

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	令和元年度（第4期）
	中期目標期間	平成30年度～令和4年度（平成34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 木村課長、総務課企画室 忍海邊室長、地域交通課 原田課長
評価点検部局	政策統括官	担当課、責任者	政策評価官 榎本政策評価官
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>令和2年6月18日～22日：外部有識者4名から意見聴取を実施。</li> <li>同年7月10日：理事長、監事ヒアリングを実施。</li> <li>同年12月22日：「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の中間報告（令和2年12月）を踏まえ、評価を変更。</li> </ul>

4. その他評価に関する重要事項
特になし。

様式 1-1-2 中期目標管理法 年度評価 総合評価様式

1. 全体の評価						
評価 (S、A、B、C、D)	B	(参考) 本中期目標期間における過年度の総合評価の状況				
		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
		B	B			
評価に至った理由	<p>項目別評価は業務の一部がAであるものの、全体評価を引き上げるまでは至っておらず、また業務の一部がC又はDであるものの、全体評価を引き下げるまでは至っていないため、国土交通省等の評価基準に基づきBとした。</p> <p><b>【項目別評価の算術計算】</b>  <math>(A 4点 \times (1項目 + 1項目) + A 4点 \times 1項目 + B 3点 \times (3項目 + 3項目) + B 3点 \times 2項目 + C 2点 \times 2項目 + D 1点 \times (2項目 + 2項目)) \div (3項目 + 6項目) = 2.82</math>                      ⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。</p> <p>※算定にあたっては評価ごとの点数を、「S」評価：5点、「A」評価：4点、「B」評価：3点、「C」評価：2点、「D」評価：1点とし、重要度の高い項目（項目別評価総括表、項目別評価調書参照）については加重を2倍としている。</p>					

2. 法人全体に対する評価	
法人全体の評価	国土交通省の評価基準に基づき、項目別評価の算術平均に最も近いB評価とするが、主要な事業の一つである整備新幹線整備事業の工程管理及び事業費管理について、中期計画に定める目標を達成するために抜本的な改善を要する点があることから、当該項目に記載した指摘事項等を踏まえて速やかに対応していく必要がある。
全体の評価を行う上で特に考慮すべき事項	特になし。

3. 項目別評価における主要な課題、改善事項など	
項目別評価で指摘した課題、改善事項	建設中の整備新幹線及び神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、いずれも「工事実施段階」にあることから、引き続き、関係者と連携して課題の早期調整に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、適切に事業を実施していくことが必要である。また、一部路線において、工程管理及び事業費管理の難易度が高まっていることから、今後は、さらに関係者間でより一層の情報共有を行い、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、コスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。
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	整備新幹線整備事業については、国土交通省が令和2年11月に設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」で北陸新幹線の工期遅延・事業費増嵩に至った事実関係の検証が行われ、同年12月にとりまとめられた中間報告書において、工程管理・事業費管理の体制やルール、関係者との情報共有のあり方について、課題と改善の方向性が示されたところであり、早急に改善策を検討し、実行可能なものから着手することが求められている。このため、主務大臣として、機構に対し、業務運営の改善に向けた取組を速やかに進めるよう命ずることを検討する。

4. その他事項	
監事等からの意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・機構の業務実施に関し、法令等に違反し問題があるとして指摘すべき点は認められない。また、中期目標の達成に向け概ね効果的、効率的に業務を推進していると認められる。</li> <li>・新型コロナウイルス感染症という社会全般にわたる予見困難なリスク要因が発生していることから、機構の業務にも幅広く影響を及ぼすことを想定し、関係者との連携を更に深め先制的に対応していくこと及び働き方改革に関する環境整備を含め内部統制システムの整備・運用を推進することが求められる。</li> <li>・北陸・九州の両整備新幹線と相鉄東急直通線の開業予定が重なっており迫ってきている。開業予定日が近づくほど、組織には極めて大きなプレッシャーがかかり、こういった状況下では様々な問題が多く発生しやすくなるため、今まで以上にしっかり目配せしながら監査して参りたい。</li> </ul>
その他特記事項	・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については、新規需要となる国内クルーズ船など計画を大幅に上回る42隻建造したことは高く評価できる。

中期計画（中期目標）	年度評価					項目別 調書No.	備考
	平成 30 年度	令和 元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
III. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項							
鉄道建設等業務	B	C				3. (1)	
整備新幹線整備事業の 完成・開業年度目標の 達成に向けた適切な 工程管理	<u>B</u> ○重	<u>D</u> ○重				3. (1)	
整備新幹線整備事業に おける適切な事業費の 管理	<u>B</u> ○重	<u>D</u> ○重				3. (1)	
都市鉄道利便増進事業 等の完成・開業年度目 標の達成に向けた適切 な工程管理	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重				3. (1)	
都市鉄道利便増進事業 における適切な事業費 の管理	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重				3. (1)	
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	<u>A</u> 重	<u>B</u> 重				3. (1)	
鉄道建設に係る業務の 質の向上に向けた取組 み	B	B				3. (1)	
我が国鉄道技術の海外 展開に向けた取組み	B	B				3. (1)	
鉄道施設の貸付・譲渡 の業務等	B	B				3. (1)	
鉄道助成業務等	B	B				3. (2)	
鉄道助成業務	B	B				3. (2)	
中央新幹線建設資金貸 付等業務	B	B				3. (2)	
船舶共有建造等業務	B	B				3. (3)	
船舶共有建造業務を通 じた政策効果のより高 い船舶の建造推進	<u>A</u> ○重	<u>A</u> ○重				3. (3)	

中期計画（中期目標）	年度評価					項目別 調書No.	備考
	平成 30 年度	令和 元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
IV. 業務運営の効率化に関する事項							
組織の見直し	B	B				4. (1)①	
調達等合理化の取組み	B	B				4. (1)②	
人件費の適正化	B	B				4. (1)③	
一般管理費の効率化	B	B				4. (1)④	
事業費の効率化	B	C				4. (1)⑤	
資産の有効活用	B	B				4. (1)⑥	
電子化の推進	B	B				4. (2)	
V. 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	B	B				5. (1)	
財務運営の適正化	B	B				5. (1)	
資金調達	A	A				5. (2)	

	船舶建造等における技術支援	B○重	B○重				3. (3)	
	船舶共有建造業務における財務内容の改善	B	B				3. (3)	
	地域公共交通出資業務等	B	B				3. (4)	
	地域公共交通出資及び貸付け	B	B				3. (4)	
	内航海運活性化融資	B	B				3. (4)	
	特例業務（国鉄清算業務）	B	B				3. (5)	
	年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等	B	B				3. (5)	
	旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等	B	B				3. (5)	

	人事に関する計画	B	B				—	
VI. 業務運営に関する重要事項								
	内部統制の充実・強化	B	C				6. (1)	
	広報・情報公開の推進	B	B				6. (2)	
	情報セキュリティ対策の推進	B	B				6. (3)	
	環境への配慮	B	B				6. (4)	

- ※1 重要度を「高」と設定している項目については、各評語の横に「○」を付す。
- ※2 困難度を「高」と設定している項目については、各評語に下線を引く。
- ※3 重点化の対象とした項目については、各標語の横に「重」を付す。
- ※4 「項目別調書 No.」欄には、令和元年度の項目別評定調書の項目別調書 No. を記載。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (1)	鉄道建設等業務		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保強化 政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 政策目標 XII 国際協力、連携等の推進 施策目標 23 整備新幹線の整備を推進する 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる 施策目標 43 国際協力、連携等を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 13 条第 1 項、第 3 項、第 4 項、第 14 条第 1 項、附則第 9 条、附則第 11 条第 1 項第 1 号及び第 4 項 ・全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 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） ・海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成 30 年法律第 40 号）
当該項目の重要度、困難度	<b>【重要度：高】</b> 整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理 都市鉄道利便増進事業等の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理 <b>【難易度：高】</b> 整備新幹線整備事業における適切な事業費の設定・管理 都市鉄道利便増進事業等における適切な事業費の設定・管理 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	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー事業番号：147、276、277、278、311、317

注1) 重点化の対象としない項目については、法人の業務管理に活用しやすい単位ごとに、複数の項目をまとめて作成することが可能

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)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
完成・開業年度目標	北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末	—	—	—	—	—	—		予算額（千円）	777,774,094	795,406,351		
完成・開業年度目標	九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度	—	—	—	—	—	—		決算額（千円）	754,130,706	789,387,595		
完成・開業年	神奈川東部	—	—	—	—	—	—		経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179		



		国)													
貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数	—	平成 25 年度から平成 29 年度（見込み）までの回収件数・971 件（鉄道事業者数：27 者）	192 件（鉄道事業者：25 者）	186 件（鉄道事業者：26 者）											

注 2) 複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに主要な経年データを記載

注 3) 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

注 4) 上記以外に必要と考える情報があれば欄を追加して記載しても差し支えない

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>&lt; 評定と根拠 &gt;            評定：B            根拠：建設中の整備新幹線の各路線については、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、全国的に工事発注の不調不落や資機材の逼迫が発生している厳しい環境の中、「整備新幹線の取扱いについて」（平成 27 年 1 月 14 日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）を受け、北海道新幹線は 5 年、北陸新幹線は 3 年、九州新幹線は可能な限りの前倒しに向けた取組みを行い、工程管理及び事業費の管理に努めた。その結果、特に北陸新幹線については、令和 4 年度末の完成・開業に向けて一定の道筋をつけるとともに、九州新幹線については、令和 4 年度の完成・開業を確実なものとした。ただし、一部の路線においては、工程遅延に繋がる様々な問題が顕在化しており、影響を受ける工事については、全体工期を遵守するための工程短縮策の採用が不可欠となった。この工程短縮に要するコストの増加などにより事業費管理の難易度が高まっている状況であるが、引き</p>	<p>鉄道建設等業務の評定：C  <b>【細分化した項目の評定の算術平均】</b>  <math>((B 3 点 \times (2 項目 + 2 項目) + B 3 点 \times 4 項目 + D 1 点 \times (2 項目 + 2 項目)) \div (8 項目 + 4 項目) = 2.3</math>            ⇒算術平均に最も近い評定は「C」評定である。            ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5 点、A：4 点、B：3 点、C：2 点、D：1 点とし、重要度の高い項目については加重を 2 倍としている。</p> <p>鉄道建設等業務の評価            整備新幹線整備事業については、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、全国的に工事発注の不調不落や資機材の逼迫が発生している厳しい環境の中、一部路線では工程遅延に繋がる様々な課題が顕在化している。また、一部路線においては全体工期を遵守するための工程短縮策の採用によるコストの増加などにより事業費管理の難易度が高まっている状況にあり、引き続き積極的なコスト縮減に努めるとともに、国土交通省、関係地方公共団体等との関係者間でより一層の情報共有を行い、関係者が一体となって問題解決に向けた対応策を協議していく必要がある。</p> <p>さらに、「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の中間報告書（令和 2 年 1 2 月）において、早急に改善策を検討し、実行可能なものから着手することが求められるとされた課題について、同報告書に示された改善の方向性を踏まえて速やかに改善策を検討する必要がある。</p> <p>都市鉄道利便増進事業については、コスト縮減を図りつつ事業を着実に進捗させており、神奈川東部方面線（相鉄・JR 直通線）については、建設主体である機構が中心となって諸課題の早期調整を図ることで工事を着実に推進した結果、令和元年 11 月末に完成・開業した。</p> <p>また、鉄道建設業務に関する技術力を活用して、中央新幹線等の受託業務や地域鉄道事業者等への技術支援等を適切に実施するとともに、鉄道分野における技術開発に積極的に取り組み、成果の活用や公表に努めた。</p> <p>さらに、海外高速鉄道調査等業務について、年度計画策定時点において想定さ</p>

						<p>続き積極的なコスト削減に努めるとともに、国土交通省、関係地方公共団体等との関係者間で情報共有を行い、関係者が一体となって課題の早期調整に努めていく。</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、工事を着実に進捗させるために適切な工程管理及び事業費の管理に努めた。相鉄・JR直通線については、国、地方公共団体及び鉄道事業者等の多くの関係者との複雑かつ高度な協議が必要とされるなか、建設主体である機構が中心となって諸課題の早期調整を図ることで工事を着実に推進した結果、令和元年11月末の完成・開業を成し遂げた。一方、相鉄・東急直通線については、駅部の開削工事、駅間のシールドトンネル工事、建築工事及び設備工事を進めており、令和4年度下期の完成・開業に向け、引き続き工事の着実な実施に努めている。</p> <p>受託業務については、中央新幹線について、協定に基づき工事を完成させるため、適切な事業費と工程の管理に努め、関係者と連携・調整を図りながら工事の着実な推進に努めたほか、鉄道計画に関する調査の支援を実施した。</p> <p>鉄道分野の技術力を活用した支援については、技術支援等の実施件数は前中期目標期間の平均である15.6件を下回る13件であったが、技術支援等に係る鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）の結果、平均4.2の評価を得た。地域鉄道事業者等への技術支援等を適切かつきめ細やかに実施したほか、各地方鉄道協会等が主催する会議等において、機構の技術支援に係る情報の収集・発信を</p>	<p>れていなかった案件も含め、基本方針に従い、積極的かつ適切に業務を行っているほか、国際協力業務について、海外の鉄道プロジェクトへの技術協力及び専門家派遣など、我が国鉄道技術の海外展開に貢献した。</p> <p>以上を踏まえた鉄道建設等業務の評定は、細分化した項目の算術平均に最も近いC評定とするが、主要な事業の一つである整備新幹線整備事業の工程管理及び事業費管理について、中期計画に定める目標を達成するために抜本的な改善を要する点があることから、各項目に記載した指摘事項等を踏まえて適切に対応していく必要がある。</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--



					<p>行った。</p> <p>鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組みについては、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ているほか、講習や資格取得の支援等に努めている。また、調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進していることに加え、基幹学会の高い位置づけの賞を受賞したほか、各種学会等に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表しており、また、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みも積極的に実施している。</p> <p>我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みについては、海外高速鉄道調査等業務について、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針（以下「海外インフラ展開法基本方針」という。）に従って適切に業務を行い、我が国事業者の参入の後押しとなるよう努めた。また、国際協力業務については、海外の鉄道プロジェクトへの技術協力及び専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行った。</p> <p>貸付料及び譲渡代金については、過去に譲渡代金の償還期間が変更された事業者について、経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証したほか、回収計画に沿って全額回収した。神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）について、新たに、令和元年11月30日、相模鉄道（株）に鉄道施設の貸付を行った。また、貨物調整金について国土交通大臣の</p>
--	--	--	--	--	--

					承認を受けた金額をJR貨物に速やかに交付した。  <課題と対応> 機構の平成30年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>（下記）について、令和2年度においても引き続き対応していく。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 建設中の整備新幹線及び神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、いずれも「工事実施段階」であることを踏まえ、今後も、路線ごとの各種課題に、関係者間で定期的に検討会を開催する等十分な情報共有を行い、関係者が一体となって課題の早期調整に努めることにより、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図るとともに、開業予定時期を踏まえ、適切に事業を実施していくことが必要である。	
(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	(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道建設に関わる課題へ	(1) 鉄道建設等業務	<主な定量的指標> 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。 ・北陸新幹線（金沢・敦賀間）：平成34年度末 ・九州新幹線西九州ルート（武雄温泉・長崎間）：平成34年度  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> 以下の路線を開業または工事進捗	<主要な業務実績> [整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理] 第4期中期目標で示された<具体的な完成・開業年度目標>の達成に向け、建設中の整備新幹線を工事進捗させるため、適切な工程管理に努めている。 具体的には、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握するよう努め、機構内の委員会において進捗状況や工事完成までのリスクを審議している。また、関係者との委員会等において機構内で	<評定と根拠> 評定：B 根拠：整備新幹線については、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、全国的に工事発注の不調不落や資機材の逼迫が発生している厳しい環境の中、政府・与党申合せを受け、当初の完成・開業予定に対し、北海道新幹線は5年、北陸新幹線は3年、九州新幹線は可能な限りの前倒しに向け、工事の施工においては品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を尽くし、次のような取組みを行い適切な工程管理に努めている。	評定 D  <評定に至った理由> 整備新幹線整備事業については、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、全国的に工事発注の不調不落や資機材の逼迫が発生している厳しい環境の中、一部路線では工程遅延に繋がる様々な課題が顕在化している。 また、主な個別路線ごとの課題に対する対応については、以下のとおりであることが認められた。 <北海道新幹線> 膨大な量の自然由来重金属等を含むトンネル発生土の受入地確保について、地方公共団体との調整に努めているところであるが、一部当初想定よりも調整が難航している場所もあり、引き続き、受入地確保に向けて関係者との調整が必要となっている。 明かり構造物設計について、令和元年5月のJR北海道からの要請に基づき、列車速度の320km/hへの向上に係る前提条件確認が必要となったが、これまで機構が培ってきた技術力を結集して当該検討を計画的・効率的に進め、全体工程に影響させないように詳細設計等を計画的に実施している。

<p>つ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、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理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>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、工事コストの縮減、適切な事業費の設定・管理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>させるため、適切に工程管理を行ったか。 ・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） 工事実施計画に基づく平成47年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成42年度末の完成・開業に向けて、概ね平成34年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切に工程管理を行ったか。 ・北陸新幹線（金沢・敦賀間） 当初の工事実施計画に基づく平成37年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成34年度末の完成・開業に向け、適切に工程管理を行ったか。 ・九州新幹線（武雄温泉・長崎間） 九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、平成34年度の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。</p>	<p>整理した内容を情報共有するとともに、工程の管理及び事業を推進する上で課題となっている事柄について関係者との早期調整を図っている。 （1）北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） 令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切な工程管理に努めている。 平成31年度計画に対する実績は以下のとおりである。 ・後志トンネル（天神）他、国縫トンネル他、ニッ森トンネル（明治）他の3件のトンネル工事の契約を行い、平成30年度までに契約した35件と合わせ全39件のうち38件のトンネル工事について発注を完了した。未契約の札幌トンネル（銭函）については、発注手続きの見直しにより契約に至らなかったものの、全体工程に影響がないことを確認のうえ、令和2年度第1四半期に再発注の手続きを開始することとしている。 ・渡島トンネル（上二股）、二股トンネル外1箇所及び内浦トンネル（東川）は関係者との調整を進め建設発生土受入地を確保し、また祭礼トンネルは借地協議を進め作業ヤードを確保し、それぞれ掘削に着手した。 ・学識経験者を含む検討委員会において定めた自然由来重金属等を含むトンネル発生土の処理方針に基づき、調査・解析結果を関係者に丁寧に説明</p>	<p>北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、トンネル工事の発注に当たって、全体のトンネル発生土量約2,000万m<sup>3</sup>（青函トンネル3本分）のうち約1/3の約640万m<sup>3</sup>という、前例になく膨大な量の自然由来重金属等を含むトンネル発生土の受入地確保が課題となっている。当該受入地の確保については、任意協議による確保以外の手段がない中で健康や環境への影響も含めて地元との合意形成を行う難しい協議を伴い、受入地の確保がトンネル工事の実施に間に合わなければトンネルの掘削を停止せざるを得ず、協議が長期化すれば全体工期にも多大な影響を与える。この中で、北海道はじめ地方公共団体ときめ細かい協議を進め、八雲町、長万部町、蘭越町等の計11箇所の受入地について具体的な調整を終えるなど、受入地の確保に努めた。また、学識経験者を含む検討委員会において定めた自然由来重金属等を含むトンネル発生土の処理方針に基づき調査・解析を行い、その結果を関係者に丁寧に説明するとともに、適切な対策工の実施に努めつつトンネル工事を進捗させた。更に今後工事を行う札幌市域においても、機構と国土交通省、北海道及び札幌市の各幹部による調整会議を令和元年度内に3回実施し、受入地確保に努めている。また、令和4年度末の工事発注完了を目指して既に実施していた明かり構造物設計について、令和元年5月のJR北海道からの要請に基づき、列車速度の320km/hへの向上に係る前提条件確認が必要となった。列車速度の向上に際して、通常はシミュレーション等により鉄道施設に与える</p>	<p>＜北陸新幹線＞ 用地協議の難航、労働者・資機材の不足や不調不落の発生等、工程遅延に繋がる様々な問題が存在しており、全ての土木構造物を契約し、各種工事間の競合の調整、作業時間拡大のための地域住民や受注者との協議、労働者や資機材確保のための受注者との協議や各種団体への要請等の手段を講じるとともに、PC桁工事について、プレキャスト桁を採用することによって現地作業を減少させるなど、工程短縮及び労働者不足の対策を行っているところであるが、引き続き同事象に起因する工程短縮策の検討を要する事態となっている。 さらに、本年11月に国土交通省が設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において、今般の工期遅延・事業費増嵩に至った事実関係の検証を行ったところ、令和元年度時点で既に、機構における工程管理の体制やルールについて、以下のような重大な課題が存在していたことが明らかとなった。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事に関する情報や権限は大阪支社に集中していたが、大阪支社が目標となる完成・開業時期ありきの考え方に起因する甘い見通しの工期設定を本社に継続して報告したため、現場の情報が本社に正確に伝わっていなかった。</li> <li>・ 本社において、大阪支社からの情報をチェックする機能が十分でなかった。</li> <li>・ 関係自治体との工期・事業費に関する情報共有が早い段階に行われていなかった。</li> </ul> <p>以上を踏まえ、中期計画に定める目標の達成に向け抜本的な改善を命ずる必要があることからD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＞ 建設中の整備新幹線については、いずれも「工事実施段階」であることを踏まえ、引き続き、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努め、安全な事業遂行に万全を期すとともに、路線ごとの各種課題について、関係者と緊密に連携して対応し、開業予定時期を踏まえて適切に事業を実施していくことが必要である。また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していく必要がある。</p> <p>また、「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の中間報告書（令和2年12月）において、早急に改善策を検討し、実行可能なものから着手することが求められるとされた課題について、同報告書に示された改善の方向性を踏まえて速やかに改善策を検討する必要がある。</p>	<p>＜その他事項＞ 特になし。</p>
<p>①工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗 整備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、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。具体的には、鉄道建設事業は、i測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、そ</p>	<p>①整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。 a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） 工事実施計画に基づく平成47年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱い</p>	<p>①整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。 a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） ・トンネル工事の発注を完了し、トンネル工事を実施する。 ・明かり区間の詳細設計等を実施する。</p>	<p>①整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。 a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） ・トンネル工事の発注を完了し、トンネル工事を実施する。 ・明かり区間の詳細設計等を実施する。</p>	<p>①整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。 a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） ・トンネル工事の発注を完了し、トンネル工事を実施する。 ・明かり区間の詳細設計等を実施する。</p>	<p>①整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。 a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） ・トンネル工事の発注を完了し、トンネル工事を実施する。 ・明かり区間の詳細設計等を実施する。</p>	<p>①整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。 a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） ・トンネル工事の発注を完了し、トンネル工事を実施する。 ・明かり区間の詳細設計等を実施する。</p>	<p>①整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。 a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） ・トンネル工事の発注を完了し、トンネル工事を実施する。 ・明かり区間の詳細設計等を実施する。</p>	<p>①整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。 a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） ・トンネル工事の発注を完了し、トンネル工事を実施する。 ・明かり区間の詳細設計等を実施する。</p>

<p>れぞれどの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。</p> <p>この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、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ことが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p>	<p>について」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による平成42年度末の完成・開業に向けて、概ね平成34年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。</p> <p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） 当初の工事実施計画に基づく平成37年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成34年度末の完成・開業。</p> <p>c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間） 九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、平成34年度に対面乗換方式により開業。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要</p>	<p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） ・土木工事を実施し、軌道敷設工事に着手する。 ・電気建物の建築工事を実施し、電気工事に着手する。</p> <p>c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間） ・主たる区間で土木本体工事を終え、軌道敷設工事を実施する。 ・電気建物の建築工事を実施する。 ・電気工事の発注を完了し、電気工事を実施する。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、各線区で行ったコスト縮減効果</p>		<p>するとともに、適切な対策工の実施に努め、トンネル工事を進捗させた。</p> <p>・JR北海道より列車速度の320km/hへの向上の要請を受けたことから、既に開始していた明かり構造物の設計について、前提となる条件の確認が必要となったが、機構内にプロジェクトチームを設置して、設計の基準となる事項等を迅速に整理し、令和3年度から明かり区間の工事発注が開始できるよう、詳細設計等を計画的に実施している。</p> <p>（2）北陸新幹線（金沢・敦賀間） 令和4年度末の完成・開業に向け、適切な工程管理に努めている。</p> <p>平成31年度計画に対する実績は以下のとおりである。</p> <p>・全国的に工事発注の不調不落や資機材の逼迫が継続する中、不調不落対策、労働者や資機材確保に努め、また、PC桁に現地作業の減少につながるプレキャスト桁を採用するなどの対策を行い、全ての土木工事を契約した。</p> <p>・関係者協議を進め、道路と交差する御宮架道橋、第二樫曲架道橋と幸町架道橋は、夜間に桁架設工事を実施した。</p> <p>・加賀トンネル、柿原トンネル、樋山トンネル、第2福井トンネル、第2鯖江トンネル、武生トンネル及び脇本トンネルを貫通させた。</p> <p>・白山総合車両基地の下り回送線において、軌道</p>	<p>影響を検討するため、その条件検討にも一定期間を要するが、今回は機構内にプロジェクトチームを設置することにより、これまで機構が培ってきた技術力を結集して当該検討を計画的・効率的に進めることとした。この組織横断的なプロジェクトチームでの整理により、高速走行に伴う構造物の衝撃荷重の設定等、必要な設計項目の洗い出しや優先順位付けを迅速に行うことが可能となった。これにより、国土交通省やJR北海道・東日本等をメンバーとする320km/h高速化検討会での情報共有と併せて、工程遅延リスクを最小化し、全体工程に影響させないように詳細設計等を計画的に履行できている。</p> <p>北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、完成・開業時期の3年前倒しという高い目標に向け工程短縮に努めてきたところであるが、一方で、一部の用地協議の難航、沿線のみならず全国的な大規模工事の集中に伴う労働者・資機材の不足や不調不落の発生等、工程遅延に繋がる様々な問題が存在した。このような状況に対処するため、軌道基地を10箇所から13箇所に増加させる等、今後の土木工事と設備工事あるいは設備工事間の競合の調整を図るとともに、作業時間拡大のための地域住民や受注者との協議、労働者や資機材確保のための受注者との協議や各種団体への要請等、あらゆる手段を講じた。特に、需給が逼迫した生コンクリートについては、通常の工事では受注者において調整がなされているところ、北陸新幹線事業においては、平成30年度末の時点で翌年度分の需要量約144万m<sup>3</sup>に対し供</p>	
---	---	---	--	--	---	--

<p>ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p> <p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p>&lt;具体的な完成・開業年度目標&gt;</p> <p>・鉄道建設について、以下の時期まで</p>	<p>性が生じた等、工事実施計画の認可の後、不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト削減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p>	<p>について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、工事実施計画の認可の際の事業費を上回ることのないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。</p> <p>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を実施する。特に、北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については、環境影響評価の手続きを適切に実施するとともに、新大阪駅の機能強化については、「新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線(詳細ルート調査</p>	<p>敷設工事に着手した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電気建物の建築工事を実施した。</li> <li>・変電所及び電車線路設備等の電気工事に着手した。</li> </ul> <p>(3) 九州新幹線(武雄温泉・長崎間)</p> <p>令和4年度の完成・開業に向け、適切な工程管理に努めている。</p> <p>平成31年度計画に対する実績は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工程遅延リスクを伴う小土被り区間を有する久山トンネルを無事に貫通させ、全てのトンネル掘進工を完了させた。また、大山路高架橋、彼杵川橋りょう等の明かり工事を進め、主たる区間で土木本体工事を終え、軌道敷設工事を全工区で実施した。</li> <li>・駅、電気建物及び車両基地建物の建築工事を実施した。</li> <li>・大村車両基地等の電力工事の発注を行い、電気工事の発注を完了した。</li> <li>・電車線路設備等の電気工事を実施した。</li> </ul>	<p>給可能量が約94万m<sup>3</sup>と需要と供給の乖離が著しく、状況によっては、さらに大幅な工程遅延につながる可能性があった。そのため、機構において生コンクリートの増産に向けた調整を行うこととし、地方公共団体や生コンクリート・骨材の協同組合と協議の上、地域外骨材の活用、機構による生コンクリート運搬車両の配置等によって、増産に向けた材料調達や運搬手段等におけるボトルネックの解消を図った。それでもなお不足する分については、平成30年度までに整備したプラント船2隻に加えて、仮設地上プラント設備2基を機構工事において設置し、新幹線工事内で生コンクリートを自給するという整備新幹線事業において前例のない取組みを行う等、急激に増加する需要量に見合う供給量の確保に努めた。また、工事契約手続きにおいても不調不落による再公告手続きが発生すると数箇月の遅延が更に生じる恐れがあったが、特にPC桁工事については、平成30年度において全25件中18件が未契約の状況であり、前年度に引き続き不調不落の可能性が懸念された。そこで、不調不落の最大の要因となっている工事の集中による労働者不足に対応するため、PC桁を分割して工場で作製し、現地において接合・架設を行うプレキャスト桁を採用することによって、現地作業を減少させる等、工程短縮及び労働者不足の対策を行うことで、全ての土木構造物を契約し、着実に工事を進捗させた。上記の取組みにより、令和4年度末の完成・開業に向けて一定の道筋をつけることができた。</p> <p>九州新幹線(武雄温泉・長</p>
--	---	---	---	---

<p>に完成・開業させることを目指す。</p> <p>北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末</p> <p>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期</p> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>整備新幹線整備事業については「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。</p> <p><b>【重要度：高】</b></p> <p>整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向</p>		<p>中)等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る」</p> <p>（経済財政運営と改革の基本方針2018(平成30年6月15日閣議決定))に基づき、調査を行っていく。</p>			<p>崎間)については、機構の高い技術力を生かした施工監理を行うことで、令和元年7月に全てのトンネルの掘削を完了させた。特に、予期せぬ崩落等の発生による工程遅延リスクを伴う小土被り区間を有するトンネル工事においては、適切な補助工法の採用や詳細な計測管理を徹底することで、同区間の掘削を無事故で完了させた。また、電気工事の発注を完了するとともに、軌道、建築、電気等の設備工事を、設備工事間あるいは土木工事との競合を随時調整しながら着実に進捗させた。さらに、監査・検査の内容、期間等について検討し、鉄道事業者との具体的な調整を開始する等、令和4年度の完成・開業を確実なものとした。</p> <p>北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、計画段階環境配慮書の公表、環境影響評価方法書の公告及び説明会を実施し、環境影響評価の手続きを着実に進捗させた。</p> <p>以上のように、特に工事実施段階における全国的な工事の不調不落や資機材の逼迫等といった他律的な要因による様々な困難な状況に対し、多岐にわたる関係者と課題を共有し、その早期調整を図るとともに、機構がこれまで培った対外的な交渉力や部内の競合工事に対する柔軟かつ綿密な調整力による特段の取組みの積み重ねによって工事を進捗させ、その結果、特に北陸新幹線については、令和4年度末の完成・開業に向けて一定の道筋をつけるとともに、九州新幹線については、令和4年度の完成・開業を確実なものとしており、事業環境が非常に厳しい中においても、事業を着実に推進させている。</p>	
--	--	---	--	--	--	--

<p>上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。</p> <p>【難易度：高】          鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>					<p>&lt;課題と対応&gt;          機構の平成 30 年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;（下記）については、令和 2 年度においても引き続き対応していく。</p> <p>新型コロナウイルス感染症については、国土交通省より通知のあった「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務の対応について」（令和 2 年 4 月 7 日）及び「工事及び業務における新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策の徹底について」（令和 2 年 4 月 20 日）の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、引き続き適切な工程管理を実施していく。また、工事への影響の把握に努め、関係者間の会議体等において情報共有を行い、課題の早期調整に努めていく。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設中の整備新幹線については、いずれも「工事実施段階」であることを踏まえ、今後も、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努め、安全な事業遂行に万全を期すとともに、路線ごとの各種課題に、関係者間で十分に連携しつつ、開業予定時期を踏まえ、適切に事業を実施していくことが必要である。</li> </ul>		
(1) 鉄道建設等業	(1) 鉄道建設等業	(1) 鉄道建設等	<主な定量的指標	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	D

<p>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、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理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>整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について</p>	<p>務</p> <p>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、工事コストの縮減、適切な事業費の設定・管理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>建設中の新幹線の各路線について、工事完成予定時期</p>	<p>業務</p> <p>① 整備新幹線整備事業</p> <p>建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の</p>	<p>&gt;</p> <p>鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線（金沢・敦賀間）：平成34年度末</li> <li>・九州新幹線西九州ルート（武雄温泉・長崎間）：平成34年度</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>・建設中の整備新幹線の各路線について、適切な事業費の設定及び管理を実施しているか。</li> </ul>	<p>[整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理]</p> <p>建設中の整備新幹線の各路線について、工事実施計画の認可及び変更認可の際に設定した事業費を管理しており、工事実施段階においては工事実施計画の認可及び変更認可の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。</p> <p>また、機構内で整理した内容については、関係者との会議体において共有するとともに、事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について関係者と早期調整を図り、適切な事業費の管理及びコスト縮減に努めている。</p> <p>具体的には、事業費の管理において、発生土受入地の確保が課題であったことから、関係者と早期調整を図ることで、工事現場から近傍の発生土受入地を確保することが可能となり、コスト縮減につながった工事があった。</p> <p>さらに、技術開発の動向を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減効果について機構内で情報共有を図っている。</p>	<p>評価：C</p> <p>根拠：一部の路線においては、工程遅延に繋がる様々な問題が顕在化しており、影響を受ける工事については、全体工期を遵守するための工程短縮策の採用が不可欠となった。この工程短縮に要するコストの増加等により、事業費管理の難易度が高まっている状況ではあるが、引き続き積極的なコスト縮減に努め、事業費の管理を行っていくところである。このような状況においては、国土交通省、関係地方公共団体等との関係者間で情報共有を行い、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するための取組みが一層求められるところであるが、必ずしも十分でなかった部分があると考えており、自己評価をCとする。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>機構の平成30年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;（下記）については、令和2年度においても引き続き対応していく。</p> <p>一部の路線においては、工程遅延に繋がる様々な問題が顕在化しており、影響を受ける工事については、全体工期を遵守するための工程短縮策の採用が不可欠となった。この工程短縮に要するコストの増加等により、事業費管理の難易度が高まっている状況にあるが、引き続き、早期に関係者と情報の共有を図り協議検討を進めるよう努めていく。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も、関係者間で定期的</li> </ul>	<p>&lt;評価に至った理由&gt;</p> <p>整備新幹線整備事業については、主に北陸新幹線において、不調不落の頻発や土木工事の最盛期の集中等工程遅延に繋がる様々な問題が顕在化しており、影響を受ける工事については、全体工期を遵守するための工程短縮策の採用が不可欠となった。この工程短縮に要するコストの増加等により、事業費管理の難易度が高まっている状況にある。このような状況において、機構は、平成30年度評価における「今後も、関係者間で定期的に検討会を開催し十分な情報共有を行い、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である」との指摘事項を踏まえて、国土交通省、関係地方公共団体等の関係者に対して速やかに情報提供を行い、関係者が一体となって課題解決に向けた対応策を協議するとともに、事業費の上振れリスクを低減するための取組みが一層求められるところであるが、更なるコスト削減・抑制の対策の検討を要する事態となっており、必ずしも十分でない部分が認められた。</p> <p>さらに、本年11月に国土交通省が設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において、今般の工期遅延・事業費増嵩に至った事実関係の検証を行ったところ、令和元年度時点で既に、機構における事業費管理の体制やルールについて、以下のような重大な課題が存在していたことが明らかになった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事に関する情報や権限は大阪支社に集中していたが、大阪支社が目標となる完成・開業時期ありきの考え方に起因する甘い見通しの工期設定を本社に継続して報告したため、現場の情報が本社に正確に伝わっていなかった。</li> <li>・本社において、大阪支社からの情報をチェックする機能が十分でなかった。</li> <li>・関係自治体との工期・事業費に関する情報共有が早い段階に行われていなかった。</li> </ul> <p>以上を踏まえ、中期計画に定める目標の達成に向け抜本的な改善を命ずる必要があることからD評価とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>事業費管理の難易度が高まっている状況を踏まえ、関係者間でより一層の情報共有を行い、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。</p> <p>さらに、「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の中間報告書（令和2年12月）において、早急に改善策を検討し、実行可能なものから着手することが求められるとされた課題について、同報告書に示された改善の方向性を踏まえて速やかに改善策を検討する必要がある。</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>・[整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理]においては、事業が工期通りに進捗しているかどうかをチェックしつつ、コスト縮減にも努める必要が</li> </ul>
--	---	--	--	--	---	--



<p>て、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、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ことが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生</p>	<p>を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p> <p>a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） 工事実施計画に基づく平成47年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による平成42年度末の完成・開業に向けて、概ね平成34年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。</p> <p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） 当初の工事実施計画に基づく平成37年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成34年度末の完成・開業。</p> <p>c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間） 九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3</p>	<p>管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。</p> <p>a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） ・トンネル工事の発注を完了し、トンネル工事を実施する。 ・明かり区間の詳細設計等を実施する。</p> <p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） ・土木工事を実施し、軌道敷設工事に着手する。 ・電気建物の建築工事を実施し、電気工事に着手する。</p> <p>c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間） ・主たる区間で土木本体工事を終え、軌道敷設工事を実施する。</p>			<p>に検討会を開催し十分な情報共有を行い、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。</p>	<p>あるが、一部の路線において工程の遅延の短縮に伴ってコストが増加しており、今後の工程管理ありかたに改善すべき課題を残すことになった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・C評価であるとするれば、その原因と改善策も併せて記載する方向で検討してほしい。</li> <li>・契約約款等を通じて、定期的な協議と確認、監理が行われる仕組みなど、状況の大きな変化に対応できるように、工夫の余地はあると思われる。</li> <li>・昨今の社会経済状態の急変による工事コスト増については、その要因分析に基づいた有効な対策を用意し、今後の過度な事業費膨張の抑制に努めていただきたい。</li> </ul>
---	--	--	--	--	--	---

<p>じた等、工事实施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事实施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p> <p>ii 工事实施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p>	<p>月29日)に基づき、平成34年度に対面乗換方式により開業。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努め、想定できなかつた現地状況に対応する必要性が生じた等、工事实施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト削減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事实施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととな</p>	<p>・電気建物の建築工事を実施する。 ・電気工事の発注を完了し、電気工事を実施する。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努めるとともに、各線区で行ったコスト削減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、工事实施計画の認可の際の事業費を上回ることのないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。</p>								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p>&lt;具体的な完成・開業年度目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</li> <li>北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末</li> <li>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度</li> <li>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期</li> <li>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期</li> </ul> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>整備新幹線整備事業については「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を、都市鉄道利便増進事業については</p>	<p>るため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p>	<p>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。</p> <p>未着工区間について、調査を実施する。特に、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価の手続きを適切に実施するとともに、新大阪駅の機能強化については、「新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線（詳細ルート調査中）等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る」（経済財政運営と改革の基本方針2018（平成30年6月15日閣議決定））に基づき、調査を行っていく。</p>								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。</p> <p><b>【重要度：高】</b> 整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。</p> <p><b>【難易度：高】</b> 鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>							
(1) 鉄道建設等業	②都市鉄道利便増	②都市鉄道利便増	<主な定量的指標	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	B

<p>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、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理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>整備新幹線の建設や都市鉄道利便</p>	<p>進事業等</p> <p>(a) 都市鉄道利便増進事業</p> <p>工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p> <p>a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）</p> <p>平成31年度下期の開業</p> <p>b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）</p> <p>平成34年度下期の開業</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定でなかった現地状況に対応する必要</p>	<p>進事業等</p> <p>(a) 都市鉄道利便増進事業</p> <p>建設中の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。</p> <p>a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）</p> <p>・開業監査等を進め、平成31年度下期に開業する。</p> <p>b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）</p> <p>・新横浜駅の躯体構築は本体部分を完了する。また新綱島駅の躯体構築は立坑部及び非開削部を除き完了する。</p> <p>・建築工事及び機械工事に着手する。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、各線区で行ったコスト削減効果</p>	<p>&gt;</p> <p>鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</p> <p>・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期</p> <p>・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期</p> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <p>・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <p>以下の路線を開業または工事進捗させるため、適切に工程管理を行ったか。</p> <p>・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）</p> <p>平成31年度下期の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。</p> <p>・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）</p> <p>平成34年度下期の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。</p> <p>・小田急小田原線</p> <p>平成30年度の事業完了に向け、適切に工程管理を行ったか。</p>	<p>[都市鉄道利便増進事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理]</p> <p>(1) 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）</p> <p>平成30年度に実施した4回目の大規模な線路切替えに付随する信号設備関係の切替えについては、令和元年7月に確実に完了させた。これにより、その後の総合監査や訓練運転を支障なく進めることが可能となり、特に、諸試験や検査、開業監査に際しては、部門間の調整を十分に密なものとし着実に実施した。</p> <p>適切な工程管理に努め事業を進捗させた結果、相鉄・JR直通線について、令和元年11月30日に開業させ、これにより、中期目標で「具体的な完成・開業年度目標」として設定された「平成31年度下期の完成・開業」を達成した。開業後に連絡線施設の不具合により相模鉄道(株)及びJR東日本の列車運行に支障が発生することはなく、首都圏ネットワークの一部として有効に機能している。</p> <p>(2) 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）</p> <p>令和4年度下期の完成・開業の達成に向け適切な工程管理に努めている。具体的には、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握するよう努め、機構内の委員会において進捗状況や工事完成までのリスクを審議している。また、関係者との委員会等において機構内</p>	<p>評定：B</p> <p>根拠：相鉄・JR直通線は、起点の相模鉄道西谷駅と終点の鉄道貨物輸送の大動脈であるJR東海道貨物線とを結ぶ路線であり、接続部分においては、高頻度で運行される営業列車の列車間合いでの営業線工事、かつ、終点方においては営業中の貨物ターミナルである横浜羽沢駅構内の工事となるため、貨物輸送の閑散期となるゴールデンウィーク、お盆、年末年始、シルバーウィーク期間に施工時期が限定される等、作業時間に厳しい制約があり、切換えステップも複雑で長期にわたる難工事であった。</p> <p>特に、横浜羽沢駅付近の接続工事においては、貨物の営業に支障を与えないよう、JR貨物、JR東日本と設計・施工計画及び安全対策設備の検討内容等について、月1回開催の総合調整会議に加え、月1回の現場定例会議を設ける等、入念な協議、調整を重ねて調整を行い、列車間合いの拡大(120分→220分)を実現させた。さらに、レール切断作業を省略した工事桁架設等の採用により作業時間の短縮を図り、4回の大規模な線路切替えを含む難易度の高い接続工事において、約4箇月の工期短縮を実現した。</p> <p>令和元年度は、これまでに実施した4回目の大規模な線路切替えに付随する信号設備関係の切替えが、開業までの工程上のクリティカルパスであったが、関係する鉄道事業者であるJR東日本と綿密な調整を行うことで、令和元年7月に確実に完了させた。これにより、その後の総合監査や訓練運転を支障なく進めることが可能となった。特に、諸試験や検査、開業監査に際</p>	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>相鉄・JR直通線については、関係者と綿密な調整を行うことで、大規模な線路切替えに付随する信号設備関係の切替えを確実に完了させるとともに、その後の諸試験や検査においても、起点方・終点方より異なる鉄道事業者が相互に乗り入れる複雑な運行形態に対応するため、機構が中心となって両鉄道事業者との協議及び調整を実施し、開業監査を予定通り進めた結果、令和元年11月末に完成・開業した。</p> <p>また、相鉄・東急直通線については、完成・開業、予定時期を踏まえ、年度計画に沿って事業を着実に進捗させた。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、「工事实施段階」であることを踏まえ、今後も、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努め、安全な事業遂行に万全を期すとともに、各種課題について、関係者と緊密に連携して対応し、完成・開業予定時期を踏まえて適切に事業を実施していくことが必要である。また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していく必要がある。</p> <p>なお、令和2年6月に2度にわたり新横浜トンネル工事現場付近での地表面(道路)陥没が発生していることから、原因を究明した上で対応策を検討し、安全な事業遂行に万全を期す必要がある。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <p>・定量的な指標が示されていないので難しいが、②-1の工期短縮、②-2の29億円のコスト削減は、評価加算要因となると考えられる。</p> <p>・従来計画でとても困難な場合に、設計施工の抜本的な改善がなされた場合、その結果(品質等)は良好となる場合が多い。今回の技術展開の結果を見定めて、今後の設計施工に活かされることを期待する。プレキャスト化の設計施工標準、現場における建設資材の調達と製造の方法の弾力化(生コンのみに頼らない)は、工期と人員配置、入札不調に対する直接的な対策にもなる。</p>
---	---	---	---	---	--	--

<p>増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。</p> <p>この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、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ことが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努め、想定できなかった現地状況に</p>	<p>性が生じた等、速達性向上計画の認定後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト削減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中において、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事实施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>(b) 民鉄線事業 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、以下の</p>	<p>について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、速達性向上計画の認定の際の事業費を上回ることはないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。</p> <p>(b) 民鉄線事業 安全かつ着実な事業の推進のため、工程調整等関係者との連携・調整を図</p>		<p>で整理した内容を情報共有するとともに、工程の管理及び事業を推進する上で課題となっている事柄について関係者との早期調整を図っている。</p> <p>平成 31 年度計画に対する実績は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新横浜駅の躯体構築は本体部分を完了した。また新綱島駅の躯体構築は立坑部及び非開削部を除き完了した。</li> <li>・新横浜駅において、建築工事及び機械工事に着手した。</li> </ul>	<p>しては、線区の起終点がそれぞれ異なる鉄道事業者の営業線という特殊な条件下において、部門間の調整を十分に密なものとし着実な実施に努めた。</p> <p>また、建設過程においては、周辺環境の厳しい都市部特有の施工上の難題を解決するため、機構が考案したトンネル施工技術である SENS（シールドを用いた場所打ち支保システム）を初めて都市部において適用する等、数々の新技術の開発に成功し、土木技術の発展に貢献した。この他、地方公共団体や鉄道事業者との連携を図りながら、まちづくりや鉄道事業者のコンセプトと調和したデザインと機能性を兼ね備えた駅を完成させた。</p> <p>このように複数の鉄道事業者の営業線が関係する難工事の各段階において、国や地方公共団体、相模鉄道(株)、JR 東日本及び JR 貨物といった多くの関係者との複雑かつ高度な協議が必要とされるなか、建設主体である機構が中心となって諸課題の早期調整を図るとともに、都市部特有の施工上の難題に対して機構の有する高度な技術を駆使し対応することで工事を着実に進捗させた。その結果、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、労働者や資機材の逼迫により工程遅延リスクが懸念される環境下においても、中期目標において完成・開業予定時期として示されている平成 31 年度下期の中でも可能な限り早期を目指し、令和元年 11 月末の完成・開業を成し遂げた。</p> <p>一方、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、令和 4 年度下期の完成・開業</p>	
--	---	--	--	--	---	--

<p>対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p> <p>ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p> <p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果</p>	<p>とおり目標達成を目指す。</p> <p>・小田急小田原線 平成30年度の事業完了</p>	<p>りながら着実に推進し、以下のとおり目標達成を目指す。</p> <p>・小田急小田原線 平成30年度の事業完了</p>			<p>に向け、引き続き適切な工程管理に努めている。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>機構の平成30年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された相鉄・JR直通線に関する&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;（下記）については、令和元年度に対応した結果、令和元年11月30日に開業させることができた。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は「開業準備段階」であることから、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、引き続き、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させることが必要である。</p> <p>機構の平成30年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された相鉄・東急直通線に関する&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;（下記）については、令和2年度においても引き続き、対応していく。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、「工事実施段階」であることを踏まえ、今後も、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努め、安全な事業遂行に万全を期すとともに、各種課題に、関係者間で十分に連携しつつ、開業予定時期を踏まえ、適切に事業を実施していくことが必要である。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、工程の管理を徹底しつつ、事業を適切に進めることが必</p>	
---	---	---	--	--	--	--

<p>について詳細な情報開示を行う。</p> <p>&lt;具体的な完成・開業年度目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</li> <li>北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末</li> <li>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度</li> <li>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期</li> <li>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期</li> </ul> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>整備新幹線整備事業については「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。</p> <p><b>【重要度：高】</b></p> <p>整備新幹線は、地域間の移動時間を</p>					<p>要である。</p> <p>新型コロナウイルス感染症については、国土交通省より通知のあった「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務の対応について」（令和2年4月7日）及び「工事及び業務における新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策の徹底について」（令和2年4月20日）の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、引き続き適切な工程管理を実施していく。また、工事への影響の把握に努め、関係者間の会議体等において情報共有を行い、課題の早期調整に努めていく。</p>	
---	--	--	--	--	--	--



<p>大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。</p> <p>【難易度：高】</p> <p>鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>										
<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</p>	<p>②都市鉄道利便増進事業等</p> <p>(a) 都市鉄道利便増進事業</p> <p>工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指</p>	<p>②都市鉄道利便増進事業等</p> <p>(a) 都市鉄道利便増進事業</p> <p>建設中の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <p>鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 神奈川県東部方面線(相鉄・JR直通線)：平成31年度下期</li> <li>・ 神奈川県東部方面線(相鉄・東急直通線)：平成34年度下期</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>[都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理]</p> <p>神奈川県東部方面線については、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理しており、工事実施段階においては速達性向上計画変更の認定の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。</p> <p>機構内で整理した内容については、関係者との</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：神奈川県東部方面線(相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線)について、継続的にコスト削減に取り組むとともに、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理する上での課題を国土交通省、関係地方公共団体等の関係者間で共有し、早期の調整を図ること等により、事業費の適切な管理に努めている。</p> <p>令和元年11月30日に完成・開業した相鉄・JR直通線においては、仮設設備や本体構</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 1341 2484 1394">評定</td> <td data-bbox="2484 1341 2804 1394">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 1394 2804 1938"> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>令和元年度においては、相鉄・東急直通線における建設発生土の処分方法の変更による運搬・処分費の削減などにより、神奈川県東部方面線全体で約32億円のコスト削減を図った。</p> <p>また、令和元年11月30日に完成・開業した相鉄・JR直通線において、これまで機構が培ってきた施工経験や技術を活かし、施工方法の改善等を行うとともに、鉄道事業者や自治体等の関係機関との協議、調整において柔軟な対応を行うことで、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、資機材や労務費の上振れリスクがある状況下においても、事業費の削減により、速達性向上計画変更の際に設定した事業費1,114億円の範囲内での事業完遂を確実にした。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められるこ</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>令和元年度においては、相鉄・東急直通線における建設発生土の処分方法の変更による運搬・処分費の削減などにより、神奈川県東部方面線全体で約32億円のコスト削減を図った。</p> <p>また、令和元年11月30日に完成・開業した相鉄・JR直通線において、これまで機構が培ってきた施工経験や技術を活かし、施工方法の改善等を行うとともに、鉄道事業者や自治体等の関係機関との協議、調整において柔軟な対応を行うことで、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、資機材や労務費の上振れリスクがある状況下においても、事業費の削減により、速達性向上計画変更の際に設定した事業費1,114億円の範囲内での事業完遂を確実にした。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められるこ</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>令和元年度においては、相鉄・東急直通線における建設発生土の処分方法の変更による運搬・処分費の削減などにより、神奈川県東部方面線全体で約32億円のコスト削減を図った。</p> <p>また、令和元年11月30日に完成・開業した相鉄・JR直通線において、これまで機構が培ってきた施工経験や技術を活かし、施工方法の改善等を行うとともに、鉄道事業者や自治体等の関係機関との協議、調整において柔軟な対応を行うことで、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、資機材や労務費の上振れリスクがある状況下においても、事業費の削減により、速達性向上計画変更の際に設定した事業費1,114億円の範囲内での事業完遂を確実にした。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められるこ</p>										

<p>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、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理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>整備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、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。具体的には、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道</p>	<p>す。</p> <p>a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線） 平成31年度下期の開業</p> <p>b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線） 平成34年度下期の開業</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定でしかなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂</p>	<p>a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線） ・開業監査等を進め、平成31年度下期に開業する。</p> <p>b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線） ・新横浜駅の躯体構築は本体部分を完了する。また新綱島駅の躯体構築は立坑部及び非開削部を除き完了する。 ・建築工事及び機械工事に着手する。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、各線区で行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、速達性向上計画の認定の際の事業費を上回ることをしないよう、あらゆるコスト削減努</p>	<p>&lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt; 以下の路線を開業または工事進捗させ、または工事進捗させるため、適切に工程管理を行ったか。</p> <p>・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線） 平成31年度下期の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。</p> <p>・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線） 平成34年度下期の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。</p> <p>・小田急小田原線 平成30年度の事業完了に向け、適切に工程管理を行ったか。</p>	<p>会議体において共有するとともに、事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について、関係者と早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。</p> <p>また、技術開発の動向を踏まえてコスト削減に努めるとともに、コスト削減効果について機構内で情報共有を図っている。</p>	<p>造物の施工計画・施工方法の見直し等により約3億円の縮減、鉄道事業者との協議、調整の結果、設備計画の見直し等により約25億円の縮減、関係機関との協議の結果、用地買収面積の縮減により約1億円の縮減を図るなど、これまで機構が培ってきた施工経験や技術を活かし施工方法の改善等を行うとともに、鉄道事業者や自治体等の関係機関との協議、調整において柔軟な対応を行うことで、約29億円の事業費の縮減につなげた。その結果、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、資機材や労務費の上振れリスクがある状況下においても、令和元年度までの累計で1,009億円の決算額であり、令和2年度以降に実施予定の残工事等を考慮しても、事業費の縮減により、速達性向上計画変更の際に設定した事業費1,114億円の範囲内で確実に事業を完遂できる見込みである。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; 平成30年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;（下記）については、令和2年度においても引き続き対応していく。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; ・今後も、関係者間で定期的に検討会を開催し十分な情報共有を行うなど、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。</p>	<p>とからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 今後も、関係者間で定期的に検討会を開催し十分な情報共有を行うなど、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続き、安全を確保しつつ、コスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。</p> <p>&lt;その他事項&gt; （外部有識者からの意見） ・定量的な指標が示されていないので難しいが、②-1の工期短縮、②-2の29億円のコスト削減は、評価加算要因となると考えられる。</p>
--	--	--	--	--	--	--

<p>工事といった工事実施段階、iii開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。</p> <p>この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、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ことが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に</p>	<p>行する。今中期計画期間中において、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>(b) 民鉄線事業 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、以下のとおり目標達成を目指す。</p> <p>・小田急小田原線 平成30年度の事業完了</p>	<p>力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。</p> <p>(b) 民鉄線事業 安全かつ着実な事業の推進のため、工程調整等関係者との連携・調整を図りながら着実に推進し、以下のとおり目標達成を目指す。</p> <p>・小田急小田原線 平成30年度の事業完了</p>								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p> <p>ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p> <p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p>&lt;具体的な完成・開業年度目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</li> <li>北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末</li> <li>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成3</li> </ul>									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>4年度  神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期  神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期</p> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;  整備新幹線整備事業については「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。</p> <p><b>【重要度：高】</b>  整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。</p>									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>【難易度：高】</p> <p>鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>										
<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鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項の助言などの技術支援（鉄道ホームドクター制度）等を実施する。</p> <p>受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費や工程に課題が発生していないかを機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。なお、機構の支援が真に必要な場合のみに実施するために第三者</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、協定に基づいた工事完成予定時期及び事業費の管理を徹底し、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つつ、受託の可否について決定する。</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>受託工事線について、協定に基づいた工期内で完成できるような着実な進捗を図る。</p> <p>中央新幹線については、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事及びトンネル工事を着実に推進する。</p> <p>また、国、地方公共団体、鉄道事業者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、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つつ、受託の可否について決定する。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均 3.0 以上の評価を得る。</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>・受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費と工程の管理を行い、着実に推進したか。</li> <li>・鉄道計画に関する調査の支援を適切に実施しているか。</li> <li>・地域鉄道事業者等への技術支援等を適切かつきめ細やかに実施しているか。</li> <li>・機構の技術支援</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>[受託業務]</p> <p>1. 受託工事</p> <p>中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、事業費と工程の適切な管理に努め、関係者との連携・調整を図りながら非常口工事及びトンネル工事を着実に推進できるように努めている。</p> <p>2. 受託調査（鉄道計画に関する調査の支援）</p> <p>地方公共団体からの要請に対し、令和元年度は受託調査を 3 件実施した。</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」（注）を通じ、鉄道施設の保全・改修等に係る資料提供、アドバイス等の技術支援を行った。また、鉄道事業者からの要請に応じ、鉄道助成に関する資料を提供した。</p> <p>加えて、上記技術支援</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>[受託業務]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、適切な事業費と工程の管理に努め、関係者と連携・調整を図りながら工事を着実に推進できるように努めている。また、鉄道計画に関する調査の支援を実施している。</p> <p>以上のことから、中期計画における所定の目標を達成していると考えられる。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：指標である技術支援等の実施件数をみると前中期目標期間の平均である 15.6 件を下回る 13 件となったものの、鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）の結果、平均 4.2 の評価を得た。また、地域鉄道事業者等への技術支援等を適切かつきめ細やかに実施しており、かつ、各地方鉄道協会等が主催する会議等において、機構の技術支援に係る情報の収集・発信や設備の老朽化についての情</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 743 2484 800">評定</td> <td data-bbox="2484 743 2804 800">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 800 2804 1955"> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>受託業務については、中央新幹線について、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事及びトンネル工事を着実に推進した。また、地方公共団体からの要請に対応して、鉄道整備の計画に関する受託調査を 3 件実施した。</p> <p>機構の技術支援等については、実施件数は前中期目標期間の平均である 15.6 件を下回る 13 件となっているものの、地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均 4.2 の評価を得た。また、鉄道協会等の各種会議における技術情報等の提供を 8 回、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズを把握するためのヒアリングを 11 回実施し、機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行った。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>受託業務については、中央新幹線について、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事及びトンネル工事を着実に推進した。また、地方公共団体からの要請に対応して、鉄道整備の計画に関する受託調査を 3 件実施した。</p> <p>機構の技術支援等については、実施件数は前中期目標期間の平均である 15.6 件を下回る 13 件となっているものの、地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均 4.2 の評価を得た。また、鉄道協会等の各種会議における技術情報等の提供を 8 回、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズを把握するためのヒアリングを 11 回実施し、機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行った。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>受託業務については、中央新幹線について、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事及びトンネル工事を着実に推進した。また、地方公共団体からの要請に対応して、鉄道整備の計画に関する受託調査を 3 件実施した。</p> <p>機構の技術支援等については、実施件数は前中期目標期間の平均である 15.6 件を下回る 13 件となっているものの、地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均 4.2 の評価を得た。また、鉄道協会等の各種会議における技術情報等の提供を 8 回、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズを把握するためのヒアリングを 11 回実施し、機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行った。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>										

<p>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>&lt;定量的目標&gt; （鉄道分野の技術力を活用した支援） ・地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得る。</p> <p>&lt;指標&gt; （鉄道分野の技術力を活用した支援） ・技術支援等の実施件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの件数・78件）</p> <p>&lt;目標水準の考え方&gt; 機構から技術支援等を受けた地域鉄道事業者等の満足度について、5段階（5＝大変役に立った、4＝おおむね役に立った、3＝役に立った、2＝あまり役に立たなかった、1＝まったく役に立たなかった）中の「3＝役に立った」以上の評価を得ることを目標水準として設定した。</p>	<p>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、地域鉄道事業者等に対する次の技術支援を実施する。</p> <p>「鉄道ホームドクター制度」を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、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。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。これらの地域鉄道事業者等への技術支援等を適切に実施し、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の</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>平成30年度に要請のあった南阿蘇鉄道第一白川橋りょうの設計照査を推進し、災害復旧を支援する。</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を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、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ほか、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検討、分析、評価等に資する機構の支援システム（GRAPPE）を活用した支援を実施する。これらの技術支援等に対する当該地域</p>	<p>に係る情報の収集・発信を行っているか。</p>	<p>等について、当該鉄道事業者、地方公共団体に対するアンケート調査（5段階評価）で平均4.2の評価を得た。</p> <p>さらに、鉄道協会等が主催する各種会議において、支援業務の取組状況等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> <p>（注）「鉄道ホームドクター制度」とは、鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、機構が有する、鉄道の計画から建設までを一貫して行う豊富な経験に基づく総合技術力等のノウハウを活用した技術支援活動の制度である。</p>	<p>報収集及び支援のあり方についての議論を行った。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; [受託業務] 受託工事について、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い、着実に事業を進めていく。</p> <p>新型コロナウイルス感染症については、国土交通省より通知のあった「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務の対応について」（令和2年4月7日）及び「工事及び業務における新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策の徹底について」（令和2年4月20日）の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、引き続き適切な工程管理を実施していく。また、工事への影響の把握に努め、委託者等との情報共有を行い、課題の早期調整に努めていく。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援] ・なし</p>	
--	---	---	----------------------------	--	--	--

<p>【難易度：高】 受託業務についても、(1)①と同様に、協定に基づき工事を完成させるためには、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>	<p>評価を得ることを目指す。 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の収集・発信に努め、その一層の利用を促進する。 さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。</p>	<p>アンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。 また、地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、このような機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行い、その一層の利用を促進する。 さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。</p>								
<p>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鉄道建設業務に係る機構職員向け技術研修の実施等を通じて、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。 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、必要に応じた鉄道建設</p>	<p>④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て、持続的な業務の質の向上に努める。 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</p>	<p>④ 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、品質管理・施工監理等に係る技術基準類の継続的整備を行う。特に、「構造計画の手引き」の改定及び「PS検査層調査マニュアル」の制定を終え、講習会等を通じ関係者に周知、徹底する。 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。 鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・機構職員向け技術研修の受講者数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの施工監理講習受講者数・2,406人） ・学会等への応募・発表数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの学会等への応募・発表数・306件） ・機構による業務成果を公表する場の開催数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの技術研究会等開催数・30件） &lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; [品質の向上] 1. 技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策 鉄道建設に係る技術基準類の制定作業を6件実施し、講習会等を通じ関係者に周知、徹底している。工事の検査を充実させる対策としては、機構各地方機関において「開業監査・検査未経験者向け講習会」を実施した。 2. 講習や資格取得の支援等 (1) 経験年数を踏まえた段階的な技術系統別研修の実施 機構の鉄道建設業務の中核を担う技術系職員を対象として、鉄道建設に係る幅広い知識を身につけさせるため、入社時の技術系統別研修や、経験年数を踏まえた段階的な研修を実施した。 (2) 施工監理講習の実施</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt; [品質の向上] 評定：B 根拠：技術基準類の整備及び工事の検査を充実させる対策を進めている。また、講習や資格取得の支援等に努めている。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。 [技術開発の推進] 評定：A 根拠：調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進していることに加え、基幹学会の高い位置づけの賞を受賞していることから、中期計画における所定の目標を上回る成果が得られていると考えられる。 [開発成果の公表] 評定：B 根拠：各種学会等に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表していることから、中期計画における所期の目標を達成していると考え</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 856 2481 911">評定</td> <td data-bbox="2481 856 2804 911">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 911 2804 1938"> <p>&lt;評定に至った理由&gt; 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組みとして、技術基準類の整備、各種研修・講習の実施、資格取得の支援を継続して実施している。 また、各路線のニーズに基づき、各業務分野における技術開発を計画的に実施し、GRS一体橋りょうなど技術開発成果の一部を北陸新幹線（金沢・敦賀間）において実際に活用しているほか、開発成果を広く社会へ還元するため、令和元年度において、各種学会等への論文投稿・発表を140件行うとともに、研究会・発表会を6件開催した。 さらに、令和元年度においては、機構が行った事業や開発した技術について、土木学会技術賞を2件受賞した。 このほか、部外への適切な理解への取組として、学会や学校、海外からの要請に基づき現場見学会等を実施するとともに、新たな取組として、整備新幹線沿線の報道機関向け説明会・現場見学会の実施や、SNSを活用した相鉄・JR直通線の試験運転動画を公開することにより積極的な広報を展開した。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。 なお、部分的にはより高く評価できる要素も見られるものの、総合的に見て項目全体の評定を一段引き上げるまでには至っていないと判断した。 &lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。 &lt;その他事項&gt;</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt; 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組みとして、技術基準類の整備、各種研修・講習の実施、資格取得の支援を継続して実施している。 また、各路線のニーズに基づき、各業務分野における技術開発を計画的に実施し、GRS一体橋りょうなど技術開発成果の一部を北陸新幹線（金沢・敦賀間）において実際に活用しているほか、開発成果を広く社会へ還元するため、令和元年度において、各種学会等への論文投稿・発表を140件行うとともに、研究会・発表会を6件開催した。 さらに、令和元年度においては、機構が行った事業や開発した技術について、土木学会技術賞を2件受賞した。 このほか、部外への適切な理解への取組として、学会や学校、海外からの要請に基づき現場見学会等を実施するとともに、新たな取組として、整備新幹線沿線の報道機関向け説明会・現場見学会の実施や、SNSを活用した相鉄・JR直通線の試験運転動画を公開することにより積極的な広報を展開した。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。 なお、部分的にはより高く評価できる要素も見られるものの、総合的に見て項目全体の評定を一段引き上げるまでには至っていないと判断した。 &lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。 &lt;その他事項&gt;</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt; 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組みとして、技術基準類の整備、各種研修・講習の実施、資格取得の支援を継続して実施している。 また、各路線のニーズに基づき、各業務分野における技術開発を計画的に実施し、GRS一体橋りょうなど技術開発成果の一部を北陸新幹線（金沢・敦賀間）において実際に活用しているほか、開発成果を広く社会へ還元するため、令和元年度において、各種学会等への論文投稿・発表を140件行うとともに、研究会・発表会を6件開催した。 さらに、令和元年度においては、機構が行った事業や開発した技術について、土木学会技術賞を2件受賞した。 このほか、部外への適切な理解への取組として、学会や学校、海外からの要請に基づき現場見学会等を実施するとともに、新たな取組として、整備新幹線沿線の報道機関向け説明会・現場見学会の実施や、SNSを活用した相鉄・JR直通線の試験運転動画を公開することにより積極的な広報を展開した。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。 なお、部分的にはより高く評価できる要素も見られるものの、総合的に見て項目全体の評定を一段引き上げるまでには至っていないと判断した。 &lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。 &lt;その他事項&gt;</p>										



<p>に係る技術基準類の整備、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果及び鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会での発表等を通じた積極的な広報及び効果的な活用に努める。</p> <p>&lt;指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機構職員向け技術研修の受講者数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成28年度までの施工監理講習受講者数・2,406人)</li> <li>・学会等への応募・発表数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成28年度までの学会等への応募・発表数・306件)</li> <li>・機構による業務成果を公表する場の開催数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成28年度までの技術研究会等開催数・30件)</li> </ul>	<p>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、その発表会等を通じて公表していく。</p> <p>さらに、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取り組みを実施する。</p>	<p>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、技術開発成果の活用状況について、フォローアップを進める。</p> <p>さらに、建設技術に係る各種学会等への積極的な参画に加え、技術開発をこれらの学会等並びに本社における技術研究会及び地方機関における業務研究発表会を通じて公表する。</p> <p>加えて、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうため、現場見学会等の実施に取り組む。</p>	<p>&lt;評価の視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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ているか。</li> <li>・講習や資格取得の支援等に努めているか。</li> <li>・調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進しているか。</li> <li>・各種学会等へ積極的に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表しているか。</li> <li>・鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取り組みを実施しているか。</li> </ul>	<p>鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るため、平成17年度から実施している施工監理講習を機構全国6地方機関及び機構本社において令和元年10月～12月に実施した。</p> <p>令和元年度は「施工監理テキスト設計協議編」と機構各地方機関から希望のあった個別テーマに関する講義を全国で実施し、全国で591名が受講した。</p> <p>(3) 鉄道建設工事技術講習会への講師の派遣</p> <p>(一社)日本建設業連合会主催の「鉄道建設工事技術講習会」に講師を派遣し、鉄道関係法規及び技術基準類に関する講義を実施した。本講習会は、鉄道固有の技術に精通した技術者を育成し、良質な鉄道構造物の建設・提供を行うため、鉄道建設工事に従事している建設会社の現場技術者等を対象としている。令和元年度は、全国6箇所ですべて7回の講習会が開催され、255名が受講した。また、平成24年度より実施している過年度の鉄道建設工事技術講習修了証保有者に対する更新講習については、令和元年度は535名が受講した。</p> <p>(4) 業務に関連する資格取得の促進</p> <p>業務に関連する技術士、鉄道設計技士、一級建築士等の資格取得については、資格試験に合格した職員に対して受験料等を機構が補助する制度が整備されており、既資格取得者による受験者への指導等の支援を継続し</p>	<p>られる。</p> <p>[部外への適切な理解への取り組み]</p> <p>評定:A</p> <p>根拠:機構が保有する鉄道建設特有の技術力、技術開発の成果および鉄道建設プロジェクトの重要性等に対して、部外からの適切な理解をいただくことが、鉄道建設事業を円滑に進捗させるために特に重要であると考え、難易度の高い目標である「整備新幹線3線区の完成時期前倒し」、「神奈川東部方面線の着実な事業進捗」に向けて事業環境が非常に厳しい中においても、従前からの現場見学会や講習会等での発表に加え、新たに沿線住民を中心とした開業前の試乗会や沿線記者クラブ向けの現場見学会等を実施し、鉄道建設技術のアピールや鉄道建設事業に対する理解向上に積極的に取り組んだ。さらに、SNSを活用した初めての試みとして、開業前の相鉄・JR直通線(羽沢横浜国大駅～西谷駅間)の試験運転の動画を公開し、一般の方々に鉄道事業の重要性を広く認識していただくための普及啓発活動を積極的に展開した。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が得られていると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>特になし</p>	<p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・[技術開発の推進]については、技術開発に積極的に取り組み、土木学会より、2件の技術賞を受賞したことは高く評価できる。[部外への適切な理解への取り組み]では、機構の現場見学や講習会に加え、整備新幹線沿線についても同様な見学会や説明会を積極的に開催するとともに、とりわけ相鉄・JR直通線の沿線住民向け試乗会の開催に当たっては、SNSを利用したアウトリーチ活動を試運転の動画公開によって実施して好評を得ており、これ等の部外への適切な理解への一連の活動は所期の目標を上回って達成されていると評価できる。</li> <li>・技術開発への推進のA評価は了解。部外への適切な理解の取り組みについては、前年に実施していなかったSNSの取り組みを大きく評価したことは理解できるが、それ自体は普通の取り組みでもある。本件に関して定量的な指標はないので、定性的な判断のためにはアンケート結果のようなものを表現していただく必要があるのではないか。</li> <li>・建設および事業計画とマネジメントに関する事例分析とケース研究、ソフトな技術開発は、今後において強化されることを期待したい。マネジメント力の継続的な向上には、分析と改善が不可欠であり、発注者でこそできる研究開発。海外はこの分野の知識の蓄積が急速に広まりつつある。この観点で日本が誇れるものは多く、かつ発信力の弱い部分。国際事業における支援にも関連する事項と考える。</li> <li>・相鉄・JR直通線の開通に関して、マスコミやネットで広く取り上げられ、今後の相鉄・東急直通線開通への期待も高まったのは、広報の成果である。</li> </ul>
---	--	--	---	---	--	--

				<p>て行った。令和元年度は技術士4名、一級建築士2名、電気主任技術者1名の合格者を輩出した。</p> <p>[技術開発の推進]          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している。</p> <p>令和元年度は計33件の技術開発テーマに取り組んだ。</p> <p>令和元年度から新規で取り組んだ技術開発テーマ：13件</p> <p>平成30年度から継続して取り組んでいる技術開発テーマ：20件</p> <p>[開発成果の公表]          各種学会等への積極的な参加や、機構本社における技術研究会、機構各地方機関における業務研究発表会の開催を通じて技術開発の成果を公表している。</p> <p>令和元年度の各種学会等の委員委嘱：延べ188名</p> <p>令和元年度の各種学会等の論文投稿及び論文発表の件数：140件</p> <p>令和元年度の業務成果を公表する場の開催数：6件</p> <p>[部外への適切な理解への取組み]          1. 現場見学会の開催          鉄道建設特有の技術を</p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p>部外へ適切に理解してもらうため、学会や学校からの要請に基づき現場見学会を実施している。令和元年度は外部を対象とした現場見学会を 257 件実施した。</p> <p>2. 神奈川東部方面線（相鉄・JR 直通線）の試乗会  神奈川東部方面線（相鉄・JR 直通線）西谷・羽沢横浜国大駅間の沿線住民を中心に試乗会を開催し、新線開業や機構の技術力についてPRを行った（令和元年 11 月 7～15 日）。</p> <p>3. 講習会等での発表  鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、講習会等で講演を行った。令和元年度における講習会等での講演の実績は 8 件である。</p> <p>4. 整備新幹線沿線の報道機関向け説明会・現場見学会の実施  令和元年度からの新しい取り組みとして、現在建設中の整備新幹線 3 線区の沿線報道機関を対象とした説明会及び現場見学会を 4 回実施した。この取り組みは、沿線の記者クラブを対象に、機構からのプッシュ型で取り組む積極的広報活動の一環として初めて行ったものである。鉄道建設特有の技術や工期短縮に向けた新たな取り組み等について、報道機関を通じて広く一般に公開することで、鉄道建設技術のアピールや整備新幹線事業に対する理解向上につながる好機となった。</p> <p>5. SNSを活用したアウトリーチ活動  令和元年度の新しい取</p>		
--	--	--	--	--	--	--

				<p>組みとして、SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）を活用し、開業前の相鉄・JR直通線（羽沢横浜国大駅～西谷駅間）の試験運転状況の動画を一般公開した。この取組みは、一般の方々が通常は目にすることのない開業前の試験運転の状況を、身近な情報ツールであるSNSを活用して公開したものである。機構としても初めての試みであったが、動画視聴回数は、約4.2万回（令和2年3月31日時点）となっており、一般の方々に広く事業の重要性を認識していただくための普及啓発活動として非常に効果的な取組みであった。</p>						
<p>④我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み</p> <p>我が国は鉄道分野について世界に誇れる高い技術力を有しており、機構は、その中で唯一の公的な新幹線建設主体である。機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する同分野の技術力やノウハウ、それらの要素間を全体として調整する機能を広く総合的に活用し、国土交通省の関連施策との連携を図りながら、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務に</p>	<p>2）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み</p> <p>海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験</p>	<p>（2）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み</p> <p>国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用さ</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額</li> <li>・機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額</li> <li>・専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・126人（27カ国））</li> <li>・研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・402人（41カ国））</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>1. 海外高速鉄道調査等業務</p> <p>国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、海外インフラ展開法基本方針に従い、適切に業務を行った。</p> <p>インド高速鉄道計画について、国土交通省等の関係者との緊密な連携の下、ムンバイ・アーメダバード間の詳細設計調査業務（JICC（株）日本コンサルタンツ（以下「JIC」という。）を中心としたコンソーシアム）に12名が従事し、技術協力を行った。なお、工事管理に関する業務の発注はなかった。</p> <p>タイのバンコク・チェンマイ間高速鉄道計画に</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：海外高速鉄道調査等業務について、海外インフラ展開法基本方針に従って適切に業務を行い、我が国事業者の参入の後押しとなるよう努めた。</p> <p>また、国際協力業務について、海外の鉄道プロジェクトへの技術協力及び専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行い、我が国鉄道技術の海外展開に貢献した。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>海外高速鉄道調査等業務について、国土交通省等関係機関と連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、基本方針に従い、積極的かつ適切に業務を推進した。</p> <p>インド高速鉄道計画では、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道計画に係る詳細設計調査業務に12名が従事し、技術協力を行った。</p> <p>国際協力業務についても、国土交通省等関係機関と連携を図りつつ、海外への専門家の派遣、各国研修員等の受入れを行い、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力した。</p> <p>令和元年度の専門家派遣の実績は12か国、計40名（前年度は10か国、計36名）となっており、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、最大限に対応した。</p> <p>また、令和元年度の研修員等の受入れの実績は9か国、計435名（前年度17か国、計385名）となっており、前年に比べて増加した。</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計画に関し、インド鉄道省職員研修及びインド高速鉄道公社（以下「NHSRCL」という。）幹部招聘研修では、整備新幹線の概要説明や北陸新幹線等の建設現場の案内を実施し、合わせて延べ269人のインド高速鉄道関係者を受け入れた。</p> <p>そのほか、各種国際フォーラム等で各国高速鉄道関係者等との意見交換をし</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>海外高速鉄道調査等業務について、国土交通省等関係機関と連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、基本方針に従い、積極的かつ適切に業務を推進した。</p> <p>インド高速鉄道計画では、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道計画に係る詳細設計調査業務に12名が従事し、技術協力を行った。</p> <p>国際協力業務についても、国土交通省等関係機関と連携を図りつつ、海外への専門家の派遣、各国研修員等の受入れを行い、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力した。</p> <p>令和元年度の専門家派遣の実績は12か国、計40名（前年度は10か国、計36名）となっており、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、最大限に対応した。</p> <p>また、令和元年度の研修員等の受入れの実績は9か国、計435名（前年度17か国、計385名）となっており、前年に比べて増加した。</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計画に関し、インド鉄道省職員研修及びインド高速鉄道公社（以下「NHSRCL」という。）幹部招聘研修では、整備新幹線の概要説明や北陸新幹線等の建設現場の案内を実施し、合わせて延べ269人のインド高速鉄道関係者を受け入れた。</p> <p>そのほか、各種国際フォーラム等で各国高速鉄道関係者等との意見交換をし</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>海外高速鉄道調査等業務について、国土交通省等関係機関と連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、基本方針に従い、積極的かつ適切に業務を推進した。</p> <p>インド高速鉄道計画では、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道計画に係る詳細設計調査業務に12名が従事し、技術協力を行った。</p> <p>国際協力業務についても、国土交通省等関係機関と連携を図りつつ、海外への専門家の派遣、各国研修員等の受入れを行い、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力した。</p> <p>令和元年度の専門家派遣の実績は12か国、計40名（前年度は10か国、計36名）となっており、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、最大限に対応した。</p> <p>また、令和元年度の研修員等の受入れの実績は9か国、計435名（前年度17か国、計385名）となっており、前年に比べて増加した。</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計画に関し、インド鉄道省職員研修及びインド高速鉄道公社（以下「NHSRCL」という。）幹部招聘研修では、整備新幹線の概要説明や北陸新幹線等の建設現場の案内を実施し、合わせて延べ269人のインド高速鉄道関係者を受け入れた。</p> <p>そのほか、各種国際フォーラム等で各国高速鉄道関係者等との意見交換をし</p>										

<p>ついて、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、関係府省、我が国事業者等と相互に連携を図りながら協力し、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究（以下「海外高速鉄道調査等」という。）を行い、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図る。その際は、海外高速鉄道調査等の実施が民業圧迫にならないよう配慮する。</p> <p>また、我が国の鉄道システムの海外展開に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や経験を活用し、海外への専門家の派遣や各国の研修員の受入れ等、積極的に協力をを行う。</p> <p>&lt;指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額</li> <li>・機構が海外高速鉄</li> </ul>	<p>及び研究を行う。</p> <p>また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対し協力し、海外への専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。</p>	<p>れることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究を行う。</p> <p>インド高速鉄道計画については、設計業務について、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で技術協力をを行うとともに、工事管理に関する業務の発注があった際には、当該業務の受注を目指す。加えて、他国の高速鉄道に関する調査・設計・工事管理等の業務についても、受注を目指す。</p> <p>また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れ、鉄道分野における国際規格への取組み、海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流等を行う。</p>	<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>・海外高速鉄道調査等について、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、適切に行っているか。</li> <li>・海外の鉄道プロジェクトへの技術協力を行っているか。</li> <li>・専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行っているか。</li> </ul>	<p>ついて、タイ政府内において事業採択に向け検討中であり、国土交通省とタイ国運輸省との会合に、機構職員が同行するとともに、情報収集や現地調査を実施し、事業費縮減及び事業スキーム検討に係る調査を行った。</p> <p>マレーシア・シンガポール間高速鉄道計画について、インフラ部分を主として事業費縮減に係る調査を行った。また、本計画に関するマレーシア政府内の検討の深度化に資する提案を行うためのマレーシア政府と国土交通省との協議に、機構職員が同行した。</p> <p>インドネシアのジャワ北幹線高速化計画について、(独)国際協力機構(以下「JICA」という。)発注の事業準備調査に共同企業体の構成員として参画し、情報収集及び現地調査を行った。</p> <p>スウェーデンの高速鉄道計画において、情報収集や現地機関打合せを実施し、スラブ軌道適用可能性の検討調査を行った。</p> <p>2. 国際協力業務</p> <p>国土交通省等の関係者と連携を図りつつ、海外への専門家派遣、各国研修員等の受入れを行い、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力した。</p> <p>令和元年度の実績は、専門家派遣は12カ国・地域、延べ40人(平成30年度10カ国・地域、延べ36人(うち長期専門家1人))、研修員等受入は9カ国・地域、延べ435人</p>		<p>たほか、機構の技術力や経験を活用し、スウェーデンとの技術交流や、JICAの「鉄道セクターにおける有償資金協力業務関連成果物に対するプルーフエンジニアリング」業務等を行った。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&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>・建設および事業計画とマネジメントに関する事例分析とケース研究、ソフトな技術開発は、今後において強化されることを期待したい。マネジメント力の継続的な向上には、分析と改善が不可欠であり、発注者でこそできる研究開発。海外はこの分野の知識の蓄積が急速に広まりつつある。この観点で日本が誇れるものは多く、かつ発信力の弱い部分。国際事業における支援にも関連する事項と考える。海外事業者が日本に注目する点は、事業マネジメント。コスト、工期、安全、調達管理。同時に海外事業から学ぶところも事業マネジメント(良いことも悪いことも)に関するものが大きい。その観点から人の派遣と支援もありかと思われる。</li> <li>・海外展開に関しては、海外機関や関係企業等の複雑なステークホルダーとの関係の中で、機構の業務を調査/設計・施工/認証等に明確に区別して位置付け対応する必要がある。その際特に、知財保護の体制には、十分な留意が必要である。</li> </ul>
--	--	--	---	---	--	---

<p>道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・126人（27カ国））</li> <li>・研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・402人（41カ国））</li> </ul>				<p>（平成30年度17カ国・地域、延べ385人）となった。</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計画については、インド鉄道省及びインド高速鉄道公社（以下「NHSRL」という。）の職員研修及び幹部研修では、整備新幹線の概要説明や北陸新幹線等の建設現場の案内を実施し、合わせて延べ269人のインド高速鉄道関係者を受け入れた。</p> <p>そのほか、世界鉄道会議の国際フォーラムで集まった各国高速鉄道関係者等（4カ国、延べ5人）に対し、鉄道建設に係る意見交換や神奈川東部方面線への視察受入等を行った。</p> <p>また、国際学術会議等に機構職員が参加し、講演やプレゼンテーションを行った（3回）ほか、国際規格策定の国際標準化機構／鉄道分野専門委員会（以下「ISO/TC269」という。）の国内委員会・国内作業部会、国際電気標準会議／鉄道用電気設備とシステム専門委員会（以下「IEC/TC9」という。）の国内委員会・国内作業部会等に機構職員7名が参加、JICA内に設置されているインド国高速鉄道建設事業に係る技術基準／設計支援委員会・各分科会に機構職員延べ17名が参加した。</p> <p>さらに、機構の技術力や経験を活用し、スウェーデンとの技術交流を行った。</p>		
--	--	--	--	--	--	--

	<p>⑤鉄道施設の貸付・譲渡の業務等</p> <p>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。</p>	<p>(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等</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策定し、その全額を確実に回収する。</p> <p>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、決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。</p> <p>建設した鉄道施設について、完成後、各営業主体に対して貸付又は譲渡を行う。</p> <p>また、主要幹線及び大都市交通線で今中期計画期間中に国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する以下の区間について、貸し付けしている鉄道事業者に対して譲渡を行い、その譲渡代金の回収を図る。</p> <p>・平成30年度譲渡区間：小金線（新松戸・西船橋間） 鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社</p>	<p>(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等</p> <p>鉄道事業者に対して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。</p> <p>なお、償還期間の変更を実施した事業者については平成30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。</p> <p>平成31年度下期完成予定の神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）について、相模鉄道株式会社に対し適切に貸付を行う。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <p>・貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・971件（鉄道事業者数：27者））</p> <p>&lt;その他の指標&gt;</p> <p>・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt;</p> <p>・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しているか。</p> <p>・決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証しているか。</p> <p>・鉄道施設の完成後、遅滞なく各営業主体に対して貸付又は譲渡を行っているか。</p> <p>・日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を速やかに交付しているか。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>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、令和元年度は48件（鉄道事業者：6者）の要回収額を全額回収した。</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、令和元年度は138件（鉄道事業者：20者）の要回収額を全額回収した。</p> <p>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30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>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）について、新たに、令和元年11月30日、相模鉄道(株)に貸付を行った。</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>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って186件（鉄道事業者26者）を全額回収した。</p> <p>なお、過去に譲渡代金の償還期間が変更された事業者について、経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）について、令和元年11月30日、相模鉄道(株)に貸付を行った。</p> <p>貨物調整金について国土交通大臣の承認を受けた金額をJR貨物に速やかに交付した。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <p>・なし</p>	<p>評定</p> <p>B</p> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金について、要回収額を全額回収した。</p> <p>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30年度決算終了後ヒアリング等により経営状況等を把握し、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、国土交通大臣の承認を受け、特例業務勘定から建設勘定へ繰入れた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付した。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</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>&lt;指標&gt; ・貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・971件（鉄道事業者数：27者））</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>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、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>								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

注5) 複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに評定と評定に至った理由を明記。ただし、「主な評価指標」や「業務実績」欄については、複数の項目にまたがってまとめて記載することが可能

<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			
3. (2)	鉄道助成業務等		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	・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、附則第11条第1項第4号及び第3項
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー事業番号：318

注1) 重点化の対象としない項目については、法人の業務管理に活用しやすい単位ごとに、複数の項目をまとめて作成することが可能

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)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率	—	平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%	100%	100%						予算額（千円）	227,411,588	230,320,198		
鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数	—	平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部	889部	923部						決算額（千円）	227,329,193	241,415,261		
譲渡代金及び無利子貸付金について、約定等に沿った回収を行った件数	—	平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付金：年間6件	譲渡代金6件 無利子貸付金6件	譲渡代金6件 無利子貸付金6件						経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740		
貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数	—	平成28年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・8件	10件	10件						経常利益（千円）	4,807,712	△9,514,108		
										行政コスト（千円）	—	224,772,482		
										行政サービス実施コスト（千円）	97,062,145	—	—	—

										従事人員数	29	27		
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	----	----	--	--

注2) 複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに主要な経年データを記載

注3) 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

注4) 上記以外に必要と考える情報があれば欄を追加して記載しても差し支えない

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>＜評定と根拠＞            評定：B            根拠：鉄道助成業務における補助金交付等に係る全て（機構外の要因による1件を除く）の受払の標準処理期間内の執行、譲渡代金や無利子貸付金の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行った。            また、第三者委員会からの意見を踏まえ、審査業務の充実・強化を図るとともに、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修及びガイドブックの配布等各種助成制度の周知活動を行った。            さらに、中央新幹線建設資金貸付等業務において、約定に沿った貸付利息の確実な回収を行った。</p> <p>＜課題と対応＞            ・なし</p>	<p>＜評定と根拠＞            評定：B            根拠：補助金交付等に係る全ての受け払い、譲渡代金(6件)や無利子貸付金(6件)の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行った。            また、第三者委員会からの意見を踏まえ、審査業務の充実・強化を図るとともに、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修(受講率100%)及びガイドブックの配布(923部)等各</p>	<p>鉄道助成業務等の評定：B  <b>【細分化した項目の評定の算術平均】</b>            (B 3点×2項目) ÷ 2項目 = 3.0            ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。            ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。</p> <p>鉄道助成業務等の評価            勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等については、法令その他の基準に基づき処理し、機構外の要因によるものを除く全ての受払を標準処理期間内に執行した。            また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」の改善意見を業務運営に反映させているほか、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修を実施するなど、鉄道助成業務の確実な処理・適正かつ効率的な執行のための取組みを行うとともに、鉄道助成制度に関するガイドブックの配布を行うなど、各種助成制度の効果的な活用を支援するための情報提供や周知活動を推進した。            さらに、約定等に基づく譲渡代金や無利子貸付金の回収及びこれらに係る債務の償還を確実に行った。            中央新幹線建設資金貸付等業務について、約定に沿った貸付利息の回収を確実に行った。            以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成している認められることからB評定とした。</p>	
<p>(2) 鉄道助成業務等            ①鉄道助成            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、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率</p>	<p>(2) 鉄道助成業務等            ①鉄道助成            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、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的</p>	<p>(2) 鉄道助成業務等            ①鉄道助成            機構は、交通インフラ・ネットワークの機能充実・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的</p>	<p>＜主な定量的指標＞            ・補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%)            ・鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数(前中期目標期間実</p>	<p>＜主要な業務実績＞            勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、全ての受払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、審査業務の改善に反映した。</p>	<p>＜評定と根拠＞            評定：B            根拠：補助金交付等に係る全ての受け払い、譲渡代金(6件)や無利子貸付金(6件)の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行った。            また、第三者委員会からの意見を踏まえ、審査業務の充実・強化を図るとともに、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修(受講率100%)及びガイドブックの配布(923部)等各</p>	<p>評定</p>	<p>B</p>
				<p>＜評定に至った理由＞            勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等については、法令その他の基準に基づき処理し、機構外の要因によるものを除く全ての受払を標準処理期間内に執行した。            また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を開催し、改善意見を業務運営に反映させている他、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るため、職員研修を実施(受講率100%)するなど、鉄道助成業務の確実な処理・適正かつ効率的な執行のための取組みを行った。また、鉄道助成制度に関するガイドブックについて送付先を精査した上で配布(923部)を行ったほか、「補助金実務説明会」を開催するなど、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の情報提供や周知活動を推進した。</p>			

<p>的に実施する。</p> <p>(a) 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の必要部分を審査業務の改善に反映させること、審査ノウハウの承継やスキルアップのための機構職員向け研修の実施等により、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>&lt;指標&gt;  ・補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%)</p> <p>(b) 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、鉄道助成制度に関するガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。</p> <p>&lt;指標&gt;</p>	<p>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に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内）に執行できるよう適正かつ効率的に処理する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修を実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。</p> <p>また、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、鉄道助成ガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。</p>	<p>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に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内）に執行できるよう適正かつ効率的に処理する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」に助成業務の実施状況等を報告し、得られた改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修等を必要に応じて一部見直し実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。</p> <p>また、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、最新の助成事例を盛り込んだ鉄道助成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、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え</p>	<p>績：平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部）</p> <p>・譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付資金：年間6件）</p> <p>&lt;その他の指標&gt;  ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt;  ・補助金交付等に係る全ての受払について、法令その他による基準に基づき確実に処理しているか。  ・第三者委員会からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映しているか。  ・職員研修を実施し、また、審査ノウハウの承継等のための検討をしているか。  ・情報提供や周知活動を推進し、また、推進するための検討をしているか。  ・約定等に沿った確実な回収を実施しているか。  ・債務を確実に償還しているか。</p>	<p>審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るため、職員研修を実施（受講率100%）した。</p> <p>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、配布先を精査した上で「鉄道助成ガイドブック」を配布(923部)するなど情報提供や周知活動を推進した。また、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え方を助成対象事業者に対して改めて周知した。</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(6件)や無利子貸付金(6件)を回収するとともに、新幹線に係る債務についても確実に償還した。</p>	<p>種助成制度の周知活動を行った。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;  ・なし</p>	<p>さらに、約定等に基づき債権の回収（新幹線譲渡代金6件、無利子貸付金6件）を行うとともに、これらに係る債務の償還を確実に行った。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;  特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;  特になし。</p>
---	--	--	---	---	---	--

<p>・鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数（前中期目標期間実績：平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部）</p> <p>(c) 債権の確実な回収等 既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について、約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。</p> <p>&lt;指標&gt; ・譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付資金：年間6件）</p>	<p>さらに、既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。</p>	<p>さらに、既設四新幹線の譲渡代金（平成31年度回収見込額724億円）、無利子貸付資金（平成31年度回収見込額266億円）について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。</p>								
<p>② 中央新幹線建設資金貸付等業務 中央新幹線の建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付けており、貸付けを行った事業について、建設主体の財務状況、事業の進捗状況等を把握しつつ、約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。</p>	<p>② 中央新幹線建設資金貸付等業務 貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認することから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等を毎年度把握するとともに、これにより、債権の確実な保全及び約定に沿っ</p>	<p>② 中央新幹線建設資金貸付等業務 貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認することから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等を把握するとともに、債権の保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成28年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・8件） &lt;その他の指標&gt; ・設定なし &lt;評価の視点&gt;</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; 貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認することから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等をモニタリングを通じて把握するとともに、約定に沿った貸付利息の確実な回収（10件）を実施した。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt; 評定：B 根拠：約定に沿った貸付利息の回収（10件）を行っていることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。 &lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 1341 2487 1394">評定</td> <td data-bbox="2487 1341 2804 1394">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 1394 2804 1940"> <p>&lt;評定に至った理由&gt; 貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、事業の進捗状況等についてモニタリングを通じて把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収（10件）を確実に行ったことを踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし。</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt; 貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、事業の進捗状況等についてモニタリングを通じて把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収（10件）を確実に行ったことを踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし。</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt; 貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、事業の進捗状況等についてモニタリングを通じて把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収（10件）を確実に行ったことを踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし。</p>										

<p>&lt;指標&gt;  ・貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成28年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・8件）</p>	<p>た貸付利息の確実な回収を図る。</p>	<p>を図る。</p>	<p>・債権の確実な保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を行っているか。</p>			
--	------------------------	-------------	--	--	--	--

注5) 複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに評定と評定に至った理由を明記。ただし、「主な評価指標」や「業務実績」欄については、複数の項目にまたがってまとめて記載することが可能

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし。</p>

様式 1-1-4-1 中期目標管理法 年度評価 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			
3. (3)	船舶共有建造等業務		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標 19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	・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、困難度	【重要度：高】 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進 船舶建造等における技術支援 【難易度：高】 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進	関連する政策評価・行政事業レビュー	

注1) 重点化の対象としない項目については、法人の業務管理に活用しやすい単位ごとに、複数の項目をまとめて作成することが可能

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)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	
より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数	今中期目標期間中において140隻以上	—	年度計画の達成目標							予算額(千円)	48,625,954	54,975,332		
			20隻以上	24隻以上						決算額(千円)	56,703,023	45,103,824		
			実績値							経常費用(千円)	23,812,527	24,608,582		
繰越欠損金の縮減額	今中期目標期間中に40億円程度	—	18億円	17億円					経常利益(千円)	1,818,086	1,708,240			
			46隻	42隻						行政コスト(千円)	—	24,608,582		
									行政サービス実施コスト(千円)	△1,801,800	—	—	—	
									従事人員数	57	58			

注2) 複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに主要な経年データを記載

注3) 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

注4) 上記以外に必要と考える情報があれば欄を追加して記載しても差し支えない

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	
					<評定と根拠> 評定：A 根拠：船舶共有建造業務において、より高い政策効果を実現する船舶の効果及び利点を分かりやすく適切に周知する	船舶共有建造等業務の評定：B 【細分化した項目の評定の算術平均】 $(A 4点 \times (1項目 + 1項目) + B 3点 \times (1項目 + 1項目) + B 3点 \times 1項目) \div (3項目 + 2項目) = 3.4$ ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。

						<p>セミナー等の実施に加え、事業者に対して建造計画段階から積極的にきめ細やかな技術支援やコンサルティングを実施した結果、グリーン化に資する船舶をはじめとしたより高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は、平成31年度計画における24隻に対し、42隻（対年度計画175%）の実績となった。</p> <p>また、延べ建造隻数の実績のみならず、労働力不足、船内の労働負担の軽減、インバウンド需要の高まり等の時代の要請やニーズに即した、政策要件の見直しや創設を近年継続的に行ってきたことが実を結び、令和元年度は、船員雇用対策に資する船舶へのより多くの需要の取り込みや「国内クルーズ船」という新しい需要の取り込みに成功した。</p> <p>特に船員雇用対策に資する船舶については、「若年船員等を計画的に雇用する事業者の船舶」に加え、平成30年度に「労働環境改善船」の政策要件を創設し、機構としてもこれを積極的に後押しした結果、令和元年度は15隻の実績となり平成30年度実績をさらに2隻上回った。</p> <p>加えて、同じく平成30年度に創設した「国内クルーズ船」についても、セミナー等での周知に加えて、共有建造の打診があった事業者に対して建造計画段階から積極的に技術支援やコンサルティングを行ったことにより、令和元年度に第1号案件となる1隻の実績となった。当該国内クルーズ船については、船舶共有建造業務を通じた海事観光振興の実現に寄与するとともに、行政機関と地域の交通事業者が連携した、国内初の「海事観光の振興」をテーマにした</p>	<p>※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。</p>	<p>船舶共有建造等業務の評価</p> <p>船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進については、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数が、目標である24隻を大幅に上回る42隻となったことに加え、「国内クルーズ船」という新しい需要を取り入れ採用に至ったことは大いに評価できる。</p> <p>船舶建造等における技術支援については、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旅客船や平成30年度より金利軽減措置を開始した労働環境改善船等への技術支援を着実に実施している。</p> <p>船舶共有建造業務における財務内容の改善については、令和元年度は17億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額縮減することができた。</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考えられるとしてB評定とした。</p>
--	--	--	--	--	--	--	---	---

					<p>官民の「せとうちエリアの海事観光の振興に向けた連携協力に関する協定」の締結を行う際、陸路遮断時の人員輸送を想定した船舶の有効活用の観点からもアドバイスをを行い、災害時における船舶活用を通じた連携・協力体制の構築にも貢献した。</p> <p>技術支援においては、計画段階での船舶の性能予測精度の向上、労働環境改善船等の建造促進、早い段階からの技術支援の実施等共有建造する船舶の技術支援を的確に実施した。</p> <p>繰越欠損金においては、令和元年度は 17 億円の縮減となり、40 億円の縮減に向けて堅調に推移している。一方、未収金においては、債権管理及び回収の強化等に努めたことにより、210 百万円の縮減を行ったが、共有旅客船事業者の民事再生手続開始申立により、平成 30 年度末残高に対して、265 百万円の増加となった。</p> <p>なお、主要な経年データ「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）」における予算額と決算額においてかい離が生じているが、これは船舶取得費が当初見込みを下回ったことが主な要因である。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; ・なし</p>		
(3) 船舶共有建造	(5) 船舶共有建造	(5) 船舶共有建造	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	A



<p>等業務 我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、モーダルシフトによる環境負荷や効率性にも優れる内航海運の分野において、「内航未来創造プラン」(平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会)等を踏まえ、船舶共有建造業務を通じ、安定的輸送の確保に努め、生産性の向上等に努める必要がある。また、国内旅客船についても、離島航路の維持改善や観光立国推進等の観点から、着実に整備を推進する必要がある。このため、これらの国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進しつつ、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建造推進 船舶の建造の推進については、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、機構が船舶共有建造制度を実施するに当たっては、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対</p>	<p>等業務 我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、環境にやさしく効率的な輸送機関である内航海運の安定的な輸送の確保及び生産性の向上のため、また、離島航路の維持・改善をはじめとする地域公共交通の活性化や観光立国推進等の観点から国内旅客船の着実な整備を推進するため、船舶共有建造業務により国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進する。</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建造推進 船舶共有建造業務として、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進する。 具体的には、国内海運政策の実現に寄与するものとして、物流効率化に資する船舶、地域振興</p>	<p>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建造推進 船舶共有建造業務として、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進するため、機構が開催する各種セミナー等を実施し、より高い政策効果を実現する船舶の効果、利点を分かりやすく適切に周知する。 これらを通じて、</p>	<p>&gt; ・より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期目標期間中において140隻以上とする。</p> <p>&lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt; ・海運事業者や荷主に対し、国内海運政策の実現に寄与する船舶について、各種セミナー等を通じて効果、利点を分かりやすく適切に周知しているか。</p>	<p>昨今の物流分野においては、荷主や消費者ニーズの高度化・多様化による多頻度小口輸送が増加していることから環境負荷低減や物流の効率化を図るためモーダルシフトが推進されている。船舶共有建造業務としては、物流の効率化をはじめと</p> <p>する離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進している。</p> <p>近年、労働力不足、船内の労働負担の軽減、インバウンド需要の高まり等の時代の要請やニーズに即した政策要件の見直しや創設を継続的に行ってきたところであるが、令和元年度は、環境に優しい代替燃料に対応するため、液化天然ガスを燃料</p> <p>として「LNG燃料船」を「環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶」の一類型として追加する等、さらなる国内海運政策の実現に寄与する船舶の推進に努めた。また、全国延べ10か所で「共有建造支援セミナー」及び「内航船舶技術支援セミナー」を開催し、これらの効果、利点をわかりやすく適切に周知した。</p> <p>その結果、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は42隻となり、平成31年度計画値の24隻を大きく上回ることができた。</p> <p>実績内訳を見れば、船員雇用対策に資する船舶については、「若年船員等を計画的に雇用する事業者の船舶」に加え、平成</p>	<p>評定：S 根拠：より高い政策効果を実現する船舶の効果及び利点を分かりやすく適切に周知するためのセミナー等の実施に加え、事業者に対して建造計画段階から積極的にきめ細やかな技術支援やコンサルティングを実施した結果、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は、平成31年度計画における24隻に対し、42隻(対年度計画値175%)の実績となった。</p> <p>また、延べ建造隻数の実績のみならず、労働力不足、船内の労働負担の軽減、インバウンド需要の高まり等の時代の要請やニーズに即した、政策要件の見直しや創設を近年継続的に行ってきたことが実を結び、令和元年度は、船員雇用対策に資する船舶へのより多くの需要の取り込みや「国内クルーズ船」という新しい需要の取り込みに成功した。</p> <p>特に最近、国内海運業界では、船員の確保やそのための船員居住環境の改善が重要な課題となっており、船員雇用対策に資する船舶については、「若年船員等を計画的に雇用する事業者の船舶」に加え、平成30年度に「労働環境改善船」の政策要件を創設し、機構としてもこれを積極的に後押しした結果、令和元年度は15隻の実績となり平成30年度実績をさらに2隻上回った。</p> <p>加えて、同じく平成30年度に創設した「国内クルーズ船」についても、従前からのセミナー等の周知活動に加え、共有建造の打診があった事業者に対して技術支援の面で建造計画段階から積極的に関与し、竣工後就航させる航路の採算性を検証するため、他の</p>	<p>&lt;評定に至った理由&gt; 年度計画における「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進」において定められている具体的な数値目標は「より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数が24隻以上となるよう取り組む」とされているところ、業務実績は42隻となった。また、今期は建造した船舶のうち「国内クルーズ船」という新しい需要を取り込む等、質的にも成果を得た。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を上回る顕著な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>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; (外部有識者からの意見) ・船員労働力不足の現状をとりわけ若年船員の計画的雇用によって打破しようと努めている事業者の船舶建造を中心に、グリーン化や物流効率化など政策効果のより高い船舶の建造も含めて共有建造を推進したことに加えて、それによって計画値の120%の建造量を達成(これは対前年度比では175%増に当たる)したことは、質的、量的のいずれの観点からも顕著な成果であると高く評価できる。</p> <p>・挑戦的事業展開の成果は今後にもつながり、大いに評価される。</p> <p>・環境負荷の低い内航海運への輸送モーダルシフトの壁となっているのが、内航船員問題である。この解決に向けた「船員雇用対策に資する船舶」をはじめ政策効果の高い共有船を多数建造した実績は高く評価できる。</p>
---	---	--	--	--	---	--

<p>策等の国内海運政策の実現に寄与するため、コンテナ船やフェリーなどの物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等の建造を推進する。</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>&lt;定量的目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上記船舶のうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期目標期間中において140隻以上とする。</li> </ul> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>延べ建造隻数については、過去の年間平均建造実績約26隻を基に5年間で約130隻となることを踏まえ、今中期目標期間中において140隻と設定した。</p> <p><b>【重要度：高】</b></p> <p>内航海運及び国内旅客船は国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして極めて重要な役割を担っている。しかし、これらを支える海</p>	<p>に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等を掲げ、これらのうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期計画期間中において140隻以上とするが、建造量は社会経済状況に応じて大きく変化することに十分留意する。</p> <p>また、海運事業者や荷主に対し、より高い政策効果を実現する船舶について、効果、利点を分かりやすく適切に周知する。</p>	<p>次に掲げる船舶の延べ建造隻数が24隻以上となるよう取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○物流効率化に資する船舶 <ul style="list-style-type: none"> <li>・内航フィーダーの充実に資する船舶（京浜港・阪神港に就航し、外国貿易用コンテナを輸送するもの）</li> <li>・高度モーダルシフト船（輸送力を増強するもの等）</li> </ul> </li> <li>○地域振興に資する船舶 <ul style="list-style-type: none"> <li>・離島航路の整備に資する船舶</li> <li>・生活航路に就航する船舶のうち高度バリアフリー化要件を満たす船舶</li> </ul> </li> <li>○国内クルーズ船（旅行客等観光向けのもの）</li> <li>○船員雇用対策に資する船舶 <ul style="list-style-type: none"> <li>・若年船員または女性船員を計画的に雇用する事業者の船舶</li> <li>・労働環境改善船（船員の居住環境改善、労働負担軽減の設備を設置するもの）</li> </ul> </li> <li>○事業基盤強化に資する船舶 <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録船舶管理事業者を利用する船舶</li> <li>・合併を行う事業者が建造する船舶</li> </ul> </li> <li>○グリーン化に資する船舶 <ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパーエコシップ（電気推進システムを採用したもの）</li> <li>・LNG燃料船（L</li> </ul> </li> </ul>		<p>30年度に「労働環境改善船」の政策要件を創設し、機構としてもこれを積極的に後押しした結果、令和元年度は15隻の実績となり平成30年度実績をさらに2隻上回った。同じく平成30年度に創設した「国内クルーズ船」についてもセミナー等の周知活動に加え、建造計画段階からの技術支援を実施したこと等が実を結び、令和元年度に第1号案件となる1隻の実績となった。このほか、グリーン化、物流効率化、離島航路整備等の各分野においても、「先進二酸化炭素低減化船」3隻を含むグリーン化に資する船舶16隻、離島航路の整備に資する船舶6隻、物流効率化に資する船舶4隻の建造を推進した。</p>	<p>船舶を運航させ利用客数の把握を行わせる等のアドバイスをを行ったことにより、令和元年度に第1号案件となる1隻の実績となった。当該国内クルーズ船については、船舶共有建造業務を通じた海事観光振興の実現に寄与するとともに、行政機関と地域の交通事業者が連携して、魅力ある海事観光コンテンツの開発、受入環境の整備および情報発信の機運を醸成、促進することを目的として、国内初の「海事観光の振興」をテーマにした官民の「せとうちエリアの海事観光の振興に向けた連携協力に関する協定」の締結を行う際、陸路遮断時の人員輸送を想定した船舶の有効活用の観点からもアドバイスを行い、災害時等における船舶活用を通じた連携・協力体制の構築にも貢献した。</p> <p>このほか、グリーン化、物流効率化、離島航路整備等の各分野においても、船舶の建造計画段階から最新情報を提供する等、事業者の個別ニーズに応じた機構ならではの技術支援を積極的に実施したことにより、「先進二酸化炭素低減化船」3隻を含むグリーン化に資する船舶16隻、離島航路の整備に資する船舶6隻、物流効率化に資する船舶4隻の建造を推進した。</p> <p>以上のように、政策的に重要な各分野において、機構ならではのノウハウを活かして、より政策効果の高い船舶への政策誘導を図りつつ、需要を確実に建造実績につなげているだけでなく、時代の要請や事業者のニーズに適合した政策要件の見直しや創設を継続的に実施し、新たな需要を取り込みながら国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を積極的に推進した。</p>	
---	---	---	--	--	---	--

<p>運事業者は資力が乏しいため、船舶共有建造制度を通じ、国内海運政策に寄与する政策的意義の高い船舶の建造を推進する必要があるため。</p> <p>【難易度：高】</p> <p>船舶建造は社会経済状況に応じて建造量が大きく変化し、外部的要因が強く影響するため。</p>		<p>NGを燃料として運航するもの)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・先進二酸化炭素低減化船(従来より二酸化炭素排出量が16%以上軽減されるもの)</li> <li>・高度二酸化炭素低減化船(従来より二酸化炭素排出量が12%以上軽減されるもの)</li> <li>・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船(海難事故発生時に油等が流出しないように側面と底面が二重になっているもの)</li> </ul>			<p>このため、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数が対年度計画値の120%を大きく上回る実績であることに加えて、質的にも顕著な成果が着実に得られていると認められることから、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>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>		
<p>②船舶建造等における技術支援</p> <p>共有建造する船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶を建造する。</p> <p>【重要度：高】</p> <p>船舶は内航海運業に必要不可欠な基幹的輸送インフラであり、国内海運政策に合致する良質な船舶を建造するには高い技術力が必要である。しかし、多くの内航事業者は零細事業者で技術力がなく自らのみで船舶を建造することは困難であることから、政策に合致する船舶建造の技術支援を実施することの重要度は高い。</p>	<p>②船舶建造等における技術支援</p> <p>上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施する。特に、SOX等環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船などの高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。</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、技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充</p>	<p>②船舶建造等における技術支援</p> <p>上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施する。特に、SOX等環境規制に対応するための技術支援やLNG燃料船を含む先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船などの高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。</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、技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充</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>・計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施しているか。</li> <li>・高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図っているか。</li> <li>・機構の技術支援のあり方を検討しているか。</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援については、計画段階での船舶の性能予測精度の向上に引き続き取り組むとともに、平成26年4月から平成31年3月までの5年間に発生した不具合事例をとりまとめ、共有船主及び造船所と情報共有を行った。</p> <p>高度な技術を要する船舶への技術支援の充実化については、環境負荷低減に寄与する「先進二酸化炭素低減化船」や船員の労働負担軽減・居住環境向上に寄与する「労働環境改善船」の建造促進のため、事業者への技術支援を実施し、令和元年度は「先進二酸化炭素低減化船」を3隻、「労働環境改善船」を4隻建造決定した。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</p>	<p>&lt;評価と根拠&gt;</p> <p>評価：B</p> <p>根拠：計画段階での船舶の性能予測精度の向上、労働環境改善船等の建造促進、早い段階からの技術支援の実施等を行っていることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</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>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。特に、環境負荷低減に寄与する「先進二酸化炭素低減化船」の支援を実施し、3隻の建造決定を行った。さらに、平成30年度より金利軽減措置を開始した船員の労働負担軽減・居住環境向上に寄与する「労働環境改善船」の建造促進のため、コスト分析を含め事業者への技術支援を実施し、4隻の建造決定を行った。</p> <p>また、平成26年4月から平成31年3月までの5年間に発生した不具合事例を取りまとめ、共有船主、造船所と情報共有を行い、技術支援の充実を図った。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると考えられることからB評価とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>							

	<p>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>また、先進船舶等の更なる普及を図るため、機構の技術支援のあり方を検討する。</p>	<p>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>また、先進船舶等の更なる普及を図るため、計画段階からの技術支援を充実させるとともに、引き続き機構の技術支援のあり方を検討する。</p>		<p>及び基本仕様策定等の建造の初期段階からの支援を実施し、令和元年度は1隻を建造決定した。</p> <p>機構の技術支援のあり方の検討については、先進二酸化炭素低減化船、労働環境改善船等のより政策効果の高いと認められる船舶の建造を促進するため、平成30年5月から営業部門と連携して計画段階のより早い段階から技術的な助言や最新技術に関する情報提供を行っているが、令和元年度も当該取り組みを継続している。さらに、新技術の試行検証を行いたい船用機器製造事業者・IT企業等と、新技術によって直面する課題の解決を図りたい共有船主との間を仲介する「内航ラボ」事業を検討し、令和2年度から実施する予定である。</p> <p>また、これらの取組みについて、「技術支援セミナー」や「建造支援セミナー」等で積極的に周知を行った。</p>			
③船舶共有建造業	③船舶共有建造業	③船舶共有建造業	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	B

<p>務における財務内容の改善</p> <p>未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取り組みを行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。</p> <p>また、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」を踏まえ、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意した繰越欠損金削減計画により繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。</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分かりやすく公表する。</p> <p>&lt;定量的目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により40億円程度の繰越欠損金の縮減を図る。</li> </ul> <p>&lt;目標水準の考え</p>	<p>務における財務内容の改善</p> <p>未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取り組みを行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。</p> <p>また、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）を踏まえ、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の実行等に留意して機構が策定する繰越欠損金削減計画により今中期計画期間中に40億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。</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分かりやすく公表する。</p>	<p>務における財務内容の改善</p> <p>平成29年度に策定した「繰越欠損金削減計画」に基づき、今中期計画期間中に40億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。</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は、特に、繰越欠損金について、その要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表する。</p>	<p>&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により40億円程度の繰越欠損金の縮減を図る。</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>・未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取り組みを行い、未収金残高の縮減に努めているか。(注)</li> <li>・機構の収益の確保に努めているか。</li> </ul> <p>(注)</p> <p>(1) 「未収金」とは、共有契約において定められた期日に共有事業者が支払うべき船舶使用料・船舶譲渡代金と、実際に支払われた金額との差額をいう。</p> <p>(2) 未収金を大別すると次のとおり。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① リスケジュール計画が策定済みであり、計画的な回収が見込まれるもの。</li> <li>② 会社更生手続き、民事再生手続き等により更生計画、再生計画が認可済み等であり、計画的な回収が見込まれるもの、又は、これらの手続きにより回収が行われたものの、清算手続き等 最終</li> </ol>	<p>繰越欠損金については、財務改善に必要な事業量の確保、適正な事業金利の設定、事業者へのPR等により建造推進、未収金発生防止・債権管理強化及び既存債権の回収強化等の措置を着実に適正に行ったことで、令和元年度は17億円の当期総利益を計上し、同額縮減した。</p> <p>また、未収金については、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最小化を図り、リスケジュール計画の策定及び回収強化等に努めたことにより、210百万円の縮減を行った。一方、従前よりリスケジュール契約を締結し計画的回収を行っていた共有旅客船事業者の民事再生手続開始申立により、平成30年度末残高に対して、令和元年度は265百万円の増加となった。なお、当該事業者の民事再生手続における再生計画が認可されれば計画的な回収が見込まれる予定である。</p>	<p>評定：B</p> <p>根拠：繰越欠損金においては、今中期目標期間中に40億円程度の縮減を図るとしているところ令和元年度は17億円の縮減となり、40億円の縮減に向けて堅調に推移している。一方、未収金においては、債権管理及び回収の強化等に努めたことにより、210百万円の縮減を行ったが、従前よりリスケジュール契約を締結し計画的回収を行っていた共有旅客船事業者の民事再生手続開始申立により、平成30年度末残高に対して、令和元年度は265百万円の増加となった。なお、当該事業者の民事再生手続における再生計画が認可されれば計画的な回収が見込まれる予定である。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>年度計画における「船舶共有建造業務における財務内容の改善」において定められている具体的な数値目標は「今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により40億円程度の繰越欠損金の縮減を図る」とされているところ、令和元年度は17億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額縮減し、財務内容の改善が見られた。</p> <p>また、未収金については、1件の共有旅客船事業者が民事再生手続開始申立を行った影響もあり未収金残高が、平成30年度末の325百万円に対して令和元年度は590百万円となり、265百万円の増加となった。しかしながら、その原因となった申立が認可されれば未収金を回収することが可能であるとの見込みである。この件以外は債権管理及び回収の強化等に努めたことにより210百万円の縮減が図られている。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>
--	---	---	---	--	---	---

<p>方&gt; 繰越欠損金については、これまでの繰越欠損金削減計画における水準を踏まえ、今中期目標期間中において40億円程度を削減することとした。 なお、具体的な削減額については、別途繰越欠損金削減計画によることとする。</p>			<p>的な処理が終了していないもの。 ③ その他のもの（リスケジュール計画策定に向けて事業者と協議中のもの、法的手続き中のもの等） （3）中期計画及び年度計画における未収金の範囲は、計画的な回収が見込まれるものを除いた（2）③のみとしている。 （4）したがって、中期計画及び年度計画における未収発生率とは、（2）①及び②を除いた、収入決定額に対する未収金発生額の割合である。また、中期計画及び年度計画における未収金残高とは、（2）③に係る未収金残高である。</p>			
---	--	--	--	--	--	--

注5) 複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに評定と評定に至った理由を明記。ただし、「主な評価指標」や「業務実績」欄については、複数の項目にまたがってまとめて記載することが可能

4. その他参考情報

本評価項目に係る予算額と決算額には乖離が生じているが、これは建造工期の遅れ等により、支払いが後ろ倒しとなった建造費に係る予算を繰り越したことが主な要因である。

様式 1-1-4-1 中期目標管理法 年度評価 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		
3. (4)	地域公共交通出資業務等	
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）	・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号及び附則第11条第1項第3号
当該項目の重要度、困難度	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー事業番号：318

注1) 重点化の対象としない項目については、法人の業務管理に活用しやすい単位ごとに、複数の項目をまとめて作成することが可能

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)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
出資及び貸付資金の毀損	毀損ゼロ	—	—	—					予算額（千円）	31,733,436	17,925,730		
									決算額（千円）	28,392,025	15,981,125		
									経常費用（千円）	87,913	88,711		
									経常利益（千円）	6,603	△23,408		
									行政コスト（千円）	—	90,751		
									行政サービス実施コスト（千円）	39,408	—	—	—
									従事人員数	7	7		

注2) 複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに主要な経年データを記載

注3) 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

注4) 上記以外に必要と考える情報があれば欄を追加して記載しても差し支えない

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	
				<評定と根拠> 評定：B 根拠：地域公共交通出資業務におけるモニタリング手法をマニュアル化し、さらに、機構の出資制度の紹介や効果的な出資制度の活用方法をまとめた報告書をホームページに掲載し、本制度の周知に努めた。 また、内航海運活性化融資業務の貸付金を約定どおり回収し、調達する借入金が平成30年度以下となるように、新	<評定と根拠> 評定：B 根拠：地域公共交通出資業務におけるモニタリング手法をマニュアル化し、さらに、機構の出資制度の紹介や効果的な出資制度の活用方法をまとめた報告書をホームページに掲載し、本制度の周知に努めた。 また、内航海運活性化融資業務の貸付金を約定どおり回収し、調達する借入金が平成30年度以下となるように、新	地域公共交通出資業務等の評定：B <b>【細分化した項目の評定の算術平均】</b> (B3点×2項目)÷2項目=3.0 ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。 ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。  地域公共交通出資業務等の評価 地域公共交通出資業務等については、令和元年度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いものの、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

					<p>規の融資を適切に行った。</p> <p>なお、主要な経年データ「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）」における予算額と決算額においてかい離が生じているが、これは内航海運活性化融資業務に係る融資の申込額が当初見込みを下回ったことが主な要因である。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>なし</li> </ul>	<p>いるほか、出資等に係る業務を効率的に行うため、機構が出資等を行った場合のモニタリング手法について、第三者委員会からの意見を活用しつつマニュアル化するなど、今後の業務を円滑に進めるための準備等を行っている。</p> <p>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。</p> <p>内航海運活性化融資業務については、内航総連から貸付金（118億円）を約定どおり回収するとともに、内航総連の財務内容等の審査の上、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資（41億円）を適切に行った。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p>				
<p>(4) 地域公共交通出資業務等</p> <p>①地域公共交通出資及び貸付け</p> <p>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、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するため、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。</p> <p>&lt;定量的目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、適切に業務を行うことで、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。</li> </ul> <p>&lt;目標水準の考え方&gt;</p> <p>地域公共交通出資業務については、公的資金であることに鑑み、適切に出</p>	<p>(6) 地域公共交通出資業務等</p> <p>①地域公共交通出資及び貸付け</p> <p>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、次の手順に従って、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。</p> <p>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て、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。</p> <p>また、出資及び貸付けを行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資及び貸付資金の効率的な使用</p>	<p>(6) 地域公共交通出資業務等</p> <p>①地域公共交通出資及び貸付け</p> <p>出資の申込みがあった際には、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、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、リスクを適切に評価して、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に出資及び貸付けの業務を行う。</p> <p>地域公共交通出資等業務に関する第三者委員会を活用し、モニタリング手法の体系化を図る。</p> <p>また、出資及び貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載するなど、地域公共交通の活性化及び再生に</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、適切に業務を行うことで、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。</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>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し、適切に業務を行っているか。</li> <li>事業の進捗状況を適切に把握・評価しているか。</li> <li>出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図っているか。</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>地域公共交通出資等業務に係る出資及び貸付け（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。</p> <p>また、出資等に係る業務を効率的に行うため、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について「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 東京女子大学教授）からの意見を活用しつつ、モニタリング手法をマニュアル化した。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：出資等の実績はなかったものの、平成31年度計画に基づき、第三者委員会を活用しつつ、モニタリング手法をマニュアル化した。</p> <p>また、機構の出資制度の紹介や効果的な出資制度の活用方法をまとめた報告書をホームページに掲載し、本制度の周知に努めた。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>なし</li> </ul>	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>令和元年度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いものの、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・分析を進めているほか、出資等に係る業務を効率的に行うため、機構が出資等を行った場合のモニタリング手法について、第三者委員会からの意見を活用しつつ、マニュアル化するなど、今後の業務を円滑に進めるための準備を行っている。</p> <p>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り、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>令和元年度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いものの、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・分析を進めているほか、出資等に係る業務を効率的に行うため、機構が出資等を行った場合のモニタリング手法について、第三者委員会からの意見を活用しつつ、マニュアル化するなど、今後の業務を円滑に進めるための準備を行っている。</p> <p>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り、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>	
評定	B									
<p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>令和元年度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いものの、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・分析を進めているほか、出資等に係る業務を効率的に行うため、機構が出資等を行った場合のモニタリング手法について、第三者委員会からの意見を活用しつつ、マニュアル化するなど、今後の業務を円滑に進めるための準備を行っている。</p> <p>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り、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p>&lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt;</p> <p>特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>										



	<p>資及び貸付けを行うとともに、毀損を生じさせないことを目標としている。</p>	<p>及び適切な回収を図る。 これらにより、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するとともに、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。</p>	<p>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>②内航海運活性化融資 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、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、内航総連に貸し付けるため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>②内航海運活性化融資 国が策定・公表する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、貸付金の回収及び新規の融資を適切に行う。</p>	<p>②内航海運活性化融資 国が策定・公表する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、貸付金の回収及び新規の融資を適切に行う。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・設定なし  &lt;その他の指標&gt; ・設定なし  &lt;評価の視点&gt; ・国が策定・公表する資金管理計画を基に適切に貸付金の回収及び新規の融資を行っているか。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; 内航海運活性化融資業務については、内航海運暫定措置事業を行う日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）に対して、貸付金を約定どおり回収し（118億円）、内航総連の財務内容等を慎重に審査した上で、新規の融資を適切に行った。（41億円） このため、機構においては新規融資と同額（41億円）の調達を行ったが、これは政府保証の範囲内であり、平成30年度の調達額（118億円）以下となった。 なお、令和元年度中の内航総連に対する新規融資について内航5組合（注）から連帯保証書を徴収した。 （注）内航5組合とは、内航海運組合法（昭和32年法律第162号）に基づき組織されている事業形態及び企業規模によって異なる5つの全国的な規模の海運組合（内航大型輸送海運組合、全国海運組合連合会、全国内航タンカー海運組合、全国内航輸送海運組合及び全日本内航船主海運組合）をいう。なお、内航総連は、当該5組合を組合員とする総合調整機関である。</p>	<p>&lt;評価と根拠&gt; 評価：B 根拠：貸付金を約定どおり回収し、適切な新規融資を実施したことで、機構が令和元年度に調達した借入金は41億円となった。この調達額は平成30年度に調達した118億円以下となった。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  &lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<p>評価 B</p>	<p>&lt;評価に至った理由&gt; 令和元年度と同融資業務については、内航総連から貸付金（118億円）を約定どおり回収するとともに、内航総連の財務内容等の審査の上、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資（41億円）を適切に行った。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。  &lt;指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策&gt; 特になし。  &lt;その他事項&gt; 特になし。</p>

					内航海運活性化融資業務に係る内部ガバナンスの高度化のため、平成24年度に設置した内航海運活性化融資リスク管理委員会（委員長：理事長代理）を令和元年度においても引き続き実施した。		
--	--	--	--	--	--	--	--

注5) 複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに評定と評定に至った理由を明記。ただし、「主な評価指標」や「業務実績」欄については、複数の項目にまたがってまとめて記載することが可能

#### 4. その他参考情報

本評価項目に係る予算額と決算額の乖離については、主に内航海運活性化融資経理において、内航総連の実施する内航海運暫定措置事業のための融資額が減少したことが主な要因である。

様式 1-1-4-1 中期目標管理法 年度評価 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			
3. (5)	特例業務（国鉄清算業務）		
業務に関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号。）第13条第1項第1号及び第2号</li> </ul>
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

注1) 重点化の対象としない項目については、法人の業務管理に活用しやすい単位ごとに、複数の項目をまとめて作成することが可能

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)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
									予算額（千円）	175,098,545	152,843,688		
									決算額（千円）	175,358,334	143,827,241		
									経常費用（千円）	79,737,852	50,726,488		
									経常利益（千円）	76,782,000	5,979,077		
									行政コスト（千円）	—	50,726,497		
									行政サービス実施コスト（千円）	△76,771,935	—	—	—
									従事人員数	39	39		

注2) 複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに主要な経年データを記載

注3) 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

注4) 上記以外に必要と考える情報があれば欄を追加して記載しても差し支えない

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>&lt;評価と根拠&gt;                      評価：B                      根拠：年金費用等の支払について、適切な資金管理を行い、円滑かつ確実に支払を実施した。                      さらに、JR北海道、JR四国及びJR貨物（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）に対して、無利子の資金の貸付け又は助成金の交付の支援等</p>	<p>特例業務（国鉄清算業務）の評価：B  <b>【細分化した項目の評価の算術平均】</b>                      （B3点×2項目）÷2項目＝3.0                      ⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。                      ※算定にあたっては評価毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。</p> <p>特例業務（国鉄清算業務）の評価                      恩給及び年金の給付に要する費用の支払いについて、関係法令に則り、適切な</p>

					を適切に実施した。  <課題と対応> ・なし	資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施している。 また、J R北海道・四国・貨物の株式の適切な処分方法について、国等の関係者と連携を図りつつ、今後の経営状況の推移を見極めながら、株式の適切な処分方法の検討等を行った。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると考えられると認められることからB評価とした。
(5) 特例業務(国鉄清算業務) ①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等 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。  また、やむを得ず処分できていない残存土地については適切かつ早期の処分を図り、今中期目標期間中に完了させる。  北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社(以下「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。	(7) 特例業務(国鉄清算業務) ①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等 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、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。  やむを得ず処分できていない残存土地については適切かつ早期の処分を図り、今中期計画期間中に完了させる。  北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社(以下「旅客鉄道株式会社等」という。)の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等	(7) 特例業務(国鉄清算業務) ①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等 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、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。  北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社(以下「旅客鉄道株式会社等」という。)の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施しているか。 ・株式について、適切な処分方法の検討等を行ったか。	<主要な業務実績> [年金費用等の支払の法令に則った規制な執行] 1. 恩給及び年金の給付に要する費用の支払 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、以下のとおり令和元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。 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270,226千円を支払った(給付は総務省政策統括官(恩給担当)が実施。) 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69,743,192千円を支払った。  2. 業務災害補償 旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償(アスベスト対策を含む)については、適切な資金管理を行いつつ、旧国鉄職員等に対して3,654,535千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、令和元年度においても、平成30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	<評価と根拠> [年金費用等の支払の法令に則った規制な執行] 評価: B 根拠: 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ていることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  [J R北海道・四国・貨物株式の売却等] 評価: B 根拠: 株式について、適切な処分方法の検討等を行っていることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> いずれも自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。  <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。  <その他事項> 特になし。

	を行う。	を行う。		新聞広告等への掲載（全国紙4紙、地方紙46紙の新聞及び鉄道OB会報）により周知を図った。  〔JR北海道・四国・貨物株式の売却等〕 令和元年度においては、旅客鉄道株式会社等の株式について、国等の関係者と連携を図りつつ、株主総会等を通じ各社の今後の経営状況の推移を見極めながら、株式の適切な処分方法の検討等を行った。		
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	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）並びに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条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、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	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）並びに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条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を適切に実施する。 ・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	<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> ・無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施したか。 ・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か。 ・特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施したか。	<主要な業務実績> 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の資金の貸付け又は助成金の交付の支援等を実施しており、令和元年度においては、以下に記載の支援を適切に実施した。 なお、令和元年度からは、国土交通省鉄道局長通知「北海道旅客鉄道株式会社の経営改善に対する支援措置について」（平成31年4月12日国鉄事第19号）に基づき、JR北海道に対して、同社の経営改善に対する新たな支援措置を実施している。 （1）無利子の資金の貸付け又は助成金の交付 【既存支援】 ・JR四国:90億円（無利子貸付45億円、助成金45億円） ・JR貨物:4億円（無利	<評定と根拠> 評定：B 根拠：無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施した。 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。 貨物調整金に要する費用について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施した。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評定 B  <評定に至った理由> 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、令和元年度においては、国土交通省鉄道局長通知「北海道旅客鉄道株式会社の経営改善に対する支援措置について」（平成31年4月12日国鉄事第19号）に基づき、JR北海道に対して、同社の経営改善に対する新たな支援措置を実施している。 支援に当たっては、根拠法令等を遵守するとともに、適切な交付審査業務の執行体制の措置を講ずることにより、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ている。 また、貨物調整金にかかる特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施している。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。  <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。  <その他事項> 特になし。

<p>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、関係三大臣合意及び同法附則第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>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、貸付け等の実施に当たっては、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、関係三大臣合意及び同法附則第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適切に実施する。</p>	<p>要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付</p> <p>・北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対して発行した鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券について、国土交通大臣が定める利率に基づく利子の支払</p> <p>また、無利子の資金の貸付け若しくは助成金の交付又は利子の支払に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p> <p>なお、関係三大臣合意及び同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施する。</p>		<p>子貸付 2 億円、助成金 2 億円)</p> <p>【追加的支援措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 北海道:254 億円 (無利子貸付 161 億円、助成金 93 億円)</li> <li>・ J R 四国:39 億円 (無利子貸付 20 億円、助成金 20 億円)</li> </ul> <p>【新支援措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 北海道:71 億円 (助成金 71 億円)</li> </ul> <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"> <li>・ J R 北海道:55 億円</li> <li>・ J R 四国:35 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>なお、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、「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)、「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</p>		
---	---	--	--	---	--	--

				<p>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(新支援措置)(令和元年11月機構規程第22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37号)に基づき、令和元年度には、特例業務勘定から建設勘定へ131億円の繰入れを実施した。</p>		
--	--	--	--	--	--	--

注5) 複数の項目をまとめて作成する場合には、適宜行を追加し、項目ごとに評定と評定に至った理由を明記。ただし、「主な評価指標」や「業務実績」欄については、複数の項目にまたがってまとめて記載することが可能

4. その他参考情報

特になし。

1. 当事務及び事業に関する基本情報		
4. (1) 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)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
4. 業務運営の効率化に関する事項  (1) 業務改善の取り組み 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、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を見直しを行いながら、適切に運営する。	4. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置 (1) 業務改善の取り組み ①組織の見直し 業務の質的・量的な変化を適切に把握するとともに、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。	4. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置 (1) 業務改善の取り組み ①組織の見直し 平成31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。	<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> ・組織改正計画等に基づき、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っているか。	<主要な業務実績> 「平成31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、令和元年度は下記のとおり組織の新設・改廃を行った。 ・旧国鉄等から承継した土地の処分が終了したことに伴い、国鉄清算事業用地部を廃止し、国鉄清算事業管理部に統合した（平成31年4月）。 ・海外インフラ展開法第4条第1項第2号の規定に基づく出資に係る審査、モニタリング等を行うため、本社に審査部を設置した（平成31年4月）。	<評定と根拠> 評定：B 根拠：「平成31年度組織改正計画」等に基づき、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っていることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評定 B  <評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 特になし。  <その他事項> 特になし。

4. その他参考情報
------------



特になし。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4. (1) ②	調達等合理化の推進		
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率	—	平成27年度から平成28年度までの平均実施率・100%	100%	100%				

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
<p>②調達等合理化の推進</p> <p>「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、公平性・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。</p> <p>&lt;指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率(前中期目標期間実績:平成27年度から平成28年</li> </ul>	<p>②調達等合理化の取組み</p> <p>「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、公平性・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。</p>	<p>②調達等合理化の取組み</p> <p>「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31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、公平性・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。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率(前中期目標期間実績:平成27年度から平成28年度までの平均実施率・100%)</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>調達等合理化計画に基づき、公平性・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でいるか。</li> <li>監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受けているか。</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成27年5月25日総務大臣決定)に基づき、令和元年度独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備機構調達等合理化計画(以下「令和元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。</p> <p>また、令和元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、公平性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んだ。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定: B</p> <p>根拠: 令和元年度調達等合理化計画に基づき、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組むとともに、入札・契約の適正な実施について、監事監査、契約監視委員会及び入札監視委員会のチェックを受けていることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>なし</li> </ul>	<p>評定</p> <p>B</p> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</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>特になし。</p>	

度までの平均実施率・100%)				さらに、入札・契約の適正な実施について、監事監査、第三者機関である契約監視委員会及び入札監視委員会のチェックを受けた。		
-----------------	--	--	--	---	--	--

4. その他参考情報

特になし。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4. (1) ③	人件費管理の適正化		
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4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人件費管理の適正化 給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。	③ 人件費管理の適正化 給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。	③人件費管理の適正化 給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。	<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> ・検証結果及び取組状況を公表しているか。	<主要な業務実績> 給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表した。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：給与水準について厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表していることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 特になし。  <その他事項> 特になし。	

4. その他参考情報
特になし。

1. 当事務及び事業に関する基本情報		
4. (1) ④	一般管理費の効率化	
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
中期計画(百万円)	平成34年度(人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。)において平成29年度比で5%程度に相当する額の削減	6,780	—	—	—	—	6,440 程度	
年度計画予算額(百万円)		—	6,774 <6,810> (6,774) ≪6,799≫	6,715 <6,766> (6,715) ≪6,766≫	(6,664) ≪6,719≫			
削減率(各年度計画予算額と29年度計画予算額との比較)		—	△0.1% <0.5%> (△0.1%) ≪0.3%≫	△1.0% <0.2%> (△1.0%) ≪△0.2%≫	(△1.7%) ≪△0.9%≫			
<参考> 中期計画上の推計額(百万円)		—	6,774 <6,810> (6,774) ≪6,799≫	6,715 <6,751> (6,715) ≪6,740≫	6,664 <6,700> (6,664) ≪6,689≫	6,610 <6,645> (6,610) ≪6,635≫	6,440 <6,476> (6,440) ≪6,465≫	
達成度(年度計画の削減率と中期計画上の削減率の比較)		—	100% <100%> (100%) ≪100%≫	100% <48.6%> (100%) ≪35.3%≫	(100%) ≪67.3%≫			

(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及び海外高速鉄道調査等業務に係る経費である。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
<p>④一般管理費の効率化</p> <p>一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（平成34年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。</p>	<p>④一般管理費の効率化</p> <p>一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（平成34年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。</p>	<p>④一般管理費の効率化</p> <p>一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（平成34年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人件費及び特殊要因を除いた一般管理費の削減率（平成34年度における対平成29年度比）</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>中期計画期間の最終年度（平成34年度）における前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比の削減率に向けた実施状況</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>平成31年度計画予算における人件費を除いた一般管理費6,766百万円のうち、特殊要因（中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費33百万円及び海外高速鉄道調査等業務に係る経費18百万円）を除いた評価対象の予算額は6,715百万円であり、平成29年度計画予算6,780百万円と比べ、物件費を削減したことにより65百万円（△1.0%）を削減した。令和4年度までの見込みは前記「主要な経年データ」のとおりとなっており、中期計画における所期の目標に向け着実に進捗している。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：人件費及び特殊要因を除いた一般管理費は平成29年度計画予算6,780百万円と比べ、65百万円（△1.0%）を削減しており、中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると考えられる。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>なし</li> </ul>	<p>評定</p> <p>B</p> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</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>特になし。</p>

4. その他参考情報
特になし。

1. 当事務及び事業に関する基本情報		
4. (1) ⑤	事業費の効率化	
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成 29 年度の事業費年度計画予算額)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
中期目標 (百万円)	平成 34 年度 (特殊要因により増減する経費を除く。) において平成 29 年度比で 5% 程度に相当する額の削減	932,565	—	—	—	—	885,937 程度	
年度計画予算額 (百万円)	—	—	976,139 <1,001,910> (968,733) ≪994,488≫	964,278 <993,270> (962,224) ≪991,216≫	(977,104) ≪1,006,360≫			
削減率 (各年度計画予算額と 29 年度計画予算額との比較)	—	—	4.7% <7.4%> (3.9%) ≪6.6%≫	3.4% <6.5%> (3.2%) ≪6.3%≫	(4.8%) ≪7.9%≫			
<参考> 中期計画上の推計額 (百万円)	—	—	969,800 <995,571> (969,800) ≪995,554≫	977,190 <1,003,050> (977,190) ≪1,002,945≫	935,294 <961,243> (935,294) ≪961,050≫	816,574 <842,471> (816,574) ≪842,330≫	826,888 <852,743> (826,888) ≪852,644≫	
達成度 (年度計画の削減率と中期計画上の削減率の比較)	—	—	85.5% <90.9%> (102.9%) ≪101.7%≫	140.7% <116.1%> (150.5%) ≪120%≫	(6.1%) ≪38.6%≫			

(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)

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事業費の効率化 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34年度)において、前中期目標期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額を削減する。	⑤事業費の効率化 事業費(特殊要因により増減する経費を除く。)については、中期計画期間の最終年度(平成34年度)において、前中期計画期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額を削減する。	⑤事業費の効率化 事業費(特殊要因により増減する経費を除く。)については、中期計画期間の最終年度(平成34年度)において、前中期計画期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。	<p>&lt;主な定量的指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特殊要因を除いた事業費の削減率(平成34年度)における対平成29年度比)</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>・中期計画期間の最終年度(平成34年度)における前中期計画期間の最終年度(平成29年度)比の削減率に向けた実施状況</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>平成31年度計画予算における事業費993,270百万円のうち、特殊要因(中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費25,755百万円及び海外高速鉄道調査等業務に係る経費3,237百万円)を除いた評価対象の予算額は964,278百万円であり、平成29年度計画予算932,565百万円と比べ、31,713百万円(+3.4%)の増額となっている。</p> <p>これは今後ピークを迎える整備新幹線事業等の影響により、対平成29年度比で増加となっているものであるが、令和3年度以降は開業設備工事に漸次移行しつつ、開業に向けて事業が縮小していく見込みであり、機構全体の事業費としては、令和4年度における削減目標を達成できる見通しである。</p>	<p>&lt;評価と根拠&gt;</p> <p>評価：B</p> <p>根拠：特殊要因を除いた事業費は平成29年度計画予算932,565百万円と比べ、31,713百万円(+3.4%)の増額となっているものの、令和3年度以降は整備新幹線事業等が縮小していく見込みであり、令和4年度における削減目標を達成できる見通しである。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</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>C</p> <p>&lt;評価に至った理由&gt;</p> <p>整備新幹線整備事業について、北陸新幹線の事業費増嵩が見込まれているところであり、「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の中間報告書(令和2年12月)を踏まえると、同事業の適切な事業費管理に向けた取組について改善を要する点があると認められるため、機構全体の予算における事業費の効率化についても、所期の目標を達成しているとは言い難いことからC評価とした。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;</p> <p>「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の中間報告書(令和2年12月)において、早急に改善策を検討し、実行可能なものから着手することが求められるとされた課題について、同報告書に示された改善の方向性を踏まえて速やかに改善策を検討する必要がある。</p> <p>&lt;その他事項&gt;</p> <p>特になし。</p>	

#### 4. その他参考情報

特になし。



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

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
保有宿舍・寮の平均入居率	—	平成25年度から平成29年度上期までの平均入居率・95%	96.5%	95.3%				

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>⑥資産の有効活用                      宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。</p> <p>&lt;指標&gt;                      ・保有宿舍・寮の平均入居率(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度上期までの平均入居率・95%)</p>	<p>⑥資産の有効活用                      宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、「8.重要な財産の譲渡・担保に関する計画」に従って、資産の処分等及び集約化を図る。</p>	<p>⑥資産の有効活用                      宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、集約化のため、津田沼寮については売却手続きを進める。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt;                      ・保有宿舍・寮の平均入居率(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度上期までの平均入居率・95%)</p> <p>&lt;その他の指標&gt;                      ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt;                      ・資産の処分等及び集約化を図っているか。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;                      保有宿舍・寮については、人事異動に伴う入居者の入替え等により空室となる期間を短くする等、効率的な活用を図った。</p> <p>津田沼寮については、土地調査測量を完了し、一般競争入札に付した結果、令和元年11月26日に落札者が決定し、同年12月3日付け売買契約書の締結に至った。その後、契約書に基づく物件の引渡しを終え、令和2年1月6日に所有権移転登記を完了した。</p>	<p>&lt;評価と根拠&gt;                      評価: B                      根拠: 保有宿舍・寮について効率的な活用を図ったことにより、95.3%と高い入居率を維持できた。また、津田沼寮について売買契約書を締結し所有権移転登記を完了させ、資産の集約化において着実な進捗を図ることができた。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると認められる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;                      ・なし</p>	<p>評価</p> <p>B</p>	<p>&lt;評価に至った理由&gt;                      自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</p> <p>&lt;今後の課題&gt;                      特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt;                      特になし。</p>

4. その他参考情報
特になし。

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

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)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
Web会議開催回数	—	—	638回 (4月～3月)	1,110回 (4月～3月)				
電子決済率	—	—	50.5% (4月～3月)	59.3% (4月～3月)				

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) 電子化の推進 業務運営の簡素化及び効率化を図るため、ITの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。</p> <p>&lt;指標&gt; ・Web会議開催回数 ・電子決済率</p>	<p>(2) 電子化の推進 業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、ITの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。</p>	<p>(2) 電子化の推進 業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、ITの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。</p>	<p>&lt;主な定量的指標&gt; ・Web会議開催回数 ・電子決済率</p> <p>&lt;その他の指標&gt; ・設定なし</p> <p>&lt;評価の視点&gt; ・電子化の推進により業務の簡素化及び効率化を図っているか。</p>	<p>&lt;主要な業務実績&gt; 業務運営の簡素化及び効率化を図るため、平成29年4月に策定した「IT推進計画」(平成29年度～令和4年度)に基づき、令和元年度は、以下の主要施策を実現した。 ・機構で独自開発された業務システムについて、市販ソフトへの転換等のため、データセンター等の同一拠点化を完了した。 ・共用型貸与モバイル端末を増備した。 ・個人所有端末によるリモート・アクセスサービスのライセンス数を拡大した。 ・サイボウズによるスケジュール共有、掲示板の活用を引き続き推進し</p>	<p>&lt;評価と根拠&gt; 評価：B 根拠：「IT推進計画(平成29年度～令和4年度)」における令和元年度の取組により、Web会議開催回数や電子決済率の進展のほか、業務の電子化及びシステム等の最適化の進捗が認められる。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt; ・なし</p>	<p>評価</p> <p>B</p>	<p>&lt;評価に至った理由&gt; 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</p> <p>&lt;今後の課題&gt; 特になし。</p> <p>&lt;その他事項&gt; 特になし。</p>

				<p>た。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・出張の削減に寄与するため、Web会議システム「V-CUBE」を用いたWeb会議の利用を引き続き推進した。なお、一部地方機関においては独自にWeb会議システムを導入し、当該地方機関内での情報共有等に活用している事例もある。</li> <li>・調達等合理化計画に基づき、PC等の本社一括調達と、本社及び地方機関が行うネットワーク運用管理業務の調達一本化の契約を締結した。</li> <li>・文書管理システムによる電子決裁を引き続き推進した。</li> <li>・IT担当者の課題抽出や連絡調整のため、全国IT担当者Web会議を毎月開催した。</li> <li>・業務従事者を含めたITリテラシー向上や情報セキュリティ等の理解増進のため、各種勉強会や研修を実施した。</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			
5. (1)	財務運営の適正化（予算、収支計画及び資金計画）		
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4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	
5. 財務内容の改善に関する事項 (1) 財務運営の適正化 中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。 独立行政法人会計基準(平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂)等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。 また、独立行政法	5. 財務内容の改善に関する事項 (1) 予算、収支計画及び資金計画別紙のとおり。	5. 財務内容の改善に関する事項 (1) 予算、収支計画及び資金計画別紙のとおり。	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・中期計画の予算、収支計画及び資金計画に基づくとともに、毎年度の運営費交付金債務残高の発生状況にも留意して作成した年度計画の予算、収支計画及び資金計画について適正に実施しているか。	<主要な業務実績> ・令和元年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績(表3.1-1参照) ・令和元年度決算報告書(表3.1-2参照) ・目的積立金等の状況(表3.1-3参照)	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画を踏まえ作成した平成31年度計画に基づき、適正に実施したことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 特になし。  <その他事項> 特になし。	

<p>人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。</p> <p>なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。</p>						
---	--	--	--	--	--	--

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし。</p>

表3. 1-1 令和元年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績

【建設勘定】

予算

区分	計画				実績			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計
収入								
国庫補助金等	47,740	12,210	-	59,950	51,100	12,459	-	63,559
地方公共団体建設負担金	47,740	-	-	47,740	51,180	-	-	51,180
地方公共団体建設補助金	-	12,210	-	12,210	-	12,459	-	12,459
政府出資金	-	-	3,200	3,200	-	-	-	-
借入金等	-	117,353	56,047	173,400	-	111,368	55,066	167,334
財政融資資金借入金	-	10,600	-	10,600	-	10,600	-	10,600
民間借入金	-	20,753	28,047	48,800	-	14,768	27,866	42,734
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	-	88,000	28,000	114,000	-	86,000	28,000	114,000
業務収入	84,349	75,131	34,167	193,647	85,155	80,603	34,463	200,221
受託収入	-	-	18,447	18,447	-	-	9,992	9,992
業務外収入	33	1,896	626	2,524	65	2,155	1,061	3,281
他勘定より受入	95,492	11,620	17,524	124,636	107,094	13,892	15,557	136,543
計	227,620	218,180	130,010	575,810	243,304	220,536	117,039	581,080
支出								
業務経費								
鉄道関係業務関係経費	399,520	37,894	22,557	459,971	406,726	45,165	17,268	471,179
受託経費	-	-	16,219	16,219	-	-	8,662	8,662
鉄道関係業務関係経費	-	-	83,842	83,842	-	161,630	83,642	245,272
借入金等償還	-	161,630	83,842	245,472	-	161,630	83,642	245,272
支払利息	2,709	3,040	1,915	7,664	2,709	7,273	1,501	11,484
一般管理費	4,142	444	815	5,401	3,396	398	514	4,308
人件費	12,021	1,290	2,382	15,693	11,030	1,286	1,391	13,707
業務外支出	7,548	2,782	3,192	13,522	2,884	2,097	3,111	8,092
他勘定へ支出	14	26,651	-	26,665	27	26,650	-	26,677
計	425,953	239,721	130,723	796,400	426,762	244,515	116,090	787,367

【人件費の見積もり】 11,920百万円を支出する。  
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。  
【注1】第4期中期計画期間における特殊要因については、我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組に係る経費である。  
※1 その他事業において、出資案件の採択がなかったことによる減  
※2 民鉄線等事業において、民鉄線事業者からの繰上償還があったことによる増  
※3 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる増  
※4 民鉄線等事業において、土地売却収入があったことによる増  
※5 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減  
※6 経費の削減による減  
※7 欠員があったことによる減  
※8 整備新幹線事業において、消費税納付額が予定を下回ったことによる減

収支計画

区分	計画				実績			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計
費用の部								
経常費用	231,333	72,736	57,794	361,863	226,578	78,025	55,715	361,217
鉄道建設業務費	229,898	65,035	54,766	349,699	225,751	71,890	53,145	350,787
受託経費	651	-	627	1,278	31	42	560	652
一般管理費	885	159	206	1,250	603	175	395	1,233
減価償却費	99	22	28	149	109	29	31	168
財務費用	4	7,499	2,020	9,524	17	6,534	1,555	8,107
雑損	27	22	85	134	7	255	7	269
臨時損失	-	-	-	-	-	-	1	1
収益の部								
鉄道建設業務収入	231,364	73,134	57,795	362,293	226,578	79,235	56,100	361,914
鉄道建設事業補助金収入	85,667	72,733	45,300	203,700	85,562	76,019	40,587	207,168
鉄道建設事業費判子預給金収入	-	-	-	-	-	-	-	-
受託収入	651	-	627	1,278	31	42	560	652
資産見返負債戻入	145,013	-	11,780	156,793	140,937	839	11,431	153,208
資産見返補助金等戻入	141,485	-	806	142,291	136,925	811	695	138,231
その他	3,528	-	10,894	14,422	4,012	229	10,738	14,979
財務収益	4	1	-	5	17	3	-	21
雑益	28	340	97	465	31	262	262	575
臨時利益	-	-	-	-	0	0	240	240
純利益	-	398	1	399	-	311	386	697
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-	-	-
総利益	-	398	1	399	-	311	386	697

※1 整備新幹線事業において、受託事業の引渡し計画が下回ったことによる減  
※2 その他事業において、費用計上する一般管理費が予定を上回ったことによる増  
※3 固定資産の取得が予定を上回ったことによる増  
※4 民鉄線等事業において、借入金利率が予定を下回ったことによる減  
※5 民鉄線等事業において、補助金の返還があったことによる増  
※6 その他事業において、固定資産売却額があったことによる増  
※7 有価証券の利息収入が予定を上回ったことによる増  
※8 その他事業において、雑収入が予定を上回ったことによる増  
※9 その他事業において、固定資産売却益があったことによる増

資金計画

区分	計画				実績			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計
資金支出								
業務活動による支出	425,072	50,355	46,542	521,970	436,063	56,538	33,646	526,248
投資活動による支出	5	-	363	368	498,203	92,101	67	591,391
財務活動による支出	-	188,270	83,642	271,912	73	188,270	83,643	271,987
翌年度への繰越金	405,354	93,347	15,330	514,031	378,948	36,078	19,094	434,120
資金収入								
業務活動による収入	227,587	100,798	70,136	398,521	235,503	110,336	60,412	406,251
受託収入	-	-	18,447	18,447	605	46	9,993	10,644
その他の収入	227,587	100,798	51,691	380,077	234,869	110,289	50,418	395,576
投資活動による収入	33	20	626	687	512,000	90,200	778	602,978
財務活動による収入	-	117,353	59,247	176,600	-	111,368	55,966	167,334
前年度よりの繰越金	602,812	113,793	15,887	732,492	555,885	62,084	19,314	637,283

※1 整備新幹線事業において、有価証券の取得があったことによる増  
※2 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる増  
※3 整備新幹線事業において、有価証券の償還があったことによる増

【注2】単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【海事勘定】

予算

区分	計画		実績	
	計画	実績	計画	実績
収入				
借入金等	27,500	20,400		
財政融資資金借入金	24,500	20,400		
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	3,000	-		
業務収入	26,609	27,420		
業務外収入	187	200		
計	54,296	48,020		
支出				
業務経費				
海事業務関係経費	35,936	26,468		
借入金等償還	17,268	17,268		
支払利息	791	582		
一般管理費	206	178		
人件費	711	606		
業務外支出	64	1		
計	54,975	45,104		

【人件費の見積もり】 597百万円を支出する。  
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。

収支計画

区分	計画		実績	
	計画	実績	計画	実績
費用の部				
経常費用	24,111	24,054		
海事業務費	23,193	23,206		
一般管理費	915	846		
減価償却費	3	3		
財務費用	892	554		
臨時損失	-	0		
収益の部				
海事業務収入	25,690	25,892		
資産見返負債戻入	0	0		
資産見返補助金等戻入	0	0		
財務収益	0	0		
雑益	378	425		
臨時利益	-	0		
純利益	1,065	1,708		
目的積立金取崩額	-	-		
総利益	1,065	1,708		

資金計画

区分	計画		実績	
	計画	実績	計画	実績
資金支出				
業務活動による支出	2,619	1,778		
投資活動による支出	35,130	27,193		
財務活動による支出	17,268	17,268		
翌年度への繰越金	4,058	9,334		
資金収入				
業務活動による収入	25,894	25,434		
投資活動による収入	1,208	2,270		
財務活動による収入	27,500	20,400		
前年度よりの繰越金	4,473	7,469		

【注】単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【地域公共交通等勘定】

予算

区 分	計 画			実 績		
	地域公共交通等業務	内航海運活性化補助業務	合 計	地域公共交通等業務	内航海運活性化補助業務	合 計
	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)
収入						
運営費交付金	46	-	46	43	-	43
政府出資金	-	-	-	-	-	-
借入金等	-	-	-	-	-	-
民間借入金	-	6,030	6,030	-	4,100	4,100
業務収入	-	11,827	11,827	-	11,818	11,818
業務外収入	-	-	-	0	0	0
計	46	17,857	17,903	43	15,918	15,961
支出						
業務経費						
地域公共交通等業務関係経費	7	6,037	6,044	3	4,107	4,110
借入金等償還	-	11,794	11,794	-	11,794	11,794
支払利息	-	3	3	-	-	-
一般管理費	5	8	12	5	7	12
人件費	35	35	70	32	33	65
業務外支出	-	2	2	-	0	0
計	46	17,880	17,926	40	15,941	15,981

【人件費の見積もり】 59百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員給与、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。

収支計画

区 分	計 画			実 績		
	地域公共交通等業務	内航海運活性化補助業務	合 計	地域公共交通等業務	内航海運活性化補助業務	合 計
	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)
費用の部	46	57	103	43	48	91
経常費用	46	53	99	41	48	89
地域公共交通等業務費	7	8	15	3	7	10
一般管理費	39	45	84	38	40	78
減価償却費	0	0	0	0	0	0
財務費用	-	4	4	-	-	-
臨時損失	-	-	-	-	-	-
収益の部	46	31	77	45	22	67
運営費交付金収益	46	-	46	41	-	41
地域公共交通等業務収入	-	31	31	-	22	22
資産見返負債戻入	0	0	0	0	0	0
資産見返運営費交付金戻入	0	-	0	0	-	0
資産見返補助金等戻入	0	-	0	0	-	0
その他	-	-	-	-	-	-
臨時利益	-	-	-	-	-	-
総利益	-	△ 26	△ 26	3	△ 26	△ 23
目的積立金取崩額	-	26	26	-	26	26
総利益	-	-	-	3	-	3

資金計画

区 分	計 画			実 績		
	地域公共交通等業務	内航海運活性化補助業務	合 計	地域公共交通等業務	内航海運活性化補助業務	合 計
	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)
資金支出	46	17,934	17,981	49	16,011	16,060
業務活動による支出	46	6,086	6,131	45	4,157	4,202
投資活動による支出	0	0	0	0	0	0
財務活動による支出	-	11,794	11,794	-	11,794	11,794
翌年度への繰越金	0	55	55	4	59	63
資金収入	46	17,934	17,981	49	16,011	16,060
業務活動による収入	46	11,827	11,873	43	11,818	11,861
運営費交付金による収入	46	-	46	43	-	43
その他の収入	-	11,827	11,827	0	11,818	11,818
財務活動による収入	-	6,030	6,030	-	4,100	4,100
前年度よりの繰越金	0	77	77	6	92	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。

【助成勘定】

予算

区 分	計 画						実 績					
	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金交付業務	債券償還業務	積立共通	セグメント別取崩	合 計	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金交付業務	債券償還業務	積立共通	セグメント別取崩	合 計
	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)
収入												
運営費交付金	-	-	-	215	-	215	-	-	-	215	-	215
国庫補助金等	104,898	-	-	-	-	104,898	116,078	-	-	-	116,078	
国庫補助金	104,848	-	-	-	-	104,848	116,028	-	-	-	116,028	
政府補助金	50	-	-	-	-	50	50	-	-	-	50	
業務収入	-	25,750	72,431	289	-	98,470	-	25,750	72,431	261	98,442	
業務外収入	72	-	-	0	-	72	15	-	0	0	15	
他勘定より受入	20,005	-	-	-	-	20,005	20,686	-	-	-	20,686	
他勘定より受入	16,300	-	26,640	-	-	42,940	16,300	-	26,640	-	42,940	
計	147,935	25,750	99,072	503	△ 42,940	230,320	159,079	25,750	99,072	476	241,436	
支出												
業務経費												
鉄道助成業務関係経費	11,119	-	-	6	-	11,125	8,900	-	-	4	-	8,976
支払利息	-	25,750	-	-	-	25,750	-	25,750	-	-	-	25,750
一般管理費	-	-	-	102	-	102	-	-	-	122	-	122
人件費	-	-	-	342	-	342	-	-	-	305	-	305
業務外支出	97	-	-	24	-	121	81	-	-	23	-	84
他勘定へ繰入	110,079	-	82,772	-	-	192,851	123,412	-	82,772	-	-	206,184
他勘定へ繰入	26,640	-	16,300	-	-	42,940	26,640	-	16,300	-	-	42,940
計	147,935	25,750	99,072	503	△ 42,940	230,320	159,079	25,750	99,072	454	△ 42,940	241,415

【人件費の見積もり】 279百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員給与、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。

※1 鉄道助成業務において、国庫補助金の前年度繰越が増加したことによる増  
 ※2 鉄道助成業務において、助成金の返還が予定を下回ったことによる増  
 ※3 鉄道助成業務において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減  
 ※4 欠員があったことによる減  
 ※5 鉄道助成業務において、国庫補助金の返納が予定を下回ったことによる増  
 ※6 鉄道助成業務において、国庫補助金の前年度繰越が増加したことによる増

収支計画

区 分	計 画						実 績					
	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金交付業務	債券償還業務	積立共通	セグメント別取崩	合 計	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金交付業務	債券償還業務	積立共通	セグメント別取崩	合 計
	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)
費用の部	121,295	25,778	81,984	461	△ 16,300	213,218	132,892	25,778	81,984	440	△ 16,300	224,772
経常費用	121,198	-	25,263	461	△ 16,300	130,743	132,742	-	25,263	423	△ 16,300	142,228
鉄道助成業務費	121,198	-	25,263	-	△ 16,300	130,261	132,742	-	25,263	-	△ 16,300	141,805
一般管理費	-	-	-	400	-	400	-	-	-	421	-	421
減価償却費	-	-	-	2	-	2	-	-	-	2	-	2
財務費用	-	25,778	56,601	-	-	82,377	-	25,778	56,601	-	-	82,377
雑費	97	-	-	-	-	97	150	-	-	-	-	150
臨時損失	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	-	18
収益の部	121,295	25,778	72,431	460	△ 16,300	203,082	132,892	25,778	72,432	459	△ 16,300	215,250
運営費交付金収益	-	-	-	215	-	215	-	-	-	190	-	190
鉄道助成業務収入	16,300	25,778	72,431	265	△ 16,300	98,472	16,300	25,778	72,431	251	△ 16,300	98,548
補助金等収益	104,898	-	-	-	-	104,898	110,442	-	-	-	-	110,442
資産見返負債戻入	-	-	-	0	-	0	-	-	-	0	-	0
資産見返補助金等戻入	-	-	-	0	-	0	-	-	-	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	-	-	-	0	-	0	-	-	-	0	-	0
財務収益	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	0
雑益	97	-	-	0	-	97	150	-	-	0	-	150
臨時利益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	-	18
総利益	-	-	△ 9,533	△ 2	-	△ 9,535	-	-	△ 9,533	19	-	△ 9,514
目的積立金取崩額	-	-	-	2	-	2	-	-	-	3	-	3
総利益	-	-	△ 9,533	1	-	△ 9,532	-	-	△ 9,533	21	-	△ 9,512

※1 経費の削減による減  
 ※2 鉄道助成業務において、国庫補助金の返納があったことによる増  
 ※3 独立行政法人会計基準改訂に伴う退職給付費用及び賞与引当金繰入を計上したことによる増  
 ※4 独立行政法人会計基準改訂に伴う退職給付引当金見返及び賞与引当金見返を計上したことによる増  
 ※5 鉄道助成業務において、国庫補助金の前年度繰越が増加したことによる増  
 ※6 利息収入があったことによる増  
 ※7 鉄道助成業務において、助成金の返還があったことによる増  
 ※8 独立行政法人会計基準改訂に伴う退職給付引当金見返及び賞与引当金見返に係る収益を計上したことによる増

資金計画

区 分	計 画						実 績					
	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金交付業務	債券償還業務	積立共通	セグメント別取崩	合 計	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金交付業務	債券償還業務	積立共通	セグメント別取崩	合 計
	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)	(単位:百万円)
資金支出	147,935	25,750	99,207	751	△ 42,940	230,703	180,248	25,750	99,072	759	△ 42,940	242,888
業務活動による支出	147,935	25,750	72,601	513	△ 42,940	204,159	180,248	25,750	72,601	493	△ 42,940	216,391
投資活動による支出	-	-	-	2	-	2	-	-	-	1	-	1
財務活動による支出	-	-	26,171	-	-	26,171	-	-	26,171	-	-	26,171
翌年度への繰越金	-	-	135	237	-	372	-	-	0	325	-	325
資金収入	147,935	25,750	99,207	751	△ 42,940	230,703	180,248	25,750	99,072	759	△ 42,940	242,888
業務活動による収入	147,935	25,750	99,072	503	△ 42,940	230,320	180,248	25,750	99,072	460	△ 42,940	242,909
運営費交付金による収入	-	-	-	215	-	215	-	-	-	215	-	215
補助金等による収入	104,898	-	-	-	-	104,898	117,246	-	-	-	-	117,246
その他の収入	43,037	25,750	99,072	289	△ 42,940	125,208	43,001	25,750	99,072	265	△ 42,940	125,146
前年度よりの繰越金	-	-	135	248	-	383	-	-	0	279	-	279

※1 固定資産の取得が予定を下回ったことによる減  
 ※2 鉄道助成業務において、国庫補助金の前年度繰越が増加したことによる増

(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。

【特例業務勘定】

予算

(単位:百万円)

区 分	計 画	実 績	
収入			
業務収入	6,935	6,978	
業務外収入	7	32	※1 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
他勘定より受入	82,772	82,772	
計	89,714	89,782	
支出			
業務経費			
特例業務関係経費	127,215	120,056	
支払利息	9,510	9,510	
一般管理費	1,014	686	※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
人件費	546	444	※3 欠員があったことによる減
業務外支出	1	1	※4 消費税納付額が予定を下回ったことによる減
他勘定へ繰入	14,557	13,131	
計	152,844	143,827	

〔人件費の見積もり〕438百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画

(単位:百万円)

区 分	計 画	実 績	
費用の部	65,279	50,726	
経常費用	55,767	41,215	
特例業務費	54,366	40,135	※1 鉄道施設等整備支援事業助成費の事業計画の変更に伴う減
一般管理費	1,384	1,081	※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
減価償却費	17	19	※3 固定資産の取得が予定を上回ったことによる増
財務費用	9,511	9,512	
収益の部	56,608	56,706	
特例業務収入	-	49	※4 実査発見地の売却があったことによる増
財務収益	56,604	56,609	
雑益	4	48	※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
純利益	△8,670	5,979	
目的積立金取崩額	-	-	
総利益	△8,670	5,979	

資金計画

(単位:百万円)

区 分	計 画	実 績	
資金支出	494,881	657,389	
業務活動による支出	163,063	144,093	※1 鉄道施設等整備支援事業助成費の事業計画の変更に伴う減
投資活動による支出	23	236,534	※2 有価証券の取得があったことによる増
翌年度への繰越金	331,796	276,762	
資金収入	494,881	657,389	
業務活動による収入	63,543	63,613	
投資活動による収入	26,171	284,171	※3 定期預金の償還があったことによる増
前年度よりの繰越金	405,168	309,605	

(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3. 1-2 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	260,528,000	257,516,000	-3,012,000	
(款)国庫補助金	104,845,980,000	116,025,952,370	11,179,972,370	勘定勘定において、国庫補助金の前年度繰越が増加したことによる増
(款)地方公共団体建設費負担金	47,746,000,000	51,190,496,184	3,444,496,184	
(款)地方公共団体建設費補助金	12,210,000,000	12,458,961,924	248,961,924	
(款)政府補給金	52,000,000	52,000,000	0	
(款)政府出資金	3,200,000,000	0	-3,200,000,000	建設勘定において、出資案件の採択がなかったことによる減
(款)民間出えん金	0	0	0	
(款)財政融資資金借入金	35,100,000,000	31,000,000,000	-4,100,000,000	海事勘定において、船舶取得費が予定を下回ったことに伴う減
(款)民間借入金	54,830,000,000	46,834,000,000	-7,996,000,000	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	117,000,000,000	114,000,000,000	-3,000,000,000	
(款)業務収入	337,488,190,000	344,938,748,136	7,450,558,136	
(款)受託収入	18,446,800,000	9,991,806,724	-8,454,993,276	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	2,790,101,000	3,528,103,188	738,002,188	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	733,969,399,000	730,277,584,526	-3,691,814,474	

(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	640,289,260,000	630,782,318,326	-9,506,941,674	
(項)受託経費	16,218,800,000	8,661,687,202	-7,557,112,798	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	274,334,054,000	274,334,054,000	0	
(項)支払利息	48,717,881,000	47,326,353,355	-1,391,527,645	
(項)一般管理費	6,765,633,000	5,304,716,594	-1,460,916,406	建設勘定において、経費の節減による減
(項)人件費	17,361,964,000	15,126,219,468	-2,235,744,532	建設勘定において、欠員があったことによる減
(項)業務外支出	13,710,373,000	8,178,524,735	-5,531,848,265	建設勘定において、消費税納付額が予定を下回ったことによる減
支 出 合 計	1,017,397,965,000	989,713,873,680	-27,684,091,320	

(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。

表3. 1-3 目的積立金等の状況

## (1) 建設勘定

(単位:百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	12,361	12,361			
目的積立金	-	-			
積立金又は繰越欠損金	381	1,077			
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-			
運営費交付金債務	-	-			
当期の運営費交付金交付額(a)	-	-			
うち年度末残高(b)	-	-			
当期運営費交付金残存率(b÷a)					

## (2) 海事勘定

(単位:百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	-	-			
目的積立金	-	-			
積立金又は繰越欠損金	△25,765	△24,057			
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-			
運営費交付金債務	-	-			
当期の運営費交付金交付額(a)	-	-			
うち年度末残高(b)	-	-			
当期運営費交付金残存率(b÷a)					

## (3) 地域公共交通等勘定

(単位:百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	81	55			
目的積立金	-	-			
積立金又は繰越欠損金	9	3			
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-			
運営費交付金債務	-	-			
当期の運営費交付金交付額(a)	45	43			
うち年度末残高(b)	-	-			
当期運営費交付金残存率(b÷a)	-	-			

## (4) 助成勘定

(単位:百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	103	101			
機構法第18条第2項積立金	163,740	163,740			
目的積立金	-	-			
積立金又は繰越欠損金	4,946	△4,565			
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-			
運営費交付金債務	-	-			
当期の運営費交付金交付額(a)	204	215			
うち年度末残高(b)	-	-			
当期運営費交付金残存率(b÷a)	-	-			

## (5) 特例業務勘定

(単位:百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	1,014,464	1,014,464			
目的積立金	-	-			
積立金又は繰越欠損金	76,774	82,753			
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-			
運営費交付金債務	-	-			
当期の運営費交付金交付額(a)	-	-			
うち年度末残高(b)	-	-			
当期運営費交付金残存率(b÷a)					

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4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	評定	
<p>(1) 財務運営の適正化</p> <p>中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。</p> <p>独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。</p> <p>また、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処</p>	<p>(2) 財務運営の適正化</p> <p>独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。</p> <p>また、各年度期末における運営費交付金債務に関し、そ</p>	<p>(2) 財務運営の適正化</p> <p>独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。</p> <p>また、年度末における運営費交付金債務に関し、その発</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>・独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を実施しているか。</li> <li>・各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行って</li> </ul>	<p>&lt;主要な業務実績&gt;</p> <p>独立行政法人会計基準等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行った。また、受入れした運営費交付金については、全額を収益計上済みであり、この結果、令和元年度末においては、運営費交付金債務残高は発生していない。</p>	<p>&lt;評定と根拠&gt;</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：独立行政法人会計基準等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行った他、受入れした運営費交付金については、全額を収益計上済みであり、独立行政法人会計基準等を遵守して適正な会計処理を行った結果、令和元年度末において運営費交付金債務残高が発生していない。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>	<p>評定</p> <p>B</p> <p>&lt;評定に至った理由&gt;</p> <p>自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。</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>特になし。</p>	

<p>理に努める。</p> <p>なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。</p>	<p>の発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。</p> <p>なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。</p>	<p>生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。</p> <p>なお、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>いるか。</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. (2)	資金調達	
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4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) 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。	(3) 資金調達 資金計画を策定し、短期資金及び長期資金の併用等による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。	(3) 資金調達 資金調達に当たっては、資金計画を策定し、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うことにより、資金調達コストの抑制を図る。また、サステナビリティファイナンスによる新たな資金調達を円滑に実施するとともに、IR活動等を通じ機構の環境・社会貢献面への取り組みを幅広く訴求することにより投資家層の拡大を図る。	<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> ・資金計画に基づき、資金調達コストの抑制を図っているか。	<主要な業務実績> 資金調達について、「サステナビリティファイナンス」(注1)として国際的な評価機関からの適格性の評価と認証を受けたことを契機として、サステナビリティボンド、サステナビリティローン等を活用し資金調達コストの抑制を図っており、こうした資金調達について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159件と多数実施した(平成29年度:148件、平成30年度:149件)。この結果、金融機関や生命保険会社、地方自治体、一般財団法人、公共法人等多様な業態からの購入が見られ、過去最高の需要倍率の獲得や通常は地方債に一定の金利が上乗せさ	<評価と根拠> 評価: S 根拠: 「サステナビリティファイナンス」として国際的な評価機関からの適格性の評価と認証を受けたことを契機として、通常はIR活動を多数行った他、報道メディアが主催するセミナーを活用した情報発信や(株)格付投資情報センターと経理資金担当理事とのミーティングの実施等、積極的かつ丁寧な情報発信に努めた。令和元年度の発行において、通常は地方債に一定の金利が上乗せされるところ地方債と同水準での起債(15年債、20年債)ができたほか、環境や社会性に共感した92件という多くの投資家から機構債券への投資表明を得ることにより、起債時の需要倍率の獲得が過去最高(5年債(5.68倍)、10年債(5.59倍)、30年債	評価 A	<評価に至った理由> 資金調達については、平成31年1月に「サステナビリティファイナンス」として国際的な評価機関から適格性の評価と認証を受けたことを契機として、投資家に対する継続的なIR活動を159件実施(平成30年度は149件実施)したことに加え、報道メディアが主催するセミナーを活用し機構の環境・社会貢献面への取り組みを幅広く訴求した他、円滑な資金調達を行うため、格付会社である(株)格付投資情報センターへ機構の業務状況や財務状況等を説明する等、積極的かつ丁寧な情報発信を行った。この結果、機構の格付けは、AAから国債と同水準のAA+に格上げされた。 そして、令和元年度に発行したサステナビリティボンドは多くの需要を集め、資金調達コストが抑制された。起債時の需要倍率の獲得が過去最高(5年債(5.68倍:平成29~30年度の平均倍率は3.55倍)、10年債(5.59倍:平成29~30年度の平均倍率は2.13倍)、30年債(8.12倍:平成29~30年度の平均倍率は1.09倍))となり低利(地方債との差額コストの比較において、地方債とのスプレッドが仮に平成30年度と同水準だった場合と比べて、61.4%のコスト抑制)で安定的な資金調達を実施できた。 これらの実績は、機構の過去の実績に照らし合わせれば大いに評価できるものの、他の財投機関との比較においては「質的に顕著な成果」とまでは言えないことから、中期目標における所期の目標を上回る成果が得られていると認められるとしてA評価とした。

				<p>れるところ地方債と同水準での起債ができた。</p> <p>○ 過去最高の需要倍率を獲得できた例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・5年債：5.68倍（平成29～30年度の平均倍率は3.55倍）</li> <li>・10年債：5.59倍（平成29～30年度の平均倍率は2.13倍）</li> <li>・30年債：8.12倍（平成29～30年度の平均倍率は1.09倍）</li> </ul> <p>○ 地方債と同水準で起債できた例：15年債、20年債</p> <p>令和元年度においては上記のIR活動に加え、報道メディアが主催するセミナーを活用し機構の環境・社会貢献面への取組みを幅広く訴求した他、円滑な資金調達を行うという観点から機構の格付情報は重要であるため格付会社である（株）格付投資情報センターへ機構の業務状況や財務状況等を経理資金担当理事から説明する等、積極的かつ丁寧な情報発信を行った（この結果、令和2年4月、機構の格付けはAAから国債と同水準のAA+に格上げされた。なお、機構の格付けの引き上げは15年ぶりであり、AA+となったのは、前身の日本鉄道建設公団・運輸施設整備事業団時代も含め初めてである。）。</p> <p>また、令和元年5月に発行したアジア初のCBIプログラム認証付きサステナビリティ債券は、総額430億円に対して4倍以上の最終需要を創出し、42件の投資表明（5月債における投資表明件数。なお、令和元年</p>	<p>（8.12倍）となった等、低利で安定的な資金調達を実施することができた（また、令和2年4月に機構の格付けがAAからAA+に一段階引き上げられた。）。</p> <p>さらに、令和元年に発行したサステナビリティ債券の内5月に発行したものが、アジア初のCBIプログラム認証付きサステナビリティ債券として財投機関債の購入層や日本のESG債市場の拡大へ貢献したこと等により評価され、（株）キャピタル・アイが選出する「BEST DEALS OF 2019（財投機関債等部門）」を受賞する等、機構のプレゼンス向上に資することができた。</p> <p>&lt;課題と対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>	<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>・鉄道運輸機構の未来像を的確にとらえたサステナビリティファイナンスによる資金調達指針が社会の強い支持を得ており、その意味は大きい。その結果、鉄道運輸機構債の起債時の需要倍率は過去最高の8.12倍になり、低利・安定的資金調達の実施が可能になるとともに、これらは、機構の格付けが従来のAAからAA+へと一段階引き上げられるという画期的成果につながったのである。これらの成果に対する高い社会的評価は、（株）キャピタル・アイが選出する財投機関債等部門におけるBEST DEALS OF 2019の受賞者に選出されたことにも表れている。資金調達に関わる以上の一連の成果は、所期の目標を量的にも、質的にも大きく上回った顕著なレベルにあると高く評価できる。</li> <li>・DnVGLの「サステナビリティファイナンス」適格性認証およびCBIからの認証を受けたことを生かし、有利な資金調達を実現できたことは、高く評価できる。</li> </ul>
--	--	--	--	---	--	---

				<p>度の投資表明の合計は92件。)がなされたこと等により、ESG投資に関心を示す新たな財投機関債の購入層や日本のESG債市場の拡大に貢献したとして評価され、(株)キャピタル・アイ(注2)が選出する「BEST DEALS OF 2019 (財投機関債等部門)」を受賞した。</p> <p>なお、令和元年度の投資家等向けの活動は、以下のとおり実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 個別IR活動：159機関に対し実施。</li> <li>○ 決算等説明会：2回(24機関、参加者44名)に対し実施。</li> <li>○ アナリスト説明会：1回(参加者24名)実施。</li> <li>○ 格付レビュー：2回実施。</li> </ul> <p>(注1)「サステナビリティファイナンス」とは、調達資金の用途が、①環境改善効果があること(グリーン性)及び、②社会的課題の解決に資するものであること(ソーシャル性)の双方を有するもの。</p> <p>(注2)(株)キャピタル・アイは、プロ向け金融情報メディアとして証券会社や金融機関等に幅広く認知されており、1年間の社債、財投機関債等について最も優れたものを証券会社や金融機関等からの投票等により選出している。</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			
	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)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4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ため、人員の適正配置等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> ・必要な人材を確保しているか。 ・人員の適正配置等重点的な運用を行っているか。	<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(55名)、即戦力として期待される社会人を採用した(21名)。 また、定年退職者を引き続き雇用する再雇用制度及び特定の事務所に勤務し定例・定型的業務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用するとともに、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：新卒者や社会人の採用、再雇用制度や事務所限定職員制度の活用、嘱託の採用により、業務の実情に応じた必要な人材の確保に努め、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、業務量を考慮した人員配置を行うことができたと考えられる。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 特になし。  <その他事項> 特になし。	



#### 4. その他参考情報

特になし。

様式 1-1-4-2 中期目標管理法 年度評価 項目別評価調書（業務運営の効率化に関する事項、財務内容の改善に関する事項及びその他業務運営に関する重要事項）様式

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4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	
6. その他業務運営に関する重要事項 (1) 内部統制の充実・強化 「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施するとともに、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。	(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項 ①内部統制の充実・強化 「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。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、	(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項 ①内部統制の充実・強化 「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。 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、	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・内部統制の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・強化を図っているか。 ・再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、着実に取り組んでいるか。	<主要な業務実績> 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、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フォローアップも含めた、以下の内部統制の取組みを行う「平成31年度内部統制に係る取組計画」を策定し、実施した。 1. 統制環境の継続的な整備・運用 2. コンプライアンスの推進 3. リスク管理に係る取組みの推進 4. 統制活動の継続 5. 円滑な情報の共有に係る取組み 6. 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 7. 内部統制システムのモニタリング	<評価と根拠> 評価：B 根拠：理事長を委員長とする内部統制委員会において、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フォローアップも含めた内部統制の取組みについて、「平成31年度内部統制に係る取組計画」をフォローアップすることにより、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・強化を図った。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。 <課題と対応> ・なし	評価 C <評価に至った理由> 整備新幹線整備事業について、国土交通省が設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において、今般の工期遅延・事業費増嵩に至った事実関係の検証が行われ、同年12月にとりまとめられた中間報告書において、工程管理・事業費管理の体制やルール、関係者との情報共有のあり方について、課題と改善の方向性が示されたところであり、中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握といった面において、改善を要すると考えられる点があることからC評価とした。 <今後の課題> 「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の中間報告書(令和2年12月)において、早急に改善策を検討し、実行可能なものから着手することが求められるとされた課題について、同報告書に示された改善の方向性を踏まえて速やかに改善策を検討する必要がある。 <その他事項> ・法律家としては関心が高い事項であり、別紙資料にもまとめて欲しい。不祥事や問題事象の予防の観点からは、重要な項目であると考えられる。構築した体制がワークしているかが重要であり、不祥事が発生(顕在化)しなかったから「B」とならないようにしていただきたい。1年間、些細な事象を含め、何も問題がないという組織はあり得ないので、ネガティブ情報等がきちんと管理	

<p>また、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の反省に立ち、入札談合等関与行為等の再発防止対策については、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き取り組んでいく。</p>	<p>必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。 また、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の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。</p>	<p>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。 また、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の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。</p>				<p>セクションに上がってきているのかを確認されたい。</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		
6. (2)	広報・情報公開の推進	
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
(2) 広報・情報公開の推進 機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を推進する。また、主な業務の実施状況及び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。	②広報・情報公開の推進 機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を推進する。  また、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分かりやすく公表する。	②広報・情報公開の推進 機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を着実に推進する。この観点から、情報発信ツールとして重要なホームページの見直し等に着手する。  また、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分かりやすく公表し、業務運営の透明性を確保する。	<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> ・機構の業務に対する国民の理解を深めるため、主な業務の実施状況等について、ホームページ等で分かりやすく公表しているか。	<主要な業務実績> 戦略的広報を着実に推進するため、ホームページの見直しを実施した。 ホームページの見直しに当たり、基本方針を「利用者にとって分かりやすい情報、探しやすい構造、見やすく利用しやすいホームページ」と定め、その実現に向けて、ターゲット別の入口の新設をはじめアイコンを活用するなど、分かりやすいページ構成への見直しを行った。 その他、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分かりやすく公表し、業務運営の透明性を確保するとともに、イベント等における広報活動により機構の業務に対する国民の理	<評価と根拠> 評価：B 根拠：ホームページの見直しに当たり、基本方針を明確に定めた上で、ターゲット別の入口の新設をはじめアイコンを活用するなど、分かりやすいページ構成への見直しを行った。 その他、主な業務の実施状況等（例えば整備新幹線の建設進捗状況、共有船建造の募集案内、鉄道助成における補助金等の交付実績等）について、ホームページ等において分かりやすい形で公表し業務運営の透明性を確保した。 また、イベント等の機会を通じた広報活動により機構の業務に対する国民の理解促進に努めた。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられ	評価 B  <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 特になし。  <その他事項> 特になし。

					解促進に努めた。	る。 <課題と対応> ・なし	
--	--	--	--	--	----------	----------------------	--

4. その他参考情報							
特になし。							

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
6. (3)	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)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4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) 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。	③情報セキュリティ対策の推進 政府の方針に基づき、機構が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。	③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」(平成27年9月4日閣議決定)等の政府の方針及び機構の「平成31年度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み、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。	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・サ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を行っているか。	<主要な業務実績> 情報セキュリティに係る業務従事者の意識・知識の向上や情報セキュリティ上のリスク減少を図るため、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。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：各種研修・自己点検・監査により情報セキュリティに係る業務従事者の意識・知識の向上や情報セキュリティ上のリスク減少を図るとともに、CSIRT訓練をより充実させることにより、情報セキュリティインシデントへの組織的対応能力向上を図った。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 特になし。  <その他事項> 特になし。	

#### 4. その他参考情報

特になし。

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4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) 環境への配慮 業務の実施に当たっては、環境負荷の低減、環境の保全について配慮するとともに、自然環境保全対策、地球温暖化対策等に努める。	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「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス(CO <sub>2</sub> )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に取り組む。 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」を毎年度作成し公表する。	④環境への配慮 機構で定める「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス(CO <sub>2</sub> )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「環境報告書2019」を作成し、ホームページ	<主な定量的指標> ・設定なし  <その他の指標> ・設定なし  <評価の視点> ・オフィス活動において温室効果ガス(CO <sub>2</sub> )排出量の削減に向けた取組みを実施しているか。 ・環境意識の向上に資する研修等を実施しているか。 ・事業において環境負荷低減に係る取組みを実施しているか。 ・環境報告書を作成し、公表しているか。	<主要な業務実績> 機構の事務・事業活動に伴う環境負荷の低減を推進することを目的として、環境配慮に関する具体的な取組みを「環境行動計画」として定めている。現在は平成30年度から令和4年度までを期間とする「第4期環境行動計画」に基づき環境負荷低減、環境配慮等(以下「環境負荷低減等」という。)に取り組んでおり、令和元年度は以下のとおり環境負荷低減等に取り組んだ。 オフィス活動における環境負荷低減等の取組みとして、OA機器の待機電力の抑制、事務室照明照度設定の適正化やきめ細やかな点灯・消灯の実施等による電気の使用量抑制、エコドライブの実践による自動車燃料使用量の抑制等を通じて温室効果ガス	<評価と根拠> 評価：B 根拠：事業の実施において第4期環境行動計画に基づき環境負荷低減等に向けた取組みを実施し、全業務従事者の環境意識向上のためeラーニング形式による研修を実施し、また、「環境報告書2019」を作成し公表した。 以上のことから、中期計画における所定の目標を達成していると認められる。  <課題と対応> ・なし	評価 B  <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。  <今後の課題> 特になし。  <その他事項> 特になし。	



			<p>ジ等を活用して、公表する。</p>		<p>(CO<sub>2</sub>) 排出量の削減に取り組んだ。</p> <p>全業務従事者を対象とした「環境対策に係る業務研修」をeラーニング形式により実施（令和元年 11 月）し、併せて四半期ごとに電気及び自動車燃料の使用量をベースに温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量を算出し、削減目標値の達成状況をイントラネットに掲載することで、省エネルギーに対する意識向上を図った。</p> <p>事業における環境負荷低減等の取組みとして、鉄道建設工事では国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い建設リサイクル・廃棄物削減の取組みを推進し、船舶共有建造では環境にやさしい船舶の共有建造支援を推進した。</p> <p>機構の環境負荷低減等に係る取組みをステークホルダーへPRするため、環境情報の提供の促進等による特定事業者等の環境に配慮した事業活動の促進に関する法律（平成 16 年法律第 77 号。以下「環境配慮促進法」という。）等の法令に基づき「環境報告書 2019」を作成し、ホームページで公表するとともにプレスリリースを行った（令和元年 9 月）。</p>		
--	--	--	----------------------	--	--	--	--

4. その他参考情報

特になし。