

# 令和4事業年度 事業報告書

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

## 目 次

1. 法人の長によるメッセージ	1
2. 法人の目的、業務内容	2
(1) 法人の目的	
(2) 業務内容	
3. 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）	3
4. 中期目標	4
(1) 概要	
(2) 一定の事業等のまとめりごとの目標	
5. 法人の長の理念や運営上の方針・戦略等	5
6. 中期計画及び年度計画	6
7. 持続的に適正なサービスを提供するための源泉	9
(1) ガバナンスの状況	
(2) 役員等の状況	
(3) 職員の状況	
(4) 重要な施設等の整備等の状況	
(5) 純資産の状況	
(6) 財源の状況	
(7) 社会及び環境への配慮等の状況	
(8) その他源泉の状況（法人の強みや基盤を維持・創出していくための源泉）	
8. 業務運営上の課題・リスク及びその対応策	16
(1) リスク管理の状況	
(2) 業務運営上の課題・リスク及びその対応策の状況	
9. 業績の適正な評価の前提情報	18

10. 業務の成果と使用した資源との対比	20
(1) 自己評価	
(2) 当中期目標期間における主務大臣による過年度の総合評定の状況	
11. 予算と決算との対比	23
12. 財務諸表	24
13. 財政状態及び運営状況の法人の長による説明情報	27
14. 内部統制の運用に関する情報	30
15. 法人の基本情報	32
(1) 沿革	
(2) 設立に係る根拠法	
(3) 主務大臣	
(4) 組織図	
(5) 事務所（従たる事務所を含む）の所在地	
(6) 主要な特定関連会社、関連会社及び関連公益法人等の状況	
(7) 主要な財務データの経年比較	
(8) 翌事業年度の予算、収支計画及び資金計画	
16. 参考情報	36
(1) 要約した財務諸表の科目の説明	
(2) その他公表資料等との関係の説明	

## 1. 法人の長によるメッセージ

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」といいます。）は、2005年の発足以来、日本の産業基盤・生活基盤の一つである高速道路サービスの拡大、保全の充実を支援しつつ、それらを支える資金調達と債務の返済を通じてアセット・マネジメントとデッド・マネジメントを担ってきました。

2022年10月で機構発足から17年を迎えたところですが、着実に高速道路の整備は進み、機構発足時に8,948kmだった路線延長が、令和4（2022）年度には10,458kmになりました。この間、債務返済規模は、2010年代前半までは約4兆円の規模が続き、2020年代に入り約3.5兆円で推移しています。一方で、資金調達規模は2000年代後半の3兆円規模から、2020年代には約1兆円規模へと縮小しています。また、債務残高の減少等に伴い1年間の金利負担は当初の約6,000億円規模から約3,000億円へと半減しています。

これまでに通算約730回の起債を実施する中で、マーケットとの対話を積み重ねながら投資家層の拡大に努めるほか、将来の金利上昇リスクを少しでも軽減する長期／超長期年限の発行等による調達年限の多様化、ソーシャルボンド（社会貢献債）の発行等による調達の円滑化を図ってきました。

また、高速道路資産を保有し、これを6つの高速道路会社（以下「会社」といいます。）に貸し付けるにあたり、高速道路のサービスレベルについて安全性、快適性の維持・向上に十分に配慮しつつ、その貸付料収入等で将来の債務返済が着実に進展するよう取り組んできました。その結果、機構発足以来、年度ごとのアップダウンは多少あるものの、概ね10兆円弱債務残高を減少させてきました。

今後は、国際情勢の変化、自然災害の激甚化・頻発化等の新たな経営環境における不確実性の高まりが予想されます。それに伴い、金融市場の動向も従来のように一貫した低金利環境とは異なり、ボラティリティが更に高まることが想定されます。また、長い間継続してきた金融緩和局面がいずれ出口戦略局面に転換することが見込まれます。そのような中で、いかにキャッシュ・フロー管理を中軸としたデット・マネジメントを巧みに行使し続けるかが最大の事業課題であると認識しています。また、高速道路の機能を将来に渡り維持するため、抜本的な性能回復を図る更新事業、国土強靱化等の社会的要請を踏まえた進化・改良が求められており、必要な財源の確保等により、高速道路の適正な管理や機能強化に、国及び会社と一体となって取り組んでまいります。

日本の経済・社会における高速道路の役割は、グローバル化、IT化が進展し、自然災害等の社会的リスクが拡大する中で、今後もますます重要になっております。機構においては、事業課題への取り組みを集約したアクションの策定・実行と、道路・財務のプロ集団化へつなげる人材育成を推し進めることにより、安全で利便性の高い高速道路サービスを、国民負担を軽減しながら適正な料金で提供し続けることに貢献してまいります。

## 2. 法人の目的、業務内容

### (1) 法人の目的

機構は、高速道路に係る道路資産の保有並びに会社に対する貸付け、承継債務その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、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を目的としています。(独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(平成16年法律第100号。以下「機構法」といいます。)第4条)

### (2) 業務内容

機構は、同法第12条の規定に基づき、以下の業務を行います。

- 1) 高速道路に係る道路資産の保有及び会社への貸付け
- 2) 承継債務の返済(返済のための借入れに係る債務の返済を含む。)
- 3) 協定に基づき会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務の引受け及び当該債務の返済(返済のための借入れに係る債務の返済を含む。)
- 4) 政府又は政令で定める地方公共団体から受けた出資金を財源とした、首都高速道路株式会社又は阪神高速道路株式会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設又は改築に要する費用の一部の無利子貸付け
- 5) 国から交付された補助金を財源とした、会社に対する高速道路の災害復旧に要する費用に充てる資金の一部の無利子貸付け
- 6) 国から交付された補助金を財源とした、会社に対し、高速道路のうち当該高速道路と道路(高速道路を除く。)とを連結する部分で専らETC通行者の通行の用に供することを目的とする高速道路の部分の整備に要する費用に充てる資金の一部の無利子貸付け
- 7) 政令で定める地方公共団体から交付された補助金を財源とした、首都高速道路株式会社又は阪神高速道路株式会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てる資金の一部の無利子貸付け
- 8) 会社の経営努力による高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための必要な助成
- 9) 会社が高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う場合において、道路整備特別措置法及び災害対策基本法に基づき当該高速道路について行うその道路管理者の権限の代行その他の業務
- 10) 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務
- 11) 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理
- 12) 11)の鉄道施設を有償で鉄道事業者を利用させる業務

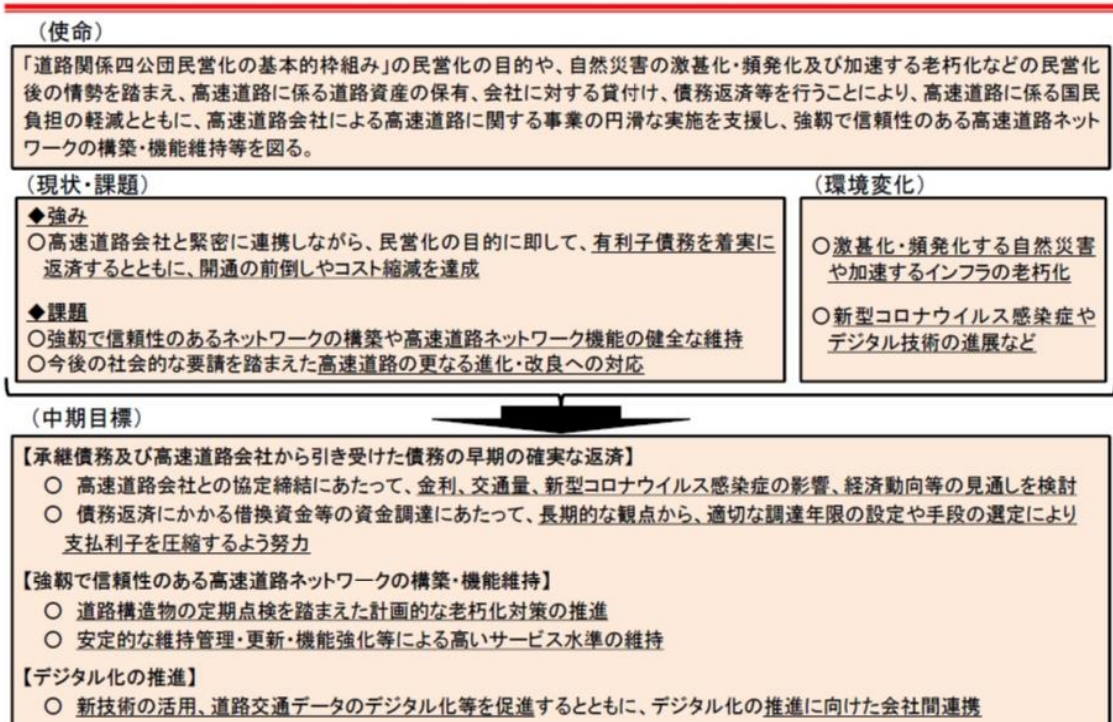
### 3. 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）

国から指示された「第5期中期目標」において、機構の役割が以下の政策体系図及び使命等と目標との関係により示されています。

#### 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に係る政策体系図



#### 日本高速道路保有・債務返済機構の使命等と目標との関係



#### 4. 中期目標

##### (1) 概要（第5期中期目標（令和4年4月1日～令和8年3月31日））

機構は、「道路関係四公団民営化の枠組みについて（平成15年12月22日政府・与党申し合わせ）」において示された民営化の目的（約40兆円の有利子債務の確実な返済、早期かつ出来るだけ少ない国民負担の下での有料道路建設、民間のノウハウを発揮し、道路資産等を活用した多様なサービス提供）を達成するため、高速道路に係る道路資産の保有並びに会社に対する貸付け、承継債務その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、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が求められています。

また、民営化後10年を迎えた平成27年7月に国土交通省が取りまとめた「高速道路機構・会社の業務点検」では、有識者による検討会の意見として、今後は民営化の目的に加え、民営化後の重大な災害や事故の発生による、国民の安全・安心な通行の確保に対する意識の高まり等を踏まえ、機構及び会社は、民営化時点では明示されていなかった役割についても適切に対応していく必要があるとされたところです。

##### (2) 一定の事業等のまとめりの目標

機構の中期目標においては、一定の事業等のまとめりが高速道路事業と鉄道事業に区分され、さらに高速道路事業については、下表の8項目に細分化した目標設定が行われています。なお、経理区分についても、各事業に応じて区分しており、これらの関係は下表のとおりです。

一定の事業等のまとめり（セグメント区分）	勘定区分
①高速道路事業	高速道路勘定
・会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け	
・承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済	
・会社に対するスマートICの整備及び首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け	
・会社に対する災害復旧のための無利子貸付け	
・高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み	
・道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務	
・本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務	
・業務遂行に当たっての取組	
②鉄道事業	鉄道勘定
・本州四国連絡鉄道施設に係る業務	

[詳細につきましては、第5期中期目標をご参照下さい。](#)



## 5. 法人の長の理念や運営上の方針・戦略等

機構は、「安全で利便性の高い高速道路サービスを、国民負担を軽減しながら適正な料金で提供し続けることに貢献する」ことを使命としています。

そのためには、高速道路事業を取り巻く経営環境の変化に対する感度をいかに上げていくかが重要な課題であると認識しています。すなわち、わが国の経済・社会がどのような局面にあり、その中で高速道路サービスには何が求められているのか、そしてそれに対してどう応えていくのかを常に踏まえておかなければなりません。アセット・マネジメントとデッド・マネジメントを適切に実施していくためには、今後いかなる環境変化が生じて、それを克服するために必要な事業遂行能力を培っていくことが求められています。それに対して、機構としての組織能力をいかに向上させ続けられるかこそが最大の経営課題であると認識しています。

そのために、以下の取組みを行っています。

### ①機構業務の「見える化」を進める

日本の高速道路サービスの全体を見据え国や会社と連携をとりながら、機構の使命である債務返済等を着実に進めるための全ての業務について「見える化」を進め、機構の業務遂行の高度化を促進する。

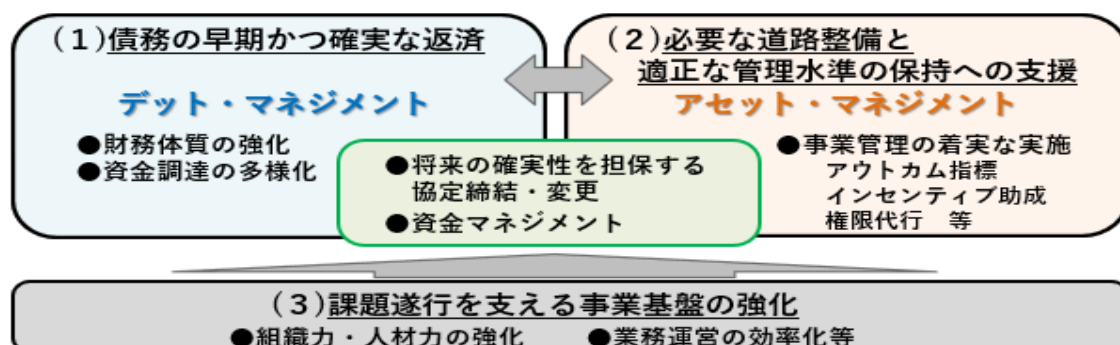
### ②人材育成を通じた業務遂行能力の向上を目指す

中期計画・年度計画を着実に遂行するため、機構の事業運営上の課題を整理し、それを具体化し、各部署で共有しつつ業務を遂行している。さらには、全職員が国及び会社からの出向者で構成されている機構において、各担当者が2～3年の出向期間中に機構業務に習熟するとともに、更にスキルアップを図るための育成プランを策定・実践し、出向期間中の能力向上と更なる成長を図る。

これらの取組みを積み重ねることによって組織能力の向上を図り、機構の使命を果たしていく所存です。

## ○機構としての主要な取組み

機構は、高速道路に関する国民負担の軽減を図るとともに、道路会社による高速道路事業の円滑な実施を支援するため、機構を取り巻く環境変化の中、3つの柱で総合的に取組みを進めています。具体的には、(1)債務の早期かつ確実な返済(デット・マネジメント)と(2)必要な道路整備と適切な管理水準の保持への支援(アセット・マネジメント)を総合して取り組んでいます。また、(3)課題遂行を支える事業基盤の強化として、組織力・人材力の強化、業務運営の効率化等を進めています。





## 6. 中期計画及び年度計画

機構は、中期目標を達成するための中期計画と当該計画に基づく年度計画を作成しています。第5期中期計画（令和4年4月～令和8年3月）と当事業年度に係る年度計画との関係は以下のとおりです。

[詳細につきましては、第5期中期計画及び年度計画をご参照下さい。](#)

第5期中期計画	令和4年度計画
<b>I 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する目標を達成するためにとるべき措置</b>	
<b>1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け</b>	
①道路資産を適切に把握し、その保有及び貸付けを適切に実施	
②国及び会社と一体となった高速道路の老朽化対策等の推進、管理水準の向上	
③会社と連携したアウトカム指標達成のための取組、指標の設定【重要度：高】	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 指標設定の際の会社間の考え方の統一、会社の努力を可視化できる指標の設定、高速道路を取り巻く環境を踏まえた指標の組替え、中期的な目標の新たな設定</li> <li>✓ 会社が自らの経営指標に取り込むよう促進</li> <li>✓ 中期的な目標について、中期的なサービス水準を示すとともに、進捗状況を確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 指標設定の際の会社間の考え方の統一、会社の努力を可視化できる指標の設定、高速道路を取り巻く環境を踏まえた指標の組替え</li> <li>✓ 会社が自らの経営指標に取り込むよう促進</li> <li>✓ 新たに設定した中期的な目標について、進捗状況を確認</li> </ul>
④料金水準や割引の見直し	④料金水準や割引の見直し
⑤高速道路の更なる進化・改良	⑤高速道路の更なる進化・改良
<b>2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済</b>	
①会社との協定の締結	
②貸付料の算定	
③必要に応じた協定変更	
④適切な債務残高管理【重要度：高】	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しを定量的に把握</li> <li>✓ 特定更新工事に係る債務をその他の債務と区分した上で適切な債務の残高管理に努める</li> <li>✓ 中期目標期間末時点の有利子債務残高は、28.2兆円（中期目標期間に会社から引き受ける有利子債務額8.2兆円を含む）</li> <li>✓ 安定的に低利での円滑な資金調達に努めるとともに、長期的な資金収支の見通しを踏まえた債券の発行年限の設定や資産帰属計</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しを定量的に把握</li> <li>✓ 特定更新工事に係る債務をその他の債務と区分した上で適切な債務の残高管理に努める</li> <li>✓ 令和4年度末時点の有利子債務残高は27.4兆円（令和4年度に会社から引き受ける有利子債務額2.3兆円を含む）</li> <li>✓ 安定的に低利での円滑な資金調達に努めるとともに、長期的な資金収支の見通しを踏まえた債券の発行年限の設定や資産帰属計画の</li> </ul>

画の活用といった資金収支マネジメントによる効率的な返済などにより、徹底的な業務コストの縮減を進める	活用といった資金収支マネジメントによる効率的な返済などにより、徹底的な業務コストの縮減を進める
⑤会社からの引受債務	
⑥効率的な債務返済のための資金調達【重要度：高】	
<p>✓長期的な資金収支を見通し、将来の借換えに伴う金利上昇リスクの軽減や効率的な債務返済を継続的に行うための適切な調達年限の設定や調達手段の選定を行うことに加え、積極的なIR活動を通じた市場との対話によって投資家の維持拡大に努めるなど市場とのリレーション等を確保し、資金調達力を維持することにより、支払利子の圧縮に努める。</p> <p>✓資産帰属計画の活用や会社発行債券の発行年限等の調整を行うため、会社との資金調達に関する情報共有及び共通課題の検討</p>	<p>✓長期的な資金収支を見通し、将来の借換えに伴う金利上昇リスクの軽減や効率的な債務返済を継続的に行うための適切な調達年限の設定や調達手段の選定を行うことに加え、積極的なIR活動を通じた市場との対話によって投資家の維持拡大に努めるなど市場とのリレーション等を確保し、資金調達力を維持することにより、支払利子の圧縮に努める。</p> <p>✓資産帰属計画の活用や会社発行債券の発行年限等の調整を行うため、会社との資金調達に関する情報共有及び共通課題の検討</p>
3 会社に対するスマートICの整備及び首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け	
4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け	
5 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み	
6 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務	
✓特殊車両通行許可支援システムの適切な運用により、年間平均事務処理期間を標準処理期間の2分の1に短縮	
7 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務	—
8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	7 本州四国連絡鉄道施設に係る業務
9 業務遂行に当たっての取組	8 業務遂行に当たっての取組
①高速道路事業の総合的なコストの縮減	
②高速道路の利用促進	
③利用者サービスの向上等	
④調査・研究の実施	
⑤環境への配慮	
⑥デジタル化の推進	
<b>II 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置</b>	
1 組織運営の効率化	
2 一般管理費の縮減	

3	調達等合理化の取組の推進
4	業務評価の実施
Ⅲ	予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画
1	財務体質の強化
2	予算
3	収支計画
4	資金計画
Ⅳ	短期借入金の限度額
Ⅴ	不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産がある場合には、当該財産の処分に関する計画
Ⅵ	Ⅴに規定する財産以外の重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画（該当なし）
Ⅶ	剰余金の使途（なし）
Ⅷ	その他主務省令で定める業務運営に関する事項
1	施設及び設備に関する計画（該当なし）
2	業務の実施について
3	積極的な情報公開
4	情報セキュリティ対策
5	内部統制について
6	国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携の推進
7	環境への配慮
8	危機管理
9	人事に関する計画
10	機構法第21条第3項に規定する積立金の使途

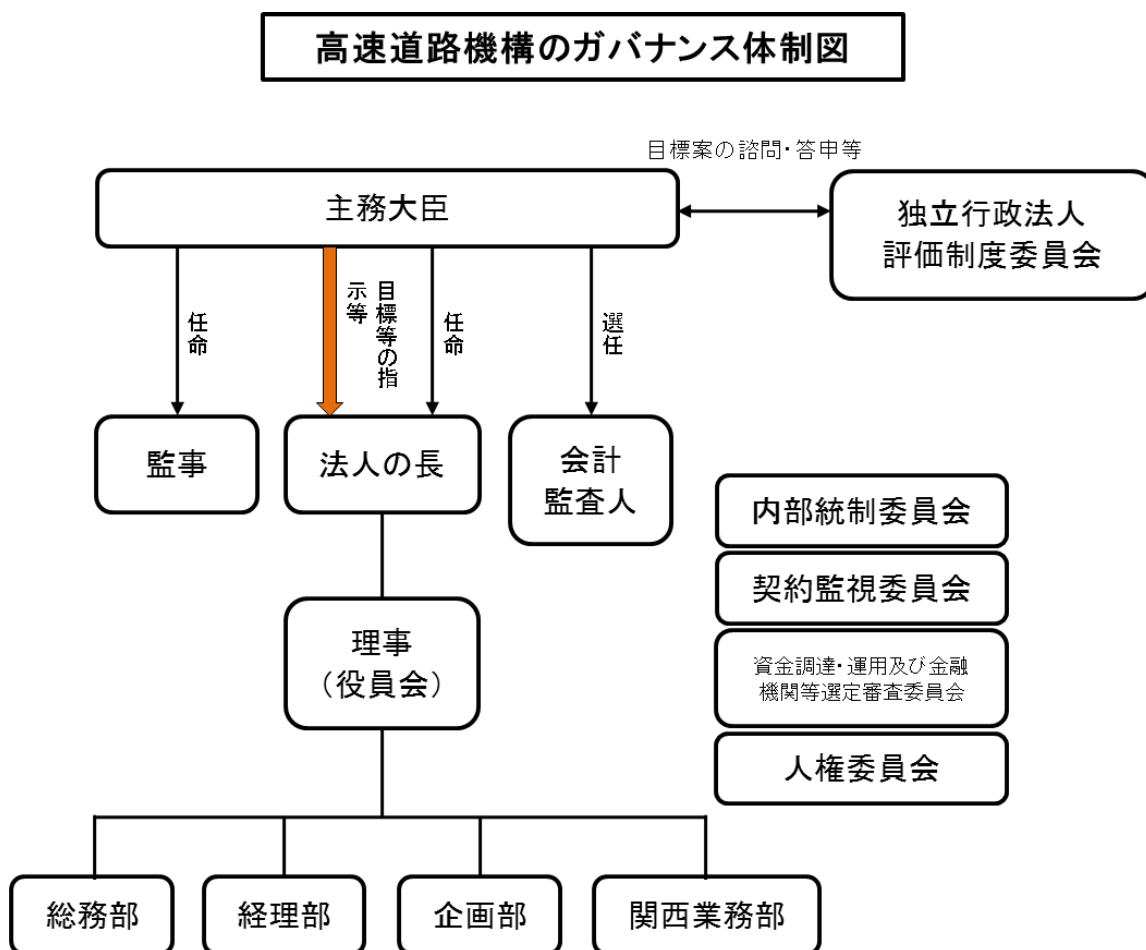
## 7. 持続的に適正なサービスを提供するための源泉

### (1) ガバナンスの状況

機構のガバナンスの体制は下図のとおりです。

なお、平成26年の独立行政法人通則法（平成11年法律第100号。以下「通則法」といいます。）の一部改正等を踏まえ、平成27年に業務方法書を改正し、内部統制の基本方針が、役員及び職員が法令等を遵守しつつ有効かつ効率的にその職務を遂行し、機構の業務の適正を確保するために必要な体制を整備し、その的確な運用を図ることであると明確化したところ

です。  
[内部統制システムの整備に関する事項の詳細につきましては、業務方法書をご参照下さい。](#)



(2) 役員等の状況

① 役員等の状況 (令和4年度末現在)

役職	氏名	任期	担当	経歴
理事長	高松 勝	自令和4年4月1日 至令和8年3月31日	—	昭和55年4月 東京ガス(株) 入社 平成28年4月 東京ガス(株) 常務執行役員 平成28年6月 東京ガス(株) 取締役常務執行役員 平成30年4月 東京ガス(株) 代表取締役副社長 執行役員 令和3年4月 東京ガス(株) 取締役 東京ガスiネット(株) 取締役会長
理事長 代理 (常勤)	勝又 正秀 <役員出向>	自令和3年10月1日 至令和5年9月30日	総務部及び 関西業務部 (一部) 担当	平成2年4月 建設省入省 平成20年10月 観光庁国際交流推進課外客誘致室長 平成23年7月 高松市副市長 平成27年10月 スポーツ庁オリンピック・ パラリンピック課長
理事 (常勤)	芝尾 信二	自令和3年10月1日 至令和5年9月30日	経理部及び 関西業務部 (一部) 担当	昭和55年4月 新日本製鐵(株) (現日本製鐵(株)) 入社 平成21年4月 新日本製鐵(株) 執行役員広畑製鐵所長 平成25年4月 新日鐵住金(株) (現日本製鐵(株)) 常務執行役員大分製鐵所長 平成27年6月 日鉄住金テックスエンジ(株) (現日鉄 テックスエンジ(株)) 専務執行役員 平成28年6月 日鉄住金テックスエンジ(株) 代表取締役専務執行役員 令和元年6月 日鉄テックスエンジ(株) 常任顧問
理事 (常勤)	森本 励 <役員出向>	自令和3年10月1日 至令和5年9月30日	企画部及び 関西業務部 (一部) 担当	平成2年4月 建設省入省 平成24年4月 国土交通省道路局環境安全課道路 環境調査室長 平成26年4月 国土交通省四国地方整備局道路部長 平成29年7月 阪神高速道路(株)計画部長 平成31年4月 内閣府地方創生推進事務局参事官 (都市再生担当)
監事 (常勤)	小関 博子 <役員出向>	自令和4年8月1日 至令和7年度の財務諸 表承認日まで	—	平成5年4月 北海道開発庁入庁 平成27年6月 国土交通政策研究所総括主任研究官 平成28年7月 株式会社東日本大震災事業者 再生支援機構総務部管理室長 平成30年7月 内閣府地方分権改革推進室企画官 令和2年4月 国土交通省北海道局企画調整官
監事 (常勤)	稲寺 司	自令和4年8月1日 至令和7年度の財務諸 表承認日まで	—	昭和61年4月 東京海上火災保険(株) (現東京海上 日動火災保険(株)) 入社 平成24年6月 東京海上日動火災保険(株) 茨城自動車営業部長 平成27年4月 イーデザイン損害保険(株)取締役社長 平成30年4月 東京海上日動火災保険(株)執行役員 (東京自動車営業第一部長委嘱) 令和2年4月 東京海上日動火災保険(株)常務執行役員

② 会計監査人の氏名または名称

有限責任監査法人トーマツ

(3) 職員の状況

常勤職員は令和4年度末現在84人（前期比3人増）であり、平均年齢は40.0歳（前期末39.1歳）となっています。このうち、国からの出向者は15人、民間からの出向者は69人です。

(4) 重要な施設等の整備等の状況

道路資産以外の施設について、該当はありません。

(5) 純資産の状況

① 資本金の状況

(単位：百万円)

区 分	期首残高	当期増加額	当期減少額	期末残高
政府出資金	4,120,099	116	-	4,120,215
一般会計	4,120,099	116	-	4,120,215
地方公共団体出資金	1,531,350	116	-	1,531,466
東京都	302,923	2	-	302,925
神奈川県	116,723	0	-	116,723
横浜市	81,484	0	-	81,484
川崎市	35,239	0	-	35,239
埼玉県	46,046	0	-	46,046
さいたま市	175	0	-	175
千葉県	6,660	0	-	6,660
大阪府	131,489	38	-	131,527
大阪市	131,489	38	-	131,527
兵庫県	157,831	0	-	157,831
神戸市	119,108	0	-	119,108
堺市	25,561	38	-	25,599
岡山県	69,096	0	-	69,096
広島県	81,115	0	-	81,115
徳島県	54,375	0	-	54,375
香川県	69,096	0	-	69,096
愛媛県	81,115	0	-	81,115
高知県	21,824	0	-	21,824
資本金合計	5,651,449	232	-	5,651,681

注) 単位未満四捨五入のため、合計とは端数において一致しないものがあります。

② 目的積立金の状況

機構は個別法において、通則法第44条第1項ただし書、第3項の規定を適用しないこととされているため、目的積立金は計上しておりません。

(6) 財源の状況

①財源の内訳（業務収入、債券及び借入金、補助金等）

令和4年度の法人単位の収入総額は2,748,049百万円で、その内訳は、業務収入2,105,781百万円（総額の76.6%）、政府等出資金受入232百万円（0.01%）、政府等補助金受入19,106百万円（0.7%）、日本高速道路保有・債務返済機構債券（以下「機構債」といいます。）及び借入金600,000百万円（21.8%）、業務外収入22,930百万円（0.8%）となっています。

（単位：百万円）

区 分	金額	構成比率
収入		
（款）業務収入	2,105,781	76.6%
（項）道路業務収入	2,103,424	76.5%
（項）鉄道業務収入	2,357	0.1%
（款）政府等出資金受入	232	0.0%
（款）政府等補助金受入	19,106	0.7%
（款）日本高速道路保有・債務返済機構債券及び借入金	600,000	21.8%
（款）社会資本整備事業収入	0	0.0%
（款）業務外収入	22,930	0.8%
合計	2,748,049	100.0%

注) 単位未満四捨五入のため、合計とは端数において一致しない場合があります。

これを事業別に区分すると、高速道路事業では、業務収入2,103,424百万円（総額の76.6%）、政府等出資金受入232百万円（0.01%）、政府等補助金受入19,076百万円（0.7%）機構債及び借入金600,000百万円（21.9%）、業務外収入22,864百万円（0.8%）となっています。

なお、機構債及び借入金は、機構法第22条の規定に基づき、債務の返済に充てるため、国土交通大臣の認可を受けて、機構債400,000百万円を発行、長期借入金200,000百万円を借入しています。

（単位：百万円）

道 路 事 業 ( 区 分 )	金額	構成比率
収入		
（款）業務収入	2,103,424	76.6%
（項）道路業務収入	2,103,424	76.6%
（款）政府等出資金受入	232	0.0%
（款）政府等補助金受入	19,076	0.7%
（款）日本高速道路保有・債務返済機構債券及び借入金	600,000	21.9%
（款）社会資本整備事業収入	0	0.0%
（款）業務外収入	22,864	0.8%
合計	2,745,596	100.0%

注) 単位未満四捨五入のため、合計とは端数において一致しない場合があります。



鉄道事業では、業務収入 2,357 百万円（総額の 96.1%）、政府等補助金受入 30 百万円（1.2%）、業務外収入 66 百万円（2.7%）となっています。

（単位：百万円）

鉄 道 事 業（区 分）	金 額	構 成 比 率
収入		
（款）業務収入	2,357	96.1%
（項）鉄道業務収入	2,357	96.1%
（款）政府等補助金受入	30	1.2%
（款）業務外収入	66	2.7%
合 計	2,453	100.0%

注）単位未満四捨五入のため、合計とは端数において一致しないものがあります。

## ②自己収入に関する説明

機構の自己収入は業務収入（道路業務収入及び鉄道業務収入）であり、収入全体の約 8 割を占めています。

道路業務収入は、機構法第16条の規定に基づき会社（東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社）から徴収する道路資産貸付料収入、占用料収入、連結料収入、その他の収入からなっています。

鉄道業務収入は、機構法第12条第2項第2号の規定に基づき鉄道事業者（西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社）に有償で利用させる鉄道施設（本四備讃線）の利用料収入、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの交付金受入、鉄道業務雑収入からなっています。

詳細につきましては、「9. 業績の適正な評価の前提情報」の事業スキームもご参照下さい。

## （7）社会及び環境への配慮等の状況

機構は、社会及び環境への配慮の方針として、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）」に基づき、毎年度「環境物品等の調達の推進を図るための方針」を策定し、環境物品の調達を行うこととしており、特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたものを調達しています。

また、環境への取り組みや地球温暖化抑制に果たす高速道路の役割等を取りまとめた会社の環境報告書・CSR報告書などについて、ホームページを通じて周知しています。

(8) その他源泉の状況（法人の強みや基盤を維持・創出していくための源泉）

機構の業務における大きな柱は、高速道路の新設・改築等に係る債務の早期・確実な返済、高速道路資産の適切な保有・管理、各高速道路会社による高速道路事業の円滑な実施の支援です。機構には、これらの業務を適切に実施していくための源泉として以下の強みがあります。

①蓄積されたマーケットとのリレーション

債務の早期・確実な返済を実行するための機構の債務管理における資金調達額及び債務返済額は、発足以来、日本でも有数の規模となっています。

この多額の資金調達を支えているのは、IR等によるきめ細かな投資家との対話を積み重ね蓄積してきたマーケットとのリレーションです。マーケットの需要を早期に捕捉し、安定的な資金調達に必要な手段として発行頻度の平準化・利子一括債の発行・年限の多様化を図る一方、国民負担をできるだけ軽減すべく金利水準の設定などの不断のコスト追求を行っています。

更に、令和3年度にはESG投資ニーズへの対応と、中長期的な安定調達・投資家層の拡大・調達コストの抑制を企図し、ソーシャルファイナンスフレームワークを策定のうえ、R&Iからセカンドオピニオンを取得しました。

また、将来に亘って円滑な債務返済を継続していけるよう、市場環境やキャッシュ・フローの見通しを踏まえた資金計画管理を行っています。

②高速道路を保有・管理するための体制

機構は、総延長1万kmを超える全国の高速道路をいつでも安全かつ円滑にご利用いただけるよう、重量違反車両の取締りや、大規模災害や交通事故等による通行禁止等の措置など、適切な管理に不断に取り組んでいます。

このため機構では、道路法に規定される道路監理員たる道路監理役を24時間365日配置してその業務に当たるとともに、システム導入による車限取締りの迅速化・適正化や、大規模災害や感染症蔓延などにより業務遂行が困難になった際に会社が緊急的・一時的に代行できるような仕組みを構築し、道路管理・交通管理の面での高速道路資産の保有・管理の役割を確実に果たしています。

③確実な債務返済を支える債務返済計画の策定

機構は、旧道路公団より承継した約40兆円もの債務を、民営化後60年という超長期間で計画的に債務を返済することが重要な使命となっています。

機構では、計画的な債務返済のため、交通量の将来予測に基づく貸付料収入の見通し、道路の整備や大規模更新まで含めた将来の維持管理に必要な費用の見積もり、毎年発行する債券と今後の発行見込みを踏まえた利息の計算などを適切に行うための知見を積み重ね、そのノウハウを活かして債務返済計画を策定しています。

この債務返済計画において、金利上昇等のリスクを適切に見込み、また、計画を絶えず見直しをすることで、債務の確実な返済を行っています。

#### ④高速道路に関する豊富な知見

機構は、上記の債務返済や資産の保有・管理に加えて、国民負担の軽減を図り、会社の高速道路事業の円滑な実施を支援するために、高速道路に関する豊富な知見を生かし、会社との協定の変更等を通じて、高速道路ネットワーク整備や長寿命化により、安全な高速道路を長くたくさんの人に利用いただけるよう努めています。

このため機構では、国や高速道路会社から知見豊かな職員を採用し、さらに機構内できめ細かな人材育成と知見の承継を行うことで、機構の業務に必要な知識・経験を組織として蓄積し、これらを機構の業務のより良い遂行のために活用しています。

## 8. 業務運営上の課題・リスク及びその対応策

### (1) リスク管理の状況

機構はその使命及び目標の達成を阻害する要因をリスクと定義し、リスクの発生防止及びリスク発生時の損失の最小化を図るため、内部統制委員会において、6つのリスク、すなわち「新型コロナウイルス感染リスク」、「自然災害・事故等」、「債務返済・資金調達への影響」、「情報管理」、「職場環境・安全性の確保」、及び「コンプライアンス」に係るリスクを把握し、その対応策を用意していることを確認しています。

### (2) 業務運営上の課題・リスク及びその対応策の状況

上記の6つのリスクへの対応状況は、以下のとおりです。

#### ○新型コロナウイルス感染リスク

新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、事業そのものに関する課題・リスク、並びに業務運営に関する課題・リスクを認識しています。前者については、交通量の減少により料金収入が低下していた状況から、交通量及び収入の動向をきめ細かく見極めて、令和2年度の貸付料変更に反映するとともに、令和3年度以降も一定期間交通量減少が継続すると想定し計画料金収入の減額見直しを行ってきたところです。令和4年度においては、新型コロナウイルスの影響緩和に伴い料金収入が回復傾向であり、計画料金収入を上回る収入があったところですが、継続的に交通動向を注視しています。後者については、在宅勤務制度を継続実施するとともに、感染予防策（パーティション、消毒液及び非接触型体温計の設置等）を継続しています。

#### ○自然災害・事故等

災害時の通行の禁止・制限などの権限代行業務等について、機構本部が被災するなど業務継続ができなくなった場合を想定し、道路会社が迅速かつ確実に対応を可能とする仕組みを構築済みです。

#### ○債務返済・資金調達への影響

災害等により資金調達が不可能な場合に備えて当座貸越契約（総額9,600億円）を締結済みです。また、金利高騰による資金調達コストの上昇については、金利動向等の市場環境の動きを定期的にモニタリングしており、一方で調達年限の長期化や投資家層の拡大等を通じてそのリスク軽減を図っています。さらに、交通量とそれに伴う貸付料収入の動向についても定期的にモニタリングを行い、継続的に注視しています。

#### ○情報管理リスク

情報セキュリティに関する障害・事故等を防止するため、規程類の整備、各種セキュリティ対策の実装、定期的な講習会の実施、機構内のシステムの脆弱性診断等に取り組んでいます。

#### ○職場環境・安全性の確保

新型インフルエンザ等の発生時の対応として、BCP（事業継続計画）を策定し、緊急時の対応を文書化しています。

#### ○コンプライアンス

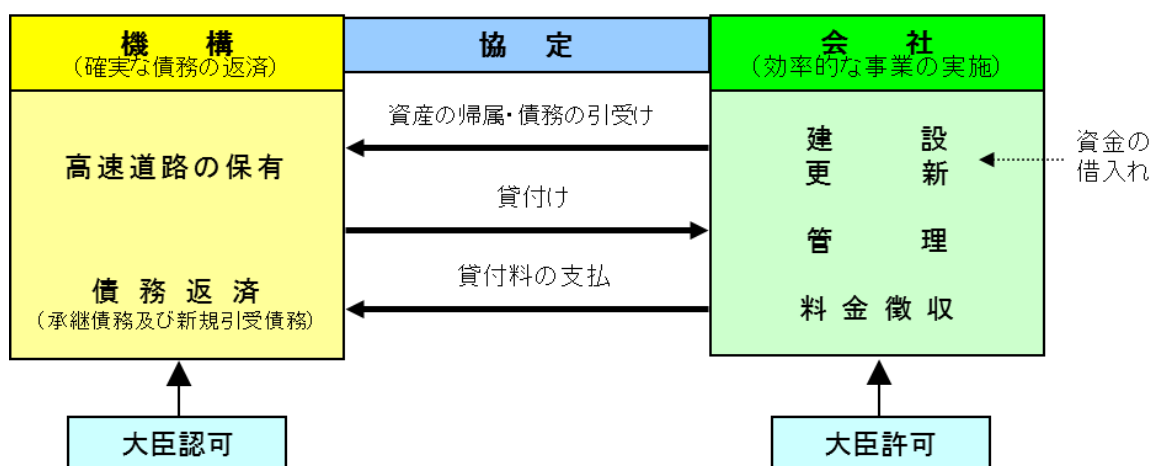
役職員の不祥事・不正行為等を防止するため倫理規程の整備、通報制度の整備、複数名によるチェック体制の導入等に取り組んでいます。各会社からの出向者の出向元との利益相反を防止するための措置も実施済みです。またパワーハラスメントやセクシャルハラスメント等（以下「ハラスメント等」といいます。）のハラスメント防止の観点から人権委員会を発足し、アンケートの定期実施、外部相談窓口の設置等を通じて、人権問題の防止及び解決に取り組んでいます。

## 9. 業績の適正な評価の前提情報

機構の業務についてのご理解とその評価に資するため、各事業の前提となる事業スキームを示します。

### ①高速道路事業

機構は、道路関係四公団（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）から承継した高速道路資産及び民営化後に新たに建設等が行われた高速道路資産を保有し、会社に貸し付けるとともに、道路整備特別措置法で定められた期限までに、会社が支払う貸付料により、資産とともに引き受けた承継債務及び新たな債務を全て返済することとしています。

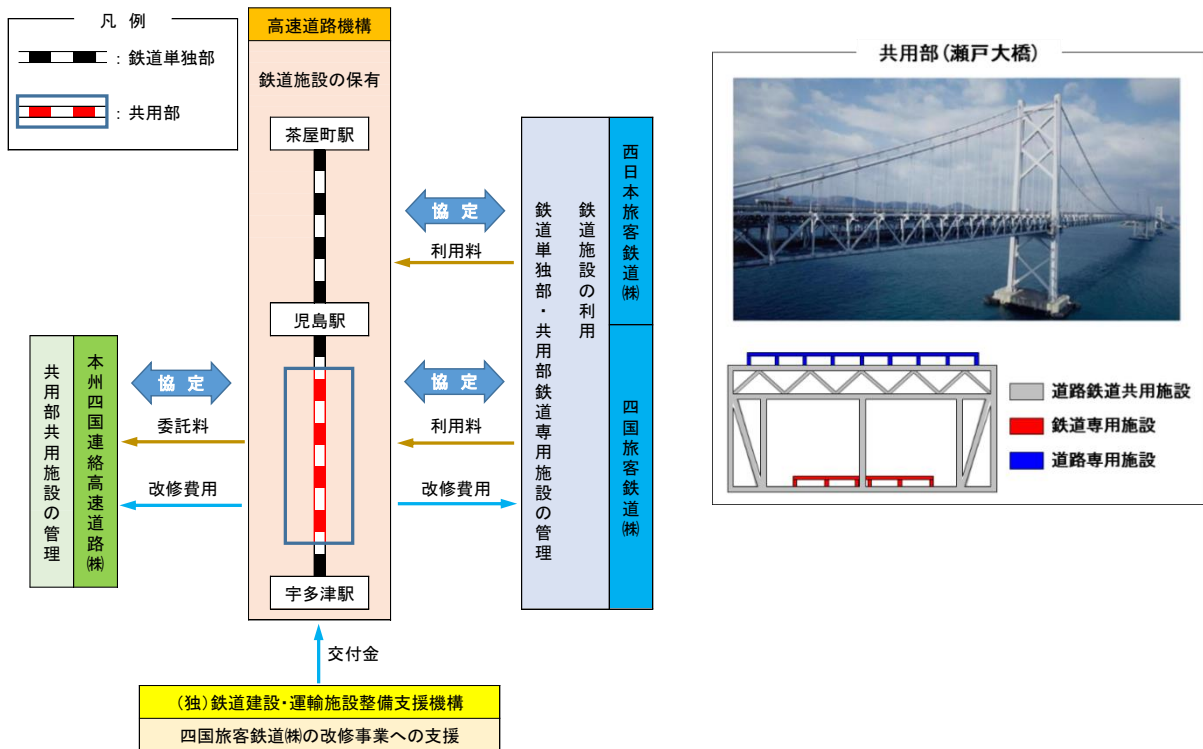


## ②鉄道事業

機構は、本州と四国を連絡する本四備讃線（茶屋町駅～宇多津駅）の鉄道施設を保有しています。鉄道施設は、鉄道単独部と本州四国連絡道路（早島～坂出）と一体となった長大橋の道路鉄道共用部があり、道路鉄道共用部は道路専用施設と鉄道専用施設及びその共用施設で構成されています。

鉄道単独部と鉄道専用施設については、機構との協定に基づき、西日本旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社が管理を実施し、共用施設については、四国旅客鉄道株式会社から管理に要する費用を徴収し、本州四国連絡高速道路株式会社に管理を委託しています。

また、令和3年度より独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から交付金を得て、四国旅客鉄道株式会社に係る鉄道施設の改修に必要な費用を負担することで、適切に管理を行っています。





10. 業務の成果と使用した資源との対比

(1) 自己評価

当事業年度は、年度計画及び第5期中期計画に沿って、国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項等について、適切に取り組み、中期目標の達成に向け、適切な業務運営を行いました。

業務ごとの具体的な取り組み結果と行政コストとの関係の概要については以下のとおりです。

[詳細につきましては、業務実績等報告書をご参照下さい。](#)

(単位：百万円)

項目	評価(※)	行政コスト
<b>I 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項</b>		
<b>&lt;高速道路勘定&gt;</b>	B	1,432,101
<b>1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け</b>		
①道路資産を適切に把握し、その保有及び貸付けを適切に実施	B	
②国及び会社と一体となった高速道路の老朽化対策の実施、管理水準の向上	B	
③会社と連携したアウトカム指標達成のための取組、指標の設定	B	
④料金水準や割引の見直し	B	
⑤高速道路の更なる進化・改良	A	
<b>2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済</b>		
①会社との協定の締結	B	
②貸付料		
③必要に応じた協定変更		
④適切な債務残高管理	B	
⑤会社からの引受債務	B	
⑥効率的な債務返済のための資金調達	A	
<b>3 会社に対するスマートICの整備及び首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け</b>	B	
<b>4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け</b>		
<b>5 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み</b>	B	
<b>6 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務</b>	A	
<b>7 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務</b>	—	
<b>9 業務遂行に当たっての取組</b>		
①高速道路事業の総合的なコストの縮減	B	

②高速道路の利用促進	B	
③利用者サービスの向上等	B	
④調査・研究の実施	B	
⑤環境への配慮	B	
⑥デジタル化の推進	B	
<b>&lt;鉄道勘定&gt;</b>	<b>B</b>	
<b>8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務</b>	<b>B</b>	
<b>II 業務運営の効率化に関する事項</b>		
1 組織運営の効率化	B	
2 一般管理費の縮減		
3 調達等合理化の取組の推進		
4 業務評価の実施		
<b>III 財務内容の改善に関する事項</b>		
1 財務体質の強化	B	
2 予算		
3 収支計画		
4 資金計画		
<b>IV 短期借入金の限度額</b>	—	
<b>V 不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産がある場合には、当該財産の処分に関する計画</b>	B	
<b>VI Vに規定する財産以外の重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画</b>	—	
<b>VII 剰余金の使途</b>	—	
<b>VIII その他主務省令で定める業務運営に関する事項</b>		
1 施設及び設備に関する計画	—	
2 業務の実施について	B	
3 積極的な情報公開		
4 情報セキュリティ対策		
5 内部統制について		
6 国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携の推進		
7 環境への配慮		
8 危機管理		
10 機構法第21条第3項に規定する積立金の使途		
<b>9 人事に関する事項</b>	A	

注) 行政コストは、勘定相互間の損益取引に係る費用と収益とを相殺消去しているため、合計とは一致しません。

(※) 評語の説明

- S : 法人の活動により、中期計画における所期の目標を量的及び質的に上回る顕著な成果が得られていると認められる。
- A : 法人の活動により、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められる。
- B : 法人の活動により、中期計画における所期の目標を達成していると認められる。
- C : 法人の活動により、中期計画における所期の目標を下回っており、改善を要する。
- D : 法人の活動により、中期計画における所期の目標を下回っており、業務の廃止を含めた抜本的な改善を求める。

(2) 当中期目標期間における主務大臣による過年度の総合評定の状況

本事業報告書の作成時点では、当中期目標期間（令和4年度）の主務大臣による総合評定は公表されていません。

なお、前中期目標期間（第4期）における主務大臣による過年度の総合評定の状況は下表のとおりです。

（参考）前中期目標期間における主務大臣の総合評定の状況

区 分	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
評定 (※)	B	B	B	B
理由	平成 30 年度から令和 3 年度については、国土交通省独立行政法人評価実施要領に基づき項目別評定の算術平均を行ったところ、B 評定となった。また、全体の評価に影響を与える事象もなかったため、算術平均結果の B 評定を総合評定とした。			

(※) 評語の説明

- S : 全体として中期計画における所期の目標を量的及び質的に上回る顕著な成果が得られていると認められる。
- A : 全体として中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められる。
- B : 全体としておおむね中期目標における所期の目標を達成していると認められる。
- C : 全体として中期目標における所期の目標を下回っており、改善を要する。
- D : 全体として中期目標における所期の目標を下回っており、業務の廃止を含めた抜本的な改善を求める。

## 1 1. 予算と決算との対比

### 要約した法人単位決算報告書

(単位：百万円)

区 分	予算額 (A)	決算額 (B)	差額 (B-A)	差額理由
収入				
(款) 業務収入	1,859,571	2,105,781	246,210	
(項) 道路業務収入	1,856,477	2,103,424	246,947	道路資産貸付料収入の増等
(項) 鉄道業務収入	3,094	2,357	△ 737	
(款) 政府等出資金受入	232	232	0	
(款) 政府等補助金受入	12,813	19,106	6,293	高速道路通行者負担軽減補助金の増等
(款) 日本高速道路保有・債務返済機構債券及び借入金	620,000	600,000	△ 20,000	財投機関債の減
(款) 社会資本整備事業収入	0	0	0	
(款) 業務外収入	24,624	22,930	△ 1,694	
収入合計	2,517,239	2,748,049	230,810	
支出				
(項) 債務返済費	4,025,266	4,014,709	△ 10,557	債券及び借入金の利率が当初計画を下回ったことによる支払利息の減等
(項) 東京湾横断道路償還金	71,293	71,095	△ 197	
(項) 無利子貸付金	13,008	11,549	△ 1,459	高速道路事業無利子貸付金の減
(項) 経営努力助成金	297	1,187	890	
(項) 業務管理費	7,466	5,343	△ 2,123	
(目) 高速道路管理費	3,786	2,575	△ 1,211	道路占用関係システム等の完了時期変更による減等
(目) 鉄道施設管理費	3,680	2,768	△ 912	
(項) 一般管理費	1,323	1,233	△ 90	
(目) 人件費	997	947	△ 49	
(目) 物件費	327	285	△ 41	
(項) 業務外支出	38,970	40,805	1,836	
支出合計	4,157,622	4,145,921	△ 11,702	

注) 単位未満四捨五入のため、合計とは端数において一致しない場合があります。

[詳細につきましては、決算報告書をご参照下さい。](#)

## 12. 財務諸表

### 要約した法人単位財務諸表

#### ①貸借対照表

(単位:百万円)

資産の部		金額	負債の部		金額
I	流動資産	742,115	I	流動負債	3,692,825
	現金預金(*1)	164,424		1年以内償還予定機構債	3,131,001
	有価証券	156,944		1年以内返済予定長期借入金	248,597
	道路資産貸付料等未収入金	400,983		その他	313,228
	その他	19,764	II	固定負債	23,036,907
II	固定資産	41,264,653		機構債	16,548,134
	有形固定資産	40,973,428		長期借入金	5,849,408
	構築物	29,995,906		長期未払金	280,303
	土地	9,551,552		その他	359,061
	その他	1,425,970	III	法令に基づく引当金等	476,747
	無形固定資産	280,229		高速道路利便増進事業引当金	470,902
	投資その他の資産	10,995		鉄道施設管理引当金	5,845
				負債合計	27,206,478
				純資産の部(*2)	金額
				I 資本金	5,651,681
				II 資本剰余金	839,401
				III 利益剰余金	8,309,207
				純資産合計	14,800,289
	資産合計	42,006,768		負債純資産合計	42,006,768

注) 単位未満四捨五入のため、合計とは端数において一致しないものがあります。

#### ②行政コスト計算書

(単位:百万円)

	金額
I 損益計算書上の費用	1,440,472
経常費用(*3)	1,440,251
臨時損失(*4)	221
II その他行政コスト(*5)	717
III 行政コスト合計額	1,441,189

注) 単位未満四捨五入のため、合計とは端数において一致しないものがあります。

### ③損益計算書

(単位：百万円)

	金額
経常費用 (*3)	1,440,251
道路資産貸付業務費	1,138,215
貸付道路資産減価償却費	1,048,731
その他	89,484
経営努力助成業務費	1,187
鉄道施設利用業務費	8,377
一般管理費	1,571
財務費用	241,749
道路資産取得関連費用	48,429
雑損	725
経常収益	1,940,229
道路資産貸付料収入	1,907,570
鉄道施設利用料収入	274
その他の収入	14,957
資産見返負債戻入	9,453
鉄道施設建設見返債務戻入	7,631
財務収益	119
雑益	225
臨時損失 (*4)	221
臨時利益	33,905
当期純利益	533,662
前中期目標期間繰越積立金取崩額	195
当期総利益 (*6)	533,858

注) 単位未満四捨五入のため、合計とは端数において一致しない場合があります。

### ④純資産変動計算書

(単位：百万円)

	資本金	資本剰余金	利益剰余金	純資産合計
当期首残高	5,651,449	839,917	7,775,560	14,266,926
当期変動額				
その他行政コスト (*5)		△ 717		△ 717
当期総利益 (*6)			533,858	533,858
その他	232	201	△ 211	222
当期末残高 (*2)	5,651,681	839,401	8,309,207	14,800,289

注) 単位未満四捨五入のため、合計とは端数において一致しない場合があります。

⑤キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	金額
I 業務活動によるキャッシュ・フロー	1,706,291
II 投資活動によるキャッシュ・フロー	1,163,329
III 財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 3,253,471
IV 資金減少額	△ 383,850
V 資金期首残高	436,274
VI 資金期末残高 (*7)	52,424

注) 単位未満四捨五入のため、合計とは端数において一致しないものがあります。

(参考) 資金期末残高と現金及び預金との関係

(単位：百万円)

	金額
資金期末残高 (*7)	52,424
定期預金	112,000
現金及び預金 (*1)	164,424

注) 単位未満四捨五入のため、合計とは端数において一致しないものがあります。

[詳細につきましては、財務諸表をご参照下さい。](#)



### 13. 財政状態及び運営状況の法人の長による説明情報

#### (1) 各財務諸表の概要

##### ①貸借対照表

###### (資産)

令和4年度末現在の資産合計は42,006,768百万円(うち固定資産41,264,653百万円)(前年度末比1,568,184百万円減(約3.6%減))となりました。

主な増減要因は、「道路資産貸付料等未収入金」が148,935百万円増加した一方、「有形固定資産」が156,821百万円減少、財政融資資金の借入れ減少などにより「現金預金」が601,850百万円減少、「有価証券」が837,272百万円減少したことによるものです。

なお、貸付道路資産などの「有形固定資産」40,973,428百万円が、全体の約98%(うち約73%が構築物)を占めています。

###### (負債)

令和4年度末現在の負債合計は27,206,478百万円(前年度末比2,101,547百万円減(約7.2%減))となりました。

主な増減要因は、「長期借入金」の返済による減少が、新規借入れ及び承継による増加を上回ったことにより97,462百万円減少、「機構債」の償還による減少が、新規発行及び承継等による増加を上回ったことにより1,977,635百万円減少したことによるものです。

なお、「機構債」19,679,135百万円(1年以内の償還予定を含む)及び「長期借入金」6,098,005百万円(1年以内返済予定を含む)の合計25,777,140百万円が、全体の約95%を占めています。

##### ②行政コスト計算書

令和4年度の行政コストは1,441,189百万円となりました。

主な要因は、道路資産貸付業務費を中心とした損益計算書上の費用1,440,472百万円、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に関する省令(平成17年国土交通省令第64号。以下「機構省令」といいます。)第11条の2第1項の規定に基づき指定された鉄道資産の減価償却相当額等のその他行政コストが717百万円となったことによるものです。

##### ③損益計算書

###### (経常費用)

令和4年度の経常費用は1,440,251百万円(前年度比2,567百万円増(約0.2%増))となりました。

主な増減要因は、「財務費用」が13,951百万円減少、「道路資産取得関連費用」が10,177百万円減少した一方、「道路資産貸付業務費」が26,693百万円増加したことによるものです。

なお、貸付道路資産の減価償却費等である「道路資産貸付業務費」1,138,215百万円並びに債券及び借入金の支払利息等である「財務費用」241,749百万円の合計1,379,963百万円が、全体の約96%を占めています。

(経常収益)

令和4年度の経常収益は1,940,229百万円(前年度比160,203百万円増(約9.0%増))となりました。

主な増加は、「道路資産貸付料収入」が159,810百万円増加したことによるものです。

なお、各高速道路会社に貸し付けている道路資産の貸付料収入である「道路資産貸付料収入」1,907,570百万円(協定の計画額1,683,319百万円から変動貸付料適用分224,251百万円を加算)が、全体の約98%を占めています。

(当期総利益)

上記経常損益の結果、経常利益は499,978百万円(前年度比157,636百万円増(約46%増))となりました。

これに、臨時損失221百万円、臨時利益(利便増進事業による貸付料の減少に充てるために計上した「高速道路利便増進事業引当金戻入」等)33,905百万円を計上し、当期純利益は533,662百万円となり、「前中期目標期間繰越積立金取崩額」195百万円を計上した令和4年度の当期総利益は533,858百万円(前年度比169,838百万円増(約47%増))となりました。

④純資産変動計算書

令和4年度の純資産総額は、14,800,289百万円(期首比533,363百万円増)となりました。

主な増減要因は、政府及び地方公共団体からの出資金の受入れにより「資本金」が232百万円増加、「資本剰余金」が516百万円減少(内訳:補助金等による非償却資産の取得が201百万円増加、機構省令11条の2第1項の規定に基づき指定資産とされた鉄道資産の減価償却及び除売却による717百万円の減少)、当期総利益の積み立て等により「利益剰余金」が533,647百万円増加したことによるものです。

⑤キャッシュ・フロー計算書

令和4年度の資金期末残高は、各活動により52,424百万円(期首比383,850百万円減)となりました。

(業務活動によるキャッシュ・フロー)

業務活動により増加した資金は、1,706,291百万円(前年度比331,546百万円の収入増)となりました。主な要因は、「道路資産貸付料収入」1,948,737百万円等の収入があった一方、「消費税等支払額」40,496百万円、「利息の支払額」231,956百万円等の支出があったことによるものです。

(投資活動によるキャッシュ・フロー)

投資活動により増加した資金は、1,163,329百万円(前年度比610,600百万円支出減)となりました。主な要因は、「有価証券の取得による支出」831,034百万円等の支出があった

一方、「定期預金の払戻による収入」330,000百万円、「有価証券の売却による収入」1,756,200百万円等の収入があったことによるものです。

(財務活動によるキャッシュ・フロー)

財務活動により減少した資金は、3,253,471百万円（前年度比765,258百万円支出増）となりました。主な要因は、「債券の発行による収入」398,724百万円、「長期借入れによる収入」200,000百万円等の収入があった一方、「債券の償還による支出」3,398,686百万円、「長期借入金の返済による支出」383,742百万円等の支出があったことによるものです。

#### 1 4. 内部統制の運用に関する情報

機構では、内部統制を確保するため、以下のような体制を整備・運用しています。

##### ○内部統制委員会

機構は、内部統制の状況を確認し、推進するため、理事長及び理事から構成される内部統制委員会を設置しており、中期計画・年度計画の進捗状況、契約の状況及びリスクの対応状況・評価について審議しています。当事業年度においては、5月及び11月に開催しています。

##### ○契約監視委員会

機構は、監事及び外部有識者から構成される契約監視委員会を設置し、競争性のない随意契約、一者応札・応募となった契約及び公益法人向け支出の点検、調達等合理化の取組みの点検を行っています。当事業年度においては、6月に開催しています。

##### ○資金調達・運用及び金融機関等選定審査委員会

機構は、理事長及び理事から構成される資金調達・運用及び金融機関等選定審査委員会を設置し、資金調達計画及び資金運用計画の適正を確保するとともに、資金調達業務を委託する金融機関及び借入金の借入先の選定の公正を確保しています。当事業年度においては、6月、8月、9月、12月、2月及び3月に開催しています。

##### ○監事監査

機構では、2名の常勤監事が通年で機構の業務全般の監査を実施するとともに、会計監査人の職務の遂行が適正に行われているかの監視及び検証を行っています。

監事は、監査の結果、是正又は改善を要する事項があると判断したときは、理事長又は国土交通大臣に意見を提出するとともに、是正又は改善の状況について理事長に報告を求め、又は必要な確認を行います。

##### ○人権委員会

機構では、職場におけるハラスメント等人権問題の防止及び解決のため、理事長の強いリーダーシップの下、人権委員会を設置しております。

同委員会は、職場内に複数名の相談員を配置するとともに、弁護士による外部相談窓口により匿名性を確保した上での相談にも対応し、職員全員にチラシを配布して日常的に相談しやすい環境を作っており、また全職員への定期的なアンケートにより潜在的な問題の早期発見に努めています。

これにより、同委員会は事案の端緒の把握から解決まで一貫して責任をもって対応する機関として、ハラスメント等のない、職員が安心して働ける職場環境の実現に向けて取り組んでいます。当事業年度においては、5月、6月、10月、12月に開催しています。

#### ○通報窓口の設置

機構は、機構又は役員もしくは職員等（職員、嘱託員及び派遣労働者）による法令又は規程等に違反する行為が行われた事実又はその恐れがあると認められる事実を含む情報を職員等が通報する窓口（通報窓口）を設置し、職員等に周知しています。

#### ○特定業務に関する措置

機構は、会社からの出向職員の出向元の会社と機構との利益が相反する恐れがある業務（特定業務）を定め、特定業務の実施に当たっては、その相手方である会社を出向元とする出向職員以外の職員を責任者とする作業チームを構成するなどの措置を講じています。

## 15. 法人の基本情報

### (1) 沿革

機構は、「特殊法人等整理合理化計画」（平成13年12月19日閣議決定）における道路関係四公団（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）の民営化の方針を受け、道路関係四公団民営化関係4法に基づき、平成17年10月1日に6つの高速道路会社（東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社）とともに設立されました。

年月日	事項
昭和31年4月16日	日本道路公団設立
昭和34年6月17日	首都高速道路公団設立
昭和37年5月1日	阪神高速道路公団設立
昭和45年7月1日	本州四国連絡橋公団設立
平成13年12月19日	「特殊法人等整理合理化計画」閣議決定
平成15年12月22日	「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」（政府・与党申し合わせ）
平成16年6月9日	道路関係四公団民営化関係4法成立 ・ 高速道路株式会社法 ・ 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法 ・ 日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律 ・ 日本道路公団等民営化関係法施行法
平成17年10月1日	道路関係四公団の解散及び機構、6つの高速道路会社の設立

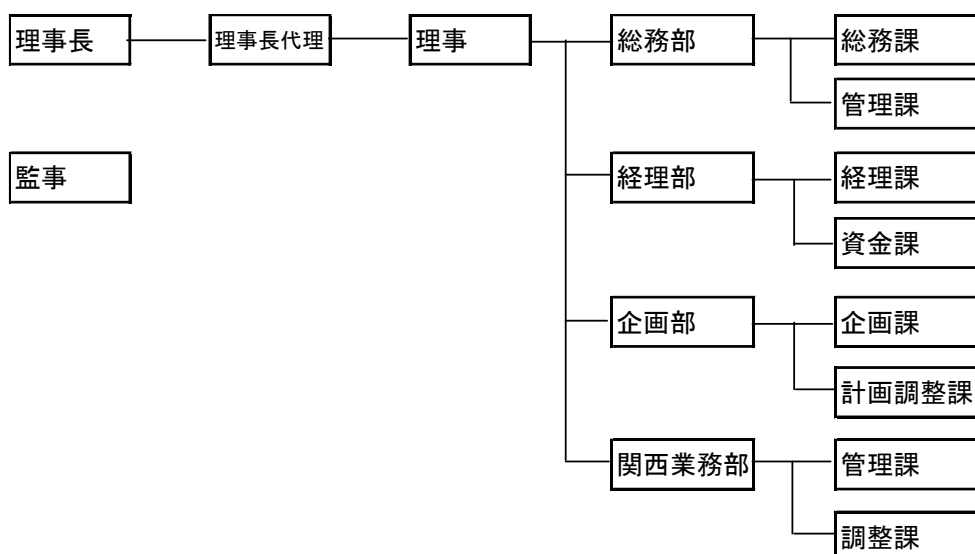
### (2) 設立に係る根拠法

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号）

### (3) 主務大臣

国土交通大臣（国土交通省道路局総務課）

(4) 組織図 (令和5年3月31日)



(5) 事務所 (従たる事務所含む) の所在地

本部：神奈川県横浜市西区高島一丁目1番2号 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三丁目5番7号 御堂筋本町ビル4階

(6) 主要な特定関連会社、関連会社及び関連公益法人等の状況

該当ありません。

(7) 主要な財務データの経年比較

(単位：百万円)

区分	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
資産	43,210,295	44,401,349	44,330,615	43,574,951	42,006,768
負債	30,309,709	30,776,446	30,428,020	29,308,025	27,206,478
純資産	12,900,586	13,624,903	13,902,595	14,266,926	14,800,289
行政コスト	-	1,403,078	1,409,299	1,438,609	1,441,189
経常費用	1,429,579	1,402,144	1,408,257	1,437,684	1,440,251
経常収益	2,101,414	2,080,709	1,655,891	1,780,027	1,940,229
当期総利益	660,765	705,009	276,944	364,020	533,858

注) 単位未満四捨五入のため、合計とは端数において一致しないものがあります。



## (8) 翌事業年度に係る予算、収支計画及び資金計画

## ① 予算

(単位:百万円)

区分	金額
収入	
業務収入	1,779,688
政府等出資金受入	52
政府等補助金受入	7,357
債券及び借入金	1,657,000
業務外収入	339
計	3,444,437
支出	
債務返済費	3,612,209
東京湾横断道路償還金	70,584
無利子貸付金	7,381
経営努力助成金	1,552
業務管理費	7,411
一般管理費	1,396
業務外支出	120,639
計	3,821,172

## ② 収支計画

(単位:百万円)

区分	金額
費用の部	1,569,577
経常費用	1,569,577
道路貸付業務費	1,217,257
助成業務費	1,552
鉄道施設利用業務費	8,561
一般管理費	1,847
財務費用	244,194
道路資産取得関連費用	96,165
臨時損失	-
収益の部	1,671,438
経常収益	1,636,298
受取貸付料	1,610,950
占用料収入	2,536
連結料収入	2,145
受取施設利用料	408
その他の売上高	2,299
補助金等収益	28
寄附金収益	1,760
資産見返負債戻入	8,479
鉄道施設建設見返債務戻入	7,618
財務収益	75
雑益	0
臨時利益	35,140
当期純利益	101,861
前中期目標期間繰越積立金取崩額	194
当期総利益	102,055

### ③資金計画

(単位:百万円)

区分	金額
資金支出	3,984,909
業務活動による支出	371,618
投資活動による支出	-
財務活動による支出	3,453,679
次期への繰越金	159,612
資金収入	3,984,909
業務活動による収入	2,006,361
投資活動による収入	117,944
財務活動による収入	1,657,052
前期よりの繰越金	203,552

[詳細につきましては、年度計画をご参照下さい。](#)

## 16. 参考情報

### (1) 要約した財務諸表の科目の説明

#### ①貸借対照表

現金預金：現金及び満期が貸借対照表日の翌日から1年を超える預金を除く預金

有価証券：満期が貸借対照表日の翌日から1年を超える譲渡性預金を除く譲渡性預金など

道路資産貸付料等未収入金：道路資産貸付料による貸付料、連結料、占用料等の未収入金

その他（流動資産）：未収入金、短期貸付金、貯蔵品など

構築物：土工、のり面工など

土地：高速道路の用に供する土地など

その他（有形固定資産）：建物、機械装置、車両運搬具、工具器具備品、建設仮勘定

無形固定資産：借地権、ソフトウェア、その他の施設利用権など

投資その他の資産：投資有価証券、長期貸付金など

1年以内償還予定機構債：償還までの期限が貸借対照表日の翌日から1年以内となった機構債

1年以内返済予定長期借入金：返済までの期限が貸借対照表日の翌日から1年以内となった長期借入金

その他（流動負債）：未払金、未払費用、預り補助金など

機構債：償還までの期限が貸借対照表日の翌日から1年を超える機構債

長期借入金：返済までの期限が貸借対照表日の翌日から1年を超える借入金

長期未払金：東京湾横断道路の建設に関する協定第15条に定める引渡し価額の未払残高

その他（固定負債）：資産見返負債、鉄道施設建設見返債務、長期未払費用など

高速道路利便増進事業引当金：機構省令第10条第1項に規定する高速道路利便増進事業に係る会計処理のための法令上の引当金

鉄道施設管理引当金：機構省令第10条第2項に規定する鉄道施設に係る会計処理のための法令上の引当金

資本金：政府及び地方公共団体からの金銭出資及び金銭以外の財産による現物出資の金額の累計額

資本剰余金：設立時に承継した資本剰余金など

利益剰余金：当期未処分利益など

#### ②行政コスト計算書

損益計算上の費用：損益計算書における経常費用など

その他行政コスト：政府出資金や国から交付された施設費等を財源として取得した資産の減少に対応する、独立行政法人の実質的な会計上の財産的基礎の減少の程度を表すもの

行政コスト：独立行政法人のアウトプットを産み出すために使用したフルコストの性格を有するとともに、独立行政法人の業務運営に関して国民の負担に帰せられるコストの算定基礎を示す指標としての性格を有するもの

### ③損益計算書

道路資産貸付業務費：貸付道路資産の減価償却費など

経営努力助成業務費：機構法第12条第1項第8号の助成金

鉄道施設利用業務費：鉄道施設の減価償却費など

一般管理費：運営に必要な人件費、経費

財務費用：機構債に係る債券利息、借入金に係る支払利息など

道路資産取得関連費用：道路建設時に要した会社の一般管理費の人件費、経費、建設中の金利のうち、当該道路資産に配賦されたものを、機構において期間費用処理する部分

雑損：他の科目に属さない損失

道路資産貸付料収入：道路資産貸付けによる貸付料収入

鉄道施設利用料収入：鉄道施設利用による利用料収入

その他の収入：鉄道維持修繕交付金収入、SAPA等連絡利便施設の接続に係る収入、占用料収入及び高速道路通行者負担軽減補助金など

資産見返負債戻入：補助金等により取得した道路資産の減価償却費相当額について、資産見返負債を取り崩した額

鉄道施設建設見返債務戻入：旧本州四国連絡橋公団から引き継いだ鉄道施設の減価償却費相当額について、鉄道施設建設見返債務を取り崩した額

財務収益：受取利息

雑益：他の科目に属さない収益

臨時損失：高速道路利便増進事業引当金繰入、固定資産売却損

臨時利益：高速道路利便増進事業引当金戻入、鉄道施設管理引当金戻入、固定資産売却益など

### ④純資産変動計算書

当期末残高：貸借対照表の純資産の部に記載されている残高

### ⑤キャッシュ・フロー計算書

業務活動によるキャッシュ・フロー：道路資産貸付料収入等による収入、業務活動による支出、人件費支出など

投資活動によるキャッシュ・フロー：固定資産や有価証券の取得・売却等による収入・支出など

財務活動によるキャッシュ・フロー：増資等による資金の収入、債券の発行・償還及び借入れ・返済による収入・支出など

(2) その他公表資料等との関係の説明

事業報告書に関連する報告書等として、以下の報告書等を作成しています。

[高速道路機構の概要 2022 \(パンフレット\)](#)

[高速道路機構のファクトブック 2022](#)