

令和5年3月31日  
(変更) 令和6年1月11日

## 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構 令和5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4年4月1日から令和8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5年4月1日から令和6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し、耐震対策の早期完了に向けて迅速かつ確実に実施するとともに、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削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、国及び全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、指標の設定に際しての会社間の考え方の統一、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、S A・P A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、交通状況等を適切に考慮し、会社と連携して柔軟な運用を検討する。

加えて、混雑状況に応じた料金の導入についても、交通需要等の偏在による混雑の緩和を図る観点から、会社と連携して適切に検討を行う。

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。

- 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、高速道路の更なる進化・改良を進める。

なお、こうした進化・改良や高速道路の機能の保全を進めるに当たっては、S A・P Aの混雑解消等の現時点で明らかになっている社会的な要請に加え、高速道路の社会的ニーズの変化に対応した適切な進化・改良の方向性について、幅広い専門の見地から有識者、会社と検討を行う。また、自動運転などの高速道路を取り巻く技術の進展を踏まえつつ、将来に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、

検討し、適切な対応を図る。これらの検討の際は、デジタルライフライン全国総合整備計画など、国が定める方針等の検討状況を注視する。

## 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 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を徹底に取り組み、今後の債務引受限度額の設定に適切に反映する。

- ② 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。

また、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。

なお、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図ることにより、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。協定変更にあたっては、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。）を見直す。

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5年度に会社から引き受ける有利子債務額2.2兆円を含め、令和5年度末時点における機構の有利子債務残高は27.1兆円（令和5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5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、令和5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。

- 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、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の適切な調達年限の設定や調達手段の選定を行うことに加え、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、資金調達力を維持することにより、支払利子の圧縮に努める。

さらに、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ため、会社との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する。

### **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」（以下「助成委員会」という。）の審議を行う等、適正な運用を行い、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 本制度については、高速道路が果たすべき役割を踏まえ、カーボンニュートラルや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政策について、会社におけるより積極的な取組につながるよう、更なる改善の検討を行う。

## 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。

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、限度超過車両の通行の許可等の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による手続のオンライン化等を進める。

- 1) 特殊車両通行許可支援システム等については、会社と連携し、適切な運用がなされるよう努める。上記取組を通じて、特殊車両通行許可支援システムの運用開始後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）

また、限度超過車両の通行の許可に当たっては、国と連携して、令和4年4月1日から運用開始された「限度超過車両の新たな通行確認制度」の利用促進を図り、手続の更なる迅速化に努める。

- 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、自動軸重計を活用した指導取締りを開始するなど、国及び会社と連携し、取締りの強化を図る。
  - 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。
  - 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。
  - 5) 占用入札制度を積極的に運用し、高架下の有効活用等に努める。
- 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、新技術等も活用した会社の継続的かつ自律的な効率化を促し、これらに係るコスト縮減努力が図られるよう工夫する。

### 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。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。

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、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、国及び会社と連携しながら取り組む。

### 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て調査・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よう促す。

⑥ デジタル化の推進

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。特に管理に係る3次元データの仕様の統一など、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、令和5年度中のPMOの設置に向けた調整を行うとともに、情報システムの適切な整備及び管理を行う。

## 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3年度に比べ、2%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5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4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 Ⅴ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、管理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、老朽化対策・耐震対策の進捗状況などの高速道路事業の状況や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。

その際、ホームページ、パンフレット、ファクトブック等で分かりやすく提供する。

#### 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3年9月28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、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の情報セキュリティ対策を講じ、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、リモートワーク時における端末の紛失・盗難、重要情報の窃取、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。

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。

## 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。

## 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 5 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。

特に、大規模災害等により、各事務所（機構本部、関西業務部）において防災業務計画に定める重要業務の継続が困難な場合には、もう一方の事務所において手続を行うほか、重要業務を継続させるために会社において手続を実施できるよう構築した仕組みを、会社と連携して適切に運用する。

また、災害等への迅速、的確かつ効果的な対応が取れるよう体制を強化し、危機管理能力の向上を図るため、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適宜実施する。

なお、災害対策基本法に基づく道路区間指定の適用事例を引き続き検証し、必要に応じて体制・運用の充実・強化を図る。

## 9 人事に関する計画

① 機構の業務に必要な能力・専門性を向上させ、人材育成を計画的に行うため、バックグラウンドの異なる出向者が集まる組織の特性を踏まえた各種の研修・講習会等を実施し、機構の組織力向上、職員間のノウハウの承継を図る。

また、各職員の所属長による人事評価を通じて、職員の能力及び実績を適正かつ厳格

に評価し、個々の職員の勤務成績を処遇に反映させ、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・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、リモートワーク等を含めた勤務環境・体制の整備、育児・介護等の両立のための支援、女性活躍の推進、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。

上記の留意すべき事項を踏まえ、人材確保・育成方針を策定する。

- 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費用に充てる。

## 日本高速道路保有・債務返済機構年度計画の予算等(令和5年度)

## 【総表】

別表1 予算

(単位:百万円)	
区分	金額
収入	
業務収入	1,779,688
道路業務収入	1,776,940
鉄道業務収入	2,748
政府等出資金受入	52
政府等補助金受入	7,357
債券及び借入金	1,657,000
業務外収入	339
計	3,444,437
支出	
債務返済費	3,612,209
東京湾横断道路償還金	70,584
無利子貸付金	7,381
経営努力助成金	1,552
業務管理費	7,411
高速道路管理費	3,920
鉄道施設管理費	3,492
一般管理費	1,396
人件費	1,011
物件費	384
業務外支出	120,639
計	3,821,172

## 【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831百万円である。

別表2 収支計画

(単位:百万円)	
区分	金額
費用の部	1,569,577
経常費用	1,569,577
道路貸付業務費	1,217,257
助成業務費	1,552
鉄道施設利用業務費	8,561
一般管理費	1,847
人件費	1,011
経費	836
財務費用	244,194
道路資産取得関連費用	96,165
臨時損失	-
収益の部	1,671,438
経常収益	1,636,298
受取貸付料	1,610,950
占用料収入	2,536
連結料収入	2,145
受取施設利用料	408
その他の売上高	2,299
補助金等収益	28
寄附金収益	1,760
資産見返負債戻入	8,479
鉄道施設建設見返債務戻入	7,618
財務収益	75
雑益	0
臨時利益	35,140
当期純利益	101,861
前中期目標期間繰越積立金取崩額	194
当期総利益	102,055

別表3 資金計画

(単位:百万円)	
区分	金額
資金支出	3,984,909
業務活動による支出	371,618
管理費支出	130,998
その他支出	240,620
投資活動による支出	-
財務活動による支出	3,453,679
次期への繰越金	159,612
資金収入	3,984,909
業務活動による収入	2,006,361
投資活動による収入	117,944
財務活動による収入	1,657,052
前期よりの繰越金	203,552

(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5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	1,776,940
道路業務収入	1,776,940
政府等出資金受入	52
政府等補助金受入	7,329
債券及び借入金	1,657,000
業務外収入	119
計	3,441,440
支出	
債務返済費	3,612,209
東京湾横断道路償還金	70,584
無利子貸付金	7,381
経営努力助成金	1,552
業務管理費	3,920
高速道路管理費	3,920
一般管理費	1,381
人件費	1,001
物件費	380
業務外支出	120,639
計	3,817,666

別表2 収支計画

(単位:百万円)	
区分	金額
費用の部	1,561,000
経常費用	1,561,000
道路貸付業務費	1,217,257
助成業務費	1,552
一般管理費	1,831
人件費	1,000
経費	831
財務費用	244,194
道路資産取得関連費用	96,165
臨時損失	-
収益の部	1,660,871
経常収益	1,625,944
受取貸付料	1,610,950
占用料収入	2,536
連結料収入	2,145
寄附金収益	1,760
資産見返負債戻入	8,479
財務収益	75
雑益	0
臨時利益	34,927
当期純利益	99,871
当期総利益	99,871

別表3 資金計画

(単位:百万円)	
区分	金額
資金支出	3,971,772
業務活動による支出	368,112
管理費支出	127,493
その他支出	240,620
投資活動による支出	-
財務活動による支出	3,453,679
次期への繰越金	149,981
資金収入	3,971,772
業務活動による収入	2,003,364
投資活動による収入	117,944
財務活動による収入	1,657,052
前期よりの繰越金	193,412

## 【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822百万円である。

(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5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	2,748
鉄道業務収入	2,748
政府等出資金受入	-
政府等補助金受入	28
業務外収入	220
計	2,996
支出	
業務管理費	3,492
鉄道施設管理費	3,492
一般管理費	14
人件費	10
物件費	4
計	3,506

別表2 収支計画

(単位:百万円)	
区分	金額
費用の部	8,577
経常費用	8,577
鉄道施設利用業務費	8,561
一般管理費	16
人件費	10
経費	5
収益の部	10,567
経常収益	10,354
受取施設利用料	408
その他の売上高	2,299
補助金等収益	28
鉄道施設建設見返債務戻入	7,618
財務収益	0
臨時利益	213
当期純利益	1,990
前中期目標期間繰越積立金取崩額	194
当期総利益	2,184

別表3 資金計画

(単位:百万円)	
区分	金額
資金支出	13,137
業務活動による支出	3,506
管理費支出	3,506
投資活動による支出	-
次期への繰越金	9,631
資金収入	13,137
業務活動による収入	2,996
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	10,140

## 【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8百万円である。

(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。