

# 決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報(平成 25 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額を試算した債務残高の計画と実績の対比
- (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(債務返済計画ベース)

## 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(決算ベース)
- (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 25 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 25 年 4 月 1 日）の債務残高は 30 兆 7,983 億円（資本金は含まない。）でしたが、期中に 5,323 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）、4兆3,142億円の返済及び2兆9,560億円の債券発行を行った結果、期末（平成 26 年 3 月 31 日）の債務残高は、29 兆 9,829 億円となりました。

#### 平成 25 年度の債務残高の推移

		平成 25 年度	(参考) 平成 24 年度
期首債務残高	A	30 兆 7,983 億円	30 兆 3,244 億円
債務引受額	B	5,323 億円	1 兆 5,199 億円
債務返済額	C	4 兆 3,142 億円	3 兆 9,230 億円
資金調達額	D	2 兆 9,560 億円	2 兆 8,660 億円
債券発行差額償却による簿価増	E	105 億円	109 億円
期末債務残高	A + B - C + D + E	29 兆 9,829 億円	30 兆 7,983 億円

注 1) 上記金額には、道路承継未払金（平成 24 年度末 238 億円、平成 25 年度末 378 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）	4,657	—	—	567	4,090	—	4,090	7,800
	政府借入金（有利子）	5,488	—	—	1,409	4,079	—	4,079	87,693
	民間借入金	10,457	—	1,898	4,474	7,881	—	7,881	31,784
	計	20,602	—	1,898	6,450	16,051	—	16,051	127,276
債券	政府保証債	199,558	23,860	1,676	12,049	213,044	234	212,810	59,424
	政府引受債	24,629	—	—	18,169	6,460	3	6,457	145,832
	財投機関債	52,659	5,700	—	4,370	53,989	844	53,145	23,925
	縁故債	184	—	—	84	100	0	100	18,080
	その他の社債	6,700	—	1,750	2,000	6,450	0	6,450	—
	計	283,730	29,560	3,426	36,672	280,044	1,082	278,962	247,261
長期未払金 (東京湾横断道路建設長期未払金)	4,836	—	—	20	4,816	—	4,816	7,239	
債務計	309,169	29,560	5,323	43,142	300,910	1,082	299,829	381,775	
(うち有利子債務)	304,511	29,560	5,323	42,575	296,820	1,082	295,738	373,976	
資本金	53,547	1,097	—	—	54,643	—	54,643	43,712	
債務と資本金の合計	362,715	35,980	—	43,142	355,554	1,082	354,472	425,487	

注 1) 上記金額には、道路承継未払金（平成 24 年度末 238 億円、平成 25 年度末 378 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て債務返済の確実性を高めるため、長期債（10年）・超長期債（10年超）の発行を行ったほか、資金調達の多様化の観点から中期債（2年債）の発行を行い、総額2兆9,560億円の資金を安定的に調達しました。このうち、超長期債については、金利情勢や投資家需要を踏まえ、約6年ぶりに30年財投機関債を発行しました。

平成25年度の平均調達年限は11.8年（平成24年度11.8年）、平成25年度末の債務残高の平均残存年限は7.2年（平成24年度末6.8年）となりました。

### 平成25年度外部資金調達実績（概要）

調達手段	年限	回数	調達額	利率（平均）
政府保証債	10年	12回	1兆9,360億円	0.72%
	20年	12回	3,600億円	1.59%
	30年	3回	900億円	1.81%
	計	27回	2兆3,860億円	0.89%
財投機関債	2年	3回	1,500億円	0.12%
	10年	12回	3,400億円	0.81%
	20年	3回	600億円	1.79%
	30年	2回	200億円	2.04%
	計	20回	5,700億円	0.77%
合計		47回	2兆9,560億円	0.87%
平均調達年限		11.8年		
債務残高の平均残存年限		7.2年		

注1) 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2) 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

**平成25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1.46%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25年度期首時点の有利子債務残高		30兆3,326億円	1.49%
期中 増減	会社からの引受額	5,323億円	0.92%
	償還・返済額	△4兆2,575億円	1.22%
	外部資金調達額	2兆9,560億円	0.87%
	債券発行差額償却による簿価増	105億円	—
平成25年度期末時点の有利子債務残高		29兆5,738億円	1.46%

注1) 上記金額には、道路承継未払金（平成24年度末238億円、平成25年度末378億円）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。

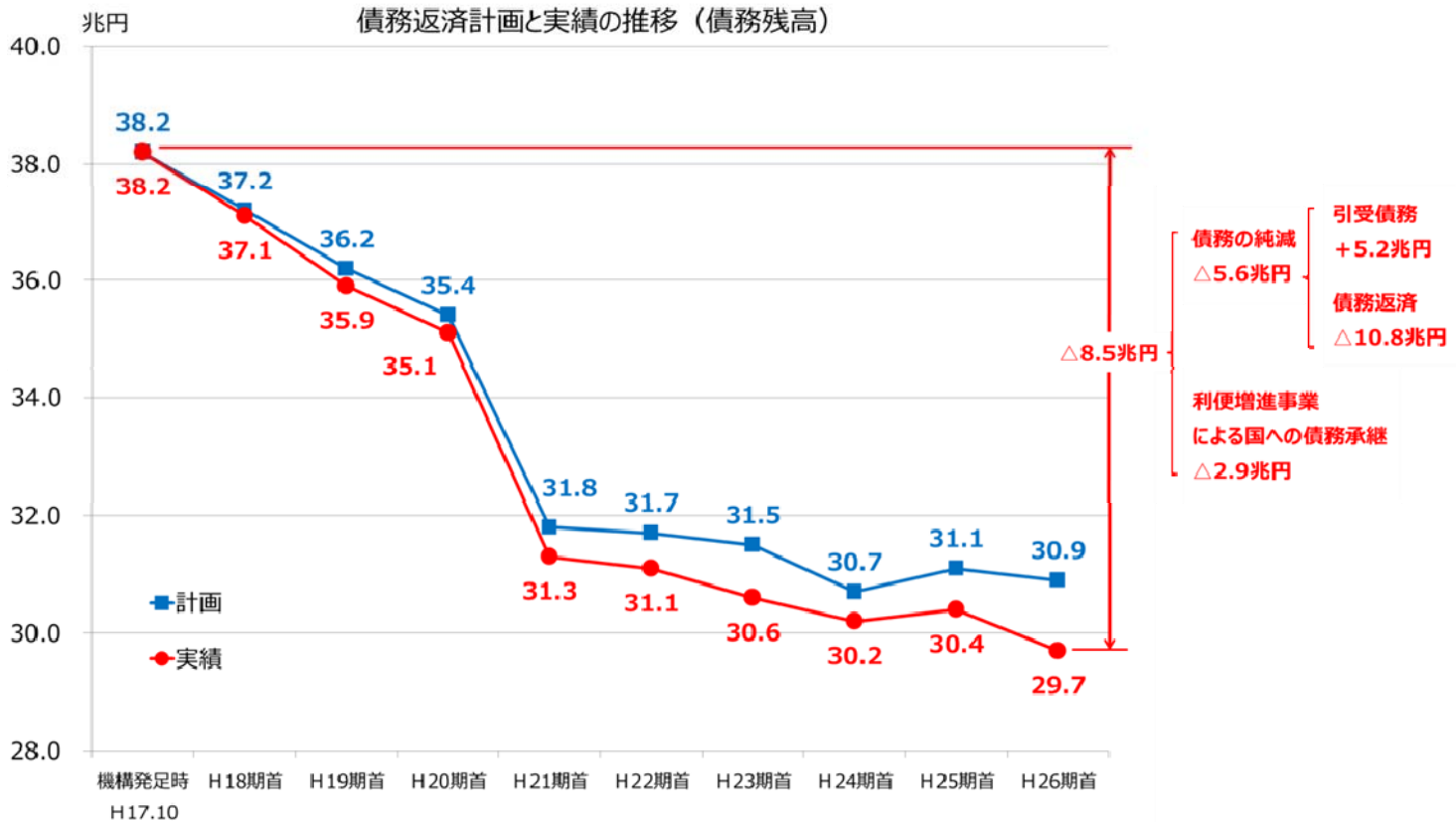
注3) 端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

## 【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24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。



平成 25 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 25 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 25 年度期首）							
計画(A)	308,501	222,398	40,999	29,111	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)	△ 4,019	△ 3,754	△ 15	△ 12	48	△ 202	△ 84
会社からの引受債務 <sup>(注1)</sup>							
計画(A)	11,603	8,113	2,300	1,063	1	96	29
実績(B)	5,489	4,243	243	882	1	90	30
差額(B)-(A)	△ 6,113	△ 3,870	△ 2,057	△ 181	0	△ 6	1
収入							
計画(A)	16,920	11,799	2,439	1,566	54	1,004	59
実績(B)	18,817	13,719	2,385	1,505	23	1,112	73
差額(B)-(A)	1,897	1,921	△ 53	△ 62	△ 31	108	14
支出							
計画(A)	5,585	3,688	923	689	37	240	9
実績(B)	5,640	3,735	1,033	606	19	241	6
差額(B)-(A)	54	47	110	△ 83	△ 17	1	△ 3
収支差							
計画(A)	11,335	8,111	1,515	877	17	765	50
実績(B)	13,178	9,985	1,352	899	4	871	67
差額(B)-(A)	1,842	1,874	△ 163	21	△ 13	107	17
債務残高（平成 26 年度期首） <sup>(注2)</sup>							
計画(A)	308,769	222,400	41,784	29,296	1,067	13,911	310
実績(B)	296,794	212,902	39,875	29,081	1,128	13,596	211
差額(B)-(A)	△ 11,975	△ 9,498	△ 1,909	△ 215	61	△ 315	△ 99

注 1) 「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 2) 全国路線網及び本四高速道路については、平成 25 年度期末時点の値を記載しています。

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 25 年度期首債務残高は 30 兆 4,482 億円でした。平成 25 年度は、収支差 1 兆 3,178 億円、会社からの引受債務 5,489 億円の結果、平成 26 年度期首債務残高は 29 兆 6,794 億円となり、平成 25 年度期首に比べ 7,688 億円減少し、計画に対しては 1 兆 1,975 億円下回りました。

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 5,489 億円で、計画を 6,113 億円下回りました。これは、首都圏中央連絡自動車道（相模原愛川～高尾山）や中央環状品川線の工事の完成予定が平成 25 年度から平成 26 年度に変更されたことや、既に開通した区間の残事業が継続していること等によるものです。

(収入)

緩やかな景気回復に伴い、高速道路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 8,817 億円となり、計画を 1,897 億円上回りました。

(支出)

低金利の資金調達等によって支払利息が計画を下回った一方で、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による納付消費税の増加によって管理費等が計画を上回った結果、支出の合計は 5,640 億円となり計画を 54 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 年度期末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）期末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（債務返済計画ベース）

「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（債務返済計画ベース）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（高速道路勘定・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	2,666	△102	△80	△23	△131	35	2,365
臨時損益	3,038	116	111	12	234	37	3,550
当期利益	5,705	14	30	△10	103	73	5,916

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

#### 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）（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	290,610	58,051	32,020	1,320	23,916	1,151	407,071
総負債	218,105	44,497	32,379	1,042	13,727	221	309,973
純資産	72,505	13,553	△358	278	10,189	929	97,098

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

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

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	3,858	3,082	3,533	10,474
経常収益	4,866	3,834	4,439	13,141
経常損益	1,008	752	906	2,666
臨時損益	876	1,057	1,104	3,038
当期利益	1,884	1,809	2,010	5,705

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**

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	101,554	90,878	98,178	290,610
総負債	91,646	54,334	72,124	218,105
純資産	9,907	36,543	26,054	72,505

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**

損益計算書について、各会社所管分に区分した場合においても、計画を上回る貸付料収入が得られたことなどにより、経常損益及び当期利益が黒字となっております。

なお、各会社所管分を比較すると、今後の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及び既供用区間の資産価額の大小の違いによって、損益計算書では減価償却費や支払利息、貸借対照表においては総資産、総負債の項目に違いが出ております。

(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。

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

#### (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（決算ベース）

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（建設仮勘定を含む。）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の状況の推移（決算ベース）は、別添資料 37 ページのとおりです。

**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 25 年度末の営業中の道路資産額は、39 兆 6,009 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 25 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	26,519
2	東名高速道路	15,466
3	山陽自動車道	15,115
4	中国自動車道	9,103
5	東北自動車道	8,977
6	東京湾アクアライン	8,022
7	関越自動車道	7,993
8	東海北陸自動車道	7,990
9	九州自動車道	7,856
10	道央自動車道	7,689

**営業中高速道路の路線別資産額** 別添資料 P38-43

### 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（建設仮勘定分を除く。）」の割合で平成25年度の収支率を試算した結果は別添資料44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 P44**

#### (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25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1兆6,132億円となりました。

#### 平成25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	6,589	2,013	4,575
中日本高速道路株	5,114	1,532	3,582
西日本高速道路株	6,041	1,771	4,269
首都高速道路株	2,544	632	1,911
阪神高速道路株	1,733	407	1,325
本四高速道路株	653	186	467
計	22,676	6,544	16,132

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 25 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	415	1,292
2	東名高速道路	426	1,096
3	山陽自動車道	252	682
4	九州自動車道	250	653
5	中央自動車道	180	555
6	関越自動車道	207	554
7	常磐自動車道	251	494
8	名神高速道路	178	488
9	新東名高速道路	166	439
10	東関東自動車道	192	355

**路線別営業収支差（高速道路会社情報の総括）** **別添資料 P45-49**

**(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 50～55 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 P50-55**

## 4. 建設・維持・管理の状況

### (1) 建設コストの計画と実績

平成 25 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 25 年度は合計 6,108 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 P56-58

※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)

#### ア 適切な維持、管理の実現に向けた枠組み

高速道路の維持、管理については、会社と機構が役割を分担し、実施しています。会社は、道路整備特別措置法に基づき、高速道路を常時良好な状態に保つように維持、修繕、料金徴収等を行うなど、有料道路としての高速道路の維持、管理に関する役割を担い、機構は、危険物積載車両の通行の禁止又は制限、特殊車両通行許可、車両制限令違反措置命令、道路占用許可など、道路管理者権限の代行を担当しています。

会社は、高速道路を良好な状態に保つために、維持、修繕等を行い、その実施状況を毎年度、機構に報告することになっています。機構は、必要に応じて実地確認を行い、会社による管理の実施状況の情報の共有化等を図っています。

なお、平成 24 年 12 月の笹子トンネルの事故を踏まえ、構造物の安全・安心向上のための緊急な対応が必要となったことから、会社が緊急修繕対策を実施するための協定変更を平成 25 年 3 月に行い、会社が平成 25 年度から対策に着手できるよう措置しています。あわせて、会社との調整を行い、会社の利益剰余金を活用して緊急に行うべき修繕事業を実施しています。また、会社との連絡会議を開催し、会社は、各種有識者委員会における検討状況や法令等の改正を踏まえ、老朽化対策及び管理水準の向上について積極的に対応すること、機構は、その費用について対応するため、必要に応じて協定変更を行う事を確認しています。

#### イ 報告書の概要

前述したとおり、協定に基づき、高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況について毎年度、会社から機構に報告書が提出されます。

各会社が管理する高速道路は、構造や交通特性、気象条件等がそれぞれ異なりますので、具体的な取り組みは各会社独自のものとなります。このため、報告書には各会社を取り巻く状況やその他の要因を反映し、高速道路の管理に取り組んだ業務の実施概要、管理業務の成果あるいは目標に対する達成状況等が記載されています。平成 25 年度にとりまとめた平成 24 年度分の報告書からは、会社の高速道路の管理に関する基本的な考え方や最新の課題に対する現在の取組状況を記載する等、更なる充実を図りました。さらに、平成 26 年度にとりまとめる平成 25 年度分の報告書からは、点検結果及び点検結果に基づく補修の実施数量とそれらに要した費用を記載する等、一層の充実を図っています。

また、各会社の維持、管理の標準的基準や考え方を記した資料(「維持、修繕その他の管

理の仕様書J)が参考資料として添付されています。

なお、各報告書・仕様書については、機構ホームページに掲載されておりますので、そちらをご覧ください。

#### ウ 管理コストの計画と実績

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。なお、計画管理費と実績とで乖離が発生した場合には、その乖離についての要因を分析し、必要に応じて協定変更をするなどの適切な対応を取る必要があるため、その内訳についても計画と実績との対比をしています。

平成25年度の各会社の管理コストの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大雪による雪氷対策費用の増、道路ストックの総点検等による増により、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、料金徴収機械等の更新サイクル見直しによる減価償却費の減等により、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 P59**

#### (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。

平成26年度からはこれまでの7つの客観的指標の更なる充実として、お客様視点、交通安全、道路保全の体系に見直し、それに沿った指標を配置することとしております。お客様視点や交通安全については改善を図っていく指標として2～3年後の中期的目標値を設定、道路保全については、メンテナンスサイクルの観点から一定水準を確保する指標として6社共通の目標値を設定することとしております。更なる管理水準の確保を目指し、目標値は設定しないが現場での取組を実績値で評価・分析し、今後の対策に活用するための管理実績指標を設定することとしております。

**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 P60-62**

**各社のアウトカム指標一覧表（平成25年度）（参考）** **別添資料 P63**

## 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25年度は、首都圏中央連絡自動車道（茅ヶ崎ジャンクション～寒川北、東金ジャンクション～木更津東）等の新規供用及び仙台南部道路の移管により計105.0kmの増となり、平成25年度末における高速道路の保有・貸付延長は、供用区間が9,812km、新設区間を合わせた総延長は10,061kmとなりました。また、福島第一原子力発電所事故の影響により通行止めしていた常磐自動車道（広野～常磐富岡）が、平成26年2月に再開通しました。

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26年3月31日時点）** **別添資料 P64**