

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	令和4年度（第4期）
	中期目標期間	平成30年度～令和4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	担当課、責任者	鉄道局参事官（機構監督・地域調整担当） 柿沼 宏明
	海事局		海事局総務課企画室長 太田 喜久
	総合政策局		大臣官房参事官（交通産業） 奈良 和美
評価点検部局	政策統括官	担当課、責任者	政策評価官 渋武 容

3. 評価の実施に関する事項
<ul style="list-style-type: none"> <li>令和5年6月21日：理事長、監事ヒアリングを実施。</li> <li>同年6月29日～6月30日：外部有識者4名から意見聴取を実施。              岸 利治（東京大学教授）              熊谷 則一（弁護士）              角 洋一（横浜国立大学名誉教授）              二村 真理子（東京女子大学教授）</li> </ul>

（注）五十音順：敬称略

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：全体としておおむね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。	(参考) 本中期目標期間における過年度の総合評価の状況				
		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
		B	B	B	B	B
評価に至った理由	<p>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いないため、「独立行政法人の評価に関する指針」(平成26年9月2日総務大臣決定)及び「国土交通省独立行政法人評価実施要領」(平成27年4月1日国土交通省決定)の規定に基づき、項目別評価の算術平均(以下算定式のとおり。)に最も近い評価が「B」評価であること及び以下の「法人全体に対する評価」等を踏まえ「B」評価とした。</p> <p><b>【項目別評価の算術計算】</b></p> <p>(A4点×7項目+B3点×(6項目+6項目)+B3点×20項目)÷(33項目+6項目)≒3.18</p> <p>⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。</p> <p>※算定にあたっては評価ごとの点数を、「S」評価：5点、「A」評価：4点、「B」評価：3点、「C」評価：2点、「D」評価：1点とし、重要度の高い項目(項目別評価総括表、項目別評価調査参照)については加重を2倍としている。</p>					

2. 法人全体に対する評価	
法人全体の評価	北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工期遅延・事業費増嵩に関連して、令和2年12月に国土交通大臣から業務改善命令を受けたが、同命令に基づき改善措置を講じるとともに、令和3年7月に策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」によりさらなる業務改善に取り組んでいる。引き続き、同プランに基づく取組みを着実に実施することを通じて、中期目標の達成に向けて取り組んでいく必要がある。
全体の評価を行う上で特に考慮すべき事項	特になし。

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	神奈川東部方面線について、令和3年度決算検査報告において不当事項の指摘を受けたことを踏まえ、工事の一時中止に伴う増加費用の算定を適切に実施するよう、引き続き関係部門に周知徹底するとともに、その審査及び確認体制を強化し、再発防止を図る必要がある。
その他改善事項	特になし。
主務大臣による改善命令を検討すべき事項	特になし。

4. その他事項	
監事等からの意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・機構の業務実施に関し、法令等に違反し問題があるとして指摘すべき点は認められない。また、機構の業務全般については中期目標の着実な達成に向け概ね効果的、効率的に業務を推進していると認められる。</li> <li>・鉄道建設事業については、改善措置及び検証委員会の報告書等を踏まえた業務改善の取組みや機構改革プランによる改革の取組みを通じて、地域密着型の業務執行体制の強化、プロジェクト毎の責任体制の明確化、工程管理・事業費管理のルールの徹底、関係自治体等との情報共有の拡充等の改善が図られており、引き続き、これらの取組みの着実な実施により、工程管理・事業費管理を徹底し、各事業のリスク・課題の早期・正確な把握、迅速な対処に努めるとともに、関係者と早期に情報の共有を図り協議検討を進めるなど、課題調整に向けた緊密な連携を一層強化することが求められる。</li> <li>・機構改革プランに掲げた取組みについては、本格的な実施期間に入り、各部署の業務の一環として取組みの定常化を図ると同時に、組織横断的な項目については、チーム制により検討を進めてきたことを確認している。</li> </ul>
その他特記事項	特になし。

中期計画（中期目標）	年度評価					項目別 調書No.	備考
	平成 30 年度	令和 元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
III. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項							
鉄道建設等業務	B	C	B	B	B	3.(1)	
整備新幹線整備事業の 完成・開業年度目標の 達成に向けた適切な 工程管理	<u>B</u> ○重	<u>D</u> ○重	<u>C</u> ○重	<u>B</u> ○ 重	<u>B</u> ○重	3.(1)	
整備新幹線整備事業に おける適切な事業費の 管理	<u>B</u> ○重	<u>D</u> ○重	<u>C</u> ○重	<u>B</u> ○ 重	<u>B</u> ○重	3.(1)	
都市鉄道利便増進事業 等の完成・開業年度目 標の達成に向けた適切 な工程管理	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○ 重	<u>B</u> ○重	3.(1)	
都市鉄道利便増進事業 における適切な事業費 の管理	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○ 重	<u>B</u> ○重	3.(1)	
鉄道建設業務に関する 技術力を活用した受託 業務等の支援	<u>A</u> 重	<u>B</u> 重	<u>B</u> 重	<u>B</u> 重	<u>A</u> 重	3.(1)	
鉄道建設に係る業務の 質の向上に向けた取組 み	B	B	B	B	B	3.(1)	
我が国鉄道技術の海外 展開に向けた取組み	B	B	B	A	B	3.(1)	
鉄道施設の貸付・譲渡 の業務等	B	B	B	B	B	3.(1)	
鉄道助成業務等	B	B	B	B	B	3.(2)	
鉄道助成業務	B	B	B	B	B	3.(2)	
北海道旅客鉄道株式 社及び四国旅客鉄道株 式会社からの長期借入 金の借り入れ等	—	—	—	B	B	3.(2)	
中央新幹線建設資金貸 付等業務	B	B	B	B	B	3.(2)	
船舶共有建造等業務	B	B	B	B	B	3.(3)	

中期計画（中期目標）	年度評価					項目別調 書No.	備考
	平成 30 年度	令和 元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
IV. 業務運営の効率化に関する事項							
組織の見直し	B	B	B	A	B	4.(1)①	
調達等合理化の取組み	B	B	B	B	B	4.(1)②	
人件費の適正化	B	B	B	B	B	4.(1)③	
一般管理費の効率化	B	B	B	B	B	4.(1)④	
事業費の効率化	B	C	C	B	B	4.(1)⑤	
資産の有効活用	B	B	B	B	B	4.(1)⑥	
電子化の推進	B	B	B	B	B	4.(2)	
V. 財務内容の改善に関する事項							
予算、収支計画及び資金計 画	B	B	B	B	B	5.(1)	
財務運営の適正化	B	B	B	B	B	5.(1)	
資金調達	A	A	A	A	A	5.(2)	

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推進	<u>A</u> ○重	<u>A</u> ○重	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重	3.(3)	
船舶建造等における技術支援	B○重	B○重	B○重	B○重	B○重	3.(3)	
船舶共有建造業務における財務内容の改善	B	B	B	B	A	3.(3)	
地域公共交通出資業務等	B	B	B	B	A	3.(4)	
地域公共交通出資及び貸付け	B	B	A	A	A	3.(4)	
物流施設融資	—	—	B	B	A	3.(4)	
内航海運活性化融資	B	B	B	B	—	3.(4)	
特例業務（国鉄清算業務）	B	B	B	B	B	3.(5)	
年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等	B	B	B	B	B	3.(5)	
会社の経営自立のための措置等	B	B	B	B	B	3.(5)	

※1 重要度を「高」と設定している項目については、各評語の横に「○」を付す。

※2 難易度を「高」と設定している項目については、各評語に下線を引く。

※3 重点化の対象とした項目については、各標語の横に「重」を付す。

※4 「項目別調書No.」欄には、令和4年度の項目別評定調書の項目別調書No. を記載。

VI. 業務運営に関する重要事項							
人事に関する計画	B	B	B	A	A	6.(1)	
内部統制の充実・強化	B	C	C	A	B	6.(2)	
広報・情報公開の推進	B	B	B	A	A	6.(3)	
情報セキュリティ対策の推進	B	B	B	B	B	6.(4)	
環境への配慮	B	B	B	B	B	6.(5)	

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (1)	鉄道建設等業務		
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 政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 政策目標 XII 国際協力、連携等の推進 施策目標 23 整備新幹線の整備を推進する 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる 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）	・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、第 3 項、第 4 項、第 14 条第 1 項、附則第 9 条、附則第 11 条第 1 項第 1 号及び第 4 項 ・全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 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） ・海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成 30 年法律第 40 号）
当該項目の重要度、難易度	<b>【重要度：高】</b> ・整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理 ・整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理 ・都市鉄道利便増進事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理 ・都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理 <b>【難易度：高】</b> ・整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理 ・整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理 ・都市鉄道利便増進事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理 ・都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理 ・鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー事業番号：153、331、332、333、367、372

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)	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度			平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
完成・開業年度目標	北陸新幹線 (金沢～敦賀間):令和 5 年度末	—	—	—	—	—	—		予算額(千円)	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
完成・開業年度目標	九州新幹線 西九州ルー ト(武雄温泉 ～長崎間): 令和 4 年度	—	—	—	—	—	令和 4 年 9 月 23 日開業		決算額(千円)	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
完成・開業年度目標	神奈川東部 方面線(相 鉄・JR 直通	—	—	令和元年 11 月 30 日開業	—	—	—		経常費用(千円)	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914

	線):令和元 年度下期																		
完成・開業年 度目標	神奈川東部 方面線(相 鉄・東急直通 線):令和4 年度下期	—	—	—	—	—	—	令和5年 3月18 日開業		経常利益(千円)	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328				
機構の技術支 援等への満足 度(5段階評 価)	平均3.0以 上	—	4.2	4.2	3.8	3.4	4.3		行政コスト(千円)	—	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023					
技術支援等の 実施件数	—	平成25年度 から平成29 年度(見込 み)までの件 数・78件	10件	13件	16件	12件	26件		行政サービス実施コ スト(千円)	140,156,759	—	-	—	—					
機構職員向け 技術研修の受 講者数	—	平成25年度 から平成28 年度までの 施工監理講 習受講者 数・2,406人	606人	591人	532人	514人	517人		従事人員数	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324					
学会等への応 募・発表数	—	平成25年度 から平成28 年度までの 学会等への 応募・発表 数・306件	128件	140件	120件	80件	103件												
機構による業 務成果を公表 する場の開催 数	—	平成25年度 から平成28 年度までの 技術研究会 等開催数・ 30件	6件	6件	6件	6件	6件												
我が国事業者 の参入を目指 して機構が行 った海外高速 鉄道調査等の 受注額	—	—	0.4億円	1.5億円	0.5億	0.5億	0.5億												
機構が海外高 速鉄道調査等	—	—	0億円	0億円	0億円	0億円	0億円												

を行った結果 参入した我が 国事業者によ る鉄道システ ムの受注額														
専門家派遣数	—	平成 25 年度 から平成 28 年度までの 実績・126 人 (27 ヵ国)	36 人 (10 ヵ国・ 地域)	40 人 (12 ヵ国・ 地域)	0 人	0 人	20 人							
研修員等受入 数	—	平成 25 年度 から平成 28 年度までの 実績・402 人 (41 ヵ国)	385 人 (17 ヵ国・ 地域)	435 人 (9 ヵ国・ 地域)	0 人	0 人	25 人							
貸付料及び譲 渡代金につい て、回収計画 に沿って回収 を行った件数	—	平成 25 年度 から平成 29 年度(見込 み)までの回 収件数・971 件(鉄道事業 者数:27 者)	192 件 (鉄道事 業者:25 者)	186 件 (鉄道事 業者:26 者)	174 件 (鉄道事 業者:25 者)	167 件 (鉄道事 業者:24 者)	158 件 (鉄道事 業者:23 者)							

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及び主務大臣による評価

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	
					<p>&lt;評定と根拠&gt;            評定：B            根拠：鉄道建設業務については、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延・事業費増嵩に対して国土交通大臣より「業務運営の抜本的な改善に関する命令」（令和 2 年 12 月 22 日）が発出され、その中で、正確な情報に基づいて工程管理や増嵩把握を行えなかったこと、機構の組織内の情報伝達や、国、自治体等関係者との情報共有が適切に図れなかったことが指摘されたことから、機構では、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和 3 年 1 月 29 日）のとおり改善のための措置をとりまとめ、これを実行に移し</p>	<p>鉄道建設等業務の評定：B  <b>【細分化した項目の評定の算術平均】</b>            （A 4 点×1 項目+B 3 点×（4 項目+4 項目）+B 3 点×3 項目）÷（8 項目+4 項目）≒3.08            ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。            ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5 点、A：4 点、B：3 点、C：2 点、D：1 点とし、重要度の高い項目については加重を 2 倍としている。</p> <p>鉄道建設等業務の評価            整備新幹線整備事業について、北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を受けての改善措置を着実に実施し、事業を進捗させた。九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、開業準備を着実に進め、令和 4 年 9 月 23 日に開業させた。北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、物価上昇、消費税増税等の影響や、発生土受入地確保の難航に伴うトンネルの掘削開始の遅れ、巨大な岩塊の出現によるトンネル掘削の一時中止等、工事実施計画認可時には必ずしも予見できなかった課題の発生により、工程・事業費管理の難</p>

						<p>た。また、「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書」（令和3年6月25日）により、整備新幹線の構造的課題や機構において改善すべき課題等についての対応の方向性が示されたことから、そこでの指摘内容を踏まえて「鉄道・運輸機構改革プラン」（令和3年7月30日）を策定し、当該プランに沿った徹底的な業務改善等の取組みを着実に実施した。</p> <p>建設中の整備新幹線の各路線については、依然として全国的に工事発注の不調不落や資機材の逼迫が発生している厳しい環境の中、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、各線区において設定された完成・開業時期に向け、それぞれ工程管理を行い、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）においては、令和4年9月23日に開業させた。事業の実施に当たっては、令和3年2月に新設した事業総合管理委員会において、理事長のトップマネジメントの下、工程と事業費を同時かつ総合的に審議し、各線区における工事の進捗確認、リスクの把握及び対策の策定等に適切に取り組んだ。</p> <p>なお、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、認可時には予測できなかった事象への対応等の影響に関して早い段階で精査を行う観点から、令和4年9月から12月にかけて、「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」（以下「有識者会議」という。）において、現時点で見通せる範囲で事業費への影響、工程の現状・工夫等について精査した結果、約6,450億円の事業費増加が見込まれるとされる等の報告書が12月にとりまとめられた。これを受け、工事の進捗による設備工事の追加に加え、前述の事業費増加</p>	<p>易度が高まっている状況にあるが、関係者とリスクの共有を行いながら、事業を進捗させた。</p> <p>都市鉄道利便増進事業については、課題等を関係者間で共有し、工程管理・事業費管理を適切に行うことで、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）を令和5年3月18日に開業させた。</p> <p>機構の技術力の活用については、受託業務や技術支援等を継続的に実施するとともに、技術基準類の整備や技術開発に継続的に取り組み、成果の活用や公表に努めた。</p> <p>我が国鉄道技術の海外展開に向けた取り組みについては、積極的かつ適切に海外高速鉄道調査等業務を行ったほか、国際学術会議等への参画や、海外関係機関との技術交流といった国際協力業務を実施した。</p> <p>鉄道施設の貸付・譲渡等については、鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金について要回収額を全額回収した。</p>
--	--	--	--	--	--	--	---



					<p>を含んだ工事実施計画の変更認可申請を行い、令和5年3月に認可を受けた。今後は、事業費や進捗状況等を継続的にモニタリングしながら、工事の着実な進捗を図ることとしている。</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、土木本体工事、軌道敷設工事、機械工事、建築工事及び電気工事を完了させた。また、開業監査等について各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとして進め、令和5年3月18日に完成・開業させた。</p> <p>受託業務については、中央新幹線について、協定に基づき工事を完成させるため、適切な事業費と工程の管理に努め、関係者と連携・調整を図りながら工事の着実な推進に努めた。また、鉄道計画に関する調査の支援を実施したほか、南阿蘇鉄道（株）からの要請に基づき、災害復旧支援事業も実施し令和5年2月に全ての復旧支援を完了させた。</p> <p>鉄道分野の技術力を活用し、鉄道事業者や地方公共団体の要請に基づき技術支援等を実施した件数は、前中期目標期間の平均である15.6件より多い26件であった。実施にあたっては、適切かつきめ細やかに行うことを念頭に対応し、その結果、要請者から5段階評価で、平均4.3の評価を得られた。また、各地方鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会、第三セクター鉄道等道府県協議会、鉄道総合技術研究所等が主催する会議において、積極的に機構の技術支援に係る情報発信を行うとともに、地域鉄道に係る老朽化や防災・被災を含む諸課題の情報収集に努めた。</p> <p>鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組みについては、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</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>たほか、講習や資格取得の支援等に努めた。また、調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進したことに加え、機構が行った事業や開発した技術が、社会の発展や技術の向上に寄与すると認められ、各種学会より賞を受賞した。さらに各種学会等に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表したほか、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みも積極的に実施した。</p> <p>我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みについては、海外高速鉄道調査等業務について、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成 30 年法律第 40 号。以下「海外インフラ展開法」という。）第 3 条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針（以下「海外インフラ展開法基本方針」という。）に従って適切に業務を行い、我が国事業者の海外事業への参入の後押しに努めた。また、国際協力業務については、海外の鉄道プロジェクトへの技術協力等を行った。</p> <p>鉄道施設の貸付・譲渡の業務等に関し、貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って全額回収した。なお、新型コロナウイルス感染症による今後の影響が不透明な状況にあることを踏まえ、鉄道事業者の経営状況の調査・検証の態勢整備を図るとともに、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等については、令和 2 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。加えて、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、令和 4 年 9 月に J R 九州へ、神奈川東部方面線（相</p>
--	--	--	--	--	---

					<p>鉄・東急直通線) について、令和5年3月に相模鉄道(株)及び東急電鉄(株)へそれぞれ鉄道施設の貸付を行った。また、貨物調整金について、国土交通大臣の承認を受けた金額をJR貨物に速やかに交付した。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; 第4期中期目標期間評価(見込)において主務大臣から示された&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;への対応として、北海道新幹線については、有識者会議の精査結果により約6,450億円の事業費増加となり、沿線地方公共団体等と情報共有を行い、事業費増加を含む工事実施計画の変更認可を受けた。今後は、有識者会議の報告書を踏まえて工程の工夫について取組むとともに、事業費や進捗状況等を継続的にモニタリングしながら沿線の地方公共団体等と情報共有を行い、必要な協力を得ながら工事の着実な進捗を図ることとしている。</p>	
(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	(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	(1) 鉄道建設等業務 北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工期遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」(令和2年12月22日)を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を受けての改善措置につ	<主な定量的指標> 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。 ・北海道新幹線(新函館北斗・札幌間):令和12年度末 ・北陸新幹線(金沢・敦賀間):令和5年度末* ・九州新幹線西九州ルート(武雄温泉・長崎間):令和4	<主要な業務実績> [整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理] 第4期中期目標で示された<具体的な完成・開業年度目標>の達成に向け、「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を受けての改善措置について、「鉄道・運輸機構改革プラン」等を踏まえ、事業総合管理委員会による工程と事業費の一体的な管理	<評価と根拠> 評価: B 根拠: 「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を受けての改善措置について、「鉄道・運輸機構改革プラン」等に基づく業務プロセスの改善や組織・人事体制の見直しなどに取り組んでいるところである。具体的には、事業総合管理委員会による工程と事業費の一体的な管理を実施するとともに、国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生している事象等について密に情報を共有し、	<p>評価</p> <p>B</p> <p>&lt;評価に至った理由&gt; 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、工程・事業費を管理する上での課題を関係者間で共有するなど工程・事業費の適切な管理に努めるとともに、工事の着実な遂行に必要な組織・人員を各地に配置するなど、工程・事業費の管理に必要な体制を構築した。こうした状況の中で、発生土受入地確保の難航に伴うトンネルの掘削開始の遅れや巨大な岩塊の出現によるトンネル掘削の一時中止等、工事実施計画認可時には必ずしも予見できなかった課題が発生したが、適宜関係者と現状やリスクを共有するとともに、機構においてどのような工程短縮策が取れるのかを検討し、状況を的確に把握して進捗を図るための取組が行われ、トンネル工事については全40工区の掘削工事に着手するなど、事業を進捗させた。 北陸新幹線(金沢・敦賀間)については、「業務運営の抜本的な改善に関する命</p>

<p>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、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理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>この際、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するものとする。</p> <p>① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗 整備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、事業費・工程の管理を徹底するこ</p>	<p>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、工事コストの縮減、適切な事業費の設定・管理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。特に、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を受けての改善措置について」を確実に実施する。</p> <p>① 整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに</p>	<p>いて」（令和3年1月29日）を引き続き確実に実施するとともに、業務改善の取組をより一層進めるために策定した「鉄道・運輸機構改革プラン」（令和3年7月30日）に基づく取組みを着実に推進する。</p> <p>① 整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに</p>	<p>年度 ※令和3年3月31日付で工事実施計画の変更認可を受け、完成・開業予定時期が令和4年度末から令和5年度末となった。</p> <p>&lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt; 以下の路線を開業または工事進捗させるため、適切に工程管理を行ったか。 ・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） 工事実施計画に基づく令和17年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切に工程管理を行ったか。 ・北陸新幹線（金沢～敦賀間） 令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力するという目標達成のため、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図り、適切に工程管理を行ったか。</p>	<p>を実施するとともに、国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生している事象等について密に情報を共有し、必要な協力を得ながら事業を進めた。また、北陸新幹線に続き、北海道新幹線においても、工事の着実な遂行に必要な組織・人員を各地に配置するなど、事業執行体制を強化した。</p> <p>上記の取組みを行いながら、以下のとおり各線区の着実な進捗を図った。</p> <p>（1）北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） 令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図るため、適切な工程管理に努めた。 令和4年度計画に対する実績は以下のとおりである。 ・トンネル工事における建設発生土受入地の確保については、地方公共団体等と連携し、北海道新幹線事業の意義をはじめとして、発生土の性状や受入地における具体的な環境対策等について地元の理解を得られるよう丁寧に説明し、発生土受入地の確保に係る協議を進めた。令和5年3月末現在、受入土量約1,970万m<sup>3</sup>のうち約94%に相当する約1,860万m<sup>3</sup>の受入地を確保した。残りの受入地については、関係地方公共団体等と情報共有を図りながら、受入地確保に向けた調整を行っている。</p>	<p>必要な協力を得ながら事業を進めた。また、北陸新幹線に続き、北海道新幹線においても、工事の着実な遂行に必要な組織・人員を各地に配置するなど、工事管理に必要な体制を構築した。</p> <p>北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においては、完成・開業時期の5年前倒しという目標に向け事業を進め、トンネル工事については全工区の発注を完了しているところであるが、トンネル掘削工程へ影響を及ぼす可能性のある建設発生土受入地確保に係る協議の難航や、トンネル工事における地質状況等の課題が存在する。これに対して、建設発生土受入地については、関係地方公共団体等との連携を図りながら、地元の理解を得られるよう協議を進めた。また、地質状況等の把握に努めながら掘削工事の進捗を図るとともに、有識者会議の報告書を踏まえ、工程の工夫について検討を行っているところである。高架橋等工区については詳細設計等を概ね完了させており、全21工区中、令和3年度に契約済みの1件に加え、12件を新たに契約し、5件についての発注手続きを進めている。今後も工事発注を進め、令和5年度には全21工区の高架橋等工事の契約を完了する見込みである。</p> <p>北陸新幹線（金沢～敦賀間）においては、改善措置を踏まえて国や地方公共団体等の関係者と情報共有を図りながら適切な工程管理を行い、土木本体工事を完了するとともに、軌道敷設工事については本線部を完了するなど、工事の着実な進捗を図った。</p> <p>九州新幹線（武雄温泉～長崎間）においては、開業監査等を着実に進め、令和4年9月23日に開業した。</p> <p>以上のことより、各線区にお</p>	<p>令」に対する改善措置に基づいて、工事の進捗状況について、毎月、沿線自治体等との間で工程・事業費管理に関する連絡会議等を開催して定期的・体系的な情報共有を行うなど、業務改善命令に基づく改善措置に沿った工程・事業費の管理を行い、令和4年4月に土木本体工事を完了するなど、事業を進捗させた。</p> <p>九州新幹線（武雄温泉～長崎間）については、開業準備を着実に進め、令和4年9月23日に開業させた。</p> <p>以上を踏まえ、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ことからB評価とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし</p>
--	--	---	---	---	--	---

<p>とによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。</p> <p>具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。</p> <p>この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の</p>	<p>に、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p> <p>a. 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間) 工事実施計画に基づく令和17年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」(平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。)による令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を進捗を図る。</p> <p>b. 北陸新幹線(金沢・敦賀間) 令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力するという目標達成のため、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図る。</p> <p>c. 九州新幹線(武雄温泉・長崎間) 九州新幹線(西九州</p>	<p>下のとおり事業の着実な進捗を図る。</p> <p>a. 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設発生土受入地の確保に努め、トンネル工事を実施する。</li> <li>・関係者との協議や詳細設計等を推進し、トンネル及び高架橋等の土木本体工事の発注を概ね完了する。</li> <li>・機構初の取組みであるECI方式にて、札幌車両基地高架橋工事の発注手続きを進める。</li> <li>・北陸新幹線(金沢・敦賀間)</li> <li>・土木本体工事を完了し、軌道敷設工事を概ね完了する。</li> <li>・雪害対策設備や車両検修設備、駅設備等の機械工事を実施する。</li> <li>・駅舎や車両基地内建物等の建築工事を概ね完了する。</li> <li>・変電設備や電車線路設備等の電気工事を概ね完了する。</li> <li>・開業準備段階に移行するため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとし、所要の諸試験や検査を実施する。</li> </ul> <p>c. 九州新幹線(武雄温泉・長崎間)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・開業監査を引き</li> </ul>	<p>※令和3年3月26日付で主務大臣より中期目標の変更指示を受け、同年3月31日付で中期計画の変更認可を受けたこと及び同年3月31日付で工事実施計画の変更認可を受けたことにより、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の具体的な完成・開業年度目標が平成34(令和4)年度末から令和5年度末に変更となったことから、上記の評価の視点についても変更を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・九州新幹線(武雄温泉・長崎間) 九州新幹線(西九州ルート)の開業のあり方に係る六者合意(平成28年3月29日)に基づき、令和4年度の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全延長の約8割を占めるトンネル工事については、全40工区すべての工区で発注済みであり、すべての工区で掘削工事に着手した。そのうち渡島トンネル(村山)工区と昆布トンネル(桂台)工区がしゅん功し、10工区については掘削工事が完了、30工区については地質状況等の把握に努めながら掘削工事を実施中である。令和5年3月末現在、トンネル総延長約168.9kmのうち約63%に相当する約105.8kmの掘削が完了した。なお、羊蹄トンネル(比羅夫)工区においては、令和3年度に巨大な岩塊群が出現し、トンネル掘削が2年以上停止する見込みとなる事象が発生しており、同岩塊群の除去工事等を実施している。また、令和3年度にトンネル坑内への土砂の流入が発生した渡島トンネル(台場山)工区については、掘削工事を再開した。</li> <li>・高架橋等区間については、道路・河川管理者との協議、雪害対策の検討、JR北海道から要請を受けている320km/h高速化の検討を実施し、主な詳細設計を完了した。高架橋等工事については全21工区中、令和3年度に契約した市渡高架橋他工区においては本体工事を進めるとともに、令和4年度には12工区を新たに契約した。そのうち、札幌駅ではJR北海道に委託した工事の進捗を図っている。現在、残り8工区中5工区の発注手続きを進めている。札幌車両基地高架橋工事については、E</li> </ul>	<p>いて、開業又は工事進捗させるため適切に工程管理を行い、事業を推進していることから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>○「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対し、国土交通大臣へ報告(「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について(ご報告)」)した取組みを前年度に引き続き実施した。</p> <p>○「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書」で指摘いただいた事項を踏まえつつ、これに限らず業務プロセスの改善や組織の見直しなど機構の仕事のあり方を根本から見直すことを目的に策定した「鉄道・運輸機構改革プラン」について、具体的な取組み内容や取組みの期限、責任者を整理したロードマップを策定したうえで、定期的に進捗を確認するためのフォローアップを実施することで、同プランの着実な進捗を図った。</p> <p>○令和3年度業務実績評価において主務大臣から示された&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;(下記)について、有識者会議の報告書を踏まえて工程の工夫について取り組むとともに、進捗状況等を継続的にモニタリングしながら、沿線の地方公共団体等と情報共有を行い、必要な協力を得ながら工事の着実な進捗を図ることとしている。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>北海道新幹線における工程の精査については、一定の整理がなされた際には、沿線自治体等関係者に情報共有されたい。</p>
---	---	---	---	---	---

<p>後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全かつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p> <p>ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p> <p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p>＜具体的な完成・開業年度目標＞</p> <p>・鉄道建設について、以下の時期まで</p>	<p>ルート)の開業のあり方に係る六者合意(平成28年3月29日)に基づき、令和4年度に対面乗換方式により開業。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト削減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事実施段階に</p>	<p>続き進め、令和4年度秋頃の完成・開業を実現する。(JR九州が9/23開業を公表済)</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。事業費や工程については、事業総合管理委員会において理事長のトップマネジメントの下、工区単位で課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題の発現リスクがある場合や発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、管理を一層徹底する。また、想定できない事情により発生する工程遅延や事業費上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報の共有を行い、課題の解決に努めている。その上で、工事実施計画の認可の際の事業費を上回ることのないよう、技術開発の動向等を踏まえてあらゆるコスト削減に努めるとともに、各線区で行ったコスト削減効果について整理し、機構内</p>		<p>C I方式による技術協力業務の協定を令和4年5月に締結し、施工者による技術協力業務を開始した。</p> <p>・本線区は、着工から約10年が経過し、トンネル工事等も一定程度進捗しているが、予期せぬ自然条件への対応、着工後の関係者との協議における要請等への対応など、認可時には予測できなかった事象への対応等の影響に関して早い段階で精査を行う観点から、令和4年9月から12月にかけて、有識者会議において、現時点で見通せる範囲で事業費への影響、工程の現状・工夫等について精査した。今後は、進捗状況等を継続的にモニタリングしながら、工事の着実な進捗を図ることとしている。</p> <p>(2)北陸新幹線(金沢・敦賀間)</p> <p>令和5年度末の完成・開業に向け、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図るなど、適切な工程管理に努めた。</p> <p>令和4年度計画に対する実績は以下のとおりである。</p> <p>・土木本体工事を令和4年4月に完了するとともに、本線部の軌道敷設工事を完了した。</p> <p>・建築工事については、敦賀駅を除いた各駅で完了し、残る敦賀駅も外装工事が概ね完了し、令和5年2月に外観を公開した。敦賀車両基地内建物等についても概ね完了した。</p> <p>・雪害対策設備や車両検</p>		
---	--	--	--	--	--	--

<p>に完成・開業させることを目指す。</p> <p>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期 ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。</p> <p>・なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。</p> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>整備新幹線整備事業については基本的に「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交</p>	<p>あるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p>	<p>及び関係者間において、コミュニケーションツールや会議体を通じて共有を図る。</p> <p>また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。具体的には、工事実施段階にある線区については、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>新型コロナウイルス感染症については、国による通知の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、工程に影響を及ぼさないよう適切に管理する。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に取り組むにあたり、事業費及び工程への影響の把握に努め、関係者間の会議体等においてその影響について情報共有を行い、課題の早期調整に努める。</p> <p>また、工事の進捗</p>		<p>修設備、駅設備等の機械工事を着実に進めるとともに、変電設備や電車線路工事等の電気工事を実施し、変電所等設備については令和5年3月に地上監査・検査を実施した。</p> <p>（3）九州新幹線（武雄温泉～長崎間）</p> <p>令和4度秋頃の完成・開業に向け、開業監査等を着実に進めるなど、適切な工程管理に努めた。</p> <p>・令和4年4月には地上監査・検査、5月から6月にかけて総合監査・検査を着実に進め、令和4年9月23日に開業した。</p>		
--	---	---	--	--	--	--

<p>通大臣が認定した完成・開業予定時期を目標として設定した。</p> <p><b>【重要度：高】</b>  整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。</p> <p><b>【難易度：高】</b>  鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>		<p>状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を実施する。特に、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価の手続きを適切に実施する。</p>				
--	--	---	--	--	--	--





<p>つ、整備新幹線の建設、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>この際、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して 発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき 機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するものとする。</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>整備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、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。</p> <p>具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗し</p>	<p>加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき 機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。</p> <p>① 整備新幹線整備事業</p> <p>建設中の新幹線の各路線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p> <p>a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）</p> <p>工事実施計画に基づく令和17年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」(平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。)による令和12年度末</p>	<p>① 整備新幹線整備事業</p> <p>建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。</p> <p>a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設発生土受入地の確保に努め、トンネル工事を実施する。</li> <li>・関係者との協議や詳細設計等を推進し、トンネル及び高架橋等の土木本体工事の発注を概ね完了</li> </ul>		<p>い他事業でも活用するとともに、トンネル工事で発生する湧水を、現地条件により清濁分離することにより濁水処理量を削減するなどの施工方法の工夫等を行い、機構内や関係者との情報共有を図った。</p> <p>北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においては、着工から約10年が経過し、予期せぬ自然条件や資材価格等の上昇といった経済情勢の変化等への対応が必要となったことから、有識者会議において、事業費等への影響について議論を行い、現時点で約6,450億円の事業費増加が見込まれるとされる等の報告書が12月にとりまとめられた。これを受け、工事の進捗による設備工事の追加に加え、前述の事業費増加を含んだ工事実施計画の変更認可申請を行い、令和5年3月に認可を受けた。今後は、事業費や進捗状況等を継続的にモニタリングしながら、工事の着実な進捗を図ることとしている。</p>	<p>認可申請を行い、令和5年3月に認可を受けた。今後は、事業費や進捗状況等を継続的にモニタリングしながら、工事の着実な進捗を図ることとしている。</p> <p>北陸新幹線（金沢～敦賀間）においては、改善措置を踏まえて国や地方公共団体等の関係者と情報共有を図りながら適切な事業費管理を行い、認可額の範囲内で進捗した。また、九州新幹線（武雄温泉～長崎間）も認可額の範囲内で進捗した。以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>○「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対し、国土交通大臣へ報告（「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について（ご報告）」した取組みを前年度に引き続き実施した。</p> <p>○「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書」で指摘いただいた事項を踏まえつつ、これに限らず業務プロセスの改善や組織の見直しなど機構の仕事のあり方を根本から見直すことを目的に策定した「鉄道・運輸機構改革プラン」について、具体的な取組み内容や取組みの期限、責任者を整理したロードマップを策定したうえで、定期的に進捗を確認するためのフォローアップを実施することで、同プランの着実な進捗を図った。</p> <p>○令和3年度業務実績評価において主務大臣から示された&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;（下記）について、有識者会議の精査結果により約6,450億円の事業費増加となり、沿線地方公共団体等と情報共有を行い、事業費増加を含む工事実施計画の変更認可を受けた。今後は事業費等を継</p>	
--	---	---	--	--	--	--

<p>ているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。</p> <p>この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p> <p>ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経</p>	<p>の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。</p> <p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） 令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力するという目標達成のため、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図る。</p> <p>c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間） 九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、令和4年度に対面乗換方式により開業。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機</p>	<p>する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機構初の取組みであるECI方式にて、札幌車両基地高架橋工事の発注手続きを進める。</li> <li>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） <ul style="list-style-type: none"> <li>・土木本体工事を完了し、軌道敷設工事を概ね完了する。</li> <li>・雪害対策設備や車両検修設備、駅設備等の機械工事を実施する。</li> <li>・駅舎や車両基地内建物等の建築工事を概ね完了する。</li> <li>・変電設備や電車線路設備等の電気工事を概ね完了する。</li> <li>・開業準備段階に移行するため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとし、所要の諸試験や検査を実施する。</li> </ul> </li> <li>c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間） <ul style="list-style-type: none"> <li>・開業監査等を引き続き進め、令和4年度秋頃の完成・開業を実現する。（JR九州が9/23開業を公表済）</li> </ul> </li> </ul> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。事業費や工程については、事業総合管理委員会において理事長</p>			<p>続的にモニタリングしながら、沿線の地方公共団体等と情報共有を行い、必要な協力を得ながら工事の着実な進捗を図ることとしている。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>北海道新幹線における事業費の精査については、一定の整理がなされた際には、沿線自治体等関係者に情報共有されたい。</p>	
--	---	--	--	--	---	--

<p>験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p> <p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p>&lt;具体的な完成・開業年度目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</li> </ul> <p>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。</li> <li>・なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌</li> </ul>	<p>構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定で対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内の共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を</p>	<p>のトップマネジメントの下、工区単位で課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題の発現リスクがある場合や発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、管理を一層徹底する。また、想定できない事情により発生する工程遅延や事業費上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めている。その上で、工事実施計画の認可の際の事業費を上回ることのないよう、技術開発の動向等を踏まえてあらゆるコスト縮減に努めるとともに、各線区で行ったコスト縮減効果について整理し、機構内及び関係者間において、コミュニケーションツールや会議体を通じて共有を図る。</p> <p>また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。具体的には、工事実施段階にある線区については、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行</p>							
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>幌間)の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。</p> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>整備新幹線整備事業については基本的に「整備新幹線の取扱いについて」(平成27年1月14日政府・与党申合せ)において示された完成・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線(金沢～敦賀間)については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法(平成17年法律第41号)に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を目標として設定した。</p> <p><b>【重要度：高】</b></p> <p>整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。</p>	<p>行う。</p>	<p>う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>新型コロナウイルス感染症については、国による通知の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、工程に影響を及ぼさないよう適切に管理する。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に取り組むにあたり、事業費及び工程への影響の把握に努め、関係者間の会議体等においてその影響について情報共有を行い、課題の早期調整に努める。</p> <p>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を実施する。特に、北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については、環境影響評価の手続きを適切に実施する。</p>				
---	------------	--	--	--	--	--

<p>【難易度：高】          鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>										
<p>(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、工事コストの縮減、適切な事業費の</p>	<p>②都市鉄道利便増進事業等          (a) 都市鉄道利便増進事業          工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。          a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）          令和元年度下期の開業          b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）          令和4年度下期の開業          なお、事業の実施</p>	<p>②都市鉄道利便増進事業等          都市鉄道利便増進事業          建設中の路線について、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。          神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）          ・土木本体工事、軌道敷設工事、機械工事、建築工事、電気工事を完了する。          ・開業監査等を進め、令和5年3月の完成・開業を実現する。          なお、事業の実施</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;          完成・開業年度目標：鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。          ・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期          ・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期          &lt;その他の指標&gt;          ・設定なし          &lt;評価の視点&gt;          神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）について、適切に工程管理を行ったか。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;          [都市鉄道利便増進事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理]          神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、適切な工程管理に努め、令和5年3月の完成・開業を達成した。具体的には、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握するよう努め、事業総管理委員会において進捗状況や工事完成までのリスクを審議した。また、機構内で整理した内容を1回/月の頻度で、国土交通省、関係地方公共団体、関係営業主体と情報共有するとともに、工程の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について関係者との早期調整を図った。          令和4年度計画に対する実績は以下のとおり。          ・土木本体工事、軌道敷設工事、機械工事、建築工事、電気工事を完成させた。          ・開業監査等を進め、令和</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;          評定：B          根拠：神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、令和5年3月の完成・開業を成し遂げた。令和4年度は事業総管理委員会における、工程と事業費の総合的な審議と合わせて、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構で定期的に検討会を開催し、関係者が一体となって課題の早期調整を図ることで、適切な工程管理に努め、土木本体工事、軌道敷設工事、機械工事、建築工事、電気工事を完了させた。また、開業監査等について各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとして進め、令和5年3月18日に完成・開業させた。          以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。          &lt;課題と対応&gt;          「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」に関しては、神奈川東部方面線における工事の進捗状況や事業の執行状況に応じ、事業総管理委員会において進捗状況や工事完成まで</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1902 743 2546 793">評定</td> <td data-bbox="2546 743 2887 793">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1902 793 2887 1976"> <p>&lt;評定に至った理由&gt;            神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、不測の事象が生じて、その都度関係者との綿密な調整の上で対応を行うことにより、全体工程を遅らせることなく、開業に必要な工事を実施するとともに、開業監査等を着実に実施した結果、令和5年3月18日の開業を実現させた。            以上を踏まえ、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ことからB評定とした。            &lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;            特になし            &lt;その他事項&gt;            特になし</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt;            神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、不測の事象が生じて、その都度関係者との綿密な調整の上で対応を行うことにより、全体工程を遅らせることなく、開業に必要な工事を実施するとともに、開業監査等を着実に実施した結果、令和5年3月18日の開業を実現させた。            以上を踏まえ、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ことからB評定とした。            &lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;            特になし            &lt;その他事項&gt;            特になし</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt;            神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、不測の事象が生じて、その都度関係者との綿密な調整の上で対応を行うことにより、全体工程を遅らせることなく、開業に必要な工事を実施するとともに、開業監査等を着実に実施した結果、令和5年3月18日の開業を実現させた。            以上を踏まえ、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ことからB評定とした。            &lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;            特になし            &lt;その他事項&gt;            特になし</p>										

<p>設定及び管理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>この際、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」（令和2年12月22日）を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）を確実に実施するものとする。</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>整備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、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。</p> <p>具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に</p>	<p>に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト削減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中において、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。神奈川東部方面線（相鉄・東急直通</p>	<p>に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。事業費や工程については、事業総合管理委員会において理事長のトップマネジメントの下、工区単位で課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題の発現リスクがある場合や発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、管理を一層徹底する。また、想定できない事情により発生する工程遅延や事業費上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めている。その上で、速達性向上計画の認定の際の事業費を上回ることのないよう、技術開発の動向等を踏まえてあらゆるコスト削減に努めるとともに、コスト削減効果について整理し、機構内及び関係者間において、コミュニケーションツールや会議体を通じて共有を図る。</p> <p>また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。具体的には、開業準備段階に</p>		<p>5年3月の完成・開業を実現した。</p>	<p>のリスクの審議や、機構内で整理した内容を1回/月の頻度で関係者と情報共有するとともに、工程の管理及び事業を推進する上で課題となっている事柄について関係者との早期調整を図る措置を講じた。</p> <p>新型コロナウイルス感染症については、国による通知※の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、引き続き適切な工程管理を実施した。また、工事への影響の把握に努め、関係者と情報共有を行い、課題の早期調整に努めた。</p> <p>※「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務の対応について」（令和2年4月7日）、「工事及び業務における新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策の徹底について」（令和2年4月20日）等。</p>	
--	--	---	--	-------------------------	--	--

<p>分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。</p> <p>この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計</p>	<p>線)は工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>(b) 民鉄線事業 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、以下のとおり目標達成を目指す。</p> <p>・小田急小田原線 平成30年度の事業完了</p>	<p>移行しているため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>新型コロナウイルス感染症については、国による通知の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、工程に影響を及ぼさないよう適切に管理する。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に取り組むにあたり、事業費及び工程への影響の把握に努め、関係者間の会議体等においてその影響について情報共有を行い、課題の早期調整に努める。</p>				
--	--	--	--	--	--	--



<p>等の工事の準備を行うこと</p> <p>ii 工事実施段階： これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させることさらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p>&lt;具体的な完成・開業年度目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</li> </ul> <p>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を</li> </ul>						
---	--	--	--	--	--	--

<p>大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。</li> </ul> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>整備新幹線整備事業については基本的に「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を目標として設定した。</p> <p><b>【重要度：高】</b></p> <p>整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与す</p>									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>ること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。</p> <p>【難易度：高】</p> <p>鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>										
<p>(1) 鉄道建設等業務</p> <p>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</p>	<p>②都市鉄道利便増進事業等</p> <p>(a) 都市鉄道利便増進事業</p> <p>工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p> <p>a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）</p> <p>令和元年度下期の開業</p> <p>b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）</p> <p>令和4年度下期の</p>	<p>②都市鉄道利便増進事業等</p> <p>都市鉄道利便増進事業</p> <p>建設中の路線について、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）</p> <p>・土木本体工事、軌道敷設工事、機械工事、建築工事、電気工事を完了する。</p> <p>・開業監査等を進め、令和5年3月の完</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <p>完成・開業年度目標： 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</p> <p>・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期</p> <p>・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期</p> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <p>・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）について、適切な事業費の設定及び管理を実施しているか。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>[都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理]</p> <p>神奈川東部方面線については、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理しており、開業準備段階である令和4年度においても速達性向上計画変更の認定の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを定期的に行い、機構内で整理・共有を行った。機構内で整理した内容については、1回/月の頻度で国土交通省、関係地方公共団体、関係営業主体と情報共有するとともに、事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について、関係者と早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めた。あわせて、工事と事業費の一体的な管</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：A</p> <p>根拠：神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）では、理事長のトップマネジメントの下、事業総合管理委員会における工程と事業費の総合的な審議と合わせて、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理する上で国土交通省、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構で定期的に検討会を開催した。</p> <p>このうち、相鉄・東急直通線の建設にあたっては、従来の技術に加え、合理的な設計や最新の技術を各所に取り入れ工事コスト縮減に努めた。更に、自然由来重金属を含む建設発生土の処分先として、横浜市管理等の安価な処分場へ搬出先を見直し、運搬費・産業廃棄物処理場の使用料の削減に向け、関係自治体と一体となり継続的にコスト縮減に努めた。これらの取り組みにより令和4年度までの累計で約98億円のコスト</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1902 968 2549 1020">評定</td> <td data-bbox="2549 968 2887 1020">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1902 1020 2887 1976"> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>相鉄・東急直通線については、継続的にコスト縮減に取り組むとともに、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理する上での課題を関係者間で共有し、早期の調整を図っている。</p> <p>一方、令和3年度決算検査報告において、工事の一時中止に伴う増加費用の算定が適正に行われていなかったため、契約額が割高になっていたとして不当事項の指摘を受けた。これを受け、速やかに受注者と協議の上、契約額を是正した。</p> <p>令和3年度決算検査報告における不当事項の指摘は、法律、政令若しくは予算に違反し又は不当と認められる事項として国会に報告されたものであり、極めて遺憾であるが、相鉄・東急直通線については、新横浜トンネルで使用するセグメント設計の見直しや建設発生土の処分先の見直しなどにより、令和4年度までの累計で約98億円の事業費の縮減を図りつつ、令和5年3月に開業させたところであり、開業後の残工事は残るものの速達性向上計画上の事業費の範囲内に収まる見込みである。</p> <p>以上を踏まえ、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>令和3年度決算検査報告において不当事項の指摘を受けたことを踏まえ、工事の一時中止に伴う増加費用の算定を適切に実施するよう、引き続き関係部門に周知徹底するとともに、その審査及び確認体制を強化し、再発防止を図る必要があ</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>相鉄・東急直通線については、継続的にコスト縮減に取り組むとともに、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理する上での課題を関係者間で共有し、早期の調整を図っている。</p> <p>一方、令和3年度決算検査報告において、工事の一時中止に伴う増加費用の算定が適正に行われていなかったため、契約額が割高になっていたとして不当事項の指摘を受けた。これを受け、速やかに受注者と協議の上、契約額を是正した。</p> <p>令和3年度決算検査報告における不当事項の指摘は、法律、政令若しくは予算に違反し又は不当と認められる事項として国会に報告されたものであり、極めて遺憾であるが、相鉄・東急直通線については、新横浜トンネルで使用するセグメント設計の見直しや建設発生土の処分先の見直しなどにより、令和4年度までの累計で約98億円の事業費の縮減を図りつつ、令和5年3月に開業させたところであり、開業後の残工事は残るものの速達性向上計画上の事業費の範囲内に収まる見込みである。</p> <p>以上を踏まえ、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>令和3年度決算検査報告において不当事項の指摘を受けたことを踏まえ、工事の一時中止に伴う増加費用の算定を適切に実施するよう、引き続き関係部門に周知徹底するとともに、その審査及び確認体制を強化し、再発防止を図る必要があ</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>相鉄・東急直通線については、継続的にコスト縮減に取り組むとともに、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理する上での課題を関係者間で共有し、早期の調整を図っている。</p> <p>一方、令和3年度決算検査報告において、工事の一時中止に伴う増加費用の算定が適正に行われていなかったため、契約額が割高になっていたとして不当事項の指摘を受けた。これを受け、速やかに受注者と協議の上、契約額を是正した。</p> <p>令和3年度決算検査報告における不当事項の指摘は、法律、政令若しくは予算に違反し又は不当と認められる事項として国会に報告されたものであり、極めて遺憾であるが、相鉄・東急直通線については、新横浜トンネルで使用するセグメント設計の見直しや建設発生土の処分先の見直しなどにより、令和4年度までの累計で約98億円の事業費の縮減を図りつつ、令和5年3月に開業させたところであり、開業後の残工事は残るものの速達性向上計画上の事業費の範囲内に収まる見込みである。</p> <p>以上を踏まえ、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>令和3年度決算検査報告において不当事項の指摘を受けたことを踏まえ、工事の一時中止に伴う増加費用の算定を適切に実施するよう、引き続き関係部門に周知徹底するとともに、その審査及び確認体制を強化し、再発防止を図る必要があ</p>										

<p>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、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理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>この際、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するものとする。</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>整備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、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。</p> <p>具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段</p>	<p>開業</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定でなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中において、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部</p>	<p>成・開業を実現する。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。事業費や工程については、事業総管理委員会において理事長のトップマネジメントの下、工区単位で課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題の発現リスクがある場合や発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、管理を一層徹底する。また、想定できない事情により発生する工程遅延や事業費上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めている。その上で、速達性向上計画の認定の際の事業費を上回ることはないよう、技術開発の動向等を踏まえてあらゆるコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減効果について整理し、機構内及び関係者間において、コミュニケーションツールや会議体を通じて共有を図る。</p> <p>また、中期目標で示された事業の各段</p>		<p>理および工事完成までのリスクを審議するため、事業総管理委員会を定期的に開催している。</p> <p>また、技術開発の動向を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減効果について機構内で情報共有を図った。</p>	<p>縮減となった。</p> <p>このように関係者が一体となって課題の早期調整を図り、当初想定し得なかった物価上昇等がある中、適切な事業費の管理・上述のコスト縮減に取り組んだ結果、相鉄・東急直通線については、速達性向上計画変更の際に設定した事業費2,908億円に対し、現在の所要見込み額2,878億円であり、事業費の範囲内で完遂できる見込みである。</p> <p>以上のことから、本事業は難易度「高」としているところ、厳しい制約の中で機構の有する総合的技術力を駆使し、コスト縮減を図った上で事業を完成・開業させたことから、中期目標における初期の目標を上回る成果を得たと考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>会計検査院による令和3年度決算検査の不当事項として、「工事の一時中止に伴う増加費用の指摘」を受け、速やかに設計変更により契約金額の是正を図った。</p> <p>再発防止策については、以下の取組みを行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事一時中止に係るガイドラインに関する内部職員向けの説明会を開催するなど、再発防止策を実施した。</li> <li>・上記の指摘事項に対し、全役員が出席する理事会において適時適切な報告を行い、リスク管理体制を強化した。</li> </ul>	<p>る。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし</p>
---	---	---	--	--	---	--

<p>階、iii開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には速やかに、関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。</p> <p>この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を</p>	<p>門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>(b) 民鉄線事業 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、以下のとおりの目標達成を目指す。</p> <p>・小田急小田原線 平成30年度の事業完了</p>	<p>階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。具体的には、開業準備段階に移行しているため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>新型コロナウイルス感染症については、国による通知の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、工程に影響を及ぼさないよう適切に管理する。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に取り組むにあたり、事業費及び工程への影響の把握に努め、関係者間の会議体等においてその影響について情報共有を行い、課題の早期調整に努める。</p>				
--	---	---	--	--	--	--

<p>経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p> <p>ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p> <p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p>&lt;具体的な完成・開業年度目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</li> </ul> <p>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北陸新幹線（金沢</li> </ul>									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。</li> </ul> <p>〈目標水準の考え方〉</p> <p>整備新幹線整備事業については基本的に「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、「都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を目標として設定した。</p> <p><b>【重要度：高】</b></p> <p>整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機</p>						
---	--	--	--	--	--	--

<p>能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。</p> <p>【難易度：高】</p> <p>鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p> <p>&lt;具体的な完成・開業年度目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</li> </ul> <p>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限</li> </ul>						
--	--	--	--	--	--	--



<p>努力する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なお、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の建設について、令和12年度の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。</li> </ul> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;  整備新幹線整備事業については基本的に「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。</p> <p><b>【重要度：高】</b>  整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる</p>						
---	--	--	--	--	--	--

<p>分野であることから、重要度は高い。</p> <p>【難易度：高】 鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>										
<p>②鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援 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鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項の助言などの技術支援（鉄道ホームドクター制度）等を実施する。 受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費や工程に課題が発生していないかを機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。なお、機構の支援が真に必要な場合のみに実施するため</p>	<p>③鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援 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、協定に基づいた工事完成予定時期及び事業費の管理を徹底し、着実に推進する。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。 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つ</p>	<p>③鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援 受託工事線について、協定に基づいた工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。 中央新幹線については、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事、橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事を着実に推進する。 また、国、地方公共団体、鉄道事業者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。 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つ</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均 3.0 以上の評価を得る。  &lt;その他の指標&gt; ・技術支援等の実施件数(前中期目標期間実績:平成 25 年度から平成 29 年度(見込み)までの件数・78 件)  &lt;評価の視点&gt; ・受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費と工程の管理を行い、着実に推進したか。 ・鉄道計画に関する調査の支援を適切に実施している</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; [受託業務] 1. 受託工事 中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、事業費と工程の適切な管理を行い、関係者との連携・調整を図りながら非常口工事、橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事を着実に推進できるように努めた。 2. 受託調査等(鉄道計画に関する調査の支援等) 地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対し、令和 4 年度は調査業務を 4 件、設計業務を 1 件、技術協力支援業務を 1 件受託した。 3. 災害復旧支援事業 平成 28 年 4 月に「平成 28 年(2016 年)熊本地震」で被災した南阿蘇鉄道(株)に対する災害復旧支援として、令和 4 年 4 月</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt; [受託業務] 評定：A 根拠：中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、事業費と工程の適切な管理を行い、関係者と連携・調整を図りながら工事を着実に推進できるように努めた。また、鉄道計画に関する調査の支援を実施した。さらに、災害復旧支援業務については、南阿蘇鉄道(株)より第一白川橋りょうに係る上部工架設等指導業務を実施し、選奨土木遺産として登録されていた旧橋のプロポーシオンを保ちつつ現代の基準に適合する橋りょうに架け替えるという難易度の高い工事を機構の技術力を用いた指導により完成に導いた。この実績は対外的に高く評価され、土木学会田中賞作品部門を受賞するに至った。 以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1902 894 2549 951">評定</td> <td data-bbox="2549 894 2887 951">A</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1902 951 2887 1978"> <p>&lt;評定に至った理由&gt; 実施中の中央新幹線の受託工事について、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事、橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事を着実に推進した。 熊本地震で被災した南阿蘇鉄道の第一白川橋梁の架替工事に関する上部工架設等に係る指導業務について、機構の技術力を用いた指導により、難易度の高い工事を完成に導くとともに、橋梁に関する顕著な実績が認められ、土木学会田中賞を受賞した。 また、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対応して、調査業務を 4 件、設計業務を 1 件、技術協力支援業務を 1 件新たに受託した。 機構の技術支援等については、鉄道事業者や地方公共団体からの要請に応じ、鉄道ホームドクター制度を活用した鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援を 13 件、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の分析等の支援を 11 件、鉄道助成等に関する情報及び資料提供の支援を 2 件実施し(合計 26 件)、これらの支援先に対するアンケート調査(5段階評価)の結果では、目標値を「平均 3.0 以上」としているところ、平均 4.3 の評価となり、目標値を上回っている状況である。また、鉄道協会等の各種会議における技術情報等の提供や、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズを把握するためのヒアリングを実施し、機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行った。 更に、令和 5 年度より鉄軌道事業者が自然災害により被災した際に、被害状況の調査等の技術的支援を行う「鉄道災害調査隊」を創設したが、年度初よりその運用が開始できるよう 4 年度中に調査体制や規定類の整備に係る検討、関係者との調整を行った。 以上を踏まえ、受託工事については難易度を「高」としているところ、南阿蘇鉄</p> </td> </tr> </table>	評定	A	<p>&lt;評定に至った理由&gt; 実施中の中央新幹線の受託工事について、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事、橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事を着実に推進した。 熊本地震で被災した南阿蘇鉄道の第一白川橋梁の架替工事に関する上部工架設等に係る指導業務について、機構の技術力を用いた指導により、難易度の高い工事を完成に導くとともに、橋梁に関する顕著な実績が認められ、土木学会田中賞を受賞した。 また、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対応して、調査業務を 4 件、設計業務を 1 件、技術協力支援業務を 1 件新たに受託した。 機構の技術支援等については、鉄道事業者や地方公共団体からの要請に応じ、鉄道ホームドクター制度を活用した鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援を 13 件、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の分析等の支援を 11 件、鉄道助成等に関する情報及び資料提供の支援を 2 件実施し(合計 26 件)、これらの支援先に対するアンケート調査(5段階評価)の結果では、目標値を「平均 3.0 以上」としているところ、平均 4.3 の評価となり、目標値を上回っている状況である。また、鉄道協会等の各種会議における技術情報等の提供や、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズを把握するためのヒアリングを実施し、機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行った。 更に、令和 5 年度より鉄軌道事業者が自然災害により被災した際に、被害状況の調査等の技術的支援を行う「鉄道災害調査隊」を創設したが、年度初よりその運用が開始できるよう 4 年度中に調査体制や規定類の整備に係る検討、関係者との調整を行った。 以上を踏まえ、受託工事については難易度を「高」としているところ、南阿蘇鉄</p>	
評定	A									
<p>&lt;評定に至った理由&gt; 実施中の中央新幹線の受託工事について、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事、橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事を着実に推進した。 熊本地震で被災した南阿蘇鉄道の第一白川橋梁の架替工事に関する上部工架設等に係る指導業務について、機構の技術力を用いた指導により、難易度の高い工事を完成に導くとともに、橋梁に関する顕著な実績が認められ、土木学会田中賞を受賞した。 また、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対応して、調査業務を 4 件、設計業務を 1 件、技術協力支援業務を 1 件新たに受託した。 機構の技術支援等については、鉄道事業者や地方公共団体からの要請に応じ、鉄道ホームドクター制度を活用した鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援を 13 件、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の分析等の支援を 11 件、鉄道助成等に関する情報及び資料提供の支援を 2 件実施し(合計 26 件)、これらの支援先に対するアンケート調査(5段階評価)の結果では、目標値を「平均 3.0 以上」としているところ、平均 4.3 の評価となり、目標値を上回っている状況である。また、鉄道協会等の各種会議における技術情報等の提供や、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズを把握するためのヒアリングを実施し、機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行った。 更に、令和 5 年度より鉄軌道事業者が自然災害により被災した際に、被害状況の調査等の技術的支援を行う「鉄道災害調査隊」を創設したが、年度初よりその運用が開始できるよう 4 年度中に調査体制や規定類の整備に係る検討、関係者との調整を行った。 以上を踏まえ、受託工事については難易度を「高」としているところ、南阿蘇鉄</p>										

<p>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縮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>&lt;定量的目標&gt; (鉄道分野の技術力を活用した支援) ・地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査(5段階評価)で平均3.0以上の評価を得る。</p> <p>&lt;指標&gt; (鉄道分野の技術力を活用した支援) ・技術支援等の実施件数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度(見込み)までの件数・78件)</p> <p>&lt;目標水準の考え方&gt; 機構から技術支援等を受けた地域鉄道事業者等の満足度について、5段階(5=大変役に立った、4=おおむね役に立った、3=役に立った、2=あまり役に立たなかった、1=まったく役に立たなかった)中の「3=役に立った」以上の評価を得ることを目標水準として設定した。</p> <p>【難易度：高】 受託業務について</p>	<p>つ、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縮減について、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、地域鉄道事業者等に対する次の技術支援を実施する。</p> <p>「鉄道ホームドクター制度」を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、その鉄道施設の保全・改修等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。鉄道施設等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。これらの地域鉄道事業者等への技術支援等を適切に実施し、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査(5段階評価)で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。</p> <p>地域鉄道事業者、地方公共団体及び国</p>	<p>つ、受託の可否について決定する。</p> <p>さらに、大規模災害等の発生時においても、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>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を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、鉄道施設の保全・改修等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ほか、鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等、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)を活用した支援を実施する。これらの技術支援等に対する当該地域鉄道事業者等へのアンケート調査(5段階評価)で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。</p> <p>また、地域鉄道に係わる諸機関と緊密</p>	<p>か。</p> <p>・地域鉄道事業者等への技術支援等を適切かつきめ細やかに実施しているか。</p> <p>・機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行っているか。</p>	<p>に第一白川橋りょうの上部工架設等に係る指導業務を受託し、架設の進捗に応じて施工上の品質管理や現場での安全管理等について機構の研修資料等を用いて指導を実施した。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援] 鉄道事業者からの要請を踏まえ、「鉄道ホームドクター制度」(注1)を通じ、鉄道施設の保全・改修等に係る資料提供、アドバイス等の技術支援を行った。</p> <p>また、鉄道事業者、地方公共団体からの要請に応じ、「交通計画支援システム(GRAPE)」(注2)を活用して鉄道沿線の人口分布等を可視化した資料の提供や、鉄道助成に関する資料の提供を行った。</p> <p>これら技術支援等について、当該鉄道事業者、地方公共団体に対するアンケート調査(5段階評価)を行い、平均4.3の評価を得た。</p> <p>加えて、各地方鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会、第三セクター鉄道等道府県協議会、鉄道総合技術研究所等が主催する各種会議において、機構の技術支援に係る情報発信を実施し、鉄道ホームドクター制度の一層の利用促進を図るとともに、地域鉄道事業者等が懸案としている老朽化や、防災・被災を含む諸課題についての情報収集を行った。</p> <p>(注1)「鉄道ホームドクター制度」とは、鉄道事業者、地方公共団体等の要</p>	<p>[鉄道分野の技術力を活用した支援] 評価：A 根拠:鉄道分野の技術力を活用し、鉄道事業者や地方公共団体の要請に基づき技術支援等を実施した件数は、前中期目標期間の平均である15.6件より多い26件であったが、技術支援等の実施にあたっては、適切かつきめ細やかに行うことを念頭に対応し、その結果、要請者から5段階評価で、平均4.3の評価を得られた。</p> <p>また、各地方鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会、第三セクター鉄道等道府県協議会、鉄道総合技術研究所等が主催する会議において、機構の技術支援に係る情報発信を行うとともに、地域鉄道に係る老朽化や、防災・被災を含む諸課題の情報収集に努めた。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; [受託業務] 中央新幹線の受託工事について、社会情勢等の変化に伴う建設コストの上昇や労働力不足等、工事の進捗に影響する不確定要素について、関係者間で十分な情報共有を行い、着実に事業を進めていく。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援] ・なし</p>	<p>道の第一白川橋梁の架替工事の工事完成に大きく寄与したこと、また鉄道分野の技術力を活用した支援(鉄道ホームドクター制度)では、地域鉄道事業者に対するアンケート結果が、定量的目標である3.0を大きく上回っており、これら事業者に対する技術支援等を適切かつきめ細やかに実施しているものと認められることなどを総合的に鑑みても、中期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ことからA評価とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし</p>
--	--	--	---	---	---	--

<p>も、(1)①と同様に、協定に基づき工事を完成させるためには、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>	<p>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、機構の技術支援に係る情報の収集・発信に努め、その一層の利用を促進する。</p> <p>さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。</p>	<p>に連携して、このような機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行い、その一層の利用を促進する。</p> <p>さらに、近年、自然災害が頻発・激甚化する中、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化等も進んでいることから、事業者の防災及び被災に対する機構の支援のあり方を検討する。</p>		<p>請に応じて、機構が有する、鉄道の計画から建設までを一貫して行う豊富な経験に基づく総合技術力等のノウハウを活用した技術支援活動の制度である。</p> <p>(注2)「交通計画支援システム(GRAPE)」とは、鉄道プロジェクトの整備効果、鉄道を取り巻く状況等について、GIS(地理情報システム)を活用し、詳細に分析、ビジュアルに表示ができるシステム。「GRAPE」は『GIS for Railway Project Evaluation』の略称である。</p>						
<p>③鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み</p> <p>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鉄道建設業務に係る機構職員向け技術研修の実施等を通じて、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、必要に応じた鉄道建設に係る技</p>	<p>④鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み</p> <p>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</p>	<p>④鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み</p> <p>良質な鉄道を建設するために、品質管理・施工監理等に係る技術基準類の継続的整備を行う。特に、「コンクリート構造物の配筋の手引き」の改定を終え、講習会等を通じ関係者に周知、徹底する。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>鉄道建設工事における業務の効率化を図るため、令和3年度に制定した技術提案・交渉方式(EC</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機構職員向け技術研修の受講者数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成28年度までの施工監理講習受講者数・2,406人)</li> <li>・学会等への応募・発表数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成28年度までの学会等への応募・発表数・306件)</li> <li>・機構による業務成果を公表する場の開催数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成28年度までの技術研究会等開催数・30件)</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>[品質の向上]</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策</li> </ol> <p>鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂作業を5件実施し、講習会等を通じ関係者に周知、徹底している。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. 講習や資格取得の支援等</li> </ol> <p>(1) 経験年数を踏まえた段階的な技術系統別研修の実施</p> <p>機構の鉄道建設業務の中核を担う技術系職員を対象として、鉄道建設に係る幅広い知識を身につけさせるため、入社時の技術系統別研修や、経験年数を踏まえた段階的な研修を実施した。</p> <p>(2) 施工監理講習の実施</p> <p>鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るため、平成17年度から実</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>[品質の向上]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠:技術基準類の整備及び工事の検査を充実させる対策を進めた。また、講習や資格取得の支援等に努めるとともに、鉄道建設工事における業務の効率化を図るための各種取組を進めた。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>[技術開発の推進]</p> <p>評定：A</p> <p>根拠: 調査、設計、施工技術の開発、改良に係る技術開発推進のため、業務分野ごとに設置している分科会において、「盛土材料の細分化による適用範囲の拡大」等、計28件の技術開発テーマに取り組んだ。また、(公社)土木学会から「角型エレメント推進工法による大断面トンネルの構築(相鉄・東急直通線、綱島トンネル)」について、「角型エレメント推</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1902 921 2549 974">評定</td> <td data-bbox="2549 921 2881 974">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1902 974 2881 1969"> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>鉄道建設業務の質の向上に向けた取組みについては、技術基準類の整備、各種研修・講習の実施、資格取得の支援を継続して実施しており、令和4年度の実績として、「コンクリート構造物の配筋の手引き」の改訂など鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂作業を5件実施するとともに、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るための施工監理講習を鉄道・運輸機構本社及び全国5地方機関において実施し517名が受講した。</p> <p>鉄道建設に係る技術開発については、土木、軌道、機械、建設、電気の幅広い分野で新規テーマ6件を含む28件の技術開発テーマに取り組むとともに、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投稿・発表を103件行うとともに、機構本社及び機構地方機関での研究会・発表会を開催した。</p> <p>このほか、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、沿線の学校からの要請に基づき現場見学会等の開催、講習会等での講演を引き続き実施するとともに、沿線の記者クラブ向け説明会の積極的な実施、SNSを活用した建設中の路線の現場レポートや北海道新幹線札幌延伸に向けた機運の醸成や鉄道・運輸機構のイメージアップを図ることを目的とした広報展示スペースの設置などの取組を推進した。</p> <p>以上を踏まえ、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>鉄道建設業務の質の向上に向けた取組みについては、技術基準類の整備、各種研修・講習の実施、資格取得の支援を継続して実施しており、令和4年度の実績として、「コンクリート構造物の配筋の手引き」の改訂など鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂作業を5件実施するとともに、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るための施工監理講習を鉄道・運輸機構本社及び全国5地方機関において実施し517名が受講した。</p> <p>鉄道建設に係る技術開発については、土木、軌道、機械、建設、電気の幅広い分野で新規テーマ6件を含む28件の技術開発テーマに取り組むとともに、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投稿・発表を103件行うとともに、機構本社及び機構地方機関での研究会・発表会を開催した。</p> <p>このほか、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、沿線の学校からの要請に基づき現場見学会等の開催、講習会等での講演を引き続き実施するとともに、沿線の記者クラブ向け説明会の積極的な実施、SNSを活用した建設中の路線の現場レポートや北海道新幹線札幌延伸に向けた機運の醸成や鉄道・運輸機構のイメージアップを図ることを目的とした広報展示スペースの設置などの取組を推進した。</p> <p>以上を踏まえ、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>鉄道建設業務の質の向上に向けた取組みについては、技術基準類の整備、各種研修・講習の実施、資格取得の支援を継続して実施しており、令和4年度の実績として、「コンクリート構造物の配筋の手引き」の改訂など鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂作業を5件実施するとともに、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るための施工監理講習を鉄道・運輸機構本社及び全国5地方機関において実施し517名が受講した。</p> <p>鉄道建設に係る技術開発については、土木、軌道、機械、建設、電気の幅広い分野で新規テーマ6件を含む28件の技術開発テーマに取り組むとともに、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投稿・発表を103件行うとともに、機構本社及び機構地方機関での研究会・発表会を開催した。</p> <p>このほか、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、沿線の学校からの要請に基づき現場見学会等の開催、講習会等での講演を引き続き実施するとともに、沿線の記者クラブ向け説明会の積極的な実施、SNSを活用した建設中の路線の現場レポートや北海道新幹線札幌延伸に向けた機運の醸成や鉄道・運輸機構のイメージアップを図ることを目的とした広報展示スペースの設置などの取組を推進した。</p> <p>以上を踏まえ、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし</p>										

<p>術基準類の整備、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果及び鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会での発表等を通じた積極的な広報及び効果的な活用を努める。</p> <p>&lt;指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機構職員向け技術研修の受講者数（前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 28 年度までの施工監理講習受講者数・2,406 人）</li> <li>・学会等への応募・発表数（前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 28 年度までの学会等への応募・発表数・306 件）</li> <li>・機構による業務成果を公表する場の開催数（前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 28 年度までの技術研究会等開催数・30 件）</li> </ul>	<p>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、その発表会等を通じて公表していく。</p> <p>さらに、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みを実施する。</p>	<p>I)、概算数量発注方式の活用を進めるとともに、土木本体工事において、発注者指定方式でBIM/CIMの活用検討を進める。また、遠隔臨場等工事へのDXの導入に向けた取組みを進める。</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、技術開発成果の活用状況について、フォローアップを進める。</p> <p>さらに、建設技術に係る各種学会等への積極的な参画に加え、技術開発を推進し、その成果をこれらの学会等並びに本社における技術研究会及び地方機関における業務研究発表会を通じて公表する。</p> <p>加えて、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうため、現場見学会等の実施に取り組む。</p>	<p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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ているか。</li> <li>・講習や資格取得の支援等に努めているか。</li> <li>・調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進しているか。</li> <li>・各種学会等へ積極的に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表しているか。</li> <li>・鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みを実施しているか。</li> </ul>	<p>施している施工監理講習を機構本社及び全国5地方機関において令和4年10月～11月に実施した。令和4年度は「請負工事監督要領細目（土木編）II. 監督上の着眼点・解説」、「基礎工編」および「測量の重要性について」に関する講義をオンラインで実施し、全国で517名が受講した。</p> <p>（3）施工者の技術力の向上</p> <p>（一社）日本建設業連合会主催の「鉄道建設工事技術講習会」に講師を派遣し、鉄道関係法規及び技術基準類に関する講義を実施した。本講習会は、鉄道固有の技術に精通した技術者を育成し、良質な鉄道構造物の建設・提供を行うため、鉄道建設工事に従事している建設会社の現場技術者等を対象としている。令和4年度は、オンライン講習会が開催され、186名が受講した。また、平成24年度より実施している過年度の鉄道建設工事技術講習修了証保有者に対する更新講習については、令和4年度は768名が受講した。</p> <p>（4）業務に関連する資格取得の促進</p> <p>業務に関連する技術士、鉄道設計技士、一級建築士等の資格取得については、資格試験に合格した職員に対して受験料等を機構が補助する制度が整備されており、既資格取得者による受験者への指導等の支援を継続して行った。令和4年度は技術士2名、電気主任技術者4名の合格者を輩出した。（資格アンケートを踏まえて）</p>	<p>進工法において到達立坑を要しないこと、固い地盤内での長距離推進（35m程度）が可能であることが確認され、同様な環境条件における非開削工法の適用が大いに期待できるものであり、都市部の地下空間を中心とした国土のさらなる有効利用の促進につながるもの」と認められ、「軟弱地盤における地盤における耐震性及び経済性に優れた斜杭基礎ラーメン高架橋の採用（北陸新幹線（金沢・敦賀間）における本線構造物への適用）」について、「軟弱地盤において優れた制震効果と経済性を有する構造物を完成させたことにより、今後実施される新幹線建設事業においても新幹線高架橋の耐震性及び経済性の向上に大きく寄与できる」と認められ、それぞれ技術賞（Iグループ）を受賞したほか、「西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）開業—西九州地域と国内各圏域との交流の促進—」について、「建設の過程において技術的な成果をあげ、地域と連携して整備したという特色を有し、地域間の交流活性化に寄与する路線として実績を上げた」ことが認められ、技術賞（IIグループ）を受賞する等、基幹学会の高い位置づけの賞を複数受賞した。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。</p> <p>[開発成果の公表]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：各種学会等に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表した。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>[部外への適切な理解への取組み]</p> <p>評定：A</p>	<p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし</p>
--	---	---	--	---	---	----------------------------------

					<p>(5) 鉄道建設工事における業務の効率化の取組          鉄道建設工事における業務の効率化を図るため、主に下記の取組を進めた。</p> <p>①技術提案・交渉方式(E C I)、概算数量発注方式の活用          北海道新幹線の札幌車両基地高架橋工事において、令和4年5月に施工者と技術協力業務の協定を締結し、施工者による技術協力業務を開始した。</p> <p>また、概算数量発注方式を活用し、明治高架橋他10件の工事発注を行った。</p> <p>②B I M / C I Mの活用          B I M / C I Mモデルの活用による建設生産・管理システム全体の課題解決および業務効率化を図ることを目的とするB I M / C I M 活用工事を令和3年度から実施しているところであるが、令和4年度は事業への理解の促進、円滑な工事の進捗等を目的にB I M / C I Mの活用場면을対外的な説明や協議に使用することとした。</p> <p>③遠隔臨場の実施          I C T技術を活用し、工事における各種確認行為を非接触・リモートで行う遠隔臨場の実証を令和3年度にモデル工区を設定して開始したところであるが、令和4年7月には遠隔臨場実施要領を策定し、順次適用工区の拡大を図った。</p> <p>[技術開発の推進]          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</p>	<p>根拠：R3年度に引き続き、関係者で構成される金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議及び同幹事会を開催し、機構の事業の状況や取組を積極的に共有する等により、関係者とのコミュニケーション強化、信頼関係の構築に取り組んだ。</p> <p>鉄道建設特有の技術や事業を部外へ適切に理解してもらうための取組みとして、現場見学会や講習会等での発表を積極的に行った。加えて、記者クラブ向け説明会の開催やS N Sの活用においては、西九州新幹線や相鉄・東急直通線の開業に関する情報や整備新幹線等の工事状況などについてYoutubeやTwitterを用いて積極的に情報発信を行った。さらに、広報機能の強化の取組として、新たに開所した道南拠点オフィス内に広報展示スペースを設置し、関係者や近隣住民への機構理解促進に努めた。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;          [品質の向上]          鉄道建設事業において、工事品質の向上をさらに図るため、これまでの取組に加え、組織体制の改正や、人材育成等の機構改革の観点も踏まえて、品質の向上に資する取組みとして、外部の専門家を招き「技術特別講演会」を開催し、鉄道建設や災害復旧、維持管理に係る最新の知見を獲得した。また、「匠；語り部の会」を開催し、ベテラン職員の知見・ノウハウを継承するための取組みを実施した。</p> <p>[技術開発の推進]          ・なし</p> <p>[開発成果の公表]          ・なし</p>	
--	--	--	--	--	--	---	--

				<p>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している。</p> <p>令和4年度は計28件の技術開発テーマに取り組んだ。</p> <p>令和4年度から新規で取り組んだ技術開発テーマ：6件</p> <p>昨年度以前から継続して取り組んでいる技術開発テーマ：22件</p> <p>[開発成果の公表]</p> <p>各種学会等への積極的な参加や、機構本社における技術研究会、機構各地方機関における業務研究発表会の開催を通じて技術開発の成果を公表している。令和4年度の成果（実績）は以下の通り。</p> <p>令和4年度の各種学会等の委員委嘱：延べ237名</p> <p>令和4年度の各種学会等の論文投稿及び論文発表の件数：103件</p> <p>令和4年度の業務成果を公表する場の開催数：6件</p> <p>[部外への適切な理解への取り組み]</p> <p>1. 関係者の信頼関係構築のための取組</p> <p>これまで、北陸新幹線（金沢・敦賀間）については関係者（国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体）との情報共有が十分ではなかったことについて、検証委員会報告書で指摘された。</p> <p>このことを踏まえ、R3年度に引き続き、関係</p>	<p>[部外への適切な理解への取り組み]</p> <p>・なし</p>	
--	--	--	--	--	-------------------------------------	--

				<p>者で構成される金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議を4回、同幹事会を7回開催し、機構の事業の状況や取組を積極的に共有する等により、コミュニケーションを強化し信頼関係の構築に取り組んだ。</p> <p>2. 現場見学会の開催</p> <p>鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会や学校からの要請に基づき現場見学会を実施している。令和4年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止措置を実施しながら、外部を対象とした現場見学会を290件実施した。</p> <p>令和4年度における現場見学会の主な実績は以下のとおりである。</p> <p>(1) 子供向け現場見学会の開催</p> <p>①世界遺産登録1周年記念GO! 縄文号で巡る親子で参加! 見て知って学ぼう北海道新幹線</p> <p>令和4年8月4日に、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)において、北海道新幹線建設促進道南地方期成会主催の道南地域の親子見学会を開催した。</p> <p>当日は、渡島トンネル(南鶉工区)の建設現場に案内し、工事状況や新幹線構造物について説明し、新幹線建設に理解してもらえるように努めた。</p> <p>②福井市立明新小学校現場見学会</p> <p>令和4年11月8日に、北陸新幹線(金沢・敦賀間)において、機構主催の福井市立明新小学校の児童を対象とした現場見学</p>	
--	--	--	--	---	--



				<p>会を開催した。</p> <p>当日は越前たけふ駅の建設現場に案内し、工事状況や施工方法を説明し、新幹線建設に理解してもらえるように努めた。</p> <p>③福井県小浜市親子見学会</p> <p>令和4年11月19日、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、機構主催の親子現場見学会を開催した。</p> <p>当日は、敦賀駅・敦賀車両基地の建設現場に案内し、工事状況や施工方法を説明し、新幹線建設に理解してもらえるように努めた。</p> <p>（2）高校生を対象にした現場見学会の開催</p> <p>令和4年10月20日、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）において、函館工業高校の高校生を対象とした現場見学会を開催した。</p> <p>当日は、渡島トンネル（北鶴工区）の建設現場に案内し、工事状況や施工方法を説明し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。</p> <p>（3）大学生を対象にした現場見学会の開催</p> <p>令和4年6月14日、相鉄・東急直通線において、横浜国立大学の大学生を対象とした現場見学会を開催した。</p> <p>当日は、新横浜駅の建設現場に案内し、工事状況や施工方法を説明し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。</p> <p>3. 講習会等での講演</p> <p>鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解しても</p>		
--	--	--	--	--	--	--

				<p>らうため、講習会等で講演を行った。令和4年度における講習会等での講演の実績は10件であり、主な内容は以下のとおりである。</p> <p>(1)「新幹線橋梁の計画と設計」の講演 令和4年7月、(公社)日本技術士会が主催する2022年7月講習会において、新幹線橋梁の計画と設計に関して講演し、鉄道建設技術を部外へ適切に理解してもらうように努めた。</p> <p>(2)「よくわかる「切羽観察の基礎知識」講習会」における講演 令和4年8月、(一社)日本トンネル技術協会が主催する「よくわかる「切羽観察の基礎知識」講習会」において、山岳トンネルの地山評価の調査、研究の成果について講演し、部外へ適切に理解を深めてもらえるように努めた。</p> <p>(3)「事故防止活動」に関する安全講話 令和4年7月、(一社)日本建設業連合会が主催する「2022年度鉄道安全委員会(第1回)」において、鉄道工事における機構が実施する事故防止活動等について安全講話を行ない、鉄道建設事業の事故防止活動に関して部外へ適切に理解してもらえるように努めた。</p> <p>(4)「中央新幹線建設工事の業務推進に関する座談会」における講演 令和4年12月、東海旅客鉄道株式会社が主催する「中央新幹線建設工事の業務推進に関する座談会」において、鉄道建設業務において蓄積した技術</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>力や施工経験について講演し、機構の業務に対する理解を広く一般に深め、機構のPRや業務推進に努めた。</p> <p>4. 整備新幹線沿線の記者クラブ向け説明会の実施</p> <p>沿線の記者クラブを対象に、機構からの押し型で取り組む積極的広報活動を行っている。令和4年度は、下表のとおり報道機関向け説明会を実施した。</p> <p>5. SNSを活用した情報発信の実施</p> <p>鉄道建設事業や、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、令和4年度も引き続き、Youtubeアカウントを活用して、西九州新幹線、相鉄・東急直通線の開業に係る動画や現場レポートなど、建設中の路線に関する動画を26本投稿したほか、Twitter公式アカウントも用いて、より積極的に情報発信を行った。また、令和5年2月には公式Instagramを開設し、新たなターゲット層へ向けた情報発信を強化した。</p> <p>6. 道南拠点オフィスの開所</p> <p>令和5年3月25日に開所した「道南拠点オフィス(北斗事務所・北斗鉄道建設所)」内に、道南エリアにおける広報拠点として、北海道新幹線札幌延伸に向けた機運の醸成や鉄道・運輸機構のイメージアップを図ることを目的とした広報展示スペースを設置した。</p> <p>広報展示スペースで</p>		
--	--	--	--	---	--	--

					は、北海道新幹線のトンネル掘削状況のパネル展示や、Youtube による建設工事映像の上映、青函トンネル紹介コーナーの設置など、機構への理解を深めてもらう展示を数多く行っている。		
④我が国鉄道技術の海外展開に向けた取り組み 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、機構は、その中で唯一の公的な新幹線建設主体である。機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する同分野の技術力やノウハウ、それらの要素間を全体として調整する機能を広く総合的に活用し、国土交通省の関連施策との連携を図りながら、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律(平成30年法律第40号)第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、関係府省、我が国事業者等と相互に連携を図りながら協力し、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び	(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取り組み 海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律(平成30年法律第40号)第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究を行う。	(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取り組み 国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律(平成30年法律第40号)第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究を行う。 インド高速鉄道計画については、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で技術協力を行っていき、出資を行った事業の進捗状況、資金収支等を適切に把握・評価し、出資金の効率的な使用及び適切な回収を	<主な定量的指標> ・我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額 ・機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額 ・専門家派遣数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成28年度までの実績・126人(27カ国)) ・研修員等受入数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成28年度までの実績・402人(41カ国))  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・海外高速鉄道調査等について、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、適切に行っているか。	<主要な業務実績> 1. 海外高速鉄道調査等業務 国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、海外インフラ展開法基本方針に従い、適切に業務を行った。 インド高速鉄道計画について、国土交通省等の関係者との緊密な連携の下、JICC((株)日本コンサルタンツ(以下「JIC」という。))を中心としたコンソーシアムが実施する詳細設計調査業務及び軌道工事の施工監理業務にそれぞれ職員2名ずつが従事し、技術支援を行った。また、(一社)海外鉄道技術協力協会(以下「JARTS」という。)発注の「インド軌道建設業界への人材育成業務」において研修教材を作成した。さらに、令和3年度にJR東日本及び(株)海外交通・都市開発事業支援機構(以下「JOIN」という。)との共同出資により設立した電気パッケージにおいて発注者であるインド高速鉄道公社(以下「NHSRCL」という。)の業務の代理・代行を担う日本高速鉄道電気エンジニアリング(株)(以下「JE」という。)に対して、役職員6名を派遣し、技術支援を行っ	<評定と根拠> 評定:B 根拠:海外高速鉄道調査等業務について、海外インフラ展開法基本方針に従って適切に業務を行い、我が国事業者の参入の後押しとなるよう努めた。特に、インド高速鉄道計画に関しては、JICCが行う詳細設計調査業務や軌道工事の施工管理業務に職員が従事し技術支援を行った他、JARTS発注の研修教材の作成や令和3年度にJR東日本、JOINとの共同出資により設立したJEへの役職員の派遣を行うなど、事業推進に貢献した。出資を行ったJE事業についても、事業の進捗状況や資金収支等の把握及び分析を行い、第三者委員会に諮問するなど、適切にモニタリングを実施した。 また、国際協力業務について、中止していた専門家派遣及び研修員等受け入れを再開し、国際学術会議等に参加するなど、我が国鉄道技術の海外展開に貢献した。 以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> 海外高速鉄道調査等業務については、令和3年度に設立したJEへの技術支援を通じてインド高速鉄道事業の進捗に貢献することにより我が国事業者の参入の促進に繋げるべく、引き続き関係者と連携し適切に対応を行っていく。 国際協力業務については、令和2年度、令和3年度は新型コ	評定 B  <評定に至った理由> 海外高速鉄道調査等業務については、海外インフラ展開法の基本方針に従い、積極的かつ適切に業務を推進しており、令和4年度においては、インド高速鉄道計画の詳細設計調査業務及び軌道工事の施工監理業務への技術協力、インド高速鉄道計画における軌道建設に従事する人材を育成するための研修教材作成、出資を行った日本高速鉄道電気エンジニアリング(株)に対する技術協力及びモニタリングを実施した。加えて、台湾の高速鉄道延伸計画に関する調査等を実施した。 国際協力業務については、専門家を海外へ派遣するとともに研修員等を受入れたほか、国際学術会議や国際規格審議等への参画、日・スウェーデン間の会議や日英間の会議での高速鉄道に関するプレゼンテーション等を通じた技術交流等を実施し、機構の技術力や経験を活用した我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組を進めた。 以上を踏まえ、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ことからB評定とした。  <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>研究（以下「海外高速鉄道調査等」という。）を行い、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図る。その際は、海外高速鉄道調査等の実施が民業圧迫にならないよう配慮する。</p> <p>また、我が国の鉄道システムの海外展開に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や経験を活用し、海外への専門家の派遣や各国の研修員の受入れ等、積極的に協力を行う。</p> <p>&lt;指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額</li> <li>・機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額</li> <li>・専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 28 年度までの実績・126 人(27カ国)）</li> <li>・研修員等受入数(前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 28 年度までの実績・402 人(41カ国)）</li> </ul>	<p>また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対し協力し、海外への専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。</p>	<p>図る。</p> <p>加えて、他国の高速鉄道に関する調査・設計・工事管理等の業務についても、受注を目指す。</p> <p>また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れ、鉄道分野における国際規格への取組み、海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流等を行う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海外の鉄道プロジェクトへの技術協力を行っているか。</li> <li>・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っているか。</li> </ul>	<p>た。出資を行った J E 事業については、事業の進捗状況や資金収支等の把握及び分析を行い、海外高速鉄道調査等業務に係る出資に関する第三者委員会（委員長：竹内健蔵 東京女子大学教授 以下「第三者委員会」という。）に諮問を行うなど、適切にモニタリングを実施した。</p> <p>台湾の高速鉄道延伸計画に関する調査については、日本の事例を整理しながら、延伸工事を実施する際の課題整理を行った。また、インドネシアのジャワ北幹線高速化計画に関する調査については、共同企業体の構成員として継続して参画した。</p> <p>2. 国際協力業務</p> <p>新型コロナウイルス感染拡大の影響は続いているが、専門家の派遣、研修員等の受入れを徐々に再開し、令和 4 年度の実績は専門家派遣 20 人、研修員等受入 25 人であった。</p> <p>また、オンラインで開催された国際学術会議等に機構職員が参加（1 回）したほか、国際規格策定の国際標準化機構／鉄道分野専門委員会（以下「ISO/TC269」という。）の国内委員会・国内作業部会、国際電気標準会議／鉄道用電気設備とシステム専門委員会（以下「IEC/TC9」という。）の国内委員会・国内作業部会に機構職員 6 名が参加し、JICA 内に設置されているインド国高速鉄道建設事業に係る技術基準／設計支援委員会・各分科会に機構職員 16 名が参加した。さらに、機構</p>	<p>ロナウイルス感染拡大の影響で海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入れを取りやめていたが、令和 4 年度から再開しており、国土交通省が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力すべく、引き続き専門家派遣及び研修員等受入れを行っていく。</p>
---	--	---	---	--	---

					の技術力や経験を活用し、スウェーデン、イギリスとの技術交流を行った。		
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。	(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等 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策定し、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、決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。 建設した鉄道施設について、完成後、各営業主体に対して貸付又は譲渡を行う。 また、主要幹線及び大都市交通線で今中期計画期間中に国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する以下の区間について、貸し付けしている鉄道事業者に対して譲渡を行い、その譲渡代金の回収を図る。 ・平成30年度譲渡区間:小金線(新松戸・西船橋間) 鉄道事業者:東日本旅客鉄道株式会社	(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等 鉄道事業者に対して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、引き続き、鉄道事業者の経営状況の調査・検証態勢を強化するとともに、償還期間の変更を実施した事業者等については令和3年度決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。 令和4年度秋頃完成予定の九州新幹線(武雄温泉・長崎間)について、九州旅客鉄道株式会社に対し、また、令和4年度下期完成予定の神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)について、相模鉄道株式会社及び東急電鉄株式会社に対し、それぞれ適切に貸付を行う。	<主な定量的指標> ・貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度(見込み)までの回収件数・971件(鉄道事業者数:27者)) <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・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しているか。 ・決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証しているか。 ・鉄道施設の完成後、遅滞なく各営業主体に対して貸付又は譲渡を行っているか。 ・日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を速やかに交付しているか	<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、令和4年度は新幹線34件、主要幹線及び大都市交通線14件、神奈川東部方面線6件並びに津軽海峡線1件の計55件(鉄道事業者:7者)の要回収額を全額回収した。 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、令和4年度は民鉄線87件、主要幹線鉄道線6件及び都市鉄道線10件の計103件(鉄道事業者:16者)の要回収額を全額回収した。 なお、新型コロナウイルス感染症による今後の影響が不透明な状況にあることを踏まえ、引き続き、鉄道事業者の経営状況の調査・検証態勢を強化し、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等については、令和3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。 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てJR貨物に対して交付した。	<評定と根拠> 評定:B 根拠:貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って158件(鉄道事業者23者)を全額回収した。 なお、過去に譲渡代金の償還期間が変更された事業者等について、経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。 また、令和4年度は、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)をJR九州に、神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)を相模鉄道(株)及び東急電鉄(株)に、それぞれ貸付を行った。 貨物調整金について国土交通大臣の承認を受けた金額をJR貨物に速やかに交付した。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。 <課題と対応> ・なし	評定 B	<評定に至った理由> 鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金について、回収計画に沿って要回収額(貸付料55件、譲渡代金103件)を全額回収した。 また、過去に譲渡代金の償還期間の変更を行った事業者については、ヒアリング等により経営状況等を確認し、機構への譲渡代金の支払いが当面支障なく行われるかどうかの検証を実施した。 また、令和4年度は、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)をJR九州に、神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)を相模鉄道(株)及び東急電鉄(株)に、それぞれ貸付を行った。 さらに、並行在来線への支援のための貨物調整金について、国土交通大臣の承認を受け、特例業務勘定から建設勘定へ繰入れた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付した。 以上を踏まえ、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ことからB評定とした。 <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
さらに、並行在来線への支援のため、	さらに、並行在来線への支援のため、	さらに、並行在来線への支援のため、					

<p>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>&lt;指標&gt; ・貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数(前中期目標期間実績:平成 25 年度から平成 29 年度(見込み)までの回収件数・971 件(鉄道事業者数:27 者))</p>	<p>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>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>4. その他参考情報</p>
<p>特になし</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (2)	鉄道助成業務等		
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 2 項、附則第 11 条第 1 項第 4 号及び第 3 項
当該項目の重要度、難易度	—	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー事業番号：373

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)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度			平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	
補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率	—	平成 25 年度から平成 29 年度までの平均受講率・81%	100%	100%	100%	100%	100%			予算額(千円)	227,411,588	230,320,198	231,123,397	567,538,125	273,874,562
鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数	—	平成 27 年度から平成 29 年度の平均配布部数・809 部	889 部	923 部	945 部	953 部	959 部			決算額(千円)	227,329,193	241,415,261	234,232,820	561,100,268	283,852,349
譲渡代金及び無利子貸付金について、約定等に沿った回収を行った件数	—	平成 25 年度から平成 29 年度(見込み)までの回収件数・譲渡代金:年間 6 件、無利子貸付金:年間 6 件	譲渡代金 6 件 無利子貸付金 6 件	譲渡代金 6 件 無利子貸付金 6 件	譲渡代金 6 件 無利子貸付金 6 件	譲渡代金 6 件 無利子貸付金 6 件	譲渡代金 6 件 無利子貸付金 6 件			経常費用(千円)	195,742,800	224,754,740	220,687,892	207,758,887	213,256,962
貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数	—	平成 28 年度から平成 29 年度(見込み)までの回収件数・8 件	10 件	10 件	10 件	10 件	10 件			経常利益(千円)	4,807,712	△9,514,108	△8,461,449	△7,520,512	△1,907,459
										行政コスト(千円)	—	224,772,482	220,687,892	207,758,920	213,256,962
										行政サービス実施コスト(千円)	97,062,145	—	—	—	—



										従事人員数	29	27	27	27	27
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	----	----	----	----	----

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及び主務大臣による評価															
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										
					<p>&lt;評定と根拠&gt;            評定：B            根拠：鉄道助成業務における補助金交付等に係る全て(機構外の要因による1件を除く)の受払の標準処理期間内の執行、譲渡代金や無利子貸付資金の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行った。</p> <p>また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの意見を踏まえ、審査業務の充実・強化を図るとともに、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修及びガイドブックの配布など各種助成制度の周知活動を行った。</p> <p>さらに、JR四国から長期借入金を借り入れるとともに、JR北海道及びJR四国に対し、定められた利率により、長期借入金に係る利子の支払を確実に実施した。</p> <p>中央新幹線建設資金貸付等業務においては、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえつつ、貸付対象事業者であるJR東海の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った貸付利息の確実な回収を行った。</p>	<p>鉄道助成業務等の評定：B  <b>【細分化した項目の評定の算術平均】</b>            (B 3点×3項目) ÷ 3項目=3.0            ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。            ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。</p> <p>鉄道助成業務等の評価            勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等については、法令その他の基準に基づき確実に処理するとともに、全ての受払を標準処理期間内に執行した。</p> <p>約定等に基づく譲渡代金や無利子貸付金の回収及びこれらに係る債務の償還を確実に行った。</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からの長期借入金の借入、定められた利率による利子の支払いを確実に実施した。</p> <p>中央新幹線建設資金貸付等業務について、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を踏まえつつ、貸付先の財務状況、事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収を確実に行った。</p>									
					<p>&lt;課題と対応&gt;            ・なし</p>										

<p>(2) 鉄道助成業務等 ①鉄道助成 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、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施する。</p> <p>(a) 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の必要部分を審査業務の改善に反映させること、審査ノウハウの承継やスキルアップのための機構職員向け研修の実施等により、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>&lt;指標&gt; ・補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%)</p> <p>(b) 助成制度に関する情報提供等の推進</p>	<p>(2) 鉄道助成業務等 ①鉄道助成 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、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に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に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内(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)に執行できるよう適正かつ効率的に処理する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、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を実施すること等により、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、鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を</p>	<p>(2) 鉄道助成業務等 ① 鉄道助成 機構は、交通インフラ・ネットワークの機能充実・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に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に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内(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)に執行できるよう適正かつ効率的に処理する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」に助成業務の実施状況等を報告し、得られた改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、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必要に応じて一部見直し実施すること等により、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、鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%) ・鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数(前中期目標期間実績:平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部) ・譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度(見込み)までの回収件数・譲渡代金:年間6件、無利子貸付資金:年間6件)</p> <p>&lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt; ・補助金交付等に係る全ての受払について、法令その他による基準に基づき確実に処理しているか。 ・第三者委員会からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映しているか。 ・職員研修を実施し、また、審査ノウハウの承継等のための検討をしているか。 ・情報提供や周知</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; 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に基づき確実に処理するとともに、全ての受払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、適宜、審査業務の改善に反映した。審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るため、職員研修を実施(受講率100%)した。 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、配布先を精査した上で「鉄道助成ガイドブック」を配布(959部)する等情報提供や周知活動を推進した。また、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え方を助成対象事業者に対して改めて周知した。 債権の回収については、約定等に基づき、新幹線譲渡代金(6件)や無利子貸付資金(6件)を回収するとともに、新幹線に係る債務についても確実に償還した。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt; 評定:B 根拠:補助金交付等に係る全ての受け払い、譲渡代金(6件)や無利子貸付資金(6件)の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行った。 また、第三者委員会からの意見を踏まえ、審査業務の充実・強化を図るとともに、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修(受講率100%)及びガイドブックの配布(959部)等各種助成制度の周知活動を行った。 以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<p>評定 B</p> <p>&lt;評定に至った理由&gt; 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等については、法令その他の基準に基づき適切に処理を行った。 また、第三者委員会の活用や職員研修の実施(受講率100%)により、鉄道助成業務を適正かつ効率的に執行するための業務改善・スキルアップに取り組むとともに、ガイドブックの配布(959部)等、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の情報提供や周知活動を推進した。 さらに、約定等に基づき債権の回収(新幹線譲渡代金6件、無利子貸付金6件)を行うとともに、これらに係る債務の償還を確実に行った。 以上を踏まえ、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし</p>
---	---	---	--	--	--	--

<p>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、鉄道助成制度に関するガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。</p> <p>&lt;指標&gt; ・鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数（前中期目標期間実績：平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部）</p> <p>（c）債権の確実な回収等 既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について、約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。</p> <p>&lt;指標&gt; ・譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付資金：年間6件）</p>	<p>支援するため、鉄道助成ガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。</p> <p>さらに、既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。</p>	<p>支援するため、最新の助成事例を盛り込んだ鉄道助成ガイドブック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、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え方を助成対象事業者に対して周知する。</p> <p>さらに、既設四新幹線の譲渡代金（令和4年度回収見込額724億円）、無利子貸付資金（令和4年度回収見込額154億円）について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。支援するため、最新の助成事例を盛り込んだ鉄道助成ガイドブック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、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え方を助成対象事業者に対して周知する。</p>	<p>活動を推進し、また、推進するための検討をしているか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・約定等に沿った確実な回収を実施しているか。</li> <li>・債務を確実に償還しているか。</li> </ul>			
---	--	---	---	--	--	--

<p>② 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入れ等 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3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施する。</p> <p>&lt;指標&gt; ・長期借入金について、国土交通大臣が定めた利率による利子の支払いを行った件数</p>	<p>② 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入れ等 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3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定並びに同条第9項により国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該旅客会社に対し、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。</p>	<p>② 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入れ等 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3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定並びに同条第9項により国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・長期借入金について、国土交通大臣が定めた利率による利子の支払いを行った件数</p> <p>&lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt; ・定められた利率により、利子の支払を確実に実施したか。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; 長期借入金の借入について、JR四国から550億円を借り入れた。 また、長期借入金に係る利子の支払を（JR北海道へ2件、JR四国へ2件）確実に実施した。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt; 評定：B 根拠：定められた利率により、利子の支払を確実に実施した。 以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<table border="1"> <tr> <th data-bbox="1902 71 2549 121">評定</th> <td data-bbox="2549 71 2887 121">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1902 121 2887 1304"> <p>&lt;評定に至った理由&gt; 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入、定められた利率による利子の支払いを確実に実施した。 以上を踏まえ、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt; 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入、定められた利率による利子の支払いを確実に実施した。 以上を踏まえ、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt; 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入、定められた利率による利子の支払いを確実に実施した。 以上を踏まえ、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし</p>										
<p>③ 中央新幹線建設資金貸付等業務 中央新幹線の建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付けており、貸付けを行った事業について、建設主体の財務状況、事業の進捗状況等を把握しつつ、約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。</p> <p>&lt;指標&gt; ・貸付利息について、約定に沿った回</p>	<p>③ 中央新幹線建設資金貸付等業務 貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認する必要があることから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等を毎年度把握するとともに、これにより、債権の確実な回収を図る。</p>	<p>③ 中央新幹線建設資金貸付等業務 貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認する必要があることから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等を把握するとともに、債権の保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成28年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・8件）</p> <p>&lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt; ・債権の確実な保全及び約定に沿った貸付利息の確実</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; 貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認することから、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえつつ、貸付対象事業者（建設主体）の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った貸付利息の確実な回収（10件）を実施した。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt; 評定：B 根拠：新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえつつ、貸付対象事業者（建設主体）の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収（10件）が行われた。 以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<table border="1"> <tr> <th data-bbox="1902 1304 2549 1354">評定</th> <td data-bbox="2549 1304 2887 1354">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1902 1354 2887 1976"> <p>&lt;評定に至った理由&gt; 新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を踏まえつつ、貸付先の財務状況、事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収（10件）を確実に行った。 以上を踏まえ、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt; 新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を踏まえつつ、貸付先の財務状況、事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収（10件）を確実に行った。 以上を踏まえ、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt; 新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を踏まえつつ、貸付先の財務状況、事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収（10件）を確実に行った。 以上を踏まえ、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし</p>										

収を行った件数（前 中期目標期間実績： 平成 28 年度から平 成 29 年度（見込み） までの回収件数・8 件）			な回収を行ってい るか。			
--	--	--	-----------------	--	--	--

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (3)	船舶共有建造等業務		
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 13 条第 1 項第 7 号及び第 8 号
当該項目の重要度、難易度	【重要度：高】 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 船舶建造等における技術支援 【難易度：高】 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	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)	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	
より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数	今中期目標期間中において 140 隻以上	—	年度計画の達成目標						予算額(千円)	48,625,954	54,975,332	98,239,311	71,716,362	60,638,923
			20 隻以上	24 隻以上	28 隻以上	28 隻以上	28 隻以上		決算額(千円)	56,703,023	45,103,824	81,736,162	57,604,876	47,267,261
			実績値						経常費用(千円)	23,812,527	24,608,582	25,415,692	24,804,908	25,063,760
繰越欠損金の縮減額	今中期目標期間中に 40 億円程度	—	18 億円	17 億円	10 億円	16 億円	12 億円		経常利益(千円)	1,818,086	1,708,240	1,472,703	1,246,391	1,127,434
									行政コスト(千円)	—	24,608,582	25,851,292	24,900,325	25,063,760
									行政サービス実施コスト(千円)	△1,801,800	—	—	—	—
									従事人員数	57	58	59	59	59

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及び主務大臣による評価						
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	
					<評定と根拠> 評定：B 根拠：船舶共有建造業務において、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は、令和 4 年度計画における 28 隻に対し、対年度計画値の 114%である 32 隻の実績となった。	船舶共有建造等業務の評定：B 【細分化した項目の評定の算術平均】 $A 4 点 \times 1 項目 + B 3 点 \times (2 項目 + 2 項目) \div (3 項目 + 2 項目) = 3.2$ ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。 ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を 2 倍としている。

					<p>また、計画段階での船舶の性能予測精度の向上や、先進二酸化炭素低減化船等の建造促進等に資する技術支援等を着実に実施した。</p> <p>さらに、繰越欠損金を令和4年度は12億円縮減した。</p> <p>なお、主要な経年データ「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)」における予算額と決算額においてかい離が生じているが、これは船舶取得費が当初見込みを下回ったことが主な要因である。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; 特になし。</p>	<p>船舶共有建造等業務の評価</p> <p>「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推進」については、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数が、目標隻数28隻に対して、32隻を建造決定したことは評価できる。</p> <p>「船舶建造等における技術支援」については、高度な技術を要する船舶や船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体が建造する旅客船への技術支援を着実に実施している。</p> <p>「船舶共有建造業務における財務内容の改善」については、令和4年度は12億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額縮減することができた。</p>	
<p>(3) 船舶共有建造等業務</p> <p>我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、モーダルシフトによる環境負荷や効率性にも優れる内航海運の分野において、「内航未来創造プラン」(平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会)等を踏まえ、船舶共有建造業務を通じ、安定的輸送の確保に努め、生産性の向上等に努める必要がある。また、国内旅客船についても、離島航路の維持改善や観光立国推進等の観点から、着実に整備を推進する必要がある。このため、これらの国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進しつつ、船舶の老朽化へも対処する。</p> <p>①船舶共有建造業務</p>	<p>(5) 船舶共有建造等業務</p> <p>我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、環境にやさしく効率的な輸送機関である内航海運の安定的な輸送の確保及び生産性の向上のため、また、離島航路の維持・改善をはじめとする地域公共交通の活性化や観光立国推進等の観点から国内旅客船の着実な整備を推進するため、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の建造を推進する。</p> <p>①船舶共有建造業務</p>	<p>(5) 船舶共有建造等業務</p> <p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期目標期間中において140隻以上とする。</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海運事業者や荷主に対し、国内海運政策の実現に寄与する船舶について、各種セミナー等を通じて効果、利点を分かりやすく適切に周知しているか。</li> </ul> <p>①船舶共有建造業務</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>昨今の物流分野においては、荷主や消費者ニーズの高度化・多様化による多頻度小口輸送が増加していることから環境負荷低減や物流の効率化を図るためモーダルシフトが推進されている。船舶共有建造業務としては、物流の効率化をはじめとして、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進している。</p> <p>近年、労働力不足、船内の労働負担の軽減、インバウンド需要の高まり等の時代の要請やニーズに即した政策要件の見直しや創設を継続的に行ってきたところであるが、令和4年度は、内航船員の働き方改革・生産性向上をより一層進めるべく、「労働環境改善船」の要件となる対象及び選択肢を見直し充実させ、さらなる国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造の推進に努めた。</p> <p>また、新型コロナウイ</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：B</p> <p>根拠:新型コロナウイルスの感染拡大が収束していなかったことから、令和3年度に引き続き「内航船支援セミナー」を令和4年11月にオンライン及び会場を併用したハイブリッド形式で実施し、内航カーボンニュートラル推進や内航船の労働環境改善に関する各種技術情報、機構の取組みである内航ラボ等に関する情報発信を行った。海運事業者への訪問の機会も従前に比べ減少した状況が続いたものの、オンラインを活用した打ち合わせを積極的に行い、また、訪問の機会を徐々に回復させたことで、令和4年度計画における延べ建造隻数である28隻に対し、32隻(対計画値の114%)の実績となった。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>景気の変動に伴う国内輸送量の減少や鋼材・燃料油価格の高騰等、社会経済状況の変化に応じて船舶建造に対する需要が大きく変動するところ、引き</p>	<p>評定</p> <p>B</p>	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>年度計画における「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進」の具体的な数値目標は「より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数が28隻以上となるよう取り組む」とされているところ、セミナーや営業活動をオンライン形式で実施することにより、コロナ禍においても積極的に情報発信を行った結果として、業務実績は32隻となった。</p> <p>以上を踏まえ、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし</p>	

<p>を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進</p> <p>船舶の建造の推進については、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、機構が船舶共有建造制度を実施するに当たっては、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、コンテナ船やフェリーなどの物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等の建造を推進する。</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>&lt;定量的目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上記船舶のうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期目標期間中において140隻以上とする。</li> </ul> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>延べ建造隻数については、過去の年間平均建造実績約26隻を基に5年間で約130隻となることを踏まえ、今中期目標期間において140隻</p>	<p>を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進</p> <p>船舶共有建造業務として、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進する。</p> <p>具体的には、国内海運政策の実現に寄与するものとして、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等を掲げ、これらのうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期計画期間中において140隻以上とするが、建造量は社会経済状況に応じて大きく変化することに十分留意する。</p> <p>また、海運事業者や荷主に対し、より高い政策効果を実現する船舶について、効果、利点を分かりやすく適切に周知する。</p>	<p>を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進</p> <p>船舶共有建造業務として、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進するため、機構が開催する各種セミナー等を実施し、より高い政策効果を実現する船舶の効果、利点を分かりやすく適切に周知する。これらを通じて、次に掲げる船舶の延べ建造隻数が28隻以上となるよう取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○物流効率化に資する船舶 <ul style="list-style-type: none"> <li>・内航フィーダーの充実に資する船舶（京浜港・阪神港に就航し、外国貿易用コンテナを輸送するもの）</li> <li>・高度モーダルシフト船（輸送力を増強するもの等）</li> </ul> </li> <li>○地域振興に資する船舶 <ul style="list-style-type: none"> <li>・離島航路の整備に資する船舶</li> <li>・生活航路に就航する船舶のうち高度バリアフリー化要件を満たす船舶</li> <li>・国内クルーズ船（旅行客等観光向けのもの）</li> </ul> </li> <li>○船員雇用対策に資する船舶 <ul style="list-style-type: none"> <li>・若年船員または女性船員を計画的に雇用する事業者の船舶</li> <li>・労働環境改善船（船員の居住環境改善、労働負担軽減の設備を設置するもの）</li> </ul> </li> </ul>		<p>ルスの感染拡大が収束していなかったことから、令和3年度に引き続き「内航船支援セミナー」を令和4年11月にオンライン及び会場を併用したハイブリッド形式で実施し、内航カーボンニュートラル推進や内航船の労働環境改善に関する各種技術情報、機構の取組みである内航ラボ等に関する情報発信を行った。海運事業者への訪問の機会も従前に比べ減少した状況が続いたものの、オンラインを活用した打ち合わせを積極的に行い、また、訪問の機会を徐々に回復させた。</p> <p>その結果、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は32隻となり、令和4年度計画値を達成することができた。</p>	<p>続き海運事業者や荷主に対し船舶共有建造制度について周知するとともに、国内海運政策の実現に寄与するため、政策課題や事業者ニーズに対応した制度改善を図っていく。併せて、政策効果のより高い船舶の建造を促進する。</p>	
---	--	--	--	---	---	--



<p>と設定した。</p> <p><b>【重要度：高】</b> 内航海運及び国内旅客船は国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして極めて重要な役割を担っている。しかし、これらを支える海運事業者は資力が乏しいため、船舶共有建造制度を通じ、国内海運政策に寄与する政策的意義の高い船舶の建造を推進する必要があるため。</p> <p><b>【難易度：高】</b> 船舶建造は社会経済状況に応じて建造量が大きく変化し、外部的要因が強く影響するため。</p>		<p>○事業基盤強化に資する船舶</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録船舶管理事業者を利用する船舶</li> <li>・合併を行う事業者が建造する船舶</li> </ul> <p>○グリーン化に資する船舶</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパーエコシップ（電気推進システムを採用したもの）</li> <li>・LNG燃料船（LNGを燃料として運航するもの）</li> <li>・先進二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が16%以上軽減されるもの）</li> <li>・高度二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が12%以上軽減されるもの）</li> <li>・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タク船（海難事故発生時に油等が流出しないように側面と底面が二重になっているもの）</li> </ul> <p>○特定船舶導入計画の認定を受けた船舶</p>								
<p>②船舶建造等における技術支援</p> <p>共有建造する船舶の計画、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、国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶を建造する。</p> <p><b>【重要度：高】</b> 船舶は内航海運業</p>	<p>②船舶建造等における技術支援</p> <p>上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施する。特に、SOX等環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就</p>	<p>②船舶建造等における技術支援</p> <p>上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施する。特に、環境規制に対応するための技術支援やLNG燃料船を含む先進船舶、</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施しているか。</li> <li>・高度な技術を要</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援については、計画段階での船舶の性能予測精度の向上に引き続き取り組んだ。</p> <p>高度な技術を要する船舶への技術支援の充実化については、環境負荷低減に寄与する「先進二酸化炭素低減化船」や船員の労働負担軽減・居住環</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：計画段階での船舶の性能予測精度の向上や、先進二酸化炭素低減化船等の建造促進等に資する技術支援等を着実に行ってきた。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>令和元年度から技術的な支</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1902 1491 2549 1545">評定</td> <td data-bbox="2549 1491 2881 1545">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1902 1545 2881 1988"> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>計画・設計・建造・就航後の各段階で技術支援に取り組んだ結果、環境負荷低減に寄与する高度二酸化炭素低減化船について、12隻の建造決定につながった。</p> <p>また、船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体等が建造する「離島航路の整備に資する船舶」について、技術支援を9隻実施した。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると考えられることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>計画・設計・建造・就航後の各段階で技術支援に取り組んだ結果、環境負荷低減に寄与する高度二酸化炭素低減化船について、12隻の建造決定につながった。</p> <p>また、船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体等が建造する「離島航路の整備に資する船舶」について、技術支援を9隻実施した。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると考えられることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>計画・設計・建造・就航後の各段階で技術支援に取り組んだ結果、環境負荷低減に寄与する高度二酸化炭素低減化船について、12隻の建造決定につながった。</p> <p>また、船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体等が建造する「離島航路の整備に資する船舶」について、技術支援を9隻実施した。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると考えられることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし</p>										

<p>に必要不可欠な基幹的輸送インフラであり、国内海運政策に合致する良質な船舶を建造するには高い技術力が必要である。しかし、多くの内航事業者は零細事業者で技術力がなく自らのみで船舶を建造することは困難であることから、政策に合致する船舶建造の技術支援を実施することの重要度は高い。</p>	<p>航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船などの高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。</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、技術支援に係る研修、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>また、先進船舶等の更なる普及を図るため、機構の技術支援のあり方を検討する。</p>	<p>離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船等の高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。また、内航カーボンニュートラル推進について、地球温暖化対策計画の改定や政府における検討会のとりのまとめ結果を踏まえつつ、政府や様々な業界における最新動向について注視していく。</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、技術支援に係る研修、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>また、先進船舶等の更なる普及を図るため、計画段階から技術支援を充実させるとともに、引き続き機構の技術支援のあり方を検討する。</p>	<p>する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図っているか。</p> <p>・機構の技術支援のあり方を検討しているか。</p>	<p>境向上に寄与する「労働環境改善船」の建造促進のため、事業者への技術支援を実施した。「離島航路の整備に資する船舶」については、特に、船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体等が建造する旅客船に対し、航路調査及び基本仕様策定等の建造の初期段階からの支援等を地方公共団体等からの要望に応じて実施している。</p> <p>これに加えて、内航海運を取り巻く国の政策の方向性や技術動向等を踏まえ、令和3年度には、内航船における働き方改革・生産性向上を推進するため、「労働環境改善船」の技術要件を改正し、対象及び導入設備の選択肢を充実させ、令和4年4月から施行した。</p> <p>また、機構の技術支援のあり方の検討を踏まえ、先進二酸化炭素低減化船、労働環境改善船等の政策効果がより高いと認められる船舶の建造を促進するためには、建造仕様が固まる前の計画段階から技術支援に取り組むことが効果的であることから、建造促進部門と連携して計画段階から技術的な助言や最新技術に関する情報提供を行っている。</p> <p>これらの取組みについて、「内航船支援セミナー」等で積極的に周知を行った。さらに、他団体からの要望により、令和5年1月に海洋水産システム協会主催の月例懇談会、同年2月に日本内航海運組合総連合会主催の「船舶における電力線通信の実証結果の報告なら</p>	<p>援を実施している「労働環境改善船」や、技術支援に対するニーズが高い「離島航路就航船」等の政策要件で定める船舶に関し、技術支援を引き続き積極的に行うことで、良質な船舶の建造促進を図っていく。</p>	<p>&lt;その他事項&gt; 特になし</p>
---	---	---	--	--	---	-------------------------------

					びに設置に関する報告会」にて講演した。		
③船舶共有建造業務における財務内容の改善 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行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。 また、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」を踏まえ、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意した繰越欠損金削減計画により繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。  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分かりやすく公表する。  <定量的目標> ・今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により 40 億円程	③船舶共有建造業務における財務内容の改善 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行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。 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、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意して機構が策定する繰越欠損金削減計画により今中期計画期間中に 40 億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。  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分かりやすく公表する。	③船舶共有建造業務における財務内容の改善 平成 29 年度に策定した「繰越欠損金削減計画」に基づき、今中期計画期間中に 40 億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。  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等において国民に分かりやすく公表する。	<主な定量的指標> ・今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により 40 億円程度の繰越欠損金の縮減を図る。  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・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行い、未収金残高の縮減に努めているか。(注) ・機構の収益の確保に努めているか。  (注) (1)「未収金」とは、共有契約において定められた期日に共有事業者が支払うべき船舶使用料・船舶譲渡代金と、実際に支払われた金額との差額をいう。 (2)未収金を大別すると次のとおり。 ① リスケジュール計画が策定済みであり、計画的な回収が見込まれるもの。 ② 会社更生手続き、民事再生手続き等により更生計画、再生計画が認可済み等であり、計画的な回収が見込まれ	<主要な業務実績> 繰越欠損金については、財務改善に必要な事業量の確保、適正な事業金利の設定、事業者への PR 等により建造推進、未収金発生防止・債権管理強化及び既存債権の回収強化等の措置を着実かつ適正に行ったことで、令和 4 年度は 12 億円の当期総利益を計上し、同額縮減した。 また、未収金については、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り、リスケジュール計画の策定及び回収強化等に努めた結果、令和 4 年度末の未収金残高は 258 百万円となった。	<評定と根拠> 評定：A 根拠：繰越欠損金においては、第 4 期中期目標期間中に 40 億円程度の縮減を図るところ令和 4 年度は 12 億円の縮減となり、平成 29 年度末から 74 億円の縮減となった。また、未収金においては、債権管理、回収の強化等に努めたことで、平成 29 年度末から 169 百万円の縮減となった。以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評定	A
<評定に至った理由> 年度計画における「船舶共有建造業務における財務内容の改善」の数値目標は「今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により 40 億円程度の繰越欠損金の縮減を図る」とされているところ、令和 4 年度は 12 億円の縮減となり、平成 29 年度末から 74 億円縮減され、財務内容の改善が図られた。なお、令和 4 年度末の未収金残高は令和 3 年度末と同額となっているが、令和 4 年度に新たな未収金は発生しなかった。 適切な債権管理に努め、それぞれの事業者に応じた経営改善の指導を行うとともに、特に新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた共有事業者に対してきめ細やかな対応を行った結果、これに起因する新たな未収金の発生を防止したこと、また、12 億円の当期純利益を計上し、繰越欠損金が同額減少したことは高く評価できる。 以上を踏まえ、中期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ことから A 評定とした。							
<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> (外部有識者からの意見) 中期目標において 40 億円程度の繰越欠損金の縮減を図るところ、平成 30 年度から令和 4 年度までに 74 億円の縮減がなされたことは、目標を大きく超える財務内容の改善が図られたと評価できる。							

<p>度の繰越欠損金の縮減を図る。</p> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>繰越欠損金については、これまでの繰越欠損金削減計画における水準を踏まえ、今中期目標期間中において40億円程度を縮減することとした。</p> <p>なお、具体的な縮減額については、別途繰越欠損金削減計画によることとする。</p>			<p>るもの、又は、これらの手続きにより回収が行われたものの、清算手続き等最終的な処理が終了していないもの。</p> <p>③ その他のもの（リスケジュール計画策定に向けて事業者と協議中のもの、法的手続き中のもの等）</p> <p>(3) 中期計画及び年度計画における未収金の範囲は、計画的な回収が見込まれるものを除いた(2)③のみとしている。</p> <p>(4) したがって、中期計画及び年度計画における未収発生率とは、(2)①及び②を除いた、収入決定額に対する未収金発生額の割合である。また、中期計画及び年度計画における未収金残高とは、(2)③に係る未収金残高である。</p>			
--	--	--	---	--	--	--

<p>4. その他参考情報</p>
<p>本評価項目に係る予算額と決算額には乖離が生じているが、これは船舶取得費が当初見込みを下回ったことが主な要因である。</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (4)	地域公共交通出資業務等		
業務に関連する政策・施策	政策目標 III 地球環境の保全 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 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる 施策目標 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する	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13条第1項第9号、第10号及び附則第11条第1項第3号
当該項目の重要度、難易度	—	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー事業番号：373

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)	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度			平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度	
出資及び貸付 資金の毀損	毀損ゼロ	—	—	—	—	—	—			予算額(千円)	31,733,436	17,925,730	124,002,801	8,746,378	203,502,045
										決算額(千円)	28,392,025	15,981,125	121,943,379	7,664,089	202,180,618
										経常費用(千円)	87,913	88,711	92,427	834,527	832,339
										経常利益(千円)	6,603	△23,408	△11,262	△5,135	25,428
										行政コスト(千円)	—	90,751	92,427	834,538	832,339
										行政サービス実施コスト(千円)	39,408	—	—	—	—
										従事人員数	7	7	6	9	10

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及び主務大臣による評価						
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	
					<評定と根拠> 評定：A 根拠：地域公共交通出資等業務に係る出資及び貸付け（以下、「地域出資等」という。）については、令和2年に発生した北陸新幹線（金沢・敦賀間）整備事業の工期遅延により生じた地域への影響を軽減するため、福井県並行在来線準備株式会社（現：株式会社ハピラインふくい）に対して総額6.2億円の	地域公共交通出資業務等の評定：A <b>【細分化した項目の評定の算術平均】</b> （A4点×2項目）÷2項目=4.0 ⇒算術平均に最も近い評定は「A」評定である。 ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。  地域公共交通出資業務等の評価 地域公共交通出資業務等については、北陸新幹線（金沢・敦賀間）整備事業の工期遅延に起因して生じた地域への影響を軽減するための措置として、株式会社ハ

						<p>出資を決定。関係者間での協議・調整を円滑に進めながら、令和4年3月に第一回目の出資として1.0億円、令和4年7月に第二回目の出資として5.2億円の出資を実行した。</p> <p>また、並行在来線石川区間についても、令和4年12月の影響軽減連絡調整会議において、並行在来線事業者（IRいしかわ鉄道株式会社）へ出資を行うことについて合意し、出資の実行に向けて、関係者間での協議・調整を進めている。</p> <p>さらに、地域出資等については、近年の社会経済情勢の急速な変化も背景に、国土交通省において交通DX・GXを通じた利便性向上と経営力強化を図る取組みに対する支援政策の検討を進めており、その政策の一環として出融資の制度拡充を求められているところ。令和5年度における制度拡充を実現するべく、体制整備や規定類の改正等の課題の整理・検討、関係者との調整等について、迅速かつ的確に対応した。</p> <p>都市鉄道融資業務に係る貸付けについては、「北港テクノポート線整備事業（貸付先：大阪市）＜第三回目貸付け＞」及び「南北線・有楽町線延伸事業等（貸付先：東京地下鉄株式会社）」の二つの事業に対し、都市鉄道融資業務基準及び都市鉄道融資実施要領に則り、適正なる審査、手続きを経た上で、貸付けを実行した。</p> <p>また、同業務においては、令和4年度までに貸付け実行済みの「なにわ筋線整備事業（貸付先：関西高速鉄道株式会社）」及び「北港テクノポート線整備事業」について、新型コロナウイルス感染症に伴う輸送人員減少や収益悪化からの回復状況等に関して、業界有識者へのヒアリング等も行いながら慎重に検証し、貸付先の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等</p>	<p>パイラインふくいに対して、関係者間での協議・調整を進め、令和4年3月（1.0億円）と7月（5.2億円）に合計6.2億円の出資を実行するとともに、IRいしかわ鉄道株式会社においても、令和4年12月の影響軽減連絡調整会議において、出資の実行について合意し、関係者間での調整・協議を進めた。</p> <p>また、交通事業者は、従来からの厳しい経営環境に加え、コロナ禍による需要減、燃料費の高騰・不安定化等によって危機に瀕しているなど、厳しい課題に直面している。こうした状況を打開するため、交通DX・GXを通じたサービスの効率化・高度化による利便性の向上と、事業者の生産性の向上による経営力の強化が不可欠であるが、それらの投資は長期、多額、大規模にもなり得、民間金融のみでは資金を賄うことが困難となっている。このため、財政投融資を活用した投資の促進を図るべく、その体制整備や規定類の改正等の課題の整理・検討、関係者との調整等を適切に対応した。</p> <p>都市鉄道融資業務については、「北港テクノポート線整備事業」及び「南北線・有楽町線延伸事業等」に対し、業務基準等に沿って適正な審査を行った上で貸付を実行した。また、令和2年度に貸付を行った「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」については、長期化する新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響を踏まえつつ、貸付対象事業者の財務状況等の把握やモニタリングに努め、約定に沿った債権の確実な回収を実施したほか、前年度までに貸付を行った「なにわ筋線整備事業（貸付先：関西高速鉄道株式会社）」及び「北港テクノポート線整備事業」について、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う輸送人員減少や収益悪化の状況下における償還確実性を確認（モニタリング）した上で、約定に沿って債権の確実な回収を図ることができた。</p> <p>物流施設融資業務については、新分野の知見の習得に努め、本融資業務の第一号案件である「板橋トラックターミナル新2号棟建設事業（貸付先：日本自動車ターミナル株式会社）」について、関係者との調整を適切に行い、本業務基準等に則り、適正なる審査を実施し、貸付決定した。</p> <p>また、物流事業者は、トラック・ドライバーの時間外労働時間規制（物流の「2024年問題」）やカーボンニュートラルへの対応等の課題に直面している。こうした状況を打開するため、物流DX・GXを通じたサービスの効率化・高度化による利便性の向上と、事業者の生産性の向上による経営力の強化が不可欠であるが、それらの投資は長期、多額、大規模にもなり得、民間金融のみでは資金を賄うことが困難となっている。このため、事業者による物流DX・GXへの投資を促進するべく、財政融資の活用への体制整備や規定類の改正等の課題の整理・検討、関係者との調整等を適切に対応した。</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

					<p>も踏まえながら、財政投融资資金の償還確実性が引き続き認められることを確認(モニタリング)しつつ、約定に沿った債権の確実な回収(12件)を実施した。</p> <p>物流施設融資業務については、令和4年度に引き続き外部専門家を活用して業界事情調査を進める等、新しい分野に係る知見の習得に努めつつ、物流施設融資の第一号案件である「板橋トラックターミナル新2号棟建設事業(貸付先:日本自動車ターミナル株式会社)」についての調整を適切に行い、物流施設融資業務基準及び物流施設融資実施要領に則り、適正なる審査を実施し、貸付決定した(実行は令和5年4月)。</p> <p>また、同業務においては、国土交通省において物流DX・GXを通じて生産性向上及び環境負荷低減を図る取組みに対する支援政策の検討を進めており、その政策の一環として融資制度の拡充を求められているところ。令和5年度初より制度を拡充するべく、体制整備や規定類の改正等の課題の整理・検討、関係者との調整等について、迅速かつ的確に対応した。</p> <p>以上を踏まえ、当初予定されていた業務を適切かつ円滑に遂行したことに加えて、期中新たに発生した国としての地域交通や物流に対する政策支援の動きにも的確に応じるなど、当初予定されていなかった状況の変化にも柔軟に対処して、上記の実績を上げたことは、通常を上回る成果を得たものであると考える。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>地域公共交通出資等業務・都市鉄道融資業務・物流施設融資業務における出資等実施後、業務基準に従い、事業の進捗状況、出資等を受けた事業者(保証人を含む。)の財務の健全性</p>
--	--	--	--	--	---

					を確認し、償還確実性等の評価を行うとともに、都市鉄道融資業務・物流施設融資業務においては貸付契約書に基づいた確実な貸付金の回収を行う。 また、制度拡充に伴い新たに出融資対象となる地域交通や物流等の新しい分野については、外部専門家を活用した業界事情調査等により知見の習得に努めつつ、適切に業務を行う。	
(4) 地域公共交通出資業務等 ①地域公共交通出資及び貸付け 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第29条の2の規定に基づき、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するため、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。	(6) 地域公共交通出資業務等 ①地域公共交通出資及び貸付け 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第29条の2の規定に基づき、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。	(6) 地域公共交通出資業務等 ①地域公共交通出資及び貸付け 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第29条の2の規定に基づき、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するため、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。	<主な定量的指標> (a) 地域公共交通出資等 ・国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、適切に業務を行うことで、公的資金による出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。 ・地域公共交通出資等については、適切に出資及び貸付けを行うとともに、公的資金の毀損を生じさせないことを目標としている。  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・当該リスクを適切に評価し、公的資金を活用する場合には中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行っているか。 ・事業の進捗状況を適切に把握・評価しているか。 ・出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図っているか。	<主要な業務実績> 地域公共交通出資等業務において、令和2年に発生した北陸新幹線(金沢・敦賀間)整備事業の工期遅延により生じた地域への影響を軽減するため、令和4年1月19日付で国土交通大臣より認定された福井県並行在来線準備会社鉄道線の鉄道事業再構築実施計画(申請者:福井県並行在来線準備株式会社(現:株式会社ハピラインふくい)、福井県、福井市、敦賀市、鯖江市、あわら市、越前市、坂井市及び南越前町)で位置づけられた福井県並行在来線準備会社に対する総額6.2億円の出資について、出資等業務基準及び出資等実施要領に則り適正なる審査及び手続きを経て決定し、第一回出資として令和4年3月に1億円、令和4年7月に第2回目出資として5.2億円の出資を実行した。 また、並行在来線石川区間についても、令和4年12月の影響軽減連絡調整会議において、並行在来線事業者(IRいしかわ鉄道株式会社)へ出資を行うことについて合意し、出資の実行に向けて、関係者間での協議・調整を進めている。	<評定と根拠> 評定:A 根拠:地域公共交通出資等業務に係る出資及び貸付け(以下、「地域出資等」という。)については、令和2年に発生した北陸新幹線(金沢・敦賀間)整備事業の工期遅延により生じた地域への影響を軽減するため、福井県並行在来線準備株式会社(現:株式会社ハピラインふくい)に対して総額6.2億円の出資を決定。関係者間での協議・調整を円滑に進めながら、令和4年3月に第一回目の出資として1.0億円、令和4年7月に第二回目の出資として5.2億円の出資を実行した。また、並行在来線石川区間についても、並行在来線事業者(IRいしかわ鉄道株式会社)に対する出資の実行に向けて、関係者間での協議・調整を進めている。 さらに、地域出資等については、近年の社会経済情勢の急速な変化も背景に、国土交通省において交通DX・GXを通じた利便性向上と経営力強化を図る取り組みに対する支援政策の検討を進めており、その政策の一環として出融資の制度拡充を求められているところ。令和5年度における制度拡充を実現するべく、体制整備や規定類の改正等の課題の整理・検討、関係者との調整等について、迅速かつ的確に対応した。 都市鉄道融資業務に係る貸	評定 A  <評定に至った理由> 令和3年4月1日に施行された「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」(令和3年法律第17号)において、北陸新幹線(金沢・敦賀間)整備事業の工期遅延に起因して生じた地域への影響を軽減するため、国の産業投資資金を原資とする既存の出資制度とは異なる新たな枠組みとして、建設勘定から地域公共交通等勘定への資金の繰入れによる並行在来線事業者への出資が可能となったところである。この枠組みを活用して、株式会社ハピラインふくいに対して、関係者間での協議・調整を進め、令和4年3月(1.0億円)と7月(5.2億円)に合計6.2億円の出資を実行するとともに、IRいしかわ鉄道株式会社においても、令和4年12月の影響軽減連絡調整会議において、出資の実行について合意し、関係者間での調整・協議を進めた。 また、地域公共交通出資等業務については、従来からの厳しい経営環境に加え、コロナ禍による需要減、燃料費の高騰・不安定化等によって危機に瀕しているなど、厳しい課題に直面している。こうした状況を打開するため、交通DX・GXを通じたサービスの効率化・高度化による利便性の向上と、事業者の生産性の向上による経営力の強化が不可欠であるが、それらの投資は長期、多額、大規模にもなり得、民間金融のみでは資金を賄うことが困難となっている。このため、財政投融资を活用した投資の促進を図るべく、その体制整備や規定類の改正等の課題の整理・検討、関係者との調整等を適切に対応した。 都市鉄道融資業務については、「北港テクノポート線整備事業」及び「南北線・有楽線延伸事業等」に対し、業務基準等に沿って適正な審査を行った上で貸付を実行した。また、令和2年度に貸付を行った「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」については、長期化する新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響を踏まえつつ、貸付対象事業者の財務状況等の把握やモニタリングに努め、約定に沿った債権の確実な回収を実施したほか、前年度までに貸付を行った「なにわ筋線整備事業(貸付先:関西高速鉄道株式会社)」及び「北港テクノポート線整備事業」について、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う輸送人員減少や収益悪化の状況下における償還確実性を確認(モニタリング)した上で、約定に沿って債権の確実な回収を図ることができた。 以上のとおり、既存の出資制度とは異なる新たな枠組みを活用して出資を実行するとともに、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付を



<p>&lt;定量的目標&gt;</p> <p>・国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、適切に業務を行うことで、公的資金による出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。</p> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>地域公共交通出資等については、適切に出資及び貸付けを行うとともに、公的資金の毀損を生じさせないことを目標としている。</p> <p>(b) 都市鉄道融資認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。</p> <p>また、貸付けを行った事業について、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。</p> <p>&lt;指標&gt;</p> <p>・債権について、約定に沿った回収を行った件数</p>	<p>認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を踏まえて当該リスクを適切に評価するとともに、公的資金を活用する場合には中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。</p> <p>さらに、出資及び貸付けを行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。</p> <p>これらにより、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するとともに、公的資金による出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。</p> <p>(b) 都市鉄道融資認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを行う。</p> <p>また、貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うとともに、貸付けを行った事業について、事業者の財務状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。</p>	<p>出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を踏まえて当該リスクを適切に評価するとともに、公的資金を活用する場合には中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に出資及び貸付けの業務を行う。</p> <p>さらに、出資及び貸付けを行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。</p> <p>(b) 都市鉄道融資認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で適切に貸付けの業務を行う。</p> <p>さらに、貸付けを行った事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。</p>	<p>(b) 都市鉄道融資</p> <p>・約定に沿った債権の回収を行った件数</p> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <p>・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <p>・貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行っているか。</p> <p>・事業者の進捗状況を適切に把握・評価しているか。</p> <p>・約定等に沿った確実な回収を図っているか。</p>	<p>都市鉄道融資業務において、「北港テクノポート線整備事業(貸付先:大阪市) &lt;第三回目貸付け&gt;」及び「南北線・有楽町線延伸事業等(貸付先:東京地下鉄株式会社)」の二つの事業に対し、都市鉄道融資業務基準及び都市鉄道融資実施要領に則り、適正なる審査及び手続きを行い、財政融資資金の貸付けを実行した。「北港テクノポート線整備事業(総事業費:約576億円)」は、都市鉄道ネットワークの拡充(大阪都心部、関西国際空港及び新幹線新大阪駅から臨海部へのアクセス改善)及び臨海部における物流の効率化に資する事業であり、また「南北線・有楽町線延伸事業等(総事業費:約4,296億円)」は交通政策審議会の答申(令和3年7月)において事業化を図るべきと位置付けられ、国際競争力強化の拠点である臨海副都心やリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅とのアクセス利便性が向上するなど、これら事業の政策的意義は高く、機構が財政融資資金の貸付けを行うことにより、確実に建設事業が進捗することが期待されている。</p> <p>さらに、都市鉄道融資業務においては、令和4年度までに貸付けを実行済みの「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」について、貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認する必要があることから、業界有識者へのヒアリング等も行いながら、貸付対象事業</p>	<p>付けについては、「北港テクノポート線整備事業(貸付先:大阪市) &lt;第三回目貸付け&gt;」及び「南北線・有楽町線延伸事業等(貸付先:東京地下鉄株式会社)」の二つの事業に対し、都市鉄道融資業務基準及び都市鉄道融資実施要領に則り、適正なる審査、手続きを経た上で、貸付けを実行した。</p> <p>また、同業務においては、令和4年度までに貸付け実行済みの「なにわ筋線整備事業(貸付先:関西高速鉄道株式会社)」及び「北港テクノポート線整備事業」について、新型コロナウイルス感染症に伴う輸送人員減少や収益悪化からの回復状況等に関して、業界有識者へのヒアリング等も行いながら慎重に検証し、貸付先の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等も踏まえながら、財政投融資資金の償還確実性が引き続き認められることを確認(モニタリング)しつつ、約定に沿った債権の確実な回収(12件)を実施した。</p> <p>以上を踏まえ、当初予定されていた業務を適切かつ円滑に遂行したことに加えて、期中新たに発生した国としての地域交通や物流に対する政策支援の動きにも的確に応じるなど、当初予定されていなかった状況の変化にも柔軟に対処して、上記の実績を上げたことは、通常を上回る成果を得たものであると考える。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>地域公共交通出資等業務・都市鉄道融資業務における出資等実施後、業務基準に従い、事業者の進捗状況、出資等を受けた事業者(保証人を含む。)の財務の健全性を確認し、償還確実性等の評価を行うとともに、都市鉄道融資業務においては貸付契約書に基づいた確実な貸付金の回収を行う。</p>	<p>実施しただけではなく、国における制度改正等の新たな状況の変化にも的確に対応し、上記の実績を上げたことは、中期計画における所期の目標を上回る成果と認められることからA評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし</p>
---	---	--	--	--	--	---

				者等の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った債権の確実な回収（12件）を実施した。	また、制度拡充に伴い新たに 出融資対象となる地域交通等の新しい分野については、外部 専門家を活用した業界事情調査等により知見の習得に努め つつ、適切に業務を行う。		
	②物流施設融資 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成 17 年法律第 85 号)第 20 条の 2 の規定に基づき、流通業務の総合化及び効率化の促進に寄与するため、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを行う。	②物流施設融資 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成 17 年法律第 85 号)第 20 条の 2 の規定に基づき、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを行う。	②物流施設融資 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成 17 年法律第 85 号)第 20 条の 2 の規定に基づき、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを行う。貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で適切に貸付けの業務を行う。	<主な定量的指標> ・債権について、約定に沿った回収を行った件数  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行っているか。 ・事業の進捗状況を適切に把握・評価しているか。 ・約定等に沿った確実な回収を図っているか。	<主要な業務実績> 物流施設融資業務に係る貸付けについては、令和 4 年度に引き続き外部 専門家を活用して業界事情調査を進める等、新しい分野に係る知見の習得に努め つつ、物流施設融資の第一号案件である「板橋トラックターミナル新 2 号棟建設事業（貸付先：日本自動車ターミナル株式会社）」についての調整を適切に行い、物流施設融資業務基準及び物流施設融資実施要領に則り、適正なる審査を実施し、令和 5 年 3 月に貸付決定した（実行は令和 5 年 4 月）。	<評定と根拠> 評定：A 根拠：令和 4 年度に引き続き外部 専門家を活用して業界事情調査を進め、機構として新しい分野に係る知見の習得に努め つつ、物流施設融資の第一号案件である「板橋トラックターミナル新 2 号棟建設事業（貸付先：日本自動車ターミナル株式会社）」についての調整を適切に行い、物流施設融資業務基準及び物流施設融資実施要領に則り、適正なる審査を実施し、貸付決定した（実行は令和 5 年 4 月）。 また、国土交通省において物流 DX・GX を通じて生産性向上及び環境負荷低減を図る取組みに対する支援政策の検討を進めており、その政策の一環として、融資制度の拡充を求められているところ。令和 5 年度初より制度を拡充するべく、体制整備や規定類の改正等の課題の整理・検討、関係者との調整等について、迅速かつ的確に対応した。 以上を踏まえ、当初予定されていた業務を適切かつ円滑に遂行したことに加えて、期中新たに発生した国としての地域交通や物流に対する政策支援の動きにも的確に応じるなど、当初予定されていなかった状況の変化にも柔軟に対処して、上記の実績を上げたことは、通常を上回る成果を得たものであると考える。	評定 A
	また、貸付けを行った事業について、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。 <指標> ・約定に沿った債権の回収を行った件数	また、貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うとともに、貸付けを行った事業について、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。	さらに、貸付けを行った事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。 また、貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載する等、流通業務の総合化及び効率化に向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。		<評定に至った理由> 令和 4 年度においては、物流施設融資の第一号案件である「板橋トラックターミナル新 2 号棟建設事業（貸付先：日本自動車ターミナル株式会社）」について、国土交通省とも連携を密にしつつ適正な審査を実施し、第三者委員会への報告等必要な手続きを円滑に行った上で、貸付決定した（貸付実行は令和 5 年 4 月）。 さらに、DX・GX を通じた物流の生産性向上や環境負荷低減等を図る取組みに対する支援政策の一環として、機構による融資の制度拡充について、体制整備や規定の改正等課題の整理・検討、関係者との調整等を適切に対応した。 以上を踏まえ、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けによる計画の着実な実行に加え、国における制度改正等の新たな状況の変化にも的確に対応し、上記の実績を上げたことは、中期計画における所期の目標を上回る成果と認められることから A 評定とした。	<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> (外部有識者からの意見) 物流施設融資の第一号案件である「板橋トラックターミナル新 2 号棟建設事業（貸付先：日本自動車ターミナル株式会社）」についての調整に関する業務は、高い水準の成果であると認めることができる。

					<p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>物流施設融資業務における貸付け実施後、業務基準に従い、事業の進捗状況、出資等を受けた事業者(保証人を含む。)の財務の健全性を確認し、償還確実性等の評価を行うとともに、貸付契約書に基づいた確実な貸付金の回収を行う。</p> <p>また、制度拡充に伴い新たに融資対象となる新しい分野については、外部専門家を活用した業界事情調査等により知見の習得に努めつつ、適切に業務を行う。</p>	
--	--	--	--	--	---	--

4. その他参考情報	
特になし	

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (5)	特例業務（国鉄清算業務）		
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）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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号及び第2号</li> </ul>
当該項目の重要度、難易度	—	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)	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度		平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度	
									予算額(千円)	175,098,545	152,843,688	120,138,398	209,120,507	145,108,868
									決算額(千円)	175,358,334	143,827,241	145,256,488	194,543,588	140,909,165
									経常費用(千円)	79,737,852	50,726,488	71,331,696	45,042,508	61,290,174
									経常利益(千円)	76,782,000	5,979,077	△5,441,536	1,418,675	△31,970,694
									行政コスト(千円)	—	50,726,497	71,332,933	45,042,638	61,290,174
									行政サービス実施コスト(千円)	△76,771,935	—	—	—	—
									従事人員数	39	39	39	39	39

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及び主務大臣による評価						
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	
					<p>&lt;評定と根拠&gt;                      評定：B                      根拠：年金費用等の支払について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施した。                      さらに、JR北海道、JR四国及びJR貨物（以下「会社」という。）に対して、助成金の交付の支援等を適切に実施した。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;                      ・なし</p>	<p>特例業務（国鉄清算業務）の評定：B</p> <p>【細分化した項目の評定の算術平均】                      （B3点×2項目）÷2項目=3.0                      ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。                      ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。</p> <p>特例業務（国鉄清算業務）の評価                      恩給及び年金の給付に要する費用等の支払いについては、関係法令に則り、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施した。                      また、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社の経営自立を支援するため、助成金の交付等を適切に実施した。</p>

<p>(5) 特例業務(国鉄清算業務) ①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等 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、やむを得ず処分できていない残存土地については適切かつ早期の処分を図り、今中期目標期間中に完了させる。</p> <p>北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社(以下「会社」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>(7) 特例業務(国鉄清算業務) ①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等 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、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>やむを得ず処分できていない残存土地については適切かつ早期の処分を図り、今中期計画期間中に完了させる。</p> <p>北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社(以下「会社」という。)の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。</p>	<p>(7) 特例業務(国鉄清算業務) ①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等 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、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>北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社(以下「会社」という。)の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、株式市場に関する情報収集を行うなど適切な処分方法の検討等を行う。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt; ・適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施しているか。 ・株式について、適切な処分方法の検討等を行ったか。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; [年金費用等の支払の法令に則った適正な執行] 1. 恩給及び年金の給付に要する費用の支払 旧国鉄職員及びその遺族(以下「旧国鉄職員等」という。)に対する恩給及び年金の給付に要する費用については、関係法令に則り、以下のとおり令和4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を実施した。 ①旧国鉄職員等の恩給の給付に要する費用については、国に対して132,519千円を支払った(給付は総務省政策統括官(恩給担当)が実施)。 ②旧国鉄職員等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53,604,111千円を支払った。</p> <p>2. 業務災害補償 旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償(アスベスト対策を含む)については、適切な資金管理を行いつつ、旧国鉄職員等に対して2,930,244千円を円滑かつ確実に支払った。また、大きな社会問題となったアスベスト問題については、令和4年度においても、令和3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、定期的な新聞広告等への掲載(全国紙3紙、地方紙45紙の新聞及び鉄道OB会報)により周知を図った。</p> <p>[JR北海道・四国・貨物株式の売却等]</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt; [年金費用等の支払の法令に則った適正な執行] 評定：B 根拠：適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に年金費用等の支払を実施した。以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>[JR北海道・四国・貨物株式の売却等] 評定：B 根拠：株式について、適切な処分方法の検討等を行った。以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<p>評定 B</p> <p>&lt;評定に至った理由&gt; 恩給及び年金の給付に要する費用等の支払いについては、関係法令に則り、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施した。 また、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社の株式の適切な処分方法の検討等を行った。 以上を踏まえ、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし</p>
---	---	---	--	--	--	---

					令和4年度においては、会社の株式について、国等の関係者と連携を図りつつ、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ながら、株式市場に関する情報収集を行うなど株式の適切な処分方法の検討等を行った。		
②会社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。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）並びに債務等処理法附則第4条及び第5条の規定に基づき、会社に対し、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、関係三大臣合意及び同法附則第8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りを適切に実	②会社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。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）並びに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。）附則第4条及び第5条の規定に基づき、会社に対し、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を適切に実施する。  また、関係三大臣合意及び同法附則第8条の規定に基づき、並行在来線の支	②会社の経営自立のための措置等 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）に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得に関する協議・調整等の支援に向けた手続きを、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に進めるとともに、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引き続き適切に実施する。	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・助成金の交付等を適切に実施したか。 ・会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施したか。 ・特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施したか。	<主要な業務実績> 1. 会社に対する支援措置 債務等処理法に基づき、会社の経営自立を支援するため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、令和4年度に支援を適切に実施した。 （1）助成金の交付 JR北海道：159億円、北海道高速鉄道開発（株）：6億円 （2）青函トンネル及び本州四国連絡橋の費用負担見直しに係る支援 青函トンネル：6億円、本州四国連絡橋：21億円 （3）出資 JR北海道：94億円、JR四国：-億円 （4）無利子貸付 JR貨物：12億円 （5）利子補給 JR北海道：0.1億円 JR四国：0.1億円 （6）DES（債務の株式化） JR北海道：-億円、JR四国：60億円 （7）不要土地の引取り 各社から引取りに関する相談はなかった。 （8）鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の利子の支払 JR北海道：55億円、JR四国：35億円 ※利率は、国土交通大臣	<評定と根拠> 評定：B 根拠：助成金の交付等を適切に実施した。 会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。 貨物調整金に要する費用について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施した。 以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評定	B
<評定に至った理由> 北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に対する助成金の交付等の支援については、適切な資金管理を行い、根拠法令等を遵守するとともに、適切な交付審査業務の執行体制の措置を講ずることにより会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。 また、貨物調整金にかかる特例業務勘定から建設勘定への繰入れを国土交通大臣の承認を受けて適切に実施した。 以上を踏まえ、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ことからB評定とした。		<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>施するものとする。</p> <p>さらに、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律（令和3年法律第17号）の施行後は、改正後の債務等処理法に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に実施する。</p> <p>これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p>	<p>てるため、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。</p> <p>さらに、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律（令和3年法律第17号）の施行後は、改正後の債務等処理法に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に実施する。</p> <p>これらの支援等に当たっては、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、会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p>	<p>これらの支援等に当たっては、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、会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p>		<p>が定める利率（年利2.5%）である。</p> <p>2. 並行在来線の支援措置</p> <p>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、令和4年度は、特例業務勘定から建設勘定へ135億円の繰入れを実施した。</p> <p>なお、これらの支援に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、各種交付要綱等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会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。</p>		
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4. (1) ①	組織の見直し		
当該項目の重要度、難易度	—	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)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 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及び主務大臣による評価							
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. 業務運営の効率化に関する事項  (1) 業務改善の取り組み 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、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施することを含め、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を見直しを行いながら、適切に運営する。	4. 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 (1) 業務改善の取り組み ①組織の見直し 業務の質的・量的な変化を適切に把握するとともに、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施することを含め、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。	4. 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 (1) 業務改善の取り組み ①組織の見直し 令和 4 年度における組織体制については、「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づき、組織横断的な総合調整を担う経営企画部を本格設置するとともに、事業監理部及び技術企画部を廃止の上、建設企画部を新たに設置し、鉄道建設関係組織を再編するなど、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> ・設定なし  <評価の視点> ・組織改正計画等に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図っているか。	<主要な業務実績> 「鉄道・運輸機構改革プラン」を確実に実施することを含め、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ため、「令和 4 年度組織改正計画」を決定した上で、令和 4 年 4 月に下記のとおり本社及び地方機関の組織の見直しを行った。 1. 本社 ・経営方針の策定、経営資源の配分、長期的な運営方針などについて組織横断的な総合調整を実施する部署として、経営企画部を本格設置した。 ・鉄道建設に関わる技術環境の整備を推進する機能を集結し、プロジェクトをより機動的かつ効果的にサポートする組織とするため、事業監理部及	<評定と根拠> 評定：B 根拠：「令和 4 年度組織改正計画」に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図ったことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> 「鉄道・運輸機構改革プラン」を踏まえ、引き続き、事業の進捗等に伴う業務の質的・量的な変化に対応しを踏まえ、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、地域鉄道事業者等に対する技術支援を実施するための組織、被災状況調査等の自然災害からの復旧支援、施設の老朽化などの社会的課題に対する支援、さらには鉄道ネットワークに係る計画策定等への	評定 B	<評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 特になし  <その他事項> 特になし



					<p>び技術企画部を廃止の上、建設企画部を新たに設置した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工程・事業費管理や建設工事を推進するため、北海道新幹線建設に特化した組織として北海道新幹線部を新たに設置した。</li> <li>・複数のキャリアパスの整備や人材育成プログラムの整備など人材育成に係る事務について組織横断的に取組みを推進する部署として総務部に人材育成課を新たに設置した。</li> </ul> <p>2. 地方機関</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北海道新幹線の建設を着実に進めていく体制を構築するために、北海道新幹線の建設工事を担当する北海道新幹線建設局について、次の見直しを行った。</li> </ul> <p>①ミッション遂行型の体制を構築するため、次長制から部長制に変更し、用地担当部及び工事担当部の名称に所掌する地域の名称を取り入れた。</p> <p>②鉄道事業者等との工事計画等に関する連絡・調整に万全を期すため、工事調整部を新たに設置した。</p> <p>③令和3年12月及び令和4年2月に工事担当課の一部及び工事担当次長を所掌する地域に配置したことに加え、北斗市に工事担当部長及び工事担当課を、八雲町に工事担当課をそれぞれ配置した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京支社において、これまで土木系統及び機械・建築・電気系統に関する事項をそれぞれ所掌していた副支社長を統合する</li> </ul>	<p>支援を実施するための組織の設置、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の事業が最盛期を迎えるにあたり、道南地域における課題に対応するための組織の設置、開業設備工事に対応するための組織の設置など、最大限の業務成果を上げるべく、機動的な組織の編成、運営の効率化を図る。</p>	
--	--	--	--	--	---	---	--

				<p>ことで、系統を越えてプロジェクト全体を俯瞰しつつ、責任を明確化したマネジメント体制を構築した。</p> <p>・九州新幹線の建設を着実に進めていくに当たってミッション遂行型の体制を構築するため、九州新幹線建設局において、次長制から部長制に変更した。</p>		
--	--	--	--	---	--	--

4. その他参考情報	
特になし	

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4. (1) ②	調達等合理化の推進		
当該項目の重要度、難易度	—	関連する政策評価・行政事業レビュー	—

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標最終年度値等)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率	—	平成 27 年度から平成 28 年度までの平均実施率・100%	100%	100%	100%	100%	100%	

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及び主務大臣による評価							
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	
<p>② 調達等合理化の推進</p> <p>「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成 27 年 5 月 25 日総務大臣決定）に基づく取組を着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCA サイクルにより、公平性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化を推進する。</p> <p>&lt;指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率（前中期目標期間実績：平成 27 年度から平成 28 年度まで</li> </ul>	<p>② 調達等合理化の取組み</p> <p>「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、毎年度調達等合理化計画を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCA サイクルにより、公平性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。</p>	<p>② 調達等合理化の取組み</p> <p>「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 4 年度調達等合理化計画」を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCA サイクルにより、公平性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率（前中期目標期間実績：平成 27 年度から平成 28 年度までの平均実施率・100%）</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>調達等合理化計画に基づき、公平性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んでいるか。</li> <li>監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受けているか。</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>「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 4 年度独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構調達等合理化計画（以下「令和 4 年度調達等合理化計画」という。）を策定し、契約監視委員会による点検を受けた上で公表するとともに、国土交通大臣に報告した。また、令和 4 年度調達等合理化計画に定めた重点的に取り組む分野及び調達に関するガバナンスの徹底等について着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCA サイクルにより、公平性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んだ。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：令和 4 年度調達等合理化計画に基づき、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組むとともに、入札・契約の適正な実施について、監事監査、契約監視委員会及び入札監視委員会のチェックを受けた。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>なし</li> </ul>	<p>評定</p> <p>B</p> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし</p>	

	の平均実施率・ 100%)				さらに、入札・契約の 適正な実施について、監 事監査、第三者機関であ る契約監視委員会及び入 札監視委員会のチェック を受けた。		
--	------------------	--	--	--	---	--	--

4. その他参考情報							
特になし							

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4. (1) ③	人件費管理の適正化		
当該項目の重要度、難易度	—	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)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 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及び主務大臣による評価							
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人件費管理の適正化 給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。	③人件費管理の適正化 給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。	③人件費管理の適正化 給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・検証結果及び取組状況を公表しているか。	<主要な業務実績> 給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表した。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：給与水準について厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表していることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <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
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4. (1) ④	一般管理費の効率化		
当該項目の重要度、難易度	—	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)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
中期計画 (百万円)	令和 4 年度(人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。)において平成 29 年度比で 5%程度に相当する額の削減	6,780	—	—	—	—	6,440 程度	
年度計画予算額 (百万円)		—	6,774 <6,810> (6,774) ≪6,799≫	6,715 <6,766> (6,715) ≪6,766≫	6,664 <6,729> (6,664) ≪6,719≫	6,610 <6,722> (6,610) ≪6,722≫	6,440 <6,556> (6,440) ≪6,556≫	
削減率(各年度計画予算額と 29 年度計画予算額との比較)		—	△0.1% <0.5%> (△0.1%) ≪0.3%≫	△1.0% <0.2%> (△1.0%) ≪△0.2%≫	△1.7% <△0.7%> (△1.7%) ≪△0.9%≫	△2.5% <△0.9%> (△2.5%) ≪△0.9%≫	△5.0% <△3.3%> (△5.0%) ≪△3.3%≫	
<参考> 中期計画上の推計額 (百万円)		—	6,774 <6,810> (6,774) ≪6,799≫	6,715 <6,751> (6,715) ≪6,740≫	6,664 <6,700> (6,664) ≪6,689≫	6,610 <6,696> (6,610) ≪6,635≫	6,440 <6,526> (6,440) ≪6,465≫	
達成度 (年度計画の削減率と中期計画上の削減率の比較)		—	100% <100%> (100%) ≪100%≫	100% <48.6%> (100%) ≪35.3%≫	100% <72.7%> (100%) ≪67.3%≫	100% <69.1%> (100%) ≪40.1%≫	100% <88.1%> (100%) ≪71.0%≫	

(注 1) 本書は、特殊要因を除いた変更後の予算額。

< >は、特殊要因を含んだ変更後の予算額。

( ) は、特殊要因を除いた当初計画の予算額。

≪ ≫は、特殊要因を含んだ当初計画の予算額。

(注 2) 特殊要因は、中央新幹線建設資金貸付等業務、海外高速鉄道調査等業務、都市鉄道融資及び物流施設融資業務、並行在来線会社への出資業務並びに令和 3 年度以降の新たな J R 二島貨物支援業務に係る経費である。

(注 3) 本表には人件費を含まない。

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及び主務大臣による評価						
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	
<p>④一般管理費の効率化</p> <p>一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（令和4年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。</p>	<p>④一般管理費の効率化</p> <p>一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和4年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。</p>	<p>④一般管理費の効率化</p> <p>一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和4年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人件費及び特殊要因を除いた一般管理費の削減率（令和4年度における対平成29年度比）</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中期計画期間の最終年度（令和4年度）における前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比の削減率に向けた実施状況</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>令和4年度計画予算における人件費を除いた一般管理費 6,556 百万円のうち、特殊要因（中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費 32 百万円、海外高速鉄道調査等業務に係る経費 30 百万円、都市鉄道融資及び物流施設融資業務に係る経費 31 百万円並びに令和3年度以降の新たなJR二島貨物支援業務に係る経費 23 百万円）を除いた評価対象の予算額は 6,440 百万円であり、平成29年度計画予算 6,780 百万円と比べ、物件費を削減したことにより 340 百万円の減（△5.0%）となり、中期計画における所期の目標を達成した。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：人件費及び特殊要因を除いた一般管理費は平成29年度計画予算 6,780 百万円と比べ、340 百万円（△5.0%）を削減していることから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>なし</li> </ul>	<p>評定</p> <p>B</p> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし</p>

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4. (1) ⑤	事業費の効率化		
当該項目の重要度、難易度	－	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 (平成 29 年度の事業費年度計画予算額)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
中期目標 (百万円)	平成 34 年度(特殊要因により増減する経費を除く。)において平成 29 年度比で 5%程度に相当する額の削減	932,565	－	－	－	－	885,937 程度	
年度計画予算額 (百万円)	－	－	976,139 <1,001,910> (968,733) ≪994,488≫	964,278 <993,270> (962,224) ≪991,216≫	982,050 <1,128,434> (977,104) ≪1,006,360≫	948,291 <1,107,368> (943,276) ≪1,102,353≫	724,066 <1,001,482> (720,804) ≪998,220≫	
削減率 (各年度計画予算額と 29 年度計画予算額との比較)	－	－	4.7% <7.4%> (3.9%) ≪6.6%≫	3.4% <6.5%> (3.2%) ≪6.3%≫	5.3% <21.0%> (4.8%) ≪7.9%≫	1.7% <18.7%> (1.1%) ≪18.2%≫	△22.4% <7.4%> (△22.7%) ≪7.0%≫	
<参考> 中期計画上の推計額 (百万円)	－	－	969,800 <995,571> (969,800) ≪995,554≫	977,190 <1,003,050> (977,190) ≪1,002,945≫	935,294 <1,078,371> (935,294) ≪961,050≫	992,816 <1,149,690> (816,574) ≪842,330≫	885,803 <962,847> (826,888) ≪852,644≫	
達成度 (年度計画の削減率と中期計画上の削減率の比較)	－	－	85.5% <90.9%> (102.9%) ≪101.7%≫	140.7% <116.1%> (150.5%) ≪120%≫	5.5% <74.4%> (6.1%) ≪38.6%≫	383.1% <124.2%> (△1082.9%) ≪△53.1%≫	22.4% <43.9%> (49.9%) ≪△121.7%≫	

(注1) 本書は、特殊要因を除いた変更後の予算額  
 <>は、特殊要因を含んだ変更後の予算額  
 ()は、特殊要因を除いた当初計画の予算額  
 ≪≫は、特殊要因を含んだ当初計画の予算額

(注2) 特殊要因は、中央新幹線建設資金貸付等業務、海外高速鉄道調査等業務、都市鉄道融資業務及び物流施設融資業務、並行在来線会社への出資業務並びに令和3年度以降の新たなJR二島貨物支援業務に係る経費である。



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及び主務大臣による評価						
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	
⑤事業費の効率化 事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（令和4年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。	⑤事業費の効率化 事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和4年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。	⑤事業費の効率化 事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和4年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。	<主な定量的指標> ・特殊要因を除いた事業費の削減率（令和4年度）における対平成29年度比）  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・中期計画期間の最終年度（令和4年度）における前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比の削減率に向けた実施状況	<主要な業務実績> 令和4年度計画予算における事業費 1,001,482百万円のうち、特殊要因（中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費25,756百万円、海外高速鉄道調査等業務に係る経費3,114百万円、都市鉄道融資及び物流施設融資業務に係る経費202,524百万円、並行在来線会社への出資業務に係る経費820百万円並びに令和3年度以降の新たなJR二島貨物支援業務に係る経費45,202百万円）を除いた評価対象の予算額は724,066百万円であり、平成29年度計画予算932,565百万円と比べ、業務経費を削減したこと等により208,499百万円の減（△22.4%）となり、中期計画における所期の目標を達成した。	<評定と根拠> 評定：B 根拠：特殊要因を除いた事業費は平成29年度計画予算932,565百万円と比べ、208,499百万円の減（△22.4%）となったことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評定 B  <評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <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
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4. (1) ⑥	資産の有効活用		
当該項目の重要度、難易度	—	関連する政策評価・行政事業レビュー	—

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標最終年度値等)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
保有宿舍・寮の平均入居率	—	平成 25 年度から平成 29 年度上期までの平均入居率・95%	96.5%	95.3%	95.6%	95.1%	95.2%	

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及び主務大臣による評価							
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	理由
<p>⑥資産の有効活用                      宿舍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。</p> <p>&lt;指標&gt;                      ・保有宿舍・寮の平均入居率（前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 29 年度上期までの平均入居率・95%）</p>	<p>⑥資産の有効活用                      宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、「8. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画」に従って、資産の処分等及び集約化を図る。</p>	<p>⑥資産の有効活用                      宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図る。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;                      ・保有宿舍・寮の平均入居率（前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 29 年度上期までの平均入居率・95%）</p> <p>&lt;その他の指標&gt;                      ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt;                      ・資産の処分等及び集約化を図っているか。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;                      保有宿舍・寮については、人事異動に伴う入居者の入替え等により空室となる期間を短くする等、効率的な活用を図った。</p>	<p>&lt;評価と根拠&gt;                      評価：B                      根拠：保有宿舍・寮について効率的な活用を図ったことにより、95.2%と高い入居率を維持できたことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;                      ・なし</p>	<p>評価</p> <p>B</p>	<p>&lt;評価に至った理由&gt;                      自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;                      特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt;                      特になし</p>

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4. (2)	電子化の推進		
当該項目の重要度、難易度	—	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)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
Web会議開催回数	—	—	638回 (4月～3月)	1,110回 (4月～3月)	2,155回 (4月～3月)	359回 (4月～10月)	—	
電子決裁率	—	—	50.5% (4月～3月)	59.3% (4月～3月)	68.9% (4月～3月)	84.6% (4月～3月)	93.0% (4月～3月)	

注)・「Web会議開催回数」については、Web会議システム「V-CUBE」(令和3年10月運用終了)における会議開催回数のみを対象としており、Microsoft Teamsによる会議開催回数は対象としていない。

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及び主務大臣による評価						
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) 電子化の推進 業務運営の簡素化及び効率化を図るため、ITの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。  また、デジタル庁が策定した、「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」(令和3年12月24日デジタル大臣決定)に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行う。	(2) 電子化の推進 業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、ITの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。  また、デジタル庁が策定した、「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」(令和3年12月24日デジタル大臣決定)に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行う。	(2) 電子化の推進 業務運営の簡素化及び効率化を図るとともに、「鉄道・運輸機構改革プラン」における業務の生産性の向上や働きやすい職場環境の構築に資するため、デジタル技術の活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。  また、デジタル庁が策定した、「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」(令和3年12月24日デジタル大臣決定)に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行う。	<主な定量的指標> ・Web会議開催回数 ・電子決裁率  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・電子化の推進により業務の簡素化及び効率化を図っているか。	<主要な業務実績> 業務運営の簡素化及び効率化を図るほか、働き方改革に対応した環境整備のため、ITの活用等により、以下に掲げるものをはじめとして、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進した。 1. Web会議及びペーパーレス会議 Web会議については、Web会議が可能な専用端末による利用としていたものに加え、Microsoft Teamsの導入により各職員の端末から利用が可能となり、さらにはビジネスチャットやファイル共有が可能となったことから、Microsoft Teamsに運用を統一した。また、Web会議や	<評定と根拠> 評定：B 根拠：令和4年度の取組として、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進した。以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評定 B  <評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 特になし  <その他事項> 特になし

<p>&lt;指標&gt;          ・Web会議開催回数          ・電子決裁率</p>				<p>ペーパーレス会議のニーズの高まりを受けて、大型ディスプレイ、スピーカーマイク等の環境を充実させたことにより、出張に係る時間をほかの業務に充てることが可能となったほか、遠隔地間のコミュニケーションの円滑化を図ることができた。</p> <p>2. 電子決裁          文書の起案については、電子的方式によることを原則としているところ、電子決裁の不可能な項目の見直しや電子決裁の推進に関する通知を发出し、電子決裁率の向上に努めた。また、後述するリモートアクセスサービスとの連携を行い、出張等の外勤時においても承認が可能な環境の整備に努めた。このほか、グループウェアのワークフロー機能を用いて、様々な申請と承認の活用を努めた。</p> <p>3. モバイル通信可能なノートPCの導入          令和2年度に導入を開始したモバイル通信機能付きのノートPCについては、1,384台(令和4年度初:約80%の配備率)から1,794台と(令和4年度末)へと大幅に導入を加速化し、全役職員が在宅勤務や自席にとられない働き方が可能となるよう環境を整備するとともに、業務における効率的で効果的な活用を促進した。</p> <p>4. デジタルツールの活用          社外からのリモートア</p>		
---	--	--	--	--	--	--

					<p>クセスの利便性向上のため、令和3年度に新たに導入したリモートアクセスツールにおいて、緊急時や外業におけるメールやイントラサイトの閲覧に加え、Microsoft Teamsでのビジネスチャットや業務システムの利用を実現することができた。また、AIを活用した議事録作成ツールや自動翻訳ツールを導入し、各種会議や関係者との協議などにおける議事録作成等の効率化に寄与することができた。</p> <p>5. 業務システムの最適化</p> <p>各部門の実務において利用している業務システムについては、デジタル統括アドバイザーの助言を得て関係課と課題を調整し、パッケージシステムの未導入の業務システムを中心に、新たなシステムによる運用・利用の効率化の実現のため、システム間のデータ連携が図れるようシステムの構築を進めている。また、地方機関で調達・管理を行っている一部のシステムについては、本社へ移管し、システム運用管理の合理化・適正化を推進した。</p> <p>6. 事業におけるDXの実現</p> <p>機構内に設置した「ICT推進チーム」において、遠隔臨場の確認項目の精査と開始後の実証フォローに加え、開業監査業務のデジタル化など、DXを促進した。北海道新幹線建設工事においては、遠隔臨場のモデル工</p>		
--	--	--	--	--	--	--	--

					区を設定し、各種技術の実証を行った。		
--	--	--	--	--	--------------------	--	--

4. その他参考情報							
特になし							

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
5. (1)	財務運営の適正化（予算、収支計画及び資金計画）		
当該項目の重要度、難易度	—	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)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 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及び主務大臣による評価							
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. 財務内容の改善に関する事項 (1) 財務運営の適正化 中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。 独立行政法人会計基準(平成 12 年 2 月 16 日 独立行政法人会計基準研究会策定、平成 27 年 1 月 27 日改訂)等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。	5. 財務内容の改善に関する事項 (1) 予算、収支計画及び資金計画別紙のとおり。	5. 財務内容の改善に関する事項 (1) 予算、収支計画及び資金計画別紙のとおり。	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <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くとともに、毎年度の運営費交付金債務残高の発生状況にも留意して作成した年度計画の予算、収支計画及び資金計画について適正に実施しているか。	<主要な業務実績> ・令和 4 年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績(表 3. 1-1 参照) ・令和 4 年度決算報告書(表 3. 1-2 参照) ・目的積立金等の状況(表 3. 1-3 参照)	<評価と根拠> 評価: B 根拠: 中期計画を踏まえ作成した令和 4 年度計画に基づき、適正に実施したことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 特になし  <その他事項> 特になし	

<p>また、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。</p> <p>なお、毎年度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>4. その他参考情報</p>
<p>特になし</p>



表3. 1-1 令和3年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績

【建設勘定】					【海事勘定】				
予算					予算				
区分	計画				実績				
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計	
収入									
国庫補助金等	53,586	12,210	-	65,796	53,407	12,265	-	65,673	
地方公共団体施設費負担金	53,586	-	-	53,586	53,407	-	-	53,407	
地方公共団体施設費補助金	-	12,210	-	12,210	-	12,265	-	12,265	
政府出資金	-	-	3,090	3,090	-	-	-	-	※1
借入金等	-	96,357	18,843	115,000	-	94,632	18,629	113,261	
財政融資資金借入金	-	11,100	-	11,100	-	11,100	-	11,100	
民間借入金	-	18,257	5,643	23,900	-	16,532	5,629	22,161	
鉄道施設・運輸施設整備支援機構債券	-	67,000	13,000	80,000	-	67,000	13,000	80,000	
業務収入	90,363	65,873	33,003	189,240	91,321	66,504	32,917	190,742	
受託収入	-	-	34,134	34,134	-	-	15,965	15,965	※2
業務外収入	155	1,653	256	2,064	8,229	1,609	283	10,121	※3
他勘定より受入	96,672	11,589	17,402	125,663	102,405	11,699	16,946	131,050	
計	240,776	187,682	106,527	534,985	255,362	186,709	84,740	526,812	
支出									
業務経費									
鉄道施設業務関係経費	248,071	30,944	21,434	300,449	314,455	30,401	17,860	362,716	※4
受託経費	-	-	32,176	32,176	-	-	14,775	14,775	※5
鉄道施設業務関係経費	-	-	32,176	32,176	-	-	14,775	14,775	
借入金等償還	-	151,557	46,581	198,138	-	151,558	46,581	198,140	
支払利息	3,956	5,777	849	10,582	3,956	5,489	789	10,234	
一般管理費	3,985	377	792	5,154	3,541	349	494	4,383	※6
人件費	11,186	1,059	2,239	14,484	10,761	1,341	1,313	13,415	
業務外支出	9,086	2,300	3,052	14,438	8	274	61	343	※7
他勘定へ繰入	903	15,419	-	16,322	560	15,412	-	15,972	
計	277,187	207,433	107,123	591,743	333,282	204,543	81,901	619,726	

〔人件費の見積もり〕 11,311百万円を支出する。  
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。  
〔注1〕第4期中期計画期間における特殊要因については、我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに係る経費である。

※1 その他事業において、出資案件の採算がなかったことによる減  
※2 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる増  
※3 整備新幹線事業において、乗客の運賃が下がったことによる増  
※4 整備新幹線事業において、前年度繰越事業費が増加したことによる増  
※5 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減  
※6 経費の節減による減  
※7 消費税の納付がなかったことによる減

【海事勘定】			
予算			
区分	計画		
	計画	実績	
収入			
借入金等	31,400	16,400	
財政融資資金借入金	24,400	16,400	※1 船舶取得費が予定を下回ったことに伴う減
民間借入金	7,000	-	※2 船舶取得費が予定を下回ったことに伴う減
業務収入	28,436	28,982	
業務外収入	69	49	※3 雑収入が予定を下回ったことによる減
計	59,905	45,431	
支出			
業務経費			
海事業務関係経費	35,521	22,460	※4 船舶取得費が予定を下回ったことによる減
借入金等償還	23,523	23,523	
支払利息	424	333	※5 借入金額が予定を下回ったことによる減
一般管理費	214	194	
人件費	862	757	※6 欠員があったことによる減
業務外支出	95	0	※7 民間借入金を借入れしなかったことによる減
計	60,639	47,267	

〔人件費の見積もり〕 650百万円を支出する。  
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					収支計画				
区分	計画				実績				
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計	
費用の部	226,198	64,215	55,135	345,548	233,520	65,767	53,018	352,304	
経常費用	226,042	58,826	54,167	339,035	233,207	60,737	52,195	346,139	
鉄道施設業務費	225,141	57,930	52,964	336,035	232,358	60,047	51,376	343,781	
受託経費	99	682	858	1,639	3	476	360	840	※1
一般管理費	728	195	324	1,247	769	194	439	1,402	※2
減価償却費	74	19	21	114	76	19	20	115	
財務費用	2	5,335	874	6,211	198	5,024	797	6,019	
雑損	154	54	93	301	26	6	23	55	※3
臨時損失	-	-	-	-	89	-	3	92	※4
収益の部	226,198	64,355	55,234	345,786	233,520	65,782	53,088	352,330	
鉄道施設業務収入	90,245	61,698	44,730	196,673	90,545	63,108	43,506	197,159	
鉄道施設事業費補助金収入	-	-	-	-	-	-	-	-	
鉄道施設事業費利子補給金収入	-	21	-	21	-	20	-	20	
受託収入	99	682	858	1,639	3	476	360	840	※1
資産見返負債戻入	135,698	1,812	9,290	146,900	142,880	2,083	8,924	153,887	
資産見返補助金等戻入	131,486	1,804	1,021	134,311	138,056	2,071	695	140,822	
その他	4,211	7	8,269	12,587	4,824	12	8,229	13,065	
財務収益	2	0	-	2	24	4	-	28	※5
雑益	154	142	255	552	67	298	455	455	※6
臨時利益	-	-	-	-	-	0	-	0	※7
純利益	-	140	99	239	-	16	70	86	
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-	-	-	
総利益	-	140	99	239	-	16	70	86	

※1 その他事業において、受託事業の引渡し計画を下回ったことによる減  
※2 その他事業において、費用計上する一般管理費が予定を上回ったことによる増  
※3 整備新幹線事業において、雑損が予定を下回ったことによる減  
※4 整備新幹線事業において、固定資産売却損があったことによる増  
※5 整備新幹線事業において、利息収入が予定を上回ったことによる増  
※6 整備新幹線事業において、雑収入が予定を下回ったことによる減  
※7 その他事業において、固定資産売却益があったことによる増

収支計画			
区分	計画		
	計画	実績	
費用の部	25,523	25,064	
経常費用	25,001	24,738	
海事業務費	23,896	23,832	
一般管理費	1,102	903	※1 人件費が予定を下回ったことによる減
減価償却費	3	3	
財務費用	522	326	※2 借入金額が予定を下回ったことによる減
収益の部	26,037	26,280	
海事業務収入	25,600	25,857	
資産見返負債戻入	0	0	
資産見返補助金等戻入	0	0	
財務収益	0	0	
雑益	437	334	※3 船舶取得費が予定を下回ったこと等に伴う減
臨時利益	-	89	※4 固定資産売却益等があったことによる増
純利益	514	1,216	
目的積立金取崩額	-	-	
総利益	514	1,216	

資金計画					資金計画				
区分	計画				実績				
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計	
資金支出	693,335	231,146	124,592	1,049,074	1,366,130	286,361	124,575	1,777,067	
業務活動による支出	276,812	40,449	60,119	377,379	340,554	47,328	35,382	423,264	※1
投資活動による支出	4	-	348	353	1,007,905	58,300	48	1,066,252	※2
財務活動による支出	-	166,949	46,581	213,530	-	166,950	46,581	213,532	
翌年度への繰越金	416,519	23,749	17,544	457,812	17,671	13,784	42,564	74,019	
資金収入	693,335	231,146	124,592	1,049,074	1,366,130	286,361	124,575	1,777,067	
業務活動による収入	240,621	91,270	84,794	416,685	244,188	94,315	83,691	422,195	
受託収入	303	750	34,134	35,187	220	399	15,965	16,585	※3
その他の収入	240,318	90,520	50,661	381,499	243,968	93,916	67,726	405,610	
投資活動による収入	155	55	0	210	1,073,000	87,600	0	1,160,600	※4
財務活動による収入	-	96,357	21,733	118,090	-	94,632	18,629	113,261	
前年度よりの繰越金	452,559	43,464	18,065	514,088	48,942	9,814	22,255	81,011	

〔注2〕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。

※1 整備新幹線事業において、事業の進捗が計画を上回ったことによる増  
※2 整備新幹線事業において、有価証券の取得があったことによる増  
※3 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減  
※4 整備新幹線事業において、有価証券の償還があったことによる増

資金計画			
区分	計画		
	計画	実績	
資金支出	68,437	54,101	
業務活動による支出	2,128	1,416	※1 資産保全管理諸費が予定を下回ったこと等による減
投資活動による支出	34,908	20,434	※2 船舶取得費が予定を下回ったことによる減
財務活動による支出	23,523	23,523	
翌年度への繰越金	7,877	8,728	
資金収入	68,437	54,101	
業務活動による収入	26,067	25,530	
投資活動による収入	2,559	3,394	※3 船舶売却金が予定を上回ったことによる増
財務活動による収入	31,400	16,400	※4 借入金の借入が予定を下回ったことによる減
前年度よりの繰越金	8,410	8,776	

〔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。

【地域公共交通等勘定】

予算

区分	計画			実績		
	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合計	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合計
収入						
運営費交付金	60	-	60	56	-	56
政府出資金	10	-	10	-	-	-
借入金等	-	-	-	-	-	-
財政融資資金借入金	201,500	-	201,500	200,520	-	200,520
業務収入	1,107	-	1,107	1,107	-	1,107
業務外収入	5	-	5	5	0	5
他勘定より受入	820	-	820	520	-	520
計	203,502	-	203,502	202,208	0	202,208
支出						
業務経費						
地域公共交通等業務関係経費	202,339	0	202,339	201,057	0	201,057
借入金等償還	307	-	307	307	-	307
支払利息	699	-	699	699	-	699
一般管理費	36	0	36	31	0	31
人件費	111	0	112	77	0	77
業務外支出	9	0	9	9	0	9
計	203,502	0	203,502	202,180	0	202,181

【人件費の見積もり】 91百万円を支出する。

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。

(注1) 第4期中期計画期間における特殊要因については、都市鉄道融資及び物流施設融資に係る経費並びに並行在来線会社に対する出資に係る経費である。

- ※1 地域公共交通等業務において、出資が翌年度繰越となったことによる減
- ※2 地域公共交通等業務において、出資額が計画を下回ったことによる減
- ※3 経費の削減による減
- ※4 欠員があったことによる減

収支計画

区分	計画			実績		
	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合計	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合計
費用の部	877	1	877	832	0	832
経常費用	156	1	156	124	0	125
地域公共交通等業務費	8	0	8	16	0	16
一般管理費	147	0	147	109	0	109
減価償却費	0	0	0	0	0	0
財務費用	721	-	721	707	-	707
収益の部	877	-	877	858	0	858
運営費交付金収益	55	-	55	53	-	53
地域公共交通等業務収入	813	-	813	799	-	799
賞与引当金見返に係る収益	4	-	4	2	-	2
退職給付引当金見返に係る収益	0	-	0	0	-	0
資産見返負債戻入	0	-	0	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	0	-	0	0	-	0
資産見返補助金等戻入	0	-	0	0	-	0
財務収益	-	-	-	0	0	0
雑益	4	-	4	4	-	4
純利益	-	△1	△1	26	△0	25
目的積立金取崩額	-	1	1	-	0	0
総利益	-	-	-	26	-	26

- ※1 地域公共交通等業務において、調査費が予定を上回ったことによる増
- ※2 人件費が予定を下回ったことに伴う減
- ※3 人件費が予定を下回ったことに伴う減
- ※4 利息収入があったことによる増

資金計画

区分	計画			実績		
	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合計	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合計
資金支出	203,510	19	203,530	202,229	22	202,251
業務活動による支出	203,193	1	203,194	201,874	0	201,875
投資活動による支出	1	-	1	0	-	0
財務活動による支出	307	-	307	307	-	307
翌年度への繰越金	9	18	27	47	21	69
資金収入	203,510	19	203,530	202,229	22	202,251
業務活動による収入	1,993	-	1,993	1,685	0	1,685
運営費交付金による収入	60	-	60	56	-	56
その他の収入	1,933	-	1,933	1,629	0	1,629
財務活動による収入	201,510	-	201,510	200,520	-	200,520
前年度よりの繰越金	7	19	27	24	22	45

(注2) 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。

- ※1 固定資産の取得が予定を下回ったことによる減
- ※2 地域公共交通等業務において、出資額が計画を下回ったことによる減

【助成勘定】

予算

区分	計画					実績						
	鉄道助成業務	土木建設部 資金計画業務	債務供還業務	特定共通	セメント供給	合計	鉄道助成業務	土木建設部 資金計画業務	債務供還業務	特定共通	セメント供給	合計
収入												
運営費交付金	-	-	-	200	-	200	-	-	-	200	-	200
国庫補助金等	104,636	-	-	-	-	104,636	114,789	-	-	-	-	114,789
国庫補助金	104,615	-	-	-	-	104,615	114,748	-	-	-	-	114,748
政府補助金	21	-	-	-	-	21	21	-	-	-	-	21
借入金等	-	-	55,000	-	-	55,000	-	-	55,000	-	-	55,000
業務収入	-	25,750	72,431	283	-	98,465	-	25,750	72,431	256	-	98,437
業務外収入	72	-	-	0	-	72	8	-	0	0	-	8
他勘定より受入	15,502	-	-	-	-	15,502	15,452	-	-	-	-	15,452
他経理より受入	16,300	-	15,392	-	△31,692	-	16,300	-	15,392	-	△31,692	-
計	136,510	25,750	142,823	483	△31,692	273,875	146,528	25,750	142,823	456	△31,692	283,856
支出												
業務経費												
鉄道助成業務関係経費	10,359	-	-	6	-	10,365	14,148	-	-	4	-	14,152
支払利息	-	25,750	1,7990	-	-	43,740	-	25,750	1,7990	-	-	43,740
一般管理費	-	-	-	127	-	127	-	-	-	119	-	119
人件費	-	-	-	324	-	324	-	-	-	296	-	296
業務外支出	182	-	-	26	-	208	-	-	-	23	-	92
他勘定へ繰入	110,577	-	10,8533	-	-	121,410	116,920	-	10,8533	-	-	127,773
他経理へ繰入	15,392	-	16,300	-	-	31,692	15,392	-	16,300	-	-	31,692
計	136,510	25,750	142,823	483	△31,692	273,875	146,528	25,750	142,823	442	△31,692	283,852

【人件費の見積もり】 272百万円を支出する。

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見積りである。

(注1) 第4期中期計画期間における特殊要因については、補償法の一部改正に伴う令和3年度以降の旅客会社に対する支援の拡充に係る経費である。

- ※1 鉄道助成業務において、助成金の返還が予定を下回ったことによる減
- ※2 鉄道助成業務において、前年度からの繰越があったことによる増
- ※3 鉄道助成業務において、国庫補助金の返還が予定を下回ったことによる減

収支計画

区分	計画					実績						
	鉄道助成業務	土木建設部 資金計画業務	債務供還業務	特定共通	セメント供給	合計	鉄道助成業務	土木建設部 資金計画業務	債務供還業務	特定共通	セメント供給	合計
費用の部	121,118	25,750	74360	460	△16,300	205,368	129,034	25,750	74360	413	△16,300	213,257
経常費用	120,936	-	27,297	460	△16,300	132,393	129,006	-	27,297	413	△16,300	140,416
鉄道助成業務費	120,936	-	27,297	-	△16,300	131,933	129,006	-	27,297	-	△16,300	140,002
一般管理費	-	-	-	459	-	459	-	-	-	411	-	411
減価償却費	-	-	-	1	-	1	-	-	-	2	-	2
財務費用	-	25,750	47,063	-	-	72,813	-	25,750	47,063	-	-	72,813
雑損	182	-	-	-	-	182	28	-	-	-	-	28
収益の部	121,118	25,750	72,431	459	△16,300	203,458	129,034	25,750	72,432	434	△16,300	211,350
運営費交付金収益	-	-	-	187	-	187	-	-	-	187	-	187
鉄道助成業務収入	16,300	25,750	72,431	257	△16,300	98,439	16,300	25,750	72,431	232	△16,300	98,414
補助金等収益	104,636	-	-	-	-	104,636	112,706	-	-	-	-	112,706
賞与引当金見返に係る収益	-	-	-	13	-	13	-	-	-	11	-	11
退職給付引当金見返に係る収益	-	-	-	1	-	1	-	-	-	3	-	3
資産見返負債戻入	-	-	-	0	-	0	-	-	-	1	-	1
資産見返運営費交付金戻入	-	-	-	0	-	0	-	-	-	0	-	0
資産見返補助金等戻入	-	-	-	0	-	0	-	-	-	1	-	1
財務収益	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	0
雑益	182	-	-	0	-	182	28	-	-	0	-	28
純利益	-	-	△1,929	△1	-	△1,930	-	-	△1,929	21	-	△1,907
目的積立金取崩額	-	-	-	3	-	3	-	-	-	2	-	2
総利益	-	-	△1,929	2	-	△1,927	-	-	△1,929	23	-	△1,905

- ※1 経費の削減による減
- ※2 鉄道助成業務において、国庫補助金の返還が見込みより少なかったことによる減
- ※3 財務収益があったことによる増
- ※4 鉄道助成業務において、助成金の返還が見込みより少なかったことによる減

資金計画

区分	計画					実績						
	鉄道助成業務	土木建設部 資金計画業務	債務供還業務	特定共通	セメント供給	合計	鉄道助成業務	土木建設部 資金計画業務	債務供還業務	特定共通	セメント供給	合計
資金支出	136,510	25,750	142,824	791	△31,692	274,183	146,146	25,750	142,824	820	△31,692	283,849
業務活動による支出	136,510	25,750	63,663	502	△31,692	194,433	146,146	25,750	63,663	438	△31,692	204,006
投資活動による支出	-	-	-	3	-	3	-	-	-	1	-	1
財務活動による支出	-	-	79,460	-	-	79,460	-	-	79,460	-	-	79,460
翌年度への繰越金	-	-	0	287	-	287	-	-	1	380	-	381
資金収入	136,510	25,750	142,824	791	△31,692	274,183	146,146	25,750	142,824	820	△31,692	283,849
業務活動による収入	136,510	25,750	87,823	485	△31,692	218,876	146,145	25,750	87,823	454	△31,692	228,481
運営費交付金による収入	-	-	-	200	-	200	-	-	-	200	-	200
補助金等による収入	104,636	-	-	-	-	104,636	114,396	-	-	-	-	114,396
その他の収入	31,874	25,750	87,823	285	△31,692	114,040	31,790	25,750	87,823	254	△31,692	113,895
財務活動による収入	-	-	55,000	-	-	55,000	-	-	55,000	-	-	55,000
前年度よりの繰越金	-	-	0	306	-	306	-	-	1	366	-	367

(注2) 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。

- ※1 固定資産の取得が予定を下回ったことによる減

【特例業務勘定】

予算

(単位:百万円)

区 分	計画	実績	
収入			
業務収入	3,683	3,717	
業務外収入	16	169	※1 鉄道施設等整備支援事業助成費の返還があったことによる増
他勘定より受入	108,533	108,533	
計	112,232	112,419	
支出			
業務経費			
特例業務関係経費	97,040	94,278	
借入金等償還	22,000	22,000	
支払利息	9,426	9,426	
一般管理費	1,026	661	※2 経費の節減による減
人件費	530	413	※3 欠員があったことによる減
業務外支出	1	1	
他勘定へ繰入	15,086	14,130	
計	145,109	140,909	

[人件費の見積もり] 429百万円を支出する。

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。

(注1) 第4期中期計画期間における特殊要因については、債務等処理法の一部改正に伴う令和3年度以降の会社等に対する支援の継続・拡充に係る経費である。

収支計画

(単位:百万円)

区 分	計画	実績	
費用の部	60,275	61,290	
経常費用	50,848	51,889	
特例業務費	49,428	50,099	
一般管理費	1,394	1,765	※1 収支計画の見直しによる増
減価償却費	26	25	
財務費用	9,427	9,401	
収益の部	29,089	29,319	
特例業務収入	-	62	※2 恩給負担金引当金戻入益を計上したことによる増
財務収益	29,085	29,109	
雑益	4	148	※3 鉄道施設等整備支援事業助成費の返還があったことによる増
純利益	△31,186	△31,971	
目的積立金取崩額	-	-	
総利益	△31,186	△31,971	

資金計画

(単位:百万円)

区 分	計画	実績	
資金支出	242,636	1,299,103	
業務活動による支出	123,044	118,093	
投資活動による支出	65	1,114,228	※1 定期預金の預入れがあったことによる増
財務活動による支出	22,000	22,000	
翌年度への繰越金	97,527	44,782	
資金収入	242,636	1,299,103	
業務活動による収入	32,772	32,862	
投資活動による収入	79,460	1,135,760	※2 有価証券の償還があったことによる増
前年度よりの繰越金	130,404	130,481	

(注2) 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。

表3. 1-2 決算報告書

決 算 報 告 書  
収 入

【総括表】 (単位：円)

区 分	予 算	決 算	差 額	備 考
(款)運営費交付金	260,050,000	256,164,000	-3,886,000	
(款)国庫補助金	104,614,769,000	114,747,526,207	10,132,757,207	
(款)地方公共団体建設費負担金	53,586,000,000	53,407,481,280	-178,518,720	
(款)地方公共団体建設費補助金	12,210,000,000	12,265,488,676	55,488,676	
(款)政府補給金	21,000,000	21,000,000	0	
(款)政府出資金	3,100,000,000	0	-3,100,000,000	建設勘定において、出資案件の採択がなかったことによる減
(款)民間出えん金	0	0	0	
(款)財政融資資金借入金	237,000,000,000	228,020,000,000	-8,980,000,000	
(款)民間借入金	85,900,000,000	77,161,320,000	-8,738,680,000	海事勘定において、船舶取得費が予定を下回ったことに伴う減
(款)鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	80,000,000,000	80,000,000,000	0	
(款)業務収入	320,929,835,000	322,984,387,096	2,054,552,096	
(款)受託収入	34,133,500,000	15,964,996,089	-18,168,503,911	建設勘定において、事業の進捗が計画を下回ったことに伴う減
(款)寄附金等収入	0	0	0	
(款)業務外収入	2,225,236,000	10,351,326,152	8,126,090,152	建設勘定において、消費税の還付があったことによる増
収 入 合 計	933,980,390,000	915,179,689,500	-18,800,700,500	

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。

(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

決 算 報 告 書  
支 出

【総括表】 (単位：円)

区 分	予 算	決 算	差 額	備 考
(項)業務経費	645,714,082,000	694,663,905,279	48,949,823,279	
(項)受託経費	32,176,000,000	14,774,707,612	-17,401,292,388	建設勘定において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減
(項)借入金等償還	243,968,366,000	243,970,340,000	1,974,000	
(項)支払利息	64,871,394,000	64,432,526,219	-438,867,781	
(項)一般管理費	6,556,120,000	5,387,770,592	-1,168,349,408	建設勘定において、経費の節減による減
(項)人件費	16,311,589,000	14,704,864,235	-1,606,724,765	
(項)業務外支出	14,751,720,000	445,369,004	-14,306,350,996	建設勘定において、消費税の納付がなかったことによる減
支 出 合 計	1,024,349,271,000	1,038,379,482,941	14,030,211,941	

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。

(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

表3. 1-3 目的積立金等の状況

(1) 建設勘定 (単位:百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	12,361	12,361	12,361	12,361	12,361
目的積立金	-	-	-	-	-
積立金又は繰越欠損金	381	1,077	1,197	1,958	2,043
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-	-	-	-
運営費交付金債務	-	-	-	-	-
当期の運営費交付金交付額(a)	-	-	-	-	-
うち年度末残高(b)	-	-	-	-	-
当期運営費交付金残存率(b÷a)					

(2) 海事勘定 (単位:百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	-	-	-	-	-
目的積立金	-	-	-	-	-
積立金又は繰越欠損金	△25,765	△24,057	△23,020	△21,370	△20,154
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-	-	-	-
運営費交付金債務	-	-	-	-	-
当期の運営費交付金交付額(a)	-	-	-	-	-
うち年度末残高(b)	-	-	-	-	-
当期運営費交付金残存率(b÷a)					

(3) 地域公共交通等勘定 (単位:百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	81	55	35	22	21
目的積立金	-	-	-	-	-
積立金又は繰越欠損金	9	3	10	10	29
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-	-	-	-
運営費交付金債務	-	-	11	-	-
当期の運営費交付金交付額(a)	45	43	59	57	56
うち年度末残高(b)	-	-	11	-	-
当期運営費交付金残存率(b÷a)	-	-	19.1%	-	-

(4) 助成勘定 (単位:百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	103	101	98	97	94
機構法第18条第2項積立金	163,740	163,740	163,740	163,740	16,374
目的積立金	-	-	-	-	-
積立金又は繰越欠損金	4,946	△4,565	△13,024	△20,543	△22,448
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-	-	-	-
運営費交付金債務	-	-	-	-	-
当期の運営費交付金交付額(a)	204	215	200	201	200
うち年度末残高(b)	-	-	-	-	-
当期運営費交付金残存率(b÷a)	-	-	-	-	-

(5) 特例業務勘定 (単位:百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	1,014,464	1,014,464	1,014,464	1,014,464	1,014,464
目的積立金	-	-	-	-	-
積立金又は繰越欠損金	76,774	82,753	77,311	78,729	46,758
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-	-	-	-
運営費交付金債務	-	-	-	-	-
当期の運営費交付金交付額(a)	-	-	-	-	-
うち年度末残高(b)	-	-	-	-	-
当期運営費交付金残存率(b÷a)					



1. 当事務及び事業に関する基本情報			
5. (1)	財務運営の適正化（財務運営の適正化）		
当該項目の重要度、難易度	—	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)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 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及び主務大臣による評価							
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	
<p>(1) 財務運営の適正化</p> <p>中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。</p> <p>独立行政法人会計基準(平成 12 年 2 月 16 日 独立行政法人会計基準研究会策定、平成 27 年 1 月 27 日改訂)等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。</p> <p>また、独立行政法人会計基準等を遵</p>	<p>(2) 財務運営の適正化</p> <p>独立行政法人会計基準(平成 12 年 2 月 16 日 独立行政法人会計基準研究会策定、平成 27 年 1 月 27 日改訂)等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。</p> <p>また、各年度期末における運営費交</p>	<p>(2) 財務運営の適正化</p> <p>独立行政法人会計基準(平成 12 年 2 月 16 日 独立行政法人会計基準研究会策定、平成 27 年 1 月 27 日改訂)等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。</p> <p>また、年度末における運営費交付金</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・独立行政法人会計基準(平成 12 年 2 月 16 日 独立行政法人会計基準研究会策定、平成 27 年 1 月 27 日改訂)等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を実施しているか。</li> <li>・各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行っている</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>独立行政法人会計基準等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行った。また、受け入れた運営費交付金については、全額を収益計上済みであり、この結果、令和 4 年度末においては、運営費交付金債務残高は発生していない。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：独立行政法人会計基準等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行った。また、受け入れた運営費交付金については、全額を収益計上済みであり、独立行政法人会計基準等を遵守して適正な会計処理を行った結果、令和 4 年度末において運営費交付金債務残高は発生していない。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>	<p>評定</p> <p>B</p> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし</p>	

<p>守し、適正な会計処 理に努める。</p> <p>なお、毎年度の運 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>付金債務に関し、そ の発生状況を厳格 に分析し、減少に向 けた努力を行うと ともに、独立行政法 人会計基準等を遵 守し、適正な会計処 理に努める。</p> <p>なお、毎年度の運 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>債務に関し、その発 生状況を厳格に分 析し、減少に向けた 努力を行うととも に、独立行政法人会 計基準等を遵守し、 適正な会計処理に 努める。</p> <p>なお、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>か。</p>			
--	---	--	-----------	--	--	--

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
5. (2)	資金調達		
当該項目の重要度、難易度	—	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)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 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及び主務大臣による評価							
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) 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。	(3) 資金調達 資金計画を策定し、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、資金調達コストの抑制を図る。	(3) 資金調達 資金調達に当たっては、サステナビリティファイナンスを有効活用した資金計画を策定し、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うことにより、資金調達コストの抑制を図る。また、IR活動等を通じ機構の環境・社会貢献面への取り組みを幅広く訴求することにより投資家層の拡大を図る。	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・資金計画に基づき、資金調達コストの抑制を図っているか。</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>サステナビリティファイナンス(注)を活用した資金計画を策定し、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実施し、資金調達コストの抑制を図った。</p> <p>投資家層の拡大等による安定的な資金調達の実施を目的とした投資家に対する継続的な個別IR活動は、コロナ禍の影響が落ち着いてきたこともあり、令和4年度から対面による個別IRを再開したことに加え、引き続きWEB会議等も活用し、124機関(令和3年度の個別IR92機関)に対して実施することができた。また、投資家向けのセミナーも個別IR活動同様、WEB会議等も活用</p>	<p>&lt;評価と根拠&gt;</p> <p>評価：A</p> <p>根拠：コロナ禍の影響が落ち着いてきたこともあり、令和4年度から対面による個別IRを再開したことに加え、引き続きWEB会議等も活用して個別IRや投資家向けセミナーを実施し、積極的かつ丁寧な情報発信に努めた。令和4年度の発行においては、前年に比べ更に金利の変動が大きく、全般的に上昇基調の環境下であったため、投資家の投資姿勢に変化が見られ地方債に一定の金利が上乘せされたが、債券の一部の年限について地方債と同水準での起債(10年債及び20年債)ができた等、低利で安定的な資金調達を実施することができたほか、環境や社会性に共感した48件(平成31年度からの累計317件)という多くの投資家から機</p>	<p>評価</p> <p>A</p> <p>&lt;評価に至った理由&gt;</p> <p>サステナビリティファイナンスを活用した資金計画を策定し、短期資金と長期資金を効果的に併用した資金調達を実施し資金調達コストの抑制を図った。</p> <p>また、令和4年度はコロナ禍の影響が落ち着いてきたこともあり、コロナ禍において中心であったWeb会議等に加え、対面による個別IRの再開、投資家向けセミナーへの登壇などにより、SDGsの掲げる目標に貢献する機構の取り組みを丁寧に説明することで投資家層の拡大を図り、環境や社会性に共感した48件という多くの投資家から機構債券への投資表明を新規に獲得するに至った。</p> <p>また、令和4年度に発行したサステナビリティ債券が過去最高の需要倍率を獲得するなど、機構が投資先としての魅力を向上させ、低コストで安定的な資金調達を実施し、多額の資金を必要とする鉄道建設、船舶共有建造といった機構業務の質の向上に寄与していることが認められた。</p> <p>以上を踏まえ、中期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ことからA評価とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p>	



				<p>し、年間8回登壇し、1,564名（令和3年度の投資家向けセミナー19回4,354名）の参加者に対して鉄道建設・船舶共有建造を通じて「強靱（レジリエント）なインフラ構築」などのSDGsの掲げる目標に貢献する機構の取り組みを丁寧に説明した。</p> <p>また、投資家向けセミナーの他、テレビ・雑誌等の各種メディアに理事長・理事も出演等し、より多くの視聴者層に対して機構のSDGsへの取り組みやCBI認証付きサステナビリティボンドの意義などを訴求することができた。</p> <p>この結果、金融機関や保険会社の他、地方自治体、一般財団法人、公共法人等多様な業態からの購入が見られた。</p> <p>（注）「サステナビリティファイナンス」とは、調達資金の用途が、①環境改善効果があること（グリーン性）及び、②社会的課題の解決に資するものであること（ソーシャル性）の双方を有するもの。</p>	<p>構債券への投資表明を新規に得ることができた。また、起債時の需要倍率の獲得が過去最高（5年債（6.05→7.82倍）、倍率は令和3年度と令和4年度の比較）となった等、低利で安定的な資金調達を実施することができた。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果を得られたものと考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>	<p>需要倍率、投資表明件数とも、他の法人と比べても非常に高い水準であると考えられる。</p>
--	--	--	--	---	---	---

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
6. (1)	人事に関する計画		
当該項目の重要度、難易度	—	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)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 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及び主務大臣による評価							
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) 人事に関する計画 機構の役割を果たすための人材確保・育成方針を策定し、社会的要請に応える組織運営に努める。	(2) 人事に関する計画 機構の役割を果たすため、人材確保に係る方針を策定し、事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材の確保に努め、各業務の進捗に対応した人員の適正配置等重点的な運用を行うとともに、人材育成に係る方針を策定し、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図る研修を実施することにより、社会的要請に応える組織運営に努める。	(2) 人事に関する計画 機構の役割を果たすため、人材確保に係る方針を策定し、事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材の確保に努め、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とともに、人材育成に係る方針を策定し、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図る研修を実施することにより、社会的要請に応える組織運営に努める。 なお、人材育成に	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・必要な人材を確保しているか。 ・人員の適正配置等重点的な運用を行っているか。	<主要な業務実績> 人材確保に係る方針として令和 4 年度新規職員採用計画に基づき、現在及び将来の業務の円滑な遂行を見据え、48 名の新規職員を採用した。また、即戦力として期待される 10 名の社会人を採用した。さらに、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・定型的業務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用するとともに、再雇用期間満了者の嘱託(常勤・非常勤)採用により、必要な人材確保に努めた。これら採用等のほか、鉄道事業者等他機関からの出向者の受入れ強化を行い、業務量に応じた適正な人員配置に	<評定と根拠> 評定：A 根拠：令和 4 年度新規職員採用計画に基づき、新規職員や社会人の採用、再雇用制度や事務所限定職員制度の活用、嘱託の採用により、業務の実情に応じた必要な人材確保に努め、また、鉄道事業者等他機関からの出向者の受入れ強化を行い、業務量を考慮した人員配置を行った。さらに、社内公募のポストを検討の上、引き続き公募を実施するとともに、従来運用にとらわれない昇格人事により、意欲や能力のある職員を積極的に登用するなど、人員の重点配置の取り組みを行った。 また、令和 4 年度研修実施計画に基づき、階層別研修及び専門別研修を計画どおり着実に実施した。なお、人材育成の観点から、社会人採用	評定	A
						<評定に至った理由> 全国的に建設技術者不足が続く中、新規職員や即戦力となる社会人の採用、再雇用制度や事務所限定職員制度の活用等により、業務の実情に応じた必要な人材の確保に努めるとともに、鉄道プロジェクト推進のため、鉄道事業者や航空事業者等他機関からの出向者の受入れを強化し、業務量の変動に応じた適切な人員配置を行った。 また、令和 3 年度に開始した出向等のポストに関する社内公募制度を引き続き実施するとともに、本社と地方機関を移動していく中で昇格させる従来の運用にとらわれず、本社の課長をそのまま部長に昇格させるなどの柔軟な人事運用を行うことで、意欲や能力のある職員の積極的な登用、人員の重点配置の取組を行った。 令和 4 年 4 月には人材育成に係る組織体制の強化を図るため、人材育成課を設置し、従来からの階層別研修及び専門別研修、人材育成の観点から研修の充実に取り組んだほか、新卒職員だけでなく社会人採用者に対してもメンタリングを実施するなど、新規採用者に配慮する取組も行った。加えて、個人のスキルアップと組織全体の技術力の底上げを目指すため、新たに若手・中堅職員を対象に求められるスキルを提示し、習得状況を可視化する取組みとして、令和 5 年度よりスキルアッププログラム(SUP)を導入することとし、これらを人材育成プログラムとしてとりまとめた。 この SUP については、対象者が多いと見込まれる土木系の中堅職員からの意	

			<p>については、人材育成に係る組織体制の強化を行い、複数のキャリアパスや人材育成プログラムの整備などに取り組む。</p>		<p>努めた。さらに、社内公募の実施や、従来の運用にとられない昇格人事により、意欲や能力のある職員を積極的に登用するなど、人員の重点配置の取り組みを行った。</p> <p>また、人材育成に係る方針として令和4年度研修実施計画に基づき、職員の資質向上を図るための階層別研修のほか、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図るための専門別研修を着実に実施した。なお、人材育成の観点から、社会人採用者に対してもメンタリング制度を開始する等、新規採用者に配慮する取り組み等も行っている。</p> <p>さらに、人材育成については、令和4年4月に人材育成課を設置し、人材育成に係る組織体制の強化を図るとともに、複数のキャリアパスの検討や人材育成プログラムの整備などの取り組みを行った。具体的には、他法人の例を参考として、機構としての人材育成基本方針を明確にしたうえで、人材育成に係るメニュー等を3本柱（OJT・OFF-JT・自己啓発支援）として体系化するなど整理を行った。また、新たに、若手・中堅職員を対象に、職員に求められるスキルを提示し、習得状況を可視化する取り組みとして、令和5年度よりスキルアッププログラム（SUP）を導入することとし、これらを実践プログラムとしてとりまとめ、令和5年3月末に策定・周知を行った。</p> <p>このうちSUPについ</p>	<p>者に対してもメンタリング制度を開始する等、新規採用者に配慮する取り組み等も行った。さらに、令和4年4月に人材育成課を設置し、人材育成に係る組織体制の強化を図るとともに、キャリアパスイメージやSUPを含む人材育成プログラムを策定した。</p> <p>特にSUPについては、機構として新たな取り組みとして検討を開始し、多くの関係者の議論のもと制度設計を進め、検討が先行した土木系のみならず、事務系、建築系、機械系、電気系においても令和5年度からSUPを導入するに至った。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果を得られたものと考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>業務の実情に応じた人材確保に努める必要があることから、鉄道事業者等からの出向の受入れを継続して実施する。人材の育成については、SUPの取組を進めるとともに、面談実施など制度運用上のフォローアップや、次年度に向け、運用状況や意見等を踏まえたブラッシュアップに取り組む。また、機構としてあるべき複数のキャリアパスを検討していく。</p>	<p>見を踏まえるとともに、地方機関での先行試行を行うなど多くの関係者と議論を重ね制度設計を行った結果、令和5年度より土木系だけでなく、事務系、建築系、電気系の職員においても導入するに至った。</p> <p>以上を踏まえ、中期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ことからA評価とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <p>人材確保、人材育成いずれも積極的に取り組んでいると考えられる。</p>
--	--	--	---	--	---	---	---

				<p>ては、個人のスキルアップと組織全体の技術力の底上げを目指すものとし、自立的な成長や上司との対話による気づき等を期待し制度設計を行った。特に、対象者の多い土木系について、中堅職員からの意見を踏まえつつ先行して検討を進め、令和4年7月から2建設所、同10月からは7建設所を加えた計9建設所において試行を行い、多くの関係者の議論のもと策定を進めた。その後、土木系統以外の各系統についても同様に制度設計を進め、土木系のみならず、事務系、建築系、機械系、電気系においても令和5年度からSUPを導入することとなった（導入時点におけるSUP対象者：417名）。なお、SUP対象者及び箇所長に対しては、令和5年3月に本社及び各支社局において系統別に延べ21回の制度説明会を行うなど丁寧な説明に努めた。</p>		
--	--	--	--	---	--	--

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
6. (2)	内部統制の充実・強化		
当該項目の重要度、難易度	—	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)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4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及び主務大臣による評価							
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	
6. その他業務運営に関する重要事項 (2) 内部統制の充実・強化 「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日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施し、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するとともに、法人の長のリーダーシップのもと、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行う。	(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項 ①内部統制の充実・強化 「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日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施するとともに、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。 理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する	(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項 ①内部統制の充実・強化 「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日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施するとともに、「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づく取組みを確実に実施する。 理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図っているか。 ・再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、着実に取り組んでいるか。	<主要な業務実績> 「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を踏まえ、鉄道建設事業における各路線が抱える課題の早期解決に引き続き取り組んだ。具体的には、工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行うために設置された、理事長を委員長とする事業総合管理委員会を通じて、リスクを早期に把握し、組織として適時適切な対応を図った。また、国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生している事象等について密に情報を共有した。 また、内部監査において、工程管理、事業費管理及びリスク管理に関し、新たに設置された会議体等が実効性のある対応になっているか、について監査を行い、関係通達等に基づき所要の続きを実施するとともに、本社工管課と関係地方機関	<評価と根拠> 評価：B 根拠：「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を踏まえ、鉄道建設事業における各路線が抱える課題の早期解決に引き続き取り組んだ。具体的には、工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行うために設置された、理事長を委員長とする事業総合管理委員会を通じて、リスクを早期に把握し、組織として適時適切な対応を図った。また、国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生している事象等について密に情報を共有した。 また、内部監査において、工程管理、事業費管理及びリスク管理に関し、新たに設置された会議体等が実効性のある対応になっているか、について監査を行い、関係通達等に基づき所要の	評価	B
						<評価に至った理由> 令和3年1月に国土交通大臣に報告した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」に基づき、引き続き、事業総合管理委員会による工程と事業費の同時かつ総合的な審議、内部監査による新たに設置した会議体等が実効性のある対応を行っているかの検証、内部統制委員会における「令和4年度内部統制に係る取組計画」のフォローアップなど内部統制の充実、強化などに取り組んだ。 なお、令和3年度決算検査報告において、工事の一時中止に伴う増加費用の算定が適正に行われていなかったため、契約額が割高になっていたとして不当事項の指摘を受けたが、再発防止に向け内部職員向け説明会を開催するなど適切に対応した。 以上を踏まえ、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ことからB評価とした。 <今後の課題> 特になし <その他事項> 特になし	

<p>また、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の反省に立ち、入札談合等関与行為等の再発防止対策については、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き取り組んでいく。</p>	<p>要因（リスク）の把握・対応を行うなど、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。</p> <p>また、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の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。</p>	<p>握・対応を行う等、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。</p> <p>鉄道建設事業については、工程と事業費を同時に審議する事業総合管理委員会等を通じた総合的なリスク管理の実施のほか、工程管理、事業費管理及びリスク管理の対応等に係る監査の実施など事業実施部署以外の者による内部統制の取組みを着実に実施する。</p> <p>また、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の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。</p>		<p>で課題を共通認識し、課題解決に努めていることを確認した（令和4年6月～9月）。</p> <p>さらに、令和3年7月に策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」に掲げる各種取組みについて、所管する役員の指導の下で引き続き推進し、全役職員が参加できるオープンスタイルで開催する機構改革推進ミーティング等を通じて進捗状況のフォローアップ及び社内周知を行った。</p> <p>この他、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会において、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フォローアップも含めた、「令和4年度内部統制に係る取組計画」を策定し、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化に取り組んだ。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 統制環境の整備と統制活動</li> <li>2. コンプライアンスの推進とリスク管理に係る取組み</li> <li>3. 円滑な情報共有と組織の一体感の醸成に係る取組み</li> <li>4. 広報マインド2.0を踏まえた情報発信の強化</li> <li>5. 内部統制システムのモニタリング</li> </ol>	<p>に、本社主管課と関係地方機関で課題を共通認識し、課題解決に努めていることを確認した（令和4年6月～9月）。</p> <p>さらに、令和3年7月に策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」に掲げる各種取組みについて、所管する役員の指導の下で引き続き推進し、全役職員が参加できるオープンスタイルで開催する機構改革推進ミーティング等を通じて進捗状況のフォローアップ及び社内周知を行った。</p> <p>この他、理事長を委員長とする内部統制委員会において、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フォローアップも含めた内部統制の取組みについて、「令和4年度内部統制に係る取組計画」をフォローアップすることにより、実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図った。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>令和3年度決算検査報告における不当事項の指摘に関し、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会において、リスク対応として、不当事項の発生原因及び再発防止策の一連の報告がなされ、適切な対応が行われていることを確認した（令和4年12月）。</p> <p>内部統制の充実・強化については、「鉄道・運輸機構改革プラン」に掲げる各取組みの実施を通じて、改善が進んでおり、より実効あるものとすべく一層の取組み</p>	
---	--	---	--	--	---	--

						に努めていく必要がある。	
--	--	--	--	--	--	--------------	--

4. その他参考情報							
特になし							

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
6. (3)	広報・情報公開の推進		
当該項目の重要度、難易度	—	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)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 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及び主務大臣による評価							
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) 広報・情報公開の推進 機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を推進する。また、主な業務の実施状況及び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。	②広報・情報公開の推進 機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を推進する。  また、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分かりやすく公表する。	②広報・情報公開の推進 機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理する。その際、「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づいて対外的な情報発信力の強化の観点から、自治体等とのコミュニケーションの強化やYoutubeへの動画配信等に取り組むことにより、戦略的広報を着実に推進する。  また、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、	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・機構の業務に対する国民の理解を深めるため、主な業務の実施状況等について、ホームページ等で分かりやすく公表しているか。	<主要な業務実績> 基本方針を「利用者毎に整理された、見やすく探しやすい構造と適切な情報提供による利用しやすいホームページ」と定めたホームページにおいて、外部専門機関による協力のもとアクセス状況の観察・分析を行い、それを基に表示方法や掲載内容等について利用者目線に立った改善を順次行った。 また、ソーシャルメディアの活用による広報活動として、Youtube公式アカウントより、鉄道・運輸機構が所有する各種アーカイブ映像や現場レポート動画を投稿したほか、新たな試みとしてTwitter及びInstagramの公式アカウントを新規開設し、工事進捗状況やプレスリリース、鉄道・運輸機構の事業に関するトリビア等	<評定と根拠> 評定：A 根拠：ホームページについては、前年度に引き続き外部専門機関による協力のもとアクセス状況の観察・分析を行った。また、トップページから目的のページが探しやすいよう導線を改修するなど、利用者目線に立った改善を行った。 ソーシャルメディアの活用においては、西九州新幹線や相鉄・東急直通線の開業を契機とした発信や鉄道建設、船舶建造などの現場レポート、工事進捗状況などについてYoutubeやTwitterなどソーシャルメディアそれぞれの特徴を活かし、国民に向け積極的に親しみやすく、より興味を惹くよう情報発信を行った。あわせてインフルエンサーとの連携を企画し、更	評定	A
						<評定に至った理由> 「鉄道・運輸機構改革プラン」の取組みの一つとして「対外的な情報発信能力の強化」について組織として体系的に取り組むこととし、理事長より全役員が目指すべき新たな広報の道標として、「広報マインド2.0宣言」が発出されるなど、機構全体としてさらなる広報への取り組みを進めた。 ソーシャルメディアの活用による広報活動として、特にYoutubeでは、令和4年度に開業した西九州新幹線の車両走行試験や相鉄・東急直通線の現場レポートなどの動画投稿により積極的に情報発信した結果、視聴回数は約103.8万回、掲載動画は29本/年を数えるなど、多くの視聴数を得た。 また、機構の公式Twitterでも、工事進捗状況、Youtube動画投稿のお知らせ、鉄道建設及び船舶建造に関するトリビア、プレスリリース等についてツイートし、昨年9月の「西九州新幹線祝！開業！！6時17分、長崎駅を一番列車が無事に出発しました！」ツイートでは、7,027いいね！、7月の「相鉄・東急直通線レール締結式」ツイートでは3,891いいね！を獲得するなど、多くの反響があった。さらに、本年2月には、新たなターゲット層の獲得をめざし、Instagramの開設や、インフルエンサーとの連携等に取り組んだ。 さらに、「情報発信力の強化」の一環として、従来の総合パンフレットを、機構の存在意義を分かりやすく伝えることができるよう大幅に見直し、鉄道・運輸機構の認知度向上等を図った。 このほか、鉄道事業者や航空事業者と連携した広報活動や、報道機関等対応で	



			<p>ホームページ等において分かりやすく公表し、業務運営の透明性を確保する。</p>		<p>の積極的な情報発信を行った。</p> <p>その他、機構の事業推進への理解を得ることを目的に、地域住民や地方公共団体等の関係者を主なターゲットとし、事業の進捗状況、役職員の給与水準、入札結果や契約情報、財務状況、外部有識者による委員会の審議等についての情報を、分かりやすく公表した。</p>	<p>なる情報発信にも取り組んだ。令和5年2月には新たなターゲット層へリーチするため公式 Instagram を開設した。</p> <p>各種広報媒体等については、総合パンフレットの刷新、広報誌の訴求力向上、鉄道事業者や航空会社との連携、開業前の新幹線駅及び共有船客室内に鉄道・運輸機構のロゴマークの設置、JR横浜駅構内のデジタルサイネージ配信や国土交通省の入口に設置しているモニターでの動画配信など積極的なPRを行った。報道機関等対応については、ニコニコ超会議での配信や日テレ「news every.」、地元テレビ局との開業に伴うコラボ企画などの特集に取り組んだ。</p> <p>その他、主な事業の進捗状況、役職員の給与水準、入札結果や契約情報、財務状況、外部有識者による委員会の審議等の情報を、分かりやすく公表した。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果を得られたものと考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<p>は、ニコニコ超会議での配信や日テレ「news every.」、地元テレビ局との開業に伴うコラボ企画などの特集に取り組み、機構の認知度の向上や、各線区の完成開業に向けた機運を盛り上げる試みを行った。</p> <p>機構が鉄道建設等を円滑に進めるためには、機構の事業に対する自治体や地権者等の関係者の理解と協力が不可欠であり、また、新卒者や優秀な人材の確保のためにも、機構の認知度の一層の向上が必要と考えられるところ、上記のとおり取組を強化して実績を上げたことは、中期計画における所期の目標を上回る成果と認められることからA評定とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt; 特になし</p> <p>&lt;その他事項&gt; (外部有識者からの意見) 動画再生回数や掲載動画数から多くの人が視聴していると考えられる。</p>
--	--	--	--	--	--	---	--

4. その他参考情報

特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
6. (4)	情報セキュリティ対策の推進		
当該項目の重要度、難易度	—	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)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4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及び主務大臣による評価							
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) 情報セキュリティ対策の推進 政府の方針に基づき、法人が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。	③ 情報セキュリティ対策の推進 政府の方針に基づき、機構が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。	③ 情報セキュリティ対策の推進 「サイバーセキュリティ戦略」(令和3年9月28日閣議決定)等の政府の方針及び機構の「令和4年度情報セキュリティ対策推進計画」に基づき、情報セキュリティ研修の充実、全業務従事者への自己点検の実施、本社及び地方機関での情報セキュリティ監査等に取り組み、PDCAサイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進する。	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・サイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等を行っているか。	<主要な業務実績> 機構の情報セキュリティレベルの維持、向上を図るため、研修、自己点検及び監査等に取り組み、PDCAサイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進した。	<評定と根拠> 評定：B 根拠：政府の方針に基づき、情報セキュリティ対策の推進を図った。 以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> サイバーセキュリティ戦略本部が決定した「政府機関のサイバーセキュリティ対策のための統一基準群」に適切に対応し、情報セキュリティ対策の推進を実施する必要がある。	評定 B  <評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <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
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
6. (5)	環境への配慮		
当該項目の重要度、難易度	—	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)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 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及び主務大臣による評価							
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) 環境への配慮 業務の実施に当たっては、環境負荷の低減、環境の保全について配慮するとともに、自然環境保全対策、地球温暖化対策等に努める。	④環境への配慮 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「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス(CO <sub>2</sub> )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、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に取り組む。	④環境への配慮 機構で定める「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス(CO <sub>2</sub> )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。また、政府による2050年カーボンニュートラルの宣言を踏まえるとともに、グリーン社会の実現に寄与すべく、内航船舶や鉄道建設現場におけるバイオ燃料の利用を含むカーボンニュートラルの実現に向けた取組みの推進、職員の環境意識の向上等を	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・オフィス活動において温室効果ガス(CO <sub>2</sub> )排出量の削減に向けた取組みを実施しているか。 ・環境意識の向上に資する研修等を実施しているか。 ・事業において環境負荷低減に係る取組みを実施しているか。 ・環境報告書を作成し、公表しているか。	<主要な業務実績> 機構の事務・事業活動に伴う環境負荷の低減を推進することを目的として、環境配慮に関する具体的な取組みを「環境行動計画」として定めている。平成30年度から令和4年度までを期間とした「第4期環境行動計画」に基づき、環境負荷低減、環境配慮等(以下「環境負荷低減等」という。)に取り組んでおり、令和4年度は以下のとおり環境負荷低減等に取り組んだ。 オフィス活動における環境負荷低減等の取組みとして、具体的には、OA機器の待機電力の抑制及び省エネ型製品の調達推進、事務室照明照度設定の適正化やきめ細やかな点灯・消灯の実施等による電気使用量の抑制、ハイブリッド型等高燃費性能車両への転換やエコ	<評定と根拠> 評定：B 根拠：事務・事業活動において「第4期環境行動計画」に基づき環境負荷低減等に向けた取組みを実施、全業務従事者の環境意識向上のためeラーニング形式による研修を行うとともに、「環境報告書2022」を作成・公表するなど、機構の環境に対する姿勢を広くPRした。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評定 B  <評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 特になし  <その他事項> 特になし	

		<p>また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年度作成し公表する。</p>	<p>目的とした研修の実施を行うとともに、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。</p> <p>さらに、持続可能な開発目標（SDGs）を意識しつつ、機構の環境対策への取組や成果について、「環境報告書2022」を作成し、ホームページ等を活用して公表するとともに、サステナビリティファイナンスの円滑な実行のため IR 活動においてもアジア初の CBI プログラム認証を取得していることも含め機構の環境・社会貢献面への取組みを幅広く訴求するなど、適切かつ積極的な情報発信を行う。</p>		<p>ドライブの実践による自動車燃料使用量の抑制等に取り組んだ結果、令和4年度においては、温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量を1,543t-CO<sub>2</sub>とし、29.3%削減（平成25年度基準比（H25年度温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量2,183t-CO<sub>2</sub>））した。</p> <p>また、全業務従事者を対象とした「環境対策に係る業務研修」をeラーニング形式により実施（令和5年1月、修了率80.0%）するとともに、四半期ごとに電気及び自動車燃料の使用量をベースに温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量を算出し、削減目標値の達成状況をイントラネットに掲載することで、省エネルギーに対する意識向上を図った。</p> <p>事業における環境負荷低減等の取組みとしては、鉄道建設では、トンネル工事において掘削に伴い発生した土砂の搬出方法を、ダンプトラック等の重機に代わりベルトコンベアを採用することで温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量を抑制するとともに、国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い、工事において再生砕石（廃材であるコンクリート塊を破碎して生成）や再生加熱アスファルト混合物（アスファルトコンクリート発生材を再資源化）が埋戻し材や付替道路の路盤材等に求められる品質基準を満たす場合には、工事での利用を積極的に行うことで建設廃棄物の再資源化・削減に努めた。</p> <p>また、船舶共有建造では、動力源を電気推進とするスーパーエコシップや船体抵抗が少ない高性能な船型等を採用し、温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量が低減された</p>		
--	--	--	---	--	---	--	--

				<p>先進二酸化炭素低減化船等の建造を推進、グリーン化に資する船舶の延べ建造隻数は14隻とした。</p> <p>環境情報の提供の促進等による特定事業者等の環境に配慮した事業活動の促進に関する法律（平成16年法律第77号。以下「環境配慮促進法」という。）等の法令に基づき「環境報告書2022」を作成し、ホームページで公表（令和4年9月）するなど、機構の環境負荷低減の取組みや環境配慮・保全の取組みについて、広くステークホルダーにPRすることに努めた。</p>		
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報	
特になし	