

平成 29 年度業務実績等報告書

平成 30 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 29 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	12
(受託業務)	12
(鉄道分野の技術力を活用した支援)	17
④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み	21
(品質の向上)	21
(技術開発の推進)	26
(開発成果の公表)	32
(鉄道建設コストの縮減)	37
(工事関係事故防止活動の推進)	40
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	46
(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
(J R 北海道・四国・貨物株式の売却等)	90
② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等	92
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	95
(1) 組織の見直し	95

(2) 経費・事業費の削減	97
(一般管理費、人件費の効率化)	97
(事業費の効率化)	102
(内航海運活性化融資業務)	105
(3) 調達等合理化の取組	107
(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	137
(1) 機構の業務の適切な実施のための取組み	137
① 内部統制の充実・強化	137
② 情報セキュリティ対策の推進	144
③ 情報公開の推進	147
④ 環境への配慮	153
(2) 人事に関する計画	158
(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	159

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。以下「通則法」という。）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 29 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、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。

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29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。以下「機構法」という。）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	676,331,212
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
従事人員数（名）	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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

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

■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： ー

根拠： 国と一体的に検討する必要があるため。

■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。

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

について、沿線地方公共団体及び関係者との調整を進め対応していく。

また、過去の事故を踏まえ、事故防止の啓発活動を行い、着実に事業を進めていく。

■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区について、工事完成予定時期を踏まえ、事業の着実な進捗を図った。北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、用地取得を進めるとともに、工事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区については、完成予定を達成できるよう、事業の着実な進捗を図った。



図 1.1.1-1 全国新幹線鉄道網

(1) 北海道新幹線（新函館北斗・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、盤石トンネルや札幌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 渡島トンネルの施工状況

(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、福井開発高架橋や敦賀車両基地路盤等の工事を発注し、路盤工事の着実な進捗を図った。

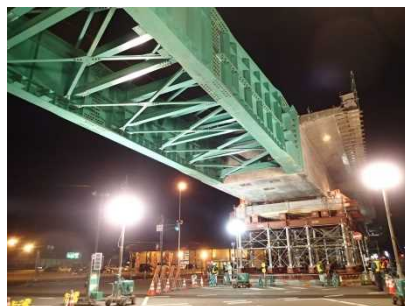


写真 1. 1. 1-2 第2高柳架道橋の施工状況

(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、六角川橋りょうや武雄軌道敷設等の工事を発注し、路盤工事の着実な進捗を図った。



写真 1. 1. 1-3 袴野架道橋の施工状況

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（平成29年度は4回）。

第1回公表	平成29年4月期
第2回公表	平成29年7月期
第3回公表	平成29年10月期
第4回公表	平成30年1月期

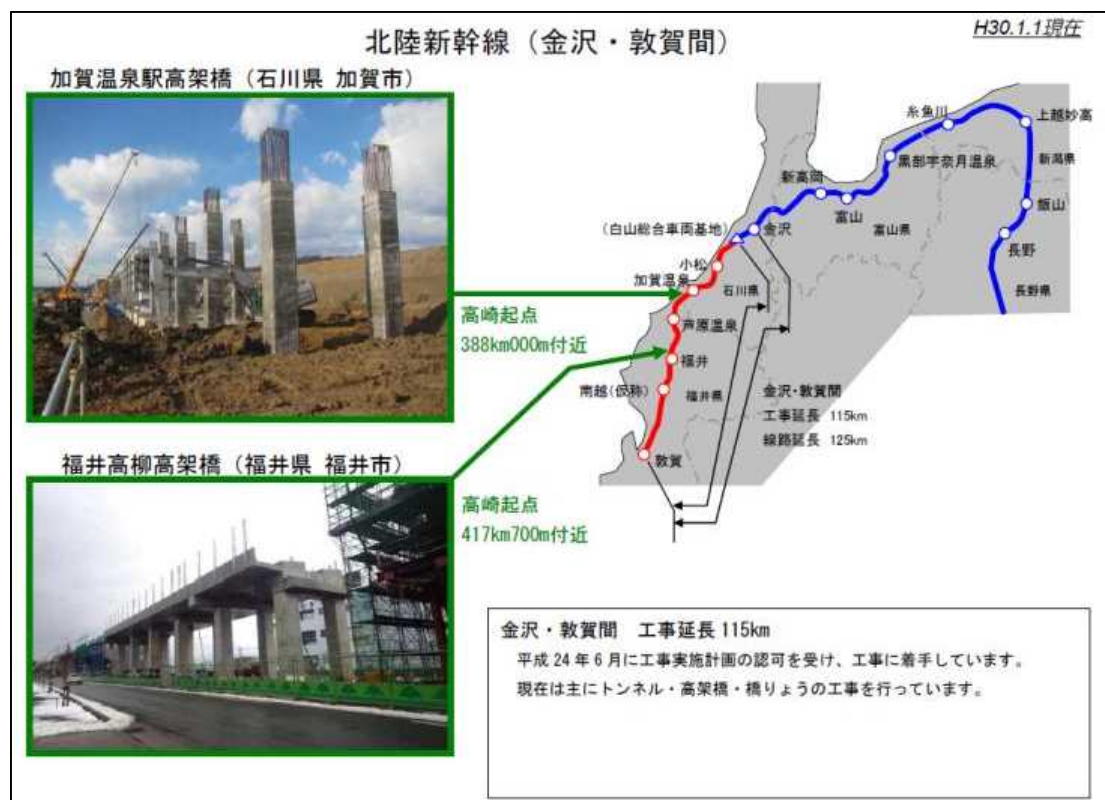


図 1.1.1-2 ホームページ掲載の状況（北陸新幹線の例）（平成 30 年 1 月期）

1. (1) ②

■中期目標

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ所定の工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、鉄道建設に係る総合的なコスト構造改善、工事関係事故防止に係る啓発活動を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

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

■中期計画

② 都市鉄道利便増進事業等

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

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

■平成 29 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、開業時期及び建設費の変更を踏まえ、関係機関との連携・調整及び用地取得を進めるとともに、羽沢駅（仮称）、新横浜駅（仮称）、新綱島駅（仮称）、羽沢トンネル、新横浜トンネル等の工事を着実に推進する。

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）

機構法第 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	676,331,212
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
従事人員数（名）	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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

■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考えられるため。

■課題と対応

1. 神奈川東部方面線

平成 28 年度に見直された新たな開業時期・事業費を遵守するように工程の管理に努めるとともに、一日も早い開業を目指し、コスト縮減に最大限努力を払いつつ事業を着実に推進した。

また、過去の事故を踏まえ、事故防止の啓発活動を行い、着実に事業を進めていく。

2. 民鉄線

小田急小田原線については、平成 29 年度中の複々線化完成を達成するとともに、平成 30 年度末の事業完了に向け事業を着実に推進した。

■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・J R 直通線区間については、開削区間の構築工事、軌道、電気及び機械工事や駅舎の建築工事を進める等路盤及び設備工事の着実な進捗を図った。相鉄・東急直通線区間については、用地取得及び関係機関との協議を進めるとともに、トン

ネル構築工事や開削駅工事を推進する等路盤工事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、平成 25 年 3 月に急行線部の供用が開始されているが、この度東北沢・世田谷代田間の緩行線部の工事が完成し、平成 30 年 3 月 2 日に施設等の譲渡を行い、翌 3 日から施設の供用が開始された。これにより、事業区間全体（東北沢・和泉多摩川間）の複々線化が完成したことになり、平成 30 年度末の事業完了に向け、着実な推進を図った。

■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・J R 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 29 年度は、開削区間の構築工事を進めたほか、西谷トンネル内の軌道敷設を完了し、羽沢駅（仮称）の駅舎の建築工事や電気・機械工事を進める等路盤及び設備工事の着実な進捗を図った。

相鉄・東急直通線区間については、平成 24 年 10 月の工事施行認可を受け工事に着手し、平成 29 年度は、用地取得の進捗を図り、開削駅の掘削及びく体構築を進めており、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。なお、工事の進捗状況については、ホームページで公表した。

また、コスト縮減策として、羽沢トンネルにおいては S E N S とシールド工法の併用（注）による施工を継続しており、新横浜駅と新綱島駅において旅客動線や流動性等の検討を行い、コンコースの一部範囲の柱を鋼管柱から安価な鉄筋コンクリート柱へ変更し、新横浜駅工事において隣接工事との工程調整により一部仮設材の削除を図るなどを行っている。

（注）「S E N S」（Shield ECL NATM System）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である。「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である。

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 S E N S 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、上載荷重が大きい箇所と小さい箇所が混在するため、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 S E N S とシールド工法を切り替えることを可能とした（世界初）。これにより、従来はセグメントを用いていた箇所を場所打ちコンクリートで施工することにより、経済的な施工が可能となった。



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



写真 1. 1. 2-1

相鉄・J R直通線西谷トンネル
の電気工事状況



写真 1. 1. 2-2

相鉄・J R直通線 羽沢駅（仮称）の
駅舎建築工事状況



写真 1.1.2-3

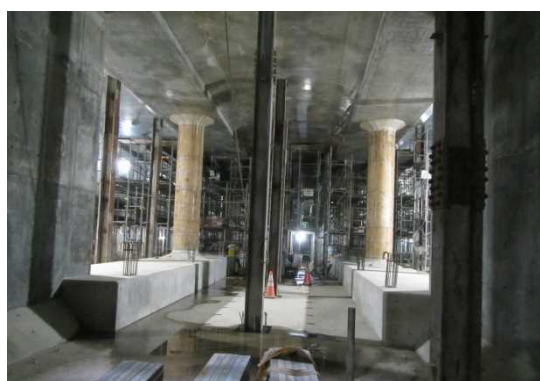
相鉄・東急直通線羽沢トンネル
の施工状況

写真 1. 1. 2-4

相鉄・東急直通線新横浜駅（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。

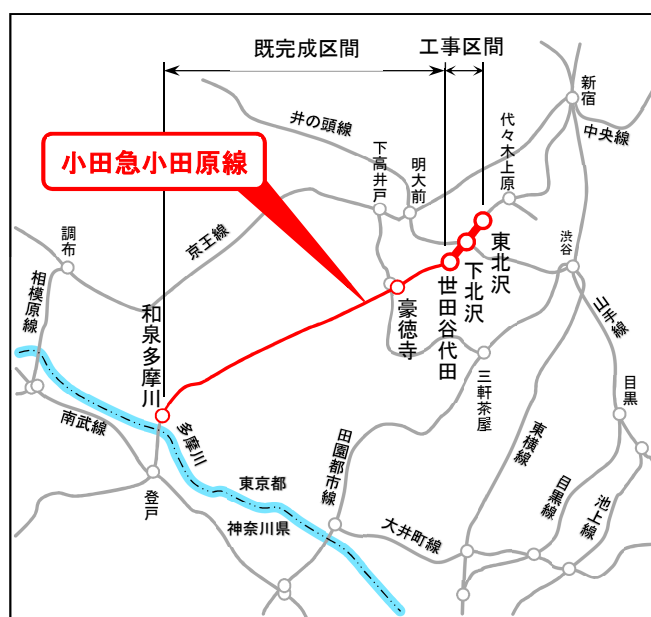


図 1.1.2-2 民鉄線工事の路線概要図

小田急小田原線については、東北沢・世田谷代田間の緩行線部が完成し、平成 30 年 3 月 2 日に施設等の譲渡を行い、翌 3 日から施設の供用が開始された。これにより、事業区間全体（東北沢・和泉多摩川間）の複々線化が完成したことになる。

なお、平成 30 年度末の事業完了に向け、残工事となっている下北沢駅の一部及び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引き続き実施している。



写真 1. 1. 2-5

小田原線東北沢駅西口の全景



写真 1. 1. 2-6

小田原線世田谷代田駅改札内コンコース
の状況



写真 1. 1. 2-7

小田原線複々線開通式の状況（下北沢駅）

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削減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。

■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削減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。

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 29 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・調整を図りながら、工事を着実に推進する。

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）

機構法第 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	676,331,212
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
従事人員数（名）	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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

■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考えられるため。

■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。

■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について、土木構造物を完成させるとともに、設備工事（建築、電気及び軌道工事）の着実な進捗を図った。

2. 中央新幹線

建設工事について、関係機関との連携・調整を図りながら、事業を着実に推進した。

3. 鉄道整備計画に関する調査

平成 29 年度は、鉄道事業者及び地方公共団体からの要請のあった 2 件の鉄道整備の計画に関する調査を実施した。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. えちぜん鉄道

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、その後計画線土木構造物を完成させるとともに、建築、電気及び軌道工事を着実に推進した。

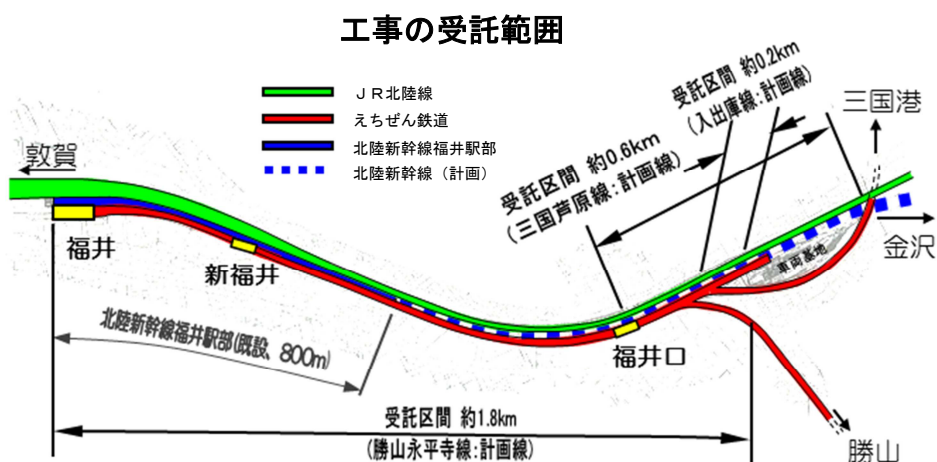


図 1. 1. 3-1 えちぜん鉄道福井駅付近における連続立体交差事業の概要図

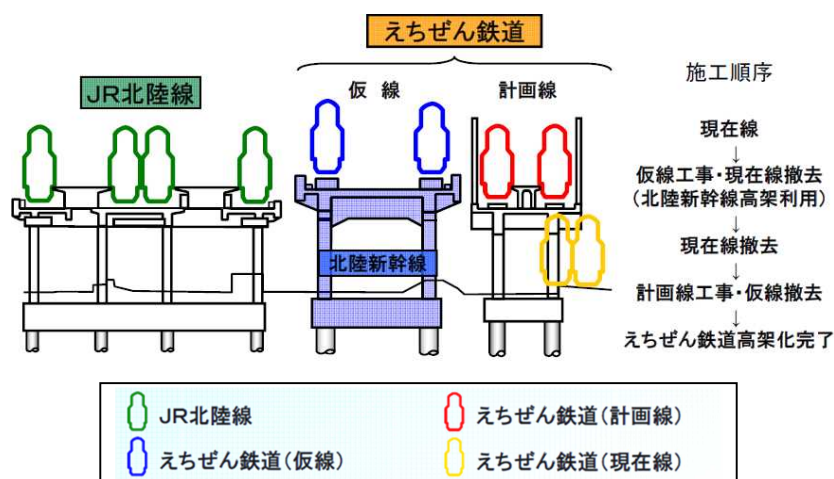


図 1. 1. 3-2 えちぜん鉄道高架化工事施工順序の概要図



写真 1.1.3-1 えちぜん鉄道福井駅付近の施工状況

2. 中央新幹線

中央新幹線建設工事について、平成 29 年度は、関係機関との連携、調整を図りながら、非常口工事及びトンネル工事の着実な進ちょくを図った。

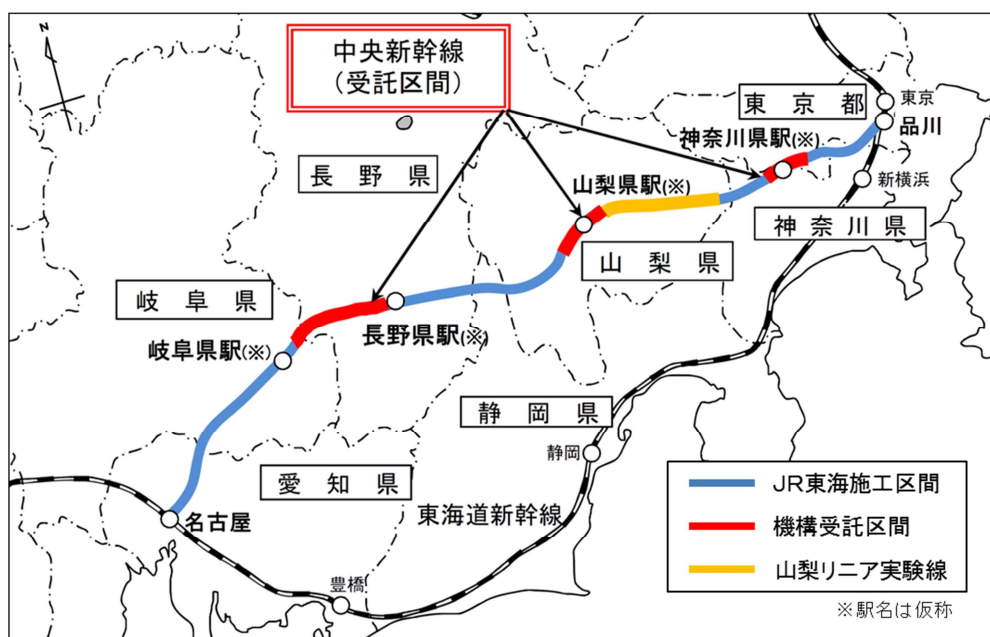


図 1.1.3-3 中央新幹線の建設工事の受託範囲図

3. 鉄道整備計画に関する調査

平成 29 年度は、機構が有する鉄道分野の総合的技術力を活用し、鉄道事業者及び地方公共団体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を実施した。

表 1. 1. 3-1 鉄道整備の計画に関する調査の受託

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	大阪国際空港アクセス鉄道調査業務	阪急電鉄(株)

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 29 年度計画

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

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

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 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	676,331,212
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
従事人員数（名）	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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

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

■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考えられるため。

■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）を活用した分析及び資料を提供するとともに、鉄道助成等の情報及び資料を提供した。

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、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）とがシステムティックに連携した総合的な交通計画の策定支援システムである。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。

■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等

鉄道事業者、地方公共団体からの要請に応じ、鉄道施設の補修等に関わる技術支援（10件）、交通計画支援システム（GRAPE）を活用した技術支援（1件）、鉄道助成等の情報及び資料提供による技術支援（8件）を行った（合計19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、アドバイスの技術支援を行った（10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
第三セクター鉄道	鉄道高架橋の補修方法アドバイス
第三セクター鉄道	鉄道土木構造物の地震・津波影響度アドバイス
第三セクター鉄道	鉄道橋りょう補修方法アドバイス
第三セクター鉄道	鉄道高架橋補修方法アドバイス
第三セクター鉄道	鉄道通信設備更新アドバイス
第三セクター鉄道	鉄道橋りょう補修方法アドバイス
中小民鉄	鉄道施設の老朽化対策アドバイス
中小民鉄	鉄道軌道の補修方法アドバイス
中小民鉄	鉄道軌道施設建築限界寸法アドバイス
地方公共団体	鉄道工事積算要領作成アドバイス

(2) 交通計画支援システム（GRAPE）を活用した分析及び資料提供による技術支援

鉄道事業者からの要請に応じ、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（1件）。

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

支 援 先	支 援 内 容
中小民鉄	沿線人口の分布図提供

(3) 鉄道助成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の技術支援を行った（8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
地方公共団体	鉄道施設台帳作成方法に係る事例提供
地方公共団体	鉄道延伸計画受託工事に係る事例提供
地方公共団体	S Lの運行に係る事例提供
中小民鉄	鉄道P Cマクラギ保守の事例提供

中小民鉄	鉄道施設の設置形状・材質に係る事例提供
大手民鉄	鉄道橋りょう変状に係る事例提供
貨物鉄道	鉄道設備の改良に係る補助金制度の事例提供
第三セクター鉄道	S Lの運行に係る事例提供

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（8回）、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズの把握（14回）、地域鉄道に関係する諸機関との情報交換会（2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（8回）。

表1.1.3-5 各種会議への出席

会 議 名	時 期
関東鉄道協会地方専門委員会	平成 29 年 6 月
鉄道総合技術研究所地方鉄道支援に関する情報交換会	平成 29 年 8 月
九州鉄道協会技術委員会	平成 29 年 9 月
中部鉄道協会土木講習会	平成 29 年 9 月
第三セクター鉄道等協議会安全対策専門委員会	平成 29 年 10 月
関西鉄道協会技術委員会	平成 29 年 12 月
第三セクター鉄道等道府県協議会意見交換会	平成 30 年 1 月
四国運輸局保安連絡会議	平成 30 年 2 月

（2）地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズの把握

現地調査を行った際に、地域鉄道事業者へヒアリングを行い、鉄道施設の保全・改修に係るニーズを把握した（14回）。

（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（2回）。

1. (1) ④ (品質の向上)

■中期目標

③ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

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

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

■中期計画

④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

良質な鉄道を建設するために、必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進め、品質管理・施工監理について徹底を図るとともに、鉄道建設業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、講習や資格取得の支援等を通じて、持続的な業務の質の向上に努める。

■平成 29 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「コンクリート鉄道橋支承部設計・施工の手引き」等の各種技術基準類の整備に係る作業を進め、その内容について講習会等を通じて関係者に周知・徹底する。

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）

機構法第 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	676,331,212
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
従事人員数（名）	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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

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

■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考えられるため。

■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の制定・改定作業（4件）を実施し、関係者に周知・徹底した。

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

業務に関連する資格取得について、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制定・改訂

平成29年度は4件の鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂作業を実施した（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）「整備新幹線、駅部高架橋設計の手引き（案）」制定作業

本手引きは、整備新幹線の駅部における土木構造物の設計を行う場合の設計の基本的な考え方や留意点を取りまとめたものである。従来、駅部の設計は設計標準や技術基準類に基づき、個別に設計が成されてきたが、駅部高架橋設計に焦点を絞って取りまとめられた基準類は整備されていなかった。

そのため、これまでの新幹線の実績を踏まえて、駅部高架橋の合理的な設計施工を目的に構造計画の参考資料となる手引きを作成した。基本的な設計方針を示すことで、より円滑な設計の一助となるものである。

（2）「線路保守設備等（鋼構造物）設計要領」改訂作業

これまで機構の新幹線鉄道及び普通鉄道の線路保守設備は、「線路保守設備等（鋼構造物）設計要領」を用いて設計を行ってきた。今回の改定は、性能照査型設計

法、及び平成 24 年耐震設計標準への移行や、これまで開業した整備新幹線（九州、北陸、東北、北海道）の線路保守設備の実績を踏まえたものである。

表 1.1.4-1 鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂状況（計 4 件）

系統	名 称	制定/改定
土木	整備新幹線、駅部高架橋設計の手引き（案）	制定
	鋼鉄道橋溶接工技量試験要領（すみ肉溶接技量試験）	改訂
	線路保守設備等（鋼構造物）設計要領	改訂
	保守用斜路設計要領	改訂

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例

年 次	内 容	時 期
入社時	鉄道概論研修〔鉄道の基礎知識等〕	平成 29 年 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〕	平成 29 年 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〕	平成 29 年 6 月
入社 4 年目	鉄道土木研修Ⅱ〔停車場・運転、軌道〕	平成 29 年 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本社及び各地方機関において、平成 29 年 10 月から 12 月までの間に実施した。

平成 29 年度は「施工管理テキスト都市土木（シールドトンネル）及び S E N S 編」によるシールドトンネル及び S E N S の設計協議を含む工事発注段階から構造物検査までの一連の流れを踏まえたプロジェクト全体の完成を見据えた施工監理の項目や着眼点に関する講義と各地方機関から要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 558 人が受講した。

また、平成 30 年度の講習に向け、「施工監理テキスト鉄道土木構造物の基本編」及び「施工監理テキストコンクリート構造物施工監理の基本編」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	実施日
本社	平成 29 年 12 月 20 日
東京支社	平成 29 年 11 月 16 日～17 日
大阪支社	平成 29 年 11 月 27 日～29 日
北海道新幹線建設局	平成 29 年 10 月 30 日～11 月 1 日
九州新幹線建設局	平成 29 年 10 月 18 日～20 日
青森工事事務所	平成 29 年 11 月 7 日
富山工事事務所	平成 29 年 10 月 25 日
関東甲信工事局 東京支社（長野）	平成 29 年 10 月 26 日

4. 鉄道建設工事技術講習会への講師の派遣

（一社）日本建設業連合会が主催する「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を対象としている。

平成 29 年度は、全国 6 か所で計 8 回の講習会が開催され、318 人が受講した。また、併せて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 29 年度は 853 人が受講した。

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	実施日	実施箇所	実施日
札幌市	平成 29 年 8 月 4 日	名古屋市	平成 29 年 8 月 29 日
仙台市	平成 29 年 8 月 22 日	大阪市	平成 29 年 9 月 5 日
東京都	平成 29 年 9 月 20 日、27 日 10 月 4 日	福岡市	平成 29 年 9 月 14 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の支援を継続して行った結果、博士 2 名、技術士 8 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 主な資格等の取得者数

資格名称	平成 29 年度資格取得者数 (名)	平成 29 年度末現在の 資格所有者数 (名)
博士	2	16
技術士	8	133
鉄道設計技士	0	30
一級建築士	1	32
電気主任技術者	0	28

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 29 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）

機構法第 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	676,331,212
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
従事人員数（名）	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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

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

■主な評価指標

主な定量的指標： 設定なし

評価の視点： 中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評価と根拠

評価： 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削減等を図るため、各路線のニーズに基づき、調査、土木（山岳トンネル、都市トンネル、橋りょう、土構造）、設備（軌道、機械、建築、電気）の業務分野ごとに技術開発を推進した。

平成 29 年度は、新たに 5 件のテーマに取り組むとともに、平成 28 年度からの継続テーマと合わせて 23 件の技術開発を計画的に実施した。また、技術開発テーマにおける成果の活用も行った。さらに、機構が行った事業や開発した技術に対して、土木学会技術賞をはじめ様々な賞を受賞した。

■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 29 年度の技術開発テーマの件数は 23 件（新規 5 件、継続 18 件）であった。

技術開発の推進に当たっては、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、本社及び各地方機関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い、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 29 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	PCU 形桁の挙動に関する研究 第 4 分科会 橋りょう	継続	PCU 形桁については、つくばエクスプレス線、成田新高速鉄道線、北陸新幹線（富山駅付近）において供用されている。 PCU 形桁は、工場製作された主桁を現地に運搬し、架設することで、急速施工や近接施工が必要な工区への適用に効果がある。 しかし PCU 形桁を適用する際は、桁の「そり上がり」が軌道の変位に与える影響が大きい。そのため、材齢とプレストレス導入時期、架設時期、盤上荷重載荷時期の「そり上がり・たわみ」に応じたきめ細かな設計施工が必要である。現在のところ、鉄道用として、これらの知見を取り纏めたものはない。そこで、本研究では PCU 形桁を適用する際の設計施工上の留意点について取りまとめることを目的とする。 
	耐震性電柱の建植用機械装置の開発 第 7 分科会 機械	新規	平成 25 年 3 月に電車線路設備耐震設計指針・同解説が改定され、電柱に求められる強度が増大し重量が増加した耐震性電柱が今後採用される。 電柱重量は、従来のものは最大 1.5 t であったが、耐震性電柱は最大 1.8 t に重量が増加する。 これまで、電柱の建植は特種車（クレーン付き）又は本線外からの移動式クレーンにより行ってきた。しかし、耐震性電柱の建植においては既存の特種車（クレーン付き）では能力が不足し建植することができない。 また、九州新幹線及び北陸新幹線の工事工程が逼迫していることからオンレールでの運搬・施工が必要である。  さらに、競合工事もあるため同時に上下線を占有しない運搬・施工方法が求められることから、耐震性電柱のオンレール（片線）における運搬・施工が可能なクレーン及び軌陸車を開発する必要がある。

2. 技術開発テーマにおける成果の活用

・ R C 構造物の合理的な長期耐久性確保の研究

コンクリートの有害なひび割れは、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、骨材事情が良好ではない地域で、やむを得ずアルカリ骨材反応（以下「ASR」という。）の反応性試験で「無害でない」と判定された骨材を使用する場合は、ASRの抑制対策として、アルカリ総量の規制、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やフライアッシュなどの混和材料に置き換える。近年、石炭火力発電所の増加に伴い、副産されるフライアッシュのコンクリートへの有効利用が着目されているが、その適用には構造物の設計段階で耐久設計を行う必要がある。

フライアッシュを使用したコンクリート（以下「FAコンクリート」という。）は、骨材事情が良好でない地域のASR対策、循環型社会の高まりにより、他機関においても物性試験、耐久性に関する研究が活発に報告されている。しかし、FAコンクリートは、普通セメントコンクリートよりも中性化が早く、強度発現が遅いとされているが、実環境下での長期耐久性能や施工性能を検証した事例は少ない。

そのため、鉄道構造物にFAコンクリートを適用する上で耐久設計及び施工について検討課題を抽出し、使用材料、配合、耐久設計、施工方法に関する研究を行った。その結果、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事においては、FAコンクリートの適用が可能となった（図-1.1.4-1、写真-1.1.4-1 参照）。

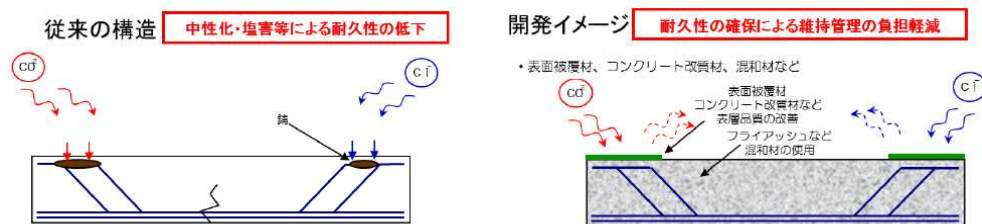


図 1.1.4-1 R C 構造物の合理的な長期耐久性確保の開発イメージ



写真 1.1.4-1 北陸新幹線におけるFAコンクリートの適用（場所打ち杭）

表 1.1.4-7 平成 29 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				H29年度	
		H27以前	H28	H29	H30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	2 自然由来の有害物質調査に関する研究						○
山岳トンネル	3 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	4 SENSを都市部に適用する研究						○
都市トンネル	5 シールド機を他工区に活用する検討						○
	6 鋼製連続壁の本体利用の検討						○
	7 開削トンネルの防水工に関する研究						○
第4分科会	8 コンクリート鉄道橋ストッパーの設計法の研究						○
橋梁	9 PCU形桁の挙動に関する研究						○
	10 鋼鉄道橋の橋梁用高性能鋼材の適用性の研究						○
	11 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						○
	12 PC構造GRS一体橋梁の挙動に関する研究						○
	13 新幹線用PCU形桁の開発					○	
	14 極厚鋼板における高力ボルト継手の適用の検討					○	
第5分科会	15 土構造物におけるのり面勾配合理化に関する研究						○
土構造	16 PC構造GRS一体橋梁の挙動に関する研究						○
	17 耐震設計に用いる地盤調査に関する研究					○	
第6分科会	18 ロングレール破断時間口量の検討						○
軌道							
第7分科会	19 耐震性電柱の建植用機械装置の開発						○
機械							
第8分科会	20 鉄道建築構造設計の手引き						○
建築	21 高速列車走行に伴う駅部の圧力変動解析システムの性能向上					○	
第9分科会	22 酷寒地区に適用する信号設備の調査研究						○
電気	23 整備新幹線におけるLED照明の導入に関する調査研究					○	
合計						5	18

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 29 年度の受賞一覧

機 関 名	受 賞 名	業 績 名 等
(公社)土木学会	技術賞（Ⅱグループ） ^(注)	日本初の営業線直下における 4 線地下式での線増連立事業（小田急小田原線）
(一社)日本鉄道電気技術協会	鉄道電気技術賞	「北海道新幹線用転換鎖錠装置の開発・実用化」
受信環境クリーン中央協議会	第 60 回電波障害防止に関する功労表彰	大規模受信障害の積極的解消 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）

(注) 土木学会賞について

(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。

○ 土木学会技術賞（Ⅱグループ）の受賞

小田急小田原線は、新宿駅と小田原駅とを結ぶ路線で、中でも代々木上原・和泉多摩川間においては列車混雑率や踏切での交通渋滞が著しかったことから、早期の抜本的対策として、機構事業の一つである「民鉄線事業（注）」の制度を活用した複々線化（線増）事業を、東京都の連続立体交差事業と一体的に進めた。

代々木上原・和泉多摩川間のうち、今回受賞対象となったプロジェクトの事業区間である東北沢・世田谷代田間は、住居系と商業系が混在する密集かつ狭隘な市街地で、その中でも最も密集・狭隘な下北沢駅付近では京王井の頭線と交差している。さらに、同線区は上下線で1日約800本の列車が運行される高密度線区でもある。このように、大変厳しい施工環境の中で、1期工事として営業線直下にシールド工法（単線並列）により将来急行線となる施設を構築し、地下化（連続立体交差化）を完了した後、2期工事としてシールドトンネルの直上（最小土被り70cm）に開削工法により将来緩行線となる施設を構築し、複々線化が完了した。

以上のように、本事業は、密集・狹隘市街地、営業線直下・直上という極めて厳しい施工環境下において、列車運行を妨げることなく、2線2層地下構造のトンネルを築造し、複々線化及び連続立体交差化を実現したものである。これにより、大幅な混雑緩和と所要時間の短縮、都心方面へのシームレス化、交通渋滞・踏切事故の解消、街の一体化等を図ることができた。

また、本プロジェクトの事業効果は、一路線・一地域の利便性向上にとどまらず東京南西部から神奈川県内まで広範囲に及ぶこと、多種多様な工法を複合的かつ高度な技術監理により克服した非常に技術難易度の高いプロジェクトであることなどが高く評価され、技術賞にふさわしいものとして認められた。

(注)民鉄線事業とは、機構が財政融資資金や民間資金等を調達し、大都市圏の民鉄線の建設または大改良を行う事業で、譲渡後 25 年間で償還を受ける。なお、譲渡価額に係る金利の 5 %を超える分を国と地方公共団体から利子補給を受けることができる。

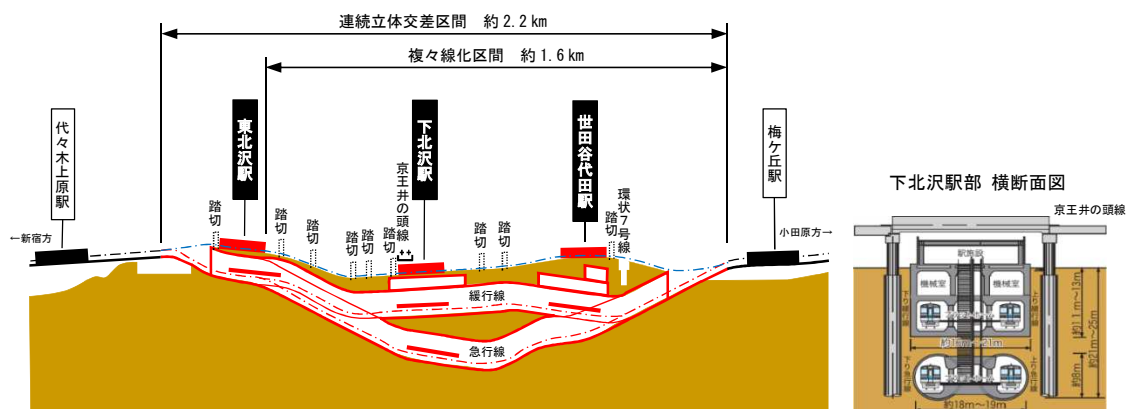


図 1.1.4-2 小田急小田原線（東北沢・世田谷代田間） 事業概略図

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 29 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）

機構法第 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	676,331,212
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
従事人員数（名）	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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

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

■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考えられるため。

■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、学会の技術基準類（土木学会トンネル標準示方書）の制定・改定に貢献した。

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

これらの論文発表・投稿のうち、6件（うち英文1件）は外部の専門家による査読付きである。また、投稿した論文のうち、3件については学会等から各種の賞を授与された。

■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29年度は延べ208名の職員が、(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に広く参加した。これにより、学会の技術基準類の制定・改定に貢献した。

表 1.1.4-9 主な委嘱機関別の委員数

委嘱機関名	委員数 (名)	委嘱機関名	委員数 (名)
(公社)土木学会	61	(公社)日本物理探査学会	5
(公社)地盤工学会	15	(一社)日本応用地質学会	3
(一社)日本鉄道施設協会	35	(公社)日本鉄筋継手協会	6
(一社)日本鉄道技術協会	1	(一社)電気学会	1
(一社)日本トンネル技術協会	17	(一社)日本鉄道電気技術協会	15
(公財)鉄道総合技術研究所	13	(一社)日本建設機械施工協会	1
(公社)プレストレストコンクリート工学会	9	(独)国際協力機構	26

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、(一社)日本建築学会、(一社)日本鉄道施設協会、国際トンネル協会等の発表会において 33 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 28 件の論文投稿を行った。

これらの論文発表・投稿のうち、6 件（うち英文 1 件）は外部の専門家による査読付きである。また、4 件については学会等から各種の賞を授与された。

(注)「査読付き論文」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る。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・高度化を図ることができる、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 27 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	2 件
	World Tunnel Congress2017 (世界トンネル会議 2017)	World Tunnel Congress2017 (世界トンネル会議 2017)	1 件
	国際ジオシンセティックス学会日本支部	第 32 回ジオシンセティックスシンポジウム	1 件
	計		4 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	1 件
	(一社)電気学会	電気学会論文誌	1 件
	計		2 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	トンネルの変形抑制効果を期待したロックボルトの合理的な長さに関する検討
日本鉄道施設協会 総合技術講演会 優秀賞	新技術によりシールド工法と S E N S の併用を実現
日本鉄道施設協会 論文賞	北陸新幹線 飯山トンネル ～超膨張性と高圧帯水層を有する特殊地山に適合したトンネル施工技術の確立～
	都市部レストラン建物移転についての総合的な検討

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 29 年度は、10 月 4 日、5 日の 2 日間にわたり、本社において技術研究会を開催した。発表件数は、用地 1 件、土木 7 件（トンネル 6 件、橋りょう 1 件）、企画 1 件、軌道 1 件、建築 1 件、電気 1 件、機械 1 件の合計 13 件とした。聴講者は部外者を含め、1 日目 388 人、2 日目 338 人の延べ 729 人であった。また、技術研究会の持つ趣旨を更に徹底すべく、平成 29 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、最優秀賞 1 名、優秀賞 4 名を選定し表彰した。

このほか、各地方機関において業務研究発表会を開催（4 か所、講演数計 35 件、聴講者数延べ 746 人）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 4 日 (水)		
土木 (トンネル)	新技術によりシールド工法と SENS の併用を実現 －相鉄・東急直通線、羽沢トンネル－	東京支社
電 気	耐震設計指針の改訂に伴う整備新幹線の電車線柱への適用	東京支社
機 械	整備新幹線における電車線柱建植用の工事用機械装置の開発 －特殊区間、重量化への対応－	東京支社
土木 (トンネル)	青函トンネル、吉岡先進導坑の補修工事	北海道新幹線建設局
土木 (橋りょう)	施工期間が限定される河川内作業における工程管理の取り組み －北陸新幹線、梯川橋りょう－	大阪支社
建 築	インバウンド対応の駅施設計画	本社
土木 (トンネル)	小土被りで河川直下を通過する山岳トンネルの施工計画 －九州新幹線、木場トンネル－	九州新幹線建設局
企 画	都市鉄道利便増進事業における運転設備計画 －神奈川東部方面線－	東京支社
土木 (トンネル)	直径約 40m の大深度円形立坑における合理的な設計	関東甲信工務局
第 2 日 10 月 5 日 (木)		
土木 (トンネル)	斜面地付近の民家近傍におけるトンネル掘削時の振動対策 －九州新幹線、新長崎トンネル (西) －	九州新幹線建設局
軌 道	確実な高速走行・保守の省力化に寄与するスラブ軌道 －整備新幹線－	本社
用 地	地役権設定についての一考察 －登記による権利の明確化の取り組み－	青森工事事務所
土木 (トンネル)	北海道新幹線 (新函館北斗・札幌間) におけるトンネル発生土の対応について	北海道新幹線建設局

表 1.1.4-13 各地方機関における業務研究発表会の実績

支社・建設局名	講演数 (件)	聴講者数 (人)	開 催 日
東京支社	8	245	平成 29 年 7 月 26 日
大阪支社	9	221	平成 29 年 9 月 6 日
北海道新幹線建設局	10	151	平成 29 年 8 月 30 日
九州新幹線建設局	8	129	平成 29 年 8 月 2 日
合 計	35	746	

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 29 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	676,331,212
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
従事人員数（名）	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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

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

■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考えられるため。

■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 29 年度は、コスト構造改善策を策定し実行した。これにより、平成 29 年度の総合コスト改善額（注 1）は約 196 億円、総合コスト改善率（注 2）は約 5.8%となった。

また、コスト構造改善の実施状況について、平成 29 年度のコスト構造改善の実施状況等をホームページで図を用いた具体的事例として示し、国民にわかりやすい形で公表した。

このほか、「コスト構造改善プロジェクトチーム会議」を開催し（平成 30 年 2 月）、現在各地方機関において実施しているコスト構造改善施策の全社的な情報共有を図り、実施状況の検証を行うことにより、更なるコスト構造改善施策の実施に努めた。

■当該事業年度における業務運営の状況

平成 29 年度は、平成 28 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 29 年度の総合コスト改善額は約 196 億円、総合コスト改善率は約 5.8%となった。

また、コスト構造改善の実施状況について、平成 29 年度のコスト構造改善の実施状況をホームページで図を用いた具体的事例として示し、国民にわかりやすい形で公表した。

このほか、「コスト構造改善プロジェクトチーム会議」を開催（平成 30 年 2 月）し、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、実施状況の検証を行うことにより、更なるコスト構造改善施策の実施に努めた。

（注 1）「総合コスト改善額」とは、平成 19 年度における標準的な公共事業のコストを基準として算出した工事コスト改善額、ライフサイクルコスト（将来の維持管理費）の改善額及び社会的コスト（Co2 排出低減量の貨幣換算）の改善額の合計

（注 2）「総合コスト改善率」とは、（工事コスト改善額＋ライフサイクルコストの改善額＋社会的コストの改善額）／（発注工事費＋工事コスト改善額）

○コスト構造改善策の取組み例（平成29年度）

トンネル掘削湧水の処理方法の見直し

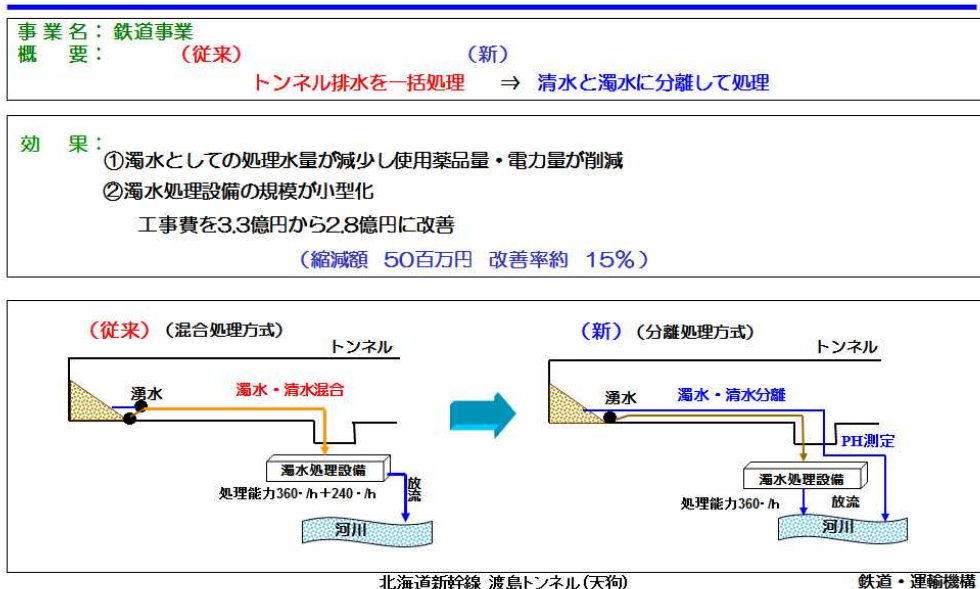


図 1.1.4-2 コスト構造改善策の取組み例①
(トンネル掘削湧水の処理方法の見直しによるコスト改善)

ヤード整備材料にトンネルずりを使用しコスト縮減

事業名：鉄道事業
概要：ヤード整備使用材料が、他工事搬出計画の整合がつかず購入土としていたが、その後、重ねて他工区と調整検討の結果、トンネル工区発生ずりの搬入使用を図れた。
効果：工事コストを43百万円から2百万円に改善 (改善額40百万円 改善率約93%)



工事ヤード整備に購入土(C-40)を使用する計画であったが、トンネルずり搬出工程との調整により、ヤード整備にトンネルずりを使用することでコスト縮減を図った

北陸新幹線、敦賀駅高架橋他

鉄道・運輸機構

図 1.1.4-3 コスト構造改善策の取組み例②
(ヤード整備材料にトンネルずりを使用することによるコスト改善)

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 29 年度計画

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

■当該事業実施に係る根拠 (個別法条文など)

労働安全衛生法 (昭和 47 年法律第 57 号)

■主要な経年データ

主要なインプット情報 (財務情報及び人員に関する情報)					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額 (千円)	858,520,362	842,968,601	753,766,003	782,555,777	676,331,212
決算額 (千円)	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
経常費用 (千円)	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
経常利益 (千円)	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
行政サービス実施コスト (千円)	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
従事人員数 (名)	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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

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

■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考えられるため。

■課題と対応

平成 29 年度に事故が多発したこと及び平成 30 年度の工事内容を考慮し、事故状況の分析等を反映した事故防止重点実施項目を本社事故防止委員会で決定し、それに基づき各工区の事故防止具体策を策定するよう受注者に対し指示をした。特に重大事故につながる以下の項目について事故防止具体策を策定することで、死亡事故をはじめとした重大事故防止に関する安全意識の向上を図る。

- ①作業手順書の確認・徹底
- ②重機作業に対する安全教育の徹底
- ③工事現場内の不安全行動の排除の徹底

また、第三者事故を引き起こす恐れのあるトンネル工事及び桁架設については、以下の項目を含む事故防止具体策を策定することで、事故防止に関する安全意識の向上を図る。

（１）トンネル工事

- ① 地形・地質・地下水等地山条件の確認
- ② 掘削・覆工等設計及び施工計画の内容の確認
- ③ 施工管理の徹底

（２）桁架設工事

- ① 施工計画
- ② 異常天候時の対処方法
- ③ クレーン等架設機器の点検整備
- ④ 仮置き時の転倒防止対策

■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」（委員長：副理事長）において平成 29 年度の重点実施項目を設定するとともに、各地方機関においても重点実施項目を設定し、建設所における安全協議会等を通じ周知徹底を図った。

また、重点実施項目の取組状況確認のため、各地方機関を対象とした本社幹部職員による工事事務事故防止監査を実施した。

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

このほか、事故対策本部設置・運営訓練を実施した。

■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

平成 28 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 29 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それぞれの工事内容に応じ事故防止重点実施項目を追加設定するとともに、建設所における安全協議会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組状況確認のため、各地方機関を対象とした本社幹部職員による工事事務事故防止監査を 2 回実施（平成 29 年 7 月、11 月）した。

下期事故防止監査（11 月）においては、トンネル崩壊に係る施工管理状況（斜路部の上半支保工脚部及び土べら部）の確認を始め、H29 年度に発生した第三者事事故事例を重点確認事項とし現地監査を実施した。

また、本社において「工事事務事故防止対策委員会」及び同幹事会をそれぞれ 2 回開催（委員会：平成 29 年 6 月、平成 30 年 2 月、幹事会：平成 29 年 5 月、平成 30 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務事故防止連絡会議を 2 回開催（平成 29 年 10 月、平成 30 年 3 月）し、工事事務事故防止監査の結果や、発生した事故の原因、再発防止策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務事故防止の取組みを要請した（平成 29 年 4 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、工事事務事故防止の取組みについて意見交換を行った（平成 29 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 7 社、軌道 1 社）（平成 29 年 7 月）。

このほか、事故対策本部設置・運営訓練を実施した（九州新幹線建設局：「九州新幹線（西九州）、新長崎トンネル（西）他」工事における住宅地の陥没事故を想定）（平成 29 年 12 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の安全意識の向上を図った。

(3) 平成 29 年度に追加実施した事故防止活動

① トンネル崩落事故再発防止活動

柿原トンネル崩落事故後、以下の活動を行った。

- ・有識者によるトンネル施工技術委員会を開催し、事故原因の分析を行った。
- ・地方機関に対しトンネル工事における注意喚起の事務連絡を発出するとともに、過去の事故事例の原因と対策を技術企画課イントラに掲載した。
- ・関係規定及びマニュアルの改訂並びにマニュアルの着眼点や行動フロー等を整理した「事故対策本部設置における状況別フローとポイント」を新たに作成し、事故対策本部設置・運営訓練に反映させた。
- ・平成 30 年 2 月の事故防止委員会で、柿原トンネル陥没事故や死亡事故などを踏まえ、平成 30 年度の事故防止重点実施項目に反映させた。

② 緊急点検の実施

死亡事故の多発を受け、以下の通り本社職員による全国地方機関の緊急点検を実施した。

- ・東京支社 : 平成 30 年 2 月 1 日
- ・大阪支社 : 平成 30 年 2 月 6～7 日
- ・北海道局 : 平成 30 年 2 月 8～9 日
- ・九州局 : 平成 30 年 2 月 7～8 日
- ・関東甲信局 : 平成 30 年 2 月 1～2 日

緊急点検においては、地方機関や受注者に対して安全に対する取組みに関するヒアリング及び関係書類による確認を行い、工事を行っている作業現場において、再発防止に関する取組みが反映されているかについて確認した。

③ 事務連絡による注意喚起

死亡事故の多発を受け、事務連絡「工事監督上の工事場内あるいは作業箇所への立入りに伴う工事事務防止の徹底について」を発出し、現場内立ち入り時の事故防止対策の徹底を指示した（平成 30 年 2 月）。

④ 土木工事標準示方書の改訂

平成 29 年度の事故を踏まえ、受注者に対する重大事故防止に係る意識向上への取組みとして、土木工事標準示方書に以下の通り安全教育等の項目を追加した。

工事着手後、作業員全員の参加により月当たり、半日以上の時間を割当て、以下の各号から実施する内容を選択し、定期的に安全に関する研修・訓練等を実施すること。また、受注者は安全に関する研修・訓練等の実施状況について記録した資料を整備及び保管し、監督員の請求があった場合は直ちに提示すること。

- ア 安全活動のビデオ等視覚資料による安全教育
- イ 当該工事内容等の周知徹底
- ウ 工事安全に関する法令、通達、指針等の周知徹底
- エ 当該工事における災害対策訓練
- オ 当該工事現場で予想される事故防止対策
- カ その他、安全・訓練等として必要な事項

表 1.1.4-14 本社における主な事故防止に関する活動

時 期	実 施 内 容
平成 29 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 29 年 4 月	(一社) 日本建設業連合会に対し工事事務防止の取組みを要請
平成 29 年 5 月	工事事務防止対策委員会幹事会を開催 (第 1 回)
平成 29 年 5 月	○本社事故対策本部設置招集連絡訓練 (時間外)
平成 29 年 5 月	○事務連絡 シールドトンネル工事に係る安全対策ガイドラインの周知について
平成 29 年 5 月	○事務連絡 山岳トンネル工事の切羽における肌落ち災害防止対策に係るガイドラインの周知について
平成 29 年 5 月	○事務連絡 福岡市地下鉄七隈線延伸工事現場における道路陥没の原因究明及び再発防止に向けた今後の対応について
平成 29 年 6 月	工事事務防止対策委員会を開催 (第 1 回)
平成 29 年 7 月	本社幹部による上期事故防止監査を実施 (6 地方機関)
平成 29 年 7 月	安全表彰を実施 (ずい道・明かり 7 社、軌道 1 社)
平成 29 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、工事事務防止の取組みについて意見交換
平成 29 年 8 月	○事務連絡 本社の事故対策本部設置に係る指示連絡系統の見直しについて
平成 29 年 8 月	盆休み期間中の保安体制の確立
平成 29 年 9 月	北陸新幹線金沢・敦賀間トンネル施工技術委員会開催 (第 1 回)
平成 29 年 10 月	○事務連絡 トンネル工事における注意喚起発出 過去の事故事例のイントラ掲載

平成 29 年 10 月	工事事務防止連絡会議を開催（第 1 回）
平成 29 年 10 月	北陸新幹線金沢・敦賀間トンネル施工技術委員会開催(第 2 回)
平成 29 年 11 月	本社幹部による下期事故防止監査を実施（5 地方機関）
平成 29 年 12 月	改訂マニュアルによる事故対策本部設置・運営訓練を実施 （九州新幹線建設局：「九州新幹線、新長崎トンネル（西） 他」工事における住宅地の陥没事故を想定）
平成 29 年 12 月	北陸新幹線金沢・敦賀間トンネル施工技術委員会開催(第 3 回)
平成 29 年 12 月	年末年始期間中の保安体制の確立
平成 30 年 2 月	○事務連絡 工事監督上の工事場内あるいは作業箇所への立入りに伴う工 事事務防止の徹底について
平成 30 年 2 月	○事故防止緊急点検（全地方機関）
平成 30 年 2 月	工事事務防止対策委員会幹事会を開催（第 2 回）
平成 30 年 2 月	工事事務防止対策委員会を開催（第 2 回）
平成 30 年 3 月	工事事務防止連絡会議を開催（第 2 回）
平成 30 年 3 月	土木工事標準示方書一部改訂

2. 安全管理の請負工事成績への反映

上記事故防止対策の他、受注者に事故防止活動のインセンティブを与える目的で、請負工事成績評定要領の工事成績採点表に安全管理の項目を複数追加し、事故の有無等を評定点に反映できるように工事成績採点表の改訂作業を進めている。

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 29 年度計画

⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対する技術協力

国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力するため、国土交通省等の関係機関との連携を図りつつ、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れを実施し、海外鉄道プロジェクトへの技術協力を実施する。特に、インド高速鉄道計画（ムンバイ・アーメダバード間）は国家的な円借款案件として計画が具体化しており、最重要案件と位置付け、技術協力に取り組む。

その他、スウェーデン高速鉄道計画、タイ高速鉄道計画等、各国の高速鉄道計画・構想に対する技術協力を国土交通省等関係機関との緊密な連携の下で実施する。

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

さらに、必要に応じて海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流を実施する。

■主要な経年データ

主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
予算額（千円）	858,520,362	842,968,601	753,766,003	782,555,777	676,331,212
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
従事人員数（名）	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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

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

■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： 専門家派遣及び研修員等の受入れについては、現行、国内業務の遂行に支障のない範囲で行うこととされているところ、例年よりも多く寄せられた要望に応えるべく、可能な限り積極的に対応した。その結果、特に研修員等の受入数は例年を大きく上回った。また特に、インド高速鉄道プロジェクトについて、各専門家が、より効率的な工事計画の提案等を率先して行うなど、単に求められた業務を行うだけにとどまらず、主体的に取り組むことにより、確実な事業の進捗に貢献している。以上のことから、中期計画における所期の目標を上回る成果を得られていると考えられるため。

■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れを実施し、同省が進める我が国鉄道技術の海外展開に積極的に協力した。

専門家派遣及び研修員等受入れについては、現行、国内業務の遂行に支障のない範囲で行うこととされているが、専門家派遣等について、例年より多くの要望を受けたことから、平成 29 年度は、国内の鉄道建設業務がそれぞれ開業に向け非常に厳しい工程管理を求められている中、多岐にわたる関係機関との調整及びそれらの制限に伴う派遣の受入れに係る調整に多くの工夫と労力を要した。これらの積極的な調整の結果、平成 29 年度の実績は、専門家派遣は 9 か国、計 52 名（前年度 46 名）、研修員等受入は 26 か国、計 333 名（前年度 67 名）と、例年を大きく上回った。

このうち、専門家派遣については、整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業の整備が最盛期を迎え、要員事情が厳しい中、インド高速鉄道プロジェクトをはじめとした海外プロジェクトへの支援のため、例年と比較して多くの専門家を派遣した。

特に、新幹線システムの海外展開として初めての国家的なプロジェクトであるインド高速鉄道プロジェクトについては、調査設計及び契約業務が本格化する中で、各専門家は、各自の高速鉄道に係る専門性を活かし、単に求められた業務を行うだけにとどまらず、詳細設計に係る技術指導や調査業務の現地指導等に主体的に取り組むなど、海外プロジェクト特有の困難な条件下において確実な事業進捗に貢献した。

また、研修員等の受入れについては、例年と比較し、非常に多くの研修員等を受入れ、建設現場の視察対応や、鉄道に関する講義を行った。研修員等の受入数の大幅な増加に伴い、視察のニーズが多様化した。それに丁寧に対応することで、視察に訪れた各国関係者に感謝されており、海外展開に向けた日本の鉄道技術の理解促進に貢献した。

■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 29 年度においては、9 か国に延べ 52 名の専門家（うち長期専門家 1 名）を派遣した。また、26 か国から 333 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あり、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プロジェクトをはじめとした海外プロジェクトへの支援のため、例年と比較して多くの専門家を派遣した。

表 1.1.5-1 平成 29 年度に海外技術協力を実施した国

インド	インドネシア	シンガポール
フィリピン	バングラディッシュ	ベトナム
イギリス	タイ	中国

表 1.1.5-2 第 3 期中期目標期間の専門家派遣数

年 度	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
専門家派遣数（名）	27	28	25	46	52

研修員等の受入れについては、主に、インド鉄道省職員研修、インド高速鉄道幹部招聘研修、タイ運輸省等要人の視察・講義を行った。インド鉄道省職員研修及びインド高速鉄道幹部招聘研修では、整備新幹線の概要説明や北陸新幹線等の建設現場の案内を実施し、合わせて 118 名のインド高速鉄道関係者を受け入れた。

タイ運輸省等要人の視察・講義では、新幹線建設現場及び都市鉄道の建設現場の案内や機構本社における安全監理に関する講義を行った。

表 1.1.5-3 第 3 期中期目標期間の研修員等の受入数

年 度	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
研修員等受入数（名）	134	79	122	67	333



写真 1.1.5-1 インド鉄道省職員研修現場視察の状況

2. 海外高速鉄道プロジェクトへの技術協力

(1) インド高速鉄道プロジェクト

インドでは7路線の高速鉄道プロジェクトが計画されており、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25年5月の日印首脳会談の際に「日印共同出資による共同調査を実施」する旨が共同声明として出された。また、平成27年12月の日印首脳会談に際し、日印両国政府間で、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道への新幹線システム導入に関する覚書が締結された。本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に機構職員が国内及び現地において参画している。

平成28年3月に始動したJICA制度整備支援プロジェクトに伴いJICA内に設置されている高速鉄道建設事業に係る技術基準／設計支援委員会に機構職員3名が参加しており、同委員会の下部組織である分科会に機構職員14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29年度では、機構職員3名を専門家としてインドに短期派遣し、6名を日本コンサルタンツ(株)(以下「JIC」という。)に出向させ、人的支援を行っている。また、平成28年2月に事業主体であるインド高速鉄道公社(以下「NHSRCL」という。)が設立され、組織体制の構築が図られる中、平成29年度から運営指導のアドバイザーとして専門家1名を派遣している。さらに、技術移転のための日印の企業同士の交流会(場所：日本、インド)において、機構職員が新幹線技術を紹介し、交流促進に貢献している。

平成29年度においては、各専門家は、単にJICから求められた業務を行うだけにとどまらず、効率的な工事計画を率先して提案・調整したり、NHSRCLとの

協議において直接説明を行ったりするなど、プロジェクトがより一層スムーズに進捗するよう、主体的に取り組んでおり、各専門家の貢献について J I C から大変感謝されているとともに、各専門家の技術力について N H S R C L から高く評価されている。

(2) タイ高速鉄道プロジェクト

平成 28 年 8 月、日タイ両国大臣間で鉄道協力に関する覚書が締結され、バンコク・チェンマイ間について新幹線システムによる整備が行われることになった。

平成 29 年 11 月の日タイ鉄道協力セミナーにおいて、機構職員が専門家として新幹線構造物について講演を行った。



写真 1.1.5-2 日タイ鉄道協力セミナー（バンコク）

(3) マレーシア・シンガポール高速鉄道プロジェクト

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合意した。平成 28 年 12 月にマレーシア・シンガポール間で、車両等資産会社の事業権の入札を平成 29 年に行うこと、開業目標を平成 38 年とすることについて二国間協定を締結した。

平成 29 年度は、J I C の「マレーシア・シンガポール高速鉄道の事業計画作成に係る調査」業務において、建設費等の精査に協力した。

(4) ジャワ北幹線鉄道プロジェクト

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、機構は、国土交通省から要請を受け、平成 28 年 11 月から技術協力に取り組んでおり、平成 29 年度にはインドネシア政府との協議に、アドバイザーとして 2 名の専門家を派遣した。

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

機構は、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、表 1.1.5-4 のとおり国際学会等へ参加し、講演やプレゼンテーションを実施した。

表 1.1.5-4 国際学会等への参加実績

発表会名	主催者等	開催国 (都市)	時期	発表数 (件)
43 rd World Tunnel Conference	I T A	ノルウェー (ベルゲン)	平成 29 年 6 月	1
Watford Conference 2017	C F T	スペイン (マドリード)	平成 29 年 10 月	1
TRB 97 th Annual Meeting	T R B	アメリカ (ワシントン D. C.)	平成 30 年 1 月	1
PCI Convention	P C I	アメリカ (デンバー)	平成 30 年 2 月	1



写真 1.1.5-3 PCI Convention (デンバー) における
プレゼンテーションの状況

(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、鉄道技術の国際標準化に戦略的に取り組んでいる。

機構は、国際標準化機構／鉄道分野専門委員会（以下「ISO/TC 269」という。）、国際電気標準会議／鉄道用電気設備とシステム専門委員会（以下「IEC/TC 9」という。）等に機構職員が参加し、国際規格に関する日本原案の作成等に貢献している。

表 1.15-5 ISO/TC 269 委員会・作業部会等（平成 29 年度機構職員参加）

区 分	名 称
国内委員会	鉄道分野
国内分科委員会	SC1（インフラストラクチャ）
国内作業部会	軌道品質評価
	地震時におけるモニタリングとオペレーション

表 1.1.5-6 IEC/TC 9 の委員会・作業部会等（平成 29 年度機構職員参加）

区 分	名 称
国内委員会	鉄道用電気設備とシステム
国内作業部会	直流信号用リレー国内作業部会
	トロリ線国内作業部会
	電力システム国内作業部会
	直流開閉装置国内作業部会
	銅及び銅合金ちょう架線規格作業部会
	UGTMS（都市交通システムの制御体系に関する規格）国内作業部会
	鉄道 EMF 国内作業部会
	地上電力貯蔵システム国内作業部会
	交流電力補償装置国内作業部会
	変電所用コンバータ国内作業部会
国内検討会	列車制御無線検討会

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）を連絡するものである。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たことから、本格的な技術交流を開始した。

平成 29 年度は、4 月にテレビ会議によりワーキンググループが開催され、6 月にはスウェーデン交通管理庁が訪日し、機構と軌道に関する意見交換を行った。



写真 1. 1. 5-4 スウェーデンとの技術交流（機構本社）の状況

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 29 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 28 年度決算終了後経営状況等の把握をし、償還確実性を検証する。

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）

機構法第 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	676,331,212
決算額（千円）	855,409,670	818,624,036	734,811,517	747,390,864	638,145,307
経常費用（千円）	418,854,716	345,291,749	360,827,806	376,066,640	366,394,087
経常利益（千円）	867,968	949,622	713,656	414,464	439,290
行政サービス実施コスト（千円）	84,799,943	86,904,633	130,286,139	140,214,620	140,090,823
従事人員数（名）	1,466	1,459	1,454	1,449	1,444

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

■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考えられるため。

■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29年度の要回収額を全額回収した。

鉄道事業者に対し譲渡を行った鉄道施設の譲渡代金について、平成29年度の要回収額を全額回収した。なお、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間(25年間)が変更された事業者については、平成28年度決算終了後ヒアリング等により経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JR貨物に対して交付した。

■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

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「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、機構法第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。

平成29年度において回収すべき貸付料の額の合計額は1,137億円となり、その全

額を回収した。

(貸付料の基準)

○整備新幹線

- ・ 鉄道事業者の受益の額（定額）
- ・ 租税及び管理費

○主要幹線及び大都市交通線

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

○津軽海峡線

- ・ 租税及び管理費

2. 鉄道施設の譲渡業務

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 29 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 856 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 28 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 29 年度においては 134 億円を、国土交通大臣の承認を受けて J R 貨物に対して交付した。

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 29 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（回収見込額 7 2 4 億円）、無利子貸付資金（回収見込額 2 9 7 億円）について、約定等に基づく確実な回収を図る。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法第 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	（実績） 全ての 処理を 期間内に 実施
第三者委員 会の開催	毎年（計画） 2 回以上	—	（実績） 2 回開催	（実績） 3 回開催	（実績） 2 回開催	（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	（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	（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	1,729,469,329		
決算額（千円）	611,153,268	587,019,504	526,763,460	1,989,761,019	1,731,315,418		
経常費用（千円）	644,087,824	622,765,967	563,498,738	515,507,742	244,377,289		
経常利益（千円）	△58,604,503	△60,894,601	△63,264,708	△55,305,216	△42,131,864		
行政サービス実 施コスト（千円）	148,575,015	160,051,914	160,332,442	154,498,843	148,481,367		
従事人員数（名）	45	45	45	45	34		

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考えられるため。

■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・繰戻及び補助金交付・受入については、全ての受払いについて適正に執行した。

業務の充実強化については、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」（委員長：杉山雅洋、早稲田大学名誉教授）を開催し、委員会からの改善意見は、適宜、業務運営へ反映した。

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

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

補助金の不正受給・不正使用の防止を徹底するため、法令遵守とともに、不正受給・不正使用を行った場合の措置について改めて周知した。補助金等審査マニュアルに基づく審査業務を厳正に実施した。

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

■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・受入の適正な執行

整備新幹線整備事業費補助、その他各種補助金について交付決定（1,468 億円、13

項目）を実施した。

また、勘定間繰入・繰戻及び補助金交付・受入に係る全ての受払いについて、国の補助金受入から給付まで「7 業務日以内」に実施し、また、上記の受払い 122 件の請求から支払までについては、「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

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。

また、補助金交付・額の確定に係る審査 148 件（交付決定に係る審査 78 件、額の確定に係る審査 70 件（額の確定に係る審査のうち現地審査 66 件。））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」を年 2 回開催（平成 29 年 7 月、11 月）し、鉄道助成業務の実施状況・補助金審査計画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、地方運輸局が全国 8 地域で開催（平成 29 年 8 月、9 月）した「地域鉄道に関する補助金等勉強会」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、昨年度設定した抽出審査（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審査）について委員会に実績報告し、委員会の議論を踏まえて、本年度も同様に実施した。

4. 審査ノウハウの継承と職員のスキルアップ

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 29 年 6 月）及び補助金担当者連絡会（平成 29 年 10 月）を開催し、対象事業の状況、補助制度ごとの審査結果や改善事項について情報共有を図った。

また、職員研修を計 14 回実施（平成 29 年 5 月～平成 29 年 11 月）し、機構内で開催される契約業務研修等本目的に資する研修も活用した。

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

「鉄道助成ガイドブック」及び助成制度に関するパンフレットを作成し、関係者に配布するとともに、ホームページで公表した（平成 29 年 9 月）。

また、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

29 年 7 月、8 月）とともに、「地方鉄道支援に関する情報交換会」（平成 29 年 11 月、平成 30 年 2 月）などで情報提供等を実施した。

さらに、地方運輸局が全国 8 地域で開催（平成 29 年 8 月、9 月）した「地域鉄道に関する補助金等勉強会」で地域鉄道の補助金や活性化に関する情報提供を行うとともに、地域鉄道活性化を進める国、鉄道事業者等と情報共有を図った。

補助金の不正受給・不正使用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鉄道事業者等に対し周知し、不正受給・不正使用による交付決定の取消し・補助金の返還命令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

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：724 億円、無利子貸付金の償還額：297 億円）。

また、債務については、約定等に基づき償還した（約定償還額：557 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29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。

本業務を行うに当たっては、貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確保する必要があることから、貸付けを行った事業の進捗状況、建設主体の財務状況等を把握する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

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

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と考えられるため。

■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

中央新幹線の建設に係る財政融資資金を借入れ、中央新幹線の建設主体である JR 東海に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部として、1.5 兆円の貸付けを実施した。

また、本業務の実施に当たっては、貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性の確認を行う必要があることから、建設主体の財務状況及び貸付けを行った事業の進捗状況を確認し、約定に沿った貸付利息の確実な回収を実施した。

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、フルダブルハルトanker（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29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）

機構法第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%	100%
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		
予算額（千円）	79,896,018	82,553,130	113,230,064	54,355,974	49,024,381		
決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	41,096,969	46,985,952		
経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	24,798,273	24,127,507		
経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	4,520,647	4,146,310		
行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461	△4,356,084	△5,032,449	△4,118,024		
従事人員数(名)	55	55	55	54	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考えられるため。

■課題と対応

船舶共有建造制度についてオペレーター、オーナーへの訪問など様々な機会を捉えて周知するとともに、国内海運政策の実現に寄与するため、政策課題や事業者ニーズに対応した制度改善を図っていく。

これにより、社会経済状況の変化に対応しつつ、政策効果のより高い船舶の建造を行うとともに、多様な政策要件の船舶建造にも対応していく。

■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 29 年度に建造決定した船舶は、全て離島航路整備対策、環境対策等の政策課題に適合した船舶となっており、中でも環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ（以下「SES」という。）、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルタンカー（海洋汚染防止対策船）等の数値目標対象船舶）のうち政策効果のより高い船舶の建造隻数比率については 100%となった。

■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。

我が国の内航海運では、平成 28 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 29 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、オーナーへの個別訪問の繰返し実施、地区船主会等での意見交換、機構役職員によるオペレーター訪問、共有建造支援セミナー等における共有建造制度について事業者の関心事項のきめ細かな説明の実施により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 29 年度は、20 隻 57,108 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 28 年度：22 隻 23,846 総トン）、共有建造事業量は 262 億円となり、平成 28 年度と比較し 59 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、以下のとおりである。

・ 離島航路の整備に資する船舶	6 隻	718 総トン
・ 離島航路に準じる生活航路に就航する船舶	1 隻	19 総トン
・ 高度二酸化炭素低減化船 （二酸化炭素排出量が 12%以上削減された船舶）	8 隻	24,323 総トン
・ 二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船	1 隻	3,900 総トン

・内航フィーダーの充実に資する船舶	2 隻	1,498 総トン
・高度モーダルシフト船	2 隻	26,650 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29年度中に建造決定した新規共有事業者数は6者（うち1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29年度に建造決定した船舶は、全て離島航路整備対策、環境対策等の政策課題に適合した船舶となっており、中でも環境にやさしい船舶（SES、先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船、フルダブルハルトanker（海洋汚染防止対策船）等）のうち政策効果のより高い船舶の建造隻数比率については100%となった。

表 1.5.1-1 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	—
環境にやさしい船舶	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	—
	モーダルシフト船 (中長距離フェリー、RO-RO、コンテナ、自動車専用船)	高度モーダルシフト船	70 (注1)	○
		上記以外のモーダルシフト船		—
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)	—

(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、フルダブルハルトanker(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

区 分	隻数(隻)	機構分担額 (億円)
①建造決定船舶	20(22)	262(203)
②数値目標対象船舶	11(17)	224(138)
③政策効果のより高い船舶	11(16)	224(133)
建造比率(③/②)	100%(94%)	—

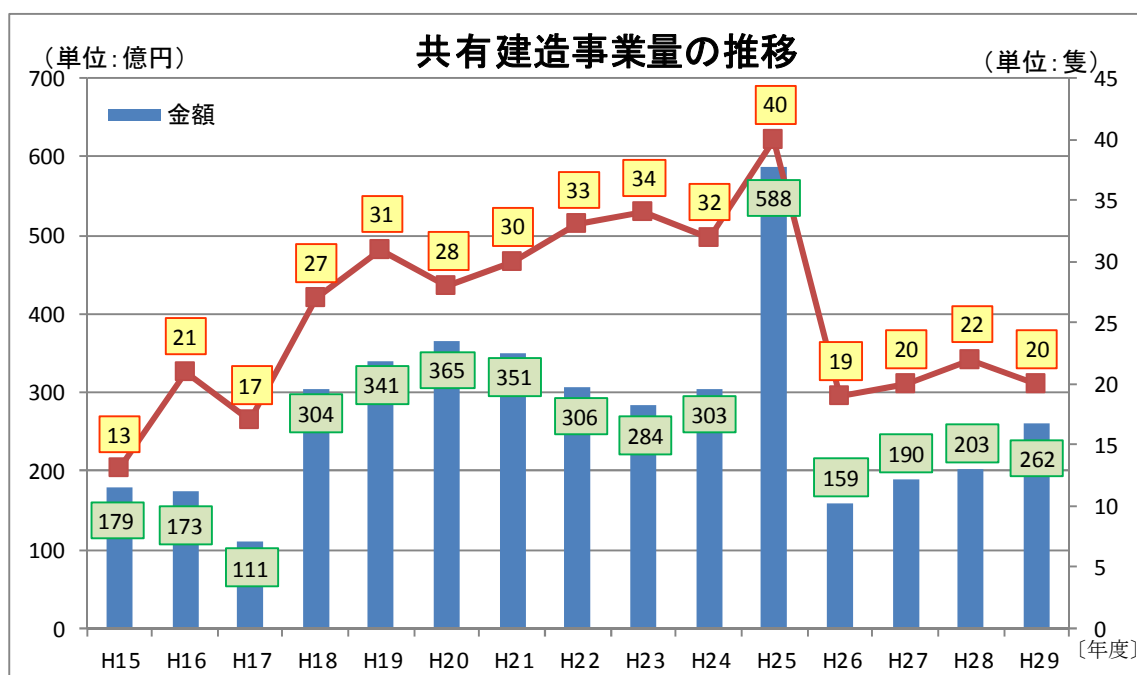
(注) () 内は平成28年度実績。

3. 改正した制度の維持・改善

平成 29 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。）を踏まえて、平成 17 年度より実施している政策効果のより高い船舶に対する相対的な金利優遇及び中小企業対策の観点から踏まえた共有比率の優遇措置（長期低利の資金調達に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 29 年度建造決定 20 隻のうち 4 隻が同措置の対象となり、その他 7 隻が今後同措置の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 29 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）

機構法第 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	49,024,381
決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	41,096,969	46,985,952
経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	24,798,273	24,127,507
経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	4,520,647	4,146,310
行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461	△4,356,084	△5,032,449	△4,118,024
従事人員数(名)	55	55	55	54	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考えられるため。

■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）

機構では、より良質な船舶の建造に資するため、共有船舶に対して計画・設計・建造・就航後の各段階で技術支援を行っており、平成 29 年度は、貨物船 13 隻と旅客船 6 隻が竣工した。

当該支援の実施に当たっては、船舶の品質をより確実に確保するための取組みとして、P D C A サイクルによるリスク管理を取り入れ、より体系的な業務改善を図っており、平成 29 年度は、船舶の性能予測精度向上、過去のトラブル事例のデータベース化及び当該データベースを活用したトラブルの未然防止、建造進捗状況や工事監督結果の共有事業者への通知に関する取組みを開始した。

技術支援の中でも、特に、船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体が建造する旅客船については、航路調査及び基本仕様策定等の建造の初期段階からの支援が必要とされている。平成 29 年度は、当該支援の実施により鹿児島県十島村の「フェリーとしま 2」及び山口県下関市の「蓋井丸」が竣工した。

先進二酸化炭素低減化船については、平成 29 年度に開催されたシップ・オブ・ザ・イヤー 2016 において、「フェリーしまんと」（平成 28 年度竣工）が大型客船部門賞を受賞するとともに、カーボン繊維強化プラスチック製のプロペラの採用等により、大幅な CO₂ 低減を実現した石灰石専用運搬船「鉦翔丸」が竣工した。

また、機構の建造船舶のうち、政策効果がより高いと認められる船舶については金利低減措置を実施しており、建造される船舶が政策課題に適合したものであることを確保するため、必要に応じて技術基準を設け、申込み船の審査を行っている。平成 29 年度は、船員の労働負担軽減・居住環境向上を目的として平成 30 年度より金利低減措置を実施する「労働環境改善船」について、搭載設備等を規定する労働環境改善船基準を策定した。

さらに、新技術や条約改正による内航海運への影響に関する知見を共有船主等へ提供すること及び共有建造制度の改善を図ることにより優れた内航船の建造を促進する

ため、また、機構自身の技術水準を高め、より適切な技術支援を実施して船舶の性能・品質を確保するため、技術調査を実施しており、平成 29 年度は「内航船におけるスクラバー設置の試設計に関する調査」、「内航船における I o T 関連技術導入に関するフィジビリティスタディ」及び「人と環境に優しい船の基本設計に関する調査研究」の 3 件を実施した。

これらの技術調査の結果や機構の技術支援に関する取組み等について、全国 5 か所において開催した「内航船舶技術支援セミナー」やホームページ等を通じて幅広く情報提供を行った。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 船舶建造に対する技術支援

(1) 計画・設計・建造及び就航後の各段階における技術支援

船舶の品質は、その安全性はもとより、運航サービス、運航コスト（燃料費、保守整備費）、船員の労働環境に大きく影響する。このため、機構では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、より良質な船舶の建造を促進している。また、就航後においても



写真 1.5.2-1 先進二酸化炭素低減化船「鉦翔丸」

保証期間中（通常 1 年間）に発生した不具合に対して、造船所の責任において修繕を行う保証ドックへの立会い、修繕工事やメンテナンス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ている。

平成 29 年度は、これらの機構の技術支援を通じて、先進二酸化炭素低減化船「鉦翔丸」を含む貨物船 13 隻と旅客船 6 隻が竣工した。

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ことから、機構では船舶の品質をより確実に確保するために P D C A サイクルによるリスク管理を取り入れ、より体系的な業務改善を図っている。

平成 29 年度は新たに、計画段階での船舶の性能予測精度の向上、過去のトラブル事例のデータベース化及び当該データベースを活用したトラブルの未然防止、建造進捗状況や工事監督結果の共有事業者への通知に関する取組みを開始した。

また、これらの機構の技術支援に関する取組み及び技術調査の結果等について、全国 5 か所（東京、神戸、今治、広島及び福岡）において開催した「内航船舶技術支援セミナー」やホームページ等を通じて幅広く情報提供を行った。

（２）地方公共団体が建造する旅客船

昨今、地域にとって重要な離島航路を維持するため、地方公共団体が船舶を建造する事例が多くなっている。これらの航路に就航する船舶の建造に当たっては航路改善協議会、プロポーザル、建造計画の策定等、広範かつ専門的な知見が必要だが、建造業務に当たる地方公共団体には、これらの業務に関するノウハウが少なく、技術支援に対するニーズが高い。このため機構では、これら地方公共団体に対して重点的な技術支援を実施している。

平成 29 年度は、鹿児島県十島村、同三島村、同屋久島町、香川県観音寺市及び山口県下関市に対して技術支援を行い、鹿児島県十島村の「フェリーとしま 2」及び山口県下関市の「蓋井丸」が竣工した。また、これらの技術支援をより円滑に実施するため、「離島航路技術支援マニュアル（案）」を取りまとめ、機構内部での試運用、対応訓練を実施した。

（３）技術基準の改正

船舶の老朽化と船員の高齢化をはじめとする内航海運の抱える諸課題に対応するため、国土交通省は、平成 29 年 6 月に「内航未来創造プラン」を取りまとめた。同プランでは、円滑な代替建造を支援するため、機構の共有建造制度の維持・充実の必要性が示され、具体的な施策として、船員の労働負担を軽減し、居住性を向上する「労働環境改善船」に対する金利低減措置の導入を検討することとされている。このため、機構では、平成 30 年度より当該船舶の金利低減措置を実施することとし、その実施に当たっては、建造される船舶が政策課題に適合したものであることを確保するため、技術基準を設け、申込み船の審査を行うこととした。

平成 29 年度は、平成 27 年度から機構が実施してきた騒音対策に関する調査、平成 29 年度に実施した I o T 関連技術に関する調査の結果等を踏まえ、「労働環境改善船」の搭載設備等（騒音防止措置、通信設備等）を規定する労働環境改善船基準を策定した。

２．ＳＥＳの普及促進

ＳＥＳは、大型のディーゼルエンジンに代えて、複数の発電機関とモーター（電気推進システム）によって推進する船舶である。機構では、平成 17 年度から国土交通省と連携してその普及促進に取り組んでいる。

平成 29 年度は、これまでのＳＥＳ建造、ドック・検査への立会いにより蓄積された知見・ノウハウに基づき、新たにＳＥＳの建造を希望する事業者に対して、



写真 1.5.2-2 ＳＥＳ旅客船「桜島丸」

プロペラでのキャビテーションの発生（水中の圧力差によって泡の発生と消滅が繰り返される現象）の防止に関する助言等、新造船の計画段階における技術支援を実施した。また、竣工から7年が経過した「桜島丸」をはじめとして、既に就航したSES3隻について、中間検査等への立会いを実施した。

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とは、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の促進及び普及を図る観点から、優れた二酸化炭素低減化効果を有する船舶として平成22年度から機構が認定を行っている船舶である。

平成29年度は、カーフェリー「フェリーしまんと」（平成28年度竣工）が、省エネ型の船体設計等を評価され、平成29年度に開催されたシップ・オブ・ザ・イヤー2016において大型客船部門賞を受賞するとともに、カーボン繊維強化プラスチック製のプロペラの採用等により、大幅なCO₂低減を実現した石灰石専用運搬船「鉦翔丸」が竣工した。

4. 技術調査の実施

新技術や条約改正による内航海運への影響に関する知見を共有船主等へ提供すること及び共有建造制度の改善を図ることにより優れた内航船の建造を促進するため、また、機構自身の技術水準を高め、より適切な技術支援を実施して船舶の性能・品質を確保するため、機構では技術調査を実施している。

調査テーマについては、船舶関係の団体、事業者及び研究機関の意見を基に検討し、外部有識者で構成される「技術委員会」（委員長：村山英晶、東京大学教授）における審議を踏まえて決定している。

平成29年度は、以下3件の調査を実施した。

（1）内航船におけるスクラバー設置の試設計に関する調査

平成32(2020)年1月1日から船舶のSO_x規制が強化されることとなっており、その対応としては、①低硫黄燃料油への切替え、②排気ガス清浄装置（スクラバー）の使用、③LNG（天然ガス燃料）等の代替燃料の使用の3つの方策があるが、それぞれに課題があるところ、国土交通省は、海運業界、石油業界、関係業界等と「燃料油環境規制対応連絡調整会議」を設置し、規制の実施と業界の円滑な対応が確保されるよう、対応方策の検討、連絡調整を行っている。

SO_x規制の強化は、共有船主にとっても経営上大きな問題であり、機構においては、特に影響の大きな共有船主を中心としてヒアリングを行い、機構がこの問題について支援できる事項を検討した。

その検討結果や「需要の集中が想定される低硫黄C重油から他の燃料へ需要を分散させ、低硫黄C重油の十分な供給能力の確保により、需要・価格を安定化」させ

るという「燃料油環境規制対応連絡調整会議」の方針を踏まえ、平成 29 年 3 月から「内航船におけるスクラバー設置の試設計に関する調査」に着手し、スクラバー設置に必要なスペース、工期等を明らかにするとともに、それらの情報を共有船主等へ情報提供することとしている。

(2) 内航船における I o T 関連技術導入に関するフィジビリティスタディ

内航海運においては、船員の確保育成は引き続き重要な課題であり、魅力ある職場作りによる船員の就業・定着の促進のため、新技術の導入による労働負担軽減・生産性向上の必要性が一層高まっている。特に、近年の I o T 関連技術の進歩により、陸上においては、タブレットを利用した「見える化」による品質改善、生産性向上に関する取組みが進展している一方、海上における利活用に関しては限定的な範囲に留まっている。

このため、機構は、海運事業者、船用メーカー等へのヒアリングを実施し、導入の実現性がある設備・システムの構成及び効果について検討を行った。さらに、この結果を踏まえて先述の労働環境改善船の搭載設備の試設計を行い、その結果を技術基準に反映した。

(3) 人と環境に優しい船の基本設計に関する調査研究

機構では、船員対策と環境対策を兼ね備える先進的な内航船「人と環境に優しい船」の実現に向けた取組みを実施している。平成 29 年度は、当該船舶の実現に向け、3 つの要素技術（I o T 関連技術、船員対策及び環境対策）を定め、それぞれの要素技術について検討を実施した。

具体的には、I o T 関連技術に関しては、前記（2）のフィジビリティスタディを実施し、「人と環境に優しい船」に搭載するシステムについて検討を行った。

船員対策、特に騒音対策に関しては、平成 26 年度から機構において実施してきた騒音対策に関する調査結果を踏まえ、「人と環境に優しい船」において実施する騒音対策及び騒音低減目標について検討を行った。

環境対策、特に電気推進システムに関しては、S E S の海上試運転時のデータ分析、運航時の状況に関するオーナーへのヒアリング等を実施し、電気推進システムのメリット・デメリットを明確化するとともに、S E S のメリットの更なる追求、デメリットの克服を図るため、シンプルな構成によりコストを抑えつつも高い省エネ性能を実現する電気推進システムの機器構成等について検討を行った。

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いる。

平成 29 年度は、船内騒音の測定方法に関する研修をはじめとして、表 1.5.2-1 のとおり 6 件の技術研修を実施した。

表 1.5.2-1 平成 29 年度に実施した技術研修

研 修 科 目	主 催	参加人数（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 春季技術セミナー	(一財)日本海事協会	5
安全体感研修	三井造船(株)	1
AutoCAD/LT 2018	(株)大塚商会	1
船内騒音測定技術者講習会	(一財)日本建築総合試験所	1
離島航路 OJT	機構（内部研修）	1

6. 技術支援マニュアルの見直し

機構では、業務の確実な遂行、円滑な実施を目的として、各種技術支援マニュアルの見直しを行っている。

平成 29 年度は、離島航路支援を円滑に実施するための「離島航路技術支援マニュアル（案）」を取りまとめ、機構内部での試運用、対応訓練を実施した。また、工事監督結果の通知に関する事務手続きを規定するため、「船舶技術支援事務処理要領」及び「共有船舶の建造のための技術支援関係手続き」の改正を実施した。

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29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）

機構法第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%	0%
未収金残高	中期目標期間終了時に 31億円以下	—	24億円	17億円	11億円	8億円	4億円
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	49,024,381		
決算額（千円）	68,753,133	66,072,594	104,312,163	41,096,969	46,985,952		
経常費用（千円）	25,887,471	26,181,474	25,204,316	24,798,273	24,127,507		
経常利益（千円）	2,459,674	6,736,183	4,556,292	4,520,647	4,146,310		
行政サービス実施コスト（千円）	△2,034,114	△6,470,461	△4,356,084	△5,032,449	△4,118,024		
従事人員数(名)	55	55	55	54	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（注）

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。

(注)

- (1) 「未収金」とは、共有契約において定められた期日に共有事業者が支払うべき船舶使用料・船舶譲渡代金と、実際に支払われた金額との差額をいう。
- (2) 未収金を大別すると次のとおり。
 - ① リスケジュール計画が策定済みであり、計画的な回収が見込まれるもの。
 - ② 会社更生手続き、民事再生手続き等により更生計画、再生計画が認可済み等であり、計画的な回収が見込まれるもの。又は、これらの手続きにより回収が行われたものの、清算手続き等最終的な処理が終了していないもの。
 - ③ その他のもの（リスケジュール計画策定に向けて事業者と協議中のもの、法的手続き中のもの等）
- (3) 中期計画及び年度計画における未収金の範囲は、計画的な回収が見込まれるものを除いた(2)③のみとしている。
- (4) したがって、中期計画及び年度計画における未収発生率とは、(2)①及び②を除いた、収入決定額に対する未収金発生額の割合である。また、中期計画及び年度計画における未収金残高とは、(2)③に係る未収金残高である。

■評定と根拠

評定： A

根拠： 重点的な債権管理体制及び適切な債権管理により未収金の発生防止や回収強化に努めた結果、未収発生率については、中期計画における所期の目標の 1.3%以下に対し 0%、未収金残高については、中期計画における所期の目標の 31 億円以下に対し 4 億円となった。

繰越欠損金の縮減については、新たな未収金発生未然防止及び船舶使用料収入の増加に努めた結果、繰越欠損金額は 41 億円減少した。

上記の未収発生率、未収金残高の定量的指標については、中期目標期間終了時である平成 29 年度末においては、中期計画における所期の目標の数値を大幅に下回る数値を達成し、また、繰越欠損金についても、削減計画における削減目標額を大幅に上回り、着実な削減を図っていることから、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。

■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最小化を図った結果、未収発生率は 0%となり、中期

計画に定める数値目標 1.3%以下を引き続き維持する結果となった。

平成 29 年度末の未収金残高については、リスクジュール計画の策定及び回収強化等、未収金の発生防止・回収強化に努力した結果、中期計画における所期の目標である 31 億円を下回る 4 億円となった。

また、繰越欠損金については、繰越欠損金削減計画に基づいた取組みを引き続き実施した結果、41 億円の当期総利益を計上したことで、繰越欠損金は同額減少した。

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

■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、管理費のコスト削減指導を行い経営合理化の指導やオペレーター等に対して用船料等の引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、見直し方針に基づき、未収金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、民間金融機関等においても運用されている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うことにより、下位にランク付けされた一定の共有事業者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。

平成 29 年度においては、これらに加え、それぞれの事業者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を行ったことにより、平成 29 年度の未収発生率は 0%となった。

未収金残高については、リスクジュール計画の策定及び回収強化（例えば、①事業の採算性が悪化した事業者に対する経営指導を行うことにより、リスクジュール計画の履行を維持させる、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 4 億円となった。

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等との直接面談を行い、輸送需要の動向や船舶売買・運賃用船料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により、2 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

平成 29 年度に建造決定した 20 隻については、建造審査要領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（19 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 29 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、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、過去に発生させた未収金について回収が継続されるよう支払い状況、経営状況を常時監視した。

（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を定期的に監視し、支払月額を増額要請を実施。

- ・ オペレーターや荷主に対して、用船料・運賃の引上げ要請、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。

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及び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、弁護士のアドバイスを受けて、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た。平成 29 年度に弁護士のアドバイスを受けた案件は、3 件であった。

また、産業競争力強化法（平成 25 年法律第 98 号）等に基づく私的再生の手法も活用し、未収金の回収に努めた。

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、オーナーの信用リスクの度合いに応じた金利設定（+0.2%から-0.4%の範囲内）を引き続き実施することにより、オーナー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、41 億円の当期総利益を計上したことで、繰越欠損金額は同額減少した。

船舶共有建造業務における財務改善の状況については、ホームページで公表した。

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29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）

機構法第 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	47,949,862		
決算額（千円）	—	—	71,163,000	57,962,736	41,425,491		
経常費用（千円）	—	—	190,156	207,572	130,609		
経常利益（千円）	—	—	8,279	△5,524	△2,113		
行政サービス実施コスト（千円）	—	—	20,191	79,416	52,328		
従事人員数（名）	—	—	11	11	10		

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考えられるため。

■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係る出資及び貸付け（以下「出資等」という。）の実施については、出資等を受けようとする者が調整に時間を要したこと等により申込みには至らなかったため、実績はなかった。ただし、今後の出資等の検討を円滑に進めるた

め、国土交通省と連携して、出資制度の利用を検討する事業者との情報交換を行った。

また、出資等にかかる業務を効率的に行うため、地域公共交通出資等審査要領を整備するとともに、「地域公共交通出資等業務に関する第三者委員会」（委員長：竹内健蔵、日本女子大学教授）において、機構が出資等を行った場合の当該出資等に対するモニタリング手法及び出資制度の利用を検討する事業者や計画内容に係る審議を行った。

さらに、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援を効果的に実施するため、上下分離等を実施している交通事業者の事例及び地方鉄道・軌道事業者等の事業運営に係るデータを収集する調査を実施し、出資制度の活用を検討している地方公共団体や交通事業者などがガイドブックとしても活用できる報告書を作成した。

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 29 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)

機構法附則第 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。以下「債務等処理法」という。) 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	218,663,460
決算額 (千円)	220,838,771	217,796,356	203,318,229	175,995,017	192,445,237
経常費用 (千円)	32,568,068	79,632,678	59,581,242	122,546,747	42,776,265
経常利益 (千円)	73,917,874	14,735,589	32,383,489	370,935,916	37,726,297
行政サービス実施コスト (千円)	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764	△370,907,483	△37,700,770
従事人員数 (名)	39	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考えられるため。

■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については、関係法令に則り、以下のとおり平成 29 年度内に適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施した。

- ① 旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用については、国に対して 395,600 千円を支払った（給付は総務省政策統括官（恩給担当）が実施。）。
- ② 旧国鉄職員の年金の給付に要する費用については、日本鉄道共済組合に対して 95,211,742 千円を支払った。

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 4,218,640 千円を円滑かつ確実に支払った。また、大きな社会問題となったアスベスト問題については、平成 29 年度においても、平成 28 年度に引き続きアスベスト対策（健康診断、業務災害補償（遺族救済を含む。））を実施した。その際、定期的な新聞広告等への掲載（全国紙 4 紙、地方紙 46 紙の新聞及び鉄道 O B 会報）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 29 年度計画

また、残存する長町駅38街区の土地については、関係機関との協議・調整が整ったことから処分を進め、梅田駅（北）の土地については、土地売買契約に基づき処分を進める。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）

機構法附則第 11 条第 2 項第 1 号

債務等処理法第 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	218,663,460
決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229	175,995,017	192,445,237
経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242	122,546,747	42,776,265
経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489	370,935,916	37,726,297
行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764	△370,907,483	△37,700,770
従事人員数(名)	39	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考えられるため。

■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）のうち、東日本大震災の応急仮設住宅用地として貸し付けていた長町駅〔38 街区〕（約 2ha）について、関係機関との協議・調整を進めた結果、平成 29 年 2 月に貸付地が返還され、また、平成 29 年 3 月には地区計画変更の都市計画決定が行われ、土地処分に係る条件が整ったことから、平成 29 年 8 月に公開競争入札により土地処分が完了した。

また、平成 27 年 10 月に(独)都市再生機構と土地売買契約を締結した梅田駅（北）2 期開発区域の土地（約 10ha）については、都市計画事業等に係る関係機関との協議・調整を進めた結果、平成 28 年 6 月に土地区画整理事業による仮換地指定が行われ、平成 29 年 1 月には地区計画及び用途地域変更等の都市計画決定がなされたことから、(独)都市再生機構により平成 29 年 12 月 21 日から開発事業者募集が開始された。

1. (7) ① (JR北海道・四国・貨物株式の売却等)

■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29年度計画

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）

機構法附則第11条第2項第1号

債務等処理法第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	218,663,460
決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229	175,995,017	192,445,237
経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242	122,546,747	42,776,265
経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489	370,935,916	37,726,297
行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764	△370,907,483	△37,700,770
従事人員数(名)	39	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。

■評価と根拠

評価： B

根拠： 中期計画における所期の目標を達成していると考えられるため。

■課題と対応

—

■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 年度においては、J R 北海道、J R 四国及び J R 貨物の株式について、国等の関係機関と連携を図りつつ、株主総会等を通じ各社の今後の経営状況の推移を見極めるとともに、今後における課題抽出を行う等株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29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）

機構法附則第 11 条第 2 項第 3 号及び第 4 号

債務等処理法附則第 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	218,663,460
決算額（千円）	220,838,771	217,796,356	203,318,229	175,995,017	192,445,237
経常費用（千円）	32,568,068	79,632,678	59,581,242	122,546,747	42,776,265
経常利益（千円）	73,917,874	14,735,589	32,383,489	370,935,916	37,726,297
行政サービス実施コスト（千円）	△73,888,338	△14,579,868	△32,286,764	△370,907,483	△37,700,770
従事人員数(名)	39	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考えられるため。

■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、J R 北海道及び J R 四国に対して、安全対策に対する追加的支援措置を実施しており、平成 29 年度においても引き続き同様の支援を実施した。

(1) 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付

【既存支援】

- ・ J R 北海道 : 97 億円 (無利子貸付 48 億円、助成金 48 億円)
- ・ J R 四 国 : 59 億円 (無利子貸付 29 億円、助成金 29 億円)
- ・ J R 貨 物 : 168 億円 (無利子貸付 159 億円、助成金 9 億円)

【追加支援】

- ・ J R 北海道 : 298 億円 (無利子貸付 261 億円、助成金 37 億円)
- ・ J R 四 国 : 58 億円 (無利子貸付 50 億円、助成金 8 億円)

(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

- ・ J R 北海道 : 55 億円
- ・ J R 四 国 : 35 億円

(注) 利率は、国土交通大臣が定める利率 (年利 2.5%) である。

なお、上記支援の措置に当たっては、関係三大臣合意に基づき設置された第三者委員会の了承を得ていることを確認し、また、その支援の実施に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律 (平成 10 年法律第 136 号) 附則第 5 条第 1 項の規定に基づく無利子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 月機構規程第 37 号)」に基づき、平成 29 年度には、134 億円を特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施した。

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 29 年度計画

(1) 組織の見直し

平成 29 年度における組織体制については、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

■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考えられるため。

■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 年度組織改正計画」に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図るため、機構全体が一体となって事業を強力に推進する体制を構築することを目的として、鉄道建設本部の廃止、鉄道建設関係各部の再編等を実施し（平成 29 年 4 月）、事業管理の深化や理事会での事業進捗状況の報告の充実等が

図られた。

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29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 報) 該 度 で 累 値 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> (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%> (△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% <100.6%> (100.6%) ≪100.6%≫	100.4% <100.6%> (100.4%) ≪99.0%≫	

(注 1) 本書は、特殊要因を除いた変更後の予算額。

< >は、特殊要因を含んだ変更後の予算額。

()は、特殊要因を除いた当初計画の予算額。

≪ ≫は、特殊要因を含んだ当初計画の予算額。

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

(注 3) 一般管理費については、人件費を含む。

■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考えられるため。

■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）

- ・ 一般管理費の削減については、前記「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、厳しく見直した。

■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 29 年度計画における一般管理費 24,101 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 60 百万円）を除いた評価対象の予算額は 24,041 百万円であり、平成 24 年度計画予算 28,318 百万円と比べ、人件費や物件費を削減したことにより 4,276 百万円の減（△15.1%）となり、中期計画における所期の目標を達成した。

2. 給与水準

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

（1）給与水準に関する検証

給与水準については、以下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年～3年程度）で全国規模での人事異動を実施しているため、これに伴って広域異動手当及び単身赴任手当が支給される者の割合が高くなっている。

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

＜広域異動手当の支給対象者の割合＞

国家公務員：13.4% 機構：14.4%

※異動前後の勤務箇所間の距離 300 km 以上の場合

国家公務員：5.3% 機構：11.8%

＜単身赴任手当の支給対象者の割合＞

国家公務員：8.5% 機構：15.4%

＜管理職手当の支給対象者の割合＞

国家公務員：16.3% 機構：20.9%

（注）上記の国家公務員の数値については、平成 29 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 年から 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としている。

【採用状況】

国家公務員：大卒程度（総合職・一般職） 3,521 名（78.7%）

高卒程度（一般職） 953 名（21.3%）

機 構：大卒、大学院卒 65 名（100%）

（注）上記の国家公務員の数値については、平成 29 年度年次報告書（人事院）より引用

【主な資格の保有者（平成 29 年度末現在）】

博士 14 名、技術士 130 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 29 年度の取組状況等

給与水準については、平成 29 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 29 年度においては、平成 28 年度の 109.5 から 0.7 ポイント増の 110.2 となった。

(3) 検証結果及び取組状況の公表

平成 28 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 29 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削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29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削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) 該年度で累値必要な情報
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≫	932,565 <2,459,070> (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%≫	△37.9% <63.8%> (△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% (182.6%)	179.8% <89.2%> (149.5%) ≪149.5%≫	113.9% <94.4%> (159.3%) ≪△266.0%≫	

(注 1) 本書は、特殊要因を除いた変更後の予算額。

< > は、特殊要因を含んだ変更後の予算額。

() は、特殊要因を除いた当初計画の予算額。

≪ ≫ は、特殊要因を含んだ当初計画の予算額。

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

■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考えられるため。

■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）

事業費の削減については、前記「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、前記 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した。

平成 29 年度計画予算における事業費 2,459,070 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 1,526,505 百万円）を除いた評価対象の予算額は 932,565 百万円であり、平成 24 年度計画予算 1,501,548 百万円と比べ、借入金償還が減となったこと等により 568,983 百万円の減（△37.9%）となり、中期計画における所期の目標を達成した。

2. (2) (内航海運活性化融資業務)

■中期目標

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

■中期計画

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

■平成29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人削減	契約職員1人削減	—	職員1人、契約職員2人削減	

■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考えられるため。

■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 年度に行った職員の担当業務の見直しを踏まえ、平成 29 年度初めに職員 1 人、契約職員 2 人の削減を実施し、運営の効率化を図った。

2. (3)

■中期目標

(3) 調達等合理化の推進

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

■中期計画

(3) 調達等合理化の取組

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

■平成 29 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 29 年度調達等合理化計画を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、P D C A サイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、契約監視委員会等のチェックを受ける。

■主な評価指標

主な定量的指標：設定なし

評価の視点：中期計画における所期の目標を達成しているかどうか等。

■評定と根拠

評定：B

根拠：中期計画における所期の目標を達成していると考えられるため。

■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 29 年度独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構調達等合理化計画（以下「平成 29 年度調達等合理化計画」という。）を策定し、契約監視委員会による点検を受けた上で公表するとともに、国土交通大臣に報告した。

また、平成 29 年度調達等合理化計画に定めた重点的に取り組む分野及び調達に関する

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29年度調達等合理化計画に定めた重点的に取り組む分野の取組状況

(1) 鉄道建設工事に関する調達

① 入札・契約手続の適正化、効率化

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29年度は、入札不調が続いたため、止むを得ず指名競争（価格競争）に移行した工事が173億円（8.4%）あった。また、緊急を要する補修等により随意契約によることとした工事が1億円（0.1%）あったが、残りは全て一般競争入札による工事で1,878億円（91.5%）となっており、入札の透明性・公正な競争は引き続き確保されている。

一般競争の総合評価方式については、レール溶接他工事にも導入し、鉄道施設に係る建設工事において、全て本方式を実施した。

表 2.3-1 平成 29 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）

29 年度 実績		工事全体 (割合は、下の合計に占める割合)				うち総合評価 (割合は、左の工事全体に占める割合)			
		件数		金額		件数		金額	
			割合		割合		割合		割合
鉄道 施設	一般競争	54	71.1%	1,874	91.3%	54	100.0%	1,874	100.0%
	指名競争	6	7.9%	173	8.4%	0	0%	0	0%
	小 計	60	78.9%	2,047	99.7%	54	90.0%	1,874	91.6%
	随意契約	2	2.6%	1	0.1%				
	計	62	81.6%	2,048	99.8%				
鉄道施 設以外	一般競争	14	18.4%	4	0.2%	0	0%	0	0%
合 計		76	100%	2,052	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。

なお、総合評価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12件）

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平成28年度に導入し、平成29年度は同方式に基づき1件発注した。

また、設計図書のダウンロードシステムを平成28年度に工事及び役務の契約について導入し、更に平成29年度には物品製造請負契約への拡大を図り、競争参加者、発注者双方の事務負担の軽減が大幅に図られた。

② 入札の不調対策

入札の不調が発生していた北陸新幹線の橋りょう等工事において、平成28年度に引き続き、年度ごとに公表している発注見通しに併せ、より詳細な工事概要・平面図・縦断図を公表した。

また、極めて専門性が高い軌道・電気・機械・建築工事において、各系統の設備概略図及び複数年分の発注計画を公表する仕組みを導入し、事業者が技術者の配置計画を策定しやすい環境を整えた。

③ 個別路線の取組み

個別路線の取組みについては、各線区における工事の進捗状況を踏まえ、以下の取組み等を行うことによりコスト縮減に取り組んでいる。

- ・ 都市部における建設発生土処理において、運送費なども考慮しつつ適切な受入地を選定している。
- ・ トンネル掘削時の発生土を他工区のヤード整備の材料に使用するなど、有効活用を行い材料費の縮減に取り組んでいる。
- ・ トンネル湧水を清水と濁水に分離することで、濁水処理のコスト縮減に取り組んでいる。

（２）情報システム関係に関する調達

① サポート調達の全国一本化に向けた検討

これまでは、本社・地方拠点毎にサポート（ネットワークシステム管理）業務を発注してきたが、全国的な契約手続きの効率化とIT統制の観点から「次期（平成32年度～）ネットワークシステム管理業務調達」は全国一本化を予定し

ている。このため、当該業務の契約について、地方機関の調達の調整を進めた。
また、入札参加資格要件を緩和すべく仕様書の見直しの検討を進めた。

② パソコン・サーバ及びCADソフトの本社一括調達

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、コスト縮減及び地方機関の入札手続きの軽減が図られたことから、平成29年度においても引き続き実施した。なお、調達にあたり、業者ヒアリングを実施し、仕様書の改善を行った。

CADソフトについては、本社一括調達の検討に向け、使用状況の調査分析が行えるネットワーク版に変更することとした。

③ 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、毎年、保守や改良、開発を行っている。

平成26年度から、こうした業務システムの保守、改良等の予算に関して、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。）によるチェックを受け、その必要性について検討・評価し、業務システムコストの低減に努めてきた。

今年度も引き続き、CIO補佐官による業務システムの保守及び改良等の予算要求ヒアリングを実施し、予算要望に対する検討・評価を行い、その必要性の判断及びアドバイスを受け、業務システム予算の最適化が図られた。

業務システム刷新に向けては、市販ソフトを活用することにより経済性が図られるとの意見をCIO補佐官から受け、業務システムの一つである鉄道建設施工管理支援システム（レイコス）について市販ソフトに切り替え、平成30年度から運用することに決定した。

（３）電子複写機等の本社一括調達

複写サービス等契約については、本社、東京支社の一部及び北海道新幹線建設局の一部 計95台について、本社一括調達を実施したことにより、地方機関における入札手続き業務の軽減が図られたとともに、印刷枚数の増などスケールメリットにより、1枚あたりの印刷単価が減となり、経済的な調達が図られた。

（４）物品購入等における電子入札の拡大

工事、役務及び貯蔵品については、既に電子入札を導入しているところであるが、その他の物品等の案件についても電子入札を導入し、平成29年11月から運用を開始した。これにより、入札の透明性の向上、事務の効率化及び競争性の向上が図られた。

(5) 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28年度 586件）及び一者応札・応募案件（平成28年度 154件）のほか、2か年度連続の一者応札・応募案件（平成28年度下半期 4件、平成29年度上半期 27件）、一定の関係を有する法人の一者応札・応募案件（平成28年度 11件）及び公益法人に対する支出（平成28年度 18件）について点検を受け、契約の公正性・透明性や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. 平成29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

契約監視委員会において、平成28年度における競争性のない随意契約（586件）のうち8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、随意契約理由、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) 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29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29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2,151名（対象者2,152名、受講率99.9%）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を図った。

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受けたが、特段の指摘事項はなかった。（高落札率抽出案件11件、契約種類別抽出案件57件）

③ 入札契約手続きの見直し

工事、役務及び貯蔵品については、既に電子入札を導入しているところであるが、その他の物品等の案件についても電子入札を導入し、平成29年11月から運用を開始した。これにより、入札の透明性の向上、事務の効率化及び競争性の向上が図られた。

④ 情報管理の徹底

入札契約手続における情報管理に関する知識の底上げのため、発注者綱紀保持規程の詳細解説等の講義を組み入れた契約業務研修を、主に若手職員を対象として実施した。

また、地方機関における工事及び役務の契約に係る情報管理の状況について点検を実施した。

3. 平成29年度契約実績

(1) 平成29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1,169件、契約金額は3,159億円である。

競争性のある契約は581件（49.7%）、2,368億円（75.0%）である。平成28年度と比較して件数は多く、金額は大きく減少している（件数は4.5%の増、金額は37.7%の減）が、件数については九州新幹線（西九州）および北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、レール関係の貯蔵品や電気、機械装置の調達が増加したこと、同路線において鉄道建設所等の自動車賃貸借契約が増加したこと等によるものである。金額については、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の大型工事が発注のピークを越え減少したこと、中央新幹線において工事発注が減少したこと等によるものである。

競争性のない随意契約は588件（50.3%）、791億円（25.0%）である。平成28年度と比較して件数はほぼ横ばい、金額は少なくなっている（件数は0.3%の増、金額は20.2%の減）が、件数については、事務所等賃貸借契約、JR委託等ほぼ変わりがなく、金額については、共有船の建造において大型船の契約が減少したこと等によるものである。

なお、平成28年度及び平成29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29年度の調達全体像

(単位：件、億円)

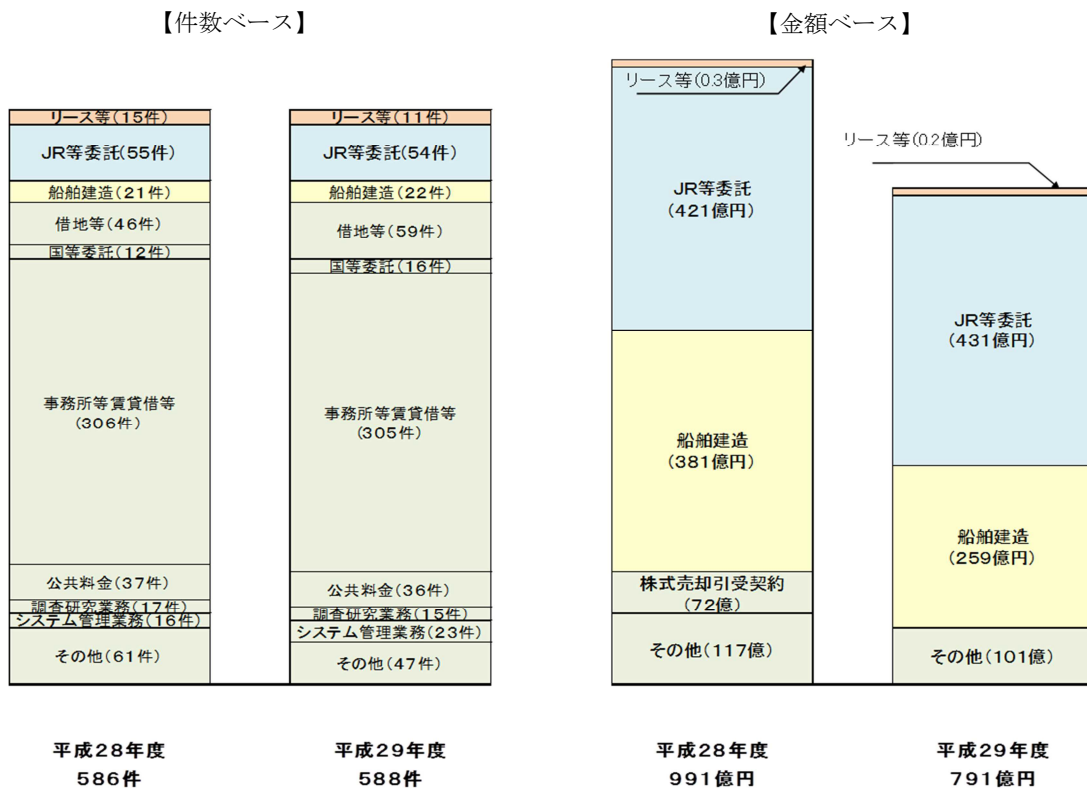
	平成 28 年度		平成 29 年度		比較増△減	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
競争入札等	(39.2%) 448	(78.7%) 3,773	(43.3%) 506	(73.9%) 2,334	(12.9%) 58	(△38.1%) △1,439
企画競争・公募	(9.5%) 108	(0.6%) 30	(6.4%) 75	(1.1%) 33	(△30.6%) △33	(10.0%) 3
競争性のある 契約 (小計)	(48.7%) 556	(79.3%) 3,802	(49.7%) 581	(75.0%) 2,368	(4.5%) 25	(△37.7%) △1,434
競争性のない 随意契約	(51.3%) 586	(20.7%) 991	(50.3%) 588	(25.0%) 791	(0.3%) 2	(△20.2%) △200
合 計	(100%) 1,142	(100%) 4,793	(100%) 1,169	(100%) 3,159	(2.4%) 27	(△34.1%) △1,634

(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29年度の対28年度伸率である。

(注3) 少額随意契約は含まない。

図 2.3-1 平成28年度及び平成29年度における競争性のない随意契約の実績



(注) 少額随意契約は含まない。

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29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161件（27.7%）、契約金額は592億円（25.0%）である。

平成28年度と比較して件数はほぼ横ばい、金額は少なくなっている（件数は4.5%の増、金額は47.3%の減）が、件数については、レール関係の貯蔵品や電気、機械装置等、特殊な物品の調達で一者応札が増えたが、システムの保守改良等業務を随意契約に移行したことにより一者応札が減ったこと、金額については、大型工事の発注量が減少したことに伴い、一者応札においても同様に減少したことによるものである。

表2.3-3 平成29年度の一者応札・応募状況（単位：件、億円）

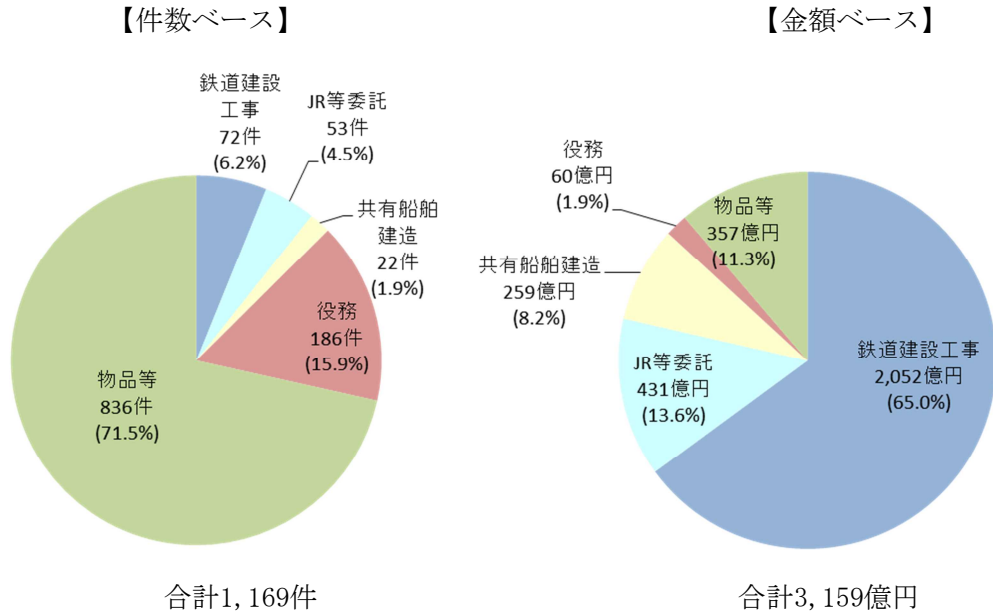
		平成28年度	平成29年度	比較増△減
2 者以上	件数	402 (72.3%)	420 (72.3%)	18 (4.5%)
	金額	2,679 (70.5%)	1,775 (75.0%)	△904 (△33.7%)
1 者	件数	154 (27.7%)	161 (27.7%)	7 (4.5%)
	金額	1,123 (29.5%)	592 (25.0%)	△532 (△47.3%)
合 計	件数	556 (100%)	581 (100%)	25 (4.5%)
	金額	3,802 (100%)	2,368 (100%)	△1,434 (△37.7%)

(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29年度の対28年度伸率である。

(3) 平成29年度契約の件数及び金額の内訳を示すと、図2.3-2のとおりである。



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

(注2) 少額随意契約は含まない。

図2.3-2 平成29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、以下のとおり施行何から入札までの一連の手続における執行体制及び審査体制のもと、契約手続きを行った。

- ・ 一般競争入札等の入札参加資格要件、総合評価方式、企画競争等の評価項目・評価基準については、入札・契約手続運営委員会の審議及び関係課の合議によるチェックを行った。
- ・ 予定価格等の作成については、情報漏えいを防止する観点から、必要最小限の職員だけが意思決定の過程に関与するとともに、担当職員以外の者が当該情報に接することがないように情報管理の徹底を図り、契約書及び発注にかかる図書等の作成については、関係職員によるチェックを行った。

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

等の審議を行った。

- (3) 監事監査を踏まえ、契約変更（設計変更）に関しては、適正かつ効率的な事務処理を図る観点から、業務の見直しを行った。
- (4) 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 29 年度計画

(4) 資産の有効活用

宿舎、寮の集約化のため、船橋宿舎については売却手続きを進める。

■主な評価指標

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考えられるため。

■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

船橋宿舎を平成 29 年 3 月に売却し、平成 29 年 4 月に登記手続きを完了した。

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 29 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 29 年度計画の予算、収支計画及び資金計画について適正に実施しているか等。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 中期計画を踏まえ作成した 29 年度計画に基づき、適正に実施したと考えられるため。

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況 (主要な業務実績)

- ・平成 29 年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績 (表 3. 1-1 参照)
- ・平成 29 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 29 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、土地売却収入の収納時期が遅れたことにより業務収入が減少した。また、建設勘定において、民鉄線事業者からの繰上償還があったことに伴い借入金等が減少した。

支出では、建設勘定において、事業の進捗が計画を下回ったこと及び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、助成勘定において、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、土地売却収入の収納時期が遅れたことにより特例業務収入が減少した。また、助成勘定において、貸付利息が予定を下回ったことにより鉄道助成業務収入が減少した。

- ・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、建設勘定及び特例業務勘定において、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、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 29 年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績

【建設勘定】

予算(計画)

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

〔人件費の見積もり〕 11,767百万円を支出する。

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

予算(実績)

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

※1 事業の進捗が計画を下回ったことに伴う減

※2 民鉄線事業者からの繰上償還があったことに伴う減

※3 土地売却収入があったことによる増

※4 事業の進捗が計画を下回ったことによる減

※5 借入金利が予定を下回ったことによる減

※6 経費の節減による減

※7 欠員があったことによる減

※8 消費税納付額が予定を下回ったことによる減

収支計画(計画)

(単位: 百万円)	
区 分	金 額
費用の部	364,587
経常費用	352,276
鉄道建設業務費	350,590
受託経費	450
一般管理費	982
減価償却費	254
財務費用	12,214
雑損	97
収益の部	364,519
鉄道建設業務収入	208,670
鉄道建設事業費補助金収入	40
鉄道建設事業費利子補給金収入	89
受託収入	450
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	154,205
財務収益	12
雑益	1,053
純利益	△ 68
目的積立金取崩額	—
総利益	△ 68

収支計画(実績)

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

※1 受託事業の引渡し計画を下回ったことによる減

※2 減損損失があったことによる増

※3 借入金利が予定を下回ったことによる減

※4 補助金の返還があったことによる増

※5 固定資産売却損があったことによる増

※6 利息収入が予定を上回ったことによる増

※7 固定資産売却益があったことによる増

資金計画(計画)

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

資金計画(実績)

(単位: 百万円)	
区 分	金 額
資金支出	1,829,627
業務活動による支出	338,279 ※1
投資活動による支出	343,521 ※2
財務活動による支出	274,898 ※3
翌年度への繰越金	872,929
資金収入	1,829,627
業務活動による収入	434,719
受託収入	11,020 ※4
その他の収入	423,699
投資活動による収入	166,109 ※5
財務活動による収入	313,500
前年度よりの繰越金	915,299

※1 事業の進捗が計画を下回ったことによる減

※2 有価証券の取得があったことによる増

※3 資金計画の見直しによる増

※4 事業の進捗が計画を下回ったことに伴う減

※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。

【海事勘定】

予算(計画)

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

[人件費の見積もり] 578百万円を支出する。

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

予算(実績)

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

※1 事業規模が予定を下回ったことに伴う減

※2 解約手数料が予定を下回ったことによる減

※3 事業規模が予定を下回ったことによる減

※4 経費の節減による減

※5 消費税納付額が予定を下回ったことによる減

収支計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	25,150
経常費用	24,183
海事業務費	23,217
一般管理費	960
減価償却費	6
財務費用	967
収益の部	25,989
海事業務収入	25,637
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	5
雑益	347
純利益	839
目的積立金取崩額	-
総利益	839

収支計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	24,128
経常費用	23,303
海事業務費	22,495
一般管理費	802 ※1
減価償却費	6
財務費用	824 ※2
臨時損失	0 ※3
収益の部	28,277
海事業務収入	27,974
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	0 ※4
雑益	299 ※5
臨時利益	4 ※6
純利益	4,150
目的積立金取崩額	-
総利益	4,150

※1 欠員があったことによる減

※2 借入金が予定を下回ったことによる減

※3 固定資産除却損があったことによる増

※4 利息収入が予定を下回ったことによる減

※5 解約手数料が予定を下回ったことによる減

※6 固定資産売却益があったことによる増

資金計画(計画)

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

資金計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	61,192
業務活動による支出	1,898 ※1
投資活動による支出	25,526 ※2
財務活動による支出	27,207
翌年度への繰越金	6,562
資金収入	61,192
業務活動による収入	27,809
投資活動による収入	9,607 ※3
財務活動による収入	13,300 ※4
前年度よりの繰越金	10,476

※1 資産保全管理諸費が予定を下回ったことによる減

※2 定期預金の預入があったことによる増

※3 有価証券の償還があったことによる増

※4 債券の発行がなかったことによる減

(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	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
収入			
運営費交付金	50	—	50
政府出資金	1,200	—	1,200
借入金等			
民間借入金	—	21,810	21,810
業務収入	—	24,890	24,890
業務外収入	—	0	0
計	1,250	46,700	47,950
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	1,201	21,836	23,037
借入金等償還	—	24,780	24,780
支払利息	—	10	10
一般管理費	12	14	26
人件費	37	55	93
業務外支出	—	5	5
計	1,250	46,700	47,950

[人件費の見積もり] 78百万円を支出する。

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	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
収入			
運営費交付金	50	—	50
政府出資金	—	—	— ※1
借入金等			
民間借入金	—	16,510	16,510 ※2
業務収入	—	24,863	24,863
業務外収入	0	0	0 ※3
計	50	41,373	41,423
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	10	16,526	16,536 ※4
借入金等償還	—	24,780	24,780
支払利息	—	—	— ※5
一般管理費	3	14	17 ※6
人件費	36	54	90
業務外支出	—	2	2 ※7
計	50	41,376	41,425

※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 地域公共交通出資等業務において、事務用備品売却代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 地域公共交通出資等業務において、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	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
費用の部	50	111	161
経常費用	50	99	149
地域公共交通等業務費	1	12	13
一般管理費	49	85	135
減価償却費	0	2	2
財務費用	—	12	12
収益の部	50	108	158
運営費交付金収益	50	—	50
地域公共交通等業務収入	—	108	108
資産見返負債戻入	0	—	0
資産見返運営費交付金戻入	0	—	0
資産見返補助金等戻入	0	—	0
財務収益	—	0	0
雑益	—	0	0
純利益	—	△4	△4
目的積立金取崩額	—	—	—
総利益	—	△4	△4

収支計画(実績)

(単位:百万円)			
区 分	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
費用の部	50	81	131
経常費用	50	81	131
地域公共交通等業務費	10	8	18 ※1
一般管理費	40	71	112 ※2
減価償却費	0	1	1 ※3
財務費用	—	—	— ※4
臨時損失	0	0	0 ※5
収益の部	50	78	128
運営費交付金収益	50	—	50
地域公共交通等業務収入	—	78	78 ※6
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 ※7
雑益	0	0	0 ※8
臨時利益	—	0	0 ※9
純利益	0	△2	△2
目的積立金取崩額	—	—	—
総利益	0	△2	△2

※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 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減

※3 内航海運活性化融資業務において、減価償却費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、借入金利が予定を下回ったことによる減

※5 固定資産除却損があったことによる増

※6 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

※7 内航海運活性化融資業務において、利息収入が予定を下回ったことによる減

※8 地域公共交通出資等業務において、事務用備品売却代があったことによる増

※9 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に伴い最低責任準備金相当額の納付による差益

資金計画(計画)

(単位:百万円)			
区 分	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
資金支出	1,250	46,805	48,055
業務活動による支出	1,250	21,922	23,172
投資活動による支出	—	—	—
財務活動による支出	—	24,780	24,780
翌年度への繰越金	—	103	103
資金収入	1,250	46,805	48,055
業務活動による収入	50	24,890	24,940
運営費交付金による収入	50	—	50
その他の収入	—	24,890	24,890
財務活動による収入	1,200	21,810	23,010
前年度よりの繰越金	—	105	105

資金計画(実績)

(単位:百万円)			
区 分	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
資金支出	83	41,467	41,551
業務活動による支出	67	16,598	16,664 ※1
投資活動による支出	—	—	—
財務活動による支出	—	24,780	24,780
翌年度への繰越金	17	90	107
資金収入	83	41,467	41,551
業務活動による収入	50	24,865	24,915
運営費交付金による収入	50	—	50
その他の収入	0	24,865	24,865
財務活動による収入	—	16,510	16,510 ※2
前年度よりの繰越金	33	93	126

※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 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

(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 建設資金貸付事業費	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	—	—	—	209	—	209
国庫補助金等	100,332	—	—	—	—	100,332
国庫補助金	100,241	—	—	—	—	100,241
政府補給金	91	—	—	—	—	91
借入金等	—	—	—	—	—	—
財政融資資金借入金	—	1,500,000	—	—	—	1,500,000
業務収入	—	26,500	72,431	289	—	99,220
業務外収入	1	—	—	0	—	1
他勘定より受入	29,707	—	—	—	—	29,707
他経理より受入	46,437	—	29,705	—	△76,142	—
計	176,477	1,526,500	102,136	498	△76,142	1,729,469
支出						
業務経費	—	—	—	—	—	—
鉄道助成業務関係経費	8,815	1,500,000	—	6	—	1,508,821
支払利息	—	26,500	—	—	—	26,500
一般管理費	—	—	—	149	—	149
人件費	—	—	—	322	—	322
業務外支出	3	—	—	21	—	24
他勘定へ繰入	137,954	—	55,699	—	—	193,653
他経理へ繰入	29,705	—	46,437	—	△76,142	—
計	176,477	1,526,500	102,136	498	△76,142	1,729,469

【人件費の見積もり】 275百万円を支出する。

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 建設資金貸付事業費	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	—	—	—	209	—	209
国庫補助金等	109,668	—	—	—	—	109,668
国庫補助金	109,577	—	—	—	—	109,577
政府補給金	91	—	—	—	—	91
借入金等	—	—	—	—	—	—
財政融資資金借入金	—	1,500,000	—	—	—	1,500,000
業務収入	—	18,625	72,431	261	—	91,318
業務外収入	40	—	0	0	—	41 ※1
他勘定より受入	30,094	—	—	—	—	30,094
他経理より受入	46,437	—	29,705	—	△76,142	—
計	186,239	1,518,625	102,136	471	△76,142	1,731,330
支出						
業務経費	—	—	—	—	—	—
鉄道助成業務関係経費	10,721	1,500,000	—	4	—	1,510,725
支払利息	—	18,625	—	—	—	18,625 ※2
一般管理費	—	—	—	121	—	121 ※3
人件費	—	—	—	312	—	312
業務外支出	429	—	—	19	—	449 ※4
他勘定へ繰入	145,384	—	55,699	—	—	201,084
他経理へ繰入	29,705	—	46,437	—	△76,142	—
計	186,239	1,518,625	102,136	457	△76,142	1,731,315

※1 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

※2 中央新幹線建設資金貸付等業務において、借入金利が予定を下回ったことによる減

※3 経費の節減による減

※4 鉄道助成業務において、国庫補助金の返納があったことによる増

収支計画(計画)

(単位:百万円)						
区 分	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金貸付事業費	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
費用の部	146,772	32,517	114,580	480	△46,437	247,912
経常費用	146,769	—	54,404	480	△46,437	155,217
鉄道助成業務費	146,769	—	54,404	—	△46,437	154,736
一般管理費	—	—	—	477	—	477
減価償却費	—	—	—	4	—	4
財務費用	—	32,517	60,176	—	—	92,693
雑損	3	—	—	—	—	3
収益の部	146,772	32,517	72,431	477	△46,437	205,760
運営費交付金収益	—	—	—	209	—	209
鉄道助成業務収入	46,437	32,517	72,431	267	△46,437	105,216
補助金等収益	100,332	—	—	—	—	100,332
資産見返負債償入	—	—	—	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	—	—	—	—	—	—
雑益	3	—	—	0	—	3
純利益	—	—	△42,149	△3	—	△42,152
目的積立金取崩額	—	—	42,149	—	—	42,149
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 建設資金貸付事業費	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
費用の部	153,059	22,740	114,580	435	△46,437	244,377
経常費用	152,574	—	54,404	435	△46,437	160,976
鉄道助成業務費	152,574	—	54,404	—	△46,437	160,541
一般管理費	—	—	—	432	—	432
減価償却費	—	—	—	3	—	3 ※1
財務費用	—	22,740	60,176	—	—	82,915 ※2
雑損	486	—	—	—	—	486 ※3
臨時損失	—	—	—	0	—	0 ※4
収益の部	153,059	22,740	72,432	514	△46,437	202,308
運営費交付金収益	—	—	—	209	—	209
鉄道助成業務収入	46,437	22,740	72,431	242	△46,437	95,413
補助金等収益	106,137	—	—	—	—	106,137
資産見返負債償入	—	—	—	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 ※5
雑益	486	—	—	0	—	486 ※6
臨時利益	—	—	—	62	—	62 ※7
純利益	—	—	△42,148	79	—	△42,069
目的積立金取崩額	—	—	42,148	—	—	42,148
総利益	—	—	—	79	—	79

※1 ソフトウェアの購入が予定を下回ったことに伴う減

※2 中央新幹線建設資金貸付等業務において、借入金利が予定を下回ったことによる減

※3 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

※4 固定資産除却損があったことによる増

※5 債務償還業務において、利息収入があったことによる増

※6 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

※7 運営費交付金精算収益化による増

資金計画(計画)

(単位:百万円)						
区 分	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金貸付事業費	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
資金支出	176,477	1,526,500	102,252	874	△76,142	1,729,961
業務活動による支出	176,477	1,526,500	102,136	499	△76,142	1,729,471
投資活動による支出	—	—	—	1	—	1
財務活動による支出	—	—	—	—	—	—
翌年度への繰越金	—	—	116	373	—	490
資金収入	176,477	1,526,500	102,252	874	△76,142	1,729,961
業務活動による収入	176,477	26,500	102,136	501	△76,142	229,472
運営費交付金による収入	—	—	—	209	—	209
補助金等による収入	100,332	—	—	—	—	100,332
その他の収入	76,145	26,500	102,136	291	△76,142	128,931
財務活動による収入	—	1,500,000	—	—	—	1,500,000
前年度よりの繰越金	—	—	116	373	—	489

資金計画(実績)

(単位:百万円)						
区 分	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金貸付事業費	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
資金支出	184,821	1,518,625	127,159	861	△76,142	1,755,324
業務活動による支出	184,821	1,518,625	106,613	464	△76,142	1,734,381
投資活動による支出	—	—	—	—	—	— ※1
財務活動による支出	—	—	20,411	—	—	20,411 ※2
翌年度への繰越金	—	—	135	396	—	531
資金収入	184,821	1,518,625	127,159	861	△76,142	1,755,324
業務活動による収入	184,821	18,625	102,136	448	△76,142	229,888
運営費交付金による収入	—	—	—	209	—	209
補助金等による収入	108,263	—	—	—	—	108,263
その他の収入	76,558	18,625	102,136	239	△76,142	121,416
財務活動による収入	—	1,500,000	24,888	—	—	1,524,888
前年度よりの繰越金	—	—	135	413	—	548

※1 管理施設費を要することがなかったことによる減

※2 債務償還業務において、他勘定長期借入金の返済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。

【特例業務勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
業務収入	42,989
業務外収入	55
他勘定より受入	55,699
計	98,743
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	192,625
支払利息	9,510
一般管理費	1,065
人件費	550
業務外支出	6
他勘定へ繰入	14,907
計	218,663

〔人件費の見積もり〕 445百万円を支出する。

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

予算(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
業務収入	9,949 ※1
業務外収入	17 ※2
他勘定より受入	55,699
計	65,665
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	168,430 ※3
支払利息	9,510
一般管理費	663 ※4
人件費	425 ※5
業務外支出	5 ※6
他勘定へ繰入	13,413 ※7
計	192,445

※1 土地売却収入の収納時期が遅れたことによる減

※2 金利が予定を下回ったことによる減

※3 鉄道施設等整備支援事業貸付金の貸付額が予定を下回ったことによる減

※4 派遣職員人件費負担金が予定を下回ったことによる減

※5 欠員があったことによる減

※6 消費税納付額が予定を下回ったことによる減

※7 並行在来線貨物調整事業資金の繰入額が予定を下回ったことによる減

収支計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	91,465
経常費用	81,954
特例業務費	80,472
一般管理費	1,456
減価償却費	26
財務費用	9,511
収益の部	91,809
特例業務収入	36,054
財務収益	55,750
雑益	5
純利益	343
目的積立金取崩額	—
総利益	343

収支計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	42,777
経常費用	33,265
特例業務費	32,204 ※1
一般管理費	1,037 ※2
減価償却費	24
財務費用	9,511
雑損	0
臨時損失	1 ※3
収益の部	80,503
特例業務収入	20,310 ※4
財務収益	60,181
雑益	12 ※5
純利益	37,725
目的積立金取崩額	—
総利益	37,725

※1 土地売却収入の収納時期が遅れたことに伴う減

※2 派遣職員人件費負担金が予定を下回ったことによる減

※3 固定資産除却損があったことによる増

※4 土地売却収入の収納時期が遅れたことによる減

※5 鉄道施設等整備支援事業助成費の返還があったことによる増

資金計画(計画)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	612,913
業務活動による支出	218,655
投資活動による支出	8
翌年度への繰越金	394,250
資金収入	612,913
業務活動による収入	81,686
前年度よりの繰越金	531,227

資金計画(実績)

(単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	752,470
業務活動による支出	192,842 ※1
投資活動による支出	216,905 ※2
翌年度への繰越金	342,724
資金収入	752,470
業務活動による収入	70,150 ※3
投資活動による収入	211,812 ※4
前年度よりの繰越金	470,509

※1 鉄道施設等整備支援事業貸付金の貸付額が予定を下回ったことによる減

※2 有価証券の取得があったことによる増

※3 土地売却収入の収納時期が遅れたことによる減

※4 有価証券の償還があったことによる増

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

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

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。

(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

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

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。

(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

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资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29年度計画

(2) 財務内容の改善（円滑な資金調達と確実な貸付金の回収）

資金調達に当たっては、資金計画を策定し、資金の一元管理を通じ、勘定間融通を含めた短期資金及び多様な長期資金（シンジケートローン及び財投機関債等）を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。

また、投資家層の拡大等による安定的な資金調達を目的として、投資家に対する継続的な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 (億円)		調達する借入金を前年度以下	461	380	330	248	165	平成 24 年度 末残高 528

■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、調達する借入金額(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考えられるため。

■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. 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 I R 活動等を多数実施した。

さらに、平成 29 年度に発行した都市鉄道利便増進事業（神奈川東部方面線）の建設を資金使途とする債券は、環境省グリーンボンドガイドラインへの準拠を確認したモデル発行事例として、初の円建てグリーンボンドとなった。

これにより、投資家層の拡大を図るとともに、事業の社会的意義を幅広く訴求する取組みを行った。また、平成 29 年 11 月に発行したグリーンボンドは、日本における E S G 投資の発展に寄与した案件として、キャピタル・アイが選出する Best Deals Of 2017（財投機関債部門）を受賞した。

2. 貸付金回収業務（船舶改造融資業務）

既に廃止された船舶の改造融資業務については、平成 29 年度も引き続き、回収計画に基づき、債権管理及び貸付金等の回収を適切に実施した。

3. 内航海運活性化融資業務

内航海運活性化融資業務については、貸付金を約定どおり回収し、日本内航海運

組合総連合会（以下「内航総連」という。）の財務内容等を慎重に審査した上で、政府保証の範囲内で調達する借入金が平成 28 年度以下となるように、新規の融資を適切に行った。

■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 29 年度の平均調達金利：債券 0.48%、民間借入金（長期）0.07%、合計 0.39%）。

なお、平成 29 年度の投資家等向けの活動は、以下のとおり実施した。

- 個別 I R 活動：148 機関に対し実施。
- 決算等説明会：26 機関（参加者 44 名）に対し実施。
- アナリスト説明会：1 回（参加者 14 名）実施。
- 格付レビュー：2 回実施。

2. 貸付金回収業務（船舶改造融資業務）

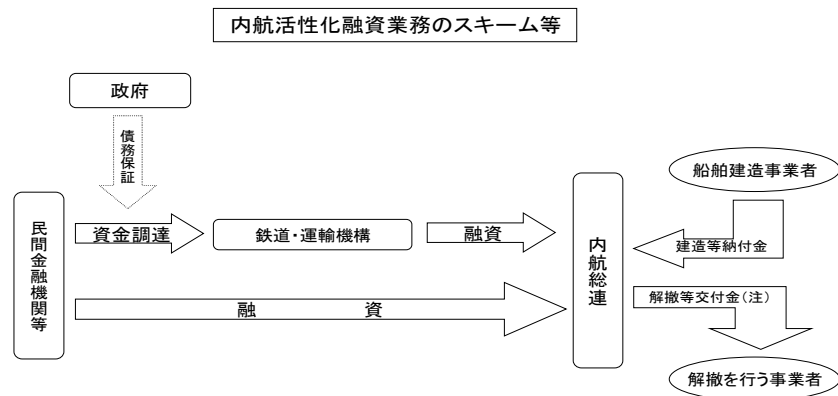
平成 29 年度においては、回収計画に基づき、債権の管理、貸付金の回収を適切に行った（1 件 60 万円、平成 29 年度末残高 1.0 億円）。

3. 内航海運活性化融資業務

平成 29 年度においては、内航海運暫定措置事業を行う内航総連に対して、貸付金を約定どおり回収し（248 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（165 億円）。

なお、平成 29 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 5 組合とは、内航海運組合法（昭和 32 年法律第 162 号）に基づき組織されている事業形態及び企業規模によって異なる 5 つの全国的な規模の海運組合（内航大型輸送海運組合、全国海運組合連合会、全国内航タンカー海運組合、全国内航輸送海運組合及び全日本内航船主海運組合）をいう。なお、内航総連は、当該 5 組合を組合員とする総合調整機関である。



(注) 解撤等交付金制度は平成 27 年度で終了。

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 29 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29年度計画

4. 短期借入金の限度額

平成29年度における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、
260,000百万円とする。

■主な評価指標

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考えられるため。

■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年度は、短期借入は行わなかった。

5. 不要財産の処分に關する計画

■中期目標

—

■中期計画

5. 不要財産の処分に關する計画

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 29 年度計画

5. 不要財産の処分に關する計画

該当なし

■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 28 年度に事業完了）

6. 剰余金の使途

■中期目標

—

■中期計画

7. 剰余金の使途

高度船舶技術に係る実用化助成業務の充実

建設勘定における管理用施設（宿舍に限る。）の改修

■平成 29 年度計画

6. 剰余金の使途

建設勘定における管理用施設（宿舍に限る。）の改修

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

実績なし

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 利益処分に関する状況

表 5-1 各勘定における利益処分に関する状況

（1）建設勘定

（単位：百万円）

区 分	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
前中期目標期間繰越積立金	8,880	8,880	8,880	8,880	8,880
積立金又は繰越欠損金	0	803	1,682	2,336	3,124
当期総利益又は当期総損失	803	879	655	788	357
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	803	1,682	2,336	3,124	3,482
利益剰余金又は繰越欠損金	9,682	10,561	11,216	12,004	12,361

(2) 海事勘定

(単位：百万円)

区 分	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
前中期目標期間繰越積立金					
繰越欠損金	△50,377	△47,917	△41,181	△36,819	△31,733
当期総利益又は当期総損失	2,460	6,736	4,362	5,086	4,150
目的積立金の申請額	0	0	0	0	0
繰越欠損金	△47,917	△41,181	△36,819	△31,733	△27,583
利益剰余金又は繰越欠損金	△47,917	△41,181	△36,819	△31,733	△27,583

(3) 地域公共交通等勘定

(単位：百万円)

区 分	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
前中期目標期間繰越積立金					
積立金又は繰越欠損金	0	74	105	105	102
当期総利益又は当期総損失	74	31	8	△3	△2
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	74	105	113	102	100
利益剰余金又は繰越欠損金	74	105	113	102	100

(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 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	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
前中期目標期間繰越積立金	225,298	164,409	101,145	45,809	3,661
機構法第 18 条第 2 項積立金	160,280	160,280	160,280	160,280	160,280
積立金又は繰越欠損金	0	23	18	16	101
当期総利益又は当期総損失	23	△6	△2	85	79
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	23	18	16	101	180
利益剰余金又は繰越欠損金	385,601	324,706	261,440	206,189	164,120

(5) 特例業務勘定

(単位：百万円)

区 分	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度
前中期目標期間繰越積立金	481,313	481,313	481,313	481,313	481,313
積立金又は繰越欠損金	0	73,914	88,489	124,494	495,426
当期総利益又は当期総損失	73,914	14,575	36,004	370,932	37,725
目的積立金の申請額					
通則法第 44 条第 1 項積立金	73,914	88,489	124,494	495,426	533,151
利益剰余金又は繰越欠損金	555,227	569,803	605,807	976,739	1,014,464

2. 平成 29 年度の当期総利益の発生要因

(1) 建設勘定

平成 29 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る。

(2) 海事勘定

平成 29 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る。

(3) 助成勘定

平成 29 年度における当期総利益の主な発生要因は、運営費交付金の精算収益化によるものである。

(4) 特例業務勘定

平成 29 年度における当期総利益の主な発生要因は、国鉄改革に伴い設定された新幹線債権（助成勘定への貸付金債権）に係る貸付金利息収入及び共済年金追加費用引当金戻入益等の収益が、共済関係業務費、鉄道支援助成業務費等の費用を上回ったことによるものである。

3. 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 29 年度における当期総利益は 42,309 百万円であり、これに平成 28 年度までの利益剰余金 1,163,302 百万円を加え、平成 29 年度の前中期目標期間積立金取崩 42,148 百万円を差引いた平成 29 年度末の利益剰余金は 1,163,463 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	8,880			3,661	481,313	493,853
機構法第 18 条第 2 項積立金				160,280		160,280
積立金又は繰越欠損金	3,124	△31,733	102	101	495,426	467,021
当期総利益又は当期総損失	357	4,150	△2	79	37,725	42,309
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	3,482		100	180	533,151	536,913
利益剰余金又は繰越欠損金	12,361	△27,583	100	164,120	1,014,464	1,163,463

(2) 平成 29 年度末における利益剰余金又は繰越欠損金の主な発生要因

① 建設勘定

過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線に係る債務償還スキームに基づく譲渡収入等によるものである。

② 海事勘定

独立行政法人会計基準に準拠した貸倒引当金及び船舶共有契約解除等損失引当金の計上に伴い繰越欠損金を計上している。

③ 地域公共交通等勘定

内航海運暫定措置事業を円滑に実施するための融資業務等に要する手数料収益と費用の収支差によるものである。

④ 助成勘定

平成 3 年の J R 本州 3 社に対する新幹線鉄道施設の譲渡に伴う再々評価により生じたものである。

⑤ 特例業務勘定

国鉄改革に伴い設定された新幹線債権（助成勘定への貸付金債権）に係る貸付金利息収入及び共済年金追加費用引当金戻入益等の計上によるものである。

4. 積立金の次期中期目標期間等への繰り越し又は国庫納付

(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必要があることから、全額を次期中期目標期間へ繰り越した。

(2) 海事勘定

繰越欠損金として次期中期目標期間へ繰り越した。

(3) 地域公共交通等勘定

自己収入財源で取得した固定資産の減価償却に要する費用等及び日本内航海運組合総連合会が実施する内航海運暫定措置事業に必要な一部資金の貸付けに関する業務の財源として 83 百万円を次期中期目標期間へ繰り越した。

また、その他の積立金 17 百万円は国庫納付を行う。

(4) 助成勘定

自己収入財源で取得した固定資産の減価償却に要する費用等の財源として 242 百万円を次期中期目標期間、既設新幹線の再々評価に係る積立金（1.1 兆円相当

額) 163,740 百万円を次々期以降の中期目標期間へ繰り越した。

また、その他の積立金 138 百万円は国庫納付を行う。

(5) 特例業務勘定

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 3 項の規定により、全額を次期中期目標期間における積立金として繰り越した。

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り組むとともに、業務の適正を確保するための体制を整備する。

また、法人の長のリーダーシップのもと、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り組むとともに、業務の適正を確保するための体制を整備する。

また、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29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。

特に、北陸新幹線の融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、調査報告書（平成26年9月26日機構公表）にある再発防止対策の内容に沿って、国の動向や他の独立行政法人の取組みも参考にし、理事長の強いリーダーシップのもと、コンプライアンス体制やガバナンスの強化、入札・契約監視機能及び入札契約手続きの適正な運用、情報管理の徹底等を行い、引き続き入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取り組むとともに、研修の開催等を通じて、業務の適正

を確保するための体制を整備し、内部統制の充実・強化を図る。

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）

通則法第 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 29 年度は、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に関する調査報告書（平成 26 年 9 月 26 日公表）に記載した再発防止対策の全ての項目について運用状況のフォローアップを行った。今後は、コンプライアンスの推進に係る取組みを形骸化させず、組織全体に浸透させていくため、コンプライアンスに係る知識の習得、コンプライアンス意識の維持向上に継続的に取り組んでいくとともに、これまでの取組みを踏まえた上で、講じた再発防止対策について必要に応じて見直しを行い、同様の事案を二度と発生させないよう不断の努力を続けていく。

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り組み

- (1) 統制環境の継続的な整備・運用
- (2) リスク管理に係る取り組みの推進
- (3) 統制活動の継続
- (4) 円滑な情報の共有に係る取り組み
- (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」（委員長：米山高生、東京経済大学教授）を開催し、船舶共有建造業務における財務状況や、審査・管理業務についてのリスク管理状況を専門的に点検した。

■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り組みの実施状況を報告するとともに、本社又は各地方機関のコンプライアンス責任者が開催する「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、倫理規程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を実施（平成 29 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を実施（平成 29 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 ラーニングを実施（平成 29 年 11 月～12 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 監査担当職員による監査役スタッフの役割についての外部研修や内部監査士認定講習の定期的な受講。

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を中心とした再発防止対策の実施、最近の入札課題への対応及び抽出案件の入札手続きについて抜き打ち監査を実施（平成 29 年 11 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会へ報告（平成 29 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（委員長：学識経験等を有する者である委員の互選により選ばれた者）で、平成 28 年度下期分及び平成 29 年度上期分の高落札率の全契約（78 件）、平成 28 年度下期分及び平成 29 年度上期分の抽出案件（57 件）等について審議（平成 29 年 7 月～8 月、平成 30 年 1 月～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（委員長：総務部長又は次長（事務担当））と本社の公正入札等調査特別委員会（委員長：副理事長）が連携の上、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 10 月～11 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 平成 27 年 1 月に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（委員長：理事（建設計画担当））で評価結果を審議（平成 29 年 9 月、平成 30 年 2 月）。

(5) 情報管理の徹底

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向けて情報セキュリティ研修で周知（平成 29 年 6 月～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 29 年度内部統制に係る取組計画」を策定し、次の取組みを実施した。

(1) 統制環境の継続的な整備・運用

- ① 理事会を 34 回開催し、業務運営の基本方針に関する事項や各事業の基本的事項等について審議。
- ② 部門別に理事長と各理事等との間で中期計画・年度計画の進捗状況を把握しつつ、各部門における重要課題の現状や今後の見通し等について議論し、問題認識を共有するための「理事長打ち合わせ」を実施（平成 29 年 8 月～11 月）。
- ③ 理事長等と監事による懇談会を原則として毎月実施（開催回数：11 回）。
- ④ 内部統制に係る取組みについて、内部統制推進会議を通じて機構全体で情報共有を実施。
- ⑤ 基本理念・行動指針について、役員等による訓示、挨拶等の機会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 29 年度リスク管理項目を整理の上、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 29 年 6 月、11 月）。

(3) 統制活動の継続

- ① 全国支社長会議（平成 29 年 6 月）等により、理事長と地方機関の長等との積極的な意見交換を実施。
- ② 理事長と若手職員等との意見交換会の実施（平成 30 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

- ① 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として「IT推進計画」を策定（平成29年4月）。
- ② 「IT推進計画」の中で実施中の主要施策の進捗状況と平成30年度の取組計画について理事会で報告（平成30年3月）。また、全業務従事者が「IT推進計画」の進捗状況などを確認し、意見や質問ができる窓口をイントラネット上に設定（平成29年12月）。

(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 全国支社長会議、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」を平成29年9月に開催し、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。

4. 機構の事業やコスト管理のあり方等の検討・実施

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、鉄道建設本部の廃止、鉄道建設関係各部の再編等の組織改正を実施するとともに、事業の性質に留意したリスクマネジメントのあり方等の検討やネガティブ情報の幹部への迅速な報告等の意識改革・業務改善等の推進に係る取組みを実施した。

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 29 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」等の政府の方針及び機構の情報セキュリティ対策推進計画に基づき、情報セキュリティ研修の充実、全業務従事者への自己点検の実施、本社及び地方機関での情報セキュリティ監査等に取り組み、P D C A サイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進する。

また、I T 活用による各種業務の効率化等を推進する。

■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考えられるため。

■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）

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

■当該事業年度における業務運営の状況

平成 29 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「被害の発生・拡大の防止」を情報セキュリティ対策の重点課題として P D C A 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た研修

本社及び各地方機関の全業務従事者を対象に実施し、1,894 名が受講した（一部 W e b 会議併用）（平成 29 年 6 月、7 月で計 46 回）。

(2) 新規業務従事者向け研修

本社の新規業務従事者を対象に 8 回実施し、153 名が受講した（平成 29 年 4 月（3 回）、7 月、8 月、10 月、平成 30 年 1 月、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

本社において開催し、関係職員 108 名が受講した（平成 29 年 9 月）。

(4) C S I R T 担当者の勉強会

C S I R T 担当者を対象に、外部の有識者を招いて C S I R T に関する勉強会を開催した（平成 29 年 8 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 2,000 名）を対象に実施し、機構全体のセキュリティレベルの確認を行った（平成 29 年 9 月）。

特に、全業務従事者への自己点検においては、操作のしやすさを考慮し、e ラーニングの構成や内容について見直しを行うとともに、情報セキュリティ責任者や管理者等の負担を低減するために、情報システム課で集計した集計結果をフィードバックするなど実施方法の抜本的な改善を図った。

3. 情報セキュリティ監査等

(1) 情報セキュリティ監査

本社及び 4 地方機関を対象に 14 か所を選定し、情報ネットワークシステム等のマネジメントに関する監査を実施した結果、情報セキュリティの維持向上に向けて、改善すべき点（検出事項 8 件、今後の課題 4 件）も発見されたため、指摘・改善提案を行った（平成 29 年 11 月）。また、発見された点については、引き続き

セキュリティ研修等による周知を行うとともに、機構内事務連絡文書により情報セキュリティ対策に関する注意喚起（要機密情報の廃棄方法）を行った（平成 29 年 12 月）。

（２）業務システム監査

業務システムの運用に関するヒアリングを実施し、各システム共通で検出された「委託業者が実施すべき情報セキュリティ対策に関する要件が契約書に記載されていない」事項については、新たに策定した「業務システムに関する情報セキュリティ仕様書」により実施するよう通知した（平成 29 年 9 月）。

また、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（システムへの擬似攻撃による脆弱性監査）を実施した結果、危険度「高」の脆弱性がインターネットセンターで検出されたため、脆弱性の改善措置を直ちに行った（平成 29 年 10 月）。

4. その他情報セキュリティに関する主な取組み

昨年度実施のＣＳＩＲＴ訓練の成果を踏まえ、「ＣＳＩＲＴ実施手順書」を改訂するとともに、ＣＳＩＲＴ立ち上げ前にログ解析などのインシデント調査を行うなど実践的な訓練を実施（平成 29 年 10 月）し、ＣＳＩＲＴ実施手順書の内容を補完するため、インシデント発生時のチェック項目や報告様式などを取りまとめた。

全業務従事者を対象にした標的型メール攻撃訓練を 2 回実施し、各部課別の開封率が 1 回目より 2 回目に低下したことから、継続的な訓練による成果が確認できた（平成 29 年 9 月、平成 29 年 11 月）。

5. IT 活用による各種業務の効率化及びシステム等の最適化（業務の電子化）

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する「IT 推進計画（平成 29 年度～平成 34 年度）」を策定（平成 29 年 4 月）し、4 分野 16 主要施策に取り組んでいる。

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 29 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を行うとともに、機構業務全般のパンフレットについて事業の実施状況に合わせた内容に更新する。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考えられるため。

■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

プレスリリースやマスコミ等からの取材等の対応を行った。

（2）機構からの情報発信

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

4. 国民に対する情報発信

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

■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28年度の役職員の報酬・給与等の水準について、平成29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28事業年度財務諸表」は、平成29年8月31日の国土交通大臣の承認後、同9月11日にホームページで公表した。

2. 平成 29 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) マスコミ等からの取材・問合せへの対応

マスコミ等外部からの取材・問合せは 139 件あり、適切に対応した。

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）による情報発信を、本社で 35 件、地方機関で 23 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を 161 回行った。なお、ホームページへのアクセス件数は約 62 万件であった。

また、広報誌「鉄道・運輸機構だより」は、一層の誌面の充実を図り、より分かりやすい魅力ある広報誌の発行に努め、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、鉄道の日イベント等で配布し、機構の事業内容の PR に幅広く活用した。

4. 国民に対する情報発信

(1) 本社及び各地方機関において、各地区で開催される「鉄道の日」実行委員会が主催する「鉄道フェスティバル」の記念イベントに参加し、機構業務及び技術力についての PR を行った。

<参加イベント>

- ・第 24 回鉄道フェスティバル（日比谷公園）
 - ・第 24 回「鉄道の日記念 in 名古屋」（JR 金山駅構内）
 - ・第 24 回「鉄道フェスティバル in 北海道」（JR 札幌駅構内）
- 計 3 か箇所において実施。



写真7.1.3-1 第24回 鉄道フェスティバルの状況（日比谷公園）

- (2) 「鉄道技術展 2017」（平成 29 年 11 月）を初めて後援するとともに、「鉄道の未来～鉄道・運輸機構が公的技術者集団として期待される役割」と題するパネルディスカッション及び「鉄道の運行を実現する各種技術」について講演し、広く国民にアピールした。



写真 7.1.3-2 鉄道技術展 2017 会場の状況（千葉県千葉市 幕張メッセ）

(3) 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＞

- | | |
|-----------|--------------------|
| ・北海道新幹線 | トンネル現場見学会（北海道北斗市） |
| ・北海道新幹線 | トンネル現場見学会（北海道ニセコ町） |
| ・北陸新幹線 | 橋りょう現場見学会（福井県福井市） |
| ・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（長崎県大村市） |
| ・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 241 回実施。



写真7.1.3-3 トンネル現場見学会の状況（北海道北斗市）

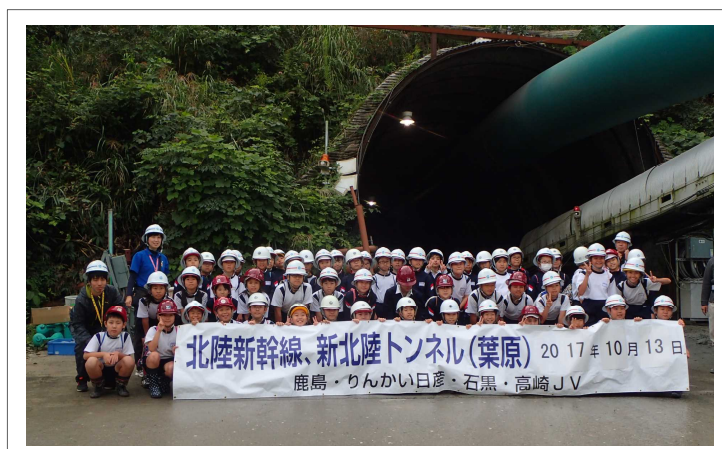


写真 7.1.3-4 トンネル現場見学会の状況（福井県敦賀市）



写真 7. 1. 3-5 高架橋現場見学会の状況（長崎県大村市）

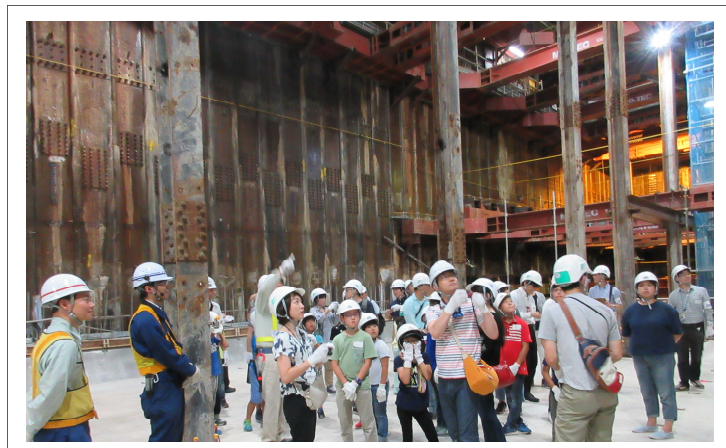


写真 7. 1. 3-6 トンネル現場見学会の状況（神奈川県横浜市）

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 29 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（CO₂）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。

また、職員の環境意識の向上等を目的とした研修を実施するとともに、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクル及びグリーン調達等の取組みを実施する。機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書 2017」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考えられるため。

■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 29 年度は、オフィス活動における環境負荷の低減や業務の実施に際しての環境への配慮等の取組みをまとめた「環境行動計画」（計画期間：平成 26 年度から平成 29 年度）に基づき、環境負荷低減に向けて取り組んだ。

オフィス活動に伴う温室効果ガス（CO₂）排出量を削減するため、全業務従事者を対象とした「環境対策に係る業務研修」を実施するとともに、オフィス活動に伴う環境

負荷状況を全社的に共有するため、四半期ごとの環境負荷状況をイントラネットに掲載した。

機構の実施する事業における環境負荷低減の取組みとして、共有船舶建造において環境にやさしい船舶の共有建造支援を推進するとともに、鉄道建設工事等について、国に準じて定めた「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。

これらの取組みについて、国民に分かりやすく周知するために「環境報告書 2017」を作成し、ホームページで公表（平成 29 年 9 月）し、関係機関や「鉄道フェスティバル」で配布するとともに、独立行政法人として初めて温室効果ガス（CO₂）削減等の環境改善効果を有する事業を資金使途とするグリーンボンドを発行（平成 29 年 11 月）し、機構が鉄道・船舶の建設・整備を通じて地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に貢献していることをPRした。

地域環境保全活動の一環として、神奈川県が主唱している「かながわクリーン運動」に例年に引き続き協力し、職員による本社周辺の歩道等の清掃活動（平成 29 年 5 月）を行った。また、横浜市水道局が主催した「打ち水大作戦 2017@横浜アイランドタワー」（平成 29 年 8 月）に機構は(独)都市再生機構とともに協賛し参加した。

■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

平成 26 年 4 月に策定したオフィス活動における環境負荷の低減や業務の実施に際しての環境への配慮等の取組みをまとめた「環境行動計画」（計画期間：平成 26 年度から平成 29 年度）に基づき、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 オフィス活動に伴う温室効果ガス（CO₂）排出量を削減するため、全業務従事者の環境意識の向上を目的とした環境対策に係る業務研修を行った。
- 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、本社・各地方機関の四半期ごとの環境負荷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（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 29 年度は 100%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温室効果ガス（ＣＯ₂）排出量が削減されるベルトコンベアによるトンネル掘削土の運搬を行った。

また、有害物質管理として、トンネル工事において、周辺地盤からトンネル内に流れ込む土砂を含んだ地下水を河川等へ排水する際、各種基準を満たす濁水処理設備による処理や、建設廃棄物対策として、トンネル掘削土を他の公共事業（公園造成、宅地造成、道路工事等）の盛土や埋立土として有効利用を図った。さらに、廃材となったコンクリート塊を破碎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．機構の環境対策の取組みに関する情報発信と社会貢献活動

（１）機構の環境対策の取組みに関する情報発信

機構の環境対策の取組みについて、国民に分かりやすく周知するため、図表、写真を活用しながら「環境報告書 2017」を作成し、ホームページで公表するとともに、プレスリリースを実施（平成 29 年 9 月）し、関係機関や「鉄道フェスティバル」において配布した。

また、独立行政法人として初めて温室効果ガス（ＣＯ₂）削減等の環境改善効果を有する事業を資金使途とするグリーンボンドを発行（平成 29 年 11 月）した。

これらを通じて、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ＰＲした。

（２）社会貢献活動

地域環境保全活動の一環として、神奈川県が主唱している「かながわクリーン運動」へ協力し、職員（約 30 名）による本社周辺の歩道等の清掃活動（平成 29 年 5 月）を行った。



写真 7. 1. 4-1 本社周辺清掃作業の状況①



写真 7. 1. 4-2 本社周辺清掃作業の状況②

また、横浜市水道局が主催した「打ち水大作戦 2017@横浜アイランドタワー」(平成 29 年 8 月実施)に、機構は(独)都市再生機構とともに協賛し参加した。



写真 7.1.4-3 打ち水大作戦 2017@横浜アイランドタワーの状況
(主催者・協賛者の代表者、近隣幼稚園の園児等)



写真 7.1.4-4 打ち水の風景

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 29 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考えられるため。

■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（65 名）、即戦力として期待される社会人を採用した（33 名）。

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

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

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29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29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42,148百万円であり、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。

中期計画推進・フォローアップ体制について

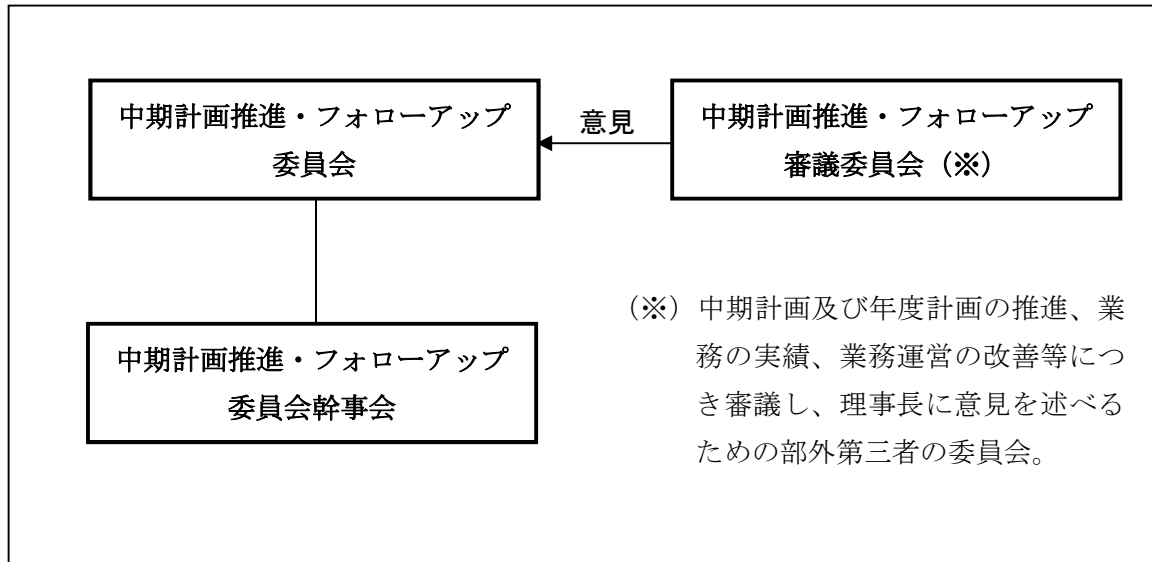


図 1 中期計画推進・フォローアップ体制

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、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 (H30.4.1 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
高 木 健	東京大学 大学院 新領域創成科学研究科 教授
竹 内 健 蔵	東京女子大学 現代教養学部 教授
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)