

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構 中期目標（第6期）

独立行政法人通則法（平成11年法律第103号）第29条第1項の規定に基づき、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。）が達成すべき業務運営に関する目標（以下「中期目標」という。）を定める。

I 政策体系における法人の位置付け及び役割

「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて（平成15年12月22日政府・与党申し合わせ）」（以下「民営化の基本的枠組み」という。）において、「民間にできることは民間に委ねる」との原則に基づき、以下の3つの民営化の目的が提示されている。

- 1 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
- 2 有料道路として整備すべき区間について、民間の経営上の判断を取り入れつつ、必要な道路を早期に、かつできるだけ少ない国民負担の下で建設
- 3 民間のノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定、サービスエリアを始めとする道路資産や関連情報を活用した多様なサービス提供等を図る

このため機構は、高速道路に係る道路資産の保有並びに東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社（以下「会社」と総称する。）に対する貸付け、承継債務その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、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ことが求められている。

また、民営化後10年を迎えた平成27年7月に国土交通省がとりまとめた「高速道路機構・会社の業務点検」では、民営化の目的に加え、民営化後の重大な災害や事故の発生による、国民の安全・安心な通行の確保に対する意識の高まり等を踏まえ、機構及び会社は、民営化時点では明示されていなかった役割についても適切に対応していく必要があるとされた。

それからさらに10年が経過した令和7年8月に国土交通省がとりまとめた「高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ」において、この10年間、高速道路を取り巻く情勢も大きく変化し、物流環境の改善、カーボンニュートラルの実現等の社会的要請の高まりや自動運転・DX等の技術革新を踏まえた高速道路の適切な進化・改良に向けて、機構及び会社がこうした社会的役割を果たすとともに、高速道路運営の根幹を成すシステムの障害など様々なリスクに対しても確実なサービスの提供に取り組む必要があるとされたところである。

これらの業務の実施にあたって、機構は、「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)等を踏まえ、業務運営の効率化を図りつつ、自主的かつ自律的な経営の下、国の政策実施機関としての機能の最大化を図ることとする。

(別添 1) 政策体系図

(別添 2) 法人の使命等と目標の関係

II 中期目標の期間

中期目標の期間は、令和 8 年 4 月 1 日から令和 12 年 3 月 31 日までの 4 年間とする。

III 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

機構は、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実施することにより、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、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援する目的を達成すること。

※ 独立行政法人の目標の策定に関する指針における「一定の事業等のまとめり」は、高速道路事業（本章中の 1～7 及び 9）、鉄道事業（本章中の 8）の 2 つとする。

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 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。

② 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崩落事故（平成 24 年 12 月発生）後の道路法改正等により、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）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こと。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こと。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。

- 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や新たな設定などの継続的な実施を通じ、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向上を図ること。

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。

【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。

- 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こと。

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こと。

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評価し、会社と連携して柔軟な運用を検討すること。

加えて、混雑状況等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こと。

- ⑤ 機構は、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、その他高速道路に係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・改良を進めること。

特に、自動運転等を見据えた中継物流拠点やMaaS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こと。

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に当たっては、将来調達金利、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。）等を定めること。

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こと。

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こと。

- 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（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こと。

その際、毎事業年度の「全国路線網」、「地域路線網」、「一の路線」ごとの貸付料の額については、それぞれの走行台キロベースの交通量、会社が徴収する料金収入及び高速道路の管理費の実績や将来の見通しを勘案して定めること。

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により、適正な貸付料の算定を図ること。

- ③ おおむね5年ごとに、機構法第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更があり、これに対応して協定を変更する必要があると認められるときは、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。

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。

- ④ 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。

(指標)

- ・有利子債務残高
- ・目標期間中の債務返済額

【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。

- 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、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。
- 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。
- 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（機構法第12条第1項第5号又は第8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。
- 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。

5) 全国路線網に属する高速道路以外の高速道路にあつては、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。

⑤ 機構が、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こと。

⑥ 債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、長期的な観点から、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うことにより、支払利子の圧縮に努めるとともに、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こと。

また、会社の資金調達について、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こと。

(指標)

・ 会社発行債券の平均発行年限

【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、できる限り支払利子の圧縮に努める必要があるため。

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行うこと。

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

機構が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交付される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。

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。

4 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け

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。

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 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、更新・修繕分野における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、会社にとってより活用しやすい制度となるよう更なる運用改善について検討を行うこと。

(指標)

- ・インセンティブ助成認定件数
- ・更新・修繕分野のインセンティブ助成認定件数

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、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こと。

③ 本制度については、高速道路が果たすべき役割を踏まえ、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のように、我が国全体

として進めている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本制度の運用のあり方について検討を行うこと。

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 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、その事務手続のあり方については、継続的に点検を行い、道路管理事務の効率化、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・迅速化を進めること。

- 1) 車両制限令の限度超過車両への対応については、会社と連携し、特殊車両通行許可手続の更なる迅速化に努めるとともに、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と。

（定量目標）

- ・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）

（指標）

- ・スマートICの道路情報の電子化済箇所数

<目標水準の考え方>

- ・申請者の負担軽減が図られるよう、目標値を標準処理期間の2分の1とすることが適当。

- 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、会社自動軸重計の増設や違反者に対するペナルティの厳格な運用等の計画的な実施を促すなど、国及び会社と連携し、違反車両の取締り強化を図ること。

（指標）

- ・自動軸重計による基準超過車両の割合

- 3) 高速道路上の落下物について、会社と連携しつつ、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

制強化等を図ること。

4) 大雪時の対応について、会社と連携しつつ、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、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こと。

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の促進、占用料の収入増による債務の早期返済を図るため、占用入札制度の積極的な実施や占用許可手続の簡素化・迅速化に取り組むこと。

また、利用者のサービスの向上、地域活性化、連結料の収入増による債務の早期返済を図るため、高速道路利便施設の連結について、国・会社・地方公共団体等との連携を図りながら、計画的かつ積極的に実施すること。

(指標)

- ・ 占用料収入額
- ・ 連結料収入額

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こと。

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

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。

8 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を適切に行うこと。

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。

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。

9 業務遂行に当たっての取組

業務遂行に当たっては、以下の取組を実施し、国民に対するサービスの向上、高

速道路の利用促進及び技術開発への貢献に努めること。

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こと。

② 高速道路の利用促進

債務の返済に要する費用等を貸付期間内（協定の締結日から起算して50年以内）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。

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、会社が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こと。また、自動運転への対応、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。

さらに、機構・会社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、SA・PA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推進するなど、利用者サービスの充実に向けて、会社と連携しながら取り組むこと。

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。

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、国が定める道路脱炭素化基本方針に即して道路脱炭素化推進計画を策定し、カーボンニュートラルの実現に向けた取組を進める

よう促すこと。

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こと。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こと。

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と。

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こと。

IV 業務運営の効率化に関する事項

機構は、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こと。

1 組織運営の効率化

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。

2 一般管理費の縮減

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、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、中期目標期間の最終年度までに4%以上削減すること。

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こと。

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）に基づく取組を着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCA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。

（指標）

・入札・契約手続運営委員会における契約の点検率（令和7年度点検率：100%）

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、業務実績の評価を実施すること。

V 財務内容の改善に関する事項

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こと。

VI その他業務運営に関する重要事項

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

2 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、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。

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善を図ること。

3 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、引き続き、サイバー攻撃等の脅威への対処に万全を期すとともに、保有する個人情報の保護を含む適切な情報セキュリティ対策を推進すること。

4 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、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。

5 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

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。

6 環境への配慮

物品等の調達を行うに当たっては、環境物品等の調達等により、環境への負荷の低減に配慮すること。

7 危機管理

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。

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こと。

（指標）

- ・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

8 人事に関する事項

- ① 機構の業務に必要な能力・専門性を向上させるため、外部専門人材の確保・活用も含めた人材育成・確保を計画的に行い、機構の組織力向上と職員間のノ

ノウハウの承継を図ること。

また、職員の能力発揮や意欲向上に努めるとともに、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。

- ② 人員の適正な配置により業務運営の効率化を図ること。
- 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。

主な政府方針

※「会社」とは、高速道路株式会社法(平成16年法律第99号)第1条に規定する会社をいう。以下同じ。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて(平成15年12月22日 政府・与党申し合わせ)【民営化の目的】

約40兆円に上る有利子債務の確実な返済

真に必要な道路を会社[※]の自主性を尊重しつつ
早期に出来るだけ、少ない国民負担で建設

民間のノウハウの発揮により、多様で弾力的な
料金設定や多様なサービスを提供

✦ 民営化の目的に加え、高速道路を取り巻く情勢変化を踏まえた社会的役割の高まり

高速道路機構・会社の業務点検(平成27年7月)

重大な災害や事故の発生を踏まえた、安全・安心なサービスの提供

高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ
(令和7年8月)

社会的要請の高まりや技術革新を踏まえた、高速道路の適切な進化・改良

高速道路運営の根幹を成すシステムの障害など様々なリスクに対しても確実にサービスを提供

機構が果たすべき役割

機構は、高速道路に係る道路資産の保有及び会社に対する貸付け、承継債務その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、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ことを目的とする。

高速道路に係る資産の保有及び貸付け

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を実施

- 高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握した上で、その保有及び貸付を適切に実施
- 貸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、高速道路の老朽化対策や耐震対策の計画的な実施及び管理水準を向上
- 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、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を設定する等、機構がリーダーシップを持って取り組む
- 社会的な要請を踏まえ、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、高速道路を取り巻く技術の進展等を踏まえつつ、高速道路の更なる進化・改良を推進 等

債務の早期の確実な返済

高速道路に係る国民負担の軽減を図りつつ、
債務の早期の確実な返済を実施

- 会社との協定の締結に当たっては、将来調達金利、交通量、経済動向等の見通しを検討した上で、高速道路の工事等の内容及び貸付期間(協定の締結日から起算して50年以内)等を定め、貸付料については、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設定
- 債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握し、常時適切な債務残高の管理を実施
- 債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たって、長期的な観点から、金利の変動状況等に応じた適時適切な調達年限設定・手段選定により支払利子を圧縮するよう努力 等

高速道路に関する事業の円滑な実施の支援

国民が良好な高速道路網を活用できるよう、
会社による高速道路事業の円滑な実施を支援

- 高速道路の新設等に要する費用の縮減を助長するための仕組みを適正に運用するとともに、更新・修繕分野における更なるコスト縮減や技術開発等が促され、会社にとってより活用しやすい制度となるよう更なる運用改善を検討
- 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を適正かつ効率的に実施
 - ・ 道路管理事務の効率化、申請者の負担軽減・利便性向上等のため、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・迅速化等を推進
 - ・ 車両制限令違反車両の削減目標を設定するなど、国及び会社と連携し、取締りを強化
- データ連携基盤の構築など、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、この協調領域の取組を推進 等

(使命)

「道路関係四公団民営化の基本的枠組み」の民営化の目的や、高速道路を取り巻く情勢変化を踏まえ、高速道路に係る道路資産の保有及び高速道路会社に対する貸付け、債務の早期の確実な返済等を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、高速道路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。

(現状・課題)

◆強み

- 高速道路会社と緊密に連携しながら、民営化の目的に即して、有利子債務を着実に返済するとともに、ネットワーク整備や機能強化による効果が発現
- 老朽化対策は、メンテナンスサイクルが確立されているとともに、道路整備特別措置法の改正を踏まえて、更新事業を追加する協定変更を実施し、必要な財源を確保

◆課題

- 社会的な要請を踏まえた高速道路の更なる進化・改良への対応
- 高速道路会社間の連携強化
- 出向者で構成されている組織特性を踏まえた組織力向上と職員間のノウハウの承継

(環境変化)

- 市場金利の上昇
- 社会的要請の高まり(物流環境の改善、カーボンニュートラルの実現など)
- 技術革新(自動運転、DX等)

(中期目標)

- 債務返済にかかる借換資金等の資金調達にあたって、長期的な観点から、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手段の選定により 支払利子を圧縮するよう努力
- 社会的な要請や技術の進展等を踏まえ、高速道路会社と連携して、高速道路の更なる進化・改良を推進
- データ連携基盤の構築など、高速道路会社横断的に共通で連携が必要となる協調領域の取組を推進
- 外部専門人材の確保・活用も含めた人材育成・確保の計画的な実施