

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	
評価対象事業年度	年度評価	令和5年度（第5期）
	中期目標期間	令和4～7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長 長谷川 信栄
法人所管部局	鉄道局	担当課、責任者	鉄道事業課長 軽部 努
評価点検部局	政策統括官	担当課、責任者	政策評価官 波々伯部 信彦

3. 評価の実施に関する事項	
<p>令和6年7月3日 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構理事長、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、機構の令和5年度業務実績及び自己評価等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（以下4名）より令和5年度業務実績評価案について意見を聴取した。</p> <p>石田 東生 筑波大学名誉教授 梶川 融 太陽有限責任監査法人会長 田島 夏与 立教大学経済学部教授 野本 修 弁護士</p>	

4. その他評価に関する重要事項
特になし

1. 全体の評価			
評価 (S、A、B、C、D)	B：全体としておおむね中期計画における所期の目標を達成しているものと認められる。	(参考) 本中期目標期間における過年度の総合評価の状況	
		R4 年度	R5 年度
		B	B
評価に至った理由	<p>「独立行政法人の評価に関する指針」(平成 26 年 9 月 2 日総務大臣決定) 及び「国土交通省独立行政法人評価実施要領」(平成 27 年 4 月 1 日国土交通省決定) の規定に基づき、項目別評価の算術平均(以下算定式のとおり。)に最も近い評価が「B」評価であった。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。</p> <p>【項目別評価の算術平均】 $(A 4 点 \times 2 項目 + A 4 点 \times 1 項目 \times 2 (重要度が高い項目のため) + B 3 点 \times 1 9 項目 + B 3 点 \times 2 項目 \times 2 (重要度が高い項目のため)) \div (2 4 項目 + 3 項目) = 3.14 \dots$ ⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。 ※算定にあたっては評価毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い3項目(項目別評価総括表、項目別評価調書参照)については加重を2倍としている。</p>		

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 24 項目のうち 3 項目について「中期計画における所期の目標を上回る成果が得られている」、21 項目について「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計画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. 項目別評価における主要な課題、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	特になし
その他特記事項	特になし

様式 1-1-3 中期目標管理法 年度評価 項目別評価総括表様式

中期計画（中期目標）	年度評価				項目別 調書No.	備考
	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度		
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						
高速道路事業	B	B				
1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け						
①高速道路資産の適正な把握、適切な保有及び貸付け	B	B			I-1-①	
②高速道路の安全性の向上	B	B			I-1-②	
③アウトカム指標達成のための取組、指標の設定	B○	B○			I-1-③	
④料金水準や割引の見直し	B	B			I-1-④	
⑤高速道路の更なる進化・改良	A	A			I-1-⑤	
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						
①会社との協定の締結					I-2-	
②貸付料	B	A			①②③	
③必要に応じた協定変更						
④適切な債務残高管理	B○	B○			I-2-④	
⑤会社からの引受債務	B	B			I-2-⑤	
⑥効率的な債務返済のための資金調達	A○	A○			I-2-⑥	
3 会社に対するスマートIC等の整備及び首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け	B	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	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			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	-	-	-	-	-	※2 ※3
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			I-9-①	
②高速道路の利用促進	B	B			I-9-②	
③利用者サービスの向上等	B	B			I-9-③	
④調査・研究の実施	B	B			I-9-④	
⑤環境への配慮	B	B			I-9-⑤	
⑥デジタル化の推進	B	B			I-9-⑥	
鉄道事業	B	B				
8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務	B	B			I-8	

- ※1 重要度を「高」と設定している項目については、各評語の横に「○」を付す。
- ※2 令和5年度計画に記載なき項目
- ※3 対象事象なし
- ※4 該当なし
- ※5 中期計画の項目を全て記載
- ※6 「項目別調書 No.」欄には、令和5年度の項目別評価調書の項目別調書 No.を記載

中期計画（中期目標）	年度評価				項目別 調書No.	備考
	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度		
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	B	B			II-	
3 調達等合理化の取組の推進					1, 2, 3, 4	
4 業務評価の実施						
III. 財務内容の改善に関する事項						
1 財務体質の強化						
2 予算	B	B			III-	
3 収支計画					1, 2, 3, 4	
4 資金計画						
IV. 短期借入金の限度額	-	-			IV	※4
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			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			VIII-	
7 環境への配慮					2, 3, 4, 5,	
8 危機管理					6, 7, 8, 10	
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			VII-9	

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-1-①	高速道路事業 1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け ① 高速道路資産の適正な把握、適切な保有及び貸付け		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	
					高速道路事業の評価：B（I-1-①～I-9-⑥（I-8は除く）） 【項目別評価の算術平均】 （A 4点×3項目+A 4点×1項目×2（重要度が高い項目のため）+B 3点×12項目+B 3点×2項目×2（重要度が高い項目のため））÷（18項目+3項目） =3.2380952… ⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。 ※算定にあたっては評価毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い3項目（項目別評価総括表、項目別評価調書参照）については加重を2倍としている。	高速道路事業の評価：B（I-1-①～I-9-⑥（I-8は除く）） <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評価を高速道路事業の評価とした。 【項目別評価の算術平均】 （A 4点×2項目+A 4点×1項目×2（重要度が高い項目のため）+B 3点×13項目+B 3点×2項目×2（重要度が高い項目のため））÷（18項目+3項目） =3.190476… ⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。 ※算定にあたっては評価毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い3項目（項目別評価総括表、項目別評価調書参照）については加重を2倍としている。

<p>① 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。</p>	<p>① 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>	<p>① 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>	<p><評価の視点> ・道路資産台帳について、会社と連携して、新設・改築等を適切に更新し、道路資産状況を適切に把握しているか。</p>	<p><主要な業務実績> 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。 2) 高速道路の供用区間延長は、新規供用区間 52.6 kmの増により 10,458 kmとなった。</p>	<p><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</p>	<p>評定</p> <p style="text-align: right;">B</p> <p><評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善策> 特になし。</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-1-②	高速道路事業 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 高速道路の安全性の向上		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	
② 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、筐子トンネル天井板崩落事故（平成24年12月発生）後の道路法改正等により、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等を踏まえ、国及び会社と一体となって、高速道路の老朽化対策(特定更新等工事等)を計画的に推進するとともに、耐震対策の早期完了に向けて迅速かつ確実に実施するこ	② 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、筐子トンネル天井板崩落事故（平成24年12月発生）後の道路法改正等により、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等を踏まえ、国及び会社と一体となって、強靱で信頼性のあるネットワークを構築・機能維持するための取り組みとして、高速道路の老朽化対策(特定更新等工事等)や耐震対策、暫定2	② 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、国及び会社と一体となって、強靱で信頼性のあるネットワークを構築・機能維持するための取り組みとして、高速道路の老朽化対策(特定更新等工事等)、暫定2車線区間の4車線化対策など計画的に推進し、耐震対策の早期完了に向けて迅速かつ確実に実施するとともに、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。	<評価の視点> ・高速道路の老朽化対策、暫定2車線区間の4車線化対策及び耐震対策について国及び会社と一体となって取り組んでいるか。 ・高速道路の管理の実施状況を把握し、会社と連携し、会社からの報告書を記載内容の更なる充実を図り、ホームページを通じて公表しているか。 ・実地確認等を通じて機構が把握した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	<主要な業務実績> 1) 特定更新等工事、耐震対策、暫定2車線区間の4車線化対策 ・点検強化等により、新たに更新が必要な箇所が判明し、延長や新たな更新需要の例等の更新計画(案)が会社から国土幹線道路部会において報告がなされた。(1月) ・大規模地震時の緊急輸送道路としての機能を確保するため、会社が高速道路の耐震補強実施計画を策定し、国土幹線道路部会において報告した。(1月) ・暫定2車線区間の4車線化優先整備区間に指定されているうち、新たな事業化箇所が国交省から公表された。(3月) ・これら計画を会社との協定へ反映した。(3月) 2) 管理の報告書 ・令和4(2022)年度の管理の報告書について、集中豪雨・地震災害対応や新	<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> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善策> 特になし。 <その他事項> 特になし。

<p>と。また、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。</p> <p>さらに、維持管理・修繕・更新に当たっては、国及び会社と連携し、新技術を活用した効率化やコスト削減を推進するとともに、ライフサイクルコストや持続可能性などの観点から、会社が実施する高速道路の維持管理等のあり方について検討を加え、適切な見直しを進めることにより、効率的な維持管理等を図ること。</p>	<p>車線区間の4車線化対策など計画的に推進し、耐震対策の早期完了に向けて迅速かつ確実に実施するとともに、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。</p> <p>さらに、維持管理・修繕・更新に当たっては、国及び会社と連携し、新技術を活用した効率化やコスト削減を推進するとともに、ライフサイクルコストや持続可能性などの観点から、会社が実施する高速道路の維持管理等のあり方について検討を加え、適切な見直しを進めることにより、効率的な維持管理等を図る。</p>	<p>さらに、維持管理・修繕・更新に当たっては、国及び会社と連携し、新技術を活用した効率化やコスト削減を推進するとともに、ライフサイクルコストや持続可能性などの観点から、会社が実施する高速道路の維持管理等のあり方について検討を加え、適切な見直しを進めることにより、効率的な維持管理等を図る。</p> <p>また、会社にて構造物の損傷に関する新たな知見や事象に対する更新の必要性が検討され、重大な損傷が顕在化している箇所を更新計画が取りまとめられたことを踏まえ、国及び会社と連携して適切な対応を図る。</p> <p>加えて、高速道路の管理の実施状況を把握し、国民や利用者にはわかりやすく伝えるため、会社と連携</p>	<p>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っているか。</p>	<p>型コロナウイルス感染拡大防止対策等、令和4年度の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するなど、さらなる充実を図り、透明性の観点からホームページで公表した。(1月)</p> <p>3) 管理の現地確認</p> <ul style="list-style-type: none"> 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現地確認を行う(6~7月)とともに、各会社の現場(各会社1事務所)においても、活発的な議論となるようあらかじめ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して、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。(10~12月) また、現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。(3月) 		
--	---	---	---	---	--	--

<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こと。</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>し、会社から報告を受けている「維持、修繕その他の管理の報告書」の記載内容の更なる充実を図り、ホームページを通じて公表する。</p> <p>なお、実地確認等を通じて機構が把握した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、引き続き、国及び全会社に提供し情報の共有化を図る。</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	高速道路事業 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 アウトカム指標達成のための取組、指標の設定		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	
③ 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、会社の努力を可視化できる指標の設定、高速道路を取り巻く環境を踏まえた指標の組替えに加え、中期的な目標の見直しや新たな設定などを通	③ 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、会社の努力を可視化できる指標の設定、高速道路を取り巻く環境を踏まえた指標の組替えに加え、中期的な目標の見直しや新たな設定などを通	③ 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、新たな中期的な目標を設定し、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、会社の努力を可視化できる指標の設定、高速道路を取り巻く環境を踏まえた指標の組替えに加え、会議を通	<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、見直し等、リーダーシップを持って取り組んでいるか。	<主要な業務実績> 1) 前年度から目標達成に向けた会社の取組みを明確に示す主指標20とそれを補完する従指標17に再設定して運用を開始し、当該年度は再設定した各指標が会社の取組み状況を適切に数値に反映されているかを確認した。 2) 新型コロナウイルス感染症による影響が回復し、全国旅行支援の施策等によって交通量が増加し、併せて渋滞損失時間等増加に転じた。このような状況下で路面の損傷を適時・適切に補修し、引き続き快適走行路面率を高いレベルで維持しているなどの会社の努力結果を示した。 3) 年度毎の会社の取組みとその進捗状況を分かりやすく表現できるよ	<評価と根拠> 評価：B ・高速道路利用者に対して会社の取組みと事業の進捗を分かりやすく受け止めてもらえるために、会社と調整して一部指標の統一化や業務実績の見せ方を工夫するなど業務を実施し、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> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善策> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

<p>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。</p> <p>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に、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>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。</p> <p>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に、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。</p>	<p>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。</p> <p>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に、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。</p>		<p>う、各指標の見せ方を工夫した。</p> <p>4) 高速道路の管理水準の向上に向けインセンティブ助成認定件数の目標値を、全社統一した閾値として設定し、創意工夫等によるコスト削減の取り組みを推進した。</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-1-④	高速道路事業 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 ④ 料金水準や割引の見直し		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	
④ 高速道路の適切な利用のため、料金水準や割引については、これまでの対応による影響を検証しつつ、社会状況の変化等も踏まえ、他の交通機関への影響も考慮した上で、国及び会社と連携して必要に応じて柔軟かつ多様な料金設定となるよう見直すこと。 具体的には、企画割引については、観光振興や地域活性化の観点から更なる推進を図るため、会社や関係機関と連携しながら、会社が貸付料の支払いに支障	④ 高速道路の適切な利用のため、料金水準や割引については、これまでの対応による影響を検証しつつ、社会状況の変化等も踏まえ、他の交通機関への影響も考慮した上で、国及び会社と連携して必要に応じて柔軟かつ多様な料金設定となるよう見直す。 具体的には、企画割引については、観光振興や地域活性化の観点から更なる推進を図るため、会社や関係機関と連携しながら、会社が貸付料の支払いに支障	④ 高速道路の適切な利用のため、料金水準や割引については、これまでの対応による影響を検証しつつ、社会状況の変化等も踏まえ、他の交通機関への影響も考慮した上で、国及び会社と連携して必要に応じて柔軟かつ多様な料金設定となるよう見直す。 具体的には、企画割引については、観光振興や地域活性化の観点から更なる推進を図るため、会社や関係機関と連携しながら、会社が貸付料の支払いに支障	<評価の視点> 料金水準や割引について、国や会社と連携して必要に応じて検討・見直しを行っているか。	<主要な業務実績> 1) 休日割引について、繁忙期等の渋滞激化を踏まえ、翌年度もゴールデンウィーク、お盆及び年末年始に加えてシルバーウィークについても適用しないこととした。また、より効果的な観光需要を喚起する必要があることを踏まえ、土曜・日曜・祝日に集中している観光需要を平準化する観点から、高速道路観光周遊割引を平日のみの利用期間で申込みのうえ利用した場合、販売価格の最大15%相当を還元するキャンペーンを継続して実施した。 2) 平日朝夕割引について、勤務形態が多様化している状況や通勤時間帯の一部高速道路が混雑している状況を踏まえ、現在実施中の石川県に加え全国5道県の各エリアにおいてフリータイム通勤パス割引の社会実験を実施することとした。 3) 観光振興や地域活性化の観点より	<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> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善策> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

<p>が生じない範囲で柔軟に運用できるように検討すること。</p> <p>また、休日割引等についても、交通状況等を適切に考慮し、会社と連携して柔軟な運用を検討すること。</p> <p>加えて、混雑状況に応じた料金の導入についても、交通需要等の偏在による混雑の緩和を図る観点から、会社と連携して適切に検討を行うこと。</p>	<p>が生じない範囲で柔軟に運用できるように検討する。</p> <p>また、休日割引等についても、交通状況等を適切に考慮し、会社と連携して柔軟な運用を検討する。</p> <p>加えて、混雑状況に応じた料金の導入についても、交通需要等の偏在による混雑の緩和を図る観点から、会社と連携して適切に検討を行う。</p>	<p>が生じない範囲で柔軟に運用できるように検討する。</p> <p>また、休日割引等についても、交通状況等を適切に考慮し、会社と連携して柔軟な運用を検討する。</p> <p>加えて、混雑状況に応じた料金の導入についても、交通需要等の偏在による混雑の緩和を図る観点から、会社と連携して適切に検討を行う。</p>		<p>会社から届出のあった企画割引等について、内容及び貸付料の支払いに支障が生じないことを確認した。</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-1-⑤	高速道路事業 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 ⑤ 高速道路の更なる進化・改良		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	A
⑤ 機構は、引き続き社会的な要請を踏まえ、高速道路の機能強化を図るため、会社と連携して、強靱性の向上、安全・安心の確保及び快適性の向上並びに持続可能性の確保及び地域活性化の促進の観点において、高速道路の更なる進化・改良を進めること。 なお、こうした進化・改良や高速道路の機能の保全を進めるに当たっては、SA・PAにおける利便性向上のニーズ、自動運転などの高速道路を取り巻く技術	⑤ 引き続き社会的な要請を踏まえ、高速道路の機能強化を図るため、会社と連携して、強靱性の向上、安全・安心の確保及び快適性の向上並びに持続可能性の確保及び地域活性化の促進の観点において、高速道路の更なる進化・改良を進める。 なお、こうした進化・改良や高速道路の機能の保全を進めるに当たっては、SA・PAにおける利便性向上のニーズ、自動運転などの高速道路を取り巻く技術	⑤ 引き続き社会的な要請を踏まえ、高速道路の機能強化を図るため、会社と連携して、強靱性の向上、安全・安心の確保及び快適性の向上並びに持続可能性の確保及び地域活性化の促進の観点において、高速道路の更なる進化・改良を進める。 なお、こうした進化・改良や高速道路の機能の保全を進めるに当たっては、自動運転などの高速道路を取り巻く技術の進展を踏まえつつ、将来に必要な投資や	<評価の視点> 高速道路の更なる進化・改良に向けて、関係機関と連携して取り組んでいるか。	<主要な業務実績> ・令和5（2023）年12月に、「高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する整備方針」を公表した。 ・令和5年度は検討会を2回開催し、機構が事務局として主導し、「中間とりまとめ」に示された対策メニューについて、段階的な整備の考え方や新たな取組内容等を具体的に整理し、会社と認識の共有化を図った。 ・整備方針では、限られた財源で効果的かつ効率的な整備を進めるため、「短期的な対策」として、機構が所有する敷地や施設を活用して対策可能なメニューを整理するとともに、整備までに時間を要する対策は「中長期的な対策」として、各課題の対策メニューについて検討フローを整理した。 ・また、休憩機会を逸している車両が確実に駐車し、休憩できるよう、駐車マスの回転率を上げるための「短	<評価と根拠> 評価：A ・SA・PAの利便性向上に当たっては、2024年問題等の社会的要請に的確に対応するため、限られた財源で効果的・効率的な整備を図る視点から、機構が立案して段階的な整備の考え方を整理し、各社統一的な「整備方針」をとりまとめた。 ・会社が「整備方針」に基づき抽出した対策が確実に実施できるよう、機構	評価	A
<評価に至った理由> 「中間とりまとめ」に示された対策メニューに対して、機構が主導して運営する検討会において議論を重ね、段階的な整備の考え方を整理して、各社統一的な「整備方針」としてとりまとめ、今後の利用者の利便性向上に向けた道路施策の企画・立案に貢献したため、A評価とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 中長期的対策について、検討フローに基づき、引き続き、会社と連携して取り組んでいく必要がある。 <その他事項> 特になし。							

<p>の進展、その他高速道路に関する国が定める方針等を踏まえつつ、将来に必要な投資やその負担のあり方について、関係機関と連携しながら、検討し、適切な対応に努めること。</p>	<p>の進展、その他高速道路に関する国が定める方針等に基づき、将来に必要な投資やその負担のあり方について、関係機関と連携しながら、検討し、適切な対応に努める。</p>	<p>その負担のあり方について、関係機関と連携しながら、検討し、適切な対応を図る。これらの検討の際は、デジタルライフライン全国総合整備計画など、国が定める方針等の検討状況を注視する。</p>		<p>時間限定駐車マス」を試行導入・拡大し、その効果も踏まえ、中長期的には一定時間以上の利用の有料化を検討するとし、検証、評価して段階的に整備する考え方を整理した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会社は、整備方針に基づき、令和6（2024）年度以降の具体的な対策実施箇所の抽出を行い、機構は、会社がこれらの事業を確実に実施できるよう、令和6（2024）年3月の協定変更において対策実施に要する費用を措置した。 	<p>は、協定変更において債務引受額の設定・変更を措置した。</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>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	高速道路事業 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		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・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、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つては、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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	A
① 会社との協定の締結に当たっては、将来調達金利、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（協定の締結日	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、将来調達金利、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	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、将来調達金利、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	<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。 ・会社から引き受けた債務額と債務引受限度額の乖離の要因分析、その結果を踏まえた設定方法の見直し、今後の債務引受限度額の設定への反映	<主要な業務実績> ・更新・進化事業の追加に当たり、協定において、透明性を確保しつつ確実に債務を返済するための枠組みを構築した。 債務返済の枠組みの概要 ・協定資料において、更新事業は、工事の路線・内容や債務引受限度額を先行特定更新等工事と後行特定更新等工事に区分 ・進化事業の引受け債務は、建設債務、更新債務と分けて追加事業に区分 ・更新事業・進化事業ともに、料金徴収期間を延長することにより得られる財源を活用し、その債務を返済 ・債務返済の枠組み構築に当たって、	<評価と根拠> 評価：A ・道路整備特別措置法等の改正を踏まえて追加される更新・進化事業について、協定において、透明性を確保しつつ確実に債務を返済するための枠組みを機構が主体となって調整・構築した。 ・令和6（2024）年3月の協定変更において、関	評価	A
				<評価に至った理由> 道路整備特別措置法等改正を踏まえ、確実に債務を返済するための更新・進化事業の追加の枠組みを機構が主体となって調整・構築した上で、償還計画を見直し、協定変更を成し遂げたため、A評価とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 管理費の計画値と実績値が乖離した場合、その要因を分析して適正性を確認し、協定変更に反映していく必要がある。 <その他事項> 特になし。			

<p>から起算して50年以内)、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。)等を定めること。</p> <p>なお、更新等については、協定変更時における点検技術等を前提に、国及び会社と連携し、ライフサイクルコストの算出及び推計を踏まえ必要性及び合理性を確認すること。</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受ける際、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分析及びその結果を踏まえた設定方法の見直しの徹底に取り組み、今後の債務引受限度額の設定</p>	<p>容、貸付料の額及び貸付期間(協定の締結日から起算して50年以内)、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、更新等については、協定変更時における点検技術等を前提に、国及び会社と連携し、ライフサイクルコストの算出及び推計を踏まえ必要性及び合理性を確認すること。</p> <p>また、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受ける際、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分析及びその結果を踏まえた設定方法の見直しの徹底に取り組み、今後の債務引受限度額の設定</p>	<p>容、貸付料の額及び貸付期間(協定の締結日から起算して50年以内)、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、更新等については、協定変更時における点検技術等を前提に、国及び会社と連携し、ライフサイクルコストの算出及び推計を踏まえ必要性及び合理性を確認すること。</p> <p>また、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受ける際、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分析及びその結果を踏まえた設定方法の見直しの徹底に取り組み、今後の債務引受限度額の設定</p>	<p>が行われているか。</p>	<p>機構が立案したうえで関係機関と協議し、決定した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和6(2024)年3月の協定変更において、財源・使途ともに多岐にわたる項目を盛り込みながら、債務の確実な償還が果たせるよう償還計画を見直した。 償還計画の見直しに当たって、各項目の調整と並行して償還確認を繰り返し、令和6年3月の期限内に協定変更を締結することができた。 この他にスマートIC事業化、料金割引の変更、債務引受限度額の見直しを含め協定を4回変更。 	<p>係機関と緊密に調整しつつ、更新・進化事業の追加や料金体系の見直しの他、財源・使途ともに多岐にわたる項目を盛り込みながら、債務の確実な償還が果たせるよう短期間で償還計画を見直し、協定変更を締結した。</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>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（協定の締結日から起算して50年以内）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「全国路線網」、「地域路線網」、「一の路線」ごとの貸付料の額については、それぞれの走行台キロベースの交通量、会社が徴収する料金収入及び高速道路の管理費の実績や将来の見通しを勘案して定めること。</p> <p>また、計画管理費が計画値と実績値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、維持管理等に係る費用の適正性を確認した上で、必要に応じて協定変更をするなど適切な対応を取ることで、適正な貸付料の算定を図ること。</p> <p>③ おおむね5年ごとに、機構法第</p>	<p>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（協定の締結日から起算して50年以内）に償うものとなるよう定める。</p> <p>また、毎事業年度の「全国路線網」、「地域路線網」、「一の路線」ごとの貸付料の額は、それぞれの走行台キロベースの交通量を勘案した会社が徴収する料金収入から高速道路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>なお、計画管理費が計画値と実績値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、維持管理等に係る費用の適正性を確認した上で、必要に応じて協定変更をするなど適切な対応を取ることで、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</p>	<p>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機構の貸付期間内（協定の締結日から起算して50年以内）に償うものとなるよう定める。</p> <p>また、毎事業年度の「全国路線網」、「地域路線網」、「一の路線」ごとの貸付料の額は、それぞれの走行台キロベースの交通量を勘案した会社が徴収する料金収入から高速道路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>なお、計画管理費が計画値と実績値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、維持管理等に係る費用の適正性を確認した上で、必要に応じて協定変更をするなど適切な対応を取ることで、適正な貸付料の算定を図る。</p> <p>③ 大規模な災害の発生その他社会</p>					
--	---	--	--	--	--	--	--

<p>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更があり、これに対応して協定を変更する必要があると認められるときは、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>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。）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更があり、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。</p>	<p>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。</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る説明責任を果たすこと。</p>	<p>その際、債務の返済等が確実かつ円滑に行われることの担保と、強靱で信頼性のあるネットワークの構築・機能維持や高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるような投資規模の確保の両立を図る。</p> <p>なお、長期的な資金収支の見通しの観点から効率的な債務返済に支障が無いことを確認する。協定変更にあたっては、高速道路の新設、改築、維持、修繕、</p>	<p>その際、債務の返済等が確実かつ円滑に行われることの担保と、強靱で信頼性のあるネットワークの構築・機能維持や高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるような投資規模の確保の両立を図る。</p> <p>なお、長期的な資金収支の見通しの観点から効率的な債務返済に支障が無いことを確認する。協定変更にあたっては、高速道路の新設、改築、維持、修繕、</p>					

	<p>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（機構法第 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、機構法第 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、</p>	<p>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（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。）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、機構法第 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、</p>						
--	--	---	--	--	--	--	--	--

	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る説明責任を果たす。	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	高速道路事業 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		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・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。 独立行政法人日本高速道路保有・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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
【指標】 有利子債務残高（※1）	—	26.3兆円	25.7兆円	24.8兆円			予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
【指標】 目標期間中の債務返済額 (※2)	—	6.5兆円	1.8兆円	1.8兆円			決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

※1 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）、※2 収入と支出の収支差、基準値は中期目標策定時の令和4年度～令和7年度累計値 注）予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	
④ 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、次に掲げる点	④ 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注視し、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の残高の	④ 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注視し、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の残高の	<主な定量的指標> ・有利子債務残高 ・目標期間中の債務返済額 <評価の視点> ・債務残高の管理を適切に行っているか。 ・長期的な資金収支の見通しを踏まえた債券の発行年限の設定や資産帰属計画の活用といっ	<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。（9月、3月） 2) 業務実施計画においては、貸付料収入が計画値を3,731億円（21%）	<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> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

<p>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(機構法第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</p>	<p>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 8.2 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 28.2 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とともに、長期的な資金収支の見通しを踏まえた債券の発行年限の設定や資産帰属計画の活用といった資金収支マネジメントによる効率的な返済などにより、徹底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(機構法第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</p>	<p>管理に努めるとともに、次の1)～3)に掲げる点に留意する。</p> <p>また、令和5年度に会社から引き受ける有利子債務額 2.2 兆円を含め、令和5年度末時点における機構の有利子債務残高は 27.1 兆円(令和4年度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とともに、長期的な資金収支の見通しを踏まえた債券の発行年限の設定や資産帰属計画の活用といった資金収支マネジメントによる効率的な返済などにより、徹底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(機構法第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、令和5年度末における機構の債務の残高が民営化時点にお</p>	<p>た資金収支マネジメントが行えているか。</p>	<p>上回る 2 兆 1,451 億円、債務返済額(収支差)は 1 兆 7,880 億円会社からの債務引受額(有利子債務分)が計画を 1 兆 3,139 億円(59%)下回る 9,239 億円となったことなどから、R5(2023)年度末時点における有利子債務残高は、計画値 27 兆 1,087 億円に対して 24 兆 7,800 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令和5(2023)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つては、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)返済の令和5(2023)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、透明性の観点から記者発表及びホームページにより公表した。(8月)</p> <p>5) 過去4カ年に引き続き、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」による債務引受に継続的に取り組んだ。 		
---	---	--	----------------------------	---	--	--

<p>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（機構法第 12 条第 1 項第 5 号又は第 8 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</p>	<p>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（機構法第 12 条第 1 項第 5 号又は第 8 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</p>	<p>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、令和 5 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>圏内であること。</p> <p>4) 全国路線網に属する高速道路にあっては、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>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（機構法第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>圏内であること。</p> <p>4) 全国路線網に属する高速道路にあっては、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>	<p>3) 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、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を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算した額）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</p>						
--	---	--	--	--	--	--	--	--

		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。					
--	--	-------------------------------	--	--	--	--	--

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	高速道路事業 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 会社からの引受債務		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	
⑤ 機構が、会社から引き受ける債務の額は、対象となる道路資産に対し、適正なものであるとともに、道路資産を機構に帰属させる場合には、当該資産の内容の確認を適正に実施すること。	⑤ 会社から引き受ける債務の額は、対象となる道路資産に対し、適正なものであるとともに、道路資産を機構に帰属させる場合には、当該資産の内容の確認を適正に実施する。	⑤ 会社から引き受ける債務の額は、対象となる道路資産に対し、適正なものであるとともに、道路資産を機構に帰属させる場合には、当該資産の内容の確認を適正に実施する。	<評価の視点> 会社からの債務の引き受け額は、対象となる道路資産に対して適正なものか。	<主要な業務実績> 1) 令和4(2022)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透明性の観点から記者発表するとともにホームページにより公表した。(8月) 2) 令和5(2023)年度の債務引受(有利子債務及び無利子債務)について、9,286億円(新設・改築923億円、修繕5,227億円、災害復旧86億円、特定更新等工事3,050億円)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、平成17(2005)年10月に各会社と締結した「高速道路資産の	<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> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

				<p>機構への帰属・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> <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、機構保有承継資産の現地確認実施マニュアルに基づき、計画どおり14箇所の現地確認を実施した。</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-2-⑥	高速道路事業 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 効率的な債務返済のための資金調達		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・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、できる限り支払利子の圧縮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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	
⑥ 債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、長期的な観点から、将来の借換えに伴う金利上昇リスクの軽減や効率的な債務返済を継続的に行うための適切な調達年限の設定や調達手段の選定を行うことにより、支払利子の圧縮に努めること。	⑥ 債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、長期的な資金収支を見通し、将来の借換えに伴う金利上昇リスクの軽減や効率的な債務返済を継続的に行うための適切な調達年限の設定や調達手段の選定を行うことに加え、積極的なIR活動を通じた市場との対話によって投資家の維持拡大に努めるなど市場との	⑥ 債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、長期的な資金収支を見通し、将来の借換えに伴う金利上昇リスクの軽減や効率的な債務返済を継続的に行うための適切な調達年限の設定や調達手段の選定を行うことに加え、積極的なIR活動を通じた市場との対話によって投資家の維持拡大に努めるなど市場との	<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。 ・適切な調達年限の設定や調達手段の選定を行っているか。 ・会社と資産帰属計画の活用や会社発行債券の発行年限等の調整が行われているか。	<主要な業務実績> 1) 令和5(2023)年度は、将来の長期的な資金収支の見通しに基づき、①効率的な債務返済の観点から資金調達需要の谷を埋めることで無駄な利払いの発生を減らすとともに、②各年度の資金調達需要を平準化させるよう発行計画を策定することで将来の金利動向による支払利子への影響を軽減させ、長期的な観点から支払利子の圧縮に寄与した。 また、金利上昇局面に際し、将来の資金収支の見通しとも整合するよう超長期債の発行を計画し、将来の借換え時の金利上昇リスクを軽減させることに寄与した。 令和6(2024)年度予算については、令和5(2023)年度と同様、直	<評価と根拠> 評価：A ・長期的な資金収支の見通しを踏まえ、各会社とも協力し各年度の償還額の谷を埋めることを達成したほか、月次の償還額についても平準化を行うなど、金利上昇リスクの軽減や効率的な債務返済を進め、長期的な観点から支払利子の圧縮に寄与した。	評価	A
						<評価に至った理由> 柔軟な起債運営の導入や資金調達スケジュールの公表、IR活動による投資家の維持拡大等により、資金調達力の維持を図り、効率的な債務返済に貢献したことからA評価とした。	
						<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 支払利子の圧縮をより一層意識して、適切な調達年限の設定や調達手段の選定を工夫していく必要がある。	
						<その他事項> 特になし。	

<p>さらに、資産帰属計画の活用や会社発行債券の発行年限等の調整を行うため、会社との資金調達に関する情報共有及び共通課題の検討等を実施すること。</p>	<p>リレーション等を確保し、資金調達力を維持することにより、支払利子の圧縮に努める。</p> <p>さらに、資産帰属計画の活用や会社発行債券の発行年限等の調整を行うため、会社との資金調達に関する情報共有及び共通課題の検討等を実施する。</p>	<p>リレーション等を確保し、資金調達力を維持することにより、支払利子の圧縮に努める。</p> <p>さらに、資産帰属計画の活用や会社発行債券の発行年限等の調整を行うため、会社との資金調達に関する情報共有及び共通課題の検討等を実施する。</p>		<p>近の長期的な資金収支見通しを踏まえたうえで資金調達計画を策定した。</p> <p>2) また、各会社と協力し、供用前であっても国交省の認可を受けて道路資産（債務）を引き受けることができる資産帰属計画の活用（東京外環道を対象に 217 億円実施）を進め各年度の資金需要の平準化に努めたほか、従来の債券発行の年限調整に加えて、効率的な資金繰りのため、債券の償還月を分散して設定することにより月次の債務償還の平準化を進めた。</p> <p>3) 令和 5（2023）年度の I R においては、ソーシャルボンドへの関心を示す投資家の一層の取込みのため、リピート購入の働きかけや、投資家需要に応じたオッド年限の提案など戦略的かつ積極的な I R 活動を実施した。これにより 153 件（中央、地方銀行、地方公共団体、諸法人等）の新規投資家を獲得したほか、投資家需要を精緻に把握し、超長期年限での起債のうち約 44%（1,119 億円）を複数のオッド年限で発行することで、基幹年限だけの発行による需給悪化及びそれに伴う調達条件の悪化を引き起こすことなく必要額の調達を行い、支払利子の圧縮に寄与した。</p> <p>4) 巨額の資金調達を確実かつ安定的に調達するための仕組みとして、財投機関債については、従来の平準的な調達を意識しつつも、認可申請額以内かつそれ以上低い利率では保守的な計画額を満たせないぎりぎりの水準の利率を前提に、需要に応じて発行額の増額を可能とする柔軟な起債運営を導入した。これにより年度前半では追加のコスト負担が不要な範囲で調達額を増やすことができただけでなく、年度後半では需要が減退し想定していた金額を集めるには困難な環境においても追加で金利を上乗せして需要を集めるといった消</p>	<ul style="list-style-type: none"> 積極的な I R 活動等により、153 件の新規投資家（前中期目標期間も含めて最大）を獲得し、資金調達力の向上を図ったほか、オッド年限の発行など投資家需要に基づくきめ細やかな起債運営を行い、支払利子の圧縮に寄与した。 超過需要に応じた財投機関債の増額発行を行い、年度前半に調達を柔軟に進捗させたことで、年度後半の厳しい市場環境においても、条件を大幅に悪化させずに起債を継続するなど、支払利子の圧縮を図りつつ、巨額の資金調達を完遂した。 <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>耗戦を避けることができ、支払利子を圧縮しつつ、巨額の資金調達を完遂した。また、投資家にとっての予見可能性を高め、安定的に投資計画に組み込んでもらうため、資金調達スケジュールの公表を新たに導入した。政府保証債については年間の発行予定を Web サイトで公表し、財投機関債については四半期毎に発行予定を証券会社を通じて周知した。</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-3、4	高速道路事業 3 会社に対するスマートIC等の整備及び首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け 4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・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。 独立行政法人日本高速道路保有・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。 独立行政法人日本高速道路保有・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。 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第7号 国から交付された補助金を財源として、会社に対し、自動車駐車場（高速道路に附属する道路の附属物（道路法第二条第二項に規定する道路の附属物をいう。）であるものに限る。）の整備（高速道路の通行者又は利用者の利便の確保に資するものとして国土交通省令で定める施設の整備と一体的に行うものに限る。）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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	
機構が国から交付されるスマートICやSA・PAにおける通行者又は利用者の利便の確保に資する施設と一体的に整備される自動車駐車場	国から交付されるスマートICやSA・PAにおける通行者又は利用者の利便の確保に資する施設と一体的に整備される自動車駐車場の整備	国から交付されるスマートICやSA・PAにおける通行者又は利用者の利便の確保に資する施設と一体的に整備される自動車駐車場の整備	<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けを遅滞なく行っているか。	<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。	<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。	評価	B
				特定駐車場施設整備事業補助金は		<評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。	<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。

<p>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>機構は、国又は首都高速道路若しく</p>	<p>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。</p> <p>国又は首都高速道路若しくは阪神</p>	<p>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。</p> <p>国又は首都高速道路若しくは阪神</p>		<p>該当がなかった。</p> <p>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>災害復旧事業費補助金に関する事案は該当がなかった。</p>	<p><課題と対応> ・特になし</p>	<p><その他事項> 特になし。</p>
--	---	--	--	---	--------------------------------	--------------------------------

<p>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>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>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	高速道路事業 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		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第9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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	
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、更なるコスト縮減や、会社における安全性や資産価値の向上等を図るための技術開発等が促され、会社にとってより活用	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、更なるコスト縮減や、会社における安全性	① 協定に基づき、会社の経営努力による高速道路の新設、改築及び修繕に要する費用の縮減を助長するための仕組みについて、「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。）の審議を行う等、適正な運用を行い、会社の更なる経営努力による費用の縮減を促すとともに、更なるコスト縮減や、会社における安全性や資産価値の向上等を図るための技術開発等が促され、会社	<評価の視点> ・助成制度を適正に運用しているか。 ・制度を通じて新技術の開発につながっているか。	<主要な業務実績> 1) 「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。）を開催し（12月）、経営努力要件に適合すると判断された2件の認定を行い、これらにより約0.2億円のコスト縮減が見込まれている。 2) これまでに経営努力要件適合性を認定したもののうち、支払い要件を満たした17件について、助成金（約10億円）を交付した。 3) 令和5（2023）年度に開催した助成委員会の議事概要、委員会資料を透明性の観点からホームページに掲載し、透明性の向上を図った。また、助成制度の適正な運用及びこれまでの助成委員会で審議された新技術等を検索・閲覧できるシステムを通じて、機構が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	<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> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> 特になし。

<p>しやすい制度となるよう運用のあり方について検討を行うこと。</p>	<p>や資産価値の向上等を図るための技術開発等が促され、会社にとってより活用しやすい制度となるよう運用のあり方について検討を行う。</p> <p>また、貸付料の額を固定することにより、維持、修繕その他の管理に要する費用（債務引受額に係るものを除く。）の縮減が、直接会社の業績に反映される仕組みとし、協定の適切な見直しを通じてその成果を国民に還元する。</p>	<p>にとってより活用しやすい制度となるよう運用のあり方について検討を行う。</p> <p>また、貸付料の額を固定すること（料金収入の実績による増減を除く。）により、維持、修繕その他の管理に要する費用（債務引受額に係るものを除く。）の縮減が、直接会社の業績に反映される仕組みとし、協定の適切な見直しを通じてその成果を国民に還元する。</p>		<p>た。</p> <p>4) カーボンニュートラルを含む社会的便益を助成交付額へ反映する仕組みについて制度改善を図った。</p>		
<p>② 助成対象額の算定及び助成対象技術の標準化の促進については、開発された新技術を他の工事等に適用する方法について更なる検討を行い、過去の助成案件を踏まえて適切に実施するとともに、透明性の向上を図ること。</p>	<p>② 助成対象額の算定及び助成対象技術の標準化の促進については、開発された新技術を他の工事等に適用する方法についても更なる検討を行い、過去の助成案件を踏まえて適切に実施するとともに、透明性の向上を図る。</p>	<p>② 助成対象額の算定及び助成対象技術の標準化の促進については、開発された新技術を他の工事等に適用する方法についても更なる検討を行い、過去の助成案件を踏まえて適切に実施するとともに、透明性の向上を図る。</p>				
<p>③ 本制度については、高速道路が果たすべき役割を踏まえ、カーボンニュートラルやデジタル化に関する取組のように、我が国全体として進めている政策について、会社におけ</p>	<p>③ 本制度については、高速道路が果たすべき役割を踏まえ、カーボンニュートラルやデジタル化に関する取組のように、我が国全体として進めている政策について、会社におけ</p>	<p>③ 本制度については、高速道路が果たすべき役割を踏まえ、カーボンニュートラルやデジタル化に関する取組のように、我が国全体として進めている政策について、会社におけ</p>				

るより積極的な取組につながるように、更なる改善の検討を行うこと。	るより積極的な取組につながるように、更なる改善の検討を行う。	るより積極的な取組につながるように、更なる改善の検討を行う。				
----------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--	--	--	--

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-6	高速道路事業 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		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7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)	9.8日	8.9日				予算額(百万円)	4,153,928	3,817,666			
	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)	5.9日	6.4日				決算額(百万円)	4,143,126	3,812,218			
									経常費用(百万円)	1,431,879	1,421,679			
									経常収益(百万円)	498,478	551,145			
									行政コスト(百万円)	1,432,100	1,424,529			
									従事人員数	84	83			

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	B
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、その事務手続のあり方については、継続的に点検を行い、道路管理事務の効率化、限度超過車両の通行の許可等の申請者の負担の軽	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こと。 また、その事務手続のあり方については、継続的に点検を行い、道路管理事務の効率化、限度超過車両の通行の許可等の申請者の負担の軽	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こと。 また、その事務手続のあり方については、継続的に点検を行い、道路管理事務の効率化、限度超過車両の通行の許可等の申請者の負担の軽	<主な定量的指標> 特殊車両通行許可支援システムの年間平均事務処理期間については、引き続き、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） <評価の視点> ・会社と連携しつつ、行政権限が適正かつ円滑・効率的に実施できたか。	<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 ・会社が窓口となり機構が許可する特殊車両通行許可について、平成30（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に加えて、令和4（2022）年4月1日から運用を開始したオンライン申請システムを促進し、入力作業の削減、ペーパーレス化等の事務の簡素化により、手続期間（受理日から許可日まで）を短縮した。 ・職場や自宅等から24時間申請による申請書類の郵送期間（4～5日）に加えて、標準処理期間（21日）を大きく下回る事務処理期間のさらなる短	<評価と根拠> 評価：A 1) 会社が窓口となり機構が許可する特殊車両通行許可については、既存の特殊車両通行許可支援システムに加え、令和4（2022）年4月1日から運用を開始したオンライン申請を促進し、オンライン申請システムの活用により、事務の効率化・手続きの迅速化を	評価	B
						<評価に至った理由> 特殊車両許可手続きの事務処理期間の目標を引き続き達成した点、自動軸重計を活用した指導取締りの運用を開始した点については評価できる。 しかしながら、現時点では、中期計画に沿って取組が実施されているものの、期間内の成果は期待された範囲であることから、B評価とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 事務手続のあり方について継続的に点検を行い、道路管理事務の効率化や利用者の利便向上につながるよう取り組む必要がある。 <その他事項> 特になし。	

<p>減・利便性の向上等を図るため、引き続きシステムの導入及び改良による手続のオンライン化等を進めること。</p> <p>1) 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。</p> <p>また、限度超過車両の通行の許可に当たっては、国と連携して、令和4年4月1日から運用開始予定である「限度超過車両の新たな通行確認制度」の利用促進を図り、手続の更なる迅速化に努めること。</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、活用を促すなど、国及び会社と連携し、取締りの強化を図ること。</p>	<p>減・利便性の向上等を図るため、引き続きシステムの導入及び改良による手続のオンライン化等を進める。</p> <p>1) 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。</p> <p>上記取組を通じて、特殊車両通行許可支援システムの年間平均事務処理期間については、引き続き、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>また、限度超過車両の通行の許可に当たっては、国と連携して、令和4年4月1日から運用開始予定である「限度超過車両の新たな通行確認制度」の利用促進を図り、手続の更なる迅速化に努める。</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、活用を促すなど、国及び会社と連携し、取締りの強化を図ること。</p>	<p>減・利便性の向上等を図るため、引き続きシステムの導入及び改良による手続のオンライン化等を進める。</p> <p>1) 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。</p> <p>上記取組を通じて、特殊車両通行許可支援システムの年間平均事務処理期間については、引き続き、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>また、限度超過車両の通行の許可に当たっては、国と連携して、令和4年4月1日から運用開始予定である「限度超過車両の新たな通行確認制度」の利用促進を図り、手続の更なる迅速化に努める。</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、活用を促すなど、国及び会社と連携し、取締りの強化を図ること。</p>		<p>縮とコスト削減：開始前10.5日→令和4（2022）年度9.8日→令和5（2023）年度8.9日、許可証の郵送費用約100万円の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 許可証の電子発行により、車両への許可証の常備が簡便 オンライン申請システム利用促進のため、機構・会社によるポスター広報、機構特車許可パンフレットの更新による周知に加え、システム操作性向上や添付書類の削減等のシステム改修を行い、申請者の利便性が向上し、運用開始から短期間でオンライン申請率を83%（令和6（2024）年3月）にまで引き上げた。 また、国が実施する特殊車両通行確認制度（新特車制度）についても、機構ホームページ及びオンライン申請システムにバナーを掲載するなど周知を行った。 <p>2) 権限代行業務の適切な実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 通常の業務に加え、会議や現場確認を通じて、高速道路6会社と課題、情報の共有や効率的な進め方について意見交換を行うなど、会社と連携しつつ、業務効率化を図りながら多数の権限代行業務を適正に実施 ⇒占有許可2,601件（総件数18,370件）、特殊車両通行許可9,657件（許可台数59,402台）・協議20,816件等 <p>3) 法令違反車両への対応の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成27（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、会社が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（積載不適当車両）に対し、通行の中止命令などを行った。 <p>※令和5（2023）年度実績</p>	<p>進めた。</p> <ul style="list-style-type: none"> 職場や自宅等から24時間申請による申請書類の郵送期間（4～5日）のほか、標準処理期間（21日）を大きく下回る事務処理期間のさらなる短縮とコスト削減を実現した。 オンライン申請システムの利用促進を図り、オンライン申請率を運用開始から短期間で83%（令和6（2024）年3月）にまで引き上げることができた。これにより、申請者の利便性向上・郵送期間短縮を実現した。 <p>2) 会社と連携しつつ、業務効率化を図りながら多数の権限代行業務を適正に実施</p> <p>3) 車両制限令違反車両への対応の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、業界団体と共同で軸重超過の違反車両に向けた注意喚起を実施。 	
--	---	---	--	--	--	--

<p>3) 高速道路上の落下物について、会社と連携しつつ、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>4) 大雪時の対応について、会社と連携しつつ、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、大規模滞留の発生を防ぐための予防的通行止めを含む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 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>3) 高速道路上の落下物について、会社と連携しつつ、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>4) 大雪時の対応について、会社と連携しつつ、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、大規模滞留の発生を防ぐための予防的通行止めを含む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 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>3) 高速道路上の落下物について、会社と連携しつつ、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>4) 大雪時の対応について、会社と連携しつつ、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、大規模滞留の発生を防ぐための予防的通行止めを含む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 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>－措置命令書発出 1,774 件 【令和 4（2022）年度実績：1,474 件】</p> <p>－基準の 2 倍超過車両の告発 2 件 【令和 4（2022）年度実績：2 件】</p> <p>－重大な違反行為等に係る警告書発出件 603 件 【令和 4（2022）年度実績：492 件】</p> <p>－是正指導実施件 108 件 【令和 4（2022）年度実績：67 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> 重量超過車両に対する指導強化のため、令和 5（2023）年 4 月 1 日から自動軸重計を活用した指導取締りの運用を開始し警告、是正指導を 13 回実施した。 また、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、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、啓発活動を実施した。 従来料金所などでの監視・引込みに加え、悪質な違反車両を特定したうえで対象とする取締り方法を高速道路会社に展開 悪質な違反者等の刑事告発 ⇒車両重量が基準の 2 倍以上の 2 件（令和 5（2023）年 9 月：三重県警・令和 6（2024）年 3 月：福井県警）に加え、常習的な重量超過車両についても 1 件（令和 6（2024）年 1 月：熊本県警）告発 <p>4) 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"> ホームページの活用や現地での看板設置により入札参加者への情報提供を行うことで占用入札の誘引を図った。 7 件の占用入札を実施した結果、通年ベースでは約 8 億円（今後 20 年分 	<ul style="list-style-type: none"> 重量制限超過車両による道路橋等の損傷を予防するため、自動軸重計を活用した指導取締りの運用開始準備を着実に行った。 <p>4) 占用入札について、現地での広報用看板の設置、ホームページ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</p>	
--	--	--	--	---	--	--

				<p>相当)の占用料の増収となった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪府道高速大和川線(堺市北区常磐町一丁目区間)をはじめ、3箇所の高架下等利用計画を策定し、ホームページにて公表した。 ・不法占用(44件)の解消について、国・会社と協議を重ね、2件の解消を図った。 <p>5) 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。 ・災対法区間指定により速やかに滞留車の排除をするため、雪のシーズン前に会社との手続き確認や災対法適用訓練(3回)を実施。 ・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。 基準値に達した件数:計52件(地震3件、大雨49件) 	<p>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24億円程度のところ、約8億円(今後20年分相当)の増収を達成した。さらに、不法占用(44件)についても国・会社と連携し、2件の解消を図った。</p> <p>5) 有事の対応として、災対法区間指定により速やかに滞留車の排除をするため、雪のシーズン前に会社との手続き確認や災対法適用訓練(3回)を実施し、迅速かつ適切に区間指定するための機構と会社の手順を確認できた。</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
--	--	--	--	--	---

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	鉄道事業 8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・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を利用させること。 三 前二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）【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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし								予算額（百万円）	3,694	3,505	
								決算額（百万円）	2,794	2,988	
								経常費用（百万円）	8,387	8,384	
								経常利益（百万円）	1,499	1,311	
								行政コスト（百万円）	9,104	9,098	
								従事人員数	84	83	

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	
					鉄道事業の評価： (I-8のみ)： B 【細分化した項目 の評価の算術平均】 (B3点×1項目)÷1項目=3 ⇒算術平均に最も 近い評価は「B」 評価である。 ※算定にあたって は評価毎の点数 を、S：5点、 A：4点、B：3 点、C：2点、 D：1点として いる。	鉄道事業の評価：(I-8のみ)：B 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評価を鉄道事業 の評価とした。 【細分化した項目の評価の算術平均】 (B3点×1項目)÷1項目=3 ⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。 ※算定にあたっては評価毎の点数を、S：5点、 A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、 重要度の高い項目については加重を2倍として いる。

<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>本州と四国を連絡する鉄道施設の管理については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの交付金等を得つつ、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。</p> <p>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。</p>	<p>本州と四国を連絡する鉄道施設の管理については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの交付金等を得つつ、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。</p> <p>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。</p>	<p><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。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>1) J R西日本及びJ R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、「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令和5年度協定」を締結し本州四国連絡高速道路株式会社に委託するとともに、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの交付金を得て、J R四国に係る鉄道施設の改修に必要な資金を負担することにより、管理を適切に行った。</p> <p>2) 本四備讃線（児島・宇多津間）の共用部鉄道専用施設及び鉄道単独部における耐震補強事業については、耐震補強工事を行うJ R四国との間で、基本的な枠組みを定めた「本四備讃線（児島・宇多津間）の耐震補強工事に関する協定」、「本四備讃線鉄道施設耐震補強工事（第2期）の実施に関する施行協定書」に基づき、「本四備讃線鉄道施設耐震補強工事（第2期）の実施に関する年度協定書（令和5年度）」を締結し、着実に実施した。</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、令和5（2023）年度分の利用料2億97百万円を確実に徴収した。（3月）</p>	<p><評定と根拠> 評定：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 	<table border="1"> <tr> <th data-bbox="2128 90 2457 132">評定</th> <th data-bbox="2457 90 2795 132">B</th> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="2128 132 2795 1623"> <p><評定に至った理由></p> <p>本州四国連絡高速道路株式会社の協力や独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの交付金を得て、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、耐震補強事業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ていることから、年度計画における所期の目標を達成しているものとしてB評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>引き続き、本州四国連絡高速道路株式会社の協力や独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の交付金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施していく必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p><評定に至った理由></p> <p>本州四国連絡高速道路株式会社の協力や独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの交付金を得て、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、耐震補強事業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ていることから、年度計画における所期の目標を達成しているものとしてB評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>引き続き、本州四国連絡高速道路株式会社の協力や独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の交付金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施していく必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	
評定	B									
<p><評定に至った理由></p> <p>本州四国連絡高速道路株式会社の協力や独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの交付金を得て、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、耐震補強事業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ていることから、年度計画における所期の目標を達成しているものとしてB評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>引き続き、本州四国連絡高速道路株式会社の協力や独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の交付金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施していく必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>										

4. その他参考情報

予算額と決算額との乖離は、本年度予定していた本四備讃線の補修・更新計画の一部を点検結果等に基づき翌年度以降に実施することとしたためである。

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削減		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・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、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。 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第9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削減を助長するため、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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	B
協定の締結又は変更しに際しては、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、新技術を活用した効率化やコスト削減を推進するとともに、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。	協定の締結又は変更しに際しては、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、新技術等も活用した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削減努力が図られるよう工夫する。	協定の締結又は変更しに際しては、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、新技術等も活用した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削減努力が図られるよう工夫する。	<評価の視点> 協定の見直しにあたり、会社のコスト削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削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> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <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 1-1-4-1 中期目標管理法 年度評価 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-9-②	9 業務遂行に当たっての取組 ② 高速道路の利用促進		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 （個別法条文など）	独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第12号 前各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）【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）	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	
債務の返済に要する費用等を貸付期間内（協定の締結日から起算して50年以内）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（協定の締結日から起算して50年以内）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、効果的に運用すること。	協定に基づき、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、効果的に運用すること。	<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) 国の補助金を活用したスマートIC4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。（9月） 2) 8箇所のスマートICの供用を開始した。（4月、9月、12月、3月） 3) 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。（企画割引の実施：40件※） ※件数は会社毎に重複する場合があります	<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> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <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-9-③	9 業務遂行に当たっての取組 ③ 利用者サービスの向上等		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・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、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。 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第12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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	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、大雪時の対策等の安全確保、ETC専用化などについて、協定の締結又は変更の際して、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、会社が関連事業により	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、大雪時の対策等の安全確保、ETC専用化などについて、協定の締結又は変更の際して、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、会社が関連事業により	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、大雪時の対策等の安全確保、ETC専用化などについて、協定の締結又は変更の際して、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、会社が関連事業により	<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、ETC専用化について、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。(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。 ・SA・PAにおける利用者サービスの充実に向けて、令和5(2023)年12月の『高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する整備方針』に基づき、確実な休憩・休息機会の確保のた	<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> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

<p>実施するSA・PAを活用した観光振興や物流関係者等への支援、地域活性化の取組と連携を図ること。また、自動運転への対応、2.0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>さらに、機構・会社が所有する資産について、一層の活用が図られるよう柔軟な運用を検討し、SA・PAについては、大型車用を始めとする駐車スペースを十分に確保するとともに、電動車の増加に対応できるよう急速充電器や水素ステーション等のインフラ整備を計画的に推進するなど、利用者サービスの充実に向けて会社と連携しながら取り組むこと。</p>	<p>実施するSA・PAを活用した観光振興や物流関係者等への支援、地域活性化の取組と連携を図る。また、自動運転への対応、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>さらに、機構・会社等が所有する資産について、一層の活用が図られるよう柔軟な運用を検討し、SA・PAについては、大型車用を始めとする駐車スペースを十分に確保するとともに、電動車の増加に対応できるよう急速充電器や水素ステーション等のインフラ整備を計画的に推進するなど、利用者サービスの充実に向けて、国及び会社と連携しながら取り組む。</p>	<p>実施するSA・PAを活用した観光振興や物流関係者等への支援、地域活性化の取組と連携を図る。また、自動運転への対応、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>さらに、機構・会社等が所有する資産について、一層の活用が図られるよう柔軟な運用を検討し、SA・PAについては、大型車用を始めとする駐車スペースを十分に確保するとともに、電動車の増加に対応できるよう急速充電器や水素ステーション等のインフラ整備を計画的に推進するなど、利用者サービスの充実に向けて、国及び会社と連携しながら取り組む。</p>		<p>め、大型車駐車マスの拡充として立体駐車場・コラム駐車場の導入、短時間限定駐車マスの試行導入・拡大等といった整備推進について、国及び会社と連携して取り組んだ。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路利用者の利便の増進を図る施設の設置のため「高速道路利便施設の連結実施要領」の改正等に取り組んだ。 ・急速充電器は、2025年度までの整備計画を踏まえ、会社と連携して整備を推進した。 		
--	--	--	--	--	--	--

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			
I-9-④	9 業務遂行に当たっての取組 ④ 調査・研究の実施		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 （個別法条文など）	独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第12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）	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	
高速道路事業や業務上の諸課題、高速道路における自動運転の実装等の新たな課題に関し、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。	高速道路事業や業務上の諸課題、高速道路における自動運転の実装等の新たな課題に関し、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こと。	高速道路事業や業務上の諸課題、高速道路における自動運転の実装等の新たな課題に関し、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こと。	<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。	<主要な業務実績> ・自動運転等の新たな潮流に対する高速道路の動向について、調査を実施し、その成果について有識者や会社が参加する「高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会」にて情報提供した。	<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> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <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-9-⑤	9 業務遂行に当たっての取組 ⑤ 環境への配慮		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 （個別法条文など）	独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第12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）	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	
会社に対し、高速道路の整備・管理や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創造に配慮するよう促すこと。	会社に対し、高速道路の整備・管理や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創造に配慮するよう促す。	会社に対し、高速道路の整備・管理や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創造に配慮するよう促す。	<評価の視点> 高速道路において、環境に資する取り組みが行われるように会社に促しているか。	<主要な業務実績> ・ネットワーク整備、渋滞対策、4車線化等を実施し、新たな対策箇所を協定へ反映した。また、カーボンニュートラルへの対応については、「高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する整備方針」において、EV充電器の整備に向けた方針を整理した。	<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> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <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-9-⑥	9 業務遂行に当たっての取組 ⑥ デジタル化の推進		
業務に関連する政策・施策	—	当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第12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)	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
特になし							予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666		
							決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218		
							経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679		
							経常利益（百万円）	498,478	551,145		
							行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529		
							従事人員数	84	83		

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	
資産保有者として、新技術の活用や道路交通データのデジタル化等を促進するとともに、デジタル化の推進に向けた会社間連携に努めること。特に、機構は管理に係る3次元データの仕様の統一など、デジタル技術を活用しながら、高速道路に関する各種データを高速道路全体として適切に管理できるよう国及び会社と連携して取り組むとともに、一般道路を含む道路全体のデータの活用を念頭に置きながら、他の道路管理	新技術の活用や道路交通データのデジタル化等を促進するとともに、デジタル化の推進に向けた会社間連携に努める。特に管理に係る3次元データの仕様の統一など、デジタル技術を活用しながら、高速道路に関する各種データを高速道路全体として適切に管理できるよう国及び会社と連携して取り組むとともに、一般道路を含む道路全体のデータの活用を念頭に置きながら、他の道路管理に積極的に努め	新技術の活用や道路交通データのデジタル化等を促進するとともに、デジタル化の推進に向けた会社間連携に努める。特に管理に係る3次元データの仕様の統一など、デジタル技術を活用しながら、高速道路に関する各種データを高速道路全体として適切に管理できるよう国及び会社と連携して取り組むとともに、一般道路を含む道路全体のデータの活用を念頭に置きながら、他の道路管理に積極的に努め	<評価の視点> ・道路交通データのデジタル化等を促進するとともに、デジタル化の推進に向けて国及び会社と連携が図れているか。 ・高速道路に関する各種データを適切な管理・活用に向けて、国及び会社と連携が図れているか。 ・PMOを設置し、情報システムの適切な整備及び管理を行っているか。	<主要な業務実績> ・デジタル化の推進では、道路台帳のデジタル化に関して適切に管理できるよう、高速道路の新設又は改築した場合の各種データを会社が国に提供することについて、国及び会社と連携して取り組むことを調整した。 ・情報システムに係る外部専門家を最高情報責任者補佐として位置付けたPMO体制を構築し、機構の情報システム・セキュリティ対策を強化した。	<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> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> 特になし

<p>者の取組との連携に積極的に努めること。</p> <p>また、デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針（令和3年12月24日デジタル大臣決定）」に則り、PMOの設置等を通じて情報システムの適切な整備及び管理を行うこと。</p>	<p>る。</p> <p>また、デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）に則り、PMOの設置等を通じて情報システムの適切な整備及び管理を行う。</p>	<p>る。</p> <p>また、デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）に則り、PMOの設置に向けた体制等の検討を実施するとともに、情報システムの適切な整備及び管理を行う。</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	1 組織運営の効率化、2 一般管理費の縮減、3 調達等合理化の取組の推進、4 業務評価の実施	
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)	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 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5期中期目標期間の最終年度 63,233	65,868	53,172	54,902			
上記削減率	令和3年度に比べ、中期目標 期間最終年度までに4%以上削減	—	19.3%	16.7%			
【指標】 入札・契約手続運営 委員会における契約 の点検率	—	100% (令和3年度点検率)	100%	100%			

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	
<p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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応した組織の整備</p>	<p>必要最小限の組織として設置した総務部、経理部、企画部、関西業務部の4部により、組織運営の効率化に努めるとともに、ICT等を活用したさらなる業務改善を図る。</p>	<p><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p><評価の視点></p> <p>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。</p>	<p><主要な業務実績></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り組むべき課題を明確化（「業務の見える化」）し、分担する各部の課題と各職員の業務目標に紐づけた具体的かつ実行可能な行動計画（アクション）の策定及び半期ごとの進捗確認による業務上の課題共有の取組を機構内で定着させ、業務の効率的な運営に努めるとともに、WEB会議の積極的な活用や、在宅勤務時に利用できる大型モニターの導入、基幹LANシステム更新に向けた改善の検討など、さらなる業務改善を図った。 	<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>自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</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>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、公租公課、システム関連経費、業務運営上の義務的経費（効率化が困難であると認められるものに限る。）及び特殊要因に基づく経費を除く。）については、令和3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>なお、人件費及びシステム関連経費についても、可能な限り効率的な執行に努めること。</p>	<p>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、公租公課、システム関連経費、業務運営上の義務的経費（効率化が困難であると認められるものに限る。）及び特殊要因に基づく経費を除く。）については、令和3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>なお、人件費及びシステム関連経費についても、可能な限り効率的な執行に努める。</p>	<p>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、公租公課、システム関連経費、業務運営上の義務的経費（効率化が困難であると認められるものに限る。）及び特殊要因に基づく経費を除く。）については、令和3年度に比べ、2%以上の削減を行う。</p> <p>なお、人件費及びシステム関連経費についても、可能な限り効率的な執行に努める。</p>	<p><主な定量的指標> 一般管理費削減率</p> <p><評価の視点> 実績額が令和3年度に比べ、2%以上の削減となっているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>・一般管理費（人件費、公租公課、システム関連経費、業務運営上の義務的経費（効率化が困難であると認められるものに限る。）及び特殊要因に基づく経費を除く。）については、各種会議をWeb開催に切り替えたことによる出張旅費の削減や、臨時職員にかかる経費の削減等により、令和3（2021）年度に比べ2%以上削減するとした目標を上回る削減（▲16.7%）を達成した。</p>		
<p>「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</p>	<p>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>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）に基づき、令和4年度「調達等合理化計画」を策定、公表の上、着実に実施する。</p> <p>また、令和3年度「調達等合理化計画」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> 入札・契約手続運営委員会における契約の点検率（令和3年度点検率：100%）</p> <p><評価の視点> 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んだか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>1)「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、令和4年度調達等合理化計画の実施状況についての自己評価を実施するとともに、令和5年度調達等合理化計画を策定し、契約監視委員会の審議を経て公表した。（6月）</p> <p>2) 調達等合理化計画に定めた取組については、別紙のとおり着実に実施した。なお、令和5（2023）年6月に開催した契約監視委員会において、当計画の自己評価の点検を行うとともに、「競争性のない随意契約」、「一者応札・一者応募となった契約」及び「公益法人に対する支出」についても点検が行われ、令和</p>		

<p>運営委員会における契約の点検率 (令和3年度点検率:100%)</p>				<p>4 (2022) 年度における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>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。</p>	<p>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>	<p>業務の効率性及び透明性の向上を図るため、通則法に基づき業務全体について自己評価を行い、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>	<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> 1) 令和4 (2022) 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。(6月) 2) 令和5 (2023) 年度の業務についての進捗状況及び令和4 (2022) 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、令和6年度計画を策定した。(3月)</p>		

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし</p>

令和5年度調達等合理化計画 達成状況

令和4年度計画	自己評価	備考
<p>○重点的に取り組む分野（【 】は評価指標）</p> <p>(1) 債券等の引受・募集等に係る契約 債券等の引受・募集等に係る契約については、これまでも一般競争入札等により競争性を確保した上で契約を締結している。 令和5年度においても、引き続きこの取り組みを通じて競争性・透明性の確保を図る。 【一般競争入札等による契約：100%】</p> <p>○調達に関するガバナンスの徹底（【 】は評価指標）</p> <p>(1) 随意契約を締結することとなる案件については、事前に、機構内に設置された入札・契約手続運営委員会等において、会計規程における「随意契約によることができる事由」との整合性や、より競争性のある調達手続実施の可否の観点から点検を行うこととする。 【入札・契約手続運営委員会等による点検実施率：100%】</p> <p>(2) 入札・契約手続運営委員会等において、半期毎の契約締結状況における一者応札・応募となった契約等について、その要因を分析し、改善すべき点がないか点検を行うとともに、その結果について組織全体で共有を図ることとする。 【入札・契約手続運営委員会等による点検実施率：100%】</p> <p>(3) 当機構において、これまで不祥事は発生していない。引き続き、契約手続規程に則り適正に契約手続が行われているかどうかについて経理課において確認するとともに、</p> <p>予定価格調書については、封入後、金庫に保管し漏えい防止に努めることとする。</p> <p>また、談合等の情報があった場合には、法人内に設置された公正入札調査委員会において調査等を行うこととする。</p> <p>令和5年度においても入札談合等関与行為防止法の研修を実施するなど、引き続きコンプライアンス意識の向上を図る。 【実施結果】</p>	<p>・令和5年度においても、債券等の引受・募集等に係る契約については、全て一般競争入札等により競争性・透明性を確保した。 【一般競争入札等による契約：100%】</p> <p>・随意契約については全て物品・役務提供に関する案件であり、これらについては事前に入札・契約手続運営委員会等において理由の整合性や競争性の導入可否について点検を実施した。 【入札・契約手続運営委員会等による点検実施率：100%】</p> <p>・内部統制委員会において、令和5年度に締結した契約について半期毎に点検（一者応札・応募となった契約、競争性のない随意契約等について重点的に点検）を実施し、その結果について組織全体で共有を図った。また、更なる競争性を高める取り組みとして、参考見積の提出を受けたが入札不参加となった業者へ不参加理由をヒアリングする等により、改善を図りつつ調達手続きを行った。 【入札・契約手続運営委員会等による点検実施率：100%】</p> <p>・契約手続規程に則り適正に契約が行われているか経理課にて確認した。</p> <p>・予定価格調書については、封入後、金庫に保管し漏えい防止に努めた。</p> <p>・公正入札調査委員会については、談合等の情報がなかったことから未開催。</p> <p>・全役職員を対象とした発注者綱紀保持についての講演を実施し、コンプライアンス意識の向上を図った。</p>	<p>・一般競争入札 【政府保証債の引受、政府保証債及び財投機関債の募集委託】 36件、31.3億円</p> <p>・企画競争入札 【財投機関債の引受】 28件、13.8億円</p> <p>・随意契約件数 横浜三井ビル賃貸借契約等 14件</p> <p>・委員会開催日（R5.6.13、R5.9.26、R6.3.8） ※随意契約にかかる委員会の開催日</p> <p>・内部統制委員会開催日（上期：R6.1.16、下期：R6.5.21）</p> <p>・発注者綱紀保持講演実施日（R6.2.28）</p>

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)	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 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							

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	
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、業務コストの削減を進め、債務の早期の確実な返済を図ること。	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、業務コストの削減を進め、債務の早期の確実な返済を図る。	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、業務コストの削減を進め、債務の早期の確実な返済を図る。	<評価の視点> 収入の確保を図られているか、業務コストの削減が進められているか。	<主要な業務実績> ・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、令和4（2022）年度に引き続き債券運用も行った。 ・今後の長期的な資金収支を見通した結果判明した課題について、引き続き各会社と認識を共有し、具体的な手立てとして、各会社の債券発行年限及び償還月等の最適化を更に進めた。また、機構が発行する債券の年限についても、年限の弾力化と債務引受額の平準化を更に進めた。 ・債務引受額の平準化対策である道路資産帰属計画について、令和元（2019）年度、令和2（2020）年度令和3（2021）、令和4（2022）年度に続いて、令和5（2022）年度も110億円の道路資産について実施することとなった。また、他の未実施の会社についても、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更に進め、実施に向けての取組みを引き続き積み重ねた。	<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
	2 予算（別表1のとおり）	2 予算（別表1のとおり）	<評価の視点> 予算、収支計画、資金計画を的確に策	<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。		<評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> 特になし	

	3 収支計画（別表2のとおり）	3 収支計画（別表2のとおり）	定しているか。	<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）	4 資金計画（別表3のとおり）		<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。		

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)	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 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							

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	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。	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。	<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	—

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)	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 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							

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	
	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。	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。	<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。	<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。(18件、3.1億円)	<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> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。	
						<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。	
						<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			
VIII—2、3、4、5 6、7、8、1 0	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)	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 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 (前中期目標期間実績)	8回	3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 (前中期目標期間実績)	3回	4回			

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	
<p>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係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。</p> <p>また、多様な働き方の観点から、リモートワークの推進など効率的な運営体制の確保、管理業務の簡素化等に努めること。</p>	<p>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係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。</p> <p>また、多様な働き方の観点から、リモートワークの推進など効率的な運営体制の確保、管理業務の簡素化等に努める。</p>	<p>機構が実施すべき業務を厳格に実施するため、会社からの出向職員の出向元の会社と機構との利益が相反するおそれがある業務（特定業務）について、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に整備した措置を遵守するとともに、職員の意識啓発に引き続き取り組む。</p> <p>さらに、多様な働き方の観点から引き続き、リモートワークの推進など効率的な運営体制の確保、管理業務の簡素化等に努める。</p>	<p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> 内部規程を遵守し、職員の意識啓発に取り組んでいるか。 効率的な運営体制の確保、管理業務の簡素化等に努めているか。 	<p><主要な業務実績></p> <ul style="list-style-type: none"> 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、令和5（2023）年度の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><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 B</p> <p><評価に至った理由></p> <p>自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし</p>	

<p>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。</p> <p>また、老朽化対策・耐震対策の進捗状況や交通量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善を図ること。</p>	<p>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。</p> <p>また、老朽化対策・耐震対策の進捗状況や交通量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。</p>	<p>機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、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など、積極的な情報公開を行う。</p> <p>その際、ホームページ、パンフレット、ファクトブック等で分かりやすく提供する。</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</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 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。 ⑧業務パンフレット</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 ・令和4（2022）年度の財務諸表を公表した。（8月） ・令和4（2022）年度の債務返済状況、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を内容とする高速道路事業関連情報を公表した。その際、令和4（2022）年度のセグメント情報については、全国路線網、地域路線網（3路線網）及び一の路線（1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。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公表した。（8月） ・財投機関債を発行する都度、債券説明書を公表した。（10月） 2) 資産の保有及び貸付状況の公開 ・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。 3) 債務の返済状況の公開 ・令和4（2022）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。（8月）</p>		
---	--	--	---	---	--	--

	<p>また、債券の発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>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</p>	<p>発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 公表している「道路資産の保有及び貸付状況」を更新する。</p> <p>3) 債務の返済状況の公開 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、差異の根拠、分析等も含め、内容を公表する。また、決算時において、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 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>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</p>	<p>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>	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4（2022）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。（8月） 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。（9月、1月、3月） 5) 費用の縮減状況等の公開 <ul style="list-style-type: none"> ・令和4（2022）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。（8月） ・令和4（2022）年度の助成額及びコスト縮減額について公表した。（5月） ・会社の協力を得て、令和4（2022）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。（8月） ・12月開催の「助成委員会」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。 6) 道路管理の状況等の公開 <ul style="list-style-type: none"> ・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。（12月） 7) 評価及び監査に関する事項 <ul style="list-style-type: none"> 以下の項目について、公表した。 <ul style="list-style-type: none"> ・令和4（2022）年度業務実績報告及び自己評価（6月）業務実績評価（9月） ・令和4（2022）年監事監査報告（8月） ・令和4（2022）年 会計監査報告（8月） 		
--	---	--	--	---	--	--

	<p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>1) ホームページによる情報公開</p> <p>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</p>	<p>ついて、該当する工事の債務引受額、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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>1) ホームページによる情報公開</p> <p>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</p>		<p>②情報公開の方法</p> <p>1) ホームページによる情報公開</p> <ul style="list-style-type: none"> 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（機構本部、関西業務部）に備え置いて閲覧に供した。 <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2023」、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2023（デジタル版）」を作成し、ホームページで公表及び関係機関等に配付して情報提供を行った。（12月） 		
--	--	---	--	--	--	--

	<p>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>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を引き続き調査・分析するとともに、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充実を図る。</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する。</p>				
<p>3 「サイバーセキュリティ戦略」(令和3年9月28日閣議決定)等の政府の方針を踏まえ、引き続きサイバー攻撃等の脅威への対処に万全を期すとともに、保有する個人情報の保護を含む適切な情報セキュリティ対策を推進すること。</p>	<p>4 「サイバーセキュリティ戦略」(令和3年9月28日閣議決定)等の政府の方針を踏まえ、関連する規程類を適時適切に見直す。</p> <p>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バー攻撃への防御力、攻撃</p>	<p>4 「サイバーセキュリティ戦略」(令和3年9月28日閣議決定)等の政府の方針を踏まえ、関連する規程類を適時適切に見直す。</p> <p>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バー攻撃への防御力、攻撃</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> 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、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。また、令和5年7月に政府統一基準群が改定されたことを踏まえ情報セキュリティポリシーを改定した。</p> <p>具体的には、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「情報セキュリティ委員会」を3回開催し、NISC監査の対応状況や対策推進計画などについて報告等を行った。</p> <p>また、年間を通して、対策推進計画に則り、情報セキュリティに関して、意識向上に向けた啓発ポスターを執務</p>		

	<p>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>さらに、リモートワーク時における端末の紛失・盗難、重要情報の窃取、不正アクセスなどに対して、ソフト・ハード両面でのセキュリティ強化を継続して実施する。</p> <p>なお、保有する個人情報については、個人情報の保護に関する法律（平成15年法律第57号）に基づき、適切な対応を行う。</p>	<p>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>さらに、リモートワーク時における端末の紛失・盗難、重要情報の窃取、不正アクセスなどに対して、ソフト・ハード両面でのセキュリティ強化を継続して実施する。</p> <p>なお、保有する個人情報については、個人情報の保護に関する法律（平成15年法律第57号）に基づき、適切な対応を行う。</p>		<p>室内に掲示、動画形式による情報セキュリティ研修の実施、メールマガジン配信、標的型攻撃メール訓練の実施をするとともに、年度末には教育の浸透度を確認するため自己点検を実施した。</p> <p>さらに、情報セキュリティインシデントが発生した場合に立ち上がるCSIRTメンバーを対象に、研修やセキュリティインシデント対処訓練を実施した。</p>		
<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ともに、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</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</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</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（令和5年5月、令和6年1月）、資金調達・運用及び金融機関等選定審査委員会（6回）、入札・契約手続運営委員会（7回）及び契約監視委員会（6月）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</p>		

え、当該仕組みが有効に機能するよう見直しを行うこと。	の充実を図るほか、監事機能の実効性の向上に努める。	の充実を図るほか、監事機能の実効性の向上に努める。		た。(令和6年1月) 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」に対応した規程の整備、文書管理システムの導入及び組織内に文書管理プロセス全体の留意事項の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。 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。		
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。	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。	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。	<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。	<主要な業務実績> ・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。		
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。	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	7 環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。 なお、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)に基づく「令和4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」を策定し、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	<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。	<主要な業務実績> 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「令和5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(4月)、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>したもの（特定調達物品等）を100%調達する。</p> <p>また、「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の削減等のため実行すべき措置について定める計画」を踏まえ、温室効果ガスの排出抑制に向けて取組みを行う。</p>	<p>基本方針」に規定された判断の基準を満たしたものを100%調達する。</p> <p>また、「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の削減等のため実行すべき措置について定める計画」を踏まえ、温室効果ガスの排出抑制に向けて取組みを行う。</p>		<ul style="list-style-type: none"> 政府実行計画等に準じ、2013年度を基準として、機構の事務及び事業に伴い直接的及び間接的に排出される温室効果ガスの総排出量を2030年度までに50%以上削減することを目標に、具体的には、事務用機器の省エネ型機器への切替、電気使用量の抑制（休憩時間の消灯徹底等の節電対策）など、本計画に盛り込まれた措置を着実に実施した。 		
<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 	<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>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、各事務所（機構本部、関西業務部）において防災業務計画に定める重要業務の継続が困難な場合には、もう一方の事務所において手続を行うほか、重要業務を継続させるために会社において手続を実施できるよう構築した仕組みを、会社</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。（地震、降雨、その他災害215件） 災対法区間指定により速やかに滞留車の排除をするため、雪のシーズン前に会社との手続き確認や災対法適用訓練（3回）を実施。 災害の発生に備え、計画的に防災訓練を実施した。（基本動作訓練：1回、安否登録訓練・参集応答訓練：3回、非常参集・関西本部設置訓練：1回） <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>(前中期目標期間実績*：1回/年) *前中期目標期間実績：平成30年度から令和3年度までの平均値 ・災害に備えた機構独自の非常参集訓練等の実施回数 (前中期目標期間実績*：3回/年) *前中期目標期間実績：平成30年度から令和3年度までの平均値</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>と連携して適切に運用する。 また、災害等への迅速、的確かつ効果的な対応が取れるよう体制を強化し、危機管理能力の向上を図るため、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練等を適宜実施する。 なお、災害対策基本法に基づく道路区間指定の適用事例を引き続き検証し、必要に応じて体制・運用の充実・強化を図る。</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>10前中期目標期間に取得した鉄道施設に係る償却資産の当年度分の減価償却及び除却を行う費用に充てる。</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> ・前中期目標期間繰越積立金73億円のうち、令和5(2023)年度は、減価償却に充てるため1.9億円を取り崩した。(3月)</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			
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)	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 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							

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	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	評価	B
<p>①機構の業務に必要な能力・専門性を向上させるため、人材育成を計画的に行い、機構の組織力向上と職員間のノウハウの承継を図ること。</p> <p>また、職員の能力発揮や意欲向上に努めるとともに、ワークライフ・バランスの推進やコンプライアンスの徹底などに積極的に取り組むこと。</p> <p>上記の留意すべき事項を踏まえ、人材確保・育成方針を策定すること。</p>	<p>①機構の業務に必要な能力・専門性を向上させるため、人材育成を計画的に行い、各種の研修・講習会等を実施し、機構の組織力向上と職員間のノウハウの承継を図る。</p> <p>また、各職員の所属長による人事評価を通じて、職員の能力及び実績を適正かつ厳格に評価し、個々の職員の勤務成績を処遇に反映させ、職員の能力発揮や意欲向上に努めるとともに、人事評価の結果を踏まえた効果的な人材育成を行うなど人材育成・人事評価のサイクルを適切にまわす。</p> <p>これらに加え、</p>	<p>①機構の業務に必要な能力・専門性を向上させ、人材育成を計画的に行うため、バックグラウンドの異なる出向者が集まる組織の特性を踏まえた各種の研修・講習会等を実施し、機構の組織力向上職員間のノウハウの承継を図る。</p> <p>また、各職員の所属長による人事評価を通じて、職員の能力及び実績を適正かつ厳格に評価し、個々の職員の勤務成績を処遇に反映させ、職員の能力発揮や意欲向上に努めるとともに、人事評価の結果を踏まえた効果的な人材育成を行うなど人材育成・人事評価のサイクルを適切にまわす。</p> <p>これらに加え、</p>	<p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> 人材確保・育成方針が策定されているか。 機構の組織力強化・向上、職員の能力・専門性向上に向けた取り組みが行われているか。 ワークライフ・バランスの推進やコンプライアンスの徹底などに取り組んでいるか。 役職員の給与水準の適正化に取り組んだか。 	<p><主な業務実績></p> <p>①</p> <p>○前提</p> <ul style="list-style-type: none"> 全職員が国または会社からの短期出向者で構成され、2年程度ではほぼすべての職員が入れ替わるため、組織能力の継続性の確保が困難な特異な人事構成である。 <p>○対応策・取組内容・成果</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和元（2019）年度から開始した「行動計画（アクション）の策定・実行」「人材育成」「人事評価」のサイクルをより磨き上げるとともに、機構全体に定着させた。 <p>【人材確保・育成方針の策定・実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 機構が求める職位の者の出向が困難な局面が生じている。このような状況下において、機構の組織能力の持続的向上を図るため令和5年3月に「人材育成基本方針」を見直し、適切な人材の確保と人材育成による職員のスキル向上を車の両輪と位置づけた「人材確保・育成方針」を策定・実施させた。 <p>【人材育成の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 職員のスキル向上により機構の組織能力を高めることはもとより、出向期間中の能力向上や成長が出向元か 	<p><評価と根拠></p> <p>評価：A</p> <ul style="list-style-type: none"> 業務上の課題の共有や業務分担が見える化したアクションに基づく業務の遂行と人材確保・育成の推進による二本柱で取り組んだ。また、それぞれを更に充実・強化しつつ機構全体にこの取組を定着させることにより、組織能力の向上持続性を確保した。 具体的には、業務上の課題をより具体的に可視化し、それを全職員で共有するアクションに基づく課題解決型の仕事の仕方が定着し、職場全体の風通しの改善を図ることが 	<p>評価</p> <p>B</p> <p><評価に至った理由></p> <p>研修等を通じた人材育成に継続的に取り組んでいる点、働き方改革に取り組んでいる点については評価できる。</p> <p>しかしながら、現時点では、中期計画に沿って取組が実施されているものの、期間内の成果は期待された範囲であることから、B評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>機構の業務に必要な能力・専門性の向上、ひいては機構の組織力向上につながる取組を充実させる必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	

<p>② 人員の適正な配置により業務運営の効率化を図ること。</p> <p>③ 「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、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</p>	<p>職員一人ひとりが働きやすい職場づくりを目指し、リモートワーク等を含めた勤務環境・体制の整備、育児・介護等の両立のための支援、女性活躍の推進、ワークライフ・バランスの推進やコンプライアンスの徹底などに積極的に取り組むことで、組織力向上・強化に努める。</p> <p>上記の留意すべき事項を踏まえ、人材確保・育成方針を策定する。</p> <p>②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に努めるとともに、人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。</p> <p>③ 「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</p>	<p>職員一人ひとりが働きやすい職場づくりを目指し、リモートワーク等を含めた勤務環境・体制の整備、育児・介護等の両立のための支援、女性活躍の推進、ワークライフ・バランスの推進やコンプライアンスの徹底などに積極的に取り組むことで、組織力向上・強化に努める。</p> <p>上記の留意すべき事項を踏まえ、人材確保・育成方針を策定する。</p> <p>②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に努めるとともに、人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。</p> <p>③ 「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</p>		<p>ら評価され、機構への出向継続が双方にとって有益なものとなる好循環を保つよう人材育成に取り組んだ。具体的には、日常の業務によるOJTを基本とするが、職員の職務・職責に応じて求められるスキルを管理職員が的確に把握した上で、研修等により必要なスキルを身につけることとした。</p> <p>【研修や職員へのサポートによる人材育成】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「機構内ゼミナール」を継続的に実施（4回）し、機構業務全体への理解を深めるとともに、職員が発表を担うことによる説明力の向上を図った。更に、職員が「気づき」を得る機会として、最近の社会・経済情勢に関して、役員を含む部長以上の管理職による幹部発表会を実施（2回）した。 ・着任後間もない職員間のコミュニケーションを早期に促進するための「チームビルディング研修」について、令和3（2021）年度の試行的取組から、令和4（2022）年度から異動のタイミングでタイムリーに受講できるよう本格導入した。これにより自己開示と他者理解の促進、相談しやすい機構内風土の更なる早期醸成に取り組んだ。 ・安全啓発館研修を導入し、道路事業に携わる職員の安全意識の向上に取り組んだ。 <p>※上記以外の個別研修実施実績が増加 67名（令和4（2022）年度） →75名（令和5（2023）年度）</p> <p>【働き方改革】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・在宅勤務時に利用にできる大型モニターの導入 ・出生時育児休暇（パパ育休）の積極的な働きかけを実施（令和5年度：2名初適用） ・在宅勤務に伴う光熱費等の負担軽減のため在宅勤務等手当の新設（3,000円/月） ・臨時職員の夏季休暇を職員と同様に拡充（3日→7日） 	<p>できた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、人事異動に際しては、各部署における業務の状況を鑑み、同一部署において複数の者が同時期に異動することを避けるべく出向元に交渉し、組織能力の継続性を確保した。 ・これらの各種取組を出向元である各会社に紹介し、派遣された職員の育成状況のフィードバックを個別・具体的にやったことにより、各会社から取組に対する高評価を得られた。 <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>すること。</p>	<p>証結果を公表する。</p>	<p>証結果を公表する。</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・人権委員会による全役職員を対象としたアンケートを2回実施し、これを活用しハラスメントを予防するとともに、委員会として個々の事案について迅速に対処することにより、風通しの良い働きやすい職場環境作りに取り組んだ（人権委員会：4回開催）。 ・メンター制により、着任直後の若手職員（メンティ）が機構に馴染むまで所属と異なるベテラン職員（メンター）が継続的にサポートした。ほとんどのメンティから「不安が解消され、やって良かった」との高評価に加え、メンターもメンティから気付きを与えられる機会となり、組織力の強化に繋がった。 <p>【人事評価の活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全職員（臨時職員も含む）の目標達成状況について、役員が直接コミットする形で人事評価を実施するとともに育成計画にも反映させ、人材育成と人事評価のサイクルを適切に回すとともに、出向元組織にフィードバックして処遇に反映する取組を地道に継続的に実施した。 ・上記取組を出向元である各会社に紹介し、出向された職員の育成状況のフィードバックを個別・具体的に行ったことにより、各会社から取組に対する高評価を得られた。 <p>これらの取組みの推進・定着により組織力・風通しの向上が図られた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・超過勤務時間の減少（月平均） 令和3年度：35:45 令和4年度：33:29 令和5年度：31:49 ・カウンセリング問合せ件数の減少 令和3年度（8月から）：13件 令和4年度：8件 令和5年度：0件 <p>②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の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公表を行った。 (令和5年8月)		
--	--	--	--	---	--	--

4. その他参考情報						
特になし						