

評価書様式

様式 1-1-1 中期目標管理法 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29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 石原課長、総務課企画室 近藤室長、交通支援課 片山課長
評価点検部局	政策統括官	担当課、責任者	政策評価官 日向政策評価官
主務大臣			
法人所管部局		担当課、責任者	
評価点検部局		担当課、責任者	

3. 評価の実施に関する事項
<ul style="list-style-type: none"> 平成30年6月26日～28日：外部有識者4名から意見聴取を実施。 同年7月18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。

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	B	B	
評価に至った理由	項目別評価は一部にA評価やC評価があるものの、全般的にはB評価が大多数を占めており、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	整備新幹線整備事業については、改善を要すると考えられること点があることからC評価としたが、その他の項目についてはA評価又はB評価としており、法人全体としては、概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、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	特に全体の評価に影響を与える事象はなかった。

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	整備新幹線整備事業については、現在建設している整備新幹線の一部（九州・北陸）について、事業費の増加が見込まれており、関係者間で定期的に進捗会議等を開催し十分な情報共有を行うことなど、関係者が一体となって、コスト削減・抑制、工程管理の徹底を図っていくことや、地元自治体や観光関係者等の関係者と協議・調整を行い、地域の特性を踏まえた駅的设计に努めていくことが必要。
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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道建設事業について、事業費の徹底した管理が重要。このためには、リスクを洗い出して機構全体で共有し改善につなげる努力が必要。 ・ 鉄道建設事業について、関係者への適時適切な説明と連携が必要。会議体等での情報共有・連携や、国民に対する積極的な情報発信も必要。
その他特記事項	<p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 整備新幹線整備事業については、機構の最重要事業の一つを期待通りに達成した。 ・ 整備新幹線整備事業については、当年度の3つの取り組みの内、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）では、認可時には想定外であったコストが上乗せされたが、それはかなりの金額であり、その評価については慎重な対応が必要である。 ・ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取り組みに対する技術協力については、当年度は、海外への専門家派遣数がインド高速鉄道プロジェクト関連での専門家の派遣数が1.5倍と激増する一方、国内への研修員も例年比で3倍以上も受け入れており、高く評価できる。 ・ 船舶共有建造業務における財務内容の改善については、未収金の発生防止と繰越欠損金の縮減に成果を上げたことは評価できる。

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	B	C	1. (1)①	
都市鉄道利便増進事業等	B	B	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	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	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	B	A	1. (1)⑤	
鉄道施設の貸付・譲渡の業務等	A	B	B	B	B	1. (2)	
鉄道助成業務	A	B	B	B	B	1. (3)	
中央新幹線建設資金貸付等業務				B	B	1. (4)	
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	B	B	1. (5)①	
船舶建造等における技術支援	A	B	B	B	B	1. (5)②	
船舶共有建造業務における財務内容の改善	S	A	A	A	A	1. (5)③	
地域公共交通出資等業務			B	B	B	1. (6)	
年金費用等の支払及び資産処分 の円滑な実施等	A	B	B	B	B	1. (7)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	B	B	1. (7)②	

※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	B	B	2. (1)	
経費・事業費の削減	A	B	B	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	B	B	2. (3)	
資産の有効活用	A	B	B	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	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	B	B	3. (2)	
短期借入金の限度額	A	B	B	B	B	4.	
VIII. その他業務運営に関する重要事項							
内部統制の充実・強化	C	B	B	B	B	5. (1)①	
情報セキュリティ対策の推進				B	B	5. (1)②	
情報公開の推進				B	B	5. (1)③	
環境への配慮				B	B	5. (1)④	
人事に関する計画	A	B	B	B	B	5. (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		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	782,555,777	676,331,212
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
									経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
									従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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 機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する	(1) 鉄道建設等業務 機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的	(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> 建設中の新幹線の各線区について、工事完成予定時期を踏まえ、事業の着実な進捗を図った。北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、用地取得を進めるとともに、工事实施に向けた準備及びトンネルの路盤工事を着実に推進した。北陸新幹線(金沢・敦賀間)及び九州新幹線(武雄温泉・長崎間)については、用地取得を進めるととも	<評定と根拠> 評定：C 根拠：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)については、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した。一方で、社会経済情勢等の変化に伴う建設コストの上昇や労働者不足等の工事实施を取り巻く不確定要素が増している状況	評定 C <評定に至った理由> 平成29年度末時点において、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、用地取得率：6%、土木工事の着手率：58%、北陸新幹線(金沢・敦賀間)については、用地取得率：98%、土木工事の着手率：100%、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)については、用地取得率：99%、土木工事の着手率：100%となっており、完成・開業に向け各線区とも進捗が図られている。 一方、建設中の3線において、社会経済情勢等の変化に伴い、建設資材の需給逼迫などによる建設コストの上昇や関係者との協議等による、事業費の増加が見込まれていることについては、神奈川東部方面線の反省を踏まえた工程・コスト管理を徹底する仕組み(会議体の設置等)が不十分であった点

<p>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、新幹線の建設に係る進捗状況について、公表する。</p>	<p>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的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・</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>北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、用地取得を進めるとともに、工事实施に向けた準備及びトンネルの路盤工事を着実に推進する。</p> <p>北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九</p>		<p>に、トンネル、橋りょう、高架橋等の路盤工事を着実に推進した。</p> <p>また、整備新幹線の工事の進捗状況をホームページで公表した。</p>	<p>下、機構としてはコスト削減や事業費管理等に努めていたものの、国土交通省・地方公共団体・営業主体等との会議体の設置等の関係者との連携のための措置は講じていなかった。</p> <p><課題と対応></p> <p>社会情勢等の変化に伴う建設コストの上昇や労働力不足等工事の進捗に影響する不確定要素について、関係者間で十分な情報共有を行うことにより、着実に事業を進めていく。</p> <p>現在整備中の3線区については、平成27年1月の政府・与党申合せにおいて、沿線地方公共団体の最大限の取組みを前提に、完成・開業時期の前倒しを図ることとされていることから、用地取得の早期完了、トンネル掘削土の受入れ地の確保などの課題について、沿線地方公共団体及び関係者との調整を進め対応していく。</p> <p>また、過去の事故を踏まえ、事故防止の啓発活動を行い、着実に事業を進めていく。</p>	<p>は、改善策を講じる必要がある。このため、工程管理に加え、更なる増嵩を発生させないよう厳格なコスト管理が必要であり、関係者間で定期的に進捗会議等を開催し十分な情報共有を行うことなどにより、関係者が一体となって、コスト削減・抑制、工程管理徹底のための改善をすべきである。</p> <p>また、北海道新幹線の新函館北斗駅については、開業後にホーム上で利用者の滞留が発生することが判明するなど利用者目線にたった設計という面において十分ではなかった点が認められる。このため、地元自治体のみならず、インバウンドの増加を踏まえた観光関係者等を含め、より多くの関係者と協議・調整を行い、地域の特性を踏まえた駅の設計に努めていくべきである。</p> <p>以上のことから、改善を要すると考えられるとして、C評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>関係者間で定期的に進捗会議等を開催し十分な情報共有を行い、建設資材の需給の逼迫やトンネル発生土の受入地確保など、関係者が一体となって課題の早期調整に努め、コスト削減・抑制、工程管理の徹底を図っていく。</p> <p>地元自治体や観光関係者等の関係者と協議・調整を行い、地域の特性を踏まえた駅の設計に努めていく。</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"> ・年度計画を着実に実施している。 ・機構の最重要事業の一つを期待通りに達成した。 ・当年度の3つの取り組みの内、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）では、認可時には想定外であったコストが上乗せされたが、それはかなりの金額であり、その評価については慎重な対応が必要である。 ・新函館北斗駅の設計にあたっては、昨今のインバウンド需要を予測して対応する余地はなかったのか。事業費上振れのうち関係機関との協議による増については、公共事業全体に共通する構造的要因もあると思うが、都市部の鉄道建設の知見や、過去のデータを活かして協議に臨むなど、工夫の余地があったのではないかと考える。また、今後の改善における国の関与については、国から分離して施策を実施するという独法の意義にも留意しつつ進めるべきと考える。
---	--	---	--	--	--	--

	<p>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>州新幹線(武雄温泉・長崎間)については、用地取得を進めるとともに、トンネル、橋りょう、高架橋等の路盤工事を着実に推進する。</p> <p>また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページで公表する。</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) 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 ・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		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	782,555,777	676,331,212
										決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
										経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
										経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
										行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
										従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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	評価	
<p>(1) 鉄道建設等業務</p> <p>機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ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>②都市鉄道利便増進事業等</p> <p>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、受益に応じた施設使用料にて営業する公設民営の考え方に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>②都市鉄道利便増進事業等</p> <p>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、開業時期及び建設費の変更を踏まえ、関係機関との連携・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)、羽沢トンネル、新横浜トンネル等の工事を着実に推進する。</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との連携・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><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>1. 神奈川東部方面線</p> <p>相鉄・JR直通線区間については、開削区間の構築工事、軌道、電気及び機械工事や駅舎の建築工事を進める等路盤及び設備工事の着実な進捗を図った。相鉄・東急直通線区間については、用地取得及び関係機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を着実に進捗を図った。</p> <p>2. 民鉄線</p> <p>小田急小田原線については、平成25年3月に急行線部の供用が開始されているが、この度東北沢・世田谷代田間の緩行線部の工事が完成し、平成30年3月2日に施設等の譲渡を行い、翌3日から施設の供用が開始された。これにより、事業区間全体(東北沢・和泉多摩川間)の複々線化が完成したことになり、平成30年度末の事業完了に向け、着実に推進を図った。</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考えられるため。</p> <p><課題と対応></p> <p>1. 神奈川東部方面線</p> <p>平成28年度に見直された新たな開業時期・事業費を遵守するように工程の管理に努めるとともに、一日も早い開業を目指し、コスト削減に最大限努力を払いつつ事業を着実に推進した。</p> <p>また、過去の事故を踏まえ、事故防止の啓発活動を行い、着実に事業を進めていく。</p> <p>2. 民鉄線</p> <p>小田急小田原線については、平成29年度中の複々線化完成を達成するとともに、平成30年度末の事業完了に向け事業を着実に推進した。</p>	<p>評定</p> <p>B</p> <p><評定に至った理由></p> <p>平成28年度に見直された新たな開業時期・事業費を遵守するように工程の管理等に努め、事業を着実に推進した。平成29年度は相鉄・JR直通線区間において開削区間の構築工事、軌道、電気及び機械工事や羽沢駅駅舎の建築工事を進めるとともに、相鉄・東急直通線区間において用地取得及び関係機関との協議、トンネル構築工事や開削駅工事を進めているなど、事業を着実に進めた。</p> <p>また、民鉄線の小田急小田原線の大改良工事については、東北沢・世田谷代田間の緩行線部の工事が完成し、平成30年3月2日に施設等の譲渡を行い、翌3日から施設の供用が開始された。これにより、事業区間全体(東北沢・和泉多摩川間)の複々線化を供用開始することにより、会社による大幅な運行本数の増加等のダイヤ改正につながっており、事業の最終年度である平成30年度末の事業完了に向け、事業の着実な推進を図っている。</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評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>今後も、新たな第4期中期目標のもと、完成予定時期を踏まえ、工程・事業費の管理を徹底しつつ、事業を適切に進めることが必要。</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"> ・神奈川東部方面線については、開業時期及び建設費の変更があったが、変更後の年度計画としては着実に実施している。 ・新技術を駆使した事業推進への取り組みは評価できる。 	

<p>①工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗 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		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	782,555,777	676,331,212
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
									経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
									従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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	評価	
<p>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</p> <p>機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への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に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縮減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。</p>	<p>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</p> <p>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縮減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。</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</p>	<p>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</p> <p>受託工事各線について、所定の工期内で完成できるように着実な進捗を図る。</p> <p>特に、えちぜん鉄道については、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・調整を図りながら、工事を着実に推進する。</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><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>[受託業務]</p> <p>1. えちぜん鉄道 連続立体交差事業に伴う計画線について、土木構造物を完成させるとともに、設備工事（建築、電気及び軌道工事）の着実な進捗を図った。</p> <p>2. 中央新幹線 建設工事について、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>3. 鉄道整備計画に関する調査 平成29年度は、鉄道事業者及び地方公共団体からの要請のあった2件の鉄道整備の計画に関する調査を実施した。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援]</p> <p>鉄道事業者、地方公共団体からの要請を踏まえ、「鉄道ホームドクター制度」を通じ、鉄道施設の補修等に関わる資料提供、アドバイス等の技術支援を行った。</p> <p>また、鉄道事業者、地方公共団体からの要請に応じ、「交通計画支援システム（GRAPE）」を活用した分析及び資料を提供するとともに、鉄道助成等の情報及び資料を提供した。</p> <p>さらに、機構が主催する「地方鉄道支援に関する情報交換会」及び鉄道協会等が主催する各種会</p>	<p><評定と根拠></p> <p>[受託業務]</p> <p>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考えられるため。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援]</p> <p>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考えられるため。</p> <p><課題と対応></p> <p>[受託業務]</p> <p>社会情勢等の変化に伴う建設コストの上昇や労働力不足等工事の進捗に影響する不確定要素について、関係者間で十分な情報共有を行うことにより、着実に事業を進めていく。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援]</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>受託業務については、えちぜん鉄道の連続立体交差事業に伴う計画線の土木構造物を予定どおり完成させるとともに、設備工事（建築、電気及び軌道工事）の着実な進捗を図るほか、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、事業を着実に推進した。</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、「鉄道ホームドクター制度」を通じ、鉄道施設の補修等に関わる資料提供、アドバイス等の技術的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するなど、合計19件の支援を実施した。</p> <p>さらに、機構が主催する「地方鉄道支援に関する情報交換会」及び鉄道協会等が主催する各種会議（合計24件）において、支援事業の取組み状況等の情報交換や機構の技術的支援の情報発信を行い、鉄道ホームドクター制度の一層の利用促進を図った。</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評定とした。</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"> ・年度計画を着実に実施している。 ・着実な受託業務の達成を得ている。 ・目標通りの成果を上げた。 	

	<p>復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。</p> <p>また、機構がこれまで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>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、地域鉄道に係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>		<p>議において、支援事業の取組み状況などの情報交換や機構の技術的支援の情報発信を実施し、鉄道ホームドクター制度の一層の利用促進を図った。</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. (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		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	782,555,777	676,331,212
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
									経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
									従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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	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に建設するため、以下の取組み	④鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み	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ているかどうか等。	<主要な業務実績> [品質の向上] 鉄道建設に係る技術基準類の制定・改定作業（4件）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引き続き計画・実施した。業務に関連する資格取	<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考えられるため。 [技術開発の推進] 評価：A 根拠：中期計画における所期の目標を達成している	評価 B <評価に至った理由> 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・改定がすんだものは、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引き続き計画・実施するほか、業務に関連する資格取得の促進を図っている。 また、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、技術開発の推進に努めた。平成29年度は、新たに5件のテーマに取り組むとともに、平成28年度からの継続テーマと合わせて23件の技術開発を計画的に実	

<p>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り組み等を通じて、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に努める。</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、その発表会等を通じて公表していく。</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「コンクリート鉄道橋支保部設計・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開発を推進する。また、その成果の一層</p>		<p>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] 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。</p> <p>平成29年度は、新たに5件のテーマに取り組むとともに、平成28年度からの継続テーマと合わせて23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、土木学会技術賞をはじめ様々な賞を受賞した。</p> <p>[開発成果の公表] 鉄道分野を中心とした技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、学会の技術基準類（土木学会トンネル標準示方書）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。これらの論文発表・投稿のうち、6件（うち英文</p>	<p>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たため。</p> <p>[開発成果の公表] 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考えられるため。</p> <p>[鉄道建設コストの削減] 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考えられるため。</p> <p>[工事関係事故防止活動の推進] 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考えられるため。</p> <p><課題と対応> [工事関係事故防止活動の推進] 平成29年度に事故が多発したこと及び平成30年度の工事内容を考慮し、事故状況の分析等を反映した事故防止重点実施項目を本社事故防止委員会で決定し、それに基づき各工区の事故防止具体策を策定するよう受注者に対し指示をした。</p> <p>特に重大事故につながる以下の項目について事故防止具体策を策定することで、死亡事故をはじめとした重大事故防止に関する安全意識の向上を図る。</p> <p>①作業手順書の確認・徹底 ②重機作業に対する安全教育の徹底 ③工事現場内の不安全行動の排除の徹底 また、第三者事故を引き</p>	<p>施した。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（Ⅱグループ）や日本鉄道電気技術協会の鉄道電気技術賞など3件について賞を受賞していることは大いに評価できる。</p> <p>この他、機構は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、各種学会等へ論文発表・投稿により61件の開発成果を公表し、これらの論文発表・投稿のうち、4件については学会等から各種の賞を授与されるなど、評価できる。</p> <p>また、コスト構造改善策を実行し、平成29年度の総合コスト改善額は約196億円、改善率は約5.8%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ている。</p> <p>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ている。</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評定とした。</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> (外部有識者からの意見) ・年度計画を着実に実施している。 ・技術開発においては、設計施工に関わる実務への実装までを達成しているものも複数あり、品質確保とコスト削減の両者を備えたものがある。 ・機構の開発した技術が土木学会等の公的機関より高く評価されて受賞に至ったことは、極めて喜ばしいことである。</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>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</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て、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>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</p>	<p>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。</p> <p>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て、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>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</p>		<p>1 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、3 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 29 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 29 年度の総合コスト改善額(注 1) は約 196 億円、総合コスト改善率(注 2) は約 5.8%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 29 年度のコスト構造改善の実施状況等をホームページで図を用いた具体的事例として示し、国民にわかりやすい形で公表した。</p> <p>このほか、「コスト構造改善プロジェクトチーム会議」を開催し(平成 30 年 2 月)、現在各地方機関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、実施状況の検証を行うことにより、更なるコスト構造改善施策の実施に努めた。</p> <p>(注 1)「総合コスト改善額」とは、平成 19 年度における標準的な公共事業のコストを基準として算出した工事コスト改善額、ライフサイクルコスト(将来の維持管理費)の改善額及び社会的コスト(Co2 排出低減量の貨幣換算)の改善額の合計</p> <p>(注 2)「総合コスト改善率」とは、(工事コスト改善額+ライフサイクルコストの改善額+社会的コ</p>	<p>起こす恐れのあるトンネル工事及び桁架設については、以下の項目を含む事故防止具体策を策定することで、事故防止に関する安全意識の向上を図る。</p> <p>(1) トンネル工事</p> <p>①地形・地質・地下水等地上山条件の確認</p> <p>②掘削・覆工等設計及び施工計画の内容の確認</p> <p>③施工管理の徹底</p> <p>(2) 桁架設工事</p> <p>①施工計画</p> <p>②異常天候時の対処方法</p> <p>③クレーン等架設機器の点検整備</p> <p>④仮置き時の転倒防止対策</p>	
---	--	---	--	--	---	--

<p>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>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>ストの改善額) / (発注工事費+工事コスト改善額)</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」(委員長：副理事長)において平成29年度の重点実施項目を設定するとともに、各地方機関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、各地方機関を対象とした本社幹部職員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、これらを各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の安全意識の向上を図った。</p> <p>このほか、事故対策本部設置・運営訓練を実施した。</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. (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		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	782,555,777	676,331,212
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
									経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
									従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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	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携を図りながら、海外の鉄道関係者に対	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経験を活用して、専門家派遣、各国の要人や	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、海外鉄道プロジェクトへの技術協力を実施する。	<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> 国土交通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積極的に協力した。 専門家派遣及び研修員等受入れについては、現行、国内業務の遂行に支障のない範囲で行うこととされているが、専門家派遣等については、例年より多くの要望を受けたことから、平成29年度	<評価と根拠> 評価：A 根拠：専門家派遣及び研修員等の受入れについては、現行、国内業務の遂行に支障のない範囲で行うこととされているところ、例年よりも多く寄せられた要望に応えるべく、可能な限り積極的に対応した。その結果、特に研修員等の受入数は例年を大きく上回った。また特に、インド高速鉄道プロジェクトについて、各専門家が、より効率的な	評価	A
<評価に至った理由> 機構は、国土交通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積極的に協力した。 平成29年度の専門家派遣の実績は9か国、計52名（前年度46名）となっており、例年（平成25年度～平成28年度）に比べて増加した。 専門家派遣については、整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業の整備が最盛期を迎えつつあり、要員事情が厳しい中、海外の鉄道プロジェクトを支援する観点から、可能な範囲で最大限に対応した。特に、新幹線システムの海外展開として初めての国家的なプロジェクトであるインド高速鉄道プロジェクトについては、詳細設計業務を受注した日本コンサルタンツへの職員派遣をはじめとして、累計で27名の職員を専門家として派遣した。各専							

<p>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行う。</p>	<p>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交流等を実施する。</p>	<p>特に、インド高速鉄道計画（ムンバイ・アーメダバード間）は国家的な円借款案件として計画が具体化しており、最重要案件と位置付け、技術協力に取り組む。</p> <p>その他、スウェーデン高速鉄道計画、タイ高速鉄道計画等、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>は、国内の鉄道建設業務がそれぞれ開業に向け非常に厳しい工程管理を求められている中、多岐にわたる関係機関との調整及びそれらの制限に伴う派遣の受入れに係る調整に多くの工夫と労力を要した。これらの積極的な調整の結果、平成29年度の実績は、専門家派遣は9か国、計52名（前年度46名）、研修員等受入は26か国、計333名（前年度67名）と、例年を大きく上回った。</p> <p>このうち、専門家派遣については、整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業の整備が最盛期を迎え、要員事情が厳しい中、インド高速鉄道プロジェクトをはじめとした海外プロジェクトへの支援のため、例年と比較して多くの専門家を派遣した。</p> <p>特に、新幹線システムの海外展開として初めての国家的なプロジェクトであるインド高速鉄道プロジェクトについては、調査設計及び契約業務が本格化する中で、各専門家は、各自の高速鉄道に係る専門性を活かし、単に求められた業務を行うだけでなくとどまらず、詳細設計に係る技術指導や調査業務の現地指導等に主体的に取り組むなど、海外プロジェクト特有の困難な条件下において確実な事業進捗に貢献した。</p> <p>また、研修員等の受入れについては、例年と比較し、非常に多くの研修員等を受入れ、建設現場の視察対応や、鉄道に関</p>	<p>工事計画の提案等を率先して行うなど、単に求められた業務を行うだけでなくとどまらず、主体的に取り組むことにより、確実な事業の進捗に貢献している。以上のことから、中期計画における所期の目標を上回る成果を得られていると考えられるため。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> なし 	<p>門家は、詳細設計に係る技術指導や調査業務の現地指導等について、単に技術協力の相手方から求められた業務のみならず、効率的な工事計画の提案を率先して行うなど、主体的に取り組み、事業の着実な進捗に貢献した。各専門家の貢献については、相手国の事業主体であるインド高速鉄道公社からも高く評価されているところである。</p> <p>また、平成29年度の研修員等の受入れの実績は26か国、計333名（前年度67名）となっており、例年（平成25年度～平成28年度）に比べて大幅に増加した。</p> <p>研修員等の受入れについては、インド高速鉄道関係者（計118名）やタイ運輸省等の要人（計8名）など、我が国鉄道技術の海外展開を推進している国等の関係者や要人等を中心として、非常に多くの研修員等を積極的に受け入れ、鉄道の建設現場の視察対応や、鉄道に関する講義を行った。受入れの大幅な増加に伴い、視察や講義に対するニーズが多様化したものの、それぞれのニーズに丁寧に対応し、研修員等の我が国鉄道技術への理解の促進に貢献した。</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。</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"> インド高速鉄道計画への積極的な技術支援は高く評価できる。 当年度は、海外への専門家派遣数がインド高速鉄道プロジェクト関連での専門家の派遣数が1.5倍と激増する一方、国内への研修員も例年比で3倍以上も受け入れており、高く評価できる。 できる範囲で協力を行うこととされているなかで、研修員受入数が前年度比331%と大幅に増加し、相手方の要望に応えたのならば、S評価でも良いと考える。
---	--	---	--	---	---	---

				<p>する講義を行った。研修員等の受入数の大幅な増加に伴い、視察のニーズが多様化した。それに丁寧に対応することで、視察に訪れた各国関係者に感謝されており、海外展開に向けた日本の鉄道技術の理解促進に貢献した。</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. (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13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		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	782,555,777	676,331,212
									決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
									経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
									経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
									行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
									従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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	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定する貸付期	(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28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29年度の要回収額を全額回収した。 鉄道事業者に対し譲渡を行った鉄道施設の譲渡代金について、平成29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28年度決算終了後ヒアリング等により経	<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考えられるため。 <課題と対応> ・なし	評価	B
<評価に至った理由> 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とともに、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。							

<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>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。</p> <p>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>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>営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。</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JR貨物に対して交付した。</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"> ・年度計画を着実に実施している。 ・目標通りの成果を上げた。
--	---	--	--	--	--	--

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. (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		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	
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	(実績) 2回開催	(実績) 2回開催		予算額(千円)	613,656,242	589,300,286	533,034,255	1,994,877,091	1,729,469,329
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	(実績) 14回開催	(実績) 14回開催		決算額(千円)	611,153,268	587,019,504	526,763,460	1,989,761,019	1,731,315,418
									経常費用(千円)	644,087,824	622,765,967	563,498,738	515,507,742	244,377,289
									経常利益(千円)	Δ58,604,503	Δ60,894,601	Δ63,264,708	Δ55,305,216	Δ42,131,864
									行政サービス実施コスト(千円)	148,575,015	160,051,914	160,332,442	154,498,843	148,481,367
									従事人員数	45	45	45	45	34

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	評価	
(2) 鉄道助成業務 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	(3) 鉄道助成業務 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	(3) 鉄道助成業務	<主な定量的指標> 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)、職員研修の実施(10回以上)、債権回収・債務償還の実施(約定期日及び金額の延滞)	<主要な業務実績> 鉄道助成に係る勘定間繰入・繰戻及び補助金交付・受入については、全ての受払いについて適正に執行した。 業務の充実強化については、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」(委員長:杉山雅洋、早稲田大学名誉教授)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。	<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考えられるため。 <課題と対応> ・なし	評価 B	<評価に至った理由> 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付・受入については、全ての受払いについて、国の補助金受入から給付まで7業務日以内、支払請求から支払まで30日以内を実施しており、適正に執行している。 また、「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ているほか、職員研修を14回開催するとともに、助成活動の理解促進、助成対象事業の効果的な実施のための情報提供や、法令遵守の周知による補助金の不正受給・不正使用の防止の徹底を図っている。 さらに、新幹線譲渡代金等の約定等に基づく回収及び債務の償還を確実にしている。

<p>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>② 助成制度に関する</p>	<p>適正かつ効率的に実施していく。</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>また、助成制度に</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>なし）。</p> <p><その他の指標> ・設定なし</p> <p><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。</p>	<p>審査ノウハウの継承と職員のスキルアップのため、職員研修等を開催するとともに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・分析を実施した。</p> <p>補助金の不正受給・不正使用の防止を徹底するため、法令遵守とともに、不正受給・不正使用を行った場合の措置について改めて周知した。補助金等審査マニュアルに基づく審査業務を厳正に実施した。</p> <p>債権の回収については、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・特例業務勘定債務についても確実に償還した。</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評価とした。</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> （外部有識者からの意見） ・年度計画を着実に実施している。 ・目標通りの成果を上げた。</p>
--	--	---	--	--	--	---

<p>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>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>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>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>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（回収見込額724億円）、無利子貸付資金（回収見込額297億円）について、約定等に基づく確実な回収を図る。</p>				
---	---	---	--	--	--	--

特になし。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (4)	中央新幹線建設資金貸付等業務		
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）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	

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）	613,656,242	589,300,286	533,034,255	1,994,877,091	1,729,469,329
									決算額（千円）	611,153,268	587,019,504	526,763,460	1,989,761,019	1,731,315,418
									経常費用（千円）	644,087,824	622,765,967	563,498,738	515,507,742	244,377,289
									経常利益（千円）	△58,604,503	△60,894,601	△63,264,708	△55,305,216	△42,131,864
									行政サービス実施コスト（千円）	148,575,015	160,051,914	160,332,442	154,498,843	148,481,367
									従事人員数	45	45	45	45	34

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

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	評価	
(3) 中央新幹線建設資金貸付等業務 平成28年8月2日に閣議決定された、「未来への投資を実現する経済対策」等も踏まえ、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1項第4号の規定に基づき、中央新幹線の速やかな建設を図るため、財政融資資金を借り入れ、	(4) 中央新幹線建設資金貸付等業務 平成28年8月2日に閣議決定された、「未来への投資を実現する経済対策」等も踏まえ、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11条第1項第4号の規定に基づき、中央新幹線の速やかな建設を図るため、	(4) 中央新幹線建設資金貸付等業務 財政融資資金を借り入れ、中央新幹線の建設主体である東海旅客鉄道株式会社に対し、当該建設に要する費用に充てる資金のうち1.5兆円を上限とする貸付けを行う。	<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> 中央新幹線の建設に係る財政融資資金を借り入れ、中央新幹線の建設主体であるJR東海に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部として、1.5兆円の貸付けを実施した。 また、本業務の実施に当たっては、貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性の確認を行う必要があることから、建設主体の財務状況及び貸付けを行った事業の進捗状況を確認し、約	<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考えられるため。 <課題と対応> ・なし	評価 B	<評価に至った理由> 中央新幹線の建設に係る財政融資資金の借入れ及び貸付けについては、全て適正に執行したことや適切にモニタリングを行っていることを踏まえ、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) ・年度計画を着実に実施している。 ・目標通りの成果を上げた。

<p>中央新幹線に係る全国新幹線鉄道整備法(昭和45年法律第71号)第6条第1項に規定する建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付ける。</p> <p>本業務を行うに当たっては、貸付けを行った事業の進捗状況、建設主体の財務状況等を把握しつつ、貸付利息の確実な回収を図る。</p>	<p>財政融資資金を借り入れ、中央新幹線に係る全国新幹線鉄道整備法(昭和45年法律第71号)第6条第1項に規定する建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部の貸付けを行う。</p> <p>本業務を行うに当たっては、貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性の確認を行う必要があることから、貸付けを行った事業の進捗状況、建設主体の財務状況等を毎年度把握する。これにより、債権の確実な保全及び約定等に沿った回収を行う。</p>	<p>本業務を行うに当たっては、貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確保する必要があることから、貸付けを行った事業の進捗状況、建設主体の財務状況等を把握する。</p>		<p>定に沿った貸付利息の確実な回収を実施した。</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. (5) ①	船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進		
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		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	
政策効果のより高い船舶の建造隻数比率	90%以上	—	100%	100%	100%	94%	100%		予算額（千円）	79,896,018	82,553,130	113,230,064	54,355,974	49,024,381
									決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	41,096,969	46,985,952
									経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	24,798,273	24,127,507
									経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	4,520,647	4,146,310
									行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461	△4,356,084	△5,032,449	△4,118,024
									従事人員数	55	55	55	54	54

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	評価	
<p>(4) 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、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 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。 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</p>	<p>(5) 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。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 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。 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</p>	<p>(5) 船舶共有建造等業務</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 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。 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</p>	<p><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</p> <p><その他の指標> ・設定なし</p> <p><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。</p>	<p><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29年度に建造決定した船舶は、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)等の数値目標対象船舶)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><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考えられるため。</p> <p><課題と対応> 船舶共有建造制度についてオペレーター、オーナーへの訪問など様々な機会を捉えて周知するとともに、国内海運政策の実現に寄与するため、政策課題や事業者ニーズに対応した制度改善を図っていく。 これにより、社会経済状況の変化に対応しつつ、政策効果のより高い船舶の建造を行うとともに、多様な政策要件の船舶建造にも対応していく。</p>	<p>評価 B</p> <p><評価に至った理由> 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。 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ことからB評価とした。</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> (外部有識者からの意見) ・年度計画を着実に実施している。 ・政策効果の高い船舶等の建造隻数比率が100%に達しており、所期の目標を達していると評価できる。</p>	

<p>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>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）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>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）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>				
---	--	---	--	--	--	--

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) 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 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		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）	79,896,018	82,553,130	113,230,064	54,355,974	49,024,381
									決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	41,096,969	46,985,952
									経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	24,798,273	24,127,507
									経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	4,520,647	4,146,310
									行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461	△4,356,084	△5,032,449	△4,118,024
									従事人員数	55	55	55	54	54

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 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成、蓄積を図り技術力の向上を目指す。	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り配慮した船舶の建造に資するため、計画・設計・建造の	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	<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> 機構では、より良質な船舶の建造に資するため、共有船舶に対して計画・設計・建造・就航後の各段階で技術支援を行っており、平成29年度は、貨物船13隻と旅客船6隻が竣工した。 当該支援の実施に当たっては、船舶の品質をより確実に確保するための取組みとして、PDCA	<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考えられるため。 <課題と対応> ・なし	評定 B <評定に至った理由> 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。平成29年度は、当該支援の実施により、鹿児島県十島村の「フェリーとしま2」、山口県下関市の「蓋井丸」が竣工したほか、先進二酸化炭素低減化船については、平成29年度に開催されたシップ・オブ・ザ・イヤー2016において、「フェリーしまんと」（平成28年度竣工）が大型客船部門賞を受賞するとともに、カーボン繊維強化プラスチック製のプロペラの採用等により、大幅なCO ₂ 低減を実現した石灰石専用運搬船「鉦翔丸」が竣工した。調査について、平成29年度には「内航船におけるスクラバー設置の試設計に

	<p>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>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>サイクルによるリスク管理を取り入れ、より体系的な業務改善を図っており、平成29年度は、船舶の性能予測精度向上、過去のトラブル事例のデータベース化及び当該データベースを活用したトラブルの未然防止、建造進捗状況や工事監督結果の共有事業者への通知に関する取組みを開始した。</p> <p>技術支援の中でも、特に、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については、航路調査及び基本仕様策定等の建造の初期段階からの支援が必要とされている。平成29年度は、当該支援の実施により鹿児島県十島村の「フェリーとしま2」及び山口県下関市の「蓋井丸」が竣工した。</p> <p>先進二酸化炭素低減化船については、平成29年度に開催されたシップ・オブ・ザ・イヤー2016において、「フェリーしまんと」（平成28年度竣工）が大型客船部門賞を受賞するとともに、カーボン繊維強化プラスチック製のプロペラの採用等により、大幅なCO2低減を実現した石灰石専用運搬船「鉦翔丸」が竣工した。</p> <p>また、機構の建造船舶のうち、政策効果がより高いと認められる船舶については金利低減措置を実施しており、建造される船舶が政策課題に適合したものであることを確保するため、必要に応じて技術基準を設け、申込み船の審査を行って</p>		<p>関する調査」など3件実施した。</p> <p>また、平成29年は、船舶の性能予測精度向上、過去のトラブル事例のデータベース化及び当該データベースを活用したトラブルの未然防止、建造進捗状況や工事監督結果の共有事業者への通知に関する取組みを開始し技術支援の充実を図った。</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評定とした。</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> (外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年度計画を着実に実施している。 ・計画・設計・建造・就航後の各段階でのきめの細かな技術支援、貨物船13隻と旅客船6隻について行い、スーパーエコシップへの重点支援を行うなど、目標通りの成果を上げた。
--	---	--	--	---	--	--

				<p>る。平成29年度は、船員の労働負担軽減・居住環境向上を目的として平成30年度より金利低減措置を実施する「労働環境改善船」について、搭載設備等を規定する労働環境改善船基準を策定した。</p> <p>さらに、新技術や条約改正による内航海運への影響に関する知見を共有船主等へ提供すること及び共有建造制度の改善を図ることにより優れた内航船の建造を促進するため、また、機構自身の技術水準を高め、より適切な技術支援を実施して船舶の性能・品質を確保するため、技術調査を実施しており、平成29年度は「内航船におけるスクラパー設置の試設計に関する調査」、「内航船におけるIoT関連技術導入に関するフィジビリティスタディ」及び「人と環境に優しい船の基本設計に関する調査研究」の3件を実施した。</p> <p>これらの技術調査の結果や機構の技術支援に関する取組み等について、全国5か所において開催した「内航船舶技術支援セミナー」やホームページ等を通じて幅広く情報提供を行った。</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. (5) ③	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1項7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	

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%	0.13%	0%		予算額（千円）	79,896,018	82,553,130	113,230,064	54,355,974	49,024,381
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	8億円	4億円		決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	41,096,969	46,985,952
									経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	24,798,273	24,127,507
									経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	4,520,647	4,146,310
									行政サービス実施コスト（千円）	Δ2,034,114	Δ6,470,461	Δ4,356,084	Δ5,032,449	Δ4,118,024
									従事人員数	55	55	55	54	54

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	評価	
<p>④ 船舶共有建造業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、中期目標期間における未収発生率を1.</p>	<p>④ 船舶共有建造業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、中期目標の期間における未収発生率</p>	<p>③ 船舶共有建造業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>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><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・中期目標期間における未収発生率 ・中期目標期間終了時の未収金残高 <p><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・繰越欠損金削減計画に基づく取組み実施による繰越欠損金の削減 <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>信用ランク下位の事業者への重点的な債権管理体制を引き続き実施する等、未収金の新規発生防止及び未収金発生の最小化を図った結果、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>平成29年度末の未収金残高については、リスクスケジュール計画の策定及び回収強化等、未収金の発生防止・回収強化に努力した結果、中期計画における所期の目標である31億円を下回る4億円となった。</p> <p>また、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組みを引き続き実施した結果、41億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、業務実績報告書及びホームページで随時公表した。</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：A</p> <p>根拠：重点的な債権管理体制及び適切な債権管理により未収金の発生防止や回収強化に努めた結果、未収発生率については、中期計画における所期の目標の1.3%以下に対し0%、未収金残高については、中期計画における所期の目標の31億円以下に対し4億円となった。</p> <p>繰越欠損金の縮減については、新たな未収金発生の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41億円減少した。</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、中期目標期間終了時である平成29年度末においては、中期計画における所期の目標の数値を大幅に下回る数値を達成し、また、繰越欠損金についても、削減計画における削減目標額を大幅に上回り、着実な削減を図っていることから、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考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>評価</p> <p>A</p> <p><評定に至った理由></p> <p>中期目標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29年度は0%となり、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、目標額31億円を大きく下回る4億円となり、残高が抑制されている。</p> <p>繰越欠損金に関しても、41億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ことからA評定とした。</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"> ・未収金の発生防止と繰越欠損金の縮減に成果を上げたことは評価できる。 ・予定を上回る立派な成果を得た。 ・未収発生率・未収金残高の中期実績は、目標の1.3%・31億円を大きく上回って、0.03%・4億円になり、優れた成果であると評価できるが、このうち29年単年度では、未収発生率は0.00%、未収金残高は4億円と中期実績の実現に大きく貢献した。 	

<p>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>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>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>				
--	---	--	--	--	--	--

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)	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7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	

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	
出資等資金の毀損発生額	毀損ゼロ	-			-	-	-		予算額（千円）			76,142,257	64,975,021	47,949,862
									決算額（千円）			71,163,000	57,962,736	41,425,491
									経常費用（千円）			190,156	207,572	130,609
									経常利益（千円）			8,279	△5,524	△2,113
									行政サービス実施コスト（千円）			20,191	79,416	52,328
									従事人員数			11	11	10

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	評価	
(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。 本業務を行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受	(6) 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。 本業務を行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受	(6) 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。 本業務を行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受	<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及び貸付け(以下「出資等」という。)の実施については、出資等を受けようとする者が調整に時間を要したこと等により申込みには至らなかったため、実績はなかった。ただし、今後の出資等の検討を円滑に進めるため、国土交通省と連携して、出資制度の利用を検討する事業者との情報交換を行った。	<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考えられるため。 <課題と対応> ・なし	評価	B
						<評価に至った理由> 平成29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、地域公共交通出資等審査要領を整備するとともに、地方公共団体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。 また、第三者委員会を開催し、出資後の業務として発生するモニタリング手法について検討するなど、今後の業務を円滑に進めるための準備を行っている。 加えて交通事業者の事例を調査し、地方公共団体や交通事業者などがガイドブックとしても使用できる報告書を作成するなど、出資制度の効果的な活用に向けた取組を行っている。 これらの対応は、出資等に係る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	

<p>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>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>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、地域公共交通出資等業務に関する第三者委員会の活用をはじめ出資等に必要な組織体制のもと業務を実施するとともに、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>また、出資等にかかる業務を効率的に行うため、地域公共交通出資等審査要領を整備するとともに、「地域公共交通出資等業務に関する第三者委員会（委員長：竹内健蔵 日本女子大学教授）」において、機構が出資等を行った場合の当該出資等に対するモニタリング手法及び出資制度の利用を検討する事業者や計画内容に係る審議を行った。</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を効果的に実施するため、上下分離等を実施している交通事業者の事例及び地方鉄道・軌道事業者等の事業運営に係るデータを収集する調査を実施し、出資制度の活用を検討している地方公共団体や交通事業者などがガイドブックとしても活用できる報告書を作成した。</p>		<p>判断し、B評価とした。</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> (外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年度計画を着実に実施している。 ・目標通りの成果を上げた。
---	---	---	--	---	--	---

<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) 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適正な執行] 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		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	198,323,178	218,663,460
									決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229	175,995,017	192,445,237
									経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242	122,546,747	42,776,265
									経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489	370,935,916	37,726,297
									行政サービス実施コスト（千円）	Δ73,888,338	Δ14,579,868	Δ32,286,764	Δ370,907,483	Δ37,700,770
									従事人員数	39	39	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	
<p>(6) 特例業務(国鉄清算業務)</p> <p>①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等</p> <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てい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>(7) 特例業務(国鉄清算業務)</p> <p>①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等</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てい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>(7) 特例業務(国鉄清算業務)</p> <p>①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等</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、残存する長町駅38街区の土地については、関係機関との協議・調整が整ったことから処分を進め、梅田駅(北)の土地については、土地売買契約に基づき処分を進める。</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>[年金費用等の支払の法令に則った適正な執行]</p> <p>1. 恩給及び年金の給付に要する費用の支払</p> <p>旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用については、関係法令に則り、以下のとおり平成29年度内に適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施した。</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395,600千円を支払った(給付は総務省政策統括官(恩給担当)が実施)。</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95,211,742千円を支払った。</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4,218,640千円を円滑かつ確実に支払った。また、大きな社会問題となったアスベスト問題については、平成29年度においても、平成28年度に引き続きアスベスト対策(健康診断、業務災害補償(遺族救済を含む。))を実施した。その際、定期的な新聞広告等への掲載(全国紙4紙、地方紙46紙の</p>	<p><評定と根拠></p> <p>[年金費用等の支払の法令に則った適正な執行]</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考えられるため。</p> <p>[土地処分の実施]</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考えられるため。</p> <p>[株式処分の検討]</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考えられるため。</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>年金費用等の支払の関係法令に則った適正な執行については、着実に業務を執行した。</p> <p>土地処分の実施については、東日本大震災の応急仮設住宅用地として貸し付けていた長町駅〔38街区〕(約2ha)について、平成29年2月に貸付地が返還される等の土地処分に係る条件が整ったことから、平成29年8月に公開競争入札により土地処分が完了した。また、残る梅田駅(北)2期開発区域の土地(約10ha)については、都市計画事業等に係る関係機関との協議・調整を進めた結果、平成28年6月に土地区画整理事業による仮換地指定が行われ、平成29年1月には地区計画及び用途地域変更等の都市計画決定がなされたことから、(独)都市再生機構により平成29年12月21日から開発事業者募集が開始され、平成30年度中には売却できる見込となっている。</p> <p>この他、株式処分の検討については、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等を行っている。</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評定とした。</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"> ・年度計画を着実に実施している。 ・年金費用・土地処分については、目標通りの成果を上げた。

<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>なお、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「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>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>新聞及び鉄道OB会報により周知を図った。</p> <p>[土地処分の実施] 残存する土地（約11ha）のうち、東日本大震災の応急仮設住宅用地として貸し付けていた長町駅〔38街区〕（約2ha）について、関係機関との協議・調整を進めた結果、平成29年2月に貸付地が返還され、また、平成29年3月には地区計画変更の都市計画決定が行われ、土地処分に係る条件が整ったことから、平成29年8月に公開競争入札により土地処分が完了した。</p> <p>また、平成27年10月に(独)都市再生機構と土地売買契約を締結した梅田駅(北)2期開発区域の土地（約10ha）については、都市計画事業等に係る関係機関との協議・調整を進めた結果、平成28年6月に土地区画整理事業による仮換地指定が行われ、平成29年1月には地区計画及び用途地域変更等の都市計画決定がなされたことから、(独)都市再生機構により平成29年12月21日から開発事業者募集が開始された。</p> <p>[株式処分の検討] 平成29年度においては、JR北海道、JR四国及びJR貨物の株式について、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、今後における課題抽出を行う等株</p>		
--	---	---	--	---	--	--

					式の適切な処分方法の検討等を行った。		
--	--	--	--	--	--------------------	--	--

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. (7) 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項及び附則第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		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	198,323,178	218,663,460
									決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229	175,995,017	192,445,237
									経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242	122,546,747	42,776,265
									経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489	370,935,916	37,726,297
									行政サービス実施コスト（千円）	Δ73,888,338	Δ14,579,868	Δ32,286,764	Δ370,907,483	Δ37,700,770
									従事人員数	39	39	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	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「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客	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	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。 ・老朽化した鉄道施設等の更新そ	<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 旅客鉄道株式会社等の経営自立を支援するため、平成23年度から、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対して無利子資金の貸付け又は助成金の交付の支援等を実施し、さらに、	<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考えられるため。 <課題と対応> ・なし	評価	B
<評価に至った理由> 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評価とした。							

<p>鉄道株式会社等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</p>	<p>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>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> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 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>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</p>		<p>平成28年度からは、J R 北海道及びJ R 四国に対して、安全対策に対する追加的支援措置を実施しており、平成29年度においても引き続き同様の支援を実施した。</p> <p>(1) 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付</p> <p>【既存支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ J R 北海道 : 97億円(無利子貸付48億円、助成金48億円) ・ J R 四国 : 59億円(無利子貸付 29億円、助成金 29億円) ・ J R 貨物 : 168 億円(無利子貸付159億円、助成金9億円) <p>【追加支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ J R 北海道 : 298億円(無利子貸付261億円、助成金37億円) ・ J R 四国 : 58億円(無利子貸付50億円、助成金8億円) <p>(注) 金額は単位未満四捨五入のため、合計と合わない場合がある。</p> <p>(2) 特別債券の利子の支払</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ J R 北海道 : 55億円 ・ J R 四国 : 35億円 <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</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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 年度計画を着実に実施している。 ・ 目標通りの成果を上げた。
--	---	---	--	--	--	--

	る。		<p>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>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資金貸付け又は助成金交付要綱（平成24年1月機構規程第55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附則第5条第1項の規定に基づく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する無利子資金貸付け又は助成金交付要綱（追加的支援措置）（平成28年4月機構規程第1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月機構規程第37号）」に基づき、平成29年度には、134億円を特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施した。</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			
2. (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)	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	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は、業務の進捗状況を踏まえ、人員の合理化を進める。</p>	<p>(1) 組織の見直し 平成29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> ・設定なし</p> <p><その他の指標> ・設定なし</p> <p><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。</p>	<p><主要な業務実績> 「平成29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、機構全体が一体となって事業を強力に推進する体制を構築することを目的として、鉄道建設本部の廃止、鉄道建設関係各部の再編等を実施し（平成29年4月）、事業管理の深化や理事会での事業進捗状況の報告の充実等が図られた。</p>	<p><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考えられるため。</p> <p><課題と対応> ・なし</p>	<p>評価</p> <p>B</p> <p><評価に至った理由> 平成29年度については、新たに事業監理部を設置して、鉄道建設関係各部の再編を行うなど、目標である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評価とした。</p> <p><今後の課題> 特になし。</p> <p><その他事項> (外部有識者からの意見) ・年度計画を着実に実施している。 ・目標通りの成果を上げた。</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			
2. (2)	経費・事業費の削減		
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									
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（中期目標）(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)		-	26,999	26,396	26,215 (26,164)	25,225 <25,268> (25,225) 《25,225》	24,041 <24,101> (24,041) 《24,101》		
削減率（年度計画額と 24 年度計画額との比較）		-	△4.7%	△6.8%	△7.4% (△7.6%)	△10.9% <△10.8%> (△10.9%) 《△10.9%》	△15.1% <△14.9%> (△15.1%) 《△14.9%》		
<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 (26,447)	25,245 <25,288> (25,245) 《25,245》	24,060 <24,124> (24,060) 《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）		-	100%	105.4%	112.4% (115.1%)	100.6% <100.7%> (100.6%) 《102.1%》	100.4% <100.6%> (100.4%) 《99.0%》		

(注 1) 本書は、特殊要因を除いた変更後の予算額

<>は、特殊要因を含んだ変更後の予算額

()は、特殊要因を除いた当初計画の予算額

《》は、特殊要因を含んだ当初計画の予算額

(注 2) 特殊要因は、中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費である。(平成 28 年度予算額 43 百万円、平成 29 年度予算額 60 百万円)

(注 3) 一般管理費については、人件費を含む。

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（中期目標）（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） ※（）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)	1,178,815 <2,678,815> (1,171,928) 《1,171,928》	932,565 <2,459,070> (929,868) 《2,456,373》	
削減率（各年度計画額と 24 年度計画額との比較） ※（）書きは当初計画の金額		-	0.2% (Δ1.0%)	Δ3.8% (Δ4.0%)	Δ15.0% (Δ15.1%)	Δ21.5% <78.4%> (Δ22.0%) 《Δ22.0%》	Δ37.9% <63.8%> (Δ38.1%) 《63.6%》	
<参考> 事業費（中期計画上の推計額）（百万円）		-	1,486,277 (1,486,277)	1,482,083 (1,482,083)	1,378,785 (1,377,732)	1,322,030 <2,822,030> (1,281,061) 《1,281,061》	1,001,867 <2,515,367> (1,142,632) 《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） ※（）書きは当初計画の金額		-	Δ24.5% (100%)	292.6% (305.4%)	182.9% (182.6%)	179.8% <89.2%> (149.5%) 《149.5%》	113.9% <94.4%> (159.3%) 《Δ266.0%》	

(注 1) 本書は、特殊要因を除いた変更後の予算額

<>は、特殊要因を含んだ変更後の予算額

() は、特殊要因を除いた当初計画の予算額

《》は、特殊要因を含んだ当初計画の予算額

(注 2) 特殊要因は、中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費である。(平成 28 年度予算額 1,500,000 百万円、平成 29 年度予算額 1,526,505 百万円)

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 人削減	契約職員 1 人削減	-	職員 1 人、契約職員 2 人削減	

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	評価	
<p>(2) 経費・事業費の削減 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(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(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>なお、総人件費についても、政府にお</p>	<p>(2) 経費・事業費の削減 一般管理費(特殊要因により増減する経費を除く。)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>なお、総人件費についても、政府にお</p>	<p>(2) 経費・事業費の削減 一般管理費(特殊要因により増減する経費を除く。)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状況を公表する。</p> <p>なお、総人件費についても、政府にお</p>	<p><主な定量的指標> [一般管理費、人件費の効率化] ・特殊要因を除いた一般管理費の削減率(対24年度比) [事業費の効率化] ・特殊要因を除いた事業費削減率(対24年度比) [内航海運活性化融資業務] ・職員及び契約職員削減数 <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> [一般管理費、人件費の効率化] ・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。 [事業費の効率化] ・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。 [内航海運活性化融資業務] ・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><主要な業務実績> [一般管理費、人件費の効率化] ・一般管理費の削減については、前記「主要な経年データ」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。 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、厳しく見直した。 [業務費の効率化] 事業費の削減については、前記「主要な経年データ」とおり。 [内航海運活性化融資業務] 平成28年度に行った職員の担当業務の見直しを踏まえ、平成29年度初めに職員1人、契約職員2人の削減を実施し、運営の効率化を図った。</p>	<p><評定と根拠> [一般管理費、人件費の効率化] 評定：B 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考えられるため。 [事業費の効率化] 評定：B 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考えられるため。 [内航海運活性化融資業務] 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考えられるため。 <課題と対応> ・なし</p>	<p>評定 B</p> <p><評定に至った理由> ①一般管理費、人件費の効率化 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しているなか、平成29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。特殊要因を除く。)は、24,041百万円であり、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4,277百万円(△15.1%)を削減した。 ②事業費の効率化 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しているなか、平成29年度計画における事業費(特殊要因を除く。)は、932,565百万円であり、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568,983百万円(△37.9%)を削減した。 ③内航海運活性化融資業務 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、取り巻く環境等を勘案しつつ、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28年度までに3名の契約職員の削減を行っている。平成28年度において担務の見直しを踏まえ、平成29年度初頭に職員1名、契約職員1名を削減した。 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) ・年度計画を着実に実施している。 ・目標通りの成果を上げた。</p>	

<p>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（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（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>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（特殊要因により増減する経費を除く。）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>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（特殊要因により増減する経費を除く。）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に、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		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)に基づく取組を着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・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、平成29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、契約監視委員会等のチェックを受ける。	<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> 「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29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29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29年度調達等合理化計画に定めた重点的に取り組む分野及び調達に関するガバナンスの徹底等について着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自	<評定と根拠> 評定：B 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考えられるため。 <課題と対応> なし	評定 B <評定に至った理由> 平成29年度の目標達成のため、機構は「平成29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。 また、「平成29年度調達等合理化計画」に定めた重点的に取り組む分野及び調達に関するガバナンスの徹底等について着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んだ。 さらに、入札・契約の適正な実施について、監事監査、第三者機関である契約監視委員会及び入札監視委員会のチェックを受けた。 なお、鉄道建設工事に関する調達に関しては、入札不調が続いたことにより指名競争に移行した工事、緊急を要するため随意契約によることとした工事を除き、全て一般競争入札を実施しており、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。 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評定とした。 <今後の課題> 特になし。

					<p>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、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</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"> ・年度計画を着実に実施している。 ・目標通りの成果を上げた。
--	--	--	--	--	--	--

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. (4)	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	

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	評価	
(4) 資産の有効活用 宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、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 宿舎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 宿舎、寮の集約化のため、船橋宿舎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> 船橋宿舎を平成29年3月に売却し、平成29年4月に登記手続きを完了した。	<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考えられるため。 <課題と対応> ・なし	評価	B
						<評価に至った理由> 船橋宿舎について適切な処分をしたことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評価とした。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> (外部有識者からの意見) ・年度計画を着実に実施している。 ・目標通りの成果を上げた。	

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. (1)	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)	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	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29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29年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績(表1)参照 ・平成29年度決算報告書(表2)参照	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画を踏まえ作成した29年度計画に基づき、適正に実施したと考えられるため。 <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評価とした。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> (外部有識者からの意見) ・年度計画を着実に実施している。 ・目標通りの成果を上げた。	

4. その他参考情報
特になし。

表1 平成29年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績

【建設勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
国庫補助金等	72,101
地方公共団体建設費負担金	59,891
地方公共団体建設費補助金	12,210
借入金等	322,700
財政融資資金借入金	13,400
民間借入金	60,300
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	249,000
業務収入	198,297
受託収入	15,459
業務外収入	2,433
他勘定より受入	152,861
計	763,850
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	339,111
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	12,995
借入金等償還	245,185
支払利息	15,650
一般管理費	5,415
人件費	15,594
業務外支出	12,674
他勘定へ繰入	29,707
計	676,331

[人件費の見積もり] 11,767百万円を支出する。

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	364,587
経常費用	352,276
鉄道建設業務費	350,590
受託経費	450
一般管理費	982
減価償却費	254
財務費用	12,214
雑損	97
収益の部	364,519
鉄道建設業務収入	208,670
鉄道建設事業費補助金収入	40
鉄道建設事業費利子補給金収入	89
受託収入	450
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	154,205
財務収益	12
雑益	1,053
純利益	△ 68
目的積立金取崩額	—
総利益	△ 68

資金計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	1,705,527
業務活動による支出	429,794
投資活動による支出	419
財務活動による支出	245,185
翌年度への繰越金	1,030,129
資金収入	1,705,527
業務活動による収入	440,697
受託収入	15,459
その他の収入	425,239
投資活動による収入	453
財務活動による収入	322,700
前年度よりの繰越金	941,677

(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)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
国庫補助金等	63,732
地方公共団体建設費負担金	51,357 ※1
地方公共団体建設費補助金	12,374
借入金等	313,500
財政融資資金借入金	13,400
民間借入金	51,100 ※2
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	249,000
業務収入	204,550
受託収入	9,198 ※1
業務外収入	3,201 ※3
他勘定より受入	158,797
計	752,977
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	312,597
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	7,501 ※4
借入金等償還	245,185
支払利息	13,902 ※5
一般管理費	3,968 ※6
人件費	13,926 ※7
業務外支出	10,972 ※8
他勘定へ繰入	30,094
計	638,145

※1 事業の進捗が計画を下回ったことによる減

※2 民鉄線事業者からの繰上償還があったことによる増

※3 土地売却収入があったことによる増

※4 事業の進捗が計画を下回ったことによる減

※5 借入金利が予定を下回ったことによる減

※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

収支計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	366,476
経常費用	354,786
鉄道建設業務費	353,409
受託経費	40 ※1
一般管理費	1,103 ※2
減価償却費	234
財務費用	10,755 ※3
雑損	853 ※4
臨時損失	82 ※5
収益の部	366,834
鉄道建設業務収入	213,433
鉄道建設事業費補助金収入	37
鉄道建設事業費利子補給金収入	89
受託収入	40 ※1
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	152,222
財務収益	16 ※6
雑益	995
臨時利益	0 ※7
純利益	357
目的積立金取崩額	—
総利益	357

※1 受託事業の引渡し計画を下回ったことによる減

※2 減損損失があったことによる増

※3 借入金利が予定を下回ったことによる減

※4 補助金の返還があったことによる増

※5 固定資産売却損があったことによる増

※6 利息収入が予定を上回ったことによる増

※7 固定資産売却益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	1,829,627
業務活動による支出	338,279 ※1
投資活動による支出	343,521 ※2
財務活動による支出	274,898 ※3
翌年度への繰越金	872,929
資金収入	1,829,627
業務活動による収入	434,719
受託収入	11,020 ※4
その他の収入	423,699
投資活動による収入	166,109 ※5
財務活動による収入	313,500
前年度よりの繰越金	915,299

※1 事業の進捗が計画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 資金計画の見直しによる増

※4 事業の進捗が計画を下回ったことによる減

※5 有価証券の償還があったことによる増

【海事勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
借入金等	21,040
財政融資資金借入金	14,800
民間借入金	1,540
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	4,700
業務収入	27,720
業務外収入	219
計	48,979
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	21,937
借入金等償還	25,217
支払利息	916
一般管理費	170
人件費	718
業務外支出	66
計	49,024

[人件費の見積もり] 578百万円を支出する。

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	25,150
経常費用	24,183
海事業務費	23,217
一般管理費	960
減価償却費	6
財務費用	967
収益の部	25,989
海事業務収入	25,637
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	5
雑益	347
純利益	839
目的積立金取崩額	—
総利益	839

資金計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	59,098
業務活動による支出	2,574
投資活動による支出	21,258
財務活動による支出	25,217
翌年度への繰越金	10,049
資金収入	59,098
業務活動による収入	26,810
投資活動による収入	2,219
財務活動による収入	21,040
前年度よりの繰越金	9,029

(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)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
借入金等	13,300
財政融資資金借入金	13,300 ※1
民間借入金	—
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	—
業務収入	29,958
業務外収入	187 ※2
計	43,446
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	18,103 ※3
借入金等償還	27,207
支払利息	863
一般管理費	136 ※4
人件費	674
業務外支出	3 ※5
計	46,986

※1 事業規模が予定を下回ったことによる減

※2 解約手数料が予定を下回ったことによる減

※3 事業規模が予定を下回ったことによる減

※4 経費の節減による減

※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	24,128
経常費用	23,303
海事業務費	22,495
一般管理費	802 ※1
減価償却費	6
財務費用	824 ※2
臨時損失	0 ※3
収益の部	28,277
海事業務収入	27,974
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	0 ※4
雑益	299 ※5
臨時利益	4 ※6
純利益	4,150
目的積立金取崩額	—
総利益	4,150

※1 欠員があったことによる減

※2 借入金が予定を下回ったことによる減

※3 固定資産除却損があったことによる増

※4 利息収入が予定を下回ったことによる減

※5 解約手数料が予定を下回ったことによる減

※6 固定資産売却益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	61,192
業務活動による支出	1,898 ※1
投資活動による支出	25,526 ※2
財務活動による支出	27,207
翌年度への繰越金	6,562
資金収入	61,192
業務活動による収入	27,809
投資活動による収入	9,607 ※3
財務活動による収入	13,300 ※4
前年度よりの繰越金	10,476

※1 資産保全管理諸費が予定を下回ったことによる減

※2 定期預金の預入があったことによる増

※3 有価証券の償還があったことによる増

※4 債券の発行がなかったことによる減

【地域公共交通等勘定】

予算(計画)

区 分	(単位:百万円)		
	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
収入			
運営費交付金	51	—	51
政府出資金	1,200	—	1,200
借入金等	—	—	—
民間借入金	—	30,592	30,592
業務収入	—	33,132	33,132
業務外収入	—	0	0
計	1,251	63,724	64,975
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	1,201	30,646	31,847
借入金等償還	—	32,971	32,971
支払利息	—	23	23
一般管理費	12	20	32
人件費	38	59	97
業務外支出	—	5	5
計	1,251	63,724	64,975

【人件費の見積もり】 82百万円を支出する。

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)

区 分	(単位:百万円)		
	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
費用の部	51	159	210
経常費用	51	135	186
地域公共交通等業務費	1	47	48
一般管理費	50	87	138
減価償却費	0	1	1
財務費用	—	24	24
収益の部	51	156	207
運営費交付金収益	51	—	51
地域公共交通等業務収入	—	156	156
資産見返負債戻入	0	—	0
資産見返運営費交付金戻入	0	—	0
資産見返補助金等戻入	0	—	0
財務収益	—	0	0
雑益	—	△3	△3
目的積立金取崩額	—	—	—
総利益	—	△3	△3

資金計画(計画)

区 分	(単位:百万円)		
	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
資金支出	1,251	63,823	65,074
業務活動による支出	1,251	30,756	32,007
投資活動による支出	0	1	1
財務活動による支出	—	32,971	32,971
翌年度への繰越金	—	96	96
資金収入	1,251	63,823	65,074
業務活動による収入	51	33,132	33,183
運営費交付金による収入	51	—	51
その他の収入	—	33,132	33,132
財務活動による収入	1,200	30,592	31,792
前年度よりの繰越金	—	99	99

(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)

区 分	(単位:百万円)		
	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
収入			
運営費交付金	51	—	51
政府出資金	—	—	— ※1
借入金等	—	—	—
民間借入金	—	24,780	24,780 ※2
業務収入	—	33,103	33,103
業務外収入	0	0	0 ※3
計	51	57,883	57,934
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	27	24,833	24,860 ※4
借入金等償還	—	32,971	32,971
支払利息	—	11	11 ※5
一般管理費	4	19	23 ※6
人件費	37	58	96
業務外支出	—	2	2 ※7
計	68	57,894	57,963

※1 地域公共交通出資等業務において、産業投資出資金を要することがなかったことによる減

※2 内航海運活性化融資業務において、内航海運活性化融資の申込額が予定を下回ったことによる減

※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、内航海運活性化融資の申込額が予定を下回ったことによる減

※5 内航海運活性化融資業務において、借入金利が予定を下回ったことによる減

※6 経費の節減による減

※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)

区 分	(単位:百万円)		
	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
費用の部	68	139	208
経常費用	68	131	199
地域公共交通等業務費	25	38	62 ※1
一般管理費	44	92	136
減価償却費	0	1	1
財務費用	—	9	9 ※2
収益の部	78	126	204
運営費交付金収益	78	—	78 ※1
地域公共交通等業務収入	—	124	124 ※3
資産見返負債戻入	0	—	0
資産見返運営費交付金戻入	0	—	0
資産見返補助金等戻入	0	—	0
財務収益	0	0	0 ※4
雑益	0	0	0 ※5
臨時利益	—	2	2 ※6
純利益	10	△13	△3
目的積立金取崩額	—	—	—
総利益	10	△13	△3

※1 地域公共交通出資等業務において、事業計画の変更があったことによる増

※2 内航海運活性化融資業務において、借入金利が予定を下回ったことによる減

※3 内航海運活性化融資業務において、内航海運活性化融資の申込額が予定を下回ったことによる減

※4 内航海運活性化融資業務において、収支計画の見直しによる減

※5 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

※6 内航海運活性化融資業務において、厚生年金基金代行返上益があったことによる増

資金計画(実績)

区 分	(単位:百万円)		
	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
資金支出	79	57,997	58,076
業務活動による支出	46	24,933	24,979 ※1
投資活動による支出	0	0	0 ※2
財務活動による支出	—	32,971	32,971
翌年度への繰越金	33	93	126
資金収入	79	57,997	58,076
業務活動による収入	51	33,103	33,155
運営費交付金による収入	51	—	51
その他の収入	0	33,103	33,103
財務活動による収入	—	24,780	24,780 ※3
前年度よりの繰越金	27	114	141

※1 内航海運活性化融資業務において、内航海運活性化融資の申込額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、内航海運活性化融資の申込額が予定を下回ったことによる減

【助成勘定】

予算(計画)

区 分	(単位:百万円)					
	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金貸付業務	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	—	—	—	214	—	214
国庫補助金等	105,209	—	—	—	—	105,209
国庫補助金	105,072	—	—	—	—	105,072
政府補助金	137	—	—	—	—	137
借入金等	—	—	—	—	—	—
財政融資資金借入金	—	1,500,000	—	—	—	1,500,000
業務収入	—	—	358,448	422	—	358,868
業務外収入	1	—	—	24	0	26
他勘定より受入	30,561	—	—	—	—	30,561
他経理より受入	72,431	—	30,560	—	△102,991	—
計	208,202	1,500,000	389,030	636	△102,991	1,994,877
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	12,259	1,500,000	—	6	—	1,512,265
借入金等償還	—	—	131,687	—	—	131,687
支払利息	—	—	4,078	—	—	4,078
一般管理費	—	—	—	149	—	149
人件費	—	—	—	453	—	453
業務外支出	2	—	—	28	—	30
他勘定へ繰入	165,381	—	180,834	—	—	346,216
他経理へ繰入	30,560	—	72,431	—	△102,991	—
計	208,202	1,500,000	389,030	636	△102,991	1,994,877

【人件費の見積もり】 392百万円を支出する。

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)

区 分	(単位:百万円)					
	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金貸付業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
費用の部	177,842	1,533	424,048	612	△72,431	531,401
経常費用	177,840	—	354,997	612	△72,431	460,817
鉄道助成業務費	177,640	—	354,997	—	△72,431	460,206
一般管理費	—	—	—	—	608	608
減価償却費	—	—	—	—	3	3
財務費用	—	1,533	69,049	—	—	70,582
雑損	2	—	—	—	—	2
収益の部	177,642	1,533	358,470	609	△72,431	465,822
運営費交付金収益	—	—	—	214	—	214
鉄道助成業務収入	72,431	1,533	358,448	394	△72,431	360,372
補助金等収益	105,209	—	—	—	—	105,209
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	—	—	24	—	—	24
雑益	2	—	—	0	—	2
純利益	—	—	△65,576	△3	—	△65,579
目的積立金取崩額	—	—	65,576	—	—	65,576
総利益	—	—	—	△3	—	△3

資金計画(計画)

区 分	(単位:百万円)					
	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金貸付業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
資金支出	208,202	1,500,000	389,126	941	△102,991	1,995,277
業務活動による支出	208,202	1,500,000	142,063	636	△102,991	1,747,909
投資活動による支出	—	—	—	—	3	3
財務活動による支出	—	—	246,967	—	—	246,967
翌年度への繰越金	—	—	96	302	—	398
資金収入	208,202	1,500,000	389,126	941	△102,991	1,995,277
業務活動による収入	208,202	—	389,030	639	△102,991	494,880
運営費交付金による収入	—	—	—	214	—	214
補助金等による収入	105,209	—	—	—	—	105,209
その他の収入	102,993	—	389,030	425	△102,991	389,457
財務活動による収入	—	1,500,000	—	—	—	1,500,000
前年度よりの繰越金	—	—	96	302	—	398

(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) 「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28年法律第79号)の施行に伴い、平成28年11月18日に、助成勘定に中央新幹線建設資金貸付等業務が創設された。

予算(実績)

区 分	(単位:百万円)					
	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金貸付業務	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	—	—	—	214	—	214
国庫補助金等	99,847	—	—	—	—	99,847
国庫補助金	99,717	—	—	—	—	99,717
政府補助金	130	—	—	—	—	130
借入金等	—	—	—	—	—	—
財政融資資金借入金	—	1,500,000	—	—	—	1,500,000
業務収入	—	—	358,448	372	—	358,817
業務外収入	6	—	—	0	—	6 ※1
他勘定より受入	30,920	—	—	—	—	30,920
他経理より受入	62,210	—	30,560	—	△92,770	—
計	192,983	1,500,000	389,006	586	△92,770	1,989,804
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	10,130	1,500,000	—	4	—	1,510,134
借入金等償還	—	—	131,687	—	—	131,687
支払利息	—	—	4,034	—	—	4,034
一般管理費	—	—	—	142	—	142
人件費	—	—	—	393	—	393 ※2
業務外支出	366	—	—	22	—	388 ※3
他勘定へ繰入	151,927	—	191,055	—	—	342,982
他経理へ繰入	30,560	—	62,210	—	△92,770	—
計	192,983	1,500,				

【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	42,989
業務外収入	55
他勘定より受入	55,699
計	98,743
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	192,625
支払利息	9,510
一般管理費	1,065
人件費	550
業務外支出	6
他勘定へ繰入	14,907
計	218,663

[人件費の見積もり] 445百万円を支出する。

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。

予算(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
業務収入	9,949 ※1
業務外収入	17 ※2
他勘定より受入	55,699
計	65,665
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	168,430 ※3
支払利息	9,510
一般管理費	663 ※4
人件費	425 ※5
業務外支出	5 ※6
他勘定へ繰入	13,413 ※7
計	192,445

※1 土地売却収入の収納時期が遅れたことによる減

※2 金利が予定を下回ったことによる減

※3 鉄道施設等整備支援事業貸付金の貸付額が予定を下回ったことによる減

※4 派遣職員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

※6 消費税納付額が予定を下回ったことによる減

※7 並行在来線貨物調整事業資金の繰入額が予定を下回ったことによる減

収支計画(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	91,465
経常費用	81,954
特例業務費	80,472
一般管理費	1,456
減価償却費	26
財務費用	9,511
収益の部	91,809
特例業務収入	36,054
財務収益	55,750
雑益	5
純利益	343
目的積立金取崩額	-
総利益	343

収支計画(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	42,777
経常費用	33,265
特例業務費	32,204 ※1
一般管理費	1,037 ※2
減価償却費	24
財務費用	9,511
雑損	0
臨時損失	1 ※3
収益の部	80,503
特例業務収入	20,310 ※4
財務収益	60,181
雑益	12 ※5
純利益	37,725
目的積立金取崩額	-
総利益	37,725

※1 土地売却収入の収納時期が遅れたことに伴う減

※2 派遣職員人件費負担金が予定を下回ったことによる減

※3 固定資産除却損があったことによる増

※4 土地売却収入の収納時期が遅れたことによる減

※5 鉄道施設等整備支援事業助成費の返還があったことによる増

資金計画(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	612,913
業務活動による支出	218,655
投資活動による支出	8
翌年度への繰越金	394,250
資金収入	612,913
業務活動による収入	81,686
前年度よりの繰越金	531,227

資金計画(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	752,470
業務活動による支出	192,842 ※1
投資活動による支出	216,905 ※2
翌年度への繰越金	342,724
資金収入	752,470
業務活動による収入	70,150 ※3
投資活動による収入	211,812 ※4
前年度よりの繰越金	470,509

※1 鉄道施設等整備支援事業貸付金の貸付額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 土地売却収入の収納時期が遅れたことによる減

※4 有価証券の償還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2 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		259,270,000	259,270,000	0	
(款) 国庫補助金		100,241,000,000	109,577,085,382	9,336,085,382	
(款) 地方公共団体建設費負担金		59,891,107,000	51,357,270,304	-8,533,836,696	建設勘定において、事業の進捗が計画を下回ったことに伴う減
(款) 地方公共団体建設費補助金		12,210,000,000	12,374,450,727	164,450,727	
(款) 政府補給金		91,000,000	91,000,000	0	
(款) 政府出資金		1,200,000,000	0	-1,200,000,000	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		1,528,200,000,000	1,526,700,000,000	-1,500,000,000	
(款) 民間借入金		83,650,000,000	67,610,000,000	-16,040,000,000	建設勘定において、民鉄線事業者からの繰上償還があったことに伴う減
(款) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券		253,700,000,000	249,000,200,000	-4,699,800,000	
(款) 業務収入		393,115,580,000	360,638,041,731	-32,477,538,269	
(款) 受託収入		15,458,700,000	9,197,750,293	-6,260,949,707	建設勘定において、事業の進捗が計画を下回ったことに伴う減
(款) 寄附金等収入		0	0	0	
(款) 業務外収入		2,707,556,000	3,445,450,868	737,894,868	建設勘定において、土地売却収入があったことによる増
	収 入 合 計	2,450,724,213,000	2,390,250,519,305	-60,473,693,695	

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。
(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

決 算 報 告 書
— 支 出 —

【総括表】 (単位：円)

区	分	予 算 額	決 算 額	差 額	備 考
(項) 業務経費		2,085,531,800,000	2,026,391,434,887	-59,140,365,113	
(項) 受託経費		12,995,000,000	7,501,284,701	-5,493,715,299	建設勘定において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減
(項) 借入金等償還		295,182,084,000	297,172,084,000	1,990,000,000	
(項) 支払利息		52,585,425,000	42,899,951,785	-9,685,473,215	助成勘定において、借入金利が予定を下回ったことによる減
(項) 一般管理費		6,823,916,000	4,905,526,221	-1,918,389,779	建設勘定において、経費の節減による減
(項) 人件費		17,277,208,000	15,427,036,621	-1,850,171,379	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		12,775,486,000	11,430,318,159	-1,345,167,841	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	2,483,170,919,000	2,405,727,636,374	-77,443,282,626	

(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。

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		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	248億円	165億円	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	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。 特に、整備新幹線事業の資金調達については、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)の	(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活動を実施する。	<主な定量的指標> ・内航海運活性化融資業務において、調達する借入金額(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活動を多数実施した。 さらに、平成29年度に発行した都市鉄道利便増進事業(神奈川東部方面線)の建設を資金使途とする債券は、環境省グリーンボンドガイドラインへの準拠を確認したモデル発行事例として、初の円建てグリーンボンドとなった。 これにより、投資家層の拡大を図るとともに、事業の社会的意義を幅広く訴求する取組みを行った。また、平成29年11月に発行したグリーンボン	<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考えられるため。 <課題と対応> ・なし	評価	B
		<評価に至った理由> 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るとともに、投資家層の拡大を目的とした個別IR活動を多数実施している。 特に、平成29年度に発行した都市鉄道利便増進事業(神奈川東部方面線)の建設を資金使途とする債券が、環境省グリーンボンドガイドラインへの準拠を確認したモデル発行事例として、初の円建てグリーンボンドとなり、日本におけるESG投資の発展に寄与した案件として、キャピタル・アイが選出するBest Deals Of 2017(財投機関債部門)を受賞したことは、投資家層の拡大や事業の社会的意義を幅広く訴求することにつながる取組みとして、大いに評価できる。 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29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29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。					

<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>建設事業の着実な推進のため、平成28年8月2日に閣議決定された、「未来への投資を実現する経済対策」等も踏まえ、低金利状況を活かした財政投融資の手法の積極的な活用・工夫を図る。</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>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>ドは、日本におけるESG投資の発展に寄与した案件として、キャピタル・アイが選出するBest Deals Of 2017（財投機関債部門）を受賞した。</p> <p>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29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。</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、日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）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平成28年度以下となるように、新規の融資を適切に行った。</p>		<p>以上のことや法人の自己評価を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評定とした。</p> <p><今後の課題> 特になし。</p> <p><その他事項> （外部有識者からの意見） ・年度計画を着実に実施している。 ・目標通りの成果を上げた。</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			
4.	短期借入金の限度額		
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)	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. 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29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> 平成29年度は、短期借入は行わなかった。	<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考えられるため。 <課題と対応> ・なし	評定 B <評定に至った理由> 短期借入金の限度額は260,000百万円としているなか、年度を通じて短期借入が行われなかったことを踏まえ、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) ・年度計画を着実に実施している。 ・目標通りの成果を上げた。

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			
5. (1) 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)	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	
<p>①内部統制の充実・強化</p> <p>「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。</p> <p>特に、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</p>	<p>①内部統制の充実・強化</p> <p>「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。</p> <p>特に、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もと、コンプライアンス体</p>	<p>①内部統制の充実・強化</p> <p>「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。</p> <p>特に、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</p>	<p><主な定量的指標></p> <p>・設定なし</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><主要な業務実績></p> <p>1. 北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策の実施</p> <p>(1) コンプライアンス体制の強化</p> <p>(2) ガバナンスの強化</p> <p>(3) 入札・契約監視機能の強化</p> <p>(4) 入札契約手続きの見直し</p> <p>(5) 情報管理の徹底</p> <p>2. 内部統制委員会での取組み</p> <p>(1) 統制環境の継続的な整備・運用</p> <p>(2) リスク管理に係る取組みの推進</p> <p>(3) 統制活動の継続</p> <p>(4) 円滑な情報の共有に係る取組み</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>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、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><課題と対応></p>	<p>評定</p> <p>B</p> <p><評定に至った理由></p> <p>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、平成29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。</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洩事案等にかかる再発防止対策を引き続き実施した。</p> <p>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29年度内部統制に係る取組計画」を策定した。</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評定とした。</p> <p><今後の課題></p> <p>今後も、再発防止の徹底を図るべく、コンプライアンスの推進に係る取組みを継続して実施していくことが必要。</p> <p><その他事項></p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <p>・北陸新幹線談合問題のような不祥事の再発を防止すべく、内部統制の充実・強化に継続的に努めて頂きたい。</p>

<p>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する。</p> <p>また、法人の長のリーダーシップのもと、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行う。</p>	<p>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する。</p> <p>また、理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うなど、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。</p>	<p>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もと、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能及び入札契約手続きの適正な運用、情報管理の徹底等を行い、引き続き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、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、理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うなど、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。</p> <p>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</p>		<p>(5) 情報システムの整備・利用に関する基本方針に沿った対応 (6) 内部統制システムのモニタリング</p> <p>3. 金融業務に係る内部ガバナンスの高度化 「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、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため設置された外部有識者により構成される「共有船舶関係リスク管理委員会」(委員長：米山高生、東京経済大学教授)を開催し、船舶共有建造業務における財務状況や、審査・管理業務についてのリスク管理状況を専門的に点検した。</p>	<p>・平成 29 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運用状況のフォローアップを行った。今後は、コンプライアンスの推進に係る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、これまでの取組みを踏まえた上で、講じた再発防止対策について必要に応じて見直しを行い、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、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>・目標通りの成果を上げた。</p>
---	---	--	--	---	--	----------------------

			より金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図る。				
--	--	--	--------------------------	--	--	--	--

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			
5. (1) ②	情報セキュリティ対策の推進		
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)	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	評価	
②情報セキュリティ対策の推進 政府の方針に基づき、法人が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。	②情報セキュリティ対策の推進 政府の方針に基づき、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。	②情報セキュリティ対策の推進 「サイバーセキュリティ戦略」等の政府の方針及び機構の情報セキュリティ対策推進計画に基づき、情報セキュリティ研修の充実、全業務従事者への自己点検の実施、本社及び地方機関での情報セキュリティ監査等に取り組む、PDCAサイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進する。 また、IT活用による各種業務の効率化等を推進する。	<p><主な定量的指標> ・設定なし</p> <p><その他の指標> ・設定なし</p> <p><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。</p>	<p><主要な業務実績> 政府の「政府機関の情報セキュリティ対策のための統一基準群（平成28年度版）」改正に伴い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、向上を図るため、研修、自己点検及び監査を行うことにより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><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考えられるため。</p> <p><課題と対応> ・なし</p>	B	<p><評価に至った理由> 情報セキュリティポリシー等規程類の改正を行い、機構の情報セキュリティレベルの維持、向上を図るため、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評価とした。</p> <p><今後の課題> 特になし。</p> <p><その他事項> (外部有識者からの意見) ・北陸新幹線談合問題のような不祥事の再発を防止すべく、情報管理に努めて頂きたい。 ・目標通りの成果を上げた。</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			
5. (1) ③	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)	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情報公開の推進 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。	③情報公開の推進 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。 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ど外部の知見の積極的な活用を図る。	③情報公開の推進 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。 業務の実施に当たって、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、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。	<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. 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。 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。 3. 広報関係 (1) マスコミ等対応 プレスリリースやマスコミ等からの取材等の対応を行った。 (2) 機構からの情報発信 ホームページへの掲載、広報誌「鉄道・運輸機構だより」の発行(年4回季刊)、各種パンフレットにより情報発信を行った。 4. 国民に対する情報発信	<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考えられるため。 <課題と対応> ・なし	評定 B <評定に至った理由> 「鉄道フェスティバル」の記念イベントに参加するとともに、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) ・中期計画の変更は、鉄道開業時期の変更など社会的影響が大なることも多いので、広く情報公開することを徹底して頂きたい。 ・目標通りの成果を上げた。

	<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>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内容に更新する。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>各地区における「鉄道の日」実行委員会が主催する「鉄道フェスティバル」の記念イベントへの参加や工事の進捗にあわせた鉄道建設の現場見学会等を開催するなど、国民に対する情報発信を積極的に行った。</p>		
--	--	--	---	--	--

<p>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			
5. (1) 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)	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 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。	④環境への配慮 業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、機構で定める「環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO ₂ ）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等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。	④環境への配慮 機構で定める「環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO ₂ ）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。 また、職員の環境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	<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> 平成29年度は、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まとめた「環境行動計画」（計画期間：平成26年度から平成29年度）に基づき、環境負荷低減に向けて取り組んだ。 オフィス活動に伴う温室効果ガス（CO ₂ ）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、四半期ごとの環境負荷状況をイントラネットに掲載した。 機構の実施する事業における環境負荷低減の取組みとして、共有船舶建造において環境にやさしい船舶の共有建造支援を推進するとともに、鉄道建設工事等について、国に準じて定めた	<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考えられるため。 <課題と対応> ・なし	評定 B <評定に至った理由> 環境対策として、「環境行動計画」に基づいて引き続き環境負荷低減に向けて取り組んでいる。 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%としていることに加え、鉄道建設工事においては、「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ている。 これらの取組みに関して、これらの取組みについて、国民に分かりやすく周知する観点から「環境報告書2017」を作成し公表するほか、独立行政法人として初めて温室効果ガス（CO ₂ ）削減等の環境改善効果を有する事業を資金使途とするグリーンボンドを発行（平成29年11月）するなど、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をPRしている。 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てB評定とした。 <今後の課題> 特になし。

			<p>報告書2017」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。</p>		<p>「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>これらの取組みについて、国民に分かりやすく周知するために「環境報告書2017」を作成し、ホームページで公表（平成29年9月）し、関係機関や「鉄道フェスティバル」で配布するとともに、独立行政法人として初めて温室効果ガス（CO₂）削減等の環境改善効果を有する事業を資金使途とするグリーンボンドを発行（平成29年11月）し、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をPRした。</p> <p>地域環境保全活動の一環として、神奈川県が主唱している「かながわクリーン運動」に例年に引き続き協力し、職員による本社周辺の歩道等の清掃活動（平成29年5月）を行った。また、横浜市水道局が主催した「打ち水大作戦 2017@横浜アイランドタワー」（平成29年8月）に機構は(独)都市再生機構とともに協賛し参加した。</p>		<p><その他事項> (外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年度計画を着実に実施している。 ・目標通りの成果を上げた。
--	--	--	--	--	---	--	---

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			
5. (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)	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	評価	
	(2) 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。	(2) 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(65名)、即戦力として期待される社会人を採用した(33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・定型的事務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用するとともに、再雇用期間満了者の嘱託(常勤・非常勤)採用により必要な人材を確保した。 さらに、採用等のほか、他機関からの出向者の受入れ、他機関へ出向している者の引揚げも行い、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に努めた。	<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考えられるため。 <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(65名)を採用するとともに、社会人(33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・定型的事務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用するとともに再雇用期間満了者の嘱託(常勤・非常勤)採用により必要な人材を確保した。 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評価とした。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> (外部有識者からの意見) ・年度計画を着実に実施している。 ・目標通りの成果を上げた。	

4. その他参考情報

特になし。