

令和 6 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）	4
4. 中期目標	5
(1) 概要	
(2) 一定の事業等のまとまりごとの目標	
5. 法人の長の理念や運営上の方針・戦略等	7
6. 中期計画及び年度計画	8
7. 持続的に適正なサービスを提供するための源泉	11
(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) 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	18
(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	20

10. 業務の成果と使用した資源との対比	22
(1) 当事業年度の主な業務成果・業務実績	
(2) 自己評価	
(3) 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価の状況	
11. 予算と決算との対比	26
12. 財務諸表	27
13. 財政状態及び運営状況の法人の長による説明情報	30
14. 内部統制の運用に関する情報	33
15. 法人の基本情報	35
(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	39
(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デット・マネジメントとアセット・マネジメントを担ってきました。

2024 年 10 月で機構発足から 19 年を迎えました。この間、着実に高速道路の整備は進み、機構発足時に 8,948km だった供用延長が、2024 年度末には 10,487km になりました。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 年代に入ってから約 3 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 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 6,000 億円規模から約 2,400 億円へと減少しています。

機構はこれまでに通算約 800 回の起債を実施する中で、IR 活動を通じて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てきたほか、将来の金利上昇リスクを軽減するために長期／超長期債の発行、各年度の資金調達需要平準化のための中期債の発行、投資家ニーズに合わせた発行年限の多様化や、ソーシャルボンド（社会貢献債）の発行などを行ってきました。

また、高速道路資産を保有し、これを高速道路会社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や快適性の維持・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、債務残高を概ね 10 兆円減少させてきました。

今後は、金融環境や国際情勢の変化、自然災害の激甚化・頻発化等の新たな事業環境における不確実性の高まりが予想されます。日本の金融政策や海外の関税政策等に起因する影響により金融市場のボラティリティが高まっている中、長期的な資金収支を見通したデット・マネジメントが最大の業務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わたり維持するため、2023 年に「道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律」が成立・施行されました。これを受け、2024 年に高速道路会社との協定に料金徴収期間の延長、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事業を反映しました。今後も高速道路の適正な管理や機能強化に、国及び高速道路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、中期計画、年度計画の策定・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。以下「会社」といいます。）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、機構法第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) 協定に基づく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、会社に対する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) 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に附属する自動車駐車場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
- 8) 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
- 9) 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
- 10) 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
- 11) 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

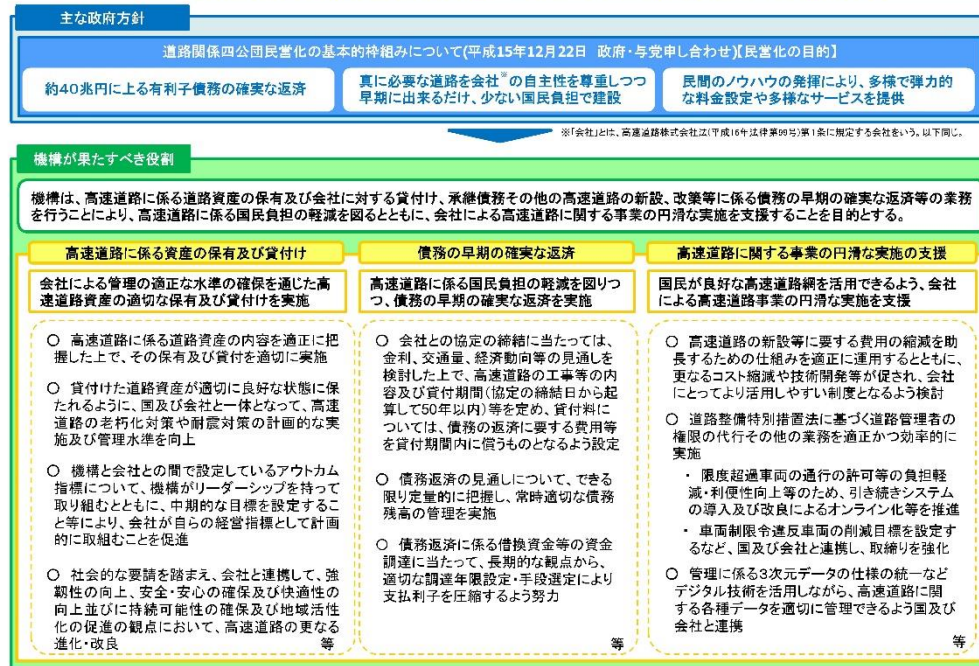
- 12) 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理
- 13) 12) の鉄道施設を有償で鉄道事業者に利用させる業務

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

別添 1



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

別添 2

(使命)

「道路関係四公団民営化の基本的枠組み」の民営化の目的や、自然災害の激甚化・頻発化及び加速する老朽化などの民営化後の情勢を踏まえ、高速道路に係る道路資産の保有、会社に対する貸付け、債務返済等を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減とともに、高速道路会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を支援し、強靱で信頼性のある高速道路ネットワークの構築・機能維持等を図る。

(現状・課題)

◆強み

- 高速道路会社と緊密に連携しながら、民営化の目的に即して、有利子債務を着実に返済するとともに、開通の前倒しやコスト削減を達成

◆課題

- 強靱で信頼性のあるネットワークの構築や高速道路ネットワーク機能の健全な維持
- 今後の社会的な要請を踏まえた高速道路の更なる進化・改良への対応

(環境変化)

- 激甚化・頻発化する自然災害や加速するインフラの老朽化
- デジタル技術の進展、カーボンニュートラルへの対応など

(中期目標)

【承継債務及び高速道路会社から引き受けた債務の早期の確実な返済】

- 高速道路会社との協定締結にあたって、金利、交通量、経済動向等の見通しを検討
- 債務返済にかかる借換資金等の資金調達にあたって、長期的な観点から、適切な調達年限の設定や手段の選定により支払利子を圧縮するよう努力

【強靱で信頼性のある高速道路ネットワークの構築・機能維持】

- 道路構造物の定期点検を踏まえた計画的な老朽化対策の推進
- 安定的な維持管理・更新・機能強化等による高いサービス水準の維持

【デジタル化の推進】

- 新技術の活用、道路交通データのデジタル化等を促進するとともに、デジタル化の推進に向けた会社間連携

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。

高速道路については、笹子トンネル天井板崩落事故（平成24年12月発生）後の道路法改正等に伴う橋梁等の道路構造物の定期点検により老朽化・重大損傷の発見が相次いでおり、高速道路の機能を将来にわたり維持するため、抜本的な性能回復を図る更新事業の推進が必要とされたところです。これら老朽化や国土強靱化等に対応した迅速かつ計画的な更新・進化事業を行うとともに、高速道路料金の確実な徴収のための措置を講じ、あわせて、サービスエリア・パーキングエリア（SA・PA）における利用者の利便の確保のための機能高度化に資する制度を創設すること等により、高速道路の適正な管理や機能強化を推進する「道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律」が令和5年に成立・施行され、第5期中期目標（以下「中期目標」といいます。）の変更がなされました。

今後は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まりごとの目標

機構の中期目標においては、一定の事業等のまとま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まり（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等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事業環境の変化に対する感度をいかに上げていく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。デット・マネジメントとアセット・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業務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業務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機構業務の可視化を進める

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可視化を進め、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、機構の業務運営上の課題を整理し、それを具体化し、各部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人材育成計画を策定・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

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、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援するため、機構を直面する事業環境の変化の中、以下の柱で取り組みを進めています。具体には、デット・マネジメント（債務の早期・確実な返済）、アセット・マネジメント（必要な道路整備と適正な管理水準の保持への支援）及び債務返済の確実性と道路資産の適切な保有・貸付けを担保する協定締結・変更を総合して取り組んでいます。また、課題遂行を支える組織基盤の強化として、組織能力向上、人材力強化及び業務運営の効率化等を進めています。

デット・マネジメント（債務の早期・確実な返済）

- 資金調達の最適化、年度別債務の平準化（資金マネジメントの推進）

アセット・マネジメント（必要な道路整備と適正な管理水準の保持への支援）

- 事業管理の着実な実施
- 権限代行業務の効果的・効率的な実施
- 高速道路の更なる進化・改良の推進

- 債務返済の確実性と道路資産の適切な保有・貸付けを担保する協定締結・変更

課題遂行を支える組織基盤の強化

- 組織能力向上、人材力強化及び業務運営の効率化
- デジタル化の推進、勤務環境の整備等

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）（以下「中期計画」といいます。）と当事業年度に係る年度計画（以下「年度計画」といいます。）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6年度計画
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	
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	
①高速道路資産の適正な把握、適切な保有及び貸付け	
②高速道路の安全性の向上	
③アウトカム指標達成のための取組、指標の設定【重要度：高】	
✓ 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 ✓ 会社が自らの経営指標に取り込むよう促進 ✓ 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	✓ 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 ✓ 会社が自らの経営指標に取り込むよう促進 ✓ 新たに設定した中期的な目標について、進捗状況を確認
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
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	
①会社との協定の締結	
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【重要度：高】	
✓ 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 ✓ 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 ✓ 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） ✓ 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	✓ 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 ✓ 特定更新工事等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 ✓ 令和6年度末時点の有利子債務残高は26.9兆円（令和6年度に会社から引き受ける有利子債務額3.5兆円を含む） ✓ 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

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】	
✓ 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 ✓ 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	✓ 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 ✓ 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
3 会社に対するスマートＩＣ等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	
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	
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

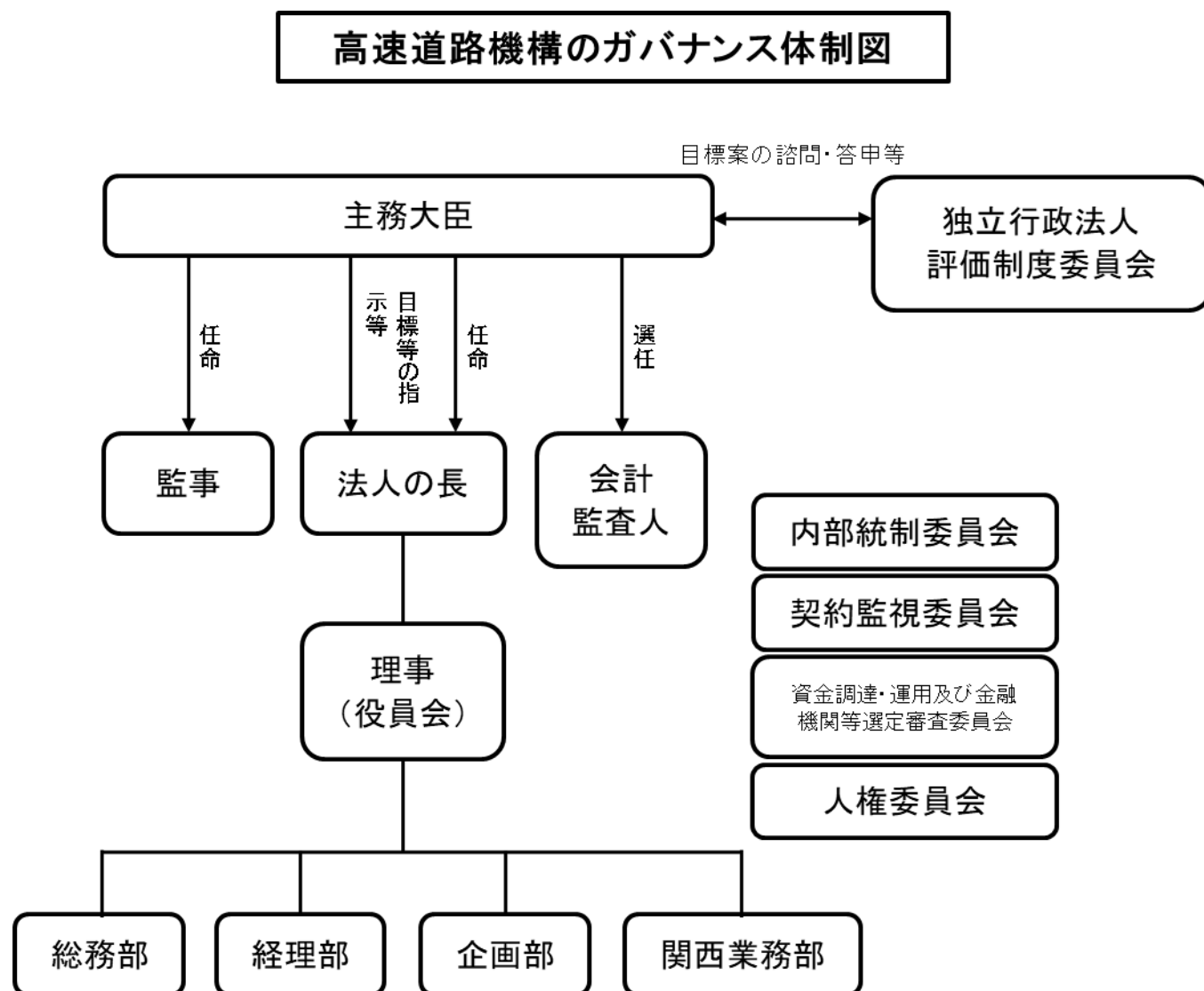
7. 持続的に適正なサービスを提供するための源泉

(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 役員の状況（令和6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)	甲川 壽浩 〈役員出向〉	自令和5年10月1日 至令和7年9月30日	総務部及び 関西業務部 (一部) 担当	平成4年4月 建設省入省 平成26年7月 国土交通省国土政策局広域地方政策課長 平成28年6月 国土交通省水管理・国土保全局水政課長 平成30年6月 国土交通省大臣官房付(併) 復興庁統括官付参事官 令和2年7月 国土交通省水管理・国土保全局総務課長 令和3年7月 国土交通省近畿地方整備局副局長 令和4年6月 国土交通省水管理・国土保全局次長
理事 (常勤)	國澤 有通	自令和5年10月1日 至令和7年9月30日	経理部及び 関西業務部 (一部) 担当	昭和59年4月 富士通(株)入社 平成20年6月 富士通(株)TCソリューション事業 本部TC統括営業部長 平成28年4月 富士通(株)TCソリューション事業本部 長 平成30年4月 富士通(株)執行役員、Asiaリー ジョン長兼フジツウ・アジア 令和3年4月 富士通(株)理事、未来社会&テクノ ロジー本部長
理事 (常勤)	逢坂 謙志 〈役員出向〉	自令和5年10月1日 至令和7年9月30日	企画部及び 関西業務部 (一部) 担当	平成4年4月 建設省入省 平成18年10月 国土交通省中部地方整備局高山国道事務所 長 平成25年4月 愛知県建設部道路監 平成27年4月 国土交通省中国地方整備局広島国道事務所 長 平成31年4月 佐賀県県土整備部長 令和2年4月 国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所 長 令和4年4月 本州四国連絡高速道路(株)企画部長
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及び報酬

会計監査人は有限責任監査法人トーマツであり、当該監査法人及び当該監査法人と同一のネットワークに属する者に対する、当事業年度の当法人の監査証明業務に基づく報酬及び非監査業務に基づく報酬の額は、それぞれ18,540千円及び161千円（税抜き）です。

（３）職員の状況

常勤職員は令和６年度末現在82人であり、平均年齢は39.6歳（前期末39.8歳）となっています。このうち、国からの出向者は12人、民間からの出向者は70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	4,120,241	29	-	4,120,270
一般会計	4,120,241	29	-	4,120,270
地方公共団体出資金	1,531,492	29	-	1,531,521
東京都	302,930	8	-	302,938
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	131,534	7	-	131,541
大阪市	131,534	7	-	131,541
兵庫県	157,831	0	-	157,831
神戸市	119,108	0	-	119,108
堺市	25,606	7	-	25,613
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	5,651,733	58	-	5,651,791

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項ただし書及び第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6年度の法人単位の収入総額は3,316,053百万円で、その内訳は、業務収入2,209,618百万円（総額の66.6%）、政府等出資金受入58百万円（0.002%）、政府等補助金受入12,340百万円（0.4%）、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1,092,700百万円（33.0%）、業務外収入1,337百万円（0.04%）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	2,209,618	66.6%
（項）道路業務収入	2,207,511	66.6%
（項）鉄道業務収入	2,107	0.1%
（款）政府等出資金受入	58	0.0%
（款）政府等補助金受入	12,340	0.4%
（款）日本高速道路保有・債務返済機構債券及び借入金	1,092,700	33.0%
（款）社会資本整備事業収入	0	0.0%
（款）業務外収入	1,337	0.0%
合 計	3,316,053	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。

これを事業別に区分すると、高速道路事業では、業務収入2,207,511百万円（総額の66.6%）、政府等出資金受入58百万円（0.002%）、政府等補助金受入12,316百万円（0.4%）機構債及び借入金1,092,700百万円（33.0%）、業務外収入1,136百万円（0.03%）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1,092,700百万円を発行しています。

（単位：百万円）

道 路 事 業 （ 区 分 ）	金額	構成比率
収入		
（款）業務収入	2,207,511	66.6%
（項）道路業務収入	2,207,511	66.6%
（款）政府等出資金受入	58	0.0%
（款）政府等補助金受入	12,316	0.4%
（款）日本高速道路保有・債務返済機構債券及び借入金	1,092,700	33.0%
（款）社会資本整備事業収入	0	0.0%
（款）業務外収入	1,136	0.0%
合 計	3,313,722	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。

鉄道事業では、業務収入 2,107 百万円（総額の 90.4%）、政府等補助金受入 24 百万円（1.0%）、業務外収入 200 百万円（8.6%）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	2,107	90.4%
（項）鉄道業務収入	2,107	90.4%
（款）政府等補助金受入	24	1.0%
（款）業務外収入	200	8.6%
合 計	2,331	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 7 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、「政府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の削減等のため実行すべき措置について定める計画」（令和3年10月22日閣議決定）及び「政府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の削減等のため実行すべき措置について定める計画の実施要領」（令和4年5月27日地球温暖化対策推進本部幹事会申合せ）に準じ策定した「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の削減等のため実行すべき措置について定める計画」（令和5年3月31日策定）を踏まえ、温室効果ガスの排出抑制に向けて電動車やエネルギー消費効率の高い機器の導入、エネルギー使用量の抑制

等の取組みを行っています。

さらに、環境への取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) 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、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・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4年度からは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、ソーシャルボンドで調達しています。

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、令和5年度の道路整備特別措置法等改正により追加された高速道路の更新・進化事業とともに、料金徴収期間を延長することにより得られる財源を活用し、債務返済期間（会社による国土交通大臣への許可申請日から50年以内）までに、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、5つのリスク、すなわち、「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5つのリスクへの対応状況は、以下のとおりです。

○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のほか、債券元利等の支払業務については、機構本部が大規模災害等により被災し、業務の遂行が困難となった場合には、関西業務部において継続的に実施できるよう、関係要領の制定、支払訓練を実施しています。

○債務返済・資金調達への影響

大規模な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、一方で長期／超長期債の発行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、労務費、材料費等の動向も継続的に注視しつつ、債務返済計画を見直しています。

○情報管理

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。また、情報システムに係る外部専門家を最高情報責任者補佐として位置付けたPMO体制の下、機構の情報システム・セキュリティ対策を強化しました。

○職場環境・安全性の確保

新型インフルエンザ等の感染症の流行拡大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るほか、職員一人ひとりが働きやすい職場づくりを目指す観点からも、リモートワーク（在宅勤務制度）や時差出勤を継続しています。また、大規模災害時の対応を定めた防災業務計画や庁舎管理に関するルールである庁舎管理規程等を策定し、役職員の安全性の確保に努めています。

○コンプライアンス

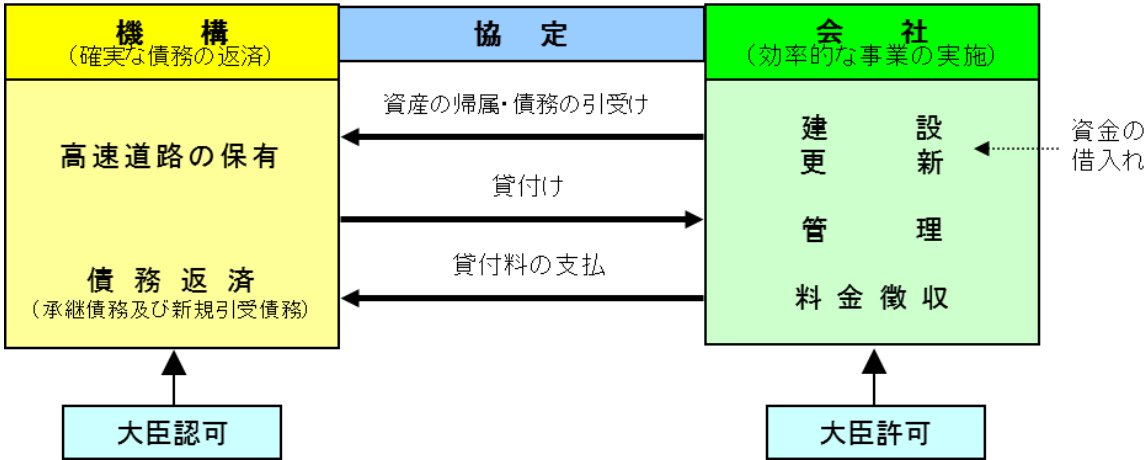
役職員の不祥事・不正行為等を防止するため倫理規程の整備、通報制度の整備、会社からの出向者の出向元との利益相反を防止するための措置の実施、業務の履行状況に関する自主点検等に取り組んでいます。またパワーハラスメントやセクシャルハラスメント等（以下「ハラスメント等」といいます。）の防止の観点から人権委員会、アンケートの定期実施、外部相談窓口の設置等を通じて、人権問題の防止及び解決に取り組んでいます。

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。

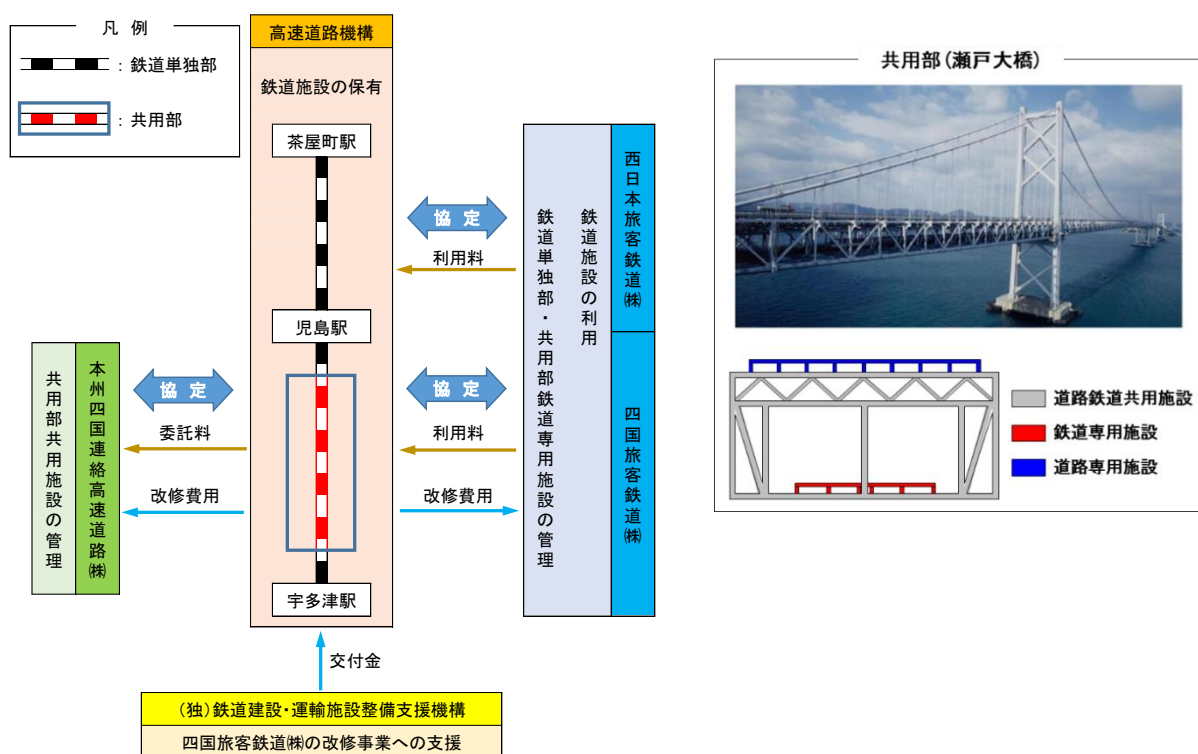


②鉄道事業

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) 当事業年度の主な業務成果・業務実績

当事業年度は、中期計画及び年度計画に沿って、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、適切に取り組むとともに、中期目標の達成に向け、適切な業務運営を行いました。

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考える主な業務成果・業務実績は以下のとおりです。

○アウトカム指標達成のための取組、指標の設定

アウトカム指標を基軸とした機構・会社の計画的な事業推進、サービス向上を図る観点から、機構が主導して改善を検討し、機構が統一的な中期目標値を設定する方針を会社と調整し合意を得るとともに、最新の施策動向を踏まえた一部指標の見直し等を実施しました。

○効率的な債務返済のための資金調達

長期的な資金収支の見通しを踏まえ、各会社とも調整・協力し各年度の資金調達需要の谷を埋めることを達成したほか、月次の償還額についても平準化を行うなど、金利上昇リスクの軽減や効率的な債務返済を進めました。

また、積極的なIR活動等により、68件の新規投資家を獲得し、資金調達力の向上を図ったほか、オッド年限の発行など投資家需要に基づくきめ細やかな起債運営を行い、安定的に資金調達を実施しました。

更に、超過需要に応じた財投機関債の増額発行を行い、年度前半に調達を柔軟に進捗させたことで、年度後半の厳しい市場環境においても、条件を大幅に悪化させずに起債を継続するなど、安定的に巨額の資金調達を完遂しました。

○人事に関する計画

前任・後任の一定期間の重複配置、同ラインの職員の人事異動時期の調整、上司による引継ぎの立会・確認に加え、リスク管理のノウハウの確実な承継を図るためのヒヤリハット集の作成及び新規着任職員への共有など、業務の継続性の確保を図りました。

また、外部専門人材を活用したPMO体制の下、基幹LANシステムの更新、脆弱性情報及びその対処法に関する迅速な機構内発信など、情報セキュリティ対策の強化を図りました。

更に、情報システムの機能を十全に発揮し業務効率化を図るための「ITリテラシー研修」、PMOの専門的知見を活用して生成AIに関する感度を高めるための勉強会の開催など、イノベーティブな業務に対応できる人材育成に着手しました。

詳細につきましては、業務実績等報告書をご参照下さい。

(2) 自己評価

上記記載の当事業年度の主な業務成果・業務実績のほか、各項目の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。

(単位：百万円)

項目	評価（※）	行政コスト
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		
＜高速道路勘定＞	B	1,433,403
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		
①高速道路資産の適正な把握、適切な保有及び貸付け	B	
②高速道路の安全性の向上	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	AO	
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	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		
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	BO	
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	AO	
3 会社に対するスマートIC等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	
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	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	
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	—	
9 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	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	
＜鉄道勘定＞	B	9,167

8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	B	
Ⅱ 業務運営の効率化に関する事項		
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		
Ⅲ 財務内容の改善に関する事項		
1 財務体質の強化	B	
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	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	—	
Ⅶ 剰余金の使途	—	
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	—	
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	B	
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		
9 人事に関する計画	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。

(※1) 重要度を「高」と設定している項目については、各評語の横に「○」を付す

(※2) 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。

(3) 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価の状況

区 分	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
評価（※）	B	B	—	—
理由	令和5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価の算術平均を行ったところ、B評価となった。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評価を総合評価とした。			

(※) 評価の説明

- 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。

11. 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	2,078,612	2,209,618	131,006	
(項) 道路業務収入	2,074,949	2,207,511	132,562	
(項) 鉄道業務収入	3,663	2,107	△ 1,556	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構交付金受入の減等
(款) 政府等出資金受入	58	58	0	
(款) 政府等補助金受入	4,688	12,340	7,652	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	1,243,000	1,092,700	△ 150,300	政府保証国内債の減等
(款) 社会資本整備事業収入	0	0	0	
(款) 業務外収入	171	1,337	1,166	土地売却収入の増等
収 入 合 計	3,326,529	3,316,053	△ 10,475	
支出				
(項) 債務返済費	3,277,806	3,262,628	△ 15,178	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	69,896	69,767	△ 129	
(項) 無利子貸付金	4,715	4,617	△ 98	高速道路連結部整備事業無利子貸付金の減
(項) 経営努力助成金	1,190	1,192	2	
(項) 業務管理費	8,337	5,460	△ 2,878	
(目) 高速道路管理費	4,077	2,453	△ 1,624	高速道路利便増進事業費の減等
(目) 鉄道施設管理費	4,260	3,006	△ 1,254	鉄道施設改修事業費の減等
(項) 一般管理費	1,480	1,395	△ 84	
(目) 人件費	1,038	980	△ 58	
(目) 物件費	442	415	△ 26	
(項) 業務外支出	122,299	128,741	6,442	
支 出 合 計	3,485,724	3,473,801	△ 11,923	

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	576,279	I	流動負債	2,993,322
	現金預金 (*1)	240,155		1年以内償還予定機構債	2,446,929
	道路資産貸付料等未収入金	304,814		1年以内返済予定長期借入金	269,437
	その他	31,310		その他	276,956
II	固定資産	40,837,425	II	固定負債	21,999,570
	有形固定資産	40,545,409		機構債	15,677,964
	構築物	29,531,686		長期借入金	5,816,490
	土地	9,546,097		長期未払金	143,575
	その他	1,467,626		その他	361,541
	無形固定資産	280,175	III	法令に基づく引当金等	407,022
	投資その他の資産	11,841		高速道路利便増進事業引当金	401,643
				鉄道施設管理引当金	5,379
			負債合計		25,399,914
			純資産の部 (*2)		金額
			I	資本金	5,651,791
			II	資本剰余金	838,956
			III	利益剰余金	9,523,042
			純資産合計		16,013,789
資産合計		41,413,704	負債純資産合計		41,413,704

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。

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	1,441,839
	経常費用 (*3)	1,441,723
	臨時損失 (*4)	116
II	その他行政コスト (*5)	714
III	行政コスト合計額	1,442,553

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。

③ 損益計算書

(単位：百万円)

	金額
経常費用（＊３）	1,441,723
道路資産貸付業務費	1,157,225
貸付道路資産減価償却費	1,056,620
その他	100,605
経営努力助成業務費	1,192
鉄道施設利用業務費	8,442
一般管理費	1,773
財務費用	228,018
道路資産取得関連費用	44,730
雑損	343
経常収益	2,034,246
道路資産貸付料収入	2,002,127
鉄道施設利用料収入	249
その他の収入	15,219
資産見返負債戻入	7,809
鉄道施設建設見返債務戻入	7,585
財務収益	1,041
雑益	215
臨時損失（＊４）	116
臨時利益	37,826
当期純利益	630,232
前中期目標期間繰越積立金取崩額	206
当期総利益（＊６）	630,438

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。

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	5,651,733	839,283	8,892,810	15,383,826
当期変動額				
その他行政コスト（＊５）		△ 714		△ 714
当期総利益（＊６）			630,438	630,438
その他	58	387	△ 206	239
当期末残高（＊２）	5,651,791	838,956	9,523,042	16,013,789

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。

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	2,086,139
II 投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 63,757
III 財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 2,027,642
IV 資金減少額	△ 5,260
V 資金期首残高	61,415
VI 資金期末残高 (*7)	56,155

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)	56,155
定期預金	184,000
現金及び預金 (*1)	240,155

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6年度末現在の資産合計は41,413,704百万円（うち固定資産40,837,425百万円）（前年度末比238,129百万円減（約0.6%減））となりました。

主な増減要因は、「現金預金」が58,740百万円増加した一方、「道路資産貸付料等未収入金」が215,941百万円減少、「有形固定資産」が90,002百万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」40,545,409百万円が、全体の約98%（うち約73%が構築物）を占めています。

(負債)

令和6年度末現在の負債合計は25,399,914百万円（前年度末比868,093百万円減（約3.3%減））となりました。

主な増減要因は、「機構債」（1年以内の償還予定を含む）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631,353百万円減少したことによるものです。

なお、「機構債」18,124,893百万円（1年以内の償還予定を含む）及び「長期借入金」6,085,927百万円（1年以内返済予定を含む）の合計24,210,820百万円が、全体の約95%を占めています。

②行政コスト計算書

令和6年度の行政コストは1,442,553百万円となりました。

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1,441,839百万円、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714百万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6年度の経常費用は1,441,723百万円（前年度比11,677百万円増（約0.8%増））となりました。

主な増減要因は、「財務費用」が5,161百万円減少した一方、「道路資産貸付業務費」が8,472百万円増加、「道路資産取得関連費用」が7,886百万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」1,157,225百万円並びに債券及び借入金の支払利息等である「財務費用」228,018百万円の合計1,385,243百万円が、全体の約96%を占めています。

(経常収益)

令和6年度の経常収益は2,034,246百万円(前年度比51,743百万円増(約2.6%増))となりました。

主な増加は、「道路資産貸付料収入」が52,021百万円増加したことによるものです。

なお、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」2,002,127百万円(協定の計画額1,881,845百万円から変動貸付料適用分120,281百万円を加算)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592,523百万円(前年度比40,066百万円増(約7.3%増))となりました。

これに、臨時損失116百万円、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)37,826百万円を計上し、当期純利益は630,232百万円となり、「前中期目標期間繰越積立金取崩額」206百万円を計上した令和6年度の当期総利益は630,438百万円(前年度比46,637百万円増(約8%増))となりました。

④純資産変動計算書

令和6年度の純資産総額は、16,013,789百万円(期首比629,964百万円増)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58百万円増加、「資本剰余金」が327百万円減少(内訳:補助金等による非償却資産の取得が387百万円増加、機構省令第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714百万円の減少)、当期総利益の積み立て等により「利益剰余金」が630,232百万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6年度の資金期末残高は、各活動により56,155百万円(期首比5,260百万円減)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、2,086,139百万円(前年度比400,081百万円の収入増)となりました。主な要因は、「道路資産貸付料収入」2,418,269百万円等の収入があった一方、「利息の支払額」211,905百万円、「消費税等支払額」128,366百万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)

投資活動により減少した資金は、63,757百万円(前年度比212,464百万円支出増)となりました。主な要因は、「定期預金の払戻による収入」120,000百万円等の収入があった一方、「定期預金の預入による支出」184,000百万円等の支出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、2,027,642 百万円（前年度比 201,869 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」1,089,011 百万円等の収入があった一方、「債券の償還による支出」2,833,719 百万円、「長期借入金の返済による支出」213,929 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

機構では、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

機構では、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、調達等合理化の取り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

機構では、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、7月、8月、9月、10月、12月、1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することを、役職員全員にメール等で周知を行い、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勤務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、11月、3月に開催しています。

○通報窓口の設置

機構では、機構又は役員もしくは職員等（職員、臨時職員及び派遣労働者）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

機構では、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
平成26年5月28日	道路法等の一部を改正する法律成立 ※
令和5年5月31日	道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律成立

※ 「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法」の一部改正を含む

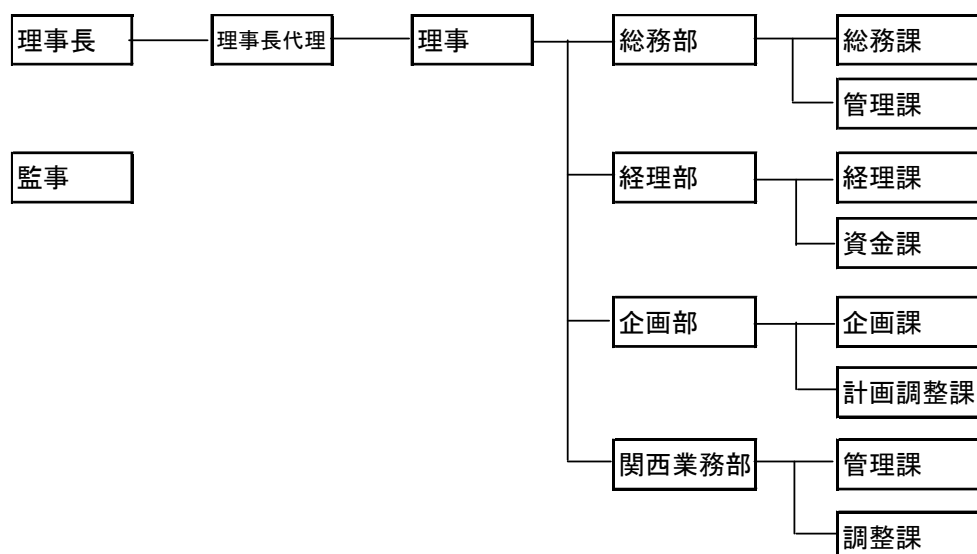
(2) 設立に係る根拠法

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7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	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
資産	44,330,615	43,574,951	42,006,768	41,651,833	41,413,704
負債	30,428,020	29,308,025	27,206,478	26,268,007	25,399,914
純資産	13,902,595	14,266,926	14,800,289	15,383,826	16,013,789
行政コスト	1,409,299	1,438,609	1,441,189	1,433,611	1,442,553
経常費用	1,408,257	1,437,684	1,440,251	1,430,046	1,441,723
経常収益	1,655,891	1,780,027	1,940,229	1,982,503	2,034,246
当期総利益	276,944	364,020	533,858	583,802	630,438

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	2,191,365
政府等出資金受入	58
政府等補助金受入	4,688
債券及び借入金	651,000
業務外収入	16,854
計	2,863,965
支出	
債務返済費	2,948,857
東京湾横断道路償還金	68,951
無利子貸付金	4,716
経営努力助成金	576
業務管理費	6,753
一般管理費	1,497
業務外支出	83,905
計	3,115,254

②収支計画

(単位:百万円)	
区分	金額
費用の部	1,681,758
経常費用	1,681,758
道路貸付業務費	1,255,683
助成業務費	1,190
鉄道施設利用業務費	8,645
一般管理費	2,088
財務費用	274,753
道路資産取得関連費用	139,399
臨時損失	-
収益の部	2,048,624
経常収益	2,009,277
受取貸付料	1,984,920
占用料収入	2,694
連結料収入	2,253
受取施設利用料	330
その他の売上高	2,417
補助金等収益	30
寄附金収益	341
資産見返負債戻入	7,741
鉄道施設建設見返債務戻入	7,591
財務収益	958
雑益	0
臨時利益	39,347
当期純利益	366,866
前中期目標期間繰越積立金取崩額	199
当期総利益	367,065

③資金計画

(単位:百万円)	
区分	金額
資金支出	3,238,545
業務活動による支出	333,588
投資活動による支出	-
財務活動による支出	2,786,798
次期への繰越金	118,159
資金収入	3,238,545
業務活動による収入	2,347,273
投資活動による収入	-
財務活動による収入	651,058
前期よりの繰越金	240,214

(注) 単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

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

損益計算書上の費用：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 2024（パンフレット）

高速道路機構ファクトブック 2024