

【新規格付】 首都高速道路

第4回社債： A A A

格付投資情報センター(R&I)は上記の格付を公表しました。

【格付理由】

首都高速道路は道路関係 4 公団民営化で発足した高速道路会社 6 社中の 1 社。2009 年 2 月に晴海線が開通し、営業延長は計 295 キロメートル（2009 年 3 月末現在）となっている。利用台数は 1 日 115 万台（2007 年度）。うち東京線が 83 万台を占める。首都圏の社会経済にとって重要性が非常に高い。機構との協定に基づき、中央環状新宿線（4 号新宿線－3 号渋谷線）、中央環状品川線などを建設している。

高速道路建設に係る借入金や社債は当初は同社の負債だが、機構に高速道路資産が帰属する際に、原則として弁済期日到来順に機構により重畳的に債務引受される。道路建設に支障を来たしても道路建設債務は機構（間接的には国）によって保護される可能性が極めて高く、当該社債の元利払いの確実性は債務引受前であっても機構の信用力（発行体格付＝A A A）に帰着すると判断、機構と同格にしている。

しかし、今後、高速道路に関する制度的な枠組みは大きく変化する可能性がある。2009 年 9 月に発足した鳩山・民主党政権は高速道路の原則無料化を掲げている。渋滞が予想される首都高速道路、阪神高速道路については当面、無料化の対象から外すと見られるが、高速道路会社については統合し、一定期間、高速道路の管理業務などを担わせううえで、業務ごとに分割、民営化するとしている。また、日本高速道路保有・債務返済機構は廃止する方針。

高速道路会社が発行し、機構が承継した社債は国に承継される見込みで、そうなれば、そのソブリン性は強められる。ただ、高速道路を無料化し税金で返済していくことになれば、国の財政にとって、かなりの負担となる。今後、高速道路の無料化に関わる法案や制度設計の内容を見守っていくと同時に、政府系機関の格付はソブリン信用力との関係が深いだけに、民主党の政策が国の財政状況に与える影響についても注視していく。

当該格付に適用した主要な格付方法は「政府系機関の格付の考え方」である。この格付方法は、格付を行うにあたり考慮した他の格付方法とともに下記ウェブサイトに掲載している。

<http://www.r-i.co.jp/jpn/rating/rating/methodology.html>

【格付対象】

発行者：首都高速道路

名 称	第 4 回社債（一般担保付、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構重畳的債務引受条項付）
発行額	150 億円
発行日	2009 年 10 月 14 日
償還日	2014 年 9 月 19 日
表面利率	0.69%
格 付	A A A（新規）
債務引受の予定先	独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構
担 保	一般担保付
社債管理者	みずほコーポレート銀行