

令和2年度業務実績等報告書

令和3年6月



独立行政法人

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency

目 次

令和2年度における業務の実績及び自ら評価を行った結果

1. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置	1
(1) 鉄道建設等業務	6
①-1 整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理	6
①-2 整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理	23
②-1 都市鉄道利便増進事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理	32
②-2 都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理	42
③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援 (受託業務)	49
(鉄道分野の技術力を活用した支援)	53
④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み (品質の向上)	58
(技術開発の推進)	62
(開発成果の公表)	70
(部外への適切な理解への取組み)	76
(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み	81
(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等	90
(4) 鉄道助成業務等	95
① 鉄道助成	96
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	(該当なし) 101
③ 中央新幹線建設資金貸付等業務	102
(5) 船舶共有建造等業務	104
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	105
② 船舶建造等における技術支援	111
③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善	117
(6) 地域公共交通出資業務等	124
① 地域公共交通出資及び貸付け	125
② 物流施設融資	131

③ 内航海運活性化融資	133
(7) 特例業務（国鉄清算業務）	136
① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等 （年金費用等の支払の法令に則った適正な執行）	137
（JR北海道・四国・貨物株式の売却等）	140
② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等	142
2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置	146
(1) 業務改善の取組み	146
① 組織の見直し	146
② 調達等合理化の取組み	148
③ 人件費管理の適正化	159
④ 一般管理費の効率化	162
⑤ 事業費の効率化	165
⑥ 資産の有効活用	170
(2) 電子化の推進	172
3. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画	174
(1) 予算、収支計画及び資金計画	174
(2) 財務運営の適正化	185
(3) 資金調達	187
4. 短期借入金の限度額	190
5. 不要財産の処分に関する計画	（該当なし）191
6. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画	192
7. 剰余金の使途	193
8. その他主務省令で定められる業務運営に関する事項	197
(1) 施設及び設備に関する計画	（該当なし）197
(2) 人事に関する計画	198
(3) 機構法第18条第1項の規定により繰り越した積立金（同条第5項の規定 により第1項の規定を準用する場合を含む。）の使途	200
(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項	202
① 内部統制の充実・強化	202
② 広報・情報公開の推進	207
③ 情報セキュリティ対策の推進	212
④ 環境への配慮	216

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

本報告書は、機構の令和 2 年度における業務の実績及び自ら評価を行った結果についてまとめたものであり、通則法第 32 条の規定に基づく主務大臣の評価を受けるため、主務大臣に提出するものである。

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

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

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065		
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518		
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510		
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626		
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279		
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414		

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

■評定と根拠

評定： B

根拠： 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。

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。

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。

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。

鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組みについては、技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進めているほか、講習や資格取得の支援等に努めている。また、調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進していることに加え、機構が行った事業や開発した技術が、社会の発展や技術の向上に寄与すると認められ、各種学会より賞を受賞したほか、各種学会等に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表しており、さらに、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みも積極的に実施している。

我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みについては、海外高速鉄道調査等業務について、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律(平成30年法律第40号)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。

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。

■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。

<改善措置>

(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。

(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。

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。

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）。

(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。

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<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>（下記）については、令和3年度においても引き続き対応していく。

<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>

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。

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みを速やかに進めるよう命ずることを検討する。

（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。

（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。

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

■中期目標

(1) 鉄道建設等業務

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

この際、北陸新幹線(金沢～敦賀間)の工期遅延・事業費増加に関連して発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するものとする。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

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

具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事实施段階、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、それぞれどの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。

この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、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、工事实施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。

i 工事の準備段階：工事实施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと

ii 工事实施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと

iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること

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

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期

- ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。
- ・なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。

<目標水準の考え方>

整備新幹線整備事業については基本的に「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を目標として設定した。

【重要度：高】

整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。

【難易度：高】

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

■中期計画

（1）鉄道建設等業務

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

特に、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。

① 整備新幹線整備事業

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

a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

工事実施計画に基づく令和17年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。

b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力するという目標達成のため、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図る。

c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、令和4年度に対面乗換方式により開業。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

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

■令和2年度計画

(1) 鉄道建設等業務

① 整備新幹線整備事業

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

a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

- ・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。

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。

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。

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、工事实施計画の認可の際の事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。

また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。

未着工区間について、調査を実施する。特に、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価の手続きを適切に実施するとともに、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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号。以下「機構法」という。）第13条第1項第1号及び第2号
全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）

■主な評価指標

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

- ・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）：令和12年度末
- ・北陸新幹線（金沢・敦賀間）：令和5年度末*
- ・九州新幹線西九州ルート（武雄温泉・長崎間）：令和4年度

※令和3年3月31日付で工事实施計画の変更認可を受け、完成・開業予定時期が令和4年度末から令和5年度末となった。

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

- ・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

工事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。）による令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切に工程管理を行ったか。

・北陸新幹線（金沢・敦賀間）

令和 5 年度末の完成・開業に向けて最大限努力するという目標達成のため、令和 4 年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図り、適切に工程管理を行ったか。

※令和 3 年 3 月 26 日付で主務大臣より中期目標の変更指示を受け、同年 3 月 31 日付で中期計画の変更認可を主務大臣より受けたこと及び同年 3 月 31 日付で工事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、中期計画に基づいた評価の視点により、後述の「■評定と根拠」を記載することとした。

<参考：変更前の中期目標、中期計画に基づいた評価の視点>

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

・九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成 28 年 3 月 29 日）に基づき、令和 4 年度の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。

■主要な経年データ

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

経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626		
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279		
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414		

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

第4期中期目標で示された＜具体的な完成・開業年度目標＞の達成に向け、建設中の整備新幹線を工事進捗させるため、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。
- ・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。

(2) 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

変更前の中期目標・中期計画における令和4年末の完成・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。

- ・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。
- ・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。

- ・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。
- ・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。
- ・電気工事は、敦賀車両基地間電力設備等の発注を完了した。

（3）九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

令和4年度の完成・開業に向け、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。

- ・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。
- ・機械工事は、車両基地検修設備等を実施している。
- ・建築工事は、全ての駅舎の新築工事を実施している。
- ・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。
- ・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。
- ・事前下監査・検査を実施している。

■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基づき令和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み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。

<改善措置>

(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。

(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。
- 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。
- 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）。

(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。

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<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>（下記）については、令和3年度においても引き続き対応していく。

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こと

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拡大防止対策の徹底について」（令和2年4月20日）等。

<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>

建設中の整備新幹線については、いずれも「工事实施段階」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。

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。

令和2年10月から令和3年3月までの間に実施された財務省理財局による財政融資資金本省融通先等実地監査における指摘を踏まえ、次のとおり取り組む。

- (1) 事業総合管理委員会等における具体的な指示や意思決定に至る経緯については、修正指摘にまで至らなかった場合についても対応経緯を記録に残すなど、適切に記録・保存を行う。
- (2) 「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対する改善措置を着実に実施することで、工期遅延や事業費増嵩が見込まれるリスクを早期に把握するとともに、リスクが発現した場合には遅滞なく資金計画等の検証を行う。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 整備新幹線整備事業における工程管理

現在、建設を進めている整備新幹線の工事延長は、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）211.9km、北陸新幹線（金沢・敦賀間）114.6km、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）67.0kmの3線3区間の393.5kmとなっている。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延や事業費増嵩では、現場の情報が大阪支社から本社に正確に伝わらなかった点が指摘されたが、大阪支社の体制として、支社長や工事担当の部課長といった工程管理や事業費管理の中心的な役割を果たす組織が

大阪市内にあったことで、工事の進捗を直接に把握する機会が限られ、現場の実情の把握が不十分であった面が否めない。そのため、大阪支社を廃止し、新組織である北陸新幹線建設局のトップ及び工程・事業費管理において中心的な役割を果たす職員等をできるだけ現場に近い場所に配置し、地域密着型の組織として北陸新幹線の建設を担う体制を整えることとした。現場の正確な状況を把握し、地元とのギャップを埋めるとともに、その情報が迅速かつ正確に本社に伝わるような組織の改革を行うことで、事業執行体制の強化を図る。

また、本社は、本社が土木工事の大幅な遅延や土木工事と建築工事の同時施工が困難であることについて認識できなかつたと指摘されるように、大阪支社からの情報をチェックする機能が十分ではなかつた。さらに、本社で開催される総額管理委員会は、総額の改定等限られた機会にのみ不定期に開催され、また、工程管理委員会（原則年1回）とは別々に運営されるため、工期厳守を優先する組織風土のもと、増嵩内容の早期把握や工事実施計画の認可時点で未計上の費用増を伴う契約・執行を抑止できなかつたため、工程管理委員会と総額管理委員会とを統合し、工程と事業費を同時かつ総合的に審議する事業総合管理委員会を令和3年2月に機構内に設置した。委員会では、工期に影響を及ぼす可能性のある工区について進捗を確認するとともに、各線区におけるリスクの把握及び対策に関する事項や、工程及び事業費に係る事業費に係る事項等について、同時に審議することにより、工期と事業費がトレードオフの関係になった場合に対応できるよう管理をしている。事業総合管理委員会は以下のとおり開催しているが、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）についても準備ができ次第、随時開催していく。

表 1.1.1-1 機構内における事業総合管理委員会の開催状況

日付	内容
令和3年2月15日	北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、建設中の整備新幹線の工程および事業費の管理に関する委員会（事業総合管理委員会）を開催

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



図 1. 1. 1-1 全国新幹線鉄道網

(1) 北海道新幹線 (新函館北斗・札幌間)

北海道新幹線 (新函館北斗・札幌間) の工事においては、各種課題への対応方針を定め、工事を推進している。主な課題と対応状況は、以下のとおりである。

表 1. 1. 1-2 北海道新幹線 (新函館北斗・札幌間) の工事における
主な「課題と対応」と「結果」

課題と対応	結果
発生土受入地を確保するため、引き続き地方公共団体の協力を得ながら、更なる発生土受入地の確保に努める。また、特に受入地確保の状況が厳しい札幌市内については、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体及び機構による検討会で、情報共有を図りながら受入地確保に向けて調整を行う。	地方公共団体の協力を得ながら関係者と調整を図り、発生土量約 2,000 万 m ³ に対し、令和 2 年度は新たに約 320 万 m ³ の発生土受入地を確保した。全体で 71% の発生土受入地を確保しているが、自然由来重金属等を含むトンネル発生土受入地については、発生土量約 650 万 m ³ に対し確保率が 53% に留まっている。 札幌市内の発生土受入地については、地元住民を対象とした説明会を 6 回、オープンハウス (職員常駐型のパネル展) を計 6 日間開催した。引き続き、発生土受入れについての理解が得られるよう、関係地方公共団体との連携を深め対応していく。 令和 2 年度の国土交通省鉄道局、関係地方公共団体及び機構の幹部による検討会の開催回数：6 回

<p>自然由来重金属等を含むトンネル発生土に適切に対応するため、引き続き、学識経験者を含む「北海道新幹線、新函館北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策検討委員会」での審議結果に基づき、周辺環境に十分に配慮しつつ、経済的に対応していくよう努める。</p>	<p>学識経験者を含む「北海道新幹線、新函館北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策検討委員会」において審議を行い、周辺環境への影響に配慮し、自然由来重金属等を含むトンネル発生土（以下、「対策土」という。）に適切に対応するため、委員会で過年度までに整備した手法に基づき、対策土の受入地ごとに調査・解析を行い、その結果を踏まえて経済性も考慮しながら対策工を実施した。 令和2年度の上記委員会の開催回数：1回、同幹事会の開催回数：3回</p>
<p>JR北海道からの要請を受けている新函館北斗・札幌間の320km/h高速化の実現に向け、機構内に「北海道新幹線高速化技術検討プロジェクトチーム」を設置し、技術的な検討を行う。</p>	<p>令和2年度は、「北海道新幹線高速化技術検討プロジェクトチーム」において、防音壁、シェルター、緩衝工の設計条件等を整理し、設計を実施中である。 令和2年度の上記プロジェクトチーム開催回数：1回、同ワーキンググループの開催回数：1回</p>
<p>地域の特性を踏まえた駅の設計を行うため、引き続き、地方公共団体や観光関係者等の関係者と協議・調整を行う。</p>	<p>新函館北斗駅及び札幌駅を除く新幹線駅ごとに機構及び地方公共団体、まちづくりや観光等の有識者、鉄道事業者等で組織する「新幹線駅を核とするインバウンド等対応策検討協議会」を開催し、駅の構造や駅舎の設計に関する基本方針について意見交換を行った。 令和2年度の上記協議会の開催回数：対象駅ごとに1回</p>



写真 1.1.1-1 磐石トンネル（北）
（北海道二海郡内）の施工状況



写真 1.1.1-2 対策土受入地の状況（渡島トンネル）



写真 1.1.1-3 オープンハウスの開催（手稲山口地区）

(2) 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事においては、各種課題への対応方針を定め、工事を推進している。主な課題と対応状況は、以下のとおりである。

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

課題と対応	結果
<p>北陸新幹線（金沢・敦賀間）はラムサール条約に登録された中池見湿地付近を通過することから、中池見湿地に及ぼす環境影響の一層の回避・低減を目指すため、「北陸新幹線、中池見湿地付近モニタリング等フォローアップ委員会」において策定した環境管理計画に基づき、工事を実施する。</p>	<p>工事による影響を適切に評価するため、環境管理計画に基づき、水文環境等のモニタリングを継続的に実施し、データ分析を行いながら、環境に配慮して工事を実施した。 令和2年度の中池見湿地付近モニタリング結果を毎月ホームページで公表した。</p>

<p>加賀トンネルについては、令和2年3月に、トンネル底部に盤ぶくれによるクラック（亀裂）が確認された。トンネル内に発生した盤ぶくれに対して、対策を講じることが必要である。地盤の膨張に対し、固定ボルトを用いて、膨張していない地下部からトンネル底部を引っ張ることで変形を抑える追加の対策工事を実施する。</p>	<p>対策工事は、令和3年6月末に完了する見込みである。これまでに、一部でクラックの新たな発生・拡大が確認されているが、水準測量及び地中変位計測の結果、トンネル底部の明確な隆起傾向は確認されていない。</p>
<p>敦賀駅については、狭隘な作業ヤードの条件において土木・建築工事の同時施工が困難であることが判明したため、以下の工程短縮策に取り組み、工期遅延を1年程度に抑制する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・作業スペース捻出によるクレーン台数の増加 ・上下乗換線工事の工期短縮 ・建築、電気工事の施工方法の見直し ・人員増強による更なる土木工事の工期短縮 ・建築工事の施工方法の更なる見直しによる工期短縮 ・監査・検査期間の精査 	<p>令和5年度末の完成・開業に向けた工程を達成できるよう、工程短縮策を実施し、工程管理に努めている。</p>



写真 1.1.1-4 敦賀駅の施工状況（福井県敦賀市）

(3) 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の工事においては、各種課題への対応方針を定め工事を推進している。主な課題と対応状況は、以下のとおりである。

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

課題と対応	結果
監査・検査の工程について 完成・開業時期を見据えて 具体的に鉄道事業者と調整 を行う。	監査・検査の内容・期間について検討し、鉄道事業者との具体的な調整を進め、順次事前下監査・検査を実施しており、 完成・開業時期は令和4年度秋頃の見通しとした。



写真 1.1.1-5 新長崎トンネル出口付近の工事实施状況（長崎県長崎市）

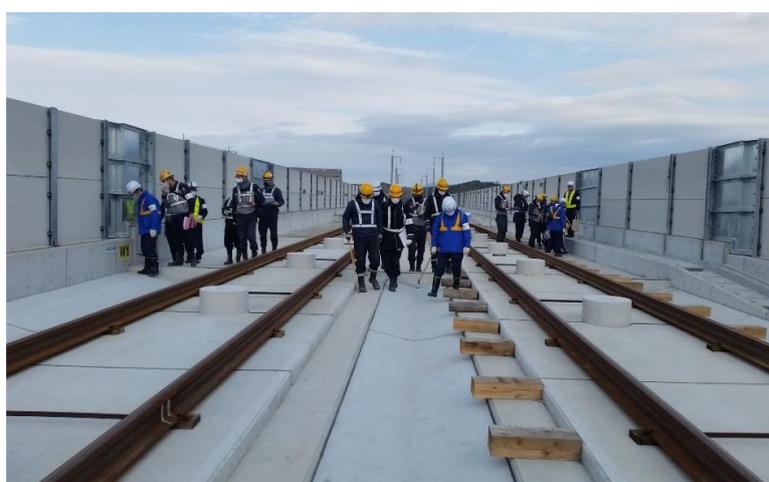


写真 1.1.1-6 JR九州との構造物の出来映え確認実施状況

2. 関係者との調整を通じた工程の管理

建設中の整備新幹線の各路線について、従来より進捗状況や工事完成までのリスクを機構内で審議していたが、整備新幹線整備事業の円滑な実施にあたっては、事業の進捗状況やリスクについて関係者間で十分な情報共有を行うことにより、各路線が抱える課題の早期調整を図ることとしている。

関係者（国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体）との個別の課題に関する相談や協力要請を行う不定期の会議はあったものの、工程管理の状況について定期的かつ密に情報を共有する枠組みが存在せず、特に北陸新幹線（金沢・敦賀間）については関係者との情報共有が十分ではなかった。そのため、関係者との情報共有のため、会議体を設置し、以下のとおり開催している。

表 1.1.1-5 関係者との情報共有のための会議開催状況

日付	内容
令和3年1月22日	北陸新幹線：金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議（第一回）
令和3年2月19日	北陸新幹線：金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議幹事会（第一回）
令和3年3月26日	北陸新幹線：金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議幹事会（第二回）

3. 中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえた事業の遂行

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、安全な事業遂行に努めている。

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

安全な事業遂行を図るため、機構は、工事発注機関として、安全を考慮した作業計画・手順の作成、適切な安全設備の設置及び作業員の教育等の施工者が行う事故防止活動に対してより積極的に取組むよう、常日頃から施工者を指導等している。具体的には、令和2年度の工事内容等を考慮して機構本社で決定した事故防止重点実施項目を参考に、機構各地方機関においてもそれぞれの工事内容に応じ当該項目を追加設定し、施工者に周知するとともに、事故防止対策の徹底を指示している。また、事故が発生した場合は、事故原因の究明や再発防止策の検討を行い、施工者へ情報を提供し、同種事故の再発防止の徹底を図っている。

1. (1) ①-2 (整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理)

■中期目標

(1) 鉄道建設等業務

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

この際、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するものとする。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

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

具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事实施段階、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、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。

この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事实施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。

i 工事の準備段階：工事实施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと

ii 工事实施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと

iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること

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

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期

- ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。
- ・なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。

<目標水準の考え方>

整備新幹線整備事業については基本的に「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。

【重要度：高】

整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。

【難易度：高】

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

■中期計画

(1) 鉄道建設等業務

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

特に、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。

① 整備新幹線整備事業

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

a. 北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）

工事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。）による令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。

b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力するという目標達成のため、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図る。

c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、令和4年度に対面乗換方式により開業。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

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

■令和2年度計画

(1) 鉄道建設等業務

① 整備新幹線整備事業

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

a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

- ・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。

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。

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。

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、工事実施計画の認可の際の事業費を上回ることをしないよう、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。

また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。

未着工区間について、調査を実施する。特に、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価の手続きを適切に実施するとともに、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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第1号及び第2号

全国新幹線鉄道整備法

■主な評価指標

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

- ・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）：令和12年度末
- ・北陸新幹線（金沢・敦賀間）：令和5年度末※
- ・九州新幹線西九州ルート（武雄温泉・長崎間）：令和4年度

※令和3年3月31日付で工事実施計画の変更認可を受け、認可額が約14,121億円から16,779億円（増加額約2,658億円）となった。

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

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
完成・ 開業年 度目標	九州新幹線 西九州ルー ト（武雄温 泉～長崎 間）：令和 4年度	—	—	—	—	—	—
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065				
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518				
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510				
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626				
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279				
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414				

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

建設中の整備新幹線の各路線について、工事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。

■評定と根拠

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基づき令和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み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。

<改善措置>

(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。

(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。
- 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。
- 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）。

(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。

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＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞（下記）については、令和3年度においても引き続き対応していく。

＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞

事業費管理の難易度が高まっている状況を踏まえ、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、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。

さらに、「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。

令和2年10月から令和3年3月までの間に実施された財務省理財局による財政融資資金本省融通先等実地監査における指摘を踏まえ、次のとおり取り組む。

- (1) 事業総合管理委員会等における具体的な指示や意思決定に至る経緯については、修正指摘にまで至らなかった場合についても対応経緯を記録に残すなど、適切に記録・保存を行う。
- (2) 「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対する改善措置を着実に実施することで、工期遅延や事業費増嵩が見込まれるリスクを早期に把握するとともに、リスクが発現した場合には遅滞なく資金計画等の検証を行う。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 整備新幹線整備事業における事業費の管理

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。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延や事業費増嵩では、現場の情報が大阪支社から本社に正確に伝わらなかった点が指摘されたが、大阪支社の体制として、支社長

や工事担当の部課長といった工程管理や事業費管理の中心的な役割を果たす組織が大阪市内にあったことで、工事の進捗を直接に把握する機会が限られ、現場の実情の把握が不十分であった面が否めない。そのため、大阪支社を廃止し、新組織である北陸新幹線建設局のトップ及び工程・事業費管理において中心的な役割を果たす職員等をできるだけ現場に近い場所に配置し、地域密着型の組織として北陸新幹線の建設を担う体制を整えることとした。現場の正確な状況を把握し、地元とのギャップを埋めるとともに、その情報が迅速かつ正確に本社に伝わるような組織の改革を行うことで、事業執行体制の強化を図る。

また、本社は、本社が土木工事の大幅な遅延や土木工事と建築工事の同時施工が困難であることについて認識できなかつたと指摘されるように、大阪支社からの情報をチェックする機能が十分ではなかつた。さらに、本社で開催される総額管理委員会は、総額の改定等限られた機会にのみ不定期に開催され、また、工程管理委員会（原則年1回）とは別々に運営されるため、工期厳守を優先する組織風土のもと、増嵩内容の早期把握や工事実施計画の認可時点で未計上の費用増を伴う契約・執行を抑止できなかったため、工程管理委員会と総額管理委員会とを統合し、工程と事業費を同時かつ総合的に審議する事業総合管理委員会を令和3年2月に機構内に設置した。委員会では、工期に影響を及ぼす可能性のある工区について進捗を確認するとともに、各線区におけるリスクの把握及び対策に関する事項や、工程及び事業費に係る事項について同時に審議することにより、工期と事業費がトレードオフの関係になった場合に対応できるよう管理をしている。事業総合管理委員会は以下のとおり開催しているが、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）についても準備ができ次第、随時開催していく。

表 1.1.1-6 機構内における事業総合管理委員会の開催状況

日付	内容
令和3年2月15日	北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、建設中の整備新幹線の工程および事業費の管理に関する委員会（事業総合管理委員会）を開催

2. 関係者との調整を通じた事業費の管理

整備新幹線整備事業の円滑な実施にあたっては、関係者間で十分な情報共有を行うことにより、各路線が抱える課題の早期調整を図ることが重要である。関係者（国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主）との個別の課題に関する相談や協力要請を行う不定期の会議はあったものの、事業費管理の状況について定期的かつ密に情報を共有する枠組みが存在せず、特に北陸新幹線（金沢・敦賀間）については関係者との情報共有が十分ではなかつた。そのため、関係者との情報共有のため、会議体を設置し、以下のとおり開催している。

表 1.1.1-7 関係者との情報共有のための会議開催状況

日付	内容
令和3年1月22日	北陸新幹線：金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議（第一回）
令和3年2月19日	北陸新幹線：金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議幹事会（第一回）
令和3年3月26日	北陸新幹線：金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議幹事会（第二回）

3. コスト縮減

令和2年度の整備新幹線整備事業によるコスト縮減額は約4億円（工事コストの縮減額約2.47億円、社会的コストの改善額約0.6億円、ライフサイクルコスト(LCC)の改善額約0.48億円）となった。

一例として、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においては、製鉄副産物である高炉スラグを有効利用した高炉セメントを使用することにより、社会的コストの改善（環境負荷の低減）を図っている。

令和2年度 鉄道建設事業における主なコスト縮減項目

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

【社会的コストの低減】高炉セメントの使用を促進する

概要：生コンに高炉セメントを使用しCO₂の排出抑制を図る。

効果：生コンに高炉セメントを使用することで、高炉スラグの有効利用、石灰石の節約、製造時のエネルギーの節約を図り、CO₂の排出抑制により社会的コストの縮減を図る。
◆環境負荷の低減としてCO₂ 10.9 t削減し、0.3億円縮減

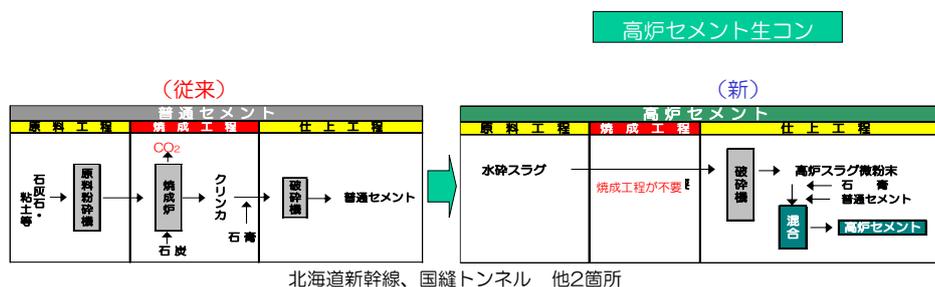


図 1.1.1-3 コスト縮減の取組み例（高炉セメント使用による環境負荷の低減）

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

■中期目標

(1) 鉄道建設等業務

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

この際、北陸新幹線(金沢～敦賀間)の工期遅延・事業費増加に関連して発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するものとする。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

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

具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事实施段階、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、それぞれどの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。

この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかつた現地状況に対応する必要性が生じた等、工事实施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。

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

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

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期

- ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。
- ・なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。

<目標水準の考え方>

整備新幹線整備事業については基本的に「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。

【重要度：高】

整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。

【難易度：高】

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

■中期計画

② 都市鉄道利便増進事業等

(a) 都市鉄道利便増進事業

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

a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）

令和元年度下期の開業

b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

令和4年度下期の開業

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中において、神奈川東部方

面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

(b) 民鉄線事業

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

- ・小田急小田原線
平成30年度の事業完了

■令和2年度計画

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、速達性向上計画の認定の際の事業費を上回ることはないよう、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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第5号及び附則第11条第4項
都市鉄道等利便増進法
鉄道事業法

■主な評価指標

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

- ・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期

・ 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期

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

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
完成・開業年度目標	神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期	—	—	—	—	—	—
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	—	—	—	—	—	—
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065				
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518				
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510				
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626				
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279				
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414				

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

（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月末に掘進工が完了した。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う調整を図った。
- ・羽沢トンネル及び新横浜駅（仮称）は軌道工事に着手した。
- ・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。
- ・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。

■評定と根拠

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

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＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞（下記）については、令和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拡大防止対策の徹底について」（令和2年4月20日）等。

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。

<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>

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）陥没が発生していることから、原因を究明した上で対応策を検討し、安全な事業遂行に万全を期す必要がある。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 都市鉄道利便増進事業における工程管理

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は、羽沢トンネル工事、新横浜駅工事、新横浜トンネル工事、新綱島駅工事、綱島トンネル工事、東急東横線改築工事等の土木工事を進めるとともに、軌道、電気、機械、建築等の開業設備工事も順次、並行して進めている。

工程管理委員会と総額管理委員会とを統合し、工程と事業費を同時かつ総合的に審議する事業総管理委員会を令和3年2月に機構内に設置し、以下のとおり開催している。同委員会では、工期に影響を及ぼす可能性のある工区について進捗を確認するとともに、各線区におけるリスクの把握及び対策に関する事項や、工程及び事業費に係る事項について同時に審議することにより、工期と事業費がトレードオフの関係になった場合に対応できるよう管理をしている。

表 1.1.2-1 機構内における事業総管理委員会の開催状況

日付	内容
令和3年3月3日	建設中の神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の工程および事業費の管理に関する委員会（事業総管理委員会）を開催



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

(1) 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の工事においては各種課題への対応方針を定め、工事を推進した。主な課題と対応状況は、以下のとおりである。



写真 1.1.2-1 新横浜トンネルの掘進完了状況



写真 1. 1. 2-2 網島トンネルの施工状況（シールド到達状況）



写真 1. 1. 2-3 新横浜駅（仮称）の施工状況

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

課題と対応	結果
相鉄・東急直通線の大部分がトンネル構造であり、技術的難易度が高い工事を推進するため、引き続き、「都市トンネル技術委員会」において、有識者の意見を踏まえながら慎重に工事を実施していく。	「都市トンネル技術委員会」を開催し、有識者の意見を踏まえながら慎重に工事を実施した。 令和2年度の「都市トンネル技術委員会」の開催回数：2回
相鉄・東急直通線の大部分がトンネル構造であり、工事による地下水の水位変動等に伴う地盤沈下が懸念されるため、引き続き、「相鉄・東急直通線地盤変動監視委員会」において、地下水位と地盤の変動の状況を確認しながら慎重に工事を実施していく。	「相鉄・東急直通線地盤変動監視委員会」において、相鉄・東急直通線沿線の地下水位と地盤変動の状況を確認しながら、慎重に工事を実施した。 令和2年度の「相鉄・東急直通線地盤変動監視委員会」の開催回数：2回

2. 関係者との調整を通じた工程の管理

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

神奈川東部方面線においては、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構で定期的に検討会を開催し、関係者が一体となって課題の早期調整を図り、適切な工程の管理に努めている。

表 1. 1. 2-3 令和 2 年度に開催した関係者間の委員会等

日付	内容
令和 2 年 7 月 8 日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 神奈川東部方面線について工程を管理する上での課題を関係者に周知し、早期調整を図る委員会（神奈川東部方面線（相鉄～J R・東急直通線）工事管理委員会）を開催
令和 2 年 8 月 27 日	
令和 2 年 12 月 25 日	
令和 3 年 2 月 25 日	
令和 3 年 3 月 5 日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 神奈川東部方面線について工程を管理する上での課題を関係者に周知し、早期調整を図る会議（神奈川東部方面線（相鉄～J R・東急直通線）推進会議）を開催

※神奈川東部方面線（相鉄～J R・東急直通線）工事管理委員会・・・4 回／年、国土交通省：課長級、地方公共団体・営業主体・機構：部長級による会議体

※神奈川東部方面線（相鉄～J R・東急直通線）推進会議・・・1 回／年、国土交通省：次長級、地方公共団体：局長級、営業主体・機構：役員級による会議体

3. 中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえた事業の遂行

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）においては「工事実施段階」にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に努めている。具体的には、機構で制定している技術基準類に基づき工事を実施することで品質の確保に努め、必要に応じて関係者と協議や調整を行うことにより合理的かつ効率的に工事が実施できるように努めている。

安全な事業遂行を図るため、機構は、工事発注機関として、安全を考慮した作業計画・手順の作成、適切な安全設備の設置及び作業員の教育等の施工者が行う事故防止活動に対してより積極的に取組むよう、常日頃から施工者を指導等している。具体的には、令和 2 年度の工事内容等を考慮して機構本社で決定した事故防止重点実施項目を参考に、機構東京支社においても工事内容に応じ当該項目を追加設定

し、施工者に周知するとともに、事故防止対策の徹底を指示している。また、事故が発生した場合は、事故原因の究明や再発防止策の検討を行い、施工者へ情報を提供し、同種事故の再発防止の徹底を図っている。

新横浜トンネルのシールド工事に伴い横浜市道環状2号線で陥没が令和2年6月12日、30日に発生した。陥没発生後に有識者（委員長：龍岡文夫 東京大学名誉教授）からなる「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」

（以下、委員会）を速やかに立ち上げた。委員会を全4回開催し、掘進再開に向け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検討した。この陥没は、複合的な要因（地質状況、施工管理）により土砂を過剰に取り込み、空隙が形成されたことが原因と推定された。掘進済み区間については、環状2号線の直下で、安全性を確認するための探り削孔調査を実施し、弱い地盤が確認された場合には、地盤を強化するための充填材の注入を実施した。また、その他の掘進済み区間においては、掘削土砂の取り込み過ぎがないか過去の掘削データを再検証し空隙がないことを確認した。掘進再開後の区間については、工事再開前のボーリング調査による地質状況の把握、シールドマシン掘削面の土圧などの適切な管理、正確な土砂の取り込み量の監視、裏込め注入の適切な管理を今まで以上に徹底することを再発防止策として取り組んだ。そのうえで、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。

1. (1) ②-2 (都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理)

■中期目標

(1) 鉄道建設等業務

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

この際、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するものとする。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

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

具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事实施段階、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、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。

この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事实施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。

i 工事の準備段階：工事实施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと

ii 工事实施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと

iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること

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

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期

- ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。
- ・なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。

<目標水準の考え方>

整備新幹線整備事業については基本的に「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。

【重要度：高】

整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。

【難易度：高】

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

■中期計画

② 都市鉄道利便増進事業等

(a) 都市鉄道利便増進事業

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

- a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）
令和元年度下期の開業
- b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）
令和4年度下期の開業

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中において、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験

や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

(b) 民鉄線事業

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

- ・小田急小田原線
平成30年度の事業完了

■令和2年度計画

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、速達性向上計画の認定の際の事業費を上回ることはないよう、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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第5号及び附則第11条第4項
都市鉄道等利便増進法
鉄道事業法

■主な評価指標

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

- ・ 神奈川東部方面線（相鉄・J R直通線）：令和元年度下期
- ・ 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期

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

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
完成・開業年度目標	神奈川東部方面線（相鉄・J R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	—	—	—	—	—	—
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065				
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518				
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510				
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626				
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279				
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414				

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

神奈川東部方面線については、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。

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。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）について、継続的にコスト縮減に取り組むとともに、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理する上で課題を国土交通省、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

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＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞（下記）については、令和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。

＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞

- ・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。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 事業費の管理

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

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

工程管理委員会と総額管理委員会とを統合し、工程と事業費を同時かつ総合的に審議する事業総管理委員会を令和3年2月に機構内に設置し、以下のとおり開催

している。同委員会では、工期に影響を及ぼす可能性のある工区について進捗を確認するとともに、各線区におけるリスクの把握及び対策に関する事項や、工程及び事業費に係る事項について同時に審議することにより、工期と事業費がトレードオフの関係になった場合に対応できるよう管理をしている。

表 1.1.2-4 機構内における事業総合管理委員会の開催状況

日付	内容
令和3年3月3日	建設中の神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の工程および事業費の管理に関する委員会（事業総合管理委員会）を開催

2. 関係者との調整を通じた事業費の管理

神奈川東部方面線においては、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構で定期的に検討会を開催し、関係者が一体となって課題の早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。

表 1.1.2-5 令和2年度に開催した関係者間の委員会等

日付	内容
令和2年7月8日	<ul style="list-style-type: none"> ・神奈川東部方面線について事業費を管理する上での課題を関係者に周知し、早期調整を図る委員会（神奈川東部方面線（相鉄～J R・東急直通線）補助事業管理委員会）を開催
令和2年8月27日	
令和2年12月25日	
令和3年2月25日	
令和3年3月5日	<ul style="list-style-type: none"> ・神奈川東部方面線について事業費を管理する上での課題を関係者に周知し、早期調整を図る会議（神奈川東部方面線（相鉄～J R・東急直通線）事業主体・地方公共団体・国連絡会議）を開催

※神奈川東部方面線（相鉄～J R・東急直通線）補助事業管理委員会・・・4回／年、国土交通省：課長級、地方公共団体・営業主体・機構：部長級による会議体

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

3. コスト削減

令和2年度の都市利便増進事業によるコスト削減額は、約5.8億円（工事コストの削減額約5.68億円、社会的コストの改善額約0.07億円）となった。

一例として、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）においては、製鉄副産物である高炉スラグを有効利用した高炉セメントを使用することにより、社会的コストの改善（環境負荷の低減）を図っている。

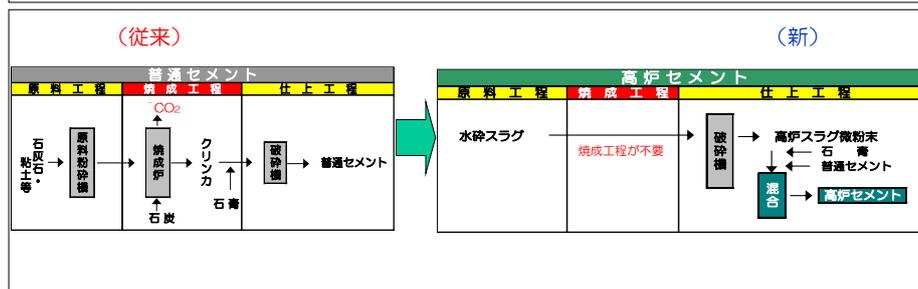
令和2年度 鉄道建設事業における主なコスト削減項目

SJ・ST線

【社会的コストの削減】生コン材料に高炉セメントを使用し環境負荷を低減

概要：（従来）普通セメント ⇒ （新）高炉セメント

効果：① 資源再利用・資源節約 ⇒ 高炉スラグの有効利用、石灰石の節約
 ② 省エネルギー ⇒ 製造時エネルギーの節約
 ◆効果としてCO2を2,347t削減（削減額7百万円）



相鉄・東急直通線、その他

図 1.1.2-2 コスト削減の取組み例（高炉セメント使用による環境負荷の低減）

1. (1) ③ (受託業務)

■中期目標

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

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

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

【難易度：高】

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

■中期計画

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

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

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

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

■令和2年度計画

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

受託工事線について、協定に基づいた工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。

中央新幹線については、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事及びトンネル工事を着実に推進する。

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

なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。

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

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項及び第4項

鉄道事業法

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点：・ 受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費と工程の管理を行い、着実に推進したか。

- ・ 鉄道計画に関する調査の支援を適切に実施しているか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065		
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518		
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510		
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626		
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279		
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414		

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. 受託工事

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

2. 受託調査等（鉄道計画に関する調査の支援等）

地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対し、令和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。

■ 評定と根拠

評定： B

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。

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

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。

■ 当該事業年度における業務運営の状況

1. 受託工事

令和2年度は、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の着実な推進に努めている。また、用地業務については用地取得の支援業務等を実施している。

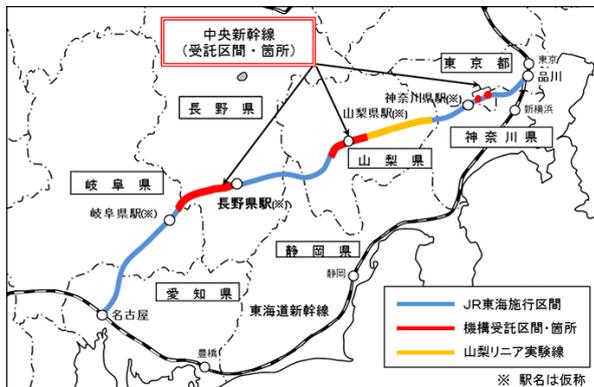


図 1.1.3-1 中央新幹線の工事受託範囲



写真 1.1.3-1 非常口工事の状況

2. 受託調査等（鉄道計画に関する調査の支援等）

地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対し、令和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。

表 1.1.3-1 令和2年度の受託調査等の実績

調査名	委託者
小田急多摩線延伸の検討に係る調査業務	小田急多摩線延伸検討会
阿蘇くまもと空港アクセス鉄道の調査深度化に係る調査業務	熊本県
成田空港鉄道アクセス改善に係る調査及び技術協力支援業務	成田国際空港株式会社
つくばエクスプレス8両編成化事業に伴うホーム等延伸の設計等の業務	首都圏新都市鉄道株式会社
一般国道153号豊田北バイパスの整備に伴う愛知環状鉄道線との交差部に係る調査設計業務	愛知環状鉄道株式会社
「(仮称)相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)連続立体交差事業」に関する技術協力支援業務	相模鉄道株式会社

3. 新たな工事の受託要請

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。

4. 災害復旧支援事業

平成28年4月に「平成28年(2016年)熊本地震」で被災した南阿蘇鉄道(株)に対する災害復旧支援として、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。

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。



写真 1.1.3-2 第一白川橋りょう

1. (1) ③ (鉄道分野の技術力を活用した支援)

■中期目標

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

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

<定量的目標>

(鉄道分野の技術力を活用した支援)

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

<指標>

(鉄道分野の技術力を活用した支援)

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

<目標水準の考え方>

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

■中期計画

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

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

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

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

■令和2年度計画

鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、鉄道施設の保全・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（GRAPPE）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。

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

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

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第4項第2号

■主な評価指標

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

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

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

・ 機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行っているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
機構の技術支援等への満足度（5段階評価）	平均3.0以上	—	4.2	4.2	3.8		
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		
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065				
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518				
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510				
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626				
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279				
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414				

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道事業者からの要請を踏まえ、「鉄道ホームドクター制度」（注 1）を通じ、鉄道施設の保全・改修等に係る資料提供、アドバイス等の技術支援を行った。

また、鉄道事業者、地方公共団体からの要請に応じ、「交通計画支援システム（GRAPE）」（注 2）を活用し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。

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。

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

（注 1）「鉄道ホームドクター制度」とは、鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、機構が有する、鉄道の計画から建設までを一貫して行う豊富な経験に基づく総合技術力等のノウハウを活用した技術支援活動の制度である。

（注 2）「交通計画支援システム（GRAPE）」とは、鉄道プロジェクトの整備効果、鉄道を取り巻く状況等について、GIS（地理情報システム）を活用し、詳細に分析、ビジュアルに表示ができるシステム。「GRAPE」は『GIS for Railways Project Evaluation』の略称である。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 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。

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。

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

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 鉄道ホームドクター制度を活用した技術支援等

鉄道事業者、地方公共団体からの要請に応じ、鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援（9件）、交通計画支援システム（GRAPE）を活用した技術支援（4件）、鉄道助成等の情報及び資料提供による支援（3件）を行った（合計16件）。

(1) 鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援

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

表1.1.3-2 鉄道施設の保全・改修等に係る支援先及び支援内容

支援先	支援内容
第三セクター鉄道	噴泥対策について
第三セクター鉄道	コスト削減が可能な落橋防止及び耐震補強について
中小民鉄	橋梁における橋台部分の点検方法等について
中小民鉄	法面の点検方法等について
中小民鉄	駅施設、軌道橋梁の耐震性能について
第三セクター鉄道	民地からの落石防止について
その他	電柱の劣化診断と補強方法について
第三セクター鉄道	電気設備関係（高圧ケーブルの塩害等）について
第三セクター鉄道	軌道関係（噴泥対策等）について

(2) 交通計画支援システム（GRAPE）の分析及び資料提供による支援

鉄道事業者、地方公共団体からの要請に応じ、交通計画支援システム（GRAPE）を活用した鉄道沿線の人口分布の分析及び資料提供の技術支援を行った（4件）。

表1.1.3-3 交通計画支援システム（GRAPE）に関する支援先及び支援内容

支援先	支援内容
地方公共団体	県内の人口動向等の分析
地方公共団体	沿線人口の見える化等
地方公共団体	沿線人口の見える化等
第三セクター鉄道	沿線人口の見える化等

(3) 鉄道助成等の情報及び資料提供による支援

鉄道事業者、地方公共団体からの要請に応じ、鉄道助成等に関する情報及び資

料提供の支援を行った（3件）。

表1.1.3-4 鉄道助成等の情報及び資料提供による支援先及び支援内容

支 援 先	支 援 内 容
中小民鉄	災害の補助金メニューについて
中小民鉄	対象となる補助金メニューについて
地方公共団体	鉄道駅のバリアフリー化に関する国の支援制度等について

2. 機構の技術支援に係る情報発信

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を発信し、その一層の利用促進を図り、かつ設備の老朽化についての情報収集及び支援のあり方を検討するために、鉄道協会主催の各種会議での技術情報等の提供（2回）、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズの把握（2回）を行った。

（1）鉄道協会等主催の各種会議での技術情報等の提供

施設の保全・改修、交通計画策定等に係る鉄道事業者への支援を推進するため、鉄道協会等が主催する各種会議において、技術情報の提供や鉄道ホームドクター制度による支援内容について、事例と併せて説明を行った（2回）。

表1.1.3-5 各種会議への出席

会 議 名	時 期
東北鉄道協会運輸・技術委員会	令和2年7月
第三セクター鉄道等協議会安全対策専門委員会	令和2年9月

（2）地域鉄道事業者への施設の保全・改修等に係るニーズの把握

鉄道事業者を訪問し、鉄道施設の保全・改修等に係るニーズを把握するためにヒアリングを行った。（2回）。

1. (1) ④ (品質の向上)

■中期目標

③ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

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

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

<指標>

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

■中期計画

④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

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

■令和2年度計画

④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

良質な鉄道を建設するために、品質管理・施工監理等に係る技術基準類の継続的整備を行う。特に、「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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第1号及び第2号

■主な評価指標

指標： 機構職員向け技術研修の受講者数

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

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

- ・ 講習や資格取得の支援等に努めているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
機構職員向け技術研修の受講者数	—	平成25年度から平成28年度までの施工監理講習受講者数・2,406人	606人	591人			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065				
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518				
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510				
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626				
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279				
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414				

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

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

1. 技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策

鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂作業を7件実施し、講習会等を通じ関係者に周知、徹底している。

表 1.1.4-1 鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂状況

1	「開業監査における桁のたわみ測定の手引き（案）」の改訂
2	「鋼鉄道橋架設の手引き」の制定
3	「地質調査標準示方書」の改訂
4	「測量作業規程」の改訂
5	「工事写真管理基準（案）」の改訂
6	「軌道関係工事標準示方書」の改訂
7	「空気調和負荷計算指針」の改訂

2. 講習や資格取得の支援等

（1）経験年数を踏まえた段階的な技術系統別研修の実施

機構の鉄道建設業務の中核を担う技術系職員を対象として、鉄道建設に係る

幅広い知識を身につけさせるため、入社時の技術系統別研修や、経験年数を踏まえた段階的な研修を実施した。

表 1.1.4-2 土木系職員の段階的な研修の例

年次	内 容	時 期
入社時	鉄道概論研修〔鉄道の基礎知識等〕	8月
入社半年後	実務基礎Ⅱ研修〔積算、構造計画、施工監理等〕	10月
入社2年目	鉄道土木基礎研修Ⅰ〔予算管理、構造物の設計、施工監理等〕	6月
入社2年目	鉄道土木基礎研修Ⅱ（新）〔電気、軌道、用地等〕	11月
入社4年目	鉄道土木基礎研修Ⅱ（旧）〔停車場・運転、軌道〕	6月
入社5年目	運転・営業設備研修	9月

（2）施工監理講習の実施

鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るため、平成17年度から実施している施工監理講習を機構本社及び全国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。

表 1.1.4-3 施工監理講習の実施状況

実施箇所	時 期
本社	令和2年12月22日
東京支社	令和2年11月19日～20日
大阪支社	令和2年12月17日～18日
北海道新幹線建設局	令和2年12月9日～10日
九州新幹線建設局	令和2年11月30日、12月2日
関東甲信工事事局	令和2年12月8日

（3）施工者の技術力の向上

（一社）日本建設業連合会主催の「鉄道建設工事技術講習会」について、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。

(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9名、鉄道設計技士3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。

表 1.1.4-4 主な資格の取得者数等

資格名称	令和2年度資格取得者数	令和2年度末現在の資格保有者数
博士	1人	14人
技術士	9人	124人
鉄道設計技士	3人	34人
一級建築士	2人	34人
電気主任技術者	3人	32人

■ 評価と根拠

評価： 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ことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■ 課題と対応

—

1. (1) ④ (技術開発の推進)

■中期目標

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

■中期計画

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

■令和2年度計画

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

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第1号及び第2号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進しているか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065		
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518		
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510		
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626		
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279		
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414		

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

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

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

令和2年度は計36件の技術開発テーマに取り組んだ。

令和2年度から新規に取り組んだ技術開発テーマ : 8件

昨年度以前から継続して取り組んでいる技術開発テーマ : 28件

■評定と根拠

評定 : A

根拠 : 調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進していることに加え、（公社）土木学会から「土木技術の発展に顕著な貢献をなし、社会の発展に寄与したと認められる画期的な個別技術やプロジェクト」として技術賞を受賞する等、各種学会より賞を受賞していることから、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。

■課題と対応

—

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

1. 技術開発の取り組み

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

令和2年度は計36件の技術開発テーマに取り組んだ。

令和2年度から新規に取り組む技術開発テーマ : 8件

昨年度以前から継続して取り組む技術開発テーマ : 28件

表 1.1.4-5 令和2年度における技術開発テーマの例

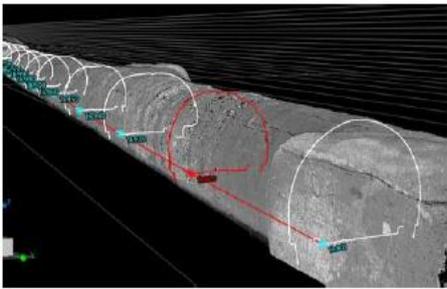
テーマ	トンネル出来形検査手法のBIM/CIM導入の検討
担当	第1分科会（計画・調査）
期間	令和元年度～令和3年度
内容	<p>1. 必要性、目的</p> <p>国土交通省において、土木工事における受発注者の業務効率化、工事目的物の品質確保の推進の一貫として、工事の計画、調査、設計段階から3次元モデルを導入し、その後の施工、維持管理の各段階においても3次元モデルに連携・発展させ、工事の生産性の向上を図ることを目的としたBIM/CIMの導入を行っている。鉄道・運輸機構においても施工監理の効率化を目的に、鉄道構造物の検査・測定に必要な計測データ・建設時の情報をBIM/CIMの活用により3次元化し、設計図及び基準類と照合することで出来形検査の効率化等の可能性について検討する。本検討では、機構で維持管理を行っている青函トンネル先進坑において、トンネル変位等計測データ、変状写真の情報を一元管理するためにBIM/CIMモデルを構築し、これを設計図等の建設時の設計データと照合することにより、将来的に新設構造物への出来形検査等に適用できるかどうかを検証する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">図 1.1.4-1 3Dレーザースキャナによる変状箇所の抽出</p> <p>2. 解決すべき課題・開発内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画段階から引継ぎまで一元管理を行うための3Dモデル化に必要な情報の整理および基準類の整備 ・GPS(≒MMS)が利用できない箇所での計測位置の情報取得 ・不陸路盤上でのSLAM計測機使用による高効率な計測方法の確立 ・データの分析および長期的な活用法の検討 <p>3. 目標とする具体的効果</p> <p>目視補助（しゅん功後の点検、監査前点検）や計測作業の簡素化、写真測量による資料作成、構造物出来形測定技術開発（将来の監督業務検討）が期待できる。</p>

表 1.1.4-6 令和2年度に取り組んだ技術開発テーマ一覧

分科会	技術開発課題名
第1分科会 計画調査	運転計画支援システムの研究開発
	路線計画支援ツールの機能向上
	トンネル出来形検査手法におけるBIM/CIM導入の検討
第2分科会 山岳トンネル	地震時の覆工コンクリートの剥落対策に関する研究
	盤ぶくれ対策における地山評価手法に関する研究
	SENSの一次覆工の設計法に関する研究（第3分科会と共同開発）
第3分科会 都市トンネル	SENSの一次覆工の設計法に関する研究（第2分科会と共同開発）
	SENSを都市部に適用する研究
	シールド機を他工区に活用する検討
	鋼製連続壁の本体利用の検討
第4分科会 橋りょう	支承の省略による鋼鉄道橋の合理化の検討
	杭基礎における杭長変更に伴う再照査法の検討
	不整形地盤における耐震設計の合理化
	合理的な防音壁に関する研究
	鉄道橋における混合構造の適用に関する研究
	コンクリート構造物の検査手法に関する研究
	列車荷重の適用性検討
	性能照査型設計による合理的なコンクリート構造物に関する研究
	PC構造GRS一体橋梁の挙動に関する研究（第5分科会と共同開発）
第5分科会 土構造	PC構造GRS一体橋梁の挙動に関する研究（第4分科会と共同開発）
	盛土材料の細分化による適用範囲の拡大
	地盤改良工法の設計に関する研究
第6分科会 軌道	ロングレール破断時開口量の検討
	橋りょう上のロングレール介在直結分岐器の検討
	新幹線防振直結軌道の振動低減効果の研究
	新たな軌道スラブ下充填材の開発及びその施工方法の検討
	軌道スラブ自動敷設化の開発
第7分科会 機械	弾性まくらぎ直結軌道の道床コンクリートプレキャスト化検討
	耐震性電柱の建植用機械装置の開発
	整備新幹線用トンネル気流解析シミュレータ（Hi-TAFAS）の改良
第8分科会 建築	空気式急速除雪装置の騒音低減対策
	260km/h超列車走行に伴う駅部繰返し圧力対する仕上げ部材の検討
	鉄道建築構造設計の手引き
第9分科会 電気	RC造建物の壁のひび割れ防止対策の手引き作成
	整備新幹線における電車線挙動の調査研究
	整備新幹線の可動ブラケットの長幹がいしに対する塩雪害の調査研究

信号・通信・電力設備の接地装置の共用に関する調査研究
高速化に対応する電車線路設備の調査研究

2. 技術開発テーマにおける成果の活用

技術開発成果の活用状況について、フォローアップを実施している。

(1) 新幹線へのPCU形桁の適用

PCU形桁は、工場製作された主桁を現地に運搬、架設することで、急速施工が可能であり、つくばエクスプレス線、成田新高速鉄道線、北陸新幹線の一部で採用された。しかし、桁のそり上がり等に課題があり、高速走行箇所への採用は避けていた。そこで供用中のPCU形桁のたわみや経年変化を計測、解析することで設計施工上の留意点の整理を行って、実用の目途が立った。現在、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）において詳細設計を行っている。

(2) 非接触によるたわみ計測の活用

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

3. 技術開発の推進等に係る学会等からの表彰

（公社）土木学会から「土木技術の発展に顕著な貢献をなし、社会の発展に寄与したと認められる画期的な個別技術やプロジェクト」として技術賞を受賞する等、各種学会より賞を受賞している。

表 1.1.4-7 令和2年度の受賞一覧

機関名	受賞名	業績名等
(公社) 土木学会	土木学会技術賞 (Iグループ)	場所打ちライニングとセグメントを随時切替可能な覆工切替式シールド機による経済的なトンネル施工の実現 —神奈川東部方面線、羽沢トンネル—
	土木学会技術賞 (Iグループ)	巨礫を含む地質に適用するパイプルーフ工法の開発 (九州新幹線、諫早トンネル)
	土木学会技術賞 (IIグループ)	複数事業の連携による公共交通主体型まちづくりの推進 —富山駅における路面電車南北接続—
	田中賞 (論文部門)	F10T を用いた高力ボルト摩擦接合継手におけるナット回転角法の適用の検討
(公社) 地盤工学会	技術業績賞	特殊な条件の礫質地盤における直接基礎高架橋の選定と設計・施工
(一社) 鉄道建築協会	鉄道建築協会賞 作品部門 (入選)	相鉄・JR直通線、羽沢横浜国大駅

令和2年度の主な受賞の概要

(公社) 土木学会 土木学会技術賞 (Iグループ)

場所打ちライニングとセグメントを随時切替可能な覆工切替式シールド機による経済的なトンネル施工の実現—神奈川東部方面線、羽沢トンネル—

神奈川東部方面線事業は、相鉄・JR直通線および相鉄・東急直通線を整備するものである。本事業のうち西谷トンネルおよび羽沢トンネルは、整備新幹線の山岳部の建設工事で開発適用してきたシールドを用いた場所打ち支保システム (SENS) を都市部で初採用した。市街地部の地下水位低下を抑制するため非排水構造とし、全周に防水シートを採用するとともに、重要構造物に近接するため、安全性の確保と経済性を追求すべく、シールド工法とSENSの覆工切替式シールド機を開発した。本トンネルの実績により、SENSが初めて都市部でのトンネルにも適用可能であることを示した。1台の掘進機により、覆工をセグメントと場所打ちライニングが併用できるようにしたこと、また、地中での換装技術を確認したことで、経済性に優れたSENSの適用範囲を、幅広い地形、地質条件のトンネル工事に拡大したものであることから、受賞に至った。

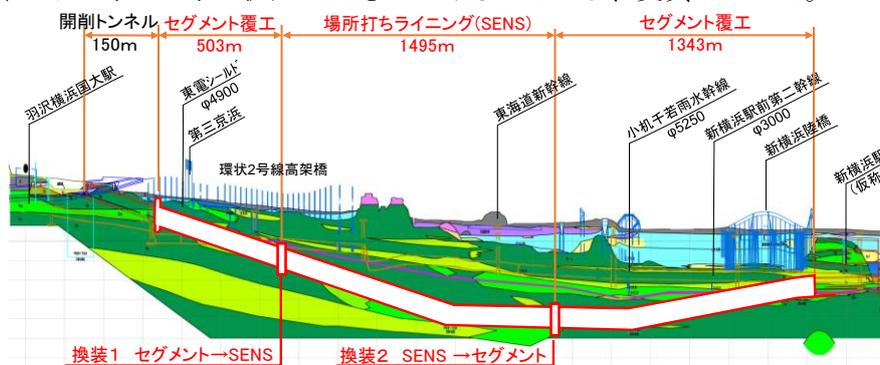


図 1.1.4-2 合理的な覆工計画と換装位置

(公社) 土木学会 土木学会技術賞 (Iグループ)

巨礫を含む地質に適用するパイプルーフ工法の開発 (九州新幹線、諫早トンネル)

諫早トンネルは、整備が進められている九州新幹線 (武雄温泉・長崎間) において、JR諫早駅付近の市街地に位置し、交通量の多い国道207号等の直下を土被り3.5mで通過する延長230mの山岳トンネルである。交通荷重の保持、道路面の沈下抑制及び埋設管の機能保全を目的とした対策工として、パイプルーフ工法 (Φ800mm、L=60m×15本) を採用した。隣接して施工するパイプルーフ (鋼管) の隙間からの湧水や地山の崩落を防止するため、隣接するパイプルーフに継手部を設けるのが従来の工法である。本トンネルの掘削対象地山は、硬質な巨礫が存在するため、継手部が巨礫に支障した場合、継手部の破断等により掘進不能となることが想定された。継手の代わりに裏込めをラップさせることで接合部を構成する「裏込めラップ工法」を考案した。本工法の開発により硬質な巨礫を含む地質への適用を拡大したことで、今後は全地質に対してパイプルーフ工法を適用することが可能となることから、受賞に至った。

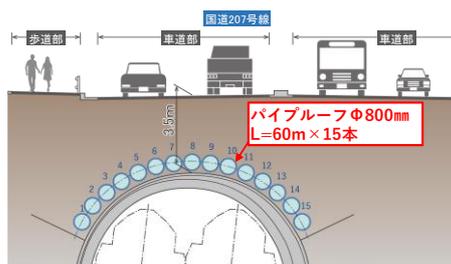


図 1.1.4-3 断面図

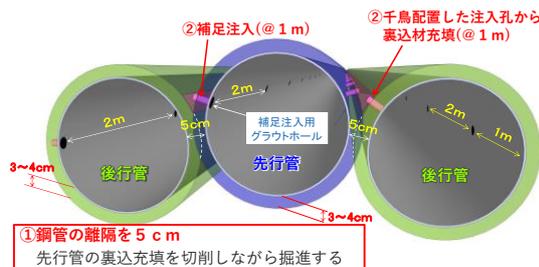


図 1.1.4-4 裏込めラップ工法

(公社) 土木学会 土木学会技術賞 (II グループ)

複数事業の連携による公共交通主体型まちづくりの推進—富山駅における路面電車南北接続—

令和2年3月21日、富山駅における路面電車南北接続事業が完成し、富山駅を境に南北に分断されていた路面電車が接続、直通運転が開始された。富山市のコンパクトシティ政策を象徴するこのイベントは、富山県、富山市、機構の三者がそれぞれ異なる事業主体として施行する複数事業間での綿密な連携により実現したものである。完成した富山駅は地域間交通・地域内交通・都市交通等が集まる一大結節点であり、公共交通を軸とした次世代型まちづくり政策のポテンシャルを大いに引き出すインフラストラクチャーといえる。

富山駅において異なる事業主体が連携して取り組んだ鉄道・軌道整備および結節点整備は、富山市のまちづくり政策のポテンシャルを最大限に引き出すものである。都市計画分野における優れた先進事例として公共事業への評価を大きく向上させており、国に先んじて将来を見越した都市計画政策という視点からも優れたプロジェクトである。また完成した富山駅はそれぞれの交通モードと市街地がすべて同一平面でアクセス可能な構造となっており、世界的な駅前広場の設計思想において新たな潮流にも乗るものである。これらの成果は国内におけるモデルケースとなり土木技術の発展および土木技術の社会的評価の向上に顕著な貢献をなしていることから、受賞に至った。

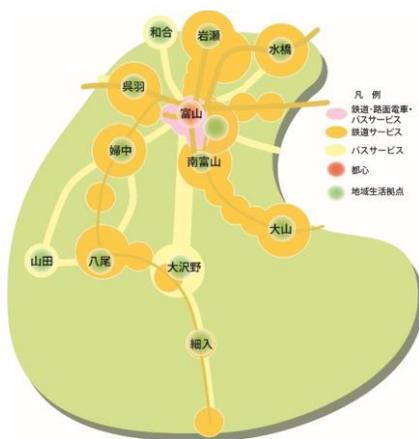


図 1.1.4-5 富山市が目指すコンパクトシティ

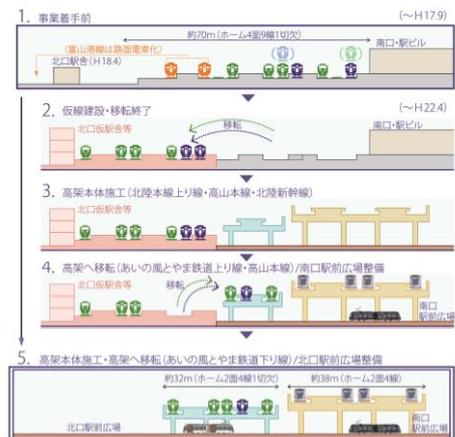


図 1.1.4-6 施工ステップ

1. (1) ④ (開発成果の公表)

■中期目標

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

<指標>

- ・学会等への応募・発表数

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

- ・機構による業務成果を公表する場の開催数

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

■中期計画

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

■令和2年度計画

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

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第1号及び第2号

■主な評価指標

- 指標：・学会等への応募・発表数

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

- ・機構による業務成果を公表する場の開催数

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

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

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
学会等 への応募・発 表数	—	平成25年度から平 成28年度までの学 会等への応募・発表 数・306件	128件	140件			
機構に よる業 務成果 を公表 する場 の開催 数	—	平成25年度から平 成28年度までの技 術研究会等開催数・ 30件	6件	6件			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065				
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518				
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510				
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626				
行政コスト（千 円）	—	362,131,094	367,511,279				
行政サービス実 施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414				

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

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

各種学会等への積極的な参加や、機構本社における技術研究会、機構各地方機関における業務研究発表会の開催を通じて技術開発の成果を公表している。

令和2年度の各種学会等の委員委嘱：延べ206名

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

令和2年度の業務成果を公表する場の開催数：6件

■評定と根拠

評定： B

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

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 学会等の各種委員会への参加

各種学会等からの委員委嘱の依頼に対して、鉄道分野を中心とした技術の発展に貢献するため、積極的に応えることとしている。令和2年度は、延べ206名の職員等が各種学会等の委員や大学の非常勤講師を務めた。

表 1.1.4-8 令和2年度の主な委嘱機関別の委員数

委嘱機関名	委員数 (名)	委嘱機関名	委員数 (名)
(公社) 土木学会	19	(公財) 鉄道総合技術研究所	14
(公社) 地盤工学会	5	(一社) 日本応用地質学会	2
(一社) 日本鉄道施設協会	21	(公社) 日本鉄筋継手協会	2
(一社) 日本鉄道技術協会	5	(一社) 日本鉄道電気技術協会	13
(一社) 日本トンネル技術協会	21	(独) 国際協力機構	23

2. 鉄道建設技術に関する開発成果の公表

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

令和2年度の論文投稿の件数は59件であり、(公社)土木学会、(公社)地盤工学会、(一社)日本鉄道電気技術協会、(一社)日本鉄道施設協会、(一社)日本トンネル技術協会等の各種学会等に論文投稿を行った。

令和2年度の論文発表の件数は61件であり、(公社)土木学会、(公社)プレストレストコンクリート工学会、(公社)地盤工学会、(一社)日本鉄道施設協会の各種学会等で論文発表を行った。

論文投稿及び論文発表のうち、18件は外部の専門家による査読付きの論文(注)である。また、論文投稿及び論文発表のうち5件については、各種学会等から賞を授与された。

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

表 1.1.4-9 専門家による査読付論文

	学会名等	発表先	件数
論文投稿	(公社)土木学会	構造工学論文集A	1
	計		1

表 1.1.4-10 専門家による査読付論文

	学会名等	発表先	件数
論文発表	(公社)プレストレストコンクリート工学会	第29回プレストレストコンクリートの発展に関するシンポジウム	4
	(公社)土木学会	第30回トンネル工学研究発表会	6
		第24回鉄道工学シンポジウム	4
		土木建設技術発表会 2020	1
	岩の力学連合会	第15回岩の力学国内シンポジウム	1
	国際ジオシンセティックス学会	第35回ジオシンセティックスシンポジウム	1
	計		17

表 1.1.4-11 論文発表・投稿に対する受賞実績

受賞名	題目
(公社)土木学会 第30回トンネル工学研究発表会 優秀講演賞	駅非開削部の大断面馬蹄形トンネルに採用した角形エレメント推進工法の推進精度
(公社)土木学会 第30回トンネル工学研究発表会 優秀講演奨励賞	駅非開削部の大断面馬蹄形トンネルに採用した角形エレメント推進工法の坑口止水対策
(一社)日本鉄道施設協会 協会誌 審査委員特別賞	整備新幹線におけるフラッシュバット溶接の導入
(一社)日本鉄道施設協会 協会誌 審査委員特別賞	幹線道路陸橋直下のシールドトンネルの近接施工ー相鉄・東急直通線、羽沢トンネルー
(一社)日本鉄道車両機械技術協会 全国「車両と機械」研究発表会 特別賞	限られた敷地における台車抜取装置の導入検討と開発ー九州新幹線 大村車両基地ー

3. 技術研究会及び業務研究発表会の開催

鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するとともに、機構業務を遂行していく上での根幹である鉄道建設技術の維持・発展・承継のため、機構主催の開発成果の公表の場として、令和2年度は、10月7日、8日の2日間にわたり、機構本社において技術研究会を開催した。発表件数は、用地1件、土木6件（トンネル5件、明かり1件）、調査1件、軌道1件、建築1件、電気1件、機械1件の合計12件とした。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より、講演会場における聴講者を最小限にした。講演会場での聴講者は部外者を含め、1日目93名、2日目80名の延べ173名であった。なお、講演の様子は、機構各地方機関等へオンライン配信した。また、技術研究会の持つ趣旨をさらに徹底すべく、令和2年度も引き続き、発表の内容、プレゼンテーション、質疑応答について審査を行い、優れた発表に対して、最優秀賞1名、優秀賞3名を選定し表彰した。

この機構本社技術研究会のほか、鉄道建設関係の機構各地方機関において業務研究発表会を開催（5箇所、講演数計45件）し、鉄道建設技術の開発成果の積極的な公表を行った。

表 1.1.4-12 機構本社技術研究会の演題

分 類	演 題	講演者所属
第1日 10月7日(水)		
土 木 (トンネル)	幹線道路陸橋直下のシールドトンネルの近接施工 －相鉄・東急直通線、羽沢トンネル－	東京支社
電 気	相互直通運転におけるATC・ATS切替時の安全性について －相鉄・東急直通線、新横浜駅(仮称)－	東京支社
土 木 (トンネル)	崩落部における復旧とその後の掘削管理 －北陸新幹線、柿原トンネル－	大阪支社
土 木 (トンネル)	高速道路直下を小土被りで掘削する山岳トンネル施工計画 －北海道新幹線、国縫トンネル－	北海道新 幹線建設 局
機 械	列車汚水処理設備の環境対策 －北陸新幹線、敦賀車両基地－	東京支社
土 木 (トンネル)	SENSによる小土被り区間の施工 －北海道新幹線、羊蹄トンネル(比羅夫)－	北海道新 幹線建設 局
調 査	利用者実感を踏まえた幹線鉄道駅のあり方に関する調査	東京支社
軌 道	フラッシュバットレール溶接の導入	本社
第2日 10月8日(木)		
用 地	所有者不明土地の用地処理に伴う財産管理人(不在者・相続)の活用 事例と課題	九州新幹 線建設局
土 木 (明かり)	市街地における単純合成けた2連の送り出し架設 －九州新幹線、宝町橋りょう(合成けた)－	九州新幹 線建設局
建 築	ハイブリッド構造駅におけるBIMを活用した切妻屋根の鉄骨建方 －九州新幹線、嬉野温泉(仮称)駅－	九州新幹 線建設局
土 木 (トンネル)	大深度・大断面ニューマチックケーソンの工程短縮とコスト縮減 －中央新幹線、小野路非常口他－	関東甲信 工務局

表 1.1.4-13 機構各地方機関等における業務研究発表会の実績

支社・建設局名	講演数	開催日
東京支社	7	令和2年8月25日
大阪支社	10	令和2年9月9日
北海道新幹線建設局	11	令和2年8月31日
九州新幹線建設局	12	令和2年7月16日
関東甲信工務局	5	令和2年8月6日
合 計	45	

1. (1) ④ (部外への適切な理解への取組み)

■中期目標

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

■中期計画

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

■令和2年度計画

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

■当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)

機構法第13条第1項第1号及び第2号

■主な評価指標

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

■主要な経年データ

主要なインプット情報 (財務情報及び人員に関する情報)					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額 (千円)	777,774,094	795,406,351	803,537,065		
決算額 (千円)	754,130,706	789,387,595	821,366,518		
経常費用 (千円)	377,514,667	361,216,179	364,850,510		
経常利益 (千円)	389,299	457,655	1,910,626		
行政コスト (千円)	—	362,131,094	367,511,279		
行政サービス実施コスト (千円)	140,156,759	—	—	—	—
従事人員数 (名)	1,454	1,464	1,414		

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

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

1. 現場見学会の開催

鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会や学校からの要請に基づき現場見学会を実施している。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。

令和2年度における現場見学会の主な実績は以下のとおりである。

(1) 子供向け現場見学会の開催

①北陸新幹線高架橋頂上ウォーク

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

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

②福井県福井市親子見学会

令和2年8月5日、6日、7日に、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、福井市主催の親子現場見学会を開催した。

5日は足羽川橋りょう、6日は福井大町高架橋、7日は福井開発高架橋に案内し、工事状況や施工方法を説明し、新幹線建設について理解してもらえるように努めた。

③石川県能見市親子見学会

令和2年8月22日、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、能見市主催の石川県能見市内に居住する小・中学生を対象とした親子現場見学会を開催した。

当日は、手取川橋りょうの建設現場に案内し、工事状況や施工方法を説明し、新幹線建設について理解してもらえるように努めた。

(2) 高校生を対象にした現場見学会の開催

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。

当日は、新大村駅高架橋と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し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。

(3) 大学生を対象にした現場見学会の開催

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。

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するとともに、仕事のやりがいなどについても語り、鉄道建設について理解してもらえるように努めた。



写真 1. 1. 4-1 現場見学会の集合写真（北陸新幹線、小松木場潟（北）高架橋）



写真 1. 1. 4-2 現場見学会の状況（北陸新幹線、手取川橋りょう）



写真 1. 1. 4-3 現場見学会の状況（九州新幹線、長崎駅高架橋）

2. 講習会等での講演

鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、講習会等で講演を行った。令和2年度における講習会等での講演の実績は5件であり、主な内容は以下のとおりである。

(1) 「青函トンネルの建設と現況」の講演

令和2年7月、(公社)土木学会 岩盤力学委員会が主催する第10回岩盤力学イブニングセミナーにおいて「青函トンネルの建設と現況」と題して、青函トンネルの概要と開発した技術について講演し、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えるように努めた。

(2) 「北陸新幹線（金沢・敦賀間）の整備状況と今後の計画」の講演

令和2年7月、(一社)日本能率協会が主催する「第8回事前防災・減災のための国土強靱化推進セミナー」において、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の整備状況と今後の計画について講演し、部外に北陸新幹線の建設工事への理解を深めてもらえるように努めた。

(3) 「事故防止活動」に関する安全講話

令和2年7月、(一社)日本建設事業連合会が主催する「2020年度鉄道安全委員会（第1回）」において、鉄道工事における機構が実施する事故防止活動等について安全講話を行い、鉄道建設事業の事故防止活動に関して部外へ適切に理解してもらえるように努めた。

(4) 「新幹線構造物に関する意見交換会」

令和2年10月、(一社)建設コンサルタンツ協会が主催する「新幹線構造物に関する意見交換会」において、令和元年度に制定した新幹線構造物設計内規（基礎・土構造）の制定内容についての説明を行ったあと、受発注間の意見交換を行ない、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えるように努めた。

(5) 「補強土工法の最新動向に関する講習会 その1 補強土壁工法」

令和3年3月、(公社)地盤工学会が主催する「補強土工法の最新動向に関する講習会 その1 補強土壁工法」において、「新幹線における補強土壁の高度利用」と題して整備新幹線における補強土壁の設計・施工例を紹介し、機構が保有する鉄道建設技術を部外に適切に理解してもらえるように努めた。

3. トンネル掘削土受入地確保に向けたオープンハウスの開催

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、全体のトンネル発生土量約 2,000 万 m³ のうち約 1/3 の約 640 万 m³ という、前例になく膨大な量の自然由来重金属等を含むトンネル発生土（対策土）の受入地確保が課題となっている。特に受入地確保の状況が厳しい札幌市内については、オープンハウス（機構・札幌市共催）（注）を開催（令和 2 年 11 月 7～9 日、12 月 18～20 日）し、住民に対し、新幹線事業や受入候補地、対策工法等について理解をしてもらえるように努めた。

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

4. 整備新幹線沿線の記者クラブ向け説明会の実施

沿線の記者クラブを対象に、機構からのプッシュ型で取り組む積極的広報活動を行っている。令和 2 年度は、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）建設工事の進捗及びトンネル掘削土受入地確保の取組み等について説明した。

表 1.1.4-14 整備新幹線沿線の報道機関向け説明会の実績

線区	実施概要
北海道新幹線 （新函館北斗・札幌間）	実施年月日：令和 2 年 12 月 18 日 対 象：北海道運輸記者クラブ、北海道建設記者会、 札幌市政記者クラブ（12 社、20 名） 記者説明会：工事進捗、発生土受入地に関する説明

■ 評価と根拠

評価： B

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みとして、現場見学会や講習会等での発表、受入地確保に向け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ことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■ 課題と対応

1. (2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

■中期目標

④ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

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

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

<指標>

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

■中期計画

(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

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

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

■令和2年度計画

(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

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

や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究を行う。

インド高速鉄道計画については、設計業務について、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。

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。

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

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 3 項及び第 4 項第 2 号

海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成 30 年法律第 40 号）

■主な評価指標

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

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

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

- ・ 海外の鉄道プロジェクトへの技術協力を行っているか。
- ・ 専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行っているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額	—	—	0.4億円	1.5億円	0.5億円		
機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額	—	—	0億円	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		
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065				
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518				
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510				
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626				
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279				
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414				

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. 海外高速鉄道調査等業務

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

インド高速鉄道計画について、国土交通省等の関係者との緊密な連携の下、ムンバイ・アーメダバード間の詳細設計調査業務（J I C C（株）日本コンサルタント（以下「J I C」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。

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、J I C A F / S（フェ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。

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。

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。

2. 国際協力業務

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。

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。

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「I S O / T C 2 6 9」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「I E C / T C 9」という。）の国内委員会・国内作業部会等に機構職員7名が参加、J I C A内に設置されているインド国高速鉄道建設事業に係る技術基準／設計支援委員会・各分科会に機構職員延べ17名が参加した。

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。

■ 評定と根拠

評定： B

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

また、国際協力業務について、海外の鉄道プロジェクトへの技術協力等を行い、我が国鉄道技術の海外展開に貢献した。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■ 課題と対応

—

■ 当該事業年度における業務運営の状況

1. 海外高速鉄道調査等業務

(1) インド高速鉄道計画

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

令和2年度は、詳細設計業務について、業務を担うJICに対し、機構職員1名を出向させ人的支援を行うとともに、機構職員3名が補強として技術協力を行った。なお、工事管理に関する業務の発注はなかった。

(2) タイ高速鉄道計画

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

令和2年度は、国土交通省発注の「令和2年度 バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画における事業費縮減等の検討調査」において、タイにおける基礎情報等の情報収集を実施し、需要予測の精査、事業費縮減の検討に係る調査を行った。



写真 1.2-1 タイ高速鉄道に係る会議

(3) ベトナム南北高速鉄道計画

ベトナム国では、ハノイとホーチミンとを結ぶ約 1,500km の南北高速鉄道計画がある。

令和 2 年度は、国土交通省発注の「ベトナム南北高速鉄道計画に関する調査」に、共同企業体の構成員として参画し、高速鉄道に関する検討状況の整理、計画のレビュー、都市鉄道との乗入時の課題整理を行った。

(4) ジャワ北幹線高速化事業

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

令和 2 年度は、JICA 発注の「インドネシア国ジャワ北幹線準高速化事業準備調査」に、共同企業体の構成員として参画し、土木・施設計画に係る調査を行った。

2. 国際協力業務

(1) 海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入

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。

表 1.2-1 専門家派遣数の推移（平成 28 年度～令和 2 年度）

年 度	28 年度	29 年度	30 年度	元年度	2 年度
専門家派遣数（人）	46	52	36	40	0

表 1.2-2 研修員等の受入数の推移（平成 28 年度～令和 2 年度）

年 度	28 年度	29 年度	30 年度	元年度	2 年度
研修員等受入数（人）	67	333	385	435	0

平成 28 年 3 月に始動した J I C A 制度整備支援プロジェクトに伴い J I C A 内に設置されているインド国高速鉄道建設事業に係る技術基準／設計支援委員会に機構職員 3 名が参加するとともに、同委員会の下部組織である分科会に機構職員延べ 14 名が参加した。

(2) 国際学術会議等への参加

機構は、世界の鉄道技術関係者との交流を図り、日本の鉄道システムの海外展開の一助となし、また、機構の鉄道建設に関する技術力についてアピールすること等を目的として、表 1.2-3 のとおり国際学術会議等へ参加し、講演やプレゼンテーションを実施した。

表 1.2-3 国際学術会議等への参加実績

会 議 等 名	主催者等	開 催 国 (都 市)	時 期	発表数 (件)
2020 年国際トンネル協会 会合	国際トンネル協会 (I T A)	マレーシア (クアラルンプール)	令和 2 年 9 月 (オンライン 開催)	1
アジア開発銀行研究所 セミナー	アジア開発銀行 研究所	フィリピン (マニラ)	令和 3 年 2 月 (オンライン 開催)	1

(3) 鉄道分野における規格の国際標準化

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

機構は、I S O / T C 2 6 9、I E C / T C 9 等に機構職員 7 名が参加し、国際規格に関する日本原案の作成等に貢献している。

表 1.2-4 I S O / T C 2 6 9 委員会・作業部会等（令和 2 年度機構職員参加）

区 分	名 称
国内委員会	鉄道国際規格センター
分科委員会	インフラストラクチャ分野

表 1.2-5 I E C / T C 9 の委員会・作業部会等（令和 2 年度機構職員参加）

区 分	名 称
国内委員会	鉄道用電気設備とシステム
国内作業部会	直流信号用リレー
	電力システム
	輸送システムの指令と制御
規格準備会	銅及び銅合金ちょう架線

（４）海外関係機関との技術交流等

機構の技術力や経験を活用し、海外関係機関との技術交流等を行った。

①スウェーデン

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

令和 2 年度は、4 月、11 月、12 月にスウェーデン運輸庁と Web 会議を開催し、両国の高速鉄道に関する意見交換、今後の両者での検討事項について議論を行った。



写真 1.2-2 スウェーデンとの技術交流

②ポーランド

ポーランドではワルシャワ新中央空港の建設に合わせ、主要都市を結ぶ約 1,800 キロに及ぶ高速鉄道整備を計画しており、2023 年の建設開始を目指し準備を進めている。3 月に Web 開催されたポーランドセミナーにおいて、整備主体である S T H（ポーランド政府 100%出資の特定目的会社）と機構が面談を行い、その後、S T H、国交省と Web 会議を開催し、今後、機構から協力可能な分野についてプレゼンを実施し、両国関係者で対象分野を検討することとなった。



写真 1. 2-3 ポーランドとの技術交流

1. (3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

■中期目標

⑤ 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

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

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

<指標>

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

■中期計画

(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

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

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

建設した鉄道施設について、完成後、各営業主体に対して貸付又は譲渡を行う。

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

- ・平成30年度
譲渡区間：小金線(新松戸・西船橋間)
鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

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

■令和2年度計画

(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

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

なお、償還期間の変更を実施した事業者については令和元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。

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等により、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付する。

■当該事業実施に係る根拠(個別法条文など)

機構法第13条第1項第3号及び第6号

機構法第14条第1項、附則第9条及び附則第11条第1項第1号

■主な評価指標

指標： 貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数（前中期

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

評価の視点：・ 毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を設定し、その全額を確実に回収しているか。

- ・ 決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証しているか。
- ・ 鉄道施設の完成後、遅滞なく各営業主体に対して貸付又は譲渡を行っているか。
- ・ 日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を速やかに交付しているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
貸付料 及び譲 渡代金 につい て、回 収計画 に沿っ て回収 を行っ た件数	—	平成 25 年度から平 成 29 年度（見込 み）までの回収件 数・971 件（鉄道事 業者数：27 者）	192 件 （鉄道事 業者：25 者）	186 件 （鉄道事 業者：26 者）	174 件 （鉄道事 業者：25 者）		
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065				
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518				
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510				
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626				
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279				
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414				

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設の貸付料について、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。

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。

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。

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

■評定と根拠

評定： B

根拠： 貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って 174 件（鉄道事業者 25 者）を全額回収した。

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

貨物調整金について国土交通大臣の承認を受けた金額を J R 貨物に速やかに交付した。

以上のことから、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

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

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 鉄道施設の貸付業務

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

これらの鉄道施設の貸付料は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令（平成 15 年政令第 293 号。以下「機構法施行令」という。）第 6 条第 1 項、第 7 条第 1 項、第 7 条の 2 及び附則第 5 条に規定された額を基準として定められた額を、機構法第 14 条第 1 項及び附則第 9 条の規定に基づき国土交通大臣の認可を受けて、

これらの鉄道施設を貸し付けている鉄道事業者から回収することとなっている。

令和 2 年度において回収すべき貸付料の額の合計額は 1,144 億円となり、その全額を回収した。

(貸付料の基準)

○整備新幹線

- ・ 鉄道事業者の受益の額 (定額)
- ・ 租税及び管理費

○主要幹線及び大都市交通線

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

○神奈川東部方面線

- ・ 都市鉄道施設の使用料の額

○津軽海峡線

- ・ 租税及び管理費

2. 鉄道施設の譲渡業務

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

(毎事業年度の譲渡代金)

- ・ 機構法施行令第 8 条第 1 項に基づき国土交通大臣の認可を受けた額を元本とし、国土交通大臣が指定する期間 (25 年間) 及び利率による元利均等半年賦支払の方法による元利支払額
- ・ 債券発行費及び債券発行差金並びに管理費

このほか、鉄道事業者の意向による期限前返済も受けている。

令和 2 年度において回収すべき譲渡代金と期限前返済額を加えると 727 億円となり、その全額を回収した。

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

3. 貨物調整金の交付

機構法附則第 11 条第 1 項の規定に基づき、並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、令和 2 年度においては 131 億円を、国土交通大臣の承認を受けて J R 貨物に対して交付した。

1. (4) 鉄道助成業務等

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	227,411,588	230,320,198	231,123,397		
決算額（千円）	227,329,193	241,415,261	234,232,820		
経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740	220,687,892		
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（名）	29	27	27		

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

■評定と根拠

評定： B

根拠： 鉄道助成業務における補助金交付等に係る全て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。

■課題と対応

—

1. (4) ①鉄道助成

■中期目標

(2) 鉄道助成業務等

① 鉄道助成

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

(a) 確実な処理・適正かつ効率的な執行

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

<指標>

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

(b) 助成制度に関する情報提供等の推進

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

<指標>

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

(c) 債権の確実な回収等

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

<指標>

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

■中期計画

(4) 鉄道助成業務等

① 鉄道助成

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

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

更なる充実強化を図る。

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

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

■令和2年度計画

(4) 鉄道助成業務等

① 鉄道助成

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

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

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。

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第2項及び附則第11条第3項

■主な評価指標

- 指標：・ 補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%）
- ・ 鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数（前中期目標期間実績：平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部）
 - ・ 譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付資金：年間6件）

- 評価の視点：・ 補助金交付等に係る全ての受払について、法令その他による基準に基づき確実に処理しているか。
- ・ 第三者委員会からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映

しているか。

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

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率	—	平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%	100%	100%	100%		
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		
譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数	—	平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付資金：年間6件	譲渡代金 6件 無利子貸付資金 6件	譲渡代金 6件 無利子貸付資金 6件	譲渡代金 6件 無利子貸付資金 6件		
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	227,411,588	230,320,198	231,123,397				
決算額（千円）	227,329,193	241,415,261	234,232,820				
経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740	220,687,892				
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（名）	29	27	27				

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

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

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

審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るため、職員研修を実施（受講率 100%）した。

鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、配布先を精査した上で「鉄道助成ガイドブック」を配布（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。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 補助金交付等に係る全ての受け払い、譲渡代金（6 件）や無利子貸付資金（6 件）の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行った。

また、第三者委員会からの意見を踏まえ、審査業務の充実・強化を図るとともに、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修（受講率 100%）及びガイドブックの配布（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。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等の適正な執行

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理（交付決定 1,244 億円・85 件、額の確定 1,206 億円・65 件（うち現地審査を実施したもの 60 件））するとともに、全ての受け払い（143 件）について、請求から支払まで「30 日以内」、国の補助金受入から給付までについては全て「7 業務日以内」に実施した。

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

2. 第三者委員会の開催

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

また、同委員会からの改善意見を踏まえ、令和2年度の重点審査項目の設定等を実施し、審査業務のさらなる充実・強化を図った。

3. 審査ノウハウの承継と職員のスキルアップ

(1) 審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るため、職員研修を計10回実施（令和2年5月～10月）した（受講率100%）。この他、OJTについて実施基準を策定し、当該基準に基づき実施した。

(2) 審査結果の共有化を図るため補助金審査報告会を開催（令和2年6月）した。報告された審査結果については、審査ノウハウの承継を図るため事例集として蓄積した。

4. 助成制度の活用支援、助成対象事業の適正な執行のための周知活動

助成制度の活用支援や適正な執行を図るため「鉄道助成ガイドブック」（令和2年6月作成。）（配布部数945部。）をはじめとした各種パンフレットの作成や「都市・幹線鉄道関係補助金執行事務手続事例集」を更新（令和2年8月）、配布した。特に「鉄道助成ガイドブック」については、各種助成制度をより一層活用いただくために配布先を精査した上で配布する等、積極的に情報提供を行った。この他、補助対象事業者に補助事業の実施に係る基本的な考え方及び留意事項について文書にて通知するとともに全国7地域で「補助金実務説明会」を開催（令和2年8月～10月）し、補助金審査における指摘事例について紹介を行った。

5. 新幹線譲渡代金等の確実な回収と債務の償還

(1) 既設四新幹線（東海道、山陽、東北（東京・盛岡間）、上越）の譲渡代金、建設勘定への無利子貸付資金について、約定等に基づき当年度の債権を全て回収した（譲渡代金：724億円、無利子貸付資金の償還額：238億円）。

(2) 既設四新幹線に係る債務について、法令に基づき償還した（償還額：800億円）。

1. (4) ②北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借り入れ等

■中期目標

② 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借り入れ等
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）附則第3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施する。

< 指標 >

- ・ 長期借入金について、国土交通大臣が定めた利率による利子の支払いを行った件数

■中期計画

② 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借り入れ等
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）附則第3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定並びに同条第9項により国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該旅客会社に対し、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。

■令和2年度計画

該当なし

※ 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、本報告書の対象外である。

1. (4) ③中央新幹線建設資金貸付等業務

■中期目標

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。

<指標>

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

■中期計画

③ 中央新幹線建設資金貸付等業務

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

■令和2年度計画

② 中央新幹線建設資金貸付等業務

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

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第11条第1項第4号

■主な評価指標

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

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

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数	—	平成28年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・8件	10件	10件	10件		
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	227,411,588	230,320,198	231,123,397				
決算額（千円）	227,329,193	241,415,261	234,232,820				
経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740	220,687,892				
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（名）	29	27	27				

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

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

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

■評定と根拠

評定： B

根拠： 約定に沿った貸付利息の回収（10件）が行われていることから、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

—

1. (5) 船舶共有建造等業務

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	48,625,954	54,975,332	98,239,311		
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824	81,736,162		
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582	25,415,692		
経常利益（千円）	1,818,086	1,708,240	1,472,703		
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（名）	57	58	59		

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

■評定と根拠

評定： 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。

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

さらに、繰越欠損金を令和2年度は10億円縮減、未収金は56百万円縮減した。

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。

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

—

1. (5) ①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

■中期目標

(3) 船舶共有建造等業務

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

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

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

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

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

<定量的目標>

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

<目標水準の考え方>

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

【重要度：高】

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

【難易度：高】

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

■中期計画

(5) 船舶共有建造等業務

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

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

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

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

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

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

■令和2年度計画

(5) 船舶共有建造等業務

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

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

これらを通じて、次に掲げる船舶の延べ建造隻数が28隻以上となるよう取り組む。

○物流効率化に資する船舶

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

○地域振興に資する船舶

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

○船員雇用対策に資する船舶

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

○事業基盤強化に資する船舶

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

○グリーン化に資する船舶

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

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第7号及び第8号

■主な評価指標

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

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

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数	今中期目標期間中において140隻以上	—	年度計画の達成目標				
			20隻以上	24隻以上	28隻以上		
			実績値				
			46隻	42隻	28隻		
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	48,625,954	54,975,332	98,239,311				
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824	81,736,162				
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582	25,415,692				
経常利益（千円）	1,818,086	1,708,240	1,472,703				
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（名）	57	58	59				

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

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

近年、労働力不足、船内の労働負担の軽減、インバウンド需要の高まり等の時代の要請やニーズに即した政策要件の見直しや創設を継続的に行ってきたところであるが、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。

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。

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 隻となり、令和 2 年度計画値を達成することができた。

■ 評定と根拠

評定： B

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。

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

新型コロナウイルスの感染拡大への対応としてオンラインを活用することで船舶共有建造制度について周知するとともに、国内海運政策の実現に寄与するため、政策課題や事業者ニーズに対応した制度改善を図っていく。

これにより、新型コロナウイルスの感染拡大の影響等による社会経済状況の変化に対応しつつ、政策効果のより高い船舶の建造を行うとともに、多様な政策要件の船舶建造にも対応していく。

■ 当該事業年度における業務運営の状況

1. 政策課題に適合した船舶の建造

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

近年、労働力不足、船内の労働負担の軽減、インバウンド需要の高まり等の時代の要請やニーズに即した政策要件の見直しや創設を継続的に行ってきたところであるが、令和2年度においては、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%へと拡充した。

我が国の内航海運では、令和元年度末における貨物船隻数のうち老朽船の占める割合が69%に達する等、代替建造の進展が遅れている。同時に、船員の確保やそのための船員居住環境の改善が重要な課題となっている。こうした状況を踏まえ、機構では令和2年度において、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、従前より実施してきた地区船主会等での意見交換、機構役職員によるオーナー及びオペレーターへの個別訪問の機会減少等を補完するためにオンラインを活用し、船舶共有建造制度に対する事業者の関心事項に関する細かな説明等を実施した。

その結果、令和2年度に建造決定に至った16隻のうち、より高い政策効果を実現する船舶に適合した延べ建造実績は28隻となった。その内訳は以下のとおりである。

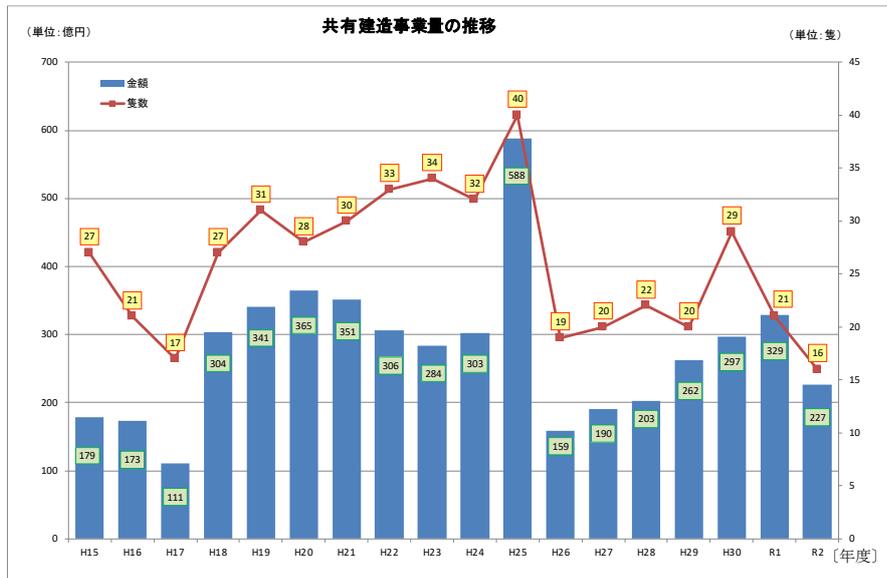
○物流効率化に資する船舶	(計 1 隻)	
・ 高度モーダルシフト船		1 隻
○地域振興に資する船舶	(計 7 隻)	
・ 離島航路の整備に資する船舶		7 隻
○船員雇用対策に資する船舶	(計 10 隻)	
・ 若年船員または女性船員を計画的に雇用する事業者の船舶		9 隻
・ 労働環境改善船		1 隻
○グリーン化に資する船舶	(計 10 隻)	
・ スーパーエコシップ		1 隻
・ 先進二酸化炭素低減化船		1 隻
・ 高度二酸化炭素低減化船		5 隻
・ 二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船		3 隻

2. 各種セミナーの実施等

新型コロナウイルスの感染拡大を受け、従前から実施してきた「共有建造支援セミナー」を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。

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

表 1.5.1-1 共有建造事業量の推移



(注) 金額は、当該年度中に建造決定した共有船舶の機構分担額。

1. (5) ②船舶建造等における技術支援

■中期目標

② 船舶建造等における技術支援

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

【重要度：高】

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

■中期計画

② 船舶建造等における技術支援

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

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

また、先進船舶等の更なる普及を図るため、機構の技術支援のあり方を検討する。

■令和2年度計画

② 船舶建造等における技術支援

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

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

また、先進船舶等の更なる普及を図るため、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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第8号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

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

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	48,625,954	54,975,332	98,239,311		
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824	81,736,162		
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582	25,415,692		
経常利益（千円）	1,818,086	1,708,240	1,472,703		
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（名）	57	58	59		

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援については、計画段階での船舶の性能予測精度の向上に引き続き取り組むとともに、平成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。

高度な技術を要する船舶への技術支援の充実化については、環境負荷低減に寄与する「先進二酸化炭素低減化船」や船員の労働負担軽減・居住環境向上に寄与する「労働環境改善船」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化船」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化船」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。

機構の技術支援のあり方の検討については、先進二酸化炭素低減化船、労働環境改善船等のより政策効果の高いと認められる船舶の建造を促進するため、平成30年5月から営

業部門と連携して計画段階のより早い段階から技術的な助言や最新技術に関する情報提供を行っているが、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。

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 計画段階での船舶の性能予測精度の向上、労働環境改善船等の建造促進、早い段階からの技術支援の実施等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。

■ 課題と対応

—

■ 当該事業年度における業務運営の状況

1. 技術支援の充実

船舶の品質は、その安全性はもとより、運航サービス、運航コスト（燃料費、保守整備費）及び船員の労働環境に大きく影響する。このため、機構では船舶建造の計画から竣工に至る各段階において技術支援を行い、より良質な船舶の建造を促進している。令和2年度は、これらの機構の技術支援を通じて、先進二酸化炭素低減化船2隻、労働環境改善船2隻を含む貨物船17隻とスーパーエコシップ1隻、労働環境改善船1隻を含む旅客船9隻が竣工した。また、就航後においても保証期間中（通常1年間）に発生した不具合に対して、造船所の責任において修繕を行う保証ドックへの立会い、修繕工事やメンテナンスに関する助言等の積極的なアフターケアを実施し、トータルな技術支援を行っている。

令和2年度の主な取組みについて、詳細を以下に記載する。

(1) 建造の品質確保

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

令和2年度は、引き続きデータベースを用いて計画段階での船舶の性能予測精度の向上に取り組むとともに、直近5年間に発生した不具合事例をとりまとめ、共有船主及び造船所と情報共有を行った。

(2) 先進二酸化炭素低減化船の建造支援

先進二酸化炭素低減化船とは、内航船の設計において水槽試験を活用した省エネ船型の開発の促進及び普及を図る観点から、優れた二酸化炭素低減化効果を有する船舶として平成22年度から機構が認定を行っている船舶である。

令和2年度も引き続き事業者への技術支援を実施し、先進二酸化炭素低減化船を1隻建造決定した。

(3) 労働環境改善船の建造支援

船舶の老朽化と船員の高齢化をはじめとする内航海運の抱える諸課題に対応するため、国土交通省は、平成29年6月に「内航未来創造プラン」をとりまとめた。同プランでは、円滑な代替建造を支援するため、機構の共有建造制度の維持・充実の必要性が示され、具体的な施策として、船員の労働負担を軽減し、居住性を向上する「労働環境改善船」に対する金利低減措置の導入を検討することとされている。このため、機構では、平成30年度より当該船舶の金利低減措置を実施しているところ、令和元年5月から引き続き、労働環境改善船の建造を希望する事業者に対して基準適合機器一覧表を作成・配布するほか、ホームページで公表する等技術的な支援を実施している。このような技術支援の結果、令和2年度は労働環境改善船1隻を建造決定した。

(4) 離島航路就航支援

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

このような技術支援の結果、令和2年度は1隻建造決定した。

(5) 国内クルーズ船の建造支援

観光立国推進のため令和元年度に制度を創設した「国内クルーズ船」については、瀬戸内島たびクルーズ(株)に対し技術支援を実施し、適用第一番船が竣工した。

(6) 技術支援についての情報発信

令和3年1月に「共有船建造セミナー」を機構初のオンライン形式で開催し、トータル237名、155事業者等が参加した。本セミナーを通じ、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するとともに、チャット形式で寄せられた多くの質疑に対し、個別に丁寧に対応した。

(7) Web会議による事業者との打合せの実施

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

関係者の労働負担軽減を図るため、平成31年2月からインターネットを使った「Web会議」を用いて事業者との打合せを実施しているが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の感染予防の観点も考慮し、原則、「Web会議」を用いて打合せを実施した。

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

(8) 新型コロナウイルス感染症対策事例等の収集・発信

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

2. 技術調査の実施

内航海運の課題解決に資する取組みを推進するため、労働環境改善に繋がるハード機器やソフト（アプリケーション）に関する最新デジタル技術の導入事例や、遮熱塗料、断熱塗料、ミスト散布等の熱中症対策の事例等の調査を実施した。

また、内航海運事業者が直面している課題解決に向け、技術のシーズを持つ企業等と内航海運事業者との橋渡しを行い、新技術の試行の機会を創出する「内航ラボ」を始動した。本取組みについて、事業者より寄せられた6件の問合せに対応し、そのうち船用工業事業者が開発した俯瞰映像モニタリングシステムについて、令和2年8月に共有船主の実船を用いた検証を実施した。

3. 技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実

技術革新や基準改正に対応できる知識・職務遂行能力を養うため、外部のセミナーや学会等に参加する技術研修を実施している。令和2年度は、技術支援に携わる機構

職員を対象として、下表 1.5.2-1 のとおり 4 件の技術研修を実施した。

表 1.5.2-1 令和 2 年度に実施した技術研修

研修科目	主催	参加人数
日本マリンエンジニアリング学会第 64 回特別基金講演会「GHG 問題に対する燃料からのチャレンジ」	(公社)日本マリンエンジニアリング学会	1
2020 年度 船舶電気装備技術者講習	(一社)日本船舶電装協会	3
【現場研修】旅客船海上試運転の視察	機構	1
船内騒音測定技術者登録制度 2020 年度更新講習	(一財)日本建築総合試験所	2

また、離島航路支援を円滑に実施するための「離島航路技術支援マニュアル」を令和 2 年度にとりまとめ、同マニュアルの内部での試運用を実施した。さらに、速力性能の評価の精度向上を図るため、海上試運転結果の解析ソフトを作成するとともに、その使用方法を習得するための講習会を実施した。

4. 機構の技術支援のあり方検討

環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船等政策効果がより高いと認められる船舶の建造を促進するためには、建造仕様が固まる前の計画段階から技術支援に取り組むことが効果的である。このため、平成 30 年 5 月から営業部門と連携して計画段階のより早い段階から技術的な助言や最新技術に関する情報提供を行う等技術支援の取組みを強化しており、令和 2 年度も当該取組みを継続している。

1. (5) ③船舶共有建造業務における財務内容の改善

■中期目標

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

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

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

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

<定量的目標>

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

<目標水準の考え方>

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

■中期計画

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

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

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

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

■令和2年度計画

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

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

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

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第7号

■主な評価指標

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

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

(注)

(1) 「未収金」とは、共有契約において定められた期日に共有事業者が支払うべき船舶使用料・船舶譲渡代金と、実際に支払われた金額との差額をいう。

(2) 未収金を大別すると次のとおり。

① リスケジュール計画が策定済みであり、計画的な回収が見込まれるもの。

② 会社更生手続き、民事再生手続き等により更生計画、再生計画が認可済み等であり、計画的な回収が見込まれるもの、又は、これらの手続きにより回収が行われたものの、清算手続き等最終的な処理が終了していないもの。

③ その他のもの（リスケジュール計画策定に向けて事業者と協議中のもの、法的手続き中のもの等）

(3) 中期計画及び年度計画における未収金の範囲は、計画的な回収が見込まれるものを除いた(2)③のみとしている。

(4) したがって、中期計画及び年度計画における未収発生率とは、(2)①及び②を除いた、収入決定額に対する未収金発生額の割合である。また、中期計画及び年度計画における未収金残高とは、(2)③に係る未収金残高である。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
繰越欠損金の縮減額	今中期目標期間中に40億円程度	—	18億円	17億円	10億円		
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	48,625,954	54,975,332	98,239,311				
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824	81,736,162				
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582	25,415,692				
経常利益（千円）	1,818,086	1,708,240	1,472,703				
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（名）	57	58	59				

注）・当報告書の1.（5）が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。

- ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
- ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

繰越欠損金については、財務改善に必要な事業量の確保、適正な事業金利の設定、事業者へのPR等により建造推進、未収金発生防止・債権管理強化及び既存債権の回収強化等の措置を着実かつ適正に行ったことで、令和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の最小化を図り、リスク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、従前よりリスク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て売船手続中であり、今後回収が見込まれる予定である。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 繰越欠損金においては、今中期目標期間中に40億円程度の縮減を図るとして

いるところ令和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

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 財務改善策の推進

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

さらに、オペレーターやオーナーに対する役職員による訪問活動や電話やオンラインによる連絡等により、一定の共有建造事業量を確保し、船舶使用料収入の増加に努めた。また、オペレーターとの関係の強化によりオーナーの経営安定化を図り、新たな未収金発生未然防止に努めた。その結果、10億円の当期総利益を計上したことで、繰越欠損金は同額減少した。

なお、新型コロナウイルス感染症に伴い、経営に大きな影響を受けている共有事業者からの相談に対応するため、新型コロナウイルス感染症に伴う相談に応じる体制を構築し、専用窓口を設置した。また、機構ホームページにおいて新型コロナウイルス感染予防・拡大防止に向けた共有事業者の取り組みや国・地方公共団体からの支援策について情報発信を行った。

2. 未収金の処理

(1) 未収金発生防止・抑制

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

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

また、民間金融機関等においても運用されている信用リスク管理システムを活用し、共

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

令和2年度においては、これらに加え、それぞれの事業者に応じた経営改善の指導やオペレーターへ共有船の用船の維持等の要請を行ったことにより、令和2年度の未収発生率は0%となった。

未収金残高については、リスクジュール計画の策定（令和2年度においては、厳しい経営状況から2社の船舶使用料支払猶予の申出があったが、策定により計画的な回収を図る。）及び回収強化（例えば、①事業の採算性が悪化した事業者に対する経営指導を行うことにより、リスクジュール計画の履行を維持させる、②経営改善のため、新規資金を調達しようとしている事業者に対して一括償還を促す等可能な限り早期の債権回収に努める）等によるきめ細かな債権管理に努めたことで未収金残高の抑制を図り、56百万円の縮減となった。

さらに、機構役職員一丸となって未収事業者の状況を精査し、事業者やオペレーター及び金融機関等との直接または、オンラインによる面談や共有船の状況を確認する等輸送需要の動向や船舶売買・運賃用船料の海運市況に鑑みたより一層のきめ細かな債権管理による未収金回収の最大化に向けて懸命に努力した。

（2）未収金発生防止のための適正な審査

令和2年度に建造決定した16隻については、建造審査要領に基づく厳格な審査を実施するとともに、審査業務の一部を必要に応じて外部機関に委託し、専門的知見を求めながら、的確な信用リスク調査を実施した。

また、平成18年度から、より適正な審査を推進するため、建造審査要領に規定された各項目に係るチェックシート及び外部機関に審査委託した際の所見を審査資料に添付することとしており、令和2年度においても引き続きこれら資料を活用するとともに、建造審査要領への適否状況を審査資料に明示することとした。

（3）計画的な未収金の回収

① リスクジュール計画の策定

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

② その他の未収事業者の取扱い

リスクジュール計画を策定・実行している事業者以外であっても、過去に発生させた未

収金について回収が継続されるよう支払い状況、経営状況を常時監視した。

(4) 未収金回収努力の継続

① 未収金回収努力

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

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

② 法的手続き又はそれに準ずる処理による着実な回収

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

3. 収益確保のための適正な事業量の確保

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

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

① 新型コロナウイルスの感染拡大を受け、従前から実施してきた「共有建造支援セミナー」を開催することができなかったものの、令和3年1月に内航海運を魅力ある職業へと変えていくとの視点から『内航船の労働環境改善に向けて』と題したセミナーをオンライン形式で実施した。また、地区船主会等での意見交換、機構役職員によるオーナー及びオペレーターへの個別訪問の機会が減少したことから、オンラインを活用することで船舶共有建造制度のPRを行うとともに、建造計画についての的確かつ早期の情報収集を実施した。

② 新型コロナウイルスの感染拡大により荷主やオペレーターへの訪問の機会は減少したものの、オンラインを活用し業界の動向、船舶に対する需要や建造計画についての的確かつ早期の情報収集を行った。これらの情報を活用して訪問先事業者の選定

を行う等により、効率的かつ有効な建造推進活動を実施した。

この結果、令和2年度に建造決定した船舶の機構分担額は227億円となった。

1. (6) 地域公共交通出資業務等

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	31,733,436	17,925,730	124,002,801		
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（名）	7	7	6		

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

■評定と根拠

評定： 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。

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、適切な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。

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。

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

都市鉄道融資業務に係る貸付け実施後のモニタリングを、業務基準に従い毎年度事業進捗状況を確認するとともに、約定等に沿った確実な貸付金の回収を図っていく。

1. (6) ①地域公共交通出資及び貸付け

■中期目標

(4) 地域公共交通出資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

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

(a) 地域公共交通出資等

認定軌道運送高度化事業等（ただし、認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。

<定量的目標>

- ・国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、適切に業務を行うことで、公的資金による出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。

<目標水準の考え方>

地域公共交通出資等については、適切に出資及び貸付けを行うとともに、公的資金の毀損を生じさせないことを目標としている。

(b) 都市鉄道融資

認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。

また、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

<指標>

- ・債権について、約定に沿った回収を行った件数

■中期計画

(6) 地域公共交通出資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

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

(a) 地域公共交通出資等

認定軌道運送高度化事業等（ただし、認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

また、出資及び貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を踏まえて当該リスクを適切に評価するとともに、公的資金を活用する場合にあっては中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。

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

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

(b) 都市鉄道融資

認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを行う。

また、貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うとともに、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

■令和2年度計画

(6) 地域公共交通出資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

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。

また、出資等の業務に関する情報を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。

(a) 地域公共交通出資等

認定軌道運送高度化事業等（ただし、認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付け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。

(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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第9号

■主な評価指標

定量的目標： 国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、適切に業務を行うことで、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。

指標： 約定に沿った債権の回収を行った件数

- 評価の視点：
- ・ 当該リスクを適切に評価し、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行っているか。
 - ・ 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。
 - ・ 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。
 - ・ 約定等に沿った確実な回収を図っているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
出資及び貸付資金の毀損	毀損ゼロ	—	—	—			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	31,733,436	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（名）	7	7	6				

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

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実行した。

「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。

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。

■ 評定と根拠

評定： A

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。

■ 課題と対応

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。

■ 当該事業年度における業務運営の状況

1. 地域公共交通出資等

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

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

2. 都市鉄道融資

(1) 融資対象事業：なにわ筋線整備（貸付先：関西高速鉄道(株)）

【事業概要】

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

建設延長： 約7.2キロメートル

設置駅： 中之島駅、西本町駅、南海新難波駅(いずれも仮称)

区間： ○共同営業区間 [(仮称)北梅田駅～(仮称)西本町駅]

○JR営業区間 [(仮称)西本町駅～JR難波駅]

○南海営業区間 [(仮称)西本町駅～新今宮駅(南海)]

総事業費： 約3,300億円

整備主体： 関西高速鉄道(株)

輸送需要： 約24万人/日

開業目標： 2031年春予定



図 1.6.1-1 なにわ筋線の路線概要図

このなにわ筋線整備事業について、適正なる審査及び手続きを行い、令和3年3月末に関西高速鉄道(株)に対して、長期・固定・低利の財政融資資金約1,148億円の貸付けを実行した。

(2) 融資対象事業：北港テクノポート線整備（貸付先：大阪市）

【事業概要】

北港テクノポート線は、コスモスクエア駅から（仮称）夢洲駅を結ぶ新たな鉄道路線であり、大阪市夢洲を会場とする 2025 年日本国際博覧会の開催を契機とし、大阪都心部から夢洲に整備される大阪の新たな国際観光拠点へのアクセスを向上させるとともに、臨海部における交通の円滑化を図るため、整備されるものである。

建設延長： 約 3.2 キロメートル

設置駅： コスモスクエア駅（既設）、（仮称）夢洲駅

区間： コスモスクエア駅～（仮称）夢洲駅

総事業費： 約 984 億円

整備主体： 大阪市

（株）大阪港トランスポートシステム

輸送需要： 約 6 万人／日

開業目標： 2025 年春予定

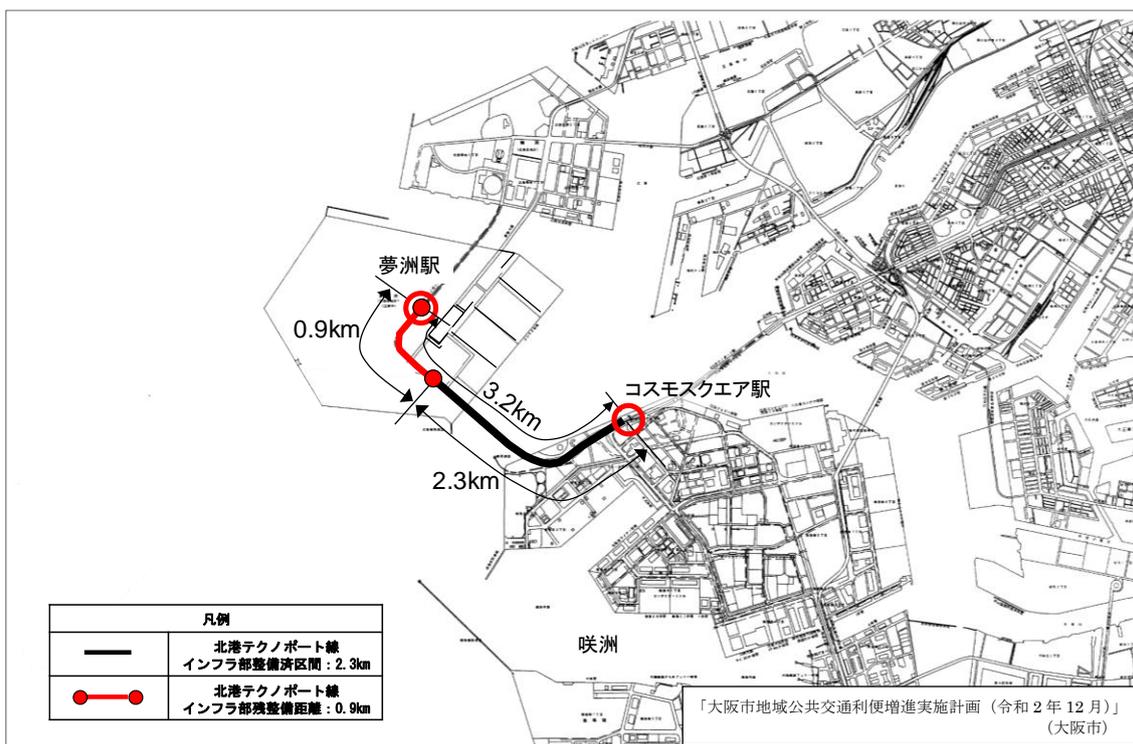


図 1.6.1-2 北港テクノポート線の路線概要図

令和 2 年度はこの北港テクノポート線整備事業について、適正なる審査及び手続きを行い、令和 3 年 3 月末に大阪市に対して、長期・固定・低利の財政融資資金約 12 億円の貸付けを実行した。

1. (6) ② 物流施設融資

■中期目標

(4) 地域公共交通出資業務等

② 物流施設融資

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）第20条の2の規定に基づき、流通業務の総合化及び効率化の促進に寄与するため、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。

また、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

<指標>

- ・ 約定に沿った債権の回収を行った件数

■中期計画

(6) 地域公共交通出資業務等

② 物流施設融資

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）第20条の2の規定に基づき、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを行う。

また、貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うとともに、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。

■令和2年度計画

(6) 地域公共交通出資業務等

② 物流施設融資

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）第20条の2の規定に基づき、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを行う。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。

また、貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載する等、流通業務の総合化及び効率化に向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第10号

■主な評価指標

指標： 約定に沿った債権の回収を行った件数。

評価の視点： ・ 貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行っているか。

- ・ 事業の進捗状況を適切に把握・評価しているか。
- ・ 約定等に沿った確実な回収を図っているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
出資及び貸付資金の毀損	毀損ゼロ	—	—	—			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	31,733,436	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（名）	7	7	6				

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

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。

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。

■評定と根拠

評定： 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。

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。

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

—

1. (6) ③内航海運活性化融資

■中期目標

③ 内航海運活性化融資

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

■中期計画

③ 内航海運活性化融資

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

■令和2年度計画

③ 内航海運活性化融資

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

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第11条第1項第3号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

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

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	31,733,436	17,925,730	124,002,801		
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（名）	7	7	6		

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

は共通経費分も含めた全体額を計上)。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

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

内航海運活性化融資業務については、内航海運暫定措置事業を行う日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）に対して、貸付金を約定どおり回収し（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。

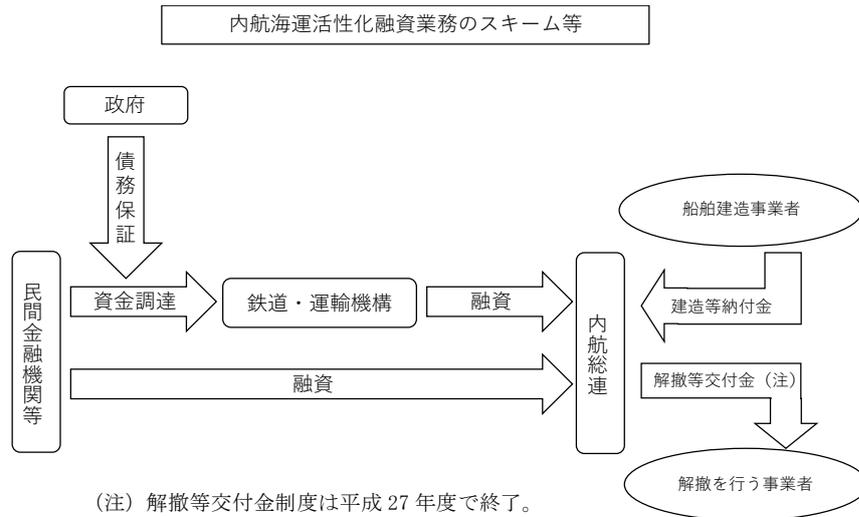


図 1.6.2-1 内航活性化融資業務のスキーム図

内航海運活性化融資業務に係る内部ガバナンスの高度化のため、平成24年度に設置した内航海運活性化融資リスク管理委員会（委員長：理事長代理）を令和2年度においても引き続き実施した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 貸付金を約定どおり回収し、適切な新規融資を実施したことで、機構が令和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。

■課題と対応

—

1. (7) 特例業務（国鉄清算業務）

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	175,098,545	152,843,688	120,138,398		
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（名）	39	39	39		

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

■評定と根拠

評定： B

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

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等を適切に実施した。

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、これは前年度（令和元年度）未支出の旅客鉄道株式会社等に対する無利子貸付けや助成を行ったことが主な要因である。

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。

■課題と対応

—

1. (7) ① (年金費用等の支払の法令に則った適正な執行)

■中期目標

(5) 特例業務 (国鉄清算業務)

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

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

■中期計画

(7) 特例業務 (国鉄清算業務)

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

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

■令和2年度計画

(7) 特例業務 (国鉄清算業務)

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

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

■当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)

機構法附則第11条第2項第1号

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

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

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

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	175,098,545	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		
行政実施コスト （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（名）	39	39	39		

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

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

1. 恩給及び年金の給付に要する費用の支払

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用については、関係法令に則り、以下のとおり令和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3,132,489千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。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に年金費用等の支払を実施していることから、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

—

1. (7) ① (JR北海道・四国・貨物株式の売却等)

■中期目標

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

■中期計画

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

■令和2年度計画

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

※ 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、中期目標及び中期計画においては、JR北海道・四国・貨物の略称を「会社」に変更している。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第11条第2項第1号

債務等処理法第13条第1項第2号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 株式について、適切な処分方法の検討等を行ったか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	175,098,545	152,843,688	120,138,398		
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（名）	39	39	39		

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

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

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。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 株式について、適切な処分方法の検討等を行っていることから、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

—

1. (7) ②会社の経営自立のための措置等

■中期目標

② 会社の経営自立のための措置等

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

また、関係三大臣合意及び同法附則第8条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施するものとする。

さらに、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律（令和3年法律第17号）の施行後は、改正後の債務等処理法に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に実施する。

これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

■中期計画

② 会社の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）並びに日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号。以下「債務等処理法」という。）附則第4条及び第5条の規定に基づき、会社に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施する。

また、関係三大臣合意及び同法附則第8条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施する。

さらに、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律（令和3年法律第17号）の施行後は、改正後の債務等処理法に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に実施する。

これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

■令和2年度計画

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

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

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

また、無利子の資金の貸付け若しくは助成金の交付又は利子の支払に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

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

※ 下線部は、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変更した部分である。債務等処理法等の改正法は、同年4月1日施行のため、新たな支援措置については、本報告書の対象外である。

なお、令和2年度計画中の「同法附則第6条」については、「同法附則第8条」に読み替えるものとする。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第11条第2項第3号及び第4号

債務等処理法第13条第1項第2号、附則第5条第1項及び附則第8条第3項

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

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

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	175,098,545	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（名）	39	39	39		

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

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

1. 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置

旅客鉄道株式会社等の経営自立を支援するため、平成23年度から、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に対して無利子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。

(1) 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付

【既存支援】

- ・JR四国:47億円（無利子貸付23億円、助成金23億円）
- ・JR貨物:5億円（無利子貸付3億円、助成金3億円）

【追加的支援措置】

- ・JR北海道:125億円（無利子貸付63億円、助成金63億円）
- ・JR四国:32億円（無利子貸付16億円、助成金16億円）

【新支援措置】

- ・JR北海道:280億円（無利子貸付32億円、助成金248億円）

（注）金額は単位未満四捨五入のため、合計と合わない場合がある。

(2) 特別債券の利子の支払

- ・JR北海道:55億円
- ・JR四国:35億円

（注）利率は、国土交通大臣が定める利率（年利2.5%）である。

なお、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り旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。

2. 並行在来線の支援措置

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

■評定と根拠

評定： B

根拠： 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施した。

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。

貨物調整金に要する費用について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施した。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

(1) 業務改善の取組み ①組織の見直し

■中期目標

(1) 業務改善の取組み

① 組織の見直し

組織については、業務の質的・量的な変化に常に的確に対応できる効率的かつ機動的な体制となるよう、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施することを含め、弾力的な組織の編成、運営の効率化等の見直しを行いながら、適切に運営する。

■中期計画

(1) 業務改善の取組み

① 組織の見直し

業務の質的・量的な変化を適切に把握するとともに、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施することを含め、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

■令和2年度計画

(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。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

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

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

「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

令和2年12月に「業務運営の抜本的な改善に関する命令」にて国土交通大臣から命ぜられた事項について、令和3年1月に国土交通大臣に対し「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（ご報告）」を報告したところである。同改善措置に記載した下記事項を確実に実施する。

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。

2. (1) ②調達等合理化の取組み

■中期目標

② 調達等合理化の推進

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

<指標>

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

■中期計画

② 調達等合理化の取組み

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

■令和2年度計画

② 調達等合理化の取組み

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

■主な評価指標

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

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

■主要な経年データ

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

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

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

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。

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

■評定と根拠

評定： B

根拠： 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。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 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の取組状況

(1) 鉄道建設工事に関する調達

① 入札・契約手続の適正化、効率化

鉄道建設工事に関する調達については、入札の透明性・公正な競争の確保の

観点から、従来から一般競争入札の推進を図ってきたところである。

令和2年度は、特定の者以外では契約の目的を達することができないことから随意契約によることとした工事が6億円（0.62%）あったが、残りは全て一般競争入札又は指名競争による工事で1,004億円（99.38%）となっており、入札の透明性・公正な競争は引き続き確保されている。

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

表 2.1.2-1 令和2年度の当機構の鉄道建設工事の契約件数及び金額（単位：件数、%、億円）

令和2年度 実績		工事全体 (割合は、下の合計に占める割合)				うち総合評価 (割合は、左の工事全体に占める割合)			
		件数		金額		件数		金額	
			割合		割合		割合		割合
鉄道施設	一般競争	33	84.6%	976.5(A)	96.70%	33	100.0%	976.5(B)	100.0%
	指名競争	3	7.7%	26.6	2.63%				
	随意契約	1	2.6%	6.3	0.62%				
	計	37	94.9%	1,009.5	99.96%				
鉄道施設 以外	一般競争	2	5.1%	0.4	0.04%	0	0%	0	0%
合 計		39	100%	1,009.9	100%				

(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 少額随意契約は含まない。

(注3) 金額は当初契約金額である。

※鉄道施設に係る一般競争入札の総合評価方式実施率（＝(B)／(A)）

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

- ・ 一部の工事種類における技術提案数の削減
- ・ 設計図書のWEB上ダウンロード化の実施

② 入札の不調対策

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

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

③ 個別路線の取組み

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

- ・ トンネル掘削時の発生土の搬出先選定における、地方自治体との連携を通じたより条件の良い搬出先選定によるコスト縮減
- ・ 建設発生土の新幹線工事内や他の公共事業での有効活用によるコスト縮減
- ・ トンネル工事における、従来よりも安価な吹付コンクリート材料の採用によるコスト縮減
- ・ 軌道工事における、先行する土木工事との調整を通じた作業基地ヤードの継続使用によるコスト縮減
- ・ 建築工事における、建物基礎の支持方法の変更によるコスト縮減

(2) 情報システムの各種業務システムに関する情報システム兼情報セキュリティアドバイザー（CIO補佐官）による検討・評価

各種業務システムに関する改修等の必要性及び効果について、CIO補佐官による評価を実施し、コストの適正化を図った。

なお、業務システム刷新に向けてCIO補佐官の知見・ノウハウを活用しており、会計システムについては改修等が最小となるよう具体的な要件整理を進め、文書管理システムについては導入後に継続的な開発・改修が発生しないようシステム仕様を十分に検討した。

(3) 電子複写機等の本社一括調達

複写サービス及びプリントサービス提供業務契約については、一括調達を実施することで、事務の効率化を図るとともに、より経済的な調達を実現することを目的としており、平成29年度から令和6年度にかけて、各地方機関の賃貸借契約期間を考慮したうえで、順次一括契約の対象拠点を増やしているところ、本社、東京支社の一部、大阪支社の一部、北海道新幹線建設局の一部及び九州新幹線建設局の計120台について一括調達を実施したことにより、地方機関における入札手続き業務が軽減するとともに、経済的な調達が図られた。

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

(4) 一般競争入札による電気調達

令和3年度より供給を開始する電気の調達契約については、機構が直接契約している一部事務所等を対象とし、令和2年度中に6件の一般競争入札を行った。その結果、競争性の確保及びコスト縮減が図られた。

(5) その他継続的な取組み

契約監視委員会（本社で年2回開催 内部委員1名、外部委員5名）において、競争性のない随意契約（令和元年度 653件）及び一者応札・応募案件（令和元年度 225件）のほか、2か年度連続の一者応札・応募案件（令和元年度下半期 14件、令和2年度上半期 47件）、一定の関係を有する法人の一者応札・応募案件（令和元年度 7件）及び公益法人に対する支出（令和元年度 12件）について点検を受け、契約の公正性・透明性や価格の妥当性の確認等についての意見が出されたが、特段の指摘事項はなかった。

2. 令和2年度調達等合理化計画に定めた調達に関するガバナンスの徹底の取組状況

(1) 随意契約に関する内部統制の確立

契約監視委員会において、令和元年度における競争性のない随意契約（653件）について審議を受け、随意契約理由、価格の妥当性の確認等について意見が出されたが、特段の指摘事項はなかった。

(2) 不祥事の発生の未然防止・再発防止のための取組み

北陸新幹線の融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、調査報告書（平成26年9月26日機構公表）にある再発防止対策の内容に沿って、以下の措置により入札談合等関与行為等の再発防止に取り組んできており、令和2年度においてもこれらの取り組みを着実に実施し、再発防止に努めてきたところである。

① 契約業務研修の充実

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

② 入札・契約監視機能の強化

入札監視委員会（本社及び各地方機関ごとに外部委員各3名）については、本社及び地方機関単位ごとに審議を行い、談合疑義事案等に関するチェックを受けたが、特段の指摘事項はなかった。

③ 入札契約手続きの見直し

工事、役務及び物品については、既に電子入札を導入しており、令和2年度においても、入札の透明性の向上、事務の効率化及び競争性の向上が図られた。

④ 情報管理の徹底

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

3. 令和2年度契約実績

(1) 令和2年度の契約状況は、表2のとおりであり、契約件数は1,128件、契約金額は2,053億円である。

競争性のある契約は363件（構成比32.2%）、1,103億円（構成比53.7%）である。令和元年度と比較して件数、金額共に減少している（件数は33.6%の減、金額は46.7%の減）が、件数については、新幹線の工事及び調査の発注が減少したこと等、金額については、新幹線の大型工事の発注が減少したこと等によるものである。競争性のある契約の内訳は図1のとおりである。

競争性のない随意契約は765件（構成比67.8%）、950億円（構成比46.3%）である。令和元年度と比較して件数は増加、金額は減少している（件数は17.2%の増、金額は30.6%の減）。件数については、建設所や職員宿舎等の賃貸借契約が増加したことによるもの、金額については、新幹線工事に係る鉄道事業者への委託工事や共有船舶建造が減少したことによるものである。

なお、令和元年度及び令和2年度における競争性のない随意契約の内訳は図2のとおりであるが、いずれもその性質上、競争性のない随意契約によらざるを得ないものである。

表2.1.2-2 令和2年度の調達全体像

(単位：件、億円)

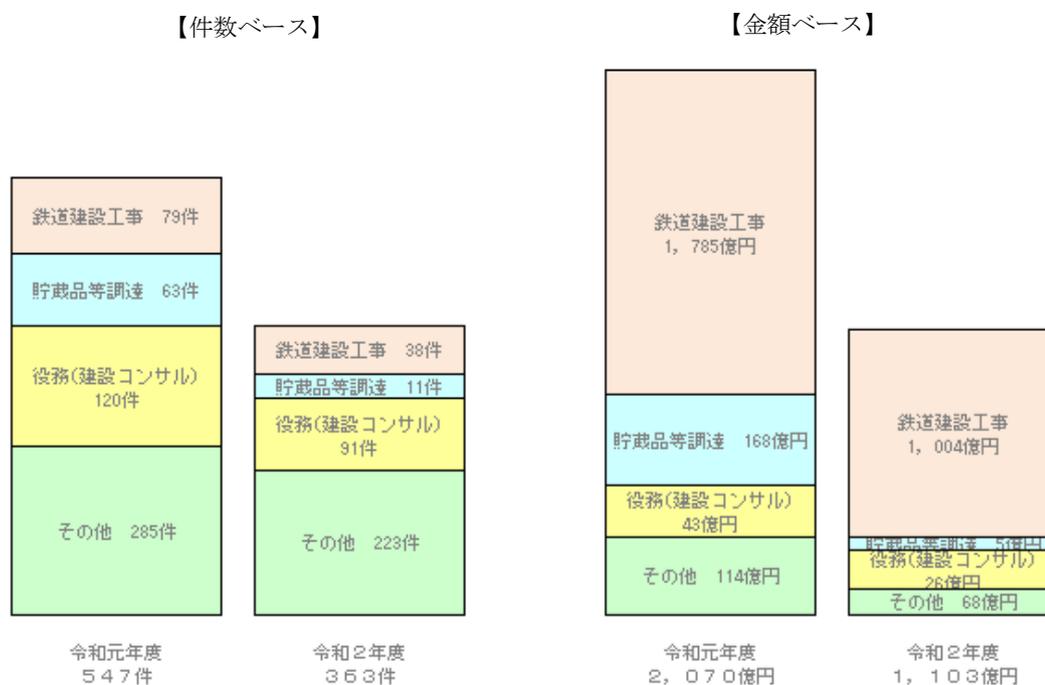
	令和元年度		令和2年度		比較増△減	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
競争入札等	(40.6%)) 487	(59.6%)) 2,050	(27.3%)) 308	(53.0%)) 1,088	(△36.8%) △179	(△46.9%) △962
企画競争・公募	(5.0%) 60	(0.6%) 20	(4.9%) 55	(0.7%) 14	(△8.3%) △5	(△30.0%) △6
競争性のある契約 (小計)	(45.6%)) 547	(60.2%)) 2,070	(32.2%)) 363	(53.7%)) 1,103	(△33.6%) △184	(△46.7%) △967
競争性のない 随意契約	(54.4%)) 653	(39.8%)) 1,368	(67.8%)) 765	(46.3%)) 950	(17.2%) 112	(△30.6%) △418
合計	(100%) 1,200	(100%) 3,437	(100%) 1,128	(100%) 2,053	(△6.0%) △72	(△40.3%) △1,384

(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 比較増△減の()書きは、令和2年度の対令和元年度伸率である。

(注3) 少額随意契約は含まない。

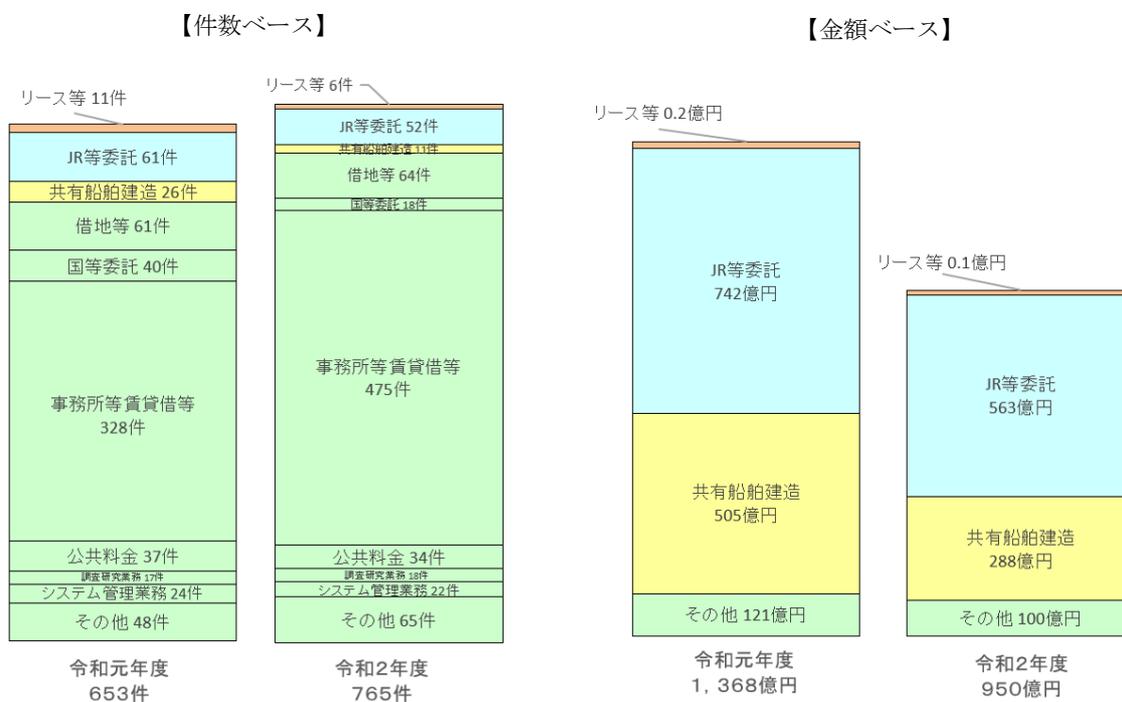
図2.1.2-1 令和元年度及び令和2年度における競争性のある契約の実績



(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 少額随意契約は含まない。

図 2.1.2-2 令和元年度及び令和2年度における競争性のない随意契約の実績



(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 少額随意契約は含まない。

競争性のない随意契約の主なもの及び移行困難な理由等は、以下のとおりである。

① 鉄道事業者の営業線内で施工する委託工事

鉄道の運行の安全確保等の観点から、当該営業線の運行主体である鉄道事業者に工事を委託する必要があるため、競争性のある契約へ移行することは困難である。

工事を委託するに当たり、鉄道事業者から概算金額とその内訳の提示を受け、機構の試算及び類似事例と比較対照するとともに、鉄道事業者に対し質疑することにより、委託費の妥当性について検証を行っている。協定締結後は、各年度末及び委託工事の完了時に鉄道事業者の工事における契約、支払い、出来形等の状況を確認の上、協定額を精算して支払いを行っている。

② 共有船の建造

民間の船主が事業採算性等の観点から最適な造船所を選定し、機構は共有建造という形態で当該船主に資金的支援を行うため当該造船所と契約を行うものであることから、競争性のある契約に移行することは困難である。

共有船の建造契約に当たり、船主が原則として複数の造船所から見積書を提

出させた上で選定した造船所の船価について、機構が積算基準による予定価格の範囲内であることを確認することにより、価格の妥当性を検証している。

(2) 令和2年度の一者応札・応募の状況は、表3のとおりであり、契約件数は153件（構成比42.1%）、契約金額は211億円（構成比19.2%）である。

令和元年度と比較して、件数、金額とも減少している（件数は32.0%の減、金額は77.4%の減）がこれは、新幹線の大型工事の発注が減少したことが大きな要因である。

表2.1.2-3 令和2年度の一者応札・応募状況 (単位：件、億円)

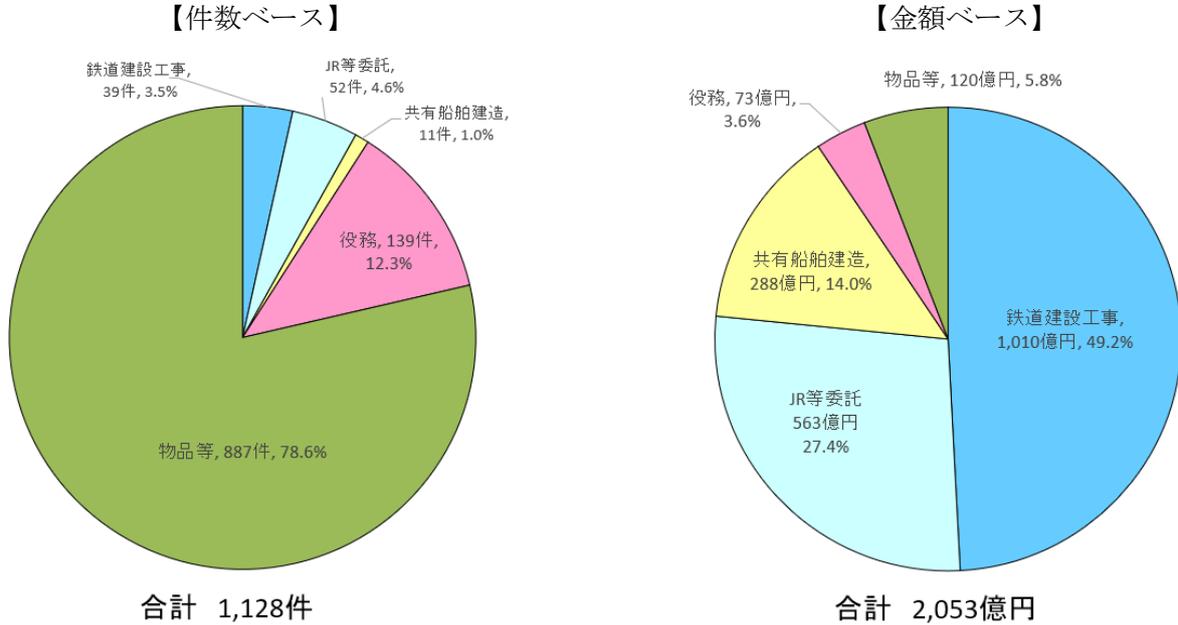
		令和元年度	令和2年度	比較増△減
2者以上	件数	322 (58.9%)	210 (57.9%)	△112 (△34.8%)
	金額	1,136 (54.9%)	891 (80.8%)	△245 (△21.6%)
1者	件数	225 (41.1%)	153 (42.1%)	△72 (△32.0%)
	金額	933 (45.1%)	211 (19.2%)	△722 (△77.4%)
合計	件数	547 (100%)	363 (100%)	△184 (△33.6%)
	金額	2,070 (100%)	1,103 (100%)	△967 (△46.7%)

(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 合計欄は、競争契約（一般競争、指名競争、企画競争、公募）を行った計数である。

(注3) 比較増△減の（ ）書きは、令和2年度の対令和元年度伸率である。

(参考) 令和2年度契約の件数及び金額の内訳



(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 少額随意契約は含まない。

4. その他契約手続きの執行体制及び審査体制の整備状況

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

- ・ 一般競争入札等の入札参加資格要件、総合評価方式、企画競争等の評価項目・評価基準については、入札・契約手続運営委員会の審議及び関係課の合議によるチェックを行った。
- ・ 予定価格等の作成については、情報漏えいを防止する観点から、必要最小限の職員だけが意思決定の過程に関与するとともに、担当職員以外の者が当該情報に接することがないように情報管理の徹底を図り、契約書及び発注にかかる図書等の作成については、関係職員によるチェックを行った。

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

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

2. (1) ③人件費管理の適正化

■中期目標

③ 人件費管理の適正化

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。

■中期計画

③ 人事費管理の適正化

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。

■令和2年度計画

③ 人件費管理の適正化

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 検証結果及び取組状況を公表しているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 給与水準について厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表していることから、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

—

■当該事業年度における業務運営の状況

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

1. 給与水準に関する検証

給与水準については、以下の理由から国家公務員に比べて高くなっている。

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

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

<広域異動手当の支給対象者の割合>

国家公務員：13.9% 機構：14.4%

※異動前後の勤務箇所間の距離 300 km以上の場合

国家公務員：5.5% 機構：11.3%

<単身赴任手当の支給対象者の割合>

国家公務員：8.5% 機構：15.1%

<管理職手当の支給対象者の割合>

国家公務員：16.7% 機構：20.8%

(注) 上記の国家公務員の数値については、平成31年国家公務員給与等実態調査（人事院）統計表より引用

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

【採用状況】

国家公務員：大卒程度（総合職・一般職） 3,675名（76.4%）

高卒程度（一般職） 1,133名（23.6%）

機 構：高専卒、大卒、大学院卒 55名（100%）

(注) 上記の国家公務員の数値については、令和元年度年次報告書（人事院）より引用

【主な資格の保有者（令和元年度末現在）】

博士14名、技術士123名、鉄道設計技士31名、一級建築士33名

2. 給与水準の適正化に向けた令和2年度の取組状況等

給与水準については、令和2年6月に公表した役員の報酬等及び職員の給与の水準公表資料において、主務大臣より機構の給与水準の設定の考え方は妥当であると

評価されたところであり、引き続きこれを維持するために、職員採用形態の多様化に向けた取り組みを推進しているところである。

3. 検証結果及び取組状況の公表

令和元年度の給与水準に関する検証の結果及び取組状況については、総務大臣が定める「独立行政法人の役員の報酬等及び職員の給与の水準の公表方法等について（ガイドライン）」に基づき、令和2年8月にホームページで公表した。

2. (1) ④一般管理費の効率化

■中期目標

④ 一般管理費の効率化

一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（令和4年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

■中期計画

④ 一般管理費の効率化

一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和4年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

■令和2年度計画

④ 一般管理費の効率化

一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和4年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

■主な評価指標

定量的目標等： 人件費及び特殊要因を除いた一般管理費の削減率（令和4年度における対平成29年度比）

評価の視点： 中期計画期間の最終年度（令和4年度）における前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比の削減率に向けた実施状況

■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成29年度の一般管理費年度計画予算額)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
中期計画 (百万円)	令和4年度 (人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。)において平成29年度比で5%程度に相当する額の削減	6,780	—	—	—	—	6,440 程度	
年度計画予算額 (百万円)		—	6,774 <6,810> (6,774) ≪6,799≫	6,715 <6,766> (6,715) ≪6,766≫	6,664 <6,729> (6,664) ≪6,719≫	(6,610) ≪6,722≫		
削減率 (各年度計画予算額と平成29年度計画予算額との比較)		—	△0.1% <0.5%> (△0.1%) ≪0.3%≫	△1.0% <△0.2%> (△1.0%) ≪△0.2%≫	△1.7% <△0.7%> (△1.7%) ≪△0.9%≫	(△2.5%) ≪△0.9%≫		
<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%> (10%) 0%) ≪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、都市鉄道融資及び物流施設融資業務並びに令和3年度以降の新たなJR二島貨物支援業務に係る経費である。

(注3) 本表には人件費を含まない。

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

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。

■評定と根拠

評定： B

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と考えられることから、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。

■課題と対応

—

2. (1) ⑤事業費の効率化

■中期目標

⑤ 事業費の効率化

事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（令和4年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

■中期計画

⑤ 事業費の効率化

事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和4年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

■令和2年度計画

⑤ 事業費の効率化

事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（令和4年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

■主な評価指標

定量的目標等： 特殊要因を除いた事業費の削減率（令和4年度における対平成29年度比）

評価の視点： 中期計画期間の最終年度（令和4年度）における前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比の削減率に向けた実施状況

■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等、必要な情報
中期計画 (百万円)	令和4年度 (特殊要因により増減する経費を除く。)において平成29年度比で5%程度に相当する額の削減	932,565	—	—	—	—	885,937 程度	
年度計画予算額 (百万円)	—	—	976,139 <1,001,910> (968,733) ≪994,488≫	964,278 <993,270> (962,224) ≪991,216≫	982,050 <1,128,434> (977,104) ≪1,006,360≫	(943,276) ≪1,102,353≫		
削減率 (各年度計画予算額と平成29年度計画予算額との比較)	—	—	4.7% <7.4%> (3.9%) ≪6.6%≫	3.4% <6.5%> (3.2%) ≪6.3%≫	5.3% <21.0%> (4.8%) ≪7.9%≫	(1.1%) ≪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、都市鉄道融資及び物流施設融資業務、並行在来線会社への出資業務並びに令和3年度以降の新たなJR二島貨物支援業務に係る経費である。

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

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。

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。

■評定と根拠

評定：C

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。

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ると、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。

（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・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。

- ・「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。

- ・「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、事業費削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。

■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。

(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。
- 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。
- 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）。

(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。

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。

＜今後の課題＞

「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。

2. (1) ⑥資産の有効活用

■中期目標

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。

<指標>

- ・ 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%）

■中期計画

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。

■令和2年度計画

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、行田宿舍については売却手続きを進める。

■主な評価指標

指標： 保有宿舍・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%）

評価の視点： 資産の処分等及び集約化を図っているか。

■主要な経年データ

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

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

保有宿舎・寮については、人事異動に伴う入居者の入替え等により空室となる期間を短くする等、効率的な活用を図った。

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。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 保有宿舎・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。

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

—

2. (2) 電子化の推進

■中期目標

(2) 電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、ITの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。

<指標>

- ・ Web会議開催回数
- ・ 電子決裁率

■中期計画

(2) 電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、ITの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。

■令和2年度計画

(2) 電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、ITの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。

■主な評価指標

- 指標：・ Web会議開催回数
- ・ 電子決裁率

評価の視点： 電子化の推進により業務の簡素化及び効率化を図っているか。

■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
Web会議開催回数	—	—	632回 (4月～3月)	1,110回 (4月～3月)	2,155回 (4月～2月)			
電子決裁率	—	—	50.5% (4月～3月)	59.3% (4月～3月)	68.9% (4月～12月)			

注) 「Web会議開催回数」については、機構全体で導入しているWeb会議システム「V-CUBE」における会議開催回数のみを対象としており、Microsoft Teamsおよび地方機関で独自に導入しているWeb会議システムにおける会議開催回数は対象としていない。

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

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た。
- ・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Microsoft Teamsを導入し利活用を促進した。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。

■評定と根拠

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裁率の進展のほか、業務の電子化及びシステム等の最適化の進捗が認められることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

3. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画

（1）予算、収支計画及び資金計画

■中期目標

5. 財務内容の改善に関する事項

（1）財務運営の適正化

中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。

独立行政法人会計基準（平成12年2月16日 独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。

また、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

■中期計画

5. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画

（1）予算、収支計画及び資金計画

別紙のとおり。

■令和2年度計画

3. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画

（1）予算、収支計画及び資金計画

別紙のとおり。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 中期計画の予算、収支計画及び資金計画に基づくとともに、毎年度の運営費交付金債務残高の発生状況にも留意して作成した年度計画の予算、収支計画及び資金計画について適正に実施しているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

- ・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）

■評定と根拠

評定： 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。

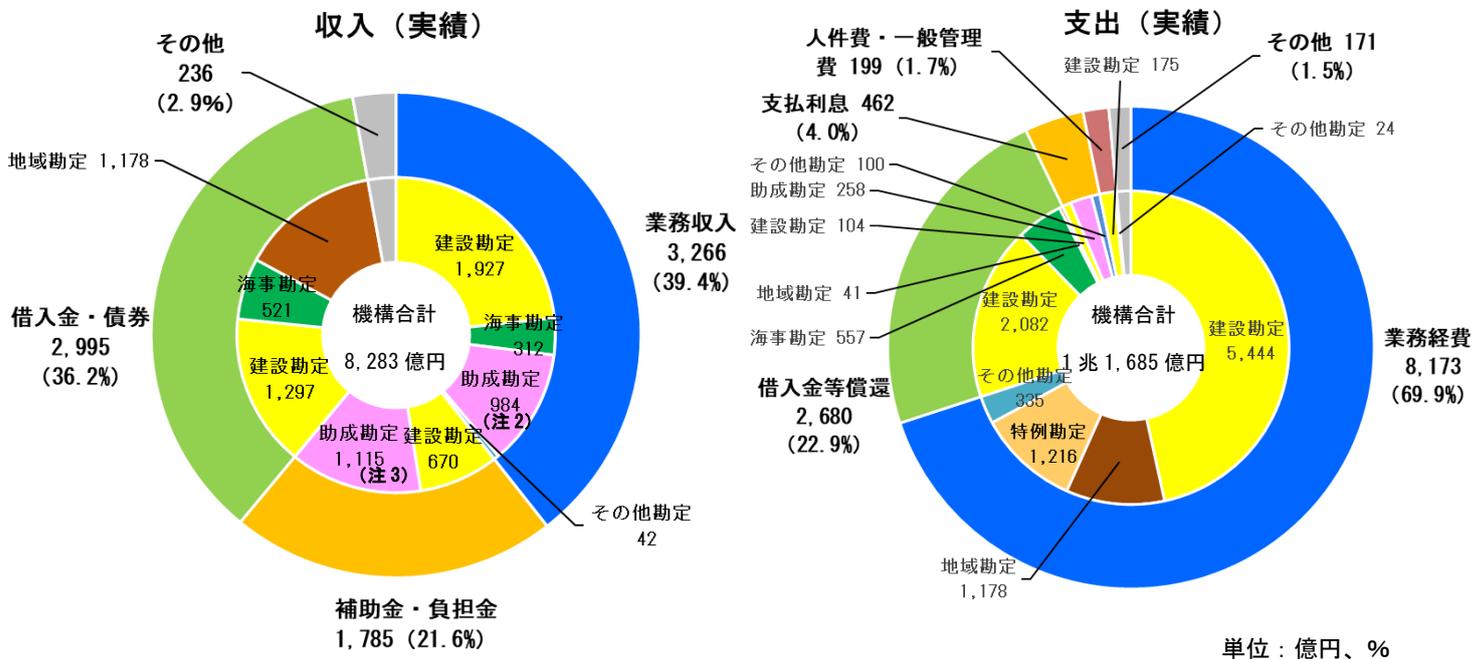
■課題と対応

■当該事業年度における業務運営の状況

令和2年度における機構の収入の実績については、業務収入として建設勘定の鉄道施設貸付・譲渡収入が1,896億円、海事勘定の共有船舶使用料収入が263億円であり、その他の勘定の業務収入も含めて合計3,266億円（構成比39.4%）となった。補助金・負担金は、建設勘定の鉄道建設資金として670億円の交付を受け、助成勘定の鉄道助成業務費の財源1,115億円と合わせて合計1,785億円（構成比21.6%）の収入を計上した。借入金及び機構債の発行による収入は、建設勘定の借入金償還財源として1,297億円、海事勘定の共有船建造費の財源として521億円、地域勘定の都市鉄道融資及び物流融資業務の財源等として1,178億円であり、合計2,995億円（構成比36.2%）の資金を調達した。

支出の実績については、業務経費として建設勘定の鉄道建設業務関係経費が5,444億円、地域勘定の地域公共交通等業務関係経費が1,178億円、特例勘定の特例業務関係経費が1,216億円であり、その他の勘定の業務経費も含めて合計8,173億円（構成比69.9%）を計上した。借入金等償還は、建設勘定が2,082億円、海事勘定が557億円、地域勘定が41億円であり、合計2,680億円（構成比22.9%）の償還を行った。

図3. 1-1 収入・支出予算の実績



単位：億円、%

(注1) 収入、支出ともに勘定間繰入は含まない。

(注2) この中に含まれる新幹線鉄道施設譲渡収入（管理費を除く）724億円のうち、163億円は整備新幹線整備事業資金として建設勘定に繰り入れ、561億円は特例業務勘定へ繰り入れた。

(注3) このうち1,027億円は、整備新幹線整備事業資金等として建設勘定へ繰り入れた。

次に、令和2年度の予算、収支計画及び資金計画とその実績において、主な増減が発生しているものについては、以下のとおりである（表3.1-1参照）

・予算（実績）

収入では、海事勘定において、船舶取得費が予定を下回ったことに伴い財政融資資金借入金が増加した。また、建設勘定において、事業の進捗が計画を下回ったことにより受託収入が増加した。

支出では、建設勘定において、整備新幹線事業に前年度からの繰越があったこと及び特例業務勘定において、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り業務経費が増加した。

・収支計画（実績）

費用の部では、建設勘定において、受託事業の引渡しが計画を上回ったことにより受託経費が増加した。

収益の部では、特例業務勘定において、共済年金追加費用引当金戻入益等を計上したことにより特例業務収入が増加した。

・資金計画（実績）

資金支出では、建設勘定において、有価証券の取得があったこと及び特例業務勘定において、定期預金の預入れがあったことにより投資活動による支出が増加した。

資金収入では、建設勘定及び特例業務勘定において、有価証券の償還があったことにより投資活動による収入が増加した。

表3. 1-1 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	446,909	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、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

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

- ※1 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伴う減
- ※4 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減
- ※5 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	11,373	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、受託事業の引渡し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、固定資産除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	46,244	374,173	249,237	96,597	47,694	393,528
投資活動による収入	349	266	385	999	513,800	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伴う減
- ※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 船舶取得費が予定を下回ったことに伴う減
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 船舶取得費が予定を下回ったことに伴う減
業務収入	28,412	31,243	
業務外収入	184	266	※3 解約手数料が予定を上回ったことによる増
計	97,596	83,608	
支出			
業務経費			
海事業務関係経費	40,685	24,664	※4 船舶取得費が予定を下回ったことによる減
借入金等償還	55,699	55,699	
支払利息	711	478	※5 借入金利が予定を下回ったことによる減
一般管理費	219	189	※6 経費の節減による減
人件費	766	673	※7 欠員があったことによる減
業務外支出	158	32	※8 借入に係る費用が予定を下回ったことによる減
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 人件費が予定を下回ったことによる減
減価償却費	2	2	
財務費用	1,061	460	※2 借入金利が予定を下回ったことによる減
臨時損失	-	436	※3 減損損失があったことによる増
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 雑収入があったことによる増
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 資産保全管理諸費が予定を下回ったことによる減
投資活動による支出	40,068	25,142	※2 船舶取得費が予定を下回ったことによる減
財務活動による支出	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 船舶売却金が予定を上回ったことによる増
財務活動による収入	69,000	52,100	※4 借入金の借入れが予定を下回ったことによる減
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

(単位:百万円)

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
収入						
運営費交付金	63	-	63	59	-	59
政府出資金	10	-	10	-	-	-
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
業務収入	44	4,114	4,157	18	4,109	4,128
業務外収入	-	-	-	5	0	5
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	-	-	-
一般管理費	16	5	21	8	5	13
人件費	59	26	84	45	25	70
業務外支出	4	2	6	2	0	2
計	117,217	6,786	124,003	116,059	5,884	121,943

[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、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

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

- ※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伴う減
- ※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、借入金利率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

収支計画

(単位:百万円)

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
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
一般管理費	80	32	112	56	28	84
減価償却費	0	0	0	0	0	0
財務費用	-	2	2	4	-	4
収益の部	109	13	122	73	9	81
運営費交付金収益	61	-	61	45	-	45
地域公共交通等業務収入	44	13	57	20	9	29
賞与引当金見返に係る収益	4	-	4	3	-	3
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
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伴う減
- ※7 雑収入があったことによる増

資金計画

(単位:百万円)

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
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	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	51	4	59	63

※1 固定資産の取得が予定を上回ったことによる増

(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。

【助成勘定】

予算

(単位: 百万円)

区 分	計 画						実 績					
	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金貸付等業務	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 資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
収入												
運営費交付金	-	-	-	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
政府補給金	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	96,252	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	96,252	436	△40,120	234,233

※1 鉄道助成業務において、助成金の返還が予定を下回ったことによる減

※2 鉄道助成業務において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減

※3 経費の節減による減

※4 鉄道助成業務において、国庫補助金の返納が予定を下回ったことによる減

〔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

(単位: 百万円)

区 分	計 画						実 績					
	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金貸付等業務	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 資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
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	-	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

(単位: 百万円)

区 分	計 画						実 績					
	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金貸付等業務	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 資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
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、超過勤務手当及び休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線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)					

3. (2) 財務運営の適正化

■中期目標

(1) 財務運営の適正化

中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。

独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。

また、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

■中期計画

(2) 財務運営の適正化

独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。

また、各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

■令和2年度計画

(2) 財務運営の適正化

独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。

また、年度末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

なお、運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点：・ 独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を実施している

か。

- ・ 各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行っているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

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。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 独立行政法人会計基準等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行い、独立行政法人会計基準等を遵守して適正な会計処理を行った結果、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。

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

—

■当該事業年度における業務運営の状況

令和2年度事業開始前の支出予算の作成時に、運営費交付金を充てる事業については、独立行政法人会計基準第81「運営費交付金の会計処理」に基づき業務達成基準（管理部門の活動に係る費用は期間進行基準）を採用して予算を配分している。

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

さらに、令和3年度の運営費交付金額については、令和元年度の運営費交付金の使用状況を踏まえて、中期計画に定める運営費交付金算定ルールに基づき算定した。

3. (3) 資金調達

■中期目標

(2) 資金調達

毎年度の資金計画を策定するとともに、計画的な債券発行等を通じて、資金調達コストの抑制を図る。

■中期計画

(3) 資金調達

資金計画を策定し、短期資金及び長期資金の併用等による柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。

■令和2年度計画

(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。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 資金計画に基づき、資金調達コストの抑制を図っているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

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ー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。

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。

○ 過去最高の需要倍率を獲得できた例

- ・20年債：2.48倍（平成30～令和元年度の平均倍率は1.75倍）

- 高水準の需要倍率を獲得できた例
 - ・ 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）
 - ・ 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）
 - ・ 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）

- 地方債と同水準で起債できた例：
 - ・ 10年債（2月債）、15年債（5月債）、20年債（8月債・11月債）

■ 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（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。

■ 課題と対応

—

■ 当該事業年度における業務運営の状況

令和2年度の投資家等向けの活動は、以下のとおり実施した。

- 個別IR活動：Web会議や電話会議のシステムを活用し、33機関に対し実施。
- 投資家向けセミナーへの登壇：Web会議システムや録画撮影を活用し、10回817機関に対して実施。
- 各種メディア掲載：日本経済新聞、日経ESG、キャピタル・アイ
- 決算等説明会：18機関（参加者26名）に対し実施。
- 格付レビュー：2回実施（2社に対し1回ずつ。）

(注)「サステナビリティファイナンス」とは、資金調達の使途が、①環境改善効果があること（グリーン性）及び、②社会的課題の解決に資するものであること（ソーシャル性）の双方を有するもの。

4. 短期借入金の限度額

■中期目標

—

■中期計画

6. 短期借入金の限度額

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

■令和2年度計画

4. 短期借入金の限度額

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

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

令和2年度は、短期借入は行わなかった。

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

5. 不要財産の処分に関する計画

■中期目標

—

■中期計画

7. 不要財産の処分に関する計画

主要幹線及び大都市交通線で今中期計画期間中に国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する以下の区間について、貸し付けしている鉄道事業者に対して譲渡を行った際の譲渡代金を国庫納付する。

・平成30年度

譲渡区間：小金線（新松戸・西船橋間）

鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

■令和2年度計画

5. 不要財産の処分に関する計画

該当なし

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

—

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

—

6. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画

■中期目標

—

■中期計画

8. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画

行田宿舎及び津田沼寮について、平成30年度以降、売却等適切な措置を講じる。

■令和2年度計画

—

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

津田沼寮については、令和元年度に売却が完了した。

行田宿舎については、中期目標期間内の売却に向けて、土地調査測量、不動産鑑定等、一連の手続きを実施している。

■評定と根拠

—

■課題と対応

7. 剰余金の使途

■中期目標

—

■中期計画

9. 剰余金の使途

- ・建設勘定
管理用施設（宿舎に限る。）の改修

■令和2年度計画

6. 剰余金の使途

- ・建設勘定
管理用施設（宿舎に限る。）の改修

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

実績なし

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 利益処分に関する状況

表 6-1 各勘定における利益処分に関する状況

(1) 建設勘定

(単位：百万円)

区 分	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度
前中期目標期間繰越積立金	8,880	8,880	12,361	12,361	12,361
積立金又は繰越欠損金	2,336	3,124	—	381	1,077
当期総利益又は当期総損失	788	357	381	696	121
目的積立金の申請額	—	—	—	—	—
通則法第 44 条第 1 項積立金	3,124	3,482	381	1,077	1,197
利益剰余金又は繰越欠損金	12,004	12,361	12,742	13,438	13,559

(2) 海事勘定

(単位：百万円)

区 分	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度
前中期目標期間繰越積立金	-	-	-	-	-
積立金又は繰越欠損金	△36,819	△31,733	△27,583	△25,765	△24,057
当期総利益又は当期総損失	5,086	4,150	1,818	1,708	1,037
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第 44 条第 1 項積立金	-	-	-	-	-
利益剰余金又は繰越欠損金	△31,733	△27,583	△25,765	△24,057	△23,020

(3) 地域公共交通等勘定

(単位：百万円)

区 分	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度
前中期目標期間繰越積立金	-	-	81	55	35
積立金又は繰越欠損金	105	102	-	1	1
当期総利益又は当期総損失	△3	△2	9	3	8
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第 44 条第 1 項積立金	102	100	9	3	10
利益剰余金又は繰越欠損金	102	100	90	58	45

(注 1) 平成 29 年度末の積立金には、平成 30 年度国庫納付額 17 百万円を含む。

(注 2) 平成 30 年度末の積立金には、令和元年度国庫納付額 8 百万円を含む。

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

(注 4) 令和 2 年度末の積立金には、令和 3 年度国庫納付額 8 百万円を含む。

(4) 助成勘定

(単位：百万円)

区 分	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度
前中期目標期間繰越積立金	45,809	3,661	103	101	98
機構法第 18 条第 2 項積立金	160,280	160,280	163,740	163,740	163,740
積立金又は繰越欠損金	16	101	-	4,946	△4,565
当期総利益又は当期総損失	85	79	4,946	△9,512	△8,459
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第 44 条第 1 項積立金	101	180	4,946	-	-
利益剰余金又は繰越欠損金	206,189	164,120	168,790	159,276	150,814

(注 1) 平成 29 年度末の積立金には、平成 30 年度国庫納付額 138 百万円を含む。

(5) 特例業務勘定

(単位：百万円)

区 分	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度
前中期目標期間繰越積立金	481,313	481,313	1,014,464	1,014,464	1,014,464
積立金又は繰越欠損金	124,494	495,426	-	76,774	82,753
当期総利益又は当期総損失	370,932	37,725	76,774	5,979	△5,443
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第 44 条第 1 項積立金	495,426	533,151	76,774	82,753	77,311
利益剰余金又は繰越欠損金	976,739	1,014,464	1,091,239	1,097,218	1,091,775

2. 通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）の趣旨

通則法第 44 条は、第 1 項において独立行政法人は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは前事業年度から繰り越した損失を埋め、なお残余があるときはその残余の額は積立金として整理しなければならないとするとともに、第 3 項において中期目標管理法人は主務大臣の承認を受けて当該残余の額の全部又は一部を中期計画に定める「剰余金の使途」に充てることができるとしている。ただし、独立行政法人会計基準第 77 は、同条第 3 項に基づき主務大臣の承認を受ける額は、「当該事業年度における利益のうち独立行政法人の経営努力により生じたとされる額」としている。

3. 令和 2 年度の当期総利益の発生要因及び目的積立金の承認申請をしていない理由

(1) 建設勘定

令和 2 年度における当期総利益の主な発生要因は、過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線に係る債務償還のスキームに基づく譲渡収入等によるものであり、これは通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）には該当しないためである。

(2) 海事勘定

令和 2 年度における当期総利益の主な発生要因は、船舶使用料収入等と費用の収支差によるものであり、当期総利益は繰越欠損金の処理に充てられるためである。

(3) 地域公共交通等勘定

令和 2 年度における当期総利益の主な発生要因は、地域公共交通事業者に対する出資等業務に係る運営費交付金収益化額等と費用の収支差によるものであり、これは通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）には該当しないためである。

4. 利益剰余金（積立金）について

(1) 利益剰余金に関する状況

機構の令和2年度における当期総損失は12,735百万円であり、これに令和元年度までの利益剰余金1,245,933百万円を加え、令和2年度の前中期目標期間積立金取崩22百万円及び国庫納付額2百万円を差引いた令和2年度末の利益剰余金は1,233,173百万円となっており、各勘定の内訳は以下のとおりである。

表 6-2 各勘定における利益剰余金に関する状況

(単位：百万円)

区 分	建設勘定	海事勘定	地域公共交通等勘定	助成勘定	特例業務勘定	法人単位合計
前中期目標期間繰越積立金	12,361	-	35	98	1,014,464	1,026,959
機構法第18条第2項積立金	-	-	-	163,740	-	163,740
積立金又は繰越欠損金	1,077	△24,057	1	△4,565	82,753	55,209
当期総利益又は当期総損失	121	1,037	8	△8,459	△5,443	△12,735
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-	-
通則法第44条第1項積立金	1,197	-	10	-	77,311	78,518
利益剰余金又は繰越欠損金	13,559	△23,020	45	150,814	1,091,775	1,233,173

(2) 令和2年度末における利益剰余金又は繰越欠損金の主な発生要因

① 建設勘定

過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線に係る債務償還スキームに基づく譲渡収入等によるものである。

② 海事勘定

独立行政法人会計基準に準拠した貸倒引当金及び船舶共有契約解除等損失引当金の計上に伴い繰越欠損金を計上している。

③ 地域公共交通等勘定

内航海運暫定措置事業を円滑に実施するための融資業務等に要する手数料収益と費用の収支差によるものである。

④ 助成勘定

平成3年のJR本州3社に対する既設四新幹線の譲渡に伴う再々評価により生じたものである。

⑤ 特例業務勘定

国鉄改革に伴い設定された新幹線債権（助成勘定への貸付金債権）に係る貸付金利息収入、共済年金追加費用引当金戻入益等の計上によるものである。

8. (1) 施設及び設備に関する計画

■中期目標

—

■中期計画

- (1) 施設及び設備に関する計画
該当なし

■令和2年度計画

- (1) 施設及び設備に関する計画
該当なし

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

—

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

—

8. (2) 人事に関する計画

■中期目標

(1) 人事に関する計画

機構の役割を果たすための人材確保・育成方針を策定し、社会的要請に応えうる組織運営に努める。

■中期計画

(2) 人事に関する計画

機構の役割を果たすため、人材確保に係る方針を策定し、事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材の確保に努め、各業務の進捗に対応した人員の適正配置等重点的な運用を行うとともに、人材育成に係る方針を策定し、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図る研修を実施することにより、社会的要請に応えうる組織運営に努める。

■令和2年度計画

(2) 人事に関する計画

機構の役割を果たすため、人材確保に係る方針を策定し、事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材の確保に努め、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、社会的要請に応えうる組織運営に努める。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点：
・ 必要な人材を確保しているか。
・ 人員の適正配置等重点的な運用を行っているか。

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

人材確保に係る方針として策定した令和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・定型的業務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用するとともに、再雇用期間満了者の嘱託（常勤・非常勤）採用により、必要な人材確保に努めた。これら採用等のほか、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配置に努めた。

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。

■ 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。

■ 課題と対応

—

8. (3) 機構法第18条第1項の規定により繰り越した積立金の使途

■中期目標

—

■中期計画

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

- ・建設勘定

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

- ・地域公共交通等勘定

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

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

- ・助成勘定

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

■令和2年度計画

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

- ・地域公共交通等勘定

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

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

- ・助成勘定

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

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

- ・建設勘定

実績なし

- ・地域公共交通等勘定

令和2年度における前中期目標期間繰越積立金（機構法第18条第1項の規定により繰り越された積立金）の取崩額は20百万円であり、内航総連が実施する内航海運暫定措置事業に必要な一部資金の貸付けに関する業務に係る費用等に充当した。

- ・助成勘定

令和2年度における前中期目標期間繰越積立金（機構法第18条第1項の規定によ

り繰り越された積立金)の取崩額は2百万円であり、前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等に充当した。

■**評定と根拠**

—

■**課題と対応**

—

8. (4) ①内部統制の充実・強化

■中期目標

6. その他業務運営に関する重要事項

(2) 内部統制の充実・強化

「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施し、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するとともに、法人の長のリーダーシップのもと、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行う。

また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、入札談合等関与行為等の再発防止対策については、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き取り組んでいく。

■中期計画

(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項

① 内部統制の充実・強化

「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施するとともに、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。

理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応を行うなど、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。

また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。

■令和2年度計画

(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項

① 内部統制の充実・強化

「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。

理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応を行う等、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。

また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： ・ 内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを

行い、内部統制の充実・強化を図っているか。

- ・ 再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、着実に取り組んでいるか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会において、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

■評定と根拠

評定： 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。

■課題と対応

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、迅速な対応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、迅速な対応に努め、機構としてのガバナンスを強化していく。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 統制環境の継続的な整備・運用

- (1) 理事会を25回開催し、業務運営の基本方針に関する事項や各事業の基本的事項等について審議した。
- (2) 理事長等と監事による懇談会を原則として毎月実施した（開催回数：11回）。
- (3) 内部統制に係る取組みについて、内部統制推進会議を通じて機構全体で情報共有を実施した。
- (4) 基本理念・行動指針について、役員等による訓示、挨拶等の機会で紹介するとともに、新規に採用された役職員へ基本理念・行動指針を印刷したカードを配布する等により周知した。

2. コンプライアンスの推進

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、「令和2年度コンプライアンスの推進に係る取組計画」を策定し、その実施状況等について内部統制委員会で報告した（令和2年6月、10月）。

3. リスク管理に係る取組みの推進

- (1) 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、令和2年度リスク管理項目を整理の上、既に顕在化したリスク及び特に重要なリスクに係る取組計画を策定し、その実施状況等について内部統制委員会で報告した（令和2年6月、11月）。
- (2) リスク感覚の強化を図るため、階層別研修において、各階層に応じたリスク管理に関する内容をカリキュラムに加えて実施した。

4. 統制活動の継続

- (1) 支社長会議（令和2年7月）等により、理事長と地方機関の長等との積極的な意見交換を実施した。
- (2) 副理事長と役職員との意見交換会を実施した（令和3年2月、3月）。
- (3) 内部統制を担当する役員と職員との意見交換会を実施した（令和2年9月）。
- (4) 内部統制の推進に必要な知識の習得を目的として、階層別研修のカリキュラムに、各階層に応じた内部統制に関する講義・演習等を導入して実施した。

5. 円滑な情報の共有に係る取組み

- (1) 役員等の訓示、挨拶等の機会や日常のコミュニケーションを通じて、問題が生じる可能性がある場合には早期に情報共有を図り、組織として対応すること等について発信している。
- (2) 係長級職員以下が受講する階層別研修において、ネガティブ情報の報告徹底に資する内容をカリキュラムに加えて実施した。
- (3) 内部統制に係る取組みについて、イントラネット等を活用して全社的に周知している。

6. 情報システムの整備・利用に関する基本方針に沿った対応

- (1) ITの利活用による業務の効率化、ITの最適化及び業務連携強化による組織力の充実策として平成29年4月に策定した「IT推進計画」の中で実施している主要施策の進捗状況について情報セキュリティ委員会で報告した（令和3年3月）。また、「IT推進計画」の進捗状況等について、イントラネット等を活用して全社的に周知している。
- (2) 新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言が発せられ、在宅勤務の推進が求められる中、リモートアクセスサービスやMicrosoft Teams等のツールの導入のほか、業務用デスクトップパソコンを機構内外で利用可能なモバイルパソコンに順次置き換えることにより在宅勤務を支援する環境を整備している。
- (3) 内部手続における押印の見直しにあたり、代替手続としてグループウェアのワークフロー機能の活用を検討し、令和3年1月から運用を開始した。

7. 働き方改革の環境整備

新型コロナウイルス感染症の拡大防止に係る対応として実施した在宅勤務の環境の整備等の対応を契機として、働き方改革に係る環境の整備を短期・中長期に推進していくための「働き方改革環境整備計画」を策定した（令和2年10月）。

8. 内部統制システムのモニタリング

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

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

8. (4) ②広報・情報公開の推進

■中期目標

(3) 広報・情報公開の推進

機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を推進する。また、主な業務の実施状況及び財務情報等について、広く情報公開を推進するとともに、外部の知見の積極的な活用を図り、業務運営の透明性を確保する。

■中期計画

② 広報・情報公開の推進

機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を推進する。

また、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等において分かりやすく公表する。

■令和2年度計画

② 広報・情報公開の推進

機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を着実に推進する。この観点から、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。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 機構の業務に対する国民の理解を深めるため、主な業務の実施状況等について、ホームページ等で分かりやすく公表しているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

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、普段は見る機会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達成していると考えられる。

■ 課題と対応

—

■ 当該事業年度における業務運営の状況

戦略的広報を着実に推進するため、昨年度において広報における主要なターゲット及びPRポイントの整理を行ったホームページのブラッシュアップをはじめ、以下の取り組みを行った。

1. ホームページ

(1) ホームページ

基本方針を「利用者毎に整理された、見やすく探しやすい構造と適切な情報提供による利用しやすいホームページ」と定めて見直しを行ったホームページについて、広報活動全般を外部専門機関の知見を得ながら見直し中で、ホームページに関してもアクセス状況の観察により利用者の反応を探りつつ、利用者視点におけるコンテンツ面、インターフェース面についての問題分析を受け、改善の提案を受けた。それを基に、プログラム変更を伴う等ですぐに着手しがたいものは引き続き改修の検討を行うこととしつつ、着手できるものから順次表現や表示を改善した。

また、前年度に導入したCMS（コンテンツ管理システム）を用いて業務担当課によるページの迅速な更新をしつつも、同時に適切なコンテンツとなるよう、ウェブアクセシビリティと当該提案の観点も盛り込んだガイドライン（職員向け資料）を整備した。

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、外部有識者の知見を活用した委員会の審議等について、分かりやすい形で公表した。

(2) ソーシャルメディア（広報動画）

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、一般の方の興味を引いて理解がよりひろがるよう、短時間で普段は見ることができないものを視聴できるように、構造物がその姿を現しつつある新幹線建設工事の現場や工事用車両をとりあげた広報動画コンテンツを制作し、Y o u T u b e 公式アカウントに掲載した。

また、これまでのアクセス状況やチャンネル登録者数の推移などから、利用者の興味を引く視点や説明を工夫するなどの改善を実施した。



写真 8.4.2-1 Y o u T u b e 鉄道・運輸機構チャンネル

2. 各種広報媒体

機構の事業や活動について、国民に分かりやすく広報を行うため、各種広報媒体の制作・配付を行った。

(1) 各種パンフレット

追加された機構業務の内容を記載するなどの総合パンフレットの改訂を行った。

また、それ以外の事業ごとのパンフレットを業務見学やI R等の機会に配布し、機構の事業に対する理解促進に向け活用した。

(2) 広報誌「鉄道・運輸機構だより」

広報誌「鉄道・運輸機構だより」については、機構の業務内容・実施状況について、年4回（季刊）の発行を行った。

3. 報道機関等対応

国民に対する迅速な情報発信のため、81件の報道発表を行った報道機関等からの取材・問合せについては、本社及び地方機関において適切に対応した。

4. イベント等の機会を通じた広報

本年度は新型コロナウイルスの感染防止のためにイベントの多くが中止や延期されたりオンラインでの開催となったが、以下のイベントにより機構業務及び技術力についての広報を行った。

また、「鉄道のある風景写真コンテスト」を開催し、全国4か所の駅のコncourse等で入賞・入選作品の展示を行った。



写真 8. 4. 2-2 「鉄道のある風景写真コンテスト」作品展示（つくばエクスプレス浅草駅）



写真 8. 4. 2-3 共有船建造セミナー「内航船の労働環境改善に向けて」（オンライン開催ーライブ配信）

① 鉄道関係

- ・「建設技術展 2020 関東」（令和3年2月16～3月31日・オンラインによる開催）
- ・「北海道新幹線開業5周年記念フォーラム」（令和3年3月25日・京王プラザホテル札幌）

② 船舶関係

- ・「海事観光の総合的プロモーションブースをバーチャル展示（C to Sea プロジェクト WEBサイト「海ココ」内）」（令和3年1月7日オープン・開催が中止となった「ツーリズムEXPOジャパン トラベルフェスタ」展示会

に出展を予定していた内容をバーチャルブースとして展示)

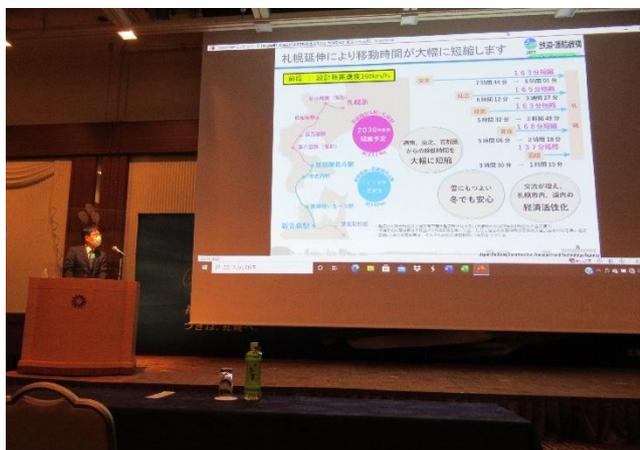


写真 8.4.2-4 「北海道新幹線開業 5 周年記念フォーラム」講演共 (京王プラザホテル札幌)

8. (4) ③情報セキュリティ対策の推進

■中期目標

(4) 情報セキュリティ対策の推進

政府の方針に基づき、法人が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

■中期計画

③ 情報セキュリティ対策の推進

政府の方針に基づき、機構が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

■令和2年度計画

③ 情報セキュリティ対策の推進

「サイバーセキュリティ戦略」(平成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、本社及び地方機関での情報セキュリティ監査等に取り組み、PDCAサイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進する。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： サイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等を行っているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況(主要な業務実績)

機構の情報セキュリティレベルの維持、向上を図るため、研修、自己点検及び監査等に取り組み、PDCAサイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 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

■当該事業年度における業務運営の状況

令和2年度は、令和元年度の情報セキュリティ関連施策の結果及び業務システムの現状を踏まえて、「業務従事者の主体的な情報セキュリティ対策の向上」及び「業務システムにおける情報セキュリティ対策の向上」を情報セキュリティ対策の重点課題に設定して、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。

1. 情報セキュリティに関する教育

(1) 全業務従事者に対する情報セキュリティ研修

本社及び各地方機関の全業務従事者を対象にeラーニングにより研修を実施し、1,778名が受講した(令和2年11月～12月)。

(2) 新規業務従事者に対する研修

新規業務従事者のうち、新卒採用者及び社会人採用者に対しては、本社総務部労務課主催のフレッシュマン研修及び社会人採用者研修の中で情報セキュリティ研修を実施した。

一方、本社における新規業務従事者(契約職員・人事交流者)に対しては、上記(1)で使用したeラーニングを活用して研修を実施した。

(3) 外部の有識者によるCSIRT研修の開催

CSIRT関係者等を対象に、外部有識者に講師を依頼して、「情報漏えいインシデントのCSIRT対応事例・ノウハウ」と題してWeb会議による研修を開催した(令和3年2月)。

(4) CSIRT訓練

情報セキュリティインシデントが発生した場合の実践的なCSIRT訓練を実施し、インシデント発生時のチェック項目や報告様式、連絡体制等について再点検を行った(令和3年2月)。なお、今後の在宅勤務促進の方向性を考慮して、一部CSIRTメンバーがWeb会議によりリモート参加する形式で訓練を実施した。

2. 情報セキュリティ対策の自己点検

情報セキュリティ管理者(約200名)及び業務従事者(約2,200名)に対し、eラーニングを活用した自己点検を実施し、各人及び機構全体のセキュリティレベルについて確認を行った(令和2年11月～令和3年1月)。

3. 情報セキュリティ監査等

(1) 情報セキュリティ監査

本社及び2地方機関を対象に10か所を選定し、情報ネットワークシステム等のマネジメントに関する監査を実施した(令和2年11月~12月)。その結果、改善すべき点が発見されたため、今後改善措置を行う。

(2) 業務システム監査

業務システム監査として、機構ネットワークの外にサーバが設置されている2業務システムに対してペネトレーションテスト(システムへの擬似攻撃による脆弱性監査)を実施した(令和3年1月)。その結果、監査対象の各業務システムにおいてそれぞれ数件脆弱性が検出されたため、今後改善措置を行う。

4. NISC(内閣サイバーセキュリティセンター)による外部監査(IPA(情報処理推進機構)委託)

(1) マネジメント監査

NISCによる令和2年度独法セキュリティ監査(マネジメント監査及びペネトレーションテスト)を受検した。

なお、マネジメント監査については、機構のセキュリティマネジメントシステム(情報システム課)、機構情報ネットワークシステム(情報システム課及び北海道新幹線建設局総務課)、財産・技術データ管理システム(情報システム課及び技術企画課)を対象として受検した(10月)

(2) ペネトレーションテスト

第3期データセンター設置サーバ・通信機器計13台及び東京支社設置サーバ2台を対象として受検した(9月)。

5. その他情報セキュリティに関する主な取組み

- ・全業務従事者を対象にした標的型メール攻撃訓練を2回実施し、訓練結果分析及び訓練後実施したアンケートの結果分析により継続的な訓練による成果を確認した(令和2年12月及び令和3年2月)。
- ・業務従事者に対し情報セキュリティに関する様々な情報や旬なインシデント情報等を掲載した情報セキュリティマガジンをサイボウズ掲示板に3回掲載し、情報セキュリティに関する意識向上を促した。
- ・機構における情報セキュリティレベル向上の一環として、サイバーセキュリティ月間(2月1日~3月18日)に合わせ、サイバーセキュリティへの関心を高めるため、機構オリジナルポスターを作成し、令和3年2月初までに全国の各課、各鉄道建設所に配布した。

- ・業務従事者からの要望に応じて、ITや情報セキュリティに係る専門用語について図解も交えて解説する資料として、「IT・情報セキュリティ用語集」を作成・公開した（令和2年10月）。
- ・パソコン、サーバ等の機器を廃棄・売却する場合、その都度ハードディスクへの復元不可能な破壊処理（物理破壊または磁気破壊）を原則機構内で機構職員が行った。

8. (4) ④環境への配慮

■中期目標

(4) 環境への配慮

業務の実施に当たっては、環境負荷の低減、環境の保全について配慮するとともに、自然環境保全対策、地球温暖化対策等に努める。

■中期計画

④ 環境への配慮

業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、機構で定める「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等に取り組む。

また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年度作成し公表する。

■令和2年度計画

④ 環境への配慮

機構で定める「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。

また、職員の環境意識の向上等を目的とした研修を実施するとともに、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクル及びグリーン調達等の取組みを実施する。機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書2020」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： ・オフィス活動において温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に向けた取組みを実施しているか。

- ・環境意識の向上に資する研修等を実施しているか。
- ・事業において環境負荷低減に係る取組みを実施しているか。
- ・環境報告書を作成し、公表しているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

機構の事務・事業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（CO₂）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（CO₂）排出量を24.8%削減することに成功した。

また、全業務従事者を対象とした「環境対策に係る業務研修」をeラーニング形式により実施（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（CO₂）排出量を算出し、削減目標値の達成状況をイントラネットに掲載することで、省エネルギーに対する意識向上を図った。

事業における環境負荷低減等の取組みとしては、鉄道建設では、トンネル工事において掘削に伴い発生した土砂の搬出方法を、ダンプトラック等の重機に代わりベルトコンベアを採用することで温室効果ガス（CO₂）排出量を抑制するとともに、国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い、工事において再生砕石（廃材であるコンクリート塊を破碎して生成）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。

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（CO₂）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10隻とした。

環境情報の提供の促進等による特定事業者等の環境に配慮した事業活動の促進に関する法律（平成16年法律第77号。以下「環境配慮促進法」という。）等の法令に基づき「環境報告書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。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 事務・事業活動において「第4期環境行動計画」に基づき環境負荷低減等に向けた取組みを実施、全業務従事者の環境意識向上のためeラーニング形式による研修を行うとともに、「環境報告書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

—

■当該事業年度における業務運営の状況

「第4期環境行動計画」に基づき以下の環境負荷低減等に取り組んだ。

1. オフィス活動における環境負荷低減等の取組み

電気使用量の抑制や自動車燃料使用量の抑制等の取組みによる温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に加え、両面印刷やNアップ等の使用に努めるとともに、タブレット型端末を活用したペーパーレス化によりコピー用紙の使用量を抑制、省資源の推進と廃棄物の削減に取り組んだ。

また、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）に基づく調達方針におけるグリーン調達を推進し、特定調達物品以外であってもできる限り環境負荷の少ない物品の調達に努めた。

2. 工事排水と掘削土の適切な処理

鉄道建設におけるトンネル工事にて周辺地盤からトンネル内に流れ込む地下水と掘削土砂等が混合した排水の処理については、各地方公共団体の条例等で設定する排水基準（水素イオン濃度や濁度等）を満たすよう、濁水処理設備を設置し適切な排水処理を行うことで、河川等周辺環境への影響の配慮に取り組んだ。

また、トンネル掘削等に伴い発生した土砂については、他の工区の盛土材等として流用するほか、他の公共工事（圃場整備事業等）に積極的に譲渡することで建設発生土の有効利用に努めた。

3. 生物多様性の保全

鉄道建設工事による生物多様性への影響や絶滅危惧種等に選定されている希少野生動植物種の保護に配慮するため、あらかじめ適正に調査・予測・評価を行い、必要な環境保全措置を講ずるとともに、工事中及び工事後におけるモニタリングを継続的に実施し、環境への影響の一層の回避・低減に努めた。

4. 推進体制、情報発信等

(1) 推進体制

事務・事業における環境負荷低減等に係る取組みを、計画的かつ効果的に実施するための先導役として本社各部に「エコリーダー」を設置し、年2回開催の「エコリーダー会議」等を通じ、環境負荷低減活動の推進及び環境意識の浸透・拡大に努めた。

また、機構全体の環境行動計画の実施状況を点検、各機関との意見交換・情報共有等を図ることを目的とする「環境行動計画推進会議」を年1回開催した。

(2) 情報発信

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・プレスリリースを行うとともに、機構の事業を適切に理解してもらうために実施する現場見学会等の参加者に配布するなど、機構の環境負荷低減等に係る取組みを広くステークホルダーへPRすることに努めた。

中期計画推進・フォローアップ体制について

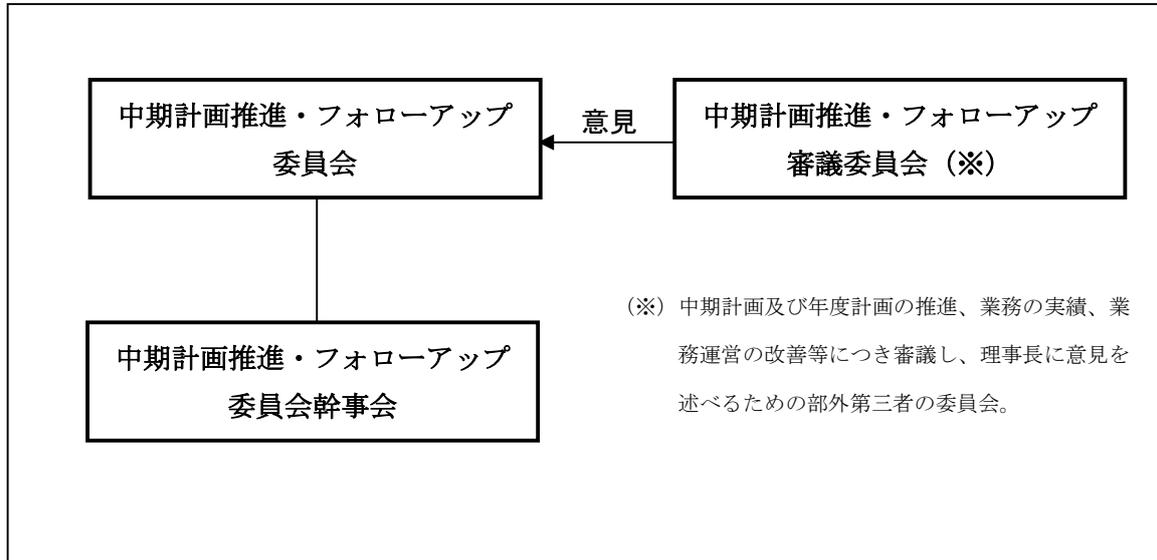


図1 中期計画推進・フォローアップ体制

表1 中期計画推進・フォローアップ委員会名簿

委員長	理事長
副委員長	副理事長
委員	理事長代理及び各理事並びに渉外・用地統括役、監査・事業監理統括役、鉄道助成統括役、工務・建設統括役及び経営自立推進統括役、各参与総務部長、企画部長、経理資金部長、審査部長、事業監理部長、施設管理部長、鉄道助成部長、共有船舶企画管理部長、共有船舶建造支援部長、国鉄清算事業管理部長、経営自立推進・財務部長

表2 中期計画推進・フォローアップ審議委員会名簿 (R3.6.1現在)

氏名	役職等
◎ 杉山武彦	(公財)高速道路調査会 顧問
朝倉俊弘	京都大学 名誉教授
高木健	東京大学 大学院 新領域創成科学研究科 教授
竹内健蔵	東京女子大学 現代教養学部 教授
田中里沙	事業構想大学院大学 学長／(株)宣伝会議 取締役
武藤泰明	早稲田大学 スポーツ科学学術院 教授
山内喜明	弁護士

◎ 委員長

(敬称略)