令和５年度業務実績等報告書

令和６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

３．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整備新幹線整備事業・・・4
②鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施・・・9
③鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援・・・10
④鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組・・・16
（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組・・・23
（３）鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等・・・28
（４）鉄道助成業務等・・・31
①鉄道に関する補助金等の交付等・・・32
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・・・34
③中央新幹線建設資金貸付等・・・34
（５）船舶共有建造等業務・・・36
①船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造推進・・・38
②船舶建造等における技術支援・・・40
③船舶共有建造業務における財務内容の改善・・・42
（６）地域公共交通出融資業務等・・・45
①地域公共交通出資及び貸付け・・・46
②物流融資・・・48
（７）特例業務（国鉄清算業務）・・・50
①旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等・・・51
②会社の経営自立のための措置等・・・52
４．業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置・・・54
（１）組織の見直し・・・54
（２）情報システムの整備及び管理並びにデジタル技術の活用・・・57
（３）調達等合理化の取組・・・60
（４）人件費管理の適正化・・・62
（５）一般管理費及び事業費の効率化・・・63
（６）資産の有効活用・・・65
５．予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画・・・66
（１）予算、収支計画及び資金計画・・・66
（２）財務運営の適正化・・・73
（３）資金調達・・・74
６．短期借入金の限度額・・・76
７．不要財産の処分に関する計画・・・77
８．重要な財産の譲渡・担保に関する計画・・・78
９．剰余金の使途・・・79
１０．その他主務省令で定められる業務運営に関する事項・・・80
（１）内部統制の充実・強化・・・80
（２）人事に関する計画・・・82

（３）広報・情報公開の推進・・85
（４）環境への配慮・・・88
（５）施設及び設備に関する計画・・90
（６）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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・91

中期計画（中期目標）	年度評価					備考
	R５年度	R６年度	R７年度	R８年度	R９年度	
３．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	B					
①整備新幹線整備事業	B○					
②　鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施	B					
③　鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援	A○					
④　鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組	A					
（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組	B					
（３）鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等	B					
（４）鉄道助成業務等	B					
①　鉄道に関する補助金等の交付等	B					
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入れ等	B					
③　中央新幹線建設資金貸付け等	B					
（５）船舶共有建造等業務	B					
①　船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造推進	A○					
②　船舶建造等における技術支援	B○					
③　船舶共有建造業務における財務内容の改善	B					
（６）地域公共交通出融資業務等	A					
①　地域公共交通出資及び貸付け	A					
②　物流融資	A					
（７）特例業務（国鉄清算業務）	B					
①　旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等	B					
②　会社の経営自立のための措置等	B					

中期計画（中期目標）	年度評価					備考
	R５年度	R６年度	R７年度	R８年度	R９年度	
４．業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置						
（１）組織の見直し	B					
（２）情報システムの整備及び管理並びにデジタル技術の活用	B					
（３）調達等合理化の取組	B					
（４）人件費管理の適正化	B					
（５）一般管理費及び事業費の効率化	B					
（６）資産の有効活用	B					
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	B					
（２）財務運営の適正化	B					
（３）資金調達	A					
６．短期借入金の限度額	—					
７．不要財産の処分に関する計画	—					
８．重要な財産の譲渡・担保に関する計画	—					
９．剰余金の使途	—					
１０．その他主務省令で定められる業務運営に関する事項						
（１）内部統制の充実・強化	B					
（２）人事に関する計画	B					
（３）広報・情報公開の推進	A					
（４）環境への配慮	B					
（５）施設及び設備に関する計画	—					
（６）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						

※重要度を「高」と設定している項目については、各評語の横に「○」を付す。
　困難度を「高」と設定している項目については、各評語に下線を引く。

<table>
<tr><td colspan="4">Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報</td></tr>
<tr><td>３．</td><td colspan="3">（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

（３）鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等</td></tr>
<tr><td>当該項目の重要度、困難度</td><td>（１）①整備新幹線整備事業
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から、重要度は高い。）
困難度：「高」（整備新幹線整備事業は、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存在することに加え、それぞれの現場の状況に応じて多様な工程・業務を輻輳的に積み上げていく必要があることから、困難度は高い。）
（１）②　鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施
困難度：「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存在することに加え、それぞれの現場の状況に応じて多様な工程・業務を輻輳的に積み上げていく必要があることから、困難度は高い。）
（１）③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援
重要度：「高」（自然災害の激甚化・頻発化や施設老朽化の進行等、鉄道事業を取り巻く状況を踏まえ、災害対応の強化、インフラの強靱化や老朽化対策への対応といった政策課題に対して、公的な鉄道整備主体である機構の能力の一層の活用が求められているため、重要度は高い。）
（１）④ 鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組
―
（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組
―
（３）鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等
―</td><td>当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）</td><td>（１）①整備新幹線整備事業
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）
（１）②鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施
機構法第 13 条第 1 項第 1 号及び第 5 号並びに第 4 項
鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）
（１）③鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援
機構法第 13 条第 1 項第 4 号及び第 11 号並びに第 4 項
（１）④鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組
機構法第 13 条第 1 項第 1 号、第 2 号、第 4 号、第 5 号及び第 11 号並びに第 4 項
（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組
機構法第 13 条第 3 項及び第 4 項第 2 号
海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成 30 年法律第 40 号。以下「海外インフラ展開法」という。）第 4 条第 1 項
（３）鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等
機構法第 13 条第 1 項第 3 号及び第 6 号、第 14 条第 1 項
機構法附則第 9 条及び附則第 11 条第 1 項第 1 号</td></tr>
</table>

Ⅱ　主要な経年データ

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）	Ｒ５年度	Ｒ６年度	Ｒ７年度	Ｒ８年度	Ｒ９年度
機構職員向け災害対応に係る研修等の受講者数	―	―	145 人				
鉄道事業者等からの要請に基づく技術支援等の実施件数	―	平成 30 年度から令和 3 年度までの実績・51 件	32 件				
鉄道協会等主催の各種会議での技術情報等の提供数	―	平成 30 年度から令和 3 年度までの実績・23 件	14 件				
関係者との協議や施工手順の工夫等によるコスト縮減額	―	―	※				
遠隔臨場を実施する工区数	―	―	27 工区				
建設現場における脱炭素化の取組件数	―	―	21 件				
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 30 年度から令和 3 年度までの実績・2，243 人	562 人				
学会等への応募・発表数	―	前中期目標期間実績：平成 30 年度から令和 3 年度までの実績・472 件	157 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 30 年度から令和 3 年度までの実績・24 件	6 件				
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	―	平成 30 年度から令和 3 年度までの実績・2．8 億円	0.3 億円				

	機構が海外高速鉄道調査等業務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	―	平成30年度から令和3年度までの実績・なし	実績・1件 （受注額については、契約当事者間の約定に基づき非公表）				
	専門家派遣数	―	平成30年度から令和3年度までの実績･76人（15カ国･地域）	30人				
	研修員等受入数	―	平成30年度から令和3年度までの実績・820人（22カ国・地域）	59人				

	主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
		Ｒ５年度	Ｒ６年度	Ｒ７年度	Ｒ８年度	Ｒ９年度
	予算額（千円）	530,479,334				
	決算額（千円）	561,795,730				
	経常費用（千円）	310,266,306				
	経常利益（千円）	△2,512,882				
	行政コスト（千円）	1,206,031,362				
	従事人員数（人）	1,323				

注）・当報告書の３．（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）。

※事業完了時などの段階で記載する。

Ⅲ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）全体）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（１）鉄道建設等業務	（１）鉄道建設等業務	（１）鉄道建設等業務			＜評定と根拠＞ 評価：B 各評価単位での評定を踏まえ、「（１）鉄道建設等業務」としての評価をBとした。	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	① 整備新幹線整備事業の着実な進捗 整備新幹線の建設は、長期にわたる大規模なプロジェクトであり、地質状況等の不確定要素や物価上昇等の社会経済情勢の変化の影響を受けやすく、また、多数の関係者との協議・調整が必要であるなど、多くのリスク要因を内在する事業である。 このため、実効性ある業務実施体制を整備し、工程と事業費を一体的に管理すること等を通じて、事業の実施状況や発生している事象を的確に把握した上で、国や地方公共団体等の関係者と情報を共有し、課題が発生した場合には速やかに対策を講じることとする。 また、デジタル技術の利活用を含む情報の組織的な共有・伝達、最新の入札契約制度や施工管理手法の導入等による生産性の向上に積極的に取り組む。 これらを十分に踏まえ、現在建設中の北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）に関しては、工程及び事業費の管理を徹底し、事業の着実かつ円滑な推進を図る。 なお、整備新幹線の未着工区間に関しては、線区の状況を踏まえて必要な調査を適切に実施するとともに、工事実施計画の認可申請における工期・事業費の予測精	① 整備新幹線整備事業 整備新幹線事業は、長期にわたる大規模プロジェクトであり、地質状況等の不確定要素や物価上昇等の社会経済情勢の変化の影響を受けやすく、また多数の関係者との協議・調整が必要であるなど、多くのリスク要因を内在する事業である。 このため、現在建設中の北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、検証委員会報告書や国土交通省が設置した「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」の報告書なども踏まえ、必要な取組を行いながら、事業の着実な進捗を図る。 具体的には、事業の実施に当たって、プロジェクト・マネジメントの強化・充実に取り組むとともに、課題対応のため限られた資源を重点的に配分し、工程と事業費について、両者の状況を同時に把握するための指標の導入を含め、一体的な管理の徹底を図る。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することで事業の透明性を確保するとともに、必要な協力を得ながら進める。 さらに、デジタル技術の利活用による DX の推進や最新の入札契約制度の導入などによる生産性の	① 整備新幹線整備事業 国土交通省が設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の最終報告書（令和３年６月２５日）や、「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」の報告書（以下「有識者会議報告書」という。）なども踏まえ、必要な取組を行いながら、事業の着実な進捗を図る。 具体的には、工程と事業費について、事業総合管理委員会を開催し、理事長のトップマネジメントの下、両者の状況を同時に把握するための指標の導入を含め、一体的な管理の徹底を図る。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リスク等について密に情報を共有することで事業の透明性を確保し、必要な協力を得ながら進める。 さらに、BIM/CIM や遠隔臨場等のデジタル技術の利活用によるデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進や ECI 方式による工事契約を通じた生産性の向上、カーボンニュートラルに資する取組を評価する試行工事の実施をはじめ環境負荷の低減に積極的に取り組むとともに、安全確保に万全を期して事業を遂行する。 こうした取組を行いながら、建設中の新幹線の各路線について、以下のとおり着実に事業を進める。	＜評価の視点＞ ・以下に記載の必要な取組を行い、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）について、事業の着実な進捗を図ったか。 -プロジェクト・マネジメントの強化・充実に取り組んだか。 -課題対応のため限られた資源を重点的に配分したか。	＜主要な業務実績＞ ・新幹線の整備状況 - 全国新幹線鉄道網〔図 3-1-1-1〕 - 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の主な業務内容〔図 3-1-1-2〕 ・北海道新幹線建設局（以下、「北海道局」という。）において、地方公共団体との連携強化のため、道南地域の非現業組織の拠点として道南拠点オフィスを設置し、4 月に副局長や広報・渉外課を配置した。また、工事担当課と土木系の建設所の機能の一体的な運用のため、11 月に長万部工事部長及び八雲・長万部設計推進課を道南拠点オフィスへ配置し、令和 3 年度から進めてきた工事部長・工事担当課の前進配置が完了した。さらに、設備工事着手に向け、北海道局内に新たに設備部（軌道課、建築課、電気課）を設置した。〔図 3-1-1-3〕 ・北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業に向けた地上監査・検査において、限られた期間で、多くの監査・検査項目を確認する必要があり、北陸新幹線建設局のみならず、他支社局からの応援体制（職員の派遣）を構築して対応した。 ・北海道新幹線においては、民間委託の活用拡大を通じた職員の負担軽減のため、北海道局にて事業促進 PPP 方式による施工監理業務委託を 5 月に契約した。	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 以下の取組みにより、北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、事業の着実な進捗を図り、令和 6 年 3 月に完成・開業した。また、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、工程が厳しい中可能な限りの工程短縮の工夫に努め、事業の進捗を図った。 〇プロジェクト・マネジメントの強化・充実 北海道局において、道南拠点オフィスの設置などを行い、プロジェクト・マネジメントの強化・充実に取り組んだ。 〇資源の重点的配分 北陸新幹線においては、開業に向けて他支社からも応援体制を構築した。また、北海道新幹線においては、事業促進 PPP 方式による施工監理業務委託を契約し、課題対応のために限られた資源を重点的に配置した。 〇工程・事業費の一体的管理 工程・事業費については、事業総合管理委員会の実施や EVM の導入により、工程と事業費の一体的な管理の徹底及び状況の把握を図った。北海道新幹線工事については、令和 6 年 3 月に実施した事業	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	度の向上のため、地質状況など線区固有の特性を可能な限り把握するよう努める。 【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から、重要度は高い。 【困難度：高】 整備新幹線整備事業は、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存在することに加え、それぞれの現場の状況に応じて多様な工程・業務を輻輳的に積み上げていく必要があることから、困難度は高い。	向上、カーボンニュートラルの実現に向けた貢献をはじめとする環境負荷の低減に積極的に取り組むとともに、安全確保に万全を期して事業を遂行する。 また、整備計画路線のうち未着工区間については、線区の状況を踏まえ、国土交通省や地方公共団体とも連携して必要な調査を適切に実施するとともに、工期・事業費の予測精度向上のため、地質状況など線区固有の特性を可能な限り調査・把握する。	ａ．北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） ・有識者会議報告書を踏まえ、事業費や進捗状況等を継続的にモニタリングする。 ・建設発生土受入地の確保に努め、トンネル工事の着実な進捗を図る。 ・高架橋等工事について発注を行い、着実な進捗を図る。このうち、札幌車両基地については ECI 方式による工事契約を行う。 ・駅舎や駅設備等について、設計を進めるとともに、軌道敷設の準備工事等の発注を行う。 ｂ．北陸新幹線（金沢・敦賀間） ・事業費や進捗状況等について、国や地方公共団体等の関係者と緊密に情報共有を図りながら、軌道敷設工事、建築工事、機械工事、電気工事や開業監査等を着実に進め、鉄道施設の完成を目指す。 また、整備計画路線のうち未着工区間については、線区の状況を踏まえ、国土交通省や地方公共団体とも連携して必要な調査を適切に実施する。特に、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価手続きを進めるとともに、従来、工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査等を先行的・集中的に行う。	-工程・事業費について、両者の状況を同時に把握するための指標の導入を含め、一体的な管理の徹底を図ったか。 -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することで事業の透明性を確保するとともに、必要な協力を得ながら進めたか。 -デジタル技術の利活用による DX の推進や最新の入札契約制度の導入などによる生産性の向上に取り組んだか。	・事業総合管理委員会を開催（北海道新幹線：3 回、北陸新幹線：4 回）し、理事長のトップマネジメントの下、工程と事業費の一体的な管理の徹底を図った。また、北海道新幹線において、工程と事業費の状況を同時に把握するための指標（EVM）を導入した。〔図 3-1-1-4〕 ・北陸新幹線については、金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議・同幹事会（以下、「金沢・敦賀間連絡会議」という。）において、国・地方公共団体等の関係者と、工事の進捗や事業費の執行に係る状況等を定期的に情報共有し、必要な協力を得ながら事業を進めた。 また、北海道新幹線においても、国、地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況等について情報共有を行い、連携しながら事業を進めた。 ・北陸新幹線において、監査・検査の省力化のため、全線にわたり 3 次元レーザー建築限界計測システムを導入した。〔写真 3-1-1-1〕 北海道新幹線においては、DX の更なる推進のため、北海道局に DX 担当部署を設置した。また、BIM/CIM を土木工事 13 工区で導入し、工事説明会、関係機関協議や施工計画等に活用した。〔図 3-1-1-5〕また、遠隔臨場を、土木工事 27 工区で実施した。〔写真 3-1-1-2〕さらに、札幌車両基地については、ECI 方式を導入した上で、工事契	総合管理委員会において、引き続き、工程が非常に厳しい状況にあることを確認した。 ○関係者との情報共有 北陸新幹線工事に関しては、「金沢・敦賀間連絡会議」により、定期的に情報共有を行うなど事業の透明性を確保するとともに、必要な協力を得ながら事業を進めた。また、北海道新幹線においても、有識者会議等の内容について情報共有を行い、関係者と連携しながら事業を進めた。 ○デジタル技術の利活用等 北陸新幹線において、監査・検査の省力化のためにデジタル技術を導入し、DX の推進を図った。北海道新幹線においては DX 担当部署を設置した。さらに、札幌車両基地については、ECI 方式による工事契約を行った。これらの取組みにより生産性の向上に努めた。 ○環境負荷の低減 北海道新幹線の土木工事において、カーボンニュートラル試行工事を導入し、環境負荷の低減に積極的に取り組んだ。 ○安全推進 各支社局・建設所において、それぞれの工事内容に応じた重点実施項目を定め、受注者に周知すると	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
				-環境負荷の低減に積極的に取り組んだか。 -安全確保に万全を期したか。 ・以下に記載の必要な取組を行い、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）について、事業の着実な進捗を図ったか。（再掲）	約を完了した。〔図 3-1-1-6〕 ・令和 4 年 10 月以降に入札公告を行った北海道新幹線の土木工事 21 工区においてカーボンニュートラル試行工事を導入した。〔写真 3-1-1-3〕そのうち 11 工区から工事現場でのカーボンニュートラルに資する取組みに係る施工計画書の提出を受けた。 ・本社で定めた令和 5 年度の工事安全推進の基本方針に基づき、各地方機関・建設所において、それぞれの工事内容に応じた重点実施項目を定め、受注者に周知するとともに、工事安全推進の徹底を指示した。また、事故が発生した場合は、速やかに、原因の分析や再発防止策の検討を行った上で、受注者等と情報を共有するなど、同種事故の再発防止の徹底を図った。 　北海道新幹線においては、工事事故防止により一層取組むための専任体制を構築するため、北海道局に工事安全推進課を設置した。 ・こうした取組みを行いながら、建設中の新幹線の各路線について、以下のとおり事業を進めた。 a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） -有識者会議報告書（令和 4 年 12 月）において、複数のトンネルで、掘削前のトンネル発生土受入地確保の難航や掘削開始後の予期せぬ巨大な岩塊の出現、想定を上回る地質不良などが報告されたことを	ともに、工事安全推進の徹底を指示した。また、事故が発生した場合は、速やかに、原因の分析や再発防止策の検討を行った上で、受注者等と情報を共有するなど、同種事故の再発防止の徹底を図った。 ○未着工区間の調査等 　国土交通省や地方公共団体と情報共有を行いながら、環境影響評価手続きに必要な作業を進めるとともに、北陸新幹線事業推進調査を実施した。 　北陸新幹線事業推進調査において、地質や用地について、線区固有の特性を可能な限り調査・把握した。 　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＞ －	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
					踏まえ、事業費や進捗状況等について、事業総合管理委員会において継続的なモニタリングを行いつつ、例えば 1 つの工区において通常 1 方向から掘削していくところを工区の途中から追加的に 2 方向同時に掘削作業を実施すること等の対策により、可能な限りの工程短縮の工夫に努めた。〔写真 3-1-1-4〕 - 12 月に開催された有識者会議にて、令和 4 年度の有識者会議からの工事の進捗状況や関係者との連携強化に関する取組み状況について報告した。 　また、令和 6 年 3 月に実施した事業総合管理委員会において、引き続き、工程が非常に厳しい状況にあることを確認した。 - 建設発生土受入地の確保に係る協議を着実に進め、発生土量のうち約 96%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、確保に向けた調整を行った。 　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（発注済み）中 15 工区で掘削が完了し、トンネル総延長に対する掘削済み延長の割合は約 74%となった。また、令和 3 年 7 月より掘進を停止していた羊蹄トンネル（比羅夫）工区は、岩塊群の撤去を完了し、11 月に掘進を再開した。一方で、特に遅れが大きい工区につい		

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
					ては、工程短縮の工夫策を検討し、一部実施に移した。 -高架橋等工事については、全20工区の発注を完了し、前年度着手の2工区に続き、新たに14工区で工事に着手した。そのうち、ECI 方式を導入した札幌車両基地については、工事契約を完了し、工事に着手した。また、上部工として別途発注する PC 桁工事についても、新たに 4 工区の発注を行い 3 工区で契約した。 -駅舎については、新八雲（仮称）、長万部、倶知安、新小樽（仮称）の4駅の設計を進めた。設計にあたっては、関係地方公共団体から受領したデザインコンセプトを踏まえ検討したデザイン素案を、10月に関係地方公共団体へ提示するなど、関係者との連携を図った。〔図3-1-1-7〕札幌駅は北海道旅客鉄道（株）（JR 北海道）に委託の上、工事を進めている。昇降機などの駅設備についても設計を進めた。 　また、軌道スラブ製作運搬工事について、全 4 工区の発注を完了した。 b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） -事業費や進捗状況等について、金沢・敦賀間連絡会議において、国や地方公共団体等の関係者と緊密に情報共有を図りながら、事業を進めた。 　軌道敷設工事、建築工事、機械工事、電気工事を完了した。		

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
				・整備計画路線のうち未着工区間について、線区の状況を踏まえ、以下の取組を行ったか。 -国土交通省や地方公共団体とも連携して必要な調査を適切に実施したか。 -地質状況など線区固有の特性を可能な限り調査・把握したか。	6 月から 9 月にかけて鉄道施設全般の地上監査・検査を、9 月から 12 月にかけて実車を使用した総合監査・検査を実施し、令和 6 年 3 月 16 日に開業した。〔写真 3-1-1-5、写真 3-1-1-6〕 ・北陸新幹線（敦賀・新大阪間）について、環境影響評価準備書の公表に向けた準備書作成作業を行った。 また、北陸新幹線事業推進調査として、用地関係調査、地質関係調査、発生土受入地事前協議、地下水関係調査、鉄道施設概略設計、道路・河川等管理者との事前協議を実施した。実施にあたっては、「北陸新幹線事業推進調査に関する連絡会議」（4 月・8 月・12 月開催）において国土交通省・地方公共団体と情報共有を行い、連携しながら進めた。		
	②機構の技術力を活用した鉄道整備 機構が都市鉄道利便増進法の枠組みを活用して整備主体となる場合又は鉄道事業者等からの委託を受けて鉄道に関する工事を実施する場合には、これまで培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、品質の確保やコスト縮減に最大限努めながら、関係者と連携して工事を着実に推進する。 また、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の開業後の残工事に	②鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施 機構がこれまでに培ってきた鉄道建設に係る総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、都市鉄道利便増進法の枠組みを活用して整備主体となる場合又は機構の技術力の活用が必要とされ鉄道事業者等からの委託を受けた場合に工事を実施する。 受託工事については、協定に基づく工事完成予定時期及び受託業務費の管理を徹底しつつ、コスト縮減に最大限努めながら当該工事	②鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施 受託工事について、協定に基づく工事完成予定時期及び受託業務費の管理を徹底し、コスト縮減に最大限努めながら着実な進捗を図る。 現在受託してい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。 なお、鉄道事業者等から新たな工事の受託要請があった場合は、	＜評価の視点＞ ・受託工事について、協定に基づく工事完成予定時期及び受託業務費の管理を徹底しつつ、コスト縮減に最大限努めながら工事を着実に推進したか。	＜主要な業務実績＞ 【受託工事】 ・中央新幹線については、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、用地取得等の支援業務を実施した。〔図 3-1-2-1、写真 3-1-2-1〕 ・鉄道事業者から新たな工事の受託要請はなかったため、新線工事の受託可否を検討する「鉄道工事受託審議委員会」は開催されなかった。	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、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。 神奈川東部方面線の残工事については、事業総合管理委員会においてリスクの把握及びその対策に努めることで、適切な管理を行い、安全面に配慮しながら着実に進め	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	ついて、安全かつ確実に事業を遂行する。 【困難度：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存在することに加え、それぞれの現場の状況に応じて多様な工程・業務を輻輳的に積み上げていく必要があることから、困難度は高い。	を着実に推進する。なお、鉄道事業者等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、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の開業後の道路復旧等の残工事について、安全かつ確実に事業を遂行する。	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。 　神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）に係る開業後の残工事については、道路復旧等の作業について、事業総合管理委員会等により的確な事業管理を図りつつ、事故防止対策に努め、安全面に配慮しながら着実に実施する。	・神奈川東部方面線の残工事について、安全かつ確実に事業を遂行したか。	【神奈川東部方面線残工事】 ・工事を所管する東京支社・建設所による毎月の安全パトロールや事故防止監査等、組織一体となった安全推進体制を整えた上で、環状２号線道路復旧工事等の残工事を着実に進めた。 ・事業総合管理委員会を２回開催した。同委員会では、残工事等のリスクの把握及びその対策の検討を行うなど、適切な管理に努めた。 〔図 3-1-2-2、写真 3-1-2-2、写真 3-1-2-3〕	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＞ 　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、「工事一時中止に係るガイドラインの留意点」を内部職員向けの説明会で周知し、再発防止に努めた。 *【参考】国交省からの指摘事項* *　令和３年度決算検査報告において不当事項の指摘を受けたことを踏まえ、工事の一時中止に伴う増加費用の算定を適切に実施するよう、引き続き関係部門に周知徹底するとともに、その審査及び確認体制を強化し、再発防止を図る必要がある。*	
	③機構の技術力を活用した支援の充実 　自然災害の発生時において、鉄道建設に係る総合的な技術力やノウハウを有する公的主体として、職員を現地に派遣して鉄道施設の被害状況調査を実施するなど、国土交通省等と連携して、被災した鉄道の復旧支援に新たに取り組む。 　また、鉄道施設の長寿命化や保全・改修等に関して、地域鉄道事業者等からの技術的な相談を受	③鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援 (a) 自然災害からの復旧支援 　自然災害の発生時において、これまでの鉄道建設や復旧支援の経験を活かし、被災状況調査をはじめとする被災した鉄道施設の復旧支援に取り組む。 　また、復旧支援を迅速かつ円滑に実施できるよう機構内の体制を整備するとともに、人材の育成、ノウハウの蓄積を図る。 　さらに、こうした復旧支援で得	③鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援 (a) 自然災害からの復旧支援 　自然災害の発生時において、これまでの鉄道建設や復旧支援の経験を活かし、鉄道施設の被災状況調査等に取り組む。 　鉄道事業者等からの要請に基づき国土交通省と連携して被災状況調査等を迅速かつ円滑に実施できるよう機構内の体制を整備するとともに、職員に対する研修や鉄道事業者等との意見交換等を通じ、	＜評価の視点＞ ・鉄道事業者等からの要請に基づき、被災状況調査をはじめとする被災した鉄道施設の復旧支援に取り組んだか。	＜主要な業務実績＞ (a) 自然災害からの復旧支援 ・自然災害により被災した鉄道施設の早期復旧を支援するため、4 月に鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）（以下、「調査隊」という。）を発足させ、鉄道事業者等からの要望に基づく国土交通省鉄道局からの派遣要請に応じ、下記のとおり 5 件の調査を実施した。 -復旧支援活動状況 　大井川鐵道 11 名派遣（2 日） 　いすみ鉄道 10 名派遣（1 日）	＜評定と根拠＞ 評定：A 根拠： 　調査隊の発足を機に、その存在や活動を鉄道事業者等へ周知したことで、地域鉄道 5 件への派遣実績につながり、厳しい経営状況にある地域鉄道の復旧に貢献した。特に、1 月 1 日の能登半島地震で被災した、のと鉄道への派遣については、被災直後の 1 月 9 日、10 日に実施し、天候や通信等の悪条件の中、全線踏査により被災状況	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	け付け、遠隔臨場等のデジタル技術も活用しつつ、きめ細やかに技術的助言等の支援を行うとともに、地域鉄道が抱える施設・設備の老朽化や技術者不足といった課題に対して、機構としてより踏み込んだ対応を行えるよう、機構の技術力等の活用のあり方、必要となる能力やその習得・蓄積の方策について検討を進める。 　さらに、利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築や社会的ニーズに対応した鉄道整備の推進を図る観点から、国や地方公共団体等が行う鉄道整備計画策定等の検討に積極的に参画し、その実現に向けた調査等に協力する。 ＜指標＞ ・機構職員向け災害対応に係る研修等の受講者数 ・鉄道事業者等からの要請に基づく技術支援等の実施件数（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　５１件） ・鉄道協会等主催の各種会議での技術情報等の提供数（前中期目標期間実績： 平成３０年度から令和３年度までの実績　２３件） 【重要度：高】 　自然災害の激甚化・頻発化や施設老朽化の進行等、鉄道事業を取り巻く状況を踏まえ、災害対応の	られた知見については、鉄道施設の強靱化に資するよう機構の鉄道建設業務や鉄道事業者等への技術的支援等において広く活用する。 (b) 施設の老朽化などの社会的課題に対する支援等 　鉄道施設の長寿命化や保全・改修等に係る技術的な事項について、鉄道事業者等の要請に応じ、遠隔臨場等のデジタル技術も活用しながら、効率的・効果的かつきめ細やかに技術的支援を行う。 　また、この支援の取組をより広く地方公共団体や鉄道事業者等に活用してもらうよう、地方鉄道協会等が開催する委員会等に積極的に参加するなど PR に努める。 　さらに、鉄道事業者等の懸案となっている設備の老朽化や技術者不足といった課題への対応として、機構の技術力等の活用のあり方、必要となる能力やその習得・蓄積の方策について整理・検討を行う。 (c) 鉄道ネットワークに係る計画策定等への支援 　利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築や新たな社会的ニーズに対応した鉄道整備の推進を図る観点から、都市鉄道利便増進法の枠組み等の情報提供を地方公共団体及び鉄道事業者に対して実施するとともに、国や地方公共団体等が行う都市鉄道や地域鉄道を含めた交通ネットワークに係る計画	人材の育成、ノウハウの蓄積を図る。 　さらに、被災状況調査等の実施で得られた知見の蓄積に努め、その知見を機構の鉄道建設業務や鉄道事業者への技術的支援等において広く活用するための検討を進める。 (b) 施設の老朽化などの社会的課題に対する支援等 　鉄道事業者等からの要請に応じ、「鉄道ホームドクター制度」を用いた鉄道施設の長寿命化や保全・改修等に係るアドバイスを、遠隔臨場等のデジタル技術も活用しながら、効率的・効果的かつきめ細やかに実施する。 　また、この制度に係る取組をより広く地方公共団体や鉄道事業者等に活用してもらうよう、地方鉄道協会が開催する委員会等に積極的に参加するほか、地域鉄道事業者等との意見交換を通じてニーズの把握とともに、機構の技術、ノウハウ等の PR に努める。 　さらに、鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化や技術者不足といった課題への対応として、機構の技術力等の活用のあり方、必要となる能力やその習得・蓄積の方策について整理・検討を進めるべく、関係機関と連携の上、鉄道事業者の実態の把握等に取り組む。 (c) 鉄道ネットワークに係る計画	・復旧支援を迅速かつ円滑に実施できるよう機構内の体制を整備したか。	小湊鉄道８名派遣（1 日） くま川鉄道 5 名派遣（2 日） のと鉄道 7 名派遣（2 日） 〔表 3-1-3-1、写真 3-1-3-1、図 3-1-3-1、写真 3-1-3-2、写真 3-1-3-3〕 ※のと鉄道については、震災の深刻さと一刻も早い復旧が求められることを踏まえ、被災の全貌が不明、悪天候やインフラ損傷等の悪条件が重なったものの、被災直後に調査を実施した。 ・内閣総理大臣から災害対策基本法に基づく指定公共機関※に指定（6 月 23 日付け）され、これに基づき「防災業務計画」を策定した。〔写真 3-1-3-4〕 ※指定公共機関は、「災害対策基本法」（昭和 36 年法律第 223 号）第 2 条第 5 号に基づき、公益的事業を営む法人のうちから、内閣総理大臣が指定するもの。防災業務計画の作成等を通じて防災に寄与する責務を負う。 ・調査隊による復旧支援活動を迅速かつ円滑に実施するため、「支援活動規程」、「支援本部運営要領」、「支援活動マニュアル」のほか、「災害発生時の入札・契約等に関する対応マニュアル」及び「災害復旧における入札契約方式の適用ガイドライン」を制定するなど、機構内の支援スキーム・フロー等を整えた。 ・事前防災の取組みや被災時の迅速な災害復旧、鉄道施設の適切な保全･改修等を連携して推進するため、令和 6 年 3 月 26 日に、ＩＲ	の全体像をいち早く確認し、対応方法案とともにのと鉄道関係者へ報告・説明した。これにより、同鉄道の早期復旧（2 月 15 日七尾・能登中島間復旧、4 月 6 日全線復旧）に大きく貢献した。調査隊が作成した調査報告書は、被災鉄道事業者が復旧計画を策定する際に活用されるだけでなく、国や沿線地方公共団体、損害保険会社と復旧費用の協議を行う際にも重用され早期復旧に寄与した。 　また、災害対策基本法に基づく指定公共機関として近畿地方整備局と協力関係を構築し、随時提供される被災地の情報により調査隊の円滑な現地活動が可能となった。 　さらに、機構職員向け「災害研修」を 2 月 1 日、5 日に開催し、その中で調査隊員としてのと鉄道の被災調査を行った職員から調査隊発足後初となる地震による災害の調査を実施して判明した点（地震特有の被害）を受講者に紹介、解説した。これにより、今後の被災調査における留意点（地震、風水害など災害によって鉄道施設に発生する被害状況の違いを踏まえた調査の着眼点）や今後の課題（更なる事例の蓄積、調査体制）等を機構内で共有した。あわせて、その知見を機構の鉄道建設業務や鉄道事業者への技術的支援等に広く活用するための検討を進めた。	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	強化、インフラの強靭化や老朽化対策への対応といった政策課題に対して、公的な鉄道整備主体である機構の能力の一層の活用が求められているため、重要度は高い。	策定等の検討に関し、積極的にアプローチし、その特性に応じた調査協力等の支援を実施することを目指す。 　また、鉄道事業者等からの要請に対応して、機構が有する鉄道建設に係る技術力等を活用し、鉄道計画に関する受託調査を実施する。 　その他、全国新幹線鉄道整備法に位置づけられた基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関し、国の調査等に対し技術的な提案等の協力を行う。 　加えて、機構の調査機能を十分に発揮できる体制を構築した上で、更なる調査能力の向上を目的に、学識経験者及び外部調査機関等と連携し、社会的ニーズに対応した新たな交通ネットワークのあり方を検討するとともに、その社会的意義や整備効果、整備手法についての調査研究を進め、その成果を関係する鉄道事業者等と共有することなどを通じて知見の獲得に努めていく。	策定等への支援 　国や地方公共団体が行う都市鉄道や地域鉄道を含めた交通ネットワークに係る計画策定等の検討に関し、関係する地方公共団体及び鉄道事業者へ積極的にアプローチして調査協力等の支援を実施する。例えば、都市鉄道分野においては、地方公共団体等に対し、都市鉄道等利便増進法（平成１７年法律第４１号）の枠組み等に係る情報提供を行う。地域鉄道分野においては、鉄道に関わる交通ネットワークの現状を把握し、鉄道事業者等と意見交換を行う。 　また、鉄道事業者等からの要請に対応して、機構が有する鉄道建設に係る技術力等を活用し、鉄道計画等に関する受託調査を実施する。その他、全国新幹線鉄道整備法（昭和４５年法律第７１号）に位置づけられた基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関し、提案可能な分野、項目を整理した上で、国の調査等に対し技術的な提案等の協力を行う。 　これらの業務を円滑かつ迅速に進めるため、調査部門の拡充を図るとともに、学識経験者及び外部調査機関との勉強会等を通じて連携し、調査能力の向上に努める。	・復旧支援に係る人材の育成、ノウハウの蓄積を図ったか。	いしかわ鉄道及びハピラインふくいと包括的連携協定を締結した。〔写真 3-1-3-5〕 ・復旧支援活動に係る人材育成、ノウハウの蓄積を図るため、以下の取組みを実施した。 - 災害対応時における実践的なノウハウの獲得を目的に、当該業務に従事する職員が関係機関（東日本旅客鉄道（株）（JR 東日本）、内閣府防災等）へ出向する仕組みを整えた。（令和 6 年度より開始） - 災害対応時に主たる役割を果たす以下の機関との意見交換を実施した。 JR 東日本： ドローン運用について 北陸地方整備局： TEC-FORCE 運用について （公財）鉄道総合研究所（以下、「鉄道総研」という。）： 被災状況調査の連携・研修等について 内閣府防災： 災害対策基本法に規定する防災業務計画策定について - 災害対応に係る研修の受講（令和 5 年度受講者総数 145 名） 国土交通大学校ドローン研修：1 名 鉄道総研防災研修：3 名 民間ドローン研修：2 名 災害研修：139 名 ※災害研修は、外部有識者 2 名と機構	鉄道ホームドクター制度による支援を 32 件実施し、地域鉄道を中心とした鉄道事業者の運営を適切に支援した。また、これらの支援は鉄道事業者や地方公共団体が取り組んでいる地域公共交通の再構築にも寄与することを積極的に PR した結果、鉄道事業者や地方公共団体から多数の相談が寄せられたことを踏まえ、引き続き効果的な支援に取り組んでいく。 　鉄道を含む交通ネットワークの計画策定に関する調査協力等の支援として、地方公共団体からの要請に基づく受託調査において機構の技術力が高く評価され、都心部・臨海地域地下鉄について、令和 6 年 1 月末に東京都・東京臨海高速鉄道㈱・機構の三者で事業化に向けた検討を進めていくことで合意し、東京都より公表された。また、埼玉高速鉄道線の延伸についても、令和 6 年 1 月末に機構が技術支援を行っていくことで合意し、さいたま市より公表された。 　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＞ ―	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
				・復旧支援を通じて得られた知見を機構の鉄道建設業務や鉄道事業者等の技術的支援等に広く活用したか。 ・鉄道施設の長寿命化や保全・改修等に係る技術的な事項について、鉄道事業者等の要請に応じ、遠隔臨場等のデジタル技術も活用しながら、効率的・効果的かつきめ細やかに技術的支援を行ったか。	職員１名（調査隊派遣者）による講義で、２月１日、５日に機構本社内で実施し、調査隊派遣者の講義は、「令和６年能登半島地震によるのと鉄道被災調査活動について」と題し、のと鉄道被災状況の調査結果を踏まえ、地震災害特有の被害や調査ポイント等を受講者へ紹介・解説した。なお、地震による災害の調査は、調査隊発足後、のと鉄道の事案が初めてとなる。 ・調査隊の復旧支援活動完了後、関係者による意見交換を通じて、活動の各段階での課題や対応等を振り返ることで、様々な知見の蓄積に取り組むとともに、その知見を機構の鉄道建設業務や鉄道事業者への技術的支援等に活かすため、機構内関係部署と情報共有の仕方について検討を進めた。 (b) 施設の老朽化など社会的課題に対する支援等 ・「鉄道ホームドクター制度※」への鉄道事業者等からの支援要請に対して、それぞれのケースに応じた対応方針等について関係部署間で調整を図った上で、きめ細やかな技術的支援を行った。具体的には鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援を 18 件、交通計画支援システム（ＧＲＡＰＥ）を活用した鉄道沿線の人口分布の分析等の支援を １ 件、鉄道助成等に関する情報及び資料提供の支援を 13 件、計 32		

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
					件の支援を実施した。〔表 3-1-3-2、図 3-1-3-2、写真 3-1-3-6〕 ※「鉄道ホームドクター制度」とは、機構が有する鉄道建設に関する豊富な経験や総合技術力等を活用し、鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて技術支援等を実施する制度。 ・遠方の事業者等に対しては、Teams 等の WEB 会議ツール活用や説明資料の電子データ化などにより、迅速・詳細・丁寧なアドバイスを実施することで、効果的・効率的なホームドクター制度の運営に努めた。 ・地方鉄道協会などの各種団体が主催する委員会等に積極的に参加し、地域鉄道事業者等との意見交換を通じて各事業者が必要とする支援等に係るニーズの把握に努めるとともに、「鉄道ホームドクター制度」や「鉄道災害調査隊」などの活動について下記のとおり PR に努めた。 - 鉄道事業者、地方公共団体等へ説明・情報交換 14 件〔表 3-1-3-3、写真 3-1-3-7〕 - 業界紙等への投稿や鉄道技術展のプレゼン 8 件〔表 3-1-3-4、表 3-1-3-5、写真 3-1-3-8〕		
				・支援の取組について、地方鉄道協会等が開催する委員会等に積極的に参加して PR に努めたか。 ・鉄道事業者等の設備の老朽化や技術者不足といった課題に対し、機構の技術力等の活用のあり方、必要となる能力やその習得・蓄積の方策について整理・検討を行ったか。	・鉄道事業者等が抱える設備の老朽化や技術者不足といった課題への対応に向け、鉄道以外のインフラにおける対応状況等の情報収集を行った上で、機構の技術等の活用のあり方、必要となる能力やそ		

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
					の習得・蓄積の方策などについて検討を進めた。 ・地方運輸局、鉄道総研等との間で、地域鉄道事業者における老朽化施設維持管理の課題などを共有するなどして、鉄道事業者の実態把握に取り組んだ。 ・施設の長寿命化や維持管理の低コスト化などに係るノウハウを習得するため、関係機関へ職員を出向させた。（JR 北海道 2 名、九州旅客鉄道（株）（JR 九州）2 名）		
				・都市鉄道等利便増進法の枠組み等の情報提供を地方公共団体及び鉄道事業者に対して実施したか。 ・国や地方公共団体が行う交通ネットワークに係る計画策定等の検討に関し、積極的にアプローチし、調査協力等の支援を実施したか。 ・鉄道事業者等からの要請に対応して、鉄道計画に関する受託調査を実施したか。	(c) 鉄道ネットワークに係る計画策定等への支援 ・鉄道を含む交通ネットワークの計画策定に関する調査協力等の支援として、東京都や関係地方公共団体に対し、都市鉄道等利便増進法を活用した整備スキームについて情報提供を行った。 ・（一社）日本民営鉄道協会主催の地方交通委員会等において、地域鉄道事業者との間で、交通ネットワークの現状や機構における地域鉄道支援の取組み等について意見交換を実施した。 ・鉄道事業者等の要請に基づき、計 8 件の受託調査を実施した。〔表 3-1-3-6〕 　なかでも、都心部・臨海地域地下鉄については、令和 6 年 1 月末に東京都・東京臨海高速鉄道㈱・機構の三者で事業化に向けた検討を進めていくことで合意した。〔図 3-1-		

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
				・幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関し、国の調査等に対し技術的な提案等の協力を行ったか。 ・社会的ニーズに対応した新たな交通ネットワークのあり方を検討するとともに、その整備手法等についての調査研究を進めその成果を関係する鉄道事業者等と共有することなどを通じて知見の獲得に努めたか。	3-3〕 　また、埼玉高速鉄道線の延伸についても、令和６年１月末に機構が技術支援を行っていくことで合意した。 ・国が実施する幹線鉄道ネットワーク等のあり方調査については、従前より機構が技術的な協力を行っており、令和５年度においても同様に協力を実施した。また、国が主催する「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会」においても機構が具体的な検討に関する協力を実施した。 ・鉄道を含む交通ネットワークの計画策定等に積極的にアプローチし支援するため、鉄道企画調査部を新設し、調査部門の拡充を図った。また、８月より調査業務に高い見識を有する専門家とのアドバイザリー契約を締結し、知見の拡充に努めた。さらに、学識経験者との間で、鉄道建設プロジェクトの事業評価に関する勉強会、同プロジェクトの評価手法マニュアル改訂に関する調査検討委員会へ参画し、調査スキルの向上に努めた。		
	④鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組 　業務の効率化や情報の組織的な共有・伝達、技術の承継の観点から、鉄道建設等業務におけるDXを計画的に推進するほか、鉄道建設工事において働き方改革の推進を図る観点も踏まえ、他の公	④鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組 (a) DX の推進、新たな契約・入札方式等の導入 　現場の情報を組織的に共有・伝達し、業務の効率化・高度化や技術承継を図るため、関係者との連携の上、デジタル技術を積極的に	④鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組 (a) DX の推進、新たな契約・入札方式の導入等 　現場の情報を組織的に共有・伝達し、鉄道建設工事における業務の効率化・高度化、技術承継を図るため、関係者とも連携し、以下	＜評価の視点＞ ・デジタル技術を積極的に活用してDXを推進し、業務の効率化・高度化や技術承継を図れたか。	＜主要な業務実績＞ (a)DX の推進、新たな契約・入札方式の導入等 ・建設工事現場における情報の組織的な共有・伝達、業務の効率化・高度化、技術の承継等を目的に、以下の取組みを実施した。 （ICT）	＜評定と根拠＞ 評定：A 根拠： 　DX の推進や最新の契約・入札方式の導入等については、着実に取り組んだ。 　特に、DX の推進については、今後、デジタル技術の積極的な導入・	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	共事業で採用されている最新の入札契約制度や施工管理手法について、必要に応じて導入を進め、外部の知見を適切に活用することを含めて、生産性及び品質の向上を図る。 　技術力や専門性の維持・向上のための人材育成に取り組むとともに、今後の事業展開に応じて要求される既存の鉄道インフラの改修等に係る知見等についても、関係機関との人材交流等を通じて計画的にその習得に努める。 　各種技術基準類の整備等に加えて、鉄道建設等に係る技術開発を推進し、その中で、施設の長寿命化、営業開始後のメンテナンスの低コスト化や、カーボンニュートラルを含む環境負荷低減といった課題に対しても積極的に取り組む。技術開発の成果については各種学会での発表等を通じて社会に還元する。 　また、鉄道建設工事における安全管理を徹底し、鉄道建設現場におけるデジタル技術の活用を工事の安全性向上の観点からも積極的に推進して、さらなる安全推進の取組を進める。 ＜指標＞ ・関係者との協議や施工手順の工夫等によるコスト縮減額 ・遠隔臨場を実施する工区数 ・建設現場における脱炭素化の取	活用してDXを推進するとともに、鉄道建設工事において働き方改革の推進を図る観点も踏まえ、最新の契約・入札方式や施工管理手法について、機構の鉄道建設業務において有効なものは導入を進め、生産性及び品質の向上に積極的に取り組む。また、良質な鉄道を効率的に建設するため、社会的要請に対応した技術基準類の整備を進める。 (b) 技術開発の推進・公表 　事業の推進に資する調査･設計･施工手法に係る技術開発を推進する。技術開発にあたっては、外部研究機関との連携の強化を図り、品質の確保や建設コストの削減のみならず、施設の長寿命化や技術者の減少、脱炭素化の推進といった社会経済環境の変化に対応する課題にも取り組む。なお、その成果について、鉄道建設への取り込みはもちろんのこと、機構部外でも活用されるよう建設技術に係る各種学会等において発表する。 (c) 人材育成 　鉄道建設等業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のため、講習や資格取得の支援等を行うとともに、職員に求められるスキルの習得状況を可視化する取組を進めるほか、今後の事業展開に応じて要求される技術力等に関しても、必要に応じて鉄道事業者等との連携を図りつつ、計画的にその習得	の取組を推進する。 （ICT） ・ICT 活用工事（土工）の実施 ・３次元レーザを用いた検測、検査結果のアプリによる管理 （BIM/CIM） ・わかりやすい対外説明資料の作成、３Ｄモデルを用いた施工計画の検討 （遠隔臨場） ・順次、適用工区の拡大 　これらの実施に当たっては、建設工事が最盛期を迎えている北海道新幹線建設局において、組織的に DX を推進するための体制を構築する。 　加えて、良質な鉄道を建設するために、最新の契約・入札方式や施工管理手法について、機構の鉄道建設業務において有効なものは導入を進める。また、品質管理・施工監理等に係る技術基準類の継続的整備を行う。特に、「鋼構造物の防食の手引き」を作成し、講習会等を通じ関係者に周知徹底する。 (b) 技術開発の推進・公表 　技術開発マネジメント会議にて技術分野ごとに新規課題を選定し、事業の推進に資する調査・設計・施工手法に係る技術開発を推進する。また、品質の確保や建設コストの削減のみならず、施設の長寿命化や技術者の減少といった社会経済環境の変化に対しても、		・ICT 活用工事（土工）を 3 件契約した。 ・北陸新幹線において、3 次元レーザー建築限界計測システムを導入、アプリによる「指摘事項整理表」の試行等デジタル技術を活用した監査を実施した。 ・今後の監査検査における業務の効率化･高度化を目的として、線路周辺画像解析システムの導入について検討を実施した。〔写真 3-1-4-1〕 ・鉄道建設において更なる ICT の活用を推進するため、毎月 ICT 推進会議を開催した。 （BIM/CIM） ・BIM/CIM を活用した 3D（又は 4D）モデルによる施工計画等の策定、構造物の完成イメージ図を用いた地元説明会等を実施した。 ･BIM/CIM 活用工事を令和 6 年 3 月現在、13 工区で導入した。 （遠隔臨場） ・令和 6 年 3 月現在で、27 工区で導入した。 ･さらなる推進を図るため、実施要領を改正し、原則、全ての工事、役務（立会項目があるものに限る）に対象範囲を拡大した。 ･デジタル技術の積極的な導入･活用による鉄道建設やオフィス、鉄道運行等における業務効率化など、今後 20～30 年後に機構が達成を目指す DX の目標として「建設 DX ビジョン」を策定し、10 月に	活用による鉄道建設等における業務効率化などを図るため「建設 DX ビジョン」を策定し、当該ビジョンの実現を計画的に進めるため、鉄道事業者や建設関連業界団体等、幅広いステークホルダーの意見を踏まえた、具体的な取組を網羅したロードマップの作成に取組んだ。 　また、このビジョンについては、学会誌･協会誌への投稿や、部外向け講演などを通して、機構が目指す方向を積極的に PR し、部外への理解の促進に努めた結果、関係者との交流が活発化し、実効性の高い技術を活用する検討が進んだ。 　技術開発の推進・公表については、技術開発マネジメント会議による新規課題の選定や公募による民間技術の活用等を通じて、事業の推進に有効な技術開発等を進めるとともに、それらの成果を部外でも活用してもらうよう、各種学会等における論文投稿・発表等を積極的に行った。 　また、土木学会技術賞（Ⅱグループ）、土木学会田中賞、鉄道建築協会賞（作品部門）など、基幹学会の賞を複数受賞した。 　人材育成については、SUP の導入により、組織の技術力の底上げを図るとともに、SUP の継続的な機能改善のため、定期的に意見交換や課題抽出が行われる仕組みを	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	組件数 ・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３０年度から令和３年度までの実績　２，２４３人） ・学会等への応募・発表数（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　４７２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３０年度から令和３年度までの実績　２４件）	に向けた取組を行う。 (d) 鉄道建設工事における安全推進工事関係事故防止については、理事長のトップマネジメントの下、年度ごとに基本方針を定め、その方針に基づいた安全管理、安全環境整備の徹底などの安全推進の取組を、受注者と十分に連携しつつ進めていく。 　また、安全推進の体制を強化するとともに、研修内容の充実を図ることで、職員への安全推進に係る意識及びスキルの向上を図っていく。 　さらに、工事の施工時において、デジタル技術の活用を図り、一層の安全性の向上に努めていく。	民間技術を有効活用しながら、計画的に技術開発を進める。さらに技術開発成果の活用状況について、フォローアップを行う。 　なお、その成果については機構部外においても活用されるように、建設技術に係る各種学会等のほか、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発表する。 (c) 人材育成 　鉄道建設等業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、施工監理講習等の研修を実施するとともに、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「スキルアッププログラム」の取組を導入することにより、組織の技術力の底上げを図る。また、業務に関連する技術士等の資格取得を促進する。さらに、今後の事業展開に応じて要求される技術力等に関しても、鉄道事業者等との連携を図りつつ、他の独立行政法人や業界団体との勉強会・講演会等へ参加するなど、その習得に向けた取組を行う。 (d) 鉄道建設工事における安全推進 　工事関係事故防止については、理事長のトップマネジメントの下、機構の安全推進の取組を踏まえた令和５年度の基本方針に基づき、業界団体とも連携しながら着実に進めていく。職員の安全に対	・最新の契約・入札方式や施工管理手法の導入を進め、生産性及び品質の向上に積極的に取り組んだか。	公表した。 　また、当該ビジョンについて鉄道事業者をはじめ、建設関連業界団体、道路事業者、不動産開発業者等、幅広いステークホルダーとの意見交換を実施し、その意見等を踏まえたロードマップの作成に取組んだ。 　このビジョンを「建設マネジメント技術」や月刊「建設」、機構の広報誌へ投稿するとともに、機構主催の技術研究発表会や㈱日本ナレッジセンター主催の講演会における講演、鉄道技術展において部外へ PR した。結果として、先進的な DX を扱うベンダーからの問合せや打合せ等の交流が活発化し、実効性の高い技術を活用する検討が進んだ。〔図 3-1-4-1、図 3-1-4-2、図 3-1-4-3〕 ・組織的に DX を推進するため、北海道局に DX 推進担当課長及び担当者を配置した。 ・最新の契約・入札方式や施工管理手法等の導入について、以下のとおり取り組んだ。 - 「事業促進 PPP」方式により、北海道局における施工監理業務を契約 - 「ECI 方式」により北海道新幹線、札幌車両基地高架橋工事を契約 - 働き方改革の観点から、受注者の円滑な工事体制の確保を図ることを目的として、「余裕期間制	構築した。また、今後の事業展開に応じて要求される技術力等に関しても、他法人や業界団体との勉強会・講演会等へ参加するなど、その習得に向けた取組みを行った。 　安全推進の取組みについては、各地方機関や建設所におけるそれぞれの工事内容等を考慮した重点項目を策定し、受注者に対し周知徹底を図るなど、受注者等と連携を十分に図りながら進めた。また、安全講話、VR 教材による体験型の安全教育の試行、工事安全推進キャラバン等の様々な取組みを通して、役職員の安全意識の向上及び醸成を図るとともに、デジタル技術の活用拡大に向け、ICT の活用事例の情報収集、展開にも取り組んだ。 　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＞ ―	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
			するさらなるマインドの醸成及びスキルの向上を図るため、事故原因分析のレベルアップ及び再発防止策のフォローアップ等の安全推進に係る各種取組を本社と地方機関が連携して行うほか、事故防止監査を実施することで、こうした取組の実効度向上に努める。 　また、建設工事が最盛期を迎えている北海道新幹線建設局において、組織的に工事安全推進施策を実施する体制の強化を図る。 　さらに安全に資するデジタル技術に係る情報を収集・整理し、導入に向け検討していく。	・社会的要請に対応した技術基準類の整備を進めたか。 ・以下に記載の必要な取組を行い、事業の推進に資する調査・設計・施工手法に係る技術開発を推進したか。 -技術開発にあたって、外部研究機関との連携の強化を図ったか。 -技術開発にあたって、品質の確保や建設コストの削減のみならず、社会経済環境の変化に対応する課題に取り組んだか。	度実施要領」を作成し、工事発注において導入 ・「鋼構造物の防食の手引き」の制定や、令和５年度にコンクリート標準示方書（土木学会）が改正されたことによる「土木工事標準示方書」の改正を含む、品質管理・施工監理等鉄道建設に係る技術基準類の整備を15件実施し、講習会等を通じて関係者に周知、徹底した。 (b)技術開発の推進・公表 ・技術開発マネジメント会議のもとに、土木、軌道、機械、建築、電気の分野ごとの分科会を設け、鉄道建設工事の進捗状況やニーズ等を踏まえた開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫した技術開発を推進した。（開催数：3回） また、これまで開発した技術について、活用状況を確認の上、コスト縮減や品質の向上等の評価を行った。さらに、今後部外における活用の拡大を目的に、開発した技術のデータベース化に取り組んだ。 ※令和５年度の技術開発テーマ：25件（うち、同年度から新規で取り組んだ技術開発テーマ：7件、令和4年度から継続して取り組んだ技術開発テーマ：18件）〔表3-1-4-1〕 ・技術開発の内容として、コスト縮減を目的に、長大橋におけるPC桁や合成桁からなる混合構造の最適化、鋼鉄道橋における支承部の最		

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
				-それらの成果を鉄道建設へ取り込むとともに、部外においても活用されるように建設技術に係る各種学会等において発表したか。	適化の検討を行ったほか、社会経済環境の変化への対応として、省人化及び省力化を目的に、軌道スラブの自動敷設化の検討などを行った。〔表 3-1-4-2、写真 3-1-4-2、写真 3-1-4-3〕 　また、建設・維持管理コスト低減に寄与する新型防音壁の技術公募を行うなど、民間技術の有効活用に努めた。 ・技術開発成果の活用状況について以下のとおりフォローアップを行った。 - 耐震性電柱の建植機械装置 　本装置の開発は、施工性向上、工程短縮のために行ったもので、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の耐震性電柱の建植において活用した。 - 空気式急速除雪装置の低騒音ノズル 　本装置の開発は、騒音低減のために行ったもので、噴射能力は確保しつつ騒音を大幅に低減した装置を開発したもので、今後北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）において活用する。 ・技術開発成果については、各種学会等への論文投稿や発表を通じ、機構部外においても活用されるよう取り組んだ。〔表 3-1-4-3、表 3-1-4-4、表 3-1-4-5、表 3-1-4-6、表 3-1-4-7、写真 3-1-4-4〕 ・また、機構の建設プロジェクトや		

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
				・講習や資格取得の支援等を行ったか。 ・職員に求められるスキルの習得状況を可視化する取組を進めたか。 ・事業展開に応じて要求される技術力等について、鉄道事業者等との連携を図り、計画的にその習得に向けた取組を行ったか。	建設技術について、学会等から高い評価を受け、土木学会田中賞、鉄道建築協会賞など複数の賞を受賞した。〔表 3-1-4-8、表 3-1-4-9、写真 3-1-4-5〕 (c) 人材育成 ・新規取組として、入社 10 年目までの職員を対象に、業務上求められるスキルを提示し、その習得状況を可視化する「スキルアッププログラム（SUP）」を導入することにより、組織の技術力の底上げを図った。また、SUP の継続的な機能改善のため、地方機関に人材育成担当者を配置し、定期的に意見交換や課題抽出が行われる仕組みを構築した。〔図 3-1-4-4〕 ・面接指導の支援を通じて、技術士等、業務関連資格の取得促進を図った。〔表 3-1-4-10〕 ・若手職員を管理職クラスがフォローする形で、（独）都市再生機構（UR） との間で計 6 回の勉強会を実施し、鉄道整備とまちづくりの関係について新たな視点を得るべく、グループワーク、現地調査、有識者による講演の聴講等の取組を行った。〔表 3-1-4-11、写真 3-1-4-6〕 ・災害対応に係るノウハウを獲得するため、鉄道総研主催の防災研修を受講した（3 名）。 (d) 鉄道建設工事における安全推		

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
				・安全推進の取組を、受注者と十分に連携して進めたか。 ・安全推進体制の強化及び研修内容の充実を図ったか。	進 ・本社で決定した安全推進の基本方針を基に、各地方機関や建設所それぞれの工事内容等を考慮した重点実施項目を策定し、受注者に周知、徹底した。〔図 3-1-4-5〕 ・(一社) 日本建設業連合会 (以下、「日建連」という。) 主催の「鉄道工事安全委員会」において工事安全推進の講義を実施した。また、日建連との定期的な意見交換会を実施し、業界団体と連携して安全推進に取り組んだ。 ・役職員の安全意識の向上・醸成のため、毎月初めに安全集会を開催し、幹部からの安全講話を全国に配信した。 ・役職員の安全推進に係るスキルの向上を図るため、ｅラーニングによる教育プログラムの作成やVR 教材による体験型の安全教育の試行、安全推進担当者向けの研修 (部内講師) の新設、北海道局コンプラ講習 (講師 : 社労士) の実施等、工事安全推進に係る研修内容の拡充を図った。〔写真 3-1-4-7〕 ・また、事故原因分析のレベルアップ及び再発防止策のフォローアップとして以下の取組みを実施した。 - 活動方針の取組状況の確認や推奨事例の水平展開に地方機関と連携して取り組むべく「工事安全推進担当者会議」を毎月実施		

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
					- 工事安全推進キャラバンによる以下のフォローアップ〔写真 3-1-4-8〕 北陸新幹線： ポイント脱線事故に対する現地指導 北海道新幹線： 踏切部の列車支障事故に対する現地指導及び営業線近接工事における鉄道事業者との連絡体系の徹底と教育の実施 ・令和 4 年度末に制定した事故防止監査実施要領に基づき、各地方機関に対し上期・下期事故防止監査を実施し、取組内容を確認した。〔写真 3-1-4-9〕 ・北海道局における工事安全推進体制を強化するため、工事安全推進課を設置した。 ・「工事安全推進担当会議」等を通じて、安全推進に係る ICT の活用事例の情報収集、事例展開（遠隔臨場ツールを活用した安全パトロールの実施、施工の省人化、情報共有のデジタル化など）を実施した。		
				・工事の施工時において、デジタル技術の活用を図ったか。			
	⑤我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組 　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	（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組 　機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する鉄道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、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	（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組 　機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する鉄道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、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	＜評価の視点＞ ・海外インフラ展開法及び同法に基づく基本方針に従い、関係府省、我が国事業者等と相互に連携を図りながら海外高速鉄道調査等業務を行い、課題解決に向けた改善策を提言したか。 ・円滑な海外高速鉄道調査等業務	＜主要な業務実績＞ 【海外高速鉄道調査等業務】 　海外インフラ展開法及び同法に基づく基本方針に従い、関係府省、我が国事業者等と相互に連携を図りながら、以下のとおり海外高速鉄道調査等業務を適切に行った。 〇インド高速鉄道計画 ・インド高速鉄道計画について、国	＜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及び同法に基づく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	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	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、海外インフラ展開法及び同法に基づく基本方針に従い、関係府省、我が国事業者等と協力し、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業務」という。）を行い、課題解決に向けた改善策を提言し、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。また、円滑な海外高速鉄道調査等業務の実施のため必要な場合は適切に出資を行う。出資を行った事業については、その事業の進捗状況や資金収支等を把握・評価するとともに、必要な場合には、国土交通省等と連携して、事業の改善に向けた措置を講じることにより、出資金の毀損の回避を図る。なお、海外高速鉄道調査等業務等の実施が民業圧迫にならないよう配慮する。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う。 　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	号）及び同法に基づく基本方針に従い、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業務」という。）を行い、課題解決に向けた改善策を提言する。また、円滑な海外高速鉄道調査等業務の実施のため必要な場合は適切に出資を行う。出資を行った事業については、その事業の進捗状況や資金収支等を把握・評価するとともに、必要な場合には、国土交通省等と連携して、事業の改善に向けた措置を講じることにより、出資金の毀損の回避を図る。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。 　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。 　さらに、海外高速鉄道調査等業務等の遂行に必要な技術力や経験の向上及び承継のため、研修の実施や国際業務を行う機関との人事交流を図ること等、必要な人材の確保や育成に向けた取組を行う。	号）及び同法に基づく基本方針に従い、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業務」という。）を行い、課題解決に向けた改善策を提言する。また、円滑な海外高速鉄道調査等業務の実施のため必要な場合は適切に出資を行う。出資を行った事業については、その事業の進捗状況や資金収支等を把握・評価するとともに、必要な場合には、国土交通省等と連携して、事業の改善に向けた措置を講じることにより、出資金の毀損の回避を図る。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。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に対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員の受入れ、鉄道分野における国際規格に関する日本原案の作成への協力、海外の鉄道建設関係の機関との技術交流等を行う。 　さらに、海外高速鉄道調査等業	の実施のため、必要な場合は適切に出資を行ったか。 ・出資を行った事業について、進捗状況や資金収支等を把握・評価し、必要な場合には改善に向けた措置を講じ、出資金の毀損の回避を図ったか。 ・インド高速鉄道計画について、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で技術協力を行ったか。	土交通省等の関係者との緊密な連携の下、（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」において研修教材作成等を行った。 ・JICC（日本コンサルタンツ（株）を中心としたコンソーシアム）が実施する軌道工事の施工監理業務に職員 2 名が従事し、技術支援を行った。〔図 3-2-1、3-2-2〕 ・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）に諮問を行うなど、適切にモニタリングを実施した。 ・JE 設立及び JE への技術支援を行ったこと等により、電力パッケージ（EW-1）について、我が国事業者が受注した。（受注金額については、契約当事者間の約定に基づき非公表） 〇スウェーデン交通インフラ整備計画に関する調査 　両国間で続けてきた技術交流の	しては、JARTS 発注の研修教材作成等の業務や、JICC が行う軌道工事の施工管理業務に職員が従事し技術支援を行うなど事業推進に貢献した他、JE 設立や JE への役職員の派遣を行うなどの技術支援を行ったこと等により、電力パッケージ（EW-1）の我が国事業者の受注に貢献した。 　出資を行った JE 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。 　加えて、スウェーデン交通インフラ整備計画に関する調査において、相手国に対して課題解決に向けた改善策を提言した。 　また、国際協力業務について専門家派遣及び研修員等受け入れを実施し、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。 　さらに、海外高速鉄道調査等業務等の遂行に必要な技術力や経験の向上のため、研修及び国際業務を行う機関との人事交流を実施した。 　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＞ ―	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	れ等、積極的に協力を行う。 　さらに、海外高速鉄道調査等業務等の遂行に必要な技術力や経験の向上及び承継のため、必要な人材の確保や育成に向けた取組を行う。 ＜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（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　２．８億円） ・機構が海外高速鉄道調査等業務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（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　なし） ・専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　７６　人（１５カ国・地域）） ・研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　８２０　人（２２カ国・地域））		務等の遂行に必要な技術力や経験の向上及び承継のため、研修の実施や国際業務を行う機関との人事交流を図ること等、必要な人材の確保や育成に向けた取組を行う。	・国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組に対し協力し、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ったか。	成果等を踏まえ、国土交通省より受注し、交通インフラ整備計画に関する調査を実施した。本調査においては、ヤルナ・リンショッピン間の高速鉄道計画を念頭に整備新幹線の知見を活かした事業費削減手法を提言した。また、同国の交通インフラ整備計画に対する本邦企業の参画可能性について、両国の関係団体・企業に対しヒアリング等を行い、参画に対する課題の整理、参画可能性のある分野について検討を行った。〔図 3-2-3〕 【国際協力業務】 ・令和 5 年度の専門家派遣、研修員受入の実績については専門家派遣 30 人、研修員等受入 59 人であった。〔表 3-2-1、表 3-2-2〕 ・(独) 国際協力機構 (以下「JICA」という。) 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 4 名が参加した。また、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・各分科会に機構職員 1 名が参加した。 ・国際学術会議等に機構職員が参加した。(4 回)〔表 3-2-3〕 ・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		

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
					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、国際規格に関する日本原案の作成等に貢献した。〔表 3-2-4、3-2-5〕 ・機構の技術力や経験を活用し、スウェーデン、韓国、イギリスとの技術交流を行った。スウェーデンとの技術交流においては 2 月に開催された日・スウェーデン鉄道協力会議において、両国で設定した議題に沿ってプレゼンテーションと意見交換を行い、今後の協力方針の確認を行った。韓国との技術交流においては、9 月に韓国国土交通省、韓国鉄道公団が機構を訪問し、機構より新幹線の開業効果等について説明するとともに、青函トンネルの現地視察を行った。イギリスとの技術交流においては、11 月に開催された日英鉄道協力会議に参加して、鉄道デジタル化や環境問題など幅広い分野での情報交換を行った。〔写真 3-2-1〕 ・留学生のための新幹線サマーセミナーでの講演を行った。 【人材確保、育成】 　海外高速鉄道調査等業務等の遂行に必要な技術力や経験の向上及び承継のため、研修及び国際業務を行う機関との人事交流を実施し、必要な人材の確保や育成に取り組んだ。 　令和 5 年度における研修及び国		
				・海外高速鉄道調査等業務等の遂行のため、必要な人材の確保や育成に向けた取組を行ったか。			

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
					際業務を行う機関との人事交流の実績は以下のとおりである。〔写真3-2-2〕 ○研修（機構実施） - 国際業務に係る知見を広めることを目的とした若手職員向け研修（研修出席人数 39 名） - コンサルティング業務等実践的な内容を盛り込み国際業務に係る知見の深度化を図ることを目的とした若手・中堅職員向け研修（38 名） - 英語力向上を目的とした国際業務に従事する職員向けの英会話研修(7 名)及び英文 Email 研修（6 名） - 英語でのプレゼンテーション能力向上を目的とした国際業務に従事する職員向けの英語プレゼンテーション研修(4 名) - 海外インフラ事業における契約スキーム（FIDIC）の基礎的知識習得を目的とした国際業務に従事する職員向けの研修（3 名） ○研修（他団体実施） - 政策研究大学院大学が実施する海外インフラシステム展開に係る人材育成プログラムに国際業務に従事する職員が参加（2 名） - 国土交通大学校が実施する国際関係業務の現状及び動向や、派遣専門家の活動内容、日本のインフラ技術の強み等の基本		

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
					的知識を修得させることを目的とする国際建設協力に、海外業務に従事する職員が参加（1名） ○人事交流 - 国際業務を行う機関との人事交流として、国土交通省、JICA、JARTS及び（一財）運輸総合研究所へ出向（各１名）		
	⑥鉄道施設の貸付け・譲渡等 機構が建設した鉄道施設について、鉄道事業者に対して適切に貸付け又は譲渡を行うとともに、鉄道事業者の経営状況や財務状況のモニタリングを行い、貸し付けている又は譲渡した鉄道施設に係る貸付料又は譲渡代金を適切に徴収する。 機構が保有している青函トンネルについては、海底下の長大トンネルという過酷な環境下にあることを踏まえ、日常の維持管理を行っている北海道旅客鉄道株式会社とも連携して、長期的な施設の安全性を確保する。 北陸新幹線（高崎・長野間）の鉄道施設について、令和９年９月３０日までとなっている現行の貸付期間が終了した後においても、国及び営業主体である東日本旅客鉄道株式会社と協議の上、適切に対応する。 整備新幹線の並行在来線が貨物列車の走行実態に応じた適正な線路使用料を確保することが	（３）鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等 鉄道事業者に対して貸付け又は譲渡した鉄道施設について、貸付料及び譲渡代金の徴収状況を定量的に把握・分析するとともに、モニタリング機能を強化し、毎年度、事業者ごとに当該貸付料及び譲渡代金の計画的かつ確実な徴収を図る。 なお、償還期間の変更を実施又は経営状況の悪化が認められる事業者については、毎年度、年度決算及び中間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、営業主体に対して貸付けを行う。 また、主要幹線及び大都市交通線で本中期計画期間において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、貸し付けている鉄道事業者に対して譲渡を行い、その譲渡代金を徴収する。	（３）鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等 鉄道事業者に対して貸付け又は譲渡した鉄道施設について、貸付料及び譲渡代金の徴収状況を定量的に把握・分析するとともに、債権管理担当者が研修等を通じて知識の習得や能力の向上を図ることによりモニタリング機能を強化し、事業者ごとに当該貸付料及び譲渡代金の計画的かつ確実な徴収を図る。 なお、償還期間の変更を実施又は経営状況の悪化が認められる事業者については、令和４年度決算及び令和５年度中間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。 また、建設した鉄道施設について、完成後、営業主体に対して適切に貸付けを行う。 青函トンネルについては、海底下の長大トンネルという過酷な環境下にあることを踏まえ、日常の維持管理を行っている北海道旅客鉄道株式会社と連携し、トンネル	＜評価の視点＞ ・毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の徴収状況を定量的に把握・分析するとともに、モニタリング機能を強化し、貸付料及び譲渡代金の計画的かつ確実な徴収を図ったか。 ・年度決算及び中間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たか。	＜主要な業務実績＞ 【鉄道施設の貸付・譲渡】 ・鉄道事業者別かつ線区別に債権管理表を作成のうえ徴収状況、残高等を可視化することで、債権の把握漏れを防ぐとともに、各期の要徴収額を定量的に把握・分析した。 ・債権管理担当者に対する財務分析研修等による人材育成等を通じてモニタリング機能を強化した。 ・上記の結果、貸付料については新幹線37件、主要幹線及び大都市交通線14件、神奈川東部方面線12件並びに津軽海峡線1件の計64件（鉄道事業者：7者）、譲渡代金については民鉄線77件、主要幹線鉄道線2件及び都市鉄道線10件の計89件（鉄道事業者：14者）の要徴収額全額を計画的かつ確実に徴収した。 ・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、令和4年度決算終了後ヒアリング及び令和5年度中間決算終了後ヒアリング	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 貸付料及び譲渡代金について、153件（鉄道事業者：21者）の要徴収額全額を計画的かつ確実に徴収した。 また、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、年2回経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。 北陸新幹線（金沢・敦賀間）について、JR西日本へ鉄道施設の貸付けを行った。 青函トンネルについては、長期的な施設の健全性確保に資する、測定や改修工事を計画的に実施した。 貨物調整金について、国土交通大臣の承認を受けた金額をJR貨物に速やかに交付した。 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＞	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	できるよう、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を適正に交付する。	・令和７年度 　譲渡区間：京葉線（都川・蘇我間） 　京葉線（西船橋・千葉貨物ターミナル間） 　小金線（新鶴見起点 97k017m77・新鶴見起点 97k337m68 間） 　鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社 　青函トンネルについては、海底下の長大トンネルという過酷な環境下にあることを踏まえ、日常の維持管理を行っている北海道旅客鉄道株式会社と連携し、トンネルの機能を維持するための調査・測定や改修工事等を計画的に行い、長期的な施設の健全性確保に努める。 　併せて、整備新幹線で本中期計画期間において鉄道施設の貸付け等に係る協定に定める貸付期間が終了する以下の区間における貸付期間終了後の貸付財産の貸付け等の取扱いについて、国及び鉄道事業者と調整の上、適切に対応する。 ・令和９年度 対象区間：北陸新幹線（高崎・長野間） 鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社 　さらに、貨物列車の走行実態に応じた適正な線路使用料を確保することができるよう、特例業務勘定から建設勘定への繰入れによ	の機能を維持するためのトンネル断面等の調査・測定を行うとともに、防災施設の改修工事等を行い、長期的な施設の健全性確保に努める。 　さらに、貨物列車の走行実態に応じた適正な線路使用料を確保することができるよう、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。	・鉄道施設の完成後又は貸付期間の経過後、各営業主体に対して貸付け又は譲渡を行ったか。 ・青函トンネルについて、北海道旅客鉄道株式会社と連携し、トンネルの機能を維持するための調査・測定や改修工事等を計画的に行い、長期的な施設の健全性確保に努めたか。 ・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適正に交付したか。	等により経営状況等の把握を図り、償還確実性を適切に検証した。 ・北陸新幹線（金沢・敦賀間）について、令和６年３月に西日本旅客鉄道（株）（JR 西日本）へ鉄道施設の貸付けを行った。 ・青函トンネルの長期的な施設の健全性確保のため、JR 北海道と連携し、本坑・斜坑・作業坑・先進導坑におけるトンネル断面測定や作業坑・先進導坑の地中変位等の測定を行った。また、先進導坑や作業坑、定点消火施設、揚水ポンプ等の電力施設などの改修工事を行った。 【貨物調整金の交付】 　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日本貨物鉄道（株）（JR 貨物）に対して交付した。	―	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（１）（２）（３）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
		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。					

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報			
３．	（４）鉄道助成業務等		
当該項目の重要度、困難度	①鉄道に関する補助金等の交付等 ― 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入れ等 ― ③中央新幹線建設資金貸付け等 ―	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	①鉄道に関する補助金等の交付等 機構法第 13 条第 2 項及び附則第 11 条第 3 項 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入れ等 機構法附則第 11 条第 1 項第 6 号及び第 7 号、第 9 項 ③中央新幹線建設資金貸付け等 機構法附則第 11 条第 1 項第 4 号

Ⅱ　主要な経年データ

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）	Ｒ５年度	Ｒ６年度	Ｒ７年度	Ｒ８年度	Ｒ９年度
補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率	―	平成 30 年度から令和 4 年度までの実績・100％	100％				
鉄道事業者等（当該年度の補助対象事業者）の補助金実務説明会参加率	―	平成 30 年度から令和 4 年度までの実績・88％	100％				

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

	Ｒ５年度	Ｒ６年度	Ｒ７年度	Ｒ８年度	Ｒ９年度
予算額（千円）	248,193,276				
決算額（千円）	244,670,049				
経常費用（千円）	170,189,159				
経常利益（千円）	16,035,234				
行政コスト（千円）	1,099,831,568				
従事人員数（人）	20				

注）・当報告書の 3.（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）。

Ⅲ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（４）全体）

	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（４）鉄道助成業務等	（４）鉄道助成業務等	（４）鉄道助成業務等			＜評定と根拠＞ 評価：B 各評価単位での評定を踏まえ、「（４）鉄道助成業務等」としての評価をＢとした。	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（４）評価単位別）

	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	①鉄道に関する補助金等の交付等 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、国の予算に基づく鉄道に関する補助金等の交付及び勘定間繰入れを標準処理期間内に適正かつ効率的に実施する。 業務の実施に当たっては、職員の審査ノウハウの承継やスキルアップのための取組を実施するとともに、鉄道事業者等に対して助成制度の趣旨や関係法令等の順守の徹底について積極的に周知することにより、補助対象事業の適正かつ効率的な執行の確保に努める。 また、ＪＲ本州３社からの既設新幹線譲渡代金や、都市･幹線鉄道の整備のために建設勘定に繰り入れた無利子貸付資金を確実に回収するとともに、助成勘定から特例業務勘定への繰入れにより、これらの資金に係る債務を確実に償還する。 ＜指標＞	①鉄道に関する補助金等の交付等 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を適正かつ効率的に実施する。 勘定間繰入れ・繰戻し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し、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とともに「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補助対象事業の適正かつ効率的な執行を	①鉄道に関する補助金等の交付等 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を適正かつ効率的に実施する。 勘定間繰入れ・繰戻し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し、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とともに「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を効果的に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	＜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たか。 ・以下の取組を行い、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ったか。	＜主要な業務実績＞ 【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 1,024 億円・75 件、額の確定 1,045 億円・76 件（うち現地審査を実施したもの 70 件））するとともに、機構外の要因による１件を除く 126 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 127 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、事前に担当者向け研修を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。 【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	＜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、譲渡代金や無利子貸付資金の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行った。 また、第三者委員会からの意見を踏まえ、審査業務の充実・強化を図るとともに、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修(受講率 100%)及び補助対象事業の適正かつ効率的な執行を支援するための補助金実務説明会（令和 5 年度の補助対象事業者参加率 100%）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＞ ―	

	・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３０年度から令和４年度までの実績 １００％ ） ・鉄道事業者等（当該年度の補助対象事業者）の補助金実務説明会参加率（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和４年度までの実績８８％）	支援するため、補助金実務説明会等による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、助成勘定から特例業務勘定への繰入れにより、これらの資金に係る債務を確実に償還する。	務の更なる充実強化を図る。 また、鉄道事業者等による補助対象事業の適正かつ効率的な執行を支援するため、助成制度の趣旨や関係法令等の順守の徹底について、補助金実務説明会等による周知活動を積極的に推進する。補助金実務説明会の開催にあたっては、オンラインとすること等により参加しやすい環境とし、確実な周知に取り組む。 さらに、既設四新幹線の譲渡代金（令和５年度回収見込額７２４億円）、無利子貸付資金（令和５年度回収見込額７２億円）について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、助成勘定から特例業務勘定への繰入れにより、これらの資金に係る債務を確実に償還する。	-第三者委員会からの改善意見等の必要部分を審査業務の改善に反映したか。 -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したか。 ・補助対象事業の適正かつ効率的な執行を支援するための周知活動を推進したか。	回開催（7 月、12 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、委員会資料及び議事要旨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意見を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】 審査ノウハウの承継と職員のスキルアップのための職員研修について、受講者の理解度に応じた事後フォローを行い、効果的に実施した。（職員研修全 10 回・受講率 100%） 試行的に一部の地方運輸局と連携を図り、補助金審査での指摘事例を情報共有することで、鉄道助成業務の更なる充実強化につなげた。 【補助対象事業の適正かつ効率的な執行を支援するための周知活動】 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」を全 4 回開催し（7 月）、助成制度の趣旨や関係法令等の遵守の徹底について周知した。開催は全てオンラインとして参加しやすい環境を整え、確実な周知を行った。（補助対象事業者参加率 100%） 【新幹線譲渡代金等の確実な回		

				・約定等に沿った確実な回収を実施するとともに、債務を確実に償還したか。	収と債務の償還】 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、約定等に基づき令和 5 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：72 億円） 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：993 億円）		
	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。	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。以下「機構法」という。）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、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。	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。以下「機構法」という。）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、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。	＜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。	＜主要な業務実績＞ 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、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。 - 長期借入金の借入 四国旅客鉄道（株）（JR 四国）から 400 億円 - 利子の支払 JR 北海道 2 件、JR 四国 2 件	＜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＞ ―	
	③中央新幹線建設資金貸付け等 中央新幹線の建設主体に貸し付けている中央新幹線建設資金貸付金について、引き続き建設主体の財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等のモニタリングを行うことにより償還確実性を検証するとともに、必要な情報を国と共有し、債権の保全	③中央新幹線建設資金貸付け等 貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を検証する必要があることから、貸付対象事業者の財務状況、貸付対象事業の進捗状況等を毎年度把握するとともに、必要な情報を国と共有し、債権の保全及び利子等の確実な回収	③中央新幹線建設資金貸付け等 貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を検証する必要があることから、貸付対象事業者の財務状況、貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、必要な情報を国と共有し、債権の保全及び利子等の確実な回収を	＜評価の視点＞ ・債権の保全及び利子等の確実な回収を図ったか。	＜主要な業務実績＞ 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、必要な情報を国と共有し、約定に沿った貸付利息の	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 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、情報を国と共有し、約定に沿った貸付利息の回収（10 件）が行われた。	

	及び利子等の確実な回収を図る。	を図る。	図る。		確実な回収（10 件）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＞ ―	

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報			
３．	（５）船舶共有建造等業務		
当該項目の重要度、困難度	①船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造促進 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促進する必要があることから、重要度は高い。） 困難度：「高」（船舶建造は、景気の変動に伴う国内輸送量の増減等社会経済状況に応じて建造量が大きく変動するなど、外部要因が強く影響するため、困難度は高い。） ②船舶建造等における技術支援 重要度：「高」（国内海運政策に資する船舶の建造や維持に当たっては発注者として高度な技術的知見を有している必要がある。貨物船・旅客船問わず、十分な技術的知見を有しない内航事業者への技術支援は必要であり、機構は、長年培ってきた専門的な知見を活かした技術支援を通じた重要な役割を果たすことを引き続き求められている。特に、離島航路に就航する船舶の建造に当たっては航路改善に係る協議等、計画、設計段階から広範かつ専門的な知見を要するところ、離島航路を運営する専門技術等に乏しい地方公共団体等への技術支援を行うことの重要度は高い。） ③船舶共有建造業務における財務内容の改善 ―	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	①船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造促進 機構法第 13 条第 1 項第 7 号及び第 8 号 ②船舶建造等における技術支援 機構法第 13 条第 1 項第 8 号 ③船舶共有建造業務における財務内容の改善 機構法第 13 条第 1 項第 7 号

Ⅱ　主要な経年データ

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）	Ｒ５年度	Ｒ６年度	Ｒ７年度	Ｒ８年度	Ｒ９年度
船舶共有建造業務を通じて建造する船舶の政策要件該当延べ件数	本中期目標期間中において 150 件以上	―	年度計画の達成目標				
			30 件以上				
			実績値				
			34 件				
離島航路の新造船建造における計画、設計段階の技術支援件数	本中期目標　期間中において 26 件以上	―	7 件				

	繰越欠損金の縮減額	本中期目標期間中に20億円程度	―	6億円				

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	Ｒ５年度	Ｒ６年度	Ｒ７年度	Ｒ８年度	Ｒ９年度
予算額（千円）	58,940,630				
決算額（千円）	41,006,620				
経常費用（千円）	24,567,082				
経常利益（千円）	615,343				
行政コスト（千円）	24,567,082				
従事人員数（人）	59				

注）・当報告書の３．（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）。

・予算額と決算額に１．１倍以上の乖離がある理由は、船舶取得費が予定を下回ったことによる。

Ⅲ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（５）全体）						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
（５）船舶共有建造等業務	（５）船舶共有建造等業務	（５）船舶共有建造等業務			＜評定と根拠＞ 評価：B 各評価単位での評定を踏まえ、「（５）船舶共有建造等業務」としての評価をBとした。	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（５）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	①船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造促進 機構は、船舶共有建造制度の強みを活かし、内航海運のカーボンニュートラルの推進、船員労働環境の改善及び離島航路整備等、今後の国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を一層促進する。 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＞ ・船舶共有建造業務を通じて建造する船舶の政策要件該当延べ件数を本中期目標期間中において１５０件以上とする。 ＜目標水準の考え方＞ 政策要件該当延べ件数については、過去の建造船舶の１隻あたりの政策要件該当延べ件数に、外部要因の影響を加味した年間建造見込隻数を乗じた２８．４件を基に５年間で１４２件となることを踏まえ、本中期目標期間において１５０件と設定した。 ＜想定される外部要因＞ 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し、目標の達成に影響が生じる場	①船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造促進 船舶共有建造業務として、海運事業者や荷主に対し、政策効果の高い船舶の効果及び利点を分かりやすく適切に周知し、併せて地域課題を解決するために関係機関との連携の機会を活かしつつ、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を促進する。 具体的には、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等を掲げ、本中期計画期間において政策要件該当延べ件数１５０件を目指すこととするが、社会経済状況に応じて建造量は大きく変化することに十分留意する。 また、内航海運のカーボンニュートラルの推進を始めとした国の政策の方向性を踏まえ、高い政策効果を実現する船舶に係る政策要件等については、最新の知見等をもって、必要に応じて見直しを検討する。	①船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造促進 船舶共有建造業務として、各種セミナー等の開催を通じ、政策効果の高い船舶の効果及び利点を分かりやすく適切に周知するとともに、地域課題の解決に向けて関係機関と積極的に連携し、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を促進する。 これらを通じて、建造船舶に係る以下の政策要件への該当延べ件数が３０件以上となるよう取り組む。 〇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） 〇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） 〇船員雇用対策に資する船舶 ・若年船員（３５歳未満の者）を計画的に雇用する事業者の船舶 ・労働環境改善船（船員の労働負担軽減、居住環境改善及び荷役・船員作業負担軽減設備を設置するもの）	＜評価の視点＞ ・以下の取組みを行い、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を促進したか。 -海運事業者や荷主に対し、政策効果の高い船舶の効果及び利点を分かりやすく適切に周知したか。 -関係機関との連携の機会を活かしたか。	＜主要な業務実績＞ ・以下の取組みを行った結果、建造する船舶の政策要件該当延べ件数は 34 件となり、年度計画値（30 件）を達成することができた。 【政策効果の高い船舶の効果及び利点の周知】 ・船舶共有建造制度への理解を深めるため、従前より実施してきた「共有建造支援セミナー」を 4 月に全国 7 会場（東京・今治・高松・広島・大阪・長崎・福岡）で開催し、海運事業者や荷主に対し、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など、政策効果の高い船舶の効果及び利点を分かりやすく適切に周知した。 ・内航海運の課題解決に資する最新の技術情報を提供する「内航船支援セミナー」を、11 月に広島、12 月に東京の 2 会場で開催し、海運事業者を含む造船所、メーカー等の内航海運の関係事業者が参加した。セミナーでは、内航カーボンニュートラルに向けた今後の施策、船舶の自動化・デジタル化技術等の内航海運の課題解決に資する最新技術の情報発信を行い、政策効果の高い船舶の建造促進につなげた。 ・船舶建造に係るニーズの把握、相談や申込みへの迅速な対応を可能とするとともに海運事業者に安心してご相談いただくことを目的	＜評定と根拠＞ 評定：A 根拠： 新型コロナウイルスの感染拡大以降、4 年ぶりに「共有建造支援セミナー」を全国 7 会場にて開催するとともに、エリア担当制の導入や短期出張所の開設を通じて、船舶共有建造制度を積極的に周知し、年度計画における建造船舶の政策要件該当延べ件数である 30 件に対し、34 件（対計画値の 113.3%）の実績となった。 また、「連携型省エネ船」の普及を図り地球温暖化対策計画に掲げられた CO2 排出削減目標等を達成するため、関係機関と調整のうえ、「先進二酸化炭素低減化船」における二酸化炭素低減率の要件を 16%から 18%に引き上げる等の見直しを実施した。 以上のことから、困難度が「高」と設定されている中、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＞ ―	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（５）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	合がある。 【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促進する必要があることから、重要度は高い。 【困難度：高】 　船舶建造は、景気の変動に伴う国内輸送量の増減等社会経済状況に応じて建造量が大きく変動するなど、外部要因が強く影響するため、困難度は高い。		○事業基盤強化に資する船舶 ・船舶管理事業者と管理契約を締結する事業者の船舶 ・合併をする事業者の船舶 ○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、エネルギー効率向上の措置が図られたもの） ・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 　また、内航海運のカーボンニュートラルの推進を始めとした国の政策の方向性を踏まえ、高い政策効果を実現する船舶に係る政策要件等については、最新の知見等をもって、必要に応じて見直しを検討する。	・船舶に係る政策要件等について、高い政策効果が実現されるよう、最新の知見等をもって、必要	に、業務に従事する者を地域別に割り振る「エリア担当制」を導入し、あわせて各地区において、海運事業者との物理的な距離感を縮めることを目的に短期出張所を 3 回開設した。 ・建造促進体制の強化を図るべく、共有船竣工までの一貫した建造支援の実現や審査における牽制機能確保のための組織再編を令和 6 年度より実施することとした。また、案件形成に向けた活動をより直接的かつ費用対効果のあるものに改善するため、共有事業者に対する個別訪問を強化することを内容とした案件形成活動方針を策定した。 【関係機関との連携】 ・輸送人員の減少、船舶の老朽化、バリアフリー化の遅れ等の離島航路における各地域の課題への対応を目的に、10 月に中国財務局及び中国運輸局、2 月に四国財務局及び四国運輸局と連携の上、「離島航路の維持・活性化の取組支援に関する説明会（Web セミナー）」を開催し、地方公共団体等に船舶共有建造制度の概要説明を行い、建造促進に繋がるよう、制度の理解増進に努めた。 【船舶に係る政策要件等の見直しの検討】 ・国土交通省の内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会で議論された「連携型省エネ船」の普		

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（５）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
				に応じて見直しを検討したか。	及を図り地球温暖化対策計画に掲げられた CO2 排出削減目標と我が国の 2050 年カーボンニュートラルを達成するため、国土交通省および財務省と調整のうえ、令和 6 年度より「先進二酸化炭素低減化船」における二酸化炭素低減率の要件を 16%から 18%に引き上げるとともに、新たに離着桟・停泊・荷役時における取組みその他の省エネ対策を同低減率に合算できるように見直しを実施した。また、同低減率については、従来の水槽試験だけでなく技術データ等での確認も可とする見直しを実施した。		
	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、内航海運のカーボンニュートラルの推進、船員労働環境の改善、離島航路の整備等、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】 国内海運政策に資する船舶の建造や維持に当たっては発注者として高度な技術的知見を有している必要がある。貨物船・旅客船問わず、十分な技術的知見を有しない内航事業者への技術支援は必要であり、機構は、長年培ってきた専門的な知見を活かした技術支援を通じた重要な役割を果たすことを引	②船舶建造等における技術支援 　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り、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、国内海運政策の実現に資する良質な船舶の建造に寄与する。 　特に、離島航路等に就航する船舶の建造にあたっては、航路改善に係る協議等、広範かつ専門的な知見を要するが、地方公共団体等に技術的な知見が十分でないことから、経済合理性の観点からの助言も含め、基本仕様策定等の計画段階からの支援を行う必要がある。	②船舶建造等における技術支援 　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り、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、国内海運政策の実現に資する良質な船舶の建造に寄与する。 　特に、地方公共団体等が運営する離島航路等に就航する船舶の建造にあたっては、関係機関との連携の機会も活かして新船建造に早期から関与し、経済合理性の観点からの助言も含め、基本仕様策定等の計画段階からの支援を行い、本中期計画期間における技術支援件数２６件を目指す。	＜評価の視点＞ ・技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等を図ったか。 ・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たか。	＜主要な業務実績＞ 【技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等】 ・技術革新や基準改正に対応できる知見の習得と職務遂行能力の養成のため、職員の造船技術研修等を実施（外部研修 16 件）したとともに、造船所・メーカー等との技術交流として、事業所の見学及び当該事業所の職員との意見交換を実施した（5 件）ほか、職員間での技術支援勉強会を 11 回、離島航路勉強会を 7 回実施した。 【技術支援の的確な実施】 ・良質な船舶の建造に寄与するため、計画段階における船舶の性能予測精度向上に取り組むほか、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た。	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 　外部研修や技術交流、勉強会の開催等、技術支援に係る研修等の充実化を通して、職員の技術力の維持・向上を図った。 　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た。 　離島航路の新造船建造における計画、設計段階の技術支援件数については、第 5 期中期目標期間中に 26 件以上とすることとしているところ、航路調査及び基本仕様策定等 7 件の技術支援を実施した。 　内航ラボ、技術調査、各種委員会の参加等を通じて最新技術動向	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（５）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	き続き求められている。 　特に、離島航路に就航する船舶の建造に当たっては航路改善に係る協議等、計画、設計段階から広範かつ専門的な知見を要するところ、離島航路を運営する専門技術等に乏しい地方公共団体等への技術支援を行うことの重要度は高い。 ＜定量的目標＞ ・離島航路の新造船建造における計画、設計段階の技術支援件数を本中期目標期間中において２６件以上とする。 ＜目標水準の考え方＞ 「離島航路の新造船建造における計画、設計段階の技術支援」とは、以下の４項目と定義。 ・基礎調査 ・新造船基本計画作成支援 ・最新事例調査 ・プロポーザル実施支援 　技術支援件数については、過去の年間平均実績６．５件を基に昨今の建造隻数の減少傾向を考慮に入れると５年間で２６件となることを踏まえ、本中期目標期間において２６件以上と設定した。	このため、関係機関との連携の機会を活かしつつ、新船建造に早期から関与し、本中期計画期間における技術支援件数２６件を目指すこととする。 　また、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、技術のシーズを持つ企業等と内航事業者との橋渡しを行う「内航ラボ」や、船陸間通信を始めとする労働環境改善等の新たな技術利用に関しての技術調査を実施するほか、内航海運のカーボンニュートラルの推進を始めとした国の政策に即して開催される各種委員会への参加を通じて最新技術動向等を調査・収集し、セミナー等で情報発信等を行う。	また、技術のシーズを持つ企業等と内航事業者との橋渡しを行う「内航ラボ」や、船陸間通信を始めとする労働環境改善等の新たな技術利用に関しての技術調査を実施するほか、内航海運のカーボンニュートラルの推進を始めとした国の政策に即して開催される各種委員会への参加を通じて最新技術動向等を調査・収集し、セミナー等で情報発信等を行う。	・離島航路等に就航する船舶の建造にあたっては、広範かつ専門的な知見を活かし、地方公共団体等に対し、経済合理性の観点からの助言も含め、基本仕様策定等の計画段階からの支援を行ったか。 ・内航ラボ、技術調査、各種委員会への参加を通じて最新技術動向等を調査・収集し、セミナー等で情報発信等を行ったか。	特に本年度は内航旅客船としては国内初の水素燃料船の建造支援も行った。 ・デジタル化と電動化を進め、CO2 の削減と労働環境の改善・安全性の大幅な向上を目指した SIM-SHIP（「SIM」は Ships Integration Manager の略）や、水素とバイオ燃料のハイブリッド型電気推進船、といった新たな船舶の建造に向けて技術支援を行った。 【離島航路等に対する技術支援】 ・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離島航路等に就航する船舶の建造にあたって、要望に応じて航路調査、基本仕様策定等の建造初期段階からの技術支援を 7 件実施した。 【最新技術動向の情報発信等】 ・労働環境改善等に向けた新たな技術利用に関しての「技術調査」を実施した。(携帯回線による船陸間通信、舶用ディーゼルエンジンにおける燃料改質器、内航船における水素燃料利用の 3 件) ・「内航ラボ」では、遮熱アルミシートによる温度上昇抑制の有効性検証のトライアルを実施するとともに、低軌道衛星による船陸間通信について、通信環境の改善が期待できる Starlink の有用性検証のための調査を行った。 ・4 月に全国 7 会場（東京・今治・高松・広島・大阪・長崎・福岡）で	等を調査・収集し、セミナー等を通じて主に海運事業者向けに情報発信を行った。 　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＞ ―	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（５）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
					開催した「共有建造支援セミナー」において、内航カーボンニュートラルの推進や内航船の労働環境改善等に関する各種技術情報、機構における取組等の情報発信を行った。 ・11 月に広島、12 月に東京で開催した「内航船支援セミナー」において、内航カーボンニュートラルに向けた最新技術等の情報発信を行った。 ・内航カーボンニュートラルに向けた取組みの一つとして注目されているバイオ燃料の活用について、機構は内航業界団体等と連絡協議会を発足し、内航船舶から生じる廃食油を回収し、バイオ燃料の製造及び活用を図るための取組みを行った。 ・機構ホームページにおいて、技術調査・内航ラボ等の機構の取組みについて情報発信を行うとともに、関係業界団体の会合において、機構の取組みの紹介を行った。		
	③船舶共有建造業務における財務内容の改善 　未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組を行うとともに、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、的確な予兆管理に努めながら、未	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観点から、引き続き内航事業者への的確な審査の実施等の取組を行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の改善を進める。 　具体的には、「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	③船舶共有建造業務における財務内容の改善 　機構で策定した令和５年度から令和９年度における「繰越欠損金削減計画」（令和５年３月）に基づき、財務改善に必要な事業量を確保するとともに、的確な予兆管理に努めながら未収金発生防止、債権管理強化等を図り、本中期計画期間において２０億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金	＜評価の視点＞ ・以下の取組を行い、財務内容の改善を進めたか。 -内航事業者への的確な審査の実施等の取組を行ったか。 -機構の収益の確保に努めたか。	＜主要な業務実績＞ ・建造審査に用いる指標の一部（将来予測に関するもの）について、より実態的で合理性のある算定方法に見直した。 ・予兆管理については、従来の運用に加え、内部規程の改正を通じて、リスクをより適格に評価できるよう、管理手法の充実化を図った。	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 　建造審査に用いる指標の一部見直しや予兆管理の更なる充実化を図り、内航事業者への的確な審査の実施に取り組んだ。また、より適切な審査を行えるよう組織体制の見直しを検討し、次年度より実施することとした。 　繰越欠損金については、第 5 期	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（５）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	収金の発生防止、債権管理、回収の強化及び一定の事業量の確保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＞ ・本中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により２０億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、本中期目標期間中において２０億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。	まえ、一定の事業量の確保を図りつつ、未収金の発生防止、債権管理といった予兆管理に留意して機構が策定する繰越欠損金削減計画により本中期計画期間において２０億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。 　また、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。	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。	・繰越欠損金について、事業年度ごとにホームページ等において国民に分かりやすく公表したか。	・新型コロナウイルス感染拡大により利用者数が大きく減少し、収益が悪化した旅客船事業者に対しては、財務状況のヒアリングを丁寧に行うなど対応を強化することにより、未収金の発生防止に努めた。 ・審査における牽制機能確保のため、審査や予兆管理等を行う部署を新設する形で組織体制の見直しを検討し、令和６年度より実施することとした。 ・繰越欠損金については、事業者への PR 等を通じた建造促進による事業量の確保、適正な事業金利の設定による収益の確保に努めるとともに、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実施したことで、令和５年度に ６億円の当期総利益を計上し、同額縮減した。 ・機構ホームページにおいて、令和４年度財務諸表（海事勘定）及び決算等説明会資料を公表した。公表にあたっては、純資産変動計算書等で令和４年度末時点の繰越欠損金残高を明示するとともに、決算等説明会資料で前年度からの繰越欠損金の縮減状況を説明するなど、分かりやすい表示に努めた。 ※　「未収金」とは、共有契約において定められた期日に共有事業者が支払うべき船舶使用料・船舶譲渡代金	中期目標期間中に 20 億円程度の縮減を図るとしているところ、財務改善に必要な事業量の確保、収益の確保に努めたこと等により、６億円の縮減となった。 　機構ホームページにおいて、令和４年度財務諸表（海事勘定）及び決算等説明会資料を公表した。 　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＞ ―	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（５）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
					と、実際に支払われた金額との差額をいう。 ※ 未収金を大別すると次のとおり。 -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。 -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。 -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） ※ 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「その他のもの」のみとしている。		

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報			
３．	（６）地域公共交通出融資業務等		
当該項目の重要度、困難度	①地域公共交通出資及び貸付け ― ②物流融資 ―	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	①地域公共交通出資及び貸付け 機構法第 13 条第 1 項第 9 号 ②物流融資 機構法第 13 条第 1 項第 10 号

Ⅱ　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）

	Ｒ５年度	Ｒ６年度	Ｒ７年度	Ｒ８年度	Ｒ９年度
予算額（千円）	41,006,878				
決算額（千円）	14,918,447				
経常費用（千円）	3,793,230				
経常利益（千円）	65,466				
行政コスト（千円）	3,793,230				
従事人員数（人）	13				

注）・当報告書の３．（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）。

・予算額と決算額に１．１倍以上の乖離がある理由は、事業の進捗が予定を下回ったことによる。

Ⅲ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（６）全体）

中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
（６）地域公共交通出融資業務等	（６）地域公共交通出融資業務等	（６）地域公共交通出融資業務等			＜評定と根拠＞ 評価：A 各評価単位での評定を踏まえ、「（６）地域公共交通出融資業務等」としての評価をＡとした。	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（６）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	①地域公共交通出資及び貸付け 　地活化法第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) 地域公共交通出融資 認定軌道運送高度化事業等（バス、タクシー、鉄道等の交通 DX・交通 GX を含み、(b)に該当する事業を除く。）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。 　また、出資及び貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、公的資金を活用した出資の場合においては毀損を生じさせないこと、貸付けの場合においては約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。 (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、事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行	①地域公共交通出資及び貸付け 　地活化法第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) 地域公共交通出融資 　認定軌道運送高度化事業等（バス、タクシー、鉄道等の交通 DX・交通 GX を含み、(b)に該当する事業を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。 　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。 　また、毎年度、出資及び貸付対象事業の進捗状況、出資及び貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、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、公的資金を活用する場合にあっては、出資については毀損を生じさせないこと、貸付けについては約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指	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。 　また、出資及び貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載する等、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) 地域公共交通出融資 　認定軌道運送高度化事業等（バス、タクシー、鉄道等の交通 DX・交通 GX を含み、(b)に該当する事業を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けの申込みに対して、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。 　また、出資及び貸付対象事業の進捗状況、出資及び貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、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	＜評価の視点＞ （地域公共交通出融資） ・出資及び貸付けを行うに当たっては、政策的意義を踏まえてリスクを適切に評価したか。 ・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の確認を適切に実施したか。 ・モニタリングを通じて、出資及び貸付対象事業が適切に遂行されるよう努め、資金の効率的な使用及び適切な回収を図ったか。 ・公的資金を活用する場合にあっては、出資については毀損を生じさせず、貸付けについては元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを図ったか。	＜主要な業務実績＞ (a) 地域公共交通出融資 ・令和５年度より、出融資制度が拡充され、新たに交通 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が追加されたが、計画的に人材育成等による体制整備・強化に努めるとともに、規程類の改正、新しい分野に係る知見の習得（外部委託調査の実施や有識者ヒアリングほか）等の対応を適切に実施し、制度拡充に伴う第一号案件として新規貸付け３件（伊予鉄バス（株）・(株)デジタルテクノロジー四国・茨城交通（株））を実行した。また、新規出資１件(IRいしかわ鉄道(株))を実行した。 ・伊予鉄バスについては、省エネ性能に優れ、カーボンニュートラルへの貢献や運行経費削減に資する EV バスの導入に要する費用を支援するため、令和６年３月末に約 1.9 億円の貸付けを実行した。〔写真 3-6-1-1〕デジタルテクノロジー四国（伊予鉄グループ）については、デジタルチケットの購入やキャッシュレス決裁が可能となるマイナンバー活用型交通サービス「みきゃんアプリ」の導入に要する費用を支援するため、令和 6 年３月末に 1.1 億円の貸付けを実行した。茨城交通については、クレジットカードのタッチ決済や QR コード決済に対応し、観光需	＜評定と根拠＞ 評定：A 根拠： 　令和５年度より新たに交通 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出融資制度が拡充されたが、計画的に人材育成等による体制整備・強化に努めるとともに、規程類の改正、新しい分野に係る知見の習得等の準備対応を機動的かつ適切に実施したことで、第一号案件となる左記の案件に対する支援を実行した。これらの実績により、同出融資制度拡充初年度より融資対象業種及び使途事業を拡大することで、人手不足・環境問題といった社会課題解決に向けた地域交通事業者の取組みに貢献した。 　特に、伊予鉄バス及びデジタルテクノロジー四国への貸付けについては、年度計画策定時には想定されておらず、期中新たに組成された案件であるが、新しい分野に係る知見習得等について機動的に対応し、リスクを適切に評価し、償還確実性を確認したうえで貸付けを実行したものである。想定よりも多い融資件数に対し、期初の体制のままで対応することができたのは、前述の準備対応を通じた結果であり、このことは貸付けの実行に劣らず重要な成果であったと考えている。 　また、モニタリングを通じて、	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（６）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	されるよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。	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。 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。 また、毎年度、貸付対象事業の進捗状況、貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。	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貸付けの判断を行う。 また、貸付対象事業の進捗状況、貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を図る。		要を含む利用者の利便性向上に資する次世代決裁システム（キャッシュレス決裁システム）の導入に要する費用を支援するため、令和6年3月末に3.8億円の貸付けを実行した。〔図3-6-1-1〕IRいしかわ鉄道については、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、7月末に72百万円の出資を実行した。〔図3-6-1-2〕 ・上記のとおり、地域公共交通出融資制度創設来、初めて、地域交通の重要な担い手であるバス事業者や、MaaSアプリの開発を通じて地域交通のサービス効率化を図らんとする地域交通事業者による、交通DX・GXを通じた利便性向上と経営力強化に係る施策への支援（貸付け）を実施し、同時に、そのための準備対応を通じて審査に係るノウハウを確立し、新規案件にも対応することができた。なお、出資及び貸付けを行うに当たっては、政策的意義を踏まえて、リスクを適切に評価し償還確実性を確認するなどしたうえで実施した。 ・既存の出資（ハピラインふくい）については、出資対象事業の遂行状況等の確認を通じて適切にモニタリングを行い、毀損が生じていないことを確認した。	出資の場合においては毀損を生じさせないこと、貸付けの場合においては元本・利息延滞等の新規発生ゼロを目指すという期初の目標も達成した。 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＞ ―	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（６）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
				（都市鉄道融資） ・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たか。 ・モニタリングを通じて、貸付対象事業が適切に遂行されるよう努め、元本・利息遅延及び償還条件変更の新規発生ゼロを図ったか。	(b) 都市鉄道融資 ・北港テクノポート線整備事業に関して、令和 6 年 3 月末に大阪市に対する第四回目の貸付け（約 55.2 億円）及び（株）大阪港トランスポートシステム（OTS）に対する第一回目の貸付け（27 億円）を実施した。なお、貸付けを行うにあたっては、政策的意義を踏まえて、リスクを適切に評価し償還確実性を確認したうえで実施した。 ・既存の貸付けについては、貸付対象事業の遂行状況等の確認を通じて適切にモニタリングを実施し、約定に沿った債権回収 16 件（関西高速鉄道（株）8 件、大阪市 6 件、東京地下鉄（株）2 件）を行った。		
	②物流融資 物効法第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、従来の融資対象である物流施設に加え、新たに融資対象とした物流 DX・物流 GX 関連設備整備の認定総合効率化事業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、事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利	②物流融資 物効法第２０条の２の規定に基づき、従来の融資対象である物流施設に加え、新たに融資対象とした物流 DX・物流 GX 関連設備整備の認定総合効率化事業実施に必要な資金の貸付けを行う。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。 また、毎年度、貸付対象事業の進捗状況、貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行され	②物流融資 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、従来の融資対象である物流施設に加え、新たに融資対象とした物流 DX・物流 GX 関連設備整備の認定総合効率化事業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貸付けの判断を行う。 また、貸付対象事業の進捗状況、貸付対象事業者の財務状況の把握	＜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たか。	＜主要な業務実績＞ ・令和 5 年度より、融資制度が拡充され、新たに物流 DX・GX を通じた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が追加されたが、計画的に人材育成等による体制整備・強化に努めるとともに、新しい分野に係る知見の習得（外部委託調査の実施や有識者ヒアリングほか）等の対応を適切に実施し、制度拡充に伴う第一号案件として新規貸付け 2 件（ヤマトホールディングス（株）・NEXT Logistics Japan（株）（NLJ））を実行した。 ・ヤマトホールディングスについ	＜評定と根拠＞ 評定：A 根拠： 令和 5 年度より新たに物流 DX・GX を通じた生産性向上及び環境負荷低減を図る取組みに対する融資制度が拡充されたが、計画的に人材育成等による体制整備・強化に努めるとともに、新しい分野に係る知見の習得等の準備対応を機動的かつ適切に実施したことで、第一号案件となる左記の案件に対する支援を実行した。これらの実績により、同融資制度拡充初年度より融資対象業種及び対象事業を拡大することで、物流の「2024 問	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（６）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。	るよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。	等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を図る。 　さらに、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に対する支援効果が最大となるよう努める。	・モニタリングを通じて、貸付対象事業が適切に遂行されるよう努め、元本・利息遅延及び償還条件変更の新規発生ゼロを図ったか。	ては、拠点集約化による新拠点の設置や EV 車両の導入等に要する費用を支援するため、令和 6 年 3 月末に 10 億円の貸付けを実行した。〔写真 3-6-2-1〕NLJ については、業種・業態を超えた混載を実現し効率的な物流を実現することで、ドライバー不足やカーボンニュートラル、働き方改革といった社会課題の解決に資する「ダブル連結トラック」の導入に要する費用を支援するため、令和 6 年 3 月末に 1 億円の貸付けを実行した。〔写真 3-6-2-2〕 ・上記のとおり、物流融資制度創設来、初めて、物流事業の重要な担い手であるトラック運送事業者による、物流 DX・GX による効率化、生産性向上及び環境負荷の低減に係る施策への支援（貸付け）を実施した。なお、貸付けを行うにあたっては、政策的意義を踏まえて、また、融資先の業歴・業態等に応じた柔軟かつ工夫をこらした対応により、リスクを適切に評価し償還確実性を確認したうえで実施した。 ・既存の貸付けについては、貸付対象事業の遂行状況等の確認を通じて適切にモニタリングを実施し、約定に沿った債権回収 2 件（日本自動車ターミナル（株））を行った。	題」への対応が喫緊の課題となる中、人手不足・環境問題といった社会課題解決に向けた物流事業者の取組みに貢献した。 　特に、NLJ への貸付けについては、年度計画策定時には想定されておらず期中新たに組成された案件であるが、時間的な制約がある中、新しい分野に係る知見習得等について機動的に対応し、リスクを適切に評価し、償還確実性を確認したうえで貸付けを実行したものである。その過程においては、取引先等関係する企業や業界有識者に対してヒアリングを実施したり、同社の業歴・業態等を踏まえて適切な債権保全を措置するなど、柔軟かつ工夫をこらした対応により貸付けの実行に至ることができたと考えている。 　また、モニタリングを通じて、貸付対象事業について元本・利息延滞等の新規発生ゼロを目指すという期初の目標も達成した。 　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＞ ―	

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報			
３．	（７）特例業務（国鉄清算業務）		
当該項目の重要度、困難度	①　旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等 ― ②　会社の経営自立のための措置等 ―	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	①　旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等 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）第 13 条第 1 項第 1 号及び第 2 号 ②　会社の経営自立のための措置等 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

Ⅱ　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）

	Ｒ５年度	Ｒ６年度	Ｒ７年度	Ｒ８年度	Ｒ９年度
予算額（千円）	135,354,460				
決算額（千円）	121,976,081				
経常費用（千円）	47,315,084				
経常利益（千円）	△20,417,114				
行政コスト（千円）	47,315,103				
従事人員数（人）	39				

注）・当報告書の３．（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）。

Ⅲ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（７）全体）

	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（７）特例業務（国鉄清算業務）	（７）特例業務（国鉄清算業務）	（７）特例業務（国鉄清算業務）			＜評定と根拠＞ 評価：B 各評価単位での評定を踏まえ、「（７）特例業務（国鉄清算業務）」としての評価を B とした。	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（７）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	①旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等 　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。）に基づき、旧国鉄職員及びその遺族に対する恩給及び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。 　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。	①　旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等 　旧国鉄職員及びその遺族に対する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。 　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。	①　旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等 　旧国鉄職員及びその遺族に対する恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。 　北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「会社」という。）の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、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。	＜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たか。 ・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	＜主要な業務実績＞ 【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、適切な資金管理を行いつつ、以下のとおり、円滑かつ確実に支払を実施した。 ・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 104,644 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） ・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 44,146,747 千円を支払った。 【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 2,889,558 千円を円滑かつ確実に支払った。アスベスト対策として健康診断、業務災害補償（遺族救済を含む）を実施した。その際、新聞広告等への掲載（全国紙 3 紙、地方紙 45 紙及び鉄道 OB 会報）により周知を図った。 【JR 北海道・四国・貨物株式の売却等】 　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	＜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。 　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＞ ―	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（７）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
				道株式会社（以下「会社」という。）の株式について、適切な処分方法の検討等を行ったか。	等を通じ各社の今後の経営状況の推移を見極めながら、株式市場に関する情報収集を行うなど株式の適切な処分方法の検討等を行った。		
	②会社の経営自立のための措置等 　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とともに、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用を適正に負担する。 　また、会社の経営安定を図るため、特別債券に係る利払いを着実に実施するとともに、貨物調整金に係る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し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。	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とともに、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用を適正に負担する。 　また、会社の経営安定を図るため、特別債券に係る利払いを着実に実施するとともに、貨物調整金に係る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。	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とともに、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用を適正に負担する。 　また、会社の経営安定を図るため、特別債券に係る利払いを着実に実施するとともに、貨物調整金に係る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	＜評価の視点＞ ・会社に対する助成金や出資等の支援について、経営の改善状況を随時フォローしながら適切に実施したか。 ・青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用を適正に負担したか。 ・特別債券に係る利払いを着実に実施したか。 ・貨物調整金に係る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。	＜主要な業務実績＞ 【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、以下に記載の支援を適切に実施した。〔写真 3-7-2-1、写真 3-7-2-2〕 1）助成金の交付 　JR 北海道：181 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：5 億円、本州四国連絡橋：13 億円 3）無利子貸付 　JR 貨物：46 億円 4）利子補給 　JR 北海道：1 億円、JR 四国：1 億円 5）鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の利子の支払い 　JR 北海道：55 億円、JR 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。 【並行在来線の支援措置】 　並行在来線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	＜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。 　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。 　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。 　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＞ ―	

Ⅳ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価（３．（７）評価単位別）							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
					範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、特例業務勘定から建設勘定へ146億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。		

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
４.	（１）組織の見直し
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（１）組織の見直し 機能を重視した組織体制となるよう戦略的な計画を策定し、業務の質的・量的な変化を把握した上で、整備新幹線等の大規模プロジェクトを含む業務を確実に遂行できる組織体制を弾力的に整備する。	（１）組織の見直し 今後の事業展開やそれに伴う業務の質的・量的な変化を踏まえ、最大限の業務成果を上げるべく、内部組織の所在地ごとの機能の最適化を含め、機能を重視した組織のあり方に係る戦略的な計画を策定した上で、機動的に組織を編成するとともに、運営の効率化を実現していく。	（１）組織の見直し 令和５年度における組織体制については、令和５年度組織改正計画に基づき、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、鉄道企画調査部を新たに設置するとともに、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、道南地域において抱える幅広い課題に対応するための副局長の設置、開業設備工事に対応するための設備部の設置といった北海道新幹線建設局の体制強化を行うなど、内部組織の所在地ごとの機能の最適化を含め、機動的な組織の編成、運営の効率化を図る。	＜評価の視点＞ ・業務の質的・量的な変化を把握した上で、機動的に組織を編成したか。 ・業務の状況に対応すべく、機能を最大限発揮できるよう運営の効率化を図ったか。	＜主要な業務実績＞ 【本社】 ○鉄道企画調査部の設置 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、鉄道ネットワークに係る計画策定への支援等をより積極的に実施するため、鉄道企画調査部を新たに設置した。 ○建設企画統括役の設置 神奈川東部方面線の工事進捗及び開業に伴い、当該業務を担当していた工務・建設統括役に代え、鉄道建設に係る組織・要員体制の強化、中央新幹線の受託工事に係る総合調整等を推進するために、建設企画統括役を設置した。 ○技術企画・安全推進課の設置 鉄道建設における工事安全推進体制を強化するとともに、機構内外に向けその姿勢を明確に示すため、建設企画部技術企画課を建設企画部技術企画・安全推進課に組織改編した。 ○鉄道技術センター設置の検討	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 「令和５年度組織改正計画」に基づき、業務の質的・量的な変化を把握した上で、機動的に組織を編成し、業務の状況に対応すべく、機能を最大限発揮できるよう運営の効率化を図ったことから、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＞ ―	

					今後の事業展開やそれに伴う業務の質的・量的な変化に対応するため、全国の建設プロジェクトを組織横断的に支援する機能及び鉄道整備に係るスキル・ノウハウの確実な維持・継承を推進する機能を担う鉄道技術センター設置の方針を策定し、機能を重視した組織のあり方について具体化を図った。 【地方機関】 ○北海道新幹線建設局の体制強化 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、建設工事を着実に進めていく体制を構築するため、北海道局について次の見直しを行った。 -道南地域において抱える幅広い課題に対応するための副局長を設置した。 -道南地域の関係地方公共団体等との連携を強化し、円滑に事業を推進するため総務部に道南広報・渉外課を設置するとともに、地域密着型の組織構築を一層推進していくため、北斗市に新たに開設した拠点（通称：つながれーる道南）内に、副局長と併せて配置した。 -開業設備工事に着実に対応するため設備部を設置した。 -工事安全をフロントローディングで実施し、工事事故発生リスクを低減する体制を構築するため、計画部に工事安全推進課を設置した。 -関係地方公共団体との協議の本格化への対応強化及び工事		

					課と建設所の連携強化を図るため、長万部工事課及び八雲・長万部設計推進課を北斗市に、ニセコ工事課をニセコ町に、倶知安・赤井川工事課を倶知安町にそれぞれ配置した。 ○建設事務所設置の検討 北海道新幹線の事業が最盛期を迎えることに伴い、工程や安全推進の課題に対応するため、系統横断的に施工監理を行う建設事務所を北海道局に設置する方針を策定し、機能を重視した組織のあり方について具体化を図った。		

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
４．	（２）情報システムの整備及び管理並びにデジタル技術の活用
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　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）	Ｒ５年度	Ｒ６年度	Ｒ７年度	Ｒ８年度	Ｒ９年度	（参考情報） 当該年度までの累積値等、必要な情報
電子決裁率	―	66．7% （平成 30 年度～令和 3 年度）	97．3%					

Ⅲ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価 業務実績	法人の業務実績・自己評価 自己評価	主務大臣による評価
（２）情報システムの整備及び管理並びにデジタル技術の活用 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。 また、「政府機関等のサイバーセキュリティ対策のための統一基準群」（令和３年７月７日サイバーセキュリティ戦略本部決定）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、機構の適切な情報セキュリティ対策を推進する。 さらに、業務運営の効率化や業務プロセスの改善に取り組むため、デジタル技術の導入や情報システムへのクラウドサービスの活	（２）情報システムの整備及び管理並びにデジタル技術の活用 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。 また、「政府機関等のサイバーセキュリティ対策のための統一基準群」（令和３年７月７日サイバーセキュリティ戦略本部決定）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、機構の適切な情報セキュリティ対策を推進する。 さらに、業務運営の効率化や業務プロセスの改善に取り組むため、機構が策定した「デジタル戦略」（令和４年６月）に基づき、デ	（２）情報システムの整備及び管理並びにデジタル技術の活用 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。 また、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、機構の適切な情報セキュリティ対策を講じるため、「令和５年度情報セキュリティ対策推進計画」を作成し、推進する。 さらに、業務運営の効率化や業務プロセスの改善に取り組むため、機構が策定した「デジタル戦略」（令和４年６月）に基づき、デジタル技術の導入や情報システム	＜評価の視点＞ ・情報システムの適切な整備及び管理を行ったか。	＜主要な業務実績＞ 【情報システムの整備及び管理】 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った。 具体的には、各部門業務の情報システムの共通基盤について、6 月に機構の第 3 期データセンターから Microsoft Azure によるクラウド環境に移行した。 また、PMO（ポートフォリオ・マネジメント・オフィス）を設置し、各部門の業務で用いる情報システムに対して、デジタル統括アドバイザーの専門的知見も交えて、実務的な支援を実施した。 【情報セキュリティ対策】	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 全社共通基盤環境については、更改に際し、独立行政法人のなかでも特に早い段階で、政府のクラウドセキュリティ認定制度である ISMAP の認定を受けたクラウドサービス Microsoft Azure による全社共通基盤環境を整備した。 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を年 2 回の実施とするなど、適切な情報セキュリティ対策を推進した。 デジタル戦略については、新グループウェアの導入や情報システムへのクラウドサービスの活用を通じた業務運営の効率化等に取り組むとともに、審議役・部長級によるデジタル戦略推進会議を新た	

Ⅲ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	用等を確実に実施する。 ＜指標＞ ・電子決裁率（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和３年度までの実績　６６．７％　）	ジタル技術の導入や情報システムへのクラウドサービスの活用等を確実に実施する。	へのクラウドサービスの活用等を確実に実施する。	・適切な情報セキュリティ対策を推進したか。 ・「デジタル戦略」に基づき、デジタル技術の導入や情報システムへのクラウドサービスの活用等を確実に実施したか。	「政府機関等のサイバーセキュリティ対策のための統一基準群」（令和３年７月７日サイバーセキュリティ戦略本部決定）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について、「令和 5 年度情報セキュリティ対策推進計画」を作成し、情報セキュリティに関する教育研修や自己点検、技術的な対策の推進、CSIRT（機構における情報セキュリティ対策チーム）による机上訓練等、機構の適切な情報セキュリティ対策を推進した。 【デジタル戦略の取組】 「デジタル戦略」（令和 4 年 6 月策定）に基づき、業務運営の効率化や業務プロセスの改善に取り組むため、ワークフローの共通化を含む新グループウェアの導入や情報システムへのクラウドサービスの活用（ワークフローの共通化を含む新グループウェアの導入や Microsoft Azure による情報システム共通基盤のクラウド化）、セミナー等を通じたデジタル人材の育成・確保等を確実に実施した。 さらに、内部組織として必要な機能や役割、推進体制等の方向性をとりまとめていくため、審議役・部長級のデジタル戦略推進会議を新たに設け、計 4 回実施した。	に開催（計 4 回）し、今後の推進体制や人材育成の道筋をつけた。 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＞ ―	

Ⅲ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
					また、文書の決裁については電子的方式によることを原則としており、電子決裁率の向上に努めた結果 97.3%となった。		

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
４．	（３）調達等合理化の取組
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　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）	Ｒ５年度	Ｒ６年度	Ｒ７年度	Ｒ８年度	Ｒ９年度	（参考情報） 当該年度までの累積値等、必要な情報
	一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率	―	平成 30 年度から令和 3 年度までの実績 100%	100%					

Ⅲ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（３）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）等を踏まえ、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。 毎年度「調達等合理化計画」を策定・公表し、年度終了後、実施状況について評価する。 ＜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３０年度から令和３年度までの実績　１００％）	（３）調達等合理化の取組 「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。	（３）調達等合理化の取組 「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５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。	＜評価の視点＞ ・調達等合理化計画を策定し、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か。	＜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 5 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 5 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 5 年度調達等合理化計画に定めた重点的に取り組む分野に掲げる調達の改善及び事務処理の効率化並びに調達に関するガバナンスの徹底等について着実に実施するとともに、事務・事業の特性を踏まえつつ、PDCA サイクルを通じて公正性・透明性を確保し、	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 令和 5 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＞ ―	

				・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たか。	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。		

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
４．	（４）人件費管理の適正化
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（４）人件費管理の適正化 機構の給与水準については、「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、国家公務員等の給与水準との比較を行いつつ、引き続き、事務・事業の特性等を踏まえた合理的な給与水準となるよう厳しく検証するとともに、給与水準及びその妥当性の検証結果を毎年度公表する。	（４）人件費管理の適正化 機構の給与水準については、「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、国家公務員等の給与水準との比較を行いつつ、引き続き、事務・事業の特性等を踏まえた合理的な給与水準となるよう厳しく検証するとともに、給与水準及びその妥当性の検証結果を毎年度公表する。	（４）人件費管理の適正化 機構の給与水準については、「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、国家公務員等の給与水準との比較を行いつつ、引き続き、事務・事業の特性等を踏まえた合理的な給与水準となるよう厳しく検証するとともに、給与水準及びその妥当性の検証結果を公表する。	＜評価の視点＞ 事務・事業の特性等を踏まえた合理的な給与水準となるよう厳しく検証し、その結果を公表したか。	＜主要な業務実績＞ 給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表した。	＜評定と根拠＞ 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＞ ―	

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
４．	（５）一般管理費及び事業費の効率化
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　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）	Ｒ５年度	Ｒ６年度	Ｒ７年度	Ｒ８年度	Ｒ９年度	（参考情報） 当該年度までの累積値等、必要な情報
	関係者との協議や施工手順の工夫等によるコスト縮減額（再掲）	―	―	※					

※事業完了時などの段階で記載する。

Ⅲ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価						
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価 業務実績	法人の業務実績・自己評価 自己評価	主務大臣による評価
	（５）一般管理費及び事業費の効率化 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９年度）において、前中期目標期間の最終年度（令和４年度）比で５％程度に相当する額を削減する。なお、新規に追加されるもの及び拡充されるものは翌年度から効率化を図る。 事業費については、引き続き、調達等合理化の取組や技術開発等による鉄道建設コスト縮減等を推進し、コスト構造の改善を図る。 また、運営費交付金を充当する一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）及び業務経費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画において定める運営費交付金	（５）一般管理費及び事業費の効率化 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９年度）において、前中期計画期間の最終年度（令和４年度）比で５％程度に相当する額を削減する。なお、新規に追加されるもの及び拡充されるものは翌年度から効率化を図る。 事業費については、引き続き、調達等合理化の取組や技術開発等による鉄道建設コスト縮減等を推進し、コスト構造の改善を図る。 また、運営費交付金を充当する一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）及び業務経費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、運営費交付金の算定ルールに基づき、	（５）一般管理費及び事業費の効率化 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９年度）において、前中期計画期間の最終年度（令和４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。 事業費については、引き続き、調達等合理化の取組や技術開発等による鉄道建設コスト縮減等を推進し、コスト構造の改善を図る。 また、運営費交付金を充当する一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）及び業務経費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画において定める運営費交付金の算定ルールに基づき、中期計画期間の最終年度（令和９年度）に	＜評価の視点＞ ・一般管理費について、中期計画期間の最終年度（令和９年度）における前中期計画期間の最終年度（令和４年度）比の削減率に向けた実施状況。 ・事業費について、鉄道建設コスト縮減等によるコスト構造の改善を図ったか。	＜主要な業務実績＞ ・一般管理費については、令和 5 年度計画予算における人件費を除いた予算額 6,530 百万円のうち、特殊要因（令和 5 年度は該当なし。）を除いた評価対象の予算額は 6,530 百万円であり、令和 4 年度計画予算 6,556 百万円と比べ、26 百万円（△0.4%）を削減した。令和 9 年度までの中期計画における所期の目標に向け着実に進捗している。 ・事業費については、令和 5 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、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： 一般管理費は令和 4 年度計画予算 6,556 百万円と比べ、26 百万円（△0.4%）を削減しており、中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると考えられる。 事業費は、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ることにより、調達等合理化に努めた。また、建設発生土の自工事内での有効活用等、鉄道建設に係るコスト縮減に努めた。 運営費交付金を充当する一般管理費及び業務経費は令和 4 年度計画予算 58 百万円と比べ、1 百万	

Ⅲ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	の算定ルールに基づき、中期目標期間の最終年度（令和９年度）において、前中期目標期間の最終年度（令和４年度）比で５％程度に相当する額を削減する。なお、新規に追加されるもの及び拡充されるものは翌年度から上記算定ルールに基づき効率化を図る。 ＜指標＞ ・関係者との協議や施工手順の工夫等によるコスト縮減額（再掲）	中期計画期間の最終年度（令和９年度）において、前中期計画期間の最終年度(令和４年度)比で５％程度に相当する額を削減する。なお、新規に追加されるもの及び拡充されるものは翌年度から上記算定ルールに基づき効率化を図る。	おいて、前中期計画期間の最終年度（令和４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。	・運営費交付金を充当する一般管理費及び業務経費について、中期計画期間の最終年度(令和９年度)における前中期計画期間の最終年度（令和４年度）比の削減率に向けた実施状況。	また、各線区における工事の進捗状況を踏まえ、例えば以下のコスト縮減に係る取組み等を実施している。 - 管理者との協議を踏まえた、より経済的な高架橋･橋りょう工事等の構造計画 - 地方公共団体や周辺公共工事と連携した、より経済的な建設発生土受入地の選定 - 建設発生土の自工事内での有効活用 ・運営費交付金を充当する一般管理費及び業務経費については、令和 5 年度計画予算における人件費を除いた予算額 79 百万円のうち、新規に追加・拡充された経費を除いた評価対象の予算額は 57 百万円であり、令和 4 年度計画予算 58 百万円と比べ、1 百万円（△2.4％）を削減した。令和 9 年度までの中期計画における所期の目標に向け着実に進捗している。	円（△2.4％）を削減しており、中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると考えられる。 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＞ ―	

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
４．	（６）資産の有効活用
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　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）	Ｒ５年度	Ｒ６年度	Ｒ７年度	Ｒ８年度	Ｒ９年度	（参考情報） 当該年度までの累積値等、必要な情報
	保有宿舎・寮の平均入居率	―	平成 30 年度から令和 4 年度上期までの実績・95.5%	96.1%					

Ⅲ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価 業務実績	法人の業務実績・自己評価 自己評価	主務大臣による評価
	（６）資産の有効活用 　宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図る。 ＜指標＞ ・保有宿舎・寮の平均入居率（前中期目標期間実績：平成３０年度から令和４年度上期までの実績９５．５%）	（６）資産の有効活用 　宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図る。	（６）資産の有効活用 　宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図る。	＜評価の視点＞ ・保有資産について、効率的な活用を図ったか。	＜主要な業務実績＞ 　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、96.1%と高い入居率を維持できた。 　以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。 ＜課題と対応＞ ―	

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
５．	（１）予算、収支計画及び資金計画
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（１）財務運営の適正化 　毎年度、予算、収支計画及び資金計画を適切に策定し、適正に管理・執行することを通じて、財務状況の健全性を確保する。 　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、令和３年９月２１日改訂）等を遵守し、適正な会計処理を実施するとともに、運営費交付金について、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。 　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。	（１）予算、収支計画及び資金計画 　別紙のとおり。	（１）予算、収支計画及び資金計画 　別紙のとおり。	＜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たか。	＜主要な業務実績＞ 　令和５年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績（別表参照） ・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 2,142 億円、海事勘定の共有船舶使用料収入が 252 億円であり、その他の勘定の業務収入も含めて合計 3,617 億円（構成比 53.3%）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 611 億円の交付を受け、助成勘定の鉄道助成業務費の財源 985 億円と合わせて合計 1,596 億円（構成比 23.5%）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 705 億円、海事勘定の共有船建造費の財源として 96 億円、地域勘定の都市鉄道融資業務等の財源として 104 億円、助成勘定の債務償還業務の財源として 400 億円であり、合計 1,305 億円（構成比 19.2%）の資金を調達した。 ・支出の実績については、業務経費として建設勘定の鉄道建設業務関係経費が 2,993 億円、海事勘定	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 　中期計画を踏まえ作成した令和５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＞ ―	

					の海事業務関係経費が 149 億円、特例勘定の特例業務関係経費が 746 億円であり、その他の勘定の業務経費も含めて合計 4,080 億円（構成比 52.8%）を計上した。 借入金等償還は、建設勘定が 1,712 億円、海事勘定が 249 億円、地域勘定が 7 億円、特例勘定が 220 億円であり、合計 2,188 億円（構成比 28.3%）の償還を行った。 なお、予算、収支計画及び資金計画と実績についての主な増減要因は、別表注書きを参照。		

別表

令和５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

（単位：百万円）

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									
運営費交付金	－	－	10	10	－	－	10	10	
国庫補助金等	45,290	7,424	－	52,714	53,934	7,157	－	61,091	
地方公共団体建設費負担金	45,290	－	－	45,290	53,934	－	－	53,934	※1
地方公共団体建設費補助金	－	7,424	－	7,424	－	7,157	－	7,157	
政府出資金	－	－	1,200	1,200	－	－	－	－	※2
借入金等	－	61,173	11,227	72,400	－	59,253	11,209	70,462	
財政融資資金借入金	－	5,700	－	5,700	－	5,700	－	5,700	
民間借入金	－	10,473	3,227	13,700	－	8,553	3,209	11,762	※3
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	－	45,000	8,000	53,000	－	45,000	8,000	53,000	
業務収入	102,710	89,671	32,738	225,118	99,333	90,965	32,646	222,943	
受託収入	－	－	36,831	36,831	－	－	24,146	24,146	※4
業務外収入	4	1,584	145	1,733	490	1,612	261	2,362	※5
他勘定より受入	80,372	6,750	18,666	105,788	80,908	6,563	17,397	104,868	
計	228,376	166,602	100,817	495,794	234,665	165,550	85,668	485,883	
支出									
業務経費									
鉄道建設業務関係経費	212,151	8,135	20,828	241,114	273,917	7,040	18,336	299,293	※6
受託経費									
鉄道建設業務関係経費	－	－	34,892	34,892	－	－	22,790	22,790	※7
借入金等償還	27,404	104,778	39,021	171,203	27,404	104,778	39,021	171,203	
支払利息	3,936	5,636	712	10,284	3,936	5,251	655	9,841	
一般管理費	4,351	145	724	5,220	3,987	150	605	4,742	
人件費	11,898	396	1,980	14,274	11,697	440	1,478	13,615	
業務外支出	9,108	33,929	3,190	46,227	82	32,882	61	33,025	※8
他勘定へ繰入	75	7,191	－	7,266	94	7,192	0	7,287	
計	268,923	160,209	101,347	530,479	321,117	157,734	82,945	561,796	

［人件費の見積もり］ 11,142万円を支出する。
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。

※1 整備新幹線事業において、事業の進捗が予定を上回ったことに伴う増
※2 その他事業において、出資案件の採択がなかったことによる減
※3 民鉄線事業において、民鉄線事業者からの繰上償還があったことに伴う減
※4 その他事業において、事業の進捗が予定を下回ったことに伴う減
※5 整備新幹線事業において、雑収入があったことによる増
※6 整備新幹線事業において、事業の進捗が予定を上回ったことによる増
※7 その他事業において、事業の進捗が予定を下回ったことによる減
※8 消費税納付額が予定を下回ったことによる減

収支計画

（単位：百万円）

区　分	計画				実績				
	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	243,626	914,334	56,067	1,214,028	242,154	909,198	53,990	1,205,342	
経常費用	243,279	908,311	55,116	1,206,706	241,535	9,120	52,923	303,578	
鉄道建設業務費	240,823	908,036	54,150	1,203,009	239,441	8,880	52,111	300,432	※1
受託経費	1,564	45	659	2,269	1,152	－	408	1,560	※2
一般管理費	818	211	287	1,316	874	222	384	1,479	※3
減価償却費	75	18	19	113	68	17	21	106	
財務費用	343	6,021	718	7,082	477	5,422	648	6,546	
雑損	4	2	234	240	88	11	43	142	※4
臨時損失	－	－	－	－	54	894,645	376	895,076	※5
収益の部	243,626	910,159	55,919	1,209,704	242,154	906,602	54,018	1,202,775	
運営費交付金収益	－	－	10	10	－	－	7	7	※6
鉄道建設業務収入	91,160	901,259	45,663	1,038,082	91,546	6,017	44,019	141,581	※7
鉄道建設事業費利子補給金収入	－	14	－	14	－	13	－	13	
受託収入	1,564	45	659	2,269	1,152	－	408	1,560	※2
資産見返負債戻入	150,899	8,766	9,442	169,107	149,031	5,841	8,959	163,831	
資産見返補助金等戻入	146,555	8,759	1,058	156,373	143,978	5,803	723	150,504	
その他	4,344	7	8,383	12,734	5,054	38	8,236	13,327	
財務収益	0	0	－	0	75	7	－	81	※8
雑益	4	74	145	222	351	80	249	679	※9
臨時利益	－	－	－	－	－	894,645	376	895,021	※10
純利益	－	△ 4,175	△ 149	△ 4,324	－	△ 2,596	29	△ 2,567	
目的積立金取崩額	－	－	－	－	－	－	－	－	
総利益	－	△ 4,175	△ 149	△ 4,324	－	△ 2,596	29	△ 2,567	

※1 民鉄線等事業及びその他事業において、勘定科目の見直しがあったことによる減
※2 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
※3 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
※4 その他事業において、雑損が予定を下回ったことによる減
※5 会計基準改訂に伴う鉄道施設譲渡原価一括計上があったことによる増
※6 その他事業において、運営費交付金収益が予定を下回ったことによる減
※7 民鉄線等事業及びその他事業において、勘定科目の見直しがあったことによる減
※8 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
※9 整備新幹線事業において、雑収入が予定を上回ったことによる増
※10 会計基準改訂に伴う鉄道施設譲渡収入一括計上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				
	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	720,313	198,104	122,599	1,041,016	1,147,873	228,157	136,165	1,512,196	
業務活動による支出	240,920	48,221	62,151	351,292	296,303	14,253	43,694	354,251	
投資活動による支出	－	－	76	76	753,800	88,000	42,471	884,271	※1
財務活動による支出	27,404	111,968	39,021	178,393	27,404	111,968	39,021	178,393	
翌年度への繰越金	451,989	37,915	21,351	511,255	70,366	13,936	10,979	95,281	
資金収入	720,313	198,104	122,599	1,041,016	1,147,871	228,144	136,181	1,512,196	
業務活動による収入	228,372	105,426	88,390	422,188	233,300	108,907	82,399	424,606	
受託収入	－	－	36,831	36,831	1,008	－	24,154	25,163	※2
その他の収入	228,372	105,426	51,559	385,357	232,291	108,907	58,245	399,444	
投資活動による収入	4	2	－	6	896,900	46,200	8	943,108	※3
財務活動による収入	－	61,173	12,427	73,600	－	59,253	11,209	70,462	
前年度よりの繰越金	491,937	31,503	21,782	545,222	17,671	13,784	42,564	74,019	

※1 定期預金の預入があったことによる増
※2 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減
※3 定期預金の払戻があったことによる増

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【海事勘定】

予算

（単位：百万円）

区　　分	計画	実績	
収入			
借入金等	29,200	9,600	
財政融資資金借入金	22,200	9,600	※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	29,166	31,109	
業務外収入	59	55	
計	58,425	40,764	
支出			
業務経費			
海事業務関係経費	32,456	14,872	※3　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	24,869	24,869	
支払利息	475	306	※4　借入額が予定を下回ったことに伴う減
一般管理費	229	210	
人件費	816	729	※5　欠員があったことによる減
業務外支出	95	20	※6　借入額が予定を下回ったことに伴う減
計	58,941	41,007	

［人件費の見積もり］ 653百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画

（単位：百万円）

区　　分	計画	実績	
費用の部	25,239	24,567	
経常費用	24,649	24,241	
海事業務費	23,531	23,278	
一般管理費	1,115	960	※1　人件費が予定を下回ったことによる減
減価償却費	2	2	
財務費用	590	307	※2　借入額が予定を下回ったことに伴う減
雑損	－	20	※3　預託金の精算があったことによる増
収益の部	25,608	25,182	
海事業務収入	25,196	24,946	
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	412	236	※4　船舶取得費が予定を下回ったことに伴う減
臨時利益	－	0	
純利益	369	615	
目的積立金取崩額	－	－	
総利益	369	615	

資金計画

（単位：百万円）

区　　分	計画	実績	
資金支出	62,681	49,426	
業務活動による支出	2,286	1,489	※1　資産保全管理諸費が予定を下回ったことによる減
投資活動による支出	31,842	16,238	※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	24,869	24,869	
翌年度への繰越金	3,684	6,831	
資金収入	62,681	49,426	
業務活動による収入	26,077	25,045	
投資活動による収入	3,706	6,053	※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	29,200	9,600	※4　借入額が予定を下回ったことによる減
前年度よりの繰越金	3,699	8,728	

（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	
収入			
運営費交付金	105	98	
政府出資金	－	－	
借入金等			
財政融資資金借入金	36,400	10,395	※1　事業の進捗が予定を下回ったことに伴う減
業務収入	4,428	4,425	
業務外収入	2	4	※2　雑収入が予定を上回ったことによる増
他勘定より受入	72	72	
計	41,007	14,994	
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	36,491	10,481	※3　事業の進捗が予定を下回ったことによる減
借入金等償還	727	727	
支払利息	3,568	3,565	
一般管理費	45	39	※4　経費の節減による減
人件費	163	94	※5　欠員があったことによる減
業務外支出	12	12	
計	41,007	14,918	

［人件費の見積もり］ 132百万円を支出する。
　　ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画

（単位：百万円）

区　　分	計画	実績	
費用の部	3,878	3,793	
経常費用	229	148	
地域公共交通等業務費	17	13	※1　事業の進捗が予定を下回ったことによる減
一般管理費	211	135	※2　経費の節減による減
減価償却費	0	0	
財務費用	3,650	3,645	
収益の部	3,878	3,859	
運営費交付金収益	101	87	※3　運営費交付金収益が予定を下回ったことによる減
地域公共交通等業務収入	3,770	3,765	
賞与引当金見返に係る収益	4	2	※4　人件費が予定を下回ったことによる減
退職給付引当金見返に係る収益	0	0	
資産見返負債戻入	0	0	
資産見返運営費交付金戻入	0	0	
資産見返補助金等戻入	0	0	
財務収益	－	0	
雑益	2	4	※5　雑収入が予定を上回ったことによる増
純利益	△ 0	65	
目的積立金取崩額	0	0	
総利益	－	66	

資金計画

（単位：百万円）

区　　分	計画	実績	
資金支出	41,041	15,062	
業務活動による支出	40,280	14,235	※6　事業の進捗が予定を下回ったことによる減
投資活動による支出	1	0	
財務活動による支出	727	727	
翌年度への繰越金	33	100	
資金収入	41,041	15,062	
業務活動による収入	4,608	4,599	
運営費交付金による収入	105	98	
その他の収入	4,503	4,501	
投資活動による収入	－	0	
財務活動による収入	36,400	10,395	※7　借入額が予定を下回ったことによる減
前年度よりの繰越金	33	69	

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【助成勘定】

予算

（単位：百万円）

区　　分	計画						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	－	－	－	203	－	203	－	－	－	203	－	203	
国庫補助金等	102,452	－	－	－	－	102,452	98,563	－	－	－	－	98,563	
国庫補助金	102,438	－	－	－	－	102,438	98,549	－	－	－	－	98,549	
政府補給金	14	－	－	－	－	14	14	－	－	－	－	14	
借入金等													
民間借入金	－	－	40,000	－	－	40,000	－	－	40,000	－	－	40,000	
業務収入	－	25,750	72,431	163	－	98,345	－	25,750	72,431	146	－	98,327	
業務外収入	1	－	－	－	－	1	388	－	0	0	－	388	※1
他勘定より受入	7,194	－	－	－	－	7,194	7,215	－	－	－	－	7,215	
他経理より受入	－	－	7,190	－	△7,190	－	－	－	7,190	－	△7,190	－	
計	109,646	25,750	119,621	366	△7,190	248,193	106,166	25,750	119,621	349	△7,190	244,696	
支出													
業務経費													
鉄道助成業務関係経費	12,863	－	－	6	－	12,870	8,747	－	－	5	－	8,751	※2
支払利息	－	25,750	20,369	－	－	46,119	－	25,750	20,369	－	－	46,119	
一般管理費	－	－	－	113	－	113	－	－	－	95	－	95	※3
人件費	－	－	－	231	－	231	－	－	－	211	－	211	
業務外支出	5	－	－	15	－	20	413	－	－	13	－	426	※4
他勘定へ繰入	89,588	－	99,252	－	－	188,840	89,816	－	99,252	－	－	189,068	
他経理へ繰入	7,190	－	－	－	△7,190	－	7,190	－	－	－	△7,190	－	
計	109,646	25,750	119,621	366	△7,190	248,193	106,166	25,750	119,621	323	△7,190	244,670	

※1　鉄道助成業務において、国庫補助金の返還があったことによる増
※2　鉄道助成業務において、事業の進捗が予定を下回ったことによる減
※3　経費の節減による減
※4　鉄道助成業務において、国庫補助金の返還があったことに伴う増

［人件費の見積もり］ 195百万円を支出する。

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）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。

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	102,457	25,776	974,333	352	－	1,102,918	99,408	25,776	974,333	315	－	1,099,832	
経常費用	102,452	－	929,642	352	－	1,032,446	98,968	－	－	315	－	99,283	
鉄道助成業務費	102,452	－	929,642	－	－	1,032,094	98,968	－	－	－	－	98,968	※1
一般管理費	－	－	－	351	－	351	－	－	－	313	－	313	※2
減価償却費	－	－	－	2	－	2	－	－	－	2	－	2	
財務費用	－	25,776	44,691	－	－	70,467	－	25,776	44,691	－	－	70,467	
雑損	5	－	－	－	－	5	440	－	－	－	－	440	※3
臨時損失	－	－	－	－	－	－	－	－	929,642	－	－	929,642	※4
収益の部	102,457	25,776	990,345	357	－	1,118,935	99,408	25,776	990,345	338	－	1,115,867	
運営費交付金収益	－	－	－	189	－	189	－	－	－	190	－	190	
鉄道助成業務収入	－	25,776	990,345	148	－	1,016,269	－	25,776	60,703	133	－	86,611	※5
補助金等収益	102,452	－	－	－	－	102,452	98,968	－	－	－	－	98,968	
賞与引当金見返に係る収益	－	－	－	17	－	17	－	－	－	11	－	11	※6
退職給付引当金見返に係る収益	－	－	－	2	－	2	－	－	－	3	－	3	※7
資産見返負債戻入	－	－	－	1	－	1	－	－	－	1	－	1	
資産見返運営費交付金戻入	－	－	－	1	－	1	－	－	－	1	－	1	
資産見返補助金等戻入	－	－	－	0	－	0	－	－	－	0	－	0	
財務収益	－	－	－	－	－	－	－	－	－	0	－	0	
雑益	5	－	－	－	－	5	440	－	－	0	－	440	※8
臨時利益	－	－	－	－	－	－	－	－	929,642	0	－	929,642	※9
純利益	－	－	16,012	5	－	16,017	－	－	16,012	23	－	16,035	
目的積立金取崩額	－	－	－	3	－	3	－	－	－	1	－	1	
総利益	－	－	16,012	8	－	16,020	－	－	16,012	25	－	16,036	

※1　債務償還業務において、勘定科目の見直しがあったことによる減
※2　経費の節減による減
※3　鉄道助成業務において、国庫補助金の返還があったことに伴う増
※4　会計基準改訂に伴う鉄道施設譲渡原価一括計上があったことによる増
※5　債務償還業務において、勘定科目の見直しがあったことによる減
※6　人件費が予定を下回ったことによる減
※7　退職給付費用が予定を上回ったことによる増
※8　鉄道助成業務において、国庫補助金の返還があったことによる増
※9　会計基準改訂に伴う鉄道施設譲渡収入一括計上があったことによる増

資金計画

（単位：百万円）

区　　分	計画						実績						
	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合　計	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合　計	
資金支出	109,646	25,750	119,622	702	△7,190	248,531	107,068	25,750	119,622	713	△7,190	245,964	
業務活動による支出	109,646	25,750	44,691	565	△7,190	173,462	107,068	25,750	44,691	549	△7,190	170,868	
投資活動による支出	－	－	－	2	－	2	－	－	－	1	－	1	※1
財務活動による支出	－	－	74,930	－	－	74,930	－	－	74,930	－	－	74,930	
翌年度への繰越金	－	－	1	135	－	136	－	－	1	163	－	165	
資金収入	109,646	25,750	119,622	702	△7,190	248,531	107,068	25,750	119,622	713	△7,190	245,964	
業務活動による収入	109,646	25,750	79,621	367	△7,190	208,195	107,068	25,750	79,621	333	△7,190	205,582	
運営費交付金による収入	－	－	－	203	－	203	－	－	－	203	－	203	
補助金等による収入	102,452	－	－	－	－	102,452	99,472	－	－	－	－	99,472	
その他の収入	7,195	25,750	79,621	165	△7,190	105,541	7,596	25,750	79,621	130	△7,190	105,908	
投資活動による収入	－	－	－	－	－	－	－	－	－	0	－	0	
財務活動による収入	－	－	40,000	－	－	40,000	－	－	40,000	－	－	40,000	
前年度よりの繰越金	－	－	1	335	－	335	－	－	1	380	－	381	

※1　固定資産の取得が予定を下回ったことによる減

【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	4,879	4,883	
業務外収入	18	70	※1　利息収入が予定を上回ったことによる増
他勘定より受入	99,252	99,252	
計	104,149	104,204	
支出			
業務経費			
特例業務関係経費	86,430	74,585	※2　鉄道施設等整備支援助成費における設備投資計画の見直しによる減
借入金等償還	22,000	22,000	
支払利息	9,258	9,258	
一般管理費	922	647	※3　嘱託手当が予定を下回ったことによる減
人件費	543	433	※4　欠員があったことによる減
業務外支出	1	1	
他勘定へ繰入	16,200	15,052	
計	135,354	121,976	

［人件費の見積もり］438百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画

（単位：百万円）

区　　分	計画	実績	
費用の部	54,988	47,315	
経常費用	45,729	38,084	
特例業務費	44,351	36,773	※1　鉄道施設等整備支援助成費における設備投資計画の見直しによる減
一般管理費	1,354	1,287	
減価償却費	24	24	
財務費用	9,259	9,231	
収益の部	24,340	26,898	
特例業務収入	－	2,468	※2　共済年金追加費用引当金戻入益を計上したことによる増
財務収益	24,335	24,417	
雑益	4	13	※3　土地区画整理事業清算金があったことによる増
純利益	△30,648	△31,971	
目的積立金取崩額	－	－	
総利益	△30,648	△31,971	

資金計画

（単位：百万円）

区　　分	計画	実績	
資金支出	137,460	1,190,101	
業務活動による支出	113,340	100,030	
投資活動による支出	14	1,019,503	※1　定期預金の預入れがあったことによる増
財務活動による支出	22,000	22,000	
翌年度への繰越金	2,106	48,567	
資金収入	137,460	1,190,101	
業務活動による収入	29,219	29,388	
投資活動による収入	82,930	1,115,930	※2　有価証券の償還があったことによる増
前年度よりの繰越金	25,311	44,782	

（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。

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
５．	（２）財務運営の適正化
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（１）財務運営の適正化 毎年度、予算、収支計画及び資金計画を適切に策定し、適正に管理・執行することを通じて、財務状況の健全性を確保する。 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、令和３年９月２１日改訂）等を遵守し、適正な会計処理を実施するとともに、運営費交付金について、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。 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。	（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、令和３年９月２１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。	（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、令和３年９月２１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。	＜評価の視点＞ ・運営費交付金の会計処理として、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たか。 ・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たか。 ・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たか。	＜主要な業務実績＞ 独立行政法人会計基準等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行った結果、令和５年度末においては、運営費交付金債務残高 10 百万円が発生しているが、これは建設勘定における運営費交付金の配分留保及び地域公共交通等勘定における運営費交付金の業務経費の一部について業務達成基準の期間を令和５年度から６年度に設定したことによるものである。	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 令和５年度末においては、10 百万円の運営費交付金債務残高が発生しているが、これは建設勘定における運営費交付金の配分留保及び地域公共交通等勘定における運営費交付金の業務経費の一部について業務達成基準の期間を令和５年度から６年度に設定したことによるものである。 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＞ ―	

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
５．	（３）資金調達
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（２）資金調達 　サステナビリティファイナンス等を活用した資金調達能力は機構の強みの一つであり、引き続き、資金計画を適切に策定して、安定的かつ効率的な資金調達を実施する。	（３）資金調達 　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の併用等による安定的かつ効率的な資金調達を実施する。	（３）資金調達 　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の併用等による安定的かつ効率的な資金調達を実施する。また、IR 活動等を通じ機構の持続可能な開発目標（以下「SDGs」という。）への貢献に向けた取組を幅広く訴求することにより投資家層の拡大を図る。	＜評価の視点＞ 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、安定的かつ効率的な資金調達を実施したか。	＜主要な業務実績＞ 　サステナビリティファイナンスを活用した資金計画を策定し、対面及び WEB 会議による個別 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結果、短期資金及び長期資金を併用した安定的かつ効率的な資金調達を実施した。 　具体的には、日銀総裁の交代や日銀含む主要国中央銀行の金融政策修正などにより、金利のボラティリティが非常に高い中、債券のほぼ全てで地方債と同等の金利水準での起債（5、10、20 年債）ができた。 　加えて、環境や社会性に共感した 47 件（平成 31 年度からの累計 364 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。 　IR 等の実施状況は以下のとおり。 -個別 IR : 都銀、地銀、地方公共団体等様々な業態の投資家に対して 163 件実施 -投資家向けセミナーへの登壇 : 10 件登壇（参加者数 603 名） -投資家とのエンゲージメント : 福井県、北九州市等と 4 件実施	＜評定と根拠＞ 評定 : A 根拠 : 　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。 　その結果、機構債券のほぼ全てで地方債と同等の金利水準での起債を達成できたこと、また、機構債券の発行趣旨に共感いただいた投資家から 47 件（累計 364 件）の投資表明を獲得したことにより、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＞ ―	

					-決算等説明会：銀行、証券会社等 24 機関に対し実施 -格付けレビュー：2 回実施		

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
６．	短期借入金の限度額
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	―	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。	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。	＜評価の視点＞ ―	＜主要な業務実績＞ 実績なし	＜評定と根拠＞ ― ＜課題と対応＞ ―	

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
７．	不要財産の処分に関する計画
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	―	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本中期計画期間において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。 ・令和７年度 譲渡区間：京葉線（都川・蘇我間）京葉線（西船橋・千葉貨物ターミナル間） 小金線（新鶴見起点97k017m77 ・ 新 鶴 見 起 点97k337m68 間） 鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社	５．不要財産の処分に関する計画 該当なし	＜評価の視点＞ ―	＜主要な業務実績＞ 実績なし	＜評定と根拠＞ ― ＜課題と対応＞ ―	

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
８．	重要な財産の譲渡・担保に関する計画
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	―	８．重要な財産の譲渡・担保に関する計画 　該当なし	６．重要な財産の譲渡・担保に関する計画 　該当なし	＜評価の視点＞ ―	＜主要な業務実績＞ 実績なし	＜評定と根拠＞ ― ＜課題と対応＞ ―	

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
９．	剰余金の使途
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	―	９．剰余金の使途 ・建設勘定 　管理用施設（宿舎に限る。）の改修	７．剰余金の使途 ・建設勘定 　管理用施設（宿舎に限る。）の改修	＜評価の視点＞ ―	＜主要な業務実績＞ 実績なし	＜評定と根拠＞ ― ＜課題と対応＞ ―	

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
１０.	（１）内部統制の充実・強化
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（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し、法人の長のリーダーシップの下、内部統制の取組について実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行う。 特に、機構は社会経済情勢の変化や想定できない事態に適切に対処しなければならない業務や多種多様な関係者との調整や連携が必要な業務を有しており、これらの業務には様々な事業遂行上のリスクが内在していることから、前中期目標期間に引き続き、事業リスクへの対応を徹底する。 また、過去の入札不適正事案を踏まえた再発防止のためのコンプライアンスの取組を引き続き実施する。	（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、リスク管理、コンプライアンスの推進、統制環境の整備、統制活動、円滑な情報共有等、内部統制の有効性を高める取組を実施する。 特に、機構は社会経済情勢の変化や想定できない事態に適切に対処しなければならない業務や多種多様な関係者との調整や連携が必要な業務を有しており、これらの業務には様々な事業遂行上のリスクが内在していることを踏まえ、理事長のリーダーシップの下、リスクの把握・対応を行う。中でも工程及び事業費の管理については、工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行う事業総合管理委員会等を通じて管理の徹底を図るとともに、国や地方公共団体等の関係者と情報を密に共有する。 また、過去の入札不適正事案を踏まえた再発防止のためのコンプライアンスの取組を引き続き徹底するなど、内部統制の取組につい	（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、リスク管理、コンプライアンスの推進、統制環境の整備、統制活動、円滑な情報共有等、内部統制の有効性を高める取組を実施する。 特に、機構は社会経済情勢の変化や想定できない事態に適切に対処しなければならない業務や多種多様な関係者との調整や連携が必要な業務を有しており、これらの業務には様々な事業遂行上のリスクが内在していることを踏まえ、理事長のリーダーシップの下、リスクの把握・対応を行う。中でも工程及び事業費の管理については、工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行う事業総合管理委員会等を通じて管理の徹底を図るとともに、国や地方公共団体等の関係者と情報を密に共有する。 また、過去の入札不適正事案を踏まえた再発防止のためのコンプライアンスの取組を引き続き徹底するなど、内部統制の取組につい	＜評価の視点＞ ・内部統制の有効性を高める取組を実施したか。 ・事業総合管理委員会等を通じて、事業遂行上内在する様々なリスクの把握・対応を行ったか。 ・工程及び事業費の管理について、国や地方公共団体等の関係者と密な情報共有を図ったか。	＜主要な業務実績＞ 社会経済情勢の変化や想定できない事態に適切に対処しなければならない業務や多種多様な関係者との調整や連携が必要な業務について、理事長のリーダーシップの下、業務遂行上のリスクの把握・対応を行うなど、内部統制の充実・強化を図った。 ○鉄道建設事業における工程及び事業費の管理 工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行う事業総合管理委員会等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で構成する会議体等を通じて、各工区の工事の進捗状況、事業費の執行状況、発生しているリスク要因等について体系的な情報共有を図った。 なお、内部監査において、上記会議体等を通じた工程・事業費管理について、実効性のある対応になっているかとの観点で監査を行い、ルールに則り、本社、関係者と適切に調整等を進め、課題解決に努めていることを確認している。	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 社会経済情勢の変化や想定できない事態に適切に対処しなければならない業務や多種多様な関係者との調整や連携が必要な業務について、理事長のリーダーシップの下、業務遂行上のリスクの把握・対応を行うなど、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＞ ―	

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
		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。	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。	・過去の入札不適正事案を踏まえた再発防止等のコンプライアンスの取組を徹底したか。	○ミッションミーティング 　中期計画等に基づいて各部署が特に注力して取り組む事項を“ミッション”として設定し、理事長をトップとした会議体「ミッションミーティング」を通じて、その着実な進捗を管理することに取り組むとともに、取組状況等について社内周知を行った。 ○内部統制委員会 　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開催し、過去の入札不適正事案を踏まえた再発防止のためのコンプライアンスの徹底も含めた、「令和５年度内部統制に係る取組計画」を策定の上、内部統制の取組みについて、実態把握、継続的な分析等を通じて、内部統制の充実・強化に取り組んだ。 ※「令和 5 年度内部統制に係る取組計画」における取組項目は以下のとおり。 -リスクに対する評価と対応 -統制環境の整備 -情報と伝達に係る取組 -ICT への対応 -内部統制システムのモニタリングと統制活動		

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
１０.	（２）人事に関する計画
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（２）人事に関する計画 機構の役割を果たすため、人材の確保・育成に関する方針を策定し、社会的要請に応えうる組織運営に努める。 その際、社会経済情勢の変化に伴い機構の業務が多様化していることも踏まえ、外部人材の積極的な活用、要員配置計画の柔軟な見直し等により、事業の進捗状況等に応じた重点的かつ効率的な組織運営を行うとともに、業務の質的・量的な変化を的確に把握し、将来を見据えた人材の確保・育成、技術力やノウハウの維持・向上を図る。 また、多様性の観点に留意しながら、働き方改革に積極的に取り組む。	（２）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。 具体的には、社会経済情勢の変化に伴い機構の業務が多様化していることも踏まえ、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、他機関の知見・ノウハウ獲得を加味した人事交流を行いつつ、各業務の進捗に対応するための人員の適正配置等柔軟な運用を行うとともに、女性活躍の推進など多様な人材が活躍できるよう働き方改革等に取り組む。 また、職員に求められるスキルの習得状況を可視化する取組を進めるほか、業務の遂行に必要となる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研修を実施するとともに、自己啓発活動を支援すること等を通じて、持続的な業務の質の向上等に努める。その際、今後さらに強化を必要とする業務分野については、積極的に外部研修等も活用する。	（２）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。 具体的には、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、他機関の知見・ノウハウ獲得を加味した人事交流を行いつつ、各業務の進捗に対応するため、特に鉄道建設事業の進捗に伴う人員の適正配置等柔軟な運用を行うとともに、女性活躍の推進など多様な人材が活躍できるよう働き方改革等に取り組む。 また、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スキルアップの取組を進めるほか、業務の遂行に必要となる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研修を実施するとともに、自己啓発活動を支援すること等を通じて、持続的な業務の質の向上等に努める。その際、今後さらに強化を必要とする業務分野については、積極的に外部研修等も活用する。	＜評価の視点＞ ・以下に記載の必要な取組を行い、組織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たか。 -人材確保、人事交流を行いつつ、人員の適正配置等を柔軟に行ったか。	＜主要な業務実績＞ ・人材確保に係る方針として令和5 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、44 名の新卒職員を採用した。また、即戦力として期待される 4 名の社会人を採用した。 ・定年退職者を引き続き雇用する再雇用制度及び特定の事務所に勤務し定例・定型的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け入れを行った。また、職員を他機関へ派遣し知見・ノウハウの獲得に努めつつ、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。 ・女性が活躍できる環境整備を目的として、新規採用者に占める女性比率の数値目標を掲げ、女子学	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 令和 5 年度新規職員採用計画に基づき、新卒職員や社会人の採用、再雇用制度の活用等により、業務の実情に応じた必要な人材確保に努めるとともに、鉄道事業者等他機関からの出向者の受け入れを行った。また、職員を他機関へ派遣し知見・ノウハウの獲得に努めつつ、業務量を考慮した人員配置を行った。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。 女性が活躍できる環境整備を目的として、女性採用施策を実施するとともに、多様な人材が活躍できる職場環境構築を目的とした各種研修を実施した。 さらに、働き方改革を推進するため、勤務制度の一層の充実に加え、多様な働き方を推進する月間を設け、各種取組みを実施した。 人材育成に係る方針としては、令和 5 年度研修実施計画に基づき、階層別研修及び業務別研修を計画どおり着実に実施した。	

				-働き方改革等に取り組んだか。 -職員に求められるスキルの習得状況を可視化する取組を進めたか。 -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研修を実施する等により、持続的な業務の質の向上等に努めたか。	生向けの採用リーフレットの作成や、女子学生向け採用イベントへの出展等積極的な女性採用の施策を実施した。 さらに、女性活躍推進の観点から、女性管理職が少なくロールモデルが描きにくい現状を踏まえ、女性職員を対象としたキャリアプランを主体的に考えるための研修を実施するとともに、多様な人材が活躍できる職場環境構築の取組みとして、全管理職を対象として、ダイバーシティについて理解を促進する研修を実施した。 ・働き方改革を推進するため、時差勤務制度の本格実施といった勤務制度の一層の充実に加え、多様な働き方を推進する月間を 11 月に設定して各種取組みを実施した。具体的には、一斉消灯日の設定等による定時退社の促進や、時間や場所にとらわれない柔軟な働き方のひとつであるテレワークの具体的なイメージを持てるよう、活用事例を紹介するなどの取組みを行った。 ・人材育成に係る方針としては、令和 5 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業務別研修を着実に実施した。なお、新規採用者に配慮する取組みとして、新卒採用職員及び社会人採用者を対象としたメンタリング制度の運用を継続した。 また、概ね入社 10 年目までの若手・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	また、SUP を導入し、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取組みとしての SUP の定着を図るため、面談実施など制度運用上のフォローアップに努めた。 このほか、主に若手職員のモチベーション向上の観点を踏まえた複数キャリアパス明示の取組みとして、他社事例を参考に具体的な検討を行った。 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＞ ―	

					況を可視化する取組みとして、スキルアッププログラム「(SUP)」を導入し、個人のスキルアップを通じた組織全体の技術力の底上げを目指すこととした。 　なお、制度導入初年度として、面談等の着実な実施のため制度運用上のフォローアップを行うともに、制度のブラッシュアップについて検討を行った。 　このほか、主に若手職員のモチベーション向上の観点を踏まえた複数キャリアパス明示の取組みとして、他社事例を参考に、複数のキャリアパスがあることについての概念的なイメージや、実在する職員のジョブローテーション事例等による多様なロールモデルを示す方針とし、具体的な検討を行った。		

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
１０.	（３）広報・情報公開の推進
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（３）広報・情報公開の推進 独立行政法人に求められる業務運営の透明性を確保するため、業務内容、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、ホームページ等で適切に公表するとともに、大規模プロジェクトに求められるアカウンタビリティ（説明責任）の重要性を踏まえ、主な業務の実施状況について、多様な発信手段を活用してタイムリーに情報発信を行う。 また、機構の業務に対する国民の理解を深め、機構の認知度を向上することにより、人材の確保や事業を円滑に進めることが可能となることから、対外的な情 報発信力の強化に取り組み、関係機関とも連携して、戦略的広報を推進する。	（３）広報・情報公開の推進 独立行政法人に求められる業務運営の透明性を確保するため、業務内容、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とともに、大規模プロジェクトに求められるアカウンタビリティ（説明責任）の重要性を踏まえ、主な業務の実施状況について適切かつタイムリーに情報発信を行う。 また、機構の業務に対する地元関係者をはじめとした国民の理解を深め、機構の認知度を向上させることにより、事業の円滑な推進や人材の確保を図ることを目的に、例えば、機構が手掛ける各種プロジェクトに係る内容やそのプロセス、さらには技術面での対応を紹介するなどにより、対外的な情報発信を強化する。併せて、関係機関とも連携し、SNS 等多様な発信手段の活用を図り、それぞれのターゲット層に応じたコンテンツを展開するなど、戦略的広報を推進する。	（３）広報・情報公開の推進 独立行政法人に求められる業務運営の透明性を確保するため、業務内容、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。 大規模プロジェクトに求められるアカウンタビリティ（説明責任）の重要性を踏まえ、主な業務の実施状況について、ホームページやYouTube、Twitter、広報誌などを積極的に活用して適切かつタイムリーに情報発信を行う。 機構の業務に対する地元関係者をはじめとした国民の理解を深め、機構の認知度向上を図ることにより、事業の円滑な推進や人材の確保が可能となることから、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業に向け、地元機運を醸成する開業式典や各種イベントの際に、関係機関とも連携して、SNS 等多様な発信手段を活用した戦略的広報を推進する。	＜評価の視点＞ ・業務内容、財務状況等について、ホームページ等において分かりやすく公表したか。 ・主な業務の実施状況について適切かつタイムリーに情報発信を行ったか。 ・対外的な情報発信を強化したか。 ・関係機関と連携し、SNS 等多様な発信手段の活用を図り、ターゲット層に応じたコンテンツを展開するなどの戦略的広報を推進したか。	＜主要な業務実績＞ 【業務運営の透明性の確保】 業務内容、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事項等アカウンタビリティに係る情報について、ホームページ等において分かりやすく公表した。〔図 10-3-1〕また、ホームページの運用にあたっては、月次のアクセス状況を把握した上で、ユーザー目線に立って表示や掲載内容を適宜更新した。〔図 10-3-2〕 【戦略的広報の推進】 ○主な事業の実施状況の発信 主な事業の実施状況については、ホームページ、広報誌、SNS を活用し、広報誌紙面と YouTube を連動させた現場レポートを投稿したほか、〔図 10-3-3〕鉄道事業者や航空会社と連携し車内誌や機内誌に記事掲載を行った。〔図 10-3-4〕 ○SNS の有効活用 SNS の活用においては、視聴の傾向を分析の上で、5 月より YouTube のショート動画を追加し、北陸新幹線（金沢・敦賀間）開業前に職員が軌道上で監査・検査	＜評定と根拠＞ 評定：A 根拠： 開業前の新幹線軌道上で監査・検査を行う様子や機構事業に関するトリビアなど、視聴者を意識した特別感のあるコンテンツを、YouTube のショート動画や X（旧 Twitter）などの多様な媒体を通じて公開することで、対外的な情報発信の強化を図り、視聴者の機構事業への関心を高めることにつなげた。 また、NHK「ブラタモリ」への出演やインフルエンサーを通じた情報発信、報道機関へのブリーフィングなどにより、メディアに広く取り上げてもらうとともに、鉄道事業者とのコラボポスター制作や日本郵便とのコラボ切手の発行など他機関と積極的に連携することにより、戦略的広報を推進し、幅広い層の認知度向上につなげた。 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＞ ―	

					を行う様子や、北海道新幹線工事でのトンネル見学会など、より幅広い方々に閲覧してもらいやすいコンテンツを提供した。〔図 10-3-5〕 X（旧 Twitter）を通じた発信では、鉄道災害復旧支援等の新しい取組み、G7 広島サミットに利用された共有船 SEA SPICA の紹介などタイムリーに情報発信した。また、機構事業への関心を高めること等を目的に、投稿日にまつわる機構事業に関するトリビア（「＃今日は何の日」）を配信するなど、〔図 10-3-6〕視聴者を意識した SNS の有効活用に取り組んだ。 【メディア等との連携】 北陸新幹線の開業機運を高めるため、「ニコニコ超会議」での配信や TOKYOMX「ももいろインフラ―Z」、NHK「ブラタモリ」、地元テレビ局への出演やインフルエンサーを通じた情報発信の強化に取り組んだ。〔図 10-3-7〕また、鉄道事業者への鉄道施設管理引継ぎをセレモニー形式で実施し、〔写真 10-3-1〕鉄道災害調査隊の現地活動写真等を即時にメディアに提供し、〔写真 10-3-2〕包括的連携協定など新しい取組みは報道機関へのブリーフィングを実施することで、効果的に機構の活動を新聞・テレビ等のメディアに広く取り上げてもらうような工夫を行った。 【認知度向上に向けた取組】 機構の認知度向上を図るため、鉄道事業者とのコラボポスター制作や、〔図 10-3-8〕日本郵便とのコ		

					ラボ切手の発行、国土交通省の入口での広報展示を行ったほか、機構設立 20 周年の機会に合わせた「20 周年ロゴ」を制作し、名刺表示やポスターなどに活用した。〔図 10-3-9〕		

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
１０.	（４）環境への配慮
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（４）環境への配慮 機構の業務運営に当たっては、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。 また、職員に対する研修等の実施により、組織全体として環境に対する意識の向上に努める。	（４）環境への配慮 鉄道や船舶は環境負荷の低い、グリーン性を有する輸送機関であることから、これらの整備を着実に推進していくとともに、事業実施に当たっては、最新技術や豊富な実績に基づく知見・ノウハウを活用し、環境負荷低減に資する取組を積極的に実施する。 具体的には、「地球温暖化対策計画（令和３年１０月２２日閣議決定）」等を踏まえて機構で定める「第５期環境行動計画」に基づき、事業実施時において、温室効果ガス（CO2）排出量削減に向けた取組や生物多様性の保存のための対策などを推進する。なお、これらの取組の状況や成果については、「環境報告書」を毎年度作成の上、公表する。 また、組織全体として環境への知識・意識を向上させることを目的に、研修等を実施する。	（４）環境への配慮 機構で定めた「第５期環境行動計画」（令和５年３月）に基づき、温室効果ガス（CO2）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組のほか、事業実施に当たっては、最新技術や豊富な実績に基づく知見・ノウハウを活用し、環境負荷低減に係る取組を着実に推進する。 また、組織全体として、職員の環境への知識・意識の向上を目的とした研修等を実施する。 さらに、SDGs を意識しつつ、機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書２０２３」を作成し、ホームページ等を活用して公表するとともに、イベント等を通じて機構の環境・社会貢献面への取組を幅広く訴求するなど、適切かつ積極的に情報発信を行う。	＜評価の視点＞ ・以下に記載の必要な取組を行い、環境負荷低減に資する取組を実施したか。 -第５期環境行動計画に基づき、事業実施時において、温室効果ガス（CO2）排出量削減に向けた取組や生物多様性の保存といった環境負荷低減に資する対策を積極的に実施したか。 -機構における環境対策の取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を作成し、ホームページ等を活用して公表したか。 -組織全体として環境への知識・意識を向上させることを目的に、研	＜主要な業務実績＞ ・第 5 期環境行動計画に基づき、温室効果ガス（CO2）排出量削減に向けた取組みや生物多様性の保存といった環境負荷低減に資する対策を積極的に実施した。その一環として、部長クラスで構成する「環境コアメンバー会議」を設置し、各事業部門やオフィス部門における 2050 年カーボンニュートラルへの貢献をはじめとした更なる環境負荷低減活動について、例えば機構が事業主体となる鉄道建設工事により発生する CO2 の削減方策など、それぞれの部門の特性を踏まえつつ、中長期的な視点で、計画的かつ戦略的に取り組んでいくべく目標やその達成に向けたロードマップの検討などを行った。 ・機構における環境負荷低減の取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を作成・公表するとともに、その取組みを外部に向けてわかりやすく示すことを目的に、「環境 YouTube」（機構の環境への取組みを動画で紹介）を制作し、公開した。〔別紙 10-4-1〕 ・組織全体として環境への知識・意識を向上させることを目的とし	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 各事業部門やオフィス部門において、第 5 期環境行動計画に基づき、環境負荷低減に資する取組みを実施するとともに、更なる環境負荷低減活動の実施に向けて、それぞれの部門の特性を踏まえつつ、中長期的な視点で、計画的かつ戦略的に取り組んでいくべく目標やその達成に向けたロードマップの検討などを行った。 「環境報告書」の作成・公表や「環境 YouTube」の制作・公開などを通じて、機構の環境に対する姿勢を広く PR した。 全役職員向けに「e ラーニング研修」及び「環境セミナー」を実施し、組織全体として環境への知識・意識向上を図った。 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＞ ―	

				修等を実施したか。	て、全役職員を対象に、「e ラーニング研修」や外部の有識者による「環境セミナー」を実施した。〔別紙 10-4-2〕		

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
１０.	（５）施設及び設備に関する計画
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	―	（５）施設及び設備に関する計画 該当なし	（５）施設及び設備に関する計画 該当なし	＜評価の視点＞	＜主要な業務実績＞ 実績なし	＜評定と根拠＞ ― ＜課題と対応＞ ―	

Ⅰ　当事務及び事業に関する基本情報	
１０.	（６）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
当該項目の重要度、難易度	―

Ⅱ　各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	―	（６）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の補填 ・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、本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、本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	（６）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の補填 ・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	＜評価の視点＞ ―	＜主要な業務実績＞ ・建設勘定 実績なし ・地域公共交通等勘定 令和 5 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 0.3 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 5 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 1 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＞ ―	

令和５年度業務実績等報告書（別紙）

令和６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

3．（1）①　整備新幹線整備事業　※R5業務実績等報告書P１～９

図3-1-1-1　全国新幹線鉄道網（令和5年度末現在）

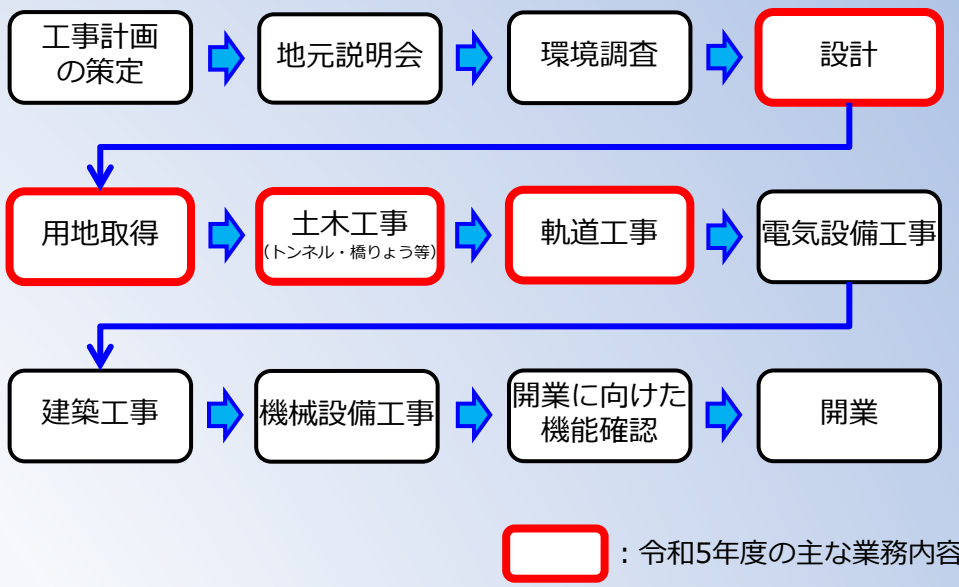
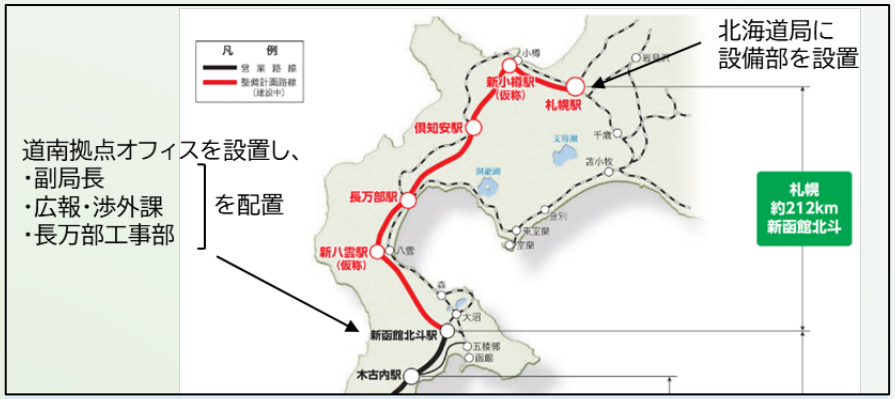
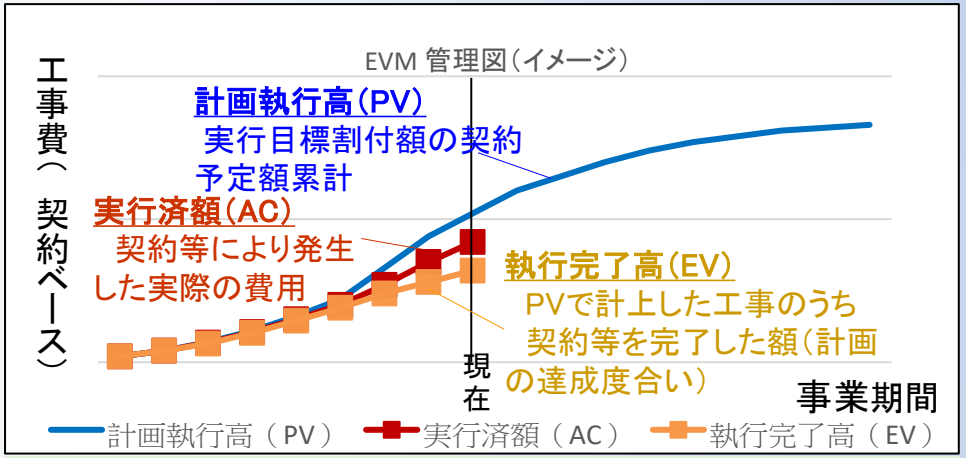


図3-1-1-2　北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の主な業務内容



【配置等の目的】
- 副局長　　：道南地域において抱える幅広い課題への対応強化
- 広報・渉外課：道南地域の関係自治体等との連携強化
- 長万部工事部：工事担当課と土木系の建設所の機能の一体的な運用
- 設備部　　：設備工事着手に向けた対応

図3-1-1-3　北海道新幹線建設局の組織体制



- 工程と事業費を同じ評価軸で定量的に管理する手法
- 評価指標は、工程に関するSPIと執行高に関するCPI
- SPI（EV/PV）,CPI（EV/AC）の閾値は90～110%

図3-1-1-4　EVM（Earned Value Management）のイメージ

3．（1）①　整備新幹線整備事業　※R5業務実績等報告書P１～９

北陸新幹線（金沢・敦賀間）監査・検査状況

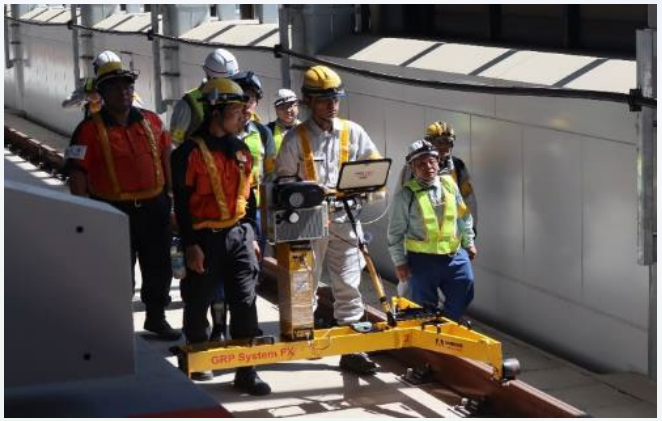


写真3-1-1-1
３次元レーザー建築限界計測システムの導入

札幌車両基地高架橋工事説明会資料より抜粋

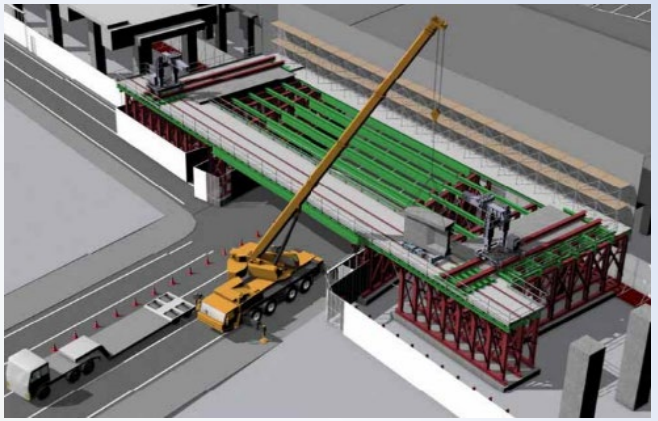


図3-1-1-5
BIM／CIMモデルの活用例（3D）

写真3-1-1-2
遠隔臨場の活用

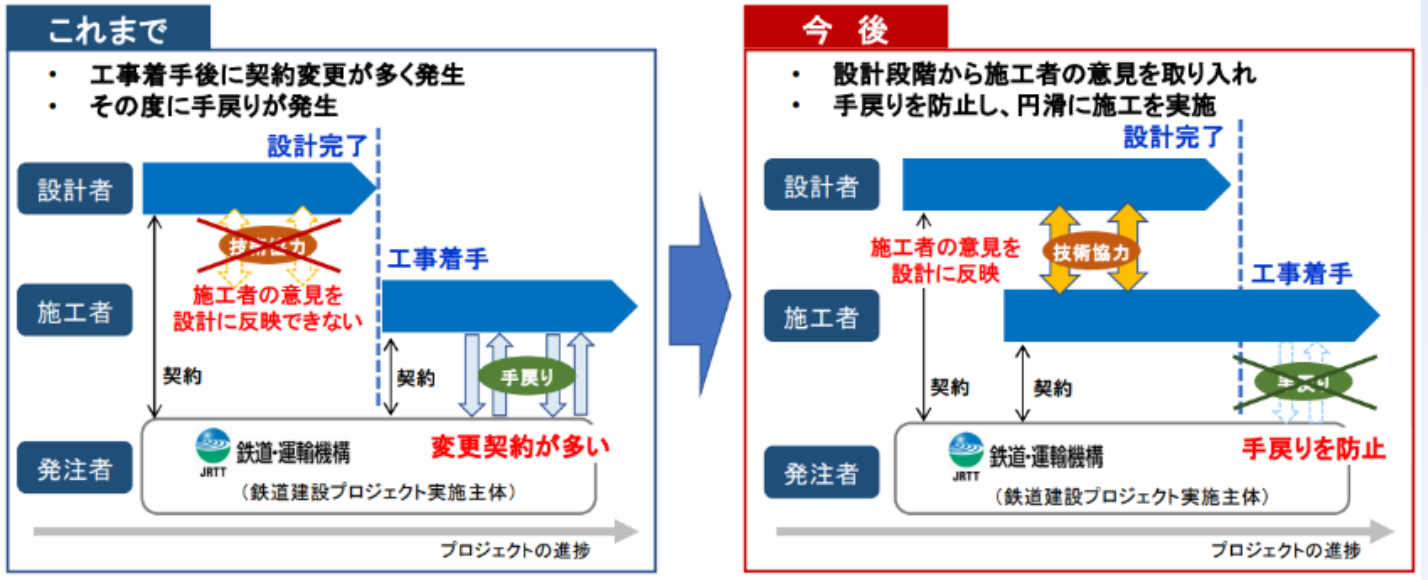


図3-1-1-6　ECI（Early Contractor Involvement）方式のイメージ

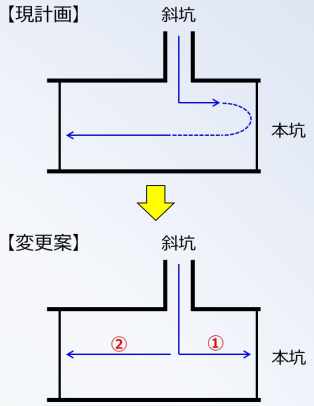
写真3-1-1-3
カーボンニュートラル試行工事における取組例

・ソーラーパネルの活用
・燃費改善添加剤の使用
・省燃費運転座学研修の実施 等

3．（1）①　整備新幹線整備事業　※R5業務実績等報告書P１～９

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

写真3-1-1-4　札樽トンネル（富丘工区）の施工状況



1方向掘削から2方向同時掘削に変更することにより、可能な限り工程短縮の工夫に努めた。

図3-1-1-7　新小樽(仮称)駅デザイン案

北陸新幹線（金沢・敦賀間）

写真3-1-1-5　地上監査・検査の状況（福井駅）

令和5年8月22日において、機構で初めて地上監査・検査の報道公開が実施された。（写真は施工基面検査の様子。）

写真3-1-1-6　出発式の状況（敦賀駅）

3．（1）②　鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施

※R5業務実績等報告書P９～１０

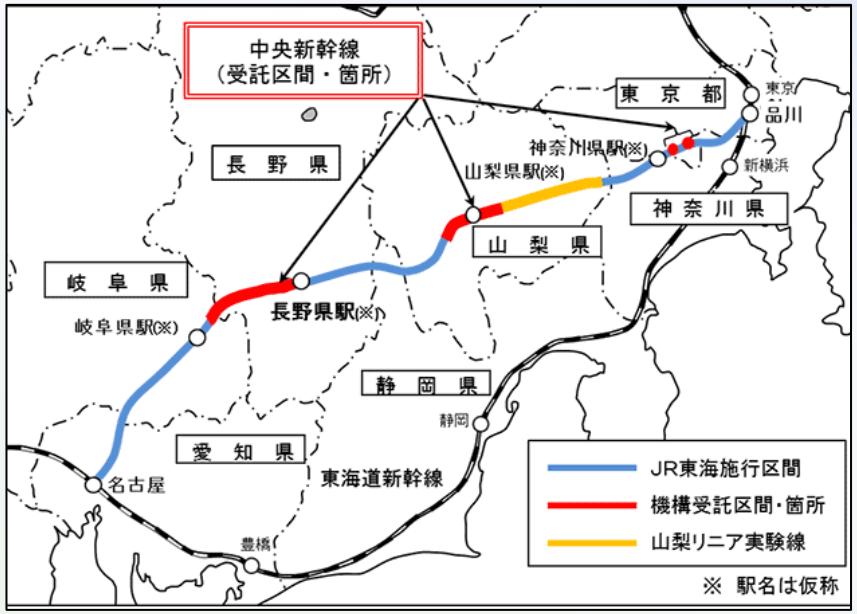


図3-1-2-1　中央新幹線の工事受託範囲

写真3-1-2-1　橋りょう工事の状況

図3-1-2-2
神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線及び
相鉄・東急直通線）の路線概要図

写真3-1-2-2
安全パトロールの様子

写真3-1-2-3
環状2号線道路復旧工事の様子

3．（1）③　鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援（a）自然災害からの復旧支援 ※R5業務実績等報告書P１０～１６

表3-1-3-1　鉄道災害調査隊の派遣状況（令和5年度）

調査区間	調査年月日	調査内容
大井川鐵道大井川本線（家山～千頭間）	令和5年6月19日～6月20日（2日間）	被災した個別の鉄道施設の被害状況及び復旧工事計画の調査
いすみ鉄道（総元～上総中野間）	令和5年9月14日	被災した鉄道施設の概況把握
小湊鉄道（里見～上総中野間）	令和5年9月22日	被災した鉄道施設の概況把握
くま川鉄道湯前線（人吉温泉～肥後西村間）	令和5年10月10日～11日（2日間）	被災した鉄道施設の概況把握
のと鉄道七尾線（和倉温泉～穴水間）	令和6年1月9日～10日（2日間）	被災した鉄道施設の概況把握

写真3-1-3-1　いすみ鉄道災害復旧調査の様子

図3-1-3-1　機構による技術的助言の一例

写真3-1-3-2、3-1-3-3
いすみ鉄道全線運転再開に伴う感謝状を受領しました！

鉄道災害調査隊の活動案件中、
いすみ鉄道は災害復旧した１例目の路線となりました。

写真3-1-3-4

指定公共機関通知書交付の様子

【左：谷内閣府特命担当大臣、
右：藤田理事長】

写真3-1-3-5　包括的連携協定締結
【左：ＩＲいしかわ鉄道　右：ハピラインふくい】

3．（1）③　鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援(b) 施設の老朽化などの社会的課題に対する支援等

※R5業務実績等報告書P１０～１６

支援先	支援内容	件数
中小民鉄	運行管理システムの情報提供など	2件
第三セクター鉄道	軌道積算歩掛	1件
第三セクター鉄道	新車導入に伴う線路荷重の相談	1件
第三セクター鉄道	桁の落下防止工	1件
中小民鉄	踏切誤作動への対応	1件
地方公共団体	軌道、信号移設歩掛、補償業務など	6件
第三セクター鉄道	法面予防保全の考え方　健全度評価	2件
地方公共団体	輸送力増強に関する検討	4件
第三セクター鉄道	配線改良（単線化の検討）	1件
中小民鉄	再構築に関するメニュー出し	1件
第三セクター鉄道	レール管理方法、曲線の速度の考え方	2件
地方公共団体	事業計画策定の支援	1件
中小民鉄	脱線防止ガードの強度検討について	1件
第三セクター鉄道	橋上ロングレール化について	1件
中小民鉄	連立工事費の精査	1件
第三セクター鉄道	法定協議会（再構築）の進め方	1件
第三セクター鉄道	法定協議会（再構築）の進め方	1件
第三セクター鉄道	法定協議会（再構築）の進め方	1件
第三セクター鉄道	橋梁の耐荷重照査	1件
第三セクター鉄道	構造物の長寿命化	1件
地方公共団体	電鉄の非電化化	1件
支援先合計：21者　　支援件数合計：32件		

表3-1-3-2　ホームドクターによる支援先及び支援内容

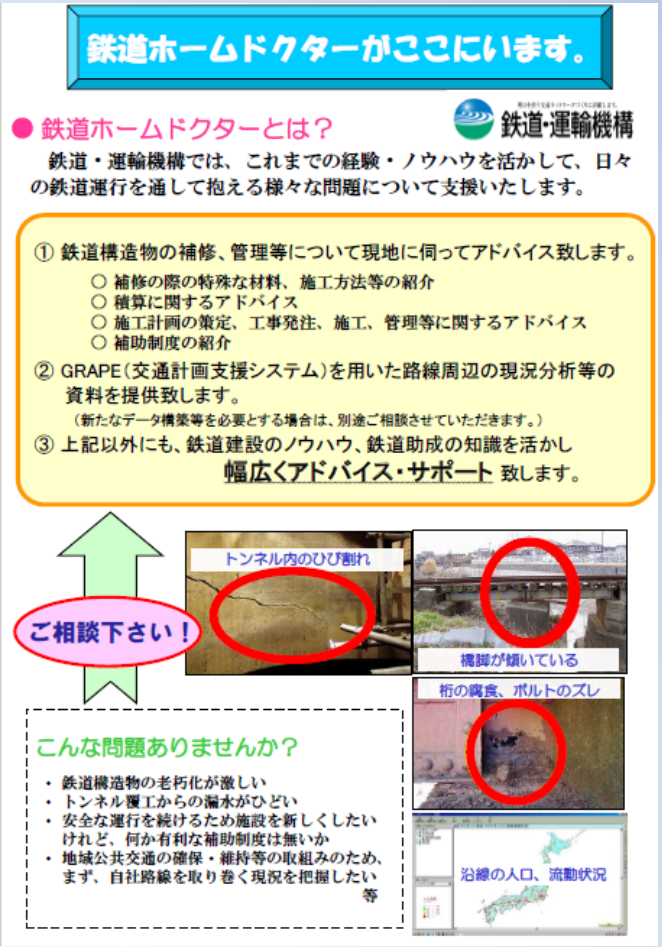


図3-1-3-2　鉄道ホームドクターのＰＲ資料

写真3-1-3-6　現地調査の様子（第三セクター鉄道）

3．（1）③　鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援(b) 施設の老朽化などの社会的課題に対する支援等

※R5業務実績等報告書P１０～１６

協会、協議会名	時　期
第三セクター鉄道等協議会	令和5年7月
	令和5年10月
	令和5年12月
第三セクター鉄道等道府県協議会	令和6年1月
（一社）日本民営鉄道協会	令和5年10月
東北鉄道協会	令和5年7月
関東鉄道協会	令和5年12月

協会、協議会名	時　期
北陸信越鉄道協会	令和5年4月
	令和6年3月
中部鉄道協会	令和5年11月
	令和6年2月
関西鉄道協会	令和5年12月
四国鉄道協会	令和5年11月
九州鉄道協会	令和5年8月
合　計	14件

表3-1-3-3　鉄道事業者や協会、自治体等会議への参加数

写真3-1-3-7　第三セクター鉄道等協議会 施設検討会における機構の技術支援のPRの様子

投　稿　先	題　目
交通新聞クリエイト（株）	鉄道災害調査隊を発足
（一社）日本鉄道施設協会	「鉄道災害調査隊」の結成について
（一社）全日本建設技術協会	鉄道災害調査隊を発足
（一社）日本鉄道技術協会	鉄道・運輸機構の災害復旧支援
（一社）日本建設機械施工協会	鉄道災害調査隊の発足及び被災調査支援活動について

表3-1-3-4　災害復旧に係る論文等投稿一覧

写真3-1-3-8　鉄道技術展での発表の様子

発　表　先	演　題
第21回技術研究会（主催：機構）	「鉄道災害調査隊」の創設 ー大井川鐵道の被災支援活動ー
（一社）日本鉄道施設協会 第38回総合技術講演会	「鉄道災害調査隊」を創設～大井川鐵道の被災支援活動～
鉄道技術展（主催：産経新聞社）	鉄道災害調査隊を発足　～鉄道施設の早期復旧を支援します～

表3-1-3-5　災害復旧に係る部外発表一覧

3．（1）③　鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援(c)鉄道ネットワークに係る計画策定等への支援

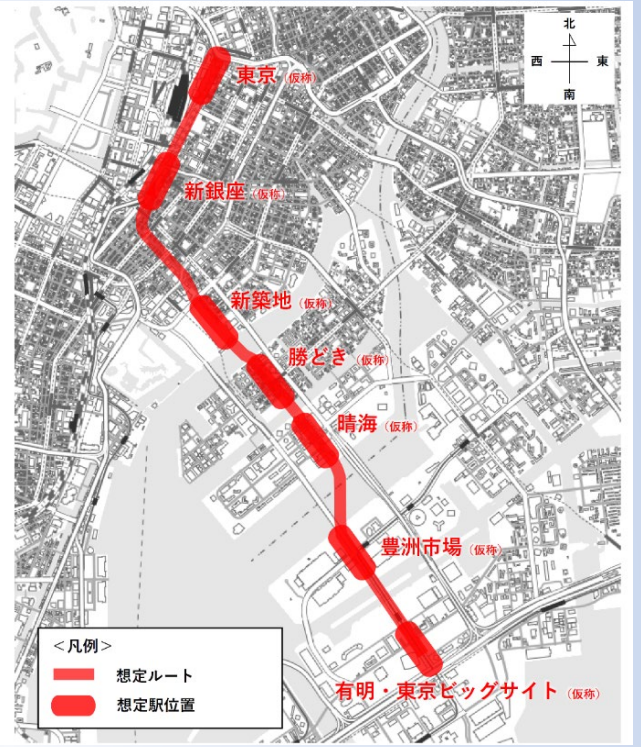
表3-1-3-6　令和5年度の受託調査等の実績　　※R5業務実績等報告書P１０～１６

調　査　名	委　託　者
地下鉄７号線延伸線整備計画に伴う調査業務（埼玉高速鉄道延伸）	さいたま市
成田高速鉄道アクセス線に係る基礎的調査	成田高速鉄道アクセス（株）
都心部・臨海地域地下鉄の検討に係る調査	東京都
道南いさりび鉄道の橋梁架替に係る調査業務	道南いさりび鉄道（株）
阿蘇くまもと空港アクセス鉄道のルート深度化に係る調査業務	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
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）
成田高速鉄道アクセス線に係る調査に関するアドバイザリー業務	成田高速鉄道アクセス（株）

図3-1-3-3　受託調査業務の一例（都心部・臨海地域地下鉄の検討に係る調査業務）

都心部･臨海地域地下鉄　路線概要

区間：東京駅（仮称）～有明･東京ビッグサイト駅（仮称）
駅数：７駅（東京駅、新銀座駅、新築地駅、勝どき駅、晴海駅、豊洲市場駅、
有明･東京ビッグサイト駅）※駅名は全て仮称
延長：約6.1km
事業費：約4,200～5,100億円
※事業主体の保有設備等により増減（令和４年 東京都による算出値）



出典：都心部・臨海地域地下鉄構想 事業計画検討会 事業計画案
（令和4年11月、東京都）

図3-1-4-1　「建設DXビジョン」コンセプト等

◆【コンセプト】 持続可能な社会に向けて”シンカ”する

1. 安全性、環境負荷等の社会的課題
   ➡ **更に安全で地球にも優しい鉄道交通に”進化”する**
2. 人口減少の深刻化と鉄道建設の担い手不足
   ➡ **これまで培った技術を承継し”深化”する**
3. 世界的に日本はデジタル技術の導入に遅れ
   ➡ **DXなど新たな技術を積極的に導入する組織へと”新化”する**

"シンカンセン"のネクストステージに向け機構の"真価"を発揮

機構設立20年を契機に、次の20年を担う若手・中堅を中心に
20～30年後に達成を目指す「建設DXビジョン」を策定

※R5業務実績等報告書P１６～２３

ローカル鉄道の維持・管理の省力化等の技術協力

工事の無人化

本社と現場の地理的概念をなくす

図3-1-4-3　「建設DXビジョン」で示す取組例

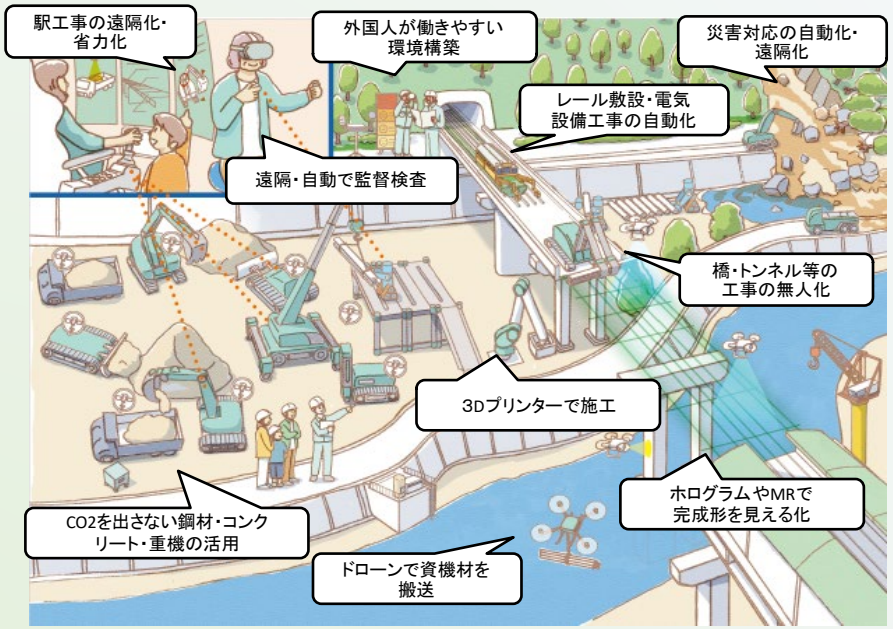


図3-1-4-2　「建設DXビジョン」鉄道の建設現場の“シンカ”

軌道モーターカーにカメラを取り付け、
走行撮影データで建築限界支障の有無を判定

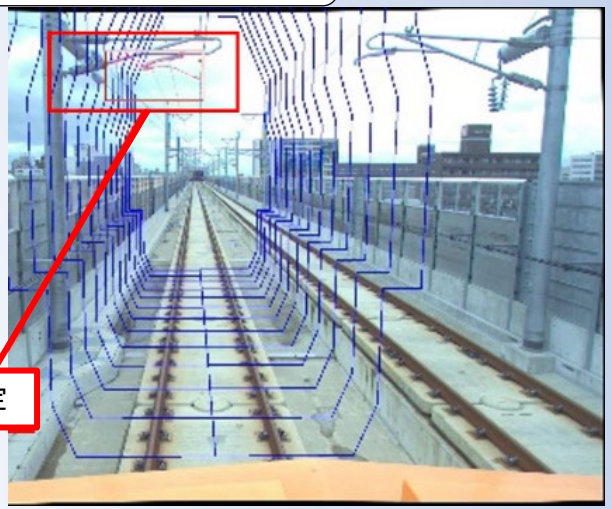


写真3-1-4-1　線路周辺画像解析システム

3．（1）④　鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組（b）技術開発の推進・公表

表3-1-4-1　令和5年度に取り組んだ技術開発テーマ一覧

※R5業務実績等報告書P１６～２３

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
	運転計画支援システムの研究開発
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
	山岳トンネルの盤ぶくれに関する研究
第 3 分科会：都市トンネル	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	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
	高架橋区間の合理的な構造検討に関する研究
第 5 分科会：土構造	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	CAモルタルに替わる充填材及び施工方法の検討
	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	完全密閉型ホームドアの開発
第 8 分科会：建築	トンネルに近接する駅における圧力変動等の検証
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
	変電ポストにおける接地系統の調査研究
	北海道新幹線（函館・札幌）に使用するポイントヒーターの調査研究

3．（1）④　鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組（b）技術開発の推進・公表

表3-1-4-2　令和 5 年度における技術開発テーマの例

※R5業務実績等報告書P１６～２３

テーマ	軌道スラブ自動敷設化の開発
担　当	第６分科会（軌道）
期　間	令和 2 年度～令和６年度
内 容	１．必要性、目的 軌道スラブ敷設は軌道スラブ敷設車（以下、敷設車）を用いて、運搬、敷設したうえで、門型調整器を用いて、軌道スラブの調整を行う作業である。 この施工法は、整備新幹線の建設でのみ行われており、波動性の高い工事であるため、技能者の継続的な育成・確保が困難な作業となっている。 このような背景から本開発は、電子情報化、機械装置化を通じて、自動敷設を目指すことにより、従来法の更なる脱技能化、効率化を目的としている。 ２．解決すべき課題・開発内容 （1） 解決すべき課題 ①軌道スラブの運搬 軌道スラブの運搬は、鉄製トロにより運搬し、ラップレール区間で敷設車に積替え、敷設箇所まで運搬している。一般に鉄製トロによる運搬が長距離となるため、敷設車による運搬は、軌道基地から遠方になるに従い待機時間が長くなる。作業効率化のため、敷設車への積替え作業時間の短縮が必要である。 ②軌道スラブの敷設 軌道スラブの敷設は、突起に支障しないように敷設するため、敷設車の移動により位置調整を行うと共に、敷設車内に作業員が入り、敷設の介助作業を行うが、狭隘作業となるため、安全性の向上が求められる。 ③軌道スラブの調整 軌道スラブの調整は、3点ゲージ及び門型調整器を用いて、合図者と作業員が連動しながら、軌道スラブの高さ、位置を微調整し、敷設精度を確保している。その作業は合図者、作業員の経験に依存しているため、脱技能化が必要である。 （2）開発内容 敷設車によるスラブ運搬・敷設作業、門型調整器によるスラブ調整作業、両面から技術開発を行い、最終的には、それらの機能を具備した自動敷設車の開発を行う。具体的な内容は、次のとおり。 ・敷設車による開発内容…揚重装置の開発/画像解析との連動/軌道スラブ種別の認識 ・門型調整器による開発内容…動力化/3点ゲージとの連動 ３．目標とする具体的効果 軌道スラブ敷設作業を自動化にすることで、作業員の技術力による敷設精度の差を解消し、労働者不足対策や作業環境の改善効果を図る。

写真3-1-4-2
軌道スラブ敷設

写真3-1-4-3
軌道スラブ調整状況

3．（1）④　鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組（b）技術開発の推進・公表

※R5業務実績等報告書P１６～２３

表3-1-4-3　専門家による査読付論文（論文投稿）

学会名等	発表先	件数
（一社）日本トンネル技術協会	トンネルと地下	2
（公社）土木学会	土木学会論文集	1
Elsevier	Chemosphere	1
計		4

表3-1-4-4　専門家による査読付論文（論文発表）

学会名等	発表先	件数
（公社）土木学会	第78回年次学術講演会	2
（公社）プレストレストコンクリート工学会	第32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	3
（公社）地盤工学会	第15回環境地盤工学シンポジウム	1
計		6

表3-1-4-5　論文投稿・発表に対する受賞実績

機　関　名	受　賞　名	題　目
プレストレストコンクリート工学会	優秀講演賞	北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）第５国縫架道橋の計画と設計
国際ジオシンセティックス学会日本支部	JC-IGS賞	鉄道におけるジオシンセティクスの活用
The 21st Global Joint Seminar on Geo-Environmental Engineering	Excellent Presentation Award（優秀講演賞）	Comparison of Arsenic Leaching Concentration from Excavated Rocks Between Pre-construction and Construction Phases of Hokkaido Shinkansen (北海道新幹線のトンネル掘削前および掘削中の調査における砒素溶出濃度の比較)

3．（1）④　鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組（b）技術開発の推進・公表

表3-1-4-6　機構本社技術研究会の演題

※R5業務実績等報告書P１６～２３

分類	演　題	講演者所属
第1日　令和5年10月4日（水）		
土木（トンネル）	調査坑の施工情報を活用し断層破砕帯を掘削　－中央新幹線、中央アルプストンネル（山口）－	関東甲信工事局
建築	競合工事が集中する建築工事の工程管理　－北陸新幹線、敦賀駅－	北陸新幹線建設局
軌道	基準器測量2.0	本社
土木（トンネル）	シールドトンネルの掘進管理と突発事象対応　－北海道新幹線、札樽トンネル（札幌）－	北海道新幹線建設局
監査・検査	開業監査・検査におけるICTの活用　ー九州新幹線（武雄温泉・長崎間）ー	九州新幹線建設局
機械	新型工事用機械装置の導入効果と今後の検証	東京支社
土木（トンネル）	SENS掘進中に出現した巨大な岩塊群の撤去　ー北海道新幹線、羊蹄トンネル（比羅夫）他工区ー	北海道新幹線建設局
電気	ATC地上装置送受信距離の拡大　ー北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）中間信号通信機器室配置ー	東京支社
建設DX	建設DXビジョンの策定	本社
第2日　令和5年10月5日（木）		
被災支援	「鉄道災害調査隊」の創設　ー大井川鐵道の被災支援活動ー	本社
用地	北海道新幹線札幌駅における大型商業施設の移転補償	北海道新幹線建設局
土木（トンネル）	ラムサール条約登録湿地の環境保全に向けたトンネル工事における取組み	北陸新幹線建設局

表3-1-4-7　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	開催日	講演数
東京支社	令和5年7月27日	11
北海道新幹線建設局	令和5年7月27日	12
北陸新幹線建設局	令和5年8月2日	8
九州新幹線建設局	令和5年8月3日	5
関東甲信工事局	令和5年8月30日	5
計		41

写真3-1-4-4　技術研究会発表の様子

3．（1）④　鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組（b）技術開発の推進・公表

表3-1-4-8　令和5年度の受賞実績一覧

※R5業務実績等報告書P１６～２３

機関名	受賞名	業績名等
「鉄道の日」実行委員会	第22回日本鉄道賞「大賞」	「新横浜線開業！つながる！相鉄線・東急線　～総延長約 250km におよぶ広域鉄道ネットワークの形成～」
（一社）日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞	相鉄・東急直通線、新横浜駅におけるTASCシステム地上・車上切替方式の考案
（一社）鉄道建築協会	協会賞（作品部門入選）	相鉄・東急直通線　新横浜駅
（一社）鉄道建築協会	協会賞（作品部門佳作）	相鉄・東急直通線　新綱島駅
（公社）土木学会	技術賞（Ⅱグループ）	神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の建設（既存ストックを活用した総延長約 250 kmの広域ネットワークの形成）
（公社）土木学会	環境賞	国内初の環境管理計画策定とラムサール条約登録湿地の環境保全に向けた取組み－北陸新幹線、中池見湿地付近深山トンネル等工事－
（公社）土木学会	田中賞	九頭竜川橋梁・新九頭竜橋
（公社）プレストレストコンクリート協会	作品賞	北陸新幹線九頭竜川橋梁・福井県道新九頭竜橋

学会名	（公社）土木学会
テーマ	「九頭竜川橋梁・新九頭竜橋」
内　容	九頭竜川橋梁・新九頭竜橋は芦原温泉駅と福井駅の間に位置し、一級河川九頭竜川を渡河する橋長約415mの7径間連続PC箱桁橋で、鉄道桁と道路桁の下部工を一体で整備・共用した整備新幹線初の鉄道・道路一体橋である。当初、鉄道橋と道路橋は別々で計画されていたが、機構と福井県が多様な面で連携を図り、下部工を共用する一体橋を実現した。 それぞれ単独橋として計画されていた時点では、鉄道橋の両端部で道路と立体交差する予定だったが、一体橋に変更したことで、新幹線と道路が並走する構造となり、立体交差が解消され、事業費の大幅な削減が可能となった。また、道路橋単独で施工する場合と比較して、道路橋の桁高の縮小が可能となり、橋梁自体のコスト縮減も実現した。このように、一体橋として施工したことで、事業全体で約３０億円の事業費を縮減した。 さらに、先行施工した新幹線桁工事で使用した仮設物を後発の道路桁工事でも使用することによって、仮設工事の削減と工程短縮を実現したほか、施工期間中には河川の流路を阻害しにくい長スパン仮桟橋等を採用し、瀬替えを不要とした。これらの工夫により、河川の環境負荷を大幅に低減し、魚類の遡上路の確保及び橋梁周辺が国の天然記念物に指定されている「アラレガコ生息地」の保全が実現した。 機構と福井県の連携、事業費の縮減、河川の環境保全等の取組みが評価され、土木学会田中賞を受賞した。

写真3-1-4-5　九頭竜川橋梁・新九頭竜橋

表3-1-4-9　令和 5 年度の主な受賞実績の概要

3．（1）④　鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組(c)人材育成

※R5業務実績等報告書P１６～２３

表3-1-4-10
主な資格の取得者数等

資格名称	令和5年度資格取得者数	令和5年度末現在の資格保有者数
博士	0人	13人
技術士	4人	127人
鉄道設計技士	1人	35人
一級建築士	1人	29人
電気主任技術者	1人	36人

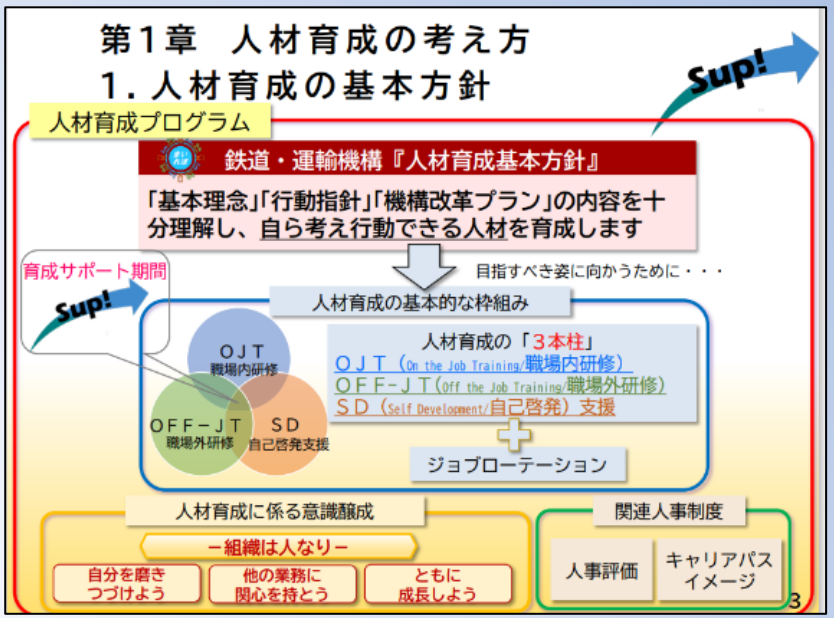
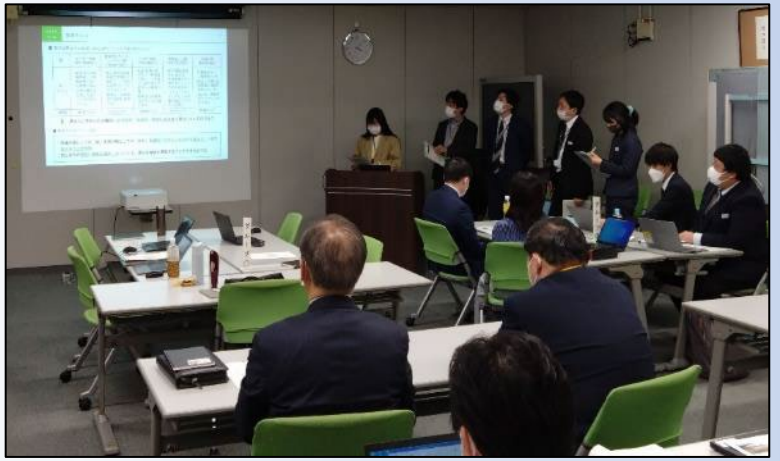


図3-1-4-4
SUPの取組み概要

表3-1-4-11　URとの勉強会・各回の取組み

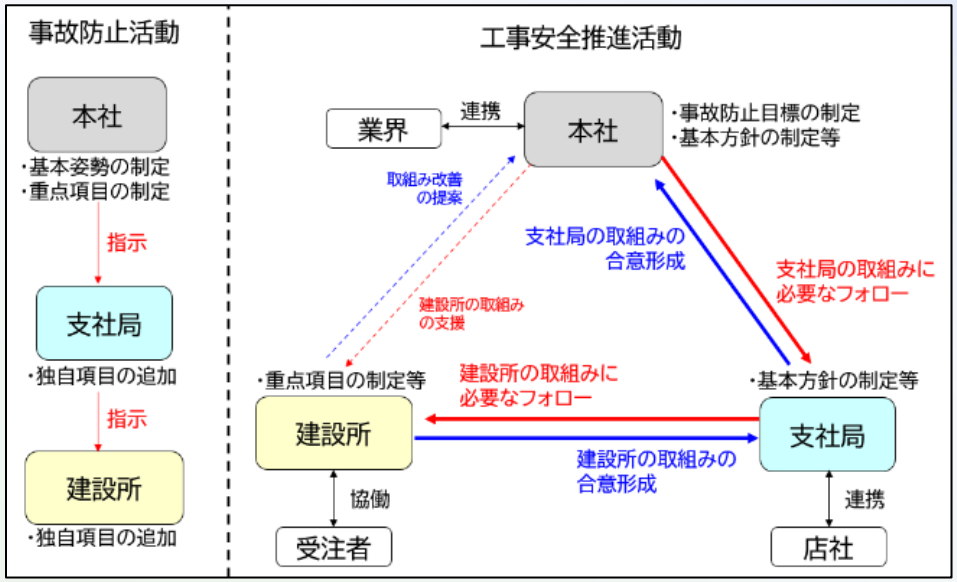
回　　数	内　　容
第１回（R4.8.4）	勉強会主旨説明、意見交換、UR・JRTT の事業紹介 講話（UR 中村理事、JRTT 平野理事長代理）
第２回（R4.9.29）	現地調査（新綱島駅：JRTT）、検討テーマ選定、グループ内打合せ
第３回（R4.10.26）	現地調査（品川駅周辺：UR、JR 東日本）
«現地調査（グループ別）»	
第４回（R5.1.26）	内藤廣先生講演会（JRTT「知のセミナー」参加） 各班の検討状況中間報告
第５回（R5.2.28）	各班発表、次年度に向けての方向性の検討
第６回（R5.4.26）	グループ毎の検討
第７回（R5.6.16）	岸井隆幸先生講演会（JRTT「知のセミナー」参加） 今年度上半期の調査テーマ、対象地域の選定経緯、行動計画について発表
«現地調査（グループ別）»	
第８回（R5.8.2）	中間報告（各班発表）
«グループ毎に、最終報告に向けた事務局との打合せを各 2 回実施»	
第９回（R5.10.6）	令和 5 年度成果報告会（各班発表）

写真3-1-4-6　URとの勉強会の様子



3．（1）④　鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組(d)鉄道建設工事における安全推進

図3-1-4-5　事故防止活動から安全推進活動



※R5業務実績等報告書P１６～２３

写真3-1-4-7　社労士によるコンプラ講習の様子

写真3-1-4-8　工事安全推進キャラバンの様子（北陸：ポイント脱線事故）

写真3-1-4-9　事故防止監査（現地）の様子

3．（2）　我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組

※R5業務実績等報告書P２３～２８

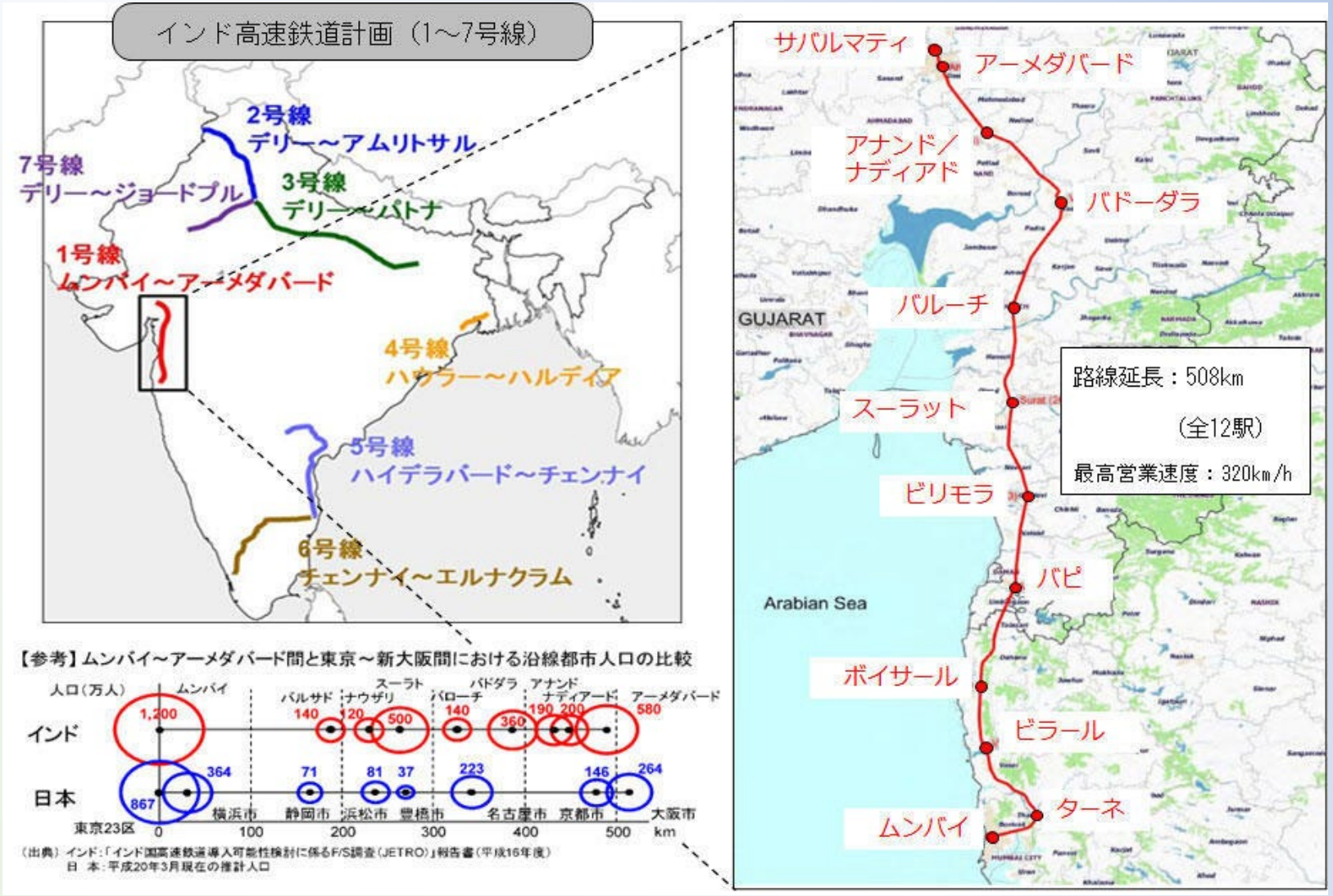


図3-2-1 インド高速鉄道計画の概要

※R5業務実績等報告書P２３～２８

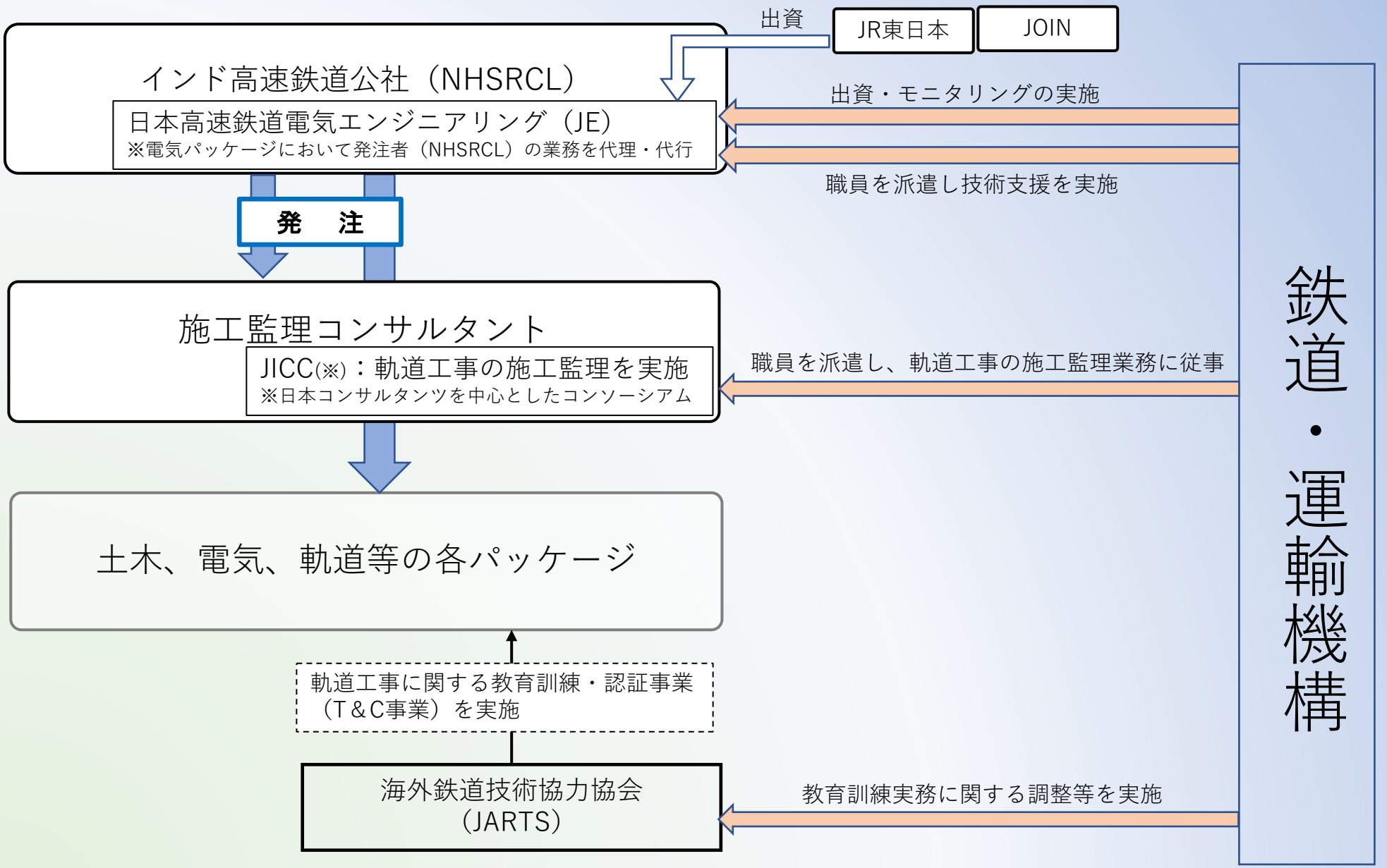


図3-2-2 インド高速鉄道計画 令和５年度実施業務に係る概略図

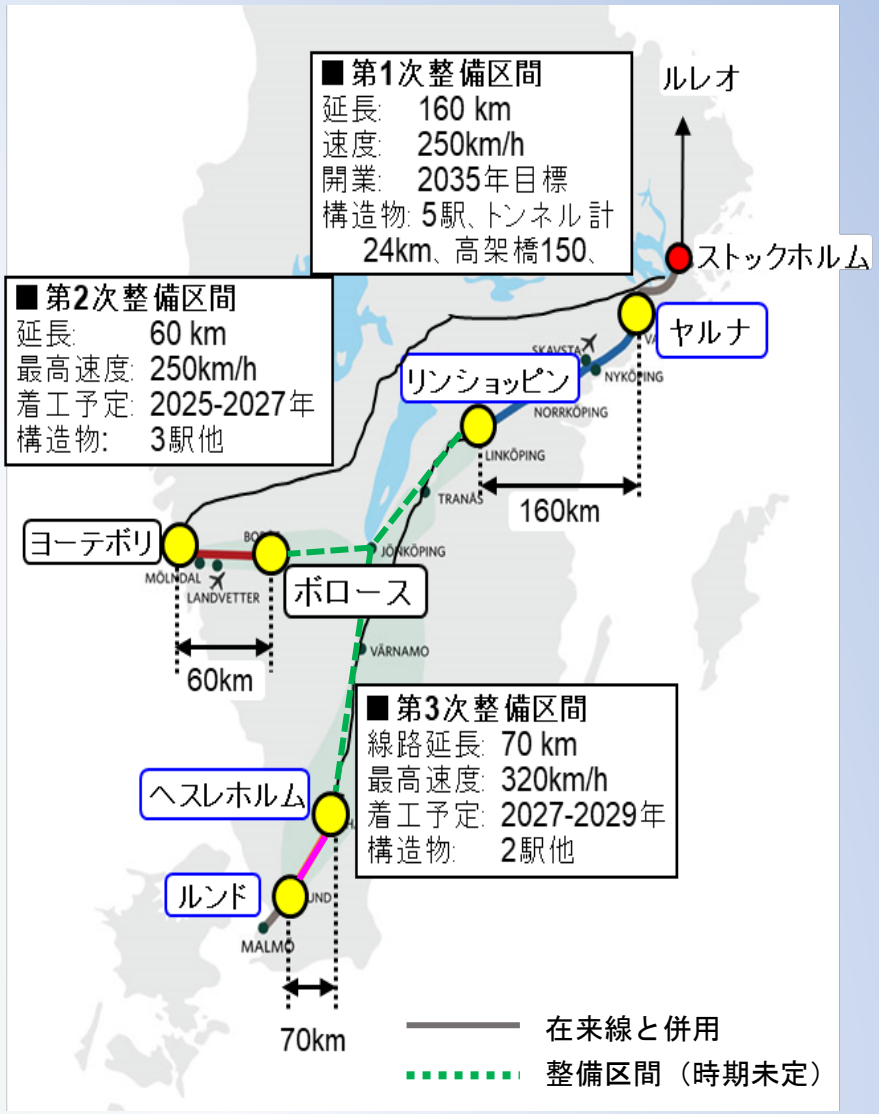
図3-2-3 スウェーデンにおける交通インフラ計画

計　画　概　要

総事業費：約3.8兆円(2021年)　削減目標：8450億円

総延長　：690km　（55億円/km）

- **第1次整備：ヤルナ・リンショッピン間事業費1兆400億円**
  2024年着工予定（令和5年度調査の対象範囲）
- 第2次整備: ヨーテボリ・ボロース間（計画凍結中）
  事業費5,200億円　2025-2027年着工予定
- 第3次整備: ヘスレホルム・ルンド間（計画凍結中）
  事業費3,250億円　2027-2029年着工予定



3．（2）　我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組

※R5業務実績等報告書P２３～２８

表3-2-1 専門家派遣数の推移（令和元年度年度～令和5年度）

年　　度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
専門家派遣数（人）	40	0	0	20	30

表3-2-2 研修員等の受入数の推移（令和元年度～令和5年度）

年　　度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
研修員等受入数（人）	435	0	0	25	59

表3-2-3 令和5年度 国際学術会議等への参加実績

会 議 等 名	主催者等	開 催 国（都 市）	時　期	発表数（件）
第21回地盤環境工学国際合同セミナー	地盤環境工学韓国地盤工学会	韓国（ソウル）	令和5年5月	1
世界トンネル会議	国際トンネル協会	ギリシャ（アテネ）	令和5年5月	1
PC橋に関する日越共同ワークショップ	ベトナム交通科学技術研究所 公益社団法人PC工学会工学会	ベトナム（ハノイ）	令和5年10月	1
持続可能な交通インフラセミナー	運輸総合研究所	ベトナム（ハノイ）	令和5年12月	1

表3-2-4
ISO/TC269委員会・作業部会等
（令和5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3-2-5 IEC/TC9の委員会・作業部会等（令和5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
	中立セクションシステム
	電力SCADA
	ＵＧＴＭＳ

3．（2）　我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組

※R5業務実績等報告書P２３～２８

写真3-2-1 各国との技術交流の様子

日瑞会議の写真

青函トンネル視察（韓国国土交通省、鉄道公団等）

写真3-2-2 国際業務に関する研修の様子

国際業務関係職員研修

3．（6）①　地域公共交通出資及び貸付け、②　物流融資

※R5業務実績等報告書P４４～４８

写真3-6-1-1
伊予鉄バス㈱のEVバス

図3-6-1-1
茨城交通㈱のキャッシュレス決済システム
利用イメージ（同社HPより）

写真3-6-2-1
ヤマトグループのEVトラック

図3-6-1-2
IRいしかわ鉄道路線図（同社HPより）

写真3-6-2-2
NEXT Logistics Japan㈱のダブル連結トラック

3．（7）②　会社の経営自立のための措置等

※R5業務実績等報告書P４９～５２

写真3-7-2-1
会社の経営自立のための支援
（一例：JR北海道 観光列車の導入）

写真3-7-2-2
会社の経営自立のための支援
（一例：JR四国 多度津工場の近代化）

１０．（３）広報・情報公開の推進

※R5業務実績等報告書P８４～８６

図10-3-1　アカウンタビリティに関する情報公開（機構HP）

1．組織に関する情報

（1）目的、業務の概要及び国の施策との関係

- 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）
- 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）
- 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令（平成15年国土交通省令第102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）
- 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律施行令（平成10年政令第335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施行規則（平成10年運輸省令第70号）
- 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書（平成15年10月機構規程第1号）（PDF：410KB）

（2）組織の概要（役員の数、氏名、役職、任期及び経歴並びに職員の数を含む。）

- 組織図（令和5年4月1日現在）（PDF：72KB）
- 役員一覧（役員の数、氏名、役職、任期及び経歴）（PDF：99KB）
- 役員の任命・解任（人事異動情報）
- 職員数（令和6年4月1日現在）（PDF：45KB）

業務内容別の職員数

- 業務内容別の職員数

図10-3-3　広報誌とYouTubeの連動
（「鉄道・運輸機構だより」夏季号、YouTube「北陸新幹線 敦賀駅」現場レポート）

月次アクセス数の多い
鉄道建設プロジェクトページ

	ページ	訪問者数
1	https://www.jrtt.go.jp/	24,428
2	https://www.jrtt.go.jp/ procurement/system/koukoku.aspx	12,352
3	https://www.jrtt.go.jp/ procurement/system/const-works.html	8,876
4	https://www.jrtt.go.jp/ procurement/system/const-services.html	7,855
5	https://www.jrtt.go.jp/ procurement/	6,689
6	https://www.jrtt.go.jp/ procurement/system/kekka_list.aspx	6,311
7	https://www.jrtt.go.jp/ project/hokkaido.html	6,229
8	https://www.jrtt.go.jp/ project/hokuriku.html	4,867
9	https://www.jrtt.go.jp/ inc/sp/header_construction.html	4,005
10	https://www.jrtt.go.jp/ procurement/system/mainitems-services.htm l	3,526
11	https://www.jrtt.go.jp/ procurement/system/kekka_body.aspx	3,155
12	https://www.jrtt.go.jp/ inc/sp/header_corporate.html	2,807

月次で**進捗状況など**更新

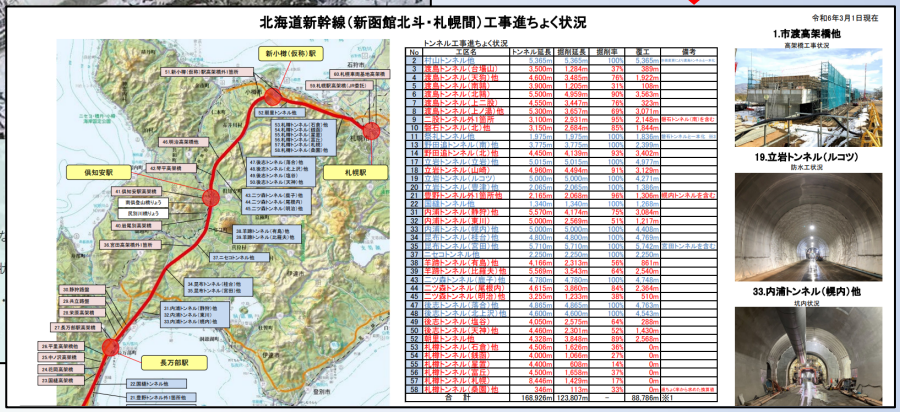


図10-3-2　月次アクセス状況を踏まえた内容の充実（機構HP）

１０．（３）広報・情報公開の推進

※R5業務実績等報告書P８４～８６

図10-3-4　航空会社と連携した広報活動
（JAL機内誌「SKYWARD」2023年10月号）

図10-3-5
YouTubeショートの活用

船のトリビア

#今日は何の日

図10-3-6
投稿日にまつわる機構事業に関するトリビアの投稿（X（旧Twitter））

TOKYOMX「ももいろインフラ―Z」

ママ鉄YouTuber
鈴川 絢子さん

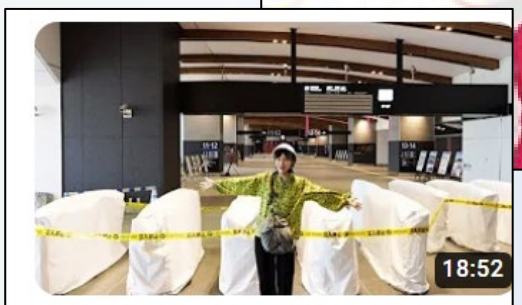


図10-3-7
メディア・インフルエンサーを通じた情報発信強化事例

※R5業務実績等報告書P８４～８６

X（旧Twitter）に
引継ぐ様子の動画を投稿

写真10-3-1
北陸新幹線（金沢・敦賀間）鉄道事業者（JR西日本）への鉄道施設管理引継ぎセレモニー

写真10-3-2
鉄道災害調査隊派遣時に同行取材（撮影データをメディアに提供）

京都駅サイネージ

図10-3-8　北陸新幹線（金沢・敦賀間）
鉄道事業者（JR西日本）との開業コラボポスター

図10-3-9　機構設立20周年ロゴを活用した
名刺及びポスター

別紙 10-4-1　環境YouTube「中池見湿地の環境対策 ～2024.3.16 北陸新幹線（金沢・敦賀間）開業！～」

【環境YouTube概要】

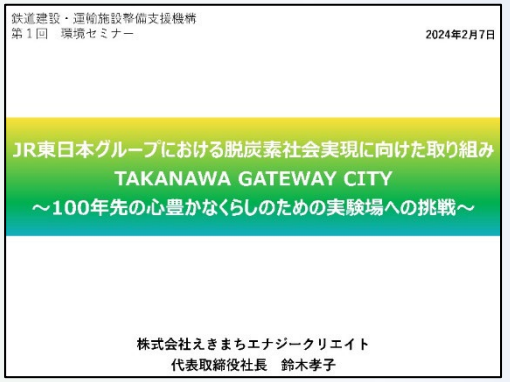
北陸新幹線（金沢・敦賀間）のルート上に位置する、福井県敦賀市の中池見湿地（2012年7月ラムサール条約登録）について、機構が工夫して取り組んできた環境保全対策を紹介するとともに、関係者へのインタビューなども盛り込み、同新幹線の開業に合わせてYouTube動画として公開。

環境YouTube公開プレス

別紙 10-4-2　環境セミナー「JR東日本グループにおける脱炭素社会実現に向けた取り組み TAKANAWA GATEWAY CITY ～心豊かなくらしのための実験場への挑戦～」

【環境セミナー概要】

株式会社えきまちエナジークリエイト代表取締役社長　鈴木様より、JR東日本グループにおける脱炭素社会実現に向けた取り組み、TAKANAWA GATEWAY CITYのまちづくりにおける環境・エネルギー技術の導入や挑戦について紹介。



環境セミナー資料表紙

株式会社えきまち
エナジークリエイト 鈴木社長