第４期中期目標期間業務実績等報告書

令和５年６月

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency

目　　次

第４期中期目標の期間における業務の実績及び自ら評価を行った結果
１．国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置・・・ 1
(1) 鉄道建設等業務・・・ 1
①－１ 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・・ 5
①－２ 整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 28
②－１ 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・・ 37
②－２ 都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理・・・・・・・・・・・・・・・・・ 49
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・・・・・・・・・・・・・・・ 57
（受託業務）・・ 57
（鉄道分野の技術力を活用した支援）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 64
④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 70
（品質の向上）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 70
（技術開発の推進）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 75
（開発成果の公表）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 84
（部外への適切な理解への取組み）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 93
(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 104
(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 119
(4) 鉄道助成業務等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 124
① 鉄道助成・・・ 125
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り入れ等・・・ 130
③ 中央新幹線建設資金貸付等業務・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 132
(5) 船舶共有建造等業務・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 135
① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進・・・・・・・・・・・ 136
② 船舶建造等における技術支援・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 142
③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 150
(6) 地域公共交通出資業務等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 156
① 地域公共交通出資及び貸付け・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 159
② 物流施設融資・・・ 171
③ 内航海運活性化融資・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 175
(7) 特例業務（国鉄清算業務）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 177
① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 178

（年金費用等の支払の法令に則った適正な執行）…… 178
（土地処分の実施）…… 181
（ＪＲ北海道・四国・貨物株式の売却等）…… 183
② 会社の経営自立のための措置等…… 185
２．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…… 189
(1) 業務改善の取組み…… 189
① 組織の見直し…… 189
② 調達等合理化の取組み…… 193
③ 人件費管理の適正化…… 200
④ 一般管理費の効率化…… 202
⑤ 事業費の効率化…… 205
⑥ 資産の有効活用…… 208
(2) 電子化の推進…… 210
３．予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画…… 213
(1) 予算、収支計画及び資金計画…… 213
(2) 財務運営の適正化…… 219
(3) 資金調達 …… 221
４．短期借入金の限度額…… 223
５．不要財産の処分に関する計画…… 224
６．重要な財産の譲渡・担保に関する計画…… 225
７．剰余金の使途…… 226
８．その他主務省令で定められる業務運営に関する事項…… 229
(1) 施設及び設備に関する計画…… 229
(2) 人事に関する計画…… 230
(3) 機構法第１８条第１項の規定により繰り越した積立金（同条第５項の規定により第１項の規定を準用する場合を含む。）の使途…… 232
(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項…… 233
① 内部統制の充実・強化…… 233
② 広報・情報公開の推進…… 242
③ 情報セキュリティ対策の推進…… 258
④ 環境への配慮…… 261

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

（１）鉄道建設等業務

（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

（３）鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

■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）					
	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）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	－	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	－	－	－	－
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

注）・当報告書の１．（１）、（２）及び（３）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■評定と根拠

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。

建設中の整備新幹線の各路線については、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中したことにより、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。

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。神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）については、各関係者との調整を着実に実施し、令和元年11月30日に開業させた。

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、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、各関係者との調整を着実に実施し、令和5年3月18日に完成・開業させた。

民鉄線事業の小田急小田原線の大改良工事については、複々線運行に必要な鉄道施設・設備の工事について適切な工程管理に努め、事業を完了させた。

受託業務について、えちぜん鉄道の高架化工事は、様々な工夫を凝らしてきめ細やかな工程管理を行い、機構の有する総合的技術力などを十分に駆使することで、工程を5か月短縮し、さらに、約7億円のコスト縮減効果をもって、事業を完了させることができた。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ほか、鉄道計画に関する調査の支援を実施している。また、南阿蘇鉄道(株)からの要請を受け、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。

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78件より少ない77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4.0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。

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。

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。

鉄道施設の貸付・譲渡の業務等については、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、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、毎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。神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）について、令和元年 11 月に相模鉄道(株)へ、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、令和 4 年 9 月にＪＲ九州へ及び神奈川東部方面線（相鉄・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。小金線（新松戸・西船橋間）について、主要幹線及び大都市交通線で国土交通大臣が指定する貸付期間（40 年間）が経過したため、平成 30 年 10 月に貸付しているＪＲ東日本へ譲渡を行った。また、小田原線（東北沢・世田谷代田間）残工事分について、平成 31 年 3 月に小田急電鉄(株)へ鉄道施設の譲渡を行った。さらに、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。

■課題と対応

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＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞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り組むとともに、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。また、神奈川東部方面線については、令和５年度以降は開業後の残工事へ移行するが、引き続き、関係者との連携や工程の管理やコスト削減・抑制を徹底しつつ、事業を適切に進める。

１．（１）①－１（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）

■中期目標

（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。

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。

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。

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、それぞれどの段階に位置し、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。

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。

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

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

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。

＜具体的な完成・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。
　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。
・　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。

＜目標水準の考え方＞

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。

【重要度：高】

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。

【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。

■中期計画

（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。

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、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．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し、土木工事の進捗を図る。
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。
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。

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。
　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。

■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。以下「機構法」という。）第 13 条第 1 項第 1 号及び第 2 号

全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号）

■主な評価指標

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。

- 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 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。

評価の視点：　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。

※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主務大臣より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。

＜参考：変更前の中期目標、中期計画に基づいた評価の視点＞

当初の工事実施計画に基づく平成 37（令和 7）年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成 34（令和 4）年度末の完成・開業に向け、適切に工程管理を行ったか。

・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。

■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							
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
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

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）					
	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）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	―	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	―	―	―	―
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

注）・当報告書の１．（１）、（２）及び（３）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

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、北陸新幹線において、大阪支社を廃止して、新たに北陸新幹線建設局を設置し、局長・副局長や工事を所管する部署等を可能な限り現場付近に配置することにより、工程管理に必要な体制及び、地方公共団体の幹部等とのコミュニケーションを積極的にとれる体制を構築した。北海道新幹線においても工事を所管する部署を可能な限り現場付近に配置するなど、事業執行体制を強化した。

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。

（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。

第 4 期中期目標期間中に行った実績は以下のとおりである。

平成 30 年度においては、トンネル工事の発注手続きを進め、発注工区数を全体の 9

割に到達させるとともに、トンネル工事の建設発生土受入地確保に向けた関係者との調整を進めた。 自然由来重金属等を含むトンネル発生土については、学識経験者を含む検討委員会において定めた処理方針に基づき、調査・解析結果を関係者に丁寧に説明するとともに、適切な対策工の実施に努めた。また、坑口箇所等の用地取得を進め、トンネル掘削の進捗を図った。一方、高架橋等区間においては、工事発注に向け、概略設計等を実施した。

令和元年度においては、トンネル工事の発注手続き等を引き続き進めるとともに、高架橋等の設計については、ＪＲ北海道からの列車速度の 320km/h への向上の要請を受け、設計の基準となる事項等を迅速に整理し、詳細設計等を計画的に進めた。

令和２年度においては、トンネル工事の発注手続きを引き続き行うとともに、建設発生土受入地の確保に努めた。しかし、札樽トンネル（星置）及び札樽トンネル（富丘）では、発生土受入地が確保できず掘削に着手できなかった。一方で、高架橋等区間については、前年度に引き続き詳細設計等に取り組んだ。

令和３年度においては、トンネル工事について、全ての工区で発注を完了し、掘削工事の進捗を図った。なお、羊蹄トンネル（比羅夫）工区において、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た。また、渡島トンネル（台場山）工区においては、トンネル坑内への土砂の流入が発生し、掘削工事を中断した。建設発生土受入地については、確保に係る協議を進め、受入地確保が難航していた工事未着手の札樽トンネル（星置）及び札樽トンネル（富丘）については、札幌市と「札幌市手稲区手稲山口地区の発生土受入に関する協定」を締結し、建設発生土受入地を一部確保した。これにより、札樽トンネル（富丘）は計画工程よりも約２年半遅れで令和３年８月に掘削工事に着手し、札樽トンネル（星置）は計画工程よりも約３年遅れで令和４年４月に掘削工事に着手した。また、高架橋等区間については、引き続き詳細設計等に取り組むとともに、市渡高架橋他の発注を行ったほか、令和 3 年度中に 2 工区発注手続きを開始した。このほか、札幌車両基地高架橋工事についてはＥＣＩ方式による技術協力業務の発注手続きを行った。

令和４年度においては、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、引き続き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工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 m3 のうち約 94%に相当する約 1,860 万 m3 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。

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ている。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、岩塊群の除去工事等を実施している。また、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。

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、ＥＣＩ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。令和5年6月には工事契約を締結する見込みとなっている。

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を実施した。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。

（２）北陸新幹線（金沢・敦賀間）

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。

第4期中期目標期間中に行った実績は以下のとおりである。

平成30年度においては、上部工の設計を終了し、未発注であった全ての桁工事の発注手続きを実施した。しかし、建設業を取り巻く状況の影響を受け、21工区中10工区が不調不落となった。一方で同年度に顕在化した生コンクリート等の資機材の需給逼迫の課題に対しては、プラント船の活用等の対応策により土木工事を着実に推進した。

令和元年度においては、全国的に継続する工事発注の不調不落や資機材の需要逼迫への対策を前年度に引き続き行い、全ての土木本体工事を契約することができた。トンネル工事については、7本のトンネルを貫通させ、軌道敷設工事については白山総合車両所下り回送線において着手した。また建築工事及び電気工事に着手し、新幹線工事全体として着実な進捗を図った。

令和2年度においては、全てのトンネル掘削工事を完了した。また、建築工事については、敦賀駅を除き駅舎の新築工事に着手した。一方、敦賀駅高架橋工事の遅延、加賀

トンネルにおける盤ぶくれ対策に伴う追加工事等により、一部の工区において軌道敷設工事に着手できず、敦賀駅については土木工事の遅延により駅舎新築工事については未着手となった。

令和3年度においては、敦賀駅高架橋の一部を除いて土木本体工事を完了し、軌道敷設工事を実施した。また、加賀トンネルでは盤ぶくれ対策工を完了し、経過観察後、軌道敷設工事に令和3年11月に着手した。建築工事は、敦賀駅を除いた各駅の外装工事を概ね完了し、外観を公開した。加えて、白山総合車両所下り回送線及び富山電車留置線については、地上監査・検査を完了した。

令和4年度においては、土木本体工事を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。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。また、雪害対策設備や車両検修設備、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。

（3）九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

令和4年度の完成・開業に向け、第4期中期目標期間中に行った実績は以下のとおりである。

平成30年度には、スラブ製作・レール搬入等を着実に実施し、軌道敷設工事に着手するとともに、土木工事においても、適切な工程管理のもと、工事を推進した。

令和元年度には、全てのトンネル工事の掘削を完了し土木本体工事を概ね完了させ、軌道敷設工事の進捗を図った。また、建築工事は駅舎や変電所等の新築工事を実施し、電気及び機械工事に着手した。

令和2年度においては、土木本体工事を終え、全線にわたり軌道敷設工事を実施した。また、建築工事では、全駅において新築工事を実施し、電気工事では通信回線提供を行った。事前下監査・検査を実施し、国土交通省および ＪＲ九州と調整を行い、令和4年度秋頃の完成・開業の見通しであることを公表した。

令和3年度においては、令和4年度からの監査・検査等に必要になる土木工事・設備工事を完了した。また、変電所等設備及び電車線設備等については、地上監査・検査を完了し、車両基地については、地上監査・検査、総合監査・検査（入線・架線試験）を完了した。

令和4年度においては、4月に地上監査・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。

■評定と根拠

評定：　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の設置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、必要な協力を得ながら事業を進めた。また、北陸新幹線において、北陸新幹線建設局を設置し、局長・副局長及び工事を所管する部署等を可能な限り現場付近に配置することにより、工程管理に必要な体制及び、地方公共団体の幹部等とのコミュニケーションを積極的にとれる体制を構築した。北海道新幹線においても、工事を所管する部署を可能な限り現場付近に配置するなど、工事管理に必要な体制を構築した。

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行ったところであるが、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、令和 4 年度に 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。

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。

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。

以上のことから、各線区において、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、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。

■課題と対応

○　「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対し、機構において改善措置をとりまとめ、国土交通大臣に対し報告（「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）」）するとともに、速やかに実施に移した。

○　「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」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、「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定した。同プランの具体的な取組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。

○　令和 2 年度業務実績評価において主務大臣から示された＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞（下記）については、「鉄道・運輸機構改革プラン」等を着実に実施するとともに、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止については適切に対応した。

＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）を含め、引き続き、「業務運営の抜本的な改善に関する命令」や令和 3 年 6 月にとりまとめられた北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会の報告書等を踏まえた業務改善の取組みを進めるとともに、同年 7 月に機構が策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」を着実に実施していく必要がある。また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していく必要がある。

○　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＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞（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。

＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞

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。

○　令和 2 年 10 月から令和 3 年 3 月までの間に実施された財務省理財局による財政融資資金本省融通先等実地監査における指摘（下記）については、改善措置の着実な実施、理事会等における具体的な指示等の適切な記録・保存を行うとともに、資金計画等の検証を行った。

＜指摘事項＞

- 業務改善命令を受けての改善措置（北陸新幹線以外の鉄道建設についての措置を含む）を着実に実施するとともに、その取組みを通じて、理事会等の各会議体における具体的な指示や意思決定に至る経緯を記録・保存すること
- 改善措置を着実に実施する前提で資金計画等を検証し、令和 3 年度財政投融資計画への計上分を含めて、整備新幹線整備事業に関する財政融資の償還確実性を確保すること

○　会計検査院による令和２年度決算検査の北陸新幹線（金沢・敦賀間）の整備に係る工期遅延及び事業費増加の状況等についての所見における留意点（下記）については、改善措置に基づき設置した事業総合管理委員会を着実に機能させるとともに、その実効性を補完するため、理事会において適時適切に報告等を受けて審議を行うことによりリスク管理体制を強化するほか、内部監査において、事業総合管理委員会が実効性のある対応となっているかについて確認を行った。

＜留意点＞

ア　機構における工程管理、事業費管理及びリスク管理の在り方に係る業務改善の一環として構築した体制が十分に機能していなかったことなどを踏まえて、新たに設置した会議体等において、工程と事業費を一体として管理し、工期遅延や事業費増加の情報を適時適切に共有し、そのリスクを適切に評価した上で、実効性のある対応に努めること。

イ　アに加えて、その実効性をより高めるために、事業実施部署以外の者による内部統制の強化を検討すること。

■当該期間における業務運営の状況

１．整備新幹線整備事業における工程管理

「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」等に基づき、以下の取組みを行った。

（１）　工程と事業費の一体的な管理

事業の実施にあたっては、工程管理委員会と総額管理委員会とを統合し、事業総合管理委員会を設置して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。

また、地方機関において、一定の工程遅延（1カ月）が見込まれる場合は、直ちに本社に報告させるとともに、対策の実施前に本社の了承を得させることなどをルール化し、本社レベルで対応が必要な事象の早期の把握を図ることとした。さらに、本社においては、地方機関の工程・事業費管理の状況について現地確認を行った。

事業総合管理委員会の開催実績は以下のとおりである。

表 1.1.1-1　事業総合管理委員会の開催状況

線区	令和２年度	令和３年度	令和４年度
北海道新幹線	―	４回	５回
北陸新幹線	１回	６回	４回
九州新幹線	―	３回	２回

（２）　関係者との調整

整備新幹線整備事業の円滑な実施にあたっては、関係者間で十分な情報共有を行

うことにより、各路線が抱える課題の早期調整を図ることが重要である。従来は、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）との個別の課題に関する相談や協力要請を行う不定期の会議はあったものの、工程管理の状況について定期的かつ密に情報を共有する枠組みが存在せず、特に北陸新幹線（金沢・敦賀間）については関係者との情報共有が十分ではなかったことから、令和 3 年 1 月以降、金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議、同幹事会において工事の進捗や事業費の執行の状況等を沿線の地方公共団体等と定期的に情報共有した。開催実績は以下のとおりである。

表 1.1.1-2　関係者との情報共有のための会議開催状況

会議体	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議	1 回	4 回	4 回
金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議幹事会	2 回	8 回	8 回

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においても、国、地方公共団体等の関係者と密に連携しながら事業を推進した。また、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を実施しており、関係者とは必要な連携・情報共有を行った。

（3） 事業執行体制の強化

北陸新幹線の建設遂行に第一義的な責任を持つ地方組織の事業執行体制を強化するため、令和 2 年度末で大阪支社を廃止し、令和 3 年 4 月から新たに北陸新幹線建設局を配置した。

北陸新幹線建設局では、局長を福井市、副局長を小松市に配置するとともに、渉外担当の職員をそれぞれ配置することにより、関係地方公共団体の幹部等とのコミュニケーションを積極的にとれる体制をとった。また、一定のエリアごとに、工程・事業費管理に係る責任者を明確化し、それぞれを現場の中心である小松市、福井市、敦賀市に配置するとともに、工事が逼迫している箇所では、工事の着実な遂行に必要な組織・人員を各地に配置した。

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・人員を各地に配置した。具体的には、北斗市・八雲町・小樽市にそれぞれ工事を所管する部署を配置するとともに、令和 5 年度より、道南拠点オフィスを開所して、副局長を置くとともに、道南地域（北斗市・七飯町～長万部町）の工事を所管する部署の一部を北斗市に移転し、既存の北斗鉄道建設所と機能を一体化させることとした。

また、プロジェクト毎に責任者、関係する部署の役割分担を明確化するため、指

揮命令系統を明確にしたプロジェクト体制表の整備を行い、地方機関と本社内の連携の強化を図った。さらに、業務分担に応じた組織名や責任範囲が内外に明確に理解できるよう、令和４年度に、本社内においては北陸新幹線課、地方機関においては長万部工事部といった具体的な部・課の構成とした。

これらの取組みにより、地方機関において現場の正確な状況を把握し、地域とのコミュニケーションを密にするとともに、その情報が迅速かつ正確に本社に伝わるような組織の改革を実施し、事業執行体制の強化を図った。

（４） ＩＣＴ技術および新たな入札契約方式の導入による生産性向上

遠隔臨場については、令和３年度に実証を開始し、令和４年度に順次適用工区の拡大を図った。これにより、工事現場への移動時間の削減、継続的な現場管理を図った。

また、令和３年度には、入札契約業務等の効率化及び民間委託の活用拡大のため、ＥＣＩ方式、概算数量発注方式及び事業促進ＰＰＰ（Public Private Partnership）方式の制度設計を行った。ＥＣＩ方式については、北海道新幹線の札幌車両基地高架橋工事において導入し、令和4年5月に施工者と技術協力業務の協定を締結した。これにより、設計・施工計画に施工者の意見を取り入れることができ、建築の上家を含めた設計・施工計画を確立することで、土木の高架橋、建築の上家を一体で建設する工事に対して合理的な工程管理の実施が見込まれる。概算数量発注方式については、令和４年１月から施行し、北海道新幹線の高架橋等工事において導入した。事業促進ＰＰＰ方式については、北海道新幹線において発注手続きを進めている。

２．各線区における課題と対応

各線区の工事においては、各種課題への対応方針を定めて工事を推進した。

	線区		線路延長	合計
営業中の新幹線	東海道	(東京～新大阪)	515.4km	2830.5km うち整備新幹線995.4km (黄色部分)
	山陽	(新大阪～博多)	553.7km	
	北海道	(新青森～新函館北斗)	148.8km	
	東北	(東京～盛岡)	496.5km	
	東北	(盛岡～八戸)	96.6km	
	東北	(八戸～新青森)	81.8km	
	上越	(大宮～新潟)	269.5km	
	北陸	(高崎～長野)	117.4km	
	北陸	(長野～金沢)	228.0km	
	九州	(博多～新八代)	130.0km	
	九州	(新八代～鹿児島中央)	126.8km	
	九州	(武雄温泉～長崎)	66.0km	
建設中の新幹線	北海道	(新函館北斗～札幌)	211.8km (211.9km)	337.0km (326.5km)
	北陸	(金沢～敦賀)	125.2km (114.6km)	

図 1.1.1-1　全国新幹線鉄道網（令和 4 年度末現在）

（1）北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の主な課題と対応状況は、以下のとおりである。

表 1.1.1-3　北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工事における主な「課題と対応」と「結果」

課題と対応	結果
発生土受入地を確保するため、引き続き地方公共団体の協力を得ながら、更なる発生土受入地の確保に努める。国土交通省鉄道局、関係地方公共団体と情報共有を図りながら受入地確保に向けて調整を行う。	地方公共団体の協力を得ながら関係者と調整を図り、発生土量約 1,970 万 m3 に対し、全体で約 94%の発生土受入地を確保しており、そのうち自然由来重金属等を含むトンネル発生土受入地については、発生土量約 660 万 m3 に対し約 89%を確保している。 特に受入地確保の状況が厳しい箇所については、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体と密に情報共有を図りながら受入地確保に向けて調整を行った。 また、札幌市内の発生土受入地については、地元住民を対象とした説明会の他、オープンハウス（職員常駐型のパネル展）を令和 2 年度から令和 3 年度にかけて 3 回、計 8 日間開催した。
自然由来重金属等を含むトンネル発生土に適切に対応するため、引き続き、学識経験者を含む「北海道新幹線、新函館	周辺環境への影響に配慮し、自然由来重金属等を含むトンネル発生土（以下、「対策土」という。）に適切に対応するため、学識経験者を含む「北海道新幹線、新函館北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策検討委員会」において毎年度対応方針等の審議を行い、平成 30 年度までには、関連法規等に準

北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策検討委員会」での審議結果に基づき、周辺環境に十分に配慮しつつ、経済的に対応していくよう努める。	じて施工前、施工中の調査方法や対策土の対策方法、施工後のモニタリング調査方法などを定めた。そして、整備した手法に基づき、対策土の受入地ごとに調査・解析を行い、その結果を踏まえて経済性も考慮しながら対策工を実施した。
ＪＲ北海道からの要請を受けている新函館北斗・札幌間の 320km/h 高速化の実現に向け、機構内に「北海道新幹線高速化技術検討プロジェクトチーム」を設置し、技術的な検討を行う。	「北海道新幹線高速化技術検討プロジェクトチーム」において、令和元年度は、土木構造物の設計の基本となる荷重条件等を整理するとともに、騒音・微気圧波対策の考え方の検討を実施した。また、既に高速走行（320km/h）を行っているＪＲ東日本と協定を締結し、技術的な情報の提供を受け、効率的に検討を進めた。令和 2 年度は、防音壁、シェルター、緩衝工の設計条件等を整理し、設計を進めた。令和 3 年度は、整理された条件の下、防音壁、緩衝工について、引き続き検討を行った。令和 4 年度は、320km/h 高速化の検討を終え、主な詳細設計を完了した。
一部のトンネル工区で工程が最大 4 年遅れとなっている現状があり、有識者会議にて状況を報告した。工程の工夫策について検討を行う。	工程遅延が顕著である渡島トンネル工区や札樽トンネル工区等においては、１方向からの掘削だけでなく、２方向同時の掘削作業の実施等の工程の工夫策を検討しているところ。
地域の特性を踏まえた駅の設計を行うため、引き続き、地方公共団体や観光関係者等の関係者と協議・調整を行う。	新函館北斗駅及び札幌駅を除く新幹線駅ごとに機構及び地方公共団体、まちづくりや観光等の有識者、鉄道事業者等で組織する「新幹線駅を核とするインバウンド等対応策検討協議会」を開催し、駅の構造や駅舎の設計に関する基本方針について意見交換を行った。 また、令和 4 年 3 月 19 日、倶知安町公民館にて「北海道新幹線シンポジウム」を開催した。国土交通省北海道運輸局と鉄道・運輸機構の共同主催であり、北海道新幹線の建設状況と倶知安駅整備の方向性についての講演や、関係団体代表者によるパネルディスカッションが行われ、当日は約 230 名が参加した。 令和 4 年 7 月に、各駅のデザインコンセプト策定にあたっての検討経緯や駅周辺整備の検討状況などについて、関係者で共有・意見交換することを目的として、「新幹線駅を活用したまちづくり 4 駅合同会議」を開催し約 70 名が参加した。 ※令和 3 年度は、長万部駅および新八雲（仮称）駅、令和 4 年度、5 月に新小樽（仮称）駅、7 月に倶知安駅のデザインコンセプトを受領した。

写真 1.1.1-1　羊蹄トンネル（比羅夫）
岩塊群撤去の施工状況

写真 1.1.1-2　対策土受入地の状況（札樽トンネル）（札幌市手稲山口地区）

写真 1.1.1-3　オープンハウスの開催（札幌市手稲山口地区）

（２）北陸新幹線（金沢・敦賀間）

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の主な課題と対応状況は、以下のとおりである。

表 1.1.1-4　北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事における
主な「課題と対応」と「結果」

課題と対応	結果
北陸新幹線（金沢・敦賀間）はラムサール条約に登録された中池見湿地付近を通過することから、中池見湿地に及ぼす環境影響の一層の回避・低減を目指すため、「北陸新幹線、中池見湿地付近モニタリング等フォローアップ委員会」において策定した環境管理計画に基づき、工事を実施する。	「北陸新幹線、中池見湿地付近モニタリング等フォローアップ委員会」において、工事による影響を審議し、平成 30 年 10 月に「中池見湿地付近深山トンネル等工事に係る環境管理計画」を策定した。 工事による影響を適切に評価するため、環境管理計画に基づき、水文環境等のモニタリングを継続的に実施し、データ分析を行いながら、環境に配慮して工事を実施した。 中池見湿地付近モニタリング結果を毎月ホームページで公表した。
工事で使用する生コンクリートの供給可能量が不足しており、福井県内においては供給可能量が必要量の 7 割弱という状況であるため、機構自前で生コンクリートを確保する。	平成 30 年度には、工事に必要な生コンクリート全てを既存の生コンクリート工場から入手することが困難であるため、機構工事において初めて生コンクリートプラント船を福井県内で 2 隻確保・稼働させた。さらに 2 基の地上の仮設プラント整備にも着手した。 令和元年度には、仮設プラント設備 2 基の稼働を開始する等して、供給可能量を増加させた。また、石川県内（南加賀地区）では令和 2 年 1 月よりアジテータ車 15 台を手配し供給可能量を確保した。

加賀トンネルについては、令和２年３月に、トンネル底部に盤ぶくれによるクラック（亀裂）が確認された。トンネル内に発生した盤ぶくれに対して、対策を講じることが必要である。地盤の膨張に対し、固定ボルトを用いて、膨張していない地下部からトンネル底部を引っ張ることで変形を抑える追加の対策工事を実施する。	固定ボルトを用いた対策工事を、令和３年５月末に完了させ、経過観察を行っているところである。なお、令和３年 11 月に加賀トンネル（北）工区で新規クラック２か所、同年 12 月に加賀トンネル（南）工区で補修済みクラックの開口 3 か所がそれぞれ確認されているが、水準測量の結果、トンネル底部の明確な隆起傾向は確認されていないため、設備工事を継続した。
未契約の上部工工事（ＰＣ桁工事）について、不調不落対策を講じ、土木工事を推進する。	令和元年度には、前年度までに 18 件が未契約の状況であり、引き続き不調不落の可能性が懸念されたため、ＰＣ桁を分割して工場で製作し、現地において接合・架設を行うプレキャスト桁を採用することで、現地作業を減少させる等、工程短縮及び労働者不足の対策を行うことで、全ての土木本体構造物を契約でき、着実に工事を進捗させた。
建築工事（駅舎、変電所及び電気建物等）の発注において、見積活用方式を採用する等の改善を図り、不調不落対策を講じる。	令和元年度には、見積活用方式の採用や施工条件の精査等の改善を図ることで、全ての駅舎、変電所及び電気建物の契約を完了させた。
敦賀駅については、狭隘な作業ヤードの条件において土木・建築工事の同時施工が困難であることが判明したため、以下の工程短縮策に取り組み、工期遅延を 1 年程度に抑制する。 ・作業スペース捻出によるクレーン台数の増加 ・上下乗換線工事の工期短縮 ・建築、電気工事の施工方法の見直し ・人員増強による更なる土木工事の工期短縮 ・建築工事の施工方法の更なる見直しによる工期短縮 ・監査・検査期間の精査	令和 5 年度末の完成・開業に向け、工程短縮策を実施し、工程管理に努めた。
監査・検査の工程について完成・開業時期を見据えて具体的に鉄道事業者と調整を行う。	令和 3 年度に機構（本社、北陸新幹線建設局）と JR 西日本で、北陸新幹線（金沢・敦賀間）監査・検査連絡会を設置し、監査・検査の内容・期間について検討し、鉄道事業者との具体的な調整を進めた。

写真 1.1.1-4　敦賀駅の施工状況（福井県敦賀市）

（３）九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の主な課題と対応状況は、以下のとおりである。

表 1.1.1-5　九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の工事における
主な「課題と対応」と「結果」

課題と対応	結果
小土被りの区間を掘削するトンネルを含み、トンネル掘削工事が残っているため、無事にトンネル貫通できるよう、慎重に施工監理を実施していく。	平成 30 年度には、小土被り区間を有する新長崎トンネル等の 5 本のトンネルを貫通させた。このうち諫早トンネルについては、市街地の国道直下の小土被り部において開削工事を不要とするため、巨礫を含む地質に適用するパイプルーフ工法を開発することにより、工期短縮に取組み、掘削工事を完了した。 令和元年度には、適切な補助工法の採用や詳細な計測管理を徹底することで、小土被り区間を有する久山トンネルを貫通させ、全てのトンネル掘削工事を完了した。
市街地における橋りょう架設について、工程・事業費や地域への影響を考慮した計画・施工を行う。	市街地における橋りょう架設については、工程・事業費や地域への影響を考慮して計画・施工を行った。特に宝町橋りょうについては、支障移転を最小限に抑えるため、本線上で桁を製作し道路上に送り出す計画とし、急曲線に対応した架設計画を策定し施工を行った。
地域との連携による円滑な事業実施のため、地方公共団体や地元住民等と協働で、地域の特性を反映した駅の建設を行う。	各駅において、駅舎のデザインに地元の意見を取り入れるとともに、駅内装への地元産品の積極的な採用、地域住民と協働した内装の製作を行うことにより、地域の特性を反映させた駅を建設した。
監査・検査の工程について完成・開業時期を見据えて具体的に鉄道事業者と調整を行う。	九州新幹線建設局において開業プロジェクトチームを設置し、監査・検査の内容・期間について検討し、鉄道事業者との具体的な調整を進めた。
完成・開業に向けて、開業監査等を着実に進める。	開業監査等については、令和 4 年度秋頃の開業を目指し、各作業を行う部門ごとの連携を密に行い、地上監査・検査を令和 4 年 4 月に、総合監査・検査を 6 月に完了した。 開業監査の実施においては、トンネルアーチ部の 3 次元レーザーを用いた建築限界測定や大規模急斜面地のドローン（UAV）による空中撮影および画像解析等のＩＣＴ技術を活用した新たな取組みを導入することで、効率的かつ安全に着実に進めることができた。上記の取組みにより、令和 4 年 9 月 23 日に開業した。

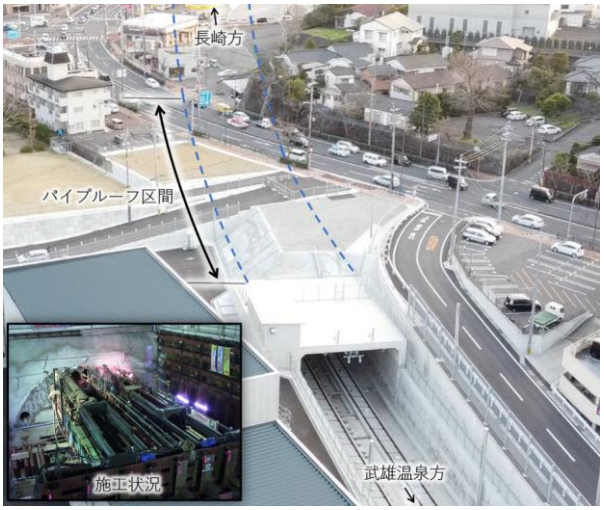


写真 1.1.1-5　諫早トンネル　国道交差部の状況

写真 1.1.1-6　総合監査・検査の状況

写真 1.1.1-7　3 次元レーザーを用いたトンネルアーチ部の建築限界測定

写真 1.1.1-8　ドローン(UAV)によるトンネル坑口法面部の空中撮影および画像解析

写真 1.1.1-9　開業当日の出発式の状況（JR 九州主催）

３．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た事業の遂行

全ての線区で「工事実施段階」にあったため、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、安全な事業遂行に努めた。

具体的には、機構で制定している技術基準類に基づき工事を実施することで品質の確保に努め、必要に応じて関係者と協議や調整を行うことにより合理的かつ効率的に工事が実施できるように努めた。

安全な事業遂行を図るため、機構は、工事発注機関として、安全を考慮した作業計画・手順の作成、適切な安全設備の設置及び作業員の教育等の施工者が行う事故防止活動に対してより積極的に取り組むよう、施工者に対し指導等を行った。具体的には、各年度の工事内容等を考慮して機構本社で決定した事故防止重点実施項目を参考に、機構各地方機関においてもそれぞれの工事内容に応じ当該項目を追加設定し、施工者に周知するとともに、事故防止対策の徹底を指示した。あわせて、事故が発生した場合は、事故原因の

究明や再発防止策の検討を行い、施工者へ情報を提供し、同種事故の再発防止の徹底を図った。

また、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、「開業準備段階」において、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、様々な諸試験や検査を行い、完成・開業させた。

さらに、北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、「開業準備段階」に移行しつつあり、各作業を行う部門ごとの連携をとり開業に向けた準備を進めた。

４．工事進捗状況の公表

整備新幹線の工事等の実施状況についてホームページで公表しており、更新を四半期ごとに実施した。

※用地取得率及び土木工事着手率については、毎月更新を実施

図 1.1.1-2　ホームページでの公表状況
（北海道新幹線の例）令和５年１月期

５．未着工区間における調査

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）においては、環境影響評価の手続きを行っており、令和元年５月に計画段階環境配慮書を公表し、同年 11 月に環境影響評価方法書を公告した。その後、環境影響評価準備書作成のための現地調査・予測・評価等を実施した。

１．（１）①－２（整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理）

■中期目標

（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。

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。

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。

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、それぞれどの段階に位置し、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。

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。

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

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

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。

＜具体的な完成・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。

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。
・ 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。

＜目標水準の考え方＞

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。

【重要度：高】

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。

【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。

■中期計画

（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。

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、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．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し、土木工事の進捗を図る。

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。

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。

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。

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 1 号及び第 2 号

全国新幹線鉄道整備法

■主な評価指標

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。

- 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 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、認可額が約 14,121 億円から 16,779 億円（増加額約 2,658 億円）となった。

評価の視点：　建設中の整備新幹線の各路線について、適切な事業費の設定及び管理を実施しているか。

■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							
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
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

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）					
	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）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	―	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	―	―	―	―
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

注）・当報告書の１．（１）、（２）及び（３）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

建設中の整備新幹線の各路線について、工事実施計画の認可及び変更認可の際に設定した事業費を適切に管理すべく、工事実施段階においては工事実施計画の認可及び変更認可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。

平成 31 年 3 月に北陸新幹線（金沢・敦賀間）、平成 31 年 4 月に九州新幹線（武雄温泉・長崎間）において、消費税の増税、物価上昇などの社会情勢の変化や、耐震設計基準の改訂等の結果、事業費を見直す工事実施計画の変更認可申請を行った。

令和 2 年度には、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、物価上昇や不調不落、工期短縮のための急速施工等への対応が必要であることが判明した。正確な情報に基づいて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、地方公共団体等の関係者との情報共有が適切に図れなかったことから、令和 2 年 12 月に国土交通大臣より「業務運営の抜

本的な改善に関する命令」を受けた。翌月には本命令に対する改善措置を速やかに報告するとともに、これらの課題への対応に向けて具体的な取組みを進めた。このことから、工程と事業費の一体的な管理および工事完成までのリスクを審議するため、事業総合管理委員会の定期的な開催に加え、必要に応じて臨時の開催も行った。さらに、事業費や工程に課題が発生した場合は、本社への報告ルールに基づき適切に情報共有し、速やかな対応を行っており、これらの体制、取組みについては令和 4 年度も継続的に実施した。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。

コスト縮減については、発生土を工事用道路整備などに自ら活用するほか、関係者と協議を行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。

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。

■評定と根拠

評定：　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、各線区において事業総合管理委員会を開催し、工程と事業費の一体的な管理を実施するとともに、事業費を管理する上での課題を関係者間で共有し、早期の解決を図ることにより、建設中の各路線について、事業費の適切な管理に努めた。また、北陸新幹線において、北陸新幹線建設局を設置し、局長・副局長及び工事を所管する部署等を可能な限り現場付近に配置することにより、事業費管理に必要な体制及び、地方公共団体の幹部等とのコミュニケーションを積極的にとれる体制を構築した。北海道新幹線においても、工事を所管する部署を可能な限り現場付近に配置するなど、事業費管理に必要な体制を構築した。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においては、上記の措置に合わせてコスト縮減に取り組んできたところであるが、予期せぬ自然条件への対応、着工後に生じた関係法令改正等への対応、着工後の関係者との協議等への対応、着工後の経済情勢の変化への対応により、約 6,450 億円の事業費増加となる見込みであることが

有識者会議報告書において示された。これに伴い、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。

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、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。

■課題と対応

○　「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対し、機構において改善措置をとりまとめ、国土交通大臣に対し報告（「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）」）するとともに、速やかに実施に移した。

○　「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」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、「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定した。同プランの具体的な取組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。

○　令和2年度業務実績評価において主務大臣から示された＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞（下記）については、「鉄道・運輸機構改革プラン」等を着実に実施するとともに、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止については適切に対応した。

＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）を含め、引き続き、「業務運営の抜本的な改善に関する命令」や令和3年6月にとりまとめられた北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会の報告書等を踏まえた業務改善の取組みを進めるとともに、同年7月に機構が策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」を着実に実施していく必要がある。また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していく必要がある。

○　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＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞（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。

＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞

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。

○　令和２年10月から令和３年３月までの間に実施された財務省理財局による財政融資資金本省融通先等実地監査における指摘（下記）については、改善措置の着実な実施、理事会等における具体的な指示等の適切な記録・保存を行うとともに、資金計画等の検証を行った。

＜指摘事項＞

・　業務改善命令を受けての改善措置（北陸新幹線以外の鉄道建設についての措置を含む）を着実に実施するとともに、その取組みを通じて、理事会等の各会議体における具体的な指示や意思決定に至る経緯を記録・保存すること。

・　改善措置を着実に実施する前提で資金計画等を検証し、令和３年度財政投融資計画への計上分を含めて、整備新幹線整備事業に関する財政融資の償還確実性を確保すること。

○　会計検査院による令和２年度決算検査の北陸新幹線（金沢・敦賀間）の整備に係る工期遅延及び事業費増加の状況等についての所見における留意点（下記）については、改善措置に基づき設置した事業総合管理委員会を着実に機能させるとともに、その実効性を補完するため、理事会において適時適切に報告等を受けて審議を行うことによりリスク管理体制を強化するほか、内部監査において、事業総合管理委員会が実効性のある対応となっているかについて確認を行った。

＜留意点＞

ア　機構における工程管理、事業費管理及びリスク管理の在り方に係る業務改善の一環として構築した体制が十分に機能していなかったことなどを踏まえて、新たに設置した会議体等において、工程と事業費を一体として管理し、工期遅延や事業費増加の情報を適時適切に共有し、そのリスクを適切に評価した上で、実効性のある対応に努めること。

イ　アに加えて、その実効性をより高めるために、事業実施部署以外の者による内部統制の強化を検討すること。

■当該期間における業務運営の状況

１．整備新幹線整備事業における事業費の管理

「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」等に基づき、以下の取組みを行った。

（１）　工程と事業費の一体的な管理

事業の実施にあたっては、工程管理委員会と総額管理委員会とを統合し、事業総合管理委員会を設置して工程と事業費を同時かつ総合的に審議した。事業総合管理

委員会では、事業費管理の状況について確認を行うとともに、各線区におけるリスクの把握及び対策の策定に努めた。

また、地方機関において、一定の増額（各工区内の個別工事ごとに１億円）が見込まれる場合は、直ちに本社に報告させるとともに、対策の実施前に本社の了承を得させることなどをルール化し、本社レベルで対応が必要な事象の早期の把握を図ることとした。さらに、本社においては、地方機関の工程・事業費管理の状況について現地確認を行った。

事業総合管理委員会の開催実績は以下のとおりである。

表 1.1.1-5　事業総合管理委員会の開催状況

線区	令和２年度	令和３年度	令和４年度
北海道新幹線	―	４回	５回
北陸新幹線	１回	６回	４回
九州新幹線	―	３回	２回

（２）　関係者との調整

整備新幹線整備事業の円滑な実施にあたっては、関係者間で十分な情報共有を行うことにより、各路線が抱える課題の早期調整を図ることが重要である。従来は、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）との個別の課題に関する相談や協力要請を行う不定期の会議はあったものの、事業費管理の状況について定期的かつ密に情報を共有する枠組みが存在せず、特に北陸新幹線（金沢・敦賀間）については関係者との情報共有が十分ではなかったことから、令和３年１月以降、金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議、同幹事会において工事の進捗や事業費の執行の状況等を沿線の地方公共団体等と定期的に情報共有した。開催実績は以下のとおりである。

表 1.1.1-6　関係者との情報共有のための会議開催状況

会議体	令和２年度	令和３年度	令和４年度
金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議	１回	４回	４回
金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議幹事会	２回	８回	８回

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においても、国、地方公共団体等の関係者と密に連携しながら事業を推進した。なお、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、事業費増加を含む工事実施計画の変更認可を受けたが、引き続き国、地方公共団体等の関係者と情報共有を行い、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。

（３） 事業執行体制の強化

北陸新幹線の建設遂行に第一義的な責任を持つ地方組織の事業執行体制を強化するため、令和 2 年度末で大阪支社を廃止し、令和 3 年 4 月から新たに北陸新幹線建設局を配置した。

北陸新幹線建設局では、局長を福井市、副局長を小松市に配置するとともに、渉外担当の職員をそれぞれ配置することにより、地方公共団体の幹部等とのコミュニケーションを積極的にとれる体制をとった。また、一定のエリアごとに、工程・事業費管理に係る責任者を明確化し、それぞれを現場の中心である小松市、福井市、敦賀市に配置するとともに、工事が逼迫している箇所では、工事の着実な遂行に必要な組織・人員を各地に配置した。

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・人員を各地に配置した。具体的には、北斗市・八雲町・小樽市にそれぞれ工事を所管する部署を配置するとともに、令和 5 年度より、道南拠点オフィスを開所して、副局長を置くとともに、道南地域（北斗市・七飯町～長万部町）の工事を所管する部署の一部を北斗市に移転し、既存の北斗鉄道建設所と機能を一体化させることとした。

また、プロジェクト毎に責任者、関係する部署の役割分担を明確化するため、指揮命令系統を明確にしたプロジェクト体制表の整備を行い、地方機関と本社内の連携の強化を図った。さらに、業務分担に応じた組織名や責任範囲が内外に明確に理解できるよう、令和 4 年度に、本社内においては北陸新幹線課、地方機関においては長万部工事部といった具体的な部・課の構成とした。

これらの取組みにより、地方機関において現場の正確な状況を把握し、地域とのコミュニケーションを密にするとともに、その情報が迅速かつ正確に本社に伝わるような組織の改革を実施し、事業執行体制の強化を図った。

（４） ＩＣＴ技術および新たな入札契約方式の導入による生産性向上

遠隔臨場については、令和 3 年度に実証を開始し、令和 4 年度に順次適用工区の拡大を図った。これにより、工事現場への移動時間の削減、継続的な現場管理を図った。

また、令和 3 年度には、入札契約業務等の効率化及び民間委託の活用拡大のため、概算数量発注方式及び事業促進ＰＰＰ（Public Private Partnership）方式の制度設計を行った。概算数量発注方式については、令和 4 年 1 月から施行し、北海道新幹線の高架橋等工事において導入した。事業促進ＰＰＰ方式については、北海道新幹線において発注手続きを進めている。

１．（１）②－１（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）

■中期目標

（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。

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。

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。

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、それぞれどの段階に位置し、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。

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。

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

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

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。

＜具体的な完成・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。
　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。
・　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。

＜目標水準の考え方＞

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。

【重要度：高】

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。

【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。

■中期計画

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。

(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。

・　小田急小田原線
　平成３０年度の事業完了

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 5 号及び附則第 11 条第 4 項

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）

■主な評価指標

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

評価の視点：　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。

■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

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
完成・開業年度目標	神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）：令和元年度下期	―	―	令和元年 11 月 30 日開業	―	―	―
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

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）

	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）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用(千円)	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益(千円)	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	―	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト(千円)	140,156,759	―	―	―	―
従事人員数(名)	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

注)・当報告書の１．（１）、（２）及び（３）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

１．神奈川東部方面線

（１）神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）

中期計画の目標としている令和元年度下期（令和元年 11 月 30 日）に開業した。

第 4 期中期目標期間中に行った実績は以下のとおりである。

平成 30 年度においては、配電所及び配電線路の工事しゅん功監査を実施し、配電を開始するとともに、通信回線の供用を開始した。平成 31 年 4 月より事前監査を開始するため、開業監査の準備を着実に進めた。また、令和元年度下期の開業を目指し、ＪＲ貨物と綿密な調整を行い、ＪＲ東海道貨物線内において大規模な線路切替工事を着実に実施するとともに、開業設備工事を推進し、開業監査工程、訓練運転期間等について

関係者と綿密な調整を実施した。さらに、営業主体（相模鉄道(株)）と施設使用料について調整、合意し、平成 31 年 2 月 26 日に速達性向上計画の変更認定を申請した（令和元年 5 月 9 日認定)。

令和元年度においては、平成 30 年度に実施した 4 回目の大規模な線路切替えに付随する信号設備関係の切替えについて、令和元年 7 月に完了させ、諸試験や検査、開業監査に際しては、部門間の調整を着実に実施し、令和元年 11 月 30 日に開業させた。

（2）神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

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、事業総合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、中期計画の目標としている令和 4 年度下期（令和 5 年 3 月 18 日）に開業させた。

第 4 期中期目標期間中に行った実績は以下のとおりである。

平成 30 年度においては、トンネル全 3 工区で現地施工に着手した。また、新横浜駅及び新綱島駅は、躯体構築工事を開始した。

令和元年度においては、新横浜駅の躯体構築は本体部分を完了し、新綱島駅の躯体構築は立坑部及び非開削部を除き完了した。また、新横浜駅において、建築工事及び機械工事に着手した。令和 2 年度に、新横浜トンネルは掘進工を完了した。また、羽沢トンネル及び新横浜駅は軌道工事に着手するとともに、新綱島駅非開削部は角形鋼管の施工を完了し、引続き立坑部の躯体構築に着手した。さらに、全ての駅において建築工事、機械工事および電気工事に着手した。

令和 3 年度においては、新綱島駅の一部を除いて土木本体工事を完了し、軌道敷設工事を実施した。また、機械工事は、駅部で昇降機設備や空調設備等を実施するとともに、建築工事は、駅の出入り口上屋や対向壁、換気塔等を実施した。さらに、電気工事は、新横浜変電所等の変電設備や、電車線路設備等を実施した。

令和 4 年度においては、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、開業監査等を進め、令和 5 年 3 月の完成・開業を実現した。

（3）民鉄線（小田急小田原線）

小田急小田原線（東北沢・世田谷代田間）の大改良工事については、中期計画の目標としている平成 30 年度に事業を完了した。

■評定と根拠

評定：　B

根拠：　神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）については、起点の相模鉄道と終点のＪＲ東海道貨物線との接続部分の工事において、営業列車の間合いでの営業線工事が求められたところ、このうち横浜羽沢駅付近の接続工事においては、ＪＲ貨物・

ＪＲ東日本と入念な調整を行い、列車間合いの拡大を実現するとともに、レール切断作業を省略した工事桁架設等の採用により、作業時間の短縮を図り、4回の大規模な線路切り替えを含む難易度の高い接続工事において、約 4 か月の工期短縮を実現した。また、諸試験や監査・検査に際しては、起終点がそれぞれ異なる鉄道事業者の営業線という特殊な条件下において、部門間の調整を密にして、着実な実施に努めた。

このように多くの関係者と連携して、令和元年 11 月 30 日に完成・開業した。

また、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、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、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、適切な工程管理に努め、令和 5 年 3 月 18 日に完成・開業させた。

民鉄線事業の小田急小田原線の大改良工事については、複々線運行に必要な鉄道施設・設備の工事について適切な工程管理に努め、事業を完了させた。

以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。

■課題と対応

「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、事業総合管理委員会において進捗状況や工事完成までのリスクの審議や、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。

また、令和 2 年 6 月 12 日、30 日に発生した新横浜トンネルのシールド工事に伴う横浜市道環状 2 号線の陥没については、陥没発生後に有識者からなる（委員長：龍岡文夫 東京大学名誉教授）「神奈川東部方面線新横浜トンネルに係る地盤変状検討委員会」を速やかに立ち上げ、追加の地質調査や掘進記録の検証を行い、原因究明と 再発防止策を策定することで、陥没発生から約 3 箇月後の令和 2 年 9 月 2 日に掘進を再開し、工事中止期間を最小限とした。その後、適切な掘進管理を行い、令和 2 年 11 月 27 日に掘進工を完了した。掘進完了後、作業時間の拡大や作業手順の見直しなどにより工事工程の短縮を図り、令和 5 年 3 月 18 日の完成・開業に向け、適切な工程管理に努めた。

なお、令和 5 年度以降は開業後の残工事へ移行するため、引き続き、関係者との連携や工程の管理を徹底しつつ、事業を適切に進めたい。

■当該期間における業務運営の状況

１．都市鉄道利便増進事業における工程管理

神奈川東部方面線は中期計画期間中の完成・開業に向け、適切な工程管理と、事業の着実な推進を図った。

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、令和２年度より、工程と事業費を同時かつ総合的に審議する事業総合管理委員会を開催している。同委員会では、工期に影響を及ぼす可能性のある工区について進捗を確認するとともに、リスクの把握及び対策に努め、適切な管理を実施した。また、本社においては、地方機関の工程・事業費管理の状況について現地確認を行った。

今中期目標期間中の開催実績は以下のとおりである。

表 1.1.2-1　機構内における事業総合管理委員会の開催状況

線区	令和２年度	令和３年度	令和４年度
神奈川東部方面線	１回	２回	２回

図 1.1.2-1　神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線及び相鉄・東急直通線）の路線概要図

（１）神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）

神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）の工事においては、ＪＲ東海道貨物線において大規模な線路切替工事を着実に実施するため、関係する鉄道事業者であるＪＲ東日本およびＪＲ貨物と綿密な調整を行い、線路切替工事に付随する信号設備関係の切替えを令和元年７月に確実に完了させた。これにより、その後の総合監査や訓練運転を支障なく進めることが可能となり、令和元年度下期とされていた完成・開業を令和元年 11

月に達成することができた。

写真1.1.2-1　総合監査の実施の状況

写真1.1.2-2　発車式の状況

（２）神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の工事においては、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、関係者と協議や調整を行うことにより、限られたスケジュールの中で、その後の総合監査や訓練運転を支障なく進めることが可能となり、令和 4 年度下期とされていた完成・開業を令和 5 年 3 月に達成することができた。

写真 1.1.2-3　新横浜駅（ホーム階）の施工状況

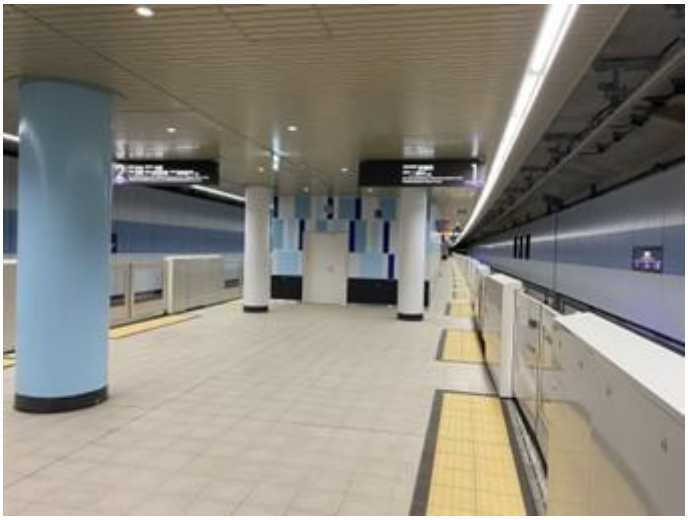


写真 1.1.2-4　新綱島駅（ホーム階）の施工状況

写真 1.1.2-5　新横浜トンネルの施工状況

写真 1.1.2-6　地上監査の実施の状況

写真 1.1.2-7　しゅん功開業式典の状況

表 1.1.2-2　神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の工事における
主な「課題と対応」と「結果」

課題と対応	結果
相鉄・東急直通線の大部分がトンネル構造であり、技術的難易度が高い工事を推進するため、引き続き、「都市トンネル技術委員会」において、有識者の意見を踏まえながら慎重に工事を実施していく。	「都市トンネル技術委員会」を開催し、有識者の意見を踏まえながら慎重に工事を実施した。
相鉄・東急直通線の大部分がトンネル構造であり、工事による地下水の水位変動等に伴う地盤沈下が懸念されるため、引き続き、「相鉄・東急直通線地盤変動監視委員会」において、地下水位と地盤の変動の状況を確認しながら慎重に工事を実施していく。	「相鉄・東急直通線地盤変動監視委員会」において、相鉄・東急直通線沿線の地下水位と地盤変動の状況を確認しながら、慎重に工事を実施した。

（3）小田急小田原線

平成 30 年度の事業完了に向けて適切な工程管理に努め、平成 30 年度末に事業完了させた。

【事業概要】

小田急小田原線は、機構事業の一つであった「民鉄線事業」（注）の制度を活用した事業であり、東京都の連続立体交差事業と一体で小田急小田原線のうち代々木上原・和泉多摩川間の複々線化を実施したものである。

（注）民鉄線事業とは、機構が財政融資資金や民間資金等を調達し、大都市圏の民鉄線の建設又は大改良を行う事業で、譲渡後 25 年間で償還を受けるものである。なお、譲渡価額に係る金利の 5%を超える分を国と地方公共団体から利子補給を受けることができる。

2．関係者との調整を通じた工程の管理

従来より神奈川東部方面線について、進捗状況や工事完成までのリスクを機構内で審議しているが、都市鉄道利便増進事業の円滑な実施にあたっては、審議内容について関係者間で十分な情報共有を行うことにより、課題の早期解決を図ることが重要である。

神奈川東部方面線においては、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り、適切な工程の管理に努めた。今中期目標期間中の開催実績は以下のとおりである。

表 1.1.2-3　関係者間の委員会等の開催状況

委員会等	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
・神奈川東部方面線（相鉄～ＪＲ・東急直通線）工事管理委員会） ※国土交通省：課長級、地方公共団体・営業主体・機構：部長級による会議体	4 回	4 回	4 回	3 回	4 回
・神奈川東部方面線（相鉄～ＪＲ・東急直通線）推進会議） ※国土交通省：次長級、地方公共団体：局長級、営業主体・機構：役員級による会議体	1 回	1 回	1 回	－	2 回

3．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た事業の遂行

神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）においては、「開業準備段階」にあるため、様々な諸試験や検査を行い、各作業を行う部門ごとの連携をとることにより、令和元年 11 月 30 日に完成・開業させた。

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）においては、「工事実施段階」では、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、安全な事業遂行に努めている。具体的には、機構で制定している技術基準類に基づき工事を実施することで品質の確保に努め、必要に応じて関係者と協議や調整を行うことにより合理的かつ効率的に工事が実施できるように努めた。また、安全な事業遂行を図るため、機構は、工事発注機関として、安全を考慮した作業計画・手順の作成、適切な安全設備の設置及び作業員の教育等の施工者が行う事故防止活動に対してより積極的に取り組むよう、常日頃から施工者を指導等した。具体的には、各年度の工事内容等を考慮して機構本社で決定した事故防止重点実施項目を参考に、機構東京支社においても工事内容に応じ当該項目を追加設定し、施工者に周知するとともに、事故防止対策の徹底を指示した。また、事故が発生した場合は、事故原因の究明や再発防止策の検討を行い、施工者へ情報を提供し、同種事故の再発防止の徹底を図った。「開業準備段階」では、開業に向け、様々な諸試験や検査を行い、各作業を行う部門ごとの連携をとることにより、令和5年3月18日に開業させた。

１．（１）②－２（都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理）

■中期目標

（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。

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。

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。

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、それぞれどの段階に位置し、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。

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。

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

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

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。

＜具体的な完成・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。

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。
・ 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。

＜目標水準の考え方＞

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。

【重要度：高】

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。

【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。

■中期計画

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。

(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。

・　小田急小田原線
　平成３０年度の事業完了

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 5 号及び附則第 11 条第 4 項

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）

■主な評価指標

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

評価の視点：　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。

■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

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
完成・開業年度目標	神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）：令和元年度下期	―	―	令和元年 11 月 30 日開業	―	―	―
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

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）

	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）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用(千円)	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益(千円)	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	―	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト(千円)	140,156,759	―	―	―	―
従事人員数(名)	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

注)・当報告書の１．（1）、（2）及び（3）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。

・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

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、工事実施段階、開業準備段階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理および工事完成までのリスクを審議するため、事業総合管理委

員会を定期的に開催している。

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。

■評定と根拠

評定：　B

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。

令和元年 11 月 30 日に完成・開業した相鉄・ＪＲ直通線においては、仮設設備や本体構造物の施工計画・施工方法の見直し等により約 3 億円の縮減、鉄道事業者との協議、調整の結果、設備計画の見直し等により約 36 億円の縮減、関係機関との協議の結果、用地買収面積の縮減により約 6 億円の縮減、開業準備等に係る経費の見直しによる約 6 億円の縮減を図る等、これまで機構が培ってきた施工経験や技術を活かし施工方法の改善等を行うとともに、鉄道事業者や地方公共団体等の関係機関との協議、調整において柔軟な対応を行うことで、約 51 億円の事業費の縮減につなげた。その結果、速達性向上計画変更の際に設定した事業費 1,114 億円の範囲内で確実に事業を完遂した。

また、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。これらの取組みにより令和 4 年度までの累計で約 98 億円のコスト縮減となった。

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努め、令和 5 年 3 月 18 日に完成・開業させた。

以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。

■課題と対応

○「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、事業総合管理委員会において進捗状況や工事完成までのリスクの審議や、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、事業費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。

なお、令和5年度以降は開業後の残工事へ移行するため、引き続き、関係者との連携や事業費の管理を徹底しつつ、コスト縮減・抑制の徹底を図っていく。

○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。

再発防止策については、以下の取組みを行った。

・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。

・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。

■当該期間における業務運営の状況

１．事業費の管理

神奈川東部方面線について、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しており、工事実施段階及び開業準備段階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。

事業の実施にあたっては、工程と事業費を同時かつ総合的に審議する事業総合管理委員会を今中期目標期間中は5回開催した。同委員会では、工期に影響を及ぼす可能性のある工区について進捗を確認するとともに、各線区におけるリスクの把握及び対策に努め、適切な管理を実施した。また、本社においては、地方機関の工程・事業費管理の状況について現地確認を行った。

今中期目標期間中の開催実績は以下のとおりである。

表 1.1.2-4　機構内における事業総合管理委員会の開催状況

線区	令和2年度	令和3年度	令和4年度
神奈川東部方面線	1回	2回	2回

２．関係者との調整を通じた事業費の管理

神奈川東部方面線においては、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り、適切な事業費の管理に努めた。今中期目標期間中の開催実績は以下のとおりである。

表 1.1.2-5　関係者間の委員会等の開催状況

委員会等	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
・神奈川東部方面線（相鉄～ＪＲ・東急直通線）補助事業管理委員会）	4回	4回	4回	3回	4回

※国土交通省：課長級、地方公共団体・営業主体・機構：部長級による会議体					
・神奈川東部方面線（相鉄～ＪＲ・東急直通線）連絡会議） ※国土交通省：次長級、地方公共団体：局長級、営業主体・機構：役員級による会議体	1回	1回	1回	－	2回

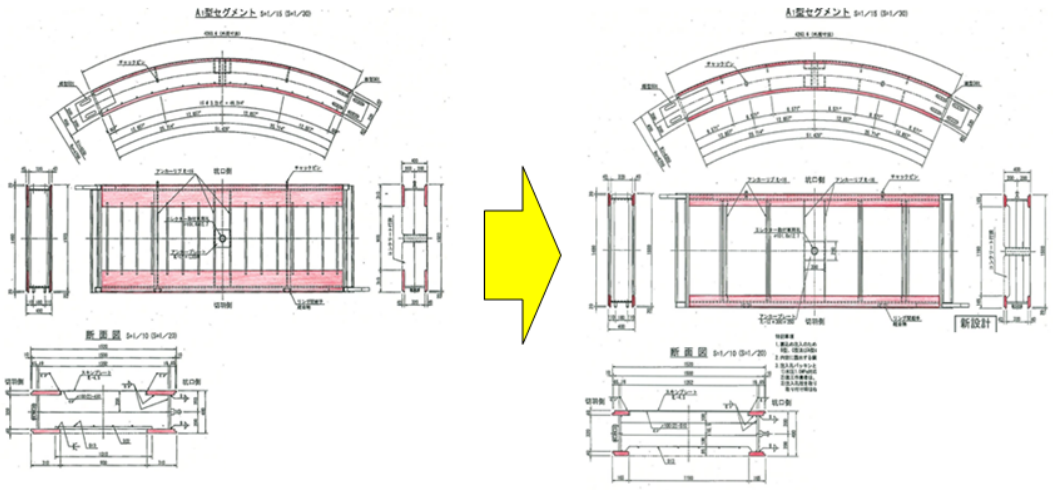
３．コスト縮減

令和元年 11 月 30 日に完成・開業した相鉄・ＪＲ直通線においては、仮設設備や本体構造物の施工計画・施工方法の見直し等により約 3 億円の縮減、鉄道事業者との協議、調整の結果、設備計画の見直し等により約 36 億円の縮減、関係機関との協議の結果、用地買収面積の縮減により約 6 億円の縮減、開業準備等に係る経費の見直しによる約 6 億円の縮減を図る等、これまで機構が培ってきた施工経験や技術を活かし施工方法の改善等を行うとともに、鉄道事業者や地方公共団体等の関係機関との協議、調整において柔軟な対応を行うことで、約 51 億円の事業費の縮減につなげた。

また、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。一例として、新横浜トンネルではセグメント設計を見直し約 12 億円のコスト縮減を図った。更に、自然由来重金属を含む建設発生土処分先として、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、約 79 億円のコストの縮減を図った。これらの取組みにより、令和 4 年度までの累計で約 98 億円のコスト縮減となった。

【建設コストの縮減】セグメント設計の見直しによる縮減

概　要：新横浜トンネルで使用する合成セグメントは、当初は汎用鋼材を用いた設計であったが、土質・荷重条件を踏まえより合理的な詳細設計を行い、荷重条件に合った部材にすることでコスト縮減となった。



当初計画の合成セグメントは土質・荷重条件に対して断面剛性に余裕が見られたため、より詳細な検討を行い、荷重条件に合ったフランジ部材に変更した。

【建設コストの縮減】建設発生土処分費の縮減

概　要：自然由来重金属を含む建設発生土処分先として、横浜市管理ほかへの処分場搬出によりコスト縮減となった。

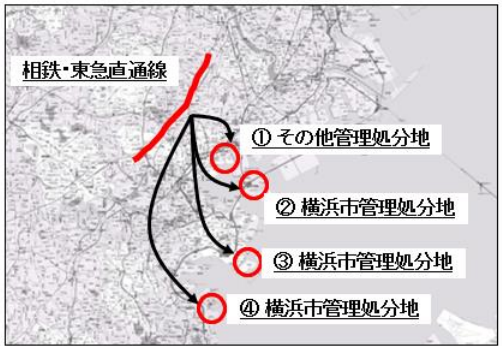


図 1.1.2-2　コスト縮減の取組み例

１．（１）③（受託業務）

■中期目標

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。

＜定量的目標＞

（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。

＜指標＞

（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）

＜目標水準の考え方＞

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」以上の評価を得られることを目標水準として設定した。

【難易度：高】

受託業務についても、(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。

■中期計画

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。

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項及び第 4 項

鉄道事業法（昭和６１年法律第９２号）

■主な評価指標

定量的目標等：　設定なし

評価の視点：・　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か。

■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）					
	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）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用(千円)	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益(千円)	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	－	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト(千円)	140,156,759	－	－	－	－
従事人員数(名)	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

注)・当報告書の１．（１)、（２）及び（３）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。

・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

鉄道建設に係る新たな工事の受託に当たっては、機構が支援する必要性が高いものに限定して実施することとしている。具体的には、平成 20 年 12 月に設置した外部有識者からなる第三者委員会である「鉄道工事受託審議委員会」において鉄道工事の受託基準を策定するとともに、当該基準に基づき受託の可否について審議した上で、その意見を踏まえて受託の判断を行った。また、受託工事に係るコスト縮減の状況やその効果についても同委員会にて随時検証し、その結果をホームページで公表した。

１．中央新幹線

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．えちぜん鉄道

工期短縮と適切な工程管理に努め、平成 30 年 6 月 24 日に供用を開始した。その後の仮線撤去も平成 30 年 12 月に完了し、新幹線工事に影響を与えず協定に基づいた工期内に完了した。また、事業費についても管理を徹底し、約 7 億円のコスト縮減を図った。

３．受託調査等（鉄道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、平成 30 年度から令和 4 年度までに調査業務を 7 件、設計業務を 2 件、技術協力支援業務を 2 件受託した。

４．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、立野・長陽間の第一白川橋りょうについて、以下の通り技術支援業務を実施しており、令和 5 年 2 月に上部工架設等に係る指導業務を終えたことで、復旧支援を完了した。

■評定と根拠

評定：　A

根拠：　えちぜん鉄道の高架化工事は、狭隘で営業線に近接した市街地での厳しい施工条件であり、さらに、事業途中で北陸新幹線の完成時期の 3 年前倒しに伴い工事期間を 5 か月短縮させることが必要になった。しかしながら、様々な工夫を凝らしてきめ細やかな工程管理を行い、工程の短縮を図るなど、機構の有する総合的技術力などを十分に駆使することで、予定どおり 5 か月短縮して事業を完了させることができた。また、事業費についても、鉄道工事受託審議委員会においてコスト縮減の状況について検証した結果、機構の技術、知識及び経験を活用し、技術者や建設資材の需要逼迫が顕著となり、建設工事費が高騰した時期にもかかわらず、経済的に工事を施工したことによって約 7 億円のコスト縮減効果が得られた。

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ほか、大規模災害の復旧についても、技術力や経験を活かし、積極的な支援を行った。

以上のことより、受託工事については難易度を「高」としているところ、えちぜん鉄道について厳しい制約の中で機構の有する総合的技術力を駆使し、工期短縮やコスト削減を図った上で、事業を完成させたことから、中期目標等における所期

の目標を上回る成果を得るものであると考えられる

■課題と対応

昨今の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。

■当該期間における業務運営の状況

1．中央新幹線

中央新幹線建設工事について、構造物の詳細設計を実施するとともに、非常口工事、橋りょう・高架橋工事及び山岳トンネル工事の着実な推進に努めた。また、用地業務については用地取得の支援業務等を実施した。

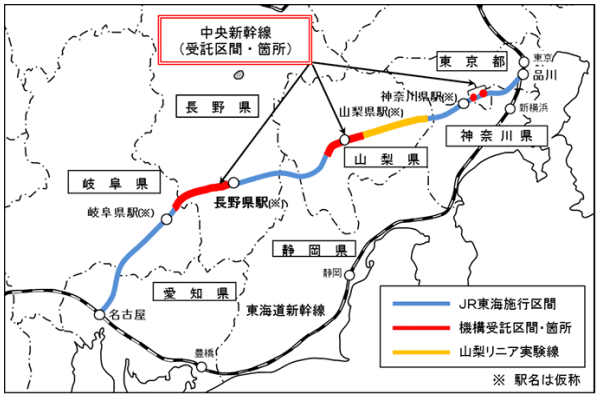


図 1.1.3-1　中央新幹線の工事受託範囲

写真 1.1.3-1　非常口工事の状況

2．えちぜん鉄道

えちぜん鉄道高架化工事については、営業線や民家に近接した市街地での厳しい施工条件であり、さらに、北陸新幹線開業前倒しによる工事期間 5 か月の短縮を余儀なくされたが、工程短縮と適切な工程管理に努め、平成 30 年 6 月 24 日に供用を開始し、また、仮線の撤去も平成 30 年 12 月に完了して、新幹線工事に影響を与えず協定に基づいた工期内に完了した。

また、事業費についても、約 7 億円のコスト縮減を図り、「鉄道受託工事審議委員会」で検証された。

写真 1.1.3-2　計画線供用後、仮線を撤去完了した状況

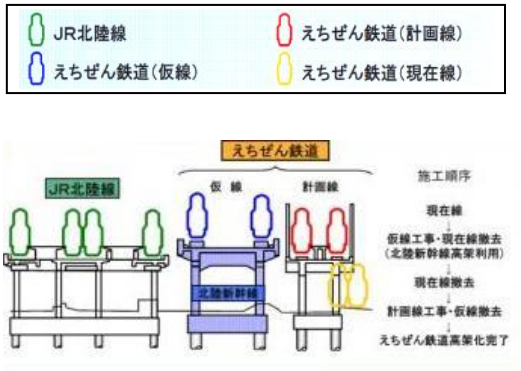


図 1.1.3-2 えちぜん鉄道高架化工事施工順序概要図

３．受託調査等（鉄道計画に関する調査の支援等）

平成 30 年度から令和 4 年度は、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対し、調査業務を 7 件、設計業務を 2 件、技術協力支援業務を 2 件受託した。

表 1.1.3-1　受託調査等の実績

調　査　名	委　託　者	受託年度
大阪国際空港アクセス鉄道調査業務	阪急電鉄（株）	平成 30 年度
小田急多摩線延伸の検討に係る調査業務	小田急多摩線延伸検討会（神奈川県相模原市・東京都町田市）	平成 30 年度～令和 4 年度
地下鉄 7 号線延伸線建設に向けた計画設計業務	埼玉県さいたま市	平成 30 年度～令和元年度
阿蘇くまもと空港アクセス鉄道の検討に係る調査業務	熊本県	平成 31 年度～令和 4 年度
一般国道 153 号豊田北バイパスの整備に伴う愛知環状鉄道線との交差部に係る調査設計業務	愛知環状鉄道（株）	令和 2 年度
つくばエクスプレス 8 両編成化事業に伴うホーム等延伸の設計等の業務	首都圏新都市鉄道（株）	令和 2 年度～令和 4 年度
「（仮称）相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業」に関する技術協力支援業務	相模鉄道（株）	令和 2 年度～令和 3 年度
成田空港鉄道アクセス改善に係る調査及び技術協力支援業務	成田国際空港（株）	令和 2 年度～令和 4 年度
伊勢鉄道の今後のあり方に係る調査業務	三重県	令和 3 年度～令和 4 年度
成田高速鉄道アクセス線に係る基礎的調査業務	成田高速鉄道アクセス（株）	令和 4 年度～令和 5 年度

地下鉄 7 号線延伸整備計画に伴う調査業務	さいたま市	令和 4 年度～令和 5 年度

4．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、立野・長陽間の第一白川橋りょうについて、以下の通り技術支援業務を実施しており、令和 5 年 2 月に上部工架設等に係る指導業務を終えたことで、復旧支援を完了した。

本業務は、全線復旧を望む沿線地域の期待や全国からの支援に応えるべく、技術的課題（耐震性の確保やダム湛水）を機構の技術力によって乗り越え、熊本地震復興のシンボルとして、選奨土木遺産に登録されていた旧橋のプロポーショ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た。これらの取組みが対外的に高く評価され、令和 4 年度土木学会田中賞作品部門を受賞した。

表 1.1.3-2　南阿蘇鉄道に関する受託業務

期　間	業　務　名
平成 31 年 2 月～11 月	設計照査業務
令和 2 年 5 月～令和 4 年 3 月	上部工工場製作等に係る指導業務
令和 4 年 4 月～令和 5 年 2 月	上部工架設等に係る指導業務

※全線復旧は令和 5 年 7 月 15 日を予定。

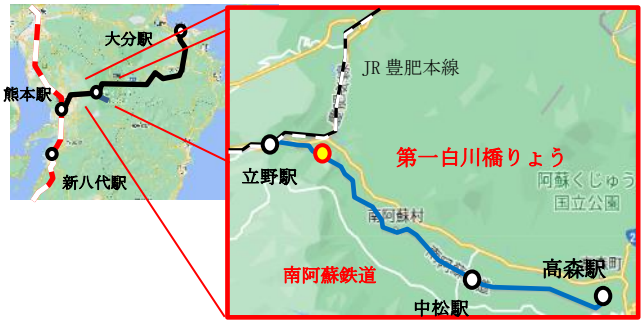


写真 1.1.3-3 南阿蘇鉄道位置図

写真 1.1.3-4 旧橋撤去時

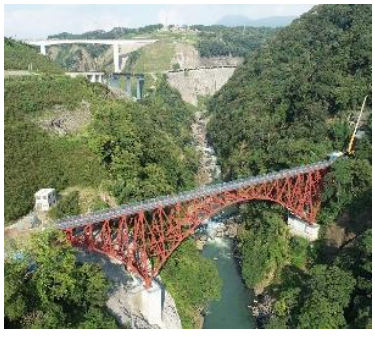


写真 1.1.3-5　新橋架設完了時

５．受託工事に係るコスト縮減について

受託工事に係るコスト縮減の状況等の検証については、その具体的手法として、受託工事が完了するたびに、協定額（計画額）と実行額（確定額）との比較により行うこととしており、平成 30 年度に工事が完了したえちぜん鉄道高架化工事に係るコスト縮減の状況等について、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において検証し、審議結果をホームページで公表した。

※　鉄道工事の受託基準

① 機構が鉄道事業者から要請を受けた工事が、十分な公益性、公共性を有すること。
② 比較して、機構の要員・技術力や知識・経験等を活用することにより、効率的な事業推進等の効果が得られることを期待していること。
③ 機構における要員配置の状況、機構の技術力に鑑み、鉄道事業者から要請を受けた工事を、機構において円滑かつ適切に実施し、完遂させることが可能であること。

表 1.1.3-3　鉄道工事受託審議委員会の開催実績

回数	開催日	審議事項
第 8 回	平成 31 年 3 月 4 日	えちぜん鉄道福井駅付近連続立体交差事業に伴う高架化工事に係るコスト縮減について

１．（１）③（鉄道分野の技術力を活用した支援）

■中期目標

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。

＜定量的目標＞

（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。

＜指標＞

（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)

＜目標水準の考え方＞

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」以上の評価を得られることを目標水準として設定した。

■中期計画

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。

「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。

地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、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。

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

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 4 項第 2 号

■主な評価指標

定量的目標： 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。

指標： 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）

評価の視点：・　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。

・　機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行っているか。

■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

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
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
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

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）

	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）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用(千円)	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益(千円)	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	―	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト(千円)	140,156,759	―	―	―	―
従事人員数(名)	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

注)・当報告書の１．（１）、（２）及び（３）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

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。

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。

これらの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 4.0の評価を得た。

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。

（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。

（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 Railways Project Evaluation』の略称である。

■評定と根拠

評定：　Ｂ

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 78 件より少ない 77 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 4.0 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、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。

さらに、これまでに新幹線の建設等で培った技術力を活用して、自然災害等により被災した鉄道施設等の早期復旧を支援するため、令和５年度より被害状況の調査等技術的支援を行う「鉄道災害調査隊」を発足させることとし、令和４年度においてはその運用開始に向けて調査体制や規程類の整備に係る検討、関係者との調整等を行った。

以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。

■課題と対応

引き続き、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い、機構の支援のあり方を検討していく。

■当該期間における業務運営の状況

１．鉄道ホームドクター制度を活用した技術支援等

鉄道事業者、地方公共団体からの要請に応じ、鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援（47 件）、交通計画支援システム（ＧＲＡＰＥ）を活用した技術支援（18 件）、鉄道助成等の情報及び資料提供による支援（12 件）を行った（合計 77 件）。

（１）鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援

鉄道事業者からの要請に応じ、鉄道施設の保全・改修等に係る情報及び資料提供、アドバイスの技術支援を行った（47件）。

写真 1.1.3-6　技術支援における現地調査の状況

表 1.1.3-4 鉄道施設の保全・改修等に係る支援先

支 援 先	件数
中小民鉄	13
第三セクター鉄道	25
地方公共団体	4
その他	5

表 1.1.3-5 鉄道施設の保全・改修等に係る支援内容

分類	件数	要請例
橋りょう	12	橋りょうの安全性検討等
路盤	7	斜面の復旧方法等
軌道	7	レール横裂への対処方法等
電気	7	架線柱の接地方法等
その他	14	その他設備、需要予測手法、積算方法等

（２）交通計画支援システム（ＧＲＡＰＥ）の分析及び資料提供による支援

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）を活用して鉄道沿線の人口分布を可視化した資料等の提供を行った（18 件）。

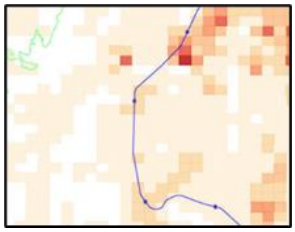


図 1.1.3-1　鉄道沿線の人口分布可視化例

表 1.1.3-6 交通計画支援システム（ＧＲＡＰＥ）に関する支援先

支 援 先	件数
中小民鉄	7
第三セクター鉄道	3
地方公共団体	6
その他	2

（３）鉄道助成等の情報及び資料提供による支援

鉄道事業者からの要請に応じ、鉄道助成等に関する情報及び資料提供を行った（12件）。

表 1.1.3-7 鉄道助成等の情報及び資料提供による支援先

支 援 先	件数
中小民鉄	5
第三セクター鉄道	4
地方公共団体	2
その他	1

２．機構の技術支援に係る情報発信・収集

機構の技術支援に係る情報を発信し、その一層の利用促進を図り、かつ鉄道事業者が抱える老朽化を含む諸課題についての情報収集及びそれに対する支援のあり方を検討するために、鉄道協会等主催の各種会議に参加し、技術情報等の提供を行った（32回）。

写真 1.1.3-7 機構の技術支援の情報発信や情報収集

また、事業者訪問やアンケート調査により、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズの把握を行った（21回）。

（１）鉄道協会等主催の各種会議での技術情報等の提供

施設の保全・改修、交通計画策定等に係る鉄道事業者への支援を推進するため、鉄道協会等が主催する各種会議において、技術情報の提供や鉄道ホームドクター制度による支援内容について、事例と併せて説明を行った（32回）。

表 1.1.3-8 各種会議への出席

会　　議　　名	回数
各鉄道協会 委員会等	17
第三セクター鉄道等協議会 委員会等	5
第三セクター鉄道等道府県協議会 意見交換会	4
(公財)鉄道総合技術研究所 技術推進ｾﾝﾀｰ 地域鉄道支援推進会議	4
その他会議等	2

（2）地域鉄道事業者への施設の保全・改修等に係るニーズの把握

地域鉄道事業者に対し、鉄道施設の保全・改修等に係るニーズを把握するために事業者訪問（18回）やアンケート調査（3回）を行った。

3．「鉄道災害調査隊」の発足に向けた調整等

これまでに新幹線の建設等で培った技術力を活用して、自然災害等により被災した鉄道施設等の早期復旧を支援するため、令和５年度より被害状況の調査等技術的支援を行う「鉄道災害調査隊」を発足させることとし、令和４年度においてはその運用開始に向けて調査体制や規程類の整備に係る検討、関係者との調整等を行った。

１．（１）④（品質の向上）

■中期目標

③　鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

鉄道建設に係る業務について、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図るとともに、安全にかつ工期どおりに建設するため、以下の取組みを推進する。

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。

＜指標＞

・　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）

■中期計画

④　鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

良質な鉄道を建設するために、必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進め、品質管理・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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 1 号及び第 2 号

■主な評価指標

指標：　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）

評価の視点：・　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。

・　講習や資格取得の支援等に努めているか。

■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							
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
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

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）					
	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）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	―	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	―	―	―	―
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

注)・当報告書の１．（１）、（２）及び（３）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）並びに当該期間における業務運営の状況

１．鉄道建設に係る技術基準類の改定等

平成 30 年度から令和 4 年度にかけて 35 件の鉄道建設に係る技術基準類の制定・改定作業を実施し、講習会等を通じ関係者に周知・徹底した。

表 1.1.4-1　中期目標期間中に完了した主な技術基準類の制定・改定実績

年度	技術基準類	制定	改定	件数
H30	地質調査標準示方書　等	6	7	13
R1	PS 検層調査マニュアル　等	5	1	6
R2	鋼鉄道橋架設の手引き　等	1	6	7
R3	吹付けコンクリート設計施工指針 等	0	4	4
R4	建築工事標準仕様書　等	0	5	5
合計		12	23	35

２．講習や資格取得の支援等

（１）経験年数を踏まえた段階的な技術系統別研修の実施

機構の鉄道建設業務の中核を担う鉄道建設の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。

表 1.1.4-2　土木系職員の段階的な研修の例

年 次	内　　容	時 期
入社時	鉄道概論研修〔鉄道の基礎知識等〕	4 月
入社 3 ヶ月目	実務基礎Ⅰ研修〔製図、積算等〕	7 月
入社半年後	実務基礎Ⅱ研修〔積算、構造計画、施工監理等〕	10 月
入社 2 年目	鉄道土木研修Ⅰ〔予算管理、構造物の設計、施工監理等〕	6 月
入社 2 年目	鉄道土木研修Ⅱ〔電気、軌道、用地等〕	11 月
入社 4 年目	鉄道土木研修Ⅲ〔停車場・運転、軌道〕	6 月
入社 5 年目	運輸計画関係職員研修〔運転・営業設備〕	11 月

（2）施工監理講習の実施

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 年度から実施している施工監理講習を機構本社及び各地方機関において、毎年度テーマを選定し引き続き実施した。また、同講習では、機構の鉄道建設業務に即して図表や写真を多く取り入れ、技術的な着眼点を分かりやすく解説した「施工監理テキスト」を作成し、工事の発注者としての現場において留意すべき事項等に関する講義を全国で実施した。

表 1.1.4-3　施工監理講習の実施状況

	施工監理講習の実施状況	受講者
平成 30 年度	施工監理テキスト （コンクリート構造物施工監理の基本編、鉄道土木構造物の基本編） ・各地方機関が要望した個別テーマ	606 人
令和元年度	施工監理テキスト （設計協議編） ・各地方機関が要望した個別テーマ	591 人
令和 2 年度	・施工監理テキスト （山岳トンネル編、工事しゅん功監査編）	532 人
令和 3 年度	・施工監理テキスト （コンクリート橋りょう編）	514 人
令和 4 年度	・施工監理テキスト （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、測量の重要性について）	517 人

（3）施工者の技術力の向上

(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おり、毎年度開催されている。併せて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も実施している。

（4）業務に関連する資格取得の促進

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結果、今中期目標期間中において技術士21名、鉄道設計技士5名、一級建築士8名、電気主任技術者9名の合格者を輩出した。

表1.1.4-4　主な資格の取得者数等

資格名称	今中期目標期間中の資格取得者数	令和4年度末現在の資格保有者数
博士	1人	14人
技術士	21人	132人
鉄道設計技士	5人	35人
一級建築士	8人	32人
電気主任技術者	9人	35人

（5）鉄道建設工事における業務の効率化の取組み

鉄道建設工事における業務の効率化を図るため、主に下記の取組みを進めた。

① 技術提案・交渉方式（ECI）、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。

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。

② BIM/CIMの活用

BIM/CIM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BIM/CIM 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BIM/CIMの活用場面を対外的な説明や協議等に使用することとした。

③ 遠隔臨場の実施

ＩＣＴ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9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。

■評定と根拠

評定：　B

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みを進めた。

以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。

■課題と対応

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、これまでの取組みに加え、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、令和４年度より、外部の専門家を招いて「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。

１．（１）④（技術開発の推進）

■中期目標

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に努める。

■中期計画

また、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発、改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加し、その発表会等を通じて公表していく。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 1 号及び第 2 号

■主な評価指標

定量的目標等：　設定なし

評価の視点：　調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進しているか。

■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）					
	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）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	－	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	－	－	－	－
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

注）・当報告書の１．（１）、（２）及び（３）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

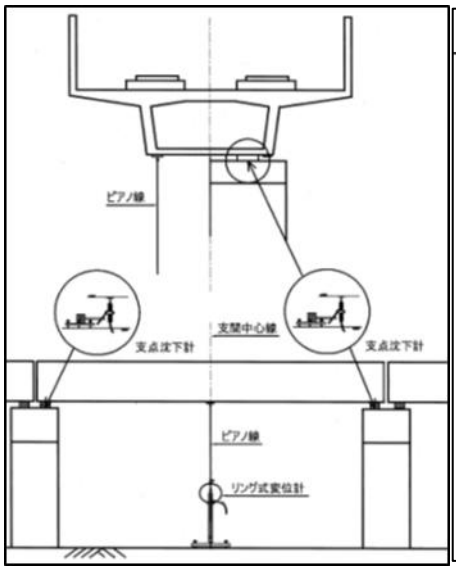
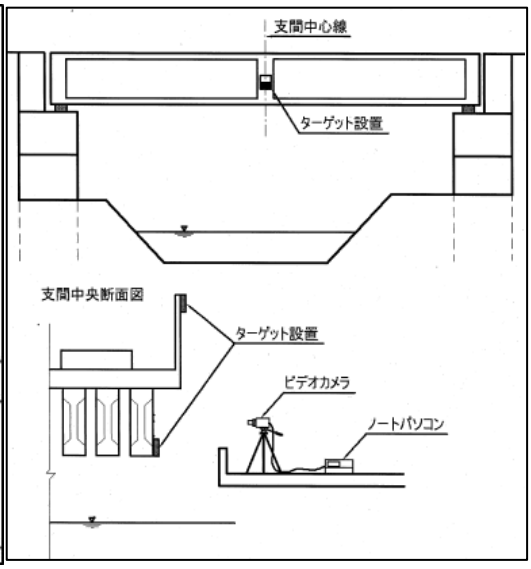
■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）及び当該期間における業務運営の状況

１．技術開発の取組み

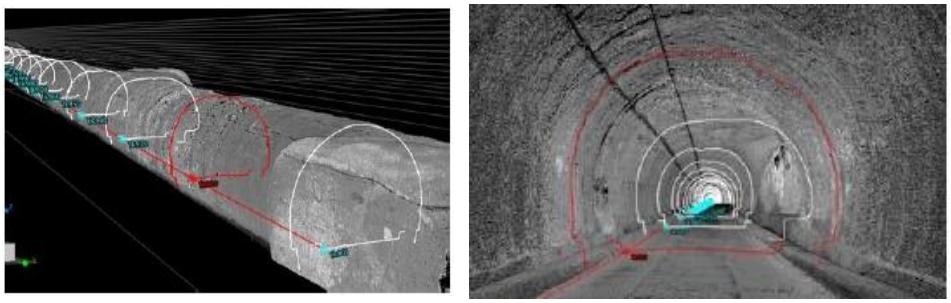
土木、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、鉄道

建設工事の進捗及びニーズに基づき、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技術開発を推進した結果､今中期目標期間中に 59 件のテーマに取り組んだ。

表 1.1.4-5　今中期目標期間中に取り組んだ技術開発テーマの例

テーマ	非接触によるたわみ計測の検討
担　当	第 4 分科会（橋りょう）
期　間	平成 30 年度～令和元年度
内　容	１．必要性、目的 新幹線の開業監査において、橋梁（特に長大橋）は、静的及び動的のたわみを計測し、構造物健全性を検証している。これまでのたわみ計測は、桁下に制約条件等が無い場合はリング式変位計を用いた直接計測法（図 1.1.4-1　リング式変位計を用いた直接計測法）、桁下にて計測が出来ない場合（河川、道路、空頭が以上に高い等）はビデオカメラを用いた非接触計測法（図 1.1.4-2　ビデオカメラを用いた非接触計測法）を選択している。 ビデオカメラを用いた非接触計測は、構造物の側面に設置したターゲットを視準し測定するため、ターゲットからの距離等に制約や視認性（夜間・降雨降雪時）が要求され、条件によってはたわみ計測が要求される長大橋においても実施出来ない場合が生じる。測定値においては、録画画像の画像解析により変位を求めるため、リアルタイムで計測値が分からず、総合監査において精度の高い速報値を直ぐに共有できないなどの問題点もある。また、最近ではビデオカメラを用いた測定の汎用性が少なく、次の開業監査時には、ビデオ方式自体が過去のものとなり、発注時に影響が生じる可能性が有る。 近年、レーザー等によってたわみを計測する非接触計測法が開発されており、それらはリアルタイムに測定値を表示できるシステムを有している。レーザーの場合、計測距離も伸びることから、測定範囲を広げる事が可能となる。また、ターゲットを用いない計測法もあり、そのような手法が適用できれば、測定効率を向上させることが可能であると考えられる。 そこで、各種の非接触のたわみ計測の特性を調べ、その実用性に関して検討を行う。  *図 1.1.4-1　リング式変位計を*  *図 1.1.4-2　ビデオカメラを*

	用いた直接計測法　　用いた非接触計測法 ２．解決すべき課題・開発内容 　計測結果は、開業監査で取り扱う値であるため、精度が要求される。そのため、各種の非接触計測法とリング式変位計を用いた直接計測法を同一箇所にて計測し、その精度比較を行う。 ３．目標とする具体的効果 ・開業監査時に非接触計測法による計測値の提示。 ・非接触計測法の適用条件の拡大と測定効率向上。

テーマ	トンネル出来形検査手法のＢＩＭ／ＣＩM導入の検討
担　当	第１分科会（計画・調査）
期　間	令和元年度～令和３年度
内　容	１．必要性、目的 　国土交通省において、土木工事における受発注者の業務効率化、工事目的物の品質確保の推進の一貫として、工事の計画、調査、設計段階から３次元モデルを導入し、その後の施工、維持管理の各段階においても３次元モデルに連携・発展させ、工事の生産性の向上を図ることを目的としたＢＩＭ／ＣＩMの導入を行っている。鉄道・運輸機構においても施工監理の効率化を目的に、鉄道構造物の検査・測定で必要な計測データ・建設時の情報をＢＩＭ／ＣＩMの活用により３次元化し、設計図及び基準類と照合することで出来形検査の効率化等の可能性について検討する。本検討では、機構で維持管理を行っている青函トンネル先進坑において、トンネル変位等計測データ、変状写真の情報を一元管理するためにＢＩＭ／ＣＩMモデルを構築し、これを設計図等の建設時の設計データと照合することにより、将来的に新設構造物への出来形検査等に適用できるかどうかを検証する。  図 1.1.4-3　3D レーザースキャナによる変状箇所の抽出 ２．解決すべき課題・開発内容 ・計画段階から引継ぎまで一元管理を行うための 3D モデル化に必要な情報の整理および基準類の整備 ・ＧＰＳ（≒MMＳ）が利用できない箇所での計測位置の情報取得 ・不陸路盤上でのＳＬAM計測機使用による高効率な計測方法の確立

	・データの分析および長期的な活用法の検討 ３．目標とする具体的効果 　目視補助（しゅん功後の点検、監査前点検）や計測作業の簡素化、写真測量による資料作成、構造物出来形測定技術開発（将来の監督業務検討）が期待できる。

テーマ	盛土材料の細分化による適用範囲の拡大
担　当	第５分科会（土構造）
期　間	令和元年度～令和４年度
内　容	１．必要性、目的 　近年、建設発生土の受入れ地確保が課題となっており、施工計画や全体工程作成上の障壁となっている。一方、整備新幹線に用いられる土構造物は高い性能 を要するため、使用可能な盛土材料は限定的である。結果、購入土を使用するケースが多くなっている。土構造物の施工管理規定を厳格化しつつ、材料規定を緩和することで、トンネルからの建設発生土の適用性が拡大すれば、建設発生土の再利用が大幅に促進され、経済性の向上が期待できる。以上を踏まえ、本技術開発ではトンネル建設発生土を土構造物に適用するための材料・施工管理手法の提案並びに適用フローの作成を目的とする。 写真 1.1.4-1　トンネルからの建設発生土と、試験盛土の様子 ２．解決すべき課題・開発内容 建設発生土については、材料特性の不確実性に起因して、必ずしも明確な管理手法が示されていない。そこで、複数種の建設発生土を対象に各種試験を実施し、材料の適用範囲を拡大するとともに、材料特性に応じた施工管理手法を整備する。そのため、建設発生土を用いて室内土質試験を実施し、材料分類の細分化を行う。また、試験盛土の原位置試験や計測結果を分析し、建設発生土の施工管理指標および方法を検討する。 ３．目標とする具体的効果 ・建設発生土の利用促進に伴う建設コストの縮減 ・建設発生土を用いた盛土の施工管理手法に関する手引きの作成

２．技術開発テーマにおける成果の活用

技術開発成果の活用状況について、フォローアップを実施している。

（1）ＧＲＳ一体橋りょう

盛土区間と橋梁・高架橋区間の境界となる橋台部周辺は、耐震設計上の要注意点となるため建設コストの増加や、「橋台背面部の長期に亘る不同沈下」と「支承部の点検・

補修」によって維持管理コストが引き上げられるという課題があった。

ＧＲＳ一体橋りょうは、これらの課題を同時に解決するために提案・開発した新しい橋梁形式であり、現在、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において適用を行っている。

（２）非接触によるたわみ計測の活用

桁下に制約条件がある橋りょうのたわみ量計測について、各種非接触たわみ計測法の特性を調べ、その実用性について研究を行った。本研究成果を踏まえ、「開業監査における桁たわみ測定の手引き」を制定した。九州新幹線（武雄温泉・長崎間)、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業監査において活用した。

（３）斜面データベースシステムの開発

トンネル坑口部等の斜面では、落石や斜面崩壊、土砂災害等の発生リスクがあることから、斜面体策を実施し、安全性を確保している。これまでに新幹線トンネルにおいて多くの斜面対策を実施しており、その事例を収集・整理することで、斜面データベースシステムを開発した。本システムの活用により、当該斜面の問題点や課題を早期に把握し、より合理的な斜面対策の設計・施工を実施できている。

（４）性能照査型設計による合理的なコンクリート構造物に関する研究

発刊から15年が経過した鉄道構造物等設計標準（コンクリート構造物）の改訂が鉄道総合技術研究所で行われており、本技術開発は改訂後においても構造物の設計施工が合理的に行われることを目的に構造物の試計算・試設計を行った。開発成果を「コンクリート構造物の配筋手引き」や「整備新幹線設計内規（コンクリート構造物）」に順次取り纏め、今後の鉄道構造物の設計施工に活用する。

３．技術開発の推進に係る学会等からの表彰

機構が行った事業や開発した技術に対して、(公社)土木学会等の各種学会から、各種より賞が授与された。

表 1.1.4-6　第４期中期目標期間における学会等からの受賞実績一覧

年度	機関名	受賞名	業績名等
H30	(公社)土木学会	技術開発賞	補強土技術と橋梁技術を融合させた GRS 一体橋梁の開発
		第 28 回映画コンクール　最優秀賞	復興の道しるべ～三陸鉄道北リアス線震災復旧工事～
	(一社)プレストレストコンクリート工学会	技術開発賞	ＰＣ桁を用いたＧＲＳ一体橋梁
	(一社)電気学会	電気学術振興賞・進歩賞	誘導予測計算の高度化による経済的な北陸新幹線ＡＴＣ装置異周波妨害対策設備の実現
	(一社)日本電気協会	澁澤賞	ＰＨＣトロリ線を用いた新幹線用シンプル架線の開発と実用化
	(一社)鉄道建築協会	鉄道建築協会賞(作品部門)佳作	えちぜん鉄道、福井駅
	日本木材青壮年団体連合会	第 22 回木材活用コンクール木材活用賞	えちぜん鉄道、福井駅
R1	(公社)土木学会	技術賞(Ⅰグループ)(注)	駅前交差点直下における大規模アンダーピニング技術と工期短縮に向けた取り組み－相鉄東急直通線新横浜駅地下鉄交差部土木工事－
		技術賞(Ⅱグループ)(注)	神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）の建設既存ストックの有効活用を目指した都市鉄道等利便増進法の適用第１号事業－
R2	(公社)土木学会	技術賞(Ⅰグループ)(注)	巨礫を含む地質に適用するパイプルーフ工法の開発（九州新幹線、諫早トンネル）
		技術賞(Ⅰグループ)(注)	場所打ちライニングとセグメントを随時切替可能な覆工切替式シールド機による経済的なトンネル施工の実現 －神奈川東部方面線、羽沢トンネル－
		技術賞(Ⅱグループ)(注)	複数事業の連携による公共交通主体型まちづくりの推進 －富山駅における路面電車南北接続－
		田中賞(論文部門)(注)	F10Tを用いた高力ボルト摩擦接合継手におけるナット回転角法の適用の検討
	(公社)地盤工学会	技術業績賞	特殊な条件の礫質地盤における直接基礎高架橋の選定と設計・施工
	(一社)鉄道建築協会	協会賞（入選）	相鉄・ＪＲ直通線、羽沢横浜国大駅
R3	(公社)土木学会	技術賞（Ⅰグループ）	生産性向上と工期短縮を実現したフルプレキャストラーメン高架橋の建設（北陸新幹線、福井開発高架橋）
	(公社)地盤工学会	技術業績賞	九州新幹線（武雄温泉・長崎間）における GRS 構造物の標準化に向けた取り組み
	(一社)プレストレストコンクリート工学会	作品賞	北陸新幹線　細坪架道橋
R4	(一社)日本電気協会	澁澤賞	スリップジョイント構造を有する電車線柱の実用化
	(一社)日本建設業連合会	日建連表彰土木賞	ST 線新横浜駅地下鉄交差部土木工事
	（公社）土木学会	技術賞Ⅰグループ	角型エレメント推進工法による鉄道駅部大断面トンネルの構築（相鉄・東急直通線、綱島トンネル）
	（公社）土木学会	技術賞Ⅰグループ	軟弱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～
	（公社）土木学会	技術賞Ⅰグループ	鉄道営業線高架橋の縦断的なアンダーピニングを伴う新線の建設　－相鉄･東急直通線日吉駅付近工事－
	（公社）土木学会	技術賞Ⅱグループ	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―
	（公社）土木学会	田中賞作品部門	南阿蘇鉄道第一白川橋梁
	（公社）プレストレストコンクリート工学会	作品賞	西九州新幹線第２本明川橋りょう

（注）土木学会賞について

（技術賞：Ⅰグループ）

具体的なプロジェクトに関連して、土木技術の発展に顕著な貢献をなし、社会の発展に寄与したと認められる計画、設計、施工または維持管理等の画期的な個別技術を対象に表彰するもの。（いわゆる「ハード技術」のみならず、情報、マネジメント、ビジネスモデル、制度の導入等の「ソフト技術」についても対象とする）

（技術賞：Ⅱグループ）

土木技術の発展に顕著な貢献をなし、社会の発展に寄与したと認められる画期的なプロジェクトを対象に表彰するもの。

（田中賞）

橋梁・鋼構造工学に関する優秀な業績に対して授与されている学会賞であり、そのうち土木学会刊行物に発表された論文、報告等の中で、計画、設計、製作・施工、維持管理、利活用、考案、歴史・文化、普及・啓発などに関連して、橋梁工学への貢献が大きいと認められるものが「論文部門」である。橋梁およびそれに類する構造物の新設または改築で、計画・設計・製作・施工・維持管理などの面においてすぐれた特色を有すると認められるものが「作品部門」である。

４．文部科学大臣表彰創意工夫功労者賞

職員自らが資質・能力の向上を図り、創意工夫を実践することにより構造物の品質向上等に貢献したとの評価により、優れた創意工夫によって職域における科学技術の進歩又は改良に寄与した者を対象とする「文部科学大臣表彰 創意工夫功労者賞」を受賞した。

表 1.1.4-7　鉄道施設の品質向上等に関する受賞

年　度	功　績　名
H30	車両屋根上作業用足場装置の一体化の考案
R1	異原動機の発電機更新時の簡易情報変換装置の考案
R3	IC タグの導入による軌道スラブ敷設工事の改良
R4	スラブ軌道敷設におけるＣＡモルタル施工法の改良

５．鉄道施設協会技術賞（個人）

鉄道施設に関する技術の向上、業務能率の増進等に顕著な貢献した者を対象とする「鉄道施設協会技術賞（個人）」を受賞した。

表 1.1.4-8　鉄道施設協会技術賞（個人）

年　度	受賞職名
H30	東京支社　工事第四課　副参事 北海道新幹線建設局　技術管理課長 青森工事事務所 工事課長 九州新幹線建設局　担当課長
R1	関東甲信工事局　工事第二課長 九州新幹線建設局　工事第一課長
R2	東京支社　計画部　担当課長 北海道新幹線建設局　工事第五課長
R3	北海道新幹線建設局　北斗・八雲工事部　北斗工事課長

６．土木学会技術功労賞（個人）

長年にわたり人目につきにくい業務に従事し、地道な実務の積み重ねを通じて土木工学の進歩発展に功労のあった者を対象とする「土木学会技術功労賞（個人）」を受賞した。

表 1.1.4-9　土木学会技術功労賞（個人）

年　度	受賞職名
H30	大阪支社　計画部　担当部長
R1	北海道新幹線建設局　次長
R4	北陸新幹線建設局　石川工事部長

■評定と根拠

評定：　A

根拠：　調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進していることに加え、土木学会技術賞など基幹学会の高い位置づけの賞を複数受賞していることから、中期目標等における所期の目標を上回る成果を得るものと考えられる。

■課題と対応

土木、軌道、機械、建築、電気の各分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発、改良に係る技術開発を引き続き推進し、その成果の鉄道建設業務への活用に努めていく。

１．（１）④（開発成果の公表）

■中期目標

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に努める。

＜指標＞

- 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）
- 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）

■中期計画

また、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発、改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加し、その発表会等を通じて公表していく。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 1 号及び第 2 号

■主な評価指標

指標：・ 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）

・ 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）

評価の視点： 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。

■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							
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
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

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）					
	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）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	―	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	―	―	―	―
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

注）・当報告書の１．（１）、（２）及び（３）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

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た。

今中期目標期間中の各種学会等の委員委嘱：延べ 1087 名

今中期目標期間中の各種学会等の論文投稿及び論文発表の件数：571 件

今中期目標期間中の業務成果を公表する場の開催数：30 件

■評定と根拠

評定：　B

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。

以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。

■課題と対応

土木、軌道、機械、建築、電気の各分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発、改良に係る技術開発の成果等について、建設技術に係る各種学会等を通じて引き続き公表に努めていく。

■当該期間における業務運営の状況

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た。

今中期目標期間中は全体の論文発表・投稿は 571 件であり、これらの論文発表・投稿のうち、91 件は外部の専門家による査読付きである。また、投稿した論文のうち、24 件については学会等から各種の賞を授与された。

１．学会等の各種委員会への参加

各種学会等からの委員委嘱の依頼に対して、鉄道分野を中心とした技術の発展に貢献するため、積極的に応えることとしている。今中期目標期間中は、延べ 1087 名の職員等が各種学会等の委員や大学の非常勤講師を務めた。

表 1.1.4-10　主な委嘱機関別の委員数（平成 30 年度～令和 4 年度）

委嘱機関名	委員数（名）	委嘱機関名	委員数（名）
（公社）土木学会	187	（公財）鉄道総合技術研究所	56
（公社）地盤工学会	27	（公社）プレストレストコンクリート工学会	32
（一社）日本鉄道施設協会	105	（一財）全国建設研修センター	17
（一社）日本鉄道技術協会	22	（一社）日本鉄道電気技術協会	83
（一社）日本トンネル技術協会	114	（独）国際協力機構	86

２．鉄道建設技術に関する開発成果の公表

鉄道建設技術に関する開発成果を論文に取りまとめ、各種学会等への論文投稿や、各種学会等で発表を行っている。

今中期目標期間中の論文投稿の件数は 306 件であり、(公社)土木学会、(公社)地盤工学会、(一社)日本鉄道電気技術協会、 (一社)日本鉄道施設協会、(一社)日本トンネル技術協会等の各種学会等に論文投稿を行った。

また、今中期目標期間中の論文発表の件数は 265 件であり、(公社)土木学会、 (公社)プレストレストコンクリート工学会、 (公社) 地盤工学会、(一社)日本鉄道施設協会の各種学会等で論文発表を行った。

論文投稿及び論文発表のうち、91 件は外部の専門家による査読付きの論文（注）である。また、論文投稿及び論文発表のうち 24 件については、各種学会等から賞を授与さ

れた。

（注）査読付き論文とは、投稿原稿がその内容として社会的・技術的に相応しい内容であるか専門家により査読されるものであり、発表及び掲載の可否を判断されるとともに、専門的見地から査読に伴い見出された疑義等について再検討・修正が行われるものである。これにより、投稿者は、論文に対する専門家の生の、専門的見地からの指導を直接得ることができ、かつ、知識の広がりや技術の向上・高度化等を図ることができる等、本人の技術力向上に大いに資することとなる。

表 1.1.4-11　論文発表・投稿に対する受賞実績

	受　賞　名	題　　目
H30	鉄道建築協会 （建築技術会）奨励賞	駅におけるユニバーサルデザインへの取り組み －北陸新幹線、金沢・敦賀間－
R1	（公社）土木学会 第 29 回トンネル工学研究発表会 優秀講演賞	駅非開削部の大断面馬蹄形トンネルを角形エレメント推進工法により施工
	（公社）土木学会 第 29 回トンネル工学研究発表会 優秀講演奨励賞	小土被り部における市街地道路直下の山岳トンネル施工
	（一社）日本応用地質学会　研究発表会 優秀講演者賞	鉱床探査的手法を取り入れたトンネル区間の鉱化変質帯予測
	（一社）日本鉄道施設協会 協会誌　論文賞	神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線、相鉄・東急直通線）の概要と整備効果
	（一社）日本鉄道施設協会 協会誌　論文賞	プレキャスト鉄道ラーメン高架橋の確認施工～北陸新幹線、福井開発高架橋～
	（一社）日本鉄道施設協会 全国「車両と機械」研究発表会 奨励賞	整備新幹線における電車線柱建植用工事用機械装置の開発 -特殊区間、重量化への対応-
	（一社）日本鉄道電気技術協会 鉄道電気技術奨励賞	非常用発電機を順次更新する場合の簡易情報変換装置の考察
R2	（公社）土木学会 第 30 回トンネル工学研究発表会 優秀講演賞	駅非開削部の大断面馬蹄形トンネルに採用した角形エレメント推進工法の推進精度
	（公社）土木学会 第 30 回トンネル工学研究発表会 優秀講演奨励賞	駅非開削部の大断面馬蹄形トンネルに採用した角形エレメント推進工法の坑口止水対策
	（一社）日本鉄道施設協会 協会誌　審査委員特別賞	整備新幹線におけるフラッシュバット溶接の導入
	（一社）日本鉄道施設協会 協会誌　審査委員特別賞	幹線道路陸橋直下のシールドトンネルの近接施工－相鉄・東急直通線、羽沢トンネル－

	（一社）日本鉄道車両機械技術協会 全国「車両と機械」研究発表会 特別賞	限られた敷地における台車抜取装置の導入検討と開発～九州新幹線 大村車両基地～
R3	（公社）プレストレストコンクリート工学会 第30回プレストレストコンクリートの発展に関するシンポジウム 優秀講演賞	北陸新幹線（金沢・敦賀間）足羽川橋梁の設計・施工
	（一社）日本鉄道施設協会 総合技術講演会　審査員特別賞	軌道工事における電子化の取り組みによる業務効率化
	（一社）日本鉄道施設協会 総合技術講演会　審査員特別賞	埋積谷状の軟弱地盤帯における橋りょうの急速施工－北陸新幹線、大蔵余座橋りょう－
	（一社）日本応用地質学会 研究発表会　若手講演者奨励賞	鉱床探査的手法を取り入れたトンネル区間の鉱化変質帯予測と施工実績
	（公社）土木学会 鉄道工学シンポジウム　論文奨励賞	北海道新幹線(新函館北斗・札幌間）における防音壁の設計
	（一社）鉄道建築協会 第36回建築技術会　優秀賞	狭隘な施工ヤードにおける旅客上家の施工-北陸新幹線、福井駅-
R4	（一社）日本鉄道施設協会 論文賞	これまでの地震被害の知見に基づいた復旧支援と今後の展開
	（一社）日本鉄道施設協会 論文賞	超遅延剤を添加したコンクリートの2日間連続打設工法の 検討・結果
	（一社）日本鉄道施設協会 論文賞	軟弱地盤帯の大型橋りょうにおける 急速施工に向けた取組み －北陸新幹線、大蔵余座橋りょう－
	（公社）土木学会 鉄道工学シンポジウム　論文奨励賞	GRS一体橋梁の設計・施工および建設後の挙動計測に関する一考察
	（一社）日本トンネル技術協会功績賞	山岳トンネルの覆工コンクリート品質向上を目的とした背面平滑型トンネルライニング工法（FILM）の開発と新幹線トンネルへの本格展開

３．技術研究会及び業務研究発表会の開催

鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するとともに、機構業務を遂行していく上での根幹である鉄道建設技術の維持・発展・承継のため、機構主催の開発成果の公

表の場として､毎年度 10 月の 2 日間にわたり､機構本社において技術研究会を開催した。発表は、用地、土木（トンネル、橋りょう、路盤)、調査、軌道、建築、電気、機械の各系統より選定した。また、技術研究会の持つ趣旨をさらに徹底すべく、発表の内容、プレゼンテーション、質疑応答について審査を行い、優れた発表に対して、最優秀賞１名、優秀賞３名を選定し表彰した。

この機構本社技術研究会のほか、鉄道建設関係の機構各地方機関において業務研究発表会を開催し、鉄道建設技術の開発成果の積極的な公表を行った。

表 1.1.4-12　機構本社技術研究会の演題（平成３０年度～令和４年度）

分　　類	演　　題	講演者所属
土　木（トンネル)	環境管理計画の策定と湿地環境に配慮したトンネル掘削計画 －北陸新幹線、深山トンネル－	大阪支社
土　木（トンネル)	全線小土被りトンネルの施工計画 －北海道新幹線、ニセコトンネル他工区－	北海道新幹線建設局
土　木（トンネル)	新綱島駅非開削部角形エレメント推進工法について －相鉄・東急直通線、新綱島駅（仮称）－	東京支社
土　木（トンネル)	盤膨れが懸念される地山におけるインバート対策 －北陸新幹線、加賀トンネル－	大阪支社
土　木（トンネル)	住宅地における地質境界付近での山岳・シールドトンネルの 地中接合に関する施工計画 －北海道新幹線、札樽トンネル(富丘、札幌)－	北海道新幹線建設局
土　木（トンネル)	鉄道駅に初採用された鋼製地中連続壁の本体利用 －相鉄・東急直通線、新横浜駅（仮称）・新綱島駅（仮称）－	東京支社
土　木（トンネル)	国道直下を小土かぶりでパイプルーフ工法を用い山岳工法にて掘削 －九州新幹線　諫早トンネル－	九州新幹線建設局
土　木（トンネル)	幹線道路陸橋直下のシールドトンネルの近接施工 －相鉄・東急直通線、羽沢トンネル－	東京支社
土　木（トンネル)	崩落部における復旧とその後の掘削管理 －北陸新幹線、柿原トンネル-	大阪支社
土　木（トンネル)	高速道路直下を小土被りで掘削する山岳トンネル施工計画 －北海道新幹線、国縫トンネル－	北海道新幹線建設局
土　木（トンネル)	ＳＥＮＳによる小土被り区間の施工 －北海道新幹線、羊蹄トンネル（比羅夫）－	北海道新幹線建設局

土　木（トンネル）	大深度・大断面ニューマチックケーソンの工程短縮とコスト縮減 －中央新幹線、小野路非常口他－	関東甲信工事局
土　木（トンネル）	阿寺断層におけるトンネルの施工 －中央新幹線、中央アルプストンネル（山口）－	関東甲信工事局
土　木（トンネル）	小土被りで高速道路と交差する山岳トンネルの施工 －北海道新幹線、国縫トンネル－	北海道新幹線建設局
土　木（トンネル）	駅非開削部の大断面馬蹄形トンネルに採用した角形エレメント推進工法の確立に向けて －相鉄・東急直通線、新綱島駅（仮称）－	東京支社
土　木（トンネル）	超遅延剤を用いたコンクリートの二日連続打設 －中央新幹線、上小山田非常口－	関東甲信工事局
土　木（トンネル）	大土被り強変質凝灰岩区間の施工 －北海道新幹線、後志トンネル（塩谷）工区－	北海道新幹線建設局
土　木（トンネル）	自然由来重金属等を含むトンネル発生土受入地のリスクコミュニケーションについて	北海道新幹線建設局
土　木（トンネル）	新綱島駅躯体構築における急速施工 －相鉄・東急直通線、綱島トンネル他、新綱島駅躯体構築－	東京支社
土　木（橋りょう）	西九州自動車道および国道 34 号と交差する 3 径間連続合成箱桁の架設 －九州新幹線、袴野架道橋－	九州新幹線建設局
土　木（橋りょう）	住宅地近傍河川における橋りょう基礎の非出水期内施工 －北陸新幹線、鞍谷川橋りょう－	大阪支社
土　木（明かり）	鉄道初のフルプレキャストラーメン高架橋における試験施工－北陸新幹線、福井開発高架橋－	大阪支社
土　木（明かり）	市街地における単純合成けた２連の送り出し架設 －九州新幹線、宝町橋りょう(合成けた)－	九州新幹線建設局
土　木（橋りょう）	埋積谷状の軟弱地盤帯における橋りょうの急速施工 －北陸新幹線、深山トンネル他（大蔵余座橋りょう）－	北陸新幹線建設局
土　木（橋りょう）	北陸自動車道へ与える影響を考慮した橋りょうの設計・施工 －北陸新幹線、武生橋りょう（合成けた）－	北陸新幹線建設局
土　木（橋りょう）	下側防音壁の採用に向けた検討	北海道新幹線建設局
土　木（橋りょう）	大幅な工程短縮を実現した上路 SRC 桁（H 鋼埋込桁）の施工 －北陸新幹線、敦賀車両基地路盤他（坂下第 2 架道橋）－	北陸新幹線建設局
土　木（路盤）	明かり区間における構造形式に関する比較検討 －北海道新幹線、長万部地区－	北海道新幹線建設局
斜面防災	ＵＡＶ技術を活用した斜面対策工の設計・施工 －九州新幹線、三ノ瀬トンネル－	九州新幹線建設局
調　査	利用者実感を踏まえた幹線鉄道駅のあり方に関する調査	東京支社

調　査	都市部における大深度地下を利用した鉄道計画	東京支社
調　査	鉄道ホームドクター制度の取組みと成果	本社
軌　道	弾性まくらぎ埋込形軌道スラブの開発	九州新幹線建設局
軌　道	フラッシュバットレール溶接の導入	本社
軌　道	軌道工事電子化の取組み	九州新幹線建設局
軌　道	弾直スラブ軌道の防振効果	本社
軌　道	新たな設定替手法の試み	北陸新幹線建設局
電　気	耐震設計指針の改訂に伴う整備新幹線の電車線柱への適用	東京支社
電　気	列車無線デジタル/アナログ切替手法 －北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）－	東京支社
電　気	相互直通運転におけるＡＴＣ・ＡＴＳ切替時の安全性について －相鉄・東急直通線、新横浜駅（仮称）－	東京支社
電　気	電柱基礎用充填剤を用いた冬季施工対策の開発と実用化	本社
電　気	異径差厚スリップジョイント鋼管柱を用いた耐震対策	東京支社
建　築	駅におけるユニバーサルデザインへの取組み －北陸新幹線、金沢・敦賀間－	大阪支社
建　築	用地幅が確保困難な停車場・橋上駅部の施工計画 －九州新幹線、諫早駅－	九州新幹線建設局
建　築	ハイブリッド構造駅におけるＢＩＭを活用した切妻屋根の鉄骨建方 －九州新幹線、嬉野温泉（仮称）駅－	九州新幹線建設局
建　築	狭隘な施工ヤードにおける旅客上家の施工 －北陸新幹線、福井駅－	北陸新幹線建設局
建　築	西九州新幹線駅舎工事における地元協働の取組み －地元住民による“駅づくり”への参画－	九州新幹線建設局
機　械	地下鉄道の排煙計画 －相鉄・東急直通線、新横浜駅－	東京支社
機　械	整備新幹線の工事用機械の導入経緯と改良 －九州新幹線、北陸新幹線－	東京支社
機　械	列車汚水処理設備の環境対策 －北陸新幹線、敦賀車両基地－	東京支社
機　械	限られた敷地における台車抜取装置の導入検討と開発 －九州新幹線、大村車両基地－	本社
機　械	新型スラブ軌道作業車の課題と解決策 －北陸新幹線、九州新幹線－	本社
用　地	土地収用法を活用し用地協議が開始できた事例	大阪支社
用　地	有姿分譲を含む国土調査済の土地の筆界未定解消	北海道新幹線建設局

用　地	所有者不明土地の用地処理に伴う財産管理人（不在者・相続）の活用事例と課題	九州新幹線建設局
用　地	マンション敷地における区分地上権設定	北海道新幹線建設局
用　地	開拓財産(旧農地法による譲与財産)に係る用地取得手続	北海道新幹線建設局

表 1.1.4-13　機構各地方機関等における業務研究発表会の演題数

支社・建設局名	30 年度	元年度	2 年度	3 年度	4 年度	合計
東京支社	9	10	7	8	9	43
大阪支社	12	13	10	―	―	35
北海道新幹線建設局	9	9	11	12	16	57
北陸新幹線建設局	―	―	―	11	9	20
九州新幹線建設局	8	10	12	9	6	45
関東甲信工事局	5	6	5	5	5	26
合　計	43	48	45	45	45	226

１．（１）④（部外への適切な理解への取組み）

■中期目標

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に努める。

■中期計画

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 1 号及び第 2 号

■主な評価指標

評価の視点：　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。

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	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）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	－	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	－	－	－	－
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

注）・当報告書の１．（１）、（２）及び（３）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）並びに当該期間における業務運営の状況

１．関係者の信頼関係構築のための取組み

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。

このことを踏まえ、北陸新幹線事業に関し局長、副局長を沿線地域に置き、そこに渉外部を設置するとともに、令和２年度より、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を９回、同幹事会を 18 回開催し、機構の事業の状況や取組み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。

２．現場見学会の開催

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。特に令和 2 年度以降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、今中期目標期間中は外部を対象とした現場見学会を 1007 件実施した。

今中期目標期間中における現場見学会の主な実績は以下のとおりである。

（１）子供向け現場見学会の開催

①けんせつ小町活躍現場見学会

令和元年７月 30 日、（一社）日本建設業連合会と連携して、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、女子小・中学生を対象にした現場見学会を開催した。

当日は、福井下荒生田高架橋の建設現場に案内し、高架橋の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

②北陸新幹線高架橋頂上ウォーク

令和２年７月 26 日に、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、今江町内会主催の石川県小松市今江町児童らを対象とした見学会を開催した。

当日は、小松木場潟（北）高架橋上を歩きながら、工事状況や新幹線構造物について説明し、新幹線建設について理解してもらえるように努めた。

③敦賀市内小学生見学会

令和３年９月 28 日に、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、機構主催の石川県敦賀市立中央小学校の児童らを対象とした見学会を開催した。

当日は、敦賀駅や深山トンネル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。

④福井県福井市親子見学会

令和３年 10 月 16 日に、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、福井市主催の親子現場見学会を開催した。

当日は福井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。

⑤渡島トンネル親子見学会

令和３年 11 月６日、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）において、機構主催の函館市内等に居住する小・中学生を対象とした親子現場見学会を開催した。

当日は、渡島トンネル（台場山工区）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。

⑥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

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。

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。

（２）高校生を対象にした現場見学会の開催

①令和元年９月 19 日、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）において、鹿町工業高校の高校生を対象とした現場見学会を開催した。

当日は、八千代橋りょうと長崎駅高架橋の建設現場に案内し、橋りょう及び高架橋の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。

②令和３年７月６日、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、小松工業高校の高校生を対象とした現場見学会を開催した。

当日は、小松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。

③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。

当日は、渡島トンネル（北鶉工区）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。

（３）大学生を対象にした現場見学会の開催

①令和元年７月 25 日、北海道大学と連携して、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）において現場見学会を開催した。

当日は、朝里トンネル及び札樽トンネル（札幌）の建設現場に案内し、山岳トンネルの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。

②令和３年７月 29 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。

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。

③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。

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。

写真 1.1.4-2　現場見学会の集合写真（北陸新幹線、福井駅）

写真 1.1.4-3　現場見学会の状況（北海道新幹線、渡島トンネル）

写真 1.1.4-4　現場見学会の状況（北陸新幹線、小松駅）

写真 1.1.4-5　現場見学会の状況（北海道新幹線、渡島トンネル）

３．試乗会の開催

（１）神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）の試乗会

神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線） 西谷・羽沢横浜国大駅間の沿線住民を中心に試乗会を開催し、新線開業や機構の技術力についてＰＲを行った（令和元年 11 月 7～15 日）。

写真 1.1.4-6　相鉄・ＪＲ直通線 西谷・羽沢横浜国大駅間の
試乗会（羽沢横浜国大駅）

（２）九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の試乗会

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の沿線住民を中心に試乗会を開催し、新線開業や機構の技術力についてＰＲを行った（令和 4 年 9 月 10, 14～21 日）。

写真 1.1.4-7　九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の試乗会
（武雄温泉駅：対面乗換の様子）

４．講習会等での講演

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、講習会等で講演を行った。今中期目標期間中における講習会等での講演の実績は 33 件であり、主な内容は以下のとおりである。

（1）「三陸鉄道北リアス線震災旧工事」の講演

令和元年 9 月、（公社）土木学会東北支部が主催する東北の土木技術を語る会及び映画会において、三陸鉄道復旧工事についての講演を行い、プロジェクトの記録動画「復興の道しるべ～三陸鉄道北リアス線震災旧工事」の上映を行った。

（2）「鉄道ホームドクター制度と災害復旧に係る技術支援」に関する講演

令和元年 9 月、中部鉄道協会が主催する第 45 回土木講習会において、「鉄道ホームドクター制度と災害復旧に係る技術支援」と題して、鉄道ホームドクター制度について講演し、機構が鉄道事業者、地方公共団体等を対象に、鉄道建設業務、鉄道助成業務で培ったこれまでの経験・ノウハウを活用した支援を実施していることを紹介し、制度の普及活動に努めた。

（3）「鉄道工事におけるＰＣ技術の活用と生産性の向上」の講演

令和 3 年 6 月、（公社）プレストレストコンクリート工学会が主催する第 48 回ＰＣ技術講習会において、鉄道工事におけるＰＣ技術の活用と生産性の向上について講演し、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。

（4）「トンネル工法（ＮＡＴＭ）」に関する研修

令和 3 年 8 月、（一財）全国建設研修センターが主催する「トンネル工法（ＮＡＴＭ）」についての研修において、ＮＡＴＭの技術的な問題点や疑問点について質問事項に回答し、部外へ適切に理解を深めてもらえるように努めた。

（5）「事故防止活動」に関する安全講話

令和 3 年 7 月、（一社）日本建設業連合会が主催する「2021 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。

（6）「ジオシンセティックスシンポジウム」における講演

令和 3 年 12 月、国際ジオシンセティックス学会が主催する「第 36 回ジオシンセティックスシンポジウム」において、鉄道におけるジオシンセティックスの活用の事例紹

介の後、意見交換を行ない、鉄道建設技術について、部外へ適切に理解してもらうように努めた。

（7）「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。

5．トンネル掘削土受入地確保に向けたオープンハウスの開催

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、全体のトンネル発生土量約2,000万m3のうち約1/3の約640万m3という、前例になく膨大な量の自然由来重金属等を含むトンネル発生土（対策土）の受入地確保が課題となっている。特に受入地確保の状況が厳しい札幌市内については、オープンハウス（機構・札幌市共催）（注）を令和2年度から令和3年度にかけて3回、計8日間開催し、住民に対し、新幹線事業や受入候補地、対策工法等について理解をしてもらえるように努めた。

（注）「オープンハウス」とは、職員駐在型のパネル展のことであり、自由な雰囲気で、住民が日頃感じている疑問を職員が伺う。

6．整備新幹線沿線の記者クラブ向け説明会の実施

令和元年度からの新しい取組みとして、今中期目標期間中に建設中の整備新幹線 3 線区の沿線報道機関を対象とした説明会等を実施した。この取組みは、沿線の記者クラブを対象に、機構からのプッシュ型で取り組む積極的広報活動の一環として行っている。

表 1.1.4-14　整備新幹線沿線の報道機関向け説明会の実績

線区	実施概要
北海道新幹線 （新函館北斗・札幌間）	実施年月日：令和元年11月26日 対　　象：北海道運輸記者クラブ、北海道建設記者会 （11社、14名） 記者説明会：事業概要、発生土受入地に関する説明 現場見学会：立岩トンネル（ルコツ）工区、発生土受入地
	実施年月日：令和2年12月18日 対　　象：北海道運輸記者クラブ、北海道建設記者会、 札幌市政記者クラブ（12社、20名） 記者説明会：工事進捗、発生土受入地に関する説明

	実施年月日：令和3年6月24日 対　　象：北海道運輸記者クラブ、北海道建設記者会、札幌市政記者クラブ （15社23名） 記者説明会：札幌市手稲区手稲山口地区の発生土受入に関する協定の締結について説明 現場見学会：手稲山口地区発生土受入地（令和3年7月5日）
	実施年月日：令和5年3月25日 対　　象：北海道運輸記者クラブ、北海道建設記者会、札幌市政記者クラブ （3社4名） 記者説明会：北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の建設状況について 現場見学会：市渡高架橋、道南拠点オフィス開所式及び事務所内広報展示スペース（令和5年3月25日）
北陸新幹線 （金沢・敦賀間）	実施年月日：令和元年9月13日 対　　象：福井県政記者クラブ（8社、14名） 記者説明会：事業概要に関する説明 現場見学会：福井開発高架橋工区
	実施年月日：令和元年9月13日 対　　象：石川県政記者クラブ（7社、13名） 記者説明会：事業概要に関する説明 現場見学会：八日市川橋りょう工区
	実施年月日：令和3年10月17日 対　　象：福井県政記者クラブ、敦賀記者クラブ （12社12名） 記者説明会：工事進捗及び今後の見通しについて説明 現場見学会：敦賀駅工区
	実施年月日：令和4年6月19日 対　　象：福井県政記者クラブ、敦賀記者クラブ （12社、14名） 記者説明会：北陸新幹線、敦賀駅の旅客上家の鉄骨建方工事完了（上棟式と同日開催） 現場見学会：敦賀駅
	実施年月日：令和4年9月1日 対　　象：福井県政記者クラブ（6社、8名） 記者説明会：北陸新幹線、福井駅駅舎の建築工事完了 現場見学会：福井駅
	実施年月日：令和4年9月28日 対　　象：福井県政記者クラブ（6社、8名） 記者説明会：北陸新幹線、芦原温泉駅駅舎の建築工事完了 現場見学会：芦原温泉駅

	実施年月日：令和 4 年 9 月 28 日 対　　象：福井県政記者クラブ（6 社、8 名） 記者説明会：北陸新幹線、越前たけふ駅駅舎建築工事完了 現場見学会：越前たけふ駅
	実施年月日：令和 5 年 2 月 8 日 対　　象：福井県政記者クラブ、敦賀記者クラブ（12 社 24 名） 記者説明会：北陸新幹線、敦賀駅外観の全景公開 現場見学会：敦賀駅
九州新幹線 （武雄温泉・長崎間）	実施年月日：令和元年 5 月 18 日 対　　象：長崎県政記者クラブ（5 社、7 名） 現場見学会：久山トンネル（西）工区
	実施年月日：令和 4 年 3 月 19 日、20 日 対　　象：一日目 44 社、二日目 14 社 記者説明会：大村車両基地完成に伴う基地設備説明 現場見学会：大村車両基地
	実施年月日：令和 4 年 5 月 10 日、11 日 対　　象：二日間計 55 社、217 名 記者説明会：西九州新幹線車両走行試験

7．ＳＮＳを活用した情報発信の実施

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 3 年度からの新たな取組みとして、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、現場レポートや自然由来重金属を含むトンネル発生土の対応等、建設中の路線に関する動画及び青函トンネルやつくばエクスプレス等これまで建設した路線の記録映像等、計 54 本投稿したほか、令和 3 年 12 月に開設したＴｗｉｔｔｅｒ公式アカウントより、建設現場の状況等を投稿した。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。

8．道南拠点オフィスの開所

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。　広報展示スペースでは、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。

写真 1.1.4-8　広報スペース内の様子

写真 1.1.4-9　道南拠点オフィス外観

■評定と根拠

評定：　A

根拠：　北陸新幹線（金沢・敦賀間）については関係者との情報共有が十分ではなかったことから、局長、副局長を沿線地域に置き、そこに渉外部を設置するとともに、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み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。

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。また、受入地確保に向けたオープンハウスの開催、記者クラブ向けの説明会の開催や新線の開業にあたって、開業と機構の技術力のＰＲを兼ねた試乗会を開催したほか令和 3 年度からはＹｏｕＴｕｂｅやＴｗｉｔｔｅｒによる積極的な情報発信を実施した。さらに、広報機能の強化の取組みとして、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。以上のことから、中期目標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

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）との積極的な情報共有、現場見学会の開催及び SNS の活用等を通じて、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に引き続き努めていく。

１．（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

■中期目標

④　我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

我が国は鉄道分野について世界に誇れる高い技術力を有しており、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。

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。

＜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））

■中期計画

（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

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。

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 3 項及び第 4 項第 2 号

海外インフラ展開法第 4 条第 1 項

■主な評価指標

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））

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。

・　海外の鉄道プロジェクトへの技術協力を行っているか。

・　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。

■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

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
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 億円	0.5 億円	0.5 億
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	―	―	0 億円	0 億円	0 億円	0 億円	0 億円
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 カ国）	36 人（10 カ国・地域）	40 人（12 カ国・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 カ国）	385 人（17 カ国・地域）	435 人（9 カ国・地域）	0 人	0 人	25 人

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）

	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）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	－	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	－	－	－	－
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

注）・当報告書の１．（１）、（２）及び（３）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・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については、次年度以降に計上される見込み。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（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。

中期目標期間中には、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に職員 35 名が、軌道工事の施工監理業務に職員 2 名が従事し技術支援を行った。また、令和 3 年 9 月には東日本旅客鉄道株式会社（以下「ＪＲ東日本」という。)、(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。）を設立し、ＪＥに対して役職員を派遣し、技術支援を行った。ＪＥの設立は海外インフラ展開法に基づき機構が海外の高速鉄道事業へ出資した初めての案件である。出資を行ったＪＥ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。）へ諮問を行うなど、適切にモニタリングを実施した。

そのほか、タイのバンコク・チェンマイ間高速鉄道計画については事業費縮減等に係る調査、インドネシアのジャワ北幹線高速化計画については土木・施設計画に係る調査、台湾高速鉄道延伸計画については延伸工事を実施する際の課題整理に係る調査をそれぞれ行った。

２．国際協力業務

国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入れを実施し、同省が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力した。今中期目標期間中には、専門家派遣は 15 カ国・地域、計 96 名、研修員等受入は 22 カ国・地域、計 845 名となった。なお、令和 2 年度、令和 3 年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、専門家派遣及び研修員等の受入れを取りやめていたが、令和 4 年度より再開している。

表 1.2-1 今中期目標期間に専門家派遣・研修員等受入実績

年　度	30 年度	元年度	2 年度	3 年度	4 年度	計	国数
専門家派遣数（人）	36	40	0	0	20	96	15 ヵ国
研修員等受入（人）	385	435	0	0	25	845	22 ヵ国

表 1.2-2 今中期目標期間に海外技術協力を実施した国・地域

アメリカ、イギリス、イタリア、インド、インドネシア、ウズベキスタン、 オーストラリア、カナダ、韓国、カンボジア、サウジアラビア、シンガポール、 スウェーデン、スリランカ、タイ、台湾、チェコ、中国、ドイツ、 トルクメニスタン、ネパール、バングラデシュ、フィリピン、フランス、 ベトナム、マレーシア、ミャンマー、ラオス

■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、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道計画に関しては、詳細設計調査業務や軌道工事の施工監理業務への技術支援に加え、令和 3 年度にはＪＲ東日本、ＪＯＩＮとの共同出資により電気パッケージにおいて発注者であるＮＨＳＲＣＬの業務の代理・代行を担うＪＥを設立し、ＪＥへの技術支援を行うなど、インド高速鉄道事業に貢献した。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、第三者委員会へ諮問を行うなど、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、インドをはじめとした諸外国の高速鉄道プロジェクトの進展に伴い、専門家派遣や研修員等受入れを実施するなど、我が国鉄道技術の海外展開に貢献した。

以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。

■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 年度及び令和 3 年度は新型コ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 年度より再開しており、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け入れを行っていく。

■当該期間における業務運営の状況

１．海外高速鉄道調査等業務

（１）インド高速鉄道計画

インドでは 7 路線の高速鉄道が計画されており、平成 25 年 5 月の日印首脳会談の際に「日印共同出資による共同調査を実施」する旨が共同声明として出された。また、平

成 27 年 12 月の日印首脳会談に際し、日印両国政府間で、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道への新幹線システム導入に関する覚書が締結され、国土交通省等の関係機関との緊密な連携の下、調査、設計等の業務に機構職員が参画した。

詳細設計調査業務及び軌道工事の施工監理業務はＪＩＣＣが実施しているが、ＪＩＣＣを構成するＪＩＣに対し、詳細設計調査業務については平成 30 年度に 12 名（出向：6 名、補強：6 名）、令和元年度に 12 名（出向：2 名、補強：10 名）、令和 2 年度に 4 名（出向：1 名、補強 3 名）、令和 3 年度に 5 名（出向：1 名、補強 4 名）、令和 4 年度に 2 名（補強 2 名）が、軌道工事の施工監理については令和 4 年度に 2 名（出向：2 名）が技術支援を行った。人材育成については、国土交通省発注の「インド建設業界の人材育成業務」において土木工事品質管理に係る研修教材を作成したほか、(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、ＪＲ東日本、ＪＯＩＮとともにＪＥの業務内容に係るＮＨＳＲＣＬとの協議を含む出資に向けた調整等を短期間で行い、令和 3 年 9 月 1 日に電気パッケージにおいて発注者であるＮＨＳＲＣＬの業務の代理・代行を担うＪＥをＪＲ東日本、ＪＯＩＮとの共同出資により設立するとともに、ＪＥに対する役職員の派遣を通じた技術支援を行った。ＪＥの設立は、海外インフラ展開法に基づき機構が海外の高速鉄道事業へ出資した初めての案件である。出資を行ったＪＥ事業については、事業の進捗状況や資金収支等をＪＥへのヒアリング実施等を通じて把握及び分析を行った。これらの分析結果について第三者委員会へ諮問するなど、適切にモニタリングを実施した。

写真 1.2-1 インド高速鉄道に係る会議

（２）タイ高速鉄道計画

平成 28 年 8 月、日タイ両国大臣間で鉄道協力に関する覚書が締結され、バンコク・チェンマイ間について新幹線システムによる整備が行われることとなった。

これに関連して、平成 29 年 12 月に最終報告書がタイ運輸省に提出されたＪＩＣＡＦ／Ｓについては、タイ運輸省より事業費削減等の検討依頼があり、日タイ政府間において協議が行われた。平成 30 年度には、国土交通省によるタイ運輸大臣の表敬訪問及

び日タイ鉄道実務者協議に機構職員が同行した。機構は、令和元年度に、国土交通省発注の「バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画事業費縮減に係る検討調査」を実施し、日タイ鉄道実務者協議に機構職員が同行した。令和 2 年度には、国土交通省発注の「令和 2 年度 バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画における事業費縮減等の検討調査」において、需要予測の精査、事業費縮減の検討に係る調査を行った。令和 3 年度には、国土交通省発注の「令和 3 年度 バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画における事業費縮減等の検討調査」において、タイにおける基礎情報等の情報収集を実施し、需要予測、事業費縮減の検討に係る調査を行い、日タイ鉄道実務者協議（Ｗｅｂ）に参加した。

これらを踏まえ、現在、タイ政府内において事業採択に向け検討中である。

写真 1.2-2 タイ高速鉄道現地調査

写真 1.2-3 タイ高速鉄道に係る会議

（3）ジャワ北幹線高速化事業

平成 28 年 12 月、インドネシア政府から日本政府に対し、ジャカルタ・スラバヤ間約 720km のジャワ北幹線鉄道を最高速度 160km/h 程度で結ぶ高速化に向けた協力依頼がなされた。

機構は、同プロジェクトに関し、令和元年度から令和 4 年度において、ＪＩＣＡ発注の「インドネシア国ジャワ北幹線準高速化事業準備調査」に共同企業体の構成員として参画し、土木・施設計画等に係る調査を行った。

（4）マレーシア・シンガポール間高速鉄道計画

平成 25 年 2 月、マレーシアとシンガポール両政府は、両国を連絡する高速鉄道建設に正式合意した。平成 28 年 12 月にマレーシア・シンガポール間で、車両等資産会社の事業権の入札を平成 29 年に行うこと、開業目標を令和 8 年とすることについて二国間協定を締結した。平成 30 年 5 月にマレーシアが財政難を理由に計画中止を表明したが、平成 30 年 9 月に二国間で令和 2 年 5 月までの計画延期と令和 13 年の開業を目指すことに合意した。しかし、令和 3 年 1 月、マレーシア政府とシンガポール政府は本計画を撤回した。

機構は平成 30 年度に、国土交通省発注の「マレーシア・シンガポール高速鉄道計画

事業費縮減に係る検討調査」及び「海外における高速鉄道の土木部分に係る事業費縮減の方策に関する調査」を行い、マレーシア政府と国土交通省との協議に機構職員が同行した。また令和元年度には、国土交通省発注の「馬星高速鉄道計画における事業費縮減の検討調査」を行い、マレーシア政府と国土交通省との協議に機構職員が同行した。

（５）ベトナム南北高速鉄道計画

ベトナムでは、ハノイとホーチミンを結ぶ約 1,500km の南北高速鉄道計画がある。機構は令和 2 年度に、国土交通省発注の「ベトナム南北高速鉄道計画に関する調査」に、共同企業体の構成員として参画し、高速鉄道に関する検討状況の整理、計画のレビュー、都市鉄道との乗入時の課題整理を行った。

（６）スウェーデン高速鉄道計画

スウェーデンにおいて、ストックホルム、ヨーテボリ及びマルメのスウェーデン三都市を結ぶ高速鉄道が検討されている。これらの高速鉄道路線にはバラストレス軌道の導入が計画されている。機構は令和元年度に、国土交通省発注の「スウェーデンの高速鉄道におけるスラブ軌道適用可能性検討調査」において、情報収集や現地機関打合せ（Ｗｅｂ会議）を行い、スラブ軌道の適用可能性について基礎的検討を実施した。

（７）台湾高速鉄道延伸計画

平成 19 年に開業した台湾高速鉄道は、主に新幹線方式が採用されたことから、日台の友好の象徴になっている。現在台湾高速鉄道において、左営駅から屏東方面の延伸計画がある。また台湾側は、日本の新幹線の地震対策に関する知見を求めている状況でもある。

これに関連して、令和 4 年度に国土交通省から「台湾高速鉄道延伸計画及び軌道構造における脱線対策に関する調査」を受注した。調査においては、左営車両基地付近の土木工事・電気設備等の改修に関して、日本の事例を踏まえて課題整理を行うとともに、日本における軌道構造における脱線対策を整理した。

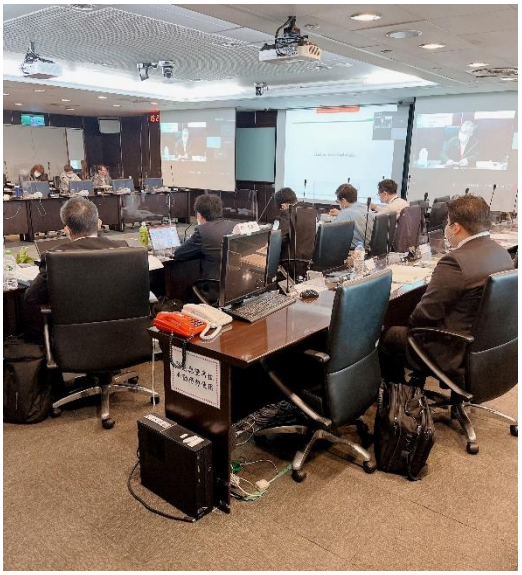


写真 1.2-4 台湾高速鉄道延伸計画に係る会議

表 1.2-3 海外高速鉄道調査の主な受注実績

年度	件名	発注元	備考
平成30年度	マレーシア・シンガポール高速鉄道事業費縮減に係る検討調査	国土交通省	
	海外における高速鉄道の土木部分に係る事業費縮減の方策に関する調査	国土交通省	
令和元年度	バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画事業費縮減に係る検討調査	国土交通省	
	バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画における事業費縮減・事業スキーム等の検討調査	国土交通省	共同企業体で受注
	馬星高速鉄道事業における事業費縮減の検討調査	国土交通省	
	スウェーデン高速鉄道におけるスラブ軌道適用可能性に関する調査	国土交通省	
	インドネシア国ジャワ北幹線鉄道準高速化事業準備調査	ＪＩＣＡ	共同企業体で受注
令和2年度	令和2年度バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画における事業費縮減等の検討調査	国土交通省	共同企業体で受注
	ベトナム南北高速鉄道に関する調査	国土交通省	共同企業体で受注
	インド高速鉄道事業に係るインド建設企業及びインド高速鉄道公社の人材育成に関する調査	国土交通省	
	インドネシア国ジャワ北幹線鉄道準高速	ＪＩＣＡ	（継続）

	化事業準備調査		
令和 3 年度	インド高速鉄道軌道工事に係る軌道工事に関する技術研修教材作成等業務	ＪＡＲＴＳ	
	令和 3 年度バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画における事業費縮減等の検討調査	国土交通省	共同企業体で受注
	インドネシア国ジャワ北幹線鉄道準高速化事業準備調査	ＪＩＣＡ	（継続）
令和 4 年度	台湾高速鉄道延伸計画及び軌道構造における脱線対策に関する調査	国土交通省	
	インド高速鉄道軌道工事に係る軌道工事に関する技術研修教材作成等業務	ＪＡＲＴＳ	（継続）
	インドネシア国ジャワ北幹線鉄道準高速化事業準備調査	ＪＩＣＡ	（継続）

２．国際協力業務

（１）海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入

国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入れを実施し、同省が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力した。今中期目標期間中には、専門家派遣は 15 カ国・地域、計 96 名、研修員等受入は 22 カ国・地域、計 845 名となった。なお、令和 2 年度、3 年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、専門家派遣及び研修員等の受入れを取りやめていたが、令和 4 年に再開している。

写真 1.2-4　インド鉄道省職員北陸新幹線現場視察

表 1.2-4 専門家派遣数の推移（平成 30 年度～令和 4 年度）

年　度	30 年度	元年度	2 年度	3 年度	4 年度
専門家派遣数（人）	36	40	0	0	20

表 1.2-5 今中期目標期間に専門家派遣を実施した国・地域

インド、インドネシア、ウズベキスタン、韓国、スリランカ、タイ、台湾、 中国、トルクメニスタン、ネパール、バングラデシュ、フィリピン、ベトナム、 マレーシア、ミャンマー

表 1.2-6 研修員等の受入数の推移（平成 30 年度～令和 4 年度）

年　度	30 年度	元年度	2 年度	3 年度	4 年度
研修員等受入数（人）	385	435	0	0	25

表 1.2-7 今中期目標期間に受け入れた研修員等の国・地域

アメリカ、イギリス、イタリア、インド、インドネシア、オーストラリア、 カナダ、カンボジア、サウジアラビア、シンガポール、スウェーデン、タイ、 台湾、チェコ、中国、ドイツ、フィリピン、フランス、ベトナム、マレーシア、 ミャンマー、ラオス

インド高速鉄道計画においては、平成 28 年 2 月に事業主体であるＮＨＳＲＣＬが設立され、組織体制の構築が図られる中、平成 30 年度及び令和元年度に、ＮＨＳＲＣＬの組織能力強化のアドバイザーや、ＪＩＣが担う詳細設計業務への技術協力として、専門家 11 人を派遣した。

各専門家は、単に求められた業務を行うだけにとどまらず、効率的な工事計画を率先して提案・調整したほか、ＮＨＳＲＣＬとの協議において直接説明するなど、主体的に取り組んでおり、ＮＨＳＲＣＬが本線土木工事主要工区の入札公示を行うに至る等、計画の進捗に寄与した。専門家の技術力やその貢献についてＮＨＳＲＣＬ及びＪＩＣから高く評価されている。

また、平成 28 年 3 月に始動したＪＩＣＡ制度整備支援プロジェクトに伴い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／設計支援委員会に機構職員 5 名が参加するとともに、同委員会の下部組織である分科会に機構職員 36 名が参加した。

加えて、インド鉄道省の職員を対象とした新幹線建設現場への視察研修等の受入（12 回、延べ 433 人）や、ＮＨＳＲＣＬの職員を対象とした新幹線建設現場への視察研修等の受入（11 回、延べ 82 人）を行った。

さらに、令和 3 年 11 月に設置されたインド高速鉄道プロジェクト電気パッケージ詳細設計に係る国土交通省第三者委員会に、機構職員 2 名が参加するとともに、同委員会の下部組織である分科会に機構職員 9 名が参加した。

（2）国際学術会議等への参加

機構は、世界の鉄道技術関係者との交流を図り、日本の鉄道システムの海外展開の一助となし、また、機構の鉄道建設に関する技術力についてアピールすること等を目的として、表 1.2-8 のとおり国際学術会議等へ参加し、講演やプレゼンテーションを実施した。

表 1.2-8 国際学術会議等への参加実績

年度	会 議 等 名	主催者等	開 催 国 （都 市）	時　期	発表数（件）
平成 30 年度	第 44 回 国際トンネル協会 会合	国際トンネル協会 （ＩＴＡ）	アラブ首長国連邦 （ドバイ）	平成 30 年 4 月	1
	第 20 回 中国科学技術協会 総会	中国科学技術協会 （ＣＡＳＴ）	中国 （杭州）	平成 30 年 5 月	1
	第 11 回 国際ジオシンセティックス会議	国際ジオシンセティックス学会 （ＩＧＳ）	韓国 （ソウル）	平成 30 年 9 月	1
	韓国高速鉄道経済フォーラム国際セミナー	韓国交通研究院 （ＫＯＴＩ）	韓国 （ソウル）	平成 30 年 12 月	1
令和 元年度	第 45 回 国際トンネル協会 会合	国際トンネル協会 （ＩＴＡ）	イタリア （ナポリ）	令和元年 5 月	1
	第 15 回世界交通学会	世界交通学会 （ＷＣＴＲ）	インド （ムンバイ）	令和元年 5 月	1
	第 53 回 ワトフォード会議	ワトフォード グループ	フランス （パリ）	令和元年 10 月	1
令和 2 年度	第 46 回 国際トンネル協会 会合	国際トンネル協会 （ＩＴＡ）	マレーシア （クアラルンプール） オンライン併用	令和 2 年 9 月	1 （オンライン）
	アジア開発銀行研究所セミナー	アジア開発銀行 研究所	フィリピン （マニラ） オンライン併用	令和 3 年 2 月	1 （オンライン）
令和 3 年度	第 3 回 ＩＨＲＡウェブセミナー	国際高速鉄道協会 （ＩＨＲＡ）	オンライン開催	令和 3 年 6 月	1 （オンライン）
	第 5 回 火山地域の応用地質と岩の力学に関する国際ワークショップ	国際岩の力学会 （ＩＳＲＭ） 国際応用地質学会 （ＩＡＥＧ）	日本 （福岡） オンライン併用	令和 3 年 9 月	1 （オンライン）
	第 14 回 東アジア交通学会 国際会議	東アジア交通学会 （ＥＡＳＴＳ）	日本 （広島） オンライン併用	令和 3 年 9 月	1 （オンライン）
令和 4 年度	世界トンネル会議	国際トンネル協会	デンマーク（コペンハーゲン） オンライン併用	令和 4 年 9 月	1 （オンライン）

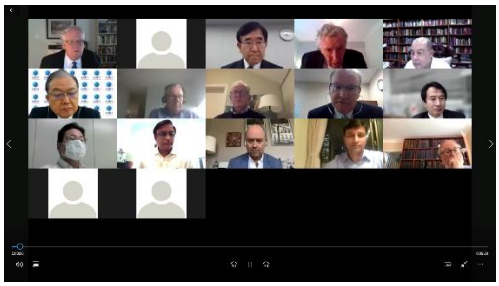


写真 1.2-5　第 3 回 IHRA ウェブセミナー

（3）鉄道分野における規格の国際標準化

平成 22 年 4 月に、(公財)鉄道総合技術研究所内に「鉄道国際規格センター」が設立され、鉄道技術の国際標準化に戦略的に取り組んでいる。

機構は、ＩＳＯ／ＴＣ２６９、ＩＥＣ／ＴＣ９等に機構職員 20 名が参加し、国際規格に関する日本原案の作成等に貢献している。

表 1.2-9　ＩＳＯ／ＴＣ２６９委員会・作業部会等（機構職員参加）

区　分	名　称
国内委員会	鉄道分野
分科委員会	インフラストラクチャ
国内作業部会	軌道品質評価
	地震時におけるモニタリングとオペレーション
	バラストレス軌道

表 1.2-10　ＩＥＣ／ＴＣ９の委員会・作業部会等（機構職員参加）

区　分	名　称
国内委員会	鉄道用電気設備とシステム
国内作業部会	直流信号用リレー国内作業部会
	トロリ線国内作業部会
	電力システム国内作業部会
	直流開閉装置国内作業部会
	銅及び銅合金ちょう架線国内作業部会
	輸送システムの管理と指令国内作業部会
	鉄道ＥＭＦ国際作業部会
	地上電力貯蔵システム国内作業部会
	交流電力補償装置国内作業部会
	変電所用コンバータ国内作業部会
	集電系の特性評価法国内作業部会
	き電シミュレータ国内作業部会
	架空電車線路国内作業部会

国内検討会	列車制御無線検討会
スペシャルWG	ＵＧＴＭＳ

（４）海外関係機関との技術交流等

機構の技術力や経験を活用し、海外関係機関との技術交流等を行った。

① スウェーデン

スウェーデン高速鉄道は、同国内の主要都市（ストックホルム、ヨーテボリ及びマルメ）を連絡するものである。平成 25 年 5 月に国土交通省とスウェーデン産業省との間で鉄道分野における協力に関する覚書が締結されたことから、本格的な技術交流を開始した。

平成 30 年度は、スウェーデン運輸庁から来日し、九州新幹線（西九州ルート）の視察や高速鉄道に係る意見交換を行ったほか、機構職員がスウェーデン運輸庁を訪問し、スウェーデン高速鉄道等についての意見交換を行った。令和元年度は、スウェーデン運輸庁を管轄するインフラ省が国土交通省との間で覚書の更新を実施するために来日し、両国の高速鉄道に関する意見交換等を行った。令和 2 年度、3 年度はスウェーデン運輸庁とＷｅｂ会議を開催し、両国の高速鉄道に関する意見交換を行った。令和 4 年度はスウェーデン運輸庁と高架橋に関するＷｅｂ会議を開催し、9 月にはスウェーデンで開催された日・スウェーデン鉄道協力会議等に参加し、高速鉄道に関するプレゼンテーションと意見交換を行った。

写真 1.2-6　スウェーデンとの技術交流

② ポーランド

ポーランドではワルシャワ新中央空港の建設に合わせ、主要都市を結ぶ約 1,800 キロに及ぶ高速鉄道整備を計画しており、2023 年の建設開始を目指し準備を進めている。令和 3 年 3 月にＷｅｂで開催されたポーランドセミナーにおいて、整備主体であるＳＴＨ（ポーランド政府 100％出資の特定目的会社）と機構が面談を行い、その後、ＳＴＨ、国土交通省とＷｅｂ会議を開催し、今後、機構から協力可能

な分野についてプレゼンを実施し、両国関係者で対象分野を検討することとなった。

③ イギリス

令和 4 年 12 月にイギリスで開催された英国運輸省、国土交通省主催の日英鉄道協力会議に参加し、新幹線のコスト削減に関するプレゼンテーションを行い、意見交換を実施した。

写真 1.2-7　日英鉄道協力会議

④ その他の取組み

平成 30 年度には、ＪＩＣＡ発注の「鉄道セクターにおける有償資金協力業務関連成果物に対するプルーフエンジニアリング」業務において、ＪＩＣＡが円借款にて支援する事業の実施に向け本邦コンサルタントが作成した詳細設計の内容について確認を行うとともに、今後の他案件でのコスト積算に当たっての改善点・留意すべき事項の提言のとりまとめ等を行った。

また、令和 2 年度には、ＪＩＣＡ発注の「鉄道分野におけるプルーフエンジニアリングに係る技術協力」において、施工計画や事業費等の確認を行った。

１．（３）鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

■中期目標

⑤　鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道施設に係る貸付料及び譲渡代金による調達資金の確実な回収に当たっては、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。

さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。

＜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））

■中期計画

（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

さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 3 号及び第 6 号

機構法第 14 条第 1 項、附則第 9 条及び附則第 11 条第 1 項第 1 号

■主な評価指標

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））

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。

・　ＪＲ貨物に対して貨物調整金を速やかに交付しているか。

■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							
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
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）

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）					
	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）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	－	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	－	－	－	－
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

注）・当報告書の１．（１）、（２）及び（３）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）について、令和元年 11 月に相模鉄道(株)へ、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、令和 4 年 9 月にＪＲ九州へ、及び神奈川東部方面線（相鉄・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、それぞれ貸付を行った。また、主要幹線及び大都市交通線で国土交通大臣が指定する貸付期間（40 年間）が経過した小金線（新松戸・西船橋間）について、貸付していたＪＲ東日本に対して譲渡を行った。

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、各年度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、各年度の要回収額を全額

回収した。なお、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間（25 年間）が変更された事業者等については、毎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。

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、各年度、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ＪＲ貨物に対して交付した。

■評定と根拠

評定：　B

根拠：　中期目標等における所期の目標を達成できる見込みであると認められるため。

■課題と対応

令和 2 年 10 月から令和 3 年 3 月までの間に実施された財務省理財局による財政融資資金本省融通先等実地監査における指摘を踏まえ、譲渡業務に係る鉄道事業者の経営状況の調査・検証の改善方法について検討を行い、態勢整備を図った。

■当該期間における業務運営の状況

１．鉄道施設の貸付業務

（１）鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設には、整備新幹線（北陸新幹線（高崎・金沢間）、東北新幹線（盛岡・新青森間）、九州新幹線（博多・鹿児島中央間）及び北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)）、主要幹線及び大都市交通線（京葉線、小金線及び瀬戸線）、神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）並びに津軽海峡線がある。また、令和 4 年度は、令和 4 年 9 月に整備新幹線（九州新幹線（武雄温泉・長崎間））について、令和 5 年 3 月に神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）について、それぞれ新たに貸付を行った。

これらの鉄道施設の貸付料は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令（平成 15 年政令第 293 号。以下この項目において「機構法施行令」という。）第 6 条第 1 項、第 7 条第 1 項、第 7 条の 2 及び附則第 5 条に規定された額を基準として定められた額を、機構法第 14 条第 1 項及び附則第 9 条の規定に基づき国土交通大臣の認可を受けて、これらの鉄道施設を貸し付けている鉄道事業者から回収することとなっている。

（貸付料の基準）

○整備新幹線

・鉄道事業者の受益の額（定額）

・租税及び管理費

○主要幹線及び大都市交通線

・建設に要した費用のうち借入れに係る部分の元利均等半年賦（40 年間）の額

・建設に要した費用のうち借入れに係る部分以外に係る減価償却費の額
・債券発行費及び債券発行差金並びに租税及び管理費

○神奈川東部方面線
・鉄道事業者の受益の額（需要予測に基づく収入変化と費用変化を考慮）

○津軽海峡線
・租税及び管理費

各年度において回収すべき貸付料の額は全額を回収した。

表　1.3-1　各年度における貸付料の回収額

（単位：億円）

区　　分	H30	R 元	R2	R3	R4	計
回 収 額	1,118	1,148	1,144	1,179	1,215	5,805

（注）「九州新幹線貸付料一括前払い」により回収した額は含まない。
（注）単位未満四捨五入のため、合計は必ずしも一致しない。

（２）主要幹線及び大都市交通線のうち、小金線（新松戸・西船橋間）について、貸付期間が国土交通大臣が指定する期間（40 年間）を経過した平成 30 年 10 月 2 日（譲渡日）に、機構法施行令第 7 条第 2 項に規定された額を基準として、機構法第 14 条第 1 項の規定に基づき国土交通大臣の認可を受けてＪＲ東日本から譲渡代金として 2 億円を全額回収した上で、同社に譲渡した。

（譲渡代金の基準）
・建設に要した費用から、同社が既に支払った貸付料の元金の額及び借入れに係る部分以外に係る減価償却費の額を減じた額

（３）鉄道施設の新規貸付

神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）について、令和元年 11 月に機構法第 14 条第 1 項に基づく国土交通大臣の認可を受け、相模鉄道(株)へ貸付を開始した。

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、令和 4 年 9 月に機構法第 14 条第 1 項の規定に基づき国土交通大臣の認可を受け、ＪＲ九州へ貸付を開始した。

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）について、令和 5 年 3 月に機構法第 14 条第 1 項の規定に基づき国土交通大臣の認可を受け、相模鉄道(株)及び東急電鉄(株)へそれぞれ貸付を開始した。

２．鉄道施設の譲渡業務

鉄道事業者に対し鉄道施設を譲渡し、譲渡代金を回収している路線には民鉄線（小田急小田原線をはじめ 14 線）、主要幹線鉄道線（ＪＲ高徳線をはじめ 2 線）並びに都市鉄道線

（ＪＲ札沼線をはじめ３線）がある。

機構は、国土交通大臣の指示により建設又は大改良を実施し、完成した鉄道施設を、機構法第 14 条第１項の規定に基づき機構法施行令第８条第１項に規定された額について国土交通大臣の認可を受けて鉄道事業者に譲渡し、同条第 2 項に規定された額を毎事業年度の譲渡代金として、これらの鉄道施設を譲渡した鉄道事業者から回収することとなっている。

（毎事業年度の譲渡代金）

・建設又は大改良に要した費用のうち機構が負担した部分の元利均等半年賦（原則 25 年間）の額

・債券発行費及び債券発行差金並びに管理費

上記合計額を毎事業年度の譲渡代金とするほか、鉄道事業者の意向による期限前返済も受けている。

各年度において回収すべき譲渡代金の額は全額を回収した。なお、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間（25 年間）が変更された事業者等については、毎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。

表　1.3-2　各年度における譲渡代金の回収額

（単位：億円）

区　　分	H30	R 元	R2	R3	R4	計
回 収 額	853	809	727	730	642	3,761
うち繰上償還額	74	58	23	50	18	223

（注）単位未満四捨五入のため、合計は必ずしも一致しない。

３．貨物調整金の交付

機構法附則第 11 条第１項の規定に基づき、並行在来線への支援のための貨物調整金について、各年度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ＪＲ貨物に対して交付した。

表　1.3-3　各年度における貨物調整金の交付額

（単位：億円）

区　　分	H30	R 元	R2	R3	R4	計
交 付 額	133	131	131	136	135	666

（注）単位未満四捨五入のため、合計は必ずしも一致しない。

１．（４）鉄道助成業務等

■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）					
	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）	227,411,588	230,320,198	231,123,397	567,538,125	273,874,562
決算額（千円）	227,329,193	241,415,261	234,232,820	561,100,268	283,852,349
経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740	220,687,892	207,758,887	213,256,962
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（名）	29	27	27	27	27

注）・当報告書の１．（４）が含まれる助成勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■評定と根拠

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２件（令和元年度、４年度）を除く）の受払、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。

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。

さらに、ＪＲ北海道及びＪＲ四国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、定められた利率により当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施した。

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。

■課題と対応

―

１．（４）①鉄道助成

■中期目標

（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。

(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。

＜指標＞

・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％)

(b)　助成制度に関する情報提供等の推進

鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、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。

＜指標＞

・　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）

(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。

＜指標＞

・　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）

■中期計画

（４）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。

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。
　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。
　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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 2 項及び附則第 11 条第 3 項

■主な評価指標

指標：・　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）

評価の視点：・　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。
・　情報提供や周知活動を推進し、また、推進するための検討をしているか。
・　約定等に沿った確実な回収を実施しているか。
・　債務を確実に償還しているか。

■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							
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
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%
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
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	―	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	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

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）					
	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）	227,411,588	230,320,198	231,123,397	567,538,125	273,874,562
決算額（千円）	227,329,193	241,415,261	234,232,820	561,100,268	283,852,349
経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740	220,687,892	207,758,887	213,256,962
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（名）	29	27	27	27	27

注）・当報告書の１．（４）が含まれる助成勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

鉄道助成に係る勘定間繰入及び補助金交付等については、全ての受け払いについて、適正に執行した。

業務の充実強化については、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を開催し、委員会からの改善意見は、適宜、業務運営へ反映した。

審査ノウハウの継承と職員のスキルアップのため、職員研修等を開催し情報の共有化を図った。

助成制度の活用支援、助成対象事業の適正な執行のための周知活動について、充実・

強化を図りながら実施した。

債権の回収等については、約定等に基づき、新幹線譲渡代金等を回収するとともに、新幹線に係る債務についても確実に償還した。

■評定と根拠

評定：　B

根拠：　中期目標等における所期の目標を達成するものと認められるため。

■課題と対応

ー

■当該期間における業務運営の状況

１．勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等の適正な執行

勘定間繰入及び補助金等交付に係る受け払いについて、基本的に（機構外の要因による２件（令和元年度、４年度）を除く）請求から支払まで「30 日以内」に実施、国の補助金受入から給付まで「7 業務日以内」に実施し、誤処理は皆無で適切に執行した。

２．第三者委員会の開催

「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」（委員長：杉山雅洋　早稲田大学名誉教授）を開催（令和 4 年度までの 5 年間で 10 回開催）し、委員会からの改善意見は 1 年以内に業務運営に反映させた。

３．審査ノウハウの承継と職員のスキルアップ

職員研修を令和 4 年度までの 5 年間で計 58 回実施し、業務執行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化が図られた。

４．助成制度の活用支援、助成対象事業の適正な執行のための周知活動

（1）「鉄道助成ガイドブック」及び助成制度に関するパンフレットを毎年度作成し、関係者に配布するとともに、ホームページを更新した。

（2）助成対象事業の適正な執行を図るため、「都市・幹線鉄道関係補助金執行事務手続事例集」の更新・配布、補助事業の実施に係る基本的な考え方及び留意事項についての文書発出、「補助金実務説明会」の開催等、周知活動について充実・強化を図りながら実施した。

５．新幹線譲渡代金等の確実な回収と債務の償還（平成 30～令和 4 年度）

（１）既設四新幹線（東海道、山陽、東北（東京・盛岡間)、上越）の譲渡代金及び建設勘定への無利子貸付金について、約定等に基づき当年度の債権を全て回収した（譲渡代金：3,622 億円、無利子貸付金の償還額：1,146 億円)。

（２）既設四新幹線に係る債務について、法令に基づき償還した（約定償還額：7,805 億円)。

１．（４）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り入れ等

■中期目標

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り入れ等

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。

＜指標＞

・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

■中期計画

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り入れ等

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第 11 条第 1 項第 6 号及び第 7 号、第 9 項

■主な評価指標

指標： 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

評価の視点： 定められた利率により、利子の支払を確実に実施したか。

■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）					
	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）	227,411,588	230,320,198	231,123,397	567,538,125	273,874,562
決算額（千円）	227,329,193	241,415,261	234,232,820	561,100,268	283,852,349
経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740	220,687,892	207,758,887	213,256,962
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（名）	29	27	27	27	27

注）・当報告書の１．（４）が含まれる助成勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）※令和４年度見込み

長期借入金の借入について、令和 3 年度にＪＲ北海道から 2,970 億円、ＪＲ四国から 450 億円、令和 4 年度に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（令和 3 年度、令和 4 年度にそれぞれＪＲ北海道へ 2 件、ＪＲ四国へ 2 件）確実に実施した。

■評定と根拠

評定：　B

根拠：　中期目標等における所期の目標を達成するものと認められるため。

■課題と対応

－

■当該期間における業務運営の状況

長期借入金の借入及び当該長期借入金に係る利子の支払について、ＪＲ北海道及びＪＲ四国に対し、法律の規定及び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、確実かつ遅滞なく実施した。

１．（４）③中央新幹線建設資金貸付等業務

■中期目標

② 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。

＜指標＞

・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）

■中期計画

② 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、債権の確実な保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第 11 条第 1 項第 4 号

■主な評価指標

指標： 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）

評価の視点： 債権の確実な保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を行っているか。

■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							
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
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

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）					
	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）	227,411,588	230,320,198	231,123,397	567,538,125	273,874,562
決算額（千円）	227,329,193	241,415,261	234,232,820	561,100,268	283,852,349
経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740	220,687,892	207,758,887	213,256,962
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（名）	29	27	27	27	27

注）・当報告書の１．（４）が含まれる助成勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）並びに当該[事業年度/期間]における業務運営の状況

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、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を実施した。

■評定と根拠

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が行われている。

以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。

■課題と対応

新型コロナウイルス感染症の影響により建設主体の財務状況に大きな影響が生じたところ、その影響にかかる検証を通じて償還確実性が維持されていることを適切に確認していく。

１．（５）船舶共有建造等業務

■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）					
	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）	48,625,954	54,975,332	98,239,311	71,716,362	60,638,923
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824	81,736,162	57,604,876	47,267,261
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582	25,415,692	24,804,908	25,063,760
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（名）	57	58	59	59	59

注）・当報告書の１．（５）が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■評定と根拠

評定： A

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、第 4 期中期目標期間における 140 隻に対し 177 隻の実績（対計画値 126%）となった。

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。

さらに、繰越欠損金を第 4 期中期目標期間において 74 億円縮減、未収金は 169 百万円縮減した。

■課題と対応

－

１．（５）①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

■中期目標

（３）船舶共有建造等業務

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。

①　船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

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。

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。

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。

＜定量的目標＞

・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。

＜目標水準の考え方＞

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隻と設定した。

【重要度：高】

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。

【難易度：高】

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。

■中期計画

（５）船舶共有建造等業務

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。

①　船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

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。

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。
　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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 7 号及び第 8 号

■主な評価指標

定量的目標：　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。

評価の視点：　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。

■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

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
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				
			20 隻以上	24 隻以上	28 隻以上	28 隻以上	28 隻以上
			実績値				
			47 隻	40 隻	28 隻	30 隻	32 隻

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）

	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）	48,625,954	54,975,332	98,239,311	71,716,362	60,638,923
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824	81,736,162	57,604,876	47,267,261
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582	25,415,692	24,804,908	25,063,760
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（名）	57	58	59	59	59

注）・当報告書の１．（５）が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

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する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。

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、第 4 期中期目標期間において、平成 30 年度に内航海運の船員不足に対応するため、船員の労働負担を軽減し居住性の改善措置が施された船舶を「労働環境改善船」、船舶管理会社を活用して船員養成や確保、船舶維持管理を集約させて効率的な船舶管理を行う船舶を「事業基盤強化に資する船舶」、観光立国推進のため快適性・利便性・バリアフリー化に対応した遊覧専用船を「国内クルーズ船」として新たに政策要件に加えた。令和元年度に環境に優しい代替燃料に対応するため、液化天然ガスを燃料とした「ＬＮＧ燃料船」を「環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶」の一類型として追加した。令和 2 年度に老朽化したジェットフォイルの代替建造促進のため共有期間を延長(最大 6 年間)する場合の共有比率上限を従前の 45%から 70%へと拡充した。令和 3 年度に造船・海運分野の競争力強化等を目指した海事産業強化法に基づく「特定船舶導入計画の認定を受けた船舶」を新たに政策要件に加えた。令和 4 年度に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た。

なお、セミナー等の周知活動に加え、建造計画段階からの技術支援を実施したこと等が実を結び、平成 30 年度に創設した「労働環境改善船」は同年度に 4 隻、「国内クルーズ船」は令和元年度に 1 隻の実績となるなど、国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進した。

また、新型コロナウイルスの感染拡大を踏まえ、従前は参集形式で実施していた「共有建造支援セミナー」及び「内航船舶技術支援セミナー」は令和 2 年度から開催することができなかったため、令和 3 年度から両セミナーを合わせた「内航船支援セミナー」等を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最新のトピックス、機構の制度改正等について情報発信を行った。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。

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 177 隻となり、第 4 期中期目標期間の計画値を達成することができた。

■評定と根拠

評定： A

根拠： 新型コロナウイルスの感染拡大を踏まえ、従前は参集形式で実施していた「共有建造支援セミナー」及び「内航船舶技術支援セミナー」は令和 2 年度から開催することができなかったため、令和 3 年度から両セミナーを合わせた「内航船支援セミナー」等を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最新のトピックス、機構の制度改正等について情報発信を行った。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、第 4 期中期目標期間の計画値 140 隻に対し、177 隻（対計画値 126%）の実績となった。

以上のことから中期目標等における所期の目標を上回る成果を達成していると考えられる。

■課題と対応

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。

■当該期間における業務運営の状況

1．政策課題に適合した船舶の建造

中期計画においては、国内海運政策の実現に寄与するため、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の政策課題に適合した船舶の建造を推進するとともに、その中でもより高い政策効果を実現する船舶の建造を推進することとし、金利優遇等の実施を行っている。

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。平成 30 年度から内航海運の船員不足に対応するため、船員の労働負担を軽減し居住性の改善措置が施された船舶を「労働環境改善船」、船舶管理会社を活用して船員養成や確保、船舶維持管理を集約させて効率的な船舶管理を行う船舶を「事業基盤強化に資する船舶」、観光立国推進のため、快適性・利便性・バリアフリー化に対応した遊覧専用船を「国内クルーズ船」として新たに政策要件に加えた。

令和元年度から、従来の重油を燃料とした在来船に比べ高い二酸化炭素（以下「CO_2」という。）削減効果が見込まれる代替燃料に対応した船舶の普及促進を図るため、「ＬＮＧ燃料船」を、「環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶」の一類型とし

て政策要件に加えた。また、硫黄酸化物（以下「ＳＯｘ」という。）の規制強化に伴い、排気ガス洗浄装置（スクラバー）を設置した既存共有船への金利軽減制度を創設した。

令和 2 年度から、老朽化したジェットフォイルの代替建造促進のため共有期間を延長（最大 6 年間）する場合の共有比率上限を従前の 45%から 70%へと拡充した。

令和 3 年度は、11 月に造船・海運分野の競争力強化等を目指した海事産業強化法に基づく「特定船舶導入計画の認定を受けた船舶」を新たに政策要件に加えた。

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た。

我が国の内航海運では、令和 3 年度末における貨物船隻数のうち老朽船の占める割合が 70%に達する等、代替建造の進展が遅れている。同時に、船員の確保やそのための船員居住環境の改善が重要な課題となっている。こうした状況を踏まえ、機構では第 4 期中期目標期間において、新型コロナウイルスの感染拡大を受け、地区船主会等での意見交換や機構役職員によるオーナー及びオペレーターへの個別訪問の機会減少等があるものの、オンラインを積極的に活用し、船舶共有建造制度に対する事業者の関心事項に関する細かな説明等を実施した。

その結果、第 4 期中期目標期間中（平成 30 年度～令和 4 年度）に建造決定に至ったのは 102 隻であり、より高い政策効果を実現する船舶に適合した延べ建造実績は 177 隻となった。その内訳は以下のとおりである。

○物流効率化に資する船舶（計 12 隻）
・内航フィーダーの充実に資する船舶 1 隻
・高度モーダルシフト船 11 隻
○地域振興に資する船舶（計 35 隻）
・離島航路の整備に資する船舶 33 隻
・国内クルーズ船 2 隻
○船員雇用対策に資する船舶（計 45 隻）
・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 37 隻
・労働環境改善船 8 隻
○事業基盤強化に資する船舶（計 3 隻）
・登録船舶管理事業者を利用する船舶 3 隻
○グリーン化に資する船舶（計 71 隻）
・スーパーエコシップ 3 隻
・先進二酸化炭素低減化船 7 隻
・高度二酸化炭素低減化船 52 隻
・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船 9 隻
○特定船舶導入計画の認定を受けた船舶（計 11 隻）

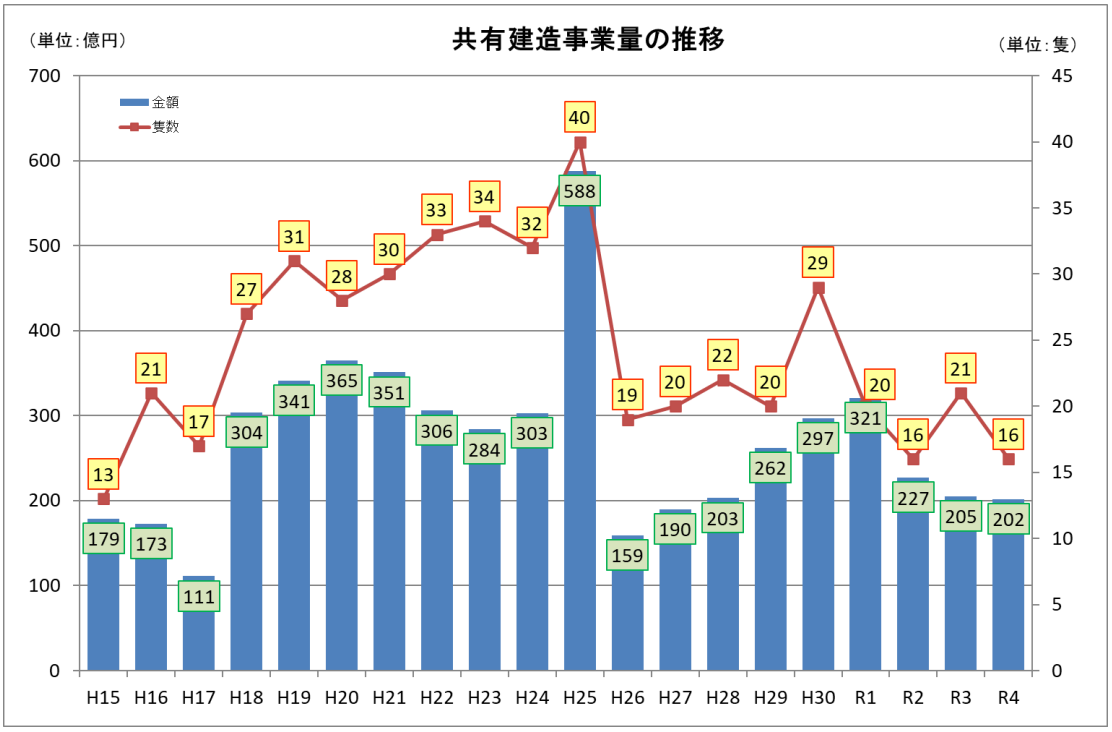
※　特定船舶導入計画の認定を受けた船舶は、令和 3 年 8 月に施行された海事産業強化法に基づくものであり、令和 4 年度からより高い政策効果を実現する船舶に追加したものである。令和 3 年度に 1 隻の建造実績があったところ、当該船舶は第 4 期中期目標期間中の実績とする。

2．各種セミナーの実施等

新型コロナウイルスの感染拡大を受け、従前は参集形式で実施していた「共有建造支援セミナー」及び「内航船舶技術支援セミナー」は令和 2 年度から開催することができなかったため、令和 3 年度から両セミナーを合わせた「内航船支援セミナー」等を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最新のトピックス、機構の制度改正等について情報発信を行った。

また、令和 2 年度から、機構ホームページにおいて新型コロナウイルス感染予防・拡大防止に向けた共有事業者の取組みや国・地方公共団体からの支援策について情報発信を行った。

図 1.5.1-1 共有建造事業量の推移



１．（５）②船舶建造等における技術支援

■中期目標

② 船舶建造等における技術支援

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。

【重要度：高】

船舶は内航海運業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。

■中期計画

② 船舶建造等における技術支援

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。

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。

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 8 号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点：・ 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。

・ 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、その充実を図っているか。

・ 機構の技術支援のあり方を検討しているか。

■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）					
	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）	48,625,954	54,975,332	98,239,311	71,716,362	60,638,923
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824	81,736,162	57,604,876	47,267,261
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582	25,415,692	24,804,908	25,063,760
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（名）	57	58	59	59	59

注）・当報告書の１．（５）が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

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。

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・居住環境向上に寄与する「労働環境改善船」等の建造促進のため、事業者への技術支援を実施し、第 4 期中期目標期間は「先進二酸化炭素低減化船」を 7 隻、「労働環境改善船」を 8 隻、「スーパーエコシップ」を 3 隻建造決定した。「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、第 4 期中期目標期間は 33 隻建造決定した。

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、政策要件に係る技術基準の策定・改正を実施した。平成 30 年度に船舶のCO_2排出量、ＳＯｘ排出量低減といった環境性能の向上を目的として、「ＬＮＧ燃料船」の技術基準を策定し令和元年度から施行した。また、令和 3 年度に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 年度から施行した。

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。

これらの取組みについて、「内航船支援セミナー」をはじめとするセミナー等で積極的

に周知を行った。

■評定と根拠

評定：　B

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。

以上のことから、中期目標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

令和元年度から技術的な支援を実施している「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。

■当該期間における業務運営の状況

１．技術支援の充実

船舶の品質は、その安全性はもとより、運航サービス、運航コスト（燃料費、保守整備費）及び船員の労働環境に大きく影響する。このため、機構では船舶建造の計画から竣工に至る各段階において技術支援を行い、より良質な船舶の建造を促進している。第 4 期中期目標期間は、これらの機構の技術支援を通じて、先進二酸化炭素低減化船 7 隻、労働環境改善船 5 隻、特定船舶導入計画の認定を受けた船舶 1 隻を含む貨物船 64 隻と先進二酸化炭素低減化船 1 隻、労働環境改善船 2 隻、スーパーエコシップ 1 隻を含む旅客船 47 隻が竣工した。また、就航後においても保証期間中（通常 1 年間）に発生した不具合に対して、造船所の責任において修繕を行う保証ドックに 27 隻立会い、修繕工事やメンテナンスに関する助言等の積極的なアフターケアを実施し、全体的な技術支援を行っている。

第 4 期中期目標期間の主な取組みについて、詳細を以下に記載する。

（１）建造の品質確保

近年建造される船舶において工程の遅延や機器の不具合等のトラブルの発生件数が増加していることから、機構では船舶の品質をより確実に確保するためにＰＤＣＡサイクルによるリスク管理を取り入れ、より体系的な業務改善を図っている。

第 4 期中期目標期間は、引き続きデータベースを用いて計画段階での船舶の性能予測精度の向上に取り組んだ。これに加えて、不具合発生事案を踏まえ、「船舶工事監督及び検査実施要領」、「建造仕様書・設計審査実施要領Ⅱ」の改正を実施し、

再発の防止を図った。

（２）先進二酸化炭素低減化船等の建造支援

優れた二酸化炭素低減化効果を有する船舶である先進二酸化炭素低減化船等について、第 4 期中期目標期間も引き続き事業者に、過去に建造した共有船のデータ活用による船舶の性能予測等の技術支援を実施した（参考：第 4 期中期目標期間では、先進二酸化炭素低減化船を 7 隻、高度二酸化炭素低減化船を 52 隻建造決定）。

（３）スーパーエコシップの建造支援

スーパーエコシップとは、電気推進システムを採用することにより、環境負荷低減、物流効率化等が図られている船舶である。機構では、平成 17 年度より当該船舶の金利軽減措置を実施しており、船型調査の成果である設計図書の提供等の技術支援を実施している。

このような技術支援の結果、第 4 期中期目標期間はスーパーエコシップ 3 隻を建造決定した。

（４）離島航路就航支援

地域にとって重要な離島航路を維持するため、地方公共団体等が船舶を建造する事例が多くなっているが、船舶の建造に当たっては、航路改善協議会、プロポーザル、建造計画の策定等、広範かつ専門的な知見が必要となるところ、建造業務に当たる地方公共団体等にはこれらの業務に関するノウハウが少なく、技術支援に対するニーズが高い。このため、機構では、航路調査、基本仕様策定等の検討段階から支援を実施する等、これら地方公共団体等に対して重点的な技術支援を実施している。

このような技術支援の結果、第 4 期中期目標期間は 33 隻建造決定した。

（５）政策課題に対応する建造促進

平成 29 年 6 月に公表した「内航未来創造プラン」の実現に向けた取組みとして船員の労働負担を軽減し、船内の騒音対策など居住性が向上される労働環境改善船は、平成 30 年度より当該船舶の建造促進のため金利軽減措置を実施しているところ、令和元年 5 月から、労働環境改善船の建造を希望する事業者への最新技術等の情報発信を実施している。

令和 3 年度には、令和 4 年 4 月からの施行に向け、「労働環境改善船」の技術要件を改正し、陸上等からの遠隔監視システム、船員育成設備等、船員の働き方改革・生産性向上に資するものを追加し選択肢を充実させた。第 4 期中期目標期間は労働環境改善船 8 隻を建造決定した。

また、造船業においては船舶を安定的に供給できる体制、海運業においては安全・環境性能等の一定の性能を有した高品質な船舶である特定船舶の導入を促進し、新造船発注を喚起する環境を整備するため、国土交通省において令和3年8月に造船分野・海運分野における計画認定制度（特定船舶導入計画の認定を受けた船舶）が創設されたところ、機構では同年11月より当該船舶の建造促進のため金利軽減措置を実施しており、第4期中期目標期間は特定船舶11隻を建造決定した。

（6）船舶の性能予測

建造計画の段階から、過去に建造した共有船の類似の船型、トン数、船速、馬力等の要目や海上試運転等の性能に関するデータを活用することにより、建造造船所から提示された建造船の船速等の保証性能を満たすか建造契約前に検証することができる船舶の性能予測の向上を実施した。

（7）技術支援や内航海運の課題解決に資する技術についての情報発信

機構では、内航海運事業者等における内航海運の課題解決の取組みを促進するため、「内航船支援セミナー」等のセミナーを開催し、技術支援や課題解決に資する技術等の情報発信を行っている。

平成30年度、令和元年度においては、全国5か所でセミナーを開催し、上記技術支援や当時課題とされていたＳＯｘ規制対応等に関する情報発信を行った。

新型コロナウイルスの感染が拡大した令和3年度から令和4年度においても、オンライン配信の活用、会場の収容人数の制限等の感染症対策を行った上でセミナーを開催し、技術支援、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最新のトピックス、機構の制度改正等について情報発信を行った。

（8）新型コロナウイルス感染症対策事例等の収集・発信

今般の新型コロナウイルス感染症の流行により、内航海運業界は利用客の大幅な減少などの影響を受けており、乗客や船員への感染防止対策の実施が求められている。そこで、内航海運業界における新型コロナウイルス感染症拡大防止対策の一層の推進と内航船の利用客へのＰＲを目的として、令和2年度より共有事業者が独自に工夫を凝らした取組みや国・地方公共団体の支援策等をとりまとめたホームページを公開している。

2．技術調査の実施

機構では、船舶のCO_2排出量削減、ＳＯｘ排出量削減、船員の労働環境改善等の内航海運の課題解決に資する取組みを推進するため、技術調査を実施している。調査結果については、ホームページやセミナー等の場で公表している。

第 4 期中期目標期間においては、下表 1.5.2-1 のとおり 18 件の技術調査を実施した。

表 1.5.2-1:第 4 期中期目標期間に実施した技術調査

実施年度	件名
H30	現存船におけるスクラバー設置の試設計に関する調査
H30	現存船におけるハイブリッド方式スクラバー設置の試設計に関する調査
H30	Ａ重油使用による内航船の省力化に関する実態調査
H30	内航船のＣＯ$_2$排出量の評価手法に関する調査
H30	鉄道連絡船に関する調査
H31/R1	現存中型船におけるスクラバー設置の試設計に関する調査
H31/R1	代替燃料を活用した常時混焼原動機システムに関する調査
H31/R1	省エネ母船型のバリエーション拡大に関する調査
H31/R1	運航中の船舶の省エネ性能評価手法等に関する調査
H31/R1	音声情報を活用した着桟操船支援システムに関する調査
H31/R1	電気推進船に関する視察調査
R2	内航船の最新技術動向に関する調査（低摩擦塗料・風浪中の船舶省エネ技術・エンジンの省エネ技術）
R3	内航貨物船における新たな通信方式（ＬｏＲａ及び５Ｇ・４Ｇ）の活用方法の調査
R3	軽油使用ディーゼルエンジンを搭載する内航船舶におけるバイオ燃料の導入試験
R3	Ａ重油使用ディーゼルエンジンにおけるバイオ燃料の利用可能性に関する検証
R4	内航貨物船における電力線通信の活用方法の調査
R4	外部アンテナ付きルータ等による船陸間通信の性能評価に関する調査
R4	内航船におけるＣＯ$_2$回収の実現可能性に係る調査

また、内航海運事業者が直面している課題解決に向け、先端技術を有するメーカー等と内航海運事業者との橋渡しを行い、新技術の試行の機会を創出する「内航ラボ」を令和 2 年度より実施している。本取組みについて、先端技術を有する延べ 63 事業者との意見交換を実施し、そのうち、特に課題解決に資すると思われる技術については、共有船主の実船を用いた検証や、セミナーでの講演・資料配布等による内航海運事業者等への情報提供を行った。

３．技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実

技術革新や基準改正に対応できる知識・職務遂行能力を養うため、外部のセミナーや学会等に参加する技術研修を実施している。第 4 期中期目標期間は、技術支援に携わる機構職員を対象として、下表 1.5.2-2 のとおり 23 件の技術研修を実施したほか、速力性能の評価精度向上を図るため、船舶の海上試運転結果の解析、解析結果を用い

た性能予測等に関する機構内部での講習会を実施した。

表 1.5.2-2 第 4 期中期目標期間に実施した技術研修

実施年度	研修科目	主催
H30	検査員選任研修	（一財）日本海事協会
H30	船級協会及び国際条約	（一財）日本海事協会
H30	船級検査基礎パッケージ	（一財）日本海事協会
H30	船舶管理パッケージ	（一財）日本海事協会
H30	ディーゼル機関実務研修	ヤンマーエンジニアリング（株）
H30	船舶技術行政（基礎）研修	国土交通省海事局
H31/R1	海上技術安全研究所　研究発表会	（国研）海上・港湾・航空技術研究所
H31/R1	日本マリンエンジニアリング学会学術講演会	（公社）日本マリンエンジニアリング学会
H31/R1	ヤンマーＴＴスクール	ヤンマーエンジニアリング（株）
H31/R1	2019Ｃｌａｓｓ ＮＫ秋季技術セミナー	（一社）日本海事協会
H31/R1	日本船舶海洋工学会　東部支部ワークショップ	（公社）日本船舶海洋工学会
H31/R1	【現場研修】航路調査（宮之浦～島間航路）	機構
H31/R1	日本船舶海洋工学会　新年特別講演会	（公社）日本船舶海洋工学会
H31/R1	リチウムイオン電池に求められる特性技術～基礎知識から世界市場動向まで～	（株）情報機構
R2	日本マリンエンジニアリング学会第 64 回特別基金講演会「GHG 問題に対する燃料からのチャレンジ」	（公社）日本マリンエンジニアリング学会
R2	2020 年度船舶電機装備技術者講習	（一社）日本船舶電装協会
R2	【現場研修】旅客船海上試運転の視察	機構
R2	船内騒音測定技術者登録制度 2020 年度更新講習	（一財）日本建築総合試験所
R3	ヤンマーＴＴスクール	ヤンマーエンジニアリング（株）
R4	Class NK アカデミー　船級検査（機関及び電気設備）	（一財）日本海事協会
R4	船内騒音測定技術者登録制度 2022 年度更新講習	（一財）日本建築総合試験所
R4	World NAOE Forum 2022	（公社）日本船舶海洋工学会
R4	第 67 回特別基金講演会「海運のカーボンニュートラル及び船舶の運航を支える最新技術と動向」	（公社）日本マリンエンジニアリング学会

また、舶用機器メーカー等との技術交流の観点から、事業所見学及び意見交換を実

施した。

さらに、マニュアルについては、離島航路に就航する船舶の技術支援を円滑に実施するための「離島航路技術支援マニュアル」を整備し、11 隻を対象に運用した。

４．機構の技術支援のあり方検討

環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船等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。このため、平成 30 年 5 月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う等技術支援の取組みを強化している。

１．（５）③船舶共有建造業務における財務内容の改善

■中期目標

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４０億円程度の繰越欠損金の縮減を図る。

＜目標水準の考え方＞

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。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。

■中期計画

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 7 号

■主な評価指標

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 億円程度の繰越欠損金の縮減を図る。

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。

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）

（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。

（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。

■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							
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
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

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）					
	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）	48,625,954	54,975,332	98,239,311	71,716,362	60,638,923
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824	81,736,162	57,604,876	47,267,261
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582	25,415,692	24,804,908	25,063,760
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（名）	57	58	59	59	59

注）・当報告書の１．（５）が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（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、第４期中期目標期間では 74 億円の総利益を計上し、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、平成 29 年度末の未収金残高 427 百万円に対して、令和 4 年度末 258 百万円となり、169 百万円の縮減となった。

■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しているところ平成 29 年度末から 74 億円の縮減となり、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 169 百万円の縮減となった。

以上のことから、中期目標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

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、財務改善に必要な事業量の確保等を行い、繰越欠損金の縮減を図っていく。また、未収金についても、信用ランク下位の事業者への重点的な債権管理体制を維持する等、未収金の新規発生防止及び未収金発生の最小化を図っていく。

■当該期間における業務運営の状況

１．財務改善策の推進

繰越欠損金については、繰越欠損金削減計画に基づき、引き続き、未収金の発生抑止・回収強化、既存債権の回収強化等の措置を着実かつ適正に行うことで繰越欠損金の着実な削減に努めた。また、より高い政策効果を実現する船舶への金利軽減措置や、オーナーの信用リスクの度合いに応じた金利設定（+0.2%から△0.4%の範囲内）を引き続き実施することにより、オーナーの負担の公平と船舶共有建造業務の財務の健全化を図った。

さらに、オペレーターやオーナーに対する役職員による訪問活動やオンラインによる連絡等により、一定の共有建造事業量を確保し、船舶使用料収入の増加に努めた。また、オペレーターと積極的な情報共有等、密接に連携した関係強化により、当該オペレーターの傘下オーナーの経営安定を図り、新たな未収金発生の未然防止に努めた。その結果、74 億円の総利益を計上したことで、繰越欠損金は同額減少した。

なお、新型コロナウイルス感染拡大により、共有事業者の多くは経営に大きな影響を受けたものの、専用窓口を設け共有事業者からの相談に応じる等対応してきたことから、これに起因する未収金は発生していない。

２．未収金の処理

（１）未収金発生の防止・抑制

未収金発生の防止・抑制を図るため、毎月の船舶使用料の支払いについては、年度初めにあらかじめ事業者に自動送金手続きをとらせることで、適切な債権管理を行った。

加えて、船舶使用料支払猶予について打診を受けた事業者に対しては、財務状況・資産状況の調査により要因等を分析した上で、既に未収金を発生させている事業者に対する措置と同様、管理費のコスト削減指導を行い経営合理化の指導やオペレーター等に対して用船料等の引上げ要請を実施する等未収金の新規発生防止を図った。

また、民間金融機関等においても運用されている信用リスク管理システムを活用し、共有事業者から提出された財務諸表を基にランク付けを行うことにより、下位にランク付けされた一定の共有事業者を重点的に管理する債権管理体制を引き続き実施した。重点管理の対象となった事業者に対しては個別ヒアリングを実施し、財務状況の詳細な分析を行っ

た上で、必要に応じてヒアリングの回数を増やす等の継続的な監視を実施し、未収金発生の未然防止に努めた。第４期中期目標期間においては、これらに加え、それぞれの事業者に応じた経営改善の指導やオペレーターへ共有船の用船の維持等の要請を行ったことにより、第４期中期目標期間の未収発生率は 0%となった。

未収金残高については、リスケジュール計画の策定及び回収強化（例えば、①事業の採算性が悪化した事業者に対する経営指導を行うことにより、リスケジュール計画の履行を維持させる、②経営改善のため、新規資金を調達しようとしている事業者に対して一括償還を促す等可能な限り早期の債権回収に努める）等によるきめ細かな債権管理に努めたことで未収金残高の抑制を図り、第４期中期目標期間 169 百万円の縮減となった。

さらに、未収金回収に向けて、未収事業者の状況を精査し、事業者やオペレーター及び金融機関等と直接またはオンラインによる面談をすることにより、輸送需要の動向や船舶売買・運賃用船料の海運市況に鑑みた債権管理を行った。

（２）未収金発生防止のための適正な審査

第４期中期目標期間に建造決定した 102 隻については、建造審査要領に基づく厳格な審査を実施するとともに、審査業務の一部を必要に応じて外部機関に委託し、専門的知見を求めながら、的確な信用リスク調査を実施した。

また、平成 18 年度から、より適正な審査を推進するため、建造審査要領に規定された各項目に係るチェックシート及び外部機関に審査委託した際の所見を審査資料に添付することとしており、第４期中期目標期間においても引き続きこれら資料を活用するとともに、建造審査要領への適否状況を審査資料に明示することとした。

（３）計画的な未収金の回収

①リスケジュール計画の策定

未収事業者や荷主・中小企業再生支援協議会・金融機関等と協議の上、経営状況に応じたリスケジュール計画を策定した。これにより、関係者の同意を得た上で事業を継続させつつ未収金の計画的回収を図った。

②その他の未収事業者の取扱い

リスケジュール計画を策定・実行している事業者以外であっても、過去に発生させた未収金について回収が継続されるよう支払い状況、経営状況を常時監視した。

（４）未収金回収措置

①未収金回収措置

未収金回収を図るため、次のような措置を講じ、これが困難な場合には売船による処理を行った。

・事業者に対して、電話、面談等による督促、未収原因の把握、財務状況・資産状況等の調査、管理費のコスト削減指導、抵当権設定等の担保措置を実施。
・リスケジュール計画策定後も経営状況を定期的に監視し、支払月額の増額要請を実施。
・オペレーターや荷主に対して、必要に応じ共有船の継続使用及び用船料・運賃の引上げ要請を実施。
・関係金融機関に対して、回収への協力要請、売船予告等を実施。

②法的手続き又はそれに準ずる処理による着実な回収

船舶債権管理及び債権回収業務を効率的に実施し、未収金処理の迅速化を図るため、統一的なルールに基づく私的整理及び事業経営継続による未収金の回収を図ることが困難な事業者に対しては、弁護士のアドバイスを受けつつ債権回収を図った。

３．収益確保のための適正な事業量の確保

船舶共有建造業務において適正な事業金利の設定や、事業者へのＰＲ等により建造推進を図るとともに、民業補完の観点に留意し、債権管理体制を強化しつつ、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の建造を推進した。

また、機構が対象とする国内海運業界は、荷主業界の動向や経済環境等の外的要因に大きく左右され、それに伴い事業量も変動するため、次の措置を実施することにより、良質な事業者の安定的な確保に努めた。

① 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、従前は参集方式で実施していた「共有建造支援セミナー」及び「内航船舶技術支援セミナー」を令和２年度から開催することができなかったため、令和３年度から両セミナーを合わせた「内航船支援セミナー」等を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最新のトピックス、機構の制度改正等について情報発信を行った。また、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、また訪問の機会を徐々に回復させたことにより、船舶共有建造制度のＰＲを行うとともに、建造計画についての的確かつ早期の情報収集を実施した。

② 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荷主やオペレーターへの訪問の機会は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業界の動向、船舶に対する需要や建造計画についての的確かつ早期の情報収集を行った。これらの情報を活用して訪問先事業者の選定を行う等により、効率的かつ有効な建造推進活動を実施した。

この結果、第４期中期目標期間に建造決定した船舶の機構分担額は1,252億円となった。

１．（６）地域公共交通出資業務等

■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）					
	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）	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（名）	7	7	6	9	10

注）・当報告書の１．（６）が含まれる地域公共交通等勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■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は、平成 27 年 8 月に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「地活化法」という。）の一部を改正する法律が施行され、持続可能な地域公共交通ネットワークを実現するための枠組みの一つとして、鉄道・運輸機構が国土交通大臣より認定を受けた軌道運送高度化実施計画等を支援するために創設された事業である。同事業を円滑に進めるため、国土交通省と連携して、同事業の利用を検討する事業者との情報交換を行ってきた。

また、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、影響を受けた並行在来線事業者に対して建設勘定からの繰入金を原資とする出資を行うべく、令和 3 年 4 月に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律が施行された。並行在来線事業者への出資を遅滞なく実行するため、国土交通省と連携して、必要な準備や関係者との調整等を短期間で迅速かつ的確に対応した。

その結果、令和 3 年度には、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 億円を、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でも、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。

令和 2 年 11 月、持続可能な運送サービスの提供確保等に資する取組みを推進するために地活化法の一部を改正する法律が施行され、財政融資資金を活用して都市鉄道の整備事業を支援するべく、「都市鉄道融資業務」が新設された。同業務の新設に際しては、都市鉄道整備事業者に対する貸付けを適切に行うため、国土交通省と連携して、必要な準備や関係者との調整等を短期間で迅速かつ的確に対応した。

同業務においては、「なにわ筋線整備事業（貸付先：関西高速鉄道株式会社）＜令和 2 年度＞」、「北港テクノポート線整備事業（貸付先：大阪市）＜令和 2 ～令和 4 年度＞」、「南北線・有楽町線延伸事業等（貸付先：東京地下鉄株式会社）＜令和 4 年度＞」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。

なお、貸付け実行後も、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）したうえで、約定に沿った債権の回収（22 件）を実施している。

令和 2 年 11 月、自動車ターミナルをはじめ、共同輸送・中継輸送拠点、陸上・海上輸送を結ぶ物流拠点などの整備を推進するために流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律が施行され、財政融資資金を活用して物流施設の整備事業を支援するべく、「物流施設融資業務」が新設された。同業務の新設に際しては、物流施設整備事業者に対する貸付けを適切に行うため、国土交通省と連携して、必要な準備や関係者との調整等を短期間で迅速かつ的確に対応した。また、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た。

令和 4 年度には、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、適正な審査を実施し、貸付決定した（貸付け実行は令和 5 年 4 月）。

さらに、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、DX・GX を通じた、地域交通の利便性向上及び事業者の経営力強化等を図る取組み、並びに、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

検討を進めている。

その政策の一環として、機構においても出融資の制度拡充を求められており、令和５年度からの制度拡充に向けて、体制整備や規定類の改正等課題の整理・検討、関係者との調整等を適切に進めている。

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。

■課題と対応

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。

１．（６）①地域公共交通出資及び貸付け

■中期目標

（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。

(a)地域公共交通出資等

認定軌道運送高度化事業等（ただし、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を除く。）の実施に必要な資金の出資及び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。

＜定量的目標＞

・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。

＜目標水準の考え方＞

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。

(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。

また、貸付けを行った事業について、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。

＜指標＞

・債権について、約定に沿った回収を行った件数。

■中期計画

（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。

(a)地域公共交通出資等

認定軌道運送高度化事業等（ただし、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を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

また、出資及び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、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あって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。

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。

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。

(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。

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 9 号

■主な評価指標

(a)地域公共交通出資等

定量的目標：　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。

目標水準の考え方：　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。

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あって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。

(b)都市鉄道融資

指標：　債権について、約定に沿った回収を行った件数

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。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）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
(a)地域公共交通出資等							
公的資金による出資及び貸付資金の毀損	毀損ゼロ	―	―	―	―	―	―
(b)都市鉄道融資							
債権について、約定に沿った回収を行った件数	―	―	―	―	―	10 件	12 件

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）					
	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）	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（名）	7	7	6	9	10

注)・当報告書の１．（６）が含まれる地域公共交通等勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期目標及び計画の実施状況（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。

都市鉄道融資業務において、「なにわ筋線整備事業（貸付先：関西高速鉄道株式会社）＜令和２年度＞」、「北港テクノポート線整備事業（貸付先：大阪市）＜令和２～令和４年度＞」、「南北線・有楽町線延伸事業等（貸付先：東京地下鉄株式会社）＜令和４年度＞」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。

なお、貸付け実行後も、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）したうえで、約定に沿った債権の回収（22件）を実施している。

■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は、平成27年８月に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「地活化法」という。）の一部を改正する法律が施行され、持続可能な地域公共交通ネットワークを実現するための枠組みの一つとして、鉄道・運輸機構が国土交通大臣より認定を受けた軌道運送高度化実施計画等を支援するために創設された事業である。同事業を円滑に進めるため、国土交通省と連携して、同事業の利用を検討する事業者との情報交換を行ってきた。

また、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、影響を受けた並行在来線事業者に対して建設勘定からの繰入金を原資とする出資を行うべく、令和３年４月に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律が施行された。並行在来線事業者への出資を遅滞なく実行するため、国土交通省と連携して、必要な準備や関係者との調整等を短期間で迅速かつ的確に対応した。

その結果、令和３年度には、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1.0億円を、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でも、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。

令和２年 11 月、持続可能な運送サービスの提供確保等に資する取組みを推進するために地活化法の一部を改正する法律が施行され、財政融資資金を活用して都市鉄道の整備事業を支援するべく、「都市鉄道融資業務」が新設された。同業務の新設に際しては、都市鉄道整備事業者に対する貸付けを適切に行うため、国土交通省と連携して、必要な準備や関係者との調整等を短期間で迅速かつ的確に対応した。

同業務においては、「なにわ筋線整備事業（貸付先：関西高速鉄道株式会社）＜令和２年度＞」、「北港テクノポート線整備事業（貸付先：大阪市）＜令和２～令和４年度＞」、「南北線・有楽町線延伸事業等（貸付先：東京地下鉄株式会社）＜令和４年度＞」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。

なお、貸付け実行後も、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）したうえで、約定に沿った債権の回収（22 件）を実施している。

さらに、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、地域交通の利便性向上及び事業者の経営力強化等を図る取組みに対する支援政策の検討を進めている。

その政策の一環として、機構においても出融資の制度拡充を求められており、令和５年度からの制度拡充に向けて、体制整備や規定類の改正等課題の整理・検討、関係者との調整等を適切に進めている。

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。

■課題と対応

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。

また、制度拡充に伴い新たに出融資対象となる地域交通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。

■当該期間における業務運営の状況

１．地域公共交通出資等

（１）出資対象事業：福井県並行在来線準備会社鉄道線

（出資先：福井県並行在来線準備会社（現：株式会社ハピラインふくい））

【事業概要】

福井県並行在来線は、ＪＲ線（北陸本線 敦賀以南、小浜線、越美北線）、福井鉄道線（福武線）及びえちぜん鉄道線（勝山永平寺線、三国芦原線）のほか、隣県のＩＲいしかわ鉄道線とも接続する県内の幹線鉄道である。また、嶺北地域の主要都市及び敦賀市を縦貫しており、通勤・通学など県民の日常生活に欠かせない役割を果たしている。鉄道事業再構築実施計画認定により、準備会社は、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業に伴ってＪＲ西日本から経営分離される並行在来線のうち、福井県内区間における鉄道事業のみなし許可を受け、開業と同時に旅客鉄道事業を経営できることとなる。

○営業区間　敦賀駅・大聖寺駅間 84.3 ㎞、18 駅（大聖寺駅除く）

※鉄道資産所有は敦賀～石川県境まで 17 駅（敦賀駅はＪＲ所有）

○列車運行・旅客輸送状況（現状）

・運行本数：旅客 102 本/日、貨物 33 本/日（令和 3 年 10 月現在）

・乗車人数：約 20,000 人/日（令和元年、福井県調査）

・輸送密度：約 5,600 人/日・㎞（令和元年、福井県調査）

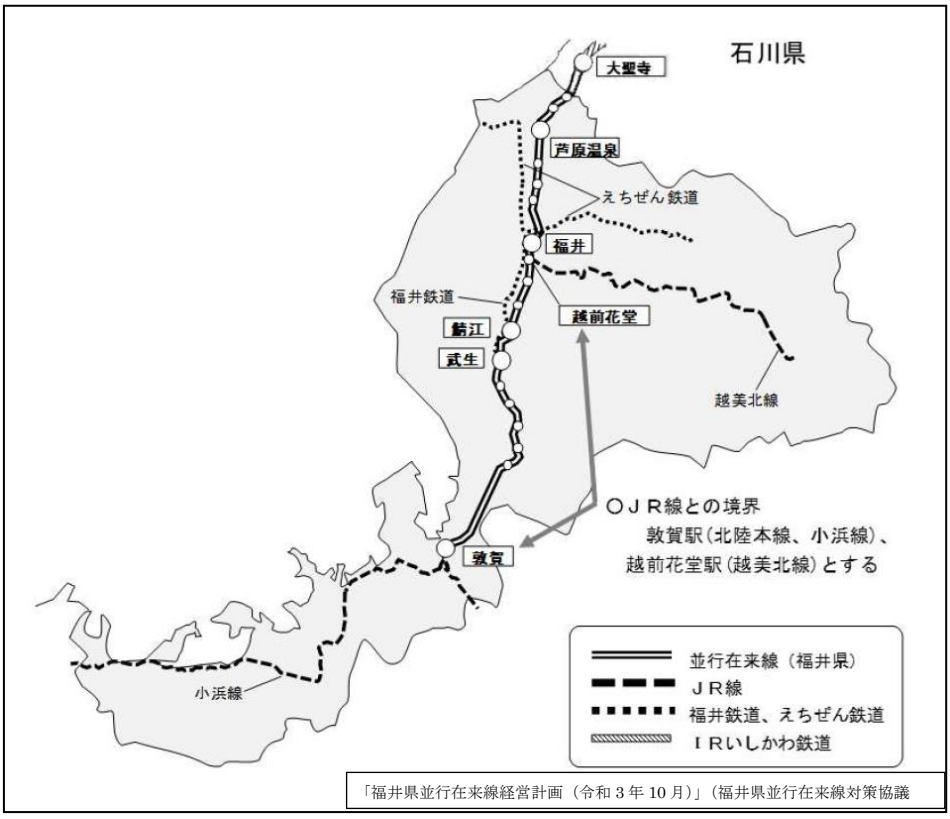


図 1.6.1-1　福井県並行在来線の路線概要図

この福井県並行在来線準備会社鉄道線事業について、適正なる審査及び手続きを行い、準備会社に対して総額 6.2 億円の出資を決定し、第一回出資として令和 3 年度に 1.0 億円、第二回目出資として令和 4 年度に 5.2 億円の出資を実行した。

（2）その他の業務運営

今後の出資等の検討を円滑に進めるため、 国土交通省と連携して、出資制度の利用を検討する事業者との情報交換を行った。

また、機構の出資制度の紹介や効果的な出資制度の活用方法をまとめた報告書及び都市鉄道融資業務開始の紹介をホームページに掲載し、周知に努めた。

２．都市鉄道融資

（1）貸付対象事業：なにわ筋線整備（貸付先：関西高速鉄道株式会社）

【事業概要】

なにわ筋線は、（仮称）北梅田駅（令和 5 年春開業目標）とＪＲ難波駅及び南海本線の新今宮駅をつなぐ新たな鉄道路線である。新幹線新大阪駅、大阪梅田、中之島、難波、新今宮、天王寺、関西国際空港をつなぐ新たな軸の形成を通じて大阪の国際競争力強化、ひいては関西の活性化に資する新たな鉄道建設事

業として期待されている。

建設延長：　約 7.2km

設置駅：　中之島駅、西本町駅、南海新難波駅（いずれも仮称）

区間：　○共同営業区間［(仮称) 北梅田駅・(仮称) 西本町駅間］

○ＪＲ営業区間［(仮称) 西本町駅・ＪＲ難波駅間］

○南海営業区間［(仮称) 西本町駅・新今宮駅（南海）間］

総事業費：　約 3,300 億円

整備主体：　関西高速鉄道株式会社

輸送需要：　約 24 万人/日

開業目標：　令和 13 年春予定

図 1.6.1-2　なにわ筋線の路線概要図

このなにわ筋線整備事業について、適正なる審査及び手続きを行い、令和 3 年 3 月末に関西高速鉄道株式会社に対して、長期・固定・低利の財政融資資金約 1,148 億円の貸付けを実行し、令和 3 年度以降、事業の進捗状況、事業者の財務の健全性を確認の上、償還確実性の評価を行い、第三者委員会への報告等モニタリングを継続している。

（２）貸付対象事業：北港テクノポート線整備（貸付先：大阪市）

【事業概要】

北港テクノポート線は、コスモスクエア駅から（仮称）夢洲駅を結ぶ新たな鉄道路線であり、大阪市夢洲を会場とする令和 7 年日本国際博覧会の開催を契機とし、大阪都心部から夢洲に整備される大阪の新たな国際観光拠点へのアクセスを向上させるとともに、臨海部における交通の円滑化を図るため、整備されるものである。

建設延長：　約 3.2km

設置駅：　コスモスクエア駅（既設）、（仮称）夢洲駅

区間：　コスモスクエア駅・（仮称）夢洲駅間

総事業費：　約 576 億円

整備主体：　大阪市

株式会社大阪港トランスポートシステム

輸送需要：　約 6 万人/日

開業目標：　令和 7 年春予定

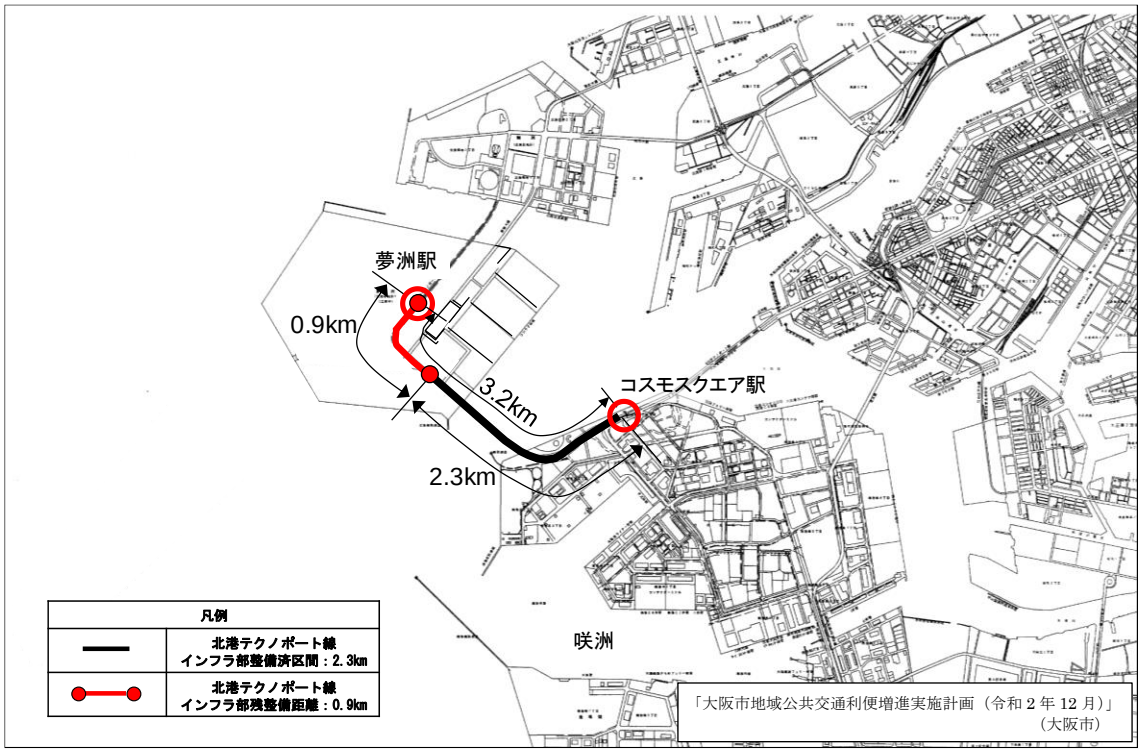


図 1.6.1-3　北港テクノポート線の路線概要図

令和 2 年度、令和 3 年度においてこの北港テクノポート線整備事業について、適正なる審査及び手続きを行い、大阪市に対して長期・固定・低利の財政融資資金の貸付けを令和 3 年 3 月末に約 12 億円、令和 4 年 3 月末に約 49 億円、令和 5 年 3 月末に約 84 億円それぞれ実行した。また、令和 3 年度以降、事業の進捗状

況、事業者の財務の健全性を確認の上、償還確実性の評価を行い、第三者委員会への報告等モニタリングを継続している。

（３）貸付対象事業：南北線・有楽町線延伸事業等（貸付先：東京地下鉄株式会社）

【事業概要】

（有楽町線延伸（豊洲駅改良含む））

国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部等とのアクセス利便性の向上や東京メトロ東西線の混雑緩和を図るため、延伸整備されるものである。

建設延長：　約 5.2km

設置駅：　新駅（名称未定）3 駅

区間：　豊洲駅・住吉駅間

総事業費：　延伸事業費　約 2,690 億円

豊洲駅改良事業費　約 296 億円

整備主体：　東京地下鉄株式会社

輸送需要：　約 30 万人/日

開業目標：　2030 年代半ば

図２－１　地域公共交通利便増進事業を実施する区域（広域）

図 1.6.1-4　有楽町線延伸の路線概要図

当該事業について、適正なる審査及び手続きを行い、令和 5 年 3 月末に東京地下鉄株式会社に対して、長期・固定・低利の財政融資資金を延伸事業費として約 952 億円、豊洲駅改良事業として約 296 億円の貸付けを実行した。

（南北線延伸）

六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性向上を図るため、延伸整備されるものである。

建設延長：　約 2.8km

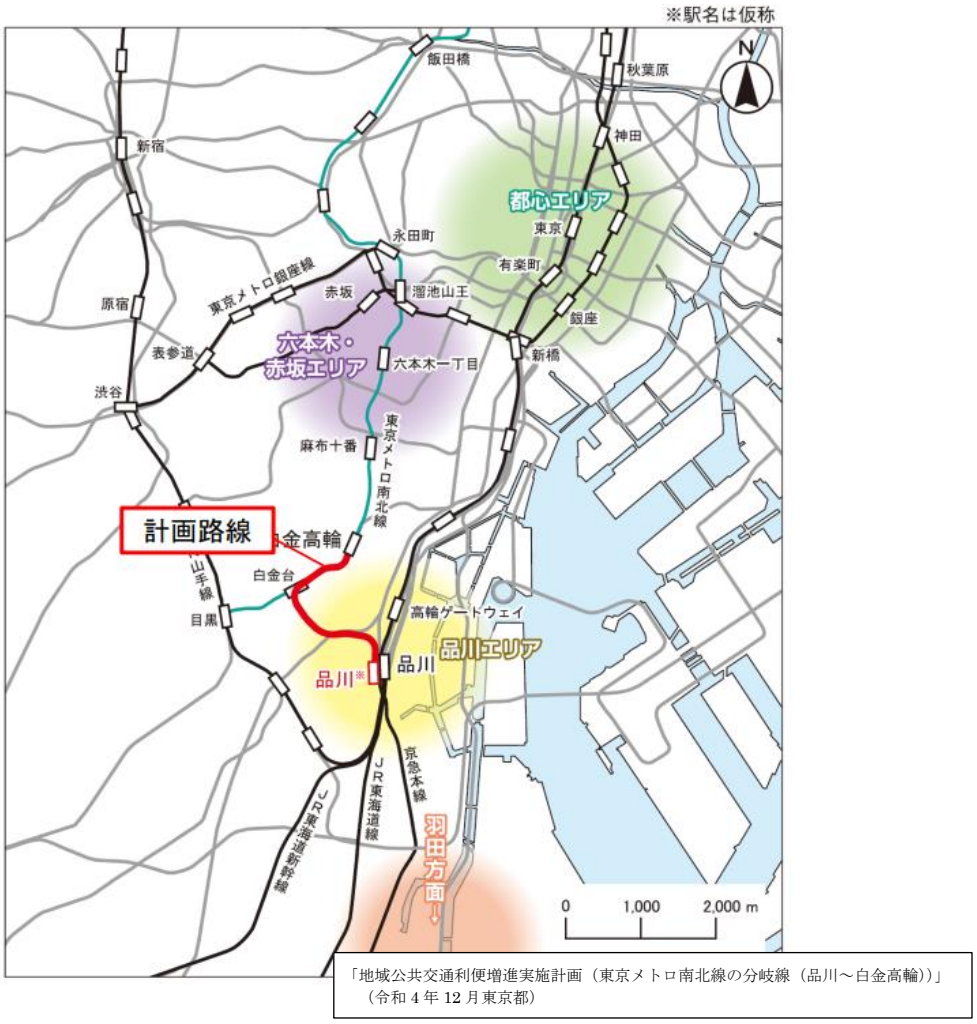
区間：　白金高輪駅・品川（仮称）駅間

総事業費：　約 1,310 億円

整備主体：　東京地下鉄株式会社

輸送需要：　約 15 万人/日

開業目標：　2030 年代半ば



「地域公共交通利便増進実施計画（東京メトロ南北線の分岐線（品川～白金高輪））」
（令和 4 年 12 月東京都）

図 1.6.1-5　南北線延伸の路線概要図

当該事業について、適正なる審査及び手続きを行い、令和 5 年 3 月末に東京地下鉄株式会社に対して、長期・固定・低利の財政融資資金約 674 億円の貸付けを実行した。

３．その他

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。

１．（６）② 物流施設融資

■中期目標

（４）地域公共交通出資業務等

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。

また、貸付けを行った事業について、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。

＜指標＞

・債権について、約定に沿った回収を行った件数

■中期計画

（６）地域公共交通出資業務等

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。

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 9 号

■主な評価指標

指標：　債権について、約定に沿った回収を行った件数。

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。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）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
債権について、約定に沿った回収を行った件数	―	―	―	―	―	―	―

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）					
	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）	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（名）	7	7	6	9	10

注）・当報告書の１．（６）が含まれる地域公共交通等勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）並びに当該[事業年度/期間]における業務運営の状況

物流施設融資に係る貸付けについては、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、適正な審査を実施し、令和5年3月に貸付決定した（貸付け実行は令和5年4月）。

■評定と根拠

評定：　A

根拠：　令和2年11月、自動車ターミナルをはじめ、共同輸送・中継輸送拠点、陸上・海上輸送を結ぶ物流拠点などの整備を推進するために流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律が施行され、財政融資資金を活用して物流施設の整備事業を支援するべく、「物流施設融資業務」が新設された。同業務の新設に際しては、物流施設整備事業者に対する貸付けを適切に行うた

め、令和 3 年度にかけて国土交通省と連携して、必要な準備や情報収集、候補案件の発掘・精査、関係者との調整等を短期間で迅速かつ的確に対応した。また、機構として知見の無い分野への融資業務となることから、外部専門家を活用して業界事情や業界に対する与信判断時のポイントに関する調査を進める等、新しい分野に係る知見及び与信ノウハウの習得に努めた。

以上のとおり令和 2 年度（実質的な活動期間は 3 か月）及び令和 3 年度は業務の開始に向けた準備期間であったが、同期間に進めてきた業務を円滑に遂行するための諸々の努力が結実し、候補案件が定まり実質的な業務開始初年度となった令和 4 年度において、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、引き続き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も円滑に行ったうえで、貸付決定した（貸付け実行は令和 5 年 4 月）。

さらに、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、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検討を進めている。

その政策の一環として、機構においても融資の制度拡充を求められており、令和 5 年度からの制度拡充に向けて、体制整備や規定類の改正等課題の整理・検討、関係者との調整等を適切に進めている。

以上を踏まえ、機構にとって新しい分野への初の貸付案件となる業務を、関係者との難しい調整等も含め十分な準備を経て適切かつ円滑に遂行したことのみならず、期中新たに発生した国としての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ながら上記の実績を上げたことは、業務に係る実質的な活動期間（2 年 3 か月）も踏まえれば、中期目標における所期の目標を上回る成果を得たものであると考える。

■課題と対応

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、貸付けを受けた事業者（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。

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。

■当該期間における業務運営の状況

貸付対象事業：「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）」

【事業概要】

日本自動車ターミナル株式会社が進める板橋トラックターミナル再開発事業は物流業務の総合化及び効率化、環境負荷の低減、物流業務従事者の労働時間の削減を図るため整備されるものである。

建築面積：19,237.28 ㎡

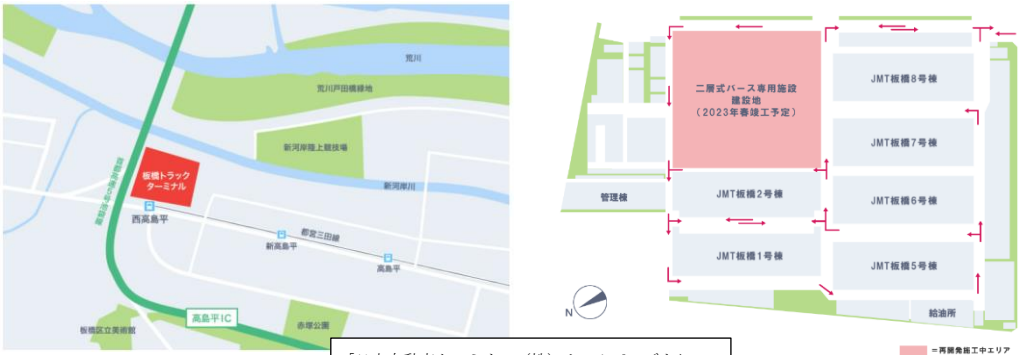
延べ床面積：31,224.41 ㎡

階数：地上４階建て（バースは二層式、事務室は四層式）

総事業費：　70 億円

整備主体：　日本自動車ターミナル株式会社

竣工：　令和５年３月 31 日



「日本自動車ターミナル（株）ホームページより」

図 1.6.2　板橋トラックターミナルの位置図及び新２号棟建設位置図

当該事業について、適正なる審査及び手続きを行い、日本自動車ターミナル株式会社に対して、長期・固定・低利の財政融資資金を建設資金として 4 億円の貸付決定を行った（貸付けの実行は令和５年４月）。

そのほか、物流施設融資業務については、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。

１．（６）③内航海運活性化融資

■中期目標

③　内航海運活性化融資

内航海運活性化融資業務による融資を受けて内航総連が実施している内航海運暫定措置事業については、国が将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表する資金管理計画を基に、内航総連に貸し付けるため調達する借入金が前年度以下となるように貸付金の回収を適切に行う。

■中期計画

③　内航海運活性化融資

国が策定・公表する資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、貸付金の回収及び新規の融資を適切に行う。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第 11 条第 1 項第 3 号

■主な評価指標

定量的目標等：　設定なし

評価の視点：　国が策定・公表する資金管理計画を基に適切に貸付金の回収及び新規の融資を行っているか。

■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）					
	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）	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（名）	7	7	6	9	10

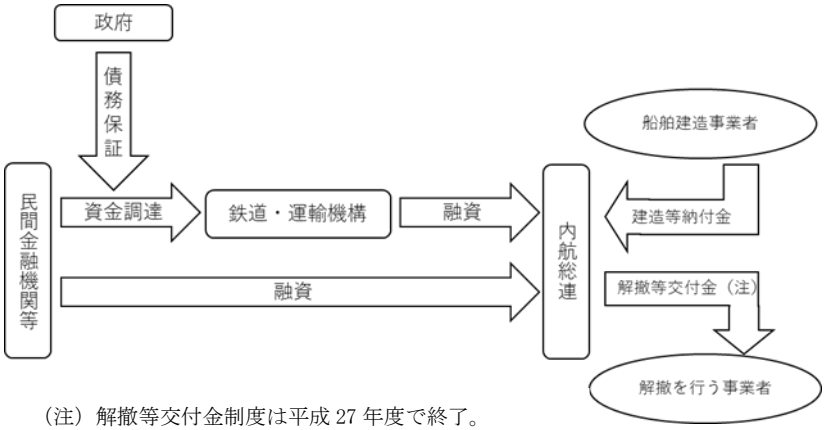
注）・当報告書の１．（６）が含まれる地域公共交通等勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

内航海運活性化融資業務については、内航海運暫定措置事業を行う日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）に対して、貸付金（18 億円）を令和 3 年 8 月に約

定どおり回収した。内航総連の機構に対する債務の返済が終了し、8月末をもって内航海運暫定措置事業は事実上終了した。これに伴い、当機構の内航海運活性化融資業務も事実上終了した。

（注）内航総連とは、内航海運組合法（昭和32年法律第162号）に基づき組織されている事業形態及び企業規模によって異なる5つの全国的な規模の海運組合（内航大型輸送海運組合、全国海運組合連合会、全国内航タンカー海運組合、全国内航輸送海運組合及び全日本内航船主海運組合）を組合員とする総合調整機関である。



（注）解撤等交付金制度は平成27年度で終了。

図 1.6.3-1 内航活性化融資業務のスキーム図

■評定と根拠

評定：　B

根拠：　貸付金を約定どおり回収した。

以上のことから、中期目標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

―

１．（７）特例業務（国鉄清算業務）

■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）					
	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(名)	39	39	39	39	39

注)・当報告書の１．（７）が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■評定と根拠

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。

また、残存する梅田駅（北）2 期開発区域の土地（約 10ha）の処分について、平成 30 年 9 月末に土地引渡しを完了したことにより、旧国鉄等から承継した 9,238ha の全ての土地の処分を終了した。

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。

■課題と対応

－

１．（７）①（年金費用等の支払の法令に則った適正な執行）

■中期目標

（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。

■中期計画

（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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第 11 条第 2 項第 1 号

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 条第 1 項第 1 号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点 ： 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。

■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）					
	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
行政実施コスト（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（名）	39	39	39	39	39

注）・当報告書の１．（７）が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

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、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。

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円滑かつ確実に支払を実施した。なお、大きな社会問題となったアスベスト問題については、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により周知を図った。

■当該期間における業務運営の状況

１．恩給及び年金の給付に要する費用の支払

（１）旧国鉄職員等の恩給の給付に要する費用については、国に対して以下の支払を実施した。

・平成 30 年度：325,963 千円
・令和元年度：270,226 千円
・令和 2 年度: 209,730 千円
・令和 3 年度: 164,739 千円
・令和 4 年度: 132,519 千円

（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以下の支払を実施した。

・平成 30 年度：83,564,902 千円
・令和元年度：69,743,192 千円
・令和 2 年度: 68,664,849 千円
・令和 3 年度: 60,750,229 千円
・令和 4 年度: 53,604,111 千円

２．業務災害補償

（１）旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償（アスベスト対策費を含む。）については、旧国鉄職員等に対して以下の支払を実施した。

・平成 30 年度：3,713,917 千円
・令和元年度：3,736,760 千円
・令和 2 年度: 3,214,852 千円
・令和 3 年度: 3,115,615 千円

・令和　4 年度: 2,930,244 千円

（２）アスベスト対策（健康診断、業務災害補償（遺族救済を含む。））については、毎年度、全国紙 3 紙、地方紙 45 紙への新聞広告の掲載及び鉄道ＯＢ会報への掲載により広く周知を行った。

■評定と根拠

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、中期目標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

―

１．（７）①（土地処分の実施）

■中期目標

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。

■中期計画

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第 11 条第 2 項第 1 号

債務等処理法第 13 条第 1 項第 2 号

■主な評価指標

定量的目標等：　設定なし

評価の視点　：　残存土地について、適切かつ早期に処分を図ったか。

■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）					
	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（名）	39	39	39	39	39

注）・当報告書の１．（７）が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）並びに当該期間における業務運営の状況

残存する梅田駅（北）2 期開発区域の土地（約 10ha）の処分については、平成 30 年 7 月に開発事業者が決定され、これに伴い、（独）都市再生機構との売買契約に基づき、土地売買価格の精算を行い、譲渡価格を確定し、平成 30 年 9 月末に土地引渡しを完了したことにより、旧国鉄等から承継した 9,238ha の全ての土地の処分を終了した。

■評定と根拠

評定：　B

根拠：　残存土地について、適切かつ早期に処分を図った。

以上のことから、中期目標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

－

１．（７）①（ＪＲ北海道・四国・貨物株式の売却等）

■中期目標

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。

■中期計画

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第 11 条第 2 項第 1 号

債務等処理法第 13 条第 1 項第 2 号

■主な評価指標

定量的目標等：　設定なし

評価の視点　：　株式について、適切な処分方法の検討等を行ったか。

■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）					
	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（名）	39	39	39	39	39

注）・当報告書の１．（７）が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期目標及び計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該期間における業務運営の状況

中期目標期間においては、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。

■評定と根拠

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、中期目標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

―

１．（７）②会社の経営自立のための措置等

■中期目標

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れを適切に実施するものとする。

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。

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。

■中期計画

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余剰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、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施する。

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。

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第 11 条第 2 項第 3 号及び第 4 号

債務等処理法第 13 条第 2 項及び第 3 項、債務等処理法第 27 条第 4 項、附則第 4 条第 1 項第 2 号、附則第 5 条第 1 項第 1 号、第 2 号及び第 3 号、附則第 6 条、附則第 7 条、附則第 8 条第 3 項

■主な評価指標

定量的目標等：　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）					
	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（名）	39	39	39	39	39

注）・当報告書の１．（７）が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）並びに当該期間における業務運営の状況

会社の経営自立を支援するため、平成 23 年度から、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対して無利子の資金の貸付け又は助成金の交付の支援等を実施してきたところである。

令和３年度からは、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等の支援に向けた手続きを適切に進めている。

また、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の特例業務勘定

から建設勘定への繰入れについては、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の繰入れを実施しているところである。

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。

会社に対する支援の実績については以下のとおりである。

１．助成金の交付等

○既存支援（平成 23 年度～令和 2 年度）　（単位：億円）

会社	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	合計
ＪＲ北海道	41	－	－	41
ＪＲ四国	48	90	47	185
ＪＲ貨物	64	4	5	73

○追加支援（平成 28 年度～令和元年度。一部、令和 2 年度に繰り越して実施）　（単位：億円）

会社	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	合計
ＪＲ北海道	429	254	125	808
ＪＲ四国	53	39	32	125

○新支援（令和元年度～令和 2 年度。一部、令和 3 年度に繰り越して実施）　（単位：億円）

会社	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	合計
ＪＲ北海道	71	280	65	416

２．令和 3 年度以降の会社に対する支援措置

○助成金の交付　（単位：億円）

	令和 3 年度	令和 4 年度	合計
ＪＲ北海道	99	159	258
北海道高速鉄道開発㈱	9	6	15

○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　（単位：億円）

	令和 3 年度	令和 4 年度	合計
青函トンネル	2	6	7
本州四国連絡橋	8	21	28

○出資　（単位：億円）

	令和 3 年度	令和 4 年度	合計
ＪＲ北海道	300	94	394
ＪＲ四国	560	－	560

○無利子貸付　（単位：億円）

	令和3年度	令和4年度	合計
ＪＲ貨物	－	12	12

○利子補給　（単位：億円）

	令和3年度	令和4年度	合計
ＪＲ北海道	－	0.1	0.1
ＪＲ四国	0.008	0.1	0.135

○ＤＥＳ（債務の株式化）　（単位：億円）

	令和3年度	令和4年度	合計
ＪＲ北海道	230	－	230
ＪＲ四国	69	60	129

○不要土地の引取り

ＪＲ北海道・ＪＲ四国から相談を受けたが、条件に合致せず引取りに致らなかった。

3．特別債券の利子の支払い　（単位：億円）

会社	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	合計
ＪＲ北海道	55	55	55	55	55	275
ＪＲ四国	35	35	35	35	35	175

4．並行在来線の支援措置　（単位：億円）

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	合計
133	131	131	136	135	666

■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、中期目標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

―

２．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）業務改善の取組み　①組織の見直し

■中期目標

（１）業務改善の取組み

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、運営の効率化等の見直しを行いながら、適切に運営する。

■中期計画

（１）業務改善の取組み

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。

■主な評価指標

定量的目標等：　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。

■中期目標及び計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該期間における業務運営の状況

「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、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、毎年度「組織改正計画」を決定した上で、本社及び地方機関の組織の見直しを行った。

１．本社における組織の見直し

・　海外インフラ展開法により、新幹線鉄道(機構法第 4 条第 3 号に規定する新幹線鉄道をいう。)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調査、測量、設計、工事管理、試験、研究等の業務を機構が行うこととなったことに伴い、国際部を設置した（平成 30 年 8 月)。

・　旧国鉄等から承継した土地の処分が終了したことに伴い、国鉄清算事業用地部を廃止し、国鉄清算事業管理部に統合した（平成 31 年 4 月)。

・　海外インフラ展開法第 4 条第 1 項第 2 号の規定に基づく出資に係る審査、モニタリング等を行うため、審査部を設置した（平成 31 年 4 月)。

・　プロジェクトの責任体制が不明確であったことから、担当する役職員を明確化して責任と権限を伴ったマネジメント体制を構築するため、「プロジェクトリーダー」、「プロジェクト推進リーダー」の呼称を設定の上、鉄道建設の各線のプロジェクトの推進体制を明確化した（令和3年7月）。
・　北海道新幹線事業全体の進捗状況の管理や本社と北海道新幹線建設局との連携強化、国、沿線自治体及び鉄道事業者等関係機関との協議・調整の円滑化を図るために北海道新幹線統括役を設置した（令和3年11月）。
・　令和4年4月の経営企画部の本格設置に先立ち、改革プランに掲げる取組みを具体化し着実に実行していくため、取組みの進捗状況管理、業務改善の推進、組織全体の運営方針案の企画立案等を行う部署として、経営企画部を暫定設置した（令和4年1月）。
・　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（令和4年4月）。
・　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、事業監理部及び技術企画部を廃止の上、建設企画部を新たに設置した（令和4年4月）。
・　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（令和4年4月）。
・　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（令和4年4月）。

２．地方機関の見直し
・　平成29年度末で北陸新幹線（長野・金沢間）の事業が終了したことに伴い、富山工事事務所を廃止し、大阪支社に統合した（平成30年4月）。
・　令和元年度末で北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の事業が青函共用走行区間における営業速度向上後の追加的な環境対策等の残工事を除き終了したことに伴い、青森工事事務所を廃止し、東京支社に編入した（令和2年4月）。
・　「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、北陸新幹線の建設遂行に第一義的な責任を持つ地方組織の業務執行体制を強化するため、大阪支社を廃止の上、北陸新幹線建設局を設置するとともに、以下のとおり組織のトップ及び工程・事業費管理において中心的な役割を果たす職員等をできるだけ現場に近い場所に配置すること等により、地域密着型の組織として北陸新幹線の建設を担う体制を整備した（令和3年4月）。
　①　局長、副局長及び渉外担当の職員を福井市及び小松市に配置し、地元自治体の幹部等と定期的かつ密にコミュニケーションを取ることができる体制を構築した。

② 一定のエリアごとに、工程・事業費管理に係る責任者を明確化し、それぞれを現場の中心である小松市、福井市、敦賀市に配置した。

③ 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。

・ 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。

① 北海道新幹線の工程・事業費管理や品質管理等に係るマネジメント体制を強化するために、副局長を新たに設置した（令和 3 年 4 月）。

② 今後本格化する明かり工区の工事発注や道南地方の工事の施行体制の整備に向けた検討等を進めるため、既存の副局長が上記事項を特命事項として担当することとし、特命事項以外に関すること及び北海道新幹線建設局内の総合調整に関することを担当する副局長 1 名を新たに設置した（令和 3 年 11 月）。

③ 札幌市街地におけるシールド工事等に関する各種技術的課題の検討及びこれに伴う学識経験者等による委員会の対応並びに鉄道事業者との協議・調整、新たな契約方式による発注の検討及びトンネル工事に係る発生土受入地の確保等に適切に対応していく必要があることから、工事担当次長 2 名を新たに設置した（令和 3 年 10 月、12 月）。

④ 北海道新幹線に設置される各駅のデザイン等に係る鉄道事業者及び各自治体との協議・調整について、機構が中心となって着実に推進していくための体制を構築するため、建築担当課を新たに設置した（令和 3 年 12 月）。

⑤ 工事の着実な進捗のために、高速道路管理者やマンション等の地権者等多岐にわたる関係者との高度かつ重要な協議を短期間に行う必要があることから、これらに対応するために工事担当課を 8 課体制から 9 課体制に見直した。（令和 3 年 12 月）。

⑥ 工事担当課と土木系の建設所を一体的に運用し、より円滑なプロジェクトマネジメントが可能となる組織を構築するため、工事担当課の一部を札幌市から所管する小樽市に配置した。また、迅速な意思決定を行うために、工事担当次長 2 名を当該次長が所管する地域に配置した。（令和 3 年 12 月、令和 4 年 2 月）

⑦ 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（令和 4 年 4 月）。

⑧ 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（令和 4 年 4 月）。

⑨ 工事担当課と土木系の建設所を一体的に運用し、より円滑なプロジェクトマネジメントが可能となる組織を構築するため、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（令和 4 年 4 月）。

・ 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（令和 4 年 4 月）

・　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（令和４年４月）。

■評定と根拠

評定：　B

根拠：　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た。

以上のことから、中期目標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

「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、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、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。

２．（１）②調達等合理化の取組み

■中期目標

② 調達等合理化の推進

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成２７年５月２５日総務大臣決定）に基づく取組みを着実に実施し、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。

＜指標＞

・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％）

■中期計画

② 調達等合理化の取組み

「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。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。

■主な評価指標

指標： 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%）

評価の視点：・ 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んでいるか。

・ 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。

■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
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%	

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

「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、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「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、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、公正性・透明性を確保しつつ、自立的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んだ。

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。

■評定と根拠

評定：　B

根拠：　各年度の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ている。

以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。

■課題と対応

中期計画における所期の目標達成に向け、引き続き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向けて取り組む。

■当該期間における業務運営の状況

１．調達等合理化計画に定めた重点的に取り組む分野の取組状況

（１）鉄道建設工事に関する調達

① 入札・契約手続の適正化、効率化

鉄道建設工事に関する調達については、入札の透明性・公正な競争の確保の観点から、従来から一般競争入札の推進を図ってきたところである。

一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事においては、総合評価方式を実施し、中立性・公正性の確保を図るため、個別工事の評価方法や落札者の決定に関する事項について、総合評価審査委員会小委員会（内部委員4名、外部委員4名）において検証を受けた。

また、競争参加者、発注者双方の事務負担を軽減するため以下の取組みを実施している。

・ 総合評価方式のうち標準型について、同種工事を同時に複数発注する際に、提出を求める技術提案を１組のみとする一括審査方式を一部の工事種類で導入
・ 役務契約における一括審査方式を適用できる契約方式について、一般競争入札方式（発注者支援業務）を追加
・ 一部の工事種類における技術提案数の削減
・ 設計図書のＷＥＢ上ダウンロード化の実施

② 入札の不調対策

事業者等が競争参加に際し、技術者の配置計画を詳細に策定しやすい環境を整えた。

・ 年度ごとに公表している発注見通しの工事概要の詳細化
・ 極めて専門性が高い軌道・電気・機械・建築工事において、各系統の設備概略図及び複数年分の発注計画を公表

③ 個別路線の取組み

各線区における工事の進捗状況を踏まえ、以下のコスト縮減に係る取組み等を実施している。

・ トンネル掘削時の発生土の搬出先選定における、地方自治体との連携を通じたより条件の良い搬出先選定によるコスト縮減
・ 建設発生土の新幹線工事内や他の公共事業での有効活用によるコスト縮減
・ トンネル工事における、従来よりも安価な吹付コンクリート材料の採用によるコスト縮減
・ 軌道工事における、先行する土木工事との調整を通じた作業基地ヤードの継続使用によるコスト縮減
・ トンネル融資の排水処理における、清水と濁水の分離を通じた使用薬品量・電力量の削減
・ 路線の延伸に伴い必要となった追加設備において、既存の設備を改修して共用することで新設する設備を減らしコスト縮減

（２）情報システム関係に関する調達

① サポート業務の本社一括調達

サポート業務の機構本社一括調達を実施する契約を締結することにより、コスト縮減を図った。

② ＣＡＤソフトの本社一括調達に向けたライセンスの使用状況の調査分析

ＣＡＤソフトの機構本社一括調達を実施することにより、ライセンス数の適正化

を図った。

③ 情報システムの各種業務システムに関するデジタル統括アドバイザー（旧CIO補佐官）による検討・評価

各種業務システムに関する改修等の必要性及び効果について、デジタル統括アドバイザーによる評価を実施し、コストの適正化を図った。

（3）電子複写機等の本社一括調達

複写サービス及びプリントサービス提供業務契約については、一括調達を実施することで、事務の効率化を図るとともに、より経済的な調達を実現することを目的としており、平成29年度から令和6年度にかけて、各地方機関の賃貸借契約期間を考慮したうえで、順次一括契約の対象拠点を増やし、令和3年度において、本社での一括契約について達成した。

これにより、地方機関における入札手続き業務が軽減するとともに、経済的な調達が図られた。

また、プリント、コピー等について、モノクロ・両面・2 アップ印刷の活用を推進することにより、プリント、コピー等に係る経費削減に取り組んだ。

（4）借上宿舎管理に関する調達

宿舎管理業務については、平成31年1月より、①借上物件の選定及び賃貸借契約手続き、②異動情報を基にした入居宿舎の決定及び職員への通知、③退去時の確認・修繕及び入替時の鍵の交換（保有宿舎に限る。）、④賃借料、敷金、礼金等の支払手続き、⑤解約時の原状回復工事等、新規設置から解約までの事務を社宅管理代行業者に委託したことにより、従来各地方機関で行っていた事務の大幅な軽減及び合理化を図ることができた。

また、不動産業者とのネットワークを有し、物件の賃貸等に係る一連の手続きに関する専門知識・ノウハウ等を備えている社宅管理代行業者が事務を代行することにより、新規借上に当たっては豊富な物件情報の中から優良な物件を選定する等、質の向上が図られた。

（5）産業医に関する調達

産業医については、本社において各地方機関分を含め一括契約したことにより、従来各地方機関で行っていた契約・支払い手続き事務の削減を図るとともに、一般競争入札に付したことにより調達コストの縮減を行うことができた。

（6）一般競争入札による電気調達

電気の調達契約については、機構が直接契約している事務所等を対象とし、令和

3年度に供給を受けるものから一般競争入札を行った。

その結果、競争性の確保及びコスト縮減が図られた。

（７）一般（指名）競争参加資格の本社一元化

一般（指名）競争参加資格について、これまで地方機関ごとに審査・認定し資格を付与していた、当該資格認定を令和3年度より本社において、一元的に行うこととした。その結果、機構及び申請者双方の業務負担を軽減することができた。

（８）物品購入等の少額随意契約におけるオープンカウンター方式（相手方を指定せず見積合わせの公示をホームページ等に公開し、広く見積書を募る方式）の拡充

競争性の向上・透明性の確保を図る観点から、本社が発注する少額随意契約の範囲内である物品購入等の契約については、オープンカウンター方式を実施しているが、令和3年度から本社に加え、地方機関においても同方式での調達ができるよう、適用範囲を拡充した。

（９）ＥＣＩ方式（技術協力・施工タイプ）による工事発注

新幹線の建設工事では土木、建築、設備など複数分野の工事が輻輳するため、工事着手後に設計の見直しが必要となることも多く、工事契約の変更が生じて手戻りが発生する場合がある。

このため、公共工事の品質確保の促進に関する法律（平成17年法律第18号）第18条に規定される技術提案の審査及び価格等の交渉による方式（ECI方式）の技術協力・施工タイプについて、令和3年10月より運用を開始し、北海道新幹線の工事において、優先交渉権者を選定し、技術協力業務を契約した。

(10) 事業促進ＰＰＰの制度活用

職員の負担を軽減するため、事業促進PPP（Public Private Partnership）を令和4年1月より施行した。本制度はこれまで職員のみで行ってきた事業マネジメント業務に民間技術者を活用する制度である。従来の発注者支援業務では、発注者の支援（補助）にとどまるため実施できなかったが、事業促進PPPの導入により、事業計画の整理、測量調査業務の調整、関係機関等との協議など、職員が実施している業務にも民間技術者の活用が可能となる。

制度導入後、北海道新幹線建設局において、令和5年2月に１件の業務を公示した。

(11) 概算数量発注方式の制度導入

概算数量発注方式は、工事発注内容の一部において、詳細な図面等を省略し、

標準的な図面及び概数によることとし、契約締結後、速やかに詳細な図面、数量等を確定させ、契約変更（設計変更）を行うものであり、設計図書の省力化及び積算業務の簡素化により発注時期の前倒し及び平準化を図るため、令和4年度より、北海道新幹線の一部工事において本制度を導入した。

令和4年度は、概算数量発注方式により、北海道新幹線の7件の本体工事が契約となった。

この発注方式により、発注図書に対する質問数が従前の方式に比べて減少しており、設計図書の確認作業等に要する入札参加者の負担及び回答を作成する機構職員の負担が軽減された。

(12) その他継続的な取組み

契約監視委員会（本社で年2回開催）において、競争性のない随意契約及び一者応札・応募案件のほか、2か年度連続の一者応札・応募案件、一定の関係を有する法人の一者応札・応募案件及び公益法人に対する支出について点検を受け、契約の公正性・透明性や価格の妥当性の確認等についての意見が出されたが、特段の指摘事項はなかった。

2．調達等合理化計画に定めた調達に関するガバナンスの徹底の取組状況

（1）随意契約に関する内部統制の確立

契約監視委員会において、競争性のない随意契約について審議を受け、随意契約理由、価格の妥当性の確認等について意見が出されたが、特段の指摘事項はなかった。

（2）不祥事の発生の未然防止・再発防止のための取組み

北陸新幹線の融雪・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、調査報告書（平成26年9月26日機構公表）にある再発防止対策の内容に沿って、以下の措置により入札談合等関与行為等の再発防止に取り組み、再発防止に努めてきたところである。

① 契約業務研修の充実

全役職員を対象としたeラーニング、内部統制・コンプライアンスに関するカリキュラムに基づく階層別研修、契約担当職員を対象とした契約関係職員研修において、入札談合等関与行為防止法の内容や過去の事例等に関する講義を行った。

② 入札・契約監視機能の強化

入札監視委員会（本社及び各地方機関ごとに外部委員各3名）については、本社及び地方機関単位ごとに審議を行い、談合疑義事案等に関するチェックを

受けたが、特段の指摘事項はなかった。

③ 入札契約手続きの見直し

工事、役務及び物品については、既に電子入札を導入しており、入札の透明性の向上、事務の効率化及び競争性の向上が図られた。

④ 情報管理の徹底

入札契約手続における情報管理に関する知識の底上げのため、各種研修において情報管理に関する講義を行った。また、地方機関における工事及び役務の契約に係る情報管理の状況について点検を実施した。

３．第４期中期目標期間における契約実績

第４期中期目標期間における契約実績は表のとおり。

表2.1.2-1　　第４期中期目標期間中の契約実績

単位：件数（件）、金額（億円）

	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	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額
競争性のある契約	592 (49)	2,825 (70)	547 (46)	2,070 (60)	363 (32)	1,103 (54)	375 (33)	378 (31)	355 (32)	2,117 (78)
競争性のない契約	611 (51)	1,219 (30)	653 (54)	1,368 (40)	765 (68)	950 (46)	776 (67)	821 (69)	798 (69)	607 (22)
全契約	1,203	4,044	1,200	3,437	1,128	2,053	1,151	1,199	1,153	2,723

※（）内の数値は、各年度の全契約に対する比率（%）

４．その他契約手続きの執行体制及び審査体制の整備状況

（１）工事等の発注に当たっては、以下のとおり施行伺から入札までの一連の手続における執行体制及び審査体制のもと、契約手続きを行った。

・ 一般競争入札等の入札参加資格要件、総合評価方式、企画競争等の評価項目・評価基準については、入札・契約手続運営委員会の審議及び関係課の合議によるチェックを行った。

・ 予定価格等の作成については、情報漏えいを防止する観点から、必要最小限の職員だけが意思決定の過程に関与するとともに、担当職員以外の者が当該情報に接することがないよう情報管理の徹底を図り、契約書及び発注にかかる図書等の作成については、関係職員によるチェックを行った。

（２）入札・契約手続きの事後の審査体制としては、「入札・契約評価委員会」において入札又は見積り合わせの結果の分析・評価等を行うとともに、第三者機関である「入札監視委員会」において公正・中立の立場から入札・契約手続の運用状況等の審議を行った。

（３）警察庁と締結している「公共事業等からの暴力団排除の推進に関する合意書」に基づき、引き続き暴力団排除を徹底した。

２．（１）③人件費管理の適正化

■中期目標

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。

■中期計画

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。

■主な評価指標

定量的目標等：　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。

■第４期中期目標期間の実施状況（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。

■評定と根拠

評定：　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。

以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。

■課題と対応

引き続き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ていく。

■当該期間における業務運営の状況

給与の支給基準については、鉄道建設技術などの高度な知識・技術を有する優秀な人材を確保するため、国家公務員と同程度の初任給とするとともに、人事院勧告を踏まえて行われる国家公務員の給与改定に準じた改定等を行ってきたところである。

１．給与水準に関する検証

給与水準については、以下の理由から国家公務員に比べて高くなっている。

・　当機構の大半の職員が従事する鉄道建設事業は、有期事業であることから余剰人員を抱えないために、大半の職員を対象として、事業の進捗、業務量の波動に対応しながら高い頻度（2 年～3 年程度）で全国規模での人事異動を実施しているため、これに伴って広域異動手当及び単身赴任手当が支給される者の割合が高くなっている。

・　業務のアウトソーシング等を積極的に進めてきた結果、管理的業務が中心となり、国家公務員に比べ管理職の割合が高くなっている。

・　整備新幹線等の高速鉄道建設を担う機関として、当該業務の安定的な実施のため、専門的知識・技術を有する優秀な人材を確保する必要があること、また、鉄道建設事業の進捗に対応し、2 年～3 年周期で全国異動をする必要があるなどの事情を考慮した給与体系としている。

２．給与水準の適正化に向けた取組状況等

給与水準については、毎年公表している役員の報酬等及び職員の給与の水準公表資料において、主務大臣より機構の給与水準の設定の考え方は妥当であると評価されているところであり、引き続きこれを維持するために、職員採用形態の多様化に向けた取組みを推進しているところである。

３．検証結果及び取組状況の公表

給与水準に関する検証の結果及び取組状況については、総務大臣が定める「独立行政法人の役員の報酬等及び職員の給与の水準の公表方法等について（ガイドライン）」に基づき、毎年ホームページで公表した。

２．（１）④一般管理費の効率化

■中期目標

④　一般管理費の効率化

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。

■中期計画

④　一般管理費の効率化

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。

■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年度の一般管理費年度計画予算額）	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平成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 ＜6,710＞ (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（平成30年度～）、都市鉄道融資及び物流施設融資業務（令和2年度～）並びに令和3年度以降の新たなＪＲ二島貨物支援業務（令和3年度～）に係る経費である。

（注３）本表には人件費を含まない。

■主な評価指標

定量的目標等：　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）

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

■評定と根拠

評定：　B

根拠：　中期目標等における所期の目標を達成したため。

■課題と対応

―

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）及び当該期間における業務運営の状況

人件費及び特殊要因を除いた一般管理費の削減推移等は、「主要な経年データ」のとおりに推移している。

令和 4 年度計画における一般管理費 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。

２．（１）⑤事業費の効率化

■中期目標

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。

■中期計画

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。

■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
中期計画（百万円）	令和4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平成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%) ≪120.0%≫	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（平成30年度～）、都市鉄道融資及び物流施設融資業務（令和2年度～）、並行在来線会社への出資業務（令和3年度～）並びに令和3年度以降の新たなＪＲ二島貨物支援業務（令和3年度～）に係る経費である。

■主な評価指標

定量的目標等：　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）

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

■評定と根拠

評定：　B

根拠：　中期目標等における所期の目標を達成したため。

■課題と対応

―

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該期間における業務運営の状況

特殊要因を除いた事業費の削減推移等は、「主要な経年データ」のとおりに推移している。

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。

２．（１）⑥資産の有効活用

■中期目標

⑥　資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。

＜指標＞

・　保有宿舎・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％）

■中期計画

⑥　資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、「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。

■主な評価指標

指標：　保有宿舎・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%）

評価の視点：　資産の処分等及び集約化を図っているか。

■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
保有宿舎・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%	中期目標期間平均 95.5%

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）及び当該期間における業務運営の状況

保有宿舎・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。

津田沼寮については、令和元年 12 月 3 日付け売買契約書の締結、令和 2 年 1 月 6 日に所有権移転登記を完了した。

行田宿舎については、令和 3 年 11 月 12 日付け売買契約書の締結、令和 3 年 12 月 9 日に所有権移転登記を完了した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 保有宿舎・寮について効率的な活用を図ったことにより、平均 95.5%と高い入居率を維持できた。

津田沼寮・行田宿舎について、売却が完了し、資産の集約化において着実な進捗を図ることができた。

以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。

■課題と対応

―

２．（２）電子化の推進

■中期目標

（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。

＜指標＞

・ Ｗｅｂ会議開催回数
・ 電子決裁率

■中期計画

（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。

■主な評価指標

指標：・ Ｗｅｂ会議開催回数

・ 電子決裁率

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	―	―	632 回（4 月～3 月）	1,110 回（4 月～3 月）	2,255 回（4 月～3 月）	359回（4 月～11 月）	―	
電子決裁率	―	―	50.5%（4 月～3 月）	59.3%（4 月～3 月）	69.8%（4 月～3 月）	86.3%（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。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）及び当該期間における業務運営の状況

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、令和２年度に 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、令和３年度に Microsoft Teams に運用を統一した。また、Ｗｅｂ会議や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。

２．電子決裁

文書の起案については、これまで紙方式から電子的方式を原則とすることに改めたほか、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発出し、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、人事・厚生に係る申請可能な項目を拡大したほか、グループウェアのワークフロー機能を用いて、出張等に係る申請の承認を可能とした。

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、令和 4 年度末時点で、1,794 台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わ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。

４．デジタルツールの利活用

グループウェアの運用により、スケジュール調整や掲示板による迅速な情報共有の仕組みを構築したほか、令和 2 年度における押印等の見直しに伴い、内部手続におけるワークフロー機能による申請手続を可能とした。私有端末でのリモートアクセスツールによる緊急時や外業におけるメールやイントラサイトの利用を可能としたことに加え、令和 3 年度に新たなサービスに移行し、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、建設所をはじめとしてタ

ブレット等のモバイル端末を配備することとし、外業における現場業務等の効率化を進めた。さらには、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。

５．業務システムの最適化

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（旧ＣＩＯ補佐官）の助言を得て関係課と課題を調整し、業務の効率化や適正化に向けて、パッケージシステムの未導入の業務システムを中心に、刷新の計画を進めてきた。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。

６．事業におけるＤＸの実現

機構内に「ＩＣＴ推進チーム」を初めて設置し、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を推進した。北海道新幹線建設工事においては、遠隔臨場のモデル工区を設定し、各種技術の実証を行った。

■評定と根拠

評定：　Ｂ

根拠：　平成 30 年度から令和 4 年度までの取組みとして、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、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。

■課題と対応

―

３．予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画

（１）予算、収支計画及び資金計画

■中期目標

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。

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。

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。

■中期計画

５．予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画

（１）予算、収支計画及び資金計画

別紙のとおり。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 今中期計画期間において、一般管理費、事業費の削減を織り込んだ中期計画の予算、収支計画及び資金計画に基づき作成した各年度の年度計画の予算、収支計画及び資金計画について適正に実施しているか等。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 中期目標等の予算等に基づき、適正に実施したと認められるため。

■課題と対応

―

■第４期中期計画期間の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

予算、収支計画及び資金計画については、各年度の年度計画に基づき、適正に実施しているところであり、各実績は、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　中期計画の予算等（平成 30 年～令和 4 年度）」（表 3.1）のとおり推移した。

また、毎年の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況に

も留意した上で、算定ルールに則り適正に算出した。

表 3.1 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等（平成 30 年～令和 4 年度）

【建設勘定】

予算

（単位：百万円）

区　　分	計画額	30年度（実績額）	元年度（実績額）	2年度（実績額）	3年度（実績額）	4年度（実績額）	30年度～4年度合計
収入							
国庫補助金等	291,767	59,465	63,649	66,974	67,347	65,673	323,109
地方公共団体建設費負担金	230,717	47,673	51,190	54,748	55,167	53,407	262,186
地方公共団体建設費補助金	61,050	11,792	12,459	12,226	12,180	12,265	60,923
政府出資金	－	－	－	－	168	－	168
借入金等	1,112,974	209,200	167,334	129,691	457,072	113,261	1,076,558
財政融資資金借入金	388,415	12,000	10,600	11,700	308,300	11,100	353,700
民間借入金	280,069	57,100	42,734	16,391	66,772	22,161	205,158
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	444,491	140,100	114,000	101,600	82,000	80,000	517,700
業務収入	1,001,487	201,471	200,281	192,661	195,741	190,741	980,896
受託収入	331,937	8,272	9,992	17,717	12,280	15,965	64,226
業務外収入	12,798	2,576	3,280	5,204	21,744	10,121	42,924
他勘定より受入	567,567	102,916	136,543	132,078	120,494	131,050	623,081
計	3,318,530	583,900	581,080	544,325	874,846	526,812	3,110,962
支出							
業務経費							
鉄道建設業務関係経費	2,179,892	392,825	471,179	544,377	462,654	362,716	2,233,751
受託経費							
鉄道建設業務関係経費	320,673	6,855	8,662	16,343	11,076	14,775	57,710
借入金等償還	1,172,539	284,726	245,272	208,228	186,503	198,140	1,122,869
支払利息	71,034	12,906	11,484	10,420	9,898	10,234	54,942
一般管理費	26,605	4,228	4,306	4,213	4,349	4,383	21,480
人件費	81,997	13,752	13,707	13,294	13,117	13,163	67,032
業務外支出	68,973	10,201	8,092	510	676	343	19,821
他勘定へ繰入	115,210	28,637	26,686	23,982	20,576	15,972	115,853
計	4,036,921	754,131	789,388	821,367	708,848	619,726	3,693,459

［人件費の見積もり］

（計画） 62,999百万円を支出する。ただし、左記の額は、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。

（実績） 平成30年度～令和4年度までの実績額は52,857百万円である。

収支計画

（単位：百万円）

区　　分	計画額	30年度（実績額）	元年度（実績額）	2年度（実績額）	3年度（実績額）	4年度（実績額）	30年度～4年度合計
費用の部	1,834,038	377,523	361,217	366,640	407,747	352,304	1,865,433
経常費用	1,781,033	367,595	352,840	357,438	351,274	346,139	1,775,286
鉄道建設業務費	1,750,365	352,737	350,787	341,352	344,905	343,781	1,733,561
受託経費	22,947	13,416	652	14,734	4,928	840	34,571
一般管理費	6,621	1,267	1,233	1,213	1,321	1,402	6,436
減価償却費	1,100	175	168	140	120	115	718
財務費用	52,878	9,497	8,107	7,190	6,288	6,019	37,100
雑損	126	423	269	222	399	55	1,368
臨時損失	－	9	1	1,790	49,786	92	51,679
収益の部	1,838,674	377,904	361,914	366,761	408,507	352,390	1,867,476
鉄道建設業務収入	1,037,614	210,835	207,168	198,635	202,510	197,159	1,016,306
鉄道建設事業費補助金収入	380	38	－	－	－	－	38
鉄道建設事業費利子補給金収入	222	69	50	39	26	20	204
受託収入	22,947	13,416	652	14,734	4,928	840	34,571
資産見返負債戻入	774,866	152,737	153,208	152,369	149,527	153,887	761,728
資産見返補助金等戻入	708,099	137,994	138,231	137,657	136,223	140,822	690,927
その他	66,766	14,743	14,977	14,712	13,304	13,065	70,801
財務収益	39	22	21	20	15	28	104
雑益	2,606	787	575	965	1,005	455	3,788
臨時利益	－	0	240	0	50,497	0	50,736
純利益	4,636	381	696	121	760	86	2,043
目的積立金取崩額	－	－	－	－	－	－	－
総利益	4,636	381	696	121	760	86	2,043

資金計画

（単位：百万円）

区　　分	計画額	30年度（実績額）	元年度（実績額）	2年度（実績額）	3年度（実績額）	4年度（実績額）	30年度～4年度合計
資金支出	4,342,205	1,944,309	1,813,445	1,593,075	1,683,793	1,777,067	8,811,690
業務活動による支出	2,857,606	447,864	526,248	580,757	506,064	423,264	2,484,197
投資活動による支出	2,018	545,801	581,391	620,019	889,755	1,066,252	3,703,219
財務活動による支出	1,172,740	313,361	271,987	232,129	206,963	213,532	1,237,972
次期中期目標期間への繰越金	309,841	637,283	433,819	160,171	81,011	74,019	1,386,303
資金収入	4,342,205	1,944,309	1,813,445	1,593,075	1,683,793	1,777,067	8,811,690
業務活動による収入	2,203,507	383,509	406,251	411,562	404,956	422,195	2,028,473
受託収入	331,937	8,271	10,644	18,034	12,516	16,585	66,051
その他の収入	1,871,570	375,238	395,606	393,528	392,440	405,610	1,962,422
投資活動による収入	2,049	478,671	602,578	618,003	661,427	1,160,600	3,521,279
財務活動による収入	1,112,974	209,200	167,334	129,691	457,239	113,261	1,076,726
前期よりの繰越金	1,023,674	872,929	637,283	433,819	160,171	81,011	2,185,212

（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。

【海事勘定】

予算

（単位：百万円）

区　　分	計画額	30年度（実績額）	元年度（実績額）	2年度（実績額）	3年度（実績額）	4年度（実績額）	30年度～4年度合計
収入							
借入金等	138,700	22,100	20,400	52,100	22,700	16,400	133,700
財政融資資金借入金	90,600	20,100	20,400	18,100	22,700	16,400	97,700
民間借入金	－	－	－	34,000	－	－	34,000
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	48,100	2,000	－	－	－	－	2,000
業務収入	143,269	28,483	27,420	31,243	33,798	28,982	149,925
業務外収入	985	453	200	266	558	49	1,526
計	282,954	51,036	48,020	83,608	57,056	45,431	285,151
支出							
業務経費							
海事業務関係経費	133,710	35,870	26,468	24,664	33,012	22,460	142,475
借入金等償還	138,060	19,232	17,268	55,699	23,364	23,523	139,087
支払利息	4,173	705	582	478	379	333	2,478
一般管理費	1,024	168	178	189	205	194	934
人件費	3,846	722	606	673	644	757	3,403
業務外支出	425	6	1	32	0	0	39
計	281,239	56,703	45,104	81,736	57,605	47,267	288,415

［人件費の見積もり］

（計画）3,090百万円を支出する。ただし、左記の額は、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。

（実績）平成30年度～令和4年度までの実績額は2,725百万円である。

収支計画

（単位：百万円）

区　　分	計画額	30年度（実績額）	元年度（実績額）	2年度（実績額）	3年度（実績額）	4年度（実績額）	30年度～4年度合計
費用の部	130,371	23,813	24,609	25,851	24,900	25,064	124,236
経常費用	126,077	23,138	24,054	24,956	24,445	24,738	121,331
海事業務費	120,843	22,273	23,206	24,083	23,559	23,832	116,953
一般管理費	5,221	860	846	871	884	903	4,364
減価償却費	13	5	3	2	2	3	15
財務費用	4,294	674	554	460	360	326	2,374
臨時損失	－	0	0	436	95	－	531
収益の部	134,414	25,631	26,317	26,888	26,550	26,280	131,666
海事業務収入	132,531	25,028	25,892	26,371	25,818	25,857	128,966
資産見返負債戻入							
資産見返補助金等戻入	1	0	0	0	0	0	1
財務収益	0	0	0	0	0	0	1
雑益	1,882	602	425	517	233	334	2,111
臨時利益	－	－	0	－	499	89	588
純利益	4,043	1,818	1,708	1,037	1,650	1,216	7,429
目的積立金取崩額	－	－	－	－	－	－	－
総利益	4,043	1,818	1,708	1,037	1,650	1,216	7,429

資金計画

（単位：百万円）

区　　分	計画額	30年度（実績額）	元年度（実績額）	2年度（実績額）	3年度（実績額）	4年度（実績額）	30年度～4年度合計
資金支出	288,475	63,016	55,573	91,922	66,413	54,101	331,025
業務活動による支出	13,054	1,804	1,778	1,610	1,486	1,416	8,093
投資活動による支出	130,172	34,511	27,193	25,142	32,787	20,434	140,067
財務活動による支出	138,060	19,232	17,268	55,699	23,364	23,523	139,087
次期中期目標期間への繰越金	7,188	7,469	9,334	9,471	8,776	8,728	43,778
資金収入	288,475	63,016	55,573	91,922	66,413	54,101	331,025
業務活動による収入							
その他の収入	136,201	25,616	25,434	25,674	25,879	25,530	128,134
投資活動による収入	9,390	8,738	2,270	4,814	8,363	3,394	27,579
財務活動による収入	138,700	22,100	20,400	52,100	22,700	16,400	133,700
前期よりの繰越金	4,184	6,562	7,469	9,334	9,471	8,776	41,612

（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

（単位：百万円）

区　　分	計画額	30年度（実績額）	元年度（実績額）	2年度（実績額）	3年度（実績額）	4年度（実績額）	30年度～4年度合計
収入							
運営費交付金	286	45	43	59	57	56	260
政府出資金	4,800	－	－	－	－	－	－
借入金等	161,900	11,794	4,100	117,754	4,920	200,520	339,088
財政融資資金借入金	129,500	－	－	115,999	4,920	200,520	321,439
民間借入金	32,400	11,794	4,100	1,755	－	－	17,649
業務収入	53,969	16,562	11,818	4,128	2,567	1,107	36,182
業務外収入	－	0	0	5	1	5	10
他勘定より受入	600	－	－	－	101	520	621
計	221,555	28,401	15,961	121,945	7,646	202,208	376,161
支出							
業務経費							
地域公共交通等業務関係経費	167,382	11,805	4,110	117,759	5,035	201,057	339,766
借入金等償還	49,340	16,510	11,794	4,100	1,816	307	34,528
支払利息	4,254	－	－	－	676	699	1,375
一般管理費	120	11	12	13	34	31	100
人件費	498	64	65	70	97	77	373
業務外支出	30	1	0	2	6	9	20
計	221,624	28,392	15,981	121,943	7,664	202,181	376,161

［人件費の見積もり］

（計画）403百万円を支出する。ただし、左記の額は、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。

（実績）平成30年度～令和4年度までの実績額は306百万円である。

収支計画

（単位：百万円）

区　　分	計画額	30年度（実績額）	元年度（実績額）	2年度（実績額）	3年度（実績額）	4年度（実績額）	30年度～4年度合計
費用の部	4,991	88	91	92	835	832	1,938
経常費用	737	88	89	89	142	125	532
地域公共交通等業務費	84	11	10	5	12	16	54
一般管理費	648	76	78	84	130	109	476
減価償却費	5	1	1	0	0	0	3
財務費用	4,254	－	－	4	692	707	1,404
臨時損失	－	0	2	－	0	－	2
収益の部	4,916	95	67	81	829	858	1,930
運営費交付金収益	286	45	41	45	65	53	248
地域公共交通等業務収入	4,629	50	22	29	760	799	1,660
賞与引当金見返に係る収益	－	－	2	3	3	2	10
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	0	0	0
資産見返運営費交付金戻入	0	0	0	0	0	0	0
資産見返補助金等戻入	0	0	0	0	0	0	0
財務収益	－	0	0	0	0	0	0
雑益	－	0	0	4	1	4	9
臨時利益	－	－	2	－	0	－	2
純利益	△ 75	7	△ 23	△ 11	△ 5	25	△ 8
目的積立金取崩額	85	2	26	20	14	0	62
総利益	9	9	3	8	9	26	54

資金計画

（単位：百万円）

区　　分	計画額	30年度（実績額）	元年度（実績額）	2年度（実績額）	3年度（実績額）	4年度（実績額）	30年度～4年度合計
資金支出	221,646	28,508	16,060	122,004	7,714	202,251	376,536
業務活動による支出	172,302	11,899	4,202	117,838	5,851	201,875	341,666
投資活動による支出	3	0	0	1	1	0	3
財務活動による支出	49,340	16,510	11,794	4,100	1,816	307	34,528
次期中期目標期間への繰越金	1	99	63	65	45	69	340
資金収入	221,646	28,508	16,060	122,004	7,714	202,251	376,536
業務活動による収入	54,855	16,607	11,861	4,186	2,730	1,685	37,070
運営費交付金による収入	286	45	43	59	57	56	260
その他の収入	54,569	16,562	11,818	4,128	2,672	1,629	36,810
投資活動による収入	－	－	－	－	0	－	0
財務活動による収入	166,700	11,794	4,100	117,754	4,920	200,520	339,088
前期よりの繰越金	91	107	99	63	65	45	379

（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。

【助成勘定】

予算

（単位：百万円）

区　　分	計画額	30年度（実績額）	元年度（実績額）	2年度（実績額）	3年度（実績額）	4年度（実績額）	30年度～4年度合計
収入							
運営費交付金	1,032	204	215	200	201	200	1,020
国庫補助金等	510,784	99,860	116,078	111,586	100,016	114,769	542,308
国庫補助金	510,559	99,787	116,026	111,545	99,990	114,748	542,095
政府補給金	225	73	52	41	26	21	213
借入金等							
民間借入金	387,000	－	－	－	342,000	55,000	397,000
業務収入	492,393	98,445	98,442	98,443	98,435	98,437	492,202
業務外収入	6	69	15	49	2	8	144
他勘定より受入	114,610	28,637	26,686	23,982	20,475	15,452	115,232
他経理より受入	－	－	－	－	－	－	－
計	1,505,825	227,215	241,436	234,259	561,129	283,866	1,547,906
支出							
業務経費							
鉄道助成業務関係経費	43,716	10,199	8,970	8,877	9,586	14,152	51,784
支払利息	156,479	25,750	25,750	25,750	35,804	43,740	156,794
一般管理費	604	122	122	114	115	119	593
人件費	1,756	302	305	294	283	296	1,479
業務外支出	142	488	84	234	126	92	1,024
他勘定へ繰入	1,303,128	190,469	206,184	198,964	515,186	225,453	1,336,256
他経理へ繰入	－	－	－	－	－	－	－
計	1,505,825	227,329	241,415	234,233	561,100	283,852	1,547,930

［人件費の見積もり］

（計画）1,482百万円を支出する。ただし、左記の額は、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。

（実績）平成30年度～令和4年度までの実績額は1,255百万円である。

収支計画

（単位：百万円）

区　　分	計画額	30年度（実績額）	元年度（実績額）	2年度（実績額）	3年度（実績額）	4年度（実績額）	30年度～4年度合計
費用の部	992,578	195,743	224,772	220,688	207,759	213,257	1,062,219
経常費用	594,317	110,575	142,228	139,838	128,579	140,416	661,636
鉄道助成業務費	591,920	110,146	141,805	139,427	128,177	140,002	659,558
一般管理費	2,391	426	421	410	400	411	2,068
減価償却費	6	3	2	2	1	2	9
財務費用	398,245	84,761	82,377	80,679	79,120	72,813	399,750
雑損	15	407	150	171	60	28	816
臨時損失	－	0	18	－	0	－	18
収益の部	1,004,099	200,551	215,258	212,226	200,238	211,350	1,039,623
運営費交付金収益	1,032	204	190	189	187	187	957
鉄道助成業務収入	492,266	98,426	98,458	98,393	98,412	98,414	492,103
補助金等収益	510,784	101,648	116,442	113,460	101,567	112,706	545,823
賞与引当金見返に係る収益	－	－	－	10	12	11	33
退職給付引当金見返に係る収益	－	－	－	3	2	3	8
資産見返負債戻入	1	0	0	0	0	1	1
資産見返運営費交付金戻入	0	0	0	－	0	1	1
資産見返補助金等戻入	0	0	－	0	0	0	0
財務収益	－	0	0	0	1	0	1
雑益	16	272	150	171	59	28	680
臨時利益	－	－	18	－	0	－	18
純利益	11,521	4,808	△ 9,514	△ 8,461	△ 7,521	△ 1,907	△ 22,596
前中期目標期間繰越積立金取崩額	－	139	3	2	2	2	148
総利益	11,521	4,946	△ 9,512	△ 8,459	△ 7,519	△ 1,905	△ 22,448

資金計画

（単位：百万円）

区　　分	計画額	30年度（実績額）	元年度（実績額）	2年度（実績額）	3年度（実績額）	4年度（実績額）	30年度～4年度合計
資金支出	1,506,308	230,455	242,888	233,946	561,225	283,849	1,552,362
業務活動による支出	944,258	188,381	216,391	208,628	195,715	204,006	1,013,121
投資活動による支出	5	1	1	4	5	1	13
財務活動による支出	561,661	41,793	26,171	24,997	365,136	79,460	537,557
次期中期目標期間への繰越金	384	279	325	317	368	381	1,671
資金収入	1,506,308	230,455	242,888	233,946	561,225	283,849	1,552,362
業務活動による収入	1,118,825	229,924	242,609	233,621	218,907	228,481	1,153,541
運営費交付金による収入	1,032	204	215	200	201	200	1,020
補助金等による収入	510,784	102,558	117,246	110,952	99,789	114,386	544,931
その他の収入	607,008	127,161	125,148	122,469	118,918	113,895	607,591
財務活動による収入	387,000	－	－	－	342,000	55,000	397,000
前期よりの繰越金	484	531	279	325	317	368	1,821

（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。

【特例業務勘定】

予算

（単位：百万円）

区　　分	計画額	30年度（実績額）	元年度（実績額）	2年度（実績額）	3年度（実績額）	4年度（実績額）	30年度～4年度合計
収入							
業務収入	61,797	91,759	6,978	96	4,119	3,717	106,669
業務外収入	51	20	32	100	924	169	1,246
他勘定より受入	803,428	100,804	82,772	79,951	408,452	108,533	780,513
計	865,276	192,583	89,782	80,148	413,496	112,419	888,428
支出							
業務経費							
特例業務関係経費	609,231	151,509	120,056	121,615	170,224	94,278	657,680
借入金等償還	22,000	－	－	－	－	22,000	22,000
支払利息	47,467	9,510	9,510	9,510	9,510	9,426	47,467
一般管理費	5,139	667	686	658	633	661	3,305
人件費	2,731	419	444	406	415	413	2,097
業務外支出	11	1	1	2	1	1	7
他勘定へ繰入	67,867	13,252	13,131	13,065	13,761	14,130	67,339
計	754,446	175,358	143,827	145,256	194,544	140,909	799,895

［人件費の見積もり］

（計画）2,243百万円を支出する。ただし、左記の額は、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。

（実績）平成30年度～令和4年度までの実績額は1,797百万円である。

収支計画

（単位：百万円）

区　　分	計画額	30年度（実績額）	元年度（実績額）	2年度（実績額）	3年度（実績額）	4年度（実績額）	30年度～4年度合計
費用の部	275,726	79,746	50,726	71,333	45,043	61,290	308,138
経常費用	228,253	70,225	41,215	61,821	35,531	51,889	260,681
特例業務費	220,986	69,157	40,135	60,808	34,328	50,099	254,527
一般管理費	7,128	1,050	1,061	990	1,182	1,765	6,047
減価償却費	139	18	19	23	21	25	107
財務費用	47,473	9,513	9,512	9,511	9,511	9,401	47,448
雑損	－	－	－	－	0	－	0
臨時損失	－	8	0	1	0	－	9
収益の部	275,933	156,520	56,706	65,890	46,461	29,319	354,896
特例業務収入	34,115	97,484	49	10,833	2,202	62	110,630
財務収益	241,800	59,019	56,609	54,962	43,330	29,109	243,030
雑益	18	17	48	95	929	148	1,236
臨時利益	－	－	0	－	0	－	0
純利益	207	76,774	5,979	△ 5,443	1,419	△ 31,971	46,758
目的積立金取崩額	－	－	－	－	－	－	－
総利益	207	76,774	5,979	△ 5,443	1,419	△ 31,971	46,758

資金計画

（単位：百万円）

区　　分	計画額	30年度（実績額）	元年度（実績額）	2年度（実績額）	3年度（実績額）	4年度（実績額）	30年度～4年度合計
資金支出	1,234,885	728,550	657,389	590,911	1,241,277	1,299,103	4,517,230
業務活動による支出	761,706	175,225	144,093	145,080	193,775	118,093	776,266
投資活動による支出	51	243,720	236,534	264,938	917,020	1,114,228	2,776,440
財務活動による支出	22,000	－	－	－	－	22,000	22,000
次期中期目標期間への繰越金	451,128	309,605	276,762	180,893	130,481	44,782	942,524
資金収入	1,234,885	728,550	657,389	590,911	1,241,277	1,299,103	4,517,230
業務活動による収入	303,615	133,733	63,613	55,153	48,347	32,862	333,707
投資活動による収入	561,661	252,094	284,171	258,997	1,012,036	1,135,760	2,943,058
前期よりの繰越金	369,609	342,724	309,605	276,762	180,893	130,481	1,240,465

（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。

３．（２）財務運営の適正化

■中期目標

（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。

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。

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。

■中期計画

（２）財務運営の適正化

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。

また、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。

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。

■主な評価指標

定量的目標等：　設定なし

評価の視点：・　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。

・　中期目標期間の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か。

■評定と根拠

評定：　B

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い、独立行政法人会計基準等を遵守して適正な会

計処理を行ったことから、中期目標等における所期の目標を達成した。

■課題と対応

―

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

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結果、中期目標期間の各年度末における運営費交付金債務残高の発生状況の推移は次のとおり。

(運営費交付金債務残高の発生状況の推移)

平成30年度末	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末
－	－	11百万円	－	－

■当該期間における業務運営の状況

中期目標期間の各年度事業開始前の支出予算の作成時に、運営費交付金を充てる事業については、独立行政法人会計基準第 81「運営費交付金の会計処理」に基づき業務達成基準（管理部門の活動に係る費用は期間進行基準）を採用して予算を配分している。

また、業務達成基準による収益化を行う業務については、「「独立行政法人会計基準」及び「独立行政法人会計基準注解」に関するＱ＆Ａ」に基づき、受け入れた運営費交付金を収益化している。なお、地域公共交通等勘定において、業務経費の一部について業務達成基準の期間を令和 2 年度から令和 3 年度に設定したことから、令和 2 年度末に運営費交付金債務残高 11 百万円が発生した。

毎年の運営費交付金額については、各年度の運営費交付金の使用状況を踏まえて、中期計画に定める運営費交付金算定ルールに基づき算定した。

また、整備新幹線建設推進高度化等事業として実施してきた軌間可変技術調査費用を建設仮勘定に計上していたが、令和 3 年度において、走行試験設備の撤去を行うこととなったため、軌間可変技術調査費用については、その全額を減損計上し、財務状況を適正に反映した。

３．（３）資金調達

■中期目標
（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。

■中期計画
（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。

■主な評価指標

定量的目標等：　設定なし

評価の視点：　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。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）

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。

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、コロナ禍で中期計画後半には訪問も不可能となる中、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会議等も活用して中期目標期間中、累計 557 機関（訪問 389 機関、ＷＥＢ会議等 168 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会議等も活用し累計 62 回登壇し、8,298 名の参加者に対して鉄道建設・船舶共有建造を通じた「強靭（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組みを丁寧に説明した。

また、投資家向けのセミナーの他、テレビ・新聞等の各種メディアに理事長・副理事長も出演等し、より多くの視聴者層に対して機構のＳＤＧｓへの取組みやＣＢＩ認証付きサステナビリティボンドの意義等を訴求することができた。

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、令和 3 年度（一部年限では令和 4 年度も含む）には、過去最高の需要倍率の獲得や、通常は地方債に一定の金利が上乗せされるところ、発行する全年限で地方債と同水準での起債を実現した。

（注）「サステナビリティファイナンス」とは、調達資金の使途が、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。

■評定と根拠

評定：　A

根拠：　コロナ禍で中期計画後半には訪問が不可能となる中、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。また、通常は地方債に一定の金利が上乗せされるところ、地方債と同水準での起債（5 年債、10 年債、15 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、サステナビリティボンドを発行した令和元年 5 月以降、環境や社会性に共感した累計 317 件という多くの投資家から機構債券への投資表明を得ることができた。加えて、財投機関では初めて全国 47 都道府県すべての地域の投資家から投資表明を獲得することができた。また、令和 3 年度及び令和 4 年度には起債時の需要倍率の獲得が過去最高（5 年債（7.82 倍）、10 年債（7.85 倍）、15 年債（2.38 倍）及び 20 年債(2.97 倍)）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。

以上のことから、中期目標等における所期の目標を上回る成果を得るものであると考える。

■課題と対応

中期計画における所期の目標達成に向け、引き続き調達コストの抑制を図る。

■当該期間における業務運営の状況

中期目標期間の投資家等向けの活動は、以下のとおり実施した。

○　個別ＩＲ活動：訪問及びＷＥＢ会議等も活用し、557 機関に対し実施。

○　投資家向けセミナーへの登壇：ＷＥＢ会議等も活用し、62 回、
8,298 名の参加者に対して実施。

○　各種メディア掲載：日本経済新聞、日経ビジネス、日経ＥＳＧ、ＢＳ－ＴＢＳ、ＢＳテレ東、プレジデント、週刊ダイヤモンド、週刊東洋経済、金融ジャーナル、キャピタル・アイ、サステナブルジャパン等

○　決算等説明会：114 機関（参加者 205 名）に対し実施。

○　格付レビュー：10 回実施（1 年間に 2 社に対し各 1 回実施）。

４．短期借入金の限度額

■中期目標
—

■中期計画
６．短期借入金の限度額
年度内における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、２６０，０００百万円とする。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）並びに当該期間における業務運営の状況

実績なし

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

５.不要財産の処分に関する計画

■中期目標

―

■中期計画

７．不要財産の処分に関する計画

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った際の譲渡代金を国庫納付する。

・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

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）及び当該期間における業務運営の状況　※令和４年度見込みを含む

平成30年10月1日をもって貸付期間40年を経過した小金線（新松戸・西船橋間）について、ＪＲ東日本に平成30年10月2日付けで譲渡をした際の譲渡代金201,453,443円を平成30年12月27日に国庫納付した。

■評定と根拠

―

■課題と対応

―

■当該期間における業務運営の状況

―

６．重要な財産の譲渡・担保に関する計画

■中期目標

―

■中期計画

８．重要な財産の譲渡・担保に関する計画

行田宿舎及び津田沼寮について、平成３０年度以降、売却等適切な措置を講じる。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）及び当該期間における業務運営の状況

津田沼寮については、令和元年度に売却が完了した。

行田宿舎については、令和３年度に売却が完了した。

■評定と根拠

―

■課題と対応

―

７．剰余金の使途

■中期目標
—

■中期計画
９．剰余金の使途
・建設勘定
管理用施設（宿舎に限る。）の改修

■中期目標及び計画の実施状況（主要な業務実績）

実績なし

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

１．利益処分に関する状況

表 7-1　各勘定における利益処分に関する状況

（１）建設勘定　　（単位：百万円）

区　　分	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
前中期目標期間繰越積立金	12,361	12,361	12,361	12,361	12,361
積立金又は繰越欠損金	－	381	1,077	1,197	1,958
当期総利益又は当期総損失	381	696	121	760	86
目的積立金の申請額	－	－	－	－	－
通則法第44条第1項積立金	381	1,077	1,197	1,958	2,043
利益剰余金又は繰越欠損金	12,742	13,438	13,559	14,319	14,405

（２）海事勘定　　（単位：百万円）

区　　分	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
前中期目標期間繰越積立金	－	－	－	－	－
積立金又は繰越欠損金	△27,583	△25,765	△24,057	△23,020	△21,370
当期総利益又は当期総損失	1,818	1,708	1,037	1,650	1,216
目的積立金の申請額	－	－	－	－	－
通則法第 44 条第 1 項積立金	－	－	－	－	－
利益剰余金又は繰越欠損金	△25,765	△24,057	△23,020	△21,370	△20,154

（３）地域公共交通等勘定　　（単位：百万円）

区　　分	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
前中期目標期間繰越積立金	81	55	35	22	21
積立金又は繰越欠損金	－	1	1	2	3
当期総利益又は当期総損失	9	3	8	9	26
目的積立金の申請額	－	－	－	－	－
通則法第 44 条第 1 項積立金	9	3	10	10	29
利益剰余金又は繰越欠損金	90	58	45	32	50

（注 1）平成 30 年度末の積立金には、令和元年度国庫納付額 8 百万円を含む。

（注 2）令和元年度末の積立金には、令和 2 年度国庫納付額 2 百万円を含む。

（注 3）令和 2 年度末の積立金には、令和 3 年度国庫納付額 8 百万円を含む。

（注 4）令和 3 年度末の積立金には、令和 4 年度国庫納付額 8 百万円を含む。

（４）助成勘定　　（単位：百万円）

区　　分	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
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	163,740
積立金又は繰越欠損金	－	4,946	△4,565	△13,024	△20,543
当期総利益又は当期総損失	4,946	△9,512	△8,459	△7,519	△1,905
目的積立金の申請額	－	－	－	－	－
通則法第 44 条第 1 項積立金	4,946	－	－	－	－
利益剰余金又は繰越欠損金	168,790	159,276	150,814	143,294	141,386

（５）特例業務勘定　　（単位：百万円）

区　　分	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
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
積立金又は繰越欠損金	－	76,774	82,753	77,311	78,729
当期総利益又は当期総損失	76,774	5,979	△5,443	1,419	△31,971
目的積立金の申請額	－	－	－	－	－
通則法第44条第1項積立金	76,774	82,753	77,311	78,729	46,758
利益剰余金又は繰越欠損金	1,091,239	1,097,218	1,091,775	1,093,193	1,061,223

８．その他主務省令で定められる業務運営に関する事項

（１）施設及び設備に関する計画

■中期目標
―

■中期計画
（１）施設及び設備に関する計画
該当なし

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

―

■評定と根拠

―

■課題と対応

―

■当該期間における業務運営の状況

―

８．（２）人事に関する計画

■中期目標

（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、社会的要請に応えうる組織運営に努める。

■中期計画

（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、社会的要請に応えうる組織運営に努める。

■主な評価指標

定量的目標等：　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。

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）及び当該期間における業務運営の状況

人材確保に係る方針として各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て、新卒者を採用するとともに即戦力として期待される社会人を採用した。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、他機関へ出向している者の引揚げも行い、各事業の工程、事業量等を勘案のうえ、業務量に応じた適正な人員配置に努めた。さらに、社内公募の実施や、従来の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組みを行った。

また、人材育成に係る方針として各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組み等も行っている。

なお、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組みを行った。

表 8.2-1　第 4 期中期目標期間における採用実績

	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
新　　卒	60 名	55 名	46 名	39 名	48 名
社 会 人	15 名	21 名	16 名	9 名	10 名
計	75 名	76 名	62 名	48 名	58 名

表 8.2-2　第 4 期中期目標期間における鉄道事業者等他機関からの出向者受入実績

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
179 名	187 名	176 名	190 名	244 名

（注）各年度 4 月 1 日時点の出向者数。

（注）国等からの人事交流者を含む。

■評定と根拠

評定：　B

根拠：　人材確保に係る方針として各年度新規職員採用計画に基づき、新卒者を採用するとともに即戦力として期待される社会人を採用した。さらに、再雇用制度、事務所限定職員制度を活用するとともに、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等により、適正な人員配置に努めた。さらに、社内公募を令和３年度から実施するとともに、従来の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組みを行った。

また、人材育成に係る方針として各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組み等も行っている。

なお、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を含む人材育成プログラムを策定した。

以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成したものと認められるため。

■課題と対応

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の取組みを進めるとともに、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。

８．（３）機構法第１８条第１項の規定により繰り越した積立金の使途

■中期目標

―

■中期計画

（３）機構法第１８条第１項の規定により繰り越した積立金（同条第５項の規定により第１項の規定を準用する場合を含む。）の使途

・建設勘定

過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線並びに貸付料の回収が一部行われなかった貸付線に係る繰越欠損金であって、機構法附則第２条第４項の規定により機構への承継時に資本剰余金と相殺されたものを補填するための業務

・地域公共交通等勘定

前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当

日本内航海運組合総連合会が実施する内航海運暫定措置事業に必要な一部資金の貸付けに関する業務

・助成勘定

前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当

■第４期中期目標期間の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

・建設勘定

実績なし

・地域公共交通等勘定

今中期計画における前中期目標期間繰越積立金（機構法第 18 条第 1 項の規定により繰り越された積立金）の取崩額は 62 百万円であり、日本内航海運組合総連合会が実施する内航海運暫定措置事業に必要な一部資金の貸付けに関する業務及び前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用に充当した。

・助成勘定

今中期計画における前中期目標期間繰越積立金（機構法第 18 条第 1 項の規定により繰り越された積立金）の取崩額は 148 百万円であり、前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等に充当した。

■評定と根拠

―

■課題と対応

―

８．（４）①内部統制の充実・強化

■中期目標

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。

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。

■中期計画

（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。

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。

■主な評価指標

定量的目標等：　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。

■中期目標及び計画の実施状況（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取り組んだ。具体的には、工程管理・事業費管理のルールを見直し、工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行うために、理事長を委員長とする事業総合管理委員会を設置して、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。

さらに、機構が今後とも着実に事業を進めていくためには、社会で進む働き方改革やデジタル化の進展、価値観やニーズの多様化といった機構の事業をとりまく大きな環境変化を的確にとらえ、業務プロセスの改善や組織・人事体制など、機構の業務のあり方を根本から見直すことが必須と考えた。このため機構では、「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」の内容にとどまらず、機構がそれぞれの事業に組織の総力をあげて効果的に取り組めるようにするための組織全体の改革を行うこととし、そのための具体的な行動計画として「鉄道・運輸機構改革プラン」を令和３年７月に策定し公表した。

改革プランに掲げた各種取組みについて、令和３年度においては、役員を責任者として据えたプロジェクト推進チームを設置して取組みを推進し、理事会への報告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。令和４年度においては、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。

改革プランの実施を通じて、独立行政法人の内部統制の基本的要素である「統制環境」、「情報と伝達」及び「ＩＣＴへの対応」について、以下のとおり改善が進んでおり、さらなる取組みに努めたところである。

・統制環境…組織体制の見直し、プロジェクトマネジメント体制の構築、人事体制の見直しによる統制環境の整備。

・情報と伝達…改革プランの策定、実施を通じて、理事長その他幹部と職員との意見交換の機会が増えたことによる内部伝達の改善。対外的な情報発信の強化の取組みによる外部伝達の改善。

・ＩＣＴへの対応…モバイルＰＣの導入促進、工事現場での遠隔臨場の実施等のＩＣＴ施策を検討の上、実施することにより、ＩＣＴ環境への対応、ＩＣＴの利用及び統制の観点での改善。

これに加え、事業実施部署以外の者による内部統制の強化として、次の取組み等を行った。

ア）重点対応リスクとして取組計画の実施状況等を内部統制委員会で報告することとされていた鉄道建設の各事業（整備新幹線事業、神奈川東部方面線事業及び中央新幹線受託工事事業）の工程・事業費管理に係るリスクについて、重点対応リスクの中でも特に重要なリスクと位置付け、事業総合管理委員会等での専門的な視点での審議を踏まえた上で、役員や支社局長等が出席する理事会への定期的な審議・報告の場を通じてダブルチェックの体制でリスク管理を行っていく体制に見直しを行った（令和３年６月）。

イ）令和３年度から令和４年度にかけて実施し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手続きを実施するとともに、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。

また、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、「内部統制に係る取組計画」を年度ごとに策定し、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。

■評定と根拠

評定：　B

根拠：　整備新幹線整備事業における工期遅延・事業費増嵩により、令和元年度の業務実績評価において整備新幹線整備事業の工程管理及び事業費管理の項目について、抜本的な改善を求める必要があるとされ、通則法第 32 条第 6 項の規定に基づき、工程管理・事業費管理の体制の見直し（事業執行体制の強化）をはじめとする改善措置を速やかに講ずるよう、令和 2 年 12 月に国土交通大臣から命令を受けており、中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握といった面において、改善を要すると考えられる点があったが、「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取り組んだ。具体的には、工程管理・事業費管理のルールを見直し、工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行うために、理事長を委員長とする事業総合管理委員会を設置して、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。

その一方で、機構が今後とも着実に事業を進めていくためには、社会で進む働き方改革やデジタル化の進展、価値観やニーズの多様化といった機構の事業をとりまく大きな環境変化を的確にとらえ、業務プロセスの改善や組織・人事体制など、機構の業務のあり方を根本から見直すことが必須と考えた。このため機構では、「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」の内容にとどまらず、機構がそれぞれの事業に組織の総力をあげて効果的に取り組めるようにするための組織全体の改革を行うこととし、そのための具体的な行動計画として「鉄道・運輸機構改革プラン」を令和 3 年 7 月に策定し公表した。

改革プランに掲げた各種取組みについては、令和 3 年度においては、役員を責任者として据えたプロジェクト推進チームを設置して取組みを推進し、理事会への報告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。令和 4 年度においては、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。

改革プランの実施を通じて、独立行政法人の内部統制の基本的要素である「統制環境」、「情報と伝達」及び「ＩＣＴへの対応」について、以下のとおり改善が進んでおり、さらなる取組みに努めたところである。

・統制環境…組織体制の見直し、プロジェクトマネジメント体制の構築、人事体制の見直しによる統制環境の整備。

・情報と伝達…改革プランの策定、実施を通じて、理事長その他幹部と職員との意見交換の機会が増えたことによる内部伝達の改善。対外的な情報発信の強化の取組みによる外部伝達の改善。

・ＩＣＴへの対応…モバイルＰＣの導入促進、工事現場での遠隔臨場の実施等のＩＣＴ施策を検討の上、実施することにより、ＩＣＴ環境への対応、ＩＣＴの利用及び統制の観点での改善。

また、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、「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。

以上より、中期目標期間を通じて、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・強化を図ったことから、中期目標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

令和 2 年度決算検査報告における所見を踏まえ、事業実施部署以外の者による内部統制の強化について、次の取組みを実施した。

ア）重点対応リスクとして取組計画の実施状況等を内部統制委員会で報告することとされていた鉄道建設の各事業（整備新幹線事業、神奈川東部方面線事業及び中央新幹線受託工事事業）の工程・事業費管理に係るリスクについて、重点対応リスクの中でも特に重要なリスクと位置付け、事業総合管理委員会等での専門的な視点での審議を踏まえた上で、役員や支社局長等が出席する理事会への定期的な審議・報告の場を通じてダブルチェックの体制でリスク管理を行っていく体制に見直しを行った（令和 3 年 6 月）。

イ）令和 3 年度から令和 4 年度にかけて実施し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手続きを実施するとともに、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。

会計検査院による令和 3 年度決算検査報告における不当事項として、「工事の一時中止に伴う増加費用の指摘」が挙げられたため、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。

本件については、全役員が参画する内部統制委員会（委員長：理事長）において、リスク対応として、担当役員である委員から当該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）。

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に努めていく必要がある。

■当該期間における業務運営の状況

1．「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」を踏まえた措置の実施

「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取り組んだ。具体的には、工程管理・事業費管理のルールを見直し、工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行うために、理事長を委員長とする事業総合管理委員会を設置して、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。

2．改革プランの策定及び推進

機構が今後とも着実に事業を進めていくためには、社会で進む働き方改革やデジタル化の進展、価値観やニーズの多様化といった機構の事業をとりまく大きな環境変化を的確にとらえ、業務プロセスの改善や組織・人事体制など、機構の業務のあり方を根本から見直すことが必須と考えた。このため機構では、「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」の内容にとどまらず、機構がそれぞれの事業に組織の総力をあげて効果的に取り組めるようにするための組織全体の改革を行うこととし、そのための具体的な行動計画として「鉄道・運輸機構改革プラン」を令和 3 年 7 月に策定し公表した。

その策定の過程では機構が抱える課題や改革に対する意見を全職員から広く募集するとともに、改革に向けた意識の醸成や課題集約を目的に、全職員と役員等とで意見交換を実施しながら整理を進め、改革プランの策定を行った。

改革プランに掲げた各種取組みについては、令和 3 年度においては、役員を責任者として据えたプロジェクト推進チームを設置して取組みを推進し、理事会への報告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。令和 4 年度においては、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。

改革プランの実施を通じて、独立行政法人の内部統制の基本的要素である「統制環境」、「情報と伝達」及び「ＩＣＴへの対応」について、以下のとおり改善が進んでおり、さらなる取組みに努めたところである。

・統制環境…組織体制の見直し、プロジェクトマネジメント体制の構築、人事体制の見直しによる統制環境の整備。

・情報と伝達…改革プランの策定、実施を通じて、理事長その他幹部と職員との意見交換の機会が増えたことによる内部伝達の改善。対外的な情報発信の強化の取組みによる外部伝達の改善。

・ＩＣＴへの対応…モバイルＰＣの導入促進、工事現場での遠隔臨場の実施等のＩＣＴ施策を検討の上、実施することにより、ＩＣＴ環境への対応、ＩＣＴの利用及び統制の観点での改善。

３．事業実施部署以外の者による内部統制の強化

（１）リスク管理の体制の見直し

重点対応リスクとして取組計画の実施状況等を内部統制委員会で報告することとされていた鉄道建設の各事業（整備新幹線事業、神奈川東部方面線事業及び中央新幹線受託工事事業）の工程・事業費管理に係るリスクについて、重点対応リスクの中でも特に重要なリスクと位置付け、事業総合管理委員会等での専門的な視点での審議を踏まえた上で、役員や支社局長等が出席する理事会への定期的な審議・報告の場を通じてダブルチェックの体制でリスク管理を行っていく体制に見直しを行った（令和 3 年 6 月）。

（２）内部監査の強化

令和 3 年度から令和 4 年度にかけて実施し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手続きを実施するとともに、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。

４．内部統制委員会での取組み

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、年度ごとに「内部統制に係る取組計画」を策定し、実施した。

（１）統制環境の継続的な整備・運用

① 理事会を開催し、業務運営の基本方針に関する事項や各事業の基本的事項等について審議した（平成 30 年度 36 回、令和元年度 23 回、令和 2 年度 25 回、令和 3 年度 25 回、令和 4 年度 23 回）

② 機構における重要課題の現状や今後の見通し等について、中期計画・年度計画の進

捗状況を踏まえつつ、理事長を含めて議論した。

③　理事長等と監事による懇談会を実施した（原則として毎月開催）。

④　内部統制に係る取組みについて、内部統制推進会議を通じて機構全体で情報共有を図った。

⑤　基本理念・行動指針について、役員等による訓示、挨拶等の機会で積極的に引用するとともに、新規に採用された役職員へ基本理念・行動指針を印刷したカードを配布する等により周知を図った。

（２）コンプライアンスの推進

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、年度ごとに「コンプライアンスの推進に係る取組計画」を策定し、その実施状況等について内部統制委員会で報告した（平成 30 年 4 月、10 月、平成 31 年 4 月、令和元年 10 月、令和 2 年 6 月、11 月、令和 3 年 6 月、8 月、令和 4 年 3 月、令和 4 年 12 月）。

（３）リスク管理に係る取組みの推進

①　北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策のフォローアップも含め、年度ごとにリスク管理項目を整理の上、既に顕在化したリスク及び特に重要なリスクに係る取組計画を策定し、その実施状況等について内部統制委員会で報告した（平成 30 年 5 月、11 月、令和元年 5 月、11 月、令和 2 年 6 月、11 月、令和 3 年 6 月、令和 4 年 4 月、12 月）

②　リスク感覚の強化を図るため、階層別研修において、各階層に応じたリスク管理に関する内容をカリキュラムに加えて実施した（平成 30 年度～令和 4 年度）。

（４）統制活動の継続

①　支社長会議等により、理事長と地方機関の長等との積極的な意見交換を実施した（平成 30 年 7 月、令和元年 7 月、令和 2 年 7 月、令和 5 年 2 月、3 月）。

②　理事長等と職員との意見交換会を実施した（平成 31 年 2 月、令和 2 年 2 月、令和 3 年 2 月、3 月、令和 3 年度及び令和 4 年度は随時実施）。

③　内部統制の推進に必要な知識の習得を目的として、階層別研修のカリキュラムに、各階層に応じた内部統制に関する講義・演習等を導入して実施した。

④　鉄道建設事業における事業実施部署以外での内部統制の取組みとして、「３．事業実施部署以外の者による内部統制の強化」に記載の取組みを行った。

（５）円滑な情報の共有に係る取組み

①　理事長、副理事長及び理事長代理と本社内幹部との間で、定期的な打合せの場を設け、

各種取組みの報告や業務運営上のリスクの情報共有を行った。

② 役員等の訓示、挨拶等の機会や日常のコミュニケーションを通じて、問題が生じる可能性がある場合には早期に情報共有を図り、組織として対応すること等について発信した。

③ 係長級職員以下が受講する階層別研修において、ネガティブ情報の報告徹底に資する内容をカリキュラムに加えて実施した。

④ 工事関係事故やコンプライアンス通報等のリスク情報について、定められた伝達ルートによる幹部へ迅速な情報共有を実施するとともに、社会的関心をもたれる可能性がある事象等のリスク情報についても、前広に情報共有を実施するよう周知した。

⑤ これまで実施されていた本社・地方機関間での会議・打合せ等に加え、定期的な情報共有の場として、業務上の必要な連携を図るための新たな会議・打合わせの場を設けて試行的に実施し、各関係部署間における円滑な情報共有を図った。

⑥ 北海道新幹線の建設に関して、理事長、副理事長及び理事長代理に本社北海道新幹線部、北海道新幹線建設局長等を含めた定例打合せや、理事、統括役及び本社北海道新幹線部での定例打合せのほか、本社北海道新幹線部と北海道新幹線建設局の担当者レベルでの定例打合せ等、複数階層で定期的な打合せの場を設け、工事の進捗状況、課題、リスク等についての情報共有を行い、課題の早期解決に取り組んだ。

⑦ 内部統制に係る取組みについて、イントラネット等を活用して全社的に周知した。

（６）情報システムの整備・利用に関する施策の推進

① ＩＴの利活用による業務の効率化、ＩＴの最適化及び業務連携強化による組織力の充実のため、情報システムの整備と利用に関する各種施策を実施した。

② 在宅勤務の推進に向けて、リモートアクセスサービスやMicrosoft Teams等のツールの導入のほか、業務用デスクトップパソコンを機構内外で利用可能なモバイルパソコンに順次置き換えることにより在宅勤務を支援する環境を整備した。

③ WEB会議等のデータ通信量の増大に対応するためIP-VPNの帯域を改善した。

④ 社内ポータルサイトを新たに刷新し全国共通化した。

⑤ 全役職員を対象にオンデマンドセミナーを実施し、デジタルトランスフォーメーションに関する知識や効果的なソフトウェアの利用方法等について周知し、役職員のデジタルリテラシーの向上に取り組んだ。

⑥ 情報システムのぜい弱性対策や情報漏えいの防止等、情報セキュリティの確保に努めた。

（７）内部統制システムのモニタリング

内部統制システムについては、業務に組み込まれて行われる日常的モニタリングから独立した観点から行われる独立的評価により実施している。具体例は以下のとおり。

① 全国総務部長会議等の本社・地方機関間の会議の開催
② 監事監査・内部監査の実施
③ コンプライアンス通報・相談窓口の運用
④ 契約監視委員会の開催

（８）機構改革プランの策定及び推進

① 機構が、地域密着型の組織として地域と共に歩み、交通ネットワーク整備を通じて社会から信頼され、一層貢献できる組織となることを目指し、そのための具体的な取組みをまとめた「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定し、取組みを確実なものとするため、取組内容とスケジュールを整理したロードマップを定め、改革プランにあわせて公表した（令和３年７月）。

② 改革プランに明記した具体的な取組みを着実に推進するため、６つの具体的な取組みごとに推進チームを構成し、本社理事クラスをチームリーダーとして配置し取組みを実施した。具体的な取組みとして、プロジェクト毎の責任体制の明確化、新たな工事発注方式である ECI 方式の導入、YouTube や Twitter 等を通じた機構業務の積極的な紹介、モバイル PC の導入前倒し等を実施した。

③ 改革の取組みを着実に進めるため、令和３年度においては理事会への報告等を通じて、令和４年度においては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。

８．（４）②広報・情報公開の推進

■中期目標

（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。

■中期計画

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。

■主な評価指標

定量的目標等：　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。

■中期目標及び計画の実施状況（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 や 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の積極的な情報発信を行った。

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。

■評定と根拠

評定：　A

根拠：　令和３年度の機構改革に伴い積極的な情報発信の強化を行うこととなり、広報担当部署を拡充し、組織全体での広報活動の参加を明確化したことにより、新しい取組みや既存の見直しが進み、機構の事業に対する国民の理解促進に寄与し

た。

ホームページについては、令和元年度にリニューアルし、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。

ソーシャルメディアについては、令和元年度から導入し、YouTube、Twitter 及び Instagram を活用し、国民に向けたより積極的な情報発信を行った。YouTube では鉄道・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、Twitter 及び Instagram では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をツイートし、親しみやすく、より国民の興味を惹く情報発信を試みた。あわせてインフルエンサーとの連携を企画し、更なる情報発信にも取り組んだ。

各種広報媒体等については、令和 4 年度に総合パンフレットの刷新、広報誌の訴求力向上を図る改良を行い、新たな取組みとして、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交省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。

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についての情報を、分かりやすく公表した。

以上のことから、中期目標等における所期の目標を上回る成果を得るものであると考える。

■課題と対応

戦略的広報の推進による情報発信力の強化を図ってきたが、機構の認知や事業に対する理解は未だ不足していると認識している。そのうえで、令和 3 年 7 月策定の「鉄道・運輸機構改革プラン」において掲げられた「対外的な情報発信力の強化」として諸施策に取り組んでいるところであるが、今後も引き続き、更なる情報発信力の強化に努め、より円滑な事業推進を目指したい。

■当該期間における業務運営の状況

平成 30 年度、令和元年度、令和 2 年度と段階的に戦略的広報を推進してきたが、令和 3 年度からは令和 3 年 7 月に発表した「鉄道・運輸機構改革プラン」の取組みのひとつとして「対外的な情報発信力の強化」について、12 月には本社の理事クラスが最終的に責任を持って適確に発信する体制を構築した。また、令和 4 年 4 月には、理事長より全役職

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、これを受け、従前の広報活動計画を刷新し「令和４年度広報方針」を定め、機構全体での更なる広報への取組みが進められた。

１．ホームページ

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、現ホームページの運用にはＣＭＳ（コンテンツマネジメントシステム）が用いられているため、掲載内容の更新は各担当部署により行われるが、掲載内容の本番反映にあたっては、広報担当課によるホームページ全体のウェブアクセシビリティの観点に立った調整を行った。

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についての情報を、分かりやすく公表した。

２．ソーシャルメディア

（１）YouTube

令和元年 9 月より、動画サイト YouTube において鉄道・運輸機構の事業に関する動画投稿を行っている。令和 4 年度は西九州新幹線や相鉄・東急直通線が開業を迎えたことから、車両走行試験の様子や開業前の監査検査の裏側、西九州新幹線や相鉄・東急直通線工事の軌跡などをとりあげた広報動画コンテンツを制作。令和 4 年度は、YouTube を活用した情報発信をより積極的に推進した結果、令和元年度の平均視聴回数約 1.2 万回、令和 2 年度の平均視聴回数約 1.6 万回、令和 3 年度の平均視聴回数は約 4.8 万回を大きく上回り、令和 4 年度の平均視聴回数は約 8.6 万回と過年度の約 1.8 倍の結果を残した。中でも鉄道・運輸機構が所有するアーカイブ映像（旧日本鉄道建設公団による工事記録映像）の視聴回数の伸び方が顕著であり、令和 5 年 3 月現在、令和 3 年 8 月投稿「青函トンネル」の視聴回数は約 55 万回、同年 10 月投稿「多摩川をわたる 沈埋トンネル」の視聴回数は約 21.6 万回と、大きな反響を呼んだ。

写真 8.4.2-1　「青函トンネル」及び「多摩川をわたる 沈埋トンネル」

また、YouTube における新たな試みとして、鉄道・運輸機構職員による現場レポート動画の直轄制作も行っており、令和 3 年 12 月に「相鉄・東急直通線 現場レポート」を、そして令和 4 年 3 月に「北陸新幹線（金沢・敦賀間） 現場レポート」をそれぞれ投稿している。「相鉄・東急直通線 現場レポート」では、令和 5 年 3 月開業予定である相鉄・東急直通線（羽沢横浜国大・日吉間）の新横浜駅及び新綱島駅構内の工事現場の様子を紹介している。「北陸新幹線（金沢・敦賀間） 現場レポート」では、令和 5 年度末開業予定である北陸新幹線（金沢・敦賀間）の小松駅、加賀温泉駅、川北除雪基地、新加賀き電区分所等といった工事現場の様子を紹介している。どちらの現場レポート動画も、普段は目にすることのできない整備新幹線建設現場をありのままに紹介しており、鉄道・運輸機構の事業に対する理解促進に寄与する内容と考えられる。

写真 8.4.2-2　「相鉄・東急直通線 現場レポート」及び
「北陸新幹線（金沢・敦賀間） 現場レポート」

なお、視聴回数の伸びに伴いチャンネル登録者数も大幅に増加している。令和 2 年度末（令和 3 年 3 月 31 日）時点のチャンネル登録者数は 1,347 人であったが、令和 3 年度末（令和 4 年 3 月 31 日）時点には 7,850 人と約 5.8 倍、令和 4 年度末（令和 5 年 3 月 31 日）時点には 14,419 人と 10.7 倍の数字となっている。

（2）Twitter

戦略的広報の一環として、令和 3 年 12 月末に鉄道・運輸機構公式 Twitter アカウントを開設し、より積極的な情報発信を行っている。Twitter では、工事進捗状況、YouTube への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ており、令和 5 年 3 月現在で約 430 件のツイートを行い、フォロワー数は約 9,400 人であった。全ツイート中最も多くの反応が見られたのは、令和 4 年 9 月 23 日ツイートの「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！」で動画とともに一番列車をツイートし、3,232 リツイート・7,027 いいね！動画再生数 18.3 万回を記録している。

写真 8.4.2-3　鉄道・運輸機構公式 Twitter アカウントによるツイート

3．各種広報媒体

鉄道・運輸機構の事業内容について国民に分かりやすく広報を行うため、各種広報媒体の制作・配付を行った。

（1）各種パンフレット

鉄道・運輸機構の事業全体について概要を掲載した総合パンフレット、そして各事業をより詳細に掲載した事業別パンフレットを、各種イベント開催時に関係者に対して積極的に配布した。令和元年度は SDGs への貢献を盛り込み、令和 2 年度には追加された機構業務の内容を記載する改訂を行った。また、令和 3 年度よりイラストを交え一般の方に機構のサステナブルへの取組みについてご理解いただけるよう工夫した SDGs パンフレットを新たに制作・配布を行った。また、令和 4 年度には「情報発信力の強化」の一環で、従来の総合パンフレットから大幅に内容を見直し「機構の名称は認知しているが、事業内容は十分に認知していない方々」をメインターゲットとして、分かりやすく機構の存在意義を伝えることができるよう刷新を行った。

写真 8.4.2-4　新たに制作した SDGs パンフレット及び総合パンフレット

（２）広報誌「鉄道・運輸機構だより」

年 4 回（季刊）の広報誌「鉄道・運輸機構だより」を発行した。令和 3 年度の試みとして、新春号（令和 4 年 1 月号）及び春季号（令和 4 年 3 月号）における「WORKING REPORT」ページに関連して、写真や文章だけでは伝わりにくい工事現場の様子を動画でも伝えるため鉄道・運輸機構職員による「相鉄・東急直通線　現場レポート」・「北陸新幹線（金沢・敦賀間）　現場レポート」の動画を制作し YouTube に投稿、そして機構だより内でも当該動画へのアクセスが可能な QR コードを掲載した。また、春季号（令和 4 年 3 月号）にて河内隆（鉄道・運輸機構理事長）と茶木環（作家・エッセイスト）による対談特集を組み、「鉄道・運輸機構改革プラン」をテーマにこれからの鉄道・運輸機構についての対談内容を掲載した。

写真 8.4.2-5　鉄道・運輸機構だより（表紙及び QR コード掲載ページ）

写真 8.4.2-6　対談特集ページ

令和 4 年度は西九州新幹線と相鉄・東急直通線の開業機会を捉えた特集企画や共有船建造に関する記事を掲載するなど、機構の存在意義や社会的役割にフォーカスした。機構の事業内容を一目で伝えかつインパクトのある表紙を採用し、大きな写真を配置するなどを基本とし、従来からのレイアウトを一新し訴求を図った。また、インターネット経由で多くのユーザーへ届けることができるＷＥＢ版ページを従来から拡充するなど取り組んだ。

写真 8.4.2-7　インパクトのある表紙と写真を使ったレイアウト

（3）交通事業者と連携した広報活動

令和 3 年度からは、ＪＲ各社（北海道、西日本、東日本、九州）及び航空会社（ＡＮＡ、ＪＡＬ）と連携し、以下に挙げられる広報活動を行っており、こうした取組みを通じて、新幹線利用者等に新幹線建設過程への理解を深めていただき、鉄道・運輸機構の認知度向上を目指すとともに、各線区の完成開業に向けた機運醸成を推進している。

①ＪＲ北海道 車内誌「The ＪＲ Hokkaido」への記事掲載

ＪＲ北海道の協力のもと、ＪＲ北海道管内の特急列車内にて配布される車内誌「The ＪＲ Hokkaido」において、令和３年６月号より鉄道・運輸機構による北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）建設工事に関する記事「新幹線（あした）をつくる」を毎月掲載している。

写真 8.4.2-8　車内誌「The ＪＲ Hokkaido」に掲載された「新幹線（あした）をつくる」

②ＪＲ西日本 車内誌「西 Navi 北陸」への記事掲載

ＪＲ西日本の協力のもと、北陸新幹線車内にて配布される車内誌「西 Navi 北陸」に　　おいて、令和 3 年 7 月号より鉄道・運輸機構による北陸新幹線（金沢・敦賀間）建設工事に関する記事「教えて！北陸新幹線」を毎月掲載している。

写真 8.4.2-9　車内誌「西 Navi 北陸」に掲載された「教えて！北陸新幹線」

③ＪＲ東日本 コミュニケーション誌「and E」への記事掲載

ＪＲ東日本の協力のもと、コミュニケーション誌「and E」において、令和３年 10 月号内の 1 ページに「3 路線 403 キロを同時に建設する、すごい組織」と題した鉄道・運輸機構についての記事を掲載した。

3路線403キロを同時に建設する、すごい組織

鉄道・運輸機構　独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

鉄道が完成するまでには、鉄道構造物の設計・施工はもちろん、ルート選定のための調査や自治体など関係機関との協議、用地取得など、実に多様なプロセスがある。

それらをワンストップで行っているのが、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRTT）だ。日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合し、2003年に誕生した。

「整備してきた路線は、前身の公団が発足した1964年以来、120以上。青函トンネルなどの津軽海峡線や北海道、東北、北陸、九州などの整備新幹線を筆頭に、JR線や民鉄なども手がけ、総延長は3600km以上に及びます」と新幹線部新幹線第一課の小島康弘課長補佐は言う。

長年の鉄道建設によって、JRTTには土木、機械、建築、電気、事務など多系統にわたる技術やノウハウが蓄積されている。新しい技術の開発にも余念がない。

例えば「SENS」は鉄道建設に欠かせないトンネル工事の新技術だ。硬い地盤で用いる山岳工法と、軟らかい地盤で用いるシールド工法の両方の長所をミックス。両工法が得意な地盤の中間にあたる難しい地盤条件に使用。円筒形の大きな機械で地盤を掘削し、直後に無筋のコンクリートを打設して、トンネルを作る。従来工法より安全性、施工性及び経済性に優れているという。一東北新幹線の新青森延伸工事で初めて用いられ、改良を加え進化をとげて、新幹線や地下鉄など5カ所で使いました。これによって土木学会技術賞および日本産業技術大賞審査員特別賞を受賞しています」と設計部設計第二課の千代啓三課長補佐は語る。

現在は北陸新幹線・金沢～敦賀間、九州新幹線・武雄温泉～長崎間、北海道新幹線・新函館北斗～札幌間などの工事を進めている。北海道新幹線は騒音や振動を抑えながら時速320kmで走れるよう設計を進める。震災対策も最新の基準をすぐに取り入れ、耐震性の高い構造物をつくっている。JRTTは安全で快適な日本の鉄道ネットワークのために注力していく組織である。

シールド工法で用いるものを改良した「SENS」用のマシン

写真 8.4.2-10　コミュニケーション誌「and E」10 月号に掲載された記事

④ＪＲ九州 西九州新幹線特設ページへのリンク掲載

ＪＲ九州の協力のもと、西九州新幹線の特設ページ内において鉄道・運輸機構ウェブサイト（ＪＲTT PROJECTS）へのバナーリンクを掲載した。

⑤ＡＮＡとのコラボ

相鉄・東急直通線の新横浜駅とあわせて、国内最大級の航空訓練施設「ANA Blue Base」の見学を通して、普段は見ることのできない鉄道と航空の「安心・安全」を守る現場の舞台裏を体感できるツアーを企画し実施。

写真 8.4.2-11　『コラボで見せます！鉄道と航空の舞台裏体感ツアー』（令和 4 年 8 月）

⑥ＪＡＬとのコラボ

北海道新幹線延伸に向けて、鉄道と航空が連携～JRTT・JAL・JR ３つの「Ｊ」で北海道を盛り上げます～と題し以下３つの施策を実施した。①ＪＡＬ機内誌「SKYWARD 2022 年５月号」において、北海道新幹線札幌延伸に関する特集記事を掲載。②ＪＲ北海道車内誌「The JR Hokkaido」へ北海道新幹線札幌延伸に関する連載

記事を掲載。③ＪＡＬ＆新幹線を利用して『北海道新幹線の現在、未来』を体感するツアーを企画し実施。

また、西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の開業を記念して、ＪＡＬ機内誌「SKYWARD 2022 年９月号」にＪＲＴＴ＆ＪＲ九州＆ＪＡＬの３者がコラボした開業関連の記事を掲載した。

写真 8.4.2-12
ＪＡＬ機内誌「SKYWARD」５月号（北海道新幹線）と９月号（西九州新幹線）

写真 8.4.2-13
ＪＡＬ＆新幹線『北海道新幹線の現在、未来』を体感するツアー（令和４年６月）

４．報道機関等対応

機構事業を正しく多くの人に理解してもらうため、記者会に対して適宜報道発表を行った。報道機関等からの取材・問合せについては、本社及び地方機関において適切に対応した。また令和３年 12 月には、より一層の積極的かつ円滑な報道機関への広報対応の充実を図るため「報道発表の取扱いについて（通達）」を改正し、対外的に発信する情報については、プロジェクトマネージャーである本社の理事・統括役クラスが最終的に責任を持って適確に発信する体制を構築した。

５．イベント等の機会を通じた広報

（１）鉄道関係

①鉄道技術展 2021

令和３年 11 月 24～26 日、千葉県千葉市幕張メッセにて「鉄道技術展 2021」が産

経新聞社主催で開催され、鉄道・運輸機構は後援団体として事業概要を掲載した展示パネルや鉄道・運輸機構年表のほか、レール締結装置模型等を出展した。

写真 8.4.2-14　鉄道技術展 2021 における鉄道・運輸機構出展ブースの様子

②建設技術展 2021 関東

令和 3 年 11 月 25・26 日、東京都豊島区サンシャインシティにて「建設技術展 2021 関東」が日刊建設工業新聞社主催で開催され、鉄道・運輸機構は後援団体として事業概要を掲載した展示パネル等を出展した。

写真 8.4.2-15　建設技術展 2021 における鉄道・運輸機構出展ブースの様子

③土木広報大賞 2021

令和元年 4 月 1 日から令和 3 年 9 月 30 日までに行われた土木広報活動を選考するコンテスト「土木広報大賞 2021」が公益社団法人土木学会の主催で開催された。鉄道・運輸機構は、当該コンテストに「技術者向け工事記録を世界の人々へ伝えたい 『青函トンネル』から」と題して YouTube への工事記録映像投稿による広報活動

を応募し、「準優秀部門賞（映像・メディア部門）」を受賞した。

写真 8.4.2-16　表彰式の様子

④北海道新幹線シンポジウム

令和 4 年 3 月 19 日、北海道虻田郡倶知安町公民館にて「北海道新幹線シンポジウム」を開催した。国土交通省北海道運輸局と鉄道・運輸機構の共同主催であり、北海道新幹線の建設状況と倶知安駅整備の方向性についての講演や、関係団体代表者によるパネルディスカッションが行われた。当日は約 230 名が参加した。

写真 8.4.2-17　北海道新幹線シンポジウムの様子

⑤デジタルサイネージでの発信

鉄道開業 150 周年を記念した取組みとして、ＪＲ横浜駅構内に設置されているデジタルサイネージに西九州新幹線の建設の軌跡を動画配信。また、国土交通省（本省）の待合室モニターでも放映。

写真 8.4.2-18　ＪＲ横浜駅構内デジタルサイネージと国土交通省での配信

（２）船舶関係

①令和 3 年度内航船支援セミナー

令和 3 年 11 月 29 日、鉄道・運輸機構本社にて「令和 3 年度内航船支援セミナー」を開催した。当該セミナーでは、機構の最近の取組み、船舶分野におけるバイオ燃料の活用事例、内航カーボンニュートラル推進に関する最新情報等について紹介が行われた。

写真 8.4.2-19　令和 3 年度内航船支援セミナーの様子

②令和 3 年度船舶関係事業者表彰

令和 4 年 2 月 17 日、共有建造制度の促進に貢献した船舶関係事業者 3 者（共有事業者及び造船所他）に対し、機構より表彰を行い、感謝状を贈呈した。

写真 8.4.2-20　令和 3 年度船舶関係事業者表彰の様子

③ＪＲＴＴ共有船ニュースレター

令和 4 年 7 月以降、共有船舶企画管理部による「JRTT 共有船ニュースレター」の発行が始まっている。令和 5 年 3 月 31 日現在で第 6 号まで発行されており、内航船舶に関する様々な情報発信のツールとしてホームページ上で公開されている。

写真 8.4.2-21　JRTT 共有船ニュースレター

（３）鉄道・船舶共通関係

①鉄道・運輸機構と(株)ユーグレナの包括連携に関する広報活動

令和 3 年 7 月 7 日、鉄道・運輸機構と(株)ユーグレナ間にて、「包括連携に関する基本合意書」を締結した。当該基本合意書は、鉄道・運輸機構に関係する内航船舶や鉄道建設現場におけるバイオ燃料利用の可能性を探るための取組みを推進するために締結されたものであり、これ以降各分野における事業者の協力を得ながら連携を進めていくこととしている。令和 3 年度においては以下の取組みの実施にあたってプレスリリースを行っている。

・バイオ燃料を使用した観光型高速クルーザーの試験航行

令和 3 年 11 月 12 日、鉄道・運輸機構の共有船である観光型高速クルーザー「SEA SPICA」に(株)ユーグレナによる次世代バイオディーゼル燃料を用いた試験航行を実施した。当該技術調査は、鉄道・運輸機構。(株)ユーグレナ、瀬戸内海汽船(株)、ＪＲ西日本との連携により実施されたもので、令和 4 年 1 月 6 日には船舶の燃料（軽油）の一部としてバイオ燃料を使用しても問題は生じなかったことについて、調査結果公表のプレスリリースが行われた。

写真 8.4.2-22　試験航行当日の様子

・神奈川東部方面線建設工事における工事用車両等へのバイオ燃料使用

令和 4 年 2 月 28 日、鉄道・運輸機構は神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の工事受注者の協力のもと、初めて次世代バイオディーゼル燃料を給油した工事用車両により工事作業を実施したことについてプレスリリースを行った。当該取組みの協力会社である新生テクノス(株)は、新横浜トンネル内工事においてバイオ燃料を使用した高所作業車により電車線設備の取付け作業を行ったほか、同じく協力会社の東鉄工業(株)は、羽沢トンネル内工事においてバイオ燃料を使用した工事用車両による資材の搬出作業を行った。

写真 8.4.2-23　協力会社による工事用車両への給油の様子

６．役職員の説明能力の向上

日々の業務の中で分かりやすい説明に心掛けるとともに、対外的な説明ノウハウの

共有を進めるため、令和４年の 1～2 月にかけて約 400 名（1～3 等級の役職員及び建設所長）を対象に「コミュニケーション力向上研修」を実施した。

機構自らが対外的な説明責任を果たす上では、第三者に対して分かりやすい資料の作成や説明方法の工夫など、役職員の説明能力の向上に寄与した。令和 4 年度については、階層別研修において全役職員への研修を引き続き進めた。

写真 8.4.2-24　コミュニケーション力向上研修の様子

８．（４）③情報セキュリティ対策の推進

■中期目標

（４）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。

■中期計画

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。

■主な評価指標

定量的目標等：　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。

■第４期中期目標期間の実施状況（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、教育、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を推進した。

以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。

■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。

■当該期間における業務運営の状況

１．政府方針に基づく対応

「サイバーセキュリティ戦略」等の政府の方針に基づき対策推進計画を策定し、推進したほか、「政府機関の情報セキュリティ対策のための統一基準群」の改定に合わせて、

平成 30 年度及び令和 3 年度に情報セキュリティポリシー等の規程類の改正を実施した。

２．情報セキュリティ対策の推進

情報セキュリティ対策を総合的に推進するための計画として、情報セキュリティ委員会において、各年度の重点課題と全体方針を含む情報セキュリティ対策推進計画を策定した。また、情報セキュリティ対策推進計画に従い、情報セキュリティに関する教育等を推進した。

（1）情報セキュリティに関する教育

情報セキュリティに関する研修として、全業務従事者及び新規業務従事者に対する研修を継続的に実施した。

業務従事者の情報セキュリティ対策への理解を促進するため、平易な表現を使用し、親しみやすいＱ＆Ａ形式のマニュアルとして作成した「情報セキュリティに関するＱ＆Ａ」により、全業務従事者に啓発・周知を実施した。また、情報セキュリティマガジンやサイバーセキュリティ月間(毎年2月～3月)に合わせたポスターにより、啓発を行った。

標的型攻撃メール訓練について、全業務従事者を対象として、実施してきた。情報セキュリティ事故対応チーム（ＣＳＩＲＴ）における訓練及び勉強会を毎年度実施した。

（2）情報セキュリティ対策の自己点検

情報セキュリティ対策の自己点検については、情報セキュリティ管理者及び全業務従事者を対象に、自己点検及び理解度テストを実施し、機構全体のセキュリティレベルの確認を行った。

（3）情報セキュリティ監査

情報セキュリティ対策の状況に関する監査や、ペネトレーションテスト（システムへの擬似攻撃による脆弱性監査）による業務システムの運用の確認を行った。また、令和2年度にＮＩＳＣ（内閣サイバーセキュリティセンター）による独法セキュリティ監査（マネジメント監査及びペネトレーションテスト）を受検し、令和3年度に同監査のフォローアップを実施した。

（4）情報システムに関する技術的な対策を推進するための取組み

ファイアウォールによる不正通信遮断など防御遮断策、プロキシサーバー等の監視強化策を実施した。ソフトウェアのアップデート、機器の更新等により、サイバー攻撃への対策を強化するともに、ウィルス対策ソフト等により、情報システムに関する障害を最小限に抑えるための監視及び対応を実施した。

（5）その他情報セキュリティ対策に関する重要な取組み

サイバー攻撃を含む情報セキュリティインシデントに備えた体制を整備するため、ＣＳＩＲＴ体制を整備し、ＣＳＩＲＴ実施手順書により運用している。毎年度１回以

上の訓練を実施し、訓練時の課題を踏まえ、インシデント発生時のチェック項目や報告様式などを取りまとめた。また、テレワークに関する情報セキュリティ対策のルールのほか、外部電磁的記録媒体利用や、要保護情報持出・送信に関するルールを整備した。

８．（４）④環境への配慮

■中期目標

（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。

■中期計画

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_2）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。

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。

■主な評価指標

定量的目標等：　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_2）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。

■第４期中期目標期間の実施状況（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、中期目標の期間において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、温室効果ガス（CO_2）排出量を 1,543t-CO_2とし、29.3%削減（平成 25 年度基準比（H25 年度 温室効果ガス（CO_2）排出量 2,183t-CO_2））した。

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毎年度実施（平成 30 年度から令和 4 年度の修了率平均 75.3%）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_2）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。

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_2）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砕して生成）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。

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_2）排出量が低減された先進二酸化炭素低減化船等の建造を推進、平成 30 年度から令和 4 年度におけるグリーン化に資する船舶の延べ建造隻数は 71 隻とした。

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」を毎年度作成し、ホームページで公表するなど、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。

■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」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、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。

■課題と対応

―

■当該期間における業務運営の状況

「第 4 期環境行動計画」に基づき以下の環境負荷低減等に取り組んだ。

１．オフィス活動における環境負荷低減等の取組み

電気使用量の抑制や自動車燃料使用量の抑制等の取組みによる温室効果ガス（CO_2）排出量の削減に加え、両面印刷やNアップ等の使用に努めるとともに、タブレット型端末を活用したペーパーレス化によりコピー用紙の使用量を抑制、省資源の

推進と廃棄物の削減に取り組んだ。

また、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成 12 年法律第 100 号）に基づく調達方針におけるグリーン調達を推進し、特定調達物品以外であってもできる限り環境負荷の少ない物品の調達に努めた。

２．事業活動における環境負荷低減等の取組み

（１）鉄道建設事業

鉄道建設では、トンネル工事において、温室効果ガス（CO_2）排出量を抑制するため、土砂を搬出する際、ダンプトラック等の重機を使用する代わりにベルトコンベアを使用するとともに、河川等周辺環境等への配慮のため、掘削土砂等が混合した工事排水を適切に処理するとともに、発生した土砂については、他の公共工事等に積極的に譲渡するなどの有効利用に努めた。

また、建設廃棄物の削減等のため、再生砕石（廃材であるコンクリート塊を破砕して生成）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）の積極的な利用に努めた。

さらに、生物多様性の保全に配慮するため、鳥類等の生息環境悪化防止などの必要な措置を講ずるとともに、工事中及び工事後におけるモニタリングの継続的な実施に努めた。

（２）船舶共有建造事業

船舶共有建造では、環境負荷低減に資する船舶の建造推進を目的に、スーパーエコシップや先進二酸化炭素低減化船等の建造などに努めた。

３．推進体制、情報発信等

（１）推進体制

事務・事業における環境負荷低減等に係る取組みを、計画的かつ効果的に実施するための先導役として本社各部に「エコリーダー」を設置し、「エコリーダー会議」等を通じ、環境負荷低減活動の推進及び環境意識の浸透・拡大に努めるとともに、機構全体の環境行動計画の実施状況を点検、各機関との意見交換・情報共有等を図ることを目的とする「環境行動計画推進会議」を開催した。

（２）情報発信

法令に基づき「環境報告書」を作成し、ホームページで公表するとともに、機構の事業を適切に理解してもらうために実施する鉄道建設工事現場見学会、内航船支援セミナー等の参加者に配布した。

さらに、サステナビリティファイナンスの円滑な実行のため、ＩＲ活動等の機会を通じて、アジア発の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負荷低減等に係る取組みを広くステークホルダーにＰＲすることに努めた。

中期計画推進・フォローアップ体制について

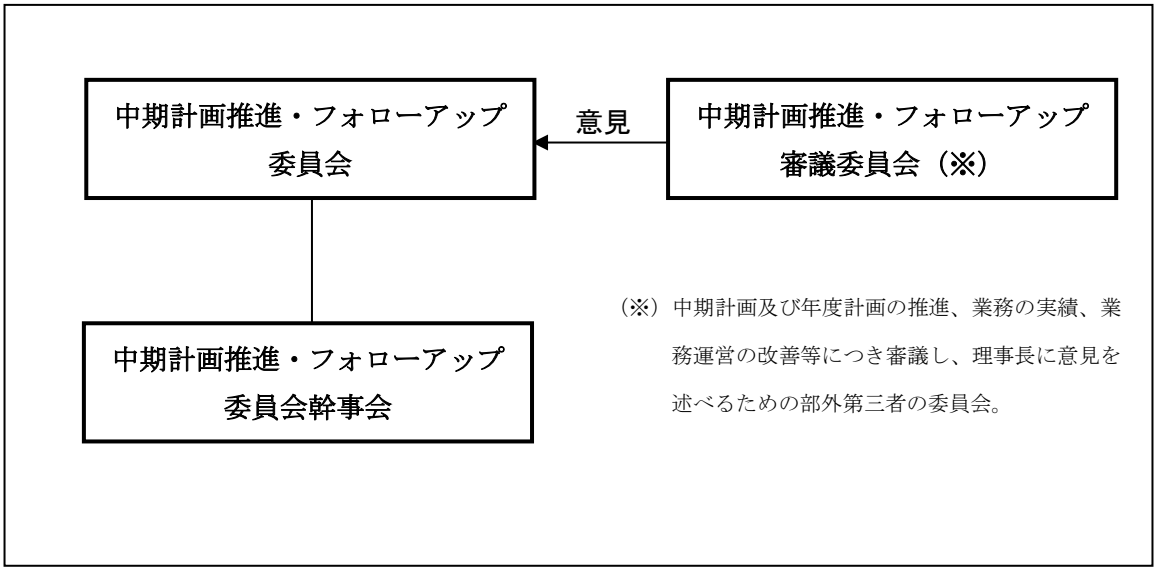


図１　中期計画推進・フォローアップ体制

表１　中期計画推進・フォローアップ委員会名簿

委 員 長	理事長
副委員長	副理事長
委　　員	理事長代理及び各理事並びに渉外・用地統括役、監査・事業監理統括役、審査・施設管理統括役、鉄道助成統括役、工務・建設統括役及び経営自立推進統括役 経営企画部長、総務部長、経理資金部長、審査部長、建設企画部長、施設管理部長、鉄道助成部長、共有船舶企画管理部長、共有船舶建造支援部長、国鉄清算事業管理部長、経営自立推進・財務部長

表２　中期計画推進・フォローアップ審議委員会名簿　（R5.6.29 現在）

氏　　名	役　　職　　等
朝　倉　俊　弘	京都大学　名誉教授
髙　木　　健	東京大学 大学院 新領域創成科学研究科　教授
◎　竹　内　健　蔵	東京女子大学 現代教養学部 教授
田　中　里　沙	事業構想大学院大学 学長／(株)宣伝会議 取締役
田　邉　勝　巳	慶應義塾大学　商学部　教授
武　藤　泰　明	早稲田大学 スポーツ科学学術院 教授

◎　委員長　　（敬称略）