

## 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構 令和8年度 年度計画

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）は、独立行政法人通則法（平成11年法律第103号。以下「通則法」という）第31条第1項の規定に基づき、国土交通大臣の認可を受けた令和8年4月1日から令和12年3月31日までの期間における機構の中期目標を達成するための計画に基づいた令和8年4月1日から令和9年3月31日までの期間における業務運営に関する計画を以下のとおり定める。

東日本大震災に関しては、国、会社（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1条に規定する会社をいう。以下同じ。）等とも協力しつつ、引き続き、適時適切な対応を図る。

### I 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置

協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる会社による管理の適正な水準の確保を通じた高速道路資産の適切な保有及び貸付け、債務の返済等の業務を適切に実施する。

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

- ① 道路資産台帳を作成し、これを適切に更新することにより、高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付けを適切に実施する。
- ② 貸し付けた道路資産が適切に良好な状態に保たれるように、国及び会社と一体となって、強靱で信頼性のあるネットワークを構築・機能維持するための取り組みとして、高速道路の老朽化対策（特定更新等工事等）、暫定2車線区間の4車線化対策などを計画的に推進するとともに、耐震対策の早期完了に向けて迅速かつ確実に実施する。また、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。

さらに、維持管理・修繕・更新に当たっては、国及び会社と連携し、新技術を活用した効率化やコスト縮減を推進するとともに、ライフサイクルコストや持続可能性などの観点から、会社が実施する高速道路の維持管理等のあり方について検討を加え、適切な見直しを進めることにより、効率的な維持管理等を図る。

また、会社にて構造物の損傷に関する新たな知見や事象に対する更新の必要性が検討され、重大な損傷が顕在化している箇所を更新計画が取りまとめられたことを踏まえ、国及び会社と連携して適切な対応を図る。

加えて、高速道路の管理の実施状況を把握し、国民や利用者にわかりやすく伝えるため、会社と連携し、会社から報告を受けている「維持、修繕その他の管理の報告書」

の記載内容の更なる充実を図り、ホームページを通じて公表する。

なお、実地確認等を通じて機構が把握した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、引き続き、国及び会社に提供し情報の共有化を図る。

- ③ 機構と会社との間で設定しているアウトカム指標について、機構がリーダーシップを持って、その達成が適切になされるよう会社と連携しつつ取り組むとともに、高速道路毎の特性等も考慮しつつ、高速道路サービスとして達成すべき水準・考え方を明確化して統一的に中期的な目標値を設定する。また、会社の努力を可視化できる指標の設定、高速道路を取り巻く環境を踏まえた指標の組替えに加え、中期的な目標の見直しなど、会議を通じ、会社が自らの経営指標として計画的に取り組むことや社会的課題解決の取組を促し、高速道路の管理水準を一層向上させ、もって高速道路利用者に対するサービスの向上を図る。

特に中期的な目標については、中期的なサービス水準を示すとともに、その進捗状況を確認することなどを通じて、適切な維持管理の実施、事故・渋滞対策の推進、過積載車両の取締りの強化、SA・PAにおけるサービスの向上等について、会社による計画的かつ実効的な事業実施を確保する。

- ④ 高速道路の適切な利用のため、料金水準や割引については、これまでの対応による影響を検証しつつ、社会状況の変化等も踏まえ、他の交通機関への影響も考慮した上で、国及び会社と連携して必要に応じて柔軟かつ多様な料金設定となるよう見直す。

具体的には、企画割引については、観光振興や地域活性化の観点から更なる推進を図るため、会社や関係機関と連携しながら、会社が貸付料の支払いに支障が生じない範囲で柔軟に運用できるように検討する。

また、休日割引等についても、交通状況等を定期的かつ適切に考慮し、会社と連携して柔軟な運用を検討する。なお、割引適用待ちの車両滞留等の課題を踏まえ、深夜割引の今後の運用については、会社と連携して適切な対応を図る。

さらに、社会的なニーズ等に合わせて、車両諸元や高速道路の利用状況が変化してきたことから、今後の車種区分の検討を踏まえ、国及び会社と連携して適切な対応を図る。

加えて、混雑状況に応じた料金の本格的実施に向け、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会での議論や東京湾アクアラインにおける社会実験の結果を踏まえ、会社と連携して適切に検討を行う。

- ⑤ 引き続き社会的な要請を踏まえ、高速道路の機能強化を図るため、会社と連携して、強靱性の向上、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、SA・PAにおける利便性向上のニーズ、高速道路を取り巻く技術の進展、その他高速道路に関係する国が定める方針等を踏まえつつ、高速道路の更なる進化・改良を進める。

特に、自動運転等を見据えた中継物流拠点やM a a sに対応した交通結節点等の高速道路の更なる進化・改良に向けて、事業者や地方公共団体等のニーズを把握し、必要な設備・施設や整備・運営スキーム、負担のあり方等について、機構がリーダーシップを持って、関係機関と連携しながら検討する。

## 2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済

- ① 債務の早期の確実な返済に向けては、近年、老朽化の進行に伴い補修等の対応が増加するとともに、労務費や資材費の上昇等により維持管理費をはじめとするコストが増加し続けていることに加え、昨今の国内金利の上昇に伴う機構による借換資金の調達金利の上昇によって、かつてない厳しい状況に直面している。こうした状況に十分に留意して、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、将来調達金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見や金利などの情勢に基づき十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間（協定の締結日から起算して50年以内）、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額（以下「債務引受限度額」という。）等を定める。

なお、更新等については、協定変更時における点検技術等を前提に、国及び会社と連携し、ライフサイクルコストの算出及び推計を踏まえ必要性及び合理性を確認する。

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

さらに、機構が会社から債務を引き受ける際、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分析及びその結果を踏まえた設定方法の見直しの徹底に取り組み、今後の債務引受限度額の設定に適切に反映する。

- ② 会社に対する道路資産の貸付けに係る貸付料は、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機構の貸付期間内（協定の締結日から起算して50年以内）に償うものとなるよう定める。

その際、毎事業年度の「全国路線網」、「地域路線網」、「一の路線」ごとの貸付料の額は、それぞれの走行台キロベースの交通量を勘案した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。

また、計画管理費が計画値と実績値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、維持管理等に係る費用の適正性を確認した上で、必要に応じて協定変更をするなど適切な対応を取ることで、適正な貸付料の算定を図る。

- ③ 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、協定を変更する。その際、債務の返済等が確実かつ円滑に行われることの担保と、強靱で信頼性のあるネットワークの構築・機能維持や高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるような投資規模の確保の両立を図る。

なお、長期的な資金収支の見通しの観点から効率的な債務返済に支障が無いことを確認する。協定変更に当たっては、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（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「機構法」という。）第 14 条第 1 項に規定する業務実施計画をいう。以下同じ。）を変更する。

また、貸付料の額又は会社が徴収する料金の額が、機構法第 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ると認める場合その他の業務等の適正かつ円滑な実施に重大な支障が生ずるおそれがある場合においても、必要に応じて、会社と協議の上、協定を変更するなど、適切な措置を講ずる。

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

- ④ 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについてできる限り定量的に把握することを通じて、特定更新等工事に係る債務をその他の債務と区分した上で適時適切な債務の残高の管理に努めるとともに、次の 1) ～ 3) に掲げる点に留意する。

また、令和 8 年度に会社から引き受ける有利子債務額 4.8 兆円を含め、令和 8 年度末時点における機構の有利子債務残高は 26.8 兆円（令和 8 年度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とともに、長期的な資金収支の見通しを踏まえた債券の発行年限の設定や資産帰属計画の活用といった資金収支マネジメントによる効率的な返済などにより、徹底した業務コストの縮減を進める。

- 1) 全国路線網に属する高速道路（機構法第 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、令和 8 年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を上回らないこと。
- 2) 首都高速道路（道路会社法第 5 条第 2 項第 2 号に定める高速道路をいう。以下同じ。）及び阪神高速道路（道路会社法第 5 条第 2 項第 5 号に定める高速道路をいう。以下同じ。）に係るそれぞれの有利子債務については、令和 8 年度末における機構の

債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を極力上回らないよう努めること。

3) 業務実施計画（機構法第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（全国路線網に属する高速道路にあっては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算した額）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。

⑤ 会社から引き受ける債務の額は、対象となる道路資産に対し、適正なものであるとともに、道路資産を機構に帰属させる場合には、当該資産の内容の確認を適正に実施する。

⑥ 債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、必要とする資金を確実かつ円滑に調達するとともに、長期的な資金収支を見通し、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、金利の変動状況等に応じた適時適切な調達年限の設定や調達手段の選定を行い、支払利子の圧縮に努める。そのため、積極的なIR活動を通じた市場との対話によって投資家の維持拡大に努めるなど市場とのリレーション等を確保し、資金調達力維持を図る。

また、今後の金利変動や資金調達環境の変化に対応するため、国と連携して、より安定的な資金調達や柔軟な調達計画について検討する。

さらに、会社の資金調達については、会社から引受ける債務を含めた機構の資金調達需要の平準化を図るため、資産帰属計画の活用や会社発行債券の発行年限等の調整を行う。

⑦ 債務の確実な返済のため、計画の変更等に伴い発生する不要資産の売却等を図る。

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

国から交付されるスマートICやSA・PAにおける通行者又は利用者の利便の確保に資する施設と一体的に整備される自動車駐車場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首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための出資金又は補助金が交付された場合には、会社による事業が速やかに実施されるよう、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。

その際、機構は協定で定めた貸付計画等に基づき実施する事業については、適時進捗状況を確認することを通じて、会社の計画的な事業実施を促すとともに、課題が生じた場合には、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力して適切に対応する。

#### 4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け

国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ円滑な交通の確保に資するよう、国、当該出資地方公共団体及び会社とも協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。

#### 5 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み

① 協定に基づき、会社の経営努力による高速道路の新設、改築及び修繕に要する費用の縮減を助長するための仕組みについて、「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」の審議を行う等、適正な運用を行い、更新・修繕分野における会社の更なる経営努力による費用の縮減を促すとともに、更なるコスト縮減や、会社における安全性や資産価値の向上等を図るための技術開発等が促され、会社にとってより更なる活用しやすい制度となるよう運用のあり方について検討を行う。

また、貸付料の額を固定すること（料金収入の実績による増減を除く。）により、維持、修繕その他の管理に要する費用（債務引受額に係るものを除く。）の縮減が、直接会社の業績に反映される仕組みとし、協定の適切な見直しを通じてその成果を国民に還元する。

② 助成対象額の算定及び助成対象技術の標準化の促進については、開発された新技術を他の工事等に適用する方法についても更なる検討を行い、過去の助成案件を踏まえて適切に実施するとともに、透明性の向上を図る。

③ 物流環境の改善やカーボンニュートラルの実現、デジタル化に関する取組を含む社会的課題解決に向けた政策について、会社における取組が促されるよう、機構と会社との間で設定しているアウトカム指標と連動させた制度のあり方について検討を行う。

#### 6 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務

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

特に、現在行っている定型的業務の外注等に関して、その範囲の拡大の是非等について、今年度中に検討し結論を得る。

また、申請者の負担の軽減・利便性の向上等を図るため、引き続きシステムの導入及び改良等のデジタル化の推進による手続の効率化・迅速化を進める。

加えて、その事務手続に関し、会社が担う部分も含む一連の事務について継続的に見直しを行い、マニュアル等に反映するとともに、各会社との間での知見やノウハウを共有することなどによって、事務処理の効率化を図る。

- 1) 車両制限令の限度超過車両への対応については、申請者の負担の軽減が図られるよう、会社と連携し、特殊車両通行許可手続きの更なる迅速化に努める。このため、他道路管理者からの協議の処理も含め個々の事務処理プロセスのボトルネックについて検証を行い、事務の効率化を進めるとともに、会社担当者との審査ノウハウの共有をはじめ会社との協力関係を強化する。

なお、特殊車両通行許可支援システムの年間平均事務処理期間については、引き続き、標準処理期間の2分の1（標準処理期間：新規・変更申請許可 21 日、更新申請許可 14 日）に短縮することを目標とする。

また、国と連携して、「限度超過車両の新たな通行確認制度」の利用促進を図るため、スマートICランプ部等の道路情報の電子化を進める。このため、関係機関と調整を行い、前提となるシステム環境の整備の状況を踏まえつつ、情報の登録方法等の検討を進めるとともに、システム環境の整備によらず登録できる箇所については、可能な範囲で今年度中の登録を目指す。

- 2) 会社に自動軸重計等の計画的な増設を促すとともに、国、会社と連携して、違反者に対するペナルティを厳格に運用することなどによって、取締りを強化し、違反車両の減少を図る。その際、国、会社と連携して、違反抑止力の強化という観点から、効果的な取締りやペナルティの運用について検討を行う。

なお、自動軸重計による基準超過車両の割合については、令和7年度に比べ、中期目標期間の最終年度までに1割減とすることを目標とする。

- 3) 高速道路上の落下物対策について、物流事業者等による事前点検を促進するため、機構ホームページを活用した広報等の取組を進める。
- 4) 大雪時の対応について、会社と連携しつつ、大規模滞留の発生を防ぐための予防的通行止めを含む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とともに、物流事業者等による冬用タイヤ・チェーン装着の事前点検を促進するため、機構ホームページを活用した広報等の取組を進める。
- 5) 高架下等の有効活用や道路空間への脱炭素化施設の設置等を進めるとともに債務の早期返済に資するため、占用入札制度の積極的な実施と占用許可手続の簡素化・迅速化に取り組む。

具体的には、高架下等の活用の拡大に向けて、会社と連携して、継続的に活用可能な箇所の洗出しを行うとともに、占用入札の積極的な実施も含めて課題の整理等を行う。

また、機構内での事務処理の効率化に加え、会社や外注先とも連携した事務処理プロセスの見直しや会社への機構職員の講師派遣の拡大による更なるノウハウの共有によって、占用入札を含む占用許可手続の円滑化・迅速化を図る。特に、EV充電施設の設置については、速やかに占用入札の手続き等について検討する。

なお、占用料収入については、令和7年度に比べ、中期目標期間の最終年度まで

に1割増とすることを目標とする。

また、利用者のサービスの向上、地域活性化等を図るとともに債務の早期返済に資するため、高速道路利便施設の連結について、国・会社・地方公共団体等と連携し積極的に実施する。

加えて、地域活性化の観点を含む優良事例について、各会社間での情報共有や対外的な情報発信を行うこと等によって、高架下の利用、占用入札の実施及び連結を促進する。

- ② 通行止めに係る情報等の機構が把握する各種の情報を、利用者の利便の向上につながるよう会社や他の道路管理者とも連携しつつ、積極的にその活用を図る。

## 7 本州四国連絡鉄道施設に係る業務

本州と四国を連絡する鉄道施設の管理については、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等を得つつ、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するため、適切に行う。

なお、本州四国連絡橋（本四備讃線）（以下「本四備讃線」という。）の耐震補強事業については、着実に実施する。

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

## 8 業務遂行に当たっての取組

業務遂行に当たっては、以下の取組を実施する。

- ① 高速道路事業の総合的なコストの縮減

協定の締結又は変更に際しては、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、新技術を活用した効率化やコスト縮減を推進するとともに、会社の継続的かつ自律的な効率化を促すよう措置する。

- ② 高速道路の利用促進

協定に基づき、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。

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

- ③ 利用者サービスの向上等

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、大雪時の対策等の安全確保、ETC専用化などについて、協定の締結又は変更に際して、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、会社に関連事業により実施するSA・PAを活用した観光振興や物流関係者等への支援、地域活性化の取組と連携を図る。また、

自動運転への対応、E T C 2. 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。

さらに、機構・会社等が所有する資産について、一層の活用が図られるよう柔軟な運用を検討し、S A・P Aについては、大型車用を始めとする駐車スペースを十分に確保するとともに、電動車の増加に対応できるよう急速充電器や水素ステーション等のインフラ整備を計画的に促進するなど、有効活用による利用者サービスの充実に向けて、国及び会社と連携しながら取り組む。

このため、会社による関連事業での活用も念頭に、会社と連携して、機構の敷地と会社の敷地に係る考え方の整理を含め敷地の柔軟な利活用に向けた検討を行う。

#### ④ 調査・研究の実施

高速道路事業や業務上の諸課題、高速道路における自動運転の実装等や多様な燃料等、車のあり方が将来的に進化していくことへの対応等の新たな課題に関し、大学等の研究機関、国及び会社とも適宜連携しつつ調査・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。

#### ⑤ 環境への配慮

会社に対し、高速道路の整備・管理や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創造に配慮するとともに、道路脱炭素化推進計画に基づき、カーボンニュートラルの実現に向けた取組を進めるよう促す。

#### ⑥ デジタル化の推進

資産保有者として、新技術の活用や道路交通データのデジタル化等を促進するとともに、デジタル化の推進に向けた会社間連携に努める。特に、機構がリーダーシップを持って、管理に係る3次元データの仕様の統一をはじめとするデータ連携基盤の構築など、デジタル技術を活用しながら、高速道路に関する各種データを高速道路全体として適切に管理できるよう国及び会社と連携して取り組むとともに、一般道路を含む道路全体のデータの活用を念頭に置きながら、他の道路管理者の取組との連携に積極的に努める。

また、デジタル庁が策定した「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）に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行うとともに、外部専門人材（最高情報責任者補佐官）の知見も得ながら、デジタル化の推進に取り組み、もって業務運営の簡素化及び効率化を図る。

このため、セキュリティの確保とコストの最適化に加え、組織全体での知識の共有、生産性向上等を目指して、システムの一元化、生成A I等の先進技術の活用等について検討する。

具体的には以下の取組を実施する。

- 1) 現在の基幹L A N契約が令和9年7月末に終了することを踏まえ、令和9年8月からの次期基幹L A N契約に向けて、本年度中に契約を締結できるよう内容の検討と

手続きを進める。

2) 生成AI (Microsoft 365 Copilot) の本格的な利活用に向けて、利活用ルールの見直し、全役職員向け研修の実施、活用事例の共有、相談体制の構築等の環境整備を行う。

3) 令和7年度に行った情報システム全般に係る各課のヒアリングとデジタル化の推進に向けた調査検討の結果を踏まえ、PMO体制のもとで各課が連携して課題解決に取り組む。このため、第1四半期中に、優先順位付けとロードマップなどの対応方針の整理を行うとともに、各課が抱える諸課題への対応をPMOが継続的に伴走支援する体制を構築する。

⑦ 会社横断的な協調領域の取組の実施

データ連携基盤の構築や次世代交通に対応した整備スキームの具体化に向けた調査・検討など、会社横断的に共通で連携が必要となる協調領域を設定し、機構がリーダーシップを持って、会社と連携しながら、この協調領域の取組を進める。

## II 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

会社が実施する高速道路事業の適切かつ効果的な実施及び安全性の確保を前提とした上で、業務運営の効率化に努める。

### 1 組織運営の効率化

必要最小限の組織として設置した総務部、経理部、企画部、関西業務部の4部により、組織運営の効率化に努めるとともに、ICT等を活用したさらなる業務改善を図る。

### 2 一般管理費の縮減

外部委託、集約化、ICTの活用等により業務運営全体の効率化を推進し、一般管理費（人件費、公租公課、システム関連経費、業務運営上の義務的経費（効率化が困難であると認められるものに限る。）及び特殊要因に基づく経費を除く。）については、令和7年度に比べ、1%以上の削減を行う。

なお、人件費及びシステム関連経費についても、可能な限り効率的な執行に努める。

### 3 調達等合理化の取組の推進

「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、「令和8年度調達等合理化計画」を策定、公表の上、着実に実施する。

また、「令和7年度調達等合理化計画」の実施状況について自己評価、公表を行う。

#### **4 業務評価の実施**

業務の効率性及び透明性の向上を図るため、通則法に基づき業務全体について自己評価を行い、その結果を公表する。また、その結果を踏まえ、必要に応じて、適切な措置を講ずる。

### **Ⅲ 予算(人件費の見積りを含む。)、収支計画及び資金計画**

#### **1 財務体質の強化**

債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図るとともに、業務コストの縮減を進め、債務の早期の確実な返済を図る。

#### **2 予算(別表1のとおり)**

#### **3 収支計画(別表2のとおり)**

#### **4 資金計画(別表3のとおり)**

### **Ⅳ 短期借入金の限度額**

一時的な資金不足等に対処するため、短期借入金の限度額は、単年度 9,600 億円とする。

### **Ⅴ 不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産がある場合には、当該財産の処分に関する計画**

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

### **Ⅵ Ⅵに規定する財産以外の重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画 該当なし**

### **Ⅶ 剰余金の使途**

なし

### **Ⅷ その他主務省令で定める業務運営に関する事項**

#### **1 施設及び設備に関する計画**

該当なし

## 2 業務の実施について

機構が実施すべき業務を厳格に実施するため、会社からの出向職員の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）について、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に整備した措置を遵守するとともに、職員の意識啓発に引き続き取り組む。

さらに、多様な働き方の観点から、引き続き、リモートワークの推進など効率的な運営体制の確保、業務の簡素化等に努める。

## 3 積極的な情報公開

機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、次に掲げる取組を実施するなど、積極的な情報公開を行う。

また、老朽化対策・耐震対策の進捗状況や交通量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。

このため、現在のホームページを中心とした情報発信の課題を整理した上で、積極的な広報という視点も含めて、情報発信のねらい、重点的に発信すべき内容、効果的な発信の仕方などについて検討し、基本的な方針を整理する。その際、会社による広報との連携の可能性についても検討する。

### ① 情報公開の内容

#### 1) 財務内容の公開

財務情報の透明性の確保を図るため、財務諸表等を積極的に公開する。その際、セグメント情報について、可能な限り詳細に示す。

また、債券の発行に伴い作成する債券説明書についても、公表する。

#### 2) 資産の保有及び貸付状況の公開

公表している「道路資産の保有及び貸付状況」を更新する。

#### 3) 債務の返済状況の公開

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、差異の根拠、分析等も含め、内容を公表する。また、決算時において、会社も含めた高速道路事業全体の債務残高及び債務返済状況も公表する。

#### 4) 債務返済の見通しの根拠の公開

債務返済の見通しに関する根拠（金利、交通量、収入、経済動向等）について公表する。

#### 5) 費用の縮減状況等の公開

高速道路の新設、改築及び修繕に関するコスト縮減の情報について、該当する工事の債務引受額、コスト縮減額、助成額及び会社の経営努力の内容を公表する。

また、会社の協力を得て、会社が行う高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減の内容を公表する。

6) 道路管理の状況等の公開

道路管理の状況及び利便性の向上を示す客観的な指標（アウトカム指標）を公表する。

7) 評価及び監査に関する事項

年度業務実績評価、監事監査報告、会計監査報告等について、公表する。

② 情報公開の方法

1) ホームページによる情報公開

上記①に掲げる情報提供に当たっては、ホームページに掲載し、積極的な情報公開に努める。なお、英語版のホームページについても、迅速な更新に努める。引き続き、道路利用者の利便性を高めるため、会社と共同し、高速道路料金施策についての総括的なページとして充実を図る。

また、ホームページのアクセス状況を引き続き調査・分析するとともに、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充実を図る。

2) 業務パンフレット等による情報公開

機構の目的や業務の内容について、パンフレット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する。

#### 4 情報セキュリティ対策

「サイバーセキュリティ戦略」（令和7年12月23日閣議決定）等の政府の方針を踏まえ、関連する規程類を適時適切に見直す。

また、これに基づき、外部専門人材（最高情報責任者補佐官）に知見も得ながら、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を講じ、情報システムに対するサイバー攻撃への防御力、攻撃に対する組織的対応能力の強化に取り組むとともに、これらの対策の実施状況を毎年度把握し、PDCAサイクルにより情報セキュリティ対策の改善を図る。

さらに、基幹LANシステムの構成要素を統合し、セキュリティの一元管理を実施することで、不正アクセスなどに対して、ソフト・ハード両面でのセキュリティ強化を継続して実施する。

このため、現在の基幹LAN契約が令和9年7月末に終了することを踏まえ、令和9年8月からの次期基幹LAN契約に向けて、本年度中に契約締結を行えるよう内容の検討と手続きを進めるほか、引き続き業務委託により外部専門人材から提案、助言を受ける。

なお、保有する個人情報については、「個人情報の保護に関する法律」（平成15年法律

第 57 号) に基づき、適切な対応を行う。

## 5 内部統制について

内部統制については、「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成 26 年 11 月 28 日付け総務省行政管理局長通知) を踏まえ、業務方法書に定めた事項を確実に実施するとともに、内部統制が有効に機能するよう、理事長のリーダーシップの下で、継続的な内部統制の実態の検証・確認、必要な規程類や体制の整備・見直し等を行うことを通じて、内部統制システムの充実を図るほか、監事機能の実効性の向上に努める。

このため、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の開催等を通じて、リスク管理と適正な業務運営を図る。

## 6 国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携の推進

国及び出資地方公共団体並びに会社の協力を得て、円滑に業務を実施するため、これら関係機関と積極的に情報及び意見の交換を行うなど、緊密な連携を図る。

具体的には、国、会社、機構間で緊密な連携を図るため、役員クラスでの意見交換会議のほか、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う。

## 7 環境への配慮

環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。

なお、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)に基づく「令和 8 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」を策定し、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 100%調達する。

また、「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の削減等のため実行すべき措置について定める計画」を踏まえ、温室効果ガスの排出抑制に向けて取組みを行う。

## 8 危機管理

地震、風水害、大規模な交通事故等により高速道路の供用に重大な影響を与える事態が発生した場合には、防災業務計画等に基づき、重要業務を遅滞なく執行するとともに、会社及び関係行政機関と協力して、迅速かつ的確な情報収集、伝達等の措置を講ずる。

また、こうした事態の発生時をはじめとして会社からの要請に基づく通行の禁止・制

限等を円滑に行うため、道路監理役を含む機構と各会社とのコミュニケーションの更なる緊密化を図る。

特に、大規模災害等により、機構本部での重要業務の継続が困難な場合には、関西業務部において代行する。

また、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を実施するとともに、災害に備えた機構独自の非常時参集訓練や重要業務の継続訓練等を実施することにより、迅速、的確かつ効果的な対応が取れるよう体制を強化し、危機管理能力の一層の向上を図る。

特に、今後想定されている大規模災害に対し、迅速な復旧活動を可能とするため、会社や関係機関と連携の上、道路啓開計画の策定や計画に基づく道路啓開の実施に対する事前の備え等を実施する。具体的には、本線滞留車の排除に係る訓練について、会社と連携して、訓練シナリオの充実を図った上で実施する。

## 9 人事に関する計画

- ① 機構の業務の継続性の確保に留意し、職員間のノウハウの承継と会社と一体となった組織力の向上を図る。

このため、きめ細かなOJTによる即戦力化やITリテラシー、金融等専門知識の習得を目的とした各種の研修等の実施に加え、外部専門人材の積極的な確保・活用を通じて、業務に必要な能力と専門性の向上を図るとともに、出向元の会社では得難い知見や幅広い視野等が得られる機会を提供するため、研修等の拡充を図る。特に、今年度より、生成AIの利活用促進に向けて研修を拡充する。加えて、コミュニケーションの活性化や職員のモチベーション向上に取り組む。そのほか、人材確保・育成方針及び令和8年度人材育成計画に基づき着実に取組を実施する。

また、各会社では、民営化後に採用された社員が多数を占め、それぞれの社風が醸成される一方で、DX、物流対策、高速道路の利便性向上など各会社に共通する新たな課題への対応が求められる中、将来にわたって、機構と全ての会社が一体感を維持しながら、経験、ノウハウ等の共有、継承が行われるよう、会社と緊密に連携して人材育成・確保等に取り組む。具体的には、機構職員による会社への講師の派遣の拡充や、機構への出向経験者との意見交換の試行をはじめ、交流施策について検討する。

さらに、人事評価により、個々の職員の能力及び実績を適正かつ厳格に評価し、出向元の会社と連携して、個々の職員の勤務成績を処遇やキャリアパスに反映させ、職員の能力発揮や意欲向上に努めるとともに、人事評価の結果を踏まえた効果的な人材育成を行うなど人材育成と人事評価のサイクルを適切にまわす。

これらに加え、職員一人ひとりが働きやすい職場づくりを目指し、多様で柔軟な働き方に対応できる勤務環境・体制の整備、育児・介護等の両立のための支援、ダイバーシティの推進、ワークライフ・バランスの推進やコンプライアンスの徹底などに積

極的に取り組むことで、組織力向上・強化に努める。

- ② 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に努めるとともに、人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。
- 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、通則法に基づき国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、事務・事業の特性を踏まえ、合理的な給与水準とするとともに、その検証結果を公表する。

#### **10 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の使途**

前中期目標期間に取得した鉄道施設に係る償却資産の当年度分の減価償却及び除却を行う。

## 日本高速道路保有・債務返済機構年度計画の予算等(令和8年度)

## 【総表】

別表1 予算

(単位:百万円)	
区分	金額
収入	
業務収入	2,215,568
道路業務収入	2,212,475
鉄道業務収入	3,094
政府等出資金受入	58
政府等補助金受入	4,396
債券及び借入金	730,000
業務外収入	17,983
計	2,968,005
支出	
債務返済費	2,858,277
東京湾横断道路償還金	54,069
無利子貸付金	4,424
経営努力助成金	1,905
業務管理費	6,964
高速道路管理費	3,228
鉄道施設管理費	3,735
一般管理費	1,518
人件費	1,118
物件費	401
業務外支出	63,370
計	2,990,527

## 【人件費の見積り】

人件費のうち、役員報酬並びに職員基本給及び職員諸手当の合計額は927百万円である。

別表2 収支計画

(単位:百万円)	
区分	金額
費用の部	1,794,374
経常費用	1,794,374
道路貸付業務費	1,309,447
助成業務費	1,905
鉄道施設利用業務費	8,673
一般管理費	2,271
人件費	1,117
経費	1,154
財務費用	327,842
道路資産取得関連費用	144,236
臨時損失	-
収益の部	2,058,608
経常収益	2,031,990
受取貸付料	2,006,527
占用料収入	2,807
連結料収入	2,261
受取施設利用料	329
その他の売上高	2,732
補助金等収益	26
寄附金収益	281
資産に係る繰延収益戻入	8,053
鉄道施設建設に係る繰延収益戻入	7,587
財務収益	1,387
雑益	1
臨時利益	26,618
当期純利益	264,234
前中期目標期間繰越積立金取崩額	335
当期総利益	264,569

別表3 資金計画

(単位:百万円)	
区分	金額
資金支出	3,155,386
業務活動による支出	332,873
管理費支出	73,756
その他支出	259,117
投資活動による支出	-
財務活動による支出	2,661,400
次期への繰越金	161,113
資金収入	3,155,386
業務活動による収入	2,306,653
投資活動による収入	-
財務活動による収入	730,058
前期よりの繰越金	118,675

(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。

## 日本高速道路保有・債務返済機構年度計画の予算等(令和8年度)

## 【高速道路勘定】

別表1 予算

(単位:百万円)	
区分	金額
収入	
業務収入	2,212,475
道路業務収入	2,212,475
政府等出資金受入	58
政府等補助金受入	4,366
債券及び借入金	730,000
業務外収入	17,804
計	2,964,702
支出	
債務返済費	2,858,277
東京湾横断道路償還金	54,069
無利子貸付金	4,424
経営努力助成金	1,905
業務管理費	3,228
高速道路管理費	3,228
一般管理費	1,506
人件費	1,109
物件費	398
業務外支出	63,370
計	2,986,779

別表2 収支計画

(単位:百万円)	
区分	金額
費用の部	1,785,687
経常費用	1,785,687
道路貸付業務費	1,309,447
助成業務費	1,905
一般管理費	2,257
人件費	1,108
経費	1,149
財務費用	327,842
道路資産取得関連費用	144,236
臨時損失	-
収益の部	2,047,631
経常収益	2,021,310
受取貸付料	2,006,527
占用料収入	2,807
連結料収入	2,261
寄附金収益	281
資産に係る繰延収益戻入	8,053
財務収益	1,379
雑益	1
臨時利益	26,322
当期純利益	261,944
当期総利益	261,944

別表3 資金計画

(単位:百万円)	
区分	金額
資金支出	3,143,110
業務活動による支出	329,126
管理費支出	70,009
その他支出	259,117
投資活動による支出	-
財務活動による支出	2,661,400
次期への繰越金	152,584
資金収入	3,143,110
業務活動による収入	2,303,350
投資活動による収入	-
財務活動による収入	730,058
前期よりの繰越金	109,701

## 【人件費の見積り】

人件費のうち、役員報酬並びに職員基本給及び職員諸手当の合計額は920百万円である。

(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。

日本高速道路保有・債務返済機構年度計画の予算等(令和8年度)

【鉄道勘定】

別表1 予算

(単位:百万円)

区分	金額
収入	
業務収入	3,094
鉄道業務収入	3,094
政府等出資金受入	-
政府等補助金受入	30
業務外収入	179
計	3,303
支出	
業務管理費	3,735
鉄道施設管理費	3,735
一般管理費	12
人件費	9
物件費	3
計	3,747

別表2 収支計画

(単位:百万円)

区分	金額
費用の部	8,687
経常費用	8,687
鉄道施設利用業務費	8,673
一般管理費	14
人件費	9
経費	5
収益の部	10,977
経常収益	10,680
受取施設利用料	329
その他の売上高	2,732
補助金等収益	26
鉄道施設建設に係る繰延収益戻入	7,587
財務収益	7
臨時利益	296
当期純利益	2,290
前中期目標期間繰越積立金取崩額	335
当期総利益	2,625

別表3 資金計画

(単位:百万円)

区分	金額
資金支出	12,276
業務活動による支出	3,747
管理費支出	3,747
投資活動による支出	-
次期への繰越金	8,529
資金収入	12,276
業務活動による収入	3,303
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	8,974

【人件費の見積り】

人件費のうち、役員報酬並びに職員基本給及び職員諸手当の合計額は7百万円である。

(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。