

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7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 高橋 晋也
	法人所管部局	鉄道局	担当課、責任者	鉄道事業課長 高橋 泰史
	評価点検部局	政策統括官	担当課、責任者	政策評価官 清水 巖

3．評価の実施に関する事項		
令和8年7月13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7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。 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7年度業務実績評価案について意見を聴取した。 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		

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	R6 年度	R7 年度
		B	B	B	B
評価に至った理由	「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。 【項目別評価の算術平均】 (A 4 点×1 項目+A 4 点×2 項目×2 (重要度が高い項目のため) + B 3 点×2 0 項目+B 3 点×1 項目×2 (重要度が高い項目のため)) ÷ (2 4 項目+3 項目) = 3.18・・・ ⇒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。				

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年度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 人 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	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	B	B	I-1-①	
② 高速道路の安全性の向上		B	B	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○	B○	A○	I-1-③	
④ 料金水準や割引の見直し		B	B	B	B	I-1-④	
⑤ 高速道路の更なる進化・改良		A	A	B	B	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		B	A	B	B	I-2- ①②③	
②貸付料							
③必要に応じた協定変更							
④適切な債務残高管理		B○	B○	B○	B○	I-2-④	
⑤会社からの引受債務		B	B	B	B	I-2-⑤	
⑥効率的な債務返済のための資金調達		A○	A○	A○	A○	I-2-⑥	
3 会社に対するスマート I C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	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削減を助長するための仕組み		B	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	B	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削減		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等		B	B	B	B	I-9-③	
④調査・研究の実施		B	B	B	B	I-9-④	
⑤環境への配慮		B	B	B	B	I-9-⑤	
⑥デジタル化の推進		B	B	B	B	I-9-⑥	
鉄道事業		B	B	B	B		
8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務		B	B	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。
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 令和4年度計画に記載なき項目

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		B	B	B	B	Ⅱ－ 1, 2, 3, 4	
2 一般管理費の縮減							
3 調達等合理化の取組の推進							
4 業務評価の実施							
Ⅲ．財務内容の改善に関する事項							
1 財務体質の強化		B	B	B	B	Ⅲ－ 1, 2, 3, 4	
2 予算							
3 収支計画							
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	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		B	B	B	B	Ⅷ－ 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10	
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							
9 人事に関する計画		B	B	A	A	Ⅶ-9	

※3 対象事象なし

※4 該当なし

※5 中期目標の項目を全て記載。なお、番号は令和4年度計画に基づき記載

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	3, 481, 451	3, 111, 795
									決算額（百万円）	4, 143, 126	3, 812, 218	3, 470, 783	3, 099, 031
									経常費用（百万円）	1, 431, 879	1, 421, 679	1, 433, 286	1, 503, 350
									経常利益（百万円）	498, 478	551, 145	590, 899	567, 265
									行政コスト（百万円）	1, 432, 100	1, 424, 529	1, 433, 402	1, 503, 386
									従事人員数	84	83	83	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	
						高速道路事業の評定：B（I-1-①～I-9-⑥（I-8は除く）） 【項目別評定の算術平均】 （A 4 点×2 項目＋A 4 点×2 項目×2（重要度が高い項目のため）＋B 3 点×13 項目＋B 3 点×1 項目×2（重要度が高い項目のため））÷（18 項目＋3 項目）＝3.2857142… ⇒ 算術平均に最も近い評定は「B」評定である。 ※算定にあたっては評定毎の点数を、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（項目別評定総括表、項目別評定調書参照）については加重を2 倍としている。	高速道路事業の評定：B（I-1-①～I-9-⑥（I-8は除く）） ＜評定に至った理由＞ 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定の算術平均を行ったところ、B 評定となった。また、全体の評価に影響を与える事象もなかったため、算術平均結果のB 評定を高速道路事業の評定とした。 【項目別評定の算術平均】 （A 4 点×0 項目＋A 4 点×2 項目×2（重要度が高い項目のため）＋B 3 点×15 項目＋B 3 点×1 項目×2（重要度が高い項目のため））÷（18 項目＋3 項目）＝3.1904761… ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。 ※算定にあたっては評定毎の点数を、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（項目別評定総括表、項目別評定調書参照）については加重を2 倍としている。

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。	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。	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。	＜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。	＜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、新規供用による増等が18.7 kmあったことより 10,505 kmとなった。	＜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。	評定	B
					＜課題と対応＞ ・特になし	＜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。 ＜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。	

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	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	3, 481, 451	3, 111, 795
									決算額（百万円）	4, 143, 126	3, 812, 218	3, 470, 783	3, 099, 031
									経常費用（百万円）	1, 431, 879	1, 421, 679	1, 433, 286	1, 503, 350
									経常利益（百万円）	498, 478	551, 145	590, 899	567, 265
									行政コスト（百万円）	1, 432, 100	1, 424, 529	1, 433, 402	1, 503, 386
									従事人員数	84	83	83	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
	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、笹子トンネル天井板崩落事故（平成 24 年 12 月発生）後の道路法改正等により、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と。また、管理水準の向上を図るこ	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、笹子トンネル天井板崩落事故（平成 24 年 12 月発生）後の道路法改正等により、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 車線区間の 4 車線化対策など計画的	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については、全ての会社の高速道路	<主要な業務実績> 1) 特定更新等工事、耐震対策 ・直近の労務単価等上昇分や現地条件の変更に伴う事業費増嵩分を会社との協定へ反映した。 2) 管理の報告書 ・令和 6 年度の管理の報告書は、台風や豪雨災害への対応、駐車エリアの混雑対策、維持管理の高度化等の特徴的な取り組みを取りまとめたダイジェスト版を作成し、透明性確保の観点から機構及び各社のホームページで令和 7 年 12 月に公表した。 3) 管理の実地確認 ・令和 7 年 6 月に各会社（本社）において、①計画管理費に関する財源上の課題、②管理行為全般の実施状況、③協定変更内容のフォローアップ等についてヒアリングを行うとともに、令和 7 年 10～12 月に各会社の現場（各会社 1 事務所）において、活発的な議論となるようあらかじめ設定したテーマに基づき会社取組内容のヒアリングを行うなどして、高速	<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	評価	B
							<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。 <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。	

	とにより高速道路の安全性を一層向上させること。 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縮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。	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。 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縮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。	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縮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。 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。 加えて、高速道路の管理の実施状況を把握し、国民や利用者にわかりやすく伝えるため、会社と連携し、会社から報告を受けている「維	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。	道路の維持管理等の実施状況を確認した。 ・また、令和8年3月に現地確認の結果が全ての会社の道路の管理に反映されるよう、会社が抱える課題とその解決方法、維持管理における高度化・効率化を目指した工夫事例等を収集し、得られた情報の共有化を図った。		
--	--	---	--	---	--	--	--

	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。	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。	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。 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、国及び会社に提供し情報の共有化を図る。				
--	---	--	--	--	--	--	--

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				
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									
	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			
	特になし									
								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】		
									R4 年度	R5 年度
									R6 年度	R7 年度
								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じ、会社が自らの経営指標として計	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じ、会社が自らの経営指標として計	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、会議を通じ、会社が自らの経営指標として計	<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> ・目標が統一されていない、最新の施策動向等が反映されていないなど、課題を改善するため機構が主導して本省、会社との検討会を設置した。 ・中期目標について、会社の目標を機構が設定することについて会社は懸念を示していたものの、繰り返し調整を行い、機構が各施策の達成すべきサービス水準を明確化し、統一的な目標を設定する方針に改めることについて会社と同意した。 ・機構が主体となって指標の課題を整理し、最新の施策動向等を反映した指標の改廃を行った上で、路線特性や重点施策の異なる各社の目標を機構が統一的な中期目標として設定し、令和7年度末に機構の次期中期計画と併せて公表した。 ・機構が設定した統一的な中期目標（5分野18指標）を踏まえ、会社が中期経営計画等の目標を設定するよ	<評定と根拠> 評定：A アウトカム指標を基軸とした機構・会社の計画的な事業推進、サービス向上を図る観点から、機構が主導して達成すべき水準・考え方を明確化し、会社と連携して最新の施策動向等を踏まえ指標の見直しを行うとともに、統一的な中期目標を設定して令和7年度末に公表を実施した。 これらを踏まえてA評価とする。	評価	A
<評定に至った理由> 達成すべきサービス水準・考え方を明確化し、統一的な中期的な目標設定を達成しており、高速道路の管理水準の向上に向けた会社自らの計画的な取り組みの促進に貢献していると認められることからA評定とした。								
<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 高速道路のサービス向上の状況や取り巻く環境の変化に応じて、継続的に見直していく必要がある。 また、高速道路の管理水準の一層の向上や高速道路利用者に対するサービス向上を図るアウトカム指標の活用方法について検討する必要がある。								
<その他事項> 特になし。								

	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。 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、S A ・ P A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。	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。 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、S A ・ P A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。		う促し、会社の高速道路サービス水準の向上を図った。	<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－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	3, 481, 451	3, 111, 795
									決算額（百万円）	4, 143, 126	3, 812, 218	3, 470, 783	3, 099, 031
									経常費用（百万円）	1, 431, 879	1, 421, 679	1, 433, 286	1, 503, 350
									経常利益（百万円）	498, 478	551, 145	590, 899	567, 265
									行政コスト（百万円）	1, 432, 100	1, 424, 529	1, 433, 402	1, 503, 386
									従事人員数	84	83	83	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	
	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が生じない範囲で	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が生じない範囲で	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が生じない範囲で	＜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た検討・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、令和 4 年度より実施しているゴールデンウィーク、お盆及び年末年始を適用しないことを継続したことに加えて、令和 6 年度はシルバーウィーク、令和 7 年度からは 3 連休に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、令和 5 年度より実施している石川県を含めた全国 6 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とともに今年度も継続することとした。	＜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＞ 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。

	柔軟に運用できるように検討すること。 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。 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。	柔軟に運用できるように検討する。 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。 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。		3) 観光振興や地域活性化の観点より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。 4) 深夜割引の見直しについて、関連するシステム構築作業において、令和7年4月にE T Cシステム障害が発生したことにより、令和8年度以降に見直しを延期した。		
--	---	---	--	---	--	--

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－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	3,481,451	3,111,795
									決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218	3,470,783	3,099,031
									経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679	1,433,286	1,503,350
									経常利益（百万円）	498,478	551,145	590,899	567,265
									行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529	1,433,402	1,503,386
									従事人員数	84	83	83	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	
	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、S A ・ P A 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の進展、その他高	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、S A ・ P A 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の進展、その他高	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、S A ・ P A 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の進展を踏まえつ	<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> ・高速道路のS A ・ P A における利用者サービスの充実に向けて、令和5年12月に機構が主体となって各社統一的に取りまとめた『高速道路S A ・ P A における利便性向上に関する整備方針（以下、整備方針）』に基づき、大型車駐車マスの拡充・物流労働環境改善及びカーボンニュートラル（E V 充電施設等）整備促進を行った。 ・E V 充電施設の整備については、令和6年4月の道路法施行令の施行によりE V 充電施設が占用物件として明記されたことを踏まえ、それに伴う占用入札や占用許可手続きを円滑に実施できるよう、設置位置の考え方や手続きフローの方針を国・会社と連携して策定した。	<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> 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> 既存の枠組に囚われることなく、高速道路の更なる進化・改良に向けて、関係機関と連携しながら検討を進める必要がある。 また、整備方針において示されている対策メニューの進捗状況をフォローし、S A ・ P A の利便性向上を進める必要がある。 <その他事項> 特になし。

	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。	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。	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、適切な対応を図る。これら検討は、「高速道路 S A・P Aにおける利便性向上に関する整備方針」、「デジタルライフライン全国総合実現会議」などが定める方針などを踏まえ進める。				
--	--	--	--	--	--	--	--

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			
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)	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	3,481,451	3,111,795
									決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218	3,470,783	3,099,031
									経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679	1,433,286	1,503,350
									経常利益（百万円）	498,478	551,145	590,899	567,265
									行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529	1,433,402	1,503,386
									従事人員数	84	83	83	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 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（協定の締結日から起算して50年	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容、貸付料の額及	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容、貸付料の額及	＜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が行われている	＜主要な業務実績＞ 以下について、関係者と調整のうえ協定に反映した。 ・実績の交通量・収入の状況を踏まえて、当面の交通量・収入を見直した。 ・金融政策の変更や直近の金利動向を踏まえて、将来金利（4％）までの調達金利を見直した。 ・当面の労務単価等上昇分を協定に反映し、会社の適切な業務執行を支援した。 ・ロードマップに基づく各会社のETC専用化に要する費用を継続的に協定に反映した。 ・令和5年12月の『高速道路S A・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	評定 B ＜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。 ＜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。

	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。 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。 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む、今後の債務引受限度額の設定に適切に反映すること。	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。 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。 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。 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む、今後の債務引受限度額の設定に適切に反映す	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。 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。 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。 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む、今後の債務引受限度額の設定に適切に反映す	か。	Aにおける利便性向上に関する整備方針』に基づく休憩施設の混雑対策に要する費用を継続的に協定に反映した。 ・この他にスマートIC事業化、料金割引の継続、事業費の見直しを含め協定を変更した。		
--	---	--	--	-----------	---	--	--

	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。 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。 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。	る。 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。 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。 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。	る。 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。 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。 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。				
	③ おおむね5年ごとに、機構法第12条第1項の業務	③ おおむね5年ごとに、独立行政法人日本高速道路	③ 大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な				

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、債務の返済等が确实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。 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。	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、債務の返済等が确实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、債務の返済等が确实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。 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。協定変更に当たっては、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の	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、債務の返済等が确实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、債務の返済等が确实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。 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。協定変更に当たっては、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。 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。 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。 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	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。 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。）を変更する。 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。 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。	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	24.1 兆円	23.6 兆円		予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666	3,481,451	3,111,795	
									決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218	3,470,783	3,099,031	
	【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	1.9 兆円	1.9 兆円		経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679	1,433,286	1,503,350	
									経常利益（百万円）	498,478	551,145	590,899	567,265	
									行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529	1,433,402	1,503,386	
									従事人員数	84	83	83	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	
	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、次に掲げる点に留意すること。	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管理に努めるとと	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管理に努めるとと	＜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た資金収支マネジ	＜主要な業務実績＞ ・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。（11月、3月） ・業務実施計画においては、貸付料収入が計画値を 686 億円（3.1％）上回る 2 兆 2,520 億円、債務返済額（収支	＜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＞ 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。

	(指標) ・有利子債務残高 ・目標期間中の債務返済額	もに、次の１）～５）に掲げる点に留意する。 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。	もに、次の１）～３）に掲げる点に留意する。 また、令和 7 年度に会社から引き受ける有利子債務額 3.3 兆円を含め、令和 7 年度末時点における機構の有利子債務残高は 25.9 兆円（令和 7 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。	メントが行えているか。	差）は 1 兆 9,225 億円、会社からの債務引受額（有利子債務分）が計画を 1 兆 7,568 億円（54.0％）下回る 1 兆 4,945 億円となったことなどから、令和 7 年度末時点における有利子債務残高は、計画値 25 兆 8,971 億円に対して 23 兆 6,465 億円となった。 ※債務引受額が計画を下回った要因としては、主に修繕・特定更新等工事の計画見直し等によるものである。 ・東日本高速道路株式会社及び中日本高速道路株式会社（新規）の「道路資産帰属計画」を国土交通大臣に申請し、認可を得た。 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。 １）２）全国路線網、首都高速道路、阪神高速道路に係る令和 7 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。 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、NEXCO 3 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 7 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）		
	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ける承継債務の総額を上回らな	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ける承継債務の	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 7 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				

	いこと。 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。 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囲内であること。	総額を上回らないこと。 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。 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囲内であること。	総額を上回らないこと。 2) 首都高速道路（高速道路株式会社法第 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 7 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。				

	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。 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。	と。 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。 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。				
	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	3,481,451	3,111,795
									決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218	3,470,783	3,099,031
									経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679	1,433,286	1,503,350
									経常利益（百万円）	498,478	551,145	590,899	567,265
									行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529	1,433,402	1,503,386
									従事人員数	84	83	83	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	
	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6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7年度の債務引受（有利子債務及び無利子債務）について、1兆4,993億円（新設・改築2,825億円、修繕6,193億円、災害復旧130億円、特定更新等工事5,845億円）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年10月に各会社と締結した「高速道路資産の機構への帰属・債務の引受の運用について」	＜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＞ 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。

					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。 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。 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。		
--	--	--	--	--	--	--	--

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	3, 481, 451	3, 111, 795	
									決算額（百万円）	4, 143, 126	3, 812, 218	3, 470, 783	3, 099, 031	
									経常費用（百万円）	1, 431, 879	1, 421, 679	1, 433, 286	1, 503, 350	
									経常利益（百万円）	498, 478	551, 145	590, 899	567, 265	
									行政コスト（百万円）	1, 432, 100	1, 424, 529	1, 433, 402	1, 503, 386	
									従事人員数	84	83	83	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			
	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 I R 活動を通じた市場との対話によって投資家の維持拡大に努めるなど市場とのリレーション等を	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 I R 活動を通じた市場との対話によって投資家の維持拡大に努めるなど市場とのリレーション等を	＜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。	1）令和 7 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の軽減を図った。 また、経済情勢や各国の金融政策により金利上昇が継続している現状に際し、一定量の債券については、将来の資金収支の見通しに整合するよう超長期債の発行を計画し、将来の借換え時における金利上昇リスクの軽減を図ることを基本としつつも、市場環境に対応するために、全体としては中期・長期年限の債券の割合を増やして調達を行った。 さらに、年度途中において、想定以上に金利が上昇した際に、機動的に発行	＜評定と根拠＞ 評定：A ・長期的な資金収支の見通しを踏まえ、各会社とも調整・協力し各年度の資金調達需要の谷を埋めることを達成したほか、月次の償還額についても平準化を行うなど、金利上昇リスクの軽減や効率的な債務返済を進めた。 ・積極的な I R	評定	A	＜評定に至った理由＞ 金利上昇を踏まえた柔軟な発行計画や道路資産帰属計画の活用等による資金調達需要の平準化に取り組み、将来の金利変動による支払利息への影響軽減に貢献していると認められることから A 評定とした。 ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ 会社発行債券の発行年限の調整等により、会社から引受ける債務を含めた資金調達需要の平準化を図る必要がある。 また、資金調達にあたっては、長期的な市場金利の動向を見通した上で、適切な調達年限の設定についての基本的な考え方を整理する必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。

	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。	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。 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。	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。 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。		計画を見直す手順を整備した。 令和8年度予算については、各会社に働きかけ、長期的な資金収支見通しや収入増加の見込を踏まえて要調達額を見積もったうえで、協定への影響も考慮しつつ、資金調達需要平準化のための1年債発行や、金利上昇を受けた市場の動向への対応を意図し、超長期年限を減らし中期・長期年限を増やして環境に応じた調達年限のバランスを柔軟に計画した。資金調達需要平準化の観点では、債務の繰上償還を併せて計画した。 機構が、今後、継続して巨額の資金調達・債務返済を行い債務返済の確実性を向上させるため、外部専門家による債務管理におけるリスク管理・分析手法の高度化に関する調査・検証を実施した。 2) 機構と会社で連絡会議を開催し、会社債務も考慮した債務償還の平準化を実現するため、道路資産帰属計画（供用前であっても部分的に道路資産・債務を引き受ける認可手続き）の活用（令和7年度は対象会社をNEXCO東日本・NEXCO中日本の2社に拡充させ、東京外環道を対象に585億円引受、令和8年度はさらにNEXCO西日本も対象会社に加え、横浜環状南線・新名神を対象に2,667億円申請・認可を実施）を進め各年度の資金需要の平準化に努めたほか、債券発行の年限調整を行った。また、将来の効率的な資金繰りを実現するため、債券の償還月を分散する取組みを継続した。 3) 手元現金及び預金の保有量については、各月の収支を把握・管理しながら、年間3兆円を超える債務返済費の支出を遅滞なく確実に行える水準を設定している。特に令和7年度においては、返済の確実性を担保すべく収支の精緻な検証を実施したうえで、令和8年度以降の手元現金保有量を見直した資金計画を策定し、債務残高を抑制することで、支払利子の圧縮を図ることとした。 4) 令和7年度のIR（Investor Relation：投資家向け広報）においては、超長期債から中期債へと投資需要	活動等により、55件の新規投資家を獲得し、資金調達力の向上を図ったほか、オッド年限の発行など投資家需要に基づくきめ細やかな起債を行い、安定的に資金調達を実施した。 ・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、安定的に巨額の資金調達を達成した。 ・予算策定時において必要以上の手元現金及び預金を保持しないよう資金計画を策定し、債務残高を抑えるように努めた。 これらを踏まえて A 評価 とする。 ＜課題と対応＞ ・特になし	
--	--	--	--	--	---	--	--

					がシフトする状況に鑑み、機構の債券発行計画についても発行年限の短期化に言及しつつ、地方投資家を中心とした超長期債ニーズにも十分対応可能であることを重点的に訴求した。他方、金利上昇を受けて債券投資に意欲を強める地方投資家に対し、機構債（政府保証債・財投機関債）及び道路会社債の魅力を説き、新規投資家の獲得に注力した。また、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55件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一部をオッド年限で発行することで、基軸年限だけで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、安定的な資金調達に貢献した。また、令和8年度に向けて、当機構初となる1年債に関心を示す投資家や発行額を最小限に留めた超長期債に引き続き関心を示す自治体等に対して重点的にI R活動を実施した。 5）巨額の資金調達を確実かつ安定的に調達するための手法として、財投機関債については、平準的な調達計画を基本としつつ、競争力のある金利条件で増額発行が出来る場合には、その投資需要を取り込み、年度前半において調達必要額を積極的に確保する方法を採用した。これにより年度前半に追加のコスト負担が発生しない範囲で調達を積み増すことで、年度後半の投資需要減退に伴う金利上乘せのリスクを回避し、安定的な資金調達を実現した。政府保証10年債については、シ団方式での発行により投資家層を拡大し安定的な資金調達を行った。また、投資家の予見性を高め、安定的に投資計画に組み込んでもらうため、年間の発行予定をウェブサイトで公表し、財投機関債については四半期毎に発行予定を周知した。		
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－3、4	高速道路事業 3 会社に対するスマート I C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	3, 481, 451	3, 111, 795
									決算額（百万円）	4, 143, 126	3, 812, 218	3, 470, 783	3, 099, 031
									経常費用（百万円）	1, 431, 879	1, 421, 679	1, 433, 286	1, 503, 350
									経常利益（百万円）	498, 478	551, 145	590, 899	567, 265
									行政コスト（百万円）	1, 432, 100	1, 424, 529	1, 433, 402	1, 503, 386
									従事人員数	84	83	83	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 I Cや S A・P A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のための補	国から交付されるスマート I Cや S A・P A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のための補助金及	国から交付されるスマート I Cや S A・P A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のための補助金及	＜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 I C整備のための補助金については、国、N E X C O 3 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。 特定駐車場施設整備事業補助金は該当がなかった。	＜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	評価	B
							＜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。 ＜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。	

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。 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。 機構は、国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路	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。 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。 国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出	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。 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。 国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出		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、効率的な事務手続を実施した。 災害復旧事業費補助金に関する事案は該当がなかった。		
---	---	--	--	--	--	--

	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。	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。	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。				
--	---	---	---	--	--	--	--

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－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	3,481,451	3,111,795
									決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218	3,470,783	3,099,031
									経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679	1,433,286	1,503,350
									経常利益（百万円）	498,478	551,145	590,899	567,265
									行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529	1,433,402	1,503,386
									従事人員数	84	83	83	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しやすい制度とな	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や資産価値の向上	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」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、会社にとってより活用しやすい制度となるよう運	＜評価の視点＞ ・助成制度を適正に運用しているか。	＜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2月に開催し、経営努力要件に適合すると判断した4件の認定により、約1.4億円のコスト削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12件について、助成金（約6億円）を交付した。 3）また、国土交通省が取りまとめた「高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ（令和7年8月）」で示された「更新・修繕分野の活用促進につながる助成制度の運用改善」及び「社会的課題解決の取組みを促すためのアウトカム指標と連動させた制度検討」等を踏まえ、新技術の活用拡大や会社による技術開発の促進を促すために「認定対象の拡大」のほか、社会的課題解決のお取組み	評価：A ・認定件数の増加やコスト縮減の取組み推進に向け、会社における新技術等の活用拡大を促すとともに、新技術等を開発した会社にも助成することで会社による技術開発の促進を図ることを目的とした新たな枠組を検討し、制度運用開始以降初めて認定対象の拡大となる制度改定を行った。 ・また、社会的課題解決の取組みの推進に向けて、アウトカム指標と連動した	評価 B ＜評価に至った理由＞ 新技術を開発した会社とは別の会社での活用やアウトカム指標と連動した制度改定を実施しており、所期の範囲内の成果をあげていると認められることから B 評価とした。 ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ 更新・修繕分野における活用が進む更なる運用改善に取り組む必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。

	るよう運用のあり方について検討を行うこと。	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。 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。	用のあり方について検討を行う。 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。		を促すため、アウトカム指標と連動した「評価項目の追加」などの制度改定を行った。	事業のコスト縮減を促し、事業推進を図ることを目的とした新たな枠組を検討し、評価項目（助成金の加算）を追加する制度改定を行った。 ・制度改定に合わせて、協定及び業務実施計画に変更内容を明記し、会社との協定締結及び国土交通大臣より業務実施計画の認可を受けた。 これらを踏まえて A 評価 とする。	
	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。	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。	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。		<課題と対応> ・特になし		
	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、会社におけるより積極的な取	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、会社におけるより積極的な取	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、会社におけるより積極的な改善の				

	組につながるよう に、更なる改善の 検討を行うこと。	組につながるよう に、更なる改善の 検討を行う。	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	10.6 日	10.6 日		予算額（百万円）	4,153,928	3,817,666	3,481,451	3,111,795	
									決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218	3,470,783	3,099,031	
									経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679	1,433,286	1,503,350	
	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	6.9 日	6.9 日		経常収益（百万円）	498,478	551,145	590,899	567,265	
									行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529	1,433,402	1,503,386	
									従事人員数	84	83	83	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 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減・利便性の向上等を図るため、引き続きシステムの	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減・利便性の向上等を図るため、引き続きシステムの	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減・利便性の向上等を図るため、引き続きシステムの	＜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権限代行業務を適正に実施した。 －占用許可 令和 7 年度 3,458 件 －特殊車両通行許可 令和 7 年度 9,983 件（許可台数 73,530 台）、協議 24,171 件等 ・占用許可等の道路管理業務の効率化を図るため、令和 7 年度から、定型的な業務について、専門業者に対する外部委託を開始した。 外部委託に伴う業務の効率化よって職員の負担を軽減する一方で、EV 充電施設にかかる占用ルール策定、会社研修への職員の講師派遣、道路管理に関するマニュアルの改訂等による高速道路会社と	＜評定と根拠＞ 評定： A ・定型的業務の外部委託によって、道路管理業務を効率化し職員の負担を軽減する一方で、EV 充電施設の設置促進等の新たな政策課題への対応を進めるなど業務を高度化（参考）外部委託を行った占用許可等の担当職員の労働時間の削減実績（令和 6 年度同期比）535 時間（令和 7 年度（外部委託導入後 8 カ	評定		B
							＜評定に至った理由＞ 道路管理に関するマニュアル改訂を実施する等、事務手続きを見直し、所期の範囲内の成果をあげていると認められることから B 評定とした。 ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ デジタル化の推進等による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。 特に、スマート IC の道路情報の電子化とともに、過去の許可実績等を踏まえた高速道路包括協議の寸法限度値の見直し等による審査自動化を推進し、「限度超過車両の新たな通行確認制度」の利用促進を図るため、国と連携して、利用者ニーズを踏まえた取り組みが必要である。 ＜その他事項＞ 特になし。		

	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。 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。 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。 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。 3) 高速道路上の落下物について	導入及び改良による手続のオンライン化等を進める。 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。 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) 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。 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。 3) 高速道路上の落下物について	導入及び改良による手続のオンライン化等を進める。 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。 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) 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。 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。 3) 高速道路上の落下物について		のノウハウの共有、機構内での勉強会の実施など業務の高度化を企図した。 ー講師派遣回数 令和7年度6回 1) 特殊車両通行許可支援システム等による事務効率化・利便性向上した。 ・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、令和4年4月1日から運用を開始したオンライン申請の利用を促進した。 ・システムの導入等によって、事務処理の効率化が図られたとともに、オンライン申請の運用によって、職場や自宅等から24時間申請が可能、窓口への郵送が不要になったことにより手続期間が短縮(4～5日減)したほか、許可証の電子発行により、車両への常備が簡便となり、申請者の利便性が向上した。 ・運用開始からオンライン申請率(申請者ベース)を95%(令和7年度)にまで引き上げ、一定の利用率に到達した。 ・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した。 2) 車両制限令違反車両の取締の強化 ・会社と連携し、料金所などでの監視・引込み等による取締りを行い、車両制限令違反車両や積載不適当車両に対して、措置命令の発出等を行った。 ー措置命令書発出 令和7年度1,726件 ー基準の2倍以上の車両の告発 令和7年度4件 ー重大な違反行為等に係る警告書発出件 令和7年度578件 ー是正指導実施件 令和7年度94件 ・重量超過車両に対する指導強化のため、令和5年4月1日から開始した自動軸重計を活用した指導取締りを適切に実施した。	月)：担当職員6.5名の総計) ・これらを踏まえてA評価とする。 ＜課題と対応＞ ・特になし	
--	--	---	---	--	---	--	--

	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。 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。 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。 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。	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。 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。 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。 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。	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。 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。 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。 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。	ー自動軸重計の設置基数 令和7年度6基 ー警告書発出、是正指導実施 令和7年度16件 ・高速道路の劣化に大きく影響を与え、交通の危険となる悪質な重量違反車両の取締等の成果を客観的に示すアウトカム指標として「自動軸重計による基準超過車両の割合」を設定、公表した。 3) 落下物対策の強化 ・高速道路上の落下物について、物流事業者等による事前点検を促進するため、ホームページを活用した広報を実施した。 4) 大雪時対応等の強化 ・自然災害の激甚化・頻発化等大規模災害発生時への対応に備え、会社や関係機関と連携して、通行止め基準等を検討した。 ・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を実施した。 ・地震や大雨の場合には、基準値に達した時点で速やかに通行止めを実施した。 ー基準値に達した件数 令和7年度計 34 件（地震4件、大雨 30件） 5) 占用入札の積極的活用 ・高架下利用計画の公表を含む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企図した。 ・令和7年度に入札に付した物件(3件)の総占用料の増収見込み額(※)は約 1.4 億円 (※今後 20 年分相当) ②災害対策基本法に基づく区間指定については、機構ホームページのトップ画面から各会社のホームページをご案内するとともに過去の実績について掲載した。		
--	---	---	---	---	--	--

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－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	4,273	3,459
										決算額（百万円）	2,794	2,988	3,017	2,875
										経常費用（百万円）	8,387	8,384	8,453	8,620
										経常利益（百万円）	1,499	1,311	1,623	1,299
										行政コスト（百万円）	9,104	9,098	9,167	9,333
										従事人員数	84	83	83	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 定 の 算 術 平 均】 ※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】 （B 3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。

	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、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。 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。	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。 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。	＜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、「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７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、ＪＲ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。 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ＪＲ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）の実施に関する年度協定書（令和７年度）」を締結し、着実に実施した。 3）ＪＲ西日本、ＪＲ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７年度分の利用料２億70百万円を確実に徴収した。（３月）	＜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	<table><tr><th>評定</th><th>Ｂ</th></tr><tr><td colspan="2"> ＜評定に至った理由＞ 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。 ＜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＞ 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。 </td></tr></table>	評定	Ｂ	＜評定に至った理由＞ 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。 ＜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＞ 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。	
評定	Ｂ										
＜評定に至った理由＞ 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。 ＜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＞ 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。											

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		
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	3,481,451	3,111,795
									決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218	3,470,783	3,099,031
									経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679	1,433,286	1,503,350
									経常利益（百万円）	498,478	551,145	590,899	567,265
									行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529	1,433,402	1,503,386
									従事人員数	84	83	83	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縮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縮減努力が図られるよう工夫する。	協定の締結又は変更に際しては、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縮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－9－②	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	3, 481, 451	3, 111, 795
										決算額（百万円）	4, 143, 126	3, 812, 218	3, 470, 783	3, 099, 031
										経常費用（百万円）	1, 431, 879	1, 421, 679	1, 433, 286	1, 503, 350
										経常利益（百万円）	498, 478	551, 145	590, 899	567, 265
										行政コスト（百万円）	1, 432, 100	1, 424, 529	1, 433, 402	1, 503, 386
										従事人員数	84	83	83	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	
	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。	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。	＜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 I C（3 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。 2）4 箇所のスマート I C の供用を開始した。（7 月、9 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：45 件※） ※件数は会社毎に重複する場合がある	＜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＞ 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							

	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。 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。	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。 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。				
--	--	--	--	--	--	--

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	3,481,451	3,111,795
									決算額（百万円）	4,143,126	3,812,218	3,470,783	3,099,031
									経常費用（百万円）	1,431,879	1,421,679	1,433,286	1,503,350
									経常利益（百万円）	498,478	551,145	590,899	567,265
									行政コスト（百万円）	1,432,100	1,424,529	1,433,402	1,503,386
									従事人員数	84	83	83	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。	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。	＜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＞ ・海外の高速道路に関する最新情報を調査・情報収集することを目的として、（公財）高速道路調査会が主催する海外道路調査団として、当機構の職員も一員として参加し、調査結果を取りまとめ、情報提供を行った。	＜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＞ 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		
	特になし							予算額（百万円）	4,153,928 3,817,666 3,481,451 3,111,795
								決算額（百万円）	4,143,126 3,812,218 3,470,783 3,099,031
								経常費用（百万円）	1,431,879 1,421,679 1,433,286 1,503,350
								経常利益（百万円）	498,478 551,145 590,899 567,265
								行政コスト（百万円）	1,432,100 1,424,529 1,433,402 1,503,386
								従事人員数	84 83 83 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	
	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＞ ・EV充電施設については、令和6年4月の道路法施行令の施行によりEV充電施設が占用物件として明記されたことを踏まえ、それに伴う占用入札や占用許可手続きを円滑に実施できるよう、手続きフローや入札の要否等の方針を策定した。 ・カーボンニュートラルの達成に向けて、会社の定める「道路脱炭素化推進計画」に基づき、会社が道路の脱炭素化に取り組んでいる姿勢を対外的に示すため、次期中期計画から適用するアウトカム指標に新規設定した。	＜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＞ 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	3, 481, 451	3, 111, 795
									決算額（百万円）	4, 143, 126	3, 812, 218	3, 470, 783	3, 099, 031
									経常費用（百万円）	1, 431, 879	1, 421, 679	1, 433, 286	1, 503, 350
									経常利益（百万円）	498, 478	551, 145	590, 899	567, 265
									行政コスト（百万円）	1, 432, 100	1, 424, 529	1, 433, 402	1, 503, 386
									従事人員数	84	83	83	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、他の道路管理者の取組との連携に積極的に努める	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、他の道路管理者の取組との連携に積極的に努める。	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、他の道路管理者の取組との連携に積極的に努める。	＜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＞ ・会社が行っている高速道路の維持、修繕その他の管理の実施において、新技術の開発による高度化や従来手法の効率化・省力化への取り組み（D X 技術）について、機構 H P で公表し、会社間で共有を図った。 外部専門人材である P M O の支援の下で以下のとおり情報システムの適切な整備及び管理を行った。 ・令和 7 年度においては、基幹 L A N システムの構成要素（L 2 スイッチ及び無線 W i - F i ）を統合及び一元管理を実施するとともに、端末の紛失、盗難、情報の窃盗、不正アクセスなどに対処するため I n t u n e を導入し、機構支給端末のみを接続可能とすることで、情報セキュリティ対策の強化を行った。 ・情報セキュリティ対策を総合的に推進するための取組（教育、内部監査、インシデント対処訓練、自己点検）を実施してセキュリティレベルの向上を図った。 なお、この脆弱性情報に関する取組	＜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＞ 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

	こと。 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。	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。	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、令和５年度に設置したPMOを活用しながら、更なる情報システムの適切な整備及び管理を行う。	は令和７年度に実施されたNCO監査においてグッドポイントとして報告されている。 ・組織能力向上や業務効率化に向けて、外部専門人材の知見とアドバイスの下、生成AI利活用ルールを策定した上で「Microsoft 365 Copilot」を試行導入するとともにWGを開催し取組を共有した。試行導入後のアンケート結果として、「業務が効率化された実感あり」は41名／50名（82.0%）の効果が確認できた。 ・次期中期計画期間におけるデジタル化の推進に向けたロードマップ作成に向けて、各課からヒアリングを行い、課題の洗い出し等を行った。		
--	---	--	---	---	--	--

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			
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	51,096	53,182	
	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%	22.4%	19.3%	
	【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%	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		
	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。	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応した組織の整備 ② 社会経済情勢	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。	＜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 ＜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＞ ・各部において、定期的な部内会議等における報告・調整、さらに半年ごとの中期目標管理法人年度評価項目別評定調書の作成等を通じて業務の進捗管理を行い、業務上の課題を共有することで、業務の効率的な運営に努めた。 ・必要最小限の組織であり2年前後で職員が入れ替わるため、専門知識が求められる情報システムに関連する業務について継続性の確保や継続的な組織力の向上が難しいことから、令和6年3月から外部専門人材を活用したPMOを設置し、各課の所管する情報システムの整備、管理等を支援した。	＜評定と根拠＞ 評定：B ＜課題と対応＞ ・特になし	評定	B
							＜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。 ＜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。	

		の変化に対し機動的に対応できる組織の整備					
	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。 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。	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。 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。	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、4%以上の削減を行う。 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。	<主な定量的指標> 一般管理費削減率 <評価の視点> 実績額が令和3年度に比べ、4%以上の削減となっているか。	<主要な業務実績> ・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7年度において令和3年度に比べ19.3%削減しており、本中期目標期間の最終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。		
	「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。 （指標） ・入札・契約手続運営委員会におけ	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。	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6年度「調達等合理化計画」を策定、公表の上、着実に実施する。 また、令和6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。	<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%） <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。	<主要な業務実績> 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6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7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） 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7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6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。		

	る 契 約 の 点 検 率 (令 和 3 年 度 点 検 率 : 100 %)					
	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 。	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 。	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 。	< 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 。	< 主 要 な 業 務 実 績 > 1) 令 和 6 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 の う え 、 主 務 大 臣 で あ る 国 土 交 通 大 臣 宛 に 提 出 。 ホ ー ム ペ ー ジ に て 公 表 し た 。 (7 月) 2) 令 和 6 年 度 に 係 る 業 務 実 績 評 価 (評 価 結 果) に お い て 課 題 と さ れ た 事 項 へ の 対 応 状 況 及 び 令 和 7 年 度 の 業 務 に つ い て の 進 捗 状 況 等 を 踏 ま え 、 令 和 8 年 度 計 画 を 策 定 し た 。 (3 月)	
4 . そ の 他 参 考 情 報						
特 に な し						

令和 7 年度調達等合理化計画 達成状況

令和 7 年度計画	自己評価	備考
○重点的に取り組む分野（【 】は評価指標） （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 7 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％】 ○調達に関するガバナンスの徹底（【 】は評価指標） （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％】 （２）内部統制委員会において、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。 【内部統制委員会等による点検実施率：100％】 （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、 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。 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。 令和 7 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】	・令和 7 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％】 なお、債券等の引受・募集等に係る業務及びその関連契約の課題として、毎年度の発行額の増減を抑制し発行額を平準化する取り組みを継続的に進めており、これにより適正な債券発行業務を継続していくことが課題であると認識している。 ・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％】 業務内容の変更の影響に伴う契約の変更については、当初の調達内容との整合性及び物価上昇の影響を精査した上で手続きを進めることが今後の課題と認識している。 ・内部統制委員会において、令和 7 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、労働者派遣契約における入札公告時期の前倒し及び落札業者の準備期間の確保のための契約開始時期の前倒しを行うなど、改善を図りつつ調達手続きを行った。 【内部統制委員会等による点検実施率：100％】 その他、契約事務取扱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作業を行っており、今後も継続する。 ・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ている。 ・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。 ・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。	・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】 18 件、9.9 億円 ・随意契約（確認公募） 【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】 1 件、5.5 億円 ・企画競争入札 【財投機関債の引受】 15 件、4.0 億円 ・随意契約件数 横浜三井ビル賃貸借契約等 15 件 ・委員会開催日（令和 7 年 6 月 9 日、令和 7 年 7 月 3 日） ※随意契約にかかる委員会の開催日 ・内部統制委員会開催日（上期：令和 7 年 11 月 26 日、下期：令和 8 年 5 月 26 日） ・発注者綱紀保持講演実施日（令和 8 年 2 月 26 日）

令和 7 年度計画	自己評価	備考
○推進体制 （１）契約監視委員会の活用 監事及び外部有識者によって構成する契約監視委員会は、当計画の策定及び自己評価の際の点検を行うとともに、これに関連して、競争性のない随意契約、一者応札・応募の契約及び公益法人向け支出について事後点検を行い、その審議概要を公表する。	・契約監視委員会を実施し、令和 8 年度計画の策定及び令和 7 年度自己評価の際の点検を行うとともに、競争性のない随意契約、一者応札・応募の契約及び公益法人向け支出について事後点検を実施し、審議内容を公表した。	

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		
	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。	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。	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。	＜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。	＜主要な業務実績＞ ・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、令和元年度、令和2年度、令和3年度、令和4年度、令和5年度、令和6年度に続いて、令和7年度は 585 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
		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定しているか。	＜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。 ＜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）		＜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		
		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。	＜評定と根拠＞ 評定：－ ＜課題と対応＞ ・特になし	評定	－
							－	

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		
		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＞ ・国及び会社と綿密に事業調整した結果、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。(16 件、3,400 万円)	＜評定と根拠＞ 評定：B ＜課題と対応＞ ・特になし	評定	B
							＜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。 ＜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、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)	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	10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	5回	5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		
	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。 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。	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。 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。	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。 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、業務の簡素化等に努める。	<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。 ・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。	<主要な業務実績> ・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、人事異動の都度、必要に応じて作業チームの構成員を見直すことで当該業務を厳格に行った。	<評定と根拠> 評定：B <課題と対応> ・特になし	評定	B
	機構の業務運営	機構の業務運営	機構の業務運営	<評価の視点>	<主要な業務実績>		<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。 <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	

	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。 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。	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。 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。	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。 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。	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業務パンフレット等による広報	・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。		
	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	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、債券の発行に伴い作成		1) 財務内容の公開 ・令和7年度の財務諸表について監査法人から無限定適正意見の監査報告を受けたうえで公表を実施した。(8月) ・令和7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7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			

	発行に伴い作成する債券説明書についても、公表する。 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。 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。 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。 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	する債券説明書についても、公表する。 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。 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。 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。 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、該当す	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。 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6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） ・令和6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 ・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。（11月、3月） 5) 費用の縮減状況等の公開 ・令和6年度の助成額及びコスト縮減額について公表した。（5月） ・令和7年度に開催した「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	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会社的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） ・年度決算や最新の協定に関する情報等を反映した債券説明書を10月に公表するとともに、財投機関債を発行する都度、証券情報を公表した。	
--	--	--	--	---	--

		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。 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。 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。 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。 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	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。 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。 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。 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。 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	た。（3月） ・会社の協力を経て、令和6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） 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）の実績等について令和7年度末に公表した。 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。 ・令和6年度及び中期目標期間における評価 業務実績報告及び自己評価（6月） 業務実績評価（8月） ・令和6年度における監査 監事監査報告（6月） 会計監査報告（6月） 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（機構本部、関西業務部）に備え置いて閲覧に供した。 2) 業務パンフレット等による情報公開 ・パンフレット「高速道路機構の概要2025(デジタル版及び冊子版)」、「高速道路の概要2025 英語版（冊子版）」及び「高速道路機構ファクトブック2025（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。		
--	--	--	---	--	--	--

	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。 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答えられるホームページとなるよう必要な改善を図る。 2) 業務パンフレット等による情報公開 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。	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。 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答えられるホームページとなるよう充実を図る。 2) 業務パンフレット等による情報公開 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。				
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。	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。 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、攻撃に対する組織的対	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。 また、これに基づき、令和5年度に設置したPMO体制を活用し、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	＜評価の視点＞ 情報セキュリティ対策を推進しているか。	＜主要な業務実績＞ 情報セキュリティポリシー等を見直すとともに情報セキュリティ対策を総合的に推進するための計画等を策定し、以下のとおり取組を実施した。 ・基幹LANシステムの構成要素(L2スイッチ及び無線Wi-Fi)を統合及び一元管理を実施するとともに、端末の紛失、盗難、情報の窃盗、不正アクセスなどに対処するためIntuneを導入し、機構支給端末のみを接続可能とすることで、情報セキュリティ対策を強化した。 ・教育 啓発ポスター、メールマガジン、標的型メール訓練及び動画研修(着任者を対象とした動画研修は着任日の業務開始前に実施)。 ・標的型メール訓練 昨年度の取組の結果、標的型メール訓		

	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。 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。 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。	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。 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。 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。		練時におけるCSIRT窓口への報告率の低さが課題となっていたことから標的型メール訓練を上期にも実施、また更なる情報セキュリティ強化を図るため、内部監査、インシデント対処訓練及び自己点検についても上期にも実施。令和7年度は上期34%、下期23%と令和6年度21%から改善したところであるが、引き続き、令和8年度においても報告率の改善に取り組むとともに、訓練メールの難易度を上げると開封率が高くなる傾向が見られたため、不審メールに対する情報セキュリティリテラシー向上に取り組む。 ・内部監査 業務システムの運用状況の監査を実施 ・インシデント対処訓練 CSIRTを対象としたシナリオ演習形式による情報セキュリティインシデント対処訓練に加え、インシデントレスポンス訓練を実施した。 ・自己点検 情報セキュリティポリシー及び関連規程に規定される遵守事項について、正しく認識できているか問題形式で点検を実施した。		
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	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	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	<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。	<主要な業務実績> 1）内部統制の充実・強化を図るために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（5月、11月、2月）、資金調達・運用及び金融機関等選定審査委員会（7回）、入札・契約手続運営委員会（4回）及び契約監視委員会（6月）を開催した。 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。また、内部統制委員会において、リスクの把握、対応策の状況について確認した。		
				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		

	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。	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。	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。		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、役員クラスでの意見交換会議のほか、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、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したもの（特定調達物品等）を 100%調達する。 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	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 7 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。 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	＜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＞ （環境物品等の調達） 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 7 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%調達している。 （温室効果ガスの排出の削減等） ・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、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。国交省と調整のうえ、機構 H P にて公表。（6 月） ・また、政府実行計画等の改定に伴い、機構の実行計画を定めた。（3 月）		

		ガスの排出抑制に向けて取組みを行う。	ガスの排出抑制に向けて取組みを行う。				
	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。 (指標) ・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 (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)	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。 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。 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	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。 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	<主な定量的指標> ・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 <その他の指標> ・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 <評価の視点> ・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に実施したか。	<主要な業務実績> 1) 防災業務計画に基づく的確な対応 ・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、大雪、その他災害 150 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を 12 月上旬に 3 回実施。 ・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・横浜本部設置訓練：1 回、非常参集・関西本部設置訓練：2 回、関西債務返済訓練：4 回) 2) 防災業務計画の充実 ・防災業務計画に定める業務を円滑に実施するために、運用方法を記載した防災業務の手引の時点更新など内容の見直しを行った。		

	*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	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。	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。				
		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。	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。	<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。	<主要な業務実績> ・前中期目標期間繰越積立金69億円の うち、令和7年度は、減価償却に充て るため2.0億円を取り崩した。（3 月）		

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)	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	
	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。 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。 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。	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。 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	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。 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	＜評価の視点＞ ・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。	＜主要な業務実績＞ ○人材の確保・育成及びワークライフバランスの推進 ・「人材育成基本方針（令和元年）」を見直し、令和5年に「人材確保・育成方針」を策定した。同方針に基づき、全ての役職員が高速道路会社等からの短期出向者で構成され、2年程度でほぼ全ての職員が入れ替わるという実態を踏まえながら、計画的に人材の確保・育成に取り組んだ。（研修受講実績） ・令和7年度 延べ 69 名 ・各高速道路会社に対して、適材適所の人材の派遣を要請するとともに、出向職員について人事評価を実施し、出向後の職員の処遇やキャリアパスにも反映されるよう、評価結果を出向元へフィードバックした。 ・新規職員の即戦力化とノウハウの継承によって、業務の継続性を確保することを主な目的として、以下の取り組みを実施した。 i) 前任・後任の重複配置、人事異動時期の調整、上司による引継ぎの立会・確認、着任者オリエンテーションの実施 ii) チームビルディング研修の実施	＜評定と根拠＞ 評定：A ○上記の取組等を通じて、業務の継続性を確保した上で組織力の向上を図ることによって、事業環境の変化に対応し、課題解決に向けた取組を支える組織基盤の構築・強化を実現した。 ○PMO体制の下での外部専門人材の知見の活用によって組織力を強化した結果、生成AIの活用促進に向けたMicrosoft Copilotの試行導入、活用ルール	評定 A ＜評定に至った理由＞ 研修や資格取得の推進を通じた IT リテラシー向上による情報システム分野の組織力の向上や、子の看護休暇制度の拡大による女性活躍の推進に貢献していると認められることから A 評定とした。 ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ 機構の業務に必要な能力・専門性の向上、更には高速道路のサービス向上につながる、組織力向上に取り組む必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。

	わす。 これらに加え、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。 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。	わす。 これらに加え、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。 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。		iii) メンター制度の運用 iv) ヒヤリ・ハット集の作成・共有 ・ 職員の専門的で高度な能力の向上等によって組織力の向上を図ることを主な目的として、以下の取り組みを実施した。 i) 管理職が行う職員のスキル判定結果に基づく、業務上必要な能力を補完する研修の受講 ii) 金融、企業会計等の専門研修の実施 iii) PMOの知見を活用したITリテラシー、AI活用法等の研修、講習会の実施 iv) PMO事務局員である総務課員3名については研修等を通じてITパスポート又は情報セキュリティマネジメント試験に合格した職員で構成 ・ 加えて、外部専門人材等の活用によって組織力を強化することを主な目的として、以下の取り組みを実施した。 i) 専門的知識を要する情報システムの最適化・効率化に向けた外部専門人材を活用したPMO体制の構築 ii) 占用許可等の定型的業務の専門業者への外部委託 ・ 出向元では得難い知見や幅広い視野が得られる機会の提供等を通じ、各社と一体となった組織力の向上を図ることを主な目的として、以下の取り組みを実施した。 i) 出向元以外的高速道路会社の事業の現場の視察 ii) 全役職員を対象とした笹子トンネル事故(平成24年)の教訓から設けられた安全啓発館での研修 iii) 東日本大震災の遺構の視察 iv) 役員・嘱託弁護士等による広範なテーマでのゼミナールの実施 ・ 休暇取得の促進に向けて、衛生委員会、幹部連絡会等における休暇取得状況の情報共有、所属長への個々の課員の休暇取得状況の情報提供及び職員本人への計画的な休暇取得の勧	ス防止など情報セキュリティの強化の取組が推進された。 ○出向元では得難い知見等の提供によって、出向後も見据えた人材育成を行った。 ○ワークライフバランスの推進に向けた更なる取組に加えて、定型的業務の外部委託等による業務の効率化によって、職員の時間外労働の削減を実現した。 これらを踏まえて A評価とする。 <課題と対応> ・ 特になし	
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。	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。	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。				
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	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	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				

	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。	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。	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。	奨等を行った。その結果、全職員が夏季休暇（7日）の取得を達成。また、年次休暇（5日取得の義務）についても、全職員が達成した。 （夏季休暇取得実績） 令和7年度：100.0% （年次休暇平均取得実績） 令和7年度：14.5日 ・超過勤務の削減に向けて、衛生委員会、幹部連絡会等における超過勤務状況の情報共有、所属長への個々の課員の超過勤務時間の情報提供等に加え、令和7年度から、一部の課で毎週1回（水曜日）、管理職による声掛け等により、定時退社を徹底するなどの取り組みを行った。さらに、占用許可等の定型的業務を外部委託するなど業務の効率化を図った。その結果、以下の通り、超過勤務時間の削減及び超勤月80時間超の職員の削減を実現した。 （超過勤務時間実績（月平均）） 令和7年度 30:10 （産業医面談実績（超勤80時間超）） 令和7年度：延べ 2名 ・時差出勤の活用、出生時育児休暇（パパ育休）の取得の働きかけ、子の看護休暇の対象拡大、介護短時間勤務制度の創設等によって、職員の個々の状況等に応じた働きやすい環境の整備を推進した。 （出生時育児休暇の実績） 令和7年度 2名 （女性職員数） 令和7年度 12名 ・人権委員会による全役職員を対象としたハラスメントに関するアンケートを実施し、本アンケートを活用して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し、風通しの良い働きやすい職場環境づくりに取り組んだ。 ・組織全体としてハラスメントを許さない文化を醸成するため、全役職員がハラスメント動画研修を受講する		
--	--	--	--	---	--	--

					とともに、さらに令和7年度からハラスメント相談員が研修を受講し、対応の強化を図った。 ・メンター制度により、着任直後の若手職員（メンティ）が機構に馴染むまで（約半年間）、所属が異なるベテラン職員（メンター）がサポートした。なお、メンティから「不安の解消」等、制度への高評価に加え、メンターも人材育成意識が向上する機会となり、組織力の強化に繋がった。 ・令和7年度より、役職員の人となり伝える「自己紹介シート」を作成・共有し、職場横断的なコミュニケーション活性化を促進した。 ②人員の適正な配置 ・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。 ・令和4年度から令和7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 合理的な給与水準の維持 ・令和4年度から令和6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、ホームページにて適切に公表を行った。		
--	--	--	--	--	---	--	--

4. その他参考情報
特になし