

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の第3期中期目標期間（期末評価）の評価結果の主要な反映状況

1. 役員人事への反映について

役員人事への反映	中期目標に定められた目標について、中期計画に沿った年度計画を着実に実施し、主務大臣による第3期中期目標期間（見込）の評価結果が「B」評定であったため、特段の反映を行っていない。
----------	--

2. 法人の運営及び予算への反映について

評価項目	今後の課題・その他の事項	対応状況
Ⅱ 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	【Ⅱ－１－③ 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】 <今後の課題> ・引き続き、適切な目標値の設定や現場レベルで有効活用できるようなアウトカム指標の作成等、機構が更なるリーダーシップを持って、各高速道路会社と連携して取り組む必要がある。 <その他事項> （外部有識者意見） 会社の経営計画に反映して活用することにより経営の透明性に係る説明責任という観点からも非常に良い取組である。	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。 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。 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。
Ⅱ 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	【Ⅱ－２－７ ⑦ 資金調達の多様化】 ＜その他事項＞ （外部有識者意見） 成果が出ており非常に良いと思うので、今後も進めていっていただきたい。機構の努力によりすごいことを達成している。	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。 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、Ｒ３（２０２１）年度も更に推進した。

		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、調達が多様化を達成した。 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。 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）。 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。
Ⅱ 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	【Ⅱ—5 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】 ＜その他事項＞ （外部有識者意見） 非常に良い制度だと思う。提案された新技術は機構のみにとどまらず、全国的な水平展開や波及効果の測定・社会的評価も必要。新技術・経営努力の評価方法について、直接的なコスト削減以外に、工期短縮・早期供用の効果も考慮する等、今後検討していただきたい。	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。 2) 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、コスト削減の取組への積極的な活用を促した。 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。
Ⅱ 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	【Ⅱ—6 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】 ＜その他事項＞ （外部有識者意見） 特殊車両通行許可支援システムについては、高速道路だけでなく、一般道との連携もご検討いただきたい。 チェックリスト化は、ありそうで、今までやっていなかったのかと思うところ。大臣評価について異存はないが、今後は民間企業と比較した上で、スピード感も踏まえた評価とすることも検討が必要。	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。 2) オンライン申請 ・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。 ○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。
--	--	--