

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（見込評価）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） 更に有効活用できるようなアウトカム指標にする必要があるため、「B」評価が妥当である。	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位置づけ毎に分類、整理し、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などによる工夫を凝らし、高速道路の管理の現状を分かりやすく説明できるよう、改善を図った。

		5) 各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】 ＜今後の課題＞ 引き続き、多額の資金を低利かつ安定的に調達できるよう、調達の多様化等に取り組む必要がある。	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)年度においては、長期的な視点から償還年度が偏らないように債券年限を分散させる方針も併せて定めた。 2) 超長期年限の購入層拡大に向け、財投機関債で利子一括払債を中心に20年以上の新たな年限の債券を18種類(内16種類はオッド年限)発行し、調達の多様化を達成した。 3) 上記調達の多様化とともに、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なIR活動等によって、本中期目標期間中(R2(2020)年度まで)の実績として、121件の新規投資家を獲得した。 4) 本中期目標期間中(R2(2020)年度まで)の実績として総額2兆4,859億円(政府保証債1兆7,675億円、財投機関債7,184億円)を債券発行により調達した。加

		えて、国から財政融資資金 4 兆 4,100 億円を借り入れるなど、長期かつ安定的な資金調達に努めた。 5) 上記の資金調達の結果、本中期目標期間中、R 2 (2020) 年度末における債務残高の平均残存年限を 12.4 年 (前中期目標期間末 8.6 年) に長期化させつつも、有利子債務残高の平均利率を 0.94% (同 1.16%) に低下させた。 6) なお、会社と定期的に資金調達担当者会議を行い、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。 7) 今後の資金マネジメントによる超長期的なシミュレーションを踏まえて、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。 8) 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、超長期的な資金シミュレーションを行った。その結果判明した課題に対し、機構が発行する債券の年限について、超長期・固定の調達を基本とするものの、年限の弾力化を推進した。
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	【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】 ＜今後の課題＞ 引き続き、高速道路会社がより活用しやすい制度となるよう、助成制度の今後のあり方について検討を行う必要がある。	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、

置	<その他事項> (外部有識者意見) 新技術の開発を促す非常に良い制度であり、今後、新技術等を他の公共工事に展開することを期待したい。	必要な運用手続きの改善を図った。 2) 本中期目標期間中(R2(2020)年度まで)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。
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】 <今後の課題> 権限の代行その他の業務は、法律の範囲内でできる限り会社に業務を委任するとともに、事務手続きの更なる簡素化・システム化等について検討することにより、利用者の利便増進を図る必要がある。 <その他事項> (外部有識者意見) 権限代行事務の手続きの簡素化は以前からの課題であり、チェックリスト化等により、現場における事務の簡素化・効率化に取り組んでおり評価できる。	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。 2) オンライン申請 ・特殊車両通行許可については、オンライン申請システムに必要な諸条件を整理したのち、R3(2021)年度導入に向けて業務発注し、オンライン申請構築を開始した。