

平成 27 年度業務実績等報告書

平成 28 年 6 月



独立行政法人

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

目 次

平成 27 年度における業務の実績及び自ら評価を行った結果

1. 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目標を達成するためとるべき措置	1
(1) 鉄道建設業務	1
① 整備新幹線整備事業	1
② 都市鉄道利便増進事業等	12
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	18
(受託業務)	18
(鉄道分野の技術力を活用した支援)	22
④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み	26
(品質の向上)	26
(技術開発の推進)	31
(開発成果の公表)	38
(鉄道建設コストの縮減)	43
(工事関係事故防止活動の推進)	46
⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力	50
(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等	56
(3) 鉄道助成業務	61
(4) 船舶共有建造等業務	65
① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進	65
② 船舶建造等における技術支援	71
③ 高度船舶技術の実用化の促進	78
④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善	85
(5) 地域公共交通出資等業務	91
(6) 特例業務（国鉄清算業務）	94
① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等	94
(年金費用等の支払の法令に則った適正な執行)	94
(土地処分の実施)	96
(株式処分の検討)	98
② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等	100
(7) 機構の業務の適切な実施のための取組み	103
(内部統制の維持・充実)	103

(情報セキュリティ対策)	109
(透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進)	111
(環境対策に資する業務・取組の推進)	117
2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置	120
(1) 組織の見直し	120
(2) 経費・事業費の削減	122
(一般管理費、人件費の効率化)	122
(事業費の効率化)	126
(内航海運活性化融資業務)	129
(3) 調達等合理化の取組	131
(4) 資産の有効活用	142
3. 予算、収支計画及び資金計画	143
(1) 予算、収支計画及び資金計画	143
(2) 財務内容の改善（円滑な資金調達と確実な貸付金の回収）	151
4. 短期借入金の限度額	154
5. 剰余金の使途	155
6. その他業務運営に関する重要事項	159
(1) 人事に関する計画	159
(2) 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18条第1項の規定により繰り越された積立金（同条第6項の規定により第1 項の規定を準用する場合を含む。）の使途	160

参考資料

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）に基づき、国土交通大臣より指示された中期目標を達成するために中期計画を定めるとともに、中期計画を実施するための年度計画を定め、これらに基づき業務運営を行っている。

本報告書は、機構の平成 27 年度における業務の実績及び自ら評価を行った結果についてまとめたものであり、独立行政法人通則法第 32 条の規定に基づく主務大臣の評価を受けるため、主務大臣に提出するものである。

平成27年度における業務の実績及び 自ら評価を行った結果

1. 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目標を達成するためとるべき措置

1. (1) ①

■中期目標

(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つ所定の工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

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

■中期計画

(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適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。

① 整備新幹線整備事業

高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的として、事業の着実な進捗を図り、北陸新幹線（長野・金沢間）は平成26年度末、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）は平成27年度末までに鉄道施設を完成させる。北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、工事完成予定時期を踏まえ、建設工事等の業務を着実に推進する。

また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページ等で公表する。

■平成27年度計画

(1) 鉄道建設等業務

① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業の着実な進捗を図る。

特に、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、軌道工事及び設備・電気工事等を完了させるとともに、設備・電気に係る諸試験及び各種設備監査等を実施

し、平成 27 年度末に完成させる。
また、整備新幹線の工事の進捗状況については、ホームページで公表する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 13 条
第 1 項第 1 号、第 2 号及び第 11 号
全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号）

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003		
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517		
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806		
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656		
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139		
従事人員数	1,466	1,459	1,454		

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

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：A

根拠：北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）について、新幹線では初めてとなる在来線との共用走行区間の中で、限られた短い列車間合いの中、設備・電気に係る諸試験及び各種設備監査等を着実に実施した。また、工事の最盛期に東日本大震災が発生し、その後の復興工事があった関係で、工事用資材の入手および労働者の確保に非常に苦労したが、期日までに工事を完成させたうえで、冬季における列車走行及び設備の機能の確認を 2 ヶ年にわたって実施し、予定通り平成 27 年度末に完成させた。さらに、建設過程において、施工上の難題を解決するため、数々の新技術の開発に成功し、土木技術の発展に貢献した。この他、地方公共団体との連携を図りながら、地域性を反映したデザインと機能性を兼ね備えた駅を完成させた。

■課題と対応

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、軌道工事及び設備・電気工事等を完了させた上で、工事しゅん功監査を行い、工事が完了したことを確認した。これにより、予定通り平成 27 年度末に完成となった。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）及び北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議や中心線測量等を進めるとともに、トンネル等の路盤工事の進捗を図った。

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、用地取得や関係機関との協議を進めるとともに、トンネル掘削工事や橋りょう工事を推進する等、路盤工事の着実な進捗を図った。

また、整備新幹線工事の進捗状況をホームページで公表した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 整備新幹線整備の推進

現在、建設中の整備新幹線の各線については、完成予定を達成できるよう、事業の着実な進捗を図った。



図 1.1.1-1 全国新幹線鉄道網

(1) 北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)

北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)では、平成17年4月に工事実施計画の国土交通大臣認可を受けた。工事の実施においては、工程全体を通じて、様々な課題に対応しながら着実に実施した。具体的には、多数の道路や河川の交差にあたっては、経済性を考慮するとともに景観性も確保しながら、所定の桁下空頭を確保し、また、未固結な砂を主体とする高含水を有する特殊地山に対しては、新技術の開発や従来工法の創意工夫を行う等、確実に工事を推進した。

平成27年度においては、軌道工事及び設備・電気工事等を完了させた上で、工事しゅん功監査を行い、工事が完了したことを確認した。これにより、津軽海峡を挟んで本州と北海道を結ぶ巨大なインフラ整備であり、国土発展に寄与する大プロジェクトは工期内に完遂し、予定どおり平成28年3月26日に開業した。

開業に伴い、首都圏および東北地方から北海道への所要時間が大幅に短縮され、観光やビジネスなどへの効果が期待される。

また、JR北海道の発表によると、開業から16日間の北海道新幹線の利用者数は、前年同期の在来線特急(夜行除く)の約2.7倍に増加した。

さらに、日本政策投資銀行は観光・ビジネス客の増加などで、北海道内に年約140億円の経済波及効果があると試算している。

① 2道県・2事業者・機構地方機関(北海道新幹線建設局、青森新幹線建設局及び東京支社)による開業にむけた監査・検査の総合調整

整備新幹線の開業に当たっては、建設主体である機構が、営業主体であるJRに貸し付ける施設を監査するとともに、JRは、営業主体として列車の運行や維持管理を行っていくため、施設の検査を機構の監査と同時に行う。これらの監査等の実施に当たっては、JRとの調整を遅延なく円滑に進めていく必要がある。北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)については、営業主体のJR北海道だけでなく、東北新幹線に乗り入れることからJR東日本も加えた2事業者に対して、機構が中心となって協議及び調整を図った。具体的な方法としては、監査・検査連絡会、開業準備連絡協議会を開催することにより、開業準備のスケジュール、体制、実施方法の調整や、検査項目の内容決定、開業までのプレス対応等、円滑に開業に向けての準備が進められるよう協議・調整を行った。

北海道新幹線の当機構による監査並びにJR北海道による検査については、2分割し、2カ年にわたって行われた。これは、149.0kmという長い開業延長に加え、積雪寒冷地帯を走行することから、監査・検査区間を2分割し、2カ年にわたって実施することにより、2冬季における列車走行及び設備の機能の確認を可能としたものである。これにより、冬季における列車走行の安全性確保に万全

を期した。

また、青函トンネルを含む在来線との共用走行区間（82.0km）の監査・検査は、北海道と本州の貨物列車による物流への影響を最小減にするため、貨物列車の本数が少ない年末年始に調整する等、短い列車間合いをぬって実施した。

さらに、長い建設延長及び限られたスケジュールの中で、円滑に事業を推進できるよう、北海道新幹線建設局、青森新幹線建設局、東京支社の3支社局の合同で行う開業推進委員会、小委員会を開催し、開業準備の進め方等について調整を図ることにより、3支社局での連携を図った。各部門（用地・路盤・停車場・軌道・機械・建築・電気・営業・運転の9部門）の部内・部外調整はもちろんのこと、特に車両を使用した総合監査・検査ではJRとの円滑な調整、及びJR間の調整も総合的に行うことが必要となり、北海道新幹線建設局及び青森新幹線建設局内に開業調整業務を行う課及び係を新たに組織し、監査・検査が円滑に行えるよう取り組んだ。

さらに、共用走行区間については前述のとおり、総合監査・検査は在来線列車が運行していない夜間を中心に限られた時間の中で、実施する必要があった。このため、開業準備に係る応援体制を綿密に整え、現地への支援を実施することにより、監査・検査を円滑に行えるように調整した。

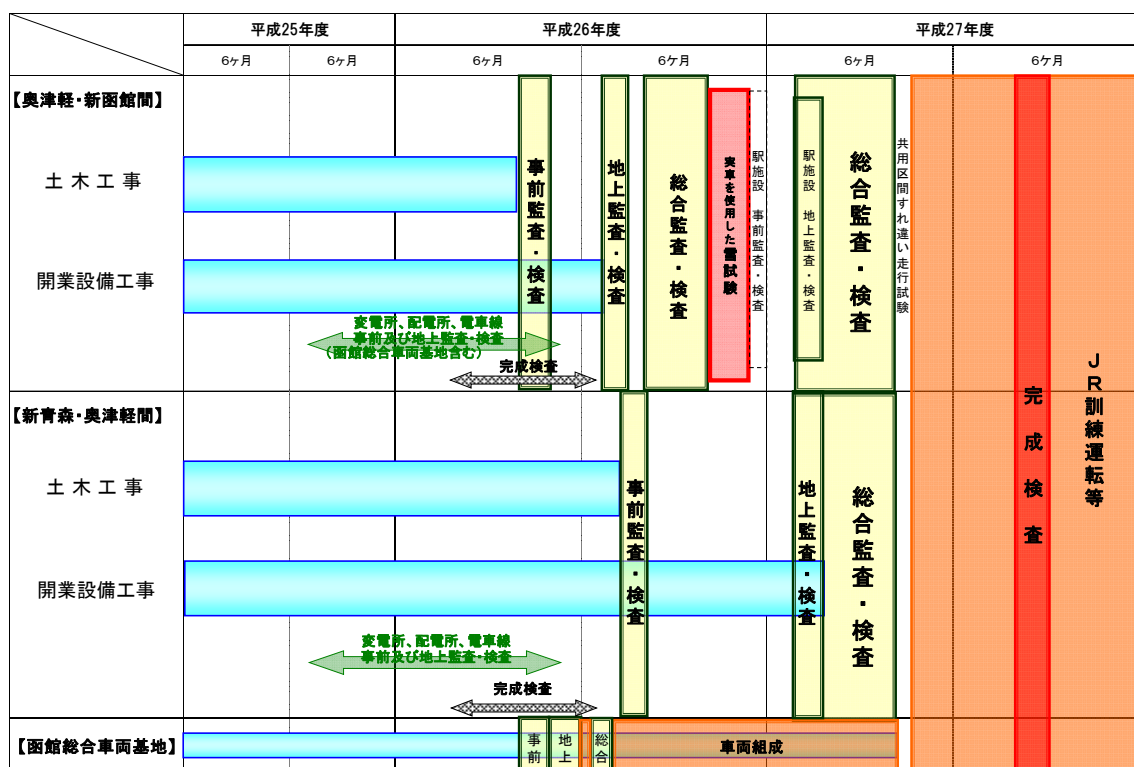


図 1.1.1-3 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）監査（検査）工程

※監査および検査は、同時に実施。同時に実施することで、課題点を共有でき、早期の対応が可能となる

監査・・・・・・・・・・機構が実施する営業主体であるＪＲへ貸し付ける施設の検査

検査・・・・・・・・・・営業主体であるＪＲが列車の運行や維持管理を行っていくための施設の検査

事前監査・検査・・・・地上監査・検査に万全の状態を期するため、地上監査・検査に先立ち行うもの

地上監査・検査・・・・完成した鉄道施設が基準等に合致している事を現地において確認するもの

総合監査・検査・・・・新幹線車両を使用した試験走行により、各種設備の機能を確認するもの

② 新たな技術や構造の開発

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の建設過程において、設計・施工上の難題を解決するため、創意工夫及び新たな技術の開発を行った。

表 1.1.1-1 創意工夫及び新たに開発された技術の例

内容	課題・背景	創意工夫・新技術
山岳工法とシールド工法の境界領域における S E N S の高速掘進（津軽蓬田トンネル）※1	地下水面下の未固結な砂を主体とする洪積層を掘進することから、通常の山岳工法では切羽の安定と工程および経済性確保が問題になると予想された。	東北新幹線三本木原トンネルで開発した SENS により施工するとともに、完成工程確保のため、一次覆工コンクリートの配合改良および打設管理手法の確立、マシン等の改良により、同種地山における山岳工法と同等の工事費でシールド工法並みの高速掘進を実現させた。 （平成 24 年度土木学会技術賞）
G R S 一体橋梁の新幹線構造物への初めての適用（中学校線架道橋）※2	道路空頭の確保が課題の箇所であり、ボックスカルバートの場合、上床版が厚くなり、道路空頭の確保が困難であった。P C 下路桁の場合、建設コストが大きくなることが予想された。	床版を薄くできることから道路空頭を確保でき、建設コストも低減でき、維持管理性も優れる G R S 一体橋梁が最適な構造であると判断し、新幹線で初めて採用した。 （平成 25 年度地盤工学会技術業績賞）
青函トンネルの耐久性能の検証・評価による健全性の確立	青函トンネルは、世界的にも類のない長大海底トンネルであり、トンネルの長期的挙動が解明されていない。	種々の計測・試験を広範囲に継続的に実施し、その結果を蓄積することで、青函トンネルの耐久性能の検証・評価による健全性の確立を目指した。 （平成 25 年度土木学会技術賞）

※1 S E N S (Shield ECL NATM System)

密閉型シールドにより掘削および切羽の安定を図り、シールド掘進（Shield）と並行して一次覆工となる場所打ちコンクリートライニング（ECL）によりトンネルを支保し、一次覆工の安定を計測により確認した後、漏水処理工と力学的機能を付加させない二次覆工を施工（NATM）してトンネルを完成させる工法（System）。

※2 G R S (Geosynthetic-Reinforced Soil) 一体橋りょう

構造工学的に利点の高い一体橋りょうと補強土橋台を融合させた構造体。耐震性、復旧性、メンテナンス性を確保しつつ部材厚を従来の一体構造として薄くすることができた結果、コスト縮減及び桁下空頭を確保すると共に、線路縦断を低く抑えることができる。

また、部外の学識経験者が参画した『北海道新幹線冬季対策検討委員会』において、新幹線で初めて採用された開床型高架橋等について、長年にわたり審議を行い、その結果を基本に構造物を設計・施工し、雪害機能確認においてその有効性を確認した。

上記の開床型高架橋については、床版に大きな開口を設けて降雪や列車走行時の排雪を高架橋の下に落とす構造であり、開口部には安全のためグレーチングを設置している。

分岐部の雪害対策については、分岐部下部にピットという空間を作り、そこに落ちた雪を融雪マットで溶かすピット式の分岐部および分岐可動部に挟まっ

た氷塊を除去するエアジェットは、在来線での実績を踏まえ、新幹線の本線としては初めて採用した。そのほか、ポイント可動部を加熱する電気融雪器や融雪水が凍結するのを防止するヒーター線など様々な対策を実施している。

共用区間の走行については、フル規格の新幹線車両が走行するため、在来線・新幹線の列車が走行できるように、狭軌と標準軌の三線式軌道となる。この三線式軌道は、秋田新幹線の一部で営業列車が走行しているが、整備新幹線としては、北海道新幹線の共用区間が初めてとなる。津軽海峡開業以来使用してきた在来線（狭軌）のレールのうち、新幹線と共用となるレールは交換し、新幹線専用のレールは新たに敷設している。また、中間の駅や在来線・新幹線の分岐点には三線式の分岐器も挿入している。

さらに、三線式軌道に対応した電車線路も採用している。共用区間では、軌道中心が異なる軌間上の車両に対して、同一のトロリ線から、パンタグラフを介して電気を供給することになる。風や車両動揺等の様々な要因によって、パンタグラフからトロリ線が外れないよう、トロリ線を設備した。

なお、貨物列車のコンテナ落下や脱線転覆等による新幹線への接触を避けるため、上下線間に限界支障検知線を敷設し新幹線列車の安全を確保することとしている。

③ 地域性を反映したデザインと機能性を兼ね備えた駅

新設された3つの新幹線駅はそれぞれの地域の特色や風土を色濃く反映させ、地元住民にとって居心地のよい郷土の情緒を、そして初めてその土地に訪れる人にはその土地の紹介となるような駅をめざした。設計・施工にあたっては、地方公共団体や鉄道事業者等と連携し、その意見を積極的に取り入れること、及び駅内装に地元産品を積極的に採用することによって、地域性を反映したデザインと機能性を兼ね備えた駅を完成させた。

具体的な取組事例として、新函館北斗駅においては、地元自治体・障害者団体等との意見交換会にて得られた意見を反映させた多機能トイレを設置した。また、北斗市から「自然とともに呼吸する モダンで温かみのある駅」というデザインコンセプトを受け、駅本屋の天井面に道南杉を一定の間隔を配して吊り込んだ木製ルーバーを採用する等、温もりや癒しを表現したデザインとした。



写真 1.1.1-1 走行試験の状況

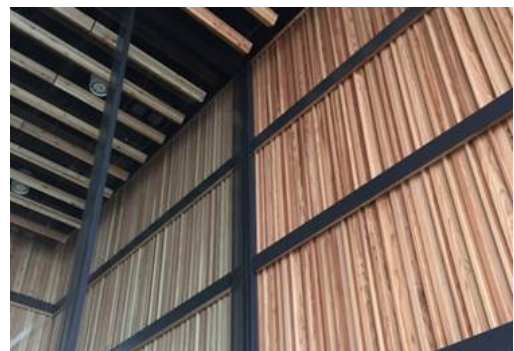


写真 1.1.1-2 駅舎内装

(2) 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)

北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議等を進めるとともに、後志トンネル等の工事を発注し、路盤工事の着実な進捗を図った。



写真 1.1.1-3 昆布トンネル

(3) 北陸新幹線(金沢・敦賀間)

北陸新幹線(金沢・敦賀間)については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、地元協議や用地測量、構造物の設計等を進めるとともに、加賀トンネルや手取川橋りょう等の工事を発注し、路盤工事の着実な進捗を図った。

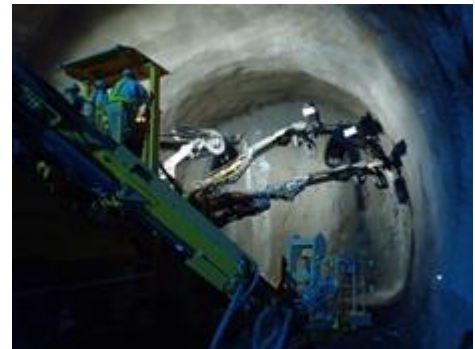


写真 1.1.1-4 新北陸トンネル

(4) 九州新幹線(武雄温泉・長崎間)

九州新幹線(武雄温泉・長崎間)については、完成に至るまでの全体工程を踏まえ、武雄温泉・諫早間においては、トンネルの 8 割程度の掘削を完了させた他、これまでトンネル 3 工区、橋りょう 1 工区の土木工事をしゅん功させる等、路盤工事の着実な進捗を図った。一方、諫早・



写真 1.1.1-5 久山トンネル

長崎間においては地元協議および用地取得等を進めるとともに、新長崎トンネル、久山トンネル及び長崎駅高架橋の工事に本格的に着手し、路盤工事の着実な進捗を図った。

2. 整備新幹線工事の進捗状況の公表

整備新幹線の工事の進捗状況について、ホームページで公表した(27年度は3回)。

- 第1回公表 平成27年7月期
- 第2回公表 平成27年10月期
- 第3回公表 平成28年1月期

H28.1.1現在

北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)及び(新函館北斗・札幌間)



図 1.1.1-4 ホームページの掲載状況(北海道新幹線の例)(平成28年1月期)

1. (1) ②

■中期目標

(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つ所定の工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

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

■中期計画

② 都市鉄道利便増進事業等

機構が公的資金で鉄道を整備し、完成後に保有、鉄道事業者は、受益に応じた施設使用料にて営業する公設民営の考え方にに基づき実施する都市鉄道利便増進事業の神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）は、完成予定時期を踏まえ、公的整備主体として関係機関との連携・調整を図り、建設工事等の業務を着実に推進する。

また、民鉄線の小田急小田原線の大改良工事は、安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。

■平成 27 年度計画

② 都市鉄道利便増進事業等

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）については、関係機関との連携・調整及び用地取得を進めるとともに、羽沢駅（仮称）、新横浜駅（仮称）、新綱島駅（仮称）の開削工事等を着実に推進する。

民鉄線工事の小田急小田原線については、安全かつ着実な事業の推進のため、工程調整等関係機関の連携・調整を図りながら、必要な予算確保等の処置を講じ、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。

■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 5 号及び附則第 11 条第 4 項
都市鉄道等利便増進法（平成 17 年法律第 41 号）
鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003		
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517		
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806		
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656		
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139		
従事人員数	1,466	1,459	1,454		

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

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成しているため。

■課題と対応

相鉄・JR直通線区間については、平成25年度の課題として東海道貨物線横浜羽沢駅における関係者との協議に時間を要したことから、開業時期が平成27年度から平成30年度となった。平成26年度に関係者との協議が整い、東海道貨物線横浜羽沢駅構内工事に着手し、平成27年度においては工事を着実に推進することができた。なお、昨今の社会情勢の変化等に伴い、建設コストの上昇や労働力不足等工事実施に関する課題を踏まえ、今後の工事の実施について関係者との調整を十分行い、事業を進めていく。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. 神奈川東部方面線

相鉄・JR直通線区間については、平成26年度に民有地の取得を完了していることから、関係機関との協議を進めるとともに、トンネル構築工事や開削駅工事を推進する等、路盤工事の着実な進捗を図った。

相鉄・東急直通線区間については、用地取得を進めるとともに、平成27年度に全ての路盤工事に着手する等、路盤工事の着実な進捗を図った。

また、工事の進捗状況については、ホームページで公表した。

2. 民鉄線

小田急小田原線については、複々線化に向けて、緩行線部の掘削、く体構築工事、駅部の建物・設備工事、交差する京王井の頭線の機能復旧工事等を実施し、事業の着実な推進を図った。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 神奈川東部方面線工事等の進捗状況

相鉄・JR直通線区間については、平成 21 年 10 月の工事施行認可を受け工事に着手し、平成 27 年度は、西谷トンネルの土木工事を完成させたほか、横浜羽沢駅構内の工事に本格着手する等、路盤工事の着実な進捗を図った。

相鉄・東急直通線区間については、平成 24 年 10 月の工事施行認可を受け工事に着手し、平成 27 年度は、用地取得の進捗を図り、開削駅の土留工及び掘削工を進めるとともに、SENS とシールド工法を併用(注 1)した羽沢トンネルの掘削を開始する等、路盤工事の着実な進捗を図った。

(注 1) SENS は、密閉型シールドマシンによりトンネルを掘削し、掘削と並行して後方で場所打コンクリートを打設し、覆工を構築する工法。シールド工法は、シールドマシンによりトンネルを掘削し、掘削と並行して後方で工場製作されたセグメントを組み立て、覆工を構築する工法。場所打ちコンクリートに比べセグメントが高価なため、荷重条件が同じであれば、シールド工法に比べ SENS が経済性に優れる。一方、セグメントは高耐力化が容易なため、例えば上載荷重が大きい場合など適用範囲が広い。羽沢トンネルは、上載荷重が大きい個所と小さい個所が混在するため、従来であれば大きな上載荷重に対応するため、全線をシールド工法で施工する必要があった。しかし、羽沢トンネルでは、掘削途中で機械設備を交換することにより、同一のトンネルで SENS とシールド工法を切り替えることを可能とした(世界初)。これにより、従来はセグメントを用いていた箇所を場所打ちコンクリートで施工することにより、経済的な施工が可能となった。



図 1. 1. 2-1 神奈川東部方面線(相鉄・J R直通線及び相鉄・東急直通線)の路線概要図



写真 1. 1. 2-1

相鉄・J R直通線 西谷トンネルの完成状況



写真 1. 1. 2-2

相鉄・J R直通線 羽沢駅(仮称)の施工状況



写真 1. 1. 2-3

相鉄・東急直通線 新横浜駅（仮称）
の施工状況



写真 1. 1. 2-4

相鉄・東急直通線 新綱島駅（仮称）
の施工状況

2. 民鉄線工事の推進

民鉄線については、関係機関との連携・調整を図りながら、複々線化事業の着実な進捗を図った。



図 1. 1. 2-2 民鉄線工事の路線概要図

小田急小田原線（東北沢・世田谷代田間）については、平成 25 年 3 月に在来線部の立体交差化（複線による地下化）が完了したことに伴い、埋戻し・外構工事を実施するとともに、複々線化に向けた緩行線部の掘削・く体構築工事、駅部の建物・設備工事、下北沢駅付近で交差する京王井の頭線の機能復旧工事等を実施した。



写真 1.1.2-4

代々木上原～東北沢間軌道敷設状況



写真 1.1.2-5

東北沢～下北沢間地上部復旧状況



写真 1.1.2-6

下北沢駅付近（井の頭線交差部）工事状況

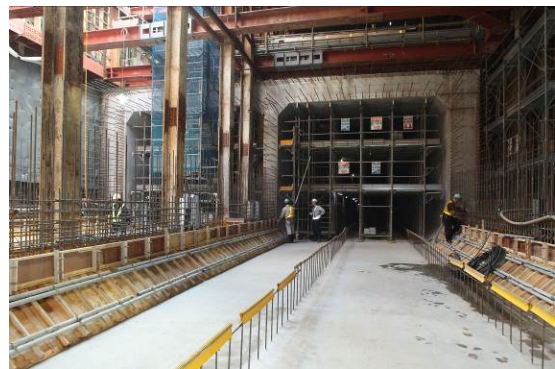


写真 1.1.2-7

緩行線トンネル構築状況

1. (1) ③ (受託業務)

■中期目標

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への技術支援等を実施する。また、受託工事について、工事完成予定時期を踏まえ、着実な進捗を図る。なお、機構の支援が真に必要な場合のみに実施することを担保するために第三者委員会において策定した具体的な基準を適切に運用するとともに、受託工事に係るコスト縮減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。

■中期計画

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、受託工事について、工事完成予定時期を踏まえ、着実に推進する。受託調査については、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、地方公共団体や鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道計画に関する調査の支援を実施する。

なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえながら、受託の可否について決定する。また、受託工事に係るコスト縮減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。

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。

■平成 27 年度計画

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

受託工事各線について、所定の工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。

特に、えちぜん鉄道については、連続立体交差事業に伴う高架化工事を着実に推進する。中央新幹線については、関係機関との連携・調整を行う。

また、鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。

なお、新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえながら、受託の可否について決定する。

■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 項及び第 3 項

鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003		

決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517		
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806		
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656		
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139		
従事人員数	1,466	1,459	1,454		

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

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. えちぜん鉄道

連続立体交差事業に伴う仮線工事を推進し完了させた。また、計画線は工事に着手した。

2. つくばエクスプレス線

土木本体工事を完了させ、軌道工事及び電気工事に着手した。

3. 中央新幹線

関係機関との連携・調整を図りながら、事業を着実に推進した。

4. 調査

平成27年度は、2件の鉄道整備の計画に関する調査等を実施した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. えちぜん鉄道(福井駅付近における連続立体交差事業に伴う高架化工事)

えちぜん鉄道福井駅付近における連続立体交差事業に伴う高架化工事については、仮線工事を推進し、平成27年9月27日に新幹線高架橋を利用した仮線福井駅にて運行を開始した。また、計画線の工事に着手した。

工事の受託範囲

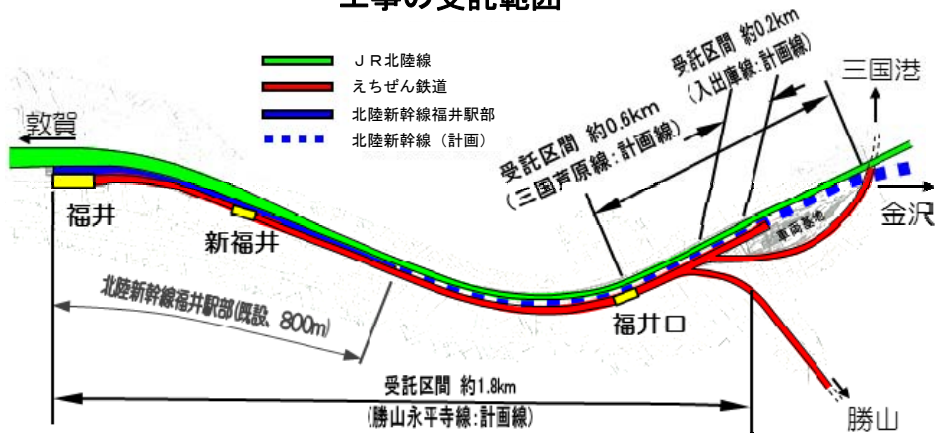


図 1. 1. 3-2 えちぜん鉄道福井駅付近における連続立体交差事業概要図

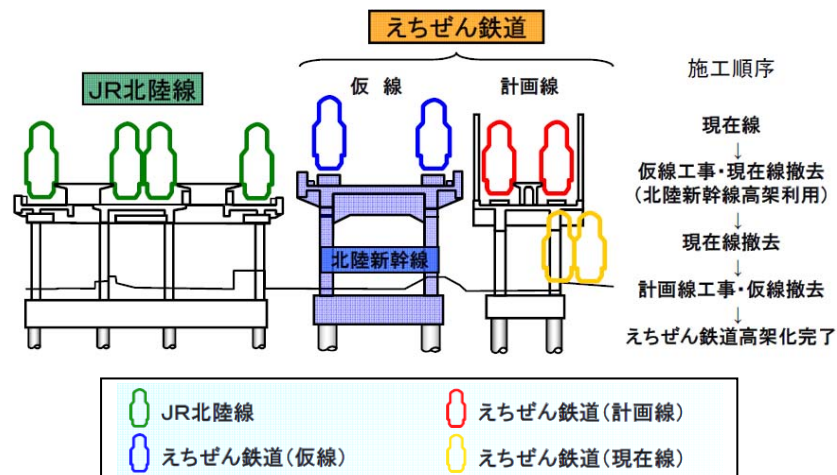


図 1. 1. 3-3 えちぜん鉄道高架化工事施工順序概要図



写真 1. 1. 3-3 えちぜん鉄道福井駅付近施工状況

2. つくばエクスプレス線（車両基地入出庫線複線化工事）

つくばエクスプレス線車両基地入出庫線複線化工事について、土木本体工事を完了させ、軌道工事及び電気工事に着手した。



写真 1.1.3-4 R C桁施工状況



写真 1.1.3-5 上部工施工状況

3. 中央新幹線

中央新幹線工事について、平成 27 年度は、関係機関との連携・調整を図りながら、工事の開始に向けた準備を実施した。

4. 鉄道事業者、地方公共団体等からの要請による鉄道整備計画に関する調査

平成 27 年度は、機構が有する鉄道分野の総合的技術力を活用し、地方公共団体等からの要請に対応し、2 件の鉄道整備の計画に関する調査等を実施した。

表 1.1.3-2 鉄道整備の計画に関する調査等の受託

調 査 名		委 託 者
1	小田急多摩線延伸の検討に係る調査業務	小田急多摩線延伸検討会（神奈川県相模原市・東京都町田市）
2	えちぜん鉄道福井駅付近連続立体交差事業に係る調査等	えちぜん鉄道株式会社

1. (1) ③ (鉄道分野の技術力を活用した支援)

■中期目標

機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への技術支援等を実施する。

■中期計画

機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等へ技術支援を実施する。

具体的には、「鉄道ホームドクター制度」として、地域鉄道事業者等の要請に応じて、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言するとともに、地域鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等、地域における交通計画の策定等に資する支援を実施する。

さらに、地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報を発信し、その一層の利用を促進する。

■平成 27 年度計画

鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度として、鉄道構造物の補修等に係るアドバイス、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム（G R A P E）を活用した支援等を適切かつきめ細やかに実施する。

さらに、地域鉄道に関係する諸機関と緊密に連携して、このような機構の技術的支援に係る情報を発信し、その一層の利用を促進する。

■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 3 項第 2 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003		
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517		
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806		
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656		
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139		
従事人員数	1,466	1,459	1,454		

注）・当報告書の 1. (1) 及び (2) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道施設の補修等に関わる資料提供、アドバイス等の技術的な支援を行った(9件)。

また、鉄道事業者に対し、交通計画支援システム「GRAPE」を活用した鉄道沿線の人口分布等の分析資料を提供するとともに、鉄道助成に関する資料を提供した(4件)。

さらに、「地方鉄道支援に関する情報交換会」を開催し、支援事業の取組みの現状等について情報交換を実施した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 鉄道協会主催の各種会議での技術情報等の提供

施設の維持・改修、交通計画策定等に係る鉄道事業者への支援を推進するため、鉄道協会等が主催する各種会議において、技術情報の提供や鉄道ホームドクターによる支援内容の説明を行った(9回)。



写真 1.1.3-6 会議での説明状況

表 1.1.3-4 各種会議への出席

会議名	時期
東北鉄道協会定時総会	H27. 6
関東鉄道協会地方鉄道専門委員会	H27. 7
九州鉄道協会技術委員会	H27. 8
第三セクター鉄道等協議会安全対策専門委員会	H27. 8
東北鉄道協会車両研修	H27. 10
中部鉄道協会土木講習会	H27. 11
関西鉄道協会技術委員会	H27. 12
第三セクター鉄道等府県協議会意見交換会	H28. 2
四国運輸局保安連絡会議	H28. 2

2. 鉄道ホームドクター

鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じ、以下の 13 件(技術支援：9 件、G R A P E を活用した資料の提供等：4 件)の技術支援を行った。

(1) 鉄道事業者等への技術支援

鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道施設の補修等に関わる資料提供、アドバイス等の技術的な支援を行った(9 件)。

表 1.1.3-5 技術支援

支援先	支援内容
中小民鉄	連接軌道とアスファルト舗装の耐久性について
〃	レールの溶接方法について
〃	鉄道施設変更等申請ガイドブックについて
第三セクター鉄道	行き違い設備の新設について
〃	合成まくらぎ定着ボルトの補修方法について
地方鉄道協会	研修で講師を務める内燃車の専門家について
〃	発電事業者に賃貸している鉄道事業者について
〃	鉄道とバスとの乗継利便性向上について
〃	I C カードによる簡便な運賃収受システムについて

(2) 交通計画支援システム「GRAPE」の活用、鉄道助成制度の情報提供等による支援

鉄道事業者に対し、交通計画支援システム「GRAPE」を活用した鉄道沿線の人口分布等の分析資料を提供するとともに、鉄道助成に関する資料を提供した(4件)。

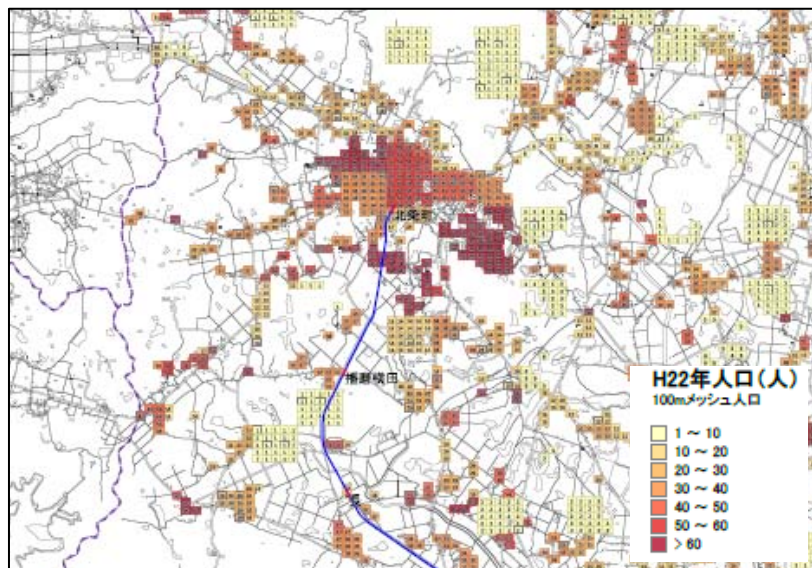


図 1.1.3-5 沿線人口の図化

(注) 交通計画支援システム「GRAPE」とは、機構の調査ノウハウである鉄道ネットワーク分析機能や100mグリッド分析機能等、各種分析システムと地理情報システム(GIS)とがシステムティックに連携した総合的な交通計画の策定支援システムである。需要予測等を伴う調査業務において、実際の道路・バスネットワークに基づく詳細で分かりやすい資料作成、情報提供に役立っている。「GRAPE」は『GIS for Railways Project Evaluation』の略称である。

3. 地域鉄道事業者等への施設の保全・改修に係るニーズの把握

鉄道ホームドクター制度の紹介を行った地域鉄道事業者等へのヒアリングを通じて、鉄道施設の保全・改修に係るニーズを把握した(19回)。

4. 地域鉄道に関係する諸機関との情報交換

関係機関からなる「地方鉄道支援に関する情報交換会」(鉄道事業者に対し各関係機関が行っている支援の取組みについて現状把握を行い、相互の連携をより一層深めるため平成17年度から継続的に開催)を開催し、鉄道事業者及び地域等のニーズや支援事業の取組みの現状等について情報交換を実施した(1回)。

1. (1) ④ (品質の向上)

■中期目標

③ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

鉄道建設に係る業務について、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図るとともに、安全にかつ工期どおりに建設するため、以下の取組みを推進する。

まず、施工管理の徹底や職員の技術力向上のための取組み等を通じて、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。

■中期計画

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。

■平成 27 年度計画

④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

工事の検査を充実させる対策を進めるとともに、構造物の品質を確保しつつ、施工性、経済性の向上を図るため「あと施工アンカー工法設計施工の手引き」等の各種技術基準類の整備に係る作業を進め、その内容について講習会等を通じて関係者に周知・徹底する。

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。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 13 条
第 1 項第 1 号、第 2 号及び第 15 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003		
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517		
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806		
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656		
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139		
従事人員数	1,466	1,459	1,454		

注）・当報告書の 1. (1) 及び (2) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道建設に係る技術基準類(6件)の制定・改定作業を実施し、関係者に周知・徹底した。

また、経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修や施工監理講習を引き続き計画・実施した。

業務に関連する資格取得について、既資格取得者による指導等の支援を継続して実施し、業務に関連する技術士等の資格取得を促進した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 鉄道建設に係る技術基準類の改定等

平成27年度は6件の鉄道建設に係る技術基準類の制定・改定作業を実施した（表1.1.4-1）。

また、以下に制定・改定作業を実施した技術基準類の具体例を示す。

（1）制定作業「場所打ち杭設計施工の手引き」

本手引きは、平成17年12月発行の「場所打ち杭配筋の手引き」を基本に、平成24年1月に制定された「鉄道構造物等設計標準・同解説 基礎構造物」および平成26年3月に(財)鉄道総合技術研究所から制定された「杭体設計の手引き 第Ⅰ編場所打ち杭(暫定版)」などを参考とし、過去の施工実績等を踏まえた標準的な条件における杭体設計法を取りまとめたものである。

（2）改定作業「地盤調査の手引き」

「鉄道構造物等設計標準・同解説 基礎構造物」平成24年1月および「鉄道構造物等設計標準・同解説 耐震設計」平成24年9月の改定に伴い、杭基礎等の支持地盤に対する設計用値設定の考え方を踏まえ、効率的な調査深度の設定方法見

直し等の、改定作業を行っている。

表 1.1.4-1 鉄道建設に係る技術基準類の制定・改定状況（計 6 件）

系統	名称	制定/改定
土木	場所打ち杭設計施工の手引き	制定
	鋼鉄道橋支承部設計施工の手引き	制定
	トンネルデータベースシステム	改定
	鋼構造物塗装設計施工指針	改定
	地質調査標準示方書	改定
	鉄道構造物等設計標準（鋼とコンクリートの複合構造物）	改定

2. 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鉄道建設の技術系職員を対象として、幅広い知識を身につけさせ、更には相互啓発・触発を行い、技術の承継及び直面する課題等に対応した能力向上を図るため、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。

表 1.1.4-2 土木系職員の段階的な研修の例

年 次	内 容	時 期
入社時	鉄道概論研修〔鉄道の基礎知識等〕	4 月
入社半年後	実務基礎研修〔積算、構造物の設計、施工監理等〕	10 月
入社 2 年目	鉄道土木研修Ⅰ〔調査、予算管理、構造物の設計、施工監理等〕	6 月
入社 4 年目	鉄道土木研修Ⅱ〔停車場・運転、軌道〕	6 月

3. 施工監理講習の実施

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鉄道建設本部の全国 7 支社・建設局・工事事務所・工事局及び本社において平成 27 年 11 月～平成 28 年 2 月に実施した。平成 27 年度は「施工監理テキスト都市土木（開削トンネル）」を作成し、開削トンネルにおいて設計協議等を含む工事発注段階から構造物検査までの一連の流れを踏まえたプロジェクト全体の完成を見据えた施工監理の項目や着眼点及び各支社等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 512 名が受講した。

表 1. 1. 4-3 施工監理講習の実施状況

実施箇所	時 期
東京支社（長野を含む）	平成 27 年 12 月 9 日、10 日、15 日
大阪支社	平成 28 年 2 月 16 日、17 日
北海道新幹線建設局	平成 27 年 12 月 2 日、3 日、4 日
青森新幹線建設局	平成 27 年 12 月 17 日
富山工事事務所	平成 27 年 11 月 18 日、19 日
九州新幹線建設局	平成 28 年 1 月 19 日、20 日、21 日
本社	平成 27 年 11 月 17 日
関東甲信工事局	平成 27 年 12 月 8 日

4. 鉄道建設工事技術講習会への講師の派遣

（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。平成 27 年度は、全国 6 箇所計 7 回の講習会が開催され、167 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、平成 27 年度は 546 名が受講した。

表 1. 1. 4-4 鉄道建設工事技術講習会の開催状況

実施箇所	時期	実施箇所	時期
札幌市	平成 27 年 7 月 24 日	名古屋市	平成 27 年 8 月 20 日
仙台市	平成 27 年 8 月 5 日	大阪市	平成 27 年 8 月 25 日
東京都	平成 27 年 9 月 15 日、16 日	福岡市	平成 27 年 9 月 3 日

5. 業務に関連する資格取得の促進

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の全額を機構が補助する等の制度を活用し、職員の自己啓発の促進と技術力向上を図った。その上で、既資格取得者による受験者への指導等の支援を継続して行った結果、技術士 4 名、鉄道設計技士 1 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。

表 1. 1. 4-5 主な資格等の所有者数

資格名称	平成 27 年度資格取得者数	平成 27 年度末現在の 資格所有者数
博士	0 人	14 人

技術士	4 人	133 人
鉄道設計技士	1 人	30 人
一級建築士	2 人	32 人
電気主任技術者	1 人	28 人

1. (1) ④ (技術開発の推進)

■中期目標

また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果について積極的な広報及び効果的な活用に努める。

■中期計画

また、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発・改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加して、その発表会等を通じて公表していく。

■平成 27 年度計画

鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して推進するため、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進する。また、その成果の一層の活用を図るため、技術開発が完了したテーマについて継続的にフォローアップする。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 13 条第 1 項第 1 号、第 2 号及び第 15 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003		
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517		
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806		
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656		
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139		
従事人員数	1,466	1,459	1,454		

注）・当報告書の 1. (1) 及び (2) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：A

根拠：中期計画における所期の目標を達成していることに加え、土木学会技術賞など基幹学会の高い位置づけの賞を複数受賞しているため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

一層の品質向上とコスト縮減等を図るため、各路線のニーズに基づき、調査、土木(山岳トンネル、都市トンネル、橋りょう、土構造)、設備(軌道、機械、建築、電気)の業務分野ごとに、技術開発を推進した。平成 27 年度は、新たに 10 件のテーマに取り組みとともに、平成 26 年度からの継続テーマと合わせて 26 件の技術開発を計画的に実施した。また、技術開発テーマにおける成果の活用も行った。さらに、機構が行った事業や開発した技術に対して、土木学会技術賞や鉄道建築協会賞をはじめ様々な賞を受賞した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 技術開発テーマの取組み

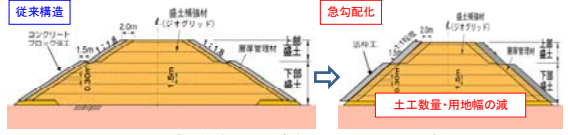
調査、土木(山岳トンネル、都市トンネル、橋りょう、土構造)、設備(軌道、機械、建築、電気)の業務分野ごとに、各路線のニーズに基づき、計画的に技術開発を推進した。平成 27 年度の技術開発テーマの件数は 26 件(新規 10 件、継続 16 件)であった。

技術開発の推進にあたっては、業務分野ごとに設置した技術系統の本社内各課長等により構成する 9 分科会を活用し、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまでの一元的な取組みを行った。

分科会においては、本社や支社・建設局等から各路線のニーズに基づいた技術開発テーマを集約・選定するとともに取組方法の検討を行った。

また、技術開発が完了したテーマについては、成果の検証を行うとともに随時事後評価を行う等、継続的にフォローアップを実施し、技術開発成果の一層の活用を図った。

表 1.1.4-6 平成 27 年度における主な技術開発テーマ

目的	テーマ	新規/ 継続	内 容
建設コスト の縮減	土構造物におけるのり面勾配合理化に関する研究 第 5 分科会 土構造	新規	鉄道構造物等設計標準（土構造物）では、盛土構造におけるのり面工は性能ランクⅠの場合で、標準勾配は 1:1.8（機構では独自の検討により標準勾配 1:1.5）であり、材料にはコンクリート系が採用されている。一方で、地利的な制約等によって標準勾配以上で急勾配化を図る場合は、盛土補強土擁壁（RRR 工法等）を採用するのが現状である。しかしながら、盛土補強土擁壁は一般的な盛土構造と比較して、施工性、経済性に劣る。また、一般的な盛土構造のコンクリート系ののり面工については、現状で多く採用されているコンクリートブロック張工に関しては施工性や耐震性で不利な課題があるとされている。 そこでのり面を急勾配化させ、様々な勾配の盛土を開発することで、建設場所の特性にあわせたより合理的な盛土の計画、設計を可能とする。また、のり面工には剛性の高い法枠工等の組合せを検討し、耐震性、施工性に優れた補強盛土構造を開発する。さらに、切土構造においても同様にのり面勾配を変化させることで、合理的な設計が実現可能となる。  図-1 盛土構造における急勾配化の開発のイメージ のり面勾配合理化
	ロングレール破断時開口量の検討 第 6 分科会 軌道	新規	橋りょう上にロングレールを敷設すると、温度変化に伴う橋桁の伸縮により、レール軸力が付加される。 また、この反力として、ロングレール縦荷重と呼ばれる力が橋桁及び橋脚に作用する。そこで、橋りょう上に敷設するロングレールを「橋上ロングレール」と呼び、一般区間のロングレールと区別している。ロングレールを橋りょう上に敷設する場合、「橋上ロングレール計算」を行い、レール軸力及び破断時開口量について検討し、それぞれの許容限度を超えた場合は、列車通過時の走行安全性が懸念されることから、伸縮継目を設置することとしている。 しかし、伸縮継目は構造上の弱点でもあり、乗り心地や保守管理面から、近年 J R 各社では、可能な限り伸縮継目を少なくする検討を行い、保守管理の低減を図っている。 技術開発課題として、橋上ロングレールにおける許容限度値の検討を行い、その拡大が可能となれば伸縮継目設置数を減らすことが可能となり、材料購入費及び敷設費の縮減が見込まれる。加えて、乗り心地の向上及び保守管理の軽減が期待される。

2. 技術開発テーマにおける成果の活用

(1) 鋼製連続壁の本体利用の検討（第3分科会、都市トンネル）

都市部における地下駅は、用地制限や、埋設物による施工制約が多く、高い建設費、長い工期を要する。また、近年は交差近接構造物により構造物が更に深い位置に計画されることが多く、仮土留め壁や躯体壁が厚くなり、益々、高コスト、工期の長期化の傾向にある。このような背景から、従来仮設構造物として使われていた鋼製連続壁を、その高剛性に着目して、本体利用（単独壁：内壁は化粧コン）する技術開発が進められている。鉄道構造物として仮設時および本体利用時の課題を検討し、地下駅等の建設コストの削減を図った。相鉄・東急直通線新横浜駅をモデルに鋼製連壁の本体利用について設計・施工の課題を抽出・検討し、経済性比較等を行い適用が図れることを確認した。

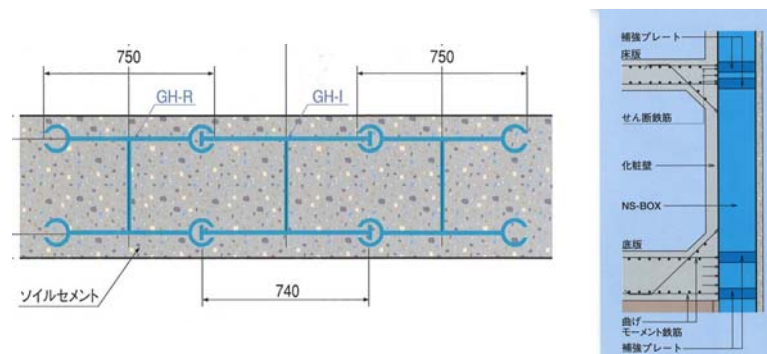


図 1.1.4-1 鋼製地中連続壁工法構造概要図

(2) 三線軌用接着照査器等の研究開発（第9分科会、電気）

北海道新幹線は、新幹線と在来線（貨物輸送）が同一軌道上を走行する区間（以下、共用区間）に三線式軌道が必要となる。現在の線路配線計画による三線軌用分岐器の転換鎖錠装置の構造については、転換可能であることが確認されているが、強度上の問題が課題となっていた。このうちポイント部には、接着照査器を設けることが必須とされている。接着照査器の実用化タイプの試作及び検証試験を行うとともに三線軌用分岐器に採用する転換鎖錠装置等を確定することを目的とする。そのため、平成26年度までは、三線軌用分岐器用転換鎖錠装置及び接着照査器の試作、試験用分岐器へ取付、振動試験を行い実用化の目途を得た。平成27年度は実車走行により時速140kmまでの速度で振動等の測定を行い、安全性・耐久性に問題ない事を確認した。

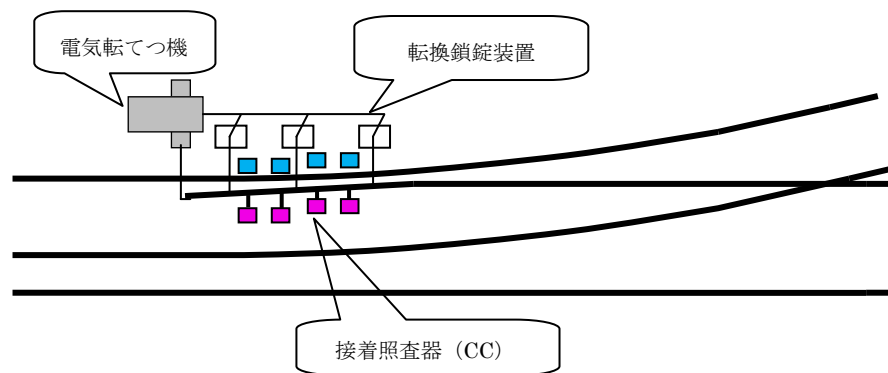


図 1.1.4-2 三線軌用接着照査器等概要図

表 1.1.4-7 平成 27 年度に取組んだ技術開発課題テーマ一覧

分科会	技術開発テーマ	実施状況・予定					H27年度	
		H25以前	H26	H27	H28	H29以降	新規	継続
第1分科会 計画調査	都市圏における鉄道路線の評価に関する調査							○
第2分科会 山岳トンネル	鉱化変質岩の経済的な処理方法の開発							○
	山岳トンネルのインバートに関する研究・開発							○
	自然由来の有害物質調査に関する研究							○
	山岳トンネルにおける坑口部及び小土被り部の補強・耐震検討						○	
第3分科会 都市トンネル	SENSを都市部に適用する研究							○
	シーールド機を他工区に活用する検討							○
	鋼製連続壁の本体利用の検討							○
第4分科会 橋梁	コンクリート鉄道橋ストッパーの設計法の研究							○
	寒冷地におけるコンクリート品質確保の研究							○
	PCU形桁の挙動に関する研究						○	
	鋼鉄道橋の橋梁用高性能鋼材の適用性の研究						○	
	駅部高架橋の構造計画に関する研究						○	
	コンクリート構造物の実態調査による施工と品質との関係に関する研究						○	
	RC構造物の合理的な長期耐久性確保の研究						○	
第5分科会 土構造	GRS一体橋りょうの研究							○
	土構造物におけるのり面勾配合理化に関する研究						○	
第6分科会 軌道	ロングレール破断時間口量の検討						○	
第7分科会 機械	IC化後の出改札装置台数算定式の調査研究							○
	寒冷地における小規模融雪設備							○
第8分科会 建築	高速列車通過時の圧力変動緩和対策の検討							○
	新幹線高架上家の応答予測手法の検討							○
	鉄道建築構造設計の手引き						○	
第9分科会 電気	三線軌用接着照査器等の研究開発							○
	信号通信設備の接地装置に関する調査研究							○
	整備新幹線における耐震性電車線柱の研究開発						○	
合計							10	16

3. 技術開発の推進に係る学会等からの表彰

機構が行った事業や開発した技術に対して、(公社)土木学会等の学会等から、各種の賞が授与された。

表 1.1.4-8 平成 27 年度の受賞一覧

機関名	受賞名	業績名等
(公社)土木学会	技術賞(Ⅱグループ) ^(注)	北陸新幹線(長野・金沢間)開業
(一社)鉄道建築協会	最優秀協会賞	北陸新幹線富山駅
(一社)鉄道建築協会	協会賞(入選)	北陸新幹線金沢駅
(一社)日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞(最優秀賞)	北陸新幹線 50/60Hz 両用 DS-ATC の開発と実用化
(一社)照明学会	北海道優秀照明施設賞	新函館北斗駅
鉄道の日実行委員会	日本鉄道賞	沿線自治体との緊密なパートナーシップによる北陸新幹線金沢開業

(注) 土木学会賞について

(技術賞) 土木技術の発展に顕著な貢献をなし、社会の発展に寄与したと認められる画期的なプロジェクトを対象に表彰するものがⅡグループである。

(1) 土木学会技術賞(Ⅱグループ)の受賞

北陸新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づいて昭和 48 年に整備計画が策定され、その後 40 年以上の月を経て平成 27 年 3 月 14 日に長野・金沢間(延長約 228km)が開業された。整備計画策定以来、オイルショックや政府の財政難などによる困難な社会的状況が続いてきたが、その間も地道な努力によって継続的に計画・整備が推進され、この度の開業につながったものである。今回の開業までの過程においては、技術的な困難性を克服するとともに、健全なスキームの構築、沿線の自治体・経済界等との連携による総合的なまちづくりの推進、建設主体・運行主体の緊密な連携など、事業として多くの優れた内容を有しており、地方における高速鉄道整備の成功例として特筆すべき成果をあげている。

東京・金沢間は、上越新幹線から在来線特急への乗り換えが不要になったうえに約 1 時間 20 分短縮されて最速 2 時間 28 分で結ばれ、北信越地域と首都圏・北関東の利便性が大幅に向上するとともに、関西・中京圏を含めた広いエリアでの交流人口の拡大、地域経済の活性化、産業振興・観光誘致等に大きな効果をもた

らしている。

以上のように、北陸新幹線建設は、公共事業への評価を大きく向上させていること、それが高い技術に裏付けられたものであること、地域との連携事業によってさらにその効果が大きくなっていることなどの視点から優れたプロジェクトであり、その成果は土木技術の発展および土木技術の社会的評価の向上に貢献するものとして高く評価され、技術賞にふさわしいものとして認められた。



写真 1. 1. 4-1 北陸新幹線の運行状況

1. (1) ④ (開発成果の公表)

■中期目標

また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果について積極的な広報及び効果的な活用に努める。

■中期計画

また、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発・改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加して、その発表会等を通じて公表していく。

■平成 27 年度計画

さらに、土木学会等の委員会への積極的な参加に加え、技術開発した成果をこれらの学会等、本社における技術研究会及び支社局における業務研究発表会を通じて公表する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 13 条第 1 項第 1 号、第 2 号及び第 15 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003		
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517		
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806		
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656		
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139		
従事人員数	1,466	1,459	1,454		

注）・当報告書の 1. (1) 及び (2) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道分野を中心とした技術の発展に貢献するため、機構職員が(公社)土木学会をはじめとする学会等の各種委員会に広く参加した。これにより、学会等の技術基準類(土木学会トンネル標準示方書等)の制定・改定に貢献した。

鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文発表・投稿により開発成果を公表した。

これらの論文発表・投稿のうち、27件(このうち英文4件)は外部の専門家による査読付きである。また、投稿した論文のうち、2件については学会等から各種の賞を授与された。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 学会等の各種委員会への参加

機構職員の鉄道建設に係る技術力等を期待し、各種学会等から委員委嘱の依頼があるが、鉄道分野を中心とした技術の発展に貢献するため、積極的にこれらの要望に応えることとしている。平成27年度はのべ224人の職員が、(公社)土木学会、(公社)地盤工学会、(公社)プレストレストコンクリート工学会、(一社)電気学会、(一社)日本鉄道施設協会、(一社)日本鉄道技術協会、(一社)日本トンネル技術協会、(公財)鉄道総合技術研究所の各種委員会等に広く参加した。これにより、学会等の技術基準類(土木学会トンネル標準示方書等)の制定・改定に貢献した。

表 1.1.4-9 主な委嘱機関別の委員数

委嘱機関名	委員数	委嘱機関名	委員数
(公社)土木学会	67名	日本応用地質学会	1名
(公社)地盤工学会	18名	日本地下鉄協会	1名
(一社)日本鉄道施設協会	37名	(一社)電気学会	4名
(一社)日本鉄道技術協会	15名	(一社)日本鉄道電気技術協会	20名
(一社)日本トンネル技術協会	29名	日本建設機械施工協会	6名
(公財)鉄道総合技術研究所	22名	(独)国際協力機構	2名
(公社)プレストレストコンクリート工学会	4名		

2. 鉄道建設技術に関する開発成果の公表

鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文発表・投稿により開発成果を公表した。

(公社)土木学会、(公社)地盤工学会、(公社)プレストレストコンクリート工学会、

(一社)電気学会、(一社)日本建築学会、(一社)日本鉄道施設協会、世界交通学会、国際トンネル協会等の発表会において 59 件の論文を発表した。

また、(公社)土木学会、(公社)地盤工学会、(公社)日本コンクリート工学会、(公社)プレストレストコンクリート工学会、(一社)日本鉄道電気技術協会、(一社)日本鉄道施設協会、(一社)日本トンネル技術協会、(公財)鉄道総合技術研究所の機関誌等へ 54 件の論文投稿を行った。

これらの論文発表・投稿のうち、27 件(このうち英文 4 件)は外部の専門家による査読付きである。また、5 件については学会等から各種の賞を授与された。

※査読付論文は、投稿原稿がその内容として社会的・技術的に相応しい内容であるか専門家により査読されるものであり、発表及び掲載の可否を判断されるとともに、専門的見地から査読に伴い見出された疑義等について再検討・修正を行う。これにより、投稿者は、論文に対する専門家の生の、専門的見地からの指導を直接得ることができ、かつ知識の広がりや技術の向上・高度化等を図ることができる等、本人の技術力向上に大いに資することとなる。

表 1.1.4-10 専門家による査読付論文

	学会名等	発表先	件数
発表	(公社)土木学会	・第 25 回トンネル工学研究発表会 ・鉄道工学シンポジウム	4 件
	(一社)日本機械学会	鉄道技術国際シンポジウム (STECH2015)	1 件
	(公社)プレストレストコンクリート工学会	・第 24 回プレストレストコンクリートの発展に関するシンポジウム ・シンポジウム「津波防災のための PC 構造物の可能性を探る」	5 件
	日本コンクリート工学会	コンクリート工学年次大会 2015	1 件
	タマサート大学他 3 大学共催	The 4th International Symposium on Engineering, Energy and Environment (第 4 回工学・エネルギー・環境に関する国際シンポジウム)【英文】	1 件
	IRSE (INSTITUTION OF RAILWAY SIGNAL ENGINEERS) 鉄道信号通信技術者協会	ASPECT 2015	1 件
	計		13 件

	学会名等	投稿先	件数
投稿	(公社)土木学会	・土木学会論文集 ・土木学会トンネル工学委員会	4 件
	(公財)鉄道総合技術研究所	RRR 誌	1 件
	(一社)日本建築学会	日本建築学会関東支部学術講演会	1 件
	国際トンネル協会 (ITA)	ITA WTC 2015 国際トンネル協会 国際トンネル会議 2015	1 件

	日本鉄道車両機械技術協会	R&m	6 件
	(株) 電気車研究会	鉄道ピクトリアル	1 件
	計		14 件

表 1.1.4-11 論文発表・投稿に対する受賞実績

受 賞 名	題 目
(一社)日本鉄道施設協会、論文賞	神奈川東部方面線における用地取得業務の課題と対応
	地すべり地内及び長崎自動車道下を通過する山岳トンネルの施工計画
土木学会平成 27 年度全国大会第 70 回年次学術講演会優秀講演者	駅設備計画検討支援システムの活用
(公社)物理探査学会 事例研究賞(論文賞)	トンネル弾性波探査マニュアル(案)を適用したトンネル地質調査
アジア地域応用地質学シンポジウム(論文賞)	Influence of mineral assemblage to form the groundwater quality in altered rock area 鉍化変質岩地域における岩石の鉍物組成が地下水水質におよぼす影響

3. 技術研究会の開催

鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するとともに、機構業務を遂行していく上での根幹である鉄道建設技術の維持・発展・承継のため、機構主催の開発成果の公表の場として、平成 27 年度は、10 月 7、8 日の 2 日間にわたり、本社において技術研究会を開催した。発表件数は、用地 1 件、土木 7 件(トンネル 5 件、橋りょう 2 件)、軌道 1 件、企画 1 件、建築 1 件、電気 1 件、機械 1 件、その他 1 件の合計 14 件とした。聴講者は部外を含め、1 日目 348 名、2 日目 289 名、のべ 637 名であった。また、技術研究会の持つ趣旨をさらに徹底すべく、平成 27 年度も引き続き、発表の内容、プレゼンテーション、質疑応答について審査を行い、優れた発表に対して、優秀賞 5 名を選定し表彰した。

この本社技術研究会のほか、鉄道建設本部の各支社・建設局において業務研究発表会を開催(6 箇所、講演数計 44 件、聴講者数のべ 851 名)し、鉄道建設技術の開発成果の積極的な公表を行った。

表 1.1.4-12 本社技術研究会の演題

分 類	演 題	講演者所属
第 1 日 10 月 7 日 (水)		
土木 (橋りょう)	施工段階における玉石混じり砂礫層の支持地盤評価 －九州新幹線(武雄温泉・長崎間)、大村市内扇状地区間－	九州新幹線建設局
軌 道	新幹線速度向上試験における分岐器の横圧対策 －北陸新幹線、富山駅高架橋－	北海道新幹線建設局
電 気	50Hz/60Hz 両用 DS-ATC の開発 －北陸新幹線 (長野・金沢間)－	東京支社
土木 (トンネル)	トンネル排水設備の計画・施工 －北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)、津軽蓬田トンネル－	青森新幹線建設局
その他	地域特性を考慮した雪害対策 －北陸新幹線 (長野・金沢間)－	富山工事事務所
建 築	駅における高速列車通過時の圧力変動緩和対策の検討 －北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)－	北海道新幹線建設局
土木 (橋りょう)	新幹線初となる鉄道道路一体橋の施工計画 －北陸新幹線(金沢・敦賀間)、九頭竜川橋りょう－	大阪支社
土木 (トンネル)	都市部における SENS とシールド工法の併用について －相鉄・東急直通線、羽沢トンネル－	東京支社
機械	分岐器空気式急速除雪装置 (エアジェット) の設計・施工 －北海道新幹線 (新青森・新函館北斗間)－	東京支社
土木 (トンネル)	昆布トンネルにおけるインバートの設計・施工計画 －北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)、昆布トンネル桂台工区－	北海道新幹線建設局
第 2 日 10 月 8 日 (木)		
土木 (トンネル)	ラムサール条約登録湿地付近における環境事後調査 －北陸新幹線(金沢・敦賀間)－	大阪支社
企 画	制約条件下での線路有効長の検討 －相鉄・東急直通線－	東京支社
用 地	都市部住宅地域における区分地上権設定 －相鉄・東急直通線－	東京支社
土木 (トンネル)	地すべり地内におけるトンネル掘削および長崎自動車道との近接施工 －九州新幹線 (武雄温泉・長崎間)、大草野トンネル－	九州新幹線建設局

表 1.1.4-13 各支社・建設局における業務研究発表会の実績

支社・建設局名	講演数	聴講者数	開催日
東京支社	9	206	平成 27 年 7 月 22 日
大阪支社	8	221	平成 27 年 9 月 8 日
北海道新幹線建設局	8	146	平成 27 年 9 月 1 日
青森新幹線建設局	6	91	平成 27 年 9 月 8 日
富山工事事務所	5	72	平成 27 年 8 月 25 日
九州新幹線建設局	8	115	平成 27 年 7 月 28 日
合 計	44	851	

1. (1) ④ (鉄道建設コストの縮減)

■中期目標

さらに、鉄道建設コストについて、建設後の安全性確保を前提として、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえて実施しているコスト縮減策の効果を検証した上で、一層の縮減に努めるとともに、その取組み・効果をホームページ等国民に分かりやすい形で公表する。

■中期計画

さらに、国の公共事業コスト構造改善の趣旨を踏まえつつ、現在実施している総合コスト構造改善策の効果を検証した上で、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト縮減に努めるとともに、コスト縮減の取組み・効果については、引き続きホームページ等国民に分かりやすい形で公表する。

■平成 27 年度計画

国の公共事業コスト構造改善の状況及び趣旨を踏まえつつ、総合的なコスト構造改善を推進するため、技術開発等により、一層の鉄道建設コスト縮減に努めるとともに、コスト構造改善プロジェクトチーム会議を開催し、工事の計画・設計から実施段階において、コスト縮減に資する具体的施策を着実に実施する。また、鉄道建設に係るコスト縮減の実施状況及びその効果については、ホームページ等において国民に分かりやすい形で公表する。

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003		
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517		
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806		
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656		
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139		
従事人員数	1,466	1,459	1,454		

注）・当報告書の 1. (1) 及び (2) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

平成 27 年度は、コスト構造改善策を策定し実行した。これにより、平成 27 年度の総合コスト改善額は約 97 億円、改善率は約 5.1%となった。

また、コスト構造改善の実施状況について、平成 27 年度のコスト構造改善の実施状況等をホームページにて図を用いた具体的事例を示す等、国民にわかりやすい形で公表した。

この他、機構内において「コスト構造改善推進委員会」を開催し（平成 28 年 2 月）、現在各支社・建設局において実施しているコスト構造改善施策の全社的な情報共有を図り、実施状況の検証等を行うことにより、更なるコスト構造改善施策の実施を促した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 鉄道建設コストの縮減

平成 27 年度は、平成 26 年度までと同様に、コスト構造改善策を策定し実行した。これにより、平成 27 年度の総合コスト改善額は約 97 億円、改善率は約 5.1%となった。

また、コスト構造改善の実施状況について、平成 27 年度のコスト構造改善の実施状況等をホームページ上で図を用いた具体的事例により示す等、国民にわかりやすい形で公表した。

この他、機構内において「コスト構造改善推進委員会」を開催し（平成 28 年 2 月）、各支社・建設局において実施しているコスト構造改善施策の全社的な情報共有を図り、実施状況の検証等を行うことにより、更なるコスト構造改善施策の実施を促した。

○コスト構造改善策の取組み例

河川内工事での仮設材料を護岸構造物に転用使用

事業名：鉄道事業

概要：河川内工事での仮締切工(築堤)は、大型土嚢を基本に計画し、河川中央部は、河川流速の関係から築堤補強ブロックとした。その後、河川管理者との協議で仮締切工(築堤)撤去後、使用した補強ブロックを護岸復旧材料として転用した。

効果：①築堤内作業時(濁水期)流速に対応した補強をブロック化することで補強施工時間を短縮
②護岸復旧に使用する材料に補強ブロックを転用することにより**0.4億円**から**0.1億円**に改善
(改善額0.3億円 改善率 約69%)

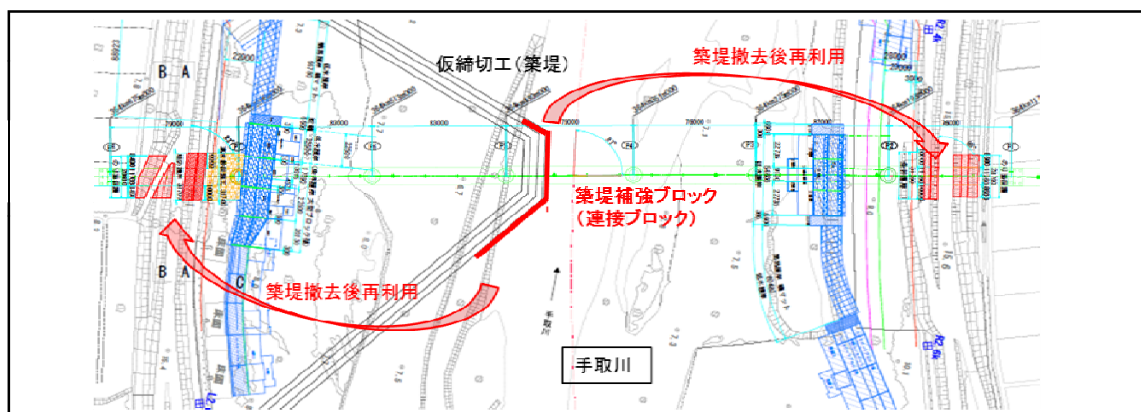


図 1.1.4-3 コスト構造改善策の取組み例①

仮設材の再利用によるコスト改善

他工事の建設発生土の有効利用により工事コストの改善を図る

事業名：鉄道事業

概要：購入土による盛土の造成について、他工事の建設発生土を有効利用

①購入土の数量が少なくなり工事費が低減される。
②他工事からの建設発生土を利用することにより、建設副産物の有効利用が図られる。

効果：③工事コストを**28.4億円**から**13.2億円**に減額
(改善額 15.2億円 改善率 約53%)

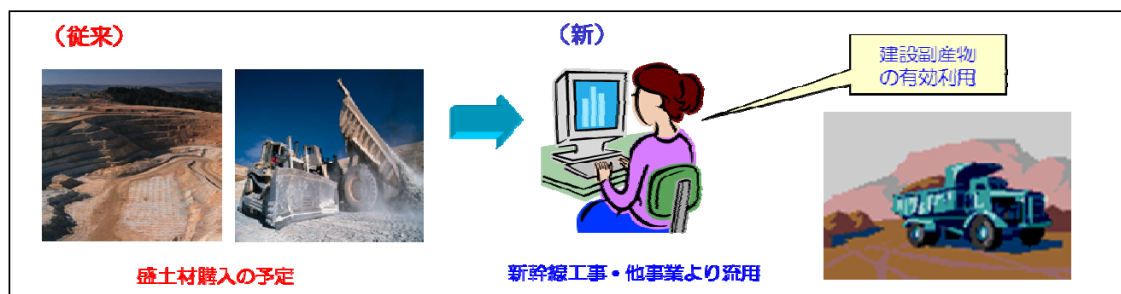


図 1.1.4-4 コスト構造改善策の取組み例②

建設発生土の有効利用によるコスト改善

1. (1) ④ (工事関係事故防止活動の推進)

■中期目標

また、鉄道建設工事に当たっては、工事の安全性の維持・向上を目指し、工事発注機関として、毎年度具体的な重点実施項目を定め、受注者に対して指導等を図ることにより、工事関係事故防止に係る啓発活動を推進する。

■中期計画

また、工事発注機関として、過去に発生した事故の種別や原因を分析し、再発防止のため、重点実施項目を定め、受注者に対する指導及び情報の共有化を図ることにより、工事関係事故防止に係る啓発活動の推進に努める。

■平成 27 年度計画

工事関係事故防止に係る啓発活動については、発生した事故の種別や原因を分析の上、事故防止対策委員会により審議し、再発防止に資する事項を工事関係事故防止の重点実施項目に盛り込み、これらの取組状況を事故防止監査により確認する。さらに、受注者に対する事故事例等を用いた指導及び事故事例等に関する情報の共有化等により安全意識の向上を図る。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

労働安全衛生法（昭和 47 年法律第 57 号）

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003		
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517		
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806		
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656		
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139		
従事人員数	1,466	1,459	1,454		

注）・当報告書の 1. (1) 及び (2) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評価と根拠

評価：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

過去に発生した事故の分析結果及び当該年度の工事内容を考慮して、事故防止対策委員会において平成 27 年度の重点実施項目を設定するとともに、各支社・建設局においても重点実施項目を設定し、建設所における安全協議会等を通じ周知徹底を図った。

また、重点実施項目の取組状況確認のため、各支社、建設局を対象とした本社幹部による工事事務事故防止監査を実施した。

さらに、事故が発生した際にはその都度速報を受けるとともに、事故原因の究明や再発防止策の検討を行い、これらを全国の地方機関を通じ受注者へ情報提供を行い、同種事故の再発防止等の安全意識の向上を図った。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 工事関係事故防止に係る啓発活動の実施

（1）事故防止重点実施項目の設定及び事故防止監査等

平成 26 年度をはじめとして、過去に発生した事故の分析結果及び当該年度の工事内容を考慮して平成 27 年度の重点実施項目を設定し、各支社・建設局に周知した。

各支社・建設局においても各々の工事内容等に応じ事故防止重点実施項目を追加し設定するとともに、建設所における安全協議会等を通じ周知徹底を行った。

上記により設定した重点実施項目の取り組み状況確認のため、各支社・建設局を対象とした本社幹部による工事事務事故防止監査を 2 回実施（平成 27 年 7 月、11 月）した。

また、本社において工事事務事故防止対策委員会及び幹事会をそれぞれ 2 回開催（委員会：平成 27 年 6 月、平成 28 年 2 月、幹事会：平成 27 年 5 月、平成 28 年 2 月）するとともに、各支社・建設局の事故防止担当部長・次長を対象とした工事事務事故防止連絡会議を 3 回開催（平成 27 年 8 月、12 月、平成 28 年 3 月）し、工事事務事故防止監査の結果や、発生した事故の原因、再発防止策等を各支社・建設局に周知徹底した。

(2) 工事関係事故防止活動の推進

(一社)日本建設業連合会に対し工事事故防止の取組みを要請した(平成27年6月、7月)。

厚生労働省労働基準局建設安全対策室が開催する発注機関連絡会議に出席し、工事事故防止の取組みについて意見交換を行った(平成27年7月)。

また、事故防止に顕著な成績をあげた受注者に対して、安全表彰を実施した(ずい道・明かり4社、軌道1社、機械1社、建築1社、電気1社)(平成27年7月)。

このほか、事故対策本部設置・運営訓練を実施した(北海道局:北海道新幹線、村山トンネル他工事における切羽崩落に伴う地上部の道路陥没による道路交通阻害事故を想定)(平成27年9月)。

なお、事故が発生した際にはその都度速報を受けるとともに、事故原因の究明や再発防止策の検討を行い、これらを全国の地方機関を通じ受注者へ情報提供を行い、同種事故の再発防止等の安全意識の向上を図った。

表 1.1.4-15 本社における主な事故防止に関する活動

年 月	実施内容
平成27年4月	ゴールデンウィーク期間中の保安体制の確立
平成27年5月	工事事故防止対策委員会幹事会を開催(第1回)
平成27年6月	工事事故防止対策委員会を開催(第1回)
平成27年6月	(一社)日本建設業連合会に対し工事事故防止の取組みを要請
平成27年7月	安全表彰を実施(ずい道・明かり4社、軌道1社、機械1社、建築1社、電気1社)
平成27年7月	厚生労働省労働基準局建設安全対策室主催、発注機関連絡会議に出席し、工事事故防止の取組みについて意見交換
平成27年7月	本社幹部による上期事故防止監査を実施(2支社3建設局)
平成27年7月	(一社)日本建設業連合会主催、鉄道安全委員会に出席し、工事事故防止の取組みについて意見交換
平成27年8月	盆休み期間中の保安体制の確立
平成27年8月	工事事故防止連絡会議を開催(第1回)

平成 27 年 9 月	事故対策本部設置・運営訓練を実施 (北海道局：北海道新幹線、村山トンネル他工事における切羽崩落に伴う地上部の道路陥没による道路交通阻害事故を想定)
平成 27 年 11 月	本社幹部による下期事故防止監査を実施 (2 支社、2 建設局)
平成 27 年 12 月	工事事務防止連絡会議を開催 (第 2 回)
平成 27 年 12 月	年末年始期間中の保安体制の確立
平成 28 年 2 月	工事事務防止対策委員会幹事会を開催 (第 2 回)
平成 28 年 2 月	工事事務防止対策委員会を開催 (第 2 回)
平成 28 年 3 月	工事事務防止連絡会議を開催 (第 3 回)

1. (1) ⑤

■中期目標

④ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

我が国は鉄道分野について世界に誇れる高い技術力を有しており、唯一の新幹線建設主体である機構が有する同分野の技術力を広く総合的に活用し、国土交通省の関連施策との連携を図りながら、海外の鉄道関係者に対する支援を積極的に推進するとともに、我が国の鉄道システムの海外展開（コンサルティング機能強化を含む）に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や知見を活用できる範囲で協力を行う。

■中期計画

⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力

国等が進める我が国鉄道技術の海外展開、及びそれに伴うコンサルティング機能強化に向けた取組みに対し協力する。具体的には、機構がこれまでに培ってきた総合的な技術力や経験を活用して、専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。

さらに、機構が我が国公的機関の一つとして実施する国際貢献として、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術的な交流等を実施する。

■平成 27 年度計画

⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力

国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力するため、国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れを実施し、海外鉄道プロジェクトへの技術協力を実施する。特に、カリフォルニア高速鉄道計画、インド高速鉄道計画、スウェーデン高速鉄道計画等、各国の高速鉄道計画・構想に対する技術協力を国土交通省等関係機関との緊密な連携の下で実施する。

また、国が推進している鉄道技術の海外展開に係るコンサルティング業務の機能強化に向けた取組み及び鉄道分野における国際規格への取組みに協力する。

さらに、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流を実施する。

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003		
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517		
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806		
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656		
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139		
従事人員数	1,466	1,459	1,454		

注）・当報告書の 1. (1) 及び (2) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目的を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

国交省等関係機関と連携を図りつつ、海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入を実施し、同省が進めるわが国鉄道技術の海外展開に協力した。平成 27 年度の実績は、専門家派遣は 16 カ国・25 名、研修員等受入は 29 カ国・122 名となった。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入

平成 27 年度においては、16 ヶ国に、短期専門家 25 名を派遣した。また、29 ヶ国から 122 人の研修員等を受け入れた。

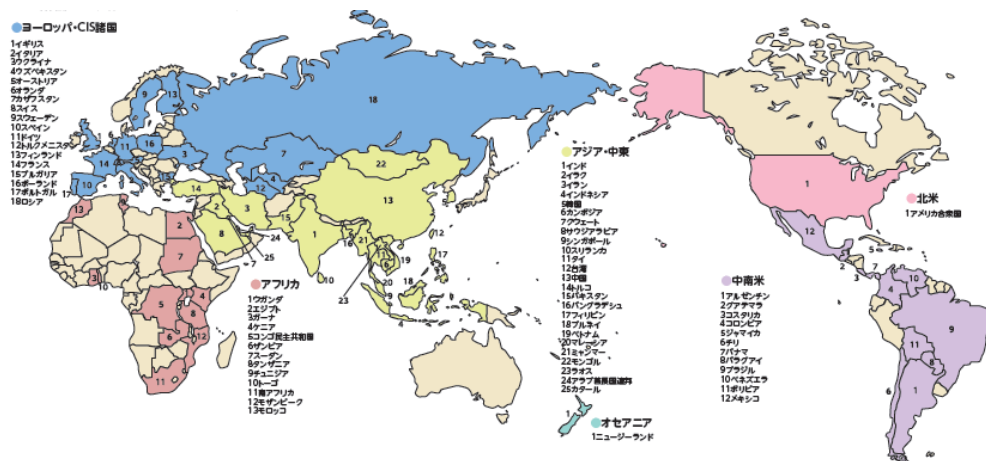


図 1.1.5-1 これまでに海外技術協力を実施した国及び地域

表 1.1.5-1 専門家派遣・研修員等受入実績

年 度	H23	H24	H25	H26	H27
専門家派遣	47	27	27	28	25
研修員受入	116	201	134	79	122



写真 1.1.5-1 トルコ国鉄訪日研修

2. 国際会議での技術研究発表等の成果

(1) 海外でのプレゼンテーション等

世界の鉄道技術関係者との交流を図り、日本の鉄道システムの海外展開の一助となし、また、機構の鉄道建設に関する技術力についてアピールすること等を目的として、海外で開催されるセミナー、国際学術会議等に職員を派遣し、講演やプレゼンテーションを実施している。

平成 27 年度の国際学術会議等への参加実績は表 1.1.5-2 の通りである。

表 1.1.5-2 国際学術会議への参加実績

発表会名	主催者等	開催国 (都市)	開催時期	発表数
第 41 回国際トンネル会議 (ITA)	ITA	クロアチア (ドブロブニク)	平成 27 年 5 月	1
UIC 高速鉄道会議	UIC	日本 (東京)	平成 27 年 7 月	1
日中トンネルリスク会議	土木学会 中国土木学会 共催	中国 (北京)	平成 27 年 8 月	1
鉄道技術国際シンポジウム (STECH)	日本機械学会	日本 (千葉)	平成 27 年 11 月	1



写真 1.1.5-2 UIC 高速鉄道会議(東京)

(2) 規格の国際標準化

平成 22 年 4 月に、鉄道総合技術研究所内に「鉄道国際規格センター」が設立され、国際規格を統一的に審議することとなり、国際規格に対する取り組みが強化された。

これまで機構職員は、国際規格策定の国内委員として、また、国内作業部会の主要メンバーとして日本原案等の作成に参加するとともに、国際電気標準化会議／鉄道技術委員会（以下「IEC／TC9」という。）の国際作業部会にも参加した実績がある。

平成 27 年度は、IEC／TC9 国内委員会の 20 部門の国内作業部会に機構職員が参加し、日本原案等の作成に貢献した。

表 1.1.5-3 機構職員が参加した国内作業部会実績

年 度	H23	H24	H25	H26	H27
参加部会数	8	11	13	15	20

表 1.1.5-4 近年審議が開始された国際規格の主な作業部会（機構職員が参加した部会）

国内作業部会名	審議規格の概要	審議参加期間
電車線電圧	国際規格とする電圧の策定	H24.4～(審議中)
安全関連伝送	運転保安設備の安全関連伝送に関する規格	H24.6～(審議中)
ソフトウェア	鉄道制御ソフトウェアに関する規格	H24.6～(審議中)
直流信号用リレー	直流用信号リレーに関する規格の検討	H25.10～(審議中)
電力システム	電力システムに関する規格の検討	H27.2～(審議中)
直流開閉装置	直流用開閉装置に関する規格の検討	H27.4～(審議中)

3. 海外高速鉄道プロジェクトへの技術協力

(1) カリフォルニア高速鉄道計画

カリフォルニア高速鉄道計画については、国土交通省鉄道局とカリフォルニア州高速鉄道局（以下「CHSRA」という。）との間で締結された「技術協力覚書（平成 17 年 9 月）」及び「専門家派遣に係る覚書（平成 19 年 2 月）」に基づき、機構は国土交通省から受託調査を含む技術協力の実施依頼を受け、CHSRA等に機構職員を派遣して技術協力を実施してきた。引き続き、国土交通省関係機関と連携を図り進めている。

(2) インド高速鉄道

インドでは 6 路線の高速鉄道が計画されており、平成 24 年 10 月には、日印政府間で高速鉄道に関する覚書が締結されている。

平成 25 年 12 月には、ムンバイ・アーメダバード間の高速鉄道の JICA F/S 調査を日本コンサルタンツ（株）（以下「JIC」という。）が実施することとなり、

平成 26 年度は機構から職員 2 名が派遣された。また、この F／S 調査の実施に伴い JICA 内に設置された国内支援委員会に機構職員 1 名が参加した。平成 27 年度は、引き続き F／S 調査に機構から職員延べ 4 名を派遣し、JICA に設置されている国内支援委員会に機構職員 1 名が参加した。また、JICA に設置されている技術基準支援委員会に機構職員 1 名が参加している。

また、平成 27 年 12 月の日印首脳会談に際し、日印両国政府間で、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道への新幹線システム導入に関する覚書が締結され、平成 28 年 2 月には、日印間で合同委員会が設けられ、インドにおける新幹線システムの導入に際しての資金、技術及び人材育成面での協力に関する詳細について協議が進められている。このプロジェクト推進のため国土交通省等関係機関との緊密な連携の下、機構から鉄道技術のコンサルティング業務における機能強化の支援等に、機構職員が、国内・現地において参画している。

(3) マレーシア・シンガポール高速鉄道

平成 25 年 2 月、マレーシアとシンガポール両政府は、両国を連絡する高速鉄道建設に正式に合意した。

平成 26 年 2 月に、同高速鉄道のクアラルンプール市内の路線計画等に関する国土交通省の委託調査が JIC により実施され、平成 26 年度は機構職員 3 名を派遣した。平成 27 年度は、マレーシア政府職員に対する研修で 17 名を受け入れた。

(4) タイ高速鉄道

平成 27 年 12 月に、JICA に設置された国内支援委員会「タイ国 バンコク・チェンマイ高速鉄道整備事業準備調査」に機構職員 1 名が参加した。

4. 海外関係機関との技術交流

スウェーデン高速鉄道は、国内の主要都市(ストックホルム・マルメ・ヨーテボリ)を連絡するもので、第 1 段階整備区間(ヤルナ・リンショーピン間 150km)は平成 29 年着工に向けて準備が進められている。

機構は平成 22 年度から、スウェーデン側の要請により技術協力を実施してきたが、平成 25 年 5 月には国土交通省とスウェーデン産業省との間で鉄道分野における協力に関する覚書が締結され、本格的な技術交流が開始された。

その後、高速鉄道WGのメンバーとして東京(平成 26 年 4 月)及びストックホルム(同年 9 月)での交流会に参加し、ストックホルムで開催した高速鉄道ワークショップには機構職員 2 名を派遣した。平成 27 年度は、東京(平成 27 年 5 月)で開催された交流会への参加、スウェーデン運輸庁より研修員 1 名の受入れ(同年 6 月)及び技術交流を実施した。



写真 1. 1. 5-3 スウェーデンとの技術交流（東京会議）

1. (2)

■中期目標

⑤ 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道施設に係る貸付料及び譲渡代金による調達資金の確実な回収に当たっては、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。

さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。

■中期計画

(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

整備新幹線事業として実施している北陸新幹線（長野・金沢間）及び北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）について、それぞれの完成後、各営業主体に対して貸付を行う。また、主要幹線及び大都市交通線で国土交通大臣が指定する貸付期間が経過した区間について、貸付している各鉄道事業者に対して譲渡を行う。

鉄道事業者に対して貸付又は譲渡した鉄道施設について、機構の調達資金を確実に返済・償還するため、毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を設定し、その全額を確実に回収する。なお、償還期間の変更を実施した事業者については、毎年度決算終了後経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。

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。

■平成 27 年度計画

(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確実な回収を図る。なお、償還期間の変更を実施した事業者については平成 26 年度決算終了後経営状況等の把握をし、償還確実性を検証する。

平成 27 年度末完成予定の北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）について、北海道旅客鉄道株式会社に貸付を行う。

国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する京葉線（千葉貨物ターミナル・都川間）及び武蔵野線（新鶴見・府中本町間）について、東日本旅客鉄道株式会社に譲渡を行い、その譲渡代金の確実な回収を図る。

並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 14 条第 1 項、附則第 9 条及び附則第 11 条第 1 項第 1 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003		
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517		
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806		
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656		
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139		
従事人員数	1,466	1,459	1,454		

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

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設の貸付料について、平成 27 年度の要回収額を全額回収した。

国土交通大臣が指定する貸付期間（40 年間）を経過した京葉線（千葉貨物ターミナル・都川間）について平成 27 年 5 月に、武蔵野線（新鶴見・府中本町間）について平成 28 年 3 月に、東日本旅客鉄道株式会社にそれぞれ譲渡を行い、譲渡代金を全額回収した。

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）について、新たに、平成 28 年 3 月、北海道旅客鉄道株式会社に貸付けを行った。

鉄道事業者に対し譲渡を行った鉄道施設の譲渡代金について、平成 27 年度の要回収額を全額回収した。なお、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間（25 年間）が変更された事業者については、平成 26 年度決算終了後ヒアリング等により経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。

並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への

繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 鉄道施設の貸付業務等

- (1) 鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設には、整備新幹線（北陸新幹線（高崎・金沢間）、東北新幹線（盛岡・新青森間）、九州新幹線（博多・鹿児島中央間）及び北海道新幹線（新青森・新函館北斗間））、主要幹線及び大都市交通線（京葉線、小金線及び瀬戸線）並びに津軽海峡線がある。

これらの鉄道施設の貸付料は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令（平成 15 年政令第 293 号。以下この項目において「機構法施行令」という。）第 6 条第 1 項、第 7 条第 1 項及び附則第 5 条に規定された額を基準として定められた額を、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号。以下この項目において「機構法」という。）第 14 条第 1 項及び附則第 9 条の規定に基づき国土交通大臣の認可を受けて、これらの鉄道施設を貸し付けている鉄道事業者から回収することとなっている。

(貸付料の基準)

○整備新幹線

- ・鉄道事業者の受益の額（定額）
- ・租税及び管理費

○主要幹線及び大都市交通線

- ・建設に要した費用のうち借入に係る部分を国土交通大臣が指定する期間（40 年間）及び利率による元利均等半年賦支払の方法により償還するものとした場合における当該事業年度の半年賦金の合計額
- ・減価償却費の額に、建設に要した費用のうち借入に係る部分以外の部分（無償資金）の額を建設に要した費用の額で除して得た率を乗じた額
- ・債券発行費及び債券発行差金並びに租税及び管理費

○津軽海峡線

- ・租税及び管理費

平成 27 年度において回収すべき貸付料の額の合計額は 940 億円となり、その全額を回収した。

- (2) 主要幹線及び大都市交通線のうち、貸付期間が国土交通大臣が指定する期間（40 年間）を経過した平成 27 年 5 月に京葉線（千葉貨物ターミナル・都川間）及び平成 28 年 3 月に武蔵野線（新鶴見・府中本町間）について、機構法施行令

第7条第2項に規定された額を基準として、機構法第14条第1項の規定に基づき国土交通大臣の認可を受けて、東日本旅客鉄道株式会社から譲渡代金として2.7億円全額回収したうえ、同社にそれぞれ譲渡した。

(譲渡代金の基準)

- ・建設に要した費用から、旅客会社が既に支払った貸付料の合計額（建設に要した費用のうち借入に係る部分を国土交通大臣が指定する期間（40年間）及び利率による元利均等半年賦支払の方法により償還するものとした場合における半年賦金の合計額のうち利子に相当する部分、債券発行費及び債券発行差金並びに租税及び管理費を除く。）を減じて得た額

(3) 鉄道施設の新規貸付

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）について、平成28年3月、機構法第14条第1項に基づく国土交通大臣の認可を受け、北海道旅客鉄道株式会社に貸付を開始した。

(4) 九州新幹線貸付料一括前払いについて

旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律(平成27年法律第36号。以下「改正法」という。)附則第7条第1項の規定に基づき、改正法の施行の日の前日(平成28年3月31日)において、九州旅客鉄道株式会社が経営安定基金を取り崩し、九州旅客鉄道株式会社の経営安定基金の取崩しに関する省令(平成27年国土交通省令第61号)第1条第1号の規定に基づき、九州新幹線に係る鉄道施設の貸付料の全額を一括して支払うための費用に充てることとされた金額を、機構は同社から同日に2,205億円全額回収した。

2. 鉄道施設の譲渡業務等

機構は、国土交通大臣の指示により建設又は大改良を実施し、完成した鉄道施設を、機構法第14条第1項の規定に基づき機構法施行令第8条第1項に規定された額について国土交通大臣の認可を受けて鉄道事業者に譲渡し、同条第2項に規定された額を毎事業年度の譲渡代金として、これらの鉄道施設を譲渡した鉄道事業者から回収することとなっている。

(毎事業年度の譲渡代金)

- ・機構法施行令第8条第1項に基づき国土交通大臣の認可を受けた額を元本とし、国土交通大臣が指定する期間（25年間）及び利率による元利均等半年賦支払の方法による元利支払額

- ・債券発行費及び債券発行差金並びに管理費

このほか、鉄道事業者の意向による期限前返済も受けている。

平成 27 年度において回収すべき譲渡代金と期限前返済額を加えると 899 億円となり、その全額を回収した。

なお、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間（25 年間）が変更された事業者については、平成 26 年度決算終了後ヒアリング等により経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。

3. 貨物調整金の交付

機構法附則第 11 条第 1 項の規定に基づき、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、平成 27 年度においては 112 億円を、国土交通大臣の承認を受けて日本貨物鉄道株式会社に対して交付した。なお、平成 28 年 3 月からは、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の開業に伴い、並行在来線として開業した、道南いさりび鉄道株式会社に係る区間についても、貨物調整金の交付を開始した。

1. (3)

■中期目標

(2) 鉄道助成業務

機構では、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道・主要幹線鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等の回収を適正かつ効率的に実施する。

① 確実な処理・適正かつ効率的な執行

鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付について、第三者委員会の助言等も活用しながら、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。

② 助成制度に関する情報提供等の推進

鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、情報提供や周知活動を積極的に推進する。

③ 債権の確実な回収等

新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について、確実な回収を図るとともに、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還を行う。

■中期計画

(3) 鉄道助成業務

機構は、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道・主要幹線鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等の回収を適正かつ効率的に実施していく。

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準及び標準処理期間（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内）を遵守しつつ、誤処理なく適正にかつ効率的に執行する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見は1年以内に業務運営に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修等を実施することにより、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。

また、助成制度に対する鉄道事業者等の理解促進を図るための周知活動を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施を支援するための技術情報等を収集・提供する。

さらに、新幹線譲渡代金、無利子貸付資金等について約定等に基づく確実な回収を図り、既設四新幹線に係る債務等について約定等に沿った償還を行う。

■平成27年度計画

(3) 鉄道助成業務

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等を誤処理なく適正に執行するとの観点から、受払い確認を徹底するとともに、標準処理期間（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金受入から給付まで7業務日以内）を遵守する。また、法令、国の定める基準に従い、取扱要領等を必要に応じて見直すとともに、補助金等審査マニュアルに基づく審査業務の効率的な執行を図る。

「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を年2回開催し、またこの委員会からの改善意見を1年以内に業務運営に反映させる。補助金等に係る審査事例を収集・蓄積し、共有化することにより審査ノウハウを継承するとともに、職員のスキルアップを図るため、研修計画（年10回以上）に基づく研修等を着実に実施する。これにより業務執行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。

助成制度に対する鉄道事業者等の理解促進を図るため、ガイドブック及びパンフレットの作成配布、ホームページでの公表を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施に

資するため、鉄道事業者等を取り巻く情勢等に関する情報の収集・分析を行い、その成果を鉄道事業者等に対して提供する等の支援活動を行う。

なお、補助金等に係る不正受給・不正使用の防止を徹底するため、関係法令を遵守すべきこと、交付決定の取消し等に係る制度があること等引き続き周知徹底し、不正受給・不正使用があった場合にはその旨を機構のホームページにおいて公表する。

新幹線譲渡代金（平成27年度回収見込額3,809億円）、無利子貸付資金等（平成27年度回収見込額301億円）について、約定等に基づく確実な回収を図るとともに、既設四新幹線に係る債務等について、約定等に沿った償還（平成27年度約定償還額1,691億円）を行う。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第13条第2項及び附則第11条第3項

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
勘定繰入・繰戻及び補助金交付業務等の処理	補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金受入から給付まで7業務日以内	—	（実績） 全ての処理を期間内に実施	（実績） 全ての処理を期間内に実施	（実績） 全ての処理を期間内に実施		
第三者委員会の開催	毎年（計画）2回以上	—	（実績） 2回開催	（実績） 3回開催	（実績） 2回開催		
職員研修の実施	毎年（計画）10回以上	—	（実績） 13回開催	（実績） 11回開催	（実績） 14回開催		
債権回収・債務償還の確実な実施	約定期日及び金額の延滞なし	—	（実績） 全ての処理を約定どおり実施	（実績） 全ての処理を約定どおり実施	（実績） 全ての処理を約定どおり実施		
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		
予算額（千円）	613,656,242	589,300,286	533,034,255				
決算額（千円）	611,153,268	587,019,504	526,763,460				
経常費用（千円）	644,087,824	622,765,967	563,498,738				
経常利益（千円）	△58,604,503	△60,894,601	△63,264,708				
行政サービス実施コスト（千円）	148,575,015	160,051,914	160,332,442				
従事人員数	45	45	45				

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

■主な評価指標

主な定量的指標：勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等の処理(補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金受入から給付まで7業務日以内)、第三者委員会の開催(2回以上)、職員研修の実施(10回以上)、債権回収・債務償還の実施(約定期日及び金額の延滞なし)

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

なし

■中期計画及び年度計画の実施状況(主要な業務実績)

鉄道助成に係る勘定間繰入及び補助金交付等については、全ての受け払いについて、適正に執行した。

業務の充実強化については、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を開催し、委員会からの改善意見は、適宜、業務運営へ反映した。

審査ノウハウの継承と職員のスキルアップのため、職員研修等を開催し情報の共有化を図った。

助成事業の理解促進を図るための周知活動を行うとともに、助成対象事業の効果的な実施を支援するための情報収集等を実施した。

補助金の不正受給等の防止を徹底するため、法令遵守とともに、不正受給等を行った場合の制裁措置について、改めて周知した。

債権の回収等については、約定等に基づき、新幹線譲渡代金等を回収するとともに、新幹線に係る債務等についても確実に償還した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等の適正な執行

(1) 整備新幹線整備事業費補助等について交付決定(1,722億円、13項目)を実施した。

(2) 勘定間繰入及び補助金等交付に係る全ての受け払いについて、請求から支払まで「30日以内」に実施(最長30日)、国の補助金受入から給付まで「7業務日以内」に実施(最長4業務日)し、誤処理は皆無で適切に執行した。

2. 補助金等審査マニュアルに基づく審査業務の効率的な執行

(1) 補助金審査計画(基本方針、重点審査項目、審査行程)を策定し、審査を効

率的に実施した。

- (2) 補助金交付等に係る審査 139 件（うち交付決定に係る審査 83 件、額の確定に係る審査 56 件（うち現地審査 52 件。交付決定を同時に行うものを含む。））を実施した。

3. 第三者委員会の開催

「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」（委員長：杉山雅洋 早稲田大学名誉教授）を年 2 回開催（平成 27 年 7 月・11 月）し、鉄道助成業務の実施状況等を審議していただくとともに、委員会資料、議事要旨及び改善意見をホームページで公表したほか、委員会からの改善意見を踏まえ、現地審査等の機会を捉えて消費税率変更に伴う助成対象事業者の契約変更手続きの重点的な確認を行うこと等により対応し、関連する業務において着実に実施した。

4. 審査ノウハウの継承と職員のスキルアップ

- (1) 審査事例を収集・蓄積し、共有化を図るため、補助金審査報告会（平成 27 年 6 月）及び補助金担当者連絡会（平成 27 年 9～10 月）を開催し、補助制度ごとの審査結果や対象事業の状況等について情報の共有を図った。
- (2) 職員研修を計 14 回実施（平成 27 年 5～12 月）し、他部署が主催する研修への聴講等も実施した。

5. 助成制度の理解促進、助成対象事業の効果的な実施のための情報提供

- (1) 「鉄道助成ガイドブック」（平成 27 年 6 月）及び助成制度に関するパンフレット（平成 27 年 6 月）を作成し、関係者に配布するとともに、ホームページを更新（平成 27 年 6 月）した。
- (2) 補助事業の適正な執行を図るため、「都市・幹線鉄道関係補助金執行事務手続事例集」及び「地域鉄道の補助金に係るアドバイス事例集」の更新、発送（平成 27 年 7 月）、「地域鉄道活性化に関する研究会」を計 6 回実施（平成 27 年 8～9 月）、他部署が主催する「地域鉄道支援に関する情報交換会」（平成 27 年 7 月）や地方鉄道協会が主催した会議（平成 27 年 6 月）などで、情報提供等を実施した。
- (3) 補助金の不正受給等の防止を徹底するため、補助金適正化法等の法令遵守について改めて周知し、不正受給等による交付決定の取消し等を行った場合にはホームページに公表する制裁措置を講じる旨、「鉄道助成ガイドブック」等に明記した。

6. 新幹線譲渡代金等の確実な回収と債務の償還

- (1) 既設四新幹線（東海道、山陽、東北（東京・盛岡間）、上越）の譲渡代金及び建設勘定への無利子貸付金等について、約定等に基づき当年度の債権を全て回収した（譲渡代金：3,809 億円、無利子貸付金等の償還額：301 億円）。
- (2) 既設四新幹線に係る債務等について、約定等に基づき償還した（約定償還額：1,691 億円）。

1. (4) ①

■中期目標

(3) 船舶共有建造等業務

内航海運は、我が国経済に不可欠の役割を果たしており、環境負荷や効率性にも優れる。他方で、中小事業者が多数を占める内航海運事業者の輸送効率や運航コストを向上させ、経営基盤を強化する必要がある。そのため、機構の船舶共有建造業務を通じ、国内海運政策の実現に寄与する船舶への代替建造を推進しつつ、船舶の老朽化へも対処する。

①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進

代替建造の促進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要となる措置について検討し実施する。

また、代替建造の促進のため、機構が共有建造制度を実施するに当たっては、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、政策意義の高い船舶の建造を推進することとし、特に物流効率化、環境負荷低減等に資するため、スーパーエコシップ、16%CO₂排出削減船等の環境にやさしい船舶の建造に重点化する。

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。

■中期計画

(4) 船舶共有建造等業務

内航海運は、我が国の経済活動にとって必要不可欠であるとともに、環境にやさしく効率的な輸送機関である。他方で、船舶の老朽化が進んでいることから、中小事業者が多数を占める内航海運事業者の船舶の老朽化に対応し、輸送効率や運航コストを向上させる必要がある。

そのため、船舶共有建造業務により、国内海運政策の実現に寄与する船舶への代替建造を促進する。

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進

船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進

代替建造の促進については、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するために政策意義の高い船舶の建造を推進する。

特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等）については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を中期目標期間中において90%以上とする。

また、海運事業者や荷主に対し、スーパーエコシップをはじめとする環境にやさしい船舶について、効果・利点をわかりやすく適切に周知・説明するとともに、その船型、構造上の先進性、特殊性にかんがみ、設計に伴う技術的な支援等を重点的に行うよう努める。

■平成27年度計画

(4) 船舶共有建造等業務

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進

代替建造の促進については、環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の国内海運政策の実現に寄与するために政策意義の高い船舶の建造を

推進する。

特に、物流効率化、環境負荷低減等に資するため、環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等）については、政策効果のより高い船舶の建造隻数比率を90%以上とする。

また、海運事業者や荷主に対し、スーパーエコシップをはじめとする環境にやさしい船舶について、セミナー等を通じて効果・利点をわかりやすく適切に周知・説明するとともに、その船型、構造上の先進性、特殊性にかんがみ、設計段階から技術支援を重点的に行う。

■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

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
政策効果のより高い船舶の建造隻数比率	90%以上	—	100%	100%	100%		
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		
予算額（千円）	79,896,018	82,553,130	113,230,064				
決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163				
経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316				
経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292				
行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461	△4,356,084				
従事人員数	55	55	55				

注）・当報告書の1.（4）が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：政策効果のより高い船舶の建造隻数比率

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■ 評価と根拠

評価：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■ 課題と対応

—

■ 中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

国内海運政策の実現に寄与するため、相対的な金利優遇等の実施により平成 27 年度に建造決定した船舶は、全て離島航路整備対策、環境対策等の政策課題に適合した船舶となっており、中でも環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ（以下「SES」という。）、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等）（数値目標対象船舶）のうち政策効果のより高い船舶の建造隻数比率については 100%となった。

■ 当該事業年度における業務運営の状況

1. 政策課題に適合した船舶の建造

中期計画においては、国内海運政策の実現に寄与するため、地球温暖化や海洋汚染防止等の環境対策、物流の効率化、少子高齢化対策や離島航路の整備対策等の政策課題に適合した船舶の建造を推進するとともに、その中でも政策効果のより高い船舶の建造を推進することとし、相対的な金利優遇等の実施を行っている。

我が国内では、平成 26 年度末における貨物船隻数のうち老朽船の占める割合が 71%に達する等、代替建造の進展が遅れている。こうした状況に鑑み、機構では平成 27 年度においても、引き続き事業者団体に対する協力要請や、オペレーター及びオーナーへの個別訪問の繰り返し実施、地区船主会等への出席、機構役員によるオペレーター訪問、主要地区海運組合・機構業務相談室との意見交換、建造予定船の再調査等や、募集説明会等における金利制度等事業者の関心事項のきめ細かな説明等、政策課題に適合した船舶の建造促進に取り組んだ。

その結果、平成 27 年度は、20 隻 53,351 総トンの政策課題に適合した共有船舶の建造決定に至り（平成 26 年度：19 隻 35,461 総トン）、共有建造事業量は 190 億円となり、平成 26 年度と比較し 31 億円増加した。

建造決定した政策課題に適合した船舶の内訳は、以下の通りである。

・ 離島航路の整備に資する船舶	4 隻 213 総トン
・ 先進二酸化炭素低減化船 （二酸化炭素排出量が 16%以上削減された船舶）	1 隻 2,900 総トン

- ・高度二酸化炭素低減化船 13 隻 47,490 総トン
(二酸化炭素排出量が 12%以上削減された船舶)
- ・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船 1 隻 1,999 総トン
- ・内航フィーダーの充実に資する船舶 1 隻 749 総トン

また、共有建造支援セミナー等を通じて、船舶共有建造業務について事業者に対し積極的にPRを行った結果、平成 27 年度中に建造決定した新規共有事業者数は 3 社（うち 1 社は地方公共団体）となった。

2. 政策効果のより高い船舶の建造

国内海運政策の実現に寄与するため、相対的な金利優遇等の実施により平成 27 年度に建造決定した船舶は、全て離島航路整備対策、環境対策等の政策課題に適合した船舶となっており、中でも環境にやさしい船舶（SES、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等）のうち政策効果のより高い船舶の建造隻数比率については 100%となった。

表 1.4.1-2 船舶共有建造制度に係る政策目的別区分と政策効果のより高い船舶との関係について

政策目的別区分	要 件	共有比率(%)	政策効果のより高い船舶
離島航路の維持・活性化に資する船舶	離島航路の整備に資する船舶	90	—
	離島航路に準じる生活航路に就航する船舶 (バリアフリー化を要件とする)	高度バリアフリー化船	80
		高度バリアフリー化船以外	70 (注1)
海上運送活性化・再生に資する船舶	集中改革プランに基づき一定の航路経営の合理化を行う船舶	80	—
内航海運のグリーン化等に資する船舶	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 (スーパーエコシップ)	80	○
	二酸化炭素低減化船	先進二酸化炭素低減化船(16%以上)	○
		高度二酸化炭素低減化船(12%以上)	○
		10%低減化船	70 (注1)
	海洋汚染防止対策船	二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船	80
		二重船底構造を有する油送船及び特殊タンク船	70
	内航フィーダー用コンテナ船及びモーダルシフト船 (RO-RO、コンテナ、自動車専用船)	平均的な総トン数以上	70 (注1)
内航フィーダーの充実に資する船舶	国際コンテナ港湾に就航し外国貿易用コンテナを輸送する内航船舶	70(注1)	—
産業競争力強化に資する船舶	グループ化等を実施する内航海運業者により建造される船舶	80	—

(注) 1. 中小規模事業者が上記の船舶を建造する場合には、共有比率を10%引き上げる。

2. 「環境にやさしい船舶(SES、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルタンカー(海洋汚染防止対策船)等」とは、太枠で囲まれた部分の船舶である。

表 1. 4. 1-2 政策効果のより高い船舶の建造実績及び機構分担額

	隻数（隻）	機構分担額 （億円）
①建造決定船舶	20（19）	190（159）
②数値目標対象船舶	15（13）	174（141）
③政策効果のより高い船舶	15（13）	174（141）
建造比率（③/②）	100%（100%）	

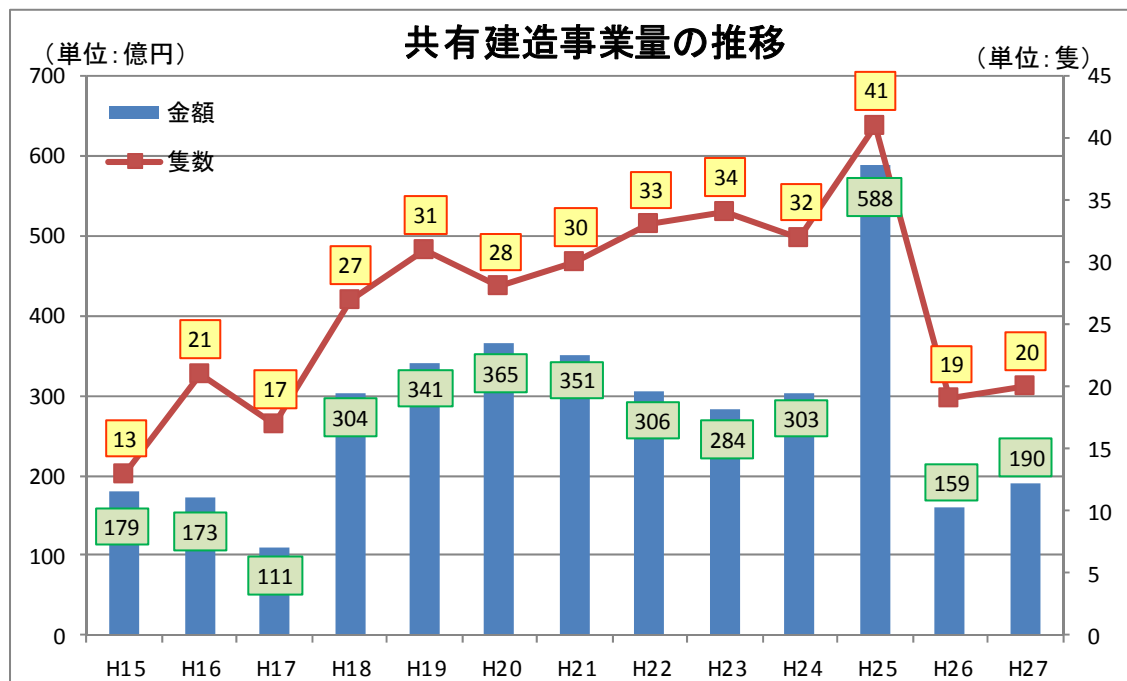
（ ）内は平成26年度実績

3. 改正した制度の維持・改善

平成 27 年度においては、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針（平成 16 年 12 月国土交通省・鉄道建設・運輸施設整備支援機構）」を踏まえて平成 17 年度より実施している、政策効果のより高い船舶に対する相対的な金利優遇及び中小企業対策の観点から踏まえた共有比率の優遇措置（長期低利の資金調達が困難な中小規模事業者に対しては、モーダルシフトに資する船舶等を建造するときに共有比率の上限を 10%加算する措置）を引き続き実施した。

また、平成 27 年度からは、内航船員の高齢化に対応すべく、国の支援と合わせて若年船員を計画的に雇用する事業者の船舶に対する金利軽減措置を新たに追加した。建造決定 20 隻のうち 8 隻が軽減対象となり、その他 7 隻が今後軽減対象となる予定である。

表 1.4.1-3 共有建造事業量の推移



※上記のグラフにおける金額は、当該年度中に建造決定した共有船舶の機構分担額を指す。

1. (4) ②

■中期目標

② 船舶建造等における技術支援

船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、より良質な船舶を提供するため、技術支援に係るノウハウの形成、蓄積を図り技術力の向上を目指す。

■中期計画

② 船舶建造等における技術支援

上記の国内海運政策の課題に対応するとともに、航路や輸送ニーズに適合する船舶、より経済性の高い船舶、旅客の快適性や労働環境により配慮した船舶の建造に資するため、計画・設計・建造の各段階、さらには就航後の技術支援の充実を図る。

このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図る。

■平成 27 年度計画

② 船舶建造等における技術支援

計画・設計・建造段階での技術支援を的確に実施するとともに、就航後の技術支援の充実を図る。特に、スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、技術力の乏しい自治体等が建造する旅客船については、重点的に技術支援を行う。

事業者・有識者の意見をもとに選定した技術調査を実施する。また、技術支援に係る研修、外部技術者との人事交流を実施することにより技術支援に係る職員の技術・ノウハウを蓄積していくとともに、業務の効率化等を図るため技術支援マニュアルを見直す。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 13 条第 1 項第 8 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	79,896,018	82,553,130	113,230,064		
決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163		
経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316		
経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292		
行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461	△4,356,084		
従事人員数	55	55	55		

注）・当報告書の 1. (4) が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

技術支援について、計画・設計・建造の各段階で技術支援を行い、貨物船 15 隻（うち、先進二酸化炭素低減化船 3 隻）と旅客船 7 隻（うち、先進二酸化炭素低減化船 1 隻）の共有船が竣工した。また、就航後においても技術的助言等技術支援を行った。

さらに、SES、先進二酸化炭素低減化船、技術調査の成果の普及促進を図るため全国 4 箇所において「内航船舶（SES）技術セミナー」を、全国 7 箇所において「共有建造支援セミナー」を開催した。

技術調査については、船舶の関係団体、事業者及び研究機関等に対してヒアリングを行うとともに外部有識者で構成される「技術委員会」に対して諮問を行い、その審議結果を受けて平成 27 年度の技術調査 3 件を決定し、実施した。

研修、人事交流については、研修計画に基づき、（一社）日本海運集会所、（一財）日本海事協会、（研）海上技術安全研究所など外部団体が主催するセミナー、学会等に参加するとともに外部技術者と活発な質疑・意見交換等を行い、職員の技術ノウハウの蓄積に努めた。

技術支援マニュアルの見直しについては、業務の効率化やユーザビリティの追及を図るため、現行の技術支援マニュアルの見直しを行い、所要の改正を行った。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 船舶建造に対する技術支援

（1）計画・設計・建造及び就航後の各段階における技術支援

船舶建造の良否は、その堪航性、安全性はもとより、運航サービス、運航コスト（燃料費、保守整備費等）、船員の労働環境等に大きく影響するため、船舶建造の計画から竣工に至る各段階において技術支援を行った。また、就航後においても保証期間中（通常 1 年間）に発生した不具合等に対して、造船所の責任において修繕を行う保証ドックに機構の技術職員が立会い、修繕工事に対して技術的助言を行っ

た。さらに保証ドック後においても、共有船主の立場からメンテナンス等に関する助言等積極的なアフターケアを実施し、トータルな技術支援を行った。

平成 27 年度は、これらの技術支援等により、貨物船 15 隻（うち、先進二酸化炭素低減化船 3 隻）と旅客船 7 隻（うち、先進二酸化炭素低減化船 1 隻）の共有船が竣工した。



写真 1.4.2-1 旅客船兼自動車航送船「フェリーびびん」

（２）公設民営等の旅客船建造計画の技術支援

昨今、地域にとって重要な航路を維持するため、地方公共団体自らが船舶を建造する事例が多くなっているが、これら地方公共団体は建造実績やノウハウが少なく、計画・設計時における仕様策定等の技術支援に対するニーズが高いことから、これら地方公共団体に対して技術支援を行った。

平成 27 年度は、愛媛県今治市、鹿児島県十島村に加え、鹿児島県三島村、徳島県牟岐町、香川県観音寺市からの依頼についても基本仕様の決定等の支援を行っている。

2. SES の普及促進

環境負荷低減、内航海運活性化、物流効率化といった課題に対応するために、平成 17 年度から国土交通省と連携して環境にやさしく経済的な SES の建造促進に取り組んでいる。

（１）SES の就航後支援

SES は、新たに開発された新型船型船舶であり、就航後のメンテナンスについても安全面を確認しつつ、経済性の問題を克服するため、就航後のメンテナンスへの立会、データ分析を行う等安全で効率的なメンテナンス手法を検討している。

SES において採用されている CRP（二重反転プロペラ軸）の検査については、これまで定期検査毎（5 年に一度）に点検、必要に応じ交換等を実施しており、その費用と時間がかかっていた。機構の SES 3 隻について、検査機関である国交省と協

議を行い、適切に予防保全管理が行われていること及び不具合等の発生がないことが確認され、プロペラ軸の抜出検査等の延長が認められることとなった。



写真 1.4.2-2 SES 貨客船「橋丸」

(2) 普及啓発

SES の普及促進を図るため、全国 4 箇所（東京、神戸、広島及び福岡）において「内航船舶（SES）技術セミナー」を開催するとともに、全国 7 箇所（東京、今治、松山、神戸、広島、長崎及び福岡）において「共有建造支援セミナー」を開催した。

また、海運事業者・造船事業者・関係官庁等約 1,000 人に対して、メールにより SES に関する最新情報の提供を行った。

その他 SES 建造の普及促進を図るため、平成 26 年度に竣工した SES 貨客船「橋丸」を公益社団法人日本船舶海洋工学会が主催する『シップオブザイヤー2014』（技術的、芸術的に優れた船舶および海洋構造物の建造を促進するための表彰制度）に応募し、大型客船部門賞を受賞した。応募に際し、省エネ効果、船内環境の改善等をアピールし、その結果評価されたものであり、SES の普及促進に貢献している。

3. 先進二酸化炭素低減化船の普及促進

平成 27 年度は 6,300DWT の一般貨物船が先進二酸化炭素低減化船として建造申込みがあったので、当該船舶に対する二酸化炭素排出量基準値を設定し、同船がその基準値をクリアーしていることを確認した。また、既に設計上、先進二酸化炭素低減化船として認定されたセメント船「パシフィックグローリー」、貨物船「成秀丸」、セメント船「絆永丸」、カーフェリー「フェリーびざん」の 4 隻について、建造後の海上試運転において設計どおりの性能が確保されていることを確認し竣工した。

また、技術セミナー等においても関連情報を提供し、その普及促進を図った。

4. 技術調査の実施

建造を検討している海運事業者に新技術を提案し共有船をより高度な水準に誘導するため、及び機構自身の技術水準を高めより適切な技術支援を行うため、技術調査を実施している。技術調査の選定については船舶関係の団体、事業者及び研究機関等の意見をもとに外部有識者で構成される「技術委員会」（委員長：鎌田実 東京大学教授）において審議を行い、平成 27 年度は表 1.4.2-2 のとおり、「船内騒音規制コード強制化に対応した騒音対策調査」、「第 2 世代非損傷時復原性基準に係る内航船舶適応調査」、「整備コストに係る S E S と在来船の比較調査」の 3 件の技術調査を実施した。

表 1.4.2-2 平成 27 年度に実施した技術調査

項目	技術調査の概要
①船内騒音規制コード強制化に対応した騒音対策調査	国際海事機関（IMO）によって、平成 26 年 7 月 1 日以降に建造契約を結ぶ総トン数 1,600 トン以上の船舶に対して船内騒音規制が導入され、平成 29 年 7 月 1 日以降に建造契約を結ぶ内航船に対しても適用されることとなっている。しかしながら、既存の内航船については船内騒音規制を満足しているものはほとんどない状況である。そのため、シミュレーションプログラムを用いて船内騒音の予測を行い、船内騒音規制を満足するために船内構造の観点から必要となる対策を取りまとめた指針を作成する。 なお、騒音対策技術の向上及び基準適合船の建造促進を図るため当該指針を中小造船所へ配布する予定。
②第 2 世代非損傷時復原性基準に係る内航船舶適応調査	従来、非損傷時における船舶の復原性については、静水中の基準のみ定められていたが、コンテナ船、PCC、カーフェリーなどの事故を踏まえ、現在、国際海事機関（IMO）において、動的な 5 つの危険なモード（ブローチング現象 ^{※1} 、復原力喪失現象 ^{※2} 、パラメトリック横揺れ ^{※3} 、デッドシップ ^{※4} 、過大加速度 ^{※5} ）における復原性基準が審議されている。そのため、当該復原性基準が内航船に適用された場合の影響について調査を行った。
③整備コストに係る S E S と在来船の比較調査	約 10 年前の S E S の導入に併せて、想定される検査内容及びメーカーの推奨整備内容等が整理されたものの、その後の検査の状況から、使用実態に合わせて必要となる検査内容、整備内容等が明らかになりつつある。そのため、S E S のタイプごとに各機器（インバータ、二重反転プロペラ、ポッド等）の整備内容及び費用を調査し、在来船との整備コストの比較調査を行った。

※1：船尾に波の山を斜めに受けると波の力で船尾を横に振られ、ある程度を超えると操舵を行っても一定進路が保持できない現象

※2：船の長さに近い波長の中で、船首船尾に波の谷があると船の横復原力が低下するような現象

※3：波による横復原力が船の横揺れを絶えず助けるように働き横揺れが次第に大きくなる現象

※4：船の推進、操縦機能を喪失した漂流状態での復原性

※5：過大な GM（横メタセンタ高さ）により激しい横揺れが起きる現象

なお、これらの調査結果については、船舶建造における影響が大きいことから今後「内航船舶（S E S）技術セミナー」等を通じて周知徹底及び普及促進を図っていく。

また、平成 28 年度の技術調査についても船舶関係の団体、事業者及び研究機関等の意見をもとに外部有識者で構成される「技術委員会」で審議を行い、「船内騒音コードに対応した船型調査」、「省エネルギー型フレックス船型に関する性能評価」、「第 2 世

代非損傷時復原性基準に係る内航船舶適応調査」、「離島航路に就航するSES旅客船の新規需要喚起に係るフィジビリティスタディー（FS）」の4件を実施することとした。

5. 船舶建造の技術・ノウハウの蓄積

技術革新に対応できる知識・職務遂行能力を養うため、平成27年度研修計画に基づき、表1.4.2-3のとおり研修を実施した。

外部団体の主催するセミナー、学会等に参加し、最新の鋼船規則や燃料油中硫黄分規制、LNG船や電気推進船等のトピックスについて学ぶとともに外部技術者と活発な質疑・意見交換等を行い、職員の技術ノウハウの蓄積に努めた。

表 1.4.2-3 平成27年度に実施した技術研修

研修名	研修科目	主催	参加人数
船舶技術研修 (技術系職員 対象・のべ26名)	海運実務研修講座(1)	(一社)日本海運集会所	1
	海上技術安全研究所 研究発表会	(研)海上技術安全研究所	3
	騒音対策ワークショップ	(一財)日本海事協会	4
	最近のLNG船運航(運航及び新技術)とLNG燃料船の現状	(一社)日本海運集会所	1
	VA User Conference および船舶騒音解析フォーラム	日本イーエスアイ(株)	1
	ClassNK アカデミー Bパッケージ	(一財)日本海事協会(	2
	船内騒音測定技術者講習会	(一財)日本建築総合試験所	2
	ClassNK 秋季技術セミナー	(一財)日本海事協会	6
	AutoCAD/LT2016 速習	(株)大塚商会	5
	Maritime Technology and Market Outlook －困難な時代を切り開く海事技術の方向性	(一社)日本海運集会所	1

6. 技術支援マニュアルの見直し

昨今の造船所等における熟練設計・工務スタッフの高齢化及び退職等による品質管理上の低下の恐れを重大リスクと受け止め、事例毎の発生要因を分析・検討するとともに未然に防止するための方策を検討し、PDCAサイクルによるリスク管理の確立に取り組んだ。平成27年度においては、これらの関係規程類(「共有船舶の建造のための技術支援関係手続き」、「船舶技術支援事務処理要領」等)について見直しを行い、建造前の技術打合わせにおいて共有事業者及び建造造船所に対し、都度、周知活動を行うこととして取り組みを始めたところ。これら活動を通じて、係る事例の未然防止に取り組むを行い、機構の技術力を活かした共有建造事業者への更なる技術支援を行うこととした。

また、これら関係規程類において共有事業者及び建造造船所に対し提出を義務付けている関係書類(完成図書及び承認図書)について、共有事業者及び建造造船所の利

便性を向上の観点から提出部数や提出書類の精査を行い、提出部数や対象書類を削減する等の見直しを行った。

さらに、「政策目的別建造の技術基準に関する解説」について、先進二酸化炭素低減化船における 6,300DWT 一般貨物船の基準値の追加を行った。

1. (4) ③

■中期目標

③ 高度船舶技術の実用化の促進

内航船舶の効率的な運航に資するため、募集テーマを環境負荷低減等の政策目的に沿ったものとし、実用化された場合の波及効果を踏まえた助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。

また、助成対象事業の選考・評価等に際し、客観性、透明性を確保するため、外部有識者による事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成先等を公表する。

なお、当該業務は平成27年度末をもって終了する。

■中期計画

③ 高度船舶技術の実用化の促進

内航船舶の輸送効率化に資することに配慮しつつ、環境負荷低減等の内航海運の政策目的に沿い、かつ、事業者等へのヒアリングによりニーズ及び技術開発動向を的確に捉えた募集テーマを設定し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。また、事業者への説明・相談会等を随時実施する。

助成対象事業の選考・評価等に際しては、客観性及び透明性を確保するため、当該事業の事業計画及び実施結果について外部有識者から評価を受けるとともに、助成対象者、助成の成果等を公表する。

なお、当該業務は平成27年度末をもって終了する。

■平成27年度計画

③ 高度船舶技術の実用化の促進

事業者等へのヒアリングを踏まえて設定したテーマである「環境負荷低減、熟練船員の減少に対応した航行の安全確保等内航海運の効率化に関し、既存技術と比較して性能又は品質の著しい向上に資する新技術」について助成対象事業を公募し、実用化された場合の波及効果を踏まえて選考した事業に対し、助成を行うことにより、高度船舶技術の実用化の促進を図る。また、ホームページに募集要領を掲載する等、事業者に対する説明の充実を図るほか、制度概要等に関する事業者への説明・相談会等を随時実施する。

助成対象事業の選考・評価等に際し、外部有識者で構成された高度船舶技術審査委員会において、助成対象事業の事業計画及び実施結果の評価を行うとともに、助成対象者、助成の成果等をホームページ等で公表する。

なお、助成金に係る不正受給・不正使用の防止を徹底するため、関係法令を遵守すべきこと、交付決定の取消し等に係る制度があること等引き続き周知徹底し、不正受給・不正使用があった場合にはその旨を機構のホームページにおいて公表する。

■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

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

注）・当報告書の 1.（4）が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。

- ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

船舶関係の団体、事業者及び研究機関等に対してヒアリングを行うとともに外部有識者で構成される「高度船舶技術審査委員会」に対して諮問を行い、その審議結果を受けて平成 27 年度の募集分野（「環境負荷低減、熟練船員の減少に対応した航行の安全確保等内航海運の効率化に関し、既存技術と比較して性能又は品質の著しい向上に資する新技術」）を設定した。当該募集分野を踏まえてホームページに募集要領を掲載し、助成対象事業を公募するとともに事業者からの要望に応じて随時個別の説明及び相談を行った。

助成対象事業の選考に当たっては、上記「高度船舶技術審査委員会」において、客観性及び透明性を確保しつつ、専門的かつ公平な立場から審議を行った。その結果、新規事業 1 件（「内航船向け中速主機関用金属ばね防振装置の実用化」）及び平成 26 年度からの継続事業 1 件（「複合材料製プロペラの実用化」）が採択され、採択事業の概要及び採択事業者をホームページ上で公表した。

さらに不正受給・不正使用の防止を徹底するため、不正受給・不正使用があった場合には機構のホームページにおいて公表する旨、募集要項に記載するとともに、セミ

ナー、問い合わせ等において周知徹底を図り、本制度における法令遵守体制を確保した。

また、広報活動として機構が主催した「内航船舶（SES）技術セミナー」等において利用者への説明や相談を実施した。

平成 27 年度は本事業において 9 隻の船舶に対して、これまで実用化された技術が導入された。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 実用化への助成

平成 27 年度は、新規事業 1 件（「内航船向け中速主機関用金属ばね防振装置の実用化」）及び平成 26 年度からの継続事業 1 件（「複合材料製プロペラの実用化」）に対して助成を行った。

当該 2 件の助成対象事業は以下のとおり。

（1） 内航船向け中速主機関用金属ばね防振装置の実用化

① 概要

従来、船舶機関の防振装置として用いられる防振ゴムは、劣化及びたわみによって船用機関が徐々に沈下するため、船用機関の回転軸とプロペラ軸を合わせる定期的な軸芯調整又は防振ゴムの交換が必要であった。しかし、金属ばね防振装置ではこのような調整作業等が不要となり、メンテナンス作業が大幅に簡略化される。さらに静粛性が飛躍的に向上されるため、船内の生活環境が大幅に改善される。

これまでの金属ばね防振装置は陸上の発電機関に用いられ、その信頼性の検証は一定回転数で機関の上下振動のみを想定して行われた。しかし、船舶における使用では機関回転数が変動し、あらゆる方向に動揺することから、本事業では機関回転数が変動し、あらゆる方向に機関が振動することを想定して陸上試験を行った。その結果、実用化を図るに当たって必要不可欠な船舶用金属ばね防振装置の高い信頼性を海運事業者等に出すことができ、1 番船の導入に繋がった。



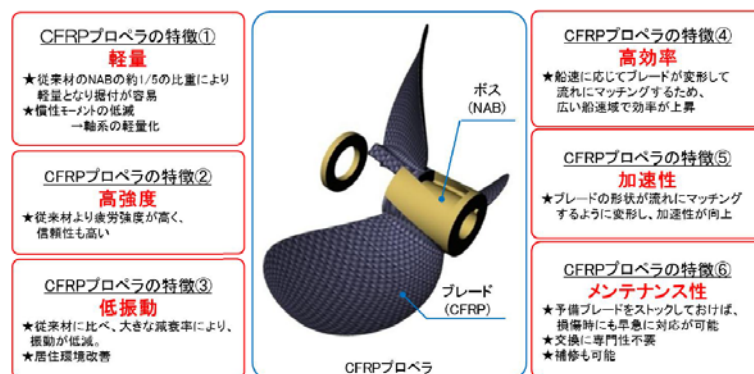
- ② 平成 27 年度の助成金交付実績
 実用化設計費：22,814,049 円

(2) 複合材料製プロペラの実用化

③ 概要

複合材料製プロペラは、従来のアルミ青銅铸件(NAB)の回転軸(ボス)に、カーボン繊維強化プラスチック(CFRP)製の翼(ブレード)を組み合わせたプロペラである。CFRPはNABに比べ、軽量、高強度、高い振動減衰等の特性を有するため、プロペラの大直径化による推進効率の向上、船体振動の軽減等を図ることができる。また、ブレードが損傷した場合、従来はプロペラ本体の交換が必要であったが、CFRPは損傷したブレードのみ交換すればよいなど様々なメリットを有している。

本事業では旅客船(197GT)に複合材料製プロペラを装着し、1年間にわたる実証実験を行った。その結果、実用化を図るに当たって必要不可欠な複合材料製プロペラが実船の使用に耐えることを海運事業者等に示すことができ、2番船以降の導入に繋がっている。



② 平成 27 年度の助成金交付実績

実用化設計費： 11,873,000 円

(3) 開発技術の普及・促進

現在、本事業で実用化された技術が 66 隻の船舶に導入されている。平成 27 年度は「内航船舶（S E S）技術セミナー」において普及促進を図るとともに海運事業者との建造打ち合わせ等において、成果技術に係る情報提供を行うことにより、9 隻の船舶に対して本事業において実用化された技術が導入された。

表 1.4.3-1 実用化助成対象技術の導入状況（一般型）（平成 27 年度末時点）

助成対象技術	助成期間	実施者	初号機搭載船 (総トン数)	就航隻数 (うち平成 27 年度)
高度船舶安全管理システム	平成 18～19 年度	阪神内燃機工業(株)	タンカー (3,767 トン)	15 隻 (4 隻)
高度船舶安全管理システム(電気推進用)	平成 19 年度	ヤンマー(株)	S E S 貨物船兼油タンカー (492 トン)	13 隻
省力化航海支援システム	平成 19 年度	MHI マリンエンジニアリング(株)	ケミカルタンカー兼油輸送船 (3,792 トン)	16 隻 (3 隻)
内航向けタンデム型 C R P システム	平成 20～22 年度	ナカシマプロペラ(株)	S E S セメント船 (14,850 トン)	3 隻
タンデム配置推進装置を有する船舶の操船統合制御システム	平成 20～22 年度	MHI 下関エンジニアリング(株)	S E S セメント船 (14,850 トン)	2 隻
E U P 式電子制御ディーゼル機関	平成 21 年度	ヤンマー(株)	セメント船 (230 トン)	7 隻
内航船舶用排熱回収スターリングエンジン発電システム	平成 22～23 年度	(株)e スター	S E S セメント船 (749 トン)	1 隻
低速 4 サイクル電子制御機関	平成 23～25 年度	阪神内燃機工業(株)	セメント船 (5699 トン)	2 隻 (2 隻)
相手船動静監視システム	平成 24～25 年度	MHI マリンエンジニアリング(株)	セメント船 (5400 トン)	1 隻
二段過給システムによる低燃費ディーゼル機関	平成 25～26 年度	ヤンマー(株)	ケミカル船 (749 トン)	1 隻

表 1. 4. 3-2 実用化助成対象技術の導入状況（特定型）（平成 27 年度末時点）

助成対象技術	助成期間	実施者	初号機搭載船 (総トン数)	就航隻数 (うち平成 27 年 度)
先進二酸化炭 素低減化船の 船型開発事業	平成 23 年度	(株)村上造船所	貨物船 (499 トン)	2 隻
	平成 23 年度	(有)中之島造船 所	貨物船 (499 トン)	4 隻
	平成 24 年度	小池造船海運 (株)	貨物船 (499 トン)	1 隻

(4) 事業者等の最新ニーズ及び技術開発動向の把握

平成 27 年度実用化助成の募集テーマの決定にあたっては、内航海運の効率化や環境負荷低減等に資する新技術の動向を把握するため、船舶関係の団体、事業者及び研究機関等に対してヒアリング等を行った。

表 1. 4. 3-3 平成 27 年度高度船舶技術実用化助成制度募集テーマ

一般型	環境負荷低減、熟練船員の減少に対応した航行の安全確保等内航海運の効率化に関し、既存技術と比較して性能又は品質の著しい向上に資する新技術
特定型	1990 年代初頭船と比較して二酸化炭素排出量を 16%以上低減可能な船舶に使用される新船型の実用化

2. 透明性の確保

(1) 高度船舶技術審査委員会

「高度船舶技術審査委員会」は、外部有識者で構成される機構理事長の諮問委員会であり、助成対象事業の審査や実施結果の評価等を実施している。

表 1. 4. 3-4 高度船舶技術審査委員会委員

委員長	大坪 英臣	国立大学法人東京大学 名誉教授
委員	畔津 昭彦	学校法人東海大学 工学部機械工学科 教授
委員	今津 隼馬	国立大学法人東京海洋大学 理事 副学長
委員	木船 弘康	国立大学法人東京海洋大学大学院 海洋科学技術研究科 海洋システム工学専攻 准教授
委員	鈴木 和夫	国立大学法人横浜国立大学大学院工学研究院 システムの創生部門 システムのデザイン分野 教授

(2) 助成対象事業の公表

平成 27 年度の助成対象事業の概要及び助成対象者を機構のホームページで公表した。

また、秋に「内航船舶（S E S）技術セミナー」を東京、福岡、広島及び神戸において開催し、助成対象事業の概要及び本事業によって実用化された技術の普及促進を図った。

(3) 不正受給・不正使用への対応

不正受給・不正使用の防止を徹底するため、不正受給・不正使用があった場合には機構のホームページにおいて公表する旨、募集要項に記載するとともに、セミナー、問い合わせ等において周知徹底し、助成金に係る受給団体の法令遵守体制を確保した。

3. 利便性の向上

(1) 制度詳細のホームページへの掲載

本事業の募集分野、募集要領等の詳細情報をホームページに掲載した。

(2) 各種提出書類の電子ファイル化

記入可能な電子ファイルの申請書類様式をホームページに掲載し、各種申請書類（公印が必要なものは除く。）については、電子ファイルにより提出を受け付けた。

(3) 相談窓口の設置

本事業に関する相談窓口を担当課に設置し、事業者からの問い合わせ、相談等に対して随時対応した。

1. (4) ④

■中期目標

④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

船舶共有建造業務については、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づく、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間における未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを引き続き行い、財務内容の一層の改善を進める。

平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等をすることにより第1期中期目標に掲げた未収金の処理を終了する。その後も引き続き、船舶共有建造業務の実施に当たり、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中期目標期間における未収発生率を1.3%以下、当該期間終了時に未収金残高を31億円以下とする。

また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を策定することにより、その縮減を図る。

さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民にわかりやすく公表する。

■中期計画

④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

船舶共有建造業務については、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づく、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間における未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを引き続き行い、財務内容の一層の改善を進める。

平成28年度までのできる限り早い時期に未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等をすることにより第1期中期目標に掲げられた未収金の処理を終了する。その後も引き続き、船舶共有建造業務の実施に当たり、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずることにより、中期目標の期間における未収発生率を1.3%以下、当該期間終了時に未収金残高を31億円以下とする。

また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、未収金の発生防止・回収促進等を図ることに加え、繰越欠損金の発生要因等を分析した上で、その解消に向けた具体的な中期目標期間中の削減計画を平成25年度のできるだけ早い時期に策定し、実行することにより、その縮減を図る。

さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民にわかりやすく公表する。

■平成27年度計画

④ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に基づく取組みを引き続き行い、適正かつ厳格な審査実施による新規未収金の発生防止に努める

とともに、オペレーターへの関与要請、経営悪化事業者への経営改善指導、未収発生事業者への支払増額要請等、きめ細かな債権管理による回収の強化を図る。

第1期中期目標に掲げられた未収金の処理を、平成28年度までのできる限り早い時期に終了させるため、これらの未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上等を進める。中期目標における目標値である未収発生率1.3%以下、中期目標期間終了時の未収金残高31億円以下を達成するため、未収金の発生防止・回収促進等を図るための措置を講ずる。

また、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意しつつ財務改善策を一層推進する。このため、平成25年度に策定した繰越欠損金削減計画に基づき適切な事業量の確保や、未収金の発生防止、債権管理及び債権回収の強化を実行することにより、繰越欠損金の縮減を図る。

海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、その要因を含めホームページ及び業務実績報告書において国民にわかりやすく公表する。

■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

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
未収発生率	中期目標期間において1.3%以下	—	0.03%	0%	0%		
未収金残高	中期目標期間終了時に31億円以下	—	24億円	17億円	11億円		
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		
予算額（千円）	79,896,018	82,553,130	113,230,064				
決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163				
経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316				
経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292				
行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461	△4,356,084				
従事人員数	55	55	55				

注）・当報告書の1.（4）が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：中期目標期間における未収発生率

中期目標期間終了時の未収金残高

その他の指標：繰越欠損金削減計画に基づく取り組み実施による繰越欠損金の削減

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評価と根拠

評価：A

根拠：適切な債権管理により未収金の発生防止・回収強化に努力したことで、未収発生率は平成 26 年度に引き続き 0%となり、未収金残高については、中期計画にて定めた目標値である 31 億円を大きく下回る 11 億円となった。これにより、平成 28 年度までに処理することとされている第 1 期中期目標に掲げられた未収金については、未収金の回収等適切な処理を行うことにより、1 年前倒しとなる平成 27 年度中に処理を終了した。

繰越欠損金の縮減については、平成 26 年度に中期目標期間中の削減目標額を達成したことから、平成 27 年度中に計画の見直しを行い、更なる削減目標額の設定を行った。また、新たな未収金発生の未然防止及び船舶使用料収入の増加に努めた結果、繰越欠損金額は 44 億円減少した。

上記の未収発生率、未収金残高の定量的指標については、中期目標期間を通じた数値で評価されるべきものであるが、平成 27 年度末時点においては、中期目標の数値を大きく下回る数値を達成し、また、繰越欠損金についても、削減計画に基づき着実な削減を図っていることから、事業計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められる。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

信用ランク下位の事業者への重点的な債権管理体制を引き続き実施する等、未収金の新規発生防止及び未収金発生の最小化を図った結果、平成 26 年度に引き続き未収発生率は 0%となり、中期計画に定める数値目標 1.3%以下を引き続き維持する結果となった。

未収金残高については、リスクスケジュール計画の策定及び回収強化等、未収金の発生防止・回収強化に努力した結果、中期計画目標値である 31 億円を下回る 11 億円となった。

繰越欠損金については、繰越欠損金削減計画に基づいた取り組みを引き続き実施した結果、44 億円の当期総利益を計上したことで、繰越欠損金は同額減少した。

船舶共有建造業務における財務改善の状況については、業務実績報告書及びホームペ

ージで随時公表した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 未収金の処理

(1) 未収金発生防止・抑制

未収金発生防止・抑制を図るため、毎月の船舶使用料の支払いについては、年度初めにあらかじめ当該年度分の約束手形を徴収する等、常時監視するとともに、適切な債権管理を行った。

また、船舶使用料支払猶予について打診を受けた事業者に対しては、財務状況・資産状況等の調査等により要因を迅速に分析した上で、既に未収金を発生させている事業者に対する措置と同様、管理費等のコスト削減指導等経営合理化等の指導やオペレーター等に対して用船料等の引き上げ要請を実施する等未収金の新規発生防止を行い、未収金発生の最小化を図った。

さらに、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針（平成 16 年 12 月国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構。以下「見直し方針」という。）」に基づき、未収発生時における用船料の直接受領の一般化については「船舶使用料等の支払いに関する協定書」により明確化しその実効性を高めた。

また、信用リスク管理システムを活用し、共有事業者から提出された財務諸表を基にランク付けを行い、下位にランク付けされた一定の共有事業者等を重点的に管理する債権管理体制を引き続き実施した。重点管理の対象となった事業者に対しては全社個別ヒアリングを実施し、財務状況の詳細な分析を行った上で、必要に応じて追加の債権保全策の実施や、ヒアリングの回数を増やす等の継続的な監視を実施し、未収金発生の未然防止に努めた。以上の措置を講じた結果、未収金発生は大幅に抑制された。

上記に加え、個々の事情に応じたきめ細かな経営改善の指導やオペレーターへの用船の維持等の要請により、未収発生率は平成 26 年度に引き続き 0%となった。

未収金残高については、リスクジュール計画の策定及び回収強化（例えば、①事業の採算性が悪化した事業者に対する事業縮小の指導を行う等により、リスクジュール契約の履行を維持させ、②破綻事業者に係る船舶の売船に積極的に関与して可能な限り早期の債権回収に努める）等、よりきめ細かな債権管理により未収金の発生防止・回収強化に努力したことで未収金残高を抑制し、中期計画にて定めた目標値である 31 億円を大きく下回る 11 億円となり年度計画を達成した。また、第 1 期中期目標に掲げられた未収金の処理について、未収金の回収、未収金残高に相当する引当金の計上により平成 27 年度中に処理を終了した。

さらに、役職員一丸となって未収事業者の状況を精査し、積極的に現地に赴き、

事業者やオペレーターと直接面談する等、輸送需要の動向や船舶売買・運賃用船料等の海運市況に鑑みた、より一層のきめ細かな債権管理による未収金回収の最大化に向けて懸命に努力したこと等により、9社が未収金完済事業者となった。

（２）未収金発生防止のための適正な審査

建造申込み 20 件については、「共有船舶建造審査要領」（平成 16 年 9 月海物第 64 号、海生第 53 号）に基づく厳格な審査を実施するとともに、外部審査委託による信用リスク調査（20 件）（平成 26 年度 15 件）等、審査業務の一部をシンクタンクに委託した。

また、平成 18 年度から、より適正な審査を推進するため、建造審査要領に規定された各項目に係るチェックシート及びシンクタンクの所見を審査資料に添付することとしており、平成 27 年度においても引き続きこれら資料を活用した。

（３）計画的な未収金の回収

① リスケジュール計画の策定

未収事業者や荷主・金融機関等と協議の上、経営状況等に応じたリスケジュール計画を策定し、未収金の確実な回収を図った。これにより、当初契約より支払期間は若干延長し、一時的に未収金が増加するものの、事業経営を継続させつつ未収金を計画的に回収することが可能となった。

② その他の未収事業者の取り扱い

リスケジュール計画を策定・実行している事業者以外であっても、過去に未収金を発生させたが既に約定通り支払いを行っているものについては、回収が継続されるよう支払い状況、経営状況等を常時監視した。

（４）未収金回収努力の継続

① 未収金回収努力

次のようなあらゆる措置を講じて、未収金の回収を図るとともに、これが困難な場合には売船による処理を行い、未収金の最大限の回収に努めた。

- ・事業者に対して、電話、面談等による督促、未収原因の把握、財務状況・資産状況等の調査、管理費等のコスト削減指導、抵当権設定等の担保措置を実施。
- ・リスケジュール計画策定後も経営状況等を定期的に監視し、支払い月額を増額要請を実施。
- ・オペレーターや荷主に対して、用船料・運賃の引き上げ要請、用船料債権の差押え、売船予告等の実施。

- ・関係金融機関に対して、回収への協力要請、売船予告等の実施。

また、民間金融機関等が運用している信用リスク管理システムを活用し、事業者の経営状況の効率的かつ的確な把握に努めた。

② 法的処理による着実な回収

船舶債権管理及び債権回収業務を効率的に実施し、未収金処理の迅速化を図るため、会社更生、民事再生等の法的処理や、使用料等の滞納が長期化し、かつ、事業経営継続による未収金の回収を図ることが困難な事業者に対しては、弁護士等のアドバイスを受けつつ、裁判所の監督下で共有船舶の売却を行う等、債権回収の最大化を図ってきた。弁護士等のアドバイスを受けた案件は、共有事業者に係る債権者等に対する訴訟等について2件（平成26年度4件）であった。

なお、共有事業者に対する機構による新たな破産申立てについては、これまでの回収努力により当該申立てを必要とする事業者がなかったことから、皆無となった。

2. 財務改善策の推進

平成25年度に策定した繰越欠損金削減計画に基づく繰越欠損金については、平成26年度に中期目標期間中の削減目標額を達成したことから、平成27年度中に計画の見直しを行い、更なる削減目標額の設定を行った。引き続き、未収金の発生抑止・回収強化、既存債権の回収強化等の措置を着実かつ適正に行うことで繰越欠損金の着実な削減に努めた。また、平成27年度からは、政策効果のより高い船舶への金利軽減措置に加え、新たに若年船員を計画的に雇用する事業者が建造する船舶に対する金利軽減措置を追加するとともに、船主の信用リスク量に応じた金利設定について、優良な事業者を対象とした金利軽減幅の深堀りを行い、増減幅を+0.2%～△0.4%（平成26年度は±0.2%の範囲内）とすることにより、いっそうの船主の負担の公平と船舶共有建造業務の財務の健全化を図った。また、共有事業者の管理について、リスク管理の精緻化の検討を開始し、更なる財務改善の推進を図っているところ。

さらに、オペレーターや海運事業者に対する役職員による積極的な訪問活動等により、一定の共有建造事業量を確保するとともに、オペレーターとの関係の強化等により海運事業者の経営安定化に努め、新たな未収金発生の未然防止及び船舶使用料収入の増加に努めた。その結果、44億円の当期総利益を計上したことで、繰越欠損額は同額減少した。

船舶共有建造業務における財務改善の状況については、業務実績報告書及びホームページで随時公表した。

1. (5)

■中期目標

(4) 地域公共交通出資等業務

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付け（以下「出資等」という。）を行う。

本業務を行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、当該リスクを適切に評価し、中長期的な収益性が見込まれること等を確認する。

また、出資等を行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資等資金の効率的使用及び適切な回収を図る。

これらにより、出資等資金の毀損ゼロを目指す。

■中期計画

(5) 地域公共交通出資等業務

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付け（以下「出資等」という。）を行う。

本業務を行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、当該リスクを適切に評価し、中長期的な収益性が見込まれること等を確認する。

また、出資等を行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資等資金の効率的使用及び適切な回収を図る。

これらにより、出資等資金の毀損ゼロを目指す。

なお、第三者委員会の設置を含め出資等に必要な組織体制を構築し、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。

■平成27年度計画

(5) 地域公共交通出資等業務

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付け（以下「出資等」という。）を行う。

本業務を行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、当該リスクを適切に評価し、中長期的な収益性が見込まれること等を確認する。

また、出資等を行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資等資金の効率的使用及び適切な回収を図る。

これらにより、出資等資金の毀損ゼロを目指す。

なお、第三者委員会の設置を含め出資等に必要な組織体制を構築するとともに、出資等業務に関する情報をホームページに掲載するなど、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。

■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10項

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
		—	—	—			
		—	—	—			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		
予算額（千円）	—	—	76,142,257				
決算額（千円）	—	—	71,163,000				
経常費用（千円）	—	—	190,156				
経常利益（千円）	—	—	8,279				
行政サービス実施コスト（千円）	—	—	20,191				
従事人員数	—	—	11				

注）・当報告書の1.（3）が含まれる地域公共交通勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標： 出資等資金の毀損発生額

評価の視点： 中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

地域公共交通出資等業務にかかる出資等の実施については、出資等を受けようとする者の作成する軌道運送高度化実施計画等が出資申込みの前提条件となる国土交通大臣の認定に至っておらず、出資申込みの受付及び出資等の実績はなかった。ただし、今後の出資等の検討を円滑に進めるため、国土交通省と連携して、出資制度の利用を検討する事業者との協議や計画内容に係る分析等を開始した。

出資等に必要な組織体制の構築については、当業務の業務基準、同実施要領及び当業務に関する第三者委員会（以下、「第三者委員会」という）規程を制定のうえ、第1

回第三者委員会を開催し、今後の業務運営に向けた方針の協議を行った。

また、出資等案件検討に係る知見を深め、今後の審査業務に関するマニュアル作成に活用するため、外部調査機関との間で企業価値算定手法及び交通需要予測手法並びにこれらの手順に関する調査業務の委託契約を締結した。

さらに、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援効果を拡大するため、制度発足にあたり業務情報をホームページに掲載したほか、現地調査を含む情報収集等の実施や制度の概要を説明するためのリーフレットの作成を行った。

1. (6) ① (年金費用等の支払の法令に則った適正な執行)

■中期目標

(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 of 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。

■中期計画

(6) 特例業務 (国鉄清算業務)

① 年金費用等の支払及び資産処分 of 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は、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

■平成 27 年度計画

(6) 特例業務 (国鉄清算業務)

① 年金費用等の支払及び資産処分 of 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は、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

■当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法 (平成 14 年法律第 180 号) 附則第 11 条第 2 項第 1 号

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律 (平成 10 年法律第 136 号) 第 13 条第 1 項第 1 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報 (財務情報及び人員に関する情報)					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額 (千円)	234,753,376	235,034,971	210,379,551		
決算額 (千円)	220,838,771	217,796,356	203,318,229		
経常費用 (千円)	32,568,068	79,632,678	59,581,242		
経常利益 (千円)	73,917,874	14,735,589	32,383,489		
行政サービス実施コスト (千円)	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764		
従事人員数	39	39	39		

注)・当報告書の 1. (5) が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額 (年度計画額 (変更があった場合は変更後)) 及び決算額は支出額を記載している (人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

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等については、関係法令に則り、以下のとおり平成 27 年度内に適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払いを実施した。

- ① 旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用については、国に対して 574,359 千円を支払った（給付は総務省人事・恩給局が実施）。
- ② 旧国鉄職員の年金の給付に要する費用については、日本鉄道共済組合に対して 112,806,719 千円を支払った。

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については、適切な資金管理を行いつつ、旧国鉄職員に対して 4,571,310 千円を円滑かつ確実に支払った。なお、大きな社会問題となっているアスベスト問題については、平成 26 年度に引き続きアスベスト対策（健康診断、業務災害補償（遺族救済を含む））を実施した。その際、定期的な新聞広告の掲載（全国紙 4 紙、地方紙 46 紙への新聞広告の掲載及び鉄道 O B 会報への記事掲載）等により周知を図った。

1. (6) ① (土地処分の実施)

■中期目標

また、土地処分については、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない限られた物件を除き、終了しているところであるが、残存の土地についても、適切かつ早期に処分を図る。

■中期計画

また、土地処分については、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない限られた物件を除き、終了しているところであるが、残存の土地についても、適切かつ早期に処分を図る。

■平成 27 年度計画

また、都市計画事業の工程等によりやむを得ず処分できていない残存の土地については、処分の見通しを得るため、関係機関との協議・調整を進め、うち、梅田駅（北）・吹田信号場プロジェクトに係る土地（約 15ha）の処分を進める。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）附則第 11 条第 2 項第 1 号

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成 10 年法律第 136 号）第 13 条第 1 項第 2 号

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	234,753,376	235,034,971	210,379,551		
決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229		
経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242		
経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489		
行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764		
従事人員数	39	39	39		

注）・当報告書の 1. (5) が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

梅田駅（北）・吹田信号場プロジェクトに係る土地（約 15ha）の処分について、関係機関との協議・調整を進めた。その結果、梅田駅（北）2 期開発区域の土地（約 14ha）については、早期処分の実現及び大阪市が進めるまちづくりへの協力の観点から、まちづくりに精通した（独）都市再生機構への譲渡が適当であるとし、その処分方策について資産処分審議会に諮問、答申を得て、平成 27 年 10 月に土地売買契約書を締結した。また吹田信号場の土地（約 1ha）についても、平成 27 年 9 月に土地売買契約を締結した。

なお、梅田駅（北）の一部（約 4ha）及び吹田信号場（約 1ha）については、土地の引渡しまで完了している。その結果、国鉄改革以来約 9,226ha の土地処分を終了し、残る土地は、梅田駅（北）の一部（約 10ha）と東日本大震災の応急仮設住宅用地として貸し付けている長町駅〔38 街区〕（約 2ha）のみとなった。

1. (6) ① (株式処分の検討)

■中期目標

九州旅客鉄道株式会社の株式については、株式市場の状況、経済の動向、経済財政政策との整合性等にも留意しつつ、平成28年度を目途に適切に処分する。

なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、各社の今後の経営状況の推移等を見極めつつ、適切な処分方法の検討等を行う。

■中期計画

九州旅客鉄道株式会社の株式については、株式市場の状況、経済の動向、経済財政政策との整合性等にも留意しつつ、平成28年度を目途に適切に処分する。

なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

■平成27年度計画

九州旅客鉄道株式会社の株式については、株式市場の状況、経済の動向、経済財政政策との整合性等にも留意しつつ、早期に適切な売却を図るための準備を進める。なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社の株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）附則第11条第2項第1号

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）第13条第1項第2号

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
予算額（千円）	234,753,376	235,034,971	210,379,551		
決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229		
経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242		
経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489		
行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764		
従事人員数	39	39	39		

注）・当報告書の1.（5）が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

視点の評価：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

J R九州については、完全民営化に向けた諸課題を検討するため、国土交通省鉄道局に「J R九州完全民営化プロジェクトチーム」が設置され、当機構も参画しつつ検討を進め、平成 27 年 1 月 27 日にとりまとめが公表された。また、同年 6 月 10 日に J R九州の自主的かつ責任ある経営体制の確立等を図るため、同社を適用対象から除外すること等を内容とする「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律」が公布されたところである。

その後、J R九州株式の処分方法等について、資産処分審議会へ諮問し、J R九州や証券市場関係者からのヒアリングを含め 3 回の審議を経て、同年 9 月 9 日に売却方法、売却規模、売却時期、主幹事証券会社選定の基本方針等が答申されたところである。この答申を踏まえ、平成 28 年 1 月 8 日に、主幹事証券会社 5 社を選定したところである。

なお、J R北海道、J R四国及び J R貨物株式については、国等の関係機関と連携を図りつつ、株主総会等を通じ各社の今後の経営状況の推移を見極めるとともに、今後における課題抽出を行う等、株式の適切な処分方法の検討を行った。

1. (6) ②

■中期目標

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（旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成27年法律第36号）の施行前は、旅客鉄道株式会社等に九州旅客鉄道株式会社を含む。）に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を適切に実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、関係三大臣合意並びに同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施するものとする。

■中期計画

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

旅客鉄道株式会社等（旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成27年法律第36号）の施行前は、旅客鉄道株式会社等に九州旅客鉄道株式会社を含む。）に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。

■平成27年度計画

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に対し、以下の支援措置を実施する。

- ・老朽化した鉄道施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
- ・北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対して発行した鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券について、国土交通大臣が定める利率に基づく利子の支払

また、無利子の資金の貸付け若しくは助成金の交付又は利子の支払に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）附則第 11 条第 2 項第 3 号及び第 4 号

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成 10 年法律第 136 号）附則第 4 条第 1 項第 2 号、附則第 5 条第 1 項、附則第 6 条第 3 項

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	234,753,376	235,034,971	210,379,551		
決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229		
経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242		
経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489		
行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764		
従事人員数	39	39	39		

注）・当報告書の 1.（5）が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

1. 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置

旅客鉄道株式会社に対し、以下の支援措置を実施した。

（1）無利子の資金の貸付け又は助成金の交付

・J R 北海道:156 億円

（無利子貸付 78 億円、助成金 78 億円）

・J R 四 国:38 億円

(無利子貸付 19 億円、助成金 19 億円)

- ・ J R 九 州:173 億円

(無利子貸付 173 億円)

- ・ J R 貨 物:142 億円

(無利子貸付 117 億円、助成金 25 億円)

(2) 特別債券の利子の支払

- ・ J R 北海道:55 億円

- ・ J R 四 国:35 億円

注:利率は、国土交通大臣が定める利率(年利 2.5%)である。

なお、上記支援の措置に当たっては、関係三大臣合意に基づき設置された第三者委員会の了承を得ていることを確認し、また、その支援の実施に当たっては適切な資金管理を行いつつ、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律(平成 10 年法律第 136 号)附則第 5 条第 1 項の規定に基づく無利子貸付け及び助成金交付要綱(平成 24 年 1 月機構規程第 55 号)」及び「鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券発行要項」を遵守するとともに、交付審査業務等について適切な業務執行体制の措置を講ずることにより旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。

2. 並行在来線の支援措置

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

1. (7) (内部統制の維持・充実)

■中期目標

(6) 機構の業務の適切な実施のための取組み

機構の業務の適切な運営の確保を図るとともに、社会的な責任を果たしていくため、内部統制の充実・強化や情報セキュリティ対策に取り組むとともに、業務の透明性の確保のための取組みや環境対策を推進する。

北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考にし、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、入札契約手続きの見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取り組むとともに、業務の適正を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図る。

■中期計画

(7) 機構の業務の適切な実施のための取組み

北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考にし、理事長の強いリーダーシップの下、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、入札契約手続きの見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取り組むとともに、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うなど、業務の適正を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図る。

■平成 27 年度計画

(7) 機構の業務の適切な実施のための取組み

北陸新幹線の融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、調査報告書（平成 26 年 9 月 26 日機構公表）にある再発防止対策の内容に沿って、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考にし、理事長の強いリーダーシップの下、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、入札契約手続きの見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取り組むとともに、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うほか、研修の開催等を通じて、業務の適正を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図る。

また、船舶関係業務については、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため、共有船舶関係リスク管理委員会を開催し、審査・管理業務について、財務状況やリスク管理状況を専門的に点検すること等により金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図る。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）第 28 条第 2 項

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	1,532,281,009	1,470,997,029	1,303,267,609		
決算額（千円）	1,501,961,898	1,405,752,533	1,263,155,921		
経常費用（千円）	882,997,768	831,055,642	769,751,533		
経常利益（千円）	18,714,828	△38,442,426	△25,596,029		
行政サービス実施コスト（千円）	82,363,912	141,052,053	171,015,247		
従事人員数	1,612	1,605	1,604		

注）・法人単位の金額及び人数を記載している。

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

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：平成 26 年 9 月 26 日に公表した調査報告書に記載した北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策については、全ての項目について対応を行い、講じた措置を実効あらしめるため、定期的な検証を行っている。

また、機構業務の適切な実施のための取組みとして、理事長を委員長とする内部統制委員会において、統制環境の継続的な整備・運用、リスク管理に係る取組みの推進、統制活動の継続等に着実に取り組んだ。

■課題と対応

平成 27 年度は、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に関する調査報告書（平成 26 年 9 月 26 日公表）に記載した再発防止対策の全ての項目について対応を行った。今後は、コンプライアンスの推進に係る取組みを形骸化させず、組織全体に浸透させていくため、コンプライアンスに係る知識の習得、コンプライアンス意識の維持向上に継続的に取り組んでいくとともに、講じた再発防止対策の運用状況についてのフォローアップを継続し、運用状況を踏まえた見直しを行うことで、同様の事案を二度と発生させないよう、不断の努力を続けていく。

また、内部統制については、業務方法書に規定した内部統制システムに基づく取組みを行いつつ検証を実施し、適宜見直しを図り、その強化を図っていく。

なお、昨今の社会情勢の変化等に伴い、建設コストの上昇や労働力不足等工事実施

を巡る課題を踏まえ、機構の事業やコストの管理のあり方等について、組織体制を含め十分に点検し、必要な措置を講じていくこととする。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. 北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策の実施

- (1) コンプライアンス体制の強化
- (2) ガバナンスの強化
- (3) 入札・契約監視機能の強化
- (4) 入札契約手続きの見直し
- (5) 情報管理の徹底

2. 独立行政法人通則法の改正を受けた業務方法書の見直し

3. 機構内の委員会での取組み

- (1) 統制環境の継続的な整備・運用
- (2) リスク管理に係る取組みの推進
- (3) 統制活動の継続
- (4) 円滑な情報の共有に係る取組み
- (5) 情報システムの整備・利用に関する基本方針に沿った対応
- (6) 内部統制システムのモニタリング

4. 金融業務に係る内部ガバナンスの高度化

「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成 25 年 12 月 24 日閣議決定）を踏まえ、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため設置された外部有識者により構成される「共有船舶関係リスク管理委員会」を開催し、船舶共有建造業務における財務状況や、審査・管理業務についてのリスク管理状況を専門的に点検した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策の実施

(1) コンプライアンス体制の強化

- ① 理事長を委員長とし、全役員が参画するコンプライアンス委員会において、再発防止対策の定期的な検証を含むコンプライアンスの推進に係る取組みの実施状況を報告するとともに、コンプライアンス推進会議を通じて機構全体で情報共有

を実施。

② 研修・講習等の実施

- 1) 全役職員を対象とし、コンプライアンス全般をテーマとする外部講師によるコンプライアンス講演会（平成 27 年 10 月）。
- 2) 前年度の未受講者等を対象とした入札談合等関与行為防止法等についての公正取引委員会による講習会（平成 27 年 11 月～平成 28 年 2 月）。
- 3) 契約担当職員を対象とし、発注者綱紀保持規程の詳細な解説並びに過去の談合情報及び談合疑義事実に関する対応事例の講義を組み入れた部内講師による契約業務研修（平成 27 年 11 月）。
- 4) 全役員を対象としたコンプライアンスに関する e ラーニング（平成 28 年 3 月）。

③ 訓示等の機会があるごとに、理事長等から職員に対してコンプライアンスの徹底について伝達。

(2) ガバナンスの強化

- ① 監査担当の職員による監査役スタッフの役割についての研修や内部監査士認定講習等の外部研修の定期的な受講。
- ② 再発防止対策の実効性の検証を行う観点から、一定の地方機関を抽出し、入札関連情報の管理等について抜き打ち監査を実施（平成 27 年 10 月、平成 28 年 1 月）。
- ③ 工程管理の組織的な対応を強化するため、工程上の課題を関係者で共有するとともに理事長へ報告（平成 27 年 9 月～11 月）。

(3) 入札・契約監視機能の強化

- ① 審議範囲をブロック単位毎から本社及び地方機関単位毎に細分化した入札監視委員会において、平成 26 年度下期分及び平成 27 年度上期分の高落札率の全契約（71 件）、平成 26 年度下期分及び平成 27 年度上期分の抽出案件（53 件）等について審議（平成 27 年 7～8 月、平成 28 年 1～2 月）。
- ② 談合疑義案件について、地方機関の公正入札等調査委員会と本社の公正入札等調査特別委員会が連携のうえ、外部専門家（弁護士）の意見も踏まえた調査を行い、入札手続等の取扱いを決定。調査に当たっては、事業者のコンプライアンス部門等へも内部調査を依頼。

(4) 入札契約手続きの見直し

- ① 総合評価落札方式での入札における技術提案の評価基準のデータベースを用いた評価及び技術提案書のマスキングの徹底を継続。
- ② 外部有識者委員数及び審議対象件数を増やし、総合評価審査小委員会において評価結果を審議（平成 27 年 9 月、平成 28 年 3 月）。

(5) 情報管理の徹底

- ① 外部事業者等との接触の制限に係る発注者綱紀保持規程等の解釈を整理し、同規程等を一部改正（平成 27 年 8 月、平成 28 年 3 月）。

- ② 各人のパソコンにおけるメールの記録やWebサイトへのアクセス等の操作記録を保存するためのシステム（証跡管理システム）を導入（平成 27 年 12 月）。

2. 独立行政法人通則法の改正を受けた業務方法書の見直し

独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）が改正され、平成 27 年 4 月 1 日から施行され、同法第 28 条第 2 項の規定により、業務方法書において内部統制システムに関する事項を規定することが必要となった。これを受けて、国土交通大臣の認可を得て業務方法書を改正し、内部統制システムに関する事項について追加して同日より施行した。

3. 内部統制委員会での取組み

理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会において、「平成 27 年度内部統制に係る取組計画」を策定し、次の取組みを実施した。

（1）統制環境の継続的な整備・運用

- ① 理事会を 28 回開催し、業務運営の基本方針に関する事項や各事業の基本的事項等について審議。
- ② 部門別に理事長と各理事等との間で中期計画・年度計画の進捗状況を把握しつつ、各部門における重要課題の現状や今後の見通し等について議論し、問題認識を共有するための「理事長打ち合わせ」を実施（平成 28 年 1 月～2 月）。
- ③ 理事長等と監事による懇談会を原則として毎月実施（開催回数：11 回）。
- ④ 内部統制に係る取組みについて、内部統制推進会議を通じて機構全体で情報共有を実施。
- ⑤ 基本理念・行動指針について、役員等による訓示、挨拶等の機会積極的に引用するとともに、新規に採用された役職員へ基本理念・行動指針を印刷したカードを配布する等により周知。

（2）リスク管理に係る取組みの推進

平成 26 年度に再構成したリスク管理の枠組みに沿って、既に顕在化したリスク及び特に重要なリスクについて、各部門で取組計画を作成してリスク管理を行うとともに、リスク管理の実施状況等について内部統制委員会で報告（平成 27 年 9 月）。

（3）統制活動の継続

- ① 鉄道建設本部全国支社長会議（平成 27 年 6 月）等により、理事長と地方機関の長等との積極的な意見交換を実施。
- ② 理事長と若手職員等との意見交換会の実施（平成 27 年 6 月）。
- ③ 内部統制の推進に必要な知識の習得を目的として、階層別研修のカリキュラムに、各階層に応じた内部統制に関する講義・演習等を導入して実施。

（4）円滑な情報の共有に係る取組み

- ① 役員等の訓示、挨拶等の機会や日常のコミュニケーションを通じて、問題が生じる可能性がある場合には早期に情報共有を図り、組織として対応すること等について発信。
 - ② 内部統制に係る取組みについて、イントラネット等を活用して全社的に周知。
- (5) 情報システムの整備・利用に関する基本方針に沿った対応
- ① 各人のパソコンにおけるメールの記録やWebサイトへのアクセス等の操作記録を保存するためのシステム（証跡管理システム）を導入（平成27年12月）。
 - ② イン트라ネット内の情報検索を本社のみから全地方機関に拡充（平成27年12月）。
- (6) 内部統制システムのモニタリング
- 業務方法書に規定した内部統制システムの運用状況等を内部統制委員会で報告（平成27年9月）。

4. 金融業務に係る内部ガバナンスの高度化

「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）を踏まえ、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため設置された外部有識者により構成される「共有船舶関係リスク管理委員会」（委員長：米山高生 一橋大学大学院商学研究科教授）を平成27年度中に2回開催（平成27年4月、10月）し、船舶共有建造業務における財務状況や、審査・管理業務についてのリスク管理状況を専門的に点検した。

1. (7) (情報セキュリティ対策)

■中期目標

また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、適切な情報セキュリティ対策を推進する。

■中期計画

また、「国民を守る情報セキュリティ戦略」等の政府の方針を踏まえ、情報セキュリティに関する研修・自己点検を行うなど、情報セキュリティ対策を推進する。

■平成 27 年度計画

政府における情報セキュリティ対策を踏まえ、平成 26 年度版政府統一基準群に即した機構情報セキュリティポリシー等の規程類の改訂を図るとともに、研修・自己点検・監査を行うことで P D C A サイクルを機能させ情報セキュリティ対策を推進する。

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	1, 532, 281, 009	1, 470, 997, 029	1, 303, 267, 609		
決算額（千円）	1, 501, 961, 898	1, 405, 752, 533	1, 263, 155, 921		
経常費用（千円）	882, 997, 768	831, 055, 642	769, 751, 533		
経常利益（千円）	18, 714, 828	△38, 442, 426	△25, 596, 029		
行政サービス実施コスト（千円）	82, 363, 912	141, 052, 053	171, 015, 247		
従事人員数	1, 612	1, 605	1, 604		

注）・法人単位の金額及び人数を記載している。

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

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

平成 26 年度版政府統一基準群に即した機構情報セキュリティポリシー等規程類の改正を行った。また、機構の情報セキュリティレベルの維持、向上を図るため、研修・自己点検・監査を行うことで P D C A サイクルを機能させ情報セキュリティ対策を推進した。

■当該事業年度における業務運営の状況

平成 27 年度は、情報セキュリティポリシー等関係規程類を改正したことにより、「情報セキュリティポリシー及び実施要領の改訂箇所の周知と徹底」を方針・重点として業務を進めた。

ポリシー改正に伴う運用上の混乱を避けるため、3 ヶ月の周知期間をとり、本社及び全国地方機関の約 1,600 名（一部 W e b 会議併用）を対象に説明会を実施した。自己点検については、情報セキュリティ管理者、全業務従事者及び業務システム管理者が実施した。特に、全業務従事者への自己点検では、セキュリティ関連規程の理解度を計る目的で確認テストを行い、セキュリティレベルの確認を行った。

また、情報セキュリティ監査では、本社及び 6 地方機関（全 12 課）において監査を実施し、情報セキュリティの維持向上のため改善していくべき点を指摘するとともに、業務システム監査（ペネトレーション（侵入）テストを含む。）を初めて実施した。

自己点検や監査から確認された問題を抽出し、情報セキュリティ規程類の一部改正を行うなど対応を行った。

さらに、重大インシデントへの対策について、「C S I R T 実施手順書」を策定し、C S I R T 体制を構築し実施訓練も行った。また、平成 27 年度も全業務従事者を対象に標的型メール攻撃訓練を引き続き実施した。

1. (7) (透明性の確保と対外的な情報提供の積極的な推進)

■中期目標

業務全般、独立行政法人会計基準等に従って作成した財務情報等について広く情報公開を推進するとともに、外部の知見の積極的な活用を図り、業務運営の透明性を確保する。

■中期計画

さらに、業務の透明性の確保と対外的な情報提供を推進するため、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等においてわかりやすい形で公表する。

業務の実施に当たって、第三者委員会を適切に活用するなど外部の知見の積極的な活用を図る。

機構が果たしている役割、業務について国民の理解を促進するため、ホームページや広報誌を通じた広報はもとより、イベント、現場見学会等の機会を通じて、業務内容等の情報提供に努める。

■平成 27 年度計画

主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等においてわかりやすい形で公表する。

業務の実施に当たって、外部有識者で構成された第三者委員会における意見等を踏まえ、これを適切に実際の業務運営等に反映させるなど外部の知見の積極的な活用を図る。

機構が果たしている役割、業務について国民の理解を促進するため、ホームページを引き続き充実させる。また、広報誌等を通じたよりわかりやすい広報活動を着実にを行うとともに、機構業務全般のパンフレットについて事業の実施状況に合わせた見直し作業を進める。さらに、イベント、現場見学会等の機会を通じて、国民に対する情報発信を積極的に進める。

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	1,532,281,009	1,470,997,029	1,303,267,609		
決算額（千円）	1,501,961,898	1,405,752,533	1,263,155,921		
経常費用（千円）	882,997,768	831,055,642	769,751,533		
経常利益（千円）	18,714,828	△38,442,426	△25,596,029		
行政サービス実施コスト（千円）	82,363,912	141,052,053	171,015,247		
従事人員数	1,612	1,605	1,604		

注）・法人単位の金額及び人数を記載している。

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

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評価と根拠

評価：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. ホームページ等での公表

主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、適切にホームページ等で公表した。

2. 第三者委員会の開催

外部有識者で構成された第三者委員会における意見等を踏まえ、外部の知見を積極的に活用した。

3. 広報関係

（1）マスコミ等対応

マスコミ等からの取材等、プレスリリース等の対応を行った。

（2）機構からの情報発信

ホームページの活用、広報誌「鉄道・運輸機構だより」の発行（年4回季刊）、各種パンフレット等により情報発信を行った。

4. 国民に対する情報発信

「鉄道の日」実行委員会等が主催する「鉄道フェスティバル」等の記念イベントへの参加や、工事の進捗にあわせて鉄道建設の現場見学会やレールウォークを開催するなど、国民に対する情報発信を積極的に行った。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. ホームページ等での公表

（1）鉄道建設、鉄道助成、船舶共有建造、高度船舶技術実用化及び国鉄清算事業の業務内容、実施状況について、ホームページ及び広報誌（鉄道・運輸機構だより）で公表した。

（2）平成26年度の役職員の報酬・給与等の水準について、平成27年6月30日にホームページで公表した。

（3）業務の透明性を確保する観点から、一定規模以上の取引関係を有する法人との間

の取引等の状況に係る情報、工事等の発注見通し、入札公告、入札結果、契約の内容等の契約情報をホームページで公表した。また、「平成 26 事業年度財務諸表」は、平成 27 年 8 月 31 日の国土交通大臣からの承認後、同 9 月 10 日にホームページで公表した。

2. 平成 27 年度において開催した第三者委員会は、以下のとおりである。

- ・中期計画推進・フォローアップ審議委員会
- ・契約監視委員会
- ・入札監視委員会
- ・鉄道助成業務の審議等に関する第三者委員会
- ・資産処分審議会
- ・高度船舶技術審査委員会 等

3. 広報関係

(1) マスコミ等部外からの取材・問い合わせ 379 件について対応を行った。

また、プレスリリース（人事異動、工事の安全祈願等の行事に関する内容）等による情報発信は、本社が 42 件、地方機関が 18 件行った。

(2) 機構からの情報発信

- ・機構ホームページの更新は 197 回行い、ホームページのアクセス数は約 233 万件あった。
- ・また、広報誌「鉄道・運輸機構だより」は、一層の誌面の充実化を図り、より分かりやすい魅力ある広報誌の発行に努めた。年 4 回の発行に合わせてホームページに掲載し、広く国民が閲覧できるようにした。
- ・各種パンフレットは、鉄道の日のイベント等で配布し、機構の事業内容の P R に幅広く活用することができた。

4. 国民に対する情報発信

(1) 「鉄道の日」に関連して本社及び各地方機関において、「鉄道の日」実行委員会等が主催する「鉄道フェスティバル」等の記念イベントに参加し、機構業務の P R を行った。

＜主な参加イベント＞

- ・第 22 回鉄道フェスティバル（日比谷公園）
- ・第 22 回「鉄道フェスティバル in 東北」（J R 貨物仙台貨物ターミナル駅構内）等、計 5 箇所を実施。

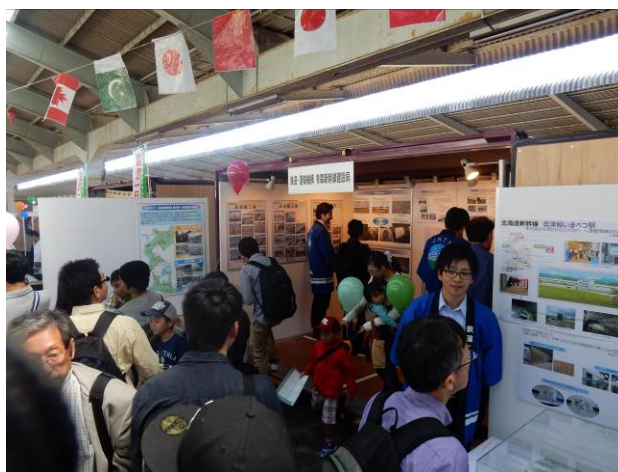


写真1.7.3-1 第22回「鉄道フェスティバルin東北」

(2) 鉄道建設の現場見学会における地元住民等への工事に関する具体的な説明を通じ、機構の鉄道建設事業に対する理解の促進を図った。

<主な現場見学会>

- ・北海道新幹線 新函館北斗駅駅舎見学会（北海道北斗市）
- ・北海道新幹線 奥津軽いまべつ駅見学会（青森県今別町）
- ・北陸新幹線 現場見学会（福井県敦賀市）
- ・九州新幹線 現場見学会（佐賀県武雄市）
- ・九州新幹線 現場見学会（長崎県大村市）
- ・神奈川東部方面線 親子見学会（神奈川県横浜市）

等、各地方機関において計 58 回実施。



写真1.7.3-2 奥津軽いまべつ駅見学会（青森県今別町）



写真 1.7.3-3 現場見学会（長崎県大村市）

（３）北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の開業に際して、試乗会を開催し、地元住民のみならず、マスコミによる報道を通じて広く国民にアピールした。



写真 1.7.3-4 北海道新幹線試乗会（新函館北斗駅）

- (4) 船舶共有建造制度について、離島に関する情報発信イベント「アイランダー2015」
(主催：国土交通省 ・ (公財) 日本離島センター) において紹介を行った。



写真 1.7.3-5 「アイランダー2015」

1. (7) (環境対策に資する業務・取組の推進)

■中期目標

さらに、業務の実施に当たっては、環境の保全について配慮するとともに、自然環境保全対策、地球温暖化対策等に努める。

■中期計画

また、業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、機構で定める「環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等の取組みを強化する。また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年作成し、公表する。

■平成 27 年度計画

機構で定める「環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。

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 2015」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	1,532,281,009	1,470,997,029	1,303,267,609		
決算額（千円）	1,501,961,898	1,405,752,533	1,263,155,921		
経常費用（千円）	882,997,768	831,055,642	769,751,533		
経常利益（千円）	18,714,828	△38,442,426	△25,596,029		
行政サービス実施コスト（千円）	82,363,912	141,052,053	171,015,247		
従事人員数	1,612	1,605	1,604		

注）・法人単位の金額及び人数を記載している。

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

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

オフィス活動における環境負荷の低減や業務の実施に際しての環境への配慮等の取組みを明記した、新たな「環境行動計画」を平成 26 年 4 月に策定し、この計画に基づいて引き続き環境負荷低減に向けて取り組んだ。

オフィス活動に伴う温室効果ガス（CO₂）排出量を削減するため、全業務従事者を対象とした「環境対策に係る業務研修」を実施するとともに、オフィス活動に伴う環境負荷状況を全社的に共有するため、「現状の可視化」として、四半期ごとのデータ等をイントラネットに掲載した。

また、共有船舶建造においては、環境にやさしい船舶の共有建造支援を推進し、政策効果のより高い船舶の建造比率を 100%とした。

さらに鉄道建設工事等については、国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い、建設リサイクル・廃棄物の削減対策などの取組みを推進した。

これら取組みに関して、国民に分かりやすく提示する観点から、「環境報告書 2015」をとりまとめ、ホームページ等で公表し（平成 27 年 9 月）、関係機関や「鉄道フェスティバル」で配布する等、機構が、鉄道・船舶の建設・整備を通じて地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に貢献していることについて、PRを実施した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 環境負荷の低減に向けた取組みの推進

オフィス活動における環境負荷の低減や業務の実施に際しての環境への配慮等の取組みを明記した、新たな「環境行動計画」を平成 26 年 4 月に策定し（計画期間：平成 26 年度～平成 29 年度）、この計画に基づいて引き続き環境負荷低減に向けて取り組んだ。

（1）機構オフィス活動における環境負荷の低減のための取組み

① 環境意識の向上を目的とした「環境対策に係る業務研修」では、受講者を拡大（管理職のみから全業務従事者）するとともに、効率化の観点から、本社職員が地方機関へ赴き研修を行う形式から、e ラーニング方式に変更し、より多くの職員等に対し環境対策への意識の向上を図った。

② オフィス活動に伴う環境負荷の最新の状況を全社的に共有するため、「現状の可視化」として本社・各地方機関の四半期ごとのデータ及びその分析結果をイントラネットに掲載した。

（2）共有船舶の建造促進

① 環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ、先進二酸化炭素低減化船、高度

二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等の共有建造支援を推進した。

- ② 上記船舶のうち、政策効果のより高い船舶の建造比率を 90%以上とする目標を掲げ、重点的な取組みを推進した結果、建造比率を 100%とした。

（３）鉄道建設工事における建築廃棄物対策等

- ① 国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い、建設リサイクル・廃棄物の削減対策などの取組みを推進した。
- ② 整備新幹線や都市鉄道等の整備にあたっては、地球温暖化対策として、CO₂排出量が削減されるベルトコンベアによるトンネル掘削土の運搬を行った。

また、有害物質管理として、トンネル工事において、周辺地盤からトンネル内に流れ込む土砂を含んだ地下水を河川等へ排水する際、各種基準を満たす濁水処理設備による処理や、建設廃棄物対策として、トンネル掘削土を他の公共事業（公園造成、宅地造成、道路工事等）の盛土や埋立土として有効利用を図った。さらに、高炉スラグ（製鉄時に排出される不純物）やフライアッシュ（火力発電所で石炭を燃焼した際に発生する灰）を用いた吹付コンクリートを使用することにより資源の有効活用を図った。

2. 機構の環境に関する情報発信

これらの取組みに関する最新の状況について、国民に分かりやすく周知する観点から、図表、写真等を活用しながら「環境報告書 2015」をとりまとめ、ホームページで公表するとともに、プレスリリースを実施した（平成 27 年 9 月）。

また、環境報告書を関係機関等へ配布するとともに、「鉄道フェスティバル」等で配布した。

さらに、鉄道や船舶は他の輸送機関に比べ、エネルギー効率に優れた輸送機関であり、機構はこれらの建設・整備を通じて地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に貢献していることについて、環境報告書やホームページ、広報誌を通じてPRを図った。

2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置

2. (1)

■中期目標

(1) 組織の見直し

組織については、業務の質的・量的な変化に常に的確に対応できる効率的かつ機動的な体制となるよう見直しを行いながら、適切に運営する。

なお、国鉄清算事業西日本支社吹田事務所については、吹田貨物ターミナル駅開業後、残業務の状況を見極めた上で、中期目標期間中に廃止する。

■中期計画

(1) 組織の見直し

業務の質的・量的な変化を適切に把握して、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

なお、国鉄清算事業西日本支社吹田事務所については、吹田貨物ターミナル駅開業後における残業務の状況を見極めた上で、中期目標期間中に廃止する。あわせて、国鉄清算事業西日本支社については、業務の進捗状況を踏まえ、人員の合理化を進める。

■平成 27 年度計画

(1) 組織の見直し

平成 27 年度における組織体制については、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

「平成 27 年度組織改正計画」に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図るため、平成 27 年度は下記のとおり本社及び地方機関の組織の新設・改廃を行った。

1. 本社

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

地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する出資等の業務を機構が行うこととなったことに伴い、企画調査部に「地域公共交通出資課」を設置（平成 27 年 8 月）。

- （2）中央新幹線調査室を廃止し、受託業務に係る執行体制の整備のため「建設部」を設置（平成 27 年 4 月）。

2. 地方機関

- （1）吹田貨物ターミナル駅開業後における残業務の進捗に伴い、国鉄清算事業西日本支社「吹田事務所」を廃止（平成 27 年 9 月末）。
- （2）北陸新幹線（長野・金沢間）が開業したことによる業務量の減少に伴い、北陸新幹線建設局、北陸第二新幹線建設局について、組織体制を縮小のうえ、それぞれ「長野工事事務所」、「富山工事事務所」に改組（平成 27 年 4 月）。
- （3）北陸新幹線（長野・金沢間）の開業後の残業務の進捗に伴い、長野工事事務所の組織体制を更に縮小し、鉄道建設本部東京支社に編入（平成 27 年 8 月）。
- （4）受託業務に係る執行体制の整備のため「関東甲信工事局」を設置（平成 27 年 4 月）。

2. (2) (一般管理費、人件費の効率化)

■中期目標

(2) 経費・事業費の削減

業務運営に当たっては法人の自主性、自律性をもって業務を遂行するとともに、法人の不断の経営努力により、効率性の高い業務運営を図る。

一般管理費については、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で15%程度に相当する額を削減する。

また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。

なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。

■中期計画

(2) 経費・事業費の削減

一般管理費については、業務量に対応した合理的、機動的な組織の再編、効率性の高い業務運営等を行うことにより、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成24年度）比で15%程度に相当する額を削減する。

また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。

なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。

■平成27年度計画

(2) 経費・事業費の削減

一般管理費については、平成29年度において平成24年度比で15%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

また、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表する。

なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直す。

■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 24 年度の一般管理費年度計画額) (百万円)	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
一般管理費（中期計画）(百万円)	平成 29 年度において平成 24 年度比で 15 % 程度に相当する額の削減	28,318	—	—	—	—	24,070 程度	
一般管理費（年度計画額）(百万円) 注) () 書きは当初計画の金額		—	26,999	26,396	26,215 (26,164)	—	—	
削減率（年度計画額と 24 年度計画額との比較） 注) () 書きは当初計画との比較		—	△4.7%	△6.8%	△7.4% (△7.6%)	—	—	
<参考> 一般管理費（中期計画上の推計額）(百万円)		—	26,999	26,494	26,447	25,245	24,060	
<参考> 達成度（中期計画上の削減率と年度計画の削減率の比較） 注) () 書きは当初計画との比較		—	100%	105.4%	112.4% (115.1%)	—	—	

■主な評価指標

主な定量的指標：一般管理費削減率（対 24 年度比）

評価の視点：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗しているかどうか等。

■評価と根拠

評価：B

根拠：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

- ・一般管理費の削減推移等については、「主要な経年データ」のとおり。
- ・給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的に取り組むとともに、その検証結果及び取組状況を公表した。

なお、総人件費についても、政府における総人件費削減の取組みを踏まえ、厳しく見直すこととしている。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 一般管理費

平成 27 年度計画における一般管理費（人件費（退職手当等を含む。）、物件費を含む。）は、26,215 百万円であり、平成 24 年度計画予算 28,318 百万円と比べ人件費の削減等により 2,103 百万円（△7.4%）を削減した。

2. 給与水準

給与の支給基準については、鉄道建設技術などの高度な知識・技術を有する優秀な人材を確保するため、国家公務員と同程度の初任給とするとともに、人事院勧告を踏まえて行われる国家公務員の給与改定に準じた改定等を行ってきたところである。

（1）給与水準に関する検証

給与水準については、次の理由から国家公務員に比べて高くなっている。

当機構の大半の職員が従事する鉄道建設事業は、有期事業であることから余剰人員を抱えないために、大半の職員を対象として、事業の進捗、業務量の波動に対応しながら高い頻度（2～3 年程度）で全国規模での人事異動を実施しているため、これに伴って広域異動手当及び単身赴任手当が支給される者の割合が高くなっている。

業務のアウトソーシング等を積極的に進めてきた結果、管理的業務が中心となり、国家公務員に比べ管理職の割合が高くなっている。

＜広域異動手当の支給対象者の割合＞

国家公務員：13.0% 機構：16.2%

※異動前後の勤務箇所間の距離 300 km 以上の場合

国家公務員：4.9% 機構：13.4%

< 単身赴任手当の支給対象者の割合 >

国家公務員：8.7% 機構：13.8%

< 管理職手当の支給対象者の割合 >

国家公務員：16.1% 機構：20.7%

(参考) 平成 27 年度国家公務員給与等実態調査 (人事院) 統計表

なお、給与の支給水準については、整備新幹線等の高速鉄道建設を担う機関として、当該業務の安定的な実施のため、専門的知識・技術を有する優秀な人材を確保する必要があること、また、鉄道建設事業の進捗に対応し、2～3 年周期で全国異動をする必要があるなどの事情を考慮した給与体系になっている。

【採用状況】

国家公務員：大卒程度 (総合職・一般職等) 3,360 名 (80.2%)

高卒程度 (一般職等) 832 名 (19.8%)

機 構：大卒、大学院卒 34 名 (100%)

【主な資格の保有者 (平成 27 年度末現在)】

博士 14 名、技術士 133 名、鉄道設計技士 30 名、一級建築士 32 名

(2) 給与水準の適正化に向けた平成 27 年度の取組状況等

給与水準については、平成 27 年 6 月に公表した役員の報酬等及び職員の給与の水準公表資料において、主務大臣より当機構の給与水準の設定の考え方は妥当であると評価されたところであり、引き続きこれを維持するために、社会人及び事務所限定職員の採用を推進しているところである。なお、国の給与水準を 100 とした場合のラスパイレス指数は、平成 27 年度においては、平成 26 年度の 105.7 から 3.8 ポイント増の 109.5 となったが、これは昨年度のラスパイレス指数は、国家公務員の給与の改定及び臨時特例に関する法律 (平成 24 年法律第 2 号) に基づく国家公務員の給与の見直しに関連した措置を実施した時期が国と異なったために一時的に下がったものであり、当該措置を実施しなかった場合の指数 (109.6 程度・機構試算) と比較した場合においては、0.1 ポイント減となっている。

(3) 検証結果及び取組状況の公表

平成 26 年度の給与水準に関する検証の結果及び取組状況については、総務大臣が定める「独立行政法人の役員の報酬等及び職員の給与の水準の公表方法等について (ガイドライン)」に基づき、平成 27 年 6 月にホームページで公表した。

2. (2) (事業費の効率化)

■中期目標

さらに、事業費については、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度(平成24年度)比で5%程度に相当する額を削減する。

■中期計画

さらに、事業費については、1.(1)④中の鉄道建設コストの縮減に係る取組みや契約方式の改善等を通じて事業の効率化を推進することにより、中期目標期間の最終年度（平成29年度）において、前中期目標期間の最終年度(平成24年度)比で5%程度に相当する額を削減する。

■平成27年度計画

さらに、事業費については、平成29年度において平成24年度比で5%程度に相当する額の削減を目指し、1.(1)④中の鉄道建設コストの縮減に係る取組みや契約方式の改善等の各種効率化を実施する。

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

■主な評価指標

主な定量的指標：事業費削減率（対 24 年度比）

評価の視点：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

事業費の削減推移等は、「主要な経年データ」のとおり。

■当該事業年度における業務運営の状況

事業費の効率化として、1.（1）④中の鉄道建設コストの縮減に係るコスト構造改善策を実施するとともに、線区の実情にあったより合理的な計画・設計等を実施するなどの取組みを行った。

平成 27 年度計画予算における事業費（勘定間繰入れを除く。）は 1,277,052 百万円であり、平成 24 年度計画予算 1,501,548 百万円と比べ、整備新幹線整備事業の減等により 224,496 百万円（△15.0%）を削減した。

2. (2) (内航海運活性化融資業務)

■中期目標

上記に加え、内航海運活性化融資業務については、機構の資金調達額及び日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）への貸付額は年々漸減していくことから、貸付金の規模も踏まえつつ業務運営の効率化を図り、同融資業務に係る職員、契約職員及び経費の削減を行うものとする。

■中期計画

上記に加え、内航海運活性化融資業務については、貸付金の規模も踏まえ、同融資業務を取り巻く環境等を勘案しつつ、業務運営の効率化を図り、国において将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表されている資金管理計画（以下、「資金管理計画」という。）を基に、中期目標期間中に同融資業務に係る職員を1人、契約職員を4人、経費についてもこれらに応じて削減を行う。

■平成27年度計画

内航海運活性化融資業務については、中期目標を達成することができるよう、貸付金の規模も踏まえ、同融資業務を取り巻く環境等を勘案しつつ、各職員の担務の見直し等業務運営の効率化を図る。

■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前目標期間最終年度値等)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
職員、契約職員の削減	中期目標期間終了時に職員1人、契約職員4人削減	—	—	契約職員2名削減	契約職員1名削減			

■主な評価指標

主な定量的指標：職員及び契約職員削減数

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

平成 25 年度に行った担務の見直しを踏まえ、平成 26 年度に契約職員 2 名の削減を実施した。

平成 27 年度も引き続き担務の見直しを行い、契約職員 1 名の削減を実施した。

2. (3)

■中期目標

(3) 調達等合理化の推進

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成 27 年 5 月 25 日総務大臣決定)に基づく取組を着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、P D C Aサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化を推進する。

■中期計画

(3) 調達等合理化の取組

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成27年5月25日総務大臣決定)に基づき、毎年度調達等合理化計画を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、P D C Aサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。

■平成 27 年度計画

(3) 調達等合理化の取組

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成 27 年 5 月 25 日総務大臣決定)に基づき、平成 27 年度調達等合理化計画を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、P D C Aサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、契約監視委員会等のチェックを受ける。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成 27 年 5 月 25 日総務大臣決定)に基づき、平成 27 年度独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構調達等合理化計画（以下「平成 27 年度調達等合理化計画」という。）を策定し、契約監視委員会による点検を受けた上で公表するとともに、国土交通大臣に報告した。

また、平成27年度調達等合理化計画に定めた重点的に取り組む分野及び調達に関するガバナンスの徹底等について着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んだ。

さらに、入札・契約の適正な実施について、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。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 平成27年度調達等合理化計画に定めた重点的に取り組む分野の取組状況

(1) 鉄道建設工事に関する調達

鉄道建設工事に関する調達については、入札の透明性・公正な競争の確保の観点から、従来より一般競争入札の促進を図ってきたところである。

平成27年度においては、表2.3-1のとおり一般競争入札が2,254億円（100%）となっており、引き続き入札の透明性・公正な競争の確保が図られている。

このうち、総合評価方式については、2,247億円（99%）と一般競争で行ったほぼ全ての契約において適用しており、実施にあたっては、中立性・公正性の確保を図るため、外部有識者を交えた総合評価審査委員会小委員会において検証を受けた。

また、本方式については、引き続き工事の品質を確保しつつ、入札契約手続事務の効率化を推進するため、技術資料を共通化する複数件の工事を対象に、一括して公告し、技術資料の提出を1つのみとして審査を実施する「一括審査方式」を平成28年度発注業務に適用するための検討を進めている。

表2.3-1 平成27年度の鉄道建設工事の契約件数及び金額（単位：件数、%、億円）

27年度実績		工事全体 (割合は、下の合計に占める割合)				うち総合評価 (割合は、左の工事全体に占める割合)			
		件数		金額		件数		金額	
			割合		割合		割合		割合
競争入札	一般競争	52	100%	2,254	100%	41	79%	2,247	99%
	指名競争	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	小計	52	100%	2,254	100%	41	79%	2,247	99%
随意契約		0	0%	0	0%	—	—	—	—
合計		52	100%	2,254	100%	—	—	—	—

(注) 少額随意契約は含まない。

(2) 情報システム関係に関する調達

①情報ネットワークシステム管理業務における「市場化テスト」の活用等

平成27年度発注の「平成28年度～平成31年度本社情報ネットワークシステム運用管理業務」が、当機構としては初の「市場化テスト」（内閣府官民競争入札等監理委員会。以下「監理委員会」という。）の対象となった。このため、市場化テストの主旨に則り、これまで「一者応札」であったものを、できるだけ多くの者が応札意欲を高めることになるよう、現状の業務内容等を分かりやすく整理するとともに、応札を検討する者に対しては丁寧な説明と積極的な情報公開を行う等、仕様書案作成、説明会の開催及び意見招請（パブリックコメント）とその回答の公表を実施した。

また、従来の当該管理業務に含んでいた「共通業務システムの保守業務」については、新たな応札者に対するハードルとなる可能性が高いため、当該管理業務とは別発注とした。

契約手続きの経緯としては、仕様書案等について、2回の監理委員会小委員会での審議・了解を経て、意見招請（パブリックコメント）を行い、8者から70件の意見・質問を得て、その意見等と回答をホームページに公表した。これを踏まえ修正した仕様書案について監理委員会の了承も得られたことから、公告を行った。

その結果、資料を受け取りに来た者は15者あり、その内の希望9者への入札説明会を実施した。また、資料閲覧への対応は8者に延べ19回行うとともに、入札関係書類についての質問を8者から92件受け、関係者への回答を行った結果、8者からの技術提案書の提出があった。

総合評価方式委員会における資格確認の結果、必須項目を満足しない1者は失格となったが、その他の7者に対し技術提案書の採用通知を行い、同7者の応札による総合評価方式により落札者を決定した。従来の年間支払額約1億7,000万円に対し、今回の契約では年間約1億2,000万円（この他、別発注の「共通業務システムの保守業務」は年間約1,400万円）となり、本社情報ネットワークシステム運用管理業務におけるコスト縮減が図られることとなった。

この他、新たな仕様書にSLA（利用者満足度調査等）を導入したことにより、定量的な品質水準の把握と確保が可能となった。

また、仕様書等の作成や意見招請時における回答作成にあたっては、CIO補佐官のアドバイスを採り入れることにより、その知見が活用された。

さらに、市場化テストの審議成果である本社仕様書等については、地方機関用に調整の上、平成27年度発注となった6地方機関における情報ネットワークシステム運用管理業務においても活用された。

以上のように、平成27年度市場化テスト案件として発注書類の改善及び各

種対応を行った結果、競争性を高め、調達コストの縮減と品質の確保が図られた。

②各種業務システムの開発・保守に係る経費に関するＣＩＯ補佐官による評価の強化

情報システム課担当者とＣＩＯ補佐官が、システム保守費用とシステム改良・開発費用毎に、「レビューシート」をもとに各業務システム担当者へのヒアリングを実施した。これを踏まえ、業務システム個別に調整を進めるとともに、システム改良・開発費用について、「費用対効果を得られるように、不要不急なシステム改良・開発を削除し、費用の適正化に努められたい。」とのＣＩＯ補佐官からの所見を各業務システム担当者に通知した。

なお、下記の業務システムの担当課において、長期的な視点からの課題意識を持ち、コスト縮減を進めている状況である。

1) 内部管理システム

現行システムの機能改修は平成27年度に実施したものを最後とし、今後は現行の独自開発システムの利用にこだわらず、比較的安価で機能の豊富な市販パッケージシステム利用の検討を進め、長期的なコスト縮減を目指すことを確認した。

また、システム見直しの検討を進めるための当面の措置として、機能改修が伴わない開発言語更新や利用環境の変化に対応するための改修（以下「受動的な改修」という。）の頻度を削減すべく、システム稼動環境等を変更する改修を平成28年度に行うこととした。これにより、受動的な改修の頻度が減少（5年で4回程度から1回程度に減少）するため、開発言語更新時毎に掛かる約900万円の改修費用の削減が見込まれることとなった。

2) 鉄道建設施工管理支援システムRaicoss

当該システムは、情報セキュリティのシステム監査による「脆弱性診断」により、比較的高度な脆弱性が判明した。これに対し、問題の改修等に時間を要すること、今後の機能追加及びセキュリティ対策に係る費用などを考慮した結果、平成28年度に予定していたシステム改修を見送ることとし、脆弱性の問題はシステム改修に依らない方法で解決することとした。

また、機能が豊富でセキュリティ対策も万全な市販パッケージ等に切り換えることも視野に入れ、費用がかさみがちな現行の独自開発システムの利用を見直し、当該システムの今後のあり方について検討することとした。

（３）借上宿舎管理に関する調達

当機構の鉄道建設業務の性質上、職員の転勤が多いことから、各地方機関において借上宿舎を設置している。借上宿舎の管理業務については、①借上物件の選定及び賃貸借契約手続き、②異動情報を基にした入居宿舎の決定及び職員への通知、③退去時の確認・修繕等、④賃借料、敷金、礼金等の支払手続き、⑤解約時の立会い及び原状回復工事等、新規設置から解約までの事務が多岐に亘っているため、多大な人的コストを要している。

こうした状況を踏まえ、平成27年11月より北海道新幹線建設局管内の借上宿舎管理業務委託について試行を開始し、その費用対効果等について検討を進めている状況である。委託先については、品質の確保を図るため総合評価方式により選定し、4者の応札により決定した。

平成27年度における委託（平成27年11月～平成28年3月）の効果としては、上記①～⑤の業務を遂行するために必要な時間数は約720時間であったところ、これらの業務に要する時間を他の業務に振り分けることが可能となり、業務の効率化が図られた。

また、この時間数について借上宿舎管理を担当する標準的な職員の人件費に換算すると約164万円となるが、これと併せて、借上物件選定や解約時立会い等のために必要となる出張旅費及び賃借料等支払いのために必要となる振込手数料等の費用約13万円が削減され、合計約177万円のコスト削減が図られた。

一方、委託に要した費用は約105万円であり、委託によるコスト削減効果は約72万円となった。

以上のように、平成27年度より委託の試行を開始した結果、借上宿舎管理業務の事務の合理化、品質の確保及び調達コストの縮減が図られた。引き続き試行を継続し、その費用対効果等について検討を進めていくこととしている。

（４）その他継続的な取組み

契約監視委員会（本社で年2回開催）において、競争性のない随意契約（平成26年度 580件）及び一者応札・応募案件（平成26年度 243件）のほか、2か年度連続の一者応札・応募案件（平成26年度下半期 5件、平成27年度上半期 49件）、一定の関係を有する法人の一者応札・応募案件（平成26年度 29件）及び公益法人に対する支出（平成26年度 16件）について点検を受け、いずれも特段指摘することはないと取りまとめられた。なお、一者応札・応募案件については、公告期間の拡大、資格要件の緩和のほか、必要に応じて、資料の交付を受けたものの入札に参加しなかった者に参加しなかった理由のヒアリングを実施して契約条件の見直しを検討するなど、引き続き、一層の競争性の確保に努めていく。

また、参加者の有無を確認する公募手続きについて、これまでの公募結果の状況及び契約監視委員会での議論を踏まえ、副理事長を委員長とする入札・契約制度検討委員会において審議し、極めて専門性の高い調査研究等業務及びシステムの保守改良等業務について運用を一部見直し、事務の合理化を図ることとした。

2. 平成27年度調達等合理化計画に定めた調達に関するガバナンスの徹底の取組状況

(1) 随意契約に関する内部統制の確立

契約監視委員会（本社で年2回開催）において、平成26年度における競争性のない随意契約（580件）のうち新規案件（7件）について、随意契約事由及び契約価格の妥当性等について個別に審議を受け、特段指摘することはないと取りまとめられた。

(2) 不祥事の発生の未然防止・再発防止のための取組み

北陸新幹線の融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、調査報告書（平成26年9月26日機構公表）にある再発防止対策の内容に沿って、以下の措置により入札談合等関与行為等の再発防止に取り組んできており、平成27年度においては、これらの取り組みを着実に実施し、再発防止に努めてきたところである。

①契約業務研修の充実

平成27年度は、全役職員を対象としたコンプライアンス講演会の開催、階層別研修における各階層に応じた内部統制・コンプライアンスに関するカリキュラムの実施、本社・地方機関における平成26年度の講習未受講者等を対象とした公正取引委員会による講習会の開催、契約業務研修においては発注者綱紀保持規程の詳細な解説や、入札談合及びその対応について過去の事例を交え講義を行うなど、職員がより理解しやすい内容となるよう見直しを行った。

この研修等にはのべ2,559名（対象者2,864名、受講率89.4%）が参加し、職員の入札談合等関与行為に関する理解及び不正行為に関する意識の向上が図られた。

これらの取り組みについては、受講後のアンケート結果を踏まえ、テーマや運営方法等について見直しを行いながら実施していくこととする。

②入札・契約監視機能の強化

入札監視委員会については、監視機能の強化を図るため、審議範囲の見直しを行った。

ブロック単位毎から本社及び地方機関単位毎としたことで、審議対象案件がより細分化され、抽出審議件数が大幅に増加して、談合疑義事案等に関するチェック体制の強化が図られた。

また、公正入札等調査委員会（内部委員7名）については、委員として不正調査等の経験が豊富な外部専門家を1名以上配置することで、談合疑義事案の調査の実効性が高められた。

これらの取り組みについては、一定の効果を得られたことから、引き続き実施していくこととする。

③入札契約手続きの見直し

恣意性の排除を徹底するため、技術提案の評価基準に関するデータの蓄積及び技術提案書評価時におけるマスキングの徹底を行った。

また、総合評価方式における技術提案書の評価について、より客観性を高めるため、総合評価審査委員会（内部委員12名、外部委員2名）の外部委員数を2名増員して4名とし、審議対象件数も全体の1割程度から2割程度に拡大した。（平成26年度4件、平成27年度7件）

これらの取組みについては、入札契約手続の公正性が確保されることから、引き続き実施していくこととする。

④情報管理の徹底

発注担当職員と入札参加者との接触に関しては、発注者綱紀保持規程及びマニュアルを定めルール化を図ったところであるが、面会ルールの一部についてより明確化を図るため、同規程及びマニュアルの改正を行った。

今後とも再発防止対策において改正、整備等を行った内容については、運用状況を踏まえ、必要に応じて見直しを行っていくこととする。

3. 平成27年度契約実績

- (1) 平成27年度の契約状況は、表2.3-2のようになっており、契約件数は1,164件、契約金額は3,103億円である。また、競争性のある契約は612件（52.6%）、2,389億円（77.0%）、競争性のない随意契約は552件（47.4%）、714億円（23.0%）となっている。

平成26年度と比較して、競争性のない随意契約は件数・金額ともに小さくなっている（件数は4.8%の減、金額は21.0%の減）が、主に件数については共有船の建造並びに鉄道建設工事に係る電気料金、通信回線の契約等及び地方公共団体等への委託業務等が減少したこと、金額については共有船の建造及び鉄道事業者の営業線内で施工する委託工事が減少したことによるものである。

なお、平成26年度及び平成27年度における競争性のない随意契約の内訳は図2.3-1のとおりであるが、これらはいずれもその性質上、競争性のない随意契約によらざるを得ないものである。

表2.3-2 平成27年度の調達全体像

(単位: 件、億円)

	平成 26 年度		平成 27 年度		比較増△減	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
競争入札等	(42.3%) 539	(58.2%) 1,324	(41.7%) 485	(76.2%) 2,364	(△10.0%) △54	(78.5%) 1,040
企画競争・公募	(12.2%) 156	(2.0%) 46	(10.9%) 127	(0.8%) 25	(△18.6%) △29	(△45.7%) △21
競争性のある契約 (小計)	(54.5%) 695	(60.3%) 1,371	(52.6%) 612	(77.0%) 2,389	(△11.9%) △83	(74.3%) 1,018
競争性のない随意契約	(45.5%) 580	(39.7%) 904	(47.4%) 552	(23.0%) 714	(△4.8%) △28	(△21.0%) △190
合 計	(100%) 1,275	(100%) 2,275	(100%) 1,164	(100%) 3,103	(△8.7%) △111	(36.4%) 828

(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 比較増△減の()書きは、平成27年度の対26年度伸率である。

(注3) 少額随意契約は含まない。

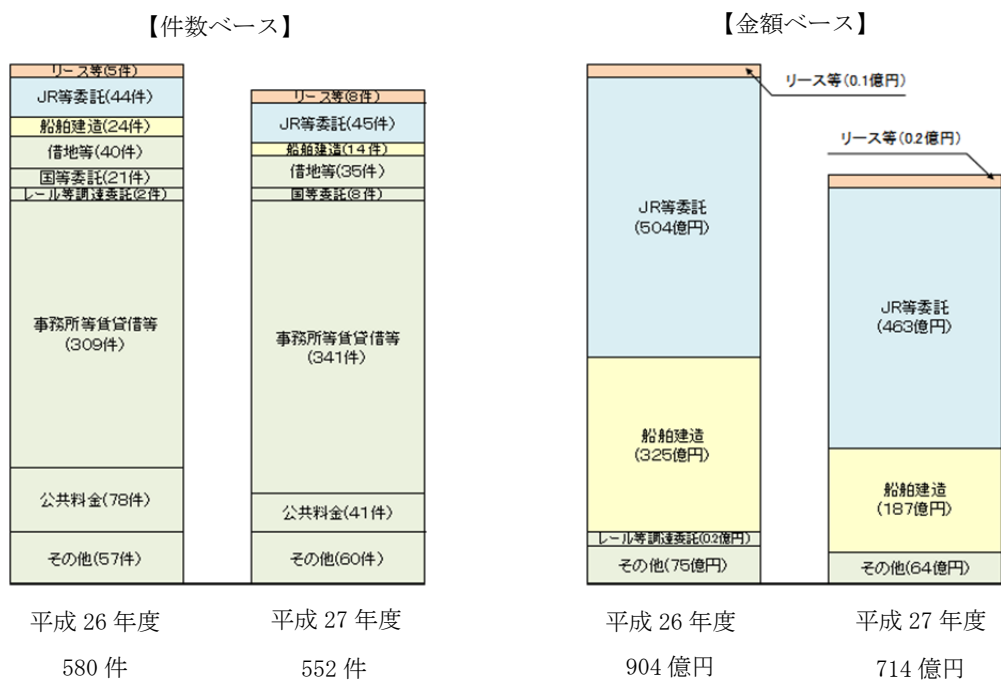


図2.3-1 平成26年度及び平成27年度における競争性のない随意契約の実績

競争性のない随意契約の主なもの及び移行困難な理由等は、以下のとおりである。

①鉄道事業者の営業線内で施工する委託工事

鉄道の運行の安全確保等の観点から、当該営業線の運行主体である鉄道事業者により工事を委託する必要があるため、競争性のある契約へ移行することは困難である。

工事を委託するに当たり、鉄道事業者から概算金額とその内訳の提示を受け、機構の試算及び類似事例と比較対照するとともに、鉄道事業者に対し質疑することにより、委託費の妥当性について検証を行っている。協定締結後は、各年度末及び委託工事の完了時に鉄道事業者の工事における契約、支払い、出来形等の状況を確認のうえ、協定額を精算して支払いを行っている。

②共有船の建造

民間の船主が事業採算性等の観点から最適な造船所を選定し、機構は共有建造という形態で当該船主に資金的支援を行うため当該造船所と契約を行うものであることから、競争性のある契約に移行することは困難である。

共有船の建造契約に当たり、船主が原則として複数の造船所から見積書を提出させた上で選定した造船所の船価について、機構が積算基準による予定価格の範囲内であることを確認することにより、価格の妥当性を検証している。

(2) 平成27年度の一者応札・応募の状況は、表2.3-3のようになっており、契約件数は172件（28.1%）、契約金額は244億円（10.2%）である。

前年度と比較して、一者応札・応募による契約の割合が件数・金額ともに小さくなっている（件数は29.2%の減、金額は39.8%の減）が、主に件数については各地方機関における技術業務委託等及び自動車管理業務委託並びに北陸新幹線（長野・金沢間）のしゅん功・開業に伴う調査業務（財産整理や環境対策など）で一者応札となったものが減少したこと、金額については北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の大規模工事で一者応札となったものが減少したこと並びに北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の大規模工事において一者応札となったものがなかったことによるものである。

表2.3-3 平成27年度の一者応札・応募状況

(単位：件、億円)

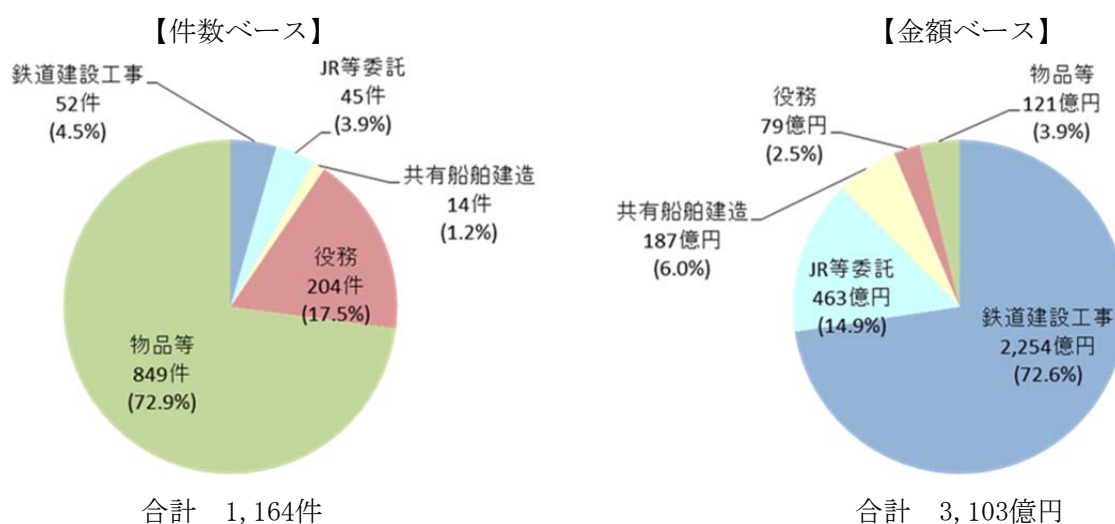
		平成26年度	平成27年度	比較増△減
2者以上	件数	452 (65.0%)	440 (71.9%)	△12 (△2.7%)
	金額	966 (70.5%)	2,145 (89.8%)	1,179 (122.0%)
1者以下	件数	243 (35.0%)	172 (28.1%)	△71 (△29.2%)
	金額	405 (29.5%)	244 (10.2%)	△161 (△39.8%)
合 計	件数	695 (100%)	612 (100%)	△83 (△11.9%)
	金額	1,371 (100%)	2,389 (100%)	1,018 (74.3%)

(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 合計欄は、競争契約（一般競争、指名競争、企画競争、公募）を行った計数である。

(注3) 比較増△減の（ ）書きは、平成27年度の対26年度伸率である。

(3) 平成27年度契約の件数及び金額の内訳を示すと、図2.3-2のとおりである。



(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 少額随意契約は含まない。

図2.3-2 平成27年度契約の件数及び金額の内訳

4. その他契約手続きの執行体制及び審査体制の整備状況

(1) 工事等の発注に当たっては、以下のとおり施行伺から入札までの一連の手続における執行体制及び審査体制のもと、契約手続きを行った。

- ・ 一般競争入札等の入札参加資格要件、総合評価方式、企画競争等の評価項目・評価基準については、入札・契約手続運営委員会の審議及び関係課の合議によるチェックを行った。
- ・ 予定価格等の作成については、情報漏えいを防止する観点から、必要最小限の職員だけが意思決定の過程に関与するとともに、担当職員以外の者が当

該情報に接することがないように情報管理の徹底を図り、契約書及び発注にかかる図書等の作成については、関係職員によるチェックを行った。

(2) 入札・契約手続きの事後の審査体制としては、「入札・契約評価委員会」において入札又は見積り合わせの結果の分析・評価等を行うとともに、第三者機関である「入札監視委員会」において公正・中立の立場から入札・契約手続の運用状況等の審議を行った。

(3) 警察庁と締結している「公共事業等からの暴力団排除の推進に関する合意書」に基づき、引き続き暴力団排除を徹底した。

2. (4)

■中期目標

(4) 資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。

■中期計画

(4) 資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、「5. 重要な財産の譲渡等に関する計画」に従って、資産の処分及び集約化を図るほか、資産の効率的な活用を図る。

■平成 27 年度計画

(4) 資産の有効活用

宿舎、寮の集約化のため、保土ヶ谷寮及び船橋宿舎については売却手続きを進める。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

保土ヶ谷寮及び船橋宿舎について、中期目標期間内の売却に向けて、手続きを実施した。

■当該事業年度における業務運営の状況

保土ヶ谷寮については、現況と登記上の境界との不一致等に関し、土地調査測量の発注手続きを進めた。

また、船橋宿舎については、インフラ設備を共用している隣地（J R 東日本宿舎）との一体売却の方針を踏まえ、担当支社間で事務処理に関する覚書を取り交わした。

3. 予算、収支計画及び資金計画

3. (1)

■中期目標

—

■中期計画

3. 予算、収支計画及び資金計画

(1) 予算、収支計画及び資金計画 (別紙)

毎年の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

■平成 27 年度計画

3. 予算、収支計画及び資金計画

(1) 予算、収支計画及び資金計画 (別紙)

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画の予算、収支計画及び資金計画に基づき作成した 27 年度計画の
予算、収支計画及び資金計画について適正に実施しているか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：年度計画に基づき、適正に実施したと認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況 (主要な業務実績)

- ・平成 27 年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績 (表 3.1-1) 参照
- ・平成 27 年度決算報告書 (表 3.1-2) 参照

■当該事業年度における業務運営の状況

平成 27 年度における実績の概要は以下のとおり。(表 3.1-1) 参照。

- ・予算 (実績)

収入では、建設勘定において、J R 九州からの貸付料一括前払いがあったこと及び特例業務勘定において、J R 九州からの繰上償還があったことにより、業務収入が増加した。

支出では、海事勘定において、事業規模が予定を下回ったこと及び地域公共交通等

勘定において、内航海運活性化融資業務に関する申込額が予定を下回ったことにより、業務経費が減少した。

- ・収支計画（実績）

費用の部では、特例業務勘定において、土地売却収入の収納時期が遅れたことにより、特例業務費が減少した。また、建設勘定において、北陸新幹線債務償還資金の償還があったことにより、臨時損失が生じた。

収益の部では、特例業務勘定において、土地売却収入の収納時期が遅れたことにより、特例業務収入が減少した。また、建設勘定において、北陸新幹線債務償還資金の償還があったことにより、臨時利益が生じた。

- ・資金計画（実績）

資金支出では、助成勘定において、有価証券の取得があったことにより、投資活動による支出が増加した。また、建設勘定において、短期借入金の返済が予定を上回ったことにより、財務活動による支出が増加した。

資金収入では、助成勘定において、有価証券の償還があったことにより、投資活動による収入が増加した。また、建設勘定において、J R九州からの貸付料一括前払いがあったことにより、業務活動による収入が増加した。

また、平成 27 年度計画における運営費交付金については、算定ルールに則り適正に算定した。

なお、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）等において、「事業等のまとめりと」に予算を作成することを要請されていることから、年度計画の所要の変更を行った。

表 3. 1-1 平成 27 年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績

【建設勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
国庫補助金等	46,570
地方公共団体建設費負担金	37,725
地方公共団体建設費補助金	8,845
借入金等	314,700
財政融資資金借入金	26,500
民間借入金	174,800
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	113,400
業務収入	206,046
受託収入	7,915
業務外収入	2,187
他勘定より受入	172,809
計	750,227
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	200,088
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	5,619
借入金等償還	463,487
支払利息	19,505
一般管理費	5,399
人件費	17,201
業務外支出	12,367
他勘定へ繰入	30,100
計	753,766

【人件費の見積もり】 13,019百万円を支出する。

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

予算(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
国庫補助金等	43,320
地方公共団体建設費負担金	34,627
地方公共団体建設費補助金	8,693
借入金等	304,581
財政融資資金借入金	22,800 ※1
民間借入金	165,781
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	116,000
業務収入	432,768 ※2
受託収入	5,069 ※1
業務外収入	3,477 ※3
他勘定より受入	162,759
計	951,975
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	190,703
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	4,167 ※4
借入金等償還	463,487
支払利息	14,911 ※5
一般管理費	4,249 ※6
人件費	14,293 ※7
業務外支出	8,923 ※8
他勘定へ繰入	34,078 ※9
計	734,812

※1 事業規模が予定を下回ったことに伴う減

※2 JRR九州からの貸付料一括前払いがあったことによる増

※3 雑収入があったことによる増

※4 事業規模が予定を下回ったことによる減

※5 借入金の減があったことに伴う減

※6 経費の節減による減

※7 欠員があったことによる減

※8 消費税納付額が予定を下回ったことによる減

※9 北陸新幹線債務償還資金の償還があったことによる増

収支計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	344,072
経常費用	324,441
鉄道建設業務費	318,655
受託経費	4,441
一般管理費	1,335
減価償却費	10
財務費用	19,587
雑損	45
収益の部	344,734
鉄道建設業務収入	205,657
鉄道建設事業費補助金収入	180
鉄道建設事業費利子補給金収入	134
受託収入	4,441
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	133,324
財務収益	29
雑益	969
純利益	662
目的積立金取崩額	-
総利益	662

収支計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	364,610
経常費用	345,687
鉄道建設業務費	340,215
受託経費	4,138
一般管理費	1,120 ※1
減価償却費	214 ※2
財務費用	14,702 ※3
雑損	439 ※4
臨時損失	3,782 ※5
収益の部	365,265
鉄道建設業務収入	210,439
鉄道建設事業費補助金収入	180
鉄道建設事業費利子補給金収入	134
受託収入	4,138
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	145,438
財務収益	17 ※6
雑益	1,195 ※7
臨時利益	3,723 ※5
純利益	655
目的積立金取崩額	-
総利益	655

※1 欠員があったことによる減

※2 ソフトウェアの購入が予定を上回ったことに伴う増

※3 借入金の減があったことに伴う減

※4 雑収入の返還が予定を上回ったことによる増

※5 北陸新幹線債務償還資金の償還があったことによる増

※6 利息収入が予定を下回ったことによる減

※7 雑収入があったことによる増

資金計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	773,624
業務活動による支出	293,674
投資活動による支出	408
財務活動による支出	463,487
翌年度への繰越金	16,055
資金収入	773,624
業務活動による収入	437,324
受託収入	7,915
その他の収入	429,410
投資活動による収入	411
財務活動による収入	314,700
前年度よりの繰越金	21,189

資金計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	1,365,007
業務活動による支出	246,954 ※1
投資活動による支出	150,970 ※2
財務活動による支出	712,602 ※3
翌年度への繰越金	254,480
資金収入	1,365,007
業務活動による収入	647,037
受託収入	6,242 ※1
その他の収入	640,795 ※4
投資活動による収入	151,810 ※5
財務活動による収入	523,581 ※6
前年度よりの繰越金	42,579

※1 事業規模が予定を下回ったことによる減

※2 有価証券の取得があったことによる増

※3 短期借入金の返済が予定を上回ったことによる増

※4 JRR九州からの貸付料一括前払いがあったことによる増

※5 有価証券の償還があったことによる増

※6 短期借入金の借入れが予定を上回ったことによる増

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【海事勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)						
区 分	共有建造業務	技術支援業務	構造転換業務	セパメント関係船	合 計	
収入						
運営費交付金	-	8	-	-	-	8
借入金等	81,400	-	-	-	-	81,400
財政融資資金借入金	28,400	-	-	-	-	28,400
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	53,000	-	-	-	-	53,000
業務収入	30,154	1	-	-	-	30,156
受託収入	2	-	-	-	-	2
業務外収入	178	0	0	0	-	178
他経理より受入	-	50	-	-	△50	-
計	111,734	60	0	0	△50	111,744
支出						
業務経費						
海事業務関係経費	41,227	80	-	-	-	41,307
受託経費						
海事業務関係経費	2	-	-	-	-	2
借入金等償還	69,208	-	-	-	-	69,208
支払利息	1,580	-	-	-	-	1,580
一般管理費	168	3	0	0	-	171
人件費	664	9	-	-	-	673
業務外支出	289	0	-	-	-	289
他経理へ繰入	50	-	-	-	△50	-
計	113,188	92	0	0	△50	113,230

【人件費の見積もり】 550百万円を支出する。

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

収支計画(計画)

(単位:百万円)						
区 分	共有建造業務	技術支援業務	構造転換業務	セパメント関係船	合 計	
費用の部	26,107	92	0	0	△50	26,150
経常費用	24,164	92	0	0	△50	24,207
海事業務費	23,178	80	-	-	△50	23,208
受託経費	2	-	-	-	-	2
一般管理費	980	12	0	0	-	992
減価償却費	4	0	0	0	-	5
財務費用	1,943	-	-	-	-	1,943
収益の部	28,718	60	0	0	△50	28,728
運営費交付金収益	-	8	-	-	-	8
海事業務収入	28,295	51	-	-	△50	28,297
受託収入	2	-	-	-	-	2
資産見返負債償入						
資産見返補助金等戻入	0	-	0	0	-	0
財務収益	6	0	0	0	-	6
雑益	415	0	-	-	-	415
純利益	2,611	△33	△0	△0	-	2,578
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-
総利益	2,611	△33	△0	△0	-	2,578

資金計画(計画)

(単位:百万円)						
区 分	共有建造業務	技術支援業務	構造転換業務	セパメント関係船	合 計	
資金支出	116,300	100	174	41	△265	116,350
業務活動による支出	3,434	92	174	41	△265	3,476
投資活動による支出	40,592	0	-	-	-	40,592
財務活動による支出	69,208	-	-	-	-	69,208
翌年度への繰越金	3,067	7	-	-	-	3,074
資金収入	116,300	100	174	41	△265	116,350
業務活動による収入	28,091	60	0	0	△265	27,886
運営費交付金による収入	-	8	-	-	-	8
受託収入	2	-	-	-	-	2
その他の収入	28,089	51	0	0	△265	27,875
投資活動による収入	3,119	-	-	-	-	3,119
財務活動による収入	81,400	-	-	-	-	81,400
前年度よりの繰越金	3,690	40	174	41	-	3,945

(注1) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

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

予算(実績)

(単位:百万円)						
区 分	共有建造業務	技術支援業務	構造転換業務	セパメント関係船	合 計	
収入						
運営費交付金	-	8	-	-	-	8
借入金等	70,300	-	-	-	-	70,300
財政融資資金借入金	28,300	-	-	-	-	28,300
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	42,000	-	-	-	-	42,000
業務収入	30,695	2	-	-	-	30,697
受託収入	-	-	-	-	-	-
業務外収入	591	0	0	0	-	591
他経理より受入	-	50	-	-	△50	-
計	101,586	61	0	0	△50	101,596
支出						
業務経費						
海事業務関係経費	32,967	35	-	-	-	33,002
受託経費						
海事業務関係経費	-	-	-	-	-	-
借入金等償還	69,208	-	-	-	-	69,208
支払利息	1,242	-	-	-	-	1,242
一般管理費	142	2	0	0	-	144
人件費	610	9	-	-	-	619
業務外支出	96	-	-	-	-	96
他経理へ繰入	50	-	-	-	△50	-
計	104,315	47	0	0	△50	104,312

※1 共有建造業務において、事業規模が予定を下回ったことに伴う減

※2 共有建造業務において、調査受託がなかったことに伴う減

※3 共有建造業務において、雑収入があったことによる増

※4 共有建造業務において、事業規模が予定を下回ったことによる減

※5 共有建造業務において、調査受託がなかったことによる減

※6 共有建造業務において、借入金の減があったことに伴う減

※7 経費の節減による減

※8 共有建造業務において、債券発行が予定を下回ったことに伴う減

収支計画(実績)

(単位:百万円)						
区 分	共有建造業務	技術支援業務	構造転換業務	セパメント関係船	合 計	
費用の部	25,402	47	0	0	△50	25,399
経常費用	23,921	47	0	0	△50	23,918
海事業務費	23,166	35	-	-	△50	23,152
受託経費	-	-	-	-	-	-
一般管理費	749	12	0	0	-	761
減価償却費	5	0	0	0	-	5
財務費用	1,287	-	-	-	-	1,287
雑損	0	-	-	-	-	0
臨時損失	194	0	-	-	-	194
収益の部	29,750	61	0	0	△50	29,761
運営費交付金収益	-	8	-	-	-	8
海事業務収入	28,966	52	-	-	△50	28,969
受託収入	-	-	-	-	-	-
資産見返負債償入						
資産見返補助金等戻入	0	-	0	0	-	0
財務収益	4	0	0	0	-	4
雑益	779	0	-	-	-	779
純利益	4,348	14	0	△0	-	4,362
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-
総利益	4,348	14	0	△0	-	4,362

※1 共有建造業務において、調査受託がなかったことによる減

※2 経費の節減による減

※3 共有建造業務において、工具器具備品の購入があったことに伴う増

※4 共有建造業務において、支払利息が予定を下回ったことによる減

※5 共有建造業務において、弁護士費用の支払いがあったことによる増

※6 共有建造業務において、減損損失があったことによる増

※7 共有建造業務において、調査受託がなかったことに伴う減

※8 工具器具備品の除却に伴う減

※9 共有建造業務において、利息収入が予定を下回ったことによる減

※10 共有建造業務において、雑収入があったことによる増

資金計画(実績)

(単位:百万円)						
区 分	共有建造業務	技術支援業務	構造転換業務	セパメント関係船	合 計	
資金支出	193,520	139	174	42	△265	193,609
業務活動による支出	2,446	47	174	42	△265	2,443
投資活動による支出	82,608	0	-	-	-	82,608
財務活動による支出	106,508	-	-	-	-	106,508
翌年度への繰越金	1,957	92	-	-	-	2,050
資金収入	193,520	139	174	42	△265	193,609
業務活動による収入	28,567	61	0	0	△265	28,362
運営費交付金による収入	-	8	-	-	-	8
受託収入	-	-	-	-	-	-
その他の収入	28,567	52	0	0	△265	28,354
投資活動による収入	52,964	-	-	-	-	52,964
財務活動による収入	107,600	-	-	-	-	107,600
前年度よりの繰越金	4,389	79	174	42	-	4,683

※1 共有建造業務において、資産保全管理諸費が予定を下回ったことによる減

※2 共有建造業務において、有価証券の取得があったことによる増

※3 共有建造業務において、短期借入金の返済があったことに伴う増

※4 共有建造業務において、調査受託がなかったことに伴う減

※5 共有建造業務において、有価証券の償還があったことによる増

※6 共有建造業務において、短期借入金の借入れがあったことによる増

【地域公共交通等勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)			
区 分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
収入			
運営費交付金	53	-	53
政府出資金	1,000	-	1,000
借入金等			
民間借入金	-	36,896	36,896
業務収入	-	38,194	38,194
業務外収入	-	0	0
計	1,053	75,090	76,142
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	1,001	36,959	37,960
借入金等償還	-	38,000	38,000
支払利息	-	28	28
一般管理費	12	26	38
人件費	39	72	111
業務外支出	-	5	5
計	1,053	75,090	76,142

〔人件費の見積もり〕 94百万円を支出する。

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

予算(実績)

(単位:百万円)			
区 分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
収入			
運営費交付金	53	-	53
政府出資金	-	-	- ※1
借入金等			
民間借入金	-	32,971	32,971 ※2
業務収入	-	38,179	38,179
業務外収入	0	0	0 ※3
計	53	71,151	71,203
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	0	33,023	33,023 ※4
借入金等償還	-	38,000	38,000
支払利息	-	26	26
一般管理費	2	22	24 ※5
人件費	23	62	85 ※6
業務外支出	-	4	4 ※7
計	26	71,137	71,163

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

※2 内航海運活性化融資業務において、申込額が予定を下回ったことに伴う減

※3 内航海運活性化融資業務において、雑収入があったことによる増

※4 内航海運活性化融資業務において、申込額が予定を下回ったことによる減

※5 経費の節減による減

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

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

収支計画(計画)

(単位:百万円)			
区 分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
費用の部	53	196	249
経常費用	53	166	219
地域公共交通等業務費	1	48	49
一般管理費	52	118	170
減価償却費	-	1	1
財務費用	-	30	30
収益の部	53	196	248
運営費交付金収益	53	-	53
地域公共交通等業務収入	-	196	196
資産見返負債戻入	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	0	-	0
資産見返補助金戻入	0	-	0
財務収益	-	0	0
純利益	0	△1	△1
目的積立金取崩額	-	-	-
総利益	0	△1	△1

収支計画(実績)

(単位:百万円)			
区 分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
費用の部	26	165	190
経常費用	26	138	164
地域公共交通等業務費	0	37	37 ※1
一般管理費	25	101	126 ※2
減価償却費	0	1	1 ※3
財務費用	-	27	27 ※4
臨時損失	0	0	0 ※5
収益の部	26	173	198
運営費交付金収益	26	-	26 ※6
地域公共交通等業務収入	-	173	173 ※7
資産見返負債戻入	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	0	-	0 ※8
資産見返補助金戻入	0	-	0
財務収益	0	0	0 ※9
雑益	-	0	0 ※10
純利益	-	8	8
目的積立金取崩額	-	-	-
総利益	-	8	8

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

※2 経費の節減による減

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

※4 内航海運活性化融資業務において、支払利息が予定を下回ったことによる減

※5 固定資産除却損があったことによる増

※6 地域公共交通出資等業務において、一般管理費が予定を下回ったことによる減

※7 内航海運活性化融資業務において、申込額が予定を下回ったことに伴う減

※8 地域公共交通出資等業務において、工具器具備品の購入があったことに伴う増

※9 利息収入が予定を上回ったことによる増

※10 内航海運活性化融資業務において、雑収入があったことによる増

資金計画(計画)

(単位:百万円)			
区 分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
資金支出	1,053	75,178	76,230
業務活動による支出	1,053	37,089	38,141
投資活動による支出	-	1	1
財務活動による支出	-	38,000	38,000
翌年度への繰越金	-	88	88
資金収入	1,053	75,178	76,230
業務活動による収入	53	38,194	38,246
運営費交付金による収入	53	-	53
その他の収入	-	38,194	38,194
財務活動による収入	1,000	36,896	37,896
前年度よりの繰越金	-	88	88

資金計画(実績)

(単位:百万円)			
区 分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
資金支出	53	71,253	71,305
業務活動による支出	25	33,138	33,163 ※1
投資活動による支出	0	1	1 ※2
財務活動による支出	-	38,000	38,000
翌年度への繰越金	27	114	141
資金収入	53	71,253	71,305
業務活動による収入	53	38,180	38,232
運営費交付金による収入	53	-	53
その他の収入	0	38,180	38,180
財務活動による収入	-	32,971	32,971 ※3
前年度よりの繰越金	-	102	102

※1 内航海運活性化融資業務において、申込額が予定を下回ったことによる減

※2 地域公共交通出資等業務において、工具器具備品の購入があったことによる増

※3 内航海運活性化融資業務において、申込額が予定を下回ったことに伴う減

(注1) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

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

【助成勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)					
区 分	鉄道助成業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
収入					
運営費交付金	-	-	220	-	220
国庫補助金等	99,766	-	-	-	99,766
国庫補助金	99,629	-	-	-	99,629
政府補助金	137	-	-	-	137
業務収入	2	402,529	395	-	402,926
業務外収入	1	20	0	-	21
他勘定より受入	30,100	-	-	-	30,100
他経理より受入	72,431	30,101	-	△102,532	-
計	202,300	432,650	616	△102,532	533,034
支出					
業務経費					
鉄道助成業務関係経費	11,395	-	6	-	11,401
借入金等償還	-	169,075	-	-	169,075
支払利息	-	10,769	-	-	10,769
一般管理費	-	-	146	-	146
人件費	-	-	432	-	432
業務外支出	2	-	32	-	34
他勘定へ繰入	160,803	180,375	-	-	341,178
他経理へ繰入	30,101	72,431	-	△102,532	-
計	202,300	432,650	616	△102,532	533,034

【人件費の見積もり】 375百万円を支出する。

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

予算(実績)

(単位:百万円)					
区 分	鉄道助成業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
収入					
運営費交付金	-	-	220	-	220
国庫補助金等	93,386	-	-	-	93,386
国庫補助金	93,249	-	-	-	93,249
政府補助金	137	-	-	-	137
業務収入	2	402,429	353	-	402,784
業務外収入	7	41	1	-	49 ※1
他勘定より受入	30,355	-	-	-	30,355
他経理より受入	72,431	30,101	-	△102,532	-
計	196,182	432,571	575	△102,532	526,794
支出					
業務経費					
鉄道助成業務関係経費	14,295	-	5	-	14,299 ※2
借入金等償還	-	169,075	-	-	169,075
支払利息	-	10,678	-	-	10,678
一般管理費	-	-	128	-	128 ※3
人件費	-	-	401	-	401
業務外支出	263	-	21	-	284 ※4
他勘定へ繰入	151,523	180,375	-	-	331,898
他経理へ繰入	30,101	72,431	-	△102,532	-
計	196,182	432,559	555	△102,532	526,794

※1 債務償還業務において、利息収入が予定を上回ったことによる増

※2 鉄道助成業務において、事業計画の変更があったことによる増

※3 経費の節減による減

※4 鉄道助成業務において、国庫補助金の返納があったことによる増

収支計画(計画)

(単位:百万円)					
区 分	鉄道助成業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
費用の部	172,200	465,825	587	△72,431	566,180
経常費用	172,198	383,228	587	△72,431	483,581
鉄道助成業務費	172,198	383,228	-	△72,431	482,994
一般管理費	-	-	584	-	584
減価償却費	-	-	3	-	3
財務費用	-	82,597	-	-	82,597
雑損	2	-	-	-	2
収益の部	172,200	402,549	584	△72,431	502,902
運営費交付金収益	-	-	220	-	220
鉄道助成業務収入	72,431	402,529	363	△72,431	402,892
補助金等収益	99,766	-	-	-	99,766
資産見返負債償戻入	-	-	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	-	-	0	-	0
資産見返補助金等戻入	-	-	0	-	0
財務収益	-	20	-	-	20
雑益	2	-	0	-	2
純利益	-	△63,276	△3	-	△63,278
目的積立金取崩額	-	63,276	-	-	63,276
総利益	-	-	△3	-	△3

収支計画(実績)

(単位:百万円)					
区 分	鉄道助成業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
費用の部	169,667	465,734	531	△72,431	563,500
経常費用	169,301	383,228	529	△72,431	480,627
鉄道助成業務費	169,301	383,228	-	△72,431	480,098
一般管理費	-	-	526	-	526 ※1
減価償却費	-	-	3	-	3
財務費用	-	82,506	-	-	82,506
雑損	366	-	-	-	366 ※2
臨時損失	-	-	2	-	2
収益の部	169,667	402,470	529	△72,431	500,234
運営費交付金収益	-	-	200	-	200
鉄道助成業務収入	72,431	402,429	327	△72,431	402,756
補助金等収益	96,870	-	-	-	96,870
資産見返負債償戻入	-	-	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	-	-	0	-	0
資産見返補助金等戻入	-	-	0	-	0
財務収益	-	41	0	-	41 ※3
雑益	366	-	1	-	367 ※4
純利益	-	△63,265	△2	-	△63,266
目的積立金取崩額	-	63,265	-	-	63,265
総利益	-	-	△2	-	△2

※1 経費の節減による減

※2 鉄道助成業務において、国庫補助金の返還金に伴う増

※3 債務償還業務において、利息収入が予定を上回ったことによる増

※4 鉄道助成業務において、国庫補助金の返還金による増

資金計画(計画)

(単位:百万円)					
区 分	鉄道助成業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
資金支出	202,300	432,739	896	△102,532	533,403
業務活動による支出	202,300	155,720	615	△102,532	256,103
投資活動による支出	-	-	3	-	3
財務活動による支出	-	276,930	-	-	276,930
翌年度への繰越金	-	89	278	-	367
資金収入	202,300	432,739	896	△102,532	533,403
業務活動による収入	202,300	432,650	618	△102,532	533,037
運営費交付金による収入	-	-	220	-	220
補助金等による収入	99,766	-	-	-	99,766
その他の収入	102,534	432,650	398	△102,532	433,050
前年度よりの繰越金	-	89	278	-	366

資金計画(実績)

(単位:百万円)					
区 分	鉄道助成業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
資金支出	193,104	766,975	933	△102,532	858,481
業務活動による支出	193,104	155,629	558	△102,532	246,759
投資活動による支出	-	285,600	2	-	285,602 ※1
財務活動による支出	-	325,630	-	-	325,630 ※2
翌年度への繰越金	-	116	373	-	489
資金収入	193,104	766,975	933	△102,532	858,481
業務活動による収入	193,104	432,571	580	△102,532	523,722
運営費交付金による収入	-	-	220	-	220
補助金等による収入	90,299	-	-	-	90,299
その他の収入	102,805	432,571	359	△102,532	433,202
投資活動による収入	-	285,600	-	-	285,600 ※3
財務活動による収入	-	48,700	-	-	48,700 ※4
前年度よりの繰越金	1	105	353	-	459

※1 債務償還業務において、有価証券の取得があったことによる増

※2 債務償還業務において、短期借入金の返済があったことによる増

※3 債務償還業務において、有価証券の償還があったことによる増

※4 債務償還業務において、短期借入金の借入れがあったことによる増

(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(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
業務収入	68,478
業務外収入	6
他勘定より受入	180,375
計	248,860
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	175,755
借入金等償還	9,668
支払利息	9,606
一般管理費	1,498
人件費	546
業務外支出	1,301
他勘定へ繰入	12,006
計	210,380

〔人件費の見積もり〕 447百万円を支出する。

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

収支計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	115,246
経常費用	105,639
特例業務費	102,414
一般管理費	3,185
減価償却費	41
財務費用	9,607
収益の部	131,004
特例業務収入	58,478
財務収益	72,520
雑益	6
純利益	15,758
目的積立金取崩額	-
総利益	15,758

資金計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	267,867
業務活動による支出	200,104
投資活動による支出	2
財務活動による支出	10,274
翌年度への繰越金	57,487
資金収入	267,867
業務活動による収入	141,004
投資活動による収入	107,855
前年度よりの繰越金	19,007

予算(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
業務収入	108,010 ※1
業務外収入	189 ※2
他勘定より受入	184,098
計	292,297
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	171,372
借入金等償還	9,668
支払利息	9,556
一般管理費	1,052 ※3
人件費	429 ※4
業務外支出	5 ※5
他勘定へ繰入	11,236
計	203,318

※1 JR九州からの繰上償還があったことによる増

※2 供託金の返還があったことによる増

※3 派遣職員人件費負担金が予定を下回ったことによる減

※4 欠員があったことによる減

※5 消費税納付額が予定を下回ったことによる減

収支計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	59,684
経常費用	50,024
特例業務費	48,535 ※1
一般管理費	1,455 ※2
減価償却費	34 ※3
財務費用	9,558
臨時損失	102 ※4
収益の部	95,688
特例業務収入	19,410 ※5
財務収益	72,522
雑益	32 ※6
臨時利益	3,723 ※7
純利益	36,004
目的積立金取崩額	-
総利益	36,004

※1 土地売却収入の収納時期が遅れたことに伴う減

※2 消費税納付額が予定を下回ったことによる減

※3 建物附属設備の購入が予定を下回ったことに伴う減

※4 賠償償還及払戻金があったことによる増

※5 土地売却収入の収納時期が遅れたことによる減

※6 雑収入があったことによる増

※7 北陸新幹線債務償還資金の返還があったことによる増

資金計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	495,269
業務活動による支出	195,423
投資活動による支出	61,126 ※1
財務活動による支出	147,669 ※2
翌年度への繰越金	91,050
資金収入	495,269
業務活動による収入	201,502 ※3
投資活動による収入	154,477 ※4
財務活動による収入	138,000 ※5
前年度よりの繰越金	1,290

※1 有価証券の取得があったことによる増

※2 短期借入金の返済があったことに伴う増

※3 JR九州からの繰上償還があったことによる増

※4 有価証券の償還があったことによる増

※5 短期借入金の借入れがあったことによる増

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

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

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。

(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

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

の施行に伴い、

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

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

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

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。

(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

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

の施行に伴い、

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

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

3. (2)

■中期目標

4. 財務内容の改善に関する事項

(1) 資金調達

毎年度の資金計画を策定するとともに、計画的な債券発行等を通じて、資金調達コストの抑制を図る。

(2) 貸付金の回収

貸付金について回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務による融資を受けて内航総連が実施している内航海運暫定措置事業については、廃止の方針が決定しており、国が将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表する資金管理計画を基に、内航海運活性化融資業務において調達する借入金が前年度以下となるように貸付金の回収を適切に行う。

(3) 運営費交付金

毎年の運営費交付金額の算定については、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。

■中期計画

(2) 財務内容の改善（円滑な資金調達と確実な貸付金の回収）

資金調達に当たっては、毎年度の資金計画を策定し、資金の一元管理を通じ、短期資金及び長期資金の併用等による柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、調達コストの抑制を図る。

船舶の改造に係る貸付金については、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務については、資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。

■平成 27 年度計画

(2) 財務内容の改善（円滑な資金調達と確実な貸付金の回収）

資金調達に当たっては、資金計画を策定し、資金の一元管理を通じ、勘定間融通を含めた短期資金及び多様な長期資金（シンジケートローン及び財投機関債等）を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。

また、投資家層の拡大等による安定的な資金調達を目的として、投資家に対する継続的な I R 活動を実施する。

船舶の改造に係る貸付金については、回収計画を策定し、確実な回収を図るとともに、内航海運活性化融資業務については、資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資及び貸付金の回収を適切に行う。

■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前目標期間 最終年度値等)	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度	(参考情報) 当該年度までの 累積値等、 必要な情報
内航海運活性化融資		調達する借入金を前年度以下	461 億円	380 億円	330 億円			平成 24 年度 末残高 528 億円

■主な評価指標

主な定量的指標：内航海運活性化融資業務において、調達する借入金を前年度以下
評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. 資金調達

資金計画の策定、資金の一元管理を通じ、短期資金及び長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行い、資金調達コストの低減を図った。

また投資家層の拡大を目的とした個別IR活動等を多数実施した。

2. 貸付金回収業務（船舶改造融資業務）

既に廃止された船舶の改造融資業務については、平成27年度も引き続き、回収計画に基づき、債権管理及び貸付金等の回収を適切に実施した（2件 約107万円、平成27年度末貸付金残高1.0億円）。

3. 内航海運活性化融資業務

内航海運活性化融資業務については、貸付金を約定どおり回収し、内航総連の財務内容等を慎重に審査した上で、政府保証の範囲内で調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資を適切に行った。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 資金調達

市場金利が低位で推移していたこともあり、低金利で資金調達を行うことができた（平成27年度の平均調達金利：債券0.42%、民間借入金（長期）0.13%、合計0.26%）。

なお、平成27年度の投資家等向けの活動は以下の通り実施した。

○個別IR活動：128機関に対し実施。

○借入に係る金融機関向け説明会：27機関（参加者35名）に対し実施。

○アナリスト説明会：2回（参加者28名）実施。

○格付レビュー：2回実施。

2. 貸付金回収業務（船舶改造融資業務）

平成 27 年度においては、回収計画に基づき、債権の管理、貸付金の回収を適切に行った（2 件 約 107 万円、平成 27 年度末残高 1.0 億円）。

3. 内航海運活性化融資業務

平成 27 年度においては、内航海運暫定措置事業を行う内航総連に対して、貸付金を約定どおり回収し（380 億円）、内航総連の財務内容等を慎重に審査した上で、政府保証の範囲内で新規の融資を適切に行った（330 億円）。

なお、平成 27 年度中の新規融資全てについて内航 5 組合（注）から連帯保証書を徴収した。

（注）内航海運業界においては、内航海運組合法（昭和 32 年法律第 162 号）に基づき、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、全日本内航船主海運組合）が組織されている。なお、内航総連は当該 5 組合の総合調整機関である。

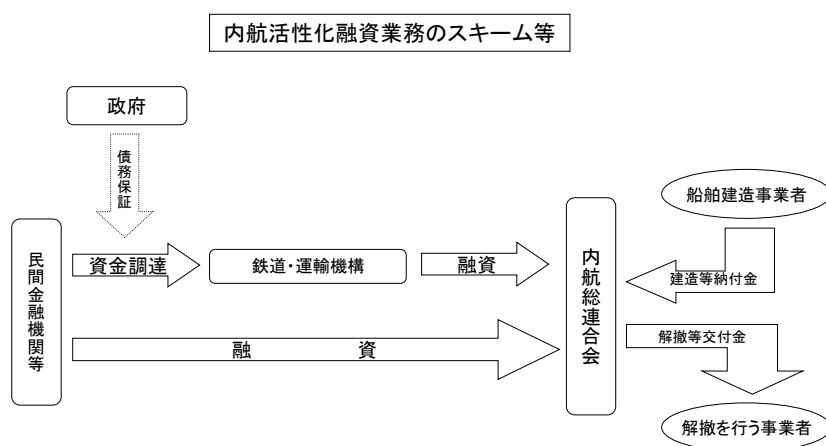


図 3. 2. 1 内航活性化融資業務のスキーム図

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）を平成 27 年度においても引き続き実施した。

4. 短期借入金の限度額

■中期目標

—

■中期計画

4. 短期借入金の限度額

年度内における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、260,000百万円とする。

■平成 27 年度計画

4. 短期借入金の限度額

平成 27 年度における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、260,000 百万円とする。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

年度を通じ借入限度額内で推移した。

ピーク時借入額：149,900 百万円（平成 27 年 6 月 19 日）

5. 剰余金の使途

■中期目標

—

■中期計画

7. 剰余金の使途

高度船舶技術に係る実用化助成業務の充実
建設勘定における管理用施設（宿舍に限る。）の改修

■平成 27 年度計画

5. 剰余金の使途

高度船舶技術に係る実用化助成業務の充実
建設勘定における管理用施設（宿舍に限る。）の改修

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

実績なし

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 利益処分に関する状況

表 5-1 各勘定における利益処分に関する状況

（1）建設勘定

（単位：百万円）

区 分	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
前中期目標期間繰越積立金	3,818	3,818	8,879	8,879	8,879
積立金又は繰越欠損金	4,243	4,532	0	802	1,681
当期総利益又は当期総損失	288	528	802	878	654
目的積立金の申請額	0	0	0	0	0
通則法第 44 条第 1 項積立金	4,532	5,061	802	1,681	2,336
利益剰余金又は繰越欠損金	8,350	8,879	9,682	10,561	11,215

(2) 海事勘定

(単位: 百万円)

区 分	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
前中期目標期間繰越積立金					
繰越欠損金	△52,999	△52,089	△50,376	△47,917	△41,180
当期総利益又は当期総損失	909	1,713	2,459	6,736	4,361
目的積立金の申請額	0	0	0	0	0
繰越欠損金	△52,089	△50,376	△47,917	△41,180	△36,819
利益剰余金又は繰越欠損金	△52,089	△50,376	△47,917	△41,180	△36,819

(3) 地域公共交通等勘定

(単位: 百万円)

区 分	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
前中期目標期間繰越積立金					
積立金又は繰越欠損金	249	194	0	73	104
当期総利益又は当期総損失	△54	△54	73	30	8
目的積立金の申請額	0	0	0	0	0
通則法第 44 条第 1 項積立金	194	140	73	104	112
利益剰余金又は繰越欠損金	194	140	73	104	112

(注 1) 平成 26 年度までは、基礎的研究等勘定に係るものである。

(注 2) 平成 24 年度末の積立金 140 百万円は、平成 25 年度国庫納付額である。

(4) 助成勘定

(単位: 百万円)

区 分	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
前中期目標期間繰越積立金	63,096	6,867	225,298	164,409	101,144
鉄道建設・運輸施設整備支援 機構法第 18 条第 2 項積立金	437,273	437,273	160,279	160,279	160,279
積立金又は繰越欠損金	37	51	0	23	17
当期総利益又は当期総損失	14	118	23	△5	△1
目的積立金の申請額	0	0	0	0	0
通則法第 44 条第 1 項積立金	51	170	23	17	15
利益剰余金又は繰越欠損金	500,422	444,311	385,601	324,706	261,440

(注) 平成 24 年度末の積立金には、平成 25 年度国庫納付額 106 百万円を含む。

(5) 特例業務勘定

(単位: 百万円)

区 分	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
前中期目標期間繰越積立金	144,162	144,162	481,313	481,313	481,313
積立金又は繰越欠損金	115,190	221,468	0	73,914	88,489
当期総利益又は当期総損失	106,277	115,682	73,914	14,575	36,004
目的積立金の申請額					
通則法第 44 条第 1 項積立金	221,468	337,150	73,914	88,489	124,493
利益剰余金又は繰越欠損金	365,630	481,313	555,227	569,802	605,807

2. 独立行政法人通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）の趣旨

独立行政法人通則法第 44 条は、第 1 項において独立行政法人は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは前事業年度から繰り越した損失を埋め、なお残余があるときはその残余の額は積立金として整理しなければならないとともに、第 3 項において中期目標管理法人は主務大臣の承認を受けて当該残余の額の全部又は一部を中期計画に定める「剰余金の使途」に充てることができるとしている。ただし、独立行政法人会計基準第 74 は、同条第 3 項に基づき主務大臣の承認を受ける額は、「当該事業年度における利益のうち独立行政法人の経営努力により生じたとされる額」としている。

3. 平成 27 年度の当期総利益の発生要因及び目的積立金の承認申請をしていない理由

（1）建設勘定

平成 27 年度における当期総利益の主な発生要因は、過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線に係る債務償還のスキームに基づく譲渡収入等によるものであり、これは独立行政法人通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）には該当しないためである。

（2）海事勘定

平成 27 年度における当期総利益の主な発生要因は、減価償却費及び支払利息等の経常費用の減少によるものであり、当期総利益は繰越欠損金の処理に充てられるためである。

（3）地域公共交通等勘定

平成 27 年度における当期総利益の主な発生要因は、内航海運暫定措置事業を円滑に実施するための融資業務等に要する手数料収益と費用の収支差によるものであり、これは独立行政法人通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）には該当しないためである。

（4）特例業務勘定

平成 27 年度における当期総利益の主な発生要因は、国鉄改革に伴い設定された新幹線債権（助成勘定への貸付金債権）に係る貸付金利息収入等の収益が、資産処分業務費、共済関係業務費等の費用を上回ったことによるものである。

また、特例業務勘定については、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律第 27 条第 2 項の規定により独立行政法人通則法第 44 条第 3 項（目的積立金）等の規定は適用されず、目的積立金とすることはできないこととなってい

る。

4. 利益剰余金（積立金）について

（1）利益剰余金に関する状況

機構の平成 27 年度における当期総利益は 41,034 百万円であり、これに平成 26 年度までの利益剰余金 863,986 百万円を加え、平成 27 年度の前中期目標期間積立金取崩 63,264 百万円を差引いた平成 27 年度末の利益剰余金は 841,756 百万円となっており、各勘定の内訳は以下のとおりである。

表 5-2 各勘定における利益剰余金に関する状況

（単位：百万円）

区 分	建設勘定	海事勘定	地域公共交通等勘定	助成勘定	特例業務勘定	法人単位合計
前中期目標期間繰越積立金	8,879			101,144	481,313	591,330
鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第 18 条第 2 項積立金				160,279		160,279
積立金又は繰越欠損金	1,681	△41,180	104	17	88,489	49,112
当期総利益又は当期総損失	654	4,361	8	△1	36,004	41,034
目的積立金の申請額	0	0	0	0		0
通則法第 44 条第 1 項積立金	2,336		112	15	124,493	126,965
利益剰余金又は繰越欠損金	11,215	△36,819	112	261,440	605,807	841,756

（2）平成 27 年度末における利益剰余金又は繰越欠損金の主な発生要因

① 建設勘定

過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線に係る債務償還スキームに基づく譲渡収入等によるものである。

② 海事勘定

独立行政法人会計基準に準拠した貸倒引当金及び船舶共有契約解除等損失引当金の計上に伴い繰越欠損金を計上している。

③ 地域公共交通等勘定

内航海運暫定措置事業を円滑に実施するための融資業務等に要する手数料収益と費用の収支差によるものである。

④ 助成勘定

平成 3 年の J R 本州 3 社に対する新幹線鉄道施設の譲渡に伴う再々評価により生じたものである。

⑤ 特例業務勘定

国鉄改革に伴い設定された新幹線債権（助成勘定への貸付金債権）に係る貸付金利息収入及び処分用土地の売却益等の計上によるものである。

6. その他業務運営に関する重要事項

■中期目標

—

■中期計画

7. その他業務運営に関する重要事項

(1) 人事に関する計画

事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、各業務の進捗に対応するべく、人員の適正配置と重点的な運用を行う。

■平成 27 年度計画

6. その他業務運営に関する重要事項

(1) 人事に関する計画

事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、業務量が増加した繁忙部門に必要な人員を重点的に配置する等、人員の適正配置と重点的な運用を行う。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると認められるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

現在及び将来の業務の円滑な遂行を見据えて、新卒者を採用するとともに（34 名）、即戦力として期待される社会人を採用した（44 名）。

また、定年退職者を引き続き雇用する再雇用制度、及び特定の事務所に勤務し定例・定型的事務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用した。

さらに、各事業の工程、事業量等を勘案の上、業務量に応じた適正な人員配置を行った。

6. (2)

■中期目標

—

■中期計画

(2) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号。以下「機構法」という。）第18条第1項の規定により繰り越された積立金（同条第6項の規定により第1項の規定を準用する場合を含む。）の用途

・建設勘定

過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線並びに貸付料の回収が一部行われなかった貸付線に係る繰越欠損金であって、機構法附則第2条第4項の規定により機構への承継時に資本剰余金と相殺されたものを補填するための業務

・助成勘定

建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に関する業務

■平成27年度計画

(2) 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18条第1項の規定により繰り越された積立金（同条第6項の規定により第1項の規定を準用する場合を含む。）の用途

・助成勘定

建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に関する業務

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

・建設勘定

実績なし

・助成勘定

平成27年度における前中期目標期間繰越積立金（機構法第18条第1項の規定により繰り越された積立金）の取崩額は63,264百万円であり、建設勘定に対する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設のための資金繰入並びに特例業務勘定に対する債務の償還及び利子の支払いのための繰入に関する業務に要する費用に充当した。

参考資料

中期計画推進・フォローアップ体制について

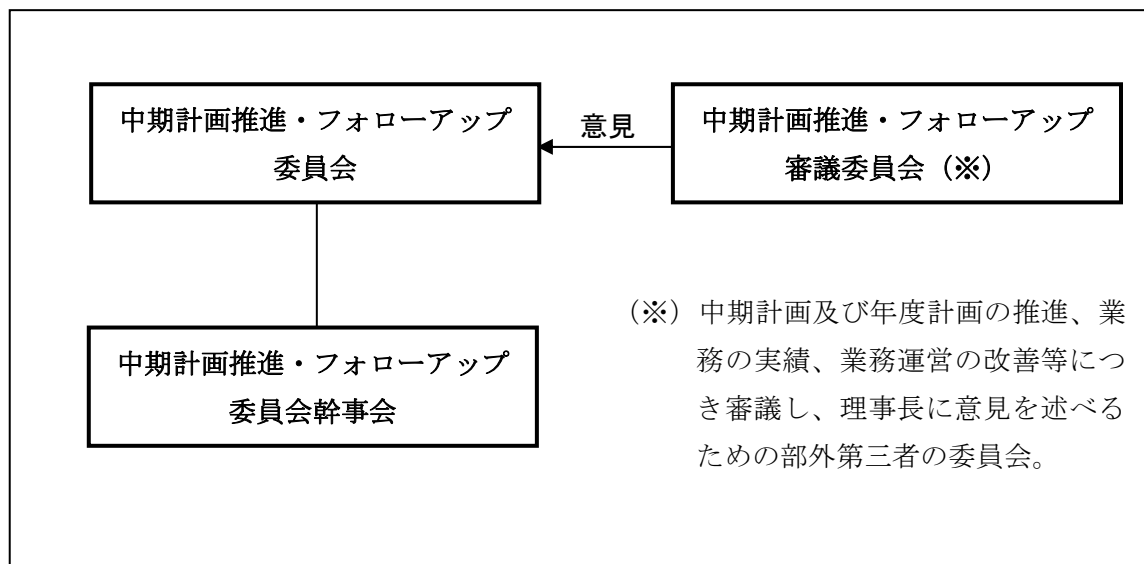


図 1 中期計画推進・フォローアップ体制

表 1 中期計画推進・フォローアップ委員会名簿

委員長	理事長
副委員長	副理事長
委員	理事長代理及び各理事並びに渉外統括役、施設管理統括役、鉄道助成統括役、基盤整備工事統括役、経営自立推進統括役、業務・用地統括役及び工務統括役 総務部長、企画調査部長、経理資金部長、施設管理部長、鉄道助成部長、共有船舶企画管理部長、共有船舶建造支援部長、国鉄清算事業管理部長、経営自立推進・財務部長、鉄道建設本部業務部長、同計画部長

表 2 中期計画推進・フォローアップ審議委員会名簿 (H28.6.17 現在)

氏 名	役 職 等
◎ 杉 山 武 彦	(公財) 高速道路調査会 理事長
足 立 紀 尚	(一財) 地域地盤環境研究所 理事長
高 木 健	東京大学 大学院 新領域創成科学研究科 教授
竹 内 健 蔵	東京女子大学 現代教養学部 教授
松 橋 功	(株) ジェイティービー 相談役
武 藤 泰 明	早稲田大学 スポーツ科学学術院 教授
山 内 喜 明	弁護士

◎ 委員長

(敬称略)