

様式 1-2-1 中期目標管理法 中期目標期間評価 評価の概要様式

1. 評価対象に関する事項		
法人名	独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	
評価対象中期目標期間	見込評価（中期目標期間実績評価）	第4期中期目標期間（最終年度の実績見込を含む。）
	中期目標期間	平成30～令和3年度

2. 評価の実施者に関する事項			
主務大臣	国土交通大臣		
法人所管部局	道路局	担当課、責任者	総務課高速道路経営管理室 市川 智秀
法人所管部局	鉄道局	担当課、責任者	鉄道事業課 北村 朝一
評価点検部局	政策統括官	担当課、責任者	政策評価官 石崎 憲寛

3. 評価の実施に関する事項
<p>令和3年7月7日 高速道路機構理事長、理事長代理、理事及び監事出席のもと、外部有識者を含んだ意見交換会を開催し、機構の第4期中期目標業務実績(見込み)及び自己評価(見込み)についてヒアリングを行った。</p> <p>また、同意見交換会において、国土交通省所管独立行政法人の評価等に関する外部有識者より第4期中期目標業務実績見込評価案について意見を聴取した。</p>

4. その他評価に関する重要事項
特になし

様式 1-2-2 中期目標管理法 中期目標期間評価 総合評価様式

1. 全体の評価		
評価 (S、A、B、C、D)	B：中期計画における所期の目標を達成していると認められる。	(参考：見込評価) ※期間実績評価時に使用
評価に至った理由	国土交通省独立行政法人評価実施要領に基づき項目別評価の算術平均を行ったところ、B評価となった。また、全体の評価に影響を与える事象もなかったため、算術平均結果のB評価を総合評価とした。	

2. 法人全体に対する評価	
法人全体の評価	項目別評価のとおり、評価項目全 20 項目のうち 4 項目について「中期目標における初期の目標を上回る成果が得られている」、16 項目について「中期目標における所期の目標を達成している」と認められる業務運営を行っており、特に重大な業務運営上の課題は検出されておらず、安定的な経営が実現できていることから、法人全体としておおむね中期目標における所期の目標を達成していると認められる。
全体の評価を行う上で特に考慮すべき事項	特に全体の評価に影響を与える事象はなかった。

3. 課題、改善事項など	
項目別評価で指摘した課題、改善事項	該当なし
その他改善事項	該当なし
主務大臣による改善命令を検討すべき事項	該当なし

4. その他事項	
監事等からの意見	
その他特記事項	

様式 1-2-3 中期目標管理法 中期目標期間評価 項目別評価総括表様式

中期目標	年度評価				中期目標期間評価		項目別 調書No.	備考 欄
	H30 年度	R元 年度	R2 年度	R3 年度	見込 評価	期間実 績評価		
I. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項								
1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け								
①道路資産の内容を把握し、その保有及び貸付けを適切に実施	B	B	B		B		I-1-①	
②国及び会社と一体となった高速道路の老朽化対策の実施、管理水準の向上	B	B	B		B		I-1-②	
③会社と連携したアウトカム指標達成のための取組、指標の設定	B○	B○	B○		B○		I-1-③	
2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済								
①会社との協定の締結							I-2-	
②貸付料	B	B	A		B		①②③	
③必要に応じた協定変更								
④適切な債務残高管理	B○	A○	B○		B○		I-2-④	
⑤会社からの債務引き継ぎ	B	B	B		B		I-2-⑤	
⑥資金調達の多様化	A○	A○	A○		A○		I-2-⑥	
3 会社に対するスマートICの整備及び首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け	B	B	B		B		I-3,4	
4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け								
5 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み	A	B	B		B		I-5	
6 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務	A	B	A		A		I-6	
7 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務	-	-	-		-		I-7	※2
8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	B	B	B		B		I-8	
9 業務遂行に当たっての取組								
①高速道路事業の総合的なコストの縮減	B	B	B		B		I-9-①	
②高速道路の利用促進	B	B	B		B		I-9-②	
③利用者サービスの向上	B	B	B		B		I-9-③	
④調査・研究の実施	B	B	B		B		I-9-④	

※1 重要度を「高」と設定している項目については、各評語の横に「○」を付す。
 困難度を「高」と設定している項目については、各評語に下線を引く。
 ※2 対象事象なし

中期目標	年度評価				中期目標期間評価		項目別 調書No.	備考 欄
	H30 年度	R元 年度	R2 年度	R3 年度	見込 評価	期間実 績評価		
II. 業務運営の効率化に関する事項								
1 組織運営の効率化								
2 一般管理費の縮減								
3 調達等合理化の取組の推進	B	B	A		A		II-1, 2, 3, 4, 5	
4 ICTを活用した生産性の向上								
5 業務評価の実施								
III. 財務内容の改善に関する事項								
1 財務体質の強化								
2 予算	B	A	A		A		III-1, 2, 3, 4	
3 収支計画								
4 資金計画								
IV. 短期借入金の限度額	-	-	-		-		IV	※3
V. 不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産がある場合には、当該財産の処分に関する計画	B	B	B		B		V	
VI. Vに規定する財産以外の重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画	-	-	-		-		-	※4
VII. 剰余金の使途	-	-	-		-		-	※4
VIII. その他主務省令で定める業務運営に関する事項								
1 施設及び設備に関する計画	-	-	-		-		-	※4
2 業務の実施について								
3 積極的な情報公開								
4 情報セキュリティ対策								
5 内部統制について								
6 国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携の推進	B	B	B		B		VII-2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10	
7 環境への配慮								
8 危機管理								
10 機構法第21条第3項に規定する積立金の使途								
9 人事に関する事項	B	B	B		B		VIII-9	

※3 短期借入れ実績なし
 ※4 該当なし
 ※5 令和2年度評価及び中期目標期間見込評価は法人自己評価

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-1-①	1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け ① 道路資産の内容を把握し、その保有及び貸付けを適切に実施		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第1号 高速道路に係る道路資産を保有し、これを会社に貸し付けること。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度		H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,770	3,631,123
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,608,118
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-
								従事人員数	83	84	84

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
機構は、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施すること。	道路資産台帳を作成し、これを適切に更新することにより、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施する。	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 道路資産状況の適切な把握及び台帳の更新</p> <p><評価の視点> 道路資産状況を適切に把握し、台帳を更新しているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>1) 高速道路資産の内容を適正に把握するため、会社と連携して、新設、改築等による変更内容が反映されるよう道路資産台帳を適切に更新したほか、路線ごとに延長、敷地面積、構造別延長等を記載した台帳についても、内容の変更が生じた都度、適切に確認を行った。</p> <p>2) 高速道路の供用区間延長は、新規供用区間 185km の増及び無料開放による 10.1km の減により 10,356km となった。</p>	<p><評価と根拠></p> <p>評価：B</p> <p>・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。</p> <p><課題と対応></p> <p>・特になし</p>	<p>評価</p> <p>B</p> <p><評価に至った理由> 高速道路に係る道路資産の内容に変更が生じる都度、変更内容を確認し道路資産台帳を更新している。これにより、道路資産の内容を適正に把握し、その保有及び貸付けを適切に実施しており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。</p> <p><今後の課題> 引き続き、道路資産台帳を適切に更新し、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施する必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	

4. その他参考情報	
特になし	

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-1-②	1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け ② 国及び会社と一体となった高速道路の老朽化対策の実施、管理水準の向上		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第1号 高速道路に係る道路資産を保有し、これを会社に貸し付けること。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,770	3,631,123
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,608,118
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-
								従事人員数	83	84	84

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
機構は、貸し付けた道路資産が適切に良好な状態に保たれるように、笹子トンネル天井板落下事故（平成24年12月発生）後の道路法改正等により、「事後保全」から「予防保全」への転換を図るべく、橋梁やトンネルなどの道路構造物の定期点検が全道路管理者に義務化されたこと、熊本地震（平成28年4月発生）において基幹ネットワークとしての高速道路が被災したこと等を踏まえ、国及び会社と一体となっ	貸し付けた道路資産が適切に良好な状態に保たれるように、笹子トンネル天井板落下事故（平成24年12月発生）後の道路法改正等により、「事後保全」から「予防保全」への転換を図るべく、橋梁やトンネルなどの道路構造物の定期点検が全道路管理者に義務化されたこと、熊本地震（平成28年4月発生）において基幹ネットワークとしての高速道路が被災したこと等を踏まえ、国及び会社と一体となっ	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> ・管理の報告書の提出状況及びその公表状況 ・情報共有化の実施状況</p> <p><評価の視点> ・高速道路の管理の実施状況を把握しわかりやすく公表するため、会社と連携して取り組んでいるか。 ・機構が把握している高速道路の管理の実施状況等の情報につい</p>	<p><主要な業務実績> 1) 高速道路の安全性向上等 高速道路の老朽化対策（特定更新等工事等）について、点検結果を踏まえた対象箇所の見直しをR1年度末（2020.3）の協定変更において一部実施した。 また、高速道路の安全性を確保するため、耐震対策が計画的に推進できるよう、R1年度末（2020.3）の協定変更において対策費用を措置した。 さらに、R2（2020）年度までの措置となっていた労務費等高騰対応や雪氷対策費用について、管理水準を維持するため、R2年度末（2021.3）の協定変更においてR3（2021）年度の費用を見込んだ。 なお、高速道路の維持・管理の在り方については、国土幹線道路部会における更新事業に関する議論を注視しているところ。</p> <p>2) 管理の報告書 各年度に会社より管理の実施状況とし</p>	<p><評価と根拠> 評価：B ・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。 <課題と対応> ・特になし</p>	<p>評価 B</p> <p><評価に至った理由> 高速道路の老朽化対策として、点検結果を踏まえた対策箇所の見直し、耐震対策として対策費用を措置するための協定変更が行われている。また、管理の実地検査において確認した高速道路の維持、修繕、その他の管理の実施状況についても実地確認の結果が各社において適切に反映されるように情報共有が図られており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。</p> <p><今後の課題> 引き続き、国及び会社と一体となって、高速道路の老朽化対策や耐震対策を計画的に推進し、管理</p>	

<p>て、高速道路の老朽化対策(特定更新等工事等)や耐震対策を計画的に推進するとともに、管理水準の向上を図ることにより高速道路の安全性を一層向上させること。また、国及び会社と連携しつつ、会社が実施する高速道路の維持・管理の在り方の適切な見直しを図ること。なお、実地確認等を通じて、機構が把握している高速道路の管理の実施状況、老朽化対策や耐震対策の進捗状況等の情報については、全ての会社の高速道路の管理等に適切に反映されるよう、国及び全会社に提供し情報の共有化を図ること。</p> <p>さらに、機構は管理に係る3次元データの仕様の統一など、高速道路に関する各種データを適切に管理できるよう国及び会社と連携して取り組むこと。</p>	<p>速道路の老朽化対策(特定更新等工事等)や耐震対策を計画的に推進するとともに、管理水準の向上を図ることにより高速道路の安全性を一層向上させる。また、国及び会社と連携しつつ、会社が実施する高速道路の維持・管理の在り方の適切な見直しを図る。</p> <p>なお、実地確認等を通じて、機構が把握している高速道路の管理の実施状況、老朽化対策や耐震対策の進捗状況等の情報については、全ての会社の高速道路の管理等に適切に反映されるよう、国及び全会社に提供し情報の共有化を図る。</p> <p>さらに、管理に係る3次元データの仕様の統一など、高速道路に関する各種データを適切に管理できるよう国及び会社と連携して取り組む。</p>	<p>て、情報の共有化が図られているか。</p>	<p>て報告を受けている「維持、修繕その他の管理の報告書」について、会社と連携し、アウトカム指標の中期目標や訪日外国人旅行者への対応状況等の記載を追加するなど充実させると共にその成果について、国及び全会社との情報の共有化を図った。さらに、特徴的な取り組みを重点的に取りまとめたダイジェスト版を作成し、各会社の管理の状況が分かりやすく伝わるように改善を図った。</p> <p>3) 管理の実地確認 各会社の本社において、計画管理費に関する財源上の課題、管理行為全般の実施状況、協定変更内容のフォローアップ等について実地確認を行う(例年6月)とともに、各会社の現場(各会社1事務所)において、事前に設定したテーマに対する取り組み内容のヒアリングを行うなど、高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況を確認した。(例年11月～1月)</p> <p>また、実地確認の結果が全ての会社の高速道路の管理に適切に反映されるよう情報の共有化を図った。(例年3月)</p> <p>4) データの管理 管理に係る3次元データであるGISデータについて、適切に管理できるよう、国及び会社と連携してR1(2019)年度にデータ更新の仕様や更新頻度等を整理した。</p>		<p>水準の向上を図っていく必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	
---	---	--------------------------	--	--	---	--

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-1-③	1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け ③ 会社と連携したアウトカム指標達成のための取組、指標の設定		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第1号 高速道路に係る道路資産を保有し、これを会社に貸し付けること。
当該項目の重要度、困難度	【重要度：高】 アウトカム指標の適正な設定は、高速道路の安全性・利便性の向上に対する各社の取組状況を分かりやすく高速道路利用者に伝えるとともに、会社がこれを自らの経営指標として計画的に取り組むことを促すために重要であるため。	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,770	3,631,123
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,608,118
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-
								従事人員数	83	84	84

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
機構と会社との間で設定しているアウトカム指標について、機構がリーダーシップを持って、その達成が適切になされるよう会社と連携しつつ取り組むとともに、指標の設定に際しての会社間の考え方の統一、指標の組替えに加え、中期的な目標の新たな設定などを通じ、会社が自らの経営指標として計画的に取り組むことを促し、高速道路の管理水準	機構と会社との間で設定しているアウトカム指標について、機構がリーダーシップを持って、その達成が適切になされるよう会社と連携しつつ取り組むとともに、指標の設定に際しての会社間の考え方の統一、指標の組替えに加え、中期的な目標の新たな設定などを通じ、会社が自らの経営指標として計画的に取り組むことを促し、高速道路の管理水準	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> アウトカム指標の考え方の統一及び指標の組み替えの実施状況 <評価の視点> アウトカム指標について、高速道路の管理水準を一層向上させ、また、利用者に分かりやすい指標になるよう、会社間の考え方の統一を図り、指標の組替え等、リーダー	<主要な業務実績> 1) 第4期中期計画の開始にあたり、中期計画期末であるR3（2021）年度における到達目標として、中期的な目標値を定め、公表した。 2) 主要指標として、35項目にわたる指標から、各会社等の共通項目である「安全・安心の確保」「快適なサービスの提供」の達成に向けた指標を選定した。 3) 各指標を交通安全対策や構造物保全、快適な走行サービスの提供等の位置づけ毎に分類、整理し、分かりやすく社会に浸透するための基礎を築いた。 4) ユーザ等への高速道路サービス水準や状況のPRツールである業務パンフレットやホームページにおいて、指標	<評定と根拠> 評定：A ・アウトカム指標を分かりやすく説明するよう工夫して機構パンフレットやホームページへの掲載を行い、社会に浸透するための基礎を築いた。 ・中期経営計画の年度スパンが各社異なることから、時期は前後するものの、今回の阪神高速、首都高速、NEXCO3	評定 B <評定に至った理由> 中期計画に沿って、機構がリーダーシップを持ってアウトカム指標をわかりやすく説明するよう工夫を行うとともに、高速道路会社と連携してアウトカム指標について各高速道路会社の中期経営計画やCSRレポートの主要指標へ反映する取組み等が行われており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評定とした。 <今後の課題> 高速道路を取り巻く最新の状況	

<p>を一層向上させ、もって高速道路利用者に対するサービス向上を図ること。 特に中期的な目標については、中期的なサービス水準を示すととも、その進捗状況を確認することなどを通じて、適切な維持管理の実施、事故・渋滞対策の推進、過積載車両の取締りの強化、SA・PAにおけるサービスの向上等について、会社による計画的かつ実効的な事業実施を確保すること。</p>	<p>を一層向上させ、もって高速道路利用者に対するサービスの向上を図る。 特に中期的な目標については、中期的なサービス水準を示すととも、その進捗状況を確認することなどを通じて、適切な維持管理の実施、事故・渋滞対策の推進、過積載車両の取締りの強化、SA・PAにおけるサービスの向上等について、会社による計画的かつ実効的な事業実施を確保すること。</p>	<p>シップを持って取り組んでいるか。</p>	<p>の経年変化や分析の追加などによる工夫を凝らし、高速道路の管理の現状を分かりやすく説明できるよう、改善を図った。</p> <p>5) 各社の中期経営計画やCSRレポートへの主要指標の反映等について継続的に働きかけてきた結果、R2(2020)年度からスタートした阪神高速、R3(2021)年度からスタートした首都高速、NEXCO3社の中期経営計画に盛り込まれた。</p>	<p>社への反映で中期経営計画等への取込みは全6社で実現した。</p> <p>これらを踏まえてA評価とする。</p> <p><課題と対応> ・特になし</p>	<p>を踏まえた、アウトカム指標の目標レベルの設定も含めた見直しに、会社等と連携しながら取り組む必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	
--	---	-------------------------	--	---	---	--

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-2-①②③	2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済 ①②③ 会社との協定の締結		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第13条第1項 機構は、前条第一項の業務を行おうとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、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（当該高速道路について二以上の会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う場合にあっては、それぞれの会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う高速道路の各部分。以下この項において同じ。）ごとに、次に掲げる事項をその内容に含む協定（以下「協定」という。）を締結しなければならない。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,770	3,631,123
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,608,118
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-
								従事人員数	83	84	84

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
① 会社との協定の締結に当たっては、金利、交通量、経済動向等の見通しについて十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額	① 会社との協定の締結に当たっては、関係機関の協力を得て、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づき十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 協定変更内容の十全性</p> <p><評価の視点> 協定変更にあたって、会社が行う管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、債務引受限度額等を適切に定めているか。 協定変更の内容、</p>	<p><主要な業務実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・機構内で初めて実施した財政投融资金の影響を考慮できる償還期間全体に亘る超長期の資金需要に関するシミュレーションを活用し、自主調達能力が維持できる調達規模を検討し、国と調整を行った結果、約4.9兆円の財政融資を受け入れた。この財政融資資金を活用し、281kmの4車線化、76kmの6車線化を事業化した。同時に自主調達能力維持に必要な規模を確保した。 ・オリンピック・パラリンピックに伴う首都高速でのロードプライシングをタイムリーに反映した。 ・国、都の「日本橋周辺の首都高速の地下化に向けて取り組む」旨発表を踏ま 	<p><評価と根拠></p> <p>評価：A</p> <ul style="list-style-type: none"> ・機構として初の財政投融资金の影響を考慮した償還期間全体に亘る超長期の資金需要に関するシミュレーションの活用により、自主調達能力の保持と超長期・固定資金である財政融資資金の巨額受入れ（累積4.9兆円）との両立を図った。 	<p>評価 B</p> <p><評価に至った理由></p> <p>高速道路会社との協定変更にあたっては、中期計画のとおり、金利、交通量、経済動向の見通し、高速道路の管理の内容、貸付料、貸付期間の見直し等の検討を行うとともに、高速道路事業の実施状況等を踏まえた上で、手続きが実施されており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。</p> <p><今後の課題></p> <p>債務引受限度額の設定に関し</p>	

<p>及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額（以下「債務引受限度額」という。）等を定めること。</p> <p>また、債務引受限度額は、事業費の管理を適切に行うことができる範囲を単位として、適正な額を設定するとともに、機構が会社から債務を引き継ぐ際、会社から引き受けた実際の債務の額と債務引受限度額との乖離の要因を分析し、今後の債務引受限度額の設定に適切に反映すること。</p> <p>② 機構は、会社に対する道路資産の貸付けに係る貸付料については、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償うものとなるよう定めること。</p> <p>その際、毎事業年度の貸付料の額については、会社が徴収する料金収入及</p>	<p>額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額（以下「債務引受限度額」という。）等を定める。</p> <p>なお、債務引受限度額のうち新設及び改築に係るものについては供用予定区間を単位とすることを基本とし、修繕に係るものについては修繕時期及び施設の長期的な健全性を考慮して当該限度額の設定単位を定め、単位ごとに適正な額を設定する。</p> <p>さらに、機構が会社から債務を引き継ぐ際、会社から引き受けた実際の債務の額と債務引受限度額との乖離の要因を分析し、今後の債務引受限度額の設定に適切に反映する。</p> <p>② 貸付料は、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償うものとなるよう定める。</p> <p>また、毎事業年度の貸付料の額は、会社が徴収する料金収入から高速道路</p>	<p>理由等を分かりやすく公表しているか。</p>	<p>え、首都高の出資金積立時期の見直しによる利息低減効果を活用し、日本橋地下化を事業化した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土幹線道路部会の中間とりまとめの趣旨を踏まえ、国や会社と十分な調整を行って、全国路線網において初めて追加事業を位置づけ、これら事業に係る債務の償還計画において料金徴収期限までの期間の活用を図ることとする協定変更を行い、必要なネットワーク整備と確実な債務償還について両立を図った。 コロナ禍による交通量減少の動向を償還上安全側にR 2（2020）年度の貸付料変更反映等により、合計約5千億円の計画料金収入の減額見直しを行った。特に、R 3（2021）年度以降の収入を見通すことが困難なかでも償還確実性を確保するために、R 3（2021）年度以降も交通量減少が継続すると想定して減収を計上することや通常5年間程度を見込む労務費等高騰分をR 3（2021）年度分に限定するなど会社を主張し、協定に盛り込んだ。これにより、償還確実性を確保と事業費確保の両立を図った。 	<ul style="list-style-type: none"> 過去最大となる料金収入の減少下においても、適切に維持管理できる環境を整え、るとともに、必要なネットワーク整備を計画に盛り込みながら、債務返済の確実性を担保する債務返済計画策定にこぎ着けた。 <p>これらを踏まえてA評価とする。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> 特になし 	<p>て、会社から引き受けた実際の債務の額と債務引受限度額との乖離の要因の分析及びその結果を踏まえた見直し（原価管理）の徹底に取り組む必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	
--	--	---------------------------	---	---	---	--

<p>び高速道路の管理費の将来の見通しを勘案して定めること。</p>	<p>の管理費を控除することにより算定することとし、将来における料金収入及び管理費を見通した上で、その計画値をもって算出する。</p>					
<p>また、計画管理費と実績管理費とで乖離が発生した場合には、その乖離についての要因を分析し、必要に応じて協定変更をするなど適切な対応を図ることにより、適正な貸付料の算定を図ること。</p>	<p>なお、計画管理費と実績管理費とで乖離が発生した場合には、その乖離についての要因を分析し、必要に応じて協定変更をするなど適切な対応を図ることにより、適正な貸付料の算定を図る。</p>					
<p>③ おおむね5年ごとに、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「法」という。）第12条第1項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実かつ円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、必要に応じて、適切な措置を講ずること。</p>	<p>③ おおむね5年ごとに、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「法」という。）第12条第1項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき、又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実かつ円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、必要に応じて、会社と協議の上、協定を変更する。 その際、高速道路</p>					

<p>なお、協定等の変更があった場合には、その内容、理由等をわかりやすく公表し、透明性の確保及び国民に対す</p>	<p>の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、債務引受限度額等の見直しその他の措置を講ずる。</p> <p>さらに、これに基づき、業務実施計画（法第14条第1項に規定する業務実施計画をいう。以下同じ。）を見直す。</p> <p>また、貸付料の額又は会社が徴収する料金の額が、法第17条に規定する貸付料の額の基準又は道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号。以下「措置法」という。）第23条に規定する料金の額の基準に適合しなくなったと認める場合その他の業務等の適正かつ円滑な実施に重大な支障が生ずるおそれがある場合においても、必要に応じて、会社と協議の上、協定を変更するなど、適切な措置を講ずる。</p> <p>なお、協定等の変更があった場合には、その内容、理由等をわかりやすく公表し、透明性の確保及び国民に対す</p>					
---	--	--	--	--	--	--

る説明責任を果たすこと。	る説明責任を果たす。					
--------------	------------	--	--	--	--	--

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-2-④	2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済 ④ 適切な債務残高管理		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第2号 承継債務の返済（返済のための借入れに係る債務の返済を含む。以下同じ。）を行うこと。 独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第3号 次条第一項に規定する協定に基づき会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務を引き受け、当該債務の返済（返済のための借入れに係る債務の返済を含む。以下同じ。）を行うこと。
当該項目の重要度、困難度	【重要度：高】 適切に債務残高の管理を行い、有利子債務の早期の確実な返済に努めることが、民営化の基本的枠組みにおける目的の1つである「道路関係四公団合計で約40兆円に上る有利子債務を一定期間内に確実に返済」する上で重要であるため。	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
【指標】 有利子債務残高(※)	—	27.0兆円	27.3兆円	26.7兆円	26.3兆円			予算額(百万円)	3,848,939	3,411,770	3,631,123
【指標】 目標期間中の債務返済額	—	—	▲0.3兆円	0.3兆円	0.7兆円			決算額(百万円)	3,825,657	3,406,402	3,608,118
								経常費用(百万円)	1,420,850	1,393,496	1,399,613
								経常利益(百万円)	671,813	678,509	247,623
								行政コスト(百万円)	—	1,393,724	1,399,934
								行政サービス実施コスト(百万円)	△616,644	—	—
								従事人員数	83	84	84

※現金預金、未収金、未払金等を考慮した債務残高（業務実施計画ベース）

注）予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
機構は、承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握し、特定更新等工事に係る債務をその他の債務と区分した上で常時適切な債務の残高の管理に努めるとともに、次に掲げ	承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、金利、交通量等の変動を常時監視し、債務返済の見通しについてできる限り定量的に把握することを通じて、特定更新等工事に係る債務をその他の債務と区分した上で適切な債務	<主な定量的指標> 有利子債務残高 <その他の指標> 適切な債務残高の管理 <評価の視点> 債務残高の管理を適切に行っているか。	<主要な業務実績> 1) 高速道路の利用動向や金利動向の把握、交通量や料金収入に影響を与える要因の分析を行うなど、債務返済の見通しについてできる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務の残高の管理に努めた。 ・特定更新等工事に係る債務をその他の債務と区分した協定変更を行い、適切な債務の残高の管理に努めた。 2) 本中期目標期間中（R2（2020）年度まで）における貸付料収入は計画値を1,826億円(3.0%)上回る6兆2,530	<評定と根拠> 評定：B ・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。 <課題と対応> ・特になし	評定 B <評定に至った理由> 債務の早期の確実な返済を実施するため、債務返済の見通しを定量的に把握し、債務区分毎の残高の適切な管理に努めており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評定とした。 <今後の課題> 引き続き、適切な債務残高の管	

<p>る点に留意すること。</p> <p>(指標)</p> <ul style="list-style-type: none"> 有利子債務残高 目標期間中の債務返済額 <p>1) 全国路線網に属する高速道路(法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路をいう。以下同じ。)に係る有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を上回らないこと。</p> <p>2) 首都高速道路(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。)第5条第2項第2号に定める高速</p>	<p>の残高の管理に努めるとともに、次の1)～5)に掲げる点に留意する。</p> <p>また、中期目標期間に会社から引き受ける有利子債務額9.9兆円を含め、当該期間の期末時点における機構の有利子債務残高は30.9兆円(中期目標期間の期首時点における業務実施計画の計画値)となることを見込んでおり、貸付料及び占用料その他の収入の確保を図り、一方で、国民負担の最小化を図るため、安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、徹底した業務コストの削減を進める。</p> <p>1) 全国路線網に属する高速道路(法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路をいう。以下同じ。)に係る有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を上回らないこと。</p> <p>2) 首都高速道路(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。)第5条第2項第2号に定める高速</p>	<p>億円となる一方、会社からの債務引受額(有利子債務分)は計画を4兆6,327億円(50.7%)下回る4兆4,997億円となったことなどから、R2(2020)年度末時点における有利子債務残高は、26兆3,230億円となった。</p> <p>※債務引受額が計画を下回った要因としては、主に供用時期の見直し等によるものである。</p> <p>3) 全国路線網、首都高速道路、阪神高速道路に係る各年度末における機構の有利子債務残高は、いずれも民営化時点における承継債務の総額を下回った。</p> <p>4) 業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務(全国路線網に属する高速道路にあっては、NEXCO3社及び本四会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算した額)返済の各年度期首における達成状況を把握し、計画、実績及びその差を差異の理由を付して、記者発表及びホームページにより公表した。</p> <p>5) R3(2021)年3月にR2(2020)年度に引き続き、東日本高速道路株式会社とともに「道路資産帰属計画」を国土交通大臣に申請し、認可を得た。</p> <ul style="list-style-type: none"> 効果的な債務残高管理・効率的な資金調達につながる債務償還及び資金調達の平準化に資する「道路資産帰属計画」による債務引受を機構発足以来初めて実施した。 		<p>理に努めるとともに、収入の確保と業務コストの削減を進め、確実な債務返済に取り組む必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	
--	--	---	--	---	--

<p>道路をいう。以下同じ。)及び阪神高速道路(道路会社法第5条第2項第5号に定める高速道路をいう。以下同じ。)に係るそれぞれの有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を極力上回らないよう努めること。</p> <p>3) 各会社が高速道路の新設、改築等に要する費用に充てるために負担した債務について機構が各会社から引き受ける額(法第12条第1項第5号又は第7号の規定による無利子貸付けにより行う災害復旧に要する費用に係るものを除く。)は、それぞれ各会社から徴収する貸付料を充てて返済することができる範囲内であること。</p> <p>4) 全国路線網に属する高速道路にあつては、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及び本州四国連絡高速道路株式会社から徴収する貸付料</p>	<p>道路をいう。以下同じ。)及び阪神高速道路(道路会社法第5条第2項第5号に定める高速道路をいう。以下同じ。)に係るそれぞれの有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を極力上回らないよう努めること。</p> <p>3) 各会社が高速道路の新設、改築等に要する費用に充てるために負担した債務について機構が各会社から引き受ける額(法第12条第1項第5号又は第7号の規定による無利子貸付けにより行う災害復旧に要する費用に係るものを除く。)は、それぞれ各会社から徴収する貸付料を充てて返済することができる範囲内であること。</p> <p>4) 全国路線網に属する高速道路にあつては、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及び本州四国連絡高速道路株式会社から徴収する貸付料</p>							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算し、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表することとし、各会社の経営責任の明確化を図ること。</p>	<p>を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算し、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表すること。</p>						
<p>5) 全国路線網に属する高速道路以外の高速道路にあっては、業務実施計画（法第14条第1項に規定する業務実施計画をいう。）の対象となる高速道路ごとの債務について、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表することとし、各会社の経営責任の明確化を図ること。</p>	<p>5) 全国路線網に属する高速道路以外の高速道路にあっては、業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務について、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表すること。</p>						

4. その他参考情報

特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-2-⑤	2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済 ⑤ 会社からの債務引き継ぎ		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第15条第1項 機構は、高速道路に係る道路資産が道路整備特別措置法第五十一条第二項から第四項までの規定により機構に帰属する時において、前条第一項の認可を受けた業務実施計画（同項後段の規定による変更の認可を受けたときは、その変更後のもの。以下「認可業務実施計画」という。）に定められた機構が会社から引き受ける新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に係る債務の限度額の範囲内で、会社が当該高速道路の新設、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なければならない。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度		H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,770	3,631,123
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,608,118
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-
								従事人員数	83	84	84

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
会社が実施した高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧の費用を機構が会社から債務として引き継ぐ際、より適切に機構に移管されるよう、実地を含めた確認を一層的確かかつ厳正に行うとともに、国民に対して適切に運用がなされていることを分かりやすく説明するなど透明性の向上を図ること。なお、当該取組	会社が実施した高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧の費用を機構が会社から債務として引き継ぐ際、より適切に機構に移管されるよう、実地を含めた確認を一層的確かかつ厳正に行うとともに、国民に対して適切に運用がなされていることを分かりやすく説明するなど透明性の向上を図ること。なお、当該取組	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 会社からの債務の引き継ぎの的確性、厳正性</p> <p><評価の視点> 会社からの債務の引き継ぎが的確かつ厳正に行われているか。 透明性の向上を図っているか。</p>	<p>主要な業務実績></p> <p>1) R 1 (2019)年度に債務引受のあった高速道路の新設、改築、修繕、災害復旧事業及び特定更新等工事について、当該年度における各事業の債務引受限度額と債務引受額の差額とその理由を記者発表するとともにホームページにより公表した。(例年8月)</p> <p>2) R 2 (2020)年度の債務引受(有利子債務及び無利子債務)について、1兆1,021億円(新設・改築3,858億円、修繕5,080億円、災害復旧77億円、特定更新等工事2,006億円)の債務引受契約を行った。会社から債務を引き受ける際には、H17(2005)年10月に6会社と締結した「高速道路資産の機構へ</p>	<p><評価と根拠></p> <p>評価: B</p> <ul style="list-style-type: none"> 左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。 <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> 特になし 	<p>評価</p> <p>B</p> <p><評価に至った理由></p> <p>高速道路会社から債務及び資産を引き受けるにあたり、引受額及び資産内容の確認が行われている。また、各事業の債務引受限度額と債務引受額の差額及びその理由をホームページで公開し、透明性の確保にも取り組んでおり、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。</p> <p><今後の課題></p>	

<p>については、機構がリーダーシップを持って、協定の相手方である各会社と連携しつつ、推進すること。</p>	<p>ては、機構がリーダーシップを持って、協定の相手方である各会社と連携しつつ、推進する。</p>		<p>の帰属・債務の引受の運用について」に基づき作成された事業費内訳等の書類により、引受額が適正な額であることを確認するとともに、資産管理作業マニュアルに基づき、チェックシートを活用しつつ、書類、現地の写真等により道路資産の内容を適切に確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> また、引受資産の現地確認については、新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から、Web 会議を活用し、新設・改築等のうち債務引受額が大きいもの等に係る確認を 11 回実施した。 <p>3) 月次資産データについて、資産管理作業マニュアルに基づき、内容を確認した。</p> <p>4) 道路資産について、棚卸実施マニュアルに基づき、本中期目標期間中（R2（2020）年度まで）に実地棚卸を 39 箇所を実施した。</p>		<p>引き続き、高速道路会社から債務及び資産を引き受けるにあたっては、引受額及び資産内容の確認を厳正に行うとともに、透明性の向上に取り組む必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	
--	---	--	--	--	--	--

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-2-⑥	2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済 ⑥ 資金調達の多様化		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第22条第1項 機構は、第十二条第一項第二号及び第三号に規定する業務に必要な費用に充てるため、国土交通大臣の認可を受けて、長期借入金をし、又は日本高速道路保有・債務返済機構債券（以下この章において「債券」という。）を発行することができる。
当該項目の重要度、困難度	【重要度：高】 民営化の基本的枠組みにおける目的の1つである「道路関係四公団合計で約40兆円に上る有利子債務を一定期間内に確実に返済」を遂行するためには、更なる調達の多様化に努める必要があるため。	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,770	3,631,123
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,608,118
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-
								従事人員数	83	84	84

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮するため、例えば金利の変動状況を踏まえつつ超長期の債券の発行を行うなど、調達の多様化に努めること。また、積極的なIR活動を通じて投資家の新規開拓に努めるとともに、会	債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮するため、例えば金利の変動状況を踏まえつつ超長期の債券の発行を行うなど、調達の多様化に努める。また、積極的なIR活動を通じて投資家の新規開拓に努めるとともに、会	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 金利上昇リスクの軽減、調達の多様化 <評価の視点> 市場環境を踏まえ、必要資金を安定的かつ確実に調達できているか。また、調達の安定性向上や低利調達の追求等を目指した多様化が図られてい	<主要な業務実績> 1) 将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮するため、「長期/超長期・固定」の資金調達を基本とし、金融情勢を踏まえ、超長期年限による調達の拡充に取り組む方針を定めた。 また、R2(2020)年度においては、長期的な視点から償還年度が偏らないように債券年限を分散させる方針も併せて定めた。 2) 超長期年限の購入層拡大に向け、財投機関債で利子一括払債を中心に20年以上の新たな年限の債券を18種類(内16種類はオッド年限)発行し、調達の多様化を達成した。	<評価と根拠> 評価：A ・低金利の市場環境を踏まえた超長期債による調達は、償還年度の偏りにも配慮しつつ、年限の拡充を図った。財投機関債は18種類(内16種類はオッド年限)の新たな債券を発行し、調達の多様化を図った。 ・また、生命保険会	評価 A <評価に至った理由> 中期目標の策定当初に想定されなかった財政融資資金の借入れと自己調達による借入れを両立し、また、債務発行年限についても超長期的な資金シミュレーションを行い、その結果を踏まえて中期債が発行されるなど、弾力的な見直しが行われ、中期目標における所期の目標を上回る成果が見込まれることから、A評価とした。 <今後の課題> 今後とも「自己調達の保持」を継	

<p>社との資金調達に関する情報共有及び共通課題の検討等を実施すること。</p>	<p>社との資金調達に関する情報共有及び共通課題の検討等を実施する。</p>	<p>るか。</p>	<p>3) 上記調達の多様化とともに、生命保険会社、全国の市町村、宗教法人、地域金融機関等への積極的なIR活動等によって、本中期目標期間中(R2(2020)年度まで)の実績として、121件の新規投資家を獲得した。</p> <p>4) 本中期目標期間中(R2(2020)年度まで)の実績として総額2兆4,859億円(政府保証債1兆7,675億円、財投機関債7,184億円)を債券発行により調達した。加えて、国から財政融資資金4兆4,100億円を借り入れるなど、長期かつ安定的な資金調達に努めた。</p> <p>5) 上記の資金調達の結果、本中期目標期間中、R2(2020)年度末における債務残高の平均残存年限を12.4年(前中期目標期間末8.6年)に長期化させつつも、有利子債務残高の平均利率を0.94%(同1.16%)に低下させた。</p> <p>6) なお、会社と定期的に資金調達担当者会議を行い、資金調達に関する情報共有及び共通課題の検討等を実施した。</p> <p>7) 今後の資金マネジメントによる超長期的なシミュレーションを踏まえて、財政融資資金について、受入れに伴う投資余力と財務的に吸収できる規模との釣り合いについて多角的な検討を実施し、それに整合した規模の受入額の実現に繋げた。</p> <p>8) 中長期的な債務返済の見通しを踏まえた最適な資金調達を図るため、超長期的な資金シミュレーションを行った。その結果判明した課題に対し、機構が発行する債券の年限について、超長期・固定の調達を基本とするものの、年限の弾力化を推進した。</p>	<p>社、全国の市町村、宗教法人、地域金融機関等への積極的なIR活動等によって、本中期目標期間中(R2(2020)年度まで)の実績として、121件の新規投資家を獲得した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 本中期目標期間中(R2(2020)年度まで)の実績として総額2兆4,859億円(政府保証債1兆7,675億円、財投機関債7,184億円)を債券発行により調達した。加えて、国から財政融資資金4兆4,100億円を借り入れるなど、長期かつ安定的な資金調達に努めた。 上記の資金調達の結果、本中期目標期間中、令和2年度末における債務残高の平均残存年限を12.4年(前中期目標期間末8.6年)に長期化させつつも、有利子債務残高の平均利率を0.94%(同1.16%)に低下させた。 長期的な機構としての自主調達力を保持するギリギリの水準まで、財政融資資金の受入額を見極めることによ 	<p>続することが、経済的合理性の観点から妥当であるか否かを検証した上で、資金借換需要減少下で、支払利子の圧縮により国民負担を最小にするための資金マネジメントに早急に取り組むとともに、これを踏まえた評価方法へ見直す必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	
--	--	------------	---	--	--	--

				<p>って、国策である暫定2車線区間の4車線化の推進との両立を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長期間にわたる債務償還と資金調達の最適化を先手を打って実現するための資金マネジメントの必要性を明らかにし、債務の早期・確実な返済に資する資金調達の多様化の手立てを前進させた。具体的には、中長期的な債務返済の見通しを踏まえた最適な資金調達を図るため、超長期的な資金シミュレーションを行った。その結果、一時的に資金調達が不要となり、その後再度必要となる等資金収支コントロールが必要となることが判明したことから、R3(2021)年度において、支払利子の圧縮に向けて債務償還と資金調達の平準化を図るため、機構発行の債券について、超長期・固定で低利での調達という基本は維持しつつ、10年以下の年限の債券も機動的、弾力的に調達を行うこととした。 ・R3(2021)年6 	
--	--	--	--	--	--

				月に10年以下の 年限として4年 債を発行した。 これらを踏まえ てA評価とする。 <課題と対応> ・特になし		
--	--	--	--	---	--	--

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-3、4	3 会社に対するスマートICの整備及び首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け 4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第4号 首都高速道路（道路会社法第五条第二項第二号に定める高速道路をいう。以下同じ。）の新設若しく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政府若しくは政令で定める地方公共団体から受けた出資金又は阪神高速道路（同項第五号に定める高速道路をいう。以下同じ。）の新設若しく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政府若しくは政令で定める地方公共団体から受けた出資金を財源として、それぞれ、首都高速道路株式会社又は阪神高速道路株式会社に対し、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を無利子で貸し付けること。 独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第5号 国から交付された補助金を財源として、会社に対し、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こと。 独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第6号 国から交付された補助金を財源として、会社に対し、高速道路のうち当該高速道路と道路（高速道路を除く。）とを連結する部分で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を無利子で貸し付けること。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,770	3,631,123
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,608,118
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623
								行政コスト（百万円）	—	1,393,724	1,399,934
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	—	—
								従事人員数	83	84	84

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
3 機構が国から交付されるスマートICの整備のための補助金及び国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から交付される首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又	3 国から交付されるスマートICの整備のための補助金及び国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から交付される首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 無利子貸付けの遅滞なき実施 <評価の視点> 補助金が交付された場合に、会社に対する無利子貸付	<主要な業務実績> 1) スマートIC整備のための補助金については、国、NEXCO3社及び本四会社と協力し、効率的な事務手続に努め、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施した。 2) 首都高速道路及び阪神高速道路に係る新設等の費用に充てるため国及び出資地方公共団体から交付された出資金について、国、出資地方公共団体及び	<評価と根拠> 評価：B ・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。 <課題と対応> ・特になし	評価 B <評価に至った理由> 遅滞なく高速道路会社に対する無利子貸付を実施しており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。 <今後の課題>	

<p>は修繕のための出資金又は補助金について、国等と緊密な連携の下、これらの資金を財源とした会社に対する適切な無利子貸付けの貸付計画を協定で定めるとともに、当該出資金又は補助金が交付された場合には、会社による事業が速やかに実施されるよう、事務手続の効率化に配慮し、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施すること。</p> <p>その際、機構は協定で定めた貸付計画等に基づき実施する事業については、適時進捗状況を確認することを通じて、会社の計画的な事業実施を促すとともに、課題が生じた場合には、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力して適切に対応すること。</p>	<p>のための出資金又は補助金について、国等と緊密な連携の下、これらの資金を財源とした会社に対する適切な無利子貸付けの貸付計画を協定で定めるとともに、当該出資金又は補助金が交付された場合には、会社による事業が速やかに実施されるよう、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。</p> <p>その際、機構は協定で定めた貸付計画等に基づき実施する事業については、適時進捗状況を確認することを通じて、会社の計画的な事業実施を促すとともに、課題が生じた場合には、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力して適切に対応すること。</p>	<p>けを遅滞なく行っているか。</p>	<p>首都高速・阪神高速会社と協力し、効率的な事務手続に努め、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施した。</p>		<p>引き続き、無利子貸付に係る補助金及び出資金が交付された場合には、遅滞なく高速道路会社に無利子貸付を行うよう取り組む必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	
<p>4 機構は、国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧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補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安</p>	<p>4 国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧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補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ</p>		<p><主要な業務実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・H30（2018）年12月13日付けで交付決定を受けた、平成30年7月豪雨等により被災した有料道路に係る災害復旧事業費補助金（140億円）については、H30（2018）年度に19億円の無利子貸付けを実施し、R1（2019）年度に繰越を行った121億円についても、国及びNEXCO3社と連携し、効率的な事務手続に努め、R2（2020）3月10日付けで国へ精算払請求を行い、同年3月30日に国から入金を受け、同年3月31日に会社に対して遅滞なく無利子貸付けを実施した。 			

<p>全かつ円滑な交通の確保に資するよう、事務手続の効率化に配慮し、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施すること。</p>	<p>円滑な交通の確保に資するよう、国、当該出資地方公共団体及び会社とも協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。</p>					
---	--	--	--	--	--	--

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-5	5 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第8号 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、必要な助成を行うこと。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度		H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,770	3,631,123
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,608,118
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-
								従事人員数	83	84	84

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
① コストの縮減は国民負担の軽減に寄与するものであり、その成果は国民に還元されるべきものであることから、会社が、適正な品質や管理水準を確保した上で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行うよう、会社に促す仕組みを適正に運用するとともに、手続の更なる簡素化を進めるなど、より活用しやすい制度となるよう検討を行うこと	① コストの縮減は国民負担の軽減に寄与するものであり、その成果は国民に還元されるべきものであることから、会社が、適正な品質や管理水準を確保した上で高速道路の新設、改築及び修繕に係る債務引受額の縮減を行うよう、協定において、会社の経営努力によって生じる縮減額の一部に相当する額について、会社に対して助成を行う仕組みを適正に運用するとともに、手続の更なる	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 助成制度の適正な運用。運用状況の透明性の向上。</p> <p><評価の視点> 助成制度を適正に運用しているか。会社が積極的に制度を活用できるような取組みを行っているか。また、制度を通じて新技術の開発につながっているか。その運用状況について国民に分かりやすく説明して</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>1) 修繕・特定更新事業において、複数工事を一つの案件（複数工事による費用縮減）として捉えることを検討し、必要な運用手続きの改善を図った。</p> <p>2) その結果、複数工事による費用縮減について、H30（2018）年度に2件認定した。</p> <p>3) H30（2018）年度以降、運用改善の周知を図り、R2（2020）年度には申請のあった1件を認定し、継続的に活用されている。</p> <p>4) H30（2018）～R3（2021）年度6月までに助成委員会を計6回開催し、経営努力要件に適合すると判断された31件の認定を行い、これらにより約55億円の費用縮減が見込まれている。継続的に助成制度を運用し、費用縮減に取り組んでいる。なお、これまでに経営努力要件適合性を認定したもののうち、本中期目標期間中（R2（2020）年度まで）に支</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：A</p> <ul style="list-style-type: none"> ・修繕・特定更新事業において、より活用しやすい制度に改善を図るのみならず、それを継続的に活用できるように各会社への周知を図り継続的に活用されている。 ・本目標期間中（R3（2021）年度6月まで）に経営努力要件適合性を認定した31件により、約55億円の費用縮減が見込まれている。継 	<p>評定 B</p> <p><評定に至った理由></p> <p>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に対する助成制度においては、機構がリーダーシップを持って、各会社に対して新技術等の活用、標準化を含め、コスト縮減の取組への積極的な活用を促したことは評価できる。</p> <p>しかしながら、こうした取組は中期計画の範囲にとどまっていることから、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれるものと判断し、B評定とした。</p> <p><今後の課題></p> <p>本制度を通じて開発された新技</p>	

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-6	6 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第10号 会社が高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う場合において、道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）及び災害対策基本法（昭和三十六年法律第二百二十三号）に基づき当該高速道路についてその道路管理者（道路整備特別措置法第二条第三項に規定する道路管理者をいう。以下同じ。）の権限の代行その他の業務を行うこと。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
【定量目標】 特殊車両通行許可支援システムの運用開始後の年間平均事務処理期間	新規・変更申請許可	10.5日 (標準処理期間の2分の1)	21日 (標準処理期間)	5.5日	10.3日	10.3日		予算額(百万円)	3,848,939	3,411,770	3,631,123
	更新申請許可	7日 (標準処理期間の2分の1)	14日 (標準処理期間)	対象無し	6.9日	3.7日		決算額(百万円)	3,825,657	3,406,402	3,608,118
								経常費用(百万円)	1,420,850	1,393,496	1,399,613
								経常収益(百万円)	671,813	678,509	247,623
								行政コスト(百万円)	-	1,393,724	1,399,934
								行政サービス実施コスト(百万円)	△616,644	-	-
								従事人員数	83	84	84

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
① 道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務について、会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、適正かつ効率的に実施すること。 また、その事務手続の在り方については、継続的に点検を行い、手続の迅速化・効率化を図るため、必要に応じて、新たなシステムの導入等を行うなど、	① 措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務について、会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、適正かつ効率的に実施する。 また、その事務手続の在り方については、継続的に点検を行い、手続の迅速化・効率化を図るため、必要に応じて新たなシステムの導入等を行うなど、見	<主な定量的指標> 特殊車両通行許可支援システムの運用開始後の年間平均事務処理期間 <その他の指標> ①権限代行その他の業務について ・行政措置の実施状況 ・制度の運用状況 ・業務の効率化 ②車両制限令違反車両の取締り強化 <評価の視点> ・会社と連携しつ	<主要な業務実績> 1) 特殊車両通行許可支援システム等による事務効率化 ・H30(2018)年度に運用を開始した特殊車両通行許可支援システム等の活用により、会社と連携し、効率的に特殊車両の通行許可及び車両制限令違反の取締業務を実施した。 2) 占用許可業務支援システムによる事務効率化 ・業務の迅速化・効率化を図る観点から、占用の許可及び更新、占用料徴収の事務処理を効率化するための「占用許可業務支援システム」をR1(2019)年度に構築し、運用を開始した。 R2(2020)年度には、同システムを改良し、年度末に作業が集中する更新作業においてシステムを初めて本格運用し、	<評価と根拠> 評価：A 1) 現地取締支援システム、特殊車両通行許可支援システムにより、事務の効率化・迅速化を進めた。 2) 占用許可業務支援システムにより、事務の効率化・迅速化を進めた。 3) 特殊車両通行許可については、オンライン申請シ	評価 A <評価に至った理由> 特殊車両通行許可支援システムの運用開始後、申請許可においては標準処理期間の2分の1以下を大きく下回る短縮期間での処理が継続して達成されている。また、当該目標期間内においては、占用入札の継続した取組により今後20年間の占用料の増収が見込まれるなど、中期目標における所期の目標を上回る成果が得られると見込まれることから、A評価とした。 <今後の課題> 事務処理等については、システ	

<p>見直しを実施すること。</p> <p>1) 利用者が行う手続を迅速化・効率化するため、特殊車両通行許可支援システム等については、会社と連携し、適切な運用がなされるよう努めること。(定量目標) ・特殊車両通行許可支援システムの運用開始後の年間平均事務処理期間については、標準処理期間の2分の1に短縮する。(標準処理期間：新規・変更申請許可21日、更新申請許可14日)</p> <p>2) 車両制限令違反車両の削減目標を設定することに加え、会社に自動軸重計等の計画的な整備を促すなど、国及び会社と連携し、取締りの強化を図ること。</p> <p>3) 高速道路上の落下物について、会社と連携しつつ、トラック物流事業者等へ車両の積載の事前点検の強化を促すとともに、早期発見・早期回収に向けた体制強化等を図ること。</p>	<p>直しを実施する。</p> <p>1) 利用者が行う手続を迅速化・効率化するため、特殊車両通行許可支援システム等については、会社と連携し、適切な運用がなされるよう努める。 上記取組を通じて、特殊車両通行許可支援システムの運用開始後の年間平均事務処理期間については、標準処理期間の2分の1に短縮する。(標準処理期間：新規・変更申請許可21日、更新申請許可14日)</p> <p>2) 車両制限令違反車両の削減目標を設定することに加え、会社に自動軸重計等の計画的な整備を促すなど、国及び会社と連携し、取締りの強化を図る。</p> <p>3) 高速道路上の落下物について、会社と連携しつつ、トラック物流事業者等へ車両の積載の事前点検の強化を促すとともに、早期発見・早期回収に向けた体制強化等を図る。</p>	<p>つ、行政権限が適正かつ円滑・効率的に実施できたか。</p>	<p>コロナ禍による在宅勤務と両立させて、更新作業を完了させた。</p> <p>3) オンライン申請 ・特殊車両通行許可については、オンライン申請システムに必要な諸条件を整理したのち、R3(2021)年度導入に向けて業務発注し、オンライン申請構築を開始した。</p> <p>4) 法令違反車両への対応の強化 ・H27(2015)年度に車両制限令違反車両への対応を強化した新たな枠組みの下で、会社の実施する違反車両の取締りと連携して、指定する箇所からの流出、積載物分載・減載、通行の中止命令、悪質な重量超過を行った者の即時告発などを実施した。また、積荷が落下し、事故につながるおそれのある車両(積載不相当車両)に対し、通行の中止命令などを行った。 ・重量違反車両等へのさらなる対応強化のため、課題解決に効果的な施策、好事例の共有や課題検証など取締り手法の拡大、特車許可証を入れることにより許可条件の確認に役立つクリアファイルの業界団体への配布、他道路管理者との連絡調整会議や合同取締り、などについて、関係機関と連携して実施した。また、全日本トラック協会や日本貨物運送協同組合連合会の業界団体と共同で、荷主団体に向け広報をとしてポスター・チラシによる啓発活動を初めて実施した。</p> <p>※R2(2020)年度実績 －措置命令書発出947件 【R1(2019)年度実績：2,785件、H30(2018)年度実績：4,341件】 －基準の2倍超過車両の告発1件 【R1(2019)年度実績：6件、H30(2018)年度実績：10件】 －警告書発出件310件 【R1(2019)年度実績：1,107件、H30(2018)年度実績：1,108件】 －是正指導実施件31件 【R1(2019)年度実績：180件、H30(2018)年度実績：205件】</p>	<p>システムに必要な諸条件を整理したのち、R3(2021)年度導入に向けて業務発注し、オンライン申請構築を開始した。</p> <p>4) 道路会社とのコミュニケーションを丁寧に重ね、有効な取締方法の横展開を進めた。また、全ト協や日貨協連等の業界団体と共同で荷主向け広報を初めて実施し、引き込み台数に占める重量違反車両比率を前年度の8.1%から7.4%まで下げることができた。 ・特殊車両の車幅基準を見直し、車幅3.3mの車両が通行可能な延長を2,200kmから7,700kmに拡大させた。</p> <p>5) 占用入札について、現地での広報用看板の設置、HPでの広報内容の改善、問合せへの丁寧な対応(様式作成方法等)などの取組みにより、複数応札が増え、占用料収入全体で年間23億円程度のところ、9.2億円(今後20年分)の増収を達成した。また、未</p>	<p>ム等を活用し、更なる手続きの簡素化・迅速化を図り、利用者の利便増進に取り組んでいく必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	
---	--	----------------------------------	---	--	---	--

<p>4) 大雪時の対応について、会社と連携しつつ、トラック物流事業者等に冬用タイヤ・チェーン装着の事前点検の強化を促すとともに、長時間の通行止めや滞留車両の発生を防ぐための早期の通行規制やその早期解除等の実施に向け、関係機関との連絡体制の強化等を図ること。</p> <p>5) 占用入札制度を積極的に運用し、高架下の有効活用等に努めること。</p> <p>② 特車関連情報、通行止めに係る情報等の機構が把握する各種の情報を、利用者の利便の向上につながるよう会社や他の道路管理者とも連携しつつ、積極的にその活用を図ること。</p>	<p>4) 大雪時の対応について、会社と連携しつつ、トラック物流事業者等に冬用タイヤ・チェーン装着の事前点検の強化を促すとともに、長時間の通行止めや滞留車両の発生を防ぐための早期の通行規制やその早期解除等の実施に向け、関係機関との連絡体制の強化等を図る。</p> <p>5) 占用入札制度を積極的に運用し、高架下の有効活用等に努める。</p> <p>② 特車関連情報、通行止めに係る情報等の機構が把握する各種の情報を、利用者の利便の向上につながるよう会社や他の道路管理者とも連携しつつ、積極的にその活用を図る。</p>		<p>5) 占用入札や未利用地売却の推進、不法占用の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 占用入札について、ホームページの活用や現地に看板を設置することで入札参加者への情報提供を行い、占用入札の活発化を図った。 ・ H30(2018)年度には4件中0件だった複数者応札が、R2(2020)年度には8件中4件となり、この結果H30(2018)年度からR2(2020)年度までの合計で、通年ベースで約4,600万円(今後20年分で約9.2億円)の占用料の増収となった。 ・ 会計検査院による決算検査報告において指摘を受けた高架下の有効活用については、指摘の趣旨を踏まえ、「有効利用が期待できる高架下等」311箇所について、会社に協力を依頼し、道路構造物の状況、管理上の支障の有無を確認し、占用箇所として利用が可能であるかを調査し、データベース化を行った。 ・ 新東名高速道路他において、占用者を入札で決定する箇所として75箇所【H30(2018)年度:22箇所、R1(2019)年度:6箇所、R2(2020)年度:47箇所】、23件【H30(2018)年度:7件、R1(2019)年度:4件、R2(2020)年度:12件】の高架下利用計画を策定し、ホームページにて公表を行った。 ・ 未利用地の売却に向けて、活用提案のあった1箇所について、既占用物件の取扱いや、土壤汚染調査の実施などの諸課題を丹念に解決し、初の一般競争入札による売却手続に至った。 ・ 不法占有(164件)の解消について、国・会社と協議を重ね、初となる区域減売却4件を含む89件の解消を図った。 <p>6) 通行の禁止措置の迅速な実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 近年の予想を超えた大規模災害時(台風、大雪、強風、地震など)について会社や関係機関と連携して、通行止め基準等の検討を行った。 ・ 学識経験者、国、道路会社等と降雨による通行規制のあり方について検討を重ね、通行止め基準に「土壌雨量指数」 	<p>利用地の売却について、占用物件の取扱いや土壤汚染調査などの諸課題を解決した結果、初の一般競争入札による売却手続に至った。さらに、不法占有(164件)についても国・会社と連携し、初となる道路区域減売却を含む89件の解消を図った。</p> <p>6) 有事の際の対応として、令和2年7月豪雨における熊本県でのエスコート通行の初適用、年末年始の大雪(関越道、北陸道等)時の災対法の区間指定(4件)、通行止め基準に土砂災害リスクに応じた「土壌雨量指数」の試行導入、コロナ禍での自治体からのPCR検査所早期設置実現などを機動的に実施した。</p> <p>これらを踏まえてA評価とする。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特になし 		
---	---	--	---	--	--	--

			<p>を試行導入することにより土砂災害リスクに応じた通行規制を可能とした。</p> <ul style="list-style-type: none"> 地震や大雨の場合には、会社からの通行止めの措置の要請とそれに対する機構の措置を行っておく仕組みに基づき、基準値に達した時点で速やかに通行止めを実施した。 <p>基準値に達した件数 131 件【H30(2018)年度：計 55 件(地震 6 件、降雨 49 件)、R 1(2019)年度：計 33 件(地震 1 件、大雨 32 件)、R 2(2020)年度：計 43 件(地震 4 件、大雨 39 件)】</p>			
--	--	--	---	--	--	--

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-7	7 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第10号 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和五十六年法律第七十二号)に規定する業務を行うこと。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット(アウトカム)情報							②主要なインプット情報(財務情報及び人員に関する情報)【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
特になし								予算額(百万円)	5,896	3,061	3,631,123
								決算額(百万円)	4,641	2,448	3,608,118
								経常費用(百万円)	8,742	8,662	1,399,613
								経常利益(百万円)	21	55	247,623
								行政コスト(百万円)	-	9,367	1,399,934
								行政サービス実施コスト(百万円)	660	-	-
								従事人員数	1	1	84

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和56年法律第72号)に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図ること。	本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和56年法律第72号)に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図る。	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 本州四国連絡高速道路株式会社との連携及び本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減 <評価の視点> 本州四国連絡高速道路株式会社と密に連携を図りつつ協力し、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減が図られているか。	<主要な業務実績> 本中期目標期間中、R2年度末(2020)までにおいて、本州四国連絡橋の新たな建設がなかったため、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和56年法律第72号)に規定する業務は生じなかった。	<評価と根拠> 評価: - <課題と対応> ・特になし	評価 - <評価に至った理由> - <今後の課題> - <その他事項> -	

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-8	8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第2項 一 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行うこと。 二 前号の鉄道施設を有償で鉄道事業者に利用させること。 三 前二号の業務に附随する業務を行うこと。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【鉄道勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度		H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度
特になし								予算額（百万円）	5,896	3,061	2,145
								決算額（百万円）	4,641	2,448	1,786
								経常費用（百万円）	8,742	8,662	8,660
								経常利益（百万円）	21	55	10
								行政コスト（百万円）	—	9,367	9,380
								行政サービス実施コスト（百万円）	660	—	—
								従事人員数	1	1	1

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を適切に行うこと。 なお、本州四国連絡橋（本四備讃線）（以下「本四備讃線」という。）の耐震補強事業については、着実に実施すること。 また、本四備讃線の維持修繕に係る費用等は、利用料として鉄道事業者から確実に徴収すること。	本州と四国を連絡する鉄道施設の管理については、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するため、適切に行う。なお、本州四国連絡橋（本四備讃線）（以下「本四備讃線」という。）の耐震補強事業については、着実に実施する。 また、本四備讃線の維持修繕に係る費用等は、利用料として鉄道事業者から確実に徴収すること。	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 鉄道施設の管理の適切な実施 <評価の視点> 施設等の安全管理の実施や適切な点検を行えるよう関係先と協力し、適切に実施したか。	<主要な業務実績> 1) JR西日本及びJR四国と締結した協定の管理区分に基づき、機構が管理を行うこととなっている鉄道施設について、「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に関する協定」（基本協定）に基づき、各事業年度「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に係る委託料の額に関する年度協定」を締結し、本四会社へ委託することにより、管理を適切に行った。 なお、共用部共用施設の耐震補強事業については、本四会社が耐震性照査、補強設計を進め、12箇所耐震補強工事をR2（2020）年度に完了し、耐震補強事業を完了した。（3月） 2) 共用部鉄道専用施設及び鉄道単独部の耐震補強事業については、JR四国との間で、別途、基本的な枠組みを定めた「本四備讃線（児島・宇多津間）	<評定と根拠> 評定：B ・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。 <課題と対応> ・特になし	評定 B <評定に至った理由> 本四会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するために必要な本州四国連絡鉄道施設の管理を実施するとともに、耐震補強工事を着実に実施しており、また本四備讃線の維持修繕に係る費用等を鉄道事業者から確実に徴収し、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評定とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 引き続き、本四会社の協力を得て必要な鉄道施設の管理を実施するとともに耐震補強事業を着実に実	

			<p>の耐震補強工事に関する協定」、「本四備讃線鉄道施設の耐震補強工事の実施に関する施行協定」に基づき、毎事業年度「本四備讃線鉄道施設の耐震補強工事の実施に関する年度協定」を締結し、J R 四国が耐震補強設計及び耐震補強工事を着実に実施した。</p> <p>なお、耐震補強工事については、R 1（2019）年度に 29 箇所が完了した。</p> <p>3）J R 西日本、J R 四国とそれぞれ「本四備讃線（茶屋町・児島間）の鉄道施設の利用料の額に関する協定」、「本四備讃線（児島・宇多津間）の鉄道施設の利用料の額に関する協定」を締結し、本中期目標期間中（R 2（2020）年度まで）に利用料 22 億 76 百万円を確実に徴収した。</p>		<p>施していく必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	
--	--	--	---	--	---	--

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-9-①	9 業務遂行に当たっての取組 ① 高速道路事業の総合的なコストの縮減		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第13条第1項 機構は、前条第一項の業務を行おうとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、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（当該高速道路について二以上の会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う場合にあっては、それぞれの会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う高速道路の各部分。以下この項において同じ。）ごとに、次に掲げる事項をその内容に含む協定（以下「協定」という。）を締結しなければならない。 独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第8号 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、必要な助成を行うこと。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,770	3,631,123
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,608,118
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-
								従事人員数	83	84	84

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
協定の締結又は見直しに際しては、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、会社の継続的かつ自律的な効率化を促すよう措置すること。	協定の締結又は見直しに際しては、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、会社の継続的かつ自律的な効率化を促し、これらに係るコスト縮減努力が図られるよう工夫する。	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 会社の継続的かつ自律的な効率化の促進 <評価の視点> 協定の見直しにあたり、会社のコスト縮減努力が図られるよう工夫されているか。	<主要な業務実績> ・協定の見直しにあたり、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、これらに係るコスト縮減努力が図られるよう工夫するとともに、引き続き、助成制度を通じて、会社の継続的かつ自律的な効率化を促した。	<評価と根拠> 評価：B ・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。 <課題と対応> ・特になし	評価 B <評価に至った理由> 協定の見直しに当たっては、会社のコスト縮減努力が図られるように努めており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。 <今後の課題> 引き続き、協定の見直しに際して、高速道路会社の継続的かつ自律的なコスト縮減努力が図られるよう取り組む必要がある。	

						<その他事項> 特になし。	
--	--	--	--	--	--	------------------	--

4. その他参考情報							
特になし							

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-9-②	9 業務遂行に当たっての取組 ② 高速道路の利用促進		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第1号 前各号の業務に附帯する業務を行うこと。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度		H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,770	3,631,123
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,608,118
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-
								従事人員数	83	84	84

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促すこと。 なお、高速道路利便増進事業について、交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用すること。	債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。 なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 会社による高速道路の利用促進施策の促進 <評価の視点> 高速道路の利用促進施策の推進を会社に促しているか。	<主要な業務実績> 1) 高速道路網の整備として、常磐自動車道(山元～岩沼)等46.5kmの4車線化及び新東名高速道路(御殿場JCT～浜松いなさJCT)144.7kmの6車線化が完了した。 2) 国の補助金を活用したスマートIC12箇所を新規事業として協定及び業務実施計画書に追加した。(R2(2020)年10月) 3) 7箇所のスマートICの供用を開始した。(R2(2020)年5月、9月、12月、及びR3(2021)年3月) 4) 多様で弾力的な料金施策として、会社が実施した高速道路の利用促進のための企画割引について、届出を受理し内容を確認した。(本中期目標期間中(R2(2020)年度まで)企画割引の実施:121件※) ※件数は会社毎に重複する場合がある	<評価と根拠> 評価:B ・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。 <課題と対応> ・特になし	評価 B <評価に至った理由> 高速道路の利用促進のため、スマートICの供用・新規事業の追加、企画割引などが行われており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。 <今後の課題> 引き続き、高速道路会社による高速道路の利用促進施策が推進されるよう、会社に対して促していく必要がある。 <その他事項> 特になし。	

4. その他参考情報

特になし

業務実績等報告書様式 1-2-4-1 中期目標管理法 中期目標期間評価 項目別評価調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-9-③	9 業務遂行に当たっての取組 ③ 利用者サービスの向上		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第13条第1項 機構は、前条第一項の業務を行おうとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、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（当該高速道路について二以上の会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う場合にあっては、それぞれの会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う高速道路の各部分。以下この項において同じ。）ごとに、次に掲げる事項をその内容に含む協定（以下「協定」という。）を締結しなければならない。 独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第11号 前各号の業務に附帯する業務を行うこと。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,770	3,631,123
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,608,118
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-
								従事人員数	83	84	84

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
利用者の安全性や利便性等の向上を図るため、ネットワークの機能拡充等による生産性の向上、耐震対策、暫定2車線区間の対策、逆走対策、道路区域外からの災害対策、大雪時の対策等の安全確保の施策及び休憩施設を活用した観光振興、地域活性化の取組、無人PAの解消、高速バス停整備、高速	利用者の安全性や利便性等の向上を図るため、ネットワークの機能拡充等による生産性の向上、耐震対策、暫定2車線区間の対策、逆走対策、道路区域外からの災害対策、大雪時の対策等の安全確保の施策及び休憩施設を活用した観光振興、地域活性化の取組、無人PAの解消、高速	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 利用者の安全性や利便性等の向上 <評価の視点> 高速道路の検討課題について、国及び会社と一体となって取り組んでいるか。	<主要な業務実績> ・ネットワークの機能拡充等による生産性の向上、暫定2車線区間の対策について、会社の計画的かつ効率的な実施を促すよう、協定の見直し時に措置を行った。(R3(2021)年3月) ・ETC2.0について、アウトカム指標の中期目標を踏まえた年度の目標値の設定を行うなど、普及促進が図られるよう会社と一体となって取り組んだ。	<評価と根拠> 評価：B ・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。 <課題と対応> ・特になし	評価 B <評価に至った理由> 協定の見直し時において、利用者の安全性や利便性等の向上を図るため、ネットワークの機能拡充等による生産性の向上、暫定2車線区間の対策について、会社の計画的かつ効率的な実施を促す措置が行われるとともに、ETC2.0の普及促進のため、会社と一体となった取り組みが行われており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。	

<p>トラック輸送の効率化支援等の快適な利用環境の実現について、協定の締結又は見直しに際して、会社の計画的かつ効率的な実施を促すよう措置するとともに、ETC2.0の普及促進・活用等や高速道路システムの海外輸出など、今後の高速道路の検討課題について、国及び会社と一体となって取り組むこと。</p>	<p>トラック輸送の効率化支援等の快適な利用環境の実現について、協定の締結又は見直しに際して、会社の計画的かつ効率的な実施を促すよう措置するとともに、ETC2.0の普及促進・活用等や高速道路システムの海外輸出など、今後の高速道路の検討課題について、国及び会社と一体となって取り組む。</p>				<p><今後の課題> 引き続き、協定の締結又は見直しに際して、利用者の安全性や利便性等の向上を図るための対策や取組等について、会社の計画的かつ効率的な実施を促すとともに、高速道路の検討課題について、国及び会社と一体となって取り組んでいく必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	
---	---	--	--	--	---	--

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-9-④	9 業務遂行に当たっての取組 ④ 調査・研究の実施		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 （個別法条文など）	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第11号 前各号の業務に附帯する業務を行うこと。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,770	3,631,123
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,608,118
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623
								行政コスト（百万円）	—	1,393,724	1,399,934
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	—	—
								従事人員数	83	84	84

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
交通流の最適化や海外への事業展開など、内外の高速道路事業や業務上の諸課題に関し、大学等の研究機関とも適宜連携しつつ、調査・研究を実施するとともに、その成果が広く活用されるよう、会社をはじめ関係機関に情報提供すること。	諸外国における高速道路料金施策や会社等の海外への事業展開、最適化された交通流の実現に向けた施策など、内外の高速道路事業や業務上の諸課題に関し、大学等の研究機関、国及び会社とも適宜連携して調査・研究を実施するとともに、その成果については広く活用されるよう、会社をはじめ関係機関に情報提供する。	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 調査研究の実施及びその情報提供の状況</p> <p><評価の視点> 調査研究が実施され、その成果が関係機関に情報提供されているか。</p>	<p><主要な業務実績> ・6会社共通する管理の課題について、調査を実施し、結果を取りまとめるとともに関係機関に情報提供した。</p> <p>※以下について海外調査報告書を発行し、ホームページで公表 『欧米の高速道路政策 新版』（H30（2018）年8月） 『ドイツ、オーストリアにおける高速道路の整備・運営方式に関する調査』（R3（2021）年6月）</p>	<p><評価と根拠> 評価：B ・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。</p> <p><課題と対応> ・特になし</p>	<p>評価 B</p> <p><評価に至った理由> 諸外国における高速道路事業に関する調査及び高速道路会社6社共通の管理に関する課題について調査を実施し、その成果を調査報告書としてホームページ等を通じて広く提供しており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。</p> <p><今後の課題> 引き続き、調査・研究を実施し、その結果を広く情報提供していく必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
Ⅱ-1、2、3、4、5	1 組織運営の効率化、2 一般管理費の縮減、3 調達等合理化の取組の推進、4 ICTを活用した生産性の向上、5 業務評価の実施		
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ							
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
一般管理費（実績値） （千円）	第4期中期目標期間の最終年度 302,599	315,207	303,404	300,742	288,664		
上記削減率	平成29年度に比べ、中期目標 期間最終年度までに4%以上削減	—	3.7%	4.6%	8.4%	%	
【指標】 入札・契約手続運営 委員会における契約 の点検率	—	100% (平成29年度点検率)	100%	100%	100%	%	

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価		
			業務実績	自己評価	(見込評価)		
1 機構は、効率的な業務運営が行われるようその組織を整備するとともに、業務や組織の在り方について継続的に点検を行い、機動的に見直しを実施すること。	1 効率的な業務運営を行うために機動的な組織運営を図り、高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の返済等の業務の実施において、社会経済情勢の変化に的確に対応する。 このため、組織の運営について、以下のとおり取り組むとともに、業務や組織の在り方について継続的に点検を行い、機動的に見直しを行う。 ① 法人の権限及び責任の明確化、透明性及び自主性の向上等に対	<主な定量的指標> 一般管理費削減率 入札・契約手続運営委員会における契約点検率 <その他の指標> 組織運営の効率化 <評価の視点> 業務運営が必要最小限の組織で効果的、効率的に行われているか。	<主要な業務実績> ○課題・問題点 ・バックグラウンドの異なる短期出向者のみによって構成されることから、機構全体で方向感を共有し、果たす役割を見える化することにより効果的・効率的業務運営を行うための仕組みが必要である。 ・また、職員の働き方についても、社会経済情勢の変化に対応して、個々の職員が適応しやすく、その能力を十分に発揮することのできるような、環境整備を行う必要がある。そうした取組を人材供給元である高速道路会社とも共有し適材適所の人材確保を継続することが、他の組織以上に必要となる。 ・特にR2（2020）年度は、感染症予防の社会的要請から在宅勤務の実施やそれに伴う業務の電子化等に対応する環境整備が急務となったことから、それらに対応した業務のあり方の全面的な見直しが必要となった。	<評価と根拠> 評価：A ・アクションプランを通じた業務の「見える化」とそれによる効率化を進める中で、コロナ禍を契機として業務の電子化・オンライン化を一気に進め、同時に出勤時と同等の在宅勤務環境を整えたこと、またこれらを通じて業務のあり方そのものを大きく改善したことにより、業務運営の効率化とワーク・ライフ・バランスによる	評価	A	<評価に至った理由> 組織運営の効率化に向けて、「アクションプラン」を通じた業務運営の効率化等が行われており、業務の効率性及び透明性の向上を図るため、債務の返済状況を始めた業務全体について定期的に自己評価を行い、その結果が公表されている。また、「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）に基づく取組を着実に実施するため、「調達等合理化計画」を策定するとともに入札・契約手続運営委員会を活用した推進体制の整備が図られている。一般管理費（人件費及び特殊要因を除く）

	<p>応じた組織の整備</p> <p>② 社会経済情勢の変化に対し機動的に対応できる組織の整備</p>		<p>○対応策・取組内容・成果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・機構に期待される役割を果たすために取組むべき課題を明確化した「アクションプラン」の策定・実行を通じて業務の「見える化」を行い、トップマネジメントできめ細かな進捗管理を行うとともに、各部課間で情報共有する仕組みを2年間で完成させたことにより、より高度で付加価値の高い業務に重点を置きつつ、課題解決につながる業務運営を遂行する土台を確立できた。 ・コロナ禍を契機として、育児・介護を含めた多様なニーズに対応できる働き方への転換を視野に入れ、 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 出勤時と同等の業務水準で在宅勤務が出来るよう、各種のソフト・ハード導入を年度内に集中的に実施 ➢ 機器の適切な利用やWeb 会議の技術向上など職員の在宅勤務スキルの習熟 等の措置により、緊急事態宣言期間中6割程度の在宅率を達成しつつも業務効率の向上を可能とする業務運営体制を確保 ➢ 電子決裁の導入、公印省略の実施等により出勤を要する書面のやりとりを可能な限り廃止 <p>特にこれまで対面で行われていた各種の会議をオンライン化した他、機構資産の現地確認等これまで現地への出張が必須となっていた業務に関しても可能な限りオンラインで代替することにより出張調査を大幅に削減し、業務の効率化を進めた。</p> <p>なお、この在宅勤務やオンライン化の取組みは今後も継続していく予定であり、そのための機器整備や在宅勤務のルール化等の環境整備にも着手した。</p>	<p>働き方改革の取組みを同時並行で進めることができた。</p> <p>これらを踏まえてA評価とする。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	<p>においては、過年度実績等を踏まえた発注内容の見直し及びICTの活用等を通じた業務効率化による事務経費の削減等により、令和2年度までに平成29年度に対する目標削減率4%の2倍以上の8.4%を削減していることから、中期目標における所期の目標を上回る成果が得られると見込まれるため、A評定とした。</p> <p><今後の課題></p> <p>引き続き、業務のより一層の効率化に取り組んでいく必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	
<p>2 機構は、必要最小限の組織として、業務運営全体の効率化を図り、一般管理費(人件費及び特殊要因を除く。)については、平成29</p>	<p>2 外部委託、集約化、ICTの活用等により業務運営全体の効率化を推進し、一般管理費(人件費及び特殊要因を除く。)について、</p>	<p><主な定量的指標></p> <p>一般管理費削減率</p> <p><その他の指標></p> <p>特になし</p> <p><評価の視点></p> <p>実績額が平成29</p>	<p><主要な業務実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般管理費(人件費及び特殊要因を除く。)については、過年度実績等を踏まえた発注内容の見直し及びICTの活用等を通じた業務効率化による事務経費の削減等により、R2(2020)年度においてH29(2017)年度に比べ8.4%削減しており、本中期目標期間の最終 			

<p>年度に比べ、中期目標期間の最終年度までに4%以上削減すること。</p>	<p>平成29年度に比べ、中期目標期間の最終年度までに4%以上の削減を行う。</p>	<p>年度に比べ、4%以上の削減となっているか。</p>	<p>年度には目標としていた4%の削減を達成する見込みである。</p>			
<p>3 「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成27年5月25日総務大臣決定)に基づく取組を着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公平性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組むこと。</p> <p>(指標) ・入札・契約手続運営委員会における契約の点検率(平成29年度点検率:100%)</p>	<p>3 公正性及び透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化を推進するため、「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成27年5月25日総務大臣決定)に基づき、毎年度「調達等合理化計画」を策定、公表の上、着実に実施し、その実施状況について自己評価、公表を行う。</p>	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 調達等合理化計画の実施状況</p> <p><評価の視点> 調達等合理化計画を策定・公表し、当計画に定めた取組について着実に実施しているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>1) 契約については、当機構の契約事務取扱規程に基づき適正に実施してきたところであるが、「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成27年5月25日総務大臣決定)を受けて点検体制の充実を図り、公正かつ透明な調達手続に取り組んだ。</p> <p>2) 本中期目標期間(R2(2020)年度まで)においては、以下の取組を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「調達等合理化計画」の策定 ・入札・契約手続運営委員会を活用した推進体制の整備 ・随意契約や一者応札・応募となった契約に対する競争性の確保に向けた調達手続の点検やコンプライアンス向上など種々の施策の実施 <p>3) 各年度の調達等合理化計画の取組については、機構内部の自己評価のみならず、外部有識者・監事により構成される契約監視委員会による点検も受けており、全ての契約は適正に行われているとの評価を受けた。</p> <p>4) また、機構の契約における種々の取組み(調達等合理化計画の策定、同計画の自己評価、契約監視委員会議事概要、入札及び契約の結果状況等)については、適宜機構のホームページにて公表した。</p>			
<p>4 ICTを活用し、会社と連携して電子化・システム化を行うことにより、事務手続の効率化・迅速化を図るとともに、利用者利便等の向上を図ること。</p>	<p>4 ICTを活用し、会社と連携して電子化・システム化を行うことにより、事務手続の効率化・迅速化を図るとともに、利用者利便等の向上を図る。</p>	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 利用者利便等の向上</p> <p><評価の視点> 電子化・システム化による事務手続の効率化・迅速化が図られているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>会社と連携して電子化・システム化を行い、事務手続の効率化・迅速化を図るため、以下の取組みを行った。</p> <p>1) 占用システムの導入による事務効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・占用許可手続きの業務効率を図るためシステム化を検討し、R1(2019)年度に占用許可業務支援システムを構築、同システムの運用を開始した。 			

			2) オンライン申請 ・特殊車両通行許可支援システムは、オンライン申請システムに必要な諸条件を整理したのち、R3(2021)年度導入に向けて業務発注し、オンライン申請構築を開始した。			
5 業務の効率性及び透明性の向上を図るため、業務実績の評価を実施すること。	5 業務の効率性及び透明性の向上を図るため、債務の返済状況を始めとし、業務全体について定期的に自己評価を行い、その結果を公表する。また、その結果を踏まえ、必要に応じて、適切な措置を講ずる。	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 適切な業務評価、公表</p> <p><評価の視点> 業務全体について自己評価を行い、その結果を公表しているか、またその結果を踏まえ適切な措置を講じているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>1) 各年度の業務について自己評価を行い、独立行政法人通則法(平成11年法律第103号)に定める報告書を作成し、ホームページにて公表した。(例年6月)</p> <p>2) 各年度の業務全体の進捗状況及び前年度に係る業務実績評価において課題とされた事項への対応状況等について検討し、その内容を踏まえ次年度計画を策定した。(例年3月)</p>			

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
Ⅲ-1、2、3、4	1 財務体質の強化、2 予算、3 収支計画、4 資金計画		
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ							
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
特になし							

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
1 債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図るとともに、業務コストの縮減を進め、債務の早期の確実な返済を図ること。	1 債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図るとともに、業務コストの縮減を進め、債務の早期の確実な返済を図る。	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 収入及びコスト縮減の状況</p> <p><評価の視点> 収入の確保を図られているか、業務コストの縮減が進められているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・H30 (2018) 年度 1.5 兆円、R 1 (2019) 年度 1.55 兆円及び R 2 (2020) 年度は 1.36 兆円、合計 4.41 兆円の財政融資資金の預入を行い、預入先の候補となる銀行については、H30 (2018) 年度は 3 行であったが、現在のマイナス金利下の中、再三にわたり粘り強く調整した結果、令和 2 年度においては、預入手数料なしで 6 行へ有利息での預け入れ先の拡大を図った。 ・財政融資資金借入れに伴う金利負担を少しでも緩和するために、R 1 (2019) 年度からは債券運用も開始した。 ・具体的には一般担保を有し格付け面でも一定の要件を満たす銘柄の債券に対する運用を、R 1 (2019) 年度の 28 億円及び R 2 (2020) 年度は 223 億円、累計総額 251 億円を行った。 ・今後の超長期的な資金シミュレーションを行った結果判明した課題について、各社と認識を共有し、具体的な手立てとして、各社の債券発行年限の最適化を進めることとした。また、機構が発行する債券の年限についても、超長期・固定の調達を基本とするものの、年限の弾力化と債務引受額の平準化を推進した。 ・債務引受額の平準化対策である道路資 	<p><評価と根拠></p> <p>評価：A</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H30 (2018) 年度より 3 ヶ年にわたり関係金融機関と粘り強く交渉を行った結果、預入手数料なしで、H30 (2018) 年度当初は 3 行であったが、令和 2 年度には 6 行への有利息での預け入れを実現した。 ・R 1 (2019) 年度より新たな取り組みとして債券運用を開始したことは、今後、一時的な現預金残高が生じる場合に必要となる資金運用に関するノウハウの取得の貴重な第一歩となった。 ・機構における業務コストの大きな要素である支 	<p>評価</p> <p>A</p> <p><評価に至った理由></p> <p>財政融資資金について、預け入れ先となる銀行に対し、マイナス金利政策下にもかかわらず預入手数料なしで有利息での預け入れを行い、また、財政融資資金借入に伴う金利負担緩和のための手許資金を用いた債券運用を実施できたこととあわせて、金利負担等のコストの最小化に向けた中長期的な資金シミュレーションを行った上で、財政融資資金と自主調達の両立を図りつつ、債券発行年限の弾力的設定による最適化、借入れにあたっての金利負担の最小化や、高速道路会社と連携した資産帰属計画の更なる活用による債務引受額の平準化によりコスト縮減を進めるなど、中期目標における所期の目標を上回る成果が得られると見込まれることから、A 評価とした。</p> <p><今後の課題></p>	

			<p>産帰属計画について、R1（2019）年度末の外環道の一部に続いて、R2（2020）年度も横浜環状南線の一部について実施することとなった。また、他の会社についても、道路資産帰属計画についての業務処理上の課題やシステム的な課題について議論を開始し、実施に向けての取組みを積み重ねた。</p>	<p>払金利負担を、資金運用金利でカバーするという取組を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> 各社と密接な連携をとりつつ、長期間にわたる債務償還と資金調達の最適化を先手を打って実現するための資金マネジメントの必要性を共有し、債務の早期・確実な返済に資する財務体質強化の手立てを前進させた。 具体的には、債務償還と資金調達の平準化を図るため、各社に対して道路資産帰属計画の継続的な実施と、機構の資金需要を考慮した債券発行年限の調整を要請し、将来資金需要の確保を実現。更に、機構発行の債券についても、超長期・固定で低利での調達という基本は維持しつつも、10年以下の年限の債券も長期的な資金収支の最適化のために、機動的、弾力的な調達を行うこととした。 <p>これらを踏まえてA評価とする。</p>	<p>引き続き、より一層の収入の確保及びコストの削減を進め、債務の早期の確実な返済に取り組む必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	
	2 予算(別表1のとおり)	<主な定量的指標> 特になし	<主要な業務実績> ・予算の計画及び実績は別表1のとおりである。			
	3 収支計画(別表2のとおり)	<その他の指標> 特になし	<主要な業務実績> ・収支計画及び実績は別表2のとおりである。			
	4 資金計画(別表3のとおり)	<評価の視点> 予算、収支計画、資金計画を的確に策定しているか。	<主要な業務実績> ・資金計画及び実績は別表3のとおりである。			
				<p><課題と対応> ・特になし</p>		

4. その他参考情報

特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
IV	短期借入金の限度額		
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ							
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
特になし							

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
	一時的な資金不足等に対処するため、短期借入金の限度額は、単年度 9,600 億円とする。	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 短期借入金の限度額の設定 <評価の視点> 短期借入金の限度額を計画どおり設定しているか。	<主要な業務実績> ・一時的な資金不足等に対処するため、金融機関と当座貸越契約（限度額合計 9,600 億円）を締結した。 なお、一時的な資金不足等の事態は発生しなかったため、短期借入れは行わなかった。	<評価と根拠> 評価：— <課題と対応> ・特になし	評価 — <評価に至った理由> — <今後の課題> — <その他事項> —	

4. その他参考情報	
特になし	

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
V	不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産がある場合には、当該財産の処分に関する計画		
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ							
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
特になし							

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
	京都市道高速道路 1 号線（新十条通）の一部については、通則法第 46 条の 3 の規定に基づき、平成 31 年に現物により払い戻す。 このほか、道路の計画の変更等に伴い不要財産が発生した場合には、これを売却し、債務の返済に充てる。	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 不要財産の適切な把握及び処分に向けた方策</p> <p><評価の視点> 不要財産が発生した場合には、売却し、債務の返済に充てているか。</p>	<p><主要な業務実績> ・他の公共事業等と調整の結果、高速道路事業として不要となった財産については、道路区域減を行った上で売却し、債務の返済に充てた。(H30 (2018) ~ R 2 (2020) の 3 ヶ年で合計 44 件、106 億円)</p>	<p><評価と根拠> 評価：B ・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているため B とする。</p> <p><課題と対応> ・特になし</p>	<p>評価</p> <p>B</p> <p><評価に至った理由> 発生した不要財産の処分の手続きを適切に行い、売却して得た利益を債務返済に充てており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B 評価とした。</p> <p><今後の課題> 引き続き、道路の計画の変更等に伴い不要財産が発生した場合には、これを売却し、債務の返済に充てる必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	

4. その他参考情報	
特になし	

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
VIII-2、3、4、5 6、7、8、10	2 業務の実施について、3 積極的な情報公開、4 情報セキュリティ対策、5 内部統制について、 6 国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携の推進、7 環境への配慮、8 危機管理、10 機構法第21条第3項に規定する積立金の使途		
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ							
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
会社及び関係行政機関と連携した当該事態を想定した訓練の実施回数	-	1回 (平成29年度実施実績)	3回	3回	3回	回	
災害に備えた機構独自の非常参集訓練等の実施回数	-	3回 (平成29年度実施実績)	3回	3回	3回	回	

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
1 高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、機構が実施すべき業務を厳格に実施するため、「出向職員は出向元に関する業務に携わらない」、「利益相反が生じる場合には、出向元以外の者がリーダーとなってチームを組む」など、会社のモラルハザード等により機構の利益を害する危険を防ぐための措置を講じること。また、必要に応じて適材適所の人員配置の適正化を含めた体制の見直しを行うこと。	2 高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、機構が実施すべき業務を厳格に実施するため、「出向職員は出向元に関する業務に携わらない」、「利益相反が生じる場合には、出向元以外の者がリーダーとなってチームを組む」など、会社のモラルハザード等により機構の利益を害する危険を防ぐための措置を講じる。また、必要に応じて適材適所の人員配置の適正化を含めた体制の見直しを行う。	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 内部規程の遵守、職員の意識啓発等取組状況</p> <p><評価の視点> 内部規程を遵守し、職員の意識啓発に取り組んでいるか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>・業務を厳格に実施するための仕組みとして、会社からの出向職員を、出向元の会社と機構との利益が相反するおそれがある業務（特定業務）に携わらせる場合は、当該業務の相手方である会社を出向元とする職員以外の職員を責任者とする合議制の作業チームを構成して業務を実施することとしており、人事異動に伴い作業チームの構成員を見直し、業務を厳格に行った。なお、特定業務に係る決裁については、適正に実施していることを確認した。</p>	<p><評価と根拠></p> <p>評価：B</p> <p>・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。</p> <p><課題と対応></p> <p>・特になし</p>	<p>評価</p> <p>B</p> <p><評価に至った理由></p> <p>高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、機構が実施すべき業務を厳格に実施するため、モラルハザード等により機構の利益を害する危険を防ぐための措置が講じられている。機構の業務運営に関する透明性の確保を図るため、財務諸表等の法定の開示事項に加え、道路資産の保有及び貸付けの実態並びに債務の返済状況等について、積極的な情報公開が行われるとともに、情報セキュリティ対策についても情報セキュリティポリシーに基づき適切な対策が図られている。また、内部統制の充実・強化を図るため整備した業務体制等の下で、関係機関との情報交換等を図りながら業務が実施されており、中期目標にお</p>	

<p>2 機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、財務諸表等の法定の開示事項に加え、道路資産の保有及び貸付けの実態並びに債務の返済状況について、積極的な情報公開を行うこと。その際、広く国民に対し広報に努めるとともに、投資家や研究者が必要とする情報についても積極的な情報開示に努めること。さらに、会社に対しても、積極的な情報開示を促すこと。</p> <p>また、老朽化対策・耐震対策の進捗状況などの高速道路事業の状況や機構の業務運営に関し、国民に効率的かつ効果的に広く情報が伝わるようホームページ等を積極的に活用すること。この場合において、そのアクセス状況の調査・分析などを通じて、会社とも連携を図りつつ、より利用者のニーズに的確に応えられるホームページとなるよう必要な改</p>	<p>3 機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、次に掲げる取組を実施することにより、積極的な情報公開を行う。その際、広く国民に対し広報に努めるとともに、投資家や研究者が必要とする情報についても積極的な情報開示に努める。さらに、会社に対しても、積極的な情報開示を促す。</p> <p>また、老朽化対策・耐震対策の進捗状況などの高速道路事業の状況や機構の業務運営に関し、国民に効率的かつ効果的に広く情報が伝わるようホームページ等を積極的に活用する。</p> <p>①情報公開の内容 1)財務内容の公開 財務情報の透明性の確保を図るため、財務諸表等を積極的に公開する。その際、セグメント情報について、可能な限り詳細に示す。 また、債券の発</p>	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 各項目に関するホームページ等における公表状況及び適時適切な更新状況</p> <p><評価の視点> ①財務内容の公開 ホームページ等で積極的に公開しているか。 ②資産の保有及び貸付状況の公開 ホームページで公開している「道路資産の保有及び貸付け状況」が随時更新されているか。 ③債務の返済状況の公開 債務返済の計画と実績の対比等の情報、機構及び高速道路事業全体の債務の返済状況が適時適切に公表されているか。 ④債務返済の見通しの根拠の公開 債務返済の見通しに関する根拠が公表されているか ⑤費用の縮減状況等の公開 費用の縮減状況等が公表されているか。 ⑥評価及び監査に関する事項 評価に関する情報が適切にホームページで情報提供されているか。 ⑦ホームページ等の充実</p>	<p><主要な業務実績> ・機構の業務運営の透明性を高め、説明責任を果たすため、以下のとおり積極的な情報公開を行った。</p> <p>①情報公開の内容 1)財務内容の公開 ・各年度の財務諸表について、記者発表、ホームページ掲載を行い、官報に公告した。 ・債務返済状況、セグメント情報、高速道路の収支状況、建設・維持・管理の状況、道路資産の保有及び貸付状況の内容とする高速道路事業関連情報については、財務諸表と併せて記者発表を行うとともに、ホームページに掲載し</p>		<p>ける所期の目標を達成すると見込まれることから、B評定とした。</p> <p><今後の課題> 引き続き、前中期目標期間繰越積立金について中期計画及び年度計画に定めるところにより適切に用いられる必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	
---	---	---	---	--	---	--

<p>善を図ること。</p>	<p>行に伴い作成する債券説明書についても、公表する。</p> <p>2) 資産の保有及び貸付状況の公開 高速道路に係る道路資産の保有及び貸付状況（保有及び貸付延長、貸付先、貸付期間等）を公表する。</p> <p>3) 債務の返済状況の公開 債務返済の計画と実績の対比等の情報について、差異の根拠、分析等も含め、内容を公表する。また、会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況も公表する。</p> <p>4) 債務返済の見通しの根拠の公開 協定に基づいて策定される最新の知見による債務返済の見通しに関する根拠（金利、交通量、収入、経済動向等）について公表する。</p>	<p>機構の業務運営に係る透明性確保、説明責任を果たすべく、機構の組織や業務その他関連する情報をホームページにおいて積極的に分かりやすく公開しているか。</p> <p>⑧業務パンフレット等による広報 機構の目的や業務の内容について、パンフレットやファクトブック等を活用することにより、情報を分かりやすく提供しているか。</p>	<p>た。</p> <p>その際、セグメント情報については、全国路線網、地域路線網及び一の路線ごとに公表し、かつ、全国路線網については、会社別の情報も併せて公開した。</p> <p>また、会社の協力により提供を受けた会社情報を総括し、6会社の高速道路関連の情報を一覧形式で分かりやすくホームページに掲載した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・財投機関債を発行する都度、債券説明書を公表した。 <p>2) 資産の保有及び貸付状況の公開 <ul style="list-style-type: none"> ・路線網ごと及び会社ごとの保有及び貸付延長を記載した「道路資産の保有及び貸付状況（総括表）」並びに路線ごとの延長、貸付先、貸付期間等を記載した「道路資産の保有及び貸付状況（路線別）」について、随時更新して公表した。 </p> <p>3) 債務の返済状況の公開 <ul style="list-style-type: none"> ・各年度の機構の収支予算の明細に基づく債務返済の計画と実績の対比等の情報について、機構及び会社の収入、支出、引受け債務（引渡し債務）及び債務残高等の項目の内訳を含め、計画額、実績額及びその差額、さらに差異の根拠、分析等の説明を付して公表した。 ・各年度における会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況について、公表した。 </p> <p>4) 債務返済の見通しの根拠の公開 <ul style="list-style-type: none"> ・I-2-①に記載した会社との協定の見直しに併せて、業務実施計画の見直しを行い、その際に用いた債務返済計画の見通しに関する根拠を公表した。 </p>			
----------------	---	--	--	--	--	--

	<p>5) 費用の縮減状況等の公開 高速道路の新設、改築及び修繕に関するコスト縮減の情報について、債務引受額、コスト縮減額、助成額及び会社の経営努力の内容を公表する。</p> <p>また、会社の協力を得て、会社が行う高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減の内容を公表する。</p> <p>6) 道路管理の状況等の公開 道路管理の状況及び利便性の向上を示す客観的な指標（アウトカム指標）を公表する。</p> <p>7) 評価及び監査に関する事項 年度業務実績評価、監事監査報告、会計監査報告等について、公表する。</p> <p>②情報公開の方法 1) ホームページによる情報公開 上記①に掲げる情報提供に当たっては、ホームページに掲載し、積極的な情報公開に努める。なお、英語版のホームページについ</p>		<p>5) 費用の縮減状況等の公開 ・各年度に債務引受のあった事業について、当該年度における各事業の債務引受限度額と債務引受額の差額とその理由を公表した。 ・各年度の助成額及びコスト縮減額について、公表した。 ・会社の協力を得て、各年度における会社が行う高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用（管理コスト）に係る計画と実績の対比及び費用の縮減（または増加）の内容を公表した。 ・「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（以下「助成委員会」という。）で審議した会社の経営努力の内容について、助成委員会終了後に公表した。</p> <p>6) 道路管理の状況等の公開 ・道路管理の状況及び利便性の向上を示す客観的指標（アウトカム指標）の実績等について、公表した。（例年10月頃）</p> <p>7) 評価及び監査に関する事項 以下の項目について、公表した。 ・業務実績報告及び自己評価 業務実績評価 ・監事監査報告 ・会計監査報告</p> <p>②情報公開の方法 1) ホームページによる情報公開 ・上記の情報については、迅速にホームページに掲載するとともに、法定書類等については各事務所に備え置いて閲覧に供した。 ・障害者差別解消法の施行を踏まえ公表された、総務省「みんなの公共サイト運用ガイドライン（2016年版）」に定める、「JIS X 8341-3:2016」適合レベル AA 対応したホームページのリニューアルを行った。</p>			
--	--	--	--	--	--	--

	<p>ても、迅速な更新に努める。引き続き、道路利用者の利便性を高めるため、会社と共同し、高速道路料金施策についての総括的なページとして充実を図る。</p> <p>また、ホームページのアクセス状況の調査・分析などを通じて、会社とも連携を図りつつ、より利用者のニーズに的確に応えられるホームページとなるよう必要な改善を図る。</p> <p>2)業務パンフレット等による情報公開</p> <p>機構の目的や業務の内容について、パンフレット等を活用することにより、情報の提供を行う。</p>		<p>2) 業務パンフレット等による情報公開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パンフレット「高速道路機構の概要」、同パンフレットの英語版及び「高速道路機構ファクトブック」を発行し、関係機関等に配付して情報提供を行った。 			
<p>3 「政府機関の情報セキュリティ対策のための統一基準」等を踏まえ、関連する規程類を適時適切に見直すこと。また、これに基づき、情報セキュリティインシデント対応の訓練や情報セキュリティ対策に関する教育などの情報セキュリティ対策を講じ、情報システムに対する</p>	<p>4 「政府機関の情報セキュリティ対策のための統一基準」等を踏まえ、関連する規程類を適時適切に見直す。また、これに基づき、情報セキュリティインシデント対応の訓練や情報セキュリティ対策に関する教育などの情報セキュリティ対策を講じ、情報システムに対するサイ</p>	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 情報セキュリティ対策の推進状況</p> <p><評価の視点> 情報セキュリティ対策を推進しているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>情報セキュリティ対策については、情報セキュリティポリシーに基づき適切な対策を講じるとともに、現行の情報セキュリティ体制について、NISCによる監視を継続した。</p> <p>また、期間中、本省で開催される CISO 会議や NISC 主催などの会議・研修・勉強会が開催される際は、役職員が参加して知識向上を図るとともに、転入者も含め、役職員を対象とした情報セキュリティポリシーの周知、情報セキュリティに関する注意喚起を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に、R 1 (2019) 年度においては、NISC から委託を受けた (独) 情報処理推進機構による、サイバーセキュリティに関する対策の基準に基づく監査 (マネジメント監査) 及びペネトレー 			

<p>サイバー攻撃への防御力、攻撃に対する組織的対応能力の強化に取り組むとともに、これらの対策の実施状況を毎年度把握し、PDCAサイクルにより情報セキュリティ対策の改善を図ること。</p>	<p>バー攻撃への防御力、攻撃に対する組織的対応能力の強化に取り組むとともに、これらの対策の実施状況を毎年度把握し、PDCAサイクルにより情報セキュリティ対策の改善を図る。</p>		<p>シオンテストに対応（9月、11月）した。この結果を踏まえて、指摘・推奨事項に対してR2（2020）年度中の改善を目途とした改善計画案の策定に着手した。</p> <ul style="list-style-type: none"> また、標的型メール訓練（1月）、情報セキュリティポリシー等に関する自己点検、セキュリティ講習会及びCSIRT勉強会（2月）をそれぞれ実施した。 R2（2020）年度においては、R1（2019）年度のNISCによるマネジメント監査時に受けた各指摘事項について、それぞれ改善計画を策定した。 その上で、R2（2020）年12月及びR3（2021）年3月に、最高情報セキュリティ責任者を筆頭に情報セキュリティの各責任者（各部長・課長等）が出席する「情報セキュリティ対策に関する連絡会」を開催し、昨年度監査における指摘事項に対する改善計画の対応状況を確認して、NISC監査のフォローアップを適切に実施した。 また、情報セキュリティに関する役職員の意識向上に向けた啓発ポスターを掲示するほか、R3（2021）年1月には標的型メール訓練、2月には情報セキュリティポリシー等に関する自己点検を実施するとともに、3月には動画形式による情報セキュリティ研修を実施した。 			
<p>4 内部統制については、「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」（平成26年11月28日付け総務省行政管理局長通知）を踏まえ、理事長のリーダーシップの下、引き続き必要な規程類や体制の整備を行い、内部統制システムの充実及び監事機能の実効性の向上に努めるとも</p>	<p>5 内部統制については、「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」（平成26年11月28日付け総務省行政管理局長通知）を踏まえ、業務方法書に定めた事項を確実に実施するとともに、内部統制が有効に機能するよう、理事長のリーダーシップの下で、継続的な内部統制の実態の</p>	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 内部統制の充実・強化</p> <p><評価の視点> 内部統制の更なる充実・強化が図られているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>1) 通則法の改正に伴い内部統制の充実・強化を図るため整備した業務体制等の下で、役員会のほか、内部統制委員会、資金調達・運用及び金融機関等選定審査委員会、入札・契約手続運営委員会及び契約監視委員会を開催した。</p> <p>2) 債務の確実な返済に影響を与える金利、交通量等の変動について、幹部連絡会において常時把握するとともに、役員会・内部統制委員会等において債務返済の計画と実績の対比、要因分析等を行うことにより、リスクへの適切な対応を行っている。</p> <p>また、内部統制委員会において、リスクの把握、対応策の状況及びリスクの評価について審議した。</p>			

<p>に、内部統制の仕組みが有効に機能しているかの点検・検証を行い、これらの点検・検証を踏まえ、当該仕組みが有効に機能するよう見直しを行うこと。</p>	<p>検証・確認、必要な規程類や体制の整備・見直し等を行うことを通じて、内部統制システムの充実を図るほか、監事機能の実効性の向上に努める。</p>		<p>3) 法人文書の管理に関して、「行政文書の管理に関するガイドライン」の平成29年12月の改正（文書の作成・保存等に係る適正性の確保を目的としたもの）に対応し改正した規程の組織内周知を図るとともに、内閣府等が実施している行政文書管理に関するセミナーや研修等に参加し、最新の情勢や法改正等の情報を把握することで担当者の知識向上に努めた。 また法人文書管理規程等関連規程を改正し、電子決裁システムの運用を開始した。</p> <p>4) 監事監査において、内部統制システムの整備とその運用状況等について監査があり、監事監査報告がまとめられ報告した。</p>			
<p>5 業務の実施に当たっては、国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携を図ること。</p>	<p>6 国及び出資地方公共団体並びに会社の協力を得て、円滑に業務を実施するため、これら関係機関と積極的に情報及び意見の交換を行うなど、緊密な連携を図る。</p>	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 関係機関と情報及び意見の交換</p> <p><評価の視点> 関係機関と情報及び意見の交換が行われているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国、会社、機構間で緊密な連携を図るため、役員クラスでの調整会議のほか、部長会議等の定期的な開催、事務レベルでの案件に応じた調整会議等を通じて、情報及び意見の交換を行った。 ・また、出資地方公共団体とも、機構の決算説明会、出資説明会、事業説明会、会社の決算説明会及び事業説明会等を通じて、情報及び意見の交換を行った。 			
<p>6 物品等の調達を行うに当たっては、環境物品等の調達により、環境への負荷の低減に配慮すること。</p>	<p>7 環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。 なお、環境物品等の調達については、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）に基づき行うこととし、中期目標期間中における特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたもの（特定調達</p>	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 環境物品等の調達の状況</p> <p><評価の視点> 法令等に基づき環境物品等を調達しているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>1) 「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）」に基づき各年度における「環境物品等の調達の推進を図るための方針」を策定の上、環境物品等の調達を行うこととし、特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたものを100%調達した。</p> <p>2) 会社において、環境への取組方針が公表されるとともに、環境の保全と創出に配慮した取組が実施された。また、環境への取組や地球温暖化抑制に果たす高速道路の役割等を取りまとめた会社の環境報告書・CSR報告書等につ</p>			

<p>また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促すこと。</p>	<p>物品等)を100%調達する。</p> <p>また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促す。</p>		<p>いて機構ホームページを通じて周知を図った。</p>			
<p>7 会社及び関係行政機関と協力して、大規模な交通事故、地震災害等不測の事態が生じたことによる影響を最小限度にとどめるために、より一層の迅速、的確かつ効果的な対応を取ることができるよう体制を確立し、日頃から高速道路の供用に重大な影響を与える事態を想定した情報の収集、伝達等に関する訓練を実施するなど、これまでの取組状況も踏まえ、会社とも連携を図りつつ、危機管理能力の一層の向上を図ること。</p> <p>(指標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会社及び関係行政機関と連携した当該事態を想定した訓練の実施回数 (平成29年度実施実績：1回) ・災害に備えた機構独自の非常参集訓練等の実施回数 (平成29年度実施実績：3回) 	<p>8 地震、風水害、大規模な交通事故等により高速道路の供用に重大な影響を与える事態が発生した場合には、防災業務計画等に基づき、重要業務を遅滞なく執行するとともに、会社及び関係行政機関と協力して、迅速かつ的確な情報収集、伝達等の措置を講ずる。</p> <p>特に、大規模災害等により機構本部での重要業務の継続が困難な場合には、関西業務部において代行する。</p> <p>また、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を実施するとともに、災害に備えた機構独自の非常時参集訓練や重要業務の継続訓</p>	<p><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・会社及び関係行政機関と連携した当該事態を想定した訓練の実施回数 ・災害に備えた機構独自の非常参集訓練等の実施回数 <p><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時における会社及び関係機関と協力した迅速かつ的確な情報収集・伝達等の措置状況 ・大規模災害に備えた訓練の定期的な実施 <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時に会社及び関係機関と協力し、迅速かつ的確な情報収集・伝達等を行ったか。 ・大規模災害に備えた訓練を定期的な実施したか。 	<p><主要な業務実績></p> <p>1) 防災業務計画に基づく的確な対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害が発生した際には、災害の規模に応じて、体制を構築した。 ・災害が発生した場合には、交通の危険防止のための通行の禁止、緊急車両の通行の許可など、会社からの要請に基づき、必要な措置を迅速かつ的確に行った。 <p>地震、降雨、その他災害 419 件 ⇒【H30 (2018) 年度 76 件、R 1 (2019) 年度 105 件、R 2 (2020) 年度 238 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災対法の区間指定 (5 件) <p>⇒【H30 (2018) 年度 1 件・関空橋、R 2 (2020) 年度 4 件・大雪 (関越道、北陸道等) 時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年7月豪雨における熊本県でのエスコート通行の初適用、通行止め基準に土砂災害リスクに応じた「土壌雨量指数」の試行導入などを機動的に実施した。 ・災害の発生に備え、計画的に防災訓練を実施した <p>⇒【基本動作訓練：1回 (安否登録訓練・参集応答訓練3回、情報伝達訓練3回)】</p> <p>2) 防災業務計画の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災業務計画の充実を図るために、内容の検証を行った。 			

	<p>練等を実施することにより、迅速、的確かつ効果的な対応が取れるよう体制を強化し、危機管理能力の一層の向上を図る。</p>					
	<p>10 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行う業務とする。</p>	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 特になし</p> <p><評価の視点> 当年度分の減価償却及び除却を行う費用に充てているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・前中期目標期間繰越積立金 54 億円のうち、本中期目標期間（R 2（2020）度まで）に、減価償却に充てるため 4.1 億円を取り崩した。 			

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
VIII—9	9 人事に関する計画		
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ							
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
特になし							

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	
<p>① 職員の能力及び実績を適正かつ厳格に評価し、その結果を処遇に反映させるとともに、適材適所の人員配置とし、職員の能力の向上を図ること。</p> <p>② 業務運営を効率化し、人員の抑制に努めること。</p> <p>③ 「独立行政法人</p>	<p>① 方針</p> <p>1) 個々の職員の勤務成績及び法人の業務実績を処遇に反映させる。また、機構職員に必要な業務リスク管理等の知識及び能力の養成に努めるため、研修・講習会等を開催するほか、外部研修にも参加させる。</p> <p>2) 定員の抑制に取り組みつつ、人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。</p> <p>② 人員に関する指標</p> <p>中期目標期間中の事務・事業の内容を踏まえて、必要かつ適正な水準の常勤職員数となるよう、人員の抑制を図る。</p> <p>③ 人件費に関す</p>	<p><主な定量的指標></p> <p>特になし</p> <p><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> 個々の職員の勤務成績及び法人の業務実績を処遇に反映させるとともに、外部機関主催の各種研修等を活用し、機構職員に必要な業務リスク管理等の知識及び能力の養成に努める。 総人件費削減の取組を踏まえた、人件費の見直し <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> 士気向上に向けた勤務実績を処遇に反映したか。 受講者や関連業務のニーズに合わせた職員研修計画を策定し、実行したか。 必要最小限の職員で効果的、効率的な業務運営が 	<p><主な業務実績></p> <p>①方針</p> <p>○課題・問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> 人員が、国、高速道路会社、民間出身者から構成され、2年程度の短期出向者のみで構成。 事業遂行力を蓄積していくための仕組みや多様性を生かしながらも仕事を風通し良く進めるための工夫が必要。 上記にもかかわらず、中期計画等を達成するための課題整理・共有化とそれに紐づけられた各職員の「目標管理の仕組み」、「人材育成計画」、「人事評価制度」がなかった。 <p>○具体の取組</p> <p>1年目（H30(2018)）気づきと課題抽出の1年</p> <ul style="list-style-type: none"> 第4期中期計画の開始にあたり、機構の組織能力の継続的な向上を図ることを重点目標にあげ、課題・問題点の洗い出し、取組を試行。 機構全体の課題整理とそれを各部・各職員の業務目標を紐づけた具体的な行動計画「アクションプラン」の策定（下半期から試行）し、共有化を開始。 <p>2年目（R 1 (2019)）→令和元年度補足説明資料 参照</p> <ul style="list-style-type: none"> 機構の組織能力の継続的な向上のため、新たな取組を本格的に実施。 	<p><評定と根拠></p> <p>評定：A</p> <ul style="list-style-type: none"> 機構全体の業務遂行上の課題が、アクションプランの実行により具体的に見えるようになり、課題解決型の仕事の仕方に転換。同時に取組みの厚みにより、コロナ禍で様々な制約がある中で業務効率の維持・向上と職場の風通しの改善につなげた。 職員の育成状況を含めた取組み全体を出向元である各高速道路会社に対してフィードバックを行い、各社からも取組みに関する高い評価を得た。 <p>これらを踏まえてA評価とする。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> 特になし 	<p>評定 B</p> <p><評定に至った理由></p> <p>中期計画の達成に向けて、アクションプラン、人事評価制度、人材育成計画の策定・実行など、人事、組織の強化に向けて、これまでにない取組に着手していることは評価できる。しかしながら、現時点では、中期目標における所期の目標に沿った成果にとどまると見込まれることから、B評定とした。</p> <p><今後の課題></p> <p>人事に関する計画について、研修やアンケートを継続して取り組まれない。さらに研修・講習会等の実施状況（インプット）の指標だけでなく、当該取組による職員の能力・組織能力の向上等に対する効果（アウトプット）の指標や具体的なエピソードなど、取組みを通じた具体的な成果を外部に示せるよう、引き続き努力されたい。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	

<p>改革等に関する基本的な方針(平成25年12月24日閣議決定)」を踏まえ、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、事務・事業の特性を踏まえ、合理的な給与水準とするとともに、その検証結果を公表すること。</p>	<p>る指標 「独立行政法人改革等に関する基本的な方針(平成25年12月24日閣議決定)」を踏まえ、給与水準については、通則法に基づき国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、事務・事業の特性を踏まえ、合理的な給与水準とするとともに、その検証結果を公表する。</p>	<p>なされる人員の適正配置がされているか。 ・役職員の給与水準の適正化に取り組んだか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 「アクションプラン」の策定・共有化を本格化し、理事長自ら四半期毎のフォローアップを開始。 ➤ 「人事評価制度」を策定。職員の目標達成状況に応じてきめ細かく人事評価に反映。 ➤ 各職員のスキル判定を行い、初の「人材育成計画」を策定し、必要な研修機会を提供。 <p>3年目（R2(2020)）→令和2年度補足説明資料 参照</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 機構の業務運営の二本柱の取組みを充実・強化、機構全体に定着させた。 ➤ 理事長自ら全職員に直接コミットする形できめ細かく、人材育成・人事評価を実施。出向元組織にも幹部がフィードバックし反映させた。 ➤ 新たにメンター制を創設し、着任直後の若手職員が機構に馴染むまでサポート。 <p>4年目（R3(2021)見込み）</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ アクションプランについて、より具体的、定量的、期限設定明確化を図り、より実効性の高い取組みに深化させた。 ➤ 機構全体の活力向上のため、非正規職員の処遇改善、モチベーション向上に資する目標設定、評価制度を創設。 <p>② 人員に関する指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 必要かつ適正な水準の常勤職員数により、業務を適切に実施した。 <p>③ 人件費に関する指標</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) H30(2018)年度からR3(2021)年度の職員の給与については、国家公務員に準拠して必要に応じて関係規程の改正を実施した。 2) H30(2018)年度からR3(2021)年度の給与水準の適正化に向けた取組みについて、「独立行政法人の役員報酬等及び職員の給与の水準の公表」により、ホームページにて適切に公表を行った。 		
---	---	--	--	--	--

4. その他参考情報

特になし

