

新赤湊川橋(新東名高速道路) 中日本高速道路株式会社



高谷JCT(東関東自動車道・首都高速湾岸線  
東京外環自動車道) 東日本高速道路株式会社



港大橋(4号湾岸線・16号大阪線) 阪神高速道路株式会社



# 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構 投資家向け説明資料

2019年12月

久御山IC(京磁バイパス) 西日本高速道路株式会社



10号晴海線 首都高速道路株式会社



瀬戸大橋(瀬戸中央自動車道)  
本州四国連絡高速道路株式会社



# 機構の概要

名称	独立行政法人 日本 <u>高速道路</u> 保有・債務返済機構 〔略称〕 <u>高速道路機構</u> ( Japan Expressway Holding and Debt Repayment Agency )
設立	2005年10月1日
所在地	神奈川県横浜市西区高島1-1-2 横浜三井ビルディング5階 (関西業務部) 大阪府大阪市中央区本町3-5-7 御堂筋本町ビル4階
代表者	理事長 渡邊 大樹 (わたなべ ひろき)
役職員数	理事長、理事長代理、理事2名、監事2名、職員85名 ※2019年4月1日現在
目的	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 高速道路に係る道路資産の保有・貸付け、債務の早期・確実な返済等を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図ること</li><li>■ 6つの会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を支援すること</li></ul>

# 道路関係4公団の民営化

## 民営化の目的

- 約40兆円に上る有利子債務を確実に返済。
- 真に必要な道路を会社の自主性を尊重しつつ、早期にできるだけ少ない国民負担で建設。
- 民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスを提供。

## 民営化の概要

日本道路公団

首都高速  
道路公団

阪神高速  
道路公団

本州四国  
連絡橋公団

民営化（2005年10月1日）

6  
会社

**主な業務：高速道路の建設・更新、管理、料金徴収**

東日本高速  
道路(株)

中日本高速  
道路(株)

西日本高速  
道路(株)

首都高速  
道路(株)

阪神高速  
道路(株)

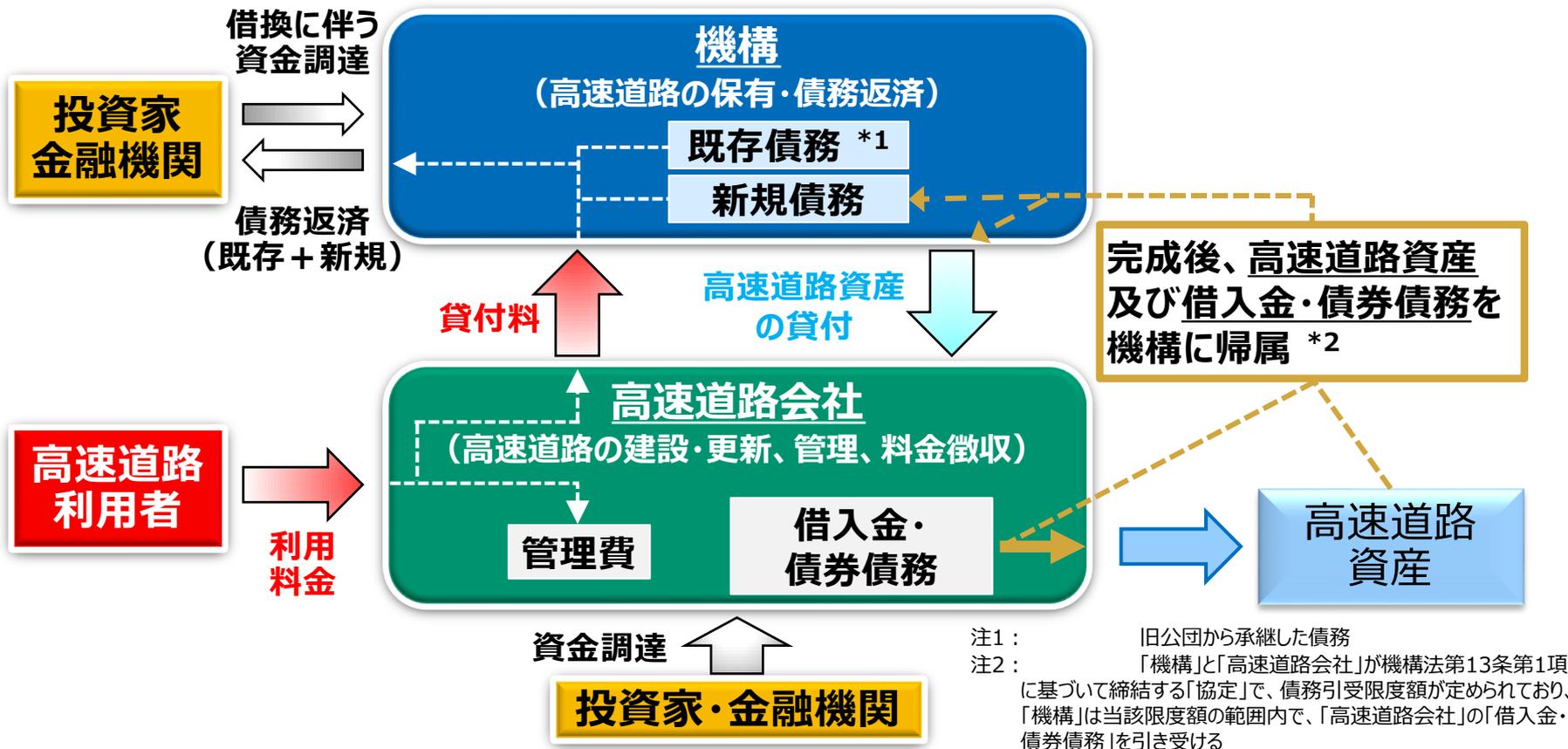
本州四国連絡  
高速道路(株)

機  
構

**主な業務：高速道路の保有、債務返済**

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

# 高速道路事業に係る資産・債務の流れ



# 機構に対する国の財政的なサポート

- 当機構が負う債務（長期借入金又は債券）に対し、政府の保証を受けることのできる権能が付与されており、調達資金の**約8割**を政府保証債の発行により調達しています。

「**債務の確実な返済のために資金調達を行う**ものであることから、**コスト低減により国民負担を抑制する必要**もあり、**当分の間、資金調達に占める政府保証の比率は、現状程度で推移することもやむを得ない**ものと考えられる。」

（「財政投融资改革の総点検について」2004年12月10日 財政制度等審議会 財政投融资分科会）

# 機構に対する国の関与

## 国から付与される事項

出資	<ul style="list-style-type: none"><li>■ <b>政府及び地方公共団体による出資及び増資</b> (機構法 第6条)</li></ul>
資金調達	<ul style="list-style-type: none"><li>■ <b>長期借入金及び債券に対する政府保証の付与</b> (機構法 第23条)</li><li>■ <b>会社に対する災害復旧費用及びスマートインターチェンジ整備費用の無利子貸付に要する補助金の受入れ</b> (機構法 第25条)</li></ul>
事業運営	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 道路管理者の権限代行 (特措法 第8条)</li></ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 不動産取得税、固定資産税、都市計画税、登録免許税等の非課税措置 (施行法 第41,45条)</li></ul>

## 国の関与

役員人事	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 法人の長、監事の任免 (通則法 第14,20,23条)</li></ul>
財務	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 業務方法書の認可 (通則法 第28条)</li><li>■ <b>中期目標の設定と中期計画の認可</b> (通則法 第9,30条)</li><li>■ 年度計画の届出 (通則法 第31条)</li><li>■ 財務諸表等の承認 (通則法 第38条)</li><li>■ <b>長期借入金及び債券の発行の認可 及び返済計画の認可</b> (機構法 第22,24条)</li><li>■ 利益及び損失の処理の承認、認可 (機構法 第21条)</li></ul>
事業運営	<ul style="list-style-type: none"><li>■ <b>業務実施計画の認可</b> (機構法 第14条)</li></ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 特に必要がある場合の国土交通大臣の要求 (機構法 第26条)</li><li>■ 会計監査人の任免 (通則法 第40,43条)</li><li>■ 財産の処分等の制限 (通則法 第48条)</li><li>■ 独立行政法人評価制度委員会による業績評価 (通則法 第12条)</li></ul>

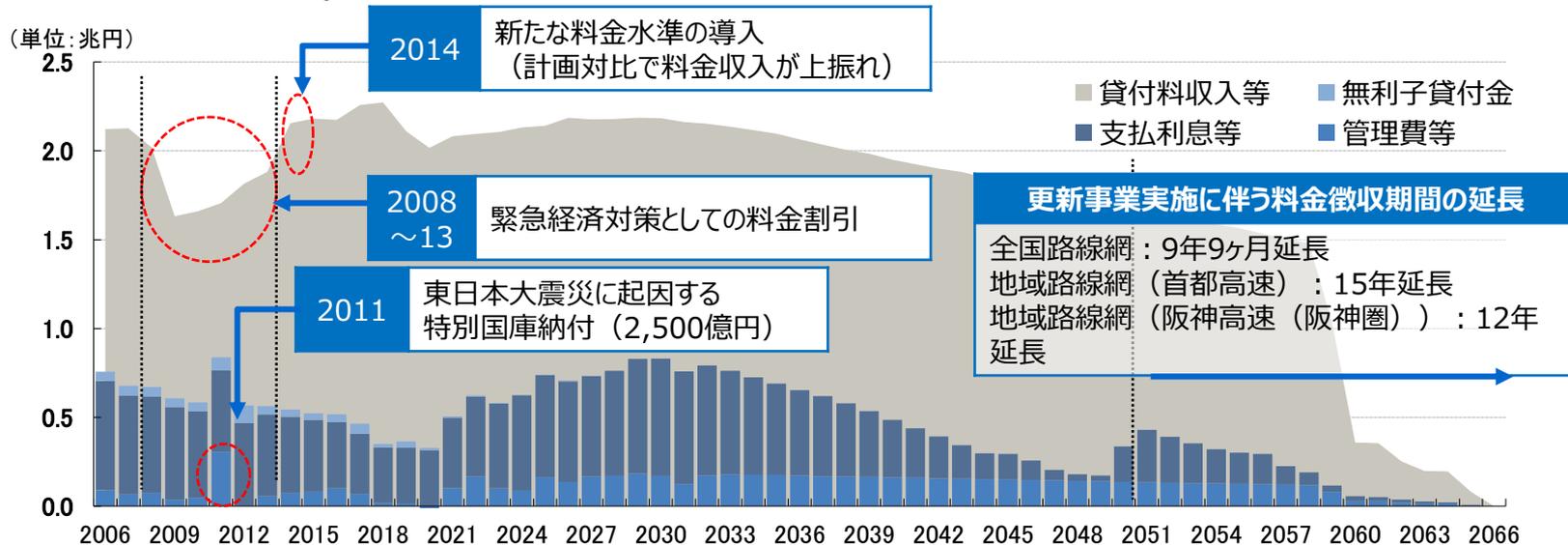
# 道路会社との協定（2019年9月20日現在）

協定の対象路線		締結先 (高速道路会社)	料金徴収期間 (H17.10.1～)
全国 路線網	北海道縦貫自動車道函館名寄線等	東日本高速道路	53年9ヶ月（2060.1まで）
	中央自動車道富士吉田線等	中日本高速道路	
	中央自動車道西宮線等	西日本高速道路	
	一般国道28号 (本州四国連絡道路(神戸・鳴門ルート))等	本州四国連絡 高速道路	
路線網 地域	都道首都高速1号線等	首都高速道路	59年6ヶ月（2065.9まで）
	大阪府道高速大阪池田線等	阪神高速道路	56年6ヶ月（2062.9まで）
一 の 路線	一般国道158号（安房峠道路）	中日本高速道路	32年8ヶ月（2037.12まで）
	一般国道201号（八木山バイパス）その2	西日本高速道路	25年6ヶ月（2050.9まで）※

※ 一般国道201号のみ料金徴収期間が2025/4/1からとなっております。

# 収入及び支出の見通し

- 機構は、高速道路会社に対し、保有する道路資産を貸付け、同社から貸付料を徴収します。（機構法第16条）
- 当該貸付料は、「旧公団から承継した債務」と「高速道路会社から新たに引き受けた債務」の返済に充当されます。



※ 2019年9月20日現在

注1: 民営化時点(2005年10月1日)における機構の債務残高は約38.2兆円(うち有利子債務約37.4兆円) 注2: 想定金利は、将来的な調達金利を4%(令和4年度以降)に設定

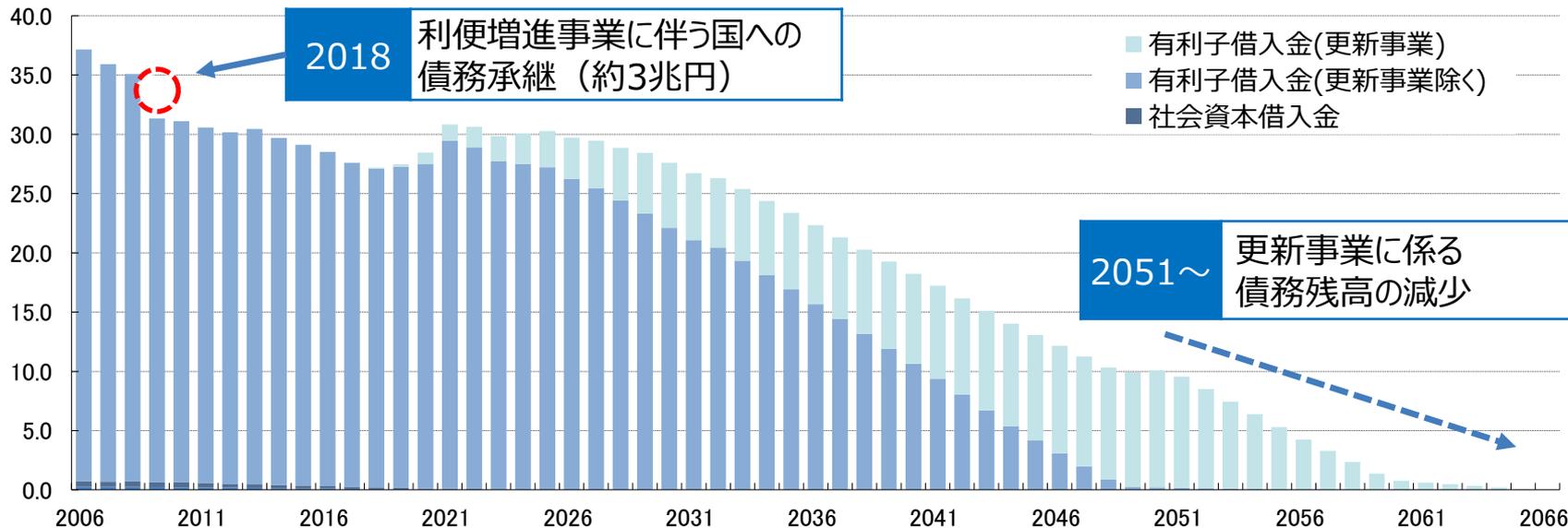
注3: 毎年度の料金収入は、国土交通省が算出した交通需要推計値の伸びと新規供用による延長の伸びを踏まえ、会社が合理的に見積もった交通量をもとに算出

注4: 高速道路の新設費、改築費及び管理費は、会社が合理的に見積もった額を計上

# 未償還残高の推移

- 解散期限である**2065年9月30日まで**に承継債務等の返済を完了させる旨を法令により義務付けられています。(機構法第31条第1項及び第2項)

(単位:兆円)



※ 2019年9月20日現在

注1: 各年度の期首残高を記載

注2: 全国道路網、地域路線網及び一の路線の合算額を記載

注3: 民営化時点(2005年10月1日)の機構の未償還残高は、有利子借入金:37.4兆円、社会資本借入金:0.5兆円、無利子借入金0.3兆円、出資金:4.4兆円、合計42.6兆円

注4: 残高の推移は、「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)」に基づく高速道路利便増進事業に伴い、平成20年度において一般会計に承継した機構債務を反映

注5: 政府及び地方公共団体の出資金については、機構法第31条において、解散の日までに債務返済を完了させるとともに、解散した場合において出資額に応じた残余財産の分配を行うよう規定

注6: 端数処理の関係上、計が合わない場合あり

# 損益計算書の概況

(単位：億円)

勘定科目	2017年度	2018年度	増減
経常費用	14,028	14,295	+267
経常収益	20,597	21,014	+416
経常利益	<b>6,569</b>	<b>6,718</b>	<b>+149</b>
臨時利益	267	288	+20
臨時損失	0	400	+399
当期純利益	<b>6,836</b>	<b>6,606</b>	<b>▲230</b>
当期総利益	<b>6,837</b>	<b>6,607</b>	<b>▲229</b>

注：単位未満端数を切り捨てているため、計が合わない場合あり

# 貸借対照表の概況

(単位：億円)

勘定科目	2017年度	2018年度	増減
流動資産	5,367	18,363	+12,966
固定資産	403,641	413,739	+10,097
<b>資産合計</b>	<b>409,008</b>	<b>432,102</b>	<b>+23,094</b>
流動負債	36,175	32,501	▲3,674
固定負債	244,235	264,749	20,514
法令に基づく引当金等	6,110	5,846	▲264
<b>負債合計</b>	<b>286,522</b>	<b>303,097</b>	<b>+16,575</b>
資本金	56,376	56,292	▲84
資本剰余金	8,416	8,413	▲2
利益剰余金	57,694	64,300	+6,605
<b>純資産合計</b>	<b>122,486</b>	<b>129,005</b>	<b>+6,519</b>
<b>負債・純資産合計</b>	<b>409,008</b>	<b>432,102</b>	<b>+23,094</b>

注：単位未満端数を切り捨てているため、計が合わない場合あり

# 有利子負債残高

- 機構発足以降、着実に債務残高を削減（8.4兆円削減）。

項目	2017年度	2018年度
発足時の債務残高（2005年10月1日）	<b>37兆3,976億円</b>	
期首債務残高（A）	27兆6,136億円	27兆3,060億円
債務引受額（B）	1兆3,720億円	2兆1,956億円
債務返済額（C）	3兆3,557億円	3兆3,933億円
資金調達額（D）	1兆6,690億円	1兆9,309億円
債券発行差額償却による簿価増（E）	71億円	59億円
期末債務残高（A+B-C+D+E）	27兆3,060億円	<b>29兆0,451億円</b>

△8.4  
兆円

**利便増進事業による  
国への債務承継**

△2.9兆円

---

**債務の純減**

△5.5兆円

引受債務  
+11.3兆円

債務返済  
△16.8兆円

注1： 上記金額のうち、債券については、簿価で計上  
道路承継未払金（2017年度830億円、2018年度839億円）を除く  
注2： 単位未満端数を四捨五入しているため、計において一致しない場合あり

# 資金調達の方針

- 今後の金利上昇リスクを軽減し、債務返済の確実性を高める観点から、「**長期／超長期・固定**」による資金調達を基本としています。
- 上記に加え、資金調達の多様化等の観点から、市場環境に応じて調達手段・調達時期・調達額を判断するチャレンジ枠を設けています。

調達方法	年限	2019年度（予定）	
		調達額	
政府保証	政府保証債	10年	1,200億円
		20年	-
		30年	3,000億円
		40年	1,000億円
小計		5,200億円	
自主調達	財投機関債	20年	400億円程度
		30年	400億円程度
		40年	チャレンジ枠 1,590億円程度 (30年超財投機関債 利子一括払債等)
	民間借入金	20年	
小計		2,390億円	
合計		7,590億円	
平均調達年限		-	

2018年度（実績）	
回数	調達額
12	3,475億円
12	4,000億円
8	2,800億円
4	1,000億円
<b>36</b>	<b>1兆1,275億円</b>
4	384億円
4	400億円
16	2,250億円
-	-
<b>24</b>	<b>3,034億円</b>
<b>60</b>	<b>1兆4,309億円</b>
24.1年	

## 参考

### 2018年度における 「チャレンジ枠（当初2,540億円）」 の執行実績

40年財投機関債	利子一括	6回計600億円
40年財投機関債	固定利付	5回計800億円
30年財投機関債	利子一括	2回計200億円
32年財投機関債	固定利付	1回 100億円
35年財投機関債	固定利付	1回 100億円
39年財投機関債	固定利付	1回 100億円
合計 2,250億円		

# 高速道路機構債の特色

## 信用力

- 政府・政策との一体性
  - ・ 高速道路に係る道路資産の保有・貸付け、債務の早期・確実な返済等を行うなど、国の国土交通政策の一翼を担う機関
  - ・ 国や地方自治体による全額出資法人
- 国債と同格の格付け
  - ・ 国債と同格の格付けを取得

R&I

**AA+ / 安定的**

- ・ 政策上の位置付けは極めて高く、高速道路の建設や管理に問題が生じても、政府が支援する蓋然性が高い
- ・ 民営化の目的の1つとされた有利子負債の返済は低金利にも支えられ着実に進んでいる
- ・ 道路各社の料金収入は堅調に推移しており、機構が受け取る貸付料も上向いている

Moody's

**A1 / 安定的**

- ・ 政府からの高水準のサポートおよび監督を受ける
- ・ 日本の高速道路政策を執行する重要な役割を担っている

- 有利子負債の着実な返済
  - ・ 機構設立時（2005年）の残高約37.4兆円が、2018年度末で、約29兆円まで減少 (△8.4兆円)

## 商品性

- 投資のニーズにあった発行年限・頻度
  - ・ 20・30・40年債と超長期を中心に、幅広い年限で発行
  - ・ 40年債は、日本国政府以外の公的機関では、年間の発行額や発行残高共に最大。また、社債も含めて、利子一括払債を国内で唯一発行
  - ・ 年間を通して、定例的に債券を発行
- 一般担保付
  - ・ 債券の購入者は、機構法の定めにより、機構の全財産について、他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有する
- BISリスクウエイト
  - ・ 10%（標準的手法）
- 適格担保
  - ・ 日銀適格担保要件を充足
- 信用供与
  - ・ 大口信用供与等規制の対象外

# 利子一括払債の概要

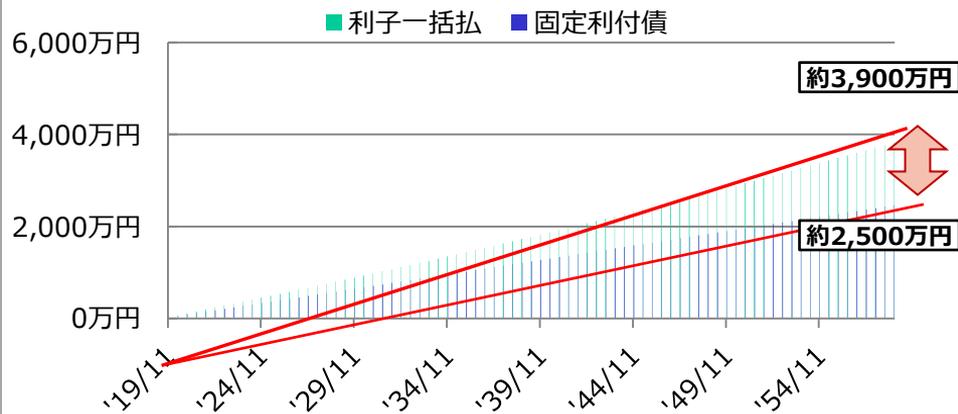
- 「**利子一括払債**」は、払込日から償還日まで利息の受け取りが無い代わりに、従来の「**固定利付債**」と比べると、高い利率が設定されていることに加え、利息が複利計算で加算されていくため、最終的な利息受取額は、従来の「**固定利付債**」を大きく上回るようになります。
- また、流通気配値の公表及び発行の継続によって、**価格の透明性や流動性は高まり**つつあります。

「**利子一括払債**」の商品性及び特長（例：40年債）

利率	40年国債利回り+スプレッド
利息計算	半年複利
利息受取	償還日に全額を受領
価格 透明性	公社債売買参考統計値・BBYF・JS-Priceで 気配値の確認可能
流動性	初の起債となった2017年1月より固定利付債と 同時起債を継続。計14回の起債により発行残高は 増加及び流動性も向上
その他	最低券面額1億円の事業債等（FA債）とは異なり、 1,000万円単位での購入が可能

具体例

1億円投資した場合の受取利息累計のイメージ（40年債）



注：利率は2019年7月債（40年）のもの  
（利子一括払：0.826% 固定利付：0.626%）  
利子一括払債は期中のキャッシュインは無く、見做し利息の金額

# お問い合わせ先

## 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 経理部 資金課

- ◆ TEL 045-228-5966 (資金課直通)
- ◆ FAX 045-228-5972

### ホームページ

- ◆ URL <http://www.jehdra.go.jp>
- ◆ IR情報 <http://www.jehdra.go.jp/irsaiken.html>