

1. 評価対象に関する事項		
法人名	独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	
評価対象中期目標期間	中期目標期間実績評価	第 5 期中期目標期間
	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 高橋 晋也
	法人所管部局	鉄道局	担当課、責任者	鉄道事業課 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 1 3 日 高速道路機構理事長、理事長代理、理事及び監事出席のもと、外部有識者を含んだ意見交換会を開催し、機構の第 5 期中期目標業務実績及び自己評価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）より第 5 期中期目標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と認められる。	(参考：見込評価) ※期間実績評価時に使用
		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の見込まれる。
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×2 項目+A 4 点×2 項目×2 (重要度が高い項目のため)+B 3 点×1 9 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)=3.22・・・ ⇒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 4 項目について「中期目標における初期の目標を上回る成果が得られている」、20 項目について「中期目標における所期の目標を達成している」と認められる業務運営を行っており、特に重大な業務運営上の課題は検出されておらず、安定的な経営が実現できていることから、法人全体としておおむね中期目標における所期の目標を達成することが見込まれる。
全体の評価を行う上で特に考慮すべき事項	特に全体の評価に影響を与える事象はなかった。

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

4. その他事項	
監事等からの意見	特になし
その他特記事項	特になし

様式 1－2－3 中期目標管理法 人 中期目標期間評価 項目別評価総括表様式

中期計画（中期目標）		年度評価				中期目標期間 評価		項目別 調書No.	備考
		R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	見込み 評価	期間実 績評価		
Ⅰ．国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項									
高速道路事業		B	B	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	B	B	I-1-①	
② 高速道路の安全性の向上		B	B	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○	B○	A○	I-1-③	
④料金水準や割引の見直し		B	B	B	B	B	B	I-1-④	
⑤高速道路の更なる進化・改良		A	A	B	B	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		B	A	B	B	A	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○	B○	B○	I-2-④	
⑤会社からの引受債務		B	B	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○	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	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	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	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縮減		B	B	B	B	B	B	I-9-①	
② 高速道路の利用促進		B	B	B	B	B	B	I-9-②	
③ 利用者サービスの向上等		B	B	B	B	B	B	I-9-③	
④ 調査・研究の実施		B	B	B	B	B	B	I-9-④	
⑤ 環境への配慮		B	B	B	B	B	B	I-9-⑤	
⑥ デジタル化の推進		B	B	B	B	B	B	I-9-⑥	
鉄道事業		B	B	B	B	B	B		
8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務		B	B	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 対象事象なし

中期計画（中期目標）		年度評価				中期目標期間 評価		項目別 調書No.	備考
		R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	見込み 評価	期間実 績評価		
Ⅱ．業務運営の効率化に関する事項									
1 組織運営の効率化 2 一般管理費の縮減 3 調達等合理化の取組の推進 4 業務評価の実施		B	B	B	B	B	B	Ⅱ－ 1, 2, 3, 4	
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 3 収支計画 4 資金計画		B	B	B	B	B	B	Ⅲ－ 1, 2, 3, 4	
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	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 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		B	B	B	B	B	B	Ⅷ－ 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10	
9 人事に関する計画		B	B	A	A	B	A	Ⅶ－9	

※3 短期借り入れ実績なし

※4 該当なし

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	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	（見込評価）		（期間実績評価）	
						評価	B	評価	B
				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-9-④（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×1 3 項目＋B 3 点×2 項目×2（重要度が高い項目のため））÷（1 8 項目＋3 項目）＝3.1904761… ⇒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	高速道路事業の評価：B（I-1-①～I-9-④（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×1 項目＋A 4 点×2 項目×2（重要度が高い項目のため）＋B 3 点×1 4 項目＋B 3 点×1 項目×2（重要度が高い項目のため））÷（1 8 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			

						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。	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。		
	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、令和4年度期首に 10,392km であったが新規供用による増等があったことにより令和7年度末には10,505 kmとなった。	＜自己評価＞ 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	（見込評価）		（期間実績評価）	
						評価	B	評価	B
						＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、道路資産台帳を適切に更新し、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施する必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。		＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成していることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、道路資産台帳を適切に更新し、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施する必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。	

4. その他参考情報
特になし

	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。	耐震対策、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。	て、情報の共有化が図られているか。	りまとめたダイジェスト版を作成し、機構ホームページで公表した。(12月～1月公表)			
	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。	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。					
	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。		3) 管理の実地確認 ・各会社の本社において、計画管理費に関する財源上の課題、管理行為全般の実施状況、協定変更内容のフォローアップ等について実地確認を行う(6月～7月)とともに、各会社の現場(各会社1事務所)において、事前に設定したテーマに関する対する取り組み内容のヒアリングを行い、高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況を確認(10～12月)した。 ・また、実地確認の結果が全ての会社の高速道路の管理に適切に反映されるよう、会社が抱える課題とその解決方法、工夫事例等を収集し、得られた情報の共有化を図った。(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				
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		
	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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
	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	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	＜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＞ ・第5期中期計画の開始にあたり、中期計画期末となる令和7年度における到達目標として、中期的な目標値を定め、公表した。 ・会社の取組み状況や効果を直感的・客観的に把握できるよう、「死傷事故をへらす」、「渋滞をへらす」などの目的ごとに関連する指標を集約し、目的達成に向けた取組み状況等を最も端的に示す主指標と、それを補完する従指標に設定したうえで、各指標の相対化や見せ方の工夫を行った。 ・各社統一的な中期的な目標が設定されていないことや、最新の施策動向が反映されていないなどの課題を踏まえ、アウトカム指標の改善（目標統一化、指標の	＜自己評価＞ 評価：A 会社における社会的課題解決の取組を促し、高速道路の管理サービス水準向上のため、機構が主導して検討会等を設置し、会社と連携しながら、指標の組替え、見直しを実施した。 これまで会社の経営指標を基に設定してアウトカム指標の中期目標について、高速道路サービスとして達成す	評価	B	評価	A
						＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、高速道路を取り巻く最新の状況を踏まえて統一的に目標値を設定するよう見直すと共に、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必要がある。 ＜その他事項＞		＜評価に至った理由＞ 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おり、中期目標における所期の目標を上回る成果が認められるためA評価とした。 ＜今後の課題＞ 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。	

	を通じ、会社が自らの経営指標として計画的に取り組むことを促し、高速道路の管理水準を一層向上させ、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。	たな設定などを通じ、会社が自らの経営指標として計画的に取り組むことを促し、高速道路の管理水準を一層向上させ、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。		見直し）について検討するため、機構が主導して、会社及び本省との検討会を令和6年8月に設置した。 ・これまで会社の経営指標を基に設定していたアウトカム指標の中期的な目標について、機構が各施策の高速道路サービスとして達成すべき水準等を明確化して統一的な中期目標を設定する方針に改めることを会社と調整したうえで、令和6年度末に合意を得た。 ・最新の道路施策の動向を踏まえた SAPA 利便性向上、カーボンニュートラル推進等に関連する新規指標の設定、高速道路を取り巻く社会情勢の変化等に伴い会社の取り組み成果をより正確に示すための一部の既存指標の見直し、役割を終えた指標の廃止を行ったうえで、機構が統一的な中期目標を設定し、令和8年3月に公表した。	べき水準・考え方を機構が明確化して統一的に中期目標を設定したうえで公表した。 これらを踏まえて A評価とする。 ＜課題と対応＞ ・特になし	特になし。	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。
--	--	---	--	---	--	--------------	--

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
	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	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	＜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、令和4年度より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て実施したほか、令和6年度からはシルバーウィークを加え、令和7年度からは3連休についても適用しないことを実施した。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、令和4年11月より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4月より石川県の一部の区間でフリータイム通勤パス割引の社会実験を開始し、同年6月からは石川県全域に拡	＜自己評価＞ 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	B
						＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、企画割引、休日割引については、会社等と連携しながら柔軟に運用できるように適切に対応し、加えて混雑状況等に応じた柔軟な料金体系の本格的実施に向けても会社と連携して適切に検討を行う。 ＜その他事項＞ 特になし。		＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成していることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、企画割引、休日割引については、会社等と連携しながら柔軟に運用できるように適切に対応し、加えて混雑状況等に応じた柔軟な料金体系の本格的実施に向けても会社と連携して適切に検討を行う。 ＜その他事項＞ 特になし。	

	に支障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。 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。	に支障が生じない範囲で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。		大した。また、令和6年度からは石川県を含む全国6道県に拡大して実施した。 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) 深夜割引見直しについて、深夜割引適用待ち車両の滞留等の課題を踏まえ、適用時間帯の走行分を対象として割り引くことや、トラック運転手の負担軽減のため割引適用時間帯の拡大に向けた見直しのためのシステム構築作業を実施中。関連するシステム構築作業において、令和4年4月にETC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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
	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	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	＜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の混雑解消及び物流確保等の社会的要請に対応するため、大学等の研究機関とも適宜連携しつつ、幅広い専門的見地から検討を行うことを目的に、令和 4 年 8 月に、機構が主導して、有識者、会社による「高速道路S A・P Aにおける利便性向上に関する検討会」を設置した。 ・令和 4 年度は検討会を 4 回開催し、高速道路を取り巻く現状、S A・P Aにおける現状・課題に関して、データ分析、関係団体へのアンケートを行い、課題解決に向けた方向性・具体的な対策といった進化に関する基礎資料を整理し、令和 5 年 2 月に提言として「中間とりまとめ」を公表した。 ・令和 5 年度は検討会を 2 回開催し、「中間とりまとめ」に示された対策メニュー	＜自己評価＞ 評定：A ・高速道路のS A・P Aの混雑解消及び物流確保等の社会的要請に対応するため、機構が主導して有識者、会社による検討会を実施し、会社と連携して課題解決に向けた方向性・具体的な対策といった進化に関する基礎資料を整理し、「中間とりまとめ」として公表した。 ・更に翌年度には、中間とりまとめの対策内容について、限られた財源で効果的・効率的な整備を図る視点から、段階的な整備の考え方を含む各社統一的な「高速道路S A・P Aにおける利便性向上	評定	A	評定	A
						＜評定に至った理由＞ 機構が主導して検討会を設置し、中間とりまとめ及び整備方針を策定・公表するとともに、土地交換の手続きの実施は、S A・P Aの利便性向上の推進に貢献しており、中期目標における所期の目標を上回る成果が得られると見込まれるため、A 評定とした。 ＜今後の課題＞ 高速道路を取り巻く技術の進展等の将来の社会的要請への対応に向けて、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を進める		＜評定に至った理由＞ 中間とりまとめ及び整備方針の策定・公表、自動運転等の将来の社会的要請への対応の課題検証等により、S A・P Aの利便性向上・更なる進化に貢献しており、中期目標における所期の目標を上回る成果が認められるため、A 評定とした。 ＜今後の課題＞ 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	

	高速道路を取り巻く技術の進展、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。	く技術の進展、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。	について、限られた財源で効果的かつ効率的な整備を進めるため、短期から中長期に渡る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、令和5年12月に各社統一的な「整備方針」を公表した。機構が主導し整理した整備方針に基づき、会社は令和6年度以降の具体的な対策実施箇所を選定した。 ・令和6年度は駐車マスの拡充等に要する土地の確保及び物流労働環境改善に向けたシャワー施設の整備を図ることを目的として、既存の道路敷地と会社敷地を有効活用するための実質的な土地交換の手続きを会社と連携して実施した。 （湾岸長島PA・土山SA、茨木千提寺PA） ・東北道で自動運転の実証実験を予定している。自動運転の安全走行を支援する多機能ポールを設置し、整備効果を検証予定。多機能ポールの設置にあたり、資産等の取扱いに関して会社と機構にて調整を図った。 ・また、EV充電施設の整備について、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、設置位置の考え方や手続きフローの方針を策定した。	に関する整備方針」を公表した。 ・SA・PAの駐車マスの拡充を会社と連携して実施するとともに、自動運転の実証実験に関連した機器の資産等の取り扱いについて会社と機構にて調整を図った。 これらを踏まえてA評価とする。 ＜課題と対応＞ ・特になし	必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。	れている対策メニューの進捗状況をフォローし、SA・PAの利便性向上を進める必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。
--	---	---	---	--	--------------------------------	---

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I－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	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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
	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	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	＜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	＜主要な業務実績＞ ・令和5年度に道路整備特別措置法等が改正され、高速道路の更新・進化事業を追加するに当たり、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関係機関と協議し構築した。 【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	＜自己評価＞ 評定：A ・道路整備特別措置法等の改正を踏まえて追加される高速道路の更新・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年3月の協定変更は、関係機関と緊密に調整しつつ、高速道路の更新・進化事業の追加や料金	評定	A	評定	B
						＜評定に至った理由＞ 機構が主体となり、法改正を踏まえた更新・進化事業の協定上の枠組を立案・構築するとともに、労務単価等情報の当面の措置や必要な事業量の確認をした上で、協定変更を実施し確実な債務返済に貢献しており、中期目標における所期の目標を上回る成果が得られると見込まれるため、A評定とした。		＜評定に至った理由＞ 法改正を踏まえた更新・進化事業の協定上の枠組を立案・構築するとともに、調達金利や労務単価等上昇による費用増加に対する当面の措置を協定変更適切に反映しており、中期目標期間内の成果は期待された範囲であるためB評定とした。 ＜今後の課題＞	

	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み、今後の債務引受限度額の設定に適切に反映すること。 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	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。 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み、今後の債務引受限度額の設定に適切に反映する。 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	後の債務引受限度額の設定への反映が行われているか。	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あたっては、機構が立案したうえで関係機関と協議し、決定した。 ・令和6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。 ・令和6年3月のマイナス金利の解除以降の調達金利の上昇に加えて機構の資金調達額の減少など、非常に厳しい状況の中で、コロナ禍後の実績を踏まえた計画交通量や割引施策の見直しを実施した。 ・各年度の協定変更において、管理費の計画値と実績値を比較し、恒常的な要因による乖離を踏まえ実績値の適正性を確認し、労務単価等の上昇分に伴う当面の措置を実施した。 ・新設・改築や維持管理については、構造物の修繕計画を踏まえた補修箇所等の精査に加え、事業再評価結果及び過年度の災害対応実績等を基に、必要不可欠な事業量を確認したうえで、限られた財源を活用して事業費を確保し、協定変更に反映した。	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。 ・労務単価等が上昇、想定以上に事業量が増大する中、必要な事業費を限られた財源を活用して確保することで、会社の事業執行を支援した。 これらを踏まえてA評価とする。 ＜課題と対応＞ ・特になし	＜今後の課題＞ 引き続き、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。	管理費の計画値と実績値の乖離の要因分析により費用の適正性を確認して協定変更に反映するなど適切に対応する必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。
--	--	--	----------------------------------	--	--	--	--

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とることにより、適正な貸付料の算定を図ること。 ③ おおむね5年ごとに、機構法第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	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とることにより、適正な貸付料の算定を図る。 ③ おおむね5年ごとに、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号。以下「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					
---	---	--	--	--	--	--

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

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】					
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	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
【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			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

※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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
	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	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	<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	<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。 ・本中期目標期間中（令和7年度まで）	<自己評価> 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	B
						<評価に至った理由> 中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。		<評価に至った理由> 中期目標における所期の目標を達成していることから、B評価とした。	
						<今後の課題> 引き続き、適切な債務残高の管理に努めるとともに、収入の確保と業務コストの削減を進め、確実な債務返済に取り組む必要があ		<今後の課題> 引き続き、適切な債務残高の管理に努めるとともに、収入の確保と業務コストの削減を進め、確実な債務返済に取り組む必要があ	

	るとともに、次に掲げる点に留意すること。 (指標) ・有利子債務残高 ・目標期間中の債務返済額	した上で適切な債務の残高の管理に努めるとともに、次の１）～５）に掲げる点に留意する。 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縮減を進める。	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が行えているか。	における貸付料収入は計画値を 8,207 億円（10.4%）上回る 8 兆 6,978 億円となる一方、会社からの債務引受額（有利子債務分）は計画を 6 兆 5,977 億円（58.1%）下回る 4 兆 7,541 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、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、主に供用時期の見直しや修繕・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。		る。 <その他事項> 特になし。	る。 <その他事項> 特になし。
	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	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		1) 2) 全国路線網、首都高速道路、阪神高速道路に係る各年度末における機構の有利子債務残高は、いずれも民営化時点における承継債務の総額を下回った。 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）返済の各年度期首における達成状況を把握し、計画、実績及びその差を差異の理由を付して、記者発表及びホームページにより公表した。 4) 5) 全国路線網、首都高速道路、阪神高速道路の債務について、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、その内容を公表した。			

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。 4) 全国路線網に属 する高速道路に	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。 4) 全国路線網に属 する高速道路に					
---	---	--	--	--	--	--

	あつては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社から徴収する貸付料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つては、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。	あつては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社から徴収する貸付料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つては、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。					
--	---	--	--	--	--	--	--

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
	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。	＜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のか。	＜主要な業務実績＞ 1) 各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) 本中期目標期間中（令和7年度まで）における債務引受（有利子債務及び無利子債務）について、4兆7,742億円（新設・改築9,606億円、修繕2兆2,012億円、災害復旧543億円、特定更新等工事1兆5,582億円）の債務引受契約を行っ	＜自己評価＞ 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	B
						＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。		＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成していることから、B評価とした。	
						＜今後の課題＞ 引き続き、高速道路会社から債務及び資産を引き受けるにあたっては、引受額及び資産内容の確認を厳正に行う必要がある。		＜今後の課題＞ 引き続き、高速道路会社から債務及び資産を引き受けるにあたっては、引受額及び資産内容の確認を厳正に行う必要がある。	
						＜その他事項＞		＜その他事項＞	

				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」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、本中期期間中(令和 4～令和 6 年度まで)43 箇所 の 現 地 確 認 を 実 施 し た。		特になし。	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－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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
	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	＜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) 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、機動的に発行計画を見直す手順	＜自己評価＞ 評価：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。 ・政府保証債・財投機関債をソーシャ	評価	A	評価	A
						＜評価に至った理由＞ 道路資産帰属計画の活用や会社発行債券の償還月の調整による資金調達需要の平準化や積極的な I R 活動等による投資家の維持拡大により、効率的な債務返済に貢献した。 さらに、近年の市場金利の上昇を踏まえた調達年限の分散による将来の金利変動による支払利息への影響軽減にも貢献しており、中期目標における所期の目標を上回る成果		＜評価に至った理由＞ 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や、近年の金利上昇を踏まえた柔軟な発行計画の策定に取り組み、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おり、中期目標における所期の目標を上回る成果が認められるため A 評価とした。 ＜今後の課題＞	

	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。	めるなど市場とのリレーション等を確保し、資金調達力を維持することにより、支払利子の圧縮に努める。 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。	を整備した。 令和８年度予算については、各会社に働きかけ従来よりも精緻な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全体の平均調達年限を短期化しつつ、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。 令和６～７年度に、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・債務を引き受けることができる認可手続き）の活用（令和４年度は横浜環状南線を対象に１１０億円、令和５年度は東京外環道を対象に２１７億円、令和６年度は横浜環状南線を対象に１３８億円実施。令和７年度からは対象会社をＮＥＸＣＯ東日本にＮＥＸＣＯ中日本を加えて２社に拡充させることとし、令和７年３月に東京外環道を対象に５８５億円実施、令和８年度はさらにＮＥＸＣＯ西日本を対象会社に加え、横浜環状南線・新名神を対象に２,６６７億円申請・認可を実施（令和８年度引受予定））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。令和６年度及び令和７年度においては、収支の変更に対応して資金調達額を変更するなど資金計画の見直しを適宜実施することで、手元現金及び預金の保有量を調整した。令和８年度については、予算策定時より精緻な検証を行い、必要以上の手元現金及び預金を保持しない資金計画を策定し、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。	ルボンドとして発行したことや積極的なＩＲ活動等により、今中期３７６件の新規投資家を獲得し、資金調達力の向上を図ったほか、オッド年限の発行など投資家需要に基づくきめ細やかな起債運営を行い、安定的に資金調達を実施した。 ・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。 これらを踏まえてA評価とする。 ＜課題と対応＞ ・特になし	が得られると見込まれるため、A評定とした。 ＜今後の課題＞ 会社発行債券の発行年限の調整等、支払利子の圧縮をより一層意識した資金マネジメントに取り組む必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。	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。
--	--	--	--	--	---	---

				4) I R (Investor Relation: 投資家向け広報) においては、令和4年度からソーシャルボンドを発行し、E S G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。これにより令和4～7年度の4年間で376件の新規投資家(中央、地方銀行、地方公共団体、諸法人等)を獲得したほか、投資家需要を精緻に把握し、超長期年限のうち複数のオッド年限を発行することで、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、令和元年度以来となるシ団方式での発行を令和6年度から再開し、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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
	機構が国から交付されるスマート I C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	国から交付されるスマート I C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	＜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、NEXCO 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。	＜自己評価＞ 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	評定	B
						＜評定に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B 評定とした。		＜評定に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成していることから、B 評定とした。	

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	に整備される自動車駐車場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、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		特定駐車場施設整備事業補助金は該当がなかった。 2) 首都高速道路及び阪神高速道路に係る新設等の費用に充てるため国及び出資地方公共団体から交付された出資金について、国、出資地方公共団体及び首都高速・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。 災害復旧事業費補助金に関する事案は該当がなかった。	<課題と対応> ・特になし	<今後の課題> 引き続き、無利子貸付に係る補助金及び出資金が交付された場合には、遅滞なく高速道路会社は無利子貸付を行うよう取り組む必要がある。 <その他事項> 特になし。	<今後の課題> 引き続き、無利子貸付に係る補助金及び出資金が交付された場合には、遅滞なく高速道路会社は無利子貸付を行うよう取り組む必要がある。 <その他事項> 特になし。
--	--	--	--	-----------------------------------	---	---

	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。	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。					
--	--	---	--	--	--	--	--

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
	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	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	＜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) 本中期目標期間中（令和4～令和7年度）に「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。）を計5回開催し、経営努力要件に適合すると判断した15件の認定を行い、これらにより約14億円の費用縮減が見込まれ、継続的に助成制度を運用し、費用縮減に取り組んでいる。なお、これまでに経営努力要件適合性を認定したもののうち、本中期目標期間中（令和4～令和7年度）に支払い要件を満たした54件について、助成金（約33.9億円）を交付した。 2) 認定された新技術等の一部は会社において標準化され、継続的な費用縮減が見込まれている。 3) 本中期目標期間中（令和4～令和7年度）に開催した助成委員会の議事概	＜自己評価＞ 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	B
						＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 本助成制度については、引き続き適切に実施するとともに、更新・修繕分野における更なるコスト縮減や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更なる運用改善や、社会的課題解決に向けた政策について、会社における取組が促されるよう、運用のあり方についても検討を行う。 ＜その他事項＞		＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成していることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 本助成制度については、引き続き適切に実施するとともに、更新・修繕分野における更なるコスト縮減や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更なる運用改善や、社会的課題解決に向けた政策について、会社における取組が促されるよう、運用のあり方についても検討を行う。 ＜その他事項＞	

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。	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こと。	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用のあり方について検討を行う。		要、委員会資料をホームページに掲載し、透明性の向上を図った。また、会社に助成委員会で審議されたコスト削減の取組を周知し、助成対象技術の標準化を含め、各会社に対してコスト削減の取組を促した。		特になし。	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組	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。)の削減が、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。	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。	4) カーボンニュートラル等の政策課題に対応するため、令和5年度に社会的便益が認められる取組に対し、助成金交付額を加算する制度を新設した。また、令和6年度に認定した案件の内1件については、社会的便益も併せて認定した。			
				5) 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。			

	につながるよう に、更なる改善の 検討を行うこと。	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	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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価		
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）
	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。	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。	＜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）	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4年度3,433件、令和5年度2,843件、令和6年度3,600件、令和7年度3,458件（令和6年度は民営化時に許可をした連結の更新時期にあたり704件を更新） －特殊車両通行許可 令和4年度9,617件（許可台数76,805台）・協議14,760件、令和5年度9,657件（許可台数59,402台）・協議20,816件、令和6年度9,578件（許可台数67,572台）・協議20,853件、令和7年度9,983件（許可台数73,530台）、協議	＜自己評価＞ 評価：A ・特殊車両通行許可のオンライン申請の導入によって、概ね全ての申請がオンライン申請に移行し、申請者の負担の軽減と利便性の向上を実現。（オンライン申請者率95%（R7年度*）） 具体的には、職場や自宅からいつでも直接申請が可能となり、郵送等に要していた期間が短縮	評価	B	評価
						＜評価に至った理由＞ 特殊車両通行許可のオンライン申請や自動軸重計を活用した指導取締りの導入による道路管理事務の効率化が図られているが、それ以降は通常の見込の継続にとどまっており、中期目標期間内の成果は期待された範囲と見込まれることから、B評価とした。		＜評価に至った理由＞ 特殊車両通行許可のオンライン申請や自動軸重計を活用した指導取締りの導入、道路管理に係るマニュアルの策定・改定を実施しており、中期目標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。
		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、	＜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。			＜今後の課題＞ 道路管理事務の効率化や利用者の利便性向上を更に進める新たな取り組みを行っていく必要がある。		＜今後の課題＞ 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性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

	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。 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、会社により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、会	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。 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、会社により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、会	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に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。 －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 ・ 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年度に運用を開始した特殊車両通行許可支援システム等の改良を進めるとともに、令和4年4月1日からオンライン申請の運用を開始した。 ・ 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。 ・ 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。	するとともに、許可書の電子データ化によって携帯が容易化。 ・ 自動軸重計を活用した指導取締りによって、取締りの強化を実現。(自動軸重計を活用した取締りによる是正指導件数16件(R7年度)) ・ 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ヵ月): 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	＜その他事項＞ 特になし。	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。
--	--	--	---	--	-----------------------------	--

	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。	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。	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を行い、車両制限令違反車両や積載不相当車両に対して、措置命令の発出等を行った。また、新たに常習違反に対する告発も実施した。 －措置命令書発出 令和4年度 1,474 件、令和5年度 1,774 件、令和6年度 1,774 件、令和7年度 1,726 件 －常習違反に対する告発 令和5年度 1 件 －基準の2倍以上の車両の告発 令和4年度 2 件、令和5年度 2 件、令和6年度 4 件、令和7年度 4 件 －重大な違反行為等に係る警告書発出件 令和4年度 492 件、令和5年度 603 件、令和6年度 601 件、令和7年度 578 件 －是正指導実施件 令和4年度 67 件、令和5年度 108 件、令和6年度 92 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日から自動軸重計を活用した指導取締りの運用を開始した。 －自動軸重計の設置基数 令和4年度 40 基、令和5年度 13 基、令和6年度 21 基、令和7年度 6 基 －警告書発出、是正指導実施 令和5年度 13 件、令和6年度 46 件、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（令和４年度８回、令和５年度３回、令和６年度１０回、令和７年度３回）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。 －基準値に達した件数 令和４年度計５３件（地震２件、大雨５１件）、令和５年度計５２件（地震３件、大雨４９件）、令和６年度計５３件（地震７件、大雨４６件）、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４～７年度に入札に付した物件（１７件）の総占用料の増収見込み額（※）は約３．６億円（※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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
					鉄道事業の評定： （I－8のみ。）：B 【細分化した項目の評定の算術平均】 （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点としている。	評定	B	評定	B
					鉄道事業の評定：（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評定を鉄道事業の評定とした。 【細分化した項目の評定の算術平均】 （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、重要度の高い項目については加重を2倍としている。	鉄道事業の評定：（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評定を鉄道事業の評定とした。 【細分化した項目の評定の算術平均】 （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。	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こと。	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。	＜評価の視点＞	＜主要な業務実績＞ 1）ＪＲ西日本及びＪＲ四国と締結した協定の管理区分に基づき、機構が管理を行うこととなっている鉄道施設について、「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に関する協定」（基本協定）に基づき、各事業年度「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に係る委託料の額に関する年度協定」を締結し、本四会社へ委託するとともに、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）共用部鉄道専用施設及び鉄道単独部の耐震補強事業については、ＪＲ四国との間で、別途、基本的な枠組みを定めた「本四備讃線（児島・宇多津間）の耐震補強工事に関する協定」、「本四備讃線鉄道施設の耐震補強工事（第２期）の実施に関する施行協定」に基づき、毎事業年度「本四備讃線鉄道施設の耐震補強工事（第２期）の実施に関する年度協定」をＪＲ四国と締結し、震補強設計を着実に実施した。 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、本中期目標期間中（令和７年度まで）に利用料１０億９３百万円を確実に徴収した。	＜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	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、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることからＢ評定とした。		＜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、中期目標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。	
							＜今後の課題＞ 特になし。		＜今後の課題＞ 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。		＜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			
	特になし								予算額（百万円）	4,153,9283,817,6663,481,4513,111,795
									決算額（百万円）	4,143,1263,812,2183,470,7833,099,031
									経常費用（百万円）	1,431,8791,421,6791,433,2861,503,350
									経常利益（百万円）	498,478551,145590,899567,265
									行政コスト（百万円）	1,432,1001,424,5291,433,4021,503,386
									従事人員数	84838383

注）予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
	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。	＜自己評価＞ 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	B
						＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、協定の見直しに際して、高速道路会社の継続的かつ自立的なコスト縮減努力が図られるよう取り組む必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。		＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成していることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、協定の見直しに際して、高速道路会社の継続的かつ自立的なコスト縮減努力が図られるよう取り組む必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。	

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I－9－②	9 業務遂行に当たっての取組 ② 高速道路の利用促進		
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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
	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。	＜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）本中期目標期間中において、国の補助金を活用したスマート I C 21 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）本中期目標期間中において、22 箇所のスマート I C の供用を開始した。 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。（本中期目標期間中 企画割引の実施：164 件※） ※件数は会社毎に重複する場合がある	＜自己評価＞ 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	B
						＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B 評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、高速道路会社による高速道路の利用促進施策が推進されるよう、会社に対して促していく必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。		＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成していることから、B 評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、高速道路会社による高速道路の利用促進施策が推進されるよう、会社に対して促していく必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。	

4. その他参考情報
特になし

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	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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
	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に際して、会社の計画的かつ効率的な実施を促すよう措置するとともに、会社が関連事業により実施するSA・PA	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に際して、会社の計画的かつ効率的な実施を促すよう措置するとともに、会社が関連事業により実施	＜評価の視点＞ 高速道路の検討課題について、国及び会社と一体となって取り組んでいるか。	＜主要な業務実績＞ ・ネットワークの機能拡充等による生産性の向上、暫定2車線区間の対策、ETC専用化などについて、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。 ・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を設定して、普及促進を図られるよう、会社と連携して取り組んだ。 ・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SA・PAにおける利便性向上に関する整備方針」に基づき、大型車駐車マスの拡充を行った。	＜自己評価＞ 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	B
						＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。		＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成していることから、B評価とした。	
						＜今後の課題＞ 引き続き、協定の締結又は見直しに際して、利用者の安全性や利便性等の向上を図るための対策や取組等について、会社の計画的かつ効率的な実施を促すとともに、高速道路の検討課題について、国及び会社と一体となって取り組んでいく必要がある。		＜今後の課題＞ 引き続き、協定の締結又は見直しに際して、利用者の安全性や利便性等の向上を図るための対策や取組等について、会社の計画的かつ効率的な実施を促すとともに、高速道路の検討課題について、国及び会社と一体となって取り組んでいく必要がある。	

	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。 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。	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。 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。	・駐車マスの拡充等に要する土地の確保及び物流労働環境改善に向けたシャワー施設の整備を図ることを目的として、既存の道路敷地と会社敷地を有効活用するための実質的な土地交換の手続きを会社と連携して実施した。（湾岸長島PA・土山SA、茨木千提寺PA）（再掲）		<その他事項> 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－9－④	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	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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
	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。	＜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」等で、関係機関に情報提供した。 ・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。	＜自己評価＞ 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	B
						＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、調査・研究を実施し、その結果を広く情報提供していく必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。		＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成していることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、調査・研究を実施し、その結果を広く情報提供していく必要がある。 ＜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	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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
	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。	＜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＞ ・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充電設備の整備に向けた方針を整理した。 ・SA・PAにおけるEV充電施設に関する道路会社からの占用申請に応じて、法令等に基づき適切に対処した。 ・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、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。 ・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、次期中期計画から新たに適用するアウトカム指標として設定した。	＜自己評価＞ 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 定	B	評 定	B
						＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、会社と連携し環境の保全と創造に配慮していく必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。		＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成していることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、会社と連携し環境の保全と創造に配慮していく必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。	

4. その他参考情報
特になし

	者の取組との連携に積極的に努めること。 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。	める。 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。	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。 ・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「Microsoft365Copilot」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%)の効果を確認できた。 ・さらに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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
	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	＜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＞ ・各部における、定期的な部内会議等における報告・調整に加え、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。 ・多様で柔軟な働き方が求められている状況を踏まえ、引き続き、勤怠管理システムを活用し、適切な時間管理を行うとともに、勤務時間区分についても7区分を継続し、ワークライフ・バランスの実現に取り組んだ。 ・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。	＜自己評価＞ 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	B
						＜評定に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評定とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、業務のより一層の効率化に取り組んでいく必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。		＜評定に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成していることから、B評定とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、業務のより一層の効率化に取り組んでいく必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。	

		備 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					
	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。	<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縮減や、臨時職員にかかる経費の縮減等により、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	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	<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	<主要な業務実績> 1）契約については、当機構の契約事務取扱規程に基づき適正に実施してきたところであるが、「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）を受けて点検体制の充実を図り、公正かつ透明な調達手続に取り組んだ。 2）本中期目標期間（令和7年度まで）においては、以下の取組を実施。			

	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る契約の点検率(令和3年度点検率：100%)	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。	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。	・「調達等合理化計画」の策定 ・入札・契約手続運営委員会を活用した推進体制の整備 ・随意契約や一者応札・応募となった契約に対する競争性の確保に向けた調達手続の点検やコンプライアンス向上など種々の施策の実施 3) 各年度の調達等合理化計画の取組については、機構内部の自己評価のみならず、外部有識者・監事により構成される契約監視委員会による点検も受けており、全ての契約は適正に行われているとの評価を受けた。 4) また、機構の契約における種々の取組み（調達等合理化計画の策定、同計画の自己評価、契約監視委員会議事概要、入札及び契約の結果状況等）については、適宜機構のホームページにて公表した。			
	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。	＜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) 各年度の業務について自己評価を行い、独立行政法人通則法（平成11年法律第103号）に定める報告書を作成し、ホームページにて公表した。（6月） 2) 各年度の業務全体の進捗状況及び前年度に係る業務実績評価において課題された事項への対応状況等について検討し、その内容を踏まえ次年度計画を策定した。（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			
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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
	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。	＜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＞ ・将来の長期的な資金収支を見通し、資金需要の谷を埋め、各年度の資金調達需要を平準化させるよう、資金調達年限を調整した発行計画の策定や資産帰属計画の活用を行い、効率的な債務返済を図った。	＜自己評価＞ 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	B
		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。		＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、より一層の収入の確保及びコストの縮減を進め、債務の早期の確実な返済に取り組む必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。		＜評価に至った理由＞ 中期目標における所期の目標を達成していることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、より一層の収入の確保及びコストの縮減を進め、債務の早期の確実な返済に取り組む必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。	

		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)		＜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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
		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。	＜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。	＜自己評価＞ 評価：－ ＜課題と対応＞ ・特になし	評価	－	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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
		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。	＜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。(令和4年度17件約2.3億円、令和5年度18件、約3.0億円、令和6年度19件、約1.3億円、令和7年度16件、約0.3億円)	＜自己評価＞ 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	B
						＜評価に至った理由＞ 所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、道路の計画の変更等に伴い不要財産が発生した場合には、これを売却し、債務の返済に充てる必要がある。 ＜その他事項＞ 特になし。		＜評価に至った理由＞ 所期の目標を達成していることから、B評価とした。 ＜今後の課題＞ 引き続き、道路の計画の変更等に伴い不要財産が発生した場合には、これを売却し、債務の返済に充てる必要がある。 ＜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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
	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。	<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> ・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。	<自己評価> 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	B
						<評価に至った理由> 中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。 <今後の課題> 引き続き、前中期目標期間繰越積立金について中期計画及び年度計画に定めるところにより適切に用いられる必要がある。 <その他事項> 特になし。		<評価に至った理由> 中期目標における所期の目標を達成していることから、B評価とした。 <今後の課題> 引き続き、前中期目標期間繰越積立金について中期計画及び年度計画に定めるところにより適切に用いられる必要がある。 <その他事項> 特になし。	

	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。 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。	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。 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。 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する債券説明書に	＜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	＜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。 1) 財務内容の公開 ・令和4～令和7年度の各年度の財務諸表について、記者発表、ホームページ掲載を行い、官報に公告した。 ・令和4～令和7年度の各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～令和7年度の各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。 ・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毎年度公表するとともに、財投機関債を発行する都度、証券情報を公表した。 2) 各年度の協定変更を反映し、公表している「道路資産の保有及び貸付状況」を更新した。 3) 債務の返済状況の公開 ・各年度の機構の収支予算の明細に基づく債務返済の計画と実績の対比等の情報について、機構及び会社の収入、支出、引受け債務（引渡し債務）及び債務残高の項目の内訳を含め、計画額、実績額及びその差額、さらに差異の根拠、分析等の説明を付して公表した。 ・各年度における会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況について公表した。 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			
--	---	---	---	--	--	--	--

	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、債務引受額、コスト縮減額、助成額及び会社の経営努力の	ト等による広報機構の目的や業務の内容について、パンフレットやファクトブック等を活用することにより、情報を分かりやすく提供しているか。	画の見通しに関する根拠を公表した。 5) 費用の縮減状況等の公開 ・各年度の助成額及びコスト縮減額について公表した。 ・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た。 6) 道路管理の状況等の公開 ・道路管理の状況及び利便性の向上を示す客観的指標（アウトカム指標）の実績等について公表した。（8月、12月） ⑥評価及び監査に関する事項 以下の項目について、公表した。 ・業務実績報告及び自己評価 業務実績評価 ・監事監査報告 ・会計監査報告			
--	---	---	--	--	--	--

	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応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。		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。加えて、令和4年度からホームページについてウェブアクセシビリティ向上のため、試験及び試験結果に基づく修正を実施した。 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」、「高速道路の概要英語版」及び「高速道路機構ファクトブック」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。			
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応能力の	＜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＞ 毎年度、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、PDCAサイクルに基づき、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、令和4年度NCO監査のフォローアップとして、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を実施。 テレワークの増加を受け「テレワーク時の情報セキュリティ対策」をテーマにし			

	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。		たポスター掲示（令和4年度）、情報セキュリティに関する理解を深めるため小冊子を作成・配布（令和5年度） また、NCO主催勉強会等に参加し知識向上を図った。 ・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を実施。CSIRT訓練について本番を想定し基幹LAN受注者の訓練参加（令和6年度）。インシデントレスポンス訓練も実施（令和7年度）。 ・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。 ・令和7年11月に実施されたNCO監査で指摘された事項について、適切な改善措置を順次実施していく。			
--	--	--	---	--	--	--

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・検証を踏まえ、当該仕組みが有効に機能するよう見直しを行うこと。	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、内部統制システムの充実を図るほか、監事機能の実効性の向上に努める。	＜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・強化を図るため整備した業務体制等の下で、役員会のほか、内部統制委員会、資金調達・運用及び金融機関等選定審査委員会、入札・契約手続運営委員会及び契約監視委員会を開催した。 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、対応策の状況及びリスクの評価について審議した。 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。	＜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、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、温室効果ガスの排出抑制に向けて取組を行う。	＜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）」に基づき各年度における「環境物品等の調達の推進を図るための方針」を策定の上、環境物品等の調達を行うこととし、特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたものを 100%調達した。 2) 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、L E D 照明の導入、電気使用量の抑制(休憩時間中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。 ・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。(令和 8 年 3 月)			
--	--	---	--	---	--	--	--

	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) *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	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。	<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、その他災害令和4年度307件、令和5年度215件、令和6年度177件、令和7年度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(令和4年度8回、令和5年度3回、令和6年度10回、令和7年度3件)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：令和4年度～令和6年度1回、安否登録訓練・参集応答訓練：令和4年度～令和7年度3回、非常参集・関西本部設置訓練：令和5年度～令和7年度5回、関西債務返済訓練：令和4年度～令和7年度16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。			
--	--	---	---	--	--	--	--

		1 0 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。	＜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、本中期目標期間（令和 7 年度まで）に、減価償却に充てるため 2.0 億円を取り崩した。			
--	--	--	---	---	--	--	--

4. その他参考情報
特になし

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

2. 主要な経年データ								
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
	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わす。 これらに加え、職員一人ひとりが働	<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。 ・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 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	<自己評価> 評価： A ○左記の取組を通じて、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。 ○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・強化を図るため、様々な取組を通じて、業務の継続性を確保した上で、組織力の強化を進めた。 ○PMO 体制の下での外部専門人材の知見の活用に	評価	B	評価	A
						<評価に至った理由> 業務継続性の確保や女性活躍を含む働き方改革の継続的な取組に加えて、IT の PMO 体制構築による成果が R6 年度から現れ始めたところであり、中期目標期間内の成果は期待された範囲と見込まれることから、B 評価とした。 <今後の課題> 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。 <その他事項> 特になし。		<評価に至った理由> 業務継続性の確保や女性活躍を含む働き方改革の継続的な取組に加えて、IT の PMO 体制の構築、IT リテラシーの向上等に取り組み、機構の組織力向上に貢献しており、中期目標における所期の目標を上回る成果が認められることから、A 評価とした。 <今後の課題> 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。	

	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。		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・委嘱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。	よって組織力を強化した結果、情報システムの最適化・効率化と業務の効率化を実現した。 具体的には、不正アクセス等へのシステムの脆弱性に対する対応の迅速化、システム改修にあたっての仕様書の見直しによるセキュリティレベルの向上とコストの削減、生成AIの試行導入による作業時間の削減等の成果を上げた。 ○出向元では得難い知見等の提供によって、出向後にもつながる人材育成を行った。 ○ワークライフバランスの推進に向けた継続的な取組に加えて、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。				
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す	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、通則法に基づき国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、事務・事業の特性を踏まえ、合理的な給与水準とするとともに、その検				

	ること。	証結果を公表する。		(夏季休暇取得実績) 令和4年度：98.9% 令和5年度：99.6% 令和6年度：100.0% 令和7年度：100.0% (年次休暇平均取得実績) 令和4年度：15.7日 令和5年度：13.0日 令和6年度：12.2日 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3年度 35:45（参考） 令和4年度 33:29 令和5年度 31:49 令和6年度 28:42 令和7年度 30:10 (産業医面談実績（超勤80時間超）) 令和3年度：延べ17名（参考） 令和4年度：延べ19名 令和5年度：延べ6名 令和6年度：延べ1名 令和7年度：延べ2名 ・時差出勤の活用、令和5年に創設した出生時育児休暇（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4～7年度 6名 (女性職員数の推移) 令和4年度 9名 令和5年度 9名 令和6年度 14名 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。 ・令和4年度から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、役職員の人となりを伝える「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