

評価書様式

様式 1-1-1 中期目標管理法 年度評価 評価の概要様式

1. 評価対象に関する事項		
法人名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	
評価対象事業年度	年度評価	令和2年度（第4期）
	中期目標期間	平成30年度～令和4年度（平成34年度）

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

3. 評価の実施に関する事項
<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年7月6日：理事長、監事ヒアリングを実施。</li> <li>同年7月7日～13日：外部有識者4名から意見聴取を実施。</li> </ul>

4. その他評価に関する重要事項
特になし。

1. 全体の評価						
評価 (S、A、B、C、D)	B	(参考) 本中期目標期間における過年度の総合評価の状況				
		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
		B	B	B		
評価に至った理由	<p>項目別評価は業務の一部がAであるものの、全体評価を引き上げるまでは至っておらず、また業務の一部がCであるものの、全体評価を引き下げるまでは至っていないため、国土交通省等の評価基準に基づきBとした。</p> <p><b>【項目別評価の算術計算】</b>  <math>A 4点 \times 2項目 + B 3点 \times (4項目 + 4項目) + B 3点 \times 23項目 + C 2点 \times (2項目 + 2項目) + C 2点 \times 2項目 \div (33項目 + 6項目) \approx 2.90</math>                      ⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。</p> <p>※算定にあたっては評価ごとの点数を、「S」評価：5点、「A」評価：4点、「B」評価：3点、「C」評価：2点、「D」評価：1点とし、重要度の高い項目（項目別評価総括表、項目別評価調書参照）については加重を2倍としている。</p>					

2. 法人全体に対する評価	
法人全体の評価	国土交通省の評価基準に基づき、項目別評価の算術平均に最も近いB評価とするが、主要な事業の一つである整備新幹線整備事業について、昨年12月に「業務運営の抜本的な改善を求める命令」を受けたことを踏まえ、引き続き、同命令や「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書」等を踏まえた業務改善の取組みを着実に進めていく必要がある。
全体の評価を行う上で特に考慮すべき事項	特になし。

3. 項目別評価における主要な課題、改善事項など	
項目別評価で指摘した課題、改善事項	整備新幹線整備事業について、引き続き、「業務運営の抜本的な改善に関する命令」や令和3年6月にとりまとめられた「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書」等を踏まえた業務改善の取組を進めるとともに、同年7月に機構が策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」を着実に実施していく必要がある。また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していく必要がある。
その他改善事項	特になし。
主務大臣による改善命令を検討すべき事項	特になし。

4. その他事項	
監事等からの意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・機構の業務実施に関し、法令等に違反し問題があるとして指摘すべき点は認められない。また、機構の業務全般については中期目標の着実な達成に向け概ね効果的、効率的に業務を推進していると認められるが、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延・事業費増嵩により、令和3年3月26日付で中期目標の変更指示を受け、同年3月31日付で中期計画の変更認可及び北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事实施計画の変更認可を受けた。</li> <li>・鉄道建設事業については、変更された中期計画に基づき、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業等の事業を着実に推進するため、業務改善命令に基づき機構が策定した改善措置（①工程管理・事業費管理の体制の見直し（業務執行体制の強化）、②工程管理・事業費管理のルールの見直し（本社のチェック体制の強化）、③関係自治体等との情報共有の拡充）について真摯に取組みを実施している。</li> <li>・新型コロナウイルス感染症という社会全般にわたるリスク要因が継続し、機構の業務にも幅広く影響を及ぼしていることから、鉄道事業者や共有船舶事業者等の関係者へのより一層きめ細かな対応が求められる。</li> </ul>
その他特記事項	特になし。

様式 1-1-3 中期目標管理法 年度評価 項目別評定総括表様式

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

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

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

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

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

※2 困難度を「高」と設定している項目については、各評語に下線を引く。

※3 重点化の対象とした項目については、各標語の横に「重」を付す。

※4 「項目別調書 No.」欄には、令和2年度の項目別評定調書の項目別調書 No. を記載。

※注 当評価項目は、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36号。以下「債務等処理法」という。）等の改正法が成立したことに伴い、令和3年3月26日に主務大臣より中期目標の変更指示を受け、同年3月31日に中期計画の変更認可を主務大臣より受けたことにより追加したものであるが、債務等処理法等の改正法は、同年4月1日施行のため、令和2年度評価の対象外である。

様式 1-1-4-1 中期目標管理法 年度評価 項目別評価調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (1)	鉄道建設等業務		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保強化 政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 政策目標 XII 国際協力、連携等の推進 施策目標 23 整備新幹線の整備を推進する 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる 施策目標 43 国際協力、連携等を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 13 条第 1 項、第 3 項、第 4 項、第 14 条第 1 項、附則第 9 条、附則第 11 条第 1 項第 1 号及び第 4 項 ・全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号） ・都市鉄道等利便増進法（平成 17 年法律第 41 号） ・鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号） ・海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成 30 年法律第 40 号）
当該項目の重要度、困難度	<b>【重要度：高】</b> 整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理 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 <b>【難易度：高】</b> 整備新幹線整備事業における適切な事業費の設定・管理 都市鉄道利便増進事業等における適切な事業費の設定・管理 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー事業番号：149、298、299、300、335、341

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

2. 主要な経年データ														
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）						
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
完成・開業年度目標	北陸新幹線（金沢～敦賀間）：令和5年度末	—	—	—	—	—	—			予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	
完成・開業年度目標	九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度	—	—	—	—	—	—			決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	
完成・開業年度目標	神奈川東部方面線（相	—	—	—	—	—	—			経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	

	鉄・JR直通線)：令和元年度下期																	
完成・開業年度目標	神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)：令和4年度下期	—	—	—	—	—	—	—		経常利益(千円)	389,299	457,655	1,910,626					
機構の技術支援等への満足度(5段階評価)	平均3.0以上	—	4.2	4.2	3.8					行政コスト(千円)	—	362,131,094	367,511,279					
技術支援等の実施件数	—	平成25年度から平成29年度(見込み)までの件数・78件	10件	13件	16件					行政サービス実施コスト(千円)	140,156,759	—	—	—	—			
我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額	—	—	0.4億円	1.5億円	0.5億円					従事人員数	1,454	1,464	1,414					
機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額	—	—	0億円	0億円	0億円													
専門家派遣数	—	平成25年度から平成28年度までの実績・126人(27カ国)	36人(10カ国・地域)	40人(12カ国・地域)	0人													
研修員等受入数	—	平成25年度から平成28年度までの実績・402人(41カ国)	385人(17カ国・地域)	435人(9カ国・地域)	0人													
貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿っ	—	平成25年度から平成29年度(見込み)ま	192件(鉄道事業者：25)	186件(鉄道事業者：26)	174件(鉄道事業者：25)													

て回収を行った 件数		での回収件 数・971件（鉄 道事業者数： 27者）	者）	者）	者）															
---------------	--	-------------------------------------	----	----	----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
					<p>&lt;評定と根拠&gt;            評定：B            根拠：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、工程管理及び事業費の管理に努めた。しかし、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、加賀トンネルにおける追加の盤ぶくれ対策の実施が必要となったことや敦賀駅工区における土木工事と建築工事の同時施工が困難であることが判明したため、工期遅延が生じた。また、物価上昇や不調不落、工期短縮のための急速施工等への対応が必要となったことにより、事業費増嵩が生じた。            北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延・事業費増嵩に関連して国土交通大臣より「業務運営の抜本的な改善に関する命令（注1）」（令和2年12月22日）が発出されており、その中では、正確な情報に基づいて工程管理や増嵩把握を行えなかったこと、機構の組織</p>	<p>鉄道建設等業務の評定：B  <b>【細分化した項目の評定の算術平均】</b>            ((B3点×(2項目+2項目)+B3点×4項目+C2点×(2項目+2項目))÷(8項目+4項目)=2.7            ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。            ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。</p> <p>鉄道建設等業務の評価            整備新幹線整備事業については、昨年、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延と事業費の増加が判明したことを踏まえ、12月に国土交通大臣から「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を発出するに至り、機構は同命令に基づいて、本年1月に「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を策定するなど、業務執行体制の改善に向けた取組みを進めているところ。            都市鉄道利便増進事業については、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の、令和4年度下期の完成・開業の達成に向け、年度計画に沿って事業を着実に進捗させた。            機構の技術力の活用については、受託業務や技術支援等を適切に実施するとともに、技術基準類の整備や技術開発に積極的に取り組み、成果の活用や公表に努めた。            我が国鉄道技術の海外展開については、海外インフラ展開法の基本方針に従い、適切に海外高速鉄道調査等業務を行っているほか、コロナ禍で専門家派遣や研修員受け入れが延期又は中止となる中、オンラインで開催された国際学術会議への参画や、Web会議による海外関係機関との技術交流を実施した。            鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金について、要回収額を全額回収した。            以上を踏まえると、整備新幹線整備事業については、引き続き、業務執行体制の改善状況を注視していく必要があるものの、鉄道建設等業務全体の評定としては、細分化した項目の算術平均に最も近いB評定とすることが適当である。</p>

					<p>内の情報伝達や、国、自治体等関係者との情報共有が適切に図れなかったことが指摘されている。その内容を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について(注2)」(令和3年1月29日)の内容を確実に実施していく。</p> <p>神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)については、シールドトンネル工事等の土木工事を進捗させるとともに、軌道工事、機械工事、建築工事及び電気工事を進めており、令和4年度下期の完成・開業に向け、引き続き、工事の着実な実施に努めている。</p> <p>受託業務については、中央新幹線について、協定に基づき工事を完成させるため、適切な事業費と工程の管理に努め、関係者と連携・調整を図りながら工事の着実な推進に努めたほか、鉄道計画に関する調査の支援を実施している。また、南阿蘇鉄道(株)からの要請を受け、災害復旧支援事業も実施している。</p> <p>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前中期目標期間の平均である15.6件と同水準の16件の実績を上げ、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)の結果は、平均3.8の評価を得た。この地域鉄道事業者等に対する技術支援等の実施に当たっては、適切かつきめ細やかな実施に努めており、また、各地方鉄道協会等が主催する会議等において、機構の技術支援等に係る情報の収集・発信を行うとともに、地域鉄道事業者等の設備の老朽化についての情報収集及びその支援のあり方について議論を行った。</p>	
--	--	--	--	--	---	--



					<p>鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組みについては、技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進めているほか、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、さらに、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みも積極的に実施している。</p> <p>我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みについては、海外高速鉄道調査等業務について、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）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等を行った。</p> <p>鉄道施設の貸付・譲渡の業務等については、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行い、貸付料及び譲渡代金について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。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; 「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対する改善</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>措置について次のとおり取り組んでいる。また、他の公共事業の進め方等から学ぶべきところを積極的に取り入れていくとともに、その結果を踏まえ、関係者とも連携して徹底した組織改革を進めているところであり、令和3年度においても引き続き対応していく。</p> <p>(1) 工程管理・事業費管理の体制の見直し（事業執行体制の強化）</p> <p>①北陸新幹線の建設遂行に第一義的な責任を持つ地方組織の業務執行体制を強化するため、令和2年度末で大阪支社を廃止し、令和3年4月から新たに北陸新幹線建設局を置く。</p> <p>②北陸新幹線建設局では、局長を福井市、副局長を小松市に配置する。また、一定のエリアごとに、工程・事業費管理に係る責任者を明確化し、それぞれを現場の中心である小松市、福井市、敦賀市に配置するとともに、工事が逼迫している箇所では、工事の着実な遂行に必要な人員体制を各地に配置する。</p> <p>(2) 工程管理・事業費管理のルールの見直し（本社のチェック機能の強化）</p> <p>①建設局において、一定の工期遅延（1カ月を想定）が見込まれる場合や、一定の増嵩（各工区内の個別工事ごとに1億円を想定）が見込まれる場合には、直ちに本社に報告させるとともに、対策の実施前に本社の了承を得させることなどをルール化し、本社レベルで対応が必要な事象の早期の把握を図る。また、本社においては、リスク対応が円滑に行えるよう、適時適切に現地確認を行う。</p> <p>②工期と事業費が結果的にトレードオフ関係になった場合</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>に対応可能となるよう、工程管理委員会と総額管理委員会とを統合し、事業総合管理委員会を設置して工程と事業費を同時かつ総合的に審議する。また、工程管理・事業費管理の客観性・多面性を高める観点から、第三者の視点からの意見を継続的に取り入れる仕組みを導入することとする。</p> <p>③現在、国土交通省が開催している「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において、工程管理・事業費管理の状況について客観的な視点でチェックをいただいている。こうした外部有識者からの助言を継続的にいただくこととし、当機構が自ら行った工程管理・事業費管理の結果について客観的な評価や助言を仰ぐこととする（四半期ごとの開催を想定）。</p> <p>(3) 関係自治体等との情報共有の拡充</p> <p>①関係自治体等で構成する会議体を、ハイレベル及び実務担当者レベルのそれぞれで設置し、定期的に、各工区の工事の進捗状況、事業費の執行状況、発生しているリスク要因等について、体系的に情報共有する。</p> <p>②北陸新幹線建設局の局長、副局長を福井市、小松市に置くとともに、渉外担当の職員をそれぞれ配置することにより、地元自治体の幹部等とのコミュニケーションを積極的にとれる体制をとることとする。</p> <p>機構の令和元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、令和3年度においても引き続き対応していく。</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>建設中の整備新幹線及び神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、いずれも「工事実施段階」にあることから、引き続き、関係者と連携して課題の早期調整に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、適切に事業を実施していくことが必要である。また、一部路線において、工程管理及び事業費管理の難易度が高まっていることから、今後は、さらに関係者間でより一層の情報共有を行い、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、コスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。</p> <p>整備新幹線整備事業については、国土交通省が令和2年11月に設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会(注3)」で北陸新幹線の工期遅延・事業費増嵩に至った事実関係の検証が行われ、同年12月にとりまとめられた中間報告書において、工程管理・事業費管理の体制やルール、関係者との情報共有のあり方について、課題と改善の方向性が示されたところであり、早急に改善策を検討し、実行可能なものから着手することが求められている。このため、主務大臣として、機構に対し、業務運営の改善に向けた取組を速やかに進めるよう命ずることを検討する。</p> <p>(注1)「業務運営の抜本的な改善に関する命令」:国土交通省が令和2年11月に設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工期遅延・事業費増嵩に至った事実関係の検証</p>
--	--	--	--	--	---

					<p>が行われた結果、令和元年度の時点において既に、機構における工程管理・事業費管理の体制やルール、沿線自治体等との情報共有のあり方に重大な課題が存在していることが明らかとなったため、令和元年度の業務実績評価において、整備新幹線整備事業の工程管理及び事業費管理の項目について、抜本的な改善を求める必要があるとされ、①工程管理・事業費管理の体制の見直し（事業執行体制の強化）、②工程管理・事業費管理のルールの見直し（本社のチェック機能の強化）、③関係自治体等との情報共有の拡充に関する措置を速やかに講ずるよう、令和2年12月22日、国土交通大臣より命令を受けた。</p> <p>(注2)「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」：「業務運営の抜本的な改善に関する命令」において命ぜられた事項について、機構において講ずる措置を策定し、令和3年1月29日に国土交通大臣へ報告を行った。</p> <p>(注3)「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」：北陸新幹線（金沢・敦賀間）において事業費増嵩や工期遅延が見込まれていたことから、事業費増嵩や工期遅延の原因究明と再発防止策（ガバナンスの見直しを含む）の検討を行うとともに、工期短縮策の検証や更なる工期短縮策の検討を行うため、国土交通省が令和2年11月に設置した。同年12月、本検証委員会において、工期遅延、事業費増嵩に至った事実関係の検証及び工期短縮策、事業費縮減策についての検討を行った「中間報告書」が取りまとめられ、今後、それぞれの事象</p>
--	--	--	--	--	--

					が発生した構造的な原因についても精査し、再発防止策について、引き続き検討を進めることが予定されている。	
(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、工事コストの削減、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) 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、工事コストの削減、適切な事業費の設定・管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。 特に、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定し	(1) 鉄道建設等業務 ＜主な定量的指標＞ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。 ・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）：令和12年度末 ・北陸新幹線（金沢・敦賀間）：令和5年度末※ ・九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度 ※令和3年3月31日付で工事実施計画の変更認可を受け、完成・開業予定時期が令和4年度末から令和5年度末となった。  ＜その他の指標＞ ・設定なし  ＜評価の視点＞ 以下の路線を開業または工事進捗させるため、適切に工程管理を行ったか。 ・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） 工事実施計画に基づく令和17年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・	＜主要な業務実績＞ 〔整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理〕 第4期中期目標で示された＜具体的な完成・開業年度目標＞の達成に向け、建設中の整備新幹線を工事進捗させるため、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年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切な工程管理に努めている。 令和2年度計画に対する実績は以下のとおりである。 ・トンネル工事については、全40工区のうち発注済は39工区であり、掘削工事に着手した工区は35工区である。そのうちの2工区については掘削工事が完了しており、33工区については掘削工事を実施中、残り4工区については掘削工事に向けて準備中である。 ・トンネル工事の発生土受入地確保にあたっては、北海道新幹線事業の意義をはじめとして、発生土の性状や受入地における具体的な環境対策工等を関係者に丁寧に説明し、建設発生土受入地の確保に努めているが、札幌トンネル（星置）及び札幌トンネル（富丘）で	＜評定と根拠＞ 評定：C 根拠：北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、加賀トンネルにおける追加の盤ぶくれ対策の実施が必要となったことや敦賀駅工区における土木工事と建築工事の同時施工が困難であることが判明し完成・開業目標を見直した。正確な情報に基づいて工程管理を行えなかったこと、機構の組織内の情報伝達や、国、自治体等関係者との情報共有が適切に図れなかったことから、令和元年度の業務実績評価に関して令和2年12月に国土交通大臣より「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を受けたところである。翌月には本命令に対する改善措置を速やかに報告するとともに、これらの課題への対応に向けて具体的な取組を進めているところであることから、自己評価をCとする。  ＜課題と対応＞ 「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対する改善措置について、次のとおり取り組んでいる。また、他の公共事業の進め方等から学ぶべきところを積極的に取り入れていくとともに、その結果を踏まえ、関係者とも連携して徹底した組織改革を進めているところであり、令和3年度においても引き続き対応していく。 （1）工程管理・事業費管理の体制の見直し（事業執行体制の強化） ①北陸新幹線の建設遂行に第	評定 C  ＜評定に至った理由＞ 整備新幹線整備事業については、昨年、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事において、工期遅延、事業費の増加が判明し、11月に国土交通省に設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において、事実関係の検証を行った結果、機構における事業管理の体制やルールについて重大な課題が存在していることが判明し、12月22日には独立行政法人通則法に基づく「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を発出したところである。また、同検証委員会において検証を行い、リスクが想定範囲内におさまれば、事業費が2,658億円増額すること、工期が1年遅延との検証結果が出されたところである。 機構においては同命令に基づいて、本年1月に「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（以下「改善措置」という。）を策定しており、同改善措置に沿って、①令和3年度からは、大阪支社に代えて地域密着型の組織として北陸新幹線建設局を設置し、エリアごとに責任者や必要人員を配置することで、地方組織の業務執行体制を強化していること、②事業総合管理委員会を設置し、本社によるチェック機能を強化していること、③自治体等との連絡会議を毎月開催し、工事の進捗状況等の共有を行っていること、といった業務執行体制の改善が図られているところである。 また、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においては、その大部分がトンネル区間であり、トンネル工事の発生土の受入地確保が課題となっており、特に札幌トンネルにおいては、受入地確保が難航し、トンネル掘削が当初予定より遅れていることから、改善措置に係る取組の導入を徹底し、適正な工程・事業費管理の実施や、関係者との情報共有・協力体制の強化・充実に努めることが必要な状況となっている。 なお、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、現在予定されている令和4年秋頃の完成・開業に向けて、現時点では順調に事業が進捗している状況である。 また、機構においては、業務改善の取組をより一層進めるため、本年7月に「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定・公表し、組織体制の見直しや入札契約制度の改善、対外的なコミュニケーションの強化等を推進することとしている。 以上を踏まえ、「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を受けた業務執行体制の見直しが一程度進展してきたものの、引き続き改善を図る必要があることから、C評定とした。  ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）を含め、引き続き、「業務運営の抜本的	

<p>この際、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」（令和2年12月22日）を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）を確実に実施するものとする。</p> <p>①工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗</p> <p>整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。</p> <p>具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事实施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事</p>	<p>た「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。</p> <p>①整備新幹線整備事業</p> <p>建設中の新幹線の各路線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p> <p>a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）</p> <p>工事实施計画に基づく令和17年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による</p>	<p>①整備新幹線整備事業</p> <p>建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。</p> <p>a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）</p> <p>・建設発生土受入地の確保に努め、トンネル工事を実施する。</p> <p>・令和3年度から明かり区間の発注が開始できるよう、関係者との協議や詳細設計等を実施する。</p>	<p>与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切に工程管理を行ったか。</p> <p>・北陸新幹線（金沢・敦賀間）</p> <p>令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力するという目標達成のため、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図り、適切に工程管理を行ったか。</p> <p>※令和3年3月26日付で主務大臣より中期目標の変更指示を受け、同年3月31日付で中期計画の変更認可を主務大臣より受けたこと及び同年3月31日付で工事实施計画の変更認可を受けたことにより、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の具体的な完成・開業年度目標が平成34（令和4）年度末から令和5年度末に変更となったことから、上記の評価の視点についても変更を行った。ただし、中期計画の変更認可が令和3年3月31日であった状況を勘案し、変更前の中期目標、中期計画に基</p>	<p>は、受入地が確保出来ないため掘削工事が開始できていない。</p> <p>・明かり区間については、令和3年度から工事発注が開始できるよう、詳細設計に取り組んでいるところであり、詳細設計を進めるにあたり必要となる道路・河川管理者との協議、雪害対策の検討と併せ、令和元年度にJR北海道から要請を受けている320km/h高速化の検討について進めている。</p> <p>（2）北陸新幹線（金沢・敦賀間）</p> <p>変更前の中期目標・中期計画における令和4年度末の完成・開業年度目標に基づいて策定した令和2年度計画に対する実績は以下のとおりである。</p> <p>・新北陸トンネル等が全貫通となり、全てのトンネル掘削工事が完了となった。</p> <p>・敦賀駅高架橋工事の遅延、加賀トンネルにおける盤ぶくれ対策に伴う追加工事等により、土木58工区のうち13工区において、軌道敷設工事に着手できていない。</p> <p>・機械工事は、日野川消雪基地の雪害対策設備、福井駅の可動式ホーム柵等に着手した。</p> <p>・建築工事は、小松駅、加賀温泉駅、芦原温泉駅、福井駅及び南越（仮称）駅について駅舎の新築工事に着手したが、敦賀駅は土木工事の遅延により駅舎新築工事に着手できていない。</p> <p>・電気工事は、敦賀車両基地間電力設備等の発注</p>	<p>一義的な責任を持つ地方組織の業務執行体制を強化するため、令和2年度末で大阪支社を廃止し、令和3年4月から新たに北陸新幹線建設局を置く。</p> <p>②北陸新幹線建設局では、局長を福井市、副局長を小松市に配置する。また、一定のエリアごとに、工程・事業費管理に係る責任者を明確化し、それぞれを現場の中心である小松市、福井市、敦賀市に配置するとともに、工事が逼迫している箇所では、工事の着実な遂行に必要な人員体制を各地に配置する。</p> <p>（2）工程管理・事業費管理のルールの見直し（本社のチェック機能の強化）</p> <p>①建設局において、一定の工期遅延（1カ月を想定）が見込まれる場合や、一定の増嵩（各工区内の個別工事ごとに1億円を想定）が見込まれる場合には、直ちに本社に報告させるとともに、対策の実施前に本社の了承を得させることなどをルール化し、本社レベルで対応が必要な事象の早期の把握を図る。また、本社においては、リスク対応が円滑に行えるよう、適時適切に現地確認を行う。</p> <p>②工期と事業費が結果的にトレードオフ関係になった場合に対応可能となるよう、工程管理委員会と総額管理委員会とを統合し、事業総合管理委員会を設置して工程と事業費を同時かつ総合的に審議する。また、工程管理・事業費管理の客観性・多面性を高める観点から、第三者の視点からの意見を継続的に取り入れる仕組みを導入することとする。</p> <p>③現在、国土交通省が開催している「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員</p>	<p>な改善に関する命令」や令和3年6月にとりまとめられた北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会の報告書等を踏まえた業務改善の取組を進めるとともに、同年7月に機構が策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」を着実に実施していく必要がある。また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していく必要がある。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>（外部有識者からの意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線の関係で業務改善命令を受けていることに鑑みれば、C評価もやむを得ない。改善後に期待する。</li> <li>・当該年度の取り組みとして、会議体の設置が挙げられているが、関係者との情報共有のための新たな会議体の設置が、工程管理の改善にどのような効果をもたらしたのか、具体的な事例に即した説明が欲しい。また、事業総合管理委員会が、コスト削減に果たした具体的役割の説明も欲しい。</li> <li>・突如発生した新型コロナウイルスへの対応とその事業進捗への影響についても分析し、今後の参考に資すべきである。</li> <li>・定期的に関係機関、関係セクターと情報共有+協議の場をもつことに大いに賛成する。ただし、準備を軽くして頻度を高める方向にマネジメントすることが不可欠と考える。往々にして協議の場を設けることが目的化されてしまいがち。要注意である。注文生産の契約の原則とおり、トラブルや不具合は発生することを前提とする、当然のこととして、トラブルに如何に良く対応できたかを評価する方向にもって行ってもらいたい。</li> <li>・工程と事業費の同時かつ総合的管理を目指す事業総合管理委員会の設置によって、機構内外の部門・組織横断的情報管理業務が抜本的に改善されることを期待したい。</li> </ul>
---	--	--	--	---	--	---

<p>業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。</p> <p>この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p>	<p>令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。</p> <p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） 令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力するという目標達成のため、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図る。</p> <p>c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間） 九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、令和4年度に對面乗換方式により開業。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、</p>	<p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） ・主たる区間で土木本体工事を終え、軌道敷設工事を実施する。 ・雪害対策設備、可動式ホーム柵等の機械工事に着手する。 ・駅舎の建築工事に着手する。 ・電気工事の発注を完了する。</p> <p>c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間） ・全ての区間で土木本体工事を終え、軌道敷設工事を実施する。 ・車両基地検修設備等の機械工事を実施する。 ・駅舎の建築工事を実施する。 ・変電設備や電車線路設備等の電気工事を実施する。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めるとと</p>	<p>づいた評価の視点により、後述の「■ 評価と根拠」を記載することとした。</p> <p>&lt;参考：変更前の中期目標、中期計画に基づいた評価の視点&gt; 当初の工事実施計画に基づく平成37（令和7）年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成34（令和4）年度末の完成・開業に向け、適切に工程管理を行ったか。</p> <p>・九州新幹線（武雄温泉・長崎間） 九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、令和4年度の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。</p>	<p>を完了した。</p> <p>（3）九州新幹線（武雄温泉・長崎間） 令和4年度の完成・開業に向け、適切な工程管理に努めている。</p> <p>令和2年度計画に対する実績は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全ての区間の土木本体工事を終え、軌道敷設工事を実施している。</li> <li>・機械工事は、車両基地検修設備等を実施している。</li> <li>・建築工事は、全ての駅舎の新築工事を実施している。</li> <li>・電気工事は、変電設備や電車線路設備等の工事を実施し、通信回線提供を実施した。</li> <li>・国土交通省およびJR九州と調整を行い令和4年度秋頃の完成・開業の見通しであることを公表した。</li> <li>・事前下監査・検査を実施している。</li> </ul>	<p>会」において、工程管理・事業費管理の状況について客観的な視点でチェックをいただいている。こうした外部有識者からの助言を継続的にいただくこととし、当機構が自ら行った工程管理・事業費管理の結果について客観的な評価や助言を仰ぐこととする（四半期ごとの開催を想定）。</p> <p>（3）関係自治体等との情報共有の拡充 ①関係自治体等で構成する会議体を、ハイレベル及び実務担当者レベルのそれぞれで設置し、定期的に、各工区の工事の進捗状況、事業費の執行状況、発生しているリスク要因等について、体系的に情報共有する。 ②北陸新幹線建設局の局長、副局長を福井市、小松市に置くとともに、渉外担当の職員をそれぞれ配置することにより、地元自治体の幹部等とのコミュニケーションを積極的にとれる体制をとることとする。</p> <p>令和元年度業務実績評価において主務大臣から示された&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;（下記）については、令和3年度においても引き続き対応していく。</p> <p>新型コロナウイルス感染症については、国による通知※の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、引き続き適切な工程管理を実施していく。また、工事への影響の把握に努め、関係者間の会議体等において情報共有を行い、課題の早期調整に努めていく。</p> <p>※「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務の対応について」（令和2年4月7日）、</p>	
---	--	--	--	---	---	--



<p>ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p> <p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p>&lt;具体的な完成・開業年度目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</li> </ul> <p>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線（金沢</li> </ul>	<p>工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>また、工事の進捗状況をホームペー</p>	<p>もに、各線区で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る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、工事実施計画の認可の際の事業費を上回ることのないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。</p> <p>また、工事の進捗状況をホームペー</p>			<p>「工事及び業務における新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策の徹底について」（令和2年4月20日）等。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>建設中の整備新幹線については、いずれも「工事実施段階」であることを踏まえ、引き続き、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、安全な事業遂行に万全を期すとともに、路線ごとの各種課題について、関係者と緊密に連携して対応し、開業予定時期を踏まえて適切に事業を実施していくことが必要である。また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していく必要がある。</p> <p>また、「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の中間報告書（令和2年12月）において、早急に改善策を検討し、実行可能なものから着手することが求められるとされた課題について、同報告書に示された改善の方向性を踏まえて速やかに改善策を検討する必要がある。</p>		
--	---	---	--	--	---	--	--

<p>～敦賀間)の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。</p> <p>・なお、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の建設について、令和12年度の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。</p> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>整備新幹線整備事業については基本的に「整備新幹線の取扱いについて」(平成27年1月14日政府・与党申合せ)において示された完成・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線(金沢～敦賀間)については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、都市鉄道等利便増進法(平成17年法律第41号)に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。</p> <p><b>【重要度：高】</b></p> <p>整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経</p>	<p>ジ等で公表する。未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p>	<p>ジ等で公表する。</p> <p>未着工区間について、調査を実施する。特に、北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については、環境影響評価の手続きを適切に実施するとともに、新大阪駅の機能強化については、「新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る」(経済財政運営と改革の基本方針2019(令和元年6月21日閣議決定))に基づき、調査を行っていく。</p>								
---	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。</p> <p>【難易度：高】 鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>										
<p>(1) 鉄道建設等業務 機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的整</p>	<p>(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、</p>	<p>(1) 鉄道建設等業務</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。 ・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）：令和12年度末 ・北陸新幹線（金沢・敦賀間）：令和5年度末※ ・九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; [整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理] 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及び変更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及び変更認可の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。 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</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt; 評定：C 根拠：北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、物価上昇や不調不落、工期短縮のための急速施工等への対応が必要であることが判明した。正確な情報に基づいて増嵩把握を行えなかったこと、機構の組織内の情報伝達や、国、自治体等関係者との情報共有が適切に図れなかったことから、令和元年度の業務実績評価に関して国土交通大臣より「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を受けたところである。翌月には本命令に対する改善措置を速やかに報告すると</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1855 1268 2487 1318">評定</td> <td data-bbox="2487 1268 2807 1318">C</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1855 1318 2807 1946"> <p>&lt;評定に至った理由&gt; 整備新幹線整備事業については、昨年、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事において、工期遅延、事業費の増加が判明し、11月に国土交通省に設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において、事実関係の検証を行った結果、機構における事業管理の体制やルールについて重大な課題が存在していることが判明し、12月22日には独立行政法人通則法に基づく「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を発出したところである。また、同検証委員会において検証を行い、リスクが想定範囲内におさまれば、事業費が2,658億円増額すること、工期が1年遅延との検証結果が出されたところである。 機構においては同命令に基づいて、本年1月に「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（以下「改善措置」という。）を策定しており、同改善措置に沿って、①令和3年度からは、大阪支社に代えて地域密着型の組織として北陸新幹線建設局を設置し、エリアごとに責任者や必要人員を配置することで、地方組織の業務執行体制を強化していること、②事業総合</p> </td> </tr> </table>	評定	C	<p>&lt;評定に至った理由&gt; 整備新幹線整備事業については、昨年、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事において、工期遅延、事業費の増加が判明し、11月に国土交通省に設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において、事実関係の検証を行った結果、機構における事業管理の体制やルールについて重大な課題が存在していることが判明し、12月22日には独立行政法人通則法に基づく「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を発出したところである。また、同検証委員会において検証を行い、リスクが想定範囲内におさまれば、事業費が2,658億円増額すること、工期が1年遅延との検証結果が出されたところである。 機構においては同命令に基づいて、本年1月に「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（以下「改善措置」という。）を策定しており、同改善措置に沿って、①令和3年度からは、大阪支社に代えて地域密着型の組織として北陸新幹線建設局を設置し、エリアごとに責任者や必要人員を配置することで、地方組織の業務執行体制を強化していること、②事業総合</p>	
評定	C									
<p>&lt;評定に至った理由&gt; 整備新幹線整備事業については、昨年、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事において、工期遅延、事業費の増加が判明し、11月に国土交通省に設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において、事実関係の検証を行った結果、機構における事業管理の体制やルールについて重大な課題が存在していることが判明し、12月22日には独立行政法人通則法に基づく「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を発出したところである。また、同検証委員会において検証を行い、リスクが想定範囲内におさまれば、事業費が2,658億円増額すること、工期が1年遅延との検証結果が出されたところである。 機構においては同命令に基づいて、本年1月に「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（以下「改善措置」という。）を策定しており、同改善措置に沿って、①令和3年度からは、大阪支社に代えて地域密着型の組織として北陸新幹線建設局を設置し、エリアごとに責任者や必要人員を配置することで、地方組織の業務執行体制を強化していること、②事業総合</p>										

<p>備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。</p> <p>この際、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」（令和2年12月22日）を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）を確実に実施するものとする。</p> <p>①工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗 整備新幹線の建設や都市鉄道利便</p>	<p>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。</p> <p>特に、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。</p> <p>①整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、</p>	<p>①整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、</p>	<p>※令和3年3月31日付で工事実施計画の変更認可を受け、認可額が約14,121億円から16,779億円（増加額約2,658億円）となった。</p> <p>&lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt; ・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。</p>	<p>果について機構内で情報共有を図っている。</p>	<p>もに、これらの課題への対応に向けて具体的な取組を進めているところであることから、自己評価をCとする。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; 「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対する改善措置について、次のとおり取り組んでいる。また、他の公共事業の進め方等から学ぶべきところを積極的に取り入れていくとともに、その結果を踏まえ、関係者とも連携して徹底した組織改革を進めているところであり、令和3年度においても引き続き対応していく。</p> <p>(1) 工程管理・事業費管理の体制の見直し（事業執行体制の強化） ①北陸新幹線の建設遂行に第一義的な責任を持つ地方組織の業務執行体制を強化するため、令和2年度末で大阪支社を廃止し、令和3年4月から新たに北陸新幹線建設局を置く。 ②北陸新幹線建設局では、局長を福井市、副局長を小松市に配置する。また、一定のエリアごとに、工程・事業費管理に係る責任者を明確化し、それぞれを現場の中心である小松市、福井市、敦賀市に配置するとともに、工事が逼迫している箇所では、工事の着実な遂行に必要な人員体制を各地に配置する。</p> <p>(2) 工程管理・事業費管理のルールの見直し（本社のチェック機能の強化） ①建設局において、一定の工期遅延（1カ月を想定）が見込まれる場合や、一定の増嵩（各工区内の個別工事ごとに1億円を想定）が見込まれる場合には、直ちに本社に報告させるとともに、対策の実施前に本社の了承を得させることな</p>	<p>管理委員会を設置し、本社によるチェック機能を強化していること、③自治体等との連絡会議を毎月開催し、工事の進捗状況等の共有を行っていること、といった業務執行体制の改善が図られているところである。</p> <p>また、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においては、その大部分がトンネル区間であり、トンネル工事の発生土の受入地確保が課題となっており、特に札幌トンネルにおいては、受入地確保が難航し、トンネル掘削が当初予定より遅れていることから、改善措置に係る取組の導入を徹底し、適正な工程・事業費管理の実施や、関係者との情報共有・協力体制の強化・充実を求めることが必要な状況となっている。</p> <p>なお、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、現在予定されている令和4年秋頃の完成・開業に向けて、現時点では順調に事業が進捗している状況である。</p> <p>また、機構においては、業務改善の取組をより一層進めるため、本年7月に「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定・公表し、組織体制の見直しや入札契約制度の改善、対外的なコミュニケーションの強化等を推進することとしている。</p> <p>以上を踏まえ、「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を受けた業務執行体制の見直しが一定程度進展してきたものの、引き続き改善を図る必要があることから、C評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）を含め、引き続き、「業務運営の抜本的な改善に関する命令」や令和3年6月にとりまとめられた北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会の報告書等を踏まえた業務改善の取組を進めるとともに、同年7月に機構が策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」を着実に実施していく必要がある。また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していく必要がある。</p> <p>&lt;その他事項&gt; (外部有識者からの意見) ・北陸新幹線の関係で業務改善命令を受けていることに鑑みれば、C評価もやむを得ない。改善後に期待する。 ・当該年度の取り組みとして、会議体の設置が挙げられているが、関係者との情報共有のための新たな会議体の設置が、工程管理の改善にどのような効果をもたらしたのか、具体的な事例に即した説明が欲しい。また、事業総合管理委員会が、コスト削減に果たした具体的役割の説明も欲しい。 ・突如発生した新型コロナ感染症への対応とその事業進捗への影響についても分析し、今後の参考に資すべきである。 ・定期的に関係機関、関係セクターと情報共有＋協議の場をもつことに大いに賛成する。ただし、準備を軽くして頻度を高める方向にマネジメントすることが不可欠と考える。往々にして協議の場を設けることが目的化されてしまいがち。要注意である。注文生産の契約の原則とおおり、トラブルや不具合は発生す</p>
---	---	--	--	-----------------------------	---	---

<p>増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。</p> <p>具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。</p> <p>この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設</p>	<p>工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p> <p>a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） 工事実施計画に基づく令和17年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。</p> <p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） 令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力するという目標達成のため、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図る。</p> <p>c. 九州新幹線（武</p>	<p>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。</p> <p>a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） ・建設発生土受入地の確保に努め、トンネル工事を実施する。 ・令和3年度から明かり区間の発注が開始できるよう、関係者との協議や詳細設計等を実施する。</p> <p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） ・主たる区間で土木本体工事を終え、軌道敷設工事を実施する。 ・雪害対策設備、可動式ホーム柵等の機械工事に着手する。 ・駅舎の建築工事に着手する。 ・電気工事の発注を完了する。</p> <p>c. 九州新幹線（武</p>			<p>どをルール化し、本社レベルで対応が必要な事象の早期の把握を図る。また、本社においては、リスク対応が円滑に行えるよう、適時適切に現地確認を行う。</p> <p>②工期と事業費が結果的にトレードオフ関係になった場合に対応可能となるよう、工程管理委員会と総額管理委員会とを統合し、事業総合管理委員会を設置して工程と事業費を同時かつ総合的に審議する。また、工程管理・事業費管理の客観性・多面性を高める観点から、第三者の視点からの意見を継続的に取り入れる仕組みを導入することとする。</p> <p>③現在、国土交通省が開催している「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において、工程管理・事業費管理の状況について客観的な視点でチェックをいただいている。こうした外部有識者からの助言を継続的にいただくこととし、当機構が自ら行った工程管理・事業費管理の結果について客観的な評価や助言を仰ぐこととする（四半期ごとの開催を想定）。</p> <p>(3) 関係自治体等との情報共有の拡充</p> <p>①関係自治体等で構成する会議体を、ハイレベル及び実務担当者レベルのそれぞれで設置し、定期的に、各工区の工事の進捗状況、事業費の執行状況、発生しているリスク要因等について、体系的に情報共有する。</p> <p>②北陸新幹線建設局の局長、副局長を福井市、小松市に置くとともに、渉外担当の職員をそれぞれ配置することにより、地元自治体の幹部等とのコミュニケーションを積極的にとれる体制をとることとする。</p>	<p>ることを前提とする、当然のこととして、トラブルに如何に良く対応できたかを評価する方向にもっていただいたい。</p> <p>・工程と事業費の同時かつ総合的管理を目指す事業総合管理委員会の設置によって、機構内外の部門・組織横断的情報管理業務が抜本的に改善されることを期待したい。</p>
---	---	--	--	--	---	--

<p>工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p> <p>ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p> <p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、</p>	<p>雄温泉・長崎間) 九州新幹線(西九州ルート)の開業のあり方に係る六者合意(平成28年3月29日)に基づき、令和4年度に対面乗換方式により開業。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト削減効果について整理・機構内</p>	<p>雄温泉・長崎間) ・全ての区間で土木本体工事を終え、軌道敷設工事を実施する。 ・車両基地検修設備等の機械工事を実施する。 ・駅舎の建築工事を実施する。 ・変電設備や電車線路設備等の電気工事を実施する。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努めるとともに、各線区で行ったコスト削減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、工事実施計画の認可の際の事業費を上回ることのないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。</p>				<p>令和元年度業務実績評価において主務大臣から示された&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;(下記)については、令和3年度においても引き続き対応していく。</p> <p>新型コロナウイルス感染症については、国による通知<sup>*</sup>の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、引き続き適切な工程管理を実施していく。また、工事への影響の把握に努め、関係者間の会議体等において情報共有を行い、課題の早期調整に努めていく。</p> <p>※「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務の対応について」(令和2年4月7日)、「工事及び業務における新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策の徹底について」(令和2年4月20日)等。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>建設中の整備新幹線については、いずれも「工事実施段階」であることを踏まえ、引き続き、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、安全な事業遂行に万全を期すとともに、路線ごとの各種課題について、関係者と緊密に連携して対応し、開業予定時期を踏まえて適切に事業を実施していくことが必要である。また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していく必要がある。</p> <p>また、「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の中間報告書(令和2年12月)において、早急に改善</p>	
---	--	--	--	--	--	--	--

<p>調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p>&lt;具体的な完成・開業年度目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</li> <li>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度</li> <li>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期</li> <li>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期</li> <li>・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。</li> <li>・なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。</li> </ul> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>整備新幹線整備事業については基本的に「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党合せ）において示された完成・開業予定</p>	<p>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。</p> <p>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p>	<p>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。</p> <p>未着工区間について、調査を実施する。特に、北陸新幹線（敦賀～新大阪間）については、環境影響評価の手続きを適切に実施するとともに、新大阪駅の機能強化については、「新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る」（経済財政運営と改革の基本方針2019</p>				<p>策を検討し、実行可能なものから着手することが求められるとされた課題について、同報告書に示された改善の方向性を踏まえて速やかに改善策を検討する必要がある。</p>	
---	---	---	--	--	--	---	--

<p>時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。</p> <p><b>【重要度：高】</b>  整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。</p> <p><b>【難易度：高】</b>  鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団</p>		<p>（令和元年6月21日閣議決定）に基づき、調査を行っていく。</p>								
--	--	--------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--



<p>体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>							
<p>(1) 鉄道建設等業務          機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の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</p>	<p>②都市鉄道利便増進事業等          (a)都市鉄道利便増進事業          工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。          a. 神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)          令和元年度下期の開業          b. 神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)          令和4年度下期の開業          なお、事業の実施に当たっては、経済</p>	<p>②都市鉄道利便増進事業等          都市鉄道利便増進事業          建設中の各路線について、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。          神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)          ・新横浜トンネル及び綱島トンネルの掘進工を完了し、羽沢トンネル及び新横浜駅(仮称)において軌道工事に着手する。新綱島駅(仮称)非開削部は角形鋼管の施工を完了し、立坑部は躯体構築を進める。          ・全駅の建築工事、機械工事及び電気工事に着手する。          なお、事業の実施に当たっては、経済的</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;          鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。          ・神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線):令和元年度下期          ・神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線):令和4年度下期          &lt;その他の指標&gt;          ・設定なし          &lt;評価の視点&gt;          神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線)について、適切な事業費の設定及び管理を実施しているか。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;          [都市鉄道利便増進事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理]          (1) 神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)          令和4年度下期の完成・開業の達成に向け適切な工程管理に努めている。具体的には、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握するよう努め、機構内の委員会において進捗状況や工事完成までのリスクを審議している。また、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っている。          令和2年度計画に対する実績は以下のとおりである。          ・新横浜トンネルは掘進工を完了した。          ・綱島トンネルはシールド設備のトラブル対応により令和2年度中の掘進工の完了に至らなかったものの、掘進作業時間の拡大により令和3年4月末の掘進工完了見込みとなった。シールド機の解体手順変更やインバート工の作業工程の見直しにより、軌道工事や電気工事の工程に影響がないよ</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;          評定:B          根拠:神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)については、令和4年度下期の完成・開業に向け、引き続き適切な工程管理に努めている。          &lt;課題と対応&gt;          令和元年度業務実績評価において主務大臣から示された&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;(下記)については、令和3年度においても引き続き対応していく。          「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」(令和3年1月29日)については、神奈川東部方面線における工事の進捗状況や事業の執行状況に応じ、北陸新幹線(金沢・敦賀間)と同様の措置を適切に講じていく。          新型コロナウイルス感染症については、国による通知*の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、引き続き適切な工程管理を実施していく。また、工事への影響の把握に努め、関係者間の会議体等において情報共有を行い、課題の早期調整に努めていく。          ※「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務の対応について」(令和2年4月7日)、「工事及び業務における新型コロナウイルス感染症の感染</p>	<p>評定          B          &lt;評定に至った理由&gt;          神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)については、令和4年度下期の完成・開業の達成に向け、年度計画に沿って事業を着実に進捗させた。          以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。          &lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;          今後も、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、安全な事業遂行に万全を期すとともに、各種課題について、関係者と緊密に連携して対応し、完成・開業予定時期を踏まえて適切に事業を実施していくことが必要である。また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していく必要がある。          なお、令和2年6月に2度にわたり新横浜トンネル工事現場付近での地表面(道路)陥没が発生し、原因究明と再発防止策の検討がなされたところであるが、これらの検討結果や再発防止策を踏まえ、引き続き安全な事業遂行に万全を期す必要がある。          &lt;その他事項&gt;          (外部有識者からの意見)          ・事業総合管理委員会での検討対象としたことは、有用な対応であると考えている。</p>	

<p>所要の業務を推進する。</p> <p>この際、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」（令和2年12月22日）を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）を確実に実施するものとする。</p> <p>① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗</p> <p>整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。</p> <p>具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、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</p>	<p>的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかつ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、各年度に行つ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</p>	<p>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るとともに、各線区で行つたコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、速達性向上計画の認定の際の事業費を上回ることのないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。</p>		<p>う調整を図つた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・羽沢トンネル及び新横浜駅（仮称）は軌道工事に着手した。</li> <li>・新綱島駅（仮称）非開削部は角形鋼管の施工を完了し、引続き立坑部の躯体構築に着手している。</li> <li>・全ての駅において建築工事、機械工事および電気工事に着手した。</li> </ul>	<p>拡大防止対策の徹底について」（令和2年4月20日）等。</p> <p>令和2年6月12日、30日に発生した新横浜トンネルのシールド工事に伴う横浜市道環状2号線の陥没については、陥没発生後に有識者からなる（委員長：龍岡文夫 東京大学名誉教授）「神奈川東部方面線新横浜トンネルに係る地盤変状検討委員会」を速やかに立ち上げ、追加の地質調査や掘進記録の検証を行い、原因究明と再発防止策を策定することで、9月2日に掘進を再開し、工事中止期間を最小限とした。休日にも掘進作業を行うなど、陥没に伴う工程遅延を最大限回復する策を講じ、11月27日に掘進工を完了した。掘進完了後、作業時間の拡大や作業手順の見直しなどにより工事工程の短縮を図り、令和4年度下期の完成・開業に向け、適切な工程管理に努めている。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、「工事実施段階」であることを踏まえ、今後も、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、安全な事業遂行に万全を期すとともに、各種課題に、関係者間で十分に連携しつつ、開業予定時期を踏まえ、適切に事業を実施していくことが必要である。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、工程の管理を徹底しつつ、事業を適切に進めることが必要である。</li> </ul> <p>新型コロナウイルス感染症については、国土交通省より通知のあつた「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務</p>	
--	---	---	--	--	--	--

<p>てどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。</p> <p>この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・</p>	<p>線)は工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>(b) 民鉄線事業 安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、以下のとおり目標達成を目指す。</p> <p>・小田急小田原線 平成30年度の事業完了</p>					<p>の対応について」(令和2年4月7日)及び「工事及び業務における新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策の徹底について」(令和2年4月20日)の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、引き続き適切な工程管理を実施していく。また、工事への影響の把握に努め、関係者間の会議体等において情報共有を行い、課題の早期調整に努めていく。</p>	
--	--	--	--	--	--	---	--

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

<p>期</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。</li> <li>・なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。</li> </ul> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>整備新幹線整備事業については基本的に「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。</p> <p><b>【重要度：高】</b></p> <p>整備新幹線は、地域間の移動時間を</p>									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。</p> <p>【難易度：高】</p> <p>鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>										
<p>(1) 鉄道建設等業務</p> <p>機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメ</p>	<p>②都市鉄道利便増進事業等</p> <p>(a)都市鉄道利便増進事業</p> <p>工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p>	<p>②都市鉄道利便増進事業等</p> <p>都市鉄道利便増進事業</p> <p>建設中の各路線について、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。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <p>鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)：令和元年度下期</li> <li>・神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)：令和4年度下期</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>[都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理]</p> <p>神奈川東部方面線については、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理しており、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</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)については、継続的にコスト削減に取り組むとともに、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理する上での課題を国土交通省、関係地方公共団体等の関係者間で共有し、早期の調整を図ること等により、事業費の適切な管理に努めている。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>令和元年度業務実績評価に</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 1341 2484 1394">評定</td> <td data-bbox="2484 1341 2804 1394">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 1394 2804 1938"> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>相鉄・東急直通線については、継続的にコスト削減に取り組むとともに、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理する上での課題を関係者間で共有し、早期の調整を図り、令和2年度においては約5.8億円のコスト削減となった。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>今後も、関係者間で定期的に検討会を開催し十分な情報共有を行うなど、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続き、安全を確保しつつ、コスト削減・抑制の徹底を図っていく必要がある。</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>相鉄・東急直通線については、継続的にコスト削減に取り組むとともに、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理する上での課題を関係者間で共有し、早期の調整を図り、令和2年度においては約5.8億円のコスト削減となった。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>今後も、関係者間で定期的に検討会を開催し十分な情報共有を行うなど、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続き、安全を確保しつつ、コスト削減・抑制の徹底を図っていく必要がある。</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>相鉄・東急直通線については、継続的にコスト削減に取り組むとともに、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理する上での課題を関係者間で共有し、早期の調整を図り、令和2年度においては約5.8億円のコスト削減となった。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>今後も、関係者間で定期的に検討会を開催し十分な情報共有を行うなど、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続き、安全を確保しつつ、コスト削減・抑制の徹底を図っていく必要がある。</p>										

<p>ントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。</p> <p>この際、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」（令和2年12月22日）を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）を確実に実施するものとする。</p> <p>① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗</p>	<p>a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線） 令和元年度下期の開業</p> <p>b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線） 令和4年度下期の開業</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定で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</p>	<p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新横浜トンネル及び綱島トンネルの掘進工を完了し、羽沢トンネル及び新横浜駅（仮称）において軌道工事に着手する。新綱島駅（仮称）非開削部は角形鋼管の施工を完了し、立坑部は躯体構築を進める。</li> <li>・全駅の建築工事、機械工事及び電気工事に着手する。</li> </ul> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、各線区で行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、速達性向上計画の認定の際の事</p>	<p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）について、適切な事業費の設定及び管理を実施しているか。</p>	<p>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。</p> <p>また、技術開発の動向を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減効果について機構内で情報共有を図っている。</p>	<p>において主務大臣から示された&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;（下記）については、令和3年度においても引き続き対応していく。</p> <p>「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）については、神奈川東部方面線における工事の進捗状況や事業の執行状況に応じ、北陸新幹線（金沢～敦賀間）と同様の措置を適切に講じていく。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も、関係者間で定期的に検討会を開催し十分な情報共有を行うなど、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続き、安全を確保しつつ、コスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。</li> </ul>	<p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>（外部有識者からの意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業総合管理委員会での検討対象としたことは、有用な対応であると考えている。</li> </ul>
---	--	--	---	---	--	---

<p>整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。</p> <p>具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。</p> <p>この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で経済的に安全にかつ工期どお</p>	<p>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。</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>(b) 民鉄線事業 安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、以下のとおり目標達成を目指す。</p> <p>・小田急小田原線</p>	<p>業費を上回ることはないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。</p>				
---	--	---	--	--	--	--



<p>りに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p> <p>ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p> <p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに</p>	<p>平成30年度の事業完了</p>								
---	--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>に、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p>&lt;具体的な完成・開業年度目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</li> <li>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度</li> <li>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期</li> <li>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期</li> <li>・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。</li> <li>・なお、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の建設について、令和12年度の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。</li> </ul> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>整備新幹線整備事業については基本的に「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申</p>									
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>合せ)において示された完成・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線(金沢～敦賀間)については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、都市鉄道等利便増進法(平成17年法律第41号)に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。</p> <p><b>【重要度：高】</b>  整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。</p> <p><b>【難易度：高】</b>  鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工</p>									
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>										
<p>②鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援</p> <p>機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への鉄道施設の保全・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。</p> <p>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</p>	<p>③鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援</p> <p>機構が有する総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、受託工事について、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。</p> <p>なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、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。</p> <p>さらに、大規模災害等の発生時にお</p>	<p>③鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援</p> <p>受託工事線について、協定に基づいた工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。</p> <p>さらに、大規模災害等の発生時にお</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・鉄道計画に関する調査の支援を適切に実施しているか。</li> <li>・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。</li> <li>・機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行っているか。</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>[受託業務]</p> <p>1. 受託工事</p> <p>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。</p> <p>2. 受託調査（鉄道計画に関する調査の支援）</p> <p>地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対し、令和 2 年度は調査業務を 3 件、設計業務を 2 件、技術協力支援業務を 1 件受託した。</p> <p>3. 新たな工事の受託要請</p> <p>令和 2 年度は、鉄道事業者から新たな工事の受託要請がなかったため、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」は開催しなかった。</p> <p>4. 災害復旧支援事業</p> <p>平成 28 年 4 月に「平成 28 年(2016 年)熊本地震」で被災した南阿蘇鉄道(株)に対する災害復旧支援として、令和 2 年 5 月から第一白川橋りょうの上部工工場製作等に係る指導業務を実施している。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>[受託業務]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、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を着実に推進できるように努めている。また、鉄道計画に関する調査の支援を実施している。</p> <p>以上のことから、中期計画における所定の目標を達成していると考えられる。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：技術支援等に対する地域鉄道事業者等へのアンケート調査（5段階評価）の結果は、平均 3.8 の評価を得ており、また、技術支援等の実施件数は、前中期目標期間の年平均 15.6 件と同水準の 16 件の実績を上げた。地域鉄道事業者等に対する技術支援等の実施に当たっては、適切かつきめ細やかな実施に努めており、また、各地方鉄道協会等が主催する会議等において、機構の技術支援等に係る情報を発信するとともに、地域鉄道事業者等の設備の老朽化についての情報収集及びその支援のあり方について議論を行ったところである。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 447 2484 499">評定</td> <td data-bbox="2484 447 2804 499">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 499 2804 1940"> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>受託業務については、実施中の中央新幹線の受託工事について、関係者との連携・調整を図りながら、構造物の詳細設計を実施するとともに、非常口工事及び山岳トンネル工事を推進したほか、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対応して、令和 2 年度は調査業務を 3 件、設計業務を 2 件、技術協力支援業務を 1 件受託した。</p> <p>熊本地震で被災した南阿蘇鉄道の復旧支援として、第一白川橋梁の上部工工場製作等に係る指導業務を実施しているほか、令和 3 年 2 月に発生した福島県沖地震において被害を受けた東北新幹線の復旧のため、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事で準備していた電柱の一部を JR 東日本へ提供し、鉄道の災害復旧支援に積極的に協力した。</p> <p>機構の技術支援等については、鉄道事業者や地方公共団体からの要請に応じ、鉄道ホームドクター制度を活用した鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援を 9 件、交通計画支援システム（GRAPE）を活用した鉄道沿線の人口分布の分析等の支援を 4 件、鉄道助成等に関する情報及び資料提供の支援を 3 件実施し（合計 16 件）、これらの支援先に対するアンケート調査（5段階評価）の結果では、目標値を「平均 3.0 以上」としているところ、平均 3.8 の評価となり、目標を達成している状況である。また、鉄道協会等の各種会議における技術情報等の提供や、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズを把握するためのヒアリングを実施し、機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行った。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることから B 評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>受託業務については、実施中の中央新幹線の受託工事について、関係者との連携・調整を図りながら、構造物の詳細設計を実施するとともに、非常口工事及び山岳トンネル工事を推進したほか、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対応して、令和 2 年度は調査業務を 3 件、設計業務を 2 件、技術協力支援業務を 1 件受託した。</p> <p>熊本地震で被災した南阿蘇鉄道の復旧支援として、第一白川橋梁の上部工工場製作等に係る指導業務を実施しているほか、令和 3 年 2 月に発生した福島県沖地震において被害を受けた東北新幹線の復旧のため、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事で準備していた電柱の一部を JR 東日本へ提供し、鉄道の災害復旧支援に積極的に協力した。</p> <p>機構の技術支援等については、鉄道事業者や地方公共団体からの要請に応じ、鉄道ホームドクター制度を活用した鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援を 9 件、交通計画支援システム（GRAPE）を活用した鉄道沿線の人口分布の分析等の支援を 4 件、鉄道助成等に関する情報及び資料提供の支援を 3 件実施し（合計 16 件）、これらの支援先に対するアンケート調査（5段階評価）の結果では、目標値を「平均 3.0 以上」としているところ、平均 3.8 の評価となり、目標を達成している状況である。また、鉄道協会等の各種会議における技術情報等の提供や、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズを把握するためのヒアリングを実施し、機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行った。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることから B 評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>受託業務については、実施中の中央新幹線の受託工事について、関係者との連携・調整を図りながら、構造物の詳細設計を実施するとともに、非常口工事及び山岳トンネル工事を推進したほか、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対応して、令和 2 年度は調査業務を 3 件、設計業務を 2 件、技術協力支援業務を 1 件受託した。</p> <p>熊本地震で被災した南阿蘇鉄道の復旧支援として、第一白川橋梁の上部工工場製作等に係る指導業務を実施しているほか、令和 3 年 2 月に発生した福島県沖地震において被害を受けた東北新幹線の復旧のため、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事で準備していた電柱の一部を JR 東日本へ提供し、鉄道の災害復旧支援に積極的に協力した。</p> <p>機構の技術支援等については、鉄道事業者や地方公共団体からの要請に応じ、鉄道ホームドクター制度を活用した鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援を 9 件、交通計画支援システム（GRAPE）を活用した鉄道沿線の人口分布の分析等の支援を 4 件、鉄道助成等に関する情報及び資料提供の支援を 3 件実施し（合計 16 件）、これらの支援先に対するアンケート調査（5段階評価）の結果では、目標値を「平均 3.0 以上」としているところ、平均 3.8 の評価となり、目標を達成している状況である。また、鉄道協会等の各種会議における技術情報等の提供や、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズを把握するためのヒアリングを実施し、機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行った。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることから B 評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>										

<p>する。</p> <p>&lt;定量的目標&gt;  (鉄道分野の技術力を活用した支援)  ・地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査(5段階評価)で平均3.0以上の評価を得る。</p> <p>&lt;指標&gt;  (鉄道分野の技術力を活用した支援)  ・技術支援等の実施件数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度(見込み)までの件数・78件)</p> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;  機構から技術支援等を受けた地域鉄道事業者等の満足度について、5段階(5=大変役に立った、4=おおむね役に立った、3=役に立った、2=あまり役に立たなかった、1=まったく役に立たなかった)中の「3=役に立った」以上の評価を得ることを目標水準として設定した。</p> <p>【難易度:高】  受託業務についても、(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</p>	<p>いても、これまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。</p> <p>また、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等に対する次の技術支援を実施する。</p> <p>「鉄道ホームドクター制度」を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言する。鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等地域における交通計画の策定等に資する支援を実施する。これらの地域鉄道事業者等への技術支援等を適切に実施し、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査(5段階評価)で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。</p> <p>地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報の収集・発信に努め、その一層の利用を促進する。</p>	<p>いても、これまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。</p> <p>鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について適切かつ極力きめ細やかに助言するほか、鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム(GRAPE)を活用した支援を実施する。これらの技術支援等に対する当該地域鉄道事業者等へのアンケート調査(5段階評価)で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。</p> <p>また、地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、この</p>		<p>また、令和3年2月13日に発生した福島県沖地震において被害を受けた東北新幹線の電柱の復旧工事について、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工事で準備していた電柱のうち、北陸新幹線の工事工程に影響がない電柱をJR東日本へ提供した。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援]  鉄道事業者からの要請を踏まえ、「鉄道ホームドクター制度」(注1)を通じ、鉄道施設の保全・改修等に係る資料提供、アドバイス等の技術支援を行った。</p> <p>また、鉄道事業者、地方公共団体からの要請に応じ、「交通計画支援システム(GRAPE)」(注2)を活用した鉄道沿線の人口分布等の分析及び資料を提供するとともに、鉄道助成に関する資料を提供した。</p> <p>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3.8の評価を得た。</p> <p>さらに、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。</p> <p>(注1)「鉄道ホームドクター制度」とは、鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、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</p>	<p>&lt;課題と対応&gt;  [受託業務]  中央新幹線の受託工事について、社会情勢等の変化に伴う建設コストの上昇や労働力不足等、工事の進捗に影響する不確定要素について、関係者間で十分な情報共有を行い、着実に事業を進めていく。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援]  ・なし</p>	
--	---	--	--	--	--	--

<p>植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>	<p>さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。</p>	<p>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。</p>		<p>富な経験に基づく総合技術力等のノウハウを活用した技術支援活動の制度である。 (注2)「交通計画支援システム(GRAPE)」とは、鉄道プロジェクトの整備効果、鉄道を取り巻く状況等について、GIS(地理情報システム)を活用し、詳細に分析、ビジュアルに表示ができるシステム。「GRAPE」は『GIS for Railways Project Evaluation』の略称である。</p>						
<p>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。 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</p>	<p>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。 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</p>	<p>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、「鋼鉄道橋架設の手引き」の改定を終え、講習会等を通じ関係者に周知、徹底する。 また、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継のために、施工監理講習及び経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修を実施するとともに、業務に関連する技術士等の資格の取得を促進する。 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</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・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) ・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) &lt;その他の指標&gt; ・設定なし &lt;評価の視点&gt; ・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</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; [品質の向上] 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7件実施し、講習会等を通じ関係者に周知、徹底している。 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。 (2) 施工監理講習の実施 鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るため、平成17年度から実施している施工監理講習を機構本社及び全国5地方機関において令和2年11月～12月に実施した。 令和2年度は「施工監理テキスト 山岳トンネ</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt; [品質の向上] 評定：B 根拠：技術基準類の整備及び工事の検査を充実させる対策を進めている。また、講習や資格取得の支援等に努めている。 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。 [技術開発の推進] 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ていることから、中期計画における所定の目標を上回る成果が得られていると考えられる。 [開発成果の公表] 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。 [部外への適切な理解への取組み] 評定：B</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 669 2487 722">評定</td> <td data-bbox="2487 669 2804 722">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 722 2804 1938"> <p>&lt;評定に至った理由&gt; 鉄道建設業務の質の向上に向けた取組みとして、技術基準類の整備、各種研修・講習の実施、資格取得の支援を継続して実施しており、令和2年度の主な実績として、「鋼鉄道橋架設の手引き」の制定など鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂作業を7件実施するとともに、施工監理講習を新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点からオンラインで実施し、全国532名が受講した。 鉄道建設に係る技術開発については、土木、軌道、機械、計画、電気等の幅広い分野で新規8件を含む36件の技術開発テーマに取り組むとともに、開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文投稿・発表を120件行い、研究会・発表会を6件開催した。 このほか、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受けて件数は減少したものの、沿線の児童や学生等を対象とした現場見学会等の開催、講習会等での講演を引き続き実施するとともに、トンネル掘削土の受入地確保に向けたオープンハウスの開催、沿線の記者クラブ向け説明会の実施など、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を推進した。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。 &lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。 &lt;その他事項&gt; (外部有識者からの意見) ・技術開発の推進について、学会から表彰を受けるなど、技術開発を推進し、社会に還元していることを評価し、Aとすることは妥当であると考えられる。 ・基準類への展開、改訂においては、改訂した内容の現場での再チェックが繰</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt; 鉄道建設業務の質の向上に向けた取組みとして、技術基準類の整備、各種研修・講習の実施、資格取得の支援を継続して実施しており、令和2年度の主な実績として、「鋼鉄道橋架設の手引き」の制定など鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂作業を7件実施するとともに、施工監理講習を新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点からオンラインで実施し、全国532名が受講した。 鉄道建設に係る技術開発については、土木、軌道、機械、計画、電気等の幅広い分野で新規8件を含む36件の技術開発テーマに取り組むとともに、開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文投稿・発表を120件行い、研究会・発表会を6件開催した。 このほか、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受けて件数は減少したものの、沿線の児童や学生等を対象とした現場見学会等の開催、講習会等での講演を引き続き実施するとともに、トンネル掘削土の受入地確保に向けたオープンハウスの開催、沿線の記者クラブ向け説明会の実施など、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を推進した。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。 &lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。 &lt;その他事項&gt; (外部有識者からの意見) ・技術開発の推進について、学会から表彰を受けるなど、技術開発を推進し、社会に還元していることを評価し、Aとすることは妥当であると考えられる。 ・基準類への展開、改訂においては、改訂した内容の現場での再チェックが繰</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt; 鉄道建設業務の質の向上に向けた取組みとして、技術基準類の整備、各種研修・講習の実施、資格取得の支援を継続して実施しており、令和2年度の主な実績として、「鋼鉄道橋架設の手引き」の制定など鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂作業を7件実施するとともに、施工監理講習を新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点からオンラインで実施し、全国532名が受講した。 鉄道建設に係る技術開発については、土木、軌道、機械、計画、電気等の幅広い分野で新規8件を含む36件の技術開発テーマに取り組むとともに、開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文投稿・発表を120件行い、研究会・発表会を6件開催した。 このほか、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受けて件数は減少したものの、沿線の児童や学生等を対象とした現場見学会等の開催、講習会等での講演を引き続き実施するとともに、トンネル掘削土の受入地確保に向けたオープンハウスの開催、沿線の記者クラブ向け説明会の実施など、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を推進した。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。 &lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。 &lt;その他事項&gt; (外部有識者からの意見) ・技術開発の推進について、学会から表彰を受けるなど、技術開発を推進し、社会に還元していることを評価し、Aとすることは妥当であると考えられる。 ・基準類への展開、改訂においては、改訂した内容の現場での再チェックが繰</p>										

<p>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。</p> <p>&lt;指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機構職員向け技術研修の受講者数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの施工監理講習受講者数・2,406人）</li> <li>・学会等への応募・発表数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの学会等への応募・発表数・306件）</li> <li>・機構による業務成果を公表する場の開催数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの技術研究会等開催数・30件）</li> </ul>	<p>務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加し、その発表会等を通じて公表していく。</p> <p>さらに、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みを実施する。</p>	<p>置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進する。また、技術開発成果の活用状況について、フォローアップを進める。</p> <p>さらに、建設技術に係る各種学会等への積極的な参画に加え、技術開発を推進し、その成果をこれらの学会等並びに本社における技術研究会及び地方機関における業務研究発表会を通じて公表する。</p> <p>加えて、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうため、現場見学会等の実施に取り組む。</p>	<p>ているか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・講習や資格取得の支援等に努めているか。</li> <li>・調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進しているか。</li> <li>・各種学会等へ積極的に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表しているか。</li> <li>・鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みを実施しているか。</li> </ul>	<p>ル編」、「施工監理テキスト 工事しゅん功監査編」に関する講義をオンラインで実施し、全国で532名が受講した。</p> <p>（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」について、例年、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ているが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点から、講習会が中止となった。</p> <p>（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。令和2年度は技術士4名、一級建築士2名、電気主任技術者3名の合格者を輩出した。</p> <p>[技術開発の推進] 鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して推進するため、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進している。</p> <p>令和2年度は計36件の技術開発テーマに取り</p>	<p>根拠：鉄道建設特有の技術や事業を部外へ適切に理解してもらうための取組として、現場見学会や講習会等での発表、受入地確保に向けたオープンハウスの開催、沿線記者クラブ向けの説明会を実施し、整備新幹線等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。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; 特になし</p>	<p>り返されることが必要であり、現場を持っている機構の役割は大きい。鉄道総研（規準作成母体）との連携が見えにくい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術開発の推進については、履工切り替え式シールド機による経済的なトンネル施工を実現したこと、また巨礫を含む地質に対応するパイプルーフ工法を開発したことに対して、土木学会から2件の技術賞を受賞したことは特筆に値する。これに留まらず、開発成果の推進においても、18件の査読付き論文が土木学会、地盤工学会等の各種学会に掲載され、また61件の論文発表も含めて、全体で5件の学会賞を受賞している。これらは機構の研究技術水準の高さを示している。</li> </ul>
---	---	--	---	---	--	--

				<p>組んだ。</p> <p>令和2年度から新規で取り組んだ技術開発テーマ：8件</p> <p>平成元年度から継続して取り組んでいる技術開発テーマ：28件</p> <p>[開発成果の公表]</p> <p>各種学会等への積極的な参加や、機構本社における技術研究会、機構各地方機関における業務研究発表会の開催を通じて技術開発の成果を公表している。</p> <p>令和2年度の各種学会等の委員委嘱：延べ206名</p> <p>令和2年度の各種学会等の論文投稿及び論文発表の件数：120件</p> <p>令和2年度の業務成果を公表する場の開催数：6件</p> <p>[部外への適切な理解への取り組み]</p> <p>1. 現場見学会の開催</p> <p>鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会や学校からの要請に基づき現場見学会を実施している。令和2年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止措置を実施しながら、外部を対象とした現場見学会を65件実施した。</p> <p>2. 高校生を対象にした現場見学会の開催</p> <p>令和2年9月14日、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）において、鹿町工業高校の高校生を対象とした現場見学会を開催した。</p> <p>当日は、新大村駅高架橋と長崎駅高架橋の建設</p>		
--	--	--	--	---	--	--



				<p>現場に案内し、工事状況や施工方法を説明し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。</p> <p>3. 大学生を対象にした現場見学会の開催</p> <p>令和2年8月22日、長崎大学と連携して、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）において「リケジョ育成憧れセミナー」による現場見学会を開催した。</p> <p>当日は、長崎駅高架橋の建設現場に案内し、工事状況や施工方法を説明とともに、仕事のやりがいなどについても語り、鉄道建設に理解してもらえるように努めた。</p>						
④我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み	(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み	(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評価と根拠>	<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>&lt;評価に至った理由&gt;</p> <p>海外高速鉄道調査等業務については、海外インフラ展開法の基本方針に従い、積極的かつ適切に業務を推進しており、令和2年度においては、インド高速鉄道計画のムンバイ・アーメダバード間高速鉄道計画の詳細設計調査業務について技術協力を行ったほか、タイ（バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画）、ベトナム（南北高速鉄道計画）、インドネシア（ジャワ北幹線鉄道高速化事業）の鉄道整備計画に関する調査等を実施した。</p> <p>国際協力業務については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、専門家派遣や研修員受入が延期または中止となったが、オンラインで開催された国際学術会議等における機構職員による講演・プレゼンテーションの実施や、Web会議による海外関係機関との技術交流の実施などにより、機構の技術力や経験を活用した我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組を進めた。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していることからB評価とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p> </td> </tr> </table>	評価	B	<p>&lt;評価に至った理由&gt;</p> <p>海外高速鉄道調査等業務については、海外インフラ展開法の基本方針に従い、積極的かつ適切に業務を推進しており、令和2年度においては、インド高速鉄道計画のムンバイ・アーメダバード間高速鉄道計画の詳細設計調査業務について技術協力を行ったほか、タイ（バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画）、ベトナム（南北高速鉄道計画）、インドネシア（ジャワ北幹線鉄道高速化事業）の鉄道整備計画に関する調査等を実施した。</p> <p>国際協力業務については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、専門家派遣や研修員受入が延期または中止となったが、オンラインで開催された国際学術会議等における機構職員による講演・プレゼンテーションの実施や、Web会議による海外関係機関との技術交流の実施などにより、機構の技術力や経験を活用した我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組を進めた。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していることからB評価とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>	
評価	B									
<p>&lt;評価に至った理由&gt;</p> <p>海外高速鉄道調査等業務については、海外インフラ展開法の基本方針に従い、積極的かつ適切に業務を推進しており、令和2年度においては、インド高速鉄道計画のムンバイ・アーメダバード間高速鉄道計画の詳細設計調査業務について技術協力を行ったほか、タイ（バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画）、ベトナム（南北高速鉄道計画）、インドネシア（ジャワ北幹線鉄道高速化事業）の鉄道整備計画に関する調査等を実施した。</p> <p>国際協力業務については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、専門家派遣や研修員受入が延期または中止となったが、オンラインで開催された国際学術会議等における機構職員による講演・プレゼンテーションの実施や、Web会議による海外関係機関との技術交流の実施などにより、機構の技術力や経験を活用した我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組を進めた。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していることからB評価とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>										
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、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。	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。	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額</li> <li>機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額</li> <li>専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・126人（27カ国））</li> <li>研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・402人（41カ国））</li> </ul>	<p>1. 海外高速鉄道調査等業務</p> <p>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。</p> <p>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（JICC（株）日本コンサルタンツ（以下「JIC」という。）を中心としたコンソーシアム）に4名が従事し、技術協力を行った。なお、工事管理に関する業務の発注はなかった。</p> <p>タイのバンコク・チェンマイ間高速鉄道計画について、日タイ鉄道政府間協議を踏まえ、JIC</p>	<p>評価：B</p> <p>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。</p> <p>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等を行い、我が国鉄道技術の海外展開に貢献した。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>なし</li> </ul>					

<p>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、試験及び研究を行う。</p> <p>インド高速鉄道計画については、設計業務について、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とともに、工事管理に関する業務の発注があった際には、当該業務の受注を目指す。</p> <p>インドネシアのジャワ北幹線鉄道高速化事業については、事業化に向けた調査業務について、関係者との緊密な連携の下で行う。加えて、他国の高速鉄道に関する調査・設計・工事管理等の業務についても、受注を目指す。</p> <p>また、我が国の鉄道システムの海外展開に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や経験を活用し、海外への専門家の派遣や各国の研修員の受入れ等、積極的に協力を行う。</p> <p>また、我が国の鉄道システムの海外展開に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や経験を活用し、海外への専門家の派遣や各国の研修員の受入れ等、積極的に協力を行う。</p> <p>&lt;指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額</li> <li>・機構が海外高速鉄道調査等を行った</li> </ul>	<p>また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対し協力し、海外への専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。</p>	<p>また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れ、鉄道分野における国際規格への取組み、海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流等を行う。</p>	<p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・海外の鉄道プロジェクトへの技術協力を行っているか。</li> <li>・専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行っているか。</li> </ul>	<p>A F/S(ファージビリティスタディ)の最終報告書を基礎としつつ、需要予測の精査、事業費縮減に係る調査を行った。</p> <p>ベトナムの南北高速鉄道計画について、共同企業体の構成員として参画し、土木・施設、線形・軌道計画等に係る調査を行った。</p> <p>インドネシアのジャワ北幹線高速化計画について、共同企業体の構成員として参画し、土木・施設計画に係る調査を行った。</p> <p>2. 国際協力業務</p> <p>新型コロナウイルス感染拡大の影響により、専門家派遣の延期、研修員の受入れを中止したため、令和2年度の実績は、専門家派遣0人(令和元年度12カ国・地域、延べ40人)、研修員等受入0人(令和元年度9カ国・地域、延べ435人)であった。</p> <p>また、国際業務強化の一環として、民間コンサルタント会社へ職員(2名)を派遣した。</p> <p>オンラインで開催された国際学術会議等に機構職員が参加し、プレゼンテーションを行った(1回)ほか、国際機関研究所のセミナーにおいて講演(1回)を実施した。国際規格策定の国際標準化機構/鉄道分野専門委員会(以下「ISO/TC269」という。)の国内委員会・国内作業部会、国際電気標準会議/鉄道用電気設備とシステム専門委員会(以下「IEC/TC9」という。)の国</p>		
--	--	--	---	---	--	--

<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・126人（27カ国））</li> <li>・研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・402人（41カ国））</li> </ul>				<p>内委員会・国内作業部会等に機構職員7名が参加、JICA内に設置されているインド国高速鉄道建設事業に係る技術基準/設計支援委員会・各分科会に機構職員延べ17名が参加した。</p> <p>さらに、機構の技術力や経験を活用し、Web会議にてスウェーデン及びポーランドとの技術交流を行った。</p>						
<p>⑤鉄道施設の貸付・譲渡の業務等</p> <p>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。</p>	<p>（3）鉄道施設の貸付・譲渡の業務等</p> <p>鉄道事業者に対して貸付又は譲渡した鉄道施設について、機構の調達資金を確実に返済、償還するため、毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を策定し、その全額を確実に回収する。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>（3）鉄道施設の貸付・譲渡の業務等</p> <p>鉄道事業者に対して貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確実な回収を図る。</p> <p>なお、償還期間の変更を実施した事業者については平成30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。</p> <p>平成31年度下期完成予定の神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）について、相模鉄道株式会社に対し適切に貸付を行う。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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））</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・鉄道施設の完成後、遅滞なく各営業主体に対して貸付又は譲渡を行っているか。</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設の貸付料について、令和2年度は51件（鉄道事業者：6者）の要回収額を全額回収した。</p> <p>鉄道事業者に対し譲渡を行った鉄道施設の譲渡代金について、令和2年度は123件（鉄道事業者：19者）の要回収額を全額回収した。</p> <p>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、令和元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。</p> <p>並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額をJR貨物に対して交付した。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って174件（鉄道事業者25者）を全額回収した。</p> <p>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JR貨物に速やかに交付した。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 667 2487 722">評定</td> <td data-bbox="2487 667 2804 722">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 722 2804 1938"> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金について、要回収額（貸付料51件、譲渡代金123件）を全額回収した。</p> <p>過去に譲渡代金の償還期間の変更を実施した事業者については、ヒアリング等により新型コロナウイルス感染症の影響を含む経営状況等を確認し、機構への譲渡代金の支払いが当面支障なく行われるかどうかの検証を実施した。</p> <p>並行在来線への支援のための貨物調整金について、国土交通大臣の承認を受け、特例業務勘定から建設勘定へ繰入れた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付した。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>新型コロナウイルス感染症による今後の影響が不透明な状況であることを踏まえ、鉄道事業者の経営状況の調査・検証の態勢整備に努め、引き続き、貸付料・譲渡代金の確実な回収を図っていく必要がある。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金について、要回収額（貸付料51件、譲渡代金123件）を全額回収した。</p> <p>過去に譲渡代金の償還期間の変更を実施した事業者については、ヒアリング等により新型コロナウイルス感染症の影響を含む経営状況等を確認し、機構への譲渡代金の支払いが当面支障なく行われるかどうかの検証を実施した。</p> <p>並行在来線への支援のための貨物調整金について、国土交通大臣の承認を受け、特例業務勘定から建設勘定へ繰入れた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付した。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>新型コロナウイルス感染症による今後の影響が不透明な状況であることを踏まえ、鉄道事業者の経営状況の調査・検証の態勢整備に努め、引き続き、貸付料・譲渡代金の確実な回収を図っていく必要がある。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金について、要回収額（貸付料51件、譲渡代金123件）を全額回収した。</p> <p>過去に譲渡代金の償還期間の変更を実施した事業者については、ヒアリング等により新型コロナウイルス感染症の影響を含む経営状況等を確認し、機構への譲渡代金の支払いが当面支障なく行われるかどうかの検証を実施した。</p> <p>並行在来線への支援のための貨物調整金について、国土交通大臣の承認を受け、特例業務勘定から建設勘定へ繰入れた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付した。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>新型コロナウイルス感染症による今後の影響が不透明な状況であることを踏まえ、鉄道事業者の経営状況の調査・検証の態勢整備に努め、引き続き、貸付料・譲渡代金の確実な回収を図っていく必要がある。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>										

<p>さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。</p> <p>&lt;指標&gt; ・貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・971件（鉄道事業者数：27者））</p>	<p>渡を行い、その譲渡代金の回収を図る。</p> <p>・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</p> <p>さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。</p>	<p>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。</p>	<p>・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。</p>						
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし。</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (2)	鉄道助成業務等		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 13 条第 2 項、附則第 11 条第 1 項第 4 号及び第 3 項
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー事業番号：342

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

2. 主要な経年データ														
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）						
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度			平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率	—	平成 25 年度から平成 29 年度までの平均受講率・81%	100%	100%	100%					予算額（千円）	227,411,588	230,320,198	231,123,397	
鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数	—	平成 27 年度から平成 29 年度の平均配布部数・809 部	889 部	923 部	945 部					決算額（千円）	227,329,193	241,415,261	234,232,820	
譲渡代金及び無利子貸付金について、約定等に沿った回収を行った件数	—	平成 25 年度から平成 29 年度（見込み）までの回収件数・譲渡代金：年間 6 件、無利子貸付金：年間 6 件	譲渡代金 6 件 無利子貸付金 6 件	譲渡代金 6 件 無利子貸付金 6 件	譲渡代金 6 件 無利子貸付金 6 件					経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740	220,687,892	
貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数	—	平成 28 年度から平成 29 年度（見込み）までの回収件数・8 件	10 件	10 件	10 件					経常利益（千円）	4,807,712	△9,514,108	△8,461,449	
										行政コスト（千円）	—	224,772,482	220,687,892	

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

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

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
					<p>&lt;評定と根拠&gt;            評定：B            根拠：鉄道助成業務における補助金交付等に係る全ての受払の標準処理期間内の執行、譲渡代金や無利子貸付資金の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行った。            また、第三者委員会からの意見を踏まえ、審査業務の充実・強化を図るとともに、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修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。            以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;            ・なし</p>	<p>鉄道助成業務等の評定：B  <b>【細分化した項目の評定の算術平均】</b>            (B 3点×2項目) ÷ 2項目 = 3.0            ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。            ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。</p> <p>鉄道助成業務等の評価            勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等については、法令その他の基準に基づき確実に処理するとともに、全ての受払を標準処理期間内に執行した。            約定等に基づく譲渡代金や無利子貸付金の回収及びこれらに係る債務の償還を確実にを行った。            中央新幹線建設資金貸付等業務について、貸付先の財務状況、事業の進捗状況等をモニタリングを通じて把握・検証するとともに、約定に沿った貸付利息の回収を確実に行った。            以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成している認められることからB評定とした。</p>

<p>(2) 鉄道助成業務等 ①鉄道助成 機構では、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施する。</p> <p>(a) 確実な処理・適正かつ効率的な執行 鉄道関係業務の資金の移動(勘定間繰入・繰戻)及び補助金交付について、第三者委員会の助言の必要部分を審査業務の改善に反映させること、審査ノウハウの承継やスキルアップのための機構職員向け研修の実施等により、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。</p> <p>&lt;指標&gt; ・補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%)</p>	<p>(2) 鉄道助成業務等 ①鉄道助成 機構は、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施していく。</p> <p>勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内(補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内)に執行できるよう適正かつ効率的に処理する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修を実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。</p>	<p>(2) 鉄道助成業務等 ①鉄道助成 機構は、交通インフラ・ネットワークの機能充実・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施していく。</p> <p>勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内(補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内)に執行できるよう適正かつ効率的に処理する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」に助成業務の実施状況等を報告し、得られた改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修等を必要に応じて一部見直し実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%) ・鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数(前中期目標期間実績:平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部) ・譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度(見込み)までの回収件数・譲渡代金:年間6件、無利子貸付資金:年間6件)</p> <p>&lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt; ・補助金交付等に係る全ての受払について、法令その他による基準に基づき確実に処理しているか。 ・第三者委員会からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映しているか。 ・職員研修を実施し、また、審査ノウハウの承継等のた</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、全ての受払について適正に執行した。 業務の充実強化については、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を開催し、委員会からの改善意見は、適宜、審査業務の改善に反映した。 審査ノウハウの承継と職員のスリルアップを図るため、職員研修を実施(受講率100%)した。 鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、配布先を精査した上で「鉄道助成ガイドブック」を配布(945部)する等情報提供や周知活動を推進した。また、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え方を助成対象事業者に対して改めて周知した。 債権の回収については、約定等に基づき、新幹線譲渡代金(6件)や無利子貸付資金(6件)を回収するとともに、新幹線に係る債務についても確実に償還した。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt; 評定:B 根拠:補助金交付等に係る全ての受け払い、譲渡代金(6件)や無利子貸付資金(6件)の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行った。 また、第三者委員会からの意見を踏まえ、審査業務の充実・強化を図るとともに、審査ノウハウの承継と職員のスリ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(945部)等各種助成制度の周知活動を行った。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<p>評定</p> <p>B</p> <p>&lt;評定に至った理由&gt; 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等については、法令その他の基準に基づき確実に処理するとともに、全ての受払を標準処理期間内に執行した。 また、第三者委員会の活用や職員研修の実施(受講率100%)により、鉄道助成業務を適正かつ効率的に執行するための業務改善・スキルアップに取り組むとともに、ガイドブックの配布(945部)、説明会の開催等、鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するための情報提供や周知活動を推進した。 さらに、約定等に基づき債権の回収(新幹線譲渡代金6件、無利子貸付金6件)を行うとともに、これらに係る債務の償還を確実に行った。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; (外部有識者からの意見) ・着実に業務が遂行されていると考えられる。もともと、コロナ禍の中で、鉄道事業全体が苦しい経営状況であるので、今後、回収業務では難しい判断を迫られることもあると考えられるので、対応策等の準備をするようにしておいてほしい。</p>
---	---	--	--	---	---	--

<p>(b) 助成制度に関する情報提供等の推進</p> <p>鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成制度に関するガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。</p> <p>&lt;指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> </ul> <p>(c) 債権の確実な回収等</p> <p>既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について、約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。</p> <p>&lt;指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> </ul>	<p>また、鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成ガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。</p> <p>さらに、既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。</p>	<p>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周知する。</p> <p>さらに、既設四新幹線の譲渡代金（令和2年度回収見込額724億円）、無利子貸付資金（令和2年度回収見込額238億円）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。</p>	<p>めの検討をしているか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・約定等に沿った確実な回収を実施しているか。</li> <li>・債務を確実に償還しているか。</li> </ul>			
---	--	---	--	--	--	--



<p>③ 中央新幹線建設資金貸付等業務 中央新幹線の建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付けており、貸付けを行った事業について、建設主体の財務状況、事業の進捗状況等を把握しつつ、約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。</p> <p>&lt;指標&gt; ・貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成28年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・8件）</p>	<p>③ 中央新幹線建設資金貸付等業務 貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認することから、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。</p>	<p>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ことから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等を把握するとともに、債権の保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成28年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・8件）</p> <p>&lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt; ・債権の確実な保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を行っているか。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; 貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認することから、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。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt; 評定：B 根拠：約定に沿った貸付利息の回収（10件）が行われていることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<p>評定</p> <p>B</p> <p>&lt;評定に至った理由&gt; 貸付先の財務状況、事業の進捗状況等をモニタリングを通じて把握・検証するとともに、約定に沿った貸付利息の回収（10件）を確実に実行しており、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ことからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 引き続き、モニタリングを適切に実施することにより、新型コロナウイルス感染症の影響を含む建設主体の財務状況や事業の進捗状況等を把握し、貸付利息の確実な回収を図っていく必要がある。</p> <p>&lt;その他事項&gt; （外部有識者からの意見） ・着実に業務が遂行されていると考えられる。もともと、コロナ禍の中で、鉄道事業全体が苦しい経営状況であるので、今後、回収業務では難しい判断を迫られることもあると考えられるので、対応策等の準備をするようにしてほしい。</p>
---	--	--	---	---	---	--

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

#### 4. その他参考情報

特になし。

様式 1-1-4-1 中期目標管理法 年度評価 項目別評価調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

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

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

2. 主要な経年データ														
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	
より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数	今中期目標期間中において140隻以上	—	年度計画の達成目標							予算額(千円)	48,625,954	54,975,332	98,239,311	
			20隻以上	24隻以上	28隻以上				決算額(千円)	56,703,023	45,103,824	81,736,162		
			実績値							経常費用(千円)	23,812,527	24,608,582	25,415,692	
			46隻	42隻	28隻				経常利益(千円)	1,818,086	1,708,240	1,472,703		
繰越欠損金の縮減額	今中期目標期間中に40億円程度	—	18億円	17億円	10億円			行政コスト(千円)	—	24,608,582	25,851,292			
								行政サービス実施コスト(千円)	△1,801,800	—	—	—	—	
								従事人員数	57	58	59			

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

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
					<評定と根拠> 評定：B 根拠：船舶共有建造業務において、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は、令和2年度計画における	船舶共有建造等業務の評定：B 【細分化した項目の評定の算術平均】 $B 3点 \times (2項目 + 2項目) + B 3点 \times 1項目 \div (3項目 + 2項目) = 3.0$ ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。 ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2

					<p>28隻に対し、対年度計画値の100%である28隻の実績となった。</p> <p>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。</p> <p>さらに、繰越欠損金を令和2年度は10億円縮減、未収金は56百万円縮減した。</p> <p>なお、主要な経年データ「②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）」における予算額と決算額においてかい離が生じているが、これは船舶取得費が当初見込みを下回ったことが主な要因である。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<p>点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。</p> <p>船舶共有建造等業務の評価</p> <p>船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進については、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数が、目標隻数28隻に対して、今般のコロナ禍の影響により工期の遅れで建造計画が後ろ倒しになる等、厳しい状況の中で28隻の実績を達成したことは評価できる。</p> <p>船舶建造等における技術支援については、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や平成30年度より金利軽減措置を開始した労働環境改善船等への技術支援を着実に実施している。</p> <p>船舶共有建造業務における財務内容の改善については、令和2年度は10億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額縮減することができた。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p>			
<p>(3) 船舶共有建造等業務</p> <p>我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、モーダルシフトによる環境負荷や効率性にも優れる内航海運の分野において、「内航未来創造プラン」(平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会)等を踏まえ、船舶共有建造業務を通じ、安定的輸送の確保に努め、生産性の向上等に努める必要がある。また、国内旅客船についても、離島航路の維持改善</p>	<p>(5) 船舶共有建造等業務</p> <p>我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、環境にやさしく効率的な輸送機関である内航海運の安定的な輸送の確保及び生産性の向上のため、また、離島航路の維持・改善をはじめとする地域公共交通の活性化や観光立国推進等の観点から国内旅客船の着実な整備を推進するため、船舶共有建造業務により国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進する。</p>	<p>(5) 船舶共有建造等業務</p> <p>&lt;主な定量的指標&gt; ・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。</p> <p>&lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt; ・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。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>昨今の物流分野においては、荷主や消費者ニーズの高度化・多様化による多頻度小口輸送が増加していることから環境負荷低減や物流の効率化を図るためモーダルシフトが推進されている。船舶共有建造業務としては、物流の効率化をはじめとする離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進している。</p> <p>近年、労働力不足、船内の労働負担の軽減、インバウンド需要の高まり等の時代の要請やニーズに即した政策要件の見直しや創設を継続的に行ってきたところであるが、</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：新型コロナウイルスの感染拡大を受け、従前から実施してきた「共有建造支援セミナー」及び「内航船舶技術支援セミナー」は開催することができなかったものの、令和3年1月に「共有船建造セミナー」をオンライン形式で実施し、技術支援や内航船の労働環境改善に関する最新のトピックスについて情報発信を行った。加えて、海運事業者への訪問の機会も大幅に減少したものの、オンラインを活用した打ち合わせを積極的に行うことで令和2年度計画における28隻に対し、28隻(対前年度計画値の100%)の実績となった。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成し</p>	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>年度計画における「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進」において定められている具体的な数値目標は「より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数が28隻以上となるよう取り組む」とされているところ、業務実績は28隻となった。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・着実に業務が遂行されていると考えられる。</li> <li>・海運の省エネや段階的な低炭素化は進んでいるが、船舶のライフサイクル全体を見通した抜本的低炭素化は、国家目標の一つとして国交省あるいは機構の重要な技術的検討課題である。</li> <li>・水素エンジン等、脱炭素事業において、より明確に外からも見えるように進め</li> </ul> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>年度計画における「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進」において定められている具体的な数値目標は「より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数が28隻以上となるよう取り組む」とされているところ、業務実績は28隻となった。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・着実に業務が遂行されていると考えられる。</li> <li>・海運の省エネや段階的な低炭素化は進んでいるが、船舶のライフサイクル全体を見通した抜本的低炭素化は、国家目標の一つとして国交省あるいは機構の重要な技術的検討課題である。</li> <li>・水素エンジン等、脱炭素事業において、より明確に外からも見えるように進め</li> </ul>	
評定	B								
<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>年度計画における「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進」において定められている具体的な数値目標は「より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数が28隻以上となるよう取り組む」とされているところ、業務実績は28隻となった。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・着実に業務が遂行されていると考えられる。</li> <li>・海運の省エネや段階的な低炭素化は進んでいるが、船舶のライフサイクル全体を見通した抜本的低炭素化は、国家目標の一つとして国交省あるいは機構の重要な技術的検討課題である。</li> <li>・水素エンジン等、脱炭素事業において、より明確に外からも見えるように進め</li> </ul>									

<p>や観光立国推進等の観点から、着実に整備を推進する必要がある。このため、これらの国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進しつつ、船舶の老朽化へも対処する。</p> <p>①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進</p> <p>船舶の建造の推進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要となる措置について検討し実施する。</p> <p>また、機構が船舶共有建造制度を実施するに当たっては、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、コンテナ船やフェリーなどの物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等の建造を推進する。</p> <p>その際は、船舶共有建造業務の財務改善に必要な事業量を確保しつつ、民業圧迫にならないよう配慮する。</p> <p>&lt;定量的目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上記船舶のうち、</li> </ul>	<p>①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進</p> <p>船舶共有建造業務として、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進する。</p> <p>具体的には、国内海運政策の実現に寄与するものとして、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等を掲げ、これらのうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期計画期間中において140隻以上とするが、建造量は社会経済状況に応じて大きく変化することに十分留意する。</p> <p>また、海運事業者や荷主に対し、より高い政策効果を実現する船舶について、効果、利点を分かりやすく適切に</p>	<p>①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進</p> <p>船舶共有建造業務として、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進するため、機構が開催する各種セミナー等を実施し、より高い政策効果を実現する船舶の効果、利点を分かりやすく適切に周知する。</p> <p>これらを通じて、次に掲げる船舶の延べ建造隻数が28隻以上となるよう取り組む。</p> <p>○物流効率化に資する船舶</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・内航フィーダーの充実に資する船舶（京浜港・阪神港に就航し、外国貿易用コンテナを輸送するもの）</li> <li>・高度モーダルシフト船（輸送力を増強するもの等）</li> </ul> <p>○地域振興に資する船舶</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・離島航路の整備に資する船舶</li> <li>・生活航路に就航する船舶のうち高度</li> </ul>		<p>令和2年度は、老朽化したジェットフォイルの代替建造促進のため共有期間を延長（最大6年間）する場合の共有比率上限を従前の45%から70%へと拡充する等、さらなる国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造の推進に努めた。</p> <p>また、新型コロナウイルスの感染拡大を受け、従前から実施してきた「共有建造支援セミナー」及び「内航船舶技術支援セミナー」は開催することができなかったものの、令和3年1月に「共有船建造セミナー」をオンライン形式で実施し、技術支援や内航船の労働環境改善に関する最新のトピックスについて情報発信を行った。海運事業者への訪問の機会も大幅に減少したものの、オンラインを活用した打ち合わせを積極的に行った。</p> <p>その結果、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は28(P)隻となり、令和2年度計画値を達成することができた。</p>	<p>ていると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>	<p>られるものと期待している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・共有船事業を通じて、革新的先端技術を備える内航船を市場に投入して、内航海運業界をリードし、その構造改革を継続的に促すという本事業の役割には大きな意義がある。隻数では年度計画達成の実績に留まってはいるがそれによって、業界の構造改善が促進されるという質的側面を軽視すべきではない。</li> </ul>
---	--	--	--	---	--	--

<p>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。</p> <p>&lt;目標水準の考え方&gt; 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。</p> <p><b>【重要度：高】</b> 内航海運及び国内旅客船は国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして極めて重要な役割を担っている。しかし、これらを支える海運事業者は資力が乏しいため、船舶共有建造制度を通じ、国内海運政策に寄与する政策的意義の高い船舶の建造を推進する必要があるため。</p> <p><b>【難易度：高】</b> 船舶建造は社会経済状況に応じて建造量が大きく変化し、外部的要因が強く影響するため。</p>	<p>周知する。</p>	<p>バリアフリー化要件を満たす船舶</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国内クルーズ船（旅行客等観光向けのもの）</li> </ul> <p>○船員雇用対策に資する船舶</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・若年船員または女性船員を計画的に雇用する事業者の船舶</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・労働環境改善船（船員の居住環境改善、労働負担軽減の設備を設置するもの）</li> </ul> <p>○事業基盤強化に資する船舶</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録船舶管理事業者を利用する船舶</li> <li>・合併を行う事業者が建造する船舶</li> </ul> <p>○グリーン化に資する船舶</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパーエコシップ（電気推進システムを採用したもの）</li> <li>・LNG燃料船（LNGを燃料として運航するもの）</li> <li>・先進二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が16%以上軽減されるもの）</li> <li>・高度二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が12%以上軽減されるもの）</li> <li>・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船（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）</li> </ul>				
---	--------------	--	--	--	--	--

<p>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。</p> <p>【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。</p>	<p>②船舶建造等における技術支援 上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施する。特に、SOX等環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減船、労働環境改善船などの高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。</p> <p>このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図る。</p> <p>また、先進船舶等の更なる普及を図るため、機構の技術支援のあり方を検討する。</p>	<p>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、環境規制に対応するための技術支援やLNG燃料船を含む先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減船、労働環境改善船等の高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。</p> <p>このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図る。</p> <p>また、先進船舶等の更なる普及を図るため、計画段階からの技術支援を充実させるとともに、引き続き機構の技術支援のあり方を検討する。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt; ・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。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; 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みとともに、平成27年4月から令和2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。</p> <p>高度な技術を要する船舶への技術支援の充実化については、環境負荷低減に寄与する「先進二酸化炭素低減船」や船員の労働負担軽減・居住環境向上に寄与する「労働環境改善船」の建造促進のため、事業者への技術支援を実施し、令和2年度は「先進二酸化炭素低減船」と「労働環境改善船」の要件を兼ね備えた先進船舶1隻の竣工を達成するとともに、「スーパーエコシップ」を1隻、「先進二酸化炭素低減船」を1隻、「労働環境改善船」を1隻建造決定した。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、令和2年度は1隻を建造決定した。</p> <p>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船、労働環境改善船等のより政策効果の高いと認められる船舶の建造を促進するため、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</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt; 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が実現できていることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<p>評定 B</p> <p>&lt;評定に至った理由&gt; 計画・設計・建造各段階で技術支援を行い、就航後も技術的助言等の支援を行った。特に、環境負荷低減に寄与する「先進二酸化炭素低減船」の支援を実施し、2隻の建造決定を行った。さらに、平成30年度より金利軽減措置を開始した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、1隻の竣工を達成するとともに、さらに1隻建造決定を行った。</p> <p>また、平成27年4月から令和2年3月までの5年間に発生した不具合事例を取りまとめ、共有船主、造船所と情報共有を行い、技術支援の充実を図った。以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし。</p>	
---	--	--	--	---	--	---	--

				術に関する情報提供を行っているが、令和2年度も当該取組みを継続している。 また、これらの取組みについて、「共有船建造セミナー」等で積極的に周知を行った。			
③船舶共有建造業務における財務内容の改善 未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。 また、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」を踏まえ、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意した繰越欠損金削減計画により繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。  さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表す	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	③船舶共有建造業務における財務内容の改善 平成29年度に策定した「繰越欠損金削減計画」に基づき、今中期計画期間中に40億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。  海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金については、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。	<主な定量的指標> ・今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により40億円程度の繰越欠損金の縮減を図る。  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを行い、未収金残高の縮減に努めているか。(注) ・機構の収益の確保に努めているか。  (注) (1) 「未収金」とは、共有契約において定められた期日に共有事業者が支払うべき船舶使用料・船舶譲渡代金と、実際に支払われた金額との差額をいう。 (2) 未収金を大別すると次のとおり。 ① リスケジュール計画が策定済みであり、計画的な回収が見込まれるもの。 ② 会社更生手続	<主要な業務実績> 繰越欠損金については、財務改善に必要な事業量の確保、適正な事業金利の設定、事業者へのPR等により建造推進、未収金発生防止・債権管理強化及び既存債権の回収強化等の措置を着実に適正に行ったことで、令和2年度は10億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を最小化を図り、リスケジュール計画の策定及び回収強化等に努めた結果、令和元年度末の未収金残高590百万円に対して、令和2年度534百万円となり、56百万円の縮減となった。 なお、令和元年度に未収金となった共有旅客船事業者については、未収金の一部が計画的に回収されることとなったため未収金が減少した。一方で、従前よりリスケジュール計画により回収を行っていた共有貨物船事業者は共有貨物船の運航が停止し計画的な回収が行われなくなったため、未収金が増加した。当該事業者の船舶は機構におい	<評価と根拠> 評価：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令和2年度は10億円の縮減となり、40億円の縮減に向けて堅調に推移しており、また、未収金においては、債権管理、回収の強化等に努めたことで令和元年度末から56百万円の縮減となった。 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。  <課題と対応> ・なし	評価 B	<評価に至った理由> 年度計画における「船舶共有建造業務における財務内容の改善」において定められている具体的な数値目標は「今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により40億円程度の繰越欠損金の縮減を図るとされているところ、令和2年度は10億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額縮減し、財務内容の改善が見られた。 また、未収金については、債権管理及び回収の強化等に努めたことにより未収金残高が令和元年度末の590百万円に対して令和2年度は534百万円となり、56百万円の縮減が図られている。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。  <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。  <その他事項> 特になし。

<p>る。</p> <p>&lt;定量的目標&gt; ・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。</p> <p>&lt;目標水準の考え方&gt; 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。</p>	<p>る。</p>		<p>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。</p> <p>③ その他のもの（リスケジュール計画策定に向けて事業者と協議中のもの、法的手続き中のもの等）</p> <p>(3) 中期計画及び年度計画における未収金の範囲は、計画的な回収が見込まれるものを除いた(2)③のみとしている。</p> <p>(4) したがって、中期計画及び年度計画における未収発生率とは、(2)①及び②を除いた、収入決定額に対する未収金発生額の割合である。また、中期計画及び年度計画における未収金残高とは、(2)③に係る未収金残高である。</p>	<p>て売船手続中であり、今後回収が見込まれる予定である。</p>		
---	-----------	--	--	-----------------------------------	--	--

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

<p>4. その他参考情報</p>
<p>本評価項目に係る予算額と決算額には乖離が生じているが、これは建造工期の遅れ等により、支払いが後ろ倒しとなった建造費に係る予算を繰り越したことが主な要因である。</p>



様式 1-1-4-1 中期目標管理法 年度評価 項目別評価調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (4)	地域公共交通出資業務等		
業務に関連する政策・施策	政策目標 III 地球環境の保全 施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行なう 政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる 施策目標 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 13 条第 1 項第 9 号、第 10 号及び附則第 11 条第 1 項第 3 号 ・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） ・流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成 17 年法律第 85 号）
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー事業番号：342

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

2. 主要な経年データ														
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）						
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度			平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
出資及び貸付資金の毀損	毀損ゼロ	—	—	—	—					予算額（千円）	31,733,436	17,925,730	124,002,801	
										決算額（千円）	28,392,025	15,981,125	121,943,379	
										経常費用（千円）	87,913	88,711	92,427	
										経常利益（千円）	6,603	△23,408	△11,262	
										行政コスト（千円）	—	90,751	92,427	
										行政サービス実施コスト（千円）	39,408	—	—	—
										従事人員数	7	7	6	

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

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
					<評定と根拠> 評定：B 根拠：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	地域公共交通出資業務等の評定：B 【細分化した項目の評定の算術平均】 $(A 4 点 \times 1 項目 + B 3 点 \times 2 項目) \div 3 項目 = 3.3$ ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。 ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。  地域公共交通出資業務等の評価

					<p>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。</p> <p>都市鉄道融資業務に係る貸付けの実施については、新たに業務基準・実施要領を制定するなど手続き・体制を整備し、コロナ禍という特殊な状況下、「なにわ筋線：関西高速鉄道株式会社」及び「北港テクノポート線：大阪市」に対して、適切にリスク分析を行うとともに、契約条件等においても必要十分な調整を行ったうえで業務基準に則り、適正なる審査、手続きのうえ融資を実行した。</p> <p>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、調達する借入金が令和元年度以下となるように、新規の融資を適切に行った。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<p>地域公共交通出資等業務については、令和2年度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いものの、今後の出資等の検討を円滑に進めるため、出資制度の利用を検討する事業者との情報交換や現地視察を行ったことは、出資等に係るリスクを適切に評価するうえで不可欠なものであり、出資等資金の毀損ゼロを目指すにあたって、適切に業務を推進している。</p> <p>また、昨年発生した北陸新幹線（金沢・敦賀間）整備事業の工期遅延に起因して生じた地域への影響を軽減するための法改正の動きを受け、機構においては、新たな出資制度の創設に関して必要となる規定の整備及び出資の実施に向けた様々な課題の検討、関係者との調整等の困難な業務に短期間で迅速・的確に対応した。</p> <p>都市鉄道融資業務については、令和2年11月27日に中期目標の変更指示を受けた後、同年12月末までに機構内の審査体制を構築し、また、コロナ禍という特殊な状況下において、複数の貸付案件について償還確実性やリスクの再検証を含む審査を適正かつ効率的に実施し、令和3年3月28日に「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」に関する貸付けを実行した。</p> <p>物流施設融資業務については、令和2年度は融資候補案件に係る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いものの、国土交通省とも連携の上、物流業界の現状把握に努めるなど、今後の業務を円滑に進めるための準備を行った。</p> <p>内航海運活性化融資業務については、内航総連から貸付金（41億円）を約定どおり回収するとともに、内航総連の財務内容等の審査の上、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資（18億円）を適切に行った。</p> <p>以上を踏まえた地域公共交通出資業務等全体の評定は、細分化した項目の算術平均に最も近いB評定とした。</p>						
<p>(4) 地域公共交通出資業務等</p> <p>①地域公共交通出資及び貸付け</p> <p>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。</p>	<p>(6) 地域公共交通出資業務等</p> <p>①地域公共交通出資及び貸付け</p> <p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。</p>	<p>(6) 地域公共交通出資業務等</p> <p>①地域公共交通出資及び貸付け</p> <p>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。</p> <p>また、出資等の業務に関する情報を</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>約定に沿った債権の回収を行った件数</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該リスクを適切に評価し、中長</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>都市鉄道融資業務において、「なにわ筋線整備事業（貸付先：関西高速鉄道(株)）」及び「北港テクノポート線整備事業（貸付先：大阪市）」の二つの事業に対し、都市鉄道融資業務を行うに当たり従うべき業務基準（以下「都市鉄道融資業務基準」という。）及び都市鉄道融資業務を適切に遂行するための実施要領（以下「都市鉄道融資実施要領」という。）を制定した上で、これらに則り、適正なる審査及び手続きを行い、財政融資資金の貸付けを</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：A</p> <p>根拠：令和2年11月27日に、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年法律第36号）が施行され、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に基づく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の対象に、都市鉄道融資業務が追加されることとなった。当該制度に関し期待が寄せられた「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノ</p>	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td colspan="2">&lt;評定に至った理由&gt;</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>地域公共交通出資等業務については、令和2年度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いものの、今後の出資等の検討を円滑に進めるため、出資制度の利用を検討する事業者との情報交換や現地視察を行ったことは、出資等に係るリスクを適切に評価するうえで不可欠なものであり、出資等資金の毀損ゼロを目指すにあたって、適切に業務を推進している。</p> <p>また、昨年発生した北陸新幹線（金沢・敦賀間）整備事業の工期遅延に起因して生じた地域への影響を軽減するため、国土交通省では、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（令和3年法律第17号）において、整備新幹線の工期遅延に起因して並行在来線事業者に出資を行う場合に、当該出資に必要な資金を建設勘定から地域公共交通等勘定に繰り入れる制度を創設したところであるが、これは国の産業投資資金を前提とする既存の出資制度とは異なる枠組みを新たに追加するものであることから、機構においては、新たな出資制度の創設に関して必要となる規定の整備及び出資の実施</p> </td> </tr> </table>	評定	A	<評定に至った理由>		<p>地域公共交通出資等業務については、令和2年度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いものの、今後の出資等の検討を円滑に進めるため、出資制度の利用を検討する事業者との情報交換や現地視察を行ったことは、出資等に係るリスクを適切に評価するうえで不可欠なものであり、出資等資金の毀損ゼロを目指すにあたって、適切に業務を推進している。</p> <p>また、昨年発生した北陸新幹線（金沢・敦賀間）整備事業の工期遅延に起因して生じた地域への影響を軽減するため、国土交通省では、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（令和3年法律第17号）において、整備新幹線の工期遅延に起因して並行在来線事業者に出資を行う場合に、当該出資に必要な資金を建設勘定から地域公共交通等勘定に繰り入れる制度を創設したところであるが、これは国の産業投資資金を前提とする既存の出資制度とは異なる枠組みを新たに追加するものであることから、機構においては、新たな出資制度の創設に関して必要となる規定の整備及び出資の実施</p>	
評定	A											
<評定に至った理由>												
<p>地域公共交通出資等業務については、令和2年度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いものの、今後の出資等の検討を円滑に進めるため、出資制度の利用を検討する事業者との情報交換や現地視察を行ったことは、出資等に係るリスクを適切に評価するうえで不可欠なものであり、出資等資金の毀損ゼロを目指すにあたって、適切に業務を推進している。</p> <p>また、昨年発生した北陸新幹線（金沢・敦賀間）整備事業の工期遅延に起因して生じた地域への影響を軽減するため、国土交通省では、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（令和3年法律第17号）において、整備新幹線の工期遅延に起因して並行在来線事業者に出資を行う場合に、当該出資に必要な資金を建設勘定から地域公共交通等勘定に繰り入れる制度を創設したところであるが、これは国の産業投資資金を前提とする既存の出資制度とは異なる枠組みを新たに追加するものであることから、機構においては、新たな出資制度の創設に関して必要となる規定の整備及び出資の実施</p>												

<p>(a) 地域公共交通出資等</p> <p>認定軌道運送高度化事業等（ただし、認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。</p> <p>&lt;定量的目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、適切に業務を行うことで、公的資金による出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。</li> </ul> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>地域公共交通出資等については、適切に出資及び貸付けを行うとともに、公的資金の毀損を生じさせないことを目標としている。</p>	<p>(a) 地域公共交通出資等</p> <p>認定軌道運送高度化事業等（ただし、認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。</p> <p>また、出資及び貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を踏まえて当該リスクを適切に評価するとともに、公的資金を活用する場合には中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。</p> <p>さらに、出資及び貸付けを行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。</p> <p>これらにより、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するとともに、公的資金による出資及び貸付資金の毀損</p>	<p>ホームページに掲載する等、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。</p> <p>(a) 地域公共交通出資等</p> <p>認定軌道運送高度化事業等（ただし、認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、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。</p>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行っているか。</li> <li>・事業の進捗状況を適切に把握・評価しているか。</li> <li>・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。</li> <li>・約定等に沿った確実な回収を図っているか。</li> </ul>	<p>実行した。</p> <p>「なにわ筋線整備事業（総事業費：約 3,300 億円）」は、広域交通ネットワークの拡充（関西国際空港、新幹線新大阪駅へのアクセス改善）、都市鉄道ネットワークの強化（大阪メトロ御堂筋線の混雑緩和、JR線における運行安定性の確保）、沿線拠点（うめきた地区、中之島西部地区、難波・湊町地区、新今宮地区）開発の促進による都市活動の強化及び交流拠点の形成に資する事業であり、また「北港テクノポート線整備事業（総事業費：約 984 億円）」は、都市鉄道ネットワークの拡充（大阪都心部、関西国際空港、新幹線新大阪駅からのアクセス改善）及び臨海部における物流の効率化に資する事業である。</p> <p>このように、これら二つの建設事業は多くの社会的効果が見込まれる政策的意義の高い事業であり、機構が財政融資資金の貸付けを行うことにより、確実に建設事業が進捗することが期待されている。</p>	<p>ポート線整備事業」の二つの事業について、建設事業が滞りなく進捗するよう令和 2 年度内に確実に貸付けを実行すべく、新たに都市鉄道融資業務基準及び都市鉄道融資実施要領を制定するなど短期間で審査体制を整備、またコロナ禍という特殊な状況下で、その影響分析も含めて適切なリスク分析を行うとともに、契約条件等においても償還確実性等を確保するように必要十分な調整を行い、第三者委員会の意見聴取を踏まえ貸付けを決定、建設事業の進捗に支障をきたすことなく年度末に貸付けを実行した実績は、通常の業務を上回る成果を得たものであると考える。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市鉄道融資業務における貸付け実行後、都市鉄道融資業務基準に従い、毎年度、事業の進捗状況、貸付けを受けた事業者（保証人を含む。）の財務の健全性を確認し、償還確実性の評価を行うとともに、貸付契約書に基づいた確実な貸付金の回収を行う。</li> </ul>	<p>に向けた様々な課題の検討、関係者との調整等の困難な業務に短期間で迅速・的確に対応した。</p> <p>また、令和 2 年 11 月 27 日に「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」（令和 2 年法律第 36 号）が施行されたことに伴い、同日、第 4 期中期目標が変更され、機構は地域公共交通出資等業務に加えて、都市鉄道融資業務を行うことになったが、業務実施に必要な法令上の各種手続きや機構内の審査体制の構築、さらにコロナ禍という特殊な状況下における償還確実性の検証といった作業を行った上で令和 2 年度内までに貸付けを実行し、融資先の事業計画に支障をきたさないようにする必要があった。</p> <p>こうした状況の中で、機構は、令和 2 年 11 月 27 日に中期目標の変更指示を受けた後、同年 12 月末までに機構内の審査体制を構築し、また、コロナ禍という特殊な状況下において、複数の貸付案件について償還確実性やリスクの再検証を含む審査を適正かつ効率的に実施し、令和 3 年 3 月 28 日に「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」に関する貸付けを実行した。</p> <p>以上を踏まえ、国における制度改正の動きに応じて、当初予定されていなかった状況の変化に的確に対応し、上記の実績を上げたことは、中期計画における所期の目標を上回る成果と認められることから A 評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>（外部有識者からの意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市鉄道融資業務について 2 事業への貸付決定を年度計画を上回る顕著な業績と自己評価しているが、コロナ禍かつ限られた時間内で「計画を着実に遂行」したようにも見える。</li> <li>・機構が新たに導入した、地域公共交通出資及び貸付の事業領域の的確かつ迅速な推進によって、期待を上回る成果を挙げたことは高く評価できる。</li> </ul>
---	--	---	--	---	--	--

<p>(b)都市鉄道融資 認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。</p> <p>また、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。</p> <p>&lt;指標&gt; ・債権について、約定に沿った回収を行った件数。</p>	<p>ゼロを目指す。</p> <p>(b)都市鉄道融資 認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを行う。</p> <p>また、貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うとともに、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。</p>	<p>(b)都市鉄道融資 認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で適切に貸付けの業務を行う。</p>								
<p>②物流施設融資 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号)第20条の2の規定に基づき、流通業務の総合化及び効率化の促進に寄与するため、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。</p> <p>また、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。</p>	<p>②物流施設融資 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号)第20条の2の規定に基づき、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを行う。</p> <p>また、貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うとともに、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握</p>	<p>②物流施設融資 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号)第20条の2の規定に基づき、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを行う。</p> <p>貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で適切に貸付けの業務を行う。</p> <p>また、貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載する等、流通業務</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・約定に沿った債権の回収を行った件数。</p> <p>&lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt; ・貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行っているか。 ・事業の進捗状況を適切に把握・評価しているか。 ・約定等に沿った確実な回収を図っているか。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; 物流施設融資業務に係る貸付けの実施については、融資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。</p> <p>国土交通省と連携して、物流業界の現状把握を目的に関係資料(新聞等)の収集を図った。</p>	<p>&lt;評価と根拠&gt; 評価：B 根拠：融資の実績はなかったものの、今後の融資の検討を円滑に進めるため、国土交通省と連携して、物流業界の現状把握を目的に関係資料(新聞等)の収集を図った。</p> <p>また、機構の物流施設融資開始の紹介をホームページに掲載し周知に努めた。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 1081 2484 1136">評価</td> <td data-bbox="2484 1081 2804 1136">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 1136 2804 1938"> <p>&lt;評価に至った理由&gt; 令和2年度の物流施設融資業務については、融資候補案件に係る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いものの、国土交通省とも連携の上、物流業界の現状把握に努めるなど、今後の業務を円滑に進めるための準備を行なっている。</p> <p>これらの対応は、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うことにもつながることから、約定に沿った債権の確実な回収を図るという中期目標に資するものであり、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし。</p> </td> </tr> </table>	評価	B	<p>&lt;評価に至った理由&gt; 令和2年度の物流施設融資業務については、融資候補案件に係る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いものの、国土交通省とも連携の上、物流業界の現状把握に努めるなど、今後の業務を円滑に進めるための準備を行なっている。</p> <p>これらの対応は、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うことにもつながることから、約定に沿った債権の確実な回収を図るという中期目標に資するものであり、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし。</p>	
評価	B									
<p>&lt;評価に至った理由&gt; 令和2年度の物流施設融資業務については、融資候補案件に係る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いものの、国土交通省とも連携の上、物流業界の現状把握に努めるなど、今後の業務を円滑に進めるための準備を行なっている。</p> <p>これらの対応は、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うことにもつながることから、約定に沿った債権の確実な回収を図るという中期目標に資するものであり、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし。</p>										

	<p>&lt;指標&gt; ・約に沿った債権の回収を行った件数</p>	<p>握しつつ、約に沿った債権の確実な回収を図る。</p>	<p>の総合化及び効率化に向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。</p>					
	<p>③内航海運活性化融資 内航海運活性化融資業務による融資を受けて内航総連が実施している内航海運暫定措置事業については、国が将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表する資金管理計画を基に、内航総連に貸し付けるため調達する借入金が前年度以下となるように貸付金の回収を適切に行う。</p>	<p>③内航海運活性化融資 国が策定・公表する資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、貸付金の回収及び新規の融資を適切に行う。</p>	<p>③内航海運活性化融資 国が策定・公表する資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、貸付金の回収及び新規の融資を適切に行う。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・設定なし  &lt;その他の指標&gt; ・設定なし  &lt;評価の視点&gt; ・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。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; 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（41億円）、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（18億円）を適切に行った。 このため、機構においては新規融資と同額（18億円）の調達を行ったが、これは政府保証の範囲内であり、令和元年度の調達額（41億円）以下となった。 なお、令和元年度中の内航総連に対する新規融資について内航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。 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</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt; 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、機構が令和2年度に調達した借入金は18億円となった。この調達額は令和元年度に調達した41億円以下となった。 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。  &lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<p>評定</p>	<p>B</p> <p>&lt;評定に至った理由&gt; 令和2年度の内航海運活性化融資業務については、内航総連から貸付金（41億円）を約定どおり回収するとともに、内航総連の財務内容等の審査の上、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資（18億円）を適切に行った。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認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし。</p>

					員会（委員長：理事長代理）を令和2年度においても引き続き実施した。		
--	--	--	--	--	-----------------------------------	--	--

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

#### 4. その他参考情報

本評価項目に係る予算額と決算額の乖離については、主に内航海運活性化融資経理において、内航総連の実施する内航海運暫定措置事業のための融資額が減少したことが主な要因である。

様式 1-1-4-1 中期目標管理法 年度評価 項目別評価調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (5)	特例業務（国鉄清算業務）		
業務に関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	<ul style="list-style-type: none"> <li>独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）附則第11条第2項第1号</li> <li>日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号。）第13条第1項第1号及び第2号</li> </ul>
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

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

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

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

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
				<評価と根拠> 評価：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、円滑かつ確実に支払いを実施した。 さらに、JR北海道、JR四国及びJR貨物（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）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	特例業務（国鉄清算業務）の評価 恩給及び年金の給付に要する費用の支払いについて、関係法令に則り、適切な	

					等を適切に実施した。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	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、J R北海道・四国・貨物の経営自立を支援するため、無利子資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施した。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると考えられることからB評定とした。
(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。  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。  北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社(以下「会社」という。)の株式については、各社の今後の経営状況の推移等を見極めつつ、適切な処分方法の検討等を行う。	(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。  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。  北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社(以下「会社」という。)の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。	(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。  北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社(以下「会社」という。)の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施しているか。 ・株式について、適切な処分方法の検討等を行ったか。	<主要な業務実績> [年金費用等の支払の法令に則った規制な執行] 1. 恩給及び年金の給付に要する費用の支払 旧国鉄職員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、以下のとおり令和2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209,730千円を支払った(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68,664,849千円を支払った。  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(アスベスト対策を含む)については、適切な資金管理を行いつつ、旧国鉄職員等に対して3,152,245千円を円滑かつ確実に支払った。また、大きな社会問題となったアスベスト問題については、令和2年度においても、令和元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	<評定と根拠> [年金費用等の支払の法令に則った規制な執行] 評定：B 根拠：適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に年金費用等の支払を実施していることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  [J R北海道・四国・貨物株式の売却等] 評定：B 根拠：株式について、適切な処分方法の検討等を行っていることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評定 B  <評定に至った理由> いずれも自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。  <その他事項> 特になし。



				<p>国紙3紙、地方紙46紙の計49紙及び鉄道OB新聞)により周知を図った。</p> <p>[JR北海道・四国・貨物株式の売却等]</p> <p>令和2年度においては、旅客鉄道株式会社等の株式について、国等の関係者と連携を図りつつ、株主総会等を通じ各社の今後の経営状況の推移を見極めながら、株式の適切な処分方法の検討等を行った。</p>						
<p>②会社の経営自立のための措置等</p> <p>機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意(平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。)及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」(平成27年6月30日国鉄事第75号)並びに債務等処理法附則第4条及び第5条の規定に基づき、会社に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等(以下「貸付け等」という。)を適切に実施する。</p>	<p>②会社の経営自立のための措置等</p> <p>機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意(平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。)及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」(平成27年6月30日国鉄事第75号)並びに日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律(平成10年法律第136号。以下「債務等処理法」という。)附則第4条及び第5条の規定に基づき、会社に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸</p>	<p>②会社の経営自立のための措置等</p> <p>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。</p> <p>・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</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <p>・設定なし</p> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <p>・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>1. 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置</p> <p>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の資金の貸付け又は助成金の交付の支援等を実施しており、令和2年度においては、以下に記載の支援を適切に実施した。</p> <p>(1) 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付</p> <p>【既存支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR四国:47億円(無利子貸付23億円、助成金23億円)</li> <li>・JR貨物:5億円(無利子貸付3億円、助成金3億円)</li> </ul> <p>【追加的支援措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR北海道:125億円(無利子貸付63億円、助成金63億円)</li> <li>・JR四国:32億円(無利子貸付16億円、助成金216億円)</li> </ul> <p>【新支援措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR北海道:280億円</li> </ul>	<p>&lt;評価と根拠&gt;</p> <p>評価: B</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>貨物調整金に要する費用について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施した。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>・なし</p>	<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>&lt;評価に至った理由&gt;</p> <p>旅客鉄道会社等に対する無利子資金の貸付け又は助成金の交付等の支援について、適切な資金管理を行い、根拠法令等を遵守するとともに、適切な交付審査業務の執行体制の措置を講ずることにより会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。</p> <p>また、貨物調整金にかかる特例業務勘定から建設勘定への繰入れを国土交通大臣の承認を受けて適切に実施した。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p> </td> </tr> </table>	評価	B	<p>&lt;評価に至った理由&gt;</p> <p>旅客鉄道会社等に対する無利子資金の貸付け又は助成金の交付等の支援について、適切な資金管理を行い、根拠法令等を遵守するとともに、適切な交付審査業務の執行体制の措置を講ずることにより会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。</p> <p>また、貨物調整金にかかる特例業務勘定から建設勘定への繰入れを国土交通大臣の承認を受けて適切に実施した。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>	
評価	B									
<p>&lt;評価に至った理由&gt;</p> <p>旅客鉄道会社等に対する無利子資金の貸付け又は助成金の交付等の支援について、適切な資金管理を行い、根拠法令等を遵守するとともに、適切な交付審査業務の執行体制の措置を講ずることにより会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。</p> <p>また、貨物調整金にかかる特例業務勘定から建設勘定への繰入れを国土交通大臣の承認を受けて適切に実施した。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>										

<p>また、関係三大臣合意及び同法附則第8条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施するものとする。</p> <p>さらに、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律（令和3年法律第17号）の施行後は、改正後の債務等処理法に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組み</p>	<p>付け又は助成金の交付等を適切に実施する。</p> <p>また、関係三大臣合意及び同法附則第8条の規定に基づき、並行在来線の支援のため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。</p> <p>さらに、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律（令和3年法律第17号）の施行後は、改正後の債務等処理法に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組み</p>	<p>ための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付</p> <p>・北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対して発行した鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券について、国土交通大臣が定める利率に基づく利子の支払</p> <p>また、無利子の資金の貸付け若しくは助成金の交付又は利子の支払に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p> <p>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。</p>		<p>（無利子貸付 32 億円、助成金 248 億円）</p> <p>（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。</p> <p>（2）特別債券の利子の支払</p> <p>・JR北海道:55 億円</p> <p>・JR四国:35 億円</p> <p>（注）利率は、国土交通大臣が定める利率（年利 2.5%）である。</p> <p>なお、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、「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）、「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に対する無利子資金貸付け又は助成金交付要綱（新支援措置）」（令和元年 11 月機構規程第 22 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</p>		
---	--	--	--	--	--	--

<p>に応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に実施する。</p> <p>これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p>	<p>に応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に実施する。</p> <p>これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p>			<p>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。</p> <p>2. 並行在来線の支援措置</p> <p>並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額については、「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、令和2年度には、特例業務勘定から建設勘定へ131億円の繰入れを実施した。</p>		
---	---	--	--	---	--	--

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

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし。</p>

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評定	
4. 業務運営の効率化に関する事項  (1) 業務改善の取組み ①組織の見直し 組織については、業務の質的・量的な変化に常に的確に対応できる効率的かつ機動的な体制となるよう、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施することを含め、弾力的な組織の編成、運営の効率化等の見直しを行いながら、適切に運営する。	4. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置 (1) 業務改善の取組み ①組織の見直し 業務の質的・量的な変化を適切に把握するとともに、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施することを含め、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。	4. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置 (1) 業務改善の取組み ①組織の見直し 令和2年度における組織体制については、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・組織改正計画等に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図っているか。	<主要な業務実績> 「令和2年度組織改正計画」に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図るため、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の事業が一部を除き終了したことに伴い青森工事事務所を廃止する等、組織の見直しを行った。	<評定と根拠> 評定：B 根拠：「令和2年度組織改正計画」に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図ったことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評定 B  <評定に至った理由> 令和2年度組織改正計画に基づく見直しのほか、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）に基づく地域密着型の組織づくり（大阪支社の廃止、北陸新幹線建設局の設置等）に向けた取組を実施したことを踏まえ、中期計画における所期の目標を達成しているものとしてB評定とした。  <今後の課題> 令和2年6月にとりまとめられた「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の報告書の内容も踏まえ、引き続き、組織のあり方について検討を深めていくことが望まれる。  <その他事項> 特になし。	

#### 4. その他参考情報

特になし。

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

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

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

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

4. その他参考情報

特になし。

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

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

4. その他参考情報
特になし。



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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
中期計画(百万円)	令和4年度(人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。)において平成29年度比で5%程度に相当する額の削減	6,780	—	—	—	—	6,440 程度	
年度計画予算額(百万円)		—	6,774 <6,810> (6,774) ≪6,799≫	6,715 <6,766> (6,715) ≪6,766≫	6,664 <6,729> (6,664) ≪6,719≫	(6,610) ≪6,722≫		
削減率(各年度計画予算額と29年度計画予算額との比較)		—	△0.1% <0.5%> (△0.1%) ≪0.3%≫	△1.0% <0.2%> (△1.0%) ≪△0.2%≫	△1.7% <△0.7%> (△1.7%) ≪△0.9%≫	(△2.5%) ≪△0.9%≫		
<参考> 中期計画上の推計額(百万円)		—	6,774 <6,810> (6,774) ≪6,799≫	6,715 <6,751> (6,715) ≪6,740≫	6,664 <6,710> (6,664) ≪6,689≫	6,610 <6,696> (6,610) ≪6,635≫	6,440 <6,526> (6,440) ≪6,465≫	
達成度(年度計画の削減率と中期計画上の削減率の比較)		—	100% <100%> (100%) ≪100%≫	100% <48.6%> (100%) ≪35.3%≫	100% <72.7%> (100%) ≪67.3%≫	(100%) ≪40.1%≫		

(注1) 本書は、特殊要因を除いた変更後の予算額。

< >は、特殊要因を含んだ変更後の予算額。

( )は、特殊要因を除いた当初計画の予算額。

≪ ≫は、特殊要因を含んだ当初計画の予算額。

(注2) 特殊要因は、中央新幹線建設資金貸付等業務、海外高速鉄道調査等業務並びに都市鉄道融資及び物流施設融資業務に係る経費である。

(注3) 本表には人件費を含まない。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価								
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
					業務実績	自己評価	評価	
	<p>④一般管理費の効率化</p> <p>一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（令和4年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。</p>	<p>④一般管理費の効率化</p> <p>一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和4年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。</p>	<p>④一般管理費の効率化</p> <p>一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和4年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減を目指す、抑制を図る。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人件費及び特殊要因を除いた一般管理費の削減率（令和4年度における対平成29年度比）</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中期計画期間の最終年度（令和4年度）における前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比の削減率に向けた実施状況</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>令和2年度計画予算における人件費を除いた一般管理費6,729百万円のうち、特殊要因（中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費32百万円、海外高速鉄道調査等業務に係る経費22百万円並びに都市鉄道融資及び物流施設融資業務に係る経費10百万円）を除いた評価対象の予算額は6,664百万円であり、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115百万円（△1.7%）を削減した。令和4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。</p>	<p>&lt;評価と根拠&gt;</p> <p>評価：B</p> <p>根拠：人件費及び特殊要因を除いた一般管理費は平成29年度計画予算6,780百万円と比べ、115百万円（△1.7%）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ことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>なし</li> </ul>	<p>評価</p> <p>B</p> <p>&lt;評価に至った理由&gt;</p> <p>自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>	

4. その他参考情報
特になし。

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成 29 年度の事業費年度計画予算額)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
中期目標 (百万円)	令和 4 年度(特殊要因により増減する経費を除く。)において平成 29 年度比で 5% 程度に相当する額の削減	932,565	—	—	—	—	885,937 程度	
年度計画予算額 (百万円)	—	—	976,139 <1,001,910> (968,733) ≪994,488≫	964,278 <993,270> (962,224) ≪991,216≫	982,050 <1,128,434> (977,104) ≪1,006,360≫	(943,276) ≪1,102,353≫		
削減率 (各年度計画予算額と 29 年度計画予算額との比較)	—	—	4.7% <7.4%> (3.9%) ≪6.6%≫	3.4% <6.5%> (3.2%) ≪6.3%≫	5.3% <21.0%> (4.8%) ≪7.9%≫	(1.1%) ≪18.2%≫		
<参考> 中期計画上の推計額 (百万円)	—	—	969,800 <995,571> (969,800) ≪995,554≫	977,190 <1,003,050> (977,190) ≪1,002,945≫	935,294 <1,078,371> (935,294) ≪961,050≫	992,816 <1,149,690> (816,574) ≪842,330≫	885,803 <962,847> (826,888) ≪852,644≫	
達成度 (年度計画の削減率と中期計画上の削減率の比較)	—	—	85.5% <90.9%> (102.9%) ≪101.7%≫	140.7% <116.1%> (150.5%) ≪120%≫	5.5% <74.4%> (6.1%) ≪38.6%≫	(△1082.9%) ≪△53.1%≫		

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

(注2) 特殊要因は、中央新幹線建設資金貸付等業務、海外高速鉄道調査等業務並びに都市鉄道融資及び物流施設融資業務に係る経費である。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
⑤事業費の効率化 事業費(特殊要因により増減する経費を除く。)については、中期目標期間の最終年度(令和4年度)において、前中期目標期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額を削減する。	⑤事業費の効率化 事業費(特殊要因により増減する経費を除く。)については、中期計画期間の最終年度(令和4年度)において、前中期計画期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額を削減する。	⑤事業費の効率化 事業費(特殊要因により増減する経費を除く。)については、中期計画期間の最終年度(令和4年度)において、前中期計画期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特殊要因を除いた事業費の削減率(令和4年度)における対平成29年度比)</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中期計画期間の最終年度(令和4年度)における前中期計画期間の最終年度(平成29年度)比の削減率に向けた実施状況</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>令和2年度計画予算における事業費1,128,434百万円のうち、特殊要因(中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費25,756百万円、海外高速鉄道調査等業務に係る経費3,500百万円並びに都市鉄道融資及び物流施設融資業務に係る経費117,129百万円)を除いた評価対象の予算額は982,050百万円であり、平成29年度計画予算932,565百万円と比べ、49,485百万円(+5.3%)の増額となっている。</p> <p>これは整備新幹線事業がピークを迎えていることや北陸新幹線の事業費増加等の影響により、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ること等から、機構全体の事業費としては、令和4年度における削減目標を達成できる見通しである。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：C</p> <p>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、49,485百万円(+5.3%)の増額となっているものの、令和3年度以降は整備新幹線事業が縮小していく見込みであること等から、令和4年度における削減目標を達成できる見通しである。</p> <p>しかしながら、主要な事業の一つである整備新幹線整備事業について、北陸新幹線の工期の遅延と事業費の増加が生じ、国土交通大臣より「業務運営の抜本的な改善に関する命令(注)」を受けたことを踏まえ、機構全体の事業費の効率化の取組みについても、必ずしも十分でなかったと考えており、自己評価をCとする。</p> <p>(注)「業務運営の抜本的な改善に関する命令」：国土交通省が令和2年11月に設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工期遅延・事業費増嵩に至った事実関係の検証が行われた結果、令和元年度の時点において既に、機構における工程管理・事業費管理の体制やルール、沿線自治体等のあり方に重大な課題が存在していることが明らかとなったため、令和元年度の業務実績評価において、整備新幹線整備事業の工程管理及び事業費管理の項目について、抜本的な改善を求める必要があるとされ、①工程管理・</p>	<p>評定</p> <p>C</p> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>令和2年度においては、主要な事業の一つである整備新幹線整備事業において、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工期遅延及び事業費の大幅な増嵩を生じて業務改善命令を受けるに至り、機構全体の予算における事業費の効率化についても、中期計画に定めた目標の確実な達成に向けて、一層の取組が求められる状況となっていることを踏まえ、C評定とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>整備新幹線をはじめとする鉄道建設業務について、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を引き続き確実に実施するとともに、令和2年6月にとりまとめられた「北陸新幹線の行程・事業費管理に関する検証委員会報告書」の内容も踏まえて事業費の管理を徹底し、あわせて機構全体の事業費の効率化の取組を進めていく必要がある。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効率化のC評価については、業務改善命令との関係ではやむを得ないところであると考えられる。今後に期待したい。</li> <li>・事業費の効率化に関して、R4年度に向けた事業費大幅削減が予定されているが、入札における不調不落などのリスクへの対応を十分検討して進めて頂きたい。</li> </ul>	

					<p>事業費管理の体制の見直し（事業執行体制の強化）、② 工程管理・事業費管理のルールの見直し（本社のチェック機能の強化）、③関係自治体等との情報共有の拡充に関する措置を速やかに講ずるよう、令和2年12月22日、国土交通大臣より命令を受けた。</p> <p>・「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」：「業務運営の抜本的な改善に関する命令」において命ぜられた事項について、機構において講ずる措置を策定し、令和3年1月29日に国土交通大臣へ報告を行った。</p> <p>・「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」：北陸新幹線（金沢・敦賀間）において事業費増嵩や工期遅延が見込まれていたことから、事業費増嵩や工期遅延の原因究明と再発防止策（ガバナンスの見直しを含む）の検討を行うとともに、工期短縮策の検証や更なる工期短縮策の検討を行うため、国土交通省が令和2年11月に設置した。同年12月、本検証委員会において、工期遅延、事業費増嵩に至った事実関係の検証及び工期短縮策、事業費縮減策についての検討を行った「中間報告書」が取りまとめられ、今後、それぞれの事象が発生した構造的な原因についても精査し、再発防止策について、引き続き検討を進めることが予定されている。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>・「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対する改善措置について次のとおり取り組んでいる。また、他の</p>
--	--	--	--	--	---

					<p>公共事業の進め方等から学ぶべきところを積極的に取り入れていくとともに、その結果を踏まえ、関係者とも連携して徹底した組織改革を進めているところであり、令和3年度においても引き続き対応していく。</p> <p>(1) 工程管理・事業費管理の体制の見直し（事業執行体制の強化）</p> <p>①北陸新幹線の建設遂行に第一義的な責任を持つ地方組織の業務執行体制を強化するため、令和2年度末で大阪支社を廃止し、令和3年4月から新たに北陸新幹線建設局を置く。</p> <p>②北陸新幹線建設局では、局長を福井市、副局長を小松市に配置する。また、一定のエリアごとに、工程・事業費管理に係る責任者を明確化し、それぞれを現場の中心である小松市、福井市、敦賀市に配置するとともに、工事が逼迫している箇所では、工事の着実な遂行に必要な人員体制を各地に配置する。</p> <p>(2) 工程管理・事業費管理のルールの見直し（本社のチェック機能の強化）</p> <p>①建設局において、一定の工期遅延（1カ月を想定）が見込まれる場合や、一定の増嵩（各工区内の個別工事ごとに1億円を想定）が見込まれる場合には、直ちに本社に報告させるとともに、対策の実施前に本社の了承を得させることなどをルール化し、本社レベルで対応が必要な事象の早期の把握を図る。また、本社においては、リスク対応が円滑に行えるよう、適時適切に現地確認を行う。</p> <p>②工期と事業費が結果的にトレードオフ関係になった</p>
--	--	--	--	--	---

					<p>場合に対応可能となるよう、工程管理委員会と総額管理委員会とを統合し、事業総合管理委員会を設置して工程と事業費を同時かつ総合的に審議する。また、工程管理・事業費管理の客観性・多面性を高める観点から、第三者の視点からの意見を継続的に取り入れる仕組みを導入することとする。</p> <p>③現在、国土交通省が開催している「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において、工程管理・事業費管理の状況について客観的な視点でチェックをいただいている。こうした外部有識者からの助言を継続的にいただくこととし、当機構が自ら行った工程管理・事業費管理の結果について客観的な評価や助言を仰ぐこととする（四半期ごとの開催を想定）。</p> <p>(3) 関係自治体等との情報共有の拡充</p> <p>①関係自治体等で構成する会議体を、ハイレベル及び実務担当者レベルのそれぞれで設置し、定期的に、各工区の工事の進捗状況、事業費の執行状況、発生しているリスク要因等について、体系的に情報共有する。</p> <p>②北陸新幹線建設局の局長、副局長を福井市、小松市に置くとともに、渉外担当の職員をそれぞれ配置することにより、地元自治体の幹部等とのコミュニケーションを積極的にとれる体制をとることとする。</p> <p>機構の令和元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＜今後の課題＞（下記）について、令和3年度においても引き続き対応していく。</p>
--	--	--	--	--	--

						<p>&lt;今後の課題&gt;  「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の中間報告書(令和2年12月)において、早急に改善策を検討し、実行可能なものから着手することが求められるとされた課題について、同報告書に示された改善の方向性を踏まえて速やかに改善策を検討する必要がある。</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報							
特になし。							



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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
<p>⑥資産の有効活用                      宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。</p> <p>&lt;指標&gt;                      ・保有宿舍・寮の平均入居率(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度上期までの平均入居率・95%)</p>	<p>⑥資産の有効活用                      宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、「8. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画」に従って、資産の処分等及び集約化を図る。</p>	<p>⑥資産の有効活用                      宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、集約化のため、行田宿舎については売却手続きを進める。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;                      ・保有宿舍・寮の平均入居率(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度上期までの平均入居率・95%)</p> <p>&lt;その他の指標&gt;                      ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt;                      ・資産の処分等及び集約化を図っているか。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;                      保有宿舍・寮については、人事異動に伴う入居者の入替え等により空室となる期間を短くする等、効率的な活用を図った。</p> <p>行田宿舎については、中期目標期間内の売却に向けて、土地調査測量等の手続きを実施した。</p>	<p>&lt;評価と根拠&gt;                      評価: B                      根拠: 保有宿舍・寮については、効率的な活用を図ったことにより、95.6%と高い入居率を維持できた。また、行田宿舎については、中期目標期間内に売却するスケジュールのもと、土地調査測量等の手続きを実施した。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;                      ・なし</p>	<p>評価</p> <p>B</p>	<p>&lt;評価に至った理由&gt;                      自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;                      特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;                      特になし。</p>

4. その他参考情報
特になし。

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
Web会議開催回数	—	—	638回 (4月～3月)	1,110回 (4月～3月)	2,155回 (4月～2月)			
電子決済率	—	—	50.5% (4月～3月)	59.3% (4月～3月)	68.9% (4月～12月)			

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
<p>(2) 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。</p> <p>&lt;指標&gt; ・Web会議開催回数 ・電子決済率</p>	<p>(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。</p>	<p>(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。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・Web会議開催回数 ・電子決済率</p> <p>&lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt; ・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。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; 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)」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い、21業務システム中14システム(対応完了分も含む)が刷新することとなった。 ・共用型モバイル端末を継続利用することとし、必要箇所には増備を行った。(北海道28台、大阪50台追加) ・コロナ禍による在宅勤務に対応するために、カチャットデスクトップを導入し、希望者すべてにライセンスの配布を行っ</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt; 評定：B 根拠：「IT推進計画(平成29年度～令和4年度)」における令和2年度の取り組みにより、Web会議開催回数や電子決済率の進展のほか、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。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<p>評定 B</p> <p>&lt;評定に至った理由&gt; 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</p> <p>&lt;今後の課題&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし。</p>	

				<p>た。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ禍による WEB 会議システムの利用増に対応するために、コミュニケーションツールとして MicroSoftTeams を導入し利活用を促進した。</li> <li>・業務用のパソコンを在宅業務や出張で対応可能とするため、段階的にモバイルパソコンに置き換えることとした。</li> <li>・内部手続における押印等の見直しに伴い、サイボウズのワークフロー機能を有効化し、簡易的な申請等はワークフローを利用して申請可能とした。</li> <li>・調達等合理化計画に基づき、業務用モバイルパソコン、サーバ、AutoCAD の一括調達を行った。</li> <li>・IT 担当者の課題抽出や連絡調整のため、全国 IT 担当者 Web 会議を毎月開催した。</li> <li>・業務従事者を含めた IT 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。</li> </ul>		
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

特になし。

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
5. 財務内容の改善に関する事項 (1) 財務運営の適正化 中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。 独立行政法人会計基準(平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂)等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。 また、独立行政法	5. 財務内容の改善に関する事項 (1) 予算、収支計画及び資金計画別紙のとおり。	5. 財務内容の改善に関する事項 (1) 予算、収支計画及び資金計画別紙のとおり。	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・中期計画の予算、収支計画及び資金計画に基づくとともに、毎年度の運営費交付金債務残高の発生状況にも留意して作成した年度計画の予算、収支計画及び資金計画について適正に実施しているか。	<主要な業務実績> ・令和2年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績(表3.1-1参照) ・令和2年度決算報告書(表3.1-2参照) ・目的積立金等の状況(表3.1-3参照)	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画を踏まえ作成した令和2年度計画に基づき、適正に実施したことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 特になし。  <その他事項> 特になし。	

<p>人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。</p> <p>なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。</p>						
---	--	--	--	--	--	--

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし。</p>

表3. 1-1 令和2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

区 分	計 画				実 績			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
収入								
国庫補助金等	48,336	12,210	-	60,546	54,748	12,226	-	66,974
地方公共団体建設費負担金	48,336	-	-	48,336	54,748	-	-	54,748 ※1
地方公共団体建設費補助金	-	12,210	-	12,210	-	12,226	-	12,226
政府出資金	-	-	3,390	3,390	-	-	-	- ※2
借入金等	-	117,347	14,853	132,200	-	114,884	14,807	129,691
財政融資資金借入金	-	11,700	-	11,700	-	11,700	-	11,700
民間借入金	-	14,047	4,853	18,900	-	11,584	4,807	16,391 ※3
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	-	91,600	10,000	101,600	-	91,600	10,000	101,600
業務収入	85,645	71,801	34,044	191,491	85,313	73,436	33,913	192,661
受託収入	-	-	25,966	25,966	-	-	17,717	17,717 ※4
業務外収入	349	1,921	385	2,655	3,212	1,742	250	5,204 ※5
他勘定より受入	96,672	11,609	12,580	120,861	104,406	11,691	15,981	132,078
計	231,002	214,888	91,219	537,109	247,679	213,978	82,667	544,325
支出								
業務経費								
鉄道建設業務関係経費	446,809	31,522	22,417	500,847	494,974	31,605	17,798	544,377
受託経費	-	-	23,893	23,893	-	-	16,343	16,343 ※6
鉄道建設業務関係経費	-	-	23,893	23,893	-	-	16,343	16,343 ※6
借入金等償還	-	165,533	42,695	208,228	-	165,533	42,695	208,228
支払利息	2,709	7,200	1,379	11,288	2,709	6,519	1,192	10,420
一般管理費	4,095	444	821	5,360	3,242	375	596	4,213 ※7
人件費	11,615	1,260	2,344	15,218	10,693	1,238	1,363	13,294 ※8
業務外支出	8,653	2,822	3,104	14,578	44	401	65	510 ※9
他勘定へ繰入	174	23,950	-	24,124	34	23,948	-	23,982
計	474,155	232,731	96,652	803,537	511,696	229,619	80,051	821,367

【人件費の見積もり】 11,810百万円を支出する。

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

(注1) 第4期中期計画期間における特殊要因については、我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに係る経費である。

※1 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事業費相当分が増加したことによる増  
 ※2 その他事業において、出資案件の採択がなかったことによる減  
 ※3 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  
 ※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増  
 ※5 整備新幹線事業において、消費税が還付になったことによる増  
 ※6 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  
 ※7 経費の節減による減  
 ※8 欠員があったことによる減  
 ※9 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

区 分	計 画				実 績			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
費用の部	220,072	72,097	57,838	350,008	225,330	72,409	68,902	366,640
経常費用	219,723	64,698	56,332	340,754	223,403	66,363	67,672	357,438
鉄道建設業務費	218,637	64,489	54,966	338,093	222,384	66,160	52,808	341,352
受託経費	300	-	1,055	1,355	258	-	14,476	14,734 ※1
一般管理費	686	184	281	1,151	671	179	363	1,213
減価償却費	100	25	29	154	90	24	25	140
財務費用	1	7,139	1,398	8,539	16	5,982	1,192	7,190 ※2
雑損	348	260	108	716	121	63	38	222 ※3
臨時損失	-	-	-	-	1,790	-	0	1,790 ※4
収益の部	220,072	71,740	58,089	349,902	225,330	72,478	68,953	366,761
鉄道建設業務収入	80,078	69,312	45,276	194,666	84,746	70,615	43,273	198,635
鉄道建設事業費補助金収入	-	-	-	-	-	-	-	-
鉄道建設事業費利子補給金収入	-	37	-	37	-	39	-	39
受託収入	300	-	1,055	1,355	258	-	14,476	14,734 ※1
資産見返負債戻入	139,345	2,019	11,733	152,737	139,725	1,677	10,967	152,369
資産見返補助金等戻入	135,709	2,012	966	138,686	135,361	1,616	680	137,657
その他	3,637	7	10,407	14,051	4,364	60	10,287	14,712
財務収益	1	0	-	1	16	3	-	20 ※5
雑益	348	372	385	1,105	584	144	237	965 ※6
臨時利益	-	-	-	-	-	-	0	0 ※7
純利益	-	△ 357	251	△ 106	-	70	51	121
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-	-	-
総利益	-	△ 357	251	△ 106	-	70	51	121

※1 その他事業において、受託事業の引当金が計画を上回ったことによる増  
 ※2 民鉄線等事業において、借入金利率が予定を下回ったことによる減  
 ※3 整備新幹線事業において、補助金の返還が予定を下回ったことによる減  
 ※4 整備新幹線事業において、固定資産売却損があったことによる増  
 ※5 利息収入が予定を上回ったことによる増  
 ※6 民鉄線等事業において、雑収入が予定を下回ったことによる減  
 ※7 その他事業において、固定資産売却益があったことによる増

資金計画

区 分	計 画				実 績			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
資金支出	589,317	256,514	109,974	955,805	1,141,802	351,960	99,314	1,593,075
業務活動による支出	473,983	43,360	53,514	570,856	499,101	43,971	37,685	580,757
投資活動による支出	5	-	409	414	514,703	105,100	216	620,019 ※1
財務活動による支出	-	189,353	42,695	232,048	80	189,353	42,696	232,129
翌年度への繰越金	115,330	23,802	13,356	152,487	127,918	13,536	18,716	160,171
資金収入	589,317	256,514	109,974	955,805	1,141,802	351,960	99,314	1,593,075
業務活動による収入	230,653	97,276	72,591	400,520	249,554	96,597	65,411	411,562
受託収入	-	-	25,966	25,966	317	0	17,717	18,034 ※2
その他の収入	230,653	97,276	46,624	374,553	249,237	96,597	47,694	393,528
投資活動による収入	349	266	385	999	513,600	104,401	2	618,003 ※3
財務活動による収入	-	117,347	18,243	135,590	0	114,884	14,807	129,691
前年度よりの繰越金	358,315	41,626	18,755	418,696	378,648	36,078	19,094	433,819

※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 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  
 ※3 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

(注2) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【海事勘定】

予算

(単位: 百万円)

区 分	計 画	実 績
収入		
借入金等	69,000	52,100
財政融資資金借入金	28,000	18,100 ※1
民間借入金	37,000	34,000
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	4,000	- ※2
業務収入	28,412	31,243
業務外収入	184	266 ※3
計	97,596	83,608
支出		
業務経費		
海事業務関係経費	40,685	24,664 ※4
借入金等償還	55,699	55,699
支払利息	711	478 ※5
一般管理費	219	189 ※6
人件費	766	673 ※7
業務外支出	158	32 ※8
計	98,239	81,736

【人件費の見積もり】 615百万円を支出する。

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

収支計画

(単位: 百万円)

区 分	計 画	実 績
費用の部	26,405	25,851
経常費用	25,344	24,956
海事業務費	24,359	24,083
一般管理費	983	871 ※1
減価償却費	2	2
財務費用	1,061	460 ※2
臨時損失	-	436 ※3
収益の部	26,922	26,888
海事業務収入	26,542	26,371
資産見返負債戻入	-	-
資産見返補助金等戻入	0	0
財務収益	0	0
雑益	380	517 ※4
純利益	517	1,037
目的積立金取崩額	-	-
総利益	517	1,037

資金計画

(単位: 百万円)

区 分	計 画	実 績
資金支出	102,004	91,922
業務活動による支出	2,490	1,610 ※1
投資活動による支出	40,068	25,142 ※2
財務活動による支出	55,699	55,699
翌年度への繰越金	3,747	9,471
資金収入	102,004	91,922
業務活動による収入	27,082	25,674
投資活動による収入	1,673	4,814 ※3
財務活動による収入	69,000	52,100 ※4
前年度よりの繰越金	4,249	9,334

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。



【地域公共交通等勘定】

予算

区 分	計画			実績		
	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
	(単位:百万円)					
収入						
運営費交付金	63	-	63	59	-	59
政府出資金	10	-	10	-	-	- ※1
借入金等	117,100	2,652	119,752	115,999	1,755	117,754
財政融資資金借入金	117,100	-	117,100	115,999	-	115,999
民間借入金	-	2,652	2,652	-	1,755	1,755 ※2
業務収入	44	4,114	4,157	18	4,109	4,128
業務外収入	-	-	-	5	0	5 ※3
計	117,217	6,766	123,983	116,081	5,864	121,945
支出						
業務経費						
地域公共交通等業務関係経費	117,139	2,652	119,791	116,004	1,755	117,759
借入金等償還	-	4,100	4,100	-	4,100	4,100
支払利息	-	1	1	-	-	- ※4
一般管理費	16	5	21	8	5	13 ※5
人件費	59	26	84	45	25	70 ※6
業務外支出	4	2	6	2	0	2 ※7
計	117,217	6,766	124,003	116,059	5,884	121,943

※1 地域公共交通出資等業務において、出資が翌年度繰越となったことによる減  
 ※2 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  
 ※3 雑収入があったことによる増  
 ※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 欠員があったことによる減  
 ※7 消費税納付額が予定を下回ったことによる減

[人件費の見積もり] 70百万円を支出する。  
 ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

(注1) 第4期中期計画期間における特殊要因については、都市鉄道融資及び物流施設融資に係る経費である。

収支計画

区 分	計画			実績		
	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
	(単位:百万円)					
費用の部	109	34	142	64	28	92
経常費用	109	32	141	60	28	89
地域公共交通等業務費	28	0	28	5	0	5 ※1
一般管理費	80	32	112	56	28	84 ※2
減価償却費	0	0	0	0	0	0
財務費用	-	2	2	4	-	4 ※3
収益の部	109	13	122	73	9	81
運営費交付金収益	61	-	61	45	-	45 ※4
地域公共交通等業務収入	44	13	57	20	9	29 ※5
賞与引当金見返に係る収益	4	-	4	3	-	3 ※6
退職給付引当金見返に係る収益	0	-	0	0	-	0
資産見返負債戻入	0	-	0	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	0	-	0	0	-	0
資産見返補助金等戻入	0	-	0	0	-	0
財務収益	-	-	-	0	0	0
雑益	-	-	-	4	0	4 ※7
純利益	-	△ 21	△ 21	8	△ 20	△ 11
目的積立金取崩額	-	21	21	-	20	20
総利益	-	-	-	8	-	8

※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 人件費が予定を下回ったことによる減  
 ※3 地域公共交通出資等業務において、借入金の経過利息があったことによる増  
 ※4 地域公共交通出資等業務において、運営費交付金債務として繰り越したことによる収益化額の減  
 ※5 地域公共交通出資等業務において、貸付管理費収入が予定を下回ったことによる減  
 ※6 人件費が予定を下回ったことによる減  
 ※7 雑収入があったことによる増

資金計画

区 分	計画			実績		
	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
	(単位:百万円)					
資金支出	117,217	6,816	124,033	116,080	5,924	122,004
業務活動による支出	117,217	2,686	119,903	116,051	1,787	117,838
投資活動による支出	0	-	0	0	0	0 ※1
財務活動による支出	-	4,100	4,100	-	4,100	4,100
翌年度への繰越金	0	30	30	28	36	65
資金収入	117,217	6,816	124,033	116,080	5,924	122,004
業務活動による収入	107	4,114	4,221	77	4,109	4,186
運営費交付金による収入	63	-	63	59	-	59
その他の収入	44	4,114	4,157	18	4,109	4,128
財務活動による収入	117,110	2,652	119,762	115,999	1,755	117,754
前年度よりの繰越金	0	50	50	4	59	63

(注2) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【助成勘定】

予算

区 分	計画						実績					
	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金交付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金交付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
	(単位:百万円)											
収入												
運営費交付金	-	-	-	200	-	200	-	-	-	200	-	200
国庫補助金等	108,260	-	-	-	-	108,260	111,586	-	-	-	-	111,586
国庫補助金	108,219	-	-	-	-	108,219	111,545	-	-	-	-	111,545
政府補助金	41	-	-	-	-	41	41	-	-	-	-	41
業務収入	-	25,750	72,431	285	-	98,467	-	25,750	72,431	261	-	98,443
業務外収入	72	-	-	0	-	72	48	-	0	0	-	49 ※1
他勘定より受入	24,124	-	-	-	-	24,124	23,982	-	-	-	-	23,982
他経理より受入	16,300	-	23,820	-	△40,120	-	16,300	-	23,820	-	△40,120	-
計	148,756	25,750	96,251	486	△40,120	231,123	151,916	25,750	96,251	462	△40,120	234,259
支出												
業務経費												
鉄道助成業務関係経費	13,672	-	-	6	-	13,678	8,873	-	-	4	-	8,877 ※2
支払利息	-	25,750	-	-	-	25,750	-	25,750	-	-	-	25,750
一般管理費	-	-	-	129	-	129	-	-	-	114	-	114 ※3
人件費	-	-	-	325	-	325	-	-	-	294	-	294
業務外支出	376	-	-	26	-	402	210	-	-	24	-	234 ※4
他勘定へ繰入	110,888	-	79,951	-	-	190,839	119,013	-	79,951	-	-	198,964
他経理へ繰入	23,820	-	16,300	-	△40,120	-	23,820	-	16,300	-	△40,120	-
計	148,756	25,750	96,251	486	△40,120	231,123	151,916	25,750	96,251	436	△40,120	234,233

[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、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画

区 分	計画						実績					
	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金交付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金交付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
	(単位:百万円)											
費用の部	124,936	25,724	80,921	460	△16,300	215,743	129,931	25,724	80,921	411	△16,300	220,688
経常費用	124,560	-	25,967	460	△16,300	134,688	129,760	-	25,967	411	△16,300	139,838
鉄道助成業務費	124,560	-	25,967	-	△16,300	134,227	129,760	-	25,967	-	△16,300	139,427
一般管理費	-	-	-	459	-	459	-	-	-	410	-	410 ※1
減価償却費	-	-	-	2	-	2	-	-	-	2	-	2
財務費用	-	25,724	54,955	-	-	80,679	-	25,724	54,955	-	-	80,679
雑損	376	-	-	-	-	376	171	-	-	-	-	171 ※2
収益の部	124,936	25,724	72,431	461	△16,300	207,253	129,931	25,724	72,432	440	△16,300	212,226
運営費交付金収益	-	-	-	188	-	188	-	-	-	189	-	189
鉄道助成業務収入	16,300	25,724	72,431	259	△16,300	98,414	16,300	25,724	72,431	237	△16,300	98,393
補助金等収益	108,260	-	-	-	-	108,260	113,460	-	-	-	-	113,460
賞与引当金見返に係る収益	-	-	-	12	-	12	-	-	-	10	-	10 ※3
退職給付引当金見返に係る収益	-	-	-	0	-	0	-	-	-	3	-	3 ※4
前払年金費用見返に係る収益	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	- ※5
資産見返負債戻入	-	-	-	0	-	0	-	-	-	0	-	0
資産見返補助金等戻入	-	-	-	0	-	0	-	-	-	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
財務収益	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	0 ※6
雑益	376	-	-	0	-	376	171	-	-	0	-	171 ※7
純利益	-	-	△8,490	0	-	△8,490	-	-	△8,490	28	-	△8,461
目的積立金取崩額	-	-	-	2	-	2	-	-	-	2	-	2
総利益	-	-	△8,490	3	-	△8,487	-	-	△8,490	31	-	△8,459

※1 経費の節減による減  
 ※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 賞与引当金見返が予定を下回ったことによる減  
 ※4 退職給付引当金見返が予定を上回ったことによる増  
 ※5 勘定科目見直しによる減  
 ※6 利息収入があったことによる増  
 ※7 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

資金計画

区 分	計画						実績					
	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金交付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金交付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
	(単位:百万円)											
資金支出	148,756	25,750	96,252	747	△40,120	231,385	151,281	25,750	96,252	783	△40,120	233,946
業務活動による支出	148,756	25,750	71,255	509	△40,120	206,150	151,281	25,750	71,255	462	△40,120	208,628
投資活動による支出	-	-	-	4	-	4	-	-	-	4	-	4
財務活動による支出	-	-	24,997	-	-	24,997	-	-	24,997	-	-	24,997
翌年度への繰越金	-	-	0	234	-	234	-	-	0	317	-	317
資金収入	148,756	25,750	96,252	747	△40,120	231,385	151,281	25,750	96,252	783	△40,120	233,946
業務活動による収入	148,756	25,750	96,251	488	△40,120	231,125	151,281	25,750	96,252	458	△40,120	233,621
運営費交付金による収入	-	-	-	200	-	200	-	-	-	200	-	200
補助金等による収入	108,260	-	-	-	-	108,260	110,952	-	-	-	-	110,952
その他の収入	40,496	25,750	96,251	287	△40,120	122,665	40,330	25,750	96,252	257	△40,120	122,469
前年度よりの繰越金	-	-	0	259	-	260	-	-	0	325	-	325

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【特例業務勘定】

予算

(単位:百万円)

区 分	計画	実績	
収入			
業務収入	6,935	96	※1 特例業務貸付回収金の償還猶予による減
業務外収入	9	100	※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
他勘定より受入	79,951	79,951	
計	86,895	80,148	
支出			
業務経費			
特例業務関係経費	99,105	121,615	※3 鉄道施設等整備支援事業助成費に前年度からの繰越があったことによる増
支払利息	9,510	9,510	
一般管理費	1,000	658	※4 派遣職員人件費負担金が予定を下回ったことによる減
人件費	548	406	※5 欠員があったことによる減
業務外支出	1	2	※6 平成29年度消費税の追徴税発生による増
他勘定へ繰入	9,973	13,065	※7 並行在来線貨物調整事業資金の繰入額が予定を上回ったことによる増
計	120,138	145,256	

[人件費の見積もり] 440百万円を支出する。

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

収支計画

(単位:百万円)

区 分	計画	実績	
費用の部	67,548	71,333	
経常費用	58,037	61,821	
特例業務費	56,665	60,808	※1 土壌汚染対策等引当金の繰入を行ったことによる増
一般管理費	1,352	990	※2 派遣職員人件費負担金が予定を下回ったことによる減
減価償却費	20	23	※3 固定資産の取得が予定を上回ったことによる増
財務費用	9,511	9,511	
臨時損失	-	1	※4 固定資産除却損を計上したことによる増
収益の部	54,963	65,890	
特例業務収入	-	10,833	※5 共済年金追加費用引当金戻入益等を計上したことによる増
財務収益	54,960	54,962	
雑益	4	95	※6 鉄道施設等整備支援事業助成費の返還があったことによる増
純利益	△12,585	△5,443	
目的積立金取崩額	-	-	
総利益	△12,585	△5,443	

資金計画

(単位:百万円)

区 分	計画	実績	
資金支出	380,357	590,911	
業務活動による支出	152,046	145,080	
投資活動による支出	36	264,938	※1 定期預金の預入れがあったことによる増
翌年度への繰越金	228,274	180,893	
資金収入	380,357	590,911	
業務活動による収入	61,898	55,153	※2 特例業務貸付回収金の償還猶予による減
投資活動による収入	24,997	258,997	※3 有価証券の償還があったことによる増
前年度よりの繰越金	293,462	276,762	

(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	263,857,000	259,001,000	-4,856,000	
(款)国庫補助金	108,219,317,000	111,544,785,108	3,325,468,108	
(款)地方公共団体建設費負担金	48,336,000,000	54,748,198,716	6,412,198,716	建設勘定において、地方公共団体からの前年度繰越事業費相当分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	12,225,822,762	15,822,762	
(款)政府補給金	41,000,000	41,000,000	0	
(款)政府出資金	3,400,000,000	0	-3,400,000,000	建設勘定において、出資案件の採択がなかったことによる減
(款)民間出えん金	0	0	0	
(款)財政融資資金借入金	156,800,000,000	145,799,000,000	-11,001,000,000	
(款)民間借入金	58,552,000,000	52,145,922,000	-6,406,078,000	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	105,600,000,000	101,600,200,000	-3,999,800,000	
(款)業務収入	329,460,728,000	326,570,162,738	-2,890,565,262	
(款)受託収入	25,966,400,000	17,717,212,430	-8,249,187,570	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	2,919,446,000	5,623,306,491	2,703,860,491	建設勘定において、消費税が還付となったことによる増
収 入 合 計	851,768,748,000	828,274,611,245	-23,494,136,755	

(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	774,106,918,000	817,292,191,450	43,185,273,450	
(項)受託経費	23,893,200,000	16,343,012,014	-7,550,187,986	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	268,027,434,000	268,027,433,408	-592	
(項)支払利息	47,261,180,000	46,158,983,048	-1,102,196,952	
(項)一般管理費	6,728,866,000	5,185,542,508	-1,543,323,492	建設勘定において、経費の節減による減
(項)人件費	16,941,143,000	14,737,520,286	-2,203,622,714	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	15,145,369,000	779,610,716	-14,365,758,284	建設勘定において、消費税納付額が予定を下回ったことによる減
支 出 合 計	1,152,104,110,000	1,168,524,293,430	16,420,183,430	

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。

(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

表3. 1-3 目的積立金等の状況

(1) 建設勘定

(単位:百万円、%)

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

(2) 海事勘定

(単位:百万円、%)

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

(3) 地域公共交通等勘定

(単位:百万円、%)

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

(4) 助成勘定

(単位:百万円、%)

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

(5) 特例業務勘定

(単位:百万円、%)

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

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
<p>(1) 財務運営の適正化</p> <p>中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。</p> <p>独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。</p> <p>また、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処</p>	<p>(2) 財務運営の適正化</p> <p>独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。</p> <p>また、各年度期末における運営費交付金債務に関し、そ</p>	<p>(2) 財務運営の適正化</p> <p>独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。</p> <p>また、年度末における運営費交付金債務に関し、その発</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を実施しているか。</li> <li>・各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行って</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>独立行政法人会計基準等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行った結果、令和2年度末においては、運営費交付金債務残高 11 百万円が発生している。</p>	<p>&lt;評価と根拠&gt;</p> <p>評価：B</p> <p>根拠：独立行政法人会計基準等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行い、独立行政法人会計基準等を遵守して適正な会計処理を行った結果、令和2年度末においては、11 百万円の運営費交付金債務残高が発生しているが、これは地域公共交通等勘定の運営費交付金の収益化基準において、業務達成基準の期間を令和2年度から3年度に設定した業務経費に係るものである。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p>	<p>評価</p> <p>B</p> <p>&lt;評価に至った理由&gt;</p> <p>自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>	

<p>理に努める。</p> <p>なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。</p>	<p>の発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。</p> <p>なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。</p>	<p>生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。</p> <p>なお、運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。</p>	<p>いるか。</p>		<p>・なし</p>	
--	---	---	-------------	--	------------	--

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし。</p>

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評定	
(2) 資金調達 毎年度の資金計画を策定するとともに、計画的な債券発行等を通じて、資金調達コストの抑制を図る。	(3) 資金調達 資金計画を策定し、短期資金及び長期資金の併用等による柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。	(3) 資金調達 資金調達に当たっては、サステナビリティファイナンスを有効活用した資金計画を策定し、短期資金及び長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。また、IR活動等を通じ機構の環境・社会貢献面への取り組みを幅広く訴求することにより投資家層の拡大を図る。	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・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。	<主要な業務実績> サステナビリティファイナンス（注）を活用した資金計画を策定し、短期資金及び長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を実施し、資金調達コストの抑制を図った。  投資家層の拡大等による安定的な資金調達の実施を目的とした投資家に対する継続的なIR活動は、コロナ禍において大きく制限される状況が生じたが、Web会議や電話会議システムを積極的に活用することにより、個別IRを33件実施することができた。また、より多くの投資家への訴求を目的としたWEBセミナーに年間10回登壇し817機関（平成31年度は対面形式の集合セミナ	<評定と根拠> 評定：A 根拠：コロナ禍の中、通常の資金調達業務が制約される状況下ではあったが、Web会議や電話会議システムを活用して個別IRやWebセミナーを実施し、積極的かつ丁寧な情報発信に努めた。令和2年度の発行において通常は地方債に一定の金利が上乘せされるところ地方債と同水準での起債（10年債、15年債及び20年債）ができた等、低利で安定的な資金調達を実施することができたほか、環境や社会性に共感した80件（平成31年度からの累計172件）という多くの投資家から機構債券への投資表明を新規に得ることができた。また、起債時の需要倍率の獲得が過去最高（20年債（2.48倍）や高水準（2年債（5.82倍）、5年債（4.70倍）、10年債	評定 A	<評定に至った理由> コロナ禍で通常の資金調達業務が制約される状況の中、web会議や電話会議システムを積極的に活用した個別IRを実施するとともに、webセミナーに登壇し、前年度の訴求先を大幅に上回る817機関の投資家に対してSDGsの掲げる目標に貢献する機構の取り組みを丁寧に説明することで、投資家層の拡大を図り、環境や社会性に共感した80件という多くの投資家から機構債券への投資表明を新規に獲得するに至った。 また、令和2年度に発行したサステナビリティボンドが過去最高を含む高水準の需要倍率を獲得したほか、地方債との資金調達コストの比較において、スプレッドが前年度よりもさらに縮小（地方債とのスプレッドが仮に令和元年度と同水準だった場合と比べて、18.2%のコスト抑制）する結果となるなど、ベースとなる国債金利が上昇傾向にある中で、機構が投資先としての魅力を向上させ、低コストで安定的な資金調達を実施し、多額の資金を必要とする鉄道建設、船舶共有建造といった機構業務の質の向上に寄与していることが認められる。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められると判断してA評定とした。  <今後の課題> 特になし。

				<p>一18回 533機関)の投資家に対して鉄道建設・船舶建造を通じて、「強靱(レジリエント)なインフラ構築」などのSDGsの掲げる目標に貢献する機構の取り組みを丁寧に説明した。</p> <p>この結果、金融機関や保険会社の他、地方自治体、一般財団法人、公共法人等多様な業態からの購入が見られ、過去最高の需要倍率の獲得や通常は地方債に一定の金利が上乘せされるところ地方債と同水準での起債を実現した。</p> <p>○ 過去最高の需要倍率を獲得できた例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・20年債：2.48倍(平成30～令和元年度の平均倍率は1.75倍)</li> </ul> <p>○ 高水準の需要倍率を獲得できた例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2年債：5.82倍(平成29年8月債の6.07倍に次ぐ水準) (平成30～令和元年度までは発行無し)</li> <li>・5年債：4.70倍(令和2年2月債の5.67倍、令和元年5月債の5.45倍に次ぐ水準) (平成30～令和元年度までの平均倍率は4.58倍)</li> <li>・10年債：4.74倍(過去5年間、18回の起債中4番目の水準) (平成30～令和元年度までの平均倍率は3.31倍)</li> </ul> <p>○ 地方債と同水準で起債できた例：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・10年債(2月債)、15年債(5月債)、20年債(8</li> </ul>	<p>(4.74倍)となった等、低利で安定的な資金調達を実施することができた。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>	<p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・数値目標は存在しないということだが、より、客観性のある説明が可能であるようにしてほしい。A評価自体は特に異論はない。</li> <li>・鉄道と海運の低炭素化社会への貢献を引き続きアピールして、サステナビリティファイナンスによる資金調達につなげていただきたい。</li> <li>・機構の鉄道建設と船舶共有業務がサステナビリティファイナンスとしての適格性評価を得るとともに、評価の高いCBIのプログラム認証を得て、低利での債券発行に成功したことは特筆に値する。それはとりもなおさず、機構が時代の要求する不可欠の組織であることの傍証でもあるからである。</li> </ul>
--	--	--	--	--	--	---

				月債・11月債)		
				(注)「サステナビリティ ファイナンス」とは、資 金調達の使用が、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。		

4. その他参考情報						
特になし。						



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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評定	
(1) 人事に関する計画 機構の役割を果たすための人材確保・育成方針を策定し、社会的要請に応える組織運営に努める。	(2) 人事に関する計画 機構の役割を果たすため、人材確保に係る方針を策定し、事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材の確保に努め、各業務の進捗に対応した人員の適正配置等重点的な運用を行うとともに、人材育成に係る方針を策定し、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図る研修を実施することにより、社会的要請に応える組織運営に努める。	(2) 人事に関する計画 機構の役割を果たすため、人材確保に係る方針を策定し、事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材の確保に努め、業務量が増加した繁忙部門に必要な人員を重点的に配置する等、人員の適正配置と重点的な運用を行うとともに、人材育成に係る方針を策定し、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図る研修を実施することにより、社会的要請に応える組織運営に努める。	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・必要な人材を確保しているか。 ・人員の適正配置等重点的な運用を行っているか。	<主要な業務実績> 人材確保に係る方針として令和2年度新規職員採用計画に基づき、現在及び将来の業務の円滑な遂行を見据え、46名の新規職員を採用した。また、即戦力として期待される16名の社会人を採用した。さらに、定年退職者を引き続き雇用する再雇用制度及び特定の事務所に勤務し定例・定型業務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用するとともに、再雇用期間満了者の嘱託（常勤・非常勤）採用により、必要な人材確保に努めた。これら採用等のほか、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、事業量等を勘案のうえ、業務量に応じた適正な人員	<評定と根拠> 評定：B 根拠：令和2年度新規職員採用計画に基づき、新規職員や社会人の採用、再雇用制度や事務所限定職員制度の活用、嘱託の採用により、業務の実情に応じた必要な人材確保に努め、また、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、業務量を考慮した人員配置を行った。 また、令和2年度研修実施計画に基づき、階層別研修及び専門別研修を計画どおり着実に実施した。 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。	評定 B	<評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 鉄道建設業務については、事業費の変動が大きいため、機構の職員数は継続的に減少しているため、令和3年6月にとりまとめられた「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の報告書の内容も踏まえて、安定的な人材確保、人材育成を図っていくべきである。  <その他事項> 特になし。



					<p>配置に努めた。</p> <p>また、人材育成に係る方針として令和2年度研修実施計画に基づき、職員の資質向上を図るための階層別研修のほか、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図るための専門別研修を着実に実施した。</p>		
--	--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報							
特になし。							

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

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
6. その他業務運営に関する重要事項 (2) 内部統制の充実・強化 「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施し、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するとともに、法人の長のリーダーシップのもと、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行う。	(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項 ①内部統制の充実・強化 「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施するとともに、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。 理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応を行う等、内部統制の取組みについて実態把握、	(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・対応を行う等、内部統制の取組みについて実態把握、	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図っているか。 ・再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、着実に取り組んでいるか。	<主要な業務実績> 理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会において、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策のフォローアップも含めた、以下の内部統制の取組みを行う「令和2年度内部統制に係る取組計画」を策定し、実施した。 1. 統制環境の継続的な整備・運用 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. 働き方改革の環境整備 8. 内部統制システムのモニタリング	<評価と根拠> 評価：C 根拠：理事長を委員長とする内部統制委員会において、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策のフォローアップも含めた内部統制の取組みについて、「令和2年度内部統制に係る取組計画」をフォローアップすることにより、実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図った。 一方で、整備新幹線整備事業における工期遅延・事業費増嵩により、令和元年度の業務実績評価において整備新幹線整備事業の工程管理及び事業費管理の項目について、抜本的な改善を求める必要があるとされ、通則法第32条第6項の規定に基づき、工程	評価 C	<評価に至った理由> 令和2年度においては、北陸新幹線の工期遅延・事業費増嵩問題に関連して、国土交通大臣から、機構の事業執行体制の強化、本社チェック機能の強化等を命ずる業務改善命令が発出されるに至り、中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応といった面での課題が明らかになったところ。 これに対して、機構は、令和3年1月に業務改善命令に基づき講じようとする措置の内容を国土交通大臣に報告し、順次実施しているところであるが、改善に向けた取組の途上にあることを踏まえ、C評価とした。 <今後の課題> 「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を引き続き確実に実施するとともに、令和2年6月にとりまとめられた「北陸新幹線の行程・事業費管理に関する検証委員会報告書」や、同年7月に機構が策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」を踏まえて、ガバナンスの強化に取り組んでいく必要がある。 <その他事項> (外部有識者からの意見) ・業務改善命令を受けていることに鑑みれば、C評価もやむを得ないところと考える。今後に期待したい。 ・内部統制の問題は、トップダウンのリーダーシップと現場からのボトムアッ

<p>また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、入札談合等関与行為等の再発防止対策については、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き取り組んでいく。</p>	<p>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。</p> <p>また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。</p>	<p>継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。</p> <p>また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。</p>			<p>管理・事業費管理の体制の見直し（事業執行体制の強化）をはじめとする改善措置を速やかに講ずるよう、令和2年12月に国土交通大臣から命令を受けた。その後、令和3年1月に業務運営の抜本的な改善に関する命令にて命ぜられた事項について、機構において講じる改善措置を、国土交通大臣へ報告したところであるが、中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握といった面において、改善を要すると考えられる点があることからC評定とした。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工程・事業費のモニタリングの精度を向上し、リスクの早期・正確な把握、迅速な対処を実施していく必要があることから、令和3年1月に国土交通大臣に報告した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。特に、工程と事業費を同時かつ総合的に審議するために令和3年2月に新たに設置した理事長を委員長とする事業総合管理委員会を定期的を開催することで、工程・事業費のモニタリングの精度を向上し、リスクの早期・正確な把握、迅速な対処に努め、機構としてのガバナンスを強化していく。</li> </ul>	<p>プによる具体的かつ積極的な改善提案がなされる企業風土が醸成されないと解決（風通しの良い組織体への体質転換）は困難である。自己評価を見るとトップダウン型の内部統制が強調されているが、ボトムアップ型の活動強化も重要であることを改めて指摘したい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・すでに3.（1）で論及したように、工程と事業費の同時かつ総合的管理を目指す事業総合管理委員会の設置によって、機構内外の部門・組織横断的情報管理業務が抜本的に改善されることを期待したいが、それを確実にするためにも内部統制の視点よりの充実・強化が不可欠である。</li> </ul>
---	--	--	--	--	--	---

4. その他参考情報

特になし。

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
(3) 広報・情報公開の推進 機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を推進する。また、主な業務の実施状況及び財務情報等について、広く情報公開を推進するとともに、外部の知見の積極的な活用を図り、業務運営の透明性を確保する。	②広報・情報公開の推進 機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を推進する。  また、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等において分かりやすく公表する。	②広報・情報公開の推進 機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を着実に推進する。この観点から、見直しを実施したホームページに関して、アクセス状況や利用者視点等を踏まえ更なる改善を図る。  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し、業務運営の透明性を確保する。	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・機構の業務に対する国民の理解を深めるため、主な業務の実施状況等について、ホームページ等で分かりやすく公表しているか。	<主要な業務実績> 基本方針を「利用者毎に整理された、見やすく探しやすい構造と適切な情報提供による利用しやすいホームページ」と定めて見直しを行ったホームページについて、アクセス状況を観察し、また、知見を持つ外部専門機関から利用者視点における提案を受け、順次改善を行った。 また、ソーシャルメディアの活用による広報活動として、機構の業務概要及び役割についての理解をより促進するためのツールとして、現在の建設工事現場や工事用車両を取り上げた広報動画コンテンツを制作し、YouTube 公式アカウントに掲載した。 その他、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、外部有識者による委員会の審議等について、分かりやすい形で公表した。	<評定と根拠> 評定：B 根拠：前年度見直したホームページをより分かりやすくするために知見のある外部専門機関から第三者視点からの提言を受けて表記や表現を改良した。 また、前年度の事業概要紹介の動画コンテンツに続き、興味を引くことで事業をより理解してもらうように、普段は見ることがない各地域で建設が進む新幹線建設の現場動画を主体としたコンテンツをYouTubeで定期的に公開した。 その他、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、外部有識者による委員会の審議等について、分かりやすい形で公表した。 以上のことから、中期計画における所期の目標を	評定 B  <評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 特になし。  <その他事項> 特になし。

					て、分かりやすい形で公表した。	達成していると考えられる。 <課題と対応> ・なし	
--	--	--	--	--	-----------------	---------------------------------	--

4. その他参考情報							
特になし。							

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
(3) 情報セキュリティ対策の推進 政府の方針に基づき、法人が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。	③情報セキュリティ対策の推進 政府の方針に基づき、機構が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。	③情報セキュリティ対策の推進 「サイバーセキュリティ戦略」(平成30年7月27日閣議決定)等の政府の方針及び機構の「令和2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及び本社及び地方機関での情報セキュリティ監査等に取り組み、PDCAサイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進する。	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・サイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等を行っているか。	<主要な業務実績> 機構の情報セキュリティレベルの維持、向上を図るため、研修、自己点検及び監査等に取り組み、PDCAサイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進した。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：各種研修・自己点検及び監査等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、標的型攻撃メール訓練やCSIRT訓練により情報セキュリティインシデントへの個人的・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。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 特になし。  <その他事項> (外部有識者からの意見) ・電子化の推進は、情報セキュリティ対策の推進と密接に関係があるので、双方を適切に推進していただきたい。

4. その他参考情報
特になし。

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
(4) 環境への配慮 業務の実施に当たっては、環境負荷の低減、環境の保全について配慮するとともに、自然環境保全対策、地球温暖化対策等に努める。	④環境への配慮 業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、機構で定める「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス(CO <sub>2</sub> )排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等に取り組む。 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。	④環境への配慮 機構で定める「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス(CO <sub>2</sub> )排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。 また、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2020」を作成し、ホームページ	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・オフィス活動において温室効果ガス(CO <sub>2</sub> )排出量の削減に向けた取組みを実施しているか。 ・環境意識の向上に資する研修等を実施しているか。 ・事業において環境負荷低減に係る取組みを実施しているか。 ・環境報告書を作成し、公表しているか。	<主要な業務実績> 機構の事務・事業活動に伴う環境負荷の低減を推進することを目的として、環境配慮に関する具体的な取組みを「環境行動計画」として定めている。現在は平成30年度から令和4年度までを期間とする「第4期環境行動計画」に基づき環境負荷低減、環境配慮等(以下「環境負荷低減等」という。)に取り組んでおり、令和2年度は以下のとおり環境負荷低減等に取り組んだ。 オフィス活動における環境負荷低減等の取組みとしては、機構は令和12年度までに温室効果ガス(CO <sub>2</sub> )排出量を40%削減(平成25年度基準比)する目標を掲げており、具体的には、OA機器の待機電力の抑制及び省エネ型製品の調達推進、事務室照明照度	<評価と根拠> 評価：B 根拠：事務・事業活動において「第4期環境行動計画」に基づき環境負荷低減等に向けた取組みを実施、全業務従事者の環境意識向上のためeラーニング形式による研修を行うとともに、「環境報告書2020」を作成・公表した。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 特になし。  <その他事項> 特になし。

			<p>ジ等を活用して、公表する。</p>		<p>設定の適正化やきめ細やかな点灯・消灯の実施等による電気使用量の抑制、ハイブリッド型等高燃費性能車両への転換やエコドライブの実践による自動車燃料使用量の抑制等に取り組んだ結果、目標の中間に当たる令和2年度において、温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量を24.8%削減することに成功した。</p> <p>また、全業務従事者を対象とした「環境対策に係る業務研修」をeラーニング形式により実施（令和2年12月）、85.1%の修了率を記録するとともに、四半期ごとに電気及び自動車燃料の使用量をベースに温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量を算出し、削減目標値の達成状況をイントラネットに掲載することで、省エネルギーに対する意識向上を図った。</p> <p>事業における環境負荷低減等の取組みとしては、鉄道建設では、トンネル工事において掘削に伴い発生した土砂の搬出方法を、ダンプトラック等の重機に代わりベルトコンベアを採用することで温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量を抑制するとともに、国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い、工事において再生砕石（廃材であるコンクリート塊を破碎して生成）や再生加熱アスファルト混合物（アスファルトコンクリート発生材を再資源化）が埋戻し材や付替道路の路盤材等に求められる品質基準を満たす場合には、工事での利用を積極的に行うことで建設廃棄物の再資源化・削減に努めた。</p>		
--	--	--	----------------------	--	---	--	--



				<p>また、船舶共有建造では、動力源を電気推進とするスーパーエコシップや船体抵抗が少ない高性能な船型等を採用し、温室効果ガス(CO<sub>2</sub>)排出量が低減された先進二酸化炭素低減化船等の建造を推進、グリーン化に資する船舶の延べ建造隻数は16隻とした。</p> <p>環境情報の提供の促進等による特定事業者等の環境に配慮した事業活動の促進に関する法律(平成16年法律第77号。以下「環境配慮促進法」という。)等の法令に基づき「環境報告書2020」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(令和2年9月)を行うことで、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することに努めた。</p>		
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

特になし。