平成 28 年度業務実績等報告書

平成 29 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 28 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…… 6
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…… 13
（受託業務）…… 13
（鉄道分野の技術力を活用した支援）…… 19
④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み…… 25
（品質の向上）…… 25
（技術開発の推進）…… 30
（開発成果の公表）…… 37
（鉄道建設コストの縮減）…… 42
（工事関係事故防止活動の推進）…… 45
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…… 48
(2) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等…… 54
(3) 鉄道助成業務…… 58
(4) 中央新幹線建設資金貸付等業務…… 63
(5) 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…… 70
③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善…… 77
(6) 地域公共交通出資等業務…… 83
(7) 特例業務（国鉄清算業務）…… 86
① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等…… 86
（年金費用等の支払の法令に則った適正な執行）…… 86
（土地処分の実施）…… 88
（ＪＲ九州株式の売却等）…… 90
② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等…… 93
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…… 96
(1) 組織の見直し…… 96

(2) 経費・事業費の削減…… 98
（一般管理費、人件費の効率化）…… 98
（事業費の効率化）…… 103
（内航海運活性化融資業務）…… 106
(3) 調達等合理化の取組…… 108
(4) 資産の有効活用…… 117
３．予算、収支計画及び資金計画…… 118
(1) 予算、収支計画及び資金計画…… 118
(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）…… 126
４．短期借入金の限度額…… 130
５．不要財産の処分に関する計画…… 131
６．剰余金の使途…… 132
７．その他業務運営に関する重要事項…… 136
(1) 機構の業務の適切な実施のための取組み…… 136
① 内部統制の充実・強化…… 136
② 情報セキュリティ対策の推進…… 142
③ 情報公開の推進…… 145
④ 環境への配慮…… 151
(2) 人事に関する計画…… 154
(3) 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５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…… 155

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 28 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28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 28 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。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、用地取得を進めるとともに、工事実施に向けた準備及びトンネルの路盤工事を着実に推進する。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、用地取得を進めるとともに、トンネル、橋りょう、高架橋等の路盤工事を着実に推進する。

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 10 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	782,555,777	
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	
従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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

■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

社会情勢等の変化に伴う建設コストの上昇や労働力不足等工事の進捗に影響する不確定要素について、関係者間で十分な情報共有を行うことにより、着実に事業を進めていく。

また、現在整備中の３線区については、平成２７年１月の政府・与党申合せにおいて、沿線自治体の最大限の取組を前提に、完成・開業時期の前倒しを図ることとされていることから、用地取得の早期完了、トンネル掘削土の受入れ地の確保などの課題

について、沿線自治体及び関係者との調整を進め対応していく。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

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った。北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、用地取得を進めるとともに、工事実施に向けた準備及びトンネルの路盤工事を着実に推進した。北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、用地取得を進めるとともに、トンネル、橋りょう、高架橋等の路盤工事を着実に推進した。

また、整備新幹線の工事の進捗状況をホームページで公表した。

■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。

線区			線路延長	合計
営業中の新幹線	東海道	（東京～新大阪）	515.4 km	2,764.5km うち整備新幹線929.4km（黄色部分）
	山陽	（新大阪～博多）	553.7 km	
	北海道	（新青森～新函館北斗）	148.8 km	
	東北	（東京～盛岡）	496.5 km	
	東北	（盛岡～八戸）	96.6 km	
	東北	（八戸～新青森）	81.8 km	
	上越	（大宮～新潟）	269.5 km	
	北陸	（高崎～長野）	117.4 km	
	北陸	（長野～金沢）	228 km	
	九州	（博多～新八代）	130 km	
	九州	（新八代～鹿児島中央）	126.8 km	
建設中の新幹線	北海道	（新函館北斗～札幌）	211.5 km （211.7 km）	402.7km （393.1km）
	北陸	（金沢～敦賀）	125.2 km （114.4 km）	
	九州	（武雄温泉～長崎）	66.0 km （67.0 km）	

図 1. 1. 1-1　全国新幹線鉄道網

（１）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、地元協議や構造物の設計等を進めるとともに、羊蹄トンネルや二ツ森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 1.1.1-1　野田追トンネル

（２）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、地元協議や構造物の設計等を進めるとともに、柿原トンネルや小松駅高架橋等の工事を発注し、路盤工事の着実な進捗を図った。

写真 1.1.1-2　九頭竜川橋りょう

（３）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、地元協議を進めるとともに、諫早トンネルや井手川内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 1.1.1-3　大村車両基地

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(28 年度は 4 回)。

第 1 回公表　　平成 28 年 4 月期
第 2 回公表　　平成 28 年 7 月期
第 3 回公表　　平成 28 年 10 月期
第 4 回公表　　平成 29 年 1 月期

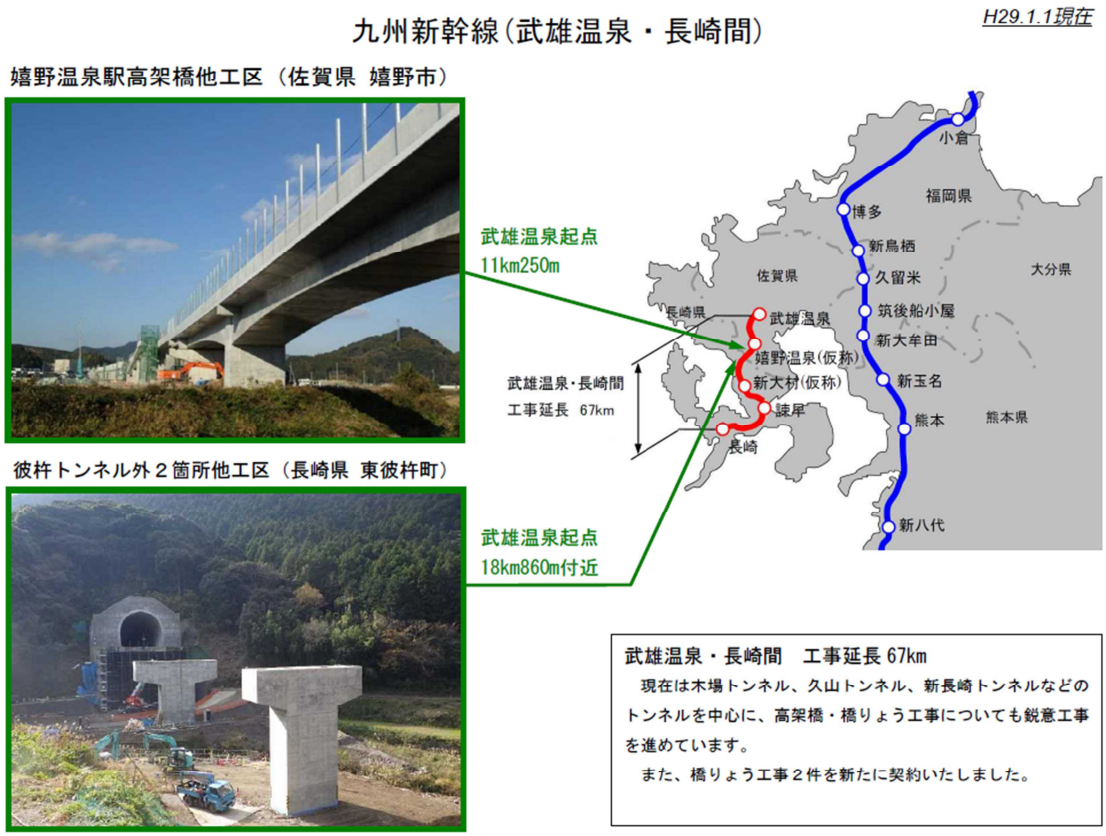


図 1.1.1-2　ホームページの掲載状況（九州新幹線の例）（平成 29 年 1 月期）

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 28 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）、羽沢トンネル、新横浜トンネル等の工事を着実に推進する。

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

■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	782,555,777	
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	
従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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

■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：　都市鉄道利便増進事業の神奈川東部方面線の速達性向上計画は、社会経済情勢等の変化及び想定できなかった現地状況に対応するため、工期・事業費を見直し、本年 3 月 13 日付けで変更された。変更認定を受けるに当たっては、工期延伸、事業費増嵩に関する事項だけではなく、最新のトンネル工法の採用、掘削機械設備の再利用、駅土留め（鋼製連続壁）の本体利用などによるコスト縮減に関する説明に加え、発生土受入先の協議や地元・関係者との協議経緯などを国・自治体・鉄道事業者等関係者に対し説明し、協議・調整を行った。これらの取り組みの結果、現時点における本事業の適切な工期と事業費に対する理解が得られ、認定変更の合意に至ることができた。この変更認定が整ったことにより、執行中の工事の中止など、事業の大きな停滞を回避することができ、平成２８年度の同事業は、見直した工程・事業費の管理に取り組んだことで、計画した工事を着実に進めることができた。

民鉄線の小田急小田原線の大改良工事についても、計画どおり着実に進めることができた。

以上の理由により、都市鉄道利便増進事業等については、Ｂ評価とした。

■課題と対応

相鉄・ＪＲ直通線区間については、本線にかかる用地の取得が難航したことや、安全対策設備の検討に時間を要したため、開業時期が平成 30 年度から平成 31 年度下期

への変更が必要となり、また、相鉄・東急直通線区間については、本線にかかる用地の取得が難航したことや、調査の結果、当初の想定よりも地質が軟弱で補助工法が必要となったことなどにより開業時期が平成 31 年度から平成 34 年度下期への変更が必要となった。

また、昨今の建設需要増大等を背景とした建設物価の高騰、土壌汚染対策法の変更をはじめとする法令改正、地質調査の結果を踏まえた工法変更等があり、建設費の増額が必要となり、平成 28 年度に速達性向上計画の変更認定を受けた。今後の工事の実施については新たな開業時期に向け関係者との調整を十分行い、一日も早い開業を目指し、工程の管理に努めるとともに、コスト縮減に最大限努力を払いつつ事業を進める。

■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、関係機関との協議を進めるとともに、トンネル構築工事の推進や軌道工事に着手する等、路盤工事及び設備工事の着実な進捗を図った。相鉄・東急直通線区間については、用地取得を進めるとともに、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。

２．民鉄線

小田急小田原線については、複々線化に向けて、緩行線部の工事及び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．神奈川東部方面線の推進

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 28 年度は、西谷トンネル内の軌道工事に着手したほか、横浜羽沢駅構内の工事を進める等、関係機関と調整しながら路盤工事及び設備工事の着実な進捗を図った。

相鉄・東急直通線区間については、平成 24 年 10 月の工事施行認可を受け工事に着手し、平成 28 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、羽沢トンネルにおいてはコスト縮減に寄与するＳＥＮＳとシールド工法を併用（注）して掘削を進める等、関係機関と調整しながら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。

（注）　ＳＥＮＳとは、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。シールド工法とは、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・ＪＲ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・ＪＲ直通線 西谷トンネルの軌道工事状況

写真 1.1.2-2
相鉄・ＪＲ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、小田急小田原線の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、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 1.1.2-5
小田原線　緩行線トンネル構築状況

写真 1.1.2-6
小田原線　世田谷代田～梅ヶ丘間軌道・電車線施工状況

写真 1.1.2-7

小田原線 東北沢駅構築状況

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 28 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	782,555,777	
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	
従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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

■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

社会情勢等の変化に伴う建設コストの上昇や労働力不足等工事の進捗に影響する不確定要素について、関係者間で十分な情報共有を行うことにより、確実に事業を進めていく。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

１．えちぜん鉄道

連続立体交差事業に伴う計画線の土木工事について、高架橋等の路盤工事の着実な進捗を図った。また、必要な設備工事（建築、電気及び軌道工事）については、年度内に全て発注し着手した。

２．つくばエクスプレス線

車両基地入出庫線複線化工事を完成させ、平成 29 年 3 月に首都圏新都市鉄道(株)に施設を引き渡した。

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 28 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、平成 27 年 9 月 27 日より新幹線高架橋を利用した仮線福井駅にて運行を開始し、その後計画線土木工事を着実に推進し、建築、電気及び軌道工事に着手した。

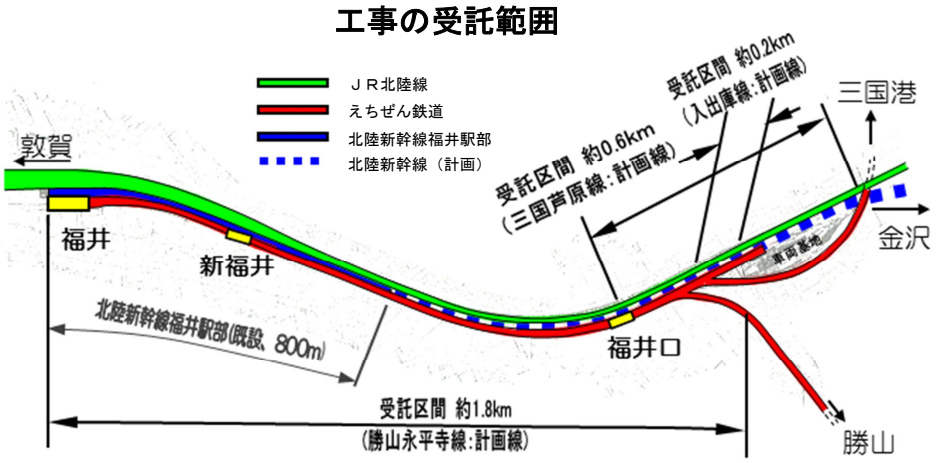


図 1.1.3-1　えちぜん鉄道福井駅付近における連続立体交差事業概要図

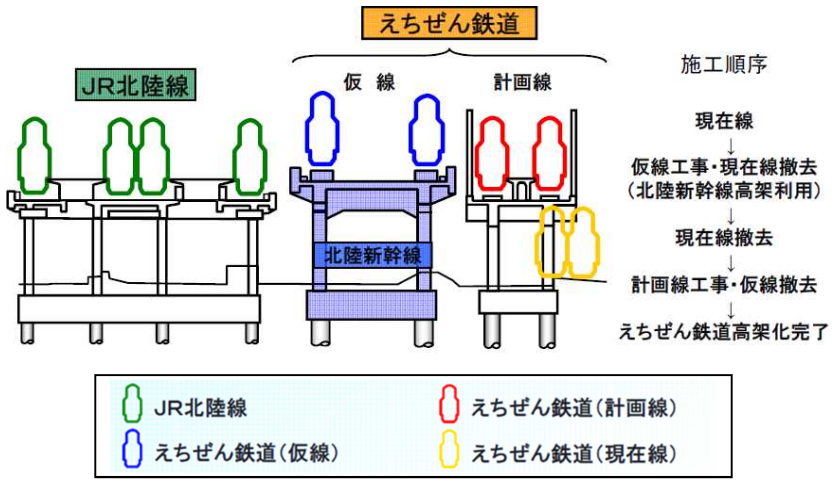


図 1.1.3-2　えちぜん鉄道高架化工事施工順序概要図

写真 1.1.3-1　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、工事を完成させ平成 29 年 3 月に首都圏新都市鉄道(株)に施設を引き渡した。

写真 1.1.3-2　完成状況

３．中央新幹線

中央新幹線工事について、平成 28 年度は、関係機関との連携・調整を図りながら、工事に順次着手した。

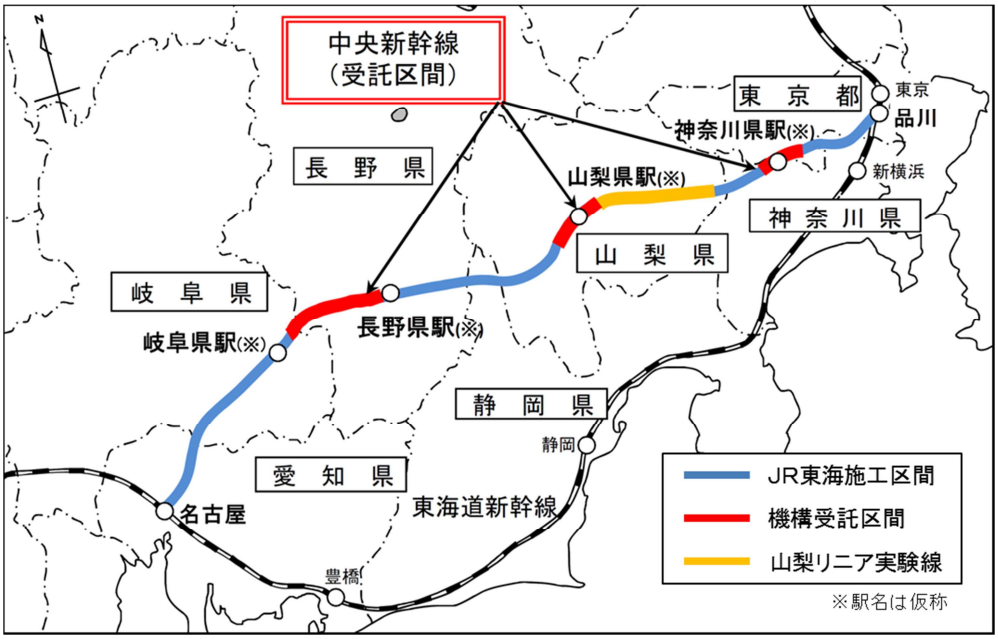


図 1.1.3-3　中央新幹線の建設工事受託範囲図

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 28 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 1.1.3-1　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)

５．受託工事に係るコスト縮減について

受託工事に係るコスト縮減の状況等の検証については、その具体的手法として、受託工事が完了するたびに、協定額（計画額）と実行額（確定額）との比較により行うこととしており、平成 28 年度に工事が完了したつくばエクスプレス線車両基地入出庫線複線化工事に係るコスト縮減の状況等について、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において検証し、審議結果をホームページで公表した。

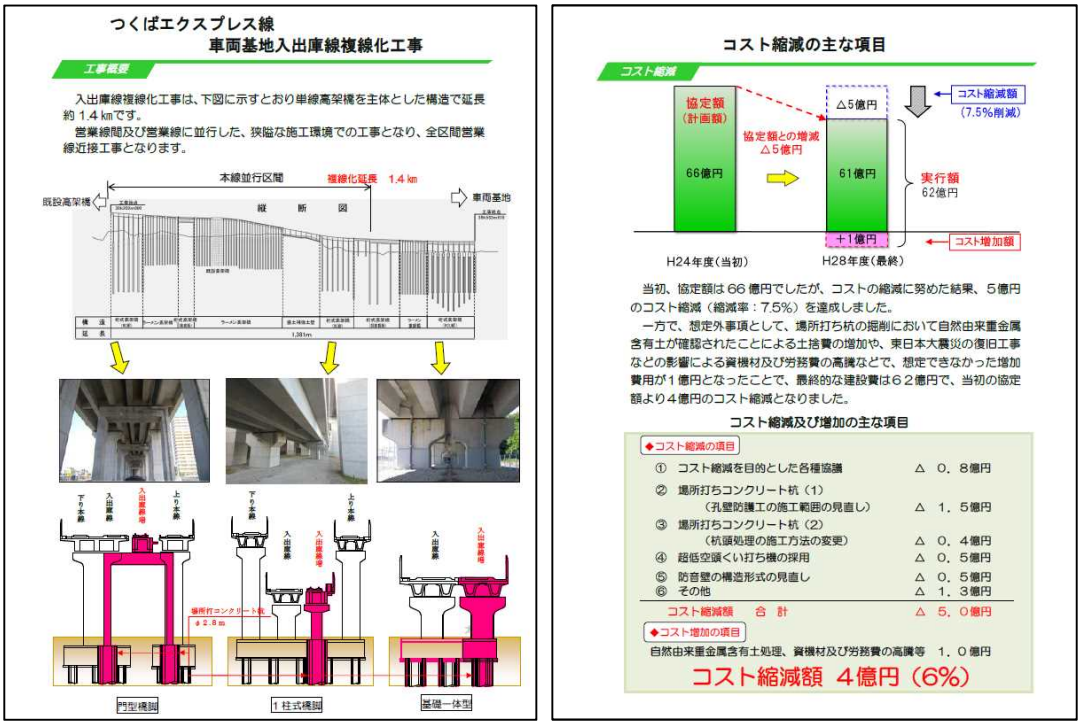


図 1.1.3-4　ホームページの掲載状況

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

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

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 28 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（ＧＲＡＰＥ）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	782,555,777	
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	
従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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

■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、地方公共団体等からの要請を踏まえ、「鉄道ホームドクター制度」※注1を通じ、鉄道施設の補修等に関わる資料提供、アドバイス等の技術支援を行った。

また、鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に応じ、「交通計画支援システム（ＧＲＡＰＥ）」※注2を活用した鉄道沿線の人口分布等の分析及び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。

さらに、機構が主催する「地方鉄道支援に関する情報交換会」及び鉄道協会等が主催する各種会議において、支援事業の取組み状況などの情報交換や機構の技術的支援の情報発信を実施し、鉄道ホームドクター制度の一層の利用促進を図った。

※注1:　「鉄道ホームドクター制度」とは、鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、鉄道・運輸機構が有する、鉄道の計画から建設までを一貫して行う豊富な経験に基づく総合技術力等のノウハウを活用した技術支援活動の制度である。

※注2:　「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）とがシステマ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。交通計画の調査業務において、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。

■当該期間における業務運営の状況

１．鉄道ホームドクター制度を活用した技術支援

鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に応じ、鉄道施設の補修等に関わる技術支援（16件）、交通計画支援システム（ＧＲＡＰＥ）を活用した技術支援（2件）、鉄道助成等の情報及び資料提供による技術支援（14件）を行った（合計32件）。

（１）鉄道施設の補修等に関わる技術支援

鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に応じ、鉄道施設の補修等に関わる情報及び資料提供、アドバイス等の技術支援を行った（16 件）。

表1.1.3-2 鉄道施設の補修等に関わる支援先及び支援内容

支 援 先	支　援　内　容
第三セクター	構造物の健全度調査の判定方法について
第三セクター	構造物の補修等の対策について
第三セクター	軌道の維持管理及び補修方法について
第三セクター	連動装置の更新に伴う、検査等の技術アドバイスについて
第三セクター	鉄道新線建設にかかる建設費について
第三セクター	鉄道構造物の健全度調査の判定方法について
第三セクター	鉄道構造物の健全度の判定について
第三セクター	レール仕様に合わない PC 枕木の技術的アドバイスについて
第三セクター	鉄道施設(橋りょう)の耐震調査について
第三セクター	軌道に関する補修方法に関するアドバイスについて
中小民鉄	鉄道構造物（橋りょう・トンネル）の補修方法について
中小民鉄	鉄道土木施設実施基準の改正内容について
中小民鉄	運転体験に伴う駅構内図面の作成について
鋼　索	鉄道構造物（橋りょう）の維持管理及び補修方法について
自治体	第三セクター鉄道のＤＭＶ導入について
その他	勾配区間への駅設置の特認事例について

（２）交通計画支援システム（ＧＲＡＰＥ）の分析及び資料提供による技術支援

鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に応じ、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及び資料提供の技術支援を行った（2件）。

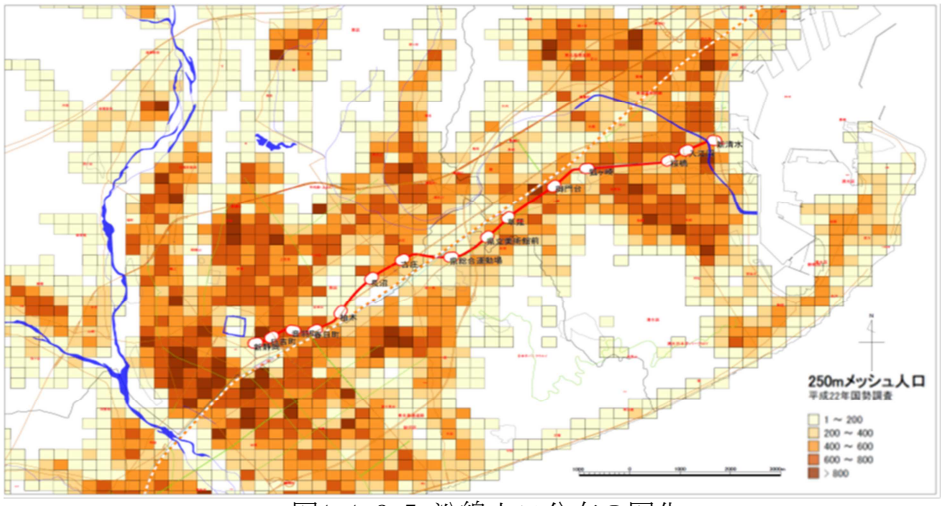


図1.1.3-5 沿線人口分布の図化

表1.1.3-3 交通計画支援システム（ＧＲＡＰＥ）の技術支援に関する支援先及び支援内容

支 援 先	支　援　内　容
第三セクター	交通計画支援システムを活用した沿線人口の分布図化について
中小民鉄	交通計画支援システムを活用した沿線分析について

（3）鉄道助成制度等の情報及び資料提供による技術支援

鉄道事業者、地方公共団体等からの要請に応じ、鉄道助成等に関する情報及び資料提供、アドバイス等の技術支援を行った（14件）。

表1.1.3-4 鉄道助成等の情報及び資料提供による支援先及び支援内容

支 援 先	支　援　内　容
Ｊ　Ｒ	鉄道車両における助成制度について
第三セクター	受託工事の入札方法及び消費税の取り扱いについて
第三セクター	鉄道新駅乗降人員推定について
第三セクター	変電設備の更新に伴う助成制度のアドバイスについて
第三セクター	新規保安システムにおける助成制度のアドバイスについて
第三セクター	工事費用の見積作成依頼について
第三セクター	補助金申請の積算見積における妥当性について
中小民鉄	新駅計画に伴う補助金について
中小民鉄	高圧受電設備更新の助成制度について
中小民鉄	「土木関係積算標準・積算要領」の購入方法について
その他	災害復旧事業費補助金の申請手順について
その他	新しい鉄道助成ガイドブックの内容確認について
その他	新設事業運営会社に対する出資制度概要について
その他	災害復旧事業費補助金の申請手順について

２．機構の技術支援に係る情報発信

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してもらうために、鉄道協会主催の各種会議での技術情報等の提供（7回）、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（25回）、地域鉄道に関係する諸機関との情報交換会（1回）を行った。

（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について事例も含め説明を行った（7回）。

写真1.1.3-3 会議での説明状況

表1.1.3-5 各種会議への出席

会　　議　　名	時　期
九州鉄道協会技術委員会	H28.9
第三セクター鉄道等協議会安全対策専門委員会	H28.9
中部鉄道協会土木講習会	H28.9
関西鉄道協会技術委員会	H28.12
第三セクター鉄道等協議会平成２８年度幹事会	H29.2
第三セクター鉄道等府県協議会意見交換会	H29.2
四国運輸局保安連絡会議	H29.2

（２）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（25回）。

写真1.1.3-4 鉄道ホームドクター現地訪問調査状況

（３）地域鉄道に関係する諸機関との情報交換会の開催

鉄道事業者及び地域のニーズや支援事業の取組み状況等について、関係機関を招集して「地方鉄道支援に関する情報交換会」を開催した （1回）。

写真1.1.3-5 情報交換会の実施状況

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 28 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「ＧＲＳ一体橋梁設計施工の手引き」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 10 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	782,555,777	
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	
従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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

■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（10 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 28 年度は 10 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「山岳トンネル覆工設計の手引き」

これまで、山岳トンネルはトンネル坑口部や小土被り条件下では固結度の低い地山を施工することが多く、その場合、覆工は完成後の荷重の作用の可能性を見込んで鉄筋コンクリート構造とすることが一般的である。また、トンネルに接続する明かり区間の制約等から、やむを得ず斜面に位置せざるを得ない場合もあり、小土被り条件下かつ斜面条件下といった厳しい条件において、トンネル坑口部が配置される事例もある。一方で、これまではある程度の統一は図られてはいたものの、覆工を鉄筋コンクリート構造として設計する際の手順や詳細について、統一的に示された手引き類は未整備であるのが現状である。

以上により、本手引きは、山岳トンネルの覆工設計における基本的な考え方の整理を行い、統一した思想で具体的な判断の参考となる知見をまとめたものであ

る。

（２）改定作業「鋼鉄道橋製作要領」

これまで当機構の鋼構造物は、「鋼鉄道橋製作要領（平成22年2月）」および各橋りょうの図面に添付している「製作及び施工に関する注意」を基に製作管理を行ってきた。さらに、平成21年7月に「鉄道構造物等設計標準・同解説　鋼・合成構造物（以下「鋼標準」と呼ぶ。）」が発刊され、その「施工編」も製作管理の参考として利用してきた。鋼構造物の製作を進める中で、管理手法を鋼標準に準拠することも多くなってきたことから、その内容とこれまでの製作時の指導内容を考慮し、改定を行うこととした。

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 10 件）

系統	名　　称	制定/改定
土木	トンネルデータベースシステム資料作成要領	改定
	ＰＣ連続箱桁・ＰＣラーメン橋の配筋の手引き	改定
	鉄筋の継手工事監理の手引き（ガス圧接・機械式継手・溶接継手）	改定
	シールドを用いた場所打ち支保システムの設計施工指針（案）	制定
	鋼鉄道橋製作要領	改定
	山岳トンネル設計施工標準・同解説	改定
	整備新幹線設計内規（基礎構造物）	制定
	山岳トンネル覆工設計の手引き	制定
	省力化軌道用土構造物施工管理の手引き	制定
	トンネルデータベースシステム資料作成要領	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 地方機関及び本社において平成 28 年 11 月～平成 29 年 1 月に実施した。平成 28 年度は「鉄道建設のための環境業務概要」として、鉄道建設の計画から事業を実施した後までの一連の流れの中で、機構職員が把握しておくべき環境関連の法令や具体例及び各地方機関から希望のあった個別テーマに関する講義を全国で実施し、全国で 577 名が受講した。また、平成 29 年度の講習に向け、「施工監理テキスト都市土木（シールドトンネル）及びＳＥＮＳ編」を作成した。

表 1.1.4-3　施工監理講習の実施状況

実施箇所	時　　期
本社	平成 29 年 1 月 30 日
東京支社	平成 28 年 11 月 16 日、18 日
大阪支社 東京支社（長野）	平成 28 年 12 月 20 日～22 日
北海道新幹線建設局	平成 28 年 11 月 29 日～12 月 1 日
九州新幹線建設局	平成 28 年 12 月 14 日～16 日
青森工事事務所	平成 28 年 12 月 8 日
富山工事事務所	平成 28 年 11 月 18 日
関東甲信工事局	平成 28 年 12 月 7 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 28 年度は、全国 6 箇所で計 7 回の講習会が開催され、274 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 28 年度は 404 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 28 年 8 月 5 日	名古屋市	平成 28 年 9 月 6 日
仙台市	平成 28 年 8 月 23 日	大阪市	平成 28 年 9 月 15 日
東京都	平成 28 年 10 月 5 日、14 日	福岡市	平成 28 年 9 月 29 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等を機構が補助する制度を活用し、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、博士 1 名、技術士 6 名、鉄道設計技士 1 名、一級建築士 1 名、電気主任技術者 3 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 28 年度資格取得者数	平成 28 年度末現在の 資格所有者数
博士	1 人	14 人
技術士	6 人	133 人
鉄道設計技士	1 人	30 人
一級建築士	1 人	32 人
電気主任技術者	3 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 28 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 10 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	782,555,777	
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	
従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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

■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：　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たため。

■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 28 年度は、新たに 7 件のテーマに取り組むとともに、平成 27 年度からの継続テーマと合わせて 22 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

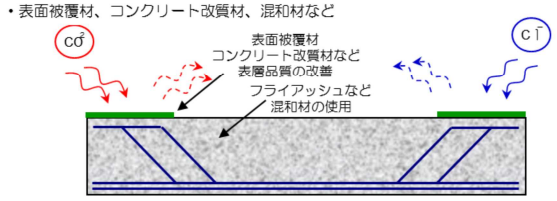
調査、土木（山岳トンネル、都市トンネル、橋りょう、土構造）、設備（軌道、機械、建築、電気）の業務分野ごとに、各路線のニーズに基づき、計画的に技術開発を推進した。平成 28 年度の技術開発テーマの件数は 22 件（新規 7 件、継続 15 件）であった。

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 28 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
品質、信頼性、安全性の向上	ＲＣ構造物の合理的な長期耐久性確保の研究 第４分科会（橋りょう）	継続	有害なひび割れは、中性化や塩害など、耐久性や外観などに影響を与える。また、骨材事情が良好とはいえない地区のコンクリートは、アルカリ骨材反応（ＡＳＲ）の抑制対策として、やむをえず無害でない骨材を使用する場合には、アルカリ総量を規制する。しかし、施工時にアルカリ総量を規制しても、塩害環境下あるいは主要道からの融雪剤の散布による飛来塩分で、供用後にＡＳＲが生じた事例もある。アルカリ総量の低減には、混合セメントの使用、普通セメントの一部を高炉スラグ微粉末あるいはフライアッシュなどの混和材料に置換する方法が有効である。この場合、設計段階で耐久設計を実施する必要がある。一方、副産物を有効利用する観点から、近年の石炭火力発電所の増加に伴い、火力発電所から副産されるフライアッシュの有効利用が着目されている。フライアッシュを混入したコンクリートを、実際の施工環境と同じ条件で供試体を作成し、各種試験を行い、適用に関する留意点を手引き等に取り纏める。 開発イメージ　耐久性の確保による維持管理の負担軽減 ・表面被覆材、コンクリート改質材、混和材など 
	スラブ軌道作業車の状態監視システムの開発 第７分科会（機械）	新規	新幹線のスラブ軌道工事におけるＣＡ モルタルの施工では、スラブ軌道作業車（モルタル注入車）により、モルタル材料の運搬から配合、練り混ぜおよび注入までの一連の作業を行っている。ＣＡモルタルは軌道精度の維持と乗客の乗り心地に係る重要なものである。そのため、ＣＡ モルタルの品質管理上、材料の配合作業においては、その分量や投入順序および練り混ぜ手順を正確に行う必要がある。このような中において、モルタル注入車の故障等が発生すると、練り混ぜ途中のＣＡモルタルは品質の管理ができず、廃棄しなければならない。さらには、故障原因の究明や復旧に長い時間を要する事態に陥ると、最悪の場合には全体工程の遅れに影響を及ぼす恐れもある。しかし、現在のモルタル注入車は、それを構成する各機器の状態監視機能がなく、故障が発生した時の原因究明に時間を要してしまうこととなる。そのため、本課題において状態監視システムを開発し、故障発生時の速やかな原因究明を可能とし、故障防止のフィードバックを図り、工程確保に寄与することを目標とする。 モルタル注入作業例

２．技術開発テーマにおける成果の活用

ＰＣ構造ＧＲＳ一体橋りょうの挙動に関する研究

ＧＲＳ一体橋りょうは、桁と補強土橋台を一体化させることにより、部材断面が小さく、耐震性が高まり、かつ支承部も無くなることから経済性に優れ、メンテナンスが大幅に軽減される構造である。このようなメリットを活かし、九州新幹線（西九州ルート）では、上部工にＰＣ構造を採用し、スパンを 30m に拡張した構造を設計している（図-1.1.4-1 参照）。

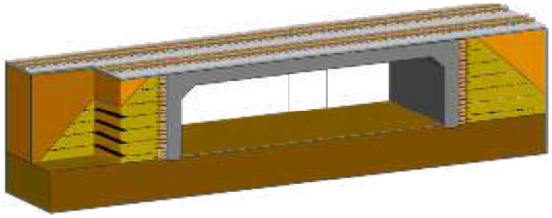


図 1.1.4-1 スパンの長いＧＲＳ一体橋りょう

表 1.1.4-7　平成 28 年度に取り組んだ技術開発テーマ一覧

分科会		技術開発テーマ	実施状況・予定				H28年度	
			H26以前	H27	H28	H29以降	新規	継続
第1分科会 計画調査	1	運転計画支援システムの研究開発			■	■	○	
第2分科会 山岳トンネル	2	山岳トンネルのインバートに関する研究・開発	■	■	■			○
	3	自然由来の有害物質調査に関する研究	■	■	■			○
	4	山岳トンネルインバート部の計測管理に関する研究開発			■	■	○	
第3分科会 都市トンネル	5	SENSを都市部に適用する研究	■	■	■	■		○
	6	シールド機を他工区に活用する検討	■	■	■	■		○
	7	鋼製連続壁の本体利用の検討	■	■	■	■		○
	8	開削トンネルの防水工に関する研究			■	■	○	
第4分科会 橋りょう	9	コンクリート鉄道橋ストッパーの設計法の研究	■	■	■	■		○
	10	寒冷地におけるコンクリート品質確保の研究	■	■	■			○
	11	PCU形桁の挙動に関する研究		■	■	■		○
	12	鋼鉄道橋の橋梁用高性能鋼材の適用性の研究		■	■	■		○
	13	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		■	■	■		○
	14	RC構造物の合理的な長期耐久性確保の研究		■	■			○
	15	PC構造GRSー体橋梁の挙動に関する研究			■	■	○	
第5分科会 土構造	16	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	17	ロングレール破断時開口量の検討		■	■	■		○
第7分科会 機械	18	スラブ軌道作業車の状態監視システムの開発			■	■	○	
	19	耐震性電柱の建植用機械装置の開発			■	■	○	
第8分科会 建築	20	鉄道建築構造設計の手引き		■	■	■		○
第9分科会 電気	21	整備新幹線における耐震性電車線柱の研究開発		■	■			○
	22	酷寒地区に適用する信号設備の調査研究			■	■	○	
合計							7	15

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)土木学会等から、各種の賞が授与された。

表 1.1.4-8　平成 28 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（Ⅰ・Ⅱグループ）(注)	・最小限のインフラで最大級の効果を発揮する雪害対策の確立（北陸新幹線、富山・石川県内） ・北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業
(一社)鉄道建築協会	協会賞（入選）	北海道新幹線新函館北斗駅
(一社)地盤工学会	技術業績賞	北海道新幹線函館総合車両基地の軟弱地盤対策について
(公財)電気科学技術奨励会	電気科学技術奨励賞	整備新幹線、無絶縁 DS-ATC の開発と実用化
(一社)日本電気協会	日本電気協会（澁澤賞）	超高圧受電に適したルーフ・デルタ結線き電用変圧器の開発と実用化
受信環境クリーン中央協議会	電波障害防止に関する功労賞	北陸新幹線（長野・金沢間）

（注）土木学会賞について

(技術賞：Ⅰグループ)

具体的なプロジェクトに関連して、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計画、設計、施工または維持管理等の画期的な個別技術を対象に表彰するもの（いわゆる「ハード技術」のみならず、情報、マネジメント、ビジネスモデル、制度の導入等の「ソフト技術」についても対象とする)。

(技術賞：Ⅱグループ)

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。

（１）土木学会技術賞（Ⅰグループ）の受賞

平成 27 年 3 月 14 日に開業した北陸新幹線、長野・金沢間（延長約 228km）は、降雪地域を走行するため、雪害対策の整備が最重要となる。平年の積雪量が多い長野・新潟県内は、散水方式で整備することとした。一方、日本海側に位置する富山・石川県内は、沿線地域の道路散水消雪の普及率が高く、利活用できる水資源に限りがあるため、散水方式の適用は困難であった。このことから、平年の積雪量は少ないものの稀な大雪・豪雪が生じた場合の対策が課題であった。

このため、貯雪方式を主体に、従来の高架橋形状を工夫し貯雪能力の強化を図

った貯雪型高架橋を５種類［側方開床式貯雪型、閉床式貯雪型、半雪覆式貯雪型、閉床式貯雪型＋融雪パネル及び閉床式貯雪型（拡幅）］新たに設計し、稀な大雪・豪雪対策には整備新幹線で初導入となる除雪車を組合せる手法を確立し、富山・石川県内の雪害対策とした。

この成果は、散水方式並みの効果を発揮しながら建設コスト縮減に寄与し、少ないエネルギー消費量のもと、雪害による輸送障害を生ずることなく平常運行を維持し、安全・安定輸送を実現している。

最小限のインフラ整備で最大級の効果を発揮する本雪害対策は、平年の積雪量は少なく、稀な大雪・豪雪が生じる気象特性を有する地域への適用性が高く、整備新幹線に限らず他の公共交通機関にも導入可能な優れた発展性と応用性も兼ね備えており、社会への貢献度及び将来の発展性が高く評価され、技術賞に値するものとして認められた。

写真 1.1.4-1　北陸新幹線の除雪状況

（２）土木学会技術賞（Ⅱグループ）の受賞

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）は、本州と北海道間の時間短縮を図り、地域間連携を活性化させるために整備された路線である。

本路線の開業により東京～函館間（新函館北斗駅で乗換え）は 53 分の時間短縮が図られ、北海道と東北間の交流圏も、青森からは長万部まで、函館からは盛岡までがそれぞれ 3 時間以内で結ばれ、地域間交流が更に強固なものとなった。

開業後の鉄道利用実績は、前年の津軽海峡線との比較で約 164%（H29.3.27 時点）まで増加した一方、航空及びフェリーの対前年比はほぼ同等であることから、各交通モードが役割を果たしつつ、新幹線開業に伴い潜在的な需要が誘発された。

また、本事業では、既存ストックである津軽海峡線の有効活用を図るべく、青函トンネルでは長期間にわたる計測・試験を基に各構造部材の健全性を確認するとともに、新幹線では初の在来線と共用走行を可能とする技術（三線軌道化、架線調整等）を導入した。さらに、橋りょう・高架橋区間の雪害対策として、構造物（閉床式貯雪型（半雪覆い）、開床式落雪型（新幹線初））と、設備（エアジ

ェット等（分岐器不転換対策））の両面からの技術導入により、厳しい冬季気象環境下における高速走行の安全性確保と安定運行を可能とし、極めて低い運休率を実現している。

　このように、本事業は既存ストックを有効活用し、高速下での安全性・安定運行を考慮した施設として整備され、本州と北海道の連携に貢献する事業として実績を上げており、技術賞に値するものとして認められた。

写真 1.1.4-2　北海道新幹線の運行状況

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 28 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 10 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	782,555,777	
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	
従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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

■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、23 件（このうち英文 5 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、6 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 28 年度は延べ 198 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・改定等に貢献した。

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	63 名	(公社)日本物理探査学会	3 名
(公社)地盤工学会	8 名	(一社)日本応用地質学会	2 名
(一社)日本鉄道施設協会	29 名	(一社)日本地下鉄協会	1 名
(一社)日本鉄道技術協会	5 名	(一社)電気学会	2 名
(一社)日本トンネル技術協会	24 名	(一社)日本鉄道電気技術協会	20 名
(公財)鉄道総合技術研究所	17 名	(一社)日本建設機械施工協会	2 名
(公社)プレストレストコンクリート工学会	2 名	(独)国際協力機構	20 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)日本鉄道電気技術協会、(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 56 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 56 件の論文投稿を行った。

これらの論文発表・投稿のうち、23 件（このうち英文 5 件）は外部の専門家による査読付きである。また、6 件については学会等から各種の賞を授与された。

（注）査読付論文とは、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 26 回トンネル工学研究発表会 鉄道工学シンポジウム 第 71 回年次学術講演会	6 件
	（公社）プレストレストコンクリート工学会	第 25 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	3 件
	（公社） 日本コンクリート工学会	コンクリート工学年次大会 2016	1 件
	World Conference on Transport Research Society（世界交通学会）	14th World Conference on Transport Research （第 14 回世界交通学会）	3 件
	World Tunnel Congress2016 （世界トンネル会議 2016）	World Tunnel Congress2016 （世界トンネル会議 2016）	1 件
	国際ジオシンセティックス学会日本支部	第 31 回ジオシンセティックスシンポジウム	2 件
	計		16 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	2 件
	（一社） 日本鋼構造協会	鋼構造論文集	1 件
	（一社） 日本鉄道技術協会	ＪＲＥＡ	1 件
	（一社） 日本鉄道施設協会	日本鉄道施設協会誌	1 件
	（公社） コンクリート工学会	コンクリート工学	1 件
	World Tunnel Congress2016 （世界トンネル会議 2016）	ITA WTC2016 国際トンネル協会 世界トンネル会議 2016	1 件
	計		7 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
土木学会年次学術講演会　優秀講演者賞	インバート構造が施工時および完成後の変状に与える影響に関する数値解析
	青函トンネル先進導坑における膨張性地山の評価
地盤工学研究発表会　優秀論文発表者賞	コーン貫入試験（ＣＰＴ）による地盤定数算定手法に関する研究
ＰＣの発展に関するシンポジウム優秀講演賞	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）におけるＰＣ桁のたわみに関する考察
日本鉄道施設協会　論文賞	神奈川東部方面線、新横浜駅（仮称）における鋼製地中連続壁本体利用の設計及び施工
	東北新幹線　三内丸山架道橋　～新幹線最大スパンを有するエクストラドーズド橋～

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 28 年度は、10 月 5、6 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 2 件、土木 7 件（トンネル 5 件、橋りょう 2 件)、企画 2 件、建築 1 件、電気 1 件、機械 1 件の合計 14 件とした。聴講者は部外者を含め、1 日目 359 名、2 日目 311 名の延べ 670 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 28 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 4 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・建設局等において業務研究発表会を開催（6 箇所、講演数計 43 件、聴講者数延べ 807 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 5 日（水）		
土木（トンネル）	鋼製地中連続壁の大規模施工における課題とその対応 －相鉄・東急直通線、新綱島駅（仮称）－	東京支社
企　画	新幹線等の駅利用環境の評価に関する調査	東京支社
電　気	架線電圧 20kV／25kV 切替手法について －北海道新幹線（新青森・新函館北斗間のうち共用走行区間）－	東京支社
土木（トンネル）	寒冷地トンネルの凍害対策 －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）	急流河川内における大規模仮締切工の設計・施工 －北陸新幹線、手取川橋りょう－	大阪支社
機　械	寒冷地における大規模蒸気設備の設計・施工 －北海道新幹線、函館総合車両基地－	東京支社
土木（トンネル）	産業廃棄物処分場直下を通過する山岳トンネルの設計・施工 －九州新幹線、武雄トンネル－	九州新幹線建設局
建　築	新幹線高架上家の地震応答予測手法の検討	大阪支社
用　地	委任の終了と認可地縁団体の登記特例制度による多数共有地の －北海道新幹線、新青森・新函館北斗間－	北海道新幹線建設局
土木（橋りょう）	玉石層を含む扇状地河川におけるニューマチックケーソンの施工 －九州新幹線、郡川橋りょう－	九州新幹線建設局
第 2 日 10 月 6 日（木）		
土木（トンネル）	多量湧水区間における山岳トンネルの施工 －北海道新幹線、村山トンネル－	北海道新幹線建設局
用　地	都市部レストランの建物移転についての総合的検討 －九州新幹線、諫早市内－	九州新幹線建設局
土木（トンネル）	トンネル覆工用高充填コンクリートの開発 －北陸新幹線、新北陸トンネル（奥野々）－	大阪支社
企　画	整備新幹線の事後評価について －東北新幹線（八戸・新青森間）、九州新幹線（博多・新八代間）－	本社

表 1.1.4-13　各支社・建設局等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	8	215	平成 28 年 7 月 20 日
大阪支社	7	208	平成 28 年 9 月 2 日
北海道新幹線建設局	10	152	平成 28 年 9 月 7 日
青森工事事務所	5	67	平成 28 年 9 月 7 日
富山工事事務所	5	52	平成 28 年 9 月 7 日
九州新幹線建設局	8	113	平成 28 年 7 月 22 日
合　計	43	807	

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 28 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	782,555,777	
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	
従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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

■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 28 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 28 年度の総合コスト改善額は約 157 億円、改善率は約 5.2%となった。

また、コスト構造改善の実施状況について、平成 28 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「コスト構造改善プロジェクトチーム会議」を開催し（平成 29 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

平成 28 年度は、平成 27 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 28 年度の総合コスト改善額は約 157 億円、改善率は約 5.2%となった。

また、コスト構造改善の実施状況について、平成 28 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「コスト構造改善プロジェクトチーム会議」を開催し（平成 29 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

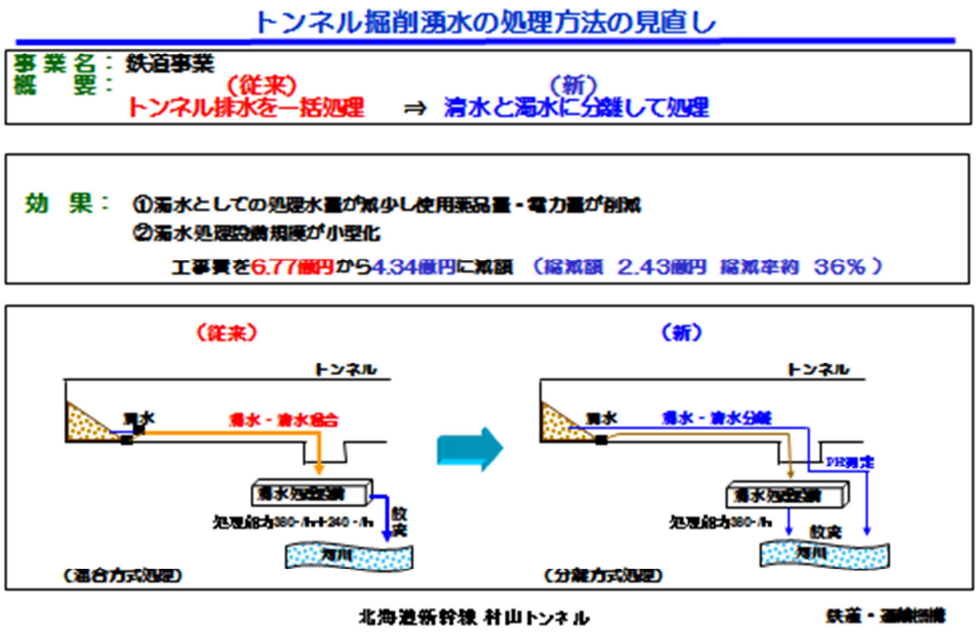


図 1.1.4-2 コスト構造改善策の取組み例①
トンネル掘削湧水の処理方法の見直しによるコスト改善

図 1.1.4-3 コスト構造改善策の取組み例②
トンネル坑内照明の継続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 28 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	782,555,777	
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	
従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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

■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）

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 28 年度の重点実施項目を設定するとともに、各地方機関においても重点実施項目を設定し、建設所における安全協議会等を通じ周知徹底を図った。

また、重点実施項目の取組状況確認のため、各地方機関を対象とした本社幹部による工事事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 27 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 28 年度の重点実施項目を設定し、各地方機関に周知した。

各地方機関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､各地方機関を対象とした本社幹部による工事事故防止監査を 2 回実施（平成 28 年 6～7 月、11～12 月）した。

また、本社において工事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 28 年 6 月、平成 29 年 2 月、幹事会：平成 28 年 5 月、平成 29 年 2 月）するとともに、各地方機関の事故防止担当部長・次長を対象とした工事事故防止連絡会議を 2 回開催（平成 28 年 11 月、平成 29 年 3 月）し、工事事故防止監査の結果や、発生した事故の原因、再発防止策等を各地方機関に周知徹底した。

（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 28 年 5 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 28 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 6 社、機械 1 社、建築 1 社、電気 1 社)(平成 28 年 7 月)。

このほか、事故対策本部設置･運営訓練を実施した(東京支社：相鉄・東急直通線、羽沢トンネル他工事における道路陥没事故を想定)(平成 28 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 1.1.4-14　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 28 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 28 年 5 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 28 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 28 年 6 月	工事事故防止対策委員会を開催（第 1 回）
平成 28 年 6 月	本社幹部による上期事故防止監査を実施 （6 地方機関）※～7 月まで
平成 28 年 7 月	安全表彰を実施（ずい道・明かり 6 社、機械 1 社、建築 1 社、電気 1 社）
平成 28 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 28 年 8 月	盆休み期間中の保安体制の確立
平成 28 年 9 月	事故対策本部設置・運営訓練を実施 （東京支社：相鉄・東急直通線、羽沢トンネル他工事における道路陥没事故を想定）
平成 28 年 11 月	工事事故防止連絡会議を開催（第 1 回）
平成 28 年 11 月	本社幹部による下期事故防止監査を実施 （6 地方機関）※～12 月まで
平成 28 年 12 月	年末年始期間中の保安体制の確立
平成 29 年 2 月	工事事故防止対策委員会幹事会を開催（第 2 回）
平成 29 年 2 月	工事事故防止対策委員会を開催（第 2 回）
平成 29 年 3 月	工事事故防止連絡会議を開催（第 2 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 28 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、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。

■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	782,555,777	
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	
従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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

■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）

国土交通省等関係機関と連携を図りつつ、海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入を実施し、同省が進めるわが国鉄道技術の海外展開に協力した。

平成 28 年度の実績は、専門家派遣は 16 ヶ国・延べ 46 名、研修員等受入は 17 ヶ国・67 名となった。

専門家派遣については、整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業の整備が最盛期を迎えつつ要員事情が厳しい中、新幹線インフラの海外展開として初めての国家的なプロジェクトであるインド高速鉄道をはじめとした海外プロジェクトへの支援のため、例年と比較して多くの専門家を派遣した。

インド高速鉄道をはじめとした多くのプロジェクトに技術協力を行いながら、新たなプロジェクトとなるジャワ北幹線鉄道に関して、国土交通省からの要請を踏まえ、平成 28 年 11 月から技術協力に取り組んだところ、平成 29 年 1 月には日・インドネシア間の共同声明が出され、プロジェクト始動へ貢献した。

研修員受入については、フィリピン運輸大臣の視察、インド鉄道省の研修などに対応し、現地案内、鉄道建設について講義を行った。現場の実務者から講義を受けられたことについて研修員から好評を得た。

■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 28 年度においては、16 ヶ国に延べ 46 名（内、長期専門家 1 名）を派遣した。また、17 ヶ国から 67 名の研修員等を受け入れた。

専門家派遣については、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の整備新幹線の建設や、神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線、相鉄・東急直通線）の都市鉄道利便増進事業の整備が最盛期を迎えつつ要員事情が厳しい中、国家的なプロジェクトであるインド高速鉄道を

はじめとした海外プロジェクトへの支援のため、例年と比較して多くの専門家を派遣した。インド高速鉄道プロジェクトの進展に伴い、本年度は専門家派遣数が前年度の 25 名から 46 名に増加し、その内インドへ派遣した専門家は 26 名であった。

表 1.1.5-1 平成 28 年度に海外技術協力を実施した国

スウエーデン	インドネシア	フィリピン
ドイツ	シンガポール	マレーシア
フランス	タイ	ミャンマー
エジプト	台湾	スイス
タンザニア	中国	
インド	バングラディッシュ	

表 1.1.5-2 第 3 期中期目標期間の専門家派遣情報

年　度	25	26	27	28
専門家派遣数（人）	27	28	25	46

平成 28 年度では各国研修員等を 67 名受け入れた。主な内訳として、フィリピン運輸大臣の視察、インド鉄道省やアメリカ連邦鉄道局の研修があげられる。フィリピン運輸大臣の視察案内では、相鉄・東急直通線新横浜駅工事を視察案内し、開削トンネルについて講義を行った。インド鉄道省の研修では北陸新幹線（金沢・敦賀間）白山宮保高架橋建設現場に、研修員 20 名あまりを案内し、高架橋施工と日本における工事保安ついて講義を行った。現場の実務者から講義を受けられたことについて、研修員から好評を得た。アメリカ連邦鉄道局の研修では、機構本社にて新幹線について講義を行った。

写真 1.1.5-1 フィリピン運輸大臣　現場視察

２．海外高速鉄道プロジェクトへの技術協力

（１）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、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た。

平成 28 年 3 月にはＪＩＣＡ制度整備支援プロジェクトが開始され、平成 28 年度には機構職員 5 名を派遣した。同プロジェクトに伴いＪＩＣＡ内に設置されている技術基準／設計支援委員会に機構職員 3 名が参加しており、また、この下部組織である分科会に機構職員 16 名が参加している。平成 28 年 12 月には詳細設計業務が開始され、平成 28 年度には機構職員 4 名を派遣した。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、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。

（２）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 28 年度は、マレーシアに機構職員 2 名、シンガポールに機構職員 1 名派遣した。

（３）タイ高速鉄道

平成 27 年 5 月に国土交通省とタイ運輸省間で締結した鉄道に関する協力覚書に基づき、平成 27 年 12 月からＪＩＣＡに設置されたタイ国 バンコクーチェンマイ高速鉄道整備事業準調査にかる国内支援委員会に、平成 28 年度は機構職員 1 名が参加した。

（４）ジャワ北幹線鉄道

インドネシアにおいては、首都ジャカルタとインドネシア第二の都市スラバヤを結ぶジャワ北幹線鉄道において飛行機との競争力確保と利便性向上のため、準高速化を図ることが検討されており、国土交通省からの要請を踏まえ、平成 28 年 11 月から技術協力に取り組んだところ、平成 29 年 1 月には日・インドネシア間での共同声明が出された。本プロジェクトについて、平成 28 年度には 2 名の機構職員を派遣し、プロジェクトの始動に貢献した。

３．国際会議での技術研究発表等

（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、平成 28 年度は国際学術会議等へ表 1.1.5-4 の通り参加し、講演やプレゼンテーションを実施した。

表 1.1.5-3 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 42 回国際トンネル会議 （ITA）	ITA	アメリカ （サンフランシスコ）	平成 28 年 4 月	1
第 14 回世界交通学会	WCTR	中華人民共和国 （上 海）	平成 28 年 7 月	3
ワトフォード国際会議 2016	ワトフォード 国際会議	デンマーク （コペンハーゲン）	平成 28 年 10 月	1
第 1 回日中ジョイントシンポジウム	土木学会	日 本 （東 京）	平成 28 年 10 月	2

写真 1.1.5-2　ワトフォード国際会議 2016（コペンハーゲン）

（２）規格の国際標準化

平成 22 年 4 月に、(公財)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組みが強化された。

機構は、国際電気標準化会議／鉄道技術委員会（以下「ＩＥＣ／ＴＣ９」という。）の国際作業部会に参加しており、平成 28 年度は、ＩＥＣ／ＴＣ９国内委員会及び同委員会の 9 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 1.1.5-4 審議されている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	平成 24. 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	平成 24. 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	平成 24. 6～(審議中)
UGTMS 国内作業部会	都市交通システムの制御体系の規格の検討	平成 25. 5～(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	平成 25.10～(審議中)
電力システム	電力システムに関する規格の検討	平成 27. 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	平成 27. 4～(審議中)
トロリ線	トロリ線の規格の検討	平成 28. 4～(審議中)
地上電力貯蔵システム	地上電力貯蔵システムの規格の検討	平成 28. 4～(審議中)

４．海外関係機関との技術交流

スウェーデン高速鉄道は、同国内の主要都市（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。

平成 25 年 5 月に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。

平成 28 年度では 4 月にストックホルムで開催された交流会に機構職員 3 名が参加し、また同交流会に際して前述の覚書が更新され、10 月にはスウェーデン交通管理庁が来日し、会議及び新幹線建設現場視察した。

写真 1.1.5-3 スウェーデンとの技術交流（ストックホルム会議）

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 28 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２７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。

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	782,555,777	
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	
従事人員数	1,466	1,459	1,454	1,449	

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

■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 28 年度の要回収額を全額回収した。

鉄道事業者に対し譲渡を行った鉄道施設の譲渡代金について、平成 28 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 27 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

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れ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れ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 28 年度において回収すべき貸付料の額の合計額は 1,128 億円となり、その全額を回収した。

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 28 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 810 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 27 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 28 年度においては 138 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。

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 28 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２８年度回収見込額３，５８４億円）、無利子貸付資金（平成２８年度回収見込額３０６億円）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２８年度約定償還額１，３１７億円）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	－	（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	（実績）概ね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	（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	（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	（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	1,994,877,091	
決算額（千円）	611,153,268	587,019,504	526,763,460	1,989,761,019	
経常費用（千円）	644,087,824	622,765,967	563,498,738	515,507,742	
経常利益（千円）	△58,604,503	△60,894,601	△63,264,708	△55,305,216	
行政サービス実施コスト（千円）	148,575,015	160,051,914	160,332,442	154,498,843	
従事人員数	45	45	45	45	

注）・当報告書の１．（３）及び（４）が含まれる助成勘定の金額及び人数を記載している。

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

■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

―

■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（1,673 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、国の補助金受入から給付まで「7 業務日以内」に実施し、また、上記の受け払い 124 件の請求から支払までについては、機構外の要因による 3 件を除く 121 件について、「30 日以内」に実施し、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 151 件（うち交付決定に係る審査 92 件、額の確定に係る審査 59 件（うち現地審査 51 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 28 年 6 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。

また、委員会からの改善意見を踏まえ、全国 7 地域で開催した「地域鉄道活性化に関する研究会」では、地域鉄道事業者等からのアンケート結果を基に、地域特性等を踏まえた情報・意見交換を行い、助成業務の成果向上につなげた。

さらに、委員会等での議論を踏まえ、補助金審査計画を見直し、契約件数が一定程度を超える事業等について行うことができるとしている抽出審査について、抽出審査金額の割合等をも踏まえて設定するなど、審査方針の改善を図った。

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 28 年 6 月）及び補助金担当者連絡会（平成 28 年 10～11 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 28 年 5 月～29 年 1 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 28 年 6 月）及び助成制度に関するパンフレット（平成 28 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 28 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 28 年 5～7 月）、他部署が主催する「地方鉄道支援に関する情報交換会」（平成 28 年 7 月）などで、情報提供等を実施した。

また、地方運輸局と共に「地域鉄道活性化に関する研究会」を全国 7 地域で開催した（平成 28 年 8～9 月）。地域鉄道の補助金や活性化などについて情報・意見交換を実施し、地域鉄道活性化を進める国、鉄道・運輸機構、鉄道事業者等のプラットフォームを構築した。

「地域鉄道活性化に関する研究会」の開催に当たっては、参加事業者の要望を踏まえ、参加事業者同士での意見交換の充実を図り、地域特性を踏まえた開催局ごとのテーマ設定のほか、全国共通テーマを設けるなど、より効果的な実

施に努め、参加者の好評を得た。

（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：3,584 億円、無利子貸付金等の償還額：306 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：1,317 億円）。

１．（４）

■中期目標

（３）中央新幹線建設資金貸付等業務

平成２８年８月２日に閣議決定された、「未来への投資を実現する経済対策」等も踏まえ、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成１４年法律第１８０号）附則第１１条第１項第４号の規定に基づき、中央新幹線の速やかな建設を図るため、財政融資資金を借り入れ、中央新幹線に係る全国新幹線鉄道整備法（昭和４５年法律第７１号）第６条第１項に規定する建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付ける。

本業務を行うに当たっては、貸付けを行った事業の進捗状況、建設主体の財務状況等を把握しつつ、貸付利息の確実な回収を図る。

■中期計画

（４）中央新幹線建設資金貸付等業務

平成２８年８月２日に閣議決定された、「未来への投資を実現する経済対策」等も踏まえ、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成１４年法律第１８０号）附則第１１条第１項第４号の規定に基づき、中央新幹線の速やかな建設を図るため、財政融資資金を借り入れ、中央新幹線に係る全国新幹線鉄道整備法（昭和４５年法律第７１号）第６条第１項に規定する建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部の貸付けを行う。

本業務を行うに当たっては、貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性の確認を行う必要があることから、貸付けを行った事業の進捗状況、建設主体の財務状況等を毎年度把握する。これにより、債権の確実な保全及び約定等に沿った回収を行う。

■平成28年度計画

（４）中央新幹線建設資金貸付等業務

財政融資資金を借り入れ、中央新幹線の建設主体である東海旅客鉄道株式会社に対し、当該建設に要する費用に充てる資金のうち１．５兆円を上限とする貸付けを行う。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

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

附則第 11 条第 1 項第 4 号

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

注)・当報告書の１．（３）及び（４）が含まれる助成勘定の金額及び人数を記載している。

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

■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

―

■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

本業務については、政府の重要かつ緊急課題であり、平成 28 年 8 月 2 日の閣議決定「未来への投資を実現する経済対策」等も踏まえ、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法が改正・施行され、同年 11 月より機構の新たな業務として実施されることとなった。

機構として、新規に追加された本業務を適切に実施するため、上記機構法の改正等の動きを踏まえつつ、限られた時間内で貸付実施のための実施体制の確立を図るとともに、中央新幹線の建設に係る財政融資資金を借り入れ、中央新幹線の建設主体であるＪＲ東海に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部として、1.5 兆円の貸付けを実施した。

１．（５）①

■中期目標

（４）船舶共有建造等業務

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

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

（５）船舶共有建造等業務

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

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

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 28 年度計画

（５）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%	94%	

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	54,355,974	
決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	41,096,969	
経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	24,798,273	
経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	4,520,647	
行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461	△4,356,084	△5,032,449	
従事人員数	55	55	55	54	

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

■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。

■評定と根拠

評定：　B

根拠：　中期目標における所期の目標を達成していると認められるため。

■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 28 年度に建造決定した船舶は、全て離島航路整備対策、環境対策等の政策課題に適合した船舶となっており、中でも環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ（以下「ＳＥＳ」という。）、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等の数値目標対象船舶）のうち政策効果のより高い船舶の建造隻数比率については 94％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、地球温暖化防止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。

我が国内航海運では、平成 27 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 72％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 28 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 28 年度は、23 隻 23,991 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 27 年度：20 隻 53,351 総トン）、共有建造事業量は 206 億円となり、平成 27 年度と比較し 16 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	6 隻 3,253 総トン
・先進二酸化炭素低減化船	1 隻 7,200 総トン
（二酸化炭素排出量が 16％以上削減された船舶）	
・高度二酸化炭素低減化船	14 隻 12,509 総トン
（二酸化炭素排出量が 12％以上削減された船舶）	
・二酸化炭素低減化船	1 隻　749 総トン
（二酸化炭素排出量が 10％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　280 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 28 年度中に建造決定した新規共有事業者数は 5 者（うち 2 者は地方公共団体）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 28 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 94％となった。

表 1.5.1-1　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）	80	○
		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（RORO、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 1.5.1-2　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	機構分担額（億円）
①建造決定船舶	23（20）	206（190）
②数値目標対象船舶	17（15）	138（174）
③政策効果のより高い船舶	16（15）	133（174）
建造比率（③/②）	94%（100%）	

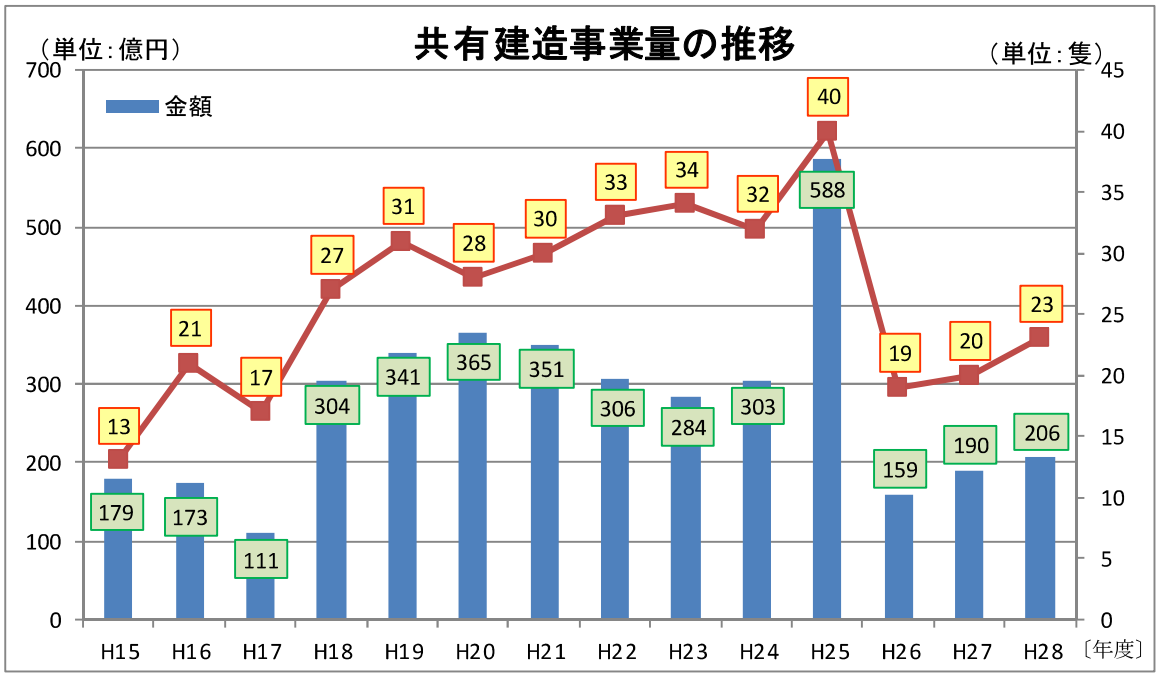
（　）内は平成27年度実績

３．改正した制度の維持・改善

平成 28 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を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 年度から実施した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引き続き実施し、平成 28 年度建造決定 23 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 1.5.1-3　共有建造事業量の推移



（注）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。

１．（５）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 28 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	54,355,974	
決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	41,096,969	
経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	24,798,273	
経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	4,520,647	
行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461	△4,356,084	△5,032,449	
従事人員数	55	55	55	54	

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

■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）

共有建造船舶に対しては計画・設計・建造の各段階で技術支援を行っており、平成28年度は、先進二酸化炭素低減化船「フェリーしまんと」を含む旅客船6隻と貨物船13隻の共有船が竣工した。

当該支援の実施に当たっては、建造時に発生したトラブル等の分析を行い、ＰＤＣＡサイクルによる品質管理として『平成28年度の重点リスクに関する取り組み』を取りまとめ、実施することにより、問題の「未然防止」、「被害の最小化」について着実な実施に努めた。

技術支援の中でも、特に、離島航路に就航する旅客船については、船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体が建造するため、航路調査及び基本仕様策定等の建造の初期段階からの支援が必要とされている。平成28年度は、機構による当該支援の実施により愛媛県今治市の「とびしま」が竣工した。

また、船舶の安全基準等の改正において、内航船の設計・建造に大きな影響を与えることが懸念される場合には、事業者が当該基準に適合した船舶を建造できるよう技術支援を行っており、平成28年度は、平成27年度に実施した船内騒音予測手法等に関する調査に基づき、騒音規制を満足する船舶の設計・建造を支援するための『騒音対策指針』を策定した。

さらに、機構においては、新技術に関する調査研究を行い、その知見を共有船主等へ提供すること及び調査結果に基づき共有建造制度の改善を図ることにより優れた内航船の建造を促進するため、また、機構自身の技術水準を高め、より適切な技術支援を実施して建造船舶の性能・品質を確保するため、技術調査を実施しており、平成28年度は、騒音対策に関する調査研究を含め、3件の技術調査を実施した。

こうした技術調査の結果を含め、内航海運の最新動向を踏まえた機構の取り組みについては、毎年、全国4ヶ所において開催している「内航船舶技術支援セミナー」、ホームページ等を通じて幅広く情報提供を行っている。

■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

写真 1.5.2-1 旅客船兼自動車航送船「フェリーしまんと」

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い、平成 28 年度は、先進二酸化炭素低減化船「フェリーしまんと」を含む旅客船 6 隻と貨物船 13 隻の共有船が竣工した。

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の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。

当該技術支援に当たっては、近年建造される船舶においては工程の遅延や機器の不具合等のトラブルの発生件数が増加しているところ、機構では、建造時に発生したトラブル等の分析を行い、平成 28 年度はＰＤＣＡサイクルによる品質管理として『平成 28 年度の重点リスクに関する取り組み』を取りまとめ、実施することにより、問題の「未然防止」、「被害の最小化」に努めた。具体的には、「未然防止」に関し、分析比較ツールによる推進性能検証の運用を開始するとともに、「被害の最小化」に関し、定例会議等における情報共有を強化する等の取組みを実施した。

（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・設計時における航路調査及び基本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ている。

平成 28 年度は、従前から支援を行ってきた愛媛県今治市、鹿児島県十島村に加え、鹿児島県三島村、同屋久島町、香川県観音寺市、山口県下関市からの依頼について航路調査、基本仕様策定等の支援を行い、新たに愛媛県今治市の「とびしま」が竣工した。

また、公設民営等の旅客船建造計画の技術支援をより充実させるため、平成 28

年度は『離島航路技術支援マニュアル』（仮称）の作成に着手した。具体的には、基本仕様策定及び航路調査等の実施に関する指針案を策定し、機構内部での職業訓練を実施した。

（３）船舶の技術基準改正への対応

平成 24 年 11 月の海上人命安全条約（ＳＯＬＡＳ条約）改正を踏まえ、我が国では 1,600 総トン以上の内航船であって、平成 29 年 7 月 1 日以降に建造契約が結ばれるものについては、一部を除き、騒音基準が適用されることとなった。これにより、機構の共有建造船舶にも同基準が適用されるが、基準に適合する内航船を設計・建造するための情報・知見が不十分であり、機構では平成 25 年度から当該基準に対応するための調査研究を行ってきた。

平成 27 年度には、船内騒音予測手法等に関する調査を行っており、実船での計測及びコンピューターシミュレーションによる解析により船内騒音・振動の伝播のメカニズムについて調査を実施し、平成 28 年度は当該調査結果に基づき、騒音レベルの低減につながる要因の整理を行い、騒音基準を満足する船舶の設計・建造を支援するための『騒音対策指針』を策定した。

当該指針についてはホームページで公表するとともに、各種セミナーにて周知を行い、関連事業者の船舶建造を支援するため、普及促進に努めた。

２．ＳＥＳの普及促進

ＳＥＳは発電機で発電した電力で推進用電動機を駆動する電気推進システムを採用した、環境に優しく（Ｅｃｏｌｏｇｙ）経済的（Ｅｃｏｎｏｍｙ）な船舶であり、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、平成 17 年度から国土交通省と連携してその建造促進に取り組んでいる。

写真 1.5.2-2 ＳＥＳ貨物船兼油送船「新衛丸」

（１）ＳＥＳの就航後支援

ＳＥＳは、新たに開発された新型の船舶であり、就航後のメンテナンスについても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性を確保しつつ効率的なメンテナンス手法を検討している。

平成 28 年度は竣工後 10 年が経過した「新衛丸」等の定期検査等において、二重反転プロペラの整備に係る助言を行うなど技術支援を実施した。

（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

「内航船舶技術支援セミナー」を開催するとともに、平成 28 年度からは、全国 7 箇所（東京、今治、松山、神戸、広島、長崎及び福岡）において開催している「共有建造支援セミナー」においても情報提供を行った。

また、国際海事展「ＳＥＡ　ＪＡＰＡＮ 2016」においてＳＥＳ模型の展示等を行い、積極的なＰＲを実施した。

さらに、ＳＥＳの更なる建造促進のため、整備コスト等に関する調査に加え、オーナー、オペレーターへのヒアリング調査を実施し、これまで建造されたＳＥＳのメリットを明らかにした上で、課題を整理し、対策について検討した。

３．先進二酸化炭素低減化船の普及促進

先進二酸化炭素低減化船は、優れた二酸化炭素低減化効果を有する船舶の普及を図る観点から、内航船の設計において水槽試験を活用した省エネ船型の開発を促すために平成 22 年度から機構が認定を行っている制度である。

平成 28 年度は 7,200 総トン型の石灰石専用運搬船に関して先進二酸化炭素低減化船として建造申込みがあり、同船について設計審査を行い、基準値を満た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カーフェリー「フェリーしまんと」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、先進二酸化炭素低減化船については、技術セミナー及び広報誌を通じて関連情報を提供し、その普及促進を図った。

４．技術調査の実施

新技術に関する調査研究を行い、その知見を共有船主等へ提供すること及び調査結果に基づき共有建造制度の改善を図ることにより、より省エネ性能や労働環境等に優れた内航船の建造を促進するため、また、機構自身の技術水準を高め、より適切な技術支援を実施して建造船舶の性能・品質を確保するため、機構では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基に、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）における審議を踏まえ、平成 28 年度は表 1.5.2-2 のとおり、「騒音最適化船（6500ｋｌ積みタンカー）の設計調査」、「内航船における日本近海データを用いた第 2 世代非損傷時復原性基準に係る適応調査」、「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（Ｆ／Ｓ）」の 3 件の技術調査を実施した。

これらの調査結果については、全国 4 ヶ所（東京、神戸、広島及び福岡）で開催した「内航船舶技術支援セミナー」、ホームページへの掲載等を通じて周知、普及を図った。

表 1.5.2-2　平成 28 年度に実施した技術調査

項　　目	技 術 調 査 の 概 要
①騒音最適化船(6500ｋｌ積みタンカー）の設計調査	平成 29 年 7 月以降の建造契約船（内航）に適用される騒音基準に適合する船舶を建造可能とするため、騒音最適化された船型に関する調査事業を実施した。 騒音規制の対象となっていない比較的小型の内航船について、騒音計測データを踏まえ、騒音低減のための具体的な対策案をまとめ、その効果を数値計算によるシミュレーションにより予測した。
②内航船における日本近海データを用いた第 2 世代非損傷時復原性基準に係る適応調査	国際海事機関（ＩMO）で審議されている第 2 世代復原性基準において、日本近海の波浪データを用いた試計算及びその影響の考察を行うとともに、今後最終化される予定の「運航制限」の具体的内容及びその影響、効果等ついて把握及び考察を行った。
③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）	ＳＥＳはイニシャルコストが高く、メンテナンスコストが不明であること等が、新規需要の妨げになっている。そのため、今後の導入が見込まれる離島航路に就航する旅客船（具体的には桜島丸等）に関して、メンテナンスコストを含むトータルコスト及び船員の業務負担を把握するとともに、国内外における二次電池等の適用事例を調査し、ＳＥＳへの将来的な適用可能性について検討した。

また、平成 29 年度の技術調査についても、「技術委員会」における審議を踏まえ、「内航船における船内ＬＡＮと省力化機器等のネットワーク化に関する調査研究」、「スマートフォン等の端末を活用したデータ管理手法の船上への導入に関するフィジビリティスタディー」、「人と環境に優しい船の基本設計に関する調査研究」の 3 件を実施することとした。

５．船舶建造の技術・ノウハウの蓄積

技術革新や基準改正等に対応できる知識・職務遂行能力を養うため、外部のセミナーや学会等に参加する技術研修を実施しており、平成 28 年度は研修計画に基づき、表 1.5.2-3 のとおり実施した。

当該技術研修では、船舶に係る最新技術の動向や将来適用される技術基準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 1.5.2-3　平成 28 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・延べ 26 名）	造船技術者社会人教育	造船技術者社会人教育センター	3
	ClassNK アカデミーA パッケージ	(一財)日本海事協会	5
	海上技術安全研究所 研究発表会	海上・港湾・航空技術研究所	6
	ClassNK 春季技術セミナー	(一財)日本海事協会	1
	VA1 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	4
	ClassNK アカデミーB パッケージ	(一財)日本海事協会	1
	ClassNK 秋季技術セミナー	(一財)日本海事協会	1
	AutoCAD/LT 2017	(株)大塚商会	4

６．技術支援マニュアルの見直し

機構ではＰＤＣＡサイクルによるリスク管理の確立に取り組んでおり、平成 28 年度は、品質会議において「建造造船所が、契約事項（保証性能・納期）を満たさない船舶を建造する」リスクを低減させるための『平成 28 年度の重点リスクに関する取り組み』を取りまとめた。

また、公設民営等の旅客船建造計画の技術支援をより充実させるため、『離島航路技術支援マニュアル』（仮称）の作成に着手した。

１．（５）③

■中期目標

③　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

③　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 28 年度計画

③　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。

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%	0.13%	
未収金残高	中期目標期間終了時に 31 億円以下	―	24 億円	17 億円	11 億円	8 億円	

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	54,355,974	
決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	41,096,969	
経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	24,798,273	
経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	4,520,647	
行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461	△4,356,084	△5,032,449	
従事人員数	55	55	55	54	

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

■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。

■評定と根拠

評定：　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 0.13%となり、未収金残高については、中期計画にて定めた目標値である 31 億円を大きく下回る 8 億円となった。

繰越欠損金の縮減については、新たな未収金発生の未然防止及び船舶使用料収入の増加に努めた結果、繰越欠損金額は 51 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 28 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、未収発生率は 0.13%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、リスケジュール計画の策定及び回収強化等、未収金の発生防止・回収強化に努力した結果、中期計画目標値である 31 億円を下回る 8 億円となった。

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、51 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）未収金発生の防止・抑制

未収金発生の防止・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、平成 28 年度の未収発生率は 0.13%となった。

未収金残高については、リスケジュール計画の策定及び回収強化（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、リスケ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 8 億円となり年度計画を達成した。

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、5 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

建造決定した 23 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（23 件）（平成 27 年度 20 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 28 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、支払い月額の増額要請を実施。
- 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、売船予告等を実施。
- 関係金融機関に対して、回収への協力要請、売船予告等を実施。

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 27 年度２件）であった。

なお、平成 28 年度に機構による破産申立てを 1 件行った。

２．財務改善策の推進

繰越欠損金削減計画に基づく繰越欠損金については、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、政策効果のより高い船舶への金利軽減措置や、船主の信用リスクの度合いに応じた金利設定を（+0.2%～△0.4%の範囲内）引き続き実施することにより、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。

さらに、オペレーターやオーナー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オーナー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、51 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．（６）

■中期目標

（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。

■中期計画

（６）地域公共交通出資等業務

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

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

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の実現を図る。

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 28 年度計画

（６）地域公共交通出資等業務

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

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

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、地域公共交通出資等業務に関する第三者委員会の活用をはじめ出資等に必要な組織体制のもと業務を実施するとともに、出資等業務に関する情報をホームページに掲載するなど、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。

■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

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
出資等資金の毀損発生額	毀損ゼロ	―	―	―	―	―	

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	64,975,021	
決算額（千円）	―	―	71,163,000	57,962,736	
経常費用（千円）	―	―	190,156	207,572	
経常利益（千円）	―	―	8,279	△5,524	
行政サービス実施コスト（千円）	―	―	20,191	79,416	
従事人員数	―	―	11	11	

注）・当報告書の１．（６）が含まれる地域公共交通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が調整に時間を要したこと等により申込みには至らなかったため、実績はなかった。ただし、今後の出資等の検討を円滑に進めるため、国土交通省と連携して、出資

制度の利用を検討する事業者との協議や計画内容に係る分析等を行った。

また、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構地域公共交通出資等業務に関する第三者委員会（委員長：竹内健蔵　日本女子大学教授）を開催し、出資審査業務マニュアルに関する審議及び出資制度の利用を検討する事業者や計画内容に係る審議等を行った。

さらに、出資等案件検討に係る知見を深めるため、地域公共交通網形成計画及び出資等業務に関する調査等を実施した。また、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援を効果的に実施するために、業務情報をホームページに掲載したほか、全国の基礎自治体に対して出資制度に係る情報発信を行うとともに、現地調査を含む情報収集等を実施した。

１．（７）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

（６）特例業務（国鉄清算業務）

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

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

（７）特例業務（国鉄清算業務）

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の各年度における必要負担額については、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 28 年度計画

（７）特例業務（国鉄清算業務）

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等については、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	198,323,178	
決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229	175,995,017	
経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242	122,546,747	
経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489	370,935,916	
行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764	△370,907,483	
従事人員数	39	39	39	39	

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

■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 28 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 487,324 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 95,434,163 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 4,483,935 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 27 年度に引き続きアスベスト対策（健康診断、業務災害補償（遺族救済を含む））を実施した。その際、定期的な新聞広告の掲載（全国紙 4 紙、地方紙 46 紙への新聞広告の掲載及び鉄道ＯＢ会報への記事掲載）等により周知を図った。

１．（７）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 28 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のうち、長町駅38 街区の土地については、関係機関との協議・調整を進めるとともに、処分に向けた準備を進める。梅田駅（北）の土地については、土地売買契約に基づき処分を進める。

■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	198,323,178	
決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229	175,995,017	
経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242	122,546,747	
経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489	370,935,916	
行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764	△370,907,483	
従事人員数	39	39	39	39	

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

■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

残存する土地（約 11ha（四捨五入の関係で計が合わない。））のうち、東日本大震災の応急仮設住宅用地として貸し付けていた長町駅〔38 街区〕（約 2ha）について、関係機関との協議・調整を進めた結果、平成 29 年 2 月に貸付地が返還され、また、平成 29 年 3 月には地区計画変更の都市計画決定が行われるなど、土地処分に係る条件が整ったことから、平成 29 年夏頃の公開競争入札による土地処分に向けた準備を開始した。

また、平成 27 年 10 月に（独）都市再生機構と土地売買契約を締結した梅田駅（北）2 期開発区域の土地（約 10ha）については、都市計画事業等に係る関係機関との協議・調整を進めた結果、平成 28 年 6 月に土地区画整理事業による仮換地指定が行われ、また、平成 29 年 1 月には地区計画及び用途地域変更等の都市計画決定が行われるなど、土地売買契約に基づく土地処分に向けた条件整備が進展した。

１．（７）①（ＪＲ九州株式の売却等）

■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 28 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、適切に売却を図る。

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	198,323,178	
決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229	175,995,017	
経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242	122,546,747	
経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489	370,935,916	
行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764	△370,907,483	
従事人員数	39	39	39	39	

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

■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：　所期の目標である「ＪＲ株式の適切な売却」については、資産処分審議会で示された売却方法、売却規模、売却時期、主幹事証券会社選定等の基本方針に沿い、適切に実施した。

これに加えて、以下のとおり、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られており、「A」とした。

- 証券会社へ支払う引受手数料については、ブックビルディング方式導入後の民営化ＩＰＯ案件としては過去最低水準（1.64%）であること。
- 上場後の株価については、急騰やＩＰＯ価格割れもなく堅調に推移しており、ＪＲ九州株式の処分は広く市場に受け入れられたものと評価。
- 売却価格の決定プロセスにおいては、関係者と緻密な調整を行った結果、仮条件の上限価格まで、十分な需要を積み上げることができた。

■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

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

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

この答申を踏まえ、ブックビルディング方式（投資家に対する需要調査の結果に基づいて売出価格を決定）で売却するため、平成 28 年 1 月 8 日に主幹事証券会社 5 社を選定し、できる限り早期の売却に向けて所要の準備を進め、平成 28 年 10 月 25 日に 1

億6千万株を一括売却し、4,160億円の売却収入を得た。

また、証券会社に支払う手数料については、主幹事証券会社との交渉により、一般投資家分1.70%・機関投資家分1.50%・加重平均で1.64%と国内民営化新規上場案件で過去最低とし、収入金額の最大化に努めたところであり、株式市場への悪影響も生じさせることなく、成功裏に売却を終了させることができたと考えている。

なお、ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ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等を行った。

１．（７）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 28 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	198,323,178	
決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229	175,995,017	
経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242	122,546,747	
経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489	370,935,916	
行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764	△370,907,483	
従事人員数	39	39	39	39	

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

■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

旅客鉄道株式会社等の経営自立を支援するため、平成 23 年度から、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に対して無利子資金の貸付け又は助成金の交付の支援等を実施し、さらに、平成 28 年度からは、ＪＲ北海道及びＪＲ四国に対して、安全対策に対する追加的支援措置を実施した。

（１） 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付

【既存支援】

・ＪＲ北海道:107 億円（無利子貸付 53 億円、助成金 53 億円）

・ＪＲ四　国: 57 億円（無利子貸付 29 億円、助成金 29 億円）

・ＪＲ貨　物:145 億円（無利子貸付 127 億円、助成金 18 億円）

【追加支援】

・ＪＲ北海道: 91 億円（無利子貸付 87 億円、助成金 4 億円）

・ＪＲ四　国: 17 億円（無利子貸付 17 億円）

注：金額は単位未満四捨五入のため、合計と合わない場合がある。

（２）特別債券の利子の支払

・ＪＲ北海道:55 億円

・ＪＲ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資金貸付け又は助成金交付要綱（平成 24 年 1 月機構規程第 55 号)」、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律附則第 5 条第 1 項の規定に基づく北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対する無利子資金貸付け又は助成金交付要綱（追加的支援措置）（平成 28 年 4 月機構規程第 1 号)」及び「鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券発行要項」を遵守するとともに、交付審査業務等について適切な業務執行体制の措置を講ずることにより旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。

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:138 億円)。

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 28 年度計画

（１）組織の見直し

平成２８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 28 年度組織改正計画」等に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図るため、平成 28 年度は下記のとおり組織の新設・改廃を行った。

- 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業したことによる業務量の減少に伴い、青森新幹線建設局について、組織体制を縮小のうえ、「青森工事事務所」に改組（平成 28 年 4 月）。

・　梅田駅・吹田信号場基盤整備事業の進捗による業務量の減少に伴い、国鉄清算事業西日本支社を廃止（平成 29 年 3 月末)。

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（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（平成２９年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成２４年度）比で１５％程度に相当する額を削減する。

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

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 28 年度計画

（２）経費・事業費の削減

一般管理費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、平成２９年度において平成２４年度比で１５％程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

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予算額）	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度	（参考情報）当該年度までの累積等、必要な情報
一般管理費（中期計画）（百万円）	平成 29 年度（特殊要因により増減する経費を除く。）において平成 24 年度比で 15％程度に相当する額の削減	28,318	－	－	－	－	24,070 程度	
一般管理費（年度計画予算額）（百万円）		－	26,999	26,396	26,215 (26,164)	25,225 ＜25,268＞ (25,225) ≪25,225≫	(24,041) ≪24,101≫	
削減率（年度計画予算額と 24 年度計画予算額との比較）		－	△4.7%	△6.8%	△7.4% (△7.6%)	△10.9% ＜△10.8%＞ (△10.9%) ≪△10.9%≫	(△15.1%) ≪△14.9%≫	
＜参考＞一般管理費（中期計画上の推計額）（百万円）		－	26,999 (26,999)	26,494 (26,494)	26,447 (26,447)	25,245 ＜25,288＞ (25,245) ≪25,245≫	24,060 ＜24,124＞ (24,060) ≪24,060≫	
＜参考＞達成度（年度計画の削減率と中期計画上の削減率の比較）		－	100%	105.4%	112.4% (115.1%)	100.6% ＜100.7%＞ (100.6%) ≪102.1%≫	(100.4%) ≪100.6%≫	

（注１）本書は、特殊要因を除いた変更後の予算額
＜＞は、特殊要因を含んだ変更後の予算額
() は、特殊要因を除いた当初計画の予算額
≪≫は、特殊要因を含んだ当初計画の予算額

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

（注３）一般管理費については、人件費を含む。

■主な評価指標

主な定量的指標：　特殊要因を除いた一般管理費の削減率（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）

・　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 28 年度計画における一般管理費 25,268 百万円のうち、特殊要因（中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費 43 百万円）を除いた評価対象の予算額は 25,225 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 3,092 百万円（△10.9%）を削減した。

　なお、「未来への投資を実現する経済対策（平成 28 年 8 月 2 日閣議決定）」に基づく平成 28 年度第２次補正予算及び機構法改正に伴い、国土交通大臣から第３期中期目標について、平成 28 年 12 月 19 日に中央新幹線建設資金貸付等業務の追加及び当該業務に係る経費を特殊要因とし削減率の評価対象から除外する等の変更指示があったため、中期計画等の所要の変更を行った。

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：12.8%　　機構：14.6%

※異動前後の勤務箇所間の距離 300 ㎞以上の場合

国家公務員：4.7%　　機構：12.5%

＜単身赴任手当の支給対象者の割合＞

国家公務員：8.7%　　機構：13.5%

＜管理職手当の支給対象者の割合＞

国家公務員：16.2%　　機構：19.6%

（注）上記の国家公務員の数値については、平成 28 年度国家公務員給与等実態調査（人事院）統計表より引用

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）　3,296 名（78.6%）

高卒程度（一般職）　898 名（21.4%）

機　　構：大卒、大学院卒　34 名（100%）

（注）上記の国家公務員の数値については、平成 28 年度年次報告書（人事院）より引用

【主な資格の保有者（平成 28 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 28 年度の取組状況等

給与水準については、平成 28 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 28 年度においては、平成 27 年度と同じ 109.5 となった。

（３）検証結果及び取組状況の公表

平成 27 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 28 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（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（平成２９年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成２４年度）比で５％程度に相当する額を削減する。

■中期計画

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

■平成 28 年度計画

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

■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予算額）	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	（参考情報）当年度まで累積等、必要な情報
事業費（中期計画）（百万円）	平成29年度（特殊要因により増減する経費を除く。）において平成24年度比で5%程度に相当する額の削減	1,501,548	－	－	－	－	1,426,471程度	
事業費（年度計画予算額）（百万円）	－	－	1,505,282 (1,486,277)	1,444,601 (1,442,106)	1,277,052 (1,275,491)	1,178,815 ＜2,678,815＞ (1,171,928) ≪1,171,928≫	(929,868) ≪2,456,373≫	
削減率（年度計画予算額と24年度計画予算額との比較）	－	－	0.2% (△1.0%)	△3.8% (△4.0%)	△15.0% (△15.1%)	△21.5% ＜78.4%＞ (△22.0%) ≪△22.0%≫	(△38.1%) ≪63.6%≫	
＜参考＞事業費（中期計画上の推計額）（百万円）	－	－	1,486,277 (1,486,277)	1,482,083 (1,482,083)	1,378,785 (1,377,732)	1,322,030 ＜2,822,030＞ (1,281,061) ≪1,281,061≫	1,001,867 ＜2,515,367＞ (1,142,632) ≪1,142,632≫	
＜参考＞達成度（年度計画の削減率と中期計画上の削減率の比較）	－	－	△24.5% (100%)	292.6% (305.4%)	182.9% (184.1%)	179.8% ＜89.2%＞ (183.6%) ≪△25.0%≫	(114.4%) ≪94.2%≫	

（注１）本書は、特殊要因を除いた変更後の予算額
＜＞は、特殊要因を含んだ変更後の予算額
（）は、特殊要因を除いた当初計画の予算額
≪≫は、特殊要因を含んだ当初計画の予算額

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

■主な評価指標

主な定量的指標：　特殊要因を除いた事業費の削減率（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 28 年度計画予算における事業費 2,678,815 百万円のうち、特殊要因（中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費 1,500,000 百万円）を除いた評価対象の予算額は 1,178,815 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 322,734 百万円（△21.5％）を削減した。

なお、「未来への投資を実現する経済対策（平成 28 年 8 月 2 日閣議決定)」に基づく平成 28 年度第２次補正予算及び機構法改正に伴い、国土交通大臣から第３期中期目標について、平成 28 年 12 月 19 日に中央新幹線建設資金貸付等業務の追加及び当該業務に係る経費を特殊要因とし削減率の評価対象から除外する等の変更指示があったため、中期計画等の所要の変更を行った。

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 28 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 29 年度初頭に職員 1 名及び契約職員 1 名の削減を行うべく、担務の見直しを実施した。

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、ＰＤＣＡサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化を推進する。

■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、ＰＤＣＡサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。

■平成 28 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 28 年度調達等合理化計画を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、ＰＤＣＡサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、契約監視委員会等のチェックを受ける。

■主な評価指標

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 28 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 28 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 28 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、自立的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んだ。

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

■当該事業年度における業務運営の状況

１．平成28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28年度は、緊急を要する補修のため随意契約によることとした工事が4億円（0.1%）あったが、残りは全て一般競争入札3,659億円（99.9%）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。

一般競争のうち、総合評価方式については、未導入であったレール溶接他工事において試行的に導入を図り、3,654億円（99.9%）と一般競争で行ったほぼ全ての契約において本方式を適用し、入札手続の公正性を高めた。

また、本方式の実施にあたっては、中立性・公正性の確保を図るため、個別工事の評価方法や落札者の決定に関する事項について、総合評価審査委員会小委員会（内部委員4名、外部委員4名）において検証を受けた。（抽出案件10件）

表 2.3-1 平成 28 年度の当機構の鉄道建設工事の契約件数及び金額（単位：件数、%、億円）

28 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	割合	金額	割合	件数	割合	金額	割合
競争入札	一般競争	65	98.5%	3,659	99.9%	58	89.2%	3,654	99.9%
	指名競争	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	小計	65	98.5%	3,659	99.9%	58	89.2%	3,654	99.9%
随意契約		1	1.5%	4	0.1%	－	－	－	－
合計		66	100%	3,663	100%	－	－	－	－

（注１）金額は当初契約金額である。

（注２）少額随意契約は含まない。

総合評価方式については、技術提案の評価を重点とする標準型と、企業の技術力の評価を重点とする簡易型により発注しているところであるが、このうち、標準型については、技術提案の作成・審査に係る競争参加者、発注者双方の事

務手続きの負担増大などが課題となっていた。このため、一部の工事種類（土木、鉄骨・鉄けた、プレストレストコンクリート）において、同種の工事を同時に複数発注する際に、提出を求める技術提案を１組のみとする一括審査方式を導入した。

（２）情報システム関係に関する調達

①パソコン・サーバ及びＣＡＤソフトの本社一括調達

これまで、パソコン・サーバ及びＣＡＤソフトについては、本社及び各地方機関毎に調達を行ってきたが、パソコン・サーバに関しては平成28年度に初めて本社一括調達を実施した。なお、ＣＡＤソフトについてはライセンスの満了時期や数量の調整が整わなかったため、平成28年度は実施せず、平成29年度一括調達に向けた準備を行った。

パソコン・サーバの調達に関しては、本社一括調達にしたことにより、契約数量が平成27年度本社だけの場合と比較し、パソコン台数が120台から462台、サーバ台数が6台から14台となった。

結果として、パソコンの調達に関しては、1台あたりの調達価格について、平成27年度と比較して約3.5%のコスト縮減が図られた。これに加え、地方機関における入札手続き業務の軽減が図られた。

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

各業務システムは、業務毎の特性を持ちながら、毎年の保守や改良・開発業務を行っている。平成26年度から、こうした業務システムの改修・保守等の予算要望に関しては、情報システム兼情報セキュリティアドバイザー（以下「ＣＩＯ補佐官」という。）によるチェックを行って、その必要性確認や予算規模を決定してきている。

平成28年度においても、9月に情報システム課が事務局となって「業務システム担当者会議」を開催し、情報システム課やＣＩＯ補佐官から業務システム刷新検討の必要性や費用対効果等定量的評価の視点の重要性を説明した。11月からは、ＣＩＯ補佐官による業務システム毎の予算要求ヒアリングを実施し、各予算要望に対する検討・評価を行い、ＣＩＯ補佐官所見を発することにより、機構全体での業務システムコストの最適化に寄与した。

（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、平成28年度においても試行を継続し、その費用対効果等について検討を進めた。

平成28年度（平成28年4月～平成28年10月）及び通年（平成27年11月～平成28年10月）における委託の効果としては、上記①～⑤の業務を遂行するために受託者が要した時間数は約526時間（通年では約1,246時間）であったところ、機構の職員が当該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123万円（通年では約287万円）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18万円（通年では約31万円）が削減され、合計約141万円（通年では約318万円）のコスト削減が図られた。

一方、委託に要した費用は約132万円（通年では約237万円）であり、委託によるコスト削減効果は約9万円（通年では約81万円）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。

（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　内部委員１名、外部委員5名）において、競争性のない随意契約（平成27年度　552件）及び一者応札・応募案件（平成27年度　172件）のほか、２か年度連続の一者応札・応募案件（平成27年度下半期10件、平成28年度上半期　41件）、一定の関係を有する法人の一者応札・応募案件（平成27年度　13件）及び公益法人に対する支出（平成27年度　14件）について点検を受け、価格の妥当性の確認等についての意見が出されたが、いずれも特段の指摘事項はなかった。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。

２．平成28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　内部委員１名、外部委員5名）において、平成27年度における競争性のない随意契約（552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、価格の妥当性の確認等についての意見が出されたが、特段の指摘事項はなかった。

（２）物品の納品検査の見直し

「機械装置及び物品等の購入に関する監督･検査及び前渡資金により購入する軽易な物品に係る契約事務の処理等について」（通達）を一部改正し、検査員の任命に当たっては、物品取得等の請求又は契約の事務を行う箇所以外の職員とすることを明らかにするとともに、「検査員の任命について」（通達）を発出し周知徹底した。その結果、これらの通達に則った検査員任命が行われている。

（３）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28年度においても、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28年度は、全役職員を対象としたeラーニング、内部統制・コンプライアンスに関するカリキュラムに基づく階層別研修、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の過去の事例を紹介した契約業務研修をそれぞれ実施した。

この研修等には全職員（2,129名）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引き続き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（本社及び各地方機関毎に外部委員各3名）については、本社及び地方機関単位毎に審議を行い、談合疑義事案等に関するチェックを行った。（高落札率抽出案件8件、契約種類別抽出案件67件）

また、公正入札等調査委員会については、内部委員7名に、不正調査等の経験が豊富な外部専門家１名以上を加えることで、談合疑義事案の調査の実効性を確保した。

これらの取り組みについては、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

工事及び建設コンサルタント業務の入札手続においては、従来、入札参加希望者に対し、電子媒体による設計図書の配布を行っていたが、入札手続の効率化のため、システム改良を行い、機構ホームページ上から設計図書をダウンロードする方式に変更を行った。

平成28年12月より開始した本方式によるダウンロード回数は平成29年3月時点において約6,000回となっており、発注者及び入札参加者双方の負担が軽減され、大幅な効率化が図られた。

また、本方式は入札手続の効率化だけでなく、発注事務担当職員と入札参加者との接触機会が減少することから発注者綱紀保持の観点からも効果的であった。

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てきているところである。

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28年度契約実績

（１）平成28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1,142件、契約金額は4,793億円である。

競争性のある契約は556件（48.7%）、3,802億円（79.3%）である。平成27年度と比較して件数は少なく、金額は大きくなっている（件数は9.2%の減、金額は59.1%の増）が、件数については主に極めて専門性の高い調査研究業務及びシステムの保守改良等業務を随意契約に移行したこと、金額については鉄道建設工事において高架橋・トンネル工事等が増加したことによるものである。

競争性のない随意契約は586件（51.3%）、991億円（20.7%）である。平成27年度と比較して件数・金額ともに大きくなっている（件数は6.2%の増、金額は38.8%の増）が、件数については主に極めて専門性の高い調査研究業務びシステムの保守改良等業務を随意契約に移行したことや共有船の建造が増加したことによるものであり、金額については主に共有船の建造において大型船の建造が増加したことや株式売却に係る引受契約を締結したことによるものである。

なお、平成27年度及び平成28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。

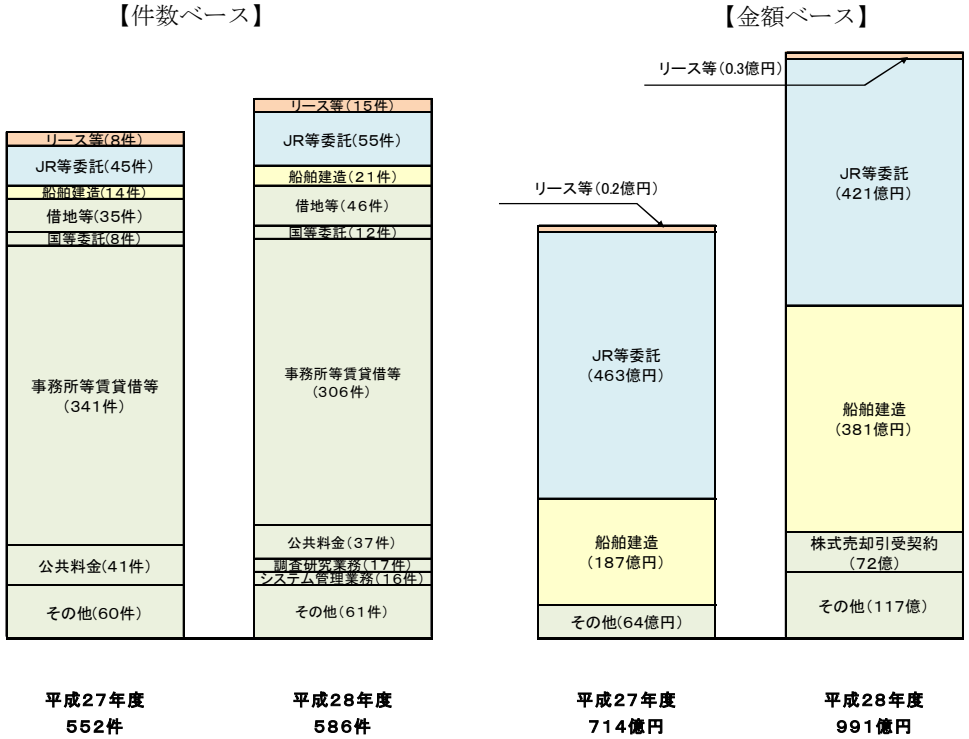
表2.3-2　平成28年度の調達全体像　（単位：件、億円）

	平成 27 年度		平成 28 年度		比較増△減	
	件　数	金　額	件　数	金　額	件　数	金　額
競争入札等	(41.7%) 485	(76.2%) 2,364	(39.2%) 448	(78.7%) 3,773	(△7.6%) △37	(59.6%) 1,409
企画競争・公募	(10.9%) 127	(0.8%) 25	(9.5%) 108	(0.6%) 30	(△15.0%) △19	(20.0%) 5
競争性のある契約（小計）	(52.6%) 612	(77.0%) 2,389	(48.7%) 556	(79.3%) 3,802	(△9.2%) △56	(59.1%) 1,413
競争性のない随意契約	(47.4%) 552	(23.0%) 714	(51.3%) 586	(20.7%) 991	(6.2%) 34	(38.8%) 277
合　計	(100%) 1,164	(100%) 3,103	(100%) 1,142	(100%) 4,793	(△1.9%) △22	(54.5%) 1,690

（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 28 年度の対 27 年度伸率である。

（注３）少額随意契約は含まない。



（注）少額随意契約は含まない。

図 2.3-1　平成 27 年度及び平成 28 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28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154件（27.7%）、契約金額は1,123億円（29.5%）である。

平成27年度と比較して件数は少なく、金額は大きくなっている（件数は10.5%の減、金額は360.2%の増）が、件数については主に極めて専門性の高い調査研究業務及びシステムの保守改良等業務を随意契約に移行したこと、金額については北陸新幹線（金沢・敦賀間）の橋りょう・高架橋工事等において一者応札となったものが増加したことによるものである。

表2.3-3　平成28年度の一者応札・応募状況　（単位：件、億円）

		平成27年度	平成28年度	比較増△減
２者以上	件 数	440（71.9%）	402（72.3%）	△38（△8.6%）
	金 額	2,145（89.8%）	2,679（70.5%）	534（24.9%）
１者以下	件 数	172（28.1%）	154（27.7%）	△18（△10.5%）
	金 額	244（10.2%）	1,123（29.5%）	879（360.2%）
合　計	件 数	612　（100%）	556（100%）	△56（△9.2%）
	金 額	2,389　（100%）	3,802（100%）	1,413（59.1%）

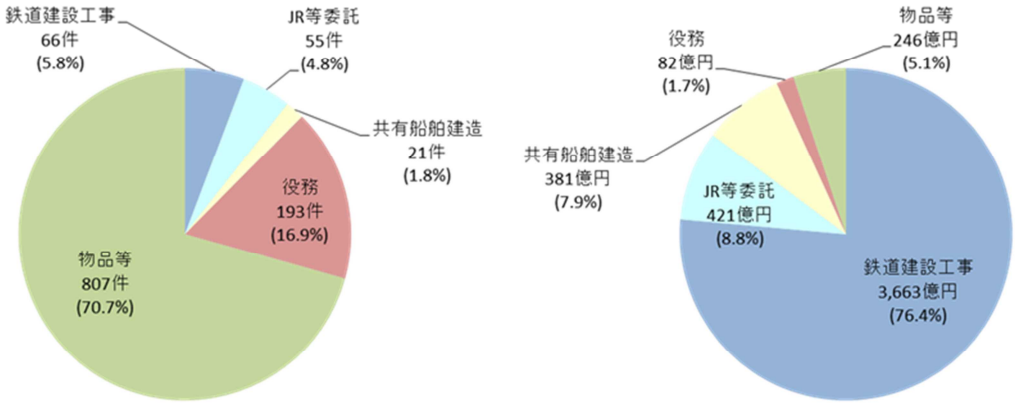
（注１）計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

（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28年度の対27年度伸率である。

（３）平成 28 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。

【件数ベース】　　【金額ベース】



合計1,142件　　合計4,793億円

（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28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 28 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）

保土ヶ谷寮を平成 29 年 2 月に売却した。

また、船橋宿舎を平成 29 年 3 月に売却し、登記手続き中である。

■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、土地調査測量を実施し、売却した。

また、船橋宿舎については、ＪＲ東日本との確認書を踏まえ、担当支社間における事務処理に関する覚書を取り交わし、売却した。

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 28 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 28 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 28 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 28 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 28 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、特例業務勘定において、ＪＲ九州株式の売却価格が予定を上回ったことにより業務収入が増加した。また、建設勘定において、雑収入があったことにより業務外収入が増加した。

支出では、特例業務勘定において、鉄道施設等整備支援事業貸付金の貸付額が予

定を下回ったこと及び海事勘定において、事業規模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伴い特例業務費が減少した。また、建設勘定において、借入金利が予定を下回ったことにより財務費用が減少した。

収益の部では、特例業務勘定において、ＪＲ九州株式の売却価格が予定を上回ったことにより特例業務収入が増加した。また、海事勘定において、厚生年金基金の代行返上益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、建設勘定及び特例業務勘定において、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。

資金収入では、特例業務勘定において、ＪＲ九州株式の売却価格が予定を上回ったことにより業務活動による収入が増加した。また、建設勘定において、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、平成 28 年度計画における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、算定ルールに則り適正に算定している。

表 3.1-1　平成 28 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	51,325
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	13,600
借入金等	1,028,570
財政融資資金借入金	852,200
民間借入金	58,370
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	118,000
業務収入	196,978
受託収入	11,270
業務外収入	2,218
他勘定より受入	179,609
計	1,469,969
支出	
業務経費	
鉄道建設業務関係経費	267,006
受託経費	
鉄道建設業務関係経費	8,359
借入金等償還	425,388
支払利息	17,026
一般管理費	5,288
人件費	16,496
業務外支出	12,432
他勘定へ繰入	30,561
計	782,556

［人件費の見積もり］ 12,219百万円を支出する。

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	48,925	
地方公共団体建設費負担金	35,299	
地方公共団体建設費補助金	13,626	
借入金等	1,025,000	
財政融資資金借入金	852,200	
民間借入金	54,300	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	118,500	
業務収入	198,040	
受託収入	8,581	※1
業務外収入	2,894	※2
他勘定より受入	165,754	
計	1,449,194	
支出		
業務経費		
鉄道建設業務関係経費	242,884	
受託経費		
鉄道建設業務関係経費	6,829	※3
借入金等償還	425,388	
支払利息	12,756	※4
一般管理費	3,801	※5
人件費	13,860	※6
業務外支出	10,952	※7
他勘定へ繰入	30,920	
計	747,391	

※1　事業規模が予定を下回ったことに伴う減
※2　雑収入があったことによる増
※3　事業規模が予定を下回ったことによる減
※4　借入金利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　欠員があったことによる減
※7　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	金　　額
費用の部	375,353
経常費用	357,974
鉄道建設業務費	342,143
受託経費	14,501
一般管理費	1,320
減価償却費	10
財務費用	17,358
雑損	20
収益の部	376,148
鉄道建設業務収入	208,995
鉄道建設事業費補助金収入	90
鉄道建設事業費利子補給金収入	136
受託収入	14,501
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	151,429
財務収益	2
雑益	995
純利益	795
目的積立金取崩額	－
総利益	795

収支計画（実績）

（単位：百万円）

区　　分	金　　額	
費用の部	376,108	
経常費用	363,349	
鉄道建設業務費	347,574	
受託経費	14,463	
一般管理費	1,096	※1
減価償却費	216	※2
財務費用	12,591	※3
雑損	127	※4
臨時損失	41	※5
収益の部	376,896	
鉄道建設業務収入	208,436	
鉄道建設事業費補助金収入	89	
鉄道建設事業費利子補給金収入	129	
受託収入	14,463	
資産見返負債戻入		
資産見返補助金等戻入	152,359	
財務収益	14	※6
雑益	991	
臨時利益	415	※7
純利益	788	
目的積立金取崩額	－	
総利益	788	

※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　借入金利が予定を下回ったことによる減
※4　補助金の返還があったことによる増
※5　固定資産売却損があったことによる増
※6　利息収入が予定を上回ったことによる増
※7　固定資産売却益があったことによる増

資金計画（計画）

（単位：百万円）

区　　分	金　　額
資金支出	1,729,500
業務活動による支出	358,637
投資活動による支出	395
財務活動による支出	425,646
翌年度への繰越金	944,823
資金収入	1,729,500
業務活動による収入	442,923
受託収入	11,270
その他の収入	431,653
投資活動による収入	335
財務活動による収入	1,028,570
前年度よりの繰越金	257,672

資金計画（実績）

（単位：百万円）

区　　分	金　　額	
資金支出	1,854,595	
業務活動による支出	288,037	※1
投資活動による支出	195,053	※2
財務活動による支出	456,206	
翌年度への繰越金	915,299	
資金収入	1,854,595	
業務活動による収入	421,858	
受託収入	10,098	※1
その他の収入	411,760	
投資活動による収入	153,256	※3
財務活動による収入	1,025,000	
前年度よりの繰越金	254,480	

※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　有価証券の償還があったことによる増

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【海事勘定】

予算（計画）

（単位：百万円）

区　　分	金　　額
収入	
借入金等	22,200
財政融資資金借入金	18,700
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	3,500
業務収入	28,720
受託収入	2
業務外収入	210
計	51,132
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	27,627
受託経費	
海事業務関係経費	2
借入金等償還	22,042
支払利息	1,616
一般管理費	161
人件費	646
業務外支出	2,262
計	54,356

［人件費の見積もり］ 548百万円を支出する。

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		
借入金等	12,800	
財政融資資金借入金	9,300	※1
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	3,500	
業務収入	28,961	
受託収入	－	※2
業務外収入	641	※3
計	42,402	
支出		
業務経費		
海事業務関係経費	15,107	※4
受託経費		
海事業務関係経費	－	※5
借入金等償還	22,042	
支払利息	1,033	※6
一般管理費	127	※7
人件費	577	※8
業務外支出	2,211	
計	41,097	

※1　事業規模が予定を下回ったことに伴う減
※2　調査受託がなかったことに伴う減
※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　調査受託がなかったことによる減
※6　借入金利が予定を下回ったことによる減
※7　経費の節減による減
※8　欠員があったことによる減

収支計画（計画）

（単位：百万円）

区　　分	金　　額
費用の部	26,136
経常費用	24,449
海事業務費	23,482
受託経費	2
一般管理費	961
減価償却費	5
財務費用	1,685
臨時損失	1
収益の部	27,900
運営費交付金収益	1
海事業務収入	27,519
受託収入	2
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	4
雑益	374
純利益	1,764
目的積立金取崩額	－
総利益	1,764

収支計画（実績）

（単位：百万円）

区　　分	金　　額	
費用の部	24,971	
経常費用	23,805	
海事業務費	23,048	
受託経費	－	※1
一般管理費	751	※2
減価償却費	6	※3
財務費用	994	※4
臨時損失	173	※5
収益の部	30,057	
運営費交付金収益	－	※6
海事業務収入	28,515	
受託収入	－	※7
資産見返負債戻入		
資産見返補助金等戻入	0	
財務収益	0	※8
雑益	804	※9
臨時利益	738	※10
純利益	5,086	
目的積立金取崩額	－	
総利益	5,086	

※1　調査受託がなかったことによる減
※2　欠員があったことによる減
※3　工具器具備品の購入があったことに伴う増
※4　借入金利が予定を下回ったことによる減
※5　前期損益修正損があったことによる増
※6　会計処理の変更があったことによる減
※7　調査受託がなかったことに伴う減
※8　利息収入が予定を下回ったことによる減
※9　雑収入があったことによる増
※10 厚生年金基金代行返上益があったことによる増

資金計画（計画）

（単位：百万円）

区　　分	金　　額
資金支出	60,948
業務活動による支出	3,199
投資活動による支出	26,931
財務活動による支出	24,243
翌年度への繰越金	6,575
資金収入	60,948
業務活動による収入	27,522
受託収入	2
その他の収入	27,520
投資活動による収入	3,041
財務活動による収入	22,200
前年度よりの繰越金	8,185

資金計画（実績）

（単位：百万円）

区　　分	金　　額	
資金支出	58,769	
業務活動による支出	2,186	※1
投資活動による支出	14,565	※2
財務活動による支出	31,543	※3
翌年度への繰越金	10,476	
資金収入	58,769	
業務活動による収入	28,341	
受託収入	－	※4
その他の収入	28,341	
投資活動による収入	8,278	※5
財務活動による収入	20,100	
前年度よりの繰越金	2,050	

※1　借入金利が予定を下回ったことによる減
※2　事業規模が予定を下回ったことによる減
※3　短期借入金の返済があったことによる増
※4　調査受託がなかったことに伴う減
※5　有価証券の償還があったことによる増

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【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	51	－	51
政府出資金	1,200	－	1,200
借入金等			
民間借入金	－	30,592	30,592
業務収入	－	33,132	33,132
業務外収入	－	0	0
計	1,251	63,724	64,975
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	1,201	30,646	31,847
借入金等償還	－	32,971	32,971
支払利息	－	23	23
一般管理費	12	20	32
人件費	38	59	97
業務外支出	－	5	5
計	1,251	63,724	64,975

［人件費の見積もり］ 82百万円を支出する。

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

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	51	－	51	
政府出資金	－	－	－	※1
借入金等				
民間借入金	－	24,780	24,780	※2
業務収入	－	33,103	33,103	
業務外収入	0	0	0	※3
計	51	57,883	57,934	
支出				
業務経費				
地域公共交通等業務関係経費	27	24,833	24,860	※4
借入金等償還	－	32,971	32,971	
支払利息	－	11	11	※5
一般管理費	4	19	23	※6
人件費	37	58	96	
業務外支出	－	2	2	※7
計	68	57,894	57,963	

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

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

※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、内航海運活性化融資の申込額が予定を下回ったことによる減

※5　内航海運活性化融資業務において、借入金利が予定を下回ったことによる減

※6　経費の節減による減

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

収支計画（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	51	159	210
経常費用	51	135	186
地域公共交通等業務費	1	47	48
一般管理費	50	87	138
減価償却費	0	1	1
財務費用	－	24	24
収益の部	51	156	207
運営費交付金収益	51	－	51
地域公共交通等業務収入	－	156	156
資産見返負債戻入	0	－	0
資産見返運営費交付金戻入	0	－	0
資産見返補助金等戻入	0	－	0
財務収益	－	0	0
純利益	－	△3	△3
目的積立金取崩額	－	－	－
総利益	－	△3	△3

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	68	139	208	
経常費用	68	131	199	
地域公共交通等業務費	25	38	62	※1
一般管理費	44	92	136	
減価償却費	0	1	1	
財務費用	－	9	9	※2
収益の部	78	126	204	
運営費交付金収益	78	－	78	※1
地域公共交通等業務収入	－	124	124	※3
資産見返負債戻入	0	－	0	
資産見返運営費交付金戻入	0	－	0	
資産見返補助金等戻入	0	－	0	
財務収益	0	0	0	※4
雑益	0	0	0	※5
臨時利益	－	2	2	※6
純利益	10	△13	△3	
目的積立金取崩額	－	－	－	
総利益	10	△13	△3	

※1　地域公共交通出資等業務において、事業計画の変更があったことによる増

※2　内航海運活性化融資業務において、借入金利が予定を下回ったことによる減

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

※4　内航海運活性化融資業務において、収支計画の見直しによる減

※5　内航海運活性化融資業務において、雑収入があったことによる増

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

資金計画（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	1,251	63,823	65,074
業務活動による支出	1,251	30,756	32,007
投資活動による支出	0	1	1
財務活動による支出	－	32,971	32,971
翌年度への繰越金	－	96	96
資金収入	1,251	63,823	65,074
業務活動による収入	51	33,132	33,183
運営費交付金による収入	51	－	51
その他の収入	－	33,132	33,132
財務活動による収入	1,200	30,592	31,792
前年度よりの繰越金	－	99	99

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	79	57,997	58,076	
業務活動による支出	46	24,933	24,979	※1
投資活動による支出	0	0	0	※2
財務活動による支出	－	32,971	32,971	
翌年度への繰越金	33	93	126	
資金収入	79	57,997	58,076	
業務活動による収入	51	33,103	33,155	
運営費交付金による収入	51	－	51	
その他の収入	0	33,103	33,103	
財務活動による収入	－	24,780	24,780	※3
前年度よりの繰越金	27	114	141	

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

※2　経費の節減による減

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

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【助成勘定】

予算(計画)

（単位：百万円）

区　　分	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合　計
収入						
運営費交付金	－	－	－	214	－	214
国庫補助金等	105,209	－	－	－	－	105,209
国庫補助金	105,072	－	－	－	－	105,072
政府補給金	137	－	－	－	－	137
借入金等						
財政融資資金借入金	－	1,500,000	－	－	－	1,500,000
業務収入	－	－	358,446	422	－	358,868
業務外収入	1	－	24	0	－	26
他勘定より受入	30,561	－	－	－	－	30,561
他経理より受入	72,431	－	30,560	－	△102,991	－
計	208,202	1,500,000	389,030	636	△102,991	1,994,877
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	12,259	1,500,000	－	6	－	1,512,265
借入金等償還	－	－	131,687	－	－	131,687
支払利息	－	－	4,078	－	－	4,078
一般管理費	－	－	－	149	－	149
人件費	－	－	－	453	－	453
業務外支出	2	－	－	28	－	30
他勘定へ繰入	165,381	－	180,834	－	－	346,216
他経理へ繰入	30,560	－	72,431	－	△102,991	－
計	208,202	1,500,000	389,030	636	△102,991	1,994,877

［人件費の見積もり］ 392百万円を支出する。

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

予算(実績)

（単位：百万円）

区　　分	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合　計	
収入							
運営費交付金	－	－	－	214	－	214	
国庫補助金等	99,847	－	－	－	－	99,847	
国庫補助金	99,717	－	－	－	－	99,717	
政府補給金	130	－	－	－	－	130	
借入金等							
財政融資資金借入金	－	1,500,000	－	－	－	1,500,000	
業務収入	－	－	358,446	372	－	358,817	
業務外収入	6	－	0	0	－	6	※1
他勘定より受入	30,920	－	－	－	－	30,920	
他経理より受入	62,210	－	30,560	－	△92,770	－	
計	192,983	1,500,000	389,006	586	△92,770	1,989,804	
支出							
業務経費							
鉄道助成業務関係経費	10,130	1,500,000	－	4	－	1,510,134	
借入金等償還	－	－	131,687	－	－	131,687	
支払利息	－	－	4,034	－	－	4,034	
一般管理費	－	－	－	142	－	142	
人件費	－	－	－	393	－	393	※2
業務外支出	366	－	－	22	－	388	※3
他勘定へ繰入	151,927	－	191,055	－	－	342,982	
他経理へ繰入	30,560	－	62,210	－	△92,770	－	
計	192,983	1,500,000	388,987	562	△92,770	1,989,761	

※1　債務償還業務において、利息収入が予定を下回ったことによる減
※2　欠員があったことによる減
※3　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	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合　計
費用の部	177,642	1,533	424,046	612	△72,431	531,401
経常費用	177,640	－	354,997	612	△72,431	460,817
鉄道助成業務費	177,640	－	354,997	－	△72,431	460,206
一般管理費	－	－	－	608	－	608
減価償却費	－	－	－	3	－	3
財務費用	－	1,533	69,049	－	－	70,582
雑損	2	－	－	－	－	2
収益の部	177,642	1,533	358,470	609	△72,431	465,822
運営費交付金収益	－	－	－	214	－	214
鉄道助成業務収入	72,431	1,533	358,446	394	△72,431	360,372
補助金等収益	105,209	－	－	－	－	105,209
資産見返負債戻入	－	－	－	0	－	0
資産見返運営費交付金戻入	－	－	－	0	－	0
資産見返補助金等戻入	－	－	－	0	－	0
財務収益	－	－	24	－	－	24
雑益	2	－	－	0	－	2
純利益	－	－	△65,576	△3	－	△65,579
目的積立金取崩額	－	－	65,576	－	－	65,576
総利益	－	－	－	△3	－	△3

収支計画(実績)

（単位：百万円）

区　　分	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合　計	
費用の部	161,316	2,086	413,782	535	△62,210	515,508	
経常費用	161,254	－	344,776	535	△62,210	444,354	
鉄道助成業務費	161,254	－	344,776	－	△62,210	443,820	
一般管理費	－	－	－	531	－	531	※1
減価償却費	－	－	－	3	－	3	
財務費用	－	2,086	69,006	－	－	71,091	
雑損	62	－	－	－	－	62	※2
収益の部	161,316	2,086	358,446	620	△62,210	460,257	
運営費交付金収益	－	－	－	215	－	215	
鉄道助成業務収入	62,210	2,086	358,446	344	△62,210	360,875	
補助金等収益	99,044	－	－	－	－	99,044	
退職給付引当金戻入益	－	－	－	5	－	5	
資産見返負債戻入	－	－	－	0	－	0	
資産見返運営費交付金戻入	－	－	－	0	－	0	
資産見返補助金等戻入	－	－	－	0	－	0	
財務収益	－	－	0	0	－	0	※3
雑益	62	－	－	0	－	63	※4
臨時利益	－	－	－	55	－	55	※5
純利益	－	－	△55,336	85	－	△55,251	
目的積立金取崩額	－	－	55,336	－	－	55,336	
総利益	－	－	－	85	－	85	

※1　欠員があったことによる減
※2　鉄道助成業務において、国庫補助金の返納があったことによる増
※3　債務償還業務において、利息収入が予定を下回ったことによる減
※4　鉄道助成業務において、助成金の返還があったことによる増
※5　厚生年金基金代行返上益があったことによる増

資金計画(計画)

（単位：百万円）

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

資金計画(実績)

（単位：百万円）

区　　分	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合　計	
資金支出	192,075	1,500,000	422,622	968	△92,770	2,022,895	
業務活動による支出	192,075	1,500,000	131,799	554	△92,770	1,731,658	
投資活動による支出	－	－	300	1	－	301	※1
財務活動による支出	－	－	290,388	－	－	290,388	※2
翌年度への繰越金	－	－	135	413	－	548	
資金収入	192,075	1,500,000	422,622	968	△92,770	2,022,895	
業務活動による収入	192,075	－	389,006	595	△92,770	488,905	
運営費交付金による収入	－	－	－	214	－	214	
補助金等による収入	98,939	－	－	－	－	98,939	
その他の収入	93,136	－	389,006	380	△92,770	389,752	
投資活動による収入	－	－	300	－	－	300	※3
財務活動による収入	－	1,500,000	33,200	－	－	1,533,200	
前年度よりの繰越金	－	－	116	373	－	489	

※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

（注1）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。
（注2）「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」(平成28年法律第79号)の施行に伴い、平成28年11月18日に、助成勘定に中央新幹線建設資金貸付等業務が創設された。

【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	118,109
業務外収入	32
他勘定より受入	180,834
計	298,976
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	172,629
支払利息	9,510
一般管理費	1,391
人件費	555
業務外支出	11
他勘定へ繰入	14,227
計	198,323

[人件費の見積もり] 450百万円を支出する。

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

予算(実績)

(単位:百万円)

区　　分	金　額	
収入		
業務収入	423,000	※1
業務外収入	91	※2
他勘定より受入	191,055	
計	614,147	
支出		
業務経費		
特例業務関係経費	151,344	※3
支払利息	9,510	
一般管理費	875	※4
人件費	437	※5
業務外支出	1	※6
他勘定へ繰入	13,827	
計	175,995	

※1　JR九州株式の売却価格が予定を上回ったことによる増
※2　鉄道施設等整備支援事業助成費の返還があったことによる増
※3　鉄道施設等整備支援事業貸付金の貸付額が予定を下回ったことによる減
※4　派遣職員人件費負担金が予定を下回ったことによる減
※5　欠員があったことによる減
※6　消費税納付額が予定を下回ったことによる減

収支計画(計画)

(単位:百万円)

区　　分	金　額
費用の部	162,289
経常費用	152,777
特例業務費	150,970
一般管理費	1,783
減価償却費	24
財務費用	9,511
収益の部	176,761
特例業務収入	111,175
財務収益	65,581
雑益	5
純利益	14,472
目的積立金取崩額	－
総利益	14,472

収支計画(実績)

(単位:百万円)

区　　分	金　額	
費用の部	122,551	
経常費用	113,036	
特例業務費	111,655	※1
一般管理費	1,328	※2
減価償却費	53	※3
財務費用	9,511	
臨時損失	4	※4
収益の部	493,483	
特例業務収入	427,822	※5
財務収益	65,563	
雑益	97	※6
純利益	370,932	
目的積立金取崩額	－	
総利益	370,932	

※1　土地売却収入の収納時期が遅れたことに伴う減
※2　派遣職員人件費負担金が予定を下回ったことによる減
※3　建物の償却が予定を上回ったことによる増
※4　賠償償還及払戻金があったことによる増
※5　JR九州株式の売却価格が予定を上回ったことによる増
※6　鉄道施設等整備支援事業助成費の返還があったことによる増

資金計画(計画)

(単位:百万円)

区　　分	金　額
資金支出	362,328
業務活動による支出	197,811
投資活動による支出	2
財務活動による支出	510
翌年度への繰越金	164,005
資金収入	362,328
業務活動による収入	166,638
投資活動による収入	115,280
前年度よりの繰越金	80,409

資金計画(実績)

(単位:百万円)

区　　分	金　額	
資金支出	823,958	
業務活動による支出	175,238	※1
投資活動による支出	178,211	※2
財務活動による支出	1	※3
翌年度への繰越金	470,509	
資金収入	823,958	
業務活動による収入	489,907	※4
投資活動による収入	243,001	※5
前年度よりの繰越金	91,050	

※1　鉄道施設等整備支援事業貸付金の貸付額が予定を下回ったことによる減
※2　有価証券の取得があったことによる増
※3　資金計画の見直しによる減
※4　JR九州株式の売却価格が予定を上回ったことによる増
※5　有価証券の償還があったことによる増

(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	265,653,000	265,653,000	0	
(款)国庫補助金	105,071,800,000	99,716,731,033	-5,355,068,967	
(款)地方公共団体建設費負担金	37,725,000,000	35,299,030,163	-2,425,969,837	
(款)地方公共団体建設費補助金	13,600,000,000	13,626,386,739	26,386,739	
(款)政府補給金	137,000,000	130,040,714	-6,959,286	
(款)政府出資金	1,200,000,000	0	-1,200,000,000	地域公共交通等勘定において、産業投資出資金を要することがなかったことに伴う減
(款)民間出えん金	0	0	0	
(款)財政融資資金借入金	2,370,900,000,000	2,361,500,000,000	-9,400,000,000	
(款)民間借入金	88,962,000,000	79,080,000,000	-9,882,000,000	地域公共交通等勘定において、内航海運活性化融資の申込額が予定を下回ったことに伴う減
(款)鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	121,500,000,000	122,000,490,000	500,490,000	
(款)業務収入	735,806,152,000	1,041,920,976,884	306,114,824,884	特例業務勘定において、JR九州株式の売却価格が予定を上回ったことによる増
(款)受託収入	11,271,998,000	8,580,556,829	-2,691,441,171	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	2,485,794,000	3,632,790,267	1,146,996,267	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	3,488,925,397,000	3,765,752,655,629	276,827,258,629	

(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) 「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」(平成28年法律第79号、以後「改正法」という。)の施行に伴い、平成28年11月18日に、
助成勘定に中央新幹線建設資金貸付等業務が創設された。

決　算　報　告　書

支　　出

【総括表】　（単位 : 円）

区　　分	予　算　額	決　算　額	差　額	備　考
(項)業務経費	2,011,373,543,000	1,944,328,411,135	-67,045,131,865	
(項)受託経費	8,361,398,000	6,829,194,859	-1,532,203,141	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	612,087,376,000	612,087,376,000	0	
(項)支払利息	32,252,516,000	27,344,569,449	-4,907,946,551	建設勘定において、借入金利が予定を下回ったことによる減
(項)一般管理費	7,021,488,000	4,968,666,427	-2,052,821,573	建設勘定において、経費の節減による減
(項)人件費	18,246,893,000	15,363,425,859	-2,883,467,141	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	14,739,984,000	13,555,582,380	-1,184,401,620	
支　出　合　計	2,704,083,198,000	2,624,477,226,109	-79,605,971,891	

(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) 「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」(平成28年法律第79号、以後「改正法」という。)の施行に伴い、平成28年11月18日に、
助成勘定に中央新幹線建設資金貸付等業務が創設された。

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。

特に、整備新幹線事業の資金調達については、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の建設事業の着実な推進のため、平成２８年８月２日に閣議決定された、未来への投資を実現する経済対策等も踏まえ、低金利状況を活かした財政投融資の手法の積極的な活用・工夫を図る。

船舶の改造に係る貸付金については、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 28 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。

特に、整備新幹線事業の資金調達については、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の建設事業の着実な推進のため、平成２８年８月２日に閣議決定された、未来への投資を実現する経済対策等も踏まえ、低金利状況を活かした財政投融資の手法の積極的な活用・工夫を図る。

また、投資家層の拡大等による安定的な資金調達を目的として、投資家に対する継続的なＩＲ活動を実施する。

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	248 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 28 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。

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 28 年度の平均調達金利：債券 0.16％、民間借入金（長期）0.03％、合計 0.11％）

なお、平成 28 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：134 機関に対し実施。
○　借入に係る金融機関向け説明会：21 機関（参加者 28 名）に対し実施。
○　アナリスト説明会：2 回（参加者 29 名）実施。
○　格付レビュー：2 回実施。

特に、整備新幹線事業の資金調達については、平成 28 年度第 2 次補正予算成立後（平成 28 年 10 月 11 日成立）速やかに低金利状況を活かした財政投融資の手法の積極的な活用を行った。

借入実績
平成 28 年 11 月 30 日に 8,279 億円を借入
内訳：6,023 億円　 6 年据置 22 年元金均等償還（28 年間）0.3％
　　2,256 億円　14 年据置 14 年元金均等償還（28 年間）0.4％

２．貸付金回収業務（船舶改造融資業務）

平成 28 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（1 件 60 万円、平成 28 年度末残高 1.0 億円）。

３．内航海運活性化融資業務

平成 28 年度においては、内航海運暫定措置事業を行う日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）に対して、貸付金を約定どおり回収し（330 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（248 億円）。

なお、平成 28 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 組合を組合員とする総合調整機関である。

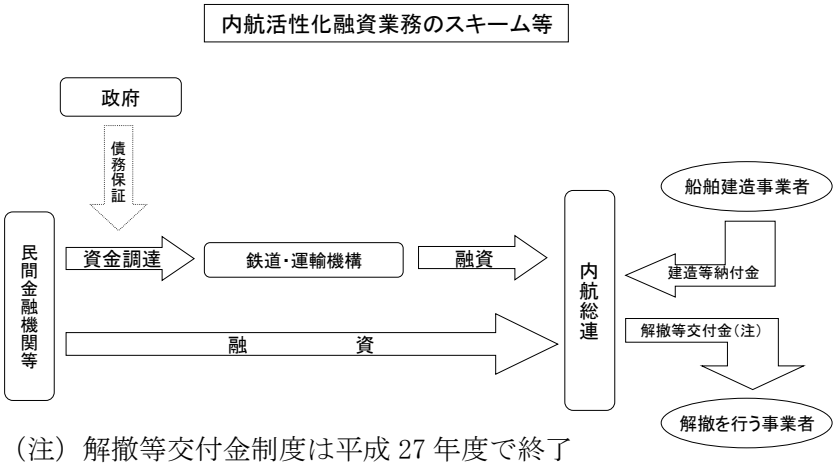


図 3.2.1 内航活性化融資業務のスキーム図

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 28 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 28 年度計画

４．短期借入金の限度額

平成２８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：23,200 百万円（平成 28 年 6 月 17 日）

５．不要財産の処分に関する計画

■中期目標

―

■中期計画

５．不要財産の処分に関する計画

高度船舶技術の実用化助成業務に係る政府出資金を国庫納付する。また、民間からの出えん金を返還する。

■平成 28 年度計画

５．不要財産の処分に関する計画

高度船舶技術の実用化助成業務に係る政府出資金を国庫納付する。また、民間からの出えん金を返還する。

■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

平成 27 年 8 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律（平成 27 年法律第 28 号)」により、高度船舶技術実用化助成業務が平成 27 年度末に廃止された。

当該業務の廃止に基づき、中期計画の「５．不要財産の処分に関する計画」に当該業務の廃止に伴う政府出資金（2 億円）の国庫納付及び民間からの出えん金（20 億円）の返還についてを追加し、以下の通り不要財産の返還を実施した。

① 政府出資金 2 億円については、平成 28 年 10 月 31 日に国庫納付を実施した。

② 民間からの出えん金 20 億円（(公財)交通エコロジー・モビリティ財団から平成 18 年 7 月 7 日に拠出)については､拠出 10 年後に返還することとされていたため、平成 28 年 4 月 8 日に返還した。

６．剰余金の使途

■中期目標
—

■中期計画
７．剰余金の使途
建設勘定における管理用施設（宿舎に限る。）の改修

■平成 28 年度計画
６．剰余金の使途
建設勘定における管理用施設（宿舎に限る。）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	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度
前中期目標期間繰越積立金	3,818	8,879	8,879	8,879	8,879
積立金又は繰越欠損金	4,532	0	802	1,681	2,336
当期総利益又は当期総損失	528	802	878	654	788
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	5,061	802	1,681	2,336	3,124
利益剰余金又は繰越欠損金	8,879	9,682	10,561	11,215	12,004

（２）海事勘定　　（単位：百万円）

区　　分	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度
前中期目標期間繰越積立金					
繰越欠損金	△52,089	△50,376	△47,917	△41,180	△36,819
当期総利益又は当期総損失	1,713	2,459	6,736	4,361	5,085
目的積立金の申請額	0	0	0	0	0
繰越欠損金	△50,376	△47,917	△41,180	△36,819	△31,733
利益剰余金又は繰越欠損金	△50,376	△47,917	△41,180	△36,819	△31,733

（３）地域公共交通等勘定　　（単位：百万円）

区　　分	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度
前中期目標期間繰越積立金					
積立金又は繰越欠損金	194	0	73	104	105
当期総利益又は当期総損失	△54	73	30	8	△3
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	140	73	104	112	102
利益剰余金又は繰越欠損金	140	73	104	112	102

（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。

（注 3）平成 27 年度末の積立金には、平成 28 年度国庫納付額 7 百万円を含む。

（４）助成勘定　　（単位：百万円）

区　　分	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度
前中期目標期間繰越積立金	6,867	225,298	164,409	101,144	45,808
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	160,279	160,279	160,279	160,279
積立金又は繰越欠損金	51	0	23	17	15
当期総利益又は当期総損失	118	23	△5	△1	85
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	170	23	17	15	100
利益剰余金又は繰越欠損金	444,311	385,601	324,706	261,440	206,189

（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	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度
前中期目標期間繰越積立金	144,162	481,313	481,313	481,313	481,313
積立金又は繰越欠損金	221,468	0	73,914	88,489	124,493
当期総利益又は当期総損失	115,682	73,914	14,575	36,004	370,932
目的積立金の申請額					
通則法第 44 条第 1 項積立金	337,150	73,914	88,489	124,493	495,426
利益剰余金又は繰越欠損金	481,313	555,227	569,802	605,807	976,739

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するとともに、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 28 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 28 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 28 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）特例業務勘定

平成 28 年度における当期総利益の主な発生要因は、JR 九州株式の売却による処分用有価証券売却収入及び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 28 年度における当期総利益は 376,888 百万円であり、これに平成 27 年度までの利益剰余金 841,756 百万円を加え、平成 28 年度の前中期目標期間積立

金取崩 55,335 百万円及び国庫納付額 7 百万円を差引いた平成 28 年度末の利益剰余金は 1,163,302 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			45,808	481,313	536,001
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	2,336	△36,819	105	15	124,493	90,132
当期総利益又は当期総損失	788	5,085	△3	85	370,932	376,888
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	3,124		102	100	495,426	498,753
利益剰余金又は繰越欠損金	12,004	△31,733	102	206,189	976,739	1,163,302

（２）平成 28 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ＪＲ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。

7．（1）①

■中期目標
5．その他業務運営に関する重要事項
機構の業務の適切な実施のための取組み
①内部統制の充実・強化
「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」（平成２６年１１月２８日総務省行政管理局長通知）に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。
特に、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考にし、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能の強化、入札契約手続きの見直し、情報管理の徹底等を行い、入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取組むとともに、業務の適正を確保するための体制を整備する。
また、法人の長のリーダーシップのもと、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行う。

■中期計画
8．その他業務運営に関する重要事項
（1）機構の業務の適切な実施のための取組み
①内部統制の充実・強化
「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」（平成２６年１１月２８日総務省行政管理局長通知）に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。
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組むとともに、業務の適正を確保するための体制を整備する。
また、理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に､機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応を行うなど、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。

■平成 28 年度計画
7．その他業務運営に関する重要事項
（1）機構の業務の適切な実施のための取組み
①内部統制の充実・強化
「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」（平成２６年１１月２８日総務省行政管理局長通知）に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。
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・契約監視機能及び入札契約手続きの適正な運用、情報管理の徹底等を行い、引き続き入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取組むとともに、研修の開催等を通じて、業務の適正を確保す

るための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図る。
　また、理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因（リスク）の把握・対応を行うなど、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。
　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で、統制環境の継続的な整備・運用、リスク管理に係る取組みの推進、統制活動の継続等に着実に取り組んだ。

■課題と対応

平成 28 年度は、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に関する調査報告書（平成 26 年 9 月 26 日公表）に記載した再発防止対策の全ての項目について運用状況のフォローアップを行った。今後は、コンプライアンスの推進に係る取組みを形骸化させず、組織全体に浸透させていくため、コンプライアンスに係る知識の習得、コンプライアンス意識の維持向上に継続的に取り組んでいくとともに、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。

■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．内部統制委員会での取組み

（１）統制環境の継続的な整備・運用

（２）リスク管理に係る取組みの推進

（３）統制活動の継続

（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

３．金融業務に係る内部ガバナンスの高度化

「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成 25 年 12 月 24 日閣議決定）を踏まえ、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため設置された外部有識者により構成される「共有船舶関係リスク管理委員会」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で、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、ハラスメント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 28 年 10 月）。

２）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 28 年 11 月）。

３）全役職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 29 年 1～2 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 28 年 12 月､平成 29 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 28 年 8 月～12 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で､平成 27 年度下期分及び平成 28 年度上期分の高落札率の全契約(47 件)、平成 27 年度下期分及び平成 28 年度上期分の抽出案件（72 件）等について審議（平成 28 年 7 月、平成 29 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（平成 29 年 2～3 月）。

（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で評価結果を審議（平成 28 年 9 月、平成 29 年 2 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 28 年 7 月）。

②　全業務従事者のパソコンにおけるメール送受信の記録や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）の導入により、パソコンの操作記録は一定期間保存されることを全業務従事者に周知（平成 28 年 7 月）。

２．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で、「平成 28 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 業務運営上重要な事項について、より実質的な議論を理事会で行うことを目的として理事会規程を一部改正（平成 28 年 7 月）。

② 理事会を 41 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。

③ 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 10 月～12 月）。

④ 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）。

⑤ 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。

⑥ 基本理念・行動指針について、役員等による訓示、挨拶等の機会で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、平成 28 年度リスク管理項目を整理のうえ、既に顕在化したリスク及び特に重要なリスクに係る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 28 年 6、7、12 月）。

（３）統制活動の継続

① 鉄道建設本部支社長会議（平成 28 年 7 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 29 年 2 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

機構内における情報発信時にイントラネットの活用を推進するとともに、ＩＴの利活用による業務の効率化、ＩＴの最適化及び業務連携強化による組織力の充実策を検討。

（６）内部統制システムのモニタリング

内部統制システムについては、業務に組み込まれて行われる日常的モニタリング及び業務から独立した観点から行われる独立的評価により実施。具体例は以下のとおり。

① 鉄道建設本部支社長会議、全国総務部長会議等の本社・地方機関間の会議の開催。

② 監事監査・内部監査の実施。

③ コンプライアンス通報・相談窓口の運用。

④ 契約監視委員会の開催。

３．金融業務に係る内部ガバナンスの高度化

「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成 25 年 12 月 24 日閣議決定）を踏まえ、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため設置された外部有識者により構成される「共有船舶関係リスク管理委員会」（委員長：米山高生　一橋大学大学院商学研究科教授）を平成 28 年度中に 3 回開催（平成 28 年 4 月、9 月、平成 29 年 3 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。

４．機構の事業やコスト管理のあり方等の検討

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諸課題を踏まえた機構の事業やコスト管理のあり方等の検討を行う中で、鉄道建設事業の実施におけるリスク感覚の強化、事業に係るチェック体制の強化、部門間の連携強化等が不可欠であると判断し、事業やコスト管理の客観的なチェック体制強化のための組織体制の検討を行うとともに、事業やコスト管理に係る業務改善方策について検討、実施した。

７．（１）②

■中期目標

②情報セキュリティ対策の推進

政府の方針に基づき、法人が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

■中期計画

②情報セキュリティ対策の推進

政府の方針に基づき、情報セキュリティに関する研修・自己点検を行うなど、情報セキュリティ対策を推進する。

■平成 28 年度計画

②情報セキュリティ対策の推進

「サイバーセキュリティ戦略」等の政府の方針に基づき、情報セキュリティ研修の充実、全業務従事者への自己点検の実施、本社及び地方機関での情報セキュリティ監査等に　取組み、ＰＤＣＡサイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進する。

■主な評価指標

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）

「政府機関の情報セキュリティ対策のための統一基準群（平成 28 年度版）」改正に伴い機構情報セキュリティポリシー等規程類の改正を行った。また、機構の情報セキュリティレベルの維持、向上を図るため、研修・自己点検・監査を行うことでＰＤＣＡサイクルを機能させ情報セキュリティ対策を推進した。

■当該事業年度における業務運営の状況

平成 28 年度は、情報セキュリティ対策推進計画の実施結果に基づき「情報セキュリティポリシーの浸透と確実な実施」及び「外部公開システムにおけるインシデントの

未然防止」を方針・重点としてＰＤＣＡサイクルにより業務を進めた。

１．情報セキュリティに関する教育

（１）全業務従事者を対象として研修

本社及び各地方機関で計 41 回実施（一部Ｗｅｂ会議併用）し、約 1,780 名が受講した（平成 28 年 7 月）。

（２）新たに機構業務に従事する者を対象とした研修

本社で計 7 回実施し、121 名が受講した（平成 28 年 4 月（4 回）、8 月、9 月、平成 29 年 2 月）。

（３）外部の有識者によるサイバーセキュリティ講演会

本社で開催し 146 名が受講した（平成 28 年 6 月）。

２．自己点検

（１）情報セキュリティ対策の自己点検

情報セキュリティ管理者（約 200 名）及び全業務従事者（約 1,900 名）を対象に実施した（平成 28 年 10 月）。

特に、全業務従事者への自己点検において、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同時に行い、セキュリティレベルの確認を行った。

３．情報セキュリティ監査

（１）情報セキュリティ監査

本社及び 3 地方機関の計 10 箇所を選定し、マネジメントに関する監査を実施した。結果については、概ねセキュリティ対策は機能していることを確認したが、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も発見され課題として抽出した（平成 28 年 11 月）。

（２）業務システム監査

外部に公開しているシステムを対象にペネトレーションテストを実施し脆弱性診断を行うとともに、運用に関するヒアリングを実施した（平成 28 年 9 月）。

４．その他情報セキュリティに関する主な取り組み

（１）政府の方針に基づいた規程改正

平成 28 年度は「サイバーセキュリティ基本法」（平成 26 年 11 月 12 日法律第百四号）の改正により「政府関係機関の情報セキュリティのための統一基準群（平成 28 年度版）」が改正され、機構においても情報セキュリティ規程類の一部改正を行うなど、速やかな対応を行った（平成 29 年 3 月）。

（２）重大インシデントへの対策

「ＣＳＩＲＴ実施手順書」に基づく対策訓練の実施（平成 28 年 10 月）や全業務従事者を対象にした標的型メール攻撃訓練を実施した（平成 28 年 12 月、平成 29 年 1 月）。

７．（１）③

■中期目標

③情報公開の推進

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

■中期計画

③情報公開の推進

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

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

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

■平成 28 年度計画

③情報公開の推進

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

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

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

■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．ホームページ等での公表

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

２．第三者委員会の開催

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

３．広報関係

（１）マスコミ等対応

マスコミ等からの取材等、プレスリリース等の対応を行った。

（２）機構からの情報発信

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

４．国民に対する情報発信

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

■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 27 年度の役職員の報酬・給与等の水準について、平成 28 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 27 事業年度財務諸表」は、平成 28 年 8 月 31 日の国土交通大臣からの承認後、同 9 月 1 日にホームページで公表した。

２．平成 28 年度に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
・共有船舶関係リスク管理委員会
・地域公共交通等出資業務に関する第三者委員会　等

３．広報関係

（１）マスコミ等部外からの取材・問い合わせ 236 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 35 件、地方機関が 8 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 169 回行い、ホームページのアクセス数は約 156 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ＰＲ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で、「鉄道の日」実行委員会等が主催する「鉄道フェスティバル」の記念イベントに参加し、機構業務のＰＲを行った。

＜主な参加イベント＞

・第 23 回鉄道フェスティバル（日比谷公園）
・第 23 回「鉄道フェスティバル in 東北」（ＪＲ貨物仙台貨物ターミナル駅構内）
・第 23 回「鉄道の日記念 in 名古屋」（ＪＲ金山駅構内）
・第 23 回「鉄道フェスティバル in 北海道」（ＪＲ札幌駅構内）

計 4 箇所において実施。

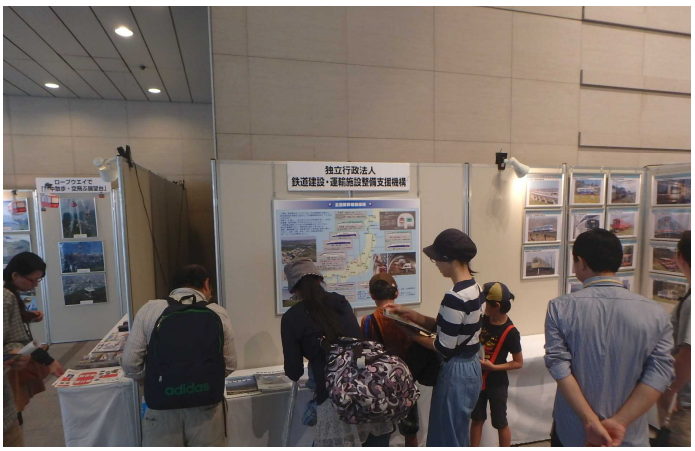


写真7.1.3-1　第23回「鉄道フェスティバルin 名古屋」

（２） 鉄道建設の現場見学会等を通じ、地元住民等への工事に関する具体的な説明を行い、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＞

・北陸新幹線　トンネル現場見学会（福井県南越前町）
・北陸新幹線　トンネル現場見学会（福井県敦賀市）
・九州新幹線　高架橋現場見学会（佐賀県嬉野市）
・九州新幹線　橋りょう現場見学会（長崎県東彼杵町）
・九州新幹線　トンネル現場見学会（長崎県諫早市）
・神奈川東部方面線　トンネル現場見学会（神奈川県横浜市）

等、各地方機関において計 55 回実施。

写真7.1.3-2　　トンネル現場見学会（神奈川県横浜市）

写真 7.1.3-3　トンネル現場見学会（福井県南越前町）

写真 7.1.3-4　橋りょう現場見学会（長崎県東彼杵町）

（３）北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の開業区間の地域住民を中心に試乗会を開催し、広く国民にアピールした。

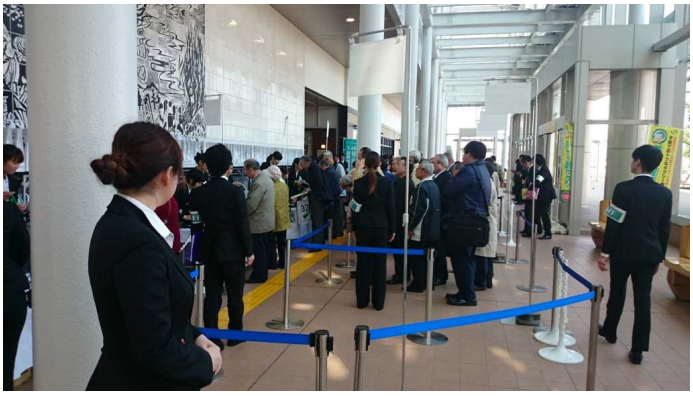


写真 7.1.3-5　北海道新幹線開業区間の試乗会（新函館北斗駅）

７．（１）④

■中期目標

④環境への配慮

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

■中期計画

④環境への配慮

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

■平成 28 年度計画

④環境への配慮

機構で定める「環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO_2）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。

また、職員の環境意識の向上等を目的とした研修を実施するとともに、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクル及びグリーン調達等の取組みを実施する。機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書２０１６」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。

■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）

オフィス活動における環境負荷の低減や業務の実施に際しての環境への配慮等の取組みをまとめた、新たな「環境行動計画」を平成 26 年 4 月に策定し、この計画に基づいて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（CO_2）排出量を削減するため、全業務従事者を対象とした「環境対策に係る業務研修」を実施するとともに、オフィス活動に伴う環境

負荷状況を全社的に共有するため、「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。

これらの取組みに関して、国民に分かりやすく周知する観点から、「環境報告書 2016」をとりまとめ、ホームページ等で公表し（平成 28 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まとめた、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」について、全業務従事者を対象とした ｅ ラーニング方式で行い、職員等の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、平成 28 年度は 94%となった。

（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当たっては、地球温暖化対策として、CO_2 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、廃材となったコンクリート塊を破砕して生成される再生砕石が工事目的物に要求される品質基準を満たす場合、工事での利用を積極的に行った。同様にアスファルトコンクリート発生材を再資源化した再生加熱アスファルト混合物についても、利用している。

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 2016」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 28 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。

７．（２）

■中期目標
―

■中期計画
（２）人事に関する計画
事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、各業務の進捗に対応するべく、人員の適正配置と重点的な運用を行う。

■平成 28 年度計画
（２）人事に関する計画
事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、業務量が増加した繁忙部門に必要な人員を重点的に配置する等、人員の適正配置と重点的な運用を行う。

■主な評価指標

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（48 名）。

また、定年退職者を引き続き雇用する再雇用制度及び特定の事務所に勤務し定例・定型的事務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用するとともに再雇用期間満了者の嘱託（常勤・非常勤）採用により必要な人材を確保した。さらに、技術契約職員制度を導入した。

採用等のほか、他機関からの出向者の受入れ、他機関への出向している者の引揚げも行い、各事業の工程、事業量等を勘案の上、業務量に応じた適正な人員配置に努めた。

７．（３）

■中期目標

―

■中期計画

（３）機構法第１８条第１項の規定により繰り越された積立金（同条第５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

・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 28 年度計画

（３）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５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

・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 28 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 55,335 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

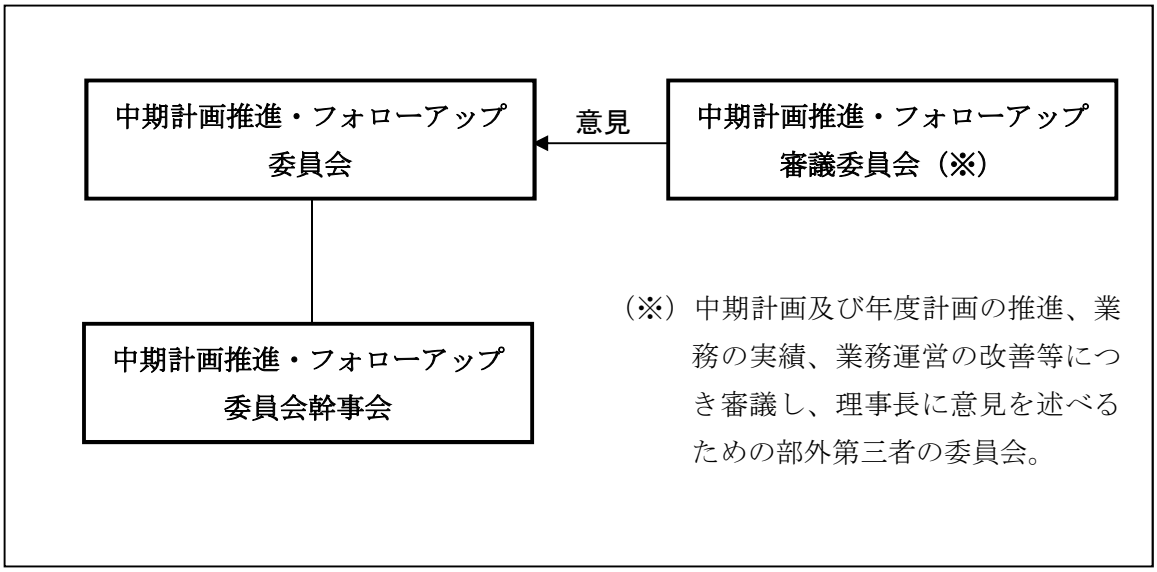


図１　中期計画推進・フォローアップ体制

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・用地統括役、監査・事業監理統括役、施設管理・中央新幹線融資統括役、鉄道助成統括役、工務・建設統括役、国鉄清算事業用地統括役及び経営自立推進統括役 総務部長、国際・企画部長、経理資金部長、事業監理部長、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、

表２　中期計画推進・フォローアップ審議委員会名簿　（H29.4.1 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
髙　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
田　中　里　沙	事業構想大学院大学 学長／(株)宣伝会議 取締役
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）