

平成 30 年度業務実績等報告書

令和元年 6 月



独立行政法人

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

目 次

平成 30 年度における業務の実績及び自ら評価を行った結果

1. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置	1
(1) 鉄道建設等業務	1
①-1 整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理	4
①-2 整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理	17
②-1 都市鉄道利便増進事業等の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理	23
②-2 都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理	35
③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援	41
(受託業務)	41
(鉄道分野の技術力を活用した支援)	47
④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み	52
(品質の向上)	52
(技術開発の推進)	56
(開発成果の公表)	62
(部外への適切な理解への取組み)	67
(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み	72
(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等	82
(4) 鉄道助成業務等	87
① 鉄道助成	88
② 中央新幹線建設資金貸付等業務	93
(5) 船舶共有建造等業務	95
① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進	96
② 船舶建造等における技術支援	102
③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善	109
(6) 地域公共交通出資業務等	115
① 地域公共交通出資及び貸付け	116
② 内航海運活性化融資	119
(7) 特例業務 (国鉄清算業務)	122
① 年金費用等の支払及び資産処分円滑な実施等	123

(年金費用等の支払の法令に則った適正な執行)	123
(土地処分の実施)	125
(J R北海道・四国・貨物株式の売却等)	127
② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等	129
2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置	133
(1) 業務改善の取組み	133
① 組織の見直し	133
② 調達等合理化の取組み	135
③ 人件費管理の適正化	145
④ 一般管理費の効率化	148
⑤ 事業費の効率化	151
⑥ 資産の有効活用	154
(2) 電子化の推進	156
3. 予算 (人件費の見積りを含む。)、収支計画及び資金計画	158
(1) 予算、収支計画及び資金計画	158
(2) 財務運営の適正化	168
(3) 資金調達	170
4. 短期借入金の限度額	172
5. 不要財産の処分に関する計画	173
6. 剰余金の使途	174
7. その他主務省令で定められる業務運営に関する事項	179
(1) 施設及び設備に関する計画	(該当なし) 179
(2) 人事に関する計画	180
(3) 機構法第18条第1項の規定により繰り越した積立金 (同条第5項の規定により第1項の規定を準用する場合を含む。) の使途	182
(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項	184
① 内部統制の充実・強化	184
② 広報・情報公開の推進	188
③ 情報セキュリティ対策の推進	192
④ 環境への配慮	195

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）に基づき、国土交通大臣より指示された中期目標を達成するために中期計画を定めるとともに、中期計画を実施するための年度計画を定め、これらに基づき業務運営を行っている。

本報告書は、機構の平成 30 年度における業務の実績及び自ら評価を行った結果についてまとめたものであり、独立行政法人通則法第 32 条の規定に基づく主務大臣の評価を受けるため、主務大臣に提出するものである。

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

- (1) 鉄道建設等業務
- (2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み
- (3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	777,774,094				
決算額（千円）	754,130,706				
経常費用（千円）	377,514,667				
経常利益（千円）	389,299				
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759				
従事人員数（名）	1,454				

注）・当報告書の1.(1)、(2)及び(3)が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 建設中の整備新幹線の各路線については、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、全国的に工事発注の不調不落や資機材の逼迫が発生している厳しい環境の中、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）を受け、北海道新幹線は5年、北陸新幹線は3年、九州新幹線は可能な限りの前倒しに向けた取組みを行い適切な工程管理に努めている。

神奈川東部方面線についても、工事進捗させるため適切な工程管理に努めており、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）については令和元年度（平成31年度）下期の開業を目指し、開業設備工事を推進するとともに、関係者と綿密な調整を実施した結果、令和元年（平成31年）11月30日に開業できる見込みとなった。また、小田急小田原線については、適切な工程管理に努め、事業完了させた。

受託業務については、えちぜん鉄道について、途中、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の完成時期の3年前倒しに伴い、土木工事を5か月短縮する必要が生じたが、事業費と工程の適切な管理に努め、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事に影響がないように工事を無事に完了させたほか、機構が工事を実施したことにより約7億円のコスト縮減が図れたことが、鉄道工事受託審議委員会におい

て検証された。また、中央新幹線について、協定に基づき工事を完成させるため、適切な事業費と工程の管理に努め、関係者と連携・調整を図りながら工事の着実な推進に努めているほか、鉄道計画に関する調査の支援を実施している。

鉄道分野の技術力を活用した支援については、技術支援等の実施件数は平成29年度19件から10件に減少したが、技術支援等に係る鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）の結果、平均4.2の評価を得た。地域鉄道事業者等への技術支援等を適切かつきめ細やかに実施したほか、各地方鉄道協会等が主催する会議等において、機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行った。

鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組みについては、技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進めているほか、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、基幹学会の高い位置づけの賞を受賞したほか、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、また、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）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、我が国事業者の参入の後押しとなるよう努めた。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及び専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行ったほか、(独)国際協力機構（以下「JICA」という。）における鉄道セクターの業務の改善点等に係る提言をとりまとめるなど、我が国鉄道技術の海外展開に貢献した。

貸付料及び譲渡代金については、過去に譲渡代金の償還期間が変更された事業者について、経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証したほか、回収計画に沿って全額回収した。また、貨物調整金について国土交通大臣の承認を受けた金額をJR貨物に速やかに交付した。

■課題と対応

機構の平成29年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>（下記3点）について、令和元年度（平成31年度）においても引き続き対応していく。

また、北陸新幹線においては、PC桁のプレキャスト化や監理技術者等の資格要件の緩和を図り、上部工の工事発注の不調不落対策に努めていく。

<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>

1. 関係者間で定期的に進捗会議等を開催し十分な情報共有を行い、建設資材の需給の逼迫やトンネル発生土の受入地確保など、関係者が一体となって課題の早期調整に努め、コスト削減・抑制、工程管理の徹底を図っていく。
2. 地元自治体や観光関係者等の関係者と協議・調整を行い、地域の特性を踏まえた駅的设计に努めていく。
3. 今後も、新たな第4期中期目標のもと、完成予定時期を踏まえ、工程・事業費の管理を徹底しつつ、事業を適切に進めることが必要。

1. (1) ①-1 (整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理)

■中期目標

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。

具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。

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、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。

- i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと
- ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと
- iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること

さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。
 - 北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末
 - 九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度
 - 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期
 - 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期

<目標水準の考え方>

整備新幹線整備事業については「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、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、重要度は高い。

【難易度：高】

鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

■中期計画

(1) 鉄道建設等業務

機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定・管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。

① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各路線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。

a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

工事実施計画に基づく平成47年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による平成42年度末の完成・開業に向けて、概ね平成34年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。

b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

当初の工事実施計画に基づく平成37年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成34年度末の完成・開業。

c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、平成34年度に対面乗換方式により開業。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術

開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

■平成 30 年度計画

(1) 鉄道建設等業務

① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

- ・坑口箇所の用地確保等協議を進め、平成 30 年度に概ね全てのトンネル工事を発注する。
- ・トンネル工事を推進し、土木工事の進捗を図る。

b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

- ・上部工の設計を進め、平成 30 年度に概ね全ての桁工事を発注する。
- ・平成 31 年度に軌道敷設工事に着手できるよう、土木工事を着実に推進する。

c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

- ・スラブ製作・レール搬入等を着実に実施し、平成 30 年度に軌道敷設工事に着手する。
- ・平成 31 年度に主たる区間で軌道敷設工事に着手できるよう、土木工事を着実に推進する。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。

また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を実施する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号。以下「機構法」という。）第 13 条第 1 項第 1 号及び第 2 号

全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号）

■主な評価指標

完成・開業年度目標： 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

- ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成 34 年度末
- ・九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成 34 年度

評価の視点： 以下の路線を開業または工事進捗させるため、適切に工程管理を行ったか。

- ・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）
工事実施計画に基づく平成 47 年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成 27 年 1 月 14 日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による平成 42 年度末の完成・開業に向けて、概ね平成 34 年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切に工程管理を行ったか。
- ・北陸新幹線（金沢・敦賀間）
当初の工事実施計画に基づく平成 37 年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成 34 年度末の完成・開業に向け、適切に工程管理を行ったか。
- ・九州新幹線（武雄温泉・長崎間）
九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成 28 年 3 月 29 日）に基づき、平成 34 年度の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
完成・開業年度目標	北陸新幹線 (金沢～敦賀間):平成34年度末	—	—	—	—	—	—
完成・開業年度目標	九州新幹線 西九州ルート(武雄温泉～長崎間):平成34年度	—	—	—	—	—	—
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094						
決算額（千円）	754,130,706						
経常費用（千円）	377,514,667						
経常利益（千円）	389,299						
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759						
従事人員数（名）	1,454						

注・当報告書の1.(1)、(2)及び(3)が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

第4期中期目標で示された＜具体的な完成・開業年度目標＞の達成に向け、建設中の整備新幹線を工事進捗させるため、適切な工程管理に努めている。

具体的には、機構内の委員会において、建設中の整備新幹線の各路線の進捗状況や工事完成までのリスクを審議し、関係者との会議体において機構内で整理した内容を情報共有するとともに、工程の管理及び事業を推進する上で課題となっている事柄について関係者間での早期調整を図ることで、適切な工程管理に努めている。

(1) 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

令和12年度（平成42年度）末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度（平成34年度）末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切な工程管理に努めている。

平成30年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・坑口箇所用地確保等協議を進め、用地買収の進捗を図った。発生土受入地の確保に難航しており、仮置き等に伴う事業費の増加を防ぐため全体工程に影響のない範囲でトンネル工事の発注計画を一部見直し、9割のトンネル工事

を発注した。

- ・新たに立岩トンネル（豊津）、二股トンネル等で工事着手し、土木工事の進捗を図っている。

また、高架橋等の概略設計及び詳細設計を実施している。

（2）北陸新幹線（金沢・敦賀間）

令和4年度（平成34年度）末の完成・開業に向け、適切な工程管理に努めている。

平成30年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・上部工の設計を終了し、全ての桁工事の発注手続きを実施した。なお、PC桁のプレキャスト化、監理技術者等の資格要件の緩和等、様々な対策を講じたものの、現下の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。
- ・平成30年度に入って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、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、令和元年度（平成31年度）に軌道敷設工事に着手できる見込みである。

（3）九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

令和4年度（平成34年度）の開業に向け、適切な工程管理に努めている。

平成30年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・スラブ製作・レール搬入等を着実に実施し、平成30年7月に軌道敷設工事に着手した。
- ・小土被りトンネル等掘削に注意を要するトンネルの施工監理を慎重に行い、土木工事を着実に推進し、令和元年度（平成31年度）に新大村駅（仮称）、諫早駅、宇都高架橋、平山高架橋、経ヶ岳トンネル他及び長崎駅付近を除き、軌道敷設工事に着手できる見込みである。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 当初の完成・開業予定に対し、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、全国的に工事発注の不調不落や資機材の逼迫が発生している厳しい環境の中、政府・与党申合せを受け、北海道新幹線は5年、北陸新幹線は3年、九州新幹線は可能な限りの前倒しに向け、次のような取組みを行い適切な工程管理に努めている。

北海道新幹線は、前例になく膨大（約2,000万m³）で、一部に自然由来重金属等を含むトンネル発生土の受入地の確保に向け、地方公共団体ときめ細かく

協議を進めたほか、公の場で地方機関の長による呼びかけを行い、地方公共団体からの斡旋によらない受入候補地の地権者との協議を進めた。

北陸新幹線は、生コンクリートの需給逼迫を受け、機構工事において初めてプラント船を2隻確保し、さらに2基の地上プラント整備にも着手した。また、上部工工事の不調不落を受け、PC桁のプレキャスト化や監理技術者等の資格要件の緩和を図り、11件の工事を契約した。

九州新幹線は、工期に影響する恐れのあるトンネル工事の施工監理を慎重に行い、小土被りの諫早トンネル等5本のトンネルを貫通させ、掘削中の工事は残り2件のみとなった。

■課題と対応

機構の平成29年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>（下記2点）については、令和元年度（平成31年度）においても引き続き対応していく。

また、北陸新幹線においては、PC桁のプレキャスト化や監理技術者等の資格要件の緩和を図り、上部工の工事発注の不調不落対策に努めていく。

<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>

1. 関係者間で定期的に進捗会議等を開催し十分な情報共有を行い、建設資材の需給の逼迫やトンネル発生土の受入地確保など、関係者が一体となって課題の早期調整に努め、コスト削減・抑制、工程管理の徹底を図っていく。
2. 地元自治体や観光関係者等の関係者と協議・調整を行い、地域の特性を踏まえた駅的设计に努めていく。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. <具体的な完成・開業年度目標>の達成に向けた適切な工程管理

第4期中期目標で示された<具体的な完成・開業年度目標>の達成に向け、建設中の整備新幹線を工事進捗させるため、適切な工程管理に努めている。

具体的には、機構内の委員会において、建設中の整備新幹線の各路線の進捗状況や工事完成までのリスクを審議し、適切な工程管理に努めている。また、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構による工程の管理及び事業を推進する上で課題となっている事柄について情報共有するとともに、早期の解決を図ることで、適切な工程管理に努めている。

表 1.1.1-1 機構内における工程の管理に関する委員会の開催状況

日付	内容
平成 30 年 12 月 13 日	・建設中の整備新幹線の工程の管理に関する委員会（工程管理委員会）を開催

	線区	線路延長 (工事延長)	合計	
営業中の 新幹線	東海道 (東京～新大阪)	515.4km	2,764.5km	
	山陽 (新大阪～博多)	553.7km		
	北海道 (新青森～新函館北斗)	148.8km		
	東北 (東京～盛岡)	496.5km		
	東北 (盛岡～八戸)	96.6km		
	東北 (八戸～新青森)	81.8km		
	上越 (大宮～新潟)	269.5km		うち 整備新幹線 929.4km (黄色部分)
	北陸 (高崎～長野)	117.4km		
	北陸 (長野～金沢)	228.0km		
	九州 (博多～新八代)	130.0km		
九州 (新八代～鹿児島中央)	126.8km			
建設中の 新幹線	北海道 (新函館北斗～札幌)	211.8km (211.9km)	403.0km (393.5km)	
	北陸 (金沢～敦賀)	125.2km (114.6km)		
	九州 (武雄温泉～長崎)	66.0km (67.0km)		



図 1.1.1-1 全国新幹線鉄道網

(1) 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

令和 12 年度（平成 42 年度）末の完成・開業に向けて、概ね令和 4 年度（平成 34 年度）末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切な工程管理に努めている。

平成 30 年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・坑口箇所の用地確保等協議を進め、用地買収の進捗を図っている。用地買収率 12% (用地買収率＝買収済み面積/要買収面積)
- ・発生土受入地の確保に難航しており、仮置き等に伴う事業費の増加を防ぐため全体工程に影響のない範囲でトンネル工事の発注計画を一部見直し、9 割（注）のトンネル工事を発注した。



写真 1.1.1-1 昆布トンネル（北海道ニセコ町）の施工状況

(注) トンネル発注予定 39 件のうち、平成 29 年度までに 27 件発注、平成 30 年度 8 件発注、令和元年度（平成 31 年度）4 件発注予定。

- ・新たに立岩トンネル（豊津）、二股トンネル等で工事着手し、土木工事の進捗を図っている。

また、高架橋等の概略設計及び詳細設計を実施している。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工事においては、各種課題への対応方針を定め、工事を推進した。

表 1.1.1-2 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工事における主な「課題と対応」と「結果」

課題と対応	結果
北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工事においては、発生土受入地を確保するため、引き続き地方公共団体の協力を得ながら、更なる発生土受入地の確保に努めた。	地方公共団体の協力を得ながら、更なる発生土受入地の確保に努めた結果、発生土量約 2,000 万 m ³ に対し、約 5 割程度の発生土受入地を確保することができた。
自然由来重金属等を含むトンネル発生土に適切に対応するため、学識経験者を含む「北海道新幹線、新函館北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策検討委員会」での審議結果に基づき、周辺環境に十分に配慮しつつ、経済的に対応していくよう努めた。	学識経験者を含む「北海道新幹線、新函館北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策検討委員会」において審議を行い、周辺環境への影響に配慮し、自然由来重金属等を含むトンネル発生土（以下「対策土」という。）に適切に対応するため、関連法規等に準じて施工前、施工中の調査方法や対策土の対策方法、施工後のモニタリング調査方法などを定めた。また、対策土の受入地ごとに調査・解析を行い、その結果を踏まえて経済性も考慮しながら対策工を検討した。 平成 30 年度の「北海道新幹線、新函館北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策検討委員会」の開催回数：1 回、「北海道新幹線、新函館北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策検討幹事会」の開催回数：2 回
地域の特性を踏まえた駅の設計を行うため、地方公共団体や観光関係者等の関係者と協議・調整を行った。	新幹線駅ごとに機構及び地方公共団体、まちづくりや観光などの有識者、鉄道事業者等で組織する「新幹線駅を核とするインバウンド等対応策検討協議会」を設立し、駅の構造や駅舎の設計に関する基本方針について意見交換を行った。また、検討の参考とするため、協議会として他線区の新幹線駅の調査も行った。 平成 30 年度の「新幹線駅を核とするインバウンド等対応策検討協議会」の開催回数：駅ごとに 4 回



写真 1.1.1-2 発生土受入地の状況

(2) 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

令和4年度（平成34年度）末の完成・開業に向け、適切な工程管理に努めている。

平成30年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・上部工の設計を終了し、全て（注）の桁工の発注手続きを実施した。

（注）上部工工事37件のうち、平成29年度までに16件発注。平成30年度に21件の発注手続きを行い、PC桁のプレキャスト化、監理技術者等の資格要件の緩和等、様々な対策を講じたものの、現下の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。

- ・土木工事を着実に推進し、令和元年度（平成31年度）に軌道敷設工事に着手できる見込みである。



写真 1.1.1-3 手取川橋りょう（石川県 川北町）の施工状況

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事においては、各種課題への対応方針を定め、工事を推進した。

表 1.1.1-3 北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事における主な「課題と対応」と「結果」

課題と対応	結果
北陸新幹線（金沢・敦賀間）はラムサール条約に登録された中池見湿地付近を通過することから、環境保全に留意して工事を実施するため、「北陸新幹線、中池見湿地付近モニタリング等フォローアップ委員会」において工事による影響を適切に評価する。	「北陸新幹線、中池見湿地付近モニタリング等フォローアップ委員会」において、工事による影響を審議し、平成30年10月に「中池見湿地付近深山トンネル等工事に係る環境管理計画」（以下「環境管理計画」という。）を策定した。今後は、環境管理計画に基づき工事を推進していく。

<p>工事で使用する生コンクリートの供給可能量が不足しており、福井県内においては供給可能量が必要量の7割弱という状況であるため、機構自前で生コンクリートを確保する。</p>	<p>工事に必要な生コンクリート全てを既存の生コンクリート工場から入手することが困難であるため、機構工事において初めて生コンクリートプラント船を2隻確保し、さらに2基の地上のプラント整備にも着手した。</p>
<p>明かり区間の工事発注においては不調不落対策を講じ、土木工事を推進する。</p>	<p>明かり区間の工事は通常、現場施工をしているが、工程を考慮し、必要に応じてプレキャスト製品を採用することや、監理技術者等の資格要件を緩和するなどにより、工事を推進した。</p>



写真 1. 1. 1-4 生コンクリート不足対策として活用したプラント船及び生コンクリートプラントの整備状況

(3) 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

令和4年度（平成34年度）の開業に向け、適切な工程管理に努めている。

平成30年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・スラブ製作・レール搬入等を着実に実施し、平成30年7月に軌道敷設工事に着手した。
- ・小土被りトンネル等掘削に注意を要するトンネルの施工監理を慎重に行い、土木工事を着実に推進し、令和元年度（平成31年度）に新大村駅（仮称）、諫早駅、宇都高架橋、平山高架橋、経ヶ岳トンネル他及び長崎駅付近を除き、軌道敷設工事に着手できる見込みである。



写真 1. 1. 1-5 軌道工事の状況

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の工事においては、各種課題への対応方針を定め工事を推進した。

表 1.1.1-4 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の工事における主な「課題と対応」と「結果」

課題と対応	結果
小土被りの区間を掘削するトンネルを含み、トンネル掘削工事が残っているため、無事にトンネル貫通できるよう、慎重に施工監理を実施していく。	小土被り区間を有する諫早トンネル及び新長崎トンネルを含めて計 5 本のトンネルを無事貫通させ、残りのトンネル掘削工事は 2 件のみとなった。
監査・検査の工程について具体的に鉄道事業者と調整を行うため、機構の体制を整える。	九州新幹線建設局において開業プロジェクトチームを設置し、鉄道事業者との調整を開始した。



写真 1.1.1-6 諫早トンネルの工事状況

2. 関係者との調整を通じた工程の管理

建設中の整備新幹線の各路線について、従来より進捗状況や工事完成までのリスクを機構内で審議していたが、整備新幹線整備事業の円滑な実施に当たっては、審議内容について関係者間で十分な情報共有を行うことにより、各路線が抱える課題の早期解決を図ることが重要である。

平成 30 年度からは、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構による会議体を設置し、発生土受入地の確保や、生コンクリートの需要量の増大に伴う供給量不足などの課題について、関係者間で十分な情報の共有を行うとともに、早期の解決を図り、適切な工程管理に努めている。

3. 中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえた事業の遂行

全ての線区で「工事实施段階」にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に努めている。

具体的には、機構で制定している技術基準類に基づき工事を実施することで品質の確保に努め、必要に応じて関係者と協議や調整を行うことにより合理的かつ効率的に工事が実施できるように努めている。また、工事関係事故防止については、平成30年度の工事内容を考慮して本社で決定した重点実施項目を参考に、各地方機関において重点実施項目を定めており、安全な事業遂行に努めている。

4. 工事進捗状況の公表

整備新幹線の工事の進捗状況についてホームページで公表しており、平成30年度は更新作業を4回実施した。

平成30年度のホームページ更新の実績は下記のとおりである。

- 第1回更新：平成30年4月
- 第2回更新：平成30年7月
- 第3回更新：平成30年10月
- 第4回更新：平成31年1月

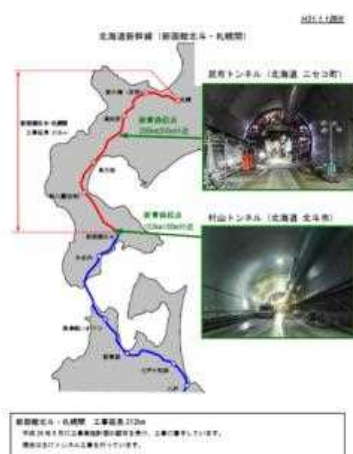


図 1. 1. 1-2 ホームページ掲載の状況（北海道新幹線の例）平成31年1月期

5. 未着工区間における調査

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の未着工区間において、地質調査及び航測図化を実施している。

1. (1) ①-2 (整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理)

■中期目標

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。

具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。

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、工事实施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。

- i 工事の準備段階：工事实施段階に向け、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。

北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末

九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期

<目標水準の考え方>

整備新幹線整備事業については「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、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、重要度は高い。

【難易度：高】

鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

■中期計画

（1）鉄道建設等業務

機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定・管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。

① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各路線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。

a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

工事実施計画に基づく平成47年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による平成42年度末の完成・開業に向けて、概ね平成34年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。

b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

当初の工事実施計画に基づく平成37年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成34年度末の完成・開業。

c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、平成34年度に対面乗換方式により開業。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要

性が生じた等、工事实施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事实施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

■平成 30 年度計画

(1) 鉄道建設等業務

① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

- ・坑口箇所の用地確保等協議を進め、平成 30 年度に概ね全てのトンネル工事を発注する。
- ・トンネル工事を推進し、土木工事の進捗を図る。

b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

- ・上部工の設計を進め、平成 30 年度に概ね全ての桁工事を発注する。
- ・平成 31 年度に軌道敷設工事に着手できるよう、土木工事を着実に推進する。

c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

- ・スラブ製作・レール搬入等を着実に実施し、平成 30 年度に軌道敷設工事に着手する。
- ・平成 31 年度に主たる区間で軌道敷設工事に着手できるよう、土木工事を着実に推進する。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事实施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。

また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を実施する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 1 号及び第 2 号

全国新幹線鉄道整備法

■主な評価指標

完成・開業年度目標： 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

- ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成 34 年度末
- ・九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成 34 年度

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

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
完成・開業年度目標	北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成 34 年度末	—	—	—	—	—	—
完成・開業年度目標	九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成 34 年度	—	—	—	—	—	—
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777,774,094						
決算額（千円）	754,130,706						
経常費用（千円）	377,514,667						
経常利益（千円）	389,299						
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759						
従事人員数（名）	1,454						

注）当報告書の 1.（1）、（2）及び（3）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

建設中の整備新幹線の各路線について、工事实施計画の認可の際に設定した事業費を管理しており、工事实施段階においては工事实施計画の認可の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。

機構内で整理した内容については、関係者との会議体において共有するとともに、事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について関係者と早期調整を

図り、適切な事業費の管理に努めている。

具体的には、事業費の管理において、発生土受入地の確保が課題であったため、関係者と早期調整を図った。また、関係者との調整の結果、工事現場から近い発生土受入地の紹介を受け、コスト縮減をすることができた工事があった。

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、消費税の増税、物価上昇などの社会情勢の変化や、耐震設計標準の改訂等の結果、事業費を精査し、工事実施計画の変更認可申請に向けて、国土交通省、関係地方公共団体等の関係者と調整を行った。

継続的にコスト縮減に取り組むとともに、事業費を管理するうえでの課題を国土交通省、関係地方公共団体等の関係者間で共有し、早期の解決を図ることなどにより、建設中の整備新幹線の各路線について、事業費の適切な管理に努めている。

■ 課題と対応

機構の平成 29 年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞（下記 2 点）については、令和元年度（平成 31 年度）においても引き続き対応していく。

＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞

1. 関係者間で定期的に進捗会議等を開催し十分な情報共有を行い、建設資材の需給の逼迫やトンネル発生土の受入地確保など、関係者が一体となって課題の早期調整に努め、コスト削減・抑制、工程管理の徹底を図っていく。
2. 地元自治体や観光関係者等の関係者と協議・調整を行い、地域の特性を踏まえた駅の設計に努めていく。

■ 当該事業年度における業務運営の状況

1. 事業費の管理

建設中の整備新幹線の各路線について、工事実施計画の認可の際に設定した事業費を管理しており、工事実施段階においては工事実施計画の認可の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。

北陸新幹線及び九州新幹線においては、発生土の運搬先の変更等のコスト縮減に取り組んだものの、消費税の増税、物価上昇などの社会情勢の変化や、耐震設計標準の改訂や事業着手後に判明した地盤条件等の見直しに伴う構造物の設計の変更、地元関係者との協議結果に基づく施工方法の見直し等の結果、事業費を精査し、工

事実施計画の変更に向けて関係者と調整を行い、変更認可申請を行った。(北陸新幹線については平成 31 年 3 月 29 日認可、九州新幹線については平成 31 年 4 月 12 日認可)

表 1.1.1-5 機構内における事業費の管理に関する委員会の開催状況

日付	内容
平成 30 年 7 月 23 日	・建設中の整備新幹線の事業費の管理に関する委員会（総額管理委員会）を開催
平成 31 年 1 月 15 日	

2. 関係者との調整を通じた事業費の管理

整備新幹線整備事業の円滑な実施に当たっては、関係者間で十分な情報共有を行うことにより、各路線が抱える課題の早期解決を図ることが重要である。

平成 30 年度からは、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主及び機構による会議体を設置し、発生土受入地の確保や、生コンクリートの需要量の増大に伴う供給量不足などの課題について、関係者間で十分な情報の共有を行うとともに、早期の解決を図り、適切な事業費の管理に努めている。

3. コスト縮減

技術開発の動向を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減効果について機構内で情報共有を行っている。

平成 30 年度の整備新幹線整備事業によるコスト縮減額は約 37.0 億円(工事コストの縮減額約 32.3 億円、社会的コストの改善額約 0.8 億円、ライフサイクルコスト(LCC)の改善額約 3.9 億円)となった。

一例として、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)においては、i-Construction を活用し、トンネル発生土の受入地の地形測量に UAV 測量(ドローンによるレーザー測量)を採用し、作業の効率化とコスト縮減を図っている。



図 1.1.1-3 コスト縮減の取組み例(UAV測量の採用による作業の効率化と費用の縮減)

1. (1) ②-1 (都市鉄道利便増進事業等の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理)

■中期目標

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。

具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。

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、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。

- i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと
- ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと
- iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること

さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。
 - 北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末
 - 九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度
 - 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期
 - 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期

<目標水準の考え方>

整備新幹線整備事業については「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、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、重要度は高い。

【難易度：高】

鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

■中期計画

② 都市鉄道利便増進事業等

(a) 都市鉄道利便増進事業

工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。

- a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）
平成31年度下期の開業
- b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）
平成34年度下期の開業

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中において、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事实施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

(b) 民鉄線事業

安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、以下のとおり目標達成を目指す。

- ・小田急小田原線
平成30年度の事業完了

■平成30年度計画

② 都市鉄道利便増進事業等

(a) 都市鉄道利便増進事業

建設中の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）

- ・平成30年度下期に配電を開始し、通信回線も供用できるよう整備を進める。
- ・開業監査の準備を進める。

b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

- ・平成30年度に全てのトンネル工事の現地施工を開始するほか、概ね平成31年度に全駅の躯体構築を完了できるように、土木工事を着実に推進する。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。

(b) 民鉄線事業

安全かつ着実な事業の推進のため、工程調整等関係者との連携・調整を図りながら着実に推進し、以下のとおり目標達成を目指す。

- ・小田急小田原線
平成30年度の事業完了

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第5号及び附則第11条第4項

都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）

鉄道事業法（昭和61年法律第92号）

■主な評価指標

完成・開業年度目標： 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

- ・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期
- ・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期

評価の視点： 以下の路線を開業または工事進捗させるため、適切に工程管理を行ったか。

- ・ 神奈川東部方面線（相鉄・J R直通線）
平成 31 年度下期の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。
- ・ 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）
平成 34 年度下期の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。
- ・ 小田急小田原線
平成 30 年度の事業完了に向け、適切に工程管理を行ったか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
完成・ 開業年 度目標	神奈川東部 方面線（相 鉄・J R直 通線）：平成 31 年度下期	—	—	—	—	—	—
完成・ 開業年 度目標	神奈川東部 方面線（相 鉄・東急直 通線）：平成 34 年度下期	—	—	—	—	—	—
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777, 774, 094						
決算額（千円）	754, 130, 706						
経常費用（千円）	377, 514, 667						
経常利益（千円）	389, 299						
行政サービス実 施コスト（千円）	140, 156, 759						
従事人員数（名）	1, 454						

注）・当報告書の 1.（1）、（2）及び（3）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. <具体的な完成・開業年度目標>の達成に向けた適切な工程管理

第 4 期中期目標で示された<具体的な完成・開業年度目標>の達成に向け、建設中の神奈川東部方面線（相鉄・J R直通線及び相鉄・東急直通線）を工事進捗させるため、適切な工程管理に努めている。

具体的には、機構内の委員会において、神奈川東部方面線の進捗状況や工事完成

までのリスクを審議し、関係者との委員会等において機構内で整理した内容を情報共有するとともに、工程の管理及び事業を推進する上で課題となっている事柄について関係者との早期調整を図ることで、適切な工程管理に努めている。

小田急小田原線については、適切な工程管理に努め、第4期中期計画及び平成30年度計画で定めたとおりに事業完了させた。

(1) 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）

令和元年度（平成31年度）下期の開業に向け、適切な工程管理に努めている。平成30年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・平成30年8月～9月に配電所及び配電線路の工事しゅん功監査を実施し、平成30年10月より配電を開始した。
- ・平成31年1月より通信回線の供用を開始した。
- ・平成31年4月より事前監査を開始するため、開業監査の準備を着実に進めた。

令和元年度（平成31年度）下期の開業を目指し、JR貨物と綿密な調整を行い、JR東海道貨物線内において大規模な線路切替工事を着実に実施するとともに、開業設備工事を推進し、開業監査工程、訓練運転期間等について関係者と綿密な調整を実施した結果、令和元年（平成31年）11月30日に開業できる見込みとなった。また、合わせて営業主体（相模鉄道(株)）と施設使用料について調整、合意し、平成31年2月26日に速達性向上計画の変更認定を申請した（令和元年（平成31年）5月9日認定）。

(2) 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

令和4年度（平成34年度）下期の開業に向け、適切な工程管理に努めている。平成30年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・トンネル全3工区で現地施工に着手した。
- ・新横浜駅（仮称）及び新綱島駅（仮称）は、最も下の層の「下床版」から順次上の層へ鉄筋コンクリートの構築を進めており、概ね令和元年度（平成31年度）に全駅の躯体を構築完了させるべく、土木工事を着実に推進している。

(3) 小田急小田原線

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

■評定と根拠

評定： B

根拠： 神奈川東部方面線（相鉄・J R直通線及び相鉄・東急直通線）を工事進捗させるため、適切な工程管理に努めている。

また、適切な工程管理に努め、小田急小田原線を事業完了させた。

神奈川東部方面線（相鉄・J R直通線）については令和元年度（平成 31 年度）下期の開業を目指し、J R 貨物と綿密な調整を行い、J R 東海道貨物線内において大規模な線路切替工事を着実に実施するとともに、開業設備工事を推進し、開業監査工程、訓練運転期間等について関係者と綿密な調整を実施した結果、令和元年（平成 31 年）11 月 30 日に開業できる見込みとなった。また、合わせて営業主体（相模鉄道(株)）と施設使用料について調整、合意し、平成 31 年 2 月 26 日に速達性向上計画の変更認定を申請した（令和元年（平成 31 年）5 月 9 日認定）。

■課題と対応

機構の平成 29 年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞（下記）については、令和元年度（平成 31 年度）においても引き続き対応していく。

＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞

- ・今後も、新たな第 4 期中期目標のもと、完成予定時期を踏まえ、工程・事業費の管理を徹底しつつ、事業を適切に進めることが必要。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. ＜具体的な完成・開業年度目標＞の達成に向けた適切な工程管理

第 4 期中期目標で示された＜具体的な完成・開業年度目標＞の達成に向け、建設中の神奈川東部方面線（相鉄・J R直通線及び相鉄・東急直通線）を工事進捗させるため、適切な工程管理に努めている。

具体的には、機構内の委員会において、神奈川東部方面線の進捗状況や工事完成までのリスクを審議し、関係者との委員会等において機構内で整理した内容を情報共有するとともに、工程の管理及び事業を推進する上で課題となっている事柄について関係者との早期調整を図ることで、適切な工程管理に努めている。

小田急小田原線については、適切な工程管理に努め、第 4 期中期計画及び平成 30 年度計画で定めたとおりに事業完了させた。

(1) 神奈川東部方面線（相鉄・J R直通線）

令和元年度（平成 31 年度）下期の開業に向け、適切な工程管理に努めている。
平成 30 年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・平成 30 年 8 月～9 月に配電所及び配電線路の工事しゅん功監査を実施し、平成 30 年 10 月より配電を開始した。
- ・平成 31 年 1 月より通信回線の供用を開始した。
- ・開業監査の準備を着実に進め、平成 31 年 4 月より事前監査を開始する予定である。

令和元年度（平成 31 年度）下期の開業を目指し、J R 貨物と綿密な調整を行い、J R 東海道貨物線内において大規模な線路切替工事を着実に実施するとともに、開業設備工事を推進し、開業監査工程、訓練運転期間等について関係者と綿密な調整を実施した結果、令和元年（平成 31 年）11 月 30 日に開業できる見込みとなった。また、合わせて営業主体（相模鉄道(株)）と施設使用料について調整、合意し、平成 31 年 2 月 26 日に速達性向上計画の変更認定を申請した（令和元年（平成 31 年）5 月 9 日認定）。



写真 1. 1. 2-1 羽沢横浜国大駅のホーム階の照明設備の設置状況

神奈川東部方面線（相鉄・J R直通線）の工事においては、課題への対応方針を定め、工事を推進した。

表 1. 1. 2-2 神奈川東部方面線（相鉄・J R直通線）の工事における主な「課題と対応」と「結果」

課題と対応	結果
監査・検査の工程について、具体的に鉄道事業者と調整を行うため、機構の体制を整える。	東京支社において体制を整え、鉄道事業者との調整を行った結果、令和元年（平成 31 年）11 月 30 日に開業できる見込みとなった。



写真 1. 1. 2-2 羽沢横浜国大駅の外観

(2) 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

令和4年度（平成34年度）下期の開業に向け、適切な工程管理に努めている。
平成30年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・トンネル全3工区で現地施工に着手した。
- ・新横浜駅（仮称）及び新綱島駅（仮称）は、最も下の層の「下床版」から順次上の層へ鉄筋コンクリートの構築を進めており、概ね令和元年度（平成31年度）に全駅の躯体構築完了に向けて、土木工事を着実に推進している。



写真 1. 1. 2-3 新綱島駅（仮称）の躯体構築状況

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の工事においては、各種課題への対応方針を定め、工事を推進した。

表 1. 1. 2-3 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の工事における主な「課題と対応」と「結果」

課題と対応	結果
相鉄・東急直通線の大部分がトンネル構造であり、技術的難易度が高い工事を推進するため、従来より設置している「都市トンネル技術委員会」において、有識者の意見を踏まえながら慎重に工事を実施していく。	「都市トンネル技術委員会」を開催し、有識者の意見を踏まえながら慎重に工事を推進した。 平成30年度の「都市トンネル技術委員会」の開催回数：2回

<p>相鉄・東急直通線の大部分がトンネル構造であり、工事による地下水の水位変動等に伴う地盤沈下が懸念されており、慎重に工事を実施するため、従来より設置している「相鉄・東急直通線地盤変動監視委員」において、地下水位と地盤の変動の状況を確認しながら慎重に工事を実施していく。</p>	<p>「相鉄・東急直通線地盤変動監視委員会」において、相鉄・東急直通線沿線の地下水位と地盤変動の状況を確認しながら、慎重に工事を推進した。 平成 30 年度の「相鉄・東急直通線地盤変動監視委員会」の開催回数：2 回</p>
---	---



写真 1. 1. 2-4 新横浜トンネルの施工状況

(3) 小田急小田原線

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

【事業概要】

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

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

【土木学会技術賞(Ⅱグループ)の受賞】

複々線化区間のうち、東北沢・世田谷代田間は密集かつ狭隘な市街地であり、下北沢駅付近では京王井の頭線と交差しているという状況であったが、1 期工事として小田急小田原線の営業線直下に開削工法等による箱型トンネルとシールド工法(単線並列)で将来急行線となる施設を構築し、地下化(連続立体交差化)を

完了した後、2期工事としてシールドトンネルの直上（最小土被り 70 cm）に開削工法で将来緩行線となる施設を構築し、複々線化を完了させた。

本事業が、非常に技術的難易度の高いプロジェクトであることが評価され、平成 29 年度に土木学会技術賞（Ⅱグループ）を受賞した。

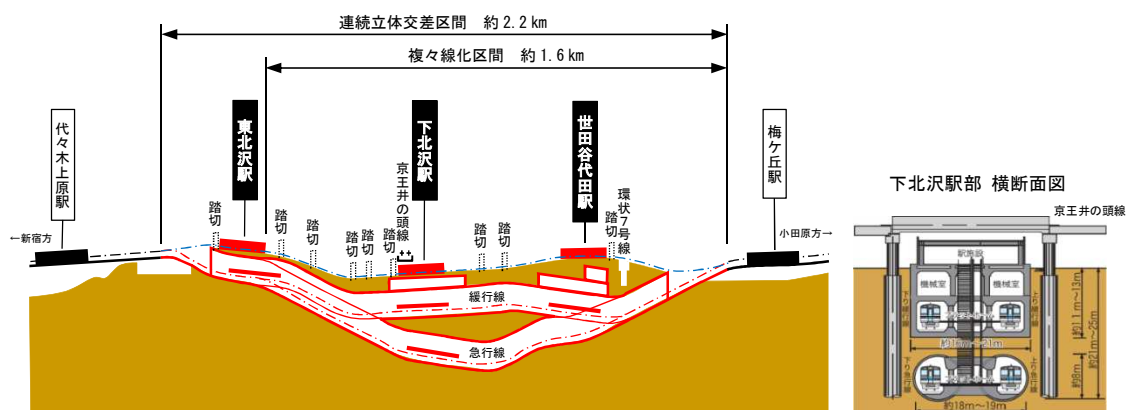


図 1.1.2-3 小田急小田原線（東北沢・世田谷代田間） 事業概略図

2. 関係者との調整を通じた工程の管理

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

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）においては、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構等で定期的に委員会等を開催し、関係者が一体となって課題の早期調整を図り、工程の管理に努めている。

表 1.1.2-4 平成 30 年度に開催した関係者間の委員会等

日付	内容
平成 30 年 5 月 22 日	<ul style="list-style-type: none"> ・神奈川東部方面線について工程を管理する上での課題を関係者に周知し、早期調整を図る委員会（神奈川東部方面線（相鉄～JR・東急直通線）工事管理委員会）を開催
平成 30 年 8 月 21 日	
平成 30 年 11 月 22 日	
平成 31 年 1 月 18 日	

平成 30 年 6 月 1 日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 神奈川東部方面線について工程を管理する上での課題を関係者に周知し、早期調整を図る会議（神奈川東部方面線（相鉄～J R・東急直通線）推進会議）を開催
-----------------	---

3. 中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえた事業の遂行

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）においては「工事実施段階」にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に努めている。

具体的には、機構で制定している技術基準類に基づき工事を実施することで品質の確保に努め、必要に応じて関係者と協議や調整を行うことにより合理的に工事が実施できるように努めている。また、工事関係事故防止については、平成 30 年度の工事内容を考慮して本社で決定した重点実施項目を参考に、地方機関において重点実施項目を定めており、安全な事業遂行に努めている。

神奈川東部方面線（相鉄・J R直通線）においては、「開業準備段階」にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなることから、各作業を行う部門ごとの連携をとり開業に向けた準備を進めている。

1. (1) ②-2 (都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理)

■中期目標

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。

具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。

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、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。

- i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと
- ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと
- iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること

さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末

九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期

<目標水準の考え方>

整備新幹線整備事業については「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、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、重要度は高い。

【難易度：高】

鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

■中期計画

② 都市鉄道利便増進事業等

(a) 都市鉄道利便増進事業

工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。

- a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）
平成31年度下期の開業
- b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）
平成34年度下期の開業

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中において、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事实施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

(b) 民鉄線事業

安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、以下のとおり目標達成を目指す。

- ・小田急小田原線
平成30年度の事業完了

■平成30年度計画

② 都市鉄道利便増進事業等

(a) 都市鉄道利便増進事業

建設中の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）

- ・平成30年度下期に配電を開始し、通信回線も供用できるよう整備を進める。
- ・開業監査の準備を進める。

b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

- ・平成30年度に全てのトンネル工事の現地施工を開始するほか、概ね平成31年度に全駅の躯体構築を完了できるよう、土木工事を着実に推進する。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。

(b) 民鉄線事業

安全かつ着実な事業の推進のため、工程調整等関係者との連携・調整を図りながら着実に推進し、以下のとおり目標達成を目指す。

- ・小田急小田原線
平成30年度の事業完了

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第5号及び附則第11条第4項

都市鉄道等利便増進法

鉄道事業法

■主な評価指標

完成・開業年度目標： 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

- ・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期
- ・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期

評価の視点： 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）について、適切な事業費の設定及び管理を実施しているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
完成・開業年度目標	神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期	—	—	—	—	—	—
完成・開業年度目標	神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期	—	—	—	—	—	—
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094						
決算額（千円）	754,130,706						
経常費用（千円）	377,514,667						
経常利益（千円）	389,299						
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759						
従事人員数（名）	1,454						

注）・当報告書の1.（1）、（2）及び（3）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）について、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理しており、工事実施段階においては速達性向上計画変更の認定の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。

機構内で整理した内容については、関係者との会議体において共有するとともに、事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について関係者と早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）について、速

達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費の適切な管理に努めている。

■課題と対応

機構の平成 29 年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞（下記）については、令和元年度（平成 31 年度）においても引き続き対応していく。

＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞

- ・今後も、新たな第 4 期中期目標のもと、完成予定時期を踏まえ、工程・事業費の管理を徹底しつつ、事業を適切に進めることが必要。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 事業費の管理

神奈川東部方面線（相鉄・J R 直通線及び相鉄・東急直通線）について、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理しており、工事実施段階においては速達性向上計画変更の認定の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。

機構内で整理した内容については、関係者との会議体において共有するとともに、事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について関係者と早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。

2. 関係者との調整を通じた事業費の管理

神奈川東部方面線（相鉄・J R 直通線及び相鉄・東急直通線）においては、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構で定期的に委員会等を開催し、関係者が一体となって課題の早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。

表 1.1.2-5 平成 30 年度に開催した関係者間の委員会等

日付	内容
平成 30 年 5 月 22 日	・神奈川東部方面線について事業費を管理する上での課題を関係者に周知し、早期調整を図る委員会（神奈川東部方面線(相鉄～J R・東急直通線)補助事業管理委員会)を開催
平成 30 年 8 月 21 日	
平成 30 年 11 月 22 日	
平成 31 年 1 月 18 日	

平成 30 年 6 月 1 日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 神奈川県東部方面線について事業費を管理する上での課題を関係者に周知し、早期調整を図る会議（神奈川県東部方面線（相鉄～JR・東急直通線）事業主体・自治体・国連絡会議）を開催
-----------------	---

3. コスト削減

技術開発の動向を踏まえてコスト削減に努めるとともに、コスト削減効果について機構内で情報共有を行っている。

平成 30 年度の都市利便増進事業によるコスト削減額は、約 19.6 億円（工事コストの削減額約 19.5 億円、社会的コストの改善額約 0.1 億円）となった。

一例として、神奈川県東部方面線（相鉄・JR直通線）においては、乗入予定車種の精査により、可動式ホーム柵設備を小規模化し、コスト削減を図っている。

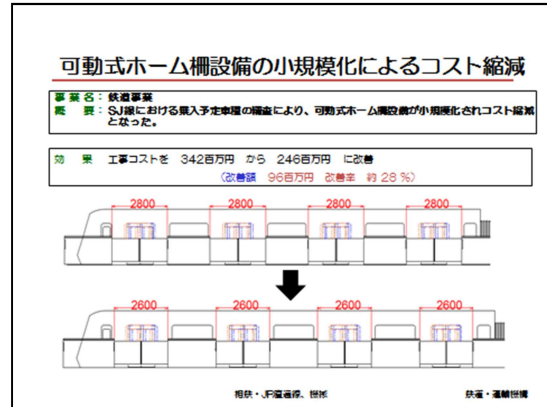


図 1.1.2-4 コスト削減の取組み例
 （可動式ホーム柵設備の小規模化によるコスト削減）

1. (1) ③ (受託業務)

■中期目標

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項の助言などの技術支援（鉄道ホームドクター制度）等を実施する。

受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費や工程に課題が発生していないかを機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。なお、機構の支援が真に必要な場合のみに実施するために第三者委員会において策定した具体的な基準を適切に運用するとともに、受託工事に係るコスト縮減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。

【難易度：高】

受託業務についても、(1)①と同様に、協定に基づき工事を完成させるためには、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

■中期計画

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、受託工事について、協定に基づいた工事完成予定時期及び事業費の管理を徹底し、着実に推進する。受託調査については、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、地方公共団体や鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道計画に関する調査の支援を実施する。

なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。また、受託工事に係るコスト縮減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。

さらに、大規模災害等の発生時においても、これまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。

■平成30年度計画

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

受託工事各線について、協定に基づいた工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。

特に、えちぜん鉄道については、連続立体交差事業に伴う高架化工事を着実に推進し、平成30年度の工事完了を目指す。中央新幹線については、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事及びトンネル工事を着実に推進する。

また、国、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。

なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。また、えちぜん鉄道の工事に係るコスト縮減について、同委員会において検証し、その結果をホームページ等で公表する。

さらに、大規模災害等の発生時においても、これまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項及び第4項
鉄道事業法

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

- 評価の視点：
- ・ 受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費と工程の管理を行い、着実に推進したか。
 - ・ 鉄道計画に関する調査の支援を適切に実施しているか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	777,774,094				
決算額（千円）	754,130,706				
経常費用（千円）	377,514,667				
経常利益（千円）	389,299				
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759				
従事人員数（名）	1,454				

注・当報告書の1.(1)、(2)及び(3)が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. 受託工事

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

中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、事業費と工程の適切な管理に努め、関係者との連携・調整を図りながら非常口工事及びトンネル工事を着実に推進できるように努めている。

2. 受託調査（鉄道計画に関する調査の支援）

国、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対し、平成30年度は受託調査を3件実施した。

■評定と根拠

評定： A

根拠： えちぜん鉄道の高架化工事は、狭隘で営業線に近接した市街地での厳しい施工条件であり、さらに、事業途中で北陸新幹線の完成時期の3年前倒しに伴い工事期間を5か月短縮することを余儀なくされたが、機構が有する技術力を駆使し、工程短縮と適切な工程管理に努め、協定に基づいた工期内で、かつ、新幹線工事に影響を与えず無事に完了させた。また、事業費についても、約7億円のコスト縮減を図り、鉄道工事受託審議委員会で検証された。

中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、適切な事業費と工程の管理に努め、関係者と連携・調整を図りながら工事の着実な推進に努めている。また、鉄道計画に関する調査の支援を実施している。

■課題と対応

受託工事について、社会情勢等の変化に伴う建設コストの上昇や労働力不足等、工事の進捗に影響する不確定要素について、関係者間で十分な情報共有を行い、着実に事業を進めていく。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 受託工事

(1) えちぜん鉄道

えちぜん鉄道については、工程短縮と適切な工程管理に努め、平成30年6月24日に供用を開始した。その後の仮線撤去も平成30年12月に完了し、新幹線工事に影響を与えず協定に基づいた工期内に完了した。

【事業の概要】

昭和61年3月に福井県が策定した福井駅周辺整備構想に基づき、福井県が行う福井駅付近連続立体交差事業と福井市が行う福井駅周辺土地区画整理事業の2つの事業が同時に進行している中で、連続立体交差事業の最終段階である、えちぜん鉄道高架化工事を機構が委託を受けたものである。

平成25年10月に工事着手し、北陸新幹線用地を利用した仮線施工、現在線撤去、計画線施工と一連の工事を行い、平成30年6月に無事供用を開始し、その後、仮線撤去工事を行い平成30年12月に完了した。

【厳しい施工条件】

当初の工事期間は、平成25年10月～平成31年2月までの65か月であったが、平成27年1月政府・与党の申合せによる、新幹線の完成時期の前倒しにより、新幹線用地の引渡しを平成30年9月末までに行わなければならないため、工事期間が5か月短縮となった。このため、計画線の土木工事は、設備工事や開業準備を考慮す

ると約1年余りで終えなければならず、また、冬季の気象条件の厳しい期間でのコンクリート打設を余儀なくされた。

当該施工箇所は、福井市内の市街地の工事であり進入路が限られ、工事用道路や工事ヤードの確保が難しい環境であった。さらに、仮線施工ではJR北陸線とえちぜん鉄道現在線に挟まれた箇所での営業線に近接した施工、計画線の工事では、えちぜん鉄道仮線に近接した施工となり、反対側は民家がぎりぎりに迫っているところもあった。

【工程短縮と工夫をこらした施工】

- ① 計画線の土木工事約3kmを1年余りで完成させるには、全面展開する必要があるのでから工事区間を細分化して一斉に取りかかった。
- ② 軌道においては、バラスト軌道を極力減らし設置撤去が比較的容易なマクラギ直結軌道を採用し、供用後の仮線撤去の期間を短縮した。
- ③ 民家の迫っている狭隘部では、小型機械で施工可能な鋼管杭を採用し、掘削部に覆工板をかけて施工ヤードを確保するなど工夫をした。
- ④ 福井市が行なっている土地区画整理事業と競合しているため、掘削土と資機材の置き場や、掘削土の運搬日を福井市と調整し、きめ細やかな工程を作成し工事全体が円滑に動くよう工夫をした。
- ⑤ 仮線撤去は供用開始から実質3か月と限られた期間での作業であるため、供用後直ちに着手ができるよう綿密な工程を立てるとともに工程の適切な管理に努め、実際、供用日の翌日から開始し予定どおり、平成30年9月末に新幹線用地の引渡しを完了した。

【事業の効果】

福井しあわせ元気国体2018の開催前に工事を無事に完了させるとともに、北陸新幹線の工事に影響がないように工事を無事に完了させた。また、えちぜん鉄道の高架化の完成により、踏切でピーク時に渋滞長が最大320mあったのが解消し、街の一体化が図られるという効果があった。



写真 1. 1. 3-1 営業線近接工事の状況



写真 1. 1. 3-2 計画線供用後、仮線を撤去完了した状況

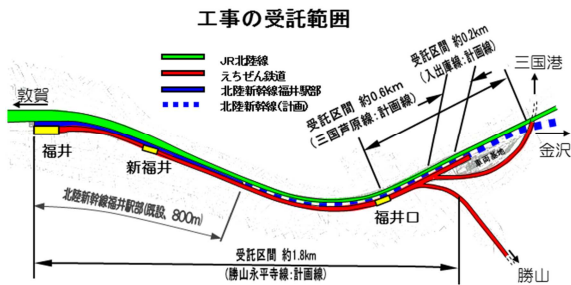


図 1.1.3-1 えちぜん鉄道福井駅付近における連続立体交差事業概要図

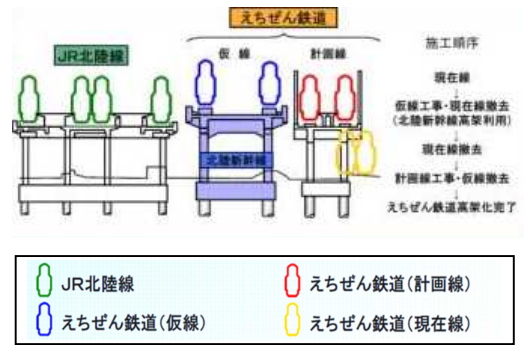


図 1.1.3-2 えちぜん鉄道高架化工事施工順序概要図

(2) 中央新幹線

中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、事業費と工程の適切な管理に努め、関係者との連携・調整を図りながら非常口工事及びトンネル工事の着実な推進に努めている。

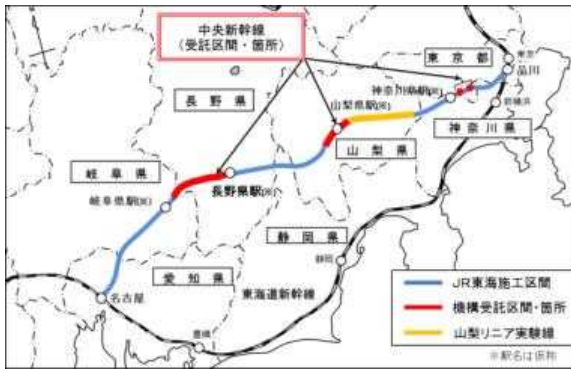


図 1.1.3-3 中央新幹線の建設工事受託範囲図



写真 1.1.3-3 非常口工事の状況

2. 受託調査（鉄道計画に関する調査の支援）

国、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対し、平成 30 年度は受託調査を 3 件実施した。

表 1.1.3-1 平成 30 年度の受託調査の実績

調査名	委託者
小田急多摩線延伸の検討に係る調査業務	小田急多摩線延伸検討会 (神奈川県相模原市・東京都町田市)
大阪国際空港アクセス鉄道調査業務	阪急電鉄（株）
地下鉄 7 号線延伸線建設に向けた計画設計業務	さいたま市

3. 鉄道工事受託審議委員会におけるコスト縮減の検証と結果の公表

えちぜん鉄道については連立立体交差事業に伴う高架化工事が完了したため、鉄道工事受託審議委員会においてコスト縮減の状況について検証し、その結果についてホームページで公表した。

同委員会において、機構が工事を実施したことによって約7億円のコスト縮減効果が得られたことが検証された。

コスト縮減の内容としては、「床板構造を工事桁構造に変更、それに伴う消雪設備の不要及び一部防音壁の削減」、「仮線新福井駅下り階段及びエレベーターの取りやめ」などがあり、機構の技術、知識・経験を活用することにより、経済的に事業を推進することができた。



図 1.1.3-4
ホームページでの公表の状況

4. 災害復旧支援事業

平成 28 年 4 月に平成 28 年熊本地震で被災した南阿蘇鉄道に対する災害復旧支援として、第一白川橋りょうの設計照査を実施している。



写真 1.1.3-4 第一白川橋りょう

1. (1) ③ (鉄道分野の技術力を活用した支援)

■中期目標

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項の助言などの技術支援（鉄道ホームドクター制度）等を実施する。

<定量的目標>

（鉄道分野の技術力を活用した支援）

- ・地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得る。

<指標>

（鉄道分野の技術力を活用した支援）

- ・技術支援等の実施件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの件数・78件）

<目標水準の考え方>

機構から技術支援等を受けた地域鉄道事業者等の満足度について、5段階（5＝大変役に立った、4＝おおむね役に立った、3＝役に立った、2＝あまり役に立たなかった、1＝まったく役に立たなかった）中の「3＝役に立った」以上の評価を得られることを目標水準として設定した。

■中期計画

また、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等に対する次の技術支援を実施する。

「鉄道ホームドクター制度」を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言する。鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等地域における交通計画の策定等に資する支援を実施する。これらの地域鉄道事業者等への技術支援等を適切に実施し、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。

地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報の収集・発信に努め、その一層の利用を促進する。

さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。

■平成30年度計画

鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、鉄道構造物の補修等に係るアドバイス、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム（GRAPPE）を活用した支援等を適切かつきめ細やかに実施する。これらの地域鉄道事業者等への技術支援等を適切に実施し、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。

また、地域鉄道に係る諸機関と緊密に連携して、このような機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行い、その一層の利用を促進する。

さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第4項第2号

■主な評価指標

定量的目標： 地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得る。

指標： 技術支援等の実施件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの件数・78件）

評価の視点： ・ 地域鉄道事業者等への技術支援等を適切かつきめ細やかに実施しているか。

・ 機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行っているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
機構の技術支援等への満足度（5段階評価）	平均3.0以上	—	4.2				
技術支援等の実施件数	—	平成25年度から平成29年度（見込み）までの件数・78件	10件				
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094						
決算額（千円）	754,130,706						
経常費用（千円）	377,514,667						
経常利益（千円）	389,299						
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759						
従事人員数（名）	1,454						

注)・当報告書の1.(1)、(2)及び(3)が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道事業者、地方公共団体からの要請を踏まえ、「鉄道ホームドクター制度」（注）を通じ、鉄道施設の保全・改修等に係る資料提供、アドバイス等の技術支援を行った。また、鉄道事業者からの要請に応じ、鉄道助成に関する資料を提供した。

加えて、上記技術支援等について、当該鉄道事業者、地方公共団体に対するアンケート調査（5段階評価）で平均4.2の評価を得た。

さらに、機構が主催する「地方鉄道支援に関する情報交換会」及び鉄道協会等が主催する各種会議において、支援業務の取組状況などの情報交換や機構の技術的支援の情報発信を実施し、鉄道ホームドクター制度の一層の利用促進を図った。

（注）「鉄道ホームドクター制度」とは、鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、機構が有する、鉄道の計画から建設までを一貫して行う豊富な経験に基づく総合技術力等のノウハウを活用した技術支援活動の制度である。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）の結果、平均4.2の評価を得たが、一方で指標である技術支援等の実施件数をみると平成29年度19件から10件に減少しており、これを勘案したため。

また、地域鉄道事業者等への技術支援等を適切かつきめ細やかに実施しており、かつ、各地方鉄道協会等が主催する会議等において、機構の技術支援に係る情報の収集・発信や設備の老朽化についての情報収集及び支援のあり方についての議論を行っていることから、中期計画における所期の目標を達成したと考えられるため。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 鉄道ホームドクター制度を活用した技術支援等

鉄道事業者、地方公共団体からの要請に応じ、鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援（9件）、鉄道助成等の情報及び資料提供による支援（1件）を行った（合計10件）。

（1）鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援

鉄道事業者、地方公共団体からの要請に応じ、鉄道施設の保全・改修等に係る情報及び資料提供、アドバイスの技術支援を行った（9件）。

表1.1.3-2 鉄道施設の保全・改修等に係る支援先及び支援内容

支 援 先	支 援 内 容
第三セクター鉄道	貨物列車走行に係る橋りょうの強度等の検討
第三セクター鉄道	斜面崩壊の復旧工法
第三セクター鉄道	行違設備新設に伴う駅プラットホームの設計
第三セクター鉄道	レール横裂への対処方法
第三セクター鉄道	橋りょうの長寿命化に資する対策工法
中小民鉄	曲線プラットホームの隙間対策
地方公共団体	旧駅施設の維持管理費及び撤去費の算出方法
地方公共団体	鉄道新線整備における需要予測手法
地方公共団体	橋脚上の架線柱に対する接地線取付け方法

(2) 鉄道助成等の情報及び資料提供による支援

鉄道事業者からの要請に応じ、鉄道助成等に関する情報及び資料提供の支援を行った（1件）。

表1.1.3-3 鉄道助成等の情報及び資料提供による支援先及び支援内容

支 援 先	支 援 内 容
第三セクター鉄道	駅の移設に対する概算事業費の事例紹介

2. 機構の技術支援に係る情報発信

地域鉄道に関わる諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報を発信し、その一層の利用促進を図り、かつ設備の老朽化についての情報収集及び支援のあり方を検討するために、鉄道協会主催の各種会議での技術情報等の提供（9回）、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズの把握（3回）、地域鉄道に係る諸機関との情報交換会（1回）を行った。

(1) 鉄道協会等主催の各種会議での技術情報等の提供

施設の保全・改修、交通計画策定等に係る鉄道事業者への支援を推進するため、鉄道協会等が主催する各種会議において、技術情報の提供や鉄道ホームドクター制度による支援内容について、事例と併せて説明を行った（9回）。

表1.1.3-4 各種会議への出席

会 議 名	時 期
関東鉄道協会地方専門委員会	平成 30 年 6 月
東北鉄道協会運輸・技術委員会	平成 30 年 7 月

地方鉄道支援推進会議（鉄道総合技術研究所）	平成 30 年 8 月
九州鉄道協会技術委員会	平成 30 年 8 月
中部鉄道協会土木講習会	平成 30 年 9 月
第三セクター鉄道等協議会安全対策専門委員会	平成 30 年 10 月
関西鉄道協会技術委員会	平成 30 年 12 月
第三セクター鉄道等道府県協議会意見交換会	平成 31 年 2 月
四国運輸局保安連絡会議	平成 31 年 2 月

(2) 地域鉄道事業者への施設の保全・改修等に係るニーズの把握

上記鉄道協会等主催の各種会議への出席等を機に、近辺の鉄道事業者を訪問し、鉄道施設の保全・改修等に係るニーズを把握するためにヒアリングを行った(3回)。

(3) 地域鉄道に関係する諸機関との情報交換会の開催

鉄道事業者及び地域のニーズや支援事業の取組状況等について、関係機関を招集して「地方鉄道支援に関する情報交換会」を開催した(1回)。

1. (1) ④ (品質の向上)

■中期目標

③ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

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

まず、施工管理の徹底や職員の技術力向上のための鉄道建設業務に係る機構職員向け技術研修の実施等を通じて、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。

<指標>

- ・ 機構職員向け技術研修の受講者数 (前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 28 年度までの施工監理講習受講者数・2,406 人)

■中期計画

④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

良質な鉄道を建設するために、必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進め、品質管理・施工監理について徹底を図るとともに、鉄道建設業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、講習や資格取得の支援等を通じて、持続的な業務の質の向上に努める。

■平成 30 年度計画

④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

良質な鉄道を建設するために、品質管理・施工監理等に係る技術基準類の継続的整備を行う。特に、「鉄筋コンクリート構造物検査マニュアル (案)」及び「地質調査標準示方書」の改訂を終え、講習会等を通じ関係者に周知、徹底する。

また、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継のために、施工監理講習及び経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修を実施するとともに、業務に関連する技術士等の資格の取得を促進する。

■当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)

機構法第 13 条第 1 項第 1 号及び第 2 号

■主な評価指標

指標： 機構職員向け技術研修の受講者数

(前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 28 年度までの施工監理講習受講者数・2,406 人)

評価の視点： ・ 必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進めているか。

・ 講習や資格取得の支援等に努めているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
機構職員向け 技術研修の受 講者数	—	平成25年度から平 成28年度までの施 工監理講習受講者 数・2,406人	606人				
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094						
決算額（千円）	754,130,706						
経常費用（千円）	377,514,667						
経常利益（千円）	389,299						
行政サービス実 施コスト（千円）	140,156,759						
従事人員数（名）	1,454						

注）・当報告書の1.（1）、（2）及び（3）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等
 は共通経費分も含めた全体額を計上）。

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

1. 技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策

鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂作業を15件実施し、講習会等を通じ関係者に周知、徹底している。工事の検査を充実させる対策としては、「鉄筋コンクリート構造物検査マニュアル」の制定を実施した。

表 1.1.4-1 鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂状況

1	「土木関係構造物設計標準示方書」の改訂
2	「鉄筋の工事継手監理の手引き（ガス圧接・機械式・溶接継手）」の改訂
3	「橋梁用高性能鋼材の適用の手引き」の制定
4	「あと施工アンカー工法設計施工マニュアル（土木施設用）」の制定
5	「土木工事標準示方書」の改訂
6	「請負工事監督要領細目（土木編）」の改訂
7	「鉄筋コンクリート構造物検査マニュアル」の制定
8	「地質調査標準示方書」の改正
9	「地質調査電子成果物作成要領」の改訂
10	「急勾配補強盛土設計・施工の手引き」の制定
11	「緩勾配化した切土補強土擁壁設計の手引き」の制定
12	「切土補強土擁壁施工の手引き」の制定
13	「場所打ち杭設計施工の手引き」の改訂

14	「土木関係電子成果物作成要領」の制定
15	「軌道関係工事標準示方書」の改正

2. 講習や資格取得の支援等

(1) 経験年数を踏まえた段階的な技術系統別研修の実施

機構の鉄道建設業務の中核を担う技術系職員を対象として、鉄道建設に係る幅広い知識を身につけさせるため、入社時の技術系統別研修や、経験年数を踏まえた段階的な研修を実施した。

表 1.1.4-2 土木系職員の段階的な研修の例

年次	内 容	時 期
入社時	鉄道概論研修〔鉄道の基礎知識等〕	4月
入社半年後	実務基礎研修〔積算、構造物の設計、施工監理等〕	10月
入社2年目	鉄道土木研修Ⅰ〔調査、予算管理、構造物の設計、施工監理等〕	6月
入社4年目	鉄道土木研修Ⅱ〔停車場・運転、軌道〕	6月

(2) 施工監理講習の実施

鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るため、平成17年度から実施している施工監理講習を全国6地方機関及び本社において平成30年10月～12月に実施した。

平成30年度は「施工監理テキスト コンクリート構造物施工監理の基本編」、「施工監理テキスト 鉄道土木構造物の基本編」と各地方機関から希望のあった個別テーマに関する講義を全国で実施し、全国で606名が受講した。

表 1.1.4-3 施工監理講習の実施状況

実施箇所	時 期
本社	平成30年12月18日
東京支社	平成30年11月21日～22日
大阪支社	平成30年10月29日～30日、12月11日
北海道新幹線建設局	平成30年11月28日～30日
九州新幹線建設局	平成30年11月7日～9日
青森工事事務所	平成30年11月13日
関東甲信工事局	平成30年10月14日

(3) 鉄道建設工事技術講習会への講師の派遣

(一社)日本建設業連合会主催の「鉄道建設工事技術講習会」に講師を派遣し、鉄道関係法規及び技術基準類に関する講義を実施した。本講習会は、鉄道固有の

技術に精通した技術者を育成し、良質な鉄道構造物の建設・提供を行うため、鉄道建設工事に従事している建設会社の現場技術者等を対象としている。平成30年度は、全国6か所で計8回の講習会が開催され、260名が受講した。また、平成24年度より実施している過年度の鉄道建設工事技術講習修了証保有者に対する更新講習については、平成30年度は662名が受講した。

表 1.1.4-4 鉄道建設工事技術講習会の開催状況

実施箇所	時 期	実施箇所	時 期
札幌市	平成30年8月3日	名古屋市	平成30年8月30日
仙台市	平成30年8月22日	大阪市	平成30年9月5日
東京都	平成30年9月26日 10月3日、9日	福岡市	平成30年9月11日

(4) 業務に関連する資格取得の促進

業務に関連する技術士、鉄道設計技士、一級建築士等の資格取得については、資格試験に合格した職員に対して受験料等を機構が補助する制度が整備されており、既資格取得者による受験者への指導等の支援を継続して行った結果、平成30年度は一級建築士1名、電気主任技術者1名の合格者を輩出した。

表 1.1.4-5 主な資格等の所有者数

資格名称	平成30年度資格取得者数	平成30年度末現在の資格所有者数
博士	0名	14名
技術士	0名	122名
鉄道設計技士	0名	29名
一級建築士	1名	29名
電気主任技術者	1名	34名

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 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。また、講習や資格取得の支援等に努めている。

■ 課題と対応

—

1. (1) ④ (技術開発の推進)

■中期目標

また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、必要に応じた鉄道建設に係る技術基準類の整備、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果及び鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会での発表等を通じた積極的な広報及び効果的な活用に努める。

■中期計画

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

■平成 30 年度計画

鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して推進するため、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進する。また、技術開発成果の活用状況について、フォローアップを進める。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 1 号及び第 2 号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進しているか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
予算額（千円）	777,774,094				
決算額（千円）	754,130,706				
経常費用（千円）	377,514,667				
経常利益（千円）	389,299				
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759				
従事人員数（名）	1,454				

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

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して推進するため、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進している。

平成 30 年度は計 24 件の技術開発テーマに取り組んだ。

平成 30 年度から新規に取り組んだ技術開発テーマ : 11 件

平成 29 年度から継続して取り組んだ技術開発テーマ : 13 件

■評定と根拠

評定： A

根拠： 調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進していることに加え、基幹学会の高い位置づけの賞を受賞した。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 技術開発の取組み

土木、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、鉄道建設工事の進捗及びニーズに基づき、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して技術開発を推進している。

平成 30 年度は計 24 件の技術開発テーマに取り組んだ。

平成 30 年度から新規に取り組んだ技術開発テーマ : 11 件

平成 29 年度から継続して取り組んだ技術開発テーマ : 13 件

表 1.1.4-6 平成 30 年度における技術開発テーマの例

テーマ	内 容
トンネル 坑口部の 斜面防災 に関する 研究・開発	<p>トンネル坑口部等の斜面では、落石、斜面崩壊（地すべり等）、土砂災害等の発生リスクがあることから、鉄道事業者等は従来からトンネル施工時に坑口周辺部の斜面对策を実施し、安全性を確保している。しかし、近年は豪雨や地震による斜面崩壊や落石等により既設構造物が被災するなど、長期的な営業休止を強いられる重大災害が増加しており、各鉄道事業者における斜面安全対策への要求は益々高まっている。</p> <p>対策に当たっては、個々のトンネル坑口で地形や地質が異なることから、斜面状況や構造物の形状、位置等を総合的に勘察しなければならないが、これらの検討にはトンネル本體工と同様、過去の施工事例や設計者の経験等が重要である。</p> <p>新幹線トンネルの坑口斜面は性能ランク I に区分され、最も安全性の高い斜面对策を実施しており、施工事例も多い。本研究ではこれらの実績や課題を収集・整理し、データベース化を行い、そのデータを分析することで斜面对策工選定作業に役立つものとする。さらに、今後実施する斜面对策工もこのデータベースに蓄積していくことで、より適切な斜面对策工の実施が期待できる。</p> <div data-bbox="584 994 1177 1406" data-label="Image"> <p>The diagram illustrates various slope protection techniques for a tunnel entrance. It includes a longitudinal section showing a tunnel portal on a slope with a retaining wall and drainage system. Another section shows a tunnel portal with a different slope protection structure. A plan view shows the layout of the tunnel entrance and the surrounding slope with contour lines. Labels in Japanese indicate different types of structures and their functions.</p> </div> <p style="text-align: center;">図 1.1.4-1 斜面对策工の事例</p>

表 1.1.4-7 平成 30 年度に取り組んだ技術開発テーマ一覧

分科会		技術開発テーマ
第 1 分科会	計画調査	土地利用データ等を用いた人口分布の細分化に関する研究
第 2 分科会	山岳トンネル	山岳トンネルインバート部の計測管理に関する研究開発
		トンネル坑口部の斜面防災に関する研究・開発
第 3 分科会	都市トンネル	SENS を都市部に適用する研究
		シールド機を他工区に活用する検討
		鋼製連続壁の本体利用の検討
第 4 分科会	橋りょう	PCU 形桁の挙動に関する研究
		非接触によるたわみ計測の検討
		支承の省略による鋼鉄道橋の合理化の検討
		板厚差のある高力ボルト継手の適用の検討
		合理的な防音壁に関する研究
		コンクリート構造物の検査手法に関する研究
		PC 構造 GRS 一体橋梁の挙動に関する研究
第 5 分科会	土構造	PC 構造 GRS 一体橋梁の挙動に関する研究
		耐震設計に用いる地盤調査に関する研究
第 6 分科会	軌道	ロングレール破断時開口量の検討
		橋りょう上のロングレール介在直結分岐器の検討
第 7 分科会	機械	スラブ軌道作業車の状態監視システムの開発
		耐震性電柱の建植用機械装置の開発
第 8 分科会	建築	高速列車走行に伴う駅部の圧力変動解析システムの性能向上
		新幹線高架ホーム端部における防音壁の検討
第 9 分科会	電気	酷寒地区に適用する信号設備の調査研究
		整備新幹線における LED 照明の導入に関する調査研究
		整備新幹線における電車線挙動の調査研究
		整備新幹線の可動ブラケットの長幹がいしに対する塩雪害の調査研究

2. 技術開発テーマにおける成果の活用

技術開発成果の活用状況について、フォローアップを実施している。

背面平滑型トンネルライニング工法（F I L M 工法）は山岳トンネルの覆工コンクリートの品質向上を図るため、機構で開発した防水工の新工法であり、機構実施の工事で活用しているほか、他社の工事でも活用されており、平成 30 年度における他社の活用実績は 8 件であった。

3. 技術開発の推進に係る学会等からの表彰

機構が行った技術開発に対して、（公社）土木学会等から各種の賞が授与された。

表 1.1.4-8 平成 30 年度の受賞一覧

機関名	受賞名	業績名等
(公社) 土木学会	技術開発賞	補強土技術と橋梁技術を融合させた G R S 一体橋梁の開発
(公社) 土木学会	第 28 回映画コンクール 最優秀賞	復興の道しるべ～三陸鉄道 北リアス線震災復旧工事～
(公社) プレストレスト コンクリート工学会	技術開発賞	P C 桁を用いた G R S 一体 橋梁
(一社) 電気学会	電気学術振興賞・進歩賞	誘導予測計算の高度化による 経済的な北陸新幹線 A T C 装置異周波妨害対策設備 の実現
(一社) 日本電気協会	澁澤賞	P H C トロリ線を用いた新 幹線用シンプル架線の開発 と実用化
(一社) 鉄道建築協会	鉄道建築協会賞(作品部門) 佳作	えちぜん鉄道、福井駅
日本木材青壮年団体 連合会	第 22 回木材活用コンクール 木材活用賞	えちぜん鉄道、福井駅

平成 30 年度の主な受賞の概要

(公社) 土木学会 技術開発賞

補強土技術と橋梁技術を融合させた GRS 一体橋梁の開発

鉄道や道路の橋りょう・高架橋部では耐震性を確保するだけでなく、建設コストに維持管理コストを加えたライフサイクルコストの面でも有利な構造物が求められており、「GRS 一体橋梁」はこれらの課題を解決するために提案した新しい橋梁形式である。

現在、建設済みの「GRS 一体橋梁」は全 10 橋であり、整備新幹線の新規建設区間においても、「GRS 一体橋梁」で設計されている。

今回受賞に至った理由としては、「GRS 一体橋梁」の開発が、創意工夫に富み社会に大きく貢献するものであり、異分野の融合という観点からも、土木工学界全体を網羅する学術学会である土木学会の技術開発賞に値すると評価されたためである。



写真 1.1.4-1 建設された「GRS 一体橋梁」 三陸鉄道ハイペ沢橋梁

(一社) 鉄道建築協会 鉄道建築協会賞 (作品部門) 佳作

えちぜん鉄道、福井駅

えちぜん鉄道福井駅は、「周辺と調和した人に寄り沿うようなあたたかいイメージの駅舎」というコンセプトをもとにデザインされた駅である。

全覆い型上屋には永平寺の格天井をイメージして小巾板を 95 cm 角にパネル化した約 1,100 枚の板を設置した。駅本屋コンコースは、天井・壁に、ほとんど節のない「白上小無節」という地場産スギを利用し、快適に待ち時間を過ごせる空調設備のあるサロンのような滞在型駅舎空間とした。また、駅東側は、全面ガラス張りとすることで開放感のある明るいホームとした。駅のデザインと、今後、更に地元の方に愛される駅となることが期待されることが評価され、受賞に至った。



写真 1.1.4-2 えちぜん鉄道福井駅の外観 (駅前広場より) (左)
ホーム階 (2 階) (右上)、コンコース階 (1 階) (右下)

1. (1) ④ (開発成果の公表)

■中期目標

また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、必要に応じた鉄道建設に係る技術基準類の整備、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果及び鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会での発表等を通じた積極的な広報及び効果的な活用に努める。

<指標>

- ・学会等への応募・発表数

(前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの学会等への応募・発表数・306件)

- ・機構による業務成果を公表する場の開催数

(前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの技術研究会等開催数・30件)

■中期計画

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

■平成30年度計画

さらに、建設技術に係る各種学会等への積極的な参画に加え、技術開発を推進し、その成果をこれらの学会等並びに本社における技術研究会及び地方機関における業務研究発表会を通じて公表する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第1号及び第2号

■主な評価指標

- 指標：・学会等への応募・発表数

(前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの学会等への応募・発表数・306件)

- ・機構による業務成果を公表する場の開催数

(前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの技術研究会等開催数・30件)

評価の視点： 各種学会等へ積極的に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表しているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
学会等 への応募・発表数	—	平成 25 年度から平成 28 年度までの学会等への応募・発表数・306 件	99 件				
機構による業務成果を公表する場の開催数	—	平成 25 年度から平成 28 年度までの技術研究会等開催数・30 件	6 件				
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777,774,094						
決算額（千円）	754,130,706						
経常費用（千円）	377,514,667						
経常利益（千円）	389,299						
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759						
従事人員数（名）	1,454						

注）・当報告書の 1.（1）、（2）及び（3）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

各種学会等への積極的な参加や、本社における技術研究会、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。

平成 30 年度の各種学会等の委員委嘱： 延べ 217 名

平成 30 年度の各種学会等の論文投稿及び論文発表の件数：128 件

平成 30 年度の業務成果を公表する場の開催数：6 件

■評定と根拠

評定： B

根拠： 各種学会等に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表している。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 学会等の各種委員会への参加

各種学会等からの委員委嘱の依頼に対して、鉄道分野を中心とした技術の発展に貢献するため、積極的に応えることとしている。平成30年度は延べ217名の職員等が、各種学会等の委員を務め、各種学会等に積極的に参加した。

表 1.1.4-9 平成30年度の主な委嘱機関別の委員数

委嘱機関名	委員数 (名)	委嘱機関名	委員数 (名)
(公社) 土木学会	39	(公社) 日本物理探査学会	3
(公社) 地盤工学会	6	(一社) 日本応用地質学会	7
(一社) 日本鉄道施設協会	17	(公社) 日本鉄筋継手協会	4
(一社) 日本鉄道技術協会	4	(一社) 電気学会	1
(一社) 日本トンネル技術協会	8	(一社) 日本鉄道電気技術協会	16
(公財) 鉄道総合技術研究所	11	(独) 国際協力機構	11

2. 鉄道建設技術に関する開発成果の公表

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

平成30年度の論文投稿の件数は54件であり、(公社)土木学会、(公社)地盤工学会、(一社)日本鉄道電気技術協会、(一社)鉄道建築協会、(一社)日本鉄道施設協会、(一社)日本トンネル技術協会等の各種学会等に論文投稿を行った。

平成30年度の論文発表の件数は74件であり、(公社)土木学会、(公社)地盤工学会、(公社)プレストレストコンクリート工学会、(一社)日本鉄道電気技術協会、(一社)日本建築学会、(一社)日本鉄道施設協会の各種学会等で論文発表を行った。

論文投稿及び論文発表のうち、18件(うち、英文2件)は外部の専門家による査読付き論文(注)である。また、論文投稿及び論文発表のうち1件については、各種学会等から賞を授与された。

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

表 1.1.4-10 専門家による査読付論文

	学会名等	発表先	件数
論文発表	(公社) 土木学会	第 22 回鉄道工学シンポジウム	2
	(公社) 日本コンクリート工学会	第 40 回コンクリート工学講演会	4
	International Geosynthetics Society (国際ジオシンセティックス学会)	11th International Conference on Geosynthetics ほか (第 11 回国際ジオシンセティックス会議 ほか)	3
	(公社) プレストレストコンクリート工学会	第 27 回プレストレストコンクリートの発展に関するシンポジウム	2
	計		11

表 1.1.4-11 専門家による査読付論文

	学会名等	発表先	件数
論文投稿	(公社) 土木学会	土木学会論文集 A1	3
	(一社) 日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	2
	(株) 建設図書	橋梁と基礎	2
	計		7

表 1.1.4-12 論文発表・投稿に対する受賞実績

受賞名	題目
鉄道建築協会 (建築技術会) 奨励賞	駅におけるユニバーサルデザインへの取り組み －北陸新幹線、金沢・敦賀間－

3. 技術研究会及び業務研究発表会の開催

鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するとともに、機構業務を遂行していく上での根幹である鉄道建設技術の維持・発展・承継のため、機構主催の開発成果の公表の場として、平成 30 年度は、10 月 10 日、11 日の 2 日間にわたり、本社において技術研究会を開催した。発表件数は、用地 1 件、土木 8 件（トンネル 3 件、橋りょう 3 件、路盤 1 件、斜面防災 1 件）、建築 1 件、電気 1 件、機械 1 件の合計 12 件とした。聴講者は部外者を含め、1 日目 359 名、2 日目 358 名の延べ 717 名であった。また、技術研究会の持つ趣旨を更に徹底すべく、平成 30 年度も引き続き、発表の内容、プレゼンテーション、質疑応答について審査を行い、優れた発表に対して、最優秀賞 1 名、優秀賞 3 名を選定し表彰した。

この本社技術研究会のほか、鉄道建設関係の各地方機関において業務研究発表会

を開催（5 か所、講演数計 33 件）し、鉄道建設技術の開発成果の積極的な公表を行った。

表 1.1.4-13 本社技術研究会の演題

分類	演題	講演者所属
第1日 10月10日（水）		
土木 （橋りょう）	営業線に近接したニューマチックケーソン工事の施工計画 －北陸新幹線、竹田川橋りょう－	大阪支社
建築	駅におけるユニバーサルデザインへの取り組み －北陸新幹線、金沢・敦賀間－	大阪支社
土木 （橋りょう）	住宅地近傍河川における橋りょう基礎の非出水期内施工 －北陸新幹線、鞍谷川橋りょう－	大阪支社
土木 （トンネル）	環境管理計画の策定と湿地環境に配慮したトンネル掘削計画 －北陸新幹線、深山トンネル－	大阪支社
用地	土地収用法を活用し用地協議が開始できた事例	大阪支社
土木 （トンネル）	全線小土被りトンネルの施工計画 －北海道新幹線、ニセコトンネル他工区－	北海道新幹線建設局
土木 （路盤）	明かり区間における構造形式に関する比較検討 －北海道新幹線、長万部地区－	北海道新幹線建設局
電気	耐震設計指針の改訂に伴う整備新幹線の電車線柱への適用	東京支社
第2日 10月11日（木）		
土木 （トンネル）	新綱島駅非開削部角形エレメント推進工法について －相鉄・東急直通線、新綱島駅（仮称）－	東京支社
機械	地下鉄道の排煙計画 －相鉄・東急直通線、新横浜駅－	東京支社
土木 （橋りょう）	西九州自動車道および国道34号と交差する3径間連続合成箱桁の架設 －九州新幹線、袴野架道橋－	九州新幹線建設局
斜面防災	UAV技術を活用した斜面对策工の設計・施工 －九州新幹線、三ノ瀬トンネル－	九州新幹線建設局

表 1.1.4-14 地方機関等における業務研究発表会の実績

支社・建設局名	講演数	開催日
東京支社	9	平成30年7月25日
大阪支社	12	平成30年9月6日
北海道新幹線建設局	9	平成30年8月30日
九州新幹線建設局	8	平成30年8月28日
関東甲信工事事務局	5	平成30年7月26日
合計	33	

1. (1) ④ (部外への適切な理解への取組み)

■中期目標

また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、必要に応じた鉄道建設に係る技術基準類の整備、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果及び鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会での発表等を通じた積極的な広報及び効果的な活用に努める。

■中期計画

さらに、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みを実施する。

■平成 30 年度計画

加えて、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうため、現場見学会等の実施に取り組む。

■当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)

機構法第 13 条第 1 項第 1 号及び第 2 号

■主な評価指標

評価の視点： 鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みを実施しているか。

■主要な経年データ

主要なインプット情報 (財務情報及び人員に関する情報)					
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
予算額 (千円)	777,774,094				
決算額 (千円)	754,130,706				
経常費用 (千円)	377,514,667				
経常利益 (千円)	389,299				
行政サービス実施コスト (千円)	140,156,759				
従事人員数 (名)	1,454				

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

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

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

1. 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。平成30年度は外部を対象とした現場見学会を191件実施した。平成30年度における現場見学会の主な実績は以下のとおりである。

(1) 子供向け現場見学会の開催

①こどもアドベンチャー2018

平成30年8月16日、17日、横浜市教育委員会と連携し、神奈川東部方面線において子供向けの現場見学会を開催した。

当日は、トンネルの建設現場に案内し、鉄道構造物がどのように建設されているか、列車に電力を供給するための架線をどこに付けるかなどを説明し、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けんせつ小町活躍現場見学会

平成30年8月22日、(一社)日本建設業連合会と連携して、神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)の羽沢横浜国大駅において、機構では初めて女子小中高生を対象にした現場見学会を開催し、技術系の女性職員が現場を案内した。

羽沢横浜国大駅構内では、電気工事、軌道工事、建築工事、機械工事の状況を見学してもらい、乗客の利用を考慮した駅レイアウトの考え方や電車が高速で走行するために高い精度で軌道工事を行っていることを説明した。

また、現場見学を行った後、お仕事体験として駅舎内装工事である化粧タイル張りを体験してもらい、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平成30年度土木学会西部支部 親子見学会

平成30年8月22日、(公社)土木学会と連携し、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の現場見学会を開催した。当日は、高架橋等の建設現場を見学してもらい、鉄道構造物がどのように建設されているかを説明し、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) 高校生を対象にした現場見学会の開催

平成30年6月14日、佐賀県立鳥栖工業高等学校の高校生を対象として、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)において現場見学会を開催した。当日は、高架橋等の現場を見学してもらい、鉄道構造物がどのように建設されているかを説明し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。

(3) 大学生を対象にした現場見学会の開催

平成30年9月26日、長崎大学の土木工学を学ぶ学生を対象として、九州新幹線

(武雄温泉・長崎間)において現場見学会を開催した。当日は、山岳トンネルの現場を見学してもらい、鉄道構造物がどのように建設されているかを説明し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。



写真 1.1.4-1 現場見学会の集合写真 (相鉄・JR 直通線、羽沢トンネル)



写真 1.1.4-2 現場見学会の状況 (九州新幹線、嬉野温泉駅高架橋)



写真 1.1.4-3 現場見学会の状況 (北陸新幹線、第二福井トンネル)

2. 講習会等での発表

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、平成30年度は講習会等での発表を5件実施した。平成30年度における講習会等での発表の実績は以下のとおりである。

(1) 「鉄道トンネル技術」の講演

平成30年10月、(国研)土木研究所が主催する土研新技術ショーケース2018in東京において「鉄道トンネル建設技術のあゆみと新たな挑戦 ―青函から羊蹄へ―」と題して、青函トンネルの施工時の検討内容や機構が開発したSENSの導入事例について講演し、機構が保有する鉄道トンネル技術を部外に適切に理解してもらえるように努めた。

(2) 「整備新幹線の建設プロジェクト」の紹介

平成30年10月、鉄道ACT研究会が主催するPR対象工法説明会において、「整備新幹線の建設プロジェクト」と題して、整備新幹線の建設状況と機構で特色のある明かり構造物の施工技術を紹介した。

機構で特色のある明かり構造物としては、高速走行に対応したスパン150m超の橋梁として、PCエクストラード橋を紹介し、鉄道建設特有の技術を部外に発表した。

(3) 「北陸新幹線 敦賀延伸工事の実施状況」の発表

平成30年6月、(公社)地盤工学会関西支部が主催する第76回福井地域地盤研究会において、「北陸新幹線 敦賀延伸工事の実施状況について」と題して、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工事状況、新幹線の整備効果を発表し、部外に北陸新幹線の建設工事への理解を深めてもらえるように努めた。

(4) 「狭隘な箇所での鉄道工事」の発表

平成30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46回プレストレストコンクリート技術講習会において、「鉄道の取組み ―狭隘施工事例―」と題して、「北陸新幹線工事におけるプレテンションPCU形桁の架設」を発表した。

都市部の狭隘な施工箇所においては、架設現場における施工時間が制限されるため、対策の一つとしてプレキャスト工法の採用が検討されることから、機構が実施した狭隘施工を発表し、機構が保有する鉄道建設技術を部外に適切に理解してもらえるように努めた。

(5) 「北海道内の鉄道トンネル建設の変遷と北海道内新幹線のトンネル技術」の講演

平成30年8月、(公社)土木学会が主催する「トンネル技術講演会」において、「北海道内の鉄道トンネル建設の変遷と北海道新幹線のトンネル技術」と題して、鉄道建

設公団時代に北海道内で実施したトンネル工事や機構が開発したSENSの北海道新幹線工事への採用経緯について講演を行い、機構が保有する鉄道トンネル技術を部外に適切に理解してもらえるように努めた。

■ 評定と根拠

評定： A

根拠： 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として、現場見学会や講習会等での発表を実施し、整備新幹線の工事状況や機構が有する鉄道建設技術を説明している。

■ 課題と対応

—

1. (2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

■中期目標

④ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

我が国は鉄道分野について世界に誇れる高い技術力を有しており、機構は、その中で唯一の公的な新幹線建設主体である。機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する同分野の技術力やノウハウ、それらの要素間を全体として調整する機能を広く総合的に活用し、国土交通省の関連施策との連携を図りながら、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、関係府省、我が国事業者等と相互に連携を図りながら協力し、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究（以下「海外高速鉄道調査等」という。）を行い、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図る。その際は、海外高速鉄道調査等の実施が民業圧迫にならないよう配慮する。

また、我が国の鉄道システムの海外展開に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や経験を活用し、海外への専門家の派遣や各国の研修員の受入れ等、積極的に協力を行う。

<指標>

- ・我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額
- ・機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額
- ・専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・126人（27カ国））
- ・研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・402人（41カ国））

■中期計画

(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究を行う。

また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対し協力し、海外への専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。

■平成30年度計画

(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機

械設備等の設計、工事管理、試験及び研究を行う。

インド高速鉄道計画については、設計業務については、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で技術協力を行う。

タイのバンコク～チェンマイ間高速鉄道計画については、調査・設計・工事管理に関する業務の発注があった際には、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で調査等の業務の受注を目指す。

また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れ、鉄道分野における国際規格への取組み、海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流等を行う。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 3 項及び第 4 項第 2 号

海外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

■主な評価指標

指標：・ 我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額

・ 機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額

・ 専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 28 年度までの実績・126 人（27 カ国））

・ 研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 28 年度までの実績・402 人（41 カ国））

評価の視点：・ 海外高速鉄道調査等について、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律第 3 条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、適切に行っているか。

・ 海外の鉄道プロジェクトへの技術協力を行っているか。

・ 専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行っているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額	—	—	0.4 億円				
機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額	—	—	0 億円				
専門家派遣数	—	平成 25 年度から平成 28 年度までの実績・126 人 (27 カ国)	36 人 (10 カ国・地域)				
研修員等受入数	—	平成 25 年度から平成 28 年度までの実績・402 人 (41 カ国)	385 人 (17 カ国・地域)				
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777,774,094						
決算額（千円）	754,130,706						
経常費用（千円）	377,514,667						
経常利益（千円）	389,299						
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759						
従事人員数（名）	1,454						

- 注）当報告書の 1.（1）、（2）及び（3）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
- ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 - ・機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額については、次年度以降に計上される見込み。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. 海外高速鉄道調査等業務

国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、海外インフラ展開法基本方針に従い、適切に業務を行った。

インド高速鉄道計画について、国土交通省等の関係者との緊密な連携の下、ムンバイ・アーメダバード間の詳細設計調査業務（J I C C（株）日本コンサルタンツ（以下「J I C」という。）を中心としたコンソーシアム）に12名が従事し、技術協力を行った。

タイのバンコク・チェンマイ間高速鉄道計画について、タイ政府内において事業採択に向け検討中であり、業務の受注に向け、国土交通省等の関係者からの情報収集を行うとともに、国土交通省によるタイ国運輸大臣の表敬訪問及び国土交通省とタイ国輸送交通計画企画事務局との会合に、機構職員が同行した。

マレーシア・シンガポール間高速鉄道計画について、インフラ部分（土木関係）の事業費縮減に係る調査を行った。また、本計画に関するマレーシア政府内の検討の深度化に資する提案を行うためのマレーシア政府と国土交通省との協議に、機構職員が同行した。

2. 国際協力業務

国土交通省等の関係者と連携を図りつつ、海外への専門家派遣、各国研修員等の受入れを行ったほか、J I C Aにおける鉄道セクターの業務の改善点等に係る提言をとりまとめるなど、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力した。

平成30年度の実績は、専門家派遣は10カ国・地域、延べ36人（うち長期専門家1人）（平成29年度9カ国、延べ52人（うち長期専門家1人））、研修員等受入は17カ国・地域、延べ385人（平成29年度26カ国、延べ333人）となった。

特に、新幹線システムの海外展開として初めての国家的なプロジェクトであるインド高速鉄道計画については、インド鉄道省職員研修及びインド高速鉄道公社（以下「NHSRCL」という。）幹部招聘研修では、整備新幹線の概要説明や北陸新幹線等の建設現場の案内を実施し、合わせて延べ246人のインド高速鉄道関係者を受け入れた。

そのほか、国際高速鉄道協会（以下「IHRA」という。）の国際フォーラムで集まった各国高速鉄道関係者等との意見交換や九州新幹線建設現場への視察受入（12カ国、延べ71人）等を行うとともに、インドで開催されたIHRA、在インド日本大使館、国土交通省及びNHSRCL共催の海外国際セミナーにおいて、機構役員が、日本における高速鉄道建設事業の推進をテーマとした事例発表を行うなど、我が国鉄道技術の国際市場へのアピールを行った。

また、国際学術会議等に機構職員が参加し、講演やプレゼンテーションを行った(4回)ほか、国際規格策定の国際標準化機構/鉄道分野専門委員会(以下「ISO/TC269」という。)の国内委員会・国内分科委員会等及び国際電気標準会議/鉄道用電気設備とシステム専門委員会(以下「IEC/TC9」という。)の国内委員会・国内作業部会等に機構職員8名が参加、JICA内に設置されているインド高速鉄道建設事業に係る技術基準/設計支援委員会・各分科会に機構職員延べ21名が参加した。

さらに、機構の技術力や経験を活用し、スウェーデンとの技術交流や、JICAの「鉄道セクターにおける有償資金協力業務関連成果物に対するプルーフエンジニアリング」業務等を行った。

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 海外高速鉄道調査等業務について、海外インフラ展開法基本方針に従って適切に業務を行い、我が国事業者の参入の後押しとなるよう努めた。

また、国際協力業務について、海外の鉄道プロジェクトへの技術協力及び専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行ったほか、JICAにおける鉄道セクターの業務の改善点等に係る提言をとりまとめるなど、我が国鉄道技術の海外展開に貢献した。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられるため。

■ 課題と対応

—

■ 当該事業年度における業務運営の状況

1. 海外高速鉄道調査等業務

(1) インド高速鉄道計画

インドでは7路線の高速鉄道が計画されており、平成24年10月には、日印政府間で高速鉄道に関する覚書が締結され、平成25年5月の日印首脳会談の際に「日印共同出資による共同調査を実施」する旨が共同声明として出された。また、平成27年12月の日印首脳会談に際し、日印両国政府間で、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道への新幹線システム導入に関する覚書として、「高速鉄道に関する日本国政府とインド共和国政府との間の協力覚書」が締結された。本計画推進のため、国土交通省等の関係機関との緊密な連携の下、調査、設計等の業務に機構職員が国内及び現地において参画している。

平成 30 年度は、詳細設計業務について、業務を担う J I C に対し、機構職員 6 名を出向させ人的支援を行うとともに、機構職員 6 名が補強として技術協力を行った。

(2) タイ高速鉄道計画

平成 28 年 8 月、日タイ両国大臣間で鉄道協力に関する覚書が締結され、バンコク・チェンマイ間について新幹線システムによる整備が行われることになり、現在、タイ政府内において事業採択に向け検討中である。

平成 30 年度は、業務の受注に向け、国土交通省等の関係者からの情報収集を行うとともに、国土交通省によるタイ国運輸大臣の表敬訪問及び国土交通省とタイ国輸送交通計画企画事務局との会合に、機構職員が同行した。

(3) マレーシア・シンガポール高速鉄道計画

平成 25 年 2 月、マレーシアとシンガポール両政府は、両国を連絡する高速鉄道建設に正式合意した。平成 28 年 12 月にマレーシア・シンガポール間で、車両等資産会社の事業権の入札を平成 29 年に行うこと、開業目標を令和 8 年（平成 38 年）とすることについて二国間協定を締結した。平成 30 年 5 月にマレーシアが財政難を理由に計画中止を表明したが、平成 30 年 9 月に二国間で令和 2 年（平成 32 年）5 月 31 日までの計画延期と令和 13 年（平成 43 年）の開業を目指すことに合意した。

平成 30 年度は、国土交通省の「マレーシア・シンガポール高速鉄道計画事業費縮減に係る検討調査」委託業務及び「海外における高速鉄道の土木部分に係る事業費縮減の方策に関する調査」委託業務において、インフラ部分（土木関係）の事業費縮減に係る調査を行った。また、本計画に関するマレーシア政府内の検討の深度化に資する提案を行うためのマレーシア政府と国土交通省との協議に、機構職員が同行した。

2. 国際協力業務

(1) 海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入

平成 30 年度は、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の整備新幹線の建設や、神奈川東部方面線（相鉄・J R 直通線、相鉄・東急直通線）の都市鉄道利便増進事業の整備が最盛期を迎えつつあり、要員事情が厳しい中、10 カ国・地域に延べ 36 人の専門家（うち長期専門家 1 人）（平成 29 年度 9 カ国、延べ 52 人（うち長期専門家 1 人））を派遣するとともに、17 カ国・地域から延べ 385 人（平成 29 年度 26 カ国、延べ 333 人）の研修員等を受け入れた。

表 1.2-1 平成 30 年度に専門家派遣を実施した国・地域

インド	トルクメニスタン	ネパール
バングラディシュ	フィリピン	マレーシア
ミャンマー	韓国	台湾
中国		

表 1.2-2 専門家派遣数の推移（平成 26 年度～平成 30 年度）

年 度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度	30 年度
専門家派遣数（人）	28	25	46	52	36

表 1.2-3 平成 30 年度に受け入れた研修員等の国・地域

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

表 1.2-4 研修員等の受入数の推移（平成 26 年度～平成 30 年度）

年 度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度	30 年度
研修員等受入数（人）	79	122	67	333	385

国家的なプロジェクトであるインド高速鉄道計画においては、平成 28 年 2 月に事業主体である NHS R C L が設立され、組織体制の構築が図られる中、平成 30 年度は、NHS R C L の組織能力強化のアドバイザーや、J I C が担う詳細設計業務への技術協力として、専門家延べ 5 人を派遣した。

各専門家は、単に求められた業務を行うだけにとどまらず、効率的な工事計画を率先して提案・調整したり、NHS R C L との協議において直接説明を行ったりするなど主体的に取り組んでおり、NHS R C L が本線土木工事主要工区の入札公示を行うに至るなど、計画の進捗に寄与した。専門家の技術力について、NHS R C L から高く評価されるとともに、専門家の貢献について、J I C から大変感謝されている。

また、平成 28 年 3 月に始動した J I C A 制度整備支援プロジェクトに伴い J I C A 内に設置されているインド国高速鉄道建設事業に係る技術基準／設計支援委員会に機構職員 3 名が参加するとともに、同委員会の下部組織である分科会に機構職員延べ 18 名が参加している。

加えて、インド鉄道省の職員を対象とした新幹線建設現場への視察研修等の受入（6 回、延べ 198 人）や、NHS R C L の職員を対象とした新幹線建設現場への

視察研修等の受入（8回、延べ48人）を行った。

さらに、技術移転のための日印の企業同士の交流会（場所：日本、インド）において、機構職員が新幹線技術を紹介し、交流促進に貢献している。



写真 1.2-1 NHSRCL職員 北海道新幹線トンネル工事視察

そのほか、I H R Aの国際フォーラムで集まった各国高速鉄道関係者等との意見交換や九州新幹線建設現場への視察受入（12カ国・地域、71人）等を行うとともに、インドで開催されたI H R A、在インド日本大使館、国土交通省及びNHSRCL共催の海外国際セミナーにおいて、機構役員が、日本における高速鉄道建設事業の推進をテーマとした事例発表を行うなど、我が国鉄道技術の国際市場へのアピールを行った。



写真 1.2-2 I H R A国際フォーラム（金沢）における機構職員講演

（2）国際学会等への参加

機構は、世界の鉄道技術関係者との交流を図り、日本の鉄道システムの海外展開の一助となし、また、機構の鉄道建設に関する技術力についてアピールすること等を目的として、表 1.2-5 のとおり国際学会等へ参加し、講演やプレゼンテーションを実施した。

表 1.2-5 国際学術会議等への参加実績

会議等名	主催者等	開催国 (都市)	時期	発表数 (件)
第44回 国際トンネル協会会合	国際トンネル協会 (ITA)	アラブ首長国連邦 (ドバイ)	平成30年4月	1
第20回 中国科学技術協会総会	中国科学技術協会 (CAST)	中国 (杭州)	平成30年5月	1
第11回 国際ジオシンセティックス会議	国際ジオシンセティックス学会 (IGS)	韓国 (ソウル)	平成30年9月	1
韓国高速鉄道経済フォーラム国際セミナー	韓国交通研究院 (KOTI)	韓国 (ソウル)	平成30年12月	1

(3) 鉄道分野における規格の国際標準化

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

機構は、ISO/TC269、IEC/TC9等に機構職員8名が参加し、国際規格に関する日本原案の作成等に貢献している。

表 1.2-6 ISO/TC269委員会・作業部会等(平成30年度機構職員参加)

区分	名称
国内委員会	鉄道分野
国内分科委員会	SC1(インフラストラクチャ)
国内作業部会	軌道品質評価
	地震時におけるモニタリングとオペレーション

表 1.2-7 IEC/TC9の委員会・作業部会等（平成30年度機構職員参加）

区 分	名 称
国内委員会	鉄道用電気設備とシステム
国内作業部会	直流信号用リレー国内作業部会
	トロリ線国内作業部会
	電力システム国内作業部会
	直流開閉装置国内作業部会
	銅及び銅合金ちょう架線規格作業部会
	UGTMS（都市交通システムの制御体系に関する規格）国内作業部会
	鉄道EMF国内作業部会
	地上電力貯蔵システム国内作業部会
	交流電力補償装置国内作業部会
	変電所用コンバータ国内作業部会
国内検討会	列車制御無線検討会

（4）海外関係機関との技術交流等

機構の技術力や経験を活用し、海外関係機関との技術交流等を行った。

①スウェーデン

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

平成30年度は、5月にスウェーデン運輸庁から1名が機構に来訪し、高速鉄道について意見交換を行った。12月にはスウェーデン運輸庁の6名が九州新幹線（西九州ルート）の視察を行い、土構造について意見交換を行った。2月には機構から6名がスウェーデン運輸庁へ訪問し、地下鉄建設の視察とスウェーデン高速鉄道についての意見交換を行った。

②その他の取組み

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

1. (3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

■中期目標

⑤ 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

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

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

<指標>

- ・貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数

(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度(見込み)までの回収件数・971件(鉄道事業者数：27者))

■中期計画

(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道事業者に対して貸付又は譲渡した鉄道施設について、機構の調達資金を確実に返済、償還するため、毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を策定し、その全額を確実に回収する。

なお、償還期間の変更を実施した事業者については、毎年度、決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。

建設した鉄道施設について、完成後、各営業主体に対して貸付又は譲渡を行う。

また、主要幹線及び大都市交通線で今中期計画期間中に国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する以下の区間について、貸し付けしている鉄道事業者に対して譲渡を行い、その譲渡代金の回収を図る。

- ・平成30年度

譲渡区間：小金線(新松戸・西船橋間)

鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

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

■平成30年度計画

(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確実な回収を図る。

なお、償還期間の変更を実施した事業者については平成29年度決算終了後経営状況等の把握をし、償還確実性を検証する。

民鉄線工事として実施している小田急小田原線(東北沢・世田谷代田間)について、小田急電鉄株式会社に対し適切に譲渡を行う。

また、国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する小金線(新松戸・西船橋間)について、東日本旅客鉄道株式会社に譲渡を行い、その譲渡代金の確実な回収を図る。

さらに、並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 3 号及び第 6 号

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

■主な評価指標

指標： 貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 29 年度（見込み）までの回収件数・971 件（鉄道事業者数：27 者））

- 評価の視点：
- ・ 毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を設定し、その全額を確実に回収しているか。
 - ・ 決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証しているか。
 - ・ 日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を速やかに交付しているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
貸付料 及び譲 渡代金 につい て、回 収計画 に沿っ て回収 を行っ た件数	—	平成 25 年度から平成 29 年度（見込み）までの回収件数・971 件（鉄道事業者数：27 者）	192 件 （鉄道事 業者：25 者）				
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777,774,094						
決算額（千円）	754,130,706						
経常費用（千円）	377,514,667						
経常利益（千円）	389,299						
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759						
従事人員数（名）	1,454						

注）・当報告書の 1.（1）、（2）及び（3）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設の貸付料について、平成 30 年度は 49 件（鉄道事業者：5 者）の要回収額を全額回収した。

鉄道事業者に対し譲渡を行った鉄道施設の譲渡代金について、平成 30 年度は 143 件（鉄道事業者：20 者）の要回収額を全額回収した。

なお、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間（25 年間）が変更された事業者については、平成 29 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。

小田急小田原線（東北沢・世田谷代田間）について、平成 31 年 3 月 31 日、小田急電鉄(株)に譲渡した。

並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を J R 貨物に対して速やかに交付した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って 192 件（鉄道事業者：25 者）を全額回収した。

なお、過去に譲渡代金の償還期間が変更された事業者について、経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。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 J R 貨物に速やかに交付した。

以上により中期計画における所期の目標を達成していると考えられるため。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 鉄道施設の貸付業務

(1) 鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設には、整備新幹線（北陸新幹線（高崎・金沢間）、東北新幹線（盛岡・新青森間）、九州新幹線（博多・鹿児島中央間）及び北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）、主要幹線及び大都市交通線（京葉線、小金線及び瀬戸線）並びに津軽海峡線がある。

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

平成 30 年度において回収すべき貸付料の額の合計額は 1,118 億円となり、その全額を回収した。

(貸付料の基準)

○整備新幹線

- ・ 鉄道事業者の受益の額 (定額)
- ・ 租税及び管理費

○主要幹線及び大都市交通線

- ・ 建設に要した費用のうち借入に係る部分を国土交通大臣が指定する期間 (40 年間) 及び利率による元利均等半年賦支払の方法により償還するものとした場合における当該事業年度の半年賦金の合計額
- ・ 減価償却費の額に、建設に要した費用のうち借入に係る部分以外の部分 (無償資金) の額を建設に要した費用の額で除して得た率を乗じた額
- ・ 債券発行費及び債券発行差金並びに租税及び管理費

○津軽海峡線

- ・ 租税及び管理費

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

(譲渡代金の基準)

- ・ 建設に要した費用から、鉄道事業者が既に支払った貸付料の合計額 (建設に要した費用のうち借入に係る部分を国土交通大臣が指定する期間 (40 年間) 及び利率による元利均等半年賦支払の方法により償還するものとした場合における半年賦金の合計額のうち利子に相当する部分、債券発行費及び債券発行差金並びに租税及び管理費を除く。) を減じて得た額

2. 鉄道施設の譲渡業務

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

(毎事業年度の譲渡代金)

- ・ 機構法施行令第 8 条第 1 項に基づき国土交通大臣の認可を受けた額を元本と

した、国土交通大臣が指定する期間（25年間）及び利率による元利均等半年賦支払の方法による元利支払額

・債券発行費及び債券発行差金並びに管理費

このほか、鉄道事業者の意向による期限前返済も受けている。

平成30年度において回収すべき譲渡代金と期限前返済額を加えると853億円となり、その全額を回収した。

なお、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間（25年間）が変更された事業者については、平成29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。

(2) 小田急小田原線（東北沢・世田谷代田間）について、機構法第14条第1項に基づく国土交通大臣の認可を受け、平成31年3月31日、小田急電鉄(株)に譲渡した。

3. 貨物調整金の交付

機構法附則第11条第1項の規定に基づき、並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、平成30年度においては133億円を、国土交通大臣の承認を受けてJR貨物に対して速やかに交付した。

1. (4) 鉄道助成業務等

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	227,411,588				
決算額（千円）	227,329,193				
経常費用（千円）	195,742,800				
経常利益（千円）	4,807,712				
行政サービス実施コスト（千円）	97,062,145				
従事人員数（名）	29				

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

■評定と根拠

評定： B

根拠： 鉄道助成業務における補助金交付等に係る全ての受払の標準処理期間内の執行、譲渡代金や無利子貸付金の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行った。

また、第三者委員会の改善意見を審査業務に反映し、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修及びガイドブックの配布など各種助成制度の周知活動を行った。

さらに、中央新幹線建設資金貸付等業務において、約定に沿った貸付利息の確実な回収を行った。

■課題と対応

—

1. (4) ①鉄道助成

■中期目標

(2) 鉄道助成業務等

① 鉄道助成

機構では、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施する。

(a) 確実な処理・適正かつ効率的な執行

鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付について、第三者委員会の助言の必要部分を審査業務の改善に反映させること、審査ノウハウの承継やスキルアップのための機構職員向け研修の実施等により、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。

<指標>

- ・補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%)

(b) 助成制度に関する情報提供等の推進

鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成制度に関するガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。

<指標>

- ・鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数(前中期目標期間実績：平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部)

(c) 債権の確実な回収等

既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について、約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。

<指標>

- ・譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度(見込み)までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付資金：年間6件)

■中期計画

(4) 鉄道助成業務等

① 鉄道助成

機構は、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施していく。

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内）に執行できるよう適正かつ効率的に処理する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修を実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。

また、鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成ガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。

さらに、既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。

■平成 30 年度計画

(4) 鉄道助成業務等

① 鉄道助成

機構は、交通インフラ・ネットワークの機能充実・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施していく。

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内）に執行できるよう適正かつ効率的に処理する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」に助成業務の実施状況等を報告し、得られた改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修等を一部見直し実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。

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、最新の助成事例を盛り込んだ鉄道助成ガイドブック及びパンフレットの作成配布、ホームページでの公表を行うとともに、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え方を助成対象事業者に対して改めて周知する。

さらに、既設四新幹線の譲渡代金（平成30年度回収見込額724億円）、無利子貸付資金（平成30年度回収見込額284億円）について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第2項及び附則第11条第3項

■主な評価指標

指標：・ 補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%）

・ 鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数（前中期目標期間実績：平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部）

・ 譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付資金：年間6件）

評価の視点：・ 補助金交付等に係る全ての受払について、法令その他による基準に基づき確実に処理しているか。

・ 第三者委員会からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映

しているか。

- ・ 職員研修を実施し、また、審査ノウハウの承継等のための検討をしているか。
- ・ 情報提供や周知活動を推進し、また、推進するための検討をしているか。
- ・ 約定等に沿った確実な回収を実施しているか。
- ・ 債務を確実に償還しているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率	—	平成 25 年度から平成 29 年度までの平均受講率・81%	100%				
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				
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				
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	227,411,588						
決算額（千円）	227,329,193						
経常費用（千円）	195,742,800						
経常利益（千円）	4,807,712						
行政サービス実施コスト（千円）	97,062,145						
従事人員数（名）	29						

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、全ての受払について標準処理期間内に適正に執行した。

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

審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るため、より実践的な内容の研修時間を増強し、職員研修を実施（受講率 100%）した。

鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、配布先を精査した上で「鉄道助成ガイドブック」を配布（889 部）するなど情報提供や周知活動を推進した。また、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え方を助成対象事業者に対して改めて周知した。

債権の回収については、約定等に基づき、新幹線譲渡代金（6 件）や無利子貸付金（6 件）を回収するとともに、新幹線に係る債務についても確実に償還した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 中期計画における所期の目標に基づき、補助金交付等に係る全ての受払の標準処理期間内の執行、譲渡代金（6 件）や無利子貸付金（6 件）の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行ったため。

また、第三者委員会の改善意見を審査業務に反映し、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修（受講率 100%）及びガイドブックの配布（889 部）など各種助成制度の周知活動を行ったため。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等の適正な執行

勘定間繰入・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（交付決定 994 億円・83 件、額の確定 1,010 億円・71 件（うち現地審査を実施したもの 67 件））するとともに、全ての受払（132 件）について、請求から支払まで「30 日以内」、国の補助金受入から給付までについては「7 業務日以内」に実施した。

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等の実施に当たっては、研修を受けた職員が実施することにより誤処理なく適正かつ効率的に実施した。

2. 第三者委員会の開催

「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」（委員長：杉山雅洋 早稲田大学名誉教授）を2回開催（平成30年7月、11月）し、鉄道助成業務の実施状況等を審議していただくとともに、委員会資料、議事要旨及び改善意見をホームページで公表した。

また、委員会からの改善意見を踏まえ、「重点審査項目の設定の基準」（案）を策定し、同案を委員会で審議いただくとともに、同基準に基づき同年度の重点審査項目を設定した。

3. 審査ノウハウの承継と職員のスキルアップ

- (1) 審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るため、より実践的な内容の研修時間を増強し、職員研修を計14回実施（平成30年5月～11月）した（受講率100%）。
- (2) 審査結果の共有化を図るため補助金審査報告会（平成30年5月）を開催した。報告された審査結果については、審査ノウハウの承継を図るため事例集として蓄積した。

4. 助成制度の活用支援、助成対象事業の適正な執行のための周知活動

助成制度の活用支援や適正な執行を図るため「鉄道助成ガイドブック」（平成30年6月）（配布部数889部）をはじめとした各種パンフレットの作成や「都市・幹線鉄道関係補助金執行事務手続き事例集」（平成30年8月）を更新、発送した。特に「鉄道助成ガイドブック」については、各種助成制度をより一層活用いただくために送付先を精査した上で発送するなど、積極的に情報提供を行った。この他、補助対象事業者に補助事業の実施に係る基本的な考え方及び留意事項について文書にて通知するとともに全国2か所で「補助金実務説明会」を開催（平成30年7月、9月）し、補助金審査における指摘事例について紹介を行った。

5. 新幹線譲渡代金等の確実な回収と債務の償還

- (1) 既設四新幹線（東海道、山陽、東北（東京・盛岡間）、上越）の譲渡代金、建設勘定への無利子貸付金について、約定等に基づき当年度の債権を全て回収した（譲渡代金：724億円、無利子貸付金等の償還額：284億円）。
- (2) 既設四新幹線に係る債務について、法令に基づき償還した（償還額：1,008億円）。

1. (4) ②中央新幹線建設資金貸付等業務

■中期目標

② 中央新幹線建設資金貸付等業務

中央新幹線の建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付けており、貸付けを行った事業について、建設主体の財務状況、事業の進捗状況等を把握しつつ、約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。

<指標>

- ・貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成28年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・8件）

■中期計画

② 中央新幹線建設資金貸付等業務

貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認する必要があることから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等を毎年度把握するとともに、これにより、債権の確実な保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。

■平成30年度計画

② 中央新幹線建設資金貸付等業務

貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認する必要があることから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等を把握するとともに、債権の保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第11条第1項第4号

■主な評価指標

指標： 貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成28年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・8件）

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

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
貸付利息について、 約定に沿った回収を行った 件数	—	平成 28 年度から平成 29 年度（見込み） までの回収件数・8 件	10 件				
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	227,411,588						
決算額（千円）	227,329,193						
経常費用（千円）	195,742,800						
経常利益（千円）	4,807,712						
行政サービス実施コスト（千円）	97,062,145						
従事人員数（名）	29						

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

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

貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認する必要があることから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等をモニタリングを通じて把握するとともに、約定に沿った貸付利息の確実な回収（10 件）を実施した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 約定に沿った貸付利息の回収（10 件）が行われており、中期計画における所期の目標を達成していると考えられるため。

■課題と対応

—

1. (5) 船舶共有建造等業務

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	48,625,954				
決算額（千円）	56,703,023				
経常費用（千円）	23,812,527				
経常利益（千円）	1,818,086				
行政サービス実施コスト（千円）	△1,801,800				
従事人員数（名）	57				

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

■評定と根拠

評定： B

根拠： 船舶共有建造業務において、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は、平成30年度計画における20隻に対し、対年度計画値の120%以上である46隻の実績となった。

また、計画段階での船舶の性能予測精度の向上、労働環境改善船等の建造促進、早い段階からの技術支援の実施等共有建造する船舶の技術支援を的確に実施した。

さらに、繰越欠損金を平成30年度は18億円縮減し、新たな未収金発生は皆無であった。

■課題と対応

—

1. (5) ①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

■中期目標

(3) 船舶共有建造等業務

我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、モーダルシフトによる環境負荷や効率性にも優れる内航海運の分野において、「内航未来創造プラン」(平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会)等を踏まえ、船舶共有建造業務を通じ、安定的輸送の確保に努め、生産性の向上等に努める必要がある。また、国内旅客船についても、離島航路の維持改善や観光立国推進等の観点から、着実に整備を推進する必要がある。このため、これらの国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進しつつ、船舶の老朽化へも対処する。

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

船舶の建造の推進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要となる措置について検討し実施する。

また、機構が船舶共有建造制度を実施するに当たっては、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、コンテナ船やフェリーなどの物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等の建造を推進する。

その際は、船舶共有建造業務の財務改善に必要な事業量を確保しつつ、民業圧迫にならないよう配慮する。

<定量的目標>

- ・上記船舶のうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期目標期間中において140隻以上とする。

<目標水準の考え方>

延べ建造隻数については、過去の年間平均建造実績約26隻を基に5年間で約130隻となることを踏まえ、今中期目標期間において140隻と設定した。

【重要度：高】

内航海運及び国内旅客船は国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして極めて重要な役割を担っている。しかし、これらを支える海運事業者は資力が乏しいため、船舶共有建造制度を通じ、国内海運政策に寄与する政策的意義の高い船舶の建造を推進する必要があるため。

【難易度：高】

船舶建造は社会経済状況に応じて建造量が大きく変化し、外部的要因が強く影響するため。

■中期計画

(5) 船舶共有建造等業務

我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、環境にやさしく効率的な輸送機関である内航海運の安定的な輸送の確保及び生産性の向上のため、また、離島航路の維持・改善をはじめとする地域公共交通の活性化や観光立国推進等の観点から国内旅客船の着実な整備を推進するため、船舶共有建造業務により国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進する。

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

船舶共有建造業務として、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進する。

具体的には、国内海運政策の実現に寄与するものとして、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリ

ーン化に資する船舶等を掲げ、これらのうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期計画期間中において140隻以上とするが、建造量は社会経済状況に応じて大きく変化することに十分留意する。

また、海運事業者や荷主に対し、より高い政策効果を実現する船舶について、効果、利点を分かりやすく適切に周知する。

■平成30年度計画

(5) 船舶共有建造等業務

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

船舶共有建造業務として、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進するため、機構が開催する各種セミナー等を実施し、より高い政策効果を実現する船舶の効果、利点を分かりやすく適切に周知する。

これらを通じて、次に掲げる船舶の延べ建造隻数が20隻以上となるよう取り組む。

○物流効率化に資する船舶

- ・内航フィーダーの充実に資する船舶（京浜港・阪神港に就航し、外国貿易用コンテナを輸送するもの）
- ・高度モーダルシフト船（輸送力を増強するもの等）

○地域振興に資する船舶

- ・離島航路の整備に資する船舶
- ・生活航路に就航する船舶のうち高度バリアフリー化要件を満たす船舶
- ・国内クルーズ船（旅行客等観光向けのもの）

○船員雇用対策に資する船舶

- ・若年船員または女性船員を計画的に雇用する事業者の船舶
- ・労働環境改善船（船員の居住環境改善、労働負担軽減の設備を設置するもの）

○事業基盤強化に資する船舶

- ・登録船舶管理事業者を利用する船舶
- ・合併を行う事業者が建造する船舶

○グリーン化に資する船舶

- ・スーパーエコシップ（電気推進システムを採用したもの）
- ・先進二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が16%以上軽減されるもの）
- ・高度二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が12%以上軽減されるもの）
- ・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船（海難事故発生時に油等が流出しないように側面と底面が二重になっているもの）

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第7号及び第8号

■主な評価指標

定量的目標： より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期目標期間中において140隻以上とする。

評価の視点： 海運事業者や荷主に対し、国内海運政策の実現に寄与する船舶について、各種セミナー等を通じて効果、利点を分かりやすく適切に周知しているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
より高い政策 効果を実現する船舶 の延べ 建造隻 数	今中期目標 期間中において 140 隻 以上	—	年度計画の達成目標				
			20 隻以上				
			実績値				
			46 隻				
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	48,625,954						
決算額（千円）	56,703,023						
経常費用（千円）	23,812,527						
経常利益（千円）	1,818,086						
行政サービス実施コスト（千円）	△1,801,800						
従事人員数（名）	57						

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

昨今の物流分野において、労働力不足や、荷主や消費者ニーズの高度化・多様化による多頻度小口輸送が増加していることから環境負荷低減や物流の効率化のためモーダルシフトが推進されている中、船舶共有建造業務としては、物流の効率化をはじめとする離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進している。

平成 30 年度は、内航海運の船員不足に対応するため、船員の労働負担を軽減し居住性を改善した措置が施された船舶を「労働環境改善船」として新たに創設する等さらなる国内海運政策の実現に寄与する船舶の推進に努め、これらの効果、利点をわかりやすく適切に周知するため全国 7 か所で「共有建造支援セミナー」及び全国 5 か所で「内航船舶技術支援セミナー」を開催した。

その結果、平成 30 年度に建造決定した船舶は 29 隻で、平成 29 年度実績の 20 隻から 9 隻増加したため、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は、平成 30 年度計画の 20 隻に対して 46 隻と大幅に上回る事ができた。

■評定と根拠

評定： A

根拠： より高い政策効果を実現する船舶の効果、利点を分かりやすく適切に周知するためセミナー等を実施し、グリーン化に資する船舶をはじめとしたより高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は、平成 30 年度計画における 20 隻に対し、46 隻の実績となった。

特に、平成 30 年度に創設した船員の労働負担を軽減し居住性を改善した措置が施された「労働環境改善船」及び船員確保を促進するための「若年船員または女性船員を計画的に雇用する事業者の船舶」の利用機運が高まったことで、延べ隻数の増加となった。

このため、対年度計画値の 120%以上であることから、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 政策課題に適合した船舶の建造

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

我が国の内航海運では、平成 29 年度末における貨物船隻数のうち老朽船の占める割合が 72%に達する等、代替建造の進展が遅れている。こうした状況に鑑み、機構では、平成 30 年度においても引き続き事業者団体に対する協力要請やオーナーへの個別訪問の繰返し実施、地区船主会等での意見交換、機構役職員によるオペレーター訪問、共有建造支援セミナー等における共有建造制度についての事業者の関心事項のきめ細かな説明の実施により、より高い政策効果を実現する船舶の建造促進に取り組んだ。

これに加えて、平成 30 年度から内航海運の船員不足に対応するため、船員の労働負担を軽減し居住性を改善した措置が施された船舶を「労働環境改善船」、船舶管理会社を活用して船員養成や確保、船舶維持管理を集約させて効率的な船舶管理を行う船舶を「事業基盤強化に資する船舶」、観光立国推進のため、快適性・利便性・バリアフリー化に対応した遊覧専用船を「国内クルーズ船」として新たに創設し、より高い政策効果を実現する船舶の建造の推進に努めた。

その結果、平成 30 年度に建造決定に至った 29 隻のうち、より高い政策効果を実

現する船舶に適合した延べ建造実績は46隻であり、平成30年度計画である20隻を大きく上回る結果となった。その内訳は以下のとおりである。

○物流効率化に資する船舶	(計 4 隻)	
・内航フィーダーの充実に資する船舶		1 隻
・高度モーターシフト船		3 隻
○地域振興に資する船舶	(計 9 隻)	
・離島航路の整備に資する船舶		9 隻
○船員雇用対策に資する船舶	(計 13 隻)	
・若年船員または女性船員を計画的に雇用する事業者の船舶		10 隻
・労働環境改善船		3 隻
○事業基盤強化に資する船舶	(計 1 隻)	
・登録船舶管理事業者を利用する船舶		1 隻
○グリーン化に資する船舶	(計 19 隻)	
・スーパーエコシップ		1 隻
・高度二酸化炭素低減化船		16 隻
・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船		2 隻

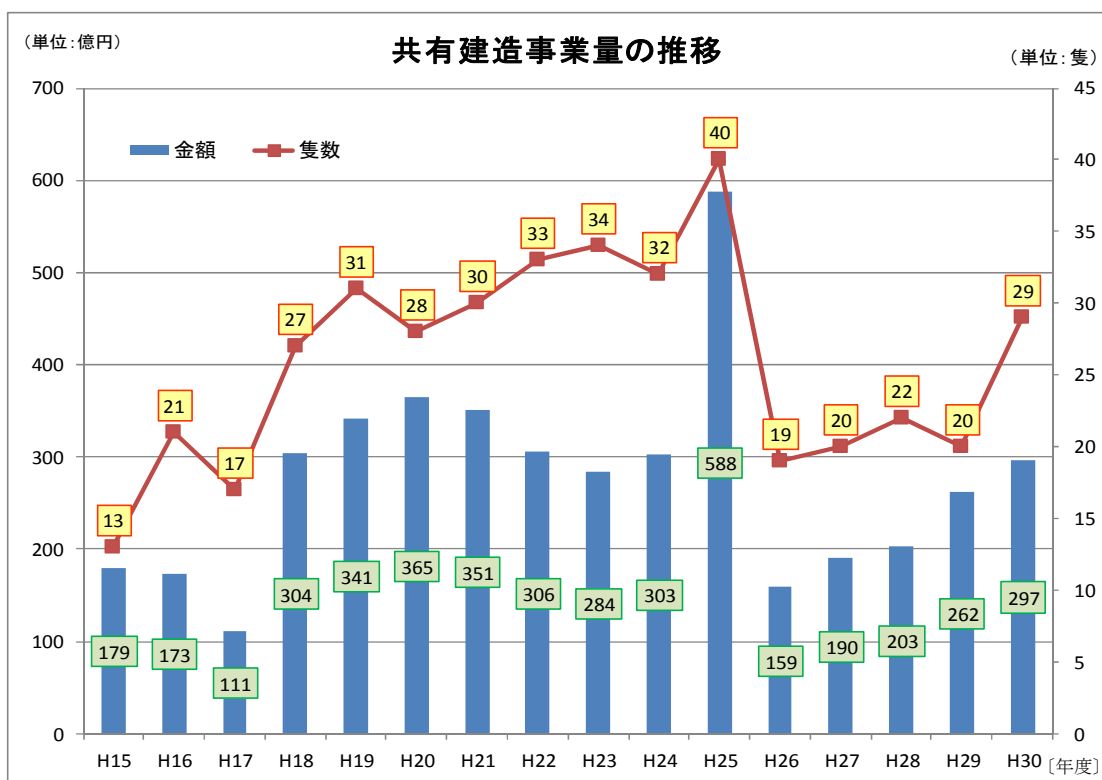
また、共有建造支援セミナー等を通じて、船舶共有建造業務について事業者に対し積極的にPRを行った結果、平成30年度中に建造決定した新規共有事業者数は8者（うち3者は地方公共団体）となった。

2. 各種セミナーの実施

国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進するため、全国7か所（東京、今治、松山、神戸、広島、福岡及び長崎）にて「共有建造支援セミナー」を開催し、平成30年度制度改正事項及び共有建造制度をはじめ、共有建造制度における技術支援、内航海運をとりまく現状、外部講演者による内航海運業界における女性船員の就労促進課題等について説明を実施した。

また、全国5か所（東京、今治、神戸、福岡及び広島）にて「内航船舶技術支援セミナー」を開催し、内航海運の技術に関する最新動向を踏まえた機構の技術支援をはじめ、内航海運の船員不足に対応するため、船員の労働負担を軽減し居住性を改善した措置が施された「労働環境改善船」、令和2年（平成32年）1月から強化される船舶からの硫黄酸化物（SO_x）排出規制対策として実施した「現存船への脱硫装置（スクラバー）設置の試設計調査」等について説明を実施した。

表 1.5.1-1 共有建造事業量の推移



(注) 金額は、当該年度中に建造決定した共有船舶の機構分担額。

1. (5) ②船舶建造等における技術支援

■中期目標

② 船舶建造等における技術支援

共有建造する船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶を建造する。

【重要度：高】

船舶は内航海運業に必要不可欠な基幹的輸送インフラであり、国内海運政策に合致する良質な船舶を建造するには高い技術力が必要である。しかし、多くの内航事業者は零細事業者で技術力がなく自らのみで船舶を建造することは困難であることから、政策に合致する船舶建造の技術支援を実施することの重要度は高い。

■中期計画

② 船舶建造等における技術支援

上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施する。特に、SO_x等環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船などの高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。

このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図る。

また、先進船舶等の更なる普及を図るため、機構の技術支援のあり方を検討する。

■平成30年度計画

② 船舶建造等における技術支援

上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施する。特に、SO_x等環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船などの高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。

このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図る。

また、先進船舶等の更なる普及を図るため、機構の技術支援のあり方を検討する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第8号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

- 評価の視点：
- ・ 計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施しているか。
 - ・ 高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図っているか。
 - ・ 機構の技術支援のあり方を検討しているか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	48,625,954				
決算額（千円）	56,703,023				
経常費用（千円）	23,812,527				
経常利益（千円）	1,818,086				
行政サービス実施コスト（千円）	△1,801,800				
従事人員数（名）	57				

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援については、計画段階での船舶の性能予測精度の向上に引き続き取り組むとともに、平成25年4月から平成30年3月までの5年間に発生した不具合事例をとりまとめ、共有船主及び造船所と情報共有を行った。また、技術支援の中でも特に、船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体が建造する旅客船については、航路調査及び基本仕様策定等の建造の初期段階からの支援を実施し、平成30年度は4隻を内定した。

高度な技術を要する船舶への技術支援の充実化については、船員の労働負担軽減・居住環境向上に寄与する「労働環境改善船」の建造促進のため、コスト分析を含め事業者への技術支援を実施し、平成30年度は3隻が竣工した。また、船舶の環境性能の向上を目的として令和元年度（平成31年度）より金利低減措置を実施する「LNG燃料船」について、技術基準を策定した。

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、平成30年5月から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うなどの技術支援の取組みを強化することとした。

また、これらの取組みについて、「技術支援セミナー」や「建造支援セミナー」等で積極的に周知を行っている。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 計画段階での船舶の性能予測精度の向上、労働環境改善船等の建造促進、早い段階からの技術支援の実施等、中期計画における所期の目標を達成していると考えられるため。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 技術支援の充実

船舶の品質は、その安全性はもとより、運航サービス、運航コスト（燃料費、保守整備費）及び船員の労働環境に大きく影響する。このため、機構では船舶建造の計画から竣工に至る各段階において技術支援を行い、より良質な船舶の建造を促進している。また、就航後においても保証期間中（通常 1 年間）に発生した不具合に対して、造船所の責任において修繕を行う保証ドックへの立会い、修繕工事やメンテナンスに関する助言等の積極的なアフターケアを実施し、トータルな技術支援を行っている。平成 30 年度は、これらの機構の技術支援を通じて、労働環境改善船 3 隻を含む貨物船 19 隻と旅客船 7 隻が竣工した。

このように、機構は技術支援の充実に向けて様々な取組みを行っている。平成 30 年度の主な取組みを以下に記載する。

(1) 建造の品質確保

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

平成 30 年度は、計画段階での船舶の性能予測精度の向上に引き続き取り組むとともに、直近 5 年間に発生した不具合事例をとりまとめ、共有船主及び造船所と情報共有を行った。

(2) 労働環境改善船の建造支援

船舶の老朽化と船員の高齢化をはじめとする内航海運の抱える諸課題に対応するため、国土交通省は、平成 29 年 6 月に「内航未来創造プラン」をとりまとめた。同プランでは、円滑な代替建造を支援するため、機構の共有建造制度の維持・充実の必要性が示され、具体的な施策として、船員の労働負担を軽減し、居住性を向上する「労働環境改善船」に対する金利低減措置の導入を検討することとされている。このため、機構では、平成 30 年度より当該船舶の金利低減措置を実施することとし、新たに労働環境改善船の建造を希望する事業者に対してコスト分析も含めた技術的な支援を実施している。このような技術支援の結果、平成 30 年度は労働環境改善船 3 隻が竣工した。

(3) 離島航路就航支援

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

このような技術支援の結果、平成 30 年度は山口県下関市、鹿児島県三島村、鹿児島県屋久島町及び香川県観音寺市が使用予定の船舶を 4 隻内定した。

さらに、平成 31 年 2 月に日本離島センター・全国離島振興協議会主催の「離島振興に係る講演会」において、同協議会会員である離島航路就航船を抱える市町村長に対して、機構の離島航路就航船への技術支援について説明し意見交換を行った。

(4) LNG燃料船の技術基準の策定

LNG燃料船は、硫黄酸化物（SO_x）排出がほぼゼロであり、令和 2 年（平成 32 年）からの SO_x 規制強化対策として内航海運へもその導入が進められている。

また、平成 27 年の第 21 回国連気候変動枠組条約締約国会議（COP21）会合において採択された国際枠組みである、いわゆる「パリ協定」を踏まえ、我が国では平成 28 年 5 月に「地球温暖化対策計画」が閣議決定され、内航海運における CO₂ 排出を令和 12 年度（平成 42 年度）までに平成 25 年度比で 157 万トン削減することとされた。液化天然ガス（LNG）は、CO₂ についても重油に比較し排出量が少なく環境性能の優れたエネルギーとしてその普及が期待されている。

機構では、このように環境に優しい LNG 燃料船を普及・促進するため、これまでスーパーエコシップ（SES）のみを対象としていた「環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶」に LNG 燃料船を追加し、令和元年度（平成 31 年度）より金利低減措置を実施することとし、その技術基準を策定した。

(5) 技術支援についての情報発信

全国 5 か所で「内航船舶技術支援セミナー」を開催し、上記の技術支援や SO_x 規制への対応、技術調査（後述）の結果について情報発信を行った。また、機構が平成 29 年度に行った「総トン数 1 万トンクラスの現存船にスクラバーを設置する場合の試設計調査」の調査結果について、平成 30 年 8 月に大型船主を対象とした説明会を開催するなど、情報発信を行った。

(6) Web会議による事業者との打合せの試行

機構の船舶共有建造事業においては、共同建造事業者、造船事業者等関係者間で種々の打合せを実施しつつ建造を進めている。これまでは、原則として機構・事業者どちらかが出張することにより対面で打合せを実施しており、そのため双方に時間的・経済的負担がかかっていた。

今般、「働き方改革」の一環として、インターネットを使った「Web会議」を積極的に活用することとし、利用促進のため平成31年2月に共同建造事業者、造船事業者を含めた三者間でWeb会議による打合せを試行した。結果、機構・事業者の双方で

- ・ 図面や技術資料を用いた説明も、これらを画面に映すことで支障なく行えること
- ・ 多数の者が複数の場所から同時に参加できること
- ・ 若手技術者を同席させることにより育成の効果も期待できること
- ・ 時間的・経済的負担が大幅に軽減されること

を確認した。

機構では、この方式の会議を、希望の事業者の方々との間で幅広く活用していきたいと考えている。

2. 技術調査の実施

新技術や条約改正による内航海運への影響に関する知見を共有船主等へ提供すること及び共有建造制度の改善を図ることにより優れた内航船の建造を促進するため、また、機構自身の技術水準を高め、より適切な技術支援を実施して船舶の性能・品質を確保するため、機構では技術調査を実施している。

調査テーマについては、船舶関係の団体、事業者及び研究機関の意見を基に検討し、外部有識者で構成される「技術委員会」（委員長：村山英晶 東京大学教授）における審議を踏まえて決定している。

平成30年度は、以下5件の調査を実施した。

(1) SO_x規制への対応 [3件]

船舶からの排気ガス中の硫黄酸化物（SO_x）や粒子状物質による人の健康や環境への悪影響を低減するため、船舶で使用する燃料油中の硫黄分濃度が令和2年（平成32年）1月1日から世界的に現行の3.50%以下から0.50%以下に規制強化されることが海洋汚染防止条約によって決められ、内航船舶にもその対応が求められている。今般強化される船舶からのSO_x排出規制への対策としては、

- ①排ガス清浄装置（スクラバー）を搭載し排ガス中のSO_xを除去すること
- ②燃料油を低硫黄分の燃料油に切り替えること
- ③SO_xを排出しない液化天然ガス（LNG）燃料船等を導入すること

の三つの対応方策が考えられている。①と②については現存船の対応手段となり得るが、最後の③LNG燃料船等への代替については、現在の船舶に代えて新たに船舶を建造することになりハードルは更に高いものとなる。

このような背景の下で、機構はSO_x規制について、下記3件の技術調査を実施した。

1) 現存船におけるスクラバー設置の試設計に関する調査

船舶用スクラバーは、処理水を循環させ廃液等を陸揚げするクローズドループ方式、処理水を船外に排水するオープンループ方式及びそれらの切替えが可能なハイブリッド方式の3方式に分類される。本調査では、1万トンクラスの旅客船を対象として、オープンループ方式のスクラバーのレトロフィットに係る試設計調査を実施した。

なお、本調査の結果については、1.(5)で記載したとおり、セミナー等を通して情報発信を行っている。

2) 現存船におけるハイブリッド方式スクラバー設置の試設計に関する調査

1)で述べたオープンループ方式に引き続き、ハイブリッド方式のスクラバーのレトロフィットに係る試設計調査を実施中である。本調査の結果については、令和元年(平成31年)5月に判明する予定であり、結果が判明次第、1)と同様に情報発信を行う予定である。

3) A重油使用による内航船の省力化に関する実態調査

機構では、海上運送事業者が、SO_x規制強化への対応を検討する一助となるように、低硫黄燃料油であるA重油を使用するA重油専焼船と高硫黄燃料油であるC重油を使用するC重油専焼船のコスト比較等について調査を行い、A重油専焼船では、船員の労働負担の軽減、機関消耗部品の交換時間の延長、船舶共有建造制度において金利低減となる労働環境改善船を活用できることなどのメリットやC重油専焼船に比べ燃料費がアップするなどのデメリットを定量的に可視化した。

(2) その他 [2件]

(1)で述べた技術調査に加え、平成30年度は下記2件の技術調査を実施した。

1) 内航船のCO₂排出量の評価手法に関する調査

「内航未来創造プラン」において、機構の共有建造制度の金利優遇措置について、国土交通省が令和元年度(平成31年度)から正式運用を開始する「内航船省エネルギー格付制度」とリンクした形で実施することが求められている。

このため、優遇措置の実施がスムーズに進むよう、国土交通省による指標等の検討にあわせて共有船への影響等に関して検討を行った。

2) 鉄道連絡船に関する調査

令和 12 年度（平成 42 年度）末の北海道新幹線の札幌開業を見据え、新幹線と在来貨物列車が共用して走行している青函トンネルにおける新幹線の速達性確保と北海道・本州間の物流を確保するという課題を両立する解決策を見出す必要のあるところ、鉄道連絡船の活用はその有力な手段の一つと考えられる。

そこで、この鉄道連絡船を共有建造制度により建造する可能性を検討するため、基礎的な調査を実施した。

3. 技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実

技術革新や基準改正に対応できる知識・職務遂行能力を養うため、外部のセミナーや学会等に参加する技術研修を実施している。平成 30 年度は、技術支援に携わる機構職員を対象として、就航後発生した船体損傷や対処方法に関する研修をはじめとして、下表 1.5.2-1 のとおり 6 件の技術研修を実施した。

表 1.5.2-1 平成 30 年度に実施した技術研修

研修科目	主催	参加人数
検査員選任研修	(一財)日本海事協会	1
船級協会及び国際条約	(一財)日本海事協会	1
船級検査基礎パッケージ	(一財)日本海事協会	1
船舶管理パッケージ	(一財)日本海事協会	1
ディーゼル機関実務研修	ヤンマーエンジニアリング(株)	1
船舶技術行政〔基礎〕研修	国土交通省海事局	2

また、離島航路支援を円滑に実施するための「離島航路技術支援マニュアル(案)」をとりまとめ、内部での試運用、対応訓練を実施した。さらに、平成 29 年度に船舶の推進性能データベースを作成し、平成 30 年度は本データベースを活用した性能予測に関する研修を 2 回実施した。

4. 機構の技術支援のあり方検討

SO_x 排出規制等環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船など政策効果がより高いと認められる船舶の建造を促進するためには、建造仕様が固まる前の計画段階から技術支援に取り組むことが効果的である。

このため、平成 30 年 5 月から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うなど技術支援の取組みを強化した。

また、これらの取組みについて、「技術支援セミナー」や「建造支援セミナー」等で積極的に周知を行っている。

1. (5) ③船舶共有建造業務における財務内容の改善

■中期目標

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。

また、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」を踏まえ、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意した繰越欠損金削減計画により繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。

さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表する。

<定量的目標>

- ・ 今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により40億円程度の繰越欠損金の縮減を図る。

<目標水準の考え方>

繰越欠損金については、これまでの繰越欠損金削減計画における水準を踏まえ、今中期目標期間中において40億円程度を縮減することとした。なお、具体的な縮減額については、別途繰越欠損金削減計画によることとする。

■中期計画

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。

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

さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表する。

■平成30年度計画

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

平成29年度に策定した「繰越欠損金削減計画」に基づき、今中期計画期間中に40億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。

海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、その要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第7号

■主な評価指標

定量的目標： 今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により 40 億円程度の繰越欠損金の縮減を図る。

- 評価の視点： ・ 未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを行い、未収金残高の縮減に努めているか。（注）
- ・ 機構の収益の確保に努めているか。

（注）

- （1） 「未収金」とは、共有契約において定められた期日に共有事業者が支払うべき船舶使用料・船舶譲渡代金と、実際に支払われた金額との差額をいう。
- （2） 未収金を大別すると次のとおり。
 - ① リスケジュール計画が策定済みであり、計画的な回収が見込まれるもの。
 - ② 会社更生手続き、民事再生手続き等により更生計画、再生計画が認可済み等であり、計画的な回収が見込まれるもの、又は、これらの手続きにより回収が行われたものの、清算手続き等最終的な処理が終了していないもの。
 - ③ その他のもの（リスケジュール計画策定に向けて事業者と協議中のもの、法的手続き中のもの等）
- （3） 中期計画及び年度計画における未収金の範囲は、計画的な回収が見込まれるものを除いた（2）③のみとしている。
- （4） したがって、中期計画及び年度計画における未収発生率とは、（2）①及び②を除いた、収入決定額に対する未収金発生額の割合である。また、中期計画及び年度計画における未収金残高とは、（2）③に係る未収金残高である。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
繰越欠損金の縮減額	今中期目標期間中に 40 億円程度	—	18 億円				
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	48,625,954						
決算額（千円）	56,703,023						
経常費用（千円）	23,812,527						
経常利益（千円）	1,818,086						
行政サービス実施コスト（千円）	△1,801,800						
従事人員数（名）	57						

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

■中期計画及び年度計画の実施状況(主要な業務実績)

繰越欠損金については、財務改善に必要な事業量の確保、適正な事業金利の設定、事業者へのPR等により建造推進、未収金発生防止・債権管理強化、既存債権の回収強化等の措置を着実かつ適正に行ったことで、平成30年度は18億円の当期総利益を計上し、同額縮減した。

また、未収金については、信用ランク下位の事業者への重点的な債権管理体制を引き続き実施する等、未収金の新規発生防止及び未収金発生の最小化を図ったことで、平成30年度における新たな未収金発生は皆無であった。加えて、リスクスケジュール計画の策定、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、平成30年度315百万円となり、112百万円の縮減となった。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 繰越欠損金においては、今中期目標期間中に40億円程度の縮減を図るところ平成30年度は18億円の縮減となり、40億円の縮減に向けて堅調に推移していること、また、未収金においては、新たな未収金発生が皆無であり、債権管理、回収の強化等に努めたことで平成29年度末から112百万円の縮減となったことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられるため。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 財務改善策の推進

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

さらに、オペレーターやオーナーに対する役職員による積極的な訪問活動等により、一定の共有建造事業量を確保するとともに、オペレーターとの関係の強化によ

りオーナーの経営安定化に努め、新たな未収金発生の未然防止及び船舶使用料収入の増加に努めた。その結果、18億円の当期総利益を計上したことで、繰越欠損金額は同額減少した。

2. 収益確保のための適正な事業量の確保

船舶共有建造業務において適正な事業金利の設定や、事業者へのPR等により建造推進を図るとともに、民業補完の観点に留意し、債権管理体制を強化しつつ、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進した。

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

- ① 建造支援セミナーや地区説明会の実施及び事業者への個別訪問による船舶共有建造制度のPRを行うとともに、建造計画についての的確かつ早期の情報収集を実施。
- ② 共有建造制度を利用したことのない事業者へのアプローチとして、個別訪問に加えて共有建造制度をより多くの事業者に認知してもらうために（公財）日本離島センターの会合でプレゼンを行う等、イベントに参加する等の新規事業者開拓活動を実施。
- ③ 荷主やオペレーターへの訪問により、業界の動向、船舶に対する需要や建造計画についての的確かつ早期の情報収集を行い、これらの情報を活用して訪問先事業者の選定を行う等により、効率的かつ有効な建造推進活動を実施。

この結果、平成30年度に建造決定した船舶の分担額は297億円となった。

3. 未収金の処理

(1) 未収金発生の防止・抑制

未収金発生の防止・抑制を図るため、毎月の船舶使用料の支払いについては、年度初めにあらかじめ当該年度分の約束手形・電子記録債権を徴収する等常時監視するとともに、適切な債権管理を行った。

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

また、民間金融機関等においても運用されている信用リスク管理システムを活用し、共有事業者から提出された財務諸表を基にランク付けを行うことにより、

下位にランク付けされた一定の共有事業者を重点的に管理する債権管理体制を引き続き実施した。重点管理の対象となった事業者に対しては全社個別ヒアリングを実施し、財務状況の詳細な分析を行った上で、必要に応じて追加の債権保全策の実施やヒアリングの回数を増やす等の継続的な監視を実施し、未収金発生の未然防止に努めた。

その結果、平成 30 年度においては、これらに加え、それぞれの事業者に応じた経営改善の指導やオペレーターへ共有船の用船の維持等の要請を行ったことにより、平成 30 年度の未収発生率は 0%となった。

未収金残高については、リスケジュール計画の策定及び回収強化（例えば、①事業の採算性が悪化した事業者に対する経営指導を行うことにより、リスケジュール計画の履行を維持させる、②経営改善のため、新規資金を調達しようとしている事業者に対して一括償還を促すなど可能な限り早期の債権回収に努める）等によるきめ細かな債権管理に努めたことで未収金残高を抑制し、その結果、平成 30 年度においては平成 29 年度末対比 112 百万円の縮減となった。

さらに、役職員一丸となって未収事業者の状況を精査し、事業者、オペレーター、金融機関等との直接面談や共有船の状況を確認するなど積極的に現地に赴き、輸送需要の動向や船舶売買・運賃用船料の海運市況に鑑みたより一層のきめ細かな債権管理による未収金回収の最大化に向けて懸命に努力したことにより、2 社が未収金完済事業者となった。

（2）未収金発生防止のための適正な審査

平成 30 年度に建造決定した 29 隻については、建造審査要領に基づく厳格な審査を実施するとともに、審査業務の一部を必要に応じて外部機関に委託し、専門的知見を求めながら、的確な信用リスク調査を実施した。

また、平成 18 年度から、より適正な審査を推進するため、建造審査要領に規定された各項目に係るチェックシート及び外部機関に審査委託した際の所見を審査資料に添付することとしており、平成 30 年度においても引き続きこれら資料を活用するとともに、建造審査要領への適否状況を審査資料に明示することとした。

（3）計画的な未収金の回収

① リスケジュール計画の策定

未収事業者や荷主・金融機関等と協議の上、経営状況に応じたリスケジュール計画を策定し、未収金の確実な回収を図った。これにより、関係者間の同意が図られ事業経営を継続させつつ未収金を計画的に回収することが可能となった。

② その他の未収事業者の取扱い

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

(4) 未収金回収努力の継続

① 未収金回収努力

次のようなあらゆる措置を講じて、未収金の回収を図るとともに、これが困難な場合には売船による処理を行い、未収金の最大限の回収に努めた。

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

② 法的又は準ずる処理による着実な回収

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

1. (6) 地域公共交通出資業務等

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	31,733,436				
決算額（千円）	28,392,025				
経常費用（千円）	87,913				
経常利益（千円）	6,603				
行政サービス実施コスト（千円）	39,408				
従事人員数（名）	7				

注）・当報告書の1.(6)が含まれる地域公共交通等勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 地域公共交通出資業務におけるモニタリング手法の検討を進め、さらに、機構の出資制度の紹介や効果的な出資制度の活用方法をまとめた報告書をホームページに掲載し、本制度の周知に努めた。

また、内航海運活性化融資業務の貸付金を約定どおり回収し、調達する借入金で平成29年度以下となるように、新規の融資を適切に行った。

■課題と対応

—

1. (6) ①地域公共交通出資及び貸付け

■中期目標

(4) 地域公共交通出資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するため、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

<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、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>

地域公共交通出資業務については、公的資金であることに鑑み、適切に出資及び貸付けを行うとともに、毀損を生じさせないことを目標としている。

■中期計画

(6) 地域公共交通出資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、次の手順に従って、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。

国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、当該リスクを適切に評価して、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。

また、出資及び貸付けを行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。

これらにより、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するとともに、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。

■平成30年度計画

(6) 地域公共交通出資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

出資の申込みがあった際には、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、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、リスクを適切に評価して、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に出資及び貸付けの業務を行う。

地域公共交通出資等業務に関する第三者委員会を活用し、モニタリング手法の検討を進める。

また、出資及び貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載するなど、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第9号

■主な評価指標

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、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。

- 評価の視点：
- ・ 当該リスクを適切に評価し、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行っているか。
 - ・ 事業の進捗状況を適切に把握・評価しているか。
 - ・ 出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図っているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
出資及び貸付資金の毀損	毀損ゼロ	—					
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	31,733,436						
決算額（千円）	28,392,025						
経常費用（千円）	87,913						
経常利益（千円）	6,603						
行政サービス実施コスト（千円）	39,408						
従事人員数（名）	7						

注）・当報告書の1.（6）が含まれる地域公共交通等勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費も含めた全体額を計上）。

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

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」という。）の実施については、出資等を受けようとする者が調整に時間を要したこと等により申込みには至らなかったため、実績はなかった。ただし、今後の出資等の検討を円滑に進めるため、国土交通省と連携して、出資制度の利用を検討する事業者との情報交換を行った。

また、出資等に係る業務を効率的に行うため、機構が出資等を行った場合の当該出資等に対するモニタリング手法の検討を進めるとともに、「地域公共交通出資等業務に関する第三者委員会」（委員長：竹内健蔵 東京女子大学教授）に対し、当該検討内容及び出資制度の利用を検討する事業者や計画内容の報告を行った。具体的には、モニタリングマニュアルの作成に取り組んでおり、上記第三者委員会に本マニュアル（案）を

示し、意見聴取を行った。モニタリングマニュアルは令和元年度（平成 31 年度）中に完成させ、モニタリング手法を体系化させる予定である。

さらに、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援効果を拡大するため、出資制度を紹介した「(独) 鉄道・運輸機構の出資制度について」及び効果的な出資制度の活用方法をまとめた「地域公共交通出資制度活用の手順調査報告書」をホームページに掲載した。

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 出資等の実績はなかったものの、平成 30 年度計画に基づき、第三者委員会を活用したモニタリング手法の検討を進め、さらに、機構の出資制度の紹介や効果的な出資制度の活用方法をまとめた報告書をホームページに掲載し、本制度の周知に努めた。

■ 課題と対応

—

1. (6) ②内航海運活性化融資

■中期目標

② 内航海運活性化融資

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

■中期計画

② 内航海運活性化融資

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

■平成 30 年度計画

② 内航海運活性化融資

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

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第 11 条第 1 項第 3 号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

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

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
予算額（千円）	31,733,436				
決算額（千円）	28,392,025				
経常費用（千円）	87,913				
経常利益（千円）	6,603				
行政サービス実施コスト（千円）	39,408				
従事人員数（名）	7				

注）・当報告書の 1. (6) が含まれる地域公共交通等勘定の金額及び人数を記載している。

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

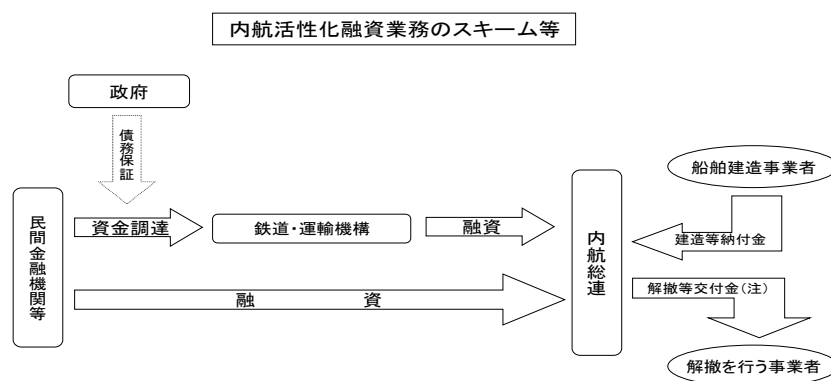
■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

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、貸付金を約定どおり回収し（165 億円）、内航総連の財務内容等を慎重に審査した上で、新規の融資を適切に行った（118 億円）。

このため、機構においては新規融資と同額（118 億円）の調達を行ったが、これは政府保証の範囲内であり、平成 29 年度の調達額（165 億円）以下となった。

なお、平成 30 年度中の内航総連に対する新規融資全てについて内航 5 組合（注）から連帯保証書を徴収した。

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



（注）解撤等交付金制度は平成 27 年度で終了。

図 1.6.2-1 内航活性化融資業務のスキーム図

その他、内航海運活性化融資業務に係る内部ガバナンスの高度化のため、平成 24 年度に設置した内航海運活性化融資リスク管理委員会（委員長：理事長代理）を平成 30 年度においても引き続き実施した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 貸付金を約定どおり回収し、適切な新規融資を実施したことで、機構が平成 30 年度に調達した借入金は 118 億円となった。この調達額は平成 29 年度に調達した 165 億円以下となったことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

1. (7) 特例業務（国鉄清算業務）

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	175,098,545				
決算額（千円）	175,358,334				
経常費用（千円）	79,737,852				
経常利益（千円）	76,782,000				
行政サービス実施コスト（千円）	△76,771,935				
従事人員数（名）	39				

注）・当報告書の1.(7)が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 年金費用等の支払について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施した。

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

さらに、JR北海道、JR四国及びJR貨物に対して、無利子の資金の貸付け又は助成金の交付の支援等を適切に実施した。

■課題と対応

—

1. (7) ① (年金費用等の支払の法令に則った適正な執行)

■中期目標

(5) 特例業務 (国鉄清算業務)

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律 (平成10年法律第136号。以下「債務等処理法」という。) 第13条の規定に基づき、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

■中期計画

(7) 特例業務 (国鉄清算業務)

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の各年度における必要負担額について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

■平成30年度計画

(7) 特例業務 (国鉄清算業務)

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

■当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)

機構法附則第11条第2項第1号

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律 (平成10年法律第136号。以下「債務等処理法」という。) 第13条第1項第1号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施しているか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報 (財務情報及び人員に関する情報)					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額 (千円)	175,098,545				
決算額 (千円)	175,358,334				
経常費用 (千円)	79,737,852				
経常利益 (千円)	76,782,000				
行政サービス実施コスト (千円)	△76,771,935				
従事人員数 (名)	39				

- 注)・当報告書の1.(7)が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額(年度計画額(変更があった場合は変更後))及び決算額は支出額を記載している(人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。

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

1. 恩給及び年金の給付に要する費用の支払

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用については、関係法令に則り、以下のとおり平成30年度内に適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施した。

- ① 旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用については、国に対して325,963千円を支払った(給付は総務省政策統括官(恩給担当)が実施。)
- ② 旧国鉄職員の年金の給付に要する費用については、日本鉄道共済組合に対して83,564,902千円を支払った。

2. 業務災害補償

旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償については、適切な資金管理を行いつつ、旧国鉄職員等に対して3,713,917千円を円滑かつ確実に支払った。

また、大きな社会問題となったアスベスト問題については、平成30年度においても、平成29年度に引き続きアスベスト対策(健康診断、業務災害補償(遺族救済を含む。))を実施した。その際、定期的な新聞広告等への掲載(全国紙4紙、地方紙46紙の新聞及び鉄道OB会報)により周知を図った。

■評定と根拠

評定: B

根拠: 適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施していると考えられるため。

■課題と対応

—

1. (7) ① (土地処分の実施)

■中期目標

また、やむを得ず処分できていない残存土地については適切かつ早期の処分を図り、今中期目標期間中に完了させる。

■中期計画

やむを得ず処分できていない残存土地については適切かつ早期の処分を図り、今中期計画期間中に完了させる。

■平成30年度計画

残存する梅田駅（北）の土地については適切かつ早期の処分に向けて、関係者との協議・調整を進める。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第11条第2項第1号

債務等処理法第13条第1項第2号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 残存土地について、適切かつ早期の処分を図ったか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	175,098,545				
決算額（千円）	175,358,334				
経常費用（千円）	79,737,852				
経常利益（千円）	76,782,000				
行政サービス実施コスト（千円）	△76,771,935				
従事人員数（名）	39				

注・当報告書の1.(7)が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。

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

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

残存する梅田駅（北）2期開発区域の土地（約10ha）の処分については、平成30年7月に開発事業者が決定され、これに伴い、（独）都市再生機構との売買契約に基づき、土地売買価格の精算を行い、譲渡価格を確定し、平成30年9月末に土地引渡しを完了した

ことにより、旧国鉄等から承継した 9,238ha の全ての土地の処分を終了した。

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 残存土地について、適切かつ早期の処分を図ったと考えられるため。

■ 課題と対応

—

1. (7) ① (JR北海道・四国・貨物株式の売却等)

■中期目標

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、各社の今後の経営状況の推移等を見極めつつ、適切な処分方法の検討等を行う。

■中期計画

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

■平成30年度計画

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第11条第2項第1号

債務等処理法第13条第1項第2号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 株式について、適切な処分方法の検討等を行ったか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	175,098,545				
決算額（千円）	175,358,334				
経常費用（千円）	79,737,852				
経常利益（千円）	76,782,000				
行政サービス実施コスト（千円）	△76,771,935				
従事人員数（名）	39				

注）・当報告書の1.(7)が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。

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

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

平成30年度においては、JR北海道、JR四国及びJR貨物の株式について、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るとともに、株式の適切な処分方法の検討等を行った。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 株式について、適切な処分方法の検討等を行ったと考えられるため。

■課題と対応

—

1. (7) ②旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

■中期目標

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）並びに債務等処理法附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を適切に実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、関係三大臣合意及び同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施するものとする。

■中期計画

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）並びに日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を適切に実施する。また、貸付け等の実施に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、関係三大臣合意及び同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施する。

■平成30年度計画

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）並びに日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を適切に実施する。

- ・老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付
- ・北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対して発行した鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券について、国土交通大臣が定める利率に基づく利子の支払

また、無利子の資金の貸付け若しくは助成金の交付又は利子の支払に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等

のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、関係三大臣合意及び同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第11条第2項第3号及び第4号

債務等処理法第13条第1項第2号、附則第5条第1項及び附則第6条第3項

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

- 評価の視点：
- ・ 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施したか。
 - ・ 旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施したか。
 - ・ 特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施したか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	175,098,545				
決算額（千円）	175,358,334				
経常費用（千円）	79,737,852				
経常利益（千円）	76,782,000				
行政サービス実施コスト（千円）	△76,771,935				
従事人員数（名）	39				

注）・当報告書の1.（7）が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。

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

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

1. 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置

旅客鉄道株式会社等の経営自立を支援するため、平成23年度から、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に対して無利子資金の貸付け又は助成金の交付の支援等を実施し、さらに、平成28年度からは、JR北海道及びJR四国に対して、安全対策に対する追加的支援措置を実施しており、平成30年度においても引き続き同様の支援を適切に実施した。

(1) 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付

【既存支援】

- ・ J R 北海道：41 億円（無利子貸付 21 億円、助成金 21 億円）
- ・ J R 四 国：48 億円（無利子貸付 24 億円、助成金 24 億円）
- ・ J R 貨 物：64 億円（無利子貸付 62 億円、助成金 3 億円）

【追加支援】

- ・ J R 北海道：429 億円（無利子貸付 326 億円、助成金 102 億円）
- ・ J R 四 国：53 億円（無利子貸付 41 億円、助成金 12 億円）

（注）金額は単位未満四捨五入のため、合計と合わない場合がある。

(2) 特別債券の利子の支払

- ・ J R 北海道：55 億円
- ・ J R 四 国：35 億円

（注）利率は、国土交通大臣が定める利率（年利 2.5%）である。

なお、上記支援の措置に当たっては、関係三大臣合意に基づき設置された第三者委員会の了承を得ていることを確認し、また、その支援の実施に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成 10 年法律第 136 号）附則第 5 条第 1 項の規定に基づく無利子資金貸付け又は助成金交付要綱」（平成 24 年 1 月機構規程第 55 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附則第 5 条第 1 項の規定に基づく北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対する無利子資金貸付け又は助成金交付要綱（追加的支援措置）」（平成 28 年 4 月機構規程第 1 号）及び「鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券発行要項」を遵守するとともに、交付審査業務等について適切な業務執行体制の措置を講ずることにより旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。

2. 並行在来線の支援措置

並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額については、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構貨物調整金繰入基準」（平成 23 年 9 月機構規程 37 号）に基づき、平成 30 年度には、133 億円について特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施した。

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施したと考えられるため。

旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施したと考えられるため。

特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施したと考えられるため。

■ 課題と対応

—

2. (1) ①組織の見直し

■中期目標

(1) 業務改善の取組み

① 組織の見直し

組織については、業務の質的・量的な変化に常に的確に対応できる効率的かつ機動的な体制となるよう、弾力的な組織の編成、運営の効率化等の見直しを行いながら、適切に運営する。

■中期計画

(1) 業務改善の取組み

① 組織の見直し

業務の質的・量的な変化を適切に把握するとともに、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

■平成30年度計画

(1) 業務改善の取組み

① 組織の見直し

平成30年度における組織体制については、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 組織改正計画等に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図っているか。

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

「平成30年度組織改正計画」等に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図るため、平成30年度は下記のとおり本社及び地方機関の組織の新設・改廃を行った。

1. 本社

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により、新幹線鉄道(機構法第4条第3号に規定する新幹線鉄道をいう。)の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する調査、測量、設計、工事管理、試験、研究等の業務を機構が行うこととなったことに伴い、「国際部」を設置した(平成30年8月31日)。

2. 地方機関

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）。

■**評定と根拠**

評定： B

根拠： 「平成 30 年度組織改正計画」等に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図った。

■**課題と対応**

—

2. (1) ②調達等合理化の取組み

■中期目標

② 調達等合理化の推進

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）に基づく取組みを着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公平性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化を推進する。

<指標>

- ・一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率（前中期目標期間実績：平成27年度から平成28年度までの平均実施率・100%）

■中期計画

② 調達等合理化の取組み

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）に基づき、毎年度調達等合理化計画を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。

■平成30年度計画

② 調達等合理化の取組み

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）に基づき、「平成30年度調達等合理化計画」を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。

■主な評価指標

指標： 一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率（前中期目標期間実績：平成27年度から平成28年度までの平均実施率・100%）

- 評価の視点：
- ・ 調達等合理化計画に基づき、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んでいるか。
 - ・ 監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受けているか。

■主要な経年データ

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）に基づき、平成30年度独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構調達等合理化計画（以下「平成30年度調達等合理化計画」という。）を策定し、契約監視委員会による点検を受けた上で公表するとともに、国土交通大臣に報告した。

また、平成30年度調達等合理化計画に定めた重点的に取り組む分野及び調達に関するガバナンスの徹底等について着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んだ。

さらに、入札・契約の適正な実施について、監事監査、第三者機関である契約監視委員会及び入札監視委員会のチェックを受けた。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 中期計画における所期の目標を達成していると考えられるため。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 平成30年度調達等合理化計画に定めた重点的に取り組む分野の取組状況

(1) 鉄道建設工事に関する調達

① 入札・契約手続の適正化、効率化

鉄道建設工事に関する調達については、入札の透明性・公正な競争の確保の観

点から、従来より一般競争入札の促進を図ってきたところである。

平成30年度は、入札不調が続いたため、止むを得ず指名競争（価格競争）に移行した工事が38億円（1.5%）、随意契約によることとした工事が2億円（0.1%）あったが、残りは全て一般競争入札による工事で2,452億円（98.4%）となっており、入札の透明性・公正な競争は引き続き確保されている。

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

表 2.1.2-1 平成30年度の当機構の鉄道建設工事の契約件数及び金額（単位：件数、%、億円）

30年度 実績		工事全体 (割合は、下の合計に占める割合)				うち総合評価 (割合は、左の工事全体に占める割合)			
		件数		金額		件数		金額	
			割合		割合		割合		割合
鉄道 施設	一般競争	60	81.1%	2,450	98.3%	60	100.0%	2,450	100.0%
	指名競争	4	5.4%	38	1.5%	0	0%	0	0%
	小計	64	86.5%	2,488	99.8%	60	93.8%	2,450	98.5%
	随意契約	1	1.4%	2	0.1%				
	計	65	87.8%	2,490	99.9%				
鉄道施設以外	一般競争	9	12.2%	2	0.1%	0	0%	0	0%
合計		74	100%	2,492	100%				

(注1) 金額は当初契約金額である。

(注2) 少額随意契約は含まない。

また、以下の取組みにより、競争参加者、発注者双方の事務負担が大幅に軽減した。

- ・ 総合評価方式のうち標準型については、平成28年度に同種工事を同時に複数発注する際に、提出を求める技術提案を1組のみとする一括審査方式を一部の工事種類（土木、鉄骨・鉄けた、プレストレストコンクリート）で導入し、さらに平成29年度には軌道への拡大を図り、平成30年度においても継続
- ・ 総合評価方式のうち標準型については、一部の工事種類（土木、鉄骨・鉄けた、プレストレストコンクリート、建築）において、手続の簡素化のために技術提案数の上限を20から14に削減
- ・ 設計図書のダウンロードシステムを平成28年度に工事及び役務の契約に

について導入し、さらに平成29年度には物品製造請負契約への拡大を図り、平成30年度においても継続

② 入札の不調対策

以下の取組みにより、事業者等が競争参加に際し、技術者の配置計画を一層詳細に策定しやすい環境を整えた。

- ・ 年度ごとに各地方機関が公表している発注見通しにおける工事概要を詳細化
- ・ 極めて専門性が高い軌道・電気・機械・建築工事において、各系統の設備概略図及び複数年分の発注計画を公表

③ 個別路線の取組み

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

- ・ トンネル掘削時の発生土の搬出先選定における、地方公共団体や周辺公共工事との連携を通じたより条件の良い搬出先選定によるコスト縮減
- ・ 建設発生土の盛土等への有効活用を通じた購入土削減によるコスト縮減
- ・ 軌道工事における、先行する土木工事との調整を通じた作業基地ヤードの継続使用によるコスト縮減
- ・ トンネル工事における、従来よりも安価な吹付コンクリート材料の採用によるコスト縮減
- ・ トンネル湧水の排水処理における、清水と濁水の分離を通じた使用薬品量・電力量の削減によるコスト縮減

(2) 情報システム関係に関する調達

① サポート業務の本社一括調達

これまでは、本社・地方拠点ごとにサポート（ネットワークシステム管理）業務を発注してきたが、全国的な契約手続きの効率化とIT統制の観点から「次期（令和2年度（平成32年度）～）ネットワークシステム管理業務調達」は全国一本化を予定している。平成30年度は、「全国情報ネットワーク運用管理業務の仕様書等の作成業務」を発注し、全拠点の業務の整理分析を行うとともに、一括調達の際の管理体制を仕様書案に盛り込んだ。

② CADソフトの本社一括調達に向けたライセンスの使用状況の調査分析

CADソフトについては、全国的に使用状況の調査分析が行えるネットワーク版を調達し、次年度の本社一括調達に向けたライセンスの使用状況について調査分析を行っているところである。

③ 各種業務システムの開発・保守に係る経費に関するCIO補佐官による評価の強化

各業務システムは、毎年、保守や改良、開発を行っている。

平成26年度から、こうした業務システムの保守、改良等の予算に関して、情報システム兼情報セキュリティアドバイザー（以下「CIO補佐官」という。）によるチェックを受け、その必要性について検討・評価し、業務システムコストの低減に努めてきた。

今年度も引き続き、CIO補佐官による業務システムの保守、改良等の予算要求ヒアリングを実施し、予算要望に対する検討・評価を行い、その必要性の判断及びアドバイスを受け、業務システム予算の最適化が図られた。

業務システム刷新に向けては、市販ソフトを活用することにより経済性が図られるとの意見をCIO補佐官から受け、その中で例えば、業務システムの一つである鉄道建設施工管理支援システム（レイコス）については、平成30年度末に廃止し、令和元年度（平成31年度）から市販システムに移行することになった。

（3）電子複写機等の本社一括調達

複写サービス等契約については、東京支社の一部、大阪支社の一部、北海道新幹線建設局の一部及び青森工事事務所の計16台について、本社一括調達を実施したことにより、地方機関における入札手続き業務の軽減が図られるとともに、印刷枚数の増などスケールメリットにより経済的な調達ができた。

（4）借上宿舍管理に関する調達

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

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

（5）産業医に関する調達

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

また、一定要件を満たした者と一括契約したことにより、従来各地方機関でまちまちであった契約形態、報酬設定（月額、追加料金項目等）、業務内容等が統一され、労働安全衛生法に基づく長時間労働者との面談やストレスチェック制度における高ストレス者との面談等に従来以上に適切に対応する体制が構築できるようになり、質の均一化及び向上が図られた。

（6）その他継続的な取組み

契約監視委員会（本社で年2回開催。内部委員1名、外部委員5名。）において、競争性のない随意契約（平成29年度 588件）及び一者応札・応募案件（平成29年度 161件）のほか、2か年度連続の一者応札・応募案件（平成29年度下半期 16件、平成30年度上半期 34件）、一定の関係を有する法人の一者応札・応募案件（平成29年度 15件）及び公益法人に対する支出（平成29年度 10件）について点検を受け、契約の公正性・透明性や価格の妥当性の確認等についての意見が出されたが、特段の指摘事項はなかった。

2. 平成30年度調達等合理化計画に定めた調達に関するガバナンスの徹底の取組状況

（1）随意契約に関する内部統制の確立

契約監視委員会において、平成29年度における競争性のない随意契約（588件）のうち4件について、随意契約事由及び契約価格の妥当性等について個別に審議を受け、随意契約理由、価格の妥当性の確認等についての意見が出されたが、特段の指摘事項はなかった。

（2）不祥事の発生の未然防止・再発防止のための取組み

北陸新幹線の融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、調査報告書（平成26年9月26日機構公表）にある再発防止対策の内容に沿って、以下の措置により入札談合等関与行為等の再発防止に取り組んできており、平成30年度においてもこれらの取組みを着実に実施し、再発防止に努めてきたところである。

① 契約業務研修の充実

全役職員を対象としたeラーニング、内部統制・コンプライアンスに関するカリキュラムに基づく階層別研修、発注者綱紀保持規程の詳細な解説や入札談合及びその対応についての過去の事例を紹介した契約業務研修をそれぞれ実施した。

② 入札・契約監視機能の強化

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

けたが、特段の指摘事項はなかった。

③ 入札契約手続きの見直し

工事、役務及び貯蔵品については、既に電子入札を導入しているところであるが、その他の物品等の案件についても電子入札を導入し、平成29年11月から運用を開始した。これにより、平成30年度においても、入札の透明性の向上、事務の効率化及び競争性の向上が図られた。

④ 情報管理の徹底

入札契約手続における情報管理に関する知識の底上げのため、発注者綱紀保持規程の詳細解説等の講義を組み入れた契約業務研修を、主に若手職員を対象として実施した。また、地方機関における工事及び役務の契約に係る情報管理の状況について点検を実施した。

3. 平成30年度契約実績

(1) 平成30年度の契約状況は、表2.1.2-2のようになっており、契約件数は1,203件、契約金額は4,044億円である。

競争性のある契約は592件（49.2%）、2,825億円（69.9%）である。平成29年度と比較して件数はほぼ横ばい、金額は増加している（件数は1.9%の増、金額は19.3%の増）が、金額については、北陸新幹線の工事発注がピークを越えたものの、北海道新幹線、九州新幹線及び中央新幹線の工事発注が増加したこと等によるものである。

競争性のない随意契約は611件（50.8%）、1,219億円（30.1%）である。平成29年度と比較して件数はやや増加、金額は大きく増加している（件数は3.9%の増、金額は54.1%の増）が、件数については、業務システム関係の保守、共有船舶の建造等が増加したこと、金額については、大型の共有船舶の建造が増加したこと、及び北陸新幹線の工事進捗による設備等の発注を行ったことによるものである。

なお、平成29年度及び平成30年度における競争性のない随意契約の内訳は図2.1.2-1のとおりであるが、これらはいずれもその性質上、競争性のない随意契約によらざるを得ないものである。

表2.1.2-2 平成30年度の調達全体像

(単位：件、億円)

	平成29年度		平成30年度		比較増△減	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
競争入札等	(43.3%) 506	(73.9%) 2,334	(43.6%) 525	(69.5%) 2,809	(3.8%) 19	(20.4%) 475
企画競争・公募	(6.4%) 75	(1.1%) 33	(5.6%) 67	(0.4%) 16	(△10.7%) △8	(△51.5%) △17
競争性のある契約(小計)	(49.7%) 581	(75.0%) 2,368	(49.2%) 592	(69.9%) 2,825	(1.9%) 11	(19.3%) 457
競争性のない随意契約	(50.3%) 588	(25.0%) 791	(50.8%) 611	(30.1%) 1,219	(3.9%) 23	(54.1%) 428
合計	(100%) 1,169	(100%) 3,159	(100%) 1,203	(100%) 4,044	(2.9%) 34	(28.0%) 885

(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

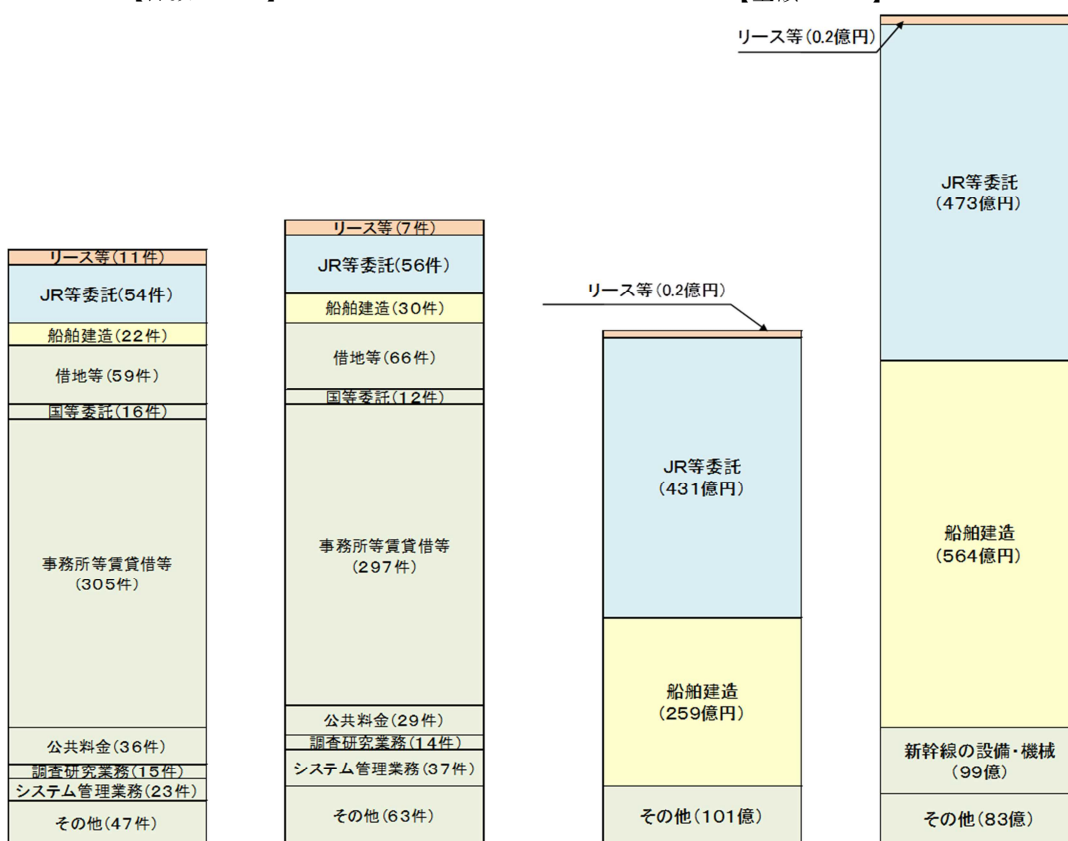
(注2) 比較増△減の()書きは、平成30年度の対29年度伸率である。

(注3) 少額随意契約等は含まない。

図2.1.2-1 平成29年度及び平成30年度における競争性のない随意契約の実績

【件数ベース】

【金額ベース】



平成29年度
588件

平成30年度
611件

平成29年度
791億円

平成30年度
1,219億円

(注) 少額随意契約等は含まない。

競争性のない随意契約の主なもの、移行困難な理由等は、以下のとおりである。

① 鉄道事業者の営業線内で施工する委託工事

鉄道の運行の安全確保等の観点から、当該営業線の運行主体である鉄道事業者に工事を委託する必要があるため、競争性のある契約へ移行することは困難である。

工事を委託するに当たり、鉄道事業者から概算金額とその内訳の提示を受け、機構の試算及び類似事例と比較対照するとともに、鉄道事業者に対し質疑することにより、委託費の妥当性について検証を行っている。協定締結後は、各年度末及び委託工事の完了時に鉄道事業者の工事における契約、支払い、出来形等の状況を確認の上、協定額を精算して支払いを行っている。

② 共有船の建造

民間の船主が事業採算性等の観点から最適な造船所を選定し、機構は共有建造という形態で当該船主に資金的支援を行うため当該造船所と契約を行うものであることから、競争性のある契約に移行することは困難である。

共有船の建造契約に当たり、船主が原則として複数の造船所から見積書を提出させた上で選定した造船所の船価について、機構が積算基準による予定価格の範囲内であることを確認することにより、価格の妥当性を検証している。

(2) 平成30年度の一者応札・応募の状況は、表2.1.2-3のようになっており、契約件数は226件（38.2%）、契約金額は818億円（29.0%）である。

平成29年度と比較して件数及び金額とも多くなっている（件数は40.4%の増、金額は38.2%の増）が、件数については、レール関係の貯蔵品や電気、機械装置等、特殊な物品の調達が増えたこと、金額については、新幹線の大型工事で1者応札の割合が増えたことによるものである。

表2.1.2-3 平成30年度の一者応札・応募状況 (単位：件、億円)

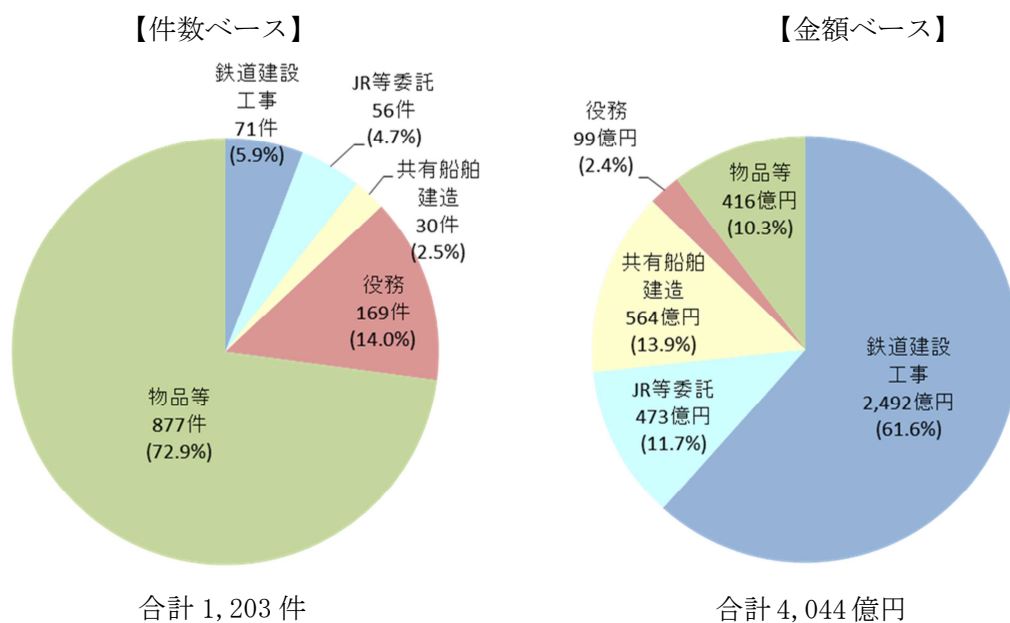
		平成29年度	平成30年度	比較増△減
2者以上	件数	420 (72.3%)	366 (61.8%)	△54 (△12.9%)
	金額	1,775 (75.0%)	2,007 (71.0%)	232 (13.1%)
1者	件数	161 (27.7%)	226 (38.2%)	65 (40.4%)
	金額	592 (25.0%)	818 (29.0%)	226 (38.2%)
合計	件数	581 (100%)	592 (100%)	11 (1.9%)
	金額	2,368 (100%)	2,825 (100%)	457 (19.3%)

(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 合計欄は、競争契約（一般競争、指名競争、企画競争、公募）を行った計数である。

(注3) 比較増△減の（ ）書きは、平成30年度の対29年度伸率である。

(参考) 平成30年度契約の件数及び金額の内訳



(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 少額随意契約等は含まない。

4. その他契約手続きの執行体制及び審査体制の整備状況

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

- ・ 一般競争入札等の入札参加資格要件、総合評価方式、企画競争等の評価項目・評価基準については、入札・契約手続運営委員会の審議及び関係課の合議によるチェックを行った。
- ・ 予定価格等の作成については、情報漏えいを防止する観点から、必要最小限の職員だけが意思決定の過程に関与するとともに、担当職員以外の者が当該情報に接することがないように情報管理の徹底を図り、契約書、発注に係る図書等の作成については、関係職員によるチェックを行った。

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

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

2. (1) ③人件費管理の適正化

■中期目標

③ 人件費管理の適正化

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。

■中期計画

③ 人事費管理の適正化

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。

■平成 30 年度計画

③ 人件費管理の適正化

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 検証結果及び取組状況を公表しているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 給与水準について厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表しているため。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

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

1. 給与水準に関する検証

給与水準については、以下の理由から国家公務員に比べて高くなっている。

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

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

＜広域異動手当の支給対象者の割合＞

国家公務員：13.6% 機構：15.1%

※異動前後の勤務箇所間の距離 300 km 以上の場合

国家公務員：5.3% 機構：12.6%

＜単身赴任手当の支給対象者の割合＞

国家公務員：8.5% 機構：14.9%

＜管理職手当の支給対象者の割合＞

国家公務員：16.5% 機構：20.1%

（注）上記の国家公務員の数値については、平成 30 年度国家公務員給与等実態調査（人事院）統計表より引用

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

【採用状況】

国家公務員：大卒程度（総合職・一般職） 3,587名（76.9%）

高卒程度（一般職） 1,080名（23.1%）

機 構：高専卒 2名 大卒 31名 大学院卒 27名 計 60名（100%）

（注）上記の国家公務員の数値については、平成 30 年度年次報告書（人事院）より引用

【主な資格の保有者（平成 30 年度末現在）】

博士 14名、技術士 122名、鉄道設計技士 29名、一級建築士 29名

2. 給与水準の適正化に向けた平成 30 年度の取組状況等

給与水準については、平成 30 年 6 月に公表した役員の報酬等及び職員の給与の水準公表資料において、主務大臣より機構の給与水準の設定の考え方は妥当であると評価されたところであり、引き続きこれを維持するために、社会人及び事務所限定職員の採用を推進しているところである。なお、国の給与水準を 100 とした場合のラスパイレス指数は、平成 30 年度においては、平成 29 年度の 110.2 から 0.5 ポイント減の 109.7 となった。

3. 検証結果及び取組状況の公表

平成 29 年度の給与水準に関する検証の結果及び取組状況については、総務大臣が定める「独立行政法人の役員の報酬等及び職員の給与の水準の公表方法等について（ガイドライン）」に基づき、平成 30 年 6 月にホームページで公表した。

2. (1) ④一般管理費の効率化

■中期目標

④ 一般管理費の効率化

一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（平成34年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

■中期計画

④ 一般管理費の効率化

一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（平成34年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

■平成30年度計画

④ 一般管理費の効率化

一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（平成34年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

■主な評価指標

定量的目標等： 人件費及び特殊要因を除いた一般管理費の削減率（平成34年度）における対平成29年度比）

評価の視点： 中期計画期間の最終年度（平成34年度）における前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比の削減率に向けた実施状況

■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成29年度の一般管理費年度計画予算額)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考) 該年度で累積必要な情報
中期計画 (百万円)	平成34年度(人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。)において平成29年度比で5%程度に相当する額の削減	6,780	—	—	—	—	6,440 程度	
年度計画予算額 (百万円)		—	6,774 <6,810> (6,774) ≪6,799≫	(6,715) ≪6,766≫				
削減率 (各年度計画予算額と平成29年度計画予算額との比較)		—	△0.1% <0.5%> (△0.1%) ≪0.3%≫	(△1.0%) ≪△0.2%≫				
<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 <6,645> (6,610) ≪6,635≫	6,440 <6,476> (6,440) ≪6,465≫	
達成度 (年度計画の削減率と中期計画上の削減率の比較)		—	100% <100%> (100%) ≪100%≫	(100%) ≪35.3%≫				

(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及び海外高速鉄道調査等業務に係る経費である。

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

平成30年度計画予算における一般管理費6,810百万円のうち、特殊要因（中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費25百万円及び海外高速鉄道調査等業務に係る経費12百万円）を除いた評価対象の予算額は6,774百万円であり、平成29年度計画予算6,780百万円と比べ、物件費を削減したことにより6百万円（△0.1%）を削減した。令和4年度（平成34年度）までの見込みは前記「主要な経年データ」のとおりとなっており、中期計画における所期の目標に向け着実に進捗している。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 特殊要因を除いた一般管理費は平成29年度計画予算6,780百万円と比べ、6百万円（△0.1%）を削減しており、中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると考えられるため。

■課題と対応

—

2. (1) ⑤事業費の効率化

■中期目標

⑤ 事業費の効率化

事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（平成34年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

■中期計画

⑤ 事業費の効率化

事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（平成34年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

■平成30年度計画

⑤ 事業費の効率化

事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（平成34年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

■主な評価指標

定量的目標等： 特殊要因を除いた事業費の削減率（平成34年度）における対平成29年度比

評価の視点： 中期計画期間の最終年度（平成34年度）における前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比の削減率に向けた実施状況

■主要な経年データ

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) 該 度 で 累 値 必 な 情 報
中期計画 (百万円)	平成 34 年 度 (特殊 要因に よ り増減 する経 費を除 く。)に おいて 平成 29 年度比 で 5% 程度に 相当す る額の 削減	932,565	—	—	—	—	885,937 程度	
年度計画 予算額 (百 万円)	—	—	976,139 <1,001,910> (968,733) ≪994,488≫	(962,224) ≪991,216≫				
削減率 (各年度 計画予算 額と平成 29 年度計 画予算額 との比 較)	—	—	4.7% <7.4%> (3.9%) ≪6.6%≫	(3.2%) ≪6.3%≫				
<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 <961,243> (935,294) ≪961,050≫	816,574 <842,471> (816,574) ≪842,330≫	826,888 <852,743> (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%≫	(150.5%) ≪120%≫				

(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及び海外高速鉄道調査等業務に係る経費である。

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

平成 30 年度計画予算における事業費 1,001,910 百万円のうち、特殊要因（中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費 25,755 百万円及び海外高速鉄道調査等業務に係る経費 17 百万円）を除いた評価対象の予算額は 976,139 百万円であり、平成 29 年度計画予算 932,565 百万円と比べ、43,574 百万円（+4.7%）の増額となっている。

これは今後ピークを迎える整備新幹線事業等の影響により、対平成 29 年度比で増加となっているものであるが、令和 3 年度（平成 33 年度）以降は開業設備工事に漸次移行しつつ、開業に向けて事業が縮小していく見込みであり、機構全体の事業費としては、令和 4 年度（平成 34 年度）における削減目標を達成できる見通しである。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 特殊要因を除いた事業費は平成 29 年度計画予算 932,565 百万円と比べ、43,574 百万円（+4.7%）の増額となっているものの、令和 3 年度（平成 33 年度）以降は整備新幹線事業等が縮小していく見込みであり、令和 4 年度（平成 34 年度）における削減目標を達成できる見通しであることから、中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると考えられるため。

■課題と対応

—

2. (1) ⑥資産の有効活用

■中期目標

⑥ 資産の有効活用

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

<指標>

- ・ 保有宿舎・寮の平均入居率（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度上期までの平均入居率・95%）

■中期計画

⑥ 資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、「8. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画」に従って、資産の処分等及び集約化を図る。

■平成30年度計画

⑥ 資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、集約化のため、津田沼寮については売却手続きを進める。

■主な評価指標

指標： 保有宿舎・寮の平均入居率（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度上期までの平均入居率・95%）

評価の視点： 資産の処分等及び集約化を図っているか。

■主要な経年データ

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

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

保有宿舎・寮については、人事異動に伴う入居者の入替え等により空室となる期間を短くする等、効率的な活用を図った。

津田沼寮については、中期目標期間内の売却に向けて、土地調査測量を実施中である。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 保有宿舎・寮について効率的な活用を図ったことにより、96.5%と高い入居率を維持できたため。また、津田沼寮について売却に向けて土地調査測量、不動産鑑定評価を実施する等着実な進捗を図ることができたため。

■課題と対応

—

2. (2) 電子化の推進

■中期目標

(2) 電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、ITの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。

<指標>

- ・ Web会議開催回数
- ・ 電子決裁率

■中期計画

(2) 電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、ITの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。

■平成30年度計画

(2) 電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、ITの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。

■主な評価指標

- 指標：・ Web会議開催回数
- ・ 電子決裁率

評価の視点： 電子化の推進により業務の簡素化及び効率化を図っているか。

■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標 期間最終年度 値等)	平成30年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度	(参考情報) 当該年度 までの累 積値等、必 要な情報
Web会議 開催回数	—	—	632回 (4月～3月)					
電子決裁率	—	—	50.5% (4月～3月)					

■中期計画及び年度計画の実施状況（主な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、平成29年4月に策定した「IT推進計画」（平成29年度～令和4年度(平成34年度)）に基づき、以下の主要施策を実施した。

- ・ 機構で独自開発された業務システムについて、市販ソフトへの転換等の検討を行うとともに、管理運用業務の効率化等のため、データセンター等の同一拠点化を開始した。

- ・共用型貸与モバイルを平成 29 年度に引き続き導入、特に平成 30 年度については、鉄道建設所に加えて支社局にも導入した。
- ・日程調整や部署間情報共有拡充など業務効率化のためのグループウェア導入や、職場待機時間の縮減に寄与するリモート・アクセスサービス、出張の削減に寄与する W e b 会議の利用促進を行った。
- ・調達等合理化計画に基づき、P C 等の本社一括調達と、本社及び地方機関が行うネットワーク運用管理業務の調達一本化に向けた仕様書案の作成を行った。また、文書管理システムによる電子決裁の運用を行うとともに、操作性・機能向上のためにシステム改修を実施し、起案・決裁手続きの効率化を図った。
- ・I T 担当者の課題抽出や連絡調整のため、全国 I T 担当者 W e b 会議を毎月開催した。また、地方機関の I T 業務が、青森工事事務所を除いて計画課より総務課に移管されたことに伴い、I T 担当となった総務課職員を、I T 業務に必要な知識を習得させるために外部研修に参加させた。さらに、業務従事者を含めた I T リテラシー向上や情報セキュリティ等の理解増進のため、各種勉強会や研修を実施した。

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 「I T 推進計画」における平成 30 年度の取組みにより、W e b 会議開催回数や電子決裁率の進展のほか、業務の電子化及びシステム等の最適化の進捗が認められることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられるため。

■ 課題と対応

—

3. (1) 予算、収支計画及び資金計画

■中期目標

5. 財務内容の改善に関する事項

(1) 財務運営の適正化

中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。

独立行政法人会計基準（平成12年2月16日 独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。

また、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

■中期計画

5. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画

(1) 予算、収支計画及び資金計画

別紙のとおり。

■平成30年度計画

3. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画

(1) 予算、収支計画及び資金計画

別紙のとおり。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 中期計画の予算、収支計画及び資金計画に基づくとともに、毎年度の運営費交付金債務残高の発生状況にも留意して作成した年度計画の予算、収支計画及び資金計画について適正に実施しているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

- ・平成30年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績（表 3.1-1 参照）
- ・平成30年度決算報告書（表 3.1-2 参照）
- ・目的積立金等の状況（表 3.1-3 参照）

■評定と根拠

評定： B

根拠： 中期計画を踏まえ作成した平成30年度計画に基づき、適正に実施したと考えられるため。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

平成30年度における実績の概要は以下のとおり（表3.1-1参照）。

・予算（実績）

収入では、特例業務勘定において、土地売却収入が予定を上回ったことにより業務収入が増加した。また、建設勘定において、地方公共団体からの前年度繰越負担金が増加したことにより地方公共団体建設費負担金が増加した。

支出では、建設勘定において、事業の進捗が計画を下回ったことにより受託経費が減少した。また、地域公共交通等勘定において、融資の申込額が予定を下回ったことにより業務経費が減少した。

・収支計画（実績）

費用の部では、建設勘定及び海事勘定において、借入金利が予定を下回ったことにより財務費用が減少した。

収益の部では、特例業務勘定において、土地売却収入が予定を上回ったことにより特例業務収入が増加した。また、助成勘定において、補助金の返還があったことにより雑益が増加した。

・資金計画（実績）

資金支出では、建設勘定において、有価証券の取得があったこと及び特例業務勘定において、定期預金の預入があったことにより投資活動による支出が増加した。

資金収入では、建設勘定及び特例業務勘定において、有価証券の償還があったことにより投資活動による収入が増加した。

表3. 1-1 平成30年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績

【建設勘定】

予算(計画)

区 分	(単位:百万円)			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
収入				
国庫補助金等	37,725	12,210	-	49,935
地方公共団体建設費負担金	37,725	-	-	37,725
地方公共団体建設費補助金	-	12,210	-	12,210
借入金等	-	150,427	66,820	217,247
財政融資資金借入金	-	12,000	-	12,000
民間借入金	-	31,827	33,320	65,147
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	-	106,600	33,500	140,100
業務収入	81,710	77,061	35,096	193,866
受託収入	-	-	15,400	15,400
業務外収入	12	2,170	375	2,556
他勘定より受入	75,450	11,641	18,299	105,390
計	194,897	253,508	135,989	584,395
支出				
業務経費				
鉄道建設業務関係経費	348,867	35,484	19,949	404,300
受託経費	-	-	12,817	12,817
鉄道建設業務関係経費	-	-	12,817	12,817
借入金等償還	-	189,703	95,024	284,726
支払利息	2,709	9,227	2,334	14,270
一般管理費	3,973	481	948	5,402
人件費	11,378	1,380	2,856	15,615
業務外支出	6,759	2,660	2,850	12,270
他勘定へ繰入	1	28,374	-	28,374
計	373,887	267,309	136,778	777,774

〔人件費の見積り〕 11,891百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員手当、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。

予算(実績)

区 分	(単位:百万円)			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
収入				
国庫補助金等	47,673	11,792	-	59,465
地方公共団体建設費負担金	47,673	-	-	47,673 ※1
地方公共団体建設費補助金	-	11,792	-	11,792
借入金等	-	142,565	66,635	209,200
財政融資資金借入金	-	12,000	-	12,000
民間借入金	-	23,894	33,206	57,100 ※2
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	-	106,670	33,430	140,100
業務収入	81,833	84,668	34,971	201,471
受託収入	-	-	8,272	8,272 ※3
業務外収入	138	2,065	373	2,576
他勘定より受入	72,440	13,872	16,604	102,916
計	202,083	254,962	128,655	585,900
支出				
業務経費				
鉄道建設業務関係経費	325,624	48,504	18,697	392,825
受託経費	-	-	6,855	6,855 ※4
鉄道建設業務関係経費	-	-	6,855	6,855
借入金等償還	-	189,772	94,955	284,726
支払利息	2,709	8,276	1,921	12,906
一般管理費	3,226	414	589	4,228 ※5
人件費	10,712	1,375	1,665	13,752 ※6
業務外支出	4,216	2,364	3,621	10,201 ※7
他勘定へ繰入	111	28,526	-	28,637
計	346,598	279,231	128,302	754,131

※1 整備新幹線事業において、地方公共団体からの前年度繰越負担金が増加したことによる増

※2 民鉄線等事業において、民鉄線事業者からの繰上償還があったことによる増

※3 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減

※4 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減

※5 経費の削減による減

※6 欠員があったことによる減

※7 整備新幹線事業において、消費税納付額が予定を下回ったことによる減

収支計画(計画)

区 分	(単位:百万円)			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
費用の部	230,915	74,829	71,533	377,277
経常費用	230,892	66,550	69,091	366,532
鉄道建設業務費	230,112	66,370	55,626	352,108
受託経費	-	-	13,059	13,059
一般管理費	638	149	363	1,150
減価償却費	142	31	43	216
財務費用	7	8,275	2,378	10,659
雑損	16	5	65	86
収益の部	230,915	75,261	71,798	377,974
鉄道建設業務収入	84,352	74,576	46,527	205,455
鉄道建設事業費補助金収入	-	-	40	40
鉄道建設事業費利子補助金収入	-	70	70	70
受託収入	-	-	13,059	13,059
資産見返負債戻入	146,551	-	11,798	158,349
資産見返補助金等戻入	143,016	-	888	143,905
その他	3,535	-	10,910	14,445
財務収益	7	1	-	8
雑益	5	615	375	994
純利益	-	432	265	697
目的積立金取崩額	-	-	-	-
総利益	-	432	265	697

収支計画(実績)

区 分	(単位:百万円)			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
費用の部	225,332	82,325	69,867	377,523
経常費用	225,260	74,519	67,816	367,595
鉄道建設業務費	224,493	74,307	53,937	352,737
受託経費	19	34	13,363	13,416
一般管理費	634	151	482	1,267 ※1
減価償却費	114	26	95	175 ※2
財務費用	18	7,481	1,997	9,497 ※3
雑損	44	325	54	423 ※4
臨時損失	9	-	0	9 ※5
収益の部	225,332	82,764	69,808	377,904
鉄道建設業務収入	84,221	81,872	44,742	210,835
鉄道建設事業費補助金収入	-	-	38	38
鉄道建設事業費利子補助金収入	-	69	69	69
受託収入	19	34	13,363	13,416
資産見返負債戻入	141,046	315	11,376	152,737
資産見返補助金等戻入	137,305	-	688	137,994
その他	3,741	315	10,687	14,743
財務収益	18	3	-	22 ※6
雑益	27	470	289	787 ※7
臨時利益	-	-	0	0 ※8
純利益	-	440	-59	381
目的積立金取崩額	-	-	-	-
総利益	-	440	-59	381

※1 その他事業において、費用計上する一般管理費が予定を上回ったことによる増

※2 固定資産の取得が予定を下回ったことによる減

※3 民鉄線等事業において、借入金利が予定を下回ったことによる増

※4 民鉄線等事業において、補助金の返還があったことによる増

※5 整備新幹線事業において、固定資産売却損があったことによる増

※6 整備新幹線事業において、利息収入が予定を上回ったことによる増

※7 民鉄線等事業において、利子債権に係る雑収入が予定を下回ったことによる減

※8 その他事業において、固定資産売却益があったことによる増

資金計画(計画)

区 分	(単位:百万円)			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
資金支出	1,081,042	373,857	153,170	1,608,069
業務活動による支出	372,845	77,505	40,946	491,296
投資活動による支出	7	-	408	415
財務活動による支出	-	189,703	95,225	284,928
翌年度への繰越金	708,190	106,649	16,591	831,430
資金収入	1,081,042	373,857	153,170	1,608,069
業務活動による収入	194,885	103,061	68,795	366,741
受託収入	-	-	15,400	15,400
その他の収入	194,885	103,061	53,395	351,341
投資活動による収入	12	20	375	407
財務活動による収入	-	150,427	66,820	217,247
前年度よりの繰越金	886,145	120,348	17,181	1,023,674

資金計画(実績)

区 分	(単位:百万円)			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
資金支出	1,374,875	421,679	147,755	1,944,309
業務活動による支出	352,928	61,735	33,200	447,864
投資活動による支出	466,002	79,715	84	545,801 ※1
財務活動による支出	60	218,145	95,157	313,361 ※2
翌年度への繰越金	555,885	62,084	19,314	637,283
資金収入	1,374,875	421,679	147,755	1,944,309
業務活動による収入	205,507	117,813	60,188	383,509
受託収入	-	-	8,271	8,271 ※3
その他の収入	205,507	117,813	51,917	375,237
投資活動による収入	410,200	68,400	71	478,671 ※4
財務活動による収入	-	142,565	66,635	209,200
前年度よりの繰越金	759,168	92,902	20,860	872,930

※1 整備新幹線事業において、有価証券の取得があったことによる増

※2 民鉄線等事業において、資金計画の見直しによる増

※3 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減

※4 整備新幹線事業において、有価証券の償還があったことによる増

【海事勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
借入金等	19,200
財政融資資金借入金	15,200
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	4,000
業務収入	27,531
業務外収入	197
計	46,928
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	28,901
借入金等償還	17,826
支払利息	866
一般管理費	204
人件費	768
業務外支出	61
計	48,626

[人件費の見積もり] 586百万円を支出する。

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

予算(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
借入金等	22,100
財政融資資金借入金	20,100 ※1
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	2,000 ※2
業務収入	28,483
業務外収入	453 ※3
計	51,036
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	35,870 ※4
借入金等償還	19,232
支払利息	705 ※5
一般管理費	168 ※6
人件費	722
業務外支出	6 ※7
計	56,703

- ※1 前年度繰越事業費相当分を加えたことによる増
- ※2 業務収入の増加及び手持現金の活用による減
- ※3 供託金収入があったことによる増
- ※4 前年度繰越事業費を加えたことによる増
- ※5 借入金利が予定を下回ったことによる減
- ※6 経費の節減による減
- ※7 消費税納付額が予定を下回ったことによる減

収支計画(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	25,025
経常費用	24,095
海事業務費	23,048
一般管理費	1,043
減価償却費	4
財務費用	929
収益の部	25,415
海事業務収入	25,038
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	0
雑益	376
純利益	391
目的積立金取崩額	-
総利益	391

収支計画(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	23,813
経常費用	23,138
海事業務費	22,273
一般管理費	860 ※1
減価償却費	5
財務費用	674 ※2
臨時損失	0 ※3
収益の部	25,631
海事業務収入	25,028
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	0
雑益	602 ※4
純利益	1,818
目的積立金取崩額	-
総利益	1,818

- ※1 経費の節減による減
- ※2 借入金利が予定を下回ったことによる減
- ※3 固定資産除却損があったことによる増
- ※4 雑収入があったことによる増

資金計画(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	51,416
業務活動による支出	2,746
投資活動による支出	28,063
財務活動による支出	17,826
翌年度への繰越金	2,781
資金収入	51,416
業務活動による収入	25,820
投資活動による収入	2,212
財務活動による収入	19,200
前年度よりの繰越金	4,184

資金計画(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	63,016
業務活動による支出	1,804 ※1
投資活動による支出	34,511 ※2
財務活動による支出	19,232
翌年度への繰越金	7,469
資金収入	63,016
業務活動による収入	25,616
投資活動による収入	8,738 ※3
財務活動による収入	22,100 ※4
前年度よりの繰越金	6,562

- ※1 資産保全管理諸費が予定を下回ったことによる減
- ※2 前年度繰越事業費を加えたことによる増
- ※3 定期預金の払戻があったことによる増
- ※4 前年度繰越事業費相当分の財政融資資金借入金を加えたことによる増

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【地域公共交通等勘定】

予算(計画)

区 分	(単位:百万円)		
	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
収入			
運営費交付金	46	—	46
借入金等			
民間借入金	—	15,118	15,118
業務収入	—	16,581	16,581
業務外収入	—	—	—
計	46	31,699	31,745
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	5	15,125	15,130
借入金等償還	—	16,510	16,510
支払利息	—	7	7
一般管理費	4	9	13
人件費	37	34	71
業務外支出	—	3	3
計	46	31,688	31,733

【人件費の見積もり】 58百万円を支出する。

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

予算(実績)

区 分	(単位:百万円)		
	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
収入			
運営費交付金	45	—	45
借入金等			
民間借入金	—	11,794	11,794 ※1
業務収入	—	16,562	16,562
業務外収入	0	0	0 ※2
計	45	28,356	28,401
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	4	11,801	11,805 ※3
借入金等償還	—	16,510	16,510
支払利息	—	—	— ※4
一般管理費	4	8	11 ※5
人件費	36	29	64
業務外支出	—	1	1 ※6
計	43	28,349	28,392

※1 内航海運活性化融資業務において、融資の申込額が予定を下回ったことに伴う減

※2 雑収入があったことによる増

※3 内航海運活性化融資業務において、融資の申込額が予定を下回ったことによる減

※4 内航海運活性化融資業務において、借入金利が予定を下回ったことによる減

※5 経費の節減による減

※6 内航海運活性化融資業務において、消費税納付額が予定を下回ったことによる減

収支計画(計画)

区 分	(単位:百万円)		
	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
費用の部	46	62	108
経常費用	46	55	101
地域公共交通等業務費	5	9	14
一般管理費	41	45	86
減価償却費	0	1	1
財務費用	—	7	7
収益の部	46	71	117
運営費交付金収益	46	—	46
地域公共交通等業務収入	—	71	71
資産見返負債戻入	0	—	0
資産見返運営費交付金戻入	0	—	0
資産見返補助金等戻入	0	—	0
財務収益	—	—	—
雑益	—	—	—
純利益	—	9	9
目的積立金取崩額	—	—	—
総利益	—	9	9

収支計画(実績)

区 分	(単位:百万円)		
	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
費用の部	43	45	88
経常費用	43	45	88
地域公共交通等業務費	4	8	11 ※1
一般管理費	39	36	76 ※2
減価償却費	0	1	1
財務費用	—	—	— ※3
臨時損失	0	0	0 ※4
収益の部	45	50	95
運営費交付金収益	45	—	45
地域公共交通等業務収入	—	50	50 ※5
資産見返負債戻入	0	—	0
資産見返運営費交付金戻入	0	—	0
資産見返補助金等戻入	0	—	0
財務収益	0	0	0 ※6
雑益	0	0	0 ※7
臨時利益	—	—	—
純利益	2	5	7
目的積立金取崩額	—	—	—
総利益	2	7	9

※1 地域公共交通出資等業務において、調査費が予定を下回ったことによる減

※2 内航海運活性化融資業務において、人件費が予定を下回ったことによる減

※3 内航海運活性化融資業務において、借入金利が予定を下回ったことによる減

※4 固定資産除却損があったことによる増

※5 内航海運活性化融資業務において、融資の申込額が予定を下回ったことに伴う増

※6 利息収入が予定を上回ったことによる増

※7 雑収入があったことによる増

資金計画(計画)

区 分	(単位:百万円)		
	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
資金支出	51	31,785	31,835
業務活動による支出	51	15,185	15,235
投資活動による支出	0	0	0
財務活動による支出	—	16,510	16,510
翌年度への繰越金	0	90	90
資金収入	51	31,785	31,835
業務活動による収入	46	16,581	16,627
運営費交付金による収入	46	—	46
その他の収入	—	16,581	16,581
財務活動による収入	—	15,118	15,118
前年度よりの繰越金	5	85	91

資金計画(実績)

区 分	(単位:百万円)		
	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
資金支出	62	28,446	28,508
業務活動による支出	55	11,844	11,899 ※1
投資活動による支出	0	0	0
財務活動による支出	—	16,510	16,510
翌年度への繰越金	6	92	99
資金収入	62	28,446	28,508
業務活動による収入	45	16,562	16,607
運営費交付金による収入	45	—	45
その他の収入	0	16,562	16,562
財務活動による収入	—	11,794	11,794 ※2
前年度よりの繰越金	17	90	107

※1 内航海運活性化融資業務において、融資の申込額が予定を下回ったことによる減

※2 内航海運活性化融資業務において、融資の申込額が予定を下回ったことによる減

(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(計画)

(単位:百万円)

区 分	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金貸付事業費	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
収入						
運営費交付金	-	-	-	204	-	204
国庫補助金等	100,358	-	-	-	-	100,358
国庫補助金	100,285	-	-	-	-	100,285
政府補給金	73	-	-	-	-	73
業務収入	-	25,750	72,431	292	-	98,473
業務外収入	1	-	-	0	-	1
他勘定より受入	28,375	-	-	-	-	28,375
他経理より受入	-	-	28,373	-	△28,373	-
計	128,734	25,750	100,804	496	△28,373	227,412
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	9,667	-	-	6	-	9,673
支払利息	-	25,750	-	-	-	25,750
一般管理費	-	-	-	123	-	123
人件費	-	-	-	345	-	345
業務外支出	3	-	-	22	-	25
他勘定へ繰入	90,691	-	100,804	-	-	191,495
他経理へ繰入	28,373	-	-	-	△28,373	-
計	128,734	25,750	100,804	496	△28,373	227,412

〔人件費の見積もり〕 277百万円を支出する。

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

予算(実績)

(単位:百万円)

区 分	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金貸付事業費	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
収入						
運営費交付金	-	-	-	204	-	204
国庫補助金等	99,860	-	-	-	-	99,860
国庫補助金	99,787	-	-	-	-	99,787
政府補給金	73	-	-	-	-	73
業務収入	-	25,750	72,431	264	-	98,445
業務外収入	69	-	-	0	-	69 ※1
他勘定より受入	28,637	-	-	-	-	28,637
他経理より受入	-	-	28,373	-	△28,373	-
計	128,565	25,750	100,804	468	△28,373	227,215
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	10,195	-	-	3	-	10,199
支払利息	-	25,750	-	-	-	25,750
一般管理費	-	-	-	122	-	122
人件費	-	-	-	302	-	302 ※2
業務外支出	333	-	135	20	-	488 ※3
他勘定へ繰入	89,664	-	100,804	-	-	190,469
他経理へ繰入	28,373	-	-	-	△28,373	-
計	128,565	25,750	100,939	447	△28,373	227,329

※1 鉄道助成業務において、助成金の返還があったことによる増

※2 欠員があったことによる減

※3 鉄道助成業務において、国庫補助金の返納があったことによる増

収支計画(計画)

(単位:百万円)

区 分	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金貸付事業費	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
費用の部	100,361	25,750	67,509	477	-	194,097
経常費用	100,358	-	8,498	477	-	109,333
鉄道助成業務費	100,358	-	8,498	-	-	108,856
一般管理費	-	-	-	475	-	475
減価償却費	-	-	-	3	-	3
財務費用	-	25,750	59,011	-	-	84,761
雑損	3	-	-	-	-	3
収益の部	100,361	25,750	72,431	475	-	199,017
運営費交付金収益	-	-	-	204	-	204
鉄道助成業務収入	-	25,750	72,431	270	-	98,452
補助金等収益	100,358	-	-	-	-	100,358
資産見返負債戻入	-	-	-	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	-	-	-	0	-	0
資産見返補助金等戻入	-	-	-	0	-	0
財務収益	-	-	-	-	-	0
雑益	3	-	-	0	-	3
純利益	-	-	4,923	△2	-	4,920
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-
総利益	-	-	4,923	△2	-	4,920

収支計画(実績)

(単位:百万円)

区 分	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金貸付事業費	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
費用の部	101,920	25,750	67,644	429	-	195,743
経常費用	101,648	-	8,498	429	-	110,575
鉄道助成業務費	101,648	-	8,498	-	-	110,146
一般管理費	-	-	-	426	-	426 ※1
減価償却費	-	-	-	3	-	3
財務費用	-	25,750	59,011	-	-	84,761
雑損	272	-	135	-	-	407 ※2
臨時損失	-	-	-	0	-	0 ※3
収益の部	101,920	25,750	72,432	449	-	200,551
運営費交付金収益	-	-	-	204	-	204
鉄道助成業務収入	-	25,750	72,431	244	-	98,426
補助金等収益	101,648	-	-	-	-	101,648
資産見返負債戻入	-	-	-	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	-	-	-	0	-	0
資産見返補助金等戻入	-	-	-	0	-	0
財務収益	-	-	-	0	-	0 ※4
雑益	272	-	-	0	-	272 ※5
純利益	-	-	4,788	20	-	4,808
目的積立金取崩額	-	-	135	3	-	139 ※6
総利益	-	-	4,923	23	-	4,946

※1 欠員があったことによる減

※2 鉄道助成業務において、国庫補助金の返納があったことによる増

※3 固定資産除却損があったことによる増

※4 利息収入があったことによる増

※5 鉄道助成業務において、助成金の返還があったことによる増

※6 前中期目標期間繰越積立金の取崩しがあったことによる増

資金計画(計画)

(単位:百万円)

区 分	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金貸付事業費	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
資金支出	128,734	25,750	100,939	845	△28,373	227,895
業務活動による支出	128,734	25,750	59,011	595	△28,373	185,717
投資活動による支出	-	-	-	2	-	2
財務活動による支出	-	-	41,793	-	-	41,793
翌年度への繰越金	-	-	135	248	-	383
資金収入	128,734	25,750	100,939	845	△28,373	227,895
業務活動による収入	128,734	25,750	100,804	496	△28,373	227,412
運営費交付金による収入	-	-	-	204	-	204
補助金等による収入	100,358	-	-	-	-	100,358
その他の収入	28,376	25,750	100,804	292	△28,373	126,849
前年度よりの繰越金	-	-	135	349	-	484

資金計画(実績)

(単位:百万円)

区 分	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金貸付事業費	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
資金支出	131,277	25,750	100,940	861	△ 28,373	230,455
業務活動による支出	131,277	25,750	59,146	580	△ 28,373	188,381
投資活動による支出	-	-	-	1	-	1 ※1
財務活動による支出	-	-	41,793	-	-	41,793
翌年度への繰越金	-	-	0	279	-	279
資金収入	131,277	25,750	100,940	861	△ 28,373	230,455
業務活動による収入	131,277	25,750	100,804	465	△ 28,373	229,924
運営費交付金による収入	-	-	-	204	-	204
補助金等による収入	102,558	-	-	-	-	102,558
その他の収入	28,719	25,750	100,804	261	△ 28,373	127,161
前年度よりの繰越金	-	-	135	396	-	531

※1 管理施設費の支出が予定を下回ったことによる減

(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(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
業務収入	41,049
業務外収入	10
他勘定より受入	100,804
計	141,864
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	149,264
支払利息	9,510
一般管理費	1,068
人件費	555
業務外支出	2
他勘定へ繰入	14,699
計	175,099

[人件費の見積もり] 447百万円を支出する。

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

予算(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
業務収入	91,759 ※1
業務外収入	20 ※2
他勘定より受入	100,804
計	192,583
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	151,509
支払利息	9,510
一般管理費	667 ※3
人件費	419 ※4
業務外支出	1 ※5
他勘定へ繰入	13,252
計	175,358

※1 土地売却収入が予定を上回ったことによる増

※2 鉄道施設等整備支援事業助成費の返還があったことによる増

※3 派遣職員人件費負担金が予定を下回ったことによる減

※4 欠員があったことによる減

※5 消費税納付額が予定を下回ったことによる減

収支計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	83,368
経常費用	73,856
特例業務費	72,388
一般管理費	1,439
減価償却費	29
財務費用	9,511
収益の部	93,136
特例業務収入	34,115
財務収益	59,018
雑益	4
純利益	9,768
目的積立金取崩額	—
総利益	9,768

収支計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	79,746
経常費用	70,225
特例業務費	69,157
一般管理費	1,050 ※1
減価償却費	18 ※2
財務費用	9,513
臨時損失	8 ※3
収益の部	156,520
特例業務収入	97,484 ※4
財務収益	59,019
雑益	17 ※5
純利益	76,774
目的積立金取崩額	—
総利益	76,774

※1 派遣職員人件費負担金が予定を下回ったことによる減

※2 固定資産の一部を撤去したことによる減

※3 固定資産除却損があったことによる増

※4 土地売却収入が予定を上回ったことによる増

※5 貸倒引当金の見直しによる増

資金計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	494,415
業務活動による支出	178,903
投資活動による支出	29
翌年度への繰越金	315,484
資金収入	494,415
業務活動による収入	83,013
投資活動による収入	41,793
前年度よりの繰越金	369,609

資金計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	728,550
業務活動による支出	175,225
投資活動による支出	243,720 ※1
翌年度への繰越金	309,605
資金収入	728,550
業務活動による収入	133,733 ※2
投資活動による収入	252,094 ※3
前年度よりの繰越金	342,724

※1 定期預金の預入があったことによる増

※2 土地売却収入が予定を上回ったことによる増

※3 有価証券の償還があったことによる増

(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。

表 3. 1 - 2 決算報告書

決 算 報 告 書

収 入

【総括表】

(単位：円)

区 分	予 算 額	決 算 額	差 額	備 考
(款) 運営費交付金	249,947,000	249,030,000	-917,000	
(款) 国庫補助金	100,285,000,000	99,786,512,142	-498,487,858	
(款) 地方公共団体建設費負担金	37,725,000,000	47,672,580,085	9,947,580,085	建設勘定において、地方公共団体からの前年度繰越負担金が増加したことによる増
(款) 地方公共団体建設費補助金	12,210,000,000	11,792,352,770	-417,647,230	
(款) 政府補助金	73,000,000	73,000,000	0	
(款) 政府出資金	0	0	0	
(款) 民間出金	0	0	0	
(款) 財政融資資金借入金	27,200,000,000	32,100,000,000	4,900,000,000	海事勘定において、前年度繰越事業費相当分を加えたことによる増
(款) 民間借入金	80,265,000,000	68,894,000,000	-11,371,000,000	建設勘定において、民鉄線事業者からの繰上償還があったことに伴う減
(款) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	144,100,000,000	142,100,000,000	-2,000,000,000	
(款) 業務収入	377,500,670,000	436,720,617,153	59,219,947,153	特別業務勘定において、土地売却収入が予定を上回ったことによる増
(款) 受託収入	15,400,000,000	8,271,884,430	-7,128,115,570	建設勘定において、事業の進捗が計画を下回ったことに伴う減
(款) 寄附金等収入	0	0	0	
(款) 業務外収入	2,764,650,000	3,118,290,772	353,640,772	海事勘定において、供託金収入があったことによる増
収 入 合 計	797,773,267,000	850,778,267,352	53,005,000,352	

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。

(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

決 算 報 告 書

支 出

【総括表】

(単位：円)

区 分	予 算 額	決 算 額	差 額	備 考
(項) 業務経費	607,268,130,000	602,207,574,395	-5,060,555,605	
(項) 受託経費	12,817,000,000	6,854,976,882	-5,962,023,118	建設勘定において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減
(項) 借入金等償還	319,062,671,000	320,468,921,000	1,406,250,000	
(項) 支払利息	50,402,547,000	48,871,360,976	-1,531,186,024	
(項) 一般管理費	6,810,307,000	5,197,548,792	-1,612,758,208	建設勘定において、経費の節減による減
(項) 人件費	17,353,743,000	15,258,925,927	-2,094,817,073	建設勘定において、欠員があったことによる減
(項) 業務外支出	12,360,024,000	10,696,826,539	-1,663,197,461	消費税納付額が予定を下回ったことによる減
支 出 合 計	1,026,074,422,000	1,009,556,134,511	-16,518,287,489	

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。

(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

表3. 1-3 目的積立金等の状況

(1) 建設勘定

(単位:百万円、%)

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

(2) 海事勘定

(単位:百万円、%)

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

(3) 地域公共交通等勘定

(単位:百万円、%)

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

(4) 助成勘定

(単位：百万円、%)

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

(5) 特例業務勘定

(単位：百万円、%)

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

3. (2) 財務運営の適正化

■中期目標

(1) 財務運営の適正化

中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。

独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。

また、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

■中期計画

(2) 財務運営の適正化

独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。

また、各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

■平成30年度計画

(2) 財務運営の適正化

独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。

また、年度末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

なお、運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： ・ 独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を実施し

ているか。

- ・ 各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行っているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

年度当初に収益化単位ごとに予算を配分済みである。また、受入れした運営費交付金については、全額を収益計上済みである。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 中期計画及び年度計画で定めた処理を完了しているため。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

平成 30 年度事業開始前の支出予算の作成時に、運営費交付金を充てる事業については、独立行政法人会計基準第 81「運営費交付金の会計処理」に基づき業務達成基準（管理部門の活動に係る費用は期間進行基準）を採用して予算を配分している。

また、業務達成基準による収益化を行う業務については、「「独立行政法人会計基準」及び「独立行政法人会計基準注解」に関する Q & A」に基づき、受入れした運営費交付金全額を収益化している。この結果、平成 30 年度末においては、運営費交付金債務残高は発生していない。

なお、令和元年度（平成 31 年度）の運営費交付金額については、平成 29 年度の運営費交付金の使用状況を踏まえて、中期計画に定める運営費交付金算定ルールに基づき算定した。

3. (3) 資金調達

■中期目標

(2) 資金調達

毎年度の資金計画を策定するとともに、計画的な債券発行等を通じて、資金調達コストの抑制を図る。

■中期計画

(3) 資金調達

資金計画を策定し、短期資金及び長期資金の併用等による柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。

■平成 30 年度計画

(3) 資金調達

資金調達に当たっては、資金計画を策定し、短期資金及び長期資金（シンジケートローン、財投機関債等）を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。また、投資家層の拡大等による安定的な資金調達を目的として、投資家に対する継続的な I R 活動を実施する。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 資金計画に基づき、資金調達コストの抑制を図っているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

資金計画の策定、資金の一元管理を通じ、短期資金及び長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行い、資金調達コストの低減を図った。

また、投資家層の拡大を目的とした個別 I R 活動等を多数実施した。

さらに、サステナビリティファイナンスによる新たな資金調達の実施に向け、第三者評価機関である D N V G L 社から「サステナビリティファイナンス」（注 1）として適格性の評価を受けるとともに、環境改善効果については、D N V G L 社による評価に加え、C B I（Climate Bonds Initiative 低炭素経済に向けた大規模投資を促進する国際 N G O）からの認証を国内で初めて取得した。これに基づき、3 月にはサステナビリティローンによる借入を実施し、機構の環境・社会貢献面への取組みを幅広く訴求した。

■評定と根拠

評定： A

根拠： 第三者評価機関である D N V G L 社から「サステナビリティファイナンス」として適格性の評価を受けるとともに、環境改善効果については、厳格な国際基準を設ける C B I からの認証を国内で初めて取得したことにより、機構が国

連の持続可能な開発目標（SDGs）（注2）に貢献する法人として世界的に認められたこと。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

市場金利が低位で推移していたこともあり、低金利で資金調達を行うことができた（平成30年度の平均調達金利：債券0.33%、民間借入金：0.04%、合計：0.24%）。

なお、平成30年度の投資家等向けの活動は、以下のとおり実施した。

- 個別IR活動：149機関に対し実施。
- 決算等説明会：25機関（参加者37名）に対し実施。
- アナリスト説明会：1回（参加者12名）実施。
- 格付レビュー：2回実施。

（注1）「サステナビリティファイナンス」とは、調達資金の用途が、①環境改善効果があること（グリーン性）及び、②社会的課題の解決に資するものであること（ソーシャル性）の双方を有するもの。

（注2）持続可能な開発目標（SDGs）とは、平成27年9月の国連持続可能な開発サミットにて採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」が掲げる、加盟各国が令和12年（平成42年度）までに達成すべき17の目標と169のターゲット。

4. 短期借入金の限度額

■中期目標

—

■中期計画

6. 短期借入金の限度額

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

■平成30年度計画

4. 短期借入金の限度額

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

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

平成30年度は、短期借入は行わなかった。

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

5. 不要財産の処分に関する計画

■中期目標

—

■中期計画

7. 不要財産の処分に関する計画

主要幹線及び大都市交通線で今中期計画期間中に国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する以下の区間について、貸し付けしている鉄道事業者に対して譲渡を行った際の譲渡代金を国庫納付する。

・平成30年度

譲渡区間：小金線（新松戸・西船橋間）

鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

■平成30年度計画

5. 不要財産の処分に関する計画

国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する小金線（新松戸・西船橋間）について、東日本旅客鉄道株式会社に譲渡を行った際の譲渡代金を国庫納付する。

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

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

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

6. 剰余金の使途

■中期目標

—

■中期計画

9. 剰余金の使途

- ・建設勘定
管理用施設（宿舎に限る。）の改修

■平成 30 年度計画

6. 剰余金の使途

- ・建設勘定
管理用施設（宿舎に限る。）の改修

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

実績なし

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 利益処分に関する状況

表 6-1 各勘定における利益処分に関する状況

(1) 建設勘定

(単位：百万円)

区 分	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度	30 年度
前中期目標期間繰越積立金	8,880	8,880	8,880	8,880	12,361
積立金又は繰越欠損金	803	1,682	2,336	3,124	—
当期総利益又は当期総損失	879	655	788	357	381
目的積立金の申請額	—	—	—	—	—
通則法第 44 条第 1 項積立金	1,682	2,336	3,124	3,482	381
利益剰余金又は繰越欠損金	10,561	11,216	12,004	12,361	12,742

(2) 海事勘定

(単位：百万円)

区 分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
前中期目標期間繰越積立金	-	-	-	-	-
積立金又は繰越欠損金	△47,917	△41,181	△36,819	△31,733	△27,583
当期総利益又は当期総損失	6,736	4,362	5,086	4,150	1,818
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第44条第1項積立金	-	-	-	-	-
利益剰余金又は繰越欠損金	△41,181	△36,819	△31,733	△27,583	△25,765

(3) 地域公共交通等勘定

(単位：百万円)

区 分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
前中期目標期間繰越積立金	-	-	-	-	81
積立金又は繰越欠損金	74	105	105	102	-
当期総利益又は当期総損失	31	8	△3	△2	9
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第44条第1項積立金	105	113	102	100	9
利益剰余金又は繰越欠損金	105	113	102	100	90

(注1) 平成26年度までは、基礎的研究等勘定に係るものである。

(注2) 平成27年度末の積立金には、平成28年度国庫納付額7百万円を含む。

(注3) 平成29年度末の積立金には、平成30年度国庫納付額17百万円を含む。

(4) 助成勘定

(単位：百万円)

区 分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
前中期目標期間繰越積立金	164,409	101,145	45,809	3,661	103
機構法第18条第2項積立金	160,280	160,280	160,280	160,280	163,740
積立金又は繰越欠損金	23	18	16	101	-
当期総利益又は当期総損失	△6	△2	85	79	4,946
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第44条第1項積立金	18	16	101	180	4,946
利益剰余金又は繰越欠損金	324,706	261,440	206,189	164,120	168,790

(注1) 平成29年度末の積立金には、平成30年度国庫納付額138百万円を含む。

(5) 特例業務勘定

(単位：百万円)

区 分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
前中期目標期間繰越積立金	481,313	481,313	481,313	481,313	1,014,464
積立金又は繰越欠損金	73,914	88,489	124,494	495,426	-
当期総利益又は当期総損失	14,575	36,004	370,932	37,725	76,774
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第44条第1項積立金	88,489	124,494	495,426	533,151	76,774
利益剰余金又は繰越欠損金	569,803	605,807	976,739	1,014,464	1,091,239

2. 独立行政法人通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）の趣旨

独立行政法人通則法第 44 条は、第 1 項において独立行政法人は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは前事業年度から繰り越した損失を埋め、なお残余があるときはその残余の額は積立金として整理しなければならないとするとともに、第 3 項において中期目標管理法は主務大臣の承認を受けて当該残余の額の全部又は一部を中期計画に定める「剰余金の使途」に充てることができるとしている。ただし、独立行政法人会計基準第 74 は、同条第 3 項に基づき主務大臣の承認を受ける額は、「当該事業年度における利益のうち独立行政法人の経営努力により生じたとされる額」としている。

3. 平成 30 年度の当期総利益の発生要因及び目的積立金の承認申請をしていない理由

(1) 建設勘定

平成 30 年度における当期総利益の主な発生要因は、過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線に係る債務償還のスキームに基づく譲渡収入等によるものであり、これは独立行政法人通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）には該当しないためである。

(2) 海事勘定

平成 30 年度における当期総利益の主な発生要因は、減価償却費及び支払利息等の経常費用の減少によるものであり、当期総利益は繰越欠損金の処理に充てられるためである。

(3) 地域公共交通等勘定

平成 30 年度における当期総利益の主な発生要因は、内航海運暫定措置事業を円滑に実施するための融資業務等に要する手数料収益と費用の収支差によるものであり、これは独立行政法人通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）には該当しないためである。

(4) 助成勘定

平成 30 年度における当期総利益の主な発生要因は、整備新幹線整備事業資金繰入の皆減によるものであり、これは独立行政法人通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）には該当しないためである。

(5) 特例業務勘定

平成 30 年度における当期総利益の主な発生要因は、梅田駅（北）地区等の土地売却による処分用土地売却収入、国鉄改革に伴い設定された新幹線債権（助成勘

定への貸付金債権)に係る貸付金利息収入、共済年金追加費用引当金戻入益等の収益が、共済関係業務費、鉄道支援助成業務費等の費用を上回ったことによるものである。

また、特例業務勘定については、債務等処理法第 27 条第 2 項の規定により独立行政法人通則法第 44 条第 3 項(目的積立金)等の規定は適用されず、目的積立金とすることはできないこととなっている。

4. 利益剰余金(積立金)について

(1) 利益剰余金に関する状況

機構の平成 30 年度における当期総利益は 83,928 百万円であり、これに平成 29 年度までの利益剰余金 1,163,463 百万円を加え、平成 30 年度の前中期目標期間積立金取崩 141 百万円及び国庫納付額 155 百万円を差引いた平成 30 年度末の利益剰余金は 1,247,095 百万円となっており、各勘定の内訳は以下のとおりである。

表 6-2 各勘定における利益剰余金に関する状況

(単位：百万円)

区 分	建設勘定	海事勘定	地域公共交通等勘定	助成勘定	特例業務勘定	法人単位合計
前中期目標期間繰越積立金	12,361	-	81	103	1,014,464	1,027,010
機構法第 18 条第 2 項積立金	-	-	-	163,740	-	163,740
積立金又は繰越欠損金	-	△27,583	-	-	-	△27,583
当期総利益又は当期総損失	381	1,818	9	4,946	76,774	83,928
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-	-
通則法第 44 条第 1 項積立金	381	-	9	4,946	76,774	82,110
利益剰余金又は繰越欠損金	12,742	△25,765	90	168,790	1,091,239	1,247,095

(2) 平成 30 年度末における利益剰余金又は繰越欠損金の主な発生要因

① 建設勘定

過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線に係る債務償還スキームに基づく譲渡収入等によるものである。

② 海事勘定

独立行政法人会計基準に準拠した貸倒引当金及び船舶共有契約解除等損失引当金の計上に伴い繰越欠損金を計上している。

③ 地域公共交通等勘定

内航海運暫定措置事業を円滑に実施するための融資業務等に要する手数料収益と費用の収支差によるものである。

④ 助成勘定

平成 30 年の J R 本州 3 社に対する既設四新幹線の譲渡に伴う再々評価により

生じたものである。

⑤ 特例業務勘定

国鉄改革に伴い設定された新幹線債権（助成勘定への貸付金債権）に係る貸付金利息収入、共済年金追加費用引当金戻入益等の計上によるものである。

7. (1) 施設及び設備に関する計画

■中期目標

—

■中期計画

- (1) 施設及び設備に関する計画
該当なし

■平成 30 年度計画

- (1) 施設及び設備に関する計画
該当なし

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

—

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

—

7. (2) 人事に関する計画

■中期目標

—

■中期計画

(2) 人事に関する計画

事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、各業務の進捗に対応するため、人員の適正配置等重点的な運用を行う。

■平成 30 年度計画

(2) 人事に関する計画

事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、業務量が増加した繁忙部門に必要な人員を重点的に配置する等、人員の適正配置と重点的な運用を行う。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点：
・ 必要な人材を確保しているか。
・ 人員の適正配置等重点的な運用を行っているか。

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

現在及び将来の業務の円滑な遂行を見据えて、新卒者を採用するとともに（60名）、即戦力として期待される社会人を採用した（15名）。

また、定年退職者を引き続き雇用する再雇用制度及び特定の事務所に勤務し定例・定型的事務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用するとともに、再雇用期間満了者の嘱託（常勤・非常勤）採用により、必要な人材を確保した。

さらに、採用等のほか、他機関からの出向者の受入れ、他機関へ出向している者の引揚げも行い、各事業の工程、事業量等を勘案の上、業務量に応じた適正な人員配置に努めた。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 新卒者や社会人の採用、再雇用制度や事務所限定職員制度の活用、嘱託の採用により、業務の実情に応じた必要な人材を確保することができ、また、他機関からの出向者の受入れ、他機関へ出向している者の引揚げも行い、業務量に応じた適正な人員配置を行うことができたと考えられるため。

■課題と対応

—

7. (3) 機構法第18条第1項の規定により繰り越した積立金の使途

■中期目標

—

■中期計画

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

- ・建設勘定

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

- ・地域公共交通等勘定

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

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

- ・助成勘定

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

■平成30年度計画

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

- ・地域公共交通等勘定

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

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

- ・助成勘定

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

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

- ・建設勘定

実績なし

- ・地域公共交通等勘定

平成30年度における前中期目標期間繰越積立金（機構法第18条第1項の規定により繰り越された積立金）の取崩額は2百万円であり、前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等に充当した。

- ・助成勘定

平成 30 年度における前中期目標期間繰越積立金（機構法第 18 条第 1 項の規定により繰り越された積立金）の取崩額は 139 百万円であり、前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等に充当した。

■**評定と根拠**

—

■**課題と対応**

—

7. (4) ①内部統制の充実・強化

■中期目標

6. その他業務運営に関する重要事項

(1) 内部統制の充実・強化

「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施するとともに、法人の長のリーダーシップのもと、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行う。

また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、入札談合等関与行為等の再発防止対策については、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き取り組んでいく。

■中期計画

(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項

① 内部統制の充実・強化

「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応を行うなど、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。

また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。

■平成30年度計画

(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項

① 内部統制の充実・強化

「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応を行うなど、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。

また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

- 評価の視点：
- ・ 内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図っているか。
 - ・ 再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、着実に取り組んでいるか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会において、平成30年度内部統制に係る取組計画を策定し、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策のフォローアップも含めた、以下の内部統制の取組みを実施した。

1. 統制環境の継続的な整備・運用
2. コンプライアンスの推進
3. リスク管理に係る取組みの推進
4. 統制活動の継続
5. 円滑な情報の共有に係る取組み
6. 情報システムの整備・利用に関する基本方針に沿った対応
7. 内部統制システムのモニタリング

■評定と根拠

評定： B

根拠： 理事長を委員長とする内部統制委員会において、平成30年度内部統制に係る取組計画をフォローアップすることにより、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策のフォローアップも含めた内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図った。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 統制環境の継続的な整備・運用
 - (1) 理事会を36回開催し、業務運営の基本方針に関する事項や各事業の基本的事項等について審議。
 - (2) 部門別に理事長と各理事等との間で中期計画・年度計画の進捗状況を把握しつつ、各部門における重要課題の現状や今後の見通し等について議論し、問題認識を共有するための「理事長打ち合わせ」を実施(平成30年10月～平成31年2月)。
 - (3) 理事長等と監事による懇談会を原則として毎月実施(開催回数：11回)。
 - (4) 内部統制に係る取組みについて、内部統制推進会議を通じて機構全体で情報共有を実施。
 - (5) 基本理念・行動指針について、役員等による訓示、挨拶等の機会積極的に引用するとともに、新規に採用された役職員へ基本理念・行動指針を印刷したカード

を配布する等により周知。

2. コンプライアンスの推進

内部統制委員会において、平成 30 年度コンプライアンスの推進に係る取組計画を策定し、コンプライアンスの推進に係る取組みの実施状況等について内部統制委員会で報告（平成 30 年 4 月、10 月）。

3. リスク管理に係る取組みの推進

(1) 平成 26 年度に再構成したリスク管理の枠組みに沿って、平成 30 年度リスク管理項目を整理の上、既に顕在化したリスク及び特に重要なリスクに係るリスク管理の実施状況等について内部統制委員会で報告（平成 30 年 5 月、11 月）。

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

4. 統制活動の継続

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

(2) 理事長と職員との意見交換会の実施（平成 31 年 2 月）。

(3) 内部統制を担当する役員と職員との意見交換会の実施（平成 30 年 10 月）。

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

5. 円滑な情報の共有に係る取組み

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

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

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

6. 情報システムの整備・利用に関する基本方針に沿った対応

(1) I T の利活用による業務の効率化、I T の最適化及び業務連携強化による組織力の充実策として平成 29 年 4 月に策定した「I T 推進計画」の中で実施中の主要施策の進捗状況について情報セキュリティ委員会等で報告（平成 31 年 3 月）。また、「I T 推進計画」の進捗状況等について、イントラネット等を活用して全社的に周知。

- (2) 機構内におけるスケジュール共有及び情報共有の円滑化を図るため、グループウェアを導入（平成 31 年 1 月）。

7. 内部統制システムのモニタリング

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

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

7. (4) ②広報・情報公開の推進

■中期目標

(2) 広報・情報公開の推進

機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を推進する。また、主な業務の実施状況及び財務情報等について、広く情報公開を推進するとともに、外部の知見の積極的な活用を図り、業務運営の透明性を確保する。

■中期計画

② 広報・情報公開の推進

機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を推進する。

また、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等において分かりやすく公表する。

■平成30年度計画

② 広報・情報公開の推進

機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を着実に推進する。この観点から、情報発信ツールとして重要なホームページの見直し等に着手する。

また、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等において分かりやすい形で公表し、業務運営の透明性を確保する。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 機構の業務に対する国民の理解を深めるため、主な業務の実施状況等について、ホームページ等で分かりやすく公表しているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

戦略的広報を着実に推進するため、広報における主要なターゲット及びPRポイントの整理を行った。当該整理の一環として、機構の存在意義を明確化した上で、総合パンフレットにその内容を盛り込んだ。

また、ホームページは情報発信ツールとして重要な役割を担うことから、全面的な見直しに着手し、コンテンツ管理システム（CMS）の導入検討や主要なターゲット別にフレームを見直すなど、早期リニューアルに向けて主要骨子の再整理を行った。

そのほか、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等において分かりやすい形で公表し、業務運営の透明性を確保するとともに、イベント等における広報活動により、機構の業務に対する国民の理解促進に努めた。

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 主な業務の実施状況等（例えば整備新幹線の建設進捗状況、共有船建造の募集案内、鉄道助成における補助金等の交付実績等）について、ホームページ等において分かりやすい形で公表し業務運営の透明性を確保した。また、イベント等の機会を通じた広報活動により、機構の業務に対する国民の理解促進に努めた。

■ 課題と対応

—

■ 当該事業年度における業務運営の状況

戦略的広報を着実に推進するため、広報における主要なターゲット及びPRポイントの整理を行った上で、以下の取組みを行った。

1. ホームページ

ホームページは情報発信ツールとして重要な役割を担うことから、全面的な見直しに着手し、コンテンツ管理システム（CMS）の導入検討や主要なターゲット別にフレームを見直すなど、早期リニューアルに向けて主要骨子の再整理を行った。

また、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況、外部有識者の知見を活用した委員会の審議等について、分かりやすい形で公表した。

2. 各種広報媒体

機構の事業や活動について、国民に分かりやすく広報を行うため、各種広報媒体の制作・配付を行った。

(1) 総合パンフレット

広報における主要なターゲット及びPRポイントについての整理の一環として、機構の存在意義を明確化した上で、新たな国際業務とともに、総合パンフレットにその内容を盛り込んだ。

また、総合パンフレットは「鉄道の日」記念イベントやIR活動、業務見学等の機会に配布し、機構の業務に対する国民の理解促進に向け幅広く活用した。

(2) 広報誌「鉄道・運輸機構だより」

広報誌「鉄道・運輸機構だより」については、機構の業務内容・実施状況について、年4回（季刊）の発行を行った。一層の誌面の充実を図り、読者に興味を持って読んでもらえるよう、専門用語の解説や分かりやすい表現の工夫など、魅

力ある広報誌の発行に努めた。

(3) 広報用動画コンテンツ

機構の業務概要及び役割についての理解を促進するためのツールとして、短時間で視聴できる事業概要紹介の広報用動画コンテンツを制作した。



写真 7.4.2-1 広報用動画コンテンツ

3. 報道機関等対応

国民に対する迅速な情報発信のため、71件の報道発表を行った（本社43件、地方機関28件）。報道機関等からの取材・問合せについては、本社及び地方機関において適切に対応した。

4. イベント等の機会を通じた広報

各地区で開催される以下のイベントにおいて、ブースにおけるパネル展示や機構が保有する映像の放映、機構職員による説明などにより、機構業務及び技術力についての広報を行った。

また、「鉄道のある風景写真コンテスト」を開催し、全国5か所において入賞・入選作品の展示を行った。

① 鉄道関係

- ・第25回鉄道フェスティバル（日比谷公園）
- ・第25回「鉄道の日記念 in 名古屋」（JR金山駅構内）
- ・第25回「鉄道フェスティバル in 北海道」（JR札幌駅構内）

② 船舶関係

- ・「Sea Japan 2018」（東京ビッグサイト）
- ・「アイランダー2018」（池袋サンシャインシティ）



写真7.4.2-2 第25回 鉄道フェスティバルの状況（日比谷公園）



写真7.4.2-3 第25回 鉄道フェスティバルin 北海道の状況（札幌駅前）

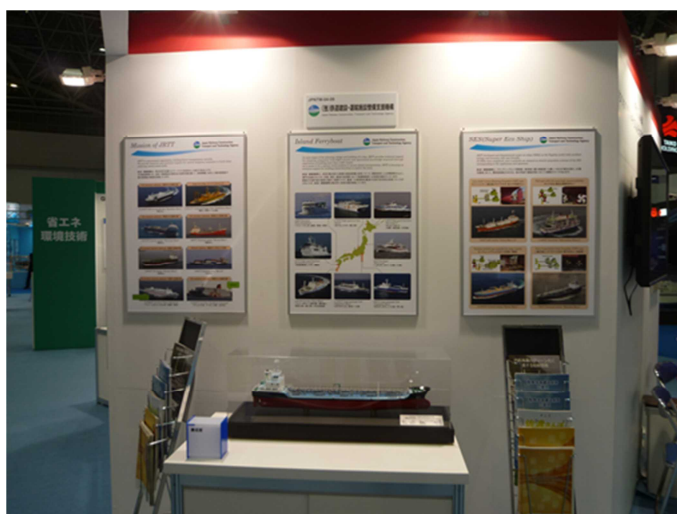


写真7.4.2-4 Sea Japan 2018の状況（東京ビッグサイト）

7. (4) ③情報セキュリティ対策の推進

■中期目標

(3) 情報セキュリティ対策の推進

政府の方針に基づき、法人が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

■中期計画

③ 情報セキュリティ対策の推進

政府の方針に基づき、機構が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

■平成 30 年度計画

③ 情報セキュリティ対策の推進

「サイバーセキュリティ戦略」（平成 27 年 9 月 4 日閣議決定）等の政府の方針及び機構の「平成 30 年度情報セキュリティ対策推進計画」に基づき、情報セキュリティ研修の充実、全業務従事者への自己点検の実施、本社及び地方機関での情報セキュリティ監査等に取り組み、PDCA サイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進する。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： サイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等を行っているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

政府の「政府機関の情報セキュリティ対策のための統一基準群（平成 30 年度版）」改正に伴い機構情報セキュリティポリシー等規程類の改正を行った。また、機構の情報セキュリティレベルの維持、向上を図るため、研修、自己点検及び監査を行うことにより PDCA サイクルを機能させ情報セキュリティ対策を推進した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 各種研修・自己点検・監査により情報セキュリティに係る業務従事者の意識・知識の向上や情報セキュリティ上のリスク減少を図るとともに、機構ホームページの https 化（常時 TLS 化）によりサイバー攻撃への防御能力強化に努めた。また、CSIRT 訓練により情報セキュリティインシデントへの組織的対応能力向上を図った。以上のことから、中期計画における所期の目標を達

成していると考えられるため。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

平成 30 年度は、情報セキュリティ対策推進計画の実施結果に基づき、「情報セキュリティポリシーの浸透と確実な実施」及び「被害の発生・拡大の防止」を情報セキュリティ対策の重点課題としてP D C Aサイクルにより業務を進めた。

1. 情報セキュリティに関する教育

(1) 全業務従事者を対象とした研修

本社及び各地方機関の全業務従事者を対象に実施し、1,964 名が受講した（一部 W e b 会議併用）（平成 30 年 6 月、7 月で計 46 回）。

(2) 新規業務従事者向け研修

本社において、新規業務従事者を対象に 6 回実施し、149 名が受講した（平成 30 年 4 月～平成 31 年 3 月）。

(3) 外部の有識者によるサイバーセキュリティ講演会

本社において開催し、関係職員 83 名が受講した（平成 31 年 2 月）。

(4) C S I R T 担当者の勉強会

C S I R T 担当者を対象に、外部の有識者を招いて C S I R T に関する勉強会を開催した（平成 30 年 9 月）。

2. 情報セキュリティ対策の自己点検

情報セキュリティ管理者（約 200 名）及び全業務従事者（約 2,000 名）を対象に実施し、機構全体のセキュリティレベルの確認を行った（平成 30 年 9 月、10 月）。

特に、全業務従事者への自己点検においては、操作のしやすさを考慮し、e ラーニングの構成や内容について見直しを行うとともに、情報セキュリティ責任者や管理者等の負担を低減するために、情報システム課で集計した集計結果をフィードバックするなど実施方法の抜本的な改善を図った。

3. 情報セキュリティ監査等

(1) 情報セキュリティ監査

本社及び 3 地方機関を対象に 12 か所を選定し、情報ネットワークシステム等のマネジメントに関する監査を実施した結果、情報セキュリティの維持向上に向けて改善すべき点（検出事項 7 件、今後の課題 4 件）も発見されたため、指摘・

改善提案を行った（平成 30 年 11 月）。

（2）業務システム監査

業務システムの運用に関するヒアリングを実施し、一部のシステムで検出された「情報セキュリティ実施手順が更新されていない。連絡体制が見直しされていない。」事項については、改善措置を行った（平成 30 年 12 月）。

また、外部に公開しているシステムを対象にペネトレーションテスト（システムへの擬似攻撃による脆弱性監査）を実施した結果、一部に脆弱性が検出されたため、改善措置を行った（平成 30 年 12 月）。

4. その他情報セキュリティに関する主な取組み

その他、情報セキュリティに関して以下の取組みを行った。

- ・「政府機関等の情報セキュリティ対策のための統一基準群」の改正に伴い、機構情報セキュリティポリシーの改正を行った（平成 31 年 3 月）。
- ・平成 29 年度改訂した「CSIRT実施手順書」等をもとに、情報セキュリティインシデントが発生した場合の実践的な訓練を実施（平成 30 年 10 月）し、インシデント発生時のチェック項目や報告様式、連絡体制等について再確認を行った。
- ・全業務従事者を対象にした標的型メール攻撃訓練を 2 回実施し、継続的な訓練による成果が確認できた（平成 30 年 10 月、11 月）。
- ・業務従事者に対し情報セキュリティに関する様々な情報や旬なインシデント情報等を掲載したメールマガジンを計 3 回配信、また情報セキュリティマガジンの形でサイボウズ掲示板に 1 回掲載し、情報セキュリティに関する意識向上を促した。
- ・機構ホームページのセキュリティ強化のため、https 化（常時 TLS 化）を実施した（平成 30 年 12 月）。

7. (4) ④環境への配慮

■中期目標

(4) 環境への配慮

業務の実施に当たっては、環境負荷の低減、環境の保全について配慮するとともに、自然環境保全対策、地球温暖化対策等に努める。

■中期計画

④ 環境への配慮

業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、機構で定める「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス(CO₂)排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等に取り組む。

また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年度作成し公表する。

■平成30年度計画

④ 環境への配慮

機構で定める「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス(CO₂)排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。

また、職員の環境意識の向上等を目的とした研修を実施するとともに、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクル及びグリーン調達等の取組みを実施する。機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書2018」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： ・ オフィス活動において温室効果ガス(CO₂)排出量の削減に向けた取組みを実施しているか。

- ・ 環境意識の向上に資する研修等を実施しているか。
- ・ 事業において環境負荷低減に係る取組みを実施しているか。
- ・ 環境報告書を作成し、公表しているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

機構の事務・事業における環境負荷低減、環境配慮等（以下「環境負荷低減等」という。）に係る具体的な取組みを定めた第4期環境行動計画に基づいた取組みを実施した。

事務における環境負荷低減等の取組みとして、オフィス活動において生じた電気、自動車燃料等のエネルギー消費量と当該エネルギー消費量に係るCO₂排出量に加え、同計画に定めたCO₂削減目標値の達成状況を四半期ごとにイントラネットに掲載することで、省エネルギーに係る意識向上を図った。また、全業務従事者を対象とした「環境対策

に係る業務研修」をeラーニング形式により実施（平成31年2月）するとともに、文具類の調達において、グリーン購入法に規定する特定調達物品以外についても積極的なグリーン調達により環境負荷の少ない物品の調達に努めた。

事業における環境負荷低減等の取組みとして、鉄道建設工事では国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い建設リサイクル・廃棄物削減の取組みを推進し、船舶共有建造では環境にやさしい船舶の共有建造支援を推進した。

機構の環境負荷低減等に係る取組みをステークホルダーへPRするため、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2018」を作成し、ホームページで公表するとともにプレスリリースを行った（平成30年9月）。さらに、日比谷公園で開催された「第25回鉄道フェスティバル」で配布した（平成30年10月）。

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： オフィス活動及び事業において環境負荷低減等に向けた取組みを行うとともに、全業務従事者の環境意識向上のためeラーニング形式による研修を実施した。また、「環境報告書2018」を作成し、公表したため。

■ 課題と対応

—

■ 当該事業年度における業務運営の状況

平成30年4月に策定した第4期環境行動計画に基づき、以下の環境負荷低減等に取り組んだ。また、サステナビリティファイナンスによる新たな資金調達の実施に向け、第三者評価機関であるDNV GL社から「サステナビリティファイナンス」として適格性の評価を受けるとともに、環境改善効果については、DNV GL社による評価に加え、CBI（Climate Bonds Initiative 低炭素経済に向けた大規模投資を促進する国際NGO）からの認証を国内で初めて取得した。

1. 地球温暖化対策

鉄道建設事業では、トンネル工事において掘削に伴い発生した土砂をダンプトラック等の重機で搬出するのが一般的だが、ベルトコンベアにより搬出する方式を採用することにより、CO₂排出量が削減され、トンネル内作業の安全性の向上や排気ガス・粉塵の減少等によるトンネル内作業環境の改善に貢献している。

船舶共有建造業務では、発電機で発電した電力でモーターを駆動させるスーパーエコシップ（SES）や、船体抵抗が少ない高性能な船型の船舶であり、トンマイル当

たりのCO₂排出量が16%以上低減された先進二酸化炭素低減化船など、環境負荷低減を実現している船舶の建造を推進し、平成30年度においてはグリーン化に資する船舶の延べ建造隻数は19隻となった。

2. 建設廃棄物対策

建設廃棄物の再資源化・縮減のため、再生砕石（廃材であるコンクリート塊を破砕して生成）や再生加熱アスファルト混合物（アスファルトコンクリート発生材を再資源化）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、工事での積極的な利用を図り、建設リサイクルや建設廃棄物削減に努めている。

3. 工事排水と掘削土の適切な処理

鉄道建設事業におけるトンネル工事により、周辺地盤から流れ込む地下水と掘削土砂等が混合した排水の処理については、各地方公共団体の条例等で設定する排水基準（pH（水素イオン濃度）や濁度等）を満たすよう、濁水処理設備を設置して適切な排水処理を行っている。また、トンネル掘削等に伴い発生した土砂については、他の工区の盛土材等として流用するほか、他の公共工事（埋立整備、宅地開発、駅周辺整備事業）などの盛土や埋立土として関係地方公共団体等に積極的に譲渡する等、建設発生土の有効利用に努め、基準値を超える特定有害物質は適切に処理している。

4. 生物多様性の保全

鉄道建設工事による生物多様性への影響や、絶滅危惧種等に選定されている希少野生動植物種の保護に配慮するため、あらかじめ適正な調査・予測・評価に基づく必要な環境保全措置を講ずるとともに、工事中及び工事後の事後評価を実施している。

5. 事務に関する環境負荷低減等の取組み

オフィス活動において生じた電気、自動車燃料等のエネルギー消費量と当該エネルギー消費量に係るCO₂排出量に加え、同計画に定めたCO₂削減目標値の達成状況を四半期ごとにイントラネットに掲載することで、省エネルギーに係る意識向上を図った。また、全業務従事者を対象とした「環境対策に係る業務研修」をeラーニング形式により実施した（平成31年2月）。

勤務時間管理及び電灯の照度設定の適正化、文具類の調達におけるグリーン購入法に規定する特定調達物品以外での積極的なグリーン調達の推進、省エネ型製品の調達やエコドライブの実施等によるCO₂排出量削減に係る取組みに加え、両面印刷、タブレット型端末を活用したペーパーレス化の実践によるコピー用紙の使用量抑制に

努めた。

6. 推進体制、情報発信、社会貢献活動

(1) 推進体制

業務における環境への取組事項を計画的かつ効果的な実施に資するため、「環境行動計画推進会議」を開催（平成 30 年 6 月）し、全社体制による環境行動計画の実施状況を点検した。また、環境負荷低減活動の推進及び環境意識の浸透・拡大の先導役として各職場にエコリーダーを設置しており、必要に応じて会議等を実施した。



写真 7.4.4-1 エコリーダー会議

(2) 情報発信

機構の環境負荷低減等に係る取組みをステークホルダーへPRするため、環境配慮促進法等の法令に基づき「環境報告書 2018」を作成し、ホームページで公表するとともにプレスリリースを行った（平成 30 年 9 月）。さらに、日比谷公園で開催された「第 25 回鉄道フェスティバル」で配布した（平成 30 年 10 月）。

(3) 社会貢献活動

横浜市水道局が主催する「打ち水大作戦 2018@横浜アイランドタワー」が台風の接近により中止となったため、（独）都市再生機構とともに打ち水イベントを開催し、横浜アイランドタワーで勤務する者に加え、近隣保育園の園児とともに打ち水を行い、地域社会の一員として地球温暖化防止を啓発した（平成 30 年 8 月）。



写真 7.4.4-2 打ち水の風景

中期計画推進・フォローアップ体制について

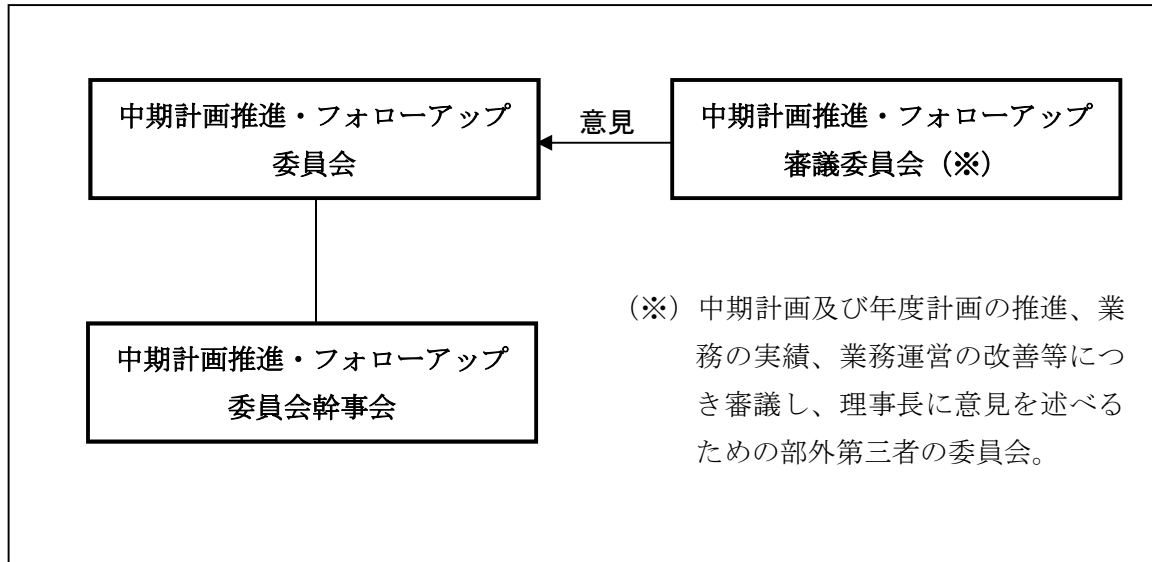


図1 中期計画推進・フォローアップ体制

表1 中期計画推進・フォローアップ委員会名簿

委員長	理事長
副委員長	副理事長
委員	理事長代理及び各理事並びに渉外・用地統括役、監査・事業監理統括役、審査・施設管理・中央新幹線融資統括役、鉄道助成統括役、工務・建設統括役及び経営自立推進統括役 総務部長、企画部長、経理資金部長、事業監理部長、施設管理部長、鉄道助成部長、共有船舶企画管理部長、共有船舶建造支援部長、国鉄清算事業管理部長、経営自立推進・財務部長

表2 中期計画推進・フォローアップ審議委員会名簿 (R1.6.1現在)

氏名	役職等
◎ 杉山 武彦	(公財)高速道路調査会 理事長
朝倉 俊弘	京都大学 名誉教授
高木 健	東京大学 大学院 新領域創成科学研究科 教授
竹内 健蔵	東京女子大学 現代教養学部 教授
田中 里沙	事業構想大学院大学 学長／(株)宣伝会議 取締役
武藤 泰明	早稲田大学 スポーツ科学学術院 教授
山内 喜明	弁護士

◎ 委員長

(敬称略)