

様式 1-2-3 中期目標管理法 中期目標期間評価 項目別評価総括表様式

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

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

※3 短期借入れ実績なし

※4 該当なし

※5 令和3年度評価及び中期目標期間実績評価は法人自己評価

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

2. 主要な経年データ												
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,771	3,628,978	3,936,201
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,307
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613	1,429,177
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623	341,992
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934	1,429,371
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-	-
								従事人員数	83	84	84	81

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)
				高速道路事業の評価：B（I-1-①～I-9-④（I-8は除く）） 【項目別評価の算術平均】 （A4点×2項目+A4点×1項目×2（重要度が高い項目のため）+B3点×9項目+B3点×2項目×2（重要度が高い項目のため））÷（14項目+3項目）=3.235294… ⇒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】 （A4点×1項目+A4点×1項目×2（重要度が高い項目のため）+B3点×10項目+B3点×2項目×2（重要度が高い項目のため））÷（14項目+3項目）=3.176471…	

						⇒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。				
機構は、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施すること。	道路資産台帳を作成し、これを適切に更新することにより、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施する。	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 道路資産状況の適切な把握及び台帳の更新</p> <p><評価の視点> 道路資産状況を適切に把握し、台帳を更新しているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>1) 高速道路資産の内容を適正に把握するため、会社と連携して、新設、改築等による変更内容が反映されるよう道路資産台帳を適切に更新したほか、路線ごとに延長、敷地面積、構造別延長等を記載した台帳についても、内容の変更が生じた都度、適切に確認を行った。</p> <p>2) 高速道路の供用区間延長は、新規供用区間35.2kmの増により10,392kmとなった。</p>	<p><評価と根拠></p> <p>評価：B</p> <p>・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。</p> <p><課題と対応></p> <p>・特になし</p>	<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>B</td> </tr> </table> <p><評価に至った理由></p> <p>高速道路に係る道路資産の内容に変更が生じる都度、変更内容を確認し道路資産台帳を更新している。これにより、道路資産の内容を適正に把握し、その保有及び貸付けを適切に実施しており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。</p> <p><今後の課題></p> <p>引き続き、道路資産台帳を適切に更新し、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施する必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	評価	B	<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td></td> </tr> </table>	評価	
評価	B									
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			
I-1-②	高速道路事業 1 会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け ② 国及び会社と一体となった高速道路の老朽化対策の実施、管理水準の向上		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第1号 高速道路に係る道路資産を保有し、これを会社に貸し付けること。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ												
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,771	3,628,978	3,936,201
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,307
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613	1,429,177
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623	341,992
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934	1,429,371
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-	-
								従事人員数	83	84	84	81

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)
機構は、貸し付けた道路資産が適切に良好な状態に保たれるように、笹子トンネル天井板落下事故（平成24年12月発生）後の道路法改正等により、「事後保全」から「予防保全」への転換を図るべく、橋梁やトンネルなどの道路構造物の定期点検が全道路管理者に義務化されたこと、熊本地震（平成28年4月発生）において基幹ネットワークとしての高速道路が被災したこと	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	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> ・管理の報告書の提出状況及びその公表状況 ・情報共有化の実施状況 <評価の視点> ・高速道路の管理の実施状況を把握しわかりやすく公表するため、会社と連携して取り組んでいるか。 ・機構が把握している高速道路の	<主要な業務実績> 1) 高速道路の安全性向上等 高速道路の老朽化対策（特定更新等工事等）について、点検結果を踏まえた対象箇所の見直しをR1年度末（2020.3）の協定変更において一部実施した。 また、高速道路の安全性を確保するため、耐震対策が計画的に推進できるよう、R1年度末（2020.3）及びR3年度末（2022.3）の協定変更において対策費用を措置した。 さらに、R2（2020）年度までの措置となっていた労務費等高騰対応や雪氷対策費用について、管理水準を維持するため、R2年度末（2021.3）の協定変更及びR3年度末（2022.3）の協定変更において費用を見込んだ。 なお、高速道路の維持・管理の在り方については、国土幹線道路部会における更新事業に関する議論を注視している	<評価と根拠> 評価：B ・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。 <課題と対応> ・特になし	評価 B <評価に至った理由> 高速道路の老朽化対策として、点検結果を踏まえた対策箇所の見直し、耐震対策として対策費用を措置するための協定変更が行われている。また、管理の現地検査において確認した高速道路の維持、修繕、その他の管理の実施状況についても現地確認の結果が各会社において適切に反映されるように情報共有が図られており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。	

<p>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こと。また、国及び会社と連携しつつ、会社が実施する高速道路の維持・管理の在り方の適切な見直しを図ること。なお、実地確認等を通じて、機構が把握している高速道路の管理の実施状況、老朽化対策や耐震対策の進捗状況等の情報については、全ての会社の高速道路の管理等に適切に反映されるよう、国及び全会社に提供し情報の共有化を図ること。</p> <p>さらに、機構は管理に係る3次元データの仕様の統一など、高速道路に関する各種データを適切に管理できるよう国及び会社と連携して取り組むこと。</p>	<p>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。</p> <p>なお、実地確認等を通じて、機構が把握している高速道路の管理の実施状況、老朽化対策や耐震対策の進捗状況等の情報については、全ての会社の高速道路の管理等に適切に反映されるよう、国及び全会社に提供し情報の共有化を図る。</p> <p>さらに、管理に係る3次元データの仕様の統一など、高速道路に関する各種データを適切に管理できるよう国及び会社と連携して取り組む。</p>	<p>管理の実施状況等の情報について、情報の共有化が図られているか。</p>	<p>ところ。</p> <p>2) 管理の報告書 各年度に会社より管理の実施状況として報告を受けている「維持、修繕その他の管理の報告書」について、会社と連携し、アウトカム指標の中期目標や訪日外国人旅行者への対応状況等の記載を追加するなど充実させるとともにその成果について、国及び各会社との情報の共有化を図った。さらに、特徴的な取り組みを重点的に取りまとめたダイジェスト版を作成し、各会社の管理の状況が分かりやすく伝わるように改善を図った。</p> <p>3) 管理の実地確認 各会社の本社において、計画管理費に関する財源上の課題、管理行為全般の実施状況、協定変更内容のフォローアップ等について実地確認を行う(例年6月)とともに、各会社の現場(各会社1事務所)において、事前に設定したテーマに対する取り組み内容のヒアリングを行うなど、高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況を確認した。(例年11月～1月)</p> <p>また、実地確認の結果が全ての会社の高速道路の管理に適切に反映されるよう情報の共有化を図った。(例年3月)</p> <p>4) データの管理 管理に係る3次元データであるGISデータについて、適切に管理できるよう、国及び会社と連携してR1(2019)年度にデータ更新の仕様や更新頻度等を整理した。</p>		<p><今後の課題> 引き続き、国及び会社と一体となって、高速道路の老朽化対策や耐震対策を計画的に推進し、管理水準の向上を図っていく必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	
--	---	--	--	--	---	--

4. その他参考情報

特になし

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

2. 主要な経年データ												
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,771	3,628,978	3,936,201
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,307
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613	1,429,177
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623	341,992
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934	1,429,371
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-	-
								従事人員数	83	84	84	81

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)
機構と会社との間で設定しているアウトカム指標について、機構がリーダーシップを持って、その達成が適切になされるよう会社と連携しつつ取り組むとともに、指標の設定に際しての会社間の考え方の統一、指標の組替えに加え、中期的な目標の新たな設定などを通じ、会社が自らの経営指標として計画的に取り	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	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> アウトカム指標の考え方の統一及び指標の組み替えの実施状況 <評価の視点> アウトカム指標について、高速道路の管理水準を一層向上させ、また、利用者に分かりやすい指標になるよう、会社間の考え方の	<主要な業務実績> 1) 第4期中期計画の開始にあたり、中期計画期末であるR3（2021）年度における到達目標として、中期的な目標値を定め、公表した。 2) 主要指標として、35項目にわたる指標から、各会社等の共通項目である「安全・安心の確保」「快適なサービスの提供」の達成に向けた指標を選定した。 3) 各指標を交通安全対策や構造物保全、快適な走行サービスの提供等の目標毎に分類しつつ、目標達成に向けた対応状況を端的に示す代表的な指標を選定するなど分かりやすく社会に浸透するための基礎を築いた。	<評価と根拠> 評価：B ・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。 <課題と対応> ・特になし	評価 B <評価に至った理由> 中期計画に沿って、機構がリーダーシップを持ってアウトカム指標をわかりやすく説明するよう工夫を行うとともに、会社と連携してアウトカム指標について各会社の中期経営計画やCSRレポートの主要指標へ反映する取組み等が行われており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。	評価

<p>組むことを促し、高速道路の管理水準を一層向上させ、もって高速道路利用者に対するサービス向上を図ること。</p> <p>特に中期的な目標については、中期的なサービス水準を示すとともに、その進捗状況を確認することなどを通じて、適切な維持管理の実施、事故・渋滞対策の推進、過積載車両の取締りの強化、SA・PAにおけるサービスの向上等について、会社による計画的かつ実効的な事業実施を確保すること。</p>	<p>組むことを促し、高速道路の管理水準を一層向上させ、もって高速道路利用者に対するサービスの向上を図る。</p> <p>特に中期的な目標については、中期的なサービス水準を示すとともに、その進捗状況を確認することなどを通じて、適切な維持管理の実施、事故・渋滞対策の推進、過積載車両の取締りの強化、SA・PAにおけるサービスの向上等について、会社による計画的かつ実効的な事業実施を確保する。</p>	<p>統一を図り、指標の組替え等、リーダーシップを持って取り組んでいるか。</p>	<p>4) ユーザ等への高速道路サービス水準や状況のPRツールである業務パンフレットやホームページにおいて、指標の経年変化や分析の追加や指標をSDGsの17目標に分類などによる工夫を凝らし、高速道路の管理の現状や持続可能な社会への貢献等を分かりやすく説明できるよう、改善を図った。</p> <p>5) 各会社の中期経営計画やCSRレポートへの主要指標の反映等について継続的に働きかけてきた結果、R2(2020)年度からスタートした阪神高速、R3(2021)年度からスタートした首都高速、NEXCO3社、R4(2022)年度からスタートする本四高速の中期経営計画に盛り込まれた。</p>		<p><今後の課題></p> <p>高速道路を取り巻く最新の状況を踏まえた、アウトカム指標の目標レベルの設定も含めた見直しに、会社等と連携しながら取り組む必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	
---	--	---	--	--	---	--

<p>4. その他参考情報</p> <p>特になし</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-2-①②③	高速道路事業 2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済 ①②③ 会社との協定の締結		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第13条第1項 機構は、前条第一項の業務を行おうとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、会社と、全国路線網、地域路線網又は一の路線に属する高速道路（当該高速道路について二以上の会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う場合にあっては、それぞれの会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う高速道路の各部分。以下この項において同じ。）ごとに、次に掲げる事項をその内容に含む協定（以下「協定」という。）を締結しなければならない。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ												
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,771	3,628,978	3,936,201
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,307
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613	1,429,177
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623	341,992
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934	1,429,371
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-	-
								従事人員数	83	84	84	81

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)
① 会社との協定の締結に当たっては、金利、交通量、経済動向等の見通しについて十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の	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	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 協定変更内容の十全性 <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	<主要な業務実績> ・機構内で初めて実施した財政投融資の影響を考慮できる償還期間全体に亘る長期の資金需要に関する資金収支を見通し、自主調達能力が維持できる調達規模を検討し、国と調整を行った結果、約5.4兆円の財政融資を受け入れた。この財政融資資金を活用し、324kmの4車線化、76kmの6車線化を事業化した。同時に自主調達能力維持に必要な規模を確保した。 ・コロナ禍による交通量減少の動向をキメ細かく見極めて、R3(2021)年度以降の計画料金収入の減額見直しを行	<評価と根拠> 評価：A ・機構として初の財政投融資の影響を考慮した償還期間全体に亘る長期の資金需要に関する見通しの活用により、自主調達能力の保持と超長期・固定資金である財政融資資金の巨額受入れ(累積5.4兆円)との両	評価 B <評価に至った理由> 会社との協定変更にあたっては、中期計画のとおり、金利、交通量、経済動向の見通し、高速道路の管理の内容、貸付料、貸付期間の見直し等の検討を行うとともに、高速道路事業の実施状況等を踏まえた上で、手続きが実施されており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。	

<p>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。）等を定めること。</p> <p>また、債務引受限度額は、事業費の管理を適切に行うことができる範囲を単位として、適正な額を設定するとともに、機構が会社から債務を引き継ぐ際、会社から引き受けた実際の債務の額と債務引受限度額との乖離の要因を分析し、今後の債務引受限度額の設定に適切に反映すること。</p> <p>② 機構は、会社に対する道路資産の貸付けに係る貸付料については、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償うものとなるよう定めること。</p> <p>その際、毎事業年</p>	<p>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。</p> <p>なお、債務引受限度額のうち新設及び改築に係るものについては供用予定区間を単位とすることを基本とし、修繕に係るものについては修繕時期及び施設の長期的な健全性を考慮して当該限度額の設定単位を定め、単位ごとに適正な額を設定する。</p> <p>さらに、機構が会社から債務を引き継ぐ際、会社から引き受けた実際の債務の額と債務引受限度額との乖離の要因を分析し、今後の債務引受限度額の設定に適切に反映する。</p> <p>② 貸付料は、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償うものとなるよう定める。</p> <p>また、毎事業年度</p>	<p>額等を適切に定めているか。</p> <p>協定変更の内容、理由等を分かりやすく公表しているか。</p>	<p>った。さらに、会社へ貸付料の一部を概算払として年度内に支払い、会社の資金繰りを支援した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 労務費等高騰分を会社の適切な業務支援のために協定に反映し、減収対応と適切な道路整備・管理に必要な事業費確保を両立した。 ・ 国、都の「日本橋周辺の首都高速の地下化に向けて取り組む」旨発表を踏まえ、首都高の出資金積立時期の見直しによる利息低減効果を活用し、日本橋地下化を事業化した。 ・ 国土幹線道路部会の中間とりまとめの趣旨を踏まえ、国や会社と十分な調整を行って、全国路線網において初めて追加事業を位置づけ、これら事業に係る債務の償還計画において料金徴収期限までの期間の活用を図ることとする協定変更を行い、必要なネットワーク整備と確実な債務償還について両立を図った。 ・ オリンピック・パラリンピックに伴う首都高速でのロードプライシングをタイムリーに反映した。 	<p>立を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 過去最大となる料金収入の減少下においても、適切に維持管理できる環境を整えるとともに、必要なネットワーク整備を計画に盛り込みながら、債務返済の確実性を担保する債務返済計画策定にこぎ着けた。 <p>これらを踏まえてA評価とする。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特になし 	<p><今後の課題></p> <p>債務引受限度額の設定に関して、会社から引き受けた実際の債務の額と債務引受限度額との乖離の要因の分析及びその結果を踏まえた見直し（原価管理）の徹底に取り組む必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	
---	---	--	---	--	---	--

<p>度の貸付料の額については、会社が徴収する料金収入及び高速道路の管理費の将来の見通しを勘案して定めること。</p>	<p>の貸付料の額は、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。</p>	<p>また、計画管理費と実績管理費とで乖離が発生した場合には、その乖離についての要因を分析し、必要に応じて協定変更をするなど適切な対応を図ることにより、適正な貸付料の算定を図ること。</p>	<p>なお、計画管理費と実績管理費とで乖離が発生した場合には、その乖離についての要因を分析し、必要に応じて協定変更をするなど適切な対応を図ることにより、適正な貸付料の算定を図ること。</p>	<p>③ おおむね5年ごとに、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号。以下「法」という。）第12条第1項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実かつ円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、必要に応じて、適切な措置を講ずること。</p>	<p>③ おおむね5年ごとに、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号。以下「法」という。）第12条第1項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき、又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実かつ円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、必要に応じて、会社と協議の上、協定を変更</p>				
---	--	---	---	---	---	--	--	--	--

<p>なお、協定等の変更があった場合には、その内容、理由等をわかりやすく公表し、透明性の確保及び国民に対する説明責任を果たすこと。</p>	<p>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。</p>							
---	---	--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-2-④	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)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	
【指標】 有利子債務残高（※）	—	27.0兆円	27.3兆円	26.7兆円	26.3兆円	26.3兆円		予算額（百万円）	3,848,939	3,411,771	3,628,978	3,936,201
【指標】 目標期間中の債務返済額	—	—	▲0.3兆円	0.3兆円	0.7兆円	0.7兆円		決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,307
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613	1,429,177
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623	341,992
								行政コスト（百万円）	—	1,393,724	1,399,934	1,429,371
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	—	—	—
								従事人員数	83	84	84	81

※現金預金、未収金、未払金等を考慮した債務残高（業務実施計画ベース）

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)
機構は、承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握し、特定更新等工事に係る債務をその他の債務と区分した上で常時適切な債務の残	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	<主な定量的指標> 有利子債務残高 <その他の指標> 適切な債務残高の管理 <評価の視点> 債務残高の管理を適切に行っているか。	<主要な業務実績> 1) 高速道路の利用動向や金利動向の把握、交通量や料金収入に影響を与える要因の分析を行うなど、債務返済の見通しについてできる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務の残高の管理に努めた。 ・特定更新等工事に係る債務をその他の債務と区分した協定変更を行い、適切な債務の残高の管理に努めた。	<評価と根拠> 評価：B ・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。 <課題と対応> ・特になし	評価 B <評価に至った理由> 会社との協定変更にあたっては、中期計画のとおり、金利、交通量、経済動向の見通し、高速道路の管理の内容、貸付料、貸付期間の見直し等の検討を行うとともに、高速道路事業の実施状況等を踏まえた上で、手続きが実施されており、中期目標における所期の目標を達	評価

<p>高の管理に努めるとともに、次に掲げる点に留意すること。</p> <p>(指標)</p> <ul style="list-style-type: none"> 有利子債務残高 目標期間中の債務返済額 <p>1) 全国路線網に属する高速道路(法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路をいう。以下同じ。)に係る有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を上回らないこと。</p> <p>2) 首都高速道路(高速道路株式会社法(平成16年法律第99号。以下「道路会社法」という。)第</p>	<p>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。</p> <p>また、中期目標期間に会社から引き受ける有利子債務額9.9兆円を含め、当該期間の期末時点における機構の有利子債務残高は30.9兆円(中期目標期間の期首時点における業務実施計画の計画値)となることを見込んでおり、貸付料及び占用料その他の収入の確保を図り、一方で、国民負担の最小化を図るため、安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、徹底した業務コストの縮減を進める。</p> <p>1) 全国路線網に属する高速道路(法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路をいう。以下同じ。)に係る有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を上回らないこと。</p> <p>2) 首都高速道路(高速道路株式会社法(平成16年法律第99号。以下「道路会社法」という。)第</p>	<p>2) 本中期目標期間中における貸付料収入は計画値を2,820億円(3.6%)上回る8兆1,756億円となる一方、会社からの債務引受額(有利子債務分)は計画を6兆1,114億円(50.2%)下回る6兆609億円となったことなどから、R3(2021)年度末時点における有利子債務残高は、26兆2,809億円となった。</p> <p>※債務引受額が計画を下回った要因としては、主に供用時期の見直し等によるものである。</p> <p>3) 全国路線網、首都高速道路、阪神高速道路に係る各年度末における機構の有利子債務残高は、いずれも民営化時点における承継債務の総額を下回った。</p> <p>4) 業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務(全国路線網に属する高速道路にあっては、NEXCO3社及び本四会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算した額)返済の各年度期首における達成状況を把握し、計画、実績及びその差を差異の理由を付して、記者発表及びホームページにより公表した。</p> <p>5) R3(2021)年度末にR1(2019)年度、R2(2020)年度に引き続き、東日本高速道路株式会社とともに「道路資産帰属計画」を国土交通大臣に申請し、認可を得た。</p> <p>・効果的な債務残高管理・効率的な資金調達につながる債務償還及び資金調達の平準化に資する「道路資産帰属計画」による債務引受を機構発足以来、初めて実施した。</p>		<p>成すると見込まれることから、B評定とした。</p> <p><今後の課題></p> <p>債務引受限度額の設定に関して、会社から引き受けた実際の債務の額と債務引受限度額との乖離の要因の分析及びその結果を踏まえた見直し(原価管理)の徹底に取り組む必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	
---	--	---	--	--	--

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

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

4. その他参考情報

特になし

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

2. 主要な経年データ												
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度		H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度	
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,771	3,628,978	3,936,201
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,307
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613	1,429,177
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623	341,992
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934	1,429,371
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-	-
								従事人員数	83	84	84	81

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)
会社が実施した高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧の費用を機構が会社から債務として引き継ぐ際、より適切に機構に移管されるよう、実地を含めた確認を一層的確かかつ厳正に行うとともに、国民に対して適切に運用がなされていることを分かりやすく説明するなど透明	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	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 会社からの債務の引き継ぎの的確性、厳正性 <評価の視点> 会社からの債務の引き継ぎが的確かつ厳正に行われているか。 透明性の向上を図っているか。	<主要な業務実績> 1) R2(2020)年度に債務引受のあった高速道路の新設、改築、修繕、災害復旧事業及び特定更新等工事について、当該年度における各事業の債務引受限度額と債務引受額の差額とその理由を記者発表するとともにホームページにより公表した。(例年8月) 2) R3(2021)年度の債務引受(有利子債務及び無利子債務)について、1兆5,644億円(新設・改築8,404億円、修繕5,351億円、災害復旧219億円、特定更新等工事1,670億円)の債務引受契約を行った。会社から債務を引き	<評価と根拠> 評価: B ・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。 <課題と対応> ・特になし	評価 B <評価に至った理由> 会社から債務及び資産を引き受けるにあたり、引受額及び資産内容の確認が行われている。また、各事業の債務引受限度額と債務引受額の差額及びその理由をホームページで公開し、透明性の確保にも取り組んでおり、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。	

<p>性の向上を図ること。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、推進すること。</p>	<p>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。</p>		<p>受ける際には、H17（2005）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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、引受資産の現地確認については、新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から、Web会議を活用し、新設・改築等のうち債務引受額が大きいもの等に係る確認を7回実施した。 <p>3) 月次資産データについて、資産管理作業マニュアルに基づき、内容を確認した。</p> <p>4) 道路資産について、機構保有承継資産の現地確認実施マニュアルに基づき、本中期目標期間中に現地確認を54箇所を実施した。</p>		<p><今後の課題></p> <p>引き続き、会社から債務及び資産を引き受けるにあたっては、引受額及び資産内容の確認を厳正に行うとともに、透明性の向上に取り組む必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	
---	---	--	--	--	--	--

<p>4. その他参考情報</p>	<p>特になし</p>
-------------------	-------------

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

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

2. 主要な経年データ												
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,771	3,628,978	3,936,201
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,307
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613	1,429,177
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623	341,992
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934	1,429,371
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-	-
								従事人員数	83	84	84	81

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)		
債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮するため、例えば金利の変動状況を踏まえつつ超長期の債券の発行を行うなど、調達の多様	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	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 金利上昇リスクの軽減、調達の多様化 <評価の視点> 市場環境を踏まえ、必要資金を安定的かつ確実に調達	<主要な業務実績> 1) 将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮するため、「長期/超長期・固定」の資金調達を基本とし、金融情勢を踏まえ、超長期年限による調達の拡充に取り組む方針を定めた。また、R2(2020)年度以降においては、資金マネジメントを意識した調達に取り組む方針を定めた。 2) R2(2020)年度は、今後の資金マ	<評価と根拠> 評価：A ・低金利の市場環境を踏まえた超長期債及び中期債による調達は、償還年度の偏りにも配慮しつつ、年限の拡充を図った。また、R3(2021)年度は、長期的な資金収	評価	A	評価	<評価に至った理由> 中期目標の策定当初に想定されなかった財政融資資金の借入れと自己調達による借入れを両立し、また、債務発行年限についても超長期的な資金シミュレーションを行い、その結果を踏まえて中期債が発行されるなど、弾力的な見直しが行われ、中期目標における所期の目標を上回る成果が見込まれ

<p>化に努めること。 また、積極的な I R 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こと。</p>	<p>化に努める。 また、積極的な I R 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。</p>	<p>できているか。また、調達の安定性向上や低利調達の追求等を目指した多様化が図られているか。</p>	<p>ネジメントによる長期的な資金収支の見通しを踏まえ、財政融資資金について、受入れに伴う投資余力と財務的に吸収できる規模との釣り合いについて多角的な検討を実施し、それに整合した規模の受入額の実現に繋げた。</p> <p>3) また、中長期的な債務返済の見通しを踏まえた最適な資金調達を図るため、長期的な資金収支の見通しの結果判明した課題に対し、機構が発行する年限について、年限の弾力化を推進し、R 3 (2021) 年度も更に推進した。</p> <p>4) 債券の購入層の拡大に向け、財投機関債で利子一括払債を中心に新たな年限の債券を 20 種類 (内 18 種類はオッド年限) 発行し、調達の多様化を達成した。</p> <p>5) 上記調達の多様化の下、生命保険会社、全国の市町村、宗教法人、地域金融機関等への積極的かつ戦略的な I R 活動等によって、本中期目標期間 (R 3 (2021) 年度まで) 中の実績として、207 件の新規投資家を獲得した。</p> <p>6) R 3 (2021) 年度は、E S G 投資の拡大を踏まえ、投資家層の拡大・中長期的な安定調達・調達コストの抑制を図るため、ソーシャルボンドの発行を企画。ソーシャルファイナンスフレームワークを策定し、第三者評価機関からセカンドオピニオンを取得した (R 4 (2022) 年 4 月にソーシャルボンド発行済)。</p> <p>7) 会社と定期的に会議を行い、資金調達に関する情報共有及び共通課題の検討等を実施した。</p>	<p>支の見通しの下、超長期債の発行年限は、資金借換需要が継続的に見込まれない年度までに設定 (R 3 (2021) 年度は 20 年債発行) することにより、年度途中に最適化 (支払利子の圧縮、将来の借換時の金利上昇リスクの回避) を図った。</p> <p>上記の取り組みにより、財投機関債は 20 種類 (内 18 種類はオッド年限) の新たな債券を発行するなど、調達の多様化を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長期的な機構としての自主調達力を保持するギリギリの水準まで、財政融資資金の受入額を見極めることによって、国策である暫定 2 車線区間の 4 車線化の推進との両立を図った。 ・長期間にわたる債務償還と資金調達の最適化を実現するための資金マネジメントの必要性を明らかにし、債務の早期・確実な返済に資する資金調達の多様化の手立てを前進させた。 	<p>ることから、A 評価とした。</p> <p><今後の課題> 今後とも「自己調達の保持」を継続することが、経済的合理性の観点から妥当であるか否かを検証した上で、資金借換需要減少下で、支払利子の圧縮により国民負担を最小にするための資金マネジメントに早急に取り組むとともに、これを踏まえた評価方法へ見直す必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	
---	---	---	---	--	---	--

				<ul style="list-style-type: none"> ・具体的には、中長期的な債務返済の見通しを踏まえた最適な資金調達を図るため、資金収支に関する長期的な見通しを機構として初めて実施した。その結果、一時的に資金調達が不要となり、その後再度必要となる等、資金収支コントロールが必要となることが判明したことから、R3(2021)年度において、支払利子の圧縮に向けて債務償還と資金調達の平準化を図るため、機構発行の債券について、年限を機動的、弾力的に設定した。 ・また、同見通しの下、R4(2022)年度以降の中長期的な調達年限について、「資金調達額の平準化」、「財政融資資金の効率的な置換」など経済合理性も含め多角的に検討することにより、資金マネジメントを前進させた(R4(2022)年度は新たな年限の発行を予定)。 ・IR活動は、コロナ禍で行動が制 	
--	--	--	--	--	--

				<p>限される中、Web会議等を駆使して積極的かつ戦略的に行ったことで、本中期目標期間中（R3（2021）年度まで）の実績として、207件の新規投資家を獲得し、低利で安定的に調達する資金調達力の向上を図った。</p> <p>・R3（2021）年度は、投資家層の拡大・中長期的な安定調達・調達コストの抑制を図るため、ソーシャルボンドの発行を企画。政府保証債では国内初のソーシャルボンドの発行に向け、フレームワークの作成や評価機関との折衝に組織全体で積極的に取り組むことにより、資金調達力の更なる向上を図った。</p> <p>これらを踏まえてA評価とする。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	
--	--	--	--	---	--

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-3、4	高速道路事業	3 会社に対するスマートICの整備及び首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け 4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け	
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	<p>独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第4号 首都高速道路（道路会社法第五条第二項第二号に定める高速道路をいう。以下同じ。）の新設若しくは改築に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして政府若しくは政令で定める地方公共団体から受けた出資金又は阪神高速道路（同項第五号に定める高速道路をいう。以下同じ。）の新設若しくは改築に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして政府若しくは政令で定める地方公共団体から受けた出資金を財源として、それぞれ、首都高速道路株式会社又は阪神高速道路株式会社に対し、首都高速道路又は阪神高速道路の新設又は改築に要する費用の一部を無利子で貸し付けること。</p> <p>独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第5号 国から交付された補助金を財源として、会社に対し、高速道路の災害復旧に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付けること。</p> <p>独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第6号 国から交付された補助金を財源として、会社に対し、高速道路のうち当該高速道路と道路（高速道路を除く。）とを連結する部分で国土交通省令で定めるものの整備に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付けること。</p>
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ												
①主要なアウトプット（アウトカム）情報						②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】						
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,771	3,628,978	3,936,201
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,307
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613	1,429,177
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623	341,992
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934	1,429,371
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-	-
								従事人員数	83	84	84	81

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

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

<p>道路の新設、改築又は修繕のための出資金又は補助金について、国等と緊密な連携の下、これらの資金を財源とした会社に対する適切な無利子貸付けの貸付計画を協定で定めるとともに、当該出資金又は補助金が交付された場合には、会社による事業が速やかに実施されるよう、事務手続の効率化に配慮し、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施すること。</p> <p>その際、機構は協定で定めた貸付計画等に基づき実施する事業については、適時進捗状況を確認することを通じて、会社の計画的な事業実施を促すとともに、課題が生じた場合には、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力して適切に対応すること。</p>	<p>新設、改築又は修繕のための出資金又は補助金について、国等と緊密な連携の下、これらの資金を財源とした会社に対する適切な無利子貸付けの貸付計画を協定で定めるとともに、当該出資金又は補助金が交付された場合には、会社による事業が速やかに実施されるよう、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。</p> <p>その際、機構は協定で定めた貸付計画等に基づき実施する事業については、適時進捗状況を確認することを通じて、会社の計画的な事業実施を促すとともに、課題が生じた場合には、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力して適切に対応する。</p>	<p>対する無利子貸付けを遅滞なく行っているか。</p>	<p>について、国、出資地方公共団体及び首都高速・阪神高速会社と協力し、効率的な事務手続に努め、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施した。</p> <p>R3(2021)年度には、これまで年2回行っていた出資金の交付及び無利子貸付けの事務手続について、事務負担の軽減の観点から、関係機関の協力の下、年1回の手続きに変更した。</p>		<p><今後の課題></p> <p>引き続き、無利子貸付に係る補助金及び出資金が交付された場合には、遅滞なく会社に対し無利子貸付を行うよう取り組む必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	
<p>4 機構は、国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やか</p>	<p>4 国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害</p>		<p><主要な業務実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・H30(2018)年12月13日付けで交付決定を受けた、平成30年7月豪雨等により被災した有料道路に係る災害復旧事業費補助金(140億円)については、H30(2018)年度に19億円の無利子貸付けを実施し、R1(2019)年度に繰越を行った121億円についても、国及びNEXCO3社と連携し、効率的な事務手続に努め、R2(2020)3月10日付けで国へ精算払請求を行い、同年3月30日に国から入金を受け、同年3月31日に会社に対して遅滞なく無利 			

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

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし</p>

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

2. 主要な経年データ												
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,771	3,628,978	3,936,201
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,307
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613	1,429,177
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623	341,992
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934	1,429,371
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-	-
								従事人員数	83	84	84	81

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(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、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	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	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 助成制度の適正な運用。運用状況の透明性の向上。</p> <p><評価の視点> 助成制度を適正に運用しているか。会社が積極的に制度を活用できるような取組みを行っているか。また、制度を通じて新技術の開発につながっているか。その運用状況について国民に分か</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>1) 修繕・特定更新事業において、複数工事を一つの案件（複数工事による費用縮減）として捉えることを検討し、必要な運用手続きの改善を図った。</p> <p>2) その結果、複数工事による費用縮減について、H30（2018）年度に2件認定した。</p> <p>3) H30（2018）年度以降、運用改善の周知を図り、R2（2020）年度には申請のあった1件を認定し、継続的に活用されている。</p> <p>4) H30（2018）～R3（2021）年度までに助成委員会を計7回開催し、経営努力要件に適合すると判断された34件の認定を行い、これらにより約61億円の費用縮減が見込まれている。継続</p>	<p><評価と根拠></p> <p>評価：B</p> <p>・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。</p> <p><課題と対応></p> <p>・特になし</p>	<p>評価</p> <p>B</p> <p><評価に至った理由></p> <p>高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減に対する助成制度においては、機構がリーダーシップを持って、各会社に対して新技術等の活用、標準化を含め、コスト縮減の取組への積極的な活用を促したことは評価できる。</p> <p>しかしながら、こうした取組は中期計画の範囲にとどまっていることから、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれるものと判断し、B評価とした。</p>	<p>評価</p>

<p>よう検討を行うこと。</p> <p>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こと。</p> <p>② 助成対象額の算定及び助成対象技術の標準化の促進については、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こと。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>② 助成対象額の算定及び助成対象技術の標準化の促進については、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。</p>	<p>りやすく説明しているか。</p>	<p>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、本中期目標期間中に支払い要件を満たした32件について、助成金(約14億円)を交付した。</p> <p>5) 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。</p> <p>6) 本中期目標期間中に開催した助成委員会の議事概要、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、助成制度の適正な運用及びこれまでの助成委員会で審議された新技術等を検索・閲覧できるシステムを通じて、機構がリーダーシップを持って、各会社に対して新技術等の活用、標準化を含め、コスト縮減の取組への積極的な活用を促した。</p> <p>7) より活用しやすい助成制度となるよう修繕事業における事務手続きや助成金の交付申請手続きの改善について検討を行い運用手続きの改善を行った。</p>		<p><今後の課題></p> <p>本制度を通じて開発された新技術が幅広く活用されることで、将来の全体のストックやアセットマネジメントにどれくらいの効果が見込まれるのか、今後、計画策定時に具体的な数値や目標を示すことが望ましい。</p> <p>また、今後、費用の縮減を助長する仕組みを運用するにあたり、カーボンニュートラルやグリーン等にも取り組むことを検討されたい。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	
--	--	---------------------	---	--	---	--

<p>4. その他参考情報</p> <p>特になし</p>

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

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】						
指標等	達成目標		基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	
【定量目標】 特殊車両通行許可支援システムの運用開始後の年間平均事務処理期間	新規・変更 申請許可	10.5日 (標準処理期間 の2分の1)	21日 (標準処理期 間)	5.5日	10.3日	10.3日	10.5日		予算額(百万円)	3,848,939	3,411,771	3,628,978	3,936,201
	更新申請 許可	7日 (標準処理期間 の2分の1)	14日 (標準処理期 間)	対象無し	6.9日	3.7日	5.0日		決算額(百万円)	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,307
									経常費用(百万円)	1,420,850	1,393,496	1,399,613	1,429,177
									経常収益(百万円)	671,813	678,509	247,623	341,992
									行政コスト(百万円)	-	1,393,724	1,399,934	1,429,371
									行政サービス実施コスト(百万円)	△616,644	-	-	-
									従事人員数	83	84	84	81

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(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。 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、	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	<主な定量的指標> 特殊車両通行許可支援システムの運用開始後の年間平均事務処理期間 <その他の指標> ①権限代行その他の業務について ・行政措置の実施状況 ・制度の運用状況 ・業務の効率化 ②車両制限令違反車両の取締り強化	<主要な業務実績> 1) 特殊車両通行許可支援システム等による事務効率化 ・H30(2018)年度に運用を開始した特殊車両通行許可支援システム等の活用により、会社と連携し、効率的に特殊車両の通行許可及び車両制限令違反の取締業務を実施した。 ・特殊車両通行確認制度（新特車制度）については、システム改修や会社向け説明会を実施するなど準備を行い、R4(2022)年4月1日からの円滑な制度開始に貢献した。	<評価と根拠> 評価：A 1) 現地取締支援システム、特殊車両通行許可支援システムにより、事務の効率化・迅速化を進めた。	評価 A <評価に至った理由> 特殊車両通行許可支援システムの運用開始後、申請許可においては標準処理期間の2分の1以下を大きく下回る短縮期間での処理が継続して達成されている。また、当該目標期間内においては、占用入札の継続した取組により今後20年間の占用料の増収が見込まれるなど、中期目標における所期の目標を上回る成果が得られると見込まれることから、A評価とした。	評価

<p>新たなシステムの導入等を行うなど、見直しを実施すること。</p> <p>1) 利用者が行う手続を迅速化・効率化するため、特殊車両通行許可支援システム等については、会社と連携し、適切な運用がなされるよう努めること。 (定量目標) ・特殊車両通行許可支援システムの運用開始後の年間平均事務処理期間については、標準処理期間の2分の1に短縮する。(標準処理期間：新規・変更申請許可21日、更新申請許可14日)</p> <p>2) 車両制限令違反車両の削減目標を設定することに加え、会社に自動軸重計等の計画的な整備を促すなど、国及び会社と連携し、取締りの強化を図ること。</p> <p>3) 高速道路上の落下物について、会社と連携しつつ、トラック物流事業者等へ車両の積載の事前点検の強化を促すとともに、早期発見・早期回収に向けた体制強化等</p>	<p>たなシステムの導入等を行うなど、見直しを実施する。</p> <p>1) 利用者が行う手続を迅速化・効率化するため、特殊車両通行許可支援システム等については、会社と連携し、適切な運用がなされるよう努める。 上記取組を通じて、特殊車両通行許可支援システムの運用開始後の年間平均事務処理期間については、標準処理期間の2分の1に短縮する。(標準処理期間：新規・変更申請許可21日、更新申請許可14日)</p> <p>2) 車両制限令違反車両の削減目標を設定することに加え、会社に自動軸重計等の計画的な整備を促すなど、国及び会社と連携し、取締りの強化を図る。</p> <p>3) 高速道路上の落下物について、会社と連携しつつ、トラック物流事業者等へ車両の積載の事前点検の強化を促すとともに、早期発見・早期回収に向けた体制強化等</p>	<p><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。</p>	<p>2) 占有許可業務支援システムによる事務効率化 ・業務の迅速化・効率化を図る観点から、占有の許可及び更新、占有料徴収の事務処理を効率化するための「占有許可業務支援システム」をR1(2019)年度に構築し、運用を開始した。 R2(2020)年度には、同システムを改良し、年度末に作業が集中する更新作業においてシステムを初めて本格運用し、コロナ禍による在宅勤務と両立させて、更新作業を完了させた。R3(2021)年度においても引き続きコロナ禍による在宅勤務と両立させて、円滑な手続き事務を実施した。</p> <p>3) オンライン申請 ・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、オンライン申請システムを構築し、R4(2022)年4月1日から運用開始した。 これにより、以下のとおり、申請者の利便性が向上。 ○職場や自宅等から24時間申請可能 ○窓口への申請書類の郵送不要 ○手続期間(申請から許可証受け取りまで)の短縮(約1週間) ○許可証の電子発行により、車両への許可証の常備が簡便 オンライン申請の認知を向上させるため、3月に記者発表をはじめ、チラシ、国・会社のSNSによる発信、業界団体・会社のホームページへの掲載等による積極的な広報に努めた。</p> <p>4) 法令違反車両への対応の強化 ・H27(2015)年度に車両制限令違反車両への対応を強化した新たな枠組みの下で、会社の実施する違反車両の取締りと連携して、指定する箇所からの流出、積載物分載・減載、通行の中止命令、悪質な重量超過を行った者の即時告発などを実施した。また、積荷が落下し、事故につながるおそれのある車両(積載不相当車両)に対し、通行の中止命令などを行った。</p> <p>・重量違反車両等へのさらなる対応強化のため、課題解決に効果的な施策、好</p>	<p>2) 占有許可業務支援システムにより、事務の効率化・迅速化を進めた。</p> <p>3) 会社が窓口となり機構が許可する特殊車両通行許可については、オンライン申請をR3(2021)年度に構築し、運用をR4(2022)年4月から開始した。</p> <p>4) 車両制限令違反車両への対応の強化 ・会社とのコミュニケーションを丁寧に重ね、有効な取締方法の横展開を進めた。また、全ト協や日貨協連等の業界団体と共同で荷主向け広報を初めて実施。 新型コロナウイルス</p>	<p><今後の課題> 事務処理等については、システム等を活用し、更なる手続きの簡素化・迅速化を図り、利用者の利便増進に取り組んでいく必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>
---	---	--	--	--	---

<p>を図ること。</p> <p>4) 大雪時の対応について、会社と連携しつつ、トラック物流事業者等に冬用タイヤ・チェーン装着の事前点検の強化を促すとともに、長時間の通行止めや滞留車両の発生を防ぐための早期の通行規制やその早期解除等の実施に向け、関係機関との連絡体制の強化等を図ること。</p> <p>5) 占用入札制度を積極的に運用し、高架下の有効活用等に努めること。</p> <p>② 特車関連情報、通行止めに係る情報等の機構が把握する各種の情報を、利用者の利便の向上につながるよう会社や他の道路管理者とも連携しつつ、積極的にその活用を図ること。</p>	<p>を図る。</p> <p>4) 大雪時の対応について、会社と連携しつつ、トラック物流事業者等に冬用タイヤ・チェーン装着の事前点検の強化を促すとともに、長時間の通行止めや滞留車両の発生を防ぐための早期の通行規制やその早期解除等の実施に向け、関係機関との連絡体制の強化等を図る。</p> <p>5) 占用入札制度を積極的に運用し、高架下の有効活用等に努める。</p> <p>② 特車関連情報、通行止めに係る情報等の機構が把握する各種の情報を、利用者の利便の向上につながるよう会社や他の道路管理者とも連携しつつ、積極的にその活用を図る。</p>		<p>事例の共有や課題検証など取締り手法の拡大、特車許可証を入れることにより許可条件の確認に役立つクリアファイルの業界団体への配布、他道路管理者との連絡調整会議や合同取締りなどについて、関係機関と連携して実施した。また、全日本トラック協会や日本貨物運送協同組合連合会の業界団体と共同で、荷主団体に向け広報をとしてポスター・チラシによる啓発活動を初めて実施した。</p> <p>※R3(2021)年度実績 -措置命令書発出1,285件 【R2(2020)年度実績:947件、R1(2019)年度実績:2,785件、H30(2018)年度実績:4,341件】 -基準の2倍超過車両の告発2件 【R2(2020)年度実績:1件、R1(2019)年度実績:6件、H30(2018)年度実績:10件】 -警告書発出件426件 【R2(2020)年度実績:310件、R1(2019)年度実績:1,107件、H30(2018)年度実績:1,108件】 -是正指導実施件40件 【R2(2020)年度実績:31件、R1(2019)年度実績:180件、H30(2018)年度実績:205件】</p> <p>5) 占用入札や未利用地売却の推進、不法占用の解消 ・ 占用入札について、ホームページの活用や現地に看板を設置することで入札参加者への情報提供を行い、占用入札の活発化を図った。</p> <p>・ H30(2018)年度には4件中0件だった複数者応札が、R2(2020)年度には8件中4件と増加したこともあった結果、H30(2018)年度からR3(2021)年度までの合計で、通年ベースで約5,000万円(今後20年分で約9.8億円)の占用料の増収となった。</p> <p>・ 会計検査院による決算検査報告において指摘を受けた高架下の有効活用については、指摘の趣旨を踏まえ、「有効利用が期待できる高架下等」311箇所</p>	<p>ルスの影響により、前年度よりも若干件数は増加しているが、違反件数、引込み台数は、コロナ禍前に比べ大幅に減少している。そのため引き込み台数に占める重量違反車両比率は前年度の7.4%から8.4%に増加した。</p> <p>・ 特殊車両の車幅基準を見直し、車幅3.3mの車両が通行可能な延長を2,200kmから7,700kmに拡大させた。</p> <p>5) 占用入札について、現地での広報看板の設置、ホームページでの広報内容の改善、問合せへの丁寧な対応(様式作成方法等)などの取組みにより、複数者応札が増え、占用料収入全体で年間24億円程度のところ、約9.8億円の増収を達成した。さらに、不法占用(165件)についても国・会社と連携し、初とな</p>		
---	---	--	--	--	--	--

			<p>ついて、会社に協力を依頼し、道路構造物の状況、管理上の支障の有無を確認し、占用箇所として利用が可能であるかを調査し、データベース化を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新東名高速道路他において、占用者を入札で決定する箇所として76箇所【H30(2018)年度：22箇所、R1(2019)年度：6箇所、R2(2020)年度：47箇所、R3(2021)年度：1箇所】、24件【H30(2018)年度：7件、R1(2019)年度：4件、R2(2020)年度：12件、R3(2021)年度：1件】の高架下利用計画を策定し、ホームページにて公表を行った。 ・未利用地の売却に向けて、活用提案のあった1箇所について、既占用物件の取扱いや、土壌汚染調査の実施などの諸課題を丹念に解決し、初めて一般競争入札による売却を行った。 ・不法占用(165件)の解消について、国・会社と協議を重ね、初となる区域減売却4件を含む105件の解消を図った。 <p>6) 通行の禁止措置の迅速な実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年の予想を超えた大規模災害時(台風、大雪、強風、地震など)について会社や関係機関と連携して、通行止め基準等の検討を行った。 ・学識経験者、国、会社等と降雨による通行規制のあり方について検討を重ね、通行止め基準に「土壌雨量指数」を試行導入することにより土砂災害リスクに応じた通行規制を可能とした。 ・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(2回)を実施。R3(2021)年度は大雪時に2件(関越道、首都高)機動的に区間指定した。 ・地震や大雨の場合には、会社からの通行止めの措置の要請とそれに対する機 	<p>る道路区域減売却を含む105件の解消を図った。</p> <p>6) 有事の対応として、災対法区間指定により速やかに滞留車の排除をするため、雪のシーズン前に会社との手続き確認や災対法適用訓練(2回)を実施。R3(2021)年度は大雪時に2件(関越道、首都高)機動的に区間指定した(R2(2020)年度：4件)。通行止め基準に土砂災害リスクに応じた「土壌雨量指数」の試行導入、コロナ禍での</p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p>構の措置を行っておく仕組みに基づき、基準値に達した時点で速やかに通行止めを実施した。</p> <p>基準値に達した件数 177 件【H30(2018)年度：計 55 件(地震 6 件、降雨 49 件)、R1(2019)年度：計 33 件(地震 1 件、大雨 32 件)、R2(2020)年度：計 43 件(地震 4 件、大雨 39 件)、R3(2021)年度：計 46 件(地震 6 件、大雨 40 件)】</p>	<p>自治体からのPCR検査所早期設置実現などを機動的に実施した。</p> <p>これらを踏まえてA評価とする。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 		
--	--	--	--	--	---	--	--

4. その他参考情報	
特になし	

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

2. 主要な経年データ											
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】				
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
特になし							予算額（百万円）	3,848,939	3,411,771	3,628,978	3,936,201
							決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,307
							経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613	1,429,177
							経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623	341,992
							行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934	1,429,371
							行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-	-
							従事人員数	83	84	84	81

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)
本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和56年法律第72号)に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図ること。	本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和56年法律第72号)に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図る。	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 本州四国連絡高速道路株式会社との連携及び本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減 <評価の視点> 本州四国連絡高速道路株式会社と密に連携を図りつつ協力し、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減が図られているか。	<主要な業務実績> 本中期目標期間中、R3年度末(2021)までにおいて、本州四国連絡橋の新たな建設がなかったため、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(昭和56年法律第72号)に規定する業務は生じなかった。	<評価と根拠> 評価：－ <課題と対応> ・特になし	評価 － <評価に至った理由> － <今後の課題> － <その他事項> －	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			
I-8	鉄道事業 8 本州四国連絡鉄道施設に係る業務		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第2項 一 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行うこと。 二 前号の鉄道施設を有償で鉄道事業者を利用させること。 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)	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度		H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度	
特になし								予算額（百万円）	5,896	3,062	2,146	2,889
								決算額（百万円）	4,641	2,448	1,786	1,342
								経常費用（百万円）	8,742	8,662	8,660	8,523
								経常利益（百万円）	21	55	10	350
								行政コスト（百万円）	-	9,367	9,380	9,253
								行政サービス実施コスト（百万円）	660	-	-	-
								従事人員数	1	1	1	1

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)
				鉄道事業の評価： (I-8のみ)： B 【細分化した項目 の評価の算術平均】 (B 3点×1項目) ÷ 1項目 = 3 ⇒算術平均に最も 近い評価は「B」 評価である。 ※算定にあたって は評価毎の点数 を、S：5点、A： 4点、B：3点、C： 2点、D：1点と し、重要度の高い	鉄道事業の評価：(I-8のみ)： B <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評価を鉄道事業の評価 とした。 【細分化した項目の評価の算術平 均】 (B 3点×1項目) ÷ 1項目 = 3 ⇒算術平均に最も近い評価は「B」 評価である。 ※算定にあたっては評価毎の点数 を、S：5点、A：4点、B：3点、	

				項目については加重を2倍としている。	C:2点、D:1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。					
<p>本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を適切に行うこと。</p> <p>なお、本州四国連絡橋（本四備讃線）（以下「本四備讃線」という。）の耐震補強事業については、着実に実施すること。</p> <p>また、本四備讃線の維持修繕に係る費用等は、利用料として鉄道事業者から確実に徴収すること。</p>	<p>本州と四国を連絡する鉄道施設の管理については、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するため、適切に行う。</p> <p>なお、本州四国連絡橋（本四備讃線）（以下「本四備讃線」という。）の耐震補強事業については、着実に実施すること。</p> <p>また、本四備讃線の維持修繕に係る費用等は、利用料として鉄道事業者から確実に徴収する。</p>	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 鉄道施設の管理の適切な実施</p> <p><評価の視点> 施設等の安全管理の実施や適切な点検を行えるよう関係先と協力し、適切に実施したか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>1) J R 西日本及び J R 四国と締結した協定の管理区分に基づき、機構が管理を行うこととなっている鉄道施設について、「本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に関する協定」（基本協定）に基づき、毎事業年度「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」を締結し本四会社に委託するとともに、R 3（2021）年度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を得て、J R 四国に係る鉄道施設の改修に必要な資金を負担することにより、管理を適切に行った。</p> <p>2) 共用部共用施設の橋梁部に係る耐震補強事業は、「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」に基づき、本四会社が耐震補強工事を実施し、R 2（2020）年度に完了した。</p> <p>共用部鉄道専用施設及び鉄道単独部の橋梁部に係る耐震補強事業は、J R 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の実施に関する施行協定」に基づき、毎事業年度「本四備讃線鉄道施設の耐震補強工事の実施に関する年度協定」を締結し、J R 四国が耐震補強設計及び耐震補強工事を実施し、R 1（2019）年度に完了した。</p> <p>その後、鉄道事業課からの事務連絡「本州四国連絡橋（本四備讃線）の耐震補強工事について（R 2.12.25）」により R 3（2021）年度以降、共用部鉄道専用施設及び鉄道単独部の電車線路支持物などを対象とした耐震補強事業を実施することとなった。このため、J R 四国と協議し、新規に「本四備讃線鉄道施設耐震補強工事（第2期）の実施に関する施行協定」、「本四備讃線鉄</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <ul style="list-style-type: none"> 左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているため B とする。 <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> 特になし 	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td>B</td> </tr> </table> <p><評定に至った理由></p> <p>本四会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するために必要な本州四国連絡鉄道施設の管理を実施するとともに、耐震補強工事を着実に実施しており、また本四備讃線の維持修繕に係る費用等を鉄道事業者から確実に徴収し、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B 評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>引き続き、本四会社の協力を得て必要な鉄道施設の管理を実施するとともに耐震補強事業を着実に実施していく必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	評定	B	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td></td> </tr> </table>	評定	
評定	B									
評定										

			<p>道施設耐震補強工事（第2期）の実施に関する年度協定」を締結するとともに、R3（2021）年度においても耐震補強事業を実施した。</p> <p>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（R3（2021）年度まで）に利用料25億85百万円を確実に徴収した。</p>			
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
I-9-①	9 業務遂行に当たっての取組 ① 高速道路事業の総合的なコストの縮減		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第13条第1項 機構は、前条第一項の業務を行おうとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、会社と、全国路線網、地域路線網又は一の路線に属する高速道路（当該高速道路について二以上の会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う場合にあっては、それぞれの会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う高速道路の各部分。以下この項において同じ。）ごとに、次に掲げる事項をその内容に含む協定（以下「協定」という。）を締結しなければならない。 独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第8号 会社の経営努力による高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するため、必要な助成を行うこと。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ												
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,771	3,628,978	3,936,201
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,307
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613	1,429,177
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623	341,992
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934	1,429,371
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-	-
								従事人員数	83	84	84	81

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

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

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

4. その他参考情報
特になし

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

2. 主要な経年データ												
①主要なアウトプット（アウトカム）情報						②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】						
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,771	3,628,978	3,936,201
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,307
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613	1,429,177
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623	341,992
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934	1,429,371
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-	-
								従事人員数	83	84	84	81

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)
債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促すこと。 なお、高速道路利便増進事業について、交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用すること。	債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。 なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 会社による高速道路の利用促進施策の促進 <評価の視点> 高速道路の利用促進施策の推進を会社に促しているか。	<主要な業務実績> 1) 高速道路網の整備として、後志自動車道（余市～小樽）等 199.4km が新規供用となった。 2) 国の補助金を活用したスマートIC 32 箇所及び民間施設直結スマートインターチェンジ2 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。 3) 40 箇所のスマートIC の供用を開始した。 4) 多様で弾力的な料金施策として、会社が実施した高速道路の利用促進のための企画割引について、届出を受理し内容を確認した。(本中期目標期間中企画割引の実施：165 件※) ※件数は会社毎に重複する場合がある	<評価と根拠> 評価：B ・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。 <課題と対応> ・特になし	評価 B <評価に至った理由> 高速道路の利用促進のため、スマートICの供用・新規事業の追加、企画割引などが行われており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。 <今後の課題> 引き続き、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

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		
関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)	独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第13条第1項 機構は、前条第一項の業務を行おうとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、会社と、全国路線網、地域路線網又は一の路線に属する高速道路（当該高速道路について二以上の会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う場合にあっては、それぞれの会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う高速道路の各部分。以下この項において同じ。）ごとに、次に掲げる事項をその内容に含む協定（以下「協定」という。）を締結しなければならない。 独立行政法人高速道路保有・債務返済機構法第12条第1項第11号 前各号の業務に附帯する業務を行うこと。
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ												
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,771	3,628,978	3,936,201
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,307
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613	1,429,177
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623	341,992
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934	1,429,371
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-	-
								従事人員数	83	84	84	81

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(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、道路区域外からの災害対策、大雪時の対策等の安全確保の施策及び休憩施設を活用した観光振興、地域活性化の取組、無人PAの解消、高速バス停整備、高速	利用者の安全性や利便性等の向上を図るため、ネットワークの機能拡充等による生産性の向上、耐震対策、暫定2車線区間の対策、逆走対策、道路区域外からの災害対策、大雪時の対策等の安全確保の施策及び休憩施設を活用した観光振興、地域活性化の取組、無人PAの解消、高速	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 利用者の安全性や利便性等の向上 <評価の視点> 高速道路の検討課題について、国及び会社と一体となって取り組んでいるか。	<主要な業務実績> ・ネットワークの機能拡充等による生産性の向上、暫定2車線区間の対策、大雪時の対策及び高速トラック輸送の効率化支援について、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。(R4(2022)年3月) ・ETC2.0について、アウトカム指標の中期目標を踏まえた年度の目標値の設定を行うなど、普及促進が図られるよう会社と一体となって取り組んだ。	<評価と根拠> 評価：B ・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。 <課題と対応> ・特になし	評価 B <評価に至った理由> 協定の見直し時において、利用者の安全性や利便性等の向上を図るため、ネットワークの機能拡充等による生産性の向上、暫定2車線区間の対策について、会社の計画的かつ効率的な実施を促す措置が行われるとともに、ETC2.0の普及促進のため、会社と一体となった取り組みが行われており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。	

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

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし</p>

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

2. 主要な経年データ												
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）【高速道路勘定】					
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度		H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	
特になし								予算額（百万円）	3,848,939	3,411,771	3,628,978	3,936,201
								決算額（百万円）	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,307
								経常費用（百万円）	1,420,850	1,393,496	1,399,613	1,429,177
								経常利益（百万円）	671,813	678,509	247,623	341,992
								行政コスト（百万円）	-	1,393,724	1,399,934	1,429,371
								行政サービス実施コスト（百万円）	△616,644	-	-	-
								従事人員数	83	84	84	81

注) 予算額、決算額は支出額を記載。単位未満切り捨て。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)
交通流の最適化や海外への事業展開など、内外の高速道路事業や業務上の諸課題に関し、大学等の研究機関とも適宜連携しつつ、調査・研究を実施するとともに、その成果が広く活用されるよう、会社をはじめ関係機関に情報提供すること。	諸外国における高速道路料金施策や会社等の海外への事業展開、最適化された交通流の実現に向けた施策など、内外の高速道路事業や業務上の諸課題に関し、大学等の研究機関、国及び会社とも適宜連携して調査・研究を実施するとともに、その成果については広く活用されるよう、会社をはじめ関係機関に情報提供する。	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 調査研究の実施及びその情報提供の状況</p> <p><評価の視点> 調査研究が実施され、その成果が関係機関に情報提供されているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <ul style="list-style-type: none"> 各会社に共通する管理の課題について、調査を実施し、結果を取りまとめるとともに関係機関に情報提供した。 <p>※以下について海外調査報告書を発行し、ホームページで公表</p> <p>『欧米の高速道路政策 新版』（H30（2018）年8月）</p> <p>『ドイツ、オーストリアにおける高速道路の整備・運営方式に関する調査』（R3（2021）年6月）</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <ul style="list-style-type: none"> 左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているためBとする。 <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> 特になし 	<p>評定 B</p> <p><評定に至った理由></p> <p>諸外国における高速道路事業に関する調査及び会社6社共通の管理に関する課題について調査を実施し、その成果を調査報告書としてホームページ等を通じて広く提供しており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評定とした。</p> <p><今後の課題></p> <p>引き続き、調査・研究を実施し、その結果を広く情報提供していく必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	

4. その他参考情報

特になし

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

2. 主要な経年データ							
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
一般管理費（実績値） （千円）	第4期中期目標期間の最終年度 302,599	315,207	303,404	300,742	288,664	290,428	
上記削減率	平成29年度に比べ、中期目標 期間最終年度までに4%以上削減	—	3.7%	4.6%	8.4%	7.9%	
【指標】 入札・契約手続運営 委員会における契約 の点検率	—	100% (平成29年度点検率)	100%	100%	100%	100%	

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)
1 機構は、効率的な業務運営が行われるようその組織を整備するとともに、業務や組織の在り方について継続的に点検を行い、機動的に見直しを実施すること。	1 効率的な業務運営を行うために機動的な組織運営を図り、高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の返済等の業務の実施において、社会経済情勢の変化に的確に対応する。 このため、組織の運営について、以下のとおり取り組むとともに、業務や組織の在り方について継続的に点検を行い、機動的に見直しを行う。 ① 法人の権限及び責任の明確化、透明性及び自主性の向上等に対	<p><主な定量的指標> 一般管理費削減率 入札・契約手続運営委員会における契約点検率</p> <p><その他の指標> 組織運営の効率化</p> <p><評価の視点> 業務運営が必要最小限の組織で効果的、効率的に行われているか。</p>	<p><主要な業務実績> ○課題・問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> バックグラウンドの異なる短期出向者のみによって構成されることから、機構全体で方向感を共有し、果たす役割を見える化することにより効果的・効率的業務運営を行うための仕組みが必要である。 また、職員の働き方についても、社会経済情勢の変化に対応して、個々の職員が適応しやすく、その能力を十分に発揮することのできるような、環境整備を行う必要がある。そうした取組みを人材供給元である会社とも共有し適材適所の人材確保を継続することが、他の組織以上に必要となる。 特にR2(2020)年度からは、新型コロナウイルス感染症予防の社会的要請から在宅勤務の実施やそれに伴う業務の電子化等に対応する環境整備が急務 	<p><評価と根拠> 評価：A</p> <ul style="list-style-type: none"> アクションプランを通じた業務の「見える化」とそれによる効率化を進める中で、コロナ禍を契機として業務の電子化・Web化を完了させ、同時に出勤時と同等の在宅勤務環境を整えたこと、またこれらを通じて業務のあり方そのものを大きく改善したことにより、業務運営の効率化とワーク・ライフ・バランスによる働き方改 	<p>評価</p> <p>A</p> <p><評価に至った理由> 組織運営の効率化に向けて、「アクションプラン」を通じた業務運営の効率化等が行われており、業務の効率性及び透明性の向上を図るため、債務の返済状況を始めた業務全体について定期的に自己評価を行い、その結果が公表されている。また、「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成27年5月25日総務大臣決定)に基づく取組を着実に実施するため、「調達等合理化計画」を策定するとともに入札・契約手続運営委員会を活用した推進体制の整備が図られている。一般管理費(人件費及び特殊要因を除く)</p>	<p>評価</p>

	<p>応した組織の整備</p> <p>② 社会経済情勢の変化に対し機動的に対応できる組織の整備</p>		<p>となったことから、それらに対応した業務のあり方の全面的な見直しが必要となった。</p> <p>○対応策・取組内容・成果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・機構に期待される役割を果たすために取組むべき課題を明確化した「アクションプラン」の策定・実行を通じて業務の「見える化」を行い、トップマネジメントできめ細かな進捗管理を行うとともに、課題解決につながる業務運営を遂行する土台の更なる強化を行った。 ・コロナ禍を契機として、育児・介護を含めた多様なニーズに対応できる働き方への転換を視野に入れ、 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 在宅勤務時においても出勤時と同等の業務水準で勤務が出来るよう、R2(2020)年度より段階的に、ソフト・ハード導入に取り組み、R3(2021)年8月の基幹LANシステムの更改をもって完成 ➢ 新たに導入したICT環境の活用を推進し職員の在宅勤務スキルを習熟させることや時差出勤の活用促進等により、緊急事態宣言期間やまん延防止等重点措置期間中は約7割(宣言等解除時は約5割)の在宅率を目標とし、業務の水準維持を可能とする業務運営体制を確保 ➢ R3(2021)年度から電子決裁の本格運用を開始したこと(利用率100%)や公印省略(約8割)の実施等により出勤を要する書面のやりとりを可能な限り廃止 <p>特にこれまで対面で行われていた各種の会議をWeb化した他、機構資産の現地確認等これまで現地への出張が必須となっていた業務に関しても可能な限りWebで代替し、業務に影響しないように進めた。今後は、感染対策を保持しながら現地確認等とWeb対応を併用し、職員のスキルアップや業務効率化を進める(R3(2022)2月:在宅勤務4割、時差出勤2割)。</p> <p>なお、この在宅勤務やWeb化の取組については、今後も継続していく予</p>	<p>革の取組みを同時並行で進めることができた(R3(2022)2月:在宅勤務4割、時差出勤2割)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般管理費については、ICTの活用等を通じた業務効率化による事務経費の縮減等により、R3(2021)年度において、H29(2017)年度に比べ7.9%削減(目標削減率4.0%)。 <p>これらを踏まえてA評価とする。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	<p>においては、過年度実績等を踏まえた発注内容の見直し及びICTの活用等を通じた業務効率化による事務経費の縮減等により、令和2年度までに平成29年度に対する目標削減率4%の2倍以上の8.4%を削減していることから、中期目標における所期の目標を上回る成果が得られると見込まれるため、A評定とした。</p> <p><今後の課題></p> <p>引き続き、業務のより一層の効率化に取り組んでいく必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	
--	---	--	---	---	---	--

			定であり、そのための機器整備や在宅勤務のルール化等の環境整備を継続して実施する。			
2 機構は、必要最小限の組織として、業務運営全体の効率化を図り、一般管理費（人件費及び特殊要因を除く。）については、平成 29 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。	2 外部委託、集約化、I C T 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。	<p><主な定量的指標> 一般管理費削減率</p> <p><その他の指標> 特になし</p> <p><評価の視点> 実績額が平成 29 年度に比べ、4%以上の削減となっているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>・一般管理費（人件費及び特殊要因を除く。）については、過年度実績等を踏まえた発注内容の見直し及び I C T の活用等を通じた業務効率化による事務経費の削減等により、本中期目標期間の最終年度である R 3（2021）年度において、H29（2017）年度に比べ 4 % 以上削減するとして目標を上回る削減（▲7.9%）を達成した。</p>			
3 「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成 27 年 5 月 25 日総務大臣決定）に基づく取組を着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、P D C A サイクルにより、公平性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組むこと。	3 公正性及び透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化を推進するため、「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成 27 年 5 月 25 日総務大臣決定）に基づき、毎年度「調達等合理化計画」を策定、公表の上、着実に実施し、その実施状況について自己評価、公表を行う。	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 調達等合理化計画の実施状況</p> <p><評価の視点> 調達等合理化計画を策定・公表し、当計画に定めた取組について着実に実施しているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>1) 契約については、当機構の契約事務取扱規程に基づき適正に実施してきたところであるが、「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成 27 年 5 月 25 日総務大臣決定）を受けて点検体制の充実を図り、公正かつ透明な調達手続に取り組んだ。</p> <p>2) 本中期目標期間においては、以下の取組を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「調達等合理化計画」の策定 ・入札・契約手続運営委員会を活用した推進体制の整備 ・随意契約や一者応札・応募となった契約に対する競争性の確保に向けた調達手続の点検やコンプライアンス向上など種々の施策の実施 <p>3) 各年度の調達等合理化計画の取組については、機構内部の自己評価のみならず、外部有識者・監事により構成される契約監視委員会による点検も受けており、全ての契約は適正に行われているとの評価を受けた。</p> <p>4) また、機構の契約における種々の取組（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</p>			

			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。			
4 ICTを活用し、会社と連携して電子化・システム化を行うことにより、事務手続の効率化・迅速化を図るとともに、利用者利便等の向上を図ること。	4 ICTを活用し、会社と連携して電子化・システム化を行うことにより、事務手続の効率化・迅速化を図るとともに、利用者利便等の向上を図る。	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 利用者利便等の向上</p> <p><評価の視点> 電子化・システム化による事務手続の効率化・迅速化が図られているか。</p>	<p><主要な業務実績> 会社と連携して電子化・システム化を行い、事務手続の効率化・迅速化を図るため、以下の取組みを行った。</p> <p>1) 占用システムの導入による事務効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 占用許可手続きの業務効率を図るためシステム化を検討し、R1(2019)年度に占用許可業務支援システムを構築、同システムの運用を開始した。 <p>2) オンライン申請</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 会社が窓口となり機構が許可する特種車両通行許可について、オンライン申請システムを構築し、R4(2022)年4月1日から運用開始した。これにより、以下のとおり、申請者の利便性が向上。 <ul style="list-style-type: none"> ○ 職場や自宅等から24時間申請可能 ○ 窓口への申請書類の郵送不要 ○ 手続期間(申請から許可証受け取りまで)の短縮(約1週間) ○ 許可証の電子発行により、車両への許可証の常備が簡便 <p>オンライン申請の認知を向上させるため、3月に記者発表をはじめ、チラシ、国・会社のSNSによる発信、業界団体・会社のホームページへの掲載等による積極的な広報に努めた。</p>			
5 業務の効率性及び透明性の向上を図るため、業務実績の評価を実施すること。	5 業務の効率性及び透明性の向上を図るため、債務の返済状況を始めとし、業務全体について定期的に自己評価を行い、その結果を公表する。また、その結果を踏まえ、必要に応じて、適切な措置を講ずる。	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 適切な業務評価、公表</p> <p><評価の視点> 業務全体について自己評価を行い、その結果を公表しているか、またその結果を踏まえ適切</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>1) 各年度の業務について自己評価を行い、独立行政法人通則法(平成11年法律第103号)に定める報告書を作成し、ホームページにて公表した。(例年6月)</p> <p>2) 各年度の業務全体の進捗状況及び前年度に係る業務実績評価において課題とされた事項への対応状況等について検討し、その内容を踏まえ次年度計画を策定した。(例年3月)</p>			

		な措置を講じているか。				
--	--	-------------	--	--	--	--

4. その他参考情報
特になし

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

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

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)
1 債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図るとともに、業務コストの縮減を進め、債務の早期の確実な返済を図ること。	1 債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図るとともに、業務コストの縮減を進め、債務の早期の確実な返済を図る。	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 収入及びコスト縮減の状況</p> <p><評価の視点> 収入の確保を図られているか、業務コストの縮減が進められているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <ul style="list-style-type: none"> 定期・継続的な投資家へのIR活動や投資家との直接交渉を通じて、主幹事方式での債券の起債により、スプレッドの抑制・適正化を図り、本中期目標期間中で約30億円の支払利子の圧縮を実現した。 H30(2018)年度1.5兆円、R1(2019)年度1.55兆円、R2(2020)年度は1.36兆円及びR3(2021)年度は0.8兆円、合計5.21兆円の財政融資資金に係る預入を行った。預入先の候補となる銀行については、H30(2018)年度は3行であったが、現在のマイナス金利政策下の厳しい金融情勢の中、再三にわたり粘り強く調整した結果、R3(2021)年度においては、預入手数料なしで4行へ有利息での預け入れ先の拡大を図った。 財政融資資金借入れに伴う金利負担を少しでも緩和するために、R1(2019)年度からは債券運用も開始した。 具体的には一般担保を有し格付け面でも一定の要件を満たすなど安全性が高い銘柄の債券に対する運用を、R1(2019)年度の28億円、R2(2020)年度は223億円、R3(2021)年度は 	<p><評価と根拠></p> <p>評価：A</p> <ul style="list-style-type: none"> IR活動を継続して投資家層の拡大を図りつつ並行して発行時のスプレッドの抑制・適正化を図り、本中期期間中で約30億円の支払利子の削減を実現した。 H30(2018)年度より4カ年にわたり関係金融機関と粘り強く交渉を行った結果、H30(2018)年度当初は3行であったが、R3(2021)年度には4行へ預入手数料なしで有利息での預け入れを実現した。なお、R3(2021)年度の財政融資資金8,000億円の預入に係る銀 	<p>評価</p> <p>A</p> <p><評価に至った理由> 財政融資資金について、預け入れ先となる銀行に対し、マイナス金利政策下にもかかわらず預入手数料なしで有利息での預け入れを行い、また、財政融資資金借入に伴う金利負担緩和のための手許資金を用いた債券運用を実施できたこととあわせて、金利負担等のコストの最小化に向けた中長期的な資金シミュレーションを行った上で、財政融資資金と自主調達との両立を図りつつ、債券発行年限の弾力的設定による最適化、借入れにあたっての金利負担の最小化や、会社と連携した資産帰属計画の更なる活用による債務引受額の平準化によりコスト縮減を進めるなど、中期目標における所期の目標を上回る成果が得られると見込まれることから、A評価とした。</p>	<p>評価</p>

			<p>380億円、累計総額631億円を行った。R3(2021)年度では、入札先の証券会社が保有する債券の在庫が減少していることを踏まえ、1回当たりの入札額の減額を行い、入札の競争性を高め、運用利回りの向上を図ったほか、リスク管理の観点から、同一発行体が発行した債券への投資額の上限を新たに設定した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・R2(2020)年度以降、長期的な資金収支の見通した結果判明した課題について、各会社と認識を共有し、具体的な手立てとして、各会社の債券発行年限の最適化を進めた。また、機構が発行する債券の年限についても、年限の弾力化と債務引受額の平準化を推進した。 ・債務引受額の平準化対策である道路資産帰属計画について、R1(2019)年度末の外環道の一部、R2(2020)年度の横浜環状南線の一部に続いてR3(2021)年度も横浜環状南線の一部について実施することとなった。また、他の未実施の会社についても、道路資産帰属計画についての業務処理上の課題やシステム的な課題について議論を進め、実施に向けての取組みを積み重ねた。 	<p>行との交渉については、同資金の預入額が近年減少しているものの、銀行が預貸ギャップの急拡大により過度の預金規模の拡大を躊躇していた。交渉先を本中期期間中で最大の11行に増加させて粘り強く交渉を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、債券運用は運用額の拡大を実現した。これまでの経験を活かして、1回当たりの入札額の減額を行い、入札の競争性を高めて運用利回りの向上を図ったほか、リスク管理の向上も図った。 ・R1(2019)年度より新たな取り組みとして債券運用を行ったことは、今後、一時的な現預金残高が生じる場合に必要となる資金運用に関するノウハウの維持・蓄積に繋がった ・以上により、機構における業務コストの大きな要素である支払金利負担を、資金運用収入でカバーするという取組を継続して行った。 	<p><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削減を進め、債務の早期の確実な返済に取り組む必要がある。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	
	2 予算(別表1のとおり)	<主な定量的指標> 特になし	<主要な業務実績> ・予算の計画及び実績は別表1のとおりである。			
	3 収支計画(別表2のとおり)	<その他の指標> 特になし	<主要な業務実績> ・収支計画及び実績は別表2のとおりである。			
	4 資金計画(別表3のとおり)	<評価の視点> 予算、収支計画、資金計画を的確に策定しているか。	<主要な業務実績> ・資金計画及び実績は別表3のとおりである。			

				<ul style="list-style-type: none"> ・各会社と密接な連携をとりつつ、長期間にわたる債務償還と資金調達の最適化を実現するための資金マネジメントの必要性を共有し、債務の早期・確実な返済に資する財務体質強化の手立てを更に前進させた。 ・具体的には、債務償還と資金調達の平準化を図るため、各会社に対して道路資産帰属計画の継続的な実施と、機構の資金需要を考慮した債券発行年限の調整を要請し、将来の資金収支の最適化に資するように努めた。長期的な資金収支の最適化のために、機構発行の債券の年限についても弾力化を実施した。 ・道路資産帰属計画は、継続的な実施を実現する一方、未実施の会社についても継続的に働きかけを実施した。 <p>これらを踏まえてA評価とする。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	
--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

特になし

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

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

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価		
			業務実績	自己評価	(見込評価)		(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。	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 短期借入金の限度額の設定 <評価の視点> 短期借入金の限度額を計画どおり設定しているか。	<主要な業務実績> ・一時的な資金不足等に対処するため、金融機関と当座貸越契約（限度額合計9,600億円）を締結した。 なお、一時的な資金不足等の事態は発生しなかったため、短期借入れは行わなかった。	<評価と根拠> 評価：－ <課題と対応> ・特になし	評価 ー	評価	<評価に至った理由> 発生した不要財産の処分の手続きを適切に行い、売却して得た利益を債務返済に充てており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。 <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			
V	不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産がある場合には、当該財産の処分に関する計画		
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

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

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
			業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
	京都市道高速道路 1 号線（新十条通）の一部については、通則法第 46 条の 3 の規定に基づき、平成 31 年に現物により払い戻す。 このほか、道路の計画の変更等に伴い不要財産が発生した場合には、これを売却し、債務の返済に充てる。	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 不要財産の適切な把握及び処分に向けた方策</p> <p><評価の視点> 不要財産が発生した場合には、売却し、債務の返済に充てているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>・他の公共事業等と調整の結果、高速道路事業として不要となった財産については、道路区域減を行った上で売却し、債務の返済に充てた。(H30 (2018) ~ R 3 (2021) の 4 ヶ年で合計 67 件、138 億円)</p>	<p><評価と根拠></p> <p>評価：B</p> <p>・左記のとおり業務を実施し、計画を達成しているため B とする。</p> <p><課題と対応></p> <p>・特になし</p>	評価	B	評価	
					<p><評価に至った理由></p> <p>発生した不要財産の処分の手続きを適切に行い、売却して得た利益を債務返済に充てており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B 評価とした。</p> <p><今後の課題></p> <p>引き続き、道路の計画の変更等に伴い不要財産が発生した場合には、これを売却し、債務の返済に充てる必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>			

4. その他参考情報
特になし

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

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

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

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

<p>善を図ること。</p>	<p>行に伴い作成する債券説明書についても、公表する。</p> <p>2) 資産の保有及び貸付状況の公開 高速道路に係る道路資産の保有及び貸付状況（保有及び貸付延長、貸付先、貸付期間等）を公表する。</p> <p>3) 債務の返済状況の公開 債務返済の計画と実績の対比等の情報について、差異の根拠、分析等も含め、内容を公表する。また、会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況も公表する。</p> <p>4) 債務返済の見通しの根拠の公開 協定に基づいて策定される最新の知見による債務返済の見通しに関する根拠（金利、交通量、収入、経済動向等）について公表する。</p>	<p>機構の業務運営に係る透明性確保、説明責任を果たすべく、機構の組織や業務その他関連する情報をホームページにおいて積極的に分かりやすく公開しているか。</p> <p>⑧業務パンフレット等による広報 機構の目的や業務の内容について、パンフレットやファクトブック等を活用することにより、情報を分かりやすく提供しているか。</p>	<p>行うとともに、ホームページに掲載した。</p> <p>その際、セグメント情報については、全国路線網、地域路線網及び一の路線ごとに公表し、かつ、全国路線網については、会社別の情報も併せて公開した。</p> <p>また、会社の協力により提供を受けた会社情報を総括し、各会社の高速道路関連の情報を一覧形式で分かりやすくホームページに掲載した。</p> <p>・財投機関債を発行する都度、債券説明書を公表した。</p> <p>2) 資産の保有及び貸付状況の公開 ・路線網ごと及び会社ごとの保有及び貸付延長を記載した「道路資産の保有及び貸付状況（総括表）」並びに路線ごとの延長、貸付先、貸付期間等を記載した「道路資産の保有及び貸付状況（路線別）」について、随時更新して公表した。</p> <p>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）及び債務残高等の項目の内訳を含め、計画額、実績額及びその差額、さらに差異の根拠、分析等の説明を付して公表した。</p> <p>・各年度における会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況について公表した。</p> <p>4) 債務返済の見通しの根拠の公開 ・I-2-①に記載した会社との協定の見直しに併せて、業務実施計画の見直しを行い、その際に用いた債務返済計画の見通しに関する根拠を公表した。</p>			
----------------	---	--	--	--	--	--

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

	<p>ても、迅速な更新に努める。引き続き、道路利用者の利便性を高めるため、会社と共同し、高速道路料金施策についての総括的なページとして充実を図る。</p> <p>また、ホームページのアクセス状況の調査・分析などを通じて、会社とも連携を図りつつ、より利用者のニーズに的確に応えられるホームページとなるよう必要な改善を図る。</p> <p>2) 業務パンフレット等による情報公開</p> <p>機構の目的や業務の内容について、パンフレット等を活用することにより、情報の提供を行う。</p>		<p>ル AA 対応したホームページのリニューアルを行った。</p> <p>2) 業務パンフレット等による情報公開</p> <p>・パンフレット「高速道路機構の概要」、同パンフレットの英語版及び「高速道路機構ファクトブック」を発行し、関係機関等に配付して情報提供を行った。</p>			
<p>3 「政府機関の情報セキュリティ対策のための統一基準」等を踏まえ、関連する規程類を適時適切に見直すこと。また、これに基づき、情報セキュリティインシデント対応の訓練や情報セキュリティ対策に関する教育などの情報セキュリティ対策を講じ、情報システムに対する</p>	<p>4 「政府機関の情報セキュリティ対策のための統一基準」等を踏まえ、関連する規程類を適時適切に見直す。また、これに基づき、情報セキュリティインシデント対応の訓練や情報セキュリティ対策に関する教育などの情報セキュリティ対策を講じ、情報システムに対するサイ</p>	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 情報セキュリティ対策の推進状況</p> <p><評価の視点> 情報セキュリティ対策を推進しているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>情報セキュリティ対策については、情報セキュリティポリシーに基づき適切な対策を講じるとともに、現行の情報セキュリティ体制について、NISCによる監視を継続した。</p> <p>また、期間中、本省で開催されるCISO会議やNISC主催などの会議・研修・勉強会が開催される際は、役職員が参加して知識向上を図るとともに、転入者も含め、役職員を対象とした情報セキュリティポリシーの周知、情報セキュリティに関する注意喚起を行った。</p> <p>・特に、R1（2019）年度においては、NISCから委託を受けた独立行政法人情報処理推進機構による、サイバー</p>			

<p>サイバー攻撃への防御力、攻撃に対する組織的対応能力の強化に取り組むとともに、これらの対策の実施状況を毎年度把握し、PDCAサイクルにより情報セキュリティ対策の改善を図ること。</p>	<p>バー攻撃への防御力、攻撃に対する組織的対応能力の強化に取り組むとともに、これらの対策の実施状況を毎年度把握し、PDCAサイクルにより情報セキュリティ対策の改善を図る。</p>		<p>セキュリティに関する対策の基準に基づく監査（マネジメント監査）及びペネトレーションテストに対応（9月、11月）した。この結果を踏まえて、指摘・推奨事項に対してR2（2020）年度中の改善を目途とした改善計画案の策定に着手した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・R2（2020）年度においては、R1（2019）年度のNISCによるマネジメント監査時に受けた各指摘事項について、それぞれ改善計画を策定した。 ・その上で、R2（2020）年12月及びR3（2021）年3月に、最高情報セキュリティ責任者を筆頭に情報セキュリティの各責任者（各部長・課長等）が出席する「情報セキュリティ対策に関する連絡会」を開催し、昨年度監査における指摘事項に対する改善計画の対応状況を確認して、NISC監査のフォローアップを適切に実施した。 ・R3（2021）年度においては、7月の「政府機関等の情報セキュリティ対策のための統一基準群」の改定を受けて、R3（2021）年12月及びR4（2022）年3月に、最高情報セキュリティ責任者を筆頭に情報セキュリティ責任者（各部長・課長等）が出席する「情報セキュリティ委員会を開催し、機構の情報セキュリティポリシー及び関連規程の見直しを行った。 ・また、情報セキュリティに関する役職員の意識向上に向けた啓発ポスターを掲示するほか、情報セキュリティメールマガジンの配信、情報セキュリティインシデント対処訓練、標的型攻撃メール訓練、情報セキュリティポリシー等に関する自己点検を実施するとともに、動画形式による情報セキュリティ研修を実施した。 			
--	--	--	---	--	--	--

<p>4 内部統制については、「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」（平成26年11月28日付け総務省行政管理局長通知）を踏まえ、理事長のリーダーシップの下、引き続き必要な規程類や体制の整備を行い、内部統制システムの充実及び監事機能の実効性の向上に努めるとともに、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。</p>	<p>5 内部統制については、「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」（平成26年11月28日付け総務省行政管理局長通知）を踏まえ、業務方法書に定めた事項を確実に実施するとともに、内部統制が有効に機能するよう、理事長のリーダーシップの下で、継続的な内部統制の実態の検証・確認、必要な規程類や体制の整備・見直し等を行うことを通じて、内部統制システムの充実を図るほか、監事機能の実効性の向上に努める。</p>	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 内部統制の充実・強化</p> <p><評価の視点> 内部統制の更なる充実・強化が図られているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>1) 通則法の改正に伴い内部統制の充実・強化を図るため整備した業務体制等の下で、役員会のほか、内部統制委員会、資金調達・運用及び金融機関等選定審査委員会、入札・契約手続運営委員会及び契約監視委員会を開催した。</p> <p>2) 債務の確実な返済に影響を与える金利、交通量等の変動について、幹部連絡会において常時把握するとともに、役員会・内部統制委員会等において債務返済の計画と実績の対比、要因分析等を行うことにより、リスクへの適切な対応を行っている。 また、内部統制委員会において、リスクの把握、対応策の状況及びリスクの評価について審議した。</p> <p>3) 法人文書の管理に関して、「行政文書の管理に関するガイドライン」の平成29年12月の改正（文書の作成・保存等に係る適正性の確保を目的としたもの）に対応し改正した規程の組織内周知を図るとともに、内閣府等が実施している行政文書管理に関するセミナーや研修等に参加し、最新の情勢や法改正等の情報を把握することで担当者の知識向上に努めた。 また法人文書管理規程等関連規程を改正し、電子決裁システムの運用を開始した。</p> <p>4) 監事監査において、内部統制システムの整備とその運用状況等について監査があり、監事監査報告がまとめられ報告した。</p>			
<p>5 業務の実施に当たっては、国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携を図ること。</p>	<p>6 国及び出資地方公共団体並びに会社の協力を得て、円滑に業務を実施するため、これら関係機関と積極的に情報及び意見の交換を行うなど、緊密な連携を図る。</p>	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 関係機関と情報及び意見の交換</p> <p><評価の視点> 関係機関と情報及び意見の交換が行</p>	<p><主要な業務実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国、会社、機構間で緊密な連携を図るため、役員クラスでの調整会議のほか、部長会議等の定期的な開催、事務レベルでの案件に応じた調整会議等を通じて、情報及び意見の交換を行った。 ・また、出資地方公共団体とも、機構の決算説明会、出資説明会、事業説明会、会社の決算説明会及び事業説明会等を通じて、情報及び意見の交換を行った。 			

		われているか。				
<p>6 物品等の調達を行うに当たっては、環境物品等の調達により、環境への負荷の低減に配慮すること。</p> <p>また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促すこと。</p>	<p>7 環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。</p> <p>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を(特定調達物品等)を100%調達する。</p> <p>また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促す。</p>	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 環境物品等の調達の状況</p> <p><評価の視点> 法令等に基づき環境物品等を調達しているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>1)「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(平成12年法律第100号)」に基づき各年度における「環境物品等の調達の推進を図るための方針」を策定の上、環境物品等の調達を行うこととし、特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたものを概ね100%調達した。</p> <p>2) 会社において、環境への取組方針が公表されるとともに、環境の保全と創出に配慮した取組が実施された。また、環境への取組や地球温暖化抑制に果たす高速道路の役割等を取りまとめた会社の環境報告書・CSR報告書等について機構ホームページを通じて周知を図った。</p>			
<p>7 会社及び関係行政機関と協力して、大規模な交通事故、地震災害等不測の事態が生じたことによる影響を最小限度にとどめるために、より一層の迅速、的確かつ効果的な対応を取ることができるよう体制を確立し、日頃から高速道路の供用に重大な影響を与える事態を想定した情報の収集、伝達</p>	<p>8 地震、風水害、大規模な交通事故等により高速道路の供用に重大な影響を与える事態が発生した場合には、防災業務計画等に基づき、重要業務を遅滞なく執行するとともに、会社及び関係行政機関と協力して、迅速かつ的確な情報収集、伝達等の措置を講ずる。</p> <p>特に、大規模災害等により機構本部</p>	<p><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> 会社及び関係行政機関と連携した当該事態を想定した訓練の実施回数 災害に備えた機構独自の非常参集訓練等の実施回数 <p><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時における会社及び関係機関と協力した迅 	<p><主要な業務実績></p> <p>1) 防災業務計画に基づく的確な対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害が発生した際には、災害の規模に応じて、体制を構築した。 災害が発生した場合には、交通の危険防止のための通行の禁止、緊急車両の通行の許可など、会社からの要請に基づき、必要な措置を迅速かつ的確に行った。 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(2回)を実施。R3(2021)年度は大雪時に2件(関越道、首都高)機動的に区 			

<p>等に関する訓練を実施するなど、これまでの取組状況も踏まえ、会社とも連携を図りつつ、危機管理能力の一層の向上を図ること。</p> <p>(指標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会社及び関係行政機関と連携した当該事態を想定した訓練の実施回数 (平成 29 年度実施実績：1 回) ・災害に備えた機構独自の非常参集訓練等の実施回数 (平成 29 年度実施実績：3 回) 	<p>での重要業務の継続が困難な場合には、関西業務部において代行する。</p> <p>また、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を実施するとともに、災害に備えた機構独自の非常時参集訓練や重要業務の継続訓練等を実施することにより、迅速、的確かつ効果的な対応が取れるよう体制を強化し、危機管理能力の一層の向上を図る。</p>	<p>速かつ的確な情報収集・伝達等の措置状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害に備えた訓練の定期的な実施 <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時に会社及び関係機関と協力し、迅速かつ的確な情報収集・伝達等を行ったか。 ・大規模災害に備えた訓練を定期的に実施したか。 	<p>間指定した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地震、降雨、その他災害 733 件 ⇒【H30 (2018) 年度 153 件、R 1 (2019) 年度 137 件、R 2 (2020) 年度 238 件、R 3 (2021) 年度 205 件】 ・災対法の区間指定 (7 件) ⇒【H30 (2018) 年度 1 件・関空橋、R 2 (2020) 年度 4 件・大雪 (関越道、北陸道等) 時、R 3 (2021) 年度 2 件・大雪 (関越道、首都高) 時】 ・令和 2 年 7 月豪雨における熊本県でのエスコート通行の初適用、通行止め基準に土砂災害リスクに応じた「土壌雨量指数」の試行導入などを機動的に実施した。 ・災害の発生に備え、計画的に防災訓練を実施した ⇒【基本動作訓練：1 回、安否登録訓練・参集応答訓練 3 回】 <p>2) 防災業務計画の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災業務計画の充実を図るために、内容の検証を行った。 			
	<p>10 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行う業務とする。</p>	<p><主な定量的指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 特になし</p> <p><評価の視点> 当年度分の減価償却及び除却を行う費用に充てているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・前中期目標期間繰越積立金 54 億円のうち、本中期目標期間 (R 3 (2021) 年度まで) に、減価償却に充てるため 5.5 億円を取り崩した。 			

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし</p>

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

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

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

<p>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ること。</p>	<p>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。</p>	<p>員で効果的、効率的な業務運営がなされる人員の適正配置がされているか。 ・役職員の給与水準の適正化に取り組んだか。</p>	<p>2年目（R1（2019）） 機構の組織能力の継続的な向上のため、新たな取組みを本格的に実施。 ▶ 「アクションプラン」の策定・共有化を本格化し、理事長自ら四半期毎のフォローアップを開始。 ▶ 「人事評価制度」を策定。職員の目標達成状況に応じてきめ細かく人事評価に反映。 ▶ 各職員のスキル判定を行い、初の「人材育成計画」を策定し、必要な研修機会を提供。</p> <p>3年目（R2（2020）） 機構の業務運営の二本柱の取組みを充実・強化、機構全体に定着させた。 ▶ 理事長自ら全職員に直接コミットする形できめ細かく、人材育成・人事評価を実施。出向元組織にも幹部がフィードバックし反映させた。 ▶ 新たにメンター制を創設し、着任直後の若手職員（メンティ）が機構に馴染むまで所属と異なる役職者（メンター）が継続的にサポート。</p> <p>4年目（R3（2021）） ▶ アクションプランについて、より具体化、定量化、期限設定（マイルストーン）を明確化し、より実効性の高い取組みに深化させた。 ▶ 機構全体の活力向上のため、非正規職員の処遇改善、モチベーション向上に資する目標設定、評価制度を創設。 ▶ 出向元が異なる職員間でのコミュニケーション強化を図るため、「チームビルディング研修」を導入。</p> <p>② 人員に関する指標 ・必要かつ適正な水準の常勤職員数により、業務を適切に実施した。</p> <p>③ 人件費に関する指標 1) H30（2018）年度からR3（2021）年度の職員の給与については、国家公務員に準拠して必要に応じて関係規程の改正を実施した。</p>	<p><課題と対応> ・特になし</p>	<p><その他事項> 特になし。</p>
--	---	---	---	--------------------------------	--------------------------------

			2) H30 (2018) 年度からR 3 (2021) 年度の給与水準の適正化に向けた取組みについて、「独立行政法人の役員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						

別表1 予算

【法人単位】

(単位:百万円)

区分	計画額	平成30年度 (実績額)	令和元年度 (実績額)	令和2年度 (実績額)	令和3年度 (実績額)	平成30～令和3年度 実績額合計
収入						
業務収入	8,002,672	2,239,182	2,241,111	1,790,254	1,928,633	8,199,181
道路業務収入	7,999,087	2,238,407	2,240,336	1,789,481	1,927,413	8,195,638
鉄道業務収入	3,585	775	775	773	1,220	3,543
政府等出資金受入	30,203	14,192	19,848	1,448	894	36,382
政府等補助金受入	21,214	17,108	23,195	11,491	12,326	64,119
債券及び借入金	6,919,248	2,930,900	2,285,000	1,680,000	1,120,000	8,015,900
社会資本整備事業収入	502	196	153	94	59	502
業務外収入	215,142	30,280	47,906	9,664	7,718	95,568
計	15,188,981	5,231,858	4,617,213	3,492,951	3,069,631	16,411,653
支出						
債務返済費	14,400,964	3,734,258	3,347,158	3,462,781	3,804,824	14,349,021
東京湾横断道路償還金	69,117	4,549	4,389	4,210	49,071	62,220
無利子貸付金	51,262	20,407	35,158	5,136	5,431	66,131
経営努力助成金	-	260	244	320	602	1,426
業務管理費	20,912	6,953	4,634	4,394	4,372	20,354
高速道路管理費	9,109	2,358	2,196	2,620	3,043	10,218
鉄道施設管理費	11,803	4,595	2,438	1,773	1,329	10,136
一般管理費	5,414	1,282	1,276	1,243	1,280	5,081
人件費	3,968	935	975	955	948	3,813
物件費	1,446	347	301	289	332	1,269
業務外支出	121,959	62,590	15,992	130,035	63,070	271,687
計	14,669,628	3,830,299	3,408,851	3,608,119	3,928,650	14,775,919

(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。

別表1 予算

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

区分	計画額	平成30年度 (実績額)	令和元年度 (実績額)	令和2年度 (実績額)	令和3年度 (実績額)	平成30～令和3年度 実績額合計
収入						
業務収入	7,999,087	2,238,407	2,240,336	1,789,481	1,927,413	8,195,638
道路業務収入	7,999,087	2,238,407	2,240,336	1,789,481	1,927,413	8,195,638
政府等出資金受入	30,203	14,192	19,848	1,448	894	36,382
政府等補助金受入	21,059	17,071	23,159	11,449	12,296	63,975
債券及び借入金	6,919,248	2,930,900	2,285,000	1,680,000	1,120,000	8,015,900
社会資本整備事業収入	502	196	153	94	59	502
業務外収入	214,830	30,219	47,578	9,567	7,598	94,962
計	15,184,929	5,230,986	4,616,074	3,492,039	3,068,260	16,407,359
支出						
債務返済費	14,400,964	3,734,258	3,347,158	3,462,781	3,804,824	14,349,021
東京湾横断道路償還金	69,117	4,549	4,389	4,210	49,071	62,220
無利子貸付金	51,262	20,407	35,158	5,136	5,431	66,131
経営努力助成金	-	260	244	320	602	1,426
業務管理費	9,109	2,358	2,196	2,620	3,043	10,218
高速道路管理費	9,109	2,358	2,196	2,620	3,043	10,218
一般管理費	5,360	1,269	1,264	1,230	1,267	5,031
人件費	3,926	925	966	945	939	3,775
物件費	1,434	343	298	286	329	1,256
業務外支出	121,943	62,557	15,992	130,035	63,070	271,654
計	14,657,754	3,825,657	3,406,402	3,606,332	3,927,308	14,765,699

(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。

別表1 予算

【鉄道勘定】

(単位:百万円)

区分	計画額	平成30年度 (実績額)	令和元年度 (実績額)	令和2年度 (実績額)	令和3年度 (実績額)	平成30～令和3年度 実績額合計
収入						
業務収入	3,585	775	775	773	1,220	3,543
鉄道業務収入	3,585	775	775	773	1,220	3,543
政府等出資金受入	-	-	-	-	-	-
政府等補助金受入	155	37	36	42	30	144
業務外収入	312	61	328	97	120	606
計	4,052	872	1,139	912	1,371	4,294
支出						
業務管理費	11,803	4,595	2,438	1,773	1,329	10,136
鉄道施設管理費	11,803	4,595	2,438	1,773	1,329	10,136
一般管理費	55	13	11	13	13	50
人件費	42	9	9	10	10	38
物件費	12	4	2	3	3	12
業務外支出	16	33	0	0	0	33
計	11,874	4,642	2,449	1,787	1,342	10,219

(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。

別表2 収支計画

【法人単位】

(単位:百万円)

区分	計画額	平成30年度 (実績額)	令和元年度 (実績額)	令和2年度 (実績額)	令和3年度 (実績額)	平成30～令和3年度 実績額合計
費用の部	6,487,230	1,469,620	1,402,373	1,408,578	1,441,669	5,722,240
経常費用	6,398,449	1,429,579	1,402,144	1,408,257	1,437,684	5,677,665
道路貸付業務費	4,399,706	1,032,109	1,058,729	1,086,772	1,111,521	4,289,132
助成業務費	-	260	244	320	602	1,426
鉄道施設利用業務費	34,363	8,729	8,652	8,646	8,510	34,536
一般管理費	5,321	1,556	1,487	2,034	1,890	6,967
人件費	3,982	956	988	970	964	3,879
経費	1,339	599	498	1,064	926	3,087
財務費用	1,539,159	308,099	281,322	263,227	255,699	1,108,348
道路資産取得関連費用	419,900	78,374	50,572	44,594	58,606	232,147
雑損	-	453	1,138	2,663	856	5,110
臨時損失	88,781	40,041	228	321	3,984	44,575
収益の部	7,581,242	2,130,245	2,107,243	1,685,385	1,805,551	7,728,424
経常収益	7,472,389	2,101,414	2,080,709	1,655,891	1,780,027	7,618,041
受取貸付料	7,388,932	2,067,968	2,049,331	1,622,177	1,747,761	7,487,238
占用料収入	8,948	2,468	2,537	2,519	2,585	10,110
連結料収入	9,344	2,350	2,359	2,348	2,096	9,153
受取施設利用料	3,245	704	692	688	280	2,363
その他の売上高	80	2	1	1	727	731
補助金等収益	144	10,893	8,363	7,793	7,790	34,839
寄附金収益	-	69	588	3,139	1,345	5,140
資産見返負債戻入	30,001	8,773	8,333	8,880	9,236	35,222
鉄道施設建設見返債務戻入	31,694	8,009	7,971	7,937	7,822	31,738
財務収益	-	65	119	232	230	645
雑益	-	113	415	178	155	861
臨時利益	108,853	28,831	26,534	29,494	25,525	110,384
当期純利益	1,094,012	660,624	704,871	276,807	363,882	2,006,184
前中期目標期間繰越積立金取崩額	494	141	138	137	137	553
当期総利益	1,094,506	660,765	705,009	276,944	364,020	2,006,738

(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。

別表2 収支計画

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

区分	計画額	平成30年度 (実績額)	令和元年度 (実績額)	令和2年度 (実績額)	令和3年度 (実績額)	平成30～令和3年度 実績額合計
費用の部	6,452,813	1,460,892	1,393,724	1,399,934	1,433,162	5,687,713
経常費用	6,364,032	1,420,851	1,393,496	1,399,613	1,429,177	5,643,137
道路貸付業務費	4,399,706	1,032,123	1,058,743	1,086,789	1,111,537	4,289,192
助成業務費	-	260	244	320	602	1,426
一般管理費	5,267	1,542	1,476	2,020	1,877	6,915
人件費	3,939	947	980	960	955	3,841
経費	1,328	595	496	1,060	923	3,074
財務費用	1,539,159	308,099	281,322	263,227	255,699	1,108,348
道路資産取得関連費用	419,900	78,374	50,572	44,594	58,606	232,147
雑損	-	453	1,138	2,663	856	5,110
臨時損失	88,781	40,041	228	321	3,984	44,575
収益の部	7,543,761	2,120,928	2,098,123	1,676,399	1,796,499	7,691,948
経常収益	7,437,226	2,092,664	2,072,005	1,647,237	1,771,169	7,583,075
受取貸付料	7,388,932	2,067,968	2,049,331	1,622,177	1,747,761	7,487,238
占用料収入	8,948	2,468	2,537	2,519	2,585	10,110
連結料収入	9,344	2,350	2,359	2,348	2,096	9,153
その他の売上高	-	2	1	1	2	5
補助金等収益	-	10,857	8,321	7,763	7,760	34,701
寄附金収益	-	69	588	3,139	1,345	5,140
資産見返負債戻入	30,001	8,773	8,333	8,880	9,236	35,222
財務収益	-	65	118	232	230	645
雑益	-	113	415	178	155	861
臨時利益	106,536	28,264	26,118	29,162	25,329	108,873
当期純利益	1,090,949	660,036	704,399	276,464	363,337	2,004,236
当期総利益	1,090,949	660,036	704,399	276,464	363,337	2,004,236

(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。

別表2 収支計画
【鉄道勘定】

(単位:百万円)

区分	計画額	平成30年度 (実績額)	令和元年度 (実績額)	令和2年度 (実績額)	令和3年度 (実績額)	平成30～令和3年度 実績額合計
費用の部	34,417	8,742	8,663	8,660	8,523	34,588
経常費用	34,417	8,742	8,663	8,660	8,523	34,588
鉄道施設利用業務費	34,363	8,729	8,652	8,646	8,510	34,536
一般管理費	54	13	11	15	13	52
人件費	42	9	9	11	10	38
経費	11	4	2	4	3	14
雑損	-	0	0	-	0	0
臨時損失	-	-	-	-	-	-
収益の部	37,480	9,331	9,135	9,003	9,068	36,537
経常収益	35,163	8,763	8,718	8,671	8,873	35,026
受取施設利用料	3,245	704	692	688	280	2,363
その他の売上高	80	14	14	16	742	786
補助金等収益	144	36	42	30	30	138
鉄道施設建設見返債務戻入	31,694	8,009	7,971	7,937	7,822	31,738
財務収益	-	0	0	0	0	0
雑益	-	0	0	0	0	0
臨時利益	2,317	567	416	332	195	1,511
当期純利益	3,063	589	472	343	545	1,949
前中期目標期間繰越積立金取崩額	494	141	138	137	137	553
当期総利益	3,557	729	610	480	683	2,502

(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。

別表3 資金計画

【法人単位】

(単位:百万円)

区分	計画額	平成30年度 (実績額)	令和元年度 (実績額)	令和2年度 (実績額)	令和3年度 (実績額)	平成30～令和3年度 実績額合計
資金支出	15,440,651	6,138,062	6,466,586	7,532,712	5,497,235	25,634,596
業務活動による支出	1,696,975	387,351	336,583	397,941	319,425	1,441,300
管理費支出	148,285	73,139	28,146	135,281	68,347	304,912
その他支出	1,548,690	314,212	308,437	262,660	251,079	1,136,387
投資活動による支出	-	1,000,053	733,116	2,930,507	1,133,676	5,797,353
財務活動による支出	12,972,653	3,437,524	3,075,670	3,207,252	3,607,860	13,328,307
次期中期目標期間への繰越金	771,023	1,313,135	2,321,217	997,012	436,274	5,067,637
資金収入	15,440,651	6,138,062	6,466,586	7,532,712	5,497,235	25,634,596
業務活動による収入	8,355,413	2,261,913	2,351,679	2,141,596	1,694,171	8,449,359
投資活動による収入	-	801,264	500,430	1,390,076	1,686,405	4,378,175
財務活動による収入	6,949,451	2,938,915	2,301,342	1,679,822	1,119,648	8,039,728
前期よりの繰越金	135,787	135,970	1,313,135	2,321,217	997,012	4,767,333

(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。

別表3 資金計画

【高速道路勘定】

(単位:百万円)

区分	計画額	平成30年度 (実績額)	令和元年度 (実績額)	令和2年度 (実績額)	令和3年度 (実績額)	平成30～令和3年度 実績額合計
資金支出	15,420,270	6,120,904	6,452,468	7,520,887	5,485,696	25,579,955
業務活動による支出	1,685,101	383,170	333,492	396,428	318,274	1,431,364
管理費支出	136,411	68,959	25,055	133,768	67,195	294,977
その他支出	1,548,690	314,212	308,437	262,660	251,079	1,136,387
投資活動による支出	-	1,000,053	733,116	2,930,507	1,133,676	5,797,353
財務活動による支出	12,972,653	3,437,524	3,075,670	3,207,252	3,607,860	13,328,307
次期中期目標期間への繰越金	762,516	1,300,156	2,310,190	986,699	425,885	5,022,931
資金収入	15,420,270	6,120,904	6,452,468	7,520,887	5,485,696	25,579,955
業務活動による収入	8,351,361	2,261,048	2,350,540	2,140,798	1,692,943	8,445,329
投資活動による収入	-	801,264	500,430	1,390,076	1,686,405	4,378,175
財務活動による収入	6,949,451	2,938,915	2,301,342	1,679,822	1,119,648	8,039,728
前期よりの繰越金	119,458	119,676	1,300,156	2,310,190	986,699	4,716,722

(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。

別表3 資金計画

【鉄道勘定】

(単位:百万円)

区分	計画額	平成30年度 (実績額)	令和元年度 (実績額)	令和2年度 (実績額)	令和3年度 (実績額)	平成30～令和3年度 実績額合計
資金支出	20,381	17,173	14,132	11,938	11,556	54,799
業務活動による支出	11,874	4,194	3,105	1,626	1,167	10,093
管理費支出	11,874	4,194	3,105	1,626	1,167	10,093
その他支出	-	-	-	-	-	-
投資活動による支出	-	-	-	-	-	-
次期中期目標期間への繰越金	8,507	12,978	11,027	10,312	10,389	44,706
資金収入	20,381	17,173	14,132	11,938	11,556	54,799
業務活動による収入	4,052	880	1,154	912	1,244	4,188
投資活動による収入	-	-	-	-	-	-
財務活動による収入	-	-	-	-	-	-
前期よりの繰越金	16,329	16,293	12,978	11,027	10,312	50,611

(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。