

会計検査院法第30条の2の規定に基づく報告書

「本州四国連絡道路に係る債務の返済等の状況及び本州四国  
連絡高速道路株式会社の経営状況について」

平成25年9月

会計検査院

会計検査院は、本州四国連絡橋公団が本州四国連絡道路に係る収支悪化により多額の欠損金を生じている事態について、平成10年度決算検査報告において「本州四国連絡道路の計画及び実績について」を掲記した。その後、同公団は、国へ債務の一部を承継するなどした上で平成17年10月に民営化された。そして、民営化後は、同公団の一切の権利及び義務が本州四国連絡高速道路株式会社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に承継されて、同機構が民営化から45年以内に債務の返済を行うこととなった。しかし、10年度から34年度まで毎年度債務の返済に充てられることとされていた国及び10府県市から同機構への出資は、24、25両年度に減額されて、26年度以降の継続について検討が行われている状況にある。

本報告書は、このような経緯を踏まえて、本州四国連絡道路に係る債務の返済等の状況及び本州四国連絡高速道路株式会社の経営状況について検査を実施し、その状況を取りまとめたことから、会計検査院法（昭和22年法律第73号）第30条の2の規定に基づき、会計検査院長から衆議院議長、参議院議長及び内閣総理大臣に対して報告するものである。

平成25年9月

会計検査院

# 目 次

1	検査の背景	1
(1)	本州四国連絡道路の概要	1
(2)	本四公団における債務の返済等の枠組み	3
(3)	本四公団の債務の増加	3
(4)	平成10年度決算検査報告掲記事項の概要	4
(5)	本四公団における国への債務承継等	4
(6)	民営化と新たな債務の返済等の枠組み	5
(7)	出資の継続	6
2	検査の観点、着眼点、対象及び方法	6
(1)	検査の観点及び着眼点	6
(2)	検査の対象及び方法	7
3	検査の状況	7
(1)	本四道路に係る債務の返済等の状況	7
ア	国の財政支援と民営化	7
(ア)	国への債務承継等による本四公団の損益改善	7
(イ)	民営化に当たっての本四公団から機構及び本四会社への資産、負債等の承継	8
イ	本四道路に係る債務の返済等の状況	10
(ア)	本四公団における償還計画	10
(イ)	出資の状況	12
(ウ)	民営化後の債務の返済等の状況	12
(エ)	最新の債務返済計画	13
(2)	本四会社の経営状況	14
ア	本四会社の事業の概要	14
イ	本四会社の財務状況	14
(ア)	連結及び単体の決算	14
(イ)	決算（単体）の年度比較	15
ウ	本四道路の通行料金、交通量等の状況	17

(ア) 通行料金の推移	17
(イ) 実績交通量の推移	18
(ウ) 推定交通量の見直しと実績交通量の推移	18
(エ) 民営化後の推定交通量	20
(オ) 本四会社の収支等	20
エ 子会社の状況	23
(ア) 子会社の概要	23
(イ) 子会社の契約状況	23
(ウ) 子会社の利益剰余金の状況	24
オ 本四会社の契約の状況等	24
(3) 最新の債務返済計画と会計検査院の試算	26
4 所見	30
(1) 検査の状況の概要	30
(2) 所見	31

〔 以下、本文及び図表中の数値は、原則として、金額については表示単位未満を切り捨て、割合については表示単位未満を四捨五入している。 〕

本州四国連絡道路に係る債務の返済等の状況及び本州四国連絡高速道路株式会社の  
経営状況について

検査対象	国土交通省、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構、 本州四国連絡高速道路株式会社	
本州四国連絡道路の概要	本州と四国との間の交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与するため、本州四国連絡高速道路株式会社（平成17年9月30日以前は本州四国連絡橋公団）が管理する有料の道路	
本州四国連絡道路に係る独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の債務残高	1兆4377億円（平成24年度末）	
本州四国連絡道路に係る独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構等に対する出資金の額	国	1兆1232億円（平成25年4月末現在）
	10府県市	5622億円（平成25年4月末現在）
	計	1兆6854億円
本州四国連絡高速道路株式会社の協定に基づく収支及び貸付料の支払額	収入	648億円（平成24年度）
	支出	167億円（平成24年度）
	貸付料の支払額	480億円（平成24年度）

## 1 検査の背景

### (1) 本州四国連絡道路の概要

国は、昭和44年5月に閣議決定した新全国総合開発計画において、本州と四国の連絡橋の建設を決定しており、これを受けて、45年7月に本州と四国を連絡する一般国道の有料道路である本州四国連絡道路（以下「本四道路」という。）及び鉄道の建設及び管理を行う法人として本州四国連絡橋公団（以下「本四公団」という。）を設立した。そして、本四公団は、本四道路について、建設大臣からの基本計画の指示に基づき、順次3ルートの実施してきた（表1及び図1参照）。

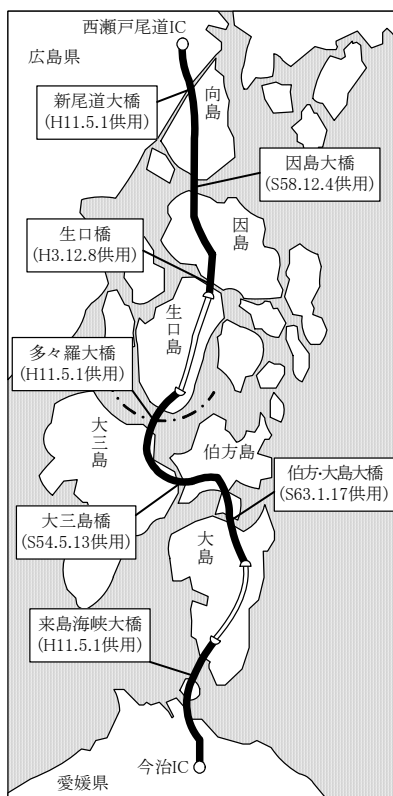
表1 本四道路の概要

	一般国道28号 神戸淡路鳴門自動車道	一般国道30号 瀬戸中央自動車道	一般国道317号 西瀬戸自動車道	計
延長	89.0km	37.3km	46.6km	172.9km
全線開通年月	平成10年4月	昭和63年4月	平成11年5月	
事業費	1兆4668億余円	6730億余円	7263億余円	2兆8662億余円

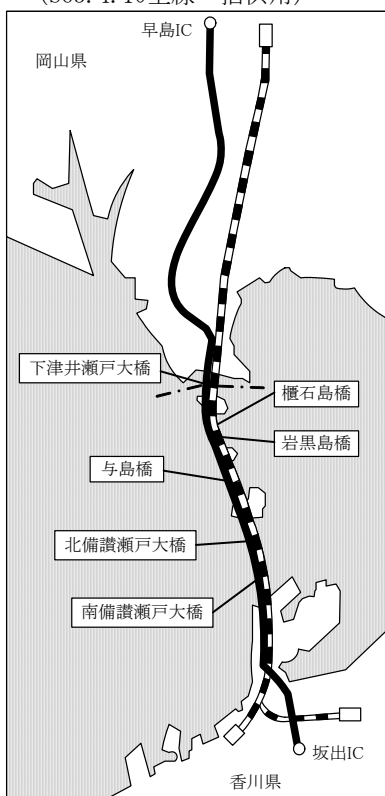
図1 本四道路路線網図



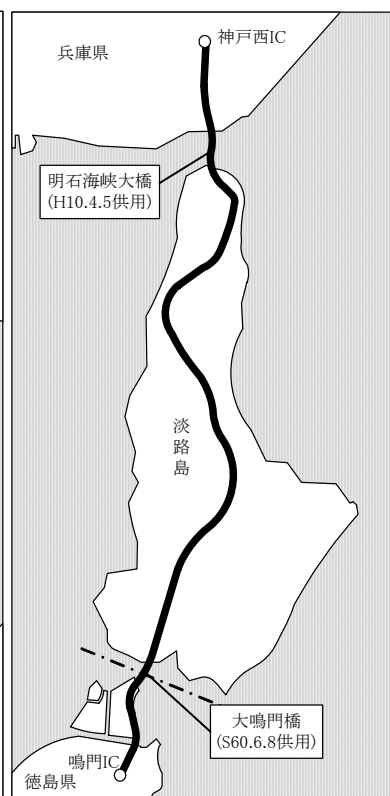
西瀬戸自動車道



瀬戸中央自動車道  
(S63. 4. 10全線一括供用)



神戸淡路鳴門自動車道



## (2) 本四公団における債務の返済等の枠組み

本四公団は、本四道路の建設に要する資金を主に有利子資金で調達していたが、調達資金のコストを所定の水準に抑えて金利負担を軽減するために、国及び地方公共団体から出資を受けていた。出資を行う地方公共団体については、本州四国連絡橋公団法（昭和45年法律第81号）等により10府県市が指定されており、国と地方公共団体の出資割合は、双方の協議に基づき、45年度から47年度までは1対1、48年度以降は2対1となっていた。そして、本四公団の債務及び出資金は料金収入をもって償還されることになっており、この料金の額については、推定交通量等を基礎として、償還期間内の料金収入総額が本四道路に係る建設費、維持管理費、調達資金に係る利息等の費用の合算額に見合う額となるように、全路線画一対距離料金制を基本として車種別に設定されていた。

また、本四公団は、有料道路として建設された3ルート of 収支を一つの償還対象とする料金プール制を採用しており、料金設定と併せて、各年度の推定交通量に車種別の料金の額を乗ずるなどして算出した年度ごとの料金収入から年度ごとの費用の合算額を差し引いた残額を償還金に充当することとする償還計画を策定していた。

なお、本四公団は、鉄道の建設に要する資金についても、本四道路の建設と同様に有利子資金で調達し、調達資金のコストを軽減するために国から出資を受けていた。そして、有利子債務は、日本国有鉄道清算事業団（平成10年10月以降は日本鉄道建設公団）が負担することとされていたことから、昭和62年度以降は本四公団が同事業団から債務償還のための資金を受け入れており、平成13年度までに鉄道の建設に係る有利子債務の償還は完了している。

（注1） 10府県市 大阪府、兵庫、岡山、広島、徳島、香川、愛媛、高知各県、  
大阪、神戸両市

## (3) 本四公団の債務の増加

本四道路の事業費は、昭和48年10月に認可された当初の工事实施計画（3ルート計174.2km）の7478億円から、事業の追加、設計変更、物価の上昇等により各ルートで度々工事实施計画の追加、変更が行われ、最終的には2兆8662億余円となり、当初事業費の3.8倍に増加した。

一方、54年の大三島橋（西瀬戸自動車道）の供用開始以降、本四道路の実績交通量は推定交通量を大きく下回り、この結果、ほとんどの年で料金収入の実績が計画を下

回っていた。

このため、本四公団においては、毎年度多額の当期損失金を計上するという状況が継続していた。そこで、本四公団は、国の認可を受けて平成9年に償還計画を変更して（以下、この9年に変更された償還計画を「9年償還計画」という。）、10年度以降24年度まで国及び10府県市から毎年度800億円の出資を受けることとなり、この出資金は債務の償還に充てることとされた。なお、昭和45年度から平成9年度までに受けた出資金の額は、累計で5046億余円となっていた。

#### (4) 平成10年度決算検査報告掲記事項の概要

会計検査院は、11年5月に3ルートが概成したことなどを踏まえて、平成10年度決算検査報告において特定検査対象に関する検査状況として、「本州四国連絡道路の計画及び実績について」を掲記している。この中で、会計検査院は、本四道路の建設費が種々の要因により当初計画に比べて大幅に増加して金利を含めた償還を要する金額も大幅に増加しているのに、実績交通量が推定交通量を下回っていて償還財源である料金収入で支払利息を賄えない状況となっていることから、できるだけ正確に建設費を見込むことが肝要であり、また、交通量推定の精度の向上を図るとともに、関係府県市等との連携を強化したり、利用の拡大等のため割引料金を活用したりなどして需要の喚起を図り、交通量を増大させて料金収入の増加に努めて、償還計画の達成状況を絶えず把握するとともに状況の変化に応じて適時適切に見直しを行う必要があることなどを記述している。

#### (5) 本四公団における国への債務承継等

本四公団は、前記のとおり、毎年度多額の当期損失金を計上しており、表2のとおり、13年度末における欠損金は1兆0645億余円となっていた。

表2 欠損金の推移（昭和54年度～平成13年度）（単位：百万円）

年度	昭和54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	平成元	2
当期損失金	1,397	1,741	1,885	2,021	3,686	7,741	22,060	28,212	34,593	63,510	69,908	75,356
欠損金	1,397	3,139	5,025	7,046	10,733	18,474	40,535	68,747	103,340	166,851	236,760	312,116

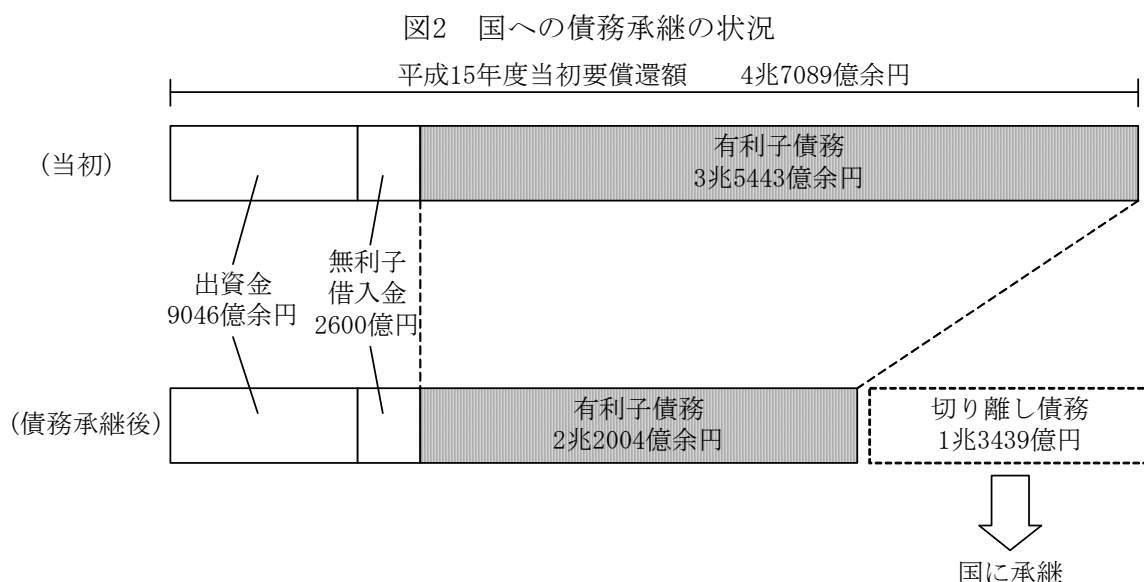
年度	平成3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
当期損失金	78,083	80,448	75,880	69,678	51,597	56,366	44,680	68,896	85,428	75,846	65,545
欠損金	390,199	470,648	546,529	616,208	667,805	724,171	768,852	837,748	923,176	999,023	1,064,568

このような状況の下、「特殊法人等整理合理化計画」（平成13年12月閣議決定）に



より道路関係四公団について民営化の方針が示されたことを受けて、本四公団の多額の欠損金を解消するため、13、14両年度に計2600億円の国からの無利子借入金により有利子債務を圧縮したり、15年度に「本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成15年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律」（平成15年法律第35号）に基づいて、有利子債務1兆3439億円を国に承継したりする処置が執られた（図2参照）。

また、15年に変更された償還計画（以下「15年償還計画」という。）では、上記国への債務承継と併せて、9年償還計画において10年度から24年度までとされていた国及び10府県市からの毎年度800億円の出資金の受入れを34年度まで10年間延長することとした。



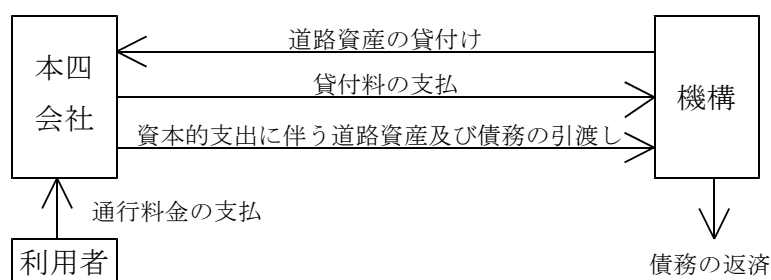
#### (6) 民営化と新たな債務の返済等の枠組み

本四公団は、日本道路公団等民営化関係法施行法（平成16年法律第102号。以下「施行法」という。）等に基づき、17年9月30日に解散して、その一切の権利及び義務は、国及び10府県市が承継する資産を除き、17年10月1日に設立された本州四国連絡高速道路株式会社（以下「本四会社」という。）及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）に承継された。そして、本四公団の道路資産等は機構に帰属することとなり、併せて債務も一部を除き機構が引き受けることとなった。

本四会社は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号。以下「機構法」という。）等に基づき、18年3月に、機構と「一般国道28号（本州

四国連絡道路（神戸・鳴門ルート））等に関する協定」（以下「協定」という。）を締結して道路資産の貸付けを受けて、料金収入からその貸付料を支払うこととなり、貸付料の支払額は、原則として協定で定められた計画料金収入から計画管理費を差し引いた額とされた。そして、機構は、本四会社からの貸付料等を原資として民営化から45年以内に債務の返済を行うこととなり、協定に基づいて作成する業務実施計画に、機構の収支予算の明細として債務返済計画が定められた（図3参照）。

図3 本四会社と機構による高速道路事業の実施の枠組み



なお、高速道路株式会社法（平成16年法律第99号。以下「高速道路会社法」という。）において、本四道路に係る機構の債務が相当程度減少し、かつ、本四会社の経営の安定性の確保が確実になったときにおいて、国は、本四会社と西日本高速道路株式会社との合併に必要な措置を講ずることとされている。

## (7) 出資の継続

前記のとおり、国及び10府県市から出資を受ける期間は15年償還計画において34年度までとされていたが、22年4月に国土交通省がこの出資期間を前提とした本四道路の新料金案を示したことを契機として、同年5月に24年度以降の追加出資を行わないことなどを10府県市が同省に申し入れたことから、同省と10府県市との間で今後の出資について協議が行われてきた。そして、同省は、24年2月に「今後の本四高速料金の基本方針」を示して、同年3月に、国及び10府県市の出資については、年800億円から年608億円に減額の上、24、25両年度に限り継続するとした。また、26年度以降の出資については同省に設置された社会資本整備審議会等において引き続き検討が行われている状況である。

## 2 検査の観点、着眼点、対象及び方法

### (1) 検査の観点及び着眼点

前記のとおり、本四道路については、10年度以降に国及び10府県市から受け入れる

出資金を債務の返済の原資に充てるなどとされている。しかし、出資については、10府県市からの申入れの結果、24、25両年度は継続されるものの、26年度以降については、引き続き検討が行われている状況である。

そこで、会計検査院は、本四道路に係る債務の返済等の状況及び本四会社の経営状況について、合規性、経済性、効率性、有効性等の観点から、以下の点に着眼して検査した。

ア 国の財政支援と民営化の状況及び本四道路に係る債務の返済等の状況はどのようになっているか。

イ 本四会社の経営及び子会社の状況はどのようになっているか。また、本四道路の維持及び管理に当たり、子会社との契約も含めてコストの縮減が図られ、契約の競争性は確保されているか。

ウ 出資が停止された場合の今後の本四道路に係る債務の返済等はどのようになると見込まれるか。

## (2) 検査の対象及び方法

会計検査院は、計算証明規則（昭和27年会計検査院規則第3号）等に基づき機構及び本四会社から提出された財務諸表等について検査を行うとともに、国土交通本省、機構本部及び本四会社本社において会計実地検査を行った。そして、機構の債務返済計画を分析するとともに、出資が停止された場合の債務の返済について試算を行った。

## 3 検査の状況

### (1) 本四道路に係る債務の返済等の状況

#### ア 国の財政支援と民営化

##### (イ) 国への債務承継等による本四公団の損益改善

本四公団は、前記のとおり、多額の欠損金を計上していたが、国による多額の財政支援という処置が講じられた結果、表3のとおり、15年度に欠損金が解消されて、以後、業務外費用（債券利息及び借入金利息）が減少するなどして損益は大幅に改善された。

表3 本四公団の損益の状況（平成13年度～17年度）

（単位：百万円）

区 分	平成13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
経常収益	99,004	95,565	91,576	89,296	46,884
（道路料金収入）	83,347	82,672	78,975	77,068	40,175
経常費用	164,549	142,402	334,040	89,296	45,842
引当金等繰入					
償還準備金繰入			241,628	11,263	9,643
業務外費用	125,519	108,738	60,428	47,306	20,938
（債券利息）	112,559	95,640	49,106	38,939	17,121
（借入金利息）	8,922	10,068	6,655	5,881	2,829
特別利益		1,793			
債務免除益			1,353,544		
特別損失		1,469			1,041
当期利益金（△当期損失金）	△65,545	△46,511	1,111,080	-	-
欠損金	1,064,568	1,111,080	-	-	-
業務外費用に対する 道路料金収入の割合	66.4%	76.0%	130.7%	162.9%	191.9%

注(1) 平成17年度は、17年4月1日から17年9月30日までの半期分を計上している。

注(2) 債務免除益には、国に承継された債務1兆3439億円に係る利息を含んでいる。

## (イ) 民営化に当たっての本四公団から機構及び本四会社への資産、負債等の承継

機構及び本四会社が承継する資産、負債等に関する基本的な事項については、施行法等により定められており、高速道路に係る固定資産等については原則として機構が、本四会社の事業を適切かつ円滑に運営する上で必要な料金徴収施設、道路休憩施設等の固定資産等は本四会社が、それぞれ承継することとされた。また、高速道路に係る負債については、機構及び本四会社がそれぞれ承継した資産に対応する有利子負債等が承継された。なお、承継する道路資産及びこれに係る負債の額については、機構及び本四会社の設立時における時価を基準とした価額とすることとされ、その評価方法については、原則として再調達原価方式を採用することなどとされた。一方、鉄道に係る資産及び負債は機構に承継されたが、有利子負債は、前記のとおり、償還が完了していた。これにより、本四公団の解散時の資産総額3兆9794億余円は、機構に3兆0464億余円が、本四会社に322億余円がそれぞれ承継されて、負債総額2兆8539億余円のうち有利子負債2兆0001億余円は、1兆9946億余円が機構に、会社資産に対応する有利子負債50億余円及び将来機構に承継される建設中の道路資産に係る長期借入金4億余円の計55億余円が本四会社にそれぞれ承継された。また、無利子借入金2605億余円（阪神・淡路大震災に

より必要を生じた追加事業に係る道路開発資金借入金等残高5億余円を含む。)は全て機構に承継された。このように、本四道路に係る有利子負債等の債務については機構が返済することとなった。

そして、本四公団の解散時の資本金（国及び10府県市からの出資金）計1兆1255億余円のうち、80億円が資本金及び資本剰余金として本四会社に、残余の1兆1175億余円が機構にそれぞれ承継された。なお、機構に承継された資本金の中には、鉄道に係る国からの出資金208億余円が含まれている。

また、機構が承継する資産の価額から負債の金額及び承継された出資金の合計額を差し引いた機構全体の資本剰余金のうち本四公団に係る分は、マイナス6570億余円となっている。

以上について、本四公団の最終貸借対照表（17年9月30日現在）と機構及び本四会社の開始貸借対照表（17年10月1日現在）の概要として整理すると、図4-1から図4-3までのとおりとなっている。

図4-1 本四公団の最終貸借対照表（平成17年9月30日現在）

<資産>		<負債・資本>	
3兆 9794億余円	流動資産	負債	2兆8539億余円
	固定資産	うち有利子負債	2兆0001億余円
	（うち事業資産	うち無利子借入金	2605億余円
	道路分 3兆5649億余円	資本金	1兆1255億余円
（うち事業資産	うち政府出資金	7569億余円	
道路分 3兆5649億余円	うち地方公共団体出資金	3686億余円	
（うち事業資産			
鉄道分 2890億余円			
繰延資産	46億余円		

図4-2 機構（本四公団分）の開始貸借対照表（平成17年10月1日現在）

<資産>		<負債・資本>	
3兆 0464億余円	流動資産	負債	2兆5859億余円
	固定資産	うち有利子負債	1兆9946億余円
	（うち高速道路勘定	うち無利子借入金	2605億余円
	2兆6727億余円	うち鉄道施設管理引当金	104億余円
（うち高速道路勘定	資本金	1兆1175億余円	
2兆6727億余円	うち政府出資金	7515億余円	
（うち高速道路勘定	うち地方公共団体出資金	3659億余円	
うち鉄道勘定	3434億余円	資本剰余金	△6570億余円

図4-3 本四会社の開始貸借対照表（平成17年10月1日現在）

<資産>		<負債・資本>	
322億余円	流動資産	負債	242億余円
	（うち仕掛道路資産 7億余円）	うち有利子負債	50億余円
	固定資産	うち道路建設関係長期借入金	4億余円
	213億余円	資本金	80億円
（うち料金徴収施設	うち資本金	40億円	
86億余円	（うち政府出資金	26億余円	
（うち料金徴収施設	うち地方公共団体出資金	13億余円	
うち道路休憩施設	54億余円	うち資本剰余金	40億円
		（うち政府出資金	26億余円
		うち地方公共団体出資金	13億余円

イ 本四道路に係る債務の返済等の状況

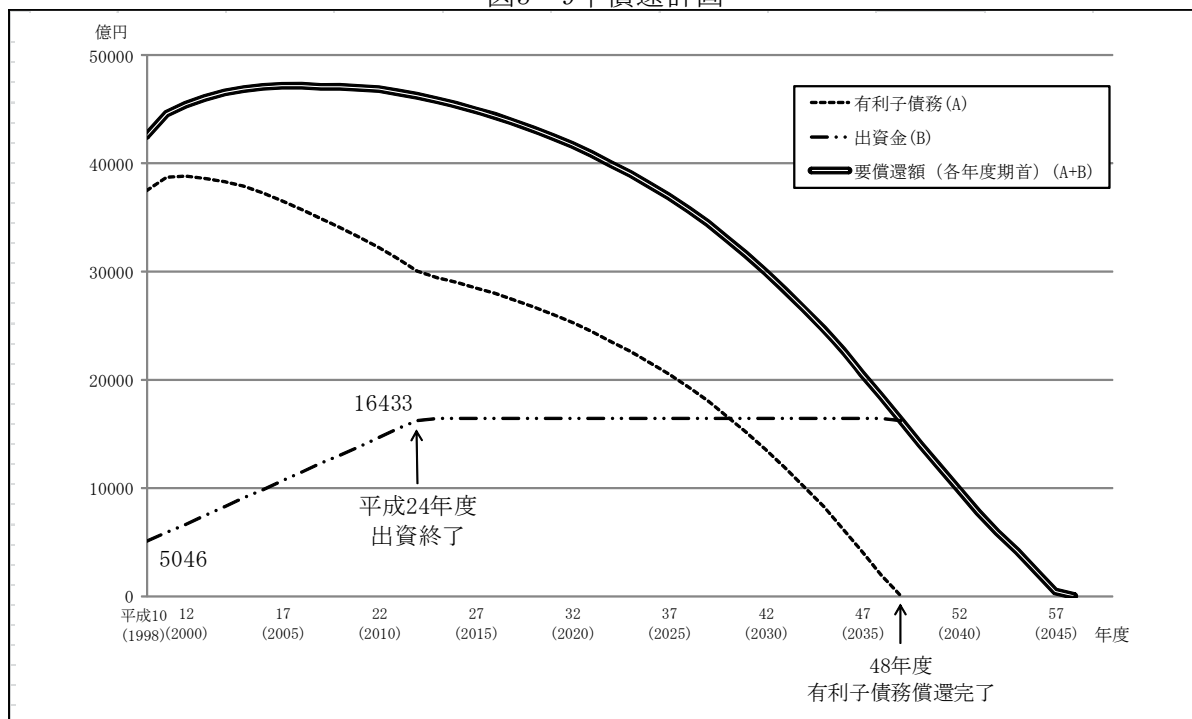
(ア) 本四公団における償還計画

本四公団が作成した償還計画は、各ルートにおいて一部が供用開始されるなどの際に、その都度変更されてきた。

このうち、9年償還計画は、3ルートの概成及び全線供用を契機として交通量が大きく伸びて料金収入についてもほぼ同様の伸び率で推移することを前提としており、図5のとおり、48年度（2036年度）には有利子債務の償還が、57年度（204

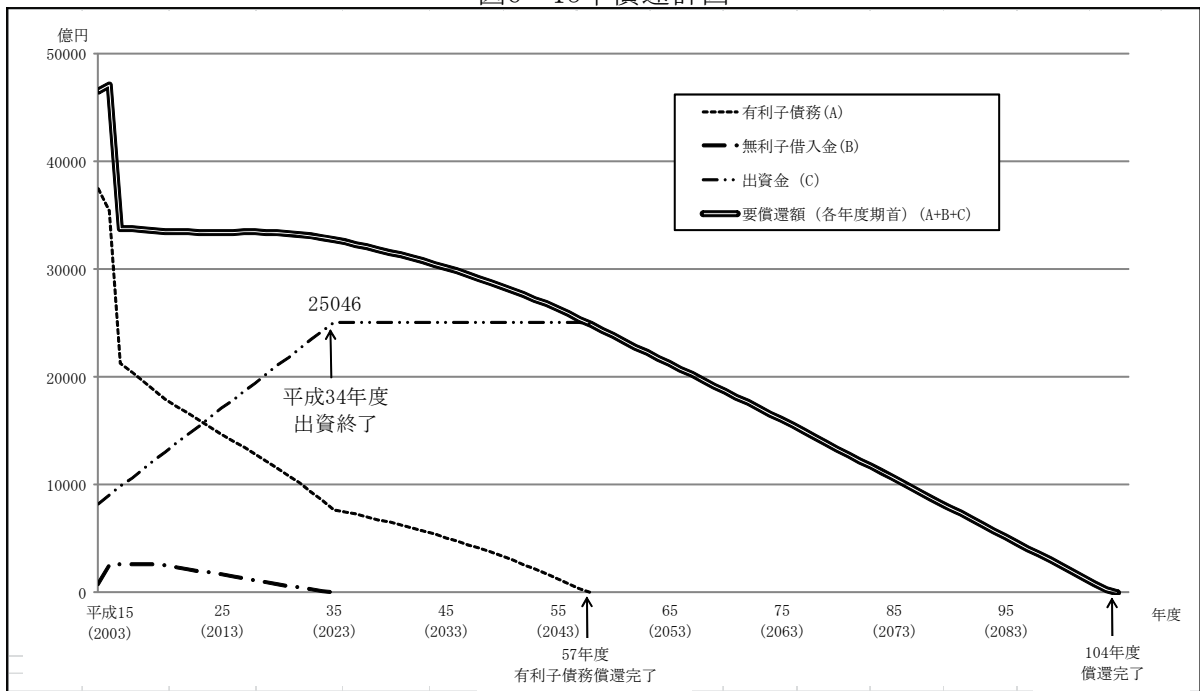
5年度)には出資金の償還がそれぞれ完了することとされていた。

図5 9年償還計画



その後、15年償還計画は、1兆3439億円の国への債務承継、2600億円の国からの無利子借入れ及び出資金受入れの34年度までの延長による有利子債務の減少等が反映されているものの、9年償還計画で見込んでいた交通量の伸びについては、15年当初からほとんど増加しないとして、これに伴って料金収入も一定の水準のまま推移するとした。このため、図6のとおり、有利子債務の償還完了は57年度(2045年度)に、出資金の償還完了は104年度(2092年度)に、いずれも相当程度先送りされることとなった。

図6 15年償還計画



(イ) 出資の状況

前記のとおり、民営化前は、本四公団が、国及び10府県市からの出資を毎年度受けていた。そして、それまでの出資金は民営化の際に本四会社の資本金等80億円を除いて機構に承継されて、以降、機構が国及び10府県市からの出資を毎年度受けている。

出資金の累計額は、表4のとおり、25年4月末現在で1兆6854億余円（国1兆1232億余円、10府県市5622億余円）となっている。

表4 本四道路に係る出資の状況（平成25年4月末現在）（単位：百万円）

区分	国	10府県市	計
民営化前の受入額	736,018	368,607	1,104,625
民営化後の受入額	387,197	193,603	580,800
計	1,123,215	562,210	1,685,425

注(1) 民営化前の受入額には、本四会社の資本金等80億円を含む。

注(2) 民営化前の受入額には、このほかに鉄道に係る出資金208億余円がある。

(ウ) 民営化後の債務の返済等の状況

a 機構の収支

(注2)

機構の債務返済計画（本四道路分。以下同じ。）における収支の推移は表5のとおりであり、各年度の収支差についてみると、19年度をピークに減少傾向



となっている。

また、収入に占める出資金の払込額の割合についてみると、各年度とも50%を超えており、出資金の払込額の規模が収支差に影響を与えている。

(注2) 機構の債務返済計画における収支 決算上の収支から、債務返済計画に適合するよう、消費税を含めるなどの補正を行った収支

表5 機構の債務返済計画における収支状況 (単位：百万円)

区分	平成17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
収入								
貸付料	27,077	60,703	60,307	56,415	37,630	38,519	45,129	48,010
占用料等	22	167	167	134	171	157	137	140
出資金	40,000	80,000	80,000	80,000	80,000	80,000	80,000	60,253
収入に占める 出資金の割合	59.6%	56.8%	56.9%	58.6%	67.9%	67.4%	63.9%	55.6%
	67,099	140,870	140,475	136,549	117,802	118,677	125,266	108,404
支出								
管理費等	1,235	2,952	2,777	2,597	1,614	1,662	8,717	2,197
支払利息	19,486	35,337	30,022	29,695	27,794	24,992	23,671	22,719
	20,722	38,289	32,800	32,292	29,409	26,655	32,389	24,916
収支差	46,376	102,580	107,675	104,257	88,392	92,022	92,877	83,487

注(1) 平成17年度は、17年10月1日から18年3月31日までの半期分を計上している。

注(2) 管理費等の主なものは納付消費税である。

注(3) 平成24年度の出資金は、一部が25年4月に払い込まれたため、26年度まで継続することとされた国及び10府県市の出資金608億円とは一致しない。

出資金の払込額は、機構の債務返済計画において、収入の大半を占めており、債務の返済の原資となっている。このため、出資金が債務の返済に大きく影響する構造となっている。

#### b 債務返済計画と実績

民営化後の債務残高の推移をみると、表6のとおり、現在のところ計画に比べて債務の返済が進んでいる。

表6 機構の債務返済計画上の債務残高と実績 (単位：百万円)

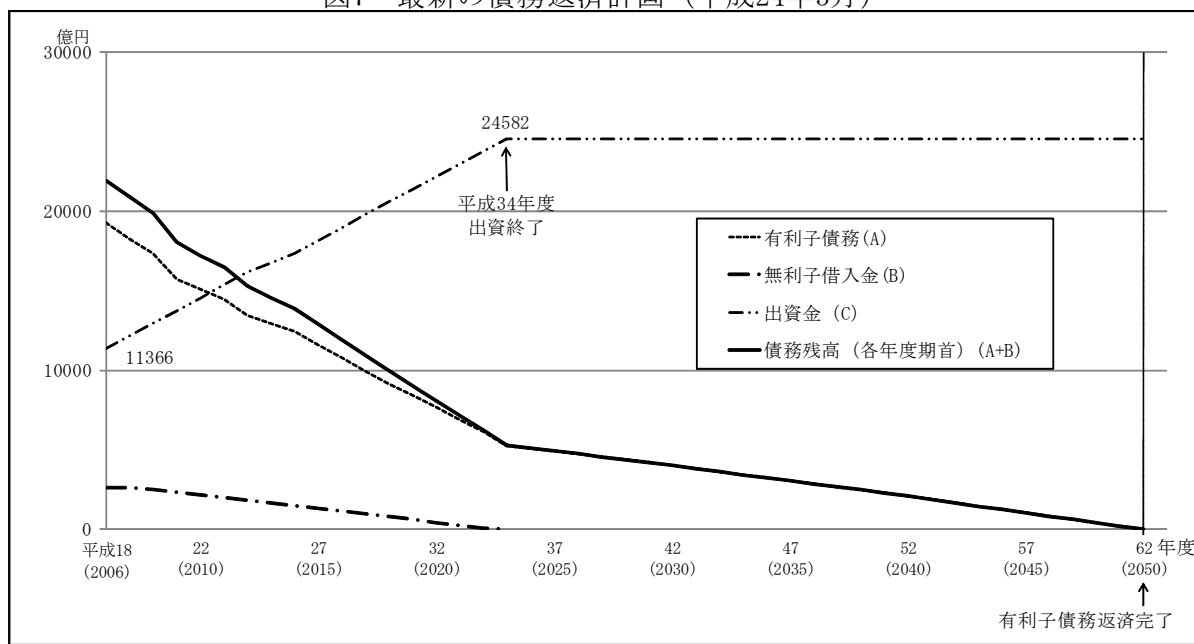
区分	平成17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
債務								
計画	2,192,664	2,111,587	2,018,391	1,849,161	1,777,864	1,705,084	1,582,797	1,457,947
残高								
実績	2,191,901	2,090,455	1,987,289	1,808,199	1,725,472	1,638,887	1,562,022	1,437,769

#### (エ) 最新の債務返済計画

機構の債務返済計画は、18年3月の当初協定締結時に定められたが、その後の利便増進事業の導入等による協定変更に伴い変更されており、最新の債務返済計画は10府県市からの申入れによる24、25両年度の出資金の減額等を反映した24年3月の協定変更時に定められたものである(図7参照)。そして、この債務返済計画は、26年度から34年度まで年800億円の出資金を見込んだままとしており、有利子債務

の返済完了時における出資金は計2兆4582億余円に上るとされているが、その取扱いは、機構が解散するときまでに検討することとされている。

図7 最新の債務返済計画（平成24年3月）



## (2) 本四会社の経営状況

### ア 本四会社の事業の概要

本四会社は、機構から借り受けた本四道路について、高速道路会社法第5条に規定する事業として料金収受、交通管理、維持修繕を行う高速道路事業と、サービスの充実と収益の向上を図るための道路休憩施設の管理等を行う関連事業を実施している。そして、本四会社は、これらの事業の一部については子会社に委託して実施している。

### イ 本四会社の財務状況

#### (ア) 連結及び単体の決算

本四会社の連結及び単体の24年度決算をみると、表7のとおりとなっている。

表7 本四会社の連結及び単体の平成24年度決算

## ① 貸借対照表 (24年度末現在)

(単位：百万円)

資産の部			負債及び純資産の部		
科目	金額		科目	金額	
	連結	単体		連結	単体
流動資産	31,708	29,571	流動負債	15,971	15,083
固定資産	22,472	18,817	固定負債	22,779	20,165
有形固定資産	20,547	16,987	(負債計)	38,751	35,248
無形固定資産	183	167	資本金	4,000	4,000
投資その他の資産	1,740	1,662	資本剰余金	4,000	4,000
			利益剰余金	7,429	5,140
			(純資産計)	15,429	13,140
資産計	54,181	48,388	負債及び純資産計	54,181	48,388

## ② 損益計算書 (24年度)

(単位：百万円)

区分	連結	単体
高速道路事業営業損益	180	280
営業収益	67,727	67,666
料金収入	63,951	63,951
道路資産完成高	3,556	3,556
その他の売上高	219	157
営業費用	67,547	67,385
道路資産賃借料	45,724	45,724
道路資産完成原価	3,556	3,556
管理費用	18,266	18,104
関連事業営業損益	724	127
営業収益	3,527	1,788
休憩所等事業収入	1,553	379
鉄道管理受託業務収入等	1,973	1,408
営業費用	2,802	1,660
休憩所等事業費	942	257
鉄道管理受託業務事業費等	1,860	1,402
営業外収益	354	249
営業外費用	22	8
法人税、住民税及び事業税	355	181
過年度法人税、住民税及び事業税	54	54
法人税等調整額	20	-
当期純利益	807	413

損益計算書についてみると、高速道路事業の営業損益は連結決算と単体決算でほとんど差異は見られないが、関連事業の営業損益は、子会社の損益の影響もあり、単体1億2766万余円に対して連結7億2488万余円となっている。

## (イ) 決算 (単体) の年度比較

## a 資産、負債及び純資産

資産及び負債の状況を、本四会社の発足時 (17年10月1日現在) と24年度末現在で比較すると、表8のとおりとなっている。

表8 資産及び負債の状況

(単位：百万円、%)

資産の部				負債及び純資産の部			
科目	金額		比較増 減率 $\frac{(B)-(A)}{(A)}$	科目	金額		比較増 減率 $\frac{(B)-(A)}{(A)}$
	発足時 (A)	平成 24年度末 (B)			発足時 (A)	24年度末 (B)	
流動資産	10,928	29,571	170.6	流動負債	7,589	15,083	98.8
うち仕掛道路資産	776	3,046	292.3	固定負債	16,641	20,165	21.2
固定資産	21,301	18,817	△11.7	うち道路建設関係	435	5,233	1103.0
うち高速道路事業固定資産	9,833	7,145	△27.3	長期借入金			
うち関連事業固定資産	5,487	5,610	2.2	うち退職給付引当金	11,954	13,670	14.4
うち各事業共用固定資産	5,790	4,399	△24.0	(負債計)	24,230	35,248	45.5
うち投資その他の資産	190	1,662	774.4	資本金	4,000	4,000	0.0
資産計	32,230	48,388	50.1	資本剰余金	4,000	4,000	0.0
				利益剰余金	—	5,140	皆増
				(純資産計)	8,000	13,140	64.3
				負債及び純資産計	32,230	48,388	50.1

固定資産のうち、高速道路事業固定資産の減少は料金徴収施設等の減価償却が進んだことなどによるもので、各事業共用固定資産の減少は不要となった社員宿舍等に係る土地を売却したことなどによるものである。

また、固定負債のうち道路建設関係長期借入金の増加は、神戸淡路鳴門自動車道及び西瀬戸自動車道が全線開通から10年程度経過して橋りょうの塗装の塗り替えなどが必要となり、これに係る借入れを新たに行ったことによるものである。このような資本的支出となる維持修繕費用に係る債務は、完成した道路資産とともに機構法等により機構に引き渡されることとなっている。また、退職給付引当金の増加は、職員の平均年齢の上昇によるものである。なお、本四公団から承継された有利子負債50億余円はそのほとんどが返済されている。

さらに、24年度末の純資産の状況をみると、利益剰余金が51億4004万余円計上されていて、その内訳は、別途積立金（高速道路事業分）が43億3850万余円及び繰越利益剰余金（関連事業分）が8億0154万余円となっている。なお、民営化以降、株主への配当や当期純損失により利益剰余金を取り崩したことはない。

#### b 営業損益

17年度以降の営業損益の推移をみると、表9のとおり、高速道路事業及び関連事業ともに毎年度利益を計上している。そして、営業利益の大半を占めている高速道路事業は、収益の91%から98%までを料金収入が占めている。

また、料金収入の推移をみると、21年度に大幅に減少しているが、これは、<sup>(注3)</sup>20年10月以降、高速道路利便増進事業（以下「利便増進事業」という。）等により、通行料金の引下げを行ったことによるものである。なお、23年度に増

加に転じているのは、23年6月に、利便増進事業による休日終日割引の上限1,000円を廃止したことなどによるものであるが、20年度以前の水準には戻っていない。しかし、利便増進事業による通行料金の引下げによって料金収入が減少した場合には、機構へ支払う貸付料である道路資産賃借料の額が減額されることとなっていることなどから、利益が確保できている状況である。

(注3) 高速道路利便増進事業 道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律（昭和33年法律第34号）に基づき、高速道路の利用者に対して、負担の軽減を図るための高速道路の料金引下げ措置の実施や、利便の増進のためにスマートインターチェンジの追加整備を実施する事業

表9 本四会社の営業損益の推移（平成17年度～24年度）（単位：百万円）

区分	平成17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	
高速道路事業	営業収益	37,723	78,746	82,085	77,937	59,112	61,002	65,346	67,666
	料金収入	36,075	77,535	77,095	72,896	53,576	55,702	61,201	63,951
	道路資産完成高	1,563	1,080	4,294	4,130	5,395	5,178	4,012	3,556
	その他の売上高	84	130	695	911	141	121	131	157
	営業費用	35,630	76,388	80,457	76,553	58,784	60,633	65,141	67,385
	道路資産賃借料	25,787	57,812	57,435	53,728	35,838	36,685	42,980	45,724
	道路資産完成原価	1,563	1,080	4,294	4,130	5,395	5,178	4,012	3,556
	管理費用	8,279	17,494	18,727	18,694	17,550	18,769	18,149	18,104
	営業利益	2,092	2,358	1,627	1,384	328	369	204	280
関連事業	営業収益	2,025	1,403	2,444	2,033	2,107	1,574	1,753	1,788
	営業費用	1,957	1,266	2,305	1,899	2,002	1,474	1,664	1,660
	営業利益	68	136	138	133	104	100	88	127

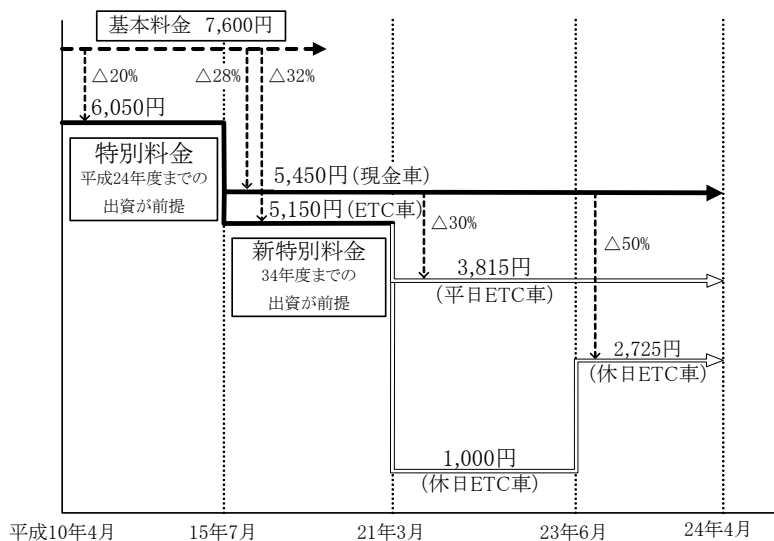
(注) 平成17年度は、17年10月1日から18年3月31日までの半期分を計上している。

#### ウ 本四道路の通行料金、交通量等の状況

##### (ア) 通行料金の推移

本四道路の通行料金の推移は、図8のとおりとなっている。

図8 本四道路の通行料金（神戸淡路鳴門自動車道、普通車全線利用の例）



(注) 平成21年3月以降の割引は、利便増進事業等によるものである。

10年4月からの特別料金は、基本料金を当面5年間引き下げるもので、24年度まで毎年度800億円の国及び10府県市からの出資金の受入れを前提に行うこととされていた。また、15年7月以降の新特別料金は、特別料金並みの通行料金の引下げを継続するもので、24年度までの出資を34年度までの10年間延長することによる10府県市の出資分による経営改善効果等の範囲内で行うこととされている。

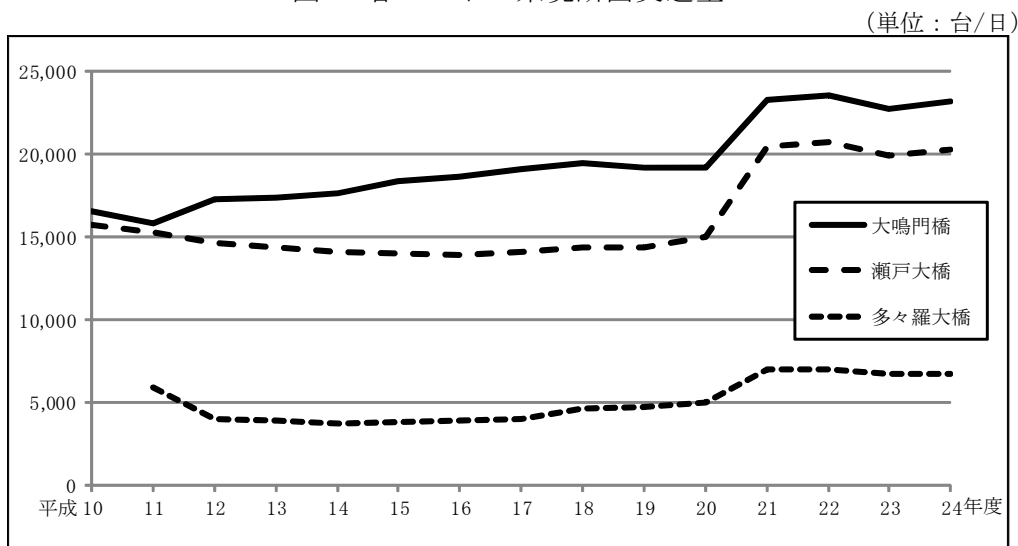
このように、通行料金の引下げは、出資金の受入れが前提となっている。

(イ) 実績交通量の推移

本四道路の10年度以降（西瀬戸自動車道は全線開通の11年5月以降）の交通量の推移を県境断面交通量<sup>(注4)</sup>でみると、図9のとおりとなっている。

(注4) 県境断面交通量 県境の橋上における交通量

図9 各ルート別の県境断面交通量



(ウ) 推定交通量の見直しと実績交通量の推移

10年度から15年度までの間の実績交通量を、9年償還計画における推定交通量と比較すると、表10のとおり、西瀬戸自動車道については、全線開通した11年度は推定交通量を上回ったものの12年度以降は下回り、他の2ルートについては10年度当初から推定交通量を下回ったまま推移し、実績率（推定交通量に対する実績交通量の比率）は53.4%から95.7%までとなっていた。

表10 推定交通量（9年償還計画）と実績交通量

ア 神戸淡路鳴門自動車道（大鳴門橋）（単位：台/日、%）

区分	平成10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度
推定交通量	24,100	25,220	29,960	31,490	33,100	33,100
実績交通量	16,527	15,811	17,334	17,372	17,678	18,435
実績率	68.6	62.7	57.9	55.2	53.4	55.7

（注）全線開通は平成10年4月5日である。

イ 瀬戸中央自動車道（瀬戸大橋）（単位：台/日、%）

区分	平成10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度
推定交通量	17,390	16,650	15,320	16,000	16,720	16,720
実績交通量	15,793	15,316	14,664	14,402	14,096	14,009
実績率	90.8	92.0	95.7	90.0	84.3	83.8

ウ 西瀬戸自動車道（多々羅大橋）（単位：台/日、%）

区分	平成10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度
推定交通量	—	4,660	5,040	5,260	5,500	5,500
実績交通量	—	5,904	4,021	3,888	3,761	3,820
実績率	—	126.6	79.8	73.9	68.4	69.5

（注）全線開通は平成11年5月1日である。

その後、前記のとおり、15年償還計画において推定交通量の見直しが行われており、15年度の交通量は13、14両年度の実績から推定して、16年度以降の将来交通量は、15年度以降変化しないとして、新特別料金、割引等による料金引下げの効果による交通量の増加のみを考慮して算出することとされた。このため、15年償還計画における推定交通量は、34年度までは微増するものの、35年度以降は増加せず一定のまま推移するとされた。

これに対して、17年度までの実績交通量は表11のとおりとなっていて、実績率は97.1%から105.6%までであった。

表11 推定交通量（15年償還計画）と実績交通量

ア 神戸淡路鳴門自動車道（大鳴門橋）（単位：台/日、%）

区分	平成15年度	16年度	17年度
推定交通量	18,520	18,620	18,650
実績交通量	18,435	18,705	19,116
実績率	99.5	100.5	102.5

イ 瀬戸中央自動車道（瀬戸大橋）（単位：台/日、%）

区分	平成15年度	16年度	17年度
推定交通量	14,240	14,330	14,350
実績交通量	14,009	13,910	14,153
実績率	98.4	97.1	98.6

ウ 西瀬戸自動車道（多々羅大橋）（単位：台/日、%）

区分	平成15年度	16年度	17年度
推定交通量	3,740	3,760	3,770
実績交通量	3,820	3,921	3,981
実績率	102.1	104.3	105.6

このように、それまでの推定交通量を相当程度下方修正した結果、おおむね実績交通量との差異がなくなっている。

(エ) 民営化後の推定交通量

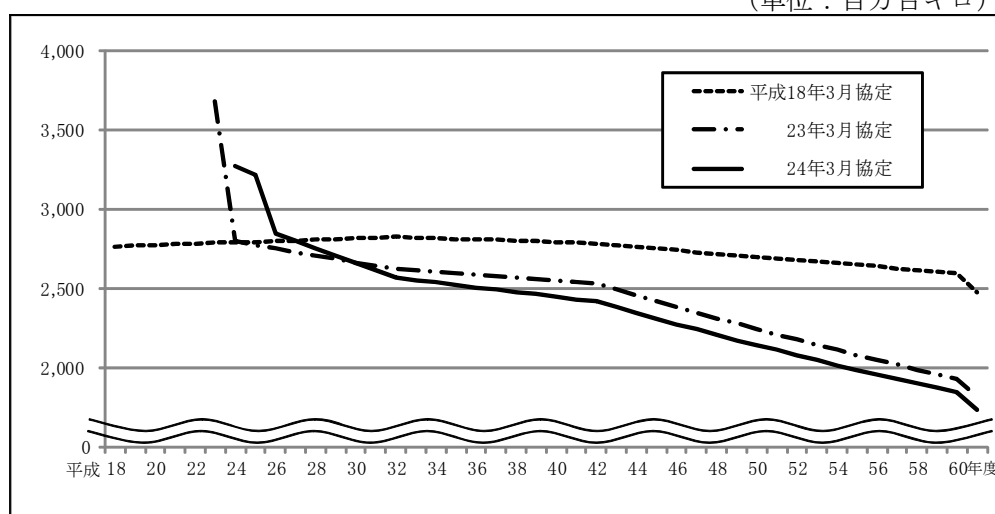
前記のとおり、民営化後の18年3月に、本四会社と機構との間で協定が締結されたが、併せて作成された機構の業務実施計画において、各ルート of 県境断面交通量に代えて、計画料金収入の基礎となる推定交通量を全車種全線の交通量を合計するなどした換算走行台キロで算出することとなった。  
(注5)

その後、推定交通量は、新たな全国道路交通情勢調査の実施や、利便増進事業の実施等を受けて協定変更の際に見直しが行われており、その推移は図10のとおりとなっている。

(注5) 換算走行台キロ 全車種の走行台キロについて、海峡部の交通量を陸上部の交通量に料金比で換算し、更に全車種を普通車に料金比で換算した交通量の単位

図10 推定交通量の見直しの推移

(単位：百万台キロ)



このように、見直しを行った結果、債務の返済の最終年度である61年度（2049年度）の推定交通量は、当初協定締結時の業務実施計画では24億7800万台キロとされていたが、24年3月の協定変更時の同計画においては17億3800万台キロと大幅に減少している。

(オ) 本四会社の収支等

協定においては、料金収入の実績が計画の上下1%を超えた場合に、1%を超える部分について貸付料を増減することとされている。

(注6)  
17年度から24年度までの本四会社の協定に基づく収支（以下「協定収支」とい



う。)及び貸付料の支払額の計画と実績の推移は、それぞれ表12のとおりとなっており、21年度の料金収入の実績が計画を下回っているのは、利便増進事業の導入により割引の適用を受けるETC車の利用率が想定を上回ったことによるものである。

また、22年度から24年度までの管理費用の実績が計画を上回っているのは、料金収入の実績が、各年度の計画を超えており、その超過分が1%以上であったため、前記のとおり、協定に基づき、貸付料支払の際に計画料金収入の1%分の額が控除されて、同額が本四会社の収入となり、これを管理費用に充当して、翌年度以降の実施を予定していた舗装補修工事等を前倒しして実施したことによるものである。

(注6) 協定に基づく収支 決算上の収支から、協定の定めるところにより消費税を含めるなどの補正を行った収支

表12 本四会社の協定収支及び貸付料支払の計画と実績 (単位：百万円)

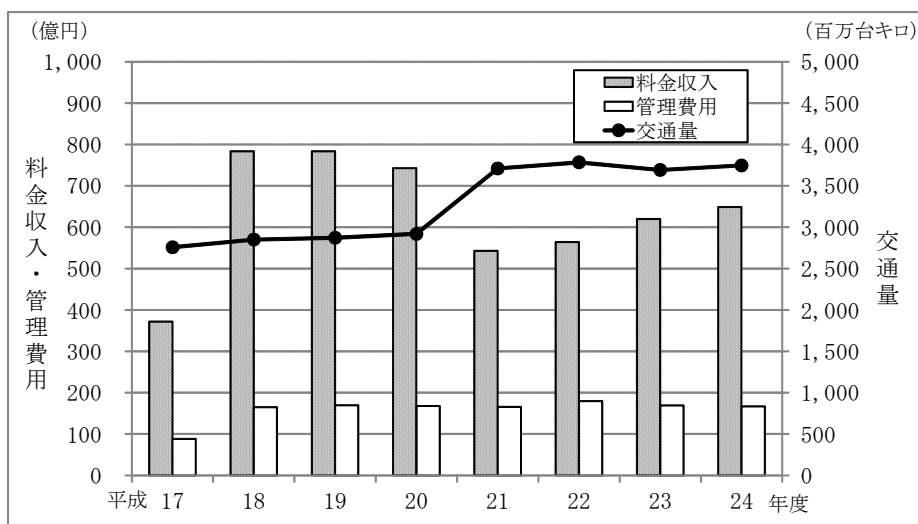
区分	平成17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	
収入 (料金収入)	計画	—	75,422	75,021	72,084	54,982	54,506	53,810	56,893
	実績	37,168	78,334	78,319	74,239	54,267	56,374	61,954	64,828
支出 (管理費用)	計画	—	16,877	17,262	17,104	17,187	17,310	16,287	16,249
	実績	8,840	16,482	16,940	16,793	16,565	17,967	16,888	16,703
貸付料支払	計画	—	58,545	57,759	54,980	37,795	37,196	37,523	40,644
	実績	27,077	60,703	60,307	56,415	37,630	38,519	45,129	48,010

注(1) 平成17年度は、17年10月1日から18年3月31日までの半期分を計上している。

注(2) 平成17年度中は暫定協定で対応しているため、計画値は設定されていない。

そして、上記の協定収支と実績交通量の推移は図11のとおりとなっている。

図11 本四会社の協定収支と実績交通量の推移



(注) 平成17年度の料金収入及び管理費用は、17年10月1日から18年3月31日までの半期分を計上している。

21年度以降は利便増進事業により通行料金の引下げを行ったことに伴い、18年度から20年度までに比べて交通量は増加したが、料金収入は減少している。

一方、道路資産の維持管理費である管理費用は、半期分である17年度を除くと、表13のとおり、毎年度170億円前後で推移している。

表13 本四会社の管理費用等の推移（平成18年度～24年度）（単位：百万円、人）

区分	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	平均
維持修繕費	3,832	4,828	4,778	4,169	5,544	5,174	5,014	4,763
（うち道路維持管理業務）	(726)	(695)	(728)	(678)	(585)	(616)	(602)	(661)
（うち保全点検業務）	(855)	(854)	(1,034)	(855)	(855)	(849)	(897)	(886)
（うち補修取替業務）	(1,465)	(2,448)	(2,150)	(1,837)	(3,204)	(2,817)	(2,589)	(2,359)
管理業務費	4,365	4,424	4,423	4,172	4,170	4,079	4,149	4,255
（うち料金收受業務）	(2,314)	(2,311)	(2,284)	(2,258)	(2,200)	(2,167)	(2,173)	(2,244)
（うち交通管理業務）	(665)	(665)	(665)	(665)	(665)	(662)	(662)	(664)
一般管理費	8,285	7,688	7,592	8,224	8,253	7,636	7,541	7,888
（うち人件費）	(4,165)	(4,149)	(4,300)	(4,446)	(4,378)	(4,345)	(4,199)	(4,283)
（うち減価償却費）	(1,481)	(1,422)	(1,382)	(1,736)	(1,830)	(1,513)	(1,716)	(1,583)
計	16,482	16,940	16,793	16,565	17,967	16,888	16,703	16,905
職員数(年度末実員)	405	405	412	403	400	400	389	-

(注) 職員数には役員を含む。

管理費用のうち、維持修繕費は、道路清掃、植栽管理、事故復旧作業等を行う道路維持管理業務、保全点検業務、資本的支出とならない舗装の打替えなどの土木構造物等の補修取替業務等に係る費用となっており、このうち、道路維持管理業務及び保全点検業務については、その多くが子会社等を契約の相手方としている。そして、道路維持管理業務に係る費用は平均で約6.6億円、保全点検業務に係る費用は平均で約8.8億円となっている。また、土木構造物等の補修取替業務に係る費用は、計画において毎年度一定額（約19億円）を見込んでいたが、前記のとおり、料金収入の実績が計画を上回った場合の本四会社の収入増加分を充当して当該業務を追加実施しているため、管理費用の実績が計画を上回る年度がある。

このような維持修繕費は、本四道路の維持管理に不可欠な業務を実施したり、計画的に修繕等を実施したりなどしているもので、今後も毎年度固定的に必要となるものである。

また、管理業務費は、料金收受業務、交通管理業務等に係る費用となっている。そして、料金收受業務及び交通管理業務についても、そのほとんどを子会社等に委託等しており、その費用は平均で約29億円と管理業務費の過半を占めている。

このような管理業務費も維持修繕費と同様に、毎年度固定的に必要となるもの

が大部分を占めている。

そして、一般管理費は、人件費、減価償却費等となっており、一般管理費の過半を占めている人件費は、近年、職員数が微減傾向となっているが、職員の平均年齢上昇等により、平均で約42億円となっている。

管理費用等に関する経営効率化の取組は本四公団時代から行われてきており、15年の国への債務承継時には11年度比で約15%、民営化時には14年度比で約30%のコストをそれぞれ削減している。これにより、前記のとおり、管理費用は毎年度170億円前後で推移してきており、23年3月の協定における計画管理費をみても従来に比べて4.4%削減することとしているものの、その後は同程度で推移するとしている。

## エ 子会社の状況

### (ア) 子会社の概要

本四会社には24年度において連結子会社が3会社あり、その概要は表14のとおりである。

表14 連結子会社の概要

会社名	設立等年月	資本金	主な業務
JBハイウェイサービス株式会社	平成17年11月	5000万円	① 本四道路のSA・PAにおける休憩施設等の管理運営業務 ② 本四道路における料金收受管理業務及び交通管理業務等
株式会社ブリッジ・エンジニアリング	18年6月 (子会社化)	5000万円	① 海峡部長大橋りょう及びその附帯設備に関する点検管理、維持修繕工事、改良工事、調査、設計等の業務 ② 道路、橋りょう及び海洋構造物に関する調査設計及び点検管理、維持修繕工事等の業務
JBツールシステム株式会社	21年3月 (子会社化)	3000万円	① 本四道路における料金收受機械保守整備業務等 ② 本四道路における通行料金、交通量等の各種計数管理業務等

### (イ) 子会社の契約状況

子会社化以降の各会社の契約状況をみると、表15のとおり、各年度で3会社とも親会社である本四会社との契約金額が総契約額の86.1%から97.5%までと大部分を占めており、また、その割合は毎年度ほぼ一定である。

表15 連結子会社の契約状況（平成17年度～24年度）

（上段：総契約額（百万円））  
（中段：本四会社との契約額（百万円））  
（下段：本四会社との契約の割合）

会社名	平成17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
JBハイウェイサービス株式会社	-	1,131	1,097	1,100	1,098	1,099	1,077	1,083
	-	1,103	1,069	1,071	1,069	1,070	1,047	1,053
	-	97.5%	97.4%	97.4%	97.3%	97.3%	97.3%	97.2%
株式会社ブリッジ・エンジニアリング	-	1,627	3,170	4,516	3,593	3,881	3,531	4,146
	-	1,534	2,934	4,270	3,377	3,658	3,306	3,903
	-	94.3%	92.6%	94.6%	94.0%	94.3%	93.6%	94.1%
JBトールシステム株式会社	-	-	-	-	501	609	463	693
	-	-	-	-	431	551	423	630
	-	-	-	-	86.1%	90.5%	91.3%	90.9%

## (ウ) 子会社の利益剰余金の状況

子会社化以降の各会社の利益剰余金の推移をみると、表16のとおり、各会社ともおおむね堅調に利益を上げており、24年度末現在、3会社で計37億1356万余円の利益剰余金を計上している。

表16 連結子会社の利益剰余金の状況（平成17年度～24年度）

(単位：百万円)

会社名	平成17年度末	18年度末	19年度末	20年度末	21年度末	22年度末	23年度末	24年度末
JBハイウェイサービス株式会社	△0	75	204	267	356	478	614	800
株式会社ブリッジ・エンジニアリング	-	2,050	2,141	2,409	2,583	2,660	2,717	2,775
JBトールシステム株式会社	-	-	-	93	92	114	122	137
計	△0	2,125	2,346	2,770	3,032	3,253	3,453	3,713

特に、株式会社ブリッジ・エンジニアリング（以下「ブリッジ・エンジニアリング」という。）については、子会社化した直後の18年度末の時点で既に20億5074万余円の利益剰余金を計上しており、24年度末には27億7574万余円にまで増加している。

## オ 本四会社の契約の状況等

本四会社は、本四道路の管理に毎年度多額の費用を要しているが、債務の返済に資する道路資産賃借料を確実に支払うためにも、管理に係るコストを削減して経営の効率化を図ることが重要である。

そこで、17年度から24年度までの間に本四会社が発注した1件当たり5000万円以上の工事212件についてみると、表17のとおり、ブリッジ・エンジニアリングとの子会

社契約が長大橋保全業務等の計39件（契約金額計58億2423万余円）、子会社以外との随意契約がエレベータ等の既設の設備に係る製造メーカーによる修繕等の計8件（同8億2876万余円）となっていた。そして、上記以外の計165件の工事については一般競争入札及び指名競争入札（以下「一般競争等」という。）となっていた。

また、一般競争等の平均落札率は86.2%となっていたが、これらについて入札者数と落札率をみると、1者入札となっていたものが計37件（22.4%）となっていて、その平均落札率は98.0%と、2者以上が入札したものの平均落札率81.9%に比べて16.1ポイント高くなっていた。

1者入札となっていた工事計37件の主なものは、機器等の更新、改修工事が25件（同83億4585万余円）、橋りょう又は舗装の補修工事が9件（同8億6100万円）であったが、橋りょう又は舗装の補修工事のように一般的な土木工事については、契約単位や条件を見直したり公告期間を長くしたりするなどして落札者以外の者がより参入しやすい環境を整えることにより、更なる競争性の確保に努める必要があると認められる。

表17 平成17年度から24年度までに契約した工事（1件当たり5000万円以上）  
（単位：件、百万円）

年度	総件数	一般競争及び指名競争				子会社契約			子会社以外との随意契約		
		件数 (うち2者以上入札) (うち1者入札)	件数割合 (うち2者以上入札) (うち1者入札)	契約金額計 (うち2者以上入札) (うち1者入札)	平均落札率 (うち2者以上入札) (うち1者入札)	件数	件数割合	契約金額計	件数	件数割合	契約金額計
平成17	19	13 (12) (1)	68.4% (92.3%) (7.7%)	1,133 (965) (168)	93.2% (92.3%) (99.3%)	4	21.1%	474	2	10.5%	172
18	17	13 (11) (2)	76.5% (84.6%) (15.4%)	2,018 (1,777) (240)	80.6% (80.3%) (82.6%)	4	23.5%	849	0	0.0%	-
19	28	19 (16) (3)	67.9% (84.2%) (15.8%)	2,399 (2,068) (330)	87.4% (86.0%) (97.9%)	6	21.4%	990	3	10.7%	463
20	30	25 (21) (4)	83.3% (84.0%) (16.0%)	4,065 (3,414) (651)	82.5% (79.9%) (99.0%)	5	16.7%	1,772	0	0.0%	-
21	27	22 (13) (9)	81.5% (59.1%) (40.9%)	3,646 (1,725) (1,920)	93.2% (87.9%) (98.5%)	5	18.5%	511	0	0.0%	-
22	25	19 (15) (4)	76.0% (78.9%) (21.1%)	3,121 (2,038) (1,082)	82.1% (75.4%) (98.6%)	5	20.0%	357	1	4.0%	56
23	30	24 (19) (5)	80.0% (79.2%) (20.8%)	4,705 (3,897) (807)	83.7% (81.5%) (96.3%)	5	16.7%	308	1	3.3%	58
24	36	30 (21) (9)	83.3% (70.0%) (30.0%)	9,977 (5,684) (4,292)	88.4% (81.9%) (98.7%)	5	13.9%	559	1	2.8%	78
計	212	165 (128) (37)	77.8% (77.6%) (22.4%)	31,067 (21,573) (9,494)	86.2% (81.9%) (98.0%)	39	18.4%	5,824	8	3.8%	828

注(1) 契約金額は当初契約額である。

注(2) 子会社契約欄は全てブリッジ・エンジニアリングとの契約であるが、同社の子会社化（平成18年6月）以前に随意契約により契約を締結したものを含めている。

(3) 最新の債務返済計画と会計検査院の試算

機構の最新の債務返済計画の前提条件は表18のとおりとなっており、出資金の受入れについては、24、25両年度の減額（年800億円から年608億円）を反映している一方、26年度から34年度までの間については毎年度800億円を見込んだままとしている。しかし、10府県市からの申入れによる前記出資の継続についての検討の結果によっては、26年度以降は機構への出資が停止され、債務返済計画に大きな影響を与えると認められる。

表18 最新の債務返済計画（平成24年3月）の前提条件

対象事業費	2兆8662億余円（3ルート開通後の追加工事を含む。）									
交通量	平成17年度の交通センサスを基に推計した32年度の将来交通量を基に算定 将来交通量については、 ① 22年度から32年度までは直線補完（24、25両年度は利便増進事業を考慮） ② 32年度から42年度までの間の伸び率は年△0.6%、42年度から62年度までの間の伸び率は年△1.5%									
通行料金	新特別料金を継続									
金利	将来調達金利は段階的に上昇									
	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度～
	1.30%	1.80%	2.15%	2.45%	2.75%	2.98%	3.20%	3.43%	3.65%	4.00%
償還期間	44年									
債務残高	2兆1919億余円（18年度期首） （有利子債務1兆9313億余円、無利子借入金2605億余円）									
債務返済に必要な機構収支	2兆4192億余円 （民営化後の本四会社からの引受債務を含む。）									
出資	24、25両年度：年608億円 26年度～34年度：年800億円									

そこで、出資の停止が債務返済計画に与える影響について、①国及び10府県市からの出資が停止された場合及び②10府県市からの出資が停止された場合の2ケースを想定してそれぞれ債務残高及び将来必要な貸付料収入等の試算を行った。

① 国及び10府県市からの出資が停止された場合（ケース1）

a 26年度以降の債務残高の試算

図12 ケース1における債務残高の試算結果

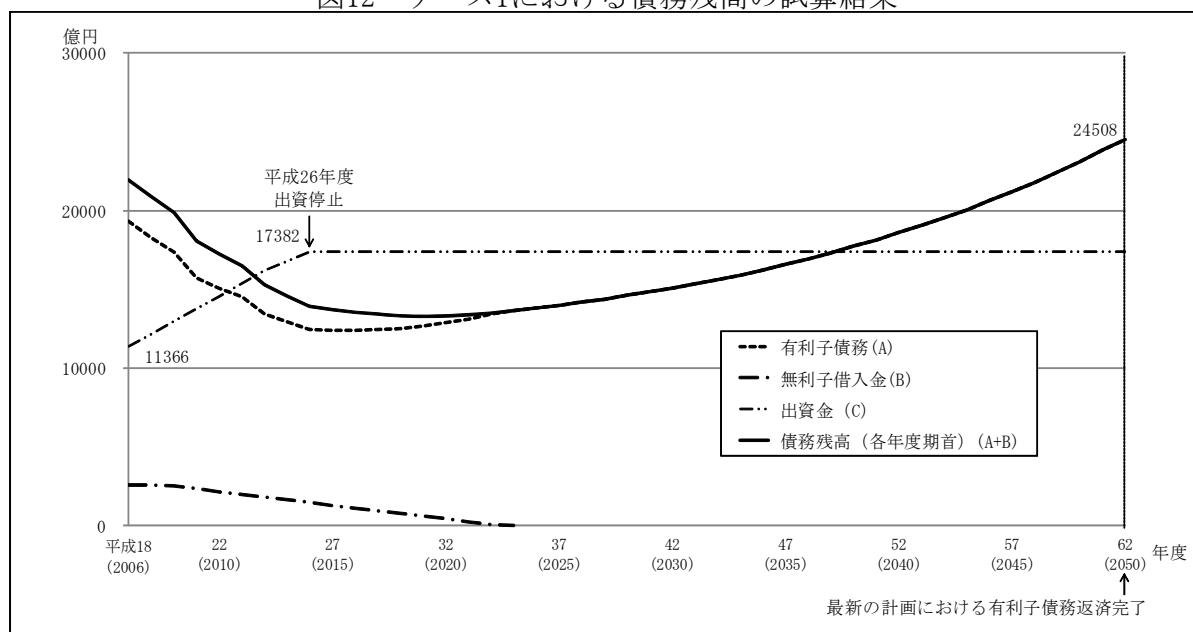


図12のとおり、貸付料等収入の額は最新の債務返済計画のまま変わらないとして、26年度以降の国及び10府県市からの出資（毎年度800億円）が停止されて34年度までの追加出資金計7200億円が得られなくなるとすると、機構の収支差が減少することにより毎年度の返済額が減少して債務の返済が進まなくなるため、支払利息等が増加して収支差で賄うことができなくなる。そして、表19のとおり、33年度以降は収支差がマイナスに転ずることとなり、以降は債務が急激に増加して、その結果、62年度（2050年度）の債務残高は2兆4508億余円となる。

表19 ケース1における機構の収支差の状況（平成30年度～36年度）（単位：百万円）

区分	平成30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度
収入	50,847	49,404	48,291	47,862	47,323	47,503	47,276
支出	38,883	43,598	47,610	52,801	55,199	56,454	57,338
収支差	11,964	5,806	681	△4,939	△7,876	△8,951	△10,062

b 将来必要な貸付料収入等の試算

表20 ケース1における将来必要な貸付料収入等の試算結果（単位：億円）

区分		最新の債務返済計画		試算結果		差額 B-A
		期間	金額 A	期間	金額 B	
収入	貸付料 a	44年間	19,049	44年間	30,790	11,741
	占用料等 b	44年間	66	44年間	66	-
	出資金 c	平成18年度 ～34年度	13,216	18年度 ～25年度	6,016	△7,200
支出	管理費等 d	44年間	854	44年間	1,413	559
	支払利息 e	44年間	7,285	44年間	11,267	3,982
機構収支 (a+b+c)-(d+e)		44年間	24,192	44年間	24,192	0

(注) 管理費等の主なものは納付消費税である。

最新の債務返済計画と同様に18年度期首の債務残高を計2兆1919億余円とし、これを44年間で償還することとして、26年度以降の国及び10府県市からの出資（毎年度800億円）が停止されて34年度までの追加出資金計7200億円が得られなくなるとした場合には、26年度から61年度（2049年度）まで年平均約326億円の貸付料の増額が必要となる。その結果、表20のとおり、貸付料は、最新の債務返済計画の計1兆9049億余円に比べて約1.62倍の3兆0790億余円が必要となり、1兆1741億余円の増額が必要となることとなる。

そして、前記のとおり貸付料は、本四会社の料金収入から計画管理費を差し引いた額となっていることから、26年度から61年度（2049年度）までの計画管理費（計5814億余円）を最新の債務返済計画における額と同額であると仮定すると、上記の増額が必要となる分について全て料金収入で賄うには計3兆2822億余円が必要となり、試算前の料金収入計2兆1081億余円と比較すると約1.56倍となる。

また、仮に、必要な料金収入を賄うために通行料金を値上げすることとすると、値上げによる交通量の減少を通行料金に反映させた場合の料金水準は、上記の約1.56倍を料金弾性値から導き出される交通量の減少率0.83で除した約1.88倍となると想定される。

(注7) 料金弾性値 通行料金の値下げ又は値上げが交通量に及ぼす度合いを表す指標。本四会社が出資の有無による通行料金を試算して国土交通省所管の有識者会議に示した際に使用した料金弾性値0.3を採用した。

## ② 10府県市からの出資が停止された場合（ケース2）

### a 26年度以降の債務残高の試算



図13 ケース2における債務残高の試算結果

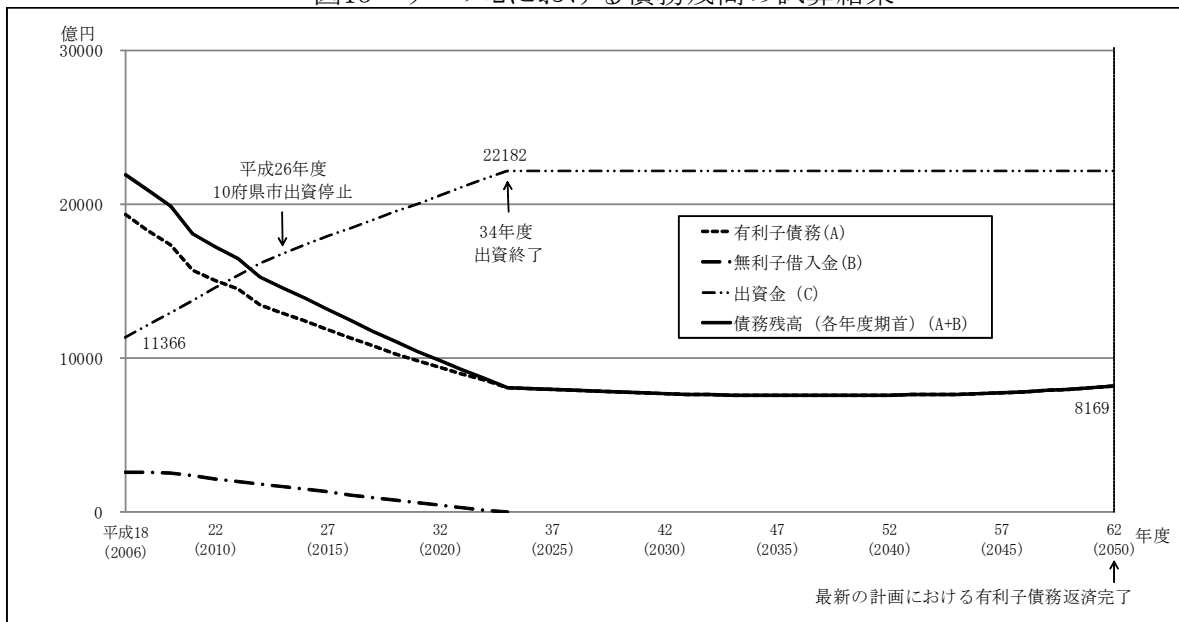


図13のとおり、貸付料等収入の額は最新の債務返済計画のまま変わらないとして、26年度以降、10府県市からの出資（毎年度266億余円）が停止されて34年度までの追加出資金計2400億余円が得られなくなるとすると、機構の収支差が減少することにより毎年度の返済額が減少して債務の返済が進まなくなるため、支払利息等が増加して収支差で賄うことができなくなる。そして、表21のとおり、59年度（2047年度）以降は収支差がマイナスに転ずることとなり、以降はケース1よりも緩やかではあるものの債務が増加して、その結果、62年度（2050年度）の債務残高は8169億余円となる。

表21 ケース2における機構の収支差の状況（平成55年度～61年度）（単位：百万円）

区分	平成55年度	56年度	57年度	58年度	59年度	60年度	61年度
収入	34,680	34,057	33,329	32,834	32,217	31,711	27,004
支出	31,904	32,049	32,294	32,418	32,697	32,766	31,022
収支差	2,776	2,008	1,035	416	△480	△1,055	△4,018

b 将来必要な貸付料収入等の試算

表22 ケース2における将来必要な貸付料収入等の試算結果（単位：億円）

区分		最新の債務返済計画		試算結果		差額 B-A
		期間	金額 A	期間	金額 B	
収入	貸付料 a	44年間	19,049	44年間	22,963	3,913
	占用料等 b	44年間	66	44年間	66	-
	出資金 c	平成18年度 ～34年度	13,216	18年度 ～34年度	10,815	△2,400
支出	管理費等 d	44年間	854	44年間	1,041	186
	支払利息 e	44年間	7,285	44年間	8,612	1,327
機構収支 (a+b+c)-(d+e)		44年間	24,192	44年間	24,192	-

(注) 管理費等の主なものは納付消費税である。

最新の債務返済計画と同様に18年度期首の債務残高を計2兆1919億余円とし、これを44年間で償還することとして、26年度以降の10府県市からの出資（毎年度266億余円）が停止されて34年度までの追加出資金計2400億余円が得られなくなるとした場合には、26年度から61年度（2049年度）まで年平均約108億円の貸付料の増額が必要となる。その結果、表22のとおり、貸付料は、最新の債務返済計画の計1兆9049億余円に比べて約1.21倍の2兆2963億余円が必要となり、3913億余円の増額が必要となることとなる。

この増額分をケース1の場合と同様に計算すると、全て料金収入で賄うには計2兆4995億余円が必要となり、試算前の料金収入計2兆1081億余円と比較すると約1.19倍となる。そして、ケース1と同様に計算した通行料金の料金水準は、上記の約1.19倍を料金弾性値から導き出される交通量の減少率0.93で除した約1.27倍となると想定される。

#### 4 所見

##### (1) 検査の状況の概要

本四公団は、度重なる工事实施計画の追加、変更等により事業費が増加し、また供用後の料金収入の低迷等から、多額の繰越欠損金を抱えていた。このことについて会計検査院は平成10年度決算検査報告に特定検査状況として掲記したが、本年次は本四道路に係る債務の返済等の状況及び本四会社の経営状況について検査を実施した。その状況は以下のとおりである。

ア 本四公団は、民営化の方針の下、国による無利子貸付け、国への債務承継といった多額の財政支援の処置が講じられた結果、欠損金が解消され、民営化の際、その資産、負債等は、機構及び本四会社に承継されるなどした。そして、本四道路に係る債務については、機構において、本四会社から支払われる貸付料と国及び10府県市からの出資金等の合計から支払利息、管理費等を差し引いた収支差により返済しており、現在は、計画を上回って債務の返済がなされている。

イ 本四会社は、高速道路事業及び関連事業ともに毎年度利益を計上して、承継した債務の返済をほぼ終わるとともに、機構に対してほぼ計画どおりに道路資産賃借料を支払ってきている。そして、本四会社の契約の状況についてみると、本四会社が発注した工事の契約において、多くの契約が一般競争等となっているものの、1者入札となっているものが見受けられたり、1者入札になっている契約の落札率が高くな

っていたりなどしていることから、更に競争性を確保して経営の効率化を図る余地がある状況となっている。また、維持修繕及び管理業務についてみると、子会社等との契約割合が高く、子会社の利益剰余金が増加してきている。

ウ 本四道路に係る機構への出資については、国土交通省と10府県市との協議の結果、24、25両年度に限り減額の上継続することとされているが、26年度以降の取扱いは未定となっている。

そこで、会計検査院において、26年度以降の国及び10府県市からの出資が停止又は10府県市からの出資が停止されたとして債務の返済について試算を行ったところ、機構の収支差が減少することにより毎年度の返済額が減少し、増加する支払利息等を収支差で賄うことができなくなった後、収支差がマイナスに転ずることから、以降は債務が増加して、62年度（2050年度）の債務残高は2兆4508億余円又は8169億余円になり、計画どおり債務を返済することは極めて困難になると認められる。また、上記の試算において出資が停止された分を貸付料収入で賄うこととすると、現行の約1.62倍又は約1.21倍の貸付料が必要となる。そして、これを本四会社の料金収入で賄うこととすると、約1.56倍又は約1.19倍の料金収入が必要となり、さらに、これを通行料金に反映させた場合には、約1.88倍又は約1.27倍の料金水準になると想定される。

## (2) 所見

本四会社の決算は、民営化以降黒字が続いているが、これは、前記のとおり、本四公団時代に多額の財政支援を受けたことなどによるものである。また、機構の本四道路に係る債務の返済が計画を上回っているのは、機構に対する国及び10府県市からの多額の出資金を債務の返済に充てていることによるものである。しかし、26年度以降に出資が停止された場合、料金水準を変更するなどしない限り、料金収入の増加は見込めず、出資分を料金収入で賄うことはできなくなることから、債務返済計画の見直しが必要となる。

については、国土交通省、機構及び本四会社において、本四道路に係る債務の返済等は道路の利用者による受益者負担が基本であることに留意するとともに国の財政状況が一層厳しくなっていることにも留意して、次のような対応を執ることにより、本四道路に係る債務の返済等を確実に行うことが重要である。

ア 国土交通省及び機構において、24年2月の10府県市との協議の結果に鑑み、26年度

以降に出資が停止された場合には、国民の理解が得られるよう、これに代わる措置を含めた適切な債務返済計画を検討すること

イ 本四会社において、今後も管理費用の削減に努めること。また、契約に際しては更なる競争性の確保を図って子会社等を契約の相手方としている業務についても、なお一層のコスト削減を図ること。さらに、子会社が保有する利益剰余金の取扱いについて検討すること

会計検査院としては、本四道路の債務の返済等の状況及び本四会社の経営状況について、引き続き注視していくこととする。