

# 令和4年度業務実績等報告書

令和5年6月



独立行政法人

**鉄道建設・運輸施設整備支援機構**

Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency



# 目 次

令和4年度における業務の実績及び自ら評価を行った結果

1. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置	1
(1) 鉄道建設等業務	1
①-1 整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理	4
①-2 整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理	22
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	31
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	40
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	48
(受託業務)	48
(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	60
(品質の向上)	60
(技術開発の推進)	65
(開発成果の公表)	74
(部外への適切な理解への取組み)	80
(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み	87
(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等	96
(4) 鉄道助成業務等	101
① 鉄道助成	102
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	107
③ 中央新幹線建設資金貸付等業務	109
(5) 船舶共有建造等業務	112
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	113
② 船舶建造等における技術支援	119
③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善	125
(6) 地域公共交通出資業務等	131
① 地域公共交通出資及び貸付け	133
② 物流施設融資	143
(7) 特例業務(国鉄清算業務)	147
① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等	148
(年金費用等の支払の法令に則った適正な執行)	148

(JR北海道・四国・貨物株式の売却等) .....	151
② 会社の経営自立のための措置等 .....	153
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 .....	157
(1) 業務改善の取組み .....	157
① 組織の見直し .....	157
② 調達等合理化の取組み .....	159
③ 人件費管理の適正化 .....	170
④ 一般管理費の効率化 .....	173
⑤ 事業費の効率化 .....	176
⑥ 資産の有効活用 .....	179
(2) 電子化の推進 .....	181
3. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画 .....	184
(1) 予算、収支計画及び資金計画 .....	184
(2) 財務運営の適正化 .....	195
(3) 資金調達 .....	197
4. 短期借入金の限度額 .....	199
5. 不要財産の処分に関する計画 .....	200
6. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画 .....	201
7. 剰余金の使途 .....	202
8. その他主務省令で定められる業務運営に関する事項 .....	207
(1) 施設及び設備に関する計画 .....	207
(2) 人事に関する計画 .....	208
(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 .....	211
(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項 .....	213
① 内部統制の充実・強化 .....	213
② 広報・情報公開の推進 .....	218
③ 情報セキュリティ対策の推進 .....	228
④ 環境への配慮 .....	230

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

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

### ■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

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

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

### ■評定と根拠

評定： B

根拠： 鉄道建設業務については、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延・事業費増嵩に対して国土交通大臣より「業務運営の抜本的な改善に関する命令」（令和2年12月22日）が発出され、その中で、正確な情報に基づいて工程管理や増嵩把握を行えなかったこと、機構の組織内の情報伝達や、国、自治体等関係者との情報共有が適切に図れなかったことが指摘されたことから、機構では、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）のとおり改善のための措置をとりまとめ、これを実行に移した。また、「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書」（令和3年6月25日）により、整備新幹線の構造的課題や機構において改善すべき課題等についての対応の方向性が示されたことから、そこでの指摘内容を踏まえて「鉄道・運輸機構改革プラン」（令和3年7月30日）を策定し、当該プランに沿った徹底的な業務改善等の取組みを着実に実施した。

建設中の整備新幹線の各路線については、依然として全国的に工事発注の不調

不落や資機材の逼迫が発生している厳しい環境の中、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、各線区において設定された完成・開業時期に向け、それぞれ工程管理を行い、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）においては、令和4年9月23日に開業させた。事業の実施に当たっては、令和3年2月に新設した事業総合管理委員会において、理事長のトップマネジメントの下、工程と事業費を同時かつ総合的に審議し、各線区における工事の進捗確認、リスクの把握及び対策の策定等に適切に取り組んだ。

なお、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、認可時には予測できなかった事象への対応等の影響に関して早い段階で精査を行う観点から、令和4年9月から12月にかけて、「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」（以下「有識者会議」という。）において、現時点で見通せる範囲で事業費への影響、工程の現状・工夫等について精査した結果、約6,450億円の事業費増加が見込まれるとされる等の報告書が12月にとりまとめられた。これを受け、工事の進捗による設備工事の追加に加え、前述の事業費増加を含んだ工事実施計画の変更認可申請を行い、令和5年3月に認可を受けた。今後は、事業費や進捗状況等を継続的にモニタリングしながら、工事の着実な進捗を図ることとしている。

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、土木本体工事、軌道敷設工事、機械工事、建築工事及び電気工事を完了させた。また、開業監査等について各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとして進め、令和5年3月18日に完成・開業させた。

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。また、鉄道計画に関する調査の支援を実施したほか、南阿蘇鉄道（株）からの要請に基づき、災害復旧支援事業も実施し令和5年2月に全ての復旧支援を完了させた。

鉄道分野の技術力を活用し、鉄道事業者や地方公共団体の要請に基づき技術支援等を実施した件数は、前中期目標期間の平均である15.6件より多い26件であった。実施にあたっては、適切かつきめ細やかに行うことを念頭に対応し、その結果、要請者から5段階評価で、平均4.3の評価を得られた。また、各地方鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会、第三セクター鉄道等道府県協議会、鉄道総合技術研究所等が主催する会議において、積極的に機構の技術支援に係る情報発信を行うとともに、地域鉄道に係る老朽化や防災・被災を含む諸課題の情報収集に努めた。

鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組みについては、技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進めたほか、講習や資格取得の支援等に努めた。また、調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進したことに加え、機構が行った事業や開発した技術が、社会の発展や技術の向上に寄与すると認められ、各種学

会より賞を受賞した。さらに各種学会等に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表したほか、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みも積極的に実施した。

我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みについては、海外高速鉄道調査等業務について、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号。以下「海外インフラ展開法」という。）第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針（以下「海外インフラ展開法基本方針」という。）に従って適切に業務を行い、我が国事業者の海外事業への参入の後押しに努めた。また、国際協力業務については、海外の鉄道プロジェクトへの技術協力等を行った。

鉄道施設の貸付・譲渡の業務等に関し、貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って全額回収した。なお、新型コロナウイルス感染症による今後の影響が不透明な状況にあることを踏まえ、鉄道事業者の経営状況の調査・検証の態勢整備を図るとともに、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間（25年間）が変更された事業者等については、令和2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。加えて、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、令和4年9月にJR九州へ、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）について、令和5年3月に相模鉄道(株)及び東急電鉄(株)へそれぞれ鉄道施設の貸付を行った。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

第4期中期目標期間評価（見込）において主務大臣から示された＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞への対応として、北海道新幹線については、有識者会議の精査結果により約6,450億円の事業費増加となり、沿線地方公共団体等と情報共有を行い、事業費増加を含む工事实施計画の変更認可を受けた。今後は、有識者会議の報告書を踏まえて工程の工夫について取組むとともに、事業費や進捗状況等を継続的にモニタリングしながら沿線の地方公共団体等と情報共有を行い、必要な協力を得ながら工事の着実な進捗を図ることとしている。

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

### ■中期目標

#### (1) 鉄道建設等業務

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

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

#### ① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

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

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

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

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

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

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

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

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。  
九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度  
神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期  
神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期
- ・ 北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。
- ・ なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。

<目標水準の考え方>

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

【重要度：高】

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

【難易度：高】

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

## ■中期計画

### （1）鉄道建設等業務

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

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

#### ① 整備新幹線整備事業

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

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

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

## ■令和4年度計画

### （1）鉄道建設等業務

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」（令和2年12月22日）を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）を引き続き確実に実施するとともに、業務改善の取組をより一層進めるために策定した「鉄道・運輸機構改革プラン」（令和3年7月30日）に基づく取組みを着実に推進する。

#### 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、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、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。
  - ・関係者との協議や詳細設計等を推進し、トンネル及び高架橋等の土木本体工事の発注を概ね完了する。
  - ・機構初の取組みである ECI 方式にて、札幌車両基地高架橋工事の発注手続きを進

める。

- b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）
  - ・土木本体工事を完了し、軌道敷設工事を概ね完了する。
  - ・雪害対策設備や車両検修設備、駅設備等の機械工事を実施する。
  - ・駅舎や車両基地内建物等の建築工事を概ね完了する。
  - ・変電設備や電車線路設備等の電気工事を概ね完了する。
  - ・開業準備段階に移行するため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとし、所要の諸試験や検査を実施する。
- c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）
  - ・開業監査等を進め、令和4年度秋頃の完成・開業を実現する。  
（JR九州が9/23開業を公表済）

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。

事業費や工程については、事業総合管理委員会において理事長のトップマネジメントの下、工区単位で課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題の発現リスクがある場合や発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、管理を一層徹底する。また、想定できない事情により発生する工程遅延や事業費上振れリスクを低減するため、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はないよう、技術開発の動向等を踏まえてあらゆる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し、機構内及び関係者間において、コミュニケーションツールや会議体を通じて共有を図る。

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。具体的には、工事実施段階にある線区については、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。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。

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、工程に影響を及ぼさないよう適切に管理する。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に取り組むにあたり、事業費及び工程への影響の把握に努め、関係者間の会議体等においてその影響について情報共有を行い、課題の早期調整に努める。

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。

## ■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

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

・ 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

工事実施計画に基づく令和 17 年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成 27 年 1 月 14 日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による令和 12 年度末の完成・開業に向けて、概ね令和 4 年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切に工程管理を行ったか。

・ 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

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

・ 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

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

## ■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期 目標期間 最終年度 値等）	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
完成・開業 年度目標	九州新幹線 西九州ルー ト（武雄温泉 ～長崎間）： 令和 4 年度	—	—	—	—	—	令和 4 年 9 月 23 日開 業
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682		
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726		
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914		
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328		
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023		
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324		

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

## ■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、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」、「鉄道・運輸機構改革プラン」等を踏まえ、事業総合管理委員会による工程と事業費の一体的な管理を実施するとともに、国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生している事象等について密に情報を共有し、必要な協力を得ながら事業を進めた。また、北陸新幹線に続き、北海道新幹線においても、工事の着実な遂行に必要な組織・人員を各地に配置するなど、事業執行体制を強化した。

上記の取組みを行いながら、以下のとおり各線区の着実な進捗を図った。

### (1) 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

令和 12 年度末の完成・開業に向けて、概ね令和 4 年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図るため、適切な工程管理に努めた。

令和 4 年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・ トンネル工事における建設発生土受入地の確保については、地方公共団体等と連携し、北海道新幹線事業の意義をはじめとして、発生土の性状や受入地における具体的な環境対策工等について地元の理解を得られるよう丁寧に説明し、発生土受入地の確保に係る協議を進めた。令和5年3月末現在、受入土量約1,970万m<sup>3</sup>のうち約94%に相当する約1,860万m<sup>3</sup>の受入地を確保した。残りの受入地については、関係地方公共団体等と情報共有を図りながら、受入地確保に向けた調整を行っている。
- ・ 全延長の約8割を占めるトンネル工事については、全40工区すべての工区で発注済みであり、すべての工区で掘削工事に着手した。そのうち渡島トンネル（村山）工区と昆布トンネル（桂台）工区がしゅん功し、10工区については掘削工事が完了、30工区については地質状況等の把握に努めながら掘削工事を実施中である。令和5年3月末現在、トンネル総延長約168.9kmのうち約63%に相当する約105.8kmの掘削が完了した。なお、羊蹄トンネル（比羅夫）工区においては、令和3年度に巨大な岩塊群が出現し、トンネル掘削が2年以上停止する見込みとなる事象が発生しており、同岩塊群の除去工事等を実施している。また、令和3年度にトンネル坑内への土砂の流入が発生した渡島トンネル（台場山）工区については、掘削工事を再開した。
- ・ 高架橋等区間については、道路・河川管理者との協議、雪害対策の検討、J R北海道から要請を受けている320km/h高速化の検討を実施し、主な詳細設計を完了した。高架橋等工事については全21工区中、令和3年度に契約した市渡高架橋他工区においては本体工事を進めるとともに、令和4年度には12工区を新たに契約した。そのうち、札幌駅ではJ R北海道に委託した工事の進捗を図っている。現在、残り8工区中5工区の発注手続きを進めている。札幌車両基地高架橋工事については、E C I方式による技術協力業務の協定を令和4年5月に締結し、施工者による技術協力業務を開始した。
- ・ 本線区は、着工から約10年が経過し、トンネル工事等も一定程度進捗しているが、予期せぬ自然条件への対応、着工後の関係者との協議における要請等への対応など、認可時には予測できなかった事象への対応等の影響に関して早い段階で精査を行う観点から、令和4年9月から12月にかけて、有識者会議において、現時点で見通せる範囲で事業費への影響、工程の現状・工夫等について精査した。今後は、進捗状況等を継続的にモニタリングしながら、工事の着実な進捗を図ることとしている。

## （2）北陸新幹線（金沢・敦賀間）

令和5年度末の完成・開業に向け、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図るなど、適切な工程管理に努めた。

令和 4 年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・ 土木本体工事を令和 4 年 4 月に完了するとともに、本線部の軌道敷設工事を完了した。
- ・ 建築工事については、敦賀駅を除いた各駅で完了し、残る敦賀駅も外装工事が概ね完了し、令和 5 年 2 月に外観を公開した。敦賀車両基地内建物等についても概ね完了した。
- ・ 雪害対策設備や車両検修設備、駅設備等の機械工事を着実に進めるとともに、変電設備や電車線路工事等の電気工事を実施し、変電所等設備については令和 5 年 3 月に地上監査・検査を実施した。

### (3) 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

令和 4 年度秋頃の完成・開業に向け、開業監査等を着実に進めるなど、適切な工程管理に努めた。

- ・ 令和 4 年 4 月には地上監査・検査、5 月から 6 月にかけて総合監査・検査を着実に進め、令和 4 年 9 月 23 日に開業した。

## ■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」、「鉄道・運輸機構改革プラン」等に基づく業務プロセスの改善や組織・人事体制の見直しなどに取り組んでいるところである。具体的には、事業総合管理委員会による工程と事業費の一体的な管理を実施するとともに、国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生している事象等について密に情報を共有し、必要な協力を得ながら事業を進めた。また、北陸新幹線に続き、北海道新幹線においても、工事の着実な遂行に必要な組織・人員を各地に配置するなど、工事管理に必要な体制を構築した。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においては、完成・開業時期の 5 年前倒しという目標に向け事業を進め、トンネル工事については全工区の発注を完了しているところであるが、トンネル掘削工程へ影響を及ぼす可能性のある建設発生土受入地確保に係る協議の難航や、トンネル工事における地質状況等の課題が存在する。これに対して、建設発生土受入地については、関係地方公共団体等との連携を図りながら、地元の理解を得られるよう協議を進めた。また、地質状況等の把握に努めながら掘削工事の進捗を図るとともに、有識者会議の報告書を踏まえ、工程の工夫について検討を行っているところである。高架橋等工区については詳細設計等を概ね完了させており、全 21 工区中、令和 3 年度に契約済みの 1 件に加え、12 件を新たに契約し、5 件についての発注手続きを進めている。今後も工事発注を

進め、令和 5 年度には全 21 工区の高架橋等工事の契約を完了する見込みである。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）においては、改善措置を踏まえて国や地方公共団体等の関係者と情報共有を図りながら適切な工程管理を行い、土木本体工事を完了するとともに、軌道敷設工事については本線部を完了するなど、工事の着実な進捗を図った。

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）においては、開業監査等を着実に進め、令和 4 年 9 月 23 日に開業した。

以上のことより、各線区において、開業又は工事進捗させるため適切に工程管理を行い、事業を推進していることから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■課題と対応

- 「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対し、国土交通大臣へ報告（「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について（ご報告）」）した取組みを前年度に引き続き実施した。
- 「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書」で指摘いただいた事項を踏まえつつ、これに限らず業務プロセスの改善や組織の見直しなど機構の仕事のあり方を根本から見直すことを目的に策定した「鉄道・運輸機構改革プラン」について、具体的な取組み内容や取組みの期限、責任者を整理したロードマップを策定したうえで、定期的に進捗を確認するためのフォローアップを実施することで、同プランの着実な進捗を図った。
- 令和 3 年度業務実績評価において主務大臣から示された＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞（下記）について、有識者会議の報告書を踏まえて工程の工夫について取り組むとともに、進捗状況等を継続的にモニタリングしながら、沿線の地方公共団体等と情報共有を行い、必要な協力を得ながら工事の着実な進捗を図ることとしている。

＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞

北海道新幹線における工程の精査については、一定の整理がなされた際には、沿線自治体等関係者に情報共有されたい。

## ■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

「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」、「鉄道・運輸機構改革プラン」等に基づき、以下の取組みを行った。

#### (1) 工程と事業費の一体的な管理

事業の実施にあたっては、事業総合管理委員会において工程と事業費を同時かつ総合的に審議し、各線区における工事の進捗確認、リスクの把握及び対策の策定等

に適切に取り組んだ。

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

令和4年度における事業総合管理委員会の開催実績は以下のとおりである。

表 1.1.1-1 事業総合管理委員会の開催状況

線区	令和4年度
北海道新幹線	5回
北陸新幹線	4回
九州新幹線	2回

## (2) 関係者との調整

整備新幹線整備事業の円滑な実施にあたっては、関係者間で十分な情報共有を行うことにより、各路線が抱える課題の早期調整を図ることが重要である。従来は、関係者（国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体）との個別の課題に関する相談や協力要請を行う不定期の会議はあったものの、工程管理の状況について定期的かつ密に情報を共有する枠組みが存在せず、特に北陸新幹線（金沢・敦賀間）については関係者との情報共有が十分ではなかったことから、令和3年1月以降、金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議、同幹事会において工事の進捗や事業費の執行の状況等を沿線の地方公共団体等と定期的に情報共有した。令和4年度における開催実績は以下のとおりである。

表 1.1.1-2 関係者との情報共有のための会議開催状況

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

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においても、国、地方公共団体等の関係者と密に連携しながら事業を推進した。また、認可時には予測できなかった事象への対応等の影響に関して早い段階で精査を行う観点から、令和4年9月から12月にかけて、有識者会議において、現時点で見通せる範囲で事業費への影響、工程の現状・工夫等について精査を実施しており、関係者とは必要な連携・情報共有を行った。

### (3) 事業執行体制の強化

地域密着型の組織として整備新幹線の建設を担う体制を整えることを目的に、北陸新幹線に続いて、北海道新幹線においても、工事の着実な遂行に必要な組織・人員を各地に配置した。具体的には、小樽市に引き続き北斗市・八雲町にそれぞれ工事を所管する部署を配置するとともに、令和5年度より道南拠点オフィスを開所して、道南地域（北斗市・七飯町～長万部町）の工事を所管する部署の一部を北斗市に移転し、既存の北斗鉄道建設所と機能を一体化させることとした。

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

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

### (4) ICT技術および新たな入札契約方式の導入による生産性向上

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

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

## 2. 各線区における課題と対応

各線区の工事においては、各種課題への対応方針を定めて工事を推進した。

線区	線路延長	合計		
東海道 (東京～新大阪)	515.4km	2830.5km		
山陽 (新大阪～博多)	553.7km			
北海道 (新青森～新函館北斗)	148.8km			
東北 (東京～盛岡)	496.5km			
東北 (盛岡～八戸)	96.6km			
東北 (八戸～新青森)	81.8km			
上越 (大宮～新潟)	269.5km		995.4km	
北陸 (高崎～長野)	117.4km			
北陸 (長野～金沢)	228.0km		《黄色部分》	
九州 (博多～新八代)	130.0km			
九州 (新八代～鹿児島中央)	126.8km			
九州 (武雄温泉～長崎)	66.0km			
建設中の 新幹線	北海道 (新函館北斗～札幌)		211.8km (211.9km)	337.0km (326.6km)
	北陸 (金沢～敦賀)		125.2km (114.6km)	



図 1.1.1-1 全国新幹線鉄道網（令和4年度末現在）

(1) 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

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

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

課題と対応	結果
発生土受入地を確保するため、引き続き地方公共団体の協力を得ながら、更なる発生土受入地の確保に努める。国土交通省鉄道局、関係地方公共団体と情報共有を図りながら受入地確保に向けて調整を行う。	地方公共団体の協力を得ながら関係者と調整を図り、発生土量約1,970万m <sup>3</sup> に対し、約1,860万m <sup>3</sup> の発生土受入地を確保した。全体で約94%の発生土受入地を確保しており、そのうち自然由来重金属等を含むトンネル発生土受入地については、発生土量約660万m <sup>3</sup> に対し約89%を確保している。 特に受入地確保の状況が厳しい箇所については、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体と密に情報共有を図りながら受入地確保に向けて調整を行った。
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。	周辺環境への影響に配慮し、自然由来重金属等を含むトンネル発生土（以下、「対策土」という。）に適切に対応するため、学識経験者を含む「北海道新幹線、新函館北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策検討委員会」において審議を行い、同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4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、その他個別の受入地に関する現地視察や検討会の回数：3回

<p>J R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4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320km/h高速化の検討を終え、主な詳細設計を完了した。</p>
<p>一部のトンネル工区で工程が最大4年遅れとなっている現状があり、有識者会議にて状況を報告した。工程の工夫策について検討を行う。</p>	<p>工程遅延が顕著である渡島トンネル工区や札幌トンネル工区等においては、1方向からの掘削だけでなく、2方向同時の掘削作業の実施等の工程の工夫策を検討しているところ。</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>これまで、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ており、令和4年7月に、各駅のデザインコンセプト策定にあたっての検討経緯や駅周辺整備の検討状況などについて、関係者で共有・意見交換することを目的として、「新幹線駅を活用したまちづくり4駅合同会議」を開催し約70名が参加した。 ※令和3年度に長万部駅、新八雲（仮称）駅のデザインコンセプトを受領していたところであるが、令和4年度は、5月に新小樽（仮称）駅、7月に倶知安駅のデザインコンセプトを新たに受領した。</p>



写真 1.1.1-1 羊蹄トンネル（比羅夫）  
岩塊群撤去の施工状況



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



写真 1.1.1-3 新幹線駅を活用したまちづくり4駅合同会議の開催

(2) 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の主な課題と対応状況は、以下のとおりである。

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

課題と対応	結果
北陸新幹線（金沢・敦賀間）はラムサール条約に登録された中池見湿地付近を通過することから、中池見湿地に及ぼす環境影響の一層の回避・低減を目指すため、「北陸新幹線、中池見湿地付近モニタリング等フォローアップ委員会」において策定した環境管理計画に基づき、工事を実施する。	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4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>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"> <li>・作業スペース捻出によるクレーン台数の増加</li> <li>・上下乗換線工事の工期短縮</li> <li>・建築、電気工事の施工方法の見直し</li> <li>・人員増強による更なる土木工事の工期短縮</li> <li>・建築工事の施工方法の更なる見直しによる工期短縮</li> <li>・監査・検査期間の精査</li> </ul>	<p>令和5年度末の完成・開業に向け、工程短縮策を実施し、工程管理に努めた。</p>
<p>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。</p>	<p>令和3年度に設置した北陸新幹線(金沢・敦賀間) 監査・検査連絡会において、監査・検査の内容・期間について検討し、鉄道事業者との具体的な調整を進めた。</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）の主な課題と対応状況は、以下のとおりである。

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

課題と対応	結果
<p>完成・開業に向けて、開業監査等を着実に進める。</p>	<p>開業監査等については、令和4年度秋頃の開業を目指し、各作業を行う部門ごとの連携を密に行い、地上監査・検査を4月に、総合監査・検査を6月に完了した。</p> <p>開業監査の実施においては、トンネルアーチ部の3次元レーザーを用いた建築限界測定や大規模急斜面地のドローン(UAV)による空中撮影および画像解析等のICT技術を活用した新たな取組みを導入することで、効率的かつ安全に着実に進めることができた。上記の取組みにより、9月23日に開業した。</p>



写真 1.1.1-5 総合監査・検査の状況



写真 1.1.1-6 3次元レーザーを用いたトンネルアーチ部の建築限界測定



写真 1. 1. 1-7 ドローン(UAV)によるトンネル坑口部の空中撮影および画像解析



写真 1. 1. 1-8 開業当日の出発式の状況 (JR九州主催)

### 3. 中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえた事業の遂行

「工事実施段階」の線区においては、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に努めた。

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

安全な事業遂行を図るため、機構は、工事発注機関として、安全を考慮した作業計画・手順の作成、適切な安全設備の設置及び作業員の教育等の施工者が行う事故防止活動に対してより積極的に取り組むよう、施工者に対し指導等を行った。具体的には、令和4年度の工事内容等を考慮して機構本社で決定した事故防止重点実施項目を参考に、機構各地方機関においてもそれぞれの工事内容に応じ当該項目を追加設定し、施工者に周知するとともに、事故防止対策の徹底を指示した。また、事故が発生した場合は、事故原因の究明や再発防止策の検討を行い、施工者へ情報を提供し、同種事故の再発防止の徹底を図った。

「開業準備段階」にある九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、様々な諸試験や検査を行い、完成・開業させた。

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

#### 4. 工事進捗状況の公表

整備新幹線の工事等の実施状況についてホームページで公表しており、令和4年度は更新を四半期ごとに実施した。

※用地取得率及び土木工事着手率については、毎月更新を実施

#### 路線図・工事等の実施状況

地図をズームすると、各工区の進捗状況の写真が閲覧できます。

※地図をズームし、各工区の進捗状況を見るには、(PC) Ctrlキーを押しながらスクロール、(スマートフォン) 指2本で操作してください。



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

#### 5. 未着工区間における調査

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）においては、環境影響評価の手続きを行っており、令和4年度は環境影響評価準備書作成のための現地調査・予測・評価等を実施した。

## 1. (1) ①-2 (整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理)

### ■中期目標

#### (1) 鉄道建設等業務

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

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

#### ① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

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

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

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

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

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

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

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

<具体的な完成・開業年度目標>

・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期

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

#### <目標水準の考え方>

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

#### 【重要度：高】

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

#### 【難易度：高】

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

## ■中期計画

### (1) 鉄道建設等業務

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

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

#### ① 整備新幹線整備事業

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

##### a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

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

b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

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

c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

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

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

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

## ■令和4年度計画

### (1) 鉄道建設等業務

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」（令和2年12月22日）を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）を引き続き確実に実施するとともに、業務改善の取組をより一層進めるために策定した「鉄道・運輸機構改革プラン」（令和3年7月30日）に基づく取組を着実に推進する。

#### 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、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、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。
- ・関係者との協議や詳細設計等を推進し、トンネル及び高架橋等の土木本体工事の発注を概ね完了する。
- ・機構初の取組みである ECI 方式にて、札幌車両基地高架橋工事の発注手続きを進める。

- b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）
  - ・土木本体工事を完了し、軌道敷設工事を概ね完了する。
  - ・雪害対策設備や車両検修設備、駅設備等の機械工事を実施する。
  - ・駅舎や車両基地内建物等の建築工事を概ね完了する。
  - ・変電設備や電車線路設備等の電気工事を概ね完了する。
  - ・開業準備段階に移行するため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとし、所要の諸試験や検査を実施する。
- c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）
  - ・開業監査等を進め、令和4年度秋頃の完成・開業を実現する。  
（JR九州が9/23開業を公表済）

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。

事業費や工程については、事業総合管理委員会において理事長のトップマネジメントの下、工区単位で課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題の発現リスクがある場合や発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、管理を一層徹底する。また、想定できない事情により発生する工程遅延や事業費上振れリスクを低減するため、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はないよう、技術開発の動向等を踏まえてあらゆる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し、機構内及び関係者間において、コミュニケーションツールや会議体を通じて共有を図る。

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。具体的には、工事実施段階にある線区については、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。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。

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、工程に影響を及ぼさないよう適切に管理する。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に取り組むにあたり、事業費及び工程への影響の把握に努め、関係者間の会議体等においてその影響について情報共有を行い、課題の早期調整に努める。

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。

## ■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

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

## ■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期 目標期間 最終年度 値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
完成・開業 年度目標	九州新幹線 西九州ルート（武雄温泉 ～長崎間）： 令和4年度	—	—	—	—	—	令和4 年9月 23日開 業
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682		
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726		
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914		
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328		
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023		
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324		

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

## ■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

建設中の整備新幹線の各路線について、工事实施計画の認可及び変更認可の際に設定した事業費を適切に管理すべく、工事实施段階である令和4年度においても工事实施計画の認可及び変更認可の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを定期的に行い、機構内で整理・共有を行った。

工程と事業費の一体的な管理および工事完成までのリスクを審議するため、事業総合管

理委員会の定期的な開催に加え、必要に応じて臨時の開催も行っている。さらに、事業費や工程に課題が発生した場合は、本社への報告ルールに基づき適切に情報共有し、速やかな対応を行った。また、国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生している事象等について密に情報を共有した。

コスト削減については、発生土を工事用道路整備などに自ら活用するほか、関係者と協議を行い他事業でも活用するとともに、トンネル工事で発生する湧水を、現地条件により清濁分離することにより濁水処理量を削減するなどの施工方法の工夫等を行い、機構内や関係者との情報共有を図った。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においては、着工から約 10 年が経過し、予期せぬ自然条件や資材価格等の上昇といった経済情勢の変化等への対応が必要となったことから、有識者会議において、事業費等への影響について議論を行い、現時点で約 6,450 億円の事業費増加が見込まれるとされる等の報告書が 12 月にとりまとめられた。これを受け、工事の進捗による設備工事の追加に加え、前述の事業費増加を含んだ工事実施計画の変更認可申請を行い、令和 5 年 3 月に認可を受けた。今後は、事業費や進捗状況等を継続的にモニタリングしながら、工事の着実な進捗を図ることとしている。

## ■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」、「鉄道・運輸機構改革プラン」等に基づく業務プロセスの改善や組織・人事体制の見直しなどに取り組んでいるところである。具体的には、各線区において事業総合管理委員会を開催し、工程と事業費の一体的な管理を実施するとともに、事業費を管理する上での課題を関係者間で共有し、早期の解決を図ることにより、建設中の各路線について、事業費の適切な管理に努めた。また、北陸新幹線に続き、北海道新幹線においても、工事の着実な遂行に必要な組織・人員を各地に配置するなど、事業費管理に必要な体制を構築した。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においては、上記の措置に合わせてコスト削減に取り組んできたところであるが、予期せぬ自然条件への対応、着工後に生じた関係法令改正等への対応、着工後の関係者との協議等への対応、着工後の経済情勢の変化への対応により、約 6,450 億円の事業費増加となる見込みであることが有識者会議報告書において示された。これに伴い、前述の事業費増加を含んだ工事実施計画の変更認可申請を行い、令和 5 年 3 月に認可を受けた。今後は、事業費や進捗状況等を継続的にモニタリングしながら、工事の着実な進捗を図ることとしている。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）においては、改善措置を踏まえて国や地方公共団体等の関係者と情報共有を図りながら適切な事業費管理を行い、認可額の範囲内で

進捗した。また、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）も認可額の範囲内で進捗した。  
以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■課題と対応

- 「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対し、国土交通大臣へ報告（「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について（ご報告）」）した取組みを前年度に引き続き実施した。
- 「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書」で指摘いただいた事項を踏まえつつ、これに限らず業務プロセスの改善や組織の見直しなど機構の仕事のあり方を根本から見直すことを目的に策定した「鉄道・運輸機構改革プラン」について、具体的な取組み内容や取組みの期限、責任者を整理したロードマップを策定したうえで、定期的に進捗を確認するためのフォローアップを実施することで、同プランの着実な進捗を図った。
- 令和3年度業務実績評価において主務大臣から示された＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞（下記）について、有識者会議の精査結果により約6,450億円の事業費増加となり、沿線地方公共団体等と情報共有を行い、事業費増加を含む工事実施計画の変更認可を受けた。今後は事業費等を継続的にモニタリングしながら、沿線の地方公共団体等と情報共有を行い、必要な協力を得ながら工事の着実な進捗を図ることとしている。

＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞

北海道新幹線における事業費の精査については、一定の整理がなされた際には、沿線自治体等関係者に情報共有されたい。

## ■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

「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」、「鉄道・運輸機構改革プラン」等に基づき、以下の取組みを行った。

#### (1) 工程と事業費の一体的な管理

事業の実施にあたっては、事業総合管理委員会において工程と事業費を同時かつ総合的に審議した。事業総合管理委員会では、事業費管理の状況について確認を行うとともに、各線区におけるリスクの把握及び対策の策定に努めた。

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

令和4年度における事業総合管理委員会の開催実績は以下のとおりである。

表 1.1.1-6 事業総合管理委員会の開催状況

線区	令和4年度
北海道新幹線	5回
北陸新幹線	4回
九州新幹線	2回

(2) 関係者との調整

整備新幹線整備事業の円滑な実施にあたっては、関係者間で十分な情報共有を行うことにより、各路線が抱える課題の早期調整を図ることが重要である。従来は、関係者（国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体）との個別の課題に関する相談や協力要請を行う不定期の会議はあったものの、事業費管理の状況について定期的かつ密に情報を共有する枠組みが存在せず、特に北陸新幹線（金沢・敦賀間）については関係者との情報共有が十分ではなかったことから、令和3年1月以降、金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議、同幹事会において工事の進捗や事業費の執行の状況等を沿線の地方公共団体等と定期的に情報共有している。令和4年度における開催実績は以下のとおりである。

表 1.1.1-7 関係者との情報共有のための会議開催状況

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

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においても、国、地方公共団体等の関係者と密に連携しながら事業を推進した。なお、有識者会議の精査結果により約6,450億円の事業費増加となり、事業費増加を含む工事实施計画の変更認可を受けたが、引き続き国、地方公共団体等の関係者と情報共有を行い、必要な協力を得ながら工事の着実な進捗を図ることとしている。

(3) 事業執行体制の強化

地域密着型の組織として整備新幹線の建設を担う体制を整えることを目的に、北陸新幹線に続いて北海道新幹線においても、工事の着実な遂行に必要な組織・人員を各地に配置した。具体的には、小樽市に引き続き北斗市・八雲町にそれぞれ工事を所管する部署を配置するとともに、令和5年度より道南拠点オフィスを開所して、道南地域（北斗市・七飯町～長万部町）の工事を所管する部署の一部を北斗市に移転し、既存の北斗鉄道建設所と機能を一体化させることとした。

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

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

#### (4) ICT技術および新たな入札契約方式の導入による生産性向上

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

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

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

### ■中期目標

#### (1) 鉄道建設等業務

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

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

#### ① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

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

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

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

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

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

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

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

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。  
九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度  
神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期  
神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期
- ・ 北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。
- ・ なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。

<目標水準の考え方>

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

【重要度：高】

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

【難易度：高】

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

## ■中期計画

### ② 都市鉄道利便増進事業等

#### (a) 都市鉄道利便増進事業

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

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

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

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

(b) 民鉄線事業

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

- ・ 小田急小田原線  
平成30年度の事業完了

## ■令和4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、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）

- ・ 土木本体工事、軌道敷設工事、機械工事、建築工事、電気工事を完了する。
- ・ 開業監査等を進め、令和5年3月の完成・開業を実現する。

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、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。

事業費や工程については、事業総合管理委員会において理事長のトップマネジメントの下、工区単位で課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題の発現リスクがある場合や発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、管理を一層徹底する。また、想定できない事情により発生する工程遅延や事業費上振れリスクを低減するため、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、技術開発の動向等を踏まえてあらゆるコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減効果について整理し、機構内及び関係者間において、コミュニケーションツールや会議体を通じて共有を図る。

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。具体的には、開業準備段階に移行しているため、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。

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、工程に影響を及ぼさないよう適切に管理する。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に取り組むにあたり、事業費及び工程への影響の把握に努め、関係者間の会議体等においてその影響について情報共有を行い、課題の早期調整に努める。

## ■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 5 号及び附則第 11 条第 4 項

都市鉄道等利便増進法（平成 17 年法律第 41 号）

鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）

## ■主な評価指標

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

- ・ 神奈川東部方面線（相鉄・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、適切に工程管理を行ったか。

## ■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期 目標期間 最終年度 値等）	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
完成・開 業年度目 標	神奈川東部 方面線（相 鉄・JR直 通線）：令和 元年度下期	—	—	令和元 年 11 月 30 日開 業	—	—	—
完成・開 業年度目 標	神奈川東部 方面線（相 鉄・東急直 通線）：令和 4 年度下期	—	—	—	—	—	令和 5 年 3 月 18 日開 業
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682		
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726		
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914		
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328		
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023		
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324		

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

## ■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、適切な工程管理に努め、令和 5 年 3 月の完成・開業を達成した。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、事業総合管理委員会において進捗状況や工事完成までのリスクを審議した。また、機構内で整理した内容を 1 回/月の頻度で、国土交通省、関係地方公共団体、関係営業主と情報共有するとともに、工程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の早期調整を図った。

令和 4 年度計画に対する実績は以下のとおり。

- ・ 土木本体工事、軌道敷設工事、機械工事、建築工事、電気工事を完成させた。
- ・ 開業監査等を進め、令和 5 年 3 月の完成・開業を実現した。

## ■ 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5年3月の完成・開業を成し遂げた。令和4年度は事業総合管理委員会における、工程と事業費の総合的な審議と合わせて、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構で定期的に検討会を開催し、関係者が一体となって課題の早期調整を図ることで、適切な工程管理に努め、土木本体工事、軌道敷設工事、機械工事、建築工事、電気工事を完了させた。また、開業監査等について各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとして進め、令和5年3月18日に完成・開業させた。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■ 課題と対応

「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」に関しては、神奈川東部方面線における工事の進捗状況や事業の執行状況に応じ、事業総合管理委員会において進捗状況や工事完成までのリスクの審議や、機構内で整理した内容を1回/月の頻度で関係者と情報共有するとともに、工程の管理及び事業を推進する上で課題となっている事柄について関係者との早期調整を図る措置を講じた。

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た。また、工事への影響の把握に努め、関係者と情報共有を行い、課題の早期調整に努めた。

※「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務の対応について」（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。

## ■ 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、土木本体工事、軌道敷設工事、機械工事、建築工事、電気工事を完了させた。また、開業監査等について各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとして進め、令和5年3月18日に完成・開業させた。

事業の実施にあたっては、工程と事業費を同時かつ総合的に審議する事業総合管理委員会を令和4年度中は2回開催した。同委員会では、工期に影響を及ぼす可能性のある工区について進捗を確認するとともに、リスクの把握及び対策に努め、適切な管理を実施した。また、本社においては、地方機関の工程・事業費管理の状況について現地確認を行った。



図 1. 1. 2-1 神奈川東部方面線（相鉄・J R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 新横浜駅（ホーム階）の施工状況

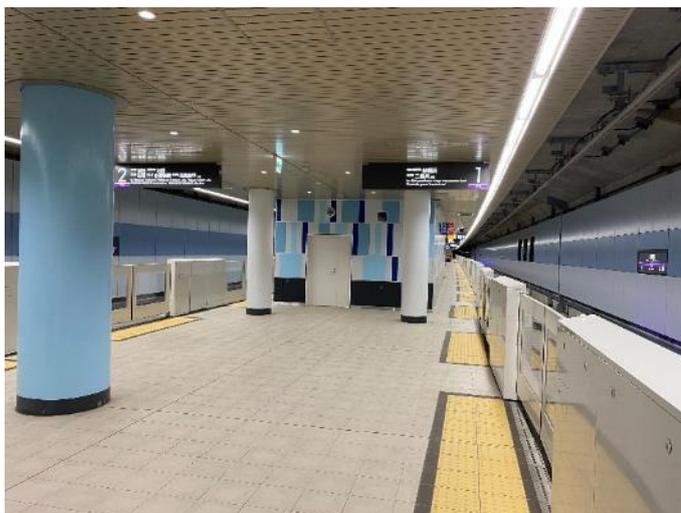


写真 1. 1. 2-2 新綱島駅（ホーム階）の施工状況



写真 1. 1. 2-3 新横浜トンネルの施工状況

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4年度の「都市トンネル技術委員会」の開催回数：1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4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った。

また、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構で定期的に検討会を開催し、関係者が一体となって課題の早期調整を図り、適切な工程の管理に努めた。令和4年度の開催状況は以下のとおりである。

表 1.1.2-3 関係者間の委員会等の開催状況

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

## 3. 中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえた事業の遂行

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）においては「開業準備段階」にあったため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行い、各作業を行う部門ごとの連携をとることにより、令和5年3月18日に完成・開業させた。

## 1. (1) ②-2 (都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理)

### ■中期目標

#### (1) 鉄道建設等業務

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

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

#### ① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

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

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

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

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

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

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

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

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期

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

#### <目標水準の考え方>

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

#### 【重要度：高】

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

#### 【難易度：高】

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

## ■中期計画

### ② 都市鉄道利便増進事業等

#### (a) 都市鉄道利便増進事業

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

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

- ・ 土木本体工事、軌道敷設工事、機械工事、建築工事、電気工事を完了する。
- ・ 開業監査等を進め、令和5年3月の完成・開業を実現する。

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、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。

事業費や工程については、事業総合管理委員会において理事長のトップマネジメントの下、工区単位で課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題の発現リスクがある場合や発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、管理を一層徹底する。また、想定できない事情により発生する工程遅延や事業費上振れリスクを低減するため、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、技術開発の動向等を踏まえてあらゆるコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減効果について整理し、機構内及び関係者間において、コミュニケーションツールや会議体を通じて共有を図る。

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。具体的には、開業準備段階に移行しているため、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。

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、工程に影響を及ぼさないよう適切に管理する。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に取り組むにあたり、事業費及び工程への影響の把握に努め、関係者間の会議体等においてその影響について情報共有を行い、課題の早期調整に努める。

## ■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 5 号及び附則第 11 条第 4 項

都市鉄道等利便増進法（平成 17 年法律第 41 号）

鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）

## ■主な評価指標

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

- ・ 神奈川東部方面線（相鉄・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・JR直 通線）：令和 元年度下期	—	—	令和元 年 11 月 30 日開 業	—	—	—
完成・開 業年度目 標	神奈川東部 方面線（相 鉄・東急直 通線）：令和 4 年度下期	—	—	—	—	—	令和 5 年 3 月 18 日開 業
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682		
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726		
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914		
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328		
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023		
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324		

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

## ■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、開業準備段階である令和 4 年度においても速達性向上計画変更の認定の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを定期的に行い、機構内で整理・共有を行った。

機構内で整理した内容については、1 回/月の頻度で国土交通省、関係地方公共団体、関係営業主体と情報共有するとともに、事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について、関係者と早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めた。あわせて、工事と事業費の一体的な管理および工事完成までのリスクを審議するため、事業総合管理委員会を定期的開催している。

また、技術開発の動向を踏まえてコスト削減に努めるとともに、コスト削減効果について

機構内で情報共有を図った。

## ■ 評定と根拠

評定： A

根拠： 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）では、理事長のトップマネジメントの下、事業総合管理委員会における工程と事業費の総合的な審議と合わせて、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理する上で国土交通省、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構で定期的に検討会を開催した。

このうち、相鉄・東急直通線の建設にあたっては、従来の技術に加え、合理的な設計や最新の技術を各所に取り入れ工事コスト縮減に努めた。更に、自然由来重金属を含む建設発生土の処分先として、横浜市管理等の安価な処分場へ搬出先を見直し、運搬費・産業廃棄物処理場の使用料の削減に向け、関係自治体と一体となり継続的にコスト縮減に努めた。これらの取組みにより令和4年度までの累計で約98億円のコスト縮減となった。

このように関係者が一体となって課題の早期調整を図り、当初想定し得なかった物価上昇等がある中、適切な事業費の管理・上述のコスト縮減に取り組んだ結果、相鉄・東急直通線については、速達性向上計画変更の際に設定した事業費2,908億円に対し、現在の所要見込み額2,878億円であり、事業費の範囲内で完遂できる見込みである。

以上のことから、本事業は難易度「高」としているところ、厳しい制約の中で機構の有する総合的技術力を駆使し、コスト縮減を図った上で事業を完成・開業させたことから、中期目標における初期の目標を上回る成果を得たと考えられる。

## ■ 課題と対応

会計検査院による令和3年度決算検査の不当事項として、「工事の一時中止に伴う増加費用の指摘」を受け、速やかに設計変更により契約金額の是正を図った。

再発防止策については、以下の取組みを行った。

- ・工事一時中止に係るガイドラインに関する内部職員向けの説明会を開催するなど、再発防止策を実施した。
- ・上記の指摘事項に対し、全役員が出席する理事会において適時適切な報告を行い、リスク管理体制を強化した。

## ■当該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、開業準備段階である令和4年度においても速達性向上計画変更の認定の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを定期的に行い、機構内で整理・共有を行った。

事業の実施にあたっては、工程と事業費を同時かつ総合的に審議する事業総合管理委員会を令和4年度中は2回開催した。同委員会では、工期に影響を及ぼす可能性のある工区について進捗を確認するとともに、リスクの把握及び対策に努め、適切な管理を実施した。また、本社においては、地方機関の工程・事業費管理の状況について現地確認を行った。

### 2. 関係者との調整を通じた事業費の管理

神奈川東部方面線においては、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構で定期的に検討会を開催し、関係者が一体となって課題の早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めた。令和4年度の開催状況は、以下のとおりである。

表 1.1.2-3 関係者間の委員会等の開催状況

委員会等	令和4年度
・神奈川東部方面線(相鉄～JR・東急直通線)補助事業管理委員会 ※国土交通省：課長級、地方公共団体・営業主体・機構：部長級による会議体	4回
・神奈川東部方面線(相鉄～JR・東急直通線)連絡会議 ※国土交通省：次長級、地方公共団体：局長級、営業主体・機構：役員級による会議体	2回

### 3. コスト縮減

神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)の建設にあたっては従来の技術に加え、合理的な設計や最新の技術を各所に取り入れ工事コスト縮減に努めた。一例として、新横浜トンネルではセグメント設計を見直し約12億円のコスト縮減を図った。更に、自然由来重金属を含む建設発生土処分先として、横浜市管理等の安価な処分場へ搬出先を見直し、運搬費・産業廃棄物処理場の使用料の削減に向け関係自治体と一体となり継続的にコスト縮減に努め、約79億円のコスト縮減を図った。

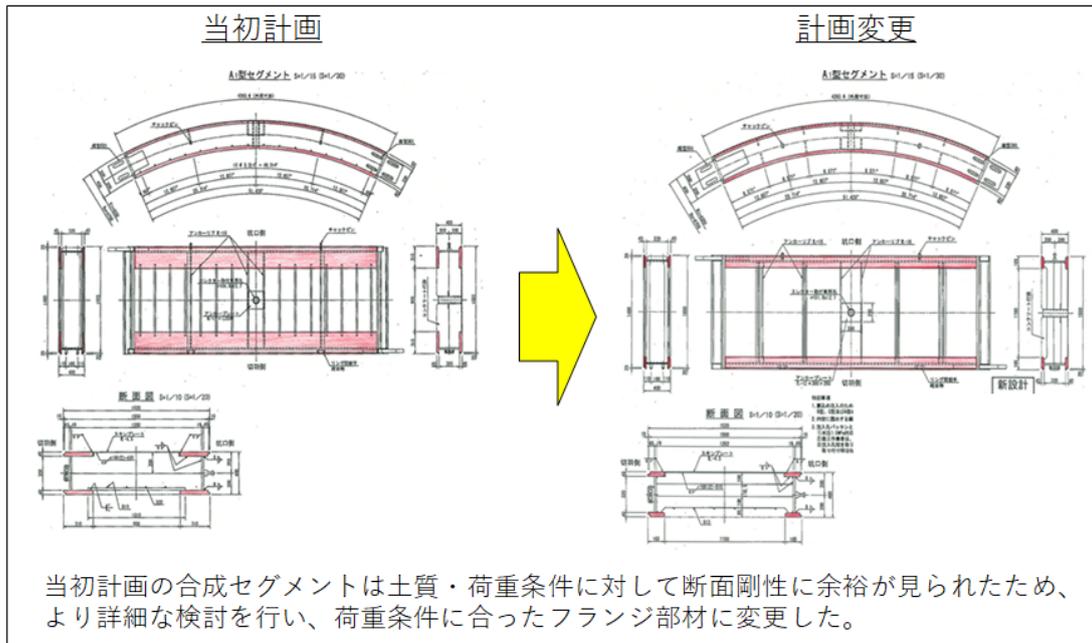
これらの取組みにより相鉄・東急直通線においては、令和4年度までの累計で約98億円のコスト縮減となった。

#### コスト縮減の主な内訳

- ・セグメント設計の見直し 約12億円
- ・建設発生土処分費の削減 約79億円

## 【建設コストの縮減】 セグメント設計の見直しによる縮減

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



## 【建設コストの縮減】 建設発生土処分費の縮減

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

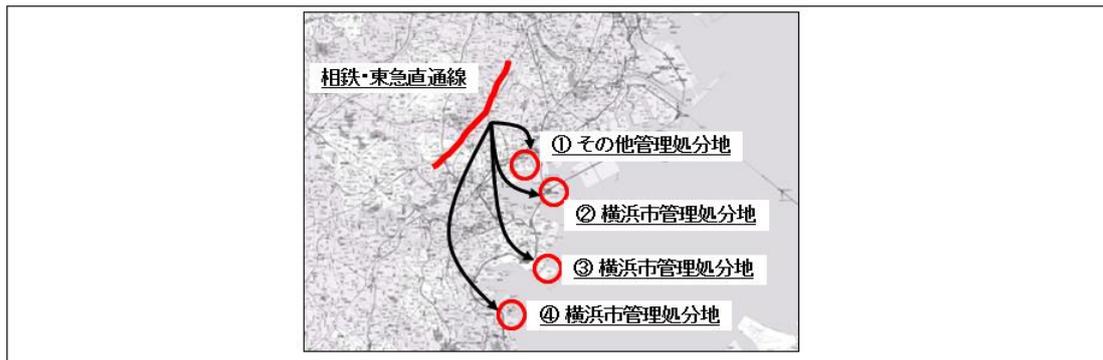


図 1.1.2-2 コスト縮減の取組み例

## 1. (1) ③ (受託業務)

### ■中期目標

#### ② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

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

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

<定量的目標>

（鉄道分野の技術力を活用した支援）

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

<指標>

（鉄道分野の技術力を活用した支援）

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

<目標水準の考え方>

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

【難易度：高】

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

### ■中期計画

#### ③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

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

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

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

## ■令和4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、橋りょう・高架橋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（昭和61年法律第92号）

## ■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

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

## ■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

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

## ■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を行い、関係者との連携・調整を図りながら非常口工事、橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事を着実に推進できるように努めた。

### 2. 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4年度は調査業務を4件、設計業務を1件、技術協力支援業務を1件受託した。

### 3. 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4年4月に第一白川橋りょうの上部工架設等に係る指導業務を受託し、架設の進捗に応じて施工上の品質管理や現場での安全管理等について機構の研修資料等を用いて指導を実施した。

## ■評定と根拠

評定： A

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、事業費と工程の適切な管理を行い、関係者と連携・調整を図りながら工事を着実に推進できるように努めた。また、鉄道計画に関する調査の支援を実施した。さらに、災害復旧支援業務については、南阿蘇鉄道(株)より第一白川橋りょうに係る上部工架設等指導業務を実施し、選奨土木遺産として登録されていた旧橋のプロポーシオンを保ちつつ現代の基準に適合する橋りょうに架け替えるという難易度の高い工事を機構の技術力を用いた指導により完成に導いた。この実績は対外的に高く評価され、土木学会田中賞作品部門を受賞するに至った。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。

## ■課題と対応

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4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、橋りょう・高架橋工事及び山岳トンネル工事の着実な推進に努めた。また、用地業務については用地取得の支援業務等を実施した。

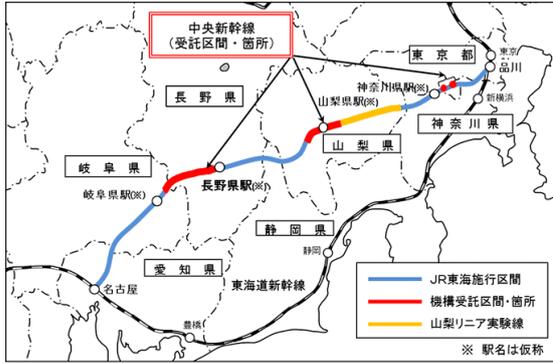


図 1.1.3-1 中央新幹線の工事受託範囲



写真 1.1.3-1 非常口工事の状況

### 2. 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4年度は調査業務を4件、設計業務を1件、技術協力支援業務を1件受託した。

表 1.1.3-1 令和4年度の受託調査等の実績

調査名	委託者
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)
阿蘇くまもと空港アクセス鉄道の追加検討に係る調査業務	熊本県
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
地下鉄7号線延伸線整備計画に伴う調査業務	さいたま市
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)
成田高速鉄道アクセス線に係る基礎的調査業務	成田高速鉄道アクセス(株)

### 3. 新たな工事の受託要請

令和4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)に対し

る災害復旧支援として、令和4年4月に第一白川橋りょうの上部工架設等に係る指導業務を受託し、架設の進捗に応じて施工上の品質管理や現場での安全管理等について機構の研修資料等を用いて指導を実施した。また、国土交通省九州運輸局による完成検査への対応として、機構の管理基準を適用して新橋の出来形検査を行ったうえで、これまでの機構の実績を踏まえて検査内容や対応方法に関する指導を実施し、令和5年2月28日に完了した。

さらに、本業務の外部へのアピールとして土木学会田中賞への応募を行った。本業務は、全線復旧を望む沿線地域の期待や全国からの支援に応えるべく、技術的課題（耐震性の確保やダム湛水）を機構の技術力により乗り越え、熊本地震復興のシンボルとして、選奨土木遺産に選定されていた旧橋のプロポーショナルを保ちつつ現代の基準に適合する橋りょうに架け替えた。これらの取組みが対外的に高く評価され、令和4年度土木学会田中賞作品部門を受賞した。



写真 1.1. 3-2 旧橋撤去時



写真 1.1. 3-3 新橋架設完了時

## 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。

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

<定量的目標>

(鉄道分野の技術力を活用した支援)

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

<指標>

(鉄道分野の技術力を活用した支援)

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

<目標水準の考え方>

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

【難易度：高】

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

### ■中期計画

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4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

鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について適切かつ極力きめ細やかに助言するほか、鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム（GRAPE）を活用した支援を実施する。これらの技術支援等に対する当該地域鉄道事業者等へのアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。

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、近年、自然災害が頻発・激甚化する中、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化等も進んでいることから、事業者の防災及び被災に対する機構の支援のあり方を検討する。

## ■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第4項第2号

## ■主な評価指標

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

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

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

- ・ 機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行っているか。

## ■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
機構の技術支援等への満足度（5段階評価）	平均3.0以上	—	4.2	4.2	3.8	3.4	4.3
技術支援等の実施件数	—	平成25年度から平成29年度（見込み）までの件数・78件	10件	13件	16件	12件	26件
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682		
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726		
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914		
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328		
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023		
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324		

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

## ■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（GRAP E）」（注2）を活用して鉄道沿線の人口分布等を可視化した資料の提供や、鉄道助成に関する資料の提供を行った。

これら技術支援等について、当該鉄道事業者、地方公共団体に対するアンケート調査（5段階評価）を行い、平均4.3の評価を得た。

加えて、各地方鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会、第三セクター鉄道等道府県協議会、鉄道総合技術研究所等が主催する各種会議において、機構の技術支援に係る情報発信を実施し、鉄道ホームドクター制度の一層の利用促進を図るとともに、地域鉄道事業者等が懸案としている老朽化や、防災・被災を含む諸課題についての情報収集を行った。

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

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

## ■ 評定と根拠

評定： A

根拠： 鉄道分野の技術力を活用し、鉄道事業者や地方公共団体の要請に基づき技術支援等を実施した件数は、前中期目標期間の平均である15.6件より多い26件であったが、技術支援等の実施にあたっては、適切かつきめ細やかに行うことを念頭に対応し、その結果、要請者から5段階評価で、平均4.3の評価を得られた。

また、各地方鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会、第三セクター鉄道等道府県協議会、鉄道総合技術研究所等が主催する会議において、機構の技術支援に係る情報発信を行うとともに、地域鉄道に係る老朽化や、防災・被災を含む諸課題の情報収集に努めた。

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

以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。

## ■ 課題と対応

—

## ■ 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(13件)、交通計画支援システム(GRAPE)を活用した技術支援(11件)、鉄道助成等の情報及び資料提供による支援(2件)を行った(合計26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(13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
中小民鉄	変電所設備の維持管理に係る助言
中小民鉄	雷害対策に係る助言
中小民鉄	復旧に関する技術的助言
中小民鉄	台風による対策の助言
中小民鉄	通信障害の事例紹介、対策助言
第三セクター鉄道	橋梁架替検討に係る技術的支援
第三セクター鉄道	復旧に関する技術的助言
第三セクター鉄道	台風による対策の助言
第三セクター鉄道	河床低下を伴う河川改修による橋梁への影響と対策について技術的支援
第三セクター鉄道	軌道工事に係る諸経費の設定に向けた助言
第三セクター鉄道	曲線の速度制限について助言
第三セクター鉄道	盛土崩壊に伴う土留め壁評価について技術的支援
第三セクター鉄道	他地域鉄道事業者の車両更新周期の紹介

(2) 交通計画支援システム（GRAPE）の分析及び資料提供による支援

鉄道事業者、地方公共団体からの要請に応じ、交通計画支援システム（GRAPE）を活用して鉄道沿線の人口分布を可視化した資料の提供を行った（11件）。

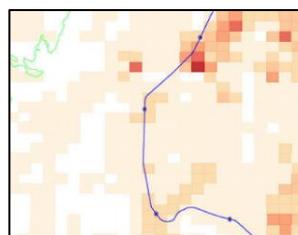


図 1.1.3-2 鉄道沿線の人口分布可視化例

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
中小民鉄	沿線人口の変化を可視化
中小民鉄	5年後の将来人口の可視化
中小民鉄	5年後の将来人口の可視化
中小民鉄	駅勢圏を設定した乗降客数の推計
中小民鉄	駅勢圏を設定した乗降客数の推計
中小民鉄	通勤通学流動を可視化
地方公共団体	鉄道利用促進に向けた現状把握
地方公共団体	他沿線自治体の鉄道利用促進の取組み紹介
地方公共団体	地域公共交通に関する調査方法の紹介
その他	バス移動による鉄道駅へのアクセス時間の可視化
その他	人口密度及び鉄道駅へのアクセス時間を考慮した、バスの運行本数増加に伴う施策効果抽出

(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を行った（2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	災害の補助メニューについて
中小民鉄	災害の補助メニューについて

2. 機構の技術支援に係る情報発信・収集

機構の技術支援に係る情報を発信し、その一層の利用促進を図り、かつ鉄道事業者が抱える老朽化や、防災・被災を含む諸課題についての情報収集及びそれに対する支援のあり方を検討するために、鉄道協会等主催の各種会議に参加し、技術情報等の提供（9回）を行った。また、アンケート調査により、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズの把握（1回）を行った。

(1) 鉄道協会等主催の各種会議での技術情報等の提供

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



写真 1.1.3-4 機構の技術支援の情報発信や情報収集

表1.1.3-5 各種会議への出席

会議名	時期
東北鉄道協会技術委員会	令和4年7月
中部鉄道協会土木講習会	令和4年9月
九州鉄道協会技術委員会	令和4年10月
第三セクター鉄道等協議会安全対策専門委員会	令和4年10月
関西鉄道協会技術委員会	令和4年11月
第三セクター等道府県協議会意見交換会	令和5年2月
四国運輸局保安連絡会議	令和5年3月
関東鉄道協会地方鉄道専門委員会	令和5年3月
地域鉄道支援推進会議（鉄道総合技術研究所）	令和5年3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

地域鉄道事業者に対し、鉄道施設の保全・改修等に係るニーズを把握するためにアンケート調査を行った（1回）。

3. 「鉄道災害調査隊」の発足に向けた調整等

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

## 1. (1) ④ (品質の向上)

### ■中期目標

#### ③ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

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

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

<指標>

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

### ■中期計画

#### ④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

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

### ■令和4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、「コンクリート構造物の配筋の手引き」の改定を終え、講習会等を通じ関係者に周知、徹底する。

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

鉄道建設工事における業務の効率化を図るため、令和3年度に制定した技術提案・交渉方式（ECI）、概算数量発注方式の活用を進めるとともに、土木本体工事において、発注者指定方式でBIM/CIMの活用検討を進める。また、遠隔臨場等工事へのDXの導入に向けた取組みを進める。

### ■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

指標： 機構職員向け技術研修の受講者数

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

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

- ・ 講習や資格取得の支援等に努めているか。

## ■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
機構職員向け技術研修の受講者数	—	平成25年度から平成28年度までの施工監理講習受講者数・2,406人	606人	591人	532人	514人	517人
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682		
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726		
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914		
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328		
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023		
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324		

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

## ■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5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	「コンクリート構造物の配筋の手引き」の改訂
2	「山岳トンネル設計施工指針」の改訂
3	「土木関係構造物設計標準示方書」の改訂
4	「機械工事標準仕様書」の改訂
5	「建築工事標準仕様書」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〕	4 月
入社 3 ヶ月目	実務基礎 I 研修〔製図、積算等〕	7 月
入社半年後	実務基礎 II 研修〔積算、構造計画、施工監理等〕	10 月
入社 2 年目	鉄道土木研修 I 〔予算管理、構造物の設計、施工監理等〕	6 月
入社 2 年目	鉄道土木研修 II 〔電気、軌道、用地等〕	11 月
入社 4 年目	鉄道土木研修 III 〔停車場・運転、軌道〕	6 月
入社 5 年目	運輸計画関係職員研修〔運転・営業設備〕	11 月

### (2) 施工監理講習の実施

鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るため、平成 17 年度から実施している施工監理講習を機構本社及び全国 5 地方機関において令和 4 年 10 月～11 月に実施した。

令和 4 年度は「請負工事監督要領細目（土木編）Ⅱ．監督上の着眼点・解説」、「基礎工編」および「測量の重要性について」に関する講義をオンラインで実施し、全国で 517 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 4 年 11 月 30 日
東京支社	令和 4 年 12 月 6 日
北海道新幹線建設局	令和 4 年 10 月 26 日
北陸新幹線建設局	令和 4 年 10 月 14 日
九州新幹線建設局	令和 4 年 10 月 7 日
関東甲信工務局	令和 4 年 11 月 28 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」に講師を派遣し、鉄道関係法規及び技術基準類に関する講義を実施した。本講習会は、鉄道固有の技術に精通した技術者を育成し、良質な鉄道構造物の建設・提供を行うため、鉄道建設工事に従事している建設会社の現場技術者等を対象としている。令和 4 年度は、オンライン講習会が開催され、186 名が受講した。また、平成 24 年度より実施している過年度の鉄道建設工事技術講習修了証保有者に対する更新講習については、令和 4 年度は 768 名が受

講した。

表 1.1.4-4 鉄道建設工事技術講習会の開催状況

実施箇所	時 期
オンライン講習会	令和4年10月12日～13日

(4) 業務に関連する資格取得の促進

業務に関連する技術士、鉄道設計技士、一級建築士等の資格取得については、資格試験に合格した職員に対して受験料等を機構が補助する制度が整備されており、既資格取得者による受験者への指導等の支援を継続して行った。令和4年度は技術士2名、電気主任技術者4名の合格者を輩出した。(資格アンケートを踏まえて)

表 1.1.4-5 主な資格の取得者数等

資格名称	令和4年度資格取得者数	令和4年度末現在の資格保有者数
博士	0人	14人
技術士	2人	132人
鉄道設計技士	0人	35人
一級建築士	0人	32人
電気主任技術者	4人	35人

(5) 鉄道建設工事における業務の効率化の取組み

鉄道建設工事における業務の効率化を図るため、主に下記の取組みを進めた。

① 技術提案・交渉方式 (ECI)、概算数量発注方式の活用

北海道新幹線の札幌車両基地高架橋工事において、令和4年5月に施工者と技術協力業務の協定を締結し、施工者による技術協力業務を開始した。

また、概算数量発注方式を活用し、明治高架橋他10件の工事発注を行った。

② BIM/CIMの活用

BIM/CIMモデルの活用による建設生産・管理システム全体の課題解決および業務効率化を図ることを目的とするBIM/CIM活用工事を令和3年度から実施しているところであるが、令和4年度は事業への理解の促進、円滑な工事の進捗等を目的にBIM/CIMの活用場면을対外的な説明や協議等に使用することとした。

③ 遠隔臨場の実施

ICT技術を活用し、工事における各種確認行為を非接触・リモートで行う遠隔臨場の実証を令和3年度にモデル工区を設定して開始したところであるが、令和4年9月には遠隔臨場実施要領を策定し、順次適用工区の拡大を図った。

## ■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 技術基準類の整備及び工事の検査を充実させる対策を進めた。また、講習や資格取得の支援等に努めるとともに、鉄道建設工事における業務の効率化を図るための各種取組みを進めた。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■ 課題と対応

鉄道建設事業において、工事品質の向上をさらに図るため、これまでの取組みに加え、組織体制の改正や、人材育成等の機構改革の観点も踏まえて、品質の向上に資する取組みとして、外部の専門家を招き「技術特別講演会」を開催し、鉄道建設や災害復旧、維持管理に係る最新の知見を獲得した。また、「匠；語り部の会」を開催し、ベテラン職員の知見・ノウハウを継承するための取組みを実施した。

## 1. (1) ④ (技術開発の推進)

### ■中期目標

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

### ■中期計画

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

### ■令和4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	829,560,026	591,742,682
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

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

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

## ■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4年度は計28件の技術開発テーマに取り組んだ。

令和4年度から新規に取り組んだ技術開発テーマ : 6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 : 22件

## ■評定と根拠

評定： A

根拠： 調査、設計、施工技術の開発、改良に係る技術開発推進のため、業務分野ごとに設置している分科会において、「盛土材料の細分化による適用範囲の拡大」等、計28件の技術開発テーマに取り組んだ。また、(公社)土木学会から「角型エレメント推進工法による鉄道駅部大断面トンネルの構築(相鉄・東急直通線、綱島トンネル)」について、「角型エレメント推進工法において到達立坑を要しないこと、固い地盤内での長距離推進(35m程度)が可能であることが確認され、同様な環境条件における非開削工法の適用が大いに期待できるものであり、都市部の地下空間を中心とした国土のさらなる有効利用の促進につながるもの」と認められ、「軟弱地盤における地盤における耐震性及び経済性に優れた斜杭基礎ラーメン高架橋の採用～北陸新幹線(金沢・敦賀間)における本線構造物への適用～」について、「軟弱地盤において優れた制震効果と経済性を有する構造物を完成させたことにより、今後実施される新幹線建設事業においても新幹線高架橋の耐震性及び経済性の向上に大きく寄与できる」と認められ、それぞれ技術賞(Iグループ)を受賞したほか、「西九州新幹線(武雄温泉・長崎間)開業―西九州地域と国内各圏域との交流の促進―」について、「建設の過程において技術的な成果をあげ、地域と連携して整備したという特色を有し、地域間の交流活性化に寄与する路線として実績を上げた」ことが認められ、技術賞(IIグループ)を受賞する等、基幹学会の高い位置づけの賞を複数受賞した。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。

## ■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 技術開発の取組み

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

令和4年度は計28件の技術開発テーマに取り組んだ。

令和4年度から新規で取り組む技術開発テーマ：6件

昨年度以前から継続して取り組む技術開発テーマ：22件

表 1.1.4-6 令和4年度における技術開発テーマの例

テーマ	盛土材料の細分化による適用範囲の拡大
担当	第5分科会（土構造）
期間	令和元年度～令和4年度
内容	<p>1. 必要性、目的</p> <p>近年、建設発生土の受入れ地確保が課題となっており、施工計画や全体工程作成上の障壁となっている。一方、整備新幹線に用いられる土構造物は高い性能を要するため、使用可能な盛土材料は限定的である。結果、購入土を使用するケースが多くなっている。土構造物の施工管理規定を厳格化しつつ、材料規定を緩和することで、トンネルからの建設発生土の適用性が拡大すれば、建設発生土の再利用が大幅に促進され、経済性の向上が期待できる。以上を踏まえ、本技術開発ではトンネル建設発生土を土構造物に適用するための材料・施工管理手法の提案並びに適用フローの作成を目的とする。</p>  <p>写真 1.1.4-1 トンネルからの建設発生土と、試験盛土の様子</p> <p>2. 解決すべき課題・開発内容</p> <p>建設発生土については、材料特性の不確実性に起因して、必ずしも明確な管理手法が示されていない。そこで、複数種の建設発生土を対象に各種試験を実施し、材料の適用範囲を拡大するとともに、材料特性に応じた施工管理手法を整備する。そのため、建設発生土を用いて室内土質試験を実施し、材料分類の細分化を行う。また、試験盛土の原位置試験や計測結果を分析し、建設発生土の施工管理指標および方法を検討する。</p> <p>3. 目標とする具体的効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設発生土の利用促進に伴う建設コストの縮減</li> <li>・建設発生土を用いた盛土の施工管理手法に関する手引きの作成</li> </ul>

表 1.1.4-7 令和4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	運転設備設置位置・駅設備計画検討システムの改良
	収支計算システムの開発
第2分科会 山岳トンネル	盤ぶくれ対策における地山評価手法に関する研究
	トンネルからの地盤振動予測に関する研究
第3分科会 都市トンネル	鋼製連続壁の本体利用の検討
	大深度・長距離トンネルにおけるシールド技術の検討
第4分科会 橋りょう	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
	鋼鉄道橋における支承部最適化の検討
	長大橋における混合構造の最適化の検討
	コンクリート構造物の検査手法に関する研究
	耐候性高力六角ボルトにおけるナット回転法の適用の検討
	温度変化に伴う合成桁の変状整理と対策検討
	構造計画の手引き基礎資料の収集および検討
	付帯構造物の合理化検討
第5分科会 土構造	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
	建設発生土受入地の管理方法の標準化に関する検討
第6分科会 軌道	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
	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
第7分科会 機械	空気式急速除雪装置の騒音低減対策
第8分科会 建築	鉄道建築構造設計の手引き
	RC造建物の壁のひび割れ防止対策の手引き作成
	高速列車走行に伴う駅部の圧力変動解析システムの性能向上3
第9分科会 電気	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
	超重汚損地区に対応した高強度鋼管柱の開発・評価

## 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) 斜面データベースシステムの開発

トンネル坑口部等の斜面では、落石や斜面崩壊、土砂災害等の発生リスクがあることから、斜面对策を実施し、安全性を確保している。これまでに新幹線トンネルにおいて多くの斜面对策を実施しており、その事例を収集・整理することで、斜面データベース

システムを開発した。本システムの活用により、当該斜面の問題点や課題を早期に把握し、より合理的な斜面对策の設計・施工を実施できている。

#### (2) 耐震性電柱の建植用機械装置の開発

平成 25 年の設計指針の改定により、重量が増加した耐震性電柱が採用されたが、既存の軌陸車（クレーン付き）では能力が不足し建植ができなかった。また、九州新幹線及び北陸新幹線の工事工程がひっ迫していることから、軌陸車をレールに載線させたまま（オンレール）での運搬・施工が必要であった。そこで、オンレールで耐震性電柱の運搬・施工が可能なクレーン及び軌陸車の開発を行い、施工性の確認をしたうえで、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）に採用した。

#### (3) 性能照査型設計による合理的なコンクリート構造物に関する研究

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

### 3. 技術開発の推進等に係る学会等からの表彰

（公社）土木学会から「角型エレメント推進工法による大断面トンネルの構築(相鉄・東急直通線、綱島トンネル)」について、「角型エレメント推進工法において到達立坑を要しないこと、固い地盤内での長距離推進（35m程度）が可能であることが確認され、同様な環境条件における非開削工法の適用が大いに期待できるものであり、都市部の地下空間を中心とした国土のさらなる有効利用の促進につながるもの」と認められ、「軟弱地盤における地盤における耐震性及び経済性に優れた斜杭基礎ラーメン高架橋の採用（北陸新幹線（金沢・敦賀間）における本線構造物への適用）」について、「軟弱地盤において優れた制震効果と経済性を有する構造物を完成させたことにより、今後実施される新幹線建設事業においても新幹線高架橋の耐震性及び経済性の向上に大きく寄与できる」と認められ、それぞれ技術賞（Ⅰグループ）を受賞した。

また、同じく（公社）土木学会から「西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）開業―西九州地域と国内各圏域との交流の促進―」について、「建設の過程において技術的な成果をあげ、地域と連携して整備したという特色を有し、地域間の交流活性化に寄与する路線として実績を上げた」ことが認められ、技術賞（Ⅱグループ）を受賞した。

表 1.1.4-8 令和4年度の受賞一覧

機関名	受賞名	業績名等
(一社) 日本電気協会	澁澤賞	スリップジョイント構造を有する電車線柱の実用化
(一社) 日本建設業連合会	日建連表彰土木賞	ST線新横浜駅地下鉄交差部土木工事
(公社) 土木学会	技術賞 I グループ	角型エレメント推進工法による鉄道駅部大断面トンネルの構築(相鉄・東急直通線、綱島トンネル)
(公社) 土木学会	技術賞 I グループ	軟弱地盤における耐震性及び経済性に優れた斜杭基礎ラーメン高架橋の採用～北陸新幹線(金沢・敦賀間)における本線構造物への適用～
(公社) 土木学会	技術賞 I グループ	鉄道営業線高架橋の縦断的なアンダーピングを伴う新線の建設 — 相鉄・東急直通線日吉駅付近工事 —
(公社) 土木学会	技術賞 II グループ	九州新幹線(武雄温泉・長崎間)開業 — 西九州地域と国内各圏域との交流の促進 —
(公社) 土木学会	田中賞作品部門	南阿蘇鉄道第一白川橋梁
(公社) PC工学会	作品賞	西九州新幹線第2本明川橋りょう

令和4年度の主な受賞の概要

(公社) 土木学会 技術賞 (I グループ)

角型エレメント推進工法による鉄道駅部大断面トンネルの構築(相鉄・東急直通線、綱島トンネル)

本工事は、相鉄・東急直通線の新駅の一つである新綱島駅のうち、地上に堅牢な建物が密集しており、地下の利用に制限がある日吉駅方34.5mの区間において、従来の角型エレメント推進工法に大幅な改良を施して大断面トンネルを構築したものである。

従来工法では固い地盤で馬蹄形の大断面のトンネルを35m程度構築した実績や土留め部材である角型エレメントを本体利用した実績がなく、既存工法の改良が不可欠だった。

改良においては、主に4点が課題となった。1つ目は到達立坑が設置できないことである。解決策として、本工事では推進機の外殻を地中に残し推進駆動部のみを回収する機構を鉄道駅として初めて採用し、さらに駆動部の回収用台車を開発することで、発進側から駆動部の回収を行った。駆動部を再利用し、経済的な施工を実現した。

2つ目は馬蹄形断面とするための新たな継手構造の検討である。馬蹄形での角型エレメントの推進は、施工誤差の累積によって閉合の難易度が高くなる。そのため、従来、水平/鉛直4mmであった継ぎ手継合部の遊間を、新たな継手の開発により水平28mm鉛直9mmへと遊間拡大を実現し、推進時の施工誤差の吸収性を向上させた。また、継手内のモルタル充填性を高め、継手の配置を角型エレメントのフランジ面に合わせ、継手間の有効高さを確保することで、コンクリートを充填した角型エレメントの本体利用を可能とした。

3つ目は長距離(35m)推進のため、高い推進精度の確保である。角型エレメントの推進位置が本体構造位置となるため、長距離推進においては厳しい精度管理が求められた。推進時のローリングにより、角型エレメント端部に設置された継手の位置は変位し、連結する後続の角型エレメントの精度に影響することから、ローリング制御が重要となる。そのため、水平鉛直方向を修正するジャッキに加えて、推進機の下に新たにローリングを修正するためのソリを出し入れするジャッキを設置し、推進中のローリング制御を行い、馬蹄形断面での精度の高い施工を可能とした。

4つ目は被圧した地下水等が発進立坑内に流入することである。発進坑口からの漏水対策として、継手の複雑な形状に追従させるため、2種類のゴムを貼り合わせた2重のエントランスパッキンを配置した新たな坑口止水装置の開発等により湧水量を減少させることができた。当該工法において到達立坑を要しないこと、固い地盤内での長距離推進(35m程度)が可能であることが確認された。今後、同様な環境条件における非開削工法の適用が大いに期待できるものであり、都市部の地下空間を中心とした国土のさらなる有効利用の促進につながるものと認められ、土木学会技術賞(Iグループ)を受賞した。

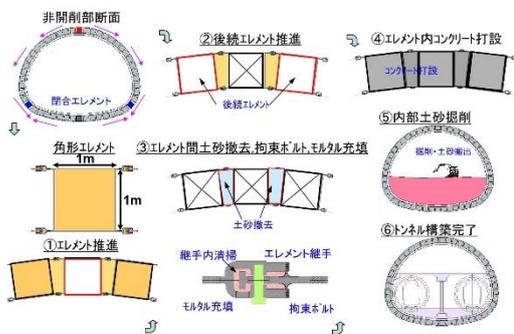


図 1. 1. 4-1 非開削部施工手順



写真 1. 1. 4-2 完成写真

(公社) 土木学会 技術賞Ⅱグループ

西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）開業— 西九州地域と国内各圏域との交流の促進—

西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）は九州地方の移動時間短縮を図り、地域間連携を活性化させるために整備された路線（延長 66.0km）である。

本路線の開業により、博多・長崎間の所要時間は最速 1 時間 20 分、新大阪・長崎間の所要時間は最速 3 時間 59 分（武雄温泉駅で乗換え）となり、開業以前よりそれぞれ約 30 分短縮された。これにより、九州基幹都市連携圏を核とした九州圏の一体的な発展及び国内各圏域との連携による交流人口の拡大、地域経済の活性化、観光振興等に寄与することとなった。

開業後 3 か月の鉄道利用の実績は、1 日平均約 6,800 人となっており、前年比 196%、コロナ禍以前の 2018 年比でも 105%となっており、コロナ禍での開業にもかかわらず、順調に推移している。

また、本路線の建設にあたっては、諫早トンネルにおける「巨礫を含む地質に適用するパイプルーフ工法の開発」や大村市内の扇状地区間における「特殊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」、「GRS 構造物の標準化の取組」といった技術開発や建設費の縮減につながる技術的な成果を上げた。

さらに、「地域とともに」をテーマとして、各駅のデザインに地元のアイデアや地元産品を取り入れ、地元へ愛され地域の特色を反映させた駅の建設や各駅の駅前広場整備事業と連携を図りながら事業を推進した。

このように、本路線は建設の過程において技術的な成果をあげ、地域と連携して整備したという特色を有し、地域間の交流活性化に寄与する路線として実績を上げており、技術賞（Ⅱグループ）に値するものとして認められた。



図 1. 1. 4-3 長崎駅出発式の様子



図 1. 1. 4-4 諫早トンネル施工状況



図 1. 1. 4-5 武雄温泉楼門のデザインを取り入れた武雄温泉駅駅舎

(公社) 土木学会 技術賞 (I グループ)

軟弱地盤における耐震性及び経済性に優れた斜杭基礎ラーメン高架橋の採用～北陸新幹線(金沢・敦賀間)における本線構造物への適用～

鉄道構造物では、地震時の列車走行安全性を確保するため、水平剛性の高い構造物が求められる。そのため、軟弱地盤において水平剛性を確保することを目的に、整備新幹線本線として初めて北陸新幹線(金沢・敦賀間(以下、当該線区))のラーメン高架橋(約60連、総延長約3km)において斜杭基礎を採用した。

斜杭基礎は、整備新幹線の本線構造物における採用実績がないため、設計体系に則った設計法がないことや走行安全性の向上を期待できる逆ロッキング動についての定量的な評価がないことといった設計上の課題や、杭頭部に応力が集中することによる高密度配筋への対応という施工上の課題が存在した。

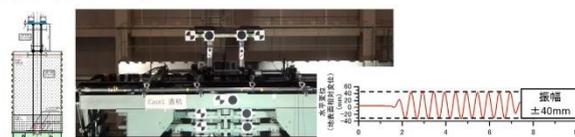
設計上の課題は、1/10スケール大型振動台実験や動的解析、列車走行シミュレーションといった方法で検証を重ね、鉄道高架橋の設計で一般的に用いられる静的線形解析に斜杭の効果を反映した設計方法を確立したことで解決した。

施工上の課題は、鋼管杭による斜杭の施工にあたり、杭頭部の接合に必要な変形性能を満足し、かつ、杭頭部での柱鉄筋の干渉を克服した新しい杭頭接合構造を開発したことで解決した。開発にあたり、杭頭部の高い変形性能と施工性を確保するため、杭頭部の鉄筋の配置を円形から矩形に見直し、中央部の鉄筋と帯鉄筋を密に配置する新構造とし、実物の1/2モデルによる水平交番載荷試験を行うことで、従来よりも変形性能に優れた構造であることを確認した。

前述の検討により、斜杭基礎のラーメン高架橋の設計・施工手法を確立したことによって、軟弱地盤におけるラーメン高架橋の設計施工が可能となった。また、整備新幹線の本線構造物に初めて適用したことによって、耐震性・走行安全性が向上したほか、当該線区においては桁式高架橋を用いる場合と比較し、約40億円の工費削減を実現した。

このように、軟弱地盤において優れた制震効果と経済性を有する構造物を完成させたことにより、今後実施される新幹線建設事業においても新幹線高架橋の耐震性及び経済性の向上に大きく寄与できると認められ、土木学会技術賞(Iグループ)を受賞した。

鉛直杭(正弦波(2Hz400gal))



斜杭(正弦波(2Hz400gal))

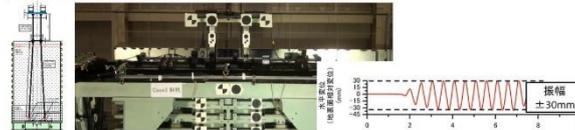


図 1.1.4-6 1/10スケール大型振動台実験

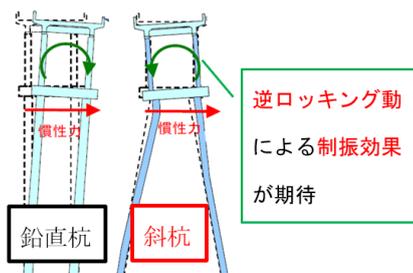


図 1.1.4-7 斜杭基礎の制振メカニズム

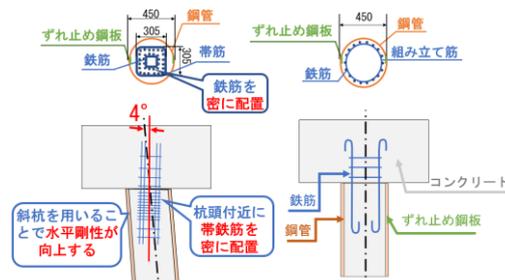


図 1.1.4-8 杭頭接合構造

## 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4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	120 件	80 件	103 件
機構に よる業 務成果 を公表 する場 の開催 数	—	平成 25 年度から平 成 28 年度までの技 術研究会等開催数・ 30 件	6 件	6 件	6 件	6 件	6 件
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682		
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726		
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914		
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328		
行政コスト（千 円）	—	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,993,023		
行政サービス実 施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324		

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

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 4 年度の成果（実績）は以下の通り。

令和 4 年度の各種学会等の委員委嘱：延べ 237 名

令和 4 年度の各種学会等の論文投稿及び論文発表の件数：103 件

令和 4 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た。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■課題と対応

### ■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4年度は、延べ237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 1.1.4-9 令和4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	47	(公財) 鉄道総合技術研究所	12
(公社) 地盤工学会	6	(公社) プレストレストコンクリート工学会	5
(一社) 日本鉄道施設協会	18	(一財) 全国建設研修センター	3
(一社) 日本鉄道技術協会	4	(一社) 日本鉄道電気技術協会	21
(一社) 日本トンネル技術協会	27	(独) 国際協力機構	15

#### 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4年度の論文投稿の件数は67件であり、(公社)土木学会、(公社)地盤工学会、(一社)日本鉄道車両機械技術協会、(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4年度の論文発表の件数は36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、(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、17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 1.1.4-10 専門家による査読付論文

	学 会 名 等	発 表 先	件 数
論 文 投 稿	セメント協会	月刊誌セメント・コンクリート	1
	ITA (国際トンネル協会)	WTC2022	1
	(一社) 日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	1
	(株) 建設図書	橋梁と基礎	1
	(公社) コンクリート工学会	コンクリート工学	1
	(一社) 日本建設機械施工協会	建設機械施工	1
	計		

表 1.1.4-11 専門家による査読付論文

	学 会 名 等	発 表 先	件 数
論 文 発 表	(公社) 土木学会	第 26 回鉄道工学シンポジウム	3
		第 32 回トンネル工学研究発表会	5
		第 77 回年次学術講演会	1
	(公社) 日本コンクリート工学会	コンクリート工学年次大会 2022	1
	(公社)プレストレストコンクリート工学会	第 30 回プレストレストコンクリートの発展に関するシンポジウム	1
	計		

表 1.1.4-12 論文発表・投稿に対する受賞実績

受賞名	題目
(一社) 日本トンネル技術協会功績賞	山岳トンネルの覆工コンクリート品質向上を目的とした背面平滑型トンネルライニング工法 (FILM) の開発と新幹線トンネルへの本格展開
(一社) 日本鉄道施設協会論文賞	超遅延剤を添加したコンクリートの2日間連続打設工法の検討・結果
(一社) 日本鉄道施設協会論文賞	軟弱地盤帯の大型橋りょうにおける急速施工に向けた取組み ー北陸新幹線、大蔵余座橋りょうー
(一社) 日本鉄道施設協会論文賞	これまでの地震被害の知見に基づいた復旧支援と今後の展開
(公社) 土木学会 鉄道工学シンポジウム 論文奨励賞	GRS 一体橋梁の設計・施工および建設後の挙動計測に関する一考察

### 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4年度は、10月5日、6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、調査1件、土木5件（トンネル4件、橋りょう1件）、軌道2件、建築1件、電気1件、機械1件の合計12件とした。令和4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167名、2日目168名の延べ335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4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 1.1.4-13 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5日(水)		
土木 (トンネル)	超遅延剤を用いたコンクリートの二日連続打設 ー中央新幹線、上小山田非常ロー	関東甲信 工事局
建築	西九州新幹線駅舎工事における地元協働の取組み ー地元住民による“駅づくり”への参画ー	九州新幹 線建設局
土木 (トンネル)	大土被り強変質凝灰岩区間の施工 ー北海道新幹線、後志トンネル(塩谷)工区ー	北海道新 幹線建設 局
軌道	弾直スラブ軌道の防振効果	本社
調査	鉄道ホームドクター制度の取組みと成果	本社
土木 (トンネル)	自然由来重金属等を含むトンネル発生土受入地のリスクコミュニケーションについて	北海道新 幹線建設 局
機械	新型スラブ軌道作業車の課題と解決策 ー北陸新幹線、九州新幹線ー	東京支社
土木 (橋りょう)	大幅な工程短縮を実現した上路SRC桁(H鋼埋込桁)の施工 ー北陸新幹線、敦賀車両基地路盤他(坂下第2架道橋)ー	北陸新幹 線建設局
第2日 10月6日(木)		
電気	異径差厚スリップジョイント鋼管柱を用いた耐震対策	東京支社
用地	開拓財産(旧農地法による譲与財産)に係る用地取得手続	北海道新 幹線建設 局
軌道	新たな設定替手法の試み	北陸新幹 線建設局
土木 (トンネル)	新綱島駅躯体構築における急速施工 ー相鉄・東急直通線、綱島トンネル他、新綱島駅躯体構築ー	東京支社

表 1.1.4-14 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	9	令和4年7月27日
北海道新幹線建設局	16	令和4年8月3・4日
北陸新幹線建設局	9	令和4年9月7日
九州新幹線建設局	6	令和4年7月28日
関東甲信工事局	5	令和4年8月30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を努める。

### ■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4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	829,560,026	591,742,682
決算額 (千円)	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726
経常費用 (千円)	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914
経常利益 (千円)	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328
行政コスト (千円)	—	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023
行政サービス実施コスト (千円)	140,156,759	—	—	—	—
従事人員数 (名)	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324

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

## ■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. 関係者の信頼関係構築のための取組み

これまで、北陸新幹線（金沢・敦賀間）については関係者（国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体）との情報共有が十分ではなかったことについて、「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書」で指摘された。

このことを踏まえ、令和3年度に引き続き、関係者で構成される金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議を4回、同幹事会を8回開催し、機構の事業の状況や取組みを積極的に共有する等により、コミュニケーションを強化し信頼関係の構築に取り組んだ。

### 2. 現場見学会の開催

鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会や学校からの要請に基づき現場見学会を実施している。令和4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363件実施した。

令和4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世界遺産登録1周年記念 GO！縄文号で巡る親子で参加！見て知って学ぼう北海道新幹線

令和4年8月4日に、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）において、北海道新幹線建設促進道南地方期成会主催の道南地域の親子見学会を開催した。

当日は、渡島トンネル（南鶉工区）の建設現場に案内し、工事状況や新幹線構造物について説明し、新幹線建設に理解してもらえるように努めた。

##### ②福井市立明新小学校現場見学会

令和4年11月8日に、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、機構主催の福井市立明新小学校の児童を対象とした現場見学会を開催した。

当日は、越前たけふ駅の建設現場に案内し、工事状況や施工方法を説明し、新幹線建設に理解してもらえるように努めた。

##### ③福井県小浜市親子見学会

令和4年11月19日、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、機構主催の親子現場見学会を開催した。

当日は、敦賀駅・敦賀車両基地の建設現場に案内し、工事状況や施工方法を説明し、新幹線建設に理解してもらえるように努めた。

#### (2) 高校生を対象にした現場見学会の開催

令和4年10月20日、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）において、函館工業高校の高校生を対象とした現場見学会を開催した。

当日は、渡島トンネル（北鶉工区）の建設現場に案内し、工事状況や施工方法を説明

し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。

(3) 大学生を対象にした現場見学会の開催

令和4年6月14日、相鉄・東急直通線において、横浜国立大学の大学生を対象とした現場見学会を開催した。

当日は、新横浜駅の建設現場に案内し、工事状況や施工方法を説明し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。



写真 1.1.4-3 現場見学会の集合写真（相鉄・東急直通線、新横浜駅）



写真 1.1.4-4 現場見学会の状況（北海道新幹線、渡島トンネル）



写真 1. 1. 4-5 現場見学会の状況（北陸新幹線、敦賀駅）

### 3. 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4年度における講習会等での講演の実績は10件であり、主な内容は以下のとおりである。

#### (1) 「新幹線橋梁の計画と設計」の講演

令和4年7月、(公社)日本技術士会が主催する2022年7月講習会において、新幹線橋梁の計画と設計に関して講演し、鉄道建設技術を部外へ適切に理解してもらうように努めた。

#### (2) 「よくわかる「切羽観察の基礎知識」講習会」における講演

令和4年8月、(一社)日本トンネル技術協会が主催する「よくわかる「切羽観察の基礎知識」講習会」において、山岳トンネルの地山評価の調査、研究の成果について講演し、部外へ適切に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4年7月、(一社)日本建設業連合会が主催する「2022年度鉄道安全委員会（第1回）」において、鉄道工事における機構が実施する事故防止活動等について安全講話を行ない、鉄道建設事業の事故防止活動に関して部外へ適切に理解してもらえるように努めた。

#### (4) 「中央新幹線建設工事の業務推進に関する座談会」における講演

令和4年12月、東海旅客鉄道株式会社が主催する「中央新幹線建設工事の業務推進に関する座談会」において、鉄道建設業務において蓄積した技術力や施工経験について

講演し、機構の業務に対する理解を広く一般に深め、機構の PR や業務推進に努めた。

#### 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4年度は、下表のとおり報道機関向け説明会を実施した。

表 1.1.4-15 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5年3月25日 対 象：北海道運輸記者クラブ、北海道建設記者会、札幌市政記者クラブ（3社4名） 記者説明会：北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の建設状況について 現場見学会：市渡高架橋、道南拠点オフィス開所式及び事務所内広報展示スペース（令和5年3月25日）
北陸新幹線 (金沢・敦賀間)	実施年月日：令和4年6月19日 対 象：福井県政記者クラブ、敦賀記者クラブ（12社、14名） 記者説明会：北陸新幹線、敦賀駅の旅客上家の鉄骨建方工事完了（上棟式と同日開催） 現場見学会：敦賀駅
	実施年月日：令和4年9月1日 対 象：福井県政記者クラブ（6社、8名） 記者説明会：北陸新幹線、福井駅駅舎の建築工事完了 現場見学会：福井駅
	実施年月日：令和4年9月28日 対 象：福井県政記者クラブ（6社、8名） 記者説明会：北陸新幹線、芦原温泉駅駅舎の建築工事完了 現場見学会：芦原温泉駅
	実施年月日：令和4年9月28日 対 象：福井県政記者クラブ（6社、8名） 記者説明会：北陸新幹線、越前たけふ駅駅舎建築工事完了 現場見学会：越前たけふ駅
	実施年月日：令和5年2月8日 対 象：福井県政記者クラブ、敦賀記者クラブ（12社24名） 記者説明会：北陸新幹線、敦賀駅外観の全景公開 現場見学会：敦賀駅
九州新幹線 (武雄温泉・長崎間)	実施年月日：令和4年5月10日、11日 対 象：二日間計55社、217名 記者説明会：西九州新幹線車両走行試験

#### 5. SNSを活用した情報発信の実施

鉄道建設事業や、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、令和4年度も引き続き、YouTube アカウントを活用して、西九州新幹線、相鉄・東急直通線の開業に係る動画や現場レポートなど、建設中の路線に関する動画を27本投稿したほか、Twitter 公式アカウントも用いて、より積極的に情報発信を行った。また、令和5年2月には公式 Instagram を開設し、新たなターゲット層へ向けた情報発信を強化した。

## 6. 道南拠点オフィスの開所

令和5年3月25日に開所した「道南拠点オフィス（北斗事務所・北斗鉄道建設所）」内に、道南エリアにおける広報拠点として、北海道新幹線札幌延伸に向けた機運の醸成や鉄道・運輸機構のイメージアップを図ることを目的とした広報展示スペースを設置した。広報展示スペースでは、北海道新幹線のトンネル掘削状況のパネル展示や、YouTube による建設工事映像の上映、青函トンネル紹介コーナーの設置など、機構への理解を深めてもらう展示を数多く行っている。



写真 1.1.4-6 広報展示スペース内の様子



写真 1.1.4-7 道南拠点オフィス外観

## ■ 評定と根拠

評定： A

根拠： 令和3年度に引き続き、関係者で構成される金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議及び同幹事会を開催し、機構の事業の状況や取組みを積極的に共有する等により、関係者とのコミュニケーション強化、信頼関係の構築に取り組んだ。

鉄道建設特有の技術や事業を部外へ適切に理解してもらうための取組みとして、現場見学会や講習会等での発表を積極的に行った。加えて、記者クラブ向け説明会の開催や SNS の活用においては、西九州新幹線や相鉄・東急直通線の開業に関する情報や整備新幹線等の工事状況などについて YouTube や Twitter を用いて積極的に情報発信を行った。さらに、広報機能の強化の取組みとして、新たに開所した道南拠点オフィス内に広報展示スペースを設置し、関係者や近隣住民への機構理解

促進に努めた。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。

## ■課題と対応

—

## 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4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、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っていくとともに、出資を行った事業の進捗状況、資金収支等を適切に把握・評価し、出資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。

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

海外インフラ展開法第 4 条第 1 項

## ■主な評価指標

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

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

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

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

評価の視点：・ 海外高速鉄道調査等について、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律第 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	0.5億円	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	0億円	0億円
専門家派遣数	—	平成25年度から平成28年度までの実績・126人(27カ国)	36人 (10カ国・地域)	40人 (12カ国・地域)	0人	0人	20人
研修員等受入数	—	平成25年度から平成28年度までの実績・402人(41カ国)	385人 (17カ国・地域)	435人 (9カ国・地域)	0人	0人	25人
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682		
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726		
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914		
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328		
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023		
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324		

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

## ■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、JICC（株）日本コンサルタンツ（以下「JIC」という。）を中心としたコンソーシアムが実施する詳細設計調査業務及び軌道工事の施工監理業務にそれぞれ職員2名ずつが従事し、技術支援を行った。また、（一社）海外鉄道技術協力協会（以下「JARTS」という。）発注の「インド軌道建設業界への人材育成業務」において研修教材を作成した。さらに、令和3年度にJR東日本及び（株）海外交通・都市開発事業支援機構（以下「JOIN」という。）との共同出資により設立した電気パッケージにおいて発注者であるインド高速鉄道公社（以下「NHSRCL」という。）の業務の代理・代行を担う日本高速鉄道電気エンジニアリング（株）（以下「JE」という。）に対して、役職員6名を派遣し、技術支援を行った。出資を行ったJE事業については、事業の進捗状況や資金収支等の把握及び分析を行い、海外高速鉄道調査等業務に係る出資に関する第三者委員会（委員長：竹内健蔵 東京女子大学教授 以下「第三者委員会」という。）に諮問を行うなど、適切にモニタリングを実施した。

台湾の高速鉄道延伸計画に関する調査については、日本の事例を整理しながら、延伸工事を実施する際の課題整理を行った。また、インドネシアのジャワ北幹線高速化計画に関する調査については、共同企業体の構成員として継続して参画した。

### 2. 国際協力業務

新型コロナウイルス感染拡大の影響は続いているが、専門家の派遣、研修員等の受入れを徐々に再開し、令和4年度の実績は専門家派遣20人、研修員等受入25人であった。

また、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（1回）したほか、国際規格策定の国際標準化機構／鉄道分野専門委員会（以下「ISO/TC269」という。）の国内委員会・国内作業部会、国際電気標準会議／鉄道用電気設備とシステム専門委員会（以下「IEC/TC9」という。）の国内委員会・国内作業部会に機構職員6名が参加し、JICA内に設置されているインド国高速鉄道建設事業に係る技術基準／設計支援委員会・各分科会に機構職員16名が参加した。さらに、機構の技術力や経験を活用し、スウェーデン、イギリス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。

特に、インド高速鉄道計画に関しては、J I C Cが行う詳細設計調査業務や軌道工事の施工管理業務に職員が従事し技術支援を行った他、J A R T S発注の研修教材の作成や令和 3 年度に J R 東日本、J O I Nとの共同出資により設立した J Eへの役職員の派遣を行うなど、事業推進に貢献した。出資を行った J E事業についても、事業の進捗状況や資金収支等の把握及び分析を行い、第三者委員会に諮問するなど、適切にモニタリングを実施した。

また、国際協力業務について、中止していた専門家派遣及び研修員等受け入れを再開し、国際学術会議等に参加するなど、我が国鉄道技術の海外展開に貢献した。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■課題と対応

海外高速鉄道調査等業務については、令和 3 年度に設立した J Eへの技術支援を通じてインド高速鉄道事業の進捗に貢献することにより我が国事業者の参入の促進に繋げるべく、引き続き関係者と連携し適切に対応を行っていく。

国際協力業務については、令和 2 年度、令和 3 年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響で海外への専門家派遣及び各国研修員等の受け入れを取りやめていたが、令和 4 年度から再開しており、国土交通省が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力すべく、引き続き専門家派遣及び研修員等受け入れを行っていく。

## ■当該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 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きた。

令和 4 年度は、J I C Cが実施する詳細設計調査業務及び軌道工事の施工監理業務について、J I C Cを構成する J I Cに対し、詳細設計調査業務については 2 名が補強として、軌道工事の施工監理業務については職員 2 名が出向として技術支援を行った。また、J A R T S発注の「インド軌道建設業界への人材育成業務」において研修教材を作成した。

さらに、令和 3 年度に J R 東日本、J O I Nとの共同出資により設立した電気パッケージにおいて発注者である N H S R C Lの業務の代理・代行を担う J Eに対して役職

員6名を派遣して技術支援を行った。

出資を行ったJ E事業については、事業の進捗状況や資金収支等をJ Eへのヒアリング実施等を通じて把握及び分析を行った。これらの分析結果等について第三者委員会へ諮問を行うなど、適切にモニタリングを実施した。

## (2) 台湾高速鉄道延伸計画

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

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



写真 1.2-1 台湾高速鉄道延伸計画に係る会議

## (3) ジャワ北幹線高速化事業

平成28年12月、インドネシア政府から日本政府に対し、ジャカルタ・スラバヤ間約720kmの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4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継続して参画した。

## 2. 国際協力業務

### (1) 海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入

新型コロナウイルス感染拡大の影響により中止していた専門家の派遣、研修員等の受入れを再開し、令和4年度の実績は、専門家派遣20人、研修員等受入25人であった。

表 1.2-1 専門家派遣数の推移（平成30年度～令和4年度）

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

表 1.2-2 研修員等の受入数の推移（平成30年度～令和4年度）

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

平成28年3月に始動したJICA制度整備支援プロジェクトに伴いJICA内に設置されているインド国高速鉄道建設事業に係る技術基準／設計支援委員会に機構職員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13名が参加した。

また、令和3年11月に設置されたインド国高速鉄道プロジェクト電気パッケージ詳細設計に係る国土交通省第三者委員会に機構職員1名が参加すると共に、下部組織である電力分科会、信号通信分科会に機構職員5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へ参加した。

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)
世界トンネル会議	国際トンネル協会	デンマーク(コペンハーゲン) オンライン併用	令和4年9月	1 (オンライン)

(3) 鉄道分野における規格の国際標準化

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

機構は、ISO/TC269、IEC/TC9等に機構職員6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 ISO/TC269委員会・作業部会等(令和4年度機構職員参加)

区分	名称
国内委員会	鉄道分野
分科委員会	インフラストラクチャ
国内作業部会	バラストレス軌道
	軌道品質評価

表 1.2-5 IEC/TC9の委員会・作業部会等(令和4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	き電シミュレータ
	交流電力補償装置
	電力システム
	変電所用コンバータ
スペシャルWG	UGTMS

#### (4) 海外関係機関との技術交流等

機構の技術力や経験を活用し、海外関係機関との技術交流等を行った。

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）を結ぶ計画である。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 4 年度は、4 月、5 月及び 6 月にスウェーデン運輸庁と高架橋に関する Web 会議を開催（合計 3 回）し、9 月にはスウェーデンで開催された日・スウェーデン鉄道協力会議等に参加し、高速鉄道に関するプレゼンテーションと意見交換を行った。



写真 1.2-2 スウェーデンとの技術交流

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



写真 1.2-3 イギリスとの技術交流

## 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4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、引き続き、鉄道事業者の経営状況の調査・検証態勢を強化するとともに、償還期間の変更を実施した事業者等については令和3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。

令和4年度秋頃完成予定の九州新幹線(武雄温泉・長崎間)について、九州旅客鉄道株式会社に対し、また、令和4年度下期完成予定の神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)について、相模鉄道株式会社及び東急電鉄株式会社に対し、それぞれ適切に貸付を行う。

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

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 13 条第 1 項第 3 号及び第 6 号

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

■主な評価指標

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

- 評価の視点：
- ・毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を設定し、その全額を確実に回収しているか。
  - ・決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証しているか。
  - ・鉄道施設の完成後、遅滞なく各営業主体に対して貸付又は譲渡を行っているか。
  - ・JR 貨物に対して貨物調整金を速やかに交付しているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
貸付料 及び譲 渡代金 につい て、回 収計画 に沿っ て回収 を行っ た件数	—	平成 25 年度から平 成 29 年度（見込 み）までの回収件 数・971 件（鉄道事 業者数：27 者）	192 件 （鉄道事 業者：25 者）	186 件 （鉄道事 業者：26 者）	174 件 （鉄道事 業者：25 者）	167 件 （鉄道事 業者：24 者）	158 件 （鉄道事 業者：23 者）
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026	591,742,682		
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369	619,725,726		
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	352,211,914		
経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978	178,328		
行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279	408,490,994	352,994,023		
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464	1,414	1,354	1,324		

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

## ■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4年度は新幹線34件、主要幹線及び大都市交通線14件、神奈川東部方面線6件並びに津軽海峡線1件の計55件（鉄道事業者：7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4年度は民鉄線87件、主要幹線鉄道線6件及び都市鉄道線10件の計103件（鉄道事業者：16者）の要回収額を全額回収した。

なお、新型コロナウイルス感染症による今後の影響が不透明な状況にあることを踏まえ、引き続き、鉄道事業者の経営状況の調査・検証態勢を強化し、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間（25年間）が変更された事業者等については、令和3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てJR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158件（鉄道事業者23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等について、経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。

また、令和4年度は、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）をJR九州に、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）を相模鉄道(株)及び東急電鉄(株)に、それぞれ貸付を行った。

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。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■課題と対応

—

## ■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・JR直通線）並びに津軽海峡線がある。

加えて、整備新幹線（九州新幹線（武雄温泉・長崎間））を令和4年9月にJR九州へ、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）を令和5年3月に相模鉄道(株)及び東急電鉄(株)へ、それぞれ貸付を行った。

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4年度において回収すべき貸付料の額の合計額は1,215億円となり、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れに係る部分の元利均等半年賦（40年間）の額
- ・建設に要した費用のうち借入れに係る部分以外に係る減価償却費の額
- ・債券発行費及び債券発行差金並びに租税及び管理費

○神奈川東部方面線

- ・鉄道事業者の受益の額（需要予測に基づく収入変化と費用変化を考慮）

○津軽海峡線

- ・租税及び管理費

## 2. 鉄道施設の譲渡業務

鉄道事業者に対し鉄道施設を譲渡し、譲渡代金を回収している路線には民鉄線（小田急小田原線をはじめ14線）、主要幹線鉄道線（JR高徳線をはじめ2線）並びに都市鉄道線（JR札沼線をはじめ3線）がある。

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

（毎事業年度の譲渡代金）

- ・建設又は大改良に要した費用のうち機構が負担した部分の元利均等半年賦（原則25年間）の額
- ・債券発行費及び債券発行差金並びに管理費

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

令和 4 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 642 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等については、令和 3 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 4 年度においては 135 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	567,538,125	273,874,562
決算額（千円）	227,329,193	241,415,261	234,232,820	561,100,268	283,852,349
経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740	220,687,892	207,758,887	213,256,962
経常利益（千円）	4,807,712	△9,514,108	△8,461,449	△7,520,512	△1,907,459
行政コスト（千円）	—	224,772,482	220,687,892	207,758,920	213,256,962
行政サービス実施コスト（千円）	97,062,145	—	—	—	—
従事人員数（名）	29	27	27	27	27

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

### ■評定と根拠

評定： B

根拠： 鉄道助成業務における補助金交付等に係る全て（機構外の要因による1件を除く）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、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの意見を踏まえ、審査業務の充実・強化を図るとともに、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修及びガイドブックの配布など各種助成制度の周知活動を行った。

さらに、JR四国から長期借入金を借り入れるとともに、JR北海道及びJR四国に対し、定められた利率により、長期借入金に係る利子の支払を確実に実施した。

中央新幹線建設資金貸付等業務においては、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえつつ、貸付対象事業者であるJR東海の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った貸付利息の確実な回収を行った。

### ■課題と対応

—

## 1. (4) ①鉄道助成

### ■中期目標

#### (2) 鉄道助成業務等

##### ① 鉄道助成

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

##### (a) 確実な処理・適正かつ効率的な執行

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

<指標>

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

##### (b) 助成制度に関する情報提供等の推進

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

<指標>

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

##### (c) 債権の確実な回収等

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

<指標>

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

### ■中期計画

#### (4) 鉄道助成業務等

##### ① 鉄道助成

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

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

また、鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成

ガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。

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

## ■令和4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4年度回収見込額724億円）、無利子貸付資金（令和4年度回収見込額154億円）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%	100%	100%
鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数	—	平成 27 年度から平成 29 年度の平均配布部数・809 部	889 部	923 部	945 部	953 部	959 部
譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数	—	平成 25 年度から平成 29 年度（見込み）までの回収件数・譲渡代金：年間 6 件、無利子貸付資金：年間 6 件	譲渡代金 6 件 無利子 貸付金 6 件				
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	227,411,588	230,320,198	231,123,397	567,538,125	273,874,562		
決算額（千円）	227,329,193	241,415,261	234,232,820	561,100,268	283,852,349		
経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740	220,687,892	207,758,887	213,256,962		
経常利益（千円）	4,807,712	△9,514,108	△8,461,449	△7,520,512	△1,907,459		
行政コスト（千円）	—	224,772,482	220,687,892	207,758,920	213,256,962		
行政サービス実施コスト（千円）	97,062,145	—	—	—	—		
従事人員数（名）	29	27	27	27	27		

注)・当報告書の 1.(4) が含まれる助成勘定の金額及び人数を記載している。

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

## ■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（959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。

債権の回収等については、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（959部）等各種助成制度の周知活動を行った。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■課題と対応

—

## ■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 1,207 億円・75 件、額の確定 1,261 億円・89 件（うち現地審査を実施したもの 82 件））するとともに、機構外の要因による 1 件を除く 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 144 件全て「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4年7月、10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、審査業務のさらなる充実・強化のため、第三者委員会からの改善意見を、適宜、業務の改善に反映した。

### 3. 審査ノウハウの承継と職員のスキルアップ

- (1) 審査ノウハウの承継と職員のスキルアップのため、職員研修についてより実践に即した研修となるよう見直しを行い（過年度の補助金審査における指摘事例解説を新規実施等）、効果的に実施した（職員研修全10回・受講率100%）。
- (2) 審査結果の共有化を図るため補助金審査報告会を開催（令和4年5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4年6月作成。）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4年8月）し、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（地方公共団体・鉄道事業者等へ合計959部を配布。）、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、「補助金実務説明会」をオンラインで全4回開催し（令和4年7月）、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：154億円）。
- (2) 既設四新幹線に係る債務について、法令に基づき償還した（償還額：1,085億円）。

## 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4年度計画

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

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

### ■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第11条第1項第6号及び第7号、第9項

### ■主な評価指標

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

評価の視点： 定められた利率により、利子の支払を確実に実施したか。

## ■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	227,411,588	230,320,198	231,123,397	567,538,125	273,874,562
決算額（千円）	227,329,193	241,415,261	234,232,820	561,100,268	283,852,349
経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740	220,687,892	207,758,887	213,256,962
経常利益（千円）	4,807,712	△9,514,108	△8,461,449	△7,520,512	△1,907,459
行政コスト（千円）	—	224,772,482	220,687,892	207,758,920	213,256,962
行政サービス実施コスト（千円）	97,062,145	—	—	—	—
従事人員数（名）	29	27	27	27	27

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

## ■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

長期借入金の借入について、J R 四国から 550 億円を借り入れた。

また、長期借入金に係る利子の支払を（J R 北海道へ 2 件、J R 四国へ 2 件）確実に実施した。

## ■評定と根拠

評定： B

根拠： 定められた利率により、利子の支払を確実に実施した。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■課題と対応

—

## ■当該事業年度における業務運営の状況

長期借入金の借入及び当該長期借入金に係る利子の支払について、J R 北海道及び J R 四国に対し、法律の規定及び国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、確実かつ遅滞なく実施した。

## 1. (4) ③中央新幹線建設資金貸付等業務

### ■中期目標

#### ② 中央新幹線建設資金貸付等業務

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

<指標>

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

### ■中期計画

#### ② 中央新幹線建設資金貸付等業務

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

### ■令和4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	10件	10件
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	227,411,588	230,320,198	231,123,397	567,538,125	273,874,562		
決算額（千円）	227,329,193	241,415,261	234,232,820	561,100,268	283,852,349		
経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740	220,687,892	207,758,887	213,256,962		
経常利益（千円）	4,807,712	△9,514,108	△8,461,449	△7,520,512	△1,907,459		
行政コスト（千円）	—	224,772,482	220,687,892	207,758,920	213,256,962		
行政サービス実施コスト（千円）	97,062,145	—	—	—	—		
従事人員数（名）	29	27	27	27	27		

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

## ■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、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえつつ、貸付対象事業者（建設主体）の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った貸付利息の確実な回収（10件）を実施した。

## ■評定と根拠

評定： B

根拠： 新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえつつ、貸付対象事業者（建設主体）の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収（10件）が行われた。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■課題と対応

—

## 1. (5) 船舶共有建造等業務

### ■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	48,625,954	54,975,332	98,239,311	71,716,362	60,638,923
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824	81,736,162	57,604,876	47,267,261
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582	25,415,692	24,804,908	25,063,760
経常利益（千円）	1,818,086	1,708,240	1,472,703	1,246,391	1,127,434
行政コスト（千円）	—	24,608,582	25,851,292	24,900,325	25,063,760
行政サービス実施コスト（千円）	△1,801,800	—	—	—	—
従事人員数（名）	57	58	59	59	59

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

### ■評定と根拠

評定：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4年度計画における28隻に対し、対年度計画値の114%である32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や、先進二酸化炭素低減化船等の建造促進等に資する技術支援等を着実に実施した。

さらに、繰越欠損金を令和4年度は12億円縮減した。

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。

### ■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

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

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

## ■令和4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）

#### ○特定船舶導入計画の認定を受けた船舶

## ■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

において140隻以上とする。

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

## ■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数	今中期目標期間中において140隻以上	—	年度計画の達成目標				
			20隻以上	24隻以上	28隻以上	28隻以上	28隻以上
			実績値				
			47隻	40隻	28隻	30隻	32隻
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	48,625,954	54,975,332	98,239,311	71,716,362	60,638,923		
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824	81,736,162	57,604,876	47,267,261		
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582	25,415,692	24,804,908	25,063,760		
経常利益（千円）	1,818,086	1,708,240	1,472,703	1,246,391	1,127,434		
行政コスト（千円）	—	24,608,582	25,851,292	24,900,325	25,063,760		
行政サービス実施コスト（千円）	△1,801,800	—	—	—	—		
従事人員数（名）	57	58	59	59	59		

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

## ■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して、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4年度は、内航船員の働き方改革・生産性向上をより一層進めるべく、「労働環境改善船」の要件となる対象及び選択肢を見直し充実させ、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が収束していなかったことから、令和3年度に引き続き「内航船支援セミナー」を令和4年11月にオンライン及び会場を併用したハイブリッド形式で実施し、内航カーボンニュートラル推進や内航船の労働環境改善に関する各種技術情報、機構の取組みである内航ラボ等に関する情報発信を行った。海運事業者への訪問の機会も従前に比べ減少した状況が続いたものの、オンラインを活用した打ち合わせを積極的に行い、また、訪問の機会を徐々に回復させた。

その結果、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は32隻となり、令和4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が収束していなかったことから、令和3年度に引き続き「内航船支援セミナー」を令和4年11月にオンライン及び会場を併用したハイブリッド形式で実施し、内航カーボンニュートラル推進や内航船の労働環境改善に関する各種技術情報、機構の取組みである内航ラボ等に関する情報発信を行った。海運事業者への訪問の機会も従前に比べ減少した状況が続いたものの、オンラインを活用した打ち合わせを積極的に行い、また、訪問の機会を徐々に回復させたことで、令和4年度計画における延べ建造隻数である28隻に対し、32隻（対計画値の114%）の実績となった。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■ 課題と対応

景気の変動に伴う国内輸送量の減少や鋼材・燃料油価格の高騰等、社会経済状況の変化に応じて船舶建造に対する需要が大きく変動するところ、引き続き海運事業者や荷主に対し船舶共有建造制度について周知するとともに、国内海運政策の実現に寄与するため、政策課題や事業者ニーズに対応した制度改善を図っていく。併せて、政策効果のより高い船舶の建造を促進する。

## ■ 当該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、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4

年度は、内航船員の働き方改革・生産性向上をより一層進めるべく、「労働環境改善船」の要件となる対象及び選択肢を見直し充実させた。

我が国の内航海運では、令和 3 年度末における貨物船隻数のうち老朽船の占める割合が 70%に達する等、代替建造の進展が遅れている。同時に、船員の確保やそのための船員居住環境の改善が重要な課題となっている。こうした状況を踏まえ、新型コロナウイルスの感染拡大が収束していなかったことから、引き続き地区船主会等での意見交換の場は少なかったものの、機構役職員によるオーナー及びオペレーターへの訪問を徐々に復活させ、また、オンラインを積極的に活用し、船舶共有建造制度に対する事業者の関心事項に関する細かな説明等を実施した。

その結果、令和 4 年度に建造決定に至ったのは 16 隻であり、より高い政策効果を実現する船舶に適合した延べ建造実績は 32 隻となった。その内訳は以下のとおりである。

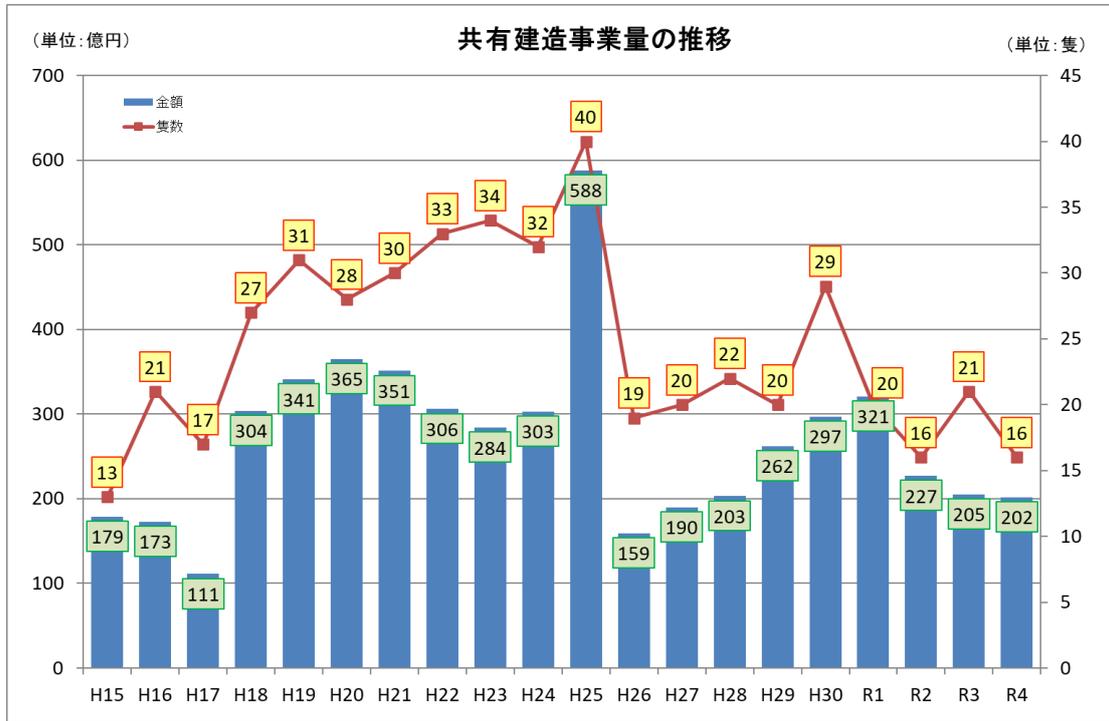
- 地域振興に資する船舶（計 3 隻）
  - ・離島航路の整備に資する船舶 2 隻
  - ・国内クルーズ船 1 隻
- 船員雇用対策に資する船舶（計 2 隻）
  - ・若年船員または女性船員を計画的に雇用する事業者の船舶 2 隻
- グリーン化に資する船舶（計 14 隻）
  - ・スーパーエコシップ 1 隻
  - ・高度二酸化炭素低減化船 12 隻
  - ・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船 1 隻
- 物流効率化に資する船舶（計 3 隻）
  - ・高度モーダルシフト船 3 隻
- 特定船舶導入計画の認定を受けた船舶(計 10 隻)

## 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が収束していなかったことから、令和 3 年度に引き続き「内航船支援セミナー」を令和 4 年 11 月にオンライン及び会場を併用したハイブリッド形式で実施し、内航カーボンニュートラル推進や内航船の労働環境改善に関する各種技術情報、機構の取組みである内航ラボ等に関する情報発信を行った。

また、令和 3 年度に引き続き、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



## 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<sub>x</sub>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4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。また、内航カーボンニュートラル推進について、地球温暖化対策計画の改定や政府における検討会のとりまとめ結果を踏まえつつ、政府や様々な業界における最新動向について注視していく。

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	71,716,362	60,638,923
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824	81,736,162	57,604,876	47,267,261
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582	25,415,692	24,804,908	25,063,760
経常利益（千円）	1,818,086	1,708,240	1,472,703	1,246,391	1,127,434
行政コスト（千円）	—	24,608,582	25,851,292	24,900,325	25,063,760
行政サービス実施コスト（千円）	△1,801,800	—	—	—	—
従事人員数（名）	57	58	59	59	59

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

## ■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んだ。

高度な技術を要する船舶への技術支援の充実化については、環境負荷低減に寄与する「先進二酸化炭素低減化船」や船員の労働負担軽減・居住環境向上に寄与する「労働環境改善船」の建造促進のため、事業者への技術支援を実施した。「離島航路の整備に資する船舶」については、特に、船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体等が建造する旅客船に対し、航路調査及び基本仕様策定等の建造の初期段階からの支援等を地方公共団体等からの要望に応じて実施している。

これに加えて、内航海運を取り巻く国の政策の方向性や技術動向等を踏まえ、令和3年度には、内航船における働き方改革・生産性向上を推進するため、「労働環境改善船」の技術要件を改正し、対象及び導入設備の選択肢を充実させ、令和4年4月から施行した。

また、機構の技術支援のあり方の検討を踏まえ、先進二酸化炭素低減化船、労働環境改善船等の政策効果がより高いと認められる船舶の建造を促進するためには、建造仕様が固まる前の計画段階から技術支援に取り組むことが効果的であることから、建造促進部門と連携して計画段階から技術的な助言や最新技術に関する情報提供を行っている。

これらの取組みについて、「内航船支援セミナー」等で積極的に周知を行った。さらに、他団体からの要望により、令和5年1月に海洋水産システム協会主催の月例懇談会、同年2月に日本内航海運組合総連合会主催の「船舶における電力線通信の実証結果の報告ならびに設置に関する報告会」にて講演した。

## ■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 計画段階での船舶の性能予測精度の向上や、先進二酸化炭素低減化船等の建造促進等に資する技術支援等を着実に行ってきた。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■ 課題と対応

令和元年度から技術的な支援を実施している「労働環境改善船」や、技術支援に対するニーズが高い「離島航路就航船」等の政策要件で定める船舶に関し、技術支援を引き続き積極的に行うことで、良質な船舶の建造促進を図っていく。

## ■ 当該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4年度は、これらの機構の技術支援を通じて、特定船舶導入計画の認定を受けた船舶1隻が竣工した。また、就航後においても保証期間中（通常1年間）に発生した不具合に対して、造船所の責任において修繕を行う保証ドックに8隻立会い、修繕工事やメンテナンスに関する助言等の積極的なアフターケアを実施し、全体的な技術支援を行っている。

令和4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4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んだ。特に、建造計画の段階における船速等の性能予測精度の向上に取り組んでおり、過去に建造した共有船の要目や海上試運転等の性能に関するデータを活用することにより、建造造船所から提示された建造船の仕様をもとに建造契約の保証性能を満たすかどうかを契約前に検証するとともに、共有事業者及び建造造船所に必

要な助言等を行った。

(2) 先進二酸化炭素低減化船等の建造支援

優れた二酸化炭素低減化効果を有する船舶である先進二酸化炭素低減化船等について、令和4年度も引き続き事業者に、過去に建造した共有船のデータ活用による船舶の性能予測等の技術支援を実施した（参考：令和4年度は高度二酸化炭素低減化船を12隻建造決定）。

(3) 離島航路就航支援

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

このような技術支援を現在9隻実施しており、継続して支援を行っていく。

(4) 政策課題に対応する建造促進

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

令和4年4月から、「労働環境改善船」の技術要件に、陸上等からの遠隔監視システム、船員育成設備等、船員の働き方改革・生産性向上に資する内容を新たに追加し、開始した。

また、造船業においては船舶を安定的に供給できる体制、海運業においては安全・環境性能等の一定の性能を有した高品質な船舶である特定船舶の導入を促進し、新造船発注を喚起する環境を整備するため、国土交通省において令和3年8月に造船分野・海運分野における計画認定制度（特定船舶導入計画の認定を受けた船舶）が創設されたところ、機構では令和4年度に10隻を建造決定した。

(5) 船舶の性能予測

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

舶の性能予測の向上を実施した。

(6) 内航海運の課題解決に資する技術についての情報発信

令和4年11月に「内航船支援セミナー」をオンライン及び会場を併用したハイブリッド形式で開催し、トータル約300名が参加した。本セミナーを通じ、内航カーボンニュートラル推進や内航船の労働環境改善に関する各種技術情報、機構の取組みである内航ラボ等について情報発信を行った。

(7) 新型コロナウイルス感染症対策事例等の収集・発信

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

2. 技術調査の実施

内航海運の課題解決に資する取組みを推進するため、内航貨物船における電力線通信の活用方法の調査、外部アンテナ付きルータ等による船陸間通信の性能評価に関する調査及び内航船におけるCO<sub>2</sub>回収の実現可能性に係る調査を実施した。調査結果についてはホームページで公表する予定としている。

また、内航海運事業者が直面している課題解決に向け、先端技術を有するメーカー等と内航海運事業者との橋渡しを行い、新技術の試行の機会を創出する「内航ラボ」を令和2年度より実施している。本取組みについて、先端技術を有する31事業者との意見交換を実施し、そのうち、11事業者については、「内航船支援セミナー」での講演・資料配布を通じ、内航海運事業者等へ情報提供を行った。

3. 技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実

技術革新や基準改正に対応できる知識・職務遂行能力を養うため、外部のセミナーや学会等に参加する技術研修を実施している。令和4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ほか、速力性能の評価の精度向上を図るため、類似船による速力推定法とその実績に関する機構内部での講習会を実施した。

表 1.5.2-1 令和4年度に実施した技術研修

研修科目	主催
Class NK アカデミー 船級検査（機関及び電気設備）	（一財）日本海事協会

船内騒音測定技術者登録制度 2022 年度更新講習	(一財) 日本建築総合試験所
World NAOE Forum 2022	(公社) 日本船舶海洋工学会
第 67 回特別基金講演会「海運のカーボンニュートラル及び船舶の運航を支える最新技術と動向」	(公社) 日本マリンエンジニアリング学会

また、船用機器メーカー等との技術交流の観点から、事業所見学及び意見交換を実施した。

さらに、マニュアルについては、離島航路に就航する船舶の技術支援を円滑に実施するための「離島航路技術支援マニュアル」により、9 隻を対象に運用した。

#### 4. 機構の技術支援のあり方検討

共有船の建造促進部門と連携して計画段階から技術的な助言等を行った。また、カーボンニュートラルや船員の労働環境改善に資する技術を中心に最新技術に関する情報収集・提供を行い、内航船への課題解決に向けた技術支援を継続し、取り組んだ。

## 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4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・船舶譲渡金と、実際に支払われた金額との差額をいう。

(2) 未収金を大別すると次のとおり。

- ① リスケジュール計画が策定済みであり、計画的な回収が見込まれるもの。
- ② 会社更生手続き、民事再生手続き等により更生計画、再生計画が認可済み等であり、計画的な回収が見込まれるもの、又は、これらの手続きにより回収が行われたものの、清算手続き等最終的な処理が終了していないもの。
- ③ その他のもの（リスケジュール計画策定に向けて事業者と協議中のもの、法的手続き中のもの等）

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

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

## ■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
繰越欠損金の縮減額	今中期目標期間中に40億円程度	—	18億円	17億円	10億円	16億円	12億円
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	48,625,954	54,975,332	98,239,311	71,716,362	60,638,923		
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824	81,736,162	57,604,876	47,267,261		
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582	25,415,692	24,804,908	25,063,760		
経常利益（千円）	1,818,086	1,708,240	1,472,703	1,246,391	1,127,434		
行政コスト（千円）	—	24,608,582	25,851,292	24,900,325	25,063,760		
行政サービス実施コスト（千円）	△1,801,800	—	—	—	—		
従事人員数（名）	57	58	59	59	59		

注）・当報告書の1.（5）が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。

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

## ■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4年度は12億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、リスケジュール計画の策定及び回収強化等に努めた結果、令和4年度末の未収金残高は258百万円となった。

## ■評定と根拠

評定：A

根拠： 繰越欠損金においては、第4期中期目標期間中に40億円程度の縮減を図るところ令和4年度は12億円の縮減となり、平成29年度末から74億円の縮減となった。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、平成29年度末から169百万円の縮減となった。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。

## ■課題と対応

### ■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オンラインによる連絡等により、一定の共有建造事業量を確保し、船舶使用料収入の増加に努めた。また、オペレーターと積極的な情報共有等、密接に連携した関係強化により、当該オペレーターの傘下オーナーの経営安定を図り、新たな未収金発生の未然防止に努めた。その結果、12億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拡大により、共有事業者の多くは経営に大きな影響を受けたものの、専用窓口を設け共有事業者からの相談に応じる等対応してきたことから、これに起因する未収金は発生していない。

#### 2. 未収金の処理

##### (1) 未収金発生の防止・抑制

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

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

また、民間金融機関等においても運用されている信用リスク管理システムを活用し、共有事業者から提出された財務諸表を基にランク付けを行うことにより、下位にランク付けされた一定の共有事業者を重点的に管理する債権管理体制を引き続き実施した。重点管理の対象となった事業者に対しては個別ヒアリングを実施し、財務状況の詳細な分析を行った上で、必要に応じてヒアリングの回数を増やす等の継続的な監視を実施し、未収金発生の未然防止に努めた。

令和4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4年度は未収金は発生しなかった。

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

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

## （２）未収金発生防止のための適正な審査

令和４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、より適正な審査を推進するため、引き続き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、建造審査要領への適否状況を審査資料に明示した。

## （３）計画的な未収金の回収

### ①リスクスケジュール計画の策定

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

### ②その他の未収事業者の取扱い

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

## （４）未収金回収措置

### ①未収金回収措置

未収金回収を図るため、次のような措置を講じた。

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

- ・ 関係金融機関に対して、回収への協力要請、売船予告等を実施。

## ②法的手続き又はそれに準ずる処理による着実な回収

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

## 3. 収益確保のための適正な事業量の確保

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

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

- ① 新型コロナウイルスの感染拡大が収束していなかったことから、令和3年度に引き続き「内航船支援セミナー」を令和4年11月にオンライン及び会場を併用したハイブリッド形式で実施し、内航カーボンニュートラル推進や内航船の労働環境改善に関する各種技術情報、機構の取組みである内航ラボ等に関する情報発信を行った。また、海運事業者への訪問の機会も従前に比べ減少した状況が続いたものの、オンラインを活用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が収束していなかったことから荷主やオペレーターへの訪問の機会は従前に比べ減少した状況が続いたものの、オンラインを活用し、また、訪問の機会を徐々に回復させたことで業界の動向、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。これらの情報を利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4年度に建造決定した船舶の機構分担額は202億円となった。

## 1. (6) 地域公共交通出資業務等

### ■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	31,733,436	17,925,730	124,002,801	8,746,378	203,502,045
決算額（千円）	28,392,025	15,981,125	121,943,379	7,664,089	202,180,618
経常費用（千円）	87,913	88,711	92,427	834,527	832,339
経常利益（千円）	6,603	△23,408	△11,262	△5,135	25,428
行政コスト（千円）	—	90,751	92,427	834,538	832,339
行政サービス実施コスト（千円）	39,408	—	—	—	—
従事人員数（名）	7	7	6	9	10

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

### ■評定と根拠

評定： A

根拠： 地域公共交通出資等業務に係る出資及び貸付け（以下、「地域出資等」という。）

については、令和2年に発生した北陸新幹線（金沢・敦賀間）整備事業の工期遅延により生じた地域への影響を軽減するため、福井県並行在来線準備株式会社（現：株式会社ハピラインふくい）に対して総額6.2億円の出資を決定。関係者間での協議・調整を円滑に進めながら、令和4年3月に第一回目の出資として1.0億円、令和4年7月に第二回目の出資として5.2億円の出資を実行した。

また、並行在来線石川区間についても、令和4年12月の影響軽減連絡調整会議において、並行在来線事業者（IRいしかわ鉄道株式会社）へ出資を行うことについて合意し、出資の実行に向けて、関係者間での協議・調整を進めている。

さらに、地域出資等については、近年の社会経済情勢の急速な変化も背景に、国土交通省において交通DX・GXを通じた利便性向上と経営力強化を図る取組みに対する支援政策の検討を進めており、その政策の一環として出融資の制度拡充を求められているところ。令和5年度における制度拡充を実現するべく、体制整備や規定類の改正等の課題の整理・検討、関係者との調整等について、迅速かつ的確に対応した。

都市鉄道融資業務に係る貸付けについては、「北港テクノポート線整備事業（貸付先：大阪市）＜第三回目貸付け＞」及び「南北線・有楽町線延伸事業等（貸付先：東京地下鉄株式会社）」の二つの事業に対し、都市鉄道融資業務基準及び都市鉄道融資実施要領に則り、適正なる審査、手続きを経た上で、貸付けを実行した。

また、同業務においては、令和4年度までに貸付け実行済みの「なにわ筋線整備事業（貸付先：関西高速鉄道株式会社）」及び「北港テクノポート線整備事業」について、新型コロナウイルス感染症に伴う輸送人員減少や収益悪化からの回復状況等に関して、業界有識者へのヒアリング等も行いながら慎重に検証し、貸付先の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等も踏まえながら、財政投融资資金の償還確実性が引き続き認められることを確認（モニタリング）しつつ、約定に沿った債権の確実な回収（12件）を実施した。

物流施設融資業務については、令和4年度に引き続き外部専門家を活用して業界事情調査を進める等、新しい分野に係る知見の習得に努めつつ、物流施設融資の第一号案件である「板橋トラックターミナル新2号棟建設事業（貸付先：日本自動車ターミナル株式会社）」についての調整を適切に行い、物流施設融資業務基準及び物流施設融資実施要領に則り、適正なる審査を実施し、貸付決定した（実行は令和5年4月）。

また、同業務においては、国土交通省において物流DX・GXを通じて生産性向上及び環境負荷低減を図る取組みに対する支援政策の検討を進めており、その政策の一環として融資制度の拡充を求められているところ。令和5年度初より制度を拡充するべく、体制整備や規定類の改正等の課題の整理・検討、関係者との調整等について、迅速かつ的確に対応した。

以上を踏まえ、当初予定されていた業務を適切かつ円滑に遂行したことに加えて、期中新たに発生した国としての地域交通や物流に対する政策支援の動きにも的確に応じるなど、当初予定されていなかった状況の変化にも柔軟に対処して、上記の実績を上げたことは、通常を上回る成果を得たものであると考える。

## ■課題と対応

地域公共交通出資等業務・都市鉄道融資業務・物流施設融資業務における出資等実施後、業務基準に従い、事業の進捗状況、出資等を受けた事業者（保証人を含む。）の財務の健全性を確認し、償還確実性等の評価を行うとともに、都市鉄道融資業務・物流施設融資業務においては貸付契約書に基づいた確実な貸付金の回収を行う。

また、制度拡充に伴い新たに融資対象となる地域交通や物流等の新しい分野については、外部専門家を活用した業界事情調査等により知見の習得に努めつつ、適切に業務を行う。

## 1. (6) ①地域公共交通出資及び貸付け

### ■中期目標

#### (4) 地域公共交通出資業務等

##### ① 地域公共交通出資及び貸付け

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

##### (a) 地域公共交通出資等

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

<定量的目標>

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

<目標水準の考え方>

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

##### (b) 都市鉄道融資

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

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

<指標>

- ・ 債権について、約定に沿った回収を行った件数

### ■中期計画

#### (6) 地域公共交通出資業務等

##### ① 地域公共交通出資及び貸付け

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

##### (a) 地域公共交通出資等

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

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

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

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

##### (b) 都市鉄道融資

認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建

設に必要な資金の貸付けを行う。

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

## ■令和4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、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、適切に出資及び貸付けの業務を行う。

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。

#### (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。

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

## ■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第13条第1項第9号

## ■主な評価指標

### (a) 地域公共交通出資等

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

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

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

(b) 都市鉄道融資

指標： 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
(a) 地域公共交通出資等							
公的資金による出資及び貸付資金の毀損	毀損ゼロ	—	—	—	—	—	—
(b) 都市鉄道融資							
約定に沿った債権の回収を行った件数	—	—	—	—	—	10 件	12 件
② 主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	31,733,436	17,925,730	124,002,801	8,746,378	203,502,045		
決算額（千円）	28,392,025	15,981,125	121,943,379	7,664,089	202,180,618		
経常費用（千円）	87,913	88,711	92,427	834,527	832,339		
経常利益（千円）	6,603	△23,408	△11,262	△5,135	25,428		
行政コスト（千円）	—	90,751	92,427	834,538	832,339		
行政サービス実施コスト（千円）	39,408	—	—	—	—		
従事人員数（名）	7	7	6	9	10		

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

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

## ■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

地域公共交通出資等業務において、令和2年に発生した北陸新幹線（金沢・敦賀間）整備事業の工期遅延により生じた地域への影響を軽減するため、令和4年1月19日付で国土交通大臣より認定された福井県並行在来線準備会社鉄道線の鉄道事業再構築実施計画（申請者：福井県並行在来線準備株式会社（現：株式会社ハピラインふくい）、福井県、福井市、敦賀市、鯖江市、あわら市、越前市、坂井市及び南越前町）で位置づけられた福井県並行在来線準備会社に対する総額6.2億円の出資について、出資等業務基準及び出資等実施要領に則り適正なる審査及び手続きを経て決定し、第一回出資として令和4年3月に1億円、令和4年7月に第2回目出資として5.2億円の出資を実行した。

また、並行在来線石川区間についても、令和4年12月の影響軽減連絡調整会議において、並行在来線事業者（IRいしかわ鉄道株式会社）へ出資を行うことについて合意し、出資の実行に向けて、関係者間での協議・調整を進めている。

都市鉄道融資業務において、「北港テクノポート線整備事業（貸付先：大阪市）＜第三回目貸付け＞」及び「南北線・有楽町線延伸事業等（貸付先：東京地下鉄株式会社）」の二つの事業に対し、都市鉄道融資業務基準及び都市鉄道融資実施要領に則り、適正なる審査及び手続きを行い、財政融資資金の貸付けを実行した。「北港テクノポート線整備事業（総事業費：約576億円）」は、都市鉄道ネットワークの拡充（大阪都心部、関西国際空港及び新幹線新大阪駅から臨海部へのアクセス改善）及び臨海部における物流の効率化に資する事業であり、また「南北線・有楽町線延伸事業等（総事業費：約4,296億円）」は交通政策審議会の答申（令和3年7月）において事業化を図るべきと位置付けられ、国際競争力強化の拠点である臨海副都心やリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅とのアクセス利便性が向上するなど、これら事業の政策的意義は高く、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。

さらに、都市鉄道融資業務においては、令和4年度までに貸付けを実行済みの「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」について、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、業界有識者へのヒアリング等も行いながら、貸付対象事業者等の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った債権の確実な回収（12件）を実施した。

## ■評定と根拠

評定： A

根拠： 地域公共交通出資等業務に係る出資及び貸付け（以下、「地域出資等」という。）

については、令和2年に発生した北陸新幹線（金沢・敦賀間）整備事業の工期遅延

により生じた地域への影響を軽減するため、福井県並行在来線準備株式会社（現：株式会社ハピラインふくい）に対して総額 6.2 億円の出資を決定。関係者間での協議・調整を円滑に進めながら、令和 4 年 3 月に第一回目の出資として 1.0 億円、令和 4 年 7 月に第二回目の出資として 5.2 億円の出資を実行した。

また、並行在来線石川区間についても、並行在来線事業者（IRいしかわ鉄道株式会社）に対する出資の実行に向けて、関係者間での協議・調整を進めている。

さらに、地域出資等については、近年の社会経済情勢の急速な変化も背景に、国土交通省において交通 DX・GX を通じた利便性向上と経営力強化を図る取組みに対する支援政策の検討を進めており、その政策の一環として出融資の制度拡充を求められているところ。令和 5 年度における制度拡充を実現すべく、体制整備や規定類の改正等の課題の整理・検討、関係者との調整等について、迅速かつ的確に対応した。

都市鉄道融資業務に係る貸付けについては、「北港テクノポート線整備事業（貸付先：大阪市）＜第三回目貸付け＞」及び「南北線・有楽町線延伸事業等（貸付先：東京地下鉄株式会社）」の二つの事業に対し、都市鉄道融資業務基準及び都市鉄道融資実施要領に則り、適正なる審査、手続きを経た上で、貸付けを実行した。

また、同業務においては、令和 4 年度までに貸付け実行済みの「なにわ筋線整備事業（貸付先：関西高速鉄道株式会社）」及び「北港テクノポート線整備事業」について、新型コロナウイルス感染症に伴う輸送人員減少や収益悪化からの回復状況等に関して、業界有識者へのヒアリング等も行いながら慎重に検証し、貸付先の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等も踏まえながら、財政投融資資金の償還確実性が引き続き認められることを確認（モニタリング）しつつ、約定に沿った債権の確実な回収（12 件）を実施した。

以上を踏まえ、当初予定されていた業務を適切かつ円滑に遂行したことに加えて、期中新たに発生した国としての地域交通や物流に対する政策支援の動きにも的確に応じるなど、当初予定されていなかった状況の変化にも柔軟に対処して、上記の実績を上げたことは、通常を上回る成果を得たものであると考える。

## ■課題と対応

地域公共交通出資等業務・都市鉄道融資業務における出資等実施後、業務基準に従い、事業の進捗状況、出資等を受けた事業者（保証人を含む。）の財務の健全性を確認し、償還確実性等の評価を行うとともに、都市鉄道融資業務においては貸付契約書に基づいた確実な貸付金の回収を行う。

また、制度拡充に伴い新たに融資対象となる地域交通等の新しい分野については、外部専門家を活用した業界事情調査等により知見の習得に努めつつ、適切に業務を行う。

## ■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

- (1) 出資対象事業：福井県並行在来線準備会社鉄道線（出資先：福井県並行在来線準備会社（現：株式会社ハピラインふくい））

#### 【事業概要】

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

○営業区間 敦賀駅・大聖寺駅間 84.3 km、18 駅（大聖寺駅除く）

※鉄道資産所有は敦賀～石川県境まで 17 駅（敦賀駅は J R 所有）

○列車運行・旅客輸送状況（現状）

- ・運行本数：旅客 102 本/日、貨物 33 本/日（令和 3 年 10 月現在）
- ・乗車人数：約 20,000 人/日（令和元年、福井県調査）
- ・輸送密度：約 5,600 人/日・km（令和元年、福井県調査）



図 1.6.1-1 福井県並行在来線の路線概要図

この福井県並行在来線準備会社鉄道線事業について、適正なる審査及び手続きを行い、準備会社に対して総額 6.2 億円の出資を決定し、第一回出資として令和 3 年度に 1.0 億円、第二回目出資として令和 4 年 7 月に 5.2 億円の出資を実行した。

## (2) その他の業務運営

上記以外の事業については、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をホームページに掲載し、周知に努めた。

## 2. 都市鉄道融資

### (1) 貸付対象事業：北港テクノポート線整備（貸付先：大阪市）

#### 【事業概要】

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

建設延長： 約 3.2km

設置駅： コスモスクエア駅（既設）、（仮称）夢洲駅

区間： コスモスクエア駅・（仮称）夢洲駅間

総事業費： 約 576 億円

整備主体： 大阪市

株式会社大阪港トランスポートシステム

輸送需要： 約 6 万人/日

開業目標： 令和 7 年春予定

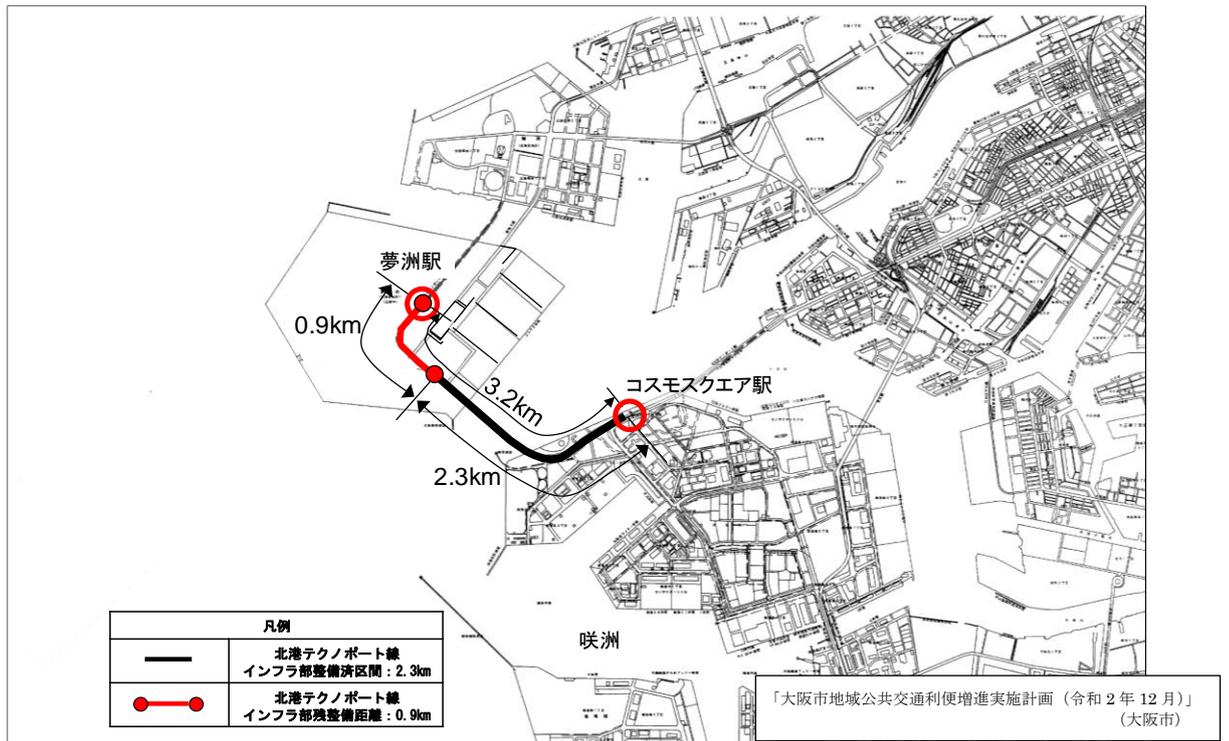


図 1.6.1-2 北港テクノポート線の路線概要図

当該事業について、適正なる審査及び手続きを行い、令和5年3月末に大阪市に対して、長期・固定・低利の財政融資資金約84億円の貸付けを実行した。

また、令和2年度の第一回貸付金、令和3年度の第二回貸付金について、貸付対象事業者の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った元利金の確実な回収（4件）を実施した。

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

【事業概要】

（有楽町線延伸（豊洲駅改良含む））

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

建設延長： 約5.2km

設置駅： 新駅（名称未定）3駅

区間： 豊洲駅・住吉駅間

総事業費： 延伸事業費 約2,690億円

豊洲駅改良事業費 約296億円

整備主体： 東京地下鉄株式会社

輸送需要： 約30万人/日

開業目標： 2030年代半ば



図 2-1 地域公共交通利便増進事業を実施する区域（広域）

図 1.6.1-3 有楽町線延伸の路線概要図

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

(南北線延伸)

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

建設延長： 約 2.8km

区間： 白金高輪駅・品川（仮称）駅間

総事業費： 約 1,310 億円

整備主体： 東京地下鉄株式会社

輸送需要： 約 15 万人/日

開業目標： 2030 年代半ば

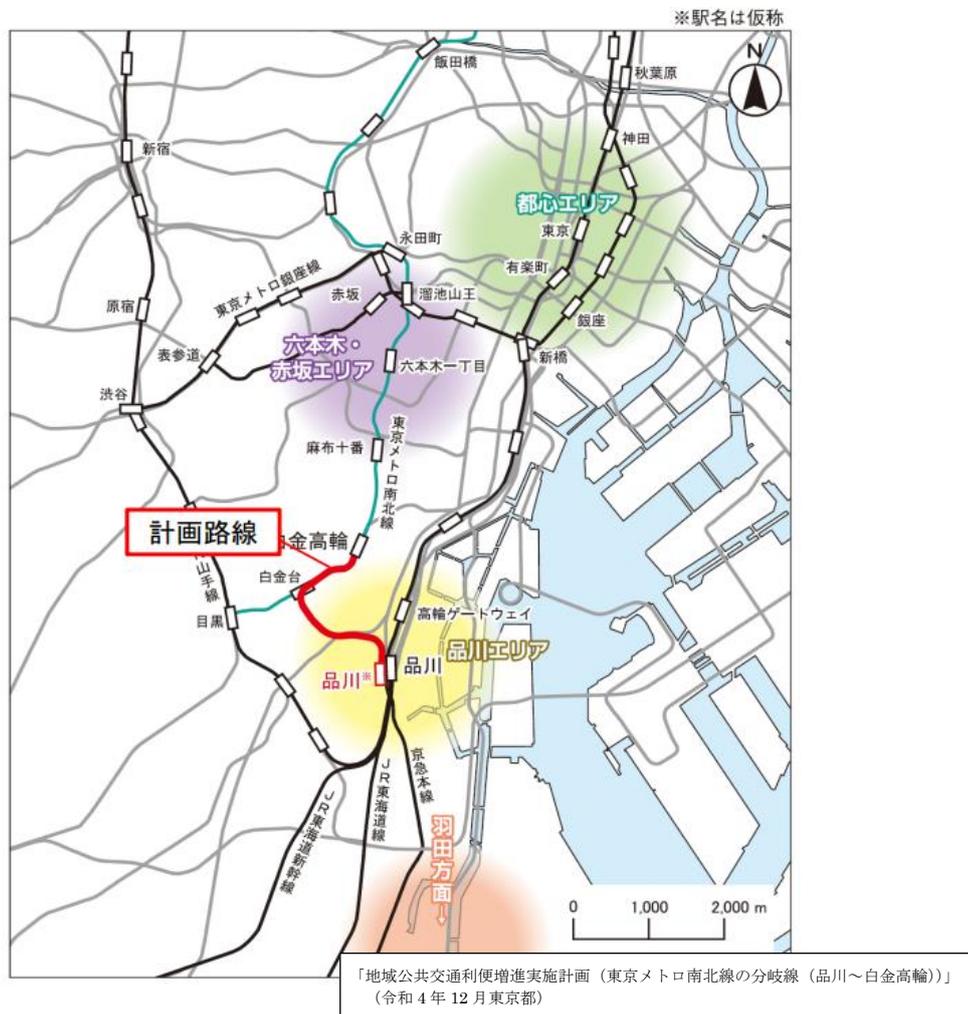


図 1.6.1-4 南北線延伸の路線概要図

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

### 3. その他

地域出資等については、近年の社会経済情勢の急速な変化も背景に、国土交通省において交通DX・GXを通じた利便性向上と経営力強化を図る取組みに対する支援政策の検討を進めており、その政策の一環として出融資の制度拡充を求められているところ。令和5年度における制度拡充を実現するべく、体制整備や規定類の改正等の課題の整理・検討、関係者との調整等について、迅速かつ的確に対応した。

## 1. (6) ② 物流施設融資

### ■中期目標

(4) 地域公共交通出資業務等

#### ② 物流施設融資

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

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

<指標>

- ・債権について、約定に沿った回収を行った件数

### ■中期計画

(6) 地域公共交通出資業務等

#### ② 物流施設融資

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

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

### ■令和4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。

さらに、貸付けを行った事業の進捗状況、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。

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9号

### ■主な評価指標

指標：債権について、約定に沿った回収を行った件数

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

を行っているか。

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

## ■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
債権に ついて、約 定に沿っ た回収を 行った件 数	—	—	—	—	—	—	—
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	31,733,436	17,925,730	124,002,801	8,746,378	203,502,045		
決算額（千円）	28,392,025	15,981,125	121,943,379	7,664,089	202,180,618		
経常費用（千円）	87,913	88,711	92,427	834,527	832,339		
経常利益（千円）	6,603	△23,408	△11,262	△5,135	25,428		
行政コスト（千円）	—	90,751	92,427	834,538	832,339		
行政サービス実施コスト（千円）	39,408	—	—	—	—		
従事人員数（名）	7	7	6	9	10		

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

## ■中期目標及び計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

物流施設融資業務に係る貸付けについては、令和4年度に引き続き外部専門家を活用して業界事情調査を進める等、新しい分野に係る知見の習得に努めつつ、物流施設融資の第一号案件である「板橋トラックターミナル新2号棟建設事業（貸付先：日本自動車ターミナル株式会社）」についての調整を適切に行い、物流施設融資業務基準及び物流施設融資実施要領に則り、適正なる審査を実施し、令和5年3月に貸付決定した（実行は令和5年4月）。

## ■評定と根拠

評定： A

根拠： 令和4年度に引き続き外部専門家を活用して業界事情調査を進め、機構として新しい分野に係る知見の習得に努めつつ、物流施設融資の第一号案件である「板橋トラックターミナル新2号棟建設事業（貸付先：日本自動車ターミナル株式会社）」についての調整を適切に行い、物流施設融資業務基準及び物流施設融資実施要領に則り、適正なる審査を実施し、貸付決定した（実行は令和5年4月）。

また、国土交通省において物流DX・GXを通じて生産性向上及び環境負荷低減を図る取組みに対する支援政策の検討を進めており、その政策の一環として、融資制度の拡充を求められているところ。令和5年度初より制度を拡充するべく、体制整備や規定類の改正等の課題の整理・検討、関係者との調整等について、迅速かつ的確に対応した。

以上を踏まえ、当初予定されていた業務を適切かつ円滑に遂行したことに加えて、期中新たに発生した国としての地域交通や物流に対する政策支援の動きにも的確に応じるなど、当初予定されていなかった状況の変化にも柔軟に対処して、上記の実績を上げたことは、通常を上回る成果を得たものであると考える。

## ■課題と対応

物流施設融資業務における貸付け実施後、業務基準に従い、事業の進捗状況、出資等を受けた事業者（保証人を含む。）の財務の健全性を確認し、償還確実性等の評価を行うとともに、貸付契約書に基づいた確実な貸付金の回収を行う。

また、制度拡充に伴い新たに融資対象となる新しい分野については、外部専門家を活用した業界事情調査等により知見の習得に努めつつ、適切に業務を行う。

## ■当該事業年度における業務運営の状況

貸付対象事業：「板橋トラックターミナル新2号棟建設事業（貸付先：日本自動車ターミナル株式会社）」

### 【事業概要】

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

建築面積：19,237.28 m<sup>2</sup>

延べ床面積：31,224.41 m<sup>2</sup>

階数：地上4階建て（バースは二層式、事務室は四層式）

総事業費：70億円

整備主体：日本自動車ターミナル株式会社

竣工：令和5年3月31日



図 1.6.2 板橋トラックターミナルの位置図及び新 2 号棟建設位置図

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

そのほか、物流施設融資業務については、国土交通省において物流 DX・GX を通じて生産性向上及び環境負荷低減を図る取組みに対する支援政策の検討を進めており、その政策の一環として融資制度の拡充を求められているところ。令和 5 年度初より制度を拡充するべく、体制整備や規定類の改正等の課題の整理・検討、関係者との調整等について、迅速かつ的確に対応した。

## 1. (7) 特例業務（国鉄清算業務）

### ■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	175,098,545	152,843,688	120,138,398	209,120,507	145,108,868
決算額（千円）	175,358,334	143,827,241	145,256,488	194,543,588	140,909,165
経常費用（千円）	79,737,852	50,726,488	71,331,696	45,042,508	61,290,174
経常利益（千円）	76,782,000	5,979,077	△5,441,536	1,418,675	△31,970,694
行政コスト（千円）	—	50,726,497	71,332,933	45,042,638	61,290,174
行政サービス実施コスト（千円）	△76,771,935	—	—	—	—
従事人員数（名）	39	39	39	39	39

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

### ■評定と根拠

評定： B

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

さらに、JR北海道、JR四国及びJR貨物（以下「会社」という。）に対して、助成金の交付の支援等を適切に実施した。

## 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4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	209,120,507	145,108,868
決算額（千円）	175,358,334	143,827,241	145,256,488	194,543,588	140,909,165
経常費用（千円）	79,737,852	50,726,488	71,331,696	45,042,508	61,290,174
経常利益（千円）	76,782,000	5,979,077	△5,441,536	1,418,675	△31,970,694
行政実施コスト （千円）	—	50,726,497	71,332,933	45,042,638	61,290,174
行政サービス実 施コスト（千円）	△76,771,935	—	—	—	—
従事人員数（名）	39	39	39	39	39

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

## ■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

旧国鉄職員及びその遺族（以下「旧国鉄職員等」という。）に対する恩給及び年金の給付に要する費用については、関係法令に則り、以下のとおり令和4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旧国鉄職員等の恩給の給付に要する費用については、国に対して132,519千円を支払った（給付は総務省政策統括官（恩給担当）が実施。）。
- ②旧国鉄職員等の年金の給付に要する費用については、日本鉄道共済組合に対して53,604,111千円を支払った。

### 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2,930,244千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4年度においても、令和3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45紙の新聞及び鉄道OB会報）により周知を図った。

## ■評定と根拠

評定： B

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

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■課題と対応

—

## 1. (7) ① (JR北海道・四国・貨物株式の売却等)

### ■中期目標

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

### ■中期計画

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

### ■令和4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「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、株式市場に関する情報収集を行うなど適切な処分方法の検討等を行う。

### ■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第11条第2項第1号

債務等処理法第13条第1項第2号

### ■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 株式について、適切な処分方法の検討等を行ったか。

### ■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	175,098,545	152,843,688	120,138,398	209,120,507	145,108,868
決算額（千円）	175,358,334	143,827,241	145,256,488	194,543,588	140,909,165
経常費用（千円）	79,737,852	50,726,488	71,331,696	45,042,508	61,290,174
経常利益（千円）	76,782,000	5,979,077	△5,441,536	1,418,675	△31,970,694
行政コスト（千円）	—	50,726,497	71,332,933	45,042,638	61,290,174
行政サービス実施コスト（千円）	△76,771,935	—	—	—	—
従事人員数（名）	39	39	39	39	39

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

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

## ■中期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4年度においては、会社の株式について、国等の関係者と連携を図りつつ、株主総会等を通じ各社の今後の経営状況の推移を見極めながら、株式市場に関する情報収集を行うなど株式の適切な処分方法の検討等を行った。

## ■評定と根拠

評定： B

根拠： 株式について、適切な処分方法の検討等を行った。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■課題と対応

—

## 1. (7) ②会社の経営自立のための措置等

### ■中期目標

#### ② 会社の経営自立のための措置等

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

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

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

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

### ■中期計画

#### ② 会社の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益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4年度計画

### ② 会社の経営自立のための措置等

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。）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、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に関する協議・調整等の支援に向けた手続きを、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に進めるとともに、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引き続き適切に実施する。

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

## ■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第11条第2項第3号及び第4号

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

## ■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： ・助成金の交付等を適切に実施したか。  
 ・会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施したか。  
 ・特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施したか。

## ■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	175,098,545	152,843,688	120,138,398	209,120,507	145,108,868
決算額（千円）	175,358,334	143,827,241	145,256,488	194,543,588	140,909,165
経常費用（千円）	79,737,852	50,726,488	71,331,696	45,042,508	61,290,174
経常利益（千円）	76,782,000	5,979,077	△5,441,536	1,418,675	△31,970,694
行政コスト（千円）	—	50,726,497	71,332,933	45,042,638	61,290,174
行政サービス実施コスト（千円）	△76,771,935	—	—	—	—
従事人員数（名）	39	39	39	39	39

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

## ■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. 会社に対する支援措置

債務等処理法に基づき、会社の経営自立を支援するため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、令和4年度においては、以下に記載の支援を適切に実施した。

#### (1) 助成金の交付

J R北海道：159 億円、北海道高速鉄道開発(株)：6 億円

#### (2) 青函トンネル及び本州四国連絡橋の費用負担見直しに係る支援

青函トンネル：6 億円、本州四国連絡橋：21 億円

#### (3) 出資

J R北海道：94 億円、J R四国：-億円

#### (4) 無利子貸付

J R貨物：12 億円

#### (5) 利子補給

J R北海道：0.1 億円 J R四国：0.1 億円

#### (6) D E S（債務の株式化）

J R北海道：-億円、J R四国：60 億円

#### (7) 不要土地の引取り

各社から引取りに関する相談はなかった。

#### (8) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の利子の支払

J R北海道：55 億円、J R四国：35 億円

※利率は、国土交通大臣が定める利率（年利 2.5%）である。

### 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、令和4年度は、特例業務勘定から建設勘定へ135 億円の繰入れを実施した。

なお、これらの支援に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、各種交付要綱等を遵守するとともに、交付審査業務等について適切な業務執行体制の措置を講ずることにより会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。

## ■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 助成金の交付等を適切に実施した。

会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。

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

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■ 課題と対応

—

## 2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

### (1) 業務改善の取組み ①組織の見直し

#### ■中期目標

##### (1) 業務改善の取組み

###### ① 組織の見直し

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

#### ■中期計画

##### (1) 業務改善の取組み

###### ① 組織の見直し

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

#### ■令和4年度計画

##### (1) 業務改善の取組み

###### ① 組織の見直し

令和4年度における組織体制については、「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づき、組織横断的な総合調整を担う経営企画部を本格設置するとともに、事業監理部及び技術企画部を廃止の上、建設企画部を新たに設置し、鉄道建設関係組織を再編するなど、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

「鉄道・運輸機構改革プラン」を確実に実施することを含め、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図るため、「令和4年度組織改正計画」を決定した上で、令和4年4月に下記のとおり本社及び地方機関の組織の見直しを行った。

##### 1. 本社

- ・ 経営方針の策定、経営資源の配分、長期的な運営方針などについて組織横断的な総合調整を実施する部署として、経営企画部を本格設置した。
- ・ 鉄道建設に関わる技術環境の整備を推進する機能を集結し、プロジェクトをより機

動的かつ効果的にサポートする組織とするため、事業監理部及び技術企画部を廃止の上、建設企画部を新たに設置した。

- ・ 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工程・事業費管理や建設工事を推進するため、北海道新幹線建設に特化した組織として北海道新幹線部を新たに設置した。
- ・ 複数のキャリアパスの整備や人材育成プログラムの整備など人材育成に係る事務について組織横断的に取組みを推進する部署として総務部に人材育成課を新たに設置した。

## 2. 地方機関

- ・ 北海道新幹線の建設を着実に進めていく体制を構築するために、北海道新幹線の建設工事を担当する北海道新幹線建設局について、次の見直しを行った。
  - ① ミッション遂行型の体制を構築するため、次長制から部長制に変更し、用地担当部及び工事担当部の名称に所掌する地域の名称を取り入れた。
  - ② 鉄道事業者等との工事計画等に関する連絡・調整に万全を期すため、工事調整部を新たに設置した。
  - ③ 令和3年12月及び令和4年2月に工事担当課の一部及び工事担当次長を所管する地域に配置したことに加え、北斗市に工事担当部長及び工事担当課を、八雲町に工事担当課をそれぞれ配置した。
- ・ 東京支社において、これまで土木系統及び機械・建築・電気系統に関する事項をそれぞれ所掌していた副支社長を統合することで、系統を越えてプロジェクト全体を俯瞰しつつ、責任を明確化したマネジメント体制を構築した。
- ・ 九州新幹線の建設を着実に進めていくに当たってミッション遂行型の体制を構築するため、九州新幹線建設局において、次長制から部長制に変更した。

## ■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 「令和4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

「鉄道・運輸機構改革プラン」を踏まえ、引き続き、事業の進捗等に伴う業務の質的・量的な変化に対応し、被災状況調査等の自然災害からの復旧支援、施設の老朽化などの社会的課題に対する支援、さらには鉄道ネットワークに係る計画策定等への支援を実施するための組織の設置、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の事業が最盛期を迎えるにあたり、道南地域における課題に対応するための組織、開業設備工事に対応するための組織の設置など、最大限の業務成果を上げるべく、機動的な組織の編成、運営の効率化を図る。

## 2. (1) ②調達等合理化の取組み

### ■中期目標

#### ② 調達等合理化の推進

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

<指標>

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

### ■中期計画

#### ② 調達等合理化の取組み

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

### ■令和4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4年度調達等合理化計画」を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。

### ■主な評価指標

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

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

## ■主要な経年データ

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

## ■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4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4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4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4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た。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられるため。

## ■課題と対応

—

## ■当該事業年度における業務運営の状況

1. 令和4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4年度における鉄道建設工事に関する調達については、全て一般競争入札を実施した。

また、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、全ての工事で総合評価方式を実施しており、総合評価方式における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ることにより、中立性・公正性の確保を図った。

表 2.1 2-1 令和4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4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	20	76.9%	1,978.7 (A)	99.6%	20	100.0%	1,978.7 (B)	100.0%
鉄道施設 以外	一般競争	6	23.1%	7.7	0.4%	0	0%	0	0%
合 計		26	100.0%	1,986.4	100.0%				

(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)）

② 入札・契約手続の事務負担軽減【当該取組みの実施状況】

過年度において実施済の以下の取組みについて、令和4年度も継続し、機構・事業者双方の入札・契約手続きの負担軽減に努めた。

- ・ 競争参加資格認定の本社一元化（申請窓口の一本化）
- ・ 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

加えて、役務契約における一括審査方式の適用対象に、発注者支援業務を追加し、更なる負担軽減に取り組んだ。

### 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。

- ・建設発生土の搬出先の選定に際しては、既存・既定の発生土受入地のみならず、自治体や周辺公共工事との連携等を図ることで、より条件のよい受入環境を求め、発生土処理に係るコストを縮減。（神奈川東部方面線）
- ・建設発生土受入地の造成工事において、土堰堤を構築する材料を購入土ではなく、現地発生土を改良して使用することによるコスト縮減（北海道新幹線）
- ・路線の延伸に伴い必要となった追加設備において、既存の設備を改修して共用することで新設する設備を減らしコスト縮減（北陸新幹線）

### (2) ECI方式（技術協力・施工タイプ）による工事発注【当該取組みの実施状況】

新幹線の建設工事では土木、建築、設備など複数分野の工事が輻輳するため、工事着手後に設計の見直しが必要となることも多く、工事契約の変更が生じて手戻りが発生する場合がある。このため、公共工事の品質確保の促進に関する法律（平成17年法律第18号）第18条に規定される技術提案の審査及び価格等の交渉による方式（ECI方式）の技術協力・施工タイプについて、令和3年10月より運用を開始した。

現在、北海道新幹線の車両基地高架橋工事において、優先交渉権者を選定しており、令和4年5月にその者と技術協力業務を契約した。令和4年度は技術提案を踏まえた詳細設計を進め、令和5年度内の工事契約に向け手続きを進めた。

### (3) 事業促進PPPの制度活用【当該取組みの実施状況】

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

令和4年度は、北海道新幹線建設局において、工程進捗確認業務を令和4年10月、12月に「北海道新幹線、工程進捗確認業務R4」の公示、再公示を行ったが契約には至らなかった。施工監理業務については、令和5年2月に「北海道新幹線、施工監理業務R5」を公示し、令和5年5月に契約を締結した。

(4) 概算数量発注方式の制度導入【当該取組みの実施状況】

概算数量発注方式は、工事発注内容の一部において、詳細な図面等を省略し、標準的な図面及び概数によることとし、契約締結後、速やかに詳細な図面、数量等を確定させ、契約変更（設計変更）を行うものであり、設計図書の省力化及び積算業務の簡素化により発注時期の前倒し及び平準化を図るため、令和3年度より、北海道新幹線の一部工事において本制度を導入したところである。

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

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

(5) 各種業務システムに関するデジタル統括アドバイザー（旧CIO補佐官）による検討・評価【当該取組みの実施状況】

新財務会計システム・各種工事積算システム・業務ポータルシステムについては、調達仕様書等作成の段階から、デジタル統括アドバイザーによるアドバイス・評価を受けて設計・構築を実施しているところ。

文書管理システムについては構築・移行後、令和5年1月に運用を開始した。

令和4年度に入札が不調になった2つの業務システム（電気工事積算システム、建設予算管理システム）は、複数業者からのヒアリングのうえ、仕様や競争参加条件の見直しを行い、デジタル統括アドバイザーの助言・評価を受けたうえで、改めて調達を実施することとなった。

(6) 電子複写機等の本社一括調達【当該取組みの実施状況】

複写サービス及びプリントサービス提供契約については、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、本社及び地方機関の全146台について本社一括調達となり、地方機関における入札手続き業務が軽減された。

また、プリント、コピー等について、モノクロ・両面印刷等の活用を推進するとともに、働き方改革環境整備の一環としてモバイルPCへの移行、在宅勤務の促進、電子決裁の拡大（押印の見直しによるワークフローへの移行）、会議・打合せ資料のペーパーレス化などを総合的に実施することにより、プリント、コピー等に係る経費削減に取り組んだ。

(7) 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3年度 113件）及び一者応札・応募案件（令和3年度 134件）のほか、一定の関係を有する法人の一者応札・応募案件（令和3年度 4件）及び公益法人に対する支出（令和3年度 17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4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3年度における競争性のない随意契約（113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4年度においてもこれらの取組みを着実に実施し、再発防止に努めてきたところである。

① 契約業務研修の充実

全役職員を対象としたeラーニング、内部統制・コンプライアンスに関するカリキュラムに基づく階層別研修、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4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4年度契約実績

(1) 令和4年度の契約状況は、表2.1 2-2のとおりであり、契約件数は1,153件、契約金額は2,723億円である。

競争性のある契約は355件（構成比30.8%）、2,117億円（構成比77.8%）であり、その内訳は図2.1 2-1のとおりである。令和3年度と比較して金額が大きく増加したのは、北海道新幹線において大型の高架橋等の土木工事発注が最盛期を迎え、一工事あたりの契約金額が大きくなったことによる。一方、件数が微減したのは、北海道新幹線の建設進捗への対応として令和3年度に多数の自動車賃貸借及び自動車管理業務を複数年度契約で発注したため、翌年である令和4年度の契約は前年度比では減少したものである。

競争性のない随意契約は798件（構成比69.2%）、607億円（構成比22.3%）である。その内訳は図2.1 2-2のとおりであり、鉄道事業者の営業線内で施工する委託工事や共有船の建造など、いずれもその性質上、競争性のない随意契約によらざる得ないものである。令和3年度と比較して金額が減少したのは、開業区間における鉄道事業者への委託工事が終了したこと、大型の共有船建造が減少したことによる。一方、件数が微増したのは、北海道新幹線の事業進捗に伴い事務所等賃貸借等及びリース等が増加したこと、北陸新幹線の工事施工に伴い借地契約が減少したこと等複数の要因による結果である。

全体として令和4年度は令和3年度と比較し、件数については、競争性のある契約の割合がやや減少（-1.8%）しているが、これは競争性のある契約の発注件数自体が減少したものであり、競争性のない契約へ移行したものではない。

競争性のある契約のうち、金額で大きな割合を占める鉄道施設の工事については、すべての案件で競争入札を実施し、着実に契約に至っているところである。

表2.1 2-2 令和4年度の調達全体像

(単位:件、億円)

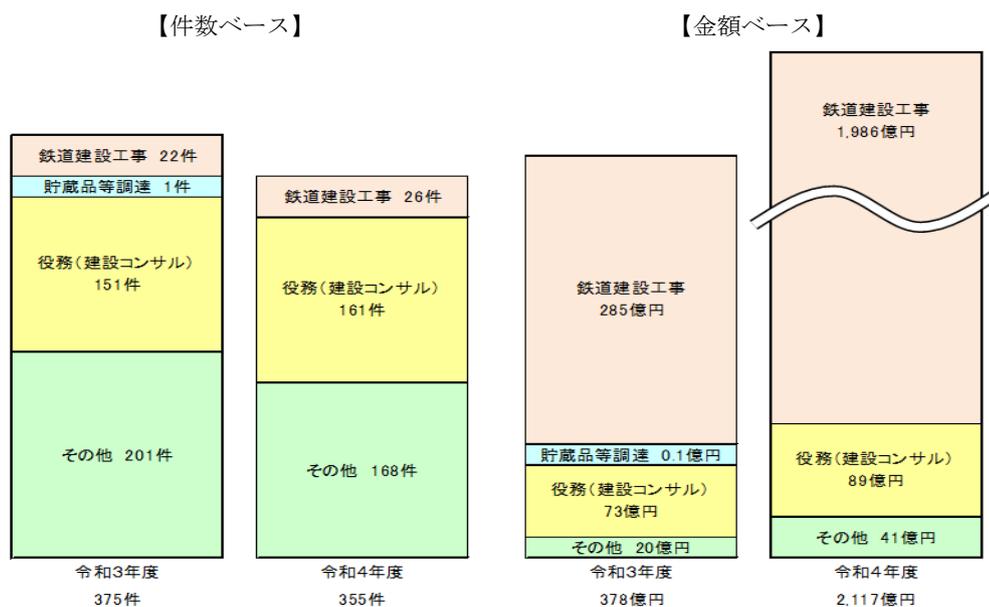
	令和3年度		令和4年度		比較増△減	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
競争入札等	(28.5%) 328	(30.4%) 365	(26.7%) 308	(77.3%) 2,105	(△6.1%) △20	(476.7%) 1,740
企画競争・公募	(4.1%) 47	(1.2%) 14	(4.1%) 47	(0.4%) 12	(0%) 0	(△14.2%) △2
競争性のある 契約(小計)	(32.6%) 375	(31.5%) 378	(30.8%) 355	(77.7%) 2,117	(△5.3%) △20	(460.1%) 1,739
競争性のない 随意契約	(67.4%) 776	(68.5%) 821	(69.2%) 798	(22.3%) 607	(2.8%) 22	(△26.1%) △214
合計	(100%) 1,151	(100%) 1,199	(100%) 1,153	(100%) 2,723	(0.2%) 2	(127.1%) 1,524

(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4年度の対令和3年度伸率である。

(注3) 少額随意契約は含まない。

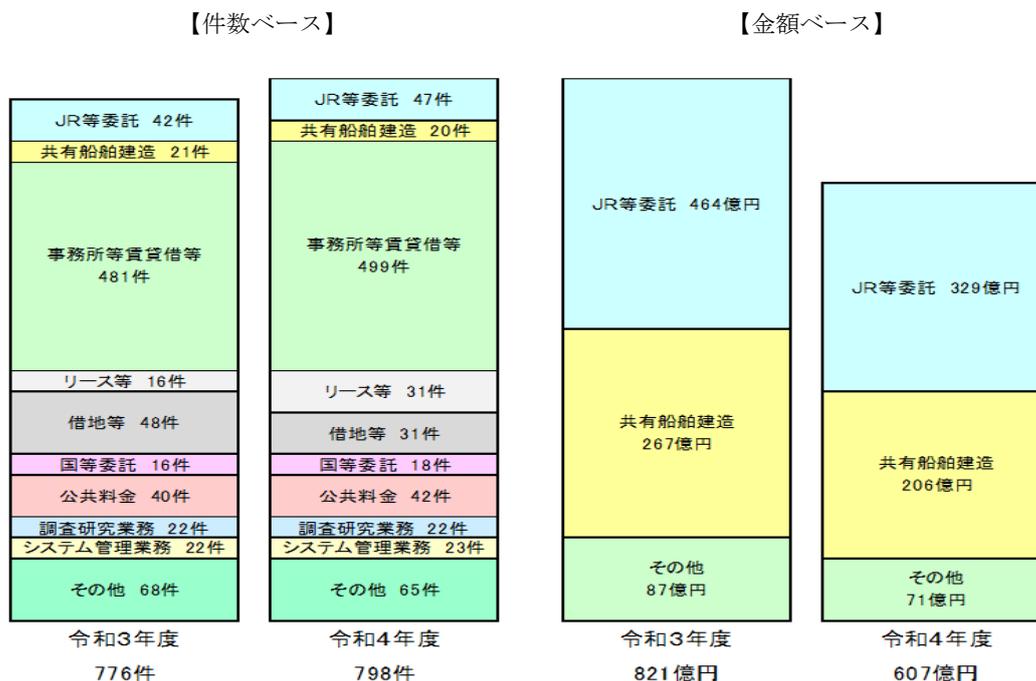
図2.1 2-1 令和3年度及び令和4年度における競争性ある契約の実績



(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3年度及び令和4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4年度の一者応札・応募の状況は、表2.1 2-3のとおりであり、契約件数は157件（構成比44.2%）、契約金額は82億円（構成比3.9%）である。

令和3年度と比較して、件数、金額とも増加している（件数は17.2%の増、金額は9.9%の増）が、北海道新幹線の事業進捗に伴い比較的一者応札の多い発注者支援業務の発注が増加したことが大きな要因である。

表2.1 2-3 令和4年度の一者応札・応募状況 (単位：件、億円)

		令和3年度	令和4年度	比較増△減
2者以上	件数	241 (64.3%)	198 (55.8%)	△43 (△17.8%)
	金額	303 (80.2%)	2,034 (96.1%)	1,731 (571.3%)
1者	件数	134 (35.7%)	157 (44.2%)	23 (17.2%)
	金額	75 (19.8%)	82 (3.9%)	7 (9.3%)
合計	件数	375 (100%)	355 (100%)	△20 (△5.3%)
	金額	378 (100%)	2,117 (100%)	1,739 (460.1%)

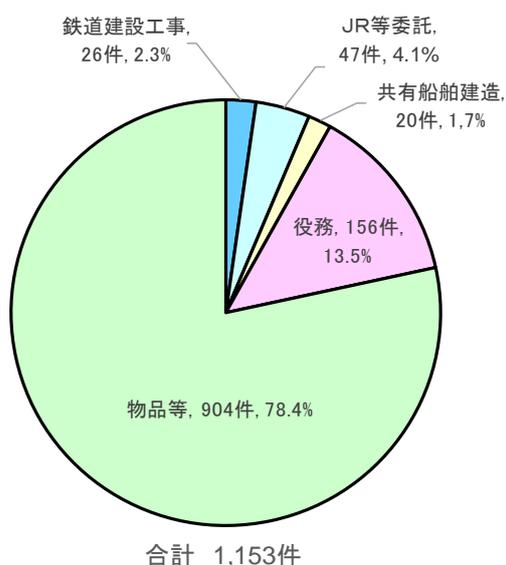
(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(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。

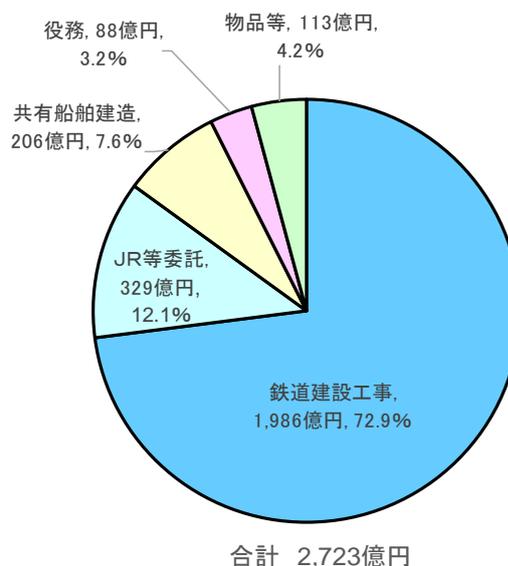
(注3) 比較増△減の（ ）書きは、令和4年度の対令和3年度伸率である。

(参考) 令和4年度契約の件数及び金額の内訳

【件数ベース】



【金額ベース】



(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、以下のとおり施行伺から入札までの一連の手続における執行体制及び審査体制のもと、契約手続きを行った。

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

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

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

## 2. (1) ③人件費管理の適正化

### ■中期目標

#### ③ 人件費管理の適正化

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

### ■中期計画

#### ③ 人件費管理の適正化

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

### ■令和4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た。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

### ■課題と対応

引き続き国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適

正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表していく。

## ■当該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：13.6% 機構：19.4%

※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：5.7% 機構：14.1%

＜単身赴任手当の支給対象者の割合＞

国家公務員：7.9% 機構：14.6%

＜管理職手当の支給対象者の割合＞

国家公務員：16.8% 機構：20.7%

（注）上記の国家公務員の数値については、令和3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年～3年周期で全国異動をする必要があるなどの事情を考慮した給与体系としている。

### 【採用状況】

国家公務員：大卒程度（総合職・一般職） 4,012名（74.2%）

高卒程度（一般職） 1,398名（25.8%）

機 構：高専卒、大卒、大学院卒 39名（100%）

（注）上記の国家公務員の数値については、令和3年度年次報告書（人事院）より引用

### 【主な資格の保有者（令和3年度末現在）】

博士14名、技術士130名、鉄道設計技士36名、一級建築士33名

## 2. 給与水準の適正化に向けた令和4年度の実施状況等

給与水準については、令和4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組みを推進しているところである。

## 3. 検証結果及び実施状況の公表

令和3年度の給与水準に関する検証の結果及び実施状況については、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4年6月にホームページで公表した。

## 2. (1) ④一般管理費の効率化

### ■中期目標

- ④ 一般管理費の効率化  
一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（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4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> (6,610) ≪6,722≫	6,440 <6,556> (6,440) ≪6,556≫	
削減率 (各年度計画予算額と平成29年度計画予算額との比較)	—	—	△0.1% <0.5%> (△0.1%) ≪0.3%≫	△1.0% <△0.2%> (△1.0%) ≪△0.2%≫	△1.7% <△0.7%> (△1.7%) ≪△0.9%≫	△2.5% <△0.9%> (△2.5%) ≪△0.9%≫	△5.0% <△3.3%> (△5.0%) ≪△3.3%≫	
<参考> 中期計画上の推計額 (百万円)	—	—	6,774 <6,810> (6,774) ≪6,799≫	6,715 <6,751> (6,715) ≪6,740≫	6,664 <6,710> (6,664) ≪6,689≫	6,610 <6,696> (6,610) ≪6,635≫	6,440 <6,526> (6,440) ≪6,465≫	
達成度 (年度計画の削減率と中期計画上の削減率の比較)	—	—	100% <100%> (100%) ≪100%≫	100% <48.6%> (100%) ≪35.3%≫	100% <72.7%> (100%) ≪67.3%≫	100% <69.1%> (100%) ≪40.1%≫	100% <88.1%> (100%) ≪71.0%≫	

(注1) 本書は、特殊要因を除いた変更後の予算額。

< >は、特殊要因を含んだ変更後の予算額。

( )は、特殊要因を除いた当初計画の予算額。

≪ ≫は、特殊要因を含んだ当初計画の予算額。

(注2) 特殊要因は、中央新幹線建設資金貸付等業務、海外高速鉄道調査等業務、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4年度計画予算における人件費を除いた一般管理費6,556百万円のうち、特殊要因（中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費32百万円、海外高速鉄道調査等業務に係る経費30百万円、都市鉄道融資及び物流施設融資業務に係る経費31百万円並びに令和3年度以降の新たなJR二島貨物支援業務に係る経費23百万円）を除いた評価対象の予算額は6,440百万円であり、平成29年度計画予算6,780百万円と比べ、物件費を削減したことにより340百万円の減（△5.0%）となり、中期計画における所期の目標を達成した。

## ■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、340百万円（△5.0%）を削減しており、中期計画における所期の目標を達成したため。

## ■課題と対応

—

## 2. (1) ⑤事業費の効率化

### ■中期目標

#### ⑤ 事業費の効率化

事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（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4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≫	948,291 <1,107,368> (943,276) ≪1,102,353≫	724,066 <1,001,482> (720,804) ≪998,220≫	
削減率(各年度計画予算額と平成29年度計画予算額との比較)	—	—	4.7% <7.4%> (3.9%) ≪6.6%≫	3.4% <6.5%> (3.2%) ≪6.3%≫	5.3% <21.0%> (4.8%) ≪7.9%≫	1.7% <18.7%> (1.1%) ≪18.2%≫	△22.4% <7.4%> (△22.7%) ≪7.0%≫	
<参考> 中期計画上の推計額 (百万円)	—	—	969,800 <995,571> (969,800) ≪995,554≫	977,190 <1,003,050> (977,190) ≪1,002,945≫	935,294 <1,078,371> (935,294) ≪961,050≫	992,816 <1,149,690> (816,574) ≪842,330≫	885,803 <962,847> (826,888) ≪852,644≫	
達成度(年度計画の削減率と中期計画上の削減率の比較)	—	—	85.5% <90.9%> (102.9%) ≪101.7%≫	140.7% <116.1%> (150.5%) ≪120.0%≫	5.5% <74.4%> (6.1%) ≪38.6%≫	383.1% <124.2%> (△1082.9%) ≪△53.1%≫	22.4% <43.9%> (49.9%) ≪△121.7%≫	

(注1) 本書は、特殊要因を除いた変更後の予算額。

< >は、特殊要因を含んだ変更後の予算額。

( )は、特殊要因を除いた当初計画の予算額。

≪ ≫は、特殊要因を含んだ当初計画の予算額。

(注2) 特殊要因は、中央新幹線建設資金貸付等業務、海外高速鉄道調査等業務、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4年度計画予算における事業費1,001,482百万円のうち、特殊要因（中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費25,756百万円、海外高速鉄道調査等業務に係る経費3,114百万円、都市鉄道融資及び物流施設融資業務に係る経費202,524百万円、並行在来線会社への出資業務に係る経費820百万円並びに令和3年度以降の新たなJR二島貨物支援業務に係る経費45,202百万円）を除いた評価対象の予算額は724,066百万円であり、平成29年度計画予算932,565百万円と比べ、業務経費を削減したこと等により208,499百万円の減（△22.4%）となり、中期計画における所期の目標を達成した。

## ■評定と根拠

評定： B

根拠： 特殊要因を除いた事業費は平成29年度計画予算932,565百万円と比べ、208,499百万円の減（△22.4%）となり、中期計画における所期の目標を達成したため。

## ■課題と対応

—

## 2. (1) ⑥資産の有効活用

### ■中期目標

#### ⑥ 資産の有効活用

宿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4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。

### ■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%	95.1%	95.2%	

## ■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。

## ■評定と根拠

評定： B

根拠： 保有宿舎・寮について効率的な活用を図ったことにより、95.2%と高い入居率を維持できたことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

## ■課題と対応

—

## 2. (2) 電子化の推進

### ■中期目標

#### (2) 電子化の推進

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

また、デジタル庁が策定した、「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行う。

<指標>

- ・ Web会議開催回数
- ・ 電子決裁率

### ■中期計画

#### (2) 電子化の推進

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

また、デジタル庁が策定した、「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行う。

### ■令和4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とともに、「鉄道・運輸機構改革プラン」における業務の生産性の向上や働きやすい職場環境の構築に資するため、デジタル技術の活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。

また、デジタル庁が策定した、「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行う。

### ■主な評価指標

- 指標：
- ・ Web会議開催回数
  - ・ 電子決裁率

評価の視点： 電子化の推進により業務の簡素化及び効率化を図っているか。

## ■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
Web会議開催回数	—	—	632回 (4月～3月)	1,110回 (4月～3月)	2,255回 (4月～3月)	359回 (4月～10月)	—	
電子決裁率	—	—	50.5% (4月～3月)	59.3% (4月～3月)	69.8% (4月～3月)	86.3% (4月～3月)	93.0% (4月～3月)	

注)・「Web会議開催回数」については、Web会議システム「V-CUBE」(令和3年10月運用終了)における会議開催回数のみを対象としており、Microsoft Teamsによる会議開催回数は対象としていない。

## ■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ほか、働き方改革に対応した環境整備のため、ITの活用等により、以下に掲げるものをはじめとして、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進した。

### 1. Web会議及びペーパーレス会議

Web会議については、Web会議が可能な専用端末による利用としていたものに加え、Microsoft Teamsの導入により各職員の端末から利用が可能となり、さらにはビジネスチャットやファイル共有が可能となったことから、Microsoft Teamsに運用を統一した。また、Web会議やペーパーレス会議のニーズの高まりを受けて、大型ディスプレイ、スピーカーマイク等の環境を充実させたことにより、出張に係る時間をほかの業務に充てることが可能となったほか、遠隔地間のコミュニケーションの円滑化を図ることができた。

### 2. 電子決裁

文書の起案については、電子的方式によることを原則としているところ、電子決裁の不可能な項目の見直しや電子決裁の推進に関する通知を発出し、電子決裁率の向上に努めた。また、後述するリモートアクセスサービスとの連携を行い、出張等の外勤時においても承認が可能な環境の整備に努めた。このほか、グループウェアのワークフロー機能を用いて、様々な申請と承認の活用にも努めた。

### 3. モバイル通信可能なノートPCの導入

令和2年度に導入を開始したモバイル通信機能付きのノートPCについては、1,384台（令和4年度初：約80%の配備率）から1,794台と（令和4年度末）へと大幅に導入を加速化し、全役職員が在宅勤務や自席にとらわれない働き方が可能となるよう環境を整備するとともに、業務における効率的で効果的な活用を促進した。

#### 4. デジタルツールの利活用

社外からのリモートアクセスの利便性向上のため、令和3年度に新たに導入したリモートアクセスツールにおいて、緊急時や外業におけるメールやイントラサイトの閲覧に加え、Microsoft Teamsでのビジネスチャットや業務システムの利用を実現することができた。また、AIを活用した議事録作成ツールや自動翻訳ツールを導入し、各種会議や関係者との協議などにおける議事録作成等の効率化に寄与することができた。

#### 5. 業務システムの最適化

各部門の実務において利用している業務システムについては、デジタル統括アドバイザーの助言を得て関係課と課題を調整し、パッケージシステムの未導入の業務システムを中心に、新たなシステムによる運用・利用の効率化の実現のため、システム間のデータ連携が図れるようシステムの構築を進めている。また、地方機関で調達・管理を行っている一部のシステムについては、本社へ移管し、システム運用管理の合理化・適正化を推進した。

#### 6. 事業におけるDXの実現

機構内に設置した「ICT推進チーム」において、遠隔臨場の確認項目の精査と開始後の実証フォローに加え、開業監査業務のデジタル化など、DXを推進した。北海道新幹線建設工事においては、遠隔臨場のモデル工区を設定し、各種技術の実証を行った。

### ■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 令和4年度の取組みとして、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進した。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

### ■ 課題と対応

—

### 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4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4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4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4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。

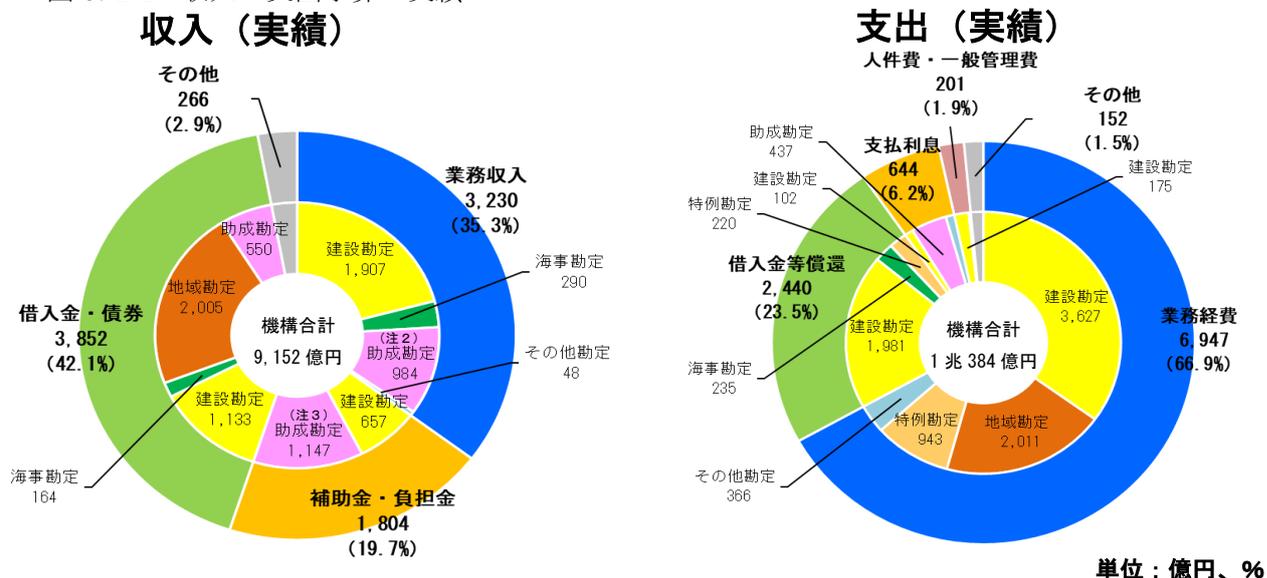
## ■課題と対応

### ■当該事業年度における業務運営の状況

令和4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1,882億円、海事勘定の共有船舶使用料収入が256億円であり、その他の勘定の業務収入も含めて合計3,230億円（構成比35.3%）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657億円の交付を受け、助成勘定の鉄道助成業務費の財源1,147億円と合わせて合計1,804億円（構成比19.7%）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1,133億円、海事勘定の共有船建造費の財源として164億円、地域勘定の都市鉄道融資業務の財源として2,005億円、助成勘定の債務償還業務の財源として550億円であり、合計3,852億円（構成比42.1%）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3,627億円、地域勘定の地域公共交通等業務関係経費が2,011億円、特例勘定の特例業務関係経費が943億円であり、その他の勘定の業務経費も含めて合計6,947億円（構成比66.9%）を計上した。借入金等償還は、建設勘定が1,981億円、海事勘定が235億円、地域勘定が3億円、特例勘定220億円であり、合計2,440億円（構成比23.5%）の償還を行った。

図 3.1-1 収入・支出予算の実績



(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、381億円は特例勘定へ繰り入れた。

(注3) このうち1,006億円は、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4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、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減少した。また、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。

支出では、建設勘定において、整備新幹線事業の前年度繰越事業費が増加したこと及び助成勘定において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）

建設勘定において、受託事業の引渡しが計画を下回ったことにより、受託経費及び受託収入が減少した。

- ・ 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 4 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	53,586	12,210	-	65,796	53,407	12,265	-	65,673
地方公共団体建設費負担金	53,586	-	-	53,586	53,407	-	-	53,407
地方公共団体建設費補助金	-	12,210	-	12,210	-	12,265	-	12,265
政府出資金	-	-	3,090	3,090	-	-	-	-
借入金等	-	96,357	18,643	115,000	-	94,632	18,629	113,261
財政融資資金借入金	-	11,100	-	11,100	-	11,100	-	11,100
民間借入金	-	18,257	5,643	23,900	-	16,532	5,629	22,161
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	-	67,000	13,000	80,000	-	67,000	13,000	80,000
業務収入	90,363	65,873	33,003	189,240	91,321	66,504	32,917	190,742
受託収入	-	-	34,134	34,134	-	-	15,965	15,965
業務外収入	155	1,653	256	2,064	8,229	1,609	283	10,121
他勘定より受入	96,672	11,589	17,402	125,663	102,405	11,699	16,946	131,050
計	240,776	187,682	106,527	534,985	255,362	186,709	84,740	526,812
支出								
業務経費								
鉄道建設業務関係経費	248,071	30,944	21,434	300,449	314,455	30,401	17,860	362,716
受託経費	-	-	32,176	32,176	-	-	14,775	14,775
鉄道建設業務関係経費	-	-	46,581	46,581	-	-	46,581	46,581
借入金等償還	-	151,557	46,581	198,138	-	151,558	46,581	198,140
支払利息	3,956	5,777	849	10,582	3,956	5,489	789	10,234
一般管理費	3,985	377	792	5,154	3,541	349	494	4,384
人件費	11,186	1,059	2,239	14,484	10,761	1,060	1,341	13,163
業務外支出	9,086	2,300	3,052	14,438	8	274	61	343
他勘定へ繰入	903	15,419	-	16,322	560	15,412	-	15,972
計	277,187	207,433	107,123	591,743	333,282	204,543	81,901	619,726

〔人件費の見積もり〕 11,311百万円を支出する。  
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

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

- ※1 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
- ※2 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる増
- ※3 整備新幹線事業において、消費税の還付があったことによる増
- ※4 整備新幹線事業において、前年度繰越事業費が増加したことによる増
- ※5 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
- ※6 経費の節減による減
- ※7 消費税の納付がなかったことによる減

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	226,198	64,215	55,135	345,548	233,520	65,767	53,018	352,304
経常費用	226,042	58,826	54,167	339,035	233,207	60,737	52,195	346,139
鉄道建設業務費	225,141	57,930	52,964	336,035	232,358	60,047	51,376	343,781
受託経費	99	682	858	1,639	3	476	360	840
一般管理費	728	195	324	1,247	769	194	439	1,402
減価償却費	74	19	21	114	76	19	20	115
財務費用	2	5,335	874	6,211	198	5,024	797	6,019
雑損	154	54	93	301	26	6	23	55
臨時損失	-	-	-	-	89	-	3	92
収益の部	226,198	64,355	55,234	345,786	233,520	65,782	53,088	352,390
鉄道建設業務収入	90,245	61,698	44,730	196,673	90,545	63,108	43,506	197,159
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	-	21	-	21	-	20	-	20
受託収入	99	682	858	1,639	3	476	360	840
資産見返負債戻入	135,698	1,812	9,390	146,900	142,880	2,083	8,924	153,887
資産見返補助金等戻入	131,486	1,804	1,021	134,311	138,056	2,071	695	140,822
その他	4,211	7	8,369	12,588	4,824	12	8,229	13,065
財務収益	2	0	-	2	24	4	-	28
雑益	154	142	255	552	67	90	298	455
臨時利益	-	-	-	-	-	-	0	0
純利益	-	140	99	239	-	16	70	86
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-	-	-
総利益	-	140	99	239	-	16	70	86

- ※1 その他事業において、受託事業の引渡しが計画を下回ったことによる減
- ※2 その他事業において、費用計上する一般管理費が予定を上回ったことによる増
- ※3 整備新幹線事業において、雑損が予定を下回ったことによる減
- ※4 整備新幹線事業において、固定資産売却損があったことによる増
- ※5 整備新幹線事業において、利息収入が予定を上回ったことによる増
- ※6 整備新幹線事業において、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	693,335	231,146	124,592	1,049,074	1,366,130	286,361	124,575	1,777,067
業務活動による支出	276,812	40,449	60,119	377,379	340,554	47,328	35,382	423,264
投資活動による支出	4	-	348	353	1,007,905	58,300	48	1,066,252
財務活動による支出	-	166,949	46,581	213,530	-	166,950	46,581	213,532
翌年度への繰越金	416,519	23,749	17,544	457,812	17,671	13,784	42,564	74,019
資金収入	693,335	231,146	124,592	1,049,074	1,366,130	286,361	124,575	1,777,067
業務活動による収入	240,621	91,270	84,794	416,686	244,188	94,315	83,691	422,195
受託収入	303	750	34,134	35,187	220	399	15,965	16,585
その他の収入	240,318	90,520	50,661	381,499	243,968	93,516	67,726	405,810
投資活動による収入	155	55	0	210	1,073,000	87,600	0	1,160,600
財務活動による収入	-	96,357	21,733	118,090	-	94,632	18,629	113,261
前年度より繰越金	452,559	43,484	18,065	514,088	48,942	8,814	22,255	81,011

(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。

- ※1 整備新幹線事業において、事業の進捗が計画を上回ったことによる増
- ※2 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
- ※3 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減
- ※4 整備新幹線事業において、有価証券の償還があったことによる増

【海事勘定】

予算

(単位:百万円)

区 分	計画	実績	
収入			
借入金等	31,400	16,400	
財政融資資金借入金	24,400	16,400	※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	7,000	-	※2 船舶取得費が予定を下回ったことに伴う減
業務収入	28,436	28,982	
業務外収入	69	49	※3 雑収入が予定を下回ったことによる減
計	59,905	45,431	
支出			
業務経費			
海事業務関係経費	35,521	22,460	※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	23,523	23,523	
支払利息	424	333	※5 借入金額が予定を下回ったことによる減
一般管理費	214	194	
人件費	862	757	※6 欠員があったことによる減
業務外支出	95	0	※7 民間借入金を借入れしなかったことによる減
計	60,639	47,267	

[人件費の見積もり] 650百万円を支出する。

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	25,523	25,064	
経常費用	25,001	24,738	
海事業務費	23,896	23,832	
一般管理費	1,102	903	※1 人件費が予定を下回ったことによる減
減価償却費	3	3	
財務費用	522	326	※2 借入金額が予定を下回ったことによる減
収益の部	26,037	26,280	
海事業務収入	25,600	25,857	
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	437	334	※3 船舶取得費が予定を下回ったこと等に伴う減
臨時利益	-	89	※4 固定資産売却益等があったことによる増
純利益	514	1,216	
目的積立金取崩額	-	-	
総利益	514	1,216	

資金計画

(単位:百万円)

区 分	計画	実績	
資金支出	68,437	54,101	
業務活動による支出	2,128	1,416	※1 資産保全管理諸費が予定を下回ったこと等による減
投資活動による支出	34,908	20,434	※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	23,523	23,523	
翌年度への繰越金	7,877	8,728	
資金収入	68,437	54,101	
業務活動による収入	26,067	25,530	
投資活動による収入	2,559	3,394	※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	31,400	16,400	※4 借入金の借入が予定を下回ったことによる減
前年度よりの繰越金	8,410	8,776	

(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	60	-	60	56	-	56
政府出資金	10	-	10	-	-	-
借入金等						
財政融資資金借入金	201,500	-	201,500	200,520	-	200,520
業務収入	1,107	-	1,107	1,107	-	1,107
業務外収入	5	-	5	5	0	5
他勘定より受入	820	-	820	520	-	520
計	203,502	-	203,502	202,208	0	202,208
支出						
業務経費						
地域公共交通等業務関係経費	202,339	0	202,339	201,057	0	201,057
借入金等償還	307	-	307	307	-	307
支払利息	699	-	699	699	-	699
一般管理費	36	0	36	31	0	31
人件費	111	0	112	77	0	77
業務外支出	9	0	9	9	-	9
計	203,502	0	203,502	202,180	0	202,181

〔人件費の見積もり〕 91百万円を支出する。

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並びに並行在来線会社に対する出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 地域公共交通出資等業務において、出資額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 欠員があったことによる減

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	877	1	877	832	0	832
経常費用	156	1	156	124	0	125
地域公共交通等業務費	8	0	8	16	0	16
一般管理費	147	0	147	109	0	109
減価償却費	0	0	0	0	0	0
財務費用	721	-	721	707	-	707
収益の部	877	-	877	858	0	858
運営費交付金収益	55	-	55	53	-	53
地域公共交通等業務収入	813	-	813	799	-	799
賞与引当金見返に係る収益	4	-	4	2	-	2
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	-	4	4	-	4
純利益	-	△ 1	△ 1	26	△ 0	25
目的積立金取崩額	-	1	1	-	0	0
総利益	-	-	-	26	-	26

※1 地域公共交通等出資等業務において、調査費が予定を上回ったことによる増

※2 人件費が予定を下回ったことに伴う減

※3 人件費が予定を下回ったことに伴う減

※4 利息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	203,510	19	203,530	202,229	22	202,251
業務活動による支出	203,193	1	203,194	201,874	0	201,875
投資活動による支出	1	-	1	0	-	0
財務活動による支出	307	-	307	307	-	307
翌年度への繰越金	9	18	27	47	21	69
資金収入	203,510	19	203,530	202,229	22	202,251
業務活動による収入	1,993	-	1,993	1,685	0	1,685
運営費交付金による収入	60	-	60	56	-	56
その他の収入	1,933	-	1,933	1,629	0	1,629
財務活動による収入	201,510	-	201,510	200,520	-	200,520
前年度よりの繰越金	7	19	27	24	22	45

※1 固定資産の取得が予定を下回ったことによる減

※2 地域公共交通出資等業務において、出資額が計画を下回ったことによる減

(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	104,636	-	-	-	-	104,636	114,769	-	-	-	-	114,769
国庫補助金	104,615	-	-	-	-	104,615	114,748	-	-	-	-	114,748
政府補給金	21	-	-	-	-	21	21	-	-	-	-	21
借入金等	-	-	55,000	-	-	55,000	-	-	55,000	-	-	55,000
民間借入金	-	-	55,000	-	-	55,000	-	-	55,000	-	-	55,000
業務収入	-	25,750	72,431	283	-	98,465	-	25,750	72,431	256	-	98,437
業務外収入	72	-	-	0	-	72	8	-	0	0	-	8 ※1
他勘定より受入	15,502	-	-	-	-	15,502	15,452	-	-	-	-	15,452
他経理より受入	16,300	-	15,392	-	△31,692	-	16,300	-	15,392	-	△31,692	-
計	136,510	25,750	142,823	483	△31,692	273,875	146,528	25,750	142,823	456	△31,692	283,866
支出												
業務経費												
鉄道助成業務関係経費	10,359	-	-	6	-	10,365	14,148	-	-	4	-	14,152 ※2
支払利息	-	25,750	17,990	-	-	43,740	-	25,750	17,990	-	-	43,740
一般管理費	-	-	-	127	-	127	-	-	-	119	-	119
人件費	-	-	-	324	-	324	-	-	-	296	-	296
業務外支出	182	-	-	26	-	208	69	-	-	23	-	92 ※3
他勘定へ繰入	110,577	-	108,533	-	-	219,110	116,920	-	108,533	-	-	225,453
他経理へ繰入	15,392	-	16,300	-	△31,692	-	15,392	-	16,300	-	△31,692	-
計	136,510	25,750	142,823	483	△31,692	273,875	146,528	25,750	142,823	442	△31,692	283,852

※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、前年度からの繰越があったことによる増

※3 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】 272百万円を支出する。

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、機構法の一部改正に伴う令和3年度以降の旅客会社に対する支援の拡充に係る経費である。

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	121,118	25,750	74,360	460	△16,300	205,388	129,034	25,750	74,360	413	△16,300	213,257
経常費用	120,936	-	27,297	460	△16,300	132,393	129,006	-	27,297	413	△16,300	140,416
鉄道助成業務費	120,936	-	27,297	-	△16,300	131,933	129,006	-	27,297	-	△16,300	140,002
一般管理費	-	-	-	459	-	459	-	-	-	411	-	411 ※1
減価償却費	-	-	-	1	-	1	-	-	-	2	-	2
財務費用	-	25,750	47,063	-	-	72,813	-	25,750	47,063	-	-	72,813
雑損	182	-	-	-	-	182	28	-	-	-	-	28 ※2
収益の部	121,118	25,750	72,431	459	△16,300	203,458	129,034	25,750	72,432	434	△16,300	211,350
運営費交付金収益	-	-	-	187	-	187	-	-	-	187	-	187
鉄道助成業務収入	16,300	25,750	72,431	257	△16,300	98,439	16,300	25,750	72,431	232	△16,300	98,414
補助金等収益	104,636	-	-	-	-	104,636	112,706	-	-	-	-	112,706
賞与引当金見返に係る収益	-	-	-	13	-	13	-	-	-	11	-	11
退職給付引当金見返に係る収益	-	-	-	1	-	1	-	-	-	3	-	3
資産見返負債戻入	-	-	-	0	-	0	-	-	-	1	-	1
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
財務収益	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	0 ※3
雑益	182	-	-	0	-	182	28	-	-	0	-	28 ※4
純利益	-	-	△1,929	△1	-	△1,930	-	-	△1,929	21	-	△1,907
目的積立金取崩額	-	-	-	3	-	3	-	-	-	2	-	2
総利益	-	-	△1,929	2	-	△1,927	-	-	△1,929	23	-	△1,905

※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見込みより少なかったことによる減

※3 財務収益があったことによる増

※4 鉄道助成業務において、助成金の返還が見込みより少なかったことによる減

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	136,510	25,750	142,824	791	△31,692	274,183	146,146	25,750	142,824	820	△31,692	283,849
業務活動による支出	136,510	25,750	63,363	502	△31,692	194,433	146,146	25,750	63,363	438	△31,692	204,006
投資活動による支出	-	-	-	3	-	3	-	-	-	1	-	1 ※1
財務活動による支出	-	-	79,460	-	-	79,460	-	-	79,460	-	-	79,460
翌年度への繰越金	-	-	0	287	-	288	-	-	1	380	-	381
資金収入	136,510	25,750	142,824	791	△31,692	274,183	146,146	25,750	142,824	820	△31,692	283,849
業務活動による収入	136,510	25,750	87,823	485	△31,692	218,876	146,145	25,750	87,823	454	△31,692	228,481
運営費交付金による収入	-	-	-	200	-	200	-	-	-	200	-	200
補助金等による収入	104,636	-	-	-	-	104,636	114,386	-	-	-	-	114,386
その他の収入	31,874	25,750	87,823	285	△31,692	114,040	31,760	25,750	87,823	254	△31,692	113,895
財務活動による収入	-	-	55,000	-	-	55,000	-	-	55,000	-	-	55,000
前年度よりの繰越金	-	-	0	306	-	306	1	-	1	368	-	368

※1 固定資産の取得が予定を下回ったことによる減

(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。

【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	3,683	3,717
業務外収入	16	169
他勘定より受入	108,533	108,533
計	112,232	112,419
支出		
業務経費		
特例業務関係経費	97,040	94,278
借入金等償還	22,000	22,000
支払利息	9,426	9,426
一般管理費	1,026	661
人件費	530	413
業務外支出	1	1
他勘定へ繰入	15,086	14,130
計	145,109	140,909

※1 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

※2 経費の節減による減

※3 欠員があったことによる減

[人件費の見積もり] 429百万円を支出する。

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

(注1) 第4期中期計画期間における特殊要因については、債務等処理法の一部改正に伴う令和3年度以降の会社等に対する支援の継続・拡充に係る経費である。

収支計画

(単位:百万円)

区 分	計 画	実 績
費用の部	60,275	61,290
経常費用	50,848	51,889
特例業務費	49,428	50,099
一般管理費	1,394	1,765
減価償却費	26	25
財務費用	9,427	9,401
収益の部	29,089	29,319
特例業務収入	-	62
財務収益	29,085	29,109
雑益	4	148
純利益	△31,186	△31,971
目的積立金取崩額	-	-
総利益	△31,186	△31,971

※1 収支計画の見直しによる増

※2 恩給負担金引当金戻入益を計上したことによる増

※3 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

資金計画

(単位:百万円)

区 分	計 画	実 績
資金支出	242,636	1,299,103
業務活動による支出	123,044	118,093
投資活動による支出	65	1,114,228
財務活動による支出	22,000	22,000
翌年度への繰越金	97,527	44,782
資金収入	242,636	1,299,103
業務活動による収入	32,772	32,862
投資活動による収入	79,460	1,135,760
前年度よりの繰越金	130,404	130,481

※1 定期預金の預入れがあったことによる増

※2 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。

表 3.1-2 令和4年度決算報告書

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	260,050,000	256,164,000	-3,886,000	
(款)国庫補助金	104,614,769,000	114,747,526,207	10,132,757,207	
(款)地方公共団体建設費負担金	53,586,000,000	53,407,481,280	-178,518,720	
(款)地方公共団体建設費補助金	12,210,000,000	12,265,488,676	55,488,676	
(款)政府補給金	21,000,000	21,000,000	0	
(款)政府出資金	3,100,000,000	0	-3,100,000,000	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	237,000,000,000	228,020,000,000	-8,980,000,000	
(款)民間借入金	85,900,000,000	77,161,320,000	-8,738,680,000	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う減
(款)鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	80,000,000,000	80,000,000,000	0	
(款)業務収入	320,929,835,000	322,984,387,096	2,054,552,096	
(款)受託収入	34,133,500,000	15,964,996,089	-18,168,503,911	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	2,225,236,000	10,351,326,152	8,126,090,152	建設勘定において、消費税の還付があったことによる増
収 入 合 計	933,980,390,000	915,179,689,500	-18,800,700,500	

(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	645,714,082,000	694,663,905,279	48,949,823,279	
(項)受託経費	32,176,000,000	14,774,707,612	-17,401,292,388	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	243,968,366,000	243,970,340,000	1,974,000	
(項)支払利息	64,871,394,000	64,432,526,219	-438,867,781	
(項)一般管理費	6,556,120,000	5,387,770,592	-1,168,349,408	建設勘定において、経費の節減による減
(項)人件費	16,311,589,000	14,704,864,235	-1,606,724,765	
(項)業務外支出	14,751,720,000	445,369,004	-14,306,350,996	建設勘定において、消費税の納付がなかったことによる減
支 出 合 計	1,024,349,271,000	1,038,379,482,941	14,030,211,941	

(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	12,361	12,361
目的積立金	-	-	-	-	-
積立金又は繰越欠損金	381	1,077	1,197	1,958	2,043
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	△21,370	△20,154
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	22	21
目的積立金	-	-	-	-	-
積立金又は繰越欠損金	9	3	10	10	29
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	57	56
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	97	94
機構法第 18 条第 2 項積立金	163,740	163,740	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	△20,543	△22,448
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	201	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	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	78,729	46,758
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4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。また、受け入れた運営費交付金については、全額を収益計上済みであり、この結果、令和4年度末においては、運営費交付金債務残高は発生していない。

### ■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った他、受け入れた運営費交付金については、全額を収益計上済みであり、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4年度末において運営費交付金債務残高は発生していない。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

### ■課題と対応

—

### ■当該事業年度における業務運営の状況

令和4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全額を収益化している。なお、令和4年度末においては、運営費交付金債務残高は発生していない。

令和5年度の運営費交付金額については、令和3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4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、I R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個別I R活動は、コロナ禍の影響が落ち着いてきたこともあり、令和4年度から対面による個別I Rを再開したことに加え、引き続きWEB会議等も活用し、124機関（令和3年度の個別I R92機関）に対して実施することができた。また、投資家向けのセミナーも個別I R活動同様、WEB会議等も活用し、年間8回登壇し、1,564名（令和3年度の投資家向けセミナー19回 4,354名）の参加者に対して鉄道建設・船舶共有建造を通じて「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。

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

この結果、金融機関や保険会社の他、地方自治体、一般財団法人、公共法人等多様な業態からの購入が見られた。

（注）「サステナビリティファイナンス」とは、調達資金の使途が、①環境改善効果があること（グリ

ーン性)及び、②社会的課題の解決に資するものであること(ソーシャル性)の双方を有するもの。

## ■ 評定と根拠

評定： A

根拠： コロナ禍の影響が落ち着いてきたこともあり、令和4年度から対面による個別IRを再開したことに加え、引き続きWEB会議等も活用して個別IRや投資家向けセミナーを実施し、積極的かつ丁寧な情報発信に努めた。令和4年度の発行においては、前年に比べ更に金利の変動が大きく、全般的に上昇基調の環境下であったため、投資家の投資姿勢に変化が見られ地方債に一定の金利が上乘せされたが、債券の一部の年限について地方債と同水準での起債(10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48件(平成31年度からの累計317件)という多くの投資家から機構債券への投資表明を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(5年債(6.05→7.82倍)、倍率は令和3年度と令和4年度の比較)となった等、低利で安定的な資金調達を実施することができた。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果を得られたものと考えられる。

## ■ 課題と対応

—

## ■ 当該事業年度における業務運営の状況

令和4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：訪問及びWEB会議等を活用し、124機関に対し実施。
- 投資家向けセミナーへの登壇：WEB会議等を活用し、8回、1,564名の参加者に対して実施。
- 各種メディア掲載：日経ESG、BS-TBS、週刊東洋経済、金融ジャーナル、キャピタル・アイ等
- 決算等説明会：23機関(参加者50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)。

#### 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4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

実績なし

##### ■評定と根拠

—

##### ■課題と対応

—

## 5. 不要財産の処分に関する計画

### ■中期目標

—

### ■中期計画

#### 7. 不要財産の処分に関する計画

主要幹線及び大都市交通線で今中期計画期間中に国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する以下の区間について、貸し付けしている鉄道事業者に対して譲渡を行った際の譲渡代金を国庫納付する。

- ・平成30年度

譲渡区間：小金線（新松戸・西船橋間）

鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

### ■令和4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4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

行田宿舎については令和3年度、津田沼寮については令和元年度にそれぞれ売却済み。

### ■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4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 7-1 各勘定における利益処分に関する状況

(1) 建設勘定

(単位：百万円)

区 分	平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
前中期目標期間繰越積立金	12,361	12,361	12,361	12,361	12,361
積立金又は繰越欠損金	-	381	1,077	1,197	1,958
当期総利益又は当期総損失	381	696	121	760	86
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第 44 条第 1 項積立金	381	1,077	1,197	1,958	2,043
利益剰余金又は繰越欠損金	12,742	13,438	13,559	14,319	14,405

## (2) 海事勘定

(単位：百万円)

区 分	平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
前中期目標期間繰越積立金	-	-	-	-	-
積立金又は繰越欠損金	△27,583	△25,765	△24,057	△23,020	△21,370
当期総利益又は当期総損失	1,818	1,708	1,037	1,650	1,216
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第 44 条第 1 項積立金	-	-	-	-	-
利益剰余金又は繰越欠損金	△25,765	△24,057	△23,020	△21,370	△20,154

## (3) 地域公共交通等勘定

(単位：百万円)

区 分	平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
前中期目標期間繰越積立金	81	55	35	22	21
積立金又は繰越欠損金	-	1	1	2	3
当期総利益又は当期総損失	9	3	8	9	26
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第 44 条第 1 項積立金	9	3	10	10	29
利益剰余金又は繰越欠損金	90	58	45	32	50

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

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

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

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

## (4) 助成勘定

(単位：百万円)

区 分	平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
前中期目標期間繰越積立金	103	101	98	97	94
機構法第 18 条第 2 項積立金	163,740	163,740	163,740	163,740	163,740
積立金又は繰越欠損金	-	4,946	△4,565	△13,024	△20,543
当期総利益又は当期総損失	4,946	△9,512	△8,459	△7,519	△1,905
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第 44 条第 1 項積立金	4,946	-	-	-	-
利益剰余金又は繰越欠損金	168,790	159,276	150,814	143,294	141,386

## (5) 特例業務勘定

(単位：百万円)

区 分	平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
前中期目標期間繰越積立金	1,014,464	1,014,464	1,014,464	1,014,464	1,014,464
積立金又は繰越欠損金	-	76,774	82,753	77,311	78,729
当期総利益又は当期総損失	76,774	5,979	△5,443	1,419	△31,971
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第44条第1項積立金	76,774	82,753	77,311	78,729	46,758
利益剰余金又は繰越欠損金	1,091,239	1,097,218	1,091,775	1,093,193	1,061,223

## 2. 令和4年度の当期総利益の発生要因

## (1) 建設勘定

令和4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

令和4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る。

## (3) 地域公共交通等勘定

令和4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る。

## 3. 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4年度における当期総損失は31,958百万円であり、これに令和3年度までの利益剰余金1,229,622百万円を加え、令和4年度の前中期目標期間積立金取崩3百万円及び国庫納付額8百万円を差引いた令和4年度末の利益剰余金は1,197,653百万円となっており、各勘定の内訳は以下のとおりである。

表 7-2 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	合計
前中期目標期間繰越積立金	12,361	-	21	94	1,014,464	1,026,940
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	1,958	△21,370	3	△20,543	78,729	38,777
当期総利益又は当期総損失	86	1,216	26	△1,905	△31,971	△32,548
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-	-
通則法第 44 条第 1 項積立金	2,043	-	29	-	46,758	48,830
利益剰余金又は繰越欠損金	14,405	△20,154	50	141,386	1,061,223	1,196,910

(注) 合計欄は、各勘定の単純合計額である。

## (2) 令和 4 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及び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る。

## ④ 助成勘定

平成 3 年の J R 本州 3 社に対する既設四新幹線の譲渡に伴う再々評価により生じたものである。

## ⑤ 特例業務勘定

国鉄改革に伴い設定された新幹線債権（助成勘定への貸付金債権）に係る貸付金利息収入、共済年金追加費用引当金戻入益等の計上によるものである。

## 4. 積立金の次期中期目標期間等への繰り越し又は国庫納付

## (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必要があることから、全額を次期中期目標期間へ繰り越した。

(2) 海事勘定

繰越欠損金として次期中期目標期間へ繰り越した。

(3) 地域公共交通等勘定

自己収入財源で取得した固定資産の減価償却に要する費用等の財源として 1 百万円を次期中期目標期間へ繰り越した。

また、その他の積立金 49 百万円は国庫納付を行う。

(4) 助成勘定

自己収入財源で取得した固定資産の減価償却に要する費用等の財源として 7 百万円を次期中期目標期間、既設新幹線の再々評価に係る積立金（1.1 兆円相当額）141,164 百万円を次々期以降の中期目標期間へ繰り越した。

また、その他の積立金 216 百万円は国庫納付を行う。

(5) 特例業務勘定

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律第 27 条第 3 項の規定により、全額を次期中期目標期間における積立金として繰り越した。

## 8. その他主務省令で定められる業務運営に関する事項

### (1) 施設及び設備に関する計画

#### ■中期目標

—

#### ■中期計画

- (1) 施設及び設備に関する計画  
該当なし

#### ■令和3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4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。

なお、人材育成については、人材育成に係る組織体制の強化を行い、複数のキャリアパスや人材育成プログラムの整備などに取り組む。

### ■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

- 評価の視点：
- ・ 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令和4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、48名の新規職員を採用した。また、即戦力として期待される10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、鉄道事業者等他機関からの出向者の受入れ強化を行い、各事業の工程、事業量等を勘案のうえ、業務量に応じた適正な人員配置に努めた。さらに、社内公募の実施や、従来の運用にとらわれない昇格人事により、意欲や能力のある職員を積極的に登用するなど、人員の重点配置の取組みを行った。

また、人材育成に係る方針として令和4年度研修実施計画に基づき、職員の資質向上を図るための階層別研修のほか、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図るための専門別研修を着実に実施した。なお、人材育成の観点から、社会人採用者に対してもメンタリング制度を開始する等、新規採用者に配慮する取組み等も行っている。

さらに、人材育成については、令和4年4月に人材育成課を設置し、人材育成に係る組織体制の強化を図るとともに、複数のキャリアパスの検討や人材育成プログラムの整備などの取組みを行った。具体的には、他法人の例を参考として、機構としての人材育成基本方針を明確にしたうえで、人材育成に係るメニュー等を3本柱（OJT・OFF-JT・自己啓発支援）として体系化するなど整理を行った。また、新たに、若手・中堅職員を対象に、職員に求められるスキルを提示し、習得状況を可視化する取組みとして、令和5年度よりスキルアッププログラム（SUP）を導入することとし、これらを入材育成プログラムとしてとりまとめ、令和5年3月末に策定・周知を行った。

このうちSUPについては、個人のスキルアップと組織全体の技術力の底上げを目指すものとし、自立的な成長や上司との対話による気づき等を期待し制度設計を行った。特に、対象者の多い土木系について、中堅職員からの意見を踏まえつつ先行して検討を進め、令和4年7月から2建設所、同10月からは7建設所を加えた計9建設所において試行を行い、多くの関係者の議論のもと策定を進めた。その後、土木系統以外の各系統についても同様に制度設計を進め、土木系のみならず、事務系、建築系、機械系、電気系においても令和5年度からSUPを導入することとなった（導入時点におけるSUP対象者：417名）。なお、SUP対象者及び箇所長に対しては、令和5年3月に本社及び各支社局において系統別に延べ21回の制度説明会を行うなど丁寧な説明に努めた。

## ■ 評価と根拠

評価： A

根拠： 令和4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、鉄道事業者等他機関からの出向者の受入れ強化を行い、業務量を考慮した人員配置を行った。さらに、社内公募のポストを検討の上、引き続き公募を実施するとともに、従来の運用にとらわれない昇格人事により、意欲や能力のある職員を積極的に登用するなど、人員の重点配置の取組みを行った。

また、令和4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。なお、人材育成の観点から、社会人採用者に対してもメンタリング制度を開始する等、新規採用者に配慮する取組み等も行った。さらに、令和4年4月に人材育成課を設置し、人材育成に係る組織体制の強化を図るとともに、キャリアパスイメージやSUPを含む人材育成プログラムを策定した。

特にSUPについては、機構として新たな取組みとして検討を開始し、多くの関

係者の議論のもと制度設計を進め、検討が先行した土木系のみならず、事務系、建築系、機械系、電気系においても令和5年度からSUPを導入するに至った。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果を得られたものと考えられる。

#### ■課題と対応

業務の実情に応じた人材確保に努める必要があることから、鉄道事業者等からの出向の受入れを継続して実施する。人材の育成については、SUPの取組みを進めるとともに、面談実施など制度運用上のフォローアップや、次年度に向け、運用状況や意見等を踏まえたブラッシュアップに取り組む。また、機構としてあるべき複数のキャリアパスを検討していく。

## 8. (3) 機構法第18条第1項の規定により繰り越した積立金の使途

### ■中期目標

—

### ■中期計画

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

- ・建設勘定

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

- ・地域公共交通等勘定

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

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

- ・助成勘定

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

### ■令和4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

- ・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4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0百万円であり、前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等に充当した。

- ・助成勘定

令和4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4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とともに、「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づく取組みを確実に実施する。

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。

鉄道建設事業については、工程と事業費を同時に審議する事業総合管理委員会等を通じた総合的なリスク管理の実施のほか、工程管理、事業費管理及びリスク管理の対応等に係る監査の実施など事業実施部署以外の者による内部統制の取組みを着実に実施する。

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）

「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を踏まえ、鉄道建設事業における各路線が抱える課題の早期解決に引き続き取り組んだ。具体的には、工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行うために設置された、理事長を委員長とする事業総合管理委員会を通じて、リスクを早期に把握し、組織として適時適切な対応を図った。また、国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生している事象等について密に情報を共有した。

また、内部監査において、工程管理、事業費管理及びリスク管理に関し、新たに設置された会議体等が実効性のある対応になっているか、について監査を行い、関係通達等に基づき所要の手続きを実施するとともに、本社主管課と関係地方機関で課題を共通認識し、課題解決に努めていることを確認した（令和4年6月～9月）。

さらに、令和3年7月に策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」に掲げる各種取組みについて、所管する役員の指導の下で引き続き推進し、全役職員が参加できるオープンスタイルで開催する機構改革推進ミーティング等を通じて進捗状況のフォローアップ及び社内周知を行った。

この他、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、「令和4年度内部統制に係る取組計画」を策定し、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化に取り組んだ。

1. 統制環境の整備と統制活動
2. コンプライアンスの推進とリスク管理に係る取組み
3. 円滑な情報共有と組織の一体感の醸成に係る取組み
4. 広報マインド2.0を踏まえた情報発信の強化
5. 内部統制システムのモニタリング

## ■評定と根拠

評定： B

根拠： 「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を踏まえ、鉄道建設事業における各路線が抱える課題の早期解決に引き続き取り組んだ。具

体的には、工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行うために設置された、理事長を委員長とする事業総合管理委員会を通じて、リスクを早期に把握し、組織として適時適切な対応を図った。また、国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生している事象等について密に情報を共有した。

また、内部監査において、工程管理、事業費管理及びリスク管理に関し、新たに設置された会議体等が実効性のある対応になっているか、について監査を行い、関係通達等に基づき所要の手続きを実施するとともに、本社主管課と関係地方機関で課題を共通認識し、課題解決に努めていることを確認した（令和4年6月～9月）。

さらに、令和3年7月に策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」に掲げる各種取組みについて、所管する役員の指導の下で引き続き推進し、全役職員が参加できるオープンスタイルで開催する機構改革推進ミーティング等を通じて進捗状況のフォローアップ及び社内周知を行った。

この他、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4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。

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

会計検査院による令和3年度決算検査報告における不当事項として、「工事の一時中止に伴う増加費用の指摘」が挙げられたため、工事一時中止に係るガイドラインに関する内部職員向けの説明会を開催するなど再発防止策を実施した。

本件については、全役員が参画する内部統制委員会（委員長：理事長）において、リスク対応として、担当役員である委員から当該不当事項の発生原因及び再発防止策の一連の報告がなされ、適切な対応が行われていることを確認した（令和4年12月）。

内部統制の充実・強化については、「鉄道・運輸機構改革プラン」に掲げる各取組みの実施を通じて、改善が進んでおり、より実効あるものとするべく一層の取組みに努めていく必要がある。

## ■当該事業年度における業務運営の状況

1. 「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を踏まえた措置の実施

「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を踏まえ、鉄道建設事業における各路線が抱える課題の早期解決に引き続き取り組んだ。具体的には、工

程と事業費の同時かつ総合的な審議を行うために設置された、理事長を委員長とする事業総合管理委員会を通じて、リスクを早期に把握し、組織として適時適切な対応を図った。また、国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生している事象等について密に情報を共有した。

## 2. 機構改革プランの推進

令和3年7月に策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」に掲げる各種取組みについて、所管する役員の指導の下で引き続き推進し、全役職員が参加できるオープンスタイルで開催する機構改革推進ミーティング等を通じて進捗状況のフォローアップ及び社内周知を行った。

## 3. 内部統制委員会での取組み

理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会において、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策のフォローアップも含めた、以下の内部統制の取組みを行う「令和4年度内部統制に係る取組計画」を策定し、実施した。

### (1) 統制環境の整備と統制活動

機構改革プランに基づく組織、人事をはじめとする統制環境の整備と同プランの実施を通じた統制活動として、主に以下の取組みを実施した。

- ① 組織横断的な総合調整を実施する部署として、経営企画部を本格設置した他、鉄道建設に関わる技術環境の整備を推進する機能を集結し、プロジェクトをより機動的かつ効果的にサポートする組織への再編を実施した。
- ② 北海道新幹線部を新設し、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工程・事業費管理や建設工事を推進した。
- ③ 事業総合管理委員会において、工程及び事業費を同時かつ総合的に審議することで、各線区におけるその時々課題や課題等への対応について、関係役職員間で情報共有を図った。
- ④ 理事長その他幹部が地方機関に赴く機会を活用し、職員との意見交換を令和3年度に引き続き実施した。
- ⑤ 職種・系統を超えた適材適所の人員配置を促進した。

### (2) コンプライアンスの推進とリスク管理に係る取組み

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む、令和4年度のコンプライアンスの推進及びリスク管理に係る取組みに関する取組計画を策定し、取組計画に定める各種取組みを推進した。特に、コンプライアンスやリスク管理に関する知識の向上や意識の醸

成に向け、全ての階層別研修において、コンプライアンス及びリスク管理に関するテーマを取り扱うことで、職員への教育と周知啓発を図った。

### (3) 円滑な情報共有と組織の一体感の醸成に係る取組み

- ① 機構改革の取組みを推進するにあたり、定期的に理事長、副理事長、理事長代理及び取組みを所掌する理事等が出席し、全役職員が参加できるオープンスタイルで開催する機構改革推進ミーティング等を通じて進捗状況のフォローアップ及び社内周知を行った。
- ② 理事長、副理事長及び理事長代理と地方機関の長等との積極的な意見交換を実施した。
- ③ 各部署、各系統において、それぞれの業務遂行に合ったスタイルで、定期的に web 形式による意見交換を実施し、意見交換を通じて、各部署における取組みの好事例の水平展開を促進した。
- ④ 内部統制担当理事他本社関係職員が各地方機関に赴き、コンプライアンスに関することや遠隔地における内部統制上の課題等について、職員と意見交換を実施した。
- ⑤ フリーアドレスの拡大やコミュニケーションの活性化を図るためのレイアウト変更を実施した。

### (4) 広報マインド 2.0 を踏まえた情報発信の強化

- ① 機構業務に関する情報を、プレスリリース等を通じて積極的に発信した。その際、必要に応じて Twitter 等を通じて、更なる情報発信の強化を実施した。
- ② 機構業務への理解の促進に向け、YouTube にて、現在工事施行中の各線区の建設状況に関する動画や過去に建設した線区に係るアーカイブ動画等を公開し、積極的に外部に情報発信を行った。
- ③ 航空会社との連携によるツアーの企画・実施や機内誌への記事掲載を行った。
- ④ 継続的に取り組む施策として、広報誌「機構だより」や JR 各社との連携企画である、「The JR Hokkaido」及び「西 Navi 北陸」への記事掲載を行った。

### (5) 内部統制システムのモニタリング

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

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

## 8. (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4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ポイントを整理する。その際、「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づいて対外的な情報発信力の強化の観点から、自治体等とのコミュニケーションの強化やYouTubeへの動画配信等に取り組むことにより、戦略的広報を着実に推進する。

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」と定めたホームページにおいて、外部専門機関による協力のもとアクセス状況の観察・分析を行い、それを基に表示方法や掲載内容等について利用者目線に立った改善を順次行った。

また、ソーシャルメディアの活用による広報活動として、YouTube 公式アカウントより、鉄道・運輸機構が所有する各種アーカイブ映像や現場レポート動画を投稿したほか、新たな試みとしてTwitter 及びInstagram の公式アカウントを新規開設し、工事進捗状況やプレスリリース、鉄道・運輸機構の事業に関するトリア等々の積極的な情報発信を行った。

その他、機構の事業推進への理解を得ることを目的に、地域住民や地方公共団体等の関係

者を主なターゲットとし、事業の進捗状況、役職員の給与水準、入札結果や契約情報、財務状況、外部有識者による委員会の審議等についての情報を、分かりやすく公表した。

## ■ 評定と根拠

評定： A

根拠： ホームページについては、前年度に引き続き外部専門機関による協力のもとアクセス状況の観察・分析を行った。また、トップページから目的のページが探しやすいよう導線を改修するなど、利用者目線に立った改善を行った。

ソーシャルメディアの活用においては、西九州新幹線や相鉄・東急直通線の開業を契機とした発信や鉄道建設、船舶建造などの現場レポート、工事進捗状況などについて YouTube や Twitter などソーシャルメディアそれぞれの特徴を活かし、国民に向け積極的に親しみやすく、より興味を惹くよう情報発信を行った。あわせてインフルエンサーとの連携を企画し、更なる情報発信にも取り組んだ。令和5年2月には新たなターゲット層へリーチするため公式 Instagram を開設した。

各種広報媒体等については、総合パンフレットの刷新、広報誌の訴求力向上、鉄道事業者や航空会社との連携、開業前の新幹線駅及び共有船客室内に鉄道・運輸機構のロゴマークの設置、JR横浜駅構内のデジタルサイネージ配信や国土交通省の入口に設置しているモニターでの動画配信など積極的なPRを行った。

報道機関等対応については、ニコニコ超会議での配信や日テレ「news every.」、地元テレビ局との開業に伴うコラボ企画などの特集に取り組んだ。

その他、主な事業の進捗状況、役職員の給与水準、入札結果や契約情報、財務状況、外部有識者による委員会の審議等の情報を、分かりやすく公表した。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を上回る成果を得られたものと考えられる。

## ■ 課題と対応

—

## ■ 当該事業年度における業務運営の状況

「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づいて対外的な情報発信力の強化の観点から、令和4年4月に理事長より全役職員が目指すべき新たな広報の道標として「広報マインド2.0宣言」が発出され、これを受け、従前の広報活動計画を刷新し「令和4年度広報方針」を定め、機構全体で更なる広報への取組みが進められた。

令和4年9月には西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）、令和5年3月には神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の開業機会を捉えた情報発信に取り組んだ。

## 1. ホームページ

基本方針を「利用者毎に整理された、見やすく探しやすい構造と適切な情報提供による利用しやすいホームページ」と定めたホームページにおいて、外部専門機関による協力のもとアクセス状況の観察・分析、そしてそれを基に表示方法や掲載内容等について利用者目線に立った改善を順次行った。

その他、主な事業の進捗状況、役職員の給与水準、入札結果や契約情報、財務状況、外部有識者による委員会の審議等の情報を、分かりやすく公表した。

## 2. ソーシャルメディア

### (1) YouTube

令和元年9月に開設したYouTubeは、積極的な情報発信により累計視聴回数180.6万回、チャンネル登録者は14,419人となった。(令和5年3月31日現在)令和4年度においては、視聴回数は103.8万回/年、掲載動画は29本/年を数え、西九州新幹線の車両走行試験や監査検査の裏側に迫る動画、駅建設の軌跡など開業機会を捉えた動画を積極的にリリースした。また、相鉄・東急直通線では現場レポート第2弾と題して、第1弾でレポートした工事中の映像と比較しながら、完成した駅舎内をレポートする企画を投稿し多くの視聴を得た。本社の広報部門のみではなく、各地方機関が制作した動画も投稿されるなど、徐々にではあるが広報マインドが浸透してきている。



写真 8.4.2-1 鉄道・運輸機構公式 YouTube の掲載事例

「西九州新幹線車両走行試験開始」及び「相鉄・東急直通線現場レポート (第2弾)」

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

### (2) Twitter

令和3年12月末に公式Twitterアカウントを開設し、より積極的な情報発信を行っている。Twitterでは、工事進捗状況、YouTube動画投稿のお知らせ、鉄道建設及び船舶建造に関するトリビア、プレスリリース等についてツイートしており、令和5年3月31日現在で約430件のツイートをを行い、フォロワー数は約9,400人である。令和4年

度に多くの反応が得られたツイートは、9月の「西九州新幹線祝！開業！！6時17分、長崎駅を一番列車が無事に出発しました！」ツイート（7,027 いいね!）、7月の「相鉄・東急直通線レール締結式」ツイート（3,891 いいね!）などで、多くの反響があった。



写真 8.4.2-2 鉄道・運輸機構公式 Twitter のツイート事例

### (3) Instagram

令和5年2月には、新たなターゲット層へリーチするため画像をメインとした投稿を行うことができる公式 Instagram を開設した。



写真 8.4.2-3 鉄道・運輸機構公式 Instagram の投稿事例

### (4) インフルエンサーとの連携

発信力のあるインフルエンサーとの連携により、建設中の新幹線現場など機構事業を発信していただくよう取組みを進めた。



写真 8. 4. 2-4 インフルエンサーとの連携事例

### 3. 各種広報媒体

#### (1) 各種パンフレット

令和4年度は「情報発信力の強化」の一環で、従来の総合パンフレットから大幅に内容を見直し「機構の名称は認知しているが、事業内容は十分に認知していない方々」をメインターゲットとして、機構の存在意義を分かりやすく伝えることができるよう総合パンフレットの刷新を行った。また、より直観的にユーザーへ届けることができるWEB版ページを作成した。



写真 8. 4. 2-5 新たに制作した総合パンフレット（表裏表紙と JR TT のあゆみ）

#### (2) 広報誌「鉄道・運輸機構だより」

年4回（季刊）の広報誌「鉄道・運輸機構だより」を発行した。令和4年度は西九州新幹線と相鉄・東急直通線の開業機会を捉えた特集企画や共有船建造に関する記事を掲載するなど、機構の存在意義や社会的役割にフォーカスした。機構の事業内容を一目で伝えかつインパクトのある表紙の採用、大きな写真を使ったダイナミックな構図、縦組みから横組みへの変更など、従来からのレイアウトを一新し一層の訴求を図った。また、インターネット経由で多くのユーザーへ届けることができるWEB版ページの拡

充に取り組んだ。



写真 8. 4. 2-6 インパクトのある表紙と写真を使ったレイアウト

### (3) 交通事業者と連携した広報活動

J R 各社（北海道、西日本、九州）及び航空会社（ANA、JAL）と連携した取組みを通じて、新幹線の建設過程への理解を深めていただき、J R T T の認知度向上を目指すとともに、各線区の完成開業に向けた機運を盛り上げる試みを行っている。

#### ① J R 北海道 車内誌「The J R Hokkaido」への記事掲載

J R 北海道協力のもと、J R 北海道管内の特急列車内で配布される車内誌「The J R Hokkaido」において、令和 3 年 6 月号より北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）建設工事に関する記事「新幹線（あした）をつくる」を毎月掲載している。



写真 8. 4. 2-8 車内誌「The J R Hokkaido」に掲載された「新幹線（あした）をつくる」

#### ② J R 西日本 車内誌「西 Navi 北陸」への記事掲載

J R 西日本協力のもと、北陸新幹線車内で配布される車内誌「西 Navi 北陸」において、令和 3 年 7 月号より北陸新幹線（金沢・敦賀間）建設工事に関する記事「教えて！北陸新幹線」を毎月掲載している。



写真 8. 4. 2-8 車内誌「西 Navi 北陸」に掲載された「教えて！北陸新幹線」

### ③ ANA とのコラボレーション

相鉄・東急直通線の新横浜駅とあわせて、国内最大級の航空訓練施設「ANA Blue Base」の見学を通して、普段は見ることのできない鉄道と航空の「安心・安全」を守る現場の舞台裏を体感できるツアーを企画し実施。



写真 8. 4. 2-9 『コラボで見せます！鉄道と航空の舞台裏体感ツアー』（令和 4 年 8 月）

### ④ JAL とのコラボレーション

北海道新幹線延伸に向けて、鉄道と航空が連携～JR TT・JAL・JR 3つの「J」で北海道を盛り上げます～と題し、以下3つの施策を実施した。

- (ア) JAL機内誌「SKYWARD 2022年5月号」において、北海道新幹線札幌延伸に関する特集記事を掲載
- (イ) JR北海道車内誌「The JR Hokkaido」へ北海道新幹線札幌延伸に関する連載記事を掲載
- (ウ) JAL&新幹線を利用して『北海道新幹線の現在、未来』を体感するツアーを企画し実施

また、西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の開業を記念して、JAL機内誌「SKYWARD 2022年9月号」にJR TT&JR九州&JALの3者がコラボした開業関連の記事を掲載した。



写真 8.4.2-10

JAL機内誌「SKYWARD」5月号（北海道新幹線）と9月号（西九州新幹線）

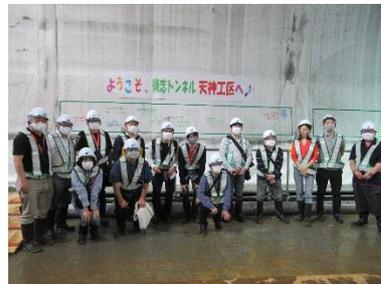


写真 8.4.2-11

JAL & 新幹線『北海道新幹線の現在、未来』を体感するツアー（令和4年6月）

#### 4. 報道機関等対応

国民に対する迅速な情報発信のため、49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。また、開業の機会を捉え報道機関と連携した取組みを進めた。

- ・ニコニコ超会議との連携企画に協力し、西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の開業前PRを実施。
- ・日テレ news every.（9月14日放送）にて、ANAからの出向職員の広報業務の奮闘ぶりを放送。放送の中で西九州新幹線も紹介。
- ・日テレ news every.（1月12日放送）にて、相鉄・東急直通線の建設の舞台裏を特集。
- ・長崎国際放送の特集（10月21日放送）にて、ANA出向職員とJR女性運転士（長崎駅始発列車を運転）、長崎国際放送アナウンサーとの懇談を放送。
- ・NHKウイークエンド関西（7月30日放送）斉藤雪乃の行ってみよー！にて、北陸新幹線敦賀駅及び敦賀車両基地のレポート。

## 5. イベント等の機会を通じた広報

### (1) 鉄道関係

レール締結式、しゅん功開業式、試乗会

#### ① 技術展への出展

令和4年5月25日～27日「鉄道技術展・大阪」および11月16日～17日「建設技術展2022 関東」に鉄道・運輸機構は後援団体として事業概要を掲載した展示パネル等を出展した。

#### ② 鉄道フェスティバル

令和4年10月8日（土）、9日（日）の2日間にわたり、4年ぶりの「鉄道フェスティバル」が開催され、機構もブースを出展し、動画放映やシールドマシン模型、説明パネルの展示を行った。実行委員会の発表では、2日間で20,400人が来場した。



写真 8.4.2-12 鉄道フェスティバルでの機構ブース

#### ③ デジタルサイネージでの発信

鉄道開業 150 周年を記念した取組みとして、JR横浜駅構内に設置されているデジタルサイネージに西九州新幹線の建設の軌跡を動画配信。また、国土交通省（本省）の入口モニターでも放映。



写真 8.4.2-13 JR横浜駅構内デジタルサイネージと国土交通省での配信

### (2) 船舶関係

#### ① 令和4年度船舶関係事業者表彰

令和5年2月、共有建造制度の促進に貢献した船舶関係事業者4社（共有事業者

及び造船所) に対し、鉄道・運輸機構より表彰を行い、感謝状を贈呈した。



写真 8. 4. 2-14 表彰関係者との記念撮影

② J R T T 共有船ニュースレター

令和 4 年 7 月以降、共有船舶企画管理部による「JRTT 共有船ニュースレター」の発行が始まっている。令和 5 年 3 月 31 日現在で第 6 号まで発行されており、内航船舶に関する様々な情報発信のツールとしてホームページ上で公開されている。



写真 8. 4. 2-15 JRTT 共有船ニュースレター

6. 役職員の説明能力の向上

日々の業務での分かりやすい説明を心掛けるとともに、対外的な説明責任を果たす上でのノウハウの共有を進めるため、令和 3 年度に管理職及び建設所長を対象とした「コミュニケーション力向上研修」について、令和 4 年度は一般職の階層別研修での実施に拡張、第三者に対して分かりやすい資料作成や説明方法の工夫など、役職員の説明能力向上に寄与した。

## 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4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」(令和3年9月28日閣議決定)等の政府の方針及び機構の「令和4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、教育、自己点検及び監査等に取り組み、PDCAサイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進した。

### ■評定と根拠

評定： B

根拠： 政府の方針に基づき、情報セキュリティ対策の推進を図った。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。

### ■課題と対応

サイバーセキュリティ戦略本部が決定した「政府機関のサイバーセキュリティ対策の

ための統一基準群」に適切に対応し、情報セキュリティ対策の推進を実施する必要がある。

## ■当該事業年度における業務運営の状況

### 1. 政府方針に基づく対応

「サイバーセキュリティ戦略」等の政府の方針に基づき対策推進計画を策定し、推進したほか、「政府機関の情報セキュリティ対策のための統一基準群」の改定に合わせて、令和4年度に情報セキュリティポリシーに関連する実施手順の整備を実施した。

### 2. 情報セキュリティ対策の推進

情報セキュリティ対策を総合的に推進するための計画として、情報セキュリティ委員会において、令和5年度の重点課題と全体方針を含む情報セキュリティ対策推進計画を策定した。また、情報セキュリティ対策推進計画に従い、情報セキュリティに関する教育等を推進した。

#### (1) 情報セキュリティに関する教育

情報セキュリティに関する研修として、業務従事者の情報セキュリティ対策への理解を促進するため、平易な表現を使用し、親しみやすいビジュアルにより、全業務従事者及び新規業務従事者に対する研修（受講者：2,096名）を実施した。

また、情報セキュリティマガジン（年4回発行）やサイバーセキュリティ月間（令和5年2月～3月）に合わせたポスターにより、啓発を行った。

標的型攻撃メール訓練について、全業務従事者を対象として、実施してきた。情報セキュリティ事故対応チーム（CSIRT）における訓練及び勉強会を実施した。

#### (2) 情報セキュリティ対策の自己点検

情報セキュリティ対策の自己点検については、情報セキュリティ管理者（199名）に対しては自己点検を、全業務従事者（2,124名）に対しては自己点検及び理解度テストを実施し、機構全体のセキュリティレベルの確認を行った。

#### (3) 情報セキュリティ監査

情報セキュリティ対策の状況に関する監査や、ペネトレーションテスト（システムへの擬似攻撃による脆弱性監査）による業務システムの運用の確認を行った。

#### (4) 情報システムに関する技術的な対策を推進するための取組み

ファイアウォールによる不正通信遮断など防御遮断策、プロキシサーバー等の監視強化策を実施した。ソフトウェアのアップデート、機器の更新等により、サイバー攻撃への対策を強化するとともに、ウィルス対策ソフト等により、情報システムに関する障害を最小限に抑えるための監視及び対応を実施した。

#### (5) その他情報セキュリティ対策に関する重要な取組み

テレワークに関する情報セキュリティ対策のルールのほか、外部電磁的記録媒体利用や、要保護情報持出・送信に関するルールを整備した。

## 8. (4) ④環境への配慮

### ■中期目標

#### (4) 環境への配慮

業務の実施に当たっては、環境負荷の低減、環境の保全について配慮するとともに、自然環境保全対策、地球温暖化対策等に努める。

### ■中期計画

#### ④ 環境への配慮

業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、機構で定める「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等に取り組む。

また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年度作成し公表する。

### ■令和4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（CO<sub>2</sub>）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。また、政府による2050年カーボンニュートラルの宣言を踏まえるとともに、グリーン社会の実現に寄与すべく、内航船舶や鉄道建設現場におけるバイオ燃料の利用を含むカーボンニュートラルの実現に向けた取組みの推進、職員の環境意識の向上等を目的とした研修の実施を行うとともに、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。

さらに、持続可能な開発目標（SDGs）を意識しつつ、機構の環境対策への取組や成果について、「環境報告書2022」を作成し、ホームページ等を活用して公表するとともに、サステナビリティファイナンスの円滑な実行のためIR活動においてもアジア発のCBIプログラム認証を取得していることも含め機構の環境・社会貢献面への取組みを幅広く訴求するなど、適切かつ積極的な情報発信を行う。

### ■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： ・ オフィス活動において温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量の削減に向けた取組みを実施しているか。

・ 環境意識の向上に資する研修等を実施しているか。

・ 事業において環境負荷低減に係る取組みを実施しているか。

・ 環境報告書を作成し、公表しているか。

### ■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。平成30年度から令和4年

度までを期間とした「第4期環境行動計画」に基づき、環境負荷低減、環境配慮等（以下「環境負荷低減等」という。）に取り組んでおり、令和4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、具体的には、OA機器の待機電力の抑制及び省エネ型製品の調達推進、事務室照明照度設定の適正化やきめ細やかな点灯・消灯の実施等による電気使用量の抑制、ハイブリッド型等高燃費性能車両への転換やエコドライブの実践による自動車燃料使用量の抑制等に取り組んだ結果、令和4年度においては、温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量を1,543t-CO<sub>2</sub>とし、29.3%削減（平成25年度基準比（H25年度 温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量2,183t-CO<sub>2</sub>））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5年1月、修了率80.0%）するとともに、四半期ごとに電気及び自動車燃料の使用量をベースに温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量を算出し、削減目標値の達成状況をイントラネットに掲載することで、省エネルギーに対する意識向上を図った。

事業における環境負荷低減等の取組みとしては、鉄道建設では、トンネル工事において掘削に伴い発生した土砂の搬出方法を、ダンプトラック等の重機に代わりベルトコンベアを採用することで温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量を抑制するとともに、国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い、工事において再生砕石（廃材であるコンクリート塊を破碎して生成）や再生加熱アスファルト混合物（アスファルトコンクリート発生材を再資源化）が埋戻し材や付替道路の路盤材等に求められる品質基準を満たす場合には、工事での利用を積極的に行うことで建設廃棄物の再資源化・削減に努めた。

また、船舶共有建造では、動力源を電気推進とするスーパーエコシップや船体抵抗が少ない高性能な船型等を採用し、温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量が低減された先進二酸化炭素低減化船等の建造を推進、グリーン化に資する船舶の延べ建造隻数は14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2022」を作成し、ホームページで公表（令和4年9月）するなど、機構の環境負荷低減の取組みや環境配慮・保全の取組みについて、広くステークホルダーにPRすることに努めた。

## ■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 事務・事業活動において「第4期環境行動計画」に基づき環境負荷低減等に向けた取組みを実施、全業務従事者の環境意識向上のためeラーニング形式による研修を行うとともに、「環境報告書2022」を作成・公表するなど、機構の環境に対する姿勢を広くPRした。

以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられ

る。

## ■課題と対応

—

### ■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（CO<sub>2</sub>）排出量の削減に加え、両面印刷やNアップ等の使用に努めるとともに、タブレット型端末を活用したペーパーレス化によりコピー用紙の使用量を抑制、省資源の推進と廃棄物の削減に取り組んだ。

また、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）に基づく調達方針におけるグリーン調達を推進し、特定調達物品以外であってもできる限り環境負荷の少ない物品の調達に努めた。

#### 2. 事業活動における環境負荷低減等の取組み

##### （1）鉄道建設事業

トンネル工事において、温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量を抑制するため、土砂を搬出する際、ダンプトラック等の重機を使用する代わりにベルトコンベアを使用するとともに、河川等周辺環境等への配慮のため、掘削土砂等が混合した工事排水を適切に処理するとともに、発生した土砂については、他の公共工事等に積極的に譲渡するなどの有効利用に努めた。

また、建設廃棄物の削減等のため、再生砕石（廃材であるコンクリート塊を破砕して生成）や再生加熱アスファルト混合物（アスファルトコンクリート発生材を再資源化）の積極的な利用に努めた。

さらに、生物多様性の保全に配慮するため、鳥類等の生息環境悪化防止などの必要な措置を講ずるとともに、工事中及び工事後におけるモニタリングの継続的な実施に努めた。

##### （2）船舶共有建造事業

船舶共有建造では、環境負荷低減に資する船舶の建造推進を目的に、スーパーエコシップや先進二酸化炭素低減化船等の建造などに努めた。

#### 3. 情報発信等

法令に基づき「環境報告書 2022」を作成し、ホームページで公表するとともに、機構の事業を適切に理解してもらうために実施する鉄道建設工事現場見学会、内航

船支援セミナー等の参加者に配布した。

さらに、サステナビリティファイナンスの円滑な実行のため、I R活動の機会を通じて、アジア発のC B Iプログラム認証を取得していることも含め機構の環境負荷低減等に係る取組みを広くステークホルダーにP Rすることに努めた。

## 中期計画推進・フォローアップ体制について

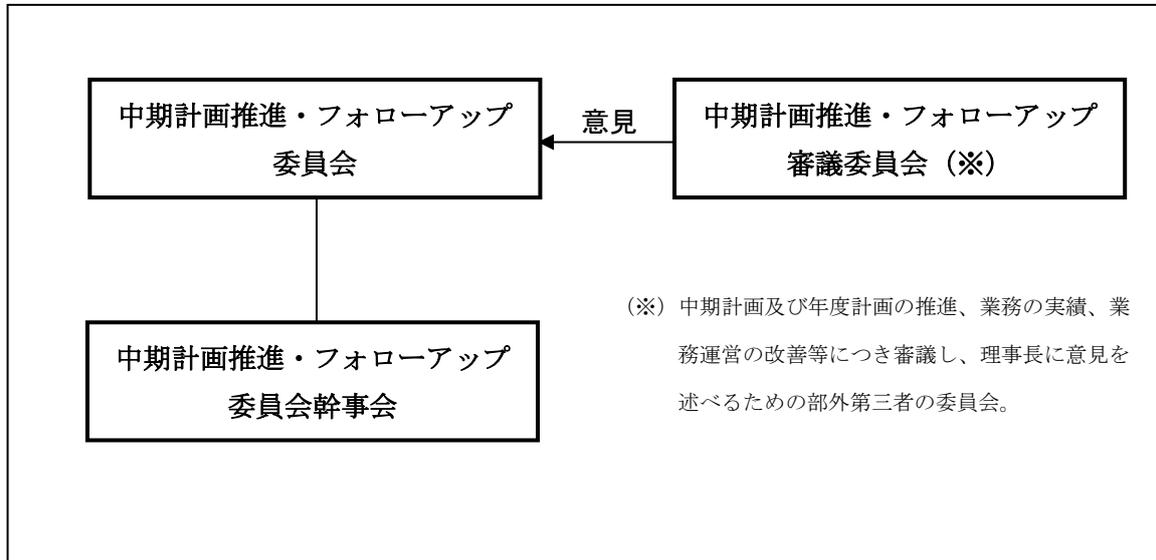


図1 中期計画推進・フォローアップ体制

表1 中期計画推進・フォローアップ委員会名簿

委員長	理事長
副委員長	副理事長
委員	理事長代理及び各理事並びに渉外・用地統括役、監査・事業監理統括役、審査・施設管理統括役、鉄道助成統括役、工務・建設統括役及び経営自立推進統括役 経営企画部長、総務部長、経理資金部長、審査部長、建設企画部長、施設管理部長、鉄道助成部長、共有船舶企画管理部長、共有船舶建造支援部長、国鉄清算事業管理部長、経営自立推進・財務部長

表2 中期計画推進・フォローアップ審議委員会名簿 (R5.6.29 現在)

氏名	役職等
朝倉俊弘	京都大学 名誉教授
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
田邊勝巳	慶應義塾大学 商学部 教授
武藤泰明	早稲田大学 スポーツ科学学術院 教授

◎ 委員長

(敬称略)