

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構 中期計画（第4期）

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）は、高速道路に係る道路資産の保有並びに東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社（以下「会社」と総称する。）に対する貸付け、承継債務その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を支援することが求められている。

これらを踏まえ、独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号。以下「通則法」という。）第 30 条第 1 項の規定に基づき、国土交通大臣から指示を受けた平成 30 年 4 月 1 日から平成 34 年 3 月 31 日までの期間における機構が達成すべき業務運営に関する目標（以下「中期目標」という。）を達成するための計画（以下「中期計画」という。）を以下のとおり定める。

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目標を達成するためとるべき措置

協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる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、債務の返済等の業務を実施することにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援する。

1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け

- ① 道路資産台帳を作成し、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。
- 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落下事故（平成24年12月発生）後の道路法改正等により、「事後保全」から「予防保全」への転換を図るべく、橋梁やトンネルなどの道路構造物の定期点検が全道路管理者に義務化されたこと、熊本地震（平成28年4月発生）において基幹ネットワークとしての高速道路が被災したこと等を踏まえ、国及び会社と一体となって、高速道路の老朽化対策(特定更新等工事等)や耐震対策を計画的に推進するとともに、管理水準の向上を図ることにより高速道路の安全性を一層向上させる。また、国及び会社と連携しつつ、会社が実施する高速道路の維持・管理の在り方の適切な見直しを図る。

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。

さらに、管理に係る3次元データの仕様の統一など、高速道路に関する各種データを適切に管理できるよう国及び会社と連携して取り組む。

- 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、指標の組替えに加え、中期的な目標の新たな設定などを通じ、会社が自らの経営指標として計画的に取り組むことを促し、高速道路の管理水準を一層向上させ、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、SA・PAにおけるサービスの向上等について、会社による計画的かつ実効的な事業実施を確保する。

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に当たっては、関係機関の協力を得て、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づき十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額（以下「債務引受限度額」という。）等を定める。

なお、債務引受限度額のうち新設及び改築に係るものについては供用予定区間を単位とすることを基本とし、修繕に係るものについては修繕時期及び施設の長期的な健全性を考慮して当該限度額の設定単位を定め、単位ごとに適正な額を設定する。

さらに、機構が会社から債務を引き継ぐ際、会社から引き受けた実際の債務の額と債務引受限度額との乖離の要因を分析し、今後の債務引受限度額の設定に適切に反映する。

- ② 貸付料は、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償うものとなるよう定める。

また、毎事業年度の貸付料の額は、会社が徴収する料金収入から高速道路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、計画管理費と実績管理費とで乖離が発生した場合には、その乖離についての要因を分析し、必要に応じて協定変更をするなど適切な対応を取ることにより、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「法」という。）第12条第1項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき、又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実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、会社と協議の上、協定を変更する。

その際、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（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、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 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9.9兆円を含め、当該期間の期末時点における機構の有利子債務残高は30.9兆円（中期目標期間の期首時点における業務実施計画の計画値）となることを見込んでおり、貸付料及び占用料その他の収入の確保を図り、一方で、国民負担の最小化を図るため、安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、徹底した業務コストの縮減を進める。

- 1) 全国路線網に属する高速道路（法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路をいう。以下同じ。）に係る有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を上回らないこと。
- 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（法第12条第1項第5号又は第7号の規定による無利子貸付けにより行う災害復旧に要する費用に係るものを除く。）は、それぞれ各会社から徴収する貸付料を充てて返済することができる範囲内であること。
 - 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。
 - 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。
- ⑤ 会社が実施した高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧の費用を機構が会社から債務として引き継ぐ際、より適切に機構に移管されるよう、実地を含めた確認を一層的確かかつ厳正に行うとともに、国民に対して適切に運用がなされていることを分かりやすく説明するなど透明性の向上を図る。なお、当該取組については、機構がリーダーシップを持って、協定の相手方である各会社と連携しつつ、推進する。
- ⑥ 債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮するため、例えば金利の変動状況を踏まえつつ超長期の債券の発行を行うなど、調達の多様化に努める。

また、積極的なIR活動を通じて投資家の新規開拓に努めるとともに、会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。

3 会社に対するスマートICの整備及び首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け

国から交付されるスマートICの整備のための補助金及び国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から交付される首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕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。

4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け

国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ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。

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

① コストの縮減は国民負担の軽減に寄与するものであり、その成果は国民に還元されるべきものであることから、会社が、適正な品質や管理水準を確保した上で高速道路の新設、改築及び修繕に係る債務引受額の縮減を行うよう、協定において、会社の経営努力によって生じる縮減額の一部に相当する額について、会社に対して助成を行う仕組みを適正に運用するとともに、手続の更なる簡素化を進めるなど、より活用しやすい制度となるよう検討を行う。

特に、この仕組みの適正な運用や見直しを通じて、会社における安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等が促進されるよう十分配慮する。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。

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、機構がリーダーシップを持って、協定の相手方である各会社と連携しつつ、過去の助成案件を踏まえて適切に実施するとともに、国民に対して適切に運用がなされていることを分かりやすく説明するなど透明性の向上を図る。

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

① 措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務について、会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、適正かつ効率的に実施する。

また、その事務手続の在り方については、継続的に点検を行い、手続の迅速化・効率化を図るため、必要に応じて新たなシステムの導入等を行うなど、見直しを実施する。

1) 利用者が行う手続を迅速化・効率化するため、特殊車両通行許可支援システム等については、会社と連携し、適切な運用がなされるよう努める。

上記取組を通じて、特殊車両通行許可支援システムの運用開始後の年間平均事務処理期間については、標準処理期間の2分の1に短縮する。(標準処理期間：新規・変更申請許可21日、更新申請許可14日)

- 2) 車両制限令違反車両の削減目標を設定することに加え、会社に自動軸重計等の計画的な整備を促すなど、国及び会社と連携し、取締りの強化を図る。
 - 3) 高速道路上の落下物について、会社と連携しつつ、トラック物流事業者等へ車両の積載の事前点検の強化を促すとともに、早期発見・早期回収に向けた体制強化等を図る。
 - 4) 大雪時の対応について、会社と連携しつつ、トラック物流事業者等に冬用タイヤ・チェーン装着の事前点検の強化を促すとともに、長時間の通行止めや滞留車両の発生を防ぐための早期の通行規制やその早期解除等の実施に向け、関係機関との連絡体制の強化等を図る。
 - 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 特車関連情報、通行止めに係る情報等の機構が把握する各種の情報を、利用者の利便の向上につながるよう会社や他の道路管理者とも連携しつつ、積極的にその活用を図る。

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

本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法（昭和56年法律第72号）に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図る。

8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務

本州と四国を連絡する鉄道施設の管理については、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するため、適切に行う。なお、本州四国連絡橋（本四備讃線）（以下「本四備讃線」という。）の耐震補強事業については、着実に実施する。

また、本四備讃線の維持修繕に係る費用等は、利用料として鉄道事業者から確実に徴収する。

9 業務遂行に当たっての取組

業務遂行に当たっては、以下の取組を実施し、国民に対するサービスの向上、高速道路の利用促進及び技術開発への貢献に努める。

① 高速道路事業の総合的なコストの縮減

協定の締結又は見直しに際しては、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、会社の継続的かつ自律的な効率化を促し、これ

らに係るコスト削減努力が図られるよう工夫する。

② 高速道路の利用促進

債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。

なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。

③ 利用者サービスの向上

利用者の安全性や利便性等の向上を図るため、ネットワークの機能拡充等による生産性の向上、耐震対策、暫定2車線区間の対策、逆走対策、道路区域外からの災害対策、大雪時の対策等の安全確保の施策及び休憩施設を活用した観光振興、地域活性化の取組、無人PAの解消、高速バス停整備、高速トラック輸送の効率化支援等の快適な利用環境の実現について、協定の締結又は見直しに際して、会社の計画的かつ効率的な実施を促すよう措置するとともに、ETC2.0の普及促進・活用等や高速道路システムの海外輸出など、今後の高速道路の検討課題について、国及び会社と一体となって取り組む。

④ 調査・研究の実施

諸外国における高速道路料金施策や会社等の海外への事業展開、最適化された交通流の実現に向けた施策など、内外の高速道路事業や業務上の諸課題に関し、大学等の研究機関、国及び会社とも適宜連携して調査・研究を実施するとともに、その成果については広く活用されるよう、会社をはじめ関係機関に情報提供する。

II 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

会社と締結した協定に基づき、会社と連携協力しつつ高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援することを目的としていることから、会社が実施する高速道路事業の適切かつ効果的な実施及び安全性の確保を前提とした上で、業務運営の効率化に努める。

1 組織運営の効率化

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 社会経済情勢の変化に対し機動的に対応できる組織の整備

2 一般管理費の縮減

外部委託、集約化、ICTの活用等により業務運営全体の効率化を推進し、一般管理費（人件費及び特殊要因を除く。）について、平成29年度に比べ、中期目標期間の最終年度までに4%以上の削減を行う。

3 調達等合理化の取組の推進

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。

4 ICTを活用した生産性の向上

ICTを活用し、会社と連携して電子化・システム化を行うことにより、事務手続の効率化・迅速化を図るとともに、利用者利便等の向上を図る。

5 業務評価の実施

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。

Ⅲ 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画

1 財務体質の強化

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。

2 予算（別表1のとおり）

3 収支計画（別表2のとおり）

4 資金計画（別表3のとおり）

Ⅳ 短期借入金の限度額

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。

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

京都市道高速道路1号線（新十条通）の一部については、通則法第46条の3の規定に基づき、平成31年に現物により払い戻す。

このほか、道路の計画の変更等に伴い不要財産が発生した場合には、これを売却し、債務の返済に充てる。

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

該当なし

VII 剰余金の使途

なし

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

該当なし

2 業務の実施について

高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、機構が実施すべき業務を厳格に実施するため、「出向職員は出向元に関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、必要に応じて適材適所の人員配置の適正化を含めた体制の見直しを行う。

3 積極的な情報公開

機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、次に掲げる取組を実施することにより、積極的な情報公開を行う。その際、広く国民に対し広報に努めるとともに、投資家や研究者が必要とする情報についても積極的な情報開示に努める。さらに、会社に対しても、積極的な情報開示を促す。

また、老朽化対策・耐震対策の進捗状況などの高速道路事業の状況や機構の業

務運営に関し、国民に効率的かつ効果的に広く情報が伝わるようホームページ等を積極的に活用する。

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。

4 情報セキュリティ対策

「政府機関の情報セキュリティ対策のための統一基準」等を踏まえ、関連する規程類を適時適切に見直す。また、これに基づき、情報セキュリティインシデント対応の訓練や情報セキュリティ対策に関する教育などの情報セキュリティ対策を講じ、情報システムに対するサイ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。

5 内部統制について

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。

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

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。

7 環境への配慮

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、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促す。

8 危機管理

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。

9 人事に関する計画

① 方針

- 1) 個々の職員の勤務成績及び法人の業務実績を処遇に反映させる。また、機構職員に必要な業務リスク管理等の知識及び能力の養成に努めるため、研修・講習会等を開催するほか、外部研修にも参加させる。
- 2) 定員の抑制に取り組みつつ、人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。

② 人員に関する指標

中期目標期間中の事務・事業の内容を踏まえて、必要かつ適正な水準の常勤職員数となるよう、人員の抑制を図る。

③ 人件費に関する指標

「独立行政法人改革等に関する基本的な方針(平成 25 年 12 月 24 日閣議決定)」を踏まえ、給与水準については、通則法に基づき国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、事務・事業の特性を踏まえ、合理的な給与水準とするとともに、その検証結果を公表する。

10 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途

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。

日本高速道路保有・債務返済機構中期計画の予算等(平成30年度～平成33年度)

【総表】

別表1 予算

(単位:百万円)

区分	金額
収入	
業務収入	8,002,672
道路業務収入	7,999,087
鉄道業務収入	3,585
政府等出資金受入	30,203
政府等補助金受入	21,214
債券及び借入金	6,919,248
社会資本整備事業収入	502
業務外収入	215,142
計	15,188,981
支出	
債務返済費	14,400,964
東京湾横断道路償還金	69,117
無利子貸付金	51,262
業務管理費	20,912
高速道路管理費	9,109
鉄道施設管理費	11,803
一般管理費	5,414
人件費	3,968
物件費	1,446
業務外支出	121,959
計	14,669,628

別表2 収支計画

(単位:百万円)

区分	金額
費用の部	6,487,230
経常費用	6,398,449
道路貸付業務費	4,399,706
鉄道施設利用業務費	34,363
一般管理費	5,321
人件費	3,982
経費	1,339
財務費用	1,539,159
道路資産取得関連費用	419,900
雑損	0
臨時損失	88,781
収益の部	7,581,242
経常収益	7,472,389
受取貸付料	7,388,932
占用料収入	8,948
連結料収入	9,344
受取施設利用料	3,245
その他の売上高	80
補助金等収益	144
資産見返負債戻入	30,001
鉄道施設建設見返債務戻入	31,694
財務収益	0
臨時利益	108,853
当期純利益	1,094,012
前中期目標期間繰越積立金取崩額	494
当期総利益	1,094,506

別表3 資金計画

(単位:百万円)

区分	金額
資金支出	15,440,651
業務活動による支出	1,696,975
管理費支出	148,285
その他支出	1,548,690
投資活動による支出	0
財務活動による支出	12,972,653
次期中期目標期間への繰越金	771,023
資金収入	15,440,651
業務活動による収入	8,355,413
投資活動による収入	0
財務活動による収入	6,949,451
前期よりの繰越金	135,787

(注1) 単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

(注2) 高速道路勘定については、認可を受けた業務実施計画に基づく値である。

日本高速道路保有・債務返済機構中期計画の予算等(平成30年度～平成33年度)

【高速道路勘定】

別表1 予算

(単位:百万円)	
区分	金額
収入	
業務収入	7,999,087
道路業務収入	7,999,087
政府等出資金受入	30,203
政府等補助金受入	21,059
債券及び借入金	6,919,248
社会資本整備事業収入	502
業務外収入	214,830
計	15,184,929
支出	
債務返済費	14,400,964
東京湾横断道路償還金	69,117
無利子貸付金	51,262
業務管理費	9,109
高速道路管理費	9,109
一般管理費	5,360
人件費	3,926
物件費	1,434
業務外支出	121,943
計	14,657,754

別表2 収支計画

(単位:百万円)	
区分	金額
費用の部	6,452,813
経常費用	6,364,032
道路貸付業務費	4,399,706
一般管理費	5,267
人件費	3,939
経費	1,328
財務費用	1,539,159
道路資産取得関連費用	419,900
雑損	0
臨時損失	88,781
収益の部	7,543,761
経常収益	7,437,226
受取貸付料	7,388,932
占用料収入	8,948
連結料収入	9,344
その他の売上高	0
資産見返負債戻入	30,001
財務収益	0
臨時利益	106,536
当期純利益	1,090,949
当期総利益	1,090,949

別表3 資金計画

(単位:百万円)	
区分	金額
資金支出	15,420,270
業務活動による支出	1,685,101
管理費支出	136,411
その他支出	1,548,690
投資活動による支出	0
財務活動による支出	12,972,653
次期中期目標期間への繰越金	762,516
資金収入	15,420,270
業務活動による収入	8,351,361
投資活動による収入	0
財務活動による収入	6,949,451
前期よりの繰越金	119,458

(注1) 単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。
(注2) 高速道路勘定については、認可を受けた業務実施計画に基づく値である。

日本高速道路保有・債務返済機構中期計画の予算等(平成30年度～平成33年度)

【鉄道勘定】

別表1 予算

(単位:百万円)	
区分	金額
収入	
業務収入	3,585
鉄道業務収入	3,585
政府等出資金受入	0
政府等補助金受入	155
業務外収入	312
計	4,052
支出	
業務管理費	11,803
鉄道施設管理費	11,803
一般管理費	55
人件費	42
物件費	12
業務外支出	16
計	11,874

別表2 収支計画

(単位:百万円)	
区分	金額
費用の部	34,417
経常費用	34,417
鉄道施設利用業務費	34,363
一般管理費	54
人件費	42
経費	11
臨時損失	0
収益の部	37,480
経常収益	35,163
受取施設利用料	3,245
その他の売上高	80
補助金等収益	144
鉄道施設建設見返債務戻入	31,694
財務収益	0
臨時利益	2,317
当期純利益	3,063
前中期目標期間繰越積立金取崩額	494
当期総利益	3,557

別表3 資金計画

(単位:百万円)	
区分	金額
資金支出	20,381
業務活動による支出	11,874
管理費支出	11,874
その他支出	0
投資活動による支出	0
次期中期目標期間への繰越金	8,507
資金収入	20,381
業務活動による収入	4,052
投資活動による収入	0
財務活動による収入	0
前期よりの繰越金	16,329

(注) 単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。