

2010年5月13日

**【新規格付】 東日本高速道路
第7回社債（発行登録債）： 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】

東日本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。東北自動車道など関東、東北、北海道の幅広い地域をカバーする路線網を持ち、日本経済、社会における重要性が高い。営業延長は3575キロ（2010年4月24日）と高速道路6社の中で最長で、1日当たりの利用台数も最も多い。首都圏の交通需要は大きく、事業基盤は強いものの、一方で雪のため冬期に交通量が減少する北海道、東北をエリア内に抱えており、利用効率を高めにくい面がある。

完成した道路資産は日本高速道路保有・債務返済機構に帰属することになり、その対価として高速道路建設に係る借入金や社債は原則として弁済期日到来順に、機構が重疊的に引き受けることになっている。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、機構と同じ格付にしている。

R&Iはこれまで、高速道路の公共性の高さを考えれば、必要に応じて機構に対し、政府が適切な支援をする可能性が高いと見てきた。高速道路の無料化、機構の廃止、高速道路株式会社の再編といった政策を掲げる民主党への政権交代が実現したことで、その制度的な枠組みが大きく変化する可能性はあるものの、高速道路の政策上の重要性は変わらないと見ている。

民主党の「高速道路政策大綱」によれば、高速道路が無料化されれば、機構が承継した債務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、その最終段階で高速道路無料化がどの範囲まで実施されるのかははっきりしない。高速道路無料化に向けた社会実験のための2010年度予算は1000億円にとどまり、実験が実施されるのは一部の地方路線に限定された。一方で、国土交通省は自民政権時代に決めた利便増進計画を見直し、休日特別割引を含めた各種割引を廃止し、車種ごとに上限を設ける新たな料金体系に組み替えることなどを発表した。この結果、距離や時間帯によっては従来に比べ通行料が上がることも出てくるもようだ。この新たな制度設計についてはまだ流動的な面がある。引き続き、政府の高速道路政策の内容を見守り、適時適切に格付に反映させていく。また、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/cfp/about/methodology/index.html>

【格付対象】

発行者：東日本高速道路

名 称	第7回社債（一般担保付、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構重疊的債務引受条項付）
発行額	250億円
発行日	2010年5月19日
償還日	2013年3月19日
表面利率	0.311%
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

お問い合わせ先 **株式会社格付投資情報センター** インベスターズ・サービス本部 〒103-0027東京都中央区日本橋1-4-1 日本橋一丁目ビルディングTEL.03-3276-3511 FAX.03-3276-3413 <http://www.r-i.co.jp> E-mail infodept@r-i.co.jp

信用格付は、発行体が負う金融債務についての総合的な債務履行能力や個々の債務等を約定通りに履行する確実性（信用力）に対するR&Iの意見の表明であり、事実の表明ではありません。また、R&Iは、信用リスク以外のリスクにつき意見を表明するものではなく、投資判断や財務に関する助言や、投資の是非等の推奨をするものではありません。R&Iは、信用格付に際し関連情報の正確性等につき独自の検証を行っておらず、これに関し何ら表明も保証もいたしません。R&Iは、信用格付（変更・取り下げ等を含む）に関連して発生する損害等につき、何ら責任を負いません。信用格付は、原則として発行体から対価を受領して実施したものです。なお、詳細につき<http://www.r-i.co.jp/jpn/policy/policy.html>をご覧ください。