

会計検査院法第30条の3の規定に基づく報告書

「高速道路に係る料金、債務の返済等の状況に関する会計検査の結果について」

令和3年4月

会計検査院

参議院決算委員会において、令和元年6月10日、国家財政の経理及び国有財産の管理に関する調査のため、会計検査院に対し、高速道路に係る料金、債務の返済等の状況について会計検査を行い、その結果を報告するよう要請することが決定され、同日参議院議長を経て、会計検査院長に対し会計検査及びその結果の報告を求める要請がなされた。これに対して、会計検査院は、同月11日、検査官会議において本要請を受諾することを決定した。

本報告書は、上記の要請により実施した会計検査の結果について、会計検査院長から参議院議長に対して報告するものである。

令和3年4月
会計検査院

目次

第1	検査の背景及び実施状況	1
1	検査の要請の内容	1
2	高速道路に係る料金、債務の返済等の概要	1
(1)	高速道路整備の経緯等	1
ア	有料道路制度の概要	1
イ	高速道路整備の経緯	2
ウ	道路関係四公団の民営化	3
(2)	民営化後の事業の枠組み	6
ア	高速道路に係る機構と6会社との協定	6
イ	機構の目的と業務の範囲等	9
ウ	6会社の目的と事業の範囲等	15
エ	高速道路の種類及び有料道路の区分	15
オ	国土交通省による民営化後の業務点検	18
(3)	高速道路の料金徴収と料金の額の基準等	18
ア	高速道路の料金徴収	18
イ	料金の額の基準等	19
(4)	機構の業務運営等	20
ア	中期目標、中期計画及び業務実施計画	20
イ	債務返済計画及び6会社の収支予算の明細	21
ウ	財務諸表の作成等	22
エ	高速道路事業に関する情報開示	23
(5)	国による支援等	23
ア	国による支援	23
イ	一般会計における債務の承継等	25
3	これまでの会計検査の実施状況	26
4	検査の観点、着眼点、対象及び方法	27
(1)	検査の観点及び着眼点	27
(2)	検査の対象及び方法	27

第2	検査の結果	29
1	高速道路に係る料金設定及び利用の状況	29
	(1) 高速道路の利用状況	29
	ア 機構の保有延長	29
	イ 6会社が管理している高速道路の管理延長、利用台数等	29
	ウ 推定交通量に対する実績交通量	30
	エ 計画料金収入に対する実績料金収入	32
	オ 令和2年度の利用状況	34
	(2) 高速道路に係る料金設定	35
	ア 6会社の料金設定	35
	イ 高速道路の料金水準の見直しなど	38
	ウ 料金の性格とその水準等	44
	エ 料金の割引等とその影響	46
2	各高速道路株式会社の経営状況	54
	(1) 高速道路事業の実施状況	54
	ア 高速道路の新設、改築等	54
	イ 特定更新等工事	57
	ウ 高速道路の管理等	61
	エ 資金調達の状況	73
	(2) 会社の財務状況	77
	ア 損益の状況	77
	イ 財務基盤の安定性	87
	ウ 利益剰余金と処分の状況	90
3	高速道路に係る債務の返済状況及び機構の財務の状況	93
	(1) 高速道路に係る債務の返済状況	93
	ア 機構の債務の返済等の状況	93
	イ 債務返済計画	108
	ウ 債務の返済等が完了していない路線網等ごとの債務返済計画	120
	(2) 機構の財務の状況	134

ア	損益の状況	134
イ	財務基盤の安定性	136
ウ	高速道路事業全体の財務の状況	138
4	国による支援の状況	140
(1)	財政上の支援等	140
ア	財政上の支援	140
イ	金融上の支援	152
ウ	税制上の支援	157
エ	債務承継による支援	157
(2)	その他の支援	159
ア	新直轄方式による高速自動車国道の整備	159
イ	合併施行方式による高速道路の整備	161
第3	検査の結果に対する所見	164
1	検査の結果の主な内容	164
2	所見	166
別図表		169

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 本文及び図表中の数値は、原則として、表示単位未満を切り捨てているため、図表中の数値を集計しても計が一致しないものがある。 ・ 図表中の金額欄の「0」は単位未満あり、「-」は皆無を示す。 ・ 図表は、本報告書の取りまとめに当たって、会計検査院が作成したものである。 |
|---|

第1 検査の背景及び実施状況

1 検査の要請の内容

会計検査院は、令和元年6月10日、参議院から、国会法第105条の規定に基づき下記事項について会計検査を行いその結果を報告することを求める要請を受けた。これに対し同月11日検査官会議において、会計検査院法第30条の3の規定により検査を実施してその検査の結果を報告することを決定した。

一、会計検査及びその結果の報告を求める事項

(一)検査の対象

国土交通省、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構、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、本州四国連絡高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社

(二)検査の内容

高速道路に係る料金、債務の返済等の状況に関する次の各事項

- ① 高速道路に係る料金設定及び利用の状況
- ② 各高速道路株式会社の経営状況
- ③ 高速道路に係る債務の返済状況及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の財務の状況
- ④ 国による支援の状況

2 高速道路に係る料金、債務の返済等の概要

(1) 高速道路整備の経緯等

ア 有料道路制度の概要

我が国においては、道路法（昭和27年法律第180号）により、道路網の整備を図り、もって交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的として、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項が定められている。そして、道路は、国民生活と密接に関連し、経済活動を支える基盤として不可欠の施設であることから、道路の建設及び管理は、基本的に国又は地方公共団体により公共事業として行われ、建設された道路は無料で一般の交通の用に供されている。

一方、戦後、著しく立ち後れた道路整備状況を改善し、増大する道路交通需要に対応するために、昭和27年に、旧道路整備特別措置法（昭和27年法律第169号）が制定され、国又は地方公共団体が道路を整備するに当たり、早期に整備が必要な道路事業の財源不足を補う方法として「道路整備の促進、交通の利便増進を目的とする場合に限り、借入金によって道路を整備し、完成した道路の通行者から通行料金を一定期間徴収することによって、道路の建設・管理費、借入金利息などの費用を償還する」という「償還主義」に基づく有料道路制度が導入された（以下、料金を徴収する道路を「有料道路」という。）。

イ 高速道路整備の経緯

国は、31年3月に道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号。以下「特措法」という。）を制定し、有料道路制度の充実を図るとともに、不足している国の資金を補い民間資金を活用して道路整備の促進を図るために、同月に制定した日本道路公団法（昭和31年法律第6号）に基づき日本道路公団を設立した。また、32年には、国土開発縦貫自動車道建設法（昭和32年法律第68号。41年7月31日以降は国土開発幹線自動車道建設法）及び高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）を制定し、あわせて、^(注1)道路法を改正し、高速自動車国道について規定するなどして、その整備を促進することとした。これにより、日本道路公団は、建設大臣（平成13年1月6日以降は国土交通大臣。以下同じ。）の施行命令を受けて、有料道路としての高速自動車国道、^(注2)一般国道自動車専用道路等の建設及び管理を行うこととなった。

そして、国は、昭和34年に、首都高速道路公団法（昭和34年法律第133号）に基づき首都高速道路公団を設立し、同公団は、首都圏整備法（昭和31年法律第83号）の整備計画等に基づき、有料の自動車専用道路で都市計画として決定されたもの（以下「都市高速道路」という。）の建設及び管理を行うこととなった（以下、この都市高速道路を「首都高速道路」という。）。その後、国は、37年に、阪神高速道路公団法（昭和37年法律第43号）に基づき阪神高速道路公団を設立し、同公団は、都市高速道路の建設及び管理を行うこととなった（以下、この都市高速道路を「阪神高速道路」という。）。

また、国は、44年5月に策定した新全国総合開発計画において、本州と四国の間を結ぶ3ルートを決定し、45年7月に、本州四国連絡橋公団法（昭和45年法律第81号）に基づき本州四国連絡橋公団を設立した。そして、同公団は、本州と四国を連絡す

る一般国道（以下「本四道路」という。）及び鉄道施設の建設及び管理を行うこととなった。

さらに、国は、62年6月に策定した第四次全国総合開発計画（いわゆる四全総）において、全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路網については、高速交通サービスの全国的な普及と主要拠点間の連絡強化を目標として、地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等からおおむね1時間程度で利用が可能となるよう、およそ14,000kmで形成することとした。その内訳は、高速自動車国道の予定路線47路線11,520km（国土開発幹線自動車道43路線11,443km及び高速自動車国道法に規定された予定路線4路線77km）、一般国道自動車専用道路2,300km及び本四道路180kmとなっている。

(注1) 高速自動車国道 自動車の高速交通の用に供する道路で、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成するなどのもので、国土開発幹線自動車道の予定路線のうちから政令でその路線を指定したものと国土交通大臣が内閣の議を経て高速自動車国道として建設すべき道路として定める予定路線のうちから政令でその路線を指定したものとがある。

(注2) 自動車専用道路 道路管理者が交通の円滑を図ることなどのために必要があると認めて自動車のみの一般交通の用に供するものとして指定した道路

ウ 道路関係四公団の民営化

(ア) 経緯

日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団（以下、これらを総称して「道路関係四公団」という。）は、債務の累増と当該債務に係る金利負担に伴って、国から年間約3000億円の利子補給及び出資を受けるなど、多くの国民負担により事業を実施していた。その後、平成12年12月に、行政の組織・制度の抜本的改革に向けた方針を示す行政改革大綱が閣議決定され、特殊法人等の事業が現在及び将来にわたる国民の負担等に基づいて実施されていることなどに鑑み、全ての特殊法人等の事業及び組織の全般について、内外の社会経済情勢の変化を踏まえた抜本的見直しを行うこととされた。

そのような中で、国の財政支出が多額に上っていた道路関係四公団は、13年12月に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」（以下「合理化計画」という。）において、民営化を前提として廃止されることとなった。そして、15年12月の「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」（平成15年12月政府・与

党申し合わせ。以下「民営化申合せ」という。)において、道路関係四公団の民営化の目的は、①約40兆円に上る高速道路の建設等に係る有利子債務を一定期間内に確実に返済し、②有料道路として整備すべき区間について、民間の経営上の判断を取り入れつつ、必要な道路を早期に、かつできるだけ少ない国民負担の下で建設するとともに、③民間のノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービス提供等を図ることとされた。

そして、日本道路公団等民営化関係法施行法（平成16年法律第102号。以下「民営化施行法」という。）により、道路関係四公団は、17年10月の東日本高速道路株式会社（以下「東会社」という。）、中日本高速道路株式会社（以下「中会社」という。）、西日本高速道路株式会社（以下「西会社」という。）、本州四国連絡高速道路株式会社（以下「本四会社」という。）、首都高速道路株式会社（以下「首都会社」という。）及び阪神高速道路株式会社（以下「阪神会社」という。また、以下、これら六つの会社を総称して「6会社」という。）並びに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。）の成立の時において解散し、その一切の権利及び義務は、国及び出資地方公共団体が承継する資産を除き、6会社及び機構が承継することとされた。

(注3) 出資地方公共団体 首都高速道路公団、阪神高速道路公団又は本州四国連絡橋公団に出資している地方公共団体

(イ) 道路関係四公団から機構及び6会社が承継する資産及び債務

道路関係四公団から機構及び6会社が承継する資産及び債務に関する基本的な事項については、民営化施行法により国土交通大臣が策定した「日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団の業務の引継ぎ並びに権利及び義務の承継に関する基本方針」（平成17年国土交通省告示第712号。以下「承継基本方針」という。）において定められた。道路関係四公団は承継基本方針を受けて、民営化に先立ち、民営化施行法の規定に基づき「業務の引継ぎ並びに権利及び義務の承継に関する実施計画書」を作成して、17年9月に国土交通大臣の認可を受けた。

そして、道路関係四公団の資産は、同計画書に基づいて機構及び6会社がそれぞれ承継することとなり、その承継区分は次のとおりとされた。

a 高速道路に係る資産及び料金徴収施設

高速道路に係る道路区域に存する建物（管理事務所建物等）、構築物（土工、トンネル、橋りょう等）、土地等の固定資産については機構が承継し、料金徴収施設である構築物、機械装置等については6会社が承継する。なお、民営化以前は道路区域としていたサービスエリア及びパーキングエリア（以下「サービスエリア等」という。）に存する資産のうち、道路管理上必要な駐車場、洗面所等に係る施設については引き続き道路区域として機構が承継し、営業用施設や園地に係る部分の土地、建物等については、6会社による自由な事業展開を可能にするために必要となる施設等として、道路区域から除外した上で、6会社が承継する。

b 庁舎等

支社等の庁舎、工事事務所、職員宿舍等については6会社が承継する。

また、道路関係四公団の債務については、承継基本方針によれば、6会社は、上記の承継区分により承継する資産に対応する債務であって、6会社の債務返済能力、経営の安定性及び収益力を勘案して6会社に承継させることが適当と認められる額等を承継することとされ、機構は、機構の業務に係る資産に対応する債務や6会社に承継させる債務以外の債務等を承継することとされた。

(ウ) 出資

民営化施行法によれば、6会社の設立に際して発行する株式の総数は、6会社ごとに道路関係四公団が引き受けることとされ、このうち日本道路公団が引き受けた東会社、中会社及び西会社（以下、これら三つの会社を合わせて「NEXCO 3会社」という。）の株式の総数は国が承継することとされた。また、首都高速道路公団、阪神高速道路公団又は本州四国連絡橋公団が引き受けた首都会社、阪神会社又は本四会社の株式は、それぞれ国及び出資地方公共団体が、各公団への出資の金額の各公団の出資の総額に対する割合に応じて承継することとされた。そして、国及び出資地方公共団体が承継した株式の総数の価額に相当する金額が、国及び出資地方公共団体から6会社に対する出資金の額となっている。

また、民営化施行法により、機構が道路関係四公団の権利及び義務を承継した際に、国及び出資地方公共団体から道路関係四公団に出資されていた出資金に相当する金額から、6会社が設立の際に発行して国及び出資地方公共団体が承継した株式の総数の価額に相当する金額を減じた額が、国及び出資地方公共団体から機

構に出資されたものとする事とされた（以下、国及び出資地方公共団体から機構に出資されたものとする事とされた出資金を「承継出資金」という。）。承継出資金の額並びに国及び出資地方公共団体から6会社に対する出資金の額は、図表1-1のとおり、それぞれ4兆3920億余円、3850億円となっている。

図表1-1 承継出資金の額並びに国及び出資地方公共団体から6会社に対する出資金の額
(単位：億円)

区 分	機 構	6会社計						
		東会社	中会社	西会社	本四会社	首都会社	阪神会社	
承継出資金等の額	4兆3920	3850	1050	1300	950	80	270	200
国の出資割合	76.6%		100%	100%	100%	66.6%	49.9%	49.9%

(注) 承継出資金は、鉄道勘定分を含む。

(エ) ファミリー企業とその子会社化の経緯

道路関係四公団は、高速道路の維持管理業務等の大半を子会社及び関連会社（以下、道路関係四公団が行政コスト計算書において開示していた子会社及び関連会社を「ファミリー企業」という。）に発注して実施させていた。ファミリー企業については、役員が多くが道路関係四公団の出身者によって占められていたり、多額の利益剰余金を蓄積したりしているなどの批判に応えるために、「道路関係四公団の民営化について」（平成14年12月政府・与党申し合わせ）等において抜本の見直しが決定されたことから、本四会社を除く5会社は、ファミリー企業が実施していた業務のうち、管理瑕疵や企業信用に直結する業務、経験・ノウハウ・技術蓄積が必要な業務等については、直営又は子会社化することなどとした。そして、原則として、子会社への出資比率を100%とするなどして、地域ごと及び業務ごとに設立することとした。また、6会社は、一定規模の業務等で計画的に実施する修繕・改築工事等に係る契約については、一般競争入札等により発注することとして、業務等の経済性及び効率性並びに契約の透明性を確保することとした。

(2) 民営化後の事業の枠組み

ア 高速道路に係る機構と6会社との協定

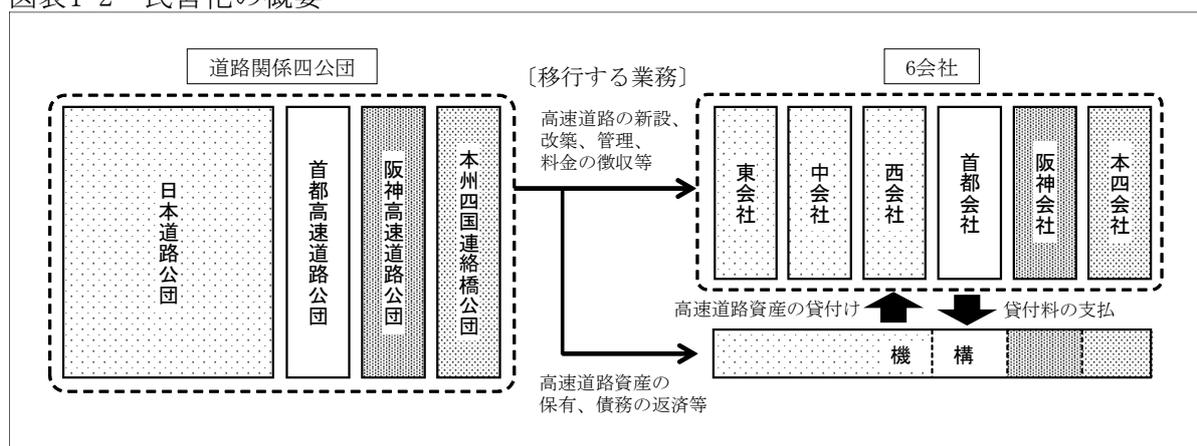
機構は、道路関係四公団から承継した高速道路に係る道路資産（道路を構成する敷地又は支壁その他の物件。ただし、料金の徴収施設その他政令で定めるものを除く。以下「高速道路資産」という。）を保有し、これを6会社に貸し付けて、6会社

から徴収する貸付料を原資に承継した債務（以下「承継債務」という。）等を返済するなどの業務を行うこととなった。

一方、6会社は、特措法に基づく高速道路の新設又は改築、機構から借り受けた高速道路資産に係る高速道路について特措法に基づく維持、修繕、災害復旧その他の管理等の事業を行い、通行料金を徴収することとなった。

上記について図示すると図表1-2のとおりである。

図表1-2 民営化の概要



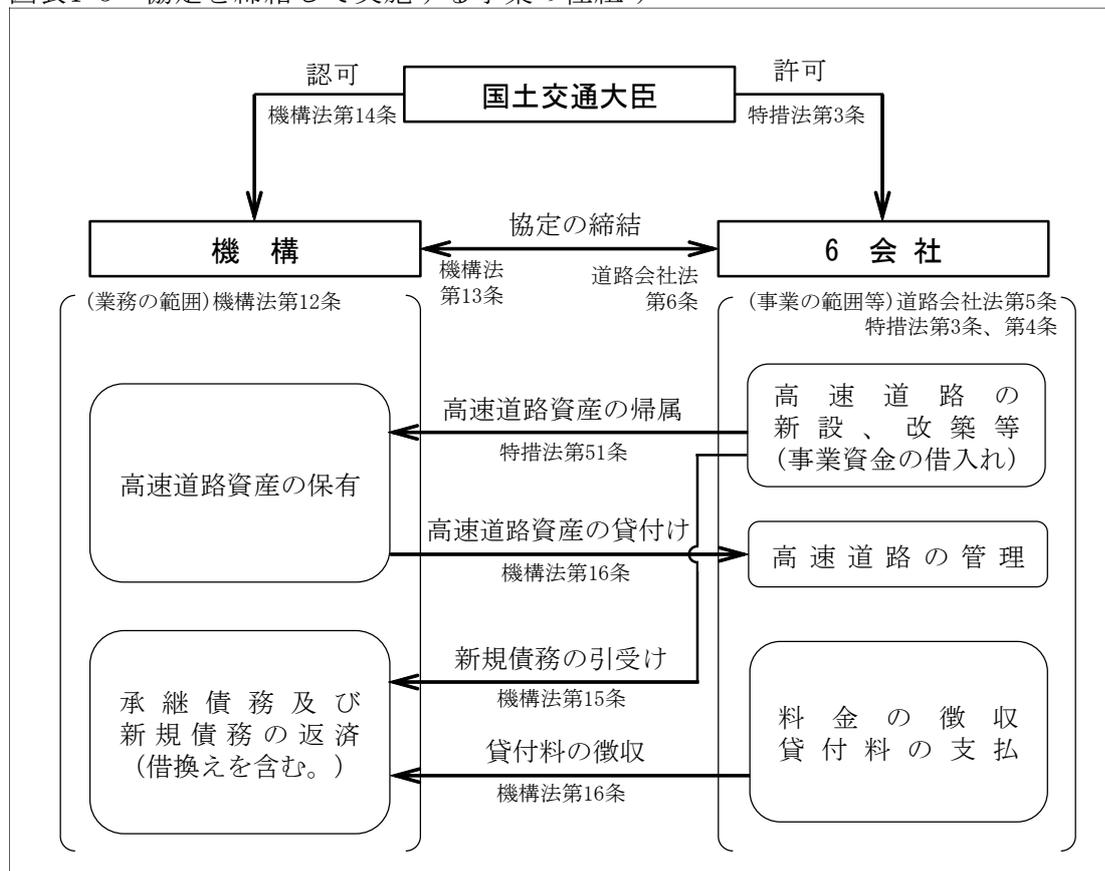
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号。以下「機構法」という。）によれば、機構が前記の業務を行おうとするときは、あらかじめ、6会社と全国路線網、地域路線網又は一の路線に属する高速道路ごとに、新設や改築等に係る工事の内容、工事に要する費用に係る債務（以下「新規債務」という。）で機構が6会社から引き受けるものの限度額、機構が6会社に貸し付ける高速道路資産の貸付料の額、6会社が徴収する料金の額等を定めた協定を締結しなければならないこととされている。

また、機構法及び高速道路株式会社法（平成16年法律第99号。以下「道路会社法」という。）によれば、6会社が前記の事業を営もうとするときは、あらかじめ、機構と機構法に規定する上記の協定を締結しなければならないこととされている。そして、機構が貸し付ける高速道路資産の貸付期間の満了の日は、機構法等において、6会社が徴収する料金の徴収期間の満了の日と同一でなければならないとされており、機構に帰属していた高速道路資産は、料金の徴収期間の満了の日の翌日において、道路管理者に帰属することとなり、これに係る高速道路は無料開放されることとなっている。

これらの機構と6会社とが協定を締結して実施する事業の仕組みを示すと、図表1-3のとおりである。

(注4) 一の路線 全国路線網又は地域路線網に属さない高速道路

図表1-3 協定を締結して実施する事業の仕組み



その後、老朽化が進行している道路施設等の社会インフラの維持及び管理についての社会的要請が高まる中、26年6月に特措法等が改正され、6会社は、管理する高速道路のネットワーク機能を将来にわたって確保するなどのために、損傷、腐食その他の劣化により高速道路の構造に支障を及ぼすおそれ大きい橋りょう、トンネルその他の高速道路を構成する施設若しくは工作物の更新に係る工事又はこれと同等の効果を有すると認められる工事（以下、これらを合わせて「特定更新等工事」という。）を実施することとなり、特措法において当初平成62年（令和32年）9月30日以前とされていた料金の徴収期間の満了の日は平成77年（令和47年）9月30日以前に延長され、これに伴い、債務の返済も同日までに行うこととなった。これにより、機構と6会社が締結する協定においても、特定更新等工事に係る工事の内容等を定めることとなった。

機構法及び道路会社法に基づく協定は、平成18年3月に、機構と6会社との間で締結された（以下、これらの協定を「当初協定」という。）。そして、機構法等によれば、機構及び6会社は、おおむね5年ごとに、業務の実施状況を勘案して、協定について検討を加え、変更する必要があると認めるときなどには、相互に、その変更を申し出ることができることとされており、これまで機構と6会社との協議の上で変更されてきている（機構が18年3月から令和2年10月までの間に6会社と締結した協定の名称及び料金の徴収期間の満了の日については、別図表1参照。また、主な協定変更の内容等については、別図表2参照）。

イ 機構の目的と業務の範囲等

(ア) 機構の目的と業務の範囲

機構の目的は、機構法によれば、高速道路資産の保有及び6会社に対する貸付け、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、6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とされている。

そして、機構が行う業務の範囲は、

- ① 道路関係四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完了して機構に帰属した高速道路資産を6会社へ貸し付けること
- ② 承継債務の返済並びに新規債務の引受け及び返済を行うこと
- ③ 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に充てる資金の一部に充てるべきものとして、国又は出資地方公共団体からの出資金を財源として、それぞれ、首都会社又は阪神会社に対して、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について無利子で貸付けを行うこと
- ④ 国から交付された補助金を財源として、6会社に対して、高速道路の災害復旧に要する費用又は高速道路のうち当該高速道路と高速道路以外の道路とを連結する部分で国土交通省令で定めるものの整備に要する費用に充てる資金の一部について無利子で貸付けを行うこと
- ⑤ 6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に、必要な助成を行うこと
- ⑥ 6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、特措法及び災害対策基本法（昭和36年法律第223号）に基づき、当該高速道路に

ついてその道路管理者の権限の代行その他の業務を行うことなどのほか、本州と四国を連絡する鉄道施設を管理して、その鉄道施設を有償で鉄道事業者に利用させることなど（以下、これらの業務を「鉄道事業」という。）を行うことなどとされている。

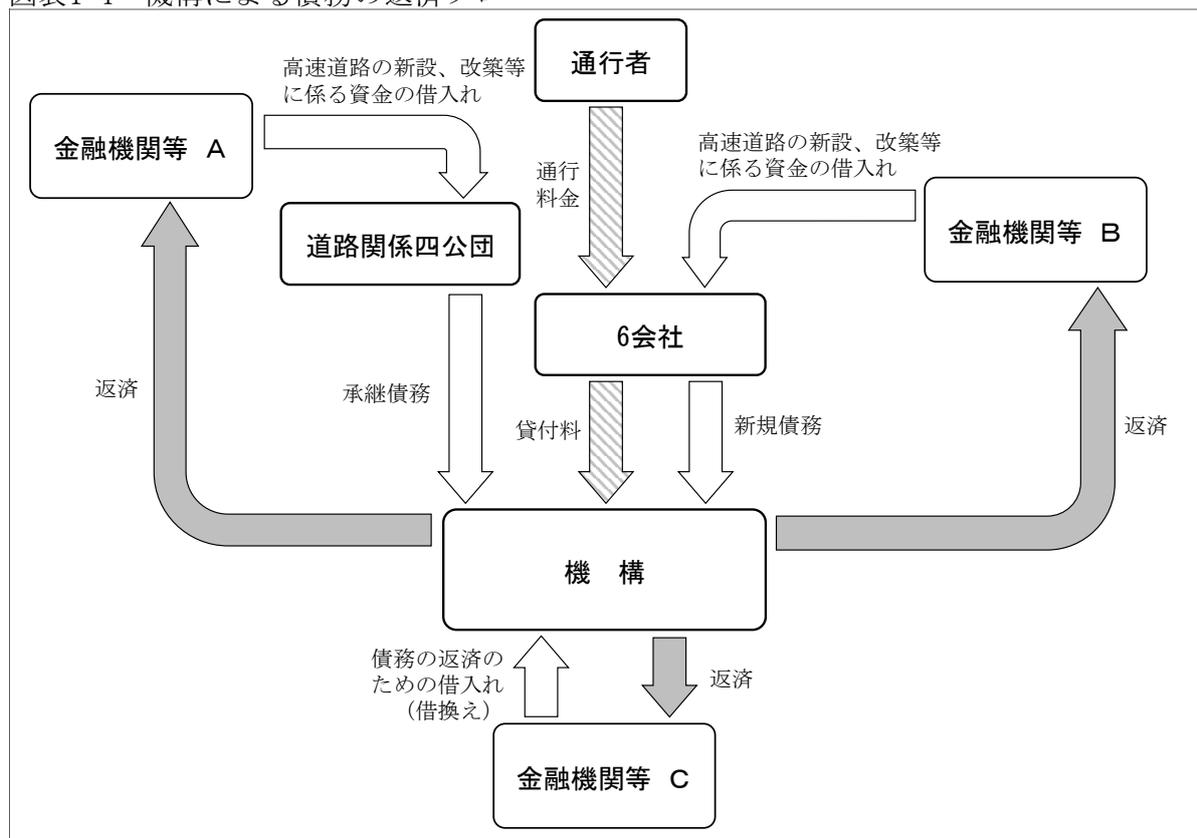
(イ) 承継債務及び新規債務の返済

機構は、新規債務について、6会社が機構と連帯して当該債務を負担することとする併存的債務引受により6会社から引き受けて返済している。新規債務の額は、建設価額、建設中に要した労務費等の一般管理費、建設に充当した借入資金の利息で工事完了の日までに生じたものなどを合算した額となっている。

そして、機構法において、承継債務及び新規債務の返済の期限は法律で定めるところにより機構が解散する日とされており、6会社が高速道路を通行し又は利用する者（以下「通行者」という。）から徴収した通行料金により機構に支払われる貸付料等が返済の原資であることから、特措法において、当初は、6会社の料金の徴収期間の満了の日である平成62年（令和32年）9月30日以前とされていた。その後、アのとおり、特定更新等工事の実施に伴い特措法が改正され、上記徴収期間の満了の日が平成77年（令和47年）9月30日以前に延長されたことにより、承継債務及び新規債務の返済期限も同日までに延長された。

機構は、多額の債務を長期間にわたって返済することとなることから、順次返済期日が到来する個々の長期借入金等に係る債務の返済に当たり、6会社から徴収する高速道路資産の貸付料等の手許現金で承継債務及び新規債務の返済額を賄いきれない場合には、図表1-4のとおり、金融機関等から債務の返済のための借入れ（借換え）を行っている。

図表1-4 機構による債務の返済フロー



(ウ) 出資金

機構法によれば、機構は、自らの解散の日において、少なくとも高速道路勘定における資本金に相当する額を残余財産としなければならないこととされており、機構が解散した場合、高速道路勘定に係る残余財産を各出資者に対してその出資額に応じて分配することとされている。また、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法施行令（平成17年政令第202号）により、高速道路勘定における資本金に相当する額を現預金等の残余財産とするための積立金（以下「出資積立金」という。）の積立てに要する費用には、貸付料等を充てることとなっている。したがって、機構は、自らの解散の日までに、貸付料等により、債務の返済を行うとともに、出資積立金の積立てを行う必要がある。

(エ) 高速道路資産の貸付料

機構法によれば、機構は、6会社に対して、保有する高速道路資産を貸し付けるとともに、6会社から当該高速道路資産に係る貸付料を徴収しなければならないこととされている。また、貸付料の額の基準については、高速道路ごとに、機構が

収受する当該高速道路に係る占用料その他の収入で政令で定めるものと合わせて、当該高速道路に係る機構の業務に要する費用を、その貸付期間内に償うものでなければならないこととされている。

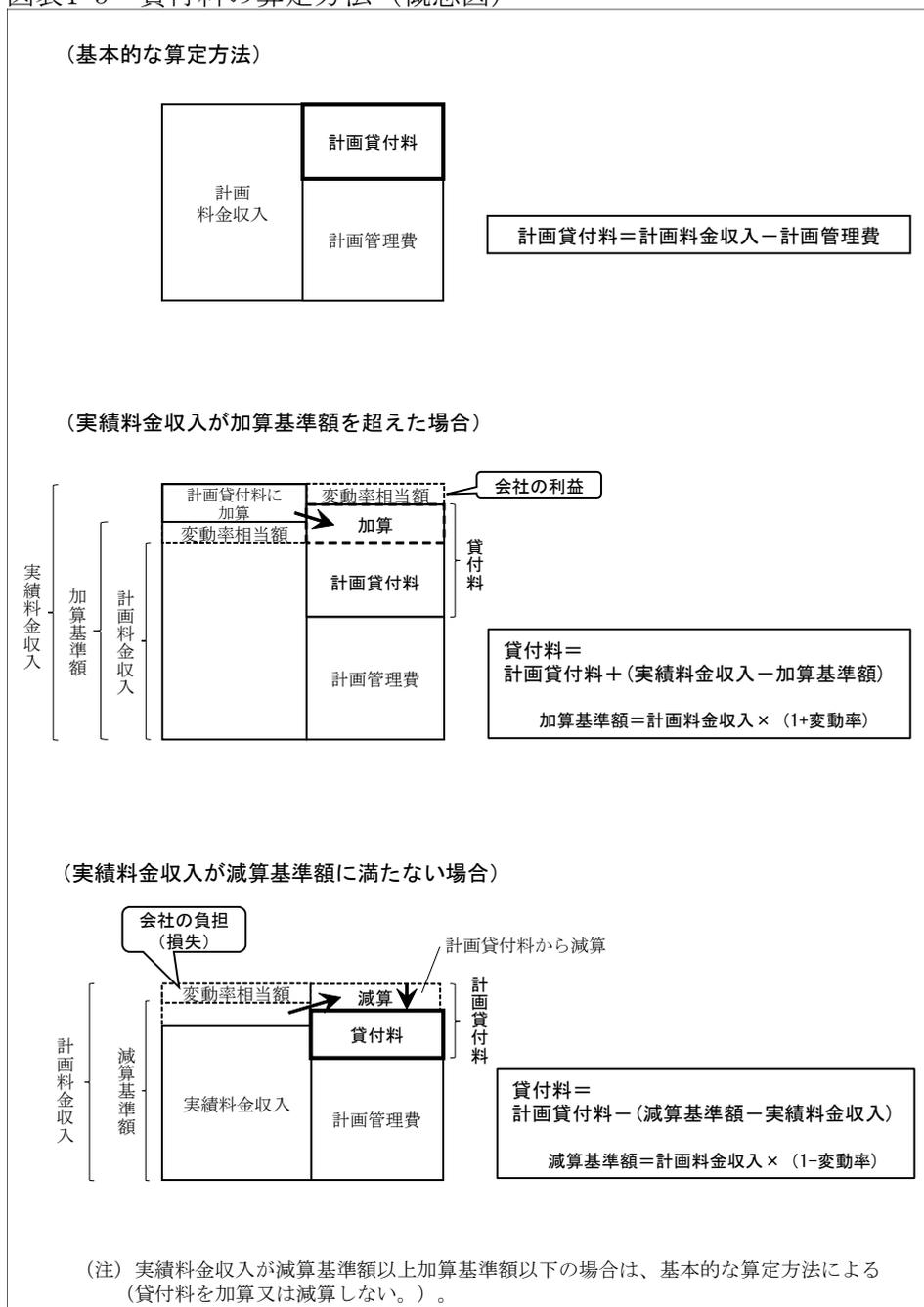
貸付料の額については、機構が6会社と締結する協定において定められており、
(注5) (注6)
その額は、毎年度の計画料金収入から計画管理費を引いた額（以下「計画貸付料」という。）となっている。そして、協定において、毎年度の料金収入の金額（社会実験の補填金等を含む。以下「実績料金収入」という。）が、計画料金収入と計画料金収入に変動率を乗じた金額（以下「変動率相当額」という。）との合計額（以下「加算基準額」という。）を超えた場合は、実績料金収入から加算基準額を減じた金額を協定に定める計画貸付料の金額に加えた金額を貸付料とすることとなっている。また、実績料金収入が、計画料金収入から変動率相当額を減じた金額（以下「減算基準額」という。）に満たない場合は、減算基準額から実績料金収入を減じた金額を計画貸付料の金額から減じた金額を貸付料とすることとなっている。

上記貸付料の算定方法を図示すると、図表1-5のとおりである。

(注5) 計画料金収入 国全体の交通需要予測に基づくなどして推計された各
高速道路に係る交通量に高速道路料金を乗ずるなどして6会社が算定
した毎年度の収入の額

(注6) 計画管理費 6会社の過去の管理費の実績等を基に6会社が算定した毎
年度の費用の額

図表1-5 貸付料の算定方法（概念図）



上記算定方法のうち、変動率については、平成18年3月の当初協定の締結に際して、天候、経済成長率等の短期的な変動リスクを機構と会社で分担することを目的として、全国路線網、地域路線網又は一の路線の別に次のとおり設定され、現在まで変更されていない。

- ① 過去5年間（12年度から16年度まで）の計画料金収入と実績料金収入の乖離率の標準偏差を算出する。

② 計画料金収入と実績料金収入の乖離が正規分布に従うと仮定して、①で算出した標準偏差から発生確率が50%となるような乖離率を算出する（機構と会社の負担がそれぞれ50%となる。）。

③ ②の乖離率の端数を調整して変動率として設定する。

上記により設定された協定別の変動率は、図表1-6のとおりとなっている。

図表1-6 協定別の変動率

区 分	名 称	乖離率	変動率
全国路線網	①高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線等に関する協定	0.7%	1.0%
	②高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等に関する協定		1.0%
	③高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する協定		1.0%
	④一般国道28号(本州四国連絡道路(神戸・鳴門ルート))等に関する協定	0.9%	1.0%
地域路線網	⑤都道首都高速1号線等に関する協定	0.8%	1.0%
	⑥大阪府道高速大阪池田線等に関する協定	1.3%	1.0%
一の路線	⑫一般国道158号(中部縦貫自動車道(安房峠道路))に関する協定	3.6%	4.0%

注(1) 令和2年3月末現在で通行料金を徴収している協定について記載している。

注(2) 本図表中の名称欄の①から⑥までと⑫は別図表1と対応している。

一方、管理費については、管理費の実績（以下「実績管理費」という。）を貸付料の額の算定の際に考慮しないこととなっている。このような仕組みとしているのは、実績管理費を計画管理費よりも縮減した場合は会社に利益をもたらし、実績管理費が計画管理費よりも増大した場合は会社の損失として負担させることにより、会社の効率的な管理に向けた努力を促す効果を期待しているためであるとされている。

また、機構は、計画管理費と実績管理費に乖離が生じた場合には、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適切な対応を執ることにより、適正な貸付料の算定を図ることとなっている。

そして、機構が6会社から徴収した貸付料の実績は、図表1-7のとおり、通年度となった18年度以降は1兆4844億余円から2兆2352億余円までとなっている。

図表1-7 機構が徴収した貸付料の実績（平成17年度～令和元年度）

（単位：億円）

会社名	平成 17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
東会社	2342	5531	5587	5224	4204	4147	4006	4713
中会社	2171	4890	4896	4609	3328	3450	3584	3677
西会社	2279	5163	5158	4919	3860	4085	4158	4296
本四会社	270	607	603	564	376	385	451	480
首都会社	902	2041	2031	1925	1881	1893	1979	2015
阪神会社	681	1477	1469	1379	1193	1218	1284	1341
計	8649	1兆9712	1兆9746	1兆8623	1兆4844	1兆5181	1兆5466	1兆6524

会社名	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和 元年度
東会社	4849	6050	6283	6261	6499	6708	6675
中会社	3786	4988	5178	5177	5321	5410	5360
西会社	4476	5627	5763	5759	5952	6052	6228
本四会社	489	476	490	489	499	501	516
首都会社	2033	2039	1988	2037	2027	2092	2072
阪神会社	1381	1423	1400	1406	1532	1568	1499
計	1兆7017	2兆0605	2兆1105	2兆1132	2兆1833	2兆2334	2兆2352

（注）平成17年度は、機構及び6会社が設立された17年10月1日から18年3月31日までの半期分を計上している。

ウ 6会社の目的と事業の範囲等

6会社の目的は、道路会社法によれば、高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うことなどにより、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することとされている。また、6会社の営む事業の範囲は、特措法に基づき行う高速道路の新設又は改築、機構から借り受けた高速道路資産に係る高速道路について特措法に基づき行う維持、修繕、災害復旧その他の管理（以下、これらの事業を「高速道路事業」という。）、高速道路の通行者の利便に供するための休憩所、給油所その他の施設の建設及び管理等（以下、6会社が実施する高速道路事業以外の事業を「関連事業」という。）とされている。

そして、6会社は、毎事業年度の開始前に、国土交通省令で定めるところにより、事業計画を定めて国土交通大臣の認可を受けなければならないとされている。

エ 高速道路の種類及び有料道路の区分

高速道路は、道路会社法において、高速自動車国道法に規定する高速自動車国道、道路法に規定する自動車専用道路並びにこれと同等の規格及び機能を有する道路とされている。また、高速道路には、第四次全国総合開発計画における高規格幹線道

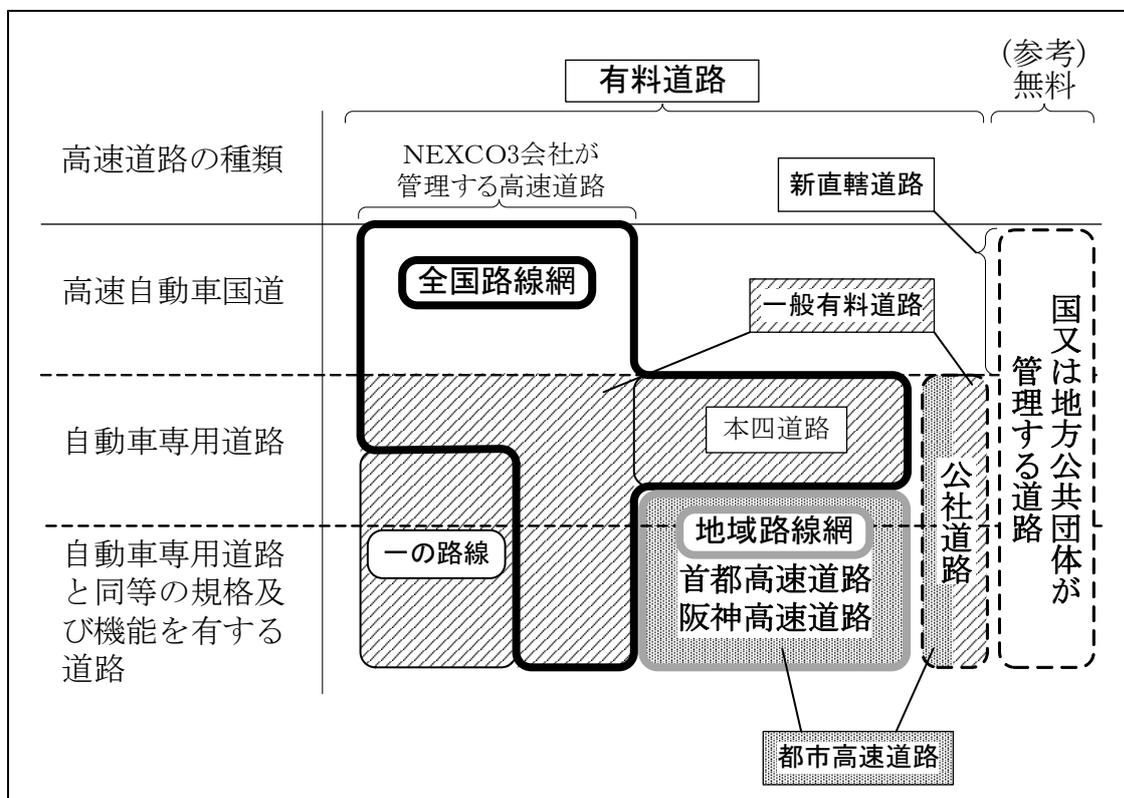
(注7)
 路のほかに高規格幹線道路を補完する広域的な機能を有する地域高規格道路等がある。

そして、高規格幹線道路には、NEXCO3会社又は本四会社が有料道路事業として各会社単独又は国土交通省と各会社が分担して建設し、各会社が管理して料金を徴収する有料道路と、国土交通省が同省及び地方公共団体の負担で直轄事業として整備を行い料金を徴収しない道路（以下、この整備方式を「新直轄方式」といい、新直轄方式により整備される高速自動車国道を「新直轄道路」という。）がある。

なお、有料道路は、特措法において、道路の通行又は利用について料金を徴収することができることとされており、一般的に、高速自動車国道、一般有料道路又は都市高速道路に区分されている（図表1-8参照）。

(注7) 地域高規格道路 高規格幹線道路を補完し、地域の自立発展や地域間の連携を支える「自動車専用道路、またはこれと同程度の機能を有する質の高い道路」として指定される道路で、平成4年6月の道路審議会建議「ゆとり社会のための道づくりー豊かな生活・活力ある地域・優しい環境をめざしてー」において整備が必要とされ、第11次道路整備五箇年計画（平成5年5月28日閣議決定）においてその整備が定められた（令和元年6月1日現在で国土交通省により指定された路線は、候補路線108路線、計画路線189路線（約6,960km）。計画路線のうち、整備区間約3,846km）。

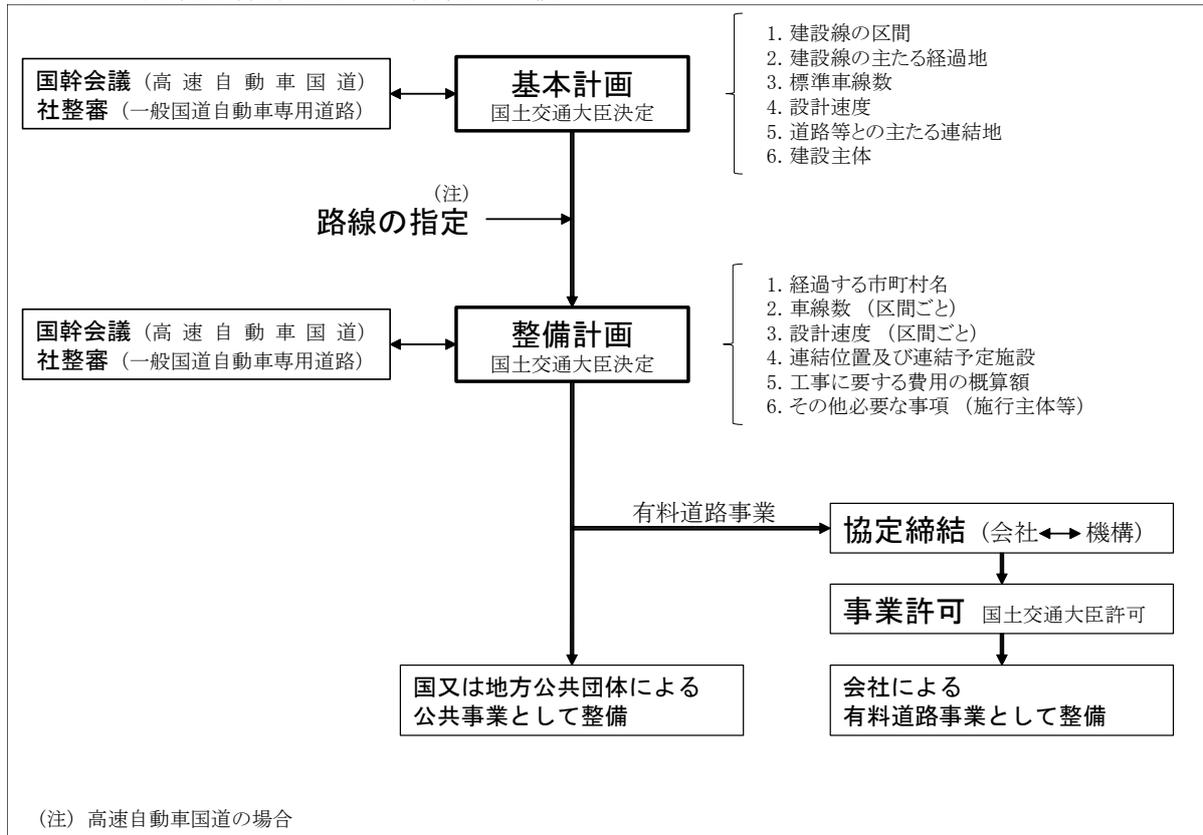
図表1-8 高速道路の種類及び有料道路の区分



高規格幹線道路の事業化の手続は図表1-9に示すとおりとなっており、高速自動車国道については、国土開発幹線自動車道建設法等に基づき、国土開発幹線自動車道建設会議（以下「国幹会議」という。）の議を経て、国土交通大臣により、予定路線のうち建設を開始すべき路線の標準車線数、設計速度等を定める基本計画が決定され、政令で路線の指定が行われた後に当該高速自動車国道の新設に関する整備計画が決定されている。そして、一般国道自動車専用道路については、「高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きについて」（平成21年3月国道経第75号）等に基づき、国土交通大臣により、社会資本整備審議会（以下「社整審」という。）の議を経るなどして、一般国道路線名、区間及び概略延長、標準車線数、設計速度等を定める基本計画が決定され、予算化に係る対応方針が決定されたものについて整備計画が決定されている。また、首都高速道路及び阪神高速道路を含む地域高規格道路のうち、高規格幹線道路を補完する広域的な機能を有するものについては、高規格幹線道路に準じて、調査区間に指定する段階及び整備区間に指定する段階において、区間、設計速度等の事項について社整審の議を経ることとなっている。

そして、6会社は、高速道路事業を営もうとするときは、アのとおり、あらかじめ、機構と協定を締結しなければならないこととされており、機構と協定を締結したときは、特措法において、当該協定に基づき、国土交通大臣に申請し許可（以下「事業許可」という。）を受けて、高速道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができることとなっている。事業許可を受けるに当たっては、6会社は、協定その他国土交通省令で定める書類を添付して、高速道路の路線名や新設又は改築に係る工事の内容等を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならないこととなっている。

図表1-9 高規格幹線道路の事業化の手続



オ 国土交通省による民営化後の業務点検

国土交通省は、民営化施行法附則第2条の規定において、民営化施行法の施行後10年以内に、施行の状況について検討を加えて、その結果に基づいて必要な措置を講ずることとされていることから、施行後約10年が経過した27年7月に、機構及び6会社のそれまでの成果・課題や今後必要な取組について、「高速道路機構・会社の業務点検」（以下「業務点検」という。）を取りまとめて公表している（別図表3参照）。業務点検は、機構及び6会社が自らの業務について点検を行うとともに、国土交通省に「高速道路機構・会社の業務点検検討会」を設置して、第三者の意見を聞くなどして実施され、これらを国土交通省が取りまとめたものである。

(3) 高速道路の料金徴収と料金の額の基準等

ア 高速道路の料金徴収

6会社は、高速道路の料金を、現金（クレジットカードを含む。）又は有料道路自動料金收受システム（Electronic Toll Collection System。以下「ETC」という。）により徴収している。このうち、ETCは、有料道路の料金所に設置された

路側無線装置と車両に設置され契約情報等を記録したICカード（以下「ETCカード」という。）を挿入したETC車載器との間の無線通信により、料金徴収に必要な情報を路側無線装置に接続されたコンピュータシステム及びETCカードの双方に記録して、通行料金の支払を自動的に行い、料金所を通行すること（以下、この通行を「無線通行」といい、無線通行する車両を「ETC車」という。）ができるようにするものである。

そして、ETCは、13年3月から道路関係四公団の一部の料金所において一般通行者向けに運用が開始され、道路関係四公団（民営化後は6会社）により、順次、無線通行が可能な料金所の整備が進められてきている。

イ 料金の額の基準等

6会社が国土交通大臣の許可を受けて徴収する高速道路の料金の額については、特措法に基づき、図表1-10の区分に応じて次の基準に適合するものでなければならないこととなっている。

- ① 料金の額の水準が、当該道路の新設、改築、維持修繕等に要する全ての費用を料金の徴収期間内に償うものであること（償還主義）
- ② 料金の額は、通行者の支払能力（負担力）を加味して決定されなければならない、すなわち、通行する自動車の種類によって適切な料金比率を設定するとともに、他の公共料金、交通機関の運賃（料金）、物価水準等を考慮して決定すること（公正妥当主義）
- ③ 料金の額は、当該道路の通行又は利用により通常受ける利益の限度を超えないものでなければならないこと（便益主義）

そして、国土交通大臣は、償還主義を前提に、区分ごとに公正妥当主義又は便益主義に適合しているかどうかについて、6会社からの事業許可の申請の都度確認している。

図表1-10 料金の額の基準の適合対象

区分	基準	①償還主義	②公正妥当主義	③便益主義
全国路線網に属する高速道路		○	○	—
地域路線網に属する高速道路		○	○	—
一の路線に属する高速道路		○	—	○

料金の性格については、民営化申合せにおいて、高速道路等は国民共有の財産であり、料金の設定に当たっては、6会社の利潤を含めないこととされている。また、料金の水準について、E T Cの活用等により、弾力的な料金を積極的に導入し、各種割引により料金の引下げを行い、特に、高速自動車国道の料金については、平均1割程度の引下げなどを行うことを民営化までに実現すべき措置とするとされた。そして、民営化後の料金についても、その料金水準をそのまま引き継ぐこととされ、その上で、貸付料の確実な支払に支障を与えない範囲において、更なる弾力的な料金設定を行うこととされた。一方、首都高速道路及び阪神高速道路については、貸付料の支払に必要な適切な料金収入の確保を図りつつ、20年度を目標として、利用の程度に応じて負担するという考え方にに基づき、利用距離に対して料金を課する対距離料金制への移行を図ることとするとされた。

(4) 機構の業務運営等

ア 中期目標、中期計画及び業務実施計画

独立行政法人通則法（平成11年法律第103号。以下「通則法」という。）等によれば、国土交通大臣は、3年以上5年以下の期間において独立行政法人が達成すべき業務運営に関する目標（以下「中期目標」という。）を定めて独立行政法人に指示するとともに、公表しなければならないこととされている。そして、独立行政法人である機構は、国土交通大臣から中期目標の指示を受けたときは、国土交通省令で定めるところにより、中期目標を達成するための計画（以下「中期計画」という。）を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならないこととされ、毎事業年度の開始前には、認可を受けた中期計画に基づき、その事業年度の業務運営に関する計画（年度計画）を定めて国土交通大臣に届け出るとともに、公表しなければならないこととされている。

また、機構法によれば、機構は、6会社と協定を締結したときには、当該協定の対象となる路線網等ごとに業務実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならないこととされている。業務実施計画には、業務実施計画の対象となる高速道路の路線名、新設、改築又は修繕に係る工事の内容、特定更新等工事の内容、新規債務の引受限度額、機構が会社に貸し付ける高速道路資産の内容並びにその貸付料の額及び貸付期間、機構の収支予算の明細等を記載するとともに、協定のほか「貸付料及び貸付期間算出の基礎を記載した書類」及び「推定交通量及びその算出の基礎を記載した書類」を添付しなければならないこととされている。

イ 債務返済計画及び6会社の収支予算の明細

上記の業務実施計画に記載することとされている機構の収支予算の明細には、平成18年度から78年度（令和48年度）までの各年度の年度当初における債務の未償還残高、各年度中に各会社から引き受ける債務の額並びに機構の収入、支出及びその収支差が記載されており、債務の返済が完了するまでの計画等が記載されている。機構は、業務実施計画ごとに収支予算の明細を作成し、これを債務返済計画としてウェブサイト等において公表している（以下、機構が作成する収支予算の明細を「債務返済計画」という。）。

また、特措法によれば、6会社は、事業許可を受けようとするときは、高速道路の路線名、新設又は改築に係る工事の内容、収支予算の明細並びに料金の額及びその徴収期間を記載した申請書を国土交通大臣に提出することとされている。6会社が申請書に記載することとされている収支予算の明細には、機構に引き渡す債務等の額が記載されていることから、各会社の収支予算の明細が変更されれば、それに対応する債務返済計画も変更されることになる。このことから、機構は、各会社の収支予算の明細は債務返済計画の一部を構成するものであるとしている。

そして、機構は、債務返済計画を15計画作成しており、令和2年3月27日付けの協定までの変更を反映した債務返済計画が元年度末時点における最新の債務返済計画（以下、全国路線網、各地域路線網及び各一の路線のそれぞれについて、元年度末時点において最新の債務返済計画を「令和元年度末債務返済計画」という。）となっている。各債務返済計画の返済完了時期をみると、図表1-11のとおり、2年10月時点において、債務の返済が完了していない債務返済計画が5計画、返済が完了した債務返済計画が6計画、対象となる高速道路が全国路線網に指定されたことに伴い全国

路線網に係る債務返済計画に反映された債務返済計画が4計画となっていて、当初協定の締結から2年10月までの間に、全国路線網で27回の変更が行われるなど、各債務返済計画はいずれも変更が行われている。

図表1-11 各債務返済計画における返済完了時期等（令和2年10月時点）

債務返済計画の対象の路線網等		返済完了時期	未完了	完了	全国路線網に反映	変更回数
全国路線網		令和45年度	○			27
	(東会社の収支予算の明細)					24
	(中会社の収支予算の明細)					26
	(西会社の収支予算の明細)					26
	(本四会社の収支予算の明細)					15
地域路線網	首都高速道路に係る地域路線網	令和47年度	○			13
	阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網	令和44年度	○			11
	阪神高速道路（京都圏）に係る地域路線網	－ 注(1)			○	3
	本四道路に係る地域路線網	－ 注(2)			○	6
一の路線	一般国道45号（三陸縦貫自動車道（鳴瀬奥松島～石巻河南））	平成19年度		○		1
	一般国道1号（箱根新道）	平成23年度		○		2
	一般国道16号（八王子バイパス）	平成27年度		○		7
	一般国道139号（西富士道路）	平成23年度		○		4
	一般国道158号（中部縦貫自動車道（安房峠道路））	令和19年度	○			8
	一般国道31号（広島呉道路）	－ 注(3)			○	8
	一般国道165号及び一般国道166号（南阪奈道路）	－ 注(4)			○	5
	一般国道201号（八木山バイパス）	平成26年度		○		5
	一般国道201号（八木山バイパス）（その2）	令和32年度	○			1
	一般国道506号（那覇空港自動車道（南風原道路））	平成20年度		○		2
計			5	6	4	

注(1) 京都市道高速道路2号線については、一般国道1号として平成31年3月31日に全国路線網に指定されたことに伴い、令和元年度以降の未償還残高は、全国路線網の債務返済計画に反映されている。

注(2) 平成26年4月1日に本四道路に係る地域路線網が全国路線網に指定されたことに伴い、26年度以降は、全国路線網の債務返済計画に反映されている。

注(3) 令和元年6月30日に一般国道31号（広島呉道路）が全国路線網に指定されたことに伴い、同年7月1日以降は、全国路線網の債務返済計画に反映されている。

注(4) 平成30年3月31日に一般国道165号及び一般国道166号（南阪奈道路）が一般国道165号（南阪奈道路）として全国路線網に指定されたことに伴い、30年度以降は、全国路線網の債務返済計画に反映されている。

ウ 財務諸表の作成等

通則法等によれば、機構は、毎事業年度、貸借対照表、行政コスト計算書、損益計算書、純資産変動計算書、キャッシュ・フロー計算書、利益の処分又は損失の処理に関する書類及び附属明細書を作成して、毎事業年度の終了後3か月以内に国土交通大臣に申請して承認を受けて、その後遅滞なく官報に公告し、かつ、各事務所に備えておき、一般の閲覧に供しなければならないこととされている。そして、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）によれば、機構の会計については、独立行政法人会計基準（平成12年2月独立行政法人会計基準研究会策定。以下「会計基準」という。）を適用することとされ、会計基準に定められていない事項については一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に従うこととされている。また、機構は、機構法に基づき、高速道路事業に係る経理と鉄道事業に係る経理とを区分し、それぞれ勘定を設けて整理することと

なっている。

会社法（平成17年法律第86号）によれば、6会社は、会社計算規則（平成18年法務省令第13号）で定めるところにより、貸借対照表、損益計算書、株主資本等変動計算書及び個別注記表から成る計算書類を作成することとされている。また、金融商品取引法（昭和23年法律第25号）によれば、社債券の発行者である株式会社は、財務諸表等を記載した有価証券報告書及び半期報告書を内閣総理大臣に提出することとされている。また、道路会社法によれば、6会社は、貸借対照表、損益計算書その他の財務計算に関する諸表（以下、これらの貸借対照表等と会社法に基づく計算書類及び金融商品取引法に基づく財務諸表とを合わせて「財務諸表等」という。）を定めて、その会計を整理しなければならないこととされ、その会計の整理に当たっては、高速道路事業及びこれに附帯する事業とその他の事業とを区分しなければならないこととされている。そして、6会社は、毎事業年度の終了後3か月以内に道路会社法に規定された財務計算に関する諸表を国土交通大臣に提出しなければならないこととされている。

さらに、会社法等によれば、本四会社を除く5会社は、有価証券を発行していることなどから、各会社及びその子会社から成る企業集団の財産及び損益の状況を示すために、連結計算書類及び連結財務諸表（以下、これらを合わせて「連結財務諸表等」という。）を作成することとされている。なお、本四会社は、平成19年度から任意で連結財務諸表等を作成している。

エ 高速道路事業に関する情報開示

機構は、高速道路事業全体の透明性を高めて、機構としての説明責任を果たすために、高速道路事業に係る主要な情報等（債務返済計画、債務返済計画と実績の対比、債務の種類と各年度の推移、路線別の収支状況、6会社の連結財務諸表等）を取りまとめた「高速道路機構ファクトブック」を作成して、冊子として発行したり機構のウェブサイトに掲載したりして開示している。

また、6会社と締結した協定及び当該協定の対象となる高速道路ごとに作成した業務実施計画についても、協定の変更等の都度ウェブサイトで公表している。

(5) 国による支援等

ア 国による支援

国は、合理化計画を踏まえて、日本道路公団については、金利の急激な上昇等の

経済変動が生じた場合においても過度な負担を通行者に課さないようにしつつ、適正な料金水準を維持し、円滑な償還を図るために従来投入していた国費（政府出資金及び政府補給金）を、14年度以降は投入しないなどの措置を講じた。

また、民営化申合せにおいて、合理化計画を踏まえて、機構及び6会社に対する支援措置等として、①基本的枠組みが確実に実施されるよう税制上の所要の措置を講ずること、②機構による確実な債務の返済を可能にするために、機構の資金調達に対して必要に応じて政府保証を行うことなどによる金融上の措置を講ずること及び③災害復旧への対処等のため必要に応じて財政上の措置を講ずることなどのために、関連法に所要の規定を置くこととされた。そして、機構法等において、税制上の措置、金融上の措置、財政上の措置等に関する規定が整備された。

(ア) 機構に対する支援

機構法によれば、機構は、必要があるときは、国土交通大臣の認可を受けて、その資本金を増加することができることとされており、その際には、国及び政令で定める地方公共団体は、予算で定める金額の範囲内において、機構に出資することができることとされている。また、国は、予算の範囲内において、機構が行う高速道路の災害復旧に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付ける業務及びETC車のみが通行できるスマートインターチェンジ（以下「スマートIC」という。）の整備に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付ける業務に要する経費を補助することができることとされている。

さらに、国は、国会の議決を経た金額の範囲内において、機構の長期借入金又は債券に係る債務について保証することができるなどとされている。この保証は、「法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律」（昭和21年法律第24号）において国は会社その他の法人の債務については保証をすることができないと定められていることの特例であり、「国会の議決を経た金額の範囲内」と規定されていることを受けて、各年度の一般会計予算総則において機構が当該年度に負担する債務に対して政府保証が可能な金額の限度が定められている。

このほか、機構に対しては、本四会社の大鳴門橋の維持修繕に係る経費のうち鉄道負担分として新線調査費等補助金（本州四国連絡橋維持修繕費補助金）が、また、25年度以降、高速道路通行者負担軽減補助金が、それぞれ交付されている。

(イ) 6会社に対する支援

道路会社法によれば、6会社についても機構と同様に「法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律」の特例として、国は、当分の間、国会の議決を経た範囲内において、高速道路事業に要する経費に充てるために、6会社の債務について保証契約をすることができることとされている。なお、6会社の債務に係る政府保証については、16年12月に財務大臣の諮問機関である財政制度等審議会の財政投融资分科会が「財政投融资改革の総点検について」において、「民営化される高速道路株式会社の経営の自主性を早期に発現させるためには、資金調達において政府保証から早期に脱却することが重要である。一方で、完全自主調達の達成に向けては、急激な自己調達の拡大は困難とみられるため、市場の評価が安定するまでの間の一定の経過期間も必要と考えられる。国土交通省からは、市場の評価が安定するまでには、最長5年程度が必要との認識が示されている」と報告している。

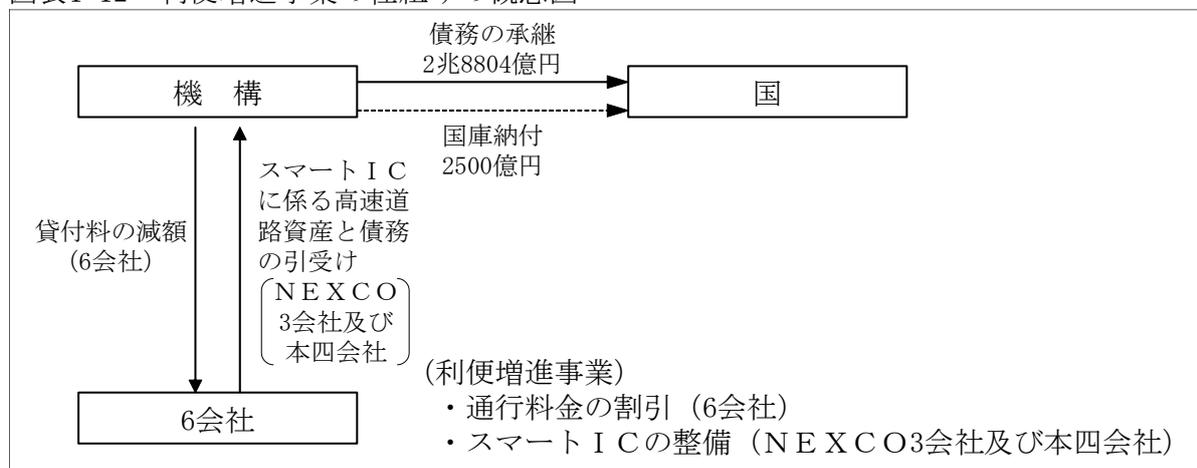
イ 一般会計における債務の承継等

国は、19年12月に「道路特定財源の見直しについて」（政府・与党合意）において、地域の活性化、物流の効率化等の点から、高速道路の通行料金の引下げ及びスマートICの整備を行うなど、既存高速道路の有効活用及び機能強化策を推進することなどとした。そして、20年5月に「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」（昭和33年法律第34号。以下「財政特措法」という。）が改正され、国は、6会社が料金割引及びスマートICの整備を行う高速道路利便増進事業（以下「利便増進事業」という。）の実施のために必要となる貸付料の額の減額等を機構が行うこととした場合における機構の業務の確実かつ円滑な実施のために必要な財政基盤の確保を図るために、機構と6会社が共同して作成して国土交通大臣の同意を得た計画（利便増進事業に関する計画）に定められた機構の債務の一部を一般会計において承継することとした。その後、国は、世界的な原油等の価格高騰に対応するなどのために、20年8月に「安心実現のための緊急総合対策」（「安心実現のための緊急総合対策」に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議決定）に通行料金の効果的な引下げなどを、また、同年10月に「生活対策」（新たな経済対策に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議決定）に上記の対策において導入した通行料金の引下げに加えた更なる重点的な引下げなどをそれぞれ盛り込んだ。

国土交通省は、利便増進事業を実施するために必要な国の債務承継の規模について、20年8月に「「安心実現のための緊急総合対策」における高速道路料金の引下げの進め方」を示して、同年10月から約1年間の取組として約1000億円とした。さらに、21年1月に「高速道路の有効活用・機能強化の進め方について」を示して、高速道路の有効活用・機能強化を図ることとして、①上記「生活対策」のために23年3月までの取組として5000億円、②上記の約1000億円を含めて20年10月から約10年間の取組として2兆5000億円、計約3兆円とした。

そして、国は、利便増進事業のために必要となる貸付料の額の減額等を機構が行うために、21年3月に、機構が保有する債務のうち2兆8804億余円を一般会計において承継し、これにより機構は、6会社が利便増進事業の実施に必要な貸付料の減額や6会社からの新たな債務の引受けが可能となった。その後、東日本大震災の発生により、「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」（平成23年法律第42号）が施行され、機構は、24年3月に同法に基づき2500億円を国庫に納付したため、同額分について利便増進事業は縮小されることとなった（図表1-12参照）。

図表1-12 利便増進事業の仕組みの概念図



3 これまでの会計検査の実施状況

会計検査院は、機構及び6会社の経営等の状況等についてこれまでも検査を実施し、その結果を検査報告に掲記するなどしている。このうち、6会社の経営状況等に関する検査報告掲記事項等は図表1-13のとおりである（各報告における会計検査院の所見は別図表4参照）。

図表1-13 6会社の経営状況等に関する検査報告掲記事項等

検査報告等	件名等
会計検査院法第30条の2の規定に基づく報告（平成25年9月）	「本州四国連絡道路に係る債務の返済等の状況及び本州四国連絡高速道路株式会社の経営状況について」
平成25年度決算検査報告	「高速道路利便増進事業の実施状況等について」（特定検査対象に関する検査状況）
平成27年度決算検査報告	「東日本、中日本、西日本各高速道路株式会社のグループ経営等の状況について」（特定検査対象に関する検査状況）

4 検査の観点、着眼点、対象及び方法

(1) 検査の観点及び着眼点

会計検査院は、前記要請の高速道路に係る料金、債務の返済等の状況に関する各事項について、合規性、経済性、効率性、有効性等の観点から、次の点に着眼して検査した。

ア 高速道路に係る料金設定及び利用の状況

高速道路に係る料金の設定はどのように行われているか、また、高速道路の利用はどのような状況となっているか。社会経済情勢の変化等により行われてきた高速道路に係る料金割引は、利用の状況、料金収入等にどのような影響を与えているか。

イ 各高速道路株式会社の経営状況

6会社の経営はどのような状況となっているか。高速道路の新設、改築事業等は協定どおり進捗しているか、効率的に実施されているか、また、6会社によるコスト縮減等はどのように行われているか。

ウ 高速道路に係る債務の返済状況及び機構の財務の状況

機構による債務の返済はどのような状況となっているか。債務返済計画は計画的な債務の返済が将来にわたって可能な状況となるよう適切に作成されているか、機構の財務はどのような状況となっているか。

エ 国による支援の状況

機構及び6会社に対する国の支援はどのような状況となっているか。国の財政支援は、機構の財務基盤及び6会社の経営の安定に資するものとなっているか。

(2) 検査の対象及び方法

会計検査院は、原則として、17年度から令和元年度までの高速道路事業等の実施状

況等を対象として、国土交通本省、機構本部、6会社及び東京湾横断道路株式会社の本社、13支社等及び35事務所等において、198人日を要して会計実地検査を行った。

検査に当たっては、国土交通省、機構、6会社及び東京湾横断道路株式会社から、調書及び関係資料を徴したり、担当者等から説明を聴取したりなどするとともに、公表されている資料を活用して調査・分析を行うなどした。

(注8) 13支社等 東会社の関東、新潟両支社、中会社の名古屋、八王子両支社、西会社の関西、中国、四国各支社、本四会社の神戸、鳴門両管理センター、首都会社の東京東、神奈川管理両局（神奈川管理局は令和2年7月1日に神奈川局へ名称変更）、阪神会社の神戸管理・保全部、神戸建設部

(注9) 35事務所等 東会社の宇都宮、市原、東京湾アクアライン、水戸、湯沢、新潟、長岡、上越各管理事務所、横浜、さいたま、水戸、東京外環各工事事務所、中会社の秦野、沼津、清水各工事事務所（清水工事事務所は令和2年6月30日に廃止されて、同年7月1日に沼津工事事務所へ統合）、富士、津、名古屋、羽島、彦根、桑名、八王子、大月、甲府、松本各保全・サービスセンター（津保全・サービスセンターは2年7月1日に津高速道路事務所へ名称変更）、西会社の阪奈、岡山、松江、愛媛、香川、高知各高速道路事務所、和歌山、徳島、高松各工事事務所、新名神京都事務所

第2 検査の結果

1 高速道路に係る料金設定及び利用の状況

(1) 高速道路の利用状況

ア 機構の保有延長

2年3月末における機構が保有して6会社へ貸し付けている高速道路の延長は、図表2-1-1のとおり、供用区間が10,357.1km、事業中の新設区間が30.5kmの計10,387.6kmとなっている。

図表2-1-1 機構が保有している高速道路の延長（令和2年3月末現在）

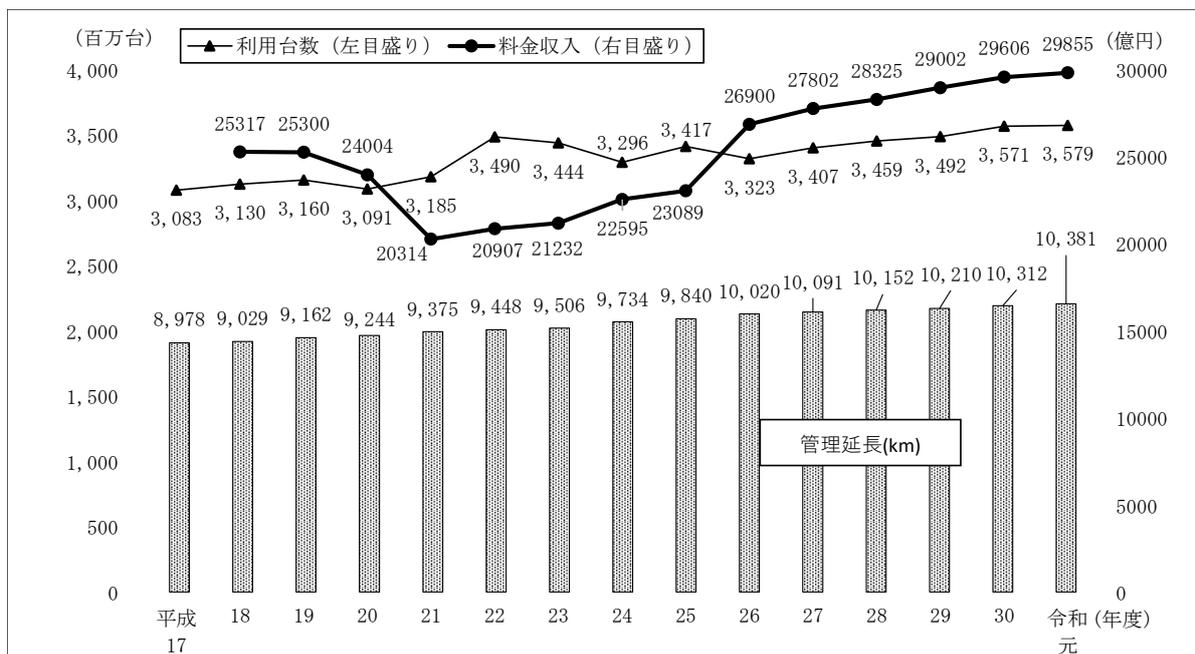
（単位：km）

区 分	会 社						
	計	東会社	中会社	西会社	本四会社	首都会社	阪神会社
保有及び貸付延長	10,387.6	3,948.3	2,127.1	3,547.1	172.9	329.6	262.6
うち供用区間延長	10,357.1	3,941.6	2,127.1	3,530.1	172.9	327.2	258.2
うち新設区間延長	30.5	6.7	-	17.0	-	2.4	4.4
（内訳）							
全国路線網に属する高速道路	9,789.8	3,948.3	2,121.5	3,547.1	172.9	-	-
高速自動車国道	8,455.0	3,433.0	1,892.0	3,130.0	-	-	-
高速自動車国道以外	1,334.8	515.3	229.5	417.1	172.9	-	-
うち供用区間延長	9,766.1	3,941.6	2,121.5	3,530.1	172.9	-	-
高速自動車国道	8,438.0	3,433.0	1,892.0	3,113.0	-	-	-
高速自動車国道以外	1,328.1	508.6	229.5	417.1	172.9	-	-
うち新設区間延長	23.7	6.7	-	17.0	-	-	-
高速自動車国道	17.0	-	-	17.0	-	-	-
高速自動車国道以外	6.7	6.7	-	-	-	-	-
地域路線網に属する高速道路	592.2	-	-	-	-	329.6	262.6
うち供用区間延長	585.4	-	-	-	-	327.2	258.2
うち新設区間延長	6.8	-	-	-	-	2.4	4.4
一の路線に属する高速道路	5.6	-	5.6	-	-	-	-
うち供用区間延長	5.6	-	5.6	-	-	-	-
うち新設区間延長	-	-	-	-	-	-	-

イ 6会社が管理している高速道路の管理延長、利用台数等

6会社が管理している高速道路の管理延長及び利用台数をみたところ、図表2-1-2のとおり、道路関係四公団が民営化した平成17年度末に計8,978kmであった管理延長は、令和元年度末では1,403km増加して計10,381km（増加率15.6%）となっており、平成17年度に計30億8305万台（道路関係四公団時代の上半期分を含む。）であった利用台数は、令和元年度には4億9686万台増加して計35億7991万台（増加率16.1%）となっていた。そして、料金収入について1年度分が把握できる平成18年度と令和元年度を比較したところ、平成18年度に計2兆5317億余円であった料金収入は、令和元年度には4538億余円増加して計2兆9855億余円（増加率17.9%）となっていた。

図表2-1-2 6会社が管理している高速道路の管理延長、利用台数及び料金収入の推移
(平成17年度～令和元年度)



注(1) 6会社が管理している高速道路の管理延長は各年度末時点の延長（関門トンネルを除く。以下、本報告書において同じ。）である。なお、管理延長には連絡路の延長が含まれるなど把握方法が異なるため図表2-1-1とは一致しない（以下、本報告書において同じ。）。

注(2) 6会社が管理している高速道路の利用台数は支払料金所の通過台数（関門トンネルを除く。以下、本報告書において同じ。）である。なお、首都会社及び阪神会社は、平成23年12月までは料金圏ごとの1回の利用台数を1台としていたが、24年1月から距離別料金制への移行に伴い高速道路1回の利用につき1台としている。

注(3) 料金収入は図表2-1-4の実績料金収入（関門トンネルを除く。以下、本報告書において同じ。）の合計である。

また、会社別の利用台数をみたとところ、NEXCO3会社及び本四会社の元年度の利用台数は、平成17年度と比較して24.2%（東会社）から33.8%（本四会社）増加しており、首都会社の令和元年度の利用台数は、距離別料金制への移行（料金圏の撤廃）に伴い現在の集計方法と同様の方法により1年度分の利用台数が把握できるようになった平成24年度と比較して5.7%増加している。一方、阪神会社の令和元年度の利用台数は、距離別料金制への移行に伴い現在の集計方法と同様の方法により1年度分の利用台数が把握できるようになった平成24年度と比較して1.7%減少していた（別図表5参照）。これは阪神会社が管理していた高速道路のうち一部の路線を30年度末に西会社等に移管したことなどによるものであり、移管分を除いて比較すると2.0%増加している。

ウ 推定交通量に対する実績交通量

特措法によれば、6会社は、事業許可を受けるに当たり、推定交通量及びその算出

の基礎を記載した書類を申請書に添付することとされている。

第1の2(2)イのとおり、機構は、6会社が通行者から徴収する通行料金を基にした貸付料等により債務の返済を行っている。そして、料金の額は、推定交通量等を基に、当該道路の新設、改築、維持修繕等に要する全ての費用を料金徴収期間内で償うよう設定されている。また、6会社の収支予算の明細の計画料金収入は、推定交通量に料金の額を乗ずるなどして算定されている。

そして、推定交通量については、NEXCO3会社及び本四会社は、全国路線網に属する高速道路及び一の路線に属する高速道路共に走行台キロ単位で算出しており、(注10) 首都会社及び阪神会社は、地域路線網に属する高速道路についてトリップ単位で算出している。(注11) (注12) なお、本四会社は、25年度までは換算走行台キロ単位で算出していた。

6会社の協定ごとの推定交通量と実績交通量をみたところ、図表2-1-3のとおり、令和元年度の実績交通量は、NEXCO3会社は平成18年度と比べて、首都会社、阪神会社及び本四会社はそれぞれ現在の集計方法となった24年度又は26年度と比べて、1.9%（阪神会社）から21.8%（西会社）増加していた。また、推定交通量に対する実績交通量の割合は、本四道路は100%以上、首都高速道路と阪神高速道路のうち大阪府道高速大阪池田線等に関する協定の対象となる高速道路は90%以上となっていた。また、NEXCO3会社が管理する全国路線網に属する高速道路のうち一般有料道路と一の路線に属する高速道路については、区間料金や均一料金となっていて走行台キロを単位とした実績交通量を正確には把握できないことから、推定交通量と実績交通量を正確には比較できない状況となっていた。

(注10) 走行台キロ 自動車の交通量（台）と走行距離（km）を乗じて、自動車の走行距離の総和を示したもの

(注11) トリップ 走行距離にかかわらず、高速道路を利用する1台の車両の入口から出口までの走行を1トリップとするもの

(注12) 換算走行台キロ 全車種の走行台キロについて、海峡部の交通量を陸上部の交通量に料金比で換算し、更に全車種を普通車に料金比で換算したもの

図表2-1-3 推定交通量と実績交通量（平成18年度～令和元年度）

会社名	協定	区分	単位	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	平成18年度からの増加率(%)
東 東 社	①高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線等に関する協定	推定	億台キロ	273	278	283	299	306	305	301	303	288	288	315	320	323	267	/
		実績	億台キロ	234	235	231	261	273	304	281	288	276	280	280	280	280	284	285
中 中 社	②高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等に関する協定	推定	億台キロ	245	249	251	263	265	272	267	268	264	266	283	286	294	294	/
		実績	億台キロ	240	241	235	254	264	260	263	271	258	264	267	271	277	278	278
西 西 社	③高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する協定	推定	億台キロ	258	261	265	280	288	300	298	299	280	281	303	303	314	334	/
		実績	億台キロ	243	245	243	273	291	279	279	288	274	281	283	288	295	296	296

注(1) 区分欄の「推定」は推定交通量を、「実績」は実績交通量をそれぞれ示す。

注(2) 本図表中の協定欄の①から③までは別図表1と対応している。

注(3) 推定交通量は全国路線網に係る分が示されているが、実績交通量は高速自動車国道についてのみ集計しているため、両交通量の比率は算出していない。

会社名	協定	区分	単位	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	平成26年度からの増加率(%)	
本 本 社	④一般国道28号(本州四国連絡道路(神戸・鳴門ルート)等)に関する協定	推定	百万台キロ	2,768	2,772	2,776	2,780	2,784	3,682	3,272	3,214	1,218	1,181	1,200	1,193	1,247	1,220	/	
		実績	百万台キロ	2,850	2,872	2,920	3,711	3,784	3,692	3,747	3,850	1,247	1,297	1,311	1,329	1,339	1,374	1,374	10.1%
		実績÷推定×100	%	102.9	103.6	105.1	133.4	135.9	100.2	114.5	119.7	102.3	109.8	109.2	111.3	107.3	112.6	112.6	/

注(1) 区分欄の「推定」は推定交通量を、「実績」は実績交通量をそれぞれ示す。

注(2) 本図表中の協定欄の④は別図表1と対応している。

注(3) 平成25年度までは換算走行台キロにより集計している。

会社名	協定	区分	単位	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	平成24年度からの増加率(%)	
首 首 社	⑤都道首都高速1号線等に関する協定	推定	百万トリップ	363	369	372	375	383	365	352	363	365	378	360	367	373	370	/	
		実績	百万台	419	420	407	409	407	309	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			百万トリップ	-	-	-	-	-	85	347	347	344	354	359	365	370	366	366	5.4%
		実績÷推定×100	%	-	-	-	-	-	-	98.5	95.5	94.2	93.6	99.7	99.4	99.1	98.9	98.9	/

注(1) 区分欄の「推定」は推定交通量を、「実績」は実績交通量をそれぞれ示す。

注(2) 本図表中の協定欄の⑤は別図表1と対応している。

注(3) 平成23年12月までは旧料金圏1回の利用を1台として、24年1月以降は距離別料金制への移行に伴い1回の利用につき1トリップとして集計している。

会社名	協定	区分	単位	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	平成24年度からの増加率(%)	
阪 阪 社	⑥大阪府道高速大阪池田線等に関する協定	推定	百万トリップ	276	277	280	279	280	255	256	267	266	266	275	264	262	261	/	
		実績	百万台	333	329	315	310	313	235	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			百万トリップ	-	-	-	-	-	61	255	260	257	261	263	263	263	263	260	260
		実績÷推定×100	%	-	-	-	-	-	-	99.6	97.3	96.6	98.1	95.6	99.6	100.3	99.6	99.6	/
	⑦京都市道高速道路1号線等に関する協定	推定	百万トリップ	-	1	7	12	17	18	19	19	20	20	20	13	13	-	-	/
		実績	百万トリップ	-	1	3	4	7	8	10	11	11	12	12	13	14	-	-	-
実績÷推定×100	%	-	100.0	42.8	33.3	41.1	44.4	52.6	57.8	55.0	60.0	60.0	60.0	100.0	107.6	-	-	/	

注(1) 区分欄の「推定」は推定交通量を、「実績」は実績交通量をそれぞれ示す。

注(2) 本図表中の協定欄の⑥及び⑦は別図表1と対応している。

注(3) 大阪府道高速大阪池田線等に関する協定に係る高速道路は、平成23年12月までは旧料金圏1回の利用を1台として、24年1月以降は距離別料金制への移行に伴い1回の利用につき1トリップとして集計している。

エ 計画面料金収入に対する実績料金収入

ウのとおり、推定交通量に対応する実績交通量の割合が把握できない協定もある

ことから、当初協定を締結した後の18年度以降の協定ごとの計画料金収入と実績料金収入をみたところ、図表2-1-4のとおり、全国路線網に属する高速道路に係る協定については93.0%から116.4%まで、地域路線網に属する高速道路に係る協定については35.2%から117.9%まで、一の路線に属する高速道路に係る協定については78.1%から204.5%までとなっていた。

図表2-1-4 協定ごとの計画料金収入と実績料金収入（平成18年度～令和元年度）

（単位：百万円、％）

区分	会社名	協定	料金収入	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度		
全国路線網	東会社	①	計画	709,612	722,190	719,683	613,220	621,266	607,061	604,468	607,533	700,369	710,760	778,089	800,738	811,935	822,438		
			実績	711,810	713,956	679,582	578,132	582,686	564,850	652,866	667,857	796,177	827,595	845,979	862,463	886,493	892,998		
			実績÷計画×100	100.3	98.8	94.4	94.2	93.7	93.0	108.0	109.9	113.6	116.4	108.7	107.7	109.1	108.5		
		中会社	②	計画	589,562	599,122	585,472	477,225	475,906	474,594	476,380	480,109	579,896	599,015	641,255	656,484	666,449	668,580	
	実績			607,357	606,762	569,080	446,639	461,606	482,245	500,097	513,150	640,747	667,358	677,818	692,824	708,762	712,083		
	実績÷計画×100			103.0	101.2	97.2	93.5	96.9	101.6	104.9	106.8	110.4	111.4	105.7	105.5	106.3	106.5		
	西会社	③	計画	643,757	652,624	644,959	547,669	566,717	546,542	549,281	552,462	647,514	658,713	715,852	725,342	740,067	755,303		
			実績	660,282	655,944	622,483	523,929	553,587	567,040	584,334	602,823	722,404	747,267	755,413	776,033	799,265	826,242		
			実績÷計画×100	102.5	100.5	96.5	95.6	97.6	103.7	106.3	109.1	111.5	113.4	105.5	106.9	107.9	109.3		
	本四会社	④	計画	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62,880	61,476	62,345	61,974	64,069	63,889	
			実績	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64,811	66,967	67,652	68,686	69,060	70,967
			実績÷計画×100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	103.0	108.9	108.5	110.8	107.7	111.0
地域路線網	本四会社	④	計画	75,422	75,021	72,084	54,982	54,506	53,810	56,893	55,949	-	-	-	-	-	-		
			実績	78,335	78,320	74,240	54,268	56,375	61,954	64,828	65,990	-	-	-	-	-	-		
			実績÷計画×100	103.8	104.3	102.9	98.7	103.4	115.1	113.9	117.9	-	-	-	-	-	-		
	首都会社	⑤	計画	263,101	268,946	276,377	271,335	276,337	264,036	266,780	268,770	275,435	274,146	275,706	291,089	291,606	290,185		
			実績	267,398	268,576	258,876	253,132	255,900	263,261	268,517	267,165	270,932	275,977	291,021	291,741	290,166	287,208		
			実績÷計画×100	101.6	99.8	93.6	93.2	92.6	99.7	100.6	99.4	98.3	100.6	105.5	100.2	99.5	98.9		
	阪神会社	⑥	計画	189,911	190,640	191,065	177,337	181,344	168,254	171,685	178,428	184,388	182,758	188,628	192,290	198,808	199,141		
			実績	189,740	189,834	180,626	163,300	165,408	169,546	175,483	177,934	179,972	181,526	182,255	195,919	197,354	194,167		
			実績÷計画×100	99.9	99.5	94.5	92.0	91.2	100.7	102.2	99.7	97.6	99.3	96.6	101.8	99.2	97.5		
	阪神会社	⑦	計画	-	204	2,642	3,697	5,423	6,664	7,090	7,237	7,521	7,626	7,650	4,863	5,022	-		
			実績	-	181	1,182	1,304	2,219	3,146	3,634	4,094	4,286	4,575	4,773	5,068	5,356	-		
			実績÷計画×100	-	88.7	44.7	35.2	40.9	47.2	51.2	56.5	56.9	59.9	62.3	104.2	106.6	-		
一の路線	東会社	⑧	計画	1,682	1,409	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			実績	1,736	1,486	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			実績÷計画×100	103.2	105.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	中会社	⑩	計画	763	726	684	645	470	499	471	437	658	633	608	583	744	747		
			実績	828	811	782	726	701	561	552	534	700	751	753	740	758	763		
			実績÷計画×100	108.5	111.7	114.3	112.5	149.1	112.4	117.1	122.1	106.3	118.6	123.8	126.9	101.8	102.1		
	中会社	⑨	計画	682	670	758	714	669	204	-	-	-	-	-	-	-	-		
			実績	825	813	774	683	775	259	-	-	-	-	-	-	-	-		
			実績÷計画×100	120.9	121.3	102.1	95.6	115.8	126.9	-	-	-	-	-	-	-	-		
	中会社	⑩	計画	3,251	3,235	3,197	2,333	2,925	2,637	2,255	2,207	2,097	1,284	-	-	-	-		
			実績	3,265	3,276	3,113	2,236	2,902	2,268	2,165	2,172	2,451	1,363	-	-	-	-		
			実績÷計画×100	100.4	101.2	97.3	95.8	99.2	86.0	96.0	98.4	116.8	106.1	-	-	-	-		
中会社	⑪	計画	1,672	1,687	1,707	1,335	1,661	1,394	-	-	-	-	-	-	-	-			
		実績	1,692	1,689	1,616	1,135	1,502	1,250	-	-	-	-	-	-	-	-			
		実績÷計画×100	101.1	100.1	94.6	85.0	90.4	89.6	-	-	-	-	-	-	-	-			
西会社	⑬	計画	3,770	3,801	3,802	3,003	3,645	3,313	3,283	3,265	3,712	3,715	3,688	3,670	4,410	1,097			
		実績	3,737	3,675	3,382	2,850	3,714	3,288	3,366	3,471	4,375	4,473	4,474	4,418	3,445	1,093			
		実績÷計画×100	99.1	96.6	88.9	94.9	101.8	99.2	102.5	106.3	117.8	120.4	121.3	120.3	78.1	99.6			
西会社	⑭	計画	1,668	1,600	1,588	876	859	1,138	1,135	1,144	1,845	1,790	1,749	1,722	-	-			
		実績	2,270	2,339	2,316	1,647	1,757	1,950	1,984	2,061	2,344	2,373	2,367	2,330	-	-			
		実績÷計画×100	136.0	146.1	145.8	188.0	204.5	171.3	174.8	180.1	127.0	132.5	135.3	135.3	-	-			
西会社	⑮	計画	1,744	1,689	1,624	1,364	1,442	1,451	1,438	1,432	824	-	-	-	-	-			
		実績	1,716	1,697	1,585	1,502	1,610	1,673	1,691	1,717	888	-	-	-	-	-			
		実績÷計画×100	98.3	100.4	97.5	110.1	111.6	115.2	117.5	119.9	107.7	-	-	-	-	-			
西会社	⑰	計画	676	689	740	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
		実績	709	726	825	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
		実績÷計画×100	104.8	105.3	111.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

（注） 本図表中の協定欄の①から⑮までと⑰は別図表1と対応している。

オ 令和2年度の利用状況

令和2年4月7日に、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、大阪府、兵庫県及び福岡

県に新型インフルエンザ等対策特別措置法（平成24年法律第31号）に基づき緊急事態宣言が発出され、同月16日には緊急事態措置を実施すべき区域が全都道府県に変更されるなどして、全都道府県において外出の自粛の協力要請が行われるなどしたことから、高速道路の利用状況に与えた影響をみるために、2年4月から同年11月までの会社ごとの月別の1日当たりの平均利用台数を前年同期と比較したところ、図表2-1-5のとおり、4月及び5月については前年同期比41.5%から71.4%までと大きく落ち込んでいた。

図表2-1-5 令和2年4月以降の月別利用状況（令和2年4月～11月）

会社名	平均利用台数等	令和2年 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
東会社	平均利用台数(千台/日)	2,068	1,925	2,547	2,667	2,822	2,842	2,883	2,878
	前年同期比	69.0%	64.4%	87.0%	88.0%	86.5%	92.4%	99.5%	93.8%
中会社	平均利用台数(千台/日)	1,369	1,235	1,664	1,728	1,820	1,901	1,932	1,982
	前年同期比	67.8%	61.8%	86.5%	86.2%	83.8%	92.6%	99.9%	94.6%
西会社	平均利用台数(千台/日)	2,066	1,905	2,482	2,585	2,712	2,776	2,855	2,926
	前年同期比	67.2%	62.6%	86.1%	85.9%	83.5%	91.3%	95.7%	92.7%
本四会社	平均利用台数(千台/日)	33	27	40	44	48	49	48	51
	前年同期比	54.1%	41.5%	79.6%	83.4%	68.9%	86.1%	88.2%	86.6%
首都会社	平均利用台数(千台/日)	719	670	887	917	918	969	978	982
	前年同期比	70.8%	68.3%	88.2%	89.2%	90.0%	94.1%	99.9%	95.1%
阪神会社	平均利用台数(千台/日)	523	490	644	657	658	692	702	669
	前年同期比	71.4%	70.1%	96.6%	88.1%	88.9%	93.8%	98.3%	91.3%

注(1) 機構のウェブサイトに掲載された資料を基に会計検査院が作成した。

注(2) 令和元年6月にG20大阪サミットによる大規模交通規制を実施したため、前年同期の平均利用台数が例年と比べて減少していたことにより比率が高くなっている。

(2) 高速道路に係る料金設定

ア 6会社の料金設定

(ア) NEXCO3会社の料金設定

高速自動車国道の料金の額については、2年3月末時点におけるNEXCO3会社と機構との全国路線網に属する高速道路に関する協定において、①対距離料金制を適用する区間、②均一制を適用する区間及び③区間料金制を適用する区間の料金の額がそれぞれ定められている。

- ① 対距離料金制を適用する区間の料金の額は、利用距離に対して課する可変額部分と1回の利用に対して課する固定額部分から成っている。そして、利用距離に対して課する可変額部分の1km当たりの料金の額については、図表2-1-6のとおり普通区間の普通車が24.6円等と設定されており、利用1回に対して課する固定額部分の料金の額は150円となっている。

なお、普通区間は、大都市近郊区間（大都市近郊で多額の建設費等を要したことに加えて、その利用による受益が極めて大きいと認められる区間）及び特別区間（長大橋りょうや長大トンネル等により多額の建設費等を要したことに加えて海峡等を短時間で横断できるという特別な受益が極めて大きいと認められる区間）以外の区間である。

図表2-1-6 利用距離に対して課する可変額部分の1km当たりの料金の額

(単位：円)

車種 \ 区間	普通区間	大都市近郊区間	特別区間	
			関越等	関門
軽自動車等	19.68	23.616	31.488	51.2
普通車	24.6	29.52	39.36	64.0
中型車	29.52	35.424	47.232	76.8
大型車	40.59	48.708	64.944	105.6
特大車	67.65	81.18	108.24	176.0

注(1) 関越等は、関越特別区間（東会社）並びに恵那山特別区間及び飛騨特別区間（中会社）である。

注(2) 特別区間については、平成26年4月1日から令和6年3月31日までE T C車の料金の額を普通区間の料金と同額としている。

そして、利用距離に対して課する可変額部分の額については、100kmを超える区間について、100kmを超え200kmまでの部分については25%、200kmを超える部分については30%の割引を行うこととなっており、対距離料金制区間のインターチェンジ（以下「I C」という。）相互間の料金の額の計算方法は、図表2-1-7に示すとおりとなっている。

図表2-1-7 料金の額の計算方法

I C相互間の距離	I C相互間の距離に応じた額（円）
100km以下の場合	$LR + L'nR'n + 150$
100kmを超え200km以下の場合	$(\underline{0.75} + \frac{25}{L+L'n}) (LR + L'nR'n) + 150$
200kmを超える場合	$(\underline{0.7} + \frac{35}{L+L'n}) (LR + L'nR'n) + 150$

(注) 本図表において、L、L'n、R及びR'nは、それぞれ次の数値を表す。

L：普通区間の距離（単位：km）

L'n：大都市近郊区間（n1）及び特別区間（n2）の距離（単位：km）

R：普通区間の1km当たりの料金の額

R'n：大都市近郊区間（n1）及び特別区間（n2）の1km当たりの料金の額

このほか、消費税及び地方消費税（以下「消費税等」という。）の取扱い、料金算出方法の特例、料金の額の特例等が定められている。

- ② 均一制を適用する区間は、東会社が管理する北海道縦貫自動車道函館名寄線の札幌南 I C から札幌 I C まで及び北海道横断自動車道黒松内釧路線の札幌西 I C から札幌ジャンクション（以下、ジャンクションを「J C T」という。）までの区間であり、1回の通行に係る料金の額、消費税等の取扱いなどが定められている。
- ③ 区間料金制を適用する区間は、東会社が管理する東北縦貫自動車道弘前線の大泉 I C から川口 J C T までなどの区間（東京外環自動車道）、中会社が管理する近畿自動車道名古屋亀山線の名古屋西 J C T から名古屋南 J C T までなどの区間（名古屋第二環状自動車道）、西会社が管理する近畿自動車道天理吹田線の天理 I C から松原 I C 又は長原 I C までなどの区間（西名阪自動車道）等であり、1回の通行に係る料金の額や各 I C 相互間の1回の通行に係る料金の額、消費税等の取扱いなどが定められている。

また、一般有料道路の料金の額については、東会社が管理する一般国道1号及び16号（横浜新道）、中会社が管理する一般国道1号（新湘南バイパス）及び一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道）、西会社が管理する一般国道1号及び478号（京滋バイパス）等の1回の通行に係る料金の額や各 I C 相互間の1回の通行に係る料金の額、消費税等の取扱いなどが定められている。

(イ) 本四会社の料金設定

2年3月末時点における本四会社と機構との全国路線網に属する高速道路に関する協定では、本四道路の路線ごとの各 I C 相互間の1回の通行に係る料金の額、消費税等の取扱いなどが定められている。

(ウ) 首都会社の料金設定

2年3月末時点における首都会社と機構との地域路線網に属する高速道路に関する協定では、首都高速道路の基本料金の額、消費税等の取扱い、E T C 専用施設のみが設置された入口等に非 E T C 車が進入して通行する場合における料金の額、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会ロードプライシング料金上乘せなどが定められている。

首都高速道路の基本料金の額は、利用距離に対して課する可変額部分と利用1回

に対して課する固定額部分から成っている。そして、利用距離に対して課する1km当たりの料金の額については、NEXCO3会社の大都市近郊区間と同額の普通車29.52円等と設定されており、利用1回に対して課する固定額部分の料金の額もNEXCO3会社と同額の150円となっている。ただし、非ETC車については、首都高速道路の入口等から最遠の出口等までの距離を料金距離として、その料金距離に応じた料金の額を適用することになっている。

また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会ロードプライシング料金上乗せは、東京都及び公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会が取りまとめた「東京2020大会における首都高速道路の料金施策に関する方針」に基づき、2年7月から同年9月までの間に予定されていた東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催期間の午前6時から午後10時までの間に指定された区間を通行する自動車（指定された自動車以外の軽自動車等及び普通車）に909.09円の料金を上乗せすることとしていたものである（同大会の開催延期に伴い、同年7月8日付けの協定変更において、料金を上乗せする期間を3年7月から同年9月までの間に変更している。）。

(エ) 阪神会社の料金設定

2年3月末時点における阪神会社と機構との地域路線網に属する高速道路に関する協定では、阪神高速道路の基本料金の額、消費税等の取扱いなどが定められている。

阪神高速道路の基本料金の額は、利用距離に対して課する可変額部分と利用1回に対して課する固定額部分から成っている。そして、利用距離に対して課する1km当たりの料金の額については、NEXCO3会社の大都市近郊区間及び首都会社と同額の普通車29.52円等と設定されており、一方、利用1回に対して課する固定額部分の料金の額は、NEXCO3会社及び首都会社より高い250円となっている。ただし、非ETC車については、阪神高速道路の入口等から最遠の出口等までの距離を料金距離として、その料金距離に応じた料金の額を適用することになっている。

イ 高速道路の料金水準の見直しなど

(ア) 高速道路の料金水準の見直しの経緯

高速自動車国道の料金については、整備時期の違いによる料金格差の是正を目

的として、昭和47年に料金プール制が導入されて全国の料金水準が共通化され、その際の料金水準は普通区間の普通車で1km当たり8円となっていた。その後、建設費の上昇に対応するなどのため、料金水準は順次引き上げられ、平成7年の料金改定時には、料金徴収期間をそれまでの30年間から40年間に延長した結果、料金水準は料金徴収期間の延長分低く抑えられることとなり、普通区間の普通車で1km当たり24.6円とされた。一方、一般有料道路においては、個別路線ごとの採算性の確保を基本として料金が設定されてきたことなどから、高速自動車国道とは料金水準が異なっており、本四道路や東京湾横断道路（以下「アクアライン」という。）については、建設費や便益を考慮して、高速自動車国道と比較して高い料金水準となっていた。

また、首都高速道路及び阪神高速道路は、当初、ネットワークが小さく利用距離に大きな差がなかったこと、大型の出口料金所を設置することが困難であることなどから料金圏ごとの均一料金制を採用していた。その後、国土交通省が23年2月に公表した「高速道路の当面の新たな料金割引について」において、地方自治体等の意見を踏まえた上で、料金圏のない対距離制（500円～900円（普通車））を24年から導入する方針が示され、同年1月から料金圏のない距離別料金制（利用距離に応じて普通車で500円から900円までなどとし、6kmごとに100円ずつ加算する5段階の料金）へ移行した。

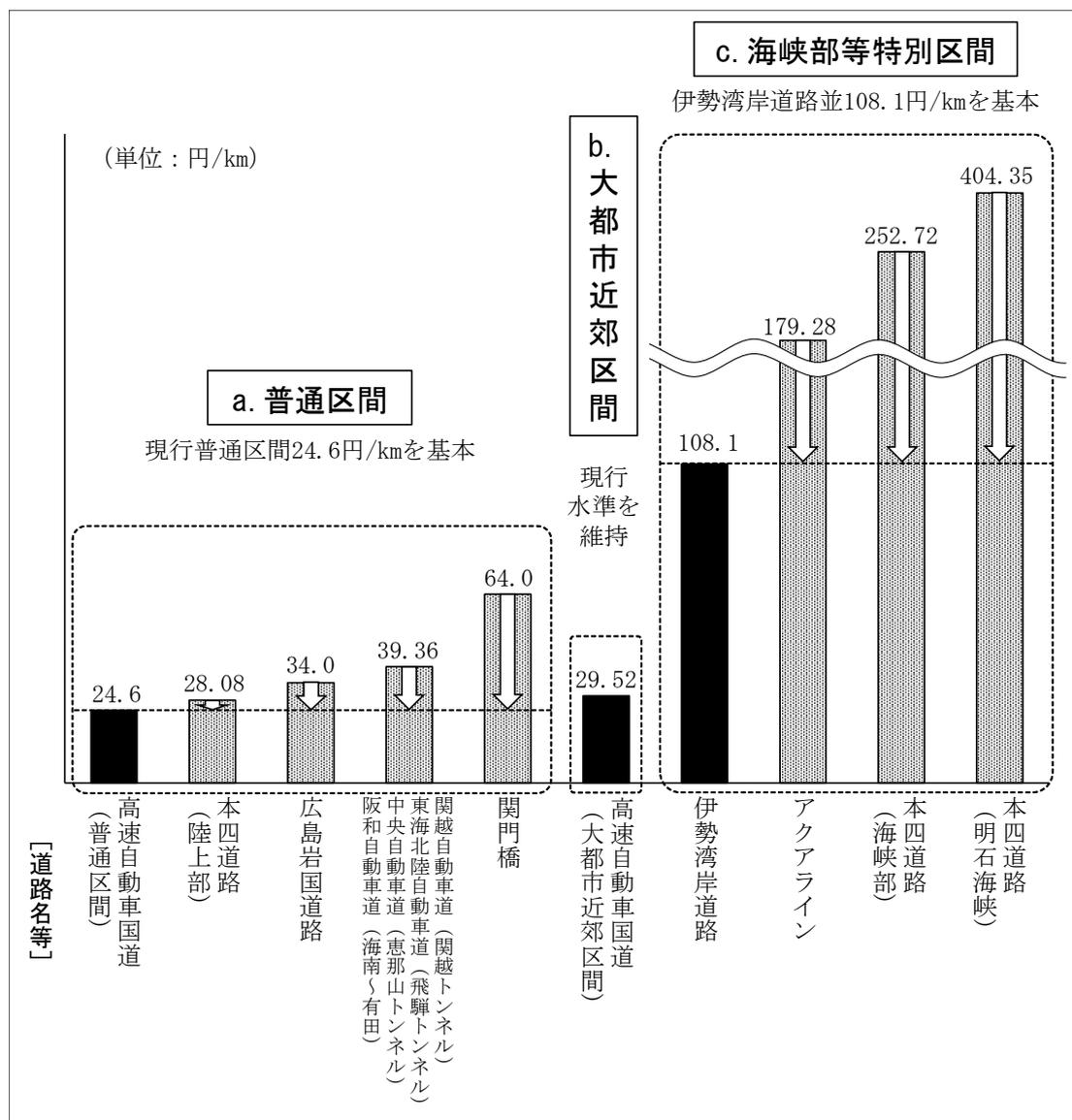
国土交通省は、25年6月に社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会（以下「国幹部会」という。）が取りまとめた「中間答申（平成25年6月）」（以下「25年中間答申」という。）を受けて、同年12月に「新たな高速道路料金に関する基本方針」（以下「基本方針」という。）等を公表した。基本方針に基づき、NEXCO3会社は、26年3月に機構との協定を変更し、変更の事業許可を受けて、同年4月から新たな高速道路料金を適用することとなった。また、これと同時に、本四会社も変更の事業許可を受けるなどして、本四道路は全国路線網に編入された。

基本方針によれば、ネットワーク化が進みつつある高速道路が一層有効利用されるように、①建設の経緯の違いなどによる区間ごとの料金差を是正して、普通区間、大都市近郊区間及び海峡部等特別区間の三つの料金水準に整理し、②大都市圏（首都圏及び阪神圏）の料金については、環状道路の整備に合わせてシーム

レスな料金体系を導入するべく検討を進めることとされ、それまでの間、首都高速道路は27年度末まで、阪神高速道路は28年度末まで、距離別料金制を維持することとされた。

これにより、図表2-1-8のとおり、関越トンネル等の特別料金（関越トンネルの普通車の料金39.36円/km）は普通区間並み（普通車の料金24.6円/km）に、アクアライン等の海峡部等特別区間の料金（アクアラインの普通車の料金179.28円/km）は一般国道302号（伊勢湾岸道路）並み（普通車の料金108.1円/km）にそれぞれ引き下げられた。ただし、引下げ対象は、通行台数に占めるE T C車の割合（以下「E T C利用率」という。）が9割に達することから、料金徴収コスト等を考慮してE T C車に限定された。

図表2-1-8 基本方針に基づく料金水準の見直し



また、西会社が4車線化事業を行っている一般国道497号西九州自動車道（佐世保道路）の長崎県北松浦郡佐々町（佐々IC）から佐世保市大塔町（佐世保大塔IC）までの区間のうち、佐々ICから佐世保中央ICまでの区間は、全国路線網の高速道路として新規に有料道路化するものであるが、日常利用が主である同区間は無料のままとしてほしいという地域からの要望もあり、同区間内のみの利用については無料となっていて、同区間には無料走行する自動車と有料走行する自動車が混在することになっている。

(イ) 大都市圏の高速道路の料金

27年7月の国幹部会の中間答申（高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」）において、当時の首都圏の料金体系は、整備の経緯の違いなどから、料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なるため、利用者にとって分かりにくく、使いにくいなどの課題が顕在化しているとされた。首都圏については、このようなことを踏まえて、国土交通省が同年9月に発表した「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」（以下「首都圏方針案」という。）において、会社により区々となっている料金体系の整理・統一、起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現等を行うこととなった。そして、首都圏の高速道路料金は、①料金水準を高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準に統一すること及び②車種区分を5車種区分に統一して対距離制を基本とした利用重視の料金体系へ移行することが示された。また、起終点を基本とした継ぎ目のない料金を実現するために、道路交通や環境等についての都心部の政策的な課題を考慮して、一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道）の利用が料金の面において不利とならないように、経路によらず、起終点間の最短距離（当面、料金体系の整理・統一に伴う激変緩和を考慮して最安値とする。）を基本に料金を決定することが示された。

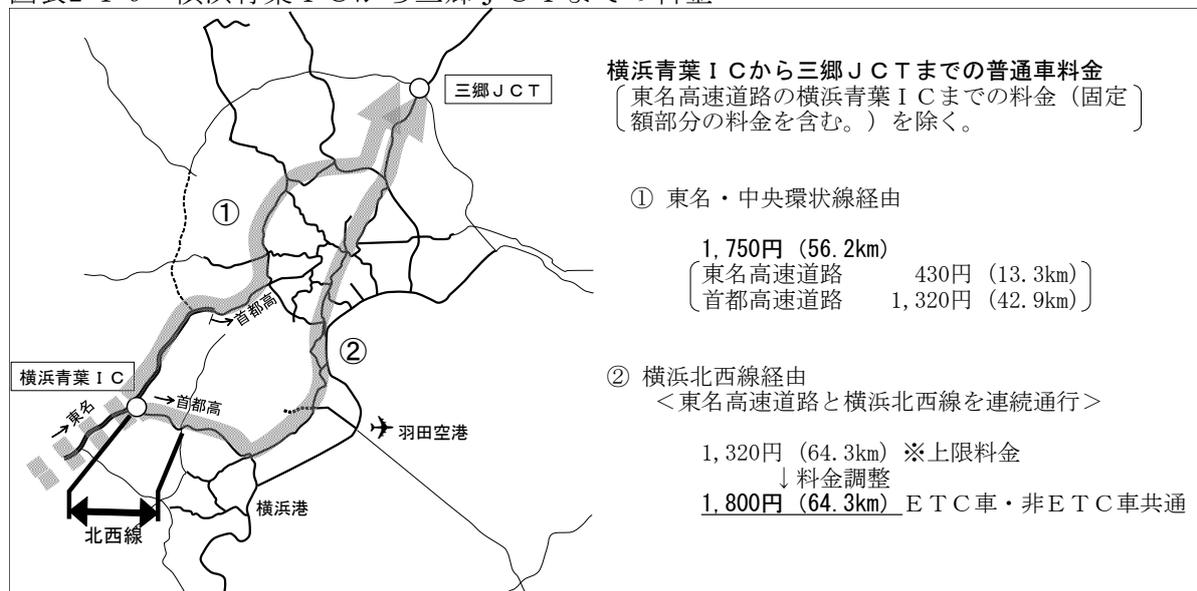
そして、東会社、中会社及び首都会社は、首都圏方針案を踏まえて、28年3月に変更の事業許可を受けて、同年4月から新たな高速道路料金を適用することとなった。これにより首都高速道路は、2車種区分（普通車及び大型車）の距離別料金制（普通車の料金の例：510円～930円）から5車種区分の対距離料金制（普通車の料金の例：300円～1,300円）に移行した。

その後、令和2年3月に首都会社が管理する横浜市道高速横浜環状北西線（以下「横浜北西線」という。）が開通することにより、横浜北西線を経由せずに第一東海自動車道（以下「東名高速道路」という。）を利用して東京や埼玉方面に向かう経路よりも、横浜北西線を経由し首都高速道路のみを利用して東京や埼玉方面に向かう距離の長い経路の方が料金が割安となることから、迂回通行する交通の増加による渋滞や環境への影響が懸念された。そこで、首都会社は、中会社が管理する東名高速道路と横浜北西線を連続通行する場合の首都高速道路の料金については、迂回通行する交通を抑制することなどを目的として、対距離料金制に移行した際に激変緩和措置として導入した上限料金1,320円（普通車）を、東名高速道路と中央環状線を連続通行する場合の料金と同水準となる1,800円（普通車）

に調整した（事例として、横浜青葉 I C から三郷 J C T までの料金について図表 2-1-9 参照）。

（注13） 5車種区分 軽自動車等、普通車、中型車、大型車及び特大車

図表2-1-9 横浜青葉 I C から三郷 J C T までの料金



（注） 第35回国幹部会（令和元年9月4日）の資料を基に会計検査院が作成した。

近畿圏については、平成28年9月の国幹部会の「近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系 基本方針（案）」を踏まえて、国土交通省が同年12月に発表した「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」（以下「近畿圏方針案」という。）において、料金体系の整理・統一とネットワーク整備、管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現等を行うこととなった。そして、西会社及び阪神会社は、近畿圏方針案を踏まえて、29年3月に変更の事業許可を受けて、同年6月から新たな高速道路料金を適用することとなった。これにより阪神高速道路は、2車種区分の距離別料金制（普通車の料金例：510円～930円）から5車種区分の対距離料金制（普通車の料金例：300円～1,300円）に移行（京都市道高速道路1号線等に関する協定となる高速道路（以下「阪神京都線」という。）は31年4月1日に西会社及び京都市に移管）するなどした。

中京圏については、令和元年12月の国幹部会中京圏小委員会の「中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系基本方針」を踏まえて、国土交通省が2年2月に発表した「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」（以下「中京圏方針案」という。）において、料金体系の整理・統一とネットワーク整備、起終

点を基本とした継ぎ目のない料金の実現等を行うこととなった。そして、中会社は、中京圏方針案を踏まえて、同年3月に変更の事業許可を受けて、近畿自動車道伊勢線（名古屋第二環状自動車道。名古屋西JCTから飛島JCTまでの間）の開通に合わせて新たな高速道路料金体系に移行することとなった。

ウ 料金の性格とその水準等

高速道路の料金の額等については、第1の2(3)イのとおり、償還主義が全国路線網に属する高速道路、地域路線網に属する高速道路及び一の路線に属する高速道路に、公正妥当主義が全国路線網に属する高速道路及び地域路線網に属する高速道路に、便益主義が一の路線に属する高速道路にそれぞれ適用されている。そして、国土交通省は、それぞれの料金の額等が、特措法に規定されたこれらの基準に適合しているかどうかについて、次のように確認を行っていた。

- ① 償還主義については、協定の対象となる高速道路ごとに6会社が作成した収支予算の明細及び債務返済計画において料金徴収期間内に債務の返済が完了することとなっていることをもって当該高速道路の料金の額が特措法の基準に適合するとされていた。

そこで、会計検査院が6会社の収支予算の明細をみたところ、計画料金収入や計画管理費、これらの差額としての貸付料等が記載されていて、計画料金収入は、国の作成した交通需要予測を基に会社が推定した交通量に料金の額を乗じて得た額から見込まれる割引額を減じて算定していた。そして、6会社の収支予算の明細では、計画料金収入により計画管理費及び貸付料を料金徴収期間内に賄うものとなっていた。協定ごとに計画料金収入に対する実績料金収入の割合をみたところ、(1)のとおり、全国路線網に属する高速道路に係る協定については93.0%から116.4%までなどとなっていた。

また、債務返済計画には、貸付料、占用料等、機構の管理費等が記載されていて、貸付料は6会社の収支予算の明細の貸付料と同額となっていた。そして、貸付料、占用料等により、機構の管理費や債務の返済等に係る費用を高速道路資産の貸付期間内に償うものとなっていた。

- ② 公正妥当主義については、平成6年8月に、内閣総理大臣の諮問機関である物価安定政策会議において、中央自動車道西宮線（名神高速道路）が開通した昭和38年度以降の消費者物価指数の推移により、高速道路の料金の額が他の公共料金等

と比較して適切な料金比率となっていることをもって、当該高速道路の料金の額が特措法の基準に適合した妥当なものであると報告されていた。また、国土交通省のウェブサイトに掲載されていた高速道路料金と主な公共料金等の推移において、38年度を100とした場合の平成14年度における高速道路料金は343、電気料金は153、J R料金は641、私鉄料金は676、タクシー料金は714となるなどして、高速道路料金の上昇率は他の公共料金等と比べて低い割合にとどまっていた。

そこで、会計検査院が上記に倣い、総務省の消費者物価指数を基に、昭和38年度以降の高速道路料金と主な公共料金等の推移をみたところ、38年度を100とした場合、令和元年度の高速道路料金は457、電気料金は188、J R料金は663、私鉄料金は709、タクシー料金は813となるなどしており、高速道路料金の上昇率は電気料金を除く他の公共料金等と比べて低い割合となっていた。

そして、6会社は、イのとおり、高速道路料金について、基本方針等を踏まえて、対距離制を基本とし、普通区間、大都市近郊区間、海峡部等特別区間の三つの料金水準に整理し、車種区分を5車種区分に統一するなどしていた。

なお、5車種区分の車種間料金比率（軽自動車等0.8：普通車1.0：中型車1.2：大型車1.65：特大車2.75）については、昭和63年10月の道路審議会の答申を踏まえて、高速道路を空間的、時間的に占有する度合いに応じて各車種が負担し合う占有者負担の考え方、建設・管理に係る費用に影響を与える度合いに応じて各車種が負担し合う原因者負担の考え方及び高速道路利用により受ける便益に応じて各車種が負担し合う受益者負担の考え方を勘案して設定していた。

- ③ 便益主義については、NEXCO3会社が一の路線に属する高速道路に関する事業許可を受ける際の料金算出の基礎を記載した書類において当該高速道路における車種別の便益額と料金の額とを比較して、いずれの車種も料金の額が便益額を下回っていることをもって当該高速道路の料金の額が特措法の基準に適合するとされていた。

そこで、令和2年3月末現在、通行料金を徴している一の路線に属する高速道路が一般国道158号（中部縦貫自動車道（安房峠道路））のみであったことから、会計検査院が、同路線の便益額の算定について確認したところ、その便益額は、迂回道路を通過する場合に比べた時間短縮に伴う便益の「時間便益」とそれ以外の

便益の「走行便益」を合計して算定されていて、普通車の場合は1,570.9円となっていた。このうち、時間便益は、迂回道路を通過する場合に比べて短縮できる時間(注14)の30.4分に1分当たりの時間便益42円を乗じた1,276.8円となっていた。また、走行便益は、迂回道路を通過した場合の走行費396.1円(注15)から同路線を通過した場合の走行費102.0円を差し引いた294.1円となっていた。

そして、平成9年11月の事業変更許可時の普通車の料金の額750円は、上記の便益額を下回っていた。

(注14) 1分当たりの時間便益 「一般有料道路の時間便益単価について」(平成7年建設省道有発第40号建設省道路局有料道路課長通知)で定められていたものを用いていた。

(注15) 走行費 「一般有料道路の走行便益単価の改定について」(昭和58年建設省道有発第3号建設省道路局有料道路課長通知)で勾配の区分ごとに、一般道路又は有料道路の別に定められた1km当たりの費用に、それぞれの延長を乗ずるなどして算出されていた。

エ 料金の割引等とその影響

15年から大都市の沿道環境改善対策や地方都市の通勤混雑緩和等のための料金割引が社会実験として実施され、また、17年までの民営化の過程で、新直轄方式の導入や建設、管理コストの縮減等による債務の軽減を利用者に還元する観点から料金割引が導入されている。

当初協定では、民営化申合せにおいて実現することとされていたマイレージ割引、深夜割引、通勤割引等が行われていた。

その後、第1の2(5)イのとおり、国は、19年12月の「道路特定財源の見直しについて」において、地域の活性化、物流の効率化等の点から、高速道路の通行料金の引下げ及びスマートICの整備を行うなどの既存高速道路の有効活用及び機能強化策を推進することなどとして、20年5月に財政特措法を改正し、利便増進事業に必要な機構の財政基盤の確保を図るために、機構の債務の一部を国の一般会計において承継することとした。

令和2年3月末時点における6会社と機構との協定では、マイレージ割引(首都会社及び阪神会社を除く。)、大口・多頻度割引、企画割引、一般国道409号及び468号(東京湾横断道路・木更津東金道路)における割引(以下「アクアライン割引」という。)等、多岐にわたる料金割引が定められている(別図表6参照)。

(ア) 企画割引

6会社は、民営化申合せに基づいて、貸付料の確実な支払に支障を与えない範囲において、民間のノウハウを発揮して更なる弾力的な料金設定を行うこととされたことなどから、地元自治体等と連携し、観光支援等を目的として、特定の地域内の高速道路を定額で乗り降り自由に通行できる周遊割引等の様々な企画割引を実施している。

そして、会社別の年度ごとの企画割引の実施件数は図表2-1-10に示すとおりとなっており、首都会社を除く5会社は、ほぼ毎年、企画割引を実施していた。これに対して、首都会社については平成18年度から令和元年度までの間の企画割引の実施件数が2件にとどまっていた。首都会社は、その理由について、慢性的な混雑が生じており、企画割引は利用を誘発することになるため、その導入について慎重に検討したことよるとしている。

図表2-1-10 会社別の企画割引実施件数（平成18年度～令和元年度）

（単位：件）

会社名	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度
東会社	2	5	10	11	7	8	16	18	14	14	16	11	11	14
中会社	3	8	7	1	0	1	9	5	7	15	13	13	16	16
西会社	0	4	6	1	0	0	7	5	8	5	8	10	7	10
本四会社	6	7	10	7	4	4	5	3	2	1	1	1	1	1
首都会社	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
阪神会社	0	1	5	3	4	2	5	3	4	3	3	4	2	2
計	11	25	39	23	16	15	42	34	35	38	41	39	37	43

(イ) 利便増進事業による割引

国土交通省は、第1の2(5)イのとおり、利便増進事業を実施するために必要な国の債務承継の規模を約3兆円とし、国は、平成21年3月に、機構が負う債務のうち2兆8804億余円を一般会計において承継してその総額を減らすこととした。これにより、機構は、6会社が料金割引を行うための原資となる分の貸付料を減額（総額3兆2832億円）したり、NE X C O3会社及び本四会社が行うスマート I Cの整備等に係る債務を引き受けたりすることが可能となった。

上記による貸付料の減額等を受けて、図表2-1-11のとおり、NE X C O3会社及び本四会社は、利便増進事業として休日特別割引（3割、5割）や平日深夜割引

（3割、5割）等を行っており、また、首都会社及び阪神会社は、対距離料金制への移行に伴う上限料金の引下げに係る割引等を行っており、令和2年3月末時点においても、上限料金の引下げに係る割引や、並行する有料道路の路線間での料金

格差等により都市部や住宅地への交通流入を抑制するための環境ロードプライシング割引を利便増進事業により継続して実施している。

図表2-1-11 利便増進事業により行われた主な料金割引

NE XCO3会社及び本四会社	首都会社及び阪神会社
平日深夜割引(3割、5割)	曜日別時間帯別割引
平日夜間割引Ⅰ(3割)	大口・多頻度割引の契約単位割引
休日昼間割引(5割)	上限料金の引下げに係る割引
休日特別割引(3割、5割)	環境ロードプライシング割引
休日終日割引(5割)	会社間乗継割引
休日深夜割引(3割、5割)	
平日昼間割引Ⅰ(3割)	
平日夜間割引Ⅱ(3割、5割)	
平日昼間割引Ⅱ(3割)	
東水戸道路等における通勤割引(5割)	
通勤割引(距離制限緩和)(5割)	
アクアライン割引	
大口・多頻度割引の契約単位割引	

(注) 休日特別割引(3割、5割)には、地方部上限1,000円(平成21年3月～23年6月)を含む。

(ウ) 高速道路無料化社会実験

国土交通省は、高速道路を徹底的に活用して、物流コスト・物価を引き下げ、地域経済を活性化するために、平成22年6月28日から23年6月19日までの間に、全国的高速道路延長の約2割に当たる1,652km(50区間)を無料化して、地域への経済効果及び渋滞や環境への影響について把握するための高速道路無料化社会実験を実施した(別図表7参照)。この社会実験は、首都高速道路及び阪神高速道路を除く高速道路の中から、休日の地方部上限1,000円による渋滞発生頻度、他の交通機関への影響、高速道路ネットワークの状況(有料・無料の連続性等)、予算等を総合的に勘案して対象区間を選定し、主に、三大都市圏及び札幌、仙台、広島、福岡の各都市圏内の路線並びにこれを相互に連絡する路線並びにこれと各県の県庁所在地を結ぶ路線を除いて実施された。

なお、高速道路無料化社会実験は、23年3月11日に発生した東日本大震災による被災者及び原発事故による避難者に対する無料措置の実施に伴い、同年6月20日午前0時をもって一時凍結されている。

(エ) 東北地方の高速道路の無料措置

国土交通省は、東日本大震災による被災者や原発事故による避難者を支援するために、罹災証明書等の提示により、東北地方等（水戸エリアの常磐自動車道を含む。以下同じ。）を発着とする通行を23年6月から当面1年間、無料とした。令和2年3月末現在では、被災者等の支援について内容が一部見直されて、原発事故による警戒区域等からの避難者等に対して高速道路の無料措置が行われている。

また、当面の復旧復興の物資等輸送のために、東北地方等を発着する中型車以上の通行について、平成23年6月から無料としたが、この措置を悪用して、常磐自動車道水戸IC等で高速道路を降りた後に、東北地方と関係のない地域へ走行する車両が問題となったことから、同年8月末で終了した。

(オ) 料金割引の影響等

企画割引については、民営化申合せにおいて貸付料の確実な支払に支障を与えない範囲で行うこととされていることから、6会社は、企画割引により誘発利用した割合を確認した上で、誘発利用による収入増が割引による収入減を下回らないことを確認したり、他の割引率等を参考に過度な割引とならないように企画割引を設定したりしていた。そして、利用状況や利用者へのアンケート等を確認することで、利用者の行動や要望等を把握することに努めて、今後の参考としていた。

その他の割引の評価については、25年中間答申で、通勤割引、深夜割引等の種類別に行われ、また、高速道路無料化社会実験の評価については、国幹部会で行われていた。各種料金割引の目的と評価について整理すると図表2-1-12に示すとおりであり、割引内容を見直すことも必要であるなどとされている。

図表2-1-12 料金割引の目的と評価

種 類	目 的 と 評 価
通勤割引	<p>(目的)</p> <p>高速道路に並行する一般道路における通勤時間帯の混雑の解消のために、交通容量に余裕のある高速道路の利用を促進</p> <p>(評価)</p> <p>区間により程度は異なるものの、約半数の区間で並行一般道路の渋滞解消の効果が確認されたが、通勤者を対象として想定した割引であるにもかかわらず、通勤時間帯に高速道路を通行する車両全てに適用されているため、見直すことも必要</p>
深夜割引	<p>(目的)</p> <p><3割引></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路に並行する一般道路の沿道環境を改善するために、環境基準の達成状況の高い高速道路の利用を促進 ・昼間の高速道路の渋滞緩和のため、夜間の交通容量を有効活用 <p><拡充(3→4→5割引)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・原油価格高騰対策として、安定的な物流コストの確保等を図る。 ・主に夜間に行われる長距離輸送(基幹物流)を支援し、物流コストを低減 <p>(評価)</p> <p>民営化時に導入した3割引については、並行一般道路から高速道路への交通の転換により沿道環境の改善に効果があったと考えられる一方、4割引、5割引への拡充では、並行一般道路から高速道路への交通の転換が見られていないため、拡充分については見直すことも必要</p>
平日3割引	<p>(目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主に昼間に行われる短距離輸送(小口)を支援し、物流コストを低減 ・原油価格高騰対策として、安定的な物流コストの確保等を図る。 ・主に夜間に行われる長距離輸送(基幹物流)を支援し、物流コストを低減 ・深夜割引(0時~4時)の適用待ちの車両による料金所での滞留の解消を図る。 <p>(評価)</p> <p>中型車以上であっても約3割から4割の区間以外では並行一般道路から高速道路への交通の転換は見られておらず、見直すことも必要</p>
休日5割引 (大都市部3割引)	<p>(目的)</p> <p>観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、高速道路の有効活用を促進</p> <p>(評価)</p> <p>地域活性化に一定の効果が見られたものの、高速道路での渋滞の増加といった課題も生じた。</p>
マイレージ 割引	<p>(目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多頻度利用者(小口)の利用の定着化を図り、高速道路の経営の安定を図る。 ・カードの偽造問題により廃止することとなったハイウェイカード割引を実質的に継続するための措置 <p>(評価)</p> <p>偽造問題により廃止したハイウェイカードの代替措置であるが、他の交通</p>

	<p>機関では、同種の割引を廃止している例もある。このため、利用状況をモニタリングした上で割引内容を見直すことも必要</p>
大口・多頻度割引	<p>(目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多頻度利用者（大口）の利用の定着化を図り、高速道路の経営の安定を図る。 ・別納割引において発生した不適切な蓄財やカードの使い回しによる登録外車両の利用等の悪質行為を防止 <p>(評価)</p> <p>中型車以上のうち6割以上が利用するとともに、かつての別納割引において発生した悪質行為を防止する割引方法となっていることから基本的に継続すべき。</p>
高速道路無料化社会実験	<p>(目的)</p> <p>高速道路を徹底的に活用し、物流コスト・物価を引き下げ、地域経済を活性化するために、全国の高速道路の約2割の区間で無料化社会実験を行い、地域への経済効果、渋滞や環境への影響について把握</p> <p>(評価)</p> <p>都市部の区間を中心に高速道路で渋滞が発生するといった課題が生じた一方で、地方の端末部の一部の区間では、高速道路の渋滞は発生せず、地域経済活性化や並行一般道路の渋滞解消に一定の効果が見られた。</p>

(注) 25年中間答申及び第9回国幹部会（平成25年5月10日）の資料を基に会計検査院が作成した。

国土交通省は、25年中間答申や6会社の意見を踏まえて、割引制度を再編することとし、NEXCO3会社の料金割引については、実施する目的を明確にした上で、効果が高く重複や無駄のない割引とするなどの見直しを行い、物流対策として大口・多頻度割引を最大30%割引から40%割引に拡充したり、アクアライン割引について、当分の間、千葉県による費用負担を前提に、現行の終日800円（普通車）の料金を継続したりなどすることとなった。

また、「好循環実現のための経済対策」（平成25年12月5日閣議決定）に基づき、一定の期間、物流対策等の観点から激変緩和措置（大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充等）を講ずることとなった。

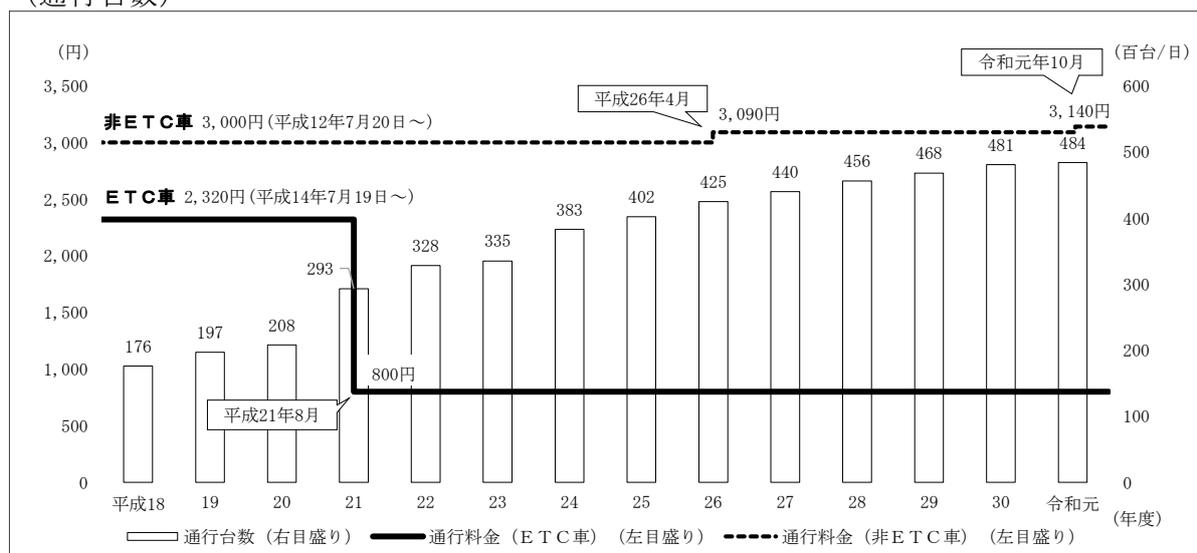
会計検査院は、平成25年度決算検査報告における特定検査対象に関する検査状況として掲記した「高速道路利便増進事業の実施状況等について」において、6会社の高速道路の交通量について分析し、高速道路の交通量は、料金割引だけでなく景気や新規路線の開通等の他の要因にも影響されるが、割引実施前後の交通量の傾向からみた料金割引全体の効果は相応に認められるとしたところである。

今回、上記の分析に倣い、社会実験等により通行料金が大幅に下がり料金割引による交通量への影響が大きいと考えられるアクアラインについて、18年度以降

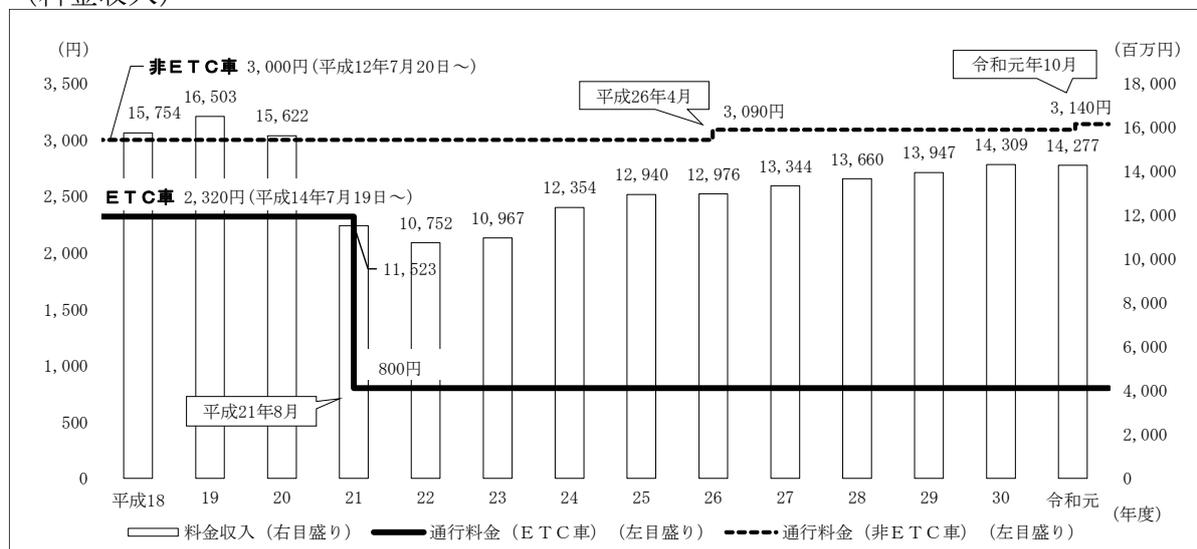
の通行料金の額と通行台数及び料金収入の推移をみたところ、図表2-1-13のとおり、E T C車の通行料金が800円（普通車）となった21年度以降の通行台数は大幅な増加傾向を示す一方、料金収入は割引制度導入後増加傾向を示しているものの18年度との比較では減収となっていた。

図表2-1-13 アクアラインの通行台数と料金収入の推移等（平成18年度～令和元年度）

(通行台数)



(料金収入)

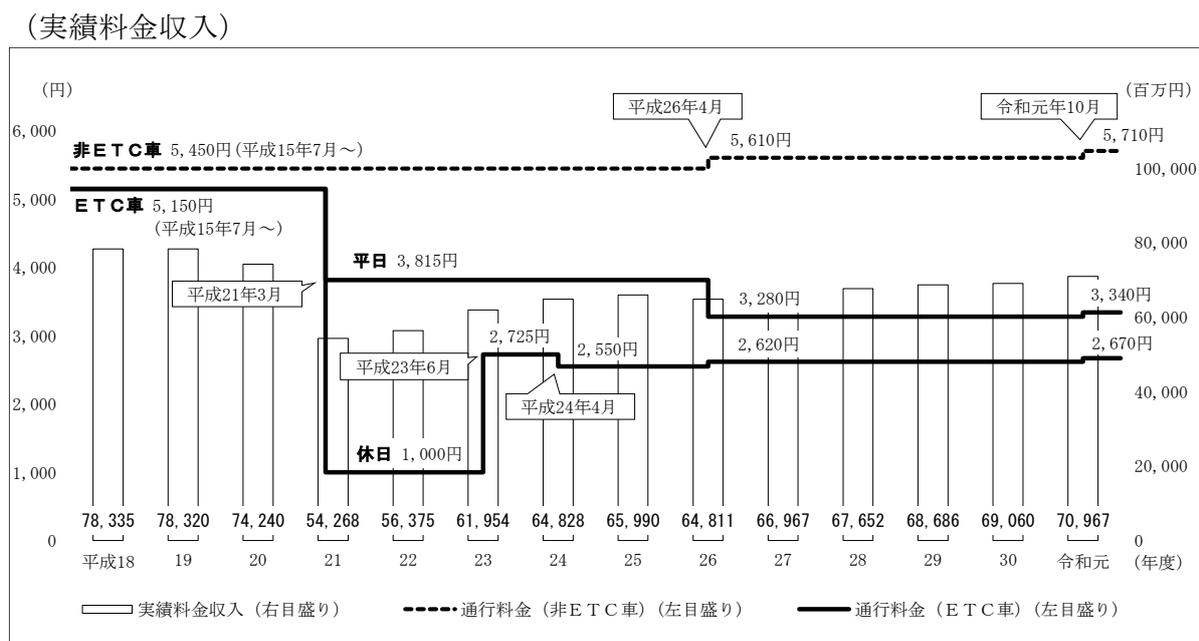
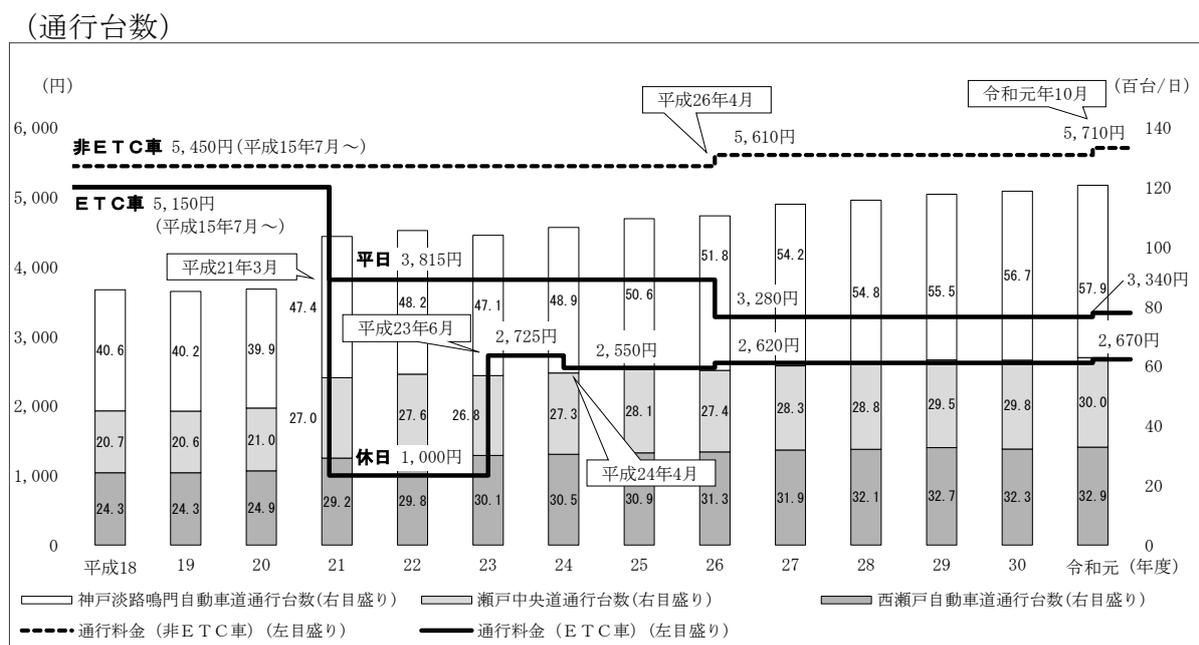


注(1) 通行料金は普通車を例にしている。また、平成21年8月以降の割引は、社会実験、アクアライン割引等によるものである。

注(2) 料金収入には、社会実験の補填金等は含まれていない。

また、同様に、利便増進事業等による料金割引により通行料金が大きく下がった本四道路について、18年度以降の通行料金の額と通行台数及び実績料金収入の推移をみたところ、図表2-1-14のとおり、利便増進事業等による割引が導入された21年度以降の通行台数は増加傾向を示す一方、実績料金収入は割引制度導入後増加傾向を示しているものの18年度との比較では減収となっていて、アクアライン割引の制度導入後の傾向と同様の傾向を示していた。

図表2-1-14 本四道路の通行台数と実績料金収入の推移等（平成18年度～令和元年度）



(注) 通行料金は一般国道28号（本州四国連絡道路（神戸・鳴門ルート））を普通車全線通行した時の例。また、平成21年3月から26年3月までの割引は、利便増進事業等によるものである。

以上のように、料金制度の見直しや料金割引の導入は様々な形で行われてきているところではあるが、国土交通省、機構及び6会社は、引き続き、償還主義、公正妥当主義等に基づく検証を必要に応じて行うとともに、新たな路線や区間の開通等によるネットワークの整備状況、社会情勢の変化等に応じて適時適切に料金制度及び料金割引の見直しを行う必要がある。

2 各高速道路株式会社の経営状況

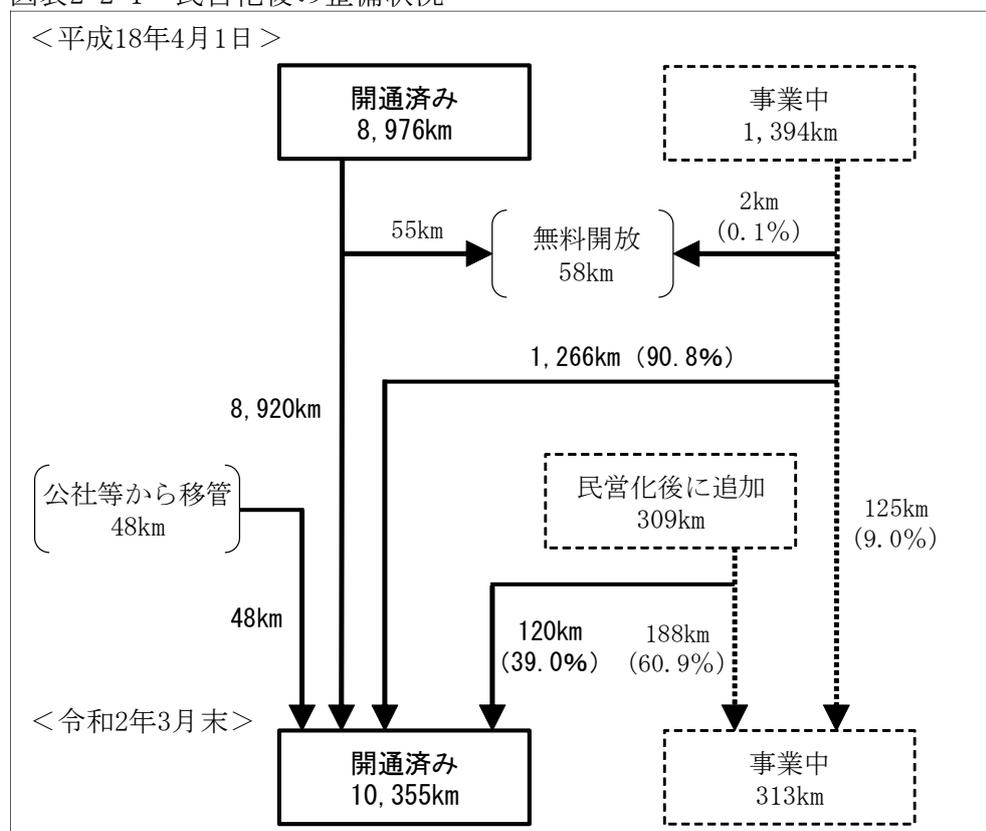
(1) 高速道路事業の実施状況

ア 高速道路の新設、改築等

(ア) 高速道路の整備の進捗状況等

18年度以降の高速道路の整備状況をみたところ、図表2-2-1のとおり、18年4月1日時点においては、開通済みの延長が8,976km、事業中の延長が1,394kmとなっていたが、令和2年3月末時点においては、開通済みの延長が10,355km、事業中の延長が313kmとなっており、平成18年4月1日時点で事業中となっていた延長1,394kmのうち1,266km（90.8%）が開通していた。

図表2-2-1 民営化後の整備状況



18年4月1日時点で事業中となっていた区間及び当初協定締結後に追加された区

間については、協定において完成予定年月日が定められていた。そこで、同日時点で事業中となっていた区間のうち令和2年3月末までに開通した96区間（暫定2車線区間の4車線化事業、付加車線設置事業等の区間を除く。）^(注16)について、当初協定に定められた完成予定年月日と実際の開通日を比較したところ、図表2-2-2のとおり、当初協定で定められた完成予定年月日よりも開通を前倒しできた区間が計65区間、開通が遅れた区間が計31区間となっていて、開通が遅れた区間については協定の完成予定年月日に変更されていた。そして、開通を前倒しできた65区間については、2年以上前倒しできた区間はなく、1年以上2年未満前倒しできた区間は9区間となっていた。一方、開通が遅れた31区間については、2年以上遅れた区間が11区間となっており、最も遅れたものは、地方公共団体が合わせて施工する範囲で地下水対策が必要となったり、地元調整や用地買収が遅れたりしたことなどによる約5年であった。

(注16) 付加車線 適切な走行速度を確保し、高いサービス速度を提供するために、専ら自動車の追越しを目的として設置する付加追越車線及び速度の低下している車両を追従する車両から分離して通行させることを目的として設置するゆずり車線

図表2-2-2 当初協定の完成予定年月日と開通日の状況（民営化後の開通区間）

(単位：区間)

状況		会社名						計	合計
		東会社	中会社	西会社	本四会社	首都会社	阪神会社		
前倒し	2年以上前倒し	0	0	0	0	0	0	0	65
	1年～2年前倒し	4	1	4	0	0	0	9	
	0.5年～1年前倒し	2	3	3	0	0	0	8	
	～0.5年前倒し	20	8	12	0	4	4	48	
遅れ	～0.5年遅れ	4	3	2	0	0	2	11	31
	0.5年～1年遅れ	0	4	0	0	1	0	5	
	1年～2年遅れ	1	3	0	0	0	0	4	
	2年以上遅れ	6	2	0	0	2	1	11	

また、18年4月1日時点で事業中となっていた区間のうち令和2年3月末時点においても事業中となっていた10区間をみると、埋蔵文化財調査量の増加や橋りょう等の構造の見直しなどにより、当初協定に定められた完成予定年月日までの開通が困難となったことにより協定を変更した区間が8区間見受けられた。

第1の2(2)のとおり、機構が引き受けた高速道路の建設等に要した費用に係る債務は、通行料金を原資として6会社が支払う貸付料等により返済されることとなっていることから、高速道路を早期に開通させて通行料金の徴収を開始することは、

貸付料の支払を通じて債務返済の促進に資することになる。また、国土交通省のウェブサイトでは、道路のストック効果として、耐震性の向上等の安全・安心効果、移動時間の短縮、貨物取扱量の増加等の様々な効果が挙げられていて、その例として一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道）が順次開通し、放射状に高速道路が連結されることにより、効率的な物流ネットワークが形成され、民間の投資を喚起し、残る区間の整備により更なるストック効果の発現が期待されている。このため、高速道路の建設に当たっては、工事を早期に完成させてネットワークを形成することが肝要である。

また、平成18年4月1日時点で事業中となっていた区間であって令和2年3月末までに開通した96区間のうち、高速道路本線は開通したものの付替道路の整備等の事業を実施中の26区間を除いた70区間について、当初協定に定められた工事予算額と実績額をみたところ、図表2-2-3のとおり、当初協定の工事予算額よりも実績額を縮減できた区間が計67区間、増加した区間が計3区間となっていた。

図表2-2-3 工事予算額に対する実績額の状況

(単位：区間)

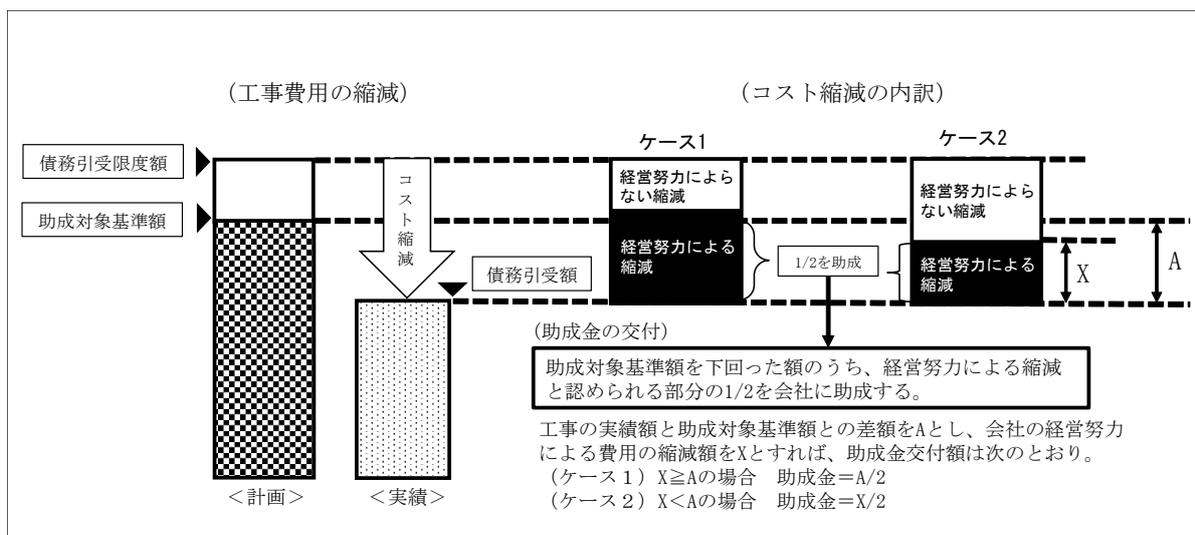
状況		会社名							計	合計
		東会社	中会社	西会社	本四会社	首都会社	阪神会社			
縮減	300億円以上縮減	0	2	0	0	1	0	3	67	
	100億円～300億円縮減	2	2	5	0	0	0	9		
	0～100億円縮減	27	8	10	0	4	6	55		
増加	0～100億円増額	0	1	1	0	0	0	2	3	
	100億円～300億円増額	0	0	0	0	1	0	1		

(イ) コスト縮減の取組

協定によれば、6会社は、経営努力により高速道路の新設、改築又は修繕に関する工事（修繕に関する工事はあらかじめ機構の同意を得たもの）に要する費用を縮減した場合には、機構に対して、助成金の交付申請を行うことができることとされている。

具体的には、図表2-2-4のとおり、協定で定められた工事ごとに、機構が引き受ける債務の額（実際に工事に要した費用）が助成対象基準額を下回った場合に、助成対象基準額を下回った額のうち、6会社の経営努力による費用の縮減と認められるものの5割を6会社に対し助成金として交付している。

図表2-2-4 助成金交付額の算定の概念図



(注) 高速道路機構ファクトブックを基に会計検査院が作成した。

機構は、「助成金交付における経営努力要件適合性の認定に関する運用指針」(平成19年3月制定。以下「運用指針」という。)に基づき、①国内の道路事業において実績のない新たな技術の採用等により、道路の計画、設計又は施工方法を変更したことによる費用の縮減、②資材又は機材の調達を工夫したことによる費用の縮減、③供用までの期間を短縮したことによる費用の縮減について、各会社の経営努力要件の適合性の認定を行っている。認定に当たっては、機構は、運用指針に基づき、「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」の意見を聴取して、経営努力要件の適合性や会社の貢献度について決定している。

平成19年度から令和元年度までの間の申請件数は409件で、このうち、同委員会における経営努力要件の適合性に関する審議を経て認定された件数は394件となっていた。このうち機構において交付決定が行われた246件について、助成金の交付決定件数、交付金額及び概算のコスト縮減額をみると、全体の交付決定件数計246件のうち96.3%を占める計237件の交付決定を受けているNE XCO3会社が、交付金額については全体の計56億余円のうち97.7%に当たる計54億余円、概算のコスト縮減額(交付決定済に係るもの)については全体の計150億余円のうち98.2%に当たる計148億余円を占めていた。また、交付決定件数246件のうち新設・改築等が計208件(84.5%)となっていた。

イ 特定更新等工事

(ア) 経緯

首都会社は、平成24年3月に「首都高速道路構造物の大規模更新のあり方に関する調査研究委員会」を設立して、特定更新等工事の在り方について検討を進めて、同委員会の提言を踏まえるなどして、更新計画（概略）を策定し、公表するなどした。

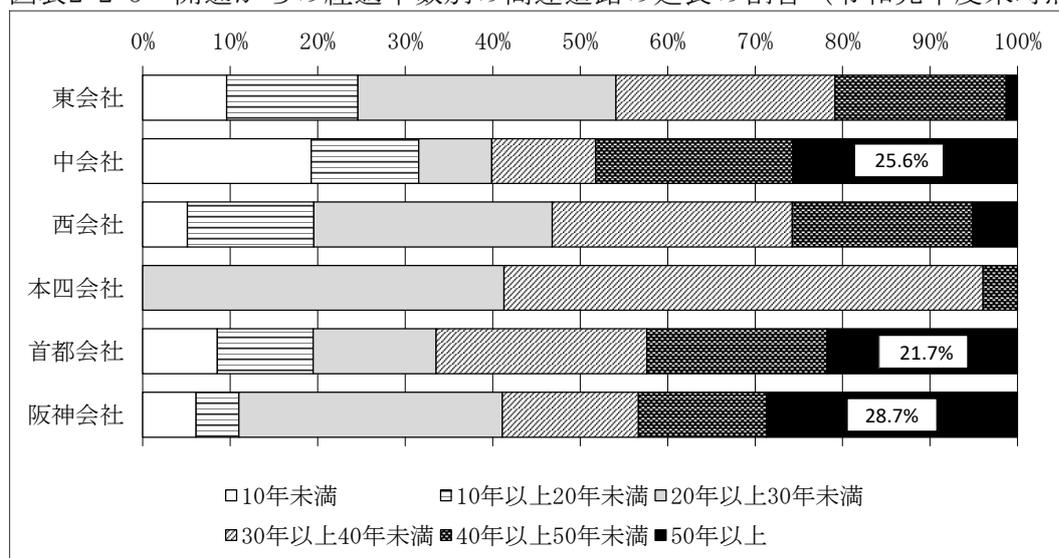
また、NEXCO3会社は共同で、阪神会社及び本四会社はそれぞれ単独で委員会を設立して、特定更新等工事の在り方について検討を進めて、委員会の提言を踏まえるなどして、更新計画（概略）を策定し、公表するなどした。

その後、第1の2(2)アのとおり、26年の特措法等の改正により6会社が管理する高速道路の計画的な更新を行う枠組みが構築されて、更新財源を確保するために新たな料金徴収期間が設定された。

そして、6会社は、更新計画（概略）を精査して、更新計画を策定し、国幹部会の審議を経るなどした後、特定更新等工事に係る事業許可を受けている。

令和2年3月末現在において、会社別に開通からの経過年数別の高速道路の延長の割合をみたところ、図表2-2-5のとおり、6会社共に30年以上経過した延長の割合が高くなっていて、特に、中会社、首都会社及び阪神会社については、元年度末時点で50年以上経過した延長の割合が21.7%から28.7%までと高くなっていった。

図表2-2-5 開通からの経過年数別の高速道路の延長の割合（令和元年度末時点）



(イ) 工事の内容等

特定更新等工事には、高速道路の本体構造物のうち、主に橋りょうの上部工を

再施工（桁又は床版の取替等）することにより、現在の新設構造物と同等又はそれ以上の性能を確保して性能強化を図る大規模更新と、高速道路の本体構造物を補修し又は補強することにより、建設当初と同等の機能を回復するとともに、長寿命化を図る大規模修繕とがある。

6会社は、特定更新等工事を行うに当たって定める更新計画の基本的な考え方として、構造物の点検結果及び変状分析から構造物が持つ潜在的な劣化要因を把握し、年数の経過による老朽化、大型車交通量の増加等の厳しい使用環境、地盤材料の風化等の地盤特性、古い技術基準で設計された構造物であることなどの要素を考慮して要対策箇所を選定している。

そして、特定更新等工事の内容、延長等については、更新計画を踏まえて、機構と6会社が締結する協定に定められている（別図表8参照）。

（ウ）特定更新等工事の進捗状況

令和2年3月末時点における機構と6会社との協定によれば、首都会社は平成26年度から令和22年度までの約27年間、NEXC O3会社、本四会社及び阪神会社は平成27年度から令和11年度までの約15年間で特定更新等工事を実施することとされており、協定には、特定更新等工事に要する費用に係る債務引受限度額が定められている。

そして、元年度末までに、工事が完成することなどにより高速道路資産及び債務を機構が引き受けた実績をみると、図表2-2-6のとおり、特定更新等工事を開始してから5年（首都会社は6年）が経過した時点における債務引受限度額からみた進捗率は、2.8%から11.8%までとなっていて、協定において約15年間で行うなどと定められた特定更新等工事に係る債務引受限度額の合計額に対する割合は、経過期間に比して6会社とも低率となっていた。また、協定には特定更新等工事に係る年度ごとの債務引受限度額が定められているが、協定の変更により実績額が協定に反映されることから、特定更新等工事について最初に定めた際の協定（首都会社は平成26年11月。NEXC O3会社、本四会社及び阪神会社は27年3月）における令和元年度までの債務引受限度額の合計額を当初の計画額として、これに対する実際の引受額の割合をみたところ、15.9%から70.2%までとなっていて、当初の計画と比べて特定更新等工事の進捗が遅れていた。

さらに、橋りょう更新、橋りょう修繕等の区分ごとの延長等による進捗率をみ

たところ、本四会社の橋りょう修繕については、床版が7.2%、桁が22.6%となっていて桁の進捗率が高くなっていたが、NEXCO3会社の橋りょう更新及び橋りょう修繕については、床版が1.1%から8.1%まで、桁が0%から0.1%まで、首都会社及び阪神会社の該当区間の延長による進捗率については0%となっていた。

このように、延長等による進捗率がいずれも低率となっていたのは、特定更新等工事を行うためには、供用中の高速道路本線の車線規制や通行止めが長期間必要となることから、反対車線を対面通行で運用したり、迂回路を確保したりなどするための工事を行うなど、特定更新等工事により発生する可能性のある渋滞等の影響を少なくするための対策に時間を要することなどが要因と史料される。

図表2-2-6 特定更新等工事の進捗状況

会社名	区分	項目	単位	協定における 延長等 (A)	令和元年度 までの実績値 (B)	割合(%) (B/A)×100
東会社	橋りょう更新	床版	km	40	1.49	3.7
		桁	km	1	0	0.0
	橋りょう修繕	床版	km	165	13.45	8.1
		桁	km	56	0	0.0
	土構造物修繕		箇所	7,759	498	6.4
	トンネル修繕		km	60	0.25	0.4
	債務引受限度額計・引受額計		百万円	1,318,762	47,785	3.6
中会社	橋りょう更新	床版	km	94	2.98	3.1
		桁	km	2	0	0.0
	橋りょう修繕	床版	km	113	1.32	1.1
		桁	km	58	0.1	0.1
	土構造物修繕		箇所	4,977	130	2.6
	トンネル修繕		km	35	0.06	0.1
	債務引受限度額計・引受額計		百万円	1,665,726	90,981	5.4
西会社	橋りょう更新	床版	km	88	3.13	3.5
		桁	km	6	0	0.0
	橋りょう修繕	床版	km	129	4.43	3.4
		桁	km	46	0	0.0
	土構造物修繕		箇所	13,820	478	3.4
	トンネル修繕		km	46	0.76	1.6
債務引受限度額計・引受額計		百万円	1,499,859	42,131	2.8	
本四会社	橋りょう修繕	床版	km	10	0.72	7.2
		桁	km	8	1.81	22.6
	土構造物修繕		箇所	66	11	16.6
債務引受限度額計・引受額計		百万円	27,938	3,320	11.8	
首都会社	都道首都高速1号線等		km	64	0	0.0
	債務引受限度額計・引受額計		百万円	1,091,322	108,751	9.9
阪神会社	大阪府道高速大阪松原線等		km	91	0	0.0
	債務引受限度額計・引受額計		百万円	469,355	38,802	8.2

ウ 高速道路の管理等

(ア) 高速道路の管理

機構が保有し、6会社に貸し付けた高速道路については、第1の2(2)ウのとおり、6会社が維持、修繕等の管理を行っている。

6会社が管理する高速道路の会社別の管理延長の推移をみると、図表2-2-7のとおり、平成17年度はNE XCO3会社の管理延長が計8,288.7kmであったものが令和元年度は計9,623.7kmと計1,335.0km増加しており、本四会社は平成17年度から

令和元年度まで増減がなく、首都会社は平成17年度では283.3kmであったものが令和元年度では327.2kmと43.9km増加し、阪神会社は平成17年度では233.8kmであったものが令和元年度では258.1kmと24.3km増加していた。

図表2-2-7 管理延長の推移（平成17年度～令和元年度）

（単位：km、％）

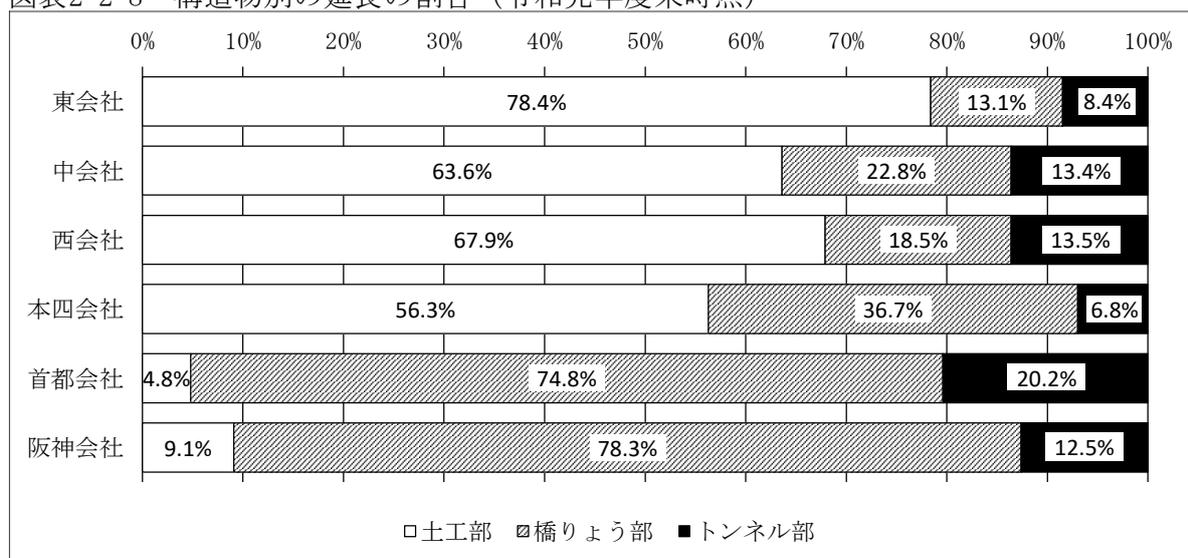
年 度		平成 17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和 元年度
東会社	管理延長	3,347.2	3,388.0	3,446.4	3,480.5	3,565.0	3,593.7	3,653.2	3,677.3	3,735.3	3,821.5	3,842.0	3,871.0	3,879.8	3,918.6	3,943.0
	当該年度 開通延長	4.1	40.8	70.8	34.1	84.5	28.7	59.5	24.1	58.0	86.2	20.5	29.0	8.8	38.8	24.4
	当該年度 無料開放	-	-	△ 12.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
中会社	管理延長	1,687.0	1,693.2	1,721.2	1,756.5	1,761.3	1,774.0	1,762.2	1,943.7	1,948.8	2,006.9	2,057.6	2,072.7	2,077.3	2,131.6	2,150.6
	当該年度 開通延長	13.4	6.2	28.0	35.3	4.8	12.7	2.0	188.3	5.1	58.1	55.2	15.1	4.6	54.3	19.0
	当該年度 無料開放	-	-	-	-	-	-	△ 13.8	△ 6.8	-	-	△ 4.5	-	-	-	-
西会社	管理延長	3,254.5	3,254.3	3,289.2	3,297.1	3,334.5	3,360.5	3,371.5	3,384.5	3,423.3	3,449.0	3,449.0	3,456.0	3,500.0	3,508.7	3,530.1
	当該年度 開通延長	-	5.0	34.9	13.0	37.4	26.0	11.0	13.0	38.8	39.0	-	7.0	44.0	8.7	21.4
	当該年度 無料開放	-	△ 5.2	-	△ 5.1	-	-	-	-	-	△ 13.3	-	-	-	-	-
本四 会社	管理延長	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9
	当該年度 開通延長	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
首都 会社	管理延長	283.3	286.8	293.5	295.0	299.3	301.3	301.3	301.3	301.3	310.7	310.7	318.9	320.1	320.1	327.2
	当該年度 開通延長	-	3.5	6.7	1.5	4.3	2.0	-	-	-	9.4	-	8.2	1.2	-	7.1
阪神 会社	管理延長	233.8	233.8	239.3	242.0	242.0	245.7	245.7	254.8	259.1	259.1	259.1	260.5	260.5	260.5	258.1
	当該年度 開通延長	-	-	5.5	2.7	-	3.7	-	9.1	4.3	-	-	1.4	-	-	7.7
	当該年度 無料開放	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	△ 10.1
6会社 合計	管理延長	8,978.7	9,029.0	9,162.5	9,244.0	9,375.0	9,448.1	9,506.8	9,734.5	9,840.7	10,020.1	10,091.3	10,152.0	10,210.6	10,312.4	10,381.9
	当該年度 開通延長	17.5	55.5	145.9	86.6	131.0	73.1	72.5	234.5	106.2	192.7	75.7	60.7	58.6	101.8	79.6
	当該年度 無料開放	-	△ 5.2	△ 12.4	△ 5.1	-	-	△ 13.8	△ 6.8	-	△ 13.3	△ 4.5	-	-	-	△ 10.1
上記の うち NEXC O3 会社 計	管理延長	8,288.7	8,335.5	8,456.8	8,534.1	8,660.8	8,728.2	8,786.9	9,005.5	9,107.4	9,277.4	9,348.6	9,399.7	9,457.1	9,558.9	9,623.7
	6会社合計 に対する 割合	92.3	92.3	92.2	92.3	92.3	92.3	92.4	92.5	92.5	92.5	92.6	92.5	92.6	92.6	92.6
	当該年度 開通延長	17.5	52.0	133.7	82.4	126.7	67.4	72.5	225.4	101.9	183.3	75.7	51.1	57.4	101.8	64.8
	当該年度 無料開放	-	△ 5.2	△ 12.4	△ 5.1	-	-	△ 13.8	△ 6.8	-	△ 13.3	△ 4.5	-	-	-	-

注(1) 管理延長は各年度末時点の延長である。

注(2) 令和元年度の阪神会社の当該年度無料開放の延長△10.1kmは、阪神京都線の移管によるものであり、このうち2.7kmは京都市へ移管され無料開放された。残りの7.4kmは西会社へ移管され全国路線網に指定されたため、西会社の元年度の当該年度開通延長に含まれている。

また、会社別に元年度末時点の構造物別の延長の割合をみると、図表2-2-8のとおり、NEXC O3会社及び本四会社については、土工部の割合が高くなっており、首都会社及び阪神会社については、橋りょう部の割合が高くなっていった。

図表2-2-8 構造物別の延長の割合（令和元年度末時点）



(イ) 管理費の概況

6会社が機構に支払う貸付料の額は、第1の2(2)イ(エ)のとおり、計画料金収入から計画管理費を引いた額となっており、実績管理費が計画管理費を上回った場合は、その差額は6会社の負担（損失）となり、実績管理費が計画管理費を下回った場合は、その差額は6会社の利益となることとなっている。

そこで、平成18年度以降の6会社の計画管理費と実績管理費をみたところ、18年度は6会社のいずれにおいても実績管理費が計画管理費を下回っていたが、近年は、保全点検の結果、補修しなければならない箇所が計画よりも増えたことなどから実績管理費が計画管理費を上回ることが多い状況となっていた。そして、令和元年度の実績管理費を平成18年度の実績管理費と比較すると、6会社においていずれも増加していた。

また、6会社の実績管理費を管理延長で除した1km当たりの実績管理費をみたところ、管理延長に占める橋りょう等の構造物延長の割合が高い首都会社及び阪神会社や海峡部の長大橋を管理している本四会社がNEXCO3会社と比べて高い状況となっていた（別図表9参照）。

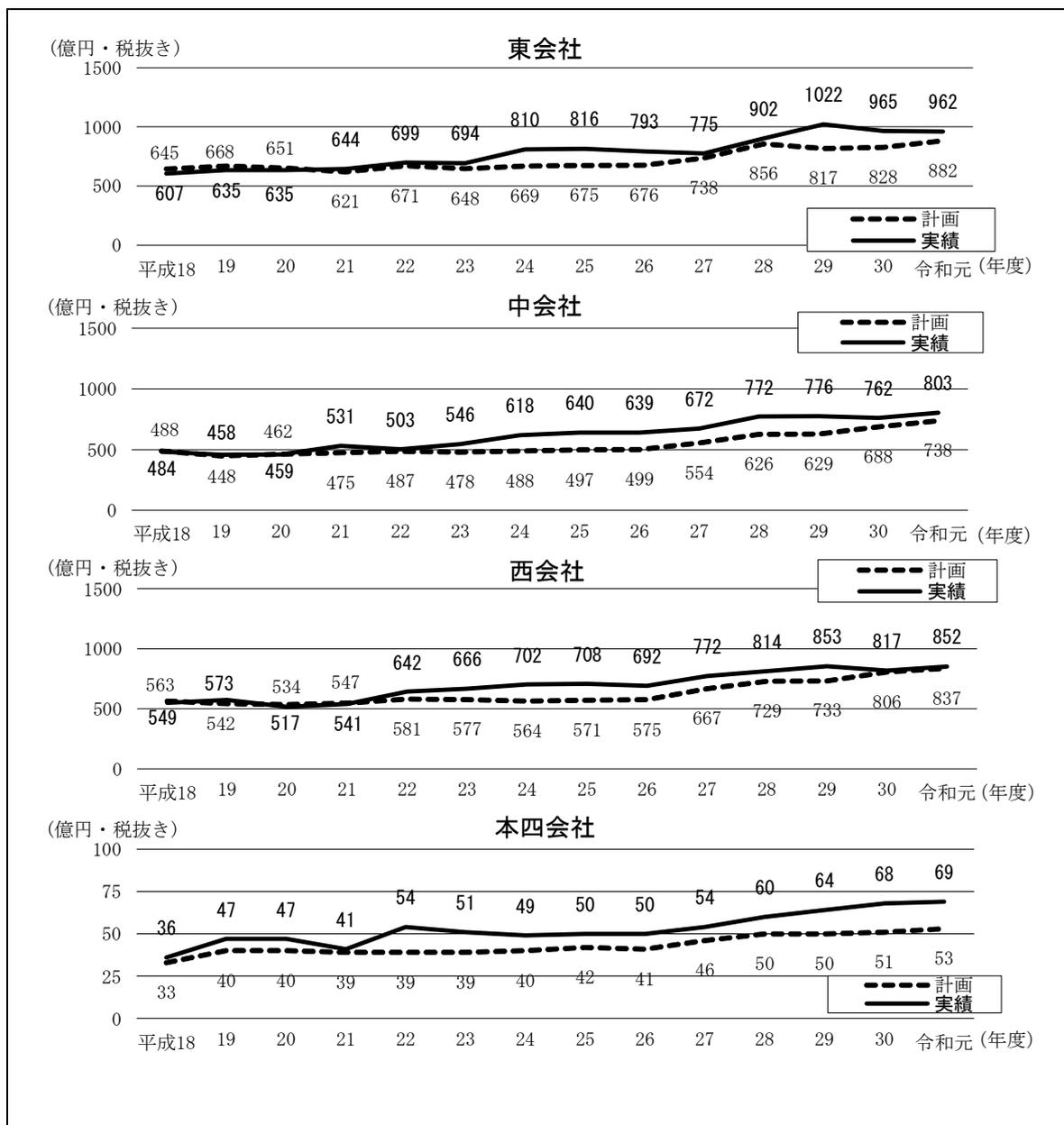
(ウ) 管理費の区分別の状況

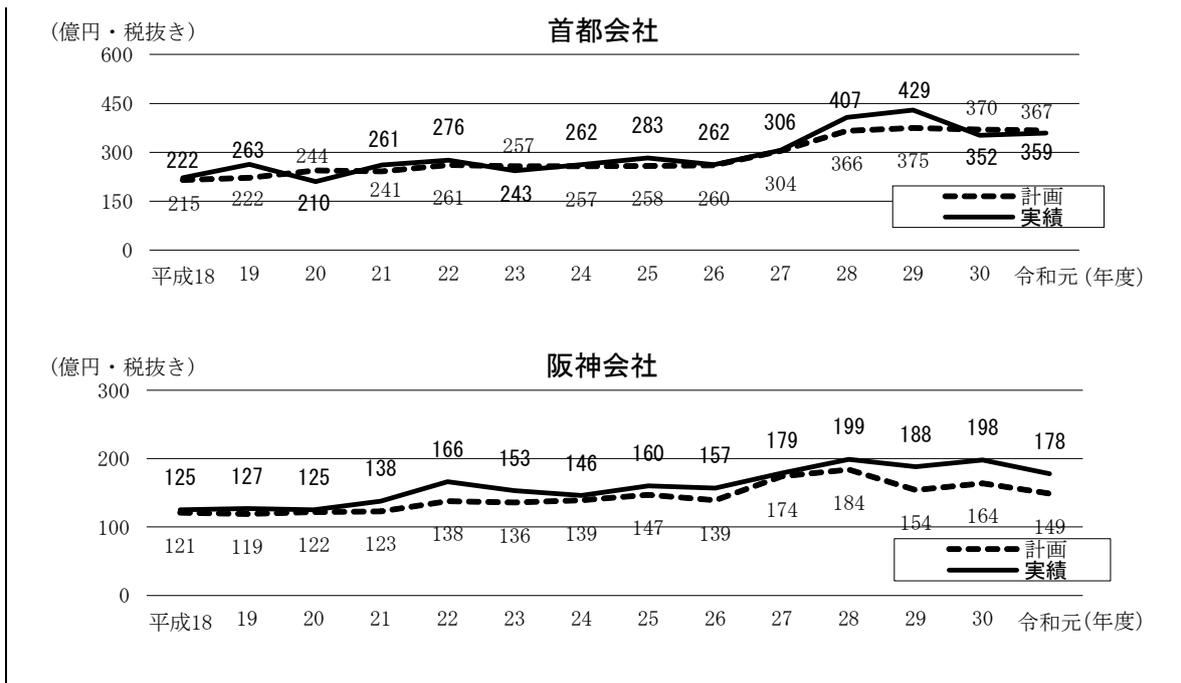
管理費は、維持修繕費、管理業務費及び一般管理費等に区分されており、それぞれ次のような状況となっていた。

a 維持修繕費

維持修繕費は、道路清掃、植栽管理、雪氷対策等の道路維持業務、資本的支出とならない土木構造物等の機能等を原状回復させる補修、取替えを行う補修取替業務、土木構造物・機械設備等の点検作業を行う保全点検業務等に係る費用であり、維持修繕費の年度別の計画額と実績額をみると、図表2-2-9のとおり、平成24年度以降は、首都会社の30年度及び令和元年度を除いて、実績額が計画額を上回る状況となっていた。また、元年度の実績額を平成18年度の実績額と比較すると、6会社においていずれも増加していた。

図表2-2-9 維持修繕費の計画額及び実績額の推移（平成18年度～令和元年度）





そして、維持修繕費を管理延長で除した1km当たりの維持修繕費を会社別にみると、図表2-2-10のとおり、管理延長に占める橋りょう等の構造物延長の割合が高い首都会社及び阪神会社がNEXC O3会社及び本四会社と比べて高い状況となっていた。

また、18年度に対する令和元年度の1km当たりの維持修繕費の増加率を会社別にみると、28.9%（阪神会社）から91.6%（本四会社）までとなっていた。維持修繕に係る工事等については、NEXC O3会社が「高速道路機構・会社の業務点検検討会」に提出した資料によれば、工事費等に占める人件費の割合が、道路清掃で7割から9割程度まで、植栽管理で6割から8割程度まで、雪氷対策で8割から9割程度まで、修繕工事で2割から5割程度までとなっているとされており、国土交通省が公表している公共工事設計労務単価の全国全職種の平均額の平成18年度に対する令和元年度の増加率が47.3%となっていることなどから、維持修繕費の増加は人件費の増加による影響が大きいと史料される。

図表2-2-10 1km当たりの維持修繕費の推移（平成18年度～令和元年度）

（単位：億円（税抜き）、km）

会社名	区分	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	平成18年度に対する令和元年度の増加率
東会社	実績額(A)	607	635	635	644	699	694	810	816	793	775	902	1022	965	962	
	管理延長(B)	3,388.0	3,446.4	3,480.5	3,565.0	3,593.7	3,653.2	3,677.3	3,735.3	3,821.5	3,842.0	3,871.0	3,879.8	3,918.6	3,943.0	
	1km当たり(A/B)	0.179	0.184	0.182	0.180	0.194	0.189	0.220	0.218	0.207	0.201	0.233	0.263	0.246	0.243	
中会社	実績額(A)	484	458	459	531	503	546	618	640	639	672	772	776	762	803	
	管理延長(B)	1,693.2	1,721.2	1,756.5	1,761.3	1,774.0	1,762.2	1,943.7	1,948.8	2,006.9	2,057.6	2,072.7	2,077.3	2,131.6	2,150.6	
	1km当たり(A/B)	0.285	0.266	0.261	0.301	0.283	0.309	0.317	0.328	0.318	0.326	0.372	0.373	0.357	0.373	
西会社	実績額(A)	549	573	517	541	642	666	702	708	692	772	814	853	817	852	
	管理延長(B)	3,254.3	3,289.2	3,297.1	3,334.5	3,360.5	3,371.5	3,384.5	3,423.3	3,449.0	3,449.0	3,456.0	3,500.0	3,508.7	3,530.1	
	1km当たり(A/B)	0.168	0.174	0.156	0.162	0.191	0.197	0.207	0.206	0.200	0.223	0.235	0.243	0.232	0.241	
本四会社	実績額(A)	36	47	47	41	54	51	49	50	50	54	60	64	68	69	
	管理延長(B)	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	
	1km当たり(A/B)	0.208	0.271	0.271	0.237	0.312	0.294	0.283	0.289	0.289	0.312	0.347	0.370	0.393	0.399	
首都会社	実績額(A)	222	263	210	261	276	243	262	283	262	306	407	429	352	359	
	管理延長(B)	286.8	293.5	295.0	299.3	301.3	301.3	301.3	301.3	310.7	310.7	318.9	320.1	320.1	327.2	
	1km当たり(A/B)	0.774	0.896	0.711	0.872	0.916	0.806	0.869	0.939	0.843	0.984	1.276	1.340	1.099	1.097	
阪神会社	実績額(A)	125	127	125	138	166	153	146	160	157	179	199	188	198	178	
	管理延長(B)	233.8	239.3	242.0	242.0	245.7	245.7	254.8	259.1	259.1	259.1	260.5	260.5	260.5	258.1	
	1km当たり(A/B)	0.534	0.530	0.516	0.570	0.675	0.622	0.572	0.617	0.605	0.690	0.763	0.721	0.760	0.689	
労務単価(円)		13,723	13,577	13,351	13,344	13,154	13,047	13,072	15,175	16,678	17,704	18,078	18,632	19,392	20,214	47.3%

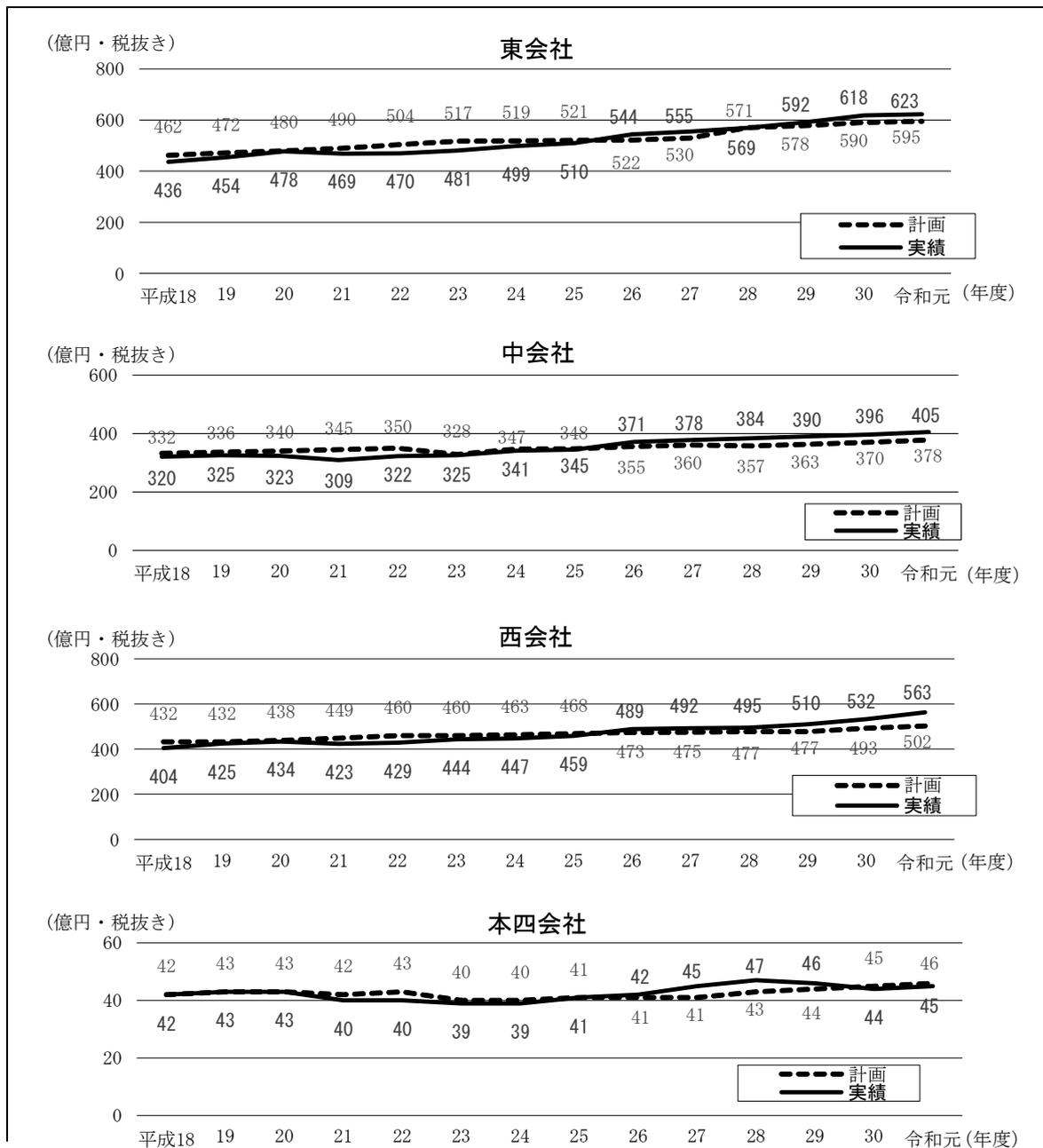
b 管理業務費

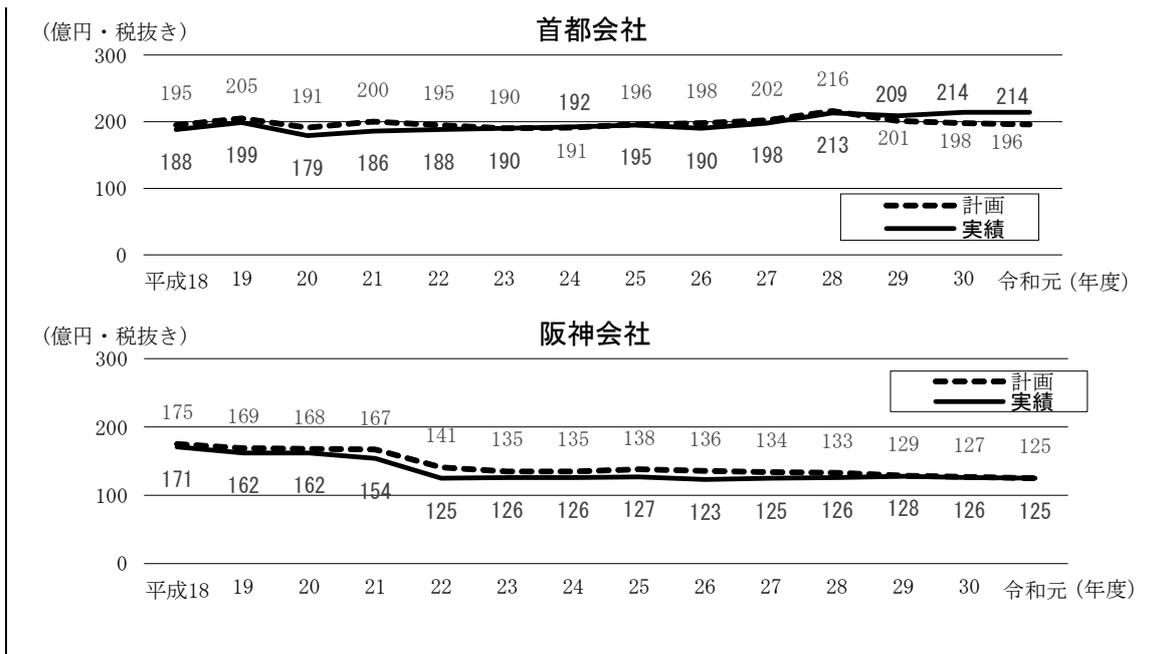
管理業務費は、料金収受業務、高速道路の巡回、交通管制等を行う交通管理業務等に係る費用であり、管理業務費の年度別の計画額と実績額をみると、図表2-2-11のとおり、平成27年度以降、NEXCO3会社、本四会社及び首都会社については、28年度の東会社、30、令和元両年度の本四会社及び平成27、28両年度の首都会社を除いて、実績額が計画額を上回っていた。一方、阪神会社は、30年度まで継続して実績額が計画額を下回っていた。

また、令和元年度の実績額を平成18年度の実績額と比較すると、阪神会社は減少しており、本四会社及び首都会社は1割程度、NEXCO3会社は2割から4割程度増加している状況となっていた。阪神会社が減少しているのは、18年度から21年度までは料金徴収施設等の維持、修繕費を管理業務費に計上していたが、22年度以降は維持修繕費等に計上するなどの管理業務費の内訳を見直したことなどによるものである。そして、NEXCO3会社と本四会社及び首都会社の実績額の増加割合に違いがあるのは、管理延長の増加量に違いがあったこと

などによるものである。

図表2-2-11 管理業務費の計画額及び実績額の推移（平成18年度～令和元年度）



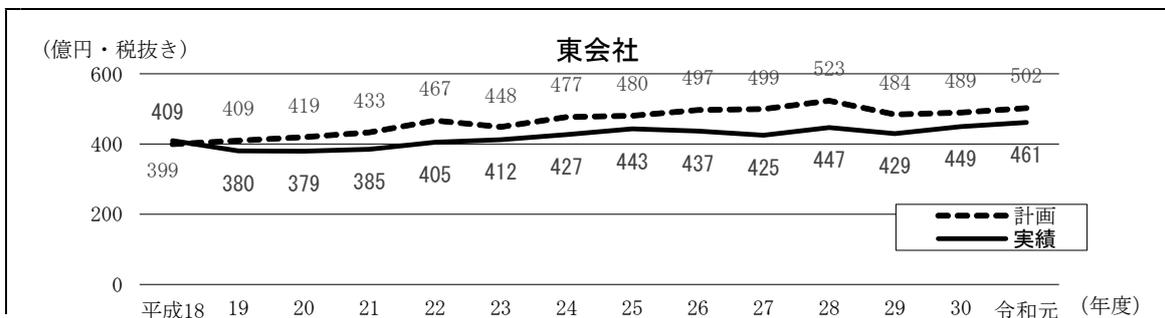


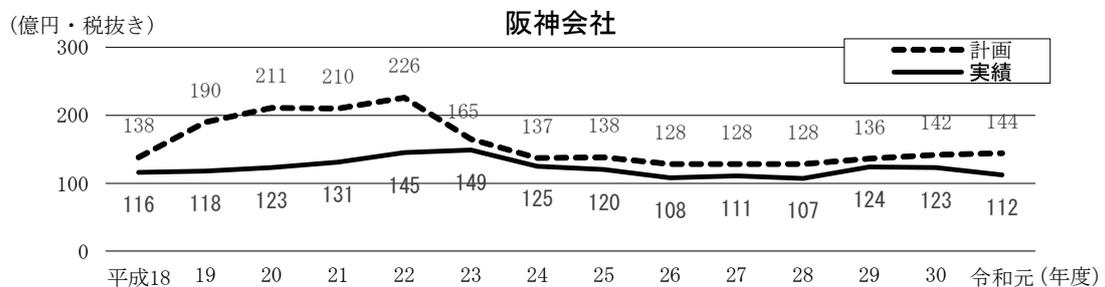
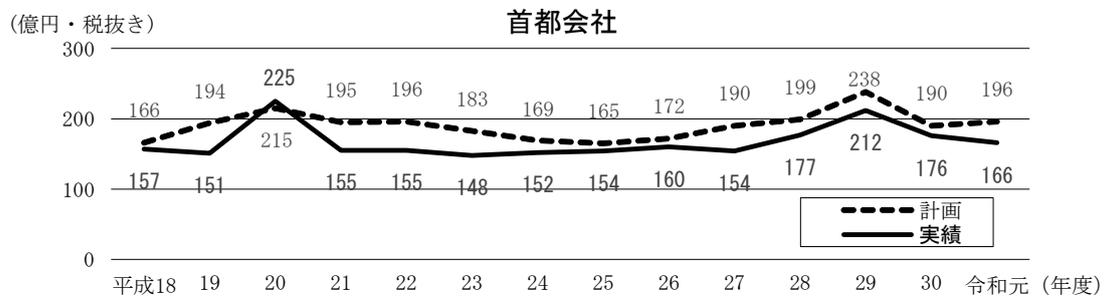
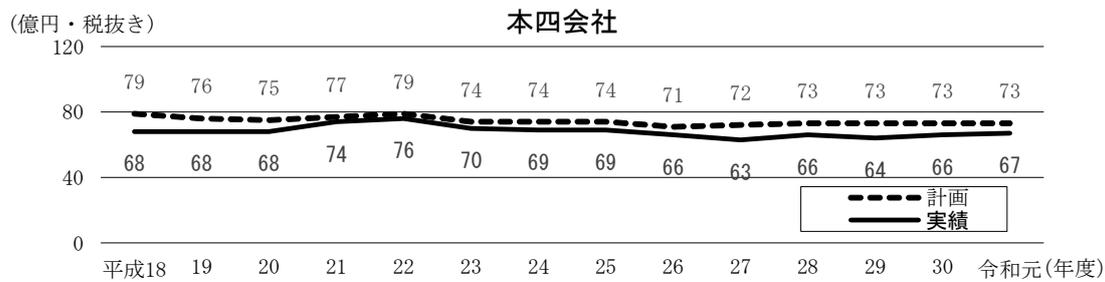
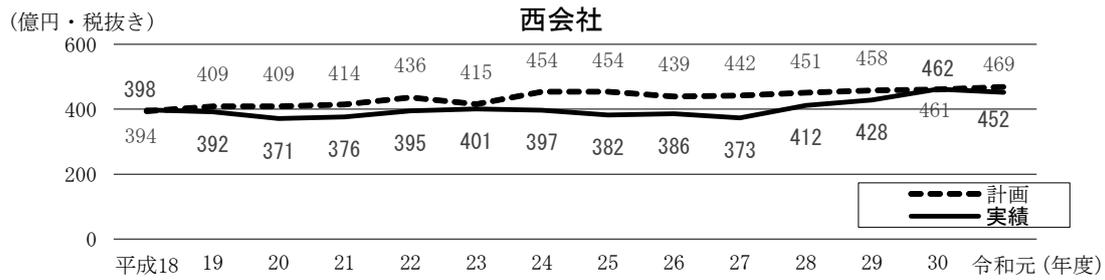
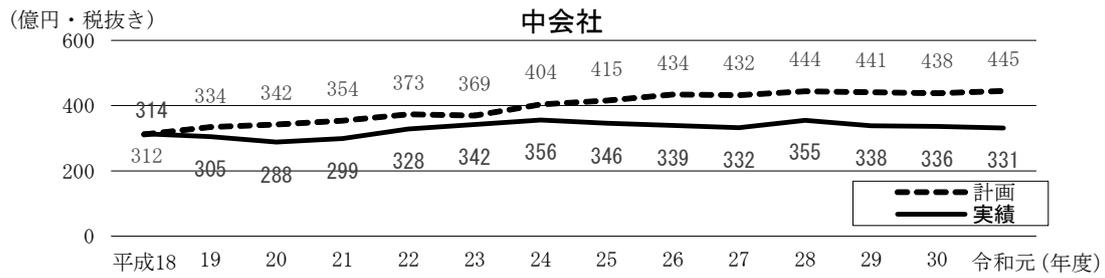
c 一般管理費等

一般管理費等は、人件費、減価償却費等であり、一般管理費等の年度別の計画額と実績額をみると、図表2-2-12のとおり、18年度のNEXC O3会社、20年度の首都会社及び30年度の西会社を除いて、実績額が計画額を下回っていた。

また、令和元年度の実績額を平成18年度の実績額と比較すると、本四会社及び阪神会社は減少しており、NEXC O3会社及び首都会社は増加していた。本四会社及び阪神会社が減少したのは、人件費の抑制に取り組んだことなどによるものである。

図表2-2-12 一般管理費等の計画額及び実績額の推移（平成18年度～令和元年度）





注(1) 一般管理費等には、ETCマイレージ割引費用等は含んでいない。
 注(2) 阪神会社の計画額と実績額のかい離が小さくなったのは平成23年度以降の計画額を見直したことによる。

(エ) ETCの活用

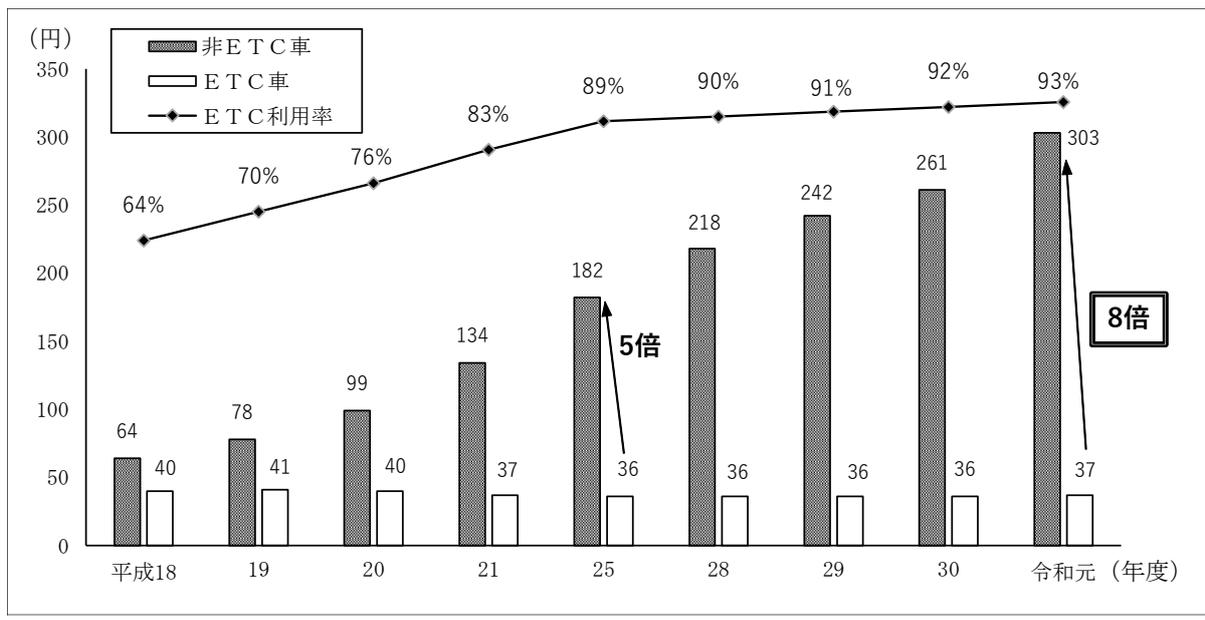
民営化申合せ及び「道路関係四公団民営化に関し直ちに取り組む事項について」（平成15年3月国土交通省）によれば、6会社は、ETCの活用により、多様で弾力的な料金設定を行うことや料金收受業務等の管理業務費の人的費等を削減して管理コストを縮減することとされている。

6会社は、ETC専用であるスマートIC以外の料金所において、非ETC車のためのレーン（以下「一般レーン」という。）又はETC車と非ETC車のいずれも利用できるレーン（以下「混在レーン」という。）を、設計要領等に基づき、交通量等に応じて算出されたレーン数で設置して、一般レーン又は混在レーンに設置されたブース内に料金収受員を配置するなどして現金等による料金收受を行っている。一方、ETC車は無線通行であるため、ETC専用のレーンには料金收受のためのブースを設置する必要がない。そのため、一般レーン又は混在レーンをETC専用のレーンに切り替えれば、料金所事務室における監視や通信障害等の対応のみを行うこととなることから、料金收受業務経費の多くを占める人的費の削減に寄与すると思料される。

そして、国土交通省は、業務点検において、18年度から25年度までのETC車と非ETC車のそれぞれ1台当たりの料金收受コストを比較しており、ETC利用率が89%となっていた25年度の非ETC車の料金收受コストはETC車の約5倍となっていた。また、非ETC車に対応する必要があることから、スマートICを除くほぼ全ての料金所で最低1レーンは一般レーン又は混在レーンが設置されており、料金收受業務経費はETC導入前の約5割の削減にとどまっていたとしていた。

今回、その後のETC利用率の上昇に伴うETC車と非ETC車のそれぞれの1台当たりの料金收受コストを比較したところ、図表2-2-13のとおり、令和元年度の非ETC車の1台当たりの料金收受コストはETC車の約8倍と、開差が更に拡大していた。

図表2-2-13 ETC車と非ETC車の1台あたり料金收受コスト



注(1) 非ETC車の料金收受コスト：施設維持管理費等＋料金收受業務委託費＋その他
 注(2) ETC車の料金收受コスト：施設維持管理費等＋システム運営管理費＋収納手数料
 注(3) 料金收受コストの試算は、厳密な試算が困難であることから、一定の仮定の下に1台当たり以案分して算出している。

なお、NEXCO3会社及び本四会社においては、ETC専用であるスマートICを整備して運用しており、首都会社においては、横浜市道高速横浜環状北線馬場入口についてETC専用化を図るとともに他の料金所への適用について検討を進めている。

また、国土交通省は、新型コロナウイルス感染症対策に対応した高速道路施策の検討について議論するために国幹部会を2年7月に開催して、高速道路利用者と料金收受員の身体的距離の確保等の観点から、料金所のETC専用化に向けて検討していくこととなった。そして、同年9月の国幹部会の中間取りまとめにおいて、導入手順や概成目標時期を明示したロードマップを策定し、ETC専用化等を計画的に推進すべきであるとされた。これを踏まえて、国土交通省及び6会社は、同年12月にETC専用化等に向けたロードマップを策定し、都市部は5年、地方部は10年程度での概成を目指して計画的にETC専用化等を推進することとなった。

(オ) 路線別の収支状況

道路関係四公団は、高速道路の路線別の収支状況（首都高速道路公団及び阪神高速道路公団は公団単位）を、「料金収入等（占用料収入等を含む。）」に対する「支払利息と管理費」の割合（収支率）で示していた。しかし、道路関係四公

団の民営化により、支払利息の支払主体が機構になったことから、機構は、路線別の収支状況を料金収入から管理費を差し引いた営業収支で示している。そこで、「決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報（平成31年度（令和元年度））資料」（以下「開示資料」という。）により公表されている令和元年度の路線別の営業収支をみたところ、6会社計114路線のうち営業収支が赤字となっていた路線が1路線あった（別図表10参照）。当該路線（一般国道233号（深川・留萌自動車道（深川沼田道路）））の営業収支差の推移をみたところ、図表2-2-14のとおり、平成18年度以降令和元年度まで継続して赤字となっていた。このような状況になっていたのは、他の路線と比べて延長が短く交通量が少ないことから料金収入も少なくなっていることが大きな要因であると思料された。

図表2-2-14 令和元年度の営業収支が赤字となっていた1路線の営業収支差の推移

一般国道233号 (深川・留萌自動車道(深川沼田道路))							
年度	供用延長 (km)	開通年度	開通率 (%)	交通量 (千台/日)	料金収入 (A) (億円)	管理費 (B) (億円)	営業収支差 (A) - (B) (億円)
平成18	4.4	平成10	100	2	0.8	0.9	△ 0.1
19	4.4	10	100	2	0.8	0.9	△ 0.0
20	4.4	10	100	2	0.8	1.1	△ 0.3
21	4.4	10	100	2	0.6	0.9	△ 0.2
22	4.4	10	100	4	0.1	1.0	△ 0.8
23	4.4	10	100	3	0.5	1.2	△ 0.6
24	4.4	10	100	2	0.7	1.1	△ 0.4
25	4.4	10	100	2	0.7	1.1	△ 0.4
26	4.4	10	100	2	0.9	1.6	△ 0.6
27	4.4	10	100	2	0.9	1.7	△ 0.7
28	4.4	10	100	2	0.9	2.4	△ 1.5
29	4.4	10	100	2	0.9	2.5	△ 1.6
30	4.4	10	100	2	0.9	1.1	△ 0.2
令和元	4.4	10	100	2	0.9	1.3	△ 0.3

注(1) 「決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報」等を基に会計検査院が作成した。

注(2) 平成22、23両年度は無料化社会実験を実施している。

注(3) 「開通率」は東会社の事業許可延長に対する供用延長の比率であり、新直轄道路の区間の延長は含まない。

注(4) 「交通量」は、路線ごとの支払料金所における通行台数である。

注(5) 「料金収入」は東会社の料金収入（無料化社会実験補填金を含まない。）、「管理費」は東会社の管理費、営業収支差は料金収入から管理費を除いたものである。

また、機構は、開示資料において、路線別の営業収支とは別に、機構の支払金利

を営業収支差に基づいて路線別に配賦したものと資産価額に基づいて路線別に配賦したもの（いずれも建設仮勘定に係るものを除く。以下同じ。）の2通りの試算値を公表している。そこで、会計検査院が、元年度の上記の配賦した金利も含めた路線別の収支差を、営業収支差から上記の配賦した金利を差し引くことにより試算した。その結果、営業収支が赤字となっていた上記路線のほかに東会社が管理する高速自動車国道東北中央自動車道相馬尾花沢線並びに中会社が管理する高速自動車国道中部横断自動車道及び高速自動車国道近畿自動車道敦賀線（小浜市から敦賀市まで）の3路線の営業収支差（12.1億円、1.2億円及び5.9億円）が資産価額に基づき配賦した金利（12.3億円、16.6億円及び7.8億円）を下回っていて、資産価額に基づき配賦した金利も含めた路線別収支が赤字となった（別図表11参照）。そして、これらの3路線について、平成18年度以降の金利も含めた路線別の収支差を試算したところ、18年度から令和元年度まで継続して、資産価額に基づき配賦した金利も含めた収支が赤字となっていたり、営業収支が赤字となっていたりした（別図表12参照）。なお、営業収支差に基づいて配賦した金利も含めた元年度の路線別の収支については、前記の営業収支が赤字となる1路線のほかに赤字となる路線はなかった。

エ 資金調達の状況

6会社は、道路会社法に基づく高速道路事業を実施するために、長期借入金の借入れ及び債券の発行（以下、長期借入金の借入れ及び債券の発行を合わせて「長期借入金の借入れ等」という。）によって資金調達を行っている。また、機構法によれば、機構は、6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を引き受けて、返済を行うこととされている。このため、6会社が高速道路の新設等のために必要となる資金を長期借入金の借入れ等によって調達した場合には、機構の将来の債務返済に影響を与えることになる。

また、6会社は、自己資金を基に料金所設備等の自らの事業用設備、社用設備等（以下「会社の固定資産」という。）を取得しているが、その費用を自己資金で賄えない場合に、民間金融機関からの借入金（以下、このような借入金を「その他借入金」という。）による資金調達を行うなどしている。

6会社において行われた資金調達並びに各年度末時点における長期借入金及び債券に係る債務残高に対する各年度の支払利息の割合（以下「会社の資金調達利回り」という。）をみると、次のような状況となっていた。

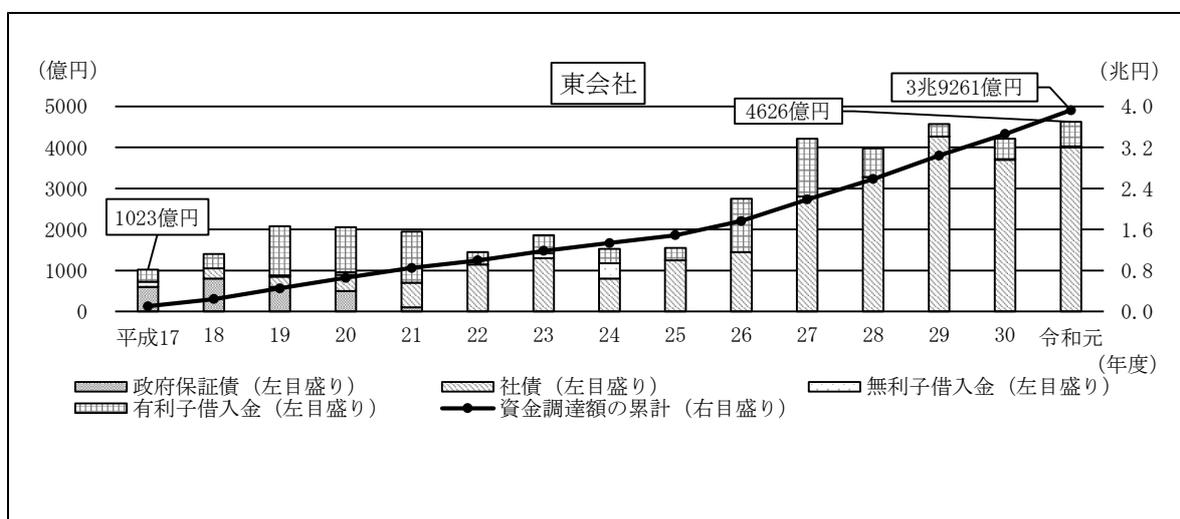
(ア) 6会社における資金調達

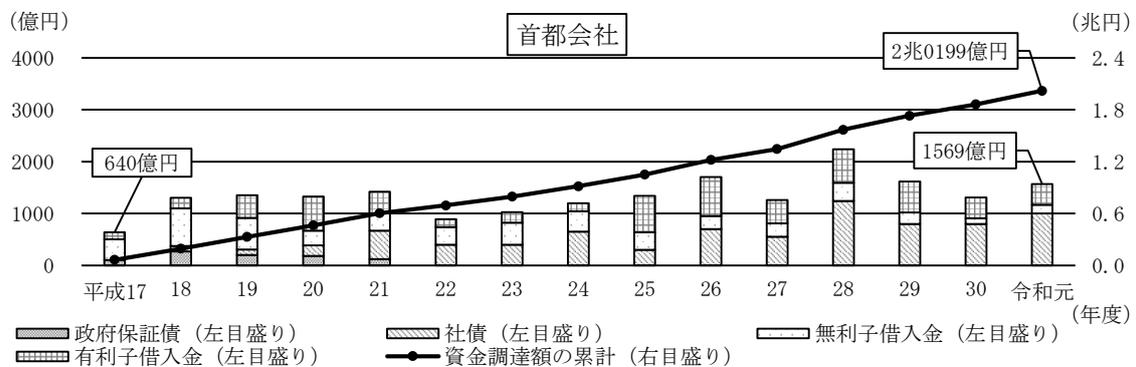
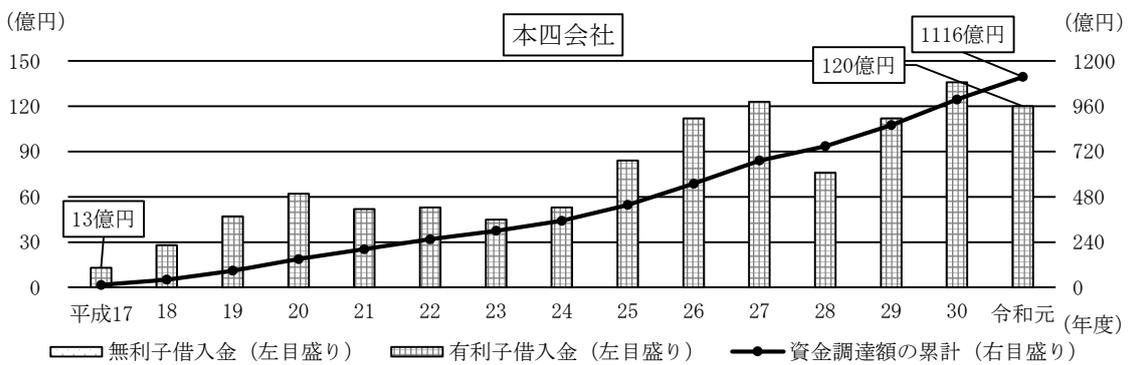
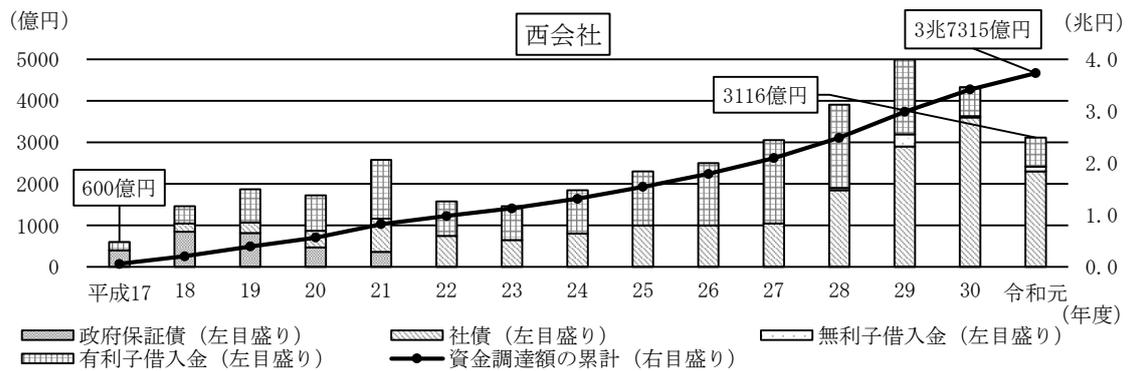
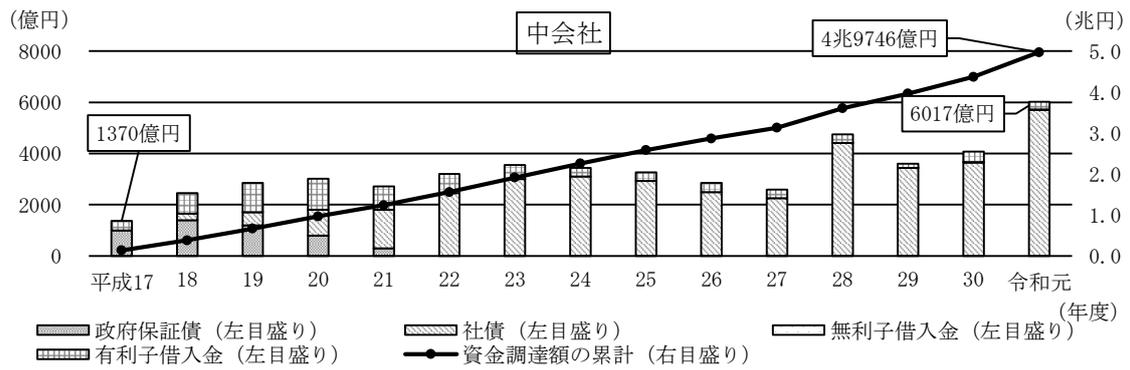
6会社における資金調達額の推移をみると、図表2-2-15のとおり、平成17年度において13億余円から1370億余円（債券は額面金額。以下同じ。）までであった資金調達額は、増減を繰り返しつつ、特定更新等工事の実施に要する費用の影響等によりおおむね増加傾向にあり、令和元年度において120億余円から6017億余円までとなっており、元年度までの資金調達額の累計額は、1116億余円から4兆9746億余円までとなっていた。

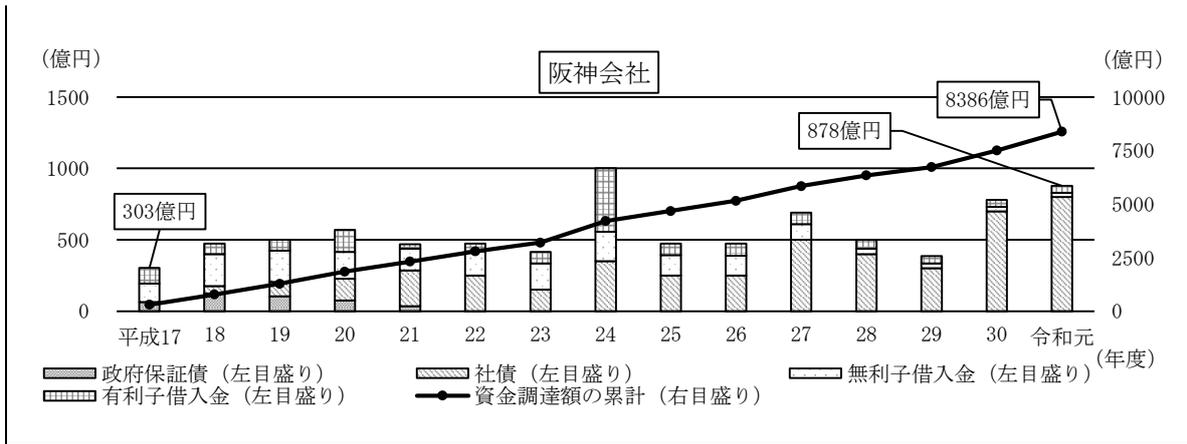
資金調達の構成をみると、6会社は、民間金融機関からの有利子借入れを行うとともに、長期にわたる多額の資金需要が見込まれない本四会社を除く5会社は、平成17年度から21年度までの間は、償還期間が10年の政府保証のある債券（以下「政府保証債」という。）を、18年度以降は、政府保証のない償還期間が1年から10年までの社債を発行している。

6会社における政府保証債による資金調達については、第1の2(5)ア(イ)のとおり、「財政投融资改革の総点検について」によれば、各会社の経営の自主性を早期に発現させるためには、資金調達において政府保証から早期に脱却することが重要であるが、完全自主調達の達成に向けては、急激な自己調達の拡大は困難とみられるため、市場の評価が安定するまでの間の一定の経過期間も必要と考えられるとされている。これを踏まえて、上記の5会社は、17年度から21年度までの5年間に限って政府保証債による資金調達を行っており、22年度以降は政府保証債による資金調達を行っていない。

図表2-2-15 6会社における資金調達額の推移（平成17年度～令和元年度）





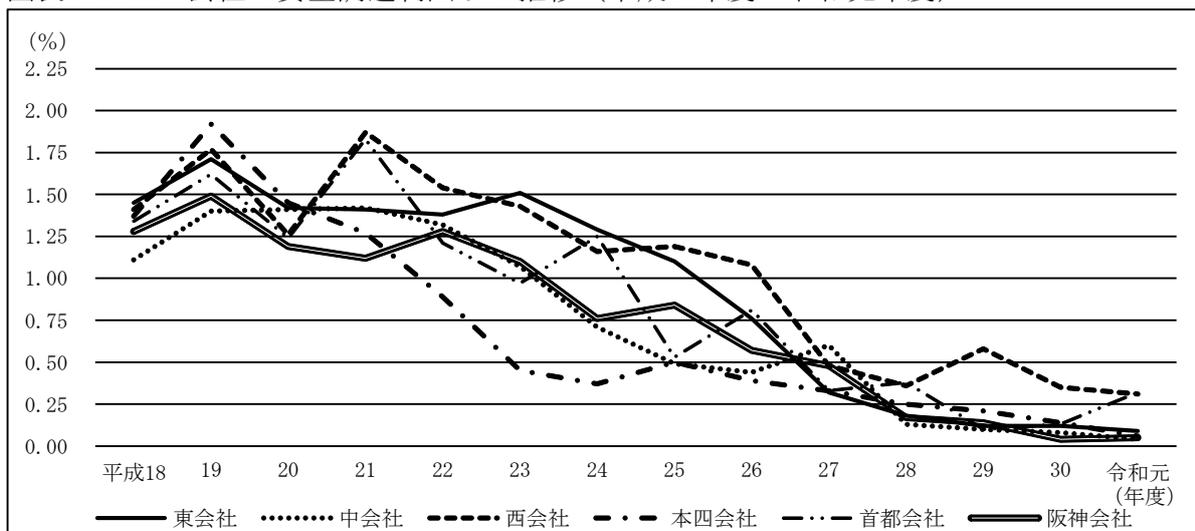


(イ) 会社の資金調達利回り

18年度から令和元年度までの間の会社の資金調達利回りの推移をみると、図表2-2-16のとおり、市場金利の上昇等により、平成18年度に対して19年度は上昇していたが、日本銀行が20年10月以降、無担保コールレート（オーバーナイト物）（以下「短期金利」という。）の誘導目標水準を段階的に引き下げたほか、25年4月に金融調節の操作目標を短期金利からマネタリーベースに変更して量的・質的金融緩和を導入し、28年1月にマイナス金利付き量的・質的金融緩和の導入を決定するなどしたことから、市場金利は低下し、6会社の資金調達利回りも20年度以降おおむね低下傾向にあった。

- (注17) マネタリーベース 日本銀行が供給する通貨の総量。日本銀行券発行高、貨幣流通高及び日本銀行当座預金（金融機関等が相互の資金決済等のために日本銀行に保有している当座預金）の合計額で構成される。
- (注18) 量的・質的金融緩和 マネタリーベース及び長期国債等の保有額を2年間で2倍に拡大したり、買い入れる長期国債の平均残存期間を2倍以上に延長したりするなど、量・質共に次元の違う金融緩和を行うもの
- (注19) マイナス金利付き量的・質的金融緩和 これまでの量的・質的金融緩和を維持しつつ、日本銀行当座預金の一部にマイナス金利を適用して、量・質・金利の三つの次元で金融緩和を行うもの

図表2-2-16 会社の資金調達利回りの推移（平成18年度～令和元年度）



注(1) 会社の資金調達利回りの分子である支払利息には、仕掛道路資産に金利等として計上された額を含む。
 注(2) 平成17年度は、17年10月1日から18年3月31日までの半期であるため、図表から除いている。

(2) 会社の財務状況

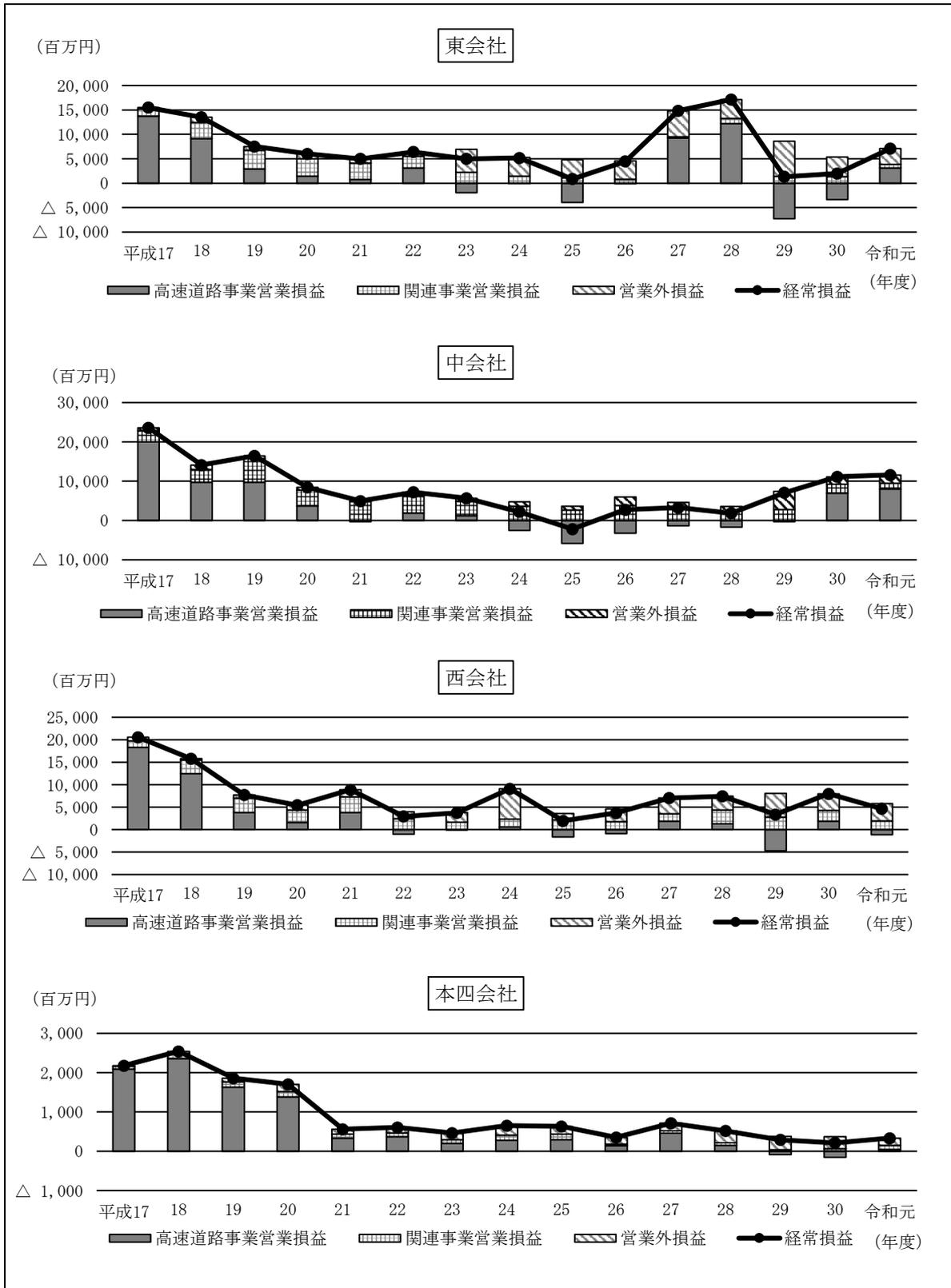
6会社の財務状況について、損益計算書を基に損益の状況を、貸借対照表を基に財務基盤の安定性を、貸借対照表等を基に利益剰余金と処分の状況をそれぞれ分析したところ、次のような状況となっていた。

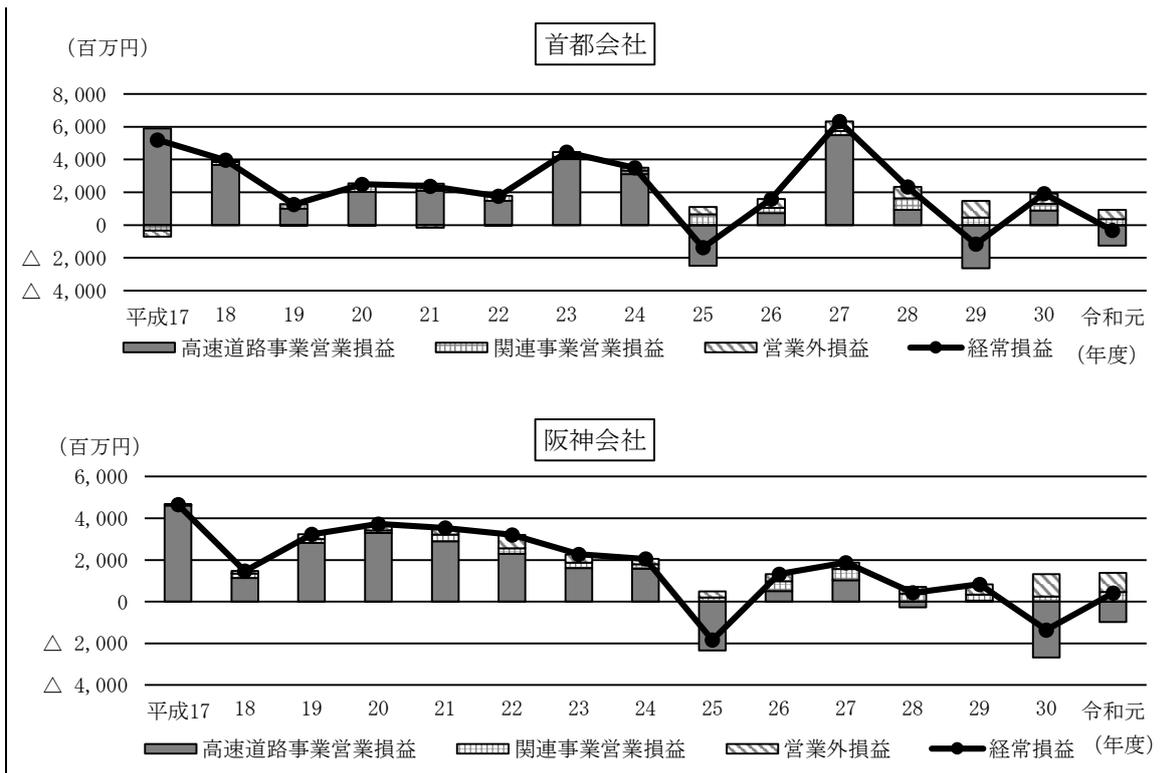
ア 損益の状況

6会社は、高速道路事業を実施し、通行者から徴収した通行料金により、機構に対して貸付料の支払を行っている。また、関連事業として、休憩所等事業、駐車場事業、高架下事業のほか、国、地方公共団体等の委託に基づき行う道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理並びに道路に関する調査、測量、設計、試験及び研究（以下「受託事業」という。）等を行っている。6会社の経常損益の内訳の推移は、図表2-2-17に示すとおりとなっており、近年、高速道路事業に係る損益及び関連事業に係る損益を合わせた全事業営業損益に営業外利益が計上されるようになっている。これは、営業外収益として、子会社等からの配当金収入が計上されるようになったなどのためである（特別損益等を含めた当期純損益の状況については別図表13参照）。

(注20) 子会社等からの配当金収入 西会社を除く5会社では、高速道路事業に係る配当金収入が大半を占めている。西会社では、関連事業を行う子会社等における利益率が高いことなどから、関連事業に係る配当金収入が高速道路事業に係る配当金収入より多額となる傾向にある（6会社の子会社一覧、子会社の数の推移、配当金収入の原資となる子会社の利益剰余金の推移及び子会社等からの配当金収入の内訳の推移は別図表14～17参照）。

図表2-2-17 経常損益の内訳の推移（平成17年度～令和元年度）





高速道路事業と関連事業に区分して損益の状況を示すと次のとおりである。

(ア) 高速道路事業に係る損益の状況

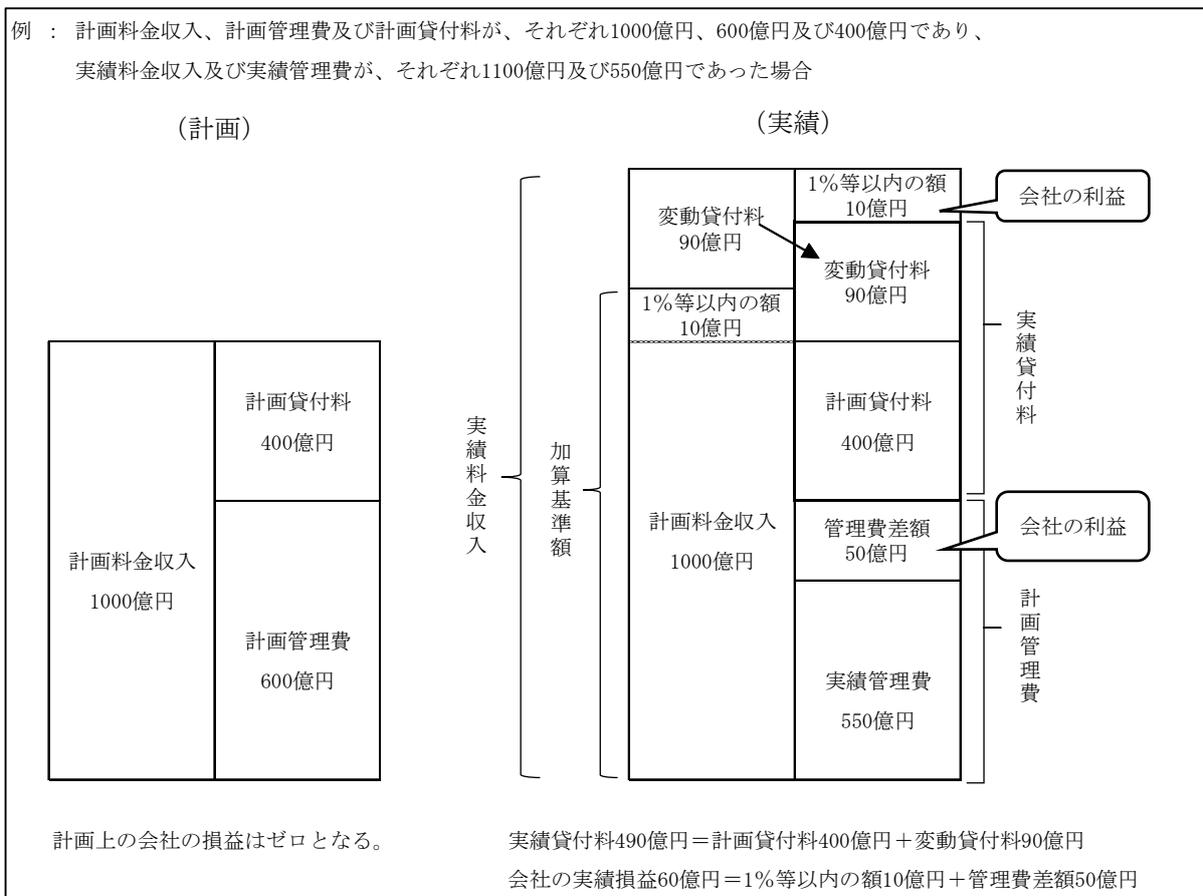
6会社は、特措法等によれば、事業許可を受けて、高速道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができることとされ、徴収した料金は、貸付料及び管理費を償うものであるとされている。これらを踏まえて、料金収入、管理費及び貸付料による損益（以下「料金収入に係る損益」という。）の状況をみたところ、次のとおりとなっていた。

(注21) 高速道路事業に係る損益は、料金収入に係る損益以外に、高速道路の新設等に係る損益が発生する場合がある。6会社は料金の徴収と共に道路会社法等に基づき、高速道路の新設等を行っている。建設、購入及び贈与を受けた高速道路資産の価額等は、工事が完成するまでの間は、仕掛道路資産として6会社で資産計上されることとなっている。そして、工事完了後、高速道路資産は機構に引き渡されることになり、この時に、仕掛道路資産に集計されていた金額は、道路資産完成原価に振り替えられる。あわせて、道路資産完成原価と同額の道路資産完成高（収益）及び高速道路営業未収入金（資産）が計上される。そして、6会社が高速道路の新設等のために資金調達したことによる負債は、機構へ引き渡す債務として高速道路営業未収入金と相殺されることになっている。機構へ引き渡す債務の額は、債務引受限度額の範囲内で機構に引き渡した高速道路資産の額と同額とすることになっているため、原則として、費用として計上される道路資産完成原価と収益として計上される道路資産完成高は同額となり、高速道路の新設等により、損益は生じない仕組みになっている（高速道路の新設等により損益が生じた経緯及びその年度については、別図表18参照）。

計画貸付料は、第1の2(2)イ(エ)のとおり、計画料金収入から計画管理費を引いた額とされ、計画の上では、損益は生じない仕組みとなっている。しかし、図表1-5のとおり、実績料金収入が加算基準額を超えた場合又は減算基準額に満たない場合には、計画料金収入の1%等の変動率相当額を超えた部分の額（以下「変動貸付料」という。）を、計画貸付料に加算し、又は計画貸付料から減算することとなっている。一方、管理費については、計画と実績に差が生じても計画貸付料に加算し、又は計画貸付料から減算しないこととなっている。

これらのことから、料金収入については、実績料金収入から計画料金収入を差し引いた額（以下「料金収入差額」という。）のうち、変動率相当額以内の額（以下「1%等以内の額」という。）が会社の損益となり、また、管理費については、計画管理費から実績管理費を差し引いた額（以下「管理費差額」という。）の全額が会社の損益となる。そして、6会社の実績料金収入から実績管理費及び貸付料の実績（以下「実績貸付料」という。）を差し引いた損益（以下「実績損益」という。）は、1%等以内の額に管理費差額を加えた額と同額となる（図表2-2-18参照）。

図表2-2-18 実績貸付料と実績損益の具体例



そこで、6会社の料金収入差額及び実績損益の内訳の推移をみたところ、次のような状況となっていた。

6会社の料金収入差額の推移は、図表2-2-19に示すとおりとなっており、東会社、中会社、西会社及び本四会社の18年度から令和元年度までの料金収入差額の累計額は、近年、交通量が増加していたことなどから、それぞれ4342億余円、3174億余円、4616億余円及び671億余円となっていた。一方、首都会社及び阪神会社の同期間の料金収入差額の累計額は、平成20年度から22年度にかけて景気低迷により交通量が減少したことなどから、それぞれマイナス439億余円及びマイナス774億余円となっていた（各年度の料金収入差額の主要な発生要因等は別図表19参照）。

図表2-2-19 6会社における料金収入差額の推移（平成18年度～令和元年度）

（単位：億円（税込み））

会社名	科目名	年度								
		平成18	19	20	21	22	23	24	25	
東会社	実績料金収入(A)	7135	7154	6795	5781	5826	5648	6528	6678	
	計画料金収入(B)	7112	7235	7196	6132	6212	6070	6044	6075	
	料金収入差額(A-B)	22	△ 81	△ 401	△ 350	△ 385	△ 422	483	603	
	うち1%等以内の額	22	△ 71	△ 71	△ 61	△ 62	△ 60	60	60	
	うち変動貸付料	0	△ 9	△ 329	△ 289	△ 323	△ 361	423	542	
中会社	実績料金収入(A)	6139	6133	5753	4514	4674	4865	5028	5158	
	計画料金収入(B)	5959	6054	5918	4822	4816	4793	4791	4827	
	料金収入差額(A-B)	180	79	△ 164	△ 308	△ 141	72	237	331	
	うち1%等以内の額	59	60	△ 58	△ 47	△ 47	45	47	47	
	うち変動貸付料	120	18	△ 105	△ 260	△ 93	26	189	283	
西会社	実績料金収入(A)	6687	6643	6305	5299	5606	5739	5913	6100	
	計画料金収入(B)	6516	6604	6527	5529	5726	5524	5551	5583	
	料金収入差額(A-B)	170	39	△ 221	△ 229	△ 119	215	362	517	
	うち1%等以内の額	64	33	△ 65	△ 54	△ 55	55	56	56	
	うち変動貸付料	106	6	△ 156	△ 175	△ 64	160	306	461	
本四会社	実績料金収入(A)	783	783	742	542	563	619	648	659	
	計画料金収入(B)	754	750	720	549	545	538	568	559	
	料金収入差額(A-B)	29	32	21	△ 7	18	81	79	100	
	うち1%等以内の額	7	7	7	△ 5	5	5	5	5	
	うち変動貸付料	21	25	14	△ 1	13	76	73	94	
首都会社	実績料金収入(A)	2673	2685	2588	2531	2559	2632	2685	2671	
	計画料金収入(B)	2631	2689	2763	2713	2763	2640	2667	2687	
	料金収入差額(A-B)	42	△ 3	△ 175	△ 182	△ 204	△ 7	17	△ 16	
	うち1%等以内の額	26	△ 3	△ 27	△ 27	△ 27	△ 7	17	△ 16	
	うち変動貸付料	16	0	△ 147	△ 154	△ 176	0	0	0	
阪神会社	実績料金収入(A)	1897	1900	1818	1646	1676	1726	1791	1820	
	計画料金収入(B)	1899	1908	1937	1810	1867	1749	1787	1856	
	料金収入差額(A-B)	△ 1	△ 8	△ 118	△ 164	△ 191	△ 22	3	△ 36	
	うち1%等以内の額	△ 1	△ 8	△ 22	△ 21	△ 18	12	16	△ 5	
	うち変動貸付料	0	0	△ 96	△ 142	△ 172	△ 34	△ 13	△ 30	

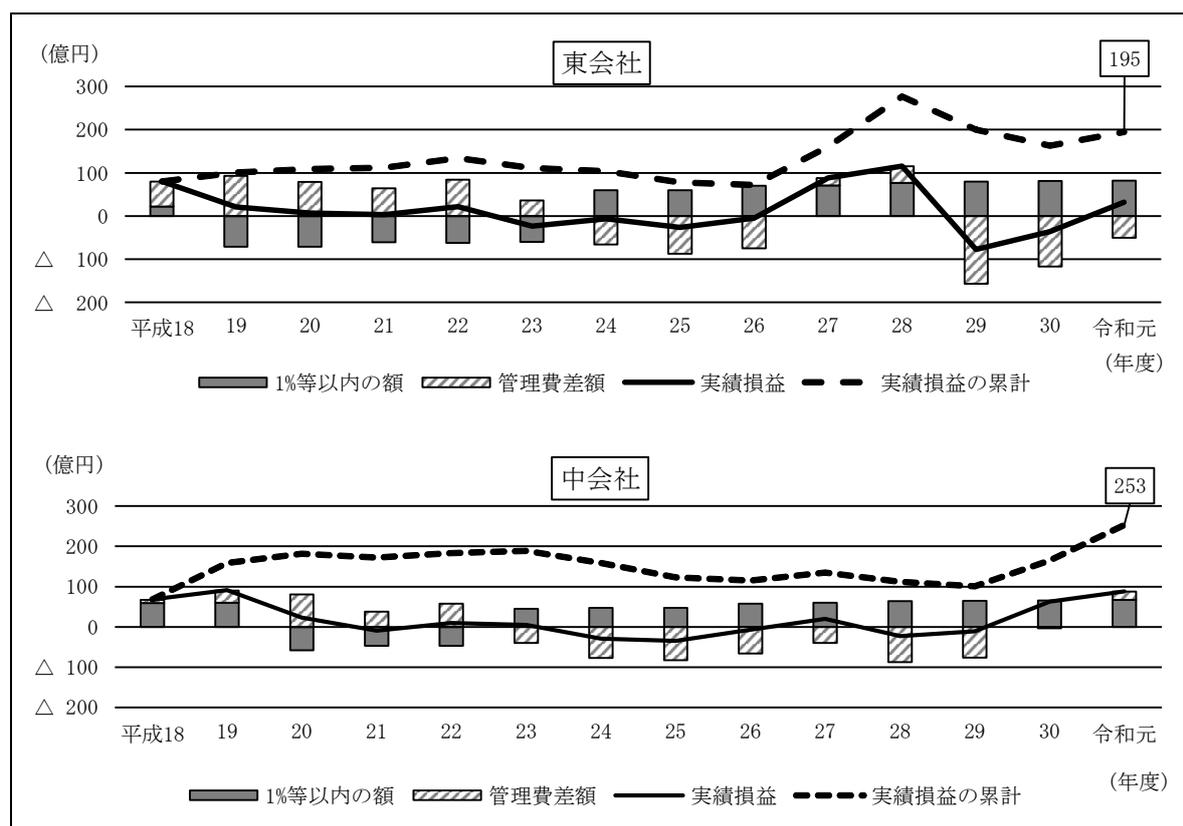
会社名	科目名	年度						累計
		26	27	28	29	30	令和元	
東会社	実績料金収入(A)	7961	8275	8459	8624	8864	8929	10兆2666
	計画料金収入(B)	7003	7107	7780	8007	8119	8224	9兆8324
	料金収入差額(A-B)	958	1168	678	617	745	705	4342
	うち1%等以内の額	70	71	77	80	81	82	277
	うち変動貸付料	888	1097	601	537	664	623	4064
中会社	実績料金収入(A)	6438	6694	6785	6935	7095	7128	8兆3347
	計画料金収入(B)	5826	6009	6418	6570	6671	6693	8兆0172
	料金収入差額(A-B)	612	685	367	364	423	435	3174
	うち1%等以内の額	58	60	64	65	66	67	490
	うち変動貸付料	554	625	302	299	356	368	2683
西会社	実績料金収入(A)	7300	7541	7622	7827	8027	8273	9兆4888
	計画料金収入(B)	6538	6642	7212	7307	7444	7564	9兆0272
	料金収入差額(A-B)	761	898	409	520	582	709	4616
	うち1%等以内の額	66	66	72	73	73	75	518
	うち変動貸付料	695	831	336	446	509	633	4098
本四会社	実績料金収入(A)	648	669	676	686	690	709	9424
	計画料金収入(B)	628	614	623	619	640	638	8753
	料金収入差額(A-B)	19	54	53	67	49	70	671
	うち1%等以内の額	6	6	6	6	6	6	76
	うち変動貸付料	13	48	46	60	43	64	594
首都会社	実績料金収入(A)	2709	2759	2910	2917	2901	2872	3兆8098
	計画料金収入(B)	2754	2741	2757	2910	2916	2901	3兆8538
	料金収入差額(A-B)	△ 45	18	153	6	△ 14	△ 29	△ 439
	うち1%等以内の額	△ 27	18	27	6	△ 14	△ 29	△ 84
	うち変動貸付料	△ 17	0	125	0	0	0	△ 355
阪神会社	実績料金収入(A)	1842	1861	1870	2009	2027	1941	2兆5828
	計画料金収入(B)	1919	1903	1962	1971	2038	1991	2兆6603
	料金収入差額(A-B)	△ 76	△ 42	△ 92	38	△ 11	△ 49	△ 774
	うち1%等以内の額	△ 19	△ 13	△ 19	19	△ 14	△ 19	△ 116
	うち変動貸付料	△ 57	△ 29	△ 72	18	2	△ 29	△ 658

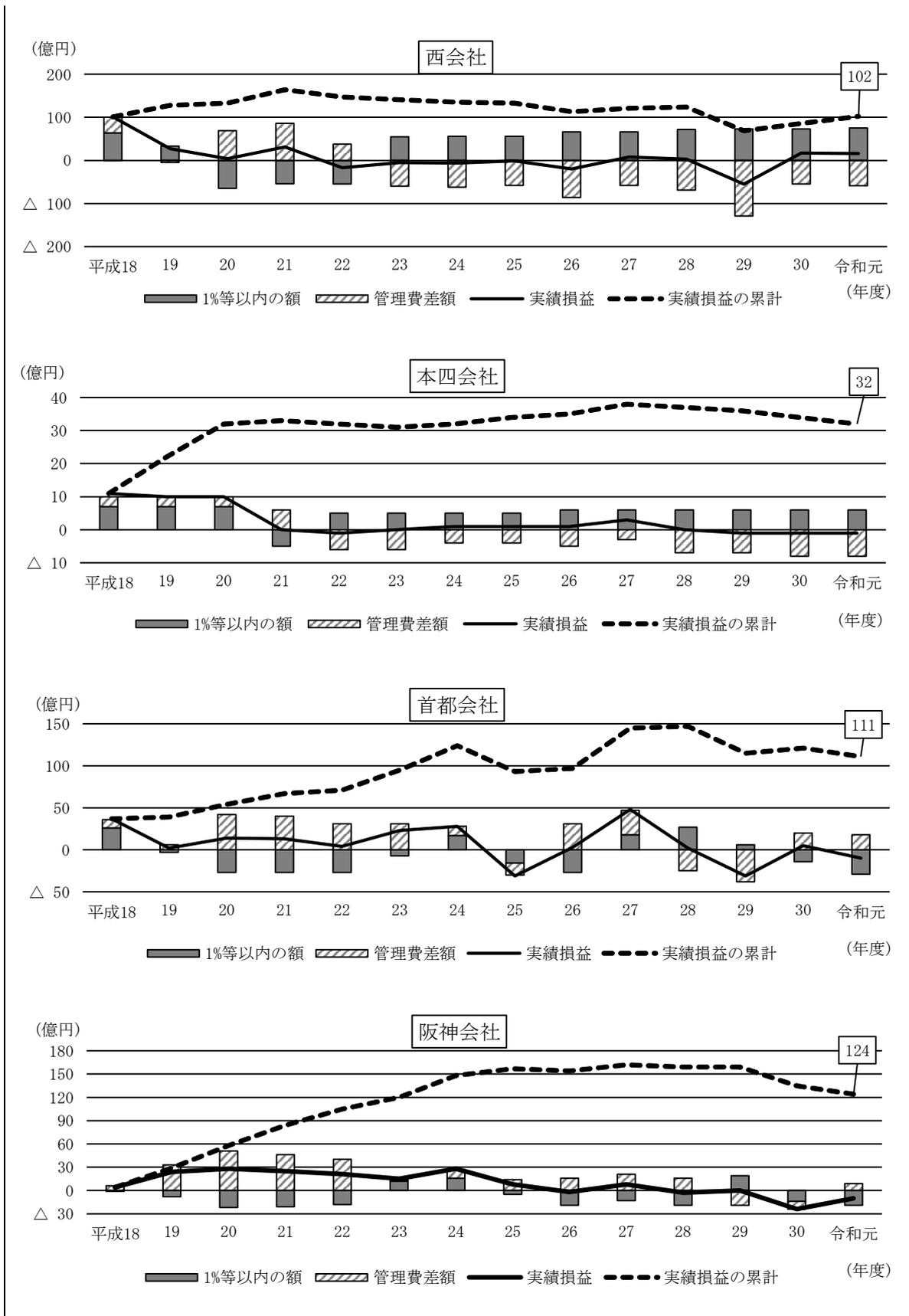
注(1) 実績料金収入には、国等からの料金補填の額を含む。

注(2) 阪神会社の料金収入差額のうち、平成23、24両年度は、大阪府道高速大阪池田線等に関する協定に係る路線における料金収入差額がプラスである一方で、阪神京都線における料金収入差額がマイナスとなったことなどから、阪神会社全体では、変動貸付料はマイナス、1%等以内の額はプラスとなっていた。30年度は、大阪府道高速大阪池田線等に関する協定に係る路線における料金収入差額がマイナスである一方で、阪神京都線における料金収入差額がプラスとなったことなどから、阪神会社全体では、変動貸付料はプラス、1%等以内の額はマイナスとなっていた。

また、6会社の実績損益並びに実績損益の内訳である1%等以内の額及び管理費差額と管理費差額の推移は、図表2-2-20に示すとおりとなっており、近年、交通量が増加したことにより1%等以内の額がプラスになった年度や、クレジットカード手数料の減少等による支出の減少により管理費差額がプラスになった年度があったことなどから、6会社の18年度から令和元年度までの実績損益の累計額は32億余円から253億余円までのプラスとなっていた（各年度の1%等以内の額及び管理費差額の主要な発生要因等は別図表19参照）。

図表2-2-20 6会社における実績損益の内訳の推移（平成18年度～令和元年度）



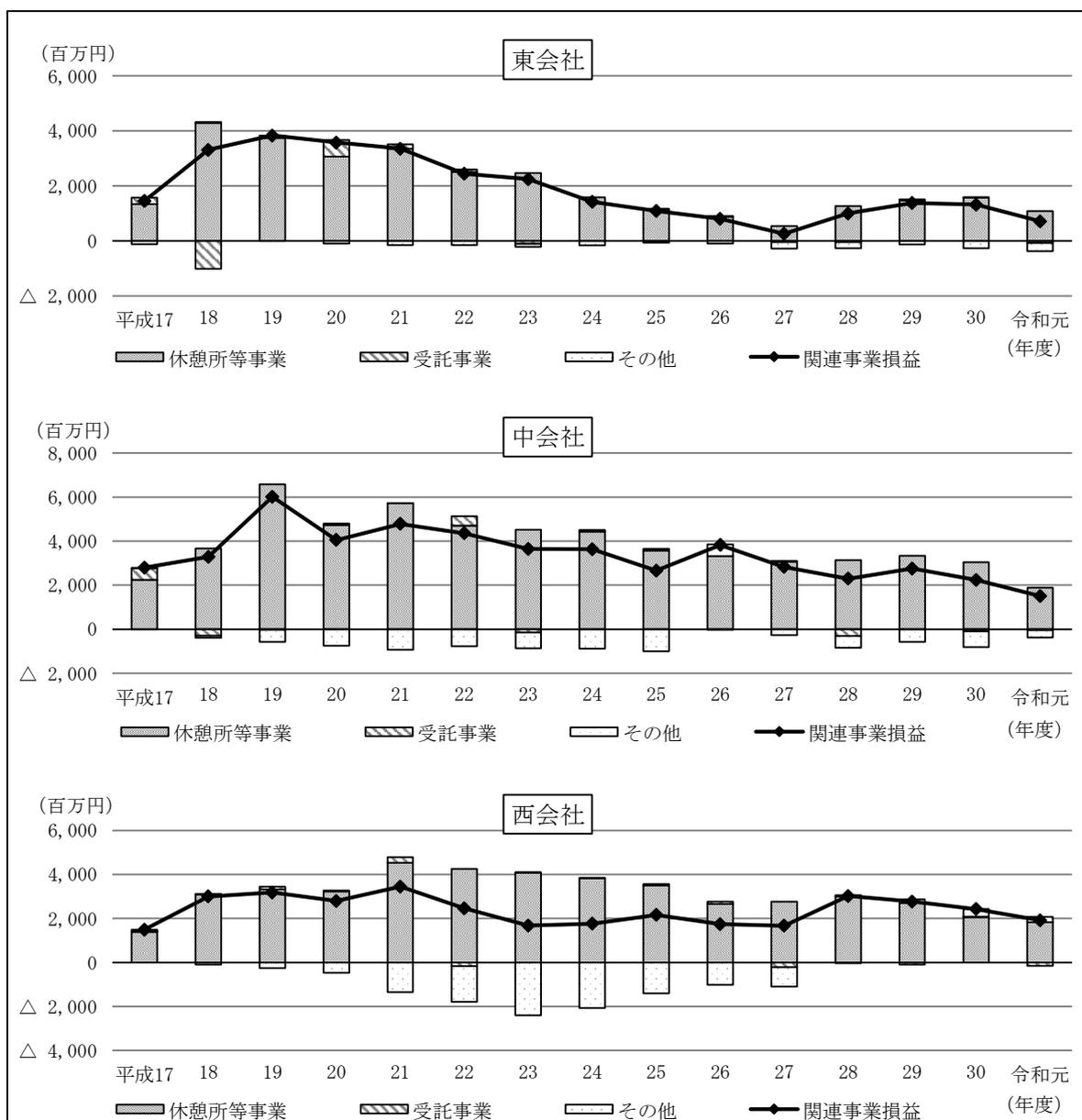


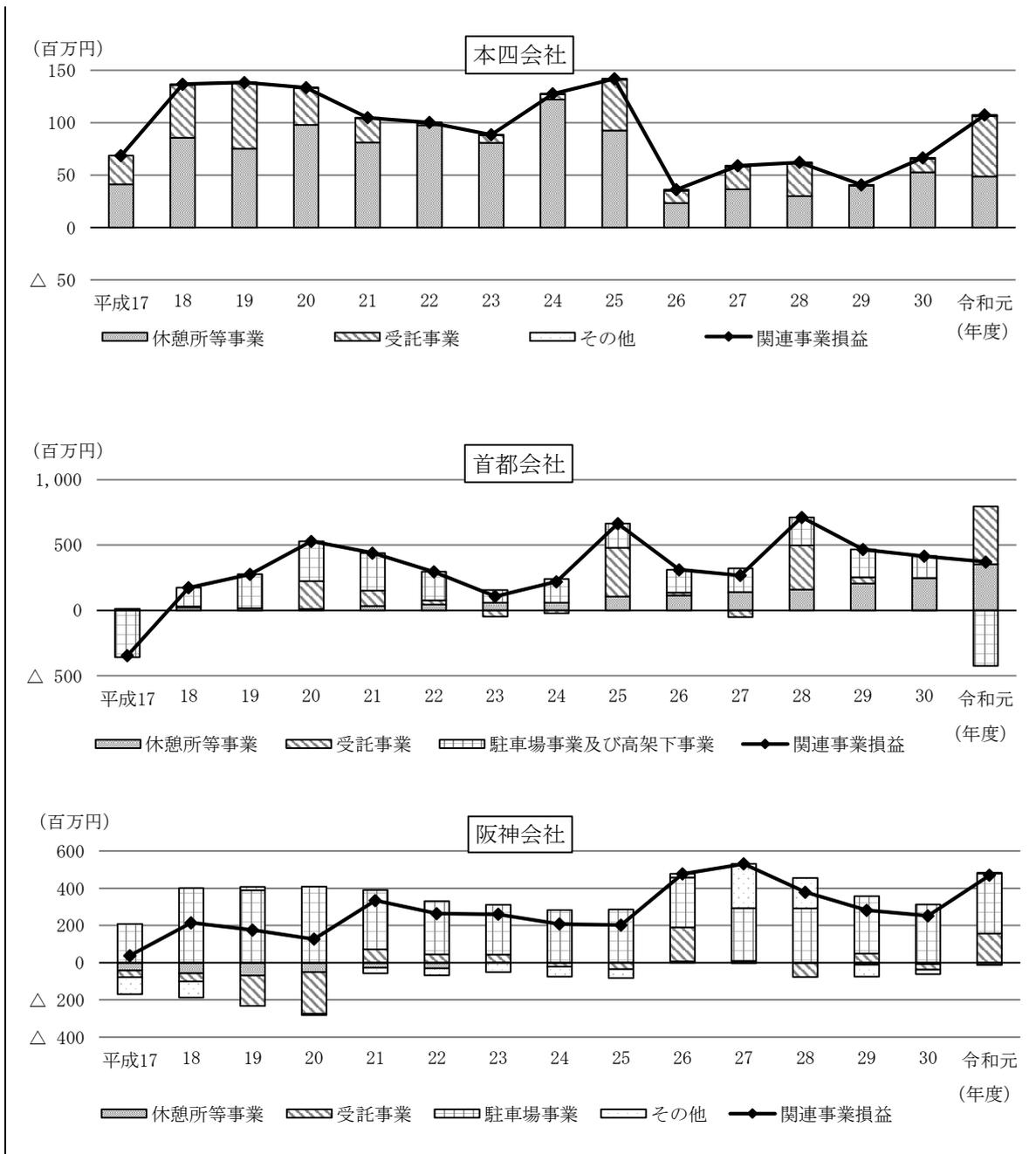
(注) 実績損益は消費税等を含むなどのため、損益計算書上の損益とは差異が生ずる。

(イ) 関連事業に係る損益の状況

6会社の関連事業損益の推移は、図表2-2-21に示すとおりとなっており、6会社とも、18年度以降、継続して利益を計上していた。6会社の関連事業損益の内訳の推移をみると、首都会社及び阪神会社を除く4会社の関連事業損益の大半は、休憩所等事業損益によるものであり、首都会社については、17、令和元両年度を除き駐車場事業及び高架下事業が安定して利益を計上し、阪神会社については、駐車場事業が関連事業損益の大半を占めていた。

図表2-2-21 関連事業損益の内訳の推移（平成17年度～令和元年度）





(注) 関連事業の区分については、6会社の財務諸表等を基に会計検査院が区分した。

(ウ) 新型コロナウイルス感染症による影響

6会社の元年度の有価証券報告書、決算概要等によると、平成30年度に対する令和元年度の料金収入の増減率は、図表2-2-22のとおり、マイナス5.1%からプラス1.9%までとなっており、新型コロナウイルス感染症の影響により、料金収入の減少等が生じているとしている。また、今後の新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う経済活動の制限等により、料金収入や休憩所等の売上減少等、2年度以降の業績への影響が見込まれるとしている。

図表2-2-22 平成30年度に対する令和元年度の料金収入の増減率等

(6会社の料金収入の増減比較)

(単位：百万円、%)

会社名	令和元年度 (A)	平成30年度 (B)	増減額 (C) = (A) - (B)	増減率 (C) / (B)
東会社	857,473	859,994	△ 2,521	△ 0.2
中会社	689,797	693,438	△ 3,641	△ 0.5
西会社	798,427	782,864	15,563	1.9
本四会社	66,641	65,486	1,155	1.7
首都会社	263,525	268,667	△ 5,142	△ 1.9
阪神会社	178,145	187,725	△ 9,580	△ 5.1

(注) 6会社の令和元年度の有価証券報告書等を基に会計検査院が作成した。

(料金収入の減少等の説明)

会社名	説明
東会社	料金収入については、(略) 料金収入が増加する要因があったものの、台風などの災害や年度末の新型コロナウイルス感染症の影響などによる料金収入の減少がそれらを上回ったことにより、前期比25億円減の8574億円となりました。
中会社	料金収入は、6897億円（前年同期比36億円減）でした。これは、新型コロナウイルス感染拡大の影響などによるものです。
西会社	当社管内の高速道路の通行台数は、新型コロナウイルス感染症の影響により交通量の減はあったものの、前期比2.0%増の301万台/日となり、料金収入は、対前期155億円増の7982億円（略）となりました。
本四会社	当事業年度の通行台数は、新型コロナウイルス感染症による影響から3月に前年同月比11.7%減となったものの、年度前半を中心に好天や大型連休等の好条件に恵まれたことから、前事業年度比2.0%増の4420万台と過去最高となりました。その結果、料金収入は前事業年度比1.7%増の666億円となりました。
首都会社	営業収益のうち、料金収入は、首都圏ネットワーク整備の進捗に伴う利用形態の変化の影響、大型台風等の天候の影響、新型コロナウイルス感染拡大の影響等に伴う利用交通量の減少等により、前期比1.9%減の263,525百万円となりました。
阪神会社	料金収入は1781億円（前年同期比5.1%減） ※8号京都線を京都市及び西日本高速道路株式会社に移管した影響並びに新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により前年度を下回りました。

注(1) 6会社の令和元年度の決算概要等から抜粋した。

注(2) 西会社は、連結決算と個別決算で料金収入に差異が生じている。

イ 財務基盤の安定性

6会社は、長期借入金の借入れ等によって資金調達を行い、将来、機構に帰属することとなる高速道路の新設等を行うほか、自己資金を基に会社の固定資産の新設等を行っている。機構法によれば、機構は、高速道路資産が特措法により機構に帰属するときにおいて、6会社が高速道路の新設等に要する費用に充てるために負担した債務を引き受けなければならないこととされている。一方、その他借入金、道路関係四公団から承継した借入金及びリース債務（以下、これらを合わせて「その他借入金等」という。）については、6会社が自ら将来返済すべき債務となっている。

上記のような6会社と機構の債務負担の仕組みを踏まえて、6会社の財務基盤の安

定性について確認するために、次の指標を用いて分析した。

- ① 6会社が自ら将来返済すべき債務である「その他借入金等の残高」
- ② 長期的な財務基盤の安定性を示す「その他借入金等に係る負債比率（自己資本に対する有利子債務の割合）」
- ③ 利益の蓄積がどの程度なのかを示す「自己資本に対する利益剰余金の割合」

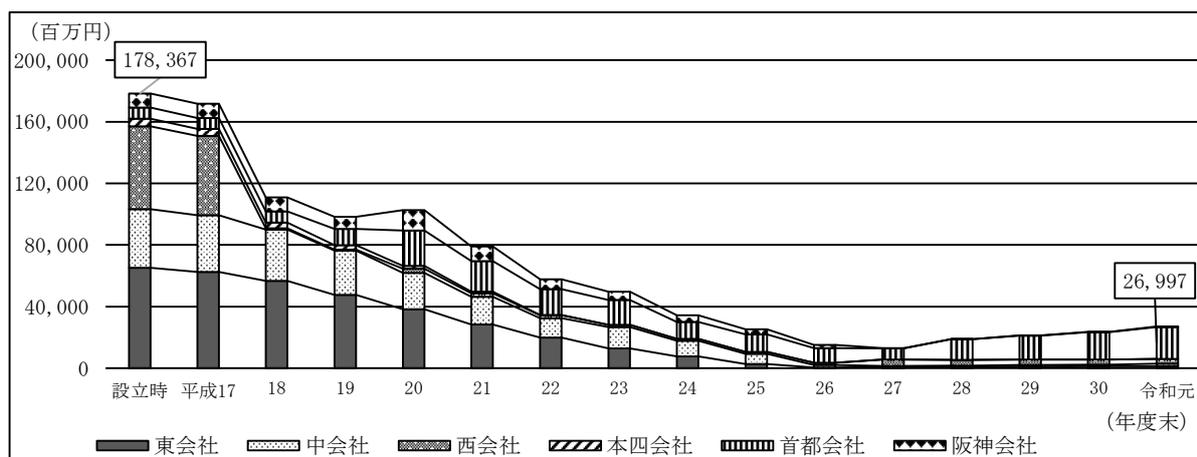
その結果は、次のような状況となっていた。

(ア) その他借入金等の残高

6会社のその他借入金等の残高の推移は、図表2-2-23に示すとおりとなっており、6会社の設立時の合計は1783億余円であったものが、元年度末の合計は269億余円となっていた。

なお、6会社とも、道路関係四公団から承継した借入金のうち、会社の固定資産取得のための借入金の返済は完了している。

図表2-2-23 その他借入金等の残高の推移（設立時～令和元年度）

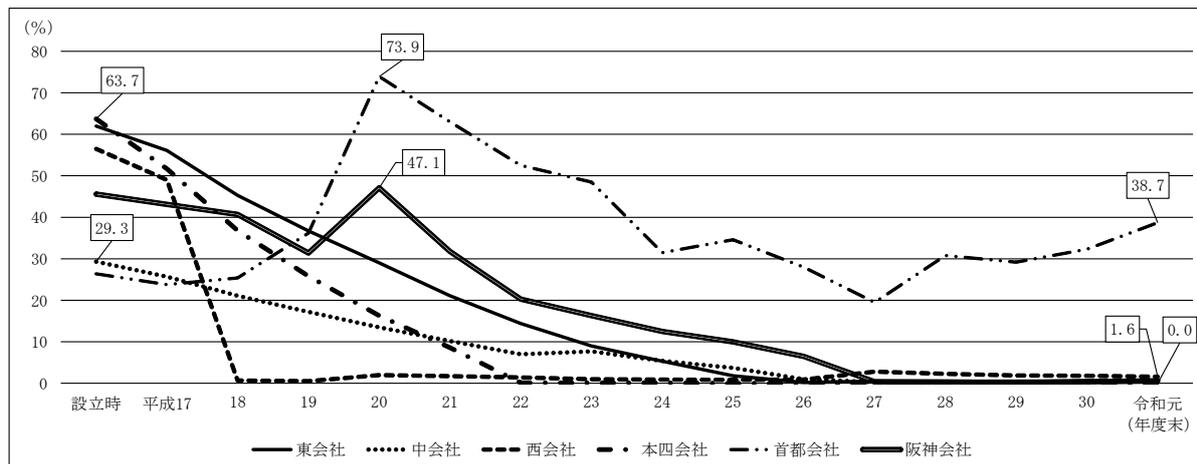


(イ) 負債比率

6会社における自己資本に対するその他借入金等の割合を示す負債比率の推移をみると、図表2-2-24のとおり、首都会社及び阪神会社を除いた4会社は、設立時から元年度末まで減少傾向にあり、設立時では29.3%から63.7%までであったものが、その他借入金等の残高が減少して自己資本が増加した結果、元年度末では、0%から1.6%までとなっていて、負債への依存度が低下していた。一方、首都会社及び阪神会社は、会社の固定資産の新設等のための資金調達が行われたことで、平成20年度末にそれぞれ73.9%及び47.1%まで増加しており、首都会社については、

27年度末まで減少した後、28年度から令和元年度まで会社の固定資産の新設等のために、更に資金調達したことにより、元年度末で38.7%まで増加している。阪神会社については、平成23年度以降、会社の固定資産の新設等のための資金調達は行われていないため、減少傾向にある。

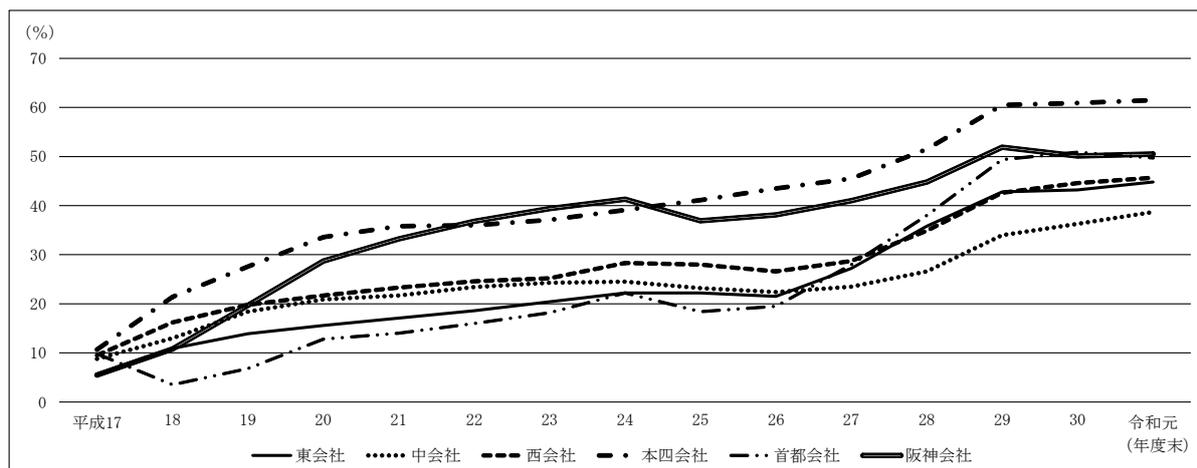
図表2-2-24 その他借入金等に係る負債比率の推移（設立時～令和元年度）



(ウ) 自己資本に対する利益剰余金の割合

6会社の自己資本に対する利益剰余金の割合の推移をみると、図表2-2-25に示すとおりとなっており、6会社とも利益剰余金が大きく増加していることから、増加傾向となっている。

図表2-2-25 自己資本に対する利益剰余金の割合の推移（平成17年度～令和元年度）



以上のように、その他借入金等の残高、負債比率及び自己資本に対する利益剰余金の割合はおおむね改善していることから、財務基盤の安定性は、令和元年度末時点でみれば、設立時に比べて向上していると考えられる。

ウ 利益剰余金と処分の状況

(ア) 6会社の利益剰余金の内訳

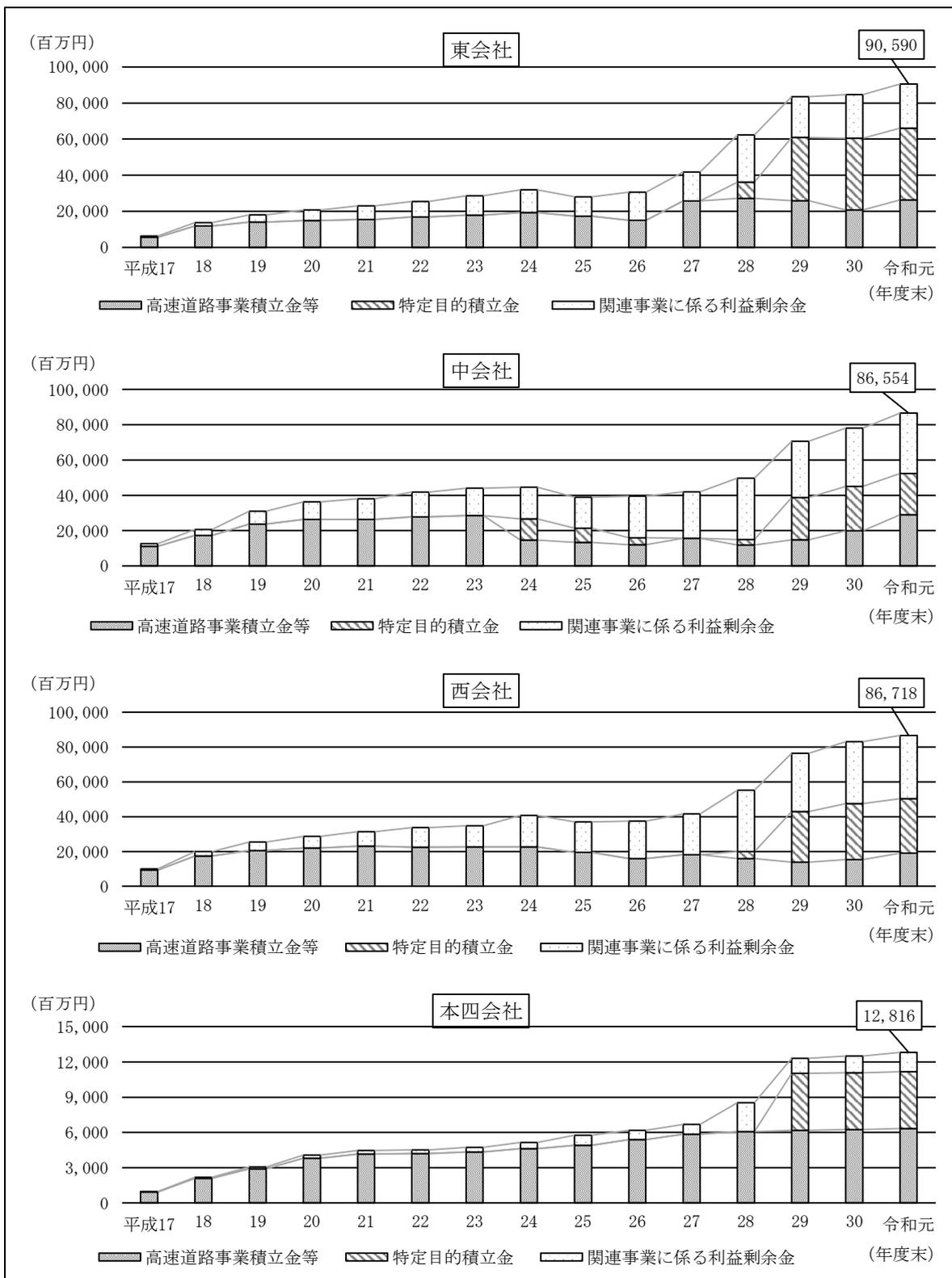
道路会社法によれば、会社は、その会計の整理に当たり、高速道路事業及び高速道路事業に附帯する事業とその他の事業とを区分しなければならないこととされており、これを受けて、6会社は、その年度に発生した当期純利益を高速道路事業から生じたものと関連事業から生じたものとに区分している。そして、6会社は、当期純利益を利益剰余金として内部留保している。

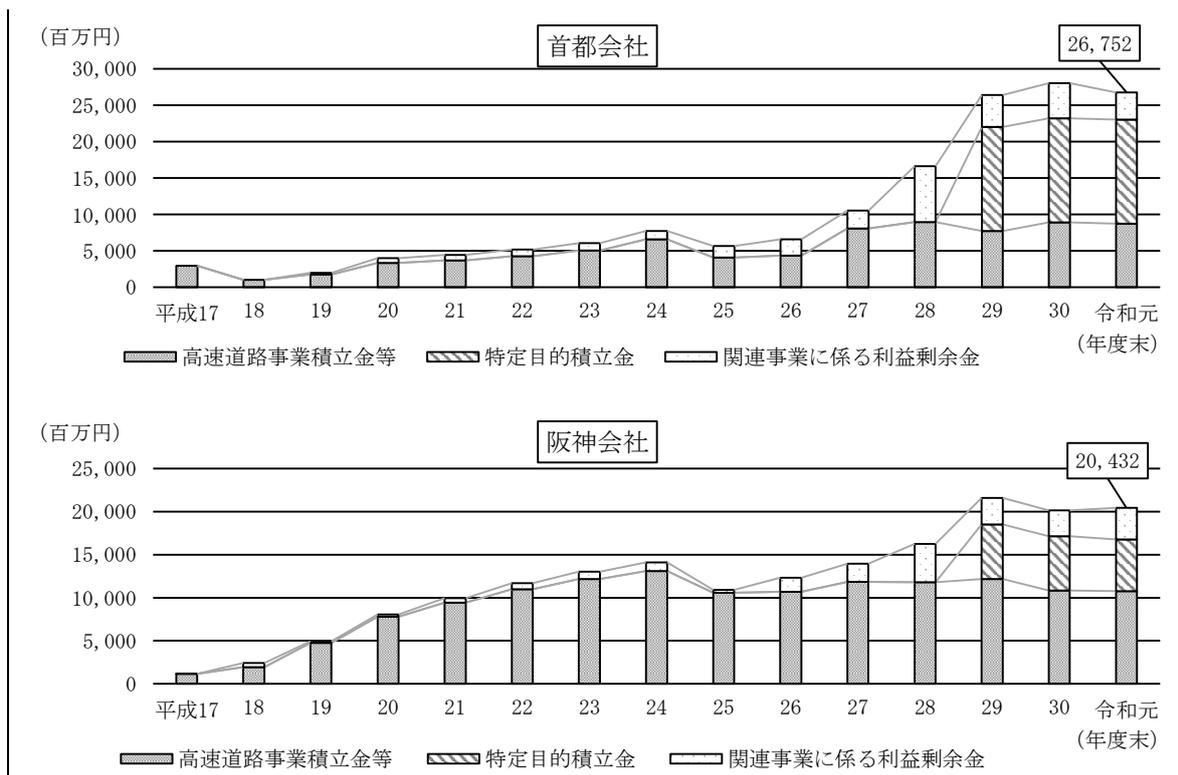
翌事業年度に行われた株主総会における剰余金の処分に関する決議等を反映した6会社の利益剰余金の推移をみると、図表2-2-26に示すとおりとなっており、6会社では、高速道路事業に係る利益剰余金については、将来の貸付料の確実な支払等に備えるために、中会社では高速道路事業積立金、阪神会社では高速道路事業別途積立金、中会社及び阪神会社を除く4会社では別途積立金（以下、これらを合わせて「高速道路事業積立金等」という。）として積み立てている。さらに、中会社では、平成24年12月の笹子トンネル天井板崩落事故の後、安全性を確保する対策を早期かつ確実に実施するための事業による損失に充てるために、25年度に「安全性向上積立金」を積み立てるなどしている。また、6会社は、29年度に計上された厚生年金基金代行返上益のうち、高速道路事業に係る部分については、高速道路利用者の安全性・快適性の向上に資する施策に活用することを目的として、「安全対策・サービス高度化積立金」を積み立てるなどしている。そして、NEXC O3会社では、29年6月の株主総会決議を経て、こ道橋の耐震対策に充てるための「跨道橋耐震対策積立金」を積み立てている（以下、安全性向上積立金、安全対策・サービス高度化積立金、跨道橋耐震対策積立金等の特定の目的のために積み立てられた積立金を合わせて「特定目的積立金」という。）。

一方、関連事業に係る利益剰余金については、サービスエリア等の機能強化や新事業の展開に向けた投資のために、主として繰越利益剰余金のまま繰り越していた。

これらの利益剰余金は、17年度以降、おおむね増加傾向にあり、令和元年度末において128億余円から905億余円までとなっていた。

図表2-2-26 処分後の利益剰余金の内訳の推移（平成17年度～令和元年度）





- 注(1) 各年度末の利益剰余金の内訳は、翌事業年度に行われた株主総会の剰余金の処分及び会計方針の変更の累積的影響額を反映したものである。
- 注(2) 特定目的積立金は、高速道路事業に係る利益剰余金のうち、特定の事業の実施に必要な費用に充てるための積立金を示している。
- 注(3) 関連事業に係る利益剰余金に分類した繰越利益剰余金には、会社の経営努力による費用の縮減と認められ機構から交付された助成金を含む。

(イ) 6会社の配当の状況等

株式会社の配当については、会社法等によれば、分配可能額の範囲内で実施することとされ、分配可能額は剰余金の額から自己株式の額等を控除して算定することとされている。

6会社は、(ア)のとおり、配当の原資となる多額の利益剰余金を内部留保しているが、料金収入の減少や管理費用の増大等のリスクに備えるとともに、サービスエリア等の機能強化や新事業展開に向けた投資のために財務体質の強化等に充てることとしており、株主である国等に対して、設立時から元年度末まで、利益剰余金(注22)の配当を行っていない。

(注22) 関連事業に係る利益剰余金については、6会社の株主である国は、「政府保有株式に係る株主議決権行使等の方針」(平成28年5月 財務省理財局)に基づき、平成30年6月に実施された株主総会において関連事業収益における株主への還元も視野に入れることを、令和元年6月に実施された株主総会において配当の検討を開始することを期待する旨をそれぞれ発言したが、これに対して、6会社では、関連事業における収益力の強化、財務体質の強化等のために、配当等の社外流出を抑えて、自己資本の充実に努めることとしている。そして、2年6月に実施された株主総会では、国は、新型コロナウイルス感染症対策のため、関連事業の経営環境は厳しい状況にあると

認識している旨の発言をするなどしており、配当を求めている。

3 高速道路に係る債務の返済状況及び機構の財務の状況

(1) 高速道路に係る債務の返済状況

ア 機構の債務の返済等の状況

第1の2(2)イ(イ)のとおり、機構法によれば、機構は、承継債務の返済を行うとともに、6会社から新規債務を引き受けて返済を行うこととされており（以下、機構が6会社から引き受けた新規債務を「引受債務」という。）、これらの債務の返済は貸付料等の収入により機構の解散の日までに完了することとされている。

また、機構は、承継出資金の総額のうち本州四国連絡橋公団からの鉄道勘定分としての承継出資金を除いた額を機構設立時の高速道路勘定の資本金の額としており、^(注23)機構設立以降に国及び政令で定める地方公共団体から受けた出資金（以下、機構設立以降の機構への出資を「追加出資」といい、追加出資された出資金のことを「追加出資金」という。）により高速道路勘定の資本金の増資を行うなどしている（以下、承継出資金、追加出資及び追加出資金は高速道路事業に関するものをいう。）。そして、第1の2(2)イ(ウ)のとおり、機構法によれば、機構は、機構の解散の日において、少なくとも高速道路勘定における資本金に相当する額を残余財産としなければならないこととされており、機構が解散した場合、高速道路勘定に係る残余財産を各出資者に対してその出資額に応じて分配することとされている。また、高速道路勘定における資本金に相当する額を現預金等の残余財産とするための積立金である出資積立金の積立てに要する費用には、貸付料等を充てることとなっている。これらのことから、承継出資金及び追加出資金の総額が、貸付料等の収入により機構の解散の日までに機構が積み立てるべき出資積立金の額となる。

このように、機構は、自らの解散の日までに、貸付料等により、債務の返済を行うとともに、出資積立金の積立てを行う必要がある（以下、債務の返済と出資積立金の積立てとを合わせて「債務の返済等」という。）。

そこで、機構が返済することとなる債務及び出資積立金として積み立てる額の算定の基礎となる出資金の出資について、機構設立時から元年度末までの間における承継債務及び承継出資金、引受債務、機構の資金調達の状況、債務の返済状況、出資金の増減等を分析したところ、次のような状況となっていた。

(注23) 政令で定める地方公共団体 首都高速道路、阪神高速道路、本四道路別に、各高速道路に係る業務に要する費用に充てる資金の一部に充

てるべきものとして出資する出資金により区分されており、首都高速道路については、東京都、埼玉、千葉、神奈川各県、横浜、川崎、さいたま各市の7都県市、阪神高速道路については、京都、大阪両府、兵庫県、京都、大阪、神戸、堺各市の7府県市、本四道路については、大阪府、兵庫、岡山、広島、徳島、香川、愛媛、高知各県、大阪、神戸両市の10府県市とされている。

(ア) 機構の債務及び出資金の状況

機構設立時点及び元年度末時点における機構の債務及び出資金をみると、図表2-3-1のとおり、債務については、機構設立時に承継債務として38兆2179億余円（うち有利子債務37兆4379億余円）であったものが元年度末時点において29兆6761億余円（うち有利子債務29兆5515億余円）と8兆5418億余円（うち有利子債務7兆8863億余円）減少していた。また、高速道路勘定に係る出資金については、機構設立時において承継出資金として4兆3711億余円であったものが、元年度末時点において5兆6164億余円と1兆2452億余円増加していた（後掲(キ)参照）。一方、機構設立から元年度末までの間において出資積立金の積立ては行われていない。

この結果、元年度末時点で機構が負っている債務計29兆6761億余円及び出資積立金として今後積み立てるべき額計5兆6164億余円の合計額は35兆2925億余円となっており、機構設立時における42兆5891億余円から7兆2965億余円減少していた。

図表2-3-1 機構設立時点及び令和元年度末時点の機構の債務及び出資金

(単位：億円)

区分	承継債務及び承継出資金 A	機構設立から令和元年度末までの間における増減				元年度 期末残高 F=A+B+C -D-E	差額 G=F-A	
		引受債務 B	資金調達又は追加出資 C	債務返済又は減資 D	国への債務承継 E			
債務	長期借入金	12兆7275	4兆7672	3兆6200	14兆5419	2兆0536	4兆5192	△ 8兆2082
	無利子借入金	7799	1555	-	8109	-	1245	△ 6554
	有利子借入金	11兆9476	4兆6117	3兆6200	13兆7310	2兆0536	4兆3947	△ 7兆5528
	債券	24兆7664	8兆0215	32兆2997	39兆5726	8268	24兆6881	△ 782
	長期未払金	7238	-	-	2552	-	4686	△ 2552
	計 (うち有利子債務)	38兆2179 (37兆4379)	12兆7888 (12兆6333)	35兆9197 (35兆9197)	54兆3698 (53兆5589)	2兆8804 (2兆8804)	29兆6761 (29兆5515)	△ 8兆5418 (△ 7兆8863)
出資金	4兆3711	-	1兆2678	225	-	5兆6164	1兆2452	
合計	42兆5891	12兆7888	37兆1875	54兆3924	2兆8804	35兆2925	△ 7兆2965	

注(1) 機構が6会社に対して無利子貸付けを行った無利子貸付金に係る債務については、機構が6会社から引き受けた際に消滅することから引受債務には計上していない。

注(2) 国への債務承継は、利便増進事業のために平成20年度に国に承継された債務である。

注(3) 出資金の増減については、追加出資金の額をC欄に、減資された額をD欄に計上している。

注(4) 長期未払金は、東京湾横断道路建設長期未払金である。

(イ) 承継債務及び承継出資金

機構の承継債務及び承継出資金の内訳は、図表2-3-2のとおり、日本道路公団か

らは計29兆2935億余円、首都高速道路公団からは計5兆6103億余円、阪神高速道路公団からは計4兆3334億余円、本州四国連絡橋公団からは計3兆3518億余円となっていた。

図表2-3-2 道路関係四公団別の承継債務及び承継出資金

(単位：億円)

区分	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	計	
承継債務	長期借入金	8兆5804	2兆0236	1兆4837	6398	12兆7275
	無利子借入金	144	4439	610	2605	7799
	有利子借入金	8兆5659	1兆5796	1兆4227	3792	11兆9476
	債券	18兆0344	2兆8358	2兆2808	1兆6153	24兆7664
	長期未払金	7238	-	-	-	7238
	計 (うち有利子債務)	27兆3386 (27兆3242)	4兆8594 (4兆4154)	3兆7645 (3兆7035)	2兆2551 (1兆9946)	38兆2179 (37兆4379)
承継出資金	1兆9548	7508	5688	1兆0966	4兆3711	
合計	29兆2935	5兆6103	4兆3334	3兆3518	42兆5891	

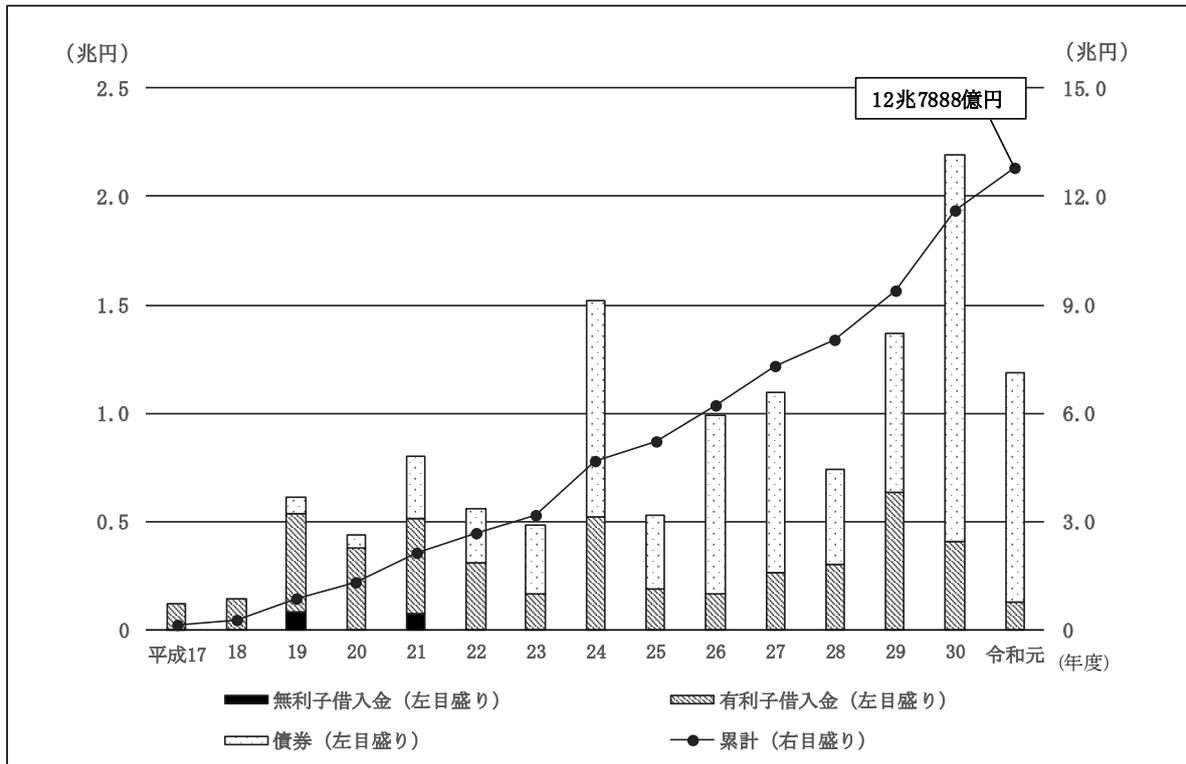
(注) 長期未払金は、東京湾横断道路建設長期未払金である。

(ウ) 引受債務

機構は、第1の2(2)イ(イ)のとおり、承継債務に加えて、新規債務についても6会社から引き受け、機構が解散する日までに返済することとなっている。平成17年度から令和元年度までの間における引受債務の額をみると、図表2-3-3のとおり、機構は、毎年度6会社から新規債務を引き受けており、引受債務の累計額は12兆7888億余円となっていた。

(注24) 引受債務の額 各年度の引受債務の額は、高速道路の新設等に係る工事完了に伴い各年度に機構に帰属する高速道路資産の額に応じて決まることになり、機構がどの債務を引き受けるかについては、個々の債務の返済期日が到来する順序等を考慮して6会社が選定している。なお、機構は、6会社に対して無利子貸付けを行っており、工事完了に伴い6会社からこの無利子貸付けによる債務についても引き受けているものの、この無利子貸付けによる債務については、機構が当該債務を引き受けたときに債権及び債務が同一人(機構)に帰属するため消滅し、機構が返済すべき債務の額には影響を与えないことから、引受債務の額には含めていない。

図表2-3-3 引受債務の額の推移（平成17年度～令和元年度）



(注) 無利子借入金は、国及び東京都が首都会社等に対して行った無利子貸付けに係る引受債務（社会資本整備事業資金貸付金借入金）であり、機構が債務を引き受けたときに消滅しないものである。

上記引受債務の額を6会社別にみると、図表2-3-4のとおり、平成17年度から令和元年度までの間において、東会社から計3兆2973億余円、中会社から計4兆2037億余円、西会社から計2兆9957億余円、本四会社から計998億余円、首都会社から計1兆5724億余円、阪神会社から計6195億余円となっていた。特に、平成24年度の中会社からの引受債務が1兆1811億余円と多額となっているのは、同年度に新東名高速道路（御殿場 J C T～浜松いなさ J C T）が供用開始されたためであり、30年度の東会社からの引受債務が1兆0894億余円と多額となっているのは、東関東自動車道水戸線（三郷南 I C～高谷 J C T）等が供用開始されたためである。

また、6会社別に引受債務のうち有利子債務に係る金利及び償還期間をみると、金利は0.007%から1.725%までとなっており、償還期間はいずれも10年以内で調達されていた。道路会社法に基づいて、6会社は国土交通大臣の認可を受けて長期借入金の借入れ等を自主的に行っていることから、機構は、6会社が行う資金調達について関与はしていないとしている。

図表2-3-4 6会社別の引受債務の額、有利子債務に係る金利及び償還期間の推移（平成17年度～令和元年度）

会社名	区分	平成17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
東会社	引受債務額	205億円	502億円	1677億円	1277億円	1750億円	1550億円	2450億円	750億円
	金利	1.305%	1.235%	1.406%	1.223%	0.899%	0.687%	0.419%	0.389%
	償還期間	9.4年	6.0年	4.9年	4.5年	2.9年	2.9年	2.9年	3.0年
中会社	引受債務額	348億円	228億円	908億円	1608億円	970億円	1629億円	618億円	1兆1811億円
	金利	1.358%	1.394%	1.390%	1.449%	1.386%	1.601%	1.110%	1.255%
	償還期間	9.4年	7.5年	9.5年	10.0年	8.8年	9.2年	6.9年	7.6年
西会社	引受債務額	312億円	356億円	1643億円	780億円	2909億円	1487億円	1157億円	852億円
	金利	1.663%	0.506%	1.428%	1.185%	0.856%	0.580%	0.493%	0.477%
	償還期間	7.1年	2.5年	5.3年	2.9年	2.9年	2.9年	2.9年	2.9年
本四会社	引受債務額	17億円	10億円	44億円	43億円	53億円	57億円	41億円	36億円
	金利	0.369%	0.612%	1.121%	1.131%	0.870%	0.669%	0.615%	0.560%
	償還期間	1.8年	1.1年	1.8年	1.7年	1.8年	1.9年	1.9年	1.9年
首都会社	引受債務額	166億円	277億円	1601億円	382億円	2253億円	368億円	137億円	1219億円
	金利	1.475%	1.585%	1.583%	1.600%	1.169%	0.936%	1.000%	0.727%
	償還期間	3.9年	5.2年	9.5年	10.0年	4.9年	4.9年	4.9年	5.2年
阪神会社	引受債務額	130億円	26億円	215億円	327億円	70億円	535億円	402億円	537億円
	金利	1.475%	1.725%	1.620%	1.576%	1.600%	1.217%	0.619%	0.545%
	償還期間	4.7年	4.8年	9.2年	9.7年	9.9年	6.6年	5.1年	2.2年
引受債務額の計		1180億円	1402億円	6090億円	4418億円	8006億円	5628億円	4807億円	1兆5207億円

会社名	区分	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	計
東会社	引受債務額	1250億円	2600億円	2000億円	1300億円	1300億円	1兆0894億円	3466億円	3兆2973億円
	金利	1.335%	0.989%	0.584%	0.348%	0.007%	0.128%	0.094%	0.496%
	償還期間	8.0年	7.1年	6.2年	5.3年	2.0年	4.1年	5.0年	4.5年
中会社	引受債務額	659億円	2500億円	6525億円	1600億円	2585億円	7241億円	2802億円	4兆2037億円
	金利	0.539%	0.619%	0.501%	0.312%	0.217%	0.084%	0.034%	0.732%
	償還期間	4.2年	5.5年	5.9年	4.8年	5.0年	4.7年	3.4年	6.3年
西会社	引受債務額	2250億円	2644億円	1008億円	1385億円	8235億円	2535億円	2400億円	2兆9957億円
	金利	0.793%	1.381%	0.513%	0.411%	0.198%	0.134%	0.147%	0.572%
	償還期間	4.9年	9.0年	5.6年	5.7年	5.2年	3.2年	3.9年	4.7年
本四会社	引受債務額	89億円	111億円	123億円	71億円	98億円	102億円	96億円	998億円
	金利	0.489%	0.438%	0.365%	0.299%	0.290%	0.209%	0.100%	0.463%
	償還期間	1.9年	1.9年	1.9年	1.9年	1.9年	2.0年	2.1年	1.9年
首都会社	引受債務額	194億円	1826億円	685億円	2572億円	1250億円	916億円	1873億円	1兆5724億円
	金利	0.609%	0.768%	0.432%	0.291%	0.067%	0.079%	0.083%	0.604%
	償還期間	4.9年	6.5年	5.5年	5.1年	4.9年	3.9年	3.6年	5.4年
阪神会社	引受債務額	880億円	205億円	641億円	500億円	250億円	265億円	1210億円	6195億円
	金利	0.622%	0.882%	0.396%	0.124%	0.010%	0.273%	0.021%	0.573%
	償還期間	5.7年	7.5年	4.9年	3.8年	3.1年	4.2年	1.9年	4.7年
引受債務額の計		5323億円	9886億円	1兆0982億円	7429億円	1兆3719億円	2兆1956億円	1兆1848億円	12兆7888億円

(注) 「金利」及び「償還期間」は、年度ごとの有利子債務の引受額により加重平均したものを記載している。

(エ) 資金調達

a 資金調達額

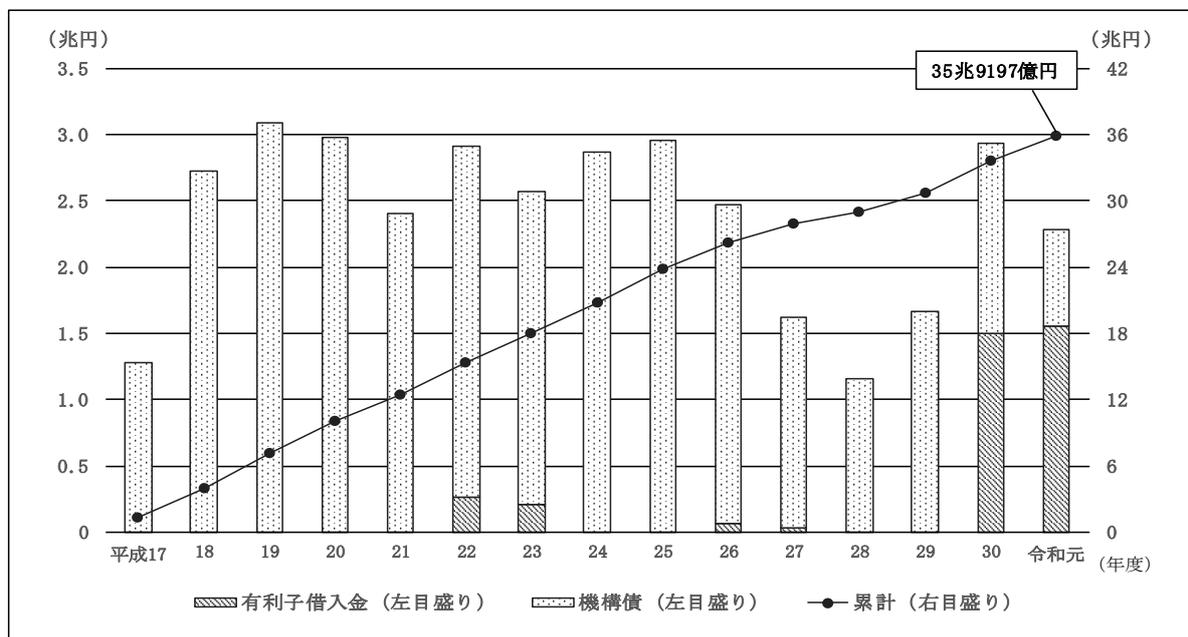
機構は、6会社との協定に基づいて、毎年度の貸付料の支払を1か月ごとに分割して6会社から受けており、この貸付料収入等を得て承継債務及び引受債務の返済を行っている。一方、第1の2(2)イ(イ)のとおり、機構は、多額の債務を長期間にわたって返済することとなっており、順次返済期日が到来する個々の長

期借入金や債券等の債務の返済を行うためには貸付料等の手許現金では賄いきれない分の資金調達を実施する必要があることから、機構は、機構法に基づき、国土交通大臣の認可を受けて、承継債務及び引受債務の返済に必要な費用に充てるために長期借入金の借入れ及び日本高速道路保有・債務返済機構債券（以下「機構債」という。）の発行を行っている。

そして、17年度から令和元年度までの間における機構の資金調達額の累計額は、図表2-3-5のとおり、計35兆9197億円となっている。長期借入金の借入れを行っているのは、平成22、23、26、27、30、令和元各年度であり、特に、平成30、令和元両年度については、多額の財政融資資金からの借入れ（有利子借入金）を行っている（後掲第2の4(1)イ(イ)参照）が、資金調達の大半は機構債の（注25）発行によるものとなっている。

（注25） 機構債の発行による資金調達が大半となっている理由について、機構は、資金調達の手段を検討するに当たり、支払利息や債券発行諸費等の費用を可能な限り抑えることに重点を置いており、資金調達を実施する都度、最善の手段を検討した結果であるなどとしている。

図表2-3-5 資金調達額の推移（平成17年度～令和元年度）



注(1) 平成17年度は、17年10月1日から18年3月31日までの半期分を計上している。

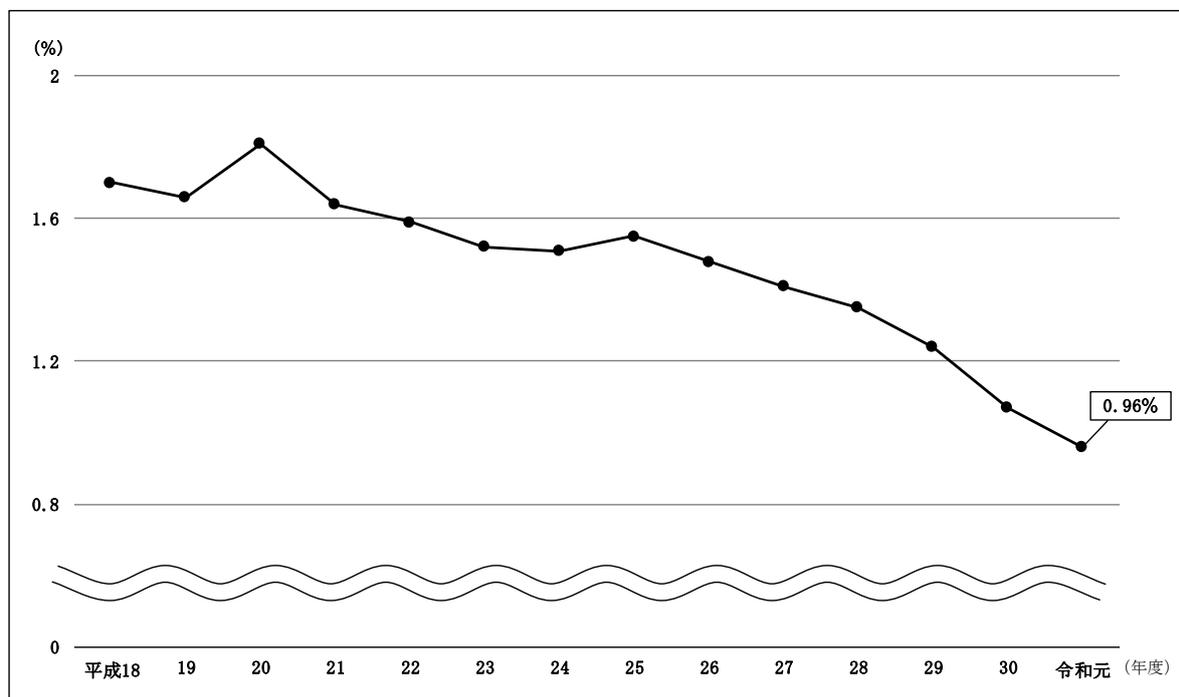
注(2) 機構債については額面金額により集計している。

b 機構の資金調達利回り

平成18年度から令和元年度までの各年度末時点における長期借入金及び債券に係る債務残高に対する各年度の支払利息や債券発行諸費等の費用（以下「資

金調達費用」という。)の額の割合(以下「機構の資金調達利回り」という。)をみると、図表2-3-6のとおり、平成20年度においては国への債務承継が行われて債務の期末残高が減少したことにより上昇しているが、第2の2(1)エ(イ)のとおり、20年10月以降の日本銀行の施策等によって市場金利が低下したことにより、機構の支払利息が減少するなどしたため低下傾向にあり、令和元年度は0.96%となっていて、近年はより低いコストで資金調達を行うことが可能となっている。

図表2-3-6 機構の資金調達利回りの推移(平成18年度～令和元年度)



(注) 平成17年度は、17年10月1日から18年3月31日までの半期分であるため、図表から除いている。

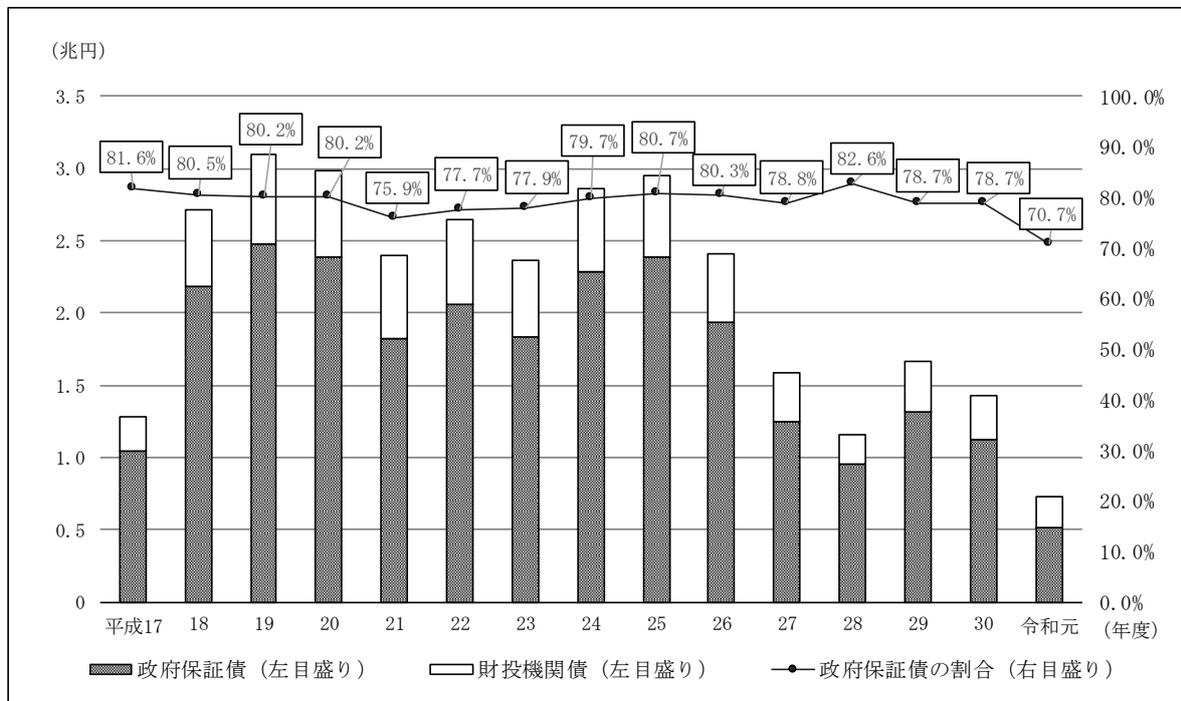
c 政府保証債による資金調達

機構は、資金調達の多くを機構債の発行により行っており、平成17年度から令和元年度までの間において発行された機構債の内訳をみると、図表2-3-7のとおり、元年度以外の各年度の機構債の発行額全体のうち約8割が政府保証債であり、残りが財投機関債となっていた。^(注26) なお、元年度の政府保証債の占める割合が他の年度に比べて低くなっているのは、元年度に政府保証債により調達することとしていた額の一部を平成30年度の財政融資資金からの借入れにより賄ったためである。

(注26) 財投機関債 財投機関(財政投融资を活用している機関)が発行する公募の債券のうち、政府が債務の保証を行っていないもの。機構は、機構設立以降毎年度、資金調達に当たり、償還期間5年以上の機構債

等に係る政府保証（財政投融资の一つの手法）を受けていることから機構設立以降継続して財投機関となっており、機構が発行する機構債のうち政府保証が付されていないものは財投機関債となる。

図表2-3-7 機構債の発行状況及び政府保証債が占める割合の推移（平成17年度～令和元年度）



(注) 平成17年度は、17年10月1日から18年3月31日までの半期分を計上している。

政府保証債は、機構が約定どおりに元本や利子の支払を行わなかった場合には政府が機構に代わってこれらの支払を行うことを約定した債券であり、債券の信用力が高まるため、機構が自らの信用力のみで資金調達する財投機関債に比べて低利での発行が可能となる。

そして、17年度から令和元年度までの間に機構が発行した機構債について、同一年度に発行した同じ償還期間の政府保証債と財投機関債の調達金利を比較したところ、同一年度内においても発行する時期、発行規模、発行価額等によって調達金利が変動することもあるため一概には比較できないものの、財投機関債よりも政府保証債の方がおおむね低利での発行となっていた（別図表20参照）。

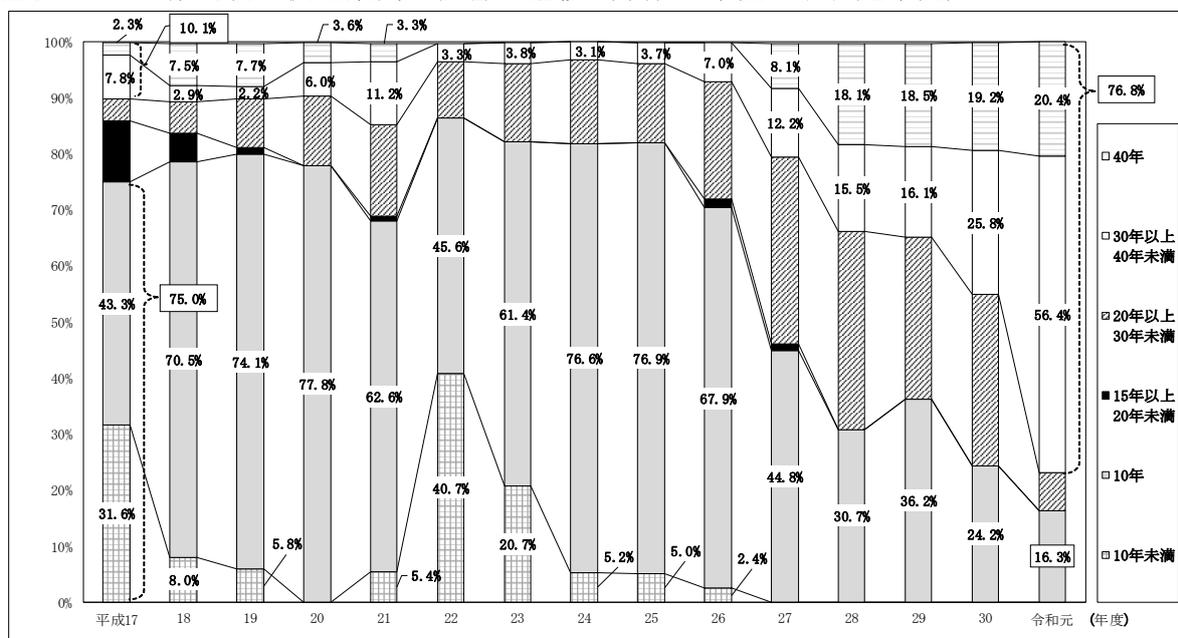
d 機構債の償還期間

機構が平成17年度以降に新規に発行した機構債の償還期間別の割合の推移をみると、図表2-3-8のとおり、機構は、設立当初は償還期間10年以下の機構債の発行を主に行っており、17年度における機構債発行額総額のうちの償還期間10

年以下の機構債の発行割合は計75.0%となっていたが、27年度以降は償還期間10年未満の機構債を発行しておらず、令和元年度においては償還期間10年以下の機構債の発行割合が16.3%まで低下していた。他方、償還期間30年以上の機構債の発行割合は、平成17年度の計10.1%から令和元年度の計76.8%まで増加しており、その結果、償還期間の加重平均は、平成17年度の12.2年から令和元年度の28.7年と長期化している。

(注27) 機構は、機構債の償還期間を長期化しているのは、将来の金利の変動により、債務の確実な返済という目的を達成できなくなるリスクの低減を図るためとしている。すなわち、機構債の償還期間を長期化することにより、金利が将来上昇した場合においても将来の市場金利による借換えが必要な長期借入金等は減少することとなるなどのため、金利上昇時における資金調達費用の増加幅は、機構債の償還期間を長期化させる前に比べて減少することになる。

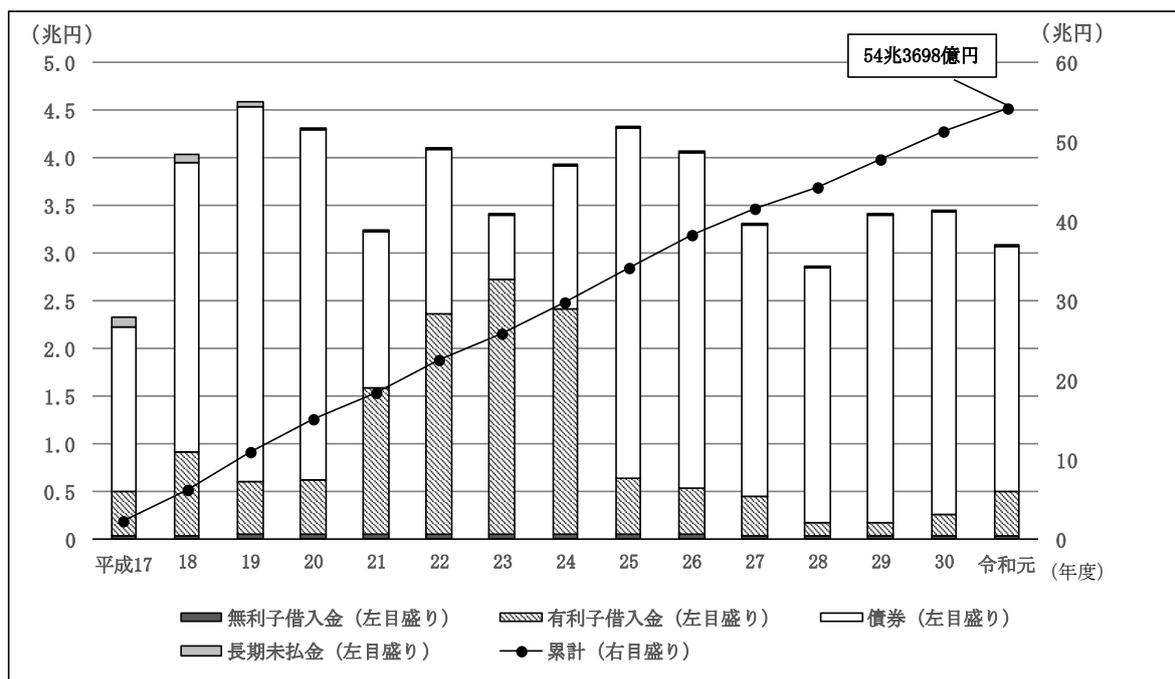
図表2-3-8 機構債の償還期間別割合の推移（平成17年度～令和元年度）



(オ) 債務の返済

機構は、平成17年度から令和元年度までの間において、第1の2(2)イ(エ)のとおり6会社から貸付料を徴収したり、第2の3(1)ア(エ)のとおり資金調達を行ったりするなどして、図表2-3-9のとおり、計54兆3698億余円の債務の返済を行っている。また、機構は、資金調達に当たり、資金調達費用を可能な限り抑制するためとして、繰上償還を可能としない契約内容としており、長期借入金等に係る債務の返済は約定した返済期日に行っていることから、年度内に返済期日が到来した債務の額が当該年度の債務の返済額となる。

図表2-3-9 債務の返済額の推移（平成17年度～令和元年度）



(注) 平成17年度は、17年10月1日から18年3月31日までの半期分を計上している。

(カ) 国による債務承継

機構は、第2の1(2)エ(イ)のとおり、利便増進事業のために必要となる貸付料の減額等を行っており、そのための財源として、20年度において、機構が債務として負っていた有利子借入金2兆0536億余円、債券8268億余円の計2兆8804億余円が国の一般会計に承継されている。これらの承継された債務については、国債整理基金特別会計を通じて国により償還が行われている。

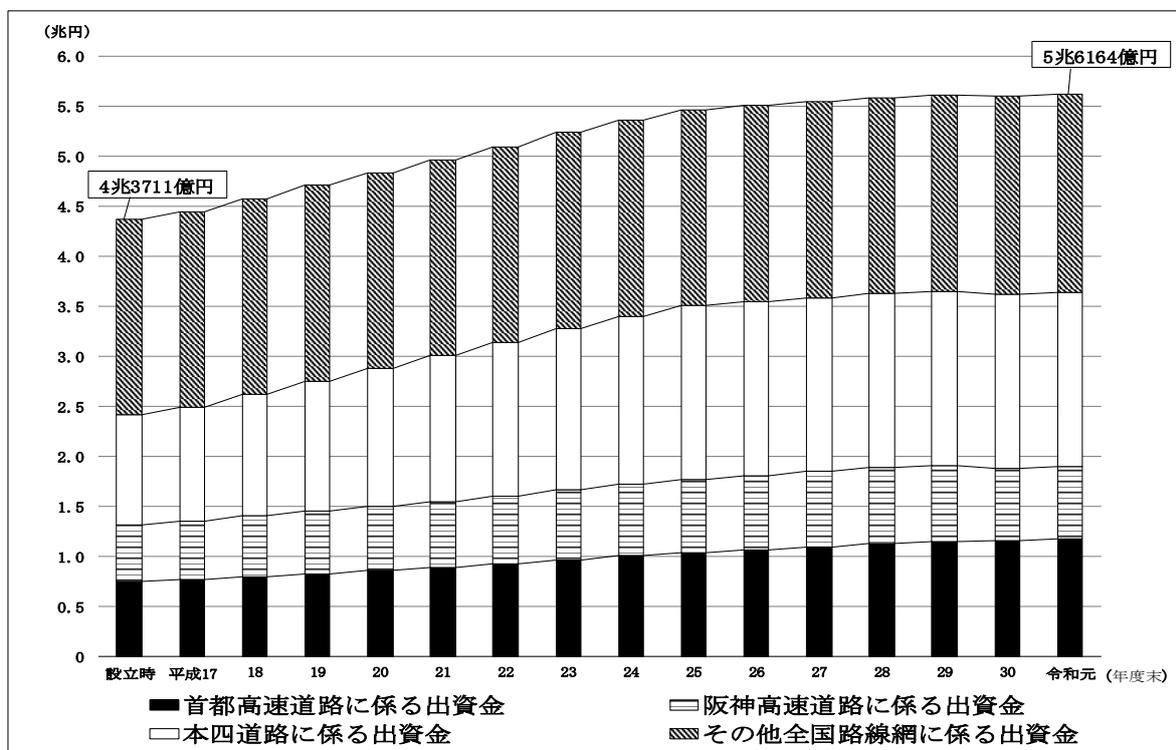
(キ) 出資金

出資金は、道路関係四公団からの承継出資金及び機構設立以降の追加出資金であり、これらの出資金の内訳は、首都高速道路に係る業務に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして出資される出資金（以下「首都高速道路に係る出資金」という。）、阪神高速道路に係る業務に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして出資される出資金（以下「阪神高速道路に係る出資金」という。）、本四道路に係る業務に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして出資される出資金（以下「本四道路に係る出資金」という。）及び上記以外の全国路線網に係る出資金（以下「その他全国路線網に係る出資金」という。）となっている。首都高速道路公団からの承継出資金は首都高速道路に係る出資金に、阪神高速道路公団からの承継出資金は阪神高速道路に係る出資金

に、本州四国連絡橋公団からの承継出資金は本四道路に係る出資金に、日本道路公団からの承継出資金はその他全国路線網に係る出資金に、それぞれ含まれている。

機構設立時から令和元年度までの各年度末時点における出資金残高の推移をみると、図表2-3-10のとおり、承継出資金の額は計4兆3711億余円であったが、機構設立以降、首都高速道路に係る出資金、阪神高速道路に係る出資金及び本四道路に係る出資金の追加出資が行われるなどした結果、元年度末までに1兆2452億余円増加して、総額計5兆6164億余円となっていた。機構が受ける追加出資は、利子等が発生しないことから、機構の無利子の資金調達と捉えることができ、また、機構は、解散の日までに高速道路勘定における出資金の額に相当する出資積立金を積み立てることとなっているため、当該出資金は、機構が解散する日までに返済することになる債務と類似の性格を有している。そして、元年度末時点において出資積立金の積立は開始されていないため、出資金の額全額に相当する額を今後積み立てる必要がある。

図表2-3-10 出資金残高の推移（設立時～令和元年度）



a 首都高速道路に係る出資金及び阪神高速道路に係る出資金

機構は、機構法によれば、首都高速道路又は阪神高速道路の新設等に要する

費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして、追加出資金を財源として、首都会社又は阪神会社に対して、首都高速道路又は阪神高速道路の新設等に要する費用の一部を無利子で貸し付けることとされている。

首都高速道路に係る出資金について、機構設立時から元年度までの各年度末時点における残高をみると、図表2-3-11のとおり、首都高速道路公団からの承継出資金の額は7508億余円であったが、民営化以降において首都高速道路の新設等に要する費用の一部を無利子で貸し付けるための財源として国及び7都県市による追加出資が国と7都県市とで1対1の割合で平成17年度から令和元年度までの間に計4263億余円行われ、元年度末における首都高速道路に係る出資金の残高は1兆1772億余円となっている。

図表2-3-11 首都高速道路に係る出資金残高の推移（設立時～令和元年度）

（単位：億円）

区分	設立時 A	平成 17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
政府出資金	3754	3847	3999	4147	4289	4454	4623	4834	5033
地方公共団体出資金	3754	3847	3999	4147	4289	4454	4623	4834	5033
埼玉県	443	447	455	455	455	456	456	457	458
千葉県	60	60	60	61	63	64	65	66	66
東京都	2006	2073	2175	2256	2333	2450	2558	2677	2788
神奈川県	621	633	654	687	718	741	771	816	859
横浜市	334	336	343	361	379	397	422	464	507
川崎市	287	296	310	325	339	344	349	352	352
さいたま市	-	-	-	-	-	-	-	-	-
計	7508	7695	7998	8294	8579	8908	9247	9669	1兆0066

区分	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度 B	差額（追加 出資の計） B-A
政府出資金	5203	5330	5461	5637	5745	5801	5886	2131
地方公共団体出資金	5203	5330	5461	5637	5745	5801	5886	2131
埼玉県	458	458	458	458	458	459	459	16
千葉県	66	66	66	66	66	66	66	6
東京都	2883	2924	2942	2963	3009	3019	3028	1022
神奈川県	897	940	996	1074	1105	1127	1164	542
横浜市	545	588	644	721	753	774	812	477
川崎市	352	352	352	352	352	352	352	65
さいたま市	-	-	-	-	0	0	1	1
計	1兆0407	1兆0660	1兆0922	1兆1274	1兆1491	1兆1602	1兆1772	4263

また、阪神高速道路に係る出資金について、機構設立時から元年度までの各年度末時点における残高をみると、図表2-3-12のとおり、阪神高速道路公団からの承継出資金の額は5688億余円であったが、民営化以降において、阪神高速道路の新設等に要する費用の一部を無利子で貸し付けるための財源として国及び7府県市による追加出資が国と7府県市とで1対1の割合で平成17年度から令和元年度までの間に計1998億余円行われていた。また、平成31年4月に、阪神京都線のうち新十条通が京都市に移管され、同月から無料開放されることに伴い、

機構は、通則法に基づき、30年度に、当該道路の一部を不要財産として京都府及び京都市に現物で払い戻し、京都府及び京都市からの出資金に相当する資本金計225億余円を減資していた。そして、31年3月から阪神京都線のうち油小路線が一般国道1号として全国路線網に指定されたことにより、京都府及び京都市が出資していた額見合いの政府出資金計225億余円については、その他全国路線網に係る出資金とされた。

令和元年度末における阪神高速道路に係る出資金の残高は、承継出資金5688億余円に追加出資金1998億余円を加えて、減資された225億余円及びその他全国路線網に係る出資金とされた225億余円を減じた結果、7235億余円となっている。

図表2-3-12 阪神高速道路に係る出資金残高の推移（設立時～令和元年度）

（単位：億円）

区分	設立時 A	平成 17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
政府出資金	2844	2909	3021	3131	3225	3301	3386	3478	3581	3652
地方公共団体出資金	2844	2909	3021	3130	3224	3301	3386	3478	3581	3652
京都府	84	90	107	111	112	112	112	112	112	112
大阪府	818	841	860	884	904	922	944	974	1008	1031
兵庫県	519	523	533	548	563	574	584	584	585	587
京都市	84	90	107	111	112	112	112	112	112	112
大阪市	818	841	860	884	904	922	944	974	1008	1031
神戸市	519	523	533	548	563	574	584	584	585	587
堺市	-	-	19	43	63	81	103	133	167	190
計	5688	5819	6043	6262	6450	6603	6772	6957	7162	7305

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度 B	差額 B-A	追加出資 の計	減資等
政府出資金	3721	3776	3796	3813	3603	3617	773	999	△ 225
地方公共団体出資金	3721	3776	3796	3813	3603	3617	773	999	△ 225
京都府	112	112	112	112	-	-	△ 84	28	△ 112
大阪府	1054	1072	1079	1084	1090	1094	276	276	-
兵庫県	587	587	587	587	587	587	67	67	-
京都市	112	112	112	112	-	-	△ 84	28	△ 112
大阪市	1054	1072	1079	1084	1090	1094	276	276	-
神戸市	587	587	587	587	587	587	67	67	-
堺市	213	231	238	243	248	253	253	253	-
計	7443	7553	7592	7627	7206	7235	1546	1998	△ 451

b 本四道路に係る出資金

本四道路に係る出資金について、機構設立時から元年度までの各年度末時点における残高をみると、図表2-3-13に示すとおりとなっており、本州四国連絡橋公団からの承継出資金の額は1兆0966億余円であった。そして、機構は、資金調達のコストを一定の水準に抑えて金利負担を軽減するなどのために、平成17年度から25年度までの間に国及び10府県市から追加出資を受けており、25年度末における出資金の残高は承継出資金1兆0966億余円に機構設立時から25年度までの間の追加出資金計6416億円を加えた計1兆7382億余円となっていて、26年度

以降の追加出資は行われていないため、令和元年度末における本四道路に係る出資金の残高は平成25年度末と同額である。

26年度以降に追加出資が行われていないのは、22年4月に、国土交通省が、34年度（令和4年度）までの出資期間を前提とした本四道路の新料金案を示したことを契機として、平成22年5月に24年度以降の追加出資を行わないことなどを10府県市が同省に申し入れたことから、同省と10府県市との間で以降の追加出資について協議が行われ、同省が24年2月に「今後の本四高速料金の基本指針」を示して、国及び10府県市の追加出資については減額の上、24、25両年度に限り継続することにしたためである。

図表2-3-13 本四道路に係る出資金残高の推移（設立時～令和元年度）

(単位：億円)

区分	設立時 A	平成 17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25～令和 元年度 B	差額（追加 出資の計） B-A
政府出資金	7306	7573	8106	8640	9173	9706	1兆0240	1兆0773	1兆1178	1兆1584	4277
地方公共団体出資金	3659	3792	4059	4326	4592	4859	5126	5392	5589	5798	2138
大阪府	148	153	161	169	178	186	194	203	210	218	69
兵庫県	674	694	732	770	808	847	885	923	957	991	316
岡山県	471	484	511	537	564	590	617	643	667	690	219
広島県	406	432	485	538	591	644	697	750	780	811	404
徳島県	370	380	401	422	443	464	485	506	525	543	173
香川県	471	484	511	537	564	590	617	643	667	690	219
愛媛県	406	432	485	538	591	644	697	750	780	811	404
高知県	148	153	161	169	178	186	194	203	210	218	69
大阪市	148	153	161	169	178	186	194	203	205	218	69
神戸市	411	423	446	469	493	516	539	562	583	604	192
計	1兆0966	1兆1366	1兆2166	1兆2966	1兆3766	1兆4566	1兆5366	1兆6166	1兆6768	1兆7382	6416

機構法によれば、本四道路に係る出資金に相当する額1兆7382億余円については、高速道路勘定に係る他の出資金相当額と同様に、機構の解散の日までに投資積立金の積立てを行う必要があることとされている。ただし、民営化申合せにおいて、「機構は、民営化から45年後には債務を確実に完済し、その時点で高速道路等を道路管理者に移管し、無料開放する。なお、これを実現するため、本四道路に係る出資金の返済方法については、機構の解散時まで検討することとなっている。これは、国土交通省によると、機構が、45年間のうちに債務の返済等を完了するために本四道路に係る貸付料を高め設定して、本四会社が、貸付料の支払費用を本四道路の通行料金に転嫁することになると、当時の経済情勢の下では本四道路の交通量が減少して債務の返済等に著しく支障が生ずると想定されたためであるとしている。そして、独立行政法人日本高速道

路保有・債務返済機構法施行令の附則により、当分の間、貸付料等により償う機構の業務に要する費用である出資積立金の積立てに要する費用から本四道路に係る出資金に相当する額を除くこととなっている。

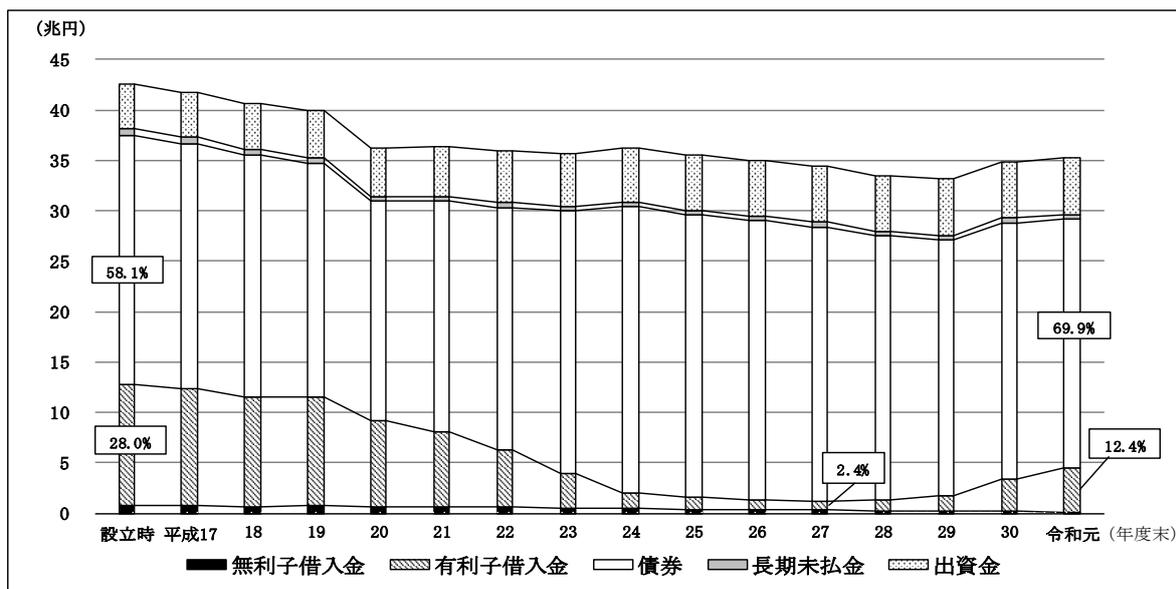
c その他全国路線網に係る出資金

その他全国路線網に係る出資金は、日本道路公団からの承継出資金1兆9548億余円及びaのとおり30年度にその他全国路線網に係る出資金とされた225億余円の計1兆9774億余円（全額政府出資金）となっており、令和元年度末における残高は同額となっている。

以上のとおり、機構は、承継債務及び引受債務をより確実に返済することができるように自ら資金調達を行ったり、追加出資を受けたりなどして、これらの債務の返済を行うとともに、機構設立時の債務等の構成を変化させてきている。機構設立時から元年度までの各年度末時点における債務等の残高について、無利子借入金、^(注28)有利子借入金、債券、長期未払金（東京湾横断道路建設長期未払金）及び出資金別にみると、図表2-3-14のとおり、債務等の総額に占める有利子借入金の割合は、機構設立時の28.0%から平成27年度には2.4%にまで低下し、その後増加して令和元年度に12.4%となっていて、債券の占める割合は機構設立時の58.1%から元年度には69.9%となっていた（機構設立時から元年度までの各年度末時点における債務等の種類別残高の推移は、別図表21参照）。

(注28) 長期未払金（東京湾横断道路建設長期未払金） 東京湾横断道路の建設に関する特別措置法（昭和61年法律第45号）等に基づいて、アクアラインの建設工事に要した費用をアクアラインの供用開始後長期間に分割して機構が東京湾横断道路株式会社に支払うことに係る未払金。昭和62年に同社と日本道路公団との間で締結された「東京湾横断道路の建設に関する協定」に基づいて、日本道路公団が同社に対して支払を行っていたが、日本道路公団の解散に伴い、民営化施行法に基づき、この協定は、同社、機構及び東会社の間で締結したものとみなすこととされて、機構が日本道路公団からアクアラインに係る高速道路資産と共に、長期未払金（東京湾横断道路建設長期未払金）に係る債務を承継している。

図表2-3-14 機構の債務等の残高の推移（設立時～令和元年度）



(注) 長期未払金は、東京湾横断道路建設長期未払金である。

イ 債務返済計画

債務返済計画は、最新の協定の内容を反映して当該協定の対象となる路線網等ごとに作成されるものであり、また、6会社の収支予算の明細は、協定ごとに作成され、機構が引き受けることとなる債務等の額が記載されており、機構は、各会社の収支予算の明細は債務返済計画の一部を構成するものであるとしている。そこで、原則として、当初協定を反映した当初の債務返済計画（以下「当初債務返済計画」という。）から令和元年度末債務返済計画までを対象に、債務返済計画の内容及び合算値、債務返済計画に大きな影響を与えている支払利息及び貸付料の算定方法等並びに債務返済計画の計画値及び実績値を分析したところ、次のような状況となっていた。

(ア) 債務返済計画の内容

機構は、債務返済計画の変更にあたり、原則として、債務返済計画を変更する時点で決算が確定した年度までは実績値を、当年度は実績見込値又は計画値を、翌年度以降は計画値をそれぞれ計上しており、2年3月に変更された全国路線網、首都高速道路に係る地域路線網及び阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網の令和元年度末債務返済計画では、平成30年度までの実績値及び令和元年度の実績見込値を計上し、2年度以降は計画値を計上している。また、債務返済計画は、機構が解散する日までに債務の返済等が可能かどうかを確認することを目的に作成

されている長期的なものであることから、未収金及び未払金は発生した年度に全て精算されたとみなしたり、資金調達した現金は現預金のまま保管する場合であっても全て調達した年度に返済に回したとみなしたりするなど、各会計年度における財務状況等を表す財務諸表等と比較すると各年度の値を簡便化するなどして作成されている。

(イ) 債務返済計画の合算値

債務返済計画上の初年度である平成18年度から令和47年度の機構が解散する日までの間における高速道路事業全体の債務の返済等の状況の全体像を明らかにするために、令和元年度末債務返済計画における平成18年度から令和47年度までの間の各項目の総額（全ての路線網等の令和元年度末債務返済計画の合算値。別図表22及び別図表23参照）を、返済すべき債務等と機構収支に分けて示すと、図表2-3-15のとおり、返済すべき債務等の額は、平成18年4月1日時点の41.5兆余円の未償還残高の総額に加えて、39.1兆余円の債務を6会社から引き受けるなどして、ここから国に債務承継した2.8兆余円を控除するなどした計77.8兆余円となっている。また、機構収支は、6会社からの貸付料等の収入103.5兆余円から支払利息22.6兆余円、機構管理費等5.7兆余円を控除するなどした計76.0兆余円となっている。返済すべき債務等の額と機構収支との差額1.7兆余円は本四道路に係る出資金であり、令和元年度末債務返済計画上は未償還残高として残ることとなっているが、第2の3(1)ア(キ) bのとおり、その返済方法については機構の解散時までには検討することとされている。

また、当初債務返済計画と令和元年度末債務返済計画について、各項目の総額を比較したところ、特定更新等工事に係る債務（以下「特定更新等工事債務」という。）以外の高速道路の新設等に係る債務（以下「建設債務」という。）の額が8.3兆余円増加し、また、特定更新等工事債務が8.0兆余円増加することなどにより、機構が返済すべき債務等の額は12.8兆余円増加していた。そして、機構収支は、平成26年度に特定更新等工事の実施のために料金徴収の満了日が62年度

（令和32年度）から平成77年度（令和47年度）まで延長されて高速道路資産の貸付期間が延びたことなどにより貸付料収入が2.9兆余円増加したり、低金利の状況が続いたことにより支払利息が13.0兆余円減少したりしたことなどにより、13.6兆余円増加していた。

図表2-3-15 令和元年度末債務返済計画及び当初債務返済計画における平成18年度から令和47年度までの高速道路事業全体の債務等の状況 (単位：兆円)

区分	① 当初債務返済計画		② 令和元年度末債務返済計画		差額 ② - ①
	期間等 注(2)	金額	期間等 注(2)	金額	
未償還残高【A】	平成18年4月1日	41.6	平成18年4月1日	41.5	0.0
建設債務に係る分	平成18年4月1日	37.1	平成18年4月1日	37.1	0.0
出資金に係る分	平成18年4月1日	4.4	平成18年4月1日	4.4	0.0
期中増【B】	平成18年度～令和32年度	23.3	平成18年度～令和47年度	39.1	15.7
建設債務に係る分	平成18年度～令和32年度	21.4	平成18年度～令和47年度	29.8	8.3
特定更新等工事債務に係る分 注(3)	-	-	平成27年度～令和11年度、 17、22両年度、26年度～43年度	8.0	8.0
出資金に係る分	平成18年度～令和4年度	1.8	平成18年度～令和9年度	1.1	△ 0.6
国への債務承継額(利便増進事業)【C】	-	-	平成20年度等	2.8	2.8
返済すべき債務等の計【D=A+B-C】	-	64.9	-	77.8	12.8
【収入】					
貸付料【E】	平成18年度～令和32年度	100.5	平成18年度～令和47年度	103.5	2.9
建設債務に係る分	平成18年度～令和32年度	100.5	平成18年度～令和47年度	88.1	△ 12.4
特定更新等工事債務に係る分	-	-	令和26年度～43年度	15.4	15.4
占用料等【F】	平成18年度～令和32年度	0.2	平成18年度～令和47年度	0.5	0.3
建設債務に係る分	平成18年度～令和32年度	0.2	平成18年度～令和32年度、 38年度～47年度	0.4	0.2
特定更新等工事債務に係る分	-	-	令和26年度～43年度	0.0	0.0
出資金等【G】	平成18年度～令和4年度	1.8	平成18年度～令和9年度、 16年度～22年度	1.4	△ 0.4
収入の計【H=E+F+G】	-	102.7	-	105.5	2.8
【支出】					
機構管理費等【I】	平成18年度～令和32年度	3.9	平成18年度～令和47年度	5.7	1.7
建設債務に係る分	平成18年度～令和32年度	3.9	平成18年度～令和47年度	5.0	1.0
特定更新等工事債務に係る分	-	-	令和26年度～43年度	1.2	1.2
債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る消費税相当額 注(4)	-	-	平成27年度～令和11年度、 17、22両年度	△ 0.5	△ 0.5
国庫納付金 注(5)【J】	-	-	平成23年度	0.2	0.2
支払利息【K】	平成18年度～令和32年度	35.7	平成18年度～令和43年度	22.6	△ 13.0
建設債務に係る分	平成18年度～令和32年度	35.7	平成18年度～令和38年度	15.9	△ 19.7
特定更新等工事債務に係る分	-	-	令和26年度～43年度	1.8	1.8
債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る支払利息相当額 注(4)	-	-	平成28年度～令和32年度	4.8	4.8
無利子貸付金【L】	平成18年度～令和32年度	0.5	平成18年度～令和9年度、 16年度～22年度	0.8	0.2
支出の計【M=I+J+K+L】	-	40.2	-	29.4	△ 10.7
機構収支の計【N=H-M】	平成18年度～令和32年度	62.4	平成18年度～令和47年度	76.0	13.6
本四道路に係る出資金【O=D-N】	-	2.4	-	1.7	△ 0.7

注(1) 当初債務返済計画の合算値及び令和元年度末債務返済計画の合算値を基に会計検査院が作成した。

注(2) 特定の年度又は年月日のみ生じている事項については、当該年度又は期日を記載している。

注(3) 特定更新等工事債務の返済期間に機構が各会社から引き受ける修繕費等に係る債務を含めている。

注(4) 「債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る消費税相当額」及び「債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る支払利息相当額」については、機構収支に含めている。

注(5) 国庫納付金については、債務返済計画には機構管理費等に含められている。

注(6) 債務返済計画には、各会社からの引受債務として「無利子借入金」が記載されているが、これは機構が国等からの出資金又は補助金を原資に各会社に対して行う無利子貸付金に係る債務引受けであり、機構が債務を引き受けたときに消滅するため、債務の期中増には計上していない。

(ウ) 支払利息の算定方法等

令和元年度末債務返済計画における機構が支出する支払利息の総額は、(イ)のとおり22.6兆余円と多額に上っており、債務返済計画に大きな影響を与えている。

機構は、将来の各年度の支払利息の計画値を算定するに当たっては、過年度に調達した有利子債務の金利と将来新規に調達する予定の有利子債務の金利（以下

「将来調達金利」という。)とを加重平均した金利を当該年度の有利子債務残高の計画値に乗ずることなどにより算出している。

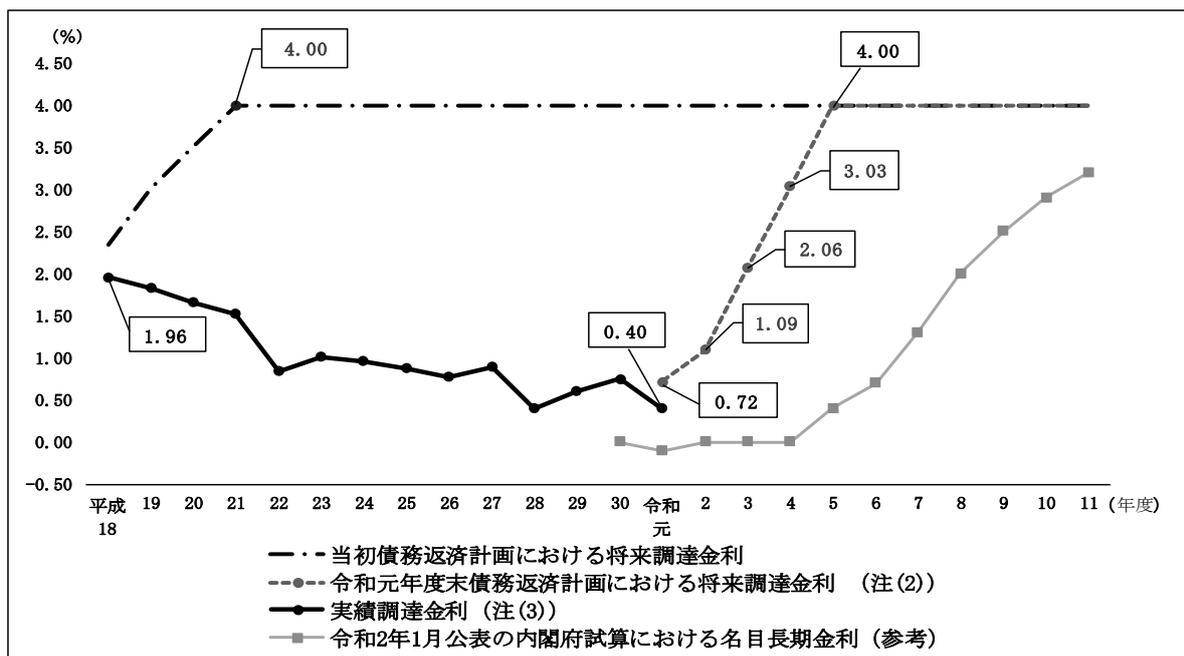
機構は、当初債務返済計画から令和元年度末債務返済計画までの全ての債務返済計画において、調達金利の上昇リスクを確実な債務返済を行う上での最大のリスクと位置付けて、債務返済計画の策定又は変更を行う直近の年度から数年後に将来調達金利が4.00%まで上昇すると設定している。機構の平成17年度業務実績報告書(18年6月)によれば、当初債務返済計画における将来調達金利については、^(注29)将来の償還期間10年の国債の利回りに関する当時の直近の予測(政府3.7%、民間シンクタンクの平均2.8%)や経済成長率との整合性を勘案して、18年度2.34%、19年度3.00%、20年度3.50%、21年度以降4.00%に設定したとされている。

また、機構は、当初債務返済計画の策定以降、債務返済計画の変更に当たっては、将来調達金利の設定の妥当性について、長期金利全体の一般的な指標となっている償還期間10年の国債の利回り(名目長期金利)に関して内閣府が作成する中長期の経済財政に関する試算(以下「内閣府試算」という。)や経済成長率等を参考として機構の将来調達金利が4.00%以内で推移するとみることが妥当であると判断していた。そして、4.00%にまで将来調達金利が上昇するという設定についての見直しはしないものの、直近年度の資金調達に係る平均調達金利の実績値(以下「実績調達金利」という。)や短期的又は長期的金利上昇幅を勘案して、将来調達金利が4.00%に上昇するまでの過程を見直しているとしており、令和2年3月に変更された全国路線網、首都高速道路に係る地域路線網及び阪神高速道路(阪神圏)に係る地域路線網の令和元年度末債務返済計画における将来調達金利については、元年度0.72%、2年度1.09%、3年度2.06%、4年度3.03%、5年度以降4.00%と設定していた。

そして、当初債務返済計画及び上記の令和元年度末債務返済計画における将来調達金利の設定並びに機構の各年度の実績調達金利の推移は、図表2-3-16に示すとおりとなっており、機構は、上記のとおり、債務返済計画において、将来調達金利を4.00%まで上昇すると設定している一方で、実績調達金利は、平成18年度の1.96%から令和元年度の0.40%まで低下傾向が継続していた。

(注29) 政府3.7% 「構造改革と経済財政の中期展望－2005年度改定」の審議のための参考として、平成18年1月に内閣府が作成して経済財政諮問会議に提出した参考試算における22年度の名目長期金利

図表2-3-16 機構の将来調達金利及び実績調達金利の推移



注(1) 機構が作成した「貸付料及び貸付期間算出の基礎を記載した書類」等を基に会計検査院が作成した。
 注(2) 令和2年3月に変更された全国路線網、首都高速道路に係る地域路線網及び阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網の令和元年度末債務返済計画における将来調達金利である。
 注(3) 発行額により加重平均した調達金利を記載している。

また、上記のとおり、機構は、調達金利の上昇リスクに備えて、将来調達金利を4.00%まで上昇すると設定しているが、平成31年4月22日の参議院決算委員会において、令和2年度以降、機構の将来調達金利が平成29年度末の有利子債務残高の平均金利である1.16%までしか上昇しないと仮定して、全国路線網、首都高速道路に係る地域路線網及び阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網の債務返済計画（31年3月26日付けの協定変更を反映した債務返済計画）を基に支払利息を試算したところ、その総額は約8兆円となり、将来調達金利の設定が上限4.00%である債務返済計画における支払利息の総額約20兆円と比べて約12兆円の減額となると（注30）の政府の答弁がなされている。このように、将来調達金利をどのように設定するかは、債務返済計画に大きな影響を与えることになる。

前記のとおり、機構設立以降、実績調達金利は機構が設定している将来調達金利を下回って推移しており、過去に設定していた将来調達金利と実績調達金利に開差が生じてきたことなどから、債務返済計画が変更されて実績値が反映されたり、実績調達金利等を踏まえて将来調達金利の設定が見直されたりすることなどにより、債務返済計画において支払利息の総額が低減してきた。機構が高速道路機構ファクトブックにおいて公表している毎年度の債務返済計画における全ての

(注31)
路線網等の合算値に係る18年度から令和47年度までの支払利息の総額の推移をみると、図表2-3-17のとおり、当初債務返済計画における35兆7159億余円から元年度の25兆2465億余円まで大幅に減少していた。平成18年度の35兆7159億余円から24年度の22兆8433億余円にまで減少しているのは、23、24両年度に過去の支払利息の実績値を債務返済計画に反映するとともに、実績調達金利を踏まえた将来調達金利の見直しを行ったためである。26年度の21兆6959億余円から27年度の31兆5635億余円に増加しているのは、特定更新等工事に伴い債務が追加されるなどしたためである。

(注30) 政府の答弁 平成31年4月22日参議院決算委員会における機構の将来の想定金利及び支払利息に関する国土交通省道路局長の答弁

(注31) 合算値 機構は、毎年度一回発行する高速道路機構ファクトブックにおいて、高速道路事業の全体像を俯瞰する上での参考資料として全ての路線網等の債務返済計画を合算した債務返済計画を公表している。合算した債務返済計画の各項目（支払利息や貸付料等）の総額の推移を比較することで、債務返済計画の変更の状況を分析することができる。

図表2-3-17 高速道路機構ファクトブックにおける支払利息の総額の推移

(単位：億円)

発行年度	支払利息の総額	建設債務に係る分	特定更新等工事債務に係る分
平成18年度	35兆7159	35兆7159	
19～22年度			
23年度	27兆7855 (△7兆9303)	27兆7855 (△7兆9303)	
24年度	22兆8433 (△4兆9421)	22兆8433 (△4兆9421)	
25年度	22兆9942 (1508)	22兆9942 (1508)	
26年度	21兆6959 (△1兆2982)	21兆6959 (△1兆2982)	
27年度	31兆5635 (9兆8676)	21兆7227 (268)	9兆8408 (9兆8408)
28年度	30兆7884 (△7751)	20兆9872 (△7355)	9兆8011 (△396)
29年度	29兆3780 (△1兆4104)	20兆2592 (△7280)	9兆1187 (△6824)
30年度	26兆9506 (△2兆4273)	18兆9201 (△1兆3391)	8兆0304 (△1兆0882)
令和元年度	25兆2465 (△1兆7041)	17兆7429 (△1兆1772)	7兆5036 (△5268)

注(1) 各年度の高速道路機構ファクトブックを基に会計検査院が作成した。

注(2) 平成18年度に発行された高速道路機構ファクトブックには当初債務返済計画の合算値が記載されている。

注(3) 平成19年度から22年度までの間は、将来調達金利の設定の見直しや債務返済計画を変更する際に既に確定した決算値等の反映が行われていないことから、本図表に金額を計上していない。

注(4) 括弧書きは、前年度から（平成23年度については18年度から）の増減額である。

(エ) 貸付料の算定方法等

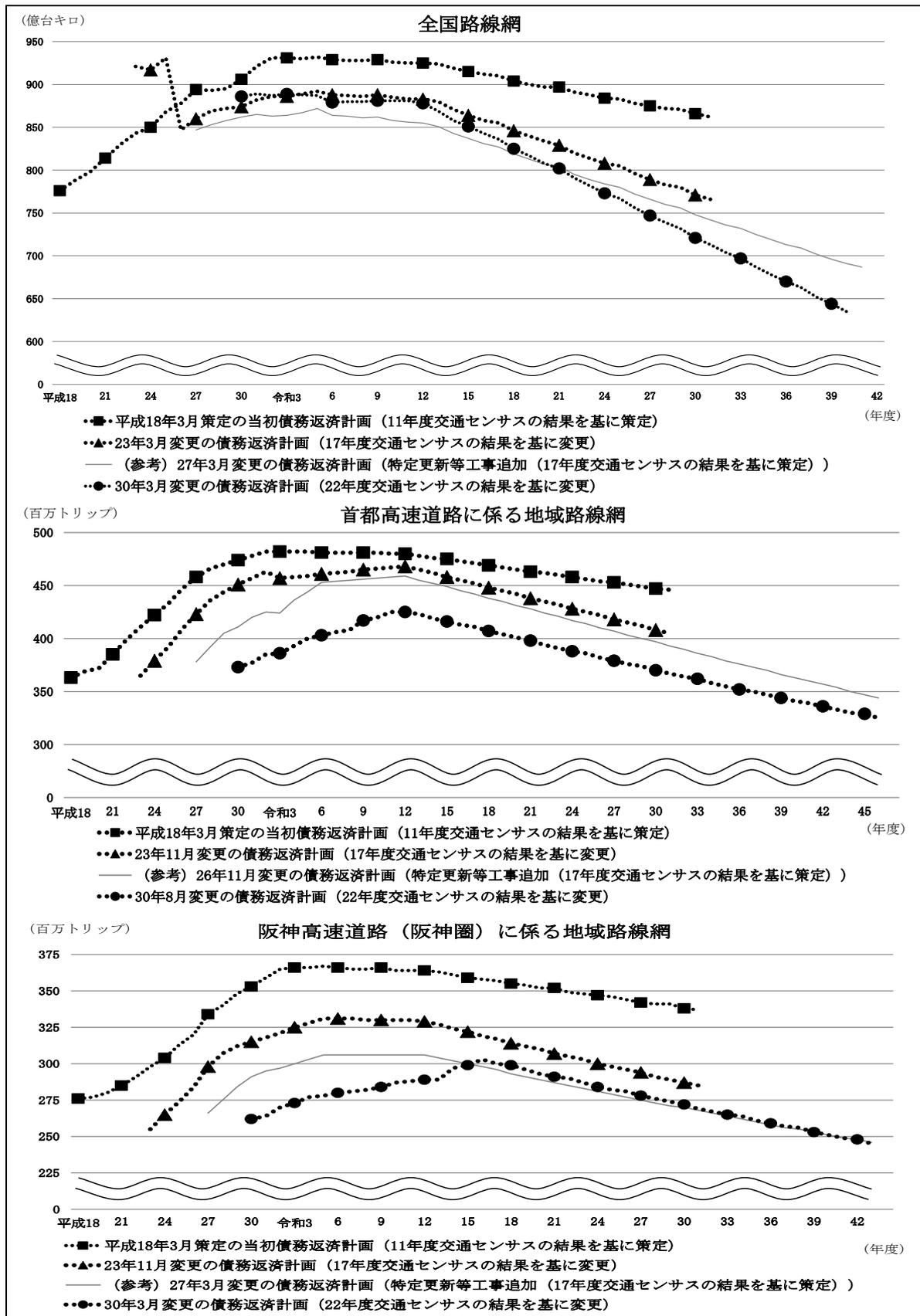
債務返済計画における機構の収入の大半は貸付料であり、令和元年度末債務返済計画においては、平成18年度から令和47年度までの間における貸付料の総額は、図表2-3-15のとおり、103.5兆余円と多額に上っており、債務返済計画に大きな影響を与えている。計画貸付料の算定に当たっては、第1の2(2)イ(エ)のとおり、計画料金収入から計画管理費を控除して計算されている。このうち計画料金収入については、国土交通省が実施する全国道路・街路交通情勢調査（以下「交通センサス」という。）を基に算出された現在及び将来のゾーン間交通量により、6会社それぞれが、機構の業務実施計画の添付書類である「推定交通量及びその算出の基礎を記載した書類」に記載された計算方法に従い、高速道路利用交通量の配分を推計するなどして自社の推定交通量を算出し、その推定交通量に高速道路料

金を乗ずるなどして算出している。

そこで、全国路線網、首都高速道路に係る地域路線網、阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網別に、交通センサスの結果が推定交通量の算出結果にどのように反映されているかについて確認するために、平成11年度の交通センサスの結果を基礎として策定された当初債務返済計画並びに17年度の交通センサス及び22年度の交通センサスの結果を反映して変更された債務返済計画における推定交通量をみると、図表2-3-18のとおり、いずれの路線網についても、おおむね、11年度の交通センサスの結果を基に算出された推定交通量が最も大きく、交通センサスが見直される度に、当該交通センサスに基づいて人口及びGDPの将来値により推計される将来のゾーン間交通量が減少したことなどにより、推定交通量が減少している。

(注32) ゾーン間交通量 道路網を複数に分割して設定されたゾーン間の交通量

図表2-3-18 路線網別の推定交通量の算出結果の変遷



注(1) 「推定交通量及びその算出の基礎を記載した書類」を基に会計検査院が作成した。

注(2) 最終年度分の推定交通量については、1年度分が計上されていないため、集計の対象から除いている。

また、機構が高速道路機構ファクトブックにおいて公表している毎年度の債務返済計画の全ての路線網等の合算値に係る18年度から令和47年度までの貸付料の総額の推移をみたところ、図表2-3-19に示すとおりとなっていた。すなわち、貸付料の総額は、平成18年度の100兆5939億余円から、24年度の84兆8465億余円まで減少していた。これは、21年度の債務返済計画において、利便増進事業による貸付料の減額を行ったことや、23年度の債務返済計画において、上記のとおり、推定交通量の算出の基礎を17年度の交通センサスに変更したり、24年度に将来交通需要推計の算出方法が変更されたりしたため推定交通量が大幅に減少したことによる。また、30年度においても、上記のとおり、推定交通量の算出の基礎を22年度の交通センサスに変更したことによる推定交通量の減少等のため、前年度と比較して7775億余円減少していた。

他方で、第2の1(1)エのとおり、18年度以降、おおむね実績料金収入が計画料金収入を上回って推移してきており、それにより貸付料の実績値が計画よりも多額になっているため、債務返済計画に実績値が反映されることなどで、上記23、24、30各年度以外の年度においては、貸付料の総額が増加している。特に、27年度においては、特定更新等工事の実施のために料金の徴収期間の満了の日が延長されたため、前年度と比較して16兆8594億余円と大幅に増加していた。

図表2-3-19 高速道路機構ファクトブックにおける貸付料の総額の推移

(単位：億円)

発行年度	貸付料の総額	建設債務に係る分	特定更新等工事債務に係る分
平成18年度	100兆5939	100兆5939	
19～22年度			
23年度	88兆7058 (△11兆8880)	88兆7058 (△11兆8880)	
24年度	84兆8465 (△3兆8592)	84兆8465 (△3兆8592)	
25年度	84兆9530 (1065)	84兆9530 (1065)	
26年度	86兆3665 (1兆4134)	86兆3665 (1兆4134)	
27年度	103兆2260 (16兆8594)	86兆0518 (△3147)	17兆1742 (17兆1742)
28年度	103兆3417 (1156)	86兆1615 (1097)	17兆1801 (59)
29年度	103兆3816 (398)	86兆8930 (7314)	16兆4885 (△6915)
30年度	102兆6040 (△7775)	87兆2401 (3471)	15兆3638 (△1兆1247)
令和元年度	103兆5975 (9935)	88兆0807 (8405)	15兆5168 (1529)

注(1) 毎年度の高速道路機構ファクトブックを基に会計検査院が作成した。

注(2) 平成18年度に発行された高速道路機構ファクトブックには当初債務返済計画の合算値が記載されている。

注(3) 平成19年度から22年度までの間は、債務返済計画を変更する際に既に確定した決算値等の反映が行われていないことから、本図表に金額を計上していない。

注(4) 括弧書きは、前年度から（平成23年度については18年度から）の増減額である。

(ウ) 債務返済計画の計画値と実績値との比較

機構は、ウェブサイト等において、各年度末時点における最新の未償還残高の計画値の総額とこれに対応する各年度における実績値との対比を毎年度公表している。この計画値と実績値との対比の推移をみると、機構設立以降、毎年度末の未償還残高の実績値は計画値を下回っていた（別図表24参照）。

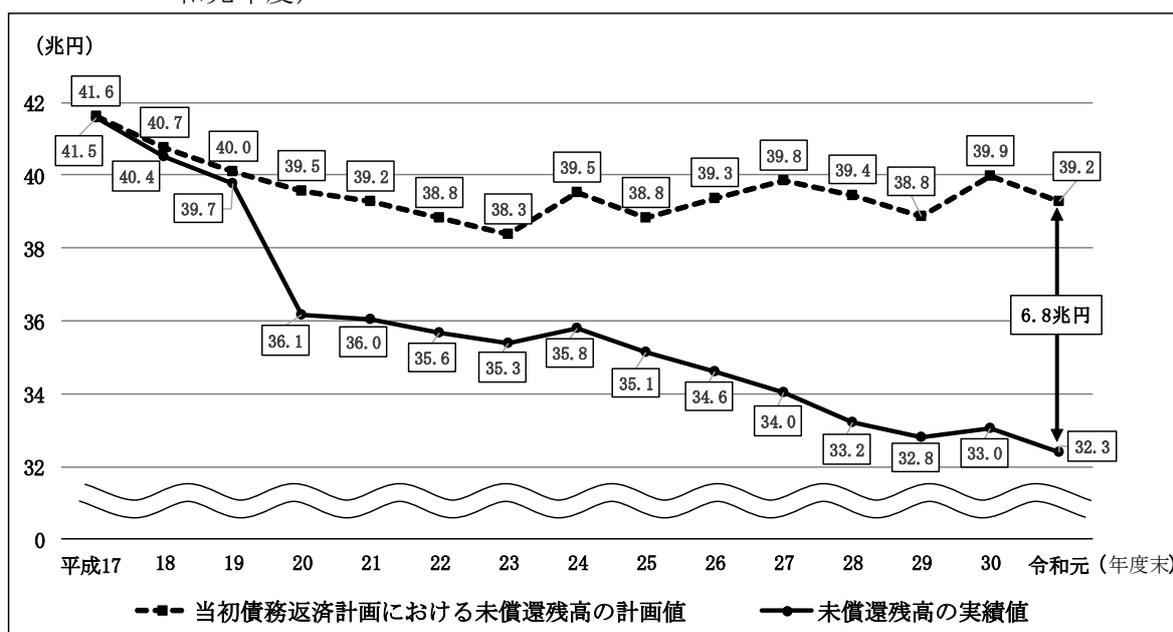
そこで、毎年度末の債務の未償還残高の実績値が計画値を下回っている要因をみると、予定路線の開通時期の遅れに伴う債務の引受時期の後ろ倒しや、特定更新等工事債務の引受けが低調であったことなどにより6会社からの債務の引受額の（注33）実績値が計画値を下回ったことが大きな要因となっていた。

(注33) 例えば、令和元年度の計画値は、全国路線網については元年9月の協定変更を反映した債務返済計画の値となっており、この債務返済計画では、近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）の高槻から箕面までの間に係る新設事業として、西会社から元年度に1041億円を引き受けることとされていたが、事業予定が変更されて、令和元年度末債務返済計画では3年度に

引き受けることとされるなどした結果、元年度の未償還残高の実績値はその分減少することとなり、未償還残高の実績値が計画値を下回る要因となっていた。

また、各年度末の未償還残高の計画値は、前記のとおり、各年度末時点において最新の計画値を合算したものであり、過去の実績値等を反映して複数回にわたって見直されてきたものであるため、短期的な計画値と実績値との比較となっている。そこで、長期的な計画値と実績値との比較を行うために、当初債務返済計画と比較して実績値がどのように推移しているかを分析することとし、当初債務返済計画における債務及び出資金の合計値の未償還残高に係る計画値と17年度から令和元年度までの各年度末の実績値とを比較すると、図表2-3-20のとおり、当初債務返済計画における元年度末の未償還残高（債務と出資金の合計）は39.2兆余円となっていたのに対して元年度末における実績値は32.3兆余円となっていて、6.8兆余円の開差が生じていた。このような開差が生じていたのは、当初債務返済計画の当時には想定されていなかった特定更新等工事の実施による引受債務の追加等の影響があった一方で、平成18年度から令和元年度までの間の支払利息の支出の実績値が当初債務返済計画における支払利息の計画値よりも6.9兆余円少なくなっていることから、機構の実績調達金利が設定した将来調達金利よりも低く推移したことによる支払利息の低減による影響が大きいと認められた。

図表2-3-20 当初債務返済計画の未償還残高の計画値と実績値との比較（平成17年度～令和元年度）



(注) 当初債務返済計画の合算値及び機構が高速道路機構ファクトブック等において公表している実績値を基に会計検査院が作成した。

ウ 債務の返済等が完了していない路線網等ごとの債務返済計画

元年度末時点において債務の返済等が完了していない全国路線網、首都高速道路に係る地域路線網、阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網、一の路線である一般国道158号（中部縦貫自動車道（安房峠道路））及び一般国道201号（八木山バイパス）（その2）の計五つの路線網等の債務返済計画のうち、全国路線網、首都高速道路に係る地域路線網及び阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網について、返済すべき債務等の額や未償還残高の推移等を分析したところ、次のような状況となっていた（一の路線である一般国道158号（中部縦貫自動車道（安房峠道路））及び一般国道201号（八木山バイパス）（その2）については、別図表25参照）。

（ア）全国路線網

a 返済すべき債務等の額

全国路線網の令和元年度末債務返済計画における各項目の総額について、返済すべき債務等と機構収支に分けて示すと、図表2-3-21のとおり、返済すべき債務等の額は計61兆7909億余円、機構収支は計60兆0526億余円（平成18年度から30年度までの実績値は計15兆3320億余円、令和元年度以降の計画値は計44兆7206億余円）となっており、差額の1兆7382億余円は本四道路に係る出資金であり、未償還残高として残ることとなっている。

そして、全国路線網の債務返済計画には、本四道路に係る地域路線網が平成26年4月1日付けで全国路線網に指定されたことに伴い、本四道路に係る地域路線網の建設債務等が引き継がれている。また、30年3月31日に一の路線である一般国道165号及び166号（南阪奈道路）が、31年3月31日に阪神高速道路（京都圏）に係る地域路線網のうち一般国道1号として指定された京都市道高速道路2号線（油小路線）が、令和元年6月30日に一の路線である一般国道31号（広島呉道路）がそれぞれ全国路線網に指定されたことに伴い、指定日翌日以降の各路線の建設債務に係る未償還残高計1138億余円等が全国路線網の債務返済計画に引き継がれている。

図表2-3-21 全国路線網の令和元年度末債務返済計画における債務等の額

(単位：億円)

区分	総額	平成18年度から30年度までの実績値	
		令和元年度以降の計画値	
平成18年度当初の未償還残高【A】	31兆5911		
建設債務に係る分 注(2)	28兆4996		
出資金に係る分 注(2)	3兆0914		
期中増【B】	32兆1328	10兆3001	21兆8326
建設債務に係る分	25兆5424	9兆5764	15兆9660
特定更新等工事債務に係る分 注(3)	5兆9661	995	5兆8665
出資金に係る分	6241	6241	-
他の債務返済計画からの引受建設債務 注(4)【C】	1138	1138	-
国への債務承継額(利便増進事業) 注(5)【D】	2兆0468	2兆0468	-
返済すべき債務等の計【E=A+B+C-D】	61兆7909		
【収入】			
貸付料【F】	80兆8157	19兆9031	60兆9126
建設債務に係る分	69兆8196	19兆9031	49兆9165
特定更新等工事債務に係る分	10兆9961	-	10兆9961
占用料等【G】	4048	2563	1485
建設債務に係る分	3724	2563	1160
特定更新等工事債務に係る分	324	-	324
出資金【H】	6016	6016	-
補助金【I】	1489	1032	457
収入の計【J=F+G+H+I】	81兆9711	20兆8642	61兆1068
【支出】			
機構管理費等【K】	4兆6039	8834	3兆7205
建設債務に係る分	4兆1238	8908	3兆2330
特定更新等工事債務に係る分	8884	-	8884
債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る消費税相当額 注(6)	△ 4083	△ 73	△ 4009
支払利息【L】	17兆1655	4兆5455	12兆6200
建設債務に係る分	12兆5832	4兆5447	8兆0385
特定更新等工事債務に係る分	1兆0759	-	1兆0759
債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る支払利息相当額 注(6)	3兆5063	8	3兆5055
無利子貸付金【M】	1489	1032	457
支出の計【N=K+L+M】	21兆9184	5兆5321	16兆3862
機構収支の計【O=J-N】	60兆0526	15兆3320	44兆7206
本四道路に係る出資金【P=E-O】	1兆7382		

注(1) 全国路線網の令和元年度末債務返済計画を基に会計検査院が作成した。

注(2) 本四道路に係る地域路線網の債務返済計画は平成26年3月14日付けで廃止されて、同債務返済計画の18年度からの値は全て全国路線網の債務返済計画に反映されているため、18年度当初の未償還残高に合算して計上している。

注(3) 令和32年度から41年度までの間の債務の期中増は、特定更新等工事債務の返済期間中において機構がNEXCO3会社及び本四会社から引き受ける修繕費等に係る分であり、「特定更新等工事に係る債務の残高を示す収支予算の明細」に区分されていることから、特定更新等工事債務の期中増として分類している。

注(4) 一の路線である一般国道165号及び166号(南阪奈道路)及び一般国道31号(広島呉道路)並びに阪神高速道路(京都圏)に係る地域路線網から引き受けた債務である。

注(5) 利便増進事業に伴い国に承継した債務額のほか、その後の利便増進事業計画の変更による見直し額を含めている。

注(6) 「債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る消費税相当額」及び「債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る支払利息相当額」については、機構収支に含めている。

注(7) 債務返済計画には、NEXCO3会社及び本四会社からの引受債務として「無利子借入金」が記載されているが、これは機構が国からの補助金を原資に同4会社に対して行う無利子貸付金に係る債務引受けであり、機構が債務を引き受けたときに消滅するため、債務の期中増には計上していない。

b 未償還残高の推移

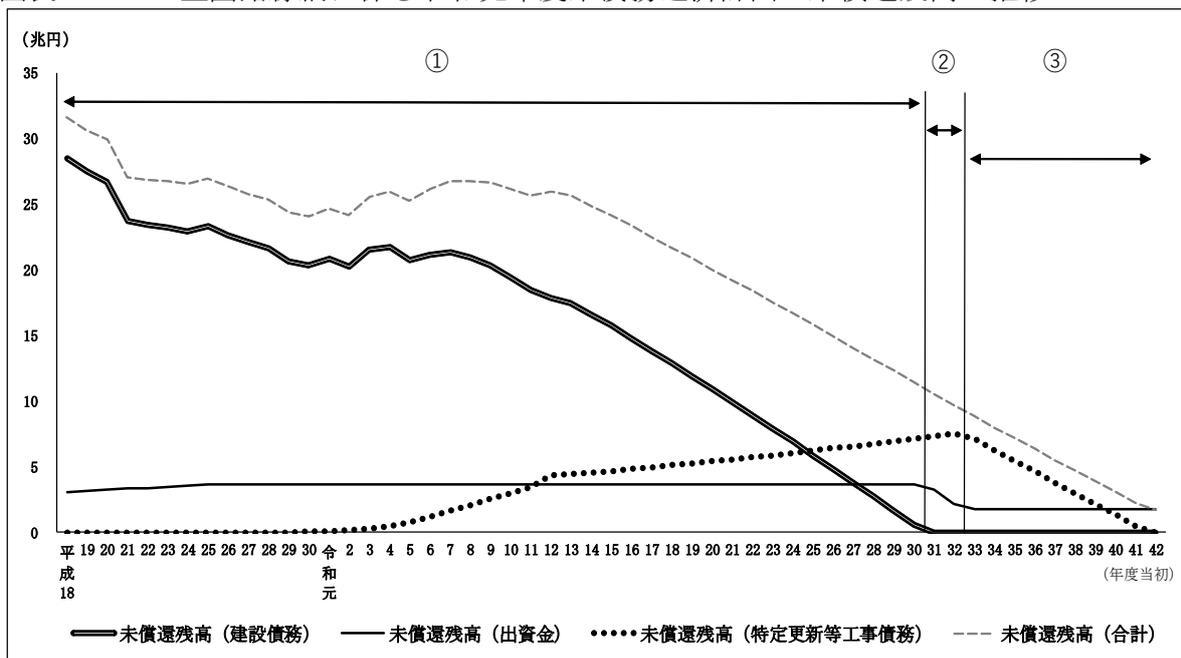
全国路線網に係る高速道路資産の機構からNEXCO3会社及び本四会社への貸付期間は、機構への高速道路資産帰属の日から42年1月24日までとなっており、

令和元年度末債務返済計画においては、同日までに本四道路に係る出資金を除いて、債務の返済等を完了することとされていた。

債務の返済等の順序については、特定更新等工事の追加を反映した最初の債務返済計画である平成27年3月25日付けで変更された債務返済計画において、①建設債務の返済、②出資積立金の積立て、③有利子の特定更新等工事債務の返済の順とされた。これは、道路関係四公団の民営化から45年以内に債務を確実に返済するという民営化の趣旨を踏まえて、特定更新等工事を行うことになる以前から返済等を行うこととなっている建設債務及び出資積立金と新たに加えられた特定更新等工事債務とを債務返済計画において区分し、建設債務の返済及び出資積立金の積立てを機構設立から45年以内に完了した後に、特定更新等工事債務を返済することとしたためである。

全国路線網に係る令和元年度末債務返済計画における各年度当初の未償還残高の推移をみると、図表2-3-22のとおり、平成18年度から令和30年度までの間（①の期間）においては、建設債務に係る未償還残高のみが減少している。他方、特定更新等工事債務については、平成27年度から令和11年度までの間は、債務を引き受けるため未償還残高が大きく増えており、12年度以降は、特定更新等工事債務に係る毎年度の支払利息相当額が未償還残高に積み増されることにより緩やかに特定更新等工事債務の未償還残高は増加している。建設債務の返済が完了する30年度から32年度までの間（②の期間）は、返済方法が未定となっている本四道路に係る出資金を除いた出資金と同額の出資積立金を積み立てることとなっている。この間においても特定更新等工事債務の返済は行われなため、特定更新等工事に係る支払利息相当額により特定更新等工事債務の未償還残高が増加している。建設債務の返済及び出資積立金の積立てが完了した後の期間（③の期間）において、特定更新等工事債務を返済し、41年度に、本四道路に係る出資金を除いて、債務の返済等が完了することとなっている。

図表2-3-22 全国路線網に係る令和元年度末債務返済計画の未償還残高の推移



注(1) 全国路線網の令和元年度末債務返済計画を基に会計検査院が作成した。

注(2) 令和2年10月の債務返済計画の変更により、45年度に本四道路に係る出資金を除いて、債務の返済等が完了することとなっている。

その後、2年10月23日付けの債務返済計画の変更により、東会社の関越自動車道新潟線（中央JCT（仮称）～大泉JCT）及び中会社の中央自動車道富士吉田線（中央JCT（仮称）～東名JCT（仮称））の新設事業に係る費用の見直しが行われるなどして、高速道路資産の貸付期間及び通行料金の徴収期間の満了日は、45年10月6日に延長されている。債務の返済等の順序については、上記の両事業に係る債務を除いた建設債務の返済を30年度に終えた後に、本四道路に係る出資金を除いた出資金と同額の出資積立金の積立てが32年度中に完了し、その後、上記の両事業に係る債務と特定更新等工事債務の返済が45年度に同時に完了することとなっている。

c 本四道路に係る出資金

第2の3(1)ア(キ) bのとおり、全国路線網のうち本四道路に係る出資金1兆7382億余円については、平成15年の民営化申合せにおいて、機構解散時までに返済方法を検討することとなっていることから、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法施行令の附則により、当分の間、出資積立金の積立てに要する費用から本四道路に係る出資金に相当する額を除くこととなっている。機構法によれば、解散の日までには、出資積立金として積み立てられる必要があると

されているが、上記のことから、全国路線網の債務返済計画においては、本四道路に係る出資金の額が未償還残高として残ることとなっている。

本四道路に係る出資金の総額は1兆7382億余円と多額に上っており、機構が出資積立金として同額を積み立てるためには、貸付料収入や高速道路の維持修繕に要する費用等による収支差の状況に鑑みれば一定の期間が必要になり、債務返済計画に影響を与えることになる。また、本四道路は26年度から全国路線網に指定されて、本四道路に係る地域路線網のみの貸付料等ではなく全国路線網の貸付料等で本四道路に係る債務の返済等を行うことになるなど、機構解散時までには返済方法を検討することとされた15年度からは、本四道路を取り巻く状況は変化している。しかし、令和元年度末時点において、国土交通省の審議会等において本四道路に係る出資金の返済方法について検討されたことはない。

したがって、国土交通省及び機構において、本四道路に係る出資金の返済方法については、計画的に検討を行い、その結果を債務返済計画に反映する必要がある。

(イ) 首都高速道路に係る地域路線網

a 返済すべき債務等の額

首都高速道路に係る地域路線網の令和元年度末債務返済計画における機構が返済すべき債務等の額と機構収支をみると、図表2-3-23のとおり、返済すべき債務等の額は9兆4168億余円、機構収支は同額となっており、機構収支の計の平成18年度から30年度までの実績値は計1兆7818億余円、令和元年度以降の計画値は計7兆6350億余円となっている。

図表2-3-23 首都高速道路に係る地域路線網の令和元年度末債務返済計画における債務等の額
(単位：億円)

区分	総額	平成18年度から30年度 までの実績値	令和元年度以降 の計画値
平成18年度当初の未償還残高【A】	5兆5951		
建設債務に係る分	4兆8255		
出資金に係る分	7695		
期中増【B】	4兆2944	1兆7625	2兆5319
建設債務に係る分	2兆4363	1兆2933	1兆1430
特定更新等工事債務に係る分 注(2)	1兆4351	784	1兆3566
出資金に係る分	4229	3906	322
国への債務承継額(利便増進事業) 注(3) 【C】	4727	4727	-
返済すべき債務等の計【D=A+B-C】	9兆4168		
【収入】			
貸付料【E】	13兆3794	2兆5988	10兆7806
建設債務に係る分	10兆3725	2兆5988	7兆7737
特定更新等工事債務に係る分	3兆0068	-	3兆0068
占用料等【F】	614	115	498
建設債務に係る分	464	115	348
特定更新等工事債務に係る分	149	-	149
出資金【G】	4229	3906	322
補助金【H】	407	7	400
収入の計【I=E+F+G+H】	13兆9046	3兆0019	10兆9027
【支出】			
機構管理費等【J】	8317	569	7747
建設債務に係る分	6797	627	6169
特定更新等工事債務に係る分	2471	-	2471
債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る消費税相当額 注(4)	△951	△58	△893
支払利息【K】	3兆1923	7716	2兆4207
建設債務に係る分	1兆7576	7708	9867
特定更新等工事債務に係る分	5229	-	5229
債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る支払利息相当額 注(4)	9117	7	9109
無利子貸付金【L】	4636	3914	722
支出の計【M=J+K+L】	4兆4877	1兆2200	3兆2677
機構収支の計【N=I-M】	9兆4168	1兆7818	7兆6350

注(1) 首都高速道路に係る地域路線網の令和元年度末債務返済計画を基に会計検査院が作成した。

注(2) 令和29年度から43年度までの間の債務の期中増は、特定更新等工事債務の返済期間中において機構が首都会社から引き受ける修繕費等に係る分であり、「特定更新等工事に係る債務の残高を示す収支予算の明細」に区分されていることから、特定更新等工事債務の期中増として分類している。

注(3) 利便増進事業に伴い国に承継した債務額のほか、その後の利便増進事業計画の変更による見直し額を含めている。

注(4) 「債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る消費税相当額」及び「債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る支払利息相当額」については、機構収支に含めている。

注(5) 債務返済計画には、首都会社からの引受債務として「無利子借入金」が記載されているが、これは機構が国等からの出資金又は補助金を原資に首都会社に対して行う無利子貸付金に係る債務引受けであり、機構が債務を引き受けたときに消滅するため、債務の期中増には計上していない。

b 未償還残高の推移

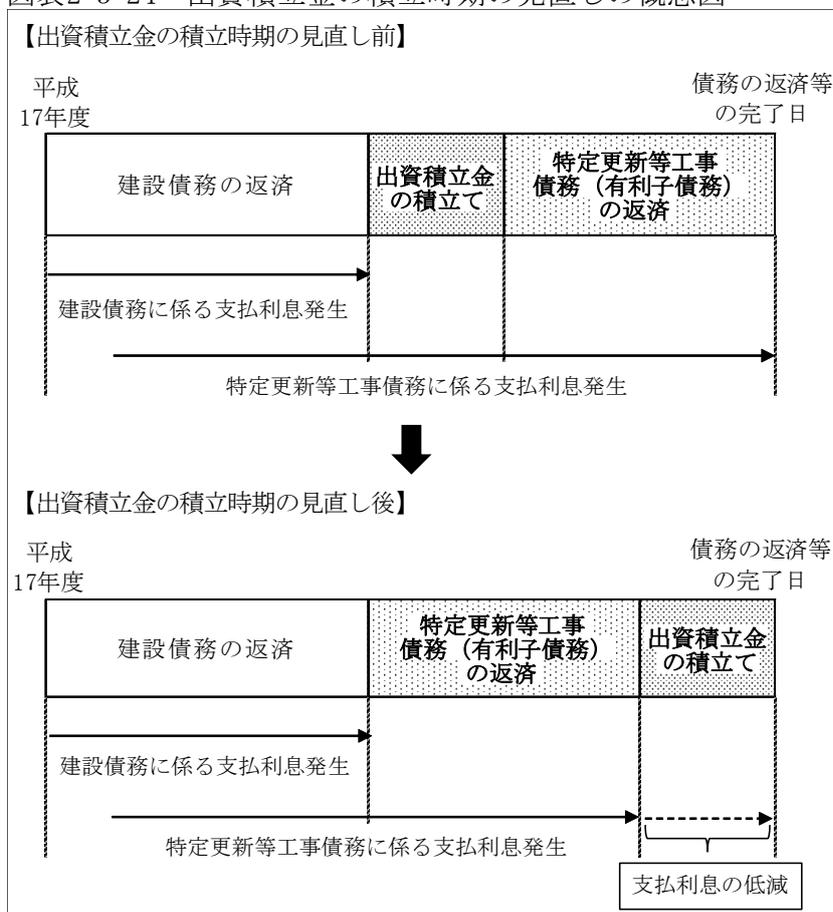
首都高速道路に係る地域路線網の高速道路資産の機構から首都会社への貸付期間は、機構への高速道路資産帰属の日から47年9月30日までとなっており、令和元年度末債務返済計画においては、同日までに債務の返済等を完了することとされている。

特定更新等工事の追加を反映した最初の債務返済計画である平成26年11月20日付けで変更された債務返済計画においては、全国路線網と同様に、特定更新

等工事債務の返済よりも前に出資積立金の積立てを行うこととなっていた。

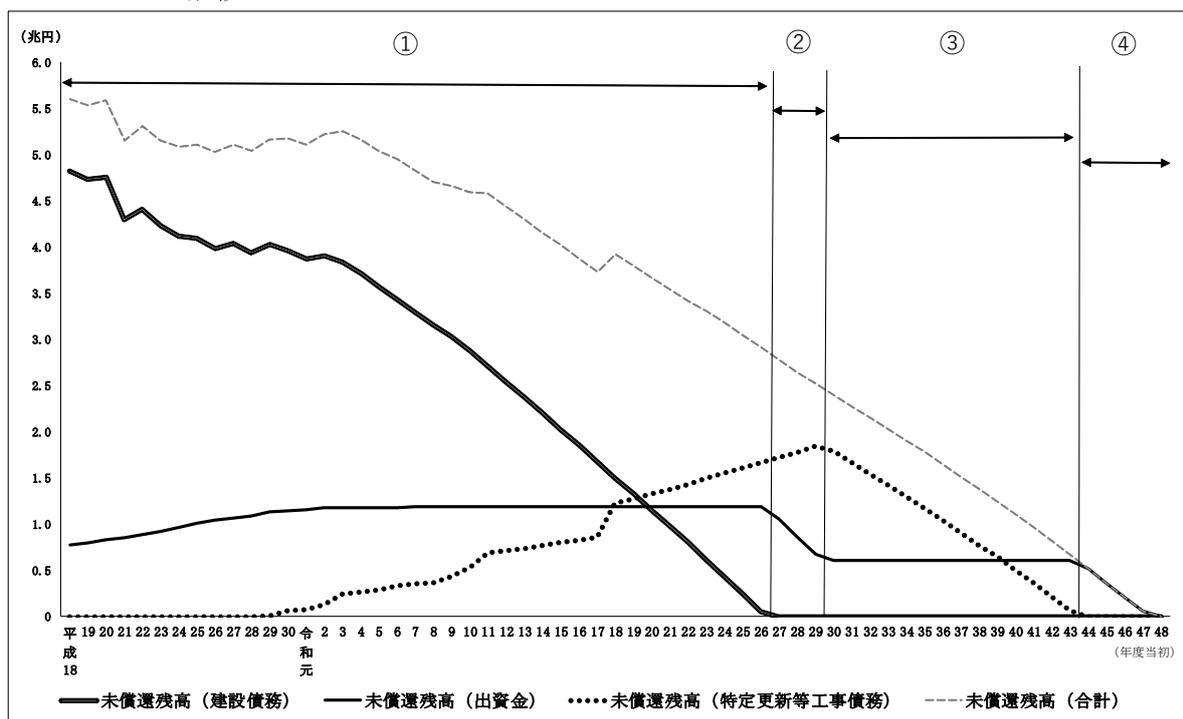
しかし、機構は、国、東京都、首都会社及び東京都中央区で構成される首都高日本橋地下化検討会（29年11月設立）における議論を踏まえて、首都高速道路日本橋区間の地下化に要する費用の財源の約1000億円を確保するために、令和元年度末債務返済計画において、東京都からの出資金及び同出資金見合いの国からの出資金（以下「東京都等出資金」という。）計6074億余円と同額の出資積立金の積立てを有利子である特定更新等工事債務の返済の後に行うことに見直す変更を行っていた（以下、出資積立金の積立ての全部又は一部を特定更新等工事債務の返済の後に行うことを「出資積立金の積立時期の見直し」という。）。出資積立金の積立時期の見直しにより、有利子である特定更新等工事債務の返済が早期に開始されて完了するため、特定更新等工事債務に係る支払利息が低減することになる（図表2-3-24参照）。そして、この支払利息の低減額は、上記約1000億円の債務の引受け及びこの引受債務に係る支払利息に充てられることになっている。

図表2-3-24 出資積立金の積立時期の見直しの概念図



上記の東京都等出資金に係る出資積立金の積立時期の見直しを反映した首都高速道路に係る地域路線網の令和元年度末債務返済計画における各年度当初の未償還残高の推移をみると、図表2-3-25のとおり、平成18年度から令和26年度までの間（①の期間）は、建設債務のみ返済を行い、出資積立金の積立て及び特定更新等工事債務の返済は行わないこととなっており、建設債務に係る未償還残高のみが減少している。そして、26年度に建設債務の返済を完了させ、同年度から29年度までの間（②の期間）は、東京都等出資金を除いた出資金と同額の出資積立金を積み立てて、その後、特定更新等工事債務を29年度から43年度までの間（③の期間）に返済することとし、特定更新等工事債務の返済が完了した後の期間（④の期間）に東京都等出資金と同額の出資積立金を積み立てて、47年度に首都高速道路に係る地域路線網の債務の返済等が完了することとなっている。

図表2-3-25 首都高速道路に係る地域路線網の令和元年度末債務返済計画の未償還残高の推移



(注) 首都高速道路に係る地域路線網の令和元年度末債務返済計画を基に会計検査院が作成した。

東京都等出資金に係る出資積立金の積立時期の見直しにより支払利息がどの程度低減したかについて、会計検査院において、図表2-3-26に示す一定の条件を仮定するなどして、出資積立金の積立時期の見直しを行う直前の債務返済計

画（2年2月4日付けで変更された債務返済計画）を基に試算したところ、総額で4163億余円の低減となった。

図表2-3-26 試算に当たって仮定した条件等

ア 仮定した条件

- ・債務の返済等の順序は、①建設債務の返済、②東京都等出資金以外の出資金に係る出資積立金の積立て、③特定更新等工事債務の返済、④東京都等出資金に係る出資積立金の積立てとする。

イ 令和2年2月4日付けで変更された債務返済計画と同じ条件とする箇所

- ・建設債務の返済完了時期は26年度とする。
- ・各年度の支払利息は、過年度に調達した有利子債務の金利と将来調達金利とを加重平均した金利を当該年度の有利子債務残高に乗ずることなどにより算出されており（第2の3(1)イ(ウ)参照）、試算の対象とした各年度の支払利息の試算額についても同様に算定する。
- ・支払利息以外の項目である首都会社からの引受債務の額、貸付料等の収入額及び機構の管理費に係る支出額については、2年2月4日付けで変更された債務返済計画の計画値を用いることで、未償還残高の計算を行う。

(ウ) 阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網

a 返済すべき債務等の額

阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網の令和元年度末債務返済計画における機構が返済すべき債務等の額と機構収支をみると、図表2-3-27のとおり、返済すべき債務等の額は6兆4858億余円、機構収支は同額となっており、機構収支の計の平成18年度から30年度までの実績値は計1兆1397億余円、令和元年度以降の計画値は計5兆3460億余円となっている。

図表2-3-27 阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網の令和元年度末債務返済計画における債務等の額
(単位：億円)

区分	総額	返済計画	
		平成18年度から30年度までの実績値	令和元年度以降の計画値
平成18年度当初の未償還残高【A】	4兆1861		
建設債務に係る分	3兆6402		
出資金に係る分	5458		
期中増【B】	2兆6441	6253	2兆0187
建設債務に係る分	1兆2193	4286	7906
追加的建設債務に係る分	5565	-	5565
特定更新等工事債務に係る分 注(2)	6846	219	6627
出資金に係る分	1835	1747	88
国への債務承継額（利便増進事業）注(3)【C】	3444	3444	-
返済すべき債務等の計【D=A+B-C】	6兆4858		
【収入】			
貸付料【E】	9兆2301	1兆7871	7兆4429
建設債務に係る分	7兆0342	1兆7732	5兆2610
追加的建設債務に係る分	770	139	7630
特定更新等工事債務に係る分	1兆4189	-	1兆4189
占用料等【F】	618	323	294
建設債務に係る分	574	323	250
特定更新等工事債務に係る分	44	-	44
出資金【G】	1835	1747	88
収入の計【H=E+F+G】	9兆4756	1兆9943	7兆4813
【支出】			
機構管理費等【I】	5757	756	5001
建設債務に係る分	4857	762	4095
追加的建設債務に係る分	199	10	189
特定更新等工事債務に係る分	1122	-	1122
債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る消費税相当額 注(4)	△422	△16	△405
支払利息【J】	2兆2304	6041	1兆6263
建設債務に係る分	1兆3612	6041	7570
追加的建設債務に係る分	2005	△1	2006
特定更新等工事債務に係る分	2103	-	2103
債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る支払利息相当額 注(4)	4583	0	4582
無利子貸付金【K】	1835	1747	88
支出の計【L=I+J+K】	2兆9897	8545	2兆1352
機構収支の計【M=H-L】	6兆4858	1兆1397	5兆3460

注(1) 阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網の令和元年度末債務返済計画を基に会計検査院が作成した。
注(2) 令和26年度から38年度までの間の債務の期中増は、特定更新等工事債務の返済期間中において機構が阪神会社から引き受ける修繕費等に係る分であり、「特定更新等工事に係る債務の残高を示す収支予算の明細」に区分されていることから、特定更新等工事債務の期中増として分類している。
注(3) 利便増進事業に伴い国に承継した債務額のほか、その後の利便増進事業計画の変更による見直し額を含めている。
注(4) 「債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る消費税相当額」及び「債務返済開始前の特定更新等工事債務に係る支払利息相当額」については、機構収支に含めている。
注(5) 債務返済計画には、阪神会社からの引受債務として「無利子借入金」が記載されているが、これは機構が国等からの出資金を原資に阪神会社に対して行う無利子貸付金に係る債務引受けであり、機構が債務を引き受けたときに消滅するため、債務の期中増には計上していない。

b 未償還残高の推移

阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網の高速道路資産の機構から阪神会社への貸付期間は、機構への高速道路資産帰属の日から44年9月18日までとなっており、令和元年度末債務返済計画においては同日までに債務の返済等を完了することとされている。

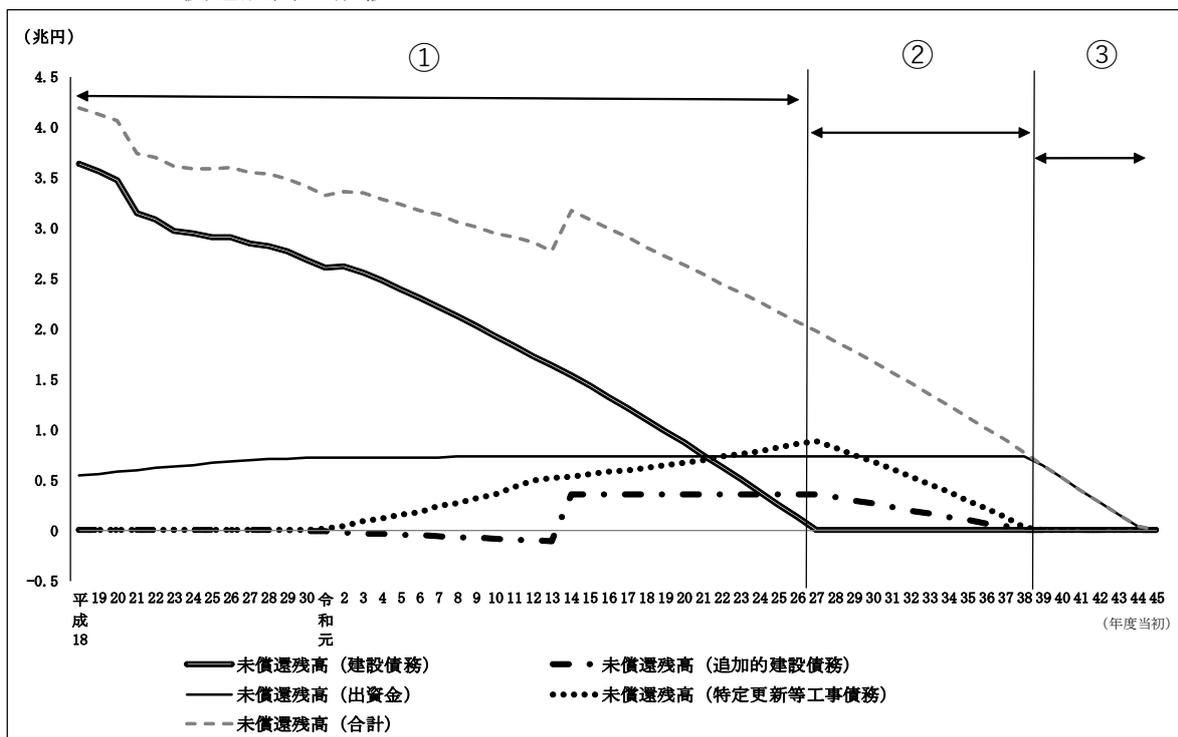
特定更新等工事の追加を反映した最初の債務返済計画である平成27年3月25日

付けで変更された債務返済計画においては、全国路線網等と同様に、特定更新等工事債務の返済よりも前に出資積立金の積立てを行うこととなっていた。しかし、国幹部会が27年7月に発表した「高速道路を中心とした「道路を賢く使う(注34)取組」の中間答申」、28年12月に出資者の一部である大阪府等5府県市から国に提出された「新たな高速道路料金に関する提案（阪神圏の高速道路を賢く使う料金体系）」及び同月に国が発表した近畿圏方針案を受けて、機構は、特定更新等工事債務に係る支払利息を低減させ、一般国道1号（淀川左岸線延伸部）及び一般国道2号（大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄））の建設（以下「追加的建設事業」という。）に係る追加的な料金負担の軽減を図るために、出資積立金の積立時期の見直しを行うこととして、29年3月31日付けで阪神高速道路（阪神圏）に係る債務返済計画を変更して、特定更新等工事債務の返済の後に、出資積立金全額を積み立てることとした。そして、上記支払利息の低減額は、追加的建設事業に係る債務（以下「追加的建設債務」という。）の引受け及びこの引受債務に係る支払利息に充てられることになっている。

上記出資積立金の積立時期の見直しを反映している阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網の令和元年度末債務返済計画における各年度当初の未償還残高の推移をみると、図表2-3-28のとおり、平成18年度から令和26年度までの間（①の期間）は、建設債務の返済及び平成29年度から追加的建設債務の返済を行い、特定更新等工事債務の返済及び出資積立金の積立ては行わないこととなっており、建設債務及び追加的建設債務に係る未償還残高が減少している。追加的建設事業の完了は令和13年度と予定されているが、追加的建設事業の財源に充てられる料金負担が平成29年6月から開始されており、対応する貸付料が機構の収入となっていることから、同年から機構が追加的建設債務を引き受ける令和13年度までの間においては、追加的建設債務の未償還残高はマイナスとして計上されている。26年度に建設債務の返済が完了してから38年度までの間（②の期間）は、特定更新等工事債務及び追加的建設債務の返済を行って両者の返済を38年度に完了させ、その後、同年度から44年度までの間（③の期間）に出資積立金を積み立てて、44年度に阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網の債務の返済等を完了することとなっている。

(注34) 大阪府等5府県市 大阪府、兵庫県、大阪、神戸、堺各市

図表2-3-28 阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網の令和元年度末債務返済計画の未償還残高の推移



(注) 阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網の令和元年度末債務返済計画を基に会計検査院が作成した。

出資積立金の積立時期の見直しにより支払利息がどの程度低減したかについて、会計検査院において、図表2-3-29に示す一定の条件を仮定するなどして、出資積立金の積立時期の見直しを行う直前の債務返済計画（平成27年3月25日付けで変更された債務返済計画）を基に試算したところ、総額で3530億余円の低減となった。

図表2-3-29 試算に当たって仮定した条件等

ア 仮定した条件

- ・債務の返済等の順序は、①建設債務の返済、②特定更新等工事債務の返済、③出資積立金の積立てとする。

イ 平成27年3月25日付けで変更された債務返済計画と同じ条件とする箇所

- ・建設債務の返済完了時期は令和27年度とする。
- ・各年度の支払利息は、過年度に調達した有利子債務の金利と将来調達金利とを加重平均した金利を当該年度の有利子債務残高に乗ずることなどにより算出されており（第2の3(1)イ(ウ)参照）、試算の対象とした各年度の支払利息の試算額についても同様に算定する。
- ・支払利息以外の項目である阪神会社からの引受債務の額、貸付料等の収入額、機構の管理費に係る支出額については、27年3月25日付けで変更された債務返済計画の計画値を用いることで、未償還残高の計算を行う。

(エ) 出資積立金の積立時期

特定更新等工事を行うこととする26年6月の特措法等の改正の際に、道路関係四公団の民営化から45年以内に確実に債務を返済するという民営化の趣旨を踏まえて、特定更新等工事を行うことになる前から返済等することとなっている建設債務及び出資金と新たに加えられた特定更新等工事債務とを債務返済計画において区分することとされた。そして、債務の返済等の順序については、建設債務の返済及び出資積立金の積立てを機構設立から45年以内に完了した後に、特定更新等工事債務を返済するという方針が国から示された。しかし、27年7月に国幹部会が発表した「高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の中間答申」においては、「民営化の経緯から、出資金も含めて建設債務の償還を優先するため、更新事業に関する債務は、その償還が開始されるまで利息に伴い増加するが、有利子債務を厳格に管理しつつ、出資金の償還時期の見直しなどにより、全体として、利用者負担が減少するような対応が必要である」とされ、出資積立金の積立時期の見直しについて言及されている。そして、実際に、この中間答申を踏まえるなどして、首都高速道路に係る地域路線網の東京都等出資金及び阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網の全出資金については、第2の3(1)ウ(イ) b 及び(ウ) b のとおり、出資者との合意や各会社と調整を図った上で、国等が方針を示し、出資積立金の積立時期の見直しを行うこととして、それぞれの債務返済計画を変更し、特定更新等工事債務に係る支払利息を低減させていた。一方、全国路線網に係る出資金及び首都高速道路に係る地域路線網の東京都等出資金以外の出資金については、出資積立金の積立時期の見直しを行っておらず、それぞれの債務返済計画において、特定更新等工事債務の返済前に出資積立金が積み立てられることになっている。

しかし、機構法によれば、出資積立金は機構が解散する日までに積み立てること、機構が解散した場合において出資者に残余財産を分配することとされているが、特定更新等工事債務の返済よりも前に出資積立金の積立てを行うこととはされていない。そして、上記のように出資積立金の積立時期の見直しを行わず、特定更新等工事債務の返済よりも前に出資積立金を積み立てることとしていると、出資積立金を積み立てる期間（全国路線網に係る出資金については令和30年度から32年度までの間、首都高速道路に係る地域路線網の東京都等出資金以外の出資

金については26年度から29年度までの間)に有利子債務である特定更新等工事債務を減少させることができず、同期間以降により多くの支払利息が発生することとなる。

そこで、全国路線網の出資金及び首都高速道路に係る地域路線網の東京都等出資金以外の出資金に係る出資積立金の積立時期の見直しを行うこととすれば、将来の支払利息の額等にどのような効果が生じるかについて、会計検査院において、図表2-3-30に示す一定の条件を仮定するなどして、令和元年度末債務返済計画を基に機械的に試算した。

図表2-3-30 試算に当たって仮定した条件等

ア 仮定した条件

- ・全国路線網の債務返済計画及び首都高速道路に係る地域路線網の債務返済計画共に、建設債務の返済が完了した後直ちに特定更新等工事債務の返済を開始し、特定更新等工事債務の返済が完了した後に、出資積立金の積立てを開始することとする。
- ・特定更新等工事債務の返済を早めることとすることにより、個々の債務の約定の返済期日を前倒しすることとし、この場合に発生する可能性のある費用については考慮しないこととする。
- ・現預金等の資産の運用益は考慮しないこととする。

イ 令和元年度末債務返済計画と同じ条件とする箇所

- ・建設債務の返済完了時期は、全国路線網の債務返済計画については令和30年度、首都高速道路に係る地域路線網の債務返済計画については26年度とする。
- ・各年度の支払利息は、過年度に調達した有利子債務の金利と将来調達金利とを加重平均した金利を当該年度の有利子債務残高に乗ずることなどにより算出されており（第2の3(1)イ(ウ)参照）、試算の対象とした各年度の支払利息の試算額については、機構が実際に令和元年度末債務返済計画における支払利息の計算に適用している上記の金利をそのまま有利子債務の未償還残高に乗じて算定する。
- ・支払利息以外の項目である各会社からの引受債務の額、貸付料等の収入額及び機構の管理費に係る支出額については、令和元年度末債務返済計画の計画値を用いることで、未償還残高の計算を行う。このため、試算の結果、支払利息の低減が図られた場合であっても、引受債務を増額したり、貸付料等を減額したりすることはせず、債務の返済等に低減額を全て充てる。
- ・全国路線網の債務返済計画について、本四道路に係る出資金の額は未償還残高として残す（第2の3(1)ウ(ア) c 参照）。

その結果、有利子債務の返済完了期日が早まることにより、図表2-3-31のとおり、支払利息が、全国路線網については6310億余円、首都高速道路に係る地域路線網については3594億余円、計9904億余円低減されることとなった。なお、支払

利息の低減により債務の返済等に充てられる収支差が大きくなったことから、全国路線網については41年2月、首都高速道路に係る地域路線網については45年3月に債務の返済等が完了することとなり、令和元年度末債務返済計画と比較して、債務の返済等の完了期日が、それぞれ、全国路線網は11か月、首都高速道路に係る地域路線網は2年5か月早まることとなった。

図表2-3-31 出資積立金の積立時期の見直しを行った場合における全国路線網及び首都高速道路に係る地域路線網の支払利息の総額及び債務の返済等完了期日の試算結果
(単位：億円)

債務返済計画の対象となる路線網	支払利息の総額 (平成18年度から債務の返済等の完了期日までの間)			債務の返済等の完了期日		
	令和元年度末 債務返済計画 A	出資積立金の積 立時期の見直し を行った場合 B	差額 B-A	令和元年度末 債務返済計画 C	出資積立金の積 立時期の見直し を行った場合 D	会計検査院の試算の 結果、早まる債務の 返済等の完了期日 D-C
全国路線網	17兆1655	16兆5345	△ 6310	令和42年1月	41年 2月	△11か月
首都高速道路に係る地域路線網	3兆1923	2兆8328	△ 3594	47年9月	45年 3月	△2年5か月
計	20兆3579	19兆3674	△ 9904	-	-	-

(注) 全国路線網の債務返済計画は令和2年10月に変更されて、債務の返済等の完了は45年10月とされているが、試算は令和元年度末債務返済計画を基に行っている。

したがって、機構法に定める承継債務及び新規債務の早期の確実な返済という機構の目的等に鑑みると、国土交通省及び機構において、国、機構、各会社及び出資者である地方公共団体間で調整を図った上で出資積立金の積立時期の見直しを行い、将来の支払利息の低減を図るよう検討する必要があると認められた。

(2) 機構の財務の状況

機構の財務の状況について、機構の損益計算書を基に機構の損益の状況を、貸借対照表及びキャッシュ・フロー計算書を基に機構の財務基盤の安定性を、機構及び6会社の財務諸表等を基に高速道路事業全体の財務の状況をそれぞれ分析したところ、次のような状況となっていた。

ア 損益の状況

機構における損益の状況を確認するために、平成17年度から令和元年度までの経常損益及び当期純損益の推移をみたところ、次のとおりとなっていた。

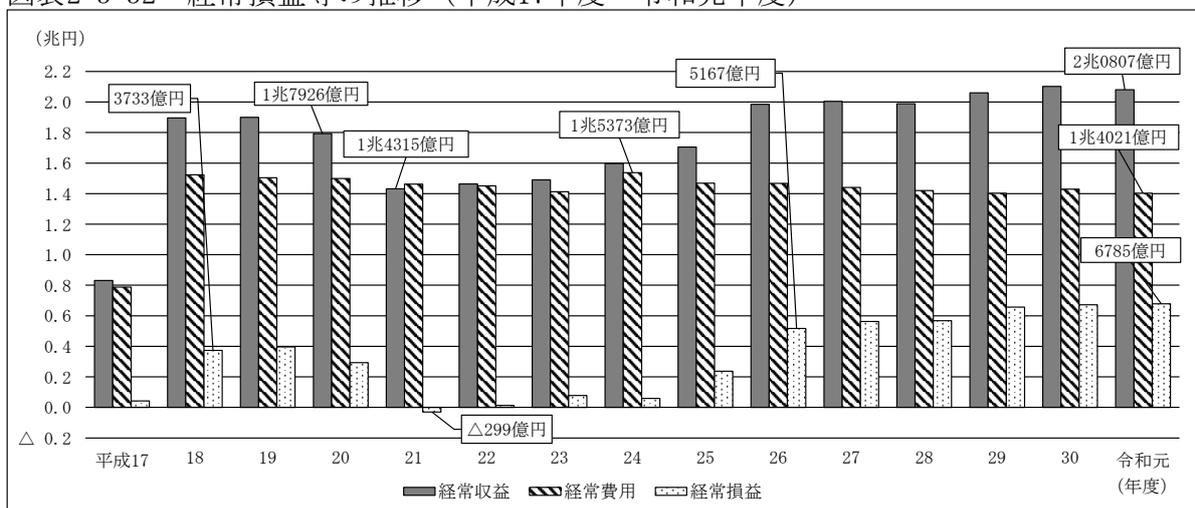
(ア) 経常損益

経常収益をみると、図表2-3-32のとおり、利便増進事業の実施により貸付料が減少したことから、平成20年度の1兆7926億余円から21年度の1兆4315億余円まで大幅に減少した後、24年度からは利用者の増加等の影響により増加傾向に転じ、令和元年度には2兆0807億余円となっていた。

経常費用をみると、支払利息及び減価償却費が90%超を占めており、支払利息は債務の減少及び近年の低金利の影響により減少傾向となっている一方、減価償却費は、継続して多額の高速道路資産が機構に帰属したことから増加傾向となっていた。そして、経常費用は、図表2-3-32のとおり、平成17年度を除き、1兆4021億余円から1兆5373億余円までの間で推移していた。

経常損益は、図表2-3-32のとおり、経常収益とほぼ同様の傾向となっており、18年度は3733億余円であったが、利便増進事業の実施により21年度にマイナス29億余円に減少した後、22年度に増加傾向に転じて、26年度以降の直近6年間では5167億余円から令和元年度の6785億余円まで一貫して増加していた。

図表2-3-32 経常損益等の推移（平成17年度～令和元年度）



(注) 平成17年度は、17年10月1日から18年3月31日までの半期分を計上している。

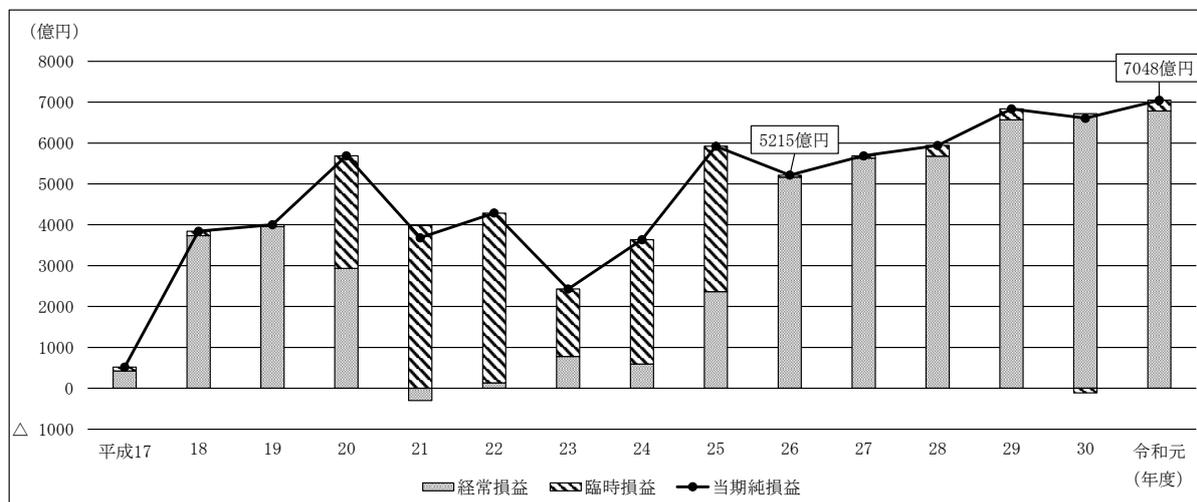
(イ) 当期純損益

当期純損益の推移をみると、図表2-3-33のとおり、増減を繰り返しつつ、平成26年度以降の直近6年間では、当期純利益が5215億余円から7048億余円までおおむね増加傾向となっていた。

21年度は、(ア)のとおり、利便増進事業の実施により、貸付料が減少したことで、経常利益は大きく減少している。一方、20年度において、利便増進事業の実施による将来にわたる貸付料の減額分等が利便増進事業引当金として計上され、同年度以降、各年度の貸付料の減額分等に応じた当該引当金の戻入が臨時利益として毎年度計上されるなどしていた。その結果、21年度から25年度までの間は、利便増進事業の影響により、経常利益は大きく減少しているが、当期純利益は23年度を除き、大きく減少することなく推移していた。

また、第1の2(5)イのとおり、23年度において、東日本大震災の復興財源とするために、2500億円を国庫納付しており、これを臨時損失として計上しているため、当期純利益は大きく減少していた。

図表2-3-33 当期純損益等の推移（平成17年度～令和元年度）



(注) 平成17年度は、17年10月1日から18年3月31日までの半期分を計上している。

イ 財務基盤の安定性

貸付料等によって債務を返済していくという仕組みを踏まえて、機構の財務基盤の安定性について確認するために、次の指標を用いて分析した。

- ① 6会社に比べて支払利息の負担が大きいことから、支払利息の負担能力を示す
(注35)
「インタレスト・カバレッジ・レシオ」(以下「ICR」という。)
- ② 長期的な財務基盤の安定性を示す「負債比率」
- ③ 出資金に頼ることなく自己資本を増加させることができているかを測るための
「自己資本に対する利益剰余金の割合」

その結果は、次のような状況となっていた。

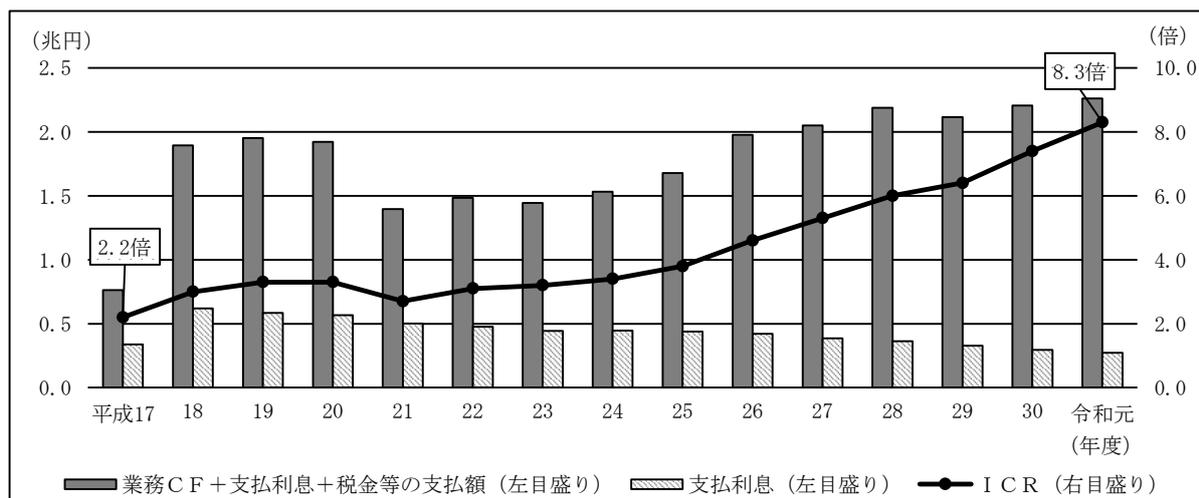
(注35) ICR Interest Coverage Ratioの略称。事業活動で得られた利益(受取利息及び受取配当金を含む。)で借入金等の利息の支払能力を測る財務指標。損益計算書を基にした算定方法とキャッシュ・フロー計算書を基にした算定方法があるが、本報告書においては手許資金での支払能力をより現実的に示すキャッシュ・フロー計算書を基にした算定方法により算定した。ICRは、借入金や債券から発生する支払利息を事業利益(キャッシュ・フロー計算書を基にした場合、支払利息や税金等の控除前の業務活動によるキャッシュ・フロー)でどれだけカバーできているかを表し、財務基盤の安定性を測る指標となる。ICRが1以下であると、本業では、借入金や社債等の支払利息を賄えないことになり、1を超えて値が大きくなるほど、元本の返済能力が高いことになる。

算定方法 (業務活動によるキャッシュ・フロー+支払利息+税金等の支払額) ÷ 支払利息

(ア) I C R

機構の I C R の推移をみると、図表2-3-34のとおり、機構設立当初から1を超えていて、業務活動で得た収入、すなわち6会社からの貸付料収入により、毎年度発生する利息の支払だけでなく、債務の元本の返済も進めている。そして、I C R の値は、17年度の2.2倍から令和元年度の8.3倍へと上昇していた。

図表2-3-34 I C R の推移（平成17年度～令和元年度）

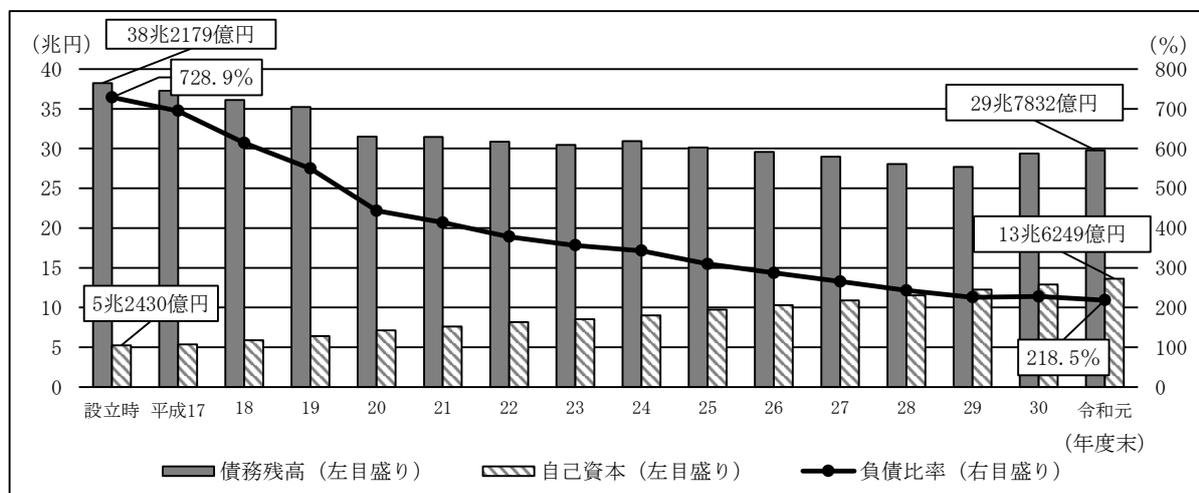


(注) 平成17年度は、17年10月1日から18年3月31日までの半期分を計上している。

(イ) 負債比率

自己資本に対する債務の割合を示す負債比率は、図表2-3-35のとおり、機構設立時から元年度末にかけて、債務が38兆2179億余円から29兆7832億余円まで減少し、自己資本が5兆2430億余円から13兆6249億余円まで増加した結果、728.9%から218.5%へと減少していた。

図表2-3-35 負債比率の推移（設立時～令和元年度）

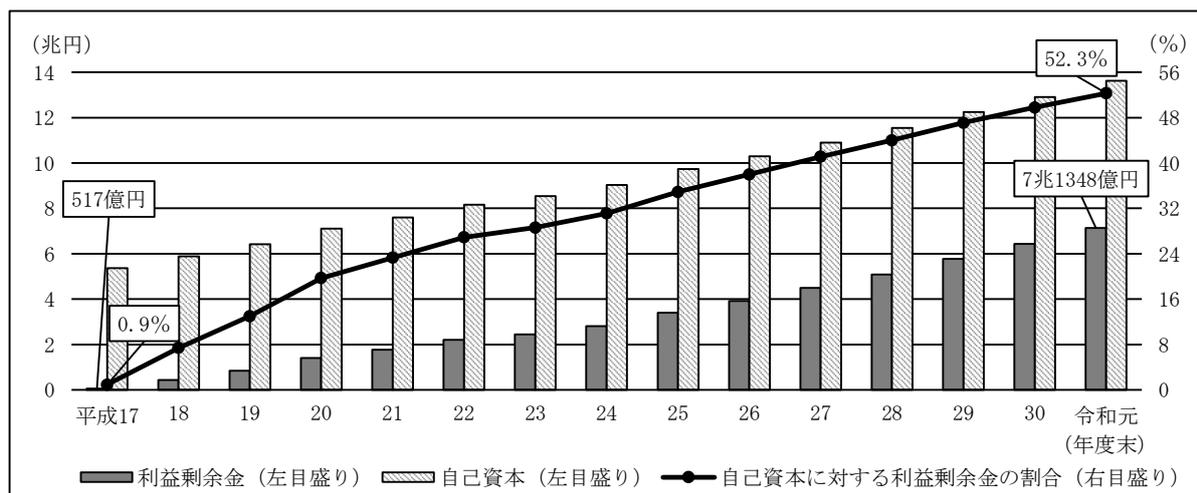


(注) 債務には、翌年度以降6会社から引き受ける債務を計上する勘定である道路承継未払金を含む。

(ウ) 自己資本に対する利益剰余金の割合

自己資本に対する利益剰余金の割合は、図表2-3-36のとおり、利益剰余金が平成17年度末の517億余円から令和元年度末の7兆1348億余円まで一貫して増加していることから、平成17年度末の0.9%から令和元年度末の52.3%へと大幅に増加していた。

図表2-3-36 自己資本に対する利益剰余金の割合の推移（平成17年度～令和元年度）



以上のように、ICR、負債比率及び自己資本に対する利益剰余金の割合はおおむね改善していることから、財務基盤の安定性は、元年度末時点でみれば、設立時に比べて向上していると考えられる。

ウ 高速道路事業全体の財務の状況

6会社が新設等のために負った債務は、完成した高速道路資産と共に機構に引き受けられる仕組みとなっているため、高速道路資産の完成前には、6会社で流動資産として計上される仕掛道路資産及び将来的に機構に引き受けられることとなる6会社の債務は、機構の財務諸表には反映されない。また、料金収入は6会社の財務諸表等において計上され、支払利息や消費税等は機構の財務諸表に計上されるなど、高速道路事業全体のキャッシュ・フローにおける重要な要素を占める項目がそれぞれ別の財務諸表等に計上されている。以上のことから、機構及び6会社の財務諸表等を別々に分析すると、高速道路事業全体の財務の状況が十分に把握できない場合がある。

そこで、会計検査院において、機構の債務と機構が将来的に6会社から引き受けることとなる新規債務とを合算した債務の残高及び6会社の料金収入に対する機構の業
(注36)
務活動によるキャッシュ・フロー（以下「キャッシュ・フロー・マージン」とい

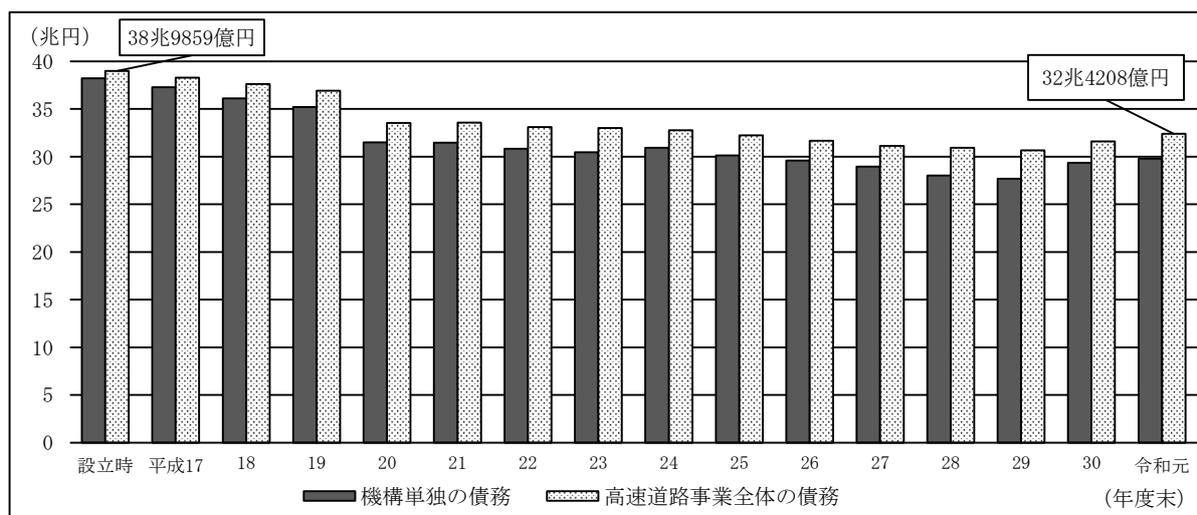
う。)を試算して、高速道路事業全体の財務の状況を分析したところ、次のような状況となっていた。

(注36) キャッシュ・フロー・マージン 売上高によって、どれだけキャッシュを獲得したかを表す財務指標。本報告書においては、料金収入を売上高とみなして算定した。キャッシュ・フロー・マージンは売上高のうち、現金預金等のキャッシュをどれだけ効率的に稼いでいるかを測る指標となり、値が大きいほど、債務の返済や新規投資を行う能力が高いことになる。
算定方法 機構の業務活動によるキャッシュ・フロー÷6会社の料金収入×100

(ア) 機構の債務及び6会社の新規債務の残高

機構の債務と機構が将来的に6会社から引き受けることとなる新規債務とを合算した債務の残高をみると、図表2-3-37のとおり、機構及び会社設立時の38兆9859億余円から元年度末の32兆4208億余円まで、機構単独で負っている債務と同様に、おおむね減少傾向となっていた。

図表2-3-37 機構の債務及び6会社の新規債務を合算した債務の残高の推移（設立時～令和元年度末）

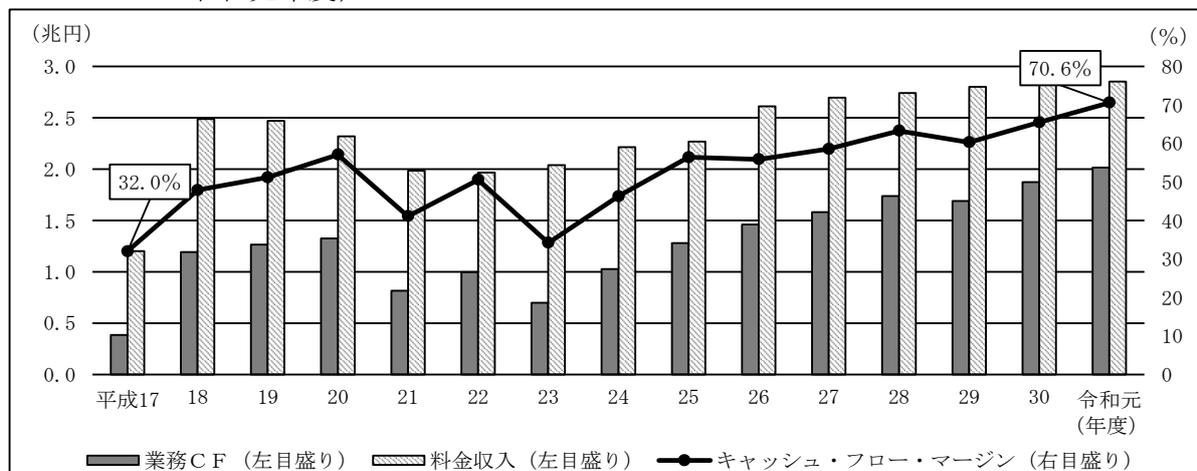


(イ) キャッシュ・フロー・マージン

債務の返済の原資となる6会社が支払う貸付料は、6会社が計上する料金収入から計画管理費を控除するなどして算定されている。そして、機構では、貸付料等から支払利息や人件費等を支払った残額で、債務の返済を行っている。高速道路事業全体で、債務を返済するための資金を獲得できていたのかをみるために、キャッシュ・フロー・マージンの推移をみたところ、図表2-3-38のとおり、平成21年度は料金収入の減少により、23年度は2500億円の国庫納付によりそれぞれ減少しているものの、料金収入の増加や機構における支払利息の減少等により、17年

度の32.0%から令和元年度の70.6%までおおむね増加傾向となっていた。

図表2-3-38 機構及び6会社におけるキャッシュ・フロー・マージンの推移（平成17年度～令和元年度）



(注) 平成17年度は、17年10月1日から18年3月31日までの半期分を計上している。

4 国による支援の状況

第1の2(5)のとおり、民営化申合せにおいて、機構による確実な債務返済を可能にするなどのために、財政上の措置、金融上の措置及び税制上の措置を法令において規定することなどにより、機構及び6会社に対する支援を行うこととなっており、機構法等において、所要の規定が設けられるなどしている。そして、国及び地方公共団体は、これらの規定に基づくなどして、機構に対して出資や補助金の交付を行うなど、様々な措置を実施している。これらの措置には、機構の財務基盤の安定等を図るものや国が特定の施策を実行するために行うものなどがあるが、国が機構及び6会社に対して財政上、金融上、税制上等の措置として行っていると考えられるものについては、広く国による支援として捉えて、道路関係四公団の民営化以降に、国又は地方公共団体から機構及び6会社に対して行われた支援について、その実績及び効果を分析したところ、次のような状況となっていた。

(1) 財政上の支援等

ア 財政上の支援

(ア) 出資金

機構は、第2の3(1)ア(キ)のとおり、国及び政令で定める地方公共団体から首都高速道路に係る出資金、阪神高速道路に係る出資金及び本四道路に係る出資金として、多額の追加出資を受けている。また、これらの高速道路事業に関する出資金のほか、機構は、鉄道事業に対しても国から出資を受けている。

a 首都高速道路に係る出資金及び阪神高速道路に係る出資金

機構は、首都高速道路又は阪神高速道路の新設等に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして、追加出資金を財源として、首都会社又は阪神会社に対して、首都高速道路又は阪神高速道路の新設等に要する費用の一部を無利子で貸し付けている。

首都会社及び阪神会社は、国土交通省等と調整の上、各年度に行う新設等に要する費用に対して、出資率25%等に乗ずることなどにより無利子貸付額を算定し、機構に対して申請を行っている。そして、機構は、首都会社及び阪神会社が機構に対して申請を行った無利子貸付額を基に必要となる出資額を算定しており、この額についての資本金の増資についての国土交通大臣の認可を得た上で、国及び地方公共団体から出資を受けている。

機構は、機構設立時から元年度までの間において、首都会社に係る出資金として計4263億余円、阪神高速道路に係る出資金として計1998億余円の追加出資を国及び地方公共団体から受けて、首都会社又は阪神会社に対して無利子貸付けを実施している。道路関係四公団の民営化以降に、首都会社及び阪神会社において、これらの無利子貸付金により実施された事業の実績をみると、図表2-4-1のとおり、平成17年度から令和元年度までの間において、首都会社では、4263億余円の無利子貸付金を機構から受けて、元年度末時点で1兆5420億余円

(このうち無利子貸付金充当額4233億余円)の事業を完了しており、阪神会社では、1998億余円の無利子貸付金を機構から受けて、元年度末時点で5509億余円(このうち無利子貸付金充当額1998億余円)の事業を完了している。

図表2-4-1 出資金を財源にした無利子貸付金を受けて実施された事業

(単位：百万円)

会社名	無利子貸付金充当対象事業	事業費	無利子貸付金の状況		
			貸付金充当額	貸付年度	返済年度
首都会社	1 本牧JCT改良(残事業)	697	12	平成17	平成17
	2 防災安全対策工	165,581	35,826	平成17～25	平成17～26
	3 埼玉新都心線(新都心～さいたま見沼)新設	21,520	2,775	平成17～18	平成18
	4 石川町出口新設	343	149	平成18～19	平成19
	5 中央環状新宿線(4号新宿線～5号池袋線)新設	198,343	34,526	平成17～22	平成19～23
	6 有明辰巳JCT間改良	1,864	577	平成18～19	平成19
	7 晴海線(豊洲～東雲JCT)新設	25,378	3,823	平成17～21	平成20～22
	8 川崎縦貫線(大師JCT～殿町)新設	55,204	26,374	平成17～23	平成22～25
	9 中央環状新宿線(3号渋谷線～4号新宿線)新設	272,606	31,703	平成20～25	平成21～26
	10 中央環状品川線(大橋JCT～大井JCT)新設	175,019	61,650	平成18～23	平成23～26
	11 横浜環状北線(生麦JCT～横浜港北JCT)新設	392,026	145,700	平成17～令和元	平成24～令和元
	12 王子南出入口新設	19,484	7,926	平成18～26	平成26
	13 晴海線(晴海～豊洲)新設	30,086	8,049	平成24～29	平成29～30
	14 板橋熊野町JCT間改良	14,169	8,007	平成19～29	平成29～30
	15 堀切小菅JCT間改良	16,123	4,612	平成24～29	平成29～30
	16 小松川JCT新設	36,942	9,639	平成19～令和元	令和元
	17 渋谷入口新設	6,064	1,746	平成26～30	令和元
	18 横浜環状北西線(横浜港北JCT～横浜青葉JCT)新設	110,593	40,240	平成24～令和元	令和元
	令和元年度末までに完了した事業の小計	1,542,051	423,334	-	-
元年度末において事業中の額	-	3,064	平成27～令和元	令和2～9	
計	1,542,051	426,398	-	-	
阪神会社	1 防災安全対策工	66,438	15,110	平成17～25	平成17～25
	2 京都線(上鳥羽～第二京阪)新設	21,837	3,903	平成17～19	平成19
	3 京都線(山科～鴨川東)新設	30,453	6,110	平成17～19	平成20
	4 神戸山手線(湊川JCT～神戸長田)新設	58,587	21,971	平成17～22	平成22
	5 京都線(鴨川東～上鳥羽)新設	6,801	1,507	平成17～22	平成22
	6 大和川線(三宅西～三宅JCT)新設	1,131	603	平成24	平成24
	7 淀川左岸線I期(島屋～海老江JCT)新設	138,936	64,898	平成17～27	平成25～27
	8 守口JCT新設	9,229	2,253	平成18～25	平成25
	9 松原JCT新設	9,006	2,230	平成18～26	平成26
	10 大和川線(三宅JCT～三宅西)新設	193,785	76,582	平成17～令和元	平成28～令和元
	11 信濃橋渡り線西船場JCT新設	14,755	4,675	平成25～令和元	令和元
	令和元年度末までに完了した事業の小計	550,962	199,846	-	-
元年度末において事業中の額	-	-	-	-	
計	550,962	199,846	-	-	
合計	2,093,014	626,244	-	-	

注(1) 事業費は、機構が首都会社又は阪神会社から無利子貸付金に係る債務を引き受けたときの債務の総額を記載しており、有利子債務のみを引き受けたときの債務の額は含んでいない。また、首都高速道路公団又は阪神高速道路公団が行った新設等に係る債務を含んでいるものがある。

注(2) 首都会社の令和元年度末において事業中の額の事業費が「-」となっているのは、事業費が確定していないためである。

b 本四道路に係る出資金

機構は平成17年度から25年度までの間、国及び10府県市から計6416億円の追加出資を受けている。これらの出資金については、機構が本四道路に係る債務の返済に充当して、出資を受けるときに出資金の未償還残高は増加したものの、その分の有利子債務の返済が行われている。

c 機構の鉄道事業に係る出資金

機構は、本州四国連絡橋(本四備讃線)の道路鉄道共用部の鉄道専用施設等

に係る耐震補強事業に要する費用に充てるべきものとして国から24年度から28年度までの間に計117億余円の出資を受けており、これらを財源として本四会社等に耐震補強事業を委託している。

(イ) 補助金

機構法によれば、国は、予算の範囲内において、機構に対して、6会社が行う高速道路の災害復旧及びスマートICの整備に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付ける業務に要する経費を補助することができることとされており、国は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構有料道路災害復旧事業費補助（以下「災害復旧事業費補助」という。）及び高速道路連結部整備事業費補助を行っている。さらに、機構法によれば、政令で定める地方公共団体は、予算の範囲内において、機構に対して、首都高速道路又は阪神高速道路の災害復旧等に要する費用に充てる資金の一部を首都会社又は阪神会社に無利子で貸し付ける業務に要する経費を補助することができることとされている。

また、上記のほか、高速道路通行者負担軽減補助金及び新線調査費等補助金（本州四国連絡橋維持修繕費補助金）が国から機構に対して交付されている。17年度から令和元年度までの間における機構に対する国等からの補助金の交付額は、図表2-4-2のとおり、計3070億余円となっている。

図表2-4-2 機構に対する補助金の交付状況（平成17年度～令和元年度）

（単位：百万円）

補助金名	平成17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
災害復旧事業費補助	12,283	-	2,850	5,673	-	-	12,251 (256)	34,413
高速道路連結部整備事業費補助	-	-	-	-	-	-	-	-
高速道路通行者負担軽減補助金	-	-	-	-	-	-	-	-
新線調査費等補助金（本州四国連絡橋維持修繕費補助金）	-	15	16	21	19	25	13	19
計	12,283	15	2,866	5,694	19	25	12,264 (256)	34,433

補助金名	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	計
災害復旧事業費補助	-	-	-	5,193	29,001	1,882	12,117	115,665 (256)
高速道路連結部整備事業費補助	-	34	447	1,256	3,568	4,332	3,191	12,830
高速道路通行者負担軽減補助金	62,000	50,700	25,600	10,500	10,700	10,856	7,849	178,205
新線調査費等補助金（本州四国連絡橋維持修繕費補助金）	25	27	26	24	34	36	36	343
計	62,025	50,762	26,073	16,974	43,303	17,107	23,194	307,045 (256)

（注）括弧書きは地方公共団体から交付を受けた補助金であり、内数である。

a 災害復旧事業費補助

災害復旧事業費補助は、機構が6会社に対して高速道路の災害復旧に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付ける業務の財源として国等から機構に対して交付される補助金であり、通常の災害復旧事業と同様に、被災した施設等(注37)を原形に復旧することなどを目的としている。

(注37) 補助対象となる災害復旧事業は、「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構有料道路災害復旧事業費補助要綱」(平成23年国道高第66号)によれば、地震や火山活動による被害等とその被害が激甚なものに限ることなどとされており、補助額は、維持工事等を除いた災害復旧事業に要する費用の額に対して財務省と国土交通省が協議して定める額とされている。

機構は、図表2-4-2のとおり、国等から平成17年度から令和元年度までの間に計1156億余円の災害復旧事業費補助の交付を受けており、これを財源とした機構からの無利子貸付けを受けてNEXC O3会社及び首都会社が平成17年度から令和元年度までの間に実施した災害復旧事業の実績をみると、図表2-4-3のとおり、各会社は、機構から計1156億余円の無利子貸付けを受けて、東日本大震災等により被災した高速道路の災害復旧事業を行っていた。

図表2-4-3 機構からの無利子貸付けを受けてNEXC O3会社及び首都会社が行った災害復旧事業
(単位：百万円)

無利子貸付けの対象となった災害	災害発生年度	会社名	無利子貸付金の額
平成16年(2004年)新潟県中越地震	平成16年度	東会社	12,283
平成19年(2007年)新潟県中越沖地震	19年度	東会社	8,523
平成23年(2011年)東北地方太平洋沖地震(東日本大震災)	22年度	東会社	45,894
		首都会社	770
平成28年(2016年)熊本地震	28年度	西会社	34,195
平成30年7月豪雨(西日本豪雨)及び平成30年台風21号	30年度	東会社	199
		中会社	1,695
		西会社	12,104
計			115,665

注(1) 東日本大震災における首都会社への無利子貸付けの財源には、東京都からの補助金1億4582万余円及び横浜市からの補助金1億1086万余円が含まれている。

注(2) 西日本豪雨及び平成30年台風21号に係る無利子貸付けは一括で申請等が行われているため、まとめて記載している。

注(3) 違約金等の発生により国に返還された補助金の額に対応する無利子貸付金の額は除いている。

b 高速道路連結部整備事業費補助

高速道路連結部整備事業費補助は、機構が6会社に対してスマートICの整備に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付けるための財源として国から機構に対して交付される補助金である。スマートICの整備は、平成20年度に開始された利便増進事業により本格的に行われてきたが、利便増進事業の財源がなくなったため、整備を継続するための手段として26年度から高速道路連

(注38)
結部整備事業費補助により措置された。

(注38) 補助の対象となる事業費の範囲は、「スマートインターチェンジ整備事業費（高速道路連結部整備事業費）補助金交付要綱」（平成26年国道高第54号）によれば、スマートIC整備事業の工事のために直接必要な本工事費等であって、当該工事完了後に機構に帰属することとなる高速道路資産に係るものに限るとされており、補助額は、事業費の額の2分の1の範囲内とされている。

機構は、図表2-4-2のとおり、国から、26年度から令和元年度までの間に計128億余円の高速道路連結部整備事業費補助の交付を受けており、これを財源とした機構からの無利子貸付けを受けてNEXC O3会社及び本四会社が行ったスマートICの整備の実績をみると、図表2-4-4のとおり、各会社は、機構から計128億余円の無利子貸付けを受けて、計53か所のスマートICの整備を行っていた。

図表2-4-4 機構からの無利子貸付けを受けてNEXCO3会社及び本四会社が行ったスマートICの整備
(単位：百万円)

会社名	対象スマートIC名	道路名	府県名	事業費 (補助基本額)	無利子貸付金の状況			
					貸付金 充当額	充当割合	貸付年度	返済年度
東会社	田村中央	磐越自動車道	福島	2,289	1,144	50.0%	平成26～30	令和元
	ならは	常磐自動車道	福島	2,507	1,253	50.0%	平成26～30	令和元
	八戸西	八戸自動車道	青森	1,896	948	50.0%	平成26～30	令和元
	水戸北	常磐自動車道	茨城	1,046	523	50.0%	平成26～令和元	令和2
	横手北	秋田自動車道	秋田	1,859	929	50.0%	平成26～令和元	令和2
	平泉	東北自動車道	岩手	947	473	50.0%	平成27～令和元	令和3
	矢板北	東北自動車道	栃木	224	112	50.0%	平成29～令和元	令和3
	横須賀PA	横浜横須賀道路	神奈川	58	29	50.0%	平成27～令和元	令和3
	出流原PA	北関東自動車道	栃木	109	54	50.0%	平成29～令和元	令和4
	つくば	首都圏中央連絡自動車道	茨城	33	16	50.0%	平成29～令和元	令和4
	三芳	関越自動車道	埼玉	253	126	50.0%	平成27～令和元	令和4
	大谷	東北自動車道	栃木	78	39	50.0%	平成27～令和元	令和5
	甘楽PA	上信越自動車道	群馬	92	46	50.0%	平成29～令和元	令和5
	下野	北関東自動車道	栃木	23	11	50.0%	平成30～令和元	令和5
	菅生	東北自動車道	宮城	68	34	50.0%	平成29～令和元	令和5
	胎内	日本海東北自動車道	新潟	19	9	50.0%	平成30～令和元	令和5
	筑北	長野自動車道	長野	36	18	50.0%	平成30～令和元	令和5
	都賀西方	東北自動車道	栃木	192	96	50.0%	平成28～令和元	令和5
	つくばみらい	常磐自動車道	茨城	3	1	50.0%	令和元	令和6
	蓮田	東北自動車道	埼玉	5	2	50.0%	令和元	令和6
	花巻PA	東北自動車道	岩手	4	2	50.0%	令和元	令和6
	山形PA	東北中央自動車道	山形	2	1	50.0%	令和元	令和6
	小高	常磐自動車道	福島	4	2	50.0%	令和元	令和7
計	23か所			11,758	5,879	50.0%		
中会社	小黒川	中央自動車道	長野	647	323	50.0%	平成26～29	平成29
	駒ヶ岳	中央自動車道	長野	690	344	50.0%	平成26～29	平成30
	足柄	東名高速道路	静岡	938	469	50.0%	平成28～30	令和元
	駒門	東名高速道路	静岡	740	370	50.0%	平成28～令和元	令和2
	厚木PA	首都圏中央連絡自動車道	神奈川	674	337	50.0%	平成26～令和元	令和3
	上市	北陸自動車道	富山	477	238	50.0%	平成28～令和元	令和3
	座光寺	中央自動車道	長野	292	146	50.0%	平成28～令和元	令和3
	富士吉田南	東富士五湖道路	山梨	650	325	50.0%	平成28～令和元	令和3
	神坂	中央自動車道	岐阜	130	64	50.0%	平成30～令和元	令和4
	刈谷	伊勢湾岸自動車道	愛知	150	75	50.0%	平成30～令和元	令和4
	秦野SA	新東名高速道路	神奈川	154	77	50.0%	平成27～令和元	令和4
	多賀	名神高速道路	滋賀	19	9	50.0%	令和元	令和5
	城端SA	東海北陸自動車道	富山	1	0	50.0%	令和元	令和6
	山北	新東名高速道路	神奈川	125	62	50.0%	平成26～令和元	令和6
	岡崎阿知和	東名高速道路	愛知	0	0	50.0%	令和元	令和7
	甲府中央	中央自動車道	山梨	116	58	50.0%	平成27～令和元	令和7
	東郷	東名高速道路	愛知	3	1	50.0%	令和元	令和7
	海津	東海環状自動車道	岐阜	314	156	50.0%	平成26～令和元	令和9
計	18か所			6,126	3,063	50.0%		
西会社	沼田PA	山陽自動車道	広島	1,181	590	50.0%	平成26～29	平成30
	別府湾	大分自動車道	大分	418	208	50.0%	平成26～30	令和元
	中山	松山自動車道	愛媛	1,141	570	50.0%	平成26～令和元	令和2
	人吉球磨	九州自動車道	熊本	2,517	1,258	50.0%	平成26～令和元	令和2
	湯田温泉	中国自動車道	山口	2,100	1,050	50.0%	平成26～令和元	令和2
	加茂BS	松江自動車道	島根	116	58	50.0%	平成29～令和元	令和5
	味坂	九州自動車道	福岡	48	24	50.0%	平成30～令和元	令和6
	城陽	新名神高速道路	京都	28	14	50.0%	平成29～令和元	令和6
	新名神大津	新名神高速道路	滋賀	90	45	50.0%	平成26～令和元	令和6
	東温	松山自動車道	愛媛	38	18	50.0%	平成30～令和元	令和6
	阿波	徳島自動車道	徳島	10	5	50.0%	令和元	令和8
	計	11か所			7,689	3,844	50.0%	
本四会社	坂出北	瀬戸中央自動車道	香川	86	43	50.0%	平成29～令和元	令和7
計	1か所			86	43	50.0%		
合計	53か所			25,661	12,830	50.0%		

注(1) 対象スマートIC名には、仮称のものが含まれている。

注(2) スマートICの整備が完了していないため、総事業費が確定していないものがある。

注(3) 補助基本額は、無利子貸付金算定の対象となる事業費である。

注(4) PAはパーキングエリア、SAはサービスエリア、BSはバスストップ(バス停)を示す。

c 高速道路通行者負担軽減補助金

高速道路通行者負担軽減補助金は、高速道路通行者負担軽減補助金交付要綱（平成26年国道高第259号）によれば、6会社が行う高速道路料金の割引のために必要となる貸付料の額の軽減を機構が行うこととした場合において、機構の債務の返済に関する業務を確実かつ円滑に実施することを目的として、国が予算の範囲内において機構に対して補助することとし、もって高速道路の通行者の負担の軽減を図ることとするとされている。また、補助金の額は、機構が高速道路料金の割引のために行う債務の返済に必要な額であり、そのために必要となる貸付料の減額を行うこととした額とされている。高速道路通行者負担軽減補助金の交付を受けた機構は、補助金の受領年度に同補助金を債務返済に充当することで債務返済の余力が生ずるため、その余力により翌年度の各会社への貸付料を軽減することとしており、貸付料の軽減を受けた各会社は、貸付料の減額分により料金割引を実施することとしている。

高速道路通行者負担軽減補助金は、平成25年度に6会社のうち首都会社及び阪神会社を除いた4会社において利便増進事業による料金割引が終了することを受けて、その激変緩和措置として開始されたものであるが、26年度以降は物流コストの低減を図る事業として実施されている。高速道路通行者負担軽減補助金の交付額の実績及び貸付料の減額の実績をみると、図表2-4-5のとおり、25年度の交付額は620億円であったが、料金割引の対象を限定するなどしたことから27年度以降大幅に減少し、28年度から30年度までは100億円程度で推移しており、令和元年度は78億余円となり、減少傾向となっている。また、平成25年度から令和元年度までの間の総額は1782億余円となっていて、機構は、同補助金の交付を受けてNEXCO3会社の貸付料を減額しており、平成26年度から令和2年度までの間に減額された貸付料は交付額に消費税等相当額を加えた総額1926億余円となっている。

上記貸付料の減額を受けて、NEXCO3会社は、大口・多頻度割引の拡充（平成26年度～令和2年度）、アクアライン割引（平成26年度～30年度）及び休日割引（26年4月～同年6月）を実施している。

図表2-4-5 高速道路通行者負担軽減補助金の交付額及び減額された貸付料

(単位：百万円)

補助金 交付年度	補助額 (税抜き)	減額された貸付料（税込み）					計
		全国路線網			一の路線		
		東会社	中会社	西会社	八王子 バイパス (中会社)	広島呉 道路 (西会社)	
平成25年度	62,000	20,539	24,077	22,305	22	18	66,961
26年度	50,700	16,662	19,831	18,263	-	-	54,756
27年度	25,600	9,600	9,193	8,855	-	-	27,648
28年度	10,500	3,773	4,221	3,346	-	-	11,340
29年度	10,700	3,677	4,105	3,774	-	-	11,556
30年度	10,856	3,339	4,338	4,048	-	-	11,725
令和元年度	7,849	2,514	3,182	2,938	-	-	8,634
計	178,205	60,104	68,947	63,529	22	18	192,620

注(1) 通行料金には消費税等が含まれているため、NEXCO3会社が実施する料金割引額は消費税等を含めて計算している。

注(2) 補助金交付年度の翌年度の貸付料を減額するため、本図表中の「減額された貸付料」は「補助金交付年度」の翌年度の貸付料である。

d 新線調査費等補助金（本州四国連絡橋維持修繕費補助金）

新線調査費等補助金（本州四国連絡橋維持修繕費補助金）は、機構が行う大鳴門橋を維持修繕するための鉄道事業が適切に実施されることを目的として、当該事業のうち鉄道施設分として負担することとなっている部分に対して、予算の範囲内において、国から機構に対して交付される補助金であり、機構は18年度から令和元年度までの間に3億余円の交付を受けて、本四会社に大鳴門橋の維持修繕を委託する費用に充てている。

(ウ) 料金補填

6会社は、第2の1(2)エ(i)の利便増進事業の実施や、前記の高速道路通行者負担軽減補助金の交付等による料金割引のほかに、国の要請に応えるなどして各種の料金割引又は無料化を実施しており、それらの料金割引等については、国等が直接6会社に対して料金相当額を補填（以下「料金補填」という。）している。民営化以降に実施された国等からの料金補填の状況を見ると、図表2-4-6のとおり、計2381億余円の料金補填がなされていた。平成20年度は、「原油価格の高騰に伴う、中小企業、各業種、国民生活等への対策の強化について（基本方針）」（平成19年12月原油高騰・下請中小企業に関する緊急対策関係閣僚会議）を踏まえた深夜割引拡充社会実験が行われたことにより、22年度は高速道路無料化社会実験が行われたことにより、23年度は東日本大震災による被災者等を支援するための東北

地方の高速道路の無料措置が行われたことにより、それぞれ他の年度と比較して料金補填の額が多くなっている。

図表2-4-6 国等による料金補填の状況（平成17年度～令和元年度）

（単位：百万円）

年度	料金補填の額	会社別					
		東会社	中会社	西会社	本四会社	首都会社	阪神会社
平成17年度	6,288	214	-	652	-	3,005	2,415
18年度	10,094	111	141	1,246	-	4,818	3,777
19年度	23,233	3,406	3,600	4,285	578	6,196	5,166
20年度	45,571	9,616	12,619	11,630	745	5,739	5,221
21年度	15,045	2,098	428	1,124	-	6,759	4,636
22年度	87,443	18,349	19,999	49,095	-	-	-
23年度	43,423	28,719	4,038	10,665	-	-	-
24年度	1,457	1,457	-	-	-	-	-
25年度	1,627	1,620	2	0	4	-	-
26年度	643	627	2	0	13	-	-
27年度	597	583	2	0	11	-	-
28年度	586	566	2	0	17	-	-
29年度	570	556	2	0	11	-	-
30年度	508	483	2	12	11	-	-
令和元年度	1,020	1,008	1	0	11	-	-
計	238,113	69,418	40,843	78,713	1,401	26,519	21,217

（注） 国からの料金補填のほか、地方公共団体等からの料金補填を含めている。

（エ） 道路事業資金収益回収特別貸付金等の貸付け

道路事業資金収益回収特別貸付金は、日本電信電話株式会社の株式の売払収入を活用した社会資本整備の促進措置として創設されたものであり、国は、特措法等の規定に基づいて、首都会社に対して、無利子で、首都高速道路の円滑な交通を確保するために緊急に実施する必要がある首都高速道路の新設等に要する費用に充てる資金の一部として同貸付金を17年度に108億余円、18年度に211億余円及び19年度に158億余円の計478億余円貸し付けている。また、同貸付金の制度が創設された元年に建設省（13年1月6日以降は国土交通省）及び自治省（13年1月6日以降は総務省）との間で締結された覚書に基づいて、東京都も国と同額の無利子貸付けを首都会社に対して行っている。首都会社は、これらの無利子貸付金を受けて、中央環状新宿線の整備を実施している。

（オ） 財政上の支援の寄与

国等による財政上の支援は、機構及び6会社の財務基盤の安定を目的とし、ひいては機構の債務の返済等が円滑かつ確実に行われることに寄与するものであり、

その総額は多額に上っている。実際に、第2の3(1)ア(ア)のとおり、機構設立時に機構が負っていた38兆2179億余円の債務残高が令和元年度末時点においては29兆6761億余円に減少しているなど、債務の返済が8兆5418億余円行われており、また、債務返済計画においても機構解散の日までに債務の返済等を完了することが可能とされている。

そこで、会計検査院において、国等による財政上の支援のうち追加出資等が債務の返済等にどのように寄与しているかをみるために、図表2-4-7に示す一定の条件を仮定するなどして、機構が国等からの出資金又は補助金を財源として、既に6会社に貸し付けている無利子貸付金相当額及び今後6会社に貸し付ける計画とされている無利子貸付金相当額について、仮に6会社が有利子で調達し、機構が有利子債務として引き受けることなどとした場合に機構の債務の返済等がどのようになるかを令和元年度末債務返済計画を基に機械的に試算した。

図表2-4-7 試算に当たって仮定した条件等

- | |
|---|
| <p>ア 試算の対象とした債務返済計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和元年度末時点において債務の返済等が完了していない路線網等のうち、国等からの財政上の支援の対象となっている全国路線網、首都高速道路に係る地域路線網及び阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網を対象とする。 <p>イ 全国路線網について仮定した条件</p> <ul style="list-style-type: none"> 本四道路に係る出資金のうち承継出資金1兆0966億余円以外の追加出資金計6416億円はなかったこととし、同額の有利子債務の返済が行われていないこととする。 機構設立以降に国から機構に交付される災害復旧事業費補助及び高速道路連結部整備事業費補助を財源に機構が行う無利子貸付けに係る引受債務計1684億余円を有利子債務として引き受けることとする。 <p>ウ 首都高速道路に係る地域路線網について仮定した条件</p> <ul style="list-style-type: none"> 首都高速道路に係る出資金のうち承継出資金7508億余円以外の追加出資金はないこととし、この追加出資金等を財源に機構が行う無利子貸付けに係る引受債務計4816億余円を有利子債務として引き受けることとする。 国及び地方公共団体から機構に交付される災害復旧事業費補助を財源に機構が行う無利子貸付けに係る引受債務計7億余円を有利子債務として引き受けることとする。 国及び東京都からの首都会社への無利子貸付金（道路事業資金収益回収特別貸付金等）に係る引受債務計956億余円を有利子債務として引き受けることとする。 <p>エ 阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網について仮定した条件</p> <ul style="list-style-type: none"> 阪神高速道路（阪神圏）に係る出資金のうち承継出資金5351億余円以外の追加出資金はないこととし、この追加出資金を財源に機構が行う無利子貸付けに係る引受債務計1942億余円を有利子債務として引き受けることとする。 |
|---|

オ 各路線網に共通して仮定した条件

- 各年度の支払利息については、各路線網の令和元年度末債務返済計画における各年度の支払利息の額を当該年度期首時点の有利子債務の未償還残高で除して得た値を用いるなどして計算することとする。
- 各路線網の令和元年度末債務返済計画には料金徴収期間満了の日以降の6会社からの引受債務並びに機構の収入及び支出の額が記載されていないため、試算の結果、債務の返済等が同日までに完了しないことになる場合、料金徴収期間満了の日の属する年度以降の貸付料等の計画値については、過去10年度分の平均値を取るなどして計算することとする。

カ 試算の対象外とする財政上の支援

- 機構が行う鉄道事業に対する出資金及び補助金（新線調査費等補助金（本州四国連絡橋維持修繕費補助金））は高速道路に係る債務の返済等には関係しないため試算の対象から除外する。
- 高速道路通行者負担軽減補助金は機構が実施する貸付料の減額等に相当する額を補助するものであり、また、料金補填は6会社が実施する料金割引を補填するものであるため、債務の返済等には影響しないことから、試算の対象から除外する。

その結果、図表2-4-8のとおり、機構が引き受ける有利子債務及び支払利息が増加するなどして、全国路線網、首都高速道路に係る地域路線網及び阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網に係る債務の返済等の完了時期は、それぞれ、44年8月、54年2月及び47年6月に延びることとなる。特に首都高速道路に係る地域路線網については、追加出資等が行われていなければ、機構法において定められている解散の期限である47年9月30日までに債務の返済等を終えることができない試算結果となった（図表2-4-9参照）。

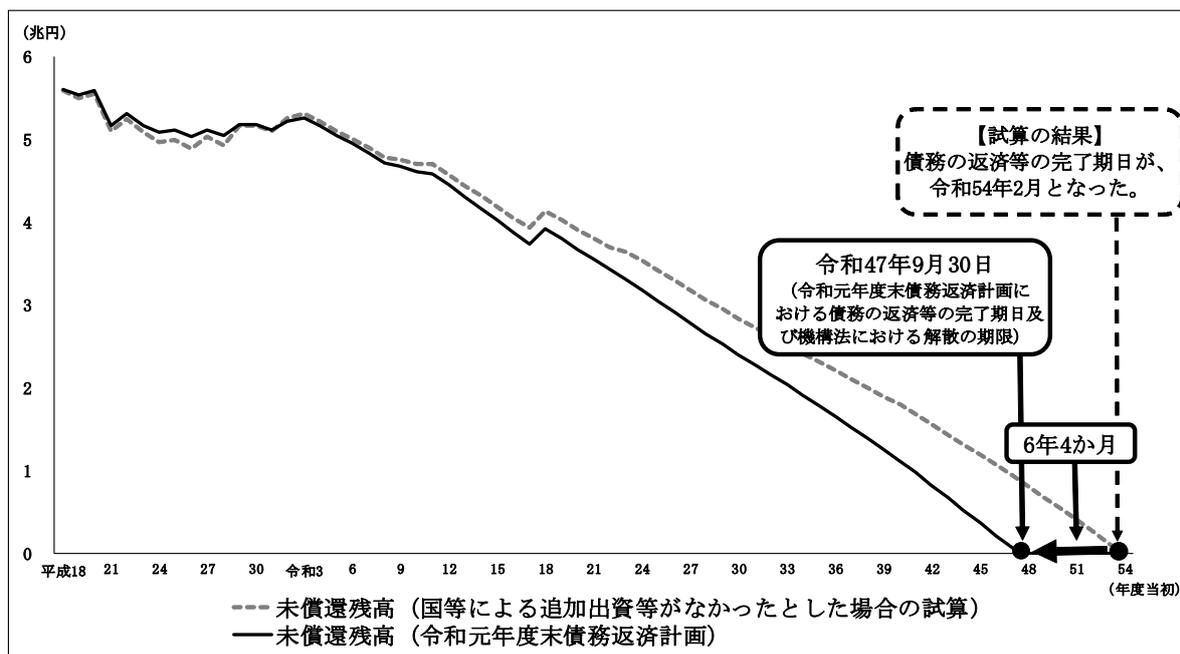
このように、国等による追加出資等の財政上の支援は、債務の返済等の完了日が、それぞれ2年6か月、6年4か月及び2年9か月早期化することに寄与していたと考えられる。

図表2-4-8 国等による追加出資等がなかった場合の債務の返済等完了期日の試算結果

(単位：億円)

債務返済計画の対象となる路線網	会計検査院の試算による有利子引受債務の増加額	会計検査院の試算による支払利息の増加額	令和元年度末債務返済計画における債務の返済等の完了期日 A	会計検査院の試算による債務の返済等の完了期日 B	国等による追加出資等により、早期化したと考えられる債務の返済等の完了期日 B-A
全国路線網	5644	1兆4718	令和42年1月	44年 8月	2年6か月
首都高速道路に係る地域路線網	7532	8828	47年9月	54年 2月	6年4か月
阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網	2515	3402	44年9月	47年 6月	2年9か月
計	1兆5692	2兆6949	-	-	-

図表2-4-9 首都高速道路に係る地域路線網の試算結果（未償還残高の推移）



イ 金融上の支援

(ア) 政府による債務保証

第2の2(1)エ(ア)及び第2の3(1)ア(エ) c のとおり、機構は設立以降毎年度、6会社のうち本四会社を除く5会社は設立から平成21年度までの間に限り、資金調達に当たり元金及び利息の支払について政府保証を受けている。17年度から令和元年度までの間において、各年度の一般会計予算総則に定められている政府保証の限度額と各年度の決算額とを比較すると、図表2-4-10のとおり、機構については、平成17年度から26年度までの間は2兆円前後、27年度から30年度までの間は1兆円前後の限度額が各年度定められており、おおむね毎年度限度額まで政府保証を受けている一方、上記の5会社については、政府保証を受けていた17年度から21年度までの間、限度額に対する決算額の割合は機構に比べておおむね低くなっていた。

(注39) 6会社のうち、資金調達に当たり政府保証を受けていない本四会社を除く5会社における割合が低くなっていたことについて、同5会社は、民営化申合せにおいて、道路関係四公団の民営化により新設される高速道路株式会社は自己調達した資金により高速道路等の建設を行うこととされたことなどを受けて、自らの信用力による自己調達を原則とし、政府保証による調達を限定的にしたためなどとしている。

図表2-4-10 機構及び6会社のうち本四会社を除く5会社の政府保証の限度額と決算額の対比（平成17年度～令和元年度）
（単位：百万円）

法人名	区分	平成17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
機構	限度額 (A)	2,214,800	2,185,000	2,475,000	2,383,000	1,816,000	2,514,000	1,840,000	2,286,000
	決算額 (B)	2,208,780	2,190,000	2,483,000	2,393,000	1,821,000	2,325,000	1,840,000	2,286,000
	割合 (B/A)	99.7%	100.2%	100.3%	100.4%	100.2%	92.4%	100.0%	100.0%
東会社	限度額 (A)	171,200	133,600	112,400	64,400	36,500	-	-	-
	決算額 (B)	60,000	80,000	60,000	50,000	10,000	-	-	-
	割合 (B/A)	35.0%	59.8%	53.3%	77.6%	27.3%	-	-	-
中会社	限度額 (A)	262,800	216,000	174,600	107,200	57,900	-	-	-
	決算額 (B)	100,000	140,000	120,000	80,000	30,000	-	-	-
	割合 (B/A)	38.0%	64.8%	68.7%	74.6%	51.8%	-	-	-
西会社	限度額 (A)	131,600	113,400	92,300	59,400	36,400	-	-	-
	決算額 (B)	40,000	85,000	82,000	47,000	36,400	-	-	-
	割合 (B/A)	30.3%	74.9%	88.8%	79.1%	100.0%	-	-	-
首都会社	限度額 (A)	13,100	28,700	20,400	18,500	12,200	-	-	-
	決算額 (B)	10,000	27,200	20,400	18,500	12,200	-	-	-
	割合 (B/A)	76.3%	94.7%	100.0%	100.0%	100.0%	-	-	-
阪神会社	限度額 (A)	6,300	17,400	12,700	7,600	3,500	-	-	-
	決算額 (B)	6,340	12,560	10,500	7,600	3,500	-	-	-
	割合 (B/A)	100.6%	72.1%	82.6%	100.0%	100.0%	-	-	-

法人名	区分	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	計
機構	限度額 (A)	2,386,000	1,940,000	1,251,000	956,000	1,385,000	1,245,000	520,000	27,396,800
	決算額 (B)	2,386,000	1,940,000	1,251,000	956,000	1,315,000	1,127,500	520,000	27,042,280
	割合 (B/A)	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	94.9%	90.5%	100.0%	98.7%
東会社	限度額 (A)	-	-	-	-	-	-	-	518,100
	決算額 (B)	-	-	-	-	-	-	-	260,000
	割合 (B/A)	-	-	-	-	-	-	-	50.1%
中会社	限度額 (A)	-	-	-	-	-	-	-	818,500
	決算額 (B)	-	-	-	-	-	-	-	470,000
	割合 (B/A)	-	-	-	-	-	-	-	57.4%
西会社	限度額 (A)	-	-	-	-	-	-	-	433,100
	決算額 (B)	-	-	-	-	-	-	-	290,400
	割合 (B/A)	-	-	-	-	-	-	-	67.0%
首都会社	限度額 (A)	-	-	-	-	-	-	-	92,900
	決算額 (B)	-	-	-	-	-	-	-	88,300
	割合 (B/A)	-	-	-	-	-	-	-	95.0%
阪神会社	限度額 (A)	-	-	-	-	-	-	-	47,500
	決算額 (B)	-	-	-	-	-	-	-	40,500
	割合 (B/A)	-	-	-	-	-	-	-	85.2%

注(1) 各年度の予算書及び決算参照書（国の債務に関する計算書）を基に会計検査院が作成した。

注(2) 平成17年度の機構及び各会社の限度額及び決算額には、道路関係四公団の分を含めている。

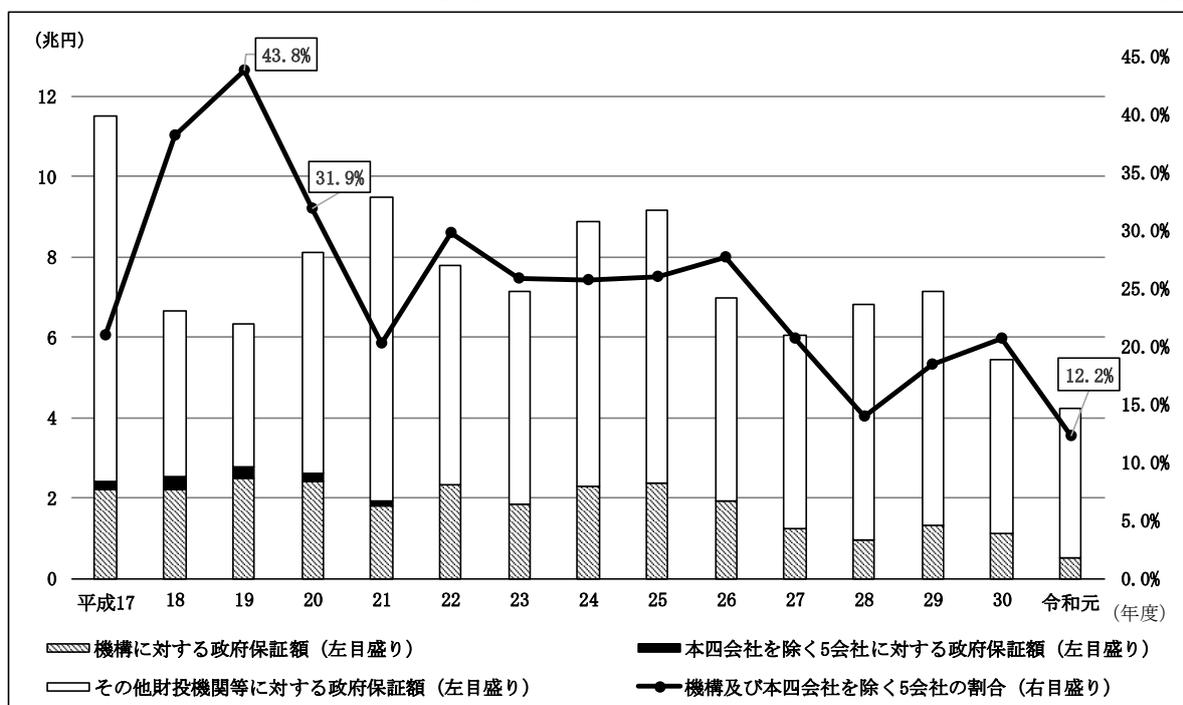
注(3) 一般会計予算総則に定められている限度額を超えて政府保証を受けているのは、予算総則の規定に基づき、債券の発行価格が額面金額を下回るときにその発行価格差減額を埋めるために発行する債券の額面金額及びその利息に相当する額を予算総則に定められている限度額に加算して決算上の限度額としているためである。

また、各年度に政府が保証した債務の合計額のうち、機構及び上記5会社の債務の額が占める割合の推移をみると、図表2-4-11のとおり、19年度の43.8%を最高に、20年度以降においては12.2%から31.9%までの割合で推移していた。なお、令和元年度に上記の割合が低下したのは、後述する(イ)のとおり、機構が元年度以降に政府保証債により調達する予定の額を平成30年度に財政融資資金の借入れにより調達したことによる。また、17年度から令和元年度までの間に政府保証を受けた全ての財投機関等に対する各年度の政府保証額をみると、平成17、21、28、

29、令和元各年度を除く全ての年度で最も機構に対する政府保証額が大きかった。

このように、国は、機構に対して資金調達に係る厚い支援を行っており、機構は、第2の3(1)ア(エ) cのとおり、より低利での資金調達を行うことができている。

図表2-4-11 各年度に政府が保証した債務の合計額及びこのうちの機構と6会社のうち本四会社を除く5会社の債務の額が占める割合の推移（平成17年度～令和元年度）



注(1) 各年度の決算参照書（国の債務に関する計算書）を基に会計検査院が作成した。

注(2) 平成17年度においては道路関係四公団の発行した債券に対して政府保証が付されており（計1兆1627億余円）、決算参照書では機構の債券に対する政府保証の一部として記載されているため、本図表中においては「機構」に含めている。

注(3) 外国為替相場の変更に伴う債務の増額分及び機構が会社から債務を引き受けたことによる増額分は含めていない。

(イ) 財政融資資金の貸付け

財政融資は、財政融資資金法（昭和26年法律第100号）に基づき、国、地方公共団体又は特別の法律により設立された法人に対して確実かつ有利な運用となるように融資を行うことにより、公共の利益の増進に寄与することを目的として設置された国の特別の資金である財政融資資金（平成12年度以前は資金運用部資金。以下同じ。）を活用して、政策的必要性が高く、償還確実性のある事業に対して行われる長期・固定・低利の融資である。

道路関係四公団の民営化に当たっては、6会社の経営の自主性を早期に発現させるなどの観点から、財政融資資金の借入れは停止することなどとされて、民営化以降、国は、機構及び6会社に対して財政融資資金の貸付けを行っていなかった。

しかし、29年12月の財政制度等審議会財政投融资分科会において、現下の低金利状況をいかし、財政融資資金借入金を活用して、大都市圏環状道路等の整備を加速することによる生産性の向上及び橋りょうの耐震化対策の加速による安全・安心の確保を行うために、機構が30年度に1兆5000億円の財政融資資金からの借入れを実施することが決定された。また、30年12月の同分科会等において、土砂災害等の危険性の高い暫定2車線区間の4車線化等を実施するために、令和元年度についても、財政投融资計画（当初）で1兆円、財政投融资計画（補正）で5500億円の財政融資資金からの機構の借入れの実施がそれぞれ決定された（以下、平成30年度の1兆5000億円の借入れを「平成30年度借入れ」といい、令和元年度財政投融资計画（当初）による1兆円の借入れを「令和元年度当初借入れ」といい、元年度財政投融资計画（補正）による5500億円の借入れを「令和元年度補正借入れ」という。）。これにより、機構は、今後複数年度にかけて政府保証債により調達する予定の額を単年度の財政融資資金借入金により前倒しで調達することとなった。機構の財政融資資金借入金に係る融通条件等をみると、図表2-4-12のとおり、償還期間40年以内又は30年以内の超長期の償還期限となっており、0.30%から0.86%までの低利で借り入れている。

図表2-4-12 機構の財政融資資金借入金の融通条件等

(単位：百万円、%)

借入年度	借入金額	償還方法	償還期限	利率
平成30年度	1,500,000	元金均等償還（半年賦）	40年以内（30年以内の据置期間を含む。）	0.86
令和元年度 （当初計画）	1,000,000	元金均等償還（半年賦）	40年以内（30年以内の据置期間を含む。）	0.45
元年度 （補正計画）	550,000	元金均等償還（半年賦）	500億円については40年以内（20年以内の据置期間を含む。）、5000億円については30年以内（20年以内の据置期間を含む。）	0.30

(注) 貸付利率の融通条件については、国債の利回りを基準として財務大臣が毎月定める利率とされており、本図表中の利率は、実際に借入れを行った際に適用された利率を借入金額により加重平均したものを記載している。

機構は、第2の3(1)イ(ウ)のとおり、将来発行する政府保証債の金利を上限4.00%に設定しており、財政融資資金の借入れにより、将来想定されている金利が4.00%より低利で固定されるため、機構の金利負担が軽減されるとしている。そして、その金利負担の軽減により機構の債務引受余力が増大することで、各会社の投資余力が増えることになる。財務省等は、機構への財政融資を決定するに当たり、平成30年度借入れで約1兆円、令和元年度当初借入れで約7000億円、令和元年度補正借入れで約4000億円、計約2兆1000億円の金利負担が軽減され、機構の債務

引受余力及び各会社の投資余力が増大している。

機構、NEXCO3会社及び本四会社は、この機構の債務引受余力及び各会社の投資余力の増大を活用して、大都市圏環状道路等の整備加速による生産性の向上、橋りょうの耐震強化対策の加速による安全・安心の確保のための事業等計約2兆3300億円（平成30年度借入れで約1兆0400億円、令和元年度当初借入れで約7700億円、令和元年度補正借入れで約5200億円）を実施することとして、平成30年3月、31年3月及び令和2年3月に協定を変更している（別図表26参照）。

この財政融資資金の借入れにより生じた金利負担の軽減額計約2兆1000億円は、財政融資資金の借入れが決定されたときの計画金利（平成30年度借入れは1.40%、令和元年度当初借入れは1.30%、令和元年度補正借入れは0.62%）に基づいて算出されたものであり、実際に借入れを行った際の金利は、図表2-4-12のとおり、0.30%から0.86%までとなっていた。会計検査院において、図表2-4-13に示す一定の条件を仮定するなどして、各財政融資資金の借入れを反映する直前までの協定変更を反映した債務返済計画を基に、実際に借入れを行った際の金利により機構の金利負担の軽減額を試算したところ、料金の徴収期間の満了の日までに、平成30年度借入れで約3兆2800億円、令和元年度当初借入れで約2兆6000億円、令和元年度補正借入れで約1兆3700億円、計約7兆2500億円となった。この金利負担の軽減額は、上記の事業に係る引受債務や当該引受債務に係る支払利息等に充てられることになっている。

図表2-4-13 試算に当たって仮定した条件等

ア 試算の対象とした債務返済計画

- ・財政融資資金の借入れにより生ずる金利負担軽減を活用した事業はいずれも全国路線網で実施されることとなっているため、全国路線網の債務返済計画を対象とする。
- ・平成30年度借入れ、令和元年度当初借入れ及び令和元年度補正借入れのそれぞれについて、財政融資資金の借入れを反映する直前の債務返済計画を基に試算を行うこととする。

イ 仮定した条件

- ・各年度の支払利息は、過年度に調達した有利子債務の金利と将来調達金利とを加重平均した金利を当該年度の有利子債務残高に乗ずることなどにより算出されており（第2の3(1)イ(ウ)参照）、試算の対象とした各年度の支払利息の試算額については、平成30年度借入れ、令和元年度当初借入れ及び令和元年度補正借入れのそれぞれについて試算の対象とした債務返済計画ごとに、実際に借入れを行った際の金利により再計算した金利を用いて算定することとする。

区分	試算の対象とした債務返済計画	適用した金利
平成30年度借入れ	平成29年8月4日付けまでの協定変更を反映した債務返済計画	0.86%
令和元年度当初借入れ	平成30年8月6日付けまでの協定変更を反映した債務返済計画	0.45%
令和元年度補正借入れ	令和元年9月20日付けまでの協定変更を反映した債務返済計画	0.30%

ウ 税制上の支援

機構及び6会社は、道路の公共性等に鑑みて、図表2-4-14のとおり、税制上の支援を受けており、機構及び6会社の固定資産税や不動産取得税等のうち、道路法上の道路、道路予定区域内の土地に係る分等については、高速道路が債務の返済等が完了した後に無料開放されること、高速道路の料金に利潤を含めないことなどから非課税とされている。また、機構の所得税等については、機構が国又は地方公共団体の出資を受けている独立行政法人であるため、他の同様の独立行政法人と同様に非課税とされている。

図表2-4-14 機構及び6会社が受けている税制上の支援

法人名	税制上の支援（非課税措置）
機構	①所得税、②法人税、③登録免許税、④印紙税、⑤法人都道府県民税、⑥法人事業税、⑦不動産取得税（道路関係四公団から承継した不動産及び高速道路資産の貸付業務の用に供する不動産で政令で定めるもの）、⑧自動車取得税（道路関係四公団から承継した自動車）、⑨法人市町村民税、⑩固定資産税（高速道路資産の貸付業務の用に供する固定資産で政令で定めるもの）、⑪都市計画税（高速道路資産の貸付業務の用に供する固定資産で政令で定めるもの）、⑫事業所税
6会社	①事業所税、②不動産取得税（6会社の事業の用に供する不動産で政令で定めるもの）、③固定資産税（6会社の事業の用に供する固定資産で政令で定めるもの）、④都市計画税（6会社の事業の用に供する固定資産で政令で定めるもの）

注(1) 機構の⑦、⑩及び⑪並びに6会社の②、③及び④に記載の「政令で定めるもの」は、機構の業務又は6会社の事業の用に供する固定資産のうち、いずれも道路法上の道路、道路予定区域内の土地に係る分等であり、これらの非課税措置については、令和元年度末時点において、7年度までの時限措置とされている。

注(2) 機構の法人都道府県民税及び法人市町村税の均等割部分について、横浜市に所在する機構本部については、神奈川県及び横浜市の条例に基づき非課税となっているが、大阪市に所在する機構関西業務部については非課税とはなっていない。

エ 債務承継による支援

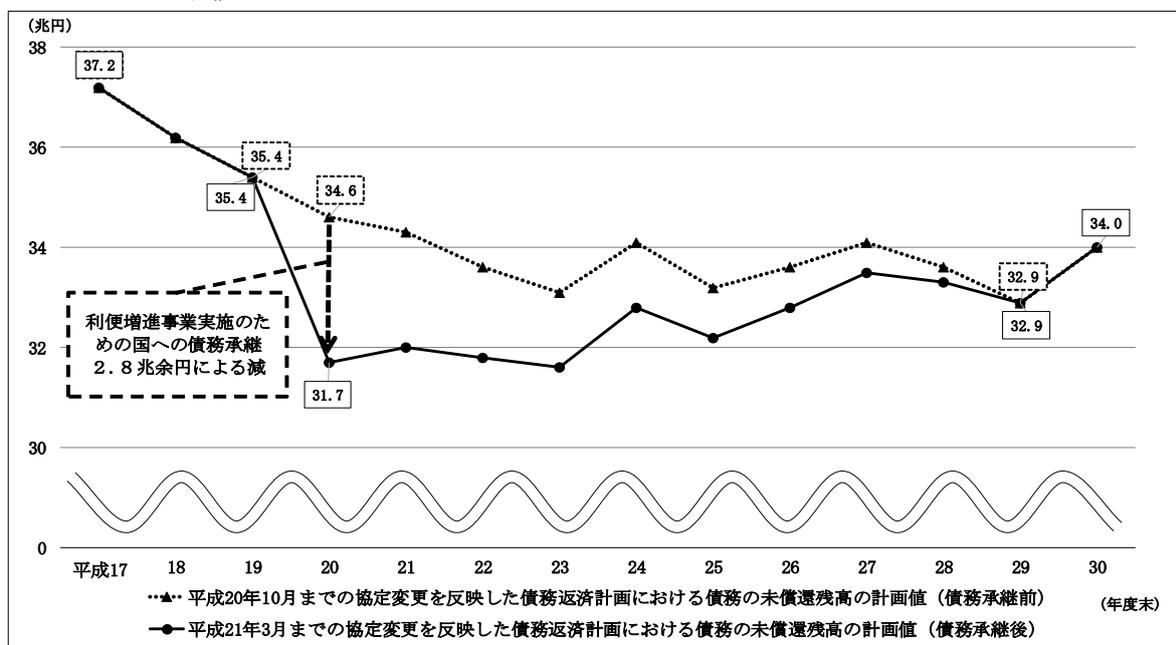
第2の1(2)エ(イ)のとおり、国は、利便増進事業を実施するために、機構の債務2兆8804億余円を一般会計において承継している。機構は、国による債務承継を受けて、多額の貸付料を減額したりスマートICの整備等に係る債務を引き受けたりするこ

ととし、6会社は、これらを受けて、料金割引を実施したり、スマート I C を整備したりしている。

貸付料が減額されたり、機構の引受債務が増額されたりする場合、通常は、債務返済計画に影響を与えることになるが、利便増進事業は、貸付料の減額分とスマート I C の整備による新たな引受債務の額とを合計した額の債務を国が承継することなどで、債務返済計画に長期的には影響を与えないことになっている。そこで、利便増進事業の実施のための国による債務承継を債務返済計画に反映する前後となる平成20年10月時点及び債務承継を初めて反映した21年3月時点の全ての路線網等の債務返済計画の合算値を比較したところ、図表2-4-15のとおり、債務の未償還残高の計画値は、20年度に国に債務等を承継して大幅に減少する一方で、その後の料金割引による貸付料の減額及びスマート I C の整備による引受債務の増額により、29年度には利便増進事業を実施する前の債務返済計画と同じ水準となっていた。

したがって、国による債務承継により、機構は、債務返済計画に長期的には影響を与えることなく、第2の1(2)エ(イ)のとおり多額の貸付料の減額等を実施し、高速道路の利用者は広く料金割引等の恩恵を受けることができている。

図表2-4-15 国による債務承継前後の債務返済計画における債務の未償還残高の計画値の推移



- 注(1) 機構がウェブサイトにおいて公表している兆円単位（少数点第2位を四捨五入）の資料の値を合算するなどして会計検査院が作成した。
- 注(2) 本図表中の債務の未償還残高は、全ての路線網等の債務返済計画の合算値である。
- 注(3) 出資金の未償還残高は含めていない。

(2) その他の支援

財政上の支援、金融上の支援、税制上の支援及び債務承継という直接的な国等による支援のほか、新直轄道路及び国等が施行する事業と各会社が施行する事業を組み合わせた道路整備の手法（以下「合併施行方式」という。）により整備される高速道路（以下「合併施行道路」という。）に係る事業についても、機構が将来負うことになった可能性がある債務額を減らすことにより機構の財務基盤の安定に資するものであることから、これらを国による支援と捉えて分析すると、次のような状況となっていた。

ア 新直轄方式による高速自動車国道の整備

「道路関係四公団の民営化について」において、料金収入により管理費を賄えないなど、道路関係四公団の民営化により新設される高速道路株式会社による整備及び管理が難しいと見込まれる路線又は区間を対象にして、同会社による整備の補完措置として、必要な高速道路を建設するために国と都道府県（政令指定都市の区域内における高速自動車国道にあつては、当該政令指定都市。以下同じ。）の負担（国と都道府県の負担割合は3対1）により、新直轄方式による事業を導入することとされ、これにより、有料道路の残事業費を約3兆円削減することとされた。

新直轄方式は、日本道路公団又はNEXCO3会社が有料道路として建設することとされていた高速自動車国道について、高速自動車国道法の規定に基づき整備計画を変更するなどして、整備の施行主体を国土交通大臣に切り替えて、国が新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理を自ら直轄事業として行う方式であるため、新直轄道路は、第1の2(2)エのとおり、通行者から通行料金を徴収することなく、無料で供用されることとなっている。

新直轄道路として整備される区間は、高速自動車国道法等の規定に基づき、関係都道府県の意見を聴取した上で国幹会議の議を経て国土交通大臣が定めることとなっている。国幹会議は、15年12月から令和2年3月までの間に計4回開催されており、そのうち第1回（平成15年12月開催）、第2回（18年2月開催）及び第4回（21年4月開催）^(注40)の計3回の国幹会議の議を経るなどして、新直轄道路は、図表2-4-16のとおり、計35区間、延長計834km、事業費計3兆3044億円とされた。

(注40) 国幹会議においては、料金収入で管理費が賄えない又は有料道路の場合の費用対効果が1未満となる区間等については新直轄道路として国土交通大臣が整備することとされた一方、事業が一定程度進捗しており引き続きNEXCO3会社が整備を進めることにより整備効果の早期発現が期待できる

区間等についてはNEXCO3会社が有料道路事業として整備することなどとされた。

図表2-4-16 新直轄道路の一覧

路線名	区間	延長 (km)	事業費 (億円)	新直轄方式に 切り替えられた時期 (選定された国幹会議)	開通状況
北海道縦貫自動車道函館名寄線	七飯～大沼	10	914	平成18年2月(第2回)	未済
	土別剣淵～名寄	24	337	15年12月(第1回)	未済
北海道横断自動車道黒松内北見線	足寄～北見	79	1072	15年12月(第1回)	一部
北海道横断自動車道黒松内釧路線	本別～釧路	65	2162	15年12月(第1回)	一部
東北横断自動車道釜石秋田線	遠野～宮守	9	206	15年12月(第1回)	済
	宮守～東和	24	503	15年12月(第1回)	済
日本海沿岸東北自動車道	荒川胎内～朝日まほろば	20	753	18年2月(第2回)	済
	あつみ温泉～鶴岡JCT	26	1085	15年12月(第1回)	済
	酒田みなと～遊佐	12	310	21年5月(第4回)	未済
	本荘～岩城	21	760	15年12月(第1回)	済
	大館北～小坂JCT	14	533	15年12月(第1回)	済
東北中央自動車道相馬尾花沢線	福島JCT～米沢	28	1549	15年12月(第1回)	済
	米沢～米沢北	9	334	15年12月(第1回)	済
	東根～尾花沢	23	835	18年2月(第2回)	一部
中部横断自動車道	富沢～六郷	28	3154	18年2月(第2回)	一部
	八千穂～佐久南	15	852	15年12月(第1回)	済
	佐久南～佐久JCT	8	412	15年12月(第1回)	済
近畿自動車道松原那智勝浦線	南紀田辺～南紀白浜	14	853	18年2月(第2回)	済
	南紀白浜～すさみ南	24	1324	15年12月(第1回)	済
近畿自動車道尾鷲多気線	尾鷲北～紀伊長島	21	1097	15年12月(第1回)	済
中国横断自動車道姫路鳥取線	佐用JCT～西粟倉	19	611	15年12月(第1回)	済
	智頭～鳥取	24	952	15年12月(第1回)	済
	米子～米子北	5	120	15年12月(第1回)	未済
中国横断自動車道尾道松江線	尾道JCT～三次東JCT	50	1506	15年12月(第1回)	済
	三次東JCT～三刀屋木次	61	1777	15年12月(第1回)	済
四国横断自動車道阿南四万十線	阿南～小松島	10	459	15年12月(第1回)	未済
	小松島～徳島東	8	1086	18年2月(第2回)	未済
	須崎西～四万十町中央	22	806	15年12月(第1回)	済
四国横断自動車道愛南大洲線	宇和島北～西予宇和	16	543	15年12月(第1回)	済
九州横断自動車道延岡線	嘉島JCT～矢部	23	1002	15年12月(第1回)	一部
東九州自動車道	佐伯～蒲江	20	776	18年2月(第2回)	済
	蒲江～北川	26	863	15年12月(第1回)	済
	清武JCT～日南北郷	19	1622	15年12月(第1回)	一部
	日南北郷～日南東郷	9	200	15年12月(第1回)	済
	志布志～末吉財部	48	1676	15年12月(第1回)	一部
計	27区間	699	2兆4363	15年12月(第1回)	
	7区間	123	8371	18年2月(第2回)	
	1区間	12	310	21年5月(第4回)	
	計35区間	834	3兆3044		

注(1) 区間の始点又は終点の名称には、仮称のものが含まれている。

注(2) 開通していない区間に係る事業費は令和元年度末時点のものである。

注(3) 「開通状況」については、令和元年度末時点において、開通しているものは「済」、対象区間のうち一部開通しているものは「一部」、未開通のものは「未済」としている。

イ 合併施行方式による高速道路の整備

合併施行方式は、適正な料金水準の下で採算を確保しつつ、必要な道路を効率的に整備するために採用されているものである。国等が施行する事業については道路法の規定に基づく国道等の新設又は改築として、各会社が施行する事業については(注41)特措法の規定に基づく高速道路の新設又は改築として実施する方式であり、用地取得等を国等が公共事業として実施し、舗装工事等を各会社が有料道路事業として実施するなど、施行方法等については対象区間ごとに国等と各会社とで基本協定等を締結するなどして役割分担を定めている。

(注41) 合併施行方式は道路関係四公団の民営化以前から導入されていた方式であり、一般国道自動車専用道路に対して主に適用されていたものであったが、第4回国幹会議において、今後整備を行う高速道路は、有料が望ましいと考えられる区間であっても、交通需要推計の見直しによる将来の料金収入減に伴う厳しい償還見通しから、合併施行方式等の適切な料金水準の下で採算の確保に配慮した整備手法の導入が必要であるとされた。そして、第4回国幹会議の議を経るなどして、合併施行方式の場合の有料投資可能額(料金収入で償還することが可能な額)や有料道路ネットワークの連続性の観点から、東京外かく環状道路(関越～東名)、名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)及び東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)の高速自動車国道3区間に対する合併施行方式の導入が決定された。

このように、合併施行方式は、高速道路の整備において、一部を公共事業として国等が実施し、残りの部分を各会社が有料道路事業として実施するものであることから、有料道路として、高速道路の通行者から通行料金を徴収することとなっている。そして、その料金収入により、各会社が有料道路事業として実施した整備に要した費用及び道路全体の維持管理に係る費用を賄うこととされており、国等が公共事業として実施した整備に要した費用は償還の対象とされていないことから、全てを有料道路事業として整備するよりも機構が最終的に負うこととなる債務の額が減ることとなる。

機構と各会社が締結する協定に定められている合併施行道路を有料道路事業の着手年度別にみると、図表2-4-17のとおり、民営化前に着手した路線は計9区間、延長計78.1km、民営化後に着手した又は着手予定の路線は計40区間、延長計471.7km、合計49区間、延長合計549.8kmとなっていた。

図表2-4-17 協定に定められている合併施行道路

有料道路事業 着手年度	路線名	区間	延長 (km)
昭和62	大阪市道高速道路淀川左岸線	海老江 JCT～豊崎	4.4
平成4	一般国道1号(第二京阪道路)	京田辺松井IC～門真 JCT	19.3
6	京都市道高速道路1号線・京都市道高速道路2号線	鴨川東～上鳥羽	1.9
7	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	鶴ヶ島 JCT～川島 IC	7.7
11	大阪府道高速大和川線	三宝 JCT～三宅西	9.1
12	一般国道468号(横浜横須賀道路)	釜利谷 JCT～戸塚 IC	8.7
13	一般国道478号(京都縦貫自動車道)	沓掛 IC～大山崎 IC・JCT	9.8
15	一般国道468号(東京湾横断・木更津東金道路)	木更津東 IC～木更津 JCT	7.1
16	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	海老名 JCT～相模原愛川 IC	10.1
	計	9区間	78.1
17	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	八王子 JCT～八王子西 IC	9.2
18	都道首都高速品川目黒線	大井 JCT～大橋 JCT	9.4
	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	つくば牛久 IC～阿見東 IC	12.0
	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	高尾山 IC～八王子 JCT	2.0
	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	白岡菖蒲 IC～久喜白岡 JCT	3.3
19	一般国道1号(第二京阪道路)	阪神高速8号京都線接続部～巨椋池 IC	0.9
	一般国道468号(東京湾横断・木更津東金道路)	東金 JCT～茂原長南 IC	21.6
20	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	阿見東 IC～稲敷 IC	6.0
	一般国道475号(東海環状自動車道)	美濃関 JCT～関広見 IC	2.9
21	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	川島 IC～桶川北本 IC	5.7
	一般国道481号(関西国際空港連絡橋)	関西国際空港 IC～りんくう IC	4.6
	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	つくば中央 IC～つくば JCT	4.3
	一般国道497号(西九州自動車道(佐世保道路))	佐世保みなと IC～佐世保中央 IC	2.9
	一般国道47号(仙台北部道路)	利府しらかし台 IC～富谷 JCT	6.6
22	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	茅ヶ崎 JCT～海老名南 JCT	7.9
23	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	相模原相川 IC～高尾山 IC	14.8
	一般国道468号(東京湾横断・木更津東金道路)	茂原長南 IC～木更津東 IC	21.3
	一般国道47号(仙台北部道路)	富谷 JCT～富谷 IC	1.7
	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	桶川北本 IC～白岡菖蒲 IC	10.8
	一般国道475号(東海環状自動車道)	関広見 IC～新四日市 JCT	76.6
24	横浜市道高速横浜環状北西線	横浜青葉 JCT～横浜港北 JCT	7.1
	関越自動車道新潟線等 注(2)	大泉 JCT～東名 JCT	16.2
	近畿自動車道伊勢線 注(3)	名古屋西 IC～飛島 JCT	12.2
	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	久喜白岡 JCT～五霞 IC	12.7
	大阪府道高速大和川線	三宅西～三宅 JCT	0.6
	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	五霞 IC～つくば中央 IC	35.4
	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	稲敷 IC～大栄 JCT	20.3
27	一般国道45号(三陸縦貫自動車道(仙塩道路))	仙台港北 IC～利府中 IC(4車線化)	7.8
29	一般国道1号(淀川左岸線延伸部)	豊崎～門真 JCT	8.7
	一般国道2号(大阪湾岸道路西伸部)	六甲アイランド北～駒栄	14.5
	一般国道17号(新大宮上尾道路)	与野 JCT～上尾南	8.0
	東関東自動車道水戸線	潮来 IC～鉾田 IC	30.9
30	一般国道2号(第二神明道路)	永井谷 JCT～石ヶ谷 JCT	6.2
	一般国道24号(京奈和自動車道(大和北道路))	奈良北 IC～奈良 IC	6.1
	一般国道24号(京奈和自動車道(大和北道路))	奈良 IC～郡山下ツ道 JCT	6.3
令和元	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	大栄 JCT～松尾横芝 IC	18.5
	一般国道201号(八木山バイパス)	篠栗 IC～徳波東 IC(4車線化)	13.3
2	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	栄 IC・JCT～藤沢 IC	7.3
3	一般国道1号(新湘南バイパス)	茅ヶ崎海岸 IC～大磯 IC	5.6
10	一般国道4号(東埼玉道路)	草加八潮 IC・JCT～浦和野田線 IC	9.5
	計	40区間	471.7
	合計	49区間	549.8

注(1) JCT名及びIC名には、仮称のものが含まれている。

注(2) 第4回国幹会議において対象とされた東京外かく環状道路の路線名である。

注(3) 第4回国幹会議において対象とされた名古屋環状2号線の路線名である。

注(4) 有料道路事業の着手年度が平成16年度以前となっているものは、日本道路公団等が着手し、各会社が当該事業を引き継いだものである。

上記合併施行道路のうち、令和元年度末において、合併施行方式により新設の事業が行われているもの及び今後新設の事業が行われるものをみると、図表2-4-18のとおり、全体事業費に対する公共事業費の比率である公共事業費比率については36.3%から91.6%までとなっている。

図表2-4-18 令和元年度末において新設の事業中及び今後新設の事業が行われる合併施行道路における公共事業費比率
(単位：億円、%)

路線名	区間	延長 (km)	有料道路事業 着手年月日	完成予定	全体 事業費 A	公共 事業費 B	有料道路 事業費	公共事業 費比率 (B/A) ×100
(令和元年度末時点において事業中)								
一般国道468号(横浜横須賀道路)	釜利谷JCT~戸塚IC	8.7	平成13年3月10日	令和8年3月31日	5820	2118	3702	36.3
一般国道475号(東海環状自動車道)	関広見IC~新四日市JCT	76.6	平成24年3月1日	令和9年3月31日	9214	7115	2099	77.2
関越自動車道新潟線等	大泉JCT~東名JCT	16.2	平成24年5月17日	令和3年3月31日	1兆5975	6294	9681	39.3
近畿自動車道伊勢線	名古屋西IC~飛島JCT	12.2	平成24年5月17日	令和3年3月31日	2721	1017	1704	37.3
一般国道1号(淀川左岸線延伸部)	豊崎~門真JCT	8.7	平成29年4月1日	令和14年3月31日	4000	1760	2240	44.0
一般国道2号(大阪湾岸道路西伸部)	六甲アイランド北~駒栄	14.5	平成29年4月1日	令和14年3月31日	5000	2455	2545	49.1
一般国道17号(新大宮上尾道路)	与野JCT~上尾南	8.0	平成29年4月20日	令和9年3月31日	2000	1542	458	77.1
東関東自動車道水戸線	潮来IC~鉢田IC	30.9	平成29年7月1日	令和7年3月31日	1110	940	170	84.6
一般国道2号(第二神明道路)	永井谷JCT~石ヶ谷JCT	6.2	平成30年5月1日	令和7年3月31日	1900	1493	407	78.5
一般国道24号(京奈和自動車道(大和北道路))	奈良北IC~奈良IC	6.1	平成30年5月1日	令和15年3月31日	2050	1268	782	61.8
	奈良IC~郡山下ツ道JCT	6.3	平成30年5月1日	令和10年3月31日	850	399	451	46.9
一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	大栄JCT~松尾横芝IC	18.5	平成31年4月1日	令和7年3月31日	1040	494	546	47.5
一般国道201号(八木山バイパス)	篠栗IC~徳波東IC	13.3	令和元年5月1日	令和12年3月31日	360	248	112	68.8
(令和元年度末時点において今後実施予定)								
一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	栄IC・JCT~藤沢IC	7.3	令和2年4月1日	令和7年3月31日	4600	3051	1549	66.3
一般国道1号(新湘南バイパス)	茅ヶ崎海岸IC~大磯IC	5.6	令和3年4月1日	令和6年3月31日	890	659	231	74.0
一般国道4号(東埼玉道路)	草加八潮IC・JCT~浦和野田線IC	9.5	令和10年4月1日	令和12年3月31日	2000	1833	167	91.6
計	16区間	248.6			5兆9530	3兆2686	2兆6844	54.9

注(1) JCT名及びIC名には、仮称のものが含まれている。

注(2) 事業費は令和元年度末時点のものである。

注(3) 一般国道201号(八木山バイパス)については、4車線化事業である。

第3 検査の結果に対する所見

1 検査の結果の主な内容

会計検査院は、高速道路に係る料金設定及び利用の状況、6会社の経営状況、高速道路に係る債務の返済状況及び機構の財務の状況、国による支援の状況について、合規性、経済性、効率性、有効性等の観点から、①高速道路に係る料金の設定はどのように行われているか、高速道路の利用はどのような状況となっているか、②6会社の経営はどのような状況となっているか、③機構による債務の返済はどのような状況となっているか、機構の財務はどのような状況となっているか、④機構及び6会社に対する国の支援はどのような状況となっているかなどに着眼して検査を実施した。

検査の結果の主な内容は、次のとおりである。

(1) 高速道路に係る料金設定及び利用の状況（29～54ページ参照）

国土交通省は、6会社と機構との協定に定められた高速道路の料金の額等が、償還主義、公正妥当主義等の基準に適合しているか確認を行っていた。

償還主義について6会社の収支予算の明細をみたところ、計画料金収入により計画管理費及び貸付料を料金徴収期間内に賄うものとなっており、公正妥当主義について高速道路料金の推移をみたところ、その上昇率は電気料金を除く他の公共料金等と比べて低い割合となっていた（44～46ページ参照）。

(2) 各高速道路株式会社の経営状況（54～93ページ参照）

平成18年度以降の高速道路の整備状況をみたところ、18年4月1日時点においては、開通済みの延長が8,976km、事業中の延長は1,394kmとなっていたが、令和2年3月末時点においては、開通済みの延長が10,355km、事業中の延長が313kmとなっており、平成18年4月1日時点で事業中となっていた延長1,394kmのうち1,266km（90.8%）が開通していた（54ページ参照）。

高速道路事業に係る損益のうち、料金収入に係る損益については、6会社の平成18年度から令和元年度までの実績損益の累計額は32億余円から253億余円までのプラスとなっていた。また、関連事業損益は、6会社とも、平成18年度以降、継続して利益を計上していた（79～86ページ参照）。

(3) 高速道路に係る債務の返済状況及び機構の財務の状況（93～140ページ参照）

路線網等ごとの債務返済計画をみたところ、本四道路に係る出資金の令和元年度末における残高は、計1兆7382億余円となっている。機構は、高速道路勘定に係る出資金

に相当する額を機構の解散の日までに出資積立金として積み立てる必要があるとされているが、本四道路に係る出資金については、民営化申合せにおいて、機構の解散時までに返済方法を検討することとされたため、当分の間、出資積立金の積立てに要する費用から本四道路に係る出資金に相当する額を除くこととなっている。

機構が上記の1兆7382億余円を出資積立金として積み立てるためには一定の期間が必要になり、債務返済計画に影響を与えることになることなどから、国土交通省及び機構において、本四道路に係る出資金の返済方法については、計画的に検討を行い、その結果を債務返済計画に反映する必要がある（105～107、121～124ページ参照）。

出資積立金の積立時期をみたところ、平成26年6月の特措法等改正の際に、建設債務の返済及び出資積立金の積立てを機構設立から45年以内に完了した後に、特定更新等工事債務を返済するという方針が国から示されたが、その後、首都高速道路に係る地域路線網の東京都等出資金及び阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網の全出資金については、出資者との合意や各会社と調整を図った上で、国等が方針を示し、出資積立金の積立時期の見直しを行うこととして、それぞれの債務返済計画を変更し、出資積立金の積立てを有利子である特定更新等工事債務の返済の後に行うこととして、特定更新等工事債務に係る支払利息を低減させていた。一方、全国路線網に係る出資金及び首都高速道路に係る地域路線網の東京都等出資金以外の出資金については、出資積立金の積立時期の見直しを行っておらず、それぞれの債務返済計画において、特定更新等工事債務の返済前に出資積立金を積み立てることになっている。

しかし、このようにしていると、出資積立金を積み立てる期間に有利子債務である特定更新等工事債務を減少させることができず、同期間以降により多くの支払利息が発生することとなる。したがって、国土交通省及び機構において、全国路線網に係る出資金及び首都高速道路に係る地域路線網の東京都等出資金以外の出資金について、国、機構、各会社及び出資者である地方公共団体間で調整を図った上で出資積立金の積立時期の見直しを行い、将来の支払利息の低減を図るよう検討する必要があると認められた（132～134ページ参照）。

(4) 国による支援の状況（140～163ページ参照）

国は、機構及び6会社に対して、出資や補助金の交付等の財政上の支援のほか、機構の資金調達に係る政府保証を行うなどの金融上の支援等の様々な支援を実施している。

このうち、機構が国等からの出資金等を財源として6会社に貸し付けている無利子貸

付金相当額等について、債務の返済等にどのように寄与しているかをみるために、会計検査院において、仮に6会社が有利子で調達し、機構が有利子債務として引き受けることなどとした場合に機構の債務の返済等がどのようになるかを機械的に試算した。その結果、機構が引き受ける有利子債務及び支払利息が増加するなどしていたことから、国等による財政上の支援は、全国路線網、首都高速道路に係る地域路線網及び阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網に係る債務の返済等の完了期日が早期化することに寄与していたと考えられる（140～152ページ参照）。

2 所見

機構及び6会社は、約40兆円に上る高速道路の建設等に係る有利子債務を一定期間内に確実に返済し、民間の経営上の判断を取り入れつつ、必要な道路を早期に、かつできるだけ少ない国民負担の下で建設するとともに、民間のノウハウを発揮することにより、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスを提供することなどを目的として、平成17年10月1日に設立され、既に15年以上が経過している。

については、国土交通省、機構及び6会社は連携して、次の点に留意するなどして、高速道路に係る債務返済を確実にいき、必要な道路を早期にできるだけ少ない国民負担で建設することなどができるよう、高速道路事業等を適切に実施する必要がある。

ア 国土交通省、機構及び6会社において、引き続き、償還主義、公正妥当主義等に基づく検証を必要に応じて行うとともに、新たな路線や区間の開通等によるネットワークの整備状況、社会情勢の変化等に応じて適時適切に料金制度及び料金割引の見直しを行うこと

イ 国土交通省及び機構において、本四道路に係る出資金について、機構の解散時まで返済方法を検討することとなっているが、出資金は多額に上っており、機構が同額の出資積立金を積み立てるためには一定の期間が必要となることなどから、計画的に検討を行い、その結果を債務返済計画に反映すること

ウ 国土交通省及び機構において、債務の早期の確実な返済という機構の目的等に鑑み、全国路線網に係る出資金及び首都高速道路に係る地域路線網の東京都等出資金以外の出資金について、国、機構、各会社及び出資者である地方公共団体間で調整を図った上で出資積立金の積立時期の見直しを行い、将来の支払利息の低減を図るよう検討すること

以上のとおり報告する。

会計検査院としては、新型コロナウイルス感染症対策による交通量や貸付料等への影響を注視しつつ、今後とも、高速道路に係る料金、債務の返済等の状況について、引き続き検査していくこととする。

別 図 表 目 次

別図表1	機構が平成18年3月から令和2年10月までの間に6会社と締結した協定の一覧	169
別図表2	主な協定変更の内容等	170
別図表3	業務点検結果のポイント	171
別図表4	6会社の経営状況等に関する検査報告掲記事項等の所見	172
別図表5	会社別の利用台数等の推移（平成17年度～令和元年度）	174
別図表6	機構と6会社との協定（令和2年3月末時点）での料金割引等一覧	176
別図表7	高速道路無料化社会実験対象区間	183
別図表8	令和2年3月末時点の協定における特定更新等工事の内容等	184
別図表9	計画管理費と実績管理費（平成18年度～令和元年度）	186
別図表10	路線別の営業収支	187
別図表11	路線別収支差の試算	191
別図表12	平成18年度以降の3路線の路線別収支差の試算	197
別図表13	当期純損益の内訳の推移（平成17年度～令和元年度）	198
別図表14	6会社の子会社一覧	199
別図表15	子会社の数の推移（平成17年度～令和元年度）	201
別図表16	子会社の利益剰余金の推移（平成17年度～令和元年度）	202
別図表17	子会社等からの配当金収入の内訳の推移（平成17年度～令和元年度）	203
別図表18	道路資産完成高及び道路資産完成原価の推移（平成17年度～令和元年度）	204
別図表19	6会社における料金収入差額及び管理費差額の主要な発生要因等	205
別図表20	同一年度に機構が発行した政府保証債と財投機関債との調達金利の比較 （平成17年度～令和元年度）	211
別図表21	債務等の種類別残高（機構設立時～令和元年度末）及び債務等の内容	212
別図表22	債務返済計画（全ての路線網等の令和元年度末債務返済計画の合算値）	214
別図表23	会社の収支予算の明細（全ての路線網等の令和元年度末債務返済計画を 構成する6会社の収支予算の明細の合算値）	217
別図表24	未償還残高の計画値と実績値の対比（平成17年度～令和元年度）	219
別図表25	債務の返済等が完了していない一の路線に係る債務返済計画	220
別図表26	財政融資資金の借入れによる協定の変更の状況	221

別図表1 機構が平成18年3月から令和2年10月までの間に6会社と締結した協定の一覧

区分	名称	締結先	料金の徴収期間の満了の日	備考
全国路線網	①高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線等に関する協定	東会社	令和45年10月6日 (2063年)	
	②高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等に関する協定	中会社		
	③高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する協定	西会社		
	④一般国道28号(本州四国連絡道路(神戸・鳴門ルート))等に関する協定	本四会社		注(1)
地域路線網	⑤都道首都高速1号線等に関する協定	首都会社	令和47年9月30日 (2065年)	
	⑥大阪府道高速大阪池田線等に関する協定	阪神会社	令和44年9月18日 (2062年)	
	⑦京都市道高速道路1号線等に関する協定	阪神会社	平成31年3月31日	注(2)
一の路線	⑧一般国道45号(三陸縦貫自動車道(鳴瀬奥松島～石巻河南))に関する協定	東会社	平成20年1月23日	無料開放
	⑨一般国道1号(箱根新道)に関する協定	中会社	平成23年7月25日	無料開放
	⑩一般国道16号(八王子バイパス)に関する協定	中会社	平成27年10月30日	無料開放
	⑪一般国道139号(西富士道路)に関する協定	中会社	平成24年3月31日	無料開放
	⑫一般国道158号(中部縦貫自動車道(安房峠道路))に関する協定	中会社	令和19年12月5日 (2037年)	
	⑬一般国道31号(広島呉道路)に関する協定	西会社	令和元年6月30日	注(3)
	⑭一般国道165号及び一般国道166号(南阪奈道路)に関する協定	西会社	平成30年3月31日	注(4)
	⑮一般国道201号(八木山バイパス)に関する協定	西会社	平成26年9月30日	無料開放
	⑯一般国道201号(八木山バイパス)に関する協定(その2)	西会社	令和32年9月30日 (2050年)	
⑰一般国道506号(那覇空港自動車道(南風原道路))に関する協定	西会社	平成21年3月27日	無料開放	

注(1) 「一般国道28号(本州四国連絡道路(神戸・鳴門ルート))等に関する協定」については、平成26年3月31日以前は地域路線網であったが、同年4月1日から全国路線網に指定された。

注(2) 「京都市道高速道路1号線等に関する協定」における京都市道高速道路2号線については、一般国道1号として平成31年3月31日に全国路線網に指定されたことに伴い、令和元年度以降は「高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する協定」の対象路線として西会社が料金の徴収を行っている。なお、京都市道高速道路1号線については、同年4月1日に無料開放された。

注(3) 一般国道31号(広島呉道路)については、令和元年6月30日に全国路線網に指定されたことに伴い、同年7月1日以降は「高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する協定」の対象路線として西会社が料金の徴収を行っている。

注(4) 一般国道165号及び一般国道166号(南阪奈道路)については、一般国道165号(南阪奈道路)として平成30年3月31日に全国路線網に指定されたことに伴い、30年度以降は「高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する協定」の対象路線として西会社が料金の徴収を行っている。

別図表2 主な協定変更の内容等

年度	主な協定変更の内容等
平成18	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路株式会社が保有する料金徴収施設の会計処理の変更等に伴う変更 ・スマート I C の本格導入に伴う変更
20	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路利便増進事業に伴う変更 ・スマート I C の本格導入に伴う変更
21	<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道481号（関西国際空港連絡橋）を全国路線網に属する高速道路に追加指定したことに伴う変更 ・第4回国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て変更された整備計画を踏まえた暫定2車線区間の4車線化事業等に伴う変更
22	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな将来交通需要及び高速道路利便増進事業の見直しを踏まえた変更
23	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路利便増進事業の見直しにより、東日本大震災の復興財源として2500億円を機構から国庫に納付するための変更 ・事業の追加等を踏まえた変更
24	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の追加等及び高速道路利便増進事業の見直しを踏まえた変更 ・将来交通需要及び金利設定の見直し ・緊急修繕・渋滞対策を実施するための変更
25	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の追加等及び高速道路利便増進事業の見直しを踏まえた変更 ・「新たな高速道路料金に関する基本方針」（25年12月20日国土交通省）等を踏まえた新しい料金水準・割引に基づく収入の見直し ・本四道路を全国路線網に属する高速道路に指定したことに伴う変更・金利設定の見直し ・「高速道路料金における消費税の転嫁の方法に関する基本的な考え方」（26年1月22日国土交通省）を踏まえた消費税率の変更
26	<ul style="list-style-type: none"> ・国の補助金を活用したスマート I C の追加等を踏まえた変更 ・特定更新等工事の追加及び料金徴収期間の延長等を踏まえた変更
27	<ul style="list-style-type: none"> ・国の補助金を活用したスマート I C の追加等を踏まえた変更 ・「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」（27年9月11日）を踏まえた新しい料金水準・割引に基づく収入の見直し
28	<ul style="list-style-type: none"> ・国の補助金を活用したスマート I C の追加等を踏まえた変更 ・常磐自動車道等の4車線化事業の追加等を踏まえた変更 ・熊本地震を踏まえた橋りょうの耐震対策の実施等に伴う変更 ・平成28年度第二次補正予算への対応 ・「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」（28年12月16日）を踏まえた新しい料金水準、料金割引等への対応に伴う変更 ・東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）、一般国道17号（新大宮上尾道路）（与野～上尾南）等の新規事業の追加を踏まえた変更 ・平成29年3月31日に国土交通大臣より同意を得た高速道路利便増進事業に関する計画を踏まえた変更
29	<ul style="list-style-type: none"> ・国の補助金を活用したスマート I C の追加等を踏まえた変更 ・財政投融资を活用した一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道）・一般国道475号（東海環状自動車道）等の整備加速や橋りょうの耐震強化対策の加速への対応を踏まえた変更 ・「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）の改訂」（29年12月22日）を踏まえた新しい料金水準、有料道路事業の導入等への対応を踏まえた変更
30	<ul style="list-style-type: none"> ・新東名高速道路の6車線化事業の追加を踏まえた変更 ・国の補助金を活用したスマート I C の追加等を踏まえた変更 ・財政投融资を活用した暫定2車線区間の機能強化による防災・減災対策や生産性向上のための新名神高速道路の6車線化 ・一般国道201号（八木山バイパス）の4車線化に係る有料道路事業の導入
令和元	<ul style="list-style-type: none"> ・元年10月1日の消費税率引上げの反映 ・国の補助金を活用したスマート I C の追加 ・生産性の向上のための新名神高速道路の6車線化整備の追加 ・中京圏の新たな高速道路料金の導入 ・首都高速道路日本橋区間の地下化への見直し
2 (注)	<ul style="list-style-type: none"> ・国の補助金を活用したスマート I C の追加 ・関越自動車道新潟線（中央 J C T（仮称）～大泉 J C T）等の新設に係る事業費の見直し及び料金徴収期間の延長

(注) 令和2年度は、2年4月から同年10月までの間に行われた協定変更である。

別図表3 業務点検結果のポイント

民営化の目的等		現状：成果○と課題▲		今後必要な取組（主な事項）	
1. 有利子債務の確実な返済		○ 有利子債務を着実に返済 [37.4兆円（民営化時）→29.3兆円（平成26年度期首）]		<ul style="list-style-type: none"> 現在の低金利を活かし超長期債券の発行等資金調達の更なる工夫 債務残高等を踏まえ、株式上場は引き続き経営状況等を慎重に見極め 	
2. 早期かつ極力少ない国民負担による整備と安全・安心なサービスの提供	ネット整備ワーク	整備	○ 機動性・柔軟性を発揮し、開通前倒しやコスト縮減を達成[平均約4か月の開通前倒し、約7400億円のコスト縮減]	<ul style="list-style-type: none"> 建設コスト縮減や開通目標の前倒しに努めつつ整備を推進 労務単価等の事業コスト増加要因をコスト縮減と合わせて必要な反映 	
		機能強化	▲ 大都市流入部渋滞や暫定2車線の安全性、走行性及び災害対応に課題	<ul style="list-style-type: none"> 集中的なボトルネック対策と暫定2車線区間の賢い機能強化 	
	安全・安心なサービスの提供	老朽化	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 笹子トンネル天井板落下事故の発生（平成24年12月） ○ 道路法等を改正し、道路構造物の定期点検を義務化するとともに、大規模更新事業等に着手（26年度首都会社～） ▲ コスト縮減や新技術開発促進のためのインセンティブ助成制度が修繕事業に活用しにくく、実績も少ない[新設・改築23件⇔修繕1件（26年度実績）] ▲ 会社間で特車許可基準や違反車への割引停止措置が一部異なる。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路構造物の定期点検義務化等を踏まえた計画的な老朽化対策の推進 インセンティブ助成制度の修繕分野における運用改善及び大規模更新事業への積極的な活用 大型車の適正な運行のための特車許可基準や違反車両への割引停止措置の統一化 	
		災害・事故	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 大雪で中央道の長期通行止めが発生。除雪費が管理費全体に影響 [26年2月：81時間] ▲ 逆走事故が2日に1回の割合で発生し社会問題化 	<ul style="list-style-type: none"> 大雪時に会社経営を圧迫することなく資金を確保するための対策 高齢化社会の進展を踏まえた逆走対策の強化 手続迅速化のために、権限代行手続を更に簡素化・包括化 	
		管理状況コスト縮減	<ul style="list-style-type: none"> ○ 管理コストを17年度までに3割削減 ▲ 近年、老朽化の進行に伴いメンテナンス関連費用は増加傾向 	<ul style="list-style-type: none"> アウトカム指標等を活用して、事象に応じて適切に管理コスト縮減に努めつつ、管理水準を向上 	
3. 民間のノウハウの発揮による多様なサービスの提供	多様な料金	料金制度	<ul style="list-style-type: none"> ○ 持続可能性や重複適用等に大きな課題があった料金割引を再編 ○ 整備重視から利用重視の料金へ転換（26年4月～） 	<ul style="list-style-type: none"> 大都市圏の新たな料金体系の導入と将来的な動的料金の実施 	
		企画割引	○ 周辺地域や観光施設等と連携した企画割引を実施 [35件（26年度）]	<ul style="list-style-type: none"> 観光振興等のための企画割引制度の柔軟な運用（複数割引の合算、複数年実施及び地方の協力） 	
		E T C	○ 時間帯割引や車種に応じたE T C割引の導入により、E T C利用率約9割を達成し、多様な効果を発現（料金所渋滞の解消等）	<ul style="list-style-type: none"> E T C利用率の更なる向上による料金収受業務経費の削減努力 E T C 2.0の早期普及に向けた促進策の実施 	
	多様なサービスの提供	S A ・ P A	○ 店舗多様化や施設充実に伴ってサービスが格段に向上 [売上高約4000億円（18年度）→約4900億円（26年度）]	<ul style="list-style-type: none"> 地域振興や活性化の核となるS A ・ P Aの展開（地域のゲートウェイとしての機能強化、一般道からのゲート設置等） 	
		ガソリンスタンド	▲ 燃費向上やガソリン需要減少に伴うガソリンスタンド空白区間が存在 [ガソリンスタンド間距離100km以上の空白区間83カ所（27年4月現在）]	<ul style="list-style-type: none"> 路外ガソリンスタンドの活用や、大規模災害対応を考慮した高速道路事業による整備等の方策の検討 	
新事業	▲ 民間のノウハウをいかした新事業や海外展開が小規模	<ul style="list-style-type: none"> 経営戦略を踏まえつつ、新事業や海外事業展開を精力的に推進 			
4. 経営・業務・組織運営		高速道路株式会社		<ul style="list-style-type: none"> ○ 賃借料を着実に支払い、営業利益を安定的に計上 ○ ファミリー企業は整理し、グループ内の連結子会社化し、連結決算の対象となり、会計を明瞭にして透明化 ○ グループ経営により会社全体の社員数や平均給与を抑制 ▲ 一方、グループ全体の社員数は管理延長の増加や老朽化の進行に伴う点検強化や補修等への対応に伴い増加傾向 	
		高速道路機構		<ul style="list-style-type: none"> ○ 最小限の85名の体制を維持しつつ、着実に業務を推進 	
				<ul style="list-style-type: none"> 将来の経営基盤となる関連事業への積極的な取組み 子会社が行う業務範囲の適宜点検等、グループ全体としての効率性を常に確認 これまでの入札契約等の不適切な事案の発生を踏まえた再発防止策の一層の強化 子会社からの外注について一層の透明性を確保 	
				<ul style="list-style-type: none"> 有利子債務の早期かつ着実な返済の推進 	

別図表4 6会社の経営状況等に関する検査報告掲記事項等の所見

<p>本州四国連絡道路に係る債務の返済等の状況及び本州四国連絡高速道路株式会社の経営状況について (会計検査院法第30条の2の規定に基づく報告(平成25年9月))</p>
<p>本四会社の決算は、民営化以降黒字が続いているが、これは、本四公団時代に多額の財政支援を受けたことなどによるものである。また、機構の本四道路に係る債務の返済が計画を上回っているのは、機構に対する国及び10府県市からの多額の出資金を債務の返済に充てていることによるものである。しかし、平成26年度以降に出資が停止された場合、料金水準を変更するなどしない限り、料金収入の増加は見込めず、出資分を料金収入で賄うことはできなくなることから、債務返済計画の見直しが必要となる。</p> <p>については、国土交通省、機構及び本四会社において、本四道路に係る債務の返済等は道路の利用者による受益者負担が基本であることに留意するとともに国の財政状況が一層厳しくなっていることにも留意して、次のような対応を執ることにより、本四道路に係る債務の返済等を確実に行うことが重要である。</p> <p>ア 国土交通省及び機構において、24年2月の10府県市との協議の結果に鑑み、26年度以降に出資が停止された場合には、国民の理解が得られるよう、これに代わる措置を含めた適切な債務返済計画を検討すること</p> <p>イ 本四会社において、今後も管理費用の削減に努めること。また、契約に際しては更なる競争性の確保を図って子会社等を契約の相手方としている業務についても、なお一層のコスト削減を図ること。さらに、子会社が保有する利益剰余金の取扱いについて検討すること</p>
<p>高速道路利便増進事業の実施状況等について (平成25年度決算検査報告(特定検査対象に関する検査状況))</p>
<p>利便増進事業を実施するために国の一般会計に承継された機構の債務は2兆8804億余円に上っており、同事業が平成20年10月に実施されてから5年以上経過している。この間の6会社における利便増進事業の実施状況をみると、料金割引の実施額は計1兆9739億余円、スマートIC(計20か所)の実施額は計219億余円、合計1兆9958億余円となっている。</p> <p>料金割引の効果についてみると、割引実施前後における交通量の傾向からみた全体の効果は、相応に認められた。また、スマートICの整備については、当初計画された整備箇所数が大幅に削減されていて、利便増進事業による新規事業採択が終了し、新たな制度に基づき実施されることとなった。そして、供用を開始しているスマートIC計20か所の日平均交通量についてみると、実績が計画を上回ったことがある箇所が計14か所ある一方で、上回ったことがない箇所が計6か所見受けられた。</p> <p>また、利便増進事業の経理処理等についてみると、省令、会計基準等に照らし、規定どおりに行われているものの、49年度以降の料金割引の実施状況やスマートICの整備等の実施状況が財務諸表上では把握できない状況となっていた。</p> <p>したがって、今後の利便増進事業の実施に当たっては、以下の点に留意して、事業を進めていくことが望まれる。</p> <p>ア 国土交通省、機構及び6会社は、利便増進事業について、実施状況、社会情勢の変化等に応じて効果的に運用するなど、引き続き適切に実施していくこと</p> <p>イ 4会社は、整備したスマートICの交通量を増加させる対策について、地区協議会において国土交通省及び地方公共団体と協力して、積極的に検討すること</p> <p>ウ 利便増進事業に係る経理処理は規定どおりに行われているものの、機構は、利便増進事業について、実施状況を何らかの形で情報提供することによって透明性の向上を図ること</p>

東日本、中日本、西日本各高速道路株式会社のグループ経営等の状況について
(平成27年度決算検査報告(特定検査対象に関する検査状況))

3会社の管理費についてみると、平成23年度から27年度までの間、管理費の実績は、毎年度、計画を上回っている。

また、子会社の業務の実施状況についてみると、特に中会社は、直接出資していない子会社に対して、他の直接出資している子会社を経由して業務を実施させるなどして、業務委託が重層化している状況となっている。

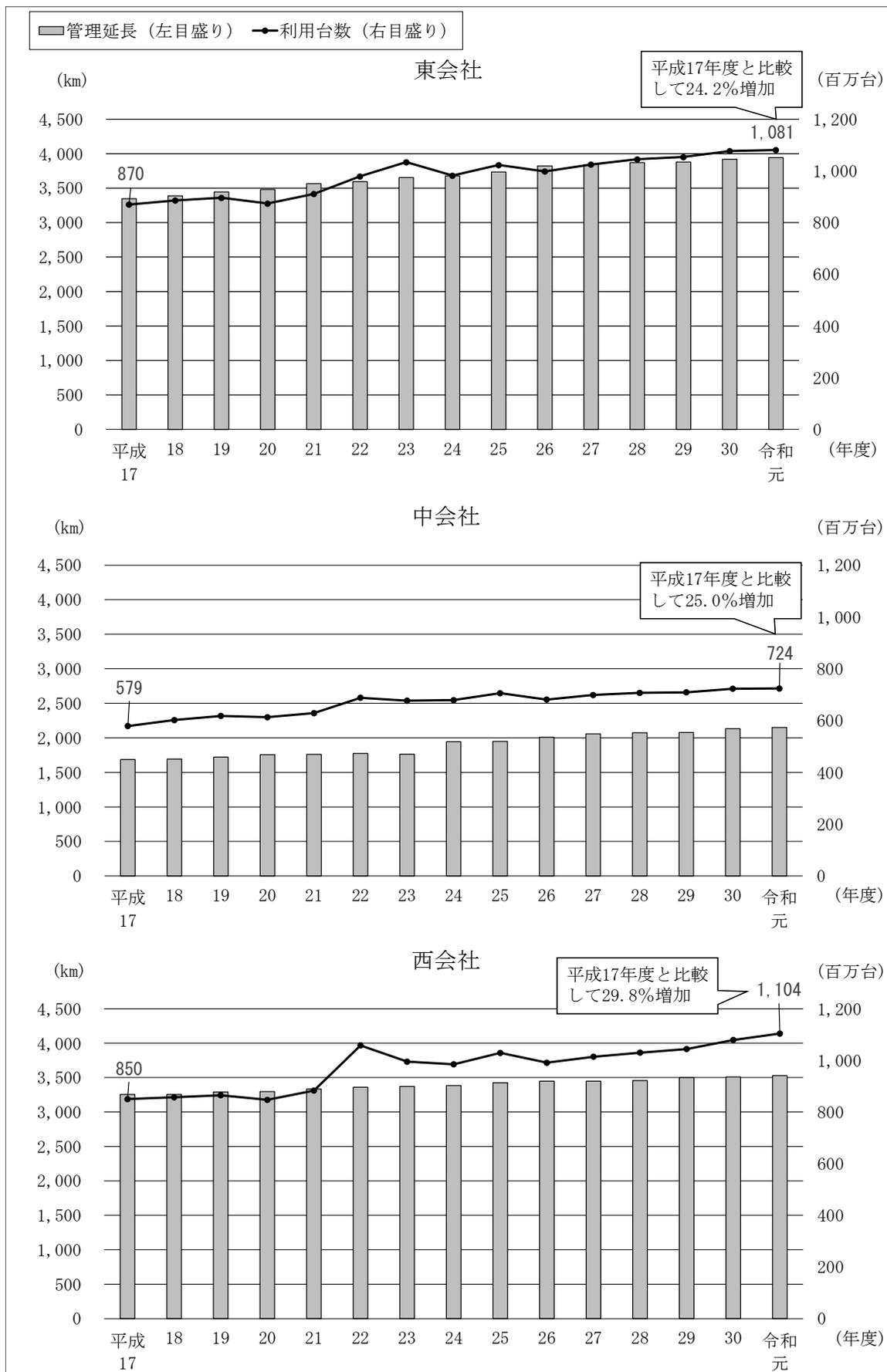
そして、子会社の当期純利益及び利益剰余金並びに配当についてみると、3会社の委託費には子会社の利益を含まないこととしているのに、実際には子会社に多額の当期純利益及び利益剰余金が生じている一方で、高速道路事業により生じた利益は同事業に還元することを基本としているのに、3会社は、子会社の利益に比して適正な配当を要請していない状況となっている。

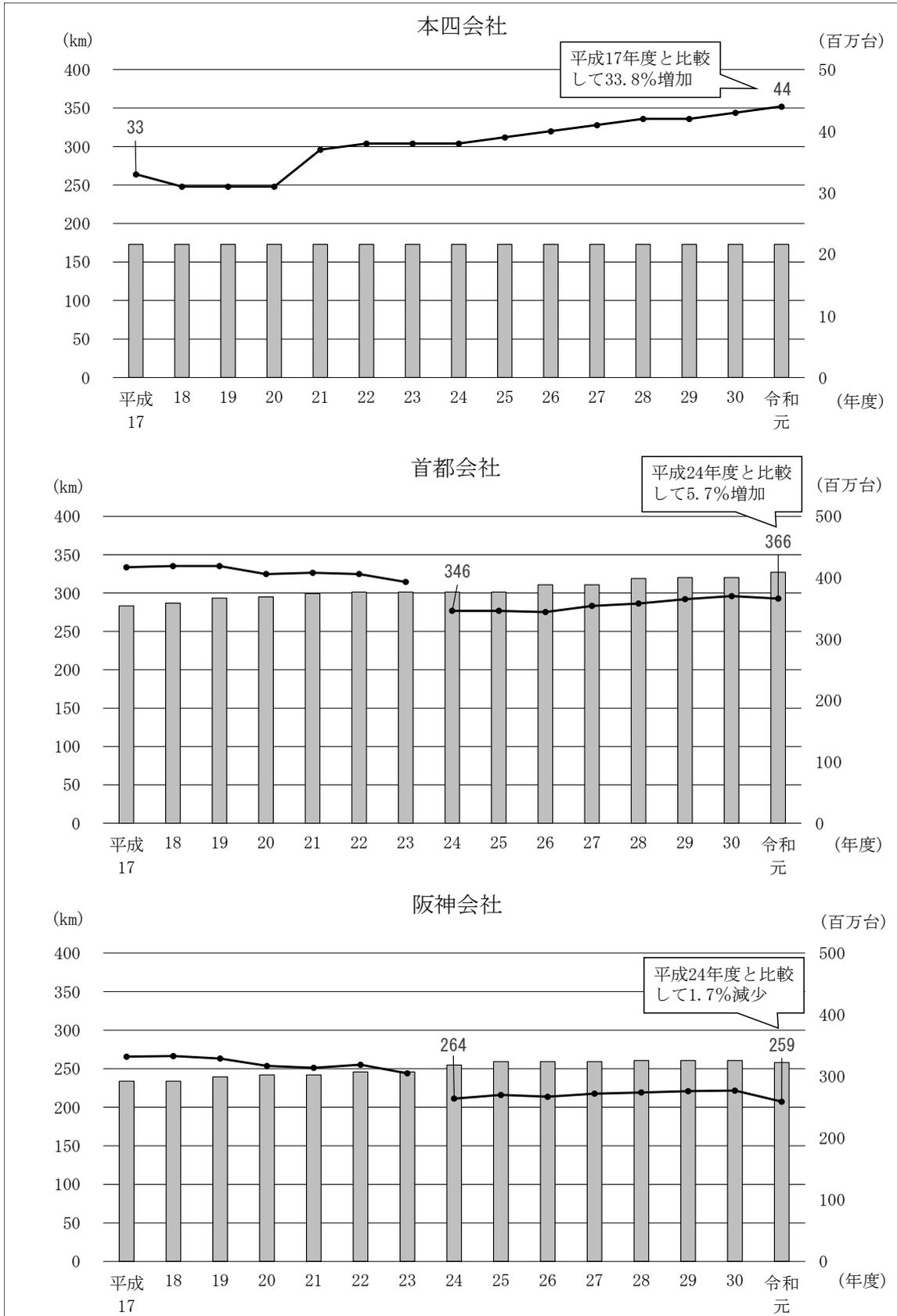
さらに、子会社の外注契約状況についてみると、3会社から受託した業務を外注しているものが多額に上っており、その割合も高くなっているのに、3会社はその外注額を確認しておらず、また、外注契約の契約方法は、随意契約の占める割合が高く、入札による競争契約等や価格競争契約の割合が少ないなど、契約の競争性が確保されていない状況となっている。

したがって、3会社は、次のような点に留意して、高速道路事業の効率的な実施に努めること及び維持管理4業務等の委託を通じて子会社に必要以上の利益が生じないよう努めることが重要である。

- ア 中会社においては、会社が直接出資していない子会社について、重層化している業務委託の状況を踏まえ、グループ会社として位置付けを強化することや会社との明確な資本関係を構築することを検討するなどして、維持管理4業務等の効率化に努めること
- イ 3会社においては、子会社の利益剰余金等について、財務状況の健全性が高く、十分な資金的余力がある子会社に対しては、適正な配当を要請すること
- ウ 3会社が発注する契約金額の妥当性を検証するために子会社の外注額を確認するとともに、子会社の外注契約について、経済性、透明性を確保する観点から、緊急性や特殊な専門性が求められるものなど以外の業務については競争性の高い契約方法を採用するよう指導すること

別図表5 会社別の利用台数等の推移（平成17年度～令和元年度）





(注) 首都会社及び阪神会社は、平成23年12月までは料金圏ごとの1回の利用台数を1台としていたが、24年1月から距離別料金制への移行に伴い高速道路1回の利用につき1台としたため、集計方法が異なっている。

別図表6 機構と6会社との協定（令和2年3月末時点）での料金割引等一覧

○東会社

名称	開始年月日	割引内容（割引する自動車、割引率等）
マイレージ割引	平成17年4月1日	【対象】 E T Cマイレージサービスへの事前登録を行い、高速道路を通行するE T C車（全車種） 【内容】 最大9.1%割引
大口・多頻度割引	17年4月1日	【対象】 E T Cコーポレートカード契約を行い、高速道路を通行するE T C車（全車種） 【内容】 車両単位割引（10%～40%）、契約単位割引（10%）
深夜割引	16年11月1日	【対象】 深夜時間帯（0時～4時）に高速道路を通行するE T C車（全車種） 【内容】 30%割引
平日朝夕割引	26年4月1日	【対象】 地方部の高速道路を通行し、平日の朝夕時間帯（6時～9時、17時～20時）に料金所を通過するE T C車（全車種、E T Cマイレージサービス登録者） 【内容】 月ごとの割引対象となる利用回数に応じ、地方部100km分を30%～50%割引（無料走行分として事後還元）
平日朝夕割引（コーポレート契約）	26年7月1日	【対象】 地方部の高速道路を通行し、平日の朝夕時間帯（6時～9時、17時～20時）に料金所を通過するE T C車（全車種、E T Cコーポレートカード契約者） 【内容】 月ごとの割引対象となる利用回数に応じ、地方部100km分を30%～50%割引
休日割引	26年4月1日	【対象】 土日祝日（1月2日及び3日を含む。）に地方部の高速道路を通行するE T C車（軽自動車等・普通車のみ） 【内容】 地方部30%割引
東京外環自動車道迂回利用割引	28年4月1日	【対象】 首都高速道路の特定I Cと放射高速道路を、東京外環自動車道を1J C T間利用して通行するE T C車（全車種） 【内容】 I Cペアごとに固定額を割引
一般国道409号及び468号（東京湾横断・木更津東金道路）における割引	26年4月1日	【対象】 アクアラインを通行するE T C車（全車種） 【内容】 固定額を割引
首都圏中央連絡自動車道における割引（激変緩和）	28年4月1日	【対象】 圏央道の特定I C相互間を通行するE T C車（全車種） 【内容】 I Cペアごとに固定額を割引
首都圏中央連絡自動車道連続利用割引（激変緩和）	28年4月1日	【対象】 圏央道及び新湘南バイパスと放射高速道路の特定I C相互間を通行するE T C車（全車種） 【内容】 I Cペアごとに固定額を割引
E T C2.0割引	28年4月1日	【対象】 圏央道の特定I C相互間を通行するE T C2.0車（全車種） 【内容】 I Cペアごとに固定額を割引
障害者割引	昭和54年6月1日	【対象】 要件を満たす自動車を福祉事務所に事前登録した上で、障がい者本人が運転又は乗車して通行する場合 【内容】 50%割引
乗合型自動車（定期路線）割引	50年4月1日	【対象】 大口・多頻度割引の契約を締結した路線バスが、運行する高速国道の区間に設置、供用されたバスストップのおおむね80%以上に停車する場合に適用 【内容】 30%割引
乗合型自動車回数券割引	53年7月1日	【対象】 横浜新道、横浜横須賀道路、第三京浜道路又は京葉道路を通行する路線バス 【内容】 30%割引
企画割引	-	■民間のノウハウを発揮した多様で弾力的な割引を行うもの ■観光振興を通じた地域社会の活性化のために、地域や期間を限定して実施 ■対象要件・割引率は各企画割引ごとに異なる。
社会実験	-	■高速道路の料金に係る社会実験に参加する車両に対し、社会実験の内容に応じた一定の割引を行うもの ■対象要件・割引率は各社会実験ごとに異なる。

○中会社

(全国路線網)

名称	開始年月日	割引内容 (割引する自動車、割引率等)
マイレージ割引	平成17年4月1日	○ETCマイレージサービスへの事前登録を行い、高速道路を走行する車両に対する割引 ○ETC車限定・全車種が対象 ○割引率：最大9.1%
大口・多頻度割引	17年4月1日	○ETCコーポレートカード契約を行い、高速道路を通行する車両に対する割引 ○ETC車限定・全車種が対象 ○割引率：車両単位の割引(10%～40%)・契約単位の割引(10%)
深夜割引	16年11月1日	○深夜時間帯(0時～4時)に高速道路を通行する車両に対する割引 ○ETC車限定・全車種が対象 ○割引率：30%
平日朝夕割引	26年4月1日	○地方部の高速道路を通行し、平日の朝夕時間帯(6時～9時、17時～20時)に、料金所を通過する車両に対する割引 ○ETC車限定・全車種が対象(ETCマイレージサービス登録者) ○割引率：最大50%(無料走行分として事後還元)
平日朝夕割引(コーポレート契約)	26年7月1日	○地方部の高速道路を通行し、平日の朝夕時間帯(6時～9時、17時～20時)に、料金所を通過する車両に対する割引 ○ETC車限定・全車種が対象(ETCコーポレートカード契約者) ○割引率：最大50%
休日割引	26年4月1日	○土日祝日(1月2日及び3日を含む。)に地方部の高速道路を通行する車両に対する割引 ○ETC車限定・軽自動車等、普通車限定 ○割引率：30%(地方部)
東京外環自動車道迂回利用割引	28年4月1日	○都心部を発着し放射高速道路を利用する車が外環を1JCT間のみ迂回利用した場合、直行した場合と同じ通行料金となるようにする割引 ○ETC車限定・全車種が対象 ○特定IC相互間を通行する車両 ○割引率：ICペアごとに固定額を割引
名古屋環状2号線におけるETC利用割引	23年3月20日	○名古屋環状2号線について、利用距離に応じた料金となるようにする割引 ○ETC車限定・全車種が対象 ○名古屋環状2号線の特定IC相互間を通行する車両 ○割引率：ICペアごとに固定額を割引
首都圏中央連絡自動車道における割引(激変緩和)	28年4月1日	○首都圏の新たな料金導入に伴う激変緩和措置として、首都圏中央連絡自動車道の利用について、平成28年4月1日以前の料金よりも導入後料金が割高になる場合は、導入前料金を上限料金とする割引 ○ETC車限定・全車種が対象 ○特定IC相互間を通行する車両 ○割引率：ICペアごとに固定額を割引
首都圏中央連絡自動車道連続利用割引(激変緩和)	28年4月1日	○首都圏の新たな料金導入に伴う激変緩和措置として、首都圏中央連絡自動車道の利用について、平成28年4月1日以前の料金よりも導入後料金が割高になる場合は、導入前料金を上限料金とする割引 ○ETC車限定・全車種が対象 ○特定IC相互間を通行する車両 ○割引率：ICペアごとに固定額を割引
ETC2.0割引	28年4月1日	○首都圏中央連絡自動車道及び新湘南バイパス(茅ヶ崎JCT～藤沢)を利用した場合、当該道路の料金を高速普通区間(普通車：24.6円/km)の水準にする割引 ○ETC2.0車限定・全車種が対象 ○新湘南バイパス・圏央道を通行する車両
東海環状自動車道連続利用割引	21年5月13日	○高速道路と東海環状自動車道との特定IC相互間を通行する場合に割引 ○ETC車限定・全車種対象 ○割引率：150円割引
特定区間割引	18年4月1日	○小田原厚木道路の特定のIC相互間を通行する車両に対する割引 ○全車種対象 ○割引率：100円～250円割引
高速国道との連続利用割引	18年4月1日	○伊勢湾岸道路を全線利用する車両に対する割引 ○全車種対象 ○割引率：100円～350円割引
ETC短区間割引	19年4月1日	○小田原厚木道路の特定IC相互間を通行する車両に対する割引 ○ETC車限定・全車種対象 ○割引率：50円～150円割引
障害者割引	昭和54年6月1日	○要件を満たす自動車1台を福祉事務所にて事前登録した上で、障がい者本人が運転又は同乗して通行する場合に適用する割引 ○割引率：50%以下
乗合型自動車(定期路線)割引	50年4月1日	○大口・多頻度割引の契約を締結した路線バスが運行する高速国道の区間内に設置、供用されたバスストップのおおむね80%以上に停車する場合に適用する割引 ○割引率：30%
中央自動車富士吉田線等の料金算定の特例	平成28年4月1日	○首都圏の新たな料金導入に伴う激変緩和措置として、都心を発着する交通については、中央道の一部区間の利用について、28年4月1日以前の料金よりも導入後料金が割高になる場合は、導入前料金を上限料金とする割引 ○ETC車限定・全車種 ○都心を発着し特定IC相互間を通行する車両
企画割引	-	○民間のノウハウを発揮した多様で弾力的な割引を行うもの ○対象要件・割引率は各企画割引ごとに異なる。
社会実験	-	○高速道路の料金に係る社会実験に参加する車両に対し、社会実験の内容に応じた一定の割引を行うもの ○対象要件・割引率は各社会実験ごとに異なる。
名古屋環状2号線等迂回利用割引	名古屋環状2号線(名古屋西JCTから飛鳥JCTまでの区間)が供用開始する日から適用する。	○名古屋高速道路の都心環状線を発着し、放射高速道路等を利用する車が名古屋環状2号線等名古屋高速道路と名古屋環状2号線等が接続する1JCT間を迂回利用した場合、直行した場合と同じ通行料金となるようにする割引 ○ETC車限定・全車種が対象 ○特定IC相互間を通行する車両 ○割引率：ICペアごとに固定額を割引

(一の路線：安房峠道路)

名称	開始年月日	割引内容 (割引する自動車、割引率等)
マイレージ割引	平成22年4月1日	<ul style="list-style-type: none"> ○ ETCマイレージサービスへの事前登録を行い、高速道路を走行する車両に対する割引 ○ ETC車限定・全車種が対象 ○ 割引率：最大9.1%
ETC前納割引	22年4月1日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事前に登録手続を行ったETCカードを利用して通行する車両に対する割引 ○ ETC車限定・全車種が対象 ○ 割引率：14%以下
回数券割引	9年12月6日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 回数券により安房峠道路を通行する車両に対する割引 ○ 全車種が対象 ○ 割引率：20%以下
乗合型自動車回数券割引	9年12月6日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 大量の通勤者及び通学者等の通行に資すると認められる路線バスについて、回数券により安房峠道路を通行する場合に行う割引 ○ 乗合型自動車 ○ 割引率：30%
深夜割引	22年4月1日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 深夜時間帯 (0時～4時) に高速道路を通行する車両に対する割引 ○ ETC車限定・全車種が対象 ○ 割引率：30%
平日朝夕割引	26年10月1日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地方部の高速道路を通行し、平日の朝夕時間帯 (6時～9時、17時～20時) に、料金所を通過する車両に対する割引 ○ ETC車限定・全車種が対象 (ETCマイレージサービス登録者) ○ 割引率：最大50% (無料走行分として事後還元)
平日朝夕割引 (コーポレート契約)	26年10月1日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地方部の高速道路を通行し、平日の朝夕時間帯 (6時～9時、17時～20時) に、料金所を通過する車両に対する割引 ○ ETC車限定・全車種が対象 (ETCコーポレートカード契約者) ○ 割引率：最大50%
休日割引	26年10月1日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 土日祝日 (1月2日及び3日を含む。) に地方部の高速道路を通行する車両に対する割引 ○ ETC車限定・軽自動車等、普通車限定 ○ 割引率：30% (地方部)
障害者割引	9年12月6日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 要件を満たす自動車1台を福祉事務所に事前登録した上で、障がい者本人が運転又は同乗して通行する場合に適用する割引 ○ 割引率：50%以下
企画割引	-	<ul style="list-style-type: none"> ○ 民間のノウハウを發揮した多様で弾力的な割引を行うもの ○ 対象要件・割引率は各企画割引ごとに異なる。
社会実験	-	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高速道路の料金に係る社会実験に参加する車両に対し、社会実験の内容に応じた一定の割引を行うもの ○ 対象要件・割引率は各社会実験ごとに異なる。

○西会社

(全国路線網)

名称	開始年月日	割引内容 (割引する自動車、割引率等)
マイレージ割引	平成17年4月1日	【割引対象】 ETCマイレージサービスへの事前登録を行い、高速道路を通行するETC車 (全車種) 【割引率】 最大9.1%割引
大口・多頻度割引	17年4月1日	【割引対象】 ETCコーポレートカード契約を行い、高速道路を通行するETC車 (全車種) 【割引率】 車両単位割引 (10%~40%)、契約単位割引 (10%)
深夜割引	16年11月1日	【割引対象】 深夜時間帯 (0時~4時) に高速道路を通行するETC車 (全車種) 【割引率】 30%割引
平日朝夕割引	26年4月1日	【割引対象】 地方部の高速道路を通行し、平日の朝夕時間帯 (6時~9時、17時~20時) に料金所を通過するETC車 (全車種、ETCコーポレートサービス登録者) 【割引率】 月ごとの割引対象となる利用回数に応じ、地方部100km分を30%~50%割引 (無料走行分として事後還元)
平日朝夕割引 (コーポレート契約)	26年7月1日	【割引対象】 地方部の高速道路を通行し、平日の朝夕時間帯 (6時~9時、17時~20時) に料金所を通過するETC車 (全車種、ETCコーポレートカード契約者) 【割引率】 月ごとの割引対象となる利用回数に応じ、地方部100km分を30%~50%割引
休日割引	26年4月1日	【割引対象】 土日祝日 (1月2日及び3日を含む。) に地方部の高速道路を通行するETC車のうち、軽自動車等・普通車が対象 【割引率】 地方部30%割引
近畿自動車道等迂回利用割引	29年6月3日	【割引対象】 放射高速道路と大阪都心部の相互間を通行するETC車 (全車種) 【割引率】 阪神高速道路の守口線・東大阪線・松原線のどのルートを選んでも、直行ルートと同額になるよう割引
沖縄自動車道特別割引	11年7月1日	【割引対象】 沖縄自動車道を通行する自動車 (全車種) 【割引率】 35.5%割引
延岡南道路地域内利用割引	令和2年3月30日	【割引対象】 延岡南道路の起点と延岡南IC相互間を通行する自動車 (中型車以上はETC車に限定し、東九州道と乗り継いだ場合は適用しない。) 【割引率】 延岡南道路の通行料金と同額を割引
広島呉道路連続利用割引	令和2年度予定	【割引対象】 広島呉道路と広島高速道路を連続して通行するETC車 (全車種) 【割引率】 150円割引 (普通車の場合)
障害者割引	昭和54年6月1日	【割引対象】 要件を満たす自動車を福祉事務所に事前登録した上で、障がい者本人が運転又は乗車して通行する場合に適用 【割引率】 50%割引
乗合型自動車 (定期路線) 割引	50年4月1日	【割引対象】 大口・多頻度割引の契約を締結した路線バスが、運行する高速国道の区間内に設置、供用されたバスのストップのおおむね80%以上に停車する場合に適用 【割引率】 30%割引
乗合型自動車回数券割引	63年3月24日	【割引対象】 安来道路、広島呉道路、長崎バイパス、武雄佐世保道路又は佐世保道路を通行する路線バス 【割引率】 30%割引
通学割引	63年10月5日	【割引対象】 学校教育法に規定する学校に在学するものが、通学のために通行する自転車対象 【割引率】 50%割引
企画割引	-	○民間のノウハウを發揮した多様で弾力的な割引を行うもの ○包括的相互協力協定を締結した自治体等との連携の下、観光振興を通じた地域社会の活性化のために、地域や期間を限定して実施 ○対象要件・割引率は各企画割引ごとに異なる。
社会実験	-	○高速道路の料金に係る社会実験に参加する車両に対し、社会実験の内容に応じた一定の割引を行うもの ○対象要件・割引率は各社会実験ごとに異なる。

(一の路線：八木山バイパスその2)

名称	開始年月日	割引内容 (割引する自動車、割引率等)
障害者割引	令和7年度予定	【割引対象】 要件を満たす自動車を福祉事務所に事前登録した上で、障がい者本人が運転又は乗車して通行する場合に適用 【割引率】 50%割引
企画割引	-	○民間のノウハウを發揮した多様で弾力的な割引を行うもの ○包括的相互協力協定を締結した自治体等との連携の下、観光振興を通じた地域社会の活性化のために、地域や期間を限定して実施 ○対象要件・割引率は各企画割引ごとに異なる。
社会実験	-	○高速道路の料金に係る社会実験に参加する車両に対し、社会実験の内容に応じた一定の割引を行うもの ○対象要件・割引率は各社会実験ごとに異なる。

○本四会社

割引制度	開始年月日	割引内容（割引する自動車、割引率等）
障害者割引	昭和54年6月1日	【割引対象】要件を満たす自動車（軽自動車等、普通車及び中型車）を福祉事務所にて事前登録した上で、障害者本人が運転又は乗車して通行する場合に適用 【割引率】50%割引
大口・多頻度割引	平成17年4月1日	【割引対象】他社が発行するE T Cコーポレートカードを使用して、本四道路を通行するE T C車（全車種、ただしマイレージ割引及びE T C前納割引との併用はできない）に適用 【割引率】車両1台ごとの月間利用額に応じて最大13.8%割引
回数券割引	17年4月1日	【割引対象】西瀬戸自動車道を通行する軽車両等へ適用 【割引率】20%割引（学校教育法に規定する学校等への在学者が通学に使用する場合は50%割引）
特定車割引	昭和63年4月10日	【割引対象】瀬戸中央自動車道の三島及び西瀬戸自動車道の馬島の島民に対して、離島振興法上の離島であること、一般の車両が出入りできるI Cがないこと、地元自治体による助成が行われることを条件に適用（全車種） 【割引率】35%割引
E T C前納割引	平成15年7月1日	※平成28年3月31日をもって終了 【割引対象】あらかじめE T Cカード、車載器管理番号等を登録し、料金の前払いに応じた割引を適用（全車種、大口・多頻度割引及びマイレージ割引との併用はできない） 【割引率】最大13.8%割引
路線バス割引	17年4月1日	【割引対象】E T Cコーポレートカードを使用する路線バスが、運行する本四道路の区間に設置されたバスストップのおおむね80%以上に停車する場合に適用 【割引率】30%割引
マイレージ割引	17年6月1日	【割引対象】E T Cマイレージサービスへの事前登録を行い、本四道路を通行するE T C車（全車種、ただし大口・多頻度割引及びE T C前納割引との併用はできない）に適用 【割引率】最大9.1%割引（無料走行分として事後還元）
休日割引	26年4月1日	【割引対象】土日祝日に本四道路を通行するE T C車（軽自動車等及び普通車）に適用 【割引率】非E T C車料金から約50%～55%割引
平日朝夕割引	26年4月1日	【割引対象】E T Cマイレージサービスへの事前登録を行い、平日の朝夕時間帯（6時～9時、17時～20時）に料金所を通過するE T C車（軽自動車等及び普通車）に適用 【割引相当額】 月間適用回数が10回以上の場合：E T C車平日料金が非E T C車料金の50%相当を上回る区間においては、その差額 月間適用回数が5回～9回の場合：10回以上の額の60%相当（無料走行分として事後還元）
企画割引	-	○民間のノウハウを発揮した多様で弾力的な割引を行うもの ○包括的相互協力協定を締結した自治体等との連携の下、観光振興を通じた地域社会の活性化のために、地域や期間を限定して実施 ○対象要件・割引率は各企画割引ごとに異なる。
社会実験	-	○高速道路の料金に係る社会実験に参加する車両に対し、社会実験の内容に応じた一定の割引を行うもの ○対象要件・割引率は各社会実験ごとに異なる。

○首都会社

名称	開始年月日	割引内容（割引する自動車、割引率等）
上限料金の引下げに係る割引	平成28年4月1日	・対象：軽二輪、普通、中型、大型、特大 ・料金距離が35.7km超となる場合、その額とする（上限料金） ・軽二輪1,090円、普通1,320円、中型1,410円、大型2,080円、特大2,650円
障害者割引	昭和54年6月1日	対象：要件を満たす自動車を福祉事務所にて事前登録した上で、障がい者本人が運転又は乗車して通行する場合に適用 割引率は50%以下
環境ロードプライシング割引	平成28年4月1日	・対象：大型・特大 ・横羽線の通行抑制区間を通行せずに、湾岸線又は川崎線を経由した場合に料金を割引 ・対象は、神奈川地区20%※、上限額1,000円 ※割引後額が1,000円を超える場合は1,000円まで割引 羽田空港地区15% 東京地区10% ・中型車の料金が本割引後の大型車の料金の額を上回る場合は、当該大型車の料金の額を適用
大口・多頻度割引(車両単位割引)	28年4月1日	・対象：軽二輪、普通、中型、大型、特大 ・車両単位割引（多頻度割引） ・E T Cコーポレートカード1枚ごとに対し、1か月の首都高速道路の利用金額に応じて、以下の割引率を適用。 5千円超1万円までの部分 10% 1万円超3万円までの部分 15% 3万円超の部分 20% ・加えて、中央環状線の内側を通行しない走行の1か月の利用金額が1万円を超える部分に対して更に5%の割引率を適用
大口・多頻度割引(契約単位割引)	24年1月1日	・対象：軽二輪、普通、中型、大型、特大 ・契約単位割引（大口割引） ・契約者の1か月の首都高速道路の利用金額が100万円を超え、かつ、当月において首都高速道路を利用した契約者の自動車1台当たりの首都高速道路月間平均利用額が5,000円を超える場合は、契約者の1か月の首都高速道路の利用金額の合計に対し、10%の割引率を適用
都心流入割引	28年4月1日	・対象：軽二輪、普通、中型、大型、特大 ・放射路線の対象出入口から都心環状線内の最短の出入口までの料金距離となるよう割引
都心流入・湾岸線誘導割引	28年4月1日	・対象：軽二輪、普通、中型、大型、特大 ・横浜都心部対象出入口と都心環状線内の出入口間で湾岸線（大黒JCT～川崎浮島JCT）を経由する場合、950円（普通車）まで割引
E T C路線バス割引	16年11月25日	・対象：大型 ・当社へ事前に登録したE T Cコーポレートカードを使用する路線バスに対し、割引を実施 ・割引率は39%以下
企画割引	適宜設定	・対象：E T C車 ・割引率等は個々の企画割引ごとに企画内容に合わせて適宜設定
社会実験	適宜設定	・対象：首都高速道路を通行し、有料道路の料金に係る社会実験に参加する自動車 ・割引率等は個々の社会実験ごとに実験内容に合わせて適宜設定
東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会ロードプライシング割引	(注) 令和2年7月20日	・対象：E T C車のうち、午前0時から午前4時までの間に首都高速道路に流入する自動車 ・割引率：50%
東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会ロードプライシング料金上乘せ	(注) 2年7月20日	・対象： E T C車のうち、午前6時から午後10時までの間に首都高速道路に流入し、都内を通行する自家用の軽二輪、普通車（貨物及び特種用途自動車、障害者割引適用車、福祉車両等事前に指定された自動車を除く） 非E T C車のうち、午前6時から午後10時までの間に首都高速道路に流入する軽二輪、普通車（都外放射道路の郊外方向の入口から流入する自動車、障害者割引適用車を除く） ・上乘せ額：1,000円

(注) 令和2年7月8日付けの協定変更において、開始年月日を3年7月19日に変更している。

○阪神会社

名称	開始年月日	割引内容（割引する自動車、割引率等）
上限料金の引き下げに係る割引	平成29年6月3日	対象：軽二輪・普通・中型・大型・特大 対距離料金適用後額が一定額を超える場合、その額とする（上限料金） 軽二輪1,090円、普通1,320円、中型1,410円、大型2,080円、特大2,650円
障害者割引	昭和54年6月1日	対象：要件を満たす自動車を福祉事務所にて事前登録した上で、障がい者本人が運転又は乗車して通行する場合に適用 割引率は50%以下
E T C路線バス割引	平成17年10月1日	対象：大型 当社へ事前に登録したE T Cコーポレートカードを使用する路線バスに対し、割引を実施 割引率は約39%
環境ロードプライシング割引	29年6月3日	対象：中型・大型・特大 3号神戸線と5号湾岸線の通行に料金格差を設け、5号湾岸線への交通の転換を図るため、5号湾岸線を通行する場合に以下の割引を実施。 割引率は原則30%
大口・多頻度割引 （車両単位割引）	29年6月1日	対象：軽二輪・普通・中型・大型・特大 E T Cコーポレートカード1枚ごとに対し、1か月の阪神高速道路の利用金額に応じて、以下の割引率を適用。 5千円超1万円までの部分 10% 1万円超3万円までの部分 15% 3万円超の部分 20% 加えて、大阪都心部及び神戸都心部を通行しない走行の1か月の利用金額が1万円を超える部分に対して更に5%の割引率を適用
大口・多頻度割引 （契約単位割引）	24年1月1日	対象：軽二輪・普通・中型・大型・特大 契約者の1か月の阪神高速道路の利用金額が100万円を超え、かつ、当月において阪神高速道路を利用した契約者の自動車1台当たりの阪神高速道路月間平均利用額が5,000円を超える場合は、契約者の1か月の阪神高速道路の利用金額の合計に対し、割引を適用。 割引率は10%
大阪都心流入割引	29年6月3日	対象：軽二輪・普通・中型・大型・特大 西会社等の路線（第二京阪、東大阪線、第二阪奈、西名阪、南阪奈）と大阪都心部の間を利用するE T C車に対し、守口線、東大阪線、松原線の経路によらず起終点間の最短距離（流入又は流出それぞれの最短距離（最安値））の料金設定とする。 料金は走行ルート・区間によって異なる。
神戸都心流入割引	29年6月3日	対象：軽二輪・普通・中型・大型・特大 明石方面と神戸都心部の間を利用するE T C車に対し、神戸線、北神戸線・新神戸トンネル、北神戸線・神戸山手線の経路によらず神戸線経由の料金を上限とする。 料金は走行ルート・区間によって異なる。
短距離区間利用割引	29年6月3日	対象：軽二輪・普通・中型・大型・特大 短距離区間（1区間かつ利用距離4.3km以下）を利用するE T C車に対し、各車種の下限料金とする。 軽二輪280円、普通300円、中型310円、大型400円、特大460円
池田線時間帯割引	29年6月3日	対象：軽二輪・普通・中型・大型・特大 通勤時間帯（平日6時～9時/17時～20時）において、11号池田線端末区間のみを利用するE T C車を対象に割引を適用 平日（祝日及び年末年始を除く。） 6時～9時、17時～20時 軽二輪・普通・中型160円に割引、大型・特大310円に割引
西大阪線端末区間割引	29年6月3日	対象：軽二輪・普通・中型・大型・特大 17号西大阪線端末区間のみを利用する自動車を対象に割引を適用 E T C車（全日）22時～6時 軽二輪・普通・中型100円に割引、大型・特大210円に割引 E T C車のうち上記時間帯以外及び非E T C車全時間帯 軽二輪・普通・中型210円に割引、大型・特大420円に割引
企画割引	適宜設定	対象：E T C車 割引率等は個々の企画割引ごとに企画内容に合わせて適宜設定
社会実験	適宜設定	対象：阪神高速道路を通行し、有料道路の料金に係る社会実験に参加する自動車 割引率等は個々の社会実験ごとに実験内容に合わせて適宜設定

別図表7 高速道路無料化社会実験対象区間

No.	道路名(略称)	区間	延長(km)
1	道央自動車道	土別剣淵 ～ 岩見沢	139
2	深川留萌自動車道	深川西 ～ 深川JCT	4
3	道東自動車道	本別・足寄 ～ 占冠	130
4	道東自動車道	夕張 ～ 千歳恵庭JCT	42
5	日高自動車道	沼ノ端西 ～ 苫小牧東	4
6	青森自動車道	青森東 ～ 青森JCT	16
7	八戸自動車道	下田百石・八戸 ～ 安代JCT	87
8	秋田外環状道路	八竜 ～ 秋田中央	52
9	日本海東北自動車道	河辺JCT ～ 岩城	17
10	湯沢横手道路	横手 ～ 湯沢	14
11	東北中央自動車道	東根 ～ 山形上山	27
12	米沢南陽道路	南陽高島 ～ 米沢北	9
13	釜石自動車道	東和 ～ 花巻JCT	11
14	山形自動車道	酒田みなと ～ 湯殿山	53
15	山形自動車道	月山 ～ 山形北	42
16	日本海東北自動車道	荒川胎内 ～ 新潟中央JCT	47
17	東水戸道路	ひたちなか ～ 水戸南	10
18	八王子バイパス	打越 ～ 相原	5
19	新湘南バイパス	藤沢 ～ 茅ヶ崎海岸	9
20	西湘バイパス	西湘二宮 ～ 箱根口・石橋	15
21	箱根新道	山崎 ～ 箱根峠	14
22	中央自動車道	大月JCT ～ 須走	41
23	中部横断自動車道	双葉JCT ～ 増穂	16
24	西富士道路	西富士 ～ 富士	7
25	安房峠道路	中ノ湯 ～ 平湯	6
26	伊勢自動車道	津 ～ 伊勢・紀勢大内山	78
27	舞鶴若狭自動車道	小浜西 ～ 吉川JCT	112
28	京都丹波道路	丹波 ～ 沓掛	31
29	安来道路	米子西 ～ 東出雲	19
30	山陰自動車道	松江玉造 ～ 出雲・三刀屋木次	45
31	岡山自動車道	北房JCT ～ 岡山JCT	44
32	江津道路	江津・浜田 ～ 千代田JCT	71
33	広島呉道路	仁保 ～ 呉	16
34	松山自動車道	松山 ～ 大洲	42
35	松山自動車道	大洲北只 ～ 西予宇和	16
36	高知自動車道	高知 ～ 須崎東	34
37	八木山バイパス	穂波東 ～ 篠栗	13
38	椎田道路	築城 ～ 椎田	10
39	日出バイパス	宇佐 ～ 日出	31
40	東九州自動車道	大分米良 ～ 佐伯	40
41	延岡南道路	延岡南 ～ 日向	17
42	東九州自動車道	高鍋 ～ 清武JCT	39
43	隼人道路	末吉財部 ～ 加治木	33
44	大分自動車道	日出JCT ～ 速見	3
45	大分自動車道	大分 ～ 大分米良	8
46	武雄佐世保道路	武雄JCT ～ 佐世保中央	30
47	長崎バイパス	古賀市布 ～ 川平	15
48	八代日奈久道路	八代JCT ～ 日奈久	12
49	鹿児島道路	市来 ～ 鹿児島西	21
50	沖縄自動車道	許田 ～ 那覇	57
		計	1,652

(注) 国土交通省の報道発表資料を基に会計検査院が作成した。延長は端数処理しているため、各道路の延長を集計しても計欄と一致しない。

別図表8 令和2年3月末時点の協定における特定更新等工事の内容等

○NEXCO3会社及び本四会社

会社名				東会社		中会社	
路線名				高速自動車国道 北海道縦貫自動車道 函館名寄線等24路線		高速自動車国道 中央自動車道 富士吉田線等16路線	
分類	区分	項目	工事概要	延長等	工事予算 (百万円)	延長等	工事予算 (百万円)
大規模更新	橋りょう更新	床版	橋りょうの床版取替、床版全面打替え 等	40 km	421,217	94 km	998,292
		桁	橋りょうの上部構造の取替え 等	1 km	7,478	2 km	16,478
大規模修繕	橋りょう修繕	床版	橋りょうの床版の補修、補強（床版増厚、炭素繊維補強、鋼床版の疲労亀裂補修・補強等）等	165 km	88,348	113 km	45,443
		桁	橋りょうの上部構造の補修、補強（炭素繊維補強、剝落防止対策、鋼構造物の疲労亀裂補修・補強等）等	56 km	76,784	58 km	131,846
	土構造物修繕	盛土切土	土構造物（盛土、切土）の補修、補強（グラウンドアンカー、水抜ボーリング等）、土構造物全体の安定性を確保する対策 等	7,759 か所	161,636	4,977 か所	75,422
	トンネル修繕	本体覆工	トンネル本体の補修、補強等（インパートの設置等）及びトンネル覆工コンクリートの補修、補強（炭素繊維補強、ロックボルト補強、内巻補強等）等、トンネル全体の安定性を確保する対策 等	60 km	399,781	35 km	189,350

会社名				西会社		本四会社	
路線名				高速自動車国道 中央自動車道 西宮線等32路線		一般国道28号（神戸・鳴門ルート）等3路線	
分類	区分	項目	工事概要	延長等	工事予算 (百万円)	延長等	工事予算 (百万円)
大規模更新	橋りょう更新	床版	橋りょうの床版取替、床版全面打替え 等	88 km	776,932	—	—
		桁	橋りょうの上部構造の取替え 等	6 km	45,359	—	—
大規模修繕	橋りょう修繕	床版	橋りょうの床版の補修、補強（床版増厚、炭素繊維補強、鋼床版の疲労亀裂補修・補強等）等	129 km	56,871	10 km	8,884
		桁	橋りょうの上部構造の補修、補強（炭素繊維補強、剝落防止対策、鋼構造物の疲労亀裂補修・補強等）等	46 km	60,102	8 km	11,597
	土構造物修繕	盛土切土	土構造物（盛土、切土）の補修、補強（グラウンドアンカー、水抜ボーリング等）、土構造物全体の安定性を確保する対策 等	13,820 か所	252,264	66 か所	4,768
	トンネル修繕	本体覆工	トンネル本体の補修、補強等（インパートの設置等）及びトンネル覆工コンクリートの補修、補強（炭素繊維補強、ロックボルト補強、内巻補強等）等、トンネル全体の安定性を確保する対策 等	46 km	113,109	—	—

○首都会社

分類	路線名（工事箇所）	工事概要	延長 (km)	工事予算 (百万円)
大規模更新	都道首都高速1号線 (東品川栈橋・鮫洲埋立部)	橋の架け替え及び土工の造り替えを行い、構造全体を再整備する。	1.9	123,717
	都道高速横浜羽田空港線 神奈川県道高速横浜羽田空港線 (高速大師橋)	橋の架け替えを行い、構造全体を再整備する。	0.3	26,813
	都道首都高速1号線 都道首都高速4号線 都道首都高速4号分岐線 都道首都高速6号線 (竹橋・江戸橋ICT付近)	橋の架け替え及び地下化を行い、構造全体を再整備する。	3.3	335,733
	都道首都高速1号線 (銀座・京橋出入口付近)	擁壁の造り替え	1.5	59,693
	都道首都高速3号線 (池尻・三軒茶屋出入口付近)	床版の造り替え	1.5	71,327
大規模修繕	その他	損傷、腐食その他の劣化等に対して構造物全体の修繕	55.2	237,501

○阪神会社

分類	路線名（工事箇所）	工事概要	延長 (km)	工事予算 (百万円)
大規模更新	大阪府道高速大阪松原線 (喜連瓜破付近)	橋の架け替えを行い、構造全体を再整備する。	0.2	24,206
	兵庫県道高速神戸西宮線 (京橋付近)	橋の架け替えを行い、構造全体を再整備する。	0.3	25,322
	大阪府道高速、兵庫県道高速 大阪池田線（大豊橋付近）	橋りょう上部工の造り替え	0.3	12,861
	大阪府道高速大阪東大阪線 (法円坂付近)	橋りょう上部工の造り替え	0.2	5,667
	大阪府道高速大阪堺線 (湊町付近)	橋りょう基礎の造り替え	-	19,385
	兵庫県道高速神戸西宮線 (湊川付近)	橋りょう上部工の造り替え	0.4	16,344
	大阪府道高速大阪池田線等 (湊町～本町、塚本～福島、南森町～長柄、芦原～住之江)	床版の造り替え等	3.1	49,413
大規模修繕	その他	損傷、腐食その他の劣化等に対して構造物全体の修繕	86.0	253,257

別図表9 計画管理費と実績管理費（平成18年度～令和元年度）

(単位：百万円、km、%)

会社名	区分	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度
東 東 社	計画管理費(A)	158,123	163,928	164,310	163,843	174,163	170,240	175,461	176,847	184,167	192,116	212,015	204,460	207,496	217,271
	実績管理費(B)	152,307	154,620	156,354	157,364	165,728	166,557	182,127	185,554	191,727	190,410	208,150	220,169	219,284	222,283
	実績÷計画 (B/A)×100	96.3	94.3	95.1	96.0	95.1	97.8	103.7	104.9	104.1	99.1	98.1	107.6	105.6	102.3
	管理延長(C)	3,388.0	3,446.4	3,480.5	3,565.0	3,593.7	3,653.2	3,677.3	3,735.3	3,821.5	3,842.0	3,871.0	3,879.8	3,918.6	3,943.0
	1km当たり (B/C)	44.9	44.8	44.9	44.1	46.1	45.5	49.5	49.6	50.1	49.5	53.7	56.7	55.9	56.3
中 中 社	計画管理費(A)	118,910	117,638	120,238	123,408	127,165	123,502	130,294	132,445	139,212	145,575	154,359	154,860	161,764	170,058
	実績管理費(B)	118,073	114,586	112,053	119,599	121,294	127,529	138,044	140,823	145,836	149,589	163,127	162,550	162,075	167,944
	実績÷計画 (B/A)×100	99.2	97.4	93.1	96.9	95.3	103.2	105.9	106.3	104.7	102.7	105.6	104.9	100.1	98.7
	管理延長(C)	1,693.2	1,721.2	1,756.5	1,761.3	1,774.0	1,762.2	1,943.7	1,948.8	2,006.9	2,057.6	2,072.7	2,077.3	2,131.6	2,150.6
	1km当たり (B/C)	69.7	66.5	63.7	67.9	68.3	72.3	71.0	72.2	72.6	72.7	78.7	78.2	76.0	78.0
西 西 社	計画管理費(A)	145,891	145,233	145,152	149,376	157,659	152,609	156,072	156,734	160,681	171,077	179,060	180,184	190,190	196,968
	実績管理費(B)	142,220	145,809	138,184	140,767	153,852	158,651	162,337	162,563	169,294	176,946	186,023	193,119	195,768	202,908
	実績÷計画 (B/A)×100	97.4	100.3	95.1	94.2	97.5	103.9	104.0	103.7	105.3	103.4	103.8	107.1	102.9	103.0
	管理延長(C)	3,254.3	3,289.2	3,297.1	3,334.5	3,360.5	3,371.5	3,384.5	3,423.3	3,449.0	3,449.0	3,456.0	3,500.0	3,508.7	3,530.1
	1km当たり (B/C)	43.7	44.3	41.9	42.2	45.7	47.0	47.9	47.4	49.0	51.3	53.8	55.1	55.7	57.4
本 本 社	計画管理費(A)	16,877	17,262	17,104	17,187	17,310	16,287	16,249	16,488	16,505	17,266	18,081	18,140	18,316	18,722
	実績管理費(B)	16,482	16,940	16,793	16,565	17,967	16,888	16,703	16,894	17,015	17,578	18,781	18,894	19,131	19,524
	実績÷計画 (B/A)×100	97.6	98.1	98.1	96.3	103.7	103.6	102.7	102.4	103.0	101.8	103.8	104.1	104.4	104.2
	管理延長(C)	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9	172.9
	1km当たり (B/C)	95.3	97.9	97.1	95.8	103.9	97.6	96.6	97.7	98.4	101.6	108.6	109.2	110.6	112.9
首 首 社	計画管理費(A)	60,631	65,808	69,064	67,710	69,265	66,039	65,235	65,401	69,736	75,308	84,516	88,314	82,374	82,821
	実績管理費(B)	59,540	65,169	64,827	63,692	66,080	62,910	64,076	66,897	66,596	72,316	87,065	92,155	80,309	80,972
	実績÷計画 (B/A)×100	98.2	99.0	93.8	94.0	95.4	95.2	98.2	102.2	95.4	96.0	103.0	104.3	97.4	97.7
	管理延長(C)	286.8	293.5	295.0	299.3	301.3	301.3	301.3	301.3	310.7	310.7	318.9	320.1	320.1	327.2
	1km当たり (B/C)	207.6	222.0	219.7	212.8	219.3	208.7	212.6	222.0	214.3	232.7	273.0	287.8	250.8	247.4
阪 阪 社	計画管理費(A)	42,188	43,824	46,132	47,358	47,642	42,980	43,330	44,407	43,790	47,333	48,372	45,738	47,233	46,245
	実績管理費(B)	41,524	40,523	40,954	42,671	43,619	42,695	42,169	43,003	42,145	45,180	46,753	47,712	48,251	45,273
	実績÷計画 (B/A)×100	98.4	92.4	88.7	90.1	91.5	99.3	97.3	96.8	96.2	95.4	96.6	104.3	102.1	97.8
	管理延長(C)	233.8	239.3	242.0	242.0	245.7	245.7	254.8	259.1	259.1	259.1	260.5	260.5	260.5	258.1
	1km当たり (B/C)	177.6	169.3	169.2	176.3	177.5	173.7	165.4	165.9	162.6	174.3	179.4	183.1	185.2	175.4

別図表10 路線別の営業収支

○東会社

(単位：億円)

No.	路線名	道路名	供用延長 (km)	通行台数 (千台/日)	料金収入 (A)	管理費 (B)	営業収支差 (A-B)	料金収入100に対する管理費 (%) (B/A)×100	供用延長10km当たりの料金収入	供用延長10km当たりの管理費
1	高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線	道央自動車道	443	118	432.9	212.4	220.4	49.0	9.7	4.7
2	高速自動車国道北海道横断自動車道黒松内釧路線	札幌自動車道・後志自動車道	268	65	193.6	108.8	84.8	56.1	7.2	4.0
3	高速自動車国道北海道横断自動車道黒松内釧路線、高速自動車国道北海道横断自動車道黒松内北見線	道東自動車道								
4	高速自動車国道東北縦貫自動車道弘前線	東京外環自動車道・東北自動車道	698	419	2010.3	467.8	1542.5	23.2	28.8	6.7
5	高速自動車国道東北縦貫自動車道八戸線	八戸自動車道・青森自動車道	97	12	47.5	33.4	14.0	70.3	4.8	3.4
6	高速自動車国道東北横断自動車道釜石秋田線	釜石自動車道・秋田自動車道	134	17	75.2	47.9	27.3	63.6	5.6	3.5
7	高速自動車国道東北横断自動車道酒田線	山形自動車道	137	24	72.4	51.0	21.3	70.4	5.2	3.7
8	高速自動車国道東北横断自動車道いわき新潟線	磐越自動車道	213	21	161.8	90.3	71.4	55.8	7.5	4.2
9	高速自動車国道日本海沿岸東北自動車道	日本海東北自動車道・秋田自動車道	76	32	57.1	38.9	18.2	68.1	7.5	5.1
10	高速自動車国道東北中央自動車道相馬尾花沢線	東北中央自動車道	51	11	25.4	13.3	12.1	52.3	4.9	2.6
11	高速自動車国道関越自動車道新潟線	関越自動車道・東京外環自動車道	246	212	928.0	237.9	690.1	25.6	37.7	9.6
12	高速自動車国道関越自動車道上越線	上信越自動車道	203	62	379.0	125.1	253.9	33.0	18.6	6.1
13	高速自動車国道常磐自動車道	東京外環自動車道・常磐自動車道	313	255	945.2	207.0	738.2	21.9	30.1	6.6
14	高速自動車国道東関東自動車道千葉富津線	館山自動車道	55	80	133.2	33.0	100.1	24.7	24.2	6.0
15	高速自動車国道東関東自動車道水戸線	東京外環自動車道・東関東自動車道	112	259	578.6	120.2	458.3	20.7	51.6	10.7
16	高速自動車国道北関東自動車道	北関東自動車道	135	76	291.2	68.3	222.8	23.4	21.5	5.0
17	高速自動車国道中央自動車道長野線 (安曇野市から千曲市まで (安曇野ICを含まない。))	長野自動車道	43	7	87.6	22.9	64.6	26.1	20.3	5.3
18	高速自動車国道北陸自動車道 (新潟市から富山県下新川郡朝日町まで (朝日ICを含まない。))	日本海東北自動車道・北陸自動車道	205	53	330.5	121.7	208.8	36.8	16.1	5.9
19	高速自動車国道成田国際空港線	新空港自動車道	4	7	5.7	2.4	3.2	42.1	14.2	6.0
20	一般国道1号 (横浜新道)、一般国道16号 (横浜新道)	横浜新道	11.3	123	134.0	27.1	106.8	20.2	118.5	23.9
21	一般国道6号 (東水戸道路)	東水戸道路	10.2	15	14.8	6.0	8.8	40.5	14.5	5.8
22	一般国道6号 (仙台東部道路)	仙台東部道路	24.8	68	90.4	24.5	65.8	27.1	36.4	9.8
23	一般国道6号 (仙台南部道路)	仙台南部道路	12.2	28	30.0	8.7	21.3	29.0	24.5	7.1
24	一般国道7号 (秋田外環状道路)	秋田自動車道	9.5	6	6.9	2.9	3.9	42.0	7.2	3.0
25	一般国道7号 (琴丘能代道路)	秋田自動車道	17.1	4	6.3	5.0	1.2	79.3	3.6	2.9
26	一般国道13号 (米沢南陽道路)	東北中央自動車道	8.8	8	7.6	4.7	2.8	61.8	8.6	5.3
27	一般国道13号 (湯沢横手道路)	湯沢横手道路	14.5	6	6.8	4.8	1.9	70.5	4.6	3.3
28	一般国道14号 (京葉道路)、一般国道16号 (京葉道路)	京葉道路	36.7	284	250.1	59.0	191.0	23.5	68.1	16.0
29	一般国道16号 (横浜横須賀道路)	横浜横須賀道路	36.9	103	186.0	46.0	139.9	24.7	50.4	12.4
30	一般国道45号 (三陸縦貫自動車道 (仙塩道路))	三陸自動車道 (仙塩道路)	7.8	47	28.2	7.8	20.4	27.6	36.1	10.0
31	一般国道45号 (百石道路)	百石道路	6.1	6	2.8	2.3	0.5	82.1	4.5	3.7
32	一般国道47号 (仙台北部道路)	仙台北部道路	13.5	20	27.6	6.9	20.7	25.0	20.4	5.1
33	一般国道126号 (千葉東金道路)	千葉東金道路・圏央道	32.2	70	74.8	22.9	51.9	30.6	23.2	7.1
34	一般国道127号 (富津館山道路)	富津館山道路	19.2	14	21.5	9.1	12.3	42.3	11.1	4.7
35	一般国道233号 (深川・留萌自動車道 (深川沼田道路))	深川留萌自動車道	4.4	2	0.9	1.3	△ 0.3	144.4	2.0	2.9
36	一般国道235号 (日高自動車道 (苫東道路))	日高自動車道	4.0	6	3.1	1.3	1.8	41.9	7.7	3.2
37	一般国道409号 (東京湾横断・木更津東金道路)	東京湾アクアライン・東京湾アクアライン連絡道	22.2	101	206.1	60.8	145.2	29.5	28.5	8.4
38	一般国道468号 (東京湾横断・木更津東金道路)	圏央道	50.0							
39	一般国道466号 (第三京浜道路)	第三京浜道路	16.6	131	104.6	27.6	76.9	26.3	63.0	16.6
40	一般国道468号 (首都圏中央連絡自動車道) (横浜市から藤沢市まで及びあきる野市から山武市まで (あきる野ICを含む。))	圏央道	150.6	183	615.2	100.7	514.5	16.3	40.8	6.6

注(1) 「通行台数」は原則として路線ごとの支払料金所における通行台数を集計している。

注(2) 「料金収入」は東会社の料金収入、「管理費」は東会社の管理費、「営業収支差」は料金収入から東会社の管理費を除いたものである。

注(3) 「管理費」は機構の資産ではない高速道路をまたぐ道路 (こ道橋) の耐震対策に係る費用を除いたものである。

注(4) 太枠で囲んだ路線については、72ページ参照

○中会社

(単位：億円)

No.	路線名	道路名	供用延長 (km)	通行台数 (千台/日)	料金収入 (A)	管理費 (B)	営業 収支差 (A)-(B)	料金収入 100に対する 管理費 (%) (B/A)×100	供用延長 10km 当たりの 料金収入	供用延長 10km 当たりの 管理費
1	高速自動車国道中央自動車道富士吉田線	中央自動車道・東京外環自動車道	94	145	413.3	121.6	291.6	29.4	43.9	12.9
2	高速自動車国道中央自動車道西宮線 (大月市から東近江市まで(八日市ICを含む。))	中央自動車道・名神高速道路	360	176	973.5	293.1	680.4	30.1	27.0	8.1
3	高速自動車国道中央自動車道長野線 (岡谷市から安曇野市まで(安曇野ICを含む。))	長野自動車道	33	39	102.3	27.7	74.6	27.0	31.0	8.3
4	高速自動車国道第一東海自動車道	東名高速道路	347	412	1700.3	427.4	1272.8	25.1	49.0	12.3
5	高速自動車国道東海北陸自動車道	東海北陸自動車道	185	55	218.0	115.3	102.7	52.8	11.7	6.2
6	高速自動車国道第二東海自動車道横浜名古屋線	新東名高速道路・伊勢湾岸自動車道(豊田東JCT~東海)	240	194	1028.9	215.4	813.4	20.9	42.8	8.9
7	高速自動車国道中部横断自動車道	中部横断自動車道	47	7	16.9	15.7	1.2	92.8	3.5	3.3
8	高速自動車国道北陸自動車道 (富山県下新川郡朝日町から米原市まで(朝日ICを含む。))	北陸自動車道	282	108	574.8	220.5	354.2	38.3	20.3	7.8
9	高速自動車国道近畿自動車道伊勢線	伊勢自動車道・名古屋第二環状自動車道	69	34	135.7	32.8	102.8	24.1	19.6	4.7
10	高速自動車国道近畿自動車道名古屋亀山線	東名阪自動車道	98	271	530.2	142.0	388.2	26.7	54.1	14.4
11	高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線 (愛知県海部郡飛島村から甲賀市まで(甲賀土山ICを含まない。))	伊勢湾岸自動車道(飛島~四日市JCT)・新名神高速道路	64	68	287.0	53.0	233.9	18.4	44.8	8.2
12	高速自動車国道近畿自動車道尾鷲多気線	紀勢自動車道	34	5	22.1	7.3	14.8	33.0	6.5	2.1
13	高速自動車国道近畿自動車道敦賀線(小浜市から敦賀市まで(小浜ICを含まない。))	舞鶴若狭自動車道	39	2	21.4	15.5	5.9	72.4	5.4	3.9
14	一般国道1号(新湘南バイパス)	新湘南バイパス	8.7	52	34.4	10.5	23.8	30.5	39.5	12.0
15	一般国道1号(西湘バイパス)	西湘バイパス	14.5	42	30.9	14.6	16.2	47.2	21.3	10.0
16	一般国道138号(東富士五湖道路)	東富士五湖道路	18.0	16	28.9	11.7	17.1	40.4	16.0	6.5
17	一般国道271号(小田原厚木道路)	小田原厚木道路	31.7	68	72.0	27.2	44.8	37.7	22.7	8.5
18	一般国道302号(伊勢湾岸道路)	伊勢湾岸自動車道	6.1	105	257.4	29.8	227.5	11.5	421.9	48.8
19	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道) (茅ヶ崎市から海老名市門沢橋まで及び海老名市中新田からあきる野市まで(あきる野ICを含まない。))	圏央道	44.0	113	299.8	56.7	243.1	18.9	68.1	12.8
20	一般国道475号(東海環状自動車道) (豊田市から四日市市まで)	東海環状自動車道	106.5	64	141.7	48.9	92.8	34.5	13.3	4.5
21	一般国道158号 (中部縦貫自動車道(安房峠道路))	中部縦貫自動車道 (安房峠道路)	5.6	3	7.4	5.0	2.3	67.5	13.2	8.9

注(1) 「通行台数」は原則として路線ごとの支払料金所における通行台数を集計している。

注(2) 「料金収入」は中会社の料金収入、「管理費」は中会社の管理費、「営業収支差」は料金収入から中会社の管理費を除いたものである。

注(3) 「管理費」は機構の資産ではない高速道路をまたぐ道路(こ道橋)の耐震対策に係る費用を除いたものである。

○西会社

(単位：億円)

No.	路線名	道路名	供用延長 (km)	通行台数 (千台/日)	料金収入 (A)	管理費 (B)	営業収支差 (A)-(B)	料金収入100に対する管理費 (%) (B/A)×100	供用延長10km当たりの料金収入	供用延長10km当たりの管理費
1	高速自動車国道中央自動車道西宮線 (東近江市から西宮市まで (八日市ICを含まない。))	名神高速道路	105	173	718.9	160.8	558.1	22.3	68.4	15.3
2	高速自動車国道近畿自動車道天理吹田線	西名阪自動車道・近畿自動車道	56	311	443.5	97.5	346.0	21.9	79.1	17.4
3	高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線 (甲賀市から神戸市まで (甲賀土山ICを含む。))	新名神高速道路	72	38	240.0	58.2	181.8	24.2	33.3	8.0
4	高速自動車国道近畿自動車道松原那智勝浦線	阪和自動車道	110	204	408.3	106.5	301.7	26.0	37.1	9.6
5	高速自動車国道近畿自動車道教賀線 (三木市から小浜市まで (小浜ICを含む。))	舞鶴若狭自動車道	123	24	114.6	53.2	61.4	46.4	9.3	4.3
6	高速自動車国道中国縦貫自動車道	中国自動車道	543	138	693.8	287.8	406.0	41.4	12.7	5.3
7	高速自動車国道山陽自動車道吹田山口線、高速自動車国道山陽自動車道宇部下関線	山陽自動車道	445	253	1287.9	349.3	938.5	27.1	28.1	7.6
8	高速自動車国道中国横断自動車道姫路鳥取線	播磨自動車道	13							
9	高速自動車国道中国横断自動車道岡山米子線	岡山自動車道・米子自動車道	107	9	75.1	34.2	40.8	45.5	7.0	3.1
10	高速自動車国道中国横断自動車道尾道松江線	松江自動車道・山陰自動車道	26	16	36.5	15.4	21.0	42.1	8.2	3.5
11	高速自動車国道山陰自動車道鳥取益田線	山陰自動車道	18							
12	高速自動車国道中国横断自動車道広島浜田線	広島自動車道・浜田自動車道	71	30	39.7	17.2	22.4	43.3	5.5	2.4
13	高速自動車国道四国縦貫自動車道	徳島自動車道	237	63	297.6	102.2	195.3	34.3	12.5	4.3
14	高速自動車国道四国縦貫自動車道、高速自動車国道四国横断自動車道愛南大洲線	松山自動車道								
15	高速自動車国道四国横断自動車道阿南四万十線	高松自動車道・高知自動車道・徳島自動車道	224	87	320.7	119.8	200.9	37.3	14.3	5.3
16	高速自動車国道九州縦貫自動車道鹿児島線	九州自動車道	345	252	1082.3	254.3	828.0	23.4	31.3	7.3
17	高速自動車国道九州縦貫自動車道宮崎線	宮崎自動車道	83	18	79.2	16.8	62.4	21.2	9.5	2.0
18	高速自動車国道九州横断自動車道長崎大分線	長崎自動車道・大分自動車道	257	114	470.7	136.2	334.4	28.9	18.3	5.2
19	高速自動車国道東九州自動車道	東九州自動車道	205	64	173.1	64.3	108.7	37.1	8.4	3.1
20	高速自動車国道関西国際空港線	関西空港自動車道	7	10	10.9	3.4	7.4	31.1	15.5	4.8
21	高速自動車国道関門自動車道	関門橋	9	20	27.4	4.3	23.1	15.6	30.4	4.7
22	高速自動車国道沖縄自動車道	沖縄自動車道	57	104	149.7	44.5	105.2	29.7	26.2	7.8
23	一般国道1号 (京滋バイパス)、一般国道478号 (京滋バイパス)	京滋バイパス	23.9	89	187.8	36.6	151.2	19.4	78.5	15.3
24	一般国道1号 (第二京阪道路・油小路線)	第二京阪道路・油小路線	35.7	211	339.4	63.2	276.1	18.6	95.0	17.7
25	一般国道2号 (第二神明道路)	第二神明道路	29.9	173	139.3	42.0	97.2	30.1	46.5	14.0
26	一般国道2号 (広島岩国道路)	広島岩国道路	16.2	48	58.2	10.1	48.0	17.3	35.9	6.2
27	一般国道3号 (南九州西回り自動車道 (八代日奈久道路))	南九州自動車道 (八代日奈久道路)	12.0	6	7.2	2.6	4.5	36.1	6.0	2.1
28	一般国道3号 (南九州西回り自動車道 (市来～鹿児島西))	南九州自動車道 (鹿児島道路)	21.3	27	24.1	6.8	17.3	28.2	11.3	3.1
29	一般国道9号 (安来道路)	山陰道 (安来道路)	19.1	14	25.3	9.4	15.8	37.1	13.2	4.9
30	一般国道9号 (江津道路)	山陰道 (江津道路)	14.5	3	3.9	2.9	0.9	74.3	2.6	2.0
31	一般国道10号 (権田道路)	権田道路	10.3	16	19.5	3.6	15.9	18.4	18.9	3.4
32	一般国道10号 (宇佐別府道路)	宇佐別府道路	22.7	14	28.3	8.0	20.3	28.2	12.4	3.5
33	一般国道10号 (日出バイパス)	日出バイパス	9.0	5	4.6	1.1	3.4	23.9	5.1	1.2
34	一般国道10号 (延岡南道路)	延岡南道路	4.4	12	10.1	1.9	8.2	18.8	22.9	4.3
35	一般国道10号 (隼人道路)	隼人道路	7.3	20	13.9	3.2	10.6	23.0	19.0	4.3
36	一般国道24号 (京奈和自動車道 (京奈道路))	京奈和自動車道 (京奈道路)	17.0	46	42.7	11.0	31.6	25.7	25.1	6.4
37	一般国道26号 (堺泉北道路)	堺泉北道路	4.7	44	11.1	5.9	5.1	53.1	23.6	12.5
38	一般国道31号 (広島呉道路)	広島呉道路	15.8	38	31.0	8.1	22.8	26.1	19.6	5.1
39	一般国道34号 (長崎バイパス)	長崎バイパス	15.1	40	27.5	6.9	20.6	25.0	18.2	4.5
40	一般国道42号 (湯浅御坊道路)	湯浅御坊道路	19.4	24	38.8	11.0	27.8	28.3	20.0	5.6
41	一般国道163号 (第二阪奈道路)	第二阪奈道路	13.4	34	67.1	16.9	50.2	25.1	50.0	12.6
42	一般国道165号 (南阪奈道路)	南阪奈道路	16.9	52	35.2	14.4	20.7	40.9	20.8	8.5
43	一般国道196号 (今治・小松自動車道 (今治小松道路))	今治小松自動車道	13.0	8	7.5	4.5	3.0	60.0	5.7	3.4
44	一般国道478号 (京都縦貫自動車道)	京都縦貫自動車道	41.1	79	95.6	28.9	66.7	30.2	23.2	7.0
45	一般国道481号 (関西国際空港連絡橋)	関西国際空港連絡橋	4.6	12	31.9	4.8	27.1	15.0	69.3	10.4
46	一般国道497号 (西九州自動車道 (武雄佐世保道路))	西九州自動車道 (武雄佐世保道路)	22.0	22	26.6	7.3	19.3	27.4	12.0	3.3
47	一般国道497号 (西九州自動車道 (佐世保道路))	西九州自動車道 (佐世保道路)	7.8	29	12.4	4.2	8.2	33.8	15.8	5.3
48	一般国道31号 (広島呉道路)	広島呉道路	15.8	38	10.1	1.9	8.1	18.8	6.3	1.2

注(1) 「通行台数」は原則として路線ごとの支払料金所における通行台数を集計している。

注(2) 「料金収入」は西会社の料金収入、「管理費」は西会社の管理費、「営業収支差」は料金収入から西会社の管理費を除いたものである。

注(3) 「管理費」は機構の資産ではない高速道路をまたぐ道路（こ道橋）の耐震対策に係る費用を除いたものである。

注(4) 一般国道31号（広島呉道路）は、令和元年6月30日から全国路線網に指定されたことに伴い、元年6月までの「通行台数」等についてはNo. 48に、元年7月以降の値についてはNo. 38に記載している。

○本四会社

(単位：億円)

路線名	道路名	供用延長(km)	通行台数(千台/日)	料金収入(A)	管理費(B)	営業収支差(A)-(B)	料金収入100に対する管理費(%) (B/A)×100	供用延長10km当たりの料金収入	供用延長10km当たりの管理費
一般国道28号 (本州四国連絡道路(神戸・鳴門ルート))	神戸淡路鳴門自動車道	89.0	26	351.8	89.1	262.6	25.3	39.5	10.0
一般国道30号 (本州四国連絡道路(児島・坂出ルート))	瀬戸中央自動車道	37.3	23	196.2	51.0	145.1	25.9	52.6	13.6
一般国道317号 (本州四国連絡道路(尾道・今治ルート))	西瀬戸自動車道	46.6	8	118.3	56.8	61.5	48.0	25.3	12.1

注(1) 本四会社の「通行台数」は県境断面交通量である。

注(2) 「料金収入」は本四会社の料金収入、「管理費」は本四会社の管理費、「営業収支差」は料金収入から本四会社の管理費を除いたものである。

○首都会社

(単位：億円)

路線名	道路名	供用延長(km)	通行台数(千台/日)	料金収入(A)	管理費(B)	営業収支差(A)-(B)	料金収入100に対する管理費(%) (B/A)×100	供用延長10km当たりの料金収入	供用延長10km当たりの管理費
都道首都高速1号線 等	高速1号上野線・高速都心環状線・高速1号羽田線 等	327.2	1,001	2635.2	741.0	1894.2	28.1	80.5	22.6

注(1) 「通行台数」は、首都高速道路1回の利用を「1台」として集計している。

注(2) 「料金収入」は首都会社の料金収入、「管理費」は首都会社の管理費、「営業収支差」は料金収入から首都会社の管理費を除いたものである。

注(3) 「管理費」は利益剰余金を活用した事業に係る費用を除いたものである。

○阪神会社

(単位：億円)

路線名	道路名	供用延長(km)	通行台数(千台/日)	料金収入(A)	管理費(B)	営業収支差(A)-(B)	料金収入100に対する管理費(%) (B/A)×100	供用延長10km当たりの料金収入	供用延長10km当たりの管理費
大阪府道高速大阪池田線 等	1号環状線・11号池田線 等	258.2	710	1781.4	415.6	1365.7	23.3	68.9	16.0

注(1) 「通行台数」は、阪神高速道路1回の利用を「1台」として集計している。

注(2) 「料金収入」は阪神会社の料金収入、「管理費」は阪神会社の管理費、「営業収支差」は料金収入から阪神会社の管理費を除いたものである。

別図表11 路線別収支差の試算

○東会社

(単位：億円)

No.	路線名	道路名	供用延長 (km)	開通年度	開通率 (%)	営業収支差 (A)	営業収支差に基づく配賦金利(試算) (B)	(A)-(B)	資産価額	資産価額に基づく配賦金利(試算) (C)	(A)-(C)
1	高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線	道央自動車道	443	昭和46-平成24	100	220.4	27.3	193.1	6896.4	52.9	167.5
2	高速自動車国道北海道横断自動車道黒松内釧路線	札幌自動車道	268	昭和46-平成30	100	84.8	10.5	74.3	1431.0	10.9	42.4
	後志自動車道	6.8									
3	高速自動車国道北海道横断自動車道黒松内釧路線、高速自動車国道北海道横断自動車道黒松内北見線	道東自動車道								24.7	
4	高速自動車国道東北縦貫自動車道弘前線	東京外環自動車道	698	昭和47-平成5	100	1542.5	191.2	1351.3	2358.2	18.0	1458.2
	東北自動車道	8652.9							66.3		
5	高速自動車国道東北縦貫自動車道八戸線	八戸自動車道	97	昭和61-平成15	100	14.0	1.6	12.4	1281.7	9.8	1.6
	青森自動車道	350.5							2.6		
6	高速自動車国道東北横断自動車道釜石秋田線	釜石自動車道	134	平成3-14	100	27.3	3.3	24.0	217.3	1.6	11.4
	秋田自動車道	1875.0							14.3		
7	高速自動車国道東北横断自動車道酒田線	山形自動車道	137	昭和56-平成13	100	21.3	2.6	18.7	2577.7	19.7	1.6
8	高速自動車国道東北横断自動車道いわき新潟線	磐越自動車道	213	平成2-9	100	71.4	8.8	62.6	4304.6	33.0	38.4
9	高速自動車国道日本海沿岸東北自動車道	日本海東北自動車道	76	平成13-21	100	18.2	2.2	16.0	2079.1	15.9	0.1
	秋田自動車道	287.3							2.2		
10	高速自動車国道東北中央自動車道相馬尾花沢線	東北中央自動車道	51	平成14-令和元	100	12.1	1.5	10.6	1610.5	12.3	△ 0.2
11	高速自動車国道関越自動車道新潟線	関越自動車道・東京外環自動車道	246	昭和46-	96	690.1	85.5	604.6	7511.6	57.6	632.5
12	高速自動車国道関越自動車道上越線	上信越自動車道	203	平成4-11	100	253.9	31.4	222.5	6564.4	50.3	203.6
13	高速自動車国道常磐自動車道	東京外環自動車道	313	昭和56-平成26	100	738.2	91.5	646.7	1243.4	9.5	677.3
	常磐自動車道	6704.5							51.4		
14	高速自動車国道東関東自動車道千葉富津線	館山自動車道	55	平成7-19	100	100.1	12.4	87.7	1603.1	12.2	87.9
15	高速自動車国道東関東自動車道水戸線	東京外環自動車道	112	昭和46-	78	458.3	56.8	401.5	7490.5	57.4	377.5
	東関東自動車道	3054.7							23.4		
16	高速自動車国道北関東自動車道	北関東自動車道	135	平成11-22	100	222.8	27.6	195.2	4434.8	34.0	188.8
17	高速自動車国道中央自動車道長野線 (安曇野市から千曲市まで(安曇野ICを含まない。))	長野自動車道	43	平成4	100	64.6	8.0	56.6	1295.0	9.9	54.7
18	高速自動車国道北陸自動車道 (新潟市から富山県下新川郡朝日町まで(朝日ICを含まない。))	日本海東北自動車道・北陸自動車道	205	昭和53-平成9	100	208.8	25.8	183.0	5360.8	41.1	167.7
19	高速自動車国道成田国際空港線	新空港自動車道	4	昭和53	100	3.2	0.4	2.8	36.0	0.2	3.0
20	一般国道1号(横浜新道)、一般国道16号(横浜新道)	横浜新道	11.3	昭和34-49	100	106.8	13.2	93.6	1061.6	8.1	98.7
21	一般国道6号(東水戸道路)	東水戸道路	10.2	平成8-11	100	8.8	1.0	7.8	28.9	0.2	8.6
22	一般国道6号(仙台東部道路)	仙台東部道路	24.8	平成5-13	100	65.8	8.1	57.7	545.3	4.1	61.7
23	一般国道6号(仙台南部道路)	仙台南部道路	12.2	昭和55-平成13	100	21.3	2.6	18.7	151.4	1.1	20.2
24	一般国道7号(秋田外環状道路)	秋田自動車道	9.5	平成9	100	3.9	0.4	3.5	12.7	0.0	3.9
25	一般国道7号(琴丘能代道路)	秋田自動車道	17.1	平成4-13	100	1.2	0.1	1.1	14.9	0.1	1.1
26	一般国道13号(米沢南陽道路)	東北中央自動車道	8.8	平成9	100	2.8	0.3	2.5	54.9	0.4	2.4

No.	路線名	道路名	供用延長 (km)	開通年度	開通率 (%)	営業収支差 (A)	営業収支差に基づく配賦金利 (試算) (B)	(A)-(B)	資産価額	資産価額に基づく配賦金利 (試算) (C)	(A)-(C)
27	一般国道13号 (湯沢横手道路)	湯沢横手道路	14.5	平成6-9	100	1.9	0.2	1.7	17.5	0.1	1.8
28	一般国道14号 (京葉道路)、 一般国道16号 (京葉道路)	京葉道路	36.7	昭和35-55	100	191.0	23.6	167.4	2503.1	19.2	171.8
29	一般国道16号 (横浜横須賀道路)	横浜横須賀道路	36.9	昭和54-平成20	100	139.9	17.3	122.6	3239.6	24.8	115.1
30	一般国道45号 (三陸縦貫自動車道 (仙塩道路))	三陸自動車道 (仙塩道路)	7.8	平成8	100	20.4	2.5	17.9	52.2	0.4	20.0
31	一般国道45号 (百石道路)	百石道路	6.1	平成6	100	0.5	0.0	0.5	11.5	0.0	0.5
32	一般国道47号 (仙台北部道路)	仙台北部道路	13.5	平成14-25	100	20.7	2.5	18.2	59.6	0.4	20.3
33	一般国道126号 (千葉東金道路)	千葉東金道路・圏央道	32.2	昭和53-平成9	100	51.9	6.4	45.5	505.1	3.8	48.1
34	一般国道127号 (富津館山道路)	富津館山道路	19.2	平成10-16	100	12.3	1.5	10.8	24.1	0.1	12.2
35	一般国道233号 (深川・留萌自動車道 (深川沼田道路))	深川留萌自動車道	4.4	平成10	100	△ 0.3	0.0	△ 0.3	6.8	0.0	△ 0.3
36	一般国道235号 (日高自動車道 (菅東道路))	日高自動車道	4.0	平成9	100	1.8	0.2	1.6	3.6	0.0	1.8
37	一般国道409号 (東京湾横断・木更津東金道路)	東京湾アクアライン 東京湾アクアライン連絡道	22.2	平成7-9	100	145.2	18.0	127.2	6646.4 464.5	21.3 3.5	117.6
38	一般国道468号 (東京湾横断・木更津東金道路)	圏央道	50.0	平成18-25	100				371.6	2.8	
39	一般国道466号 (第三京浜道路)	第三京浜道路	16.6	昭和39-40	100	76.9	9.5	67.4	1486.7	11.4	65.5
40	一般国道468号 (首都圏中央連絡自動車道) (横浜市から藤沢市まで及びあきる野市から山武市まで (あきる野ICを含む。))	圏央道	150.6	平成7-	85	514.5	63.8	450.7	2533.3	19.4	495.1

注(1) 「営業収支差に基づく配賦金利 (試算)」及び「資産価額に基づく配賦金利 (試算)」は、機構の支払金利 (建設仮勘定分を除く。) である。

注(2) 「開通率」は東会社の事業許可延長に対する供用延長の比率であり、新直轄道路の区間の延長は含まない。

注(3) 「営業収支差」は料金収入から管理費を除いたものである。

注(4) 太枠で囲んだ路線については、73ページ参照

注(5) 点線枠で囲んだ路線については、72ページ参照

○中会社

(単位：億円)

No.	路線名	道路名	供用延長 (km)	開通年度	開通率 (%)	営業収支差 (A)	営業収支差に基づく配賦金利 (試算) (B)	(A)-(B)	資産価額	資産価額に基づく配賦金利 (試算) (C)	(A)-(C)
1	高速自動車国道中央自動車道富士吉田線	中央自動車道・東京外環自動車道	94	昭和42-	94	291.6	37.2	254.4	6044.9	40.0	251.6
2	高速自動車国道中央自動車道西宮線 (大月市から東近江市まで(八日市ICを含む。))	中央自動車道	360	昭和39-57	100	680.4	86.8	593.6	5401.2	35.8	633.5
		名神高速道路							1684.3	11.1	
3	高速自動車国道中央自動車道長野線 (岡谷市から安曇野市まで(安曇野ICを含む。))	長野自動車道	33	昭和60-63	100	74.6	9.5	65.1	833.4	5.5	69.1
4	高速自動車国道第一東海自動車道	東名高速道路	347	昭和43-44	100	1272.8	162.4	1110.4	15493.4	102.6	1170.2
5	高速自動車国道東海北陸自動車道	東海北陸自動車道	185	昭和60-平成20	100	102.7	13.1	89.6	8217.6	54.4	48.3
6	高速自動車国道第二東海自動車道横浜名古屋線	新東名高速道路・伊勢湾岸自動車道(豊田東JCT~東海JCT)	240	平成9-	84	813.4	103.8	709.6	30492.0	202.1	611.3
7	高速自動車国道中部横断自動車道	中部横断自動車道	47	平成13-30	100	1.2	0.1	1.1	2509.4	16.6	△ 15.4
8	高速自動車国道北陸自動車道(富山県下新川郡朝日町から米原市まで(朝日ICを含む。))	北陸自動車道	282	昭和47-58	100	354.2	45.2	309.0	5074.7	33.6	320.6
9	高速自動車国道近畿自動車道伊勢線	伊勢自動車道・名古屋第二環状自動車道	69	昭和50-	85	102.8	13.1	89.7	1218.0	8.0	94.8
10	高速自動車国道近畿自動車道名古屋亀山線	東名阪自動車道	98	昭和45-平成22	100	388.2	49.5	338.7	4934.1	32.7	355.5
11	高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線(愛知県海部郡飛島村から甲賀市まで(甲賀土山ICを含まない。))	伊勢湾岸自動車道(飛島JCT~四日市JCT)・新名神高速道路	64	平成11-平成30	100	233.9	29.8	204.1	6759.7	44.8	189.1
12	高速自動車国道近畿自動車道尾鷲多気線	紀勢自動車道	34	平成17-24	100	14.8	1.8	13.0	933.5	6.1	8.7
13	高速自動車国道近畿自動車道敦賀線(小浜市から敦賀市まで(小浜ICを含まない。))	舞鶴若狭自動車道	39	平成26	100	5.9	0.7	5.2	1190.9	7.8	△ 1.9
14	一般国道1号(新湘南バイパス)	新湘南バイパス	8.7	昭和62-	61	23.8	3.0	20.8	302.4	2.0	21.8
15	一般国道1号(西湘バイパス)	西湘バイパス	14.5	昭和45-46	100	16.2	2.0	14.2	578.3	3.8	12.4
16	一般国道138号(東富士五湖道路)	東富士五湖道路	18.0	昭和61-63	100	17.1	2.1	15.0	226.6	1.5	15.6
17	一般国道271号(小田原厚木道路)	小田原厚木道路	31.7	昭和43	100	44.8	5.7	39.1	689.7	4.5	40.3
18	一般国道302号(伊勢湾岸道路)	伊勢湾岸自動車道(東海JCT~飛島JCT)	6.1	昭和59-平成9	100	227.5	29.0	198.5	1550.2	10.2	217.3
19	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道) (茅ヶ崎市から海老名市門沢橋まで及び海老名市中新田からあきる野市まで(あきる野ICを含まない。))	圏央道(茅ヶ崎JCT~寒川北、海老名北~あきる野)	44.0	平成19-26	100	243.1	31.0	212.1	1296.5	8.5	234.6
20	一般国道475号(東海環状自動車道)(豊田市から四日市市まで)	東海環状自動車道	106.5	平成16-	71	92.8	11.8	81.0	893.0	5.9	86.9
21	一般国道158号(中部縦貫自動車道(安房峠道路))	中部縦貫自動車道(安房峠道路)	5.6	平成9	100	2.3	0.0	2.3	19.1	0.0	2.3

注(1) 「営業収支差に基づく配賦金利(試算)」及び「資産価額に基づく配賦金利(試算)」は、機構の支払金利(建設仮勘定分を除く。)である。

注(2) 「開通率」は中会社の事業許可延長に対する供用延長の比率であり、新直轄道路の区間の延長は含まない。

注(3) 「営業収支差」は料金収入から管理費を除いたものである。

注(4) 太枠で囲んだ路線については、73ページ参照

○西会社

(単位：億円)

No.	路線名	道路名	供用延長 (km)	開通年度	開通率 (%)	営業収支差 (A)	営業収支差に基づく配賦金利(試算) (B)	(A)-(B)	資産価額	資産価額に基づく配賦金利(試算) (C)	(A)-(C)
1	高速自動車国道中央自動車道西宮線（東近江市から西宮市まで（八日市ICを含まない。））	名神高速道路	105	昭和38-平成15	100	558.1	64.0	494.1	7147.8	46.7	511.4
2	高速自動車国道近畿自動車道天理吹田線	西名阪自動車道	56	昭和43-62	100	346.0	39.7	306.3	1246.2	8.1	320.4
		近畿自動車道							2687.8	17.5	
3	高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線（甲賀市から神戸市まで（甲賀土山ICを含む。））	新名神高速道路	72	平成19-	67	181.8	20.8	161.0	8161.7	53.4	128.4
4	高速自動車国道近畿自動車道松原那智勝浦線	阪和自動車道	110	昭和49-平成19	100	301.7	34.6	267.1	3990.1	26.1	275.6
5	高速自動車国道近畿自動車道敦賀線（三木市から小浜市まで（小浜ICを含む。））	舞鶴若狭自動車道	123	昭和61-平成23	100	61.4	7.0	54.4	2585.2	16.9	44.5
6	高速自動車国道中国縦貫自動車道	中国自動車道	543	昭和44-57	100	406.0	46.6	359.4	8604.2	56.3	349.7
7	高速自動車国道山陽自動車道吹田山口線、高速自動車国道山陽自動車道宇部下関線	山陽自動車道	445	昭和56-平成12	100	938.5	107.7	830.8	13833.4	90.5	845.9
8	高速自動車国道中国横断自動車道姫路島取線	播磨自動車道	13	平成14-	52				328.3	2.1	
9	高速自動車国道中国横断自動車道岡山米子線	岡山自動車道	107	平成元-8	100	40.8	4.6	36.2	1062.3	6.9	24.1
		米子自動車道							1502.5	9.8	
10	高速自動車国道中国横断自動車道尾道松江線	松江自動車道	26	平成12-14	100	21.0	2.4	18.6	252.7	1.6	14.2
		山陰自動車道							805.1	5.2	
11	高速自動車国道山陰自動車道鳥取益田線	山陰自動車道	18	平成18-21	100						
12	高速自動車国道中国横断自動車道広島浜田線	広島自動車道	71	昭和59-平成3	100	22.4	2.5	19.9	416.9	2.7	15.5
		浜田自動車道							645.2	4.2	
13	高速自動車国道四国縦貫自動車道	徳島自動車道	237	昭和59-平成16	100	195.3	22.4	172.9	2678.7	17.5	153.4
14	高速自動車国道四国縦貫自動車道、高速自動車国道四国横断自動車道愛南大洲線	松山自動車道							3728.4	24.4	
15	高速自動車国道四国横断自動車道阿南四万十線	高松自動車道・徳島自動車道	224	昭和62-	98	200.9	23.0	177.9	3624.0	23.7	155.7
		高知自動車道							3288.4	21.5	
16	高速自動車国道九州縦貫自動車道鹿児島線	九州自動車道	345	昭和46-平成7	100	828.0	95.0	733.0	7615.8	49.8	778.2
17	高速自動車国道九州縦貫自動車道宮崎線	宮崎自動車道	83	昭和50-56	100	62.4	7.1	55.3	814.5	5.3	57.1
18	高速自動車国道九州横断自動車道長崎大分線	長崎自動車道	257	昭和57-平成15	100	334.4	38.3	296.1	3230.2	21.1	288.9
		大分自動車道							3733.9	24.4	
19	高速自動車国道東九州自動車道	東九州自動車道	205	平成11-28	100	108.7	12.4	96.3	5208.8	34.0	74.7
20	高速自動車国道関西国際空港線	関西空港自動車道	7	平成6	100	7.4	0.8	6.6	518.7	3.3	4.1
21	高速自動車国道関門自動車道	関門橋	9	昭和48	100	23.1	2.6	20.5	389.9	2.5	20.6
22	高速自動車国道沖縄自動車道	沖縄自動車道	57	昭和50-62	100	105.2	12.0	93.2	1362.1	8.9	96.3
23	一般国道1号（京滋バイパス）、一般国道478号（京滋バイパス）	京滋バイパス	23.9	昭和63-平成15	100	151.2	17.3	133.9	1326.3	8.6	142.6
24	一般国道1号（第二京阪道路・油小路線）	第二京阪道路・油小路線	35.7	平成14-21	100	276.1	31.6	244.5	2496.0	16.3	259.8
25	一般国道2号（第二神明道路）	第二神明道路	29.9	昭和44-	83	97.2	11.1	86.1	1368.4	8.9	88.3
26	一般国道2号（広島岩国道路）	広島岩国道路	16.2	昭和61-平成2	100	48.0	5.5	42.5	672.8	4.4	43.6
27	一般国道3号（南九州西回り自動車道（八代日奈久道路））	南九州自動車道（八代日奈久道路）	12.0	平成10-13	100	4.5	0.5	4.0	7.8	0.0	4.5

No.	路線名	道路名	供用延長(km)	開通年度	開通率(%)	営業収支差(A)	営業収支差に基づく配賦金利(試算)(B)	(A)-(B)	資産価額	資産価額に基づく配賦金利(試算)(C)	(A)-(C)
28	一般国道3号 (南九州西回り自動車道(市来~鹿児島西))	南九州自動車道 (鹿児島道路)	21.3	平成9-14	100	17.3	1.9	15.4	20.8	0.1	17.2
29	一般国道9号(安来道路)	山陰道(安来道路)	19.1	平成9-12	100	15.8	1.8	14.0	12.2	0.0	15.8
30	一般国道9号(江津道路)	山陰道(江津道路)	14.5	平成15	100	0.9	0.1	0.8	15.4	0.1	0.8
31	一般国道10号(椎田道路)	椎田道路	10.3	平成2	100	15.9	1.8	14.1	170.7	1.1	14.8
32	一般国道10号(宇佐別府道路)	宇佐別府道路	22.7	平成4-6	100	20.3	2.3	18.0	126.6	0.8	19.5
33	一般国道10号(日出バイパス)	日出バイパス	9.0	平成13	100	3.4	0.3	3.1	7.0	0.0	3.4
34	一般国道10号(延岡南道路)	延岡南道路	4.4	平成元-令和2	100	8.2	0.9	7.3	68.4	0.4	7.8
35	一般国道10号(隼人道路)	隼人道路	7.3	平成3	100	10.6	1.2	9.4	89.6	0.5	10.1
36	一般国道24号 (京奈和自動車道(京奈道路))	京奈和自動車道 (京奈道路)	17.0	昭和63-平成12	100	31.6	3.6	28.0	520.1	3.4	28.2
37	一般国道26号 (堺泉北道路)	堺泉北道路	4.7	平成2	100	5.1	0.5	4.6	48.0	0.3	4.8
38	一般国道31号 (広島呉道路)	広島呉道路	15.8	昭和49-平成8	100	30.9	2.7	28.2	486.5	3.2	27.7
39	一般国道34号(長崎バイパス)	長崎バイパス	15.1	昭和42-平成2	100	20.6	2.3	18.3	321.2	2.1	18.5
40	一般国道42号(湯浅御坊道路)	湯浅御坊道路	19.4	平成6-7	100	27.8	3.1	24.7	92.7	0.6	27.2
41	一般国道163号 (第二阪奈道路)	第二阪奈道路	13.4	平成9	100	50.2	5.7	44.5	873.9	5.7	44.5
42	一般国道165号 (南阪奈道路)	南阪奈道路	16.9	平成15	100	20.7	2.3	18.4	437.9	2.8	17.9
43	一般国道196号 (今治・小松自動車道(今治小松道路))	今治小松自動車道	13.0	平成11-13	100	3.0	0.3	2.7	13.1	0.0	3.0
44	一般国道478号(京都縦貫自動車道)	京都縦貫自動車道	41.1	昭和62-平成25	100	66.7	7.6	59.1	960.8	6.2	60.5
45	一般国道481号 (関西国際空港連絡橋)	関西国際空港連絡橋	4.6	平成21	100	27.1	3.1	24.0	314.0	2.0	25.1
46	一般国道497号 (西九州自動車道(武雄佐世保道路))	西九州自動車道 (武雄佐世保道路)	22.0	昭和62-平成元	100	19.3	2.2	17.1	315.5	2.0	17.3
47	一般国道497号 (西九州自動車道(佐世保道路))	西九州自動車道 (佐世保道路)	7.8	平成10-	46	8.2	0.9	7.3	9.2	0.0	8.2

注(1) 「営業収支差に基づく配賦金利(試算)」及び「資産価額に基づく配賦金利(試算)」は、機構の支払金利(建設仮勘定分を除く。)である。

注(2) 「開通率」は西会社の事業許可延長に対する供用延長の比率であり、新直轄道路の区間の延長は含まない。

注(3) 「営業収支差」は料金収入から管理費を除いたものである。

○本四会社

(単位：億円)

路線名	道路名	供用延長 (km)	開通年度	開通率 (%)	営業収支差 (A)	営業収支差に基づく配賦金利 (試算) (B)	(A)-(B)	資産価額	資産価額に基づく配賦金利 (試算) (C)	(A)-(C)
一般国道28号 (本州四国連絡道路 (神戸・鳴門ルート))	神戸淡路鳴門自動車道	89.0	昭和60- 平成10	100	262.6	46.1	216.5	11346.4	42.5	220.1
一般国道30号 (本州四国連絡道路 (児島・坂出ルート))	瀬戸中央自動車道	37.3	昭和63	100	145.1	25.5	119.6	5124.5	19.2	125.9
一般国道317号 (本州四国連絡道路 (尾道・今治ルート))	西瀬戸自動車道	46.6	昭和54- 平成11	100	61.5	10.8	50.7	5526.6	20.7	40.8

注(1) 「営業収支差に基づく配賦金利 (試算)」及び「資産価額に基づく配賦金利 (試算)」は、機構の支払金利 (建設仮勘定分を除く。) である。

注(2) 「開通率」は本四会社の事業許可延長に対する供用延長の比率である。

注(3) 「営業収支差」は料金収入から管理費を除いたものである。

○首都会社

(単位：億円)

路線名	道路名	供用延長 (km)	開通年度	開通率 (%)	営業収支差 (A)	営業収支差に基づく配賦金利 (試算) (B)	(A)-(B)	資産価額	資産価額に基づく配賦金利 (試算) (C)	(A)-(C)
都道首都高速1号線 等	高速1号上野線・高速都心環状線・高速1号羽田線 等	327.2	昭和37-	97	1894.2	354.7	1539.5	57989.0	354.7	1539.5

注(1) 「営業収支差に基づく配賦金利 (試算)」及び「資産価額に基づく配賦金利 (試算)」は、機構の支払金利 (建設仮勘定分を除く。) である。

注(2) 「開通率」は首都会社の事業許可延長に対する供用延長の比率である。

注(3) 「営業収支差」は料金収入から管理費を除いたものである。

○阪神会社

(単位：億円)

路線名	道路名	供用延長 (km)	開通年度	開通率 (%)	営業収支差 (A)	営業収支差に基づく配賦金利 (試算) (B)	(A)-(B)	資産価額	資産価額に基づく配賦金利 (試算) (C)	(A)-(C)
大阪府道高速大阪池田線 等	1号環状線・11号池田線 等	258.2	昭和39-	91	1365.7	271.0	1094.7	30018.7	271.0	1094.7

注(1) 「営業収支差に基づく配賦金利 (試算)」及び「資産価額に基づく配賦金利 (試算)」は、機構の支払金利 (建設仮勘定分を除く。) である。

注(2) 「開通率」は阪神会社の事業許可延長に対する供用延長の比率である。

注(3) 「営業収支差」は料金収入から管理費を除いたものである。

別図表12 平成18年度以降の3路線の路線別収支差の試算

高速自動車国道東北中央自動車道相馬尾花沢線									
年度	供用延長 (km)	開通年度	開通率 (%)	営業収支差 (億円) (A)	営業収支差 に基づく配 賦金利 (億円) (B)	(A) - (B) (億円)	資産価額 (億円)	資産価額 に基づく 配賦金利 (億円) (C)	(A) - (C) (億円)
平成18	27	平成14-	53	1.4	0.4	1.0	784.9	14.1	△ 12.7
19	27	14-	53	1.3	0.3	1.0	767.7	12.4	△ 11.1
20	27	14-	53	0.6	0.1	0.5	750.9	12.0	△ 11.4
21	27	14-	53	△ 0.6	△ 0.2	-	733.5	11.2	△ 11.8
22	27	14-	53	△ 3.7	△ 1.3	-	716.2	10.0	△ 13.7
23	27	14-	53	△ 0.6	△ 0.2	-	698.9	9.6	△ 10.2
24	27	14-	53	0.5	0.1	0.4	688.1	9.1	△ 8.6
25	27	14-	53	1.2	0.3	0.9	675.2	8.6	△ 7.4
26	27	14-	53	1.9	0.4	1.5	662.7	8.6	△ 6.7
27	27	14-	53	2.4	0.4	2.0	650.7	7.2	△ 4.8
28	27	14-	53	1.6	0.2	1.4	637.7	6.5	△ 4.9
29	27	14-	53	0.3	0.0	0.3	645.1	6.1	△ 5.8
30	27	14-	53	0.1	0.0	0.1	646.7	5.0	△ 4.9
令和元	51	平成14-令和元	100	12.1	1.5	10.6	1610.5	12.3	△ 0.2
高速自動車国道中部横断自動車道									
年度	供用延長 (km)	開通年度	開通率 (%)	営業収支差 (億円) (A)	営業収支差 に基づく配 賦金利 (億円) (B)	(A) - (B) (億円)	資産価額 (億円)	資産価額 に基づく 配賦金利 (億円) (C)	(A) - (C) (億円)
平成18	16	平成13-	34	△ 0.8	△ 0.1	-	686.6	8.3	△ 9.1
19	16	13-	34	△ 1.5	△ 0.2	-	673.7	7.4	△ 8.9
20	16	13-	34	△ 1.5	△ 0.2	-	660.9	7.0	△ 8.5
21	16	13-	34	△ 1.5	△ 0.3	-	651.5	6.2	△ 7.7
22	16	13-	34	△ 3.3	△ 0.6	-	638.5	5.7	△ 9.0
23	16	13-	34	△ 1.7	△ 0.3	-	625.9	5.7	△ 7.4
24	16	13-	34	△ 0.6	△ 0.1	-	621.5	5.3	△ 5.9
25	16	13-	34	△ 1.3	△ 0.3	-	609.4	6.1	△ 7.4
26	16	13-	34	△ 0.3	△ 0.0	-	597.8	5.6	△ 5.9
27	16	13-	34	△ 0.4	0.0	-	591.3	5.5	△ 5.9
28	26	13-	55	△ 2.0	△ 0.3	-	1190.0	10.9	△ 12.9
29	26	13-	55	△ 1.1	△ 0.1	-	1163.9	9.6	△ 10.7
30	47	13-30	100	△ 0.8	△ 0.1	-	2564.0	18.4	△ 19.2
令和元	47	13-30	100	1.2	0.1	1.1	2509.4	16.6	△ 15.4
高速自動車国道近畿自動車道教賀線（小浜市から教賀市まで（小浜ICを含まない。））									
年度	供用延長 (km)	開通年度	開通率 (%)	営業収支差 (億円) (A)	営業収支差 に基づく配 賦金利 (億円) (B)	(A) - (B) (億円)	資産価額 (億円)	資産価額 に基づく 配賦金利 (億円) (C)	(A) - (C) (億円)
平成26	39	平成26	100	4.9	0.9	4.0	1309.5	12.4	△ 7.5
27	39	26	100	8.4	1.5	6.9	1276.1	11.9	△ 3.5
28	39	26	100	8.2	1.4	6.8	1253.9	11.5	△ 3.3
29	39	26	100	6.9	1.0	5.9	1242.8	10.2	△ 3.3
30	39	26	100	7.1	0.9	6.2	1223.9	8.7	△ 1.6
令和元	39	26	100	5.9	0.7	5.2	1190.9	7.8	△ 1.9

注(1) 決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報等を基に会計検査院が作成した。

注(2) 「営業収支差に基づく配賦金利」及び「資産価額に基づく配賦金利」は、機構の支払金利（建設仮勘定を除く。）である。

注(3) 「開通率」は東会社又は中会社の事業許可延長に対する供用延長の比率であって、新直轄区間の延長は含まない。

注(4) 「営業収支差」は料金収入から管理費を除いたものである。

注(5) 平成22、23両年度は、無料化社会実験及び東北地方等の無料措置を実施している。

別図表13 当期純損益の内訳の推移（平成17年度～令和元年度）

（単位：百万円）

会社名	科目名	平成17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
東会社	経常損益	15,478	13,502	7,517	6,007	4,994	6,404	4,983	5,175
	特別損益	—	△ 420	52	△ 96	608	△ 866	△ 130	228
	法人税等	9,340	5,580	3,270	3,250	3,302	3,040	1,781	2,047
	当期純損益	6,138	7,501	4,300	2,661	2,299	2,497	3,071	3,355
中会社	経常損益	23,591	14,099	16,439	8,409	4,939	7,166	5,659	2,182
	特別損益	111	△ 288	400	3	161	△ 705	△ 419	△ 27
	法人税等	11,799	5,800	6,478	3,050	3,364	2,707	3,081	1,571
	当期純損益	11,903	8,011	10,360	5,363	1,736	3,753	2,157	583
西会社	経常損益	20,595	15,784	7,723	5,448	8,887	2,944	3,740	9,106
	特別損益	—	279	913	329	△ 1,197	△ 181	△ 60	443
	法人税等	10,920	6,090	3,150	2,568	5,058	340	2,725	3,520
	当期純損益	9,675	9,973	5,487	3,208	2,631	2,423	953	6,030
本四会社	経常損益	2,177	2,540	1,859	1,701	559	606	462	649
	特別損益	△ 75	△ 230	△ 140	140	330	△ 232	94	—
	法人税等	1,134	1,087	846	839	492	318	346	236
	当期純損益	967	1,221	872	1,002	397	55	209	413
首都会社	経常損益	5,201	3,963	1,250	2,491	2,370	1,759	4,451	3,498
	特別損益	—	671	350	△ 100	△ 273	△ 591	△ 1,580	△ 100
	法人税等	2,265	2,078	615	401	1,656	424	1,996	1,704
	当期純損益	2,936	2,555	985	1,989	440	742	875	1,694
阪神会社	経常損益	4,655	1,466	3,233	3,730	3,538	3,207	2,271	2,054
	特別損益	△ 1,533	305	599	683	△ 149	△ 410	△ 334	131
	法人税等	1,943	520	1,329	1,297	1,499	1,062	606	1,090
	当期純損益	1,179	1,251	2,503	3,117	1,889	1,734	1,330	1,095

会社名	科目名	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度
東会社	経常損益	845	4,470	14,823	17,144	1,328	1,973	7,081
	特別損益	△ 397	△ 191	884	△ 259	28,601	△ 62	△ 201
	法人税等	573	1,820	4,488	△ 3,702	8,709	691	1,051
	当期純損益	△ 125	2,458	11,219	20,587	21,219	1,219	5,828
中会社	経常損益	△ 2,208	2,721	3,241	1,865	7,056	11,124	11,557
	特別損益	△ 128	△ 89	△ 90	△ 81	21,812	△ 533	△ 305
	法人税等	756	2,003	686	△ 5,886	7,850	3,198	2,761
	当期純損益	△ 3,094	628	2,464	7,670	21,018	7,392	8,490
西会社	経常損益	1,945	3,709	7,045	7,440	3,370	7,963	4,649
	特別損益	△ 734	△ 482	△ 145	163	27,079	244	△ 703
	法人税等	1,745	2,730	2,732	△ 6,040	9,280	1,480	380
	当期純損益	△ 533	497	4,166	13,644	21,169	6,728	3,566
本四会社	経常損益	632	350	713	517	291	211	333
	特別損益	437	—	—	—	5,103	—	—
	法人税等	611	△ 54	199	△ 1,319	1,617	11	14
	当期純損益	459	405	513	1,836	3,778	199	318
首都会社	経常損益	△ 1,373	1,594	6,324	2,324	△ 1,162	1,923	△ 325
	特別損益	△ 326	△ 6	△ 814	△ 127	15,652	163	△ 100
	法人税等	△ 68	676	1,563	△ 3,886	4,689	486	829
	当期純損益	△ 1,631	911	3,946	6,082	9,799	1,599	△ 1,254
阪神会社	経常損益	△ 1,841	1,324	1,874	430	831	△ 1,360	411
	特別損益	38	△ 5	△ 26	△ 109	6,744	△ 76	△ 127
	法人税等	579	△ 76	234	△ 1,985	2,229	12	△ 10
	当期純損益	△ 2,382	1,395	1,614	2,305	5,347	△ 1,450	293

（注）平成29年度に6会社に多額の当期純利益が計上されているのは、厚生年金基金代行返上益（26年4月に施行された厚生年金保険法（昭和29年法律第115号）の改正に基づき6会社の厚生年金基金制度が確定給付企業年金制度へ移行することとなったことに伴い、厚生年金基金制度の代行部分を返上する際、退職給付債務を国への返還相当額まで修正することなどにより、退職給付引当金が減少することで、会計処理上多額の代行返上益が生じたもの）が特別利益に計上されたためである。

別図表14 6会社の子会社一覧

(令和元年度末時点)

親会社名	子会社名
東会社	高速道路事業
	(株)ネクスコ・トール東北
	(株)ネクスコ・トール関東
	(株)ネクスコ・トール北関東
	(株)ネクスコ・エンジニアリング北海道
	(株)ネクスコ・エンジニアリング東北
	(株)ネクスコ東日本エンジニアリング
	(株)ネクスコ・エンジニアリング新潟
	(株)ネクスコ・メンテナンス北海道
	(株)ネクスコ・メンテナンス東北
	(株)ネクスコ・メンテナンス関東
	(株)ネクスコ・メンテナンス新潟
	(株)ネクスコ・パトロール東北
	(株)ネクスコ・パトロール関東
	(株)ネクスコ・サポート北海道
	(株)ネクスコ・サポート新潟
	(株)ネクスコ東日本トラスティ
	(株)関東エアークリーン
	小計 17社
	関連事業
	ネクセリア東日本(株)
	(株)ネクスコ東日本リテイル
	(株)ネクスコ東日本エリアサポート
	(株)ネクスコ東日本ロジテム
(株)ネクセリア・シティフード	
(株)ネクスコ東日本イノベーション &コミュニケーションズ	
E-NEXCO INDIA PRIVATE LIMITED	
小計 7社	
計 24社	

(令和元年度末時点)

親会社名	子会社名
中会社	高速道路事業
	中日本エクストール横浜(株)
	中日本エクストール名古屋(株)
	中日本ハイウェイ・パトロール東京(株)
	中日本ハイウェイ・パトロール名古屋(株)
	中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京(株)
	中日本ハイウェイ・エンジニアリング名古屋(株)
	中日本ハイウェイ・メンテナンス東名(株)
	中日本ハイウェイ・メンテナンス中央(株)
	中日本ハイウェイ・メンテナンス名古屋(株)
	中日本ハイウェイ・メンテナンス北陸(株)
	NEXCO中日本サービス(株)
	中日本ロード・メンテナンス東京(株)
	中日本ロード・メンテナンス東海(株)
	中日本ロード・メンテナンス中部(株)
	中日本ロード・メンテナンス金沢(株)
	中日本高速オートサービス(株)
	小計 16社
	関連事業
	中日本エクシス(株)
	中日本高速技術マーケティング(株)
	(同)NEXCO中日本インベストメント
	NEXCO Highway Solutions of America Inc.
	NEXCO-CENTRAL Philippines Inc.
	中日本ハイウェイ・リテール横浜(株)
	中日本ハイウェイ・リテール名古屋(株)
	中日本ハイウェイ・アドバンス(株)
	艾客思國際股份有限公司
	NEXCO中日本開発(株)
	箱根ターンパイク(株)
	小計 11社
	計 27社

(令和元年度末時点)

親会社名	子会社名
西会社	高速道路事業
	西日本高速道路サービス関西(株)
	西日本高速道路サービス中国(株)
	西日本高速道路サービス四国(株)
	西日本高速道路サービス九州(株)
	西日本高速道路総合サービス沖縄(株)
	西日本高速道路パトロール関西(株)
	西日本高速道路パトロール中国(株)
	西日本高速道路パトロール九州(株)
	西日本高速道路エンジニアリング関西(株)
	西日本高速道路エンジニアリング中国(株)
	西日本高速道路エンジニアリング四国(株)
	西日本高速道路エンジニアリング九州(株)
	西日本高速道路ファシリティーズ(株)
	西日本高速道路メンテナンス関西(株)
	西日本高速道路メンテナンス中国(株)
	西日本高速道路メンテナンス九州(株)
	西日本高速道路ビジネスサポート(株)
	(株)富士技建
	NEXCO西日本コンサルタンツ(株)
	NEXCO西日本イノベーションズ(株)
	小計 20社
	関連事業
	西日本高速道路サービス・ホールディングス(株)
	西日本高速道路ロジスティクス(株)
	西日本高速道路リアルティ(株)
	芦有ドライブウェイ(株)
NEXCO-West USA, Inc.	
(株)Ligarie	
NEXCO西日本コミュニケーションズ(株)	
小計 7社	
計 27社	
本四会社	高速道路事業
	関連事業
	(株)ブリッジ・エンジニアリング
	J B トールシステム(株)
	J B ハイウェイサービス(株)
計 3社	

(令和元年度末時点)

親会社名	子会社名
首都会社	高速道路事業
	首都高トールサービス西東京(株)
	首都高トールサービス東東京(株)
	首都高トールサービス神奈川(株)
	首都高パトロール(株)
	首都高カー・サポート(株)
	首都高技術(株)
	首都高メンテナンス西東京(株)
	首都高メンテナンス東東京(株)
	首都高メンテナンス神奈川(株)
	首都高電気メンテナンス(株)
	首都高ETCメンテナンス(株)
	首都高機械メンテナンス(株)
	小計 12社
	関連事業
首都高速道路サービス(株)	
首都高保険サポート(株)	
首都高パートナーズ(株)	
小計 3社	
計 15社	
阪神会社	高速道路事業
	阪神高速技術(株)
	阪神高速パトロール(株)
	阪神高速トール大阪(株)
	阪神高速トール神戸(株)
	阪神高速技研(株)
	内外構造(株)
	(株)阪神eテック
	(株)情報技術
	(株)テクノ阪神
	(株)ハイウェイ管制
	阪神施設調査(株)
	小計 11社
	関連事業
阪神高速サービス(株)	
阪高プロジェクトサポート(株)	
小計 2社	
計 13社	
6会社計	高速道路事業 76社
	関連事業 30社
	計 109社

注(1) 子会社は、連結決算の対象となる連結子会社のみを記載している。

注(2) 高速道路事業及び関連事業の区分は、各会社の有価証券報告書における子会社の「主要な事業の内容」によって分類している。ただし、本四会社は有価証券報告書を作成しておらず、子会社を主要な事業の内容によって分類していないため、6会社計欄の高速道路事業及び関連事業の子会社の数を合計しても計欄と一致しない。

注(3) 「(株)」は株式会社、「(同)」は合同会社を示している。

別図表15 子会社の数の推移（平成17年度～令和元年度）

（単位：社）

出資会社	年度末 区分	平成	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	令和
		17														
東会社	高速道路事業	0	10	15	15	15	15	16	16	16	16	16	17	17	17	17
	関連事業	1	1	1	3	3	5	5	6	6	9	9	9	7	6	7
	計	1	11	16	18	18	20	21	22	22	25	25	26	24	23	24
中会社	高速道路事業	0	2	12	11	11	12	13	15	17	17	17	17	17	17	16
	関連事業	1	1	1	1	1	1	4	6	6	8	8	8	8	8	11
	計	1	3	13	12	12	13	17	21	23	25	25	25	25	25	27
西会社	高速道路事業	0	14	15	16	16	16	16	18	18	19	19	19	19	19	20
	関連事業	1	2	2	2	2	7	7	8	9	7	7	7	7	7	7
	計	1	16	17	18	18	23	23	26	27	26	26	26	26	26	27
本四会社		0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
首都会社	高速道路事業	0	1	15	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	関連事業	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	計	1	4	18	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
阪神会社	高速道路事業	1	1	4	7	6	6	6	6	6	6	6	6	6	11	11
	関連事業	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
	計	2	2	5	8	7	7	7	7	7	7	7	8	8	13	13
合計	高速道路事業	1	28	61	61	60	61	63	67	69	70	70	71	71	76	76
	関連事業	5	8	8	10	10	17	20	24	25	28	28	29	27	26	30
	計	6	36	72	74	73	81	86	94	97	101	101	103	101	105	109

注(1) 子会社は、連結決算の対象となる連結子会社のみを集計している。

注(2) 高速道路事業及び関連事業の区分は、各会社の有価証券報告書における子会社の「主要な事業の内容」によって分類している。ただし、本四会社は、有価証券報告書を作成しておらず、子会社を主要な事業の内容によって分類していないため、合計欄の高速道路事業及び関連事業の子会社の数を合計しても計欄と一致しない。

注(3) 本四会社は、連結決算を平成19年度から実施している。

別図表16 子会社の利益剰余金の推移（平成17年度～令和元年度）

（単位：百万円）

親会社名	区分	平成17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
東会社	高速道路事業	—	2,715	7,962	10,464	12,576	15,624	15,330	18,283
	関連事業	△ 53	1,154	2,714	4,148	4,167	5,049	5,776	6,459
	計	△ 53	3,870	10,676	14,613	16,744	20,673	21,107	24,743
中会社	高速道路事業	—	△ 39	7,025	12,757	15,485	17,070	19,517	21,006
	関連事業	△ 24	3,450	4,485	5,049	5,998	6,213	6,683	7,355
	計	△ 24	3,410	11,511	17,806	21,483	23,283	26,201	28,362
西会社	高速道路事業	—	11,213	11,714	13,167	15,474	17,053	18,132	19,725
	関連事業	△ 23	1,991	3,543	4,518	6,149	16,477	16,819	11,055
	計	△ 23	13,205	15,258	17,685	21,624	33,530	34,951	30,780
本四会社		—	—	2,403	2,770	3,032	3,253	3,453	3,713
首都会社	高速道路事業	—	△ 33	2,169	3,008	4,075	3,588	4,134	4,380
	関連事業	△0	155	437	679	878	688	898	1,208
	計	△0	122	2,607	3,688	4,954	4,277	5,033	5,589
阪神会社	高速道路事業	△ 7	320	643	2,947	3,300	3,676	3,073	3,226
	関連事業	22	99	224	297	351	412	489	620
	計	14	419	868	3,244	3,651	4,089	3,563	3,846

親会社名	区分	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度
東会社	高速道路事業	18,976	20,543	21,266	24,224	22,760	23,251	25,014
	関連事業	6,865	11,577	12,411	11,928	11,889	12,658	13,558
	計	25,842	32,120	33,678	36,153	34,650	35,910	38,572
中会社	高速道路事業	23,279	24,536	27,599	29,591	27,917	28,875	30,155
	関連事業	8,091	8,463	9,214	9,670	9,692	10,531	11,215
	計	31,370	32,999	36,814	39,261	37,610	39,407	41,370
西会社	高速道路事業	23,349	24,642	26,971	28,646	28,798	30,852	33,596
	関連事業	12,531	12,848	13,423	14,460	15,143	16,087	16,116
	計	35,880	37,491	40,394	43,106	43,941	46,940	49,712
本四会社		4,070	4,576	4,888	5,526	5,932	6,134	6,486
首都会社	高速道路事業	4,592	4,132	4,801	6,391	6,527	6,060	7,133
	関連事業	1,556	1,961	2,438	2,944	3,504	4,021	4,411
	計	6,148	6,094	7,239	9,335	10,031	10,082	11,544
阪神会社	高速道路事業	3,707	5,237	6,041	6,827	7,000	12,299	12,947
	関連事業	732	742	829	1,007	1,354	1,873	2,179
	計	4,440	5,980	6,871	7,835	8,354	14,173	15,127

（注） 高速道路事業及び関連事業の区分は、各会社の有価証券報告書における子会社の「主要な事業の内容」によって分類している。ただし、本四会社は、有価証券報告書を作成しておらず、子会社を主要な事業の内容によって高速道路事業と関連事業に分類していないため、子会社の全体額を表示している。

別図表17 子会社等からの配当金収入の内訳の推移（平成17年度～令和元年度）

（単位：百万円）

会社名	区分	平成17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
東会社	高速道路事業に係る配当金収入	—	—	—	0	0	271	3,615	1,834
	関連事業に係る配当金収入	—	—	—	0	1	330	740	993
	計	—	—	—	1	1	602	4,356	2,827
中会社	高速道路事業に係る配当金収入	—	—	0	1	1	377	284	410
	関連事業に係る配当金収入	—	—	0	—	—	242	122	157
	計	—	—	1	1	1	619	407	568
西会社	高速道路事業に係る配当金収入	—	1	3	1	2	201	131	157
	関連事業に係る配当金収入	—	0	6	8	7	452	680	5,592
	計	—	2	9	10	10	653	811	5,750
本四会社	高速道路事業に係る配当金収入	—	—	—	—	—	—	—	—
	関連事業に係る配当金収入	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	—	—	—	—	—	—	—	—
首都会社	高速道路事業に係る配当金収入	—	—	—	—	—	268	199	183
	関連事業に係る配当金収入	—	—	—	—	—	10	5	9
	計	—	—	—	—	—	279	205	193
阪神会社	高速道路事業に係る配当金収入	—	—	69	84	88	194	182	188
	関連事業に係る配当金収入	—	—	7	26	19	14	15	18
	計	—	—	76	110	107	208	197	206

会社名	区分	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度
東会社	高速道路事業に係る配当金収入	1,919	1,922	2,338	2,003	5,079	2,451	1,713
	関連事業に係る配当金収入	1,226	1,006	832	1,079	832	567	147
	計	3,146	2,929	3,170	3,083	5,911	3,019	1,860
中会社	高速道路事業に係る配当金収入	360	456	192	547	3,708	961	886
	関連事業に係る配当金収入	188	235	182	187	298	93	207
	計	548	692	375	735	4,007	1,055	1,094
西会社	高速道路事業に係る配当金収入	165	326	322	758	2,314	900	900
	関連事業に係る配当金収入	424	1,119	1,219	1,312	1,444	1,218	1,188
	計	589	1,445	1,542	2,071	3,759	2,118	2,088
本四会社	高速道路事業に係る配当金収入	—	—	—	—	170	155	56
	関連事業に係る配当金収入	—	—	—	—	—	—	—
	計	—	—	—	—	170	155	56
首都会社	高速道路事業に係る配当金収入	404	465	307	343	898	381	521
	関連事業に係る配当金収入	14	17	19	23	24	47	35
	計	418	483	327	366	923	428	556
阪神会社	高速道路事業に係る配当金収入	136	104	147	174	314	187	461
	関連事業に係る配当金収入	29	28	29	23	14	11	24
	計	166	132	177	198	328	199	486

注(1) 配当金収入には、連結子会社からの配当金収入のほか、持分法適用の関連会社等からの配当金収入を含む。

注(2) 西会社の平成24年度の関連事業に係る配当金収入が前年度に比べて大きく増加しているのは、休憩所等の店舗改良等の必要資金に活用するために、特別配当を受けたためである。

注(3) NEXCO3会社の平成29年度の高速道路事業に係る配当金収入が前年度に比べて大きく増加しているのは、会計検査院の検査の結果（平成27年度決算検査報告。173ページ参照）を踏まえるなどして、資金的余力のある子会社に配当を要請したためである。

別図表18 道路資産完成高及び道路資産完成原価の推移（平成17年度～令和元年度）

(単位：億円)

会社名	科目名	年度							
		平成17	18	19	20	21	22	23	24
東会社	道路資産完成高	196	681	1600	1315	1711	1586	2187	1304
	道路資産完成原価	196	681	1600	1315	1711	1586	2187	1304
	利益又は損失(△)	—	—	—	—	—	—	—	—
中会社	道路資産完成高	319	240	868	1729	855	1416	590	1兆1279
	道路資産完成原価	319	240	881	1729	855	1416	590	1兆1279
	利益又は損失(△)	—	—	△ 12	0	—	—	—	—
西会社	道路資産完成高	313	336	1577	886	2664	1536	993	836
	道路資産完成原価	313	336	1577	886	2664	1536	993	836
	利益又は損失(△)	—	—	—	—	—	—	—	—
本四会社	道路資産完成高	15	10	42	41	53	51	40	35
	道路資産完成原価	15	10	42	41	53	51	40	35
	利益又は損失(△)	—	—	—	—	—	—	—	—
首都会社	道路資産完成高	177	289	1828	435	2500	473	141	1467
	道路資産完成原価	177	289	1828	435	2500	473	141	1467
	利益又は損失(△)	—	—	—	—	—	—	—	—
阪神会社	道路資産完成高	139	35	236	368	70	740	492	515
	道路資産完成原価	139	35	236	368	70	740	492	528
	利益又は損失(△)	—	—	—	—	—	—	—	△ 13

会社名	科目名	年度						
		25	26	27	28	29	30	令和元
東会社	道路資産完成高	1174	2454	1958	1229	1293	9985	3160
	道路資産完成原価	1194	2454	1958	1229	1293	9985	3160
	利益又は損失(△)	△ 19	—	—	—	—	—	—
中会社	道路資産完成高	704	2554	5913	1757	2168	6825	2640
	道路資産完成原価	744	2594	5953	1757	2168	6825	2640
	利益又は損失(△)	△ 39	△ 40	△ 39	—	—	—	—
西会社	道路資産完成高	2204	2400	879	1324	8002	2433	2396
	道路資産完成原価	2235	2400	879	1324	8002	2433	2396
	利益又は損失(△)	△ 30	—	—	—	—	—	—
本四会社	道路資産完成高	85	105	113	66	94	91	88
	道路資産完成原価	85	105	113	66	94	91	88
	利益又は損失(△)	—	—	—	—	—	—	—
首都会社	道路資産完成高	240	2731	334	3673	1440	748	2345
	道路資産完成原価	240	2731	334	3673	1440	748	2345
	利益又は損失(△)	—	—	—	—	—	—	—
阪神会社	道路資産完成高	1427	280	711	626	203	347	1808
	道路資産完成原価	1460	273	710	626	203	350	1808
	利益又は損失(△)	△ 32	7	0	—	—	△ 3	—

注(1) NEXCO3会社の平成25年度から27年度まで及び阪神会社の24年度から27年度までの損益は、24年12月の笹子トンネル天井板崩落事故を受けて、国土交通省が25年3月に「高速道路における安全性確保のための所要の事業の早期かつ確実な実施について」（平成25年3月国道高管105号、国道高第217号国土交通省道路局長通知）を6会社に対して発出し、この通知に従って、高速道路の安全性を確保するために、各会社が道路構造物の緊急修繕等の事業を実施し、通常であれば機構の負担となる資産価値を向上させる修繕等についても自己負担したことなどによるものである。

注(2) 中会社の平成19、20両年度の損益は、高速道路資産の引渡時の損失に備える仕掛道路損失引当金の繰入れによるものである。当該引当金を繰り入れる際には、道路資産完成原価を増加させ、取り崩す際に道路資産完成原価を減少させることになる。

注(3) 阪神会社の平成30年度の損失は、安全対策・サービス高度化事業として、高速道路事業の利益剰余金を活用し、機構に帰属する高速道路資産を会社の負担で形成したことによるものである。

別図表19 6会社における料金収入差額及び管理費差額の主要な発生要因等

○東会社

(単位：億円)

年度	項目	金額	主要な発生要因
平成18年度	料金収入差額	22	景気動向等による交通量増に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	22	
	管理費差額(b)	58	暖冬による雪氷対策費の減等
	実績損益(a)+(b)	80	-
19年度	料金収入差額	△81	E T Cによる割引額の増等に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△71	
	管理費差額(b)	93	暖冬による雪氷対策費の減等
	実績損益(a)+(b)	21	-
20年度	料金収入差額	△401	交通量減及びE T Cによる割引額の増等に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△71	
	管理費差額(b)	79	暖冬による雪氷対策費の減等
	実績損益(a)+(b)	7	-
21年度	料金収入差額	△350	交通量減及びE T Cによる割引額の増等に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△61	
	管理費差額(b)	64	一般管理費等の減(雪氷対策費等は増)
	実績損益(a)+(b)	3	-
22年度	料金収入差額	△385	東日本大震災等による交通量減及びE T Cによる割引額の増等に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△62	
	管理費差額(b)	84	一般管理費等の減(雪氷対策費等は増)
	実績損益(a)+(b)	22	-
23年度	料金収入差額	△422	東北地方無料化措置及び東日本大震災等の影響等による収入減
	1%等以内の額(a)	△60	
	管理費差額(b)	36	一般管理費等の減(雪氷対策費等は増)
	実績損益(a)+(b)	△23	-
24年度	料金収入差額	483	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	60	
	管理費差額(b)	△66	雪氷対策費の増等
	実績損益(a)+(b)	△6	-
25年度	料金収入差額	603	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	60	
	管理費差額(b)	△87	雪氷対策費の増等
	実績損益(a)+(b)	△26	-
26年度	料金収入差額	958	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	70	
	管理費差額(b)	△75	雪氷対策費の増等
	実績損益(a)+(b)	△5	-
27年度	料金収入差額	1168	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	71	
	管理費差額(b)	17	一般管理費等の減(雪氷対策費等は増)
	実績損益(a)+(b)	88	-
28年度	料金収入差額	678	交通量増等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	77	
	管理費差額(b)	38	一般管理費等の減(雪氷対策費等は増)
	実績損益(a)+(b)	116	-
29年度	料金収入差額	617	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	80	
	管理費差額(b)	△157	雪氷対策費の増等
	実績損益(a)+(b)	△77	-
30年度	料金収入差額	745	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	81	
	管理費差額(b)	△117	雪氷対策費の増等
	実績損益(a)+(b)	△36	-
令和元年度	料金収入差額	705	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	82	
	管理費差額(b)	△50	点検結果に基づく清掃作業、危険木対策の推進による植栽作業の増等による支出の増
	実績損益(a)+(b)	32	-
累計	料金収入差額	4342	
	1%等以内の額(a)	277	
	管理費差額(b)	△81	
	実績損益(a)+(b)	195	

(注) 高速道路機構ファクトブック、決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報及び東会社の協定に基づく維持、修繕その他の管理の報告書等を基に、会計検査院が作成した。

年度	項目	金額	主要な発生要因
平成18年度	料金収入差額	180	景気動向等による交通量増に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	59	
	管理費差額(b)	8	暖冬(小雪)による雪氷対策費の減、ETCクレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	68	-
19年度	料金収入差額	79	ETCによる割引額の増を上回る景気動向等による交通量増に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	60	
	管理費差額(b)	30	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	91	-
20年度	料金収入差額	△164	景気の悪化及び燃料価格の高騰による交通量の減並びにETCによる割引額の増に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△58	
	管理費差額(b)	81	小雪及びクレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	23	-
21年度	料金収入差額	△308	景気の低迷及びETCによる割引額の増等に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△47	
	管理費差額(b)	38	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	△9	-
22年度	料金収入差額	△141	景気の低迷、ETCによる割引額の増及び東日本大震災の影響等に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△47	
	管理費差額(b)	58	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	10	-
23年度	料金収入差額	72	計画に比べて実績交通量が増加したことによる収入の増
	1%等以内の額(a)	45	
	管理費差額(b)	△40	点検結果等に基づく補修時期の見直し等による支出増
	実績損益(a)+(b)	5	-
24年度	料金収入差額	237	計画に比べて実績交通量が増加したことによる収入の増
	1%等以内の額(a)	47	
	管理費差額(b)	△77	点検結果等に基づく補修の増による支出の増
	実績損益(a)+(b)	△29	-
25年度	料金収入差額	331	計画に比べて実績交通量が増加したことによる収入の増
	1%等以内の額(a)	47	
	管理費差額(b)	△83	点検費用の増及び雪氷対策費用の増による支出の増
	実績損益(a)+(b)	△35	-
26年度	料金収入差額	612	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	58	
	管理費差額(b)	△66	点検費用の増及び雪氷対策費用の増による支出の増
	実績損益(a)+(b)	△7	-
27年度	料金収入差額	685	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	60	
	管理費差額(b)	△40	点検結果等に基づく補修の増等による支出の増
	実績損益(a)+(b)	20	-
28年度	料金収入差額	367	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	64	
	管理費差額(b)	△87	点検結果等に基づく補修の増等による支出の増
	実績損益(a)+(b)	△23	-
29年度	料金収入差額	364	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	65	
	管理費差額(b)	△76	点検結果等に基づく補修の増等による支出の増
	実績損益(a)+(b)	△11	-
30年度	料金収入差額	423	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	66	
	管理費差額(b)	△3	点検結果等に基づく補修の増等による支出の増
	実績損益(a)+(b)	63	-
令和元年度	料金収入差額	435	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	67	
	管理費差額(b)	21	雪氷対策費用の減等による支出の減
	実績損益(a)+(b)	88	-
累計	料金収入差額	3174	
	1%等以内の額(a)	490	
	管理費差額(b)	△236	
	実績損益(a)+(b)	253	

(注) 高速道路機構ファクトブック、決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報及び中会社の協定に基づく維持、修繕その他の管理の報告書等を基に、会計検査院が作成した。

○西会社

(単位：億円)

年度	項目	金額	主要な発生要因
平成18年度	料金収入差額	170	景気動向等による交通量増に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	64	
	管理費差額(b)	36	暖冬(小雪)による雪氷対策費の減
	実績損益(a)+(b)	101	-
19年度	料金収入差額	39	E T Cによる割引額の増を上回る景気動向等による交通量増に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	33	
	管理費差額(b)	△5	橋梁剥落対策費等の緊急安全対策の重点実施による支出増
	実績損益(a)+(b)	27	-
20年度	料金収入差額	△221	景気の悪化及び燃料価格の高騰による交通量の減並びにE T Cによる割引額の増に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△65	
	管理費差額(b)	69	詳細点検の結果による補修実施時期の見直し
	実績損益(a)+(b)	4	-
21年度	料金収入差額	△229	景気の低迷及びE T Cによる割引額の増等に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△54	
	管理費差額(b)	86	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	31	-
22年度	料金収入差額	△119	景気の低迷及びE T Cによる割引額の増等に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△55	
	管理費差額(b)	38	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	△17	-
23年度	料金収入差額	215	計画に比べて実績交通量が増加したことによる収入の増
	1%等以内の額(a)	55	
	管理費差額(b)	△60	点検結果等に基づく補修時期の見直し等による支出増
	実績損益(a)+(b)	△5	-
24年度	料金収入差額	362	計画に比べて実績交通量が増加したことによる収入の増
	1%等以内の額(a)	56	
	管理費差額(b)	△62	点検結果等に基づく補修の増による支出の増
	実績損益(a)+(b)	△6	-
25年度	料金収入差額	517	計画に比べて実績交通量が増加したことによる収入の増
	1%等以内の額(a)	56	
	管理費差額(b)	△58	点検結果等に基づく補修の増による支出の増
	実績損益(a)+(b)	△1	-
26年度	料金収入差額	761	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	66	
	管理費差額(b)	△86	点検費用の増及び雪氷対策費用の増による支出の増
	実績損益(a)+(b)	△20	-
27年度	料金収入差額	898	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	66	
	管理費差額(b)	△58	点検結果等に基づく補修の増による支出の増
	実績損益(a)+(b)	8	-
28年度	料金収入差額	409	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	72	
	管理費差額(b)	△69	点検結果等に基づく補修の増による支出の増
	実績損益(a)+(b)	3	-
29年度	料金収入差額	520	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	73	
	管理費差額(b)	△129	点検結果等に基づく補修の増による支出の増
	実績損益(a)+(b)	△55	-
30年度	料金収入差額	582	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	73	
	管理費差額(b)	△55	点検結果等に基づく補修の増による支出の増
	実績損益(a)+(b)	17	-
令和元年度	料金収入差額	709	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	75	
	管理費差額(b)	△59	点検結果等に基づく補修の増等による支出の増
	実績損益(a)+(b)	16	-
累計	料金収入差額	4616	
	1%等以内の額(a)	518	
	管理費差額(b)	△415	
	実績損益(a)+(b)	102	

(注) 高速道路機構ファクトブック、決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報及び西会社の協定に基づく維持、修繕その他の管理の報告書等を基に、会計検査院が作成した。

○本四会社

(単位：億円)

年度	項目	金額	主要な発生要因
平成18年度	料金収入差額	29	景気動向等による交通量増に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	7	
	管理費差額(b)	3	
	実績損益(a)+(b)	11	
19年度	料金収入差額	32	前年度の利用交通量の堅調さを維持し収入増
	1%等以内の額(a)	7	
	管理費差額(b)	3	
	実績損益(a)+(b)	10	
20年度	料金収入差額	21	利用交通量が堅調であったことによる収入増
	1%等以内の額(a)	7	
	管理費差額(b)	3	
	実績損益(a)+(b)	10	
21年度	料金収入差額	△7	E T C利用率の増による収入の減
	1%等以内の額(a)	△5	
	管理費差額(b)	6	
	実績損益(a)+(b)	0	
22年度	料金収入差額	18	交通量の増加に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	5	
	管理費差額(b)	△6	
	実績損益(a)+(b)	△1	
23年度	料金収入差額	81	計画に比べて実績交通量が増加したことによる収入の増
	1%等以内の額(a)	5	
	管理費差額(b)	△6	
	実績損益(a)+(b)	△0	
24年度	料金収入差額	79	計画に比べて実績交通量が増加したことによる収入の増
	1%等以内の額(a)	5	
	管理費差額(b)	△4	
	実績損益(a)+(b)	1	
25年度	料金収入差額	100	計画に比べて実績交通量が増加したことによる収入の増
	1%等以内の額(a)	5	
	管理費差額(b)	△4	
	実績損益(a)+(b)	1	
26年度	料金収入差額	19	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	6	
	管理費差額(b)	△5	
	実績損益(a)+(b)	1	
27年度	料金収入差額	54	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	6	
	管理費差額(b)	△3	
	実績損益(a)+(b)	3	
28年度	料金収入差額	53	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	6	
	管理費差額(b)	△7	
	実績損益(a)+(b)	△0	
29年度	料金収入差額	67	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	6	
	管理費差額(b)	△7	
	実績損益(a)+(b)	△1	
30年度	料金収入差額	49	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	6	
	管理費差額(b)	△8	
	実績損益(a)+(b)	△1	
令和元年度	料金収入差額	70	交通量の増加に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	6	
	管理費差額(b)	△8	
	実績損益(a)+(b)	△1	
累計	料金収入差額	671	
	1%等以内の額(a)	76	
	管理費差額(b)	△43	
	実績損益(a)+(b)	32	

(注) 高速道路機構ファクトブック、決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報及び本四会社の協定に基づく維持、修繕その他の管理の報告書等を基に、会計検査院が作成した。

○首都会社

(単位：億円)

年度	項目	金額	主要な発生要因
平成18年度	料金収入差額	42	景気動向等による交通量増に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	26	
	管理費差額(b)	10	E T Cクレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	37	-
19年度	料金収入差額	△3	台風、降雪等の影響による交通量の減に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△3	
	管理費差額(b)	6	E T Cクレジットカード手数料の減等による管理費減
	実績損益(a)+(b)	2	-
20年度	料金収入差額	△175	景気の悪化及び燃料価格の高騰による交通量の減に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△27	
	管理費差額(b)	42	点検結果等に基づく補修時期の見直しによる支出減
	実績損益(a)+(b)	14	-
21年度	料金収入差額	△182	景気低迷による交通量の減に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△27	
	管理費差額(b)	40	E T Cクレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	13	-
22年度	料金収入差額	△204	景気低迷による交通量の減に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△27	
	管理費差額(b)	31	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	4	-
23年度	料金収入差額	△7	東日本大震災の影響による交通量の減による収入減
	1%等以内の額(a)	△7	
	管理費差額(b)	31	東日本大震災復旧工事を優先実施したことによる通常管理費の支出減
	実績損益(a)+(b)	23	-
24年度	料金収入差額	17	計画に比べE T C利用率が低かったこと等による収入の増
	1%等以内の額(a)	17	
	管理費差額(b)	11	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	28	-
25年度	料金収入差額	△16	大口・多頻度割引の適用増や大雪の影響等による収入の減
	1%等以内の額(a)	△16	
	管理費差額(b)	△14	点検結果等に基づく補修の増による支出増
	実績損益(a)+(b)	△31	-
26年度	料金収入差額	△45	交通量の減少等に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△27	
	管理費差額(b)	31	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	3	-
27年度	料金収入差額	18	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	18	
	管理費差額(b)	29	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	48	-
28年度	料金収入差額	153	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	27	
	管理費差額(b)	△25	点検結果等に基づく補修の増等による支出の増
	実績損益(a)+(b)	2	-
29年度	料金収入差額	6	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	6	
	管理費差額(b)	△38	点検強化に伴う点検保守費用や補修の増及び雪氷対策費用の増等による支出増
	実績損益(a)+(b)	△31	-
30年度	料金収入差額	△14	計画に比べ実績交通量が減少したことによる収入の減
	1%等以内の額(a)	△14	
	管理費差額(b)	20	点検結果等に基づく補修時期の見直し等による支出の減
	実績損益(a)+(b)	5	-
令和元年度	料金収入差額	△29	新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛要請の影響等による収入減
	1%等以内の額(a)	△29	
	管理費差額(b)	18	点検結果等に基づく補修時期の見直し等による支出の減
	実績損益(a)+(b)	△10	-
累計	料金収入差額	△440	
	1%等以内の額(a)	△85	
	管理費差額(b)	196	
	実績損益(a)+(b)	111	

注(1) 高速道路機構ファクトブック、決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報及び首都会社の協定に基づく維持、修繕その他の管理の報告書等を基に、会計検査院が作成した。

注(2) 貸付料事後確定分を調整しているため、図表2-2-19の数値と一致しないものがある。

年度	項目	金額	主要な発生要因
平成18年度	料金収入差額	△1	E T C普及促進を目的とした割引の実施等による収入減
	1%等以内の額(a)	△1	
	管理費差額(b)	6	E T Cクレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	4	-
19年度	料金収入差額	△8	関西経済の動向等による交通量減に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△8	
	管理費差額(b)	33	E T Cクレジットカード手数料等の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	24	-
20年度	料金収入差額	△118	景気の悪化及び燃料価格の高騰による交通量減等による収入減
	1%等以内の額(a)	△22	
	管理費差額(b)	51	E T Cクレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	28	-
21年度	料金収入差額	△164	景気低迷による交通量の減少に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△21	
	管理費差額(b)	46	E T Cクレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	25	-
22年度	料金収入差額	△191	景気低迷による交通量の減少に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△18	
	管理費差額(b)	40	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	21	-
23年度	料金収入差額	△22	計画に比べて実績交通量が増加したことによる収入の増
	1%等以内の額(a)	12	
	管理費差額(b)	2	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	15	-
24年度	料金収入差額	3	計画に比べて実績交通量が増加したことによる収入の増
	1%等以内の額(a)	16	
	管理費差額(b)	11	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	28	-
25年度	料金収入差額	△36	計画に比べ交通量が減少したことによる収入の減
	1%等以内の額(a)	△5	
	管理費差額(b)	14	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	8	-
26年度	料金収入差額	△76	交通量の減少等に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△19	
	管理費差額(b)	16	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	△2	-
27年度	料金収入差額	△42	交通量の減少等に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△13	
	管理費差額(b)	21	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	8	-
28年度	料金収入差額	△92	交通量の減少等に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△19	
	管理費差額(b)	16	クレジットカード手数料の減等による支出減
	実績損益(a)+(b)	△3	-
29年度	料金収入差額	38	交通量の増加等に伴う収入増
	1%等以内の額(a)	19	
	管理費差額(b)	△19	点検結果等に基づく補修の増等による支出の増
	実績損益(a)+(b)	△0	-
30年度	料金収入差額	△11	交通量の減少等に伴う収入減
	1%等以内の額(a)	△14	
	管理費差額(b)	△10	点検結果等に基づく補修の増等による支出の増
	実績損益(a)+(b)	△24	-
令和元年度	料金収入差額	△49	新型コロナウイルス感染症拡大による影響等による収入減
	1%等以内の額(a)	△19	
	管理費差額(b)	9	一般管理費の減
	実績損益(a)+(b)	△10	-
累計	料金収入差額	△774	
	1%等以内の額(a)	△116	
	管理費差額(b)	241	
	実績損益(a)+(b)	124	

(注) 高速道路機構ファクトブック、決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報及び阪神会社の協定に基づく維持、修繕その他の管理の報告書等を基に、会計検査院が作成した。

別図表20 同一年度に機構が発行した政府保証債と財投機関債との調達金利の比較（平成17年度～令和元年度）

（単位：％）

償還期間	種別	平成17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度
10年未満	政府保証債	1.386	1.500	1.367	-	-	0.283	0.328	-	-	-	-	-	-	-	-
	財投機関債	-	-	-	-	0.396	0.230	0.298	0.210	0.115	0.158	-	-	-	-	-
10年	政府保証債	1.556	1.821	1.684	1.518	1.371	1.134	1.040	0.820	0.723	0.531	0.374	0.049	0.146	0.155	0.022
	財投機関債	1.645	2.049	1.696	1.692	1.519	1.295	1.119	0.823	0.810	0.563	-	-	-	-	-
15年以上20年未満	政府保証債	1.871	2.093	2.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	財投機関債	-	-	-	-	2.010	-	-	-	-	0.948	0.903	-	-	-	-
20年以上30年未満	政府保証債	-	2.300	2.250	2.167	2.130	1.975	1.856	1.671	1.585	1.320	1.066	0.425	0.587	0.567	-
	財投機関債	2.210	2.438	2.308	2.372	2.356	2.140	2.075	1.810	1.786	1.349	1.198	0.288	0.632	0.604	0.377
30年以上40年未満	政府保証債	-	2.600	2.430	2.375	2.300	2.033	2.067	1.898	1.815	1.631	1.406	0.583	0.847	0.759	0.418
	財投機関債	2.667	2.772	2.670	0.500	1.153	-	-	-	2.043	1.731	1.542	0.322	0.895	0.936	0.683
40年	政府保証債	-	-	-	-	2.400	-	-	-	-	-	1.632	0.593	1.031	0.909	0.422
	財投機関債	2.990	2.952	2.753	2.878	2.700	-	-	-	-	-	1.894	0.841	1.311	1.209	0.896

（注）発行額により加重平均した調達金利を記載している。

別図表21 債務等の種類別残高（機構設立時～令和元年度末）及び債務等の内容

① 債務等の種類別残高（機構設立時～令和元年度末）

（単位：百万円）

区分	機構設立時	平成17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
無利子借入金	779,973	741,859	694,307	715,201	648,637	654,993
有料道路整備等資金貸付金借入金	260,000	260,000	260,000	251,666	234,333	216,999
社会資本整備事業資金貸付金借入金	519,444	481,354	433,849	463,125	413,941	437,677
道路開発資金借入金	528	504	457	410	362	315
有利子借入金	11,947,620	11,598,463	10,871,972	10,782,883	8,549,301	7,452,710
財政融資資金借入金	8,259,363	8,242,006	8,196,083	8,370,177	6,439,664	5,607,524
民間借入金	3,178,356	2,846,557	2,165,988	1,902,806	1,599,737	1,560,986
簡易生命保険資金借入金	509,900	509,900	509,900	509,900	509,900	284,200
債券	24,766,457	24,328,107	24,010,513	23,234,138	21,775,588	22,828,860
政府保証債	5,960,599	6,697,299	8,577,433	10,859,043	13,067,573	14,647,005
財投機関債等	2,393,100	2,628,100	3,108,100	3,520,600	3,823,600	4,490,400
政府引受債	14,603,051	13,324,201	10,984,441	7,915,431	4,239,013	3,277,385
財政融資資金	7,330,386	7,106,536	6,587,326	5,178,826	2,613,634	2,462,915
簡易生命保険資金	7,272,665	6,217,665	4,397,115	2,736,605	1,625,379	814,470
縁故債	1,809,707	1,678,507	1,340,539	939,064	645,401	414,070
長期未払金（東京湾横断道路建設長期未払金）	723,883	617,380	535,708	491,379	490,029	488,679
出資金	4,371,184	4,442,984	4,575,684	4,707,184	4,834,400	4,962,660
計	42,589,117	41,728,795	40,688,186	39,930,787	36,297,957	36,387,902

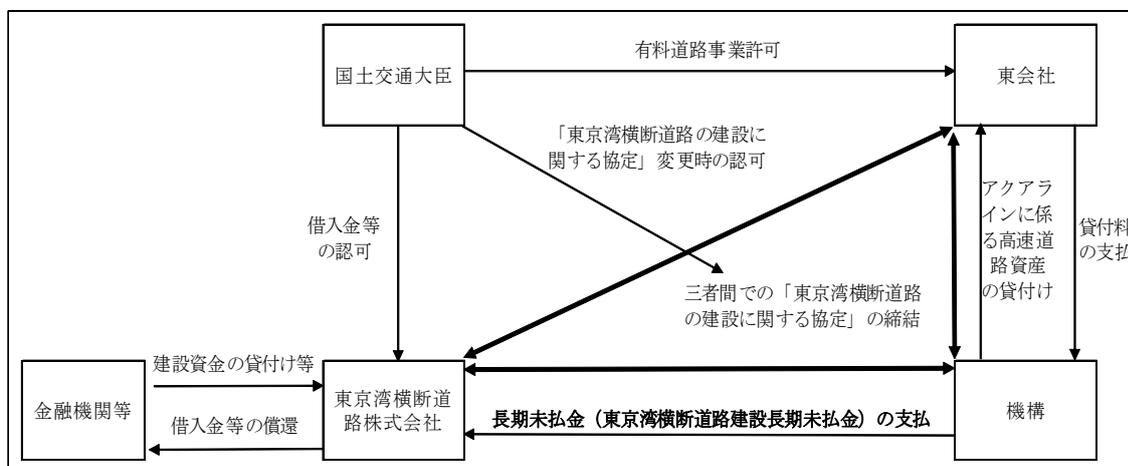
区分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
無利子借入金	589,279	526,329	465,730	409,039	355,444	304,994
有料道路整備等資金貸付金借入金	199,666	182,333	164,999	147,666	130,333	112,999
社会資本整備事業資金貸付金借入金	389,344	343,775	300,557	261,246	225,032	191,964
道路開発資金借入金	267	220	173	125	78	30
有利子借入金	5,727,758	3,433,197	1,594,517	1,196,026	935,194	833,225
財政融資資金借入金	4,160,451	2,205,765	548,825	407,904	355,684	303,463
民間借入金	1,567,307	1,227,431	1,045,692	788,122	579,510	529,762
簡易生命保険資金借入金	-	-	-	-	-	-
債券	24,008,380	26,007,880	28,373,000	28,004,379	27,721,480	27,290,180
政府保証債	16,450,535	18,290,535	19,955,785	21,304,430	21,509,580	20,645,760
財投機関債等	4,993,400	5,195,900	5,935,900	6,043,900	6,211,900	6,644,420
政府引受債	2,462,915	2,462,915	2,462,915	646,049	-	-
財政融資資金	2,462,915	2,462,915	2,462,915	646,049	-	-
簡易生命保険資金	-	-	-	-	-	-
縁故債	101,530	58,530	18,400	10,000	-	-
長期未払金（東京湾横断道路建設長期未払金）	487,329	485,642	483,618	481,594	479,570	477,546
出資金	5,093,484	5,234,234	5,354,671	5,464,344	5,503,468	5,540,666
計	35,906,231	35,687,283	36,271,537	35,555,383	34,995,156	34,446,612

区分	28年度	29年度	30年度	令和元年度
無利子借入金	256,758	210,334	166,558	124,569
有料道路整備等資金貸付金借入金	95,666	78,333	60,999	43,666
社会資本整備事業資金貸付金借入金	161,088	132,001	105,558	80,903
道路開発資金借入金	3	-	-	-
有利子借入金	1,005,947	1,501,822	3,182,179	4,394,725
財政融資資金借入金	251,242	199,022	1,646,801	3,144,580
民間借入金	754,704	1,302,800	1,535,377	1,250,144
簡易生命保険資金借入金	-	-	-	-
債券	26,215,020	25,406,671	25,461,818	24,688,178
政府保証債	19,390,600	18,309,700	17,104,600	16,131,500
財投機関債等	6,824,420	7,096,971	8,357,218	8,556,678
政府引受債	-	-	-	-
財政融資資金	-	-	-	-
簡易生命保険資金	-	-	-	-
縁故債	-	-	-	-
長期未払金（東京湾横断道路建設長期未払金）	475,409	473,159	470,909	468,659
出資金	5,579,760	5,604,988	5,596,582	5,616,430
計	33,532,895	33,196,975	34,878,047	35,292,563

② 債務等の内容

区分	内容
有料道路整備等資金貸付金借入金	本州四国連絡橋公団が負う有利子債務を圧縮し、利払負担の軽減を図り、償還の確実性を高めることを目的として国から本州四国連絡橋公団が無利子で借り入れたもの（令和4年度完済予定）
社会資本整備事業資金貸付金借入金	日本電信電話株式会社の株式の売払収入による国債整理基金の資金の一部を運用し、社会資本の整備の促進を図るため、特措法に基づいて国等から道路関係四公団及び首都圏が無利子で借り入れたもの（令和8年度完済予定）
道路開発資金借入金	阪神淡路大震災に係る修繕事業を目的として、本州四国連絡橋公団が国から無利子で借り入れたもの
財政融資資金借入金	財政融資資金から有利子で借り入れられたもの（第2の4(1)イ(イ)参照）
民間借入金	銀行等の金融機関から借り入れられたもの
簡易生命保険資金借入金	簡易生命保険特別会計法（昭和19年法律第12号。日本郵政公社法施行法（平成14年法律第98号）により平成15年4月1日に廃止）に基づき、簡易生命保険事業に係る将来の保険金支払等に備えるための積立金が財政投融资等を通じて活用されていた簡易生命保険資金から有利子で借り入れられたもの
政府保証債	道路関係四公団、機構又は本四会社を除く5会社が発行する債券（外債を含む。）のうち、政府による保証がなされているもの（第2の2(1)エ(ア)及び第2の3(1)ア(エ)参照）。
財投機関債等	道路関係四公団、機構又は本四会社を除く5会社が発行する公募の債券（外債を含む。）のうち、政府が債務の保証を行っていないもの
政府引受債	財政融資資金及び簡易生命保険資金によって道路関係四公団が発行した総額が引き受けられた債券
縁故債	非公募で発行された債券であり、道路関係四公団と取引のあった金融機関等に引き受けられたもの
長期未払金（東京湾横断道路建設長期未払金）	東京湾横断道路の建設に関する特別措置法等に基づいて、アクアラインの建設工事に要した費用をアクアラインの供用開始後長期間に分割して機構が東京湾横断道路株式会社に支払うこととなる未払金
出資金	機構に対して国及び政令で定める地方公共団体が出資し、機構の高速道路勘定における資本金として計上されているもの（第2の3(1)ア(キ)参照）

③ 長期未払金（東京湾横断道路建設長期未払金）の支払の仕組み



別図表22 債務返済計画（全ての路線網等の令和元年度末債務返済計画の合算値）

【特定更新等工事に係る債務を除くその他の債務の残高を示す収支予算の明細】 [百万円(税込み)]

年度	未償還残高(期首)			会社からの引受け債務 注(2)			収入			支出			収支差 注(7)		
	債務残高(期首) 注(1)			出資金	有利子 借入金	社会資本 借入金	無利子 借入金	貸付料 注(3)	占用料 等	出資金等 注(4)	管理費等 注(5)	支払利息		無利子 貸付金 注(6)	
	有利子 借入金	社会資本 借入金	無利子 借入金												
2006	平成18	36,404,480	468,811	260,505	4,442,984	144,515	-	22,332	1,971,213	18,278	132,700	89,541	615,393	52,700	1,364,557
2007	平成19	35,229,714	423,582	260,458	4,575,684	528,469	80,861	34,161	1,974,596	17,625	134,350	66,854	555,979	54,350	1,449,388
2008	平成20	34,367,532	454,086	252,077	4,707,184	480,039	-	20,970	1,862,304	24,001	132,889	75,756	542,459	52,889	1,348,091
2009	平成21	30,684,358	406,125	234,696	4,834,400	720,765	73,559	25,311	1,484,442	19,045	128,260	36,856	521,323	48,260	1,025,308
2010	平成22	30,445,881	430,997	217,315	4,962,660	562,109	-	46,446	1,518,088	10,748	130,824	47,514	485,956	50,824	1,075,366
2011	平成23	29,995,078	384,114	199,935	5,093,484	452,810	-	12,989	1,546,559	5,968	153,092	305,722	458,422	73,092	868,382
2012	平成24	29,641,233	339,777	182,553	5,234,234	1,532,258	-	81,610	1,652,496	4,997	157,886	6,262	462,619	97,633	1,248,866
2013	平成25	29,984,443	297,341	165,173	5,354,671	549,203	-	61,887	1,701,687	70,324	109,673	56,855	458,770	48,326	1,317,735
2014	平成26	29,273,733	258,710	147,792	5,464,344	1,040,971	-	86,676	2,060,513	56,179	39,158	75,447	428,864	39,158	1,612,380
2015	平成27	28,755,344	223,068	130,412	5,503,468	1,054,114	-	8,759	2,110,513	32,791	37,645	83,809	401,779	37,645	1,657,714
2016	平成28	28,201,736	190,456	113,031	5,540,666	754,604	-	149,442	2,112,921	15,662	45,544	100,069	372,705	45,544	1,655,809
2017	平成29	27,348,376	159,972	95,670	5,579,760	1,290,588	-	53,828	2,182,596	16,871	57,798	70,558	335,984	57,798	1,792,925
2018	平成30	26,877,979	131,498	78,333	5,604,988	2,113,080	-	6,320	2,233,196	18,578	20,406	18,285	307,041	20,406	1,926,450
2019	令和元	27,107,167	105,252	61,000	5,596,582	1,436,967	-	145,370	2,257,400	12,942	35,001	61,326	287,339	35,001	1,921,674
2020	令和2	26,664,289	80,751	43,667	5,616,430	2,908,767	-	6,303	2,079,345	5,080	7,330	-46,433	289,747	7,330	1,841,110
2021	令和3	27,771,064	58,967	26,333	5,617,878	1,667,038	-	6,336	2,031,422	4,903	9,026	56,889	301,858	9,026	1,677,578
2022	令和4	27,796,097	40,726	9,000	5,619,375	414,163	-	10,907	2,052,146	4,903	10,300	154,347	321,646	10,300	1,581,057
2023	令和5	26,652,355	26,575	-	5,621,968	1,870,300	-	9,025	2,067,840	4,903	8,830	47,316	339,149	8,830	1,686,278
2024	令和6	26,847,974	14,978	-	5,624,534	1,600,633	-	6,309	2,107,873	4,903	6,528	53,716	396,364	6,528	1,662,696
2025	令和7	26,793,839	7,050	-	5,627,403	872,887	-	1,294	2,116,985	4,903	4,933	117,036	445,657	4,933	1,559,196
2026	令和8	26,112,473	2,112	-	5,631,934	808,413	-	16,739	2,153,380	17,312	5,841	126,243	455,931	5,841	1,588,519
2027	令和9	25,334,479	-	-	5,637,600	361,398	-	1,806	2,166,368	4,903	55	167,123	461,910	55	1,542,238
2028	令和10	24,153,641	-	-	5,637,655	317,316	-	-	2,169,428	4,903	-	171,548	446,196	-	1,556,588
2029	令和11	22,914,371	-	-	5,637,655	755,885	-	-	2,176,930	4,903	-	132,304	449,768	-	1,599,762
2030	令和12	22,070,494	-	-	5,637,655	876,180	-	-	2,174,424	4,903	-	121,124	499,617	-	1,558,586
2031	令和13	21,388,087	-	-	5,637,655	800,002	-	-	2,154,226	4,903	-	126,640	541,276	-	1,491,213
2032	令和14	20,696,876	-	-	5,637,655	294,603	-	-	2,143,942	4,903	-	171,818	552,188	-	1,424,839
2033	令和15	19,566,639	-	-	5,637,655	191,525	-	-	2,127,500	4,903	-	179,095	526,980	-	1,426,329
2034	令和16	18,331,833	-	-	5,637,655	195,383	-	-	2,108,353	4,903	-	177,004	489,490	-	1,446,763
2035	令和17	17,080,454	-	-	5,637,655	193,482	-	-	2,088,454	4,903	-	175,359	454,481	-	1,463,517
2036	令和18	15,810,419	-	-	5,637,655	194,974	-	-	2,052,502	4,903	-	171,954	421,255	-	1,464,195
2037	令和19	14,541,197	-	-	5,637,655	197,513	-	-	2,023,028	4,903	-	169,048	391,165	-	1,467,718
2038	令和20	13,270,991	-	-	5,637,655	197,092	-	-	1,994,466	4,903	-	166,488	362,659	-	1,470,220
2039	令和21	11,997,865	-	-	5,637,655	197,613	-	-	1,972,992	4,903	-	164,492	325,418	-	1,487,985
2040	令和22	10,707,491	-	-	5,637,655	198,616	-	-	1,939,055	4,903	-	161,311	281,579	-	1,501,069
2041	令和23	9,405,039	-	-	5,637,655	198,505	-	-	1,914,085	4,903	-	159,052	239,962	-	1,519,973
2042	令和24	8,083,571	-	-	5,637,655	198,594	-	-	1,889,522	4,903	-	156,812	200,862	-	1,536,751
2043	令和25	6,745,415	-	-	5,637,655	199,257	-	-	1,870,412	4,903	-	155,014	160,911	-	1,559,390
2044	令和26	5,385,280	-	-	5,637,655	196,438	-	-	1,832,447	4,879	-	151,808	123,744	-	1,561,775
2045	令和27	4,159,777	-	-	5,497,821	176,893	-	-	1,685,307	4,511	-	139,971	93,516	-	1,456,331
2046	令和28	3,071,628	-	-	5,306,532	177,304	-	-	1,663,820	4,511	-	137,980	66,409	-	1,463,942
2047	令和29	1,974,545	-	-	5,116,976	162,491	-	-	1,494,333	3,809	-	123,511	19,998	-	1,354,633
2048	令和30	846,775	-	-	5,052,603	157,374	-	-	1,388,419	3,444	-	114,136	9,318	-	1,268,409
2049	令和31	230,254	-	-	4,558,090	153,037	-	-	1,363,033	3,444	-	112,228	7,813	-	1,246,436
2050	令和32	197,373	-	-	3,497,572	63,757	-	-	571,092	1,402	-	47,029	6,617	-	518,847
2051	令和33	164,712	-	-	3,075,141	1,405	-	-	43,057	-	-	3,787	5,406	-	33,864
2052	令和34	132,253	-	-	3,075,141	2,150	-	-	41,741	-	-	3,599	4,195	-	33,947
2053	令和35	100,456	-	-	3,075,141	2,150	-	-	40,019	-	-	3,443	3,348	-	33,228
2054	令和36	69,378	-	-	3,075,141	2,150	-	-	38,198	-	-	3,277	2,143	-	32,779
2055	令和37	38,749	-	-	3,075,141	2,150	-	-	35,663	-	-	3,047	910	-	31,707
2056	令和38	9,192	-	-	3,075,141	15,058	-	-	117,856	267	-	9,515	68	-	108,540
2057	令和39	-	-	-	2,990,851	21,112	-	-	157,098	392	-	12,610	-	-	144,880
2058	令和40	-	-	-	2,867,083	21,112	-	-	155,659	392	-	12,479	-	-	143,571
2059	令和41	-	-	-	2,744,624	21,112	-	-	154,255	392	-	12,352	-	-	142,295
2060	令和42	-	-	-	2,623,441	21,112	-	-	153,660	392	-	12,298	-	-	141,754
2061	令和43	-	-	-	2,502,799	37,628	-	-	271,342	1,037	-	21,868	-	-	250,510
2062	令和44	-	-	-	2,289,917	37,150	-	-	248,129	1,250	-	19,914	-	-	229,464
2063	令和45	-	-	-	2,097,603	27,336	-	-	194,799	1,067	-	15,842	-	-	180,024
2064	令和46	-	-	-	1,944,915	29,337	-	-	192,178	1,067	-	15,423	-	-	177,822
2065	令和47	-	-	-	1,796,430	14,707	-	-	78,485	535	-	6,108	-	-	72,912
2066	令和48	-	-	-	1,738,225	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
計						29,713,590	154,420	814,820	88,163,792	487,062	1,368,071	5,312,385	15,934,187	766,471	68,005,886

[百万円(税込み)]

【特定更新等工事に係る債務の残高を示す収支予算の明細】

【未償還残高の総額】

年度	未償還残高(期首)	会社からの引受け債務				債務返済開始前の引受け債務に係る消費税相当額注(8)	債務返済開始前の支払利息相当額	収入			支出			収支差
		債務残高(期首)	有利子借入金		無利子借入金			貸付料	占用料等	出資金等	管理費等	支払利息	無利子貸付金	
			有利子借入金	特定更新等工事に係る債務										
2006	平成18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2007	平成19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2008	平成20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2009	平成21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	平成22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2011	平成23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2012	平成24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2013	平成25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2014	平成26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	平成27	-	3,990	-	-	-296	-	-	-	-	-	-	-	-
2016	平成28	3,696	25,793	-	-	-1,911	38	-	-	-	-	-	-	-
2017	平成29	27,615	90,057	-	-	-6,671	309	-	-	-	-	-	-	-
2018	平成30	111,311	80,108	-	-	-5,934	1,326	-	-	-	-	-	-	-
2019	令和元	186,811	187,206	-	-	-16,583	3,493	-	-	-	-	-	-	-
2020	令和2	360,927	329,455	-	-	-29,877	5,478	-	-	-	-	-	-	-
2021	令和3	665,984	266,718	-	-	-24,252	7,681	-	-	-	-	-	-	-
2022	令和4	916,132	355,657	-	-	-32,339	9,817	-	-	-	-	-	-	-
2023	令和5	1,249,267	517,460	-	-	-47,049	14,139	-	-	-	-	-	-	-
2024	令和6	1,733,817	542,980	-	-	-49,370	21,055	-	-	-	-	-	-	-
2025	令和7	2,248,482	489,099	-	-	-44,471	35,828	-	-	-	-	-	-	-
2026	令和8	2,728,937	640,036	-	-	-58,191	48,559	-	-	-	-	-	-	-
2027	令和9	3,359,342	529,573	-	-	-48,147	66,503	-	-	-	-	-	-	-
2028	令和10	3,907,269	655,340	-	-	-59,251	80,981	-	-	-	-	-	-	-
2029	令和11	4,584,340	937,714	-	-	-85,235	108,098	-	-	-	-	-	-	-
2030	令和12	5,544,916	-	-	-	-	152,654	-	-	-	-	-	-	-
2031	令和13	5,697,571	-	-	-	-	168,211	-	-	-	-	-	-	-
2032	令和14	5,865,781	-	-	-	-	181,320	-	-	-	-	-	-	-
2033	令和15	6,047,102	-	-	-	-	189,657	-	-	-	-	-	-	-
2034	令和16	6,236,758	-	-	-	-	195,298	-	-	146	-	-	146	-
2035	令和17	6,432,057	362,057	-	-	-30,715	199,061	-	-	7,697	-	-	7,697	-
2036	令和18	6,962,460	-	-	-	-	218,096	-	-	7,748	-	-	7,748	-
2037	令和19	7,180,556	-	-	-	-	225,906	-	-	6,836	-	-	6,836	-
2038	令和20	7,406,462	-	-	-	-	235,651	-	-	6,026	-	-	6,026	-
2039	令和21	7,642,113	-	-	-	-	242,360	-	-	-	-	-	5,773	-
2040	令和22	7,884,473	19,720	-	40,000	-5,429	247,704	-	-	5,774	-	-	5,774	-
2041	令和23	8,146,469	-	-	-	-	252,739	-	-	-	-	-	-	-
2042	令和24	8,399,207	-	-	-	-	256,643	-	-	-	-	-	-	-
2043	令和25	8,655,850	-	-	-	-	258,971	-	-	-	-	-	-	-
2044	令和26	8,914,821	-	1,118	-	-	259,180	7,535	23	598	1,906	-	5,054	-
2045	令和27	9,170,065	-	18,731	-	-	230,040	126,029	392	10,002	33,006	-	83,413	-
2046	令和28	9,335,422	-	18,749	-	-	239,750	125,875	392	9,987	30,309	-	85,971	-
2047	令和29	9,507,951	-	34,791	-	-	224,765	277,336	1,094	22,705	70,880	-	184,845	-
2048	令和30	9,582,662	-	43,010	-	-	205,390	352,831	1,459	29,031	90,412	-	234,847	-
2049	令和31	9,596,214	-	43,007	-	-	204,418	349,532	1,459	28,733	82,629	-	239,629	-
2050	令和32	9,604,011	-	137,121	-	-	85,327	1,113,537	3,501	90,951	199,327	-	826,760	-
2051	令和33	8,999,698	-	202,728	-	-	-	1,621,452	4,903	132,071	258,327	-	1,235,957	-
2052	令和34	7,966,469	-	206,179	-	-	-	1,590,919	4,903	128,983	224,586	-	1,242,253	-
2053	令和35	6,930,394	-	202,909	-	-	-	1,564,671	4,903	126,891	188,763	-	1,253,920	-
2054	令和36	5,879,384	-	202,083	-	-	-	1,539,624	4,903	124,695	153,958	-	1,265,874	-
2055	令和37	4,815,593	-	201,240	-	-	-	1,519,302	4,903	122,921	139,585	-	1,261,700	-
2056	令和38	3,755,133	-	187,010	-	-	-	1,406,902	4,636	113,826	157,048	-	1,140,664	-
2057	令和39	2,801,479	-	182,404	-	-	-	1,340,681	4,511	108,148	105,707	-	1,131,337	-
2058	令和40	1,852,546	-	181,409	-	-	-	1,315,614	4,511	105,959	50,800	-	1,163,367	-
2059	令和41	870,588	-	152,349	-	-	-	891,613	3,878	69,651	15,886	-	809,954	-
2060	令和42	212,983	-	27,336	-	-	-	200,053	1,067	16,320	5,288	-	179,512	-
2061	令和43	60,807	-	10,820	-	-	-	78,442	422	6,392	845	-	71,627	-
2062	令和44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2063	令和45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2064	令和46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2065	令和47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2066	令和48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
計			6,032,963	2,052,993	40,000	-545,722	4,876,446	15,421,948	51,862	40,000	1,247,863	1,809,262	40,000	12,416,684

年度	未償還残高(期首)	債務残高(期首)			出資金
		有利子借入金	社会資本借入金	無利子借入金	
2006	平成18	36,404,480	468,811	260,505	4,442,984
2007	平成19	35,229,714	423,582	260,458	4,575,684
2008	平成20	34,367,532	454,086	252,077	4,707,184
2009	平成21	30,684,358	406,125	234,696	4,834,400
2010	平成22	30,445,881	430,997	217,315	4,962,660
2011	平成23	29,995,078	384,114	199,935	5,093,484
2012	平成24	29,641,233	339,777	182,553	5,234,234
2013	平成25	29,984,443	297,341	165,173	5,354,671
2014	平成26	29,273,733	258,710	147,792	5,464,344
2015	平成27	28,755,344	223,068	130,412	5,503,468
2016	平成28	28,205,432	190,456	113,031	5,540,666
2017	平成29	27,375,992	159,972	95,670	5,579,760
2018	平成30	26,989,291	131,498	78,333	5,604,988
2019	令和元	27,293,978	105,252	61,000	5,596,582
2020	令和2	27,025,216	80,751	43,667	5,616,430
2021	令和3	28,437,048	58,967	26,333	5,617,878
2022	令和4	28,712,229	40,726	9,000	5,619,375
2023	令和5	27,901,622	26,575	-	5,621,968
2024	令和6	28,581,791	14,978	-	5,624,534
2025	令和7	29,042,321	7,050	-	5,627,403
2026	令和8	28,841,410	2,112	-	5,631,934
2027	令和9	28,693,821	-	-	5,637,600
2028	令和10	28,060,910	-	-	5,637,655
2029	令和11	27,498,711	-	-	5,637,655
2030	令和12	27,615,410	-	-	5,637,655
2031	令和13	27,085,658	-	-	5,637,655
2032	令和14	26,562,657	-	-	5,637,655
2033	令和15	25,613,741	-	-	5,637,655
2034	令和16	24,568,591	-	-	5,637,655
2035	令和17	23,512,511	-	-	5,637,655
2036	令和18	22,772,879	-	-	5,637,655
2037	令和19	21,721,753	-	-	5,637,655
2038	令和20	20,677,453	-	-	5,637,655
2039	令和21	19,639,978	-	-	5,637,655
2040	令和22	18,591,964	-	-	5,637,655
2041	令和23	17,551,508	-	-	5,637,655
2042	令和24	16,482,778	-	-	5,637,655
2043	令和25	15,401,265	-	-	5,637,655
2044	令和26	14,300,101	-	-	5,637,655
2045	令和27	13,329,842	-	-	5,497,821
2046	令和28	12,407,050	-	-	5,306,532
2047	令和29	11,482,496	-	-	5,116,976
2048	令和30	10,429,437	-	-	5,052,603
2049	令和31	9,826,468	-	-	4,558,090
2050	令和32	9,801,384	-	-	3,497,572
2051	令和33	9,164,410	-	-	3,075,141
2052	令和34	8,098,722	-	-	3,075,141
2053	令和35	7,030,850	-	-	3,075,141
2054	令和36	5,948,762	-	-	3,075,141
2055	令和37	4,854,342	-	-	3,075,141
2056	令和38	3,764,325	-	-	3,075,141
2057	令和39	2,801,479	-	-	2,990,851
2058	令和40	1,852,546	-	-	2,867,083
2059	令和41	870,588	-	-	2,744,624
2060	令和42	212,983	-	-	2,623,441
2061	令和43	60,807	-	-	2,502,799
2062	令和44	-	-	-	2,289,917
2063	令和45	-	-	-	2,097,603
2064	令和46	-	-	-	1,944,915
2065	令和47	-	-	-	1,796,430
2066	令和48	-	-	-	1,738,225
計					

- 注(1) 「債務残高(期首)」には、各年度当初の債務に係る未償還残高が計上されており、有利子借入金には有利子借入金及び債券に係る債務、社会資本借入金には社会資本整備事業資金貸付金借入金に係る債務、無利子借入金には有料道路整備等資金貸付金借入金及び道路開発資金借入金が計上されている。
- 債務残高は機構の収支差により返済することとされているため、X年度当初の債務残高に、X年度中に6会社から引き受ける債務を加えて、X年度中の機構の収支差を減じて得た額がX+1年度当初の債務残高となるが、利便増進事業に伴う国による債務承継が行われている年度等の債務残高の計算は上記の計算にはならない。
- 注(2) 「会社からの引受け債務」には、各会社における新設・改築等の事業計画に基づき、各事業の完成ごとに事業に要した債務を各会社から引き受けるものとして算出した額が計上されている。このうち、無利子借入金に係る債務は、各会社が行う新設等に対して機構が各会社は無利子で貸し付けたものであり、機構が債務を引き受けたときに消滅するため、機構の債務の未償還残高には影響を与えない。
- 注(3) 「貸付料」には、各会社における料金収入と計画管理費の収支差を貸付料として各会社から受け入れるものとして計上されている。
- 注(4) 「出資金等」には、国又は地方公共団体からの出資金のほか、国等から交付される災害復旧事業費補助及び高速道路連結部整備事業費補助が計上されている。
- 注(5) 「管理費等」には、機構の業務に要する費用が計上されており、主なものは消費税等の支払となっている。機構においては、各会社から貸付料を受け入れたときに消費税等の支払が必要となる一方、各会社から高速道路資産の帰属を受けたときには消費税等の還付が行われるため、機構から帰属を受けた高速道路資産が多額となる年度についてはマイナスとなっている。
- 注(6) 「無利子貸付金」には、国又は地方公共団体からの出資金又は補助金を財源として各会社に対して行う無利子貸付金が計上されている。
- 注(7) 「収支差」には、機構の収入から機構の支出を減じた額が計上されている。
- 注(8) 「債務返済開始前の引受け債務に係る消費税相当額」には、特定更新等工事債務の返済開始前に機構に帰属した高速道路資産に係る消費税等の還付の相当額が計上されている。

別図表23 会社の収支予算の明細（全ての路線網等の令和元年度末債務返済計画を構成する6会社の収支予算の明細の合算値）

[百万円(税込み)]

年度	新たな資産形成に係らない部分			新たな資産形成に係る部分												
	収入		収支差	収入			支出					債務				
	料金収入 注(1)	計画管理費		有利子 借入金	無利子 借入金等 注(2)	新設・改築 費等 注(3)	修繕費等 注(4)	更新費等 注(5)	災害 復旧費 注(6)	債務残高 (期首)	機構への引き渡し債務 注(7)					
			有利子 借入金								特定更新 等工事に 係る債務	その他の 債務	社会資本 借入金	無利子 借入金		
2006	平成18	2,531,645	530,147	1,971,212	617,219	95,076	678,729	73,346	-	6,514	1,041,689	144,515	-	144,515	-	22,332
2007	平成19	2,530,010	537,740	1,974,596	777,780	85,938	740,337	89,909	-	7,770	1,587,135	528,469	-	528,469	80,861	34,161
2008	平成20	2,400,361	529,217	1,862,304	799,100	52,889	649,684	104,460	-	12,210	1,807,364	480,040	-	480,040	-	20,970
2009	平成21	2,031,515	540,725	1,484,441	870,192	48,260	808,338	132,663	-	3,093	2,158,438	720,765	-	720,765	73,559	25,311
2010	平成22	2,090,675	568,517	1,518,088	712,846	50,824	659,134	123,130	-	4,924	2,257,254	562,108	-	562,108	-	46,446
2011	平成23	2,123,381	574,893	1,546,559	753,133	73,092	695,342	119,577	-	20,310	2,412,370	452,810	-	452,810	-	12,989
2012	平成24	2,259,518	605,456	1,652,496	804,217	97,633	804,013	148,812	-	47,665	2,772,796	1,532,258	-	1,532,258	-	81,610
2013	平成25	2,308,926	615,625	1,701,687	844,238	48,326	670,552	216,254	-	4,067	2,060,779	549,203	-	549,203	-	61,887
2014	平成26	2,689,996	632,509	2,060,513	999,383	39,158	818,338	257,830	2,695	8,754	2,342,253	1,040,971	-	1,040,971	-	86,676
2015	平成27	2,780,145	652,033	2,110,513	1,156,212	37,645	834,976	363,747	21,558	3,895	2,253,149	1,058,104	3,990	1,054,114	-	8,759
2016	平成28	2,832,301	710,068	2,112,921	1,499,418	45,544	929,073	296,605	55,380	9,803	2,380,144	780,397	25,793	754,604	-	149,442
2017	平成29	2,899,409	734,607	2,182,596	1,469,905	57,798	1,061,836	313,833	119,223	34,450	2,995,267	1,380,646	90,057	1,290,588	-	53,828
2018	平成30	2,960,399	724,655	2,233,196	1,461,344	20,406	1,088,175	385,708	139,782	21,924	3,092,843	2,193,188	80,108	2,113,080	-	6,320
2019	令和元	3,009,418	743,271	2,257,400	1,753,082	35,001	865,722	554,896	211,876	193,151	2,375,089	1,624,172	187,206	1,436,967	-	145,370
2020	令和2	2,861,754	782,409	2,079,345	2,994,837	7,330	1,701,660	855,705	444,727	-	2,228,596	3,238,222	329,455	2,908,766	-	6,303
2021	令和3	2,764,594	733,172	2,031,422	1,933,988	9,026	957,697	595,434	389,597	-	2,002,050	1,933,755	266,718	1,667,037	-	6,337
2022	令和4	2,778,934	726,788	2,052,146	1,553,935	10,300	720,284	414,326	429,666	-	2,024,994	769,820	355,657	414,163	-	10,908
2023	令和5	2,788,142	720,302	2,067,840	2,007,163	8,830	920,320	485,809	610,044	-	2,692,492	2,387,760	517,460	1,870,300	-	9,026
2024	令和6	2,818,255	710,382	2,107,873	1,711,067	6,528	652,711	458,712	606,408	-	2,172,728	2,143,613	542,980	1,600,633	-	6,309
2025	令和7	2,828,459	711,474	2,116,985	1,347,855	4,933	443,686	332,766	576,135	281	1,654,651	1,361,987	489,099	872,888	-	1,294
2026	令和8	2,862,830	709,450	2,153,380	1,271,400	5,841	344,832	276,990	655,434	-	1,553,798	1,448,449	640,036	808,413	-	16,739
2027	令和9	2,877,736	711,368	2,166,368	970,327	55	232,456	196,338	541,589	-	1,259,729	890,971	529,573	361,398	-	1,806
2028	令和10	2,880,076	710,648	2,169,428	911,447	-	193,370	196,602	521,476	-	1,274,592	972,656	655,340	317,316	-	-
2029	令和11	2,885,258	708,327	2,176,930	918,898	-	214,469	198,622	505,807	-	1,200,162	1,693,599	937,714	755,885	-	-
2030	令和12	2,885,411	710,986	2,174,424	434,952	-	183,849	216,538	34,565	-	704,076	876,180	-	876,180	-	-
2031	令和13	2,863,120	708,893	2,154,226	401,884	-	183,301	187,121	31,462	-	727,853	800,002	-	800,002	-	-
2032	令和14	2,855,031	711,088	2,143,942	240,723	-	19,651	192,693	28,379	-	329,480	294,603	-	294,603	-	-
2033	令和15	2,838,100	710,599	2,127,500	219,209	-	-	191,525	27,684	-	274,616	191,525	-	191,525	-	-
2034	令和16	2,816,847	708,493	2,108,353	215,687	146	-	195,383	20,450	-	302,300	195,383	-	195,383	-	-
2035	令和17	2,796,317	707,862	2,088,454	239,417	7,697	-	193,482	53,632	-	322,750	555,539	362,057	193,482	-	-
2036	令和18	2,759,214	706,711	2,052,502	195,877	7,748	-	194,974	8,651	-	14,325	194,974	-	194,974	-	-
2037	令和19	2,730,742	707,713	2,023,028	198,760	6,836	-	197,513	8,083	-	22,976	197,513	-	197,513	-	-
2038	令和20	2,702,725	708,258	1,994,466	198,657	6,026	-	197,092	7,591	-	31,059	197,092	-	197,092	-	-
2039	令和21	2,681,849	708,856	1,972,992	199,496	5,773	-	197,613	7,656	-	38,650	197,613	-	197,613	-	-
2040	令和22	2,648,352	709,296	1,939,055	206,256	5,774	-	198,616	13,414	-	46,306	218,336	19,720	198,616	-	40,000
2041	令和23	2,620,245	706,159	1,914,085	198,505	-	-	198,505	-	-	-	198,505	-	198,505	-	-
2042	令和24	2,592,919	703,396	1,889,522	198,594	-	-	198,594	-	-	-	198,594	-	198,594	-	-
2043	令和25	2,571,977	701,564	1,870,412	199,257	-	-	199,257	-	-	-	199,257	-	199,257	-	-
2044	令和26	2,539,024	699,040	1,839,983	197,556	-	-	197,556	-	-	-	197,556	-	197,556	-	-
2045	令和27	2,511,173	699,836	1,811,336	195,624	-	-	195,624	-	-	-	195,624	-	195,624	-	-
2046	令和28	2,483,956	694,260	1,789,695	196,053	-	-	196,053	-	-	-	196,053	-	196,053	-	-
2047	令和29	2,462,824	691,154	1,771,669	197,282	-	-	197,282	-	-	-	197,282	-	197,282	-	-
2048	令和30	2,430,172	688,921	1,741,250	200,384	-	-	200,384	-	-	-	200,384	-	200,384	-	-
2049	令和31	2,402,369	689,802	1,712,566	196,044	-	-	196,044	-	-	-	196,044	-	196,044	-	-
2050	令和32	2,374,445	689,814	1,684,630	200,877	-	-	200,877	-	-	-	200,877	-	200,877	-	-
2051	令和33	2,352,432	687,922	1,664,509	204,133	-	-	204,133	-	-	-	204,133	-	204,133	-	-
2052	令和34	2,320,292	687,631	1,632,660	208,329	-	-	208,329	-	-	-	208,329	-	208,329	-	-
2053	令和35	2,292,772	688,081	1,604,690	205,059	-	-	205,059	-	-	-	205,059	-	205,059	-	-
2054	令和36	2,265,949	688,126	1,577,822	204,233	-	-	204,233	-	-	-	204,233	-	204,233	-	-
2055	令和37	2,244,678	689,712	1,554,965	203,390	-	-	203,390	-	-	-	203,390	-	203,390	-	-
2056	令和38	2,212,993	688,234	1,524,758	202,068	-	-	202,068	-	-	-	202,068	-	202,068	-	-
2057	令和39	2,185,731	687,951	1,497,779	203,516	-	-	203,516	-	-	-	203,516	-	203,516	-	-
2058	令和40	2,159,055	687,781	1,471,273	202,521	-	-	202,521	-	-	-	202,521	-	202,521	-	-
2059	令和41	1,834,622	788,754	1,045,868	173,461	-	-	173,461	-	-	-	173,461	-	173,461	-	-
2060	令和42	471,265	117,552	353,713	48,448	-	-	48,448	-	-	-	48,448	-	48,448	-	-
2061	令和43	467,025	117,241	349,784	48,448	-	-	48,448	-	-	-	48,448	-	48,448	-	-
2062	令和44	358,839	110,710	248,129	37,150	-	-	37,150	-	-	-	37,150	-	37,150	-	-
2063	令和45	265,979	71,180	194,799	27,336	-	-	27,336	-	-	-	27,336	-	27,336	-	-
2064	令和46	263,125	70,947	192,178	29,337	-	-	29,337	-	-	-	29,337	-	29,337	-	-
2065	令和47	130,856	52,371	78,485	14,707	-	-	14,707	-	-	-	14,707	-	14,707	-	-
計		141,186,162	37,520,677	103,585,740	36,882,216	880,433	18,072,535	13,346,936	6,072,964	378,811	-	37,799,550	6,032,963	31,766,583	154,420	854,820

- 注(1) 「料金収入」には、推定交通量に高速道路料金を乗じて得た額に見込まれる割引額を減じて算出した額が計上されている。
- 注(2) 「無利子借入金等」には、機構からの無利子貸付金の額が計上されている。
- 注(3) 「新設・改築費等」には、各会社が行う新設・改築等に係る工事（特定更新等工事を除く。）のために要する費用の額（道路資産完成原価として計上される一切の費用を含む。）が計上されている。
- 注(4) 「修繕費等」には、各会社が行う修繕に係る工事（特定更新等工事を除く。）のために要する費用の額（道路資産完成原価として計上される一切の費用を含む。）が計上されている。ただし、高速道路資産の使用可能期間を延長させたり、高速道路資産の価値を高めたりする部分に対応する金額（資本的支出）に限る。
- 注(5) 「更新費等」には、各会社が行う特定更新等工事のために要する費用の額（道路資産完成原価として計上される一切の費用を含む。）が計上されている。
- 注(6) 「災害復旧費」には、災害により生ずる被害の復旧費用が過去の実績に基づき計上されている。なお、協定変更時の年度等に以降の計画値が一括して計上されている。
- 注(7) 「機構への引き渡し債務」には、策定した計画に基づき、各事業の完成ごとに事業に要した債務を機構に引き渡すものとして算出した額が計上されている。

別図表24 未償還残高の計画値と実績値の対比（平成17年度～令和元年度）

（単位：兆円）

区分	平成17年度			18年度			19年度			20年度			21年度		
	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)
未償還残高(年度末)	41.61	41.57	△ 0.03	40.74	40.48	△ 0.25	40.06	39.78	△ 0.28	36.62	36.15	△ 0.46	36.69	36.05	△ 0.64
債務残高	37.16	37.13	△ 0.03	36.16	35.91	△ 0.25	35.35	35.07	△ 0.27	31.75	31.32	△ 0.43	31.68	31.09	△ 0.58
建設債務	37.16	37.13	△ 0.03	36.16	35.91	△ 0.25	35.35	35.07	△ 0.27	31.75	31.32	△ 0.43	31.68	31.09	△ 0.58
特定更新等工事債務	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
出資金	4.44	4.44	-	4.57	4.57	-	4.71	4.70	0.00	4.86	4.83	△ 0.02	5.01	4.96	△ 0.05

区分	22年度			23年度			24年度			25年度			26年度		
	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)												
未償還残高(年度末)	36.69	35.67	△ 1.01	35.90	35.39	△ 0.50	36.49	35.80	△ 0.68	36.35	35.14	△ 1.20	36.01	34.61	△ 1.40
債務残高	31.51	30.58	△ 0.93	30.67	30.16	△ 0.50	31.13	30.44	△ 0.68	30.87	29.67	△ 1.19	30.51	29.10	△ 1.40
建設債務	31.51	30.58	△ 0.93	30.67	30.16	△ 0.50	31.13	30.44	△ 0.68	30.87	29.67	△ 1.19	30.51	29.10	△ 1.40
特定更新等工事債務	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
出資金	5.17	5.09	△ 0.08	5.23	5.23	0.00	5.35	5.35	0.00	5.47	5.46	△ 0.01	5.50	5.50	0.00

区分	27年度			28年度			29年度			30年度			令和元年度		
	計画(A)	実績(B)	差額(B-A)												
未償還残高(年度末)	34.84	34.04	△ 0.79	34.22	33.21	△ 1.01	34.14	32.80	△ 1.34	34.65	33.05	△ 1.60	34.12	32.39	△ 1.72
債務残高	29.30	28.50	△ 0.79	28.64	27.63	△ 1.01	28.54	27.19	△ 1.34	29.06	27.45	△ 1.60	28.50	26.78	△ 1.72
建設債務	29.24	28.50	△ 0.73	28.44	27.60	△ 0.84	28.11	27.08	△ 1.02	28.36	27.27	△ 1.08	27.52	26.47	△ 1.05
特定更新等工事債務	0.06	0.00	△ 0.06	0.19	0.02	△ 0.16	0.43	0.11	△ 0.32	0.69	0.18	△ 0.51	0.98	0.30	△ 0.67
出資金	5.54	5.54	0.00	5.58	5.57	0.00	5.60	5.60	-	5.59	5.59	-	5.61	5.61	-

（注） 毎年度の高速道路機構ファクトブックを基に会計検査院が作成した。

別図表25 債務の返済等が完了していない一の路線に係る債務返済計画

① 一般国道158号（中部縦貫自動車道（安房峠道路））

- ・返済すべき債務の額：112億余円
- ・機構収支の計：112億余円
（平成18年度から30年度までの実績値：計41億余円）
（令和元年度以降の計画値：計71億余円）

（単位：億円）

区分	総額	実績値	
		平成18年度から30年度までの実績値	令和元年度以降の計画値
平成18年度当初の未償還残高（建設債務）【A】	42		
期中増（建設債務）【B】	73	5	67
国への債務承継額（利便増進事業）【C】	3	3	-
返済すべき債務の計【D=A+B-C】	112		
【収入】			
貸付料【E】	123	45	77
【支出】			
機構管理費等【F】	1	0	0
支払利息【G】	9	3	5
支出項目の計【H=F+G】	11	4	6
機構収支の計【I=E-H】	112	41	71

（注）一般国道158号（中部縦貫自動車道（安房峠道路））の令和元年度末債務返済計画を基に会計検査院が作成した。

② 一般国道201号（八木山バイパス）（その2）

- ・返済すべき債務の額：261億余円
- ・機構収支の計：261億余円
（平成18年度から30年度までの実績値：-）
（令和元年度以降の計画値：261億余円）

（単位：億円）

区分	総額	実績値	
		平成18年度から30年度までの実績値	令和元年度以降の計画値
期中増（建設債務）【A】	261	-	261
返済すべき債務の計	261	-	261
【収入】			
貸付料【B】	296	-	296
【支出】			
機構管理費等【C】	3	-	3
支払利息【D】	32	-	32
支出項目の計【E=C+D】	35	-	35
機構収支の計【F=B-E】	261	-	261

（注）一般国道201号（八木山バイパス）（その2）の令和元年度末債務返済計画を基に会計検査院が作成した。

別図表26 財政融資資金の借入れによる協定の変更の状況

(平成30年3月30日付けの協定変更(平成30年度借入れ分))

協定名	会社名	事業の内容	事業の目的	
高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線等に関する協定	東会社	一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)(久喜白岡JCT~大栄JCT)の4車線化	大都市圏環状道路等の整備加速による生産性向上	
		一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)(大栄JCT~松尾横芝IC)の新設		
高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等に関する協定	中会社	一般国道475号(東海環状自動車道)(高富IC~大野神戸IC)の新設		
		一般国道475号(東海環状自動車道)(北勢IC~大安IC)の新設		
		一般国道475号(東海環状自動車道)(美濃加茂IC~土岐JCT)の付加車線設置		
高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する協定	西会社	一般国道497号(西九州自動車道(佐世保道路))(佐々IC~佐世保大塔IC)の4車線化		
		一般国道10号(隼人道路)(隼人東IC~加治木IC)の4車線化		
高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線等に関する協定	東会社	橋りょうの耐震強化対策		高速道路の橋りょうの耐震強化対策の加速による安全・安心の確保
高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等に関する協定	中会社	橋りょうの耐震強化対策		
高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する協定	西会社	橋りょうの耐震強化対策		
一般国道28号(本州四国連絡道路(神戸・鳴門ルート))等に関する協定	本四会社	橋りょうの耐震強化対策		
計		11事業		

(平成31年3月26日付けの協定変更 (令和元年度当初借入れ分))

協定名	会社名	事業の内容	事業の目的		
高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線等に関する協定	東会社	北海道横断自動車道黒松内釧路線 (トマムIC～十勝清水IC) の付加車線設置	防災・減災対策による機能強化 (土砂災害等の危険性の高い暫定2車線区間の4車線化)		
		東北横断自動車道釜石秋田線 (湯田IC～横手IC) の付加車線設置			
		東北横断自動車道いわき新潟線 (三川IC～安田IC) の付加車線設置			
		一般国道127号 (富津館山道路) (富津竹岡IC～富津金谷IC) の付加車線設置			
高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等に関する協定	中会社	東海北陸自動車道 (白川郷IC～五箇山IC) の付加車線設置		防災・減災対策による機能強化 (土砂災害等の危険性の高い暫定2車線区間の4車線化)	
高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する協定	西会社	近畿自動車道敦賀線 (舞鶴東IC～大飯高浜IC) の付加車線設置			
		近畿自動車道敦賀線 (大飯高浜IC～小浜西IC) の付加車線設置			
		中国横断自動車道岡山米子線 (有漢IC～北房JCT) の4車線化			
		中国横断自動車道岡山米子線 (江府IC～溝口IC) の付加車線設置			
		一般国道31号 (広島呉道路) (坂北IC～呉IC) の4車線化			
		四国縦貫自動車道 (脇町IC～美馬IC) の付加車線設置			
		四国縦貫自動車道 (内子五十崎IC～大洲IC) の付加車線設置			
		東九州自動車道 (苅田北九州空港IC～行橋IC) の付加車線設置			
		東九州自動車道 (宇佐IC～院内IC) の付加車線設置			
		東九州自動車道 (大分宮河内IC～津久見IC) の付加車線設置			
		東九州自動車道 (宮崎西IC～清武IC) の付加車線設置			
高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等に関する協定	中会社	近畿自動車道名古屋神戸線 (亀山西JCT～甲賀土山IC) の6車線化			物流効率化に直結する高速道路ネットワークの整備による生産性向上 (三大都市圏を結び、全国物流の中核を担う新名神高速道路の6車線化)
高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する協定	西会社	近畿自動車道名古屋神戸線 (甲賀土山IC～大津JCT) の6車線化			
		近畿自動車道名古屋神戸線 (八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC) の付加車線設置			
計		19事業			

(令和2年3月27日付けの協定変更 (令和元年度補正借入れ分))

協定	会社名	事業の内容	事業の目的
高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する協定	西会社	近畿自動車道名古屋神戸線 (大津JCT～城陽JCT・IC) の6車線化	生産性向上のための新名神高速道路の6車線化整備の加速
		近畿自動車道名古屋神戸線 (八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC) の6車線化	
計		2事業	

(注) JCT名及びIC名には、仮称のものが含まれている。