

評価書様式

様式 1－1－1 中期目標管理法人 年度評価 評価の概要様式

1. 評価対象に関する事項		
法人名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	
評価対象事業年度	年度評価	令和 7 年度（第 5 期）
	中期目標期間	令和 5 年度～令和 9 年度

2. 評価の実施者に関する事項				
主務大臣		国土交通大臣		
	法人所管部局	鉄道局	担当課、責任者	鉄道局機構監督・地域調整室長 地主 純
		海事局		海事局総務課企画室長 石原 正豊
		総合政策局		総合政策局交通政策課企画室長 吉田 純土
		物流・自動車局		物流・自動車局物流政策課長 正岡 孝
	評価点検部局	政策統括官	担当課、責任者	政策評価官 清水 巖

3. 評価の実施に関する事項
評価の実効性を確保するため実施した手続き等は以下のとおり。 ・令和 8 年 6 月 26 日：理事長、監事ヒアリングを実施。 ・同年 6 月 24 日・25 日：外部有識者 4 名から意見聴取を実施。 岸 利治（東京大学 執行役・副学長） 熊谷 則一（弁護士） 二村 真理子（東京女子大学 教授） 村山 英晶（東京大学大学院 教授）

（注）五十音順：敬称略

4. その他評価に関する重要事項
特になし。

1. 全体の評価					
評価 (S、A、B、C、D)	B：全体としておおむね中期計画における所期の目標を達成していると認められる。	(参考) 本中期目標期間における過年度の総合評価の状況			
		令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
		B	B	B	
評価に至った理由	項目別評価は業務の一部がAであるものの、全体評価を引き上げるまでは至っていないため、「独立行政法人の評価に関する指針」(平成26年9月2日総務大臣決定)及び「国土交通省独立行政法人評価実施要領」(平成27年4月1日国土交通省決定)の規定に基づき、項目別評価の算術平均(以下算定式のとおり。)に最も近い評価が「B」評価であること及び以下の「法人全体に対する評価」等を踏まえ「B」評価とした。 【項目別評価の算術計算】 (A4点×(3項目+3項目)+A4点×5項目+B3点×(1項目+1項目)+B3点×20項目)÷(29項目+4項目)≒3.33 ⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。 ※算定にあたっては評価ごとの点数を、「S」評価：5点、「A」評価：4点、「B」評価：3点、「C」評価：2点、「D」評価：1点とし、重要度の高い項目(項目別評価総括表、項目別評価調書参照)については加重を2倍としている。				

2. 法人全体に対する評価	
法人全体の評価	項目別評価のとおり、評価項目全29項目のうち8項目(うち3項目は重要度、困難度の高い項目である。)について、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られている。 また、21項目については中期計画における所期の目標を達成していると認められる業務運営を行っており、安定的な経営が実現していることから、法人全体として中期計画における所期の目標を達成していると認められる。
全体の評価を行う上で特に考慮すべき事項	特になし。

3. 項目別評価における主要な課題、改善事項など	
項目別評価で指摘した課題、改善事項	北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)に関しては、引き続き、「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」における事業費の精査に協力されたい。
その他改善事項	特になし。
主務大臣による改善命令を検討すべき事項	特になし。

4. その他事項	
監事等からの意見	・機構の業務全般については、中期目標の着実な達成に向け効果的、効率的に業務を推進していると認められる。 ・鉄道建設事業については、改善措置及び検証委員会の報告書等を踏まえた業務改善の取組や機構改革プランによる改革の取組を通じて、地域密着型の業務執行体制の強化、プロジェクト毎の責任体制の明確化、工程管理・事業費管理のルール徹底、関係自治体等との情報共有の拡充等の改善が図られている。今後の北海道新幹線建設事業の見通しについては、沿線自治体等の関係者に対して引き続き丁寧に説明を行うとともに、全体工程や事業費を精査し、一日も早い完成・開業や可能な限り効果的な事業の推進を目指すよう最大限の努力が求められる。 ・機構改革プランに掲げた取組については、本格的な実施期間に入り、各部署の業務の一環として取組の定常化を図ると同時に、組織横断的な項目については、チーム制により検討を進めてきたことを確認している。
その他特記事項	特になし。

中期計画（中期目標）		年度評価					項目別 調書No.	備考
		令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度		
Ⅲ. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項								
鉄道建設等業務		B	B	B			3.(1)	
整備新幹線整備事業の 着実な進捗		<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重			3.(1)	
機構の技術力を活用し た鉄道整備		<u>B</u>	<u>B</u>	<u>B</u>			3.(1)	
機構の技術力を活用し た支援の充実		A○重	A○重	A○重			3.(1)	
鉄道建設に係る業務の 質の向上に向けた取組		A	A	A			3.(1)	
我が国鉄道技術の海外 展開に向けた取組		B	B	B			3.(1)	
鉄道施設の貸付け・譲 渡等		B	B	B			3.(1)	
鉄道助成業務等		B	B	B			3.(2)	
鉄道に関する補助金等 の交付等		B	B	B			3.(2)	
北海道旅客鉄道株式会 社及び四国旅客鉄道株 式会社からの長期借入 金の借入れ等		B	B	B			3.(2)	
中央新幹線建設資金貸 付け等		B	B	B			3.(2)	
船舶共有建造等業務		B	A	A			3.(3)	
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		<u>A</u> ○重	<u>A</u> ○重	<u>A</u> ○重			3.(3)	
船舶建造等における技 術支援		B○重	B○重	A○重			3.(3)	
船舶共有建造業務にお ける財務内容の改善		B	A	A			3.(3)	
地域公共交通出融資業務等		A	A	B			3.(4)	
地域公共交通出資及び 貸付け		A	B	B			3.(4)	

中期計画（中期目標）		年度評価					項目別調 書No.	備考
		令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度		
Ⅳ．業務運営の効率化に関する事項								
組織の見直し	B	B	B			4.（1）		
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	B			4.（2）		
調達等合理化の推進	B	B	B			4.（3）		
人件費管理の適正化	B	B	B			4.（4）		
一般管理費及び事業費の効率化	B	B	B			4.（5）		
資産の有効活用	B	B	B			4.（6）		
Ⅴ．財務内容の改善に関する事項								
財務運営の適正化（予算、収支計画及び資金計画）	B	B	B			5.（1）		
財務運営の適正化（財務運営の適正化）	B	B	B			5.（1）		
資金調達	A	A	A			5.（2）		
Ⅵ．業務運営に関する重要事項								
内部統制の充実・強化	B	B	B			6.（1）		
人事に関する計画	B	B	B			6.（2）		

		物流出融資	A	A	B			3.(4)	
		特例業務（国鉄清算業務）	B	B	B			3.(5)	
		旧国鉄職員に係る年金 費用等の適切な支払等	B	B	B			3.(5)	
		会社の経営自立のための 措置等	B	B	B			3.(5)	

- ※1 重要度を「高」と設定している項目については、各評語の横に「○」を付す。
- ※2 困難度を「高」と設定している項目については、各評語に下線を引く。
- ※3 重点化の対象とした項目については、各標語の横に「重」を付す。
- ※4 「項目別調書N o.」欄には、令和6年度の項目別評定調書の項目別調書N o. を記載。

		広報・情報公開の推進	A	A	A			6.(3)	
		環境への配慮	B	B	A			6.(4)	

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3.（1）	鉄道建設等業務		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保強化 政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 政策目標 XII 国際協力、連携等の推進 施策目標 23 整備新幹線の整備を推進する 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる 施策目標 43 国際協力、連携等を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号。）第 13 条第 1 項第 1 号、第 2 号、第 3 号、第 4 号、第 5 号、第 6 号、第 11 号、 ／ 第 3 項、第 4 項、／ 第 14 条第 1 項 全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号） 鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号） 海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成 30 年法律第 40 号。）第 4 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
当該項目の重要度、難易度	【重要度：高】 ・整備新幹線整備事業の着実な進捗 ・機構の技術力を活用した支援の充実 【困難度：高】 ・整備新幹線整備事業の着実な進捗 ・機構の技術力を活用した鉄道整備	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー事業番号：004144、004293、004294、004330、004336、004337

2. 主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報										②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度			令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 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	101 人				予算額(千円)	530,479,334	523,973,480	525,404,637			
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	30 件				決算額(千円)	561,795,730	521,829,999	503,308,529			
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	11 件				経常費用(千円)	310,266,306	347,043,247	326,317,274			
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	—	—	※	※	※				経常利益(千円)	△2,512,882	△1,859,813	2,132,419			

	遠隔臨場を実施する工区数	—	—	27 工区	35 工区	44 工区					行政コスト(千円)	1, 206, 031, 362	347, 760, 228	328, 972, 924		
	建設現場における脱炭素化の取組件数	—	—	21 件	26 件	27 件					従事人員数	1, 323	1, 243	1, 233		
	機構職員向け技術研修の受講者数	—	平成 30 年度から令和 3 年度までの実績 2, 243 人	562 人	454 人	460 人										
	学会等への応募・発表数	—	平成 30 年度から令和 3 年度までの実績 472 件	157 件	129 件	132 件										
	機構による業務成果を公表する場の開催数	—	平成 30 年度から令和 3 年度までの実績 24 件	6 件	5 件	4 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	7. 3 億円										
	機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額	—	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	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	15 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	97 人										

※事業完了時などの段階で記載する。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（１）鉄道建設等業務 鉄道は、大量輸送性、定時性、速達性を兼ね備えるとともに、基本的に温室効果ガス（CO2）排出量の少ない環境に優しい輸送機関である。 機構は、様々な専門技術やノウハウの集合体である鉄道を、安全で安定的な運行が可能なシステムとして整備し完成させるための総合力、高度な専門性や人的リソースを有しており、鉄道建設に係る総合的なマネジメントを行うことができる唯一の公的主体として、国が推進する鉄道ネットワークの整備において、引き続き主導的な役割を担っていく必要がある。 その際、これまで培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、良質な鉄道を適切な工期で安全にかつ経済的に建設することが重要であり、業務の実施に当たっては、技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、デジタル技術の利活用や関係機関との連携強化により、業務の質を確保しつつ、効率的に業務を遂行するものとする。	（１）鉄道建設等業務 鉄道は、大量輸送性、定時性、速達性を兼ね備えるとともに、基本的に環境への負荷も低い優れた輸送機関である。 機構は、全国新幹線鉄道整備法（昭和45 年法律第 71 号）及び都市鉄道利便増進法（平成 17 年法律第 41 号）に基づくものなど、鉄道建設に係る総合的なマネジメントを行ってきた我が国唯一の公的な整備主体であり、国民生活の向上や社会経済活動の発展に大きな影響を与える鉄道建設において国の政策に基づき、引き続き主導的な役割を担っていく。	（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。	鉄道建設等業務の評定： B 【細分化した項目の評定の算術平均】 （A 4 点×（1 項目＋1 項目）＋A 4 点×1 項目＋B 3 点×（1 項目＋1 項目）＋B 3 点×3 項目）÷（6 項目＋2 項目）≒3.38 ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。 ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5 点、A：4 点、B：3 点、C：2 点、D：1 点とし、重要度の高い項目については加重を2 倍としている。 鉄道建設等業務の評価 整備新幹線整備事業の着実な進捗において、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、事業総管理委員会において工期及び事業費の状況について継続的なモニタリングを行うとともに、北海道新幹線建設局への重点的な人員配分により必要な体制を構築し、工程短縮策の実施等に取り組み、事業を進捗させた。また、令和 7 年 12 月、機構より、事業費が最大 1.2 兆円増加するおそれがあるとの報告がなされたことを受け、「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」において、事業費を縮減する方策についての検討も含めて、事業費の精査が進められているところ、当該有識者会議の求めに応じて資料を提供するなど、必要な協力を行った。 また、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、施工上の課題を解決するための北陸新幹線事業推進調査を実施した。また、関係者の理解促進を図るため、ホームページ・SNS による科学的知見に基づく情報発信等を実施した。 機構の技術力を活用した鉄道整備において、中央新幹線の受託工事に関して、引き続き事業費及び工程を適切に管理するとともに、橋りょう・高架橋工事及び山岳トンネル工事の品質確保や安全管理を行いながら、工事を着実に推進した。 機構の技術力を活用した支援の充実において、被災した鉄道施設の復旧に係る技術的助言を迅速かつ合理的に実施するよう、RAIL-FORCE の機能強化を推進するとともに、鉄道施設の老朽化などの社会的課題に対する支援や、鉄道ネットワークに係る計画策定に関する調査協力等の支援にも取り組み、機構の有する能力・ノウハウの一層の活用を図った。 業務の質の向上に向けた取組において、鉄道建設等における DX の推進、鉄道建設工事の進捗状況やニーズに応じた多くの技術開発、それらの開発成果の社会への還元、新たな取組として ICT 等により、鉄道建設工事における安全性向上や職員・建設工事従事者の安全意識の向上に関する取組等を実施した。 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組において、積極的かつ適切に海外高速鉄道調査等業務を行ったほか、専門家派遣や研修員受入れ、国際学術会議等への参画、海外関係機関との技術交流といった国際協力業務を実施した。 鉄道施設の貸付け・譲渡等において、過年度に貸付け又は譲渡を行った鉄道施設について、必要な徴収額全額を計画どおり確実に徴収した。

	また、自然災害の激甚化・頻発化や施設老朽化の進行、建設技術者の不足等、鉄道事業を取り巻く状況を踏まえ、機構が有するノウハウや技術力を活用した支援に積極的に取り組むとともに、新たな政策課題に対応するための知見の獲得に努め、国民のニーズに的確に応えた取組を実施する。	また、自然災害の激甚化・頻発化、施設老朽化の進行、技術者の減少など鉄道事業者等を取り巻く状況の変化を踏まえ、地方鉄道を含めた鉄道施設の長寿命化や保全・改修、鉄道技術の維持・承継に関し、機構の技術力等の活用のあり方の検討を含め、社会的課題に対応する必要な取組を行う。さらに、機構の鉄道建設に係る技術力等を活用し、利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築を図るための調査等を実施する。 これらの実施に当たっては、現場の情報を組織的に共有・伝達し、業務の効率化・高度化とともに技術の承継を進めるためにデジタルトランスフォーメーション(DX)の推進を図るなど業務の質の向上に努める。						
	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	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	① 整備新幹線整備事業 整備新幹線事業については、以下の取組を行いながら、安全確保に万全を期して、事業の着実な進捗を図る。 ・工程と事業費について、事業総管理委員会を開催し、理事長のトップマネジメントの下、一体的に管理 ・国や地方公共団体等の関係者と工事の	< 主な定量的指標 > ・設定なし < その他の指標 > ・設定なし < 評価の視点 > ・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)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・	< 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、総額管理、資材調達協議、渉外を特命事項とする各担当課長を新たに配置した。また、長万部建設事務所、後志建設事務所及び札幌建設事務所に長万部工事長(第二土木)、後志建設事務所担当部長(副所長)及び札幌工事長(建築)を新たに配置した。これらにより、優先度の高い課題に迅速かつ集中的に対応し、業務	< 評価と根拠 > 評価：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、工程が厳しくなる中、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 北海道局において特命事項を担当する担当課長等の新たな配置など、プロジェクト・マネジメントの強化・充実に取り	評価	B < 評価に至った理由 > 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、事業総管理委員会において工期及び事業費の状況について継続的なモニタリングを行うとともに、北海道新幹線建設局への重点的な人員配分により必要な体制を構築し、工程短縮策の実施等に取り組み、事業を進捗させた。また、令和7年12月、機構より、事業費が最大1.2兆円増加するおそれがあるとの報告がなされたことを受け、「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」において、事業費を縮減する方策についての検討も含めて、事業費の精査が進められているところ、当該有識者会議の求めに応じて資料を提供するなど、必要な協力を行った。 北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については、施工上の課題を解決するための北陸新幹線事業推進調査を実施した。また、関係者の理解促進を図るため、ホームページ・SNSによる科学的知見に基づく情報発信等を実施した。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。

	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	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、体系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	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事業を推進 現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においては、令和6年5月に、機構から国土交通省へ、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」を開催し、令和7年3月に検討結果が取りまとめられた。 こうした状況を踏まえ、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等の設計及びレール溶接等の軌道工事）を含めて全体工程の迅速かつ着実な進捗を図る。 ・工程上のクリティカルとなる土木工事を着実に進捗させるとともに、設備工事の円滑な推進を図りつつ、事業の進捗状況等の継続的なモニタリングを行い、引き続きEVMを用いながら工程と事業費を一体的に管理	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、体系的な管理の徹底を図ったか。 －国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生している事象等について密に情報を共有することで事業の透明性を確保するとともに、必要な協力を得ながら進めたか。 －デジタル技術の利活用によるDXの推進や最新の入札契約制度の導入などによる生産性の向上に取り組んだか。 －環境負荷の低減に積極的に取り組んだか。 －安全確保に万全を期したか。 ・以下に記載の必要な取組を行い、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）について、事業の着実な進捗を図ったか。（再掲） ・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	推進を図る体制を構築した。 ・鉄道技術センターを中心に、鉄道建設プロジェクトの推進にあたり、技術面から組織全体の総合的な技術力を蓄積・活用・継承することを目的とした勉強会を実施し、若手職員個々のスキルアップを図った。 ・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）（以下「北海道新幹線」という。）では土木工事が最盛期を迎えているため、既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。 ・工程と事業費について、事業総管理委員会を6回開催（北海道新幹線：5回、北陸新幹線：1回）し、理事長のトップマネジメントの下、体系的な管理の徹底を図った。 ・北海道新幹線においては、事業の進捗状況の継続的なモニタリングを行い、工程と事業費を一体的に把握するための指標（EVM）を用いながら事業を管理した。 ・北海道新幹線については、令和7年3月に取りまとめられた「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する報告書」を基に、事業費の精査を進め、令和7年12月に、機構から国土交通省へ、現時点での想定では最大1.2兆円の事業費の増加のおそれがあることが見込まれる旨を報告した。これを受け、国土交通省が4回開催した「北海道	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。 ○関係者との情報共有 北海道新幹線では、「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」、「北海道新幹線札幌延伸推進会議」、「地域連携チーム」等を通じて、国土交通省をはじめとする、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。 ○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、BIM/CIMの導入による図面の三次元データ管理や遠隔臨場の導入による遠隔地における工事検査の効率化等、生産性の向上に取り組んだ。 ○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、環境負荷低減に寄与した。 ○安全推進 本社から各建設事務所まで一丸となり、工事安全推進に係る各種取組を行った。特に安全設備の標準化等の新たなルールの設定や、機構内外における	＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）に関しては、引き続き、「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」における事業費の精査に協力されたい。 ＜その他事項＞ （外部有識者からの意見） プロジェクト・マネジメントの強化等に取り組むとともに、工程・事業費の一体的な管理、関係者と情報共有をしつつ、関係者からの協力を得ながら事業を実施しており、B評価は妥当であると考ええる。
--	--	---	--	--	---	--	--

	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。	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。	・プロジェクト・マネジメントの更なる強化・充実のため、令和6年度に設立された鉄道技術センター、建設事務所を含む北海道新幹線建設局と本社との間のより密接な連携 ・北海道新幹線札幌延伸推進会議や沿線地区ごとの地域連携チームを通して、国や地方公共団体等の関係者と情報共有するとともに必要な協力を得ながら事業を推進 ・AI や ICT 等のデジタル技術を用いたトンネル切羽評価手法の開発等によるデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進や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 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、引き続き先行的・集中的に行うことに加え、情報発信や沿線地域の理解促	な限り調査・把握したか。	新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」において、当該有識者会議の求めに応じて資料を提供した。 ・北海道庁が2回開催した「北海道新幹線札幌延伸推進会議」において、沿線自治体等の関係者へ工事の進捗状況及び事業費の精査状況を情報共有した。また、沿線地区毎に設置された地域連携チームを通じて、各地域とより丁寧かつ正確な情報共有等を行った。 ・令和6年度に引き続き、工事月報を公表し、令和7年度から新たに「軌道工事進ちょく状況」を追加するとともに、「橋りょう、高架橋等の工事」に進捗率（先月比）を追加した。また、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。 ・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 20 工区（うち令和7年度新規2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。 ・遠隔臨場を土木工事 40 工区（うち令和7年度新規5工区）で実施した。このうち渡島トンネル（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ことにより、スムーズな遠隔臨場が実現可能となり、受発注者の双方で生産性が大幅に	課題の共有等を通じて、事故の発生及び再発防止に寄与した。 ○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するとともに、ホームページ・SNS による情報発信や沿線地域の理解促進に努めた。 以上のことから、年度計画等における所期の目標を達成していると考えられる。 ＜課題と対応＞ 令和6年度業務実績評価において主務大臣から示された「指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策」※1で指摘いただいた事項を踏まえつつ、以下のとおり対応し、引き続き取り組んでまいりたい。 ・北海道新幹線に関して、クリティカルとなっている3トンネルを中心に、工事進捗状況、事業費の精査状況等について、各関係者と随時情報共有を行った。 ・計5回実施した事業総管理委員会の審議結果等を国土交通省へ報告した。 ※1「北海道新幹線に関しては、工事の進捗状況やリスクの発現状況等について随時情報共有されたい。」	
--	--	--	--	---------------------	--	---	--

			進に取り組む。		向上した。 ・八雲保守基地において、鉄道盛土における効率的な ICT 施工（土工）の施工管理方法を検討した。 ・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 27 工区（うち令和 7 年度新規 1 工区）において、工事成績評定時にカーボンニュートラルに資する取組を加点対象とするカーボンニュートラル試行工事を導入した。そのうち 23 工区（うち令和 7 年度新規 8 工区）では、実際に現場において環境負荷の低い重機や、ソーラーパネルによる発電を導入する等して、カーボンニュートラルに資する取組が実施された。 ・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基本方針を、各建設事務所においては自箇所に適した重点項目をそれぞれ策定して、受注者に周知、徹底した。 ・（一社）日本建設業連合会（以下「日建連」という。）と立ち上げたワーキンググループにおける議論を踏まえ、駅新築工事における安全設備の標準化や切羽照明の一定以上の照度確保等のルールを制定した。 ・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の確認を実施するとともに、事故報告書のデータをイントラに掲載し、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。	
--	--	--	---------	--	--	--

				実施し、工期短縮を図る) ・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(令和7年度は6回開催)、生コンクリートの安定供給に向け、300m3以上の大量打設時の日程や、骨材の追加調達、地域外プラントからの供給等の実施について関係者との調整を実施した。 ・建設発生土受入地の確保に係る協議を着実に進め、発生土量のうち約96%の受入地を確保した。残りの受入地については、関係地方公共団体等と情報共有を図りながら、確保に向けた調整を行った。 ・全延長の約8割を占めるトンネル工事については、全40工区中26工区(うち令和7年度新規6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91%となった。 ・高架橋工事(うち令和7年度新規8工区)については、全20工区で桁・床板工事に着手しており、このうち1工区(市渡高架橋他)で本体工事を完了し、施工基面完了延長は9.2kmとなった。 ・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。札幌車両基地では、令和6年度に実施した「札幌車両基地壁面デザイン検討会」における有識者のご助言やオープンハウスにおける市民の方々からのご意見を踏まえ、壁面デザインを決定し、公表した。また、令和7年10月より鉄骨建方工事に着手した。札幌駅については北海道旅客鉄道(株)(以下「JR北海道」という。)に委託の上、土木工事を進めており、令和7年度からは建築工事も着手した。 ・軌道工事については、軌道敷設工事を2件契約した。また、線路の品質向上、レール溶接における技術者不足への対応及び工事工程の短縮を目的に、九州の製鉄所から長万部まで長さ150mのレールを貨物鉄道で輸送した。輸送の実現に当たっては、レール輸送用貨車の確保や青函トンネル通過の安全性、輸送障害発生時の対応法の検討などをクリアして実現に漕ぎつけた。 ・北陸新幹線(敦賀・新大阪間)について、北陸新幹線事業推進調査として、用地関係調査、地質関係調査、発生土受入地事前協議、地下水関係調査、鉄道施設概略設計、道路・河川等管理者との事前協議を実施した。 ・与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム北陸新幹線敦賀・新大阪間整備委員会によるルート再検証の状況も踏まえ、	
--	--	--	--	--	--

					国土交通省や地方公共団体とも連携して、施工上の課題や懸念に対する対応について、ホームページ・SNS による情報発信や沿線地域の理解促進として、自治体・経済団体・関係組合等への個別説明を実施した。また、京都府内の水文・水環境、地下水への影響に対する地元からの懸念を払拭するため、「京都府内三次元水循環解析と河川水・地下水の成分分析に関する委員会報告書」をホームページに公表するとともに、記者レクを実施した。			
	②機構の技術力を活用した鉄道整備 機構が都市鉄道利便増進法の枠組みを活用して整備主体となる場合又は鉄道事業者等からの委託を受けて鉄道に関する工事を実施する場合には、これまで培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、品質の確保やコスト縮減に最大限努めながら、関係者と連携して工事を着実に推進する。 また、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の開業後の残工事について、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	②鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施 機構がこれまでに培ってきた鉄道建設に係る総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、都市鉄道利便増進法の枠組みを活用して整備主体となる場合又は機構の技術力の活用が必要とされた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	②鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施 受託工事の着実な進捗のために、以下の施策を実施する。 ・協定に基づく工事完成予定時期及び受託業務費の管理の徹底 ・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 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、橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事の品質を確保しつつ、着実に推進する。	＜主な定量的指標＞ ・設定なし ＜その他の指標＞ ・設定なし ＜評価の視点＞ ・受託工事について、協定に基づく工事完成予定時期及び受託業務費の管理を徹底しつつ、コスト縮減に最大限努めながら工事を着実に推進したか。	＜主要な業務実績＞ ・中央新幹線については、橋りょう・高架橋工事の新規発注に向け、構造物の詳細設計を実施した。既契約の橋りょう・高架橋工事では、品質を確保するとともに、湧水期施工工程を遵守し、工事を着実に進めた。また、用地買収状況を踏まえ、関係機関と連携・調整し、新規の高架橋・橋りょう工事を２件契約した。山岳トンネル工事では、機構の技術力や専門家のアドバイスを踏まえ、先進調査ボーリングを併用したトンネル掘削を行うことで品質確保や安全管理に努め、工事の着実な推進を図った。用地業務については、用地取得等の支援業務を実施した。 ・多摩都市モノレール㈱から多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎間）について電気関係工事業務の受託要請があったため、「鉄道工事受託審議委員会」における審	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 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、橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事の品質を確保しつつ、工事を着実に進めた。 また、多摩都市モノレールの延伸については、鉄道事業者からの工事の受託要請に対し、適切に受託手続きを行った。 以上のことから、年度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＞ －	評定	B
							＜評定に至った理由＞ 中央新幹線の受託工事については、引き続き、事業費及び工程を適切に管理するとともに、橋りょう・高架橋工事及び山岳トンネル工事の品質確保や安全管理を行いながら、工事を着実に推進した。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることから、B 評定とした。 ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ 特になし ＜その他事項＞ 特になし	

	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。	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。			議を踏まえ、機構の保有する新線建設の技術力の活用が期待できることから、受託することを決定した。			
	③機構の技術力を活用した支援の充実 自然災害の発生時において、鉄道建設に係る総合的な技術力やノウハウを有する公的主体として、職員を現地に派遣して鉄道施設の被害状況調査を実施するなど、国土交通省等と連携して、被災した鉄道の復旧支援に新たに取り組む。 また、鉄道施設の長寿命化や保全・改修等に関して、地域鉄道事業者等からの技術的な相談を受け付け、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	③鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援 (a) 自然災害からの復旧支援 自然災害の発生時において、これまでの鉄道建設や復旧支援の経験を活かし、被災状況調査をはじめとする被災した鉄道施設の復旧支援に取り組む。 また、復旧支援を迅速かつ円滑に実施できるよう機構内の体制を整備するとともに、人材の育成、ノウハウの蓄積を図る。 さらに、こうした復旧支援で得られた知見については、鉄道施設の強靱化に資するよう機構の鉄道建設業務や鉄道事業者等への技術的支援等において広く活用する。	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 被災した鉄道の復旧に係る迅速・円滑な支援のため、①鉄道災害調査隊(RAIL-FORCE)の運用、②ノウハウ・経験の蓄積・共有、③優れた機材・システムの導入・活用が必要であることから、以下の施策を実施する。 ・①関係：鉄道災害調査隊(RAIL-FORCE)への派遣候補者の事前選任等による調査隊の速やかな編成・派遣。また、災害協定等を活用した活動拠点確保や関係機関との情報交換等 ・②関係：被災調査や災害復旧に関する外部との意見交換や、災害調査経験者を招いた職員研修等 ・③関係：様々な環境下で鉄道施設の被災状況を簡便・安全・迅速に記録するカメラ類や被災調査地と本社間で被災状況を	＜主な定量的指標＞ ・設定なし ＜その他の指標＞ ・機構職員向け災害対応に係る研修等の受講者数 ・鉄道事業者等からの要請に基づく技術支援等の実施件数(前中期目標期間実績：平成30年度から令和3年度までの実績51件) ・鉄道協会等主催の各種会議での技術情報等の提供数(前中期目標期間実績：平成30年度から令和3年度までの実績23件) ＜評価の視点＞ ・派遣候補者の事前選任等により調査隊を速やかに編成・派遣したか。 ・災害協定等を活用し、関係機関との情報交換等に取り組んだか。 ・被災調査や災害復旧に関する外部との意見交換や職員研修等に取り組	＜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。)について、被災調査支援活動員を事前任命するとともに、派遣要請を想定した訓練を行った。国土交通省から派遣要請はなかったものの、警戒体制を整え大雨や台風により被災した鉄道事業者の情報を国土交通省等から収集するとともに調査隊に係る関係部署と情報共有を図りながら派遣要請に備えた。 ・令和6年1月1日の能登半島地震で被災したのと鉄道(株)の早期復旧を支援するため、被災直後の1月9日～10日に派遣した調査隊の活動が評価され、令和7年12月10日に石川県知事から感謝状を授与された。 ・災害協定等を活用し、関係機関(近畿地方整備局、北陸地方整備局)や鉄道事業者((株)ハピラインふくい、IR いしかわ鉄道	＜評定と根拠＞ 評定：A 根拠： 調査隊の機能強化が国土強靱化施策に位置づけられたことも踏まえ、ドローンの操縦の技能向上と安定的な運用を図るため、必要な研修や実地訓練を実施した。具体的には、飛行スキルを向上させるために、新たに実際の現地調査を想定した実地訓練として目視外飛行等の実践的な操縦訓練を実施した。加えて、安定的な運用を図るにあたっての体制を構築するため、ドローンの管理者としての運航・安全管理に必要な知識を得るための講習を受講した。このように ICT 技術を導入し、活用に向けた研修の充実を通じて調査隊の活動員3名が、令和8年度において計画していた二等無人航空機操縦士の国家資格を取得する等、国土強靱化施策に位置づけられた取組(令和8～10年度：訓練・研修・講習等への参加約50人)を前倒しし、年間3人程度(令和5～7年度合計9人)を想定していたところ、令和7年度までに13人(26%)を達成し、調査隊の機能強化に大きく貢献した。 令和7年度は調査隊の派遣要請はなかったものの、令和6年1月の能登半島地震で被災	評定	A
							＜評定に至った理由＞ 自然災害からの復旧支援について、令和7年度は鉄道事業者から鉄道災害調査隊(RAIL-FORCE)の派遣要請はなかったが、被災した鉄道施設の復旧に係る技術的助言を迅速かつ合理的に実施するよう、RAIL-FORCE の機能強化を推進した。 具体的には、ドローンの増備やモバイル測量機器等の導入のほか、鉄道建設に伴う掘削土の受入地において、実際の現地調査を想定したドローンの実践的な操縦訓練を行うとともに、ドローン等を活用した3次元測量に関する研修等によりRAIL-FORCE 隊員の対応能力向上を図った。 また、RAIL-FORCE 隊員の対応能力向上については、「第一次国土強靱化実施中期計画」(令和7年6月閣議決定、計画期間は令和8年度～令和12年度)に位置付けられ、当該計画において、RAIL-FORCE 隊員のデジタルツールに関わる訓練・研修・講習等への参加完了率が目標設定されているところ、隊員の更なる技能向上を図るため、令和8年度に計画していた二等無人航空機操縦士の国家資格を前倒して取得したことにより、RAIL-FORCE の機能強化に大きく貢献した。 鉄道施設の老朽化など社会的課題に対する支援等については、第三セクター鉄道等協議会、日本民営鉄道協会等の鉄道関係の団体が主催する委員会等へ積極的に参加し、鉄道事業者等の要請に応じて、鉄道構造物の補修、管理等に関する簡易的な技術的助言を行う鉄道ホームドクター制度をアピールするとともに、同制度による鉄道施設や設備の修繕等に関する技術的助言を20件実施し、同制度の範囲を超える専門的調査や分析を要する場合は受託業務として、設備修繕計画の策定支援、路線の活性化方策など、10件を実施した。令和7年度の支援件数は昨年度と比較して2割増加し、これらを通じて、鉄道事業者における技術者不足により停滞していた施設維持管理等の課題の解決や地域鉄道の維持・発展に大きく貢献した。さらに、今後の支援につなげるためにも、運輸総合研究所と連携して鉄道事業者にヒアリングを行い、人手不足に伴う鉄道施設の維持管理に係る支援ニーズを把握するほか、地方運輸局と協働して、地域鉄道事業者における施設保守の実態や技術力低下等の課題把握に取り組んだ。 鉄道交通ネットワークに係る計画策定等への支援については、鉄道事業者等からの要請に基づき、都心部・臨海地域地下鉄の整備や埼玉高速鉄道の延伸に係る調査業務など6件を受託し、事業化に向けて検討を深度化したほか、高質な鉄道ネットワークの構築等を図る観点から、都市鉄道等利便増進法を活用した整備スキームについて関係自治体等へ情報提供を行うとともに、国が主体となって実施する調査・検討会にも積極的に参画し、技術的な協力を行った。 以上のとおり、二等無人航空機操縦士の国家資格を前倒して取得することを含め、RAIL-FORCE の対応能力向上に積極的に取り組んだこと、鉄道ホームドクター	

	る。 さらに、利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築や社会的ニーズに対応した鉄道整備の推進を図る観点から、国や地方公共団体等が行う鉄道整備計画策定等の検討に積極的に参画し、その実現に向けた調査等に協力する。 <指標> ・機構職員向け災害対応に係る研修等の受講者数 ・鉄道事業者等からの要請に基づく技術支援等の実施件数（前中期目標期間実績：平成 30 年度から令和 3 年度までの実績 51 件） ・鉄道協会等主催の各種会議での技術情報等の提供数（前中期目標期間実績：平成 30 年度から令和 3 年度までの実績 23 件） 【重要度：高】 自然災害の激甚化・頻発化や施設老朽化の進行等、鉄道事業を取り巻く状況を踏まえ、災害対応の強化、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。		リアルタイムで共有する ICT 機器類を導入の上、習熟訓練・講習 さらに、復旧支援で得られる知見や関係者との交流を鉄道建設業務や技術的支援等へ幅広く活用するため、以下の施策を実施する。 ・調査隊活動の反省、記録の編纂 ・調査隊活動結果の広報、投稿等 ・鉄道建設現場での実証試験、検証等 (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能力やその習得・蓄積の方策について整理・検討を行う。	リアルタイムで共有する ICT 機器類を導入の上、習熟訓練・講習に取り組んだか。 ・調査隊活動の反省、記録の編纂、広報、投稿等及び鉄道建設現場での実証試験、検証等に取り組んだか。 ・鉄道ホームドクター制度、受託調査業務において、維持管理、修繕等の支援を適切に行うための基礎資料として、鉄道施設の状況、維持管理体制、経営状況等についての定量分析に取り組んだか。 ・老朽化対策や構造物の健全度支援に有効な検査・測量機器（設計ソフト含む）等の導入の検討について取り組んだか。 ・地域鉄道事業者、地方運輸局、地方鉄道協会が開催する委員会等の積極的に出向いて、技術的支援への要望・課題の把握に取り組んだか。 ・CBTC(無線式列車制御システム) のデジタル技術の導入について、鉄道事業者等と連携し取り組んだか。 ・鉄道総研等が実施する老朽化対策等の外部研修に参加するとともに、外部からの招聘に取り組んだか。	(株))と防災に関係した取組や ICT を活用した取組等の意見交換や情報交換を実施した。 ・被災した当該地域鉄道の迅速な災害復旧等を連携して進めるため、関係業界団体(北陸地質調査業協会、関西地質調査業協会)との災害協定を締結した。 ・(公財)鉄道総合技術研究所(以下「鉄道総研」という。)と意見交換を実施し、災害復旧支援に関する連携の具体的な方法について確認した。 ・人材育成については、第 1 次国土強靱化実施中期計画（令和 7 年 6 月 6 日閣議決定、計画期間：令和 8～12 年度）において、令和 10 年度までに約 50 人の育成目標が位置づけられている。本件に関連し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関係機関(東日本旅客鉄道(株)(JR 東日本)、鉄道総研)へ出向している当該業務に従事する職員と意見交換を実施した。 － ドローンを飛行させるための技能向上及びドローンの安定的な運用を図るため、調査隊の活動員 3 名が、二等無人航空機操縦士の国家資格を取得した。 － 災害対応に係る研修の受講等（計 101 名） ドローン飛行資格研修：2 名 民間ドローン研修：4 名 ドローン飛行訓練：6 名 ドローン二等資格講習：4 名	したのと鉄道(株)への調査隊の派遣活動が評価され、令和 7 年 12 月に石川県知事から感謝状が授与された。 鉄道ホームドクター制度や受託による技術的支援を前年度比 2 割多い計 30 件実施した。これらの取組を通じ、機構の知見を活用し、維持管理に多く課題を抱える地域鉄道の老朽化対策に大きく貢献した。 さらに、新たに運輸総研と連携するとともに、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、鉄道事業者のニーズ掘り起こしに積極的に努めた。 特に、運輸総研と連携して実施した調査・研究においては、鉄道事業者へのヒアリングで、人手不足に伴う維持管理の現状を把握するとともに、運輸総研の知見を活かして、交通分野における人手不足に対する連携・協力の取組事例を把握することができた。 加えて、業務報告会及び鉄道総研の研修により、技術的支援を実施できる職員のスキルアップを図った。 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、年度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> －	制度や受託業務による鉄道施設の老朽化対策、路線の活性化等に係る技術的助言を通じて、地域鉄道事業者が抱えている技術的課題の解決や地域鉄道の維持・発展に大きく貢献したことなど、これらは中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められることから A 評価とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし <その他事項> (外部有識者からの意見) RAIL-FORCE の更なる機構強化のために従事する職員の育成に注力するとともに、地域鉄道事業者が抱える施設の老朽化や社会的課題に対する支援を継続的に行っており、A 評価は妥当であると考える。
--	--	--	--	---	---	---	---

		把握 ・②関係：鉄道ホームドクター制度、受託調査業務において、維持管理、修繕等の支援を適切に行うための基礎資料として、鉄道施設の状況、維持管理体制、経営状況等についての定量分析 ・③関係：鉄道施設の維持管理費の縮減を図るため、CBTC（無線式列車制御システム）等のデジタル技術の導入や設備合理化策について、鉄道事業者や国土交通省等と連携して実現可能性を検討 また、老朽化対策や構造物の健全度支援に有効な検査・測量機器（設計ソフト含む）等の導入について検討 ・④関係：鉄道総研等が実施する老朽化対策等の外部研修に参加するとともに、外部からの専門家の招聘について検討	(c) 鉄道ネットワークに係る計画策定等への支援 利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築や新たな社会的ニーズに対応した鉄道整備の推進を図る観点から、都市鉄道利便増進法の枠組み等の情報提供を地方公共団体及び鉄道事業者に対して実施するとともに、国や地方公共団体等が行う都市鉄道や地域鉄道を	把握 ・都市鉄道等利便増進法の枠組み等の情報提供を地方公共団体及び鉄道事業者に対して実施したか。 ・国や地方公共団体が行う交通ネットワークに係る計画策定等の検討に関し、積極的にアプローチし、調査協力等の支援を実施したか。 ・鉄道事業者等からの要請に対応して、鉄道計画に関する受託調査を実施したか。 ・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。	リモートセンシング講習会：1名 鉄道総研防災研修：1名 鉄道総研維持管理研修：3名 3次元測量技術研修：2名 災害研修：78名 ・調査隊活動において、現地の状況を簡便・安全・迅速に3次元測量データとして取得でき、現地調査の効率化等が期待できる測量機器を導入した。今後の調査隊活動において活用できるように関係職員で実習を行った。 ・調査隊関係職員による派遣要請を想定した訓練や活動振り返りを実施し、今後の活動の留意点を共有するとともに、これまでの調査隊活動の記録を取りまとめた。 ・調査隊による被災調査支援の取組について、関係協会誌等へ投稿、関係シンポジウムにおける発表、及び調査隊の機能強化が国土強靱化施策に位置づけられたことに関する取材への対応等により、積極的に部外に発信した。 ・被災調査支援で活用するため、鉄道建設に伴う掘削土受入地において、現地巡回も兼ねたドローンの飛行訓練を実施した。 (b) 施設の老朽化など社会的課題に対する支援等 ・「鉄道ホームドクター制度※2」による鉄道事業者等への技術的支援を20件実施した。 具体的には、①設備更新計画、維持修繕計画策定や事前防災・予防保全	
--	--	---	---	---	--	--

		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。	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や、鉄道に関わる交通ネットワークの現状・課題等について鉄道事業者等と意見交換 ・鉄道事業者等からの要請に基づき、機構が有する鉄道建設に係る技術力等を活用した鉄道計画等に関する受託調査 ・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の、国の調査等に対する技術的な提案等の協力 また、上記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。		型老朽化対策への助言、②既存設備の維持・改良方法についての助言、③路線活性化、コスト削減策の事例紹介などについて、鉄道施設の各分野に精通した機構内の各部署が相談・協力しながら鉄道事業者等のニーズに応えた。 ※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。 ・鉄道事業者等からの支援の相談のうち、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ものについては、技術的支援を受託した。 この技術的支援について、令和 7 年度は、設備修繕計画の策定支援や、地域鉄道の活性化検討支援等、計 10 件を受託した(このうち 5 件は、国土交通省の補助事業(地域鉄道メンテナンス体制強化事業)を活用しており、全国における補助実績の 4 割超を占める)。 上記のとおり、技術的支援の受託及び鉄道ホームドクターにより、多数の鉄道事業者等からの様々な支援ニーズに的確に対応した。 ・これらの結果、鉄道ホームドクター及び受託による支援実績は、30 件となった。 ・老朽化対策や構造物の健全度を確保するために	
--	--	--	--	--	---	--

				有効な検査・測量機器等として、狹隘部の飛行が可能な小型ドローンや、現地調査の効率化等が期待できる３次元測量機器、土構造物の安定性を確認できる円弧滑り計算ソフトを導入した。 ・今後の地方鉄道支援の充実を図る目的で鉄道局及び鉄道総研等関係機関と「地方鉄道支援に関する情報交換会」（R7.6.19）を開催し鉄道局を含む各関係者から活動報告を受けるとともに意見交換を実施し、関係者間の連携強化を図った。 ・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の取組を説明し、機構を活用した老朽化対策等の課題解決をPRした。 また、地方運輸局等との間で、地域鉄道事業者における維持管理の課題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。 ・近畿運輸局及び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聴取し、以下の認識を共有のうえ、これらの運輸局との協力態勢を深めた。 － 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など、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。 ・（一財）運輸総合研究所（以下「運輸総研」という。）と連携・強化に関する覚書を締結し、地域鉄道支援に係る調査研究を実施した。具体的には、鉄道施設の状況、維持管理体制、経営状況等の定量分析を行うとともに、鉄道事業者9社に対するヒアリングを行い、支援ニーズを把握した。 ・CBTC(無線式列車制御システム)の導入による将来的な維持管理費の削減可能性については、国土交通省が開催する「地方鉄道向け無線式列車制御システム技術評価検討会」に出席し情報収集を行った。また、鉄道事業者や信号機器メーカーと意見交換を実施するとともに、ケーススタディ路線を選定し導入に係る実現可能性を検討し、課題を整理した。 ・鉄道総研への出向経験職員による業務報告会を開催し、実務で経験した鉄道施設の維持管理ノウハウの共有を図った。また、鉄道総研が実施する維持管理に係る研修を受講した。 - 鉄道総研維持管理研修: 3名〔再掲〕 (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6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。 ・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、国からの依頼に基づき、在来線の高速化に関する資料の収集・提供等の技術的な協力を行うとともに、国の調査等に対する技術的な提案として機構において実施した幹線鉄道に関する調査結果を国と共有した。 ・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	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、	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 業務効率化・高度化、技術承継、生産性向上及び品質向上を図るために、建設DXビジョンロード	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・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	<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6年4月に策定・公表した建設DXビジョンロ	<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ビジョンロードマップに基づき、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。	<table><tr><td>評定</td><td>A</td></tr><tr><td colspan="2"><評定に至った理由> DXの推進については、令和5年10月に公表した、今後20～30年後に機構が達成を目指すDXの取組目標である「建設DXビジョン」を実現するため、令和6年4月に策定した建設DXビジョンロードマップに基づき、ICT活用工事（土工）に関する管理方法の効率化に向けて北海道新幹線の盛土工事における現地試験を踏まえた施工管理基準案の作成や課題の整理、BIM/CIMを活用した設計法として鉄道特有の構造物の設計に活用可能な3次元モデル作成方法等の整理を行ったほか、BIM/CIMガイドラインの改正や建設発生土受入地における3次元計測技術を用いた出来形管理に関するルール策定等に取り組むこと等により、鉄道建設業務の効率化・高度化を推進した。</td></tr></table>	評定	A	<評定に至った理由> DXの推進については、令和5年10月に公表した、今後20～30年後に機構が達成を目指すDXの取組目標である「建設DXビジョン」を実現するため、令和6年4月に策定した建設DXビジョンロードマップに基づき、ICT活用工事（土工）に関する管理方法の効率化に向けて北海道新幹線の盛土工事における現地試験を踏まえた施工管理基準案の作成や課題の整理、BIM/CIMを活用した設計法として鉄道特有の構造物の設計に活用可能な3次元モデル作成方法等の整理を行ったほか、BIM/CIMガイドラインの改正や建設発生土受入地における3次元計測技術を用いた出来形管理に関するルール策定等に取り組むこと等により、鉄道建設業務の効率化・高度化を推進した。	
評定	A										
<評定に至った理由> DXの推進については、令和5年10月に公表した、今後20～30年後に機構が達成を目指すDXの取組目標である「建設DXビジョン」を実現するため、令和6年4月に策定した建設DXビジョンロードマップに基づき、ICT活用工事（土工）に関する管理方法の効率化に向けて北海道新幹線の盛土工事における現地試験を踏まえた施工管理基準案の作成や課題の整理、BIM/CIMを活用した設計法として鉄道特有の構造物の設計に活用可能な3次元モデル作成方法等の整理を行ったほか、BIM/CIMガイドラインの改正や建設発生土受入地における3次元計測技術を用いた出来形管理に関するルール策定等に取り組むこと等により、鉄道建設業務の効率化・高度化を推進した。											

	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。	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。	マップに基づき、以下の施策を実施する。 ・ICT を用いた施工管理等の検討（ICT 施工、BIM/CIM を活用した設計法の検討等） ・財産・技術データ管理システムの改良 また、業務高度化、生産性向上及び品質向上を図るために、以下の施策を実施する。 ・新技術の活用を促進する工事契約方式の整備 加えて、良質な鉄道を効率的に建設するために、以下の施策を実施する。 ・技術基準類について、本社と鉄道技術センターとの間で連携のうえ整備 (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ため、本社と鉄道技術センターとの間で連携のうえ、以下の施策を実施する。 ・技術開発マネジメント会議において、技術分野ごとに新規課題を選定 ・技術開発に当たって、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を踏まえて計画的に取り組むとともに、新たな設計・	・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 30 年度から令和 3 年度までの実績 2,243 人） ・学会等への応募・発表数（前中期目標期間実績：平成 30 年度から令和 3 年度までの実績 472 件） ・機構による業務成果を公表する場の開催数（前中期目標期間実績：平成 30 年度から令和 3 年度までの実績 24 件） ＜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。 ・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。 ・以下に記載の必要な取組を行い、事業の推進に資する調査・設計・施工手法に係る技術開発を推進したか。 -技術開発にあたって、外部研究機関との連携の強化を図ったか。 -技術開発にあたって、品質の確保や建	ードマップに基づき項目ごとに下記に代表される複数の取組を推進するとともに、ロードマップを一部見直し、令和 7 年度の取組結果を公表した。 ・ICT 活用工事(土工)について、更なる管理手法の効率化に向けて、北海道新幹線の盛土工事において現地試験を実施した上で、施工管理基準案の作成や課題の整理を行った。また、BIM/CIM を活用した設計法の検討を実施し、鉄道特有の構造物の設計に活用可能な 3 次元モデルの作成方法等を整理した。 ・トンネル工事における AI 等を活用した切羽評価や 3 次元計測技術を用いた出来形計測の試行を実施した。 ・鉄道建設工事の特性をふまえて BIM/CIM や 3 次元計測技術を用いた出来形管理の基準類を策定・改定した。 ・財産・技術データ管理システムについて、開業線区の財産・技術データの OCR 化を実施するとともに、AI を用いた検索機能導入の方針を決定した。 ・新たな契約・入札方式等として、発注者支援業務(土木)に係る「一般競争入札(総合評価方式)」の制度導入や、新技術活用促進等工事に係る実施要領の一部改正等を実施した。 ・事業の円滑な推進につなげられるよう、例年、建設関係業界団体との意見交換会を実施している。令和 6 年度に日建連と共に立ち上げた「働き方改革推進委員会」における	- ICT 活用工事(土工)について、更なる管理手法の効率化に向けた現地試験を実施し、施工管理基準案の作成や課題の整理を行ったほか、BIM/CIM を活用した設計法の検討を実施し、鉄道特有の構造物の設計に活用可能な 3 次元モデルの作成方法等を整理した。その他、工事現場及び機構業務の DX 推進による効率化のため、トンネル工事における新たな ICT 技術の現場適用に向けた現場試験による検証のほか、鉄道建設業務の特性を考慮した BIM/CIM ガイドラインの改正や、建設発生土受入地における 3 次元計測技術を用いた出来形管理に関するルールの方針策定など、ICT 技術を導入した業務推進・施工管理に向けた基準類を策定・改定するとともに、財産・技術データ管理システムの改良にも取り組んだ。 - 鉄道建設工事において生産性及び品質の向上を図る観点から、発注者支援業務(土木)における「一般競争入札(総合評価方式)」の適用拡大及び配置技術者の要件緩和、並びに新技術活用促進等工事に係る実施要領の一部改正等、最新の契約・入札方式の導入等について、着実に取り組んだ。 - また、「働き方改革推進委員会」において、受注者との間で、建設 DX、施工管理等効率化、工事安全推進に関する 3 つのワーキンググループを設置し各種施策を実施し、受発注者双方が効率的に業務を遂行できるよう、生産性及び品質の向上に取り組んだ。 - 加えて、標準示方書・仕様書の改正や、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着実に進めた。 - 技術開発の推進・公表については、多様な社会課題を踏まえたテーマを積極的に採用し、令	技術開発の推進については、土木、軌道、機械、建築、電気の分野ごとの分科会を設け、開発テーマの抽出から施工現場での活用に至るまで一貫した技術開発に取り組み、北海道新幹線の建設や北陸新幹線の事業推進に向け、品質確保や建設コストの縮減、技術者の減少を見据えた建設 DX の推進など、今中期計画期間中で最高となる 34 件のテーマについて技術開発を実施したほか、これまでの開発成果をデータベース化及び機構のホームページに公開し、機構外部における活用拡大を図った。また、鉄道建設技術については、鉄道デザインにおける国際的なコンペティションであるワトフォード会議ブルネル賞優秀賞や、日本の土木分野における代表的な表彰制度である土木学会技術賞等を受賞したほか、積極的な活用に向けて各種学会等への論文投稿や発表を行った結果、日本電気技術協会最優良賞など、基幹学会の賞を複数受賞し、学会等からも高い評価を受けた。 人材育成については、令和 5 年度に導入した「スキルアッププログラム（SUP）」により、引き続き組織の技術力の底上げを行うとともに、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において課題等を把握し、継続的な機能改善を実施したほか、面接指導による支援を通じて、技術士等の業務関連資格の取得促進を図り、職員の更なるスキル向上を促進した。また、今後の事業展開に応じて要求される技術力の習得に向けて、令和 5 年度・6 年度に引き続き、独立行政法人都市再生機構（UR）と連携して、鉄道整備とまちづくりに関する勉強会を実施した。 鉄道建設工事における安全推進については、役職員の安全意識の向上・醸成のために毎月安全集会を開催し、幹部からの安全講話や工事安全推進に関わる情報を配信した。また、安全推進に係るスキル向上を図るために工事安全推進に係る研修内容を拡充するとともに、事故発生時の原因分析に活用するために過去に発生した事故等（事故報告、ヒヤリハット）に関するデータベースの更新や、各地方機関への事故防止監査等を着実に実施した。これらの従来からの取組に加え、業界団体と連携して過去 10 年間の事故分析や安全装置の導入実態調査を行い、今後発注する北海道新幹線の駅新築工事において、事故防止効果の高い ICT を活用した安全設備を標準化するなど、更なる工事の安全性向上を図った。さらに、機構職員に対して VR 機器による事故事例の疑似体験教育を実施したほか、機構工事の建設現場に従事している外国人労働者の安全対策として約 20 言語に対応した安全対策リーフレットを作成して工事受注者に展開したことにより、機構職員や現場に従事する労働者における更なる安全意識の向上に取り組んだ。 以上のとおり、鉄道建設等における DX の推進、鉄道建設工事の進捗状況やニーズに応じた多くの技術開発、それらの開発成果の社会への還元、新たな取組として ICT 等により、鉄道建設工事における安全性向上や職員・建設工事従事者の安全意識の向上に関する取組等を実施したことは、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められることから A 評価とした。	＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ 特になし	＜その他事項＞ （外部有識者からの意見） 技術開発の推進、著名な賞の受賞、鉄道建設工事における安全推進等に注力しており、A 評価は妥当であると考える。
--	--	--	--	--	--	---	---	--	--	--

	<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 30 年度から令和 3 年度までの実績 2,243 人） ・学会等への応募・発表数（前中期目標期間実績：平成 30 年度から令和 3 年度までの実績 472 件） ・機構による業務成果を公表する場の開催数（前中期目標期間実績：平成 30 年度から令和 3 年度までの実績 24 件）	(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。	施工法を公募する等、必要により民間技術を有効活用 ・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 また、技術開発が部外でも活用されるように、本社と鉄道技術センターとの間で連携のうえ、以下の施策を実施する。 ・これまで開発した技術のデータベース化 ・建設技術に係る各種学会等や、本社における技術研究会等を通じた発表 (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、以下の施策を実施する。 ・施工監理講習等研修 ・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」の取組の浸透 ・業務に関連する技術士等の資格取得の促進 ・今後の事業展開に応じて要求される技術力等に関して、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等、その習得に向けた取組	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。 －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。 ・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。 ・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。 ・工事の施工時において、デジタル技術の活用を図ったか。	成果として、受注者との間で、建設 DX の取組の共有と方向性確認、書類削減・施工管理の効率化に関する意見交換と対応策のとりまとめ、「工事円滑化・工事関係書類スリム化等ガイドライン」の周知・運用と浸透状況調査などの施策を実施した。 ・本社と鉄道技術センターとの間で連携のうえ、「土木工事標準示方書」をはじめとした各工事／設計等に関する標準示方書・仕様書の改正や、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 19 件実施し、講習会等を通じて関係者に周知、徹底した。 (b) 技術開発の推進・公表 ・技術開発マネジメント会議を計 3 回開催するとともに、土木、軌道、機械、建築、電気の分野ごとの分科会を設け、開発テーマの抽出から開発、施工現場での活用に至るまで一貫した技術開発を推進した。※令和 7 年度の技術開発テーマ：34 件（うち新規で取り組んだ技術開発テーマ：12 件、令和 6 年度以前から継続して取り組んだ技術開発テーマ：22 件） ・具体的には、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）等の建設中の線区や今後建設予定の北陸新幹線（敦賀・新大阪間）等の事業推進に向け、品質確保や建設コストの縮減、その他社会経済環境の変化への対応に寄与する観点で開発テーマを抽出するとともに、技術者の減少を見据えた建設 DX の推進	和 7 年度には今中期計画期間中で最高のテーマ数(34 件)に取り組んだ。また、従前に開発した技術について、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）等の実施中の事業において活用しているほか、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）等の今後予定されている事業の推進に向けた技術開発にも取り組んでいる。技術開発成果については、各種学会等における論文の投稿や発表を 132 件実施したが、これらの論文の発表に対し、今中期計画期間中で最高の 7 件の優秀賞等を受賞した。更に開発した技術をデータベース化し公表する等、機構が開発した技術を広く社会でも活用してもらうための取組を従前にもまして積極的に実施した。 これら技術を活用した機構の建設事業について、鉄道建築分野における世界最高峰と称されるワトフォード会議ブルネル賞優秀賞を含む計 5 件を組織として受賞したほか、計 4 名の個人のこれまでの功績に対し科学技術分野の文部科学大臣表彰・創意工夫功労者賞等を受賞するなど、対外的に高い評価を受けた。 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上で改善を図った。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。 安全推進の取組については、各地方機関への事故防止監査を確実に実施したほか、工事安全推進担当者会議では各地方機関との意見交換において、事
--	--	---	--	--	---	--

		(d) 鉄道建設工事における安全推進 工事関係事故防止については、理事長のトップマネジメントの下、年度ごとに基本方針を定め、その方針に基づいた安全管理、安全環境整備の徹底などの安全推進の取組を、受注者と十分に連携しつつ進めていく。 また、安全推進の体制を強化するとともに、研修内容の充実を図ることで、職員への安全推進に係る意識及びスキルの向上を図っていく。 さらに、工事の施工時において、デジタル技術の活用を図り、一層の安全性の向上に努めていく。	(d) 鉄道建設工事における安全推進 鉄道建設工事の安全推進のために以下の施策を実施する。 ・幹部職員による毎月の安全講話 ・事故防止監査 ・本社と地方機関が連携した安全推進活動 ・事故データベースを活用した事故原因分析のレベルアップ、再発防止対策の策定・実施 ・安全概論研修、学習管理システムによる講習 ・ICT を用いた安全対策の検討 ・外部団体と連携した安全推進		(BIM/CIM 構築、トンネルにおける AI や三次元計測技術の活用) やプレキャスト化による高架橋付帯構造物の合理化の推進、工事等における環境負荷低減の検討 (駅舎等の建築物における木材利用の検討) 及び長寿命化によるライフサイクルコスト低減の検討 (青函トンネルの長寿命化に向けた新たな列車火災検知装置設置の開発) などを行った。 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うとともに、今後の活用拡大に向け、開発した技術をデータベース化し、ホームページにて概要を公開した。 さらに、民間企業等が開発した技術の新幹線や鉄道建設等への適用可能性について評価する技術公募の取組を令和元年度から実施しているところであるが、今後の取組方針を検討・整理するため、過去 6 年間の応募者へアンケートを実施し、当時評価した技術の他機関も含めた事業等への活用状況、追加の改良検討状況等を確認するとともに、公募の取組方法 (募集期間、テーマの設定及び技術評価) について意見を募った。 ・技術開発成果の活用状況については以下の通り。 － 大深度・長距離トンネルにおけるシールド技術用地の確保や経済性の観点からトンネルが大深度化、長距離化する傾向にある中で、大深度・長距	故・ヒヤリハットの分析事例の深度化や推奨事例の水平展開を図るなどして、安全推進活動の質的向上を図った。 次に、従来からの座学中心の教育に加えて、実践的な要素も取り入れるため、VR 機材を活用した疑似体験型の安全教育を全国規模で展開した。これにより、機構職員の安全意識や危険感受性の向上が確認されるなど、先進的な安全教育手法の導入として顕著な成果を上げた。 また、業界団体と連携して、過去 10 年間 (約 220 件) の事故を分析し重症災害の多い事故分類 (墜落・転落、激突され) を抽出、さらに安全装置の導入状況の実態調査により、事故防止効果の高い ICT を活用した安全設備を選定し、今後の工事において標準化することを定めて、より一層の工事の安全性向上に努めた。 加えて、機構工事における外国人労働者の実態調査を行ったところ、約 20 言語が話されており、多い工区では外国人労働者が 30% 超を占めることがわかった。そこで、約 20 言語に対応した安全対策リーフレットを機構で作成し受注者に展開することで、外国人労働者に対する直接的な注意喚起を講じることで、安全意識の向上に努めた。 これらを通じて、従来の取組の着実な実施に加え、安全推進の取組を受注者と十分に連携して進め、安全推進体制の強化及び研修内容の充実を図り、施工時における安全設備のデジタル技術を活用して、鉄道建設工事の安全推進のさらなる向上に努めた。 以上のことから、年度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
--	--	---	--	--	---	--

				離シールドトンネルの技術的課題への対応事例を調査し、対応策（ビット（地盤を掘削する刃物）の摩耗や高水圧対応等）を整理した上で、外部の有識者で構成される委員会 で議論した。 委員会における議論を踏まえ、シールドトンネル設計施工指針を改訂し、大深度・長距離トンネルにおける上記の対応策を反映した。 － 高速化に対応する電車線路設備の調査研究 整備新幹線における現状の高速シンプル架線で260km/h 超での走行に対応した金具類（新規コネクタ）を開発した。実用化に向けた評価検証として、整備新幹線の営業区間に仮設し、実フィールドでの列車通過時の共振やトロリ線のひずみへの影響の測定、320km/h までの走行シミュレーションを実施し、走行に問題ないことを確認した。今後、北海道新幹線の電車線に適用するほか、既開業区間の設備更新や今後の整備新幹線の建設予定区間に適用する。 ・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。論文発表について、（一社）日本鉄道電気技術協会の最優良賞や（公社）コンクリート工学会の年次論文奨励賞をはじめ、各種学会等から計7件の賞を受賞した。	れる。 ＜課題と対応＞ －	
--	--	--	--	--	------------------------------------	--

				また、機構の建設プロジェクトや建設技術について、各種学会等から高い評価を受け、鉄道建築分野で世界最高峰と称されるワトフォード会議ブルネル賞優秀賞（長崎駅）・奨励賞（嬉野温泉駅）をはじめ、日本の土木分野における代表的な表彰制度である土木学会技術賞、鋼構造技術の向上に貢献したものを表彰する日本鋼構造協会業績賞など計5件を組織として受賞したほか、計4名の個人のこれまでの功績に対し科学技術分野の文部科学大臣表彰・創意工夫功労者賞（1名）、（公社）土木学会の技術功労賞（1名）、鉄道施設協会の技術賞（2名）を受賞した。 (c)人材育成 ・各職員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、都市部の開削工法やその事業調整に関するスキルを階層・目標化した「開削トンネル」スキルの新設や、各系統間の意見交換、各系統の業務実態に合わせた更新を行った。 ・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。 ・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・6年度に引き続き駅とまちづくりに関する勉強会を実施し、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、班で設定したテーマを基にしたケーススタディを行った。 (d)鉄道建設工事における安全推進 ・機構全体の安全推進の基本方針を基に、各地方機関等においても基本方針及び重点項目を策定し、工事受注者に周知、徹底した。 ・主要建設会社で構成される日建連と協力して、工事安全推進の講義を日建連会員向けに1回、機構職員向けに1回実施した。 ・役職員の安全意識の向上・醸成のため、毎月の安全集会において、幹部からの安全講話、工事安全推進に関わる情報を全国に配信した。また、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。 ・事故防止監査を各地方機関に対し上期及び下期の年2回実施し、PDCAサイクルを意識した自主的かつ積極的な工事安全推進活動の取組内容を確認した。 ・機構内で毎月開催している「工事安全推進担当者会議」において事故・推奨事例の情報共有、工事安全推進に関する意見交換等を実施した。また、本社と関東甲信工事局が共	
--	--	--	--	--	---	--

					同で事故対策本部設置・運営訓練を実施した。 ・過去に発生した事故等のデータベースを更新し、事故の再発防止策や事故原因分析のレベルアップに活用した。 ・役職員の安全推進に係るスキルの向上を図るため、階層別研修や安全概論研修(安全エキスパート基礎、応用)の研修内容の更新や e ラーニングコンテンツの拡充を行った。 ・新たに機器をリースした VR 教材を使用し、疑似体験型の安全教育を全国で 273 人に実施した。また、アンケート結果からも VR 教育の効果が確認できた。 ・日建連と共同で令和 6 年度に立ち上げた「工事安全推進ワーキンググループ」において計 3 回の議論を重ね、以下の施策を含め、成果を取りまとめた。 - 今後発注する北海道新幹線の駅新築工事において、安全設備を標準化（重機接触防止装置の設置、定点カメラ映像の安全教育への活用等） - 今後発注するトンネル工事において切羽照明の照度を 150 ルクス以上確保 ・外国人労働者の安全対策として、約 20 言語に翻訳した工事安全に関する資料を新たに作成のうえ、受注者に提供し、外国人労働者へ周知した。		
--	--	--	--	--	--	--	--

評価		B	
＜評価に至った理由＞ 海外高速鉄道調査等業務については、海外インフラ展開法の規定に基づき、積極的かつ適切に業務を推進しており、令和 7 年度においては、当省発注の調査への対応のほか、インド高速鉄道計画における軌道建設に従事する人材を育成するための職員の派遣、出資を行った日本高速鉄道電気エンジニアリング（株）に対する技術協力及びモニタリングを実施し、事業推進に貢献した。加えて、スウェーデンの交通インフラ整備計画については、スウェーデン側の関心が高いスラブ軌道に関する技術に関し、同国の高速鉄道への適用検討の一助とすべく提言を行った。 国際協力業務については、専門家を海外へ派遣するとともに研修員等を受入れたほか、国際学会会議や国際規格審議等への参画、機構の業務紹介等を通じたスウェーデン、タイ、イギリス及びオーストラリアとの技術交流等を実施し、機構の技術力や経験を活用した我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組を進めた。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることから B 評価とした。		＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ 特になし	
＜その他事項＞ 特になし		＜その他事項＞ 特になし	

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

（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

（２）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組

我が国鉄道技術の海外展開を推進するために、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、以下の施策を実施する。

- ・関係府省、我が国事業者等と相互に連携を図りながら協力し、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究（以下「海外高速鉄道調査等業務」という。）を行い、課題解決に向けた改善策を提言
- ・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実施。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、国土交通省や利害関係者等と連携して、出資金の毀損の回避を図るた

＜主な定量的指標＞

- ・設定なし

＜その他の指標＞

- ・我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額（前中期目標期間実績：平成 30 年度から令和 3 年度までの実績 2.8 億円）
- ・機構が海外高速鉄道調査等業務を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額（前中期目標期間実績：平成 30 年度から令和 3 年度までの実績なし）
- ・専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成 30 年度から令和 3 年度までの実績 76 人（15 カ国・地域））
- ・研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成 30 年度から令和 3 年度までの実績 820 人（22 カ国・地域））

＜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

＜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。

- ・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との共同出資により令和 3 年度に設立した日本高速鉄道電気エンジニアリング(株)（「JE」という。）に対し、その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、出資金の毀損の回避を図った。
- ・国土交通省からインド高速鉄道事業の現地の環境・ニーズへの適応に係る調査業務を受注し、検測機能を有する新幹線車両のインド現地における運用に向けた改造作業等に関する調査を実施した。
- ・（一社）海外鉄道技術協力協会（以下「JARTS」という。）からの要請に基づき、講師として職員を派遣し、インド軌道建設業界への教育訓練等を実施した。
- ・日本コンサルティング(株)へ職員を出向させ、技術支援を実施した。
- ・JE へ職員を出向させ、また、同社と補強契約を締結することにより、技術支援を実施した。

＜評価と根拠＞

評価：B

根拠：

海外インフラ展開法及び同法を根拠とした基本方針に基づく業務のうち、JE への出資事業については、同社の事業の進捗状況や資金収支等を把握し、分析・評価を行ったうえで、株主間及び国交省と密接に連携し、適切なモニタリングの実施に寄与した。

インド高速鉄道プロジェクトについては、日本側関係者との緊密な連携の下、様々な個別具体的な業務において、各方面から機構の技術力を前提とした要請を受け、その都度ふさわしい職員を派遣し、同事業の推進に寄与した。

また、スウェーデンの交通インフラ整備計画については、同国側の関心が高いスラブ軌道に関する技術について提言を行い、同国がこれを自国の高速鉄道に適用するための検討に寄与した。

その他、各国との間で専門家派遣及び研修員受入を実施し、我が国の鉄道技術の海外展開に貢献した。

以上のことから、年度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＞

—

	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	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、海外への専門家の派遣、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。	め、事業の改善に向けた措置を実施 ・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うことに加え、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、受注を目指した取組を推進 ・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推進 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、海外への専門家の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。	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。 ・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、海外への専門家の派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行ったか。 ・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。	【国際協力業務】 ・令和 7 年度も前年度に引き続き海外への専門家派遣及び海外からの研修員受入を実施した。 ・国際学術会議等に役職員が参加した。 ・国際規格策定の国際標準化機構／鉄道分野専門委員会（以下「ISO／TC269」という。）の国内委員会・国内作業部会、国際電気標準会議／鉄道用電気設備とシステム専門委員会（以下「IEC／TC9」という。）の国内委員会・国内作業部会に職員が委員として前年度に引き続き参画した。国際規格に関する日本原案の作成等に貢献した。 ・機構の技術力や経験を活用し、スウェーデン、タイ、イギリス及びオーストラリアと技術交流を行った。スウェーデンの間では、スラブ軌道に関する意見交換を実施した。また、日瑞鉄道協力会議に出席し、構造計画/設計/施工に関する事例を紹介した。タイの間では、(独) 国際協力機構（以下「JICA」という。）の要請に基づき、JICA 国別研修の一環としてタイ運輸省鉄道局及びタイ鉄道技術研究開発機構に対し、整備新幹線の建設技術等について説明した。イギリスの間では、令和 7 年 12 月に東京で開催された日英鉄道協力会議に出席し、日英双方が抱える鉄道に関する課題や展望についての情報を収集するとともに、同会議に付帯する日英鉄道調達セミナーにおいて、機構が実		
--	---	--	--	--	---	--	--

	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))				施する国際調達について説明した。オーストラリアとの間では、令和 7 年 8 月にシドニーで開催された高速鉄道セミナーに出席し、「難しい地形における高速鉄道の建設可能性」について講演を行い、現地鉄道関係者とネットワークキングを実施した。 【人材確保、育成】 海外高速鉄道調査等業務等の遂行に必要な技術力や経験の向上及び承継のため、研修及び国際業務実施機関との人事交流を実施し、必要な人材の確保や育成に努めた。 令和 7 年度に実施した主な研修及び国際業務実施機関との人事交流の実績は以下のとおりである。 ○研修(部外団体開催) － 海外インフラ展開人材養成プログラム(JARTS 開催) － 海外インフラ展開人材養成研修((一社)国際建設技術協会開催) － 海外インフラの契約実務への理解度向上を目的とした国際業務に従事する職員向けの英文契約書研修(OCAJI 開催) ○人事交流 － 国土交通省、JICA、JARTS 及び運輸総研へ出向			
	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	(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	(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、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ため、以下の施策を実施す	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲	<主要な業務実績> 【鉄道施設の貸付け・譲渡】 ・鉄道事業者別かつ線別に債権管理表等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、各期の要徴収額及び徴収済額を定量的に把握・分析した。	<評定と根拠> 評定：B 根拠： 貸付料及び譲渡代金について、136 件(鉄道事業者:17 者)の要徴収額全額を計画的かつ確実に徴収した。 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は、年 2 回経営状況等の把握	評定	B
							<評定に至った理由> 過年度に貸付け又は譲渡した鉄道事業者に対しては、事業者別及び線区別に債権管理表を作成して徴収状況、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、各期において必要な徴収額を定量的に把握・分析したほか、モニタリング機能強化のため債権管理担当者に対する財務分析研修等を実施した。この結果、要徴収額全額(貸付料 67 件、譲渡代金 69 件)を計画どおり確実に徴収した。 また、過去に償還期間が変更された鉄道事業者については、令和 6 年度決算確定時、令和 7 年度中間決算確定時に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。	

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。	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	る。 ・貸付料及び譲渡代金の徴収状況の定量的な把握・分析 ・研修等による人材育成等を通じたモニタリング機能の強化 ・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、令和6年度決算及び令和7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 また、主要幹線及び大都市交通線で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。 ・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	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。 ・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對して貨物調整金を適正に交付したか。	・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。 ・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6年度決算終了後ヒアリング及び令和7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。 ・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65件及び都市鉄道線4件の計69件(鉄道事業者:10者)の要徴収額全額を計画的かつ確実に徴収した。 ・主要幹線及び大都市交通線で国土交通大臣が指定する貸付期間(40年)が経過した京葉線(都川・蘇我間)、京葉線(西船橋・千葉貨物ターミナル間)及び小金線(新鶴見起点97k017m77・新鶴見起点97k337m68間)については、貸付先である東日本旅客鉄道(株)との間で線区毎に譲渡契約を締結し、譲渡予定日に鉄道施設を引き渡した。また、事前に国土交通大臣から認可を受けた譲渡代金を全額回収した。 ・青函トンネルの長期的な施設の健全性確保のため、JR北海道と連携し、本坑・斜坑・作業坑・先進導坑におけるトンネル断面測定や作業坑・先進導坑の地中変位等の測定及	を図り、償還確実性を検証した。 主要幹線及び大都市交通線で国土交通大臣が指定する貸付期間が経過した区間については、貸し付けていた東日本旅客鉄道(株)と譲渡契約を締結し、国土交通大臣から認可を受けた譲渡代金を全額回収した。 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した。 また、令和6年度に設置した組織横断的な検討体制を活用し、適時適切な維持管理の必要性等、青函トンネルに関する情報の共有を行った。 貨物調整金について、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に適正に交付した。 以上のことから、年度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。	主要幹線及び大都市交通線のうち、貸付期間が経過した京葉線(都川・蘇我間)、京葉線(西船橋・千葉貨物ターミナル間)及び小金線(新鶴見起点97k017m77・新鶴見起点97k337m68間)については、貸付先の東日本旅客鉄道(株)と譲渡契約を締結し、譲渡代金を全額回収した。 さらに、青函トンネルの長期的な健全性確保のため、北海道旅客鉄道株式会社(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うとともに、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実施した。 並行在来線への支援のための貨物調整金については、国土交通大臣より、特例業務勘定から建設勘定への繰入れの承認を受け、日本貨物鉄道株式会社(JR貨物)に対して交付した。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。
	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	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	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			<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし <その他事項> 特になし

	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。	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	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。 また、青函トンネルでは、上記維持管理に加え、新幹線の高速化や光・電源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、令和6年度に設置した組織横断的な検討体制を活用し、適時適切な維持管理の必要性や利活用を含めた青函トンネルに関する情報共有や対外的な情報発信、各種事業間の連携の強化を図る。	び火災検知施設、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。また、令和7年度は諸設備の劣化状況等を確認するなど、新たな改修計画の策定のための基礎資料を作成することを目的とした調査を実施した。 さらに、令和6年度に設置した組織横断的な検討体制を活用し、適時適切な維持管理の必要性等、青函トンネルに関する情報の共有を行った。 上記維持管理に加え、新幹線の高速化や光・電力ケーブルの敷設等の青函トンネルの利活用の検討も国にて行われており、資料提供等の協力を行った。		
	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交付する。	さらに、貨物列車の走行実態に応じた適正な線路使用料を確保することができるよう、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。	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。	【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。		

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3.（2）	鉄道助成業務等		
業務に関連する政策・施策	政策目標Ⅷ 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標26 鉄道網を充実・活性化させる	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	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
当該項目の重要度、難易度	－	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー事業番号：004330、004331、004337

2. 主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報										②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終 年度値等)	令和5 年度	令和6 年度	令和7 年度	令和8 年度	令和9 年度			令和5 年度	令和6 年度	令和7 年度	令和8 年度	令和9 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%	100%				予算額(千円)	248,193,276	244,410,809	247,205,761			
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%	100%				決算額(千円)	244,670,049	241,716,393	260,156,793			
									経常費用(千円)	170,189,159	178,226,357	168,459,412			
									経常利益(千円)	16,035,234	17,977,418	19,831,692			
									行政コスト（千円）	1,099,831,568	178,226,357	168,459,694			
									従事人員数	20	20	20			

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

						鉄道助成業務等の評価 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等については、法令その他の基準に基づき確実に処理するとともに、全ての受払を標準処理期間内に執行した。 約定等に基づく譲渡代金や無利子貸付金の回収及びこれらに係る債務の償還を確実に行った。 長期借入金の借入及び当該借入金に係る定められた利率による利子の支払を確実に実施した。 中央新幹線建設資金貸付等業務について、貸付先の財務状況、事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収を確実に行った。				
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。	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、以下の施策を実施する。 ・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 ・「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	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・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%) <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の必要部分を審査業務の改善に反映したか。	<主要な業務実績> 【勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等の適正な執行】 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理（交付決定 1, 031 億円・73 件、額の確定 1, 169 億円・66 件（うち現地審査を実施したもの 64 件））するとともに、機構外の要因による 1 件を除く 113 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（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	<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 7 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、年度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> －	<table><tr><th>評定</th><td>B</td></tr><tr><td colspan="2"><評定に至った理由> 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等については、法令その他の基準に基づき適切に処理を行った。 また、第三者委員会の活用や職員研修の実施（受講率 100%）により、鉄道助成業務を適正かつ効率的に執行するための業務改善・スキルアップに取り組むとともに、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情報提供や周知活動を推進した。 さらに、約定等に基づき債権の回収を行うとともに、これらに係る債務の償還を確実に行った。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることから B 評定とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし <その他事項> 特になし</td></tr></table>	評定	B	<評定に至った理由> 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等については、法令その他の基準に基づき適切に処理を行った。 また、第三者委員会の活用や職員研修の実施（受講率 100%）により、鉄道助成業務を適正かつ効率的に執行するための業務改善・スキルアップに取り組むとともに、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情報提供や周知活動を推進した。 さらに、約定等に基づき債権の回収を行うとともに、これらに係る債務の償還を確実に行った。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることから B 評定とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし <その他事項> 特になし	
評定	B									
<評定に至った理由> 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等については、法令その他の基準に基づき適切に処理を行った。 また、第三者委員会の活用や職員研修の実施（受講率 100%）により、鉄道助成業務を適正かつ効率的に執行するための業務改善・スキルアップに取り組むとともに、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情報提供や周知活動を推進した。 さらに、約定等に基づき債権の回収を行うとともに、これらに係る債務の償還を確実に行った。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることから B 評定とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし <その他事項> 特になし										

	＜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%）	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、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。	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 ・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。補助金実務説明会の開催にあたっては、確実な周知のため、オンラインとすること等により参加しやすい環境を整備 ・既設四新幹線の譲渡代金（令和7年度回収見込額 724 億円）、無利子貸付資金（令和7年度回収見込額 6 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	ー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、債務を確実に償還したか。	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%）。 また、全国の地方運輸局と連携を図り、補助金審査での指摘事例を情報共有することで、鉄道助成業務の更なる充実強化につなげた。 【補助対象事業の適正かつ効率的な執行を支援するための周知活動】 補助対象事業者に補助事業の実施に係る基本的な考え方及び留意事項について文書にて通知するとともに、「補助金実務説明会」を全 2 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%）。 また、説明会の終了後に理解度確認テストを実施し、より知識の定着を促すとともに、説明会の内容を YouTube で動画配信し、時期を問わず確認できるようにすることで、周知活動の一層の充実強化を図った。 【新幹線譲渡代金等の確実な回収と債務の償還】	
--	---	--	---	--	--	--

					既設四新幹線（東海道、山陽、東北（東京・盛岡間）、上越）の譲渡代金、建設勘定への無利子貸付資金について、約定等に基づき令和7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：6 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：936 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に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、以下の施策を実施する。 ・旅客会社から長期借入金の借入れ ・当該長期借入金に係る利子の確実な支払	＜主な定量的指標＞ ・設定なし ＜その他の指標＞ ・設定なし ＜評価の視点＞ ・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450 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、年度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＞ —	評定 B
							＜評定に至った理由＞ 長期借入金の借入及び当該借入金に係る定められた利率による利子の支払いを確実に実施しており、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。 ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ 特になし ＜その他事項＞ 特になし

	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。	＜主な定量的指標＞ ・設定なし ＜その他の指標＞ ・設定なし ＜評価の視点＞ ・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、年度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＞ —	評定	B
							＜評定に至った理由＞ 貸付先の財務状況、事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収(10件)を確実にっており、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。 ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ 特になし ＜その他事項＞ 特になし	

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3.（3）	船舶共有建造等業務		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標 19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	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
当該項目の重要度、難易度	【重要度：高】 ・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 ・船舶建造等における技術支援 【困難度：高】 ・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	関連する政策評価・行政事業レビュー	－

2. 主要な経年データ														
①主要なアウトプット（アウトカム）情報									②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	令和5年 度	令和6 年度	令和7 年度	令和8 年度	令和9 年度			令和5 年度	令和6 年度	令和7 年度	令和8 年度	令和9 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						予算額(千円)	58,940,630	56,770,384	66,096,667		
			30件以上	30件以上	令和5年度からの累計で90件以上				決算額(千円)	41,006,620	47,946,963	52,544,988		
			実績値						経常費用(千円)	24,567,082	22,921,600	22,862,590		
			34件	30件	令和5年度からの累計で100件(令和7年度36件)				経常利益(千円)	615,343	1,075,870	1,039,484		
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	9件				行政コスト(千円)	24,567,082	22,921,600	22,863,229		
繰越欠損金の縮減額	本中期目標期間中において20億円程度	—	6億円	11億円	10億円				従事人員数	59	59	59		

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価								
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
					業務実績	自己評価		
	（３）船舶共有建造等業務 我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、モーダルシフトによる環境負荷の低減に寄与するとともに効率性にも優れる内航海運の分野において、「交通政策基本計画（令和３年５月 28 日閣議決定）」、「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、船舶共有建造業務を通じ、安定的輸送の確保及び生産性の向上等に努める必要がある。また、地域公共交通である離島航路の維持・活性化や観光立国推進等の観点から、国内旅客船の着実な整備を推進する必要がある。このため、これらの国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を促進しつつ、船舶の老朽化へも対処する。	（５）船舶共有建造等業務 我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、環境にやさしく効率的な輸送機関である内航海運の安定的な輸送の確保及び生産性の向上を図るほか、地域公共交通の維持・活性化や観光立国推進等の観点から国内旅客船の着実な整備を推進するため、船舶共有建造業務により国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を促進する。	（５）船舶共有建造等業務			＜評価と根拠＞ 評価：B 各評価単位での評価を踏まえ、「（５）船舶共有建造等業務」としての評価をBとした。	船舶共有建造等業務の評価：A 【細分化した項目の評価の算術平均】 （A 4 点×（１項目＋１項目）＋A 4 点×（１項目＋１項目）＋A 4 点×１項目）÷（３項目＋２項目）＝4 ⇒算術平均に最も近い評価は「A」評価である。 ※算定にあたっては評価毎の点数を、S：５点、A：４点、B：３点、C：２点、D：１点とし、重要度の高い項目については加重を２倍としている。 船舶共有建造等業務の評価 「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進」については、より高い政策効果を実現する建造船舶の政策要件への該当延べ件数が各年度における目標 30 件を達成したことは評価できる。 「船舶建造等における技術支援」については、高度な技術を要する船舶や船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体が建造する旅客船への技術支援を着実に実施している。 「船舶共有建造業務における財務内容の改善」については、令和 7 年度は 10 億円の当期総利益を計上したことで、繰越欠損金を大幅に縮減することができた。	
	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	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	①船舶共有建造業務を通じた政策 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について、本中期目標期間中において 150 件以上となっているところ、令和 5 年度からの累計で 90 件以上となるよう、以下の施策を	＜主な定量的指標＞ ・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。 ＜その他の指標＞ ・設定なし	＜主要な業務実績＞ 【政策効果の高い船舶の効果及び利点の周知】 ・内航海運事業者に対する個別訪問を実施した。また、10 月には今治と松山の 2 会場で、内航海運事業者からの個別相談に対応できるよう小規模な説明会を開催した。 ・内航海運の課題解決に資する最新の技術情報を	＜評価と根拠＞ 評価：A 根拠： 内航海運事業者に対する個別訪問や各地域における説明会を通じて、制度内容や制度利用のメリットを分かりやすく丁寧に周知するとともに、業界及び事業者からの制度に対する要望を収集し、制度見直しの検討を進めた。 関係機関と連携して開催し	評価	A

	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	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。	実施する。 ・個別訪問等により、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 ・地域課題の解決に向けて関係機関と積極的に連携 （参考：政策要件に該当する船舶） ○物流効率化に資する船舶 ・内航フィーダーの充実に資する船舶（京浜港・阪神港に就航し、外国貿易用コンテナを輸送するもの） ・高度モーダルシフト船（輸送力を増強するもの等） ○地域振興に資する船舶 ・離島航路の整備に資する船舶 ・生活航路に就航する船舶のうち高度バリアフリー化要件を満たす船舶 ・国内クルーズ船（旅行客等観光向けのもの） ○船員雇用対策に資する船舶 ・若年船員（35 歳未満の者）を計画的に雇用する事業者の船舶 ・労働環境改善船（船員の労働負担軽減、居住環境改善及び荷役・船員作業負担軽減設備を設置するもの） ○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	＜評価の視点＞ ・以下の取組みを行い、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を促進したか。 －海運事業者や荷主に対し、政策効果の高い船舶の効果及び利点を分かりやすく適切に周知したか。 －関係機関との連携の機会を活かしたか。 ・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。	提供する「内航船舶技術支援セミナー」を 11 月に小倉（オンライン併用）で開催し、前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、船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うとともに、船舶共有建造制度の説明を実施した。 ・（一社）船舶整備共有船主協会と連携して船舶共有建造制度に対する業界及び事業者からの要望を収集し、それらを踏まえた制度見直しを検討したうえで令和 8 年度より代表者の連帯保証を原則不要とするなどの改正を実施することとした。 【関係機関との連携】 ・離島航路を多く抱える沖縄地方を対象として、内閣府沖縄総合事務局財務部及び運輸部と連携の上、「離島航路の維持・活性化の取組支援に関する説明会（Web セミナー）」を 6 月に開催し、海運事業者や地方公共団体等に対して船舶共有建造制度や技術支援に係る概要説明を行った。 【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各機器に適用される低減率の将来的な見直しの検討に資するよう、今年度の技術調査	た離島航路セミナーでは、関係団体に対して船舶共有建造制度や技術支援に係る概要説明を実施し、建造情報の収集につなげた。 上記取組により国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を促進し、着実な案件形成を図った結果、令和 7 年度に建造内定した船舶の政策要件該当延べ件数は 36 件であり、令和 5 年度からの累計で 100 件（対計画値の 111%）の実績となったことで、年度計画における数値目標（令和 5 年度からの累計で 90 件以上）を達成することができた。 船舶に係る政策要件等の見直しについて、技術調査による最新の技術動向の情報収集やワーキンググループの開催、検討会への参加を通じて内航海運政策の意思決定プロセスの議論に貢献した。 以上のことから、困難度が「高」と設定されている中、年度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＞ －	＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ 特になし ＜その他事項＞ （外部有識者からの意見） セミナー開催等により建造需要を喚起し、目標を超える 36 件という成果を上げられたことに加え、船員不足への対応として自動化・省力化など、先々への対応も検討されており、A 評価は妥当であると考える。
--	---	--	---	--	--	--	---

	を担っている。しかし、これらを支える海運事業者は資力が乏しいため、船舶共有建造制度を通じ、国内海運政策に寄与する政策的意義の高い船舶の建造を促進する必要があることから、重要度は高い。 【困難度：高】 船舶建造は、景気の変動に伴う国内輸送量の増減等社会経済状況に応じて建造量が大きく変動するなど、外部要因が強く影響するため、困難度は高い。		事業者の船舶 ・合併をする事業者の船舶 ○グリーン化に資する船舶 ・スーパーエコシップ（電気推進システムを採用し、エネルギー効率向上の措置が図られたもの） ・LNG 燃料船（LNG を燃料として運航するもの） ・先進二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が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） ○特定船舶導入計画の認定を受けた船舶		において最新の技術動向の情報収集を行った。 ・令和6年に技術委員会（理事長の諮問機関として共有船舶建造に係る技術基準を審議する既設の委員会）の下に政策要件の技術的観点からの中長期的な見直しを検討するべく設置したワーキンググループにおいて、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革に向けた技術的観点の整理検討に着手しており、令和7年度は同ワーキンググループを2回開催した。 ・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	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	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ため、以下の施策を実施する。 ・技術支援に係る研修、交流、マニユ	＜主な定量的指標＞ ・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。 ＜その他の指標＞ ・設定なし ＜評価の視点＞ ・技術支援に係る研修、交流、マニユアルの充実等を図	＜主要な業務実績＞ 【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。 ・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、要望に応じて航路改善協議会や建造に係る委員会に18回参加	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 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9件(令和5年度からの累計で23件)の技術支援を実施し、航路に適した船舶の建造につなげた。 「内航ラボ」を通じて支援した遮熱アルミシートの型式承認により、より多様な省エネ技術の実用化に貢献した。 外部研修や部内勉強会の開	評定 A ＜評定に至った理由＞ 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、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、要望に応じて航路改善協議会や建造に係る委員会に18回参加し、航路調査及び基本仕様策定等9件の技術支援を実施したことにより、令和5年度からの累計で23件に達した。 その他、今後の案件形成につなげるべく、労働環境改善等に向けた新たな技術利用に關しての技術調査、内航ラボ、「内航船舶技術支援セミナー」における、連携型省エネ船の普及に向けた最新技術等の情報発信、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海運事業者等への情報発信を行っている。 以上のとおり、中期計画における所期の目標達成が26件以上（年換算で5件以上）に対して、令和7年度は9件の実績を上げ、中期目標達成に向けて順調に推移していることに加え、案件形成につながる情報発信に取り組んでいると認められることから、A評定とした。

	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。 ＜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	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、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 ・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た最新技術動向等の調査・収集、セミナー等での情報発信等 特に、離島航路の新造船建造における計画、設計段階の技術支援件数について、本中期目標期間中において 26 件以上となるよう、以下の施策を実施する。 ・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、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	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当たっては、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。	し、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 9 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」（連携型省エネ船の普及に向けた技術的課題に関する調査、船舶におけるバイオディーゼル燃料の活用に向けた潤滑特性等に関する調査の 2 件）を実施した。 ・「内航ラボ」では、これまで実用可能性調査を実施してきた遮熱アルミシートの船舶安全法による型式承認の支援を行った。また、ジャトロファ種子から精製されるバイオ燃料について、令和 7 年 5 月に桜島フェリー（鹿児島市）において船舶での実証トライアルを行った。 ・11 月に小倉で開催した「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、令和 5 年に内航業界団体等と発足させた連絡協議会を通じ、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行っており、令和 8 年 3 月に廃食油回収・バイオ燃料活用に関するセミナーを実施した。 ・ホームページにおいて、	催等、技術支援に係る研修等の充実により、職員の技術力の維持・向上を実現した。 以上のことから、年度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＞ ー	＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ 特になし ＜その他事項＞ （外部有識者からの意見） 船舶建造等における技術支援 26 件以上については中期計画期間を通しての目標であるところ、令和 7 年度において 9 件の実績を上げ、令和 5 年度からの累計で 23 件となり、計画達成に大きく貢献しているため、A 評価が妥当であるとする。
--	---	--	--	--	---	---

	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。				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。 【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 8 件）を実施したほか、職員間での技術支援勉強会を 9 回、離島航路勉強会を 6 回実施した。		
	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。	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	③船舶共有建造業務における財務内容の改善 繰越欠損金の縮減額について、本中期目標期間中において 20 億円程度（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）より）とするために、以下の施策を実施する。 ・財務内容の改善に必要な事業量の確保 ・重点管理先に係るモニタリング手法の検証及び制度化を通して、未収金発生防止及び債権管理等の取組を強化 ・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	＜主な定量的指標＞ ・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。 ＜その他の指標＞ ・設定なし ＜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＞ 【的確な審査による必要な事業量の確保】 ・審査にあたっては、組織内における牽制機能確保のための運用方針を定めつつ、必要な債権保全策を検討し、輸送需要に応じた共有期間の短縮、関係機関に対する支援体制構築の要請を行うなど、的確な審査を実施しながら事業量の確保に努めた。また、過去事例を基にした勉強会を行い、審査担当者の能力向上を図った。 【未収金発生防止及び債権管理等の取組強化】 ・事業者へ直接ヒアリングを行う等重点管理先のモニタリング実施に注力するとともに、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、資金繰り表等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	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 的確な審査を実施しながら事業量の確保に努めるとともに、審査担当者の能力向上のため過去事例を基にした勉強会を行った。 重点管理先のモニタリングを実施するとともに、収益が悪化した事業者や私的再生を目指す事業者に対して、積極的な情報収集を実施することを通じて、未収金発生防止及び債権管理等の取組を強化した。 繰越欠損金については、第 5 期中期目標期間中に 20 億円程度の縮減を図るとしているところ、上記取組による財務改善に努めた結果、10 億円（令和 5 年度からの累計 27 億円）の縮減となった。 ホームページにおいて、令和 6 年度財務諸表（海事勘定）及び決算等説明会資料を公表し、国民の理解促進につなげた。 以上のことから、年度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。	評定 A ＜評定に至った理由＞ 年度計画における「船舶共有建造業務における財務内容の改善」の数値目標は「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」とされているところ、重点管理先のモニタリングを実施するとともに、収益が悪化した事業者や私的再生を目指す事業者に対して、積極的な情報収集を実施することを通じて、未収金発生防止及び債権管理等の取組を強化したことにより、10 億円の当期総利益を計上したことで、繰越欠損金は同額縮減し、財務内容の大幅な改善が図られた。 以上のとおり、中期計画における所期の目標達成が 20 億円程度の縮減（年換算で 4 億円程度）に対して、令和 7 年度は 10 億円縮減し、中期計画における所期の目標を上回る勢いで推移していると認められることから、A 評定とした。 ＜その他事項＞ 特になし ＜その他事項＞ （外部有識者からの意見） 繰越欠損金 20 億円程度の縮減については中期計画期間を通しての目標であるため、単年度評価では評価が難しいところではあるが、10 億円の削減を達成できており、計画達成に大きく貢献していることは A 評定が妥当であると考ええる。

	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。	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。			努めた。また、私的再生を目指す事業者に対しては、事業再生計画に基づく弁済計画を確実に実施するために経営状況の把握に努め、また、バンクミーティング等において、他の債権者との情報共有及び協調に努めるなどモニタリングの強化を図ることで、回収の確実性を高めた。 【繰越欠損金に係る情報の適切な周知】 ・ホームページにおいて、令和 6 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 6 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	<課題と対応> —	
--	--	--	--	--	---	-------------------------------	--

					もの。 - その他のもの（リスク 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。		
--	--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3.（4）	地域公共交通出資業務等		
業務に関連する政策・施策	政策目標　Ⅷ　都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標　26　鉄道網を充実・活性化させる 施策目標　27　地域公共交通の維持・活性化を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	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
当該項目の重要度、難易度	①地域公共交通出資及び貸付け ― ④ 物流出融資 ―	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー事業番号：004337

2. 主要な経年データ																
	①主要なアウトプット（アウトカム）情報									②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）						
	指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	令和5 年度	令和6 年度	令和7 年度	令和8 年度	令和9 年度			令和5 年度	令和6 年度	令和7 年度	令和8 年度	令和9 年度	
											予算額(千円)	41,006,878	70,025,617	44,732,464		
											決算額(千円)	14,918,447	50,693,480	17,283,614		
											経常費用(千円)	3,793,230	3,967,170	4,454,318		
											経常利益(千円)	65,466	67,276	53,931		
											行政コスト(千円)	3,793,230	3,967,170	4,454,410		
											従事人員数	13	13	13		

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（4）地域公共交通出融資業務等 交通事業者は従来からの厳しい経営環境に加え、コロナ禍等によって危機に瀕しており、利便性・持続可能性・効率性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築する必要がある。このため、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。以下「地域	（6）地域公共交通出融資業務等 交通事業者は従来からの厳しい経営環境に加え、コロナ禍等によって危機に瀕しており、利便性・持続可能性・効率性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築する必要がある。このため、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。以下「地域	（6）地域公共交通出融資業務等			<評価と根拠> 評価：B 各評価単位での評価を踏まえ、「（6）地域公共交通出融資業務等」としての評価を B とした。	地域公共交通出資業務等の評価：B 【細分化した項目の評価の算術平均】 （B 3 点×2 項目）÷ 2 項目＝3 点 ⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。 ※算定にあたっては評価毎の点数を、S：5 点、A：4 点、B：3 点、C：2 点、D：1 点とし、重要度の高い項目については加重を 2 倍としている。 地域公共交通出資業務等の評価 地域公共交通出融資業務については、「伊予鉄道株式会社」、「伊予鉄バス株式会社」に対し、適正な審査を行った上で貸付けを実行した。これらの貸付けを実行するにあたっては、政策的意義を踏まえて、リスクを適切に評価し償還確実性を確認したうえで実施した。 また、令和 6 年度に貸付けを行っていた「伊予鉄道株式会社」、「伊予鉄バス株式会社」、「広島電鉄株式会社」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を行った。 さらに、都市鉄道融資業務については、「新空港線（第一期整備区間）建設事業」

	交通法」という。)の枠組みを活用して、交通 DX・交通 GX についても機構の出資及び貸付けの対象とするなど、本業務を拡充することとしたところである。 また、物流事業者においても担い手不足やカーボンニュートラルへの対応等の厳しい課題に直面しており、こうした状況を打開するため、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。以下「物効法」という。)の枠組みを活用し、物流 DX・物流 GX を貸付けの対象に加えるとともに、出資制度を創設するなど、本業務を拡充することとしたところである。 このように、近年の社会経済情勢の変化を背景に、本業務の重要性が高まっていることを踏まえ、以下のとおり、地域交通法や物効法に基づく大臣認定を受けた事業への支援に積極的に取り組む。	交通法」という。)の枠組みを活用して、交通 DX・交通 GX についても機構の出資及び貸付けの対象とするなど、本業務を拡充するとされたところである。 また、物流事業者においても担い手不足やカーボンニュートラルへの対応等の厳しい課題に直面しており、こうした状況を打開するため、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。以下「物効法」という。)の枠組みを活用し、物流 DX・物流 GX を貸付けの対象に加えるとともに、出資制度を創設するなど、本業務を拡充するとされたところである。 このように、近年の社会経済情勢の変化を背景に、本業務の重要性が高まっていることを踏まえ、以下のとおり、地域交通法や物効法に基づく大臣認定を受けた事業への支援に積極的に取り組む。					に関して、令和 8 年 3 月に「羽田エアポートライン株式会社」に対する貸付けを実行した。貸付けを実行するにあたっては、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。 加えて、物流融資については、令和 7 年度の当初案件である「拠点の集約(貸付先：株式会社沼尻ホールディングス)」、令和 7 年度補正案件の「ケーブル敷設船による物流効率化(貸付先：五洋建設株式会社)」において、必要な手続きを円滑に行った上で、貸付を実行した。特に補正の融資案件に関しては、時間的制約がある中、業態を踏まえた適切な債権保全措置を講じる等、機構としての知見を十分に活かしつつ業務を実施した。更に、多くの事業者からヒアリングを行い、制度の周知に努めること等を通じ、新規案件の形成に努めた。 出融資を行った事業者へのモニタリングは引き続き適切に実施され、目標にも掲げられた出資の毀損を生じさせない、融資の債権の確実な回収についても問題なく実施された。また、突発的に発生した NEXT Logistics Japan 株式会社の繰上償還について、事業者、財務省理財局との都度調整を通し遺漏なく実施されるよう適切に対応した。 上記のとおり、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、業務基準等に沿って適正な審査を行ったことや、貸付け案件に対しては、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を達成した。 また、物流融資において、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けによる計画の着実な実行に加え、期中に組成された案件にも的確に対応した。 以上の実績を上げたことから B 評定とした。
--	--	--	--	--	--	--	---

評価		B	
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。	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。	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。	＜主な定量的指標＞ ・設定なし ＜その他の指標＞ ・設定なし ＜評価の視点＞ （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

	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。	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す。	また、出資及び貸付対象事業の進捗状況、出資及び貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。	か。	切にモニタリングを実施し、約定に沿った債権回収 14 件(伊予鉄バス 5 件、(株)デジタルテクノロジー 4 件、茨城交通(株) 2 件、伊予鉄道 3 件、広島電鉄(株) 2 件)を行った。 (b) 都市鉄道融資 ・東急多摩川線の矢口渡駅から蒲田駅を経由して京急蒲田駅間を結ぶ、新空港線（第一期整備区間）建設事業に要する資金として、整備主体である羽田エアポートライン(株)（HAL）に対して令和 8 年 3 月に 0.1 億円の貸付けを実行した。 当該事業は都市鉄道利便増進事業として実施されるものであり、事業費は国・地方・整備主体が 1/3 ずつ負担するが、本件貸付けは整備主体である HAL の負担分に充当される。 なお、貸付けを行うにあたっては、政策的意義を踏まえて、リスクを適切に評価し償還確実性を確認したうえで実施した。 ・既存の貸付けについては、貸付対象事業の遂行状況等の確認を通じて適切にモニタリングを実施し、約定に沿った債権回収 24 件（関西高速鉄道(株) 8 件、大阪市 10 件、(株)大阪港トランスポートシステム 4 件、東京地下鉄(株) 2 件)を行った。	
	(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。	(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。 貸付けを行うにあたっては、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。	(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	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	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			

	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。	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。	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。				
	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	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	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	＜主な定量的指標＞ ・設定なし ＜その他の指標＞ ・設定なし ＜評価の視点＞ ・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、出資及び貸付対象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ず、貸付けについては元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを図ったか。	＜主要な業務実績＞ ・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、計画的に人材育成等による体制整備・強化に取り組み、新規貸付け 2 件（（株）沼尻 HLDGS、五洋建設（株））を適切に実行した。 ・沼尻 HLDGS については、医薬品・医療機器の安定供給と更なる物流効率化に貢献するためのメディカル専用の物流拠点である、つくばメディカルロジスティクスセンター（第 2 期）の整備に要する費用を支援するため、令和 7 年 8 月に 5 億円の貸付けを実施した。 ・五洋建設については、従来台船により行っていた国内洋上風力発電のケーブル敷設作業を、気象海象条件の厳しい外洋においても大容量で効率的かつ安全に施工することで、物流の効率化及びカーボンニュートラルに資する大型の自航式ケーブル敷設船（CLV）の導入に要する費用を支援するため、令和 8 年 3 月末に 90 億円の貸付けを実施した。 ・上記のとおり、物流事業者による物流施設整備及び物流 DX・GX の取組への	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 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物流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。 以上のことから、年度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＞ ー	評定 B ＜評定に至った理由＞ 令和 7 年度の当初案件である「拠点の集約（貸付先：株式会社沼尻ホールディングス）」、令和 7 年度補正案件の「ケーブル敷設船による物流効率化（貸付先：五洋建設株式会社）」において、必要な手続きを円滑に行った上で、貸付を実行した。特に補正の融資案件に関しては、時間的制約がある中、業態を踏まえた適切な債権保全措置を講じる等、機構としての知見を十分に活かしつつ業務を実施した。更に、多くの事業者からヒアリングを行い、制度の周知に努めること等を通じ、新規案件の形成に努めた。 出融資を行った事業者へのモニタリングは引き続き適切に実施され、目標にも掲げられた出資の毀損を生じさせない、融資の債権の確実な回収についても問題なく実施された。また、突発的に発生した NEXT Logistics Japan 株式会社の繰上償還について、事業者、財務省理財局との都度調整を通し遺漏なく実施されるよう適切に対応した。 以上を踏まえ、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けによる計画の着実な実行に加え、期中に組成された案件にも的確に対応し、上記の実績を上げたことから B 評定とした。 ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ 特になし ＜その他事項＞ 特になし

	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。	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。	の確実な回収を図る。 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、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。		支援（貸付け）を着実に実施した。なお、貸付けを行うにあたっては、政策的意義を踏まえて、リスクを適切に評価し償還確実性を確認したうえで実施した。 ・既存の出資（Sustainable Shared Transport(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12件（日本自動車ターミナル(株)2件、ヤマトホールディングス(株)4件、丸加海陸運輸(株)2件、五洋建設(株)2件、沼尻 HLDGS 2件）を行った。 ・令和5年度に貸付けを実行した NEXT Logistics Japan(株)から、元本債務の全額を期限前弁済したい旨の申し出があったので、承諾し、令和7年9月に期限前弁済を受けた。		
--	--	--	---	--	--	--	--

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3.（5）	特例業務（国鉄清算業務）		
業務に関連する政策・施策	－	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	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
当該項目の重要度、難易度	－	関連する政策評価・行政事業レビュー	－

2. 主要な経年データ															
	①主要なアウトプット（アウトカム）情報									②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	令和5 年度	令和6 年度	令和7 年度	令和8 年度	令和9 年度			令和5 年度	令和6 年度	令和7 年度	令和8 年度	令和9 年度
										予算額(千円)	135,354,460	188,417,334	110,143,265		
										決算額(千円)	121,976,081	173,011,256	115,499,530		
										経常費用(千円)	47,315,084	49,807,821	56,493,541		
										経常利益(千円)	△20,417,114	△24,679,176	△38,581,575		
										行政コスト(千円)	47,315,103	49,821,499	56,494,497		
										従事人員数	39	39	39		

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（5） 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。	特例業務（国鉄清算業務）の評定：B 【細分化した項目の評定の算術平均】 （B 3 点× 2 項目）÷ 2 項目＝ 3 ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。 ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5 点、A：4 点、B：3 点、C：2 点、D：1 点とし、重要度の高い項目については加重を 2 倍としている。 特例業務（国鉄清算業務）の評価 恩給及び年金の給付に要する費用等の支払については、関係法令に則り、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。 また、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の経営自立を支援するため、助成金の交付等を適切に実施した。

							評価	
							B	
	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以下の年金費用等について、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。 ・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 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、以下の施策を実施する。 ・株式市場に関する情報収集を行う等適切な処分方法の検討 ・会社の企業価値の向上に向けた取組等	＜主な定量的指標＞ ・設定なし ＜その他の指標＞ ・設定なし ＜評価の視点＞ ・適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施したか。 ・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、国に対して約 0.6 億円を支払った。（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、約 323 億円を支払った。 【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約 23 億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 O B 会報）により周知を図った。 【JR 北海道・四国・貨物株式の売却等】 会社の株式について、国等の関係者と連携を図りつつ、株主総会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	＜評価と根拠＞ 評価：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ほか、会社の企業価値の向上に向け、株主議決権行使等の方針を策定し、株主としての継続的な取組として会社との対話等を実施した。 以上のことから、年度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＞ —	＜評価に至った理由＞ 恩給及び年金の給付に要する費用等の支払については、関係法令に則り、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。 また、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等株式の適切な処分方法の検討等を行った。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることから B 評価とした。 ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ 特になし ＜その他事項＞ 特になし	

					な処分方法の検討等を行ったほか、会社の企業価値の向上に向け、株主議決権行使等の方針を策定し、株主としての継続的な取組として会社との対話等を実施した。						
	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	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	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、以下の施策を実施する。 ・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 ・青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の適正な負担 会社の経営安定を図るため、以下の施策を実施する。 ・特別債券に係る着実な利払い ・貨物調整金に係る特例業務勘定から建設勘定への適切な繰入 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	< 主な定量的指標 > ・設定なし < その他の指標 > ・設定なし < 評価の視点 > ・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。 1) 助成金の交付 JR 北海道：286 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：27 億円 3) 出資 JR 四国：140 億円 4) 無利子貸付 JR 貨物：94 億円 5) 利子補給 JR 北海道：1 億円、JR 四国：3 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：15 億円、JR 四国：21 億円 ※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	< 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、年度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 > ―	<table><tr><th>評定</th><td>B</td></tr><tr><td colspan="2"> < 評定に至った理由 > 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に対する助成金の交付等の支援及び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については、適切な資金管理を行い、根拠法令等を遵守するとともに、モラルハザードを防止するよう適切な交付審査業務の執行体制の措置を講ずることにより、誤処理なく適正にかつ効率的に実施しており、中期計画における所期の目標を達成していると認められることから B 評定とした。 < 指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策 > 特になし < その他事項 > 特になし </td></tr></table>	評定	B	< 評定に至った理由 > 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に対する助成金の交付等の支援及び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については、適切な資金管理を行い、根拠法令等を遵守するとともに、モラルハザードを防止するよう適切な交付審査業務の執行体制の措置を講ずることにより、誤処理なく適正にかつ効率的に実施しており、中期計画における所期の目標を達成していると認められることから B 評定とした。 < 指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策 > 特になし < その他事項 > 特になし	
評定	B										
< 評定に至った理由 > 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に対する助成金の交付等の支援及び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については、適切な資金管理を行い、根拠法令等を遵守するとともに、モラルハザードを防止するよう適切な交付審査業務の執行体制の措置を講ずることにより、誤処理なく適正にかつ効率的に実施しており、中期計画における所期の目標を達成していると認められることから B 評定とした。 < 指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策 > 特になし < その他事項 > 特になし											

	なく適正にかつ効率的に実施する。	に、会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。	に、会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。		務勘定から建設勘定へ181 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、誤処理なく適正かつ効率的に実施した。	
--	------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--	---	--

4. その他参考情報
特になし

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

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	4. 業務運営の効率化に関する事項 （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。	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。	2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置 （1）組織の見直し組織体制については、令和7年度組織改正計画に基づき、業務の進捗等に対応した機動的な組織の編成を行うとともに、以下のとおり組織を見直し、運営の効率化等を図る。 ・維持管理・財産管理業務に関する組織の見直し ・与信リスク管理業務に関する組織の見直し ・用地業務及び設計協議業務に関する組織の見直し ・北陸新幹線建設局の組織体制の見直し	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・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】 ○維持管理・財産管理業務に関する組織の見直し 別個に実施していた維持管理業務と財産管理業務について、その業務上の関連に鑑み、これらの業務を段階的に集約することとして、令和7年度においては鉄道技術センターで実施していた維持管理業務を施設管理部に移管するとともに、同センター維持管理課を施設管理部に移管した。また、同センターで実施していた財産管理業務を施設管理部に移管し、同部鉄道施設貸付課において所掌することとした。 これにより、業務の効率化を図った。 ○与信リスク管理業務に関する組織の見直し 別個に実施していた地域公共交通等に対する出	<評定と根拠> 評定：B 根拠： 「令和7年度組織改正計画」に基づき、維持管理・財産管理業務、与信リスク管理業務、用地・設計協議業務をそれぞれ集約することで、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、地方機関においては令和7年度組織改正計画に基づくほか、年度途中においても業務の進捗に応じて組織の見直しを行うなど、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> －	評定 B <評定に至った理由> 維持管理・財産管理業務に関して、令和7年度組織改正計画に基づき、維持管理業務と財産管理業務の段階的な集約化を実施した。具体的には、鉄道技術センターで実施していた維持管理業務および財産管理業務を本社の施設管理部に移管を行った。結果としては、新幹線建設によって生じる財産増減の際の上申の手間が同じ所管内で完結し、業務の効率化が進んだ。 そのほか、地方に関しては、北陸新幹線建設局の組織体制の見直しとして、拠点を福井市から大阪市に移転し、渉外部に北陸渉外課、京都渉外課及び大阪渉外課を、事業推進調査部に推進調査第三課を設置したことにより、北陸新幹線の事業推進に向けて、機動的な組織編成を実施した。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。 <今後の課題> 特になし <その他事項> 特になし

				融資業務と譲渡線に係る債権管理業務について、その業務内容の親和性に鑑み、これらの業務を集約することとして、施設管理部で実施していた譲渡線に係る債権管理業務を審査部に移管するとともに、施設管理部鉄道施設譲渡課を審査部に移管した。 これにより、業務の効率化を図った。 ○用地業務及び設計協議業務に関する組織の見直し 別個に実施していた私有地の取得に係る用地業務と公共施設に対する補償に係る設計協議業務について、その業務内容の親和性に鑑み、これらの業務を集約することとして、本社においては建設企画部で実施していた設計協議業務を用地部に移管するとともに、用地部に設計協議課を設置し、業務の効率化を図った。また、各地方機関においても総務部門で実施していた設計協議業務を用地部門等に移管した。 【地方機関】 ○北陸新幹線建設局の組織体制の見直し 北陸新幹線の事業推進調査に対応するため、北陸新幹線建設局を福井市から大阪市に移転するとともに、渉外部に北陸渉外課、京都渉外課及び大阪渉外課を、事業推進調査部に推進調査第三課を設置し、機動的な組織編成を行った。 ○九州新幹線建設局の組		
--	--	--	--	---	--	--

					織体制の見直し 九州新幹線(武雄温泉・長崎間)については、開業後の残工事を確実に実施、完了させ、これを実施していた九州新幹線建設局の鉄道建設所3箇所及び計画部技術管理課を令和7年12月1日付けで廃止した。		
--	--	--	--	--	---	--	--

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4.（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	－	関連する政策評価・行政事業レビュー	－

2. 主要な経年データ								
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9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	－	平成30年度から令和3年度までの実績 66.7%	97.3%	95.5%	96.2%		

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（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	（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	（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7年度情報セキュリティ対策推進計画を作成し、推進する。	＜主な定量的指標＞ ・設定なし ＜その他の指標＞ ・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％） ＜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。 ・クラウドサービスへの移行・活用を適切に実施したか。 ・「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、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計11回実施した。 【情報セキュリティ対策】 「令和7年度情報セキ	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 【情報システムの整備及び管理】 システム担当課に対してPMO及びデジタル統括アドバイザーによ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】 経済安全保障への寄与を目的の一つとするサイバーセキュリティ基本法及び政府統一基準群に基づいた取組として「令和7年度情報セキュリティ対策推進計画」において計画したすべての取組を実施したほか、業務従事者への注意喚起を必要に応じて随時実施し、適切な情報セキュリティ対策を推進した。	評定 B ＜評定に至った理由＞ 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、PMOによるデジタル統括アドバイザーの専門的知見を交えた支援の実施や、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、おおよそ月に一回のペースで、計11回審議を実施するなど、情報システムの適切な整備及び管理を行った。また、デジタル人材の育成、デジタル戦略推進体制の強化等については、生成AIの利用を全職員可能にするだけでなく、利用に当たって情報漏洩やハルシネーション等に関する注意事項を、年2回の情報セキュリティ研修の実施によって周知し、情報セキュリティ体制を強化のもと、業務運営の効率化を進めた。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。 ＜今後の課題＞ 特になし ＜その他事項＞ 特になし

	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% ）	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へのクラウドサービスの活用等を確実に実施する。	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、着実に取組を進める。併せて、デジタル関連施策の選択と集中を行い、効率的かつ効果的に以下の施策を実施する。 ・情報セキュリティ対策推進計画に基づく対策 ・クラウドストレージサービスへの移行・活用 ・デジタル人材・デジタル専門人材の育成、組織文化の醸成 ・デジタル戦略推進体制の強化		ュリティ対策推進計画」に則り、業務従事者に対する研修や訓練、CSIRT メンバーでの勉強会や訓練、情報システムのマネジメント点検や脆弱性検査等を実施した。 情報セキュリティ上の警戒を要する事象を確認した際には、都度、業務従事者に対する注意喚起を行った。 【クラウドサービスへの移行・活用】 令和 6 年 4 月から実施しているファイルサーバーからクラウドサービスである Box へのデータ移行については、令和 7 年度内に完了した。 【デジタル人材の育成、デジタル戦略推進体制の強化等】 デジタル人材育成の一環として、全役職員を対象としたデジタルツール活用ワークショップを開催した。 デジタル戦略推進体制については、これまでの取組・課題の洗い出し、解決策の検討を行うとともに、要員の拡充を行った。 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 96.2%となった。	【クラウドサービスへの移行・活用】 Box へのデータ移行は当初の予定通り令和 7 年度内に完了した。 【デジタル人材の育成、デジタル戦略推進体制の強化等】 デジタルツール活用ワークショップを開催したほか、これまで利用者を限定していた生成 AI を全職員の利用を可能にするなど、人材育成と環境整備を進め、役職員のデジタルリテラシー向上が図られた。 また、デジタル戦略推進体制については、課題の洗い出しや解決策の検討を実施するとともに、要員の拡充による体制強化を行った。 以上のことから、年度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＞ —	
--	---	--	--	--	--	---	--

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報				
4.（3）	調達等合理化の推進			
当該項目の重要度、難易度	－	関連する政策評価・行政事業レビュー	－	

	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標最終年度値等)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9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%	100%			

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（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、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組むために、以下の施策を実施する。 ・「令和7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 ・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体制を確保	＜主な定量的指標＞ ・設定なし ＜その他の指標＞ ・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%） ＜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。 ・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。	＜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7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7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7年度調達等合理化計画に定めた重点的に取り組む分野に掲げる調達の改善及び事務処理の効率化並びに調達に関するガバナンスの徹底等について着実に実施するとともに、事務・事業の特性を踏まえつつ、PDCAサイクルを通じて公正性・透明性を確保し、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んだ。	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 令和7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情報ネットワーク機器の調達を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、年度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＞ －	評定 B ＜評定に至った理由＞ 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 ＜今後の課題＞ 特になし ＜その他事項＞ 特になし

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

4. その他参考情報
特になし

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

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度 値等)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（4）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。	＜主な定量的指標＞ ・設定なし ＜その他の指標＞ ・設定なし ＜評価の視点＞ ・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、年度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＞ －	評定 B ＜評定に至った理由＞ 「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）を踏まえて、事務・事業の特性を踏まえた適正な給与水準となるよう厳しく検証を行い、その結果および取組状況を公表した。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。 ＜今後の課題＞ 特になし ＜その他事項＞ 特になし

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報									
4.（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	－				関連する政策評価・行政事業レビュー		－		

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9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。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価									
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価		
					業務実績	自己評価			
	（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。	（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。	（5）一般管理費及び事業費の効率化 一般管理費及び事業費の効率化のために、以下の施策を実施する。 ・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。）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た抑制 ・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、コスト構造を改善	＜主な定量的指標＞ 設定なし。 ＜その他の指標＞ ・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 ＜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。 ・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	＜主要な業務実績＞ ・一般管理費（人件費及び特殊要因（令和7年度は該当なし。）を除く。）の令和7年度計画予算は6,262百万円であり、令和4年度計画予算6,556百万円と比べ、294百万円（△4.5％）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7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	＜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、294百万円（△4.5％）を削減しており、年度計画等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7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への有効利用や建設発生土の搬出先変更、地盤改良の工法見直し等、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（△3.8％）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7年度予算は、令和5年度計画予算と比べ、1百万円（△3.6％）を削減しており、年度	評定	B	＜評定に至った理由＞ 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 ＜今後の課題＞ 特になし ＜その他事項＞ 特になし

	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削減額（再掲）	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、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。	・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た抑制	（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。	踏まえ、例えば以下のコスト削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への有効利用 － 建設発生土の搬出先変更 － 地盤改良の工法見直し ・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7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（△3.8％）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7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（△3.6％）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。	計画等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、年度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＞ －	
--	---	--	---	---	---	--	--

4. その他参考情報
特になし

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

	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標最終年度値等)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
	保有宿舍・寮の平均入居率	－	平成30年度から令和4年度上期までの実績 95.5%	96.1%	94.4%	96.4%			

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価								
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
					業務実績	自己評価		
	⑥資産の有効活用 宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図る。 <指標> ・保有宿舍・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 宿舍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 宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図る。	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・保有宿舍・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%） <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> 保有宿舍・寮については、人事異動に伴う入居者の入替え等により空室となる期間を短くする等、効率的な活用を図った。	<評定と根拠> 評定：B 根拠： 保有宿舍・寮について効率的な活用を図ったことにより、96.4%と高い入居率を維持できた。 以上のことから、年度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> －	評定	B
							<評定に至った理由> 保有宿舍・寮について、転勤者や単身赴任者が多い機構組織の特性を踏まえ、保有宿舍への優先的な入居を呼びかける等の取組を推進した結果、過年度と比較して入居率を上昇させることができたことは、効率的な活用が図られた成果である。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。 <今後の課題> 特になし <その他事項> 特になし	

4. その他参考情報
特になし

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

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度 値等)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情 報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	5. 財務内容の改善に関する事項 （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	5. 財務内容の改善に関する事項 （1）予算、収支計画及び資金計画別紙のとおり。	3. 財務内容の改善に関する事項 （1）予算、収支計画及び資金計画別紙のとおり。	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・中期計画の予算、収支計画及び資金計画に基づくとともに、毎年度の運営費交付金債務残高の発生状況にも留意して作成した年度計画の予算、収支計画及び資金計画について適正に実施したか。	<主要な業務実績> 令和7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、業務収入としては、業務収入として建設勘定の鉄道施設貸付・譲渡収入が1,896億円、海事勘定の共有船舶使用料収入が231億円であり、その他の勘定の業務収入も含めて合計3,277億円（構成比50.9%）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434億円の交付を受け、助成勘定の鉄道助成業務費の財源1,153億円と合わせて合計1,587億円(構成比24.7%)の収入を計上した。 借入金及び機構債の発行による収入は、建設勘定の借入金償還財源として351億円、海事勘定の共有船建造費の財源として	<評定と根拠> 評定：B 根拠： 令和7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7年12月の予算変更を含む。）したことから、年度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> －	評定 B <評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <今後の課題> 特になし <その他事項> 特になし

	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。				279 億円、地域勘定の地域公共交通融資業務等の財源として 105 億円、助成勘定の債務償還業務の財源として 450 億円であり、合計 1,184 億円（構成比 18.4％）の資金を調達した。 ・支出の実績については、業務経費として建設勘定の鉄道建設業務関係経費が 3,018 億円、海事勘定の海事業務関係経費が 308 億円、特例勘定の特例業務関係経費が 924 億円であり、その他の勘定の業務経費も含めて合計 4,541 億円（構成比 61.3％）を計上した。 借入金等償還は、建設勘定が 1,362 億円、海事勘定が 203 億円、地域勘定が 24 億円であり、合計 1,589 億円（構成比 21.4％）の償還を行った。 なお、予算、収支計画及び資金計画の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。		
--	------------------------------	--	--	--	---	--	--

4. その他参考情報
特になし

別表

令和7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】

（単位：百万円）								
収支計画								
区 分	計画				実績			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
費用の部	252,392	16,528	57,136	326,056	258,737	15,625	53,923	328,284
経常費用	249,358	10,069	56,442	315,869	252,609	9,794	53,427	315,830
鉄道建設業務費	248,216	9,808	54,424	312,447	251,481	9,538	52,095	313,114
受託経費	27	-	1,703	1,730	-	-	585	585 ※1
一般管理費	1,062	250	300	1,612	1,048	238	726	2,013 ※2
減価償却費	53	12	15	80	80	18	21	119 ※3
財務費用	2,918	6,421	531	9,869	3,829	5,817	474	10,120
雑損	116	38	163	318	335	13	19	367 ※4
臨時損失	-	-	-	-	1,964	-	3	1,967 ※5
収益の部	252,392	15,719	57,097	325,208	258,737	15,197	54,516	328,450
運営費交付金収益	-	-	19	19	-	-	5	5 ※6
鉄道建設業務収入	102,438	9,391	45,782	157,611	102,237	8,781	44,184	155,201
鉄道建設事業費利子補給金収入	-	11	-	11	-	11	-	11
受託収入	27	-	1,703	1,730	-	-	585	585 ※1
資産見返負債戻入	149,761	6,199	9,426	165,386	153,942	6,001	9,093	169,036
資産見返補助金等戻入	145,365	6,171	1,053	152,589	147,906	5,962	821	154,689
その他	4,396	28	8,373	12,797	6,035	39	8,272	14,347 ※7
財務収益	54	11	-	65	1,608	331	-	1,938 ※8
雑益	112	106	167	385	951	74	649	1,674 ※9
臨時利益	-	-	-	-	-	-	0	0
純利益	-	△ 809	△ 39	△ 848	-	△ 428	593	166
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-	-	-
総利益	-	△ 809	△ 39	△ 848	-	△ 428	593	166
※1 その他事業において、受託事業の引渡しが予定を下回ったことによる減								
※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 資産除去債務の計上による増								
※4 整備新幹線事業において、雑損が予定を上回ったことによる増								
※5 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								
※6 その他事業において、運営費交付金収益が予定を下回ったことによる減								
※7 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 整備新幹線事業において、雑収入が予定を上回ったことによる増								

（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	519,243	162,009	144,192	825,444	809,671	172,969	151,266	1,133,907
業務活動による支出	314,942	7,541	65,181	387,664	312,364	7,936	60,380	380,680
投資活動による支出	-	-	117	117	411,900	69,500	56,632	538,032 ※1
財務活動による支出	27,376	83,688	25,780	136,843	27,376	83,688	25,780	136,843
翌年度への繰越金	176,926	70,781	53,114	300,820	58,031	11,846	8,474	78,351
資金収入	519,243	162,009	144,192	825,444	809,671	172,969	151,266	1,133,907
業務活動による収入	229,719	59,628	88,523	377,870	265,120	60,604	85,656	411,380
受託収入	-	-	36,575	36,575	-	-	29,660	29,660 ※2
その他の収入	229,719	59,628	51,948	341,295	265,120	60,604	55,996	381,720 ※3
投資活動による収入	166	49	-	215	478,403	69,715	57,401	605,519 ※4
財務活動による収入	-	33,800	2,500	36,300	-	33,574	1,479	35,053
前年度よりの繰越金	289,359	68,532	53,168	411,059	66,148	9,076	6,731	81,955
※1 定期預金の預入があったことによる増								
※2 その他事業において、事業の進捗が予定を下回ったことによる減								
※3 消費税の還付があったことによる増								
※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	40,300	27,900
財政融資資金借入金	30,300	20,100
民間借入金	10,000	7,800
業務収入	25,822	26,603
業務外収入	23	70
計	66,145	54,572
支出		
業務経費		
海事業務関係経費	44,019	30,764
借入金等償還	20,256	20,256
支払利息	699	607
一般管理費	235	210
人件費	809	702
業務外支出	79	7
計	66,097	52,545

〔人件費の見積もり〕 673百万円を支出する。

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	23,287	22,863
経常費用	22,415	22,153
海事業務費	21,254	21,212
一般管理費	1,159	939
減価償却費	2	2
財務費用	872	710
収益の部	23,534	23,902
海事業務収入	22,901	23,268
資産見返負債戻入	0	0
資産見返補助金等戻入	0	0
財務収益	1	9
雑益	632	625
純利益	248	1,039
目的積立金取崩額	-	-
総利益	248	1,039

資金計画

(単位:百万円)		
区 分	計画	実績
資金支出	70,987	65,005
業務活動による支出	2,451	1,715
投資活動による支出	43,423	29,755
財務活動による支出	20,256	25,556
翌年度への繰越金	4,857	7,979
資金収入	70,987	65,005
業務活動による収入	23,079	23,338
投資活動による収入	2,579	3,356
財務活動による収入	40,300	33,200
前年度よりの繰越金	5,029	5,111

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【地域公共交通等勘定】

予算

(単位:百万円)		
区 分	計画	実績
収入		
運営費交付金	96	85
政府出資金	1,000	-
借入金等		
財政融資資金借入金	37,000	10,450
業務収入	6,635	6,797
業務外収入	1	6
計	44,732	17,338
支出		
業務経費		
地域公共交通等業務関係経費	38,016	10,463
借入金等償還	2,229	2,377
支払利息	4,261	4,269
一般管理費	45	40
人件費	169	120
業務外支出	13	14
計	44,732	17,284

[人件費の見積もり] 140百万円を支出する。
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	4,502	4,454
経常費用	231	175
地域公共交通等業務費	14	12
一般管理費	216	163
減価償却費	0	0
財務費用	4,271	4,279
雑損	-	0
臨時損失	-	0
収益の部	4,501	4,508
運営費交付金収益	94	81
地域公共交通等業務収入	4,404	4,416
賞与引当金見返に係る収益	2	4
退職給付引当金見返に係る収益	0	1
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	1	0
雑益	1	5
純利益	△ 0	54
目的積立金取崩額	0	0
総利益	-	54

資金計画

(単位:百万円)		
区 分	計画	実績
資金支出	44,754	17,429
業務活動による支出	42,506	14,966
投資活動による支出	1	0
財務活動による支出	2,229	2,377
翌年度への繰越金	19	86
資金収入	35,254	17,429
業務活動による収入	6,734	6,886
運営費交付金による収入	96	85
その他の収入	6,638	6,801
財務活動による収入	38,000	10,450
前年度よりの繰越金	20	93

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【助成勘定】

予算

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	102,867	-	-	-	-	102,867	115,330	-	-	-	-	115,330
国庫補助金	102,856	-	-	-	-	102,856	115,319	-	-	-	-	115,319
政府補給金	11	-	-	-	-	11	11	-	-	-	-	11
借入金等												
民間借入金	-	-	45,000	-	-	45,000	-	-	45,000	-	-	45,000
業務収入	-	25,750	72,431	156	-	98,338	-	25,750	72,431	145	-	98,327
業務外収入	100	-	-	-	-	100	511	-	26	2	-	539
他勘定より受入	697	-	-	-	-	697	823	-	-	-	-	823
他経理より受入	-	-	617	-	△617	-	-	-	617	-	△617	-
計	103,664	25,750	118,048	360	△617	247,206	116,664	25,750	118,075	351	△617	260,222
支出												
業務経費												
鉄道助成業務関係経費	19,803	-	-	6	-	19,809	18,713	-	-	5	-	18,718
支払利息	-	25,750	24,425	-	-	50,175	-	25,750	24,425	-	-	50,175
一般管理費	-	-	-	108	-	108	-	-	-	99	-	99
人件費	-	-	-	232	-	232	-	-	-	195	-	195
業務外支出	180	-	-	14	-	194	717	-	-	13	-	730
他勘定へ繰入	83,064	-	93,624	-	-	176,688	96,616	-	93,624	-	-	190,240
他経理へ繰入	617	-	-	-	△617	-	617	-	-	-	△617	-
計	103,664	25,750	118,048	360	△617	247,206	116,664	25,750	118,048	312	△617	260,157

〔人件費の見積もり〕 199百万円を支出する。

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。

(単位:百万円)

収支計画

区 分	計画						実績					
	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金貸付等業務	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	103,047	25,750	39,322	351	-	168,470	103,085	25,750	39,322	303	-	168,460
経常費用	102,867	-	-	351	-	103,218	102,254	-	-	303	-	102,557
鉄道助成業務費	102,867	-	-	-	-	102,867	102,254	-	-	-	-	102,254
一般管理費	-	-	-	349	-	349	-	-	-	301	-	301
減価償却費	-	-	-	2	-	2	-	-	-	2	-	2
財務費用	-	25,750	39,322	-	-	65,072	-	25,750	39,322	-	-	65,072
雑損	180	-	-	-	-	180	831	-	-	0	-	831
臨時損失	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
収益の部	103,047	25,750	59,089	349	-	188,235	103,085	25,750	59,115	341	-	188,291
運営費交付金収益	-	-	-	193	-	193	-	-	-	193	-	193
鉄道助成業務収入	-	25,750	59,089	142	-	84,981	-	25,750	59,089	132	-	84,971
補助金等収益	102,867	-	-	-	-	102,867	102,254	-	-	-	-	102,254
賞与引当金見返に係る収益	-	-	-	11	-	11	-	-	-	10	-	10
退職給付引当金見返に係る収益	-	-	-	2	-	2	-	-	-	3	-	3
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	-	-	-	-	-	-	-	-	26	1	-	28
雑益	180	-	-	-	-	180	831	-	-	1	-	831
純利益	-	-	19,767	△2	-	19,765	-	-	19,794	38	-	19,831
目的積立金取崩額	-	-	-	1	-	1	-	-	-	1	-	1
総利益	-	-	19,767	△2	-	19,765	-	-	19,794	38	-	19,832

※1 経費の節減による減

※2 鉄道助成業務において、国庫補助金の返還が予定を上回ったことに伴う増

※3 退職給付費用が予定を上回ったことによる増

※4 預金利息の受入があったことによる増

※5 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

(単位:百万円)

資金計画

区 分	計画						実績					
	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金貸付等業務	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	103,664	25,750	118,050	499	△617	247,345	115,221	25,750	118,081	539	△617	258,975
業務活動による支出	103,664	25,750	39,322	360	△617	168,479	115,221	25,750	39,322	310	△617	179,986
投資活動による支出	-	-	-	2	-	2	-	-	-	0	-	0
財務活動による支出	-	-	78,727	-	-	78,727	-	-	78,727	-	-	78,727
翌年度への繰越金	-	-	1	137	-	138	-	-	33	229	-	262
資金収入	103,664	25,750	118,050	499	△617	247,345	115,221	25,750	118,081	539	△617	258,975
業務活動による収入	103,664	25,750	73,048	362	△617	202,207	115,221	25,750	73,075	351	△617	213,780
運営費交付金による収入	-	-	-	204	-	204	-	-	-	204	-	204
補助金等による収入	102,867	-	-	-	-	102,867	113,888	-	-	-	-	113,888
その他の収入	797	25,750	73,048	158	△617	99,136	1,334	25,750	73,075	147	△617	99,688
財務活動による収入	-	-	45,000	-	-	45,000	-	-	45,000	-	-	45,000
前年度よりの繰越金	-	-	1	137	-	138	-	-	7	188	-	195

※1 固定資産の取得が予定を下回ったことによる減

※2 鉄道助成業務において、前年度からの繰越があったことによる増

(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。

予算

(単位:百万円)		
区 分	計画	実績
収入		
業務収入	4,042	4,074
業務外収入	683	2,453
他勘定より受入	93,624	93,624
計	98,349	100,150
支出		
業務経費		
特例業務関係経費	80,173	92,367
支払利息	8,523	3,608
一般管理費	818	686
人件費	580	409
他勘定へ繰入	20,049	18,429
計	110,143	115,500

※1 利息収入が予定を上回ったことによる増

※2 鉄道施設等整備支援事業における出資があったことによる増

※3 支払利息が予定を下回ったことによる減

※4 派遣人件費負担金が予定を下回ったことによる減

※5 欠員があったことによる減

[人件費の見積もり] 476百万円を支出する。
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	65,468	56,494
経常費用	56,945	52,886
特例業務費	55,376	51,604
一般管理費	1,557	1,269
減価償却費	12	12
財務費用	8,523	3,608
臨時損失	-	1
収益の部	15,580	17,912
特例業務収入	-	240
財務収益	15,577	17,643
雑益	3	29
純利益	△49,888	△38,583
目的積立金取崩額	-	-
総利益	△49,888	△38,583

※1 消費税が予定を下回ったことによる減

※2 支払利息が予定を下回ったことによる減

※4 業務災害補償費引当金戻入益を計上したことによる増

※5 利息収入が予定を上回ったことによる増

※6 鉄道支援助成金の返還があったことによる増

資金計画

(単位:百万円)		
区 分	計画	実績
資金支出	122,533	985,278
業務活動による支出	110,135	108,626
投資活動による支出	9	828,401
財務活動による支出	-	-
翌年度への繰越金	12,390	48,250
資金収入	122,533	985,278
業務活動による収入	19,622	21,588
投資活動による収入	78,727	917,327
財務活動による収入	-	-
前年度よりの繰越金	24,185	46,363

※1 定期預金の預入れがあったことによる増

※2 利息収入が予定を上回ったことによる増

※3 定期預金の払戻し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。

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

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（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	（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	（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)等を遵守し、適正な会計処理に努めるために、以下の施策を実施する。 ・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を管理 ・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、減少に向け努力。なお、毎年度の運営費交付金額については、運営費交	＜主な定量的指標＞ ・設定なし ＜その他の指標＞ ・設定なし ＜評価の視点＞ ・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7年度末においては、運営費交付金債務残高19百万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一部留保したこと及び業務達成基準の期間を令和7年度から令和8年度に設定したことによるものである。	＜評定と根拠＞ 評定：B 根拠： 令和7年度末においては、19百万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一部留保したこと及び業務達成基準の期間を令和7年度から令和8年度に設定したことによるものである。 以上のことから、年度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＞ －	評定 B ＜評定に至った理由＞ 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 ＜今後の課題＞ 特になし ＜その他事項＞ 特になし

	行う。	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。	付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に算定				
--	-----	---	---------------------------	--	--	--	--

4. その他参考情報
特になし

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

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価								
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
					業務実績	自己評価		
	(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 安定的かつ効率的な資金調達を実施するために、以下の施策を実施する。 ・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 ・IR活動等を通じ機構の持続可能な開発目標（SDGs）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を拡大	＜主な定量的指標＞ ・設定なし ＜その他の指標＞ ・設定なし ＜評価の視点＞ ・サ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、米国による相互関税政策の発表による金融資本市場の混乱を皮切りに、参議院選挙や自民党総裁選など内外経済情勢の不透明感及び不確実性が増し、金利のボラティリティが非常に高い中、すべての案件において地方債と同等の金利水準又は僅かなスプレッド較差での起債ができた。また、他独法との比較においても、同等あるい	＜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、すべての案件で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％）で起債することができ、また、他独法と比較した場合でも同等あるいはより低い金利水準で起債することができた。加えて、例年に比べ発行総額が少額であった中においても、機構債券の発行趣旨に共感いただいたことや機構事業との親和性を理由として投資家から17件（累計426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、年度計画	評定	A
							＜評定に至った理由＞ 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、個別IRや投資家向けセミナーへの登壇、決算等説明会の実施など、積極的かつ丁寧な情報発信に努めた。 この結果、例年と比較して債券の発行総額が少額であった中でも、環境性や社会性、機構事業との親和性に共感いただいた投資家から17件の新規投資表明を獲得した。また、米国による相互関税政策の発表による金融資本市場の混乱を皮切りに、国内外の経済情勢の不透明感や不確実性が増加し、金利の変動性が高くなる中でも、全ての案件で地方債と同等の金利水準または僅かなスプレッド較差での起債を達成した。特に、財投機関債である機構の債権は、債券市場において地方債と比較して信用力が劣ると見られており、その分地方債と比べて金利にスプレッドが上乘せされる中でも、地方債の金利水準とほとんど同等で発行したことで、利払費用の削減ができた。このように、低利で安定的な資金調達を実施したことで、多額の資金を必要とする鉄道建設、船舶共有建造といった機構業務の質の向上に寄与していることが認められた。また、令和6年度よりも個別IRの実施数を増やすことで、機構の知名度を向上させ、持続的な資金調達へ向けて積極的に取り組んだ。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められることから、A評定とした。 ＜今後の課題＞ 特になし ＜その他事項＞	

				はより低い金利水準で起債することができた。 加えて、環境性や社会性への共感、投資家と新幹線事業や共有船舶事業等との親和性などを背景に17件（平成31年度からの累計426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203件実施 ・投資家向けセミナーへの登壇：4件登壇（参加者数541名） ・決算等説明会：銀行、証券会社等18機関に対し実施	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＞ —	（外部有識者からの意見） 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起債されていることはA評定として妥当であるとする。
--	--	--	--	---	---	--

4. その他参考情報
特になし

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

2. 主要な経年データ								
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度 値等）	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度 （参考情報） 当該年度までの累積値等、必要な情 報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	6. その他業務運営に関する重要事項 （1）内部統制の充実・強化 「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」（平成 26 年 11 月 28 日総務省行政管理局長通知）に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施し、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	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 「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	8. その他主務省令で定められる業務運営に関する事項 （1）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ために、以下の施策を実施する。 ○適切なリスク管理 ・理事長のリーダーシップの下、中期計	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・内部統制の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。 ・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。	<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	<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、年度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> －	評定 B <評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <今後の課題> 特になし <その他事項> 特になし

	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。	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。	画遂行の障害となるリスクの把握・対応 ・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及び国や地方公共団体等の関係者との密な情報共有 ○コンプライアンスの推進 ・過去の入札不適正事案を踏まえた再発防止の徹底 ・職員の意識啓発を図るためのコンプライアンス月間(10月)を中心とした各種研修等		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。 ○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7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7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	
--	--	--	--	--	---	--

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
6.（2）	人事に関する計画		
当該項目の重要度、難易度	－	関連する政策評価・行政事業レビュー	－

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	(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、	(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。	(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。 そのうち、人材確保に関しては、以下の施策を実施する。 ○人材確保と人事の柔軟な運用 ・新規採用や社会人採用、再雇用制度、嘱託制度の活用等による、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 ・他機関の知見・ノウハウ獲得を加味した人事交流 ・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 ○働き方改革と女	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・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。 -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、	<主要な業務実績> ・人材確保に係る方針として令和7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、38名の新卒職員を採用した。また、即戦力として期待される9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の嘱託(常勤・非常勤)採用により、必要な人材確保に努めた。また、鉄道事業者等他機関からの出向者の受け入れを行った。 ・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。	<評定と根拠> 評定：B 根拠： 令和7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、社内公募の実施や人事部門が直接的に人事情報の把握を行うなど、職員の積極性や適性を踏まえた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、女性の積極採用施策を実施するとともに、女性職員が長く働き続けられるよう、キャリア形成支援を目的とした若手女性職員向けの研修等を実施した。	評定 B <評定に至った理由> 令和7年度新規職員採用計画に基づき、新卒職員は38名採用したほか、9名の社会人を採用し、鉄道事業者等他機関からの出向者の受け入れも行うなど、社会経済情勢が変化する中で、業務内容の多様化に応じた必要な人材確保を行った。さらに、女性職員が活躍できる環境整備として、20～30代の若手の女性職員を対象とした研修に、計44名の方が参加するなど、社会的立場にとらわれない多様な人材が活躍できるような職場の環境づくりを進めた。 働き方改革の観点では、テレワークや時差勤務を推奨するため、「働き方改革推進強化月間」を設定し、全職員を対象に実施した。実施後、アンケートの回答を得られた約1,300人のうち概ね86%が、テレワークや在宅勤務に取り組んだとの結果を獲得し、柔軟な働き方の推進に寄与した。 その他、職員のスキル向上の観点では、学習管理システム内容の拡充を図り、高度な知識を習得しやすい環境の整備に寄与した。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。 <今後の課題> 特になし <その他事項> 特になし

	働き方改革に積極的に取り組む。	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、業務の遂行に必要な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。	性活躍推進 ・女子学生向けの広報媒体の作成や、女子学生向け採用イベントへの出展等を通じた積極的な女性採用 ・テレワーク等の柔軟な働き方の推進 ・ダイバーシティ推進研修など多様な人材が活躍できる職場環境構築の取組 また、人材育成に関しては、以下の施策を実施する。 ○各種研修等の着実な実施 ・令和7年度研修計画に基づく、職員の資質向上を図るための階層別研修、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等 ○スキルアッププログラムの理解・浸透による組織全体の技術力の底上げ ・概ね入社10年目までの職員を対象に職員に求められるスキルを提示し、習得状況を可視化する取組みであるスキルアッププログラムの理解・浸透を図り、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	持続的な業務の質の向上等に努めたか。	さらに、社内公募の実施や人事部門がより細かく職員の人事情報の把握を行うなど、職員の適性を踏まえた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性比率の数値目標を掲げ、出産・育児と仕事の両立に焦点を当てたリーフレットの作成、採用ホームページへの女性管理職のキャリアパスの掲載、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。 - また、女性職員が長く働き続けられるよう、キャリア形成支援を目的とした若手女性職員向けの研修を実施した。 ・多様な人材の活躍を実現するために、育児・介護といった勤務時間に制約のある職員が仕事と私生活の両立が図れるよう、柔軟な働き方（テレワークや時差勤務）を推奨する「働き方改革推進強化月間」を設定するとともに、管理職を対象とする勤務制度研修を実施し柔軟な働き方に対する理解促進を進めるなど働き方改革に取り組んだ。また、障害をもつ職員が新たに配属される部署の箇所長へ障害の特性、配慮すべき事項等に関する資料を配布、説明することで、障害を持つ職員が安定して働いていけるよう障害に対する理解促進に取り組んだ。 ・人材育成に係る方針としては、令和7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（外部講師の講義を含む）のほか、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上	さらに、多様な人材の活躍を実現するために、育児・介護といった勤務時間に制約のある職員が仕事と私生活の両立が図れるよう、柔軟な働き方（テレワークや時差勤務）を推奨する「働き方改革推進強化月間」を設定するとともに、管理職を対象とする勤務制度研修を実施し柔軟な働き方に対する理解促進を進めるなど働き方改革に取り組んだ。 令和7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実施し、階層別研修の実施後アンケートでは、外部講師の講義についての満足度が5.0点満点中平均4.3点となり、高い質を保って実施できたことが確認できた。 学習管理システムでは、マニュアル整備など運用側のサポートを厚くすることで、高度な知識やスキルを身につける環境の充実を図った。 職員向け講演会を3回実施し、いずれも100名を超える多数の聴講があったことに加え、事後のアンケートにおいても有意義と回答した職員が9割以上となり、幅広い知識取得の機会を向上させた。 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組としてのSUPでは、3年目となる既存の系統で安定した運営が図れたことに加え、新たに船舶技術系統のSUPを構築し、スキルの習得状況を可視化する取組として効果的な運用の実施と更なる拡充が図れている。 以上のことから、年度計画等における所期の目標を
--	------------------------	--	---	---------------------------	---	--

					等を図るための業務別研修を着実に実施した。特に、階層別研修では、オリエンテーションにて機構の人材育成基本方針等の周知徹底を行い、職員の人材育成への意識醸成を図ることで研修効果の底上げを狙った。 学習管理システム(eラーニング講座など)では内容の拡充を継続し、学ぶ機会と習得できる知識を増やすことにより職員のスキル向上推進を図った。 人材育成に関する講演会では、スキルノウハウの承継を図るため先輩職員から現役職員へメッセージを伝える講演会を1回開催、また、多角的な視野の獲得を目的とした有識者による講演会を2回開催し、機構業務に必要な知識を広く深く得る機会とした。 制度導入3年目となる「スキルアッププログラム(SUP)」については、前年度の取組結果より課題となった項目(専門スキルの新設等)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。	達成していると考えられる。 ＜課題と対応＞ —	
--	--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報
特になし

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

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（3）広報・情報公開の推進 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	（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、	（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し、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）を果たすため、以下の施策を実施する。 ・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、ホームページ等により、分かりやすく公表 ・主な業務の実施状況について、ホームページ、X、YouTube、広報誌等により、適切かつタイムリーな情報発信 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、	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・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、ホームページはトップ画面を刷新し、ページ構成のプルダウンメニューを追加することで、一般の方など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。 【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、対外的な	<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、船舶共有建造や建設DXなどの実施状況、鉄道技術の紹介について、ホームページ、広報誌、SNSを活用し、タイムリーかつ継続的に情報発信した。 特に、以下に記載する事項について力を入れて取り組んだ。 地域住民や関係者の関心・ニーズを踏まえ、ホームページのデザイン等を刷新して視認性及び操作性、アクセス性を向上させた結果、刷新前と比べて総訪問者数が約11%増加するとともに、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）プロジェクトの紹介ページは約49%、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の紹介ページは約78%も訪問者数が増加	評定 A <評定に至った理由> 業務内容、役職員の給与水準、入札結果や契約情報、財務状況等について、ホームページ等に適切に公表し、独立行政法人に求められる業務運営の透明性の確保に着実に取り組むとともに、鉄道整備などの大規模プロジェクトに求められるアカウンタビリティとしての情報発信も適切に実施した。 鉄道整備等のプロジェクトに関する情報発信については、ホームページや広報誌のほか、SNSも活用し、タイムリーかつ継続的に情報発信を行った。特に、地域住民や関係者の関心・ニーズを踏まえてホームページのデザイン等を刷新し、アクセス性を向上させた結果、刷新前と比較して総訪問者数が11%増加したことに加え、北海道新幹線プロジェクトの紹介ページは約49%、北陸新幹線の紹介ページは約78%も訪問者数が増加した。SNSも有効活用し、Xにて北海道新幹線の工事進捗の投稿を継続した結果、今年度の平均閲覧回数において前年度の5倍以上を獲得したほか、YouTubeでは北海道新幹線だけでなく、羊蹄トンネルの工事過程等、動画の再生数に基づくニーズに応じたコンテンツの展開により、視聴者の機構事業への関心・理解の向上につながった。さらに、今年度は開業等の大きなイベントが無い中でも、プレスリリースは36件、報道公開は5件と広報に積極的に取り組み、特にNHKのテレビ番組「新プロジェクトX」では、2015年3月開業の北陸新幹線において、機構が各関係者と協力しながら難工事に対して技術力で克服する姿が取り上げられ、大きな反響を獲得し、機構の技術集団としての存在意義のPRに成功した。その他、コレクションカードの「JR TTカード」の配布や、子供向け学習コンテンツの「JR TTコネクト隊」の配信、「こども霞ヶ関見学デー」への出展等、若年層とのコミュニケーションの機会を増やし、認知度向上に向けて取り組んだ。 機構が鉄道建設等事業を円滑に進めるためには、機構の事業に対する関係者の理解と協力が必要であり、また、新卒者や優秀な人材の確保のためにも、機構の認知度の一層の向上が必要と考えられるところ、上記のとおり取組を強化して実績を上げたことは、中期計画における所期の目標を上回る成果と認められること

	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。	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。	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ため、関係機関とも連携しつつ、戦略的広報を推進する。具体的には、以下の施策を実施する。 ・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工事内容、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の調査、鉄道災害への支援、船舶建造等における技術支援、サステナビリティの取組等について、ホームページ、SNS 等多様な発信手段を活用し、ターゲット層に応じたコンテンツを展開 ・北海道旅客鉄道株式会社と連携し、車内誌を活用した情報発信	情報発信を強化した。広報誌においては技術者等の“働く人”にスポットを当てた記事を増やし、デジタルブックや紙面と YouTube を連動させた現場レポートを掲載したほか、関係機関との広報連携においては、JR 北海道車内誌への記事掲載、北海道エアシステム機内誌への記事掲載、日本航空との広報グッズ制作、地質研究機関との北陸新幹線ジオ鉄マップの制作を行った。 ○SNS の有効活用 YouTube においては、北海道新幹線の 150m レール輸送や難工事、新幹線技術の紹介、船舶建造の監督業務、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た。 X においては、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するとともに、投稿日にまつわる機構事業に関するトリビア（「今日は何の日」）を投稿した。 また、北海道新幹線においては地方機関で専用 Instagram を運用し、より地元に着した詳しい情報を発信した。 こうした視聴者を意識した SNS の取組により、各媒体のフォロワー数を着実に増やした。 ○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、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、	した。 北海道新幹線の工事進捗月報の公表について前年度から継続して X への投稿に取り組んだ結果、今年度の平均閲覧回数は前年度と比較して 5 倍以上を獲得するなど、情報到達度の向上に大きく貢献した。 広報誌については、各プロジェクトや技術内容を多くの方により分かりやすく届けるため、ドローンを活用し従来にない構図の表紙としたり、新たなコーナーの設置を含め現場職員に密着した記事内容等に刷新した。 YouTube については、職員の自主制作を中心に 9 本公開して着実にフォロワー数を伸ばした。多く関心が寄せられている北海道新幹線では羊蹄トンネルについては岩塊出現の対策から中間立坑の到達までの過程を映像を使って丁寧に解説し、150m レールの貨物鉄道による輸送（福岡県北九州市・北海道長万部町間）については輸送要員や溶接技術者の人手不足解消、工程短縮等の効果を伝えるなど、ニーズに応じた情報提供や各種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。 さらに、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により戦略的に情報提供することで、メディアに広く取り上げてもらい情報発信の強化を実現した。特に、NHK のテレビ番組「新プロジェクト X」では、2015 年 3 月開業の北陸新幹線（長野・金	から A 評定とした。 ＜今後の課題＞ 特になし ＜その他事項＞ （外部有識者からの意見） 北海道新幹線の進捗の定期的な情報発信は地域の方々への丁寧な情報提供として非常に良い取組であること、ホームページ・SNS・広報誌等がうまく連動していること、若年層等にも広くアピールできるように工夫していることは A 評定として妥当であると考える。
--	--	---	---	---	--	--

				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。 【メディアとの連携】 北海道新幹線の事業進捗（トンネル貫通、レール溶接開始、札幌車両基地壁面デザイン決定等）、内航船の技術支援に関する取組、機構の各種業務実績について、プレスリリース36件、報道公開5件を実施した。また、取材や寄稿依頼に積極的に対応し、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。 【認知度向上に向けた取組】 機構の認知度向上を図るため、新たな取組として、コレクションカードである「JRIT カード」及び子供向け学習コンテンツである「JRIT コネクト隊」を制作した。また、子供向けイベントへの出展、広報グッズや採用活動を意識した組織PRポスターの制作により、若年層や一般層をターゲットとした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。	沢間）において機構が各関係者と協力しながら着工を実現させ、掘削に難航した飯山トンネルを技術力で克服する姿が描かれ、SNS を中心にトンネル工事の難しさや技術者の苦労に対し大きな反響を得たと共に機構の技術者集団としての存在意義をPR することができた。 加えて、関係機関との広報連携を拡大し、北海道エアシステムや地質研究機関との協働実績をつくった。 一般層に機構が建設・建造した鉄道や船舶に興味を持ってもらうためのコレクションカード「JRIT カード」を制作したり、将来を担う小学校中学年以上をターゲットとした子供向け学習コンテンツ「JRIT コネクト隊」を制作してイベント配布やホームページ公開を行うなど、新たな広報施策を展開した。また、子供向けイベントとして「こども霞が関見学デー」に出展しパネルによる北海道新幹線の紹介や実物のレールを触ってもらう体験等を実施し好評を得た。 戦略的広報として、これら一連の取り組みを推進し、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、年度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> —	
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報
特になし

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
6.（4）	環境への配慮		
当該項目の重要度、難易度	－	関連する政策評価・行政事業レビュー	－

2. 主要な経年データ								
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度 値等）	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度 （参考情報） 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
					業務実績	自己評価	
	（4）環境への配慮 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	（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、事業の実施における温室効果ガス（CO2）排出量の削減に向け、以下の施策を実施する。 ・各部門における温室効果ガス（CO2）排出量削減に係る目標の達成に向け、部門ごとに策定したロードマップを基にした取組 ・取組の実施に当たっては、国の環境関連政策の状況や世の中における技術動向等を踏まえ、必要に応じて、新たな施策の導入について積極的に検討 ・各部門の長で構成する「環境コアメンバー会議」において	＜主な定量的指標＞ ・設定なし ＜その他の指標＞ ・設定なし ＜評価の視点＞ ・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	＜主要な業務実績＞ ・第5期環境行動計画（令和5年3月）に基づき、事業の実施における温室効果ガス（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施策を推進した。各部門においては、部門ごとに策定したロードマップを踏まえ、事業特性や業務内容に応じた削減施策への取組を実施した。 ・これらの取組の進捗管理を行うため、各部門の長で構成する「環境コアメンバー会議」を年2回（5月及び11月）開催し、各部門におけるCO2排出量削減目標の達成状況や課題について共有・検討を行った。 ・全役職員の環境に対する知識及び意識の向上を目的として、環境に関するeラーニング研修（令和7年度GX（環境負荷低減）に係る業務研修）を実施するととも	＜評定と根拠＞ 評定：A 根拠： 各事業部門及びオフィス部門において第5期環境行動計画に基づく取組を着実に実施するとともに、部門横断的な進捗管理の枠組みである「環境コアメンバー会議」により施策の進捗管理や課題整理、今後の対応方針の検討を行うことで、組織内における各種取組の充実を図った。充実した具体施策としては、鉄道建設部門の取組の全職員向けの周知や、CO2排出削減に寄与する工事の推進に関する基準類制定・発出等が挙げられる。 また、全役職員を対象とした環境に関するeラーニング研修及び外部講師による環境セミナーを実施し、それぞれ受講率81.0%、満足度96.2%を確保するなど、組織全体として環境へ	評定 A ＜評定に至った理由＞ 各事業部門及びオフィス部門において、温室効果ガス排出量削減に向けた取り組みや、生物多様性の保存といった環境負荷低減に資する施策を推進し、第5期環境行動計画に基づく取組を着実に実施した。 特に、各取組の進捗管理を行うために「環境コアメンバー会議」を年2回開催し、各部門におけるCO2排出量削減目標の達成状況や課題について共有・検討を行ったほか、環境に関するeラーニング研修および外部講師による環境セミナーを実施し、それぞれ受講率81.0%、満足度96.2%を確保するなど、全職員の環境に対する知識を深めた。また、「環境報告書2025」を作成・9月にホームページ上に公開し、機構の組織内部だけでなく、外部に対しても環境・社会貢献面での取組を発信したほか、若年層にもわかりやすい「JR TTエコ発見！マップ」の作成・配布するなど、情報発信方法を工夫した結果、環境報告書の配布が昨年度と比較して、600部から1100部（1.8倍）となり、より多くの人に機構の環境に対する取組を周知することができた。その他、環境への取組に対するコミットメントを表すスローガンの案を募集したところ、計118名から応募があった中で「Go Green with you」を設定し、職員の意思統一を図るなど、年度計画にない取組も積極的に実施した。 近年、異常気象等を要因として、環境負荷低減に対する一層の意識の向上が求められているところ、機構は組織内での意識改革推進に向けた取組だけでなく、組織外への幅広い層への周知の実績や、計画に記した以外で新たな取組を展開したことは、中期計画における所期の目標を上回る成果と認められることから、A評定とした。 ＜今後の課題＞ 特になし

		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。	各部門の取組の進捗を管理 全ての役職員の環境に対する知識を深め、意識を高めることを目的に、以下の施策を実施する。 ・環境に関する研修（eラーニング） ・外部講師を招いた環境セミナーの開催 ・各部門における環境配慮の取組や事務所におけるCO2排出量の見える化（機構内周知） 機構の環境・社会貢献面での取組を世の中に幅広く訴求するため、以下の施策を実施する。 ・若年層を含めた外部の者に機構の取組がわかりやすく伝わるよう、「環境報告書 2025」（概要版リーフレットを含む）等を作成・公開 ・鉄道建設や船舶共有建造等の事業における環境負荷低減の取組を取り上げた「環境 YouTube」の制作・公開 ・現場見学会等を通じた、機構の事業実施における環境配慮の取組の紹介及び地域社会との対話等	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。	に、外部講師を招いた環境セミナー（モビリティ・マネジメントの概要とポイント）を開催した。 ・各部門における環境配慮の取組内容を掲載した「環境報告書 2025」を外部及び機構内部にも周知するとともに、オフィスにおけるCO2排出量の状況について、経年の変化がわかるようグラフにより見える化を行った上、イントラにて機構内へ周知した。 ・機構の環境・社会貢献面での取組を対外的に発信するため、「環境報告書 2025」を作成の上、9月にホームページへ公開し、計画どおり対外発信を行った。 ・若年層を含む幅広い層に対して、機構の環境への取組が広く伝わるよう、カラフルで親しみやすいイラスト等を活用し、若年層にも分かりやすい構成とした「JRTT エコ発見！マップ」を新たに作成し、沿線住民の方々やステークホルダーに配布した。 ・動画コンテンツを活用した発信を行うため、物流GX分野での貸付先企業における環境配慮への取組を題材とした「環境 YouTube」の制作に取り組んだ。 ・職員一人一人が環境への配慮を意識し、また関係する皆様と協働して持続可能な未来に向けて歩んでいきたい、という想いを表した、環境への取組に対するコミットメントを表すスローガン「Go Green with you」を新たに設定し、あわせてスローガンを資料等で使用する際のロゴマークも制定した。 ・現場見学会等を通じて、実際の事業現場における環境	の知識・意識の向上に顕著な成果を上げ、職員一人ひとりが自らの業務と環境配慮との関係を意識する契機となった。加えて、CO2 排出量の経年変化をグラフ化するなど、環境配慮の取組状況の見える化を進めることで、職員が各部門の状況を客観的に把握し、環境配慮への関心向上に寄与した。 対外的な発信においては、「環境報告書 2025」の作成・公表に加え、若年層にも分かりやすく伝えることを目的とした「JRTT エコ発見！マップ」を新たに作成・配布するなど、情報発信手法の高度化を図った。その結果、前年度の環境報告書と比較し約1.8倍の部数を配布しより多くの人に機構の環境への取組を周知することができた。さらに、物流GX分野をテーマとした環境 YouTube の制作に取り組み対外発信の幅を拡大するとともに、スローガン「Go Green with you」の設定に当たっては、職員から案を募集し、取組のプロセスにおいても職員の意識統一を図るなど、計画にない取組も積極的に展開した。 これらの取組により、令和7年度は年度計画に定めた施策を着実に実施するにとどまらず、職員の意識改革、情報発信手法の多様化・高度化といった質的な向上を実現すると共に、より多くの方へ機構の環境への取組を周知することができた。 以上のことから、年度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。	＜その他事項＞ （外部有識者からの意見） 年度計画を上回る取組を行っていることから、A 評価として妥当であると考え
--	--	---	--	---------------------------------------	--	---	--

					配慮の取組を紹介した。	＜課題と対応＞ —	
--	--	--	--	--	-------------	--------------	--

4. その他参考情報
特になし