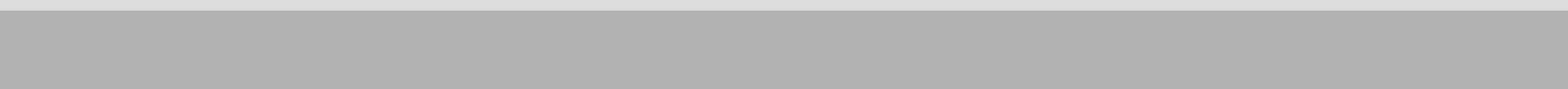


第5期中期目標 業務実績期末報告 補足説明資料



(独)日本高速道路保有・債務返済機構



第5期中期目標期間 業務実績報告補足説明資料

項目

I-1-③

アウトカム指標達成のための取組、指標の設定

[業務実績等報告書P7]

第5期中期目標期間中の評価

自己評価 R4:B R5:B R6:A 見込:B R7:A 主務省評価 R4:B R5:B R6:B 見込:B

機構の役割

○各会社共通の客観的な指標(アウトカム指標)による実績の把握・分析、実績を踏まえた目標値の設定を通じて高速道路の計画的な事業推進、サービス向上に努める。

課題・問題点

- ・令和3年度業務実績等評価意見交換会において、「アウトカム指標の中期目標が会社毎に異なっている点について、統一化を検討すべき」とご指摘。
- ・令和5年度業務実績等評価意見交換会において、「目標値が各社で異なる点を統一すべき」とご指摘。

■課題ポイント

- ・各社の中期経営計画を基に目標設定しているため、中期目標が会社毎に異なる
- ・路線特性や重点施策が各社で異なるため、目指すべき高速道路サービスの達成水準が会社毎に異なる

対応策・取組内容・成果

- ・既存指標について、最新の施策動向との関連性及び会社の経営努力等との連動の観点から課題を整理し、継続使用する指標、改善を要する指標、役目を終えた指標に分類。
- ・新規指標について、高速道路のサービス向上に寄与する最新の施策動向が反映されていない実態等を踏まえ、指標化を検討し追加。
- ・中期目標について、会社の目標を機構が設定することの必要性等を説明し、機構が統一的な目標を設定する方針について会社と同意。
- ・中期目標値について、既存指標が設定された背景や各社の中期目標値の設定方法を再確認し、機構が会社毎に異なる路線特性等を踏まえ、各指標の目指すべきサービスの達成水準を目標値として設定・公表。
- ・また、解りやすい情報の発信として、会社の成果を直感的・客観的に把握できるよう、「事故をへらす」、「渋滞をへらす」などの目的ごとに関連指標を分類しつつ、指標の実績値を会社間で相対比較するなど見せ方の工夫を実施。

評定の根拠

- ・会社における社会的課題解決の取組を促し、高速道路の管理サービス水準向上のため、**機構が主導して検討会等を設置し、会社と連携しながら、指標の組替え、見直しを実施した。**
- ・これまで会社の経営指標を基に設定してアウトカム指標の中期目標について、**高速道路サービスとして達成すべき水準・考え方を機構が明確化して統一的に中期目標を設定したうえで公表した。**

● I - 1 - ③ アウトカム指標達成のための取組、指標の設定

■ 中期的な目標設定の考え方

○高速道路資産の適切な保有や機能強化、償還計画の確実性向上等を図るため、これまで会社の取組計画を基に設定していたアウトカム指標に係る中期的な目標について、今後は、高速道路サービスとして達成すべき水準等を明確化し、機構が統一的な考え方により設定する方式に改めることとした。

【従前】

- ・ 会社が中期経営計画等で中期目標値を設定
- ・ 機構は会社の中期目標値を取りまとめて公表



【令和8年度以降】

- ・ 機構が統一的な中期目標値を設定・公表
- ・ 会社は機構中期目標を踏まえ目標値を設定

■ 指標の考え方

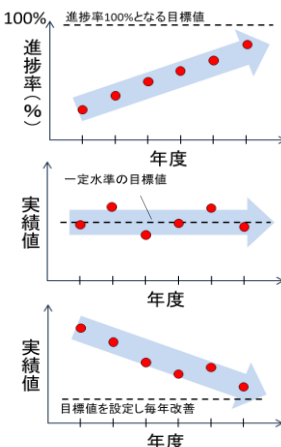
○機構の中期目標・中期計画や最新の施策動向を踏まえて指標を設定

- ・ 高速道路資産の適切な保有の観点 → 死傷事故・逆走の削減、構造物の保全、快適走行可能な路面維持 等
- ・ 利用者に対するサービス向上の観点 → 渋滞の緩和、耐震補強の推進、SA・PAの機能強化等
- ・ 償還計画（債務返済）の確実性向上の観点 → 高速道路利用者の確保、コスト縮減・省人化等

■ 目標値の考え方

○高速道路サービスとして達成すべき水準等を明確に示す、中期的な目標値を設定

- ・ 過年度実績の水準を維持する指標
→ 快適走行路面率、総合顧客満足度 等
- ・ 過年度からの改善傾向を継続する指標
→ 死傷事故率、インセンティブ助成件数 等
- ・ 施策の進捗を管理する指標
→ 橋梁、トンネル、道路附属物等の修繕着手率及び修繕完了率 等



■ 目標値設定の考え方

○高速道路会社共通の統一した目標値を設定

東日本	中日本	西日本	本四	首都	阪神
□□					

○一部指標では、路線特性や地域特性を踏まえ、全国路線網、首都高速、阪神高速に区分して目標値を設定

全国路線網	首都	阪神
○○	△△	◇◇

● I - 1 - ③ アウトカム指標達成のための取組、指標の設定

《従前までの指標の体系（～令和7年度）》

柱	No	アウトカム指標	令和7年度中期目標値（R4～R7）					
			全国路線網				地域路線網	
			東	中	西	本四	首都	阪神
Ⅰ－１．安全・安心の確保（交通安全対策）								
	1	死傷事故率	2.8 件/億台キロ	4.6 件/億台キロ	3.6 件/億台キロ	3.6 件/億台キロ	8.6 件/億台キロ	10.0 件/億台キロ
	2	逆走事故件数	3件	4件	0件	0件	0件	0件
Ⅰ－２．安全・安心の確保（構造物保全）								
	3	橋梁修繕着手率・修繕完了率	74.3％・39.5％	75.6％・69.0％	75.8％・53.1％	100％・50.0％	100％・76.9％	77.0％・55.5％
	4	トンネル修繕着手率・修繕完了率	74.8％・61.3％	63.7％・50.0％	71.8％・71.0％	100％・100％	100％・100％	85.7％・42.9％
	5	道路附属物等修繕着手率・修繕完了率	72.8％・71.2％	86.5％・86.5％	85.5％・71.0％		100％・100％	62.1％・58.6％
	6	橋梁の耐震補強完了率（暫定的整備手法）	82.4％	95.8％	80.6％	81.1％		
	7	自動軸重計による基準超過車両の割合						
Ⅱ．快適な走行サービスの提供								
	8	渋滞損失時間※2	936 万台・時	1640 万台・時	661 万台・時	4 万台・時	2500 万台・時	870 万台・時
	9	快適走行路面率	95％	95％	95％	96％	97％	97％
	10	休憩施設の混雑対策実施率						
Ⅲ．地域との連携								
	11	年間利用台数	1031 百万台	749 百万台	1109 百万台	46 百万台	377 百万台	268 百万台
	12	企画割引販売件数（平日利用の販売件数）						
	13	道路占用による収入						
Ⅳ．コスト縮減								
	14	インセンティブ助成認定件数	1件	1件	1件	1件	1件	1件
	15	都市部におけるＥＴＣ専用化整備率※3	41.5％	37.5％	34.2％	33.6％	46.1％	37.0％
	16	管理延長あたりの維持管理コスト（維持管理4業務）						
Ⅴ．総合的な取組の推進								
	17	総合顧客満足度	3.8 ポイント	3.7 ポイント	3.7 ポイント	4.3 ポイント	3.5 ポイント	4.0 ポイント
	18	CO ₂ 排出量削減率（H25(2013)年度比）※5※6						

《次期中期計画以降の指標の体系（令和8年度～）》

		令和11年度中期目標値（R8～R11）				
柱	No	全国路線網			地域路線網	
		東	中	西	本四	首都
Ⅰ－１．事故をへらす						
	1	各社1割削減（R7年度比）			1.5割削減（R7比）	2割削減（R7比）
	2	0件				
Ⅰ－２．安全性を高める						
	3	着手率：100％，完了率：60％以上※ ¹				
	4	着手率：100％，完了率：60％以上※ ¹				
	5	着手率：100％，完了率：60％以上※ ¹				
	6	89％以上				
	7	各社1割削減（R7年度比）				
Ⅱ．渋滞をへらす						
	8	各社R7年度と同等水準を維持				
	9	各社95％の水準を維持				
	10	5割				
Ⅲ．高速道路の利用を拡大する						
	11	各社1％増大（R7年度比）				
	12	各社1割増大（R7年度比）				
	13	各社1割増大（R7年度比）				
Ⅳ．コストの縮減・省人化を促進する						
	14	各社1件/年以上				
	15	各社100％（R12（2030）年度時点）				
	16	各社R7年度と同等水準を維持※ ⁴				
Ⅴ．総合的な取組を推進する						
	17	各社＋0.1ポイントの水準を維持				
	18	各社50％削減（R12（2030）年度時点）				

※1 点検2巡目（R1年度～R5年度）において判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された構造物における数値を記載 ※2 路上工事による渋滞損失時間を除く

※4 清掃・植栽業務、点検業務、料金收受業務、交通管理業務の費用が指標算出の対象。なお、労務単価等が上昇した場合のコスト増加は同等水準維持とみなし、安全管理に係る費用は削減の対象外

※5 首都のみR1(2019)年度比 ※6 維持管理分野（Scope1,2）のみ対象

※3 都市部において、各社が計画年度までにETC専用化を進める料金所を対象

第5期中期目標期間 業務実績報告補足説明資料

項目

I-1-⑤

高速道路の更なる進化・改良

[業務実績等報告書P11]

第5期中期目標期間中の評価

自己評価 R4:A R5:A R6:B 見込:A R7:B 主務省評価 R4:A R5:A R6:B見込:A

機構の役割

- ・社会的な要請を踏まえ、会社と連携して、安全・安心の確保及び快適性の向上並びに持続可能性の確保及び地域活性化の促進の観点において、高速道路の更なる進化・改良を進める。

課題・問題点

- ・国土幹線道路部会 中間答申(令和3(2021)年8月)において、今後も高速道路が、より快適で活力に満ちた社会の創造に貢献していくため、進化・改良に取り組んでいく必要があると示された。
- ・物流業界では、令和6年度よりトラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用される中で、国民生活や経済活動に不可欠な物流を確保するため、ドライバーが満足に休憩・休息できるSA・PAが求められている。
- ・高速道路のSA・PAでは、駐車マスの拡充を行ってきているが、駐車マスが依然として足りていない状況で、今後も混雑状況が続くことが懸念される。
- ・混雑の大きな要因は、大型車の長時間駐車によるものであり、改善基準告示の改正等により休憩に加え、休息の需要が増加していることが考えられる。
- ・一方、高速道路を取り巻く技術の進展等の将来の社会的要請への対応に向けて、必要な投資やその負担のあり方について、関係機関と連携しながら検討を進める必要がある。また、次世代自動車の普及促進に伴い、EV充電器等の更なるインフラ整備が求められ、SA・PAの設置スペースの確保等の対応が必要である。

評価の根拠

- ・高速道路のSA・PAの混雑解消及び物流確保等の社会的要請に対応するため、機構が主導して有識者、会社による検討会を実施し、**会社と連携して課題解決に向けた方向性・具体的な対策といった進化に関する基礎資料を整理し、「中間とりまとめ」として公表した。**更に翌年度には、中間とりまとめの対策内容について、限られた財源で効果的・効率的な整備を図る視点から、**段階的な整備の考え方を含む各社統一的な「高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する整備方針」を公表した。**
- ・SA・PAの駐車マスの拡充を会社と連携して実施するとともに、自動運転の実証実験に関連した機器の資産等の取り扱いについて会社と機構にて調整を図った。

具体の取組み

- ・課題解決にむけて、大学等の研究機関とも適宜連携しつつ、幅広い専門的見地から検討を行うことを目的に、令和4(2022)年8月に、機構が主導して、有識者、会社による「**高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会**」を設置した。
- ・令和4年度は検討会を4回開催し、高速道路を取り巻く現状、SA・PAにおける現状・課題に関して、データの分析、関係団体へのアンケートを行い、課題解決に向けた方向性・具体的な対策といった進化に関する基礎資料を整理し、提言としてとりまとめ、令和5年2月に「**中間とりまとめ**」を公表した。
- ・令和5年度は検討会を2回開催し、「**中間とりまとめ**」に示された対策メニュー について、限られた財源で効果的かつ効率的な整備を進めるため、短期から中長期に渡る段階的な整備の考え方や新たな取組内容等を具体的に整理し、令和5年12月に各社統一的な「**整備方針**」を公表した。機構が主導し整理した整備方針に基づき、**会社は具体的な対策実施箇所を選定した。**
- ・駐車マスの拡充等に要する土地の確保及び物流労働環境改善に資するシャワー施設の整備を図ることを目的として、既存の道路敷地と会社敷地を有効活用するための実質的な土地交換の手続きを会社と連携して実施した。
- ・東北道で自動運転の実証実験を予定している。自動運転の安全走行を支援する多機能ポールを設置し、整備効果を検証予定。多機能ポールの設置にあたり、資産等の取扱いに関して会社と機構にて調整を図った。また、EV充電施設の整備について、EV充電施設が占用物件として明記されたことを踏まえ、それに伴う占用入札や占用許可手続きを円滑に実施できるよう、設置位置の考え方や手続きフローの方針を策定した。

● I - 1 - ⑤ 高速道路の更なる進化・改良

高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会 概要

○検討会の目的

高速道路SAPAの混雑解消及びトラックドライバーの労働環境改善などの現時点で明らかになっている社会的な要請に加え、高速道路の社会的要請の変化に対応した適切な進化・改良の方向性について幅広い専門的見地から検討を行う

○検討会メンバー

(有識者)

内山 久雄 東京理科大学 名誉教授

根本 敏則 敬愛大学 教授

兵藤 哲朗 東京海洋大学 教授

(事業者)

東日本高速道路(株)、 中日本高速道路(株)、 西日本高速道路(株)、本州四国連絡高速道路(株)

(オブザーバー)

国土交通省 道路局 高速道路課、 首都高速道路(株)、 阪神高速道路(株)

(事務局)

(独)日本高速道路保有・債務返済機構、 事業者4会社

○これまでの検討状況

■第1～4回検討会 実施 (令和4年8月～令和5年1月)



○中間とりまとめ 公表 (令和5年2月3日)

・高速道路の社会的要請の変化に対応した適切な進化・改良の方向性のとりまとめ



■第5～6回検討会 実施 (令和5年9月～令和5年11月)



○整備方針 公表 (令和5年12月26日)

・進化・改良の方向性に応じた短期的・中長期的な対策内容を取りまとめ

● I - 1 - ⑤ 高速道路の更なる進化・改良

高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する整備方針(概要)

1. SA・PAにおける確実な休憩・休息機会の確保

1-1. 駐車マスの拡充

これまでの取組

- ・レイアウト変更等により大型車駐車マスを拡充

短期的な対策

- ◆ レイアウト変更、圃地部の活用
- ◆ 複数縦列式(コラム式)の導入方策検討(R6年度～)



敷地内での対策が難しい場合

中長期的な対策

- ◆ SA・PA隣接地の拡張、SA・PAの新設等を検討
- ◆ 駐車場の立体構造化の構造等検討(R6年度～)

1-2. 確実な駐車機会の提供

駐車マスの予約・有料化

これまでの取組

- ・駐車場予約システムの社会実験(全国7箇所実施中)
- ・豊橋PA(下り)で夜間利用を有料化

短期的な対策

- ◆ 短時間限定駐車マスを試行導入・拡大

中長期的な対策

- ◆ 一定時間以上の利用に対する有料化を検討(短時間限定駐車マスの効果を踏まえて検討)

適正利用の効果的な広報の実施

これまでの取組

- ・ポスター、リーフレット、HP等によりマナー向上啓発

対策メニュー

- ◆ ユーザーに直接伝達可能な媒体を活用した広報(SNS、動画等)
- ◆ 利用者団体と連携した広報

1-3. 休憩施設空白区間の解消

これまでの取組

- ・道の駅を対象に一時退出社会実験を実施(目的外通行の車両を一定数確認)

短期的な対策

- ◆ ミニPA(高速道路の本線隣接地の活用)
- ◆ ICの内側駐車場の活用



活用可能な土地がない場合

中長期的な対策

- ◆ 本線SA・PA、路外SA・PAの新設を検討(用地取得の可能性を踏まえて検討)

1-4. 物流効率化・労働環境改善

これまでの取組

- ・ダブル連結トラックの対象路線拡大、駐車マス整備
- ・中継拠点の運営開始(コネクティア浜松)
- ・シャワー施設等のリフレッシュ施設を整備

短期的な対策

- ◆ ダブル連結トラックの予約駐車マスの追加
- ◆ キャリアカーへのダブル連結予約駐車マス適用推進
- ◆ シャワー施設、24時間営業店舗等を設置

中長期的な対策

- ◆ 中継拠点のあり方検討(物流事業者のニーズを踏まえて検討)

1-5. 混雑状況の把握・情報提供

これまでの取組

- ・満空情報板などにより、SA・PAの混雑状況を情報提供

対策メニュー

- ◆ 新たな情報技術を活用し、混雑状況をより正確に把握(画像処理技術や赤外線レーザー等)
- ◆ 混雑状況を路線単位で情報提供し、並行路線も含めた利用平準化を促進

2. 新たな需要への対応

2-1. カーボンニュートラル(EV充電器等)

これまでの取組

- ・SA・PAにおける急速充電器の整備(511口整備済(令和4年度末))
- ・高速道路上に全国で初の水素ステーションを設置(足柄SA(下り))

対策メニュー

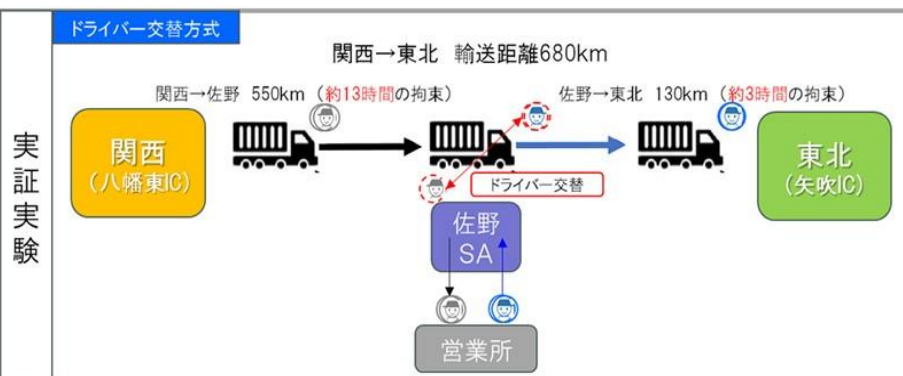
- ◆ 充電器の大幅増加と高出力化・複数口化
 - ・原則、1口の出力を90kW以上
 - ・90kW以上を設置する場合には、複数口に対応した機器を設置
 - ・1箇所に4口以上設置する場合、原則150kWを1口以上設置
- ◆ IC付近の高速道路外のEV充電器の活用含め、概ね70km以上間隔が開かないように充電器を配備
- ◆ 料金調整により高速道路路外のEV充電器も利用できる制度や新たな課金・決済の導入について検討
- ◆ EV充電施設など機能高度化施設と一体となって整備される駐車場の整備費用の一部を支援

● I - 1 - ⑤ 高速道路の更なる進化・改良

高速道路を取り巻く技術の進展等の将来の社会的要請への対応事例

長距離輸送に対するSA・PAでのドライバー交替の実証実験

○トラックドライバーの長時間労働軽減、労働時間の上限規制への対応として、高速道路上のSA・PAでドライバー交替を行う実証実験を佐野SA(下り)で実施。



【運用上の課題整理】

OSAの外の駐車場とウォークインゲートを使用してドライバーの立ち入り
OSAの一部駐車マスを長時間使用することの安全面等の整理



佐野SA(下り)実験で使用した駐車マス



ウォークインゲート(イメージ)

出典:東日本高速道路HP

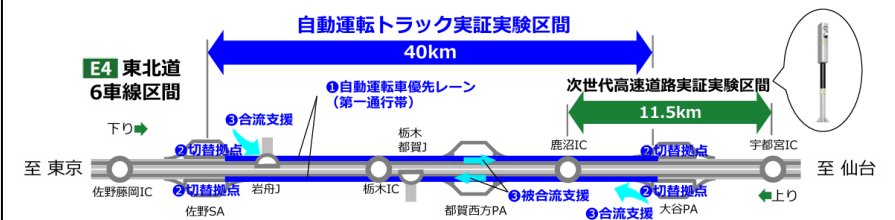
東北自動車道における自動運転の走行を支援する実証実験

○東北自動車道にて自動運転の走行を支援する実証実験を予定している。実証実験では、多機能ポール等で道路情報を収集し、自動運転車の安全走行を支援することの効果検証を予定している。

多機能ポール等で道路情報を収集し、先読み情報として提供 手動／自動運転車の安全走行を支援、道路管理の高度化を実現



自動運転トラックの実証実験区間は40km、次世代高速道路の実証実験と一部重複 ①自動運転車優先レーン、②切替拠点、③合流／被合流支援システム等を設置



出典:東日本道路株式会社

● I - 1 - ⑤ 高速道路の更なる進化・改良

高速道路へのEV充電施設等の設置関係連絡調整会議の設置

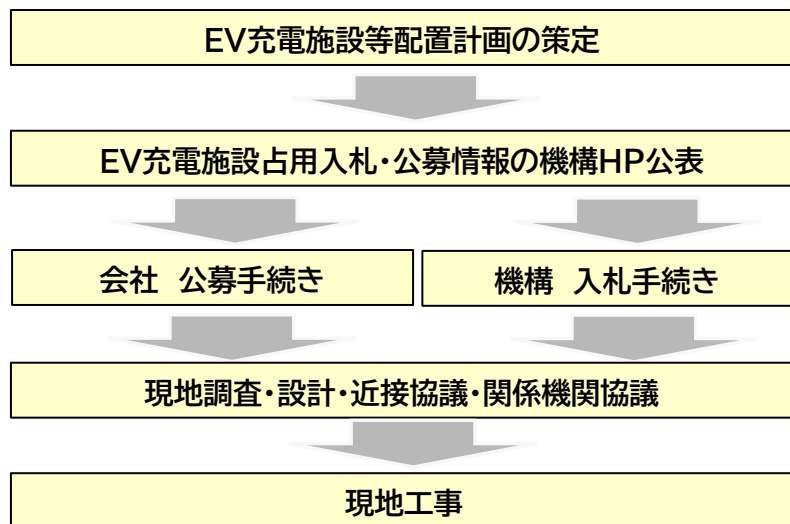
◆目的

○「道路法施行令及び建築基準法施行令の一部を改正する政令」(令和6年4月1日施行)により、EV充電施設が道路法施行令7条13号に定める物件となり、占用入札の対象となった。それに伴う機構による入札や会社による公募について円滑な実施を行うことができるよう、手続きフローや生じた課題についての検討を行うことを目的とする。

◆検討会成果① EV充電施設の設置位置の考え方

○EV充電施設は道路区域、会社敷地関係なくSAPA内において最も合理的と考える箇所に設置をすることとする

◆検討会成果② EV充電設備の手続きフロー(概略)



◆構成員

- ・国土交通省 道路局 高速道路課
- ・高速道路機構 企画部、総務部、関西業務部
- ・高速道路会社 6社(N東、N中、N西、本四、首都、阪神)
(事務局) 日本高速道路保有・債務返済機構



EV充電施設設置例

第5期中期目標期間 業務実績報告補足説明資料

項目

I-2-①②③

協定締結、貸付料、協定変更

[業務実績等報告書P13]

機構の役割

第5期中期目標期間中の評価

自己評価 R4:B R5:A R6:B 見込:A R7:B 主務省評価 R4:B R5:A R6:B 見込:A

・有利子債務を着実に返済するとともに、会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を支援する。

課題・問題点

- ・令和5年度に道路整備特別措置法等が改正され、料金徴収期間を延長することにより、高速道路の更新・進화에必要な事業を追加することとされた。
- ・協定変更に当たり、新たな更新事業（後行特定更新等工事）や進化事業の債務引受限度額等の整理方法や債務返済期間を定める必要があった。
- ・令和6年3月の協定変更は、後行特定更新等工事や進化事業の追加、全国路線網における「3つの料金水準」の令和6年4月以降の継続等に伴い、償還計画の多岐にわたる項目の追加・変更による抜本的な見直しが必要となった。
- ・償還計画の見直しに当たって、SA・PA利便性向上に関する整備方針が令和5年12月に、更新計画、耐震補強実施計画が令和6年1月に公表されてから短期間で新たな償還計画を作成する必要があった。
- ・第5期中期目標期間を通じて、労務単価や資材価格等の急激な上昇が継続していることに加え、進行する構造物の劣化や激甚化する災害への対応等により維持管理費用が増加傾向となっている。
- ・また協定変更において、管理費が計画値と実績値の乖離した場合、その要因を分析して適正性を確認し、協定に反映していく必要がある。

対応策・取組内容・成果

- ・令和6年3月の協定変更において、更新・進化事業の追加に当たり、透明性を確保しつつ確実に債務を返済するための枠組みを機構が立案したうえで関係機関と協議し、構築。
⇒協定資料において、更新事業は、工事の路線・内容や債務引受限度額を先行特定更新等工事と後行特定更新等工事に区分。
⇒進化事業の引受け債務は、建設債務、更新債務と分けて追加事業に区分。
⇒更新事業、進化事業ともに、料金徴収期間を延長することにより得られる財源を活用し、その債務を返済。
- ・令和6年3月の協定変更において、財源・使途ともに多岐にわたる項目の調整と並行して確実な債務返済が可能であることの確認を繰り返し、令和6年3月の期限内に償還計画の見直しを反映した協定変更を締結。
- ・令和6年3月のマイナス金利の解除以降の調達金利の上昇に加えて機構の資金調達額の減少など、非常に厳しい状況の中で、コロナ禍後の実績を踏まえた計画交通量や割引施策の見直しを実施。
- ・各年度の協定変更において、管理費の計画値と実績値を比較し、恒常的な要因による乖離を踏まえ実績値の適正性を確認し、労務単価等の上昇分に伴う当面の措置を実施。
- ・新設・改築や維持管理については、構造物の修繕計画を踏まえた補修箇所等の精査に加え、事業再評価結果及び過年度の災害対応実績等を基に、必要不可欠な事業量を確認したうえで、限られた財源を活用して事業費を確保し、協定変更に反映。

評価の根拠

- ・道路整備特別措置法等の改正を踏まえて追加される更新・進化事業について、協定において、透明性を確保しつつ確実に債務を返済するための枠組みを機構が主体となって調整・構築した。
- ・令和6年3月の協定変更は、関係機関と緊密に調整しつつ、更新・進化事業の追加や料金体系の見直しの他、財源・使途ともに多岐にわたる項目を盛り込みながら、債務の確実な償還が果たせるよう短期間で償還計画を見直し、協定変更を締結した。
- ・労務単価等が上昇するとともに、想定以上に事業量が増大する中、必要な事業費を限られた財源を活用して確保することで、会社の事業執行を支援した。

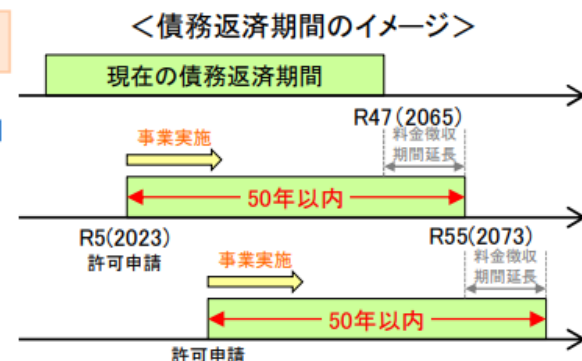
● I - 2 - ①②③ 協定締結・貸付料・協定変更

法改正の概要及び新たな債務返済スキーム

■高速道路の料金徴収期間の延長（R5.5.31改正法成立 R5.6.7公布）

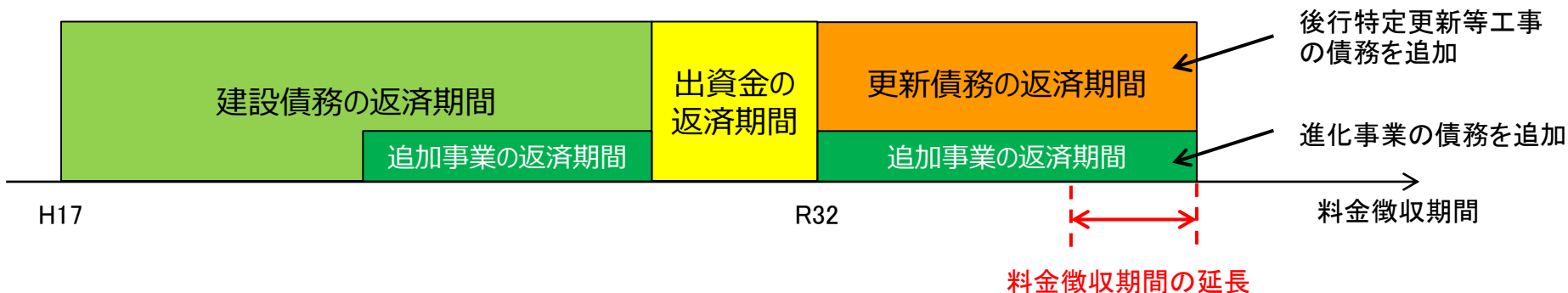
道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の改正

- 高速道路の更新・進化のため、料金徴収期間を延長することにより、必要な事業を追加
- 事業追加にあたっては、債務返済の確実性の観点から、債務返済期間を設定
⇒ 国土交通大臣への許可申請日から50年以内
- 現行制度を踏まえ、料金徴収期限を引き続き設定
⇒ 最長で令和97年(2115年)9月30日



第63回 国土幹線道路部会資料より引用

■新たな債務返済スキーム(全国路線網の例)



＜協定資料＞ 更新事業：先行特定更新等工事と後行特定更新等工事で、工事の路線・内容や債務引受限度額（総額）を区分して整理
進化事業：引受け債務を追加事業に含めて整理

● I - 2 - ①②③ 協定締結・貸付料・協定変更

R3.8国土幹線道路部会 中間答申のポイント(更新・進化の取組)

更新

・民営化時点で見込まれていなかった更新事業をH26から実施。

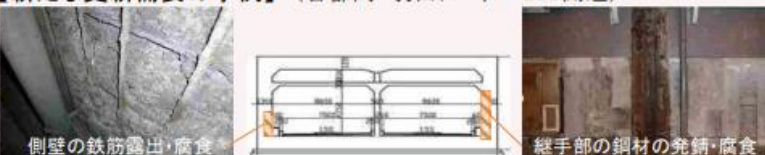
【現在の取組事例】(首都高 東品川栈橋・鮫洲埋立部 S39開通)



構造物全体の架け替えを実施

・H26からの定期点検が一巡し、更新事業の追加の必要性が判明。
・維持管理を適切に行いつつ、更新を繰り返し実施する必要。

【新たな更新需要の事例】(首都高 羽田トンネル S39開通)



進化

・社会・経済構造の変化等にに合わせて、高速道路を進化・改良
(暫定2車線区間の4車線化・耐震補強等)
・引き続き、求められる機能を速やかに把握し、遅れることなく進化・改良していくことが重要

【暫定2車線区間の4車線化】



【耐震補強】



速やかに機能回復
できるように
耐震補強を実施



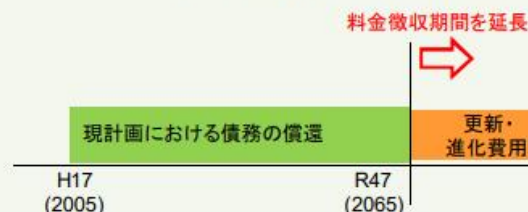
支承への負荷軽減の為、支承の間に、
水平力を分担する構造を新たに設置

⇒その他、【自動運転走行空間の提供】、【EV充電器や水素STの設置】等についても推進

財源確保に向けた取組

- ・料金徴収期間の延長について具体的に検討
- ・見通しが明らかになった更新・進化について、一定期間毎に事業計画を策定
- ・債務の確実な返済見通しの確認のために、債務返済計画を策定し、その期間の料金徴収の継続検討

(イメージ図) 料金徴収期間の延長



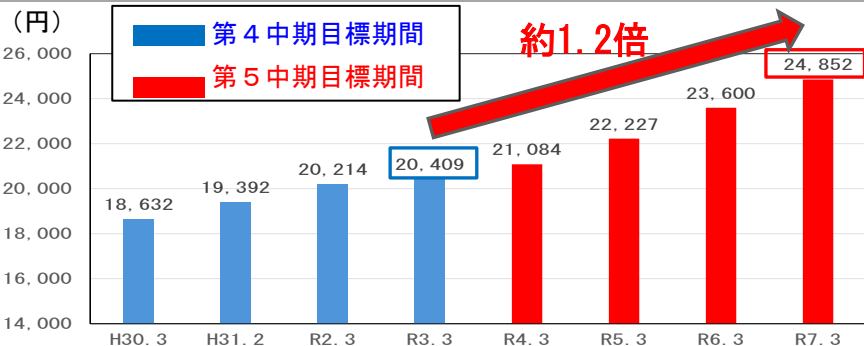
※H17(2005)【民営化時点】:
45年後(2050年)までに
債務を返済
H26(2014)【特措法改正】:
料金徴収期間を15年延長
(2065年までに債務を返済)
R5(2023)【特措法改正】:
許可申請日から50年以内に
債務返済
料金徴収期限は
最長R97年(2115年)9月30日

● I - 2 - ①②③ 協定締結・貸付料・協定変更

公共工事設計労務単価

第4中期目標期間の最終年度に比べて約1.2倍に上昇

公共工事設計労務単価 全国全職種平均値の推移



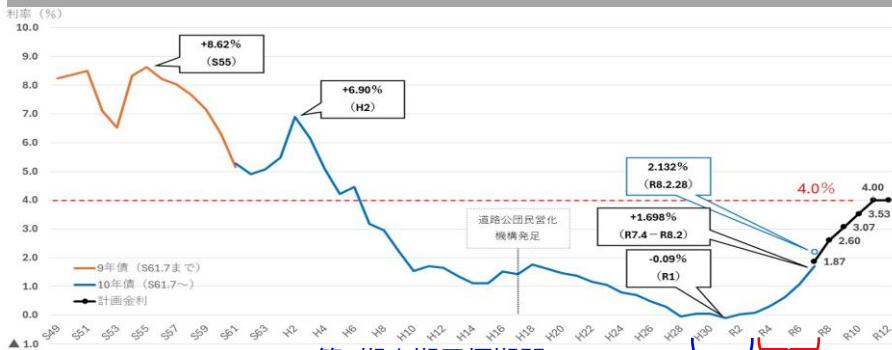
国土交通省記者発表資料（令和7年2月14日）

「令和7年3月から適用する公共工事設計労務単価について」記載データを基に作成

金利

機構発足時以来となる高水準を記録、金利のある世の中へ移行

10年国債金利の推移



第4期中期目標期間

第5期中期目標期間

管理費の計画値と実績値の乖離

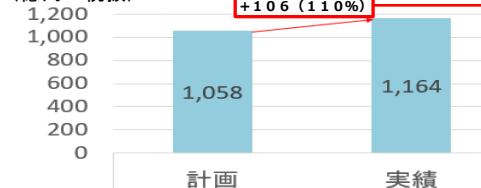
特に維持管理費※1が計画値※2と比較して実績値が大幅に乖離

※1：点検、雪氷、清掃等、日常の維持管理に要する費用

※2：H22年度に将来計画値の基礎を設定

令和6年度の維持修繕費の計画と実績（西日本）

(億円：税抜)



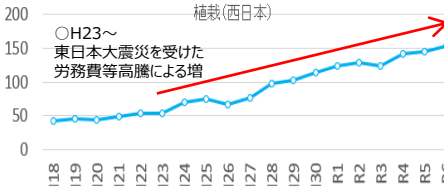
①主な乖離理由の確認
(植栽費用)

・経過年数とともに高木化し、
倒木によるリスク事象の頻発を
踏まえた伐採必要箇所が増加

②実績値の適正性の確認

1) 恒常的な要因（労務費高騰等）

(億円：税抜)



2) 効率的な枯損木の抽出
(ピンポイントな伐採が可能)

○従来：人の目で発見



○現在：AIによる抽出
⇒人の目で発見



第5期中期目標期間 業務実績報告補足説明資料

項目

I-2-⑥

効率的な債務返済のための資金調達

[業務実績等報告書PO]

第5期中期目標期間中の評価

自己評価 R4:A R5:A R6:A 見込み:A R7:A 主務省評価 R4:A R5:A R6:A見込み:A

機構の役割

長期的な資金収支を見通し、効率的な債務返済のための適切な資金調達を行う。

課題・問題点

対応策・取組内容・成果

【資金マネジメント】

長期的な資金収支見通しでは、毎年度の収入が均等である一方、支出（債務返済費等）は年度によるバラツキが大きい。将来の借換えに伴う金利上昇リスクの軽減や効率的な債務返済を継続的に行うため、資金調達需要の平準化等を図るマネジメントが必要。

【投資家層の維持・拡大】

低利かつ安定的な資金調達を行うために、多様化する投資家の運用ニーズを的確に把握・発掘し、投資家層を継続して拡大する必要。

【柔軟な起債運営】

巨額の資金を安定的に調達するためには、投資家の予見性を確保しつつ、超過需要を的確に取り込むなど、投資家需要に即した起債運営が必要。

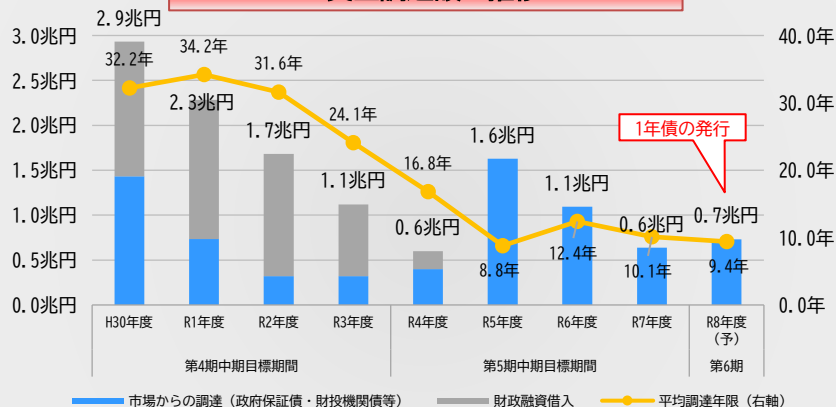
- 金利環境の変化に対応しつつ、将来の長期的な資金収支の見通しに基づき、各年度の資金調達需要の谷を埋め、平準化を図る発行計画を策定。併せて将来金利上昇時に備えた超長期債の発行を計画。（各年度実施）
- 資金需要の平準化のための1年債の発行や、金利上昇を受けた投資家動向への対応を意図し短い年限の発行割合を増やすなど、市場環境に即した発行計画を策定（平均調達年限短期化（R7 10.1年⇒R8 9.4年））。加えて、年度途中の金利環境変化への機動的な計画変更や資金需要平準化のための繰上償還を検討。（R7年度計画策定を実施）
- 金利上昇局面において将来の債務返済の確実性を向上させるため、外部専門家の知見を活用しつつ、金利変動による支払利息の変化を可視化するとともに、機構として資金調達に係るリスク管理・分析手法の妥当性等を検証した結果、調達年限短期化の考え方を取り込み、資金マネジメントの高度化に繋げた。（R6～7年度実施）
- 各会社に働きかけ、将来の会社の資金調達計画を精緻化させ、長期的見通しに反映したほか、
 - ①供用前でも道路資産（債務）を引き受けられる道路資産帰属計画を活用し、各年度の資金需要の平準化（各年度実施）、
 - ②効率的な資金繰りのため、会社債も含めた債券の償還月を分散して設定し、月次の平準化（R5年度から実施）を推進。
- 令和8年度予算策定において毎月の資金繰りを考慮した手元現預金保有量に設定し、資金調達額を抑制。⇒ 資金効率を高め、資金需要の平準化を行い、金利変動による支払利子への影響の軽減を図った。
- 令和4年度から政府保証債・財投機関債をソーシャルボンドとして発行し、ESG投資ニーズのある投資家を中心に積極的なIR活動を実施し、今中期4年間で376件の新規投資家を獲得（前中期比+169件）。（各年度実施）
- IR活動を通じ投資家需要を把握したオッド年限の債券を発行（超長期年限の34%）。（各年度実施）⇒ 投資家層の維持・拡大を図り、安定的な資金調達に貢献。
- 財投機関債の起債において、認可申請額以内かつ同水準の調達利率を条件に、超過需要に応じて発行増額を可能とする柔軟な運営方法の実施。（R5年度から実施）
- 政府保証債について、投資家の予見性を高め、安定的に投資計画に組み込んでもらうため、年間の資金調達スケジュールを公表。（R5年度から実施）⇒ 安定的に巨額の資金調達を達成。

評価の根拠

長期的な資金収支の見通しを踏まえ、各会社に働きかけ、各年度の資金調達需要の谷を埋めることを達成した。加えて、月次の償還額の平準化や、毎月の資金繰りを考慮した手元現預金保有量に設定して調達額を抑制し、平均調達年限を短期化した発行計画を策定した。計画実施にあたっては、政府保証債・財投機関債をソーシャルボンドとして発行したことや積極的なIR活動により、今中期376件の新規投資家を獲得（前中期比+169件）し、資金調達力の向上を図ったほか、オッド年限の発行など投資家需要に基づくきめ細やかな起債の実施や、超過需要に応じた財投機関債の増額発行などの柔軟な起債運営を行い、年度前半に調達を柔軟に進捗させたことで、年度後半の厳しい市場環境においても条件を大幅に悪化させずに起債を継続するなど、安定的に巨額の資金調達を達成した。これにより、金利変動による支払利子への影響の軽減を図り、効率的な債務返済を進めた。

● I - 2 - ⑥ 効率的な債務返済のための資金調達

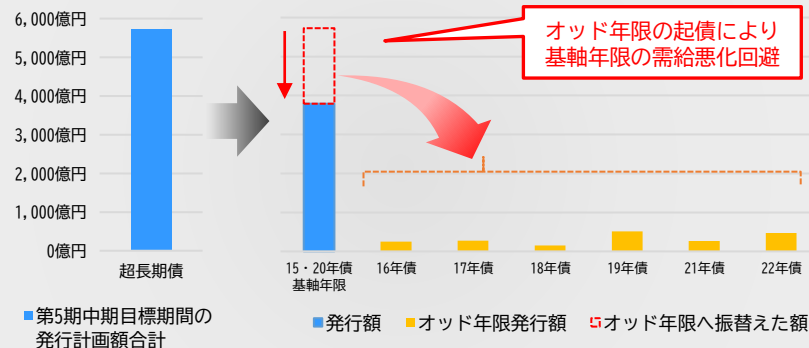
資金調達額の推移



金利上昇を受けた市場動向に対応し、調達年限のバランスを柔軟に計画 (年限短期化)

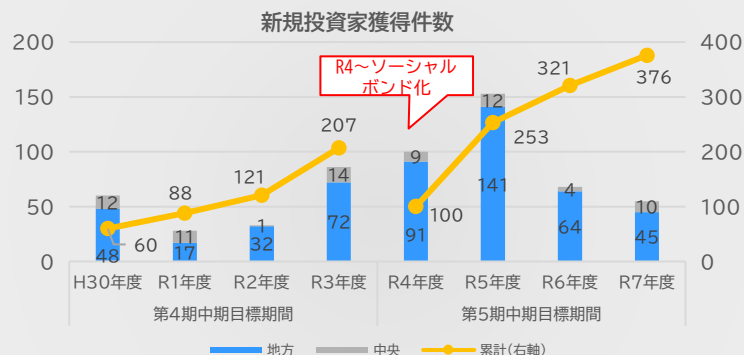
オッド年限債の発行による基軸年限の需給改善

超長期債 (財投機関債) の発行状況 (第5期中期目標期間 総額)



基軸年限だけでの発行による需給悪化を防ぐため、オッド年限を活用して基軸年限の需給悪化を回避し、安定的な資金調達に貢献

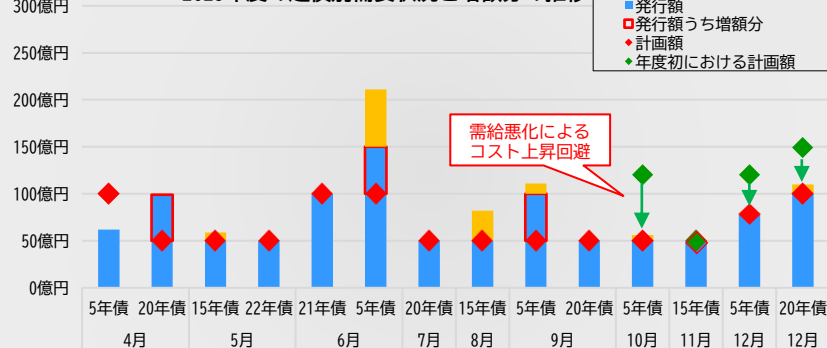
新規投資家のさらなる拡大



第5期中期目標期間は第4期と比較し、169件多くの新規投資家を獲得
市場環境が急激に悪化する環境下においても広い投資家と良好な関係を構築したことで、安定的な資金調達に貢献

増額運営を活用することによる調達条件悪化の回避

2025年度の起債別需要状況と増額分の推移



下半期など需給悪化時に調達条件が悪化することを防ぐため、実際の需給に応じた増額運営を行うことにより、安定的に巨額の資金調達を完遂

第5期中期目標期間 業務実績報告補足説明資料

項目

I-6

道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務

[業務実績等報告書P●]

第5期中期目標期間中の評価

自己評価 R4:A R5:A R6:B 見込み:A R7:A 主務省評価 R4:A R5:B R6:B 見込み:B

機構の役割

- ・道路管理者の権限の代行その他の業務について、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。
- ・事務手続の迅速化・効率化を図るため、必要に応じて見直しを実施する。

課題・問題点

- ①独立行政法人として、民間の高速道路会社では行うことができない道路管理者権限の代行業務を適正かつ確実に実施していくことが必要。
- ②業務の実施にあたっては、高速道路利用者、許可申請者等の負担の軽減と利便性の向上を図るとともに、限られた人員体制で業務を迅速かつ円滑に進めるため、業務の効率化を図る必要。
- ③国交省による「20年点検」では、特に会社と連携した占用入札制度の積極的な活用、重量超過等の違反車両の減少に向けた取組を更に強化することが求められている。
- ④こうした政策課題に対する検討を進めるためにも、定型的業務については効率化した上で、業務の高度化を図る必要。

対応策・取組内容・成果

- ①特殊車両通行許可について、システムの改良によって事務の効率化を進めるとともに、申請者の負担の軽減と利便性の向上のため、令和4年度から、**オンライン申請の取扱いを開始**した。
 - ②重量超過等の違反車両の減少に向けて、従来からの会社による現地取締りに加えて、令和5年度から、**自動軸重計を活用した指導取締りの運用を開始し、常習的な違反者についてはHPでの公表を行った**。また、占用入札の積極的な活用に向けて、機構HPを通じて高架下利用計画を周知。
 - ③占用許可等の道路管理業務の効率化を図るため、令和7年度から、**定型的な業務について、専門業者に対する外部委託を開始**した。
 - ④外部委託に伴う業務の効率化によって職員の負担を軽減する一方で、EV充電施設にかかる占用ルール策定、道路管理に関するマニュアルの改訂、会社研修への職員の講師派遣等による高速道路会社とのノウハウの共有、機構内での勉強会の実施など**業務の高度化**を図った。
- ＜参考：第5中期4か年の実績＞
 占用許可：13,334件（R4：3,433件、R5：2,843件、R6：3,600件、R7：3,458件）
 特殊車両通行許可：38,835件（R4：9,617件、R5：9,657件、R6：9,578件、R7：9,983件）

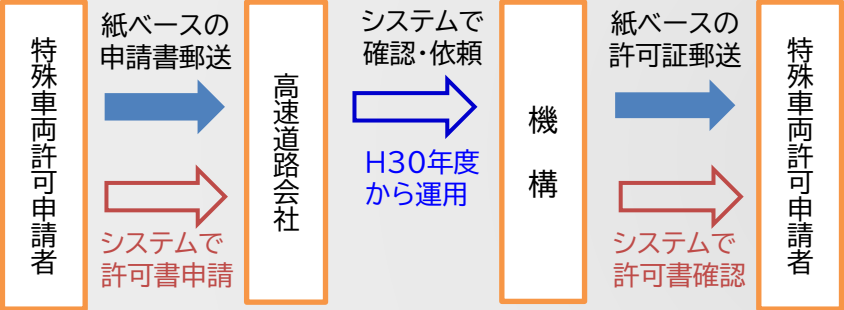
評価の根拠

- ・特殊車両通行許可のオンライン申請の導入によって、**概ね全ての申請がオンライン申請に移行し、申請者の負担の軽減と利便性の向上を実現**。（オンライン申請者率95%（R7年度*））具体的には、職場や自宅からいつでも直接申請が可能となり、郵送等に要していた期間が短縮するとともに、許可書の電子データ化によって携帯が容易化。
- ・**自動軸重計を活用した指導取締りによって、取締りの強化を実現**。（自動軸重計を活用した取締りによる是正指導件数16件（R7年度））
- ・定型的業務の外部委託によって、道路管理業務を効率化し職員の負担を軽減する一方で、EV充電施設の設置促進等の新たな政策課題への対応を進めるなど業務を高度化。

（参考）外部委託を行った占用許可等の担当職員の労働時間の削減実績（令和6年度同期比） 535時間（令和7年度（外部委託導入後8カ月）：担当職員6.5名の総計）

● I -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

特殊車両通行許可のオンライン化について



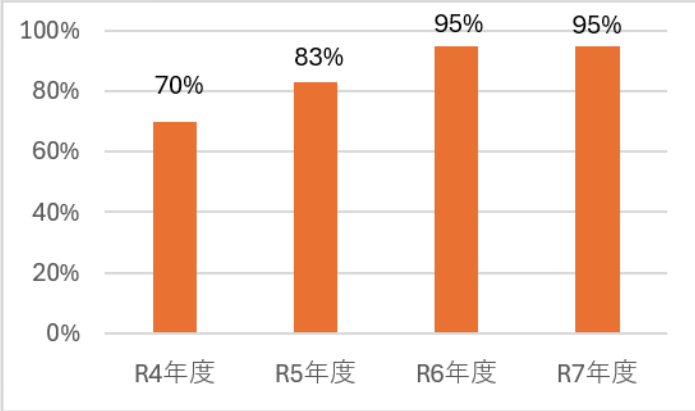
⇒ :オンライン化によるフロー

- オンライン申請によるメリット
- ・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(許可申請から許可証受取りまでの期間が4～5日程度短縮)
 - ・手続期間(受理日から許可日まで)の短縮
 - ・許可証の電子発行により、車両への許可証の常備が簡便

標準処理日数の推移

達成目標	標準 処理期間	H30年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
新規・変更 申請許可	21日	18.5日	9.8日	8.9日	10.6日	10.6日
更新 申請許可	14日	15.7日	5.9日	6.4日	6.9日	6.9日

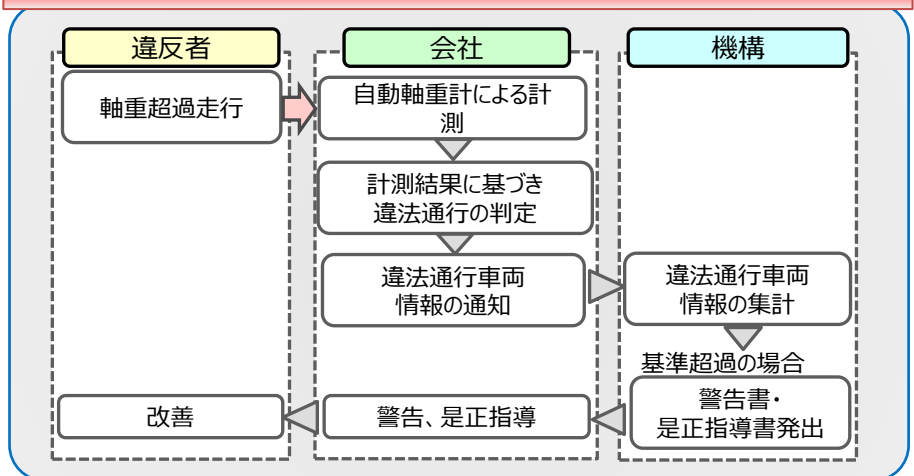
オンライン申請者率の推移



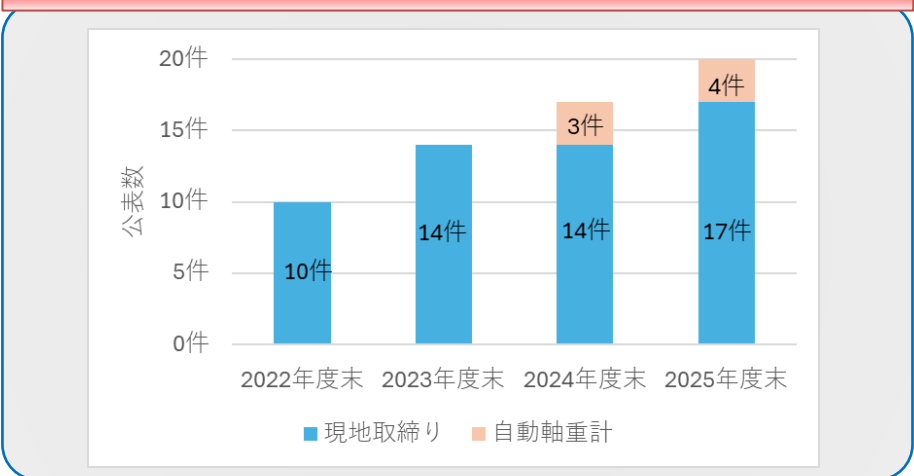
● I -6道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務

重量超過等の違反車両の取締りについて

自動軸重計を活用した指導取締りのフロー



HP公表した違反者の件数



自動軸重計を活用した指導取締りの実施状況



現地取締りの実施状況

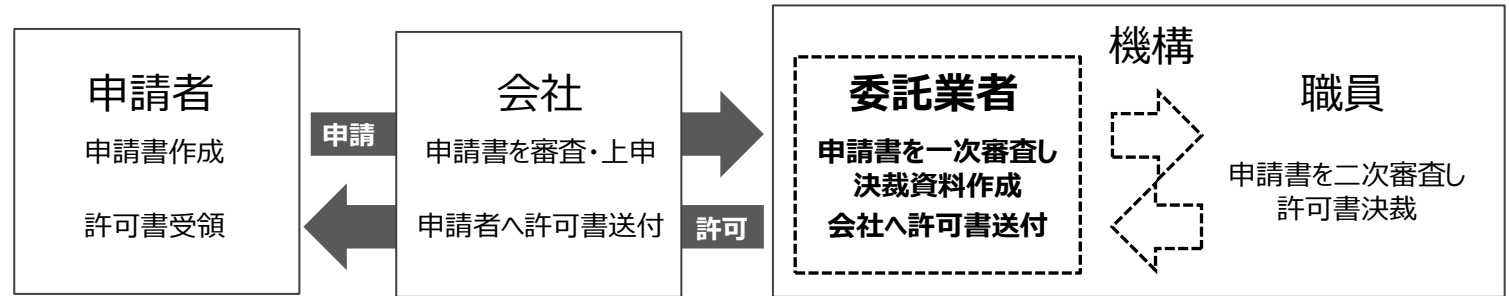


● I -6道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務

占用許可等の事務に関する外部委託

○令和7年7月から、職員の業務の負担を軽減し、総合的判断、調整等を要する高度な業務や会社とのノウハウの共有等に注力できる環境を整えるため、外部の専門業者に、国等との調整を伴わないような定型的業務や高速道路会社等からの問い合わせ窓口業務等の権限代行の事務処理の一部を委託。（横浜、関西の業務を一元的に実施。）

「フロー」



「体制」 配置人員3名程度常駐（繁忙期（年度末）は7名まで増員）
※入札により、国道事務所で類似業務の受注実績のある業者が受託

○受託業者が国道事務所の業務受注を通じて培ったノウハウの活用や、同様の業務を集中的に処理すること等によって業務を効率化した。

○更新許可等占用に関する事務が特に集中する年末・年度末に柔軟に人員を増員することが可能となり、これによって職員の負担を抑制しつつ、円滑に事務を処理できた。

「処理実績」

期間 \ 占用	新規	変更	更新
	新規	変更	更新
上半期	73	88	—
下半期	224	261	2,519
小計	297	349	2,519
合計	3,165		

● I -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

職員の業務の高度化に向けた取組について

外部委託に伴う業務の効率化によって、職員の負担を軽減する一方で、職員の業務の高度化を推進。
令和7年度の主な取組みは以下の通り。

SA・PAにおける EV充電施設設置に関するルール策定

国、各高速道路会社との連絡調整会議を主催し、電気自動車の普及に向けた環境整備の一環として、参入するEV事業者の競争性を確保する観点も含めて、SA・PAにEV充電施設を設置する際の占用等のルールをとりまとめ。

(概要)

- R5年の道路法施行令改正においてEV充電施設が占用物件として明確に位置づけられたこと、R7年の道路法改正において許可において無余地性が不要とされたこと等を踏まえ、あらかじめ配置計画を策定し、これに基づいて、SA・PAにおいて道路区域内外を問わず合理的な位置にEV充電施設を設置する方針を整理。
- 同施行令改正において、EV充電施設が占用入札の対象とされたことを受けて、道路区域内に新たに設置する場合には、原則として占用入札を行って占用を許可することとするとともに手続等について整理。
- また、道路区域外の高速道路会社の敷地（連結）に新たに設置する場合（区域内外に跨がって設置する場合を含む。）についても、高速道路会社において、公募によりEV事業者の選定を行うことを関係者間で確認。

道路管理に関するマニュアル改訂

各高速道路会社が担う占用許可に係る申請者との調整等の窓口業務と審査の一部や、土地売却等の資産処分等の業務に関する共通のマニュアルである『占用許可事務実施要領』『道路管理マニュアル』について、高速道路会社の意見を幅広く聴取したうえで数年振りに改訂。

(改訂内容)

- SA・PA敷地の柔軟活用に向けて、各高速道路会社との会議でのとりまとめを踏まえ、同一路線内の異なるSA間での土地交換など、機構・高速道路会社間の土地売買（実質的交換）のフローを整理
- 国交省ガイドラインを受けて、老朽化に伴う事故を未然に防止する観点から地下埋設管の点検に係る占用許可条件の記載を統一化

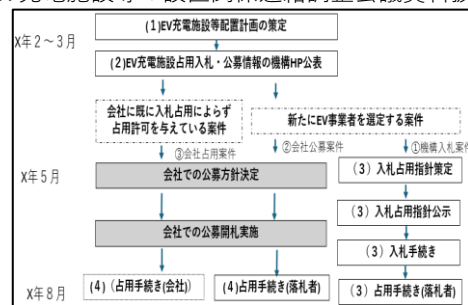
会社研修への職員の講師派遣等

機構職員を各高速道路会社（本社）が職員向けに実施する研修・講習会に派遣し、申請の受付や書類作成等にあたっての注意点や頻発している添付書類の漏れ、不備等について説明を行ったことに加え、実際に事務を処理する支社まで出向いて、よりきめ細やかなコミュニケーションをとること（出前講座）などによって、事務処理のミスを削減した。

また、上記の改訂内容を含むマニュアルの運用についても説明会を実施し、的確な運用を図った。

●R8.2.18

EV充電施設等の設置関係連絡調整会議資料抜粋



第5期中期目標期間 業務実績報告補足説明資料

項目	Ⅷ—9	人事に関する計画	[業務実績等報告書PO]
----	-----	----------	--------------

第5期中期目標期間中の評価

自己評価 R4:A R5:A R6:A 見込:A R7:A **期末:A** 主務省評価 R4:B R5:B R6:A 見込:B

機構の役割

機構が直面する事業環境の変化に対応し、デッドマネジメント、アセットマネジメント等の取組を支える組織基盤の強化を図る。

課題・問題点

- 全職員が高速道路会社等らの短期出向者のみで構成され、2年程度でほぼすべての職員が入れ替わるという実態を踏まえて、業務の継続性の確保と組織力の維持・向上を図る必要。
- 具体的には、着任者の即戦力化やノウハウの継承を図ることなどによって、人事異動による組織力の低下を防ぐことが重要。
- その上で、各種の研修等によって、職員の専門的で高度な能力の向上を図ることに加えて、必要に応じて外部の専門人材を活用することが重要。更には、こうした取組を通じてイノベティブ(創造的)な業務に取り組む環境を整備することが重要。
- また、出向元の高速道路会社等において組織の中核である30代～40代の中間層が民営化前後の採用抑制の影響で層が薄いという構造的な問題を踏まえ、業務を効率化した上で、限られた人材の能力を最大限伸ばすキャリアアップの環境を整えるとともに、各高速道路会社と一体となった組織力の向上につなげる必要。
- 組織基盤の強化に向けて、職員の個々の状況に応じた多様で柔軟な働き方やワークライフバランスに配慮した職場づくりが必要。



対応策・取組内容・成果

- ① 国、会社との人事調整によって適材適所の人材を継続的に確保することに加えて、前任・後任の重複配置を通じたきめ細かなOJT、同一ラインの異動時期の調整、上司による引継ぎへの立会、管理職によるスキル判定に基づく外部研修の受講等によって、新規着任者を即戦力化し、ノウハウの継承を図った。
- ② ITリテラシー、金融等の専門知識、生成AIの活用法等の習得を目的とした研修等により職員の能力を専門化・高度化するとともに、チームビルディング研修等によりコミュニケーションを活性化するなど、組織力の強化を図った。
- ③ 専門的知識を要する情報システムの最適化・効率化に向けて外部の専門人材を活用したPMO体制を構築した。特に、生成AIの活用促進に向けて、外部の専門人材の知見を活用して、Microsoft365 Copilotの試行導入、活用ルール策定、活用事例の共有等の取組を進めた。また、占用許可等の定型的業務について専門業者に外部委託し、業務の効率化を図った。
- ④ 出向元以外的高速道路会社の事業の現場の視察、全役職員を対象とした笹子トンネル事故の教訓から設けられた安全啓発館での研修、東日本大震災の遺構の視察、役員、嘱託弁護士等による広範なテーマでのゼミナール等、出向元では得難い知見や幅広い視野を得られる機会の提供を行った。
- ⑤ 時差出勤の活用、定時退社の促進等に加え、育児に関する部分休業の活用を促進するとともに、新たに子の看護休暇の対象を拡大し、介護短時間勤務制度を導入するなど職員の個々の状況等に応じて働きやすい環境の整備を推進した。

評価の根拠

- 事業環境の変化に対応し、課題解決に向けた取組を支える組織基盤の構築・強化を図るため、①、②をはじめとする様々な取組を通じて、**業務の継続性を確保**した上で、**組織力の強化**を進めた。
- **PMO体制の下での外部専門人材の知見の活用**によって組織力を強化した結果、情報システムの最適化・効率化と業務の効率化を実現した。
具体的には、不正アクセス等へのシステムの脆弱性に対する対応の迅速化、システム改修にあたっての仕様書の見直しによるセキュリティレベルの向上とコストの削減、生成AIの試行導入による作業時間の削減等の成果を上げた。
- 出向元では得難い知見等の提供によって、**出向後にもつながる人材育成**を行った。
- ワークライフバランスの推進に向けた継続的な取組に加えて、**定型的業務の外部委託等による業務の効率化**によって、職員の労働時間の削減を実現した。

(参考1) 外部委託を行った占用許可等の担当職員の労働時間の削減実績(令和6年度同期比)

535時間(令和7年度(外部委託導入後8ヶ月):担当職員6.5名の総計)

(参考2) 働きやすい環境の整備に向けて導入した制度の活用実績(令和7年度)

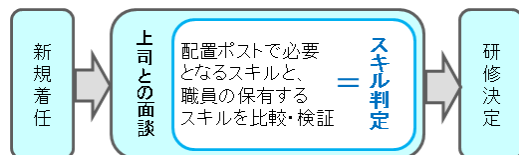
育児に関する部分休業 1名計31時間、子の看護休暇 11名計43.0日(令和6年度 4名計15.5日)

●VIII-9 人事に関する計画

組織力の向上に向けた取組み

管理職によるスキル判定に基づく研修受講（R1～）

- 新たに着任した職員に対して、上司職員が面談を行い、職員のスキル判定を実施。
- 機構の業務で必要となるスキルを習得するための研修を受講させ、職員の即戦力化及び業務遂行能力の向上を図る。



（受講した研修の例）

管理職：管理職マネジメント
人事労務担当：社会保険制度、労働基準法
道路管理担当：道路管理、官民境界確定、行政不服審査
資金調達担当：金融マーケット相場観、財務諸表・財務分析
経理担当：企業会計、消費税実務
システム担当：情報セキュリティマネジメント、ITパスポート

各種の専門研修の例

○ 金融マーケット相場観研修

経済・景気、金融政策、財政政策、企業活動、投資戦略、投資家心理、グローバルマーケット等の様々な視点からの相場の読み方がが学習し、投資判断を決定するノウハウを習得

○ デジタルリテラシー育成研修

プログラム、ネットワーク、データ、システム等のデジタルリテラシーの基礎を、身近な具体例を用い、ITやデジタル技術の話題が苦手な者にもわかりやすく解説

○ 生成AIを利用した”生産性向上・業務効率化”実践講座

生成AIの得意なこと・不得意なこと、シチュエーション別プロンプト例、生成AIを活用している企業事例、生成AIを活用したアイデア出し・プレゼン資料作成作成の実習等により、生成AIの実践的な活用法を習得

安全啓発館（NEXCO中日本）での研修

- 笹子トンネル事故における崩落した道路構造物や事故車両の展示、救助活動の記録、事故後の安全性向上への取組などを学ぶ安全啓発館研修を、全役職員が受講（令和5年度～）。



広範なテーマでのゼミナール

- 民間出身役員、嘱託弁護士によるゼミナールや、PMOによる生成AIに関する勉強会等、広範な知識・視野を習得する機会を提供。

・ 民間出身役員によるゼミナール

エネルギー政策、損害保険、スーパーコンピュータ等、役員の経験を踏まえた広範なテーマで開催

・ 嘱託弁護士によるゼミナール

発注者網紀保持、個人情報保護等をテーマに、弁護士の実務を踏まえたゼミナールを年4回開催



資格取得の支援

- 資格取得費用補助制度等の活用により、職員の資格取得を支援。

（令和7年度支援実績）

情報セキュリティマネジメント試験、ITパスポート、甲種防火・防災管理者

外部専門人材を活用したPMO（Portfolio Management Office）体制について

背景

「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）において各独立行政法人に対してPMOを設置し、当面は政府情報システムの整備方針に準拠しつつ整備及び管理を行うことが求められた。

課題

機構職員は国及び会社からの出向者のみで構成され、情報システムに特化した人材の継続的な確保・育成が困難。

取組・成果

- ネットワーク機器やWi-Fi環境を統合管理するとともに、接続制御ソフト（Microsoft Intune）を導入することで機構支給端末だけが接続可能な環境とし、システムやネットワーク環境の**情報セキュリティ対策の強化**を行った。（令和7年度～）
- 日々発生する様々な種類の膨大なソフトウェア・ハードウェア等の脆弱性情報を外部専門人材に確認・取捨選択してもらうことで、職員では確認に相当な時間を要するところ、対応の要否を早期に確認でき**迅速なセキュリティ対策設定の適用**を行った。（令和6年度～）
- 外部専門人材にシステム改修・システム構築等における仕様書等の事前確認や、データ移行やセキュリティ設定等に関する具体的な運用開始後の仕様確認・システムに関する打合せに参画してもらうこと等によりシステムの最適化・効率化を行い、**運用トラブルの回避・セキュリティリスクの低減**を図った。（令和6年度～）
- 生成AI活用ルール**の決定するとともに**生成AIに関する機構内セミナーを開催**（令和6年度、令和7年度）。セミナーにおいては、具体的な活用事例を共有した。令和7年度の試行導入後のアンケートでは、「業務が効率化された」という回答が8割を超え、「一層の業務効率化を目指すことから全役職員への展開を望む」、「もっと生成AI活用研修を行って欲しい」という旨の回答があった。

体制

PMO体制とは

- 機構内情報システムの**全体管理組織**として、情報システムの最適化・効率化等を行うもの。
- 令和5年度末に外部専門人材を活用したPMO体制を構築。令和6年度から情報システムに知見のある特命理事をトップとする体制とした。
- 外部専門人材に依存するのではなく、**PMO事務局員（総務課員3名）については、研修等を通じて「ITパスポート試験※1」「情報セキュリティマネジメント試験※2」の両方またはいずれかに合格した職員で構成**。外部専門人材の知見を活かしつつ、相互に意見交換ができる体制とした。（令和7年度～）

