

評価書様式

様式 1-1-1 中期目標管理法 年度評価 評価の概要様式

1. 評価対象に関する事項		
法人名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	
評価対象事業年度	年度評価	平成26年度（第3期）
	中期目標期間	平成25～29年度

2. 評価の実施者に関する事項			
主務大臣	国土交通大臣		
法人所管部局	鉄道局、海事局	担当課、責任者	鉄道事業課 大野課長、総務課企画室 日野企画室長
評価点検部局	政策統括官	担当課、責任者	政策評価官 山田政策評価官
主務大臣	(共管法人は評価の分担についても記載)		
法人所管部局	(評価を実施した部局を記載)	担当課、責任者	(担当課、課長名等を記載)
評価点検部局	(主務大臣評価を取りまとめ、点検する部局を記載)	担当課、責任者	(担当課、課長名等を記載)

3. 評価の実施に関する事項
(実地調査、理事長・監事ヒアリング、有識者からの意見聴取など、評価のために実施した手続等を記載)
・平成27年6月24日～26日：有識者4名から意見聴取を実施
・同年7月9日：理事長、監事ヒアリングを実施

4. その他評価に関する重要事項
特になし

1. 全体の評価						
評価 (S、A、B、C、D)	B：中期目標における所期の目標が達成していると認められる。	(参考) 本中期目標期間における過年度の総合評価の状況				
		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
		B	B			
評価に至った理由	項目別評価は業務の一部がAであるものの、全体評価を引き上げるまでは至ってなく、また全体の評価を引き下げる事象もなかったため、国土交通省等の評価基準に基づきBとした					

2. 法人全体に対する評価	
法人全体の評価	特に重大な業務運営上の課題は検出されておらず、全体として順調な組織運営が行われていると評価する。
全体の評価を行う上で特に考慮すべき事項	平成26年3月4日に北陸新幹線の融雪・消雪設備工事の官製談合防止法違反の容疑で機構職員2名が起訴された。25年度の年度評価時においては、再発防止策等の抜本的改善策の策定がなされていないことから、平成26年度評価において反映することになっており、再評価を行ったが再発防止策等が策定され、運用も適切になされていた。

3. 項目別評価における主要な課題、改善事項など	
項目別評価で指摘した課題、改善事項	該当なし
その他改善事項	該当なし
主務大臣による改善命令を検討すべき事項	該当なし

4. その他事項	
監事等からの意見	特になし
その他特記事項	(外部有識者からの意見) ・目標が記述的なので、評価が主観的になりやすいように見受けられる。まず、定量的な数値目標を設定することが重要である。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (1) ①	整備新幹線整備事業		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域官連携等の確保・強化 施策目標 23 整備新幹線の整備を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第12条第1項第1号、第2号及び第15号 ・全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	858,520,362	842,968,601		
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036		
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749		
									経常利益（千円）	867,968	949,622		
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633		
									従事人員数	1,466	1,459		

注・当報告書の1.(1)及び(2)が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価		
(1) 鉄道建設等業務 機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業	(1) 鉄道建設等業務 機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの	(1) 鉄道建設等業務	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・なし <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 北陸新幹線（長野・金沢間）については、軌道工事及び設備・電気工事等を完了させた上で、工事しゅん功監査を行い、工事が完了したことを確認した。これにより、予定通り平成26年度末に完成となった。 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）につ	<評定と根拠> 評定：A 根拠：北陸新幹線（長野・金沢間）について、整備新幹線史上最も長い開業延長（228km）の中で、営業主体がJR東日本及びJR西日本の2社に跨るという初めての状況の中、設備・電気に係る諸試験及び各種設備監査等を着実に実施した。 さらに、冬季における列車	評定	A
						<評定に至った理由> 北陸新幹線について、当初の計画には含まれていなかった様々な困難な状況に対し、中期計画に基づく平成26年度末の完成を目指し、特段の取組みにより建設工事を着実に実施し、平成27年3月に開業させ国民の期待に応えたことは、高く評価出来る。 例えば、富山駅において、用地取得での関係者との調整が難航し、当初の予定と比較して大幅な遅れが生じたものの、通例にとられない工程管理により、当初の想定より工期を短縮することに成功し、遅れを取り戻した。 また、平成23年3月に発生した東日本大震災の影響により、高架の支柱作成に欠かせない型枠や防音壁の納入が滞るなど、遅れが生じたが、代替品の使用や施工可能な工区との柔軟な調整することで工期の短縮を行い、さらに、同震災によ	

<p>務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ所定の工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。</p> <p>①工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗</p> <p>新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。また、新幹線の建設に係る進捗状況</p>	<p>構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。</p> <p>① 整備新幹線整備事業</p> <p>高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の</p>	<p>①整備新幹線整備事業</p> <p>建設中の新幹線の各線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業の着実な進捗を図る。</p> <p>特に、北陸新幹線（長野・金沢</p>	<p>いては、開業設備関係工事を進めるとともに、必要な監査・検査を実施した。また、平成26年12月1日から奥津軽いまべつ・新函館北斗間にて新幹線車両を使用した試験走行を開始した。</p> <p>北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）及び北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議や中心線測量等を進めるとともに、トンネル等の路盤工事の進捗を図った。</p> <p>九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、用地取得や関係機関との協議を進めるとともに、トンネル掘削工事や橋りょう工事を推進する等、路盤工事の着実な進捗を図った。</p> <p>また、整備新幹線工事の進捗状況をホームページで公表した。</p>	<p>走行及び設備の機能の確認を2カ年にわたって実施し、予定通り平成26年度末に完成させた。また、建設過程において、施工上の難題を解決するため、数々の新技術の開発に成功し、土木技術の発展に貢献した。この他、地方公共団体との連携を図りながら、地域性を反映したデザインと機能性を兼ね備えた駅を完成させた。</p> <p>なお、本評定については、外部有識者による「中期計画推進・フォローアップ審議委員会」（平成27年6月開催、平成26年度業務実績及び自己評価について意見を聴取）において、上述の内容及び北陸新幹線（長野・金沢間）開業の地元への効果等を高く評価いただき、「S」としてもよいのではないかとの意見もあつたところである。</p> <p><課題と対応></p> <p>・なし</p>	<p>り被災した東北新幹線の復旧工事のため、北陸新幹線建設で使用していた軌道用工事車両等を貸し出すなど、早期復旧に協力しながらも、無事、計画通りに工事を完了させた。</p> <p>その他、一部区間においては、平成4年度から着工しているが、施工済であつた高架橋について、平成13年の耐震基準の変更に対応するため、鋼板による耐震補強を行うなど、追加的な工事を実施し、長期に渡る工事期間中における法令及び規定等の改定についても適切に対応した。</p> <p>今回の北陸新幹線の開業により東京～金沢間の所要時間が約3時間50分から約2時間30分へと約1時間20分短縮され、途中駅の上越妙高～糸魚川間では、前年同期の在来線特急と比較して乗客数が約3倍に増加するなどの国民経済に対する効果については、新幹線自体の効果である。</p> <p>また、この工区は地質的にも極めて工事が困難な区間であるが、機構の有する高度な技術を追加適用し、工事を着実に実施したことは、単に高度な技術開発を行っただけにとどまらず、機構の対応力の高さを示す結果となっており、評価に値するものと考えている。</p> <p>さらに金沢駅については、地方公共団体と調整を密にし、地元の特産品である金箔や加賀友禅を内装の一部に取り入れ、機能性に加えてデザイン性にも優れた駅を完成させた。</p> <p>これらの成果は、機構の持つ柔軟な応用力、厳しい工程管理によりはじめて可能になったものであり、独立行政法人として、このような能力を高い水準で維持し、国民の要請に対して答えたことが評価に値するものと考えている。</p> <p>以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を上回る成果が得られていると認められるとしてAとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>（外部有識者からの意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北陸新幹線の開業は、飯山トンネル、峰山トンネル等の工事に関する長期に亘る技術開発が貢献したものと高く評価する。 ・複数の建設プロジェクトを同時平行して進めなければならない状況下に、なおかつ計画に従って完成を迎えることができたことが評価できる。 ・北陸新幹線の開業は、優れた時間短縮サービスの提供により、同路線の利用者を著増させたにとどまらず、競合する航空路線の運賃の引き下げを誘発することによって、消費者の社会的余剰を著しく拡大させた。この優れた政策効果は高く評価される。 ・北陸新幹線整備事業全体を評価している。26年度の事業が目標どおり「着実
--	---	---	---	---	---

<p>について、公表する。</p>	<p>整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的として、事業の着実な進捗を図り、北陸新幹線（長野・金沢間）は平成26年度末、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）は平成27年度末までに鉄道施設を完成させる。北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、工事完成予定時期を踏まえ、建設工事等の業務を着実に推進する。</p> <p>また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページ等で公表する。</p>	<p>間）については、軌道工事及び設備・電気工事等を完了させるとともに、設備・電気に係る諸試験及び各種設備監査等を実施し、平成26年度末に完成させる。北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、平成27年度末の完成に向けて、軌道工事及び設備・電気関係工事等の進捗を図るとともに、設備・電気に係る諸試験及び各種設備監査等を実施する。</p> <p>また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページで公表する。</p>					<p>に進捗」したかどうかという観点から評価すべきであり、資料からは B と評価する。</p>
-------------------	---	---	--	--	--	--	---

4. その他参考情報
(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (1) ②	都市鉄道利便増進事業等		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 26 鉄道網を充実活性化させる	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	1. 神奈川東部方面線 ・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第12条第1項第5号 ・都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号） ・鉄道事業法（昭和61年法律第92号） 2. 民鉄線 ・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第12条第1項第5号 及び 同附則第11条第4項 ・鉄道事業法（昭和61年法律第92号）
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間最 終年度値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	858,520,362	842,968,601		
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036		
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749		
									経常利益（千円）	867,968	949,622		
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633		
									従事人員数	1,466	1,459		

注)・当報告書の1.(1)及び(2)が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
(1) 鉄道建設等業	②都市鉄道利便増	②都市鉄道利便増	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	B

<p>務 機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ所定の工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推</p>	<p>進事業等 機構が公的資金で鉄道を整備し、完成後に保有、鉄道事業者は、受益に応じた施設使用料にて営業する公設民営の考え方に基づき実施する都市鉄道利便増進事業の神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）は、完成予定時期を踏まえ、公的整備主体として関係機関との連携・調整を図り、建設工事等の業務を着実に推進する。 また、民鉄線の小田急小田原線の大改良工事は、安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。</p>	<p>進事業等 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）のうち、相鉄・JR直通線区間については、関係機関との連携・調整及び残地権者の用地取得を進めるとともに、西谷トンネルの掘削や羽沢駅（仮称）の開削工事等の路盤工事を着実に推進する。 相鉄・東急直通線区間については、関係機関との連携・調整及び用地取得を進めるとともに、新横浜駅（仮称）の開削工事等の路盤工事を着実に推進する。 民鉄線工事の小田急小田原線については、安全かつ着実な事業の推進のため、工程調整等関係機関の連携・調整を図りながら、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。</p>	<p>> ・設定なし <その他の指標> ・なし <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。</p>	<p>1. 神奈川東部方面線 相鉄・JR直通線区間については、本線に係る民有地の用地取得を完了させるとともに、西谷トンネルの掘削を完了させたほか、羽沢駅（仮称）のく体構築工事等の路盤工事を推進した。 相鉄・東急直通線区間については、用地取得を進めるとともに、新横浜駅（仮称）（開削）の土留工の施工、新綱島駅（仮称）の工事着手等路盤工事を推進した。 2. 民鉄線 小田急小田原線については、複々線化に向けて、緩行線部の掘削、く体構築工事、駅部の建物・設備工事、交差する京王井の頭線の機能復旧工事等を実施し、事業の着実な推進を図った。</p>	<p>評価：B 根拠：神奈川東部方面線に関しては、用地取得及び工事ともに着実に進捗した。 民鉄線に関しては、事業を着実に進捗した。 <課題と対応> 相鉄・JR直通線区間については、平成25年度の課題として東海道貨物線横浜羽沢駅における関係者との協議に時間を要したことから、開業時期が平成27年度から平成30年度となった。平成26年度においては、関係者との協議が整い、9月に東海道貨物線横浜羽沢駅構内及びその周辺における工事に着手することができた。今後は、関係者との調整をさらに密にし、工事の進捗を図っていく。</p>	<p><評価に至った理由> 今年度の目標である神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）及び民鉄線工事の小田急小田原線について着実な進捗が図られた。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし <その他事項> 特になし</p>
---	--	--	--	---	--	---

<p>進する。</p> <p>①工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗</p> <p>新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。また、新幹線の建設に係る進捗状況について、公表する。</p>							
--	--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (1) ③	鉄道建設に関する技術力を活用した受託業務等の支援		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 26 鉄道網を充実活性化させる	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	[受託業務] ・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第12条第1項及び第3項 ・鉄道事業法（昭和61年法律第92号） [鉄道分野の技術力を活用した支援] ・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第12条第3項第2号
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	858,520,362	842,968,601		
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036		
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749		
									経常利益（千円）	867,968	949,622		
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633		
									従事人員数	1,466	1,459		

注)・当報告書の1.(1)及び(2)が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価		
②鉄道建設業務に	③鉄道建設業務	③鉄道建設業務	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	B

<p>関する技術力を活用した受託業務等の支援</p> <p>機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への技術支援等を実施する。また、受託工事について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。なお、機構の支援が真に必要な場合のみに実施することを担保するために第三者委員会において策定した具体的な基準を適切に運用するとともに、受託工事に係るコスト削減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。</p>	<p>に関する技術力を活用した受託業務等の支援</p> <p>機構が有する総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、受託工事について、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。</p> <p>受託調査については、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、地方公共団体や鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道計画に関する調査の支援を実施する。</p> <p>なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえながら、受託の可否について決定する。また、受託工事に係るコスト削減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。</p> <p>さらに、大規模災害等の発生時に</p>	<p>に関する技術力を活用した受託業務等の支援</p> <p>受託工事各線について、所定の工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。</p> <p>特に、平成26年4月に全線での運行を再開する三陸鉄道（北リアス線・南リアス線の復旧）については、同年9月までに工事を完了する。平成17年度に工事を開始し、平成27年に開業する予定の仙台市高速鉄道東西線については、平成26年以内に受託工事を完了する。えちぜん鉄道については、連続立体交差事業に伴う高架化工事に着手する。</p> <p>また、鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。</p> <p>なお、新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員</p>	<p>></p> <p>・設定なし</p> <p><その他の指標></p> <p>・なし</p> <p><評価の視点></p> <p>・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。</p>	<p>[受託業務]</p> <p>1. 三陸鉄道 わずか2年半という短時間で土木・軌道工事を完了させ、平成26年4月5日に南リアス線、平成26年4月6日に北リアス線の全線運行再開を果たした。また、平成26年9月に全ての復旧工事を完了させた。</p> <p>2. 仙台高速鉄道東西線 土木・軌道工事を完了させ、平成26年12月に仙台市に施設を引き渡した。</p> <p>3. えちぜん鉄道 連続立体交差事業に伴う仮線工事を推進した。また、計画線の設計に着手した。</p> <p>4. つくばエクスプレス線 く体構築工事として、杭基礎工事を完了し、橋脚工事に着手した。また、上部工の製作・運搬工事に着手した。</p> <p>5. 調査 平成26年度は、3件の鉄道整備の計画に関する調査等を実施した。</p> <p>6. 受託工事に係るコスト削減について 仙台市高速鉄道東西線及び三陸鉄道（北リアス線・南リアス線の復旧）の工事が完了したことに伴い、コスト削減の状況について、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議</p>	<p>[受託業務]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p><課題と対応></p> <p>・なし</p>	<p><評定に至った理由></p> <p>今年度の目標である受託工事のうち、三陸鉄道（北リアス線・南リアス線の復旧）は予定通り27年4月に運行を再開させ、仙台市高速鉄道東西線も26年12月に施設を引き渡し、えちぜん鉄道及びつくばエクスプレス線についても着実に工事を進捗させた。</p> <p>また、三陸鉄道及び仙台高速鉄道東西線の工事完了に伴い、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において、コスト削減の状況を検証し、結果をホームページに公表した。</p> <p>鉄道分野の技術力を活用した支援については、鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道施設の補修等に関わる資料提供、アドバイス等の技術的な支援を行うとともに、交通計画支援システム「GRAPE」を活用した鉄道沿線の人口分布等の分析資料を提供した。</p> <p>さらに、「地方鉄道支援に関する情報交換会」を開催し、支援事業の取組みの現状等について情報交換を実施した。</p> <p>以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>特になし</p>
--	--	--	---	--	--	--

<p>機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への技術支援等を実施する。</p>	<p>においてもこれまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。</p> <p>また、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等へ技術支援を実施する。</p> <p>具体的には、「鉄道ホームドクター制度」として、地域鉄道事業者等の要請に応じて、その鉄道施設の保全・改修に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言するとともに、地域鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、鉄道施設に係る技術的な情報の提供等、地域における交通計画の策定等に資する支援を実施する。</p> <p>さらに、地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、</p>	<p>会の意見を踏まえながら、受託の可否について決定する。</p> <p>鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度として、鉄道構造物の補修等に係るアドバイス、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム（GRAPE）を活用した支援等を適切かつきめ細やかに実施する。</p> <p>さらに、地域鉄道に係る諸機関と緊密に連携して、このような機構の技術的支援に係る情報を発信し、その一層の利用を促進する。</p>		<p>委員会」において検証し、その結果をホームページで公表した。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援]</p> <p>鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道施設の補修等に関わる資料提供、アドバイス等の技術的な支援を行った(8件)。</p> <p>また、鉄道事業者に対し、交通計画支援システム「GRAPE」を活用した鉄道沿線の人口分布等の分析資料を提供するとともに、鉄道助成に関する資料を提供した(4件)。</p> <p>さらに、「地方鉄道支援に関する情報交換会」を開催し、支援事業の取組みの現状等について情報交換を実施した。</p>		
--	--	--	--	---	--	--

		<p>機構の技術支援に係る情報を発信し、その一層の利用を促進する。</p>					
--	--	---------------------------------------	--	--	--	--	--

4. その他参考情報
(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (1) ④	鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 26 鉄道網を充実活性化させる	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	[品質の向上][技術開発の推進][開発成果の公表] ・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第12条第1項第1号、第2号及び第15号 [工事関係事故防止活動の推進] ・労働安全衛生法（昭和47年法律第57号）
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ													
（品質の向上）（技術開発の推進）（開発成果の公表）（鉄道建設コストの縮減）（工事関係事故防止活動の推進）													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	858,520,362	842,968,601		
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036		
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749		
									経常利益（千円）	867,968	949,622		
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633		
									従事人員数	1,466	1,459		

注・当報告書の1.(1)及び(2)が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
③鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み 鉄道建設に係る業務について、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図るとともに、安全にかつ工期どおり	④鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み 良質な鉄道を建設するために、必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進め、品	④鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み 工事の検査を充実させる対策を進めるとともに、構造物の品質を確保しつつ、施工性、経済性の向上を図	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・なし <評価の視点> ・中期計画におけ	<主要な業務実績> [品質の向上] 鉄道建設に係る技術基準類(18件)の制定・改定作業を実施し、そのうち制定済及び改定済のものは、関係者に周知・徹底した。 また、経験年数を踏ま	<評価と根拠> [品質の向上] 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。 [技術開発の推進] 評価：A	評価	B <評価に至った理由> 今年度の目標である品質の向上に向けた取組みとして、鉄道建設に係る技術基準類の制定・改定作業を実施し、制定・改定が済んだものは、関係者に周知・徹底し、経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修や施工監理講習を引き続き計画・実施した。 各路線のニーズに基づき、調査、土木、設備の業務分野ごとに、技術開発を推進した。具体的には、新たに5件のテーマに取り組むとともに、平成25年度からの継続テーマと合わせて24件の技術開発を計画的に実施し、機構が行った事

<p>に建設するため、以下の取組みを推進する。</p> <p>まず、施工管理の徹底や職員の技術力向上のための取組み等を通じて、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。</p> <p>また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果について積極的な広報及び効果的な活用を努める。</p> <p>さらに、鉄道建設コストについて、建設後の安全性確保を前提として、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえて実施しているコスト削減策の効果を検証した上で、一層の削減に努めるとともに、その取組み・効果をホームページ等国民に分かりやすい形で公表する。</p> <p>また、鉄道建設工事に当たっては、工事の安全性の維持・向上を目指し、工事発注機関として、毎年度具体的な重点実施項目を定め、受注</p>	<p>質管理・施工監理について徹底を図るとともに、鉄道建設業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、講習や資格取得の支援等を通じて、持続的な業務の質の向上に努める。</p> <p>また、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発・改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加して、その発表会等を通じて公表していく。</p> <p>さらに、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえつつ、現在実施している総合コスト構造改善策の効果を検証した上で、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト削減に努めるとともに、コスト削減の取組み・効果について</p>	<p>るため「パイルスラブ式盛土設計の手引き」等の各種技術基準類の整備に係る作業を進め、その内容について講習会等を通じて関係者に周知・徹底する。</p> <p>また、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継のために、施工監理講習及び経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修を実施するとともに、業務に関連する技術士等の資格の取得を促進する。</p> <p>鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して推進するため、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進する。また、その成果の一層の活用を図るため、技術開発が完了したテーマに</p>	<p>る所期の目標を達成しているかどうか等。</p>	<p>えた段階的な技術系統別の研修や施工監理講習を引き続き計画・実施した。</p> <p>業務に関連する資格取得について、既資格取得者による指導等の支援を継続して実施し、業務に関連する技術士等の資格取得を促進した。</p> <p>[技術開発の推進]</p> <p>一層の品質向上とコスト削減等を図るため、各路線のニーズに基づき、調査、土木(山岳トンネル、都市トンネル、橋りょう、土構造)、設備(軌道、機械、建築、電気)の業務分野ごとに、技術開発を推進した。平成26年度は、新たに5件のテーマに取り組むとともに、平成25年度からの継続テーマと合わせて24件の技術開発を計画的に実施した。また、技術開発テーマにおける成果の活用も行った。さらに、機構が行った事業や開発した技術に対して、土木学会技術賞や田中賞をはじめ様々な賞を受賞した。</p> <p>[開発成果の公表]</p> <p>鉄道分野を中心とした技術の発展に貢献するため、機構職員が(公社)土木学会をはじめとする学会等の各種委員会に広く参加した。これにより、</p>	<p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していることに加え、土木学会技術賞など基幹学会の高い位置づけの賞を複数受賞しているため。</p> <p>[開発成果の公表]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p>[鉄道建設コストの削減]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p>[工事関係事故防止活動の推進]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p><課題と対応></p> <p>[技術開発の推進]</p> <p>・なし</p> <p>[開発成果の公表]</p> <p>・なし</p> <p>[鉄道建設コストの削減]</p> <p>・なし</p> <p>[工事関係事故防止活動の推進]</p> <p>・なし</p>	<p>業や開発した技術に対して、土木学会技術賞や田中賞をはじめ様々な賞を受賞した。</p> <p>鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文発表・投稿により開発成果を公表し、投稿した論文のうち、4件については学会等から各種の賞を授与された。</p> <p>また、コスト構造改善策を実行し、平成26年度の総合コスト改善額は約48億円、改善率は約4.5%となり、実施状況について、ホームページにて図を用いた具体的事例を示す等、国民にわかりやすい形で公表した。</p> <p>過去に発生した事故の分析結果及び当該年度の工事内容を考慮して、各支社、建設局を対象とした本社幹部による工事事務事故防止監査を実施した。</p> <p>さらに、事故が発生した際にはその都度速報を受けるとともに、事故原因の究明や再発防止策の検討を行い、これらを全国の地方機関を通じ受注者へ情報提供を行い、同種事故の再発防止等の安全意識の向上を図った。</p> <p>以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <p>・三陸鉄道の復旧に際して、GRS一体橋梁を導入し、減災と経済性の向上を図ることができたと理解する。</p> <p>・とりわけ技術開発の推進においては、三陸鉄道、ハイペ沢橋梁に減災と経済性を兼備したGRS一体橋梁の設置に成功し、今後の耐震性と耐津波性に優れた橋梁技術の発展の基礎を固めたことは高く評価されるべきである。</p>
--	---	---	----------------------------	--	--	---

<p>者に対して指導等を図ることにより、工事関係事故防止に係る啓発活動を推進する。</p>	<p>は、引き続きホームページ等国民に分かりやすい形で公表する。</p> <p>また、工事発注機関として、過去に発生した事故の種別や原因を分析し、再発防止のため、重点実施項目を定め、受注者に対する指導及び情報の共有化を図ることにより、工事関係事故防止に係る啓発活動の推進に努める。</p>	<p>ついて継続的にフォローアップする。</p> <p>さらに、土木学会等の委員会への積極的な参加に加え、技術開発した成果をこれらの学会等、本社における技術研究会及び支社局における業務研究発表会を通じて公表する。</p> <p>国の公共事業コスト構造改善の状況及び趣旨を踏まえつつ、総合的なコスト構造改善を推進するため、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト縮減に努めるとともに、コスト構造改善プロジェクトチーム会議を開催し、工事の計画・設計から実施段階において、コスト縮減に資する具体的施策を着実に実施する。また、鉄道建設に係るコスト縮減の実施状況及びその効果については、ホームページ等において国民に分かりやすい形で公表する。</p> <p>工事関係事故防止に係る啓発活動については、発生</p>		<p>学会等の技術基準類(土木学会トンネル標準示方書等)の制定・改定に貢献した。</p> <p>鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文発表・投稿により開発成果を公表した。</p> <p>これらの論文発表・投稿のうち、24件(このうち英文9件)は外部の専門家による査読付きである。また、投稿した論文のうち、4件については学会等から各種の賞を授与された。</p> <p>[鉄道建設コストの縮減]</p> <p>平成26年度は、コスト構造改善策を策定し実行した。これにより、平成26年度の総合コスト改善額は約48億円、改善率は約4.5%となった。</p> <p>また、コスト構造改善の実施状況について、平成26年度のコスト構造改善の実施状況等をホームページにて図を用いた具体的事例を示す等、国民にわかりやすい形で公表した。</p> <p>この他、機構内において「コスト構造改善推進委員会」を開催し(平成27年3月)、現在各支社・建設局において実施しているコスト構造改善施策の全社的な情報共有を図</p>		
---	--	---	--	---	--	--

			<p>した事故の種別や原因を分析の上、事故防止対策委員会により審議し、再発防止に資する事項を工事関係事故防止の重点実施項目に盛り込み、これらの取組状況を事故防止監査により確認する。さらに、受注者に対する事故事例等を用いた指導及び事故事例等に関する情報の共有化等により安全意識の向上を図る。</p>		<p>り、実施状況の検証等を行うことにより、更なるコスト構造改善施策の実施を促した。</p> <p>[工事関係事故防止活動の推進]</p> <p>過去に発生した事故の分析結果及び当該年度の工事内容を考慮して、事故防止対策委員会において平成 26 年度の重点実施項目を設定するとともに、各支社・建設局においても重点実施項目を設定し、建設所における安全協議会等を通じ周知徹底を図った。</p> <p>また、重点実施項目の取組状況確認のため、各支社、建設局を対象とした本社幹部による工事事務事故防止監査を実施した。</p> <p>さらに、事故が発生した際にはその都度速報を受けるとともに、事故原因の究明や再発防止策の検討を行い、これらを全国の地方機関を通じ受注者へ情報提供を行い、同種事故の再発防止等の安全意識の向上を図った。</p>		
--	--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (1) ⑤	我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力		
業務に関連する政策・施策	政策目標 XII 国際協力、連携等 施策目標 43 国際協力、連携等を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	—
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	858,520,362	842,968,601		
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036		
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749		
									経常利益（千円）	867,968	949,622		
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633		
									従事人員数	1,466	1,459		

注)・当報告書の1.(1)及び(2)が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額(年度計画額(変更があった場合は変更後))及び決算額は支出額を記載している(人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
④我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み 我が国は鉄道分野について世界に誇れる高い技術力を有しており、唯一の新幹線建設主体である機構が有する同分野の技術力を広く総合的に活用し、国土交通省の関連施策との連	⑤我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力 国等が進める我が国鉄道技術の海外展開、及びそれに伴うコンサルティング機能強化に向けた取組みに対し協力する。具体的には、機構がこれまで培ってき	⑤我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力 国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力するため、国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れを実施	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・なし <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 国交省等関係機関と連携を図りつつ、海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入を実施し、同省が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力した。平成26年度の実績は、専門家派遣は12カ国・28名、研修員等受入は22カ国・79名となった。	<評定と根拠> 評定：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。 <課題と対応> ・なし	評定 B	<評定に至った理由> 今年度の目標である我が国鉄道技術の海外展開に協力するため、専門家の派遣及び研修員の受入を行った。 また、カリフォルニア、インド及びマレーシア・シンガポール高速鉄道の海外高速鉄道プロジェクトへの技術協力を行った。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし <その他事項>

<p>携を図りながら、海外の鉄道関係者に対する支援を積極的に推進するとともに、我が国の鉄道システムの海外展開（コンサルティング機能強化を含む）に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や知見を活用できる範囲で協力を行う。</p>	<p>た総合的な技術力や経験を活用して、専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。</p> <p>さらに、機構が我が国公的機関の一つとして実施する国際貢献として、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術的な交流等を実施する。</p>	<p>し、海外鉄道プロジェクトへの技術協力を実施する。特に、カリフォルニア高速鉄道計画、インド高速鉄道計画、スウェーデン高速鉄道計画等、各国の高速鉄道計画・構想に対する技術協力を国土交通省等関係機関との緊密な連携の下で実施する。</p> <p>また、国が推進している鉄道技術の海外展開に係るコンサルティング業務の機能強化に向けた取組み及び鉄道分野における国際規格への取組みに協力する。</p> <p>さらに、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流を実施する。</p>					<p>特になし</p>
---	--	---	--	--	--	--	-------------

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (2)	鉄道施設の貸付・譲渡の業務等		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 26 鉄道網を充実活性化させる	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 13 条第 1 項、附則第 9 条、附則第 11 条第 1 項第 1 号
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）		関連する政策評価・行政事業レビュー

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	858,520,362	842,968,601		
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036		
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749		
									経常利益（千円）	867,968	949,622		
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633		
									従事人員数	1,466	1,459		

注)・当報告書の 1. (1) 及び (2) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
⑤鉄道施設の貸付・譲渡の業務等 鉄道施設に係る貸付料及び譲渡代金による調達資金の確実な回収に当たっては、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。 さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れに	(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等 整備新幹線事業として実施している北陸新幹線（長野・金沢間）及び北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）について、それぞれの完成後、各営業主体に対して貸付を行う。ま	(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等 鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確実な回収を図る。 なお、償還期間の変更を実施した事業者については平成 25 年度決算終了後経営状況等の	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・なし <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設の貸付料について、平成 26 年度の要回収額を全額回収した。 国土交通大臣が指定する貸付期間（40 年間）を経過した湖西線（山科・近江塩津間）について、平成 26 年 7 月、西日本旅客鉄道株式会社に譲渡を行い、譲渡代金を全額回収	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。 <課題と対応> ・なし	評価	B
						<評価に至った理由> 今年度の目標である鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確実な回収を図り、貸付期間が終了した湖西線についても確実に譲渡代金を回収し、鉄道事業者の最新の経営状況の把握を行い、償還確実性を検証した。 また、並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付した。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとして B としたものの。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>	

<p>より、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。</p>	<p>た、主要幹線及び大都市交通線で国土交通大臣が指定する貸付期間が経過した区間について、貸付している各鉄道事業者に対して譲渡を行う。</p> <p>鉄道事業者に対して貸付又は譲渡した鉄道施設について、機構の調達資金を確実に返済・償還するため、毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を設定し、その全額を確実に回収する。なお、償還期間の変更を実施した事業者については、毎年度決算終了後経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。</p> <p>さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。</p>	<p>把握をし、償還確実性を検証する。</p> <p>平成26年度末完成予定の北陸新幹線（長野・金沢間）について、東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社に対し、それぞれ貸付を行う。</p> <p>国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する湖西線（山科・近江塩津間）について、西日本旅客鉄道株式会社に譲渡を行い、その譲渡代金の確実な回収を図る。</p> <p>並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付する。</p>		<p>した。</p> <p>北陸新幹線（長野・金沢間）について、新たに、平成27年3月、東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社にそれぞれ貸付けを行った。</p> <p>鉄道事業者に対し譲渡を行った鉄道施設の譲渡代金について、平成26年度の要回収額を全額回収した。なお、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間（25年間）が変更された事業者については、平成25年度決算終了後ヒアリング等により経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。このうち、埼玉高速鉄道株式会社については、平成22年4月に償還期間が30年間に変更されていたが、沿線自治体の主導で抜本的な債務整理による事業再生が図られることとなり、その一環として、同社の要請により、平成27年1月、国土交通大臣が指定する償還期間が30年間からさらに50年間に変更された。</p> <p>並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付した。</p>		<p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>特になし</p>
-------------------------------------	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (3)	鉄道助成業務		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 26 鉄道網を充実活性化させる	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第12条第2項及び附則第11条第3項
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）		関連する政策評価・行政事業レビュー

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
第三者委員会の開催	毎年(計画) 2回以上	—	(実績) 2回開催	(実績) 3回開催					予算額(千円)	613,656,242	589,300,286		
職員研修の実施	毎年(計画) 10回以上	—	(実績) 13回開催	(実績) 11回開催					決算額(千円)	611,153,268	587,019,504		
									経常費用(千円)	644,087,824	622,765,967		
									経常利益(千円)	△58,604,503	△60,894,601		
									行政サービス実施コスト(千円)	148,575,015	160,051,914		
									従事人員数	45	45		

注)・当報告書の1.(3)が含まれる助成勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額(年度計画額(変更があった場合は変更後))及び決算額は支出額を記載している(人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
(2) 鉄道助成業務 機構では、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道・主要幹線鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道に対する補助等による支援及び新幹線譲渡	(3) 鉄道助成業務 機構は、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道・主要幹線鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に	(3) 鉄道助成業務 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等を誤処理なく適正に執行するとの観点から、受払い確認を徹底するとともに、標準処理期間(補助金等支払請求から支	<主な定量的指標> ・第三者委員会の開催(2回以上)、職員研修の実施(10回以上) <その他の指標> ・なし <評価の視点>	<主要な業務実績> 鉄道助成に係る勘定間繰入及び補助金交付等については、全ての受け払いについて、適正に執行した。 業務の充実強化については、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を開催し、委員会からの改善意見は、適	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。 <課題と対応> ・なし	評価	B
						<評価に至った理由> 今年度の目標である勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務について適正に執行された。 「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を3回開催し、改善意見を業務運営に反映させた。 職員のスキルアップのために職員研修を11回開催した。 助成事業の理解促進を図るための周知及び情報収集を行った。 補助金等の受給団体の法令遵守体制確保のための周知徹底を行った。 新幹線譲渡代金の回収と債務の償還を確実に行った。 以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB	

<p>代金、無利子貸付資金等の回収を適正かつ効率的に実施する。</p> <p>① 確実な処理・適正かつ効率的な執行 鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付について、第三者委員会の助言等も活用しながら、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。</p> <p>② 助成制度に関する情報提供等の推進 鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、情報提供や周知活動を積極的に推進する。</p> <p>③ 債権の確実な回収等 新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について、確実な回収を図るとともに、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還を行う。</p>	<p>対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等の回収を適正かつ効率的に実施していく。</p> <p>勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準及び標準処理期間（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内）を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に執行する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見は1年以内に業務運営に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修等を実施することにより、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。</p> <p>また、助成制度に対する鉄道事業者等の理解促進を図るための周知活動を行うとともに</p>	<p>払まで30日以内、国の補助金受入から給付まで7業務日以内）を遵守する。また、法令、国の定める基準に従い、取扱要領等を必要に応じて見直すとともに、補助金等審査マニュアルに基づく審査業務の効率的な執行を図る。</p> <p>「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を年2回開催し、またこの委員会からの改善意見を1年以内に業務運営に反映させる。補助金等に係る審査事例を収集・蓄積し、共有化することにより審査ノウハウを継承するとともに、職員のスキルアップを図るため、研修計画（年10回以上）に基づく研修等を着実に実施する。</p> <p>これにより業務執行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。</p> <p>助成制度に対する鉄道事業者等の理解促進を図るため、ガイドブック</p>	<p>・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。</p>	<p>宜、業務運営へ反映した。</p> <p>審査ノウハウの継承と職員のスキルアップのため、職員研修等を開催し情報の共有化を図った。</p> <p>助成事業の理解促進を図るための周知活動を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施を支援するための情報収集等を実施した。</p> <p>補助金の不正受給等の防止を徹底するため、法令遵守とともに、不正受給等を行った場合の制裁措置について、改めて周知した。</p> <p>債権の回収等については、約定等に基づき、新幹線譲渡代金等を回収するとともに、新幹線に係る債務等についても確実に償還した。</p>		<p>としたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし</p> <p><その他事項> 特になし</p>
---	---	---	------------------------------------	---	--	---

	<p>に、助成対象事業の効果的な実施を支援するための技術情報等を収集・提供する。</p> <p>さらに、新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について約定等に基づく確実な回収を図り、既設四新幹線に係る債務等について約定等に沿った償還を行う。</p>	<p>及びパンフレットの作成配布、ホームページでの公表を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施に資するため、鉄道事業者等を取り巻く情勢等に関する情報の収集・分析を行い、その成果を鉄道事業者等に対して提供する等の支援活動を行う。</p> <p>なお、「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、補助金等に係る受給団体の法令遵守体制を確保して不正受給・不正使用の防止を徹底するため、関係法令を遵守すべきこと、交付決定の取消し等に係る制度があること等関連する事項について引き続き周知徹底するとともに、不正受給・不正使用があった場合にはその旨を機構のホームページにおいて公表する制裁措置を実施する。</p> <p>新幹線譲渡代金（平成26年度回</p>				
--	---	--	--	--	--	--

		<p>収見込額4,091億円)、無利子貸付資金等(平成26年度回収見込額283億円)について、約定等に基づく確実な回収を図るとともに、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還(平成26年度約定償還額2,200億円)を行う。</p>				
--	--	---	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (4) ①	船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標 19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 12 条 1 項 7 号及び 1 項 8 号
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	関連する政策評価・行政事業レビュー	船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）						
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間最 終年度値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
政策効果のより高い船舶の建造隻数比率	90%以上	—	100%	100%					予算額（千円）	79,896,018	82,553,130		
									決算額（千円）	68,753,133	66,072,594		
									経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474		
									経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183		
									行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461		
									従事人員数	55	55		

注)・当報告書の 1. (4) が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価		
(3) 船舶共有建造	(4) 船舶共有建	(4) 船舶共有建	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	B

<p>等業務</p> <p>内航海運は、我が国経済に不可欠の役割を果たしており、環境負荷や効率性にも優れる。他方で、中小事業者が多数を占める内航海運事業者の輸送効率や運航コストを向上させ、経営基盤を強化する必要がある。そのため、機構の船舶共有建造業務を通じ、国内海運政策の実現に寄与する船舶への代替建造を推進しつつ、船舶の老朽化へも対処する。</p> <p>① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進</p> <p>代替建造の促進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要となる措置について検討し実施する。</p> <p>また、代替建造の促進のため、機構が共有建造制度を実施するに当たっては、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、政策意義の高い船舶の建造を推進することとし、特に</p>	<p>造等業務</p> <p>内航海運は、我が国の経済活動にとって必要不可欠であるとともに、環境にやさしく効率的な輸送機関である。他方で、船舶の老朽化が進んでいることから、中小事業者が多数を占める内航海運事業者の船舶の老朽化に対応し、輸送効率や運航コストを向上させる必要がある。</p> <p>そのため、船舶共有建造業務により、国内海運政策の実現に寄与する船舶への代替建造を促進する。</p> <p>① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進</p> <p>代替建造の促進については、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するために政策意義の高い船舶の建造を推進する。</p> <p>特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船</p>	<p>造等業務</p> <p>① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進</p> <p>代替建造の促進については、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するために政策意義の高い船舶の建造を推進する。</p> <p>特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船</p>	<p>></p> <p>政策効果のより高い船舶の建造隻数比率</p> <p><その他の指標></p> <p>なし</p> <p><評価の視点></p> <p>中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。</p>	<p>国内海運政策の実現に寄与するため、相対的な金利優遇等の実施により平成 25 年度に建造決定した船舶は、全て離島航路整備対策、環境対策等の政策課題に適合した船舶となっており、中でも環境にやさしい船舶(スーパーエコシップ(以下「SES」という。)、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー(海洋汚染防止対策船)等)(数値目標対象船舶)のうち政策効果のより高い船舶の建造隻数比率については 100%となった。</p>	<p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p><課題と対応></p> <p>なし</p>	<p><評定に至った理由></p> <p>中期計画における「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進」において定められている具体的な数値目標は「政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を90%以上とする。」とされているところ、業務実績は100%となっており、所期の目標は達成していると認められる。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <p>・物流効率と環境負荷低減に優れるスーパーエコシップなどの建造割合は100%であり、これは目標値の90%を上回っている。建造隻数は減少しているものの、着実な取り組みと評価できる。</p>
--	--	---	--	---	--	--

<p>物流効率化、環境負荷低減等に資するため、スーパーエコシップ、16%CO2排出削減船等の環境にやさしい船舶の建造に重点化する。</p> <p>その際は、船舶共有建造業務の財務改善に必要な事業量を確保しつつ、民業圧迫にならないよう配慮する。</p>	<p>舶（スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等）については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を中期目標期間中において90%以上とする。</p> <p>また、海運事業者や荷主に対し、スーパーエコシップをはじめとする環境にやさしい船舶について、効果・利点をわかりやすく適切に周知・説明するとともに、その船型、構造上の先進性、特殊性にかんがみ、設計に伴う技術的な支援等を重点的に行うよう努める。</p>	<p>もに、その船型、構造上の先進性、特殊性にかんがみ、設計段階から技術支援を重点的に行う。</p>								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (4) ②	船舶建造等における技術支援		
業務に関連する政策・施策	政策目標 IX 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 施策目標 19 海上物流基盤の強化等具体的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安全的な国際海上輸送の確保を推進する。	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 12 条第 1 項第 8 号
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	関連する政策評価・行政事業レビュー	船舶建造等における技術支援

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間最 終年度値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	79,896,018	82,553,130		
									決算額（千円）	68,753,133	66,072,594		
									経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474		
									経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183		
									行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461		
									従事人員数	55	55		

注・当報告書の1.(4)が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
② 船舶建造等における技術支援 船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、より良質な船舶を提供するため、技術支援に係るノウハウの形成、蓄積を図り技術	② 船舶建造等における技術支援 上記の国内海運政策の課題に対応するとともに、航路や輸送ニーズに適合する船舶、より経済性の高い船舶、旅客の快適性や労働環境により	② 船舶建造等における技術支援 計画・設計・建造段階での技術支援を的確に実施するとともに、就航後の技術支援の充実を図る。特に、スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低	<主な定量的指標> 設定なし <その他の指標> なし <評価の視点> 中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 技術支援について、計画・設計・建造各段階での技術支援を行い、貨物船 18 隻と旅客船 8 隻（うち、SES 2 隻）の共有船が竣工した。また、就航後においても技術的助言等技術支援を行った。さらに、SESに関する	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。 <課題と対応> なし	評価 B <評価に至った理由> 計画・設計・建造各段階で技術支援を行い、就航後も技術的助言等の技術支援を行った。さらにSESの普及促進を図るため、全国でセミナーを行った。また、「内航船における船内騒音の低減対策に関する調査」「省エネ/省力化機器に関する実態調査」「GPSを利用した船舶動静把握及び燃料消費量に係る調査」といった3件の技術調査を実施した。また、技術革新に対応できる研修を行い、職員の技術ノウハウの向上に努めた。さらに、業務の効率化、ユーザビリティの追求を図るため、技術支援マニュ	

<p>力の向上を目指す。</p>	<p>配慮した船舶の建造に資するため、計画・設計・建造の各段階、さらには就航後の技術支援の充実を図る。</p> <p>このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図る。</p>	<p>減化船、技術力の乏しい自治体等が建造する旅客船については、重点的に技術支援を行う。</p> <p>事業者・有識者の意見をもとに選定した技術調査を実施する。また、技術支援に係る研修、外部技術者との人事交流を実施することにより技術支援に係る職員の技術・ノウハウを蓄積していくとともに、業務の効率化等を図るため技術支援マニュアルを見直す。</p>		<p>普及促進を図るため、全国4箇所において「内航船舶（SES）技術セミナー」を、全国7箇所において「共有建造支援セミナー」を開催した。</p> <p>技術調査については、海運事業者・有識者の意見を踏まえ、3件の技術調査を実施した。</p> <p>研修については、研修計画に基づき、外部団体の主催するセミナーや学会等に参加するとともに、外部専門家と活発な質疑・意見交換等を行い、職員の技術ノウハウの向上に努めた。</p> <p>技術支援マニュアルの見直しについては、業務の効率化やユーザビリティの追及を図るため、現行の技術支援マニュアルの見直しを行い、所要の改正を行った。</p>		<p>アルの見直しを行った。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし</p> <p><その他事項> 特になし</p>
------------------	--	---	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (4) ③	高度船舶技術の実用化の促進		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標 19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 12 条第 1 項第 9 号
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	関連する政策評価・行政事業レビュー	高度船舶技術における技術支援

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間最 終年度値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	79,896,018	82,553,130		
									決算額（千円）	68,753,133	66,072,594		
									経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474		
									経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183		
									行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461		
									従事人員数	55	55		

注・当報告書の1.(4)が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
③ 高度船舶技術の実用化の促進 内航船舶の効率的な運航に資するため、募集テーマを環境負荷低減等の政策目的に沿ったものとし、実用化された場合の波及効果を踏まえた助成を行うこと	③ 高度船舶技術の実用化の促進 内航船舶の輸送効率化に資するとともに配慮しつつ、環境負荷低減等の内航海運の政策目的に沿い、かつ、事業者等へのヒアリングによりニーズ	③ 高度船舶技術の実用化の促進 事業者等へのヒアリングを踏まえて設定したテーマである「環境負荷低減、熟練船員の減少に対応した航行の安全確保等内航海運の効率化に	<主な定量的指標> 設定なし <その他の指標> なし <評価の視点> 中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 平成 26 年度の助成事業については、募集テーマに沿い、助成対象事業を公募し、1 件の新規事業及び 1 件の継続事業を採択した。 これまで実用化助成した事業に関し、平成 26 年度は実用化助成対象技	<評定と根拠> 評定：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。 <課題と対応> なし	評定 B	<評定に至った理由> 今年度の目標である、募集テーマに沿った助成対象事業の公募、案件の採択、助成金交付、平成 27 年度募集テーマの設定について、適切に実施されている。 ※助成対象事業： ・複合材料製プロペラの実用化（H26 年度新規採択） ・二段過給システムによる低燃費ディーゼルエンジンの実用化（平成 25 年度からの継続） また、事業者等のニーズ把握のためのヒアリング、当該制度の広報活動等が実施されているとともに、過去に助成を行った技術の普及実績についても、累計

<p>により、高度船舶技術の実用化の促進を図る。</p> <p>また、助成対象事業の選考・評価等の際し、客観性、透明性を確保するため、外部有識者による事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成先等を公表する。</p>	<p>及び技術開発動向を的確に捉えた募集テーマを設定し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事に対し、助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。また、事業者への説明・相談会等を随時実施する。</p> <p>助成対象事業の選考・評価等の際しては、客観性及び透明性を確保するため、当該事業の事業計画及び実施結果について外部有識者から評価を受けるとともに、助成対象者、助成の成果等を公表する。</p>	<p>関し、既存技術と比較して性能又は品質の著しい向上に資する新技術」について助成対象事業を公募し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。また、事業者等へのヒアリングを随時実施し、最新のニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた平成27年度実用化助成のための募集テーマを設定する。ホームページに募集要領を掲載する等、事業者に対する説明の充実を図るほか、制度概要等に関する事業者への説明・相談会等を随時実施する。</p> <p>助成対象事業の選考・評価等の際し、外部有識者で構成された高度船舶技術審査委員会において、助成対象事業の事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成対象者、助成の成果等をホー</p>	<p>術を導入した12隻の船舶が就航した。</p> <p>船舶産業の関係団体・事業者や研究機関等へのヒアリング及び有識者への諮問結果から平成27年度実用化助成のための募集テーマを設定した。また、事業者からの要望に応じて個別説明・相談を随時実施したほか、ホームページに募集要領を掲載するとともに、広報活動として、機構が主催した内航船舶（SES）技術セミナー等の機会を利用し利用者への説明や相談を実施した。</p> <p>平成26年度の助成対象事業の選考については、外部有識者による委員会において実施し、客観性及び透明性を確保した。また、採択事業の概要をホームページ上で公表した。</p> <p>不正受給・不正使用の防止については、その防止を徹底するため、不正受給・不正使用があった場合には機構のホームページにおいて公表する旨、募集要項に記載するとともに、セミナー、問い合わせ等においてその旨周知し、助成金に係る受給団体の法令遵守体制を確保した。</p>		<p>58隻（うち平成26年度の普及実績は12隻）となっている。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <ul style="list-style-type: none"> ・今年5月に成立した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」（平成27年法律第28号）に基づき、当該業務は平成27年度をもって終了することとされている。
--	--	--	---	--	---

		<p>ムページ等で公表する。</p> <p>なお、「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、助成金に係る受給団体の法令遵守体制を確保して不正受給・不正使用の防止を徹底するため、関係法令を遵守すべきこと、交付決定の取消し等に係る制度があること等関連する事項について引き続き周知徹底するとともに、不正受給・不正使用があった場合にはその旨を機構のホームページにおいて公表する制裁措置を実施する。</p>				
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (4) ④	船舶共有建造業務における財務内容の改善		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標 19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 12 条 1 項 7 号
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	関連する政策評価・行政事業レビュー	船舶共有建造業務における財務内容の改善

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間最 終年度値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
未収発生率	中期目標期間において1.3%以下	—	0.03%	0%					予算額（千円）	79,896,018	82,553,130		
未収金残高	中期目標期間終了時に31億円以下	—	24億円	17億円					決算額（千円）	68,753,133	66,072,594		
									経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474		
									経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183		
									行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461		
									従事人員数	55	55		

注）・当報告書の1.(4)が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価		
④ 船舶共有建造業	④ 船舶共有建造	④ 船舶共有建造	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	A

<p>務における財務内容の改善</p> <p>船舶共有建造業務については、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」(平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構)に基づく、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間における未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを引き続き行い、財務内容の一層の改善を進める。</p> <p>平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等をすることにより第1期中期目標に掲げた未収金の処理を終了する。その後も引き続き、船舶共有建造業務の実施に当たり、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中期目標期間における未収発生率を1.3%以下、当該期間終了時に未収金残高を31億円以下とする。</p>	<p>業務における財務内容の改善</p> <p>船舶共有建造業務については、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」(平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構)に基づく、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間における未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを引き続き行い、財務内容の一層の改善を進める。</p> <p>平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等をすることにより第1期中期目標に掲げられた未収金の処理を終了する。その後も引き続き、船舶共有建造業務の実施に当たり、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中期目標の期間にお</p>	<p>業務における財務内容の改善</p> <p>「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」(平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構)に基づく取組みを引き続き行い、適正かつ厳格な審査実施による新規未収金の発生防止に努めるとともに、オペレーターへの関与要請、経営悪化事業者への経営改善指導、未収発生事業者への支払増額要請等、きめ細かな債権管理による回収の強化を図る。</p> <p>第1期中期目標に掲げられた未収金の処理を、平成28年度までのできる限り早い時期に終了させるため、これらの未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等を進める。中期目標における目標値である未収発生率1.3%以下、中期目標期間終了時の未</p>	<p>></p> <p>・中期目標期間における未収発生率</p> <p>・中期目標期間終了時の未収金残高</p> <p><その他の指標></p> <p>繰越欠損金削減計画に基づく取り組み実施による繰越欠損金の削減</p> <p><評価の視点></p> <p>中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。</p>	<p>平成25年度に確立した、信用ランク下位の事業者への重点的な債権管理体制を引き続き実施する等、未収金の新規発生防止及び未収金発生の最小化を図った結果、未収発生率は機構発足後初めて0%となった。平成25年度実績(0.03%)と合わせても中期計画に定める数値目標1.3%以下を引き続き維持する結果となった。</p> <p>未収金残高については、リスケジュール計画の策定及び回収強化等、未収金の発生防止・回収強化に努力した結果、中期計画目標値である31億円を下回る17億円となった。</p> <p>繰越欠損金については、繰越欠損金削減計画に基づいた取り組みを引き続き実施した結果、67億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額減少した。</p> <p>船舶共有建造業務における財務改善の状況については、業務実績報告書及びホームページで随時公表した。</p>	<p>評価:A</p> <p>根拠:未収金発生の防止・抑制を図るため、毎月の船舶使用料の支払いについては、年度初めにあらかじめ当該年度分の約束手形を徴収するなど、常時監視するとともに、個々の事情に応じたきめ細かな経営改善の指導やオペレーターへの用船の維持等の要請を行うなど適切な債権管理を行った。</p> <p>船舶使用料支払猶予については、財務・資産状況等の調査等により要因を迅速に分析した上で、既に未収金を発生させている事業者と同様、管理費等のコスト削減指導など経営合理化等の指導やオペレーター等に対して用船料等の引き上げ要請を実施するなど未収金の新規発生防止を行った。</p> <p>また、信用リスク管理システムを活用し、共有事業者の財務諸表を基にランク付けを行い、下位にランク付けされた一定の共有事業者等を重点的に管理する債権管理体制を引き続き実施した。重点管理の対象となった事業者に対しては全社個別ヒアリングを実施し、財務状況の詳細な分析を行った上で、必要に応じて追加の債権保全策の実施や、ヒアリングの回数を増やす等の継続的な監視を実施した。</p> <p>以上の措置を講じた結果、未収発生率は機構発足後初となる0%となった。</p>	<p><評価に至った理由></p> <p>中期計画期間における未収金発生率を1.3%以下とする目標を設定していたところ、H26年度は0%となり、H25年度業務実績(0.03%)と合わせても中期計画の目標を大幅に上回っている。</p> <p>また未収金残高に関しても、目標値31億円を大きく下回る17億円となり、残高が抑制されている。</p> <p>繰越欠損金に関しても、67億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額減少し、財務内容の改善が見られた。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を上回る成果が得られていると認められるとしてAとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・共有船建造における未収金残高の縮減、未収金発生防止に成果を挙げるとともに、海事勘定の収益の増加により繰越欠損金の削減を図ることができたと評価する。 ・昨年度も高い評価を得たが、さらにこれを上回った業績を得たことは大いに評価したい。 ・未収金残高の減少と新規未収金発生率ゼロの実績、ならびに海事勘定における利益の確保による繰り越欠損金の大幅な減少は、機構の継続的取り組みの成果であり、高く評価できる。
---	--	---	--	--	--	---

<p>また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を策定することにより、その縮減を図る。</p> <p>さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民にわかりやすく公表する。</p>	<p>る未収発生率を1.3%以下、当該期間終了時に未収金残高を31億円以下とする。</p> <p>また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、未収金の発生防止・回収促進等を図ることに加え、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を平成25年度のできるだけ早い時期に策定し、実行することにより、その縮減を図る。</p> <p>さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金については、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民にわかりやすく公表する。</p>	<p>収金残高31億円以下を達成するため、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずる。</p> <p>また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、平成25年度に策定した繰越欠損金削減計画に基づき適切な事業量の確保や、未収金の発生防止、債権管理及び債権回収の強化を実行することにより、繰越欠損金の縮減を図る。</p> <p>海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金については、その要因を含めホームページ及び業務実績報告書において国民にわかりやすく公表する。</p>				<p>未収金残高については、リスケジュール計画の策定及び回収強化など、よりきめ細かな債権管理により未収金の発生防止・回収強化に努力したことで未収金残高を抑制し、中期計画にて定めた目標値である31億円を大きく下回る17億円となった。</p> <p>さらに、役職員一丸となって未収事業者の状況を精査し、積極的に現地に赴き、事業者やオペレーターと直接面談する等、輸送需要の動向や船舶売買・運賃用船料等の海運市況に鑑みた、より一層のきめ細かな債権管理による未収金回収の最大化に向けて懸命に努力したこと等により、1社が未収金完済事業者となった。</p> <p>繰越欠損金の縮減については、平成25年度に策定した繰越欠損金削減計画に基づき、上述のとおり未収金の発生抑制・回収強化、既存債権の回収強化等の措置を着実かつ適正に行うとともに、政策効果のより高い船舶への金利軽減措置や、船主の信用リスクを定量的に分析し、そのリスク量に応じた金利設定を（平成26年度は±0.2%の範囲内）引き続き実施することにより、船主の負担の公平と船舶共有建造業務の財務の健全化を図った。</p> <p>さらに、オペレーターや海運事業者に対する役職員による積極的な訪問活動等により、一定の共有建造事業量を</p>	
---	--	--	--	--	--	--	--

					<p>確保するとともに、オペレーターとの関係の強化等により海運事業者の経営安定化に努め、新たな未収金発生の未然防止及び船舶使用料収入の増加に努めた。その結果、67億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損額は同額減少した。</p> <p>上記の未収発生率、未収金残高の定量的指標については、中期目標期間を通じた数値で評価されるべきものであるが、平成26年度末時点においては、中期目標の数値を大きく下回る数値を達成し、また、繰越欠損金についても、削減計画に基づき着実な削減を図っていることから、事業計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められる。</p> <p><課題と対応> なし</p>	
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (5) ①	年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等		
業務に関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	[年金費用等の支払の法令に則った規制な執行] 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）第13条第1項第1号 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）附則第11条第2項第1号 [土地処分の実施][株式処分の検討] 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）第13条第1項第2号 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）附則第11条第2項第1号
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）						
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	234,753,376	235,034,971		
									決算額（千円）	220,838,771	217,796,356		
									経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678		
									経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589		
									行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868		
									従事人員数	39	39		

注)・当報告書の1.(5)が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価		
(4) 特例業務(国)	(5) 特例業務	(5) 特例業務(国)	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	B

<p>鉄清算業務)</p> <p>① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等</p> <p>日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）（以下「債務等処理法」という。）第13条の規定に基づき、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。</p> <p>また、土地処分については、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない限られた物件を除き、終了しているところであるが、残存の土地についても、適切かつ早期に処分を図る。</p> <p>なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、各社の今後の経営状況の推移等を見極めつつ、適切な処分方法の検討等を行う。</p>	<p>(国鉄清算業務)</p> <p>① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等</p> <p>旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の各年度における必要負担額については、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。</p> <p>また、土地処分については、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない限られた物件を除き、終了しているところであるが、残存の土地についても、適切かつ早期に処分を図る。</p> <p>なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めな</p>	<p>鉄清算業務)</p> <p>① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等</p> <p>旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等については、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。</p> <p>また、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない残存の土地については、処分の見通しを得るため、関係機関との協議・調整を進める。さらに、梅田駅（北）更地化のための基盤整備工事を着実に進める。</p> <p>なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移</p>	<p>></p> <p>・設定なし</p> <p><その他の指標></p> <p>・なし</p> <p><評価の視点></p> <p>・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。</p>	<p>[年金費用等の支払の法令に則った規制な執行]</p> <p>1. 恩給及び年金の給付に要する費用の支払</p> <p>旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用等については、関係法令に則り、以下のとおり平成26年度内に適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払いを実施した。</p> <p>① 国鉄職員の恩給の給付に要する費用については、国に対して680,714千円を支払った(給付は総務省人事・恩給局が実施)。</p> <p>② 旧国鉄職員の年金の給付に要する費用については、日本鉄道共済組合に対して129,363,929千円を支払った。</p> <p>2. 業務災害補償</p> <p>旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償については、適切な資金管理を行いつつ、旧国鉄職員に対して4,631,282千円を円滑かつ確実に支払った。なお、昨今、大きな社会問題となっているアスベスト問題については、平成25年度に引き続きアスベスト対策（健康診断、業務災害補償（遺族救済を含む））を実施した。その際、定期的な新聞広告の掲載</p>	<p>[年金費用等の支払の法令に則った規制な執行]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p>[土地処分の実施]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p>[株式処分の検討]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p><課題と対応></p> <p>・なし</p>	<p><評定に至った理由></p> <p>今年度の目標として、年金費用等の支払の法令に則った適正な執行、土地処分の実施及び株式処分の検討について、着実に業務を遂行した。</p> <p>以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>特になし</p>
--	--	---	---	---	---	--

	<p>がら、適切な処分方法の検討等を行う。</p>	<p>等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。</p>	<p>(全国紙4紙、地方紙46紙への新聞広告の掲載及び鉄道OB会報への記事掲載)等により周知を図った。</p> <p>[土地処分の実施] 残存の土地として、梅田駅(北)・吹田信号場プロジェクトに係る土地及び応急仮設住宅用地として貸付けている土地(仙台地区の長町駅[38街区])がある。</p> <p>うち、梅田駅(北)・吹田信号場プロジェクトの土地処分について鋭意進めた結果、梅田駅(北)2期開発区域については、「大阪駅周辺地域部会」でうめきた2期区域まちづくりについて部会での検討及び優秀提案者との対話を踏まえた街づくり方針の検討が進められ、平成27年3月末に「うめきた2期区域まちづくりの方針」が決定した。また、「民間事業者が決定するまでの間、公的機関等が土地を取得し一時的に保有する。」との議論が進められ、機構は、土地処分に向けた関係機関との具体的な協議・調整に入った。</p> <p>更に、梅田駅(北)地区においては、旧貨物駅施設の撤去及び土壌汚染対策等の更地化工事を進め、平成26年度末に終了</p>		
--	---------------------------	---------------------------------	---	--	--

				<p>した。</p> <p>[株式処分の検討]</p> <p>国等の関係機関と連携を図りつつ、株主総会等を通じ各社の今後の経営状況の推移を見極めるとともに、今後における課題抽出を行う等適切な処分方法の検討を行った。</p> <p>なお、JR九州については、完全民営化に向けた諸課題を検討するため、国土交通省鉄道局に「JR九州完全民営化プロジェクトチーム」が設置され、当機構も参画しつつ検討を進め、平成27年1月27日にとりまとめが公表されたところであり、その後、同年2月27日にJR九州の自主的かつ責任ある経営体制の確立等を図るため、同社を適用対象から除外すること等を内容とする「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律案」が閣議決定されたところである。</p>		
--	--	--	--	---	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (5) ②	旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等		
業務に関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）附則第4条第1項第2号、附則第5条第1項、附則第6条第3項 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）附則第11条第2項第3号及び第4号
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）		関連する政策評価・行政事業レビュー

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	234,753,376	235,034,971		
									決算額（千円）	220,838,771	217,796,356		
									経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678		
									経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589		
									行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868		
									従事人員数	39	39		

注)・当報告書の1.(5)が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等 機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）並びに債務等	② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等 旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるため	② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等 旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を実施する。 ・老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・なし <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか	<主要な業務実績> 1. 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置 旅客鉄道株式会社に対し、以下の支援措置を実施した。 （1）無利子の資金の貸付け又は助成金の交付 ・JR北海道:120億円（無利子貸付60億円、助成金60億円）	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。 <課題と対応> ・なし	評価	B
						<評価に至った理由> 今年度の目標として旅客鉄道株式会社等に対しては、無利子の資金の貸付け及び助成金の交付を行い、JR北海道及びJR四国に対して特別債券の利子を支払いとともに、並行在来線の支援措置として特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施した。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし	

<p>処理法附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を適切に実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守し、誤処理なく適正かつ効率的に実施する。</p> <p>なお、関係三大臣合意並びに同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施するものとする。</p>	<p>の無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正かつ効率的に実施する。</p> <p>なお、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。</p>	<p>要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付</p> <p>・北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対して発行した鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券について、国土交通大臣が定める利率に基づく利子の支払</p> <p>また、無利子の資金の貸付け若しくは助成金の交付又は利子の支払に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正かつ効率的に実施する。</p> <p>なお、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額につ</p>	<p>か等。</p>	<p>・JR四国:46億円 （無利子貸付23億円、助成金23億円）</p> <p>・JR九州:129億円 （無利子貸付129億円）</p> <p>・JR貨物:115億円 （無利子貸付102億円、助成金13億円）</p> <p>（2）特別債券の利子の支払</p> <p>・JR北海道:55億円</p> <p>・JR四国:35億円</p> <p>注:利率は、国土交通大臣が定める利率（年利2.5%）である。</p> <p>なお、上記支援の措置に当たっては、関係三大臣合意に基づき設置された第三者委員会の了承を得ていることを確認し、また、その支援の実施に当たっては適切な資金管理を行いつつ、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）附則第5条第1項の規定に基づく無利子貸付け及び助成金交付要綱（平成24年1月機構規程第55号）」及び「鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券発行要項」を遵守するとともに、交付審査業務等について適切な業務執行体制の措置を講ずることにより旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正かつ効率的に実施</p>		<p><その他事項> 特になし</p>
---	--	--	------------	---	--	-------------------------------

		いて、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。		した。 2. 並行在来線の支援措置 並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額については、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構貨物調整金繰入基準（平成23年9月機構規程37号）」に基づき、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施した（繰入額:64億円）		
--	--	----------------------------	--	---	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (6)	機構の業務の適切な実施のための取組み		
業務に関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	[内部統制の維持・充実] 独立行政法人通則法（平成 11 年 7 月 16 日法律第 103 号）第 28 条第 2 項
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)		関連する政策評価・行政事業レビュー

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	1,532,281,009	1,470,997,029		
									決算額（千円）	1,501,961,898	1,405,752,533		
									経常費用（千円）	882,997,768	831,055,642		
									経常利益（千円）	18,714,828	△38,442,426		
									行政サービス実施コスト（千円）	82,363,912	141,052,053		
									従事人員数	1,612	1,605		

注)・法人単位の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（勘定間繰入を含んでいない、人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
(5) 機構の業務の適切な実施のための取組み 機構の業務の適切な運営の確保を図るとともに、社会的な責任を果たしていくため、内部統制の充実・強化や情報セキュリティ対策に取り組むとともに、業務の透明性の確保のための取組みや環境対	(6) 機構の業務の適切な実施のための取組み 北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考に、理事長の強いリーダーシップの	(6) 機構の業務の適切な実施のための取組み 機構においては、北陸新幹線の融雪・消雪設備工事に係る入札に関して、関係職員が入札談合等関与行為防止法違反で刑事処分を受け、公正取引委員会より機構に対して同法	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・なし <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> [内部統制の維持充実] 1. 北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策の実施 (1) コンプライアンス体制の強化 (2) ガバナンスの強化 (3) 入札・契約監視機能の強化 (4) 入札契約手続きの見	<評価と根拠> [内部統制の維持充実] 評価：B 根拠：平成 26 年 9 月 26 日に公表した調査報告書に記載した北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る主な再発防止対策については、措置を講じた。 また、機構業務の適切な実施のための取組みとして、理事長を委員長とする内部統	評価 B	<評価に至った理由> 今年度の目標として、平成 25 年度に発覚した北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等があったが、内部統制の充実強化等を行い、再発防止のために必要な体制を満たしている。 具体的な対策として、平成 26 年 9 月 26 日に第三者委員会からの報告を基に機構としての報告書を取りまとめて公表した。 そのほか、独立行政法人通則法の改正を受けた業務方法書の見直し、理事長のリーダーシップを発揮できる環境整備、機構のミッション（基本理念等）・内部統制に係る取組みの役職員への周知徹底、中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行った。 金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図り、情報セキュリティ管理者、新規業務従事者等に対して情報セキュリティ対策に関する研修、全業務従事者等

<p>策を推進する。</p> <p>北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考に、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、入札契約手続きの見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取組むとともに、業務の適正を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図る。</p> <p>また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、適切な情報セキュリティ対策を推進する。</p> <p>業務全般、独立行政法人会計基準等に従って作成した財務情報等について広く情報公開を推進するとともに、外部の知見の積極的な活用を図り、業務運営の透明性を確保する。</p> <p>さらに、業務の実施に当たっては、環境の保全について配慮するとともに、自</p>	<p>下、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、入札契約手続きの見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取組むとともに、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うなど、業務の適正を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図る。</p> <p>また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、情報セキュリティに関する研修・自己点検を行うなど、情報セキュリティ対策を推進する。</p> <p>さらに、業務の透明性の確保と対外的な情報提供を推進するため、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等においてわかり</p>	<p>に基づく改善措置要求等が行われた。当該改善措置要求等を受けて取りまとめた調査報告書（平成26年9月26日機構公表）にある再発防止対策及び「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）の内容に沿って、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考に、理事長の強いリーダーシップの下、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、入札契約手続きの見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取組むとともに、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うほか、研修や説明会の開催等を通じて、業務の適正を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図る。</p>		<p>直し</p> <p>(5)情報管理の徹底</p> <p>2. 独立行政法人通則法の改正を受けた業務方法書の見直し</p> <p>3. 機構内の委員会での取組み</p> <p>(1)理事長のリーダーシップを発揮できる環境整備（組織にとって重要な情報の把握）</p> <p>(2)機構のミッション（基本理念等）・内部統制に係る取組みの役職員への周知徹底</p> <p>(3)機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応</p> <p>4. 金融業務に係る内部ガバナンスの高度化</p> <p>「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、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため、外部有識者により構成される「共有船舶関係リスク管理委員会」を新たに設置し、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図った。</p> <p>[情報セキュリティ対策]</p> <p>機構の情報セキュリティレベルの維持、向上を図るため、情報セキュリティ対策に係るPDCAサイクルの一環として情</p>	<p>制委員会において、「平成26年度内部統制に係る取組計画」を策定し、これに基づき、理事長のリーダーシップを発揮できる環境の整備や機構のミッション（基本理念等）・内部統制に係る取組みの役職員への周知徹底、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応に着実に取組んだ。</p> <p>上記の取組みを通じ、業務の適正を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図った。</p> <p>また、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化について、共有船舶関係リスク管理委員会を設置し積極的に外部の知見を取り入れ、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図った。</p> <p>[情報セキュリティ対策]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p>[透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p>[環境対策に資する業務・取組の推進]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期</p>	<p>による自己点検、情報セキュリティ監査を行い、透明性の確保と対外的に積極的に情報提供を行い、「鉄道フェスティバル」等のイベントへの参加を行った。</p> <p>環境対策として、「環境行動計画」を策定し、環境負荷低減に取り組んだ。</p> <p>また、共有船舶建造において、政策効果のより高い船舶の建造比率を100%とした。</p> <p>さらに鉄道建設工事等については、「建設リサイクルガイドライン」に従い、建設リサイクル・廃棄物の削減対策などの取組みを推進した。</p> <p>これら取組みに関して、「環境報告書2014」をホームページ等で公表した。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>平成25年度評価では、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等があったが、平成26年9月に取りまとめた再発防止策を確実に実施されていることを確認した。</p> <p><その他事項></p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・法令遵守については、理事長はじめ執行部から、その重要性を繰り返し職員に伝える努力を継続して頂きたい。 ・内部統制の維持充実に向けた取組みは評価できる。その場合、全国規模に拡大した機構の巨大な組織は、新幹線整備とインフラ発展技術の蓄積を図る上で必要不可欠であるものの、その一方において規模の不経済・管理の不経済を生む種が常在しているという認識の下で、これを回避するために情報分野の革新技術を着実に取り込むことを期待したい。
--	--	---	--	---	--	---

<p>然環境保全対策、地球温暖化対策等に努める。</p>	<p>やすい形で公表する。</p> <p>業務の実施に当たって、第三者委員会を適切に活用するなど外部の知見の積極的な活用を図る。</p> <p>機構が果たしている役割、業務について国民の理解を促進するため、ホームページや広報誌を通じた広報はもとより、イベント、現場見学会等の機会を通じて、業務内容等の情報提供に努める。</p> <p>また、業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、機構で定める「環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO2）の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等の取組みを強化する。また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ</p>	<p>また、「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、船舶関係業務について、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図るための措置を講ずる。</p> <p>また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、新規業務従事者等に対する研修、情報セキュリティ管理者等による自己点検及び情報セキュリティ監査責任者による監査を行うなど、情報セキュリティ対策を推進する。</p> <p>主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等においてわかりやすい形で公表する。</p> <p>業務の実施に当たって、外部有識者で構成された第</p>	<p>報セキュリティ管理者、新規業務従事者等に対して情報セキュリティ対策に関する研修、全業務従事者等による自己点検、情報セキュリティ監査を行った。</p> <p>[透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進]</p> <p>1. ホームページ等での公表</p> <p>主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、適切にホームページ等で公表した。</p> <p>2. 第三者委員会の開催</p> <p>外部有識者で構成された第三者委員会における意見等を踏まえ、外部の知見を積極的に活用した。</p> <p>3. 広報関係</p> <p>(1) マスコミ等対応</p> <p>マスコミ等からの取材等、プレスリリース等の対応を行った。</p> <p>(2) 機構からの情報発信</p> <p>ホームページの活用、広報誌「鉄道・運輸機構だより」の発行（年4回季刊）、各種パンフレット等により情報発信を行った。</p> <p>4. 国民に対する情報発信</p> <p>「鉄道の日」実行委員</p>	<p>の目標を達成していると認められるため。</p> <p><課題と対応></p> <p>[内部統制の充実]</p> <p>平成25年度は北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等についての当面の対応は迅速に図られたが、その結果を確認するには至っていないとして評価は「C」となった。</p> <p>平成26年度は、課題である再発防止対策について取りまとめ、調査報告書として平成26年9月26日に公表したところであり、主な再発防止対策については、業務実績欄に記載のとおり、措置を講じた。</p> <p>引き続き、再発防止対策について、PDCAサイクルを循環させ、同様の事案を二度と発生させないよう、不断の努力を続けていく。</p> <p>[情報セキュリティ対策]</p> <p>・なし</p> <p>[透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進]</p> <p>・なし</p> <p>[環境対策に資する業務・取組の推進]</p> <p>・なし</p>	
------------------------------	--	--	---	---	--

	<p>「環境報告書」を毎年作成し、公表する。</p>	<p>三者委員会における意見等を踏まえ、これを適切に実際の業務運営等に反映させるなど外部の知見の積極的な活用を図る。</p> <p>機構が果たしている役割、業務について国民の理解を促進するため、ホームページを引き続き充実させる。また、広報誌等を通じたよりわかりやすい広報活動を着実にを行うとともに、機構業務全般のパンフレットについて事業の実施状況に合わせた見直し作業を進める。さらに、イベント、現場見学会等の機会を通じて、国民に対する情報発信を積極的に進める。</p> <p>機構で定める「環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。</p> <p>また、職員の環境意識の向上等を</p>		<p>会等が主催する「鉄道フェスティバル」等の記念イベントへの参加や、工事の進捗にあわせて鉄道建設の現場見学会やレールウォークを開催するなど、国民に対する情報発信を積極的に行った。</p> <p>[環境対策に資する業務・取組の推進]</p> <p>オフィス活動における環境負荷の低減や業務の実施に際しての環境への配慮等の取組みを明記した、新たな「環境行動計画」を平成26年4月に策定し、この計画に基づいて環境負荷低減に向けて取り組んだ。</p> <p>オフィス活動に伴う温室効果ガス（二酸化炭素）排出量を削減するため、「環境対策に係る業務研修」を実施するとともに、オフィス活動に伴う環境負荷を全社的に共有するため、「現状の可視化」として、四半期ごとのデータ等をイントラネットに掲載した。</p> <p>また、共有船舶建造においては、環境にやさしい船舶の共有建造支援を推進し、政策効果のより高い船舶の建造比率を100%とした。</p> <p>さらに鉄道建設工事等については、国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い、</p>		
--	----------------------------	--	--	---	--	--

		<p>目的とした研修を実施するとともに、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクル及びグリーン調達等の取組みを実施する。機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書2014」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。</p>	<p>建設リサイクル・廃棄物の削減対策などの取組みを推進した。</p> <p>これら取組みに関して、国民に分かりやすく提示する観点から、「環境報告書2014」をとりまとめ、ホームページ等で公表し（平成26年9月）、関係官署や「鉄道フェスティバル」で配布する等、機構が、鉄道・船舶の建設・整備を通じて地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に貢献していることについて、PRした。</p>		
--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
2. (1)	組織の見直し		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
(1) 組織の見直し 組織については、業務の質的・量的な変化に常に的確に対応できる効率的かつ機動的な体制となるよう見直しを行いながら、適切に運営する。 なお、国鉄清算事業西日本支社吹田事務所については、吹田貨物ターミナル駅開業後、残業務の状況を見極めた上で、中期目標期間中に廃止する。	(1) 組織の見直し 業務の質的・量的な変化を適切に把握して、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。 なお、国鉄清算事業西日本支社吹田事務所については、吹田貨物ターミナル駅開業後における残業務の状況を見極めた上で、中期目標期間中に廃止する。あわせて、国鉄清算	(1) 組織の見直し 平成26年度における組織体制については、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・なし <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等	<主要な業務実績> 平成26年度における組織体制について、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図った。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。 <課題と対応> ・なし	評価 B	<評価に至った理由> 今年度の目標として業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図られた。 以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <今後の課題> 特になし <その他事項> 特になし

		事業西日本支社については、業務の進捗状況を踏まえ、人員の合理化を進める。					
--	--	--------------------------------------	--	--	--	--	--

4. その他参考情報							
(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析などを記載)							

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
2. (2)	経費・事業費の削減		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ									
一般管理費、人件費の効率化									
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成 24 年度の一般管理費年度計画額) (百万円)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報	
一般管理費 (中期目標) (百万円)	平成 29 年度において平成 24 年度比で 15% 程度に相当する額の削減	28,318	-	-	-	-	24,070 程度		
一般管理費 (年度計画額) (百万円)		-	26,999	26,396	-	-	-		
削減率 (年度計画額と 24 年度計画額との比較)		-	△4.7%	△6.8%	-	-	-		
<参考> 一般管理費 (中期計画上の推計額) (百万円)		-	26,999	26,494	26,447	25,245	24,060		
<参考> 達成度 (中期計画上の削減率と年度計画の削減率の比較)		-	100%	105.4%	-	-	-		

事業費の効率化									
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成 24 年度の事業費年度計画額)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報	
事業費 (中期目標) (百万円)	平成 29 年度において平成 24 年度比で 5% 程度に相当する額の削減	1,501,548	-	-	-	-	1,276,316 程度		

事業費（年度計画額）（百万円） ※（）書きは当初計画の金額		－	1,505,282 (1,486,277)	1,444,601 (1,442,106)	－	－	－	
削減率（各年度計画額と24年度計画額との比較） ※（）書きは当初計画の金額		－	0.2% (△1.0%)	△3.8% (△4.0%)	－	－	－	
<参考> 事業費（中期計画上の推計額）（百万円）		－	1,486,277	1,482,083	1,377,732	1,281,061	1,142,632	
<参考> 達成率（中期計画上の削減率と年度計画の削減率の比較） ※（）書きは当初計画の金額		－	△24.5% (100%)	292.6% (305.4%)	－	－	－	

内航海運活性化融資業務								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成24年度の事業費年度計画額)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
職員、契約職員の削減	中期目標期間終了時に職員1人、契約職員4人削減	－	－	契約職員2名削減				

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価		
(2) 経費・事業費の	(2) 経費・事業費	(2) 経費・事業費	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	B

<p>削減 業務運営に当たっては法人の自主性、自律性をもって業務を遂行するとともに、法人の不断の経営努力により、効率性の高い業務運営を図る。</p> <p>一般管理費については、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で15%程度に相当する額を削減する。</p> <p>また、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、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。</p> <p>なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。</p> <p>さらに、事業費については、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間</p>	<p>の削減 一般管理費については、業務量に対応した合理的、機動的な組織の再編、効率性の高い業務運営等を行うことにより、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で15%程度に相当する額を削減する。</p> <p>また、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、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。</p> <p>なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。</p> <p>さらに、事業費については、1.(1)④中の鉄道建設コストに係る取組みや契</p>	<p>の削減 一般管理費については、平成29年度において平成24年度比で15%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。</p> <p>また、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、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。</p> <p>なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。</p> <p>さらに、事業費については、平成29年度において平成24年度比で5%程度に相当する額の削減を目指し、1.(1)④中の鉄道建設コストに係る取組みや契約方式の改善等の各種効率化を実施する。</p> <p>内航海運活性化</p>	<p>[一般管理費、人件費の効率化] ・一般管理費削減率（対24年度比）</p> <p>[業務費の効率化] ・事業費削減率（対24年度比）</p> <p>[内航海運活性化融資業務] ・職員及び契約職員削減数</p> <p><その他の指標> ・なし</p> <p><評価の視点> [一般管理費、人件費の効率化] ・中期計画における所期の目標に向け着実に進捗しているかどうか等</p> <p>[業務費の効率化] ・中期計画における所期の目標に向け着実に進捗しているかどうか等</p> <p>[内航海運活性化融資業務] ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等</p>	<p>[一般管理費、人件費の効率化] 一般管理費の削減推移（下記表1参照） 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、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表した。</p> <p>なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直すこととしている。</p> <p>[業務費の効率化] ・業務費の削減推移（下記表2参照）</p> <p>[内航海運活性化融資業務] ・平成25年度に行った担務の見直しを踏まえ、契約職員2名の削減を実施した。</p>	<p>[一般管理費、人件費の効率化] 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると認められるため。</p> <p>[業務費の効率化] 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると認められるため。</p> <p>[内航海運活性化融資業務] 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると認められるため。</p> <p><課題と対応> ・なし</p>	<p><評価に至った理由> ①一般管理費、人件費の効率化 中期目標では、一般管理費について、平成29年度において平成24年度比で15%程度に相当する額の削減を目指しているなか、平成26年度計画における一般管理費（人件費（退職手当等を含む。）、物件費を含む。）は、26,396百万円であり、平成24年度計画予算28,318百万円と比べ、人件費の削減等により1,922百万円（△6.8%）を削減した。</p> <p>②事業費の効率化 中期目標では、事業費について、平成29年度において平成24年度比で5%程度に相当する額の削減を目指しているなか、平成26年度計画における事業費は、1,444,601百万円であり、平成24年度計画予算1,501,548百万円と比べ、整備新幹線整備事業の減等により56,947百万円（△3.8%）を削減した。</p> <p>③内航海運活性化融資業務 中期目標では、同融資業務について、貸付金の規模も踏まえつつ業務運営の効率化を図り、同融資業務に係る職員、契約職員及び経費の削減を行うとしているなか、平成26年度においては、平成25年度に行った各職員の担務の見直しを踏まえて、契約職員2名を削減した。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><今後の課題> 特になし</p> <p><その他事項> 特になし</p>
--	---	---	---	--	--	--

<p>の最終年度(平成24年度)比で5%程度に相当する額を削減する。</p> <p>上記に加え、内航海運活性化融資業務については、機構の資金調達額及び日本内航海運組合総連合会(以下「内航総連」という。)への貸付額は年々漸減していくことから、貸付金の規模も踏まえつつ業務運営の効率化を図り、同融資業務に係る職員、契約職員及び経費の削減を行うものとする。</p>	<p>約方式の改善等を通じて事業の効率化を推進することにより、中期目標期間の最終年度(平成29年度)において、前中期目標期間の最終年度(平成24年度)比で5%程度に相当する額を削減する。</p> <p>上記に加え、内航海運活性化融資業務については、貸付金の規模も踏まえ、同融資業務を取り巻く環境等を勘案しつつ、業務運営の効率化を図り、国において将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表されている資金管理計画(以下、「資金管理計画」という。)を基に、中期目標期間中に同融資業務に係る職員を1人、契約職員を4人、経費についてもこれらに応じて削減を行う。</p>	<p>融資業務については、中期目標を達成することができるよう、貸付金の規模も踏まえ、同融資業務を取り巻く環境等を勘案しつつ、各職員の担当の見直し等業務運営の効率化を図る。</p>				
---	--	---	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析などを記載)

表1 一般管理費の削減推移

(百万円、%)

	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
年度計画	28,318	26,999	26,396			
(対24年度)	-	(△4.7)	(△6.8)			

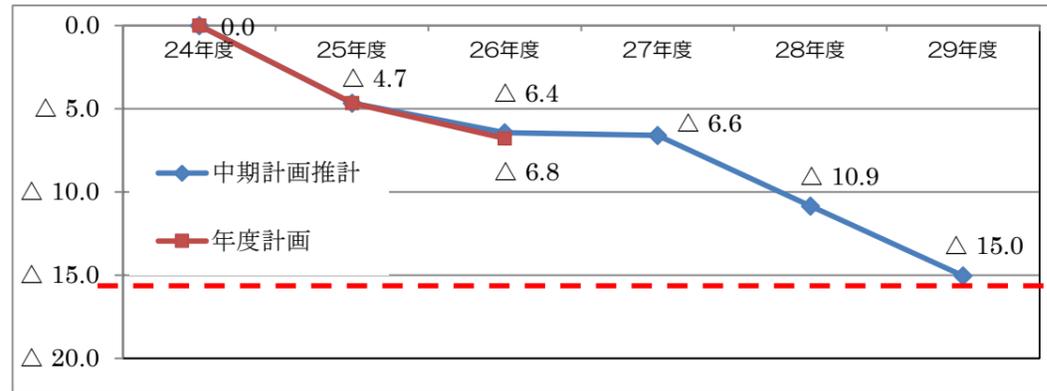
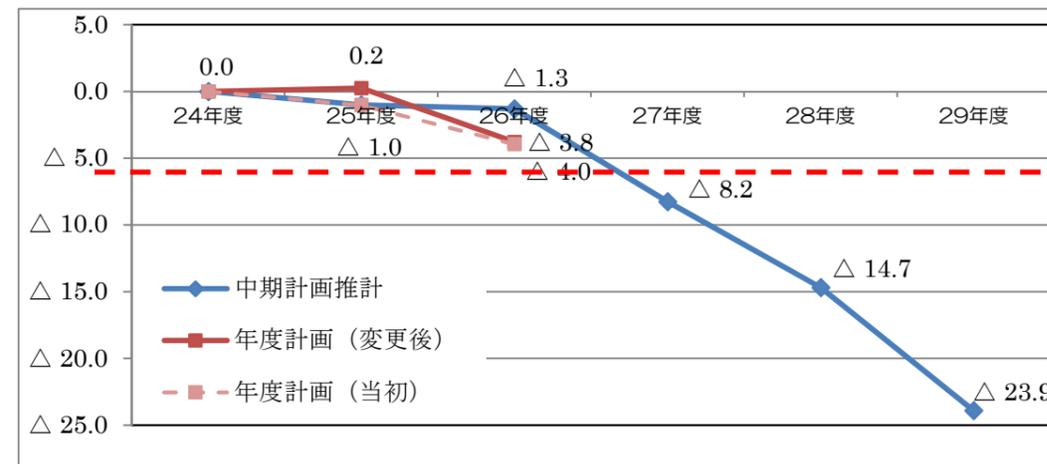


表2 事業費の削減推移

(百万円、%)

	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
年度計画	1,501,548	1,486,277	1,442,106			
(対24年度)	-	(△1.0)	(△4.0)			
年度計画 (変更後)	-	1,505,282	1,444,601			
(対24年度 変更後)	-	(0.2)	(△3.8)			



1. 当事務及び事業に関する基本情報			
2. (3)	随意契約の見直し		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
(3) 随意契約の見直し 「随意契約等見直し計画」に基づく取組みを着実に実施し、その取組状況について公表するとともに、特に一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の見直しを行い、これらの取組状況について公表する。 また、監事監査及び契約監視委員会等において、入札・契約の適正な実施についてチェックを受けるものとする。	(3) 随意契約の見直し 契約の透明性、競争性を確保する観点から、引き続き、「随意契約等見直し計画」を着実に実施するとともに、一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努め、改善状況をフォローアップし、公表する。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び	(3) 随意契約の見直し 契約の透明性、競争性を確保する観点から、引き続き、「随意契約等見直し計画」を着実に実施するとともに、契約監視委員会での意見を踏まえつつ、一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努める。また、入札・契約の適正な実施について、契約監視委員	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・なし <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等	<主要な業務実績> 契約監視委員会の指摘を踏まえ、平成22年度に策定した「随意契約等見直し計画」において競争性のある契約方式に移行することとした競争性のない随意契約については、平成26年度の契約においても引き続き競争性のある契約方式に移行した。 また、競争性のない随意契約の削減に加え、一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の更なる見直しを行い、一層の競争性の確保に努めた。 さらに、平成25年度契	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。 <課題と対応> ・なし	評価	B
						<評価に至った理由> 今年度の目標達成のため、機構は「随意契約等見直し計画」に従い、競争性のある契約方式に移行しており、また、競争性のない随意契約の削減に加え、一者応札・一者応募となっている案件については、契約条件等の更なる見直しを行っている。さらに、平成25年度契約について、「随意契約等見直し計画」に沿って実施されているかをフォローアップし、その結果を公表している。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <今後の課題> 特になし <その他事項> (外部有識者からの意見) ・今後も契約の現場が抱えている課題に対して、組織として積極的に関与する体制を維持することを期待したい。	

	契約監視委員会等のチェックを受ける。	会等のチェックを受ける。		約について、「随意契約等見直し計画」に沿って実施されているかをフォローアップし、その結果を公表した（平成 26 年 8 月）。		
--	--------------------	--------------	--	---	--	--

4. その他参考情報						
(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析などを記載)						

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
2. (4)	資産の有効活用		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
(4) 資産の有効活用 宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。	(4) 資産の有効活用 宿舎等の保有資産について、「5. 重要な財産の譲渡等に関する計画」に従って、資産の処分及び集約化を図るほか、資産の効率的な活用を図る。	(4) 資産の有効活用 宿舎、寮の集約化のため、こずかた寮、保土ヶ谷寮、船橋宿舎及び宿舎不用地（行田宿舎不用地の一部）については売却手続きを進める。	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・なし <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等	<主要な業務実績> こずかた寮を平成26年3月に売却し、平成26年度において登記手続きを完了した。 また、宿舎不用地（行田宿舎不用地の一部）を平成26年11月に売却した。 さらに、保土ヶ谷寮及び船橋宿舎については、中期目標期間内の売却に向けて、手続きを実施した。	<評価と根拠> 評価：B 中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。 <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 今年度の目標である、こずかた寮を平成26年3月に売却し、平成26年度において登記手続きを完了し、また、宿舎不用地（行田宿舎不用地の一部）を平成26年11月に売却した。 さらに、保土ヶ谷寮及び船橋宿舎については、中期目標期間内の売却に向けて、手続きを実施した 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <今後の課題> 特になし <その他事項> 特になし	

4. その他参考情報
(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析などを記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (1)	予算、収支計画及び資金計画		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
	3. 予算、収支計画及び資金計画 (1) 予算、収支計画及び資金計画 (別紙) 毎年の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。	3. 予算、収支計画及び資金計画 (1) 予算、収支計画及び資金計画 (別紙)	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・なし <評価の視点> ・中期計画の予算、収支計画及び資金計画に基づき作成した26年度計画の予算、収支計画及び資金計画について適正に実施しているか等。	<主要な業務実績> ・平成26年度の予算、収支計画、資金計画の計画と実績(下記表3参照) ・平成26年度決算報告書(下記表4参照)	<評価と根拠> 評価: B 根拠: 年度計画に基づき、適正に実施したと認められるため。 <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 年度計画に基づき、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <今後の課題> 特になし <その他事項> 特になし	

4. その他参考情報
(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析などを記載)

表3 平成26年度の予算、収支計画、資金計画の計画と実績

【建設勘定】

予算(計画) (単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
国庫補助金等	41,735
地方公共団体建設費負担金	35,975
地方公共団体建設費補助金	5,760
借入金等	401,600
財政融資資金借入金	30,300
民間借入金	213,300
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	158,000
業務収入	185,857
受託収入	12,625
業務外収入	2,131
他勘定より受入	162,177
計	806,126
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	181,282
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	9,281
借入金等償還	567,255
支払利息	23,553
一般管理費	5,419
人件費	17,282
業務外支出	10,627
他勘定へ繰入	28,269
計	842,969

【人件費の見積もり】 12,625百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画(計画) (単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	451,988
経常費用	430,220
鉄道建設業務費	255,811
受託経費	173,353
一般管理費	1,051
減価償却費	6
財務費用	21,695
雑損	74
収益の部	452,856
鉄道建設業務収入	182,352
鉄道建設事業費補助金収入	150
鉄道建設事業費利子補給金収入	199
受託収入	173,353
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	95,712
財務収益	8
雑益	1,083
純利益	867
目的積立金取崩額	-
総利益	867

資金計画(計画) (単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	864,559
業務活動による支出	276,535
投資活動による支出	423
財務活動による支出	567,255
翌年度への繰越金	20,346
資金収入	864,559
業務活動による収入	404,042
受託収入	12,625
その他の収入	391,417
投資活動による収入	484
財務活動による収入	401,600
前年度よりの繰越金	58,433

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

予算(実績) (単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
国庫補助金等	42,240
地方公共団体建設費負担金	36,269
地方公共団体建設費補助金	5,971
借入金等	387,273
財政融資資金借入金	27,200 ※注1
民間借入金	203,073
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	157,000
業務収入	199,381
受託収入	10,939 ※注2
業務外収入	5,272 ※注3
他勘定より受入	161,080
計	806,186
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	228,373 ※注4
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	9,596
借入金等償還	510,025 ※注5
支払利息	18,233 ※注6
一般管理費	3,958 ※注7
人件費	14,245 ※注7
業務外支出	5,784 ※注8
他勘定へ繰入	28,353
計	818,624

※注1 調達手段の変更による減少である。
 ※注2 事業の進捗結果による減少である。
 ※注3 連約金の受入による増加である。
 ※注4 事業の進捗結果による増加である。
 ※注5 前年度借入金の減少による減少である。
 ※注6 借入金の減少による減少である。
 ※注7 執行結果による減少である。
 ※注8 消費税納付額の減少による減少である。

収支計画(実績) (単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	345,363
経常費用	327,476
鉄道建設業務費	273,543
受託経費	52,810 ※注1
一般管理費	922 ※注2
減価償却費	201
財務費用	17,535 ※注3
雑損	352 ※注4
収益の部	346,242
鉄道建設業務収入	192,899
鉄道建設事業費補助金収入	150
鉄道建設事業費利子補給金収入	200
受託収入	52,810 ※注1
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	96,911
財務収益	67 ※注5
雑益	3,205 ※注6
純利益	879
目的積立金取崩額	-
総利益	879

※注1 受託事業の引渡しの見込差による減少である。
 ※注2 執行結果による減少である。
 ※注3 借入金の金利差による減少である。
 ※注4 補助金返還による増加である。
 ※注5 有価証券の取得による運用益の増加である。
 ※注6 連約金の受入による増加である。

資金計画(実績) (単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	1,262,197
業務活動による支出	290,702
投資活動による支出	308,279 ※注1
財務活動による支出	620,637 ※注2
翌年度への繰越金	42,579
資金収入	1,262,197
業務活動による収入	421,157
受託収入	12,997
その他の収入	408,159
投資活動による収入	327,329 ※注1
財務活動による収入	469,273 ※注2
前年度よりの繰越金	44,438

※注1 有価証券の取得、償還による増加である。
 ※注2 借入金の増加、返済による増加である。

【海事勘定】

予算(計画) (単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
運営費交付金	9
借入金等	48,400
財政融資資金借入金	25,400
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	23,000
業務収入	33,371
受託収入	2
業務外収入	177
計	81,959
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	37,080
受託経費	
海事業務関係経費	2
借入金等償還	42,817
支払利息	1,704
一般管理費	191
人件費	637
業務外支出	122
計	82,553

【人件費の見積もり】 550百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画(計画) (単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	27,897
経常費用	26,157
海事業務費	25,123
受託経費	2
一般管理費	1,028
減価償却費	5
財務費用	1,740
収益の部	32,048
運営費交付金収益	9
海事業務収入	31,690
受託収入	2
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	4
雑益	343
純利益	4,152
目的積立金取崩額	-
総利益	4,152

資金計画(計画) (単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	86,149
業務活動による支出	39,716
投資活動による支出	1
財務活動による支出	42,817
翌年度への繰越金	3,615
資金収入	86,149
業務活動による収入	34,509
運営費交付金による収入	9
受託収入	2
その他の収入	34,498
財務活動による収入	48,400
前年度よりの繰越金	3,240

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

予算(実績) (単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
運営費交付金	9
借入金等	29,600
財政融資資金借入金	14,600 ※注1
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	15,000 ※注2
業務収入	37,275 ※注3
受託収入	- ※注4
業務外収入	680 ※注5
計	67,564
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	26,607 ※注6
受託経費	
海事業務関係経費	- ※注4
借入金等償還	37,317 ※注7
支払利息	1,390 ※注8
一般管理費	136 ※注9
人件費	566 ※注9
業務外支出	57 ※注10
計	66,073

※注1 事業の進捗結果による減少である。
 ※注2 業務収入の増加による資金調達の減少である。
 ※注3 早期譲渡による船舶売却金の増加である。
 ※注4 受託業務がなかったことによる減少である。
 ※注5 解約手数料の受入による増加である。
 ※注6 船舶取得費の減少である。
 ※注7 前年度借入金の減少による減少である。
 ※注8 借入金の金利差による減少である。
 ※注9 執行結果による減少である。
 ※注10 債券発行額の減少による減少である。

収支計画(実績) (単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	26,181
経常費用	24,806
海事業務費	24,073 ※注1
受託経費	- ※注2
一般管理費	729 ※注3
減価償却費	5
財務費用	1,373 ※注4
雑損	2
臨時損失	0
収益の部	32,918
運営費交付金収益	8
海事業務収入	31,923
受託収入	- ※注2
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	5
雑益	982 ※注5
純利益	6,736
目的積立金取崩額	-
総利益	6,736

※注1 早期譲渡による船舶減価償却費の減少である。
 ※注2 受託業務がなかったことによる減少である。
 ※注3 執行結果による減少である。
 ※注4 借入金の金利差による減少である。
 ※注5 解約手数料の受入による増加である。

資金計画(実績) (単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	74,944
業務活動による支出	28,941 ※注1
投資活動による支出	4,003 ※注2
財務活動による支出	37,317 ※注3
翌年度への繰越金	4,683
資金収入	74,944
業務活動による収入	39,300
運営費交付金による収入	9
受託収入	- ※注4
その他の収入	39,291 ※注5
投資活動による収入	3,000 ※注2
財務活動による収入	29,600 ※注6
前年度よりの繰越金	3,045

※注1 船舶取得費の減少によるものである。
 ※注2 有価証券の取得、償還による増加である。
 ※注3 前年度借入金の減少による減少である。
 ※注4 受託業務がなかったことによる減少である。
 ※注5 早期譲渡による船舶売却金の増加である。
 ※注6 借入金の減少によるものである。

【基礎的研究等勘定】

予算(計画) (単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
借入金等	
民間借入金	43,855
業務収入	46,288
業務外収入	0
計	90,143
支出	
業務経費	
基礎的研究等業務関係経費	43,955
借入金等償還	46,052
支払利息	33
一般管理費	29
人件費	69
業務外支出	5
計	90,143

[人件費の見積もり] 59百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画(計画) (単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	236
経常費用	203
基礎的研究等業務費	84
一般管理費	118
減価償却費	0
財務費用	33
収益の部	236
基礎的研究等業務収入	236
資産見返負債戻入	0
資産見返補助金等戻入	0
資産見返運営費交付金戻入	0
財務収益	0
純利益	0
目的積立金取崩額	-
総利益	0

資金計画(計画) (単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	90,169
業務活動による支出	44,091
投資活動による支出	0
財務活動による支出	46,052
翌年度への繰越金	26
資金収入	90,169
業務活動による収入	46,288
その他の収入	43,855
財務活動による収入	43,855
前年度よりの繰越金	26

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

予算(実績) (単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
借入金等	
民間借入金	38,000 ※注1
業務収入	46,258
業務外収入	1 ※注2
計	84,259
支出	
業務経費	
基礎的研究等業務関係経費	38,064 ※注3
借入金等償還	46,052
支払利息	23 ※注4
一般管理費	23 ※注5
人件費	64 ※注5
業務外支出	5
計	84,231

※注1 融資先の資金需要の減少に伴う資金調達の減少である。
※注2 業務協力費の受入による増加である。
※注3 融資先の資金需要の減少に伴う減少である。
※注4 借入金の金利差による減少である。
※注5 執行結果による減少である。

収支計画(実績) (単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	166
経常費用	144
基礎的研究等業務費	30 ※注1
一般管理費	113 ※注1
減価償却費	1
財務費用	22 ※注2
臨時損失	0
収益の部	197
基礎的研究等業務収入	196 ※注3
資産見返負債戻入	0
資産見返補助金等戻入	0
資産見返運営費交付金戻入	0
財務収益	0
雑益	1
純利益	31
目的積立金取崩額	-
総利益	31

※注1 執行結果による減少である。
※注2 借入金の金利差による減少である。
※注3 貸付金の減少に伴う減少である。

資金計画(実績) (単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	84,334
業務活動による支出	38,172 ※注1
投資活動による支出	8
財務活動による支出	46,052
翌年度への繰越金	102
資金収入	84,334
業務活動による収入	46,259 ※注2
その他の収入	38,000 ※注3
財務活動による収入	38,000 ※注3
前年度よりの繰越金	74

※注1 融資先の資金需要の減少に伴う減少である。
※注2 融資先の資金需要の減少に伴う減少である。
※注3 借入金の減少によるものである。

【助成勘定】

予算(計画) (単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
運営費交付金	225
国庫補助金等	98,210
国庫補助金	98,008
政府補給金	202
業務収入	462,572
業務外収入	25
他勘定より受入	28,269
計	589,300
支出	
業務経費	
鉄道助成業務関係経費	15,085
借入金等償還	220,021
支払利息	19,457
一般管理費	160
人件費	424
業務外支出	34
他勘定へ繰入	334,119
計	589,300

[人件費の見積もり] 371百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画(計画) (単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	621,952
経常費用	524,374
鉄道助成業務費	523,783
一般管理費	590
減価償却費	0
財務費用	97,576
雑損	2
収益の部	560,986
運営費交付金収益	225
鉄道助成業務収入	462,525
補助金等収益	98,210
資産見返負債戻入	0
資産見返補助金等戻入	0
資産見返運営費交付金戻入	0
財務収益	24
雑益	2
純利益	△ 60,966
目的積立金取崩額	60,966
総利益	0

[注] 当法人(助成勘定)における退職手当については、役員(職員)退職手当支給規程に基づいて支給することとなるが、その一部(人件費を運営費交付金を財源としている役員に係る分)について、運営費交付金を財源とするものと想定している。

資金計画(計画) (単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	589,586
業務活動による支出	269,705
投資活動による支出	1
財務活動による支出	319,596
翌年度への繰越金	284
資金収入	589,586
業務活動による収入	589,303
運営費交付金による収入	225
補助金等による収入	98,210
その他の収入	490,868
前年度よりの繰越金	283

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

予算(実績) (単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
運営費交付金	225
国庫補助金等	96,036
国庫補助金	95,834 ※注1
政府補給金	202
業務収入	462,435 ※注2
業務外収入	69 ※注3
他勘定より受入	28,353
計	587,119
支出	
業務経費	
鉄道助成業務関係経費	13,828 ※注4
借入金等償還	220,021
支払利息	19,296 ※注5
一般管理費	134 ※注6
人件費	405 ※注6
業務外支出	136 ※注7
他勘定へ繰入	333,200 ※注1
計	587,020

※注1 補助対象事業の進捗結果による減少である。
※注2 支払利息の減少等による新幹線鉄道施設譲渡収入の減少である。
※注3 補助金返還金の受入による増加である。
※注4 補助対象事業の進捗結果による減少である。
※注5 借入金の金利差による減少である。
※注6 執行結果による減少である。
※注7 国庫補助金の返還による増加である。

収支計画(実績) (単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	622,766
経常費用	525,069
鉄道助成業務費	524,524 ※注1
一般管理費	542 ※注2
減価償却費	3
財務費用	97,415 ※注3
雑損	282 ※注4
収益の部	561,871
運営費交付金収益	205
鉄道助成業務収入	462,393 ※注5
補助金等収益	98,950 ※注1
資産見返負債戻入	0
資産見返補助金等戻入	0
資産見返運営費交付金戻入	0
財務収益	40 ※注6
雑益	282 ※注4
純利益	△ 60,895
目的積立金取崩額	60,889
総利益	△ 6

※注1 補助対象事業の進捗結果による増加である。
※注2 執行結果による減少である。
※注3 借入金の金利差による減少である。
※注4 国庫補助金返還による増加である。
※注5 支払利息の減少等による新幹線鉄道施設譲渡収入の減少である。
※注6 余裕金運用益の見込差による増加である。

資金計画(実績) (単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	987,609
業務活動による支出	270,853 ※注1
投資活動による支出	329,101 ※注2
財務活動による支出	387,196 ※注3
翌年度への繰越金	459
資金収入	987,609
業務活動による収入	590,528
運営費交付金による収入	225
補助金等による収入	99,466 ※注1
その他の収入	490,837 ※注4
投資活動による収入	329,100 ※注2
財務活動による収入	67,600 ※注3
前年度よりの繰越金	381

※注1 補助対象事業の進捗結果による増加である。
※注2 有価証券の取得、償還による増加である。
※注3 短期借入金金の増加、返済による増加である。
※注4 支払利息の減少等による新幹線鉄道施設譲渡収入の減少である。

【特例業務勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
借入金等	51,100
民間借入金	22,100
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	29,000
業務収入	8,785
業務外収入	10
他勘定より受入	178,557
計	238,452
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	195,085
借入金等償還	19,766
支払利息	9,908
一般管理費	1,693
人件費	492
業務外支出	1,477
他勘定へ繰入	6,615
計	235,035

[人件費の見積もり] 416百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	43,629
経常費用	33,613
特例業務費	30,050
一般管理費	3,393
減価償却費	170
財務費用	10,016
収益の部	79,363
特例業務収入	382
財務収益	78,982
雑益	—
純利益	35,734
目的積立金取崩額	—
総利益	35,734

資金計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	263,437
業務活動による支出	214,360
投資活動による支出	2
財務活動による支出	20,674
翌年度への繰越金	28,402
資金収入	263,437
業務活動による収入	87,777
投資活動による収入	99,575
財務活動による収入	51,100
前年度よりの繰越金	24,985

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

予算(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
借入金等	29,000
民間借入金	— ※注1
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	29,000
業務収入	8,431
業務外収入	249 ※注2
他勘定より受入	178,557
計	216,237
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	179,114 ※注1
借入金等償還	19,766
支払利息	9,488 ※注3
一般管理費	1,156 ※注4
人件費	406 ※注4
業務外支出	1,428
他勘定へ繰入	6,438
計	217,796

※注1 鉄道支援事業費等の見込差による減少である。
※注2 還付金の受入による増加である。
※注3 借入金の金利差による減少である。
※注4 執行結果による減少である。

収支計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	79,793
経常費用	70,036
特例業務費	67,018 ※注1
一般管理費	2,958 ※注2
減価償却費	60
財務費用	9,597 ※注3
臨時損失	160
収益の部	94,368
特例業務収入	25 ※注4
共済年金追加費用引当金戻入益	13,378
恩給負担金引当金戻入益	200
業務災害補償費引当金戻入益	1,757
財務収益	78,983
雑益	25
純利益	14,575
目的積立金取崩額	—
総利益	14,575

※注1 処分資産の評価損の計上による増加である。
※注2 執行結果による減少である。
※注3 借入金の金利差による減少である。
※注4 土地等売却収入の減少によるものである。

資金計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	370,773
業務活動による支出	197,901
投資活動による支出	36,314 ※注1
財務活動による支出	135,267 ※注2
翌年度への繰越金	1,290
資金収入	370,773
業務活動による収入	87,646
投資活動による収入	113,576 ※注1
財務活動による収入	144,500 ※注2
前年度よりの繰越金	25,051

※注1 有価証券の取得、償還による増加である。
※注2 短期借入金の増加、返済による増加である。

表4 決算報告書

決 算 報 告 書

収 入

【 総 括 表 】

(単位：円)

区 分	予 算 額	決 算 額	差 額	備 考
(款)運営費交付金	233,634,000	233,634,000	0	
(項)運営費交付金受入	233,634,000	233,634,000	0	
(款)国庫補助金	153,260,610,866	95,834,009,557	-57,426,601,309	
(項)国庫補助金受入	153,260,610,866	95,834,009,557	-57,426,601,309	
(款)地方公共団体建設費負担金	52,519,577,400	36,269,267,390	-16,250,310,010	
(項)新幹線鉄道整備事業資金受入	52,519,577,400	36,269,267,390	-16,250,310,010	
(款)地方公共団体建設費補助金	11,347,103,412	5,970,549,945	-5,376,553,467	
(項)都市鉄道利便増進事業資金受入	11,347,103,412	5,970,549,945	-5,376,553,467	
(款)政府補給金	202,000,000	202,000,000	0	
(項)政府補給金受入	202,000,000	202,000,000	0	
(款)政府出資金	0	0	0	
(項)政府出資金受入	0	0	0	
(款)民間出えん金	0	0	0	
(項)民間出えん金受入	0	0	0	
(款)財政融資資金借入金	62,900,000,000	41,800,000,000	-21,100,000,000	
(項)財政融資資金借入金収入	62,900,000,000	41,800,000,000	-21,100,000,000	
(款)民間借入金	339,469,000,000	241,073,000,000	-98,396,000,000	
(項)民間借入金収入	339,469,000,000	241,073,000,000	-98,396,000,000	
(款)鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	212,765,000,000	201,000,000,000	-11,765,000,000	
(項)鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券収入	212,765,000,000	201,000,000,000	-11,765,000,000	
(款)業務収入	737,145,325,287	753,779,961,036	16,634,635,749	
(項)鉄道施設貸付収入	96,892,825,000	96,865,581,420	-27,243,580	
(項)鉄道施設譲渡収入	88,337,523,000	99,890,412,671	11,552,889,671	
(項)鉄道事業者建設費等負担金収入	898,323,287	1,090,616,116	192,292,829	
(項)海事業務収入	33,371,258,000	37,274,823,272	3,903,565,272	
(項)内航海運活性化融資業務収入	44,005,020,000	43,976,433,355	-28,586,645	
(項)内航海運老齢船処理融資業務収入	2,282,913,000	2,281,359,256	-1,553,744	
(項)鉄道助成貸付回収金受入	15,310,000	15,310,000	0	
(項)新幹線鉄道施設譲渡収入	462,159,858,000	462,059,857,988	-100,000,012	
(項)新幹線鉄道施設譲渡管理費等収入	396,948,000	360,095,981	-36,852,019	
(項)特例業務収入	381,647,000	22,029,436	-359,617,564	
(項)その他業務収入	0	2,842,900	2,842,900	
(項)特例業務貸付回収金受入	8,403,700,000	8,406,159,550	2,459,550	
(項)附帯業務収入	0	1,534,439,091	1,534,439,091	
(款)受託収入	12,688,411,001	10,939,077,881	-1,749,333,120	
(項)受託業務収入	12,688,411,001	10,939,077,881	-1,749,333,120	
(款)寄付金等収入	0	0	0	
(項)寄付金等収入	0	0	0	
(款)業務外収入	2,342,981,000	6,271,697,164	3,928,716,164	
(項)業務外収入	2,342,981,000	6,271,697,164	3,928,716,164	
収 入 合 計	1,584,873,642,966	1,393,373,196,973	-191,500,445,993	

(注) 勘定間繰入を含んでいない。

決 算 報 告 書

支 出

【 総 括 表 】

(単位：円)

区 分	予 算 額	決 算 額	差 額	備 考
(項)業務経費	617,428,702,648	485,986,474,921	131,442,227,727	
(目)鉄道建設業務関係経費	304,778,562,449	228,372,952,992	76,405,609,457	
(目)海事業務関係経費	47,166,738,000	26,607,332,983	20,559,405,017	
(目)基礎的研究等業務関係経費	43,954,793,000	38,063,606,390	5,891,186,610	
(目)鉄道助成業務関係経費	26,124,278,199	13,828,151,834	12,296,126,365	
(目)特例業務関係経費	195,404,331,000	179,114,430,722	16,289,900,278	
(項)受託経費	12,368,466,885	9,595,722,714	2,772,744,171	
(目)鉄道建設業務関係経費	12,366,466,885	9,595,722,714	2,770,744,171	
(目)海事業務関係経費	2,000,000	0	2,000,000	
(項)借入金等償還	895,910,930,000	833,237,930,000	62,673,000,000	
(目)借入金償還金	644,510,930,000	581,837,930,000	62,673,000,000	
(目)債券償還金	251,400,000,000	251,400,000,000	0	
(項)支払利息	54,655,897,000	48,430,273,511	6,225,623,489	
(目)借入金支払利子	34,882,992,000	29,853,220,276	5,029,771,724	
(目)債券支払利子	19,772,905,000	18,577,053,235	1,195,851,765	
(項)一般管理費	6,814,625,908	5,407,054,645	1,407,571,263	
(目)旅費	341,537,000	224,439,647	117,097,353	
(目)事務諸費	4,963,764,908	4,288,263,289	675,501,619	
(目)宿舍維持費	767,988,000	628,796,849	139,191,151	
(目)福利厚生費	59,677,000	39,951,939	19,725,061	
(目)税金	56,100,000	30,214,993	25,885,007	
(目)訟務費	7,000,000	0	7,000,000	
(目)企画調査研究費	157,490,000	86,184,160	71,305,840	
(目)管理施設費	460,745,000	109,122,304	351,622,696	
(目)交際費	324,000	81,464	242,536	
(項)人件費	17,653,733,000	15,686,027,546	1,967,705,454	
(目)役員給与	13,931,957,000	12,224,628,340	1,707,328,660	
(目)退職者給与	90,028,000	10,666,746	79,361,254	
(目)退職手当	8,323,000	2,734,000	5,589,000	
(目)退職給付引当金繰入	1,219,320,000	1,199,765,261	19,554,739	
(目)法定福利費	2,404,105,000	2,248,233,199	155,871,801	
(項)業務外支出	12,292,265,000	7,409,049,580	4,883,215,420	
(目)借入金取扱諸費	80,039,000	45,734,300	34,304,700	
(目)債券取扱諸費	688,771,000	613,989,558	74,781,442	
(目)国庫納付金	176,686,000	176,685,994	6	
(目)雑支出	11,346,769,000	6,572,639,728	4,774,129,272	
支 出 合 計	1,617,124,620,441	1,405,752,532,917	211,372,087,524	

(注) 勘定間繰入を含んでいない。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (2)	財務内容の改善(円滑な資金調達と確実な貸付金の回収)		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	関連する政策評価・行政事業	レビュー

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前目標期間最終年度値等)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
内航海運活性化融資		調達する借入金を前年度以下	461億円	380億円				平成24年度末残高528億円

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
4. 財務内容の改善に関する事項 (1) 資金調達 毎年度の資金計画を策定するとともに、計画的な債券発行等を通じて、資金調達コストの抑制を図る。 (2) 貸付金の回収 貸付金について回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務による融資を受けて内航総連が実施している内航海運暫定措置事業については、廃止の方針が決定しており、国が将来の輸送量、船腹量の推計に基づ	(2) 財務内容の改善(円滑な資金調達と確実な貸付金の回収) 資金調達に当たっては、毎年度の資金計画を策定し、資金の一元管理を通じ、短期資金及び長期資金の併用等による柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、調達コストの抑制を図る。 船舶の改造に係る貸付金については、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務につ	(2) 財務内容の改善(円滑な資金調達と確実な貸付金の回収) 資金調達に当たっては、資金計画を策定し、資金の一元管理を通じ、勘定間融通を含めた短期資金及び多様な長期資金(シンジケートローン及び財投機関債等)を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。 また、投資家層の拡大等による安定的な資金調達を	<主な定量的指標> ・内航海運活性化融資業務において、調達する借入金を前年度以下 <その他の指標> ・なし <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等	<主要な業務実績> 1. 資金調達 資金計画の策定、資金の一元管理を通じ、短期資金及び長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行い、資金調達コストの低減を図った。 また投資家層の拡大を目的とした個別IR活動等を多数実施した。 2. 貸付金回収業務(船舶改造融資業務) 既に廃止された船舶の改造融資業務については、平成26年度も引き続き、回収計画に基づき、債権管理及び貸付金等の回収を適切に実施した(2件 約660万円、平成26年度末貸付金残高1.0億	<評価と根拠> 評価: B 根拠: 中期計画における所期の目標を達成していると認められるため <課題と対応> ・なし	評価	B
						<評価に至った理由> 今年度の以下の目標達成のため、以下の業務をそれぞれ実施。 1. 資金調達 資金計画の策定、資金の一元管理を通じ、資金調達コストの低減を図った。また投資家層の拡大を目的とした個別IR活動等を多数実施した。 2. 貸付金回収業務(船舶改造融資業務) 既に廃止された貸付金回収業務については、平成26年度も引き続き実施し、債権管理及び貸付金等の回収を適切に実施した。 3. 内航海運活性化融資業務 平成26年度と同融資業務については、内航総連から貸付金を約定通り回収するとともに、内航総連の財務内容等を審査した上で、前年度以下の借入金の調達による新規の融資を行った。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <今後の課題> 特になし	

<p>き策定・公表する資金管理計画を基に、内航海運活性化融資業務において調達する借入金が前年度以下となるように貸付金の回収を適切に行う。</p> <p>(3) 運営費交付金 毎年の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。</p>	<p>いては、資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。</p>	<p>目的として、投資家に対する継続的なIR活動を実施する。</p> <p>船舶の改造に係る貸付金については、回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務については、資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。</p>		<p>円)。</p> <p>3.内航海運活性化融資業務 内航海運活性化融資業務については、貸付金を約定どおり回収し、内航総連の財務内容等を慎重に審査した上で、政府保証の範囲内で調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資を適切に行った。</p>		<p><その他事項> 特になし</p>
--	---	--	--	---	--	-------------------------------

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析などを記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4.	短期借入金の限度額		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
	4. 短期借入金の限度額 年度内における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、260,000百万円とする。	4. 短期借入金の限度額 平成26年度における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、260,000百万円とする。	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・なし <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等	<主要な業務実績> 年度を通じ借入限度額内で推移した。 ピーク時借入額：135,500百万円（平成27年2月2日）	<評価と根拠> 評価：B 中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。 <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 年度の目標では、短期借入金の限度額は、260,000百万円しているなか、ピーク時借入額：135,500百万円（平成27年2月2日）であり、年度を通じ借入限度額内で推移した。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <今後の課題> 特になし <その他事項> 特になし	

4. その他参考情報
(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析などを記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
6. (1)、(2)	人事に関する計画		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
	7. その他業務運営に関する重要事項 (1) 人事に関する計画 事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、各業務の進捗に対応するべく、人員の適正配置と重点的な運用を行う。	6. その他業務運営に関する重要事項 (1) 人事に関する計画 事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、業務量が増加した繁忙部門に必要な人員を重点的に配置する等、人員の適正配置と重点的な運用を行う。	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・なし <評価の視点> (人事に関する計画) ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等	<主要な業務実績> (人事に関する計画) 現在及び将来の業務の円滑な遂行を見据えて、新卒者を採用するとともに(39名)、即戦力として期待される社会人を採用した(31名)。 また、定年退職者を引き続き雇用する再雇用制度、及び特定の事務所に勤務し定例・定型的事務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用した。 さらに、各事業の工程、事業量等を勘案の上、業務量に応じた適正な人員配置を行った。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。 <課題と対応> ・なし	評価 B	<評価に至った理由> 年度の目標達成のため、現在及び将来の業務の円滑な遂行を見据えて、新卒者を採用するとともに(39名)、社会人を採用し(31名)、また、定年退職者を引き続き雇用する再雇用制度、及び特定の事務所に勤務し定例・定型的事務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用している。 さらに、各事業の工程、事業量等を勘案の上、業務量に応じた適正な人員配置を行っている。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <今後の課題> 特になし <その他事項> 特になし

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析などを記載)