

評価書様式

様式 1-2-1 中期目標管理法 中期目標期間評価 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		
評価対象中期目標期間	見込評価（中期目標期間実績評価）	第三期中期目標期間（最終年度の実績見込を含む。）	
	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 小野室長、交通支援課 杉山課長
評価点検部局	政策統括官	担当課、責任者	政策評価官 斉藤政策評価官
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"> <li>平成29年6月21日～28日：外部有識者4名から意見聴取を実施。</li> <li>同年7月4日：理事長、監事ヒアリングを実施。</li> </ul>			
4. その他評価に関する重要事項			
特になし。			

1. 全体の評価		
評価 (S、A、B、C、D)	B：全体としておおむね中期目標における所期の目標を達成していると認められている。	(参考：見込評価) ※期間実績評価時に使用
評価に至った理由	項目別評価は一部がAであるものの、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、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	整備新幹線事業等の鉄道建設業務等、船舶共有建造業務その他年金費用等の支払い、資産処分の円滑な実施等、各業務において計画を達成している。
全体の評価を行う上で特に考慮すべき事項	特になし。

3. 課題、改善事項など	
項目別評価で指摘した課題、改善事項	特になし。
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	特になし。
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"> <li>・整備新幹線整備事業については、中期計画期間において、北陸及び北海道新幹線の計画区間の開業を達成するとともに、それらの延伸区間と九州新幹線の工事完成に向けた工事を着実に進捗させたことは高く評価できる。</li> <li>・船舶共有建造業務については、未収金発生率と未収金残高をともに目標値の1/4～1/3のレベルに低く抑えることに成功したのみならず、繰越欠損金も着実に削減するなど、計画を大きく上回る成果を上げたことは、高く評価できる。</li> </ul>

様式 1-2-3 中期目標管理法 中期目標期間評価 項目別評価総括表様式

中期目標	年度評価					中期目標期間評価		項目別調書No.	備考欄
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	見込評価	期間実績評価		
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		A		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		B		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	
高度船舶技術の実用化の促進	A	B	B			B		1. (5)③	
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)④	
地域公共交通出資等業務			B	B		B		1. (6)	

中期目標	年度評価					中期目標期間評価		項目別調書No.	備考欄
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	見込評価	期間実績評価		
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	B	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	

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	

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)	

※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。

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													
② 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	
								決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
								経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
								経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
								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	
								従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)
(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総合的な	(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	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 北陸新幹線（長野・金沢間）については、中期計画の目標としている平成26年度末（平成27年3月14日）に開業した。北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、中期計画の目標としている	<自己評価> 評価：A 根拠：北陸新幹線（長野・金沢間）は平成26年度末、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）は平成27年度末までに鉄道施設を完成させた。これら2線の開業で新幹線の総延長は2,764.5kmとなり、全国的な鉄道網のさらなる整備をもって、国民経済の発展及び国民生	評価	A	評価
					<評価に至った理由> 機構は平成26年度末に北陸新幹線（長野・金沢間）の鉄道施設、また平成27年度末には北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の鉄道施設を完成させた。両新幹線とも、複数の自治体と営業主を跨ぐ巨大インフラ事業であり、いずれも開業直後から、開業前年同時期の旅客が大きく増加するなど、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大きく寄与している。 しかし、建設中には東日本大震災の発生により、資材の納入が滞るなど、遅れが生じたが、代替品の使用や施行可能な工区との柔軟の調整をすることで工期の短縮を行う一方で、同震災により		

<p>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、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>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・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>平成27年度末（平成28年3月26日）に開業した。</p> <p>北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議・中心線測量等を進めるとともに、トンネル等の路盤工事の進捗を図っている。</p> <p>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、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議・中心線測量・用地取得等を進めるとともに、トンネル、橋りょう、高架橋等の路盤工事の進捗を図っている。</p> <p>また、整備新幹線工事の進捗状況をホームページで公表している。</p>	<p>活領域の拡大並びに地域の振興に寄与した。また、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。さらに、工事期間中には沿線等において、東日本大震災が発生し、工事の進捗に影響があったところであるが、被災地の復興に配慮しつつ、完成に至るまでの全体工程を踏まえた工程管理を徹底し、新幹線工事を着実に進捗させた。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・社会経済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。また、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、沿線自治体の最大限の取組を前提に、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、沿線自治体及び関係者との調整を進め対応していく。</li> </ul>	<p>被災した東北新幹線の復旧工事のため、北陸新幹線で使用していた軌道工事車両等を貸し出すなど、早期復旧に協力しながらも、無事、計画通りに工事を完成させた。</p> <p>また、両新幹線とも工事が極めて困難な区間があるような状況においても、機構は、難題を解決するため、創意工夫や新たな技術開発を行い、また、その建設技術等が学会等の表彰を数多く受けており、機構の対応力の高さを示しており、評価に値するものである。</p> <p>また、金沢駅や新函館北斗駅については地方公共団体との調整を密にし、機能性のみならず地域の特性を生かしたデザインの駅を完成させている。</p> <p>このような成果は機構の持つ高い技術力のみならず、柔軟な応用力、厳しい工程管理により初めて可能となったものであり、独立行政法人として、このような能力を高い水準で維持し、国民の要請に対して答えたことは、所期の目的を大きく上回る成果を得ているものと認められるのでA評価とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>今後も、開業予定時期を踏まえ、関係者間で十分に連携しつつ、適切に事業を実施していくことが必要。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>（外部有識者からの意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中期目標の書きぶりが定性的なので、評価も定性的になるがA評価で妥当。東日本大震災による影響にもかかわらず予定通りに開業したことや、新しい技術や工夫を初めて実用化した点などが評価できる。</li> <li>・中期計画期間において、北陸及び北海道新幹線の計画区間の開業を達成するとともに、それらの延伸区間と九州新幹線の工事完成に向けた工事を着実に進捗させたことは高く評価できる。</li> <li>・整備新幹線を計画通りに完成させたが、その社会的インパクトが非常に大きいことは、乗客数が在来線の特急のそれぞれ3倍（北陸新幹線）、2倍（北海道新幹線）であることから明確にわかる。</li> <li>・時期を得た、まとまりのある成果に至ったと考えます。</li> </ul>	
--	--	--	---	--	---	--

#### 4. その他参考情報

特になし。

様式 1-2-4-1 中期目標管理法 中期目標期間評価 項目別評価調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

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号及び同附則第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							
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

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）					
	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	
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
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	
従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
<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>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>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>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</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、平成26年度に民有地の取得を完了しており、関係機関との協議を進めながらトンネル構築工事や開削駅工事等の路盤工事を推進し、平成27年度には西谷トンネルの土木工事を完成させた。平成28年度には軌道工事に着手する等、設備工事の進捗を図った。</p> <p>相鉄・東急直通線区間については、用地取得を進めるとともに、平成27年度までにすべての路盤工事に着手する等、路盤工事の着実な進捗を図った。</p> <p>2. 民鉄線</p> <p>小田急小田原線（東北沢・世田谷代田間）については、複々線化に向けた緩行線部の工事を完了させ、平成29年度末に施設等の譲渡を行う予定である。これにより、事業区間全体（東北沢・和泉多摩川間）の複々線化が完成することとなる。</p> <p>なお、平成30年度末の事業完了に向け、残工事を実施する予定である。</p>	<p>&lt;自己評価&gt;</p> <p>評価：B</p> <p>根拠：都市鉄道利便増進事業の神奈川東部方面線の速達性向上計画は、社会経済情勢等の変化及び想定できなかった現地状況に対応するため、今中期計画期間中において2度変更を行った。それぞれの変更認定を受けるに当たっては、工期延伸、事業費増嵩に関する事項に留まらず、各種のコスト削減の取り組みなども踏まえ、国・自治体・鉄道事業者等関係者に対し説明し、協議・調整を行った。これらの取り組みの結果、各時点における本事業の工期・事業費に対する理解を得られ、認定変更の合意に至ることができた。また、各時点において適切な認定変更が得られ、これに基づく工程・事業費の適切な管理に取り組んだことで、執行中の工事の中止など、事業の大きな停滞を回避することができ、計画した工事を着実に進めることができた。また、改定を行うに当たって、プロジェクト遂行の確実性を確保するため、工程・事業費の管理に臨む体制を構築した。</p> <p>民鉄線の小田急小田原線の大改良工事については、平成30年度末の事業完了に向け、複々線運行に必要な鉄道施設・設備等の工事を完了させ、複々線化事業の着実な進捗を図った。</p> <p>以上の理由により、都市鉄道利便増進事業等については、B評価とした。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>平成25年度に相鉄・JR直通線区間において東海道貨物線横浜羽沢駅に</p>	評価	B	<p>&lt;評価に至った理由&gt;</p> <p>「神奈川東部方面線」事業については平成25年4月及び平成28年8月に事業費の増加及び開業時期の遅れについて公表があったものの、社会情勢の変化や想定できなかった現地状況に対応するため、機構は、十分なコスト削減を図り、地元・関係者との粘り強い協議など行うことで適切な事業費と工期を設定し、これを踏まえて着実に建設工事を行っている。27年度には西谷トンネルがしゅん功となり、28年度は、西谷駅、羽沢駅等の掘削工事等や羽沢トンネル工事を進めていることなど、事業を着実に進捗させていることから、B評価とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>今後も、新たな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>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <p>・工事計画の遅れがみられることは残念だが、予期できない現地状況への対応によって変更された事業計画に基づいて、工事の着実な進捗を図っていることは評価できる。</p>	評価



				<p>おける関係者との協議に時間を要したことから開業時期を平成27年度から平成30年度に変更した。平成26年度に関係者との協議が整い、東海道貨物線横浜羽沢駅構内工事に着手し、工事を着実に推進した。</p> <p>平成28年度は新たな課題として相鉄・JR直通線区間では、本線にかかる用地の取得が難航したことや、安全対策設備の検討に時間を要したため、開業時期が平成30年度から平成31年度下期に変更となり、また、相鉄・東急直通線区間では、本線にかかる用地の取得が難航したことや、調査の結果、当初の想定よりも地質が軟弱で補助工法が必要となったことなどにより開業時期が平成31年度から平成34年度下期に変更となった。また昨今の建設需要増大等を背景とした建設物価の高騰、土壌汚染対策法の変更をはじめとする法令改正、地質調査の結果を踏まえた工法変更等があり建設費が増加となった。</p> <p>これらの課題を踏まえ、引き続き関係者との調整を十分に行いながら新たな完成予定時期を踏まえ一日も早い開業を目指し、工程・事業費の管理を徹底し、コスト縮減に最大限努力を払いつつ事業を進める。</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) 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	
								決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
								経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
								経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
								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	
								従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
<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削減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。</p>	<p>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削減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。</p> <p>さらに、大規模災害等の発生時においてもこれまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。</p> <p>また、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等へ技術支援を実施する。</p> <p>具体的には、「鉄道ホームドクター制度」として、地域鉄道事業者等の要請に応じて、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言するとともに、地域</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>[受託業務]</p> <p>鉄道建設に係る新たな工事の受託に当たっては、機構が支援する必要性が高いものに限って実施することとし、外部有識者からなる第三者委員会である「鉄道工事受託審議委員会」を平成20年12月に設置し、同委員会において鉄道工事の受託基準を策定するとともに、当該基準に基づき受託の可否について審議した上で、その意見を踏まえて実施することとした。また、受託工事に係るコスト削減の状況やその効果についても同委員会にて随時検証し、その結果をホームページで公表した。</p> <p>1. 三陸鉄道</p> <p>わずか2年半という短期間で土木・軌道工事を完了させ、平成26年4月5日に南リアス線、平成26年4月6日に北リアス線の全線運行再開を果たした。また、平成26年9月に全ての復旧工事を完了させた。</p> <p>2. 仙台高速鉄道東西線</p> <p>土木・軌道工事を完了させ、平成26年12月に仙台市に施設を引き渡した。</p> <p>3. 山梨リニア実験線</p> <p>迅速かつ着実に工事等を実施したことにより、予定(平成25年末)よりも早い時期(平成25年8月29日)に山梨リニア実験線全線で走行試験を開始することができた。</p> <p>4. えちぜん鉄道</p> <p>連続立体交差事業に伴う仮線は、路盤工事、電気工事、設備工事を完成させ、平成27年9月にえちぜん鉄道株式会社に引渡した。また、計画線は、平成27年8月に着手し土木工事を着実に推進するとともに、建</p>	<p>&lt;自己評価&gt;</p> <p>[受託業務]</p> <p>評価：A</p> <p>根拠：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)の開業を迎えた今中期目標期間中において、受託業務を着実に進捗し、4件の受託工事(山梨リニア実験線、三陸鉄道、仙台高速鉄道東西線、つくばエクスプレス線)を完了させた。また、今期においては、大規模災害の復旧工事に取り組み、復旧工事を迅速かつ確実に進捗し完了させたことにより、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した。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援]</p> <p>評価：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>	<p>評価</p> <p>B</p> <p>評価</p>	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>本中期目標期間内において、機構は4件(山梨リニア実験線、三陸鉄道、仙台高速鉄道東西線、つくばエクスプレス線)の受託工事を完了させた。また、地方公共団体等からの要請に対応し、6件の鉄道整備の計画に関する調査等を実施した。</p> <p>このうち、三陸鉄道の復旧工事にあたっては、現地に建設所を設置することで短期間での工事完了に努めるほか、本社内に復旧支援チームを立ち上げ、技術開発検討を行い、地震と津波に強い構造物の技術開発及び実用化を図るなど、壊滅的な打撃を受けた同社路線が2年半を経て全面復旧したことに大きく貢献した。このことから、機構は、26年4月には三陸鉄道(株)社長から表彰を受けたことは大きく評価できるが、中期期間中全般的には、所期の目的を大きく上回るとまではいえず、B評価とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p>		

	<p>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>築、電気及び軌道工事に着手した。</p> <p>5. つくばエクスプレス線 車両基地入出庫線複線化のための土木、軌道及び電気工事を完成させ、平成29年3月に首都圏新都市鉄道(株)に施設を引き渡した。</p> <p>6. 中央新幹線 関係機関との連携・調整を図りながら、事業を着実に推進した。</p> <p>7. 調査 平成25～28年度は、6件の鉄道整備の計画に関する調査等を実施した。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援] 鉄道事業者等からの要請を踏まえ、「鉄道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な支援を行った。</p> <p>また、鉄道事業者に対し、「交通計画支援システム(GRAPE)」を活用した鉄道沿線の人口分布等の分析資料を提供するとともに、鉄道助成に関する資料を提供した。</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>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・4件の受託業務のうち、東日本大震災の影響を直接受けることになった2つの事業については、難易度が上がる中適切に事業を管理している。</li> <li>・機構の技術力を活用して受託した6路線の業務の内、4路線の業務を完了させて地域の発展に貢献したことは高く評価できる。</li> <li>・三陸鉄道の復旧工事を迅速に推進し、完了させたことは、震災復興のシンボルとして東北地方被災地に明るい気持ちを起こさせた。</li> </ul>	
--	--	--	--	--	---	--

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													
② 主要なアウトプット（アウトカム）情報								③ 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	
								決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
								経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
								経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
								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	
								従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)	
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、以下の取組みを推進する。 まず、施工管理の徹底や職員の技術力向上のための取組み等を通じ	③ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み 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	<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（35件）の制定・改定作業を実施し、関係者に周知・徹底した。 また、経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修や施工監理講習を引き続き計画・実施した。 業務に関連する資格取得につい	<自己評価> [品質の向上] 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。 [技術開発の推進] 評価：A	評価 B <評価に至った理由> 鉄道建設にかかる業務の質の向上については、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、業務分野ごとに、技術開発を推進し、機構が行った事業や開	評価	

<p>て、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。</p> <p>また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果について積極的な広報及び効果的な活用を努める。</p> <p>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縮減策の効果を検証した上で、一層の縮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>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>さらに、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえつつ、現在実施している総合コスト構造改善策の効果を検証した上で、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト縮減に努めるとともに、コスト縮減の取組み・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>て、既資格取得者による指導等の支援を継続して実施し、業務に関連する技術士等の資格取得を促進した。</p> <p>[技術開発の推進]</p> <p>一層の品質向上とコスト縮減等を図るため、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。また、技術開発テーマにおける成果の活用も行った。さらに、機構が行った事業や開発した技術に対して、土木学会技術賞や鉄道建築協会賞をはじめ様々な賞を受賞した。</p> <p>[開発成果の公表]</p> <p>鉄道分野を中心とした技術の発展に貢献するため、機構職員が(公社)土木学会をはじめとする学会等の各種委員会に広く参加した。これにより、学会等の技術基準類(土木学会トンネル標準示方書等)の制定・改定に貢献した。</p> <p>鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文発表・投稿により開発成果を公表した。</p> <p>平成25～28年度は全体の論文発表・投稿は479件であり、これらの論文発表・投稿のうち、99件(このうち英文28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、21件については学会等から各種の賞を授与された。</p> <p>[鉄道建設コストの縮減]</p> <p>毎年度、コスト構造改善策を策定し実行した。これにより、平成28</p>	<p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していることに加え、土木学会技術賞など基幹学会の高い位置づけの賞を複数受賞しているため。</p> <p>[開発成果の公表]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p>[鉄道建設コストの縮減]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p>[工事関係事故防止活動の推進]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>・なし</p>	<p>発した技術は、土木学会技術賞や鉄道建築協会賞をはじめ様々な賞を受賞している。</p> <p>このような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、本中期期間中の全体の論文発表・投稿は479件のうち21件については学会等から各種の賞を授与されるなど、技術開発やその公表等の取り組みについては大いに評価できる。</p> <p>その他、鉄道建設コスト縮減策の効果を検証した上で、一層のコスト縮減等に努め、工事の安全性の維持・向上を目指し、工事発注機関として、毎年度具体的な重点実施項目を定め、受注者に対して指導等を図ることにより、工事関係事故防止に係る啓発活動を推進するなど、所期の目標を達成しているものと認められB評価とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <p>・技術開発の推進では恒常的に高い評価を受けており、A評価が適当である。</p> <p>・とりわけ、ニーズに対応した技術開発に取り組んだ結果、関連する学会や協</p>	
--	--	--	---	--	--	--

			<p>年度の総合コスト改善額は約157億円、改善率は約5.2%となった。</p> <p>また、コスト構造改善の実施状況について、毎年度のコスト構造改善の実施状況等をホームページにて図を用いた具体的事例を示す等、国民にわかりやすい形で公表した。</p> <p>この他、機構内において「コスト構造改善推進委員会」を毎年度開催し、現在各支社・建設局において実施しているコスト構造改善施策の全社的な情報共有を図り、実施状況の検証等を行うことにより、更なるコスト構造改善施策の実施を促した。</p> <p>[工事関係事故防止活動の推進]</p> <p>過去に発生した事故の分析結果及び当該年度の工事内容を考慮して、事故防止対策委員会において各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による工事事務防止監査を実施した。</p> <p>さらに、事故が発生した際にはその都度速報を受けるとともに、事故原因の究明や再発防止策の検討を行い、これらを全国の地方機関を通じ受注者へ情報提供を行い、同種事故の再発防止等の安全意識の向上を図った。</p>		<p>会より卓越した成果として評価され、数多くの受賞の英に輝いたことは、高く評価できる。</p> <p>・着実な成果と思います。社会実装を忘れずに継続したテーマ設定を今後も続けて欲しい。</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													
② 主要なアウトプット（アウトカム）情報								③ 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	
								決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
								経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
								経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
								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	
								従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)	
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	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、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。 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	<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を実施し、同省が進めるわが国鉄道技術の海外展開に協力した。第3期中期目標期間中（平成25年度～平成28年度）には、専門家派遣は27ヶ国・計126名、研修員等受入は41ヶ国、402名となった。特に、新幹線インフラ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案件に	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目的を達成していると認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> 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を実施するほか、鉄道にかかる国際会議への出席、規格の国際標準化に向けた取り組みなど、政府が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力した。 海外高速鉄道プロジェクトへの技術協力については、特に、インド高速鉄道案件には構想段階から職員を派遣するなど積極的に協力し、	評価	



<p>組みに対して、機構の技術力や知見を活用できる範囲で協力をを行う。</p>	<p>設関係の機関等との技術的な交流等を実施する。</p>		<p>は構想段階から協力し、平成27年12月には日印でムンバイ～アーメダバード間について、新幹線システムの導入で日印政府間が合意し、平成28年3月には高速鉄道に係る制度整備支援プロジェクトが開始、平成28年12月より、高速鉄道建設事業詳細設計調査が開始され、平成29年度では詳細設計調査業務が本格化することから、ますますの協力要請が見込まれる。</p>		<p>平成27年12月の日印でムンバイ～アーメダバード間について、新幹線システムの導入で日印政府間が合意の一助となるとともに、さらに、合意を受けて、機構職員へのJICAへの派遣や、技術基準/設計支援委員会に機構職員が参加させるなど、継続的に協力しているところ、本プロジェクトに大きく貢献することなど、所期の目標を達成しているものと認められることからB評価とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; (外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中期目標には「連携」とあるが、機構が国土交通省の対等なパートナーとして機能しているようにはみえない。連携して海外事業を開拓するには機構の法人としての独立性を高め権限を強める方向で再検討する必要があるのではないか。</li> <li>・継続的な取り組みは評価できる。</li> <li>・我が国鉄道インフラの国際展開に資するような体制を本格的に充実すべき時期に来ているのではないか。国としての対応が求められている。</li> <li>・インド高速鉄道の対応は今後、益々、日本にとっても重きが置かれるものと予想されます。</li> </ul>	
---	-------------------------------	--	--	--	--	--

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													
② 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	
								決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
								経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
								経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
								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	
								従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)
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。 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。	(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。	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 北陸新幹線（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った。また、主要幹線及び大都市交通線で国土交通大臣が指定する貸付期間（40年間）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った。  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、各年度の要回収額を全額回収した。平成29	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成できる見込みであると認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価	B	評価
					<評価に至った理由> 本中期期間において、鉄道施設にかかる貸付料及び譲渡代金の要回収額についてはいずれも全額回収する予定であり、所期の目標を達成していることからB評価とした。  <今後の課題> 特になし。  <その他事項>		

	<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>年度においても、要回収額を全額回収する見込みである。</p> <p>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、各年度の要回収額を全額回収した。平成29年度においても、要回収額を全額回収する見込みである。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、毎年度決算終了後ヒアリング等により経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。</p> <p>さらに、並行在来線への支援のための貨物調整金について、各年度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。平成29年度においても、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見込みである。</p> <p>以上のようなことから、中期計画における所期の目標を達成できる見込みである。</p>		<p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・所期の目的を達成している。</li> </ul>	
--	--	--	---	--	--	--

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		予算額(千円)	613,656,242	589,300,286	533,034,255	1,994,877,091	
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		決算額(千円)	611,153,268	587,019,504	526,763,460	1,989,761,019	
								経常費用(千円)	644,087,824	622,765,967	563,498,738	515,507,742	
								経常利益(千円)	△58,604,503	△60,894,601	△63,264,708	△55,305,216	
								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	
								従事人員数	45	45	45	45	

注)・当報告書の1.(3)及び(4)が含まれる助成勘定の金額及び人数を記載している。  
・予算額(年度計画額(変更があった場合は変更後))及び決算額は支出額を記載している(人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
(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の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等の回収を適正かつ効率的に実施する。 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)	(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の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等の回収を適正かつ効率的に実施していく。 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	<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なし) <その他の指標>	<主要な業務実績> 鉄道助成に係る勘定間繰入及び補助金交付等については、全ての受け払いについては、全ての受け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」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。	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。 <課題と対応> ・なし	評価	B	評価	
					<評価に至った理由> 鉄道助成に係る補助等による支援、新幹線譲渡代金等の回収について適正に執行しするほか、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」の開催や、職員研修等の実施により業務遂行に係る効率性の向上に努めている。また、新幹線に係る			

<p>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>から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内)を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に執行する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見は1年以内に業務運営に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修等を実施することにより、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。</p> <p>また、助成制度に対する鉄道事業者等の理解促進を図るための周知活動を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施を支援するための技術情報等を収集・提供する。</p> <p>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>・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt;</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>審査ノウハウの継承と職員のスキルアップのため、職員研修等を開催し情報の共有化を図った。</p> <p>助成事業の理解促進を図るための周知活動を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施を支援するための情報収集等を実施した。</p> <p>債権の回収等については、約定等に基づき、新幹線譲渡代金等を回収するとともに、新幹線に係る債務等についても確実に償還した。</p>		<p>債務等についても確実に償還しており。所期の目標を達成していることからB評価とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; (外部有識者からの意見) ・適切な取り組みは評価できる。</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. (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													
② 主要なアウトプット（アウトカム）情報							④ 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
									決算額（千円）	611,153,268	587,019,504	526,763,460	1,989,761,019
									経常費用（千円）	644,087,824	622,765,967	563,498,738	515,507,742
									経常利益（千円）	△58,604,503	△60,894,601	△63,264,708	△55,305,216
									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
									従事人員数	45	45	45	45

注・当報告書の1.(3)及び(4)が含まれる助成勘定の金額及び人数を記載している。  
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)	
(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、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	(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、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	<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> 本業務については、政府の重要かつ緊急課題であり、平成28年8月2日の閣議決定（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が改正・施行され、同年11月より機構の新たな業務として実施されることとなった。  機構として、新規に追加された本業務を適切に実施するため、上記機構法の改正等の動き	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成しているため。  <課題と対応> ・なし	評価 B	<評価に至った理由> 新規に追加された本業務を適切に実施するため、機構法の改正等の動きを踏まえつつ、限られた時間内で貸付実施のための実施体制の確立を図るとともに、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、平成28、29年度において、1.5兆円ずつ、計	

<p>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>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>を踏まえつつ、限られた時間内で貸付実施のための実施体制の確立を図るとともに、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、平成28、29年度において、1.5兆円ずつ、計3兆円の貸付けを実施した。</p> <p>また、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把握し、債権の確実な保全及び約定等に沿った貸付利息の確実な回収を実施した。</p>		<p>3兆円の貸付けを実施した。</p> <p>また、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把握し、債権の確実な保全及び約定等に沿った貸付利息の確実な回収を実施しており、中期目標の所期の目標を達成しているものと認められB評定とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; (外部有識者からの意見) ・所期の目的を達成している。</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. (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													
② 主要なアウトプット（アウトカム）情報								⑤ 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%		予算額（千円）	79,896,018	82,553,130	113,230,064	54,355,974	
								決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	41,096,969	
								経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	24,798,273	
								経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	4,520,647	
								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	
								従事人員数	55	55	55	54	

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



3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)
<p>(4) 船舶共有建造等業務</p> <p>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</p> <p>代替建造の促進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要となる措置について検討し実施する。</p> <p>また、代替建造の促進のため、機構が共有建造制度を実施するに当たっては、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、政策意義の高い船舶の建造を推進することとし、特に物流効率化、環境負荷低減等に資するため、スーパーエコシップ、16%CO<sub>2</sub>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>(5) 船舶共有建造等業務</p> <p>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。</p> <p>そのため、船舶共有建造業務により、国内海運政策の実現に寄与する船舶への代替建造を促進する。</p> <p>①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進</p> <p>代替建造の促進については、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するために政策意義の高い船舶の建造を推進する。</p> <p>特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船舶(スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー(海洋汚染防止対策船)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>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策効果のより高い船舶の建造隻数比率</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>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第三期中期目標期間中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99%となった。</p> <p>平成29年度においても、引き続き政策効果のより高い船舶の建造に向けた取組みをこれまで同様に推進することで、中期目標の達成を見込んでいる。</p>	<p>&lt;自己評価&gt;</p> <p>評価：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>	<p>評価</p> <p>B</p>	<p>評価</p>	<p>&lt;評価に至った理由&gt;</p> <p>中期目標における「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、業務実績は平成25年度から27年度まで100%、28年度は94%となっており、所期の目標は達成していると認められる。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標の達成が見込まれるとしてBとしたものの。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ほぼ所期の計画を達成しており、成果は評価できる。</li> <li>・今後のSES船の普及促進、将来予想される自律航行船舶の開発など内航海運活性化に向けた国の政策が期待される。</li> </ul>

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 IX 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 施策目標 19 海上物流基盤の強化等具体的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安全的な国際海上輸送の確保を推進する。	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第13条第1項第8号
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー	船舶建造等における技術支援

2. 主要な経年データ													
② 主要なアウトプット（アウトカム）情報								④ 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
									決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	41,096,969
									経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	24,798,273
									経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	4,520,647
									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
									従事人員数	55	55	55	54

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

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)	
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・建造の各段階、さらには就航後の技術支援の充実を図る。 このため、内航海運の諸課題、	<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> 共有建造船舶に対しては計画・設計・建造の各段階で技術支援を行っており、第3期中期目標期間は、貨物船77隻と旅客船27隻の共有船が竣工した（平成28年度末時点）。また、就航後においても技術的助言等技術支援を行った。 当該支援の実施にあたっては、	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 第3期中期目標期間において建造される共有船の計画・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。 また、SESや先進二酸化炭素低減化船などの高技術	評価	

	<p>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>建造時に発生したトラブル等の分析を行い、PDCAサイクルによる品質管理として、重点リスクに関する取り組みを整理し、実施することにより、問題の「未然防止」、「被害の最小化」について着実な実施に努めた。</p> <p>SESの建造にあたっては、エンジニアリングレビュー（性能等についての技術的審査）等の技術支援を実施しているが、第3期中期目標期間は、タンDEM・ハイブリッド方式を採用した「橘丸」を含むSES2隻が竣工した。</p> <p>また、先進二酸化炭素低減化船について、省エネ船型の開発、高効率電子制御低速2サイクルエンジンの採用等により大幅なCO2削減を図る「フェリーしまんと」を含む9隻が竣工した。</p> <p>技術支援の中でも、特に、離島航路に就航する旅客船については、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ため、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。第3期中期目標期間は、機構による当該支援の実施により3隻の旅客船が竣工した。</p> <p>また、船舶の安全基準等の改正において、内航船の設計・建造に大きな影響を与えることが懸念される場合には、事業者が当該基準に適合した船舶を建造できるよう技術支援を行っており、第3期中期目標期間は、船員居住設備の技術基準改正に対応した試設計結果の周知、騒音基準を満足する船舶の設計・建造を支援するための『騒音対策指針』の策定を行った。</p> <p>さらに、機構においては、新技術</p>		<p>を要する船舶についても複数隻の実績があった。</p> <p>船舶建造ノウハウの少ない離島航路においても建造初期段階からの参画により建造をサポートした。</p> <p>また、安全規制の改正に伴う騒音規制に対応した騒音対策指針の策定や各種技術調査研究を実施した。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標にかかる所期の目標の達成が見込まれるとしてBとしたもの。</p> <p>&lt;今後の課題&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; (外部有識者からの意見) ・SES船をはじめとする広範な技術支援は着実な成果を上げている。</p>	
--	--	--	---	--	--	--

			<p>に関する調査研究を行い、その知見を共有船主等へ提供すること及び調査結果に基づき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建造船舶の性能・品質を確保するため、技術調査を実施しており、第3期中期目標期間は12件（平成28年度末時点）の技術調査を実施した。</p> <p>こうした技術調査の結果を含め、内航海運の最新動向を踏まえた機構の取り組みについては、毎年、全国4ヶ所において開催している「内航船舶技術支援セミナー」、ホームページ等を通じて幅広く情報提供を行っている。</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. (5) ③	高度船舶技術の実用化の促進		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標 19 海上物流基盤の強化等具体的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安全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9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
									決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	41,096,969
									経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	24,798,273
									経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	4,520,647
									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
									従事人員数	55	55	55	54

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

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)	
③ 高度船舶技術の実用化の促進 内航船舶の効率的な運航に資するため、募集テーマを環境負荷低減等の政策目的に沿ったものとし、実用化された場合の波及効果を踏まえた助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。 また、助成対象事業の選考・評価等に際し、客観性、透明性を確保	③ 高度船舶技術の実用化の促進 内航船舶の輸送効率化に資することに配慮しつつ、環境負荷低減等の内航海運の政策目的に沿い、かつ、事業者等へのヒアリングによりニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた募集テーマを設定し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行うことにより、高	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 船舶関係の団体、事業者及び研究機関等に対してヒアリングを行うとともに外部有識者で構成される「高度船舶技術審査委員会」に対して諮問を行い、その審議結果から募集テーマを設定した。当該募集分野を踏まえてホームページに募集要領を掲載し、助成対象事業を公募するとともに事業者から	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> 外部有識者で構成される「高度船舶技術審査委員会」に諮問することにより募集テーマ、申請事業の選考を適切に実施し、先進技術の実用化実績も48隻と着実に進んでいるところ、中期計画における所期の	評価	

<p>保するため、外部有識者による事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成先等を公表する。</p> <p>なお、当該業務は平成27年度末をもって終了する。</p>	<p>度船舶技術の実用化の促進を図る。また、事業者への説明・相談会等を随時実施する。</p> <p>助成対象事業の選考・評価等に際しては、客観性及び透明性を確保するため、当該事業の事業計画及び実施結果について外部有識者から評価を受けるとともに、助成対象者、助成の成果等を公表する。</p> <p>なお、当該業務は平成27年度末をもって終了する。</p>		<p>の要望に応じて随時個別の説明及び相談を行った。</p> <p>助成対象事業の選考に当たっては、上記「高度船舶技術審査委員会」において、客観性及び透明性を確保しつつ、専門的かつ公平な立場から審議を行った。その結果、採択事業の概要及び採択事業者をホームページ上で公表した。</p> <p>さらに不正受給・不正使用の防止を徹底するため、不正受給・不正使用があった場合には機構のホームページにおいて公表する旨、募集要項に記載するとともに、セミナー、問い合わせ等において周知徹底を図り、本制度における法令遵守体制を確保した。</p> <p>また、広報活動として機構が主催した「内航船舶技術支援セミナー」等において利用者への説明や相談を実施した。</p> <p>平成25年度～28年度は本事業において48隻の船舶に対して、これまで実用化された技術が導入された。</p>		<p>目標を達成すると見込まれることからB評価とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; (外部有識者からの意見) ・新技術の実用化を図るための助成事業が当初の計画を達成しえたことは評価できる。</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. (5) ④	船舶共有建造業務における財務内容の改善		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標 19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第13条第1項第7号
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー	船舶共有建造業務における財務内容の改善

2. 主要な経年データ													
① 主要なアウトプット（アウトカム）情報				② 主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）									
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
未収発生率	中期目標期間において1.3%以下	—	0.03%	0%	0%	0.13%		予算額（千円）	79,896,018	82,553,130	113,230,064	54,355,974	
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		決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	41,096,969	
								経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	24,798,273	
								経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	4,520,647	
								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	
								従事人員数	55	55	55	54	

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

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)
<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1.3%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</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</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中期目標期間における未収発生率</li> <li>・中期目標期間終了時の未収金残高</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・繰越欠損金削減計画に基づく取り組み実施による繰越欠損金の削減</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</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、未収発生率は第3期中期目標期間中で0.04%となり、中期計画に定める数値目標1.3%以下を引き続き維持する結果となった。</p> <p>未収金残高については、リス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、中期計画目標値である31億円を下回る8億円となった。</p> <p>繰越欠損金については、繰越欠損金削減計画に基づいた取り組みを引き続き実施した結果、187億円の当期総利益を計上したこと、繰越欠損金は同額減少した。</p> <p>船舶共有建造業務における財務改善の状況については、業務実績報告書及びホームページで随時公表した。</p> <p>平成29年度においても、未収金の発生防止・回収強化や、繰越欠損金削減に向けた各種取組みを引き続き実施することで、中期目標の達成を見込んでいる。</p>	<p>&lt;自己評価&gt;</p> <p>評価：A</p> <p>根拠：適切な債権管理により未収金の発生防止・回収強化に努力したことで、未収発生率は第3期中期目標期間中で0.04%となり、未収金残高については、中期計画にて定めた目標値である31億円を大きく下回る8億円となった。また、第1期中期目標に掲げられた未収金の処理については当初計画よりも1年前倒しとなる平成27年度中に処理を終了している。</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、平成26年度中に中期目標期間中の削減目標額を達成した。</p> <p>このため、平成27年度中に計画の見直しを行い、更なる削減目標額の設定を行ったことで、第3期中期計画期間において繰越欠損金額は187億円減少した。よって、未収発生率、未収金残高及び繰越欠損金額は事業計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>	<p>評価</p> <p>A</p> <p>&lt;評価に至った理由&gt;</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25年度から28年度の平均未収金発生率は0.04%となり、中期目標の目標値を大幅に上回っている。</p> <p>また未収金残高に関しても、年々減少が見られ、目標額31億円を大きく下回る8億円となり、残高が抑制されている。</p> <p>繰越欠損金に関しても、187億円の当期利益を計上したこと、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見込まれるとしてAとしたもの。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・実際に財務内容は改善しているが、中期計画の数値目標が低かった可能性もある。過去の平均をとるだけでなく、傾向も見ながら次期中期計画の数値目標を定めるようにすべきではないか。</li> <li>・未収金発生率と未収金残高をともに目標値の1/4～1/3のレベルに低く抑えることに</li> </ul>	<p>評価</p>	



<p>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>ることにより、その縮減を図る。さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民にわかりやすく公表する。</p>				<p>成功したのみならず、繰越欠損金も着実に削減するなど、計画を大きく上回る成果を上げたことは、高く評価できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・未収金の発生防止と繰越欠損金の縮減に対する機構の努力は評価できる。内航海運が利益の出るビジネスとなるような政策誘導が国として必要ではないか。</li> <li>・明確で疑いない成果と考えます。</li> </ul>	
--	---	--	--	--	--	--

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし。</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1. (6)	地域公共交通出資等業務		
業務に関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第13条第1項第9号
当該項目の重要度、難易度		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
									決算額（千円）			71,163,000	57,962,736
									経常費用（千円）			190,156	207,572
									経常利益（千円）			8,279	△5,524
									行政サービス実施コスト（千円）			20,191	79,416
									従事人員数			11	11

注）・当報告書の1.（6）が含まれる地域公共交通等勘定の金額及び人数を記載している。  
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)	
(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。	(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。	<主な定量的指標> ・出資等資金の毀損発生額  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 地域公共交通出資等業務にかかる出資等の実施については、出資等を受けようとする者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、当該期間（平成27年度及び平成28年度）において実績はなかった。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	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価 B	<評価に至った理由> 現時点で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、出資審査業務マニュアルの策定のほか、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、出資等案件検討に係る知見を深めるため、地	評価

<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>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>度の利用を検討する事業者との協議や計画内容に係る分析等を行った。</p>		<p>域公共交通網形成計画及び出資等業務に関する調査等を実施している。</p> <p>体制面でも、第三者委員会を設置しており、出資等に必要な組織体制を構築していると言える。</p> <p>これらの対応は、出資等を行うか否かの決定に際し、当該リスクを適切に評価するうえで不可欠なものであり、出資等資金の毀損ゼロを目指すという中期目標に資するものであると判断し、B評価とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; (外部有識者からの意見) ・計画期間中、業務の実施に至っていないが、出資に向けたハードルを越えるべく機構内で適切な作業を着実に進めており、今後の進展に期待できる。</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. (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規制な執行] 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）第13条第1項第1号 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）附則第11条第2項第1号 [土地処分の実施][株式処分の検討] 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）第13条第1項第2号 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）附則第11条第2項第1号
当該項目の重要度、難易度		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
									決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229	175,995,017
									経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242	122,546,747
									経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489	370,935,916
									行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764	△370,907,483
									従事人員数	39	39	39	39

注)・当報告書の1.(7)が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。  
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)	
<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>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>(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>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>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>[年金費用等の支払の法令に則った規制な執行]</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等については、関係法令の則り、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施した。</p> <p>2. 業務災害補償</p> <p>旧国鉄職員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円滑かつ確実に支払を実施した。なお、大きな社会問題となったアスベスト問題については、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により周知を図った。</p> <p>[土地処分の実施]</p> <p>第2期中期目標期間終了後に残された約22haの土地については、都市計画事業等の工程等からやむを得ず処分できていない土地であることから、関係機関との協議・調整を進めた結果、平成28年度末までに約10haの処分を終了し、平成29年度首において残存する土地は、梅田駅(北)の一部(約10ha)と長町駅〔38街区〕(約2ha)の計約11ha(四捨五入の関係で計が合わない。)のみとなった。(旧国鉄等から承継した土地(約9,238ha)の約99.9%の処分を終了。)</p> <p>なお、平成29年度首に残存する土地(約12ha)についても平成29年度内の処分を予定しており、第3期中期目標期間内には機構が承継した土地全ての処</p>	<p>&lt;自己評価&gt;</p> <p>[年金費用等の支払の法令に則った規制な執行]</p> <p>評価：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p>[土地処分の実施]</p> <p>評価：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。</p> <p>[株式処分の検討]</p> <p>評価：A</p> <p>根拠：所期の目標である「JR株式の適切な売却」については、中期計画期間中において、売却に向けた長年の取組みを重ねてきたことと合わせ、資産処分審議会で示された売却方法、売却規模、売却時期、主幹事証券会社選定等の基本方針に沿い、適切に実施したところ。</p> <p>これに加え、以下のとおり、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られたため。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・証券会社へ支払う引受手数料については、ブックビルディング方式導入後の民営化IPO案件としては過去最低水準(1.64%)であること。</li> <li>・上場後の株価については、急騰やIPO価格割れもなく堅調に推移しており、JR九州株式の処分は広く市場に受け入れられたものと評価。</li> </ul>	<p>評価</p> <p>B</p>	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>年金、恩給や業務災害補償の支払いについては、適切な資金管理のもと、確実に支払いを実施している。</p> <p>第2期中期目標期間終了後に残された約22haの土地については、平成28年度末までに約10haの処分を終了した。平成29年度首において残存する土地は、梅田駅(北)の一部(約10ha)と長町駅〔38街区〕(約2ha)の計約12haのみとなり、承継した土地の約99.9%の処分を終了した。なお、29年度首に残存する土地についても平成29年度内の処分を予定しており、第3期中期目標期間内には機構が承継した土地全ての処分を終了する見込みとなるに至っている。</p> <p>JR九州株式の売却については、平成28年10月25日に1億6千万株を一括売却し、4,160億円の売却収入を得るなど、所期の目標を達成したことからB評価とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p>	<p>評価</p>

			<p>分を終了する見込みである。</p> <p>[株式処分の検討]</p> <p>J R九州株式の売却については、平成27年9月9日の資産処分審議会の答申を踏まえ、できる限り早期の売却に向けて所要の準備を進め、ブックビルディング方式（投資家に対する需要調査の結果に基づいて売却価格を決定）により、平成28年10月25日に1億6千万株を一括売却し、4,160億円の売却収入を得た。</p>	<p>・売却価格の決定プロセスにおいては、関係者と緻密な調整を行った結果、仮条件の上限価格まで、十分な需要を積み上げることができた。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>・なし</p>	<p>・J R九州株の上場・売却によって、所期の目標を上回る成果を上げたことは、長年の準備期間中の努力が結実したものであり、評価できる。</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. (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、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													
② 主要なアウトプット（アウトカム）情報								③ 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	
								決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229	175,995,017	
								経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242	122,546,747	
								経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489	370,935,916	
								行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764	△370,907,483	
								従事人員数	39	39	39	39	

注）・当報告書の1.(7)が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。  
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)	
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鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）並	②旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等 旅客鉄道株式会社等（旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に 関する法律の一部を改正する法律（平成27年法律第36号）の施行前は、旅客鉄道株式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	<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に対し、以下の支援措置を実施した。 (1) 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付 ○既存支援 ・JR北海道：550億円 ・JR四国：216億円	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> 機構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及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」並びに債務等処理法附則第4条	評価	

<p>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る。</p>	<p>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>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR九州：419億円</li> <li>・JR貨物：771億円</li> </ul> <p>○追加支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR北海道：373億円</li> <li>・JR四国：66億円</li> </ul> <p>（2）特別債券の利子の支払い</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR北海道：275億円</li> <li>・JR四国：175億円</li> </ul> <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>2. 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の建設勘定への繰入れ 525億円</p>		<p>及び第5条の規定に基づき、適切に支援措置を講じており、中期計画における所期の目標を達成すると認められるためB評価とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; （外部有識者からの意見） ・計画期間中に、インフラ更新や安全対策のための経営自立支援が必要であったJR北海道、四国、九州、貨物の4社に対し、応分の無利子貸し付けと助成を実施したことは評価できる。</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			
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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)		
(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。 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。	(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。 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。	<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> 業務の進捗等に対応した組織の合理的、機動的な編成、運営の効率化等を図るため、毎年度「組織改正計画」を決定したうえで、本社及び地方機関の組織の新設・改廃を行った。  1. 本社における組織の見直し ・法令遵守体制の強化の一環として内部監査の実効性及び独立性の確保を図るため、監査室を監査部に改組するとともに（平成26年4月）、理事長直轄の組織とした（平成26年10月）。 ・中央新幹線調査室を廃止し、受託業務に係る執行体制の整備のため「建設部」を設置（平成27年4月）。 ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律（平成27年法律第28号）により、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する出資等の業務を機構が行うことになったことに伴い、企画調査部に「地域公共交通出資課」を設置（平成27年8月）。	<自己評価> 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ことと認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価	B	評価		
				<評価に至った理由> 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組織の適切な見直しを行っており、中期計画における所期の目標を達成すると認められるため、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) ・本社組織・国鉄清算事業関係組織・地方機関の組織の在り方について必要な対応が着実に実行されたと評価できる。					

			<p>・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ため、鉄道建設本部の廃止、鉄道建設関係各部の再編等を実施（平成29年4月）。</p> <p>2. 国鉄清算事業関係組織の縮小</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・吹田貨物ターミナル駅開業後における残業務の進捗に伴い、国鉄清算事業西日本支社「吹田事務所」を廃止した（平成27年9月末）。</li> <li>・梅田駅・吹田信号場基盤整備事業の進捗による業務量の減少に伴い、国鉄清算事業西日本支社を廃止した（平成29年3月末）。</li> </ul> <p>3. 地方機関の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線（長野・金沢間）が開業したことによる業務量の減少に伴い、北陸新幹線建設局、北陸新幹線第二建設局について、組織体制を縮小のうえ、それぞれ「長野工事事務所」、「富山工事事務所」に改組（平成27年4月）。</li> <li>・受託業務に係る執行体制の整備のため「関東甲信工事局」を設置（平成27年4月）。</li> <li>・北陸新幹線（長野・金沢間）の開業後の残業務の進捗に伴い、長野工事事務所の組織体制を更に縮小し、東京支社に編入（平成27年8月）。</li> <li>・北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業したことによる業務量の減少に伴い、青森新幹線建設局について、組織体制を縮小のうえ、「青森工事事務所」に改組（平成28年4月）。</li> </ul>			
--	--	--	---	--	--	--

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 (特殊要因によ り増減する経費を除く。) 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》	
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%》	
<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%》	

(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(当初計画)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(特殊要因により増減する経費を除く。)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≫		(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% (△1.0%)	△3.8% (△4.0%)	△15.0% (△15.1%)	△21.5% <78.4%> (△22.0%) ≪△22.0%≫		(△38.1%) ≪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		—	△24.5% (100%)	292.6% (305.4%)	182.9% (184.1%)	179.8% <89.2%> (183.6%) ≪△25.0%≫		(114.4%) ≪94.2%≫

(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(当初計画)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名削減	契約職員1名削減	—		

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
<p>(2) 経費・事業費の削減</p> <p>業務運営に当たっては法人の自主性、自律性をもって業務を遂行するとともに、法人の不断の経営努力により、効率性の高い業務運営を図る。</p> <p>一般管理費(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</p>	<p>(2) 経費・事業費の削減</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、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</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <p>[一般管理費、人件費の効率化]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般管理費削減率(対24年度比)</li> <li>[事業費の効率化]</li> <li>事業費削減率(対24年度比)</li> </ul> <p>[内航海運活性化融資業務]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>職員及び契約職員削減数</li> </ul> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>設定なし</li> </ul> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <p>[一般管理費、人件費の効率化]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>[事業費の効率化]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>[内航海運活性化融資業務]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>[一般管理費、人件費の効率化]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般管理費の削減推移等は、「主要な経年データ」とおりに推移してきており、平成29年度において中期目標を達成できるものと見込んでいる。</li> <li>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。</li> </ul> <p>なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直すこととしている。</p> <p>[事業費の効率化]</p> <p>事業費の削減推移等は、「主要な経年データ」とおりに推移してきており、平成29年度において中期目標を達成でき</p>	<p>&lt;自己評価&gt;</p> <p>[一般管理費、人件費の効率化]</p> <p>評価：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると認められるため。</p> <p>[事業費の効率化]</p> <p>評価：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると認められるため。</p> <p>[内航海運活性化融資業務]</p> <p>評価：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると認められるため。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>なし</li> </ul>	<p>評価</p> <p>B</p> <p>&lt;評価に至った理由&gt;</p> <p>一般管理費、事業費については、中期計画における所期の目標を達成すると見込まれることからB評価とした。</p> <p>内航海運活性化融資業務については、中期目標では、貸付金の規模も踏まえつつ業務運営の効率化を図り、同融資業務に係る職員、契約職員及び経費の節減を行うとしている中、平成28年度までに契約職員3名の削減を行ったが、平成29年度中に職員1名及び契約職員1名の削減を見込まれていることから、平成28年度に担務の見直しを実施した。以上から、中期計画の目標を達成できる見込みである。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>いずれの項目も目標を達成しており、評価できる。</li> </ul>	<p>評価</p>	<p>評価</p>	

<p>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>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>るものと見込んでいる。</p> <p>[内航海運活性化融資業務]</p> <p>平成28年度までに契約職員3名の削減を行ったが、平成29年度中に職員1名及び契約職員1名の削減を見込まれていることから、平成28年度に担務の見直しを実施した。これにより、第三期中期目標期間における目標を達成できる見通し。</p>			
--	--	--	---	--	--	--

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし。</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報		
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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)		
(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)に基づき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。	<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、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「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、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、自立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。	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価	B	<評価に至った理由> 「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、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んできており、中期計画における所期の目標を達成することからB評価とした		評価
					<今後の課題> 特になし。		<その他事項> (外部有識者からの意見) ・競争性のない随意契約の金額割合を、25年度の53%から、28年度の21%に継続して低下させたことは評価できる。ただ随意契約の件数割合は逆に上昇しており、なぜそうなるのか、不思議に思う。		

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)	
(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。	<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> ・こずかた寮については平成25年度に売却し、平成26年度に登記手続きを完了した。 ・宿舎不用地(行田宿舎用地の一部)については平成26年度に売却し、登記手続きを完了した。 ・保土ヶ谷寮については平成28年度に売却し、登記手続きを完了した。 ・船橋宿舎については平成28年度に売却し、平成29年度において登記手続きを完了する見込みである。	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> 中期計画における所期の目標を達成することから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) ・不要な資産の処分・集約化を適切に実施している。	評価 	

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		関連する研究開発評価、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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
	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。	<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> ・中期計画期間において、一般管理費、事業費の削減を織り込んだ中期計画の予算、収支計画及び資金計画に基づき作成した各年度の年度計画の 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> ・中期計画の予算等(平成25年度～29年度)(下記表1参照)	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画の予算等に基づき、適正に実施したと認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価	B	評価	
					<評価に至った理由> 中期計画の予算等に基づき、適正に実施したと認められるため。  <今後の課題> 特になし。  <その他事項> (外部有識者からの意見) ・着実に実行されている。			

4. その他参考情報
特になし。





## 【特例業務勘定】

区 分	計画額	(単位:百万円)					
		25年度 (実績額)	26年度 (実績額)	27年度 (実績額)	28年度 (実績額)	29年度 (予算額)	25年度～29年度 合計
収入							
借入金等	160,400	32,100	29,000	-	-	-	61,100
民間借入金	73,400	10,100	-	-	-	-	10,100
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	87,000	22,000	29,000	-	-	-	51,000
業務収入	179,199	868	8,431	108,010	423,000	42,989	583,298
業務外収入	65	454	249	189	91	55	1,038
他勘定より受入	784,341	175,101	178,557	184,098	191,055	55,699	784,511
計	1,124,005	208,523	216,237	292,297	614,147	98,743	1,429,947
支出							
業務経費							
特例業務関係経費	949,910	192,963	179,114	171,372	151,344	192,625	887,419
借入金等償還	86,400	9,666	19,766	9,668	-	-	39,100
支払利息	51,850	9,306	9,488	9,556	9,510	9,510	47,371
一般管理費	8,550	1,394	1,156	1,052	875	1,065	5,541
人件費	2,076	372	406	429	437	550	2,194
業務外支出	3,936	1,091	1,428	5	1	6	2,531
他勘定へ繰入	47,243	6,048	6,438	11,236	13,827	14,907	52,457
計	1,149,966	220,839	217,796	203,318	175,995	218,663	1,036,612

〔人件費の見積もり〕

(計画)1,807百万円を支出する。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、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

(実績)平成25年度～平成28年度までの実績額は1,427万円であり、平成29年度の予算額445万円との合計は1,871万円である。

区 分	計画額	(単位:百万円)					
		25年度 (実績額)	26年度 (実績額)	27年度 (実績額)	28年度 (実績額)	29年度 (予算額)	25年度～29年度 合計
費用の部	252,576	32,572	79,793	59,684	122,551	91,465	386,064
経常費用	200,420	23,138	70,036	50,024	113,036	81,954	338,187
特例業務費	186,807	19,395	67,018	48,535	111,655	80,472	327,075
一般管理費	13,511	3,690	2,958	1,455	1,328	1,456	10,886
減価償却費	103	53	60	34	53	26	225
財務費用	52,156	9,428	9,597	9,558	9,511	9,511	47,605
雑損	-	2	-	-	-	-	2
臨時損失	-	4	160	102	4	-	270
収益の部	502,518	106,486	94,368	95,688	493,483	91,809	881,833
特例業務収入	140,029	113	25	17,989	416,010	36,054	470,190
共済年金追加費用引当金戻入益	-	21,265	13,378	1,288	11,718	-	47,649
恩給負担金引当金戻入益	-	145	200	-	9	-	355
環境対策引当金戻入益	-	-	-	133	86	-	219
業務災害補償費引当金戻入益	-	-	1,757	-	-	-	1,757
財務収益	362,443	84,879	78,983	72,522	65,563	55,750	357,697
雑益	46	84	25	32	97	5	243
臨時利益	-	-	-	3,723	-	-	3,723
純利益	249,942	73,914	14,575	36,004	370,932	343	495,769
目的積立金取崩額	0	-	-	-	-	-	-
総利益	249,942	73,914	14,575	36,004	370,932	343	495,769

区 分	計画額	(単位:百万円)					
		25年度 (実績額)	26年度 (実績額)	27年度 (実績額)	28年度 (実績額)	29年度 (予算額)	25年度～29年度 合計
資金支出	1,158,957	376,622	370,773	495,269	823,958	612,913	2,679,536
業務活動による支出	1,056,702	214,319	197,901	195,423	175,238	218,655	1,001,537
投資活動による支出	13	19,083	36,314	61,126	178,211	8	294,743
財務活動による支出	93,250	118,168	135,267	147,669	1	-	401,105
次期中期目標期間への繰越金	8,992	25,051	1,290	91,050	470,509	394,250	982,150
資金収入	1,158,957	376,622	370,773	495,269	823,958	612,913	2,679,536
業務活動による収入	545,260	86,527	87,646	201,502	489,907	81,686	947,268
投資活動による収入	418,345	146,268	113,576	154,477	243,001	-	657,322
財務活動による収入	160,400	140,600	144,500	138,000	-	-	423,100
前期よりの繰越金	34,953	3,226	25,051	1,290	91,050	531,227	651,845

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
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		関連する研究開発評価、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		平成24年度末残高528億円

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)		
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) 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。 (3) 運営費交付金 毎年の運営費交付金額の算定	(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。 船舶の改造に係る貸付金に	<主な定量的指標> ・内航海運活性化融資業務において、調達する借入金を前年度以下  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> 中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。	<主要な業務実績> 1. 資金調達 資金調達について、資金計画の策定、資金の一元管理を通じて、短期資金及び長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行い、資金調達コストの低減を図った。また、投資家層の拡大を目的とした個別IR活動等を多数実施した。 整備新幹線事業の資金調達については、平成28年度第2次補正予算成立後（平成28年10月11日成立）速やかに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を行った。以上から、中期計画の目標は達成できる見込みである。  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、回収計画に	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価 B	<評価に至った理由> 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、平成28年度第2次補正予算成立後、速やかに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したほか、貸付金を適切に回収するなど、中期計画における所期の目標を達成することからB評価とした。 内航海運活性化融資業務については、中期計画期間内において、貸付金を約定どおり回収し、内航総連の財務内容	評価	

<p>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>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>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。平成29年度についても、引き続き回収計画に基づく適切な回収を実施していく。</p> <p>3. 内航海運活性化融資業務 内航海運活性化融資業務については、貸付金を約定どおり回収し、内航総連の財務内容等を慎重に審査した上で、政府保証の範囲内で調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資を適切に行った。</p>		<p>等を慎重に審査した上で、政府保証の範囲内で調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資を適切に行っている。以上から、中期計画の目標は達成できる見込みである。</p> <p>&lt;今後の課題&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; (外部有識者からの意見) ・とりわけ内航海運活性化融資残高を、24年度末に比して約70%も減少させており、高く評価できる。調達する借入金を前年度以下に抑えるという中期目標は完全に達成されている。</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			
4.	短期借入金の限度額		
当該項目の重要度、難易度		関連する研究開発評価、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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
	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。	<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> 各年度の目標では、短期借入金の限度額は、260,000百万円としているなか、ピーク時借入額149,900百万円(H27.6.19)であり、年度を通じて借入限度額内で推移しており、来年度も限度額内の借入になると思われる。 以上から、中期計画の数値目標は達成できる見込みである。	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価	B	評価	
					<評価に至った理由> 中期計画における所期の目標を達成することから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) ・中期計画の目標を達成している。			

4. その他参考情報
特になし。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)	
① 内部統制の充実・強化 「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。 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。 また、法人の長のリーダーシ	① 内部統制の充実・強化 「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。 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。	<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. 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 (1) コンプライアンス体制の強化 (2) ガバナンスの強化 (3) 入札・契約監視機能の強化 (4) 入札契約手続きの見直し (5) 情報管理の徹底 2. 独立行政法人通則法の改正を受けた業務方法書の見直し 3. 内部統制委員会での取組み (1) 統制環境の継続的な整備・運用 (2) リスク管理に係る取組みの推進 (3) 統制活動の継続	<自己評価> 評価：B 根拠：平成26年9月26日に公表した調査報告書に記載した北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策については、全ての項目について対応を行い、講じた措置を実効あらしめるため、定期的な検証を行っている。 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で、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。  <課題と対応> 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2	評価	B	評価
				<評価に至った理由> 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を踏まえ、機構におけるコンプライアンス体制の強化、ガバナンスや入札・契約監視機能を強化するほか、入札契約手続きの見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取り組むとともに、業務の適正を確保するための体制を整備し、再発防止に向けた取り組みを行っていることから、中期計画に所期の目標を達成することからB評価とした。			



<p>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>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>(4) 円滑な情報の共有に係る取組み  (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>4. 金融業務に係る内部ガバナンスの高度化</p> <p>「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」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>6年9月26日公表)に記載した再発防止対策の全ての項目について対応と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、講じた再発防止対策の運用状況についてのフォローアップを継続し、運用状況を踏まえた見直しを行うことで、同様の事案を二度と発生させないよう、不断の努力を続けていく。</p> <p>また、内部統制については、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>&lt;今後の課題&gt;</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>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・内部統制委員会を通じて内部統制の充実・強化が着実に行われていると評価できる。</li> <li>・入札談合などの事案を踏まえ、入札点契約監視機能の強化、情報管理の徹底を目指した内部統制の強化が行われているが、引き続き緊張感を持って事業を遂行して頂きたい。</li> <li>・PDCAのサイクルが実際に回っていることは、何よりです。調達・契約等に過剰な時間制約がかからないように、常に留意されたい。</li> </ul>	
---	---	--	--	---	---	--

<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) ②	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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
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。	<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. 政府方針に基づく対応 平成26年度版及び平成28年度版の「政府機関の情報セキュリティ対策のための統一基準群」の改正に伴い「機構情報セキュリティポリシー」をそれぞれ適用し、政府の方針に基づく対応を速やかに行った。  2. 情報セキュリティ対策の推進 各年度(平成25年～29年度)において情報セキュリティ委員会で決定した情報セキュリティ対策推進計画に従い、機構の情報セキュリティレベルの維持・向上を図るため、情報セキュリティに関する研修・自己点検・監査等を行うことで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。	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価 B	<評価に至った理由> 情報セキュリティ対策については、政府の方針に基づき適切に対応するなど、中期計画の所期の目標を達成することからB評価とした。		評価
					<今後の課題> 特になし。		<その他事項> (外部有識者からの意見) ・情報セキュリティ対策は着実に実行されているが、機構の高い技術力を守るためにも、一層の対策の強化が望まれる。	

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) 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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
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。 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。	<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 マスコミ等からの取材等、プレスリリース等の対応を行った。 (2) 機構からの情報発信 ホームページの活用、広報誌「鉄道・運輸機構だより」の発行（年4回季刊）、各種パンフレット等により情報発信を行った。 4. 国民に対する情報発信 「鉄道の日」実行委員会等が主催する「鉄道フェスティバル」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。		<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価	B	評価	
					<評価に至った理由> > 中期計画の所期の目標を達成することから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) ・情報公開は着実に実行されている。				

4. その他参考情報								
特になし。								

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)	
③ 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(CO2)排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事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。	<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> 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、新たな「環境行動計画」を平成26年4月に策定し、この計画に基づいて目標期間を通じ、環境負荷低減に向けて取り組んでいる。  オフィス活動に伴う温室効果ガス(CO2)排出量を削減するため、全業務従事者を対象とした「環境対策に係る業務研修」を実施するとともに、オフィス活動に伴う環境負荷状況を全社的に共有するため、「現状の可視化」として、四半期ごとのデータ等をイントラネットに掲載した。  また、共有船舶建造においては、環境にやさしい船舶の共有建造支援を推進し、政策効果のより高い船舶の建造比率を100%とした。  さらに鉄道建設工事等については、	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> 機構の定める環境行動計画に基づいて目標期間を通じ、環境負荷低減に向けて取り組んでいる。  また、鉄道建設工事等においては、国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従うなど各事業においても積極的に取り組み、この取り組みに関して、国民に分かりやすく周知する観点から、「環境報告書」を年度ごとに公表するなど、中期計画の所期の目標を達成することからB評価とした。  <今後の課題> 特になし。  <その他事項>	評価	

			<p>国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い、建設リサイクル・廃棄物の削減対策などの取組みを推進した。</p> <p>これらの取組みに関して、国民に分かりやすく周知する観点から、「環境報告書」を年度ごとにとりまとめ、ホームページ等で公表し、関係機関や「鉄道フェスティバル」で配布する等、機構が、鉄道・船舶の建設・整備を通じて地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に貢献していることについて、PRを実施した。</p>		<p>(外部有識者からの意見)</p> <p>・環境への配慮は着実に行われている。</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			
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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)		
	(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。	<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即戦力として期待される社会人を採用した。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、技術契約職員制度を導入した。 さらに、各事業の工程、事業量等を勘案の上、業務量に応じた適正な人員配置に努めた。	<自己評価> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。  <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 中期計画の所期の目標を達成することから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) ・社会人の積極的採用を含め、時代の要請を入れた人事制度の円滑な運用は評価できる。			

4. その他参考情報
特になし。