令和６年度業務実績等報告書

令和７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・・10
③鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援・・・11
④鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組・・・18
（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組・・26
（３）鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等・・30
（４）鉄道助成業務等・・32
①鉄道に関する補助金等の交付等・・33
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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
③中央新幹線建設資金貸付等・・35
（５）船舶共有建造等業務・・・37
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・・・39
②船舶建造等における技術支援・・・41
③船舶共有建造業務における財務内容の改善・・・43
（６）地域公共交通出融資業務等・・・46
①地域公共交通出資及び貸付け・・・47
②物流出融資・・・49
（７）特例業務（国鉄清算業務）・・・52
①旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等・・・53
②会社の経営自立のための措置等・・・54
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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・56
（１）組織の見直し・・・56
（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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・58
（３）調達等合理化の取組・・・61
（４）人件費管理の適正化・・・63
（５）一般管理費及び事業費の効率化・・64
（６）資産の有効活用・・66
５．予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画・・67
（１）予算、収支計画及び資金計画・・・67
（２）財務運営の適正化・・74
（３）資金調達・・75
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	B				
①整備新幹線整備事業	B○	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	B				
③　鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援	A○	A○				
④　鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組	A	A				
（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組	B	B				
（３）鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等	B	B				
（４）鉄道助成業務等	B	B				
①　鉄道に関する補助金等の交付等	B	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	B				
③　中央新幹線建設資金貸付け等	B	B				
（５）船舶共有建造等業務	B	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促進	A○	A○				
②　船舶建造等における技術支援	B○	B○				
③　船舶共有建造業務における財務内容の改善	B	B				
（６）地域公共交通出融資業務等	A	A				
①　地域公共交通出資及び貸付け	A	B				
②　物流出融資	A	A				
（７）特例業務（国鉄清算業務）	B	B				
①　旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等	B	B				
②　会社の経営自立のための措置等	B	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	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	B				
（３）調達等合理化の取組	B	B				
（４）人件費管理の適正化	B	B				
（５）一般管理費及び事業費の効率化	B	B				
（６）資産の有効活用	B	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	B				
（２）財務運営の適正化	B	B				
（３）資金調達	A	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	B				
（２）人事に関する計画	B	B				
（３）広報・情報公開の推進	A	A				
（４）環境への配慮	B	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	136 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	25 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	15 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	35 工区			
建設現場における脱炭素化の取組件数	―	―	21 件	26 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	454 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	129 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	5 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	0.1 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	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）	0件			
	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	20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	38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	523,973,480			
決算額（千円）	561,795,730	521,829,999			
経常費用（千円）	310,266,306	347,043,247			
経常利益（千円）	△2,512,882	△1,859,813			
行政コスト（千円）	1,206,031,362	347,760,228			
従事人員数（人）	1,323	1,243			

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、国土交通省と機構が共催している「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「有識者会議報告書等」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、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、安全確保に万全を期して事業を遂行する。 現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、特に以下の取組を行いながら、土木工事（トンネル工事や高架橋等工事）のほか、設備工事（駅舎、電気設備や駅・車両基地の機械設備の設計及び軌道スラブ製作等の軌道工事）を含めて全体工程の迅速かつ確実な進捗を図る。 ・有識者会議報告書等を踏まえ、事業費や進捗状況等の継続的なモニタリングを行いつつ、可能な限	＜評価の視点＞ ・以下に記載の必要な取組を行い、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）及び北陸新幹線（金沢・敦賀間）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。 -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。	＜主要な業務実績＞ ・北海道新幹線建設局（以下、「北海道局」という。）において、現場管理上の責任者を明確にし、系統横断的に施工監理を行うため、建設事務所を 6 箇所設置するとともに、工事課長とは別に、渉外を担当する管理課長を新たに配置した。〔図 3-1-1-1〕 ・鉄道技術センターを設置し、北海道新幹線を含む全国の建設プロジェクトを技術面から組織横断的に支援する体制を構築した。〔図 3-1-1-2〕 ・北海道新幹線では土木工事が最盛期を迎えているため、すでに開業を迎えた北陸新幹線建設局や九州新幹線建設局の人員を順次重点的に北海道局に配分し、北海道新幹線における課題対応にあたる体制を整えた。〔図 3-1-1-3〕 ・工程と事業費について、事業総合管理委員会を 6 回開催（北海道新幹線：4 回、北陸新幹線：2 回）し、理事長のトップマネジメントの下、一体的な管理の徹底を図った。 ・北海道新幹線においては、事業の	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 以下の取組により、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策の実施に努め、事業の着実な進捗を図った。 ○プロジェクト・マネジメントの強化・充実 北海道局における建設事務所の設置など、プロジェクト・マネジメントの強化・充実に取り組んだ。 ○資源の重点的配分 北海道新幹線においては、課題対応にあたる体制を整えるため、北陸新幹線建設局や九州新幹線建設局の人員を重点的に北海道局に配分した。 ○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 の運用により、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。	

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。	りの工程の工夫に努める。 ・北海道新幹線建設局において、プロジェクト・マネジメントの強化・充実のため、各系統（土木・設備）の施工監理等の機能を集約した組織として「建設事務所」を地域ごとに設置する。 ・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（EVM）を用いて管理する。 ・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とする環境負荷の低減に積極的に取り組む。 また、本年３月に開業した北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、地元の協力を得つつ高架下整備や環境対策等の着実な進捗を図る。 加えて、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。	-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。	進捗状況の継続的なモニタリングを行い、工程と事業費の状況を同時に把握するための指標（EVM）を用いながら事業を管理した。 〔図 3-1-1-4〕 ・北海道新幹線においては、令和６年５月に、機構から国土交通省へ、想定を上回る地質不良や働き方改革の実施等により令和12年度末の完成・開業については極めて困難と考えられるとの判断に至った旨を報告した。これを受け、国土交通省は、「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」を９回開催し、機構は、有識者会議における工程短縮策等の検討作業に対応した。有識者会議では、全体工程についての検討がなされ、令和７年３月に開業時期に関する今後の見通しが示された。 また、今年度新たに工事月報を公表することとし、トンネル各工区の進捗状況を掘削済延長等の数値のみではなく、青、黄、赤の三色で色分けして表示するとともに、工事が難航している工区を中心に、工事の状況を説明する動画を作成、公開し、一般の方にも工事の状況が分かりやすくご理解いただけるように努めた。加えて、今年度新たに沿線地区ごとに地域連携チームを設置し、沿線自治体と工事の進捗状況や各工区の課題の共有等に努めるとともに、北海道により設置された北海道新幹線札幌延	○関係者との情報共有 北海道新幹線では、有識者会議において、開業時期に関する今後の見通しが示されたほか、「地域連携チーム」や「北海道新幹線札幌延伸推進会議」などの場で、国土交通省との連携のもと、関係者と工事の進捗状況等を情報共有するとともに、関係者から必要な協力を得ながら事業を進めた。	

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	
				-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。	伸推進会議を通して、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先述の動画も用いながら情報共有するとともに、関係者から必要な協力を得て事業を進めた。 ・北海道新幹線においては、DX の推進のため、BIM/CIM を土木工事 18 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 35 工区で実施し、渡島トンネル（上二股）工区においては、衛星ブロードバンドを活用した坑内の通信エリア化を行い、坑内での音声通話やデータ通信の環境改善を図った。 　さらに、遠隔臨場のモデル工区であった渡島トンネル（上ノ湯）において、より信頼性の高い坑内通信環境を山岳トンネル建設現場内に構築し、運用した。〔写真 3-1-1-1、写真 3-1-1-2〕 ・建設キャリアアップシステム活用モデル工事について、これまでは必要と認めた一部の WTO 対象の土木工事を対象としていたが、対象工事を WTO 対象の全土木工事及び設備工事に拡大した。	○デジタル技術の利活用等 　北海道新幹線において、工事現場の情報を組織的に共有・伝達し、業務の効率化・高度化を図るため、DX の推進を図るとともに、建設キャリアアップシステム活用モデル工事の対象工事拡大などにより、生産性の向上に取り組んだ。	
				-環境負荷の低減に積極的に取り組んだか。	・環境負荷の低減を積極的に図るため、北海道新幹線の土木・軌道工事 26 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。そのうち 14 工区で工事現場でのカーボンニュートラルに資する取組を実	○環境負荷の低減 　北海道新幹線の土木・軌道工事において、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。	

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、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）及び北陸新幹線（金沢・敦賀間）について、事業の着実な進捗を図ったか。（再掲）	施した。〔写真 3-1-1-3〕 ・本社で定めた工事安全推進の基本方針に基づき、各地方機関においてそれぞれの工事内容等を考慮した基本方針を別途制定し、それを受けて各建設所等においても、自箇所に適した重点項目を策定して、受注者に周知、徹底した。 　また、発生した事故内容から重大事故につながるリスクを洗い出し、注意喚起情報の発出や担当者会議での取組実績確認を実施するとともに、事故報告書のデータを工事安全推進のイントラに掲載し、広く情報共有することで同種事故の再発防止に活用した。 　こうした取組を行いながら、建設中の整備新幹線の各線区について、以下のとおり着実に事業を進めた。 a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） ・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、地質不良が続いているトンネルにおいて、前方の地質状況を早期に把握するため、長尺ボーリングや空中電磁探査を実施したほか、工事が遅延している工区においては、以下に示す工程短縮策を実施し、または実施に向けた検討を行った。 （トンネル工区）	○安全推進 　各地方機関や建設事務所、建設所において、基本方針、重点項目を定め、受注者に周知、徹底した。 　また、注意喚起情報の発出や担当者会議での取組実績確認を実施するとともに、事故報告書を広く情報共有するなど、同種事故の再発防止に活用した。	

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	
					－２切羽施工 －工区境の変更 －インバートコンクリート・覆工コンクリートの先行施工・２班施工 －路盤鉄筋コンクリートの機械化施工 －シールドトンネル区間の器材坑の配置変更等 （明かり工区） －冬季施工 －緩衝工の鋼製化 －プラットホームスラブのプレキャスト化・門型クレーン採用 なお、工程短縮策の実施にあたっては、国内の総合建設業者、国立研究開発法人土木研究所・寒地土木研究所やトンネル技術協会などの実務者から構成される「北海道新幹線　地質不良対策等検討ワーキングチーム」において 11 回に渡り検討を行った。 ・円滑な工事の実施に向け、特に生コンクリートの需給が逼迫している北渡島地区において、令和５年度に、生コンクリート協同組合や公共工事発注機関、沿線自治体等に参画を求めて設置した「北海道新幹線（北渡島地区）資材調達連絡協議会」を活用して、生コンクリートの安定供給に向け、生コンクリート運搬車の北海道外からの調達や、骨材の追加調達、地域外プラントからの供給等を実施するととも		

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	
					に、休止中プラントの令和 7 年度からの再稼働に向け関係者との調整を実施した。 ・軌道工事において、通常よりも長大化したレールを現地に搬入することで、現地での溶接作業を効率化する等の工程短縮策を導入した。〔写真 3-1-1-4、写真 3-1-1-5、写真 3-1-1-6〕 ・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 95%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 工区中 20 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 84%となった。 ・高架橋工事については、全 20 工区で工事着手となり、PC 桁工事についても 5 件を契約した。 ・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 駅において、関係地方公共団体のデザイン推薦案に基づき、設計を進めたほか、昇降機などの設備についても設計を進めた。札幌駅については北海道旅客鉄道（株）（JR 北海道）に委託の上、工事を進めた。 ・軌道工事については、軌道敷設工事 3 件、レール溶接工事を 1 件契約した。		

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 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
				・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。	b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） ・地元の協力を得つつ高架下整備や環境対策等の着実な進捗を図った。〔写真 3-1-1-7〕 ・北陸新幹線（敦賀・新大阪間）について、国土交通省や地方公共団体とも連携し、環境影響評価手続きを進めてきたが、令和 6 年 12 月に開催された与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて、「小浜・京都ルート」の令和 6 年中の具体的な選定が見送られたことにより、準備書の公告・縦覧には至らなかった。 　一方、北陸新幹線事業推進調査については、施工上の課題を解決するため、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。また、「北陸新幹線事業推進調査に関する連絡会議」（6 回開催）において、調査結果について国土交通省・地方公共団体と情報共有した。さらに、令和 7 年 3 月には、国土交通省とともに京都府域の自治体を対象に「北陸新幹線の整備に係る取組について」の説明会を開催した。	北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、 地元の協力を得つつ高架下整備や環境対策等の着実な進捗を図った。 ○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、北陸新幹線事業推進調査を実施した。同調査においては施工上の課題を解決するため、地質や地下水状況等について可能な限り調査・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＞ ―	
	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	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	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	＜評価の視点＞ ・受託工事について、協定に基づ	＜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	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠：	

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	
	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。	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。	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、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、工事安全推進に取り組みながら適切に実施する。	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。 ・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。	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。このうち、非常口工事に関しては、協定の有効期限内に工事を完成させ、委託者へ引渡しを行った。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。 【神奈川東部方面線残工事】 ・地下駅地上部の復旧工事等の残工事について、安全面に配慮しながら着実に進めた。 ・事業総合管理委員会において、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、適切な事業管理に努めた。 〔図 3-1-2-2、写真 3-1-2-2、写真 3-1-2-3〕	中央新幹線については、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進めた。 　神奈川東部方面線の残工事等については、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、適切な事業管理を行い、安全面に配慮しながら着実に進めた。 　以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。 ＜課題と対応＞ ―	
	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	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	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、鉄道事業者等からの派遣要望を踏まえた国土交通省からの派遣要請に基づき、鉄道災害調査隊（RAIL-	＜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、令和 5 年度に発足した鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）（以下、「調査隊」という。）を、国土交通省鉄道局か	＜評定と根拠＞ 評定：A 根拠： 　鉄道災害調査隊は、令和 5 年度の活動で得られた知見を活かし、大雨により発生した土砂災害 2 件の派遣要請を、事故なく的確に調	

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	
	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	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られた知見については、鉄道施設の強靭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	FORCE）を現地に派遣し、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の復旧支援に取り組む。 　また、被災状況調査等を迅速かつ円滑に実施できるよう、職員に対する研修や鉄道事業者との意見交換等を通じ、人材の育成、ノウハウの蓄積を図る。 　さらに、鉄道災害調査隊の復旧支援活動で得られた知見については、今後の復旧支援はもとより、鉄道施設の強靭化に資するよう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。 (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・改修等に係る技術的なアドバイスを、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	・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。	らの要請に応じ、下記 2 件の事案に派遣し、被害状況の把握と復旧方法の助言等を実施した。そのうち、小湊鉄道の調査にあたっては、ドローンにより上空から被災箇所の全体像や周辺状況を速やかに把握することができ、調査活動の効率化・安全性向上が図られるとともに、土砂流出の範囲など、派遣当日に運行再開に必要となる作業が明確となったため、鉄道の早期復旧に寄与した。 ・復旧支援活動状況 ①しなの鉄道 8 名派遣（2024 年 4 月 22 日(月)1 日間）〔写真 3-1-3-1〕 ※被災内容は、降雨による線路脇の土砂流出。 ※被災箇所に関連して、近隣にある河川の護岸等の調査も実施。 ②小湊鉄道 7 名派遣（2024 年 9 月 6 日(金)1 日間）〔写真 3-1-3-2〕 ※被災内容は、台風の大雨による線路脇からの土砂流入。 ・年度初の鉄道技術センター発足に合わせ、「被災調査支援活動マニュアル」を改正。被災調査支援活動員を事前任命し、活動員の氏名・所属に加え、職種、保有資格、派遣実績を併記した名簿を取りまとめた。調査隊の派遣要請時には、被災内容等を勘案して、当該名簿から	査・助言して、鉄道施設の復旧に寄与した。土砂流入現場の状況把握にドローンを導入する前は、安全を確保し、人が近寄れる範囲で目視にて行っていたが、導入後は、上空から現地の状況をより詳細に確認できるようになった。この様に新技術の導入及びスキル向上により、調査活動の効率化・安全性の向上が図られるとともに、被害範囲を早期に把握することができるようになったため、鉄道の早期復旧にも寄与した。 　また、被災調査支援活動員の事前任命及び名簿取りまとめにより、要請内容に応じて迅速かつ最適なメンバーを選任・派遣できるようになり、派遣ニーズの多様化・高度化に対応した。 　加えて、復旧又は復興工事の円滑な施工を確保するための内規を整備したことで、調査後に機構が復旧工事を実施することになっても、円滑な施工が可能になり、より適切かつ早期の復旧が期待できるようになった。 　さらに、復旧活動支援に係る人材育成、ノウハウ蓄積を着実に実施し、いつ調査隊派遣要請があっても、安定して質の高い調査が行える体制が充実した。	

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	
	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。	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。	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や、必要となる能力の習得・蓄積について整理・検討を進め、鉄道事業者等のニーズを踏まえつつ支援に取り組む。 (c) 鉄道ネットワークに係る計画策定等への支援 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。	・復旧支援に係る人材の育成、ノウハウの蓄積を図ったか。	派遣する活動員を選定するようにした。〔図 3-1-3-1〕 ・「公共工事の品質確保の促進に関する施策を総合的に推進するための基本的な方針」（平成 17 年 8 月 26 日付け閣議決定）の変更を踏まえ、機構の復旧支援事業における復旧又は復興工事の円滑な施工を確保するため、復旧・復興建設工事共同企業体の取扱いについて内規を整備した。 ・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)、(公財)鉄道総合技術研究所 (以下、「鉄道総研」という。)等）への出向を開始した。 －調査隊派遣にあたっては、派遣実績がない又は少ない職員も一定数選任し、調査現場で経験豊富な職員からスキルやノウハウの継承を受けられるよう配慮した。 －小湊鉄道への派遣時に、調査隊として初めてドローンを飛行させ、メリットと課題を確認するとともに、線路敷からドローンを離発着させるスキルを蓄積した。 ・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		

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	
			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。		した。 －西日本旅客鉄道（株）（JR 西日本）：災害復旧や維持管理に関する情報交換会を実施 －鉄道総研：被災状況調査の連携・研修等について ・災害対応に係る研修の受講（令和6年度受講者総数136名） －ドローン飛行資格研修：2名 －民間ドローン研修：4名 －鉄道総研防災研修：2名 －地理空間情報研修（国交省）：1名 －災害研修：127名 ※災害研修は、機構が受託した三陸鉄道の復旧工事の概要や苦労した点、基準類整備の必要性等を、復旧工事経験者から発表してもらい、機構全体に災害復旧ノウハウを共有した。		
				・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。	・調査隊関係職員による活動振り返りを実施。今年度の活動の模範となる点や改善点等の抽出や共有を図るとともに、それらを機構の技術力の対外アピールにも活用した。〔写真 3-1-3-3〕		
				・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。	(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※」による鉄道事業者等への技術的支援を14件実施した。 　具体的には、①設備更新計画や維持修繕計画策定への助言、②既存設備の維持・改良方法について	鉄道ホームドクター制度や受託による技術的支援により、技術者不足で停滞していた施設維持管理や路線活性化などの技術的課題の解決に貢献した。特に、専門的調査や分析が必要な作業を要する受託は過去最高件数を記録しており、機構で有している知見を活用し、	

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	
					の助言、③工事積算方法の助言、④路線活性化、コスト縮減策の事例紹介などを、鉄道施設の各分野に精通した鉄道技術センター各部と相談・協力しながら実施し、相談元である鉄道事業者等のニーズに応えた。〔表 3-1-3-2〕 ※「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、簡易な技術的な助言や事例紹介等を行うことで、鉄道事業者等の課題解決を支援する制度。 ・鉄道ホームドクターの枠を超える、専門的調査や分析が必要な作業を要する鉄道事業者等からの相談については、技術的支援を受託により実施。令和 6 年度は、設備修繕計画の策定支援や設備の合理化（複線の単線化）に係る総合的な技術支援等、過去最高となる 11 件の技術的支援を受託し、鉄道事業者等からの高度な支援ニーズに的確に対応した。〔表 3-1-3-3、写真 3-1-3-4〕 ・各案件について、三次元点群データや人流ビッグデータ等のデジタル技術を活用した課題解決を検討し、各技術の導入に向けた研究を行った。 ・地方鉄道協会などの各種団体が主催する委員会等の場で、機構が行う地域鉄道への技術支援策を、	設備修繕計画の検討に対する支援・助言等を行ったことで地域鉄道の維持・発展に大きく貢献し、依頼元である鉄道事業者等からも高く評価された結果の受託件数と認識している。 　他方、地域鉄道に対する技術的支援のニーズ把握や機構の技術力アピールについて、地方運輸局、鉄道協会や地域鉄道事業者との協働をさらに深めたことにより、鉄道のニーズに沿ったより効果の高い支援が可能になった。 　加えて、勉強会や出向等により、技術的支援を実施できる職員を質・量ともに増やし、今後の更なる支援への対応準備も実現した。	
				・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。			

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	
				・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。	過去の建設実績や機構の経営資源(職種別人員構成、保有資格等)を織り交ぜて説明・アピールし、機構を活用した老朽化対策等の課題解決を呼び掛けた。また、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。〔表 3-1-3-4、写真 3-1-3-5、図 3-1-3-2〕 ・関東運輸局と協働して、地域鉄道事業者から、施設保守の実態や技術力の低下などの課題を取材し、以下の認識を共有のうえ、引き続き同局との協力態勢を構築した。〔写真 3-1-3-6〕 -地域鉄道事業者が有する施設の状態や修繕計画の妥当性についての適切な判断が機構に期待されているため、機構が有する技術力を十分に活かした支援が期待されている。 -機構の技術支援は、鉄道施設の維持管理に係る事業費の削減を通じて、補助金の効率的な執行にも資するため、更なる推進が期待されている。 ・中部鉄道協会が開催する土木講習会に、機構職員が講師として招待され、トンネル維持管理について講義と現地実演を実施して、参加者(管内地域鉄道事業者)のスキルアップを支援した。〔写真 3-1-37〕		

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	
					・鉄道施設の修繕計画全般について、各地域鉄道事業者から取材し、当該計画に内在する各種課題について、機構内で勉強会を開催して、国土交通省の基準、通達などの収集や情報共有、解釈の確認などを実施して、実践的な維持管理スキルの向上を図るとともに、課題解決に必要となる能力やその習得・蓄積の方策などについて検討を進めた。 ・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。また、その出向者による業務報告会を開催し、各出向者が実務で経験している鉄道施設の維持管理作業を把握し、機構の支援業務でも活用可能な作業ノウハウや能力の共有を図った。		
				・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	(c)鉄道ネットワークに係る計画策定等への支援 ・鉄道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、関係自治体、鉄道事業者等に対し、都市鉄道等利便増進法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、都	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、都心部・臨海地域地下鉄構想や埼玉高速鉄道線の延伸について調査を実施するなど、地方公共団体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。 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	
				して、鉄道計画に関する受託調査を実施したか。 ・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。	心部・臨海地域地下鉄構想や埼玉高速鉄道線の延伸に係る調査業務など、計 7 件の受託調査を実施し、それぞれの事業において調査の深度化を図った。〔表 3-1-3-5、図 3-1-3-3〕 ・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 6 年度においても同様に協力した。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、令和 5 年度に引き続き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、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に参画し、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	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	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、以下の取組を深度化するなど、更なる DX を推進する。 （ICT）	＜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、以下の取組を実施した。 ・令和 5 年 10 月に策定・公表した建設 DX ビジョンの実現に向け、ロードマップを策定し、4 月に公表し	＜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。 　DX の推進については、建設 DX ビジョンの実現に向け、鉄道事業者や建設関連業界団体等の意見を踏まえ、具体的な取組を網羅したロードマップを策定・公表すると	

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	
	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３	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、	・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 　また、令和５年１０月に策定、公表した「建設 DX ビジョン」に基づき新技術の導入について検討を進める。 　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、「電気工事設計等標準仕様書」を改訂し、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、新たな設計･施工法を公募する等、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		た。また、ロードマップに基づき各項目の取組を推進し、令和 6 年度の取組結果を公表した。〔図 3-1-4-1〕 （ICT） ・ICT 活用工事（土工）について、鉄道建設工事における暫定管理基準を策定し、施工を開始するとともに、さらなる効率的な管理方法の検討に着手した。〔写真 3-1-4-1、図 3-1-4-2〕 ・北陸新幹線において導入した 3 次元レーザー建築限界計測システムの課題と対応案を整理し、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検討やアプリによる帳票整理の導入に向けた試行を実施した。 （BIM/CIM） ･BIM/CIM を活用した 3D モデル等による施工計画検討や地元説明会等を実施した。 ・BIM/CIM を原則活用とする工事を令和 7 年 3 月現在、18 工区で導入した。 （遠隔臨場） ・令和 7 年 3 月現在、35 工区で導入した。 ･携帯不感地帯（トンネル坑内を含む）において、衛星ブロードバンド等、遠隔臨場に必要な対策を導入し、実施した。 ・山岳トンネル建設現場における信頼性の高い坑内通信環境を構築	ともに、各項目の具体的な取組を推進し、その取組結果を公表した。 　ロードマップで先行して取り組むこととした ICT 活用工事（土工）について、鉄道特有の厳格な管理基準を満たす暫定管理基準を我が国における整備新幹線事業で初めて策定し、現地にて施工を開始した。また、さらなる効率的な管理方法の検討に着手した。 　また、建設キャリアアップシステム活用モデル工事の対象範囲の拡大、月単位の現場閉所による週休２日制、週休２日交替制の導入、ECI 方式での新技術の活用、新技術活用促進工事の試行等、新たな契約・入札方式等を導入した。 　さらに、令和 6 年 4 月から建設業界においても、時間外労働の上限規制が適用されたことから、日建連とともに諸課題の解決を図るべく「働き方改革推進委員会」を立ち上げ、受注者の意見も踏まえて、より実効的な鉄道建設工事の業務効率化に資する複数の施策を策定し、過年度の施策も含めて網羅的に整理した「工事円滑化･工事関係書類スリム化等ガイドライン」としてまとめ、公表した。	

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	
	０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）	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。	技術開発成果の機構工事への活用状況について、引き続き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、これまで開発した技術のデータベース化を進めるほか、建設技術に係る各種学会等や、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等を通じて発表する。 (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、令和５年度から導入し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「スキルアッププログラム」の取組を浸透させることにより、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、国や他の独立行政法人、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。	・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。 ・社会的要請に対応した技術基準類の整備を進めたか。	し、運用した。 ・遠隔臨場を用いた工事等検査で実施可能な制度を構築した。 ・ECI 方式での新技術の活用、新技術活用促進工事を含む新たな入札契約制度を導入した。 ・建設キャリアアップシステム活用モデル工事について、これまでは必要と認めた一部の WTO 対象の土木工事を対象としていたが、対象工事を WTO 対象の全土木工事及び設備工事に拡大した。 ・週休 2 日制適用工事について、月単位の現場閉所による週休 2 日制、週休 2 日交替制を新たに導入した。 ・(一社)日本建設業連合会（以下、「日建連」という。）と共に「働き方改革推進委員会」を立ち上げ、出来形検測簿の省力化等を実施し、「工事円滑化・工事関係書類スリム化等ガイドライン」を作成・公表した。〔図 3-1-4-3〕 ・「土木工事標準示方書」の改正や、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 10 件実施し、講習会等を通じて関係者に周知、徹底した。		
			(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６年度の基本方針に基づ	・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。	(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	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	

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	
			き、業界団体とも連携しながら着実に進めていく。 　また、安全推進体制の強化として、新たに構築した事故データベースを活用しながら、事故原因分析のレベルアップ及び再発防止策の策定・実施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性向上に努める。 　これらに加え、研修等の充実により、職員の安全に対するさらなるマインドの醸成及びスキルの向上を図る。 　さらに、工事安全推進を図るべく、安全に資するデジタル技術に係る情報を収集・整理し、ＤＸの拡大に向け検討していく。 　上記（１）の取組を円滑に実施するため、全国の建設プロジェクトを技術面から支援するとともに鉄道整備に係るスキル・ノウハウの確実な維持・継承を担う組織として「鉄道技術センター」を新たに設置する。	-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。	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むなど、本社と鉄道技術センターとで連携して技術開発を推進した。 ※令和 6 年度の技術開発テーマ：30 件（うち、同年度から新規で取り組んだ 技術開発テーマ：12 件、令和 5 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〕 ・具体的には、品質確保や建設コストの縮減及び社会経済環境の変化のうち技術者の減少への対応として、鉄道構造物のコンクリートの施工性向上に向けた検討、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の検討を行ったほか、社会経済環境の変化のうち環境負荷低減を目的とした鉄道構造物の鋼材に関する検討、施設の長寿命化、ライフサイクルコスト低減を目的としたトロリ線の開発・試験などを行った。〔表 3-1-4-2〕 　また、今後の建設線区を見据え、高い水圧が作用する都市部大深度のシールドトンネルや開削トンネルにおける建設・維持管理コスト低減に寄与する防水技術の公募を	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）、プレストレストコンクリート工学会賞（土木部門作品賞）、鉄道建築協会賞（最優秀協会賞）など、基幹学会の賞を複数受賞した。	

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	
				-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。	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。 -シールドトンネルにおける信号・通信・電力設備の接地極の共用化による削減 本開発は、シールドトンネルの器材坑における電気設備の接地極について、シールドトンネルの遮水性の確保の観点で多数の施工が困難であることから、接地極数量の削減を実現するため、同一器材坑内において用途・目的別に区別していた7種類の接地極の共用化について模擬試験環境により検証したもので、そのうち6種類を共用化して削減し、2種類にすることが可能と判断できたため、今後北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、札樽トンネルのうち整備新幹線として初となるシールドトンネル区間に適用する。 -トンネルに近接する駅における圧力変動等の検証 本開発は、前後がトンネルに近接する新幹線駅を対象とし、列車が高速で通過する際に駅の旅客上家等に作用する圧力の変動を模型実験により検証したもので、旅客上家等の設計に必要な知見を得られたため、		

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	
					今後北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の新小樽駅旅客上家の実施設計において適用する。 ・技術開発成果については、主だったものを機構の技術研究会（土木学会認定 CPD プログラム）にて発表したほか、各種学会等への論文投稿や発表などを通じ、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、表 3-1-4-8、写真 3-1-4-3〕 また、機構の建設プロジェクトや建設技術について、学会等から高い評価を受け、土木学会技術賞、鉄道建築協会賞など複数の賞を受賞した。〔表 3-1-4-9、表 3-1-4-10、写真 3-1-4-4〕		
				・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。	(c) 人材育成 ・令和 5 年度より導入した、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）」により、組織の技術力の底上げを図った。また、育成者・被育成者を対象としたアンケートや育成担当者会議を行い、課題や対象者の所感を把握することで SUP の継続的な機能改善に努めた。具体的には、制度理解を深めるための小冊子の作成や、スキルアップが他項目より遅い傾向が見られた項目についての	人材育成については、SUP の運用により、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、育成者・被育成者を対象としたアンケートや育成担当者会議を行い、課題や対象者の所感を把握した。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、他法人との勉強会を実施するなど、その習得に向けた取組を行った。	

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	
				・講習や資格取得の支援等を行ったか。 ・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。 ・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。	補足資料、e ラーニングの作成を行った。〔図 3-1-4-5〕 ・面接指導等各種受験に関する支援を通じて、技術士等、業務関連資格の取得促進を図った。〔表 3-1-4-11〕 ・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)との間で令和５年度に引き続き勉強会を実施し、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 3-1-4-12、写真 3-1-4-5〕 (d)鉄道建設工事における安全推進 ・本社で決定した安全推進の基本方針を基に、各地方機関や建設事務所、建設所が、それぞれの工事内容等を考慮した基本方針及び重点項目を策定し、受注者に周知、徹底した。 ・日建連主催の「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、日建連から講師を招き、安全に関する講演を実施した。〔写真 3-1-4-6〕 ・日建連と共に「働き方改革推進委員会」のもとに「工事安全推進ワーキンググループ」を設置し、業界団体と連携して安全推進に取り組んだ。 ・中央新幹線の委託元である東海旅客鉄道(株)(JR 東海)主催の協議	安全推進の取組については、各地方機関や建設事務所、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、受注者に周知、徹底を図るなど、受注者等との連携を十分に図りながら進めた。また、安全講話、業界団体との連携、安全概論研修の実施等の様々な取組を通じて、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	
					会に参加し、事故情報等の共有に努めた。 ・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、安全概論研修（安全エキスパート基礎、応用）の実施等、工事安全推進に係る研修内容の拡充を図った。 ・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を実施した。 -学習管理システム（ｅラーニング）により教育プログラム作成、講習により安全意識の向上を図った。 -過去に発生した事故等（事故報告、ヒヤリハット）について、データベース化し、事故発生時の再発防止策の事故原因分析に活用した。 ・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 3-1-4-7〕 ・安全表彰（受注者・建設所）により、事故防止に対する意欲の高揚を図った。〔写真 3-1-4-8〕 ・北海道局の前進配置である建設事務所体制による、重大事故発生時の課題を洗い出し、万一に備えることを目的とした事故対策本部	―	

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	
				・工事の施工時において、デジタル技術の活用を図ったか。	設置・運営訓練を実施した。〔写真3-1-4-9〕 ・「工事安全推進担当者会議」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。 （１）の取組を促進するため、本社に鉄道技術センターを設置し、全国の建設プロジェクトを技術面から組織横断的に支援するとともに、鉄道整備に係るスキル・ノウハウの確実な維持・継承を推進した。		
	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	（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	（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	＜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。	＜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。 ○インド高速鉄道計画 ・インド高速鉄道計画について、国土交通省等の関係者との緊密な連携の下、（一社）海外鉄道技術協力協会（以下「JARTS」という。）からの業務受注によりインド高速鉄道信号・通信技術支援サービスに関する教材作成等を行った。また、JARTS の要請により講師 3 名を派遣し、インド軌道建設業界への教育訓練等を実施した。 ・国土交通省等の要請により、機構	＜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。 　インド高速鉄道計画に関しては、JARTS 発注の研修教材作成等の業務の実施や 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ったことなどにより事業推進に貢献した他、JE への役職員の派遣を行うなどの技術支援を行った。加えて、機構の整備新幹線の実績に基づく監査体制、内容、方法、検査フォーマット等を教示することにより、国内関係者が	

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	
	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	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。	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。	の整備新幹線の実績に基づく監査体制、内容・方法などに関する情報共有及び技術支援を行った。 ・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、図 3-2-2〕 ・（独）国際協力機構（以下「JICA」という。）の要請により、講師 1 名を派遣し、設計支援ワークショップにおいて講演を行った。 ・令和 3 年度に東日本旅客鉄道(株)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。 【国際協力業務】 ・令和 6 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 20 人、研修員等受入 38 人であった。〔表 3-2-1、表 3-2-2〕 ・国際学術会議等に役職員が参加	行うインド高速鉄道の開業監査計画の策定に寄与した。 　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。 　令和 5 年度のスウェーデン交通インフラ整備計画に関する調査で判明したスウェーデン側の関心が高い技術（スラブ軌道、雪害対策）に関し、同国の高速鉄道への適用検討の一助とすべく、整備新幹線の適用実績等を提言した。 　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	
	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））				した。（3 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委員会（以下「IEC／TC9」という。）の国内委員会・国内作業部会に職員 8 名が参加し、国際規格に関する日本原案の作成等に貢献した。〔表 3-2-4、表 3-2-5〕 ・機構の技術力や経験を活用し、スウェーデン、タイ及び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、令和 5 年度の同国の交通インフラ計画に関する日瑞鉄道協力会議等でスウェーデン側が関心を示したスラブ軌道や雪害対策について、意見交換を行った。〔図 3-2-3〕タイとの技術交流においては、9 月にタイ鉄道技術研究開発機構が国土交通省を訪問した際に、機構より業務紹介や構造計画についての説明を行った。併せて、北海道新幹線でのトンネル及び明かり工事の現地視察において、施工方法、品質管理方法など幅広い分野での情報交換を行った。〔写真 3-2-1〕イギリスとの技術交流においては、12 月にロンドンで開催された日英鉄道協力会議に参加し、機構からは、RAIL-FORCE に関する講演を行い、機構の業務の紹介を行った。〔写真 3-2-2〕		

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	
				・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。	【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 6 年度における研修及び国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 3-2-3〕 ○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 36 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（12 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文 Email 研修（5 名） ○研修（他団体実施） - JARTS が実施する海外インフラ展開人材養成プログラムに国際業務に従事する職員が参加（1 名） - 国土交通大学校が実施する国際建設協力研修に、国際業務に従事する職員が参加（1 名） -（一社）国際建設技術協会が実施する海外インフラ展開人材養成研修に国際業務に関心の		

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	
					高い職員が参加（2 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	（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。 ・令和７年度 譲渡区間：京葉線（都川・蘇我	（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、研修等による人材育成等を通じてモニタリング機能の強化を図りつつ、事業者ごとに当該貸付料及び譲渡代金を計画的かつ確実に徴収する。 なお、償還期間の変更を実施した、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５年度決算及び令和６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。 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	＜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。 ・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。	＜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。 ・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 40 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 67 件（鉄道事業者：7 者）、譲渡代金については民鉄線 72 件及び都市鉄道線 8 件の計 80 件（鉄道事業者：12 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 5 年度決算終了後ヒアリング及び令和 6 年度中間決算終了後ヒアリング等により経営状況等の把握を図り、償還確実性を適切に検証した。	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 貸付料及び譲渡代金について、147 件（鉄道事業者：19 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。	

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	
	交付する。	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。	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。	・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。	・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、火災検知施設定点消火施設、揚水ポンプ等の電力施設などの改修工事を行った。 上記維持管理に加え、光・電力ケーブルの敷設等のトンネルの利活用面での検討も行われており、適時適切な維持管理の実施、青函トンネルに関する情報の共有や対外的な情報発信、各種事業間の連携の強化のため、組織横断的な検討体制を構築した。 【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式会社に対して交付した。	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するとともに、適時適切な維持管理の必要性、青函トンネルに関する情報の共有や対外的な情報発信、各種事業間の連携の強化のため、組織横断的な検討体制を構築した。 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日本貨物鉄道株式会社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＞ ―	

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%	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%	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	244,410,809			
決算額（千円）	244,670,049	241,716,393			
経常費用（千円）	170,189,159	178,226,357			
経常利益（千円）	16,035,234	17,977,418			
行政コスト（千円）	1,099,831,568	178,226,357			
従事人員数（人）	20	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。	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	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	＜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。 -第三者委員会からの改善意見等	＜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 1,025 億円・60 件、額の確定 968 億円・67 件（うち現地審査を実施したもの 66 件）するとともに、全ての受け払い(110 件)について、請求から支払まで「30 日以内」、国の補助金受入から給付までについては全て「7 業務日以内」に実施した。 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等の実施にあたっては、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：根本 敏則 敬愛大学教授）を 2 回開催	＜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 6 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＞ ―	

	＜指標＞ ・補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績：平成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％）	象事業の適正かつ効率的な執行を支援するため、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。	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６年度回収見込額７２４億円）、無利子貸付資金（令和６年度回収見込額２６億円）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。	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。 ・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	（7 月、10 月）し、鉄道助成業務の実施状況等を審議していただくとともに、委員会資料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%）。 試行的に全国の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収と債務の償還】		

				還したか。	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６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：26 億円） 特例業務勘定に対する債務について、法令に基づき償還した。（償還額：927 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、債権の保全及び利子等の確実な回収を図る。	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を図る。	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図る。	＜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確実な回収（10 件）を実施した。	＜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。 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	30 件以上			
			実績値				
			34 件	30 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	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	11億円			

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	56,770,384			
決算額（千円）	41,006,620	47,946,963			
経常費用（千円）	24,567,082	22,921,600			
経常利益（千円）	615,343	1,075,870			
行政コスト（千円）	24,567,082	22,921,600			
従事人員数（人）	59	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主な理由は、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。また、建造支援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、組織体制を再編する。 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	＜評価の視点＞ ・以下の取組を行い、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。 ・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、必要に応じて見直しを検討したか。	＜主要な業務実績＞ ・以下の取組を行った結果、建造する船舶の政策要件該当延べ件数は 30 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】 ・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「内航船舶技術支援セミナー」を 10 月に大阪で開催し、今年度より先進二酸化炭素低減化船の要件に組み入れた連携型省エネ船の普及を図るため、海運事業者をはじめ造船所、舶用メーカー等の内航海運の関係事業者に向け、内航船の省エネ・自動化・労働環境改善の現況に関する情報発信を行い、政策効果の高い船舶の建造促進につなげた（令和６年度における先進二酸化炭素低減化船の内定隻数は４隻）。 ・建造支援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実施した。また、案件形成のための活動をより直接的かつ費用対効果のあるものにするため、案件形成活動方針を策定し、内航海運事業者に対する個別訪問を実施した。 【関係機関との連携】 ・4 月に開催された財務省理財局及び九州財務局鹿児島財務事務所主催（奄美市共催）の「奄美群島活性化応援セミナー」において、	＜評定と根拠＞ 評価：A 根拠： 10 月に大阪で開催した「内航船舶技術支援セミナー」において、内航海運の関係事業者向けに内航船の省エネ・自動化・労働環境改善の現況に関する情報発信を行うとともに、昨年度策定した案件形成活動方針に基づき、内航海運事業者に対する個別訪問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、30 件（対計画値の 100%）の実績となった。 また、財務省理財局及び九州財務局鹿児島事務所と連携し、4 月に開催された「奄美群島活性化応援セミナー」において、地元自治体の関係者等に船舶共有建造制度等の説明を行った。 昨年度要件を見直した「先進二酸化炭素低減化船」について、逓減率の確認方法の見直しや、技術調査を通じた最新の技術動向の情報収集を実施した。 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。		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） 〇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 〇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１８％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） 〇特定船舶導入計画の認定を受けた船舶		地元自治体の関係者等に向けて船舶共有建造制度や離島航路旅客船への技術支援に関する説明を行い、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】 ・「先進二酸化炭素低減化船」における二酸化炭素低減率の計算対象となる省エネ機器や技術データ等の確認方法について、実際の建造仕様や技術データ等の内容により即したものになるよう見直しを実施した。また、対象となる省エネ機器や各機器に適用される同低減率の将来的な見直し検討に資するよう、今年度の技術調査において最新の技術動向の情報収集を行った。 ・令和６年８月の技術委員会（理事長の諮問機関として共有船舶建造にかかる技術基準を審議する既設の委員会）において、「政策要件の技術的観点からの中長期的な見直しの方向性及び検討体制」として、同委員会の下にワーキンググループを新設して新たな外部有識者も招聘し、カーボンニュートラル燃料船への対応や SES の技術的な再整理、その他最新技術動向に関する調査、及びそれらを踏まえた制度改正に向けた技術的観点の整理検討に着手することとした。令和６年度は同ワーキンググループを令和７年１月に１回開催		

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	
					した。 ・内航海運分野の脱炭素化に向けた検討の場として令和３年４月に国土交通省海事局に設置された「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」に内航分野の技術知見に係る有識者として、さらには共有船主を含む内航業界の代表として参加し、地球温暖化対策計画の改定に向けた内航海運の2040 年度削減目標について検討を行う等、内航政策の意思決定プロセスの議論に貢献した。		
	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き続き求められている。 　特に、離島航路に就航する船舶	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。 　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	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。 　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	＜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。 ・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。	＜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】 ・職員の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、造船技術研修等（外部研修５件）を実施したほか、職員間での技術支援勉強会を 6 回、離島航路勉強会を４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。本年度の主な実績としては、省エネ・CO2 排出量削減に重点をおいた技術を搭載した SIMSHIP mk2（「SIM 」は Ships Integration Manager の略）の建造に際し技	＜評定と根拠＞ 評価：B 根拠： 　外部研修や勉強会の開催等、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。 　離島航路の新船建造における計画、設計段階の技術支援件数について、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（令和５年度からの累計で 14 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	

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	
	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。	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。	「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。		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運営する離島航路等に就航する船舶の建造にあたり、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」（内航船におけるバッテリー技術活用、内航船における自動化及び陸上支援の技術動向、廃食油回収・バイオ燃料活用の地産地消トライアルの３件）を実施した。 ・「内航ラボ」では、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結了させるとともに、ジャトロファ種子から精製されるバイオ燃料を船舶で使用するトライアルに向けた調整を行った。 ・10 月に大阪で開催した「内航船舶技術支援セミナー」において、連携型省エネ船の普及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、昨年度、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を	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	
					開始した。今年度は、廃食油回収からバイオ燃料の供給と運航までの一連のサイクルを試行する実証を、機構の技術調査として行った。 ・内航海運分野の脱炭素化に向けた検討の場として令和３年４月に国土交通省海事局に設置された「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」に内航分野の技術知見に係る有識者として、さらには共有船主を含む内航業界の代表として参加し、地球温暖化対策計画の改定に向けた内航海運の2040 年度削減目標について検討を行う等、内航政策の意思決定プロセスの議論に貢献した。 ・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	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	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、未収金残高についても引き続き縮減に努める。	＜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。 ・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。	＜主要な業務実績＞ ・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として設置した審査課において、より効果の高いモニタリングを実施した。 ・収益が悪化した事業者に対しては、財務状況や実態の正確な把握に努め、経営改善計画を提出させる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。 また、私的再生を目指す事業者に対して、他の債権者等との調整を	＜評定と根拠＞ 評価：B 根拠： 　審査や予兆管理を行う部署として設置した審査課において、より効果の高いモニタリングを実施した。 　事業者からのヒアリング及び利害関係者等の関係各所との協議・調整を行い、未収金の発生を防止した。 　繰越欠損金については、第５期中期目標期間中に 20 億円程度の	

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。	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。	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。		主体的に図り、弁済計画を含む事業再生計画の合意に繋げ、回収の確実性を高めた。 ・繰越欠損金については、財務改善に必要な事業量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 6 年度に 11 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 5 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 5 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	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、11 億円（令和 5 年度からの累計 17 億円）の縮減となった。 　機構ホームページにおいて、令和５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	
					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物流出融資 ―	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物流出融資 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	70,025,617			
決算額（千円）	14,918,447	50,693,480			
経常費用（千円）	3,793,230	3,967,170			
経常利益（千円）	65,466	67,276			
行政コスト（千円）	3,793,230	3,967,170			
従事人員数（人）	13	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主な理由は、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 　地域交通法第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行う。 　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、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 　地域交通法第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、研修等による人材育成等を通じて業務体制の強化を図りつつ、適切に業務を行う。 　さらに、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	＜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。 （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。	＜主要な業務実績＞ (a) 地域公共交通出融資 ・令和 5 年度より追加された交通 DX・GX を通じた利便性向上と経営力強化を図る取組に対する出融資制度において、計画的な人材育成等による体制整備・強化に取り組み、新規貸付け 3 件（伊予鉄道(株)、伊予鉄バス(株)、広島電鉄(株)）を適切に実行した。 ・伊予鉄道については、カーボンニュートラルへの貢献及びバリアフリー適合により利便性向上に資する省エネ車両の導入に要する費用を支援するため、令和 6 年 12 月末に 12.6 億円の貸付けを実行した。〔写真 3-6-1-1〕 ・伊予鉄バスについては、令和 5 年度に引き続き、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 12 月末に 3.1 億円の貸付けを実行した。〔写真 3-6-1-2〕 ・広島電鉄については、柔軟な運賃設定や地域サービスとの連携によりキャッシュレス化の促進や利便性向上に資する新乗車券システムの導入及びカーボンニュートラルとバリアフリー化に資する低炭素・低床車両の導入に要する費用を支援するため、令和 7 年 3 月末に 23 億円の貸付けを実行した。〔写真 3-6-1-3〕	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 　令和 5 年度より追加された交通 DX・GX を通じた利便性向上と経営力強化を図る取組に対する出融資制度において、計画的に人材育成等による体制整備・強化に取り組み、着実に支援の実績を積み重ねることで、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に貢献した。 　また、モニタリングを通じて、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。 　上のことから、中期計画等における所期の目標を達成し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	
	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。	付資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。 (b)都市鉄道融資 　認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で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。		・上記のとおり、地域公共交通事業者による交通 DX・GX の取組への支援（貸付け）を着実に実施した。なお、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したうえで実施した。 ・既存の出資（(株)ハピラインふくい、IR いしかわ鉄道(株)）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。 ・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 8 件（伊予鉄バス 3 件、(株)デジタルテクノロジー四国 2 件、茨城交通(株)2 件、伊予鉄道 1 件）を行った。 (b) 都市鉄道融資 ・令和 7 年 1 月 19 日に開業した北港テクノポート線整備事業に関して、令和 6 年 7 月末に(株)大阪港トランスポートシステム（OTS）に対する第二回目の貸付け（91 億円）及び令和 7 年 3 月末に大阪市に対する第 5 回目の貸付け（約 25.5 億円）を実行し、本事業への貸付けを完了した。〔写真 3-6-1-4〕 　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		

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	
					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 22 件（関西高速鉄道(株)8 件、大阪市 8 件、OTS4 件、東京地下鉄(株)2 件）を行った。		
	②物流出融資 　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、物流施設、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、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。	②物流出融資 　物効法第２０条の２の規定に基づき、物流施設、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、出資及び貸付対象事業を適切に評価し、出資を行うに当たっては中長期的な収益性が見込まれること等を、貸付けを行うに当たっては償還確実性等を確認した上で適切に業務を行う。 　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す。	②物流出融資 　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、物流施設及び物流 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出資及び貸付けを行う。 　出資及び貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資及び貸付対象事業を適切に評価し、出資を行うに当たっては中長期的な収益性が見込まれること等を、貸付けを行うに当たっては償還確実性等を確認した上で適切に業務を行う。 　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図る。 　また、研修等による人材育成等	＜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出資及び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。	＜主要な業務実績＞ ・令和6年度より制度が拡充され、物流 DX・GX の取組に対する出資制度が新たに追加されたが、計画的に人材育成等による体制整備・強化に取り組むとともに、規程類の整備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出資 1 件（Sustainable Shared Transport(株)（SST））を適切に実行した。 ・物流施設整備に対する融資制度及び令和 5 年度より追加された物流 DX・GX を通じた生産性向上と環境負荷低減を図る取組に対する融資制度においては、計画的に人材育成等による体制整備・強化に取り組むとともに、新しい分野に係る知見の習得（有識者ヒアリングほか）等の対応を適切に実施し、新規貸付け 3 件（ヤマトホールディングス(株)、五洋建設(株)、丸加海陸運輸(株)）を適切に実行した。 ・SST については、2024 年 5 月にヤマト HD の子会社として新た	＜評定と根拠＞ 評定：A 根拠： 　令和６年度から新たに物流 DX・GX の取組に対する出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・強化に取り組むとともに、規程類の整備等の対応を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予定通り適切に実行した。この実績により、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に対する支援の幅を拡大することができた。 　令和 5 年度より追加された物流 DX・GX を通じた生産性向上及び環境負荷低減を図る取組に対する融資制度において着実に支援の実績を積み重ねた。 　特に、五洋建設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り、時間的な制約もある中で、機構にとって初めての分野となるマリコン業界及び洋上風	

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	
			を通じて業務体制の強化を図りつつ、適切に業務を行う。 　さらに、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、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。		に設立され、標準パレットによる輸配送サービス及び共同輸配送のオープンプラットフォームを提供することで物流効率化を図り、物流 2024 年問題の解決に資する同社の取組を支援するため、令和 7 年 3 月末に 0.5 億円の出資を実施した。〔図 3-6-2-1〕〔写真 3-6-2-1〕 ・ヤマト HD については、流通業務の省力化を図るための拠点の整備・集約事業に要する費用を支援するため、令和 6 年 12 月末に 15 億円の貸付けを実施した。〔写真 3-6-2-2〕 ・五洋建設については、洋上風力発電建設時に風車の基礎を効率的に輸送することで CO2 排出量の削減に資する大型基礎施工船（HLV）の導入に要する費用を支援するため、令和 7 年 3 月末に 280 億円の貸付けを実施した。〔写真 3-6-2-3〕 ・丸加海陸運輸については、環境負荷の軽減とカーボンニュートラルへの貢献に資するバイオマス燃料港湾荷役・運送設備の導入に要する費用を支援するため、令和 7 年 3 月末に 1 億円の貸付けを実施した。〔写真 3-6-2-4〕 ・上記のとおり、新たに拡充された出資制度及び従来からの融資制度を通じて、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を実施した。なお、出資及び貸付けを	力発電事業に係る案件となったが、業界有識者に対してヒアリングを実施するなど知見の獲得に努めた結果、適切な審査を経て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＞ ―	

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	
					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、出資については中長期的な収益性が見込まれること等を、貸付けについては償還確実性を確認するなど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７件（日本自動車ターミナル(株)2 件、ヤマト HD3 件、NEXT Logistics Japan(株)2 件）を行った。		

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	188,417,334			
決算額（千円）	121,976,081	173,011,256			
経常費用（千円）	47,315,084	49,807,821			
経常利益（千円）	△20,417,114	△24,679,176			
行政コスト（千円）	47,315,103	49,821,499			
従事人員数（人）	39	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。	＜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60,132 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、36,846,381 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 2,145,942 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 紙及び日本鉄道ＯＢ会報）により周知を図った。	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に年金費用等の支払を実施した。 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	
					【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や会社の企業価値の向上に向けた検討等を行った。		
	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	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	＜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、写真 3-7-2-3〕 1）助成金の交付 　JR 北海道：180 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：4 億円、本州四国連絡橋：22 億円 3）出資 　JR 北海道：390 億円 4）無利子貸付 　JR 貨物：163 億円 5）利子補給 　JR 北海道：1 億円、JR 四国：1 億円 6）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：54 億円、JR 四国：34 億円	＜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	
		に実施する。	に実施する。		※利率は、国土交通大臣が定める利率である 【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173億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 　組織体制については、令和６年度組織改正計画に基づき、全国の建設プロジェクトを技術面から支援するとともに鉄道整備に係るスキル・ノウハウの確実な維持・継承を担う組織として「鉄道技術センター」を新たに設置し、また、北海道新幹線建設局において、プロジェクト･マネジメントの強化･充実のため、各系統（土木・設備）の施工監理等に係る機能を集約した組織として「建設事務所」を地域ごとに設置する。さらに、神奈川東部方面線の事業の進捗に伴い、東京支社を廃止のうえ規模を縮小した東京工事事務所に再編するなど、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】 ○鉄道技術センターの設置 　鉄道整備の各分野に係る専門性の高い技術力・知見をもって、整備新幹線事業や鉄道施設の被災状況調査、鉄道ホームドクター等全国の鉄道建設プロジェクトを組織横断的に支援するとともに、開発した技術のデータベース化に取り組み、技術開発を推進するといった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組織として、鉄道技術センターを設置した。 ○鉄道技術統括役の設置 　鉄道技術センターの設置に伴い、組織横断的な技術開発や技術の蓄積・継承を推進し、技術系統全体を俯瞰した技術マネジメントを実施するため、また、鉄道施設等の建設に係る技術の総合調整に関する事項を総括整理するため、鉄道技術統括役を設置した。 ○共有船舶建造支援体制の強化 　共有船舶の新規建造案件決定までのプロセスにおいて、竣工まで	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 　「令和６年度組織改正計画」に基づき、鉄道建設プロジェクトを技術面から支援する鉄道技術センターを設置し、機構が持つ技術力を最大限発揮できるよう組織運営の効率化を図った。また、事業展開の状況に応じて円滑なプロジェクトマネジメントが可能な建設事務所の設置、事業の進捗に応じた組織体制の見直しを行い、業務の質的・量的な変化に対応した機動的な組織編成を行った。 　以上から、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＞ ―	

					一貫して対応するため、共有船舶建造支援部を再編した。また、営業部門と審査部門を明確に分け、牽制機能を働かせるため、審査業務を共有船舶建造支援部から共有船舶企画管理部へ移管した。 【地方機関】 ○北海道新幹線建設局における建設事務所の設置 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の建設プロジェクトについて、現場管理上の責任者を明確にし、系統横断的に施工監理を行う組織として建設事務所を地域ごとに設置、プロジェクトマネジメント体制を強化した。 ○各事業の進捗に応じた組織体制の見直し 神奈川東部方面線の事業進捗及び鉄道技術センター設置に伴い、東京支社を廃止し、東京工事事務所を設置した。 北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事進捗及び開業に伴い、組織体制の見直しを行った。		

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%	95.5%				

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６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。 ・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。	＜主要な業務実績＞ 【情報システムの整備及び管理】 　情報システムの適切な整備及び管理については、「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、実施した。 　また、PMO（ポートフォリオ・マネジメント・オフィス）により、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。 　さらに、内容の高度化・複雑化に伴い、いくつかのシステム開発において管理上の困難が生じたことから、デジタル統括責任者の事務に関する意思決定を補佐し、情報システムの設計・開発等のプロジェクト管理をより一層適切に実施するため、役員級を委員とする	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 【情報システムの整備及び管理】 　PMO 及びデジタル統括アドバイザーによる情報システムに対する支援を実施したほか、情報システム総合管理委員会において情報システムのプロジェクトの目的・手段の妥当性、費用対効果に関して審議を行うなど、情報システムの適切な整備及び管理を行った。 【情報セキュリティ対策】 　「令和６年度情報セキュリティ対策推進計画」に基づき、研修や訓練を実施するなど、適切な情報セキュリティ対策を推進した。 【デジタル戦略の取組】 　ファイルサーバーのクラウドサ	

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。		情報システム総合管理委員会を新たに設置し、体制を強化した。 　また、同委員会において、情報システムのプロジェクトの目的・手段の妥当性、費用対効果に関して審議を計 5 回実施した。 【情報セキュリティ対策】 　「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 5 年 7 月 4 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 6 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。 　令和 6 年度に発生したインシデント事案については、同年下期の教育研修からテキストに追加し周知することで再発防止に努めた。 　また、同インシデント事案の国土交通省への報告の際に情報の一部を詳細に伝えなかったことから混乱する場面が見られた。この反省点を今後の対応に活かすため、インシデント管理責任者及びインシデント担当者間で共有することで体制の充実・強化に努めた。	ービスへの移行については、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である Box への移行を開始した。 　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＞ ―	

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	
					【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、共有フォルダについて「データ容量無制限化」、「コスト削減」、「外部との安全なファイル共有」を実現するため、ファイルサーバーから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である Box への移行を令和６年４月から実施中であり、令和７年度に完了予定である。 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 95.5%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%	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６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 6 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 6 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 6 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	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 令和 6 年度調達等合理化計画に基づき、鉄道施設に係る建設工事における一般競争入札での総合評価落札方式の実施率 100%を達成するとともに、従来、地方機関で調達していた電子複写機等の契約について取りまとめ、本社において一括で調達するなど、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。また、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	

				・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。	し、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。	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．	（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を踏まえ、比較的同等と認められる独立行政法人の給与及び人事院勧告に基づく国家公務員の給与改定による措置を参考にしつつ、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		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（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（人件費及び特殊要因（令和６年度は該当なし。）を除く。）の令和 6 年度計画予算は 6,336 百万円であり、令和４年度計画予算 6,556 百万円と比べ、220 百万円（△3.4%）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６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。 また、北海道新幹線における工事の進捗状況を踏まえ、例えば以	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 一般管理費は令和４年度計画予算と比べ、220 百万円（△3.4%）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、令和６年度調達等合理化計画に基づく合理化等に努めた。また、建設発生土の新幹線工事内等への有効活用、橋りょうの仮設計画や設備計画の見直し等、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年度計画予算と比べ、2 百万円（△3.1%）を削減。また、令和５年度に新規に追加・拡充された経費の令和６年度予算は、令和５年度計	

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。	下のコスト縮減に係る取組を実施している。 - 建設発生土の新幹線工事内での盛土等への有効活用 - 管理者との協議を踏まえた、橋りょうの経済的な仮設計画への変更 - 関係者との協議を踏まえた、変電所の経済的な設置計画への変更 - 軌道スラブの配筋見直しによる合理的な設計 ・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を除く。）及び業務経費（特殊要因を除く。）の令和６年度計画予算は 56 百万円であり、令和４年度計画予算 58 百万円と比べ、2 百万円（△3.1%）を削減した。また、令和 5 年度に新規に追加・拡充された経費の令和６年度予算は 21 百万円であり、令和５年度計画予算 22 百万円と比べ、1 百万円（△3.1%）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。	画予算と比べ、1 百万円（△3.1%）を削減しており、中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると考えられる。 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%	94.4%				

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	
（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、94.4%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６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 1,893 億円、海事勘定の共有船舶使用料収入が 236 億円であり、その他の勘定の業務収入も含めて合計 3,276 億円（構成比 46.8%）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 526 億円の交付を受け、助成勘定の鉄道助成 業務費の財源 1,004 億円と合わせて合計 1,531 億円（構成比 21.9%）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等として 827 億円、海事勘定の共有船建造費の財源として 196 億円、地域勘定の地域公共交通融資業務等の財源として 451 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 1,875 億円（構成比 26.8%）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 2,825 億円、地域勘定	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 　中期計画を踏まえ作成した令和 6 年度計画に基づき、適正に実施（国の補正予算等に伴う令和６年９月及び12月の予算変更を含む。）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＞ ―	

					の地域公共交通等業務関係経費が452 億円、特例勘定の特例業務関係経費が 1,163 億円であり、その他の勘定の業務経費も含めて合計4,838 億円（構成比 57.9%）を計上した。 借入金等償還は、建設勘定が1,710 億円、海事勘定が 216 億円、地域勘定が 16 億円、特例勘定が290 億円であり、合計 2,232 億円（構成比 26.7%）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６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	45,240	1,431	－	46,671	51,559	1,083	－	52,642	
地方公共団体建設費負担金	45,240	－	－	45,240	51,559	－	－	51,559	※1
地方公共団体建設費補助金	－	1,431	－	1,431	－	1,083	－	1,083	※2
政府出資金	－	－	1,000	1,000	－	－	－	－	※3
借入金等	14,800	63,490	4,910	83,200	14,800	63,034	4,907	82,741	
財政融資資金借入金	－	7,500	－	7,500	－	7,500	－	7,500	
民間借入金	－	11,990	3,910	15,900	－	11,534	3,907	15,441	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	14,800	44,000	1,000	59,800	14,800	44,000	1,000	59,800	
業務収入	103,135	56,741	32,549	192,424	101,938	56,720	32,502	191,160	
受託収入	－	－	41,843	41,843	－	－	27,405	27,405	※4
業務外収入	113	1,630	218	1,961	574	2,272	603	3,449	※5
他勘定より受入	80,372	1,411	22,051	103,834	81,854	1,079	20,545	103,478	
計	243,660	124,703	102,580	470,943	250,725	124,188	85,973	460,885	
支出									
業務経費									
鉄道建設業務関係経費	239,190	4,423	23,988	267,601	257,491	3,486	21,570	282,547	
受託経費									
鉄道建設業務関係経費	－	－	39,166	39,166	－	－	25,880	25,880	※6
借入金等償還	27,376	111,055	32,615	171,046	27,376	111,055	32,615	171,046	
支払利息	3,964	5,715	546	10,226	3,882	5,306	537	9,725	
一般管理費	3,961	164	897	5,022	3,802	156	638	4,596	
人件費	11,285	467	2,557	14,310	11,459	472	1,792	13,723	
業務外支出	10,094	607	3,199	13,900	8,023	523	2,917	11,464	※7
他勘定へ繰入	61	2,642	－	2,703	41	2,625	184	2,850	
計	295,932	125,074	102,968	523,973	312,075	123,623	86,132	521,830	

※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　民鉄線等事業において、事業の進捗が予定を下回ったことに伴う減
※3　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
※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　民鉄線等事業において、雑収入が予定を上回ったことによる増
※6　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
※7　消費税納付額が予定を下回ったことによる減

［人件費の見積もり］ 10,971百万円を支出する。
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				
	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	252,855	16,183	59,517	328,554	255,127	15,696	76,248	347,071	
経常費用	249,726	10,100	58,718	318,544	251,747	9,781	75,517	337,045	
鉄道建設業務費	248,677	9,858	57,068	315,604	250,667	9,478	55,089	315,235	
受託経費	－	－	1,357	1,357	－	－	19,777	19,777	※1
一般管理費	991	230	277	1,498	1,023	287	632	1,942	※2
減価償却費	58	12	16	86	57	16	18	92	
財務費用	3,013	6,038	535	9,586	3,339	5,514	527	9,380	
雑損	116	44	264	424	14	401	204	618	※3
臨時損失	－	－	－	－	27	－	1	28	※4
収益の部	252,855	14,109	59,452	326,417	255,127	13,875	76,181	345,184	
運営費交付金収益	－	－	8	8	－	－	4	4	※5
鉄道建設業務収入	99,694	7,810	48,465	155,969	99,670	7,291	46,725	153,686	
鉄道建設事業費利子補給金収入	－	11	－	11	－	11	－	11	
受託収入	－	－	1,357	1,357	－	－	19,777	19,777	※1
補助金等収益	－	－	－	－	－	－	1	1	※6
資産見返負債戻入	153,049	6,176	9,397	168,621	154,717	6,217	9,101	170,035	
資産見返補助金等戻入	149,032	6,149	1,032	156,213	149,520	5,895	825	156,240	
その他	4,017	27	8,365	12,408	5,198	322	8,275	13,795	※7
財務収益	1	0	－	1	699	104	－	803	※8
雑益	112	113	225	450	41	252	573	866	※9
臨時利益	－	－	－	－	0	－	0	0	※10
純利益	－	△ 2,073	△ 64	△ 2,138	－	△ 1,821	△ 66	△ 1,887	
目的積立金取崩額	－	－	－	－	－	－	－	－	
総利益	－	△ 2,073	△ 64	△ 2,138	－	△ 1,821	△ 66	△ 1,887	

※1　その他事業において、受託事業の引渡しが予定を上回ったことによる増
※2　費用計上する一般管理費が予定を上回ったことによる増
※3　民鉄線等事業において、雑損が予定を上回ったことによる増
※4　整備新幹線事業において、災害による損失を計上したことによる増
※5　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
※6　その他事業において、補助金等収益があったことによる増
※7　整備新幹線事業において、資産見返負担金戻入が予定を上回ったことによる増
※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　その他事業において、雑収入が予定を上回ったことによる増
※10　整備新幹線事業において、固定資産売却益があったことによる増

資金計画

（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	634,993	156,998	144,773	936,763	859,886	256,401	188,726	1,305,013	
業務活動による支出	267,843	11,369	70,110	349,323	298,262	43,049	78,999	420,311	※1
投資活動による支出	－	－	82	82	468,100	90,600	70,382	629,082	※2
財務活動による支出	27,376	113,675	32,615	173,666	27,376	113,675	32,615	173,666	
翌年度への繰越金	339,774	31,953	41,966	413,693	66,148	9,076	6,731	81,955	
資金収入	634,993	156,998	144,773	936,763	859,886	256,401	188,726	1,305,013	
業務活動による収入	228,747	61,162	96,670	386,578	235,515	62,130	80,537	378,182	
受託収入	－	－	41,843	41,843	－	－	27,598	27,598	※3
その他の収入	228,747	61,162	54,827	344,735	235,515	62,130	52,940	350,585	
投資活動による収入	113	52	－	165	539,206	117,300	92,303	748,809	※4
財務活動による収入	14,800	63,034	4,907	82,741	14,800	63,034	4,907	82,741	
前年度よりの繰越金	391,333	32,295	42,193	465,821	70,366	13,936	10,979	95,281	

※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よる増
※2　定期預金の預入があったことによる増
※3　その他事業において、事業の進捗が予定を下回ったことによる減
※4　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	29,000	19,600	
財政融資資金借入金	23,000	19,600	※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	6,000	－	※2　船舶取得費が予定を下回ったことに伴う減
業務収入	26,785	26,919	
業務外収入	28	25	※3　雑収入が予定を下回ったことによる減
計	55,813	46,544	
支出			
業務経費			
海事業務関係経費	33,555	25,022	※4　船舶取得費が予定を下回ったことによる減
借入金等償還	21,637	21,637	
支払利息	434	347	※5　借入額が予定を下回ったことに伴う減
一般管理費	239	216	
人件費	822	725	※6　役職員給与が予定を下回ったことによる減
業務外支出	84	0	※7　消費税納付額が予定を下回ったことによる減
計	56,770	47,947	

［人件費の見積もり］ 656百万円を支出する。

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	
費用の部	23,860	22,922	
経常費用	23,297	22,528	
海事業務費	22,162	21,585	
一般管理費	1,132	941	※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	564	394	※2　借入額が予定を下回ったことに伴う減
収益の部	24,035	23,997	
海事業務収入	23,676	23,729	
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	4	※3　利息収入が予定を上回ったことによる増
雑益	358	265	※4　船舶取得費が予定を下回ったことに伴う減
純利益	174	1,076	
目的積立金取崩額	－	－	
総利益	174	1076	

資金計画

（単位：百万円）

区　　分	計画	実績	
資金支出	62,287	53,345	
業務活動による支出	2,192	1,477	※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	32,953	25,121	※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	21,637	21,637	
翌年度への繰越金	5,505	5,111	
資金収入	62,287	53,345	
業務活動による収入	24,666	23,505	
投資活動による収入	2,823	3,410	※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	29,000	19,600	※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	5,799	6,831	

【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	102	95	
政府出資金	1,000	50	※1　出資が予定を下回ったことに伴う減
借入金等			
財政融資資金借入金	63,600	45,118	※2　融資が予定を下回ったことに伴う減
業務収入	5,323	5,487	
業務外収入	1	3	※3　雑収入が予定を上回ったことによる増
計	70,026	50,753	
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	64,625	45,184	※4　融資が予定を下回ったことによる減
借入金等償還	1,326	1,554	※5　財政融資資金借入金償還金が予定を上回ったことによる増
支払利息	3,850	3,786	
一般管理費	47	44	
人件費	163	111	※6　役職員給与が予定を下回ったことによる減
業務外支出	13	13	
計	70,026	50,693	

［人件費の見積もり］ 136百万円を支出する。
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	
費用の部	4,104	3,967	
経常費用	235	171	
地域公共交通等業務費	23	13	※1　融資が予定を下回ったことによる減
一般管理費	212	158	※2　人件費が予定を下回ったことによる減
減価償却費	0	0	
財務費用	3,868	3,796	
雑損	－	0	
収益の部	4,103	4,034	
運営費交付金収益	98	99	
地域公共交通等業務収入	4,001	3,929	
賞与引当金見返に係る収益	3	4	
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	1	3	※3　雑収入が予定を上回ったことによる増
純利益	△ 0	67	
目的積立金取崩額	0	0	
総利益	－	67	

資金計画

（単位：百万円）

区　　分	計画	実績	
資金支出	70,040	50,854	
業務活動による支出	68,702	49,206	※1　融資が予定を下回ったことによる減
投資活動による支出	1	1	
財務活動による支出	1,326	1,554	※2　財政融資資金借入金償還金が予定を上回ったことによる増
翌年度への繰越金	11	93	
資金収入	41,040	50,854	
業務活動による収入	5,426	5,586	
運営費交付金による収入	102	95	
その他の収入	5,325	5,491	
財務活動による収入	64,600	45,168	※3　融資が予定を下回ったことに伴う減
前年度よりの繰越金	14	100	

【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	－	－	－	204	－	204	－	－	－	204	－	204	
国庫補助金等	103,036	－	－	－	－	103,036	100,440	－	－	－	－	100,440	
国庫補助金	103,025	－	－	－	－	103,025	100,429	－	－	－	－	100,429	
政府補給金	11	－	－	－	－	11	11	－	－	－	－	11	
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	156	－	98,338	－	25,750	72,431	145	－	98,326	
業務外収入	130	－	－	－	－	130	115	－	5	1	－	122	
他勘定より受入	2,703	－	－	－	－	2,703	2,666	－	－	－	－	2,666	
他経理より受入	－	－	2,620	－	△2,620	－	－	－	2,620	－	△2,620	－	
計	105,869	25,750	115,051	360	△2,620	244,411	103,222	25,750	115,057	350	△2,620	241,759	
支出													
業務経費												－	
鉄道助成業務関係経費	18,669	－	－	6	－	18,675	14,709	－	－	5	－	14,714	※1
支払利息	－	25,750	22,372	－	－	48,122	－	25,750	22,372	－	－	48,122	
一般管理費	－	－	－	111	－	111	－	－	－	104	－	104	
人件費	－	－	－	229	－	229	－	－	－	191	－	191	※2
業務外支出	213	－	－	14	－	227	162	－	－	13	－	175	※3
他勘定へ繰入	84,367	－	92,679	－	－	177,047	85,731	－	92,679	－	－	178,410	
他経理へ繰入	2,620	－	－	－	△2,620	－	2,620	－	－	－	△2,620	－	
計	105,869	25,750	115,051	360	△2,620	244,411	103,222	25,750	115,051	313	△2,620	241,716	

※1　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
※2　役職員給与が予定を下回ったことによる減
※3　鉄道助成業務において、国庫補助金の返還が予定を下回ったことに伴う減

［人件費の見積もり］ 194百万円を支出する。

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	103,249	25,724	41,988	351	－	171,312	110,216	25,724	41,988	299	－	178,226	
経常費用	103,036	－	－	351	－	103,387	109,891	－	－	299	－	110,189	
鉄道助成業務費	103,036	－	－	－	－	103,036	109,891	－	－	－	－	109,891	
一般管理費	－	－	－	349	－	349	－	－	－	297	－	297	※1
減価償却費	－	－	－	1	－	1	－	－	－	2	－	2	
財務費用	－	25,724	41,988	－	－	67,712	－	25,724	41,988	－	－	67,712	
雑損	213	－	－	－	－	213	325	－	－	0	－	325	※2
収益の部	103,249	25,724	59,922	349	－	189,244	110,216	25,724	59,927	337	－	196,204	
運営費交付金収益	－	－	－	191	－	191	－	－	－	190	－	190	
鉄道助成業務収入	－	25,724	59,922	142	－	85,788	－	25,724	59,922	132	－	85,778	
補助金等収益	103,036	－	－	－	－	103,036	109,891	－	－	－	－	109,891	
賞与引当金見返に係る収益	－	－	－	13	－	13	－	－	－	10	－	10	※3
退職給付引当金見返に係る収益	－	－	－	2	－	2	－	－	－	3	－	3	※4
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	－	－	－	－	－	－	－	－	5	0	－	6	※5
雑益	213	－	－	－	－	213	325	－	－	1	－	326	※6
純利益	－	－	17,934	△2	－	17,932	－	－	17,939	38	－	17,977	
目的積立金取崩額	－	－	－	1	－	1	－	－	－	1	－	1	
総利益	－	－	17,934	△2	－	17,932	－	－	17,939	39	－	17,978	

※1　人件費が予定を下回ったことによる減
※2　鉄道助成業務において、国庫補助金の返還が予定を上回ったことに伴う増
※3　人件費が予定を下回ったことによる減
※4　退職給付費用が予定を上回ったことによる増
※5　預金利息の受入による増
※6　鉄道助成業務において、国庫補助金の返還が予定を上回ったことによる増

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	105,869	25,750	115,052	485	△2,620	244,537	103,240	25,750	115,058	514	△2,620	241,942	
業務活動による支出	105,869	25,750	41,988	372	△2,620	171,359	103,240	25,750	41,988	321	△2,620	168,679	
投資活動による支出	－	－	－	1	－	1	－	－	－	5	－	5	※1
財務活動による支出	－	－	73,063	－	－	73,063	－	－	73,063	－	－	73,063	
翌年度への繰越金	－	－	1	112	－	113	－	－	7	188	－	195	
資金収入	105,869	25,750	115,052	485	△2,620	244,537	103,240	25,750	115,058	514	△2,620	241,942	
業務活動による収入	105,869	25,750	75,051	362	△2,620	204,413	103,240	25,750	75,057	351	△2,620	201,778	
運営費交付金による収入	－	－	－	204	－	204	－	－	－	204	－	204	
補助金等による収入	103,036	－	－	－	－	103,036	100,452	－	－	－	－	100,452	
その他の収入	2,833	25,750	75,051	158	△2,620	101,173	2,788	25,750	75,057	147	△2,620	101,122	
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	123	－	124	－	－	1	163	－	165	

※1　固定資産の取得が予定を上回ったことによる増

【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	5,685	5,728	
業務外収入	53	697	※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	92,679	92,863	
計	98,417	99,289	
支出			
業務経費			
特例業務関係経費	129,393	116,309	※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	29,000	29,000	
支払利息	9,077	8,839	
一般管理費	918	685	※3　嘱託手当が予定を下回ったことによる減
人件費	562	431	※4　役職員給与が予定を下回ったことによる減
業務外支出	1	1	
他勘定へ繰入	19,466	17,747	
計	188,417	173,011	

［人件費の見積もり］450百万円を支出する。
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	66,433	49,821	
経常費用	57,356	40,987	
特例業務費	55,603	39,785	※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	1,733	1,186	※2　消費税が予定を下回ったことによる減
減価償却費	20	16	※3　固定資産の取得が予定を下回ったことによる減
財務費用	9,078	8,821	
臨時損失	－	14	※4　賠償償還及び払戻金があったことによる増
収益の部	19,669	25,129	
特例業務収入	－	4,290	※5　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	19,664	20,614	
雑益	4	224	※6　貨物調整金の繰戻しがあったことによる増
純利益	△46,765	△24,693	
目的積立金取崩額	－	－	
総利益	△46,765	△24,693	

資金計画

（単位：百万円）

区　　分	計画	実績	
資金支出	190,417	1,083,694	
業務活動による支出	159,409	143,427	
投資活動による支出	8	864,904	※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	29,000	29,000	
翌年度への繰越金	2,000	46,363	
資金収入	190,417	1,083,694	
業務活動による収入	25,354	26,063	
投資活動による収入	106,763	1,009,064	※2　定期預金の払戻しがあったことによる増
前年度よりの繰越金	58,300	48,567	

（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。 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。	＜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６年度末においては、運営費交付金債務残高６百万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を留保したことによるものである。	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 令和６年度末においては、６百万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を留保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、日銀を含む主要国中央銀行の金融政策変更や米大統領選などにより、金利のボラティリティが非常に高い中、地方債と同等の金利水準若しくは僅かなスプレッド較差での起債ができた。 　加えて、環境性や社会性に共感した 45 件（平成 31 年度からの累計 409 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 146 件実施 ・投資家向けセミナーへの登壇：9 件登壇（参加者数 750 名） ・決算等説明会：銀行、証券会社等 22 機関に対し実施	＜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、地方債と同等の金利水準（±0%）若しくは僅かなスプレッド較差（+0.01%～+0.015%）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 45 件（累計 409 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＞ ―	

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＞ ―	＜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行った。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行った。 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、関係者間で調整を進めつつ、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。	○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６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６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「スキルアッププログラム」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6 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、28 名の新卒職員を採用した。また、即戦力として期待される 13 名の社会人を採用した。なお、新卒職員採用にあたっては、競争力向上のため初任給の引き上げを行った。 ・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	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 令和 6 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、女性の積極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て意見交換会や研修等を実施した。 さらに、働き方改革を推進するため、業務効率化に向けた意識改革を促す取組や、柔軟な働き方の利用促進を図った。 令和 6 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。現場	

				-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。	性比率の数値目標を掲げ、女子学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、役員と女性職員間における意見交換会を実施するとともに、全役職員を対象としたダイバーシティ推進研修を実施するなど多様な人材が活躍できる職場環境構築の取組みを実施した。 ・働き方改革を推進するため、「業務効率化ガイドライン」を策定し意識改革を促すとともに、全職員がテレワークに取り組む期間を設定し、柔軟な働き方のひとつであるテレワークの更なる推進を図った。 ・人材育成に係る方針としては、令和6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。新規採用者に配慮した取組みとして北海道新幹線の現場見学や入社4年目研修として青函トンネルの現場見学を実施し、職員のエンゲージメントや業務に対するモチベーションの向上に取り組んだ。さらに、研修の品質向上（限られた予算・時間の有効活用）を目指して策定した「研修効果測定ガイドライン」は、今年度より研修の効果測定ツールとして適用し、研修転移の状況把握や継続・見直しの参考として活用した。	見学の受講者アンケート結果では、満足度やモチベーション向上に対して約9割以上の職員から高評価を得ている。 　また、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り組みとしての SUP は制度導入2年目の取り組みとして、面談の着実な実施など制度運用上のフォローアップや課題解決を図り、制度のブラッシュアップを行った。今年度の取組結果では、約9割強が自身のスキルレベルを把握できた、約6割強が SUP による成長を実感したと回答している。 　その他、学習管理システムでは、e ラーニング講座の充実化を図り、職員が学ぶための環境整備を行った。 　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＞ ―	

					・制度導入２年目となる「スキルアッププログラム（SUP）」については、初年度の取組み結果より課題となった項目の改善に向けた検討を行い、制度のブラッシュアップを行った。また、職員の制度への理解・浸透に向けて新たにリーフレットを作成したほか、運用面ではフォローを中心に着実な実施を図り、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に努めた。 ・このほか、学習管理システムではｅラーニング講座の充実を図ることで、職員が学びたいときに学びやすい環境を整え、職員のスキル向上機会の充実を図った。		

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、ホームページ、X（旧 Twitter）、YouTube、広報誌などを活用し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する国民の理解を深め、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、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）に用いた建設技術、鉄道災害への支援、船舶建造等における技術支援等について、積極的に情報発信する。さらに、関係機関とも連携しつつ、SNS 等多様な発信手段を活用し、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。	＜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。また、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工事状況や北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の事業推進調査に対する地域住民や関係者の関心の高まりを踏まえ、ホームページのトップやプロジェクトページのレイアウト等を見直し、ユーザーが知りたい情報に辿り着きやすいように改修した。〔図 10-3-1〕 【戦略的広報の推進】 部内外と連携して取り組み、機構の業務に対する地元関係者の理解促進を図った。 ○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、広報誌では紙面と YouTube を連動させた現場レポートを掲載したほか〔図 10-3-2〕、鉄道事業者と連携し車内誌に記事掲載を行った。〔図 10-3-3〕	＜評定と根拠＞ 評定：A 根拠： 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）及び北陸新幹線（敦賀・新大阪間）をはじめ、地域鉄道の災害支援や建設 DX などの業務の実施状況について、ホームページ、広報誌、SNS を活用し、タイムリーに情報発信した。情報発信にあたっては、地域住民や関係者の関心を踏まえ、ホームページを改修して北海道新幹線プロジェクトページのアクセス数を 1.6 倍に増やすとともに、YouTube を制作して着実にフォロワー数を伸ばし、ニーズに応じた情報提供やコンテンツを展開することで、閲覧者・視聴者の機構事業への関心や理解を高めることにつなげた。 また、プレスリリース、報道公開、取材対応に積極的に取り組み、記者ブリーフィングやプッシュ型で情報提供することで、メディアに広く取り上げてもらえるような仕掛けをつくった。さらに、新たな取組として、開業後の北陸新幹線及び西九州新幹線において、15 件のイベントに参画して開業実績の PR を強化した。そのほか、子	

					○SNS の有効活用 YouTube においては、北海道新幹線の難工事や開業した北陸新幹線の技術、建設工事アーカイブなど、より幅広い方々に閲覧してもらえるよう多様なコンテンツを提供し、チャンネル登録者数を増やした。〔図 10-3-4〕 X を通じた発信では、北海道新幹線の進ちょく状況、共有船の進水・竣工の様子などタイムリーに情報発信し、フォロワー数を増やした。また、機構事業への関心を高めてもらうため、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 10-3-5〕視聴者を意識した SNS の有効活用に取り組んだ。 ○イベント・見学会等の地域における取組 北海道新幹線においては、事業に対する理解促進のため、自治体等主催イベントへの参画や現地で見学会を実施し、札幌車両基地壁面デザインに関してはオープンハウスを開催し、積極的に地域住民と直接コミュニケーションする場を設けた。また、新たな取組として、北陸新幹線及び西九州新幹線においては､機構の開業実績を PR するため、各地でイベントへの参画を強化した。〔図 10-3-6〕 【メディアとの連携】 地域鉄道支援のための各団体等との災害時連携協定等、北海道新幹線の工事に係るイベント、機構の各種業務実績について、プレスリリース 53 件、報道公開 21 件を実施した。また、取材や寄稿依頼	供をターゲットとした活動を強化するなど、戦略的広報を推進し、機構の業務に対する地元関係者や国民の理解を促進するとともに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＞ ―	

					に積極的に対応し、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取り組んだ。〔図 10-3-7〕 【認知度向上に向けた取組】 機構の認知度向上を図るため、組織紹介動画及び組織 PR ポスターを制作したほか、子供をターゲットとしたイベントへの出展やグッズ制作により、コミュニケーションの機会を増やし親しみやすさの醸成に取り組んだ。〔図 10-3-8〕		

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2024」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、研修等を実施したか。	＜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」を年２回開催し、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 の削減方策について電炉鋼材・高炉スラグセメントの利用促進を検討するなど、それぞれの部門の特性を踏まえた取組を進めた。 ・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を動画で紹介）を制作し、公開した。〔図 10-4-1〕 また、機構が事業を進める過程での環境負荷低減の取組みが一目で分かることを目的とした環境イラストを作成した。また、機構の	＜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、検討を行った。 「環境報告書」の作成・公表や「環境 YouTube」の制作・公開、環境イラストの制作・公表などを通じて、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＞ ―	

					サステナビリティにかかる取り組みを包括的にまとめた WEB ページを機構 HP に新設した。これら素材や媒体等を活用し、鉄道及び船舶のグリーン性や機構の環境への取組みについて、多方面に発信することができた。 ・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として、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。〔図 10-4-2、写真 10-4-1〕		

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＞	＜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６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 0.2 百万円であり、前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等に充当した。 ・助成勘定 令和６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 0.7 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６年度業務実績等報告書（別紙）

令和７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

※R6業務実績等報告書P４～５

【建設事務所設置の目的】
・現場管理上の責任者を明確にし、系統横断的に施工監理を行うため

図3-1-1-1　北海道新幹線建設局の組織体制

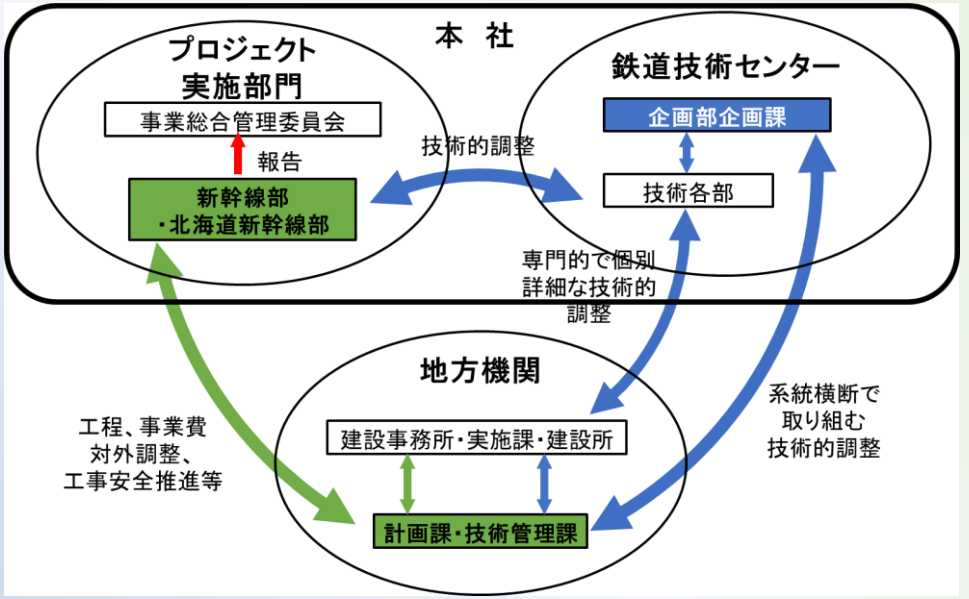
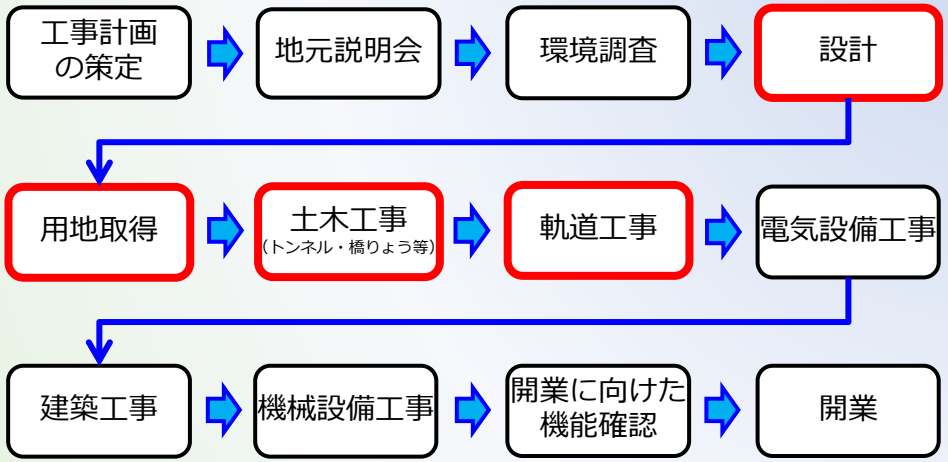
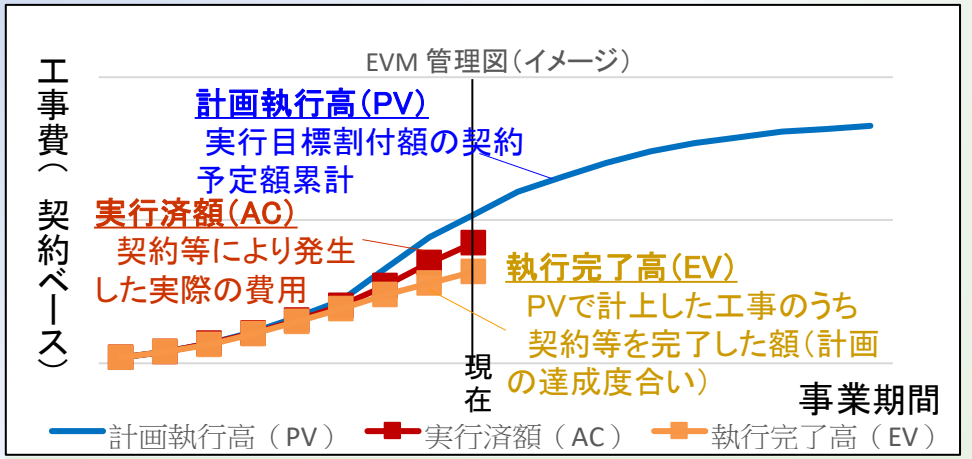


図3-1-1-2　鉄道技術センターによる支援体制



：令和6年度の主な業務内容

図3-1-1-3　北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の主な業務内容



・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

※R6業務実績等報告書P６～７

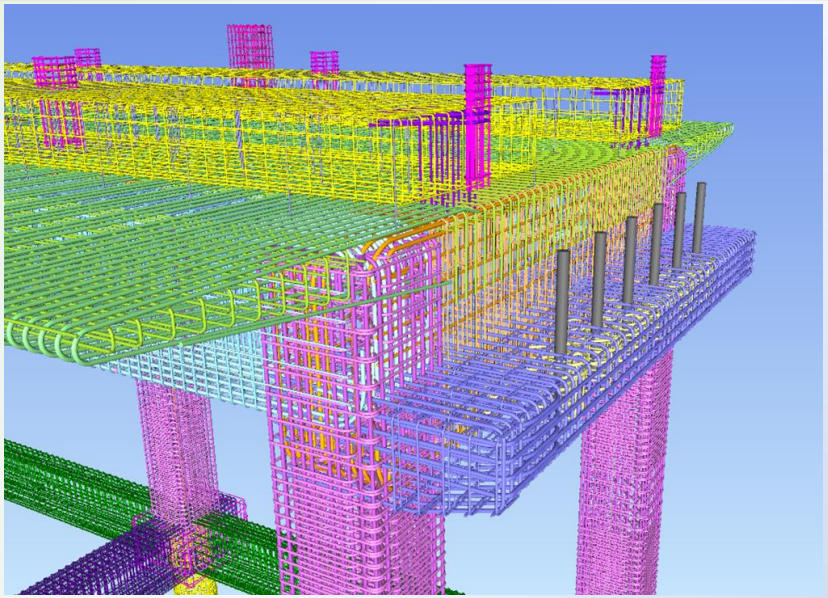


図3-1-1-5　BIM／CIMモデルの活用例（3D）

写真3-1-1-1　携帯不感地での遠隔臨場の実施
（北海道新幹線、渡島トンネル（上二股））

切羽の映像をトンネル坑外の事務所とやり取りする様子

写真3-1-1-2　トンネル坑内での通信環境の改善

環境対策型建設機械の使用

燃費改善添加剤の使用

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

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

トンネル前方の地質状況を**早期に把握**

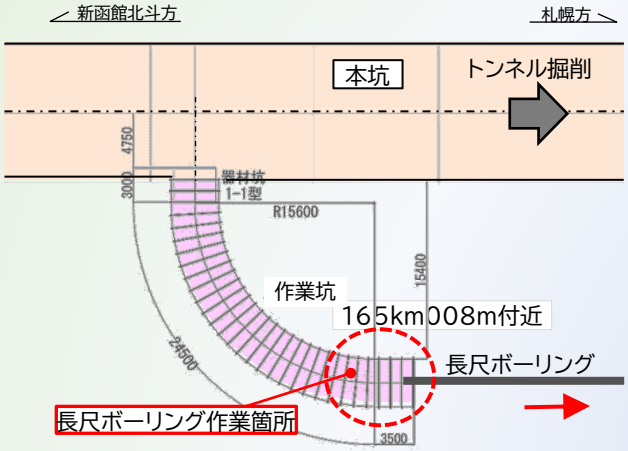


写真3-1-1-4　長尺ボーリングの施工状況

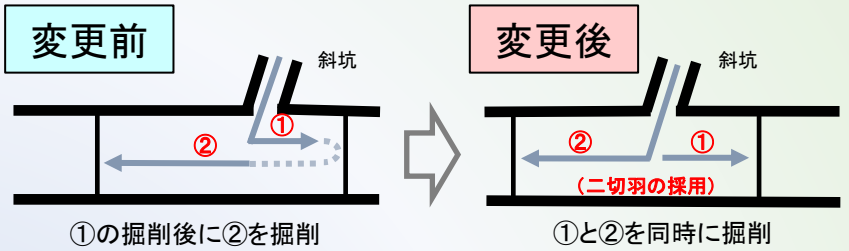


写真3-1-1-5　工程短縮策（２切羽施工の導入）

150mロングレールの導入
（レールを長大化することによる現地の溶接作業の効率化）

写真3-1-1-6　長大化したレールの運搬（イメージ）

北陸新幹線（金沢・敦賀間）

写真3-1-1-7　環境対策（防音壁の嵩上げ工事）の施工状況

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

※R6業務実績等報告書P１０～１１

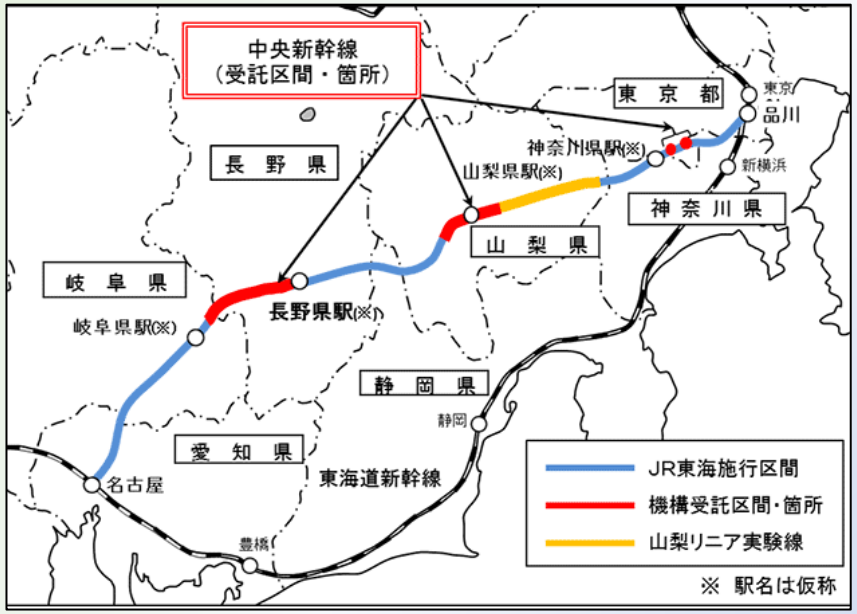


図3-1-2-1　中央新幹線の工事受託範囲

写真3-1-2-1　橋りょう工事の状況

図3-1-2-2　神奈川東部方面線の路線概要図

写真3-1-2-2　新横浜駅地上部の復旧状況

写真3-1-2-3　新綱島駅地上部の復旧状況

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 ※R6業務実績等報告書P１２～１４

表3-1-3-1　鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）の派遣状況（令和6年度）

調査区間	調査年月日	調査内容
しなの鉄道北しなの線（豊野（とよの）～牟礼（むれ）間）	令和6年4月22日	被災した鉄道施設の概況把握 近隣にある河川の護岸等の調査も実施
小湊鉄道（飯給（いたぶ）～ 月崎（つきざき）間）	令和6年9月6日	被災した鉄道施設の概況把握 現地踏査にドローンを初活用

写真3-1-3-1　しなの鉄道災害復旧調査の様子

大雨により線路脇の斜面が一部流出。現地踏査の結果を踏まえ、**対策工事の方法や電柱への影響等を助言**。また、被災現場近隣の護岸に対する大雨の影響も調査。

写真3-1-3-2　小湊鉄道災害復旧調査の様子

台風に伴う大雨で線路脇の斜面から土砂が流入。**ドローンにより上空から被災現場全体を撮影**して、被災範囲や周辺状況、被災内容を漏れなく確認し、調査結果を踏まえて**再発防止・列車事故防止対策を助言**。

図3-1-3-1　被災調査支援活動員の事前任命名簿（イメージ）

令和●年度　被災調査支援活動員名簿　　令和●年●月●日

所属	職名	氏名	任命日	技術職種別					事務職種別		UAV	保有資格	派遣実績
				土木	軌道	機械	建築	電気	ロジ	広報			
○○○○○……	▼▼▼▼	○○ ○○	●●年●月●日	○								技術士(…)	
○○○○○……	▼▼▼▼	○○ ○○	●●年●月●日	○							○	一級土木施工管理技士	◆◆、□□
○○○○○……	▼▼▼▼	○○ ○○	●●年●月●日					○			○		
○○○○○……	▼▼▼▼	○○ ○○	●●年●月●日					○					
○○○○○……	▼▼▼▼	○○ ○○	●●年●月●日							○			△△
○○○○○……	▼▼▼▼	○○ ○○	●●年●月●日						○				
○○○○○……	▼▼▼▼	○○ ○○	●●年●月●日	○								鉄道設計技士(…)	
○○○○○……	▼▼▼▼	○○ ○○	●●年●月●日				○					一級建築士	◇◇、◎◎、◆◆
○○○○○……	▼▼▼▼	○○ ○○	●●年●月●日		○								
○○○○○……	▼▼▼▼	○○ ○○	●●年●月●日			○							

いつ発生するか分からない自然災害に対して、迅速に調査隊を編成・派遣できるよう、機構職員から派遣候補者を予め任命。任命にあたり、各職員の職種や能力、資格等の属性も登録し、**被災状況に応じて最適なメンバーの選任・編成が可能に**。

写真3-1-3-3　調査隊関係職員による令和6年度の活動振り返りの様子

令和6年度の活動結果（調査資機材調達や研修成果、広報活動等、調査隊派遣以外の活動すべて含む）を取りまとめ、関係者間で共有、反省、対策議論等を実施。

来年度の活動に向けた改善点や目標を整理し、令和7年度計画に反映して実行予定。

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

※R6業務実績等報告書P１４～１５

表3-1-3-2　鉄道ホームドクターによる支援先及び支援内容

支援先	支援内容
第三セクター鉄道	・電化の適否に関する検討
第三セクター鉄道	・光ケーブル、通信用電源装置の更新 ・直結軌道・バラスト軌道境界の段差の補修
中小民鉄	・跨道橋３橋に対する耐震補強設計の方針確認
第三セクター鉄道	・桁式ホーム嵩上げ事例
地方公共団体	・地下駅出入口におけるガラス破損
大手民鉄	・剛体電車線の設計について
第三セクター鉄道	・実施基準の緩和
中小民鉄	・車両老朽化対策など
大手民鉄	・建設業（電気工事）の労務賃金設定
中小民鉄	・自社路線活性化検討の進め方
中小民鉄	・電気設備・信号関係の修繕計画の助言
中小民鉄	・修繕計画策定方法の助言
地方公共団体	・県内交通政策に関する相談
支援先合計：13者　　支援件数合計：14件	

写真3-1-3-4　技術的支援（受託）　実施例（トンネル補修計画の策定調査）

表3-1-3-3　技術的支援の受託案件一覧

支援先	受託内容
中小民鉄	設備修繕計画策定への支援（災害復旧工事計画）
中小民鉄	設備修繕計画策定への支援（全体補修計画）
第三セクター鉄道	設備修繕計画策定への支援（全体修繕計画）
第三セクター鉄道	設備修繕計画策定への支援（全体補修計画）
第三セクター鉄道(活性化協議会)	設備修繕計画策定への支援（全体補修計画）
第三セクター鉄道	設計技術支援（橋梁耐荷力照査）
第三セクター鉄道	設計技術支援（線路設備等合理化計画）
第三セクター鉄道	活性化検討支援（既存路線活用など）
地方公共団体	活性化検討支援（再構築計画策定）
大手民鉄	活性化検討支援（ローカル線持続化検討）
地方公共団体	交通計画に係る支援（鉄道全般への助言）
支援先合計：１１者【過去最高】　※令和5年度は2件	

施設修繕計画の策定には、まず施設の現状評価を行い、必要となる修繕工事の内容や優先順位を決める必要があるが、現状評価は**高い技術力を有する者による判断が必要**なことから、**機構職員が現地で調査・評価を実施**して、修繕計画策定を支援。

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

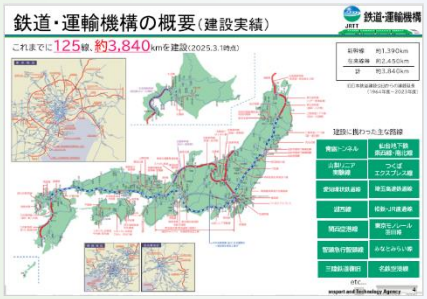
協会、協議会名	時　期
第三セクター鉄道等協議会	令和6年7月
	令和6年10月
	令和6年11月
第三セクター鉄道等道府県協議会	令和7年2月
（一社）日本民営鉄道協会	令和6年10月
	令和6年10月
（公財）鉄道総合技術研究所	令和6年11月
（一社）日本鉄道施設協会	令和7年1月

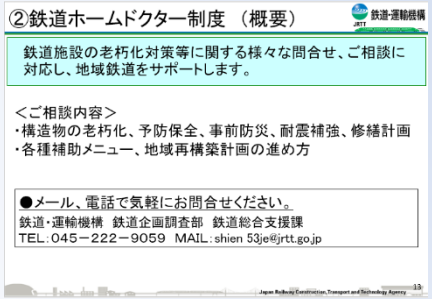
協会、協議会名	時　期
北陸信越鉄道協会	令和7年3月
関東鉄道協会	令和6年12月
中部鉄道協会	令和6年9月
	令和7年2月
関西鉄道協会	令和6年12月
中国地方鉄道協会	令和6年10月
九州鉄道協会	令和6年9月
合　計	15件

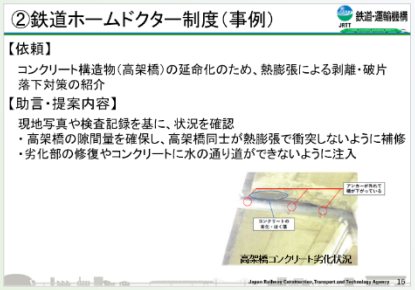
表3-1-3-4　鉄道事業者や協会、自治体等会議への参加数

※R6業務実績等報告書P１５～１６

写真3-1-3-5　第三セクター鉄道等協議会 施設検討会
（技術的支援に対するニーズを取材）







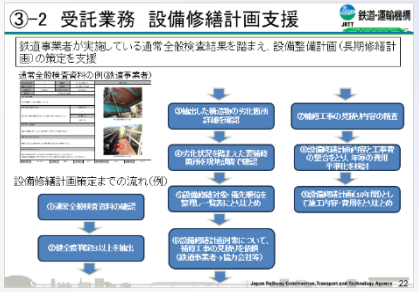


図3-1-3-2　委員会等での機構の技術的支援アピール資料（一例）

写真3-1-3-6
地域鉄道事業者との情報交換会
（関東運輸局との協働）

写真3-1-3-7
トンネル維持管理講習会
（機構から講師派遣）

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3-1-3-5　令和６年度の受託調査等の実績

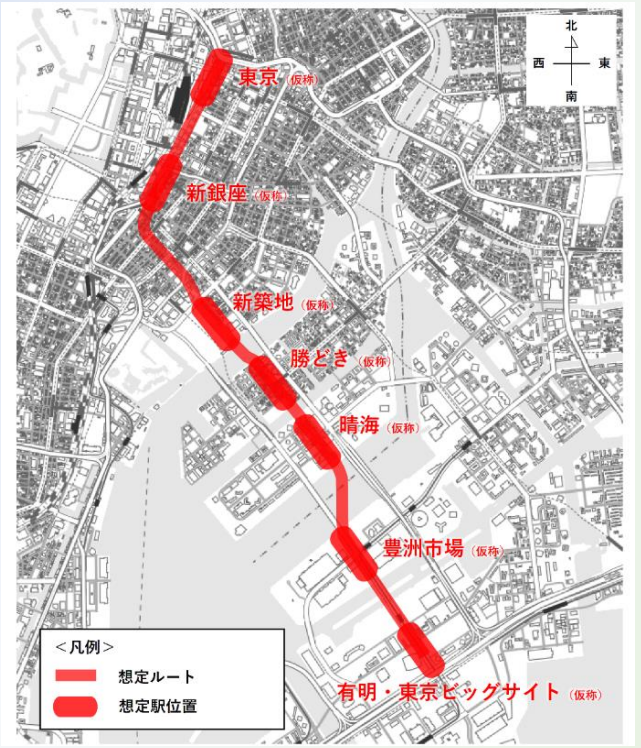
※R6業務実績等報告書P１７～１８

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
都心部・臨海地域地下鉄の検討に係る調査	東京都
道南いさりび鉄道線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
鉄道アクセス改善に関する概略路線の深度化検討に係るアドバイザリー業務	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）

3．（1）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

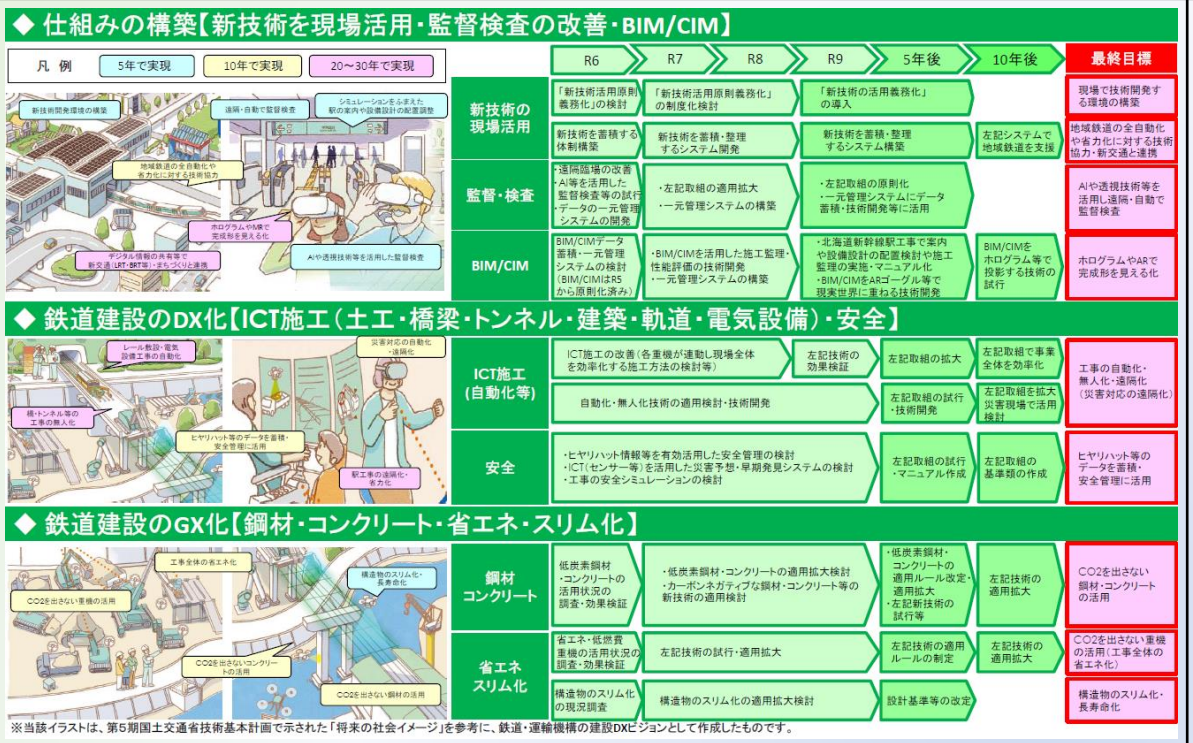


図3-1-4-1　「建設DXビジョンロードマップ」例

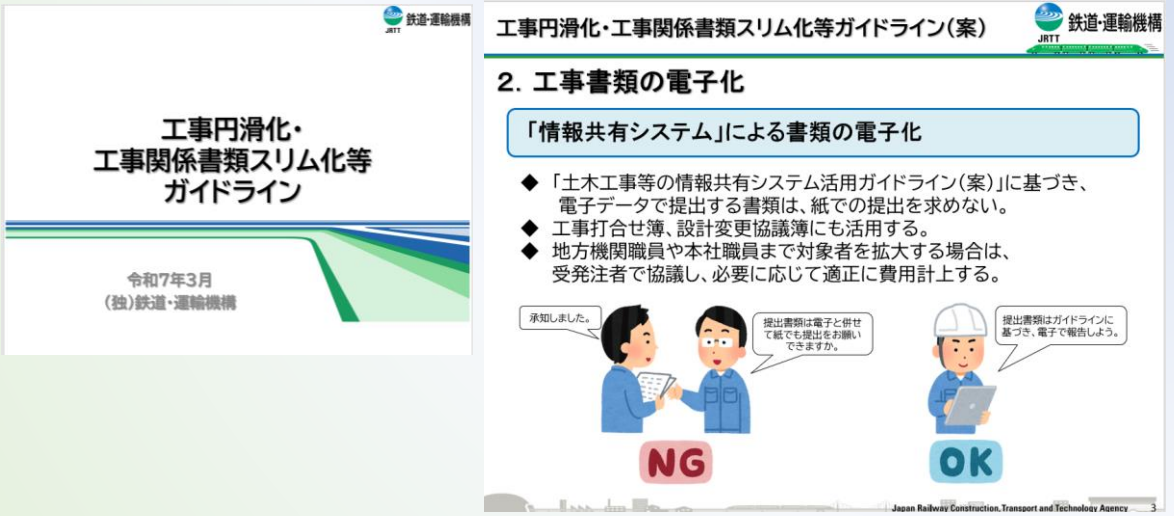


図3-1-4-3　工事円滑化・工事関係書類スリム化等ガイドライン

※R6業務実績等報告書P１９～２０

写真3-1-4-1　ICT土工実施状況

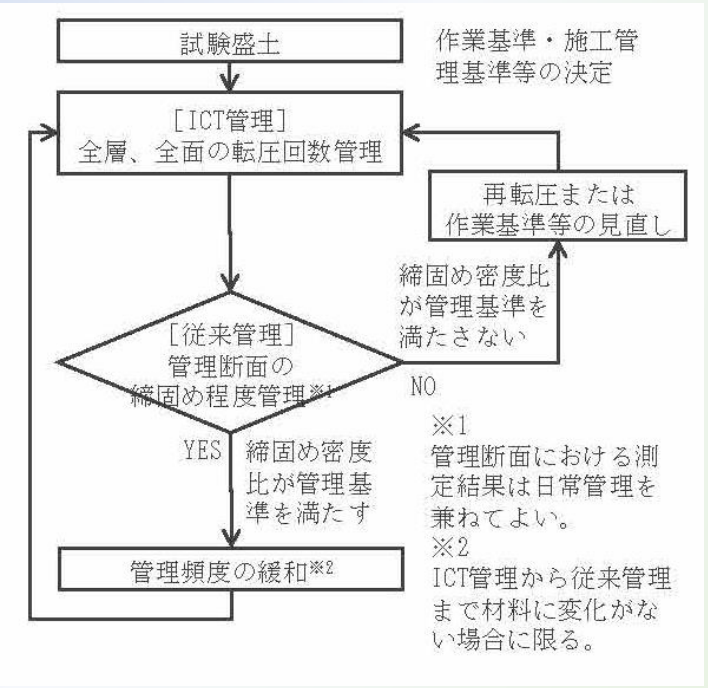


図3-1-4-2　ICT土工暫定管理フロー

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6年度に取り組んだ技術開発テーマ一覧　※R6業務実績等報告書P２１

分　科　会	技 術 開 発 課 題 名
第１分科会：計画・調査	運転計画支援システムの研究開発
第２分科会：山岳トンネル	山岳トンネルの盤ぶくれに関する研究
	斜面対策工の標準化に関する研究（※第５分科会と共同）
	特殊地山等における山岳トンネルの合理的な設計・施工に関する研究
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：橋梁	コンクリート構造物の検査手法に関する研究
	高力ボルト摩擦接合継手のボルト締付け方法に関する研究
	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
	鉄道構造物用鋼材に対する環境負荷低減に関する検討
	コンクリート構造物の充填性の確保に向けた検討
	多様な指標のある構造計画の進め方に関する研究
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
	コンクリート路盤の合理的な性能設計の検討
	流動化処理土の新幹線盛土利用に関する検討
	斜面対策工の標準化に関する研究（※第２分科会と共同）
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
	青函トンネル、列車火災検知装置、赤外線温度計カメラの開発
第８分科会：建築	鉄道建築構造設計の手引き（改訂）
	鉄道建築物における木材利用の検討
第９分科会：電気	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
	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
	変電ポストにおける接地系統の調査研究
	除雪車限界支障対策地上子の開発
	ライフサイクルコストを考慮したトロリ線の開発・試験

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 6 年度における技術開発テーマの例

※R6業務実績等報告書P２１

テーマ	ライフサイクルコストを考慮したトロリ線の開発・試験
担　当	第９分科会（電気）
期　間	令和６年度～令和１０年度
内容	1．必要性、目的 現在、整備新幹線用高速シンプル架線にて採用されているPHCトロリ線は、高速走行の際にトロリ線に求められる強度と導電率の両立を実現したトロリ線であるが、保守メンテナンス時における張替周期の更なる長期化に対応することが求められている。これは、昨今の社会的情勢である要員不足や人件費の高騰などの要因により、電車線路設備の省メンテナンス化が必須となっているためである。 現状のPHCトロリ線と同等の性能を有し、かつ同等以下のコストとなるトロリ線を選定し、実フィールドにおいて架設を行い長期間の耐久性等について試験を行うことを目的とする。 2．解決すべき課題・開発内容 ・トロリ線摩耗限度の増大による張替周期の長期化のためPHC110（断面積110 mm²）より断面積が大きく、また、PHC110と同等の性能を有し、かつ同等以下のコストであり、張替周期の長期化によるライフサイクルコストの改善を目指したトロリ線の開発 ・実フィールド試験において、押上量・ひずみの基準値を満たしているか、また、長期間の使用によってトロリ線のしゅう動面に顕著な波状摩耗がないかの確認 ・長期間の実フィールド試験における摩耗量がPHC110と比較し同程度であるかの確認 3．目標とする具体的効果 ・トロリ線張替周期の長期化によるライフサイクルコストの縮減 ・トロリ線張替周期の長期化による省メンテナンス化 ・トロリ線張替周期の長期化による環境負荷の軽減 ・今後の整備新幹線に導入予定

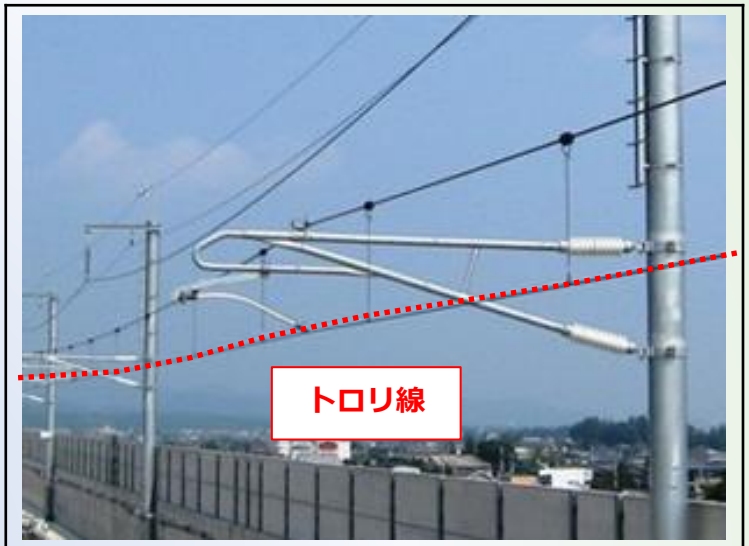


写真3-1-4-2　トロリ線

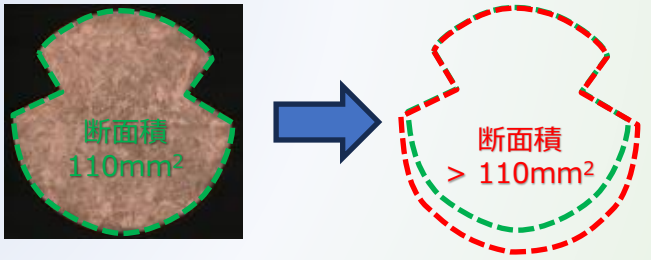


図3-1-4-4　PHCトロリ線の断面積
（左：現行のPHC110、
右：新たに開発するPHC（イメージ））

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

※R6業務実績等報告書P２３

表3-1-4-3　論文投稿（専門家による査読付論文）

学会名等	投稿先	件数
（一社）日本トンネル技術協会	トンネルと地下	4
（公社）土木学会	構造工学論文集	2
（公社）地盤工学会	地盤工学ジャーナル	1
（公社）地盤工学会	Soils and Foundations	1
MDPI	Minerals	1
計		9

表3-1-4-4　論文発表

学会名等	発表先	件数
（公社）土木学会	第34回トンネル工学研究発表会	4
（公社）地盤工学会	第59回地盤工学研究発表会	2
（公社）土木学会、（一社）日本鉄道施設協会 他	第79回年次学術講演会、第39回総合技術講演会 他	55
計		61

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
（公社）土木学会	第79回年次学術講演会 優秀講演者賞	山岳トンネル工事における地質・地盤リスクマネジメント活動について
（一社）日本応用地質学会	令和6年度研究発表会 口頭発表 若手講演者奨励賞	最高被熱温度による山岳トンネルの地山評価の可能性について
（公社）土木学会トンネル工学委員会	第34回トンネル工学研究発表会 優秀講演奨励賞	土圧式シールドにおける排土量管理方法に関する一考察
（一社）日本鉄道電気技術協会	第38回鉄道電気テクニカルフォーラム 信号通信部門　優良賞	送着電施設を必要としない短絡形列車防護スイッチの実現

表3-1-4-6　特許等登録案件

種別	名称
特許	掘削機
	噴射ノズル
	スラブ軌道の築造方法

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3-1-4-7　機構本社技術研究会の演題　※R6業務実績等報告書P２３

分類	演　題	講演者所属
第1日　令和6年10月9日（水）		
土木（トンネル）	岩塊除去後のシールドマシンの再発進 －北海道新幹線、羊蹄トンネル（比羅夫）他工区－	北海道新幹線建設局
機械	分岐器急速除雪装置の温水ジェットノズル最適化	鉄道技術センター
技術開発	山岳トンネルの盤ぶくれ対策における地山評価手法	鉄道技術センター
土木（トンネル）	ニューマチックケーソン工法による日本最大級深度・大断面立坑の施工 －中央新幹線、上小山田非常口－	関東甲信工事局
電気	実車走行試験における桁共振測定と電柱振動対策	鉄道技術センター
環境対策	新幹線開業後の騒音対策に係る工程短縮の取り組み －北陸新幹線（金沢・敦賀間）－	北陸新幹線建設局
用地	物件移転不履行者へ対応した事例	北海道新幹線建設局
建築	駅デザイン決定及び駅周辺整備の利便性向上に関する地域との連携	北海道新幹線建設局
災害調査	鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）による技術支援	本社
第2日　令和6年10月10日（木）		
技術開発	長大鉄道橋における混合構造適用の検討	鉄道技術センター
技術開発	信号・通信・電力設備の接地の共用化	鉄道技術センター
建設DX	建設DXビジョンロードマップの策定	本社
プロジェクト	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㎞の広域ネットワークの形成－	東京工事事務所

表3-1-4-8　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
北海道新幹線建設局	令和6年8月1日	17
北陸新幹線建設局	令和6年8月6日	7
東京工事事務所	令和6年8月27日	3
関東甲信工事局	令和6年8月28日	6
計		33

写真3-1-4-3　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3-1-4-9　令和6年度の受賞実績一覧

※R6業務実績等報告書P２３

機関名	受賞名	業績名等
（一社）鉄道建築協会	協会賞 （作品部門最優秀協会賞）	北陸新幹線　敦賀駅
（一社）鉄道建築協会	協会賞（作品部門入選）	北陸新幹線　小松駅、加賀温泉駅、芦原温泉駅、福井駅、越前たけふ駅
（公社）土木学会	技術賞 Ⅱグループ	北陸新幹線（金沢・敦賀間）の建設 ー連接型都市圏の機能強化と三大都市圏との新たな交流の創出ー
（公社）プレストレストコンクリート工学会	作品賞（土木部門）	北陸新幹線，大蔵余座高架橋

学協会名	一般社団法人　鉄道建築協会
テーマ	【最優秀協会賞】北陸新幹線　敦賀駅 【入選】北陸新幹線　小松駅、加賀温泉駅、芦原温泉駅、福井駅、越前たけふ駅
内　容	敦賀駅は北陸新幹線延伸区間の当面の終着駅で、駅が位置する敦賀市は、北は敦賀湾、残りの三方を山岳に囲まれた、日本海側の交通の要衝として古くから栄えた港町である。駅は大阪・名古屋方面からの在来線特急と新幹線との円滑な乗継ぎを考慮し、１階の在来線特急ホーム、２階の乗換コンコース、３階の新幹線ホームが重なる整備新幹線初の三層構造となっており、シミュレーションにより設定されたエレベーター6基、エスカレーター26基、乗換改札19台がこれを支えている。 デザインでは、敦賀市より提示された「空にうかぶ～自然に囲まれ、港を望む駅～」というデザインコンセプトに基づき、外観には壁面のガラス窓をランダムに配置し、敦賀湾の波の煌めきを表現している。また、中央の大屋根は市の鳥であるユリカモメが飛翔する姿や船首を模しており、自然豊かな敦賀のシンボルとなるデザインを目指した。内観には、コンコースの天井に北前船の帆をイメージした幕屋根を採用したほか、港町をイメージしたレンガと鉄道を感じられるスチールを取り入れている。また、敦賀市とタイアップし、毎年9月に開催される「敦賀まつり」で市内を練り歩く6基の山車に飾られた水引幕のデザインをモチーフにしたガラスを高架柱にはめ込むことで、より敦賀らしいデザインとした。 これらの取り組みが評価され、敦賀駅は鉄道建築協会作品部門の中で最も栄誉ある「最優秀協会賞」を受賞した。 この他に、小松、加賀温泉、芦原温泉、福井、越前たけふの５駅も協会賞に入選し、開業区間全駅での受賞となった。

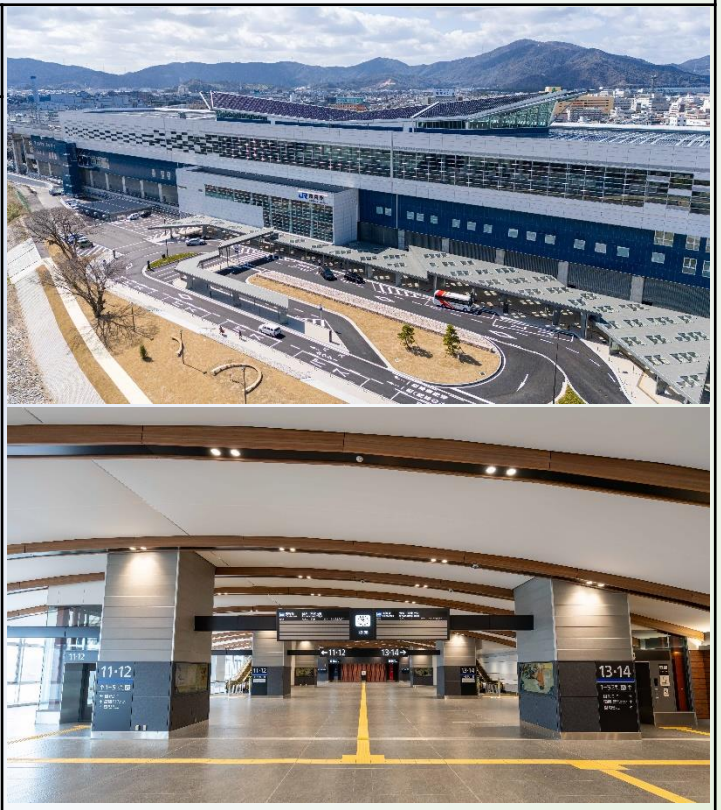


写真3-1-4-4 敦賀駅外観（上）と乗換コンコース（下）

表3-1-4-10　令和 6 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

※R6業務実績等報告書P２４

表3-1-4-11
主な資格の取得者数等

資格名称	令和6年度資格取得者数	令和6年度末現在の資格保有者数
博士	1人	14人
技術士	1人	125人
鉄道設計技士	0人	35人
一級建築士	1人	24人
電気主任技術者	0人	36人

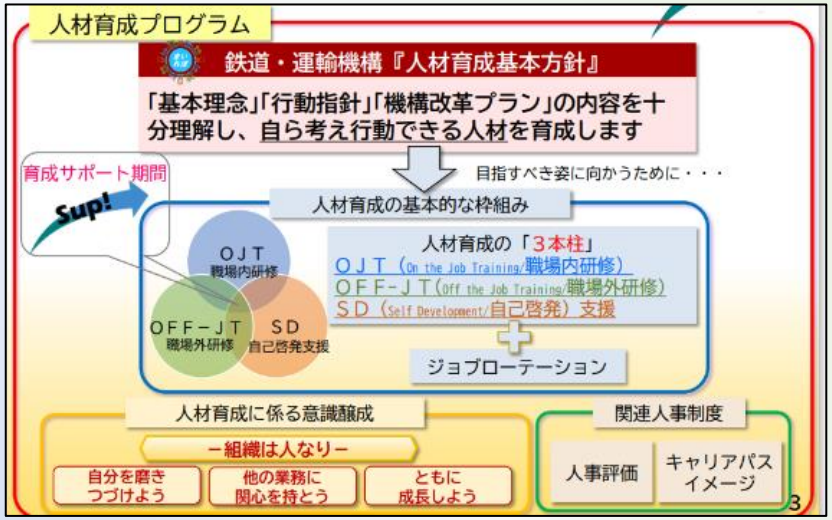


図3-1-4-5　人材育成プログラムの概要

表3-1-4-12　URとの勉強会・各回の取組

回　　数	内　　容
第１回（R5.12.14）	勉強会主旨説明、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の概要、意見交換、班別ミーティング（小浜市附近駅、京田辺市附近駅）
第２回（R6.2.21）	各班のテーマ・方向性について発表、その後グループ内打合せ
第３回（R6.4.24）	勉強会趣旨説明、自己紹介、班別ミーティング
R6.5.23	㈱日建設計 大松敦氏講演会（JRTT「知のセミナー」参加） 社会環境デザインとしてのTOD
«現地調査（グループ別）»	
第4回（R6.9.10）	中間報告前事前確認（各班発表）
第5回（R6.10.2）	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»	
第６回（R7.1.23）	令和６年度成果報告会（各班発表）

写真3-1-4-5　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

※R6業務実績等報告書P２４～２６

写真3-1-4-6　日建連による安全に関する講演の様子

写真3-1-4-7　事故防止監査（現地）の様子

写真3-1-4-8　受注者安全表彰式の様子

写真3-1-4-9　本社事故対策本部訓練の様子

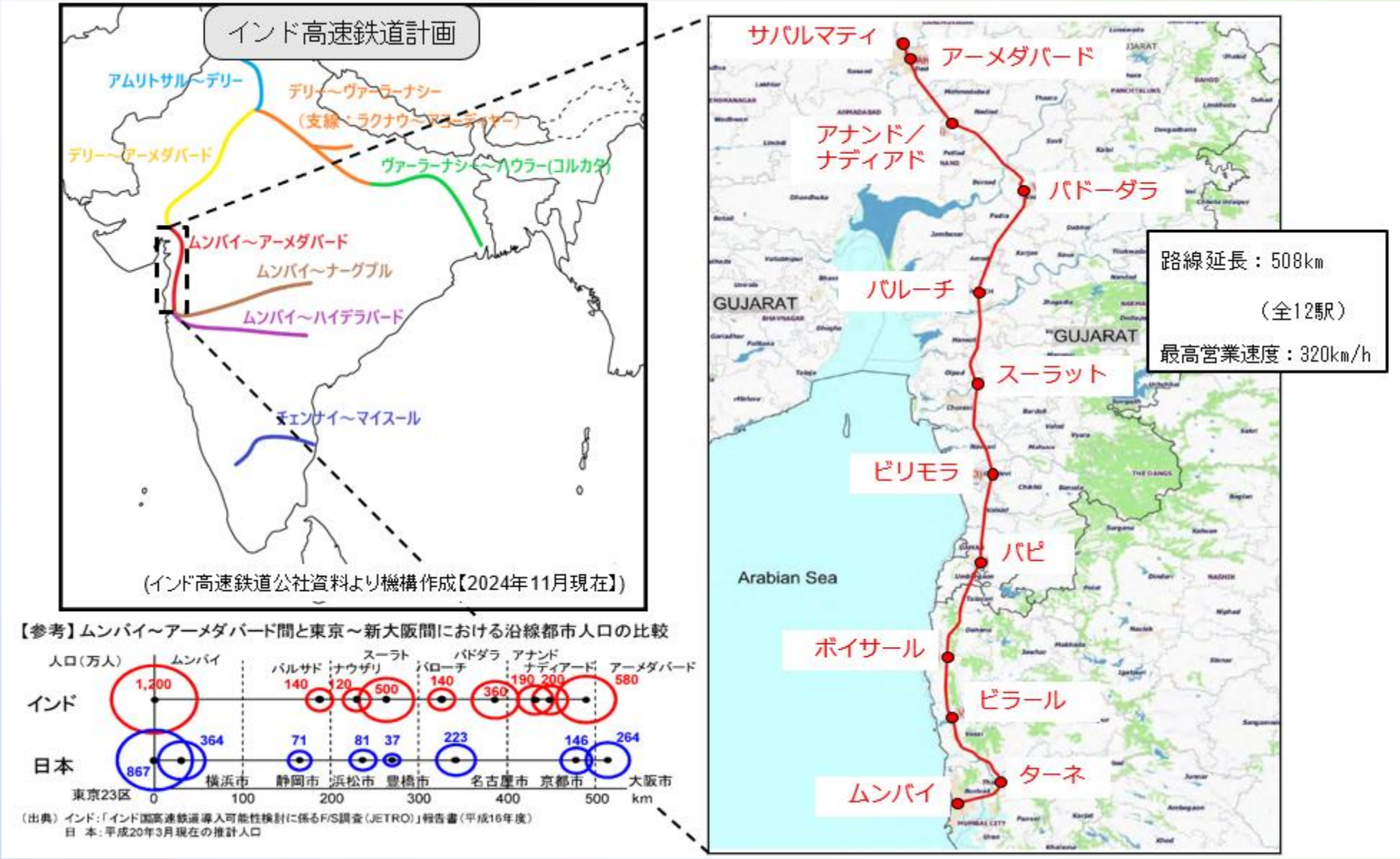


図3-2-1 インド高速鉄道計画の概要

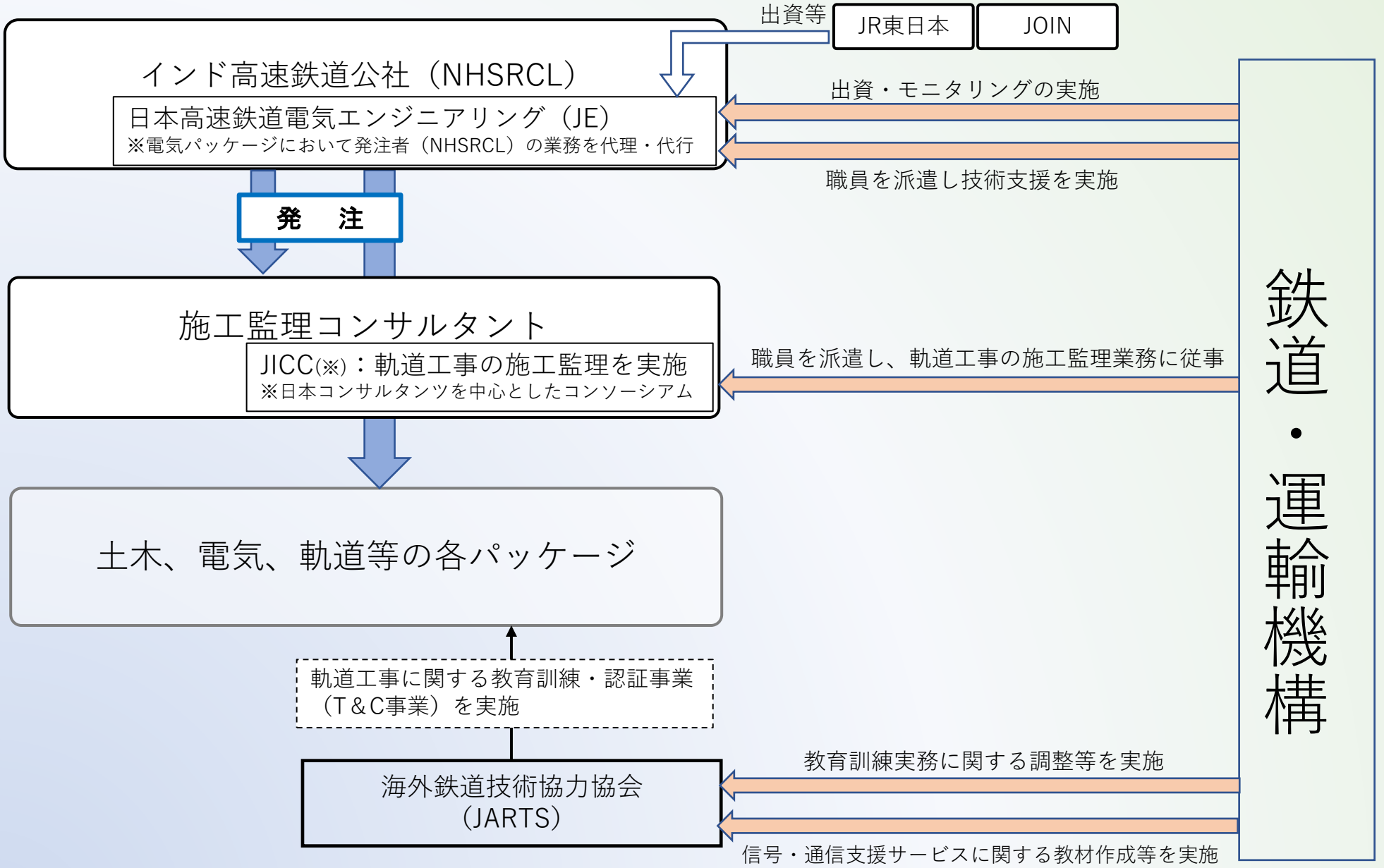


図3-2-2 インド高速鉄道計画 令和6年度実施業務に係る概略図

3．（2）　我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組

※R6業務実績等報告書P２７～２８

表3-2-1 専門家派遣数の推移（令和2年度年度～令和6年度）

年　　度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
専門家派遣数（人）	0	0	20	30	20

表3-2-2 研修員等の受入数の推移（令和2年度～令和6年度）

年　　度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
研修員等受入数（人）	0	0	25	59	38

表3-2-3 令和6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）
世界トンネル会議	国際トンネル協会	中国（深セン）	令和6年4月	1
フィリピン土木学会国際技術会議	フィリピン土木学会	フィリピン（マニラ）	令和6年10月	1
タイ鉄道ワークショップ	運輸総合研究所	タイ（バンコク）	令和7年1月	1

表3-2-4　ISO/TC269委員会・作業部会等
（令和6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
	鉄道土工

表3-2-5 IEC/TC9の委員会・作業部会等（令和6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
	交流電力変換装置
	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
	架空電車線路

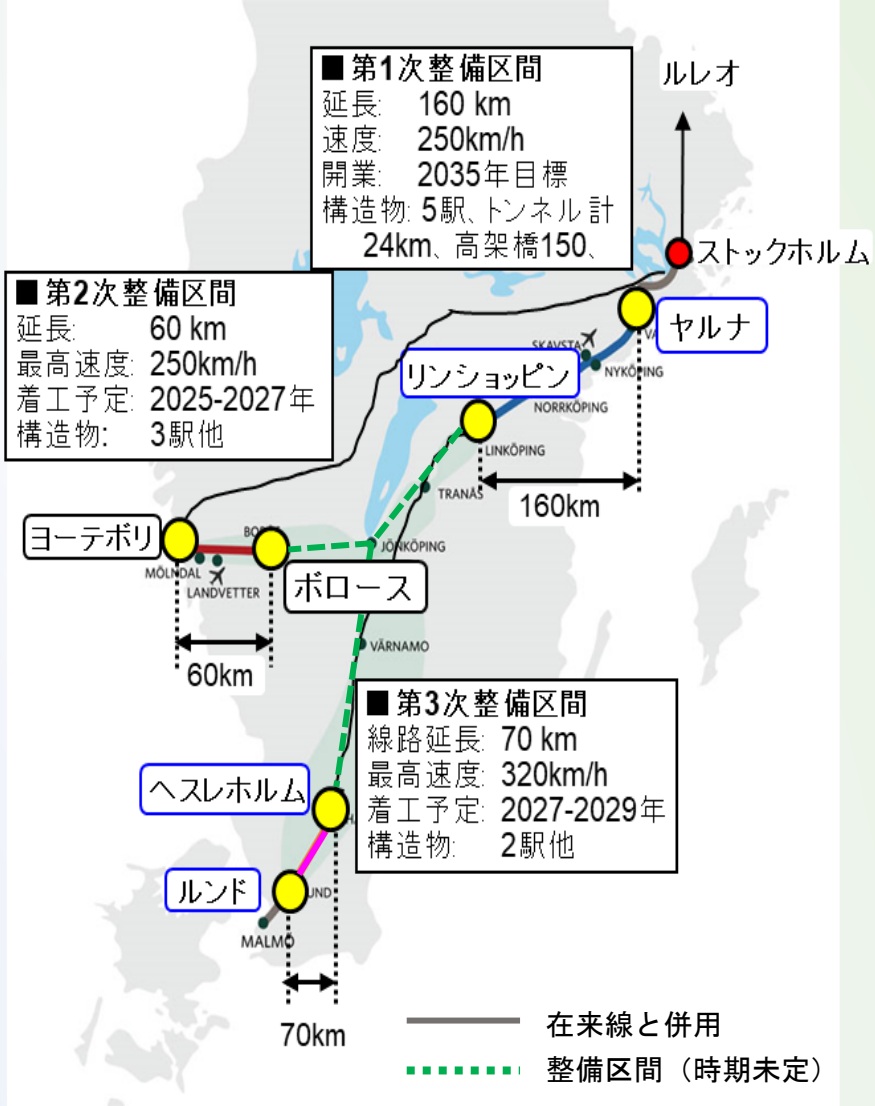
図3-2-3 スウェーデンにおける交通インフラ計画

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　　：690㎞　（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11月着工
- ■ 第2次整備: ヨーテボリ・ボロース間（計画中）
  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

※R6業務実績等報告書P２８～３０

各国との技術交流の様子

写真3-2-1　北海道新幹線渡島トンネル視察
（タイ鉄道技術協力開発機構）

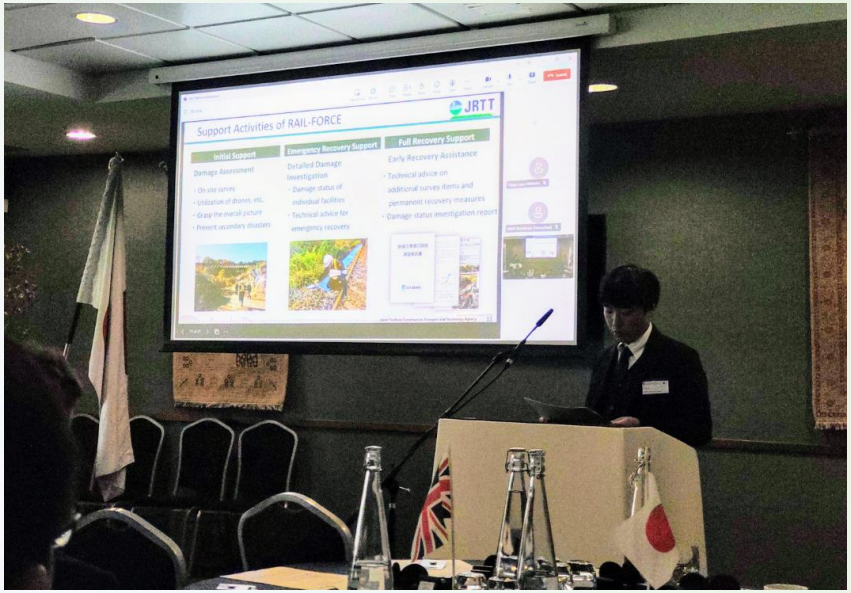


写真3-2-2　日英鉄道協力会議における発表

国際業務関係職員研修

写真3-2-3　国際業務に関する研修の様子

3．（6）①　地域公共交通出資及び貸付け

※R6業務実績等報告書P４７～４８

写真3-6-1-1　伊予鉄道の省エネ車両「7000系」（機構撮影）

写真3-6-1-2　伊予鉄バスのEVバス（会社提供）

写真3-6-1-3
広島電鉄の新乗車券システム「MOBIRY DAYS」（会社提供）と低炭素・低床車両（機構撮影）

写真3-6-1-4　北港テクノポート線整備事業（機構撮影）
【左】中央線夢洲駅開業セレモニー（R7.1.18）
【右】夢洲駅（Osaka Metro400系）

3．（6）②　物流出融資

※R6業務実績等報告書P４９～５０

図3-6-2-1　SST（概念図）（会社提供）

写真3-6-2-1　SST（車両）（会社提供）

写真3-6-2-2　ヤマトHD　物流拠点施設（機構撮影）

写真3-6-2-3　五洋建設　大型基礎施工船（HLV）イメージ（会社提供）

写真3-6-2-4　丸加海陸運輸（会社提供）

【左】:ホッパー（木質ペレットをコンテナに充填する際に使用）
【中】:リーチスタッカー（発電所内コンテナの野積みに使用）
【右】:ホイールローダー（船内・構内作業や発電所での燃料投入に使用）

3．（7）②　会社の経営自立のための措置等

※R6業務実績等報告書P５４

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 快速エアポート用車両の新製）

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）

写真3-7-2-3　会社の経営自立のための支援
（一例：JR貨物 トラックスケールの設置）

※トラックスケール：コンテナ内の積載状況を確認するためのシステム

１０．（３）広報・情報公開の推進

※R6業務実績等報告書P８５

図10-3-1　北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）及び北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の情報に辿り着きやすくするための改修（機構HP）

トップページ

北海道新幹線プロジェクトページ

シンプルなメニューに見直し、分かりやすく

北陸新幹線プロジェクトページ

沿線自体体への**説明資料メニューを新設**

図10-3-2　広報誌とYouTubeの連動
（「鉄道・運輸機構だより」夏季号、YouTube「トンネルと高架橋の工事現場に潜入」）

QRコード

YouTube

図10-3-3　JR北海道と連携した車内誌

毎月連載

１０．（３）広報・情報公開の推進

※R6業務実績等報告書P８６

図10-3-4　YouTubeによる幅広いコンテンツの提供

チャンネル登録者数　R6.4：1.88万人 ➡ R7.3：**2.23万人（＋19%）**

図10-3-5　Xを通じたタイムリーな情報発信やトリビアの投稿

フォロワー数　R6.4：1.34万人 ➡ R7.3：**1.44万人（＋7.5%）**

図10-3-6　イベント・見学会等を通じた事業の理解促進やPRの強化

北海道新幹線

イベント参画	19件
オープンハウス	1件
見学会	7件

イベント（自治体主催など）

札幌車両基地壁面デザインの
オープンハウス

見学会（地元小学校など）

北陸新幹線及び西九州新幹線

開業実績のPR強化は
新たな取組

イベント参画	15件

北陸新幹線の開業記念などに関するイベント

西九州新幹線の
開業記念に
関するイベント

※R6業務実績等報告書P８７

図10-3-7　報道公開の実施やメディアでの取り上げ

各団体等との災害時協定締結

締結式（報道公開）

のと鉄道での鉄道災害調査隊の活動

NHKワールド

北海道新幹線

Starlinkを活用したトンネル内の通信エリア化（報道公開）

レールの初陸揚げ（報道公開）

テレビを通じた情報発信

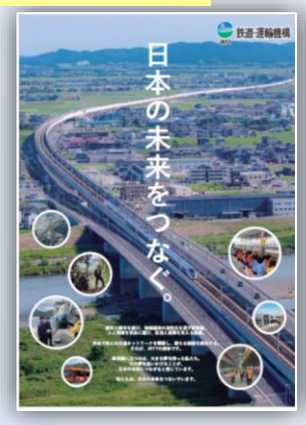
UHB北海道
文化放送

TVhテレビ
北海道

図10-3-8　認知度向上のための広報

3分で分かる鉄道・運輸機構

組織PRポスター



組織PRポスター制作は
新たな取組

こども霞が関見学デー2024

子供向けのPR強化は
新たな取組

第31回鉄道フェスティバル

環境YouTube「北海道新幹線の環境への取組　～「エコな材料の活用」「水質の保全」～」

【環境YouTube概要】

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の新幹線工事について、機構が実施している環境配慮の取組みである「高架橋工事における高炉セメントの利用」及び「トンネル工事における濁水処理」についてYouTube動画として公開。

図10-4-1　環境YouTube公開プレス

環境セミナー「脱炭素社会の実現に向けた横浜市の取組について」

【環境セミナー概要】

横浜市脱炭素・GREEN × EXPO 推進局脱炭素社会移行推進部長岡崎様より、横浜市における脱炭素社会の実現に向けた取組、特に脱炭素先行地域であるみなとみらい２１地区において取組中である省エネ・再生可能エネルギー転換等について紹介。

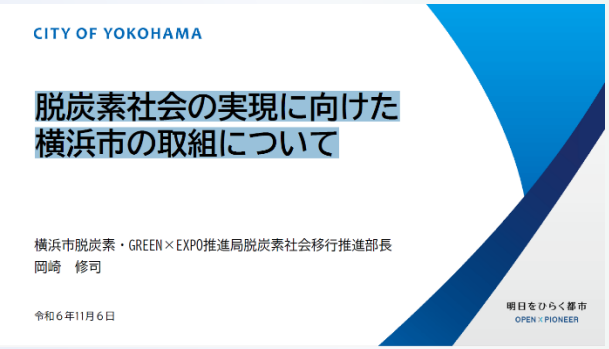


図10-4-2　環境セミナー資料表紙

写真10-4-1　横浜市役所
岡崎部長