

決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報(平成 24 年度)

1. 債務返済の状況

【財務諸表における債務状況】

- (1) 債務残高の推移
- (2) 資金調達の状況
- (3) 有利子債務の資金コスト

【債務返済計画における債務返済状況】

- (1) 債務返済計画と実績の対比
- (2) 全国路線網の3社ごとに貸付料で返済する債務の額を試算した計画と実績の対比
- (3) 高速道路会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況

2. 財務諸表のセグメント情報

- (1) 高速道路機構のセグメント情報
- (2) 高速道路機構のセグメント情報(全国路線網の高速道路会社所管分内訳)(試算値)
- (3) 高速道路会社の財務情報(高速道路会社情報の総括)
- (4) 高速道路機構と高速道路会社を合わせた資産と債務の状況
- (5) 営業中高速道路の路線別資産額

3. 高速道路収支関連情報

- (1) 高速道路の収支率(試算値)
- (2) 路線別営業収支差(料金収入から会社の管理費を除いたもの)(高速道路会社情報の総括)
- (3) 金利の路線別配賦(試算値)

4. 建設・維持・管理の状況

- (1) 建設コストの計画と実績
- (2) 管理コストの計画と実績(高速道路会社情報の総括)
- (3) アウトカム指標の計画と実績(高速道路会社情報の総括)

5. 道路資産の保有及び貸付状況

注)「(高速道路会社情報の総括)」とは、高速道路会社から提供を受けた情報を一覧表形式にまとめたもの。

1. 債務返済の状況

【財務諸表における債務状況】

(1) 債務残高の推移

平成24年度中の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。）の債務残高の推移は、下表のとおりです。

期首（平成24年4月1日）の債務残高は、30兆3,244億円（資本金は含まない。）でしたが、期中に1兆5,199億円の債務を引き受け（高速道路会社（以下「会社」という。）から道路資産とともに引き受けたもの）、3兆9,230億円の返済及び2兆8,660億円の債券発行を行った結果、期末（平成25年3月31日）の債務残高は、30兆7,983億円となりました。

平成24年度の債務残高の推移

		平成24年度	(参考) 平成23年度
期首債務残高	A	30兆3,244億円	30兆6,799億円
債務引受額	B	1兆5,199億円	4,807億円
債務返済額	C	3兆9,230億円	3兆4,104億円
資金調達額	D	2兆8,660億円	2兆5,637億円
債券発行差額償却による簿価増	E	109億円	105億円
期末債務残高	A+B-C+D+E	30兆7,983億円	30兆3,244億円

注1) 上記金額には、道路承継未払金（平成23年度末88億円、平成24年度末238億円）を含んでいません。

注2) 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

債務種類別推移

[単位：億円]

債務の区分	借入金・債券（額面）					発行差額残高	期末簿価	(参考) 発足時	
	期首残高	当期増加		当期減少	期末残高				
		新規借入	債務引受	返済					
長期借入金	政府借入金（無利子）	5,263	—	—	606	4,657	—	4,657	7,800
	政府借入金（有利子）	22,058	—	—	16,569	5,488	—	5,488	87,693
	民間借入金	12,274	—	5,208	7,025	10,457	—	10,457	31,784
	計	39,595	—	5,208	24,201	20,602	—	20,602	127,276
債券	政府保証債	182,905	22,860	2,600	8,808	199,558	297	199,261	59,424
	政府引受債	24,629	—	—	—	24,629	10	24,620	145,832
	財投機関債	48,759	5,800	3,400	5,300	52,659	879	51,780	23,925
	縁故債	585	—	—	401	184	0	184	18,080
	その他の社債	3,200	—	4,000	500	6,700	—	6,700	—
	計	260,079	28,660	10,000	15,009	283,730	1,186	282,544	247,261
長期未払金 (東京湾横断道路建設長期未払金)	4,856	—	—	20	4,836	—	4,836	7,239	
債務計	304,530	28,660	15,208	39,230	309,169	1,186	307,983	381,775	
(うち有利子債務)	299,267	28,660	15,208	38,624	304,511	1,186	303,326	373,976	
資本金	52,342	1,204		—	53,547	—	53,547	43,712	
債務と資本金の合計	356,873	45,072		39,230	362,715	1,186	361,530	425,487	

注1) 上記金額には、道路承継未払金（平成23年度末88億円、平成24年度末238億円）を含んでいません。

注2) 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

(2) 資金調達状況

資金調達については、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、長期債（10年）・超長期債（10年超）の発行を行ったほか、資金調達の多様化等の観点から中期債（4年債）の発行を行い、総額2兆8,660億円の資金を調達しました。平成24年度の平均調達年限は11.8年（平成23年度10.0年）、平成24年度末の債務残高の平均残存年限は6.8年（平成23年度末6.7年）となりました。

平成24年度外部資金調達実績（概要）

調達手段	年限	回数	調達額（借入額）	利率（平均）
政府保証債	10年	12回	1兆8,360億円	0.82%
	20年	12回	3,600億円	1.67%
	30年	3回	900億円	1.90%
	計	27回	2兆2,860億円	1.00%
財投機関債	4年	5回	1,500億円	0.21%
	10年	12回	3,600億円	0.82%
	20年	3回	700億円	1.81%
	計	20回	5,800億円	0.78%
合計		47回	2兆8,660億円	0.95%
平均調達年限		11.8年		
債務残高の平均残存年限		6.8年		

注1) 調達額は、当機構が収入した金額です。

注2) 利率（平均）は、調達額と債券発行時の応募者利回りを使った加重平均で表示しています。

注3) 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

平成24年度の資金調達の状況 **別添資料 P1-2**

(3) 有利子債務の資金コスト

有利子債務の平均資金コストは下表のとおり、期末時点で1.49%となりました。

有利子債務の平均資金コスト

		金額	コスト
発足時（平成17年10月1日）の有利子債務残高		37兆3,976億円	1.80%
平成24年度期首時点の有利子債務残高		29兆7,981億円	1.48%
期中 増減	会社からの引受額	1兆5,199億円	1.09%
	償還・返済額	△3兆8,624億円	0.89%
	外部資金調達額	2兆8,660億円	0.95%
	債券発行差額償却による簿価増	109億円	—
平成24年度期末時点の有利子債務残高		30兆3,326億円	1.49%

注1) 上記金額には、道路承継未払金（平成23年度末88億円、平成24年度末238億円）を含んでいません。

注2) 上記有利子債務残高に係るコストのうち、借入金に係るコストは、借入額と借入利率を使った加重平均で表示し、債券に係るコストは、調達額と債券発行時の応募者利回りを使った加重平均（但し、「会社からの引受額」に含まれる債券に係るコストは、引受時の簿価と表面利率を使った加重平均）で表示しています。

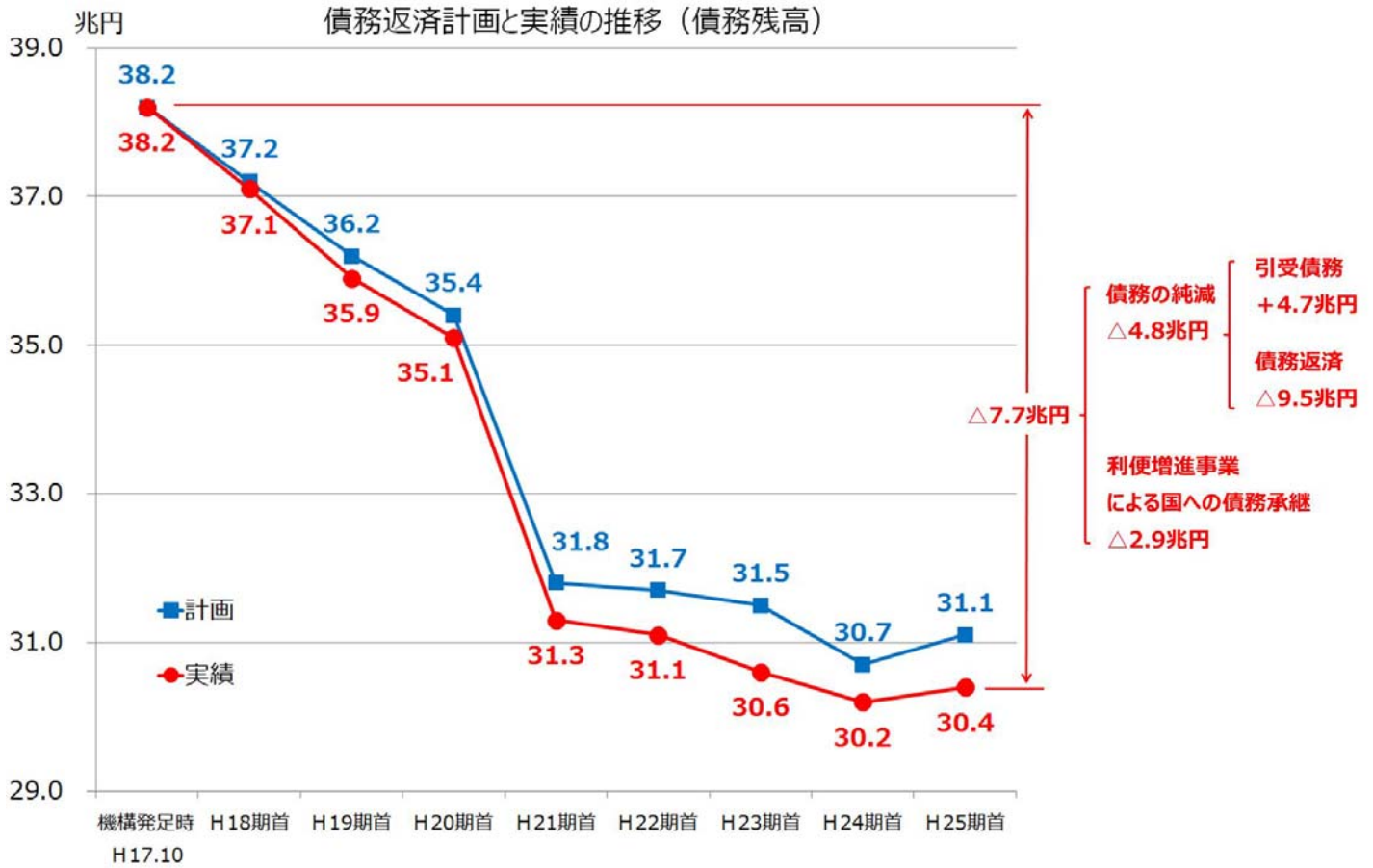
注3) 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

【債務返済計画における債務返済状況】

(1) 債務返済計画と実績の対比

全国路線網などの債務返済計画について、交通量、金利水準など基礎的な前提条件を最新のものに見直すとともに、平成23年度までの実績（実績見込みを含む）を反映して作成しています。

機構発足時以降の計画と実績の対比は以下のとおりです。



注) 計画値は、各年度期末時点の業務実施計画によるものです。

平成 24 年度における債務返済計画と実績の対比の概要は以下のとおりです。

債務返済計画と実績の対比（総括表） **別添資料 P3-4**

平成 24 年度における債務返済計画と実績の対比（総括表概要）

[単位：億円（消費税込み）]

	合計	全国 路線網	首都 高速道路	阪神高速道路		本四 高速道路	一の路 線
				阪神圏	京都圏		
債務残高（平成 24 年度期首）							
計画(A) ^(注1)	302,089	214,795	41,150	29,409	1,100	15,276	358
実績(B)	301,648	214,497	41,154	29,386	1,129	15,175	308
差額(B)-(A)	△ 440	△ 298	5	△ 23	29	△ 101	△ 51
会社からの引受債務 ^(注2)							
計画(A)	21,252	18,578	1,349	1,216	1	83	24
実績(B)	15,323	13,528	1,219	534	1	37	3
差額(B)-(A)	△ 5,929	△ 5,051	△ 130	△ 682	0	△ 46	△ 21
収入							
計画(A)	17,280	12,115	2,421	1,616	52	1,016	60
実績(B)	18,154	13,028	2,421	1,532	18	1,084	71
差額(B)-(A)	874	913	0	△84	△34	68	10
支出							
計画(A)	5,297	3,369	992	658	33	236	9
実績(B)	5,665	3,648	1,031	710	19	249	8
差額(B)-(A)	368	279	39	52	△14	13	△1
収支差							
計画(A)	11,982	8,746	1,429	958	19	780	51
実績(B)	12,489	9,380	1,390	821	△1	835	63
差額(B)-(A)	506	634	△39	△137	△20	55	12
債務残高（平成 25 年度期首）							
計画(A)	311,358	224,627	41,070	29,667	1,082	14,579	331
実績(B)	304,482	218,644	40,983	29,098	1,130	14,378	248
差額(B)-(A)	△ 6,876	△ 5,983	△ 87	△ 569	48	△ 202	△ 84

注 1) 平成 24 年度期末時点の業務実施計画における実績見込値です。

注 2) 「会社からの引受債務」では、機構が国等からの出資金及び補助金を財源として高速道路会社に貸し付けた無利子借入金に係る債務は除いています。

注 3) 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

※ 債務返済計画では、決算と数値の扱いが異なる部分がありますので、計画実績対比を行う際には決算数値を債務返済計画ベースに修正した数値を用いています。例えば、未償還残高を計算する際には、現金、未収金・未払金の扱いが異なります。また、個別項目においても、消費税、減価償却費の扱いなどが異なります。

平成 24 年度期首債務残高は 30 兆 1,648 億円でした。平成 24 年度は、収支差 1 兆 2,489 億円、会社からの引受債務 1 兆 5,323 億円の結果、平成 25 年度期首債務残高は 30 兆 4,482 億円となり、平成 24 年度期首に比べ 2,834 億円増加しましたが、計画に対しては 6,876 億円下回りました。

債務残高が増加した理由は、平成 24 年 4 月の新東名高速道路の開通に伴い会社から債務（1 兆 261 億円）を引き受けたことなどが要因であり、債務残高が増加することは、計画上も見込んでいます。

債務返済における収入と支出の概要は以下のとおりです。

(会社からの引受債務)

会社からの新たな引受債務は 1 兆 5,323 億円で、計画を 5,929 億円下回りました。これは、高速道路利便増進事業のスマートインターチェンジ事業や災害復旧事業について、計画上、平成 24 年度に全額引受けることにしていましたが、実際には個々の事業の進捗や災害の発生状況を踏まえて引受けることになること、また、平成 24 年度内に開通を予定していた大阪市道高速道路淀川左岸線を含む 4 路線の開通が平成 25 年度にずれ込んだこと等によるものです。

(収入)

有料の利用が堅調に推移したことによる貸付料収入の増もあり、収入の合計は 1 兆 8,154 億円となり、計画を 874 億円上回りました。

(支出)

支出の合計は 5,665 億円となり、計画を 368 億円上回りました。

支払利息は、平成 23 年度に計画以上の資金調達が生じた影響などもあり、計画を 64 億円上回りました。

管理費等は、会社からの引受債務が計画を下回ったこと及び貸付料収入が計画を上回ったことから消費税の還付が減少し、計画を 303 億円上回りました。

個別の債務返済計画における計画実績対比は別添資料 5 ページ以下のとおりです。計画と実績の差異の説明を付しておりますので、個別計画の実績との対比につきましては、こちらをご参照ください。

債務返済計画と実績の対比 **別添資料 P5-25**

(2) 全国路線網の 3 社ごとに貸付料で返済する債務額を試算した債務残高の計画と実績の対比

機構は中期計画において、全国路線網の 3 社ごとの貸付料で返済する債務を試算し、会社ごとの返済達成状況を公表することとしています。平成 25 年度期首の債務残高の計画と実績の対比は、別添資料 26 ページのとおりです。

全国路線網に属する高速道路における東日本高速道路㈱、中日本高速道路㈱及び西日本高速道路㈱から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を高速道路会社ごとに試算した平成 25 年度（2013 年度）期首の債務残高の計画と実績の対比 **別添資料 P26**

(3) 高速道路会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況

「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成 22 年 12 月 7 日閣議決定。以下「独法基本方針」という。）を踏まえ公表することとした、機構と高速道路会社を合わせた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況は、別添資料 27 ページのとおりです。

高速道路会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況 **別添資料 P27**

2. 財務諸表のセグメント情報

(1) 高速道路機構のセグメント情報

機構では、より詳細な財務情報を提供することを目的として、高速道路事業の貸借対照表と損益計算書をセグメント単位（債務返済計画の策定単位ごと）に分けて表示しています。これは、機構の資産・負債あるいは収入・支出をセグメントごとに分解・再編集したものです。具体的には、道路資産及びその減価償却費、貸付料収入、旧公団から承継した債務及びその支払金利等のように各セグメントに直接賦課できるものは直接セグメントに賦課し、それ以外の機構の一般管理費や新たに発行した機構債及びその支払金利等は、各セグメントから得られる貸付料比率や借換率（当該期間における借換必要額の割合）などで按分して、結果を表示しています。

高速道路機構のセグメント情報（損益計算書）（概要）

[単位：億円（消費税抜き）]

	全国 路線網	地域路線網				一の路線	損益計算書 計上額
		首都 高速道路	阪神高速道路		本四 高速道路		
			阪神圏	京都圏			
経常損益	837	△136	24	△26	△141	36	593
特別損益	2,664	189	97	12	217	△144	3,037
当期利益	3,501	53	121	△14	75	△107	3,630

注) 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

高速道路機構のセグメント情報（高速道路勘定・損益計算書） **別添資料 P28-29**

損益計算書では、阪神高速道路（京都圏）と一の路線が赤字になっています。阪神高速道路（京都圏）については、収入に比して減価償却費と支払利息の負担が大きくなことが要因です。

また、一の路線は、一般国道139号（西富士道路）の無料開放に伴う譲渡損が赤字の要因となっておりますが、それ以外の路線では黒字となっております。

高速道路機構のセグメント情報（貸借対照表）（概要）

[単位：億円（消費税抜き）]

	全国 路線網	地域路線網				一の路線	貸借対照表 計上額
		首都 高速道路	阪神高速道路		本四 高速道路		
			阪神圏	京都圏			
総資産	293,536	58,998	32,001	1,345	24,201	1,148	411,230
総負債	226,735	45,799	32,532	1,056	14,729	291	321,145
純資産	66,800	13,198	△531	289	9,472	856	90,085

注) 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

高速道路機構のセグメント情報（高速道路勘定・貸借対照表） **別添資料 P30-31**

貸借対照表では、阪神高速道路（阪神圏）が債務超過の状況になっています。これは、旧阪神公団の資産を再評価した際に、建設コスト（資産評価額）に含まれる建設中金利を民営化時の金利水準で見直すなどした結果、資産価額が大幅に下落したことによるものです。この債務超過は、建設が終了し債務返済が進んでいく過程で、減価償却費の減少と金利負担の減少により解消される見通しにあります。

また、一の路線では一般国道 158 号（中部縦貫自動車道（安房峠道路））も債務超過になっていますが、債務返済計画の計画実績対比で確認されるとおり、本路線における債務返済は順調に進んでおりますので、債務超過の状況はいずれ解消される見通しにあります。

（２）高速道路機構のセグメント情報（全国路線網の高速道路会社所管分内訳）（試算値）

機構の財務諸表のセグメント情報における全国路線網分を、さらに東日本高速道路（株）、中日本高速道路（株）、西日本高速道路（株）の各会社所管分に分けたものを試算しました。

高速道路機構のセグメント情報（損益計算書） （全国路線網の高速道路会社所管分内訳）（試算値）（概要）

[単位：億円（消費税抜き）]

	東日本高速道路（株） 所管分	中日本高速道路（株） 所管分	西日本高速道路（株） 所管分	合計
経常費用	4,001	3,826	3,475	11,303
経常収益	4,576	3,504	4,060	12,141
経常損益	574	△321	584	837
特別損益	759	961	943	2,664
当期利益	1,333	640	1,527	3,501

注) 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

高速道路機構のセグメント情報（損益計算書）（全国路線網の高速道路会社所管分内訳） （試算値） 別添資料 P32

損益計算書について、各会社所管分を比較すると、経常費用に違いが出ています。これは、各会社から徴収する貸付料を充てて返済する債務の額を今後の建設予定分（会社によって規模と時期が異なる。）を織り込んで試算するため、建設予定区間の多い会社については現時点における債務が小さくなっていることから損益計算書では支払金利の差となって現れ、また既供用区間の資産価額の大小が減価償却費用負担の違いとなって現れたものです。

なお、中日本高速道路（株）においては、新東名高速道路が供用したことにより、取得関連費用が増えたため、経常損益が赤字となっております。

高速道路機構のセグメント情報（貸借対照表） （全国路線網の高速道路会社所管分内訳）（試算値）（概要）

[単位：億円（消費税抜き）]

	東日本高速道路（株） 所管分	中日本高速道路（株） 所管分	西日本高速道路（株） 所管分	合計
総資産	102,850	92,420	98,265	293,536
総負債	94,826	57,686	74,222	226,735
純資産	8,023	34,733	24,043	66,800

注) 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

高速道路機構のセグメント情報（貸借対照表）（全国路線網の高速道路会社所管分内訳） （試算値） 別添資料 P33

貸借対照表について、各会社所管分を比較すると、総資産、総負債の項目に違いが出ています。これは、総資産については既供用区間の資産価額の大小が反映されたものであり、総負債に関しては、各会社から徴収する貸付料を充てて返済する債務の額を今後の建設予定分を織り込んで試算するため、建設予定区間の多い会社については現時点における債務が小さくなっているためです。

(3) 高速道路会社の財務情報（高速道路会社情報の総括）

会社6社の財務情報を一覧表形式で取りまとめています。

高速道路会社連結損益計算書一覧	別添資料 P34
高速道路会社連結貸借対照表一覧	別添資料 P35

(4) 高速道路機構と高速道路会社を合わせた資産と債務の状況

会社6社が借入金等により高速道路を建設し、供用の時点で機構がその債務と道路資産を引き受けるという仕組みの下では、建設期間中の道路資産・債務は会社が保有しています。機構の保有する道路資産（供用中の資産、未供用の資産（道路建設仮勘定））及びそれらに係る債務と、会社が保有する建設期間中の道路資産（仕掛道路資産）及びそれに係る債務を、債務返済計画の策定単位ごとに示し、機構と会社が保有する高速道路に関する資産と債務の状況を合わせて把握できるようにしています。

高速道路機構と高速道路会社を合わせた資産と債務の状況 別添資料 P36

独法基本方針において公表することとされた、機構と高速道路会社を合わせた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況は、以下のとおりです。

高速道路機構と高速道路会社を合わせた債務の状況の推移 別添資料 P37

(5) 営業中高速道路の路線別資産額

平成24年度末の供用中の道路資産額は、会社6社合計で、39兆7,751億円となります。なお、全国路線網における道路資産価額の上位10路線は、以下のとおりです。

全国路線網における平成24年度期末資産価額の上位10路線

[単位:億円(消費税抜き)]

	道路名	資産価額
1	新東名高速道路	27,045
2	東名高速道路	15,713
3	山陽自動車道	15,368
4	中国自動車道	9,248
5	東北自動車道	9,137
6	東京湾アクアライン	8,272
7	東海北陸自動車道	8,152
8	関越自動車道	8,092
9	九州自動車道	7,913
10	道央自動車道	7,840

営業中高速道路の路線別資産額 別添資料 P38-44

3. 高速道路収支関連情報

(1) 高速道路の収支率（試算値）

旧公団は、高速道路の収支状況を路線別に「料金収入等（占用料収入等を含む。）」に対する「支払金利と管理費」の割合（収支率）で示してきました。民営化によって金利の支払主体が機構になり、収支状況を見る際に路線別に支払金利を配賦することが不適切になったため、路線別の営業収支差は（2）のとおり料金収入から会社の管理費を除いたもので示しています。一方で、機構の支払金利をセグメント単位（債務返済計画単位）に分けることは可能であることから、セグメントごとに「会社の料金収入」に対する「会社の管理費と機構の支払金利（仮勘定分を除く。）」の割合で平成 24 年度の収支率を試算した結果は別添資料 45 ページのとおりです。

いずれのセグメントにおいても収支率は 100 を下回っており、債務返済に向けたキャッシュフローが確保できていることが確認されます。

高速道路の収支率（試算値） **別添資料 P45**

(2) 路線別営業収支差（料金収入から会社の管理費を除いたもの）（高速道路会社情報の総括）

平成 24 年度の会社別の営業収支差（料金収入から会社の管理費を除いたもの）は下表のとおり、会社 6 社合計で 1 兆 5,742 億円となりました。

平成 24 年度の高速道路会社別営業収支差

[単位：億円（消費税抜き）]

	料金収入 A	管理費 B	営業収支差 A - B
東日本高速道路株	6,421	1,953	4,468
中日本高速道路株	4,973	1,501	3,472
西日本高速道路株	5,840	1,753	4,086
首都高速道路株	2,557	606	1,950
阪神高速道路株	1,704	397	1,306
本四高速道路株	639	181	458
計	22,136	6,394	15,742

注 1) 料金収入と管理費は会社の損益計算書上の値です。

注 2) 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

注 3) 西日本高速道路株の料金収入及び管理費は、機構の資産ではない関門トンネルの料金収入及び管理費を除いた値となっています。

なお、全国路線網における路線別営業収支差の上位 10 路線は下表のとおりです。

全国路線網における平成 24 年度路線別営業収支差の上位 10 路線

	道路名	交通量 [千台/日]	営業収支差 [億円 (消費税抜き)]
1	東北自動車道	406	1,280
2	東名高速道路	423	1,082
3	山陽自動車道	243	667
4	九州自動車道	241	633
5	関越自動車道	204	566
6	中央自動車道	176	518
7	常磐自動車道	246	495
8	名神高速道路	175	474
9	新東名高速道路	155	422
10	中国自動車道	138	351

路線別営業収支差 (高速道路会社情報の総括) 別添資料 P46-50

(3) 金利の路線別配賦 (試算値)

機構では、決算開示に合わせて、路線ごとの配賦金利として、営業収支差按分（フローに着目した配賦）と資産価額按分（ストックに着目した配賦）の 2 通りの試算値を収支計算から独立させた形で示すこととしました。それぞれの金利の路線別配賦（試算値）は別添資料 51～57 ページをご参照下さい。

金利の路線別配賦 (試算値) 別添資料 P51-57

4. 建設・維持・管理の状況

(1) 建設コストの計画と実績

平成 24 年度における建設コストとして、会社から引き受けた債務の計画(債務引受限度額)と実績(債務引受額)の対比を示します。なお、機構が会社から引き受ける債務は直接工事費と調査・設計に要した費用及び建設期間中に発生した金利などから構成されています。

平成 24 年度は合計 1 兆 6, 139 億円*の債務を引き受けましたが、機構においては引き受けに際し、引受額が限度額の範囲内で適正であることを確認しており、いずれの会社・区間においても引受額の合計は限度額を下回っています。

建設コストの計画と実績 **別添資料 P58-60**

※高速道路会社が有利子で調達した債務と機構が国等からの出資金及び補助金を財源として高速道路会社に貸し付けた無利子借入金に係る債務の合計。

(2) 管理コストの計画と実績(高速道路会社情報の総括)

有料道路としての高速道路事業の枠組みにおいては、機構と会社との協定に基づき、計画料金収入から計画管理費を除いたものが貸付料となり、この貸付料により債務返済が行われます。このため、貸付料の算出に当たっての基礎的条件の一つである計画管理費と実績とを対比することが重要です。

平成 24 年度の各会社の管理コストの計画(各会社の事業計画)と実績の対比を一覧表にまとめています。管理コストについて内訳毎に見ると、維持修繕費については、点検結果等に基づく補修の増やトンネル緊急点検等による増等となる会社が多いため、維持修繕費全体としては、実績値が計画値を上回っています。管理業務費については、実績値が計画値とほぼ同等か、営繕補修箇所の減等により下回っており、一般管理費等については、E T Cマイレージ割引費用の減等により、実績値が計画値を下回っております。結果として、管理コスト全体の合計では、実績値が同等もしくはやや上回っている会社が多くなっております。

管理コストの計画と実績(高速道路会社情報の総括) **別添資料 P61**

(3) アウトカム指標の計画と実績(高速道路会社情報の総括)

機構は、各会社の管理の状況について、ご利用いただくお客様の視点に立って、高速道路の利便性と安全性を分かりやすく示すための会社間共通の客観的指標(アウトカム指標:本線渋滞損失時間、道路構造物保全率など)を設け、会社間で対比するとともに目標の達成状況の確認を行うなど、管理水準や利便性の維持向上にも取り組んでいます。

各会社が共通して公表している 7 つの客観的指標について、6 社分を一覧表にまとめています。

アウトカム指標の計画と実績(高速道路会社情報の総括) **別添資料 P62-64**

5. 道路資産の保有及び貸付状況

機構は高速道路を保有し、会社に貸し付けることで、貸付料収入を得て、債務返済を行っています。機構では、平成18年3月31日に各会社と締結した協定の対象になっている路線について、保有及び貸付状況を管理するために各種の台帳類を整備・更新し、ホームページで直近の保有及び貸付状況を総括表と路線ごとの個別表により公表しています。

平成24年度は、常磐自動車道（南相馬～相馬）、新東名高速道路（御殿場ジャンクション～浜松いなさジャンクション）等計219.3kmの新規供用、西富士道路6.8kmの無料開放により、平成24年度末における高速道路の保有・貸付延長は、供用区間が9,706km、新設区間を合わせた総延長は10,014kmとなりました。

路線毎の個別表は、延長距離、区間、重要な経由地、区間毎の供用開始年月日など高速道路の状況を記録しています。

道路資産保有及び貸付状況（総括表）（平成25年3月31日時点） **別添資料 P65**