評価書様式

様式1-2-1 中期目標管理法人 中期目標期間評価 評価の概要様式

1. 評価対象に関する事	項	
法人名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備	支援機構
評価対象中期目標期間	見込評価(中期目標期間実績評価)	第4期中期目標期間(最終年度の実績見込を含む。)
	中期目標期間	平成30年度~令和4年度

2. 評価の実施者に関する事	事項		
主務大臣	国土交通大臣		
法人所管部局	鉄道局	担当課、責任者	鉄道局参事官(機構監督・地域調整担当) 吉田 誠
	海事局		海事局総務課企画室長 鈴木 延明
	総合政策局		総合政策局地域交通課長 倉石 誠司
評価点検部局	政策統括官	担当課、責任者	政策評価官 久保 麻紀子
主務大臣			
法人所管部局		担当課、責任者	
評価点検部局		担当課、責任者	

3. 評価の実施に関する事項

- ・令和4年6月20日:理事長、監事ヒアリングを実施。
- ・同年6月30日~7月1日:外部有識者4名から意見聴取を実施。

4. その他評価に関する重要事項

特になし。

1. 全体の評定		
評定	B:全体としておおむね中期目標における所期の目標を達成しているものと認められる。	(参考:見込評価)※期間実績評価時に使用
(S, A, B, C,		
D)		
評定に至った理由	項目別評定は一部がAであるものの、全体評定を引き上げるには至っておらず、また業務の一部がCであるものの、全体評定の表現に表現されていません。	官を引き下げるまでには至っていないため、国土交通省
	の評価基準に基づきBとした。	
	【項目別評定の算術計算】	
	(A4点×(1項目+1項目)+A4点×3項目+B3点×(5項目+5項目)+B3点×25項目)÷(34項目+6項目)	≒ 3. 1 3
	⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。	
	※算定にあたっては評定ごとの点数を、「S」評定:5点、「A」評定:4点、「B」評定:3点、「C」評定:2点、「D」評定:	: 1点とし、重要度の高い項目(項目別評定総括表、項
	目別評定調書参照)については加重を2倍としている。	

2. 法人全体に対する評	価
法人全体の評価	本中期目標期間においては、令和4年度末の完成・開業を目指していた北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工期遅延・事業費増嵩が令和2年度に判明し、国土交通大臣から業務改善命
	令を発出する事態となったが、その後、同命令に基づき改善措置を講じるとともに、令和3年7月に「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定してさらなる業務改善の取組を進めてお
	り、令和3年3月に変更した中期目標に照らし、概ね適正に業務を遂行していると認められる。
全体の評定を行う上で	特になし。
特に考慮すべき事項	

3. 課題、改善事項など	
項目別評定で指摘した	・北海道新幹線における工程及び事業費の精査について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。
課題、改善事項	・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、事業を適切に進められ
	たい。
	・中央新幹線建設資金等貸付業務について、引き続き、新型コロナウイルス感染症の影響を含む貸付先の財務状況や事業の進捗状況等を把握し、貸付利息の確実な回収を図っていく
	必要がある。
その他改善事項	特になし。
主務大臣による改善命	特になし。
令を検討すべき事項	

4. その他事項 監事等からの意見 ・機構の業務実施に関し、法令等に違反し問題があるとして指摘すべき点は認められない。また、機構の業務全般については中期目標の着実な達成に向け概ね効果的、効率的に業務を推進していると認められる。 ・鉄道建設事業については、改善措置及び検証委員会の報告書等を踏まえた業務改善の取組みや機構改革プランによる改革の取組みを通じて、地域密着型の業務執行体制の強化、プロジェクト毎の責任体制の明確化、工程管理・事業費管理のルールの見直し、関係自治体等との情報共有の拡充等の改善が図られており、引き続き、これらの取組みの着実な実施により、工程管理・事業費管理を徹底し、各事業のリスク・課題の早期・正確な把握、迅速な対処に努めるとともに、関係者と早期に情報の共有を図り協議検討を進めるなど、課題調整に向けた緊密な連携を更に促進することが求められる。 ・機構改革プランに掲げた取組みについては、機構の事業をとりまく大きな環境変化を的確にとらえ、事業遂行上のリスクに適切に対応していくため、理事長のリーダーシップの下、改善措置や検証委員会の報告書等で指摘された内容にとどまらず、業務プロセスの改善、組織・人事体制など、機構の業務の進め方や組織体制を見直すための改革が順次実施されていることを確認している。

その仲特記事項	特におし
CVIENTET	1寸にな し。

様式1-2-3 中期目標管理法人 中期目標期間評価 項目別評定総括表様式

中	期	計画(中期目標)		年	三度評価	Б		中期目	標期間	項目別	備考
								評	価	調書No.	
			平成	令和	令和	令和	令和	見込	期間		
			3 0	元	2	3	4	評価	実績		
			年度	年度	年度	年度	年度		評価		
Ш.		民に対して提供する			I	<u> </u>	Tの向」	I	る事項	0 (1)	
	跃:	道建設等業務	В	C	<u>B</u>	<u>B</u>		<u>B</u>		3. (1)	
		整備新幹線整備	<u>B</u> O	<u>D</u> O	<u>C</u> O	<u>B</u> O		<u>B</u> O		3. (1)	
		事業の完成・開	重	重	重	重		重			
		業年度目標の達									
		成に向けた適切									
		な工程管理	D.O.	DO		D.O.		D.O.		0 (1)	
		整備新幹線整備	<u>B</u> ○	<u>D</u> 〇	<u>C</u> 〇	<u>B</u> ○		<u>B</u> ○		3. (1)	
		事業における適切な事業費の管	重	重	重	重		重			
		理									
		都市鉄道利便増	B ∩	B ∩	B ∩	ВО		B ○		3. (1)	
		進事業等の完	<u>B</u> 〇 重	<u>B</u> 〇 重	<u>B</u> 〇 重	<u>五</u> 〇 重		<u>B</u> 〇 重		3. (1)	
		成・開業年度目	里	里	里	里		上 生			
		標の達成に向け									
		た適切な工程管									
		理									
		都市鉄道利便増	<u>B</u> O	<u>B</u> O	<u>B</u> O	<u>B</u> O		<u>B</u> O		3. (1)	
		進事業における	重	重	重	重		<u></u> 重			
		適切な事業費の									
		管理									
		鉄道建設業務に	<u>A</u> 重	<u>B</u> 重	<u>B</u> 重	<u>B</u> 重		<u>A</u> 重		3. (1)	
		関する技術力を									
		活用した受託業									
		務等の支援									
		鉄道建設に係る	В	В	В	В		В		3. (1)	
		業務の質の向上									
		に向けた取組み									
		我が国鉄道技術	В	В	В	A		В		3. (1)	
		の海外展開に向									
		けた取組み									
		鉄道施設の貸	В	В	В	В		В		3. (1)	
		付・譲渡の業務									
		等									

E	中期計画(中期目標)		年	三度評価	<u> </u>			標期間	項目別 調書No.	備考
		平成	令和	令和	令和	令和	見込	期間		
		3 0	元	2	3	4	評価	実績		
		年度	年度	年度	年度	年度		評価		
IV.	業務運営の効率化に関	する事項	頁							
	組織の見直し	В	В	В	A		В		4. (1) ①	
	調達等合理化の取組み	В	В	В	В		В		4. (1) ②	
	人件費の適正化	В	В	В	В		В		4. (1) ③	
	Lips halo ares - Ha Li La El				_		_		. (.)	
	一般管理費の効率化	В	В	В	В		В		4. (1) ④	
	事業費の効率化	В	С	С	В		В		4. (1) ⑤	
	事未負の効 <u>学</u> 化	Ь			Б		Б		4. (1) (3)	
	 資産の有効活用	В	В	В	В		В		4. (1) 6	
	良座√万 <i>州</i> 加川				Б				4. (1)	
	 電子化の推進	В	В	В	В		В		4. (2)	
	1 1 1 1 1 m/c									

鉄道助成業務等	В	В	В	В	В		
鉄道助成業務	В	В	В	В	В	3. (2)	
北海道旅客鉄道株式会社及び		_	_	В	В	3. (2)	
国旅客鉄道株式会社からの長期	期						
借入金の借りたれ等	入						
中央新幹線建設資金貸付等業務	В	В	В	В	В	3. (2)	
船舶共有建造等業務	Б	В	В	В	В		
船舶共有建造 務を通じた政策 効果のより高い	策 重	<u>A</u> 〇 重	<u>B</u> 〇 重	<u>B</u> 〇 重	<u>A</u> 〇 重	3. (3)	
船舶の建造推進						- (1)	
船舶建造等にお ける技術支援	B〇 重	B〇 重	B〇 重	B〇 重	B 〇 重	3. (3)	
船舶共有建造 務における財産 内容の改善		В	В	В	В	3. (3)	
地域公共交通出資業 務等	В	В	В	В	В		
地域公共交通出 資及び貸付け	В	В	A	A	A	3. (4)	
物流施設融資	_	_	В	В	В	3. (4)	
内航海運活性付融資	'L' B	В	В	В	В	3. (4)	
特例業務(国鉄清算業務)	В	В	В	В	В		
年金費用等の支 払及び資産処分 の円滑な実施等	В	В	В	В	В	3. (5)	
会社の経営自立 のための措置等	В	В	В	В	В	3. (5)	

V.	財務内容の改善に関する	る事項						
	予算、収支計画及び資 金計画	В	В	В	В	В	5. (1)	
	財務運営の適正化	В	В	В	В	В	5. (1)	
	資金調達	A	A	A	A	A	5. (2)	
VI.	業務運営に関する重要	事項						
	人事に関する計画	В	В	В	A	В	6. (1)	
	内部統制の充実・強化	В	С	С	A	В	6. (2)	
	広報・情報公開の推進	В	В	В	A	В	6. (3)	
	情報セキュリティ対策 の推進	В	В	В	В	В	6. (4)	
	環境への配慮	В	В	В	В	В	6. (5)	

- ※1 重要度を「高」と設定している項目については、各評語の横に「○」を付す。
- ※2 困難度を「高」と設定している項目については、各評語に下線を引く。
- ※3 重点化の対象とした項目については、各標語の横に「重」を付す。
- ※4 「項目別調書 No.」欄には、令和2年度の項目別評定調書の項目別調書 No. を記載。

1. 当事務及び事業に関	する基本情報		
3. (1)	鉄道建設等業務		
業務に関連する政策・施	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保強化	当該事業実施に係	・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)
策	政策目標 Ⅷ 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上	る根拠 (個別法条文	第13条第1項、第3項、第4項、第14条第1項、附則第9条、附則第11
	政策目標 XII 国際協力、連携等の推進	など)	条第1項第1号及び第4項
	施策目標 23 整備新幹線の整備を推進する		・全国新幹線鉄道整備法(昭和 45 年法律第 71 号)
	施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる		・都市鉄道等利便増進法(平成 17 年法律第 41 号)
	施策目標 43 国際協力、連携等を推進する		・鉄道事業法(昭和 61 年法律第 92 号)
			・海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律(平成30年
			法律第 40 号)
当該項目の重要度、困難	【重要度:高】	関連する政策評価・	行政事業レビュー事業番号:142、288、289、290、326、331
度	・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	行政事業レビュー	
	・整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理		
	・都市鉄道利便増進事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理		
	・都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理		
	【難易度:高】		
	・整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理		
	・整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理		
	・都市鉄道利便増進事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理		
	・都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理		
	・鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援		

注1) 重点化の対象としない項目については、法人の業務管理に活用しやすい単位ごとに、複数の項目をまとめて作成することが可能

. 主要な経年デー	タ												
①主要なアウトス	プット(アウ	トカム)情報						②主要なインス	プット情報(財	務情報及び人員	員に関する情報)	
指標等	達成目標	基準値	平成30	令和元	令和2	令和3	令和4		平成30	令和元	令和2	令和3	令和4
		(前中期目標	年度	年度	年度	年度	年度		年度	年度	年度	年度	年度
		期間最終年度											
		値等)											
	北陸新幹線							予算額(千円)					
完成・開業年度	(金沢~敦								777 774 004	705 406 951	000 507 005	000 500 000	
目標	賀間):平成	_							111, 114, 094	795, 406, 351	803, 537, 065	829, 500, 020	
	34 年度末												
	九州新幹線							決算額(千円)					
	西九州ルー												
完成・開業年度	卜 (武雄温								754 120 706	790 297 505	821, 366, 518	708, 848, 369	
目標	泉~長崎	_							754, 150, 700	109, 301, 393	021, 300, 310	700, 040, 309	
	間):平成												
	34 年度												
完成・開業年度	神奈川東部		_	_	_	_		経常費用(千	377, 514, 667	361, 216, 179	364, 850, 510	357, 960, 727	

目標	方面線(相							円)					
口际													
	鉄・JR直 スないエト												
	通線):平成												
	31 年度下												
	期												
	神奈川東部							経常利益(千					
	方面線(相							円)					
完成・開業年度													
目標	通線):平成	_	_	_	_	_	_		389, 299	457, 655	1, 910, 626	49, 978	
H W	34 年度下												
操性の社体士塚	期							6 Th 1					
機構の技術支援	平均 3.0 以							行政コスト					
等への満足度	上	_	4. 2	4. 2	3.8	3. 4		(千円)	_	362, 131, 094	367, 511, 279	408, 490, 994	
(5段階評価)													
		平成 25 年度か						行政サービス					
技術支援等の実		ら平成 29 年度	10 /th	10 /4	10 /4	10 /4		実施コスト	140 150 750				
施件数	_	(見込み) まで	10 件	13 件	16 件	12 件		(千円)	140, 156, 759	_	_	_	_
		の件数・78 件											
我が国事業者の								従事人員数					
参入を目指して								17 17 13 230					
機構が行った海	_		0.4億円	1.5 億円	0.5.停田	0.5億円			1, 454	1, 464	1 414	1 254	
		_	0.4 1息円	1.3 怎门	0.5 億円	0.0 1息円			1,404	1,404	1, 414	1, 354	
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			0 億円	0 億円	0 億円	 0 億円							
た我が国事業者						1 1 1 1 1 1 1 1 1 1							
による鉄道シス													
テムの受注額													
		平成 25 年度か											
		ら平成 28 年度	36 人	40 人									
専門家派遣数	_	5十成 25 十及 までの実績・	(10 カ	(12 カ	0人	0人							
			国・地域)	国・地域)									
		126人(27カ国)											
		平成 25 年度か	1385 /	435 人									
研修員等受入数	_	ら平成 28 年度	(17 カ		0人	0人							
		までの実績・	国・地域)			• / •							
		402人(41カ国)		プロペみ /									
貸付料及び譲渡		平成 25 年度か	100 /井	10 <i>C l</i> #-	171 H	167 lH-							
代金について、		ら平成 29 年度	192 1年	186件	174件	167件							
回収計画に沿っ	_	(見込み) まで	(鉄道事			(鉄道事							
て回収を行った		の回収件数・	業者:25										
件数		971 件(鉄道事	者)	者)	者)	者)							
一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一		ガルド(欧坦尹			1								

	業者数:27者)						
			l l				

注2) 複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに主要な経年データを記載

注3)予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載注4)上記以外に必要と考える情報があれば欄を追加して記載しても差し支えない

		中期目標期間評価に係る自己			\ 76 \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \		
中期目標	中期計画	主な評価指標等		務実績・自己評価	主務大臣による評価		
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価	
				<評定と根拠>	鉄道建設等業務の評定: B		
				評定: B	【細分化した項目の評定の算術平均】		
				根拠:鉄道建設業務については、	(A4点×1項目+B3点×(4項目+4項		
				北陸新幹線 (金沢・敦賀間) の工期	目) + B 3 点× 3 項目) ÷ (8 項目+ 4 項目)		
				遅延・事業費増嵩に対して国土交	= 3. 1		
				通大臣より「業務運営の抜本的な	⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定で		
				改善に関する命令」が発出され、	ある。		
				その中で、正確な情報に基づいて	※算定にあたっては評定毎の点数を、S:5		
				工程管理や増嵩把握を行えなかっ	点、A:4点、B:3点、C:2点、D:1		
				たこと、機構の組織内の情報伝達	点とし、重要度の高い項目については加重を		
				や、国、自治体等関係者との情報	2倍としている。		
				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、	鉄道建設等業務の評価		
				「業務運営の抜本的な改善に関す	整備新幹線整備事業については、令和2年		
				る命令を受けての改善措置につい	に北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工事におい		
				て」のとおり改善のための措置を	て、工期遅延、事業費の増加が判明し、同年		
				とりまとめ、これを実行に移した。	12月に国土交通大臣から「業務運営の抜本的		
				また、「北陸新幹線の工程・事業費	な改善に関する命令」を発出したところであ		
				管理に関する検証委員会 報告	るが、その後、機構においては同命令に基づ		
				書」により、整備新幹線の構造的	いて改善措置を講じるとともに、令和3年7		
				課題や機構において改善すべき課	月には「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定		
				題等についての対応の方向性が示	し、業務運営体制の見直しや抜本的な組織改		
				されたことから、そこでの指摘内	革に取り組んでいる。その結果、北陸新幹線		
				容を踏まえて「鉄道・運輸機構改	(金沢・敦賀間) においては、令和3年4月		
				革プラン」を策定し、当該プラン	に新たに設置された北陸新幹線建設局を中		
				に沿った徹底的な業務改善等の取	心に沿線自治体とのコミュニケーションが		
				組みを着実に実施している。	適切に図られるとともに、毎月、工程・事業		
				建設中の整備新幹線の各路線に	費管理に関する連絡会議を開催し、適切に情		
				ついては、東京 2020 オリンピッ	報共有を行いながら、令和5年度末の完成・		
				ク・パラリンピック競技大会や大	開業に向けて順調に工事が進捗している。九		
				規模インフラ更新等の工事が集中	州新幹線(武雄温泉・長崎間)においても、		
				したことにより、依然として全国	土木工事・設備工事が計画どおりに進捗し JR		
				的に工事発注の不調不落や資機材	九州が発表した令和4年9月23日の開業に		
				の逼迫が発生している厳しい環境	 向けて順調に推移している。北海道新幹線		

になった場合の対応等に適切に取しっている。 り組んだ。

月30日に開業させた。

部を除いて土木本体工事を完了さ | 事業を完了している。 な実施に努めている。

について適切な工程管理に努め、 事業を完了させた。

の中、中期目標で示された事業の | (新函館北斗・札幌間) については、札幌車 各段階における留意事項を踏ま | 両基地について合理的な設計・施工計画を立 え、各線区において設定された完 てるための ECI 方式の導入による発注が行わ 成・開業時期に向け、それぞれエ│れるなど、工事を進捗させるための取組みが 程管理を行った。事業の実施に当しなされている一方、物価上昇、消費税増税等 たっては、令和3年2月に新設さ | の影響や、発生土受入地確保の難航に伴うト れた事業総合管理委員会におい | ンネルの掘削開始の遅れ、トンネル工事にお て、理事長のトップマネジメント | ける地質状況等、工事実施計画認可時には必 の下、工程と事業費を同時かつ総 | ずしも予見できなかった課題の発生により、 合的に審議し、各工区(工期に影 | 工程・事業費管理の難易度が高まっている状 響を及ぼす可能性のある工区を抽|況にあるが、北陸新幹線(金沢・敦賀間)で 出)の進捗確認、各線区における | の対応の反省を踏まえ、早期に課題を把握し リスクの把握及び対策の策定、エ│て、適宜関係者とリスクの共有を行いなが 期と事業費がトレードオフの関係 | ら、工程・事業費の精査や対応策の検討を行

都市鉄道利便増進事業等については、相 神奈川東部方面線(相鉄・JR直 │ 鉄・JR直通線区間を令和元年 11 月に開業 通線)については、各関係者との | するとともに、相鉄・東急直通線についても 調整を着実に実施し、令和元年11 令和5年3月の開業に向け、事業を着実に進 めている。民鉄線事業として実施した小田急 神奈川東部方面線(相鉄・東急直 | 小田原線(東北沢・世田谷代田間)の複々線 通線)については、新綱島駅の一│化工事についても、予定通り平成30年度に

せるとともに、軌道工事、機械工 | 機構の技術力の活用については、受託業務 事、建築工事及び電気工事を進め | や技術支援等を適切に実施するとともに、技 ており、令和5年3月の完成・開 | 術基準類の整備や技術開発に継続的に取り 業に向け、引き続き、工事の着実 | 組み、成果の活用や公表に努めている。

我が国鉄道技術の海外展開については、海 民鉄線事業の小田急小田原線の | 外社会資本事業への我が国事業者の参入の 大改良工事については、複々線運 | 促進に関する法律(平成30年法律第40号。 行に必要な鉄道施設・設備の工事 | 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 受託業務について、えちぜん鉄 | 進を図るための基本的な方針(以下「海外イ 道の高架化工事は、様々な工夫を | ンフラ展開法の基本方針」という。)に従い、 凝らしてきめ細やかな工程管理を │ 積極的かつ適切に海外高速鉄道調査等業務 行い、工程の短縮を図るなど、機 | を行っているほか、令和2年度以降、新型コ 構の有する総合的技術力などを十┃ロナウイルス感染症の感染拡大の影響によ 分に駆使することで、5 か月短縮 ┃ り専門家派遣を延期、研修員受入を中止した し、さらに、約7億円のコスト縮 | 中、オンラインで開催された国際学術会議等 減効果をもって、事業を完了させ | への参画や、Web 会議による海外関係機関と ることができた。中央新幹線につ┃の技術交流といった国際協力業務を実施し

いて、協定に基づき工事を完成さした。 鉄道施設の貸付・譲渡等については、完成 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│した鉄道施設を鉄道事業者に適切に貸付け を図りながら工事の着実な推進に 又は譲渡するとともに、貸付料・譲渡代金に 努めたほか、鉄道計画に関する調しついて要回収額を全額回収している。 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て いる。 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51件(令和3年度までの暫定 値) 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3.9 (令和3年度までの暫 定値)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 を含む諸課題の情報収集に努め 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 させる対策を進めているほか、講 習や資格取得の支援等に努めてい る。また、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、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ほか、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 ており、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 うための取組みも積極的に実施し ている。 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J R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IR貨物に速やかに交 付した。

<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」のとおり、改善のための措 置を取りまとめ、これを実行に移 した。また、他の公共事業の進め 方等から学ぶべきところを積極的 に取り入れていくとともに、その 結果を踏まえ、関係者とも連携し ながら、「鉄道・運輸機構改革プラ ン」に基づく徹底した組織改革を 進めているところであり、引き続 き対応していく。

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による 査・計画の作成から地方公 共団体等関係機関との円滑 渉、各種構造物の設計・施工 するなど、鉄道建設業務に に安全にかつ工期どおりに であるとの認識に基づき、 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

(1) 鉄道建設等業務

機構は、鉄道建設業務に関し り、これを実現するため、調「行える我が国唯一の公的な整」せることを目指す。 備主体として、国民生活の向 上や経済社会の発展、地球環 | 斗・札幌間): 令和 12 年度 な協議・調整、用地取得交 □ 境にやさしい交通ネットワー までの業務を一貫して実施 | を所定の工期内に安全にかつ | 間): 令和5年度末※ │経済的に建設することを推進 │・九州新幹線西九州ルート 関する総合的なマネジメン する。これらの実施に当たっ トを行える我が国唯一の公 | ては、環境保全、都市計画との | 4年度 ため、良質な鉄道を経済的 へ適切に対応するとともに、 |技術力の向上、技術開発の推|受け、完成・開業予定時期 建設することが重要な目的 進と公表、工事コストの縮減、 が令和4 年度末から令和5 適切な事業費の設定・管理を | 年度末となった。 これらの実施に当たって「通じた鉄道建設の業務の質の は、環境保全、都市計画との │確保を図りつつ、整備新幹線 │ < その他の指標> 整合等鉄道建設に関わる課 | 整備事業、都市鉄道利便増進 | 題へ適切に対応するととも 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

<主な定量的指標>

鉄道建設について、以下

- 北海道新幹線(新函館北

- 設定なし
- <評価の視点> 以下の路線を開業または一設局を配置した。

<主要な業務実績>

「整備新幹線整備事業の完成・開 な工程管理]

- (1)改善措置・改革プラン クの構築に資する良質な鉄道 | ・北陸新幹線(金沢・敦賀 | び「鉄道・運輸機構改革プラン」 に基づき、次のように取り組ん
 - 審議した。

<評定と根拠> 評定:B

鉄道建設事業を行ってお│する総合的なマネジメントを│の時期までに完成・開業さ│業年度目標の達成に向けた適切│根拠:「業務運営の抜本的な改善に 「業務運営の抜本的な改善に関|業費管理に関する検証委員会報告 する命令」に対する改善措置、及 | 書」及び「鉄道・運輸機構改革プラ しや抜本的な組織改革などに取り 組んでいるところである。 改善措 ドオフ関係になった場合に対応しの設置による工程と事業費の総合 ・北陸新幹線の建設遂行に第一義 自治体の幹部等とのコミュニケー 執行体制を強化するため、令和2 立した。機構改革プランでは、ECI 3年4月から新たに北陸新幹線建│めた設計・施工計画の確立に伴う

<評定に至った理由>

評定

整備新幹線整備事業については、令和2年 関する命令を受けての改善措置に│に北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工事におけ ついて」、「北陸新幹線の工程・事 | る工期遅延・事業費増嵩が判明し、同年11月 に国土交通省に設置した「北陸新幹線の工 | 程・事業費管理に関する検証委員会 | におい ン」に基づく業務運営体制の見直 | て事実関係の検証を行った結果、機構におけ る工程管理・事業費管理の体制やルール、沿 | 線自治体等との情報共有のあり方に重大な (武雄温泉・長崎間): 令和┃・工期と事業費が結果的にトレー┃置において、事業総合管理委員会┃課題が存在していることが明らかとなった。

В

評定

このため、同年 12 月に国土交通大臣から 的な整備主体である。この | 整合等鉄道建設に関わる課題 | ※令和3 年3 月31日付で | 可能となるよう、工程管理委員会 | 管理を実施した。また、北陸新幹 | 機構に対して独立行政法人通則法に基づく |工事実施計画の変更認可を │と総額管理委員会とを統合し、事 │線建設局の設置に伴う局長・副局 │「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を 業総合管理委員会を設置して工 | 長及び各工事課を可能な限り現場 | 発出し、①事業執行体制の強化、②本社チェ 程と事業費を同時かつ総合的に┃付近に配置することにより、工程┃ック機能の強化、③関係自治体等との情報共 管理に必要な人事体制及び、地元│有の拡充を命じるとともに、令和3年3月に 中期目標を変更し、北陸新幹線(金沢・敦賀 的な責任を持つ地方組織の業務 | ションを積極的にとれる体制を確 | 間) の完成・開業予定時期を再設定した上で、 業務改善命令に基づき令和3年1月に機構が 年度末で大阪支社を廃止し、令和 | 発注方式による、建築の上家を含 | 報告した「業務運営の抜本的な改善に関する 命令を受けての改善措置について」を確実に 工程管理、ICT 技術を利用して効率 | 実施し、適切な工程・事業費管理を行うこと 特に、北陸新幹線(金沢・敦│工事進捗させるため、適切│・北陸新幹線建設局では、局長を│的な工程管理が期待される遠隔臨│を目標として指示したところである。

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 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~ 敦智間)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 ① 整備新幹線整備事業 まえた事業の着実な進捗 まえ、事業費・工程の管理を 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 斗・札幌間) 工事の準備段階、ii 十木工 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 が、各事業が、それぞれどの 段階に位置し、工事完成予 費が予定の範囲内で進捗し ているかを把握することと

| 賀間) の工期遅延・事業費増加 | に工程管理を行ったか。 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 斗・札幌間) に基づき機構が策定した「業 17年度末までの完成・開業 務運営の抜本的な改善に関す | 予定に対し、「整備新幹線の る命令を 受けての改善措置 取扱いについて」(平成 27 について」を確実に実施する。

整備新幹線の建設や都市鉄 | いて、工事完成予定時期を踏 | 和4年度末までに土木本体 | 道利便増進事業等につい | まえ、事業を着実に推進する | 工事、軌道敷設工事の着実 | 適時適切に現地確認を行った。 て、工事完成予定時期を踏│ため、事業費及び工程の管理│な進捗を図り、適切に工程 を適切に行うとともに、公的│管理を行ったか。 徹底することによって、鉄 | 整備主体として関係者との連 | ※令和3年3月26日付で 携・調整を図り、今中期計画期│主務大臣より中期目標の変 各路線の目標達成を目指す。

a. 北海道新幹線(新函館北 及び同年 3 月 31 日付で工

工事実施計画に基づく令和1 7年度末までの完成・開業予 | 線 (金沢・敦賀間) の具体的 定に対し、「整備新幹線の取扱」な完成・開業年度目標が平 いについて」(平成27年1月 業準備段階に分けられる ┃ 1 4 日政府・与党申合せ。以下 ┃ 令和 5 年度末に変更となっ 「政府・与党申合せ」という。) たことから、上記の評価の |による令和12年度末の完 | 視点についても変更を行っ 定時期と照らしてどの程度 成・開業に向けて、概ね令和4 た。 進捗しているか、また、事業 | 年度末までにトンネル及び高 | <参考:変更前の中期目標、 架橋等の発注を完了し、十木 中期計画に基づいた評価の 工事の進捗を図る。

• 北海道新幹線(新函館北

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 切に工程管理を行ったか。

業に向けて最大限努力する

日付で中期計画の変更認可 を主務大臣より受けたこと 事実施計画の変更認可を受 けたことにより、北陸新幹 成 34 (令和 4) 年度末から

視点>

福井市、副局長を小松市に配置すし場の実証を開始した。 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、地元 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、工程に係る責任者を明確化 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 要な人員体制を各地に配置した。 発注を完了させるため、適 | 延 (1 カ月を想定) が見込まれる |

場合は、直ちに本社に報告させる ・北陸新幹線(金沢・敦賀 | 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 令和5年度末の完成・開 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 建設中の新幹線の各路線につ という目標達成のため、令 とした。また、本社においては、

・関係自治体等で構成する会議体 を、ハイレベル及び実務担当者レ ベルのそれぞれで設置し、定期的 に、各工区の工事の進捗状況、事 間中においては以下のとおり | 更指示を受け、同年3月31 | 業費の執行状況、発生しているリ スク要因等について、体系的に情 報共有している。

> ・改革プランに基づき、北海道新 Contractor Involvement) 発注方 式を導入した。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。また、ICT技術を活

間) においては、完成・開業時期の を進めているが、建設発生土受入 生土受入地については、関係地方 ら、地元の理解を得られるよう協 建設局において、一定の工期遅 | 議を進めた。トンネル工事につい。 況等の把握に努めながら掘削工事 | リスク対応が円滑に行えるよう、 | 進め、うち1件は工事に着手した。

> 自治体や鉄道事業者等の関係者と「が進捗している。 情報共有を図りながら適切な工程 施した。

九州新幹線(武雄温泉・長崎間) においては、令和4年度からの工

以上により、中期目標等におけ えられる。

<課題と対応>

用し、遠方の現場に対して遠隔臨しする命令」に対し、機構においてし

機構においては、業務改善命令を受けて、 北海道新幹線(新函館北斗・札幌 大阪支社の廃止及び北陸新幹線建設局の新 設、本社における事業総合管理委員会の設 市鉄道利便増進事業、民鉄 │命令」を重く受け止め、同命令 │工事実施計画に基づく令和 │自治体の幹部等とのコミュニケ │5 年前倒しという目標に向け事業 │置、沿線自治体等との連絡調整会議の定期的 な開催等の改善措置を講じるとともに、自ら 地確保に係る協議の難航、それに┃の手でさらなる改善の取組を進めるため、令 |伴う掘削工事の遅延や、トンネル|和3年7月に「鉄道・運輸機構改革プラン」 し、それぞれを現場の中心である | 工事における地質状況等の課題が | を策定・公表して、業務・組織の抜本的な改 |存在する。これに対して、建設発 │ 革に取り組んでおり、組織の再編やプロジェ クト毎の責任体制の明確化、入札契約制度の 公共団体等との連携を図りなが│改善等、プロジェクト実施体制の強化を図っ

> 各線区の状況をみると、北陸新幹線(金沢・ ては全工区の発注を行い、地質状 | 敦賀間) については、令和3年4月に設置し た北陸新幹線建設局を通じて現場の情報を ┃の進捗を図るとともに、工程を短┃迅速かつ的確に把握するとともに、課題やリ 縮する方策について検討を行って「スクを理事長ヘッドの事業総合管理委員会 いるところである。また、高架橋 | で総合的に審議しており、また、毎月、沿線 等工区については詳細設計等を進┃自治体等との間で工程・事業費管理に関する めるとともに、3件の発注手続きを | 連絡会議等を開催して定期的・体系的な情報 共有を行うなど、業務改善命令に基づく改善 北陸新幹線(金沢・敦賀間)にお 措置に沿って工程・事業費の管理を行ってお いては、改善措置を踏まえて地方 り、令和5年度末の完成・開業に向けて事業

開業準備段階にある九州新幹線(武雄温 及び事業費管理を行い、土木本体 | 泉・長崎間) については、土木工事・設備工 工事を概ね完了し、設備工事を実 | 事が計画どおりに進捗しており、IR 九州が公 表した令和4年9月23日の開業に向けて、 順調に推移している。

今後工事が本格化する北海道新幹線(新函 |幹線の札幌車両基地高架橋工事|事しゅん功監査・設備検査に必要|館北斗・札幌間)については、土木工事の発 において、ECI (Early となる土木工事・設備工事を完了 | 注が進められるとともに、札幌車両基地にお し、IR九州が開業予定日を令和 | いて ECI 方式による発注が行われるなど、機 |4年9月23日と公表したところで | 構改革プランに盛り込まれた工事を進捗さ せるための先進的な取組みがなされている 一方、発生土受入地確保の難航に伴うトンネ る所期の目標を達成するものと考しいの掘削開始の遅れ、トンネル工事における 地質状況等、工事実施計画認可時には必ずし も予見できなかった課題も発生している状 況にあるが、こうした状況については適宜関 「業務運営の抜本的な改善に関「係者と現状やリスクを共有するとともに、現 在、機構においてどのような工程短縮策が取

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 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 崎間) の範囲内で経済的に安全に 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 実施計画の認可等の後に不 き、認可等の際の事業費を 上回らないようにするとと を遂行することとする。

期どおりに進められるよう を行うこと

ii 工事実施段階:これま 事業遂行に万全を期すこと を行うこととなるため、各目標で示された事業の各段階

b. 北陸新幹線(金沢·敦賀間) 令和5年度末の完成・開業に 末までの完成・開業予定に │向けて最大限努力するという │対し、政府・与党申合せに │ 目標達成のため、令和4年度 よる平成34(令和4)年度 整を行うなど、事業費・工程 | 末までに土木本体工事、軌道 | 末の完成・開業に向け、適 | 札幌間) 敷設工事の着実な進捗を図し切に工程管理を行ったか。

事の実施に当たっては技術 | 基づき、令和4年度に対面乗 | を行ったか。 換方式により開業。

なお、事業の実施に当たっ る必要性が生じた等、工事 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 測の事態が生じた場合を除 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 もに、工事の各段階では、特 | 囲内で進捗しているかを適切 に以下の点に留意して事業 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 i 工事の準備段階:工事 していないか機構内で随時確 実施段階に向け、良質な鉄 認し、課題が発生した場合は、 道を経済的に安全にかつ工 速やかに関係者との調整を行 うなど、 事業費・工程の管理 測量・設計等の工事の準備 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 で機構が培ってきた鉄道建 地状況に対応する必要性が生 設の経験と技術力を駆使した等、工事実施計画の認可 し、品質を確保しつつ、合理しの後に不測の事態が生じた場 的かつ効率的な工事の実施 | 合を除き、認可の際の事業費 に努めるとともに、安全な 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 ※ 開業準備段階:開業に | 縮減効果について整理・機構 向け、様々な諸試験や検査 内での共有を図り、かつ、中期

当初の工事実施計画に基 づく平成 37 (令和 7) 年度

崎間)

の開業のあり方に係る六者

削減、継続的な現場管理が可能と なることで、効率的な工程管理が 期待される。

(2)北海道新幹線(新函館北斗・

・九州新幹線(武雄温泉・長 実績は以下のとおりである。

重金属等を含むトンネル発生土 適切な対策工の実施に努めた。ましての着実な進捗を図っている。 た、坑口箇所等の用地取得を進 | ○令和 2 年度業務実績評価におい | <その他事項> び詳細設計を実施した。

を計画的に実施した。

令和2年度においては、トンネーていく。 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 び改善方策> の確保に努めた。しかし、札樽ト│○北海道新幹線(新函館北斗・札

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「取組が行われている。 るとともに、速やかに実施に移し

ことが重要であり、建設工 │ 意 (平成28年3月29日) に │ 業に向け、適切に工程管理 │ 者との調整を進めた。 自然由来 │ 機構改革プラン」を策定した。同 については、学識経験者を含む検 の期限、責任者を整理したロード > 計委員会において定めた処理方 マップを策定したうえで、定期的 針に基づき、調査・解析結果を関して進捗を確認するためのフォロー

> め、トンネル掘削の進捗を図っ│て主務大臣から示された<指摘事│(外部有識者からの意見) き進めるとともに、高架橋等の設しる協議状況やトンネル工事におけ 計については、JR北海道からの る地質状況等による工程への影響 列車速度の 320km/h への向上の が懸念され、工程管理の難易度が 要請を受け、設計の基準となる事 高まっている状況にあるが、引き 項等を迅速に整理し、詳細設計等 | 続き、早期に関係者と情報の共有 を図り協議検討を進めるよう努め

> > <指摘事項、業務運営上の課題及

ンネル(星置)及び札樽トンネル 幌間)を含め、引き続き、「業務運 (富丘)では、発生土受入地が確 | 営の抜本的な改善に関する命令 | 保できず掘削に着手できなかっ や令和3年6月にとりまとめられ た。一方で、高架橋等区間についした北陸新幹線の工程・事業費管理 ては、前年度に引き続き詳細設計 に関する検証委員会の報告書等を

|場の実証を開始した。移動時間の|改善措置をとりまとめ、国土交通|れるのかを検討しているところであり、工事 の状況を的確に把握して進捗を図るための

改善措置について(ご報告)」)す 以上のとおり、本中期目標期間中には北陸 新幹線の工期遅延と事業費の増加が発生し、 過年度の年度評価において本項目の評定を 第4期中期目標期間中に行った │○「北陸新幹線の工程・事業費管 │ D評定やC評定とした経緯はあるものの、業 理に関する検証委員会報告書」で | 務改善命令に基づく措置と機構改革プラン 平成30年度においては、トン│指摘いただいた事項を踏まえつ│に基づくプロジェクト実施体制の強化によ c. 九州新幹線(武雄温泉·長│九州新幹線(西九州ルート)│ネル工事の発注手続きを進め、発│つ、これに限らず業務プロセスの│り改善が図られており、機構における現在の |注工区数を全体の9割に到達させ|改善や組織・人事体制の見直しな|工程管理の状況は、令和3年3月に変更した - 九州新幹線(西九州ルート)│ 合意 (平成 28 年 3 月 29 日) │ るとともに、トンネル工事の建設 │ ど機構の仕事のあり方を根本から │ 中期目標に照らし、達成が見込まれる水準に かつ工期どおりに建設する | の開業のあり方に係る六者合 | に基づき、令和4年度の開 | 発生土受入地確保に向けた関係 | 見直すことを目的に、「鉄道・運輸 | あると評価できることからB評定とした。

プランの具体的な取組内容や取組 | <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 係者に丁寧に説明するとともに、┃アップを実施することで、同プラ┃治体等関係者に情報共有されたい。

た。一方、高架橋等区間において | 項、業務運営上の課題及び改善方 | ・本事業については中期目標期間中に「業務 は、工事発注に向け、概略設計及 | 策 > (下記) について、引き続き対 | 改善命令」が発出される事案があり、その後 応していく。また、北海道新幹線│中期計画が一部変更されている。中期目標期 令和元年度においては、トンネ | (新函館北斗・札幌間) について | 間の評価に際しては、社会的責任としてこの ル工事の発注手続き等を引き続しは、建設発生土受入地の確保に係し間の事情の丁寧な説明が必要である。

作業を行う部門ごとの連携 における留意事項を踏まえ、 時期までに開業させること の説明責任を果たすため、 報開示を行う。

目標>

鉄道建設について、以下 る。 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 4年度

神奈川東部方面線(相鉄·I R直通線): 令和元年度下期 | 開示を行う。 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)

を十分にし、完成・開業予定 事業を遂行する。 今中期計画 期間中においては、全ての線 さらに、建設に係る進捗状 区で工事実施段階にあるた 況について公表するとともしめ、品質を確保しつつ、合理的 に、整備新幹線の未着工区 かつ効率的な工事の実施に努 間について、調査を適切にしめるとともに、安全な事業遂 実施するとともに、国民へ「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 調査結果について詳細な情しいては、開業に向け、様々な諸 試験や検査を行うこととなる <具体的な完成・開業年度 │ 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

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 (武雄温泉~長崎間):令和 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 等に取り組んだ。

ル工事について、全ての工区で発しるました「鉄道・運輸機構改革プ 注を完了させた。掘削に着手した | ラン」を着実に実施していく必要 工区は全 40 工区中 36 工区であ がある。また、新型コロナウイル 29 工区については掘削工事を実 ともに、工事への影響を把握して 施中であり、トンネル総延長約 適切に対応していく必要がある。 169.2kmのうち約51%に相当する | ○令和2年10月から令和3年3月 成等の準備を行っている。なお、「等実地監査における指摘を踏ま 羊蹄トンネル(比羅夫)工区にお え、引き続き次のとおり取り組む。 いて、巨大な岩塊が出現し、トン みとなる事象が発生し、現在、同 については、修正指摘にまで至ら 岩塊の除去に向けた工事を実施しなかった場合についても対応経緯 しているところである。また、渡しを記録に残すなど、適切に記録・ 島トンネル(台場山)工区におい 保存を行う。 ろである。

建設発生土受入地については、計画等の検証を行う。 工事未着手の札樽トンネル (星 |・全役員及び支社局長が出席する 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

踏まえた業務改善の取組を進める 令和3年度においては、トンネーとともに、同年7月に機構が策定・ り、令和4年3月末現在、そのう | ス感染症について、工事等の受注 ち7工区については掘削が完了、 者を含め感染拡大防止に努めると 約86.7kmの掘削が完了した。残 までの間に実施された財務省理財 り4工区についても坑外ヤード造 局による財政融資資金本省融通先 理事会等の各会議体における具 ネル掘削が2年以上停止する見込 体的な指示や意思決定に至る経緯

ては、トンネル坑内への土砂の流 Ⅰ・「業務運営の抜本的な改善に関 入が発生し、掘削工事を中断し、「する命令」に対する改善措置を着 安全対策の実施及び坑内観測を | 実に実施することで、工期遅延や 継続しているところであり、原因 **事業費増嵩が見込まれるリスクを** の調査、究明等を進めているとこ 早期に把握するとともに、リスク が発現した場合には遅滞なく資金

令和4年3月末現在、受入十量約 │○会計検査院による令和2年度決 1,960 万 m3 のうち約 81%に相当 | 算検査の結果を踏まえ、引き続き する約 1,590 万 m3 の受入地を確 | 改善措置において設置した、事業 保している状況であり、今後も発 | 総合管理委員会を着実に機能させ 生土受入地確保に努める必要が | るとともに、その実効性を補完す ある。受入地確保が難航していたしるため、以下の取り組みを行う。

置)及び札樽トンネル(富丘)に 理事会において適時適切に報告等 ついては、札幌市と「札幌市手稲」を受けて審議を行うことによりリ 区手稲山口地区の発生土受入に「スク管理体制を強化するほか、内 関する協定」を締結し、建設発生「部監査において、事業総合管理委 十受入地を一部確保した。これに | 員会が実効性のある対応となって より、札樽トンネル(富丘)は計しいるかについてチェックを行う。

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増進を を踏まえて改めて設定増進等 利便増進法(平成17年法 律第41号)に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。

【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。

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 掘削工事に着手する見込みであ る。なお、トンネル工事において は、工程を短縮するための方策に ついて検討を行っているところ である。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 発注を完了し、鋼管杭の製作及び 杭施工に向けた準備工を行って いるほか、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EСI方式による技術協 力業務の発注手続きを行った。

(3) 北陸新幹線(金沢・敦賀間) 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昨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基地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。

T T		
	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。なお、土木本体工事につ	
	いては令和4年4月に完了し、全	
	線にわたって軌道敷設工事等を	
	実施できる見込みとなった。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。	
	(4) 九州新幹線(武雄温泉・長	
	崎間)	
	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	
I		

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IR 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 年度からの工事しゅん功監査・設 備検査に必要になる十木工事・設 備工事を完了した。これにより、 令和 4 年 4 月に本線部の地上監 査・検査、5月から6月にかけて 総合監査・検査を実施する見込み となった。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。なお、開業時期は令和 4年9月23日の見通しとIR九 州が公表した。 評定 (1) 鉄道建設等業務 (1) 鉄道建設等業務 <主な定量的指標> <評定と根拠> В 評定 <主要な業務実績> 機構は、公的資金による | 機構は、鉄道建設業務に関 | 鉄道建設について、以下 | 「整備新幹線整備事業における | 評定: B <評定に至った理由> 鉄道建設事業を行ってお | する総合的なマネジメントを | の時期までに完成・開業さ | 適切な事業費の管理] 根拠:今中期目標期間中は、平成 単 整備新幹線整備事業については、令和2年 建設中の整備新幹線の各路線 | 31年3月に北陸新幹線(金沢・敦 | に北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工事におけ り、これを実現するため、調 | 行える我が国唯一の公的な整 | せることを目指す。 査・計画の作成から地方公│備主体として、国民生活の向│・北海道新幹線(新函館北│ |について、工事実施計画の認可及|賀間)、平成 31 年 4 月に九州新幹|る工期遅延・事業費増嵩が判明し、同年 11 月 共団体等関係機関との円滑│上や経済社会の発展、地球環│斗・札幌間): 令和 12 年度│び変更認可の際に設定した事業│線(武雄温泉・長崎間)において、│に国土交通省に設置した「北陸新幹線の工 な協議・調整、用地取得交 | 境にやさしい交通ネットワー | 末 費を適切に管理すべく、工事実施 | 消費税の増税、物価上昇などの社 | 程・事業費管理に関する検証委員会 | におい 渉、各種構造物の設計・施工┃クの構築に資する良質な鉄道┃・北陸新幹線(金沢・敦賀┃段階においては工事実施計画の┃会情勢の変化や、耐震設計基準の┃て事実関係の検証を行った結果、機構におけ までの業務を一貫して実施 | を所定の工期内に安全にかつ | 間):令和5年度末※ 認可及び変更認可の際に想定しし改訂等の結果、事業費を見直す、 る工程管理・事業費管理の体制やルール、沿 するなど、鉄道建設業務に | 経済的に建設することを推進 | ・九州新幹線西九州ルート |た工事計画・予算と照合・チェッ|工事実施計画の変更認可申請を行│線自治体等との情報共有のあり方に重大な 関する総合的なマネジメン│する。これらの実施に当たっ│ (武雄温泉・長崎間):令和│クを定期的に行い、機構内で整│った。その後、北陸新幹線(金沢・│課題が存在していることが明らかとなった。

| 工事実施計画の変更認可を | 沢・敦賀間)、平成31年4月に九 | 施工等への対応のため、事業費と |

敦賀間) においては、物価上昇や

このため、同年 12 月に国土交通大臣から

「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を

理・共有を行っている。

的な整備主体である。この|整合等鉄道建設に関わる課題|※令和3年3月31日付で|平成31年3月に北陸新幹線(金|不調不落、工期短縮のための急速|機構に対して独立行政法人通則法に基づく

トを行える我が国唯一の公 ては、環境保全、都市計画との 4年度

ため、良質な鉄道を経済的へ適切に対応するとともに、

であるとの認識に基づき、 は、環境保全、都市計画との 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 設の業務の質の確保を図り 線及び受託事業等における 所要の業務を推進する。

費 増加に関連して発出し た「業務運営の抜本的な改 善に関する命令」(令和2年 12月22日) を重く受け 止め、同命令に基づき機構 が策定した「業務運営の抜 本的な改善に関する命令を 受けての改善措置につい て」(令和3年1月29日) を確実に実施するものとす

①工事完成予定時期を踏ま ① 整備新幹線整備事業 えた事業の着実な進捗

道建設事業のプロジェクト 実な進捗を図る。

具体的には、鉄道建設事 す。 業は、i 測量・設計等の業務

建設することが重要な目的 | 進と公表、工事コストの縮減、 | 円から 16,779 億円(増加 適切な事業費の設定・管理を 額約2,658 億円)となった。 これらの実施に当たって一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 整合等鉄道建設に関わる課 | 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

特に、北陸新幹線(金沢・敦 路線について、適切な事業 定及び管理を通じた鉄道建 | 賀間) の工期遅延・事業費増加 | 費の設定及び管理を実施し に関連して発出された「業務」ているか。 つつ、整備新幹線の建設、都 運営の抜本的な改善に関する 市鉄道利便増進事業、民鉄 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 この際、北陸新幹線(金沢 る命令を 受けての改善措置 ~敦賀間)の工期遅延・事業 | について」を確実に実施する。

建設中の新幹線の各路線に 整備新幹線の建設や都市しついて、工事完成予定時期を 鉄道利便増進事業等につい 踏まえ、事業を着実に推進す て、工事完成予定時期を踏しるため、事業費及び工程の管 まえ、事業費・工程の管理を | 理を適切に行うとともに、公 徹底することによって、鉄 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 遂行の確実性を確保し、着 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

<その他の指標>

設定なし

<評価の視点>

申請を行った。

速施工等への対応が必要である 善に関する命令」を受けた。翌月│一ルに基づき適切に情報共有し、 速やかに報告するとともに、これ | 経緯を踏まえ、令和3年3月に、 的な取組みを進めた。このことかしった。 ら、工程と事業費の一体的な管理 や工程に課題が発生した場合は、 している。

当者レベルのそれぞれで設置し、 定期的に、各工区の事業費の執行 った。

また、機構内で情報共有を図り

共有が適切に図れなかったこと | 成までのリスクを審議するため、

上記の改善措置と合わせて継続 切に情報共有し、対処をしておしな管理に努めた。なお、北海道新 また、関係自治体等で構成する 状況等の課題が存在する。そのた 状況、発生しているリスク要因等│進捗させるとともに、工程を短縮 について、体系的に情報共有を行しするための方策及びそれに伴う事しる。 業費への影響について検討を行っ ている。

に安全にかつ工期どおりに│技術力の向上、技術開発の推│受け、認可額が約14,121 億│州新幹線(武雄温泉・長崎間)に│工期を見直す必要性が生じた。こ│発出し、①事業執行体制の強化、②本社チェ |おいて、消費税の増税、物価上昇|の結果、正確な情報に基づいて増|ック機能の強化、③関係自治体等との情報共 などの社会情勢の変化や、耐震設│嵩把握を行えなかったこと、機構│有の拡充を命じるとともに、令和3年3月に 計基準の改訂等の結果、事業費を┃の組織内の情報伝達や、国、自治┃中期目標を変更し、北陸新幹線(金沢・敦賀 見直す工事実施計画の変更認可 | 体等関係者との情報共有が適切に | 間) の完成・開業予定時期を再設定した上で、 図られなかったことから、令和元 | 業務改善命令に基づき令和3年1月に機構が 令和2年度には、北陸新幹線(金 | 年度の業務実績評価に基づき令和 | 報告した「業務運営の抜本的な改善に関する 沢・敦賀間)において、物価上昇 | 2 年 12 月に国土交通大臣より「業 | 命令を受けての改善措置について」を確実に 建設中の整備新幹線の各 | や不調不落、工期短縮のための急 | 務運営の抜本的な改善に関する命 | 実施し、適切な工程・事業費管理を行うこと 令 | を受けた。本命令に対して、翌 | を目標として指示したところである。

ことが判明した。正確な情報に基 | 月には改善措置を速やかに報告 | 機構においては、業務改善命令を受けて、 づいて増嵩把握を行えなかった ┃し、令和2年11月に設置された検 ┃大阪支社の廃止及び北陸新幹線建設局の新 こと、機構の組織内の情報伝達|証委員会の報告も踏まえ、工程と|設、本社における事業総合管理委員会の設 や、国、自治体等関係者との情報 | 事業費の一体的な管理及び工事完 | 置、沿線自治体等との連絡調整会議の定期的 な開催等の改善措置を講じるとともに、自ら から、令和2年12月に国土交通 | 各線区において事業総合管理委員 | の手でさらなる改善の取組を進めるため、令 大臣より「業務運営の抜本的な改│会を開催し、かつ本社への報告ル│和3年7月に「鉄道・運輸機構改革プラン」 を策定・公表して、業務・組織の抜本的な改 には本命令に対する改善措置を┃対処することとした。このような┃革に取り組んでおり、組織の再編やプロジェ クト毎の責任体制の明確化、入札契約制度の らの課題への対応に向けて具体 | 工事実施計画の変更認可申請を行 | 改善等、プロジェクト実施体制の強化を図っ ている。

各線区の状況をみると、北陸新幹線(金沢・ および工事完成までのリスクを | 的にコスト縮減に取り組むととも | 敦賀間) については、令和3年4月に設置し 審議するため、事業総合管理委員│に、事業費を管理する上での課題│た北陸新幹線建設局を通じて現場の情報を 会の定期的な開催に加え、臨時の┃を国土交通省、関係地方公共団体┃迅速かつ的確に把握するとともに、課題やリ 開催もしている。さらに、事業費┃等の関係者間で共有し、早期の解┃スクを理事長ヘッドの事業総合管理委員会 |決を図ることなどにより、建設中|で総合的に審議しており、また、毎月、沿線 本社への報告ルールに基づき適 | の各路線について、事業費の適切 | 自治体等との間で工程・事業費管理に関する | 連絡会議等を開催して定期的・体系的な情報 り、これらの体制、取り組みにつ | 幹線 (新函館北斗・札幌間) におい | 共有を行うなど、業務改善命令に基づく改善 いては令和3年度も継続的に実施 │ ては、物価上昇、消費税増税等の │ 措置に沿って工程・事業費の管理を行ってお ほか、トンネル工事における地質 り、認可額の範囲内で事業が進捗している。

開業準備段階にある九州新幹線(武雄温 会議体を、ハイレベル及び実務担一め、地質状況等の把握に努めなが一泉・長崎間)については、土木工事・設備工 ら掘削工事の進捗を図り、関係者 | 事が計画どおりに進捗しており、IR 九州が公 との情報共有を図りながら事業を │表した令和4年9月23日の開業に向けて、 | 認可額の範囲内で事業が順調に推移してい

今後工事が本格化する北海道新幹線(新函 館北斗・札幌間)については、物価上昇や消 ながら、技術開発や関係者との協 | 以上のことから、中期目標等に | 費増税等のほか、発生土受入地確保の遅れに

工事の準備段階、ii 土木工 斗・札幌間) 事や軌道工事といった工事 費が予定の範囲内で進捗し する。また、工区単位で事業 木工事の進捗を図る。 費や工程に課題が発生して し、課題が発生した場合に 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 の範囲内で経済的に安全に「崎間) かつ工期どおりに建設する スト縮減に努め、想定でき 換方式により開業。 なかった現地状況に対応す る必要性が生じた等、工事 なお、事業の実施に当たっ 測の事態が生じた場合を除 を遂行することとする。

や用地協議・取得等を行う|a.北海道新幹線(新函館北

工事実施計画に基づく令和 実施段階、iii 開業に向けた 17年度末までの完成・開業 諸試験・検査の実施など開 予定に対し、「整備新幹線の取 業準備段階に分けられる 扱いについて」(平成27年1 が、各事業が、それぞれどの 月14日政府・与党申合せ。以 段階に位置し、工事完成予一下「政府・与党申合せ」とい 定時期と照らしてどの程度 う。) による令和12年度末の 進捗しているか、また、事業 | 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 ているかを把握することと│高架橋等の発注を完了し、土

いないか機構内で随時確認 b. 北陸新幹線(金沢・敦賀間) 令和5年度末の完成・開業 は、速やかに関係者との調しに向けて最大限努力するとい 整を行うなど、事業費・工程 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

な鉄道を予定された事業費 | c. 九州新幹線 (武雄温泉・長

九州新幹線(西九州ルート) ことが重要であり、建設工│の開業のあり方に係る六者合 事の実施に当たっては技術 │ 意 (平成28年3月29日) に 開発の動向等を踏まえてコ 基づき、令和4年度に対面乗

実施計画の認可等の後に不しては、経済的に安全かつ工期 どおりに建設する重要性にか き、認可等の際の事業費をしんがみ、工事完成予定時期と 上回らないようにするとと「照らしてどの程度進捗してい もに、工事の各段階では、特しるか、また、事業費が予定の範 に以下の点に留意して事業 | 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 i 工事の準備段階:工事 で事業費や工程に課題が発生 実施段階に向け、良質な鉄 | していないか機構内で随時確 道を経済的に安全にかつ工 認し、課題が発生した場合は、 期どおりに進められるよう│速やかに関係者との調整を行

でいる。

と考えられる。

<課題と対応>

指摘いただいた事項を踏まえつ 改善や組織・人事体制の見直しな > ど機構の仕事のあり方を根本から プランの具体的な取組内容や取組 の期限、責任者を整理したロード <その他事項> マップを策定したうえで、定期的 (外部有識者からの意見) に進捗を確認するためのフォロー・本事業については中期目標期間中に「業務 ンの着実な進捗を図っている。

項、業務運営上の課題及び改善方 策>(下記)について、引き続き対 応していく。また、北海道新幹線 (新函館北斗・札幌間) について は、物価上昇、消費税増税等や、ト ンネル工事における地質状況等に よるコストの増加が懸念され、事 業費管理の難易度が高まっている 状況にあるが、引き続き、早期に 関係者と情報の共有を図り協議検 計を進めるよう努めていく。

<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

議等によるコスト縮減に取組ん│おける所期の目標を達成するもの│伴う掘削開始の遅延や巨大な岩塊の出現に よるトンネル掘削の一時中止などの課題が 生じていることから、工程の精査とともに事 業費についても精査を行っているところ。

> ○「業務運営の抜本的な改善に関 レ上のとおり、本中期目標期間中には北陸 する命令」に対し、機構において | 新幹線の工期遅延と事業費の増加が発生し、 改善措置をとりまとめ、国土交通 | 過年度の年度評価において本項目の評定を 大臣に対し報告(「業務運営の抜本 | D評定やC評定とした経緯はあるものの、業 的な改善に関する命令を受けての | 務改善命令に基づく措置と機構改革プラン 改善措置について(ご報告)」)す | に基づくプロジェクト実施体制の強化によ るとともに、速やかに実施に移ししり改善が図られており、機構における現在の 事業費管理の状況は、令和3年3月に変更し ○「北陸新幹線の工程・事業費管 | た中期目標に照らし、達成が見込まれる水準 理に関する検証委員会報告書」で「にあると評価できることからB評定とした。

> つ、これに限らず業務プロセスの | <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 見直すことを目的に、「鉄道・運輸」いては、一定の整理がなされた際には、沿線 機構改革プラン」を策定した。同「自治体等関係者に情報共有されたい。

アップを実施することで、同プラー改善命令」が発出される事案があり、その後 中期計画が一部変更されている。中期目標期 ○令和2年度業務実績評価におい ┃ 間の評価に際しては、社会的責任としてこの て主務大臣から示されたく指摘事 間の事情の丁寧な説明が必要である。

を行うこと

な情報開示を行う。

目標>

の時期までに完成・開業さしる。 せることを目指す。

4年度

神奈川東部方面線(相鉄・ 下期

神奈川東部方面線(相鉄・ 東急直通線):令和4年度下

• 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。

測量・設計等の工事の準備 うなど、 事業費・工程の管理 を一層徹底する。技術開発の ii 工事実施段階:これま 動向等を踏まえてコスト縮減 で機構が培ってきた鉄道建しに努め、想定できなかった現 設の経験と技術力を駆使│地状況に対応する必要性が生 し、品質を確保しつつ、合理 | じた等、工事実施計画の認可 的かつ効率的な工事の実施しの後に不測の事態が生じた場 に努めるとともに、安全な | 合を除き、認可の際の事業費 事業遂行に万全を期すこと | を上回らないようにするとと ※ 開業準備段階:開業に もに、各年度に行ったコスト 向け、様々な諸試験や検査 | 縮減効果について整理・機構 を行うこととなるため、各一内での共有を図り、かつ、中期 作業を行う部門ごとの連携 目標で示された事業の各段階 を十分にし、完成・開業予定 | における留意事項を踏まえ、 時期までに開業させること 事業を遂行する。今中期計画 さらに、建設に係る進捗 期間中においては、全ての線 状況について公表するとと┃区で工事実施段階にあるた もに、整備新幹線の未着工しめ、品質を確保しつつ、合理的 区間について、調査を適切しかつ効率的な工事の実施に努 に実施するとともに、国民 めるとともに、安全な事業遂 への説明責任を果たすた┃行に万全を期す。さらに、開業 め、調査結果について詳細 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 <具体的な完成・開業年度 │ 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 鉄道建設について、以下 | の連携を十分に密なものとす

また、工事の進捗状況をホ 九州新幹線西九州ルート ームページ等で公表する。未 (武雄温泉~長崎間):令和 | 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、 IR直通線): 今和元年年度 │ 調査結果について詳細な情報 開示を行う。

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、引き続き次のとおり取り組む。 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 については、修正指摘にまで至ら なかった場合についても対応経緯 を記録に残すなど、適切に記録・ 保存を行う。

• 「業務運営の抜本的な改善に関 する命令」に対する改善措置を着 実に実施することで、工期遅延や 事業費増嵩が見込まれるリスクを 早期に把握するとともに、リスク が発現した場合には遅滞なく資金 計画等の検証を行う。

○会計検査院による令和2年度決 算検査の結果を踏まえ、引き続き 改善措置において設置した、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、以下の取り組みを行う。

・全役員及び支社局長が出席する 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

・なお、北海道新幹線 (新函		部監査において、事業総合管理委	
館北斗~札幌間)の建設に		員会が実効性のある対応となって	
ついて、令和1 2年度末の		いるかについてチェックを行う。	
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、それぞれ目			
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			
lν _°			
【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。

(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 共団体等関係機関との円滑 な協議・調整、用地取得交 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 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。

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、 り、これを実現するため、調 事業を着実に推進するため、 査・計画の作成から地方公 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 | JR直通線):令和元年度下 体として関係者との連携・調|期 渉、各種構造物の設計・施工 整を図り、今中期計画期間中 においては、以下のとおり各 | 東急直通線):令和4年度下 路線の目標達成を目指す。

> a. 神奈川東部方面線(相鉄・ I R 直涌線)

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 整合等鉄道建設に関わる課 │ ては、経済的に安全かつ工期 │ 直通線) について、適切に工 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

<主な定量的指数>

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·

·神奈川東部方面線(相鉄·

年度

<その他の指標>

設定なし

<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 程管理を行ったか。

<主要な業務実績>

[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】

1. 神奈川東部方面線

(1)神奈川東部方面線(相鉄・ I R 直通線)

に開業した。

績は以下のとおりである。

た。平成31年4月より事前監査 を着実に進めた。また、令和元年 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│密にして、着実な実施に努めた。 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 開業した。 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 日に速達性向上計画の変更認定 | 土交通省鉄道局、関係地方公共団 | 着実に進めた。

<評定と根拠>

評定: B

根拠:神奈川東部方面線(相鉄・丁 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 を実現するとともに、レール切断 及び配電線路の工事しゅん功監 | 用により、作業時間の短縮を図り、 査を実施し、配電を開始するとと 4 回の大規模な線路切り替えを含 もに、通信回線の供用を開始しし、む難易度の高い接続工事においし て、約4か月の工期短縮を実現し しては、起終点がそれぞれ異なる 条件下において、部門間の調整を

して、令和元年11月30日に完成・

また、神奈川東部方面線(相鉄・

評定

努めた。

<評定に至った理由>

神奈川東部方面線については、工事の推進 R直通線)については、起点の相 | 及び事業費を管理する上で課題となってい 模鉄道と終点のJR東海道貨物線 | る事柄について、機構内で随時確認し、課題 の発現リスクがある場合や発生した場合は、 凍やかに関係者との調整を行うなど管理を 中期計画の目標としている令和 | 求められたところ、このうち横浜 | 一層徹底した。また、想定できない事情によ 元年度下期(令和元年11月30日) | 羽沢駅付近の接続工事において | り発生する工程遅延や事業費上振れリスク は、JR貨物・JR東日本と入念 | を低減するため、国土交通省鉄道局、関係地 ・小田急小田原線:平成30|第4期中期目標期間中に行った実|な調整を行い、列車間合いの拡大|方公共団体、営業主体及び機構で定期的に会 | 議体を開催することで、関係者が一体となっ 平成 30 年度においては、配電所 | 作業を省略した工事桁架設等の採 | て課題の早期調整を図り、適切な工程管理に

В

評定

こうした中で、相鉄・JR直通線区間にお いては、開業に必要な工事を完了し、令和元 年 11 月に予定通り開業することができた。 を開始するため、開業監査の準備 | た。また、諸試験や監査・検査に際 | 相鉄・東急直通線区間においては、令和2年 6 月に新横浜トンネルのシールド工事に伴う 度下期の開業を目指し、JR貨物 | 鉄道事業者の営業線という特殊な | 横浜市道環状 2 号線の陥没が発生したもの の、陥没発生後に有識者会議を速やかに立ち 上げ、原因究明と再発防止策を策定し、令和 このように多くの関係者と連携 | 2 年 9 月 2 日に掘削再開した後は同様の事例 を発生させることなく、令和3年4月にトン ネル掘削を完了し、令和3年9月には新綱島 駅非開削部掘削工事を完了した。また、令和 東急直通線)については、事業総 | 3 年度末時点では、土木本体工事を概ね完了 道(株))と施設使用料について調 | 合管理委員会における工程と事業 | し、軌道敷設工事、電気工事などを進めてい 整、合意し、平成 31 年 2 月 26 | 費の総合的な審議と合わせて、国 | るなど、令和 5 年 3 月の開業に向け、事業を

23

に関する命令」(令和2年1 けての改善措置について」 る。

えた事業の着実な進捗

実な進捗を図る。

事や軌道工事といった工事 た後は、開業に向け、様々な諸 実施段階、iii開業に向けた 試験や検査を行うこととなる 諸試験・検査の実施など開しため、各作業を行う部門ごと 業準備段階に分けられる が、各事業が、それぞれどのる。 段階に位置し、工事完成予 定時期と照らしてどの程度 (b) 民鉄線事業 する。また、工区単位で事業 成を目指す。 費や工程に課題が発生して いないか機構内で随時確認・小田急小田原線

この際、北陸新幹線(金沢 を行うなど、事業費・工程の ~敦賀間) の工期遅延・事業│管理を一層徹底する。技術開 費増加に関連して発出した│発の動向等を踏まえてコスト 「業務運営の抜本的な改善│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 2月22日) を重く受け止 が生じた等、速達性向上計画 め、同命令に基づき機構が一の認定の後に不測の事態が生 策定した「業務運営の抜本」じた場合を除き、認定の際の 的な改善に関する命令を受 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 (令和3年1月29日)を「コスト縮減効果について整 確実に実施するものとす 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 ①工事完成予定時期を踏ま 期計画期間中において、神奈 川東部方面線 (相鉄・JR直通 整備新幹線の建設や都市 | 線) は開業準備段階にあるた 鉄道利便増進事業等についめ、開業に向け、様々な諸試験 て、工事完成予定時期を踏 | や検査を行うこととなるた まえ、事業費・工程の管理を め、各作業を行う部門ごとの 徹底することによって、鉄 連携を十分に密なものとす 道建設事業のプロジェクト る。神奈川東部方面線(相鉄・ 遂行の確実性を確保し、着 東急直通線) は工事実施段階 にあるため、品質を確保しつ 具体的には、鉄道建設事一つ、合理的かつ効率的な工事 業は、i 測量・設計等の業務 | の実施に努めるとともに、安 や用地協議・取得等を行う 全な事業遂行に万全を期す。 工事の準備段階、ii土木工 また、開業準備段階に移行し

進捗しているか、また、事業 安全かつ着実な事業の推進 費が予定の範囲内で進捗ししのため関係者との連携を図り ているかを把握することと│ながら、以下のとおり目標達

の連携を十分に密なものとす

を申請した(令和元年5月9日認 | 体、関係営業主体及び機構で定期 | 定)。

年度に実施した4回目の大規模な | 程管理に努めている。 線路切替えに付随する信号設備 7月に完了させ、諸試験や検査、 整を着実に実施し、令和元年11月 事業を完了させた。 30日に開業させた。

(2) 神奈川東部方面線(相鉄・ | と考えられる。 東急直涌線)

令和5年3月の開業に向け、適 <課題と対応> 切な工程管理に努めた。具体的に

実績は以下のとおりである。

の構築を進めた。

令和元年度においては、新横浜駅 た。 の躯体構築は本体部分を完了し、 及び機械工事に着手した。

| 行に必要な鉄道施設・設備の工事 | とした。 開業監査に際しては、部門間の調 について適切な工程管理に努め、

以上のことから、中期目標等に >

は、工事完成予定時期と照らして「する命令を受けての改善措置につ どの程度進捗しているかを適切 いて」(令和3年1月29日) につ に把握するよう努め、事業総合管 ┃ いては、神奈川東部方面線におけ ┃ <その他事項> 理委員会において進捗状況や工 る工事の進捗状況や事業の執行状 事完成までのリスクを審議した。 | 況に応じ、北陸新幹線(金沢・敦賀 第4期中期目標期間中に行った 間) と同様に事業総合管理委員会 において進捗状況や工事完成まで 平成30年度においては、トンネーのリスクの審議や、1回/月の頻度 ル全 3 工区で現地施工に着手し で機構内で整理した内容を関係者 た。また、新横浜駅及び新綱島駅 と情報共有するとともに、工程の は、最も下の層の「下床版」から「管理及び事業を推進する上で課題 順次上の層へ鉄筋コンクリートし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

また、令和2年6月12日、30 新綱島駅の躯体構築は立坑部及 日に発生した新横浜トンネルのシ び非開削部を除き完了した。ま ールド工事に伴う横浜市道環状 2 た、新横浜駅において、建築工事 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 令和2年度においては、新横浜 | 岡文夫 東京大学名誉教授)「神奈 トンネルは掘進工を完了した。ま 川東部方面線新横浜トンネルに係 た、羽沢トンネル及び新横浜駅 る地盤変状検討委員会 を速やか (仮称)は軌道工事に着手すると に立ち上げ、追加の地質調査や掘 ともに、新綱島駅非開削部は角形 進記録の検証を行い、原因究明と 鋼管の施工を完了し、引続き立坑 | 再発防止策を策定することで、陥 部の躯体構築に着手した。さら | 没発生から約3 筒月後の令和2年 に、全ての駅において建築工事、 9月2日に掘進を再開し、工事中

民鉄線事業として実施した小田急小田原 的に検討会を開催し、令和5年3 | 線(東北沢・世田谷代田間)の複々線化工事 令和元年度においては、平成30 ┃月の完成・開業に向けて適切な工 ┃についても、予定通り平成30 厘度に事業を 完了している。

民鉄線事業の小田急小田原線の 以上を踏まえ、中期目標における所期の目 関係の切替えについて、令和元年│大改良工事については、複々線運│標を達成すると見込まれることからB評定

<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策

おける所期の目標を達成するもの 神奈川東部方面線については、令和5年3 月に、相鉄・東急直通線の開業をもって全線 開業となる。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 「業務運営の抜本的な改善に関しや工程の管理を徹底しつつ、事業を適切に進 められたい。

特になし。

し、課題が発生した場合に	平成30年度の事業完了	機械工事および電気工事に着手	止期間を最小限とした。その後、	
は、速やかに関係者との調		した。	適切な掘進管理を行い、令和2年	
整を行うなど、事業費・工程		令和3年度においては、新綱島	11 月 27 日に掘進工を完了した。	
の管理を一層徹底する。		駅の一部を除いて土木本体工事	掘進完了後、作業時間の拡大や作	
この際、これまで機構が		を完了し、軌道敷設工事を実施し	業手順の見直しなどにより工事工	
培ってきた鉄道建設の経験		た。また、機構工事は、駅部で昇	程の短縮を図り、令和5年3月の	
と技術力を駆使して、良質		降機設備や空調設備等を実施す	完成・開業に向け、適切な工程管	
な鉄道を予定された事業費		るとともに、建築工事は、駅の出	理に努めている。	
の範囲内で経済的に安全に		入り口上屋や対向壁、換気塔等を		
かつ工期どおりに建設する		実施した。さらに、電気工事は、		
ことが重要であり、建設工		新横浜変電所等の変電設備や、電		
事の実施に当たっては技術		車線路設備等を実施した。		
開発の動向等を踏まえてコ				
スト縮減に努め、想定でき		(3)民鉄線(小田急小田原線)		
なかった現地状況に対応す		小田急小田原線(東北沢・世田		
る必要性が生じた等、工事		谷代田間)の大改良工事について		
実施計画の認可等の後に不		は、中期計画の目標としている平		
測の事態が生じた場合を除		成30年度に事業を完了した。		
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				

1.			
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・			
J R 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1 2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、			
M.C. O. CHARLE O. C.O. ICIC O.			

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、それぞれ						
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						
V,						
【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。						
	I .	1	I .	I .	1	

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による

査・計画の作成から地方公 共団体等関係機関との円滑 するなど、鉄道建設業務に 関する総合的なマネジメン 的な整備主体である。この IR直通線) ため、良質な鉄道を経済的 令和元年度下期の開業 に安全にかつ工期どおりに 建設することが重要な目的 東急直通線) 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 の推進と公表、工事コスト 設の業務の質の確保を図り 所要の業務を推進する。

費増加に関連して発出した に関する命令」を重く受け 本的な改善に関する命令を とする。

- ② 都市鉄道利便増進事業等
- (a) 都市鉄道利便増進事業 鉄道建設事業を行っておし工事完成予定時期を踏まえ、 り、これを実現するため、調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し |に行うとともに、公的整備主 | JR直通線):令和元年度下 な協議・調整、用地取得交│体として関係者との連携・調│期 渉、各種構造物の設計・施工 | 整を図り、今中期計画期間中 | までの業務を一貫して実施 | においては、以下のとおり各 | 東急直通線):令和4年度下 路線の目標達成を目指す。
- トを行える我が国唯一の公 | a. 神奈川東部方面線(相鉄・ | <その他指標>
 - b. 神奈川東部方面線(相鉄・

どおりに建設する重要性にか

令和4年度下期の開業

に、技術力の向上、技術開発 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 の縮減、適切な事業費の設しるか、また、事業費が予定の範 定及び管理を通じた鉄道建 | 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 つつ、整備新幹線の建設、都一で事業費や工程に課題が発生 市鉄道利便増進事業、民鉄 していないか機構内で随 時 線及び受託事業等における 確認し、課題が発生した場合 は、速やかに関係者との調整 この際、北陸新幹線(金沢 を行うなど、 事業費・工程の ~敦賀間) の工期遅延・事業|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 「業務運営の抜本的な改善│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 止め、同命令に基づき機構 が生じた等、速達性向上計画 が策定した「業務運営の抜」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 受けての改善措置につい 事業費を上回らないようにす て」を確実に実施するもの│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

<主な定量的指数>

鉄道建設について、以下 の時期までに完成・開業さ る適切な事業費の管理] せることを目指す。

- •神奈川東部方面線(相鉄•
- •神奈川東部方面線(相鉄•

設定なし

<評価の視点>

神奈川東部方面線(相鉄・ 直通線)について、適切な なお、事業の実施に当たっ
事業費の設定及び管理を実 ては、経済的に安全かつ工期 施しているか。

<主要な業務実績>

「都市鉄道利便増進事業におけ | 評定:B

速達性向上計画変更の認定の際 り、工事実施段階においては速達 定した工事計画・予算と照合・チ 整理・共有を行った。

費の管理に努めた。

に、事業費や工程に課題が発生し|確実に事業を完遂した。 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、対処し

てコスト縮減に努めるとともに、 で情報共有を図った。

<評定と根拠>

根拠:令和元年11月30日に完成・ に設定した事業費を管理してお 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 性向上計画変更の認定の際に想しの協議、調整の結果、設備計画の 見直し等により約36億円の縮減、 ては、1回/月の頻度で関係者と情しによる約6億円の縮減を図る 報共有するとともに、事業費の管│等、これまで機構が培ってきた施│理に努めた。 理及び工事を推進する上で課題 | 工経験や技術を活かし施工方法の JR直通線及び相鉄・東急|者と早期調整を図り、適切な事業|者や地方公共団体等の関係機関と| および工事完成までのリスクを「費の縮減につなげた。その結果、 審議するため、事業総合管理委員 速達性向上計画変更の際に設定し

> 神奈川東部方面線(相鉄・東急直 通線) について、継続的にコスト 業主体及び機構で定期的に検討会 | っていくことが必要である。 を開催し、関係者が一体となって 課題の早期調整を図ることで、適 | <その他事項> 切な事業費管理に努めた。

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 <評定に至った理由>

評定

神奈川東部方面線については、工事の推進 神奈川東部方面線については、┃開業した相鉄・JR直通線におい┃及び事業費を管理する上で課題となってい ては、仮設設備や本体構造物の施│る事柄について、機構内で随時確認し、課題 の発現リスクがある場合や発生した場合は、 | 速やかに関係者との調整を行うなど管理を 一層徹底した。また、想定できない事情によ り発生する工程遅延や事業費上振れリスク ェックを定期的に行い、機構内で┃関係機関との協議の結果、用地買┃を低減するため、国土交通省鉄道局、関係地 収面積の縮減により約6億円の縮 | 方公共団体、営業主体及び機構で定期的に会 機構内で整理した内容につい | 減、開業準備等に係る経費の見直 | 議体を開催することで、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

В

評定

こうした中で、相鉄・JR 直通線においては となっている事柄について、関係 | 改善等を行うとともに、鉄道事業 | 令和元年 11 月に予定通り開業をすることが | でき、関係者との協議・調整などにより、約 の協議、調整において柔軟な対応 | 51 億円の事業費の縮減につなげたことも踏 工事と事業費の一体的な管理 | を行うことで、約 51 億円の事業 | まえ、中期目標における所期の目標を達成す ると見込まれることからB評定とした。

会を定期的に開催している。さら │ た事業費 1,114 億円の範囲内で │ <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策

相鉄・東急直通線においては、令和5年3 月に開業を予定し、これをもって神奈川東部 縮減に取組むとともに、事業総合│方面線については全線開業となるものの、開 また、技術開発の動向を踏まえ「管理委員会における工程と事業費」業後の残工事は引き続き実施していくこと の総合的な審議と合わせて、速達 から、今後も、関係者間で定期的に検討会を コスト縮減効果について機構内┃性向上計画変更の認定の際に設定┃開催し十分な情報共有を行うなど、関係者が した事業費を管理する上で国土交 | 一体となって課題の早期調整に努めるとと 通省、関係地方公共団体、関係営|もに、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図

特になし。

実な進捗を図る。

いるかを把握することとする。 る。また、工区単位で事業費 や工程に課題が発生してい (b) 民鉄線事業

この際、これまで機構が一・小田急小田原線 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

の管理を一層徹底する。

整備新幹線の建設や都市一つ、中期目標で示された事業 鉄道利便増進事業等についの各段階における留意事項を て、工事完成予定時期を踏一踏まえ、事業を遂行する。今中 まえ、事業費・工程の管理を 期計画期間中において、神奈 徹底することによって、鉄 川東部方面線 (相鉄・IR直通 道建設事業のプロジェクト 線) は開業準備段階にあるた 遂行の確実性を確保し、着しめ、開業に向け、様々な諸試験 や検査を行うこととなるた 具体的には、鉄道建設事業 め、各作業を行う部門ごとの は、i 測量・設計等の業務や 連携を十分に密なものとす 用地協議・取得等を行う工しる。神奈川東部方面線(相鉄・ 事の準備段階、ii 土木工事 | 東急直通線) は工事実施段階 や軌道工事といった工事実しにあるため、品質を確保しつ 施段階、iii開業に向けた諸一つ、合理的かつ効率的な工事 試験・検査の実施など開業 の実施に努めるとともに、安 準備段階に分けられるが、 全な事業遂行に万全を期す。 各事業が、それぞれどの段」また、開業準備段階に移行し 階に位置し、工事完成予定した後は、開業に向け、様々な諸 時期と照らしてどの程度進 | 試験や検査を行うこととなる 捗しているか、また、事業費 | ため、各作業を行う部門ごと が予定の範囲内で進捗して一の連携を十分に密なものとす

ないか機構内で随時確認 安全かつ着実な事業の推進 し、課題が発生した場合にしのため関係者との連携を図り は、速やかに関係者との調しながら、以下のとおり目標達 整を行うなど、事業費・工程 成を目指す。

平成30年度の事業完了

いて」(令和3年1月29日) につ いて、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、北陸新幹線(金沢・敦賀 間)と同様の措置を適切に講じた。

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・			

J R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1 2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、それぞれ			
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 V1

【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。

② 鉄道建設業務に関する 等の支援

機構が有する鉄道分野の 合的に活用した鉄道建設に 援(鉄道ホームドクター制 度)等を実施する。

ため、事業費や工程に課題 | 支援を実施する。 が発生していないかを機構 内で確認し、課題が発生し

|③ 鉄道建設業務に関する技 | <主な定量的指数> 技術力を活用した受託業務 | 術力を活用した受託業務等の |

機構が有する総合的技術 | 域鉄道事業者等に対するア 技術力、調査能力を広く総一力、中立性を活かして社会に一ンケート調査(5段階評価) | 貢献する観点から、受託工事 | で平均 3.0 以上の評価を得 係る受託業務等及び地域鉄 | について、協定に基づいた工 | る。 道事業者等への鉄道施設の 事完成予定時期及び事業費の 保全・改修等に係る技術的|管理を徹底し、着実に推進す|<その他指標> な事項の助言などの技術支 │ る。受託調査については、国土 │ ・設定なし 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 | <評価の視点> 受託工事について、協定 | 道事業者等からの要請を踏ま | に基づき工事を完成させる | え、鉄道計画に関する調査の | に基づき工事を完成させる

なお、鉄道事業者から新た | を行い、着実に推進したか。 た場合には、関係者との調│合は、外部有識者からなる「鉄│支援を適切に実施している 整に努めることを通じ、事 | 道工事受託審議委員会 | にお | か。

・地域鉄道事業者等への技 術支援等について、当該地

・受託工事について、協定

業費・工程の管理を徹底す │ いて審議し、同委員会の意見 │ ・地域鉄道事業者等への技 │ 1. 中央新幹線

<主要な業務実績> 「受託業務〕

鉄道建設に係る新たな工事の | 評定: A の効果についても同委員会にて ージで公表した。

<評定と根拠> 「受託業務」

実施することとしている。具体的 地での厳しい施工条件であり、さ を策定するとともに、当該基準に | 工夫を凝らしてきめ細やかな工程 | るものである。 基づき受託の可否について審議 | 管理を行い、工程の短縮を図るな | な工事の受託要請があった場 ┃・鉄道計画に関する調査の ┃ 随時検証し、その結果をホームペ ┃ 費についても、鉄道工事受託審議 ┃ う予定である。 委員会においてコスト縮減の状況

評定

Α

評定

<評定に至った理由>

本中期目標期間に受託業務として実施し 受託に当たっては、機構が支援す | 根拠:えちぜん鉄道の高架化工事 | たえちぜん鉄道の高架化工事において、厳し る必要性が高いものに限定して┃は、狭隘で営業線に近接した市街┃い制約の中で機構の有する総合技術力を駆 使し、受託当初の計画から工期を5か月間短 には、平成20年12月に設置した | らに、事業途中で北陸新幹線の完 | 縮するとともに、建設工事費が高騰した時期 外部有識者からなる第三者委員 | 成時期の3年前倒しに伴い工事期 | に約7億円のコスト縮減を図った上で適切に 会である「鉄道工事受託審議委員 | 間を 5 か月短縮させることが必要 | 事業を完了したことは、中期目標における所 会」において鉄道工事の受託基準 | になった。しかしながら、様々な | 期の目標を上回る成果として高く評価でき

また、地方鉄道の災害復旧支援として、平 した上で、その意見を踏まえて受 ┃ ど、機構の有する総合的技術力な ┃ 成 28 年熊本地震で被災した南阿蘇鉄道の第 |託の判断を行った。また、受託工|どを十分に駆使することで、予定|一白川橋梁の復旧に係る技術支援業務等を ため、事業費と工程の管理 | 事に係るコスト縮減の状況やそ | どおり5か月短縮して事業を完了 | 実施し、引き続き令和5年夏の全線営業再開 させることができた。また、事業 | に向けて、機構の技術力を活用した支援を行

> 現在実施中の中央新幹線の受託工事につ について検証した結果、機構の技 | いても、関係者との連携・調整を図りながら、 術、知識及び経験を活用し、技術│非常口工事、橋りょう・高架橋工事及びトン

必要な場合のみに実施する 適切に運用するとともに、 受託工事に係るコスト縮減 | ジ等で公表する。 の状況等について検証を行 する。

<定量的目標>

用した支援)

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>

した支援)

度 (見込み) までの件数・7 8件)

<目標水準の考え方>

立った、2=あまり役に立しす。 たなかった、1=まったく として設定した。

【難易度:高】

る。なお、機構の支援が真に┃を踏まえつつ、受託の可否に┃術支援等を適切かつきめ細┃ 一ついて決定する。また、受託工 | やかに実施しているか。 ために第三者委員会におい┃事に係るコスト縮減につい┃・機構の技術支援に係る情 て策定した具体的な基準を│て、同委員会において随時検│報の収集・発信を行ってい 証し、その結果をホームペーしるか。

さらに、大規模災害等の発 い、その結果について公表 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 (鉄道分野の技術力を活 の要請があった場合は、その) 支援等に積極的に取り組む。

・地域鉄道事業者等への技 また、機構がこれまでに培 術支援等について、当該地一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 (鉄道分野の技術力を活用 | の要請に応じ、その鉄道施設 の保全・改修等に係る技術的 ・技術支援等の実施件数 な事項について、適切かつ極 (前中期目標期間実績:平|力きめ細やかに助言する。鉄 成25年度から平成29年 道施設等に係る技術的な情報 の提供等地域における交诵計 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 機構から技術支援等を受し業者等への技術支援等を適切 けた地域鉄道事業者等の満して実施し、当該地域鉄道事業 足度について、5段階(5= | 者等に対するアンケート調査 大変役に立った、4=おお (5段階評価)で平均3.0以 むね役に立った、3=役に 上の評価を得ることを目指

地域鉄道事業者、地方公共 役に立たなかった)中の「3 団体及び国土交通省等の地域 =役に立った」以上の評価 ┃ 鉄道に係わる諸機関と緊密に を得られることを目標水準 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。

受託業務についても、(1) さらに、地域鉄道事業者等 ①と同様に、協定に基づき の懸案とされている設備の老 工事を完成させるために | 朽化について、情報収集を行

中央新幹線については、協定に│者や建設資材の需要逼迫が顕著と│ネル工事を推進している。 業費と工程の適切な管理に努め、 ら、非常口工事、橋りょう・高架 コスト縮減効果が得られた。 橋工事及びトンネル工事を着実

2. えちぜん鉄道

努め、平成30年6月24日に供用しめている。 いた工期内に完了した。また、事一活かし、積極的な支援を行った。 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。

査の支援等)

件、設計業務を2件、技術協力支 | 得るものであると考えられる。 援業務を2件受託した。

「鉄道分野の技術力を活かした | 援] 支援

ス等の技術支援を行った。

鉄道助成に関する資料の提供を | の暫定値) の評価を得られた。 行った。

基づき工事を完成させるため、事 なり、建設工事費が高騰した時期 |

中央新幹線については、協定に 切な事業費と工程の管理に努め、 工期短縮と適切な工程管理に│工事を着実に推進できるように努

地方公共団体、鉄道事業者等か「スト削減を図った上で、事業を完」いる。 らの要請に対し、平成30年度か成させたことから、中期目標等に

評定: B

少ない 51 件 (令和 3 年度までの暫 | A評定とした。 また、鉄道事業者、地方公共団 定値)であったが、技術支援等の 体からの要請に応じ、「交通計画 | 実施にあたっては、適切かつきめ 2)を活用して鉄道沿線の人口分 し、その結果、要請者から5段階 > 布等を可視化した資料の提供や、 | 評価で、平均3.9 (令和3年度まで |

また、各地方鉄道協会、第三セク | <その他事項> これらの技術支援等について、┃ター鉄道等協議会、第三セクター┃(外部有識者からの意見)

そのほか、地方公共団体、鉄道事業者等か │にもかかわらず、経済的に工事を │ らの要請に対応して、調査業務、設計業務、 関係者との連携・調整を図りなが │ 施工したことによって約7億円の │ 技術協力支援業務を受託して適切に実施し ている。

機構の技術支援等については、鉄道事業者 に推進できるように努めている。┃基づき工事を完成させるため、適┃や地方公共団体からの要請に応じ、鉄道ホー ムドクター制度を活用した鉄道施設の保全・ 関係者と連携・調整を図りながら一改修等に係る技術支援、交通計画支援システ ム (GRAPE) を活用した鉄道沿線の人口分布の 分析等の支援、鉄道助成等に関する情報及び を開始した。その後の仮線撤去も┃また、鉄道計画に関する調査の支┃資料提供の支援を実施し、これらの支援先に 平成30年12月に完了し、新幹線 | 援を実施したほか、大規模災害の | 対するアンケート調査(5 段階評価)の結果 工事に影響を与えず協定に基づ ┃復旧についても、技術力や経験を ┃では、目標値を「平均 3.0 以上」としている ところ、令和3年度までの平均で3.9の評価 以上のことより、受託工事につ「を得ている。また、鉄道協会等の各種会議に いては難易度を「高」としている│おける技術情報等の提供や、地域鉄道事業者 ところ、えちぜん鉄道について厳一への施設の保全・改修に係るニーズを把握す 3. 受託調査等(鉄道に関する調 │しい制約の中で機構の有する総合 │ るためのヒアリングを継続的に実施し、機構 的技術力を駆使し、工期短縮やコーの技術支援に係る情報の収集・発信を行って

さらに、令和3年2月と及び令和4年3月 ら令和3年度までに調査業務を5 │おける所期の目標を上回る成果を │ に発生した福島県沖を震源とする地震にお いて被害を受けた東北新幹線の復旧におい て、IR 東日本に対して、機構が北陸新幹線(金 [鉄道分野の技術力を活用した支 | 沢・敦賀間)の工事で準備していた電柱の資 材提供を行い、早期復旧を支援した。

以上を踏まえ、難易度「高」としている本 鉄道事業者からの要請を踏ま ┃根拠:鉄道分野の技術力を活用し、┃評価項目において、えちぜん鉄道高架化工事 え、「鉄道ホームドクター制度」┃鉄道事業者や地方公共団体の要請┃の工期短縮・コスト縮減を含む上記の実績を (注1)を通じ、鉄道施設の保全・ │に基づき技術支援等を実施した件 │上げたことは、中期目標における所期の目標 改修等に係る資料提供、アドバイ | 数は、前中期目標期間の78件より | を上回る成果であると認められることから

支援システム(GRAPE)」(注 │ 細やかに行うことを念頭に対応 │ < 指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策

特になし。

当該鉄道事業者、地方公共団体に│鉄道等道府県協議会、鉄道総合技│・えちぜん鉄道につき、高難度の事業を適切

は、工事期間中においては、	うとともに、機構の支援のあ		対するアンケート調本 (5 四階頭	術研究所等が主催する会議におい	に行ったという占を士キ	く評価することに		
地盤の状況や希少野生動植				て、機構の技術支援に係る情報発				
物種への対応、予期せぬ災	ソカを使削する。			信を行うとともに、地域鉄道に係		十個 (女目 (めると		
害の発生への対応など他律				る老朽化を含む諸課題の情報収集	_	コンて 機構の総合		
的な制約が多く、また、工事			セクター鉄道等協議会、第三セク		的技術力により大幅な工			
の各段階においては、地方				以上のことから、中期目標等に				
公共団体、鉄道事業者、地権				おける所期の目標を達成するもの				
者など調整すべき関係者が			会議において、機構の技術支援に		前鉄道の高架化工事 のコ			
多数あることに加え、完成			係る情報発信を実施し、鉄道ホー	[CAN 04 00]	耐 <u>気</u>	.,, _,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,		
までに多様な工程・業務の			スドクター制度の一層の利用促		施工法の選択によって大			
積み上げが必要であるた			進を図るとともに、地域鉄道事業		加工伝の選択によりて入 は所期の目標を上回る成			
関か上り か必安 こめるにめ。			者等が懸案としている老朽化を		. ,,,,,,	木でめると計画で		
(V) ₀				建設コストの上昇や労働力不足	(C O o			
			古む的味趣についての情報収集 を行った。	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				
				要素にういて、関係有間で十分な 情報共有を行い、着実に事業を進				
			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	 「鉄道分野の技術力を活用した支				
			一負して打り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					
			用したIX州 X 版伯勤の耐及 (必) る。	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				
				に対する技術文張を実施すること もに、地域鉄道事業者等が懸案と				
				している老朽化を含む諸課題についての情報収集を行い、機構の支				
			新ンペノム)を估用し、評価に分 析、ビジュアルに表示ができるシ					
				接のあり力を検討していく。				
			ステム。「GRAPE」は『Gis for					
			Railways Project Evaluation』 の略称である。					
の針ば母型に核る業数の質	の独 は母 むい 反 な 要 致 の 断 の の の の か は 母 む い に の な ま な の に の の の の の の の の の の の の の の の の の	/ 主ね空具的投粉へ		/ 証字し担枷へ	評定	D		
	④鉄道建設に係る業務の質の		<主要な業務実績>	<評定と根拠>		В	評定	
	向上に向けた取組み	機構職員向け技術研修の受		[品質の向上] 	<評定に至った理由>	しむ図スたみ 壮生		
鉄道建設に係る業務について、経済性を確保しなが			1. 鉄道建設に係る技術基準類の		鉄道建設業務の質の向」			
	に、必要に応じて技術基準類の敷備と工事の絵本を充実さ			根拠:技術基準類の整備及び工事の絵本を充実させる対策を進め				
	の整備と工事の検査を充実さ			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				
	工監理について徹底を図ると		術基準類の制定・改定作業を実施		野において計画的に実施し			
	ともに、鉄道建設業務の遂行		し、講習会等を通じ関係者に周知・知られた					
る。	に必要な技術力の向上及び承			おける所期の目標を達成するもの				
	継のために、講習や資格取得の表揮等なほどで、特殊的な			と考えられる。 	さらに、機構の鉄道建設			
職員の技術刀间上のための	の文援等を囲して、狩続的な	までの子会等への応募・発	(1)経験年数を踏まえた段階的		還元するため、各種学会等	らい 高工技術・発		

員向け技術研修の実施等を 通じて、経済性を確保しな 上を図る。

的に安全にかつ工期どおり 点から、必要に応じた鉄道 備、一層高度な技術の開発 を推進するとともに、そのしいく。 成果及び鉄道建設特有の技 術を部外へ適切に理解して 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>

- ・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
- ・ 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)

鉄道建設業務に係る機構職|業務の質の向上に努める。

また、これまでに蓄積してしする場の開催数 分野において事業を推進する 成 25 年度から平成 28 年度 過程で必要となる調査、設計、までの技術研究会等開催 また、良質な鉄道を経済 | 施工技術の開発、改良に係る | 数・30件) 技術開発を推進し、その成果 に建設する能力を高める観 を鉄道建設業務に活用すると < その他指標> ともに、建設技術に係る各種・設定なし 建設に係る技術基準類の整 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 | <評価の視点>

さらに、鉄道建設特有の技 させる対策を進めている もらうため、学会での発表 | 術を部外へ適切に理解しても | か。

表数·306件)

機構による業務成果を公表

- に努めているか。
- 係る技術開発を推進してい るか。
- 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。
- るか。

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 | 評定: A した。

(2) 施工監理講習の実施

鉄道建設に必要な技術力の向し得るものと考えられる。 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 ・必要に応じて技術基準類 | 習を機構本社及び各地方機関に | 評定: B き続き実施した。

多く取り入れ、技術的な着眼点を | るものと考えられる。 ・調査、設計、施工、改良に 分かりやすく解説した「施工監理」 者としての現場において留意す ・各種学会等へ積極的に参 べき事項等に関する講義を全国 | 評定: B で実施した。

(3) 施工者の技術力の向上

いる建設会社の現場技術者等を「頼関係の構築に取り組んだ。 対象としており、毎年度開催され する更新講習も実施している。

促進

については、資格試験に合格した | 信を実施している。

「技術開発の推進〕

していることから、中期目標等に

「開発成果の公表〕

の整備と工事の検査を充実 おいて、毎年度テーマを選定し引 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 また、同講習では、機構の鉄道 | を公表していることから、中期目 らうための取組みを実施す┃・講習や資格取得の支援等┃建設業務に即して図表や写真を┃標等における所期の目標を達成す┃<その他事項>

根拠: 北陸新幹線(金沢・敦賀間) ・鉄道建設特有の技術を部│の「鉄道建設工事技術講習会」に│副局長を沿線地域に置き、そこに│る成果であると評価できる。 外へ適切に理解してもらう | 講師を派遣し、鉄道関係法規及び | 渉外部を設置するとともに、関係 ための取組みを実施してい | 技術基準類に関する講義を実施 | 者で構成される金沢・敦賀間工程・ した。本講習会は、鉄道固有の技 事業費管理連絡会議及び同幹事会 術に精通した技術者を育成し、良しを開催し、機構の事業の状況や取 質な鉄道構造物の建設・提供を行|組を積極的に共有する等により、 うため、鉄道建設工事に従事して | コミュニケーションを強化し、信

> 鉄道建設特有の技術や事業を部 ている。併せて過年度の鉄道建設 | 外へ適切に理解してもらうための 工事技術講習修了証保有者に対 取組みとして、現場見学会や講習 会等での発表、受入地確保に向け (4)業務に関連する資格取得の 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を行うと 業務に関連する技術士、鉄道設 | ともに令和3年度からは Youtube 計技士、一級建築士等の資格取得 や Twitter による積極的な情報発

表や、研究会・発表会の開催を継続的に行っ ているほか、現場見学会等の実施や、北陸新 幹線(金沢・敦賀間)における工程・事業費 がら品質の維持・一層の向|きた施工経験を基に、各業務|(前中期目標期間実績:平|象として、鉄道建設に係る幅広い|根拠:調査、設計、施工、改良に係|管理連絡会議及び同幹事会の定期的な開催、 知識を身につけさせるため、入社 る技術開発を推進していることに 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)で課題 時の技術系統別研修や、経験年数│加え、土木学会技術賞など基幹学│となっているトンネル掘削土受入地確保に を踏まえた段階的な研修を実施 | 会の高い位置づけの賞を複数受賞 | 向けたオープンハウスの実施等により、部外 への適切な理解の促進に努めている。

> おける所期の目標を上回る成果を 以上を踏まえ、中期目標における所期の目 標を達成すると見込まれることからB評定 とした。

> > <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策

特になし。

(外部有識者からの意見)

- ・十木系の基幹学会で各種技術開発に関して テキスト」を作成し、工事の発注 | 「部外への適切な理解の取り組 | 継続的に高い評価を受けていることは評価 できる。
- ・「技術開発の推進」については、機構の取り | 組んだ多くの開発テーマの中で3分の1強 については関係者との情報共有が │ に当たる18件が定評ある土木学会技術賞 (一社)日本建設業連合会主催 │十分ではなかったことから、局長、│を受賞しており、中期目標の所期目標を上回

職員に対して受験料等を機構が 既資格取得者による受験者への と考えられる。 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18名、鉄道設計技士5名、 <課題と対応> 一級建築士8名、電気主任技術者 5名の合格者を輩出した。

「技術開発の推進〕

1. 技術開発の取組み

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 [技術開発の推進] 発テーマの抽出から成果の活用 に 48 件のテーマに取り組んだ。 の活用

技術開発成果の活用状況につしく。 いて、フォローアップを実施して いる。

(1) GRS一体橋りょう

の点検・補修」によって維持管理 表に努めていく。 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 み]

活用

桁下に制約条件がある橋りょ

以上のことから、中期目標等に 補助する制度が整備されており、おける所期の目標を達成するもの

[品質の向上]

鉄道建設事業において、工事品 質の向上をさらに図るため、これ までの取組に加え、組織体制の改 正や、人材育成等の機構改革の観 土木、軌道、機械、建築、電気|点も踏まえて、品質の向上に資す の業務分野ごとに設置している「る取組みに引き続き努めていく。

土木、軌道、機械、建築、電気の に至るまで一貫して技術開発を | 各分野において事業を推進する過 推進した結果、今中期目標期間中 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 2. 技術開発テーマにおける成果 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

[開発成果の公表]

十木、軌道、機械、建築、電気の 盛土区間と橋梁・高架橋区間の 各分野において事業を推進する過 境界となる橋台部周辺は、耐震設 程で必要となる調査、設計、施工 計上の要注意点となるため建設 技術の開発、改良に係る技術開発 コストの増加や、「橋台背面部の」の成果等について、建設技術に係 長期に亘る不同沈下」と「支承部」る各種学会等を通じて引き続き公

[部外への適切な理解の取り組

の課題を同時に解決するために 関係者(国土交通省鉄道局、関係 提案・開発した新しい橋梁形式で 地方公共団体、関係営業主体)と あり、現在、北陸新幹線(金沢・)の積極的な情報共有、現場見学会 敦賀間)において適用を行ってい | 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 (2) 非接触によるたわみ計測の │ 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。

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。現在、北陸新
幹線(金沢・敦賀間)の開業監査
において一部先行的に活用して
いる。今後、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全面
的に活用していく。
(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。
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。
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。	
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。	
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。	
[開発成果の公表]	
各種学会等への積極的な参加	
や、機構本社における技術研究	
会、機構各地方機関における業務	
研究発表会の開催を通じて技術	
開発の成果を公表している。	
今中期目標期間中の各種学会	
等の委員委嘱:延べ850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:472件	
今中期目標期間中の業務成果	
を公表する場の開催数:24件	
[部外への適切な理解の取り組	
み]	
1. 関係者との信頼関係構築のた	
めの取組	
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6回、	
同幹事会を 10 回開催し、機構の	
事業の状況や取組を積極的に共	
有する等により、コミュニケーシ	
ョンを強化し、信頼関係の構築に	
取り組んだ。	
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	
644 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。	
(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。	

(0) 1 2 (14) 2 2 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7	
(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. 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)。	
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23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	
I	

	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	3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	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	祭ジオシン アルファイン アン・アン・アン・アン・アン・アン・アン・アン・アン・アン・アン・アン・アン・ア	
	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、釒	失道におけ	
	るジオシンセティック	スの活用	
	の事例紹介の後、意見る	で換を行な	
	い、鉄道建設技術につい	いて、部外	
	へ適切に理解してもら	うように	
	努めた。		
	5.トンネル掘削度受力	し地確保に	
	向けたオープンハウス	り開催	
	北海道新幹線(新函館	官北斗・札	
	幌間)については、全体	本のトンネ	
	ル発生土量約 2,000 万	m3 のうち	
	約 1/3 の約 640 万 m3 る	こいう、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)の受入地確保が調	課題となっ ししし ししゅうしゅう しゅうしゅう しゅうしゅ しゅうしゅ しゅうしゅ しゅうしゅ しゅうしゅ しゅうしゅう しゅう	
	ている。特に受入地確保	R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・札口	晃市共催)	
	(注)を令和2年度から	5令和3年	
	度にかけて 3 回、計 8	日間開催	
	し、住民に対し、新幹網	泉事業や受	
	入候補地、対策工法等に	こついて理	
	解をしてもらえるよう	こ努めた。	
	(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、信	住民が日頃	
	感じている疑問を職員	が何う。	
	6. 整備新幹線沿線の記	己者クラブ	
	向け説明会の実施		
	令和元年度からの親	「しい取組	

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。この取り組みは、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。 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

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 | を有しており、機構は、その 設主体である。機構が有す 資本事業への我が国事業者 (平成30年法律第40 号) 第4条に規定する業務 | 究を行う。 について、同法第3条の規

(2) 我が国鉄道技術の海外 | <主な定量的指数> 展開に向けた取組み

海外社会資本事業への我が | 指して機構が行った海外高 | て世界に誇れる高い技術力│国事業者の参入の促進に関す│速鉄道調査等の受注額 る法律(平成30年法律第4 について、同法第3条の規定 が国事業者による鉄道シス る土木、軌道、電気、機械等 | に基づき国土交通大臣が定め | テムの受注額 に関する同分野の技術力や | る海外社会資本事業への我が | ・専門家派遣数(前中期目 ノウハウ、それらの要素間 | 国事業者の参入の促進を図る | 標期間実績: 平成 25 年度か を全体として調整する機能 | ための基本的な方針に従い、 を広く総合的に活用し、国|新幹線鉄道の技術が活用さ|126人(27カ国)) 土交通省の関連施策との連 | れ、又は活用されることが見 | ・研修員等受入数(前中期 する事業性等の調査、測量、鉄 から平成 28 年度までの実 の参入の促進に関する法律 | 道構造物や電気、機械設備等 | 績・402 人(41 カ国)) の設計、工事管理、試験及び研

また、国等が進める我が国 ・設定なし

- 機構が海外高速鉄道調査
- ら平成28年度までの実績・

<その他指標>

<主要な業務実績>

稿した。

・我が国事業者の参入を目 1. 海外高速鉄道調査等業務

もらうため、令和3年度からの新 たな取り組みとして、Youtube ア カウントを活用して、現場リポー 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 線に関する動画を3本、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 について 10 本投稿したほか、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

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 凍鉄道計画について、国土交通省

Ⅰ C」という。)を中心としたコンソ | 道事業に貢献した。 ーシアム)により実施)に31名

<評定と根拠>

評定: B

国土交通省等の関係者との連 | 根拠:海外高速鉄道調査等業務に 海外社会資本事業への我が国事 方針に従って適切に業務を行い、 るよう努めた。

細設計調査業務(IICC((株) | 理・代行を担うIEの設立やIE

また、国際協力業務について、

評定

В

評定

<評定に至った理由>

海外高速鉄道調査等業務については、海外 携を図りつつ、鉄道分野における一ついて、海外インフラ展開法基本一インフラ展開法基本方針に従い、積極的かつ 適切に業務を行った。中期目標期間中には、 中で唯一の公的な新幹線建 | 0号) 第4条に規定する業務 | 等を行った結果参入した我 | 業者の参入が図られるよう、海外 | 我が国事業者の参入の後押しとな | JR東日本及びJOINとの共同出資によ り、インド高速鉄道公社の業務の代理・代行 特に、ムンバイ・アーメダバー┃を担う日本高速鉄道雷気エンジニアリング ド間高速鉄道計画に関しては、詳 | (株) (以下「JE」という。)を設立した。こ 細設計調査業務への技術支援に加 | のほか、インド高速鉄道計画に係る詳細設計 等の関係者との緊密な連携の下、┃え、電気パッケージにおいて発注┃調査業務について係る技術協力、タイ(バン ムンバイ・アーメダバード間の詳 | 者であるNHSRCLの業務の代 | コク・チェンマイ間高速鉄道計画)、ベトナム (南北高速鉄道計画)及びインドネシア(ジ 携を図りながら、海外社会 | 込まれる海外の高速鉄道に関 | 目標期間実績:平成25年度 | 日本コンサルタンツ(以下「JI | への技術支援など、インド高速鉄 | ャワ北幹線鉄道高速化事業)の鉄道整備計画 に関する調査等を実施した。

> 国際協力業務については、令和2年度以降 が従事し、技術協力を行った。ま│インドをはじめとした諸外国の高│は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の た、令和3年9月には東日本旅客 | 速鉄道プロジェクトの進展に伴 | 影響により、専門家派遣を延期、研修員受入 鉄道株式会社(以下「JR東日本」 い、専門家派遣や研修員受入れを │ れを中止したが、オンラインで開催された国

定に基づき国土交通大臣が一鉄道技術の海外展開に向けた 定める海外社会資本事業へ の我が国事業者の参入の促 針に従い、関係府省、我が国 | 行う。 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

取組みに対し協力し、海外へ の専門家派遣、各国の要人や

<評価の視点>

- の我が国事業者の参入の促 進を図るための基本的な方 るか。
- への技術協力を行っている「件である。 か。
- 援を行っているか。

発事業支援機構(以下「IOIN」 海外展開に貢献した。 ・海外高速鉄道調査等につしという。)とともに、電気パッケー 進を図るための基本的な方 | 研修員受入れ等の人的支援を | いて、海外社会資本事業へ | ジにおいて発注者であるインド | おける所期の目標を達成するもの 高速鉄道公社(以下「NHSRC 進に関する法律第3条の規 L」という。)の業務の代理・代行 定に基づき国土交通大臣が | を担う日本高速鉄道電気エンジ | 定める海外社会資本事業へ ニアリング(株)(以下「IE」と の我が国事業者の参入の促 | いう。)を設立し、JEに対する役 | ては、令和3年度に設立したJE 職員の派遣を通じた支援を行っ

> タイのバンコク・チェンマイ間 高速化計画等の調査を実施した。

2. 国際協力業務

携を図りつつ、海外への専門家派しうに備える。 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76 名、研修員 等受入は22カ国・地域、計820名 となった。なお、令和2年度以降 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 修員の受入れを取りやめている。

以上のことから、中期目標等に 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 針に従い、適切に行ってい | た。 | Eの設立は海外インフラ展 | 鉄道事業の進捗に貢献することに | > 開法に基づき機構が海外の高速 | より我が国事業者の参入の促進に 携し適切に対応を行っていく。

> か、インドネシアのジャワ北幹線 | やめているが、国土交通省が進め | 要がある。 る我が国鉄道技術の海外展開に協 力すべく、新型コロナウイルスの | <その他事項> 影響に留意しつつ、専門家派遣及 国土交通省等の関係者との連一び研修員受け入れを再開できるよ

という。)、(株)海外交通・都市開 | 実施するなど、我が国鉄道技術の | 際学術会議等における機構職員による講演 の実施や、Web 会議による海外関係機関との 技術交流の実施などにより、機構の技術力や 経験を活用した我が国鉄道技術の海外展開 に向けた取組を進めた。

> 以上を踏まえ、中期目標における所期の目 標を達成すると見込まれることからB評定 とした。

への技術支援を通じてインド高速 | <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策

海外高速鉄道調査等業務については、我が ・海外の鉄道プロジェクト│鉄道事業へ出資した初めての案│繋げるべく、引き続き関係者と連│国事業者の参入を後押しすべく、JEへの技 術支援を通じてインド高速鉄道事業の進捗 国際協力業務については、令和して貢献するよう努める必要がある。

・専門家派遣、各国の要人|高速鉄道計画について、タイ運輸|2年度以降、新型コロナウイルス感| 国際協力業務については、新型コロナウイ や研修員受入れ等の人的支 | 省からの検討依頼に基づき、事業 | 染拡大の影響で海外への専門家派 | ルスの影響に留意しつつ、専門家派遣及び研 費縮減等に係る調査を行ったは│遣及び各国研修員の受入れを取り│修員受け入れを再開できるように備える必

度から平成28年度までの								
実績・402人(41カ国))								
⑤鉄道施設の貸付・譲渡の	(3)鉄道施設の貸付・譲渡の	<主な定量的指数>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	В	評定	
業務等	業務等	貸付料及び譲渡代金につ			<評定に至った理由>		HI /C	
鉄道施設に係る貸付料及	鉄道事業者に対して貸付又			根拠:中期目標等における所期の	鉄道事業者に対し貸付	又は譲渡した鉄道		
				目標を達成できる見込みであると	施設の貸付料・譲渡代金に			
の確実な回収に当たって					を全額回収している。			
	返済、償還するため、毎年度、			7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7	と主張四次とくいる。 過去に譲渡代金の償還掉	期間の変更を宝施		
し、確実な回収を図る。	事業者ごとに貸付料及び譲渡			 <課題と対応>	した事業者については、と			
	代金の回収計画を策定し、そ		通線)について、それぞれの完成					
支援のため、特例業務勘定				までの間に実施された財務省理財				
	なお、償還期間の変更を実施			局による財政融資資金本省融通先				
	した事業者については、毎年	 <その他指標>		等実地監査における指摘を踏ま				
社に対して貨物調整金を交	度、決算終了後に経営状況等	 ・設定なし	 臣が指定する貸付期間(40 年間)	 え、譲渡業務に係る鉄道事業者の		ための貨物調整金		
付する。	の把握を図り、償還確実性を		 が経過した小金線(新松戸・西船	 経営状況の調査・検証の改善方法				
<指標>	検証する。	 <評価の視点>	 橋間) について、貸付している J	 について検討を行い、態勢整備を				
・貸付料及び譲渡代金につ	建設した鉄道施設について、	・毎年度、事業者ごとに貸	R東日本に対して譲渡を行った。	図った。	 本貨物鉄道株式会社に対し	て交付している。		
いて、回収計画に沿って回	完成後、各営業主体に対して	付料及び譲渡代金の回収計	鉄道事業者に対し貸付を行っ		 以上を踏まえ、中期目標	における所期の目		
収を行った件数	貸付又は譲渡を行う。	画を設定し、その全額を確	ている鉄道施設の貸付料につい		│ │標を達成すると見込まれる	ることからB評定		
(前中期目標期間実績:平	また、主要幹線及び大都市	実に回収しているか。	て、各年度の要回収額を全額回収		とした。			
成25年度から平成29年	交通線で今中期計画期間中に	・決算終了後に経営状況等	した。					
度(見込み)までの回収件	国土交通大臣が指定する貸付	の把握を図り、償還確実性	鉄道事業者に対し譲渡を行っ		<指摘事項、業務運営上の	課題及び改善方策		
数・971件(鉄道事業者	期間が経過する以下の区間に	を検証しているか。	た鉄道施設の譲渡代金について、		>			
数:27者))	ついて、貸し付けしている鉄	・鉄道施設の完成後、遅滞	各年度の要回収額を全額回収し		新型コロナウイルス感染	染症による今後の		
	道事業者に対して譲渡を行	なく各営業主体に対して貸	た。なお、国土交通大臣が指		影響が不透明な状況である	ことを踏まえ、鉄		
	い、その譲渡代金の回収を図	付又は譲渡を行っている	定する譲渡代金の償還期間(25年		道事業者の経営状況の調査	・検証の態勢整備		
	る。	カゥ。	間) が変更された事業者等につい		に努め、引き続き、貸付料	・譲渡代金の確実		
	・平成30年度	・JR貨物に対して貨物調	ては、毎年度決算終了後ヒアリン		な回収を図っていく必要が	ぶある 。		
	譲渡区間:小金線(新松戸・西	整金を速やかに交付してい	グ等により経営状況等の把握を					
	船橋間)	るか。	図り、償還確実性を検証した。		<その他事項>			
	鉄道事業者:東日本旅客鉄道		さらに、並行在来線への支援の		特になし。			
	株式会社		ための貨物調整金について、各年					
	さらに、並行在来線への支		度、特例業務勘定から建設勘定へ					
	援のため、特例業務勘定から		の繰入れにより、国土交通大臣の					
		•	1	I .	İ			

日本貨物鉄道株式会社に対し	対して交付した。	
て貨物調整金を交付する。		

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関す	ける基本情報		
3. (2)	鉄道助成業務等		
業務に関連する政策・施 策	政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる	当該事業実施に係る根拠 (個別 法条文など)	・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法 (平成 14 年法律第 180 号) 第 13 条第 2 項、附則第 11 条第 1 項第 4 号及び第 3 項
当該項目の重要度、困難			行政事業レビュー事業番号:332
度		ビュー	

注1) 重点化の対象としない項目については、法人の業務管理に活用しやすい単位ごとに、複数の項目をまとめて作成することが可能

. 主要な経年デー	タ													
①主要なアウトス	プット(アワ	ウトカム) 情報			②主要なインプッ	ト情報 (財務	青報及び人員に	関する情報)						
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終 年度値等)	平成30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和3 年度	令和4 年度			平成30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和3 年度	令和 4 年度
補助金審査に係 る機構職員向け 研修の受講率	_	平成 25 年度から 平成 29 年度まで の平均受講率・ 81%	100%	100%	100%	100%			予算額(千円)	227, 411, 588	230, 320, 198	231, 123, 397	567, 538, 125	
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			決算額(千円)	227, 329, 193	241, 415, 261	234, 232, 820	561, 100, 268	
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			経常費用 (千円)	195, 742, 800	224, 754, 740	220, 687, 892	207, 758, 887	
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			経常利益(千円)	4, 807, 712	△9, 514, 108	△8, 461, 449	△7, 520, 512	
									行政コスト(千円)	_	224, 772, 482	220, 687, 892	207, 758, 920	

				行政サービス実 施コスト(千円	97, 062, 145	_	_	_	_
				従事人員数	29	27	27	27	

注2)複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに主要な経年データを記載

- 注3)予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載
- 注4)上記以外に必要と考える情報があれば欄を追加して記載しても差し支えない

3.	中期目標期間の業務に	係る目標、計画、業務実績、「	中期目標期間評価に係る自	己評価及び主務大臣による評価	i		
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実	績・自己評価	主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)
					<評定と根拠>	鉄道助成業務等の評定: B	
					評定: B	【細分化した項目の評定の算術平均】	
					根拠:鉄道助成業務における補助	(B3点×3項目)÷3項目=3.0	
					金交付等に係る全ての受払、譲渡	⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定で	
					代金や無利子貸付資金の回収及び	ある。	
					債務の償還において、法令や約定	※算定にあたっては評定毎の点数を、S:5	
					に沿って適切に処理を行った。	点、A:4点、B:3点、C:2点、D:1	
					また、「鉄道助成業務の審査等に	点とし、重要度の高い項目については加重を	
					関する第三者委員会」からの意見	2倍としている。	
					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	鉄道助成業務等の評価	
					承継と職員のスキルアップを図る	勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等に	
					ための職員研修及びガイドブック	ついては、法令その他の基準に基づき適切に	
					の配布など各種助成制度の周知活	処理を行っている。	
					動を行った。	約定等に基づく譲渡代金や無利子貸付金	
					さらに、JR北海道及びJR四	の回収及びこれらに係る債務の償還を確実	
					国から長期借入金を借り入れると	に行っている。	
					ともに、当該旅客会社に対し、定	北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄	
					められた利率により当該長期借入	道株式会社からの長期借入金の借入、定めら	
					金に係る利子の支払を確実に実施	れた利率による利子の支払いを確実に実施	
					した。	している。	
						中央新幹線建設資金貸付等業務について、	
						新型コロナウイルス感染症の拡大による影	
						響を踏まえつつ、貸付先の財務状況、事業の	
						進捗状況等を把握するとともに、約定に沿っ	
						た貸付利息の回収を確実に行っている。	
					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。		
					(SIMPLE)		
					<課題と対応>		
					・なし		

(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

(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 幹線讓渡代金、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 **香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。

<主な定量的指標>

•補助金審査に係る機構職 員向け研修の受講率(前中 度から平成29年度までの 平均受講率·81%)

イドブックの地方公共団 部数(前中期目標期間実 反映した。 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 中期目標期間実績:平成25 がら実施した。 年度から平成29年度(見 渡代金:年間6件、無利子 貸付資金:年間6件)

<その他の指標>

設定なし

<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
- ・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。

<主要な業務実績>

鉄道助成に係る勘定間繰入及び | 評定: B 補助金交付等については、全ての | 根拠:中期目標等における所期の

業務の充実強化については、「鉄 鉄道助成制度に関するガ | 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 体・鉄道事業者等への配布 の改善意見は、適宜、業務運営へ

> 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 った回収を行った件数(前 動について、充実・強化を図りな

債権の回収等については、約定 込み)までの回収件数・譲 等に基づき、新幹線譲渡代金等を 回収するとともに、新幹線に係る 債務等についても確実に償還し

<評定と根拠>

ため。

<課題と対応>

・なし

評定 <評定に至った理由>

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等に 期目標期間実績:平成25年 │受け払いについて、適正に執行し │目標を達成するものと認められる │ ついては、法令その他の基準に基づき適切に 処理を行っている。

В

評定

また、第三者委員会の活用や職員研修の実 施により、鉄道助成業務を適正かつ効率的に 執行するための業務改善・スキルアップに取 り組むとともに、ガイドブックの配布等、鉄 道事業者等による各種助成制度の効果的な 活用を支援するための情報提供や周知活動 を推進している。

さらに、約定等に基づき債権の回収を行う とともに、これらに係る債務の償還を確実に 行っている。

以上を踏まえ、中期目標等における所期の 目標を達成すると見込まれることからB評 定とした。

<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策

特になし。

<その他事項>

助成制度に関するガイド		・債務を確実に償還してい					
ー ブックの配布等による情		るか。					
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2							
9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)							
②北海道旅客鉄道株式会	② 北海道旅客鉄道株式会社	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定 B	評定	
社及び四国旅客鉄道株式	及び四国旅客鉄道株式会社か	指標:長期借入金につい	長期借入金の借入について、令	評定: B	<評定に至った理由>		
会社からの長期借入金の	らの長期借入金の借り入れ等	て、国土交通大臣が定めた	和 3 年度にJR北海道から 2,970	根拠:中期目標等における所期の	北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄		
借り入れ等	独立行政法人鉄道建設・運	利率による利子の支払い	億円、JR四国から 450 億円を借	目標を達成するものと認められる	道株式会社からの長期借入金の借入、定めら		
独立行政法人鉄道建	輸施設整備支援機構法(平成	を行った件数	り入れた。	ため。	れた利率による利子の支払いを確実に実施		
設・運輸施設整備支援機	14年法律第180号)附則		また、当該長期借入金に係る利		しており、中期目標における所期の目標を達		
構法(平成14年法律第	第3条第11項の規定による	<その他の指標>	子の支払を(JR北海道へ2件、	<課題と対応>	成すると見込まれることからB評定とした。		
180号)附則第3条第	繰入れに必要な費用に充てる	・設定なし	JR四国へ2件)確実に実施した。	・なし			
11項の規定による繰入	とともに、北海道旅客鉄道株				<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策		
れに必要な費用に充てる	式会社及び四国旅客鉄道株式	<評価の視点>			>		
とともに、北海道旅客鉄	会社(以下「旅客会社」とい	・定められた利率により、			特になし。		

道株式会社及び四国旅客	う。) の経営の安定を図るた	利子の支払を確実に実施						
鉄道株式会社(以下「旅	め、同法附則第11条第1項	したか。			<その他事項>			
客会社」という。)の経	第6号及び第7号の規定並び				特になし。			
営の安定を図るため、同	に同条第9項により国土交通							
法附則第11条第1項第	大臣が定める事項その他国土							
6号及び第7号の規定に	交通省の指示に基づき、旅客							
基づき、旅客会社から長	会社から長期借入金を借り入							
期借入金を借り入れると	れるとともに、当該旅客会社							
ともに、当該長期借入金	に対し、当該長期借入金に係							
に係る利子の支払を確実	る利子の支払を確実に実施し							
に実施する。	ていく。							
<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								
②中央新幹線建設資金貸	②中央新幹線建設資金貸付等	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	В	評定	
付等業務	業務	指標:貸付利息について、	貸付金の償還が行われるまで、	評定:B	<評定に至った理由>			
中央新幹線の建設主体	貸付金の償還が行われるま	約定に沿った回収を行っ	継続的に償還確実性を確認する必	根拠:新型コロナウイルス感染症	新型コロナウイルス	ス感染症の拡大による		
に対し、当該建設に要す	で、継続的に償還確実性を確	た件数 (前中期目標期間実	要があることから、新型コロナウ	の拡大による影響を踏まえつつ、	影響を踏まえつつ、貸	付先の財務状況、事業		
る費用に充てる資金の一	認する必要があることから、	績:平成28年度から平成	イルス感染症の拡大による影響を	貸付対象事業者 (建設主体) の財	の進捗状況等を把握す	るとともに、約定に沿		
部を貸し付けており、貸	貸付けを実施した建設主体に	29 年度 (見込み) までの回	踏まえつつ、貸付対象事業者(建設	務状況や貸付対象事業の進捗状況	った貸付利息の回収(10件) を確実に行って		
付けを行った事業につい	対し、財務状況、貸付けを行	収件数・8件)	主体)の財務状況や貸付対象事業	等を把握するとともに、約定に沿	おり、中期目標におけ	る所期の目的を達成す		
て、建設主体の財務状	った事業の進捗状況等を毎年		の進捗状況等を把握するととも	った貸付利息の回収が行われてい	ると見込まれることが	らB評定とした。		
況、事業の進捗状況等を	度把握するとともに、これに	<その他の指標>	に、約定に沿った貸付利息の確実	る。				
把握しつつ、約定に沿っ	より、債権の確実な保全及び	・設定なし	な回収を実施した。	以上のことから、中期目標等に	<指摘事項、業務運営	上の課題及び改善方策		
た貸付利息の確実な回収	約定に沿った貸付利息の確実			おける所期の目標を達成するもの	>			
を図る。	な回収を図る。	<評価の視点>		と考えられる。	引き続き、新型コロ	ナウイルス感染症の影		
<指標>		・債権の確実な保全及び約			響を含む貸付先の財産	務状況や事業の進捗状		
・貸付利息について、約		定に沿った貸付利息の確		<課題と対応>	況等を把握し、貸付利	息の確実な回収を図っ		
定に沿った回収を行った		実な回収を行っているか		新型コロナウイルス感染症の拡	ていく必要がある。			
件数(前中期目標期間実				大による影響により建設主体の財				
績:平成28年度から平				務状況に大きな影響が生じたとこ	<その他事項>			
成29年度(見込み)ま				ろ、その影響にかかる検証を通じ				
以43十段(元心の)よ				て償還確実性が維持されているこ				
での回収件数・8件)				し貝塚惟天生が雅付さんしいるこ				

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関す	ける基本情報		
3. (3)	船舶共有建造等業務		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・ 強化 施策目標 19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、 みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進す る	法条文など)	・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法(平成14年法律第180号) 第13条第1項第7号及び第1項第8号
当該項目の重要度、困難	【重要度:高】	関連する政策評価・行政事業レ	
度	船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進 船舶建造等における技術支援 【難易度:高】 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進	ビュー	

注1) 重点化の対象としない項目については、法人の業務管理に活用しやすい単位ごとに、複数の項目をまとめて作成することが可能

2	主要な経年データ	タ												
	①主要なアウトス	プット(アウト	トカム) 情報				②主要なインプット情報(財務情報及び人員に関する情報)							
	指標等	達成目標	基準値	平成30	令和元	令和2	令和3	令和4		平成30	令和元	令和2	令和3	令和4
			(前中期目標期間最	年度	年度	年度	年度	年度		年度	年度	年度	年度	年度
			終年度値等)											
	より高い政策効	今中期目標			年月	度計画の達成	目標		予算額(千円)	48, 625, 954	54, 975, 332	98, 239, 311	71, 716, 362	
	果を実現する船	期間中にお		20 隻以上	24 隻以上	28 隻以上	28 隻以上		決算額(千円)	56, 703, 023	45, 103, 824	81, 736, 162	57, 604, 876	
	舶の延べ建造隻	いて 140 隻	_			実績値			経常費用 (千円)	23, 812, 527	24, 608, 582	25, 415, 692	24, 804, 908	
	数	以上		47 隻	40 隻	28 隻	29 隻		経常利益 (千円)	1, 818, 086	1, 708, 240	1, 472, 703	1, 246, 391	
	繰越欠損金の縮	今中期目標							行政コスト(千					
	減額	期間中に4	_	18 億円	17 億円	10 億円	16 億円		円)	_	24, 608, 582	25, 851, 292	24, 900, 325	
		0億円程度												
									行政サービス実	△1,801,800				
									施コスト (千円)	△1, 001, 000				
									従事人員数	57	58	59	59	

注2)複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに主要な経年データを記載

注3)予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注4) 上記以外に必要と考える情報があれば欄を追加して記載しても差し支えない

		T	己評価及び主務大臣による評価			-1. I		
中期目標	中期計画	主な評価指標等		績・自己評価		三務大臣による評価		
			業務実績	自己評価	(見込評	価)	(期間実	績評価
				<評定と根拠>	船舶共有建造等業務₹)評定:B		
				評定 : B	【細分化した項目の評定	の算術平均】		
				根拠:船舶共有建造業務において、	(A4点×(1項目+1)	頁目) + B 3 点×(1		
				より高い政策効果を実現する船舶	項目+1項目)+B3点	×1項目)÷(3項		
				の延べ建造隻数は、第4期中期目	目+2項目)=3.4			
				標期間における 140 隻に対し 144	⇒算術平均に最も近い	評定は「B」評定で		
				隻の実績となった。なお、令和4年	ある。			
				度の年度計画の目標を達成する場	※算定にあたっては評定	毎の点数を、S:5		
				合には 172 隻 (対計画値 123%) が	点、A:4点、B:3点	、C:2点、D:1		
				見込まれるところである。	点とし、重要度の高い項	目については加重を		
				また、計画段階での船舶の性能	2倍としている。			
				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	船舶共有建造等業務の)評価		
				る早い段階での技術支援等を着実	中期目標における目標	について、所期の目		
				に実施した。	標の達成が見込まれるこ	とからB評価とした		
				さらに、繰越欠損金を第4期中	もの。特に令和2年度及	び3年度において、		
				期目標期間において62億円縮減、	コロナ禍による厳しい経	営環境のなか、政策		
				未収金は169百万円縮減した。	効果のより高い船舶の発	近べ建造隻数の目標		
				なお、主要な経年データ「②主要	を達成したことは評価で	きる。		
				なインプット情報(財務情報及び				
				人員に関する情報)」における予算				
				額と決算額においてかい離が生じ				
				ているが、これは船舶取得費が当				
				初見込みを下回ったことが主な要				
				因である。				
				 <課題と対応>				
				・なし				
(3)船舶共有建造等業務	(5)船舶共有建造等業務	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	A	評定	
我が国の国民生活や経	我が国の国民生活や経済活	・より高い政策効果を実現	昨今の物流分野においては、荷	評定: A	<評定に至った理由>			
済活動を支える基幹的輸	動を支える基幹的輸送インフ	する船舶の延べ建造隻数	主や消費者ニーズの高度化・多様	根拠:新型コロナウイルスの感染	 中期目標における定量	 		
送インフラであり、モーダ	ラであり、環境にやさしく効	を今中期目標期間中にお	化による多頻度小口輸送が増加し	拡大を踏まえ、従前から実施して	に対して、令和3年度ま			
ルシフトによる環境負荷	率的な輸送機関である内航海	いて 140 隻以上とする。	ていることから環境負荷低減や物	きた「共有建造支援セミナー」及	て既に144 隻となり、特			
や効率性にも優れる内航	運の安定的な輸送の確保及び		 流の効率化を図るためモーダルシ	び「内航船舶技術支援セミナー」	年度はコロナ禍による窟			
	生産性の向上のため、また、	<その他の指標>		は令和2年度から開催することが	か、既に目標を達成でき			
		1 中央 1		ベキカム ととみ [由始が士極わ				
航未来創造プラン」(平成	離島肌路の維持・以害をはし	・設定なし	建垣耒務としては、物流の効率化	できなかったため、「内航船支援セ	(る。			

性化に向けた今後の方向 化や観光立国推進等の観点か 要がある。また、国内旅客 進する。 等の観点から、着実に整備 造推進 を推進する必要がある。こ 舶の老朽化へも対処する。 する船舶建造を推進する。 ①船舶共有建造業務を通 船舶の建造推進

て検討し実施する。

政策の実現に寄与するたしとに十分留意する。 め、コンテナ船やフェリー る船舶、事業基盤強化に資 知する。 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>

性検討会)等を踏まえ、船 ら国内旅客船の着実な整備を 舶共有建造業務を通じ、安土推進するため、船舶共有建造 定的輸送の確保に努め、生 業務により国内海運政策の実 産性の向上等に努める必 現に寄与する船舶の建造を推

船についても、離島航路の ①船舶共有建造業務を通じた 維持改善や観光立国推進 政策効果のより高い船舶の建

船舶共有建造業務として、 のため、これらの国内海運 物流の効率化、離島航路整備 政策の実現に寄与する船 や観光立国推進、環境対策等 舶の建造を推進しつつ、船 の国内海運政策の実現に寄与

具体的には、国内海運政策 じた政策効果のより高いしの実現に寄与するものとし て、物流効率化に資する船 船舶の建造の推進につ「舶、地域振興に資する船舶、 いては、今後の国内海運政 | 船員雇用対策に資する船舶、 策の実現に寄与するため 事業基盤強化に資する船舶、 に必要となる措置につい「グリーン化に資する船舶等を 掲げ、これらのうち、より高 また、機構が船舶共有建しい政策効果を実現する船舶の 造制度を実施するに当た | 延べ建造隻数を今中期計画期 っては、物流の効率化、離 間中において140隻以上と 島航路整備や観光立国推しするが、建造量は社会経済状 進、環境対策等の国内海運 | 況に応じて大きく変化するこ

また、海運事業者や荷主に などの物流効率化に資す 対し、より高い政策効果を実 る船舶、地域振興に資する「現する船舶について、効果、 船舶、船員雇用対策に資す | 利点を分かりやすく適切に周 <評価の視点>

し、国内海運政策の実現に 寄与する船舶について、各 | 切に周知しているか。

光立国推進、環境対策等の国内海 イン形式で実施し、内航カーボン 造を推進している。

果、利点を分かりやすく適│まり等の時代の要請やニーズに即│訪問の機会も従前に比べ減少した した政策要件の見直しや創設を継一状況が続いているものの、オンラ 続的に行ってきたところである | インを活用した打ち合わせを積極 | <その他事項> が、第4期中期目標期間において、 | 的に行うことで、第4期中期計画 | (外部有識者からの意見) 足に対応するため、船員の労働負 | 度迄に 144 隻の実績となった。な | であると考える。 令和元年度に環境に優しい代替燃 の、引き続きオンラインを活用し 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「まれるところである。 の代替建造促進のため共有期間を 有比率上限を従前の 45%から るものであると認められる。 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 | <課題と対応> 目指した海事産業強化法に基づく た船舶」を新たに政策要件に加え | きオンラインを活用することで船 た。平成30年度に創設した「国内」舶共有建造制度について周知する クルーズ船」についてもセミナーとともに、国内海運政策の実現に 等の周知活動に加え、建造計画段 | 寄与するため、政策課題や事業者 階からの技術支援を実施したこと 等が実を結び、令和元年度に第1 ていく。 号案件となる1隻の実績となり、 さらなる国内海運政策の実現に寄

> 染拡大を踏まえ、従前から実施ししも対応していく。 てきた「共有建造支援セミナー」 及び「内航船舶技術支援セミナー」

環境改善に関する最新のトピック 種セミナー等を通じて効 | 担の軽減、インバウンド需要の高 | 報発信を行った。海運事業者への

新型コロナウイルスの感染拡大 「特定船舶導入計画の認定を受け ┃ が収束していないことから引き続 ニーズに対応した制度改善を図っ

これにより、新型コロナウイル スの感染の収束と社会経済状況の 与する船舶の建造の推進に努め | 変化に対応しつつ、政策効果のよ り高い船舶の建造を行うととも また、新型コロナウイルスの感しに、多様な政策要件の船舶建造に

中期目標における所期の目標を上回ること ・海運事業者や荷主に対 単政策の実現に寄与する船舶の建 ニュートラル推進や内航船の労働 が見込まれることからA評価とした。

近年、労働力不足、船内の労働負│ス、機構の制度改正等について情│<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策

- 平成 30 年度に内航海運の船員不 | における 140 隻に対し、令和 3 年 | ・数値目標をクリアしており、A評価で妥当
- 担を軽減し居住性を改善措置が施│お、昨今、燃料油価格や鋼材価格│・高度二酸化炭素低減船など政策効果の高い された船舶を「労働環境改善船」┃の高騰といった船舶建造への影響┃船舶について、計画を大幅に上回る隻数を建 として新たに政策要件に加えた。 | に対し注視する状況はあるもの | 造する見込みであることは、高く評価でき
- 料に対応するため、液化天然ガス|たセミナー開催や打合せ等を行う|・「船舶共有建造業務を通じた政策効果のよ を燃料とした「LNG燃料船」を│ことにより、令和4年度の年度計│り高い船舶の代替建造促進」については、コ 「環境負荷低減、物流効率化等に│画の目標である 28 隻を達成する│ロナ禍の下で海運事業者とオンラインを活 資する新技術を採用した船舶」の┃場合には今中期目標期間中におい┃用した打ち合わせを積極的に実施した結果、 て 172 隻 (対計画値 123%) が見込 | 物流効率化、地域振興、船員雇用対策、事業 基盤強化、グリーン化など、より高い政策効 以上のことから中期目標等にお│果を実現する船舶の延べ建造隻数は中期目 延長(最大6年間)する場合の共 | ける所期の目標を上回る成果を得 | 標期間中の所期目標を 20%程度上回る見込 みであり、高く評価できる。
 - 船舶建造において目標を上回る成果を出し

・上記船舶のうち、より高 は令和2年度から開催することが い政策効果を実現する船 できなかったため、「内航船支援セ 舶の延べ建造隻数を今中 ミナー」等を機構本社及びオンラ 期目標期間中において1 イン形式で実施し、内航カーボン 40隻以上とする。 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 <目標水準の考え方> 延べ建造隻数について ス、機構の制度改正等について情 は、過去の年間平均建造実 報発信を行った。海運事業者への 績約26隻を基に5年間 訪問の機会も従前に比べ減少した で約130隻となること 状況が続いているものの、オンラ を踏まえ、今中期目標期間 インを活用した打ち合わせを積極 において140隻と設定 的に行った。 した。 その結果、より高い政策効果を 【重要度:高】 実現する船舶の延べ建造隻数は 内航海運及び国内旅客 144 隻となり、第 4 期中期目標期 船は国民生活や経済活動 間の計画値を達成することができ 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。 ②船舶建造等における技 | ②船舶建造等における技術支 <主な定量的指標> <主要な業務実績> <評定と根拠> 評定 評定 術支援 設定なし 計画、設計、建造、就航後の各段 | 評定: B <評定に至った理由> 共有建造する船舶の計 上記の国内海運政策の実現 階での技術支援については、計画 | 根拠:計画段階での船舶の性能予 中期目標期間において建造される共有船 画、設計、建造、就航後の一に寄与する良質な船舶の建造 段階での船舶の性能予測精度の向│測精度の向上や、先進二酸化炭素│の計画・設計・建造・就航後の各段階で技術 <その他の指標> 各段階での効果的な技術 に資するため、計画、設計、 低減化船等の建造促進等に資する | 支援を行った。特に高度な技術を要する船舶 設定なし 上に引き続き取り組んだ。 支援を実施し、国内海運政 建造、就航後の各段階での技 高度な技術を要する船舶への技 | 早い段階での技術支援等を着実に | については、計画段階のより早い段階から技 策の実現に寄与する良質|術支援を的確に実施する。特 <評価の視点> 術支援の充実化については、環境 | 行ってきた。 術支援を行ったことにより、「先進二酸化炭 な船舶を建造する。 に、SOx等環境規制に対応 計画、設計、建造、就航 ┃ 負荷低減に寄与する「先進二酸化」 以上のことから、中期目標等に | 素低減化船 | を7隻及び「スーパーエコシッ 後の各段階での技術支援│炭素低減化船」や船員の労働負担│おける所期の目標を達成するもの│プ」を2隻建造決定した。船舶建造に関する 【重要度:高】 するための技術支援や先進船 軽減・居住環境向上に寄与する「労 と考えられる。 船舶は内航海運業に必一舶、離島航路就航船、二酸化 を的確に実施しているか。 ノウハウを有しない地方公共団体が建造す 要不可欠な基幹的輸送イー炭素低減化船、労働環境改善 ・高度な技術を要する船舶|働環境改善船」等の建造促進のた る「離島航路の整備に資する船舶」について、

ンフラであり、国内海運政 | 船などの高度な技術を要する を建造するには高い技術 取り組み、その充実を図る。 力が必要である。しかし、 ことの重要度は高い。

策に合致する良質な船舶|船舶への技術支援に重点的に

このため、内航海運の諸課 多くの内航事業者は零細 題、事業者のニーズや社会的 事業者で技術力がなく自|要請等に対応するための技術 らのみで船舶を建造する|調査を実施するほか、技術支 ことは困難であることか | 援に係る研修、交流、マニュ ら、政策に合致する船舶建 アルの充実等により、技術支 造の技術支援を実施する | 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。

への技術支援に重点的にし、事業者への技術支援を実施し、 ているか。

を検討しているか。

取り組み、その充実を図っ | 今中期目標期間は「先進二酸化炭 | 素低減化船」を7隻、「労働環境改 | 実施している「労働環境改善船」 は、特に、船舶建造に関するノウ┃を引き続き積極的に行うことで、 ハウが少ない地方公共団体等が建│良質な船舶の建造促進を図ってい│り、保証性能の確認に貢献した。 造する旅客船に対し、航路調査及しく。 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、今中 期目標期間は31 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年度には、船舶のCO2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、「LN G燃料船」の技術基準を策定した。 また、令和3年度には、内航船に おける働き方改革・生産性向上を 推進するため、「労働環境改善船」 の技術要件を改正し、対象及び導 入設備の選択肢を充実させた。

機構の技術支援のあり方の検討 については、先進二酸化炭素低減 化船、労働環境改善船等のより政 策効果の高いと認められる船舶の 建造を促進するため、営業部門と 連携して計画段階のより早い段階 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。

また、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。

<課題と対応>

・令和元年度から技術的な支援を 建造決定した。

要望に応じて初期段階から支援を行い、31隻

また、船員の労働負担軽減・居住環境向上 ・機構の技術支援のあり方┃善船」を8隻、「スーパーエコシッ┃や、技術支援に対するニーズが高┃に向けて、機構自らが、船員の働き方改革に プ」を2隻建造決定した。「離島航 │ い「離島航路就航船」等の政策要 │ 資する「労働環境改善船」の普及を図る観点 路の整備に資する船舶」について│件で定める船舶に関し、技術支援│から技術要件の見直しを行った点は評価で きる。さらに船舶の性能予測の精度向上を図

> 以上のとおり、中期目標における所期の目 標の達成が見込まれることからB評価とし

> <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策

特になし。

<その他事項> 特になし。

③船舶共有建造業務にお│③船舶共有建造業務における ける財務内容の改善

未収金の発生防止、債権 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 減に努める。

る財務改善の状況につい│める。 ては、特に、繰越欠損金に 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。

財務内容の改善

未収金の発生防止、債権管 管理及び回収の強化等の | 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

また、「独立行政法人改革等 革等に関する基本的な方 に関する基本的な方針 (平成 針」を踏まえ、未収金の発 25年12月24日閣議決 生防止、債権管理、回収の一定)を踏まえ、未収金の発生 強化、一定の事業量の確し防止、債権管理、回収の強 保、適正な事業金利の設定 化、一定の事業量の確保、適 及び政策課題の実行等に 正な事業金利の設定及び政策 留意した繰越欠損金削減 課題の実行等に留意して機構 計画により繰越欠損金の「が策定する繰越欠損金削減計 縮減を図るほか、未収金残 | 画により今中期計画期間中に 高についても引き続き縮 40億円程度の繰越欠損金の 縮減を図るほか、未収金残高 さらに、海事勘定におけ についても引き続き縮減に努

さらに、海事勘定における ついて、事業年度ごとにそし財務改善の状況については、 の要因を含めホームペート特に、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。

<主な定量的指標>

• 今中期目標期間中に繰越 億円程度の繰越欠損金の 縮減を図る。

<その他の指標>

設定なし

<評価の視点>

・未収金の発生防止、債権 の縮減に努めているか。

ているか。

(注)

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

- (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 \mathcal{O}_{0}

③ その他のもの(リスケ ジュール計画策定に向け <主要な業務実績>

繰越欠損金については、財務改 │ 評定: B 欠損金削減計画により 40 | 善に必要な事業量の確保、適正な | 根拠:繰越欠損金においては、第 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 期間では 62 億円の総利益を計上 し、同額縮減した。

管理及び回収の強化等の | ンク下位の事業者への重点的な債 | 取組みを行い、未収金残高|権管理体制を引き続き実施する|おける所期の目標を達成するもの 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 ・機構の収益の確保に努め「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、 (1) 「未収金」とは、共 令和3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>

度の縮減を図るとしているところ ┃いては、債権管理、回収の強化等┃る。 に努めたことで平成29年度末か また、未収金については、信用ラーら 169 百万円の縮減となった。

> 以上のことから、中期目標等に と考えられる。

<課題と対応>

・新型コロナウイルスの感染拡 大、燃料油価格や鋼材価格の高騰 | <その他事項> といった船舶建造への影響に対し 注視する状況はあるものの、引き 続きオンラインによる連絡等によ り船舶共有建造制度について周知 するとともに、政策課題や事業者 ニーズに対応した制度改善、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 債権管理体制を引き続き実施する 等、未収金の新規発生防止及び未 収金発生の最小化を図っていく。

<評定に至った理由>

評定

中期目標における定量的目標「40億円程の |事業金利の設定、事業者へのPR│4期中期目標期間中に 40 億円程│繰越欠損金の縮減│に対して、令和3年度ま でで 16 億円程度の縮減となり、コロナ禍に 令和3年度は16億円の縮減となる最近い経営環境のなか、堅調に推移して り、40 億円の縮減に向けて堅調に | いる。また、未収金の縮減についても堅調に に行ったことで、第4期中期目標 | 推移している。また、未収金にお | 推移しており、財務内容の改善が図られてい

В

評定

以上のとおり、中期目標における所期の目 標の達成が見込まれることからB評価とし

<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策

特になし

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。		

4. その他参考情報

and the first of t			
1. 当事務及び事業に関す	する基本情報		
3. (4)	地域公共交通出資業務等		
業務に関連する政策・施		当該事業実施に係る根拠(個別	・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)
策		法条文など)	第13条第1項第9号、第10号及び附則第11条第1項第3号
当該項目の重要度、困難		関連する政策評価・行政事業レ	行政事業レビュー事業番号:332
度		ビュー	

注1) 重点化の対象としない項目については、法人の業務管理に活用しやすい単位ごとに、複数の項目をまとめて作成することが可能

2. 主要な経年データ

①主要なアウト	マット (アウ	トカム)情報						②主要なインプッ	ト情報 (財務性	青報及び人員に	関する情報)		
指標等	達成目標	基準値	平成30	令和元	令和2	令和3	令和4		平成30	令和元	令和2	令和3	令和4
		(前中期目標期	年度	年度	年度	年度	年度		年度	年度	年度	年度	年度
		間最終年度値等)											
出資及び貸付 資金の毀損	毀損ゼロ	_	_	l	_	_		予算額(千円)	31, 733, 436	17, 925, 730	124, 002, 801	8, 746, 378	
								決算額 (千円)	28, 392, 025	15, 981, 125	121, 943, 379	7, 664, 089	
								経常費用 (千円)	87, 913	88, 711	92, 427	834, 527	
								経常利益 (千円)	6, 603	△23, 408	△11, 262	△5, 135	
								行政コスト (千円)	_	90, 751	92, 427	834, 538	
								行政サービス実 施コスト (千円)	39, 408	_	_	_	_
								従事人員数	7	7	6	9	

注2) 複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに主要な経年データを記載

注3)予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注4)上記以外に必要と考える情報があれば欄を追加して記載しても差し支えない

3. 中期目標期間の業務	に係る目標、計画、業務実績、	中期目標期間評価に係る自	自己評価及び主務大臣による評価	i		
中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実	法人の業務実績・自己評価		
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)
				<評定と根拠>	地域公共交通出資業務等の評定:B	
				評定: B	【細分化した項目の評定の算術平均】	
				根拠:地域公共交通出資等業務に	(A4点×1項目+B3点×2項目)÷3項	
				係る出資及び貸付け(以下「出資	目=3.3	
				等」という。) については、福井県	⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定であ	
				並行在来線準備(株)に対し、令和	る。	
				4年1月19日付で国土交通大臣よ	※算定にあたっては評定毎の点数を、S:5	
				り認定された福井県並行在来線準	点、A: 4点、B: 3点、C: 2点、D: 1	
				備会社鉄道線の鉄道事業再構築実	点とし、重要度の高い項目については加重を	

施計画(申請者:準備会社、福井 2倍としている。 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 地域公共交通出資業務等の評価 に対応した。

特殊な状況下、「なにわ筋線:関西 | 努めた。 高速鉄道(株)」及び「北港テクノ 影響が長期化するなかで、事業者 | 進めるための準備を行っている。

町)で位置づけられた出資を行っ 地域公共交通出資等業務については、令和 た。当該出資に関しては、令和2年 2 年に発生した北陸新幹線(金沢・敦賀間) に発生した北陸新幹線(金沢・敦 | 整備事業の工期遅延に起因して生じた地域 賀間)整備事業の工期遅延に起因 | への影響を軽減するための措置として、令和 して生じた地域への影響を軽減す 3年の法改正で建設勘定から地域公共交通等 るため、国土交通省において、整 | 勘定への資金の繰り入れによる並行在来線 備新幹線の工期遅延に起因して並|事業者への出資が制度化されたことを受け 行在来線事業者に出資を行う場合│て、必要な基準・規程等の整備、出資の実施 に、当該出資に必要な資金を建設 | に向けた様々な課題の検討、関係者との調整 勘定から地域公共交通等勘定に繰│等の業務を迅速・的確に行った上で、福井県 り入れる制度が創設されたところ 並行在来線準備会社への出資を実施した。

であるが、これは国の産業投資資 | 都市鉄道融資業務については、平成31年4 金を前提とする既存の出資制度と | 月に審査部新設、「持続可能な運送サービス は異なる枠組みを新たに追加する┃の提供の確保に資する取組を推進するため ものであることから、機構におい | の地域公共交通の活性化及び再生に関する ては、新たな出資制度の創設に関 | 法律等の一部を改正する法律」(令和 2 年法 して必要となる規定の整備及び出 | 律第36号) が施行されたことに伴い、機構は 資の実施に向けた様々な課題の検 | 地域公共交通出資等業務に加えて、都市鉄道 討、関係者との調整等が必要であ │融資業務を行うことになった。コロナ禍とい ったところ、短期間で迅速・的確 | う特殊な状況において、償還確実性等の審査 を適正かつ効率的に実施し、「なにわ筋線整 都市鉄道融資業務に係る貸付け │ 備事業 | 及び 「北港テクノポート線整備事業 | の実施については、平成31年4月 | の二つの事業に関する貸付けを実施しする の審査部新設、令和2年度に新た | とともに、新型コロナウイルス感染症拡大の に業務基準・実施要領を制定する┃影響が長期化している状況を踏まえ、事業者 など手続き・体制を整備し、新型│へのヒアリングや第三者委員会への適切な コロナウイルス感染症拡大という│報告を実施するなど適切なモニタリングに

物流施設融資業務については、融資候補案 ポート線: 大阪市」に対して、適切 | 件に係る調整に時間を要したこと等により なリスク分析・契約条件等におけ┃申込みには至らなかったため実績はないも る必要十分な調整等適正なる審│のの、国土交通省とも連携の上、情報収集や 査、手続きを行った上で貸付けを | 償還確実性の評価手法の検討などに努め、事 実行した。貸付実行後においても、 業者の償還確実性の評価にあたって必要な 新型コロナウイルス感染症拡大の│知見の蓄積を図るなど、今後の業務を円滑に

へのヒアリングをはじめとする情 | 内航海運活性化融資業務については、内航総 報収集・分析を行い、地域公共交 | 連から貸付金(18億円)を約定どおり回収し、 通出資業務等に関する第三者委員 | 令和3年8月末をもって内航海運暫定措置

会 (委員長:竹内健蔵 東京女子 事業は事実上終了した。
大学教授)への適切な報告を実施
するなど適切なモニタリングに努
めている。
物流施設融資業務については、貸
付けを受けようとする者が事業の
検討・調整に時間を要したことな
どから、当該期間において貸付け
申込みには至らなかったため実績
はないものの、国土交通省とも連
携の上、物流業界の現状把握に努
めるなど、今後の業務を円滑に進
めるための準備を行った。
また、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、令和3年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。
・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。
(よ貝1)並の間状で11 / 。

- (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 公共交通利便增進実施計 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

(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一に業務を行うことで、公的 生に関する法律(平成19年法)資金による出資及び貸付 律第59号)第29条の2の規│資金の毀損ゼロを目指す。 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しいては、適切に出資及び貸 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 | <評価の視点> 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│収益性が見込まれること 当たっては、国土交通大臣の認 | 等を確認し、適切に業務を 可を受けた業務基準に従い、出し行っているか。 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 | 把握・評価しているか。 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し的な使用及び適切な回収 にあっては中長期的な収益性┃を図っているか。 が見込まれること等を確認し、 適切に業務を行う。

った事業の進捗状況を適切に 行っているか。 付資金の効率的な使用及び適一把握・評価しているか。 切な回収を図る。

これらにより、地域公共交通の「収を図っているか。 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

<主な定量的指標>

•国土交通大臣の認可を受 けた業務基準に従い、適切

・地域公共交通出資等につ 資金の毀損を生じさせな いことを目標としている。

・債権について、約定に沿 った回収を行った件数

<その他の指標>

設定なし

し、公的資金を活用する場 合にあっては中長期的な

- 事業の進捗状況を適切に
- •出資及び貸付資金の効率
- •貸付対象事業を適切に評 価し、償還確実性等を確認 さらに、出資及び貸付けを行した上で貸付けの判断を

<主要な業務実績>

地域公共交通出資等業務に係る 出資及び貸付け(以下「出資等」と 線準備(株)(以下「準備会社」とい 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 者:準備会社、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 られた出資を行った。当該出資に 際しては、国の産業投資資金を前 提とする既存の出資制度とは異な る枠組みを新たに追加するために 地域公共交通出資等業務基準及び 地域公共交通出資等実施要領を改 なる審査及び手続きを行ってい

都市鉄道融資業務において、「な 高速鉄道(株)) 及び「北港テクノ ポート線整備事業(貸付先:大阪 融資業務を適切に遂行するための 施要領」という。)を令和2年度に 把握・評価しつつ、出資及び貸 ・事業の進捗状況を適切に ┃正なる審査及び手続きを行い、財 施している。

<評定と根拠> 評定: A

根拠:令和2年に発生した北陸新 いう。) において、福井県並行在来 | 幹線 (金沢・敦賀間) 整備事業の工 | 期遅延に起因して生じた地域への う。) に対し、令和4年1月19日 | 影響を軽減するため、国土交通省 に起因して並行在来線事業者に出 付けを行うとともに、公的│の鉄道事業再構築実施計画(申請│資を行う場合に、当該出資に必要 な資金を建設勘定から地域公共交 たに追加するものであることか 定の整備及び出資の実施に向けた 都市鉄道に係る鉄道施設の建┃・当該リスクを適切に評価┃正した上で、これらに則り、適正┃様々な課題の検討、関係者との調 整等が必要であったところ、短期 間で迅速・的確に対応した。

> また、令和2年11月27日に、 にわ筋線整備事業(貸付先:関西 | 持続可能な運送サービスの提供の 確保に資する取組を推進するため の地域公共交通の活性化及び再生 市)」の二つの事業に対し、都市鉄 | に関する法律等の一部を改正する き業務基準(以下「都市鉄道融資」行され、地域公共交通の活性化及 業務基準」という。)及び都市鉄道 | び再生に関する法律(平成19年法 律第59号) 第29条の2に基づく 実施要領(以下「都市鉄道融資実 | 認定軌道運送高度化事業等の実施 制定した上で、これらに則り、適一対象に、都市鉄道融資業務が追加 されることとなった。当該制度に ート線整備事業」の二つの事業に る必要があった。 「なにわ筋線整備事業(総事業 ついて、建設事業が滞りなく進捗 港、新幹線新大阪駅へのアクセス | 道融資業務基準及び都市鉄道融資 改善)、都市鉄道ネットワークの強 | 実施要領を制定するなど短期間で

<評定に至った理由>

評定

地域公共交通出資等業務については、令和 3年4月1日に施行された「日本国有鉄道清 算事業団の債務等の処理に関する法律等の 一部を改正する法律」(令和3年法律第17 において、整備新幹線の工期遅延 | 号) において、整備新幹線の工期遅延に起因 して並行在来線事業者に出資を行う場合に、 当該出資に必要な資金を建設勘定から地域 公共交通等勘定に繰り入れる制度が創設さ 通等勘定に繰り入れる制度が創設 │れたことを受けて、福井県並行在来線準備会 されたところであるが、これは国土社への出資を実施した。当該出資は国の産業 の産業投資資金を前提とする既存 | 投資資金を前提とする既存の出資制度とは の出資制度とは異なる枠組みを新し異なる新たな枠組みによるものであること から、出資の実施に当たっては、実務的な課 ら、機構においては、新たな出資│題の検討、必要な規定の整備等を行う必要が 制度の創設に関して必要となる規一あったほか、制度創設の経緯から、関係者間 の調整も難航が予想されるものであったが、 機構において、こうした困難な業務に迅速・ | 的確に対応し、求められるタイミングで適切 に出資を実施したことは、本件制度創設の経 **緯・目的に鑑みれば、高く評価できるもので**

Α

評定

令和2年11月27日に「持続可能な運送サ ービスの提供の確保に資する取組を推進す るための地域公共交通の活性化及び再生に 道融資業務を行うに当たり従うべ │ 法律(令和2年法律第36号)が施 │ 関する法律等の一部を改正する法律 | (令和 2年法律第36号)が施行されたことに伴い、 同日、第4期中期目標が変更され、機構は地 域公共交通出資等業務に加えて、都市鉄道融 資業務を行うことになったが、業務実施に必 に必要な資金の出資及び貸付けの | 要な法令上の各種手続きや機構内の審査体 制の構築、さらにコロナ禍という特殊な状況 下における償還確実性の検証といった作業 政融資資金の貸付けを実行し、約 | 関し期待が寄せられた「なにわ筋 | を早期に完了させた上で貸付を実行し、融資 ・約定等に沿った確実な回 | 定に沿った債権の確実な回収を実 | 線整備事業」及び「北港テクノポ | 先の事業計画に支障をきたさないようにす

> こうした状況の中で、機構は、令和2年11 費:約3,300億円)」は、広域交通 | するよう令和2年度内に確実に貸 | 月27日に中期目標の変更指示を受けた後、 ネットワークの拡充(関西国際空 | 付けを実行すべく、新たに都市鉄 | 年末までに機構内の審査体制を構築し、ま た、コロナ禍という特殊な状況下において、 複数の貸付案件について償還確実性やリス

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。

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。

化(大阪メトロ御堂筋線の混雑緩|審査体制を整備、新型コロナウイ 港テクノポート線整備事業(総事 | 業務等に関する第三者委員会(委 | 沿った債権の確実な回収を行った。 における物流の効率化に資する事 | すことなく年度末に貸付けを実行 | た。 業である。これら二つの建設事業した。貸付実行後は、新型コロナ 政策的意義の高い事業であり、機 化するなかで、事業者へのヒアリ 構が財政融資資金の貸付けを行う ングをはじめとする情報収集・分 ことにより、確実に建設事業が進し析を行い、第三者委員会への適切 捗することが期待されている。

な報告を実施するなど適切なモニ <その他事項> タリングに努めている。

れていなかった状況の変化に的確|績としても、A評価で妥当であると考える。 ると考える。

<課題と対応>

た確実な貸付金の回収を行う。

クの再検証を含む審査を適正かつ効率的に 和、IR線における運行安定性の | ルス感染症拡大という特殊な状況 | 実施し、令和3年3月28日に「なにわ筋線 確保)、沿線拠点(うめきた地区、| 下において、その影響分析も含め | 整備事業」及び「北港テクノポート線整備事 中之島西部地区、難波・湊町地区 | て適切なリスク分析を行うととも | 業」に関する貸付けを実行した。貸付け実施 及び新今宮地区)開発の促進によして、契約条件等においても償還確し後においても、情報収集・分析を行い、第三 る都市活動の強化及び交流拠点の│実性等を確保するように必要十分│者委員会への適切な報告を実施するなど適 形成に資する事業であり、また「北 │ な調整を行い、地域公共交通出資 │ 切なモニタリングに努めるとともに、約定に

業費:約984億円)」は、都市鉄道 ┃ 員長:竹内健蔵 東京女子大学教 ┃ 以上を踏まえ、国における制度改正等の状 ネットワークの拡充(大阪都心部、 | 授 以下「第三者委員会」という。) | 況の変化に的確に対応し、上記の実績を上げ 関西国際空港及び新幹線新大阪駅 ┃の意見聴取を踏まえ貸付けを決 ┃ たことは、中期目標における所期の目標を上 からのアクセス改善)及び臨海部 | 定、建設事業の進捗に支障をきた | 回る成果と認められることからΑ評定とし

は多くの社会的効果が見込まれる「ウイルス感染症拡大の影響が長期」<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策

特になし。

(外部有識者からの意見)

- 以上を踏まえ、国における制度 ・ 着実に業務を遂行しているものと考える。 改正の動きに応じて、当初予定さ「地域公共交通出資及び貸付けについての実
- に対応し、上記の実績を上げたこ↓・「地域公共交通出資及び貸付」では、令和 とは、中期目標等における所期の 2 年に発生した北陸新幹線整備事業の工期遅 目標を上回る成果を得るものであし延に起因する地域への影響を軽減するため の法改正の動きに対応して、国の産業投資資 金を前提とする既存の出資制度とは異なる 枠組みを新たに追加して、「福井県並行在来 ・地域公共交通出資等業務・都市 │ 線準備会社鉄道線事業 | の出資業務を実行し 鉄道融資業務における出資等実施 た。一方、都市鉄道融資業務は、「なにわ筋 後、業務基準に従い、毎年度、事業│線」と「北港テクノポート線」の整備事業に の進捗状況、出資等を受けた事業 対し出資業務を実施した。これらの事業は、 者(保証人を含む。)の財務の健全 国における制度改正の動きに応じて当初予 性を確認し、償還確実性等の評価 | 定されていなかった状況の変化に的確かつ を行うとともに、都市鉄道融資業 | 柔軟に対応した好事例であり、中期目標の達 務においては貸付契約書に基づい d 成を確実なものとしたと評価できる。
 - ・貸付事業は順調、かつ定期的なモニタリン グで社会的にも評価の高い成果と言える。

②物流施設融資	②物流施設融資	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	В	評定	
流通業務の総合化及び	流通業務の総合化及び効率	・債権について、約定に沿	物流施設融資業務に係る貸付け	評定: B	<評定に至った理由>			•
効率化の促進に関する法	化の促進に関する法律(平成1	った回収を行った件数。	の実施については、貸付けを受け	根拠:貸付けの実績はなかったも	同融資業務については	は、融資候補案件に係		
律(平成17年法律第8	7年法律第85号) 第20条の		ようとする者が事業の検討・調整	のの、国土交通省と連携した情報	る調整に時間を要した	こと等により申込み		
5号)第20条の2の規	2の規定に基づき、認定総合効	<その他の指標>	に時間を要したことなどから、当	収集、物流調査業務発注を図り、	 には至らなかったためヨ	 震績はないものの、国		
定に基づき、流通業務の	率化事業の実施に必要な資金	・設定なし	該期間において貸付け申込みには	貸付け実現に向けて着実に準備を	 土交通省への照会等に	より情報収集を実施		
総合化及び効率化の促進	の貸付けを行う。		至っていない。	進めている。	 したほか、調査業務の発	注により物流業界の		
に寄与するため、認定総	また、貸付けを行うに当たって	<評価の視点>	なお、今後の検討を円滑に進め	また、機構の物流施設融資開始	 現状や中長期的な動向排	2握、償還確実性の評		
合効率化事業の実施に必	は、国土交通大臣の認可を受け	・貸付対象事業を適切に評	 るため、物流業界の現状把握を目	の紹介をホームページに掲載し周	 価手法の検討などに努め	の、事業者の償還確実		
要な資金の貸付けを国土	た業務基準に従い、貸付対象事	価し、償還確実性等を確認	 的に、国土交通省と連携して情報	知に努めた。	 性の評価にあたって必	要な知見の蓄積を図		
交通大臣の認可を受けた	業を適切に評価し、償還確実性	した上で貸付けの判断を	 収集を行うとともに、外部調査機	以上のことから、中期目標等に	 るなど、今後の業務を□]滑に進めるための準		
業務基準に従い適切に行	等を確認した上で貸付けの判	 行っているか。	 関に物流調査業務を発注し知見の	おける所期の目標を達成するもの	 備を行なっている。			
う。	 断を行うとともに、貸付けを行	・事業の進捗状況を適切に	 蓄積を図っている。	と考えられる。	 これらの対応は、貸付	対象事業を適切に評		
また、貸付けを行った事	った事業について、事業の進捗	 把握・評価しているか。		<課題と対応>	 価し、償還確実性等を確	認した上で貸付けの		
業について、事業の進捗	 状況、事業者の財務状況等を把	 ・約定等に沿った確実な回		・設定なし	 判断を行うことにもつな	ながることから、業務		
状況、事業者の財務状況	 握しつつ、約定に沿った債権の	 収を図っているか。			 基準に従った適切な貸	付け及び約定に沿っ		
等を把握しつつ、約定に	確実な回収を図る。				 た債権の確実な回収を			
沿った債権の確実な回収					 に資するものであり、中	期目標における所期		
を図る。					の目標を達成するもの			
<指標>					 らB評定とした。			
・債権について、約定に					, 2 = 3 : 4			
沿った回収を行った件数					 <指摘事項、業務運営」	・の課題及び改善方策		
II II					>			
					 特になし。			
					111 01 0 0			
					 <その他事項>			
					特になし。			
					न्त्र (८.४ ८ _०			
	③ 内航海運活性化融資	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>		В	評定	

	1			T		1
内航海運活性化融資業	国が策定・公表する資金管理	・設定なし	内航海運活性化融資業務につい	評定: B	<評定に至った理由>	
務による融資を受けて内	計画を基に、調達する借入金が		ては、内航海運暫定措置事業を行	根拠:貸付金を約定どおり回収し	同融資業務については、内航総連から貸付	
航総連が実施している内	前年度以下となるように、貸付	<その他の指標>	う日本内航海運組合総連合会(以	た。	金 (18 億円) を約定どおり回収し、令和3年	
航海運暫定措置事業につ	金の回収及び新規の融資を適	・設定なし	下「内航総連」という。) に対して、	以上のことから、中期目標等に	8月末をもって内航海運暫定措置事業は事	
いては、国が将来の輸送	切に行う。		貸付金(18億円)を令和3年8月	おける所期の目標を達成するもの	実上終了した。	
量、船腹量の推計に基づ		<評価の視点>	に約定どおり回収した。内航総連	と考えられる。	以上のことから、中期計画における所期の	
き策定・公表する資金管		・国が策定・公表する資金	の機構に対する債務の返済が終了		目標を達成していると認められることから	
理計画を基に、内航総連		管理計画を基に適切に貸	し、8月末をもって内航海運暫定措	<課題と対応>	B評定とした。	
に貸し付けるため調達す		付金の回収及び新規の融	置事業は事実上終了した。これに	・設定なし		
る借入金が前年度以下と		資を行っているか。	伴い、当機構の内航海運活性化融		<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策	
なるように貸付金の回収			資業務も事実上終了した。		>	
を適切に行う。			(注) 内航総連とは、内航海運組		特になし。	
			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		<その他事項>	
			び企業規模によって異なる5つの		特になし。	
			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。			

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関す	する基本情報		
3. (5)	特例業務(国鉄清算業務)		
業務に関連する政策・施		当該事業実施に係る根拠(個別	・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)
策		法条文など)	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。)第13条第1項第1号及び第2号
当該項目の重要度、困難		関連する政策評価・行政事業レ	
度		ビュー	

注1) 重点化の対象としない項目については、法人の業務管理に活用しやすい単位ごとに、複数の項目をまとめて作成することが可能

2.	王要な経年アータ			
	①主要なアウトプット	(アウトカム)	情報	

①主	①主要なアウトプット (アウトカム) 情報						②主要なインプット情報(財務情報及び人員に関する情報)								
指標等	等	達成目標	基準値	平成30	令和元	令和2	令和3	令和4			平成30	令和元	令和 2	令和3	令和4
			(前中期目標期	年度	年度	年度	年度	年度			年度	年度	年度	年度	年度
			間最終年度値等)												
										予算額 (千円)	175, 098, 545	152, 843, 688	120, 138, 398	209, 120, 507	
										決算額 (千円)	175, 358, 334	143, 827, 241	145, 256, 488	194, 543, 588	
										経常費用(千円)	79, 737, 852	50, 726, 488	71, 331, 696	45, 042, 508	
										経常利益(千円)	76, 782, 000	5, 979, 077	$\triangle 5, 441, 536$	1, 418, 675	
										行政コスト (千円)	_	50, 726, 497	71, 332, 933	45, 042, 638	
										行政サービス実施コスト(千円)	△76, 771, 935	_			
										従事人員数	39	39	39	39	

注2)複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに主要な経年データを記載

- 注3)予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載
- 注4)上記以外に必要と考える情報があれば欄を追加して記載しても差し支えない

3. 中期目標期間の業務に係	系る目標、計画、業務実績、「	中期目標期間評価に係る自	己評価及び主務大臣による評価	Î			
中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実	績・自己評価	主務大臣による評価		
			業務実績	業務実績自己評価		(期間実績	評価)
				<評定と根拠>	特例業務(国鉄清算業務)の評定: B	評定	
				評定: B	【細分化した項目の評定の算術平均】		
				根拠:年金費用等の支払について、	(B3点×2項目)÷2項目=3.0		
				適切な資金管理を行いつつ、円滑	⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定で		
				かつ確実に支払いを実施した。	ある。		
				また、残存する梅田駅(北)2期	※算定にあたっては評定毎の点数を、S:5		
				開発区域の土地(約 10ha)の処分	点、A:4点、B:3点、C:2点、D:1		
				について、平成 30 年 9 月末に	点とし、重要度の高い項目については加重を		
				土地引渡しを完了したことによ	2倍としている。		
				り、旧国鉄等から承継した9,238ha			

(5) 胜加米茨 (河外洼管	(7)胜知类效(同种连管类效)	ノナね今見的牝海へ	ノナ亜も業效字法へ	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> ・なし	払いについて、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ている。 また、旧国鉄等から承継した土地の処分を全て終了した。 北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社の経営自立を支援するため、無利子資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施している。	
(5)特例業務(国鉄清算	(7)特例業務(国鉄清算業務)	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定 B	評定
業務)	①年金費用等の支払及び資産		[年金費用等の支払の法令に則っ			
① 年金費用等の支払及び 資産処分の円滑な実施等	処分の円滑な実施等 旧国鉄職員の恩給及び年金	<その他の指標> ・設定なし	た適正な執行] 1. 恩給及び年金の給付に要する	た適正な執行] 評定:B	恩給及び年金の給付に要する費用等の支	
日本国有鉄道清算事業	の給付に要する費用、旧国鉄時		1. 忌和及び中金の和利に安する 費用の支払	計定: D 根拠:適切な資金管理を行いつつ、	払いについて、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	
団の債務等の処理に関す	代に発生した業務災害に係る			円滑かつ確実に年金費用等の支払		7
る法律(平成10年法律	業務災害補償費等の各年度に		付に要する費用については、関係		している。 また、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客	7
第136号。以下「債務	おける必要負担額について、適		法令に則り、適切な資金管理を行		はた、礼碑追派各数追称式会社、四国派各 鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社の	
等処理法」という。)第1	切な資金管理を行いつつ、円滑		いつつ、円滑かつ確実に支払を実		適切な処分方法の検討等を行っている。	
3条の規定に基づき、旧	かつ確実に支払を実施する。	かつ早期に処分を図った		と考えられる。	以上を踏まえ、中期目標における所期の目	
国鉄職員の年金の給付に	W - PERCUIPIE OCAE / Un	か。	2. 業務災害補償		標を達成すると見込まれることからB評定	
要する費用等について、		・株式について、適切な処			とした。	
適切な資金管理を行いつ			 に係る業務災害補償については、			
つ、円滑かつ確実に支払		か。	適切な資金管理を行いつつ、旧国		│ │<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策	Ē
を実施する。			 鉄職員及びその遺族に対して円滑	根拠:残存土地について、適切か		
			│ │かつ確実に支払を実施した。なお、	つ早期に処分を図った。	特になし。	
また、やむを得ず処分で	やむを得ず処分できていな		大きな社会問題となったアスベス	以上のことから、中期目標等に		
きていない残存土地につ	い残存土地については適切か		ト問題については、アスベスト対	おける所期の目標を達成するもの	<その他事項>	
いては適切かつ早期の処	つ早期の処分を図り、今中期計		策(健康診断、業務災害補償(遺族	と考えられる。	特になし。	
分を図り、今中期目標期間	画期間中に完了させる。		救済を含む。)) を実施した。その			
中に完了させる。			際、定期的な新聞広告等への掲載			
			により周知を図った。	[JR北海道・四国・貨物株式の		
北海道旅客鉄道株式会	北海道旅客鉄道株式会社、四			売却等]		
社、四国旅客鉄道株式会社	国旅客鉄道株式会社及び日本		[土地処分の実施]	評定:B		
及び日本貨物鉄道株式会	貨物鉄道株式会社(以下「会社」		残存する梅田駅(北)2期開発区	根拠:株式について、適切な処分		
社(以下「会社」という。)	という。) の株式については、国		域の土地(約10ha)の処分につい	方法の検討等を行っている。		
の株式については、各社の	等の関係者と連携を図りつつ、		ては、平成30年7月に開発事業者	以上のことから、中期目標等に		
今後の経営状況の推移等	各社の今後の経営状況の推移		が決定され、これに伴い、(独)都	おける所期の目標を達成するもの		
を見極めつつ、適切な処分	等を見極めながら、適切な処分		市再生機構との売買契約に基づ	と考えられる。		
方法の検討等を行う。	方法の検討等を行う。		き、土地売買価格の清算を行い、			

	1	T					
			譲渡価格を確定し、平成30年9月				
			末に土地引き渡しを完了したこと	<課題と対応>			
			により、旧国鉄等から承継した	・なし			
			9,238ha の全ての土地の処分を終				
			了した。				
			[JR北海道・四国・貨物株式の				
			売却等]				
			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。				
② 会社の経営自立のた	② 会社の経営自立のための		<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定 B	評定	
めの措置等	措置等	・設定なし	会社の経営自立を支援するた		<評定に至った理由>		
機構の特例業務勘定に	機構の特例業務勘定におけ				旅客鉄道会社等に対する無利子資金の気	2	
おける利益剰余金等の取	る利益余剰金等の取扱いに関		鉄道施設等の更新その他会社の経		付け又は助成金の交付等の支援について、		
扱いに関する関係三大臣	する関係三大臣合意(平成22				切な資金管理を行い、根拠法令等を遵守する		
合意(平成22年12月	年12月21日。以下「関係三				とともに、適切な交付審査業務の執行体制の		
2 1 日。以下「関係三大					措置を講ずることにより会社のモラルハヤ		
	道旅客鉄道株式会社及び四国				ードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的	勺	
「北海道旅客鉄道株式会	旅客鉄道株式会社の安全対策			勘定への繰入れを適切に実施し	に実施している。		
社及び四国旅客鉄道株式	に対する追加的支援措置につ		令和3年度からは、債務等処理		また、貨物調整金にかかる特例業務勘定だ		
会社の安全対策に対する	いて」(平成27年6月30日	・特例業務勘定から建設勘	法に基づき、会社の経営自立のた	以上のことから、中期目標等に	ら建設勘定への繰入れを国土交通大臣の	承	
追加的支援措置につい	国鉄事第75号)並びに日本国	定への繰入れを適切に実	め、各社の中期経営計画等に基づ	おける所期の目標を達成するもの	認を受けて適切に実施している。		
て」(平成27年6月30	有鉄道清算事業団の債務等の	施したか。	く取組みに応じて、会社等に対す	と考えられる。	以上を踏まえ、中期目標における所期の	1	
日国鉄事第75号)並び	処理に関する法律(平成10年		る助成金の交付、会社に対する生		標を達成すると見込まれることからB評?	È	
に債務等処理法附則第4	法律第136号。以下「債務等		産性の向上に資する施設等の整	<課題と対応>	とした。		
条及び第5条の規定に基	処理法」という。) 附則第4条及		備・管理に必要な資金の出資、青	・なし			
づき、会社に対し、老朽	び第5条の規定に基づき、会社		函トンネル及び本州四国連絡橋に		<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方		
化した鉄道施設等の更新	に対し、老朽化した鉄道施設等		係る改修費用の負担並びに会社が		>		
その他会社の経営基盤の	の更新その他会社の経営基盤		所有する事業の用に供されていな		特になし。		
強化に必要な鉄道施設等	の強化に必要な鉄道施設等の		い土地の取得に関する協議・調整				
の整備に必要な資金に充	整備に必要な資金に充てるた		等の支援に向けた手続きを適切に		<その他事項>		
てるための無利子の資金	めの無利子の資金の貸付け又		進めている。		特になし。		
の貸付け又は助成金の交	は助成金の交付等を適切に実		また、並行在来線の支援のため				
付等を適切に実施する。	施する。		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				
また、関係三大臣合意	また、関係三大臣合意及び同		定への繰り入れについては、特例				

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。

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。

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り 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。

注5)複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに評定と評定に至った理由を明記。ただし、「主な評価指標」や「業務実績」欄については、複数の項目にまたがってまとめて記載することが可能

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する	1. 当事務及び事業に関する基本情報							
4. (1) ①	組織の見直し							
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー						

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

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実	績・自己評価		主務大臣による評価	呼価	
			業務実績自己評価		(見込評価)		(期間実績評価)	
(1)業務改善の取組み	(1)業務改善の取組み	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	В	評定	
①組織の見直し	①組織の見直し	設定なし	「業務運営の抜本的な改善に関す	評定:B	<評定に至った理由>			
組織については、業務	業務の質的・量的な変化を		る命令を受けての改善措置につい	根拠:組織改正計画等に基づき、	業務の進捗等に対応	した合理的、機動的な		
の質的・量的な変化に常	適切に把握するとともに、「業	<その他の指標>	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弾力的な	組織の編成、運営の効	率化等を図るため、毎		
に的確に対応できる効率	務運営の抜本的な改善に関す	設定なし	業務の進捗等に対応した合理的、	組織の編成、運営の効率化等を図	年度「組織改正計画」	を策定し、本社及び地		
的かつ機動的な体制とな	る命令を受けての改善措置に		機動的な組織の編成、運営の効率	った。	方機関の組織の見直し	を行っている。		
るよう、「業務運営の抜	ついて」を確実に実施するこ	<評価の視点>	化等を図るため、毎年度「組織改	以上のことから、中期目標等に	また、「業務運営の	抜本的な改善に関する		
本的な改善に関する命令	とを含め、組織見直しに関す	・組織改正計画等に基づき、	正計画」を決定した上で、本社及	おける所期の目標を達成するもの	命令を受けての改善措	置について」に基づき、		
を受けての改善措置につ	る具体的な計画を策定し、弾	業務の進捗等に対応した弾	び地方機関の組織の見直しを行っ	と考えられる。	令和3年4月に北陸新韓	幹線建設局を設置して、		
いて」を確実に実施する	力的な組織の編成、運営の効	力的な組織の編成、運営の	た。		地域密着型の組織とし	て北陸新幹線の建設を		
ことを含め、弾力的な組	率化等を図る。	効率化等を図っているか。			担う体制を整備すると	ともに、令和3年7月		
織の編成、運営の効率化			1. 本社における組織の見直し	<課題と対応>	に策定・公表した「鉄	道・運輸機構改革プラ		
等の見直しを行いなが			・海外社会資本事業への我が国事	引き続き、「業務運営の抜本的な	ン」に基づき、組織横	断的に総合調整を行う		
ら、適切に運営する。			業者の参入の促進に関する法律に	改善に関する命令」や令和3年6	経営企画部の設置、業	務執行体制強化のため		
			より、新幹線鉄道(機構法第4条第	月にとりまとめられた「北陸新幹	の鉄道建設関係部の再	編など、弾力的な組織		
			3 号に規定する新幹線鉄道をい	線の工程・事業費管理に関する検	の編制、運営の効率化	等を図っている。		
			う。)の技術が活用され、又は活用	証委員会報告書」等を踏まえ、組	以上を踏まえ、中期	目標における所期の目		
			されることが見込まれる海外の高	織のあり方を検討し、見直しを進	標を達成すると見込ま	れることからB評定と		
			 速鉄道に関する調査、測量、設計、	めるとともに、プロジェクトの進	した。			
			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	のあり方の検討など同年7月に機	<指摘事項、業務運営	上の課題及び改善方策		
			い、国際部を設置した (平成 30 年	構が策定・公表した「鉄道・運輸機	>			
			8月31日)。	 構改革プラン」を着実に実施して	特になし。			

		<u> </u>	
・旧国鉄等から承継した土地の処	いく必要がある。		
分が終了したことに伴い、国鉄清		<その他事項>	
算事業用地部を廃止し、国鉄清算		(外部有識者からの意見)	
事業管理部に統合した(平成31年		・中期全体としては、B評価で妥当であると	
4月)。		考える。	
・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			
		1	

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
79

) 11.7+ 25 + 14 (4) 74.20. 2 - 17 > 14.441
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令和3年12月及び令和4年2月
に工事担当課の一部及び工事担当
次長を所管する地域に配置したこ
とに加え、北斗市に工事担当部長
及び工事担当課を、八雲市に工事

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)。

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

評価対象となる指標	達成目標	基準値	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)
		(前中期目標最終年						当該年度までの累積値等、必要な情
		度値等)						報
一般競争入札によ	_	平成27年度から平	100%	100%	100%	100%		
る鉄道施設に係る		成 28 年度までの平						
建設工事での総合		均実施率・100%						
評価落札方式実施								
率								

中期目標	中期計画	主な評価指標等	指標等 法人の業務実績・自己評価		Ė	主務大臣による評価		
			業務実績	自己評価	(見込言	平価)	(期間実績評価)	
②調達等合理化の推進	②調達等合理化の取組み	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	В	評定	
「独立行政法人におけ	「独立行政法人における	・一般競争入札による鉄道施	「独立行政法人における調達等	評定: B	<評定に至った理由>			
る調達等合理化の取組の	調達等合理化の取組の推進	設に係る建設工事での総合評	合理化の取組の推進について」(平	根拠:各年度の調達等合理化計画	「独立行政法人におり	ける調達等合理化の取		
推進について」(平成27	について」(平成27年5月	価落札方式実施率(前中期目	成 27 年 5 月 25 日総務大臣決定)	に基づき、公正性・透明性を確保	組の推進について」(平月	成 27 年 5 月 25 日総務		
年5月25日総務大臣決	25日総務大臣決定)に基	標期間実績:平成27年度から	に基づき、独立行政法人鉄道建設・	しつつ、自律的かつ継続的に調達	大臣決定)に基づき、毎	年度「調達等合理化計		
定) に基づく取組みを着実	づき、毎年度調達等合理化	平成 28 年度までの平均実施	運輸施設整備支援機構調達等合理	等の合理化に取り組むとともに、	画」を策定・公表して調	達等の合理化に取組む		
に実施し、事務・事業の特	計画を策定し、事務・事業の	率・100%)	化計画(以下「調達等合理化計画」	入札・契約の適正な実施について、	とともに、監事監査、契	約監視委員会及び入札		
生を踏まえ、PDCAサイ	特性を踏まえ、PDCAサ		という。)を策定し、契約監視委員	監事監査、契約監視委員会及び入	監視委員会のチェックを	受けて、入札・契約を		
クルにより、公平性・透明	イクルにより、公正性・透明	<その他の指標>	会による点検を受けた上で公表す	札監視委員会のチェックを受けて	適正に実施しており、中	期目標における所期の		
生を確保しつつ、自律的か	性を確保しつつ、自律的か	・設定なし	るとともに、国土交通大臣に報告	いる。	目的を達成すると見込る	まれることから B 評定		
つ継続的に調達等の合理	つ継続的に調達等の合理化		した。	以上のことから、中期目標等に	とした。			
化を推進する。	に取り組む。また、入札・契	<評価の視点>	また、調達等合理化計画に定め	おける所期の目標を達成するもの				
<指標>	約の適正な実施について、	・調達等合理化計画に基づ	た重点的に取り組む分野及び調達	と考えられる。	<指摘事項、業務運営上	の課題及び改善方策>		
・一般競争入札による鉄道	監事監査及び契約監視委員	き、公正性・透明性を確保し	に関するガバナンスの徹底等につ		特になし。			
施設に係る建設工事での	会等のチェックを受ける。	つつ、自律的かつ継続的に調	いて着実に実施し、事務・事業の					
総合評価落札方式実施率		達等の合理化に取り組んでい	特性を踏まえ、PDCAサイクル	<課題と対応>	<その他事項>			
(前中期目標期間実績:平		るか。	により、公正性・透明性を確保し	中期計画における所期の目標達	特になし。			
成27年度から平成28		監事監査及び契約監視委員	つつ、自立的かつ継続的に調達等	成に向け、引き続き調達等合理化				
年度までの平均実施率・1		会等のチェックを受けている	の合理化に取り組んだ。	計画に基づき、公平性・透明性を				
0 0 %)		カュ。	さらに、入札・契約の適正な実施	確保しつつ、自律的かつ継続的に				
			について、監事監査、第三者機関	調達等の合理化に向けて取り組				

	である契約監視委員会及び入札監	む 。	
	視委員会のチェックを受けた。		

1. 当事務及び事業に関する基本情報							
4. (1) ③	人件費管理の適正化						
当該項目の重要度、難易		関連する政策評価・行政事業レ					
度		ビュー					

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

3.	3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価								
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実	績・自己評価	主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	(見込	評価)	(期間実績	責評価)
	③人件費管理の適正化	③ 人件費管理の適正化	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	В	評定	
	給与水準については、政	給与水準については、政	・設定なし	給与水準については、政府にお	評定:B	<評定に至った理由>			
	府における独立行政法人	府における独立行政法人に		ける独立行政法人に係る報酬・給	根拠:給与水準について厳しく検	給与水準については	、国家公務員等との比		
	に係る報酬・給与等の見直	係る報酬・給与等の見直し	<その他の指標>	与等の見直しの取組みを踏まえ、	証し、その検証結果及び取組状況	較を行いつつ、事務・	事業の特性を踏まえた		
	しの取組みを踏まえ、国家	の取組みを踏まえ、国家公	・設定なし	国家公務員等の給与水準等との比	を公表している。	検証を行った上で、そ	の結果を毎年度公表し		
	公務員等の給与水準等と	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	以上のことから、中期目標等に	ており、中期目標にお	ける所期の目標を達成		
	の比較を行いつつ、事務・	較を行いつつ、事務・事業の	<評価の視点>	を踏まえて適正な給与水準となる	おける所期の目標を達成するもの	すると見込まれること	から、B評定とした。		
	事業の特性を踏まえて適	特性を踏まえて適正な給与	検証結果及び取組状況を公	よう厳しく検証し、その検証結果	と考えられる。				
	正な給与水準となるよう	水準となるよう厳しく検証	表しているか。	及び取組状況を公表した。	<課題と対応>	<指摘事項、業務運営	上の課題及び改善方策		
	厳しく検証し、その検証結	し、その検証結果及び取組			引き続き国家公務員等の給与水	>			
	果及び取組状況を公表す	状況を公表する。			準等との比較を行いつつ、事務・	特になし。			
	る。				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	<その他事項>			
					の検証結果及び取組状況を公表し	特になし。			
					ていく。				

様式1-2-4-2 中期目標管理法人 中期目標期間評価 項目別評定調書(業務運営の効率化に関する事項、財務内容の改善に関する事項及びその他業務運営に関する重要事項)様式

1. 当事務及び事業に関する基本情報						
4. (1) ④	一般管理費の効率化					
当該項目の重要度、難易		関連する政策評価・行政事業レ				
度		ビュー				

. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度 値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情 報
中期計画(百万円)	令和4年度(人件 費及び特殊要因 により増減する 経費を除く。)に おいて平成29年 度比で5%程度に 相当する額の削 減			_			6, 440 程度	
年度計画予算額(百 万円)		_	6, 774 <6, 810> (6, 774) «6, 799»	$6,715$ $<6,766>$ $(6,715)$ $\ll 6,766\gg$	$6,664$ $<6,729>$ $(6,664)$ $\ll 6,719 \gg$	$6,610$ $<6,722>$ $(6,610)$ $\ll 6,722\gg$	(6, 440) ≪6, 556≫	
削減率(各年度計画 予算額と29年度計画 予算額との比較)		_	$\triangle 0.1\%$ $< 0.5\% >$ $(\triangle 0.1\%)$ $< 0.3\% \gg$	$\triangle 1.0\%$ $< 0.2\% >$ $(\triangle 1.0\%)$ $\ll \triangle 0.2\% \gg$	$\triangle 1.7\%$ $< \triangle 0.7\% >$ $(\triangle 1.7\%)$ $\ll \triangle 0.9\% \gg$	$\triangle 2.5\%$ $< \triangle 0.9\% >$ $(\triangle 2.5\%)$ $\ll \triangle 0.9\% \gg$	(△5.0%) ≪△3.3%≫	
<参考> 中期計画上の推計額 (百万円)		_	6, 774 <6, 810> (6, 774) «6, 799»	6,715 $<6,751>$ $(6,715)$ $<6,740>$	6, 664 <6, 700> (6, 664) «6, 689»	6, 610 <6, 696> (6, 610) «6, 635»	$6,440$ $<6,526>$ $(6,440)$ $<6,465\gg$	
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%) ≪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並びに都市鉄道融資及び物流施設融資業務に係る経費である。
- (注3) 本表には人件費を含まない。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実	績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込)	評価)	(期間実績割
④一般管理費の効率化	④一般管理費の効率化	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	В	評定
一般管理費(人件費及び	一般管理費(人件費及び特	人件費及び特殊要因を除	人件費及び特殊要因を除いた一	評定:B	<評定に至った理由>		
特殊要因により増減する	殊要因により増減する経費を	いた一般管理費の削減率	般管理費の削減推移等は、「主要な	根拠:中期目標等における所期の	令和4年度当初計画(において削減目標を達	
経費を除く。) については、	除く。) については、中期計画	(令和 4 年度における対平	経年データ」のとおりに推移して	目標に向け着実に進捗していると	成しており、中期目標は	における所期の目標を	
中期目標期間の最終年度	期間の最終年度 (令和4年度)	成 29 年度比)	いる。	認められるため。	達成することが見込ま	EれることからB評定	
(令和4年度) において、	において、前中期計画期間の		令和3年度計画における一般管		とした。		
前中期目標期間の最終年	最終年度(平成29年度)比	<その他の指標>	理費 6,722 百万円のうち、特殊要	<課題と対応>			
度(平成29年度)比で	で5%程度に相当する額を削	設定なし	因(中央新幹線建設資金貸付等業	中期計画における所期の目標達	<指摘事項、業務運営	上の課題及び改善方策	
5%程度に相当する額を	減する。		務に係る経費 32 百万円、海外高速	成に向け、引き続き一般管理費の	>		
削減する。		<評価の視点>	鉄道調査等業務に係る経費 27 百	効率化に努める。	特になし。		
		・中期計画期間の最終年度	万円、都市鉄道融資及び物流施設				
		(令和4年度)における前中	融資業務に係る経費 29 百万円並		<その他事項>		
		期計画期間の最終年度(平	びに令和3年度以降の新たなJR二		特になし。		
		成 29 年度)比の削減率に向	島貨物支援業務に係る経費 24 百				
		けた実施状況	万円)を除いた評価対象の予算額				
			は 6,610 百万円であり、平成 29 年				
			度計画予算 6,780 百万円と比べ、				
			170 百万円 (△2.5%) を削減した。				
			なお、令和4年度当初計画にお				
			ける一般管理費 6,556 百万円のう				
			ち、特殊要因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、340百万円(△5.0%)を				
			削減しており、令和4年度におい				
			て中期目標を達成できる見込であ				
			 る。				

様式1-2-4-2 中期目標管理法人 中期目標期間評価 項目別評定調書(業務運営の効率化に関する事項、財務内容の改善に関する事項及びその他業務運営に関する重要事項)様式

1. 当事務及び事業に関する基本情報						
4. (1) ⑤	事業費の効率化					
当該項目の重要度、難易		関連する政策評価・行政事業レ				
度		ビュー				

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成 29 年度の事 業費年度計画予算 額)	平成 30 年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和 4 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情 報
中期目標(百万円)	平成34年度(特殊要因により増減する経費を除く。)において平成29年度比で5%程度に相当する額の削減	932, 565				_	885, 937 程度	
年度計画予算額(百 万円)	_	_	$976, 139$ $<1,001,910>$ $(968,733)$ $\ll 994,488 \gg$	$964, 278$ $< 993, 270 >$ $(962, 224)$ $\ll 991, 216 \gg$	$982,050$ $<1,128,434>$ $(977,104)$ $\ll 1,006,360 \gg$	$948, 291$ $<1, 107, 368>$ $(943, 276)$ $\ll 1, 102, 353 \gg$	(720, 804) ≪998, 220≫	
削減率(各年度計画 予算額と29年度計画 予算額との比較)		_	4. 7% <7. 4%> (3. 9%) «6. 6%»	3. 4% <6. 5% > (3. 2%) «6. 3% »	5. 3% <21. 0% > (4. 8%) «7. 9% »	1.7% <18.7%> (1.1%) «18.2%»	(△22.7%) ≪7.0%≫	
<参考> 中期計画上の推計額 (百万円)	_	_	969, 800 <995, 571> (969, 800) «995, 554»	977, 190 <1, 003, 050> (977, 190) ≪1, 002, 945≫	935, 294 <1, 078, 371> (935, 294) «961, 050»	992, 816 <1, 149, 690> (816, 574) «842, 330»	885, 803 <962, 847> (826, 888) «852, 644»	
達成度(年度計画の 削減率と中期計画上 の削減率の比較)	_	_	85. 5% <90. 9% > (102. 9%) «101. 7% »	140. 7% <116. 1% > (150. 5%) «120% »	5. 5% <74. 4% > (6. 1%) «38. 6% »	383.1% $<124.2\%>$ $(\triangle 1082.9\%)$ $\ll \triangle 53.1\% \gg$	(△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並びに都市鉄道融資及び物流施設融資業務に係る経費である。

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実	績・自己評価	主務大臣による記	平価
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評例
5事業費の効率化	⑤事業費の効率化	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定 B	評定
事業費(特殊要因により	事業費(特殊要因により増	特殊要因を除いた事業費	特殊要因を除いた事業費の削減	評定:B	<評定に至った理由>	•
増減する経費を除く。)に	減する経費を除く。) について	の削減率(令和4年度におけ	推移等は、「主要な経年データ」の	根拠:中期目標等における所期の	本中期目標期間中の令和2年11月に北陸	臣
ついては、中期目標期間の	は、中期計画期間の最終年度	る対平成 29 年度比)	とおりに推移している。	目標に向け着実に進捗していると	新幹線 (金沢・敦賀間) の工期遅延・事業費	
最終年度(令和4年度)に	(令和4年度) において、前		令和3年度計画予算における事	認められるため。	増嵩が判明し、整備新幹線整備事業費の地	
おいて、前中期目標期間の	中期計画期間の最終年度(平	<その他の指標>	業費 1,107,368 百万円のうち、特	<課題と対応>	加が機構全体の事業費の効率化の数値目標	更 元
最終年度(平成29年度)	成29年度)比で5%程度に	設定なし	殊要因(中央新幹線建設資金貸付	・なし	の達成に与える影響が懸念されたことが	4
北で5%程度に相当する	相当する額を削減する。		等業務に係る経費 25,756 百万円、		ら、過年度の年度評価においてはC評定と	
額を削減する。		<評価の視点>	海外高速鉄道調査等業務に係る経		したことがあったものの、工程の精査と模	<u>k</u>
		・中期計画期間の最終年度	費 3,484 百万円、都市鉄道融資及		構全体におけるコスト縮減努力等により、	
		(令和4年度)における前中	び物流施設融資業務に係る経費		│ 中期目標における所期の目標を達成するこ	-
		期計画期間の最終年度(平	6,251百万円、並行在来線会社への		とが見込まれることからB評定とした。	
		成 29 年度)比の削減率に向	 出資業務に係る経費 600 百万円並			
		けた実施状況	びに令和3年度以降の新たなJR		<指摘事項、業務運営上の課題及び改善力	,
			二島貨物支援業務に係る経費		策>	
			122,986百万円)を除いた評価対象		特になし。	
			の予算額は 948,291 百万円であ			
			り、整備新幹線整備事業がピーク		<その他事項>	
			を迎えていることや北陸新幹線の		特になし。	
			事業費増加等の影響により、平成			
			29 年度計画予算 932, 565 百万円と			
			比べ、15,726 百万円(+1.7%)増			
			加した。			
			なお、令和4年度当初計画にお			
			ける事業費 998,220 百万円のう			
			ち、特殊要因を除いた評価対象の			
			予算額は 720,804 百万円であり、			
			平成 29 年度計画予算 932,565 百			
			万円と比べ、211,761 百万円 (△			
			22.7%)を削減しており、令和4年			
			度において中期目標を達成できる			
			 見込である。			

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

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標最終年 度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
保有宿舎・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%		95. 3%	95.6%	95. 1%		

3.	中期目標期間の業務に係	系る目標、計画、業務実績、	中期目標期間評価に係る自	己評価及び主務大臣による評価	H				
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務等	実績・自己評価		主務大臣による評価	i	
				業務実績	自己評価	(見込	評価)	(期間実績	責評価)
	⑥資産の有効活用	⑥資産の有効活用	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	В	評定	
	宿舎等の保有資産につ	宿舎等の保有資産につい	・保有宿舎・寮の平均入居率	保有宿舎・寮については、人事	評定: B	<評定に至った理由>			
	いて、効率的な活用を図る	て、効率的な活用を図ると	(前中期目標期間実績:平成	異動に伴う入居者の入替え等に	根拠:保有宿舎・寮について効率的	津田沼寮及び行田宿	音舎を売却して資産の		
	とともに、利用実態等に照	ともに、「8. 重要な財産の	25 年度から平成 29 年度上期	より空室となる期間を短くする	な活用を図ったことにより、平均	集約化を図るとともに	、保有宿舎・寮の効率		
	らして適切な場合には処	譲渡・担保に関する計画」に	までの平均入居率・95%)	等、効率的な活用を図った。	95.6%と高い入居率を維持できた。	的な活用を図ることで	、平均95.6%と高い入		
	分を行う。	従って、資産の処分等及び		津田沼寮については、令和元	津田沼寮・行田宿舎について、売	居率を維持しており、「	中期目標における所期		
	<指標>	集約化を図る。	<その他の指標>	年 12 月 3 日付け売買契約書の締	却が完了し、資産の集約化において	の目標を達成すると見	L込まれることから B		
	・保有宿舎・寮の平均入居		設定なし	結、令和2年1月6日に所有権	着実な進捗を図ることができた。	評定とした。			
	率(前中期目標期間実績:			移転登記を完了した。	以上のことから、中期目標等にお				
	平成25年度から平成2		<評価の視点>	行田宿舎については、令和3年	ける所期の目標を達成するものと	<指摘事項、業務運営	上の課題及び改善方策		
	9年度上期までの平均入		・資産の処分等及び集約化を	11 月 12 日付け売買契約書の締	考えられる。	>			
	居率・95%)		図っているか。	結、令和3年12月9日に所有権		特になし。			
				移転登記を完了した。	<課題と対応>				
					・なし	<その他事項>			
						特になし。			

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

2	2. 主要な経年データ								
	評価対象となる指標	達成目標	基準値	平成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)
			(前中期目標期間最終年度						当該年度までの累積値等、必要な情
			値等)						報
	Web会議開催回数		_	638 回	1,110 回	2,155 回	359 回		
		_	_	(4月~3月)	(4月~3月)	(4月~2月)	(4 月~10月)		
	電子決済率			50.5%	59.3%	68.9%	84.6%		
				(4月~3月)	(4月~3月)	(4月~12月)	(4月~12月)		

3.	中期目標期間の業務に係	系る目標、計画、業務実績、	中期目標期間評価に係る自	己評価及び主務大臣による評価					
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実	績・自己評価		主務大臣による評価		
				業務実績	自己評価	(見込	評価)	(期間実統	績評価)
	(2) 電子化の推進	(2) 電子化の推進	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	В	評定	
	業務運営の簡素化及び	業務運営の簡素化及び効率	・Web会議開催回数	業務運営の簡素化及び効率化を	評定:B	<評定に至った理由>			
	効率化を図るため、ITの	化を図るため、システム等の	・電子決裁率	図るほか、働き方改革に対応した	根拠:平成30年度から令和3年度	Web 会議や電子決裁	の拡大、在宅勤務や自		
	活用等により、業務の電子	事情を踏まえつつ、ITの活		環境整備のため、ITの活用等に	までの取組として、業務の電子化	席にとらわれない働き	き方が可能となるモバ		
,	化及びシステム等の最適	用等により、業務の電子化及	<その他の指標>	より、以下に掲げるものをはじめ	及びシステム等の最適化を推進し	イル通信可能なノート	PC の配備、スケジュ		
,	化を推進する。	びシステム等の最適化を推進	・設定なし	として、業務の電子化及びシステ	た。	ール調整や迅速な情報	最共有に資するデジタ		
	<指標>	する。		ム等の最適化を推進した。	以上のことから、中期目標等に	ルツールの利活用のほ	か、CIO 補佐官の助言		
	・Web会議開催回数		<評価の視点>		おける所期の目標を達成するもの	を得て、各種業務シス	テムの最適化を推進し		
	・電子決裁率		・電子化の推進により業務	1. We b会議及びペーパーレス	と考えられる。	ている。			
			の簡素化及び効率化を図っ	会議		また、令和3年7月	に策定・公表した「鉄		
			ているか。	Web会議については、Web	<課題と対応>	道・運輸機構改革プラ	ン」に基づき、業務効		
				会議が可能な専用端末による利用	令和 3 年 12 月にデジタル大臣	率化に資する上記の取	対組を加速化するとと		
				としていたものに加え、令和2年	が決定した「情報システムの整備	もに、鉄道建設現場に	こおける遠隔臨場の実		
				度にMicrosoft Teamsの導入によ	及び管理の基本的な方針」にのっ	証、ICT 推進チームの	設置等、事業における		
				り各職員の端末から利用が可能と	とり、適切な対応を行うとともに、	DX の実現に向けた取組	lも進めている。		
				なり、さらにはビジネスチャット	令和3年7月に機構が策定・公表	以上を踏まえ、中期	目標における所期の目		
				やファイル共有が可能となったこ	した「鉄道・運輸機構改革プラン」	標を達成すると見込ま	 まれることからB評価		
				とから、令和3年度に Microsoft	を着実に実施する必要がある。	とした。			
				Teams に運用を統一した。また、W					
				e b会議やペーパーレス会議のニ		<指摘事項、業務運営	上の課題及び改善方策		
				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	特になし。
環境を充実させたことにより、出	10 (0.20)
張に係る時間をほかの業務に充て	<その他事項>
ることが可能となったほか、遠隔	特になし。
地間のコミュニケーションの円滑	10 (C/2 Co
化を図ることができた。	
112 A 3 C C 1/2 C 6 /C 6	
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 中間の外間を可能とした。	
3. モバイル通信可能なノートP	
C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3年度末時点で、	
1,468 台(約80%の配備率)へと	
大幅に導入を加速化し、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	
DANGET ON O I HIS	

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 成の効率化に寄与することができ 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、C IO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 へ移管することとし、全体最適化 に向けた体制を整えた。 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 などDXを促進した。北海道新幹 線建設工事においては、遠隔臨場 のモデル工区を設定し、各種技術

	の実証を行った。		

1. 当事務及び事業に関する	基本情報		
5. (1) ①	財務運営の適正化(予算、収支計画及び資金計画)		
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経	年データ								
評価対象と	なる指標	達成目標	基準値	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)
			(前中期目標期間最終年度						当該年度までの累積値等、必要な情
			値等)						報

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実	績・自己評価	Ë	主務大臣による評価		
			業務実績	自己評価	(見込許	平価)	(期間実統	責評価)
5. 財務内容の改善に関す	5. 予算 (人件費の見積りを	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	В	評定	
る事項	含む。)、収支計画及び資金	設定なし	予算、収支計画及び資金計画に	評定:B	<評定に至った理由>			
(1) 財務運営の適正化	計画		ついては、各年度の年度計画に基	根拠:中期目標等の予算等に基づ	毎年度、一定の事業等	辞のまとまりごとに、		
中期目標期間における	(1)予算、収支計画及び資	<その他の指標>	づき、適正に実施しているところ	き、適正に実施していると認めら	予算、収支計画及び資金	計画を策定し、これ		
予算、収支計画及び資金計	金計画	設定なし	であり、各実績は、「独立行政法人	れるため。	らに基づいて事業を遂行	fするとともに、独立		
画について、適正に計画し	別紙のとおり。		鉄道建設・運輸施設整備支援機構		行政法人会計基準等に基	長づき適正な会計処理		
健全な財務体質の維持を		<評価の視点>	中期計画の予算等 (平成 30 年~令		を行っており、中期目標	票における所期の目標		
図る。		今中期計画期間において、	和 4 年度)」(表 3.1) のとおり推移	<課題と対応>	を達成すると見込まれる	らことからB評定とし		
独立行政法人会計基準		一般管理費、事業費の削減を	している。	なし	た。			
(平成12年2月16日		織り込んだ中期計画の予算、	また、毎年の運営費交付金額の					
独立行政法人会計基準研		収支計画及び資金計画に基づ	算定については、運営費交付金債		<指摘事項、業務運営」	この課題及び改善方策		
究会策定、平成27年1月		き作成した各年度の年度計画	務残高の発生状況にも留意した上		>			
27日改訂) 等により、運		の予算、収支計画及び資金計	で、算定ルールに則り適正に算出		特になし。			
営費交付金の会計処理と		画について適正に実施してい	している。					
して、業務達成基準による		るか等。			<その他事項>			
収益化が原則とされたこ					特になし。			
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								
3.								
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。		

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)

【特例業務勘定】

 予算
 (単位:百万円)

 Image: 10 mg/s
 30年度
 元年度
 2年度
 3年度
 4年度
 30年度~4年度

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 (予算額)	30年度~4年度 合計
収入							
業務収入	61,797	91,759	6,978	96	4,119	3,683	106,635
業務外収入	51	20	32	100	924	16	1,092
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	112,232	888,241
支出							
業務経費							
特例業務関係経費	609,231	151,509	120,056	121,615	170,224	97,040	660,443
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	1,026	3,669
人件費	2,731	419	444	406	415	530	2,214
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	15,064	68,272
計	754,446	175,358	143,827	145,256	194,544	145,087	804,073

[人件費の見積もり]

資金計画

(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3年度までの実績額は1,441百万円であり、令和4年度の予算額429百万円との合計は1,870百万円である。

収支計画 (単位:百万円)

255411							
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 (予算額)	30年度~4年度 合計
費用の部	275,726	79,746	50,726	71,333	44,958	60,254	307,017
経常費用	228,253	70,225	41,215	61,821	35,447	50,826	259,534
特例業務費	220,986	69,157	40,135	60,808	34,395	49,406	253,902
一般管理費	7,128	1,050	1,061	990	1,031	1,394	5,525
減価償却費	139	18	19	23	21	26	107
財務費用	47,473	9,513	9,512	9,511	9,511	9,427	47,474
雑損	-	-	-	-	0	-	0
臨時損失	-	8	-	1	0	-	9
収益の部	275,933	156,520	56,706	65,890	46,461	29,089	354,666
特例業務収入	34,115	97,484	49	10,833	2,202	-	110,569
財務収益	241,800	59,019	56,609	54,962	43,330	29,085	243,005
社	18	17	48	95	929	4	1,092
純利益 目的積立金取崩額	207	76,774 -	5,979 -	△ 5,443 -	1,503	∆ 31,164 -	47,649 -
総利益	207	76,774	5,979	△ 5,443	1,503	△ 31,164	47,649

	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 (予算額)	30年度~4年度 合計
	資金支出	1,234,885	728,550	657,389	590,911	1,241,277	242,636	3,460,763
	業務活動による支出	761,706	175,225	144,093	145,080	193,775	123,022	781,195
	投資活動による支出	51	243,720	236,534	264,938	917,020	65	1,662,277
-	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	97,549	995,291
	資金収入	1,234,885	728,550	657,389	590,911	1,241,277	242,636	3,460,763

資金収入 657,389 590,911 1,241,277 1,234,885 728,550 業務活動による収入 133,733 63,613 55,153 48,347 303,615 投資活動による収入 561,661 252,094 284,171 258,997 1,012,036 前期よりの繰越金 369,609 342,724 309,605 276,762 180,893

(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】

		LITT HUX					
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 (予算額)	30年度~4年度 合計
収入							
借入金等	138,700	22,100	20,400	52,100	22,700	31,400	148,700
財政融資資金借入金	90,600	20,100	20,400	18,100	22,700	24,400	105,700
民間借入金	-	-	-	34,000	-	7,000	41,000
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	28,436	149,378
業務外収入	985	453	200	266	558	69	1,546
計	282,954	51,036	48,020	83,608	57,056	59,905	299,624
支出							
業務経費	1						
海事業務関係経費	133,710	35,870	26,468	24,664	33,012	35,521	155,536
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	424	2,569
一般管理費	1,024	168	178	189	205	214	954
人件費	3,846	722	606	673	644	862	3,508
業務外支出	425	6	1	32	0	95	134
計	281,239	56,703	45,104	81,736	57,605	60,639	301,787
「し仕事の目待もい」							

[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3年度までの実績額は2,158百万円であり、令和4年度の予算額650百万円との合計は2,808百万円である。

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 (予算額)	30年度~4年度 合計
費用の部	130,371	23,813	24,609	25,851	24,967	25,523	124,762
経常費用	126,077	23,138	24,054	24,956	24,511	25,001	121,660
海事業務費	120,843	22,273	23,206	24,083	23,625	23,896	117,083
一般管理費	5,221	860	846	871	884	1,102	4,563
減価償却費	13	5	3	2	2	3	14
財務費用	4,294	674	554	460	360	522	2,571
臨時損失	-	0	0	436	95	-	531
収益の部	134,414	25,631	26,317	26,888	26,476	26,037	131,349
海事業務収入	132,531	25,028	25,892	26,371	25,745	25,600	128,635
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	437	2,214
臨時利益	-	-	0	-	499	-	499
純利益	4,043	1,818	1,708	1,037	1,510	514	6,587
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-	-
総利益	4,043	1,818	1,708	1,037	1,510	514	6,587

資金計画 (単位:百万円)

具亚引回							(単位:日月7月)
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 (予算額)	30年度~4年度 合計
資金支出	288,475	63,016	55,573	91,922	66,413	68,437	345,361
業務活動による支出	13,054	1,804	1,778	1,610	1,486	2,128	8,805
投資活動による支出	130,172	34,511	27,193	25,142	32,787	34,908	154,541
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	7,877	42,928
資金収入	288,475	63,016	55,573	91,922	66,413	68,437	345,361
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	26,067	128,671
投資活動による収入	9,390	8,738	2,270	4,814	8,363	2,559	26,744
財務活動による収入	138,700	22,100	20,400	52,100	22,700	31,400	148,700
前期よりの繰越金	4,184	6,562	7,469	9,334	9,471	8,410	41,247

(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。

(単位:百万円)

333,616

1,886,758

1,240,389

32,772

79,460

130,404

【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 (予算額)	30年度~4年度 合計			
収入										
運営費交付金	286	45	43	59	57	60	264			
政府出資金	4,800	-	-	-	-	10	10			
借入金等	161,900	11,794	4,100	117,754	4,920	1-	138,568			
財政融資資金借入金	129,500	-	-	115,999	4,920	201,500	322,419			
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	820	921			
計	221,555	28,401	15,961	121,945	7,646	203,502	377,455			
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	202,339	341,048			
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	36	105			
人件費	498	64	65	70	97	112	408			
業務外支出	30	1	0	2	6	9	19			
ă†	221,624	28,392	15,981	121,943	7,664	203,502	377,483			

[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3年度までの実績額は246百万円であり、令和4年度の予算額91百万円との合計は336百万円である。

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 (予算額)	30年度~4年度 合計
費用の部	4,991	88	91	92	977	877	2,125
経常費用	737	88	89	89	142	156	563
地域公共交通等業務費	84	11	10	5	12	8	47
一般管理費	648	76	78	84	130	147	514
減価償却費	5	1	1	0	0	0	2
財務費用	4,254	-	-	4	692	721	1,418
臨時損失	-	0	2	-	0	-	2
収益の部	4,916	95	67	81	829	877	1,949
運営費交付金収益	286	45	41	45	65	55	251
地域公共交通等業務収入	4,629	50	22	29	760	813	1,674
賞与引当金見返に係る収益	-	-	2	3	3	4	13
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
雑益	-	0	-	4	1	4	10
臨時利益	-	-	2	-	0	-	2
純利益	△75	7	△ 23	Δ11	△ 5	Δ1	△ 34
目的積立金取崩額	85	2	26	20	14	1	62
総利益	9	9	3	8	9	-	28

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 (予算額)	30年度~4年度 合計
資金支出	221,646	28,508	16,060	122,004	7,714	203,530	377,815
業務活動による支出	172,302	11,899	4,202	117,838	5,851	203,194	342,985
投資活動による支出	3	0	0	1	1	1	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	27	299
100 m 10							
資金収入	221,646	28,508	16,060	122,004	7,714	203,530	377,815
業務活動による収入	54,855	16,607	11,861	4,186	2,730	1,993	37,377
運営費交付金による収入	286	45	43	59	57	60	264
その他の収入	54,569	16,562	11,818	4,128	2,672	1,933	37,114
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	201,510	340,078
前期よりの繰越金	91	107	99	63	65	27	360

(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 (予算額)	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	101,396	528,936
国庫補助金	510,559	99,787	116,026	111,545	99,990	101,375	528,723
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	98,465	492,229
業務外収入	6	69	15	49	2	72	208
他勘定より受入	114,610	28,637	26,686	23,982	20,475	15,502	115,282
他経理より受入	-	-	-	-	-	-	-
計	1,505,825	227,215	241,436	234,259	561,129	270,635	1,534,675
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	7,249	44,881
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	127	601
人件費	1,756	302	305	294	283	324	1,508
業務外支出	142	488	84	234	126	208	1,140
他勘定へ繰入	1,303,128	190,469	206,184	198,964	515,186	218,986	1,329,789
他経理へ繰入	-	-	-	-	-	-	-
計	1,505,825	227,329	241,415	234,233	561,100	270,635	1,534,713

[人件費の見積もり]

総利益

(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3年度までの実績額は1,004百万円であり、令和4年度の予算額272百万円との合計は1,276百万円である。

収支計画 (単位:百万円) 元年度 (実績額) 30年度 (実績額) 2年度 (実績額) 30年度~4年度 3年度 4年度 区 分 計画額 (実績額) (予算額) 合計 費用の部 992,578 195,743 224,772 220,688 207,759 202,149 1,051,111 経常費用 594,317 110,575 142.228 139,838 128,579 129,153 650,373 鉄道助成業務費 591,920 110,146 141,805 139,427 128,177 128.693 648.249 一般管理費 2,391 426 421 410 400 459 2,116

減価償却費 財務費用 398,245 84,761 82,377 80,679 79,120 72,813 399,750 雑損 407 150 171 182 970 臨時損失 18 収益の部 1,004,099 200,551 215,258 212,226 200,238 200,219 1,028,493 運営費交付金収益 鉄道助成業務収入 492,266 98,426 98,458 98,393 98,412 98,439 492,128 補助金等収益 510,784 101,648 116,442 113,460 101,567 101,396 534,513 賞与引当金見返に係る収益 退職給付引当金見返に係る収益 資産見返負債戻入 資産見返運営費交付金戻入 資産見返補助金等戻入 財務収益 272 150 171 182 834 臨時利益 純利益 11,521 4,808 △ 8,461 △ 7,521 △1,930 △ 22,618 △ 9,514 前中期目標期間繰越積立金取崩額 139

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 (予算額)	30年度~4年度 合計
資金支出	1,506,308	230,455	242,888	233,946	561,225	270,943	1,539,457
業務活動による支出	944,258	188,381	216,391	208,628	195,715	191,193	1,000,308
投資活動による支出	5	1	1	4	5	3	14
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	288	1,577
資金収入	1,506,308	230,455	242,888	233,946	561,225	270,943	1,539,457
業務活動による収入	1,118,825	229,924	242,609	233,621	218,908	215,637	1,140,698
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	101,396	531,941
その他の収入	607,008	127,161	125,148	122,469	118,919	114,040	607,737
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	306	1,759

4.946

(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 (予算額)	30年度~4年度 合計	
収入								
業務収入	61,797	91,759	6,978	96	4,119	3,683	106,635	
業務外収入	51	20	32	100	924	16	1,092	
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	112,232	888,241	
支出								
業務経費								
特例業務関係経費	609,231	151,509	120,056	121,615	170,224	97,040	660,443	
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	1,026	3,669	
人件費	2,731	419	444	406	415	530	2,214	
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	15,064	68,272	
計	754,446	175,358	143,827	145,256	194,544	145,087	804,073	

[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3年度までの実績額は1,441百万円であり、令和4年度の予算額429百万円との合計は1,870百万円である。

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 (予算額)	30年度~4年度 合計
費用の部	275,726	79,746	50,726	71,333	45,043	60,253	307,101
経常費用	228,253	70,225	41,215	61,821	35,531	50,826	259,618
特例業務費	220,986	69,157	40,135	60,808	34,328	49,406	253,834
一般管理費	7,128	1,050	1,061	990	1,182	1,394	5,676
減価償却費	139	18	19	23	21	26	107
財務費用	47,473	9,513	9,512	9,511	9,511	9,427	47,474
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	29,089	354,666
特例業務収入	34,115	97,484	49	10,833	2,202	0	110,569
財務収益	241,800	59,019	56,609	54,962	43,330	29,085	243,005
雑益	18	17	48	95	929	4	1,092
臨時利益	-	-	0	-	0	-	0
純利益	207	76,774	5,979	△ 5,443	1,419	Δ 31,164	47,565
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-	-
総利益	207	76,774	5,979	△ 5,443	1,419	△ 31,164	47,565

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 (予算額)	30年度~4年度 合計
資金支出	1,234,885	728,550	657,389	590,911	1,241,277	242,636	3,460,763
業務活動による支出	761,706	175,225	144,093	145,080	193,775	123,022	781,195
投資活動による支出	51	243,720	236,534	264,938	917,020	65	1,662,277
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	97,549	995,291
資金収入	1,234,885	728,550	657,389	590,911	1,241,277	242,636	3,460,763
業務活動による収入	303,615	133,733	63,613	55,153	48,347	32,772	333,616
投資活動による収入	561,661	252,094	284,171	258,997	1,012,036	79,460	1,886,758
前期よりの繰越金	369,609	342,724	309,605	276,762	180,893	130,404	1,240,389

(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。

1. 当事務及び事業に関する	基本情報		
5. (1)	財務運営の適正化(財務運営の適正化)		
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

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

3. 中期目標期間の業務に	係る目標、計画、業務実績、	中期目標期間評価に係る	自己評価及び宝	主務大臣に	よる評価						
中期目標	中期計画	主な評価指標等		法	人の業務実	績・自己評	² 価	主務大臣による評価		価	
				業務等	実績		自己評価	(見込許	(見込評価) (期間実績評価		績評価)
(1) 財務運営の適正化	(2) 財務運営の適正化	<主な定量的指標>	<主要な業務等	実績>			<評定と根拠>	評定	В	評定	
中期目標期間における	独立行政法人会計基準(平	・設定なし	独立行政法。	人会計基準等	等により、運	営費交付金	評定: B	<評定に至った理由>			
予算、収支計画及び資金計	成12年2月16日独立行		の会計処理と	して、業務達	達成基準によ	る収益化が	根拠:独立行政法人会計	運営費交付金につい	て、独立行政法人		
画について、適正に計画し	政法人会計基準研究会策定、	<その他の指標>	原則とされたこ	ことを踏まれ	え、収益化基	準の単位と	基準等により、運営費交	会計基準等に基づき、	適正に収益化等の		
健全な財務体質の維持を	平成27年1月27日改訂)	・設定なし	しての業務ご	とに予算と	実績の管理	を行った結	付金の会計処理として、	会計処理を行い、業務	ぎごとに予算と実績		
図る。	等により、運営費交付金の会		果、中期目標期	開門の各年度	度末における	運営費交付	業務達成基準による収	の管理を行っている。			
独立行政法人会計基準	計処理として、業務達成基準	<評価の視点>	金債務残高の	発生状況の打	推移は次のと	おり。	益化が原則とされたこ	また、毎年度の運営	費交付金額につい		
(平成12年2月16日	による収益化が原則とされ	·独立行政法人会計基準(平	(運営費交付	寸金債務残高	高の発生状況	兄の推移)	とを踏まえ、収益化基準	ては、運営費交付金残	き 高の発生状況にも		
独立行政法人会計基準研	たことを踏まえ、収益化基準	成12年2月16日独立行政法	平成 30	令和元	令和2	令和3	の単位としての業務ご	留意した上で、算定ル	ールに則り適正に		
究会策定、平成27年1月	の単位としての業務ごとに	人会計基準研究会策定、平成	年度末	年度末	年度末	年度末	とに予算と実績の管理	算定している。			
27日改訂)等により、運	予算と実績の管理を行う。	27年1月27日改訂) 等によ	_	_	11 百万円	_	を行い、独立行政法人会	以上を踏まえ、中期	目標における所期		
営費交付金の会計処理と		り、運営費交付金の会計処理			1		計基準等を遵守して適	の目標を達成すると見	込まれることから		
して、業務達成基準による		として、業務達成基準による					正な会計処理を行った	B評定とした。			
収益化が原則とされたこ		収益化が原則とされたこと					ことから、中期目標等に				
とを踏まえ、引き続き、収		を踏まえ、収益化基準の単位					おける所期の目標を達	<指摘事項、業務運営	上の課題及び改善		
益化単位としての業務ご		としての業務ごとに予算と					成するものと考えられ	方策>			
とに予算と実績を管理す		実績の管理を実施している					るため。	特になし。			
る。		カュ。									
また、独立行政法人会計	また、各年度期末における	・中期目標期間の各年度期末					<課題と対応>	<その他事項>			
基準等を遵守し、適正な会	運営費交付金債務に関し、そ	における運営費交付金債務					中期計画における所期	特になし。			
計処理に努める。	の発生状況を厳格に分析し、	に関し、その発生状況を厳格					の目標達成に向け、引き				
	減少に向けた努力を行うと	に分析し、減少に向けた努力					続き収益化基準の単位				
	ともに、独立行政法人会計基	を行っているか。					としての業務ごとに予				

	準等を遵守し、適正な会計処		算と実績の管理を行い、	
	理に努める。		独立行政法人会計基準	
なお、毎年度の運営費交	なお、毎年度の運営費交付		等を遵守した適正な会	
付金額の算定については、	金額の算定については、運営		計処理を行う。	
運営費交付金債務残高の	費交付金債務残高の発生状			
発生状況にも留意した上	況にも留意した上で、厳格に			
で、厳格に行う。	行う。			
で、厳格に行う。	行う。			

1. 当事務及び事業に関する基本情報								
5. (2)	資金調達							
当該項目の重要度、難易		関連する政策評価・行政事業レ						
度		ビュー						

2.	主要な経年データ								
言	平価対象となる指標	達成目標	基準値	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)
			(前中期目標期間最終年度						当該年度までの累積値等、必要な情
			値等)						報

中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務等	実績・自己評価	主務大臣による評価		Ħ	
			業務実績	自己評価	(見込評	価)	(期間実統	責評価)
(2) 資金調達	(3) 資金調達	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	A	評定	
毎年度の資金計画を	資金計画を策定し、短期資金	設定なし	サステナビリティファイナンス	評定: A	<評定に至った理由>			•
策定するとともに、計画	及び長期資金の併用等による柔		(注)を活用した資金計画を策定	根拠:コロナ禍で中期計画後半には訪	毎年度資金計画を策	定し、短期資金及		
的な債券発行等を通じ	軟かつ効率的な資金調達を行う	<その他の指標>	し、短期資金及び長期資金を併用し	問が不可能となる中、WEB会議等も	び長期資金の併用等に	よる柔軟かつ効率		
て、資金調達コストの抑	ことにより、資金調達コストの	設定なし	た柔軟かつ効率的な資金調達を実	活用して個別IRや投資家向けセミ	的な資金調達を行うこ	とにより、資金調		
制を図る。	抑制を図る。		施し、資金調達コストの抑制を図っ	ナーを実施し、積極的かつ丁寧な情報	達コストの抑制を図った	たことに加え、令		
		<評価の視点>	た。	発信に努めた。また、通常は地方債に	和元年 1 月にアジア初	のプログラム認証		
		資金計画に基づき、資金	投資家層の拡大等による安定的	一定の金利が上乗せされるところ地	を取得したサステナビ	リティファイナン		
		調達コストの抑制を図って	な資金調達の実施を目的とした投	方債と同水準での起債(5年債、10年	スを活用して低利で安治	定的な資金調達を		
		いるか。	資家に対する継続的な個別IR活	債、15年債及び20年債)ができた等、	行い、日本の ESG 債市	場の拡大に貢献し		
			動は、コロナ禍で中期計画後半には	低利で安定的な資金調達を実施する	たとして㈱キャピタル	アイが選出する		
			訪問も不可能となる中、WEB会議	ことができたほか、サステナビリティ	「BEST DEALS OF 2019	9(財投機関債等部		
			等も活用して中期目標期間中、累計	ボンドを発行した令和元年5月以降、	門)」を受賞したほか、	令和2年4月に機		
			433 機関(訪問 311 機関、WEB会	環境や社会性に共感した累計 269 件と	構の格付けが AA から A	AA+に 15 年ぶりに		
			議等 122 機関) に対して実施するこ	いう多くの投資家から機構債券への	一段階引き上げられた。			
			とができた。また、投資家向けのセ	投資表明を得ることができた。加え	また、コロナ禍で通行	常の資金調達業務		
			ミナーも個別IR活動同様、WEB	て、財投機関では初めて全国 47 都道	が制約される状況の中、	web 会議や電話会		
			会議等も活用し累計 54 回登壇し、	府県すべての地域の投資家から投資	 議システムを用いて積極	極的に IR活動を実		
			6,734 名の参加者に対して鉄道建	表明を獲得することができた。また、	施するともに、web セ	ミナーに登壇し、		
			設・船舶共有建造を通じた「強靭(レ	令和3年度には起債時の需要倍率の獲	 SDGs の掲げる目標に貢	献する機構の取り		
			 ジリエント) なインフラ構築」など	得が過去最高 (5 年債 (6.05 倍)、10 年	 組みを丁寧に説明する。	ことで投資家層の		

また、投資家向けのセミナーの「できた。

他、テレビ・新聞等の各種メディア り多くの視聴者層に対して機構の一のであると考える。 SDGsへの取り組みやCBI認 証付きサステナビリティボンドの | <課題と対応> 意義等を訴求することができた。

他、地方自治体、一般財団法人、公 る。 共法人等多様な業態からの購入が 見られ、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。

以上のことから、中期目標等におけ このように、機構が自らの努力で投資

のSDGsの掲げる目標に貢献す ┃ 債 (7.85 倍)、15 年債 (2.38 倍) 及び ┃ 拡大を図り、令和3 年度には財投機関で る機構の取り組みを丁寧に説明し 20 年債(2.97 倍)) となった等、低利で √ 初めて全国 47 都道府県すべての地域の 安定的な資金調達を実施することが|投資家から投資表明を獲得するに至っ

に理事長・副理事長も出演等し、よ | る所期の目標を上回る成果を得るも | 先としての魅力を向上させ、低コストで 安定的な資金調達を実施し、多額の資金 を必要とする鉄道建設、船舶共有建造と いった機構業務の質の向上に寄与してい ・中期計画における所期の目標達成に ることが認められ、中期計画における所 この結果、金融機関や保険会社の | 向け、引き続き調達コストの抑制を図 | 期の目標を上回る成果が得られることが 見込まれることからA評定とした。

> <指摘事項、業務運営上の課題及び改善 方策>

特になし。

<その他事項>

(外部有識者からの意見)

- ・単年度でもA評価が続いており、中期目 標期間における評価もA評価で妥当であ ると考える。
- サステナビリティボンドの発行による 低利・安定な資金調達は高く評価できる。 ・国際的評価機関から得たサステナビリ ティファイナンスの適格性に基づいて地 方債と同水準の金利での起債を行い、と りわけ令和3年度には、過去最高の起債 時需要倍率で達成しており、機構の財務 健全性の下での継続的発展に大きく資す るものであり、中期目標の所期目標を上 回る成果であると評価できる。
- ・高い信頼性を得ていることは、社会経済 的観点からも、相対的にみても明確であ る。

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する基本情報					
6. (1)	人事に関する計画				
当該項目の重要度、難易		関連する政策評価・行政事業レ			
度		ビュー			

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

3.	中期目標期間の業務に係	系る目標、計画、業務実績、	中期目標期間評価に係る自	己評価及び主務大臣による評価				
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価			主務大臣による評価	<u> </u>
				業務実績	自己評価	(見込	評価)	(期間実績評価)
	(1) 人事に関する計画	(2) 人事に関する計画	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	В	評定
	機構の役割を果たすため	機構の役割を果たすため、	・設定なし	人材確保に係る方針として各年	評定: B	<評定に至った理由>	>	
	の人材確保・育成方針を策	人材確保に係る方針を策定		度新規職員採用計画に基づき、現	根拠:人材確保に係る方針として	機構の役割を果たす	ため、毎年度、必要な	
	定し、社会的要請に応えう	し、事業規模、事業内容等業務	<その他の指標>	在及び将来の業務の円滑な遂行を	各年度新規職員採用計画に基づ	人材の確保・育成に関	する方針を策定すると	
	る組織運営に努める。	の実情に応じて必要な人材の	・設定なし	見据えて、新卒者を採用するとと	き、新卒者を採用するとともに即	ともに、令和3年7月	に策定・公表した「鉄	
		確保に努め、各業務の進捗に		もに即戦力として期待される社会	戦力として期待される社会人を採	道・運輸機構改革プラ	ン」に基づく新たな取	
		対応した人員の適正配置等重	<評価の視点>	人を採用した。さらに、定年退職	用した。さらに、再雇用制度、事務	組を含め、社会的要請	に応えうる組織運営に	
		点的な運用を行うとともに、	・必要な人材を確保してい	者を引き続き雇用する再雇用制度	所限定職員制度を活用するととも	努めており、中期目標	における所期の目標を	
		人材育成に係る方針を策定	るか。	及び特定の事務所に勤務し定例・	に、嘱託 (常勤・非常勤) 採用によ	達成すると見込まれる	ることからB評定とし	
		し、高度な専門的知識の修得、	・人員の適正配置等重点的	定型的業務を行う職員を雇用する	り、必要な人材確保に努めた。こ	た。		
		技術スキルの向上等を図る研	な運用を行っているか。	事務所限定職員制度を活用すると	れら採用等のほか、鉄道事業者等			
		修を実施することにより、社		ともに、再雇用期間満了者の嘱託	他機関からの出向者の受入れ強化	<指摘事項、業務運営	上の課題及び改善方策	
		会的要請に応えうる組織運営		(常勤・非常勤)採用により、必要	等により、適正な人員配置に努め	>		
		に努める。		な人材確保に努めた。これら採用	た。さらに、出向者のポストに関	特になし。		
				等のほか、鉄道事業者等他機関か	する社内公募制度を令和3年度に			
				らの出向者の受入れ強化、他機関	初めて実施するとともに、従来の	<その他事項>		
				へ出向している者の引揚げも行	運用にとらわれない昇格人事によ	特になし。		
				い、各事業の工程、事業量等を勘	り、意欲や能力のある職員を積極			
				案のうえ、業務量に応じた適正な	的に登用するなど、人員の重点配			
				人員配置に努めた。さらに、社内	置の取り組みを行った。			
				公募制度の実施や、従来の運用に	また、人材育成に係る方針とし			

とらわれない昇格人事により、意	て各年度研修実施計画に基づき、	
欲や能力のある職員を積極的に登	階層別研修及び専門別研修を着実	
用するなど、人員の重点配置の取	に実施した。なお、人材育	
り組みを行った。	成の観点から、社会人採用者に対	
また、人材育成に係る方針とし	してもメンタリング制度を開始す	
て各年度研修実施計画に基づき、	る等、新規採用者に配慮する取り	
職員の資質向上を図るための階層	組み等も行っている。	
別研修のほか、高度な専門的知識	以上のことより、中期目標等に	
の修得、技術スキルの向上等を図	おける所期の目標を達成するもの	
るための専門別研修を着実に実施	と認められるため。	
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	<課題と対応>	
ング制度を開始する等、新規採用	出向者の受入れを含め、引き続	
者に配慮する取り組み等も行って	き、業務の実情に応じた人材確保	
いる。	に努める必要がある。また、人材	
	の育成については、組織横断的に	
	取組を推進するため、人材育成課	
	を令和4年4月に設置し、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に取り組む。	

4. その他参考情報	日
------------	---

1. 当事務及び事業に関する基本情報					
6. (2)	内部統制の充実・強化				
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レ ビュー			

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

中期目標	系る目標、計画、業務実績、 	主な評価指標等	法人の業務実	·	 主務大臣による評価		
中州口际	中朔可凹 	土な計画担保寺	業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価	
6. その他業務運営に関す	(4) その他当該中期目標	<主な定量的指標>	71.012	<評定と根拠>	V = 1 = 1 · · · · · · ·		
る重要事項	ではんての他国政中朔日保 を達成するために必要な事		<主要な業務実績>		,,,,	計化	
(2) 内部統制の充実・強		・設定なし	「業務運営の抜本的な改善に関す	評定:B	<評定に至った理由>		
化	① ①内部統制の充実・強化		る命令を受けての改善措置につい	根拠:整備新幹線整備事業におけ	本中期目標期間中においては、北陸新幹	線	
「独立行政法人の業務	「独立行政法人の業務の	<その他の指標>	て」を踏まえ、鉄道建設事業にお	る工期遅延・事業費増嵩により、	(金沢・敦賀間)の工期遅延・事業費増嵩	問	
	適正を確保するための体制	・設定なし	ける各路線が抱える課題の早期解	令和元年度の業務実績評価におい	題に関連して、国土交通大臣から業務改善	命	
体制等の整備」(平成26	等の整備」(平成26年11		決に取り組んだ。具体的には、工	て整備新幹線整備事業の工程管理	令が発出されるに至り、中期目標の達成を	阻	
年11月28日総務省行	月28日総務省行政管理局	 <評価の視点>	 程管理・事業費管理のルールを見	 及び事業費管理の項目について、	 害する要因(リスク)の把握・対応といっ	た	
政管理局長通知)に基づ	長通知) に基づき、業務方法	・内部統制の取組みについて	 直し、工程と事業費の同時かつ総	 抜本的な改善を求める必要がある	面での課題が明らかになったところであ	<u>る</u>	
き、業務方法書に定めた事	書に定めた事項を確実に実	実態把握、継続的な分析、必	合的な審議を行うために、理事長	とされ、通則法第32条第6項の規	が、令和3年1月に国土交通大臣に報告し		
項を確実に実施し、「業務	施するとともに、「業務運営						
運営の抜本的な改善に関	の抜本的な改善に関する命		を委員長とする事業総合管理委員		「業務運営の抜本的な改善に関する命令を		
する命令を受けての改善	令を受けての改善措置につ	の充実・強化を図っているか。	会を設置して、リスクを早期に把		けての改善措置について」に基づき、令和3		
措置について」を確実に実 施するとともに、法人の長	いて」を確実に実施する。 理事長のリーダーシップ	・ 再発防止対策について、こ	握し、組織として適時適切な対応	の強化)をはじめとする改善措置	4 月に地域密着型の組織として北陸新幹線	建	
のリーダーシップのもと、	のもと、理事長を委員長と	れまでの取組みを踏まえた上	を図った。また、関係自治体等で	を速やかに講ずるよう、令和2年	設局を設置して現場の業務執行体制を強化	す	
内部統制の取組みについ	し、全役員が参画する内部	で、必要に応じて見直しを行	構成する会議体を通じて各工区の	12月に国土交通大臣から命令を受	るとともに、工程管理・事業費管理のルー	ル	
て実態把握、継続的な分	,, ,, , , , , , , , , , , , , ,	いながら、着実に取り組んで	工事の進捗状況、事業費の執行状	けており、中期目標の達成を阻害	を見直しにより本社においてリスクを迅速	に	
析、必要な見直しを行う。	のミッションや中期目標の	いるか。	 況、発生しているリスク要因等に	 する要因(リスク)の把握といっ	│ │把握し、令和3年5月に理事長を委員長と	す	
	達成を阻害する要因(リス		 ついて体系的な情報共有を行っ	 た面において、改善を要すると考	 る事業総合管理委員会の場で工程と事業費	を	
	ク) の把握・対応を行うな		た。	えられる点があったが、「業務運営	同時かつ総合的に審議するなど、業務改善		
	ど、内部統制の取組みにつ			の抜本的な改善に関する命令を受			
	いて実態把握、継続的な分		さらに、令和3年7月に策定・		令を踏まえた機構の体制及びガバナンスの	田	
	析、必要な見直しを行い、内		公表した、機構の未来を我々自身	けての改善措置について」を踏ま	化の取組を確実に実施した。		
	部統制の充実・強化を図る。		の力で築き上げていくための具体	え、鉄道建設事業における各路線	さらに、機構では、「業務運営の抜本的な		
	また、北陸新幹線融雪・消		的な取組みをまとめた「鉄道・運	が抱える課題の早期解決に取り組	善に関する命令を受けての改善措置につ	(1)	

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 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。

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、 までの取組みを踏まえた | 必要に応じて見直しを行い ながら、引き続き着実に取 り組ます。

を据え、取組みを推進した。また、 改革プランを着実かつ効果的に推し 進するため、プロジェクトマネジ 告等を通じて継続的にフォローア ップを行った。

改革プランの実施を通じて、独立 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、 ある。

- ・統制環境…組織体制の見直し、 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│策定した。 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 統制の観点での改善。

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 建設の各事業 (整備新幹線事業、

ランに掲げる各種取組みのテーマ|費管理のルールを見直し、工程と 毎にプロジェクト推進チームを設 | 事業費の同時かつ総合的な審議を る事業総合管理委員会を設置し として適時適切な対応を図った。 メント体制の構築や新たな入札契 また、関係自治体等で構成する会 進捗状況の定期的な理事会への報|状況、事業費の執行状況、発生し 的な情報共有を行った。

その一方で、機構が今後とも着 行政法人の内部統制の基本的要素 | 実に事業を進めていくためには、 スの改善や組織・人事体制など、 ず、組織全体の改革を行うことと 「鉄道・運輸機構改革プラン」を「ろである。

> については、テーマ毎にプロジェ プを行った。

改革プランの実施を通じて、独

輸機構改革プラン」について、プ│んだ。具体的には、工程管理・事業│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 置し、チームの責任者として役員 │ 行うために、理事長を委員長とす │ 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 て、リスクを早期に把握し、組織 | 月に策定・公表して、理事長のリーダーシッ プの下、業務改善の取組を強力に進めている | ところであり、本取組は、「独立行政法人の業 約制度の導入などの各種取組みの│議体を通じて各工区の工事の進捗│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) ているリスク要因等について体系 | に定められた内部統制の基本要素の充実・強 化にもつながるものである。

この機構改革プランの策定に当たっては、 新理事長の改革への強い決意の下、地方機関 機構の事業をとりまく大きな環境 | を含む機構内の全部署を対象とした説明会を 変化を的確にとらえ、業務プロセ | 複数回にわたり開催しており、全役職員に対 して実施した意見募集では多数の意見が寄せ さらなる取組みに努めたところで│機構の業務のあり方を根本から見│られるなど、機構改革プランの策定過程その 直すことが必須と考えた。このたしものが、新理事長のリーダーシップの発揮と め機構では、「業務運営の抜本的な | 役職員間のコミュニケーションの活性化に寄 プロジェクトマネジメント体制の | 改善に関する命令を受けての改善 | 与していることが見て取れる。また、機構改 構築、人事体制の見直しによる統│措置について」の内容にとどまら│革における議論の過程や取組の成果を機構内 に広く情報発信するなど、現場を含む機構全 し、その具体的な行動計画として | 体の改革機運の醸成・定着を図ってきたとこ

令和3年7月に公表された機構改革プラン 改革プランに掲げた各種取組み | には、「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」で報告された、 クト推進チームを設置し、チーム | 北陸新幹線(金沢・敦賀間)の業務を確実に |の責任者として役員を据え、その|進めるための即時的な対応にとどまらず、社 下で取組みを推進した。また、改 | 会で進む働き方改革やデジタル化の進展な 場の実施等のⅠCT施策を検討のⅠ革プランを着実かつ効果的に推進Ⅰど、機構の事業を取り巻く大きな環境変化を 上、実施することにより、ICT│するため、プロジェクトマネジメ│的確にとらえ、機構全体の業務プロセスの改 環境への対応、ICTの利用及び | ント体制の構築や新たな入札契約 | 善や組織・人事体制など機構の業務のあり方 制度の導入などの各種取組みの進 | を根本から見直すべく、6つの具体的な取組 これに加え、事業実施部署以外の|捗状況の定期的な理事会への報告|テーマ(「組織体制の見直し」「業務プロセス 等を通じて継続的にフォローアッ│における生産性の向上」「入札契約制度・施工 環境の改善」「人事体制・人材育成の見直し」 「対外的な情報発信力の強化」「働きやすい職 画の実施状況等を内部統制委員会 | 立行政法人の内部統制の基本的要 | 場環境の構築」) を掲げ、テーマごとに責任者 で報告することとされていた鉄道│素である「統制環境」、「情報と伝│となる理事を置いて、責任者のリーダーシッ | 達 | 及び「ICTへの対応 | につい | プの下で取組を推進するタスクフォース体制 |

幹線受託工事事業)の工程・事業 り、さらなる取組みに努めたとこ 費管理に係るリスクについて、重しろである。 点対応リスクの中でも特に重要な ↓・統制環境…組織体制の見直し、 リスクと位置付け、事業総合管理 プロジェクトマネジメント体制の 議を踏まえた上で、役員や支社局 制環境の整備。 (令和3年6月)。

イ) 北海道新幹線建設局及び九州 | 組みによる外部伝達の改善。 いて監査を行い、両局とも関係通し統制の観点での改善。

のフォローアップも含めた、「内部 | 強化を図った。 統制に係る取組計画」を年度ごと 実・強化に取り組んだ。

- 費管理及びリスク管理に関し、新│場の実施等のICT施策を検討の│ところである。 たに設置された会議体等が実効性 上、実施することにより、ICT

員が参画する内部統制委員会にお│て、「内部統制に係る取組計画」を│められる。 いて、北陸新幹線融雪・消雪基地 | フォローアップすることにより、 漏えい事案等に係る再発防止対策 | 見直しを行い、内部統制の充実・

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

神奈川東部方面線事業及び中央新 | て、以下のとおり改善が進んでお | を構築して取組を推進してきた。

その結果、プロジェクト毎に責任体制を明 確化した形でのプロジェクトマネジメントの 実施、新設した経営企画部による組織横断的 な総合調整の実施、機構業務改善提案窓口の 委員会等での専門的な視点での審│構築、人事体制の見直しによる統│運用による現場意見の反映、ICT推進チー ムによる遠隔臨場等のDX導入促進、民間の 長等が出席する理事会への定期的 |・情報と伝達…改革プランの策 | 技術力を事業マネジメントに活用する事業促 な審議・報告の場を通じてダブル│定、実施を通じて、理事長その他│進PPPの制度化、職員のモチベーションを チェックの体制でリスク管理を行 | 幹部と職員との意見交換の機会が | 高めるための社内公募制度の導入、業務改善 っていく体制に見直しを行った | 増えたことによる内部伝達の改 | に対する取組姿勢の人事評価制度への反映、 善。対外的な情報発信の強化の取|外部研修の実施による管理職の説明能力の向 上、モバイルPCの大幅前倒し導入や新リモ 新幹線建設局において実施した内 |・ICTへの対応…モバイルPC | ートアクセスシステムの導入によるテレワー 部監査において、工程管理、事業 | の導入促進、工事現場での遠隔臨 | ク環境の改善など、多くの成果が現れている

このように、機構改革プランの策定と実行 のある対応になっているか、につ | 環境への対応、ICTの利用及び | を通じて、組織・人事体制の見直しやプロジ エクトマネジメント体制の構築による統制環 達等に基づき所要の手続きを実施│また、理事長を委員長とする内部│境の整備、役職員のコミュニケーションの活 するとともに、本社主管課と課題 | 統制委員会において、北陸新幹線 | 性化や対外的な情報発信の強化の取組による を共通認識し、課題解決に努めて│融雪・消雪基地機械設備工事の入│情報伝達の改善、働きやすい職場環境の構築 いることを確認した(令和3年10 | 札における情報漏えい事案等に係 | に向けた ICT 施策の検討・実施による ICT へ る再発防止対策のフォローアップ┃の対応など、独立行政法人の内部統制を構成 - また、理事長を委員長とし、全役 | も含めた内部統制の取組みについ | する基本的要素の改善が進んでいることが認

また、理事長を委員長とし、全役員が参画 機械設備工事の入札における情報 | 実態把握、継続的な分析、必要な | する内部統制委員会において、入札談合等関 | 与行為等の再発防止を含む「内部統制に係る 取組計画 | をフォローアップすることで、内 以上より、中期目標期間を通じ一部統制の充実・強化に取り組んだ。

に策定し、内部統制の取組みにつ | て、内部統制の取組みについて実 | 以上を踏まえ、今中期目標期間を通じた評 いて実態把握、継続的な分析、必│態把握、継続的な分析、必要な見│価としては、北陸新幹線整備事業で明らかに 要な見直しを行い、内部統制の充┃直しを行い、内部統制の充実・強┃なった課題を踏まえ、現在進めている内部統 化を図ったことから、中期目標等 │ 制の充実・強化の取組を継続することにより、 における所期の目標を達成と考え | 中期目標における所期の目標を達成すると見 込まれることからB評定とした。

<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策

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 (外部有識者からの意見)
画の実施状況等を内部統制委員会・中期全体としては、B評価で妥当であると
で報告することとされていた鉄道 考える。
建設の各事業(整備新幹線事業、・本項目については中期目標期間中に「業務
神奈川東部方面線事業及び中央新 改善命令」が発出される事案との関係もあり、
幹線受託工事事業)の工程・事業 その後「機構改革プラン」に基づく内部統制
費管理に係るリスクについて、重 の強化が図られている。中期目標期間の評価
点対応リスクの中でも特に重要な に際しては、この間の事情の丁寧な説明が必
リスクと位置付け、事業総合管理 要である。
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)北海道新幹線建設局及び九州
新幹線建設局において実施した内
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、両局とも関係通
達等に基づき所要の手続きを実施
するとともに、本社主管課と課題
を共通認識し、課題解決に努めて
いることを確認した(令和3年10
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」
の本格実施を通じて、改善が進ん
でおり、より実効あるものとすべ
く一層努めていく必要がある。
は、「鉄道・運輸機構改革プラン」 の本格実施を通じて、改善が進ん でおり、より実効あるものとすべ

1. 当事務及び事業に関する基本情報					
6. (3)	広報・情報公開の推進				
当該項目の重要度、難易		関連する政策評価・行政事業レ			
度		ビュー			

2. 主要な経年デー	-タ							
評価対象となる技	指標 達成目標	基準値	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)
		(前中期目標期間最終年度						当該年度までの累積値等、必要な情
		値等)						報

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実	績・自己評価	主務大臣による評	<u> </u>	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)	
(3) 広報・情報公開の推	②広報・情報公開の推進	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定 B	評定	
進	機構の業務に対する国民の	設定なし	基本方針を「利用者毎に整理さ	評定: A	<評定に至った理由>		
機構の業務に対する国	理解を深めるため、広報にお		れた、見やすく探しやすい構造と	根拠:ホームページについては、	令和3年7月に策定・公表した「鉄道・運		
民の理解を深めるため、広	ける主要なターゲット及び	<その他の指標>	適切な情報提供による利用しやす	外部専門機関による協力のもとア	輸機構改革プラン」の取組の一つとして「対		
報における主要なターゲ	PRポイントを整理して、戦	設定なし	いホームページ」と定めたホーム	クセス状況の観察・分析を行い、	外的な情報発信能力の強化」を掲げ、組織と		
ット及びPRポイントを	略的広報を推進する。		ページにおいて、外部専門機関に	そしてそれを基に表示方法や掲載	して体系的に取り組んでおり、理事クラスが		
整理して、戦略的広報を推		<評価の視点>	よる協力のもとアクセス状況の観	内容等について利用者目線に立っ	最終的に責任を持って的確に情報発信する		
進する。また、主な業務の		・機構の業務に対する国民の	察・分析、そしてそれを基に表示	た改善を順次行った。	体制としたほか、管理職等以上の約400名の		
実施状況及び財務情報等		理解を深めるため、主な業務	方法や掲載内容等について利用者	また、ソーシャルメディアであ	役職員に対して部外専門講師による「コミュ		
について、広く情報公開を		の実施状況等について、ホー	目線に立った改善を順次行った。	る Youtube 及び Twitter を活用し、	ニケーション力向上研修」を実施し、役職員		
推進するとともに、外部の		ムページ等で分かりやすく公	また、ソーシャルメディアの活	国民に向けたより積極的な情報発	の説明能力の向上を図った。		
知見の積極的な活用を図		表しているか。	用による広報活動として、Youtube	信を行った。Youtube では鉄道・運	また、ソーシャルメディアの活用による広		
り、業務運営の透明性を確	また、主な業務の実施状況、		公式アカウントより、鉄道・運輸	輸機構が所有する各種アーカイブ	報活動として、Youtube に青函トンネル等の		
保する。	役職員の給与水準、入札結果		機構が所有する各種アーカイブ映	映像や現場レポート動画を投稿し	アーカイブ映像(日本鉄道建設公団による工		
	や契約の情報、財務の状況等		像や現場レポート動画を投稿した	たほか、Twitterでは工事進捗状況	事記録映像) や機構職員による現場リポート		
	について、ホームページ等に		ほか、新たな試みとして Twitter	やプレスリリース、鉄道・運輸機	動画を投稿することで機構の業務に対する		
	おいて分かりやすく公表す		公式アカウントを新規開設し、工	構の事業に関するトリビア等をツ	理解促進を図り、土木学会が主催する土木広		
	る。		事進捗状況やプレスリリース、鉄	イートし、親しみやすく、そして	報大賞 2021 において、機構の Youtube によ		
			道・運輸機構の事業に関するトリ	より国民の興味を惹く情報発信を	る広報活動が「準優秀部門賞」を受賞した。		
			ビア等の積極的な情報発信を行っ	試みた。	 令和 3 年 12 月には機構の公式 Twitter アカ		

開業前の新幹線駅及び共有建造 ウントを開設し、複数 SNS の連携による情報 その他、機構の事業推進への理 | 船客室内に鉄道・運輸機構のロゴ | 発信により効果的な PR 活動を行っている。 解を得ることを目的に、地域住民 マークを設置することで積極的な 業務運営の透明性を図るための情報公開 や地方公共団体等の関係者を主な PR を行った。 については、外部専門機関の知見を活用し ターゲットとし、事業の進捗状況、 その他、主な事業の進捗状況、役 | て、利用者目線に立ったホームページの改善 役職員の給与水準、入札結果や契│職員の給与水準、入札結果や契約│を継続的に行い、必要な情報をわかりやすく 約情報、財務状況、外部有識者に┃情報、財務状況、外部有識者によ┃公表している。 よる委員会の審議等についての情 | る委員会の審議等についての情報 | 以上を踏まえ、中期目標における所期の目 報を、分かりやすく公表した。 を、分かりやすく公表した。 標を達成すると見込まれることからB評定 以上のことから、中期目標等にしてした。 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。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策 特になし。 <課題と対応> 戦略的広報の推進による情報発 <その他事項> 信力の強化を図ってきたが、機構 (外部有識者からの意見) の認知や事業に対する理解は未だ |・令和3年の評価はAで妥当であると考え 不足していると認識している。そ られるが、中期期間としてはBが妥当である のうえで、令和3年7月策定の「鉄 と考える。 道・運輸機構改革プラン」におい┃・外部に対しての各種のアウトリーチ活動 て掲げられた「対外的な情報発信 │を積極的に進めていることは理解できるが、 力の強化」として諸施策に取り組 このような活動が機構と外部との間の信頼 んでいるところであるが、今後も 関係構築にどのような効果があったか具体 引き続き、更なる情報発信力の強し的成果を示して頂きたい。 化に努め、より円滑な事業推進を |・とりわけ令和3年度には、SNSによる積極 目指したい。 的な情報発信成果が、顕著にえられており、

評価できる。今後国民目線で情報発信を継続

できるように努めていただきたい。

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する基本情報				
6. (4)	情報セキュリティ対策の推進			
当該項目の重要度、難易		関連する政策評価・行政事業レ		
度		ビュー		

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

3. 中期目標期間の業務に係	系る目標、計画、業務実績、	、中期目標期間評価に係る自	己評価及び主務大臣による評価	i				
中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実	主務大臣による評価				
			業務実績	自己評価	(見込評	(価)	(期間実績	責評価)
(4)情報セキュリティ対	③情報セキュリティ対策の	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	В	評定	
策の推進	推進	・設定なし	機構の情報セキュリティレベル	評定:B	<評定に至った理由>			
政府の方針に基づき、法	政府の方針に基づき、機構		の維持、向上を図るため、教育、自	根拠:政府の方針に基づき、情報	政府の方針に基づき、	必要な情報セキュリ		
人が保有する情報システ	が保有する情報システムに	<その他の指標>	己点検及び監査等に取組み、PD	セキュリティ対策を推進した。	ティ対策を講じるととも	に、情報セキュリテ		
ムに対するサイバー攻撃	対するサイバー攻撃への防	・設定なし	CAサイクルによるスパイラルア	以上のことから、中期目標等にお	ィに関する教育、監査等	の取組を通じて、中		
への防御能力強化、攻撃に	御能力強化、攻撃に対する組		ップを機能させ、情報セキュリテ	ける所期の目標を達成するものと	期目標における所期の目	目標を達成すると見		
対する組織的対応能力の	織的対応能力の強化等の適	<評価の視点>	ィ対策を推進した。	考えられる。	込まれることからB評定	とした。		
強化等の適切な情報セキ	切な情報セキュリティ対策	・サイバー攻撃への防御能力						
ュリティ対策を推進する。	を推進する。	強化、攻撃に対する組織的対		<課題と対応>	<指摘事項、業務運営上	の課題及び改善方策		
		応能力の強化等を行っている		サイバーセキュリティ戦略本部	>			
		か。		が決定した「政府機関のサイバー	すべての業務従事者が	、情報セキュリティ		
				セキュリティ対策のための統一基	対策の基本は一人ひとり	りにあることを意識		
				準群」に適切に対応し、情報セキ	し、自ら主体的にセキュ	リティ対策の向上に		
				ュリティ対策の推進を実施する必	必要な対応を行うよう、	引き続き組織的な取		
				要がある。	組を推進していく必要が	ある。		
					<その他事項>			
					特になし。			

1. 当事務及び事業に関する基本情報				
6. (5)	環境への配慮			
当該項目の重要度、難易		関連する政策評価・行政事業レ		
度		ビュー		

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

			日己評価及び主務大臣による評価		\. \. \. \. \. \. \. \. \. \. \. \. \. \	
中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実	横・目己評価	主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)
(4) 環境への配慮	④環境への配慮	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定 B	評定
業務の実施に当たって	業務の実施に際しての環	・設定なし	機構の事務・事業活動に伴う環	評定:B	<評定に至った理由>	
は、環境負荷の低減、環境	境負荷を低減するため、機構		境負荷の低減を推進することを目	根拠:事務・事業活動において「第	「第4期環境行動計画」に基づき、事務・	
の保全について配慮する	で定める「第4期環境行動計	<その他の指標>	的として、環境配慮に関する具体	4期環境行動計画」に基づき環境負	事業活動において環境負荷低減等に向けた	
とともに、自然環境保全対	画」に基づき、温室効果ガス	設定なし	的な取組みを「環境行動計画」と	荷低減等に向けた取組みを実施、	各種の取組みを実施しているほか、全業務従	
策、地球温暖化対策等に努	(CO ₂)排出量の削減に向		して定めている。現在は平成30年	全業務従事者の環境意識向上のた	事者を対象とした環境意識向上のためeラ	
める。	けたオフィス活動における	<評価の視点>	度から令和4年度までを期間とす	めeラーニング形式による研修を	ーニングの実施、「環境報告書」の作成・公表	
	取組みのほか、職員の環境意	オフィス活動において温室	る「第4期環境行動計画」に基づ	行うとともに、「環境報告書」を作	などの取組を通じて、中期目標における所期	
	識の向上に資する研修等の	効果ガス (CO ₂) 排出量の削	き環境負荷低減、環境配慮等(以	成・公表するなど、機構の環境に	の目標を達成すると見込まれることからB	
	実施、建設工事等により発生	減に向けた取組みを実施して	下「環境負荷低減等」という。) に	対する姿勢を広くPRした。	評定とした。	
	する建設廃棄物のリサイク	いるか。	取り組んでおり、中期目標の期間	以上のことから、中期目標等に		
	ルやグリーン調達等に取り	・環境意識の向上に資する研	においては以下のとおり環境負荷	おける所期の目標を達成するもの	<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策	
	組む。	修等を実施しているか。	低減等に取り組んだ。	と考えられる。	>	
	また、これらの取組みの状	・事業において環境負荷低減	オフィス活動における環境負荷		特になし。	
	況や成果を盛り込んだ「環境	に係る取組みを実施している	低減等の取組みとしては、機構は	<課題と対応>		
	報告書」を毎年度作成し公表	カゥ。	令和 12 年度までに温室効果ガス	機構の事務・事業活動の実施に	<その他事項>	
	する。	・環境報告書を作成し、公表	(CO2)排出量を40%削減(平成	際しての環境負荷を低減するた	特になし。	
		しているか。	25 年度基準比) する目標を掲げて	め、「第4期環境行動計画」に基づ		
			おり、具体的には、OA機器の待	き、温室効果ガス(CO2)排出量		
			機電力の抑制及び省エネ型製品の	の削減に向けたオフィス活動にお		
			調達推進、事務室照明照度設定の	ける取組みのほか、職員の環境意		

適正化やきめ細やかな点灯・消灯|識の向上に資する研修等の実施、 の実施等による電気使用量の抑|建設工事等により発生する建設廃 制、ハイブリッド型等高燃費性能|棄物のリサイクルやグリーン調達 車両への転換やエコドライブの実 等の対応を行った。 また、これら取組みの状況や成 践による自動車燃料使用量の抑制 等に取り組んだ結果、目標の中間│果を盛り込んだ「環境報告書」を (平成25年度基準比で10%削減) 毎年度作成し公表している。 に当たる令和2年度において、温 第5期中期計画においても、機 室効果ガス (СО₂) 排出量を |構で定める「環境行動計画」に基 24.8%削減することに成功した。 | づき、各業務での環境負荷の低減 また、全業務従事者を対象とししに資する取組みを積極的に推進す た「環境対策に係る業務研修」をelるとともに、オフィス活動におけ ラーニング形式によ り毎年度実 る温室効果ガス (CO2) 排出量の 施、平成30年度から令和3年度の | 削減に引き続き取り組む。 修了率の平均は74.2%を記録する 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 (СО2) 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 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 (CO2) 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

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(C	
O 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 3 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57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。	

4. その他参考情報	了 又
------------	--------