推進委員会(平成15年5月20日)に提出した資料のとおり「コスト削減計画を踏まえて見直した収支見込み」の算出は現段階では困難である。なお、平成18年度以

降のコスト削減計画を踏まえた管理費については、現在検討中である。

また、路線別に収支見込みを提示するためには、路線別の出資額について、出資地方公共団体の出資見通し額の調整が必要となるため、困難。

トンネルコスト比較表

様式-2

対象	整理番号	トンネル名(仮称)	トンネル所在 上線:上り線 下線:下り線	延長(m)	断面積(m ²) ¹	車線数	直径(m) ³ (垂直方向)	深度(m) ⁴ (地表とトンネル上部間) (最大値を記載)	単価 ⁵ (百万円/1チューブm) TN本体のみ	備考	
第二東名 (御殿場JCTから長泉沼津IC間)	1	今里第二 TN	静岡県裾野市	341	165	3	12	11			
			静岡県裾野市	340	165	3	12	11			
	2	今里第一 TN	静岡県裾野市	394	165	3	12	20			⑨) 現在契約している工事は、 トンネル工事の一部であるため参考値
			静岡県裾野市	393	165	3	12	18			
	3	千福第二 TN	静岡県裾野市	203	150	3	11	16			
			静岡県裾野市	215	150	3	11	22			
4	千福第一 TN	静岡県裾野市	238	150	3	11	15				
		静岡県裾野市	177	150	3	11	15				
5	桃園 TN	静岡県裾野市	295	150	3	11	22	5			
		静岡県裾野市	302	150	3	11	18				
6	富沢 TN	静岡県裾野市	644	150	3	11	17	5			
		静岡県裾野市	631	150	3	11	14				

(平成14年度開通)

日沿道 (岩城～秋田空港)	7	道川 TN	秋田県由利郡岩城町	290	75	2(対面)	8	82	2	4月14日提出資料 東名 整理番号1～2と 断面積が類似のトンネル
中国横断道 (三刀屋木次～宍道)	8	三刀屋 TN	島根県飯石郡三刀屋町	1,359	75	2(対面)	8	139	2	
四国横断道 (鳴門～板野)	9	大谷 TN	徳島県鳴門市	456	75	2(対面)	8	105	2	
中央道(改築) (上野原～大月)	10	新大野 TN(上り線)	山梨県北都留郡上野原町	270	105	3	9	47	3	4月14日提出資料 東名 整理番号3～11と 断面積が類似のトンネル
中央道(改築) (上野原～大月)	11	新岩殿 TN(上り線)	山梨県大月市	1,591	105	3	9	117	3	
中央道(改築) (上野原～大月)	12	新浅利 TN(上り線)	山梨県大月市	162	105	3	9	32	4	

- 断面積については概数。
- 車線数 - 運用車線数としては2車線を計画しているが、既に発注済のため、3車線断面で施工している。
- 整数止め四捨五入で記載。
- 整数止め四捨五入で記載。
- 各トンネルの契約金額(トンネル本体のみ)を基に単価を算出。なお、今後契約予定(整理番号1,3,4)のものについては、事業の適正な執行に支障を及ぼす恐れがあるため提示不可。
- 整理番号1,2については、双設トンネルのため扁平率を上げている。(円形に近くしている)

第二東名及び第二名神の交通量が1.5倍となる根拠

ご指摘の点は、例えば現東名の断面平均交通量が平成12年度実績値で78千台/日に対して、平成33年推計値は現東名が64千台/日、第二東名が50千台/日、合計114千台/日で、将来交通量の合計が現東名の実績値と比較して概ね1.5倍であることと理解しています。

一般的に高速道路においては、過去に調査した道路交通センサスのデータをもとに、将来人口、経済成長といった最新の社会経済指標の将来見通しから、全道路の将来交通需要予測を実施し、これを将来道路網に配分する手法により、高速道路の将来交通量推計を実施しています。

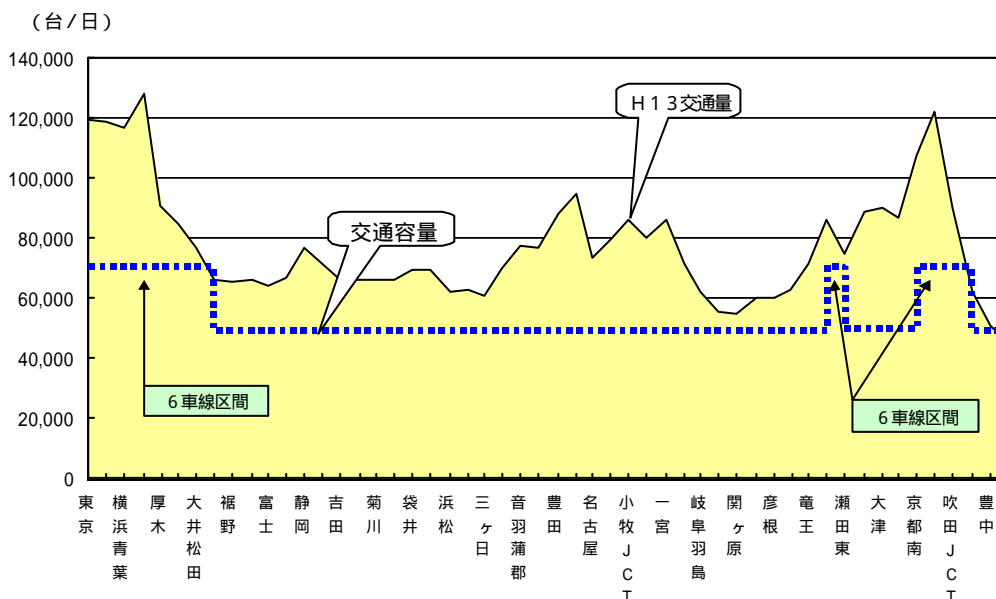
現東名・名神及び第二東名・名神の将来交通量は、平成11年12月開催の第32回国幹審時に整備計画9,342kmの完成を前提として推計したものです。

高速道路の交通量推計のベースとなる全体の将来交通需要は、「新道路整備五箇年計画」(平成10年7月建設省道路局・都市局)の中で設定している長期の社会経済指標を用いて国が予測したものを使用しています。

現状でも現東名・名神及び一般国道1号等の交通は混雑しており、第二東名・名神の整備により必要な交通容量が確保されることや高速道路へのアクセス性の向上する地域があることから、第二東名・名神の将来交通量推計においては、現東名・名神だけでなく、一般国道1号等からも交通の転換が図られることを見込んだものです。

なお、高速道路の交通量推計は新フレームに基づき、国の指導を踏まえつつ見直すこととしています。

現東名・名神の区間別交通量及び交通容量



交通容量：4車線区間 48,000 台/日、6車線区間 72,000 台/日
 (1車線あたり 12,000 台/日(道路構造令より))

第二東名トリップの特性等に関する調査の概要と調査結果について

【回答】
別紙参照

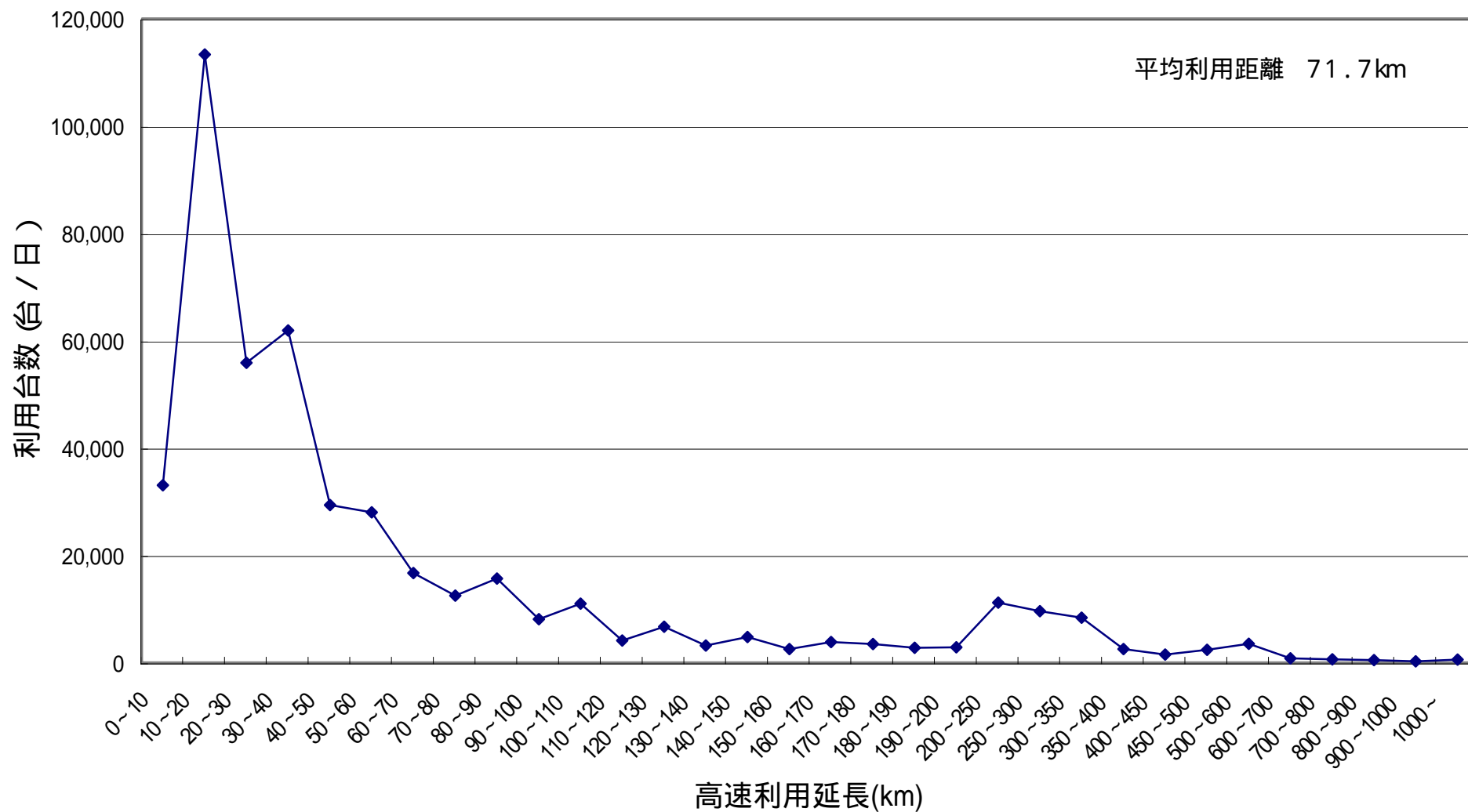
東名及び並行する一般道等の区間別交通量等

整理番号81

IC		御殿場	裾野	沼津	富士	清水	静岡	焼津		
将来交通量 (H33) 民営化推進 委員会提出済 資料より	東名	御殿場JCT 40,100 53,300		44,900	42,600	尾羽JCT 41,600 49,600		48,700	56,700	
	第二東名	御殿場		長泉沼津		富士		清水	静岡	藤枝岡部
		御殿場JCT 54,300		51,200		48,400		吉原JCT 52,100 53,700		60,800
	合計	94,400	104,500	96,100	91,000	93,700	101,700	100,800	102,400	117,500

現況交通量等 (H11センサス)	東名	交通量(センサス)	66,503		66,462		58,494		67,245		70,452		81,626	
		渋滞回数(H12)	66		53		154		314		178		137	
		ピーク時旅行速度	89.1		98.8		88.5		92.4		82.4		82.2	
	国道1号	交通量	9,467		9,467		46,697		60,357		47,183		47,641	
		混雑度	0.7		0.7		0.8		1.1		1.3		2.0	
		ピーク時旅行速度	38.3		38.3		27.6		55.2		28.9		17.4	
	その他一般道	交通量	69,559		60,072		35,966		60,985		65,738		110,029	
		混雑度	1.3		2.1		1.4		1.6		1.7		1.6	
	内訳	交通量	国道246号	56,368	国道246号	41,828	県道22号	6,475	国道1号B P	47,646	国道1号B P	47,646	国道1号B P	31,970
		混雑度		1.4		2.6		1.8		1.9		1.9	1.8	
		交通量	県道394号	13,191	県道394号	18,244	県道380号	19,152	県道396号	13,339	国道150号	18,092	国道150号	48,722
		混雑度		0.9		1.5		1.4		1.0		1.3	1.2	
		交通量					県道163号	10,339					県道208号	29,337
		混雑度						1.4						2.7
	一般道合計	交通量	79,026		69,539		82,663		121,342		112,921		157,670	
混雑度		1.1		1.6		1.0		1.3		1.5		1.7		
高速+一般道	交通量	145,529		136,001		141,157		188,587		183,373		239,296		

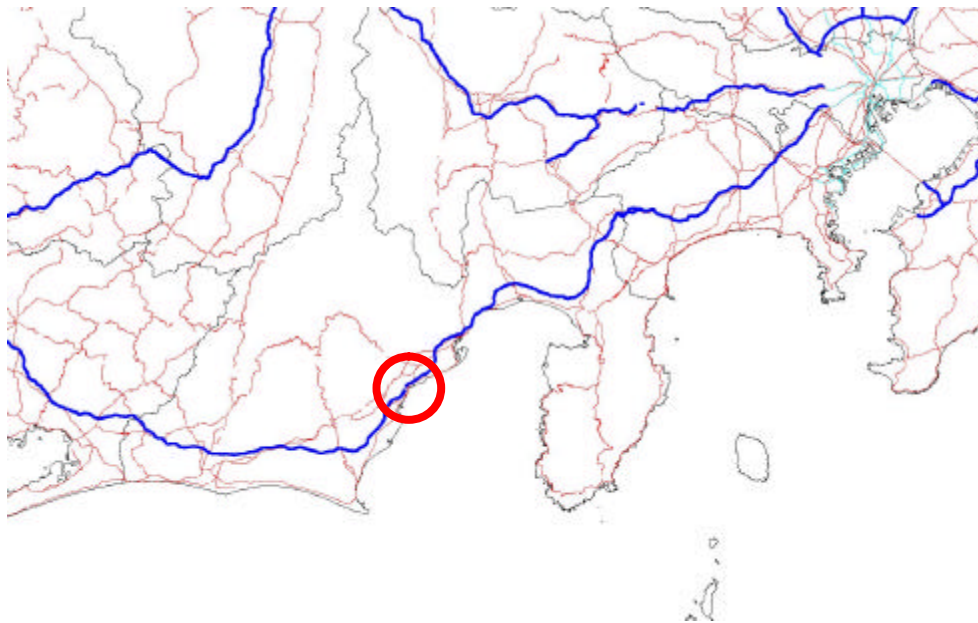
東名高速の高速利用延長別台数 (H11)



東名高速・第二東名高速道路の交通量 (静岡～焼津(安部川)断面)

	平成11年度 実績(A)	平成33年度 推計(B)	伸び率 (B/A)
東名高速	81,626	56,700	0.69
第二東名	-	60,800	-
高速計	81,626	117,500	1.44
国道1号	47,641		
国道1号BP	31,970		
国道150号	48,722		
県道208号線	29,337		
一般道路計	157,670	170,000	1.08
総計	239,296	287,500	1.20

旧フレームの交通量推計では、2000年から2020年の全国の自動車走行台キロの伸びは1.2倍



(単位:億円)

路線名 ()内は道路通称	供用延長 (km)	収入 a	費用 b				収支率 b÷a ×100	収支率 (特別損失 除(試算値))
			管理費	金利	特別損失	合計		
北海道縦貫自動車道(道央道)	359	354	148	349	31	528	149	140
北海道横断自動車道(札樽道・道東道)	131	101	49	98	8	155	153	145
東北縦貫自動車道	779	2,174	386	84	167	637	29	22
弘前線(東北道・東京外環道)	698	2,133	363	20	161	544	26	18
八戸線 1(八戸道)	81	41	23	64	6	93	229	215
東北横断自動車道	484	317	140	450	38	629	198	186
釜石秋田線(釜石道・秋田道)	134	67	36	102	8	146	219	207
酒田線(山形道)	137	79	44	148	11	203	256	242
いわき新潟線(磐越道)	213	171	59	201	19	279	163	152
日本海沿岸東北自動車道(日本海東北道・秋田道)	66	15	15	34	2	51	346	335
東北中央自動車道(東北中央道)(注)5	27	3	4	15	1	20	680	657
関越自動車道	449	1,348	285	391	126	802	59	50
新潟線(関越道)	246	980	188	176	97	461	47	37
上越線 2(上信越道)	203	369	97	215	28	341	92	85
常磐自動車道(常磐道・東京外環道)	214	786	120	169	72	361	46	37
東関東自動車道(新東京国際空港線)	114	632	95	57	49	202	32	24
館山線 3(館山道)	35	110	21	57	9	86	79	71
水戸線(東関東道)	75	516	72	0	40	112	22	14
新東京国際空港線(新空港道)	4	6	2	0.3	0.5	3	46	39
北関東自動車道(北関東道)	55	57	18	62	4	84	149	142
中央自動車道	632	2,954	508	104	215	826	28	21
富士吉田線(中央道)	94	493	94	0	35	129	26	19
西宮線 4(中央道・名神)	462	2,251	374	0	161	534	24	17
長野線 5(長野道)	76	210	40	104	19	163	78	69
第一東海自動車道(東名)	347	2,607	362	0	183	545	21	14
東海北陸自動車道(東海北陸道)	159	136	65	247	17	329	241	229
第二東海自動車道(伊勢湾岸道)	12	7	7	30	2	38	529	507
中部横断自動車道(中部横断道)	7	1	2	11	0.5	14	1,276	1,229
北陸自動車道(北陸道)	487	900	241	416	88	745	83	73
近畿自動車道(関西国際空港線)	420	1,549	287	283	98	667	43	37
伊勢線 6(伊勢道)	69	136	29	26	11	66	49	40
名古屋大阪線(東名阪道・西名阪道・近畿道)	140	1,012	167	27	54	248	25	19
名古屋神戸線(伊勢湾岸道)	19	21	9	53	3	65	309	297
紀勢線(阪和道)	73	286	51	69	18	138	48	42
敦賀線(舞鶴若狭道)	112	83	28	75	10	113	136	124
関西国際空港線(関西空港道)	7	11	3	32	2	37	353	334
中国縦貫自動車道(中国道)	543	798	181	175	69	425	53	45
山陽自動車道(山陽道・播磨道)	458	1,274	207	550	98	856	67	59
中国横断自動車道	204	131	54	166	16	236	180	167
岡山米子線(岡山道・米子道)	107	76	30	101	9	140	185	173
尾道松江線(松江道・山陰道)	26	9	5	13	1	19	200	193
広島浜田線(広島道・浜田道)	71	46	19	52	6	77	167	154
四国縦貫自動車道(松山道・徳島道)	222	237	69	303	24	396	167	157
四国横断自動車道(高松道・高知道)	198	204	62	256	22	340	167	156
九州縦貫自動車道(関門自動車道)	437	1,170	191	146	77	414	35	29
鹿児島線(九州道)	345	1,054	169	85	67	321	30	24
宮崎線 7(宮崎道)	83	70	17	54	7	77	110	100
関門自動車道(関門橋)	9	46	6	7	3	16	35	29
九州横断自動車道(長崎大分線(長崎道・大分道))	245	421	87	279	38	404	96	87
東九州自動車道(東九州道)	81	25	16	75	4	95	377	363
沖縄自動車道(沖縄道)	57	117	33	66	5	104	89	84
合計	7,187	18,319	3,632	4,817	1,453	9,902	54	46

- (注)1 収入及び費用については、損益計算書中の各数値のうち、営業中高速道路に係るものを集計しています。
2 資産総額(道路価額)については、貸借対照表中の事業資産のうち、料金収入により返済するものを集計しています。
3 路線の区分は、原則として「国土開発幹線自動車道建設法」(昭和32年法律第68号)第3条に規定する予定路線によっています。但し、のついている路線については、以下のとおり整理しています。
1 安代JCT~八戸間を八戸線に区分。 2 藤岡~更埴JCT~上越JCT間を上越線に区分。
3 千葉市~木更津南間を館山線に区分。 4 大月JCT~小牧JCT、小牧~西宮間を西宮線に区分。
5 岡谷JCT~更埴JCT間を長野線に区分。 6 関JCT~伊勢間を伊勢線に区分。
7 えびの~宮崎間を宮崎線に区分。
4 播磨自動車道(播磨JCT~播磨新宮)約13kmは、山陽自動車道に含まれています。
5 当公団では、営業日数が1年に満たない路線については、従前より開通初年度の収支率を公表していません。
(東北中央自動車道 平成14年9月開通)
6 費用計及び収支率は、ハイウェイカードの収入計上時期を、請求時点から利用時点に見直す一部会計処理の変更を行ったことにより、過年度の未利用分を当期一括して費用計上するなどの特別損失1,453億円を含んで算出しています。
なお、特別損失を除いた収支率の試算値も併せて記載しております。
7 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

路線別収支状況
平成14年度営業中一般有料道路

道路名	開通延長 (km)	収入 a	費用 b					収支率 b/a × 100	収支率 (特別損失を除く試算値)
			管理費	損失補てん引当金繰入	金利	特別損失	合計		
深川留萌自動車道	4.4	0.7	0.7	0.1	0.2	0.0	1.0	138	135
日高自動車道	4.0	2.2	1.0	0.3	0.0	0.0	1.4	63	62
百石道路	6.1	2.9	1.5	0.4	0.7	0.1	2.7	91	89
秋田自動車道(琴丘能代道路)	17.1	2.3	1.7	0.3	0.5	0.0	2.5	108	107
秋田自動車道(秋田外環状道路)	9.5	4.6	2.1	0.6	1.0	0.2	4.0	87	83
湯沢横手道路	14.5	6.4	3.9	0.9	1.4	0.3	6.5	101	97
仙台北部道路	5.2	1.0	-1.4	0.2	0.9	0.0	-0.3	-30	-35
三陸自動車道(鴨瀬奥松島～石巻河南)	12.4	15.3	5.4	2.2	0.9	0.4	8.8	58	55
三陸自動車道(仙塩道路)	7.8	12.1	3.5	1.7	0.9	0.2	6.3	53	51
仙台東部道路	24.8	46.8	11.9	8.9	25.5	2.1	48.4	103	99
米沢南陽道路	8.8	2.9	2.4	0.4	0.7	0.1	3.6	124	122
日光宇都宮道路	30.7	23.8	7.7	3.4	23.2	2.4	36.7	154	144
東水戸道路	10.2	9.7	4.8	1.4	1.9	0.2	8.4	86	84
京葉道路、千葉東金道路、東京湾アクアライン、東京湾アクアライン連絡道	91.1	474.0	123.5	67.0	435.7	25.8	652.0	138	132
富津館山道路	11.0	5.6	5.8	0.8	1.9	0.2	8.6	153	150
第三京浜道路、横浜新道、横浜横須賀道路	60.5	482.5	124.2	90.8	113.1	26.6	354.7	74	68
圏央道(海老名北～久喜白岡)	28.5	81.4	15.5	15.4	90.8	6.7	128.4	158	149
圏央道(つくば～江戸崎)	1.5	0.0	-0.7	0.0	0.0	0.0	-0.7	-16,020	-16,021
八王子バイパス	4.5	33.9	6.8	4.8	9.3	1.6	22.6	66	62
新湘南バイパス	8.7	21.9	7.2	3.1	19.9	1.7	31.9	145	138
西湘バイパス	14.5	36.7	12.5	5.2	15.8	1.9	35.4	97	91
小田原厚木道路	31.7	85.7	22.7	12.1	22.0	5.6	62.4	73	66
箱根新道	13.8	8.2	4.5	1.2	1.7	0.4	7.7	94	90
真鶴道路	14.1	21.3	7.3	3.0	6.1	1.0	17.5	82	77
中部縦貫自動車道(安房峠道路)	5.6	9.5	4.5	1.8	1.7	0.3	8.2	87	84
東富士五湖道路	18.0	31.9	8.1	4.5	14.0	2.6	29.2	92	83
西富士道路	6.8	16.7	4.2	2.4	10.1	0.9	17.5	105	100
藤枝バイパス	2.6	23.6	4.1	3.4	5.1	0.6	13.2	56	53
掛川バイパス	1.5	7.5	1.9	1.1	2.0	0.2	5.1	68	65
磐田バイパス	6.3	11.4	2.8	1.6	2.8	0.4	7.6	67	63
浜名バイパス	2.4	17.1	3.4	2.4	3.3	0.4	9.4	55	53
豊川橋	2.8	13.6	3.5	1.9	2.4	0.3	8.1	60	57
伊勢湾岸自動車道	6.1	84.0	16.2	15.9	78.4	4.5	115.0	137	132
中部縦貫自動車道(由坂峠道路)	9.5	1.4	2.8	0.3	0.4	0.0	3.6	251	248
湖西道路	16.7	25.3	6.4	3.6	28.9	2.2	41.1	162	154
京滋バイパス	20.6	60.6	3.3	8.8	66.6	6.0	84.7	140	130
第二京阪道路	10.5	0.1	-20.4	0.0	0.1	0.0	-20.3	-36,336	-36,343
京奈和自動車道(京奈道路)	17.0	43.2	11.9	6.1	34.0	2.7	54.8	127	121
京都縦貫自動車道(京都丹波道路)	31.3	62.9	16.3	11.9	21.1	2.4	51.8	82	79
海南湯浅道路	11.1	67.2	10.6	9.5	14.9	3.3	38.4	57	52
湯浅御坊道路	19.4	30.4	9.7	4.3	2.9	1.3	18.2	60	56
第二神明道路	29.9	122.3	40.8	17.3	13.4	2.5	73.9	60	58
境水道大橋	1.7	0.9	1.5	0.1	0.0	0.0	1.7	193	190
山陰道(米子道路)	5.2	2.5	1.8	0.4	0.6	0.0	2.8	111	109
山陰道(安来道路)	19.1	17.5	5.0	2.5	2.0	0.2	9.7	56	54
広島呉道路	15.9	36.6	10.1	5.2	22.5	1.8	39.6	108	103
広島岩国道路	16.2	89.8	10.8	12.7	33.9	6.1	63.5	71	64
今治小松自動車道	13.0	7.5	3.5	1.1	1.0	0.1	5.7	76	75
高松自動車道	15.6	19.6	8.5	2.8	3.7	0.4	15.3	78	76
若戸大橋	2.1	25.5	7.2	3.6	2.1	0.2	13.2	52	51
椎田道路	10.3	12.4	3.0	1.8	8.0	0.6	13.3	107	102
宇佐別府道路	22.7	21.7	8.0	3.1	6.8	1.1	18.9	87	83
日出バイパス	9.0	3.1	1.2	0.6	0.3	0.0	2.1	67	66
八木山バイパス	13.3	17.5	3.3	2.5	13.7	0.9	20.5	117	112
西九州自動車道(武雄佐世保道路)	22.0	22.5	6.1	3.2	21.2	2.2	32.7	145	135
西九州自動車道(佐世保道路)	4.9	8.3	2.9	1.2	0.3	0.1	4.5	54	53
長崎バイパス	15.1	42.1	9.5	6.0	11.6	2.2	29.3	70	64
延岡南道路	3.7	4.6	2.5	0.7	3.5	0.2	6.8	147	142
南九州自動車道(八代日奈久道路)	12.0	5.2	3.1	0.7	0.6	0.1	4.6	88	86
隼人道路	7.3	8.3	2.4	1.2	4.6	0.4	8.6	104	99
南九州自動車道(鹿児島道路)	21.3	8.5	4.5	1.2	0.7	0.1	6.6	78	76
那覇空港自動車道(南風原道路)	5.1	4.1	2.3	0.8	0.3	0.0	3.4	82	82
関門トンネル	3.9	23.8	12.7	-	0.3	0.2	13.2	55	55

- (注1) 収入、費用については、損益計算書中の各数値のうち、営業中一般有料道路に係るものを計上しています。
- (注2) のについている、「京葉道路、千葉東金道路、東京湾アクアライン、東京湾アクアライン連絡道」及び「第三京浜道路、横浜新道、横浜横須賀道路」は、それぞれ収支を一としています。
- (注3) 管理費がマイナス表示になっている道路は、建設費にかかる仕入消費税の還付によるものです。(仙台北部道路、圏央道(つくば～江戸崎)、第二京阪道路)
- (注4) 当公団では、営業日数が1年に満たない路線については、平年値ではないため、従前より収支率の公表はしていません。(新規開通路線・・・仙台北部道路、圏央道(つくば～江戸崎)、第二京阪道路)(無料開放路線・・・境水道大橋)
- (注5) 関門トンネルは、償還期間満了後も維持管理のため特例として料金徴収が認められている道路ですので、損失補てん引当金繰入は計上していません。
- (注6) 収支率は、会計処理の一部変更に伴い過年度の損益修正損として当期で一括して費用計上した特別損失を含んで算出しています。なお、特別損失を除いた収支率の試算値も併せて記載しております。
- (注7) 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

将来交通需要予測を下方修正した後の一般有料道路の区間別 将来交通量データ

将来交通量推計については、前提となる諸条件について国交省とも調整を図りながら、作業を進めているところであり、現時点では提出できない。

一般有料道路の最終損益 1.4 兆円プラスの根拠

最終損益 1.4 兆円の試算の根拠等については、平成 14 年 8 月 1 日に事務局に対して提出済み。

なお、事務局提出資料については、別添のとおり。

民営化推進委員会事務局指示による「一般有料道路の財務状況検討」に関する試算

1.民営化推進委員会事務局が設定した試算前提条件

金利	(注1)	4%	
交通量	(注2)	既定計画ベース	交通量固定ベース
公租公課	(注3)	あり	なし
配当	(注4)	なし	
料金	(注5)	現行料金水準	
減価償却	(注6)	一般方式	

(注1)借換えを含む調達金利をH15年2%、H16年3%、H17年以降4%

(注2)既定計画 :H14認可ベース

交通量固定 :H13年度交通量で固定

ネットワーク型路線(7月22日委員会資料による)については、現況OD表を将来交通網に配分、配分結果について平成13年度交通量からの増分を直近の供用実績を見て乖離率で補正。

その他の路線については、延伸の有無にかかわらず収入は固定。

(注3)法人税:税引前利益の41%(H15年度期首から適用。)繰越欠損金は5年間の損金算入を認める。

固定資産税:簿価(行政コスト計算書方式の固定資産税価額簿価)の1.4%(H15年度期首から適用)

(注4)配当支出は行わない。

(注5)現行事業許可料金を前提

(注6)一般方式:用地以外の資産を、その耐用年数期間内で1/10まで償却

H14年度は現行予算を前提とし、H15年度から民営化。

国費投入ゼロを前提。

既定計画を前提とした投資を行う。

管理費:既定計画ベース」では、最新の償還計画等に準拠。

交通量固定ベース」では、交通量見合いの変動費に類する費用はカット。

償還期間については、H14年度認可ベースの料金徴収期間とする。

損失補てん引当金の計算上の扱いは行政コスト計算書上の扱いに準じるものとする。

アクアラインについては、以下のとおり

交通量:既定計画ベース 料金は事業許可を前提

固定ベース 料金は現行料金で固定

2. 今回試算に関するJH意見

一般有料道路は、個別採算制度に基づいており、プール制を採用している高速道路や都市高速道路とは異なり、一本・一本の道路が、一つの事業であるとの性格を有しています。

すなわち、個々の一般有料道路は、事業主体の財務状況の如何に係らず、料金徴収期間満了又は償還満了をもって順次無料開放されることを前提としており、これら個別道路の収支を合算した収支見通しと、プール制を前提とした高速道路等の収支見通しとは、自ずと性格が異なるものとなっています。

有料道路事業化に際しては、一本 一本の道路について、必要な費用を算出し、一定の償還期間内に、便益の範囲内での料金で、必要な費用を償還できるか否かを検討し、国に対して事業許可申請を行っています。

又、国費による負担(資金コスト制度)につきましても、一本 一本の道路の性格に応じ決定され、予算認可がなされるもので、JHが事業許可申請を行う上での前提条件となっています。

今回の試算の中には、事業許可申請の段階で必要な費用に含まれていない公租公課の計上、事業許可の前提となっている資金コスト制度について『国費投入をゼロとする』設定、事業許可を受けている将来料金の変更等、JHが事業許可申請を行った前提条件と異なる試算条件が設定されているケースが含まれています。

これら、事業許可申請と異なる条件が、仮に申請時に考慮すべき条件であったとすれば、事業許可申請の可否を含め、事業内容について改めて検討されるべきであった性格のものです。

又、仮に今後事業許可申請時と異なる条件が実際に適用される場合、採算を確保するためには、個別道路毎に代替となる何らかの措置が必要となってきます。

今回試算結果につきましては、このような一般有料道路事業の特色を踏まえた上で評価していくことが必要と考えられます。

3. 試算結果

3-1 試算結果一覧表

試算ケース		A	B	C	D
前提条件	交通量 (1)	H14年度認可ベース (伸びあり)		交通量固定ベース (伸びなし)	
	将来調達金利	5.0%	4.0%	4.0%	4.0%
	アクアライン料金	現行許可料金	現行許可料金	現行許可料金	現行料金固定
	資金コスト制度 (2)	あり	なし	あり	なし
公租公課なし	償還状況	償還	償還	H59以降発散	H48以降発散
	損益額	+ 1.4兆円 (H66)	+ 1.7兆円 (H66)	4.2兆円 (H59)	5.2兆円 (H48)
	道路別 損益額	アクアライン (注) + 8,100億円 (H57)	+ 7,800億円 (H59)	15,700億円 (H59)	25,400億円 (H48)
	湖西道路 日光宇都宮道路	1,600億円 (H28) 1,000億円 (H18)	1,500億円 (H28) 1,000億円 (H18)	1,500億円 (H28) 1,000億円 (H18)	1,500億円 (H28) 1,000億円 (H18)
公租公課あり	償還状況		H56以降発散		H24以降発散
	損益額		4.7兆円 (H56)		6.6兆円 (H24)
	道路別 損益額	アクアライン (注) 21,300億円 (H56)			22,000億円 (H24)
	湖西道路 日光宇都宮道路	1,600億円 (H28) 1,000億円 (H18)			1,400億円 (H24) 1,000億円 (H18)
	法人税累計 (名目値) 固定資産税累計 (名目値)		ゼロ 2.4兆円 (H56迄)		ゼロ 0.7兆円 (H24迄)

- 1 交通量については、H14年度認可ベースにおいて実績交通量を基に許可交通量を乖離補正し、他のケースもこれを基に算出。
- 2 一般有料道路は資金コスト制度（一定利率以上の発生利息については国の負担）を前提として国の事業許可を受け、事業を進めてきている。試算前提の「国費投入ゼロ」は、国の許可条件と矛盾を生じるものである。また、採算に与える影響が極めて大きいことから、「国費投入ゼロ」を前提とするものであれば資金コスト制度に代わる何らかの代替措置が必要。

注1:道路別試算のアクアラインは千葉プールの数値

注2:償還状況が発散となるケースの損益額は、発散に転じる時点又はそれ以前に無料開放した時点での名目値

3 - 2 個別道路試算結果一覧表

(単位:億円)

試算ケース		A	B	C	D	
前提条件	交通量	H14認可ベース (伸びあり)		交通量固定ベース (伸びなし)		
	将来調達金利	5.0%	4.0%	4.0%	4.0%	
	アクアライン料金	現行許可料金	現行許可料金	現行許可料金	現行料金固定	
	資金コスト制度	あり	なし	あり	なし	
公租公課なし	全体償還状況		償還 (H66)	償還 (H66)	H59以降発散	H48以降発散
	アクアライン (注) 料金徴収期限 H59.10	未償還残高	(H57) 0	(H59) +624	(H59) +22,053	(H48) +30,070
		損ば繰入累計	(H57) +8,127	(H59) +8,466	(H59) +6,333	(H48) +4,629
		損益額	(H57) +8,127	(H59) +7,842	(H59) 15,720	(H48) 25,441
	湖西道路 料金徴収期限 H28.6	未償還残高	(H28) +1,646	(H28) +1,560	(H28) +1,587	(H28) +1,587
		損ば繰入累計	(H28) +92	(H28) +92	(H28) +90	(H28) +90
		損益額	(H28) 1,555	(H28) 1,468	(H28) 1,497	(H28) 1,497
	日光宇都宮道路 料金徴収期限 H18.12	未償還残高	(H18) +1,050	(H18) +1,049	(H18) +1,054	(H18) +1,054
		損ば繰入累計	(H18) +97	(H18) +97	(H18) +96	(H18) +96
		損益額	(H18) 953	(H18) 952	(H18) 958	(H18) 958
公租公課あり	全体償還状況			H56以降発散		H24以降発散
	アクアライン (注) 料金徴収期限 H59.10	未償還残高		(H56) +29,306		(H24) +23,963
		損ば繰入累計		(H56) +7,984		(H24) +1,938
		損益額		(H56) 21,322		(H24) 22,025
		固定資産税累計		(H56) 8,928		(H24) 2,486
	湖西道路 料金徴収期限 H28.6	未償還残高		(H28) +1,699		(H24) +1,514
		損ば繰入累計		(H28) +92		(H24) +78
		損益額		(H28) 1,607		(H24) 1,436
		固定資産税累計		(H28) 104		(H24) 75
	日光宇都宮道路 料金徴収期限 H18.12	未償還残高		(H18) +1,067		(H18) +1,072
損ば繰入累計			(H18) +97		(H18) +96	
損益額			(H18) 970		(H18) 976	
固定資産税累計			(H18) 17		(H18) 17	

注1:道路別試算のアクアラインは千葉プールの数値

注2:償還状況が発散となるケースの損益額は、発散に転じる時点又はそれ以前に無料開放した時点での名目値

民営化推進委員会事務局指示による「一般有料道路の財務状況検討」に関する試算結果

ケースA (公租公課なし) 交通量H14年度認可ベース (伸びあり) アクアライン現行許可料金、金利5%、資金コスト制度あり
一般方式減価償却、法人税 固定資産税なし 配当なし

試算条件は道路関係四公団民営化推進委員会事務局が設定

償還見通し(一般有料道路)

(単位:10億円)

年度	未償還額	建設費	管理費	利息	公租公課	支出計	収入	収支差	損失補てん引当金			損失補てん 引当金 残高累計
									当該年度 繰入額	当該年度 取崩額	当該年度 増減	
2003 H15	5,614	152	87	123	0	361	276	-85	45	0	45	379
2004 H16	5,687	251	87	117	0	455	282	-173	46	0	46	424
2005 H17	5,907	263	95	125	0	483	317	-167	52	0	52	470
2006 H18	6,126	272	100	140	0	512	323	-189	53	105	-52	522
2007 H19	6,263	339	99	166	0	604	328	-277	54	2	52	470
2008 H20	6,591	43	115	185	0	344	445	101	75	25	50	522
2009 H21	6,540	35	117	187	0	339	457	118	77	0	77	572
2010 H22	6,499	13	118	188	0	319	469	150	79	2	77	649
2011 H23	6,426	8	119	195	0	321	480	159	82	89	-8	727
2012 H24	6,260	4	117	198	0	319	470	151	80	49	32	719
2013 H25	6,141	0	124	199	0	323	479	155	81	0	81	751
2014 H26	6,067	0	126	198	0	325	481	156	82	67	14	832
2015 H27	5,925	0	127	194	0	321	485	163	83	28	55	847
2016 H28	5,816	0	124	188	0	312	473	160	81	220	-138	901
2017 H29	5,517	0	123	180	0	303	471	167	81	114	-33	763
2018 H30	5,316	0	127	172	0	300	468	168	81	0	81	730
2019 H31	5,229	2	124	166	0	292	459	167	79	224	-145	810
2020 H32	4,916	0	127	157	0	285	446	161	77	375	-298	665
2021 H33	4,457	0	118	148	0	266	432	166	75	98	-24	367
2022 H34	4,268	0	113	141	0	253	426	172	74	28	46	344
2023 H35	4,142	0	114	135	0	249	422	173	73	0	73	390
2024 H36	4,042	0	119	129	0	248	422	174	73	6	68	463
2025 H37	3,935	0	111	123	0	234	422	187	73	0	73	531
2026 H38	3,821	0	107	117	0	223	414	190	72	5	67	604
2027 H39	3,698	0	107	110	0	217	414	197	72	1	71	671
2028 H40	3,572	0	97	103	0	199	411	212	72	3	69	742
2029 H41	3,430	0	96	94	0	191	411	220	72	0	72	811
2030 H42	3,281	0	94	86	0	180	411	231	72	0	72	883
2031 H43	3,122	0	93	77	0	170	410	240	72	0	72	955
2032 H44	2,954	0	93	68	0	161	410	249	72	0	72	1,026
2033 H45	2,776	0	93	59	0	151	410	259	72	0	72	1,098
2034 H46	2,589	0	88	49	0	137	409	272	71	3	69	1,170
2035 H47	2,386	0	86	38	0	125	398	274	69	0	69	1,239
2036 H48	2,181	0	69	28	0	97	339	242	58	328	-270	1,308
2037 H49	1,670	0	64	19	0	83	298	215	50	0	50	1,038
2038 H50	1,505	0	64	10	0	74	298	224	50	0	50	1,088
2039 H51	1,331	0	64	0	0	64	298	234	50	30	20	1,139
2040 H52	1,117	0	63	0	0	63	294	232	50	2	48	1,159
2041 H53	934	0	58	0	0	58	272	214	45	3	43	1,206
2042 H54	762	0	53	0	0	53	260	207	43	12	31	1,249
2043 H55	587	0	51	0	0	51	257	206	43	0	43	1,280
2044 H56	424	0	45	0	0	45	213	168	34	0	34	1,323
2045 H57	312	0	40	0	0	40	179	139	29	0	29	1,357
2046 H58	191	0	22	0	0	22	79	57	15	0	15	1,386
2047 H59	138	0	22	0	0	22	79	57	15	0	15	1,401
2048 H60	95	0	22	0	0	22	74	52	14	0	14	1,416
2049 H61	57	0	17	0	0	17	64	47	12	0	12	1,430
2050 H62	22	0	11	0	0	11	37	26	7	0	7	1,442
2051 H63	3	0	4	0	0	4	6	2	1	1	0	1,449
2052 H64	2	0	3	0	0	3	4	1	1	0	1	1,449
2053 H65	1	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1,450
2054 H66	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,450
2055 H67	0											1,450

注)消費税及び地方消費税相当額を含む

注)端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

民営化推進委員会事務局指示による「一般有料道路の財務状況検討」に関する試算結果

ケースA- 5% (公租公課なし) 交通量H14年度認可ベース (伸びあり)、アクアライン現行許可料金、金利5%、資金コスト制度あり
一般方式減価償却、法人税 固定資産税なし 配当なし

試算条件は道路関係四公団民営化推進委員会事務局が設定

連続貸借対照表 (B / S) 単位:10億円

勘定科目	年度		H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
流動資産	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
固定資産	5,045	5,259	5,484	5,696	5,998	5,938	5,884	5,815	5,656	5,561	5,490	5,400	5,310	5,046	4,941	4,881	4,639	4,415	4,297	4,214	4,160	4,107	4,025	3,966	3,906	3,841	3,776	3,708		
の 事業資産	4,489	4,670	4,752	4,668	5,919	5,816	5,807	5,770	5,607	5,557	5,488	5,400	5,310	5,046	4,941	4,881	4,639	4,415	4,297	4,214	4,160	4,107	4,025	3,966	3,906	3,841	3,776	3,708		
部 (うち償却対象資産)	3,293	3,436	3,498	3,420	4,447	4,347	4,335	4,300	4,156	4,113	4,044	3,962	3,889	3,697	3,602	3,542	3,375	3,248	3,142	3,061	3,007	2,954	2,873	2,814	2,754	2,689	2,624	2,556		
(うち用地)	1,176	1,233	1,255	1,247	1,472	1,469	1,471	1,470	1,451	1,444	1,444	1,438	1,421	1,349	1,339	1,339	1,264	1,167	1,156	1,153	1,153	1,153	1,152	1,152	1,152	1,152	1,152	1,152		
事業資産建設助定	552	568	712	1,011	64	109	67	36	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
有形固定資産	24	21	19	17	15	13	11	9	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
繰延資産	7	6	5	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
計	5,052	5,264	5,489	5,699	6,001	5,940	5,885	5,815	5,656	5,561	5,490	5,400	5,310	5,046	4,941	4,881	4,639	4,415	4,297	4,214	4,160	4,107	4,025	3,966	3,906	3,841	3,776	3,708		
負債	5,143	5,316	5,483	5,672	5,948	5,847	5,728	5,578	5,419	5,268	5,113	4,956	4,793	4,628	4,461	4,293	4,126	3,964	3,798	3,626	3,452	3,278	3,091	2,901	2,704	2,492	2,272	2,041		
の 道路債券・借入金等	5,137	5,310	5,477	5,666	5,943	5,841	5,723	5,573	5,414	5,264	5,108	4,952	4,788	4,628	4,461	4,293	4,126	3,964	3,798	3,625	3,452	3,278	3,091	2,900	2,704	2,492	2,272	2,041		
部 資産見込助定	6	6	6	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5		
本 資本金・無引当金	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128		
の 利益剰余金	-218	-179	-122	-100	-75	-34	29	109	109	165	249	316	390	290	353	461	385	323	372	461	580	702	807	938	1,074	1,221	1,376	1,539		
部 償還準備積立金	-642	-649	-644	-570	-597	-606	-620	-618	-610	-585	-583	-530	-512	-473	-377	-349	-279	-44	28	71	117	171	203	267	332	410	493	584		
損失補てん引当金	424	470	522	470	522	572	649	727	719	751	832	847	901	763	730	810	665	367	344	390	463	531	604	671	742	811	883	955		
計	5,052	5,264	5,489	5,699	6,001	5,940	5,885	5,815	5,656	5,561	5,490	5,400	5,310	5,046	4,941	4,881	4,639	4,415	4,297	4,214	4,160	4,107	4,025	3,966	3,906	3,841	3,776	3,708		

連続損益計算書 (P / L) 単位:10億円

勘定科目	年度		H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
費用	249	239	256	267	294	375	374	380	388	386	390	389	383	374	364	357	349	335	318	307	298	295	288	279	272	262	255	247		
の 事業資産管理費	55	57	65	66	66	77	76	78	79	77	78	78	80	78	78	80	79	78	73	71	69	72	70	68	68	66	68	68		
部 一般管理費	12	6	7	7	4	24	25	27	28	27	28	28	26	26	25	25	25	24	23	22	22	22	22	22	22	22	22			
事業資産減価償却費	70	72	74	74	91	89	88	88	86	84	84	83	83	80	80	80	79	76	74	73	72	73	72	72	72	71	71	71		
業務外費用	112	104	110	119	132	183	184	187	193	196	199	198	194	188	180	172	166	157	148	141	135	129	123	117	110	103	94	86		
固定資産税	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
特別損失	4	4	4	35	9	29	20	10	92	27	5	25	28	198	45	3	186	173	65	29	4	5	28	4	5	2	1	2		
の 無料開放損失	0	0	0	31	5	26	17	7	90	24	1	21	25	195	42	0	183	168	61	25	0	1	25	1	3	1	0	1		
除却損	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	5	4	4	4	5	3	3	3	1	1		
法人税	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
当期利益	23	39	58	21	25	41	64	79	0	57	84	67	73	-99	62	108	-75	-62	49	89	119	121	105	131	136	147	155	163		
の 償還準備積立金繰入額	-21	-7	6	-1	-24	-8	3	7	8	1	4	7	15	14	23	28	28	29	35	41	46	49	57	60	67	76	83	92		
部 償還準備積立金取崩額	0	0	0	-14	3	1	17	5	0	-24	-1	-46	-3	-25	-72	0	-42	-207	-38	-2	0	-5	25	-4	1	-1	0	1		
損失補てん引当金繰入額	45	46	52	53	54	75	77	79	82	80	81	82	83	81	81	81	79	77	75	74	73	73	73	72	72	72	72	72		
損失補てん引当金取崩額	0	0	0	105	2	25	0	2	89	49	0	67	28	220	114	0	224	375	98	28	0	6	0	5	1	3	0	0		
計	276	282	317	323	328	445	457	469	480	470	479	481	485	473	471	468	459	446	432	426	422	422	422	414	414	411	411	411		
の 経常収益	276	282	317	323	328	445	457	469	480	470	479	481	485	473	471	468	459	446	432	426	422	422	422	414	414	411	411	411		
部 業務収入	276	282	317	323	328	445	457	469	480	470	479	481	485	473	471	468	459	446	432	426	422	422	422	414	414	411	411	411		
の 資産見込助定戻入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
計	276	282	317	323	328	445	457	469	480	470	479	481	485	473	471	468	459	446	432	426	422	422	422	414	414	411	411	411		

連続キャッシュフロー (C / F) 単位:10億円

勘定科目	年度		H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
業務活動によるキャッシュフロー	100	119	138	133	128	164	175	181	182	171	176	178	185	182	187	191	189	187	188	191	196	200	206	207	214	221	227	236		
の 業務収入	276	282	317	323	328	445	457	469	480	470	479	481	485	473	471	468	459	446	432	426	422	422	422	414	414	411	411	411		
部 管理費支払	64	61	70	71	68	99	99	102	105	102	104	105	106	103	103	105	104	102	96	94	91	94	92	90	88	90	89			
利息の支払	111	103	109	119	131	182	183	186	193	196	199	198	194	188	180	172	166	157	148	141	135	129	123	117	110	103	94	86		
固定資産税の支払	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
法人税の支払	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
投資活動によるキャッシュフロー	-186	-292	-305	-322	-405	-63	-57	-31	-23	-21	-20	-22	-22	-21	-20	-23	-22	-25	-22	-18	-23	-25	-19	-17	-17	-9	-7	-5		
の 建設による支出	168	272	267	301	383	47	40	16	9	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
部 改良に係る支出	18	19	19	21	22	15	17	15	14	15	20	22	21																	

民営化推進委員会事務局指示による「一般有料道路の財務状況検討」に関する試算結果

ケースA- 5% (公租公課なし) 交通量H14年度認可ベース (伸びあり)、アクアライン現行許可料金、金利5%、資金コスト制度あり
一般方式減価償却、法人税 固定資産税なし、配当なし

試算条件は道路関係四公団民営化推進委員会事務局が設定

連続貸借対照表 (B / S) 単位:10億円

勘定科目	年度																							
	H43	H44	H45	H46	H47	H48	H49	H50	H51	H52	H53	H54	H55	H56	H57	H58	H59	H60	H61	H62	H63	H64	H65	H66
	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
資産																								
流動資産	0	0	0	0	0	0	0	24	247	467	669	865	1,060	1,194	1,333	1,390	1,447	1,499	1,546	1,572	1,574	1,576	1,576	1,450
固定資産	3,641	3,574	3,507	3,391	3,323	2,552	2,503	2,454	2,403	2,267	2,077	2,031	1,987	1,625	583	572	561	477	467	4	3	1	1	0
事業資産	3,641	3,574	3,507	3,391	3,323	2,552	2,503	2,454	2,403	2,267	2,077	2,031	1,987	1,625	583	572	561	477	467	4	3	1	1	0
(うち償却対象資産)	2,488	2,421	2,354	2,265	2,198	1,772	1,723	1,673	1,623	1,504	1,392	1,346	1,302	1,145	390	379	367	284	274	4	3	1	1	0
(うち用地)	1,152	1,152	1,152	1,125	1,125	780	780	780	780	763	685	685	685	481	193	193	193	193	193	0	0	0	0	0
事業資産建設仮勘定	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有形固定資産	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
繰延資産	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	3,641	3,574	3,507	3,391	3,323	2,552	2,503	2,478	2,649	2,734	2,747	2,896	3,047	2,819	1,917	1,962	2,008	1,976	2,014	1,576	1,578	1,576	1,577	1,450
負債																								
固定負債	1,801	1,552	1,294	1,021	747	505	290	90	79	68	56	45	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
道路債券・借入金等	1,801	1,552	1,294	1,021	747	505	290	90	79	67	56	45	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
資産見込勘定	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
資本																								
資本金・無利子貸付金	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126
利益剰余金	1,712	1,894	2,086	2,242	2,449	1,920	2,086	2,261	2,444	2,540	2,564	2,725	2,887	2,693	1,790	1,836	1,882	1,849	1,887	1,450	1,451	1,450	1,450	1,450
償還準備積立金	685	796	916	1,003	1,141	882	998	1,122	1,285	1,333	1,315	1,444	1,564	1,335	404	435	466	419	445	1	2	0	0	0
損失補てん引当金	1,026	1,098	1,170	1,239	1,308	1,038	1,088	1,139	1,159	1,206	1,249	1,280	1,323	1,357	1,386	1,401	1,416	1,430	1,442	1,449	1,449	1,450	1,450	1,450
計	3,641	3,574	3,507	3,391	3,323	2,552	2,503	2,478	2,649	2,734	2,747	2,896	3,047	2,819	1,917	1,962	2,008	1,976	2,014	1,576	1,578	1,576	1,577	1,450

連続損益計算書 (P / L) 単位:10億円

勘定科目	年度																							
	H43	H44	H45	H46	H47	H48	H49	H50	H51	H52	H53	H54	H55	H56	H57	H58	H59	H60	H61	H62	H63	H64	H65	H66
	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
費用																								
経常費用	237	227	218	203	189	163	132	123	113	112	104	96	85	69	76	33	33	33	33	27	21	4	3	1
事業資産管理費	67	67	67	62	60	48	46	46	45	45	41	36	35	31	28	16	16	16	13	8	3	2	1	0
一般管理費	22	22	22	22	21	18	16	16	16	16	14	14	11	10	5	5	4	4	2	0	0	0	0	0
事業資産減価償却費	71	71	71	71	70	69	52	52	52	52	49	46	46	46	39	12	12	12	10	10	0	0	0	0
業務外費用	77	68	59	49	38	28	19	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
固定資産税	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
特別損失	0	0	0	50	2	704	0	0	2	87	143	2	0	318	1,005	0	0	73	0	454	1	2	0	1
無料開放損失	0	0	0	49	2	704	0	0	1	87	142	2	0	318	1,005	0	0	73	0	453	1	2	0	1
除却損	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
法人税	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
当期利益金	173	182	192	156	207	-528	166	175	183	96	25	161	162	-194	-902	46	46	-32	38	-437	1	-1	1	-1
償還準備積立金繰入額	101	111	120	134	139	118	116	124	134	133	122	120	119	90	73	31	31	27	25	9	1	1	0	0
償還準備積立金取崩額	0	0	0	47	2	376	0	0	-29	85	140	-10	0	318	1,005	0	73	0	453	0	2	0	0	0
損失補てん引当金繰入額	72	72	72	71	69	58	50	50	50	50	45	43	43	34	29	15	15	14	12	7	1	1	0	0
損失補てん引当金取崩額	0	0	0	3	0	328	0	0	30	2	3	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
計	410	410	410	409	398	339	298	298	298	294	272	260	257	213	179	79	79	74	64	37	6	4	1	0
収益																								
経常収益	410	410	410	409	398	339	298	298	298	294	272	260	257	213	179	79	79	74	64	37	6	4	1	0
業務収入	410	410	410	409	398	339	298	298	298	294	272	260	257	213	179	79	79	74	64	37	6	4	1	0
資産見込勘定戻入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	410	410	410	409	398	339	298	298	298	294	272	260	257	213	179	79	79	74	64	37	6	4	1	0

連続キャッシュフロー (C / F) 単位:10億円

勘定科目	年度																							
	H43	H44	H45	H46	H47	H48	H49	H50	H51	H52	H53	H54	H55	H56	H57	H58	H59	H60	H61	H62	H63	H64	H65	H66
	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
業務活動によるキャッシュフロー	244	254	263	277	278	245	218	227	237	234	216	209	208	170	142	58	58	53	48	27	2	1	1	0
業務収入	410	410	410	409	398	339	298	298	298	294	272	260	257	213	179	79	79	74	64	37	6	4	1	0
管理費支払	88	88	88	83	82	66	61	61	61	60	55	50	49	42	37	21	21	16	10	4	2	1	0	0
利息の支払	77	68	59	49	38	28	19	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
固定資産税の支払	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
法人税の支払	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
投資活動によるキャッシュフロー	-4	-4	-4	-5	-5	-3	-3	-3	-3	-3	-2	-2	-2	-2	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	0	0	0
建設による支出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
改良に係る支出	4	4	4	5	5	3	3	3	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0
財務活動によるキャッシュフロー	-240	-249	-259	-272	-274	-242	-215	-200	-11	-11	-11	-11	-11	-34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-126
債券発行 借入による収入	0	0	0	0	0	19	181	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
債券償還 返済による支出	240	249	259	272	274	261	396	200	11	11	11	11	11	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	126
現金及び現金同等物の増加	0	0	0	0	0	0	0	24	223	220	203	196	195	134	139	57	57	52	47	26	2	1	1	-126
現金及び現金同等物の期首残高	0	0	0	0	0	0	0	0	24	247	467	669	865	1,060	1,194	1,333	1,390	1,447	1,499	1,546	1,572	1,574	1,576	1,576
現金及び現金同等物の期末残高	0	0	0	0	0	0	0	24	247	467	669	865	1,060	1,194	1,333	1,390	1,447	1,499	1,546	1,572	1,574	1,576	1,576	1,450

注)端数処理

高速道路の連絡道路について（例 第二名神が第一名神と接続する 大津 JCT から草津 JCT までなど）

- 1) 第二東名・名神の連絡路は、都市計画、環境影響評価の手続きの中で、本線とあわせて連絡路も手続きがなされている。日本道路公団は、建設省（現国土交通省）が整備計画時に実施した連絡路を含む整備計画区間の調査・計画に基づいて、建設大臣（現国土交通大臣）に工事実施計画を申請し、認可を受けて事業を実施している。

第二東名・名神の連絡路は、下表の本線区間で示される整備計画・施行命令区間に含まれている。

路線	連絡路	整備計画区間	施行命令区間	「建設中高速道路の進捗状況」 (H14.8.21 提出)の区間
第二東名	清水連絡路	長泉～東海 H3.12.3	長泉～東海 H5.11.19	長泉～引佐
	引佐連絡路			
第二名神	亀山連絡路	亀山～城陽 H3.12.3	亀山～城陽 H5.11.19	亀山～大津
	大津連絡路			
	高槻連絡路	城陽～高槻 H8.12.27	八幡～高槻 H10.12.25	八幡～高槻

表内下段は、整備計画又は施行命令の日付

- 2) 第二東名・名神の連絡路の事業費については、平成 14 年 8 月 21 日提出の「建設中高速道路の進捗状況」における下表の本線区間に含まれている。

推計交通量は、第 32 回国幹審時(平成 11 年 12 月)に、現行の整備計画 9,342 kmの完成を前提として日本道路公団が推計した 2,021 年の推計値である。

なお、連絡路は第二東名・名神と一体となって機能するものであり、連絡路も考慮して接続する第二東名・名神の本線区間の単位で B / C を算出している。(高速道路の B / C については、平成 14 年 8 月 20 日に民営化推進委員会に資料提出)

路線	連絡路	事業費	推計交通量 (台/日)
第二東名	清水連絡路	長泉～引佐間の総事業 費認可額に含まれる	13,000
	引佐連絡路		9,000
第二名神	亀山連絡路	亀山～大津間の総事業 費認可額に含まれる	10,000
	大津連絡路		19,000
	高槻連絡路	八幡～高槻間の総事業 費認可額に含まれる	41,000

ＪＨ年報と建設中高速道路の進捗状況というＪＨ提出資料及び決算ファイルの事業費の違いについて

A . 年報の「整備計画概要」のページに記載されている「事業費」は、整備計画における「工事に要する費用の概算額」である。

一方、「建設中高速道路の進捗状況」に記載されている「認可額」は、工事実施計画認可額である。

B . 決算ファイルの「路線別収支状況」のページに記載されている「資産総額（道路価額）」は、営業中道路において、道路の建設に要した費用（建設中に発生する金利・一般管理費等含む）及び改良等の資本的支出の合計値（財務諸表における道路勘定）から資産見返補助金等を控除した返済すべき総額である。

一方、年報の「整備計画概要」のページに記載されている「事業費」は、整備計画における「工事に要する費用の概算額」である。

例えば、決算ファイルの「路線別収支状況」のページに記載されている近畿自動車道名古屋神戸線（伊勢湾岸道）の「資産総額（道路価額）」3,185 億円は、平成 13 年度末に営業中の飛鳥～みえ川越間の建設に要した費用（建設中に発生する金利・一般管理費等を含む）及び改良等の資本的支出の合計値である。

一方、年報の「整備計画概要」のページに記載されている「事業費」2,610 億円は、平成 3 年度決定の整備計画における「工事に要する費用の概算額」である。

資産見返補助金等とは、災害復旧に係る国から受け入れた補助金及び開発インターチェンジに係る開発者の負担金である。

資料要求についての回答

国 土 交 通 省

四公団の関連公益法人および関連公益法人OBのファミリー企業における「参与・顧問等」調査

【回答】

<別紙1> 公益法人における顧問・参与等に関する調査

<別紙2> 公益法人出身者の顧問・参与等への就任状況に関する調査

公益法人出身者の顧問・参与等への就任状況に関する調査（平成15年6月1日現在）

法人名：（財）高速道路技術センター

会社名	肩書き	氏名	待遇	業務内容	常勤・非常勤の別	報酬の有無	平均報酬（年収）	兼職（報酬）	前職	前々職	前前前職	当該法人での最終ポスト
（該当会社なし）												

法人名：（財）高速道路調査会

会社名	肩書き	氏名	待遇	業務内容	常勤・非常勤の別	報酬の有無	平均報酬（年収）	兼職（報酬）	前職	前々職	前前前職	当該法人での最終ポスト
（該当会社なし）												

法人名：（社）道路緑化保全協会

会社名	肩書き	氏名	待遇	業務内容	常勤・非常勤の別	報酬の有無	平均報酬（年収）	兼職（報酬）	前職	前々職	前前前職	当該法人での最終ポスト
（該当会社なし）												

法人名：（財）海洋架橋調査会

会社名	肩書き	氏名	待遇	業務内容	常勤・非常勤の別	報酬の有無	平均報酬（年収）	兼職（報酬）	前職	前々職	前前前職	当該法人での最終ポスト
（該当会社なし）												

法人名：（財）首都高速道路技術センター

会社名	肩書き	氏名	待遇	業務内容	常勤・非常勤の別	報酬の有無	平均報酬（年収）	兼職（報酬）	前職	前々職	前前前職	当該法人での最終ポスト
（該当会社なし）												

法人名：（財）首都高速道路補償センター

会社名	肩書き	氏名	待遇	業務内容	常勤・非常勤の別	報酬の有無	平均報酬（年収）	兼職（報酬）	前職	前々職	前前前職	当該法人での最終ポスト
（該当会社なし）												

法人名：（社）首都高速サービス推進協会

会社名	肩書き	氏名	待遇	業務内容	常勤・非常勤の別	報酬の有無	平均報酬（年収）	兼職（報酬）	前職	前々職	前前前職	当該法人での最終ポスト
（該当会社なし）												

法人名：（財）阪神高速道路補償センター

会社名	肩書き	氏名	待遇	業務内容	常勤・非常勤の別	報酬の有無	平均報酬（年収）	兼職（報酬）	前職	前々職	前前前職	当該法人での最終ポスト
（該当会社なし）												

法人名：（財）阪神高速道路管理技術センター

会社名	肩書き	氏名	待遇	業務内容	常勤・非常勤の別	報酬の有無	平均報酬（年収）	兼職（報酬）	前職	前々職	前前前職	当該法人での最終ポスト
（該当会社なし）												

法人名：（社）阪神有料道路サービス協会

会社名	肩書き	氏名	待遇	業務内容	常勤・非常勤の別	報酬の有無	平均報酬（年収）	兼職（報酬）	前職	前々職	前前前職	当該法人での最終ポスト
（該当会社なし）												

当該法人プロパー出身者で、道路関係四公団の子会社・関連会社の役員・職員のうちにも該当しない肩書き（顧問、参与等）に在籍している者を記入。
 平均報酬欄には、顧問、参与等の平均報酬（年収）を記入。
 該当しない欄については、「」を記入。