

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	平成27年度（第3期）
	中期目標期間	平成25～29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、海事局、総合政策局	担当課、責任者	鉄道事業課 大野課長、総務課企画室 三輪田企画室長、 交通支援課 高栞課長
評価点検部局	政策統括官	担当課、責任者	政策評価官 斉藤夏起
主務大臣	(共管法人は評価の分担についても記載)		
法人所管部局	(評価を実施した部局を記載)	担当課、責任者	(担当課、課長名等を記載)
評価点検部局	(主務大臣評価を取りまとめ、点検する部局を記載)	担当課、責任者	(担当課、課長名等を記載)

3. 評価の実施に関する事項
(実地調査、理事長・監事ヒアリング、有識者からの意見聴取など、評価のために実施した手続等を記載)
・平成28年6月22日～27日 : 有識者4名から意見聴取を実施
・同年7月4日 : 理事長、監事ヒアリングを実施

4. その他評価に関する重要事項
特になし

様式 1-1-2 中期目標管理法 年度評価 総合評価様式

1. 全体の評価						
評価 (S、A、B、C、 D)	B：中期目標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				
		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
		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なく、また全体の評価を引き下げる事象もなかったため、国土交通省等の評価基準に基づきBとした。					

2. 法人全体に対する評価	
法人全体の評価	特に重大な業務運営上の課題は検出されておらず、全体として順調な組織運営が行われていると評価する。
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	該当なし
その他改善事項	該当なし
主務大臣による改善命 令を検討すべき事項	該当なし

4. その他事項	
監事等からの意見	特になし
その他特記事項	(外部有識者からの意見) ・整備新幹線の整備事業の推進とその技術開発を通じて、地域の経済社会の発展に着実かつ継続的に寄与していることは高く評価できる。 ・内航海運の技術革新を踏まえた船舶共有化事業の健全な発展を図るために、財務内容の改善に優れた成果を上げていることは評価できる。

業務実績等報告書様式 1-1-3 中期目標管理法 年度評価 項目別評価総括表様式

中期計画（中期目標）	年度評価					項目別 調書No.	備考
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度		
I. 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							
整備新幹線整備事業	A	A	A			1. (1)①	
都市鉄道利便増進事業等	B	B	B			1. (1)②	
鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援	S	B	B			1. (1)③	
鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み	S	B	B			1. (1)④	
我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力	A	B	B			1. (1)⑤	
鉄道施設の貸付・譲渡の業務等	A	B	B			1. (2)	
鉄道助成業務	A	B	B			1. (3)	
船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進	S	B	B			1. (4)①	
船舶建造等における技術支援	A	B	B			1. (4)②	
高度船舶技術の実用化促進	A	B	B			1. (4)③	
船舶共有建造業務における財務内容の改善	S	A	A			1. (4)④	
地域公共交通出資等業務			B			1. (5)	
年金費用等の支払及び資産処分 の円滑な実施等	A	B	B			1. (6)①	
旅客鉄道株式会社等の経営自立 のための措置等	A	B	B			1. (6)②	
機構の業務の適切な実施のため の取組み	C	B	B			1. (7)	

※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。

難易度を「高」と設定している項目については、各評語に下線を引く。

【注意】評価については、H25年度はSS・S・A・B・C、H26年度～はS・A・B・C・Dの5段階評価

中期計画（中期目標）	年度評価					項目別 調書No.	備考
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度		
II. 業務運営の効率化に関する事項							
組織の見直し	A	B	B			2. (1)	
経費・事業費の削減	A	B	B			2. (2)	
調達等合理化の取組 (～H26年度「随意契約の見直し」)	C	B	B			2. (3)	
資産の有効活用	A	B	B			2. (4)	
III. 財務内容の改善に関する事項							
予算、収支計画及び資金計画	A	B	B			3. (1)	
財務内容の改善（円滑な資金調達と 確実な貸付金の回収）	A	B	B			3. (2)	
短期借入金の限度額	A	B	B			4.	
IV. その他の事項							
剰余金の使途						5.	
人事に関する計画	A	B	B			6. (1)	
機構法第十八条第一項の規定により繰り越された積立 金（同条第六項の規定により第一項の規定を準用する 場合を含む。）の使途						6. (2)	

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (1) ①	整備新幹線整備事業		
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・地域官連携等の確保・強化 施策目標 23 整備新幹線の整備を推進する	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号及び第10号 ・全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	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）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003	
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	
									経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	
									従事人員数	1,466	1,459	1,454	

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

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							
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	評価	
（1）鉄道建設等業務 機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務	（1）鉄道建設等業務 機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な	（1）鉄道建設等業務	＜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＞ ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	＜主要な業務実績＞ 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、軌道工事及び設備・電気工事等を完了させた上で、工事しゅん功監査を行い、工事が完了したことを確認した。これにより、予定通り平成27年度末に完成となった。 北海道新幹線（新函館	＜評定と根拠＞ 評定：A 根拠：北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）について、新幹線では初めてとなる在来線との共用走行区間の中で、限られた短い列車間合いの中、設備・電気に係る諸試験及び各種設備監査等を着実に実施した。また、工事の最盛期に東日本大震災が発生し、その後の	評定 A ＜評定に至った理由＞ 北海道新幹線について、当初の計画には含まれていなかった様々な困難な状況に対し、中期計画に基づく平成27年度末の完成を目指し、特段の取組みにより建設工事を着実に実施し、平成28年3月に開業させ国民の期待に応えたことは、高く評価出来る。 今回の北海道新幹線の開業により東京～函館間の所要時間が約5時間22分から約4時間29分へと約53分短縮され、新青森～新函館北斗間では、前年同期の在来線特急と比較して乗客数が約2.7倍に増加するなどの国民経済に対する効果については、新幹線自体の効果である。 平成23年3月に発生した東日本大震災の影響により、北海道から東北にかけて工事にかかる人材不足が常態化するとともに、全国的に鋼材などが品	

<p>を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ所定の工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。</p> <p>①工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗</p> <p>新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。また、新幹線の建</p>	<p>鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。</p> <p>①整備新幹線整備事業</p> <p>高速輸送体系の形成が国土の総合かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道</p>	<p>①整備新幹線整備事業</p> <p>建設中の新幹線の各線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業の着実な進捗を図る。</p> <p>特に、北海道新幹</p>		<p>北斗・札幌間）及び北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議や中心線測量等を進めるとともに、トンネル等の路盤工事の進捗を図った。</p> <p>九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、用地取得や関係機関との協議を進めるとともに、トンネル掘削工事や橋りょう工事を推進する等、路盤工事の着実な進捗を図った。</p> <p>また、整備新幹線工事の進捗状況をホームページで公表した。</p>	<p>復興工事があった関係で、工事用資材の入手および労働者の確保に非常に苦労したが、期日までに工事を完成させたうえで、冬季における列車走行及び設備の機能の確認を2ヵ年にわたって実施し、予定通り平成27年度末に完成させた。さらに、建設過程において、施工上の難題を解決するため、数々の新技術の開発に成功し、土木技術の発展に貢献した。この他、地方公共団体との連携を図りながら、地域性を反映したデザインと機能性を兼ね備えた駅を完成させた。</p> <p><課題と対応></p> <p>・なし</p>	<p>薄状態になったため遅れが生じたが、代替品の使用や現場ごとに資器材の納入予定時期に合わせ作業工程を調整することで工期の短縮を行い、工事の遅れを取り戻した。</p> <p>また、青森県の津軽蓬田トンネルは、崩れやすい砂を主体とする不安定な地層を掘進するため、東北新幹線工事で培った工法に残土の排出方法にも工夫をこらすなど行った結果、高速掘進に加え、コスト削減も達成できた。さらに、積雪寒冷地という厳しい自然環境に対応するため、床版に大きな開口を設けて、降雪や列車走行時の排雪を高架橋の下に落とす、開床式高架橋を新幹線で初めて採用した。また、分岐器の可動部分に挟まった氷塊を除去するエアジェットについても、在来線での実績を踏まえ、新幹線の本線として初めて採用する等、新幹線の雪害対策に関する新たな技術を確立したなど、単に高度な技術開発を行っただけにとどまらず、機構の対応力の高さを示す結果となっており、評価に値するものと考えている。</p> <p>北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の延長約149kmのうち、在来線との共用走行区間が約82kmを占めており、共用走行区間では旅客列車と貨物列車が運行する時間は工事が制限されるが、関係者との入念な事前調整を行い、作業時間を確保した上で、時間のロスを極力抑えて工事を進めることができた。</p> <p>さらに新函館北斗駅については、地方公共団体との調整を密にし、道産レンガを模した壁仕上げを用いる等、機能性だけでなく地域性を反映させたデザインの駅を完成させた。</p> <p>これらの成果は、これまで培った経験、柔軟な応用力、厳しい工程管理によりはじめて可能になったものであり、独立行政法人として、このような能力を高い水準で維持し、国民の要請に対して答えたことが評価に値するものと考えている。</p> <p>以上であることを踏まえ、中期目標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としてAとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>（外部有識者からの意見）</p> <p>・25年間にわたる海底長大トンネルの調査・計測を実施し、在来線と新幹線の共用を実現したことは高く評価できる。</p> <p>・北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が、労働力不足や部材不足を補うための創意工夫、全工事区間の過半を超える在来線との供用区間での作業時間をロスなく確保するための緻密な時間管理、トンネルの難工事を克服するための機構の開発技術の結集などによって、計画通りに年度内に完成</p>
---	--	---	--	---	---	--

<p>設に係る進捗状況について、公表する。</p>	<p>網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的として、事業の着実な進捗を図り、北陸新幹線(長野・金沢間)は平成26年度末、北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)は平成27年度末までに鉄道施設を完成させる。北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間)及び九州新幹線(武雄温泉・長崎間)について、工事完成予定時期を踏まえ、建設工事等の業務を着実に推進する。</p> <p>また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページ等で公表する。</p>	<p>線(新青森・新函館北斗間)については、軌道工事及び設備・電気工事等を完了させるとともに、設備・電気に係る諸試験及び各種設備監査等を実施し、平成27年度末に完成させる。</p> <p>また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページで公表する。</p>				<p>され、期待された経済効果を達成していることは、極めて高く評価されるべきである。</p> <p>・経済効果について計画を上回ったというのは難しいのでは。</p>
---------------------------	---	--	--	--	--	--

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			
1. (1) ②	都市鉄道利便増進事業等		
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. 神奈川東部方面線 ・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5号及び附則第11条第4項 ・都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号） ・鉄道事業法（昭和61年法律第92号） 2. 民鉄線 ・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5号及び附則第11条第4項 ・鉄道事業法（昭和61年法律第92号）
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	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）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		
								予算額（千円）	858,520,362
								決算額（千円）	855,409,670
								経常費用（千円）	418,854,716
								経常利益（千円）	867,968
								行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943
								従事人員数	1,466

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

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							
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	評価	
(1) 鉄道建設等業務 機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調	②都市鉄道利便増進事業等 機構が公的資金で鉄道を整備し、完成後に保有、鉄道事業者は、受益に応じた	②都市鉄道利便増進事業等 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）については、関係機	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし	<主要な業務実績> 1. 神奈川東部方面線 相鉄・JR直通線区間については、平成26年度に民有地の取得を完了していることから、関係機	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成しているため。	評価	B
						<評価に至った理由> 今年度の目標である都市鉄道利便増進事業のうち、相鉄・JR直通線については、26年度に民有地の取得を完了したことから、路盤工事の着実な進捗が図られた。 相鉄・東急直通線については、全ての路盤工事に着手する等路盤工事の	

<p>査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ所定の工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。</p> <p>①工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗</p>	<p>施設使用料にて営業する公設民営の考え方に基づき実施する都市鉄道利便増進事業の神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）は、完成予定時期を踏まえ、公的整備主体として関係機関との連携・調整を図り、建設工事等の業務を着実に推進する。</p> <p>また、民鉄線の小田急小田原線の大改良工事は、安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。</p>	<p>関との連携・調整及び用地取得を進めるとともに、羽沢駅（仮称）、新横浜駅（仮称）、新綱島駅（仮称）の開削工事等を着実に推進する。</p> <p>民鉄線工事の小田急小田原線については、安全かつ着実な事業の推進のため、工程調整等関係機関の連携・調整を図りながら、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。</p>	<p><評価の視点></p> <p>・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。</p>	<p>関との協議を進めるとともに、トンネル構築工事や開削駅工事を推進する等、路盤工事の着実な進捗を図った。</p> <p>相鉄・東急直通線区間については、用地取得を進めるとともに、平成27年度に全ての路盤工事に着手する等、路盤工事の着実な進捗を図った。</p> <p>また、工事の進捗状況については、ホームページで公表した。</p> <p>2. 民鉄線</p> <p>小田急小田原線については、複々線化に向けて、緩行線部の掘削、く体構築工事、駅部の建物・設備工事、交差する京王井の頭線の機能復旧工事等を実施し、事業の着実な推進を図った。</p>	<p><課題と対応></p> <p>相鉄・JR直通線区間については、平成25年度の課題として東海道貨物線横浜羽沢駅における関係者との協議に時間を要したことから、開業時期が平成27年度から平成30年度となった。平成26年度に関係者との協議が整い、東海道貨物線横浜羽沢駅構内工事に着手し、平成27年度においては工事を着実に推進することができた。なお、昨今の社会情勢の変化等に伴い、建設コストの上昇や労働力不足等工事実施に関する課題を踏まえ、今後の工事の実施について関係者との調整を十分行い、事業を進めていく。</p>	<p>着実な進捗が図られた。</p> <p>民鉄線工事の小田急小田原線についても、関係機関との連携・調整を図りながら、複々線化事業の着実な進捗が図られた。</p> <p>以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>特になし</p>
--	---	---	---	--	--	---

<p>新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。また、新幹線の建設に係る進捗状況について、公表する。</p>						
--	--	--	--	--	--	--

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (1) ③	鉄道建設に関する技術力を活用した受託業務等の支援		
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）	[受託業務] ・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項及び第3項 ・鉄道事業法（昭和61年法律第92号） [鉄道分野の技術力を活用した支援] ・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3項第2号
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	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）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003	
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	
									経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	
									従事人員数	1,466	1,459	1,454	

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

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							
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	評価	
②鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援 機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び	③鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援 機構が有する総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、受託工事について、工事	③鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援 受託工事各線について、所定の工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。 特に、えちぜん鉄	<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> ・中期計画における所	<主要な業務実績> [受託業務] 1. えちぜん鉄道 連続立体交差事業に伴う仮線工事を推進し完了させた。また、計画線は工事に着手した。	<評価と根拠> [受託業務] 評価：B 根拠：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ため。 [鉄道分野の技術力を活用	評価	B
						<評価に至った理由> 今年度の目標である受託工事のうち、えちぜん鉄道は予定通り高架化に伴う仮線工事を完了し、平成27年9月に新幹線高架橋を利用した仮線福井駅にて運行を開始するとともに、計画線工事にも着手した。 つくばエクスプレス線については、土木本体工事を完了し、軌道工事及び電気工事に着手した。 中央新幹線については、関係機関との連携・調整を図りながら、工事の	

<p>地域鉄道事業者等への技術支援等を実施する。また、受託工事について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。なお、機構の支援が真に必要な場合のみ実施することを担保するために第三者委員会において策定した具体的な基準を適切に運用するとともに、受託工事に係るコスト削減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。</p>	<p>完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。受託調査については、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、地方公共団体や鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道計画に関する調査の支援を実施する。</p> <p>なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえながら、受託の可否について決定する。また、受託工事に係るコスト削減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。</p> <p>さらに、大規模災害等の発生時においてもこれまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、</p>	<p>道については、連続立体交差事業に伴う高架化工事を着実に推進する。中央新幹線については、関係機関との連携・調整を行う。</p> <p>また、鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。</p> <p>なお、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ながら、受託の可否について決定する。</p> <p>鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度として、鉄道構造物の補修等に係るアドバイス、地域における交通計画の検討、分析、評価</p>	<p>期の目標を達成しているかどうか等。</p>	<p>2. つくばエクスプレス線 土木本体工事を完了させ、軌道工事及び電気工事に着手した。</p> <p>3. 中央新幹線 関係機関との連携・調整を図りながら、事業を着実に推進した。</p> <p>4. 調査 平成27年度は、2件の鉄道整備の計画に関する調査等を実施した。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援] 鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道施設の補修等に関する資料提供、アドバイス等の技術的な支援を行った(9件)。</p> <p>また、鉄道事業者に対し、交通計画支援システム「GRAPE」を活用した鉄道沿線の人口分布等の分析資料を提供するとともに、鉄道助成に関する資料を提供した(4件)。</p> <p>さらに、「地方鉄道支援に関する情報交換会」を開催し、支援事業の取組みの現状等について情報交換を実施した。</p>	<p>した支援] 評価：B 根拠：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ため。</p> <p><課題と対応> ・なし</p>	<p>開始に向けた準備を実施した。</p> <p>鉄道分野の技術力を活用した支援については、鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道施設の補修等に関する資料提供、アドバイス等の技術的な支援を行うとともに、交通計画支援システム「GRAPE」を活用した鉄道沿線の人口分布等の分析資料を提供した。</p> <p>さらに、「地方鉄道支援に関する情報交換会」を開催し、支援事業の取組みの現状等について情報交換を実施した。</p> <p>以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし</p> <p><その他事項> (外部有識者からの意見) ・将来の日本の高速鉄道網に大きな影響を持つ中央新幹線の工事については、その具体的スキームとそこにおける機構の役割を明示すべきである。</p>
--	--	---	--------------------------	--	---	--

	<p>その支援等に積極的に取り組む。</p> <p>また、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等へ技術支援を実施する。</p> <p>具体的には、「鉄道ホームドクター制度」として、地域鉄道事業者等の要請に応じて、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言するとともに、地域鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等、地域における交通計画の策定等に資する支援を実施する。</p> <p>さらに、地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報を発信し、その一層の利用を促進する。</p>	<p>等に資する機構の支援システム（GRAPE）を活用した支援等を適切かつきめ細やかに実施する。</p> <p>さらに、地域鉄道に関する諸機関と緊密に連携して、このような機構の技術的支援に係る情報を発信し、その一層の利用を促進する。</p>				
--	---	--	--	--	--	--

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			
1. (1) ④	鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み		
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）	[品質の向上][技術開発の推進][開発成果の公表] ・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号及び第10号 [工事関係事故防止活動の推進] ・労働安全衛生法（昭和47年法律第57号）
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	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													
（品質の向上）（技術開発の推進）（開発成果の公表）（鉄道建設コストの縮減）（工事関係事故防止活動の推進）													
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）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003	
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	
									経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	
									従事人員数	1,466	1,459	1,454	

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

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							
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	評価	
③鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み 鉄道建設に係る業務について、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図るとともに、安全にかつ工期どおり	④鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み	④鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み	<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> ・中期計画における所期の目標を達成し	<主要な業務実績> [品質の向上] 鉄道建設に係る技術基準類(6件)の制定・改定作業を実施し、関係者に周知・徹底した。 また、経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修や施工監理講習を	<評価と根拠> [品質の向上] 評価：B 根拠：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ため。 [技術開発の推進] 評価：A	評価 B <評価に至った理由> 今年度の目標である品質の向上に向けた取組みとして、鉄道建設に係る技術基準類の制定・改定作業を実施し、制定・改定が済んだものは、関係者に周知・徹底し、経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修や施工監理講習を引き続き計画・実施するとともに、業務に関連する資格取得の推進を図った。 各路線のニーズに基づき、調査、土木、設備の業務分野ごとに、技術開発を推進した。具体的には、新たに10件のテーマに取り組むとともに、平成	

<p>に建設するため、以下の取組みを推進する。</p> <p>まず、施工管理の徹底や職員の技術力向上のための取組み等を通じて、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。</p> <p>また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果について積極的な広報及び効果的な活用を努める。</p>	<p>良質な鉄道を建設するために、必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進め、品質管理・施工監理について徹底を図るとともに、鉄道建設業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、講習や資格取得の支援等を通じて、持続的な業務の質の向上に努める。</p> <p>また、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発・改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加して、</p>	<p>工事の検査を充実させる対策を進めるとともに、構造物の品質を確保しつつ、施工性、経済性の向上を図るため「あと施工アンカー工法設計施工の手引き」等の各種技術基準類の整備に係る作業を進め、その内容について講習会等を通じて関係者に周知・徹底する。</p> <p>また、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継のために、施工監理講習及び経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修を実施するとともに、業務に関連する技術士等の資格の取得を促進する。</p> <p>鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して推進するため、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術</p>	<p>ているかどうか等。</p>	<p>引き続き計画・実施した。</p> <p>業務に関連する資格取得について、既資格取得者による指導等の支援を継続して実施し、業務に関連する技術士等の資格取得を促進した。</p> <p>[技術開発の推進]</p> <p>一層の品質向上とコスト削減等を図るため、各路線のニーズに基づき、調査、土木(山岳トンネル、都市トンネル、橋りょう、土構造)、設備(軌道、機械、建築、電気)の業務分野ごとに、技術開発を推進した。平成27年度は、新たに10件のテーマに取り組むとともに、平成26年度からの継続テーマと合わせて26件の技術開発を計画的に実施した。また、技術開発テーマにおける成果の活用も行った。さらに、機構が行った事業や開発した技術に対して、土木学会技術賞や鉄道建築協会賞をはじめ様々な賞を受賞した。</p> <p>[開発成果の公表]</p> <p>鉄道分野を中心とした技術の発展に貢献するため、機構職員が(公社)土木学会をはじめとする学会等の各種委員会に広く参加した。これにより、学会等の技術基準類(土</p>	<p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していることに加え、土木学会技術賞など基幹学会の高い位置づけの賞を複数受賞しているため。</p> <p>[開発成果の公表]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：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ため。</p> <p>[鉄道建設コストの縮減]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：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ため。</p> <p>[工事関係事故防止活動の推進]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：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ため。</p> <p><課題と対応></p> <p>[技術開発の推進]</p> <p>・なし</p> <p>[開発成果の公表]</p> <p>・なし</p> <p>[鉄道建設コストの縮減]</p> <p>・なし</p> <p>[工事関係事故防止活動の推進]</p> <p>・なし</p>	<p>26年度からの継続テーマと合わせて26件の技術開発を計画的に実施し、機構が行った事業や開発した技術に対して、土木学会技術賞や鉄道建築協会最優秀協会賞をはじめ様々な賞を受賞した。</p> <p>鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文発表・投稿により開発成果を公表し、投稿した論文のうち、2件については学会等から各種の賞を授与された。</p> <p>また、コスト構造改善策を実行し、平成27年度の総合コスト改善額は約97億円、改善率は約5.1%となり、実施状況について、ホームページにて図を用いた具体的事例を示す等、国民にわかりやすい形で公表した。</p> <p>過去に発生した事故の分析結果及び当該年度の工事内容を考慮して、各支社、建設局を対象とした本社幹部による工事事務防止監査を実施した。</p> <p>さらに、事故が発生した際にはその都度速報を受けるとともに、事故原因の究明や再発防止策の検討を行い、これらを全国の地方機関を通じ受注者へ情報提供を行い、同種事故の再発防止等の安全意識の向上を図った。</p> <p>以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <p>・技術開発の推進について、北陸新幹線の開発が北信越地域と首都圏・関西圏との交流を画期的に促進させたという、土木学会よりの技術賞の授与は、技術評価を媒介とした、さらに上の次元である機構事業の積極的評価でもある点で注目される。</p> <p>・所定の品質を確保した上でのコスト削減であることを常に認識のうえ、継続して努力頂きたい。PDCAを回した継続的な質向上に向けた取り組みをできるだけ明示的に示されたい。北陸地域のASRリスク対応は北陸新幹線インフラ建設の質確保に必須の技術事項であり、将来に禍根を残さない対応が望まれる。</p>
--	---	---	------------------	--	--	--

<p>さらに、鉄道建設コストについて、建設後の安全性確保を前提として、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえて実施しているコスト削減策の効果を検証した上で、一層の削減に努めるとともに、その取組み・効果をホームページ等国民に分かりやすい形で公表する。</p>	<p>その発表会等を通じて公表していく。</p> <p>さらに、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえつつ、現在実施している総合コスト構造改善策の効果を検証した上で、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト削減に努めるとともに、コスト削減の取組み・効果については、引き続きホームページ等国民に分かりやすい形で公表する。</p>	<p>開発を推進する。また、その成果の一層の活用を図るため、技術開発が完了したテーマについて継続的にフォローアップする。さらに、土木学会等の委員会への積極的な参加に加え、技術開発した成果をこれらの学会等、本社における技術研究会及び支社局における業務研究発表会を通じて公表する。</p> <p>国の公共事業コスト構造改善の状況及び趣旨を踏まえつつ、総合的なコスト構造改善を推進するため、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト削減に努めるとともに、コスト構造改善プロジェクトチーム会議を開催し、工事の計画・設計から実施段階において、コスト削減に資する具体的施策を着実に実施する。また、鉄道建設に係るコスト削減の実施状況及びその効果については、ホームページ等において国民に分かりやすい形で公表する。</p>		<p>木学会トンネル標準示方書等)の制定・改定に貢献した。</p> <p>鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文発表・投稿により開発成果を公表した。</p> <p>これらの論文発表・投稿のうち、27件(このうち英文4件)は外部の専門家による査読付きである。また、投稿した論文のうち、2件については学会等から各種の賞を授与された。</p> <p>[鉄道建設コストの削減]</p> <p>平成27年度は、コスト構造改善策を策定し実行した。これにより、平成27年度の総合コスト改善額は約97億円、改善率は約5.1%となった。</p> <p>また、コスト構造改善の実施状況について、平成27年度のコスト構造改善の実施状況等をホームページにて図を用いた具体的事例を示す等、国民にわかりやすい形で公表した。</p> <p>この他、機構内において「コスト構造改善推進委員会」を開催し(平成28年2月)、現在各支社・建設局において実施しているコスト構造改善施策の全社的な情報共有を図り、実施状況の検証</p>		
---	---	--	--	---	--	--

<p>また、鉄道建設工事に当たっては、工事の安全性の維持・向上を目指し、工事発注機関として、毎年度具体的な重点実施項目を定め、受注者に対して指導等を図ることにより、工事関係事故防止に係る啓発活動を推進する。</p>	<p>また、工事発注機関として、過去に発生した事故の種別や原因を分析し、再発防止のため、重点実施項目を定め、受注者に対する指導及び情報の共有化を図ることにより、工事関係事故防止に係る啓発活動の推進に努める。</p>	<p>工事関係事故防止に係る啓発活動については、発生した事故の種別や原因を分析の上、事故防止対策委員会により審議し、再発防止に資する事項を工事関係事故防止の重点実施項目に盛り込み、これらの取組状況を事故防止監査により確認する。さらに、受注者に対する事故事例等を用いた指導及び事故事例等に関する情報の共有化等により安全意識の向上を図る。</p>		<p>等を行うことにより、更なるコスト構造改善施策の実施を促した。</p> <p>[工事関係事故防止活動の推進]</p> <p>過去に発生した事故の分析結果及び当該年度の工事内容を考慮して、事故防止対策委員会において平成27年度の重点実施項目を設定するとともに、各支社・建設局においても重点実施項目を設定し、建設所における安全協議会等を通じ周知徹底を図った。</p> <p>また、重点実施項目の取組状況確認のため、各支社、建設局を対象とした本社幹部による工事事務事故防止監査を実施した。</p> <p>さらに、事故が発生した際にはその都度速報を受けるとともに、事故原因の究明や再発防止策の検討を行い、これらを全国の地方機関を通じ受注者へ情報提供を行い、同種事故の再発防止等の安全意識の向上を図った。</p>		
---	---	---	--	---	--	--

<p>4. その他参考情報</p>	<p>特になし</p>
-------------------	-------------

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (1) ⑤	我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力		
業務に関連する政策・施策	政策目標 XII 国際協力、連携等 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）	—
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	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)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003	
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	
									経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	
									従事人員数	1,466	1,459	1,454	

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

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							
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	評価	
④我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み 我が国は鉄道分野について世界に誇れる高い技術力を有しており、唯一の新幹線建設主体である機構が有する同分野の技術力を広く総合的に活用し、国土交通省の関連施策との連	⑤我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力 国等が進める我が国鉄道技術の海外展開、及びそれに伴うコンサルティング機能強化に向けた取組みに対し協力する。具体的には、機構がこれまでに培ってきた総合的な技術力や	⑤我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力 国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力するため、国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れを実施し、海外鉄道プロジ	<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> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 国交省等関係機関と連携を図りつつ、海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入れを実施し、同省が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力した。平成27年度の実績は、専門家派遣は16カ国・25名、研修員等受入は29カ国・122名となった。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目的を達成していると認められるため。 <課題と対応> ・なし	評価 B	<評価に至った理由> 今年度の目標である我が国鉄道技術の海外展開に協力するため、専門家の派遣及び研修員の受入を行った。 また、インド、スウェーデン及びタイ高速鉄道の海外高速鉄道プロジェクトへの技術協力を行った。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし

<p>携を図りながら、海外の鉄道関係者に対する支援を積極的に推進するとともに、我が国の鉄道システムの海外展開（コンサルティング機能強化を含む）に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や知見を活用できる範囲で協力をを行う。</p>	<p>経験を活用して、専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。</p> <p>さらに、機構が我が国公的機関の一つとして実施する国際貢献として、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術的な交流等を実施する。</p>	<p>エクトへの技術協力を実施する。特に、カリフォルニア高速鉄道計画、インド高速鉄道計画、スウェーデン高速鉄道計画等、各国の高速鉄道計画・構想に対する技術協力を国土交通省等関係機関との緊密な連携の下で実施する。</p> <p>また、国が推進している鉄道技術の海外展開に係るコンサルティング業務の機能強化に向けた取組み及び鉄道分野における国際規格への取組みに協力する。</p> <p>さらに、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流を実施する。</p>				<p><その他事項> (外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道インフラの海外展開における現状の機構の役割は、技術支援に限定されているようであるが、より積極的に関与できるようにすべきではないか。 ・技術協力の具体の中身（基準策定の支援、計画支援、見積もり、地盤調査など）がわかると、今後の支援の準備になる。インド鉄道事業は日本にとって重要事項。
--	---	--	--	--	--	---

<p>4. その他参考情報</p>	
<p>特になし</p>	

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (2)	鉄道施設の貸付・譲渡の業務等		
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）	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14条第1項、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	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	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）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003	
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	
									経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	
									従事人員数	1,466	1,459	1,454	

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

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							
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	評価	
⑤鉄道施設の貸付・譲渡の業務等 鉄道施設に係る貸付料及び譲渡代金による調達資金の確実な回収に当たっては、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。	(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等 整備新幹線事業として実施している北陸新幹線（長野・金沢間）及び北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）について、それぞれの完成後、各営業主体に対して貸付を行う。また、主要幹線及び大都市交通線で国土交通大臣が指	(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等 鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確実な回収を図る。なお、償還期間の変更を実施した事業者については平成26年度決算終了後経営状況等の把握をし、償還確実性を検証する。	<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> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設の貸付料について、平成27年度の要回収額を全額回収した。 国土交通大臣が指定する貸付期間（40年間）を経過した京葉線（千葉貨物ターミナル・都川間）について平成27年5月に、武蔵野線（新鶴見・府中本町間）について平	<評価と根拠> 評価：B 根拠：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ため。 <課題と対応> ・なし	評価 B	<評価に至った理由> 今年度の目標として、鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確実な回収を図り、貸付期間が終了した京葉線・武蔵野線についても確実に譲渡代金を回収し、鉄道事業者の最新の経営状況の把握を行い、償還確実性を検証した。 また、並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付した。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。

<p>さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。</p>	<p>定する貸付期間が経過した区間について、貸付している各鉄道事業者に対して譲渡を行う。 鉄道事業者に対して貸付又は譲渡した鉄道施設について、機構の調達資金を確実に返済・償還するため、毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を設定し、その全額を確実に回収する。なお、償還期間の変更を実施した事業者については、毎年度決算終了後経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。</p> <p>さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。</p>	<p>平成27年度末完成予定の北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）について、北海道旅客鉄道株式会社に貸付を行う。 国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する京葉線（千葉貨物ターミナル・都川間）及び武蔵野線（新鶴見・府中本町間）について、東日本旅客鉄道株式会社に譲渡を行い、その譲渡代金の確実な回収を図る。</p> <p>並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付する。</p>		<p>成28年3月に、東日本旅客鉄道株式会社にそれぞれ譲渡を行い、譲渡代金を全額回収した。 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）について、新たに、平成28年3月、北海道旅客鉄道株式会社に貸付けを行った。 鉄道事業者に対し譲渡を行った鉄道施設の譲渡代金について、平成27年度の要回収額を全額回収した。なお、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間（25年間）が変更された事業者については、平成26年度決算終了後ヒアリング等により経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。 並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付した。</p>		<p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし</p> <p><その他事項> 特になし</p>
--	--	--	--	--	--	---

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			
1. (3)	鉄道助成業務		
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）	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2項及び附則第11条第3項
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	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）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
勘定官繰入・繰戻及び補助金交付業務等の処理	補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金受入から給付まで7業務日以内	—	（実績） 全ての処理を期間内に実施	（実績） 全ての処理を期間内に実施	（実績） 全ての処理を期間内に実施				予算額（千円）	613,656,242	589,300,286	533,034,255	
第三者委員会の開催	毎年（計画）2回以上	—	（実績） 2回開催	（実績） 3回開催	（実績） 2回開催				決算額（千円）	611,153,268	587,019,504	526,763,460	
職員研修の実施	毎年（計画）10回以上	—	（実績） 13回開催	（実績） 11回開催	（実績） 14回開催				経常費用（千円）	644,087,824	622,765,967	563,498,738	
債権回収・債務償還の確実な実施	約定期日及び金額の延滞なし	—	（実績） 全ての処理を約定どおり実施	（実績） 全ての処理を約定どおり実施	（実績） 全ての処理を約定どおり実施				経常利益（千円）	△58,604,503	△60,894,601	△63,264,708	
									行政サービス実施コスト（千円）	148,575,015	160,051,914	160,332,442	
									従事人員数	45	45	45	

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

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								
	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	(3) 鉄道助成業務	(3) 鉄道助成業務	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	B

<p>機構では、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道・主要幹線鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等の回収を適正かつ効率的に実施する。</p> <p>①確実な処理・適正かつ効率的な執行 鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付について、第三者委員会の助言等も活用しながら、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。</p>	<p>機構は、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道・主要幹線鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等の回収を適正かつ効率的に実施している。</p> <p>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及び標準処理期間（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）を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に執行する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見は1年以内に業務運営に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修等を実施することにより、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。</p>	<p>勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等を誤処理なく適正に執行するとの観点から、受払い確認を徹底するとともに、標準処理期間（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金受入から給付まで7業務日以内）を遵守する。また、法令、国の定める基準に従い、取扱要領等を必要に応じて見直すとともに、補助金等審査マニュアルに基づく審査業務の効率的な執行を図る。</p> <p>「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を年2回開催し、またこの委員会からの改善意見を1年以内に業務運</p>	<p>・勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等の処理（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金受入から給付まで7業務日以内）、第三者委員会の開催（2回以上）</p> <p>・職員研修の実施（10回以上）</p> <p>・債権回収・債務償還の実施（約定期日及び金額の延滞なし）</p> <p><その他の指標></p> <p>・設定なし</p> <p><評価の視点></p> <p>・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。</p>	<p>鉄道助成に係る勘定間繰入及び補助金交付等については、全ての受け払いについて、適正に執行した。</p> <p>業務の充実強化については、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を開催し、委員会からの改善意見は、適宜、業務運営へ反映した。</p> <p>審査ノウハウの継承と職員のスキルアップのため、職員研修等を開催し情報の共有化を図った。</p> <p>助成事業の理解促進を図るための周知活動を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施を支援するための情報収集等を実施した。</p> <p>補助金の不正受給等の防止を徹底するため、法令遵守とともに、不正受給等を行った場合の制裁措置について、改めて周知した。</p> <p>債権の回収等については、約定等に基づき、新幹線譲渡代金等を回収するとともに、新幹線に係る債務等についても確実に償還した。</p>	<p>評価：B</p> <p>根拠：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ため。</p> <p><課題と対応></p> <p>・なし</p>	<p><評価に至った理由></p> <p>今年度の目標である勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務について適正に執行された。</p> <p>「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を2回開催し、改善意見を業務運営に反映させた。</p> <p>職員のスキルアップのために職員研修を14回開催した。</p> <p>助成事業の理解促進を図るための周知及び情報収集を行った。</p> <p>補助金等の受給団体の法令遵守体制確保のための周知徹底を行った。</p> <p>新幹線譲渡代金の回収と債務の償還を確実に行った。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>特になし</p>
---	--	---	--	--	---	--

	<p>②助成制度に関する情報提供等の推進 鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、情報提供や周知活動を積極的に推進する。</p>	<p>また、助成制度に対する鉄道事業者等の理解促進を図るための周知活動を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施を支援するための技術情報等を収集・提供する。</p>	<p>営に反映させる。補助金等に係る審査事例を収集・蓄積し、共有化することにより審査ノウハウを継承するとともに、職員のスキルアップを図るため、研修計画（年10回以上）に基づく研修等を着実に実施する。これにより業務執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。</p> <p>助成制度に対する鉄道事業者等の理解促進を図るため、ガイドブック及びパンフレットの作成配布、ホームページでの公表を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施に資するため、鉄道事業者等を取り巻く情勢等に関する情報の収集・分析を行い、その成果を鉄道事業者等に対して提供する等の支援活動を行う。</p> <p>なお、補助金等に係る不正受給・不正使用の防止を徹底するため、関係法令を遵守すべきこと、交付決定の取消し等に係る制度があること等引き続き周知徹底</p>				
--	---	--	--	--	--	--	--

<p>③債権の確実な回収等 新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について、確実な回収を図るとともに、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還を行う。</p>	<p>さらに、新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について約定等に基づく確実な回収を図り、既設四新幹線に係る債務等について約定等に沿った償還を行う。</p>	<p>し、不正受給・不正使用があった場合にはその旨を機構のホームページにおいて公表する。</p> <p>新幹線譲渡代金（平成27年度回収見込額3,809億円）、無利子貸付資金等（平成27年度回収見込額301億円）について、約定等に基づく確実な回収を図るとともに、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還（平成27年度約定償還額1,691億円）を行う。</p>				
--	--	---	--	--	--	--

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			
1. (4) ①	船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進		
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）	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 7 号及び第 1 項第 8 号
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	関連する政策評価・行政事業レビュー	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促進

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）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		
政策効果のより高い船舶の建造隻数比率	90%以上	—	100%	100%	100%			予算額（千円）	79,896,018
								決算額（千円）	68,753,133
								経常費用（千円）	25,887,471
								経常利益（千円）	2,459,674
								行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114
								従事人員数	55

注）・当報告書の 1. (4) が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

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						
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 内航海運は、我が国経済に不可欠の役割を果たしており、	(4) 船舶共有建造等業務 内航海運は、我が国の経済活動にとって必要不可欠である	(4) 船舶共有建造等業務	<主な定量的指標> ・政策効果のより高い船舶の建造隻数比率 <その他の指標>	<主要な業務実績> 国内海運政策の実現に寄与するため、相対的な金利優遇等の実施により平成27年度に建造決定し	<評定と根拠> 評定：B 根拠：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ため。	評定 B <評定に至った理由> 中期計画における「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進」において定められている具体的な数値目標は「政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を90%以上とする。」とされているとこ

<p>環境負荷や効率性にも優れる。他方で、中小事業者が多数を占める内航海運事業者の輸送効率や運航コストを向上させ、経営基盤を強化する必要がある。そのため、機構の船舶共有建造業務を通じ、国内海運政策の実現に寄与する船舶への代替建造を推進しつつ、船舶の老朽化へも対処する。</p> <p>①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進</p> <p>代替建造の促進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要となる措置について検討し実施する。</p> <p>また、代替建造の促進のため、機構が共有建造制度を実施するに当たっては、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、政策意義の高い船舶の建造を推進することとし、特に物流効率化、環境負</p>	<p>とともに、環境にやさしく効率的な輸送機関である。他方で、船舶の老朽化が進んでいることから、中小事業者が多数を占める内航海運事業者の船舶の老朽化に対応し、輸送効率や運航コストを向上させる必要がある。</p> <p>そのため、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への代替建造を促進する。</p> <p>①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進</p> <p>代替建造の促進については、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するために政策意義の高い船舶の建造を推進する。</p> <p>特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）</p>	<p>①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進</p> <p>代替建造の促進については、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するために政策意義の高い船舶の建造を推進する。</p> <p>特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）</p>	<p>・設定なし</p> <p><評価の視点></p> <p>・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。</p>	<p>た船舶は、全て離島航路整備対策、環境対策等の政策課題に適合した船舶となっており、中でも環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ（以下「SES」という。）、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等）（数値目標対象船舶）のうち政策効果のより高い船舶の建造隻数比率については100%となった。</p>	<p><課題と対応></p> <p>・なし</p>	<p>ろ、業務実績は100%となっており、所期の目標は達成していると認められる。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>特になし</p>
---	---	--	--	--	---------------------------------	--

<p>荷低減等に資するため、スーパーエコシップ、16%CO₂排出削減船等の環境にやさしい船舶の建造に重点化する。</p> <p>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。</p>	<p>等)については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を中期目標期間中において90%以上とする。</p> <p>また、海運事業者や荷主に対し、スーパーエコシップをはじめとする環境にやさしい船舶について、効果・利点をわかりやすく適切に周知・説明するとともに、その船型、構造上の先進性、特殊性にかんがみ、設計に伴う技術的な支援等を重点的に行うよう努める。</p>	<p>等)については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を90%以上とする。</p> <p>また、海運事業者や荷主に対し、スーパーエコシップをはじめとする環境にやさしい船舶について、セミナー等を通じて効果・利点をわかりやすく適切に周知・説明するとともに、その船型、構造上の先進性、特殊性にかんがみ、設計段階から技術支援を重点的に行う。</p>				
<p>4. その他参考情報</p>						
<p>特になし</p>						

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (4) ②	船舶建造等における技術支援		
業務に関連する政策・施策	政策目標 IX 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 施策目標 19 海上物流基盤の強化等具体的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安全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）	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 8 号
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	関連する政策評価・行政事業レビュー	船舶建造等における技術支援

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）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	79,896,018	82,553,130	113,230,064	
									決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	
									経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	
									経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	
									行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461	△4,356,084	
									従事人員数	55	55	55	

注)・当報告書の 1. (4) が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

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						
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 船舶建造等における技術支援 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、より良質な船舶を提供するため、技術支援に係るノウハウの形	② 船舶建造等における技術支援 上記の国内海運政策の課題に対応するとともに、航路や輸送ニーズに適合する船舶、より経済性の高い船舶、旅客の快適性や労働環境によ	② 船舶建造等における技術支援 計画・設計・建造段階での技術支援を的確に実施するとともに、就航後の技術支援の充実を図る。特に、スーパーエコシップ、先進二酸化	<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> ・中期計画における所期の目標を達成して	<主要な業務実績> 技術支援について、計画・設計・建造の各段階で技術支援を行い、貨物船15隻（うち、先進二酸化炭素低減化船3隻）と旅客船7隻（うち、先進二酸化炭素低減化船1隻）の共有船が竣工した。また、就航後にお	<評価と根拠> 評価：B 根拠：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ため。 <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 計画・設計・建造各段階で技術支援を行い、就航後も技術的助言等の技術支援を行った。さらに SES の普及促進を図るため、全国でセミナーを行った。 調査について、27 年度には「船内騒音規制コード強化に対応した騒音対策調査」など 3 件の技術調査を実施した。 また、技術革新に対応できる研修を行い、職員の技術ノウハウの向上に努めた。

<p>成、蓄積を図り技術力の向上を目指す。</p>	<p>り配慮した船舶の建造に資するため、計画・設計・建造の各段階、さらには就航後の技術支援の充実を図る。</p> <p>このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図る。</p>	<p>炭素低減化船、技術力の乏しい自治体等が建造する旅客船については、重点的に技術支援を行う。</p> <p>事業者・有識者の意見をもとに選定した技術調査を実施する。また、技術支援に係る研修、外部技術者との人事交流を実施することにより技術支援に係る職員の技術・ノウハウを蓄積していくとともに、業務の効率化等を図るため技術支援マニュアルを見直す。</p>	<p>いるかどうか等。</p>	<p>いても技術的助言等技術支援を行った。</p> <p>さらに、SES、先進二酸化炭素低減化船、技術調査の成果の普及促進を図るため全国4箇所において「内航船舶（SES）技術セミナー」を、全国7箇所において「共有建造支援セミナー」を開催した。</p> <p>技術調査については、船舶の関係団体、事業者及び研究機関等に対してヒアリングを行うとともに外部有識者で構成される「技術委員会」に対して諮問を行い、その審議結果を受けて平成27年度の技術調査3件を決定し、実施した。</p> <p>研修、人事交流については、研修計画に基づき、（一社）日本海運集会所、（一財）日本海事協会、（研）海上技術安全研究所など外部団体が主催するセミナー、学会等に参加するとともに外部技術者と活発な質疑・意見交換等を行い、職員の技術ノウハウの蓄積に努めた。</p> <p>技術支援マニュアルの見直しについては、業務の効率化やユーザビリティの追求を図るため、現行の技術支援マニュアルの見直しを行い、所要の改正を行った。</p>		<p>さらに、業務の効率化、ユーザビリティの追求を図るため、技術支援マニュアルの見直しを行った。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標にかかる所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし</p> <p><その他事項> 特になし</p>
---------------------------	---	--	-----------------	---	--	--

<p>4. その他参考情報</p>	<p>特になし</p>
-------------------	-------------

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (4) ③	高度船舶技術の実用化の促進		
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）	—
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	関連する政策評価・行政事業レビュー	高度船舶技術における技術支援

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)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	79,896,018	82,553,130	113,230,064	
									決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	
									経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	
									経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	
									行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461	△4,356,084	
									従事人員数	55	55	55	

注)・当報告書の1.(4)が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額(年度計画額(変更があった場合は変更後))及び決算額は支出額を記載している(人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。

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							
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	評価	
③ 高度船舶技術の実用化の促進 内航船舶の効率的な運航に資するため、募集テーマを環境負荷低減等の政策目的に沿ったものとし、実用化された場合の波及効果を踏まえた助成を行うこと	③ 高度船舶技術の実用化の促進 内航船舶の輸送効率化に資すること配慮しつつ、環境負荷低減等の内航海運の政策目的に沿い、かつ、事業者等へのヒアリングによりニーズ及び技術開発動	③ 高度船舶技術の実用化の促進 事業者等へのヒアリングを踏まえて設定したテーマである「環境負荷低減、熟練船員の減少に対応した航行の安全確保等内航海運の効率化に関し、既存技術と	<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> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 船舶関係の団体、事業者及び研究機関等に対してヒアリングを行うとともに外部有識者で構成される「高度船舶技術審査委員会」に対して諮問を行い、その審議結果を受けて平成27年度の募集分野（「環境負荷低減、熟	<評価と根拠> 評価：B 根拠：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ため。 <課題と対応> ・なし	評価 B	<評価に至った理由> 27年度の目標である、募集テーマに沿った助成対象事業の公募、案件の採択、助成金交付について、適切に実施されている。 ※助成対象事業： ・「内航船向け中速主機関用金属ばね防振装置の実用化」（H27年度採択） ・「複合材料製プロペラの実用化」（平成26年度からの継続） また、過去に助成を行った技術の普及実績についても、累計66隻（うち平成27年度の普及実績は9隻）となっている。 以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとし

<p>により、高度船舶技術の実用化の促進を図る。</p> <p>また、助成対象事業の選考・評価等の際し、客観性、透明性を確保するため、外部有識者による事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成先等を公表する。</p>	<p>向的的確に捉えた募集テーマを設定し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。また、事業者への説明・相談会等を随時実施する。</p> <p>助成対象事業の選考・評価等の際しては、客観性及び透明性を確保するため、当該事業の事業計画及び実施結果について外部有識者から評価を受けるとともに、助成対象者、助成の成果等を公表する。</p>	<p>比較して性能又は品質の著しい向上に資する新技術」について助成対象事業を公募し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。また、ホームページに募集要領を掲載する等、事業者に対する説明の充実を図るほか、制度概要等に関する事業者への説明・相談会等を随時実施する。</p> <p>助成対象事業の選考・評価等の際し、外部有識者で構成された高度船舶技術審査委員会において、助成対象事業の事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成対象者、助成の成果等をホームページ等で公表する。</p> <p>なお、助成金に係る不正受給・不正使用の防止を徹底するため、関係法令を遵守すべきこと、交付決定の取消し等に係る制度があること等引き続き周知徹底し、不正受給・不正</p>		<p>練船員の減少に対応した航行の安全確保等内航海運の効率化に関し、既存技術と比較して性能又は品質の著しい向上に資する新技術」)を設定した。当該募集分野を踏まえてホームページに募集要領を掲載し、助成対象事業を公募するとともに事業者からの要望に応じて随時個別の説明及び相談を行った。</p> <p>助成対象事業の選考に当たっては、上記「高度船舶技術審査委員会」において、客観性及び透明性を確保しつつ、専門的かつ公平な立場から審議を行った。その結果、新規事業1件（「内航船向け中速主機関用金属ばね防振装置の実用化」）及び平成26年度からの継続事業1件（「複合材料製プロペラの実用化」）が採択され、採択事業の概要及び採択事業者をホームページ上で公表した。</p> <p>さらに不正受給・不正使用の防止を徹底するため、不正受給・不正使用があった場合には機構のホームページにおいて公表する旨、募集要項に記載するとともに、セミナー、問い合わせ等において周知徹底を図り、本制度における法令遵守体制を確保した。</p> <p>また、広報活動として</p>		<p>てBとした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし</p> <p><その他事項> ・平成27年5月に成立した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」（平成27年法律第28号）に基づき、当該業務は平成27年度をもって終了している。</p>
--	--	---	--	---	--	--

	<p>なお、当該業務は平成27年度末をもって終了する。</p>	<p>なお、当該業務は平成27年度末をもって終了する。</p>	<p>使用があった場合にはその旨を機構のホームページにおいて公表する。</p>		<p>機構が主催した「内航船舶（SES）技術セミナー」等において利用者への説明や相談を実施した。</p> <p>平成27年度は本事業において9隻の船舶に対して、これまで実用化された技術が導入された。</p>		
--	---------------------------------	---------------------------------	---	--	---	--	--

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			
1. (4) ④	船舶共有建造業務における財務内容の改善		
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）	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 7 号
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）	関連する政策評価・行政事業レビュー	船舶共有建造業務における財務内容の改善

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）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
未収発生率	中期目標期間において 1.3% 以下	—	0.03%	0%	0%				予算額（千円）	79,896,018	82,553,130	113,230,064	
未収金残高	中期目標期間終了時に 31 億円以下	—	24 億円	17 億円	11 億円				決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	
									経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	
									経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	
									行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461	△4,356,084	
									従事人員数	55	55	55	

注)・当報告書の 1. (4) が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

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							
	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 船舶共有建造業	④ 船舶共有建造業	④ 船舶共有建造業	< 主な定量的指標 >	< 主要な業務実績 >	< 評定と根拠 >	評定 A

<p>務における財務内容の改善</p> <p>船舶共有建造業務については、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」(平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構)に基づく、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間における未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを引き続き行い、財務内容の一層の改善を進める。</p> <p>平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等をすることにより第1期中期目標に掲げた未収金の処理を終了する。その後も引き続き、船舶共有建造業務の実施に当たり、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中期</p>	<p>務における財務内容の改善</p> <p>船舶共有建造業務については、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」(平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構)に基づく、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間における未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを引き続き行い、財務内容の一層の改善を進める。</p> <p>平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等をすることにより第1期中期目標に掲げられた未収金の処理を終了する。その後も引き続き、船舶共有建造業務の実施に当たり、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中</p>	<p>務における財務内容の改善</p> <p>「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」(平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構)に基づく取組みを引き続き行い、適正かつ厳格な審査実施による新規未収金の発生防止に努めるとともに、オペレーターへの関与要請、経営悪化事業者への経営改善指導、未収発生事業者への支払増額要請等、きめ細かな債権管理による回収の強化を図る。</p> <p>第1期中期目標に掲げられた未収金の処理を、平成28年度までのできる限り早い時期に終了させるため、これらの未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等を進める。中期目標における目標値である未収発生率1.3%以下、中期目標期間終了時の未収金残高31</p>	<p>・中期目標期間における未収発生率</p> <p>・中期目標期間終了時の未収金残高</p> <p><その他の指標></p> <p>・繰越欠損金削減計画に基づく取り組み実施による繰越欠損金の削減</p> <p><評価の視点></p> <p>・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。</p>	<p>信用ランク下位の事業者への重点的な債権管理体制を引き続き実施する等、未収金の新規発生防止及び未収金発生率の最小化を図った結果、平成26年度に引き続き未収発生率は0%となり、中期計画に定める数値目標1.3%以下を引き続き維持する結果となった。</p> <p>未収金残高については、リスクジュール計画の策定及び回収強化等、未収金の発生防止・回収強化に努力した結果、中期計画目標値である31億円を下回る11億円となった。</p> <p>繰越欠損金については、繰越欠損金削減計画に基づいた取り組みを引き続き実施した結果、44億円の当期総利益を計上したことで、繰越欠損金は同額減少した。</p> <p>船舶共有建造業務における財務改善の状況については、業務実績報告書及びホームページで随時公表した。</p>	<p>評定：A</p> <p>根拠：適切な債権管理により未収金の発生防止・回収強化に努力したことで、未収発生率は平成26年度に引き続き0%となり、未収金残高については、中期計画にて定めた目標値である31億円を大きく下回る11億円となった。これにより、平成28年度までに処理することとされている第1期中期目標に掲げられた未収金については、未収金の回収等適切な処理を行うことにより、1年前倒しとなる平成27年度中に処理を終了した。</p> <p>繰越欠損金の縮減については、平成26年度に中期目標期間中の削減目標額を達成したことから、平成27年度中に計画の見直しを行い、更なる削減目標額の設定を行った。また、新たな未収金発生未然防止及び船舶使用料収入の増加に努めた結果、繰越欠損金額は44億円減少した。</p> <p>上記の未収発生率、未収金残高の定量的指標については、中期目標期間を通じた数値で評価されるべきものであるが、平成27年度末時点においては、中期目標の数値を大きく下回る数値を達成し、また、繰越欠損金についても、削減計画に基づき着実な削減を図っていることから、事業計画における所期の目標を上回る</p>	<p><評定に至った理由></p> <p>中期計画期間における未収金発生率を1.3%以下とする目標を設定していたところ、平成27年度は0%となり、平成25年度(0.03%)及び平成26年度(0%)業務実績と合わせても中期計画の目標を大幅に上回っている。</p> <p>また未収金残高に関しても、目標値31億円を大きく下回る11億円となり、残高が抑制されている。</p> <p>繰越欠損金に関しても、44億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額減少し、財務内容の改善が見られた。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標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としてAとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶共有建造の財務内容は改善の方向に向っているが、未だに多額の繰越欠損金を抱えており、引き続きその縮減に向けた経営努力を要する。 未収金残高と未収発生率のいずれにおいても、目標を大幅に上回る実績を上げることによって、27年度中に第一期中期目標に掲げられた未収金の処理を終えたことは高く評価できる。 中期目標の設定値、及び達成後の修正手続きに課題あり。
--	---	--	--	---	---	--

<p>目標期間における未収発生率を1.3%以下、当該期間終了時に未収金残高を31億円以下とする。</p> <p>また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を策定することにより、その縮減を図る。</p> <p>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わかりやすく公表する。</p>	<p>期目標の期間における未収発生率を1.3%以下、当該期間終了時に未収金残高を31億円以下とする。</p> <p>また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、未収金の発生防止・回収促進等を図ることに加え、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を平成25年度のできるだけ早い時期に策定し、実行することにより、その縮減を図る。</p> <p>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わかりやすく公表する。</p>	<p>億円以下を達成するため、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずる。</p> <p>また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、平成25年度に策定した繰越欠損金削減計画に基づき適切な事業量の確保や、未収金の発生防止、債権管理及び債権回収の強化を実行することにより、繰越欠損金の縮減を図る。</p> <p>海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、その要因を含めホームページ及び業務実績報告書において国民にわかりやすく公表する。</p>			<p>成果が得られていると認められる。</p> <p><課題と対応></p> <p>・なし</p>	
--	--	---	--	--	---	--

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			
1. (5)	地域公共交通出資等業務		
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）	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9号
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）		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）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）			76,142,257	
									決算額（千円）			71,163,000	
									経常費用（千円）			190,156	
									経常利益（千円）			8,279	
									行政サービス実施コスト（千円）			20,191	
									従事人員数			11	

注）・当報告書の1.（5）が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

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							
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	評価	
(4) 地域公共交通出資等業務 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（以下「出資等」という。）を行う。	(5) 地域公共交通出資等業務 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（以下「出資等」という。）を行う。	(5) 地域公共交通出資等業務 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（以下「出資等」という。）を行う。	<主な定量的指標> ・出資等資金の毀損発生額 <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 地域公共交通出資等業務にかかる出資等の実施については、出資等を受けようとする者の作成する軌道運送高度化実施計画等が出資申込みの前提条件となる国土交通大臣の認定に至っておらず、出資申込みの受付及び出資等の実績はなかった。ただし、今後の出資等の検討を円滑に進めるた	<評価と根拠> 評価：B 根拠：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ため。 <課題と対応> ・なし	評価	B
						<評価に至った理由> 機構内に本業務の担当部署である地域公共交通出資課を新設し、職員の出資等に関する知識を深める学習を継続するとともに、第三者委員会も設置しており、出資等に必要な組織体制を構築している。 また、今年度は正式な出資申込みに至る案件がなく出資等の実績はないものの、地方公共団体や事業者から本制度の活用の事前相談を受けている案件について協議・分析を進めている。 これらの対応は、出資等を行うか否かの決定に際し、当該リスクを適切に評価するうえで不可欠なものであり、出資等資金の毀損ゼロを目指すという中期目標に資するものであると判断し、B評価とした。	

<p>本業務を行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、当該リスクを適切に評価し、中長期的な収益性が見込まれること等を確認する。</p> <p>また、出資等を行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資等資金の効率的使用及び適切な回収を図る。</p> <p>これらにより、出資等資金の毀損ゼロを目指す。</p>	<p>本業務を行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、当該リスクを適切に評価し、中長期的な収益性が見込まれること等を確認する。</p> <p>また、出資等を行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資等資金の効率的使用及び適切な回収を図る。</p> <p>これらにより、出資等資金の毀損ゼロを目指す。</p> <p>なお、第三者委員会の設置を含め出資等に必要な組織体制を構築し、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。</p>	<p>本業務を行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、当該リスクを適切に評価し、中長期的な収益性が見込まれること等を確認する。</p> <p>また、出資等を行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資等資金の効率的使用及び適切な回収を図る。</p> <p>これらにより、出資等資金の毀損ゼロを目指す。</p> <p>なお、第三者委員会の設置を含め出資等に必要な組織体制を構築するとともに、出資等業務に関する情報をホームページに掲載するなど、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。</p>		<p>め、国土交通省と連携して、出資制度の利用を検討する事業者との協議や計画内容に係る分析等を開始した。</p> <p>出資等に必要な組織体制の構築については、当業務の業務基準、同実施要領及び当業務に関する第三者委員会（以下、「第三者委員会」という）規程を制定のうえ、第1回第三者委員会を開催し、今後の業務運営に向けた方針の協議を行った。</p> <p>また、出資等案件検討に係る知見を深め、今後の審査業務に関するマニュアル作成に活用するため、外部調査機関との間で企業価値算定手法及び交通需要予測手法並びにこれらの手順に関する調査業務の委託契約を締結した。</p> <p>さらに、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援効果を拡大するため、制度発足にあたり業務情報をホームページに掲載したほか、現地調査を含む情報収集等の実施や制度の概要を説明するためのリーフレットの作成を行った。</p>		<p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし</p> <p><その他事項> 特になし</p>
<p>4. その他参考情報</p>						
<p>特になし</p>						

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (6) ①	年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等		
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）	[年金費用等の支払の法令に則った規制な執行] 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 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11条第2項第1号 [土地処分の実施][株式処分の検討] 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2号 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11条第2項第1号
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	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)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	234,753,376	235,034,971	210,379,551	
									決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229	
									経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242	
									経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489	
									行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764	
									従事人員数	39	39	39	

注・当報告書の1.(5)が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

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							
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	評価	
(5) 特例業務(国鉄清算業務) ①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等	(6) 特例業務(国鉄清算業務) ①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等	(6) 特例業務(国鉄清算業務) ①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし	<主要な業務実績> [年金費用等の支払の法令に則った規制な執行] 1. 恩給及び年金の給付に要する費用の支払	<評価と根拠> [年金費用等の支払の法令に則った規制な執行] 評価：B 根拠：中期計画における所	評価	B
						<評価に至った理由> 今年度の目標として、年金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いを実施した。 土地処分の実施については、関係機関との協議・調整を進め、資産処分審	

<p>日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）（以下「債務等処理法」という。）第13条の規定に基づき、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。</p> <p>また、土地処分については、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できない限られた物件を除き、終了しているところであるが、残存の土地についても、適切かつ早期に処分を図る。</p> <p>九州旅客鉄道株式会社の株式については、株式市場の状況、経済の動向、経済財政政策との整合性等にも留意しつつ、平成28年度を目途に適切に処分する。</p> <p>なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及</p>	<p>旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の各年度における必要負担額については、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。</p> <p>また、土地処分については、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できない限られた物件を除き、終了しているところであるが、残存の土地についても、適切かつ早期に処分を図る。</p> <p>九州旅客鉄道株式会社の株式については、株式市場の状況、経済の動向、経済財政政策との整合性等にも留意しつつ、平成28年度を目途に適切に処分する。</p> <p>なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及</p>	<p>旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等については、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。</p> <p>また、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できない限られた土地については、処分の見通しを得るため、関係機関との協議・調整を進め、うち、梅田駅（北）・吹田信号場プロジェクトに係る土地（約15ha）の処分を進める。</p> <p>九州旅客鉄道株式会社の株式については、株式市場の状況、経済の動向、経済財政政策との整合性等にも留意しつつ、早期に適切な売却を図るための準備を進める。</p> <p>なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、</p>	<p><評価の視点></p> <p>・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。</p>	<p>旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用等については、関係法令に則り、以下のとおり平成27年度内に適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払いを実施した。</p> <p>① 旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用については、国に対して574,359千円を支払った（給付は総務省人事・恩給局が実施）。</p> <p>② 旧国鉄職員の年金の給付に要する費用については、日本鉄道共済組合に対して112,806,719千円を支払った。</p> <p>2. 業務災害補償</p> <p>旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償については、適切な資金管理を行いつつ、旧国鉄職員に対して4,571,310千円を円滑かつ確実に支払った。なお、大きな社会問題となっているアスベスト問題については、平成26年度に引き続きアスベスト対策（健康診断、業務災害補償（遺族救済を含む））を実施した。その際、定期的な新聞広告の掲載（全国紙4紙、地方紙46紙への新聞広告の掲載及び鉄道OB会報への記事掲載）等により周知を図った。</p>	<p>期の目標を達成していると認められるため。</p> <p>[土地処分の実施]</p> <p>評価：B</p> <p>根拠：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ため。</p> <p>[株式処分の検討]</p> <p>評価：B</p> <p>根拠：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ため。</p> <p><課題と対応></p> <p>・なし</p>	<p>議会に諮問・答申を経て、梅田駅（北）2期開発区域の土地の売買契約書を締結した。</p> <p>株式処分の検討については、JR九州株式の処分方法を資産処分審議会へ諮問し、売却方法、売却規模、売却時期、主幹事証券会社選定の基本方針が答申され、主幹事証券会社を選定した。</p> <p>以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>特になし</p>
--	---	---	---	--	---	---

<p>び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、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。</p>	<p>び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、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。</p>	<p>及び日本貨物鉄道株式会社の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、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。</p>		<p>[土地処分の実施] 梅田駅（北）・吹田信号場プロジェクトに係る土地（約15ha）の処分について、関係機関との協議・調整を進めた。その結果、梅田駅（北）2期開発区域の土地（約14ha）については、早期処分の実現及び大阪市が進めるまちづくりへの協力の観点から、まちづくりに精通した（独）都市再生機構への譲渡が適当であるとし、その処分方策について資産処分審議会に諮問、答申を得て、平成27年10月に土地売買契約書を締結した。また吹田信号場の土地（約1ha）についても、平成27年9月に土地売買契約を締結した。</p> <p>なお、梅田駅（北）の一部（約4ha）及び吹田信号場（約1ha）については、土地の引渡しまで完了している。その結果、国鉄改革以来約9,226haの土地処分を終了し、残る土地は、梅田駅（北）の一部（約10ha）と東日本大震災の応急仮設住宅用地として貸し付けている長町駅〔38 街区〕（約2ha）のみとなった。</p> <p>[株式処分の検討] JR九州については、</p>		
--	---	---	--	--	--	--

				<p>完全民営化に向けた諸課題を検討するため、国土交通省鉄道局に「JR九州完全民営化プロジェクトチーム」が設置され、当機構も参画しつつ検討を進め、平成27年1月27日にとりまとめが公表された。また、同年6月10日にJR九州の自主的かつ責任ある経営体制の確立等を図るため、同社を適用対象から除外すること等を内容とする「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律」が公布されたところである。</p> <p>その後、JR九州株式の処分方法等について、資産処分審議会へ諮問し、JR九州や証券市場関係者からのヒアリングを含め3回の審議を経て、同年9月9日に売却方法、売却規模、売却時期、主幹事証券会社選定の基本方針等が答申されたところである。この答申を踏まえ、平成28年1月8日に、主幹事証券会社5社を選定したところである。</p> <p>なお、JR北海道、JR四国及びJR貨物株式会社については、国等の関係機関と連携を図りつつ、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るとともに、今後</p>	
--	--	--	--	--	--

					における課題抽出を行う等、株式の適切な処分方法の検討を行った。		
--	--	--	--	--	---------------------------------	--	--

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			
1. (6) ②	旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等		
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）	日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）附則第4条第1項第2号、附則第5条第1項、附則第6条第3項 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11条第2項第3号及び第4号
当該項目の重要度、難易度	（必要に応じて重要度及び難易度について記載）		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）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	234,753,376	235,034,971	210,379,551	
									決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229	
									経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242	
									経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489	
									行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764	
									従事人員数	39	39	39	

注・当報告書の1.(5)が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

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							
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	評価	
②旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等 機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄	②旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等 旅客鉄道株式会社等（旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成27年法律第36号）の施行前は、旅客鉄道株式	②旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等 北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に 対し、以下の支援措置を実施する。 ・老朽化した鉄道施	<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> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 1. 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置 旅客鉄道株式会社に対し、以下の支援措置を実施した。 (1) 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付 ・JR北海道:156億円（無利子貸付78億円、助成金78億円）	<評価と根拠> 評価：B 根拠：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ため。 <課題と対応> ・なし	評価 B	<評価に至った理由> 今年度の目標として旅客鉄道株式会社等に対しては、無利子の資金の貸付け及び助成金の交付を行った。 JR北海道及びJR四国に対して、特別債券の利子を支払うとともに、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じ、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。 並行在来線の支援措置として、貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施した。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成している

<p>道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」(平成27年6月30日国鉄事第75号)並びに債務等処理法附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等(旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律(平成27年法律第36号)の施行前は、旅客鉄道株式会社等に九州旅客鉄道株式会社を含む。)に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等(以下「貸付け等」という。)を適切に実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p> <p>なお、関係三大臣合意並びに同法附則第6条の規定に基づ</p>	<p>会社等に九州旅客鉄道株式会社を含む。)に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等(以下「貸付け等」という。)を実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p> <p>なお、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用</p>	<p>設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付</p> <p>・北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対して発行した鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券について、国土交通大臣が定める利率に基づく利子の支払</p> <p>また、無利子の資金の貸付け若しくは助成金の交付又は利子の支払に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p> <p>なお、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用</p>		<p>・JR四国:38億円 (無利子貸付19億円、助成金19億円)</p> <p>・JR九州:173億円 (無利子貸付173億円)</p> <p>・JR貨物:142億円 (無利子貸付117億円、助成金25億円)</p> <p>(2) 特別債券の利子の支払</p> <p>・JR北海道:55億円</p> <p>・JR四国:35億円</p> <p>注:利率は、国土交通大臣が定める利率(年利2.5%)である。</p> <p>なお、上記支援の措置に当たっては、関係三大臣合意に基づき設置された第三者委員会の了承を得ていることを確認し、また、その支援の実施に当たっては適切な資金管理を行いつつ、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律(平成10年法律第136号)附則第5条第1項の規定に基づく無利子貸付け及び助成金交付要綱(平成24年1月機構規程第55号)」及び「鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券発行要項」を遵守するとともに、交付審査業務等について適切な業務執行体制の措置を講ずることにより旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に</p>		<p>としてBとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし</p> <p><その他事項> 特になし</p>
---	--	--	--	---	--	---

<p>き、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施するものとする。</p>	<p>に充てるため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。</p>	<p>に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。</p>		<p>実施した。</p> <p>2. 並行在来線の支援措置</p> <p>並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額については、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構貨物調整金繰入基準（平成23年9月機構規程37号）」に基づき、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施した。（繰入額:112億円）</p>		
--	---------------------------------------	--	--	--	--	--

<p>4. その他参考情報</p>	<p>特になし</p>
-------------------	-------------

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (7)	機構の業務の適切な実施のための取組み		
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）	[内部統制の維持・充実] 独立行政法人通則法（平成 11 年 7 月 16 日法律第 103 号）第 28 条第 2 項
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)		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)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
									予算額（千円）	1,532,281,009	1,470,997,029	1,303,267,609	
									決算額（千円）	1,501,961,898	1,405,752,533	1,263,155,921	
									経常費用（千円）	882,997,768	831,055,642	769,751,533	
									経常利益（千円）	18,714,828	△38,442,426	△25,596,029	
									行政サービス実施コスト（千円）	82,363,912	141,052,053	171,015,247	
									従事人員数	1,612	1,605	1,604	

注)・法人単位の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（勘定間繰入を含んでいない、人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

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							
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	評価	
(6) 機構の業務の適切な実施のための取組み 機構の業務の適切な運営の確保を図るとともに、社会的な責任を果たしていくため、内部統制の充実・強化や情報セキュリティ対策に取り組むとともに、業務の透明性の確保のた	(7) 機構の業務の適切な実施のための取組み	(7) 機構の業務の適切な実施のための取組み	<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> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> [内部統制の維持充実] 平成 27 年度は、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に関する調査報告書(平成 26 年 9 月 26 日公表)に記載した再発防止対策の全ての項目について対応を行った。今後は、コンプライアンスの推進に係る取組	<評定と根拠> [内部統制の維持充実] 評定：B 根拠：平成 26 年 9 月 26 日に公表した調査報告書に記載した北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策については、全ての項目について対応を行い、講じた措置を実効あらしめるため、定期	評定 B <評定に至った理由> 平成 25 年度に発覚した北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏洩事案等があったが、今年度の目標として、内部統制の充実強化等を行い、再発防止のために必要な体制を満たしている。 北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏洩事案等にかかる再発防止対策を引き続き実施した。 そのほか、独立行政法人通則法の改正を受け、業務方法書の改正を行い、内部統制システムに関する事項について、追加して、27年4月1日より施行した。 理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会において、「平成	

<p>めの取組みや環境対策を推進する。</p> <p>北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考にし、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、入札契約手続きの見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取り組むとともに、業務の適正を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図る。</p>	<p>北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考にし、理事長の強いリーダーシップの下、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、入札契約手続きの見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取り組むとともに、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うなど、業務の適正を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図る。</p>	<p>北陸新幹線の融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、調査報告書（平成26年9月26日機構公表）にある再発防止対策の内容に沿って、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考にし、理事長の強いリーダーシップの下、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、入札契約手続きの見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取り組むとともに、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うほか、研修の開催等を通じて、業務の適正を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図る。</p> <p>また、船舶関係業務については、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため、共有船舶</p>		<p>みを形骸化させず、組織全体に浸透させていくため、コンプライアンスに係る知識の習得、コンプライアンス意識の維持向上に継続的に取り組んでいくとともに、講じた再発防止対策の運用状況についてのフォローアップを継続し、運用状況を踏まえた見直しを行うことで、同様の事案を二度と発生させないように、不断の努力を続けていく。</p> <p>また、内部統制については、業務方法書に規定した内部統制システムに基づく取組みを行いつつ検証を実施し、適宜見直しを図っていく。</p> <p>なお、昨今の社会情勢の変化等に伴い、建設コストの上昇や労働力不足等工事实施を巡る課題を踏まえ、機構の事業やコストの管理のあり方等について、組織体制を含め十分に点検し、必要な措置を講じていくこととする。</p> <p>[情報セキュリティ対策]</p> <p>平成26年度版政府統一基準群に即した機構情報セキュリティポリシー等規程類の改正を行った。また、機構の情報セキュリティレベルの維持、向上を図るた</p>	<p>的な検証を行っている。</p> <p>また、機構業務の適切な実施のための取組みとして、理事長を委員長とする内部統制委員会において、統制環境の継続的な整備・運用、リスク管理に係る取組みの推進、統制活動の継続等に着実に取り組んだ。</p> <p>[情報セキュリティ対策]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：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ため。</p> <p>[透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：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ため。</p> <p>[環境対策に資する業務・取組の推進]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：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ため。</p> <p><課題と対応></p> <p>[内部統制の充実]</p> <p>平成27年度は、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に関する調査報告書（平成26年9月26日公表）に記載した再発防止対策の全ての項目について対応を行った。今後は、コンプライアンスの推進に係る</p>	<p>27年度内部統制に係る取組計画」を策定した。</p> <p>情報セキュリティポリシー等関係規程類を改正し、「情報セキュリティポリシー及び実施要領の改訂箇所所周知と徹底」を方針・重点として業務を進めた。</p> <p>「鉄道フェスティバル」等のイベントへの参加を行うとともに、鉄道建設の現場見学会における地元住民等への工事に関する具体的な説明を通じ、機構の鉄道建設事業に対する理解の促進を図った。</p> <p>環境対策として、「環境行動計画」に基づき、環境負荷低減に取り組んだ。また、共有船舶建造において、政策効果のより高い船舶の建造比率を100%とした。</p> <p>さらに鉄道建設工事等については、「建設リサイクルガイドライン」に従い、建設リサイクル・廃棄物の削減対策などの取組みを推進した。</p> <p>これらの取組みに関して、「環境報告書2015」をホームページ等で公表した。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>（外部有識者からの意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入札における情報漏洩事案に対する反省を踏まえ、理事長のリーダーシップのもとに、法令順守の精神を組織内に浸透させる取組みを継続的に実施する必要がある。
--	--	--	--	--	--	---

<p>また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、適切な情報セキュリティ対策を推進する。</p> <p>業務全般、独立行政法人会計基準等に従って作成した財務情報等について広く情報公開を推進するとともに、外部の知見の積極的な活用を図り、業務運営の透明性を確保する。</p>	<p>また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、情報セキュリティに関する研修・自己点検を行うなど、情報セキュリティ対策を推進する。</p> <p>さらに、業務の透明性の確保と対外的な情報提供を推進するため、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等においてわかりやすい形で公表する。</p> <p>業務の実施に当たって、第三者委員会を適切に活用するな</p>	<p>関係リスク管理委員会を開催し、審査・管理業務について、財務状況やリスク管理状況を専門的に点検すること等により金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図る。</p> <p>政府における情報セキュリティ対策を踏まえ、平成26年度版政府統一基準群に即した機構情報セキュリティポリシー等の規程類の改訂を図るとともに、研修・自己点検・監査を行うことでPDCAサイクルを機能させ情報セキュリティ対策を推進する。</p> <p>主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等においてわかりやすい形で公表する。</p> <p>業務の実施に当たって、外部有識者で構成された第三</p>		<p>め、研修・自己点検・監査を行うことでPDCAサイクルを機能させ情報セキュリティ対策を推進した。</p> <p>[透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進]</p> <p>1. ホームページ等での公表 主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、適切にホームページ等で公表した。</p> <p>2. 第三者委員会の開催 外部有識者で構成された第三者委員会における意見等を踏まえ、外部の知見を積極的に活用した。</p> <p>3. 広報関係 (1) マスコミ等対応 マスコミ等からの取材等、プレスリリース等の対応を行った。 (2) 機構からの情報発信 ホームページの活用、広報誌「鉄道・運輸機構だより」の発行(年4回季刊)、各種パンフレット等により情報発信を行った。</p> <p>4. 国民に対する情報発信 「鉄道の日」実行委員会等が主催する「鉄道フェスティバル」等の記念イ</p>	<p>取組みを形骸化させず、組織全体に浸透させていくため、コンプライアンスに係る知識の習得、コンプライアンス意識の維持向上に継続的に取り組んでいくとともに、講じた再発防止対策の運用状況についてのフォローアップを継続し、運用状況を踏まえた見直しを行うことで、同様の事案を二度と発生させないよう、不断の努力を続けていく。</p> <p>また、内部統制については、内部統制委員会においてリスク管理に係る取組みを推進し、見直しを図るなど、業務方法書に規定した内部統制システムに基づく取組みを行いつつ検証を実施し、適宜見直しを図り、その強化を図っていく。</p> <p>[情報セキュリティ対策] ・なし</p> <p>[透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進] ・なし</p> <p>[環境対策に資する業務・取組の推進] ・なし</p>	
---	---	--	--	---	---	--

<p>さらに、業務の実施に当たっては、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。</p>	<p>ど外部の知見の積極的な活用を図る。</p> <p>機構が果たしている役割、業務について国民の理解を促進するため、ホームページや広報誌を通じた広報はもとより、イベント、現場見学会等の機会を通じて、業務内容等の情報提供に努める。</p> <p>また、業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、機構で定める「環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事</p>	<p>者委員会における意見等を踏まえ、これを適切に実際の業務運営等に反映させるなど外部の知見の積極的な活用を図る。</p> <p>機構が果たしている役割、業務について国民の理解を促進するため、ホームページを引き続き充実させる。また、広報誌等を通じたよりわかりやすい広報活動を着実にを行うとともに、機構業務全般のパンフレットについて事業の実施状況に合わせた見直し作業を進める。さらに、イベント、現場見学会等の機会を通じて、国民に対する情報発信を積極的に進める。</p> <p>機構で定める「環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。</p> <p>また、職員の環境</p>		<p>メントへの参加や、工事の進捗にあわせて鉄道建設の現場見学会やレールウォークを開催するなど、国民に対する情報発信を積極的に行った。</p> <p>〔環境対策に資する業務・取組の推進〕</p> <p>オフィス活動における環境負荷の低減や業務の実施に際しての環境への配慮等の取組みを明記した、新たな「環境行動計画」を平成26年4月に策定し、この計画に基づいて引き続き環境負荷低減に向けて取り組んだ。</p> <p>オフィス活動に伴う温室効果ガス（CO₂）排出量を削減するため、全業務従事者を対象とした「環境対策に係る業務研修」を実施するとともに、オフィス活動に伴う環境負荷状況を全社的に共有するため、「現状の可視化」として、四半期ごとのデータ等をイントラネットに掲載した。</p> <p>また、共有船舶建造においては、環境にやさしい船舶の共有建造支援を推進し、政策効果のより高い船舶の建造比率を100%とした。</p> <p>さらに鉄道建設工事等については、国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い、</p>		
---	---	--	--	---	--	--

	等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等の取組みを強化する。また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年作成し、公表する。	意識の向上等を目的とした研修を実施するとともに、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクル及びグリーン調達等の取組みを実施する。機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書2015」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。	建設リサイクル・廃棄物の削減対策などの取組みを推進した。 これら取組みに関して、国民に分かりやすく提示する観点から、「環境報告書2015」をとりまとめ、ホームページ等で公表し（平成27年9月）、関係機関や「鉄道フェスティバル」で配布する等、機構が、鉄道・船舶の建設・整備を通じて地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に貢献していることについて、PRを実施した。		
--	--	--	--	--	--

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			
2. (1)	組織の見直し		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	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)	25年度	26年度	27年度	28年度	29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						
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	
<p>(1) 組織の見直し 組織については、業務の質的・量的な変化に常に的確に対応できる効率的かつ機動的な体制となるよう見直しを行いながら、適切に運営する。</p> <p>なお、国鉄清算事業西日本支社吹田事務所については、吹田貨物ターミナル駅開業後、残業務の状況を見極めた上で、中期目標期間中に廃止する。</p>	<p>(1) 組織の見直し 業務の質的・量的な変化を適切に把握して、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。</p> <p>なお、国鉄清算事業西日本支社吹田事務所については、吹田貨物ターミナル駅開業後における残業務の状況を見極めた上で、中期目標期間中に廃止する。あわせて、国鉄清算事業西日本支社について</p>	<p>(1) 組織の見直し 平成27年度における組織体制については、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。</p>	<p><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし <p><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。 	<p><主要な業務実績></p> <p>「平成27年度組織改正計画」に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図るため、平成27年度は下記のとおり本社及び地方機関の組織の新設・改廃を行った。</p> <p>1. 本社</p> <p>(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律（平成27年法律第28号）により地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する出資等の業務を機構が行う</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：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ため。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>評定</p> <p>B</p> <p><評定に至った理由></p> <p>今年度の目標として、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等が図られた。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><今後の課題></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>特になし</p>

		<p>は、業務の進捗状況を踏まえ、人員の合理化を進める。</p>			<p>こととなったことに伴い、企画調査部に「地域公共交通出資課」を設置（平成27年8月）。</p> <p>（2）中央新幹線調査室を廃止し、受託業務に係る執行体制の整備のため「建設部」を設置（平成27年4月）。</p> <p>2. 地方機関</p> <p>（1）吹田貨物ターミナル駅開業後における残業務の進捗に伴い、国鉄清算事業西日本支社「吹田事務所」を廃止（平成27年9月末）。</p> <p>（2）北陸新幹線（長野・金沢間）が開業したことによる業務量の減少に伴い、北陸新幹線建設局、北陸第二新幹線建設局について、組織体制を縮小のうえ、それぞれ「長野工事事務所」、「富山工事事務所」に改組（平成27年4月）。</p> <p>（3）北陸新幹線（長野・金沢間）の開業後の残業務の進捗に伴い、長野工事事務所の組織体制を更に縮小し、鉄道建設本部東京支社に編入（平成27年8月）。</p> <p>（4）受託業務に係る執行体制の整備のため「関東甲信工事局」を設置（平成27年4月）。</p>		
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			
2. (2)	経費・事業費の削減		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	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									
一般管理費、人件費の効率化									
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成 24 年度の一般管理費年度計画額) (百万円)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報	
一般管理費 (中期計画) (百万円)	平成 29 年度において平成 24 年度比で 15% 程度に相当する額の削減	28,318	-	-	-	-	24,070 程度		
一般管理費 (年度計画額) (百万円) 注) () 書きは当初計画の金額		-	26,999	26,396	26,215 (26,164)	-	-		
削減率 (年度計画額と 24 年度計画額との比較) 注) () 書きは当初計画との比較		-	△4.7%	△6.8%	△7.4% (△7.6%)	-	-		
<参考> 一般管理費 (中期計画上の推計額) (百万円)		-	26,999	26,494	26,447	25,245	24,060		
<参考> 達成度 (中期計画上の削減率と年度計画の削減率の比較) 注) () 書きは当初計画との比較		-	100%	105.4%	112.4% (115.1%)	-	-		

事業費の効率化								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成 24 年度の事業費年度計画額)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
事業費（中期計画）（百万円）	平成 29 年度において平成 24 年度比で 5% 程度に相当する額の削減	1,501,548	-	-	-	-	1,426,471 程度	
事業費（年度計画額）（百万円） 注) () 書きは当初計画の金額		-	1,505,282 (1,486,277)	1,444,601 (1,442,106)	1,277,052 (1,275,491)	-	-	
削減率（年度計画額と 24 年度計画額との比較） 注) () 書きは当初計画との比較		-	0.2% (△1.0%)	△3.8% (△4.0%)	△15.0% (△15.1%)	-	-	
<参考> 事業費（中期計画上の推計額）（百万円） 注) () 書きは当初計画の推計額		-	1,486,277	1,482,083	1,378,785 (1,377,732)	1,322,030 (1,281,061)	1,194,625 (1,142,632)	
<参考> 達成率（中期計画上の削減率と年度計画の削減率の比較） 注) () 書きは当初計画との比較		-	△24.5% (100%)	292.6% (305.4%)	182.9% (184.1%)	-	-	

内航海運活性化融資業務								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成 24 年度の事業費年度計画額)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
職員、契約職員の削減	中期目標期間終了時に職員 1 人、契約職員 4 人削減	-	-	契約職員 2 名削減	契約職員 1 名削減			

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							
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	評価	
<p>(2) 経費・事業費の削減</p> <p>業務運営に当たっては法人の自主性、自律性をもって業務を遂行するとともに、法人の不断の経営努力により、効率性の高い業務運営を図る。</p> <p>一般管理費については、中期目標期間の最終年度(平成29年度)において、前中期目標期間の最終年度(平成24年度)比で15%程度に相当する額を削減する。</p> <p>また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表す</p>	<p>(2) 経費・事業費の削減</p> <p>一般管理費については、業務量に対応した合理的、機動的な組織の再編、効率性の高い業務運営等を行うことにより、中期目標期間の最終年度(平成29年度)において、前中期目標期間の最終年度(平成24年度)比で15%程度に相当する額を削減する。</p> <p>また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。</p>	<p>(2) 経費・事業費の削減</p> <p>一般管理費については、平成29年度において平成24年度比で15%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。</p> <p>また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組</p>	<p><主な定量的指標></p> <p>[一般管理費、人件費の効率化]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般管理費削減率(対24年度比) <p>[業務費の効率化]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費削減率(対24年度比) <p>[内航海運活性化融資業務]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・職員及び契約職員削減数 <p><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし <p><評価の視点></p> <p>[一般管理費、人件費の効率化]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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かどうか等。 <p>[業務費の効率化]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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かどうか等。 <p>[内航海運活性化融資業務]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。 	<p><主要な業務実績></p> <p>[一般管理費、人件費の効率化]</p> <p>一般管理費の削減推移等については、「主要な経年データ」のとおり。給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表した。</p> <p>なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直すこととしている。</p> <p>[業務費の効率化]</p> <p>事業費の削減推移等は、「主要な経年データ」のとおり。</p> <p>[内航海運活性化融資業務]</p> <p>平成25年度に行った担務の見直しを踏まえ、平成26年度に契約職員2名の削減を実施した。平成27年度も引き続き担務の見直しを行い、契約職員1名の削減を実施した。</p>	<p><評定と根拠></p> <p>[一般管理費、人件費の効率化]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると認められるため。</p> <p>[業務費の効率化]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると認められるため。</p> <p>[内航海運活性化融資業務]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：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ため。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>評定</p> <p>B</p> <p><評定に至った理由></p> <p>① 一般管理費、人件費の効率化</p> <p>中期目標では、一般管理費について、平成29年度において平成24年度比で15%程度に相当する額の削減を目指すとしているなか、平成27年度計画における一般管理費(人件費(退職手当等を含む。))、物件費を含む。)は、26,215百万円であり、平成24年度計画予算28,318百万円と比べ、人件費の削減等により2,103百万円(△7.4%)を削減した。</p> <p>② 事業費の効率化</p> <p>中期目標では、事業費について、平成29年度において平成24年度比で5%程度に相当する額の削減を目指すとしているなか、平成27年度計画における事業費は、1,277,052百万円であり、平成24年度計画予算1,501,548百万円と比べ、整備新幹線整備事業の減等により224,496百万円(△15.0%)を削減した。</p> <p>③ 内航海運活性化融資業務</p> <p>中期目標では、同融資業務について、貸付金の規模も踏まえつつ業務運営の効率化を図り、同融資業務に係る職員、契約職員及び経費の節減を行うとしている中、平成25年度に行った担務の見直しを踏まえ、平成26年度に契約職員2名を削減したことに引き続き、平成27年度も担務の見直しを行い、契約職員1名の削減を実施した。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。</p> <p><今後の課題></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>特になし</p>	

<p>る。</p> <p>なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。</p> <p>さらに、事業費については、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で5%程度に相当する額を削減する。</p> <p>上記に加え、内航海運活性化融資業務については、機構の資金調達額及び日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）への貸付額は年々漸減していくことから、貸付金の規模も踏まえつつ業務運営の効率化を図り、同融資業務に係る職員、契約職員及び経費の削減を行うものとする。</p>	<p>なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。</p> <p>さらに、事業費については、1.（1）④中の鉄道建設コストの縮減に係る取組みや契約方式の改善等を通じて事業の効率化を推進することにより、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で5%程度に相当する額を削減する。</p> <p>上記に加え、内航海運活性化融資業務については、貸付金の規模も踏まえ、同融資業務を取り巻く環境等を勘案しつつ、業務運営の効率化を図り、国において将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表されている資金管理計画（以下、「資金管理計画」という。）を基に、中期目標期間中に同融資業務に係る職員を1人、契約職員を4人、経費についてもこれらに応じて削減を行う。</p>	<p>状況を公表する。</p> <p>なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。</p> <p>さらに、事業費については、平成29年度において平成24年度比で5%程度に相当する額の削減を目指し、1.（1）④中の鉄道建設コストの縮減に係る取組みや契約方式の改善等の各種効率化を実施する。</p> <p>内航海運活性化融資業務については、中期目標を達成することができるよう、貸付金の規模も踏まえ、同融資業務を取り巻く環境等を勘案しつつ、各職員の担務の見直し等業務運営の効率化を図る。</p>				
--	--	---	--	--	--	--

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			
2. (3)	調達等合理化の取組		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	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)	25年度	26年度	27年度	28年度	29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							
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	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)に基づく取組を確実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化を推進する。	(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、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	(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、平成27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、契約監視委員	<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> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<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、平成27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「平成27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、平成27年度調達等合理化計画に定めた重点的に取り組む分野及び調達に関するガバナンスの徹底等について着実に	<評定と根拠> 評定：B 根拠：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ため。 <課題と対応> なし	評定 B	<評定に至った理由> 今年度の目標達成のため、機構は「平成27年度調達等合理化計画」を策定し、契約監視委員会による点検を受けた上で、公表した。 鉄道建設工事に関する調達に関しては、一般競争入札が100%となっており、引き続き入札の透明性・公正な競争の確保が図られている。 平成27年度に発注した「平成28年度～平成31年度本社情報ネットワークシステム運用管理業務」が機構として初の市場化テストの対象となり、発注書類の改善及び各種対応が行われた結果、競争性が高まり、調達コストの縮減と品質の確保が図られた。 北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏洩事案等の調査報告書にある再発防止対策の内容に沿って、入札談合等関与行為等の再発防止対策に取り組んだ。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <今後の課題> 特になし <その他事項>

	クを受ける。	ける。		<p>実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んだ。</p> <p>さらに、入札・契約の適正な実施について、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。</p>		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			
2. (4)	資産の有効活用		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	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)	25年度	26年度	27年度	28年度	29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							
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	評価	
(4) 資産の有効活用 宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。	(4) 資産の有効活用 宿舍等の保有資産について、「5. 重要な財産の譲渡等に関する計画」に従って、資産の処分及び集約化を図るほか、資産の効率的な活用を図る。	(4) 資産の有効活用 宿舍、寮の集約化のため、保土ヶ谷寮及び船橋宿舍については売却手続きを進める。	<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> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 保土ヶ谷寮及び船橋宿舍について、中期目標期間内の売却に向けて、手続きを実施した。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：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ため。 <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 保土ヶ谷寮及び船橋宿舍については、中期目標期間内の売却に向けて、手続きを実施した。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <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			
3. (1)	予算、収支計画及び資金計画		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	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)	25年度	26年度	27年度	28年度	29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							
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	評価	
	3. 予算、収支計画及び資金計画 (1) 予算、収支計画及び資金計画(別紙) 毎年の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。	3. 予算、収支計画及び資金計画 (1) 予算、収支計画及び資金計画(別紙)	<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き作成した27年度計画の予算、収支計画及び資金計画について適正に実施しているか等。	<主要な業務実績> ・平成27年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績(表3.1-1)参照 ・平成27年度決算報告書(表3.1-2)参照	<評価と根拠> 評価：B 根拠：年度計画に基づき、適正に実施したと認められるため。 <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 年度計画に基づき、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <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

表3 平成27年度の予算、収支計画、資金計画の計画と実績

【建設勘定】

予算(計画) (単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
国庫補助金等	46,570
地方公共団体建設費負担金	37,725
地方公共団体建設費補助金	8,845
借入金等	314,700
財政融資資金借入金	26,500
民間借入金	174,800
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	113,400
業務収入	206,046
受託収入	7,915
業務外収入	2,187
他勘定より受入	172,809
計	750,227
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	200,088
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	5,619
借入金等償還	463,487
支払利息	19,505
一般管理費	5,399
人件費	17,201
業務外支出	12,367
他勘定へ繰入	30,100
計	753,766

[人件費の見積りも] 13,019百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員請手当、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(計画) (単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	344,072
経常費用	324,441
鉄道建設業務費	318,655
受託経費	4,441
一般管理費	1,335
減価償却費	10
財務費用	19,587
雑損	45
収益の部	344,734
鉄道建設業務収入	205,657
鉄道建設事業費補助金収入	180
鉄道建設事業費利子補給金収入	134
受託収入	4,441
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	133,324
財務収益	29
雑益	969
純利益	662
目的積立金取崩額	-
総利益	662

資金計画(計画) (単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	773,624
業務活動による支出	293,674
投資活動による支出	408
財務活動による支出	463,487
翌年度への繰越金	16,055
資金収入	773,624
業務活動による収入	437,324
受託収入	7,915
その他の収入	429,410
投資活動による収入	411
財務活動による収入	314,700
前年度よりの繰越金	21,189

予算(実績) (単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
国庫補助金等	43,320
地方公共団体建設費負担金	34,627
地方公共団体建設費補助金	8,893
借入金等	304,581
財政融資資金借入金	22,800
民間借入金	165,781
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	116,000
業務収入	432,768
受託収入	5,069
業務外収入	3,477
他勘定より受入	162,759
計	951,975
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	190,703
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	4,167
借入金等償還	463,487
支払利息	14,911
一般管理費	4,249
人件費	14,293
業務外支出	8,923
他勘定へ繰入	34,078
計	734,812

※1 事業規模が予定を下回ったことに伴う減
 ※2 J-R九州からの貸付料一括前払いがあったことによる増
 ※3 雑収入があったことによる増
 ※4 事業規模が予定を下回ったことによる減
 ※5 借入金の減があったことに伴う減
 ※6 経費の節減による減
 ※7 欠員があったことによる減
 ※8 消費税納付額が予定を下回ったことによる減
 ※9 北陸新幹線債務償還資金の償還があったことによる増

収支計画(実績) (単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	364,610
経常費用	345,687
鉄道建設業務費	340,215
受託経費	4,138
一般管理費	1,120
減価償却費	10
財務費用	14,702
雑損	439
臨時損失	3,782
収益の部	365,265
鉄道建設業務収入	210,439
鉄道建設事業費補助金収入	180
鉄道建設事業費利子補給金収入	134
受託収入	4,138
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	145,438
財務収益	17
雑益	1,195
臨時利益	3,723
純利益	655
目的積立金取崩額	-
総利益	655

※1 欠員があったことによる減
 ※2 ソフトウェアの購入が予定を上回ったことに伴う増
 ※3 借入金の減があったことに伴う減
 ※4 雑収入の返還が予定を上回ったことによる増
 ※5 北陸新幹線債務償還資金の償還があったことによる増
 ※6 利息収入が予定を下回ったことによる減
 ※7 雑収入があったことによる増

資金計画(実績) (単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	1,365,007
業務活動による支出	246,954
投資活動による支出	150,970
財務活動による支出	712,602
翌年度への繰越金	254,480
資金収入	1,365,007
業務活動による収入	647,037
受託収入	6,242
その他の収入	640,795
投資活動による収入	151,810
財務活動による収入	523,581
前年度よりの繰越金	42,570

※1 事業規模が予定を下回ったことによる減
 ※2 有価証券の取得があったことによる増
 ※3 短期借入金の返済が予定を上回ったことによる増
 ※4 J-R九州からの貸付料一括前払いがあったことによる増
 ※5 有価証券の償還があったことによる増
 ※6 短期借入金の借入れが予定を上回ったことによる増

(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(計画) (単位:百万円)

区 分	共有建造業務	技術支援業務	構造転換業務	セグメント間移転	合 計
収入					
運営費交付金	-	8	-	-	8
借入金等	81,400	-	-	-	81,400
財政融資資金借入金	28,400	-	-	-	28,400
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	53,000	-	-	-	53,000
業務収入	30,154	1	-	-	30,155
受託収入	2	-	-	-	2
業務外収入	178	0	0	0	178
他経理より受入	-	50	-	-	△50
計	111,734	60	0	0	△50 111,744
支出					
業務経費					
海事業務関係経費	41,227	80	-	-	41,307
受託経費	2	-	-	-	2
海事業務関係経費	69,208	-	-	-	69,208
借入金等償還	1,580	-	-	-	1,580
支払利息	168	3	0	0	171
人件費	664	9	-	-	673
業務外支出	289	0	-	-	289
他経理へ繰入	50	-	-	-	△50
計	113,188	92	0	0	△50 113,230

[人件費の見積りも] 550百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員請手当、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(計画) (単位:百万円)

区 分	共有建造業務	技術支援業務	構造転換業務	セグメント間移転	合 計
費用の部	26,107	92	0	0	△50 26,150
経常費用	24,164	92	0	0	△50 24,207
海事業務費	23,176	80	-	-	△50 23,206
受託経費	2	-	-	-	2
一般管理費	980	12	0	0	992
減価償却費	4	0	0	0	5
財務費用	1,943	-	-	-	1,943
収益の部	28,718	60	0	0	△50 28,728
運営費交付金収益	-	8	-	-	8
海事業務収入	28,295	51	-	-	△50 28,297
受託収入	2	-	-	-	2
資産見返負債戻入	0	-	0	0	0
資産見返補助金等戻入	0	0	0	0	0
財務収益	6	0	0	0	6
雑益	415	0	-	-	415
純利益	2,611	△33	△0	△0	- 2,578
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-
総利益	2,611	△33	△0	△0	- 2,578

資金計画(計画) (単位:百万円)

区 分	共有建造業務	技術支援業務	構造転換業務	セグメント間移転	合 計
資金支出	116,300	100	174	41	△265 116,350
業務活動による支出	3,434	92	174	41	△265 3,476
投資活動による支出	40,592	0	-	-	40,592
財務活動による支出	69,208	-	-	-	69,208
翌年度への繰越金	3,067	7	-	-	3,074
資金収入	116,300	100	174	41	△265 116,350
業務活動による収入	28,091	60	0	0	△265 27,886
運営費交付金による収入	-	8	-	-	8
受託収入	2	-	-	-	2
その他の収入	28,089	51	0	0	△265 27,875
投資活動による収入	3,119	-	-	-	3,119
財務活動による収入	81,400	-	-	-	81,400
前年度よりの繰越金	3,690	40	174	41	- 3,945

(注1) 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。
 (注2) 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」(平成27年法律第28号、以後「改正法」という。)の施行に伴い、平成27年8月26日に技術支援業務及び構造転換業務、平成28年4月1日に高度船舶技術実用化助成業務が廃止された。

予算(実績) (単位:百万円)

区 分	共有建造業務	技術支援業務	構造転換業務	セグメント間移転	合 計
収入					
運営費交付金	-	8	-	-	8
借入金等	70,300	-	-	-	70,300
財政融資資金借入金	28,300	-	-	-	28,300
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	42,000	-	-	-	42,000
業務収入	30,695	2	-	-	30,697
受託収入	-	-	-	-	-
業務外収入	591	0	0	0	591
他経理より受入	-	50	-	-	△50
計	101,586	61	0	0	△50 101,596
支出					
業務経費					
海事業務関係経費	32,967	35	-	-	33,002
受託経費	-	-	-	-	-
海事業務関係経費	69,208	-	-	-	69,208
借入金等償還	1,242	-	-	-	1,242
支払利息	142	2	0	0	144
人件費	610	9	-	-	619
業務外支出	96	-	-	-	96
他経理へ繰入	50	-	-	-	△50
計	104,315	47	0	0	△50 104,312

※1 共有建造業務において、事業規模が予定を下回ったことに伴う減
 ※2 共有建造業務において、調査受託がなかったことに伴う減
 ※3 共有建造業務において、雑収入があったことによる増
 ※4 共有建造業務において、事業規模が予定を下回ったことによる減
 ※5 共有建造業務において、調査受託がなかったことによる減
 ※6 共有建造業務において、借入金の減があったことに伴う減
 ※7 経費の節減による減
 ※8 共有建造業務において、債券発行が予定を下回ったことに伴う減

収支計画(実績) (単位:百万円)

区 分	共有建造業務	技術支援業務	構造転換業務	セグメント間移転	合 計
費用の部	25,402	47	0	0	△50 25,399
経常費用	23,921	47	0	0	△50 23,918
海事業務費	23,166	35	-	-	△50 23,152
受託経費	-	-	-	-	-
一般管理費	749	12	0	0	761
減価償却費	5	0	0	0	5
財務費用	1,287	-	-	-	1,287
雑損	0	-	-	-	0
臨時損失	194	0	-	-	194
収益の部	29,750	61	0	0	△50 29,761
運営費交付金収益	-	8	-	-	8
海事業務収入	28,966	52	-	-	△50 28,969
受託収入	-	-	-	-	-
資産見返負債戻入	0	-	0	0	0
資産見返補助金等戻入	0	0	0	0	0
財務収益	4	0	0	0	4
雑益	779	0	-	-	779
純利益	4,348	14	0	△0	- 4,362
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-
総利益	4,348	14	0	△0	- 4,362

※1 共有建造業務において、調査受託がなかったことによる減
 ※2 経費の節減による減
 ※3 共有建造業務において、工具器具備品の購入があったことに伴う増
 ※4 共有建造業務において、支払利息が予定を下回ったことによる減
 ※5 共有建造業務において、弁理士費用の支払いがあったことによる増
 ※6 共有建造業務において、減損損失があったことによる増
 ※7 共有建造業務において、調査受託がなかったことに伴う減
 ※8 工具器具備品の除却に伴う減
 ※9 共有建造業務において、利息収入が予定を下回ったことによる減
 ※10 共有建造業務において、雑収入があったことに伴う増

資金計画(実績) (単位:百万円)

区 分	共有建造業務	技術支援業務	構造転換業務	セグメント間移転	合 計
資金支出	193,520	139	174	42	△265 193,609
業務活動による支出	2,446	47	174	42	△265 2,443
投資活動による支出	82,608	0	-	-	82,608
財務活動による支出	106,508	-	-	-	106,508
翌年度への繰越金	1,957	92	-	-	2,050
資金収入	193,520	139	174	42	△265 193,609
業務活動による収入	28,567	61	0	0	△265 28,362
運営費交付金による収入	-	8	-	-	8
受託収入	-	-	-	-	-
その他の収入	28,567	52	0	0	△265 28,354
投資活動による収入	52,964	-	-	-	52,964
財務活動による収入	107,600	-	-	-	107,600
前年度よりの繰越金	4,389	79	174	42	- 4,683

※1 共有建造業務において、資産保全管理諸費が予定を下回ったことによる減
 ※2 共有建造業務において、有価証券の取得があったことによる増
 ※3 共有建造業務において、短期借入金の返済があったことに伴う増
 ※4 共有建造業務において、調査受託がなかったことに伴う減
 ※5 共有建造業務において、有価証券の償還があったことによる増
 ※6 共有建造業務において、短期借入金の借入れがあったことによる増

【地域公共交通等勘定】

予算(計画)

Table with columns: 区分, 地域公共交通等業務, 内航海運活性化融資業務, 合計. Includes income and expenditure items like 運営費交付金, 政府出資金, etc.

[人件費の見積り] 94百万円を支出する。

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(計画)

Table with columns: 区分, 地域公共交通等業務, 内航海運活性化融資業務, 合計. Shows revenue and expense breakdown including 経常費用, 減価償却費, etc.

資金計画(計画)

Table with columns: 区分, 地域公共交通等業務, 内航海運活性化融資業務, 合計. Details cash flows such as 資金支出, 資金収入, and 繰越金.

(注1) 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。

(注2) 改正法の施行に伴い、平成27年8月26日に基礎的研究業務は廃止され、地域公共交通等業務が創設されるとともに、勘定名が基礎的研究等勘定から地域公共交通等勘定に改められた。

予算(実績)

Table with columns: 区分, 地域公共交通等業務, 内航海運活性化融資業務, 合計. Actual results for the regional public transport accounting.

※1 地域公共交通等業務において、産業投資出資金を要することがなかったことに伴う減

※2 内航海運活性化融資業務において、申込額が予定を下回ったことに伴う減

※3 内航海運活性化融資業務において、雑収入があったことによる増

※4 内航海運活性化融資業務において、申込額が予定を下回ったことによる減

※5 経費の節減による減

※6 内航海運活性化融資業務において、低位号機の職員が予定を上回ったことによる減

※7 内航海運活性化融資業務において、消費税納付額が予定を下回ったことによる減

収支計画(実績)

Table with columns: 区分, 地域公共交通等業務, 内航海運活性化融資業務, 合計. Actual revenue and expense breakdown.

※1 内航海運活性化融資業務において、融資事業諸費が予定を下回ったことによる減

※2 経費の節減による減

※3 内航海運活性化融資業務において、工具器具備品の購入があったことに伴う増

※4 内航海運活性化融資業務において、支払利息が予定を下回ったことによる減

※5 固定資産除却損があったことによる増

※6 地域公共交通等業務において、一般管理費が予定を下回ったことによる減

※7 内航海運活性化融資業務において、申込額が予定を下回ったことに伴う減

※8 地域公共交通等業務において、工具器具備品の購入があったことに伴う増

※9 利息収入が予定を上回ったことによる増

※10 内航海運活性化融資業務において、雑収入があったことによる増

資金計画(実績)

Table with columns: 区分, 地域公共交通等業務, 内航海運活性化融資業務, 合計. Actual cash flow breakdown.

※1 内航海運活性化融資業務において、申込額が予定を下回ったことによる減

※2 地域公共交通等業務において、工具器具備品の購入があったことによる増

※3 内航海運活性化融資業務において、申込額が予定を下回ったことに伴う減

【助成勘定】

予算(計画)

Table with columns: 区分, 鉄道助成業務, 債務償還業務, 勘定共通, セグメント間相殺, 合計. Budget for grant accounting.

[人件費の見積り] 375百万円を支出する。

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(計画)

Table with columns: 区分, 鉄道助成業務, 債務償還業務, 勘定共通, セグメント間相殺, 合計. Budget revenue and expense breakdown.

純利益

目的積立金取崩額

総利益

資金計画(計画)

Table with columns: 区分, 鉄道助成業務, 債務償還業務, 勘定共通, セグメント間相殺, 合計. Budget cash flow breakdown.

(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(実績)

Table with columns: 区分, 鉄道助成業務, 債務償還業務, 勘定共通, セグメント間相殺, 合計. Actual results for grant accounting.

※1 債務償還業務において、利息収入が予定を上回ったことによる増

※2 鉄道助成業務において、事業計画の変更があったことによる増

※3 経費の節減による減

※4 鉄道助成業務において、国庫補助金の返納があったことによる増

収支計画(実績)

Table with columns: 区分, 鉄道助成業務, 債務償還業務, 勘定共通, セグメント間相殺, 合計. Actual revenue and expense breakdown.

※1 経費の節減による減

※2 鉄道助成業務において、国庫補助金の返還金に伴う増

※3 債務償還業務において、利息収入が予定を上回ったことによる増

※4 鉄道助成業務において、国庫補助金の返還金による増

資金計画(実績)

Table with columns: 区分, 鉄道助成業務, 債務償還業務, 勘定共通, セグメント間相殺, 合計. Actual cash flow breakdown.

※1 債務償還業務において、有価証券の取得があったことによる増

※2 債務償還業務において、短期借入金の返済があったことによる増

※3 債務償還業務において、有価証券の償還があったことによる増

※4 債務償還業務において、短期借入金の借入れがあったことによる増

【特例業務勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
業務収入	68,478
業務外収入	6
他勘定より受入	180,375
計	248,860
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	175,755
借入金等償還	9,668
支払利息	9,606
一般管理費	1,498
人件費	546
業務外支出	1,301
他勘定へ繰入	12,006
計	210,380

[人件費の見積もり] 447百万円を支出する。
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(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	115,246
経常費用	105,639
特例業務費	102,414
一般管理費	3,185
減価償却費	41
財務費用	9,607
収益の部	131,004
特例業務収入	58,478
財務収益	72,520
雑益	6
純利益	15,758
目的積立金取崩額	-
総利益	15,758

資金計画(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	267,867
業務活動による支出	200,104
投資活動による支出	2
財務活動による支出	10,274
翌年度への繰越金	57,487
資金収入	267,867
業務活動による収入	141,004
投資活動による収入	107,855
前年度よりの繰越金	19,007

予算(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
業務収入	108,010 ※1
業務外収入	189 ※2
他勘定より受入	184,098
計	292,297
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	171,372
借入金等償還	9,668
支払利息	9,556
一般管理費	1,052 ※3
人件費	429 ※4
業務外支出	5 ※5
他勘定へ繰入	11,236
計	203,318

※1 JR九州からの繰上償還があったことによる増
※2 供託金の返還があったことによる増
※3 派遣職員人件費負担金が予定を下回ったことによる減
※4 欠員があったことによる減
※5 消費税納付額が予定を下回ったことによる減

収支計画(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	59,684
経常費用	50,024
特例業務費	48,535 ※1
一般管理費	1,455 ※2
減価償却費	34 ※3
財務費用	9,558
臨時損失	102 ※4
収益の部	95,688
特例業務収入	19,410 ※5
財務収益	72,522
雑益	32 ※6
臨時利益	3,723 ※7
純利益	36,004
目的積立金取崩額	-
総利益	36,004

※1 土地売却収入の収納時期が遅れたことによる減
※2 消費税納付額が予定を下回ったことによる減
※3 建物附属設備の購入が予定を下回ったことによる減
※4 賠償償還及払戻金があったことによる増
※5 土地売却収入の収納時期が遅れたことによる減
※6 雑収入があったことによる増
※7 北陸新幹線債務償還資金の返還があったことによる増

資金計画(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	495,269
業務活動による支出	195,423
投資活動による支出	61,126 ※1
財務活動による支出	147,669 ※2
翌年度への繰越金	91,050
資金収入	495,269
業務活動による収入	201,502 ※3
投資活動による収入	154,477 ※4
財務活動による収入	138,000 ※5
前年度よりの繰越金	1,290

※1 有価証券の取得があったことによる増
※2 短期借入金の返済があったことによる増
※3 JR九州からの繰上償還があったことによる増
※4 有価証券の償還があったことによる増
※5 短期借入金の借入れ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。

表 4 決算報告書

決 算 報 告 書

収 入

【総括表】

(単位：円)

区 分	予 算 額	決 算 額	差 額	備 考
(款)運営費交付金	281,515,000	281,515,000	0	
(款)国庫補助金	99,629,106,000	93,249,405,946	-6,379,700,054	
(款)地方公共団体建設費負担金	37,725,000,000	34,626,940,595	-3,098,059,405	
(款)地方公共団体建設費補助金	8,845,000,000	8,692,707,927	-152,292,073	
(款)政府補給金	137,000,000	137,000,000	0	
(款)政府出資金	1,000,000,000	0	-1,000,000,000	地域公共交通等勘定において、産業投資出資金を要することがなかったことに伴う減
(款)民間出えん金	0	0	0	
(款)財政融資資金借入金	54,900,000,000	51,100,000,000	-3,800,000,000	
(款)民間借入金	211,696,000,000	198,752,000,000	-12,944,000,000	
(款)鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	166,400,000,000	158,000,000,000	-8,400,000,000	
(款)業務収入	745,800,146,000	1,012,438,439,476	266,638,293,476	建設勘定において、JR九州からの貸付料一括前払いがあったことによる増
(款)受託収入	7,916,559,000	5,069,387,830	-2,847,171,170	建設勘定において、事業規模が予定を下回ったことに伴う減
(款)寄附金等収入	0	0	0	
(款)業務外収入	2,392,962,000	4,305,175,072	1,912,213,072	建設勘定において、雑収入があったことによる増
収 入 合 計	1,336,723,288,000	1,566,652,571,846	229,929,283,846	

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。

(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

(注3)「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」(平成27年法律第28号、以後「改正法」という。)

の施行に伴い、

・海事勘定においては、平成27年8月26日に技術支援業務及び構造転換業務、平成28年4月1日に高度船舶技術実用化助成業務が廃止された。

・地域公共交通等勘定においては、基礎的研究等勘定における基礎的研究業務は廃止され、地域公共交通出資等業務が創設されるとともに、勘定名が基礎的研究等勘定から地域公共交通等勘定に改められた。

決 算 報 告 書

支 出

【総括表】

(単位：円)

区 分	予 算 額	決 算 額	差 額	備 考
(項)業務経費	466,509,294,000	442,399,384,068	-24,109,909,932	
(項)受託経費	5,621,359,000	4,167,176,901	-1,454,182,099	建設勘定において、事業規模が予定を下回ったことによる減
(項)借入金等償還	749,438,384,000	749,438,384,000	0	
(項)支払利息	41,487,075,000	36,413,956,417	-5,073,118,583	建設勘定において、借入金の減があったことに伴う減
(項)一般管理費	7,252,483,000	5,596,700,450	-1,655,782,550	経費の節減による減
(項)人件費	18,962,673,000	15,827,632,940	-3,135,040,060	建設勘定において、欠員があったことによる減
(項)業務外支出	13,996,341,000	9,312,685,784	-4,683,655,216	建設勘定において、消費税納付額が予定を下回ったことによる減
支 出 合 計	1,303,267,609,000	1,263,155,920,560	-40,111,688,440	

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。

(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

(注3)「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」(平成27年法律第28号、以後「改正法」という。)

の施行に伴い、

・海事勘定においては、平成27年8月26日に技術支援業務及び構造転換業務、平成28年4月1日に高度船舶技術実用化助成業務が廃止された。

・地域公共交通等勘定においては、基礎的研究等勘定における基礎的研究業務は廃止され、地域公共交通出資等業務が創設されるとともに、勘定名が基礎的研究等勘定から地域公共交通等勘定に改められた。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (2)	財務内容の改善(円滑な資金調達と確実な貸付金の回収)		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	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 (前目標期間最終年度値等)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
内航海運活性化融資		調達する借入金を前年度以下	461億円	380億円	330億円			平成24年度末残高528億円

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							
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	評価	
4. 財務内容の改善に関する事項 (1) 資金調達 毎年度の資金計画を策定するとともに、計画的な債券発行等を通じて、資金調達コストの抑制を図る。	(2) 財務内容の改善(円滑な資金調達と確実な貸付金の回収) 資金調達に当たっては、毎年度の資金計画を策定し、資金の一元管理を通じ、短期資金及び長期資金の併用等による柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、調達コストの抑制を図る。	(2) 財務内容の改善(円滑な資金調達と確実な貸付金の回収) 資金調達に当たっては、資金計画を策定し、資金の一元管理を通じ、勘定間融通を含めた短期資金及び多様な長期資金(シンジケートローン及び財投機関債等)を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。 また、投資家層の拡大等による安定的な資金調達を目的として、投資家に対する継続的なIR活動を	<主な定量的指標> ・内航海運活性化融資業務において、調達する借入金を前年度以下 <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> 中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 1. 資金調達 資金計画の策定、資金の一元管理を通じ、短期資金及び長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行い、資金調達コストの低減を図った。 また投資家層の拡大を目的とした個別IR活動等を多数実施した。 2. 貸付金回収業務(船舶改造融資業務) 既に廃止された船舶の改造融資業務については、平成27年度も引き続き、回収計画に基づき、債権管理及び貸付金等の回収を適切に実施した(2件約107万円、平成27年度末貸付金残高1.0億	<評価と根拠> 評価: B 根拠: 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ため。 <課題と対応> ・なし	評価 B	<評価に至った理由> 今年度の以下の目標達成のため、以下の業務をそれぞれ実施。 1. 資金調達 資金計画の策定、資金の一元管理を通じ、資金調達コストの低減を図った。 また投資家層の拡大を目的とした個別IR活動等を多数実施した。 2. 貸付金回収業務(船舶改造融資業務) 既に廃止された貸付金回収業務については、平成27年度も引き続き実施し、債権管理及び貸付金等の回収を適切に実施した。 3. 内航海運活性化融資業務 平成27年度と同融資業務については、内航総連から貸付金を約定通り回収するとともに、内航総連の財務内容等を審査した上で、前年度以下の借入金の調達による新規の融資を行った。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <今後の課題>

<p>(2) 貸付金の回収 貸付金について回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務による融資を受けて内航総連が実施している内航海運暫定措置事業については、廃止の方針が決定しており、国が将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表する資金管理計画を基に、内航海運活性化融資業務において調達する借入金が前年度以下となるように貸付金の回収を適切に行う。</p> <p>(3) 運営費交付金 毎年の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。</p>	<p>船舶の改造に係る貸付金については、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務については、資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。</p>	<p>実施する。</p> <p>船舶の改造に係る貸付金については、回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務については、資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。</p>		<p>円)。</p> <p>3. 内航海運活性化融資業務 内航海運活性化融資業務については、貸付金を約定どおり回収し、内航総連の財務内容等を慎重に審査した上で、政府保証の範囲内で調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資を適切に行った。</p>		<p>特になし</p> <p><その他事項> 特になし</p>
--	--	--	--	--	--	---

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4.	短期借入金の限度額		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	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)	25年度	26年度	27年度	28年度	29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							
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	評価	
	4. 短期借入金の限度額 年度内における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、260,000百万円とする。	4. 短期借入金の限度額 平成27年度における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、260,000百万円とする。	<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> 中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 年度を通じ借入限度額内で推移した。 ピーク時借入額:149,900百万円(平成27年6月19日)	<評価と根拠> 評価: B 根拠: 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ため。 <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 年度の目標では、短期借入金の限度額は、260,000百万円としているなか、ピーク時借入額:149,900百万円(平成27年6月19日)であり、年度を通じ借入限度額内で推移した。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <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			
6. (1)、(2)	人事に関する計画		
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	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)	25年度	26年度	27年度	28年度	29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							
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	評価	
	8. その他業務運営に関する重要事項 (1) 人事に関する計画 事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、各業務の進捗に対応するべく、人員の適正配置と重点的な運用を行う。	6. その他業務運営に関する重要事項 (1) 人事に関する計画 事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、業務量が増加した繁忙部門に必要な人員を重点的に配置する等、人員の適正配置と重点的な運用を行う。	<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> 中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 現在及び将来の業務の円滑な遂行を見据えて、新卒者を採用するとともに(34名)、即戦力として期待される社会人を採用した(44名)。 また、定年退職者を引き続き雇用する再雇用制度、及び特定の事務所に勤務し定例・定型的業務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用した。 さらに、各事業の工程、事業量等を勘案の上、業務量に応じた適正な人員配置を行った。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：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ため。 <課題と対応> ・なし	評価	B
						<評価に至った理由> 年度の目標達成のため、現在及び将来の業務の円滑な遂行を見据えて、新卒者(34名)を採用するとともに、社会人(44名)を採用し、また、定年退職者を引き続き雇用する再雇用制度、及び特定の事務所に勤務し定例・定型的業務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用している。 さらに、各事業の工程、事業量等を勘案の上、業務量に応じた適正な人員配置を行っている。 以上であることを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてBとしたもの。 <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