

評価書様式

様式 1-1-1 中期目標管理法 年度評価 評価の概要様式

1. 評価対象に関する事項				
法人名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			
評価対象事業年度	年度評価	平成30年度（第4期）		
	中期目標期間	平成30年度～令和4年度（平成34年度）		
2. 評価の実施者に関する事項				
主務大臣	国土交通大臣			
法人所管部局	鉄道局、海事局、総合政策局	担当課、責任者	鉄道事業課 木村課長、総務課企画室 北間室長、地域交通課 片山課長	
評価点検部局	政策統括官	担当課、責任者	政策評価官 日向政策評価官	
主務大臣				
法人所管部局		担当課、責任者		
評価点検部局		担当課、責任者		
3. 評価の実施に関する事項				
<ul style="list-style-type: none"> 令和元年6月18日～26日：外部有識者4名から意見聴取を実施。 同年7月1日：理事長、監事ヒアリングを実施。 				
4. その他評価に関する重要事項				
特になし。				

様式 1-1-2 中期目標管理法 年度評価 総合評価様式

1. 全体の評価						
評価 (S、A、B、C、D)	B：中期目標における所期の目標を達成していると認められる。	(参考) 本中期目標期間における過年度の総合評価の状況				
		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
評価に至った理由	<p>項目別評価は業務の一部がAであるものの、全体評価を引き上げるまでは至ってなく、また全体の評価を引き下げる事象もなかったため、国土交通省等の評価基準に基づきBとした。</p> <p>【項目別評価の算術計算】 $(A4点 \times (1項目 + 1項目) + A4点 \times 2項目 + B3点 \times (5項目 + 5項目) + B3点 \times 24項目) \div (32項目 + 6項目) \approx 3.11$ ⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。</p> <p>※算定にあたっては評価ごとの点数を、「S」評価：5点、「A」評価：4点、「B」評価：3点、「C」評価：2点、「D」評価：1点とし、重要度の高い項目（項目別評価総括表、項目別評価調書参照）については加重を2倍としている。</p>					

2. 法人全体に対する評価	
法人全体の評価	特に重大な業務運営上の課題は検出されておらず、全体として順調な組織運営が行われていると評価する。
全体の評価を行う上で特に考慮すべき事項	特に全体の評価に影響を与える事象はなかった。

3. 項目別評価における主要な課題、改善事項など	
項目別評価で指摘した課題、改善事項	建設中の整備新幹線及び神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、いずれも「工事実施段階」であることを踏まえ、今後も、路線ごとの各種課題に、関係者間で定期的に検討会を開催するなど十分な情報共有を行い、関係者が一体となって課題の早期調整に努めることにより、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図るとともに、開業予定時期を踏まえ、適切に事業を実施していくことが必要である。
その他改善事項	特になし。
主務大臣による改善命令を検討すべき事項	特になし。

4. その他事項	
監事等からの意見	特になし。
その他特記事項	<ul style="list-style-type: none"> 整備新幹線整備事業については、多数の工事発注が不調不落になった原因を人的資源・資材調達・製造工程などその要因別に分析し、コストダウンも含め具体的な対策を立てる必要がある。 整備新幹線整備事業については、コスト削減できたとしても、品質と安全が確保されていないと意味が無い。しかし、品質と安全を確保することは非常にコストがかかる。品質と安全を確保しながら如何にコスト削減を図るかが重要である。 受託業務については、えちぜん鉄道高架化の受託工事では、厳しい工事環境の下で、工事期間の大幅な前倒し要請に応じて、創意工夫により、工事を協定通りに完了させたのみならず、7億円の事業費の削減も達成したことを高く評価する。 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造については、促進政策効果の高いCO2削減船など計画を大幅に上回る46隻建造したことは高く評価できる。

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

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

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

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

- ※1 重要度を「高」と設定している項目については、各評語の横に「○」を付す。
- ※2 困難度を「高」と設定している項目については、各評語に下線を引く。
- ※3 重点化の対象とした項目については、各標語の横に「重」を付す。
- ※4 「項目別調書 No.」欄には、平成 30 年度の項目別評定調書の項目別調書 No. を記載。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (1)	鉄道建設事業		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域官連携等の確保強化 政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 政策目標 XII 国際協力、連携の推進 施策目標 23 整備新幹線の整備を推進する 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる 施策目標 43 国際協力、連携等を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 13 条第 1 項、第 3 項、第 4 項、第 14 条第 1 項、附則第 9 条、附則第 11 条第 1 項第 1 号及び第 4 項 ・全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号） ・都市鉄道等利便増進法（平成 17 年法律第 41 号） ・鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号） ・海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成 30 年法律第 40 号）
当該項目の重要度、困難度	【重要度：高】 整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理 都市鉄道利便増進事業等の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理 【難易度：高】 整備新幹線整備事業における適切な事業費の設定・管理 都市鉄道利便増進事業等における適切な事業費の設定・管理 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー事業番号：145、249、250、251、284、290

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

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
完成・開業年度目標	北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末	—	—	—	—	—	—		予算額（千円）	777,774,094			
完成・開業年度目標	九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度	—	—	—	—	—	—		決算額（千円）	754,130,706			
完成・開業年	神奈川東部	—	—	—	—	—	—		経常費用（千円）	377,514,667			

度目標	方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期																		
完成・開業年度目標	神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期	—	—	—	—	—	—			経常利益（千円）	389,299								
機構の技術支援等への満足度（5段階評価）	平均3.0以上	—	4.2							行政コスト（千円）	140,156,759								
技術支援等の実施件数	—	平成25年度から平成29年度（見込み）までの件数・78件	10件							従事人員数	1,454								
我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額	—	—	0.4億円																
機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額	—	—	0億円																
専門家派遣数	—	平成25年度から平成28年度までの実績・126人（27カ国）	36人（10カ国・地域）																
研修員等受入数	—	平成25年度から平成28年度までの実績・402人（41カ国）	385人（17カ国・地域）																

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

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

注 3) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
					<p>< 評価と根拠 > 評価：B 根拠：建設中の整備新幹線の各路線については、東京 2020 オリンピック・パラリンピック 競技大会や大規模インフラ 更新等の工事が集中し、全国的に工事発注の不調不落や資 機材の逼迫が発生している厳 しい環境の中、「整備新幹線の 取扱いについて」（平成 27 年 1 月 14 日政府・与党申合せ。 以下「政府・与党申合せ」とい う。）を受け、北海道新幹線は 5 年、北陸新幹線は 3 年、九州 新幹線は可能な限りの前倒し に向けた取組みを行い適切な 工程管理に努めている。 神奈川東部方面線について も、工事進捗させるため適切 な工程管理に努めており、神 奈川東部方面線（相鉄・JR 直通線）については令和元 年度（平成 31 年度）下期の開 業を目指し、開業設備工事を 推進するとともに、関係者と 綿密な調整を実施した結果、 令和元年（平成 31 年）11 月 30 日に開業できる見込みとな った。また、小田急小田原線 については、適切な工程管理 に努め、事業完了させた。 受託業務については、えち ぜん鉄道について、途中、北</p>	<p>鉄道建設事業の評価：B 【細分化した項目の評価の算術平均】 $\frac{((A 4 点 \times 1 項目 + B 3 点 \times (4 項目 + 4 項目) + B 3 点 \times 3 項目) \div (8 項目 + 4 項目))}{1} = 3.1$ ⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。 ※算定にあたっては評価毎の点数を、S：5 点、A：4 点、B：3 点、C： 2 点、D：1 点とし、重要度の高い項目については加重を 2 倍としている。</p> <p>鉄道建設事業の評価 整備新幹線整備事業について、当初の工事実施計画に基づく完成・開業予定に 対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成 27 年 1 月 14 日政府・与党申合せ） を受け、北海道新幹線は 5 年、北陸新幹線 3 年、九州新幹線は可能な限りの完 成・開業の前倒しに向けて、完成・開業に向け各線区とも進捗が図られている。 また、北海道新幹線の発生土受入地について、地元自治体と着実に協議を進め たことにより、発生土の約 5 割を確保することや、北陸新幹線の生コンクリート の確保について、機構として初めて生コンクリートプラント船の確保や地上の プラント整備に着手することにより、必要な生コンクリートを確保することで、 事業の着実な推進に努めている。 都市鉄道利便増進事業等について、工事進捗させるため適切な工程管理に努 めており、神奈川東部方面線（相鉄・JR 直通線）については令和元年度（平成 31 年度）下期の開業を目指し、開業設備工事を推進するとともに、関係者と調 整を実施した結果、令和元年（平成 31 年）11 月 30 日に開業できる見込みとな った。また、民鉄線の小田急小田原線についても、適切な工程管理に努め、事業 完了させている。 受託業務について、えちぜん鉄道の連続立体交差事業に伴う高架化工事にお いては、途中、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の完成時期の 3 年前倒しに伴い、土 木工事を短縮する必要が生じたが、事業費と工程の適切な管理に努め、北陸新幹 線（金沢・敦賀間）の工事に影響がないように工事を無事に完了させほか、鉄道 工事受託審議委員会において、機構が工事を実施したことにより、7 億円のコス</p>

				<p>陸新幹線（金沢・敦賀間）の完成時期の3年前倒しに伴い、土木工事を5か月短縮する必要が生じたが、事業費と工程の適切な管理に努め、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事に影響がないように工事を無事に完了させたほか、機構が工事を実施したことにより約7億円のコスト縮減が図れたことが、鉄道工事受託審議委員会において検証された。また、中央新幹線について、協定に基づき工事を完成させるため、適切な事業費と工程の管理に努め、関係者と連携・調整を図りながら工事の着実な推進に努めているほか、鉄道計画に関する調査の支援を実施している。</p> <p>鉄道分野の技術力を活用した支援については、技術支援等の実施件数は平成29年度19件から10件に減少したが、技術支援等に係る鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）の結果、平均4.2の評価を得た。地域鉄道事業者等への技術支援等を適切かつきめ細やかに実施したほか、各地方鉄道協会等が主催する会議等において、機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行った。</p> <p>鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組みについては、技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進めているほか、講習や資格取得の支援等に努めている。また、調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進していることに加え、基幹学会の高い位置づけの賞を受賞したほか、各種学会等に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表しており、また、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みも実施している。</p>	<p>ト縮減が図れたことが検証されたことは大いに評価できる。</p> <p>また、鉄道分野の技術力を活用した支援については、技術支援等の実施件数は平成29年度19件から10件に減少したものの、技術支援を鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）の結果、平均4.2の評価を得ており、地域鉄道事業者等への技術支援等を適切かつきめ細やかに実施したことも評価できる。</p> <p>我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みについて、海外高速鉄道調査等業務について、年度計画策定時点において想定されていなかった案件も含め、基本方針に従い、積極的かつ適切に業務を行い、我が国事業者の参入の後押しとなるよう努めている。また、国際協力業務について、海外の鉄道プロジェクトへの技術協力及び専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行ったほか、JICAにおける鉄道セクターの業務の改善点等に係る提言をとりまとめるなど、我が国鉄道技術の海外展開に貢献している。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成していると考えられるとしてB評定とした。</p>
--	--	--	--	--	---

					<p>我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みについては、海外高速鉄道調査等業務について、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成 30 年法律第 40 号）第 3 条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針（以下「海外インフラ展開法基本方針」という。）に従って適切に業務を行い、我が国事業者の参入の後押しとなるよう努めた。また、国際協力業務については、海外の鉄道プロジェクトへの技術協力及び専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行ったほか、(独)国際協力機構（以下「JICA」という。）における鉄道セクターの業務の改善点等に係る提言をとりまとめるなど、我が国鉄道技術の海外展開に貢献した。</p> <p>貸付料及び譲渡代金については、過去に譲渡代金の償還期間が変更された事業者について、経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証したほか、回収計画に沿って全額回収した。また、貨物調整金について国土交通大臣の承認を受けた金額を JR 貨物に速やかに交付した。</p> <p><課題と対応></p> <p>機構の平成 29 年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>（下記 3 点）について、令和元年度（平成 31 年度）においても引き続き対応していく。</p> <p>また、北陸新幹線においては、PC 桁のプレキャスト化や監理技術者等の資格要件の緩和を図り、上部工の工事発</p>
--	--	--	--	--	---

					注の不調不落対策に努めていく。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 1. 関係者間で定期的に進捗会議等を開催し十分な情報共有を行い、建設資材の需給の逼迫やトンネル発生土の受入地確保など、関係者が一体となって課題の早期調整に努め、コスト削減・抑制、工程管理の徹底を図っていく。 2. 地元自治体や観光関係者等の関係者と協議・調整を行い、地域の特性を踏まえた駅的设计に努めていく。 3. 今後も、新たな第4期中期目標のもと、完成予定時期を踏まえ、工程・事業費の管理を徹底しつつ、事業を適切に進めることが必要。	
(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	(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、工事コストの縮減、適切な事業費の設定・管理を通じた鉄道建設の業	(1) 鉄道建設等業務	<主な定量的指標> 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。 ・北陸新幹線(金沢～敦賀間)：平成34年度末 ・九州新幹線西九州ルート(武雄温泉～長崎間)：平成34年度 <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> 以下の路線を開業または工事進捗させるため、適切に工程管理を行ったか。 ・北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)工事実施計画に基づく平成47年度	<主要な業務実績> [整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理] 第4期中期目標で示された<具体的な完成・開業年度目標>の達成に向け、建設中の整備新幹線を工事進捗させるため、適切な工程管理に努めている。 具体的には、機構内の委員会において、建設中の整備新幹線の各路線の進捗状況や工事完成までのリスクを審議し、関係者との会議体において機構内で整理した内容を情報共有するとともに、工程の管理及び事業を推進する上で課題となっている事柄について関係者間での早期調整を図ること、適切な工程管理に努めている。 (1) 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)	<評定と根拠> 評定：B 根拠：当初の完成・開業予定に対し、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、全国的に工事発注の不調不落や資機材の逼迫が発生している厳しい環境の中、政府・与党申合せを受け、北海道新幹線は5年、北陸新幹線は3年、九州新幹線は可能な限りの前倒しに向け、次のような取組みを行い適切な工程管理に努めている。 北海道新幹線は、前例になく膨大(約2,000万m ³)で、一部に自然由来重金属等を含むトンネル発生土の受入地の確保に向け、地方公共団体ときめ細かく協議を進めたほか、公の場で地方機関の長による呼びかけを行い、地方公共団体からの幹旋によらない受入候補地の地権者との協議を進めた。 北陸新幹線は、生コンクリートの需給逼迫を受け、機構	評定 B <評定に至った理由> 整備新幹線整備事業については、昨年度の評価において、社会経済情勢等の変化に伴い、建設資材の需給逼迫などによる建設コストの上昇や関係者との協議等による事業費の増加が見込まれたことについて、関係者間において十分な情報共有を図るなど、コスト削減・抑制、工程管理徹底のための改善を求めたところである。 これを踏まえ、機構は、30年度には整備新幹線の工事進捗を図るため、各路線の工事の段階に留意しながら、機構内の委員会において、建設中の各路線の進捗状況や工事完成までのリスクを審議し、その内容を関係者との会議体において情報共有するとともに、工程の管理及び事業を進捗する上で課題となっている事柄について関係者間で早期調整を図り、適切な工程管理に努めていることが認められた。 また、機構が路線ごとに定めた工事の段階の定めた工事の計画に対し、適切に事業を実施した結果、平成30年度末時点において、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、用地取得率：14%、土木工事の着手率：74%、北陸新幹線(金沢・敦賀間)については、用地取得率：99%、土木工事の着手率：100%、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)については、用地取得率：99%、土木工事の着手率：100%となっており、完成・開業に向け各線区とも進捗が図られている。 さらに、主な個別路線ごとの課題についても、以下のとおり対応していることが認められた。 <北海道新幹線>

<p>鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。</p> <p>①工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗</p> <p>整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費</p>	<p>務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。</p> <p>①整備新幹線整備事業</p> <p>建設中の新幹線の各路線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p> <p>a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）</p> <p>工事実施計画に基づく平成47年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による平成42年度末の完成・開業に向け</p>	<p>①整備新幹線整備事業</p> <p>建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。</p> <p>a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）</p> <p>・坑口箇所用地確保等協議を進め、平成30年度に概ね全てのトンネル工事を発注する。</p> <p>・トンネル工事を推進し、土木工事の進捗を図る。</p>	<p>末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による平成42年度末の完成・開業に向けて、概ね平成34年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切に工程管理を行ったか。</p> <p>・北陸新幹線（金沢・敦賀間）</p> <p>当初の工事実施計画に基づく平成37年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成34年度末の完成・開業に向け、適切に工程管理を行ったか。</p> <p>・九州新幹線（武雄温泉・長崎間）</p> <p>九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、平成34年度の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。</p>	<p>令和12年度（平成42年度）末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度（平成34年度）末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切な工程管理に努めている。</p> <p>平成30年度計画に対する実績は以下のとおりである。</p> <p>・坑口箇所の用地確保等協議を進め、用地買収の進捗を図った。発生土受入地の確保に難航しており、仮置き等に伴う事業費の増加を防ぐため全体工程に影響のない範囲でトンネル工事の発注計画を一部見直し、9割のトンネル工事を発注した。</p> <p>・新たに立岩トンネル（豊津）、二股トンネル等で工事着手し、土木工事の進捗を図っている。</p> <p>また、高架橋等の概略設計及び詳細設計を実施している。</p> <p>（2）北陸新幹線（金沢・敦賀間）</p> <p>令和4年度（平成34年度）末の完成・開業に向け、適切な工程管理に努めている。</p> <p>平成30年度計画に対する実績は以下のとおりである。</p> <p>・上部工の設計を終了し、全ての桁工事の発注手続きを実施した。なお、PC桁のプレキャスト化、監理技術者等の資格要件の緩和等、様々な対策を講じたものの、現下の建設業を取り巻く状況の影響を受け、21工区中10工区が不調不落となった。</p> <p>・平成30年度に入って顕在化した生コンクリート</p>	<p>工事において初めてプラント船を2隻確保し、さらに2基の地上プラント整備にも着手した。また、上部工工事の不調不落を受け、PC桁のプレキャスト化や監理技術者等の資格要件の緩和を図り、11件の工事を契約した。</p> <p>九州新幹線は、工期に影響する恐れのあるトンネル工事の施工監理を慎重に行い、小土被りの諫早トンネル等5本のトンネルを貫通させ、掘削中の工事は残り2件のみとなった。</p> <p><課題と対応></p> <p>機構の平成29年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>（下記2点）については、令和元年度（平成31年度）においても引き続き対応していく。</p> <p>1. 関係者間で定期的に検討会を開催し十分な情報共有を行い、建設資材の需給の逼迫やトンネル発生土の受入地確保など、関係者が一体となって課題の早期調整に努め、コスト削減・抑制、工程管理の徹底を図っていく。</p> <p>2. 地方公共団体や観光関係者等の関係者と協議・調整を行い、地域の特性を踏まえた駅的设计に努めていく。</p> <p>また、北陸新幹線においては、PC桁のプレキャスト化や監理技術者等の資格要件の緩和を図り、上部工の工事発注の不調不落対策に努めている。</p>	<p>発生土受入地について、地元自治体と着実に協議を進めたことにより、発生土の約5割を確保するとともに、自然由来重金属等を含むトンネル発生土に適切に対応するため、有識者を含む委員会において対応策等の審議を行い、検討を進めた。</p> <p>さらに、昨年度の評価において、新函館北斗駅で判明した諸課題について、利用者目線にたち、地元自治体や観光関係者等の関係者と協議・調整を行い、地域の特性を踏まえた駅的设计に努めるべきであるとしたことについては、機構は、新幹線駅ごとに、地方自治体、観光等の有識者、鉄道事業者等からなる「新幹線駅を核とするインバウンド等対応策検討協議会」を設立し、駅の構造等に関する基本方針について意見交換を行っている。</p> <p><北陸新幹線></p> <p>生コンクリートの供給可能量の不足に対応すべく、機構として初めて生コンクリートプラント船の確保や地上のプラント整備に着手することにより、必要な生コンクリートを確保するなど、事業の着実な推進に努めている。</p> <p>このほか、北陸新幹線（敦賀・新大阪間の）未着工区間において地質調査及び航測図化を実施するとともに、整備新幹線の工事の進捗状況をホームページで公表していることが認められた。</p> <p>以上から、いずれも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ことから、B評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>建設中の整備新幹線については、いずれも「工事実施段階」であることを踏まえ、今後も、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努め、安全な事業遂行に万全を期すとともに、路線ごとの各種課題に、関係者間で十分に連携しつつ、開業予定時期を踏まえ、適切に事業を実施していくことが必要である。</p> <p><その他事項></p> <p>（外部有識者からの意見）</p> <p>・多数の工事発注が不調不落になった原因を人的資源・資材調達・製造工程などその要因別に分析し、コストダウンも含め具体的な対策を立てる必要がある。</p> <p>・工期短縮は物やサービスを早く提供できるだけでなく、コスト削減や収益の増加に繋がる。工期短縮について社会的コストに反映させるなど何らかの経済評価をしてもよいのではないかと。</p> <p>・とりわけ北陸新幹線工事における生コンクリート等の資機材の供給逼迫に対応する中で、プラント船を活用するなどの創意工夫によって所期の目的が達成されたことを評価する。</p>
---	---	---	---	---	---	--

<p>や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。</p> <p>この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p> <p>ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実</p>	<p>て、概ね平成34年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。</p> <p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） 当初の工事実施計画に基づく平成37年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成34年度末の完成・開業。</p> <p>c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間） 九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、平成34年度に対面乗換方式により開業。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が</p>	<p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） ・上部工の設計を進め、平成30年度に概ね全ての桁工事を発注する。 ・平成31年度に軌道敷設工事に着手できるよう、土木工事を着実に推進する。</p> <p>c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間） ・スラブ製作・レール搬入等を着実に実施し、平成30年度に軌道敷設工事に着手する。 ・平成31年度に主たる区間で軌道敷設工事に着手できるよう、土木工事を着実に推進する。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が</p>		<p>等の資機材の需給逼迫の課題に対し、プラント船の活用等の対応策により土木工事を着実に推進し、令和元年度（平成31年度）に軌道敷設工事に着手できる見込みである。</p> <p>（3）九州新幹線（武雄温泉・長崎間） 令和4年度（平成34年度）の開業に向け、適切な工程管理に努めている。</p> <p>平成30年度計画に対する実績は以下のとおりである。</p> <p>・スラブ製作・レール搬入等を着実に実施し、平成30年7月に軌道敷設工事に着手した。</p> <p>・小土被りトンネル等掘削に注意を要するトンネルの施工監理を慎重に行い、土木工事を着実に推進し、令和元年度（平成31年度）に新大村駅（仮称）、諫早駅、宇都高架橋、平山高架橋、経ヶ岳トンネル他及び長崎駅付近を除き、軌道敷設工事に着手できる見込みである。</p>		
---	---	--	--	--	--	--

<p>施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p> <p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p><具体的な完成・開業年度目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。 <p>北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成3</p>	<p>生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト削減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p>	<p>生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト削減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。</p> <p>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を実施する。</p>								
--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>4年度末 九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期</p> <p><目標水準の考え方></p> <p>整備新幹線整備事業については「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。</p> <p>【重要度：高】</p> <p>整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専</p>									
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。</p> <p>【難易度：高】</p> <p>鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>										
<p>(1) 鉄道建設等業務</p> <p>機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都</p>	<p>(1) 鉄道建設等業務</p> <p>機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題とともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの削減、適切な事業費の設定・管理を通</p>	<p>(1) 鉄道建設等業務</p>	<p><主な定量的指標></p> <p>鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北陸新幹線(金沢～敦賀間)：平成34年度末 ・九州新幹線西九州ルート(武雄温泉～長崎間)：平成34年度 <p><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設中の整備新幹線の各路線について、適切な事業費の設定及び管理を実施しているか。 	<p><主要な業務実績></p> <p>[整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理]</p> <p>建設中の整備新幹線の各路線について、工実施計画の認可の際に設定した事業費を管理しており、工実施段階においては工実施計画の認可の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。</p> <p>機構内で整理した内容については、関係者との会議体において共有するとともに、事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について関係者と早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。</p> <p>具体的には、事業費の管理において、発生土受入地の確保が課題であったため、関係者と早期調</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：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、消費税の増税、物価上昇などの社会情勢の変化や、耐震設計標準の改訂等の結果、事業費を精査し、工実施計画の変更認可申請に向けて、国土交通省、関係地方公共団体等の関係者と調整を行った。</p> <p>継続的にコスト削減に取り組むとともに、事業費を管理するうえでの課題を国土交通省、関係地方公共団体等の関係者間で共有し、早期の解決を図ることなどにより、建設中の整備新幹線の各路線について、事業費の適切な管理に努めている。</p> <p><課題と対応></p> <p>機構の平成29年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された<指摘事項、業務運営上の課題及</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1855 932 2487 982">評定</td> <td data-bbox="2487 932 2807 982">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1855 982 2807 1940"> <p><評定に至った理由></p> <p>整備新幹線整備事業については、昨年度の評価において、社会経済情勢等の変化に伴い、建設資材の需給逼迫などによる建設コストの上昇や関係者との協議等による事業費の増加が見込まれたことについて、関係者間において十分な情報共有を図るなど、コスト削減・抑制、工程管理徹底のための改善を求めたところである。</p> <p>機構は、建設中の整備新幹線の各路線について、工実施計画の認可の際に設定した事業を管理し、工実施段階においては工実施計画の認可の際に想定した工事計画・予算と照合チェックを行い、機構内で整理・共有を行っているところ、これを関係者との会議体において共有するとともに事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について関係者と早期調整を図り、適切に事業費の管理を行っている。</p> <p>具体的には、平成30年度からは国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構による会議体を設置し、発生土受入地の確保や、生コンクリートの需要量の増大に伴う供給量不足などの課題について、関係者間で十分な情報共有を行い、早期の解決を図り、適切な事業費の管理に努めていることが認められた。</p> <p>他方、継続的なコスト削減に努めており、技術開発の動向を踏まえて、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)において、i-constructionを活用し、トンネル発生土の受入地の地形測量にUAV測量(ドローンによるレーザー測量)を採用し、作業の効率化等に努めたことにより、LCCコスト及び社会的コストを含め</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p><評定に至った理由></p> <p>整備新幹線整備事業については、昨年度の評価において、社会経済情勢等の変化に伴い、建設資材の需給逼迫などによる建設コストの上昇や関係者との協議等による事業費の増加が見込まれたことについて、関係者間において十分な情報共有を図るなど、コスト削減・抑制、工程管理徹底のための改善を求めたところである。</p> <p>機構は、建設中の整備新幹線の各路線について、工実施計画の認可の際に設定した事業を管理し、工実施段階においては工実施計画の認可の際に想定した工事計画・予算と照合チェックを行い、機構内で整理・共有を行っているところ、これを関係者との会議体において共有するとともに事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について関係者と早期調整を図り、適切に事業費の管理を行っている。</p> <p>具体的には、平成30年度からは国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構による会議体を設置し、発生土受入地の確保や、生コンクリートの需要量の増大に伴う供給量不足などの課題について、関係者間で十分な情報共有を行い、早期の解決を図り、適切な事業費の管理に努めていることが認められた。</p> <p>他方、継続的なコスト削減に努めており、技術開発の動向を踏まえて、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)において、i-constructionを活用し、トンネル発生土の受入地の地形測量にUAV測量(ドローンによるレーザー測量)を採用し、作業の効率化等に努めたことにより、LCCコスト及び社会的コストを含め</p>	
評定	B									
<p><評定に至った理由></p> <p>整備新幹線整備事業については、昨年度の評価において、社会経済情勢等の変化に伴い、建設資材の需給逼迫などによる建設コストの上昇や関係者との協議等による事業費の増加が見込まれたことについて、関係者間において十分な情報共有を図るなど、コスト削減・抑制、工程管理徹底のための改善を求めたところである。</p> <p>機構は、建設中の整備新幹線の各路線について、工実施計画の認可の際に設定した事業を管理し、工実施段階においては工実施計画の認可の際に想定した工事計画・予算と照合チェックを行い、機構内で整理・共有を行っているところ、これを関係者との会議体において共有するとともに事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について関係者と早期調整を図り、適切に事業費の管理を行っている。</p> <p>具体的には、平成30年度からは国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構による会議体を設置し、発生土受入地の確保や、生コンクリートの需要量の増大に伴う供給量不足などの課題について、関係者間で十分な情報共有を行い、早期の解決を図り、適切な事業費の管理に努めていることが認められた。</p> <p>他方、継続的なコスト削減に努めており、技術開発の動向を踏まえて、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)において、i-constructionを活用し、トンネル発生土の受入地の地形測量にUAV測量(ドローンによるレーザー測量)を採用し、作業の効率化等に努めたことにより、LCCコスト及び社会的コストを含め</p>										

<p>市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。</p> <p>①工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗</p> <p>整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、</p>	<p>じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。</p> <p>①整備新幹線整備事業</p> <p>建設中の新幹線の各路線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p> <p>a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）</p> <p>工事実施計画に基づく平成47年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による平成42年度末の</p>	<p>①整備新幹線整備事業</p> <p>建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。</p> <p>a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）</p> <p>・坑口箇所用地確保等協議を進め、平成30年度に概ね全てのトンネル工事を発注する。</p> <p>・トンネル工事を推進し、土木工事の進捗を図る。</p>		<p>整を図った。また、関係者との調整の結果、工事現場から近い発生土受入地の紹介を受け、コスト縮減をすることができた工事があった。</p>	<p>び改善方策＞（下記2点）については、令和元年度（平成31年度）においても引き続き対応していく。</p> <p>また、北陸新幹線においては、PC桁のプレキャスト化や監理技術者等の資格要件の緩和を図り、上部工の工事発注の不調不落対策に努めていく。</p> <p>＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞</p> <p>1. 関係者間で定期的に進捗会議等を開催し十分な情報共有を行い、建設資材の需給の逼迫やトンネル発生土の受入地確保など、関係者が一体となって課題の早期調整に努め、コスト削減・抑制、工程管理の徹底を図っていく。</p> <p>2. 地元自治体や観光関係者等の関係者と協議・調整を行い、地域の特性を踏まえた駅の設計に努めていく。</p>	<p>約37億円のコスト改善が認められた。</p> <p>以上のことから、中期目標における所期の目標を達成していると考えられるとしてB評定とした。</p> <p>＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞</p> <p>今後も、関係者間で定期的に検討会を開催し十分な情報共有を行い、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。</p> <p>＜その他事項＞</p> <p>（外部有識者からの意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今年、環境省の基準が改正となったが、従前は、環境基準が非常に厳しく、余分なコストが掛かっていた。科学的、技術的に疑義があれば、情報発信を続けていくことが大事である。 ・コスト縮減できたとしても、品質と安全が確保されていないと意味が無い。しかし、品質と安全を確保することは非常にコストがかかる。品質と安全を確保しながら如何にコスト縮減を図るかが重要である。 ・北海道新幹線におけるドローンを活用したコスト削減技術は斬新であり、所期の目的達成に資するものであると評価できる。
---	---	---	--	---	--	---

<p>当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。</p> <p>この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p> <p>ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ</p>	<p>完成・開業に向けて、概ね平成34年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。</p> <p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） 当初の工事実施計画に基づく平成37年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成34年度末の完成・開業。</p> <p>c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間） 九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、平成34年度に対面乗換方式により開業。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の</p>	<p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） ・上部工の設計を進め、平成30年度に概ね全ての桁工事を発注する。 ・平成31年度に軌道敷設工事に着手できるよう、土木工事を着実に推進する。</p> <p>c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間） ・スラブ製作・レール搬入等を着実に実施し、平成30年度に軌道敷設工事に着手する。 ・平成31年度に主たる区間で軌道敷設工事に着手できるよう、土木工事を着実に推進する。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の</p>								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p> <p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p><具体的な完成・開業年度目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。 <p>北陸新幹線（金沢</p>	<p>後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト削減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p>	<p>後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト削減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。</p> <p>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を実施する</p>								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>～敦賀間）：平成34年度末 九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期</p> <p><目標水準の考え方> 整備新幹線整備事業については「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。</p> <p>【重要度：高】 整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する</p>									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。</p> <p>【難易度：高】</p> <p>鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>										
<p>(1) 鉄道建設等業務</p> <p>機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっ</p>	<p>②都市鉄道利便増進事業等</p> <p>(a) 都市鉄道利便増進事業</p> <p>工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p> <p>a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）</p> <p>平成31年度下期の開業</p>	<p>②都市鉄道利便増進事業等</p> <p>(a) 都市鉄道利便増進事業</p> <p>建設中の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。</p> <p>a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）</p> <p>・平成30年度下期に配電を開始し、通信回線も供用できるよう整備を進める。</p>	<p><主な定量的指標></p> <p>鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</p> <p>・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期</p> <p>・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期</p> <p><その他の指標></p> <p>・設定なし</p> <p><評価の視点></p> <p>以下の路線を開業または工事進捗させるため、適切に工程管理を行ったか。</p> <p>・神奈川東部方面</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>[都市鉄道利便増進事業等の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理]</p> <p>1. <具体的な完成・開業年度目標>の達成に向けた適切な工程管理</p> <p>第4期中期目標で示された<具体的な完成・開業年度目標>の達成に向け、建設中の神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）を工事進捗させるため、適切な工程管理に努めている。</p> <p>具体的には、機構内の委員会において、神奈川東部方面線の進捗状況や工事完成までのリスクを審議し、関係者との委員会等において機構内で整理した内容を情報共有するとともに、工程の管理及び事業を推進する上で</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）を工事進捗させるため、適切な工程管理に努めている。</p> <p>また、適切な工程管理に努め、小田急小田原線を事業完了させた。</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）については令和元年度（平成31年度）下期の開業を目指し、JR貨物と綿密な調整を行い、JR東海道貨物線内において大規模な線路切替工事を着実に実施するとともに、開業設備工事を推進し、開業監査工程、訓練運転期間等について関係者と綿密な調整を実施した結果、令和元年（平成31年）11月30日に開業できる見込みとなった。また、合わせて営業主（相模鉄道(株)）と施設使用料について調整、合意し、平</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 968 2484 1020">評定</td> <td data-bbox="2484 968 2804 1020">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 1020 2804 1961"> <p><評定に至った理由></p> <p>神奈川東部方面線については、機構内の委員会において、工事の進捗状況や工事完成までのリスクについて審議し、関係者との委員会等において機構内で整理した内容を情報共有するとともに、工程の管理及び事業を推進する上で課題となっている事柄について関係者との早期調整を図ることで、適切な工程管理に努めている。</p> <p>特に、相鉄・JR直通線区間については、計画通り配電所・配電線路への配電及び通信回線の供用を開始し、開業監査の準備を着実に進めるとともに、関係者と調整を実施した。また、令和元年（平成31年）下期に開業見込としていたところ、関係事業者と綿密な調整を行うことで線路切替工事等を推進することが出来たことなどから、令和元年（平成31年）11月30日に開業できる見込みとなった。</p> <p>また、相鉄・東急直通線区間については、令和4年度（平成34年）の下期の開業に向けて適切な工程管理に努め、平成30年度についてはトンネル全区で現地施工に着手するとともに、新横浜駅、新綱島駅の鉄筋コンクリートの構築を進め、令和元年度（平成31年度）に全駅の躯体を構築完了させるため、土木工事を着実に進めた。</p> <p>また、民鉄線の小田急小田原線の複々線化工事について、適切に工程管理を行い、目標で定めたとおり、平成30年度で事業完了させた。これにより、小田急線のダイヤの改善につながり、混雑緩和、所要時分の短縮等、利用者利便の向上に果たした役割は大きく、さらに、当該工事の難易度の高さが評価さ</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p><評定に至った理由></p> <p>神奈川東部方面線については、機構内の委員会において、工事の進捗状況や工事完成までのリスクについて審議し、関係者との委員会等において機構内で整理した内容を情報共有するとともに、工程の管理及び事業を推進する上で課題となっている事柄について関係者との早期調整を図ることで、適切な工程管理に努めている。</p> <p>特に、相鉄・JR直通線区間については、計画通り配電所・配電線路への配電及び通信回線の供用を開始し、開業監査の準備を着実に進めるとともに、関係者と調整を実施した。また、令和元年（平成31年）下期に開業見込としていたところ、関係事業者と綿密な調整を行うことで線路切替工事等を推進することが出来たことなどから、令和元年（平成31年）11月30日に開業できる見込みとなった。</p> <p>また、相鉄・東急直通線区間については、令和4年度（平成34年）の下期の開業に向けて適切な工程管理に努め、平成30年度についてはトンネル全区で現地施工に着手するとともに、新横浜駅、新綱島駅の鉄筋コンクリートの構築を進め、令和元年度（平成31年度）に全駅の躯体を構築完了させるため、土木工事を着実に進めた。</p> <p>また、民鉄線の小田急小田原線の複々線化工事について、適切に工程管理を行い、目標で定めたとおり、平成30年度で事業完了させた。これにより、小田急線のダイヤの改善につながり、混雑緩和、所要時分の短縮等、利用者利便の向上に果たした役割は大きく、さらに、当該工事の難易度の高さが評価さ</p>	
評定	B									
<p><評定に至った理由></p> <p>神奈川東部方面線については、機構内の委員会において、工事の進捗状況や工事完成までのリスクについて審議し、関係者との委員会等において機構内で整理した内容を情報共有するとともに、工程の管理及び事業を推進する上で課題となっている事柄について関係者との早期調整を図ることで、適切な工程管理に努めている。</p> <p>特に、相鉄・JR直通線区間については、計画通り配電所・配電線路への配電及び通信回線の供用を開始し、開業監査の準備を着実に進めるとともに、関係者と調整を実施した。また、令和元年（平成31年）下期に開業見込としていたところ、関係事業者と綿密な調整を行うことで線路切替工事等を推進することが出来たことなどから、令和元年（平成31年）11月30日に開業できる見込みとなった。</p> <p>また、相鉄・東急直通線区間については、令和4年度（平成34年）の下期の開業に向けて適切な工程管理に努め、平成30年度についてはトンネル全区で現地施工に着手するとともに、新横浜駅、新綱島駅の鉄筋コンクリートの構築を進め、令和元年度（平成31年度）に全駅の躯体を構築完了させるため、土木工事を着実に進めた。</p> <p>また、民鉄線の小田急小田原線の複々線化工事について、適切に工程管理を行い、目標で定めたとおり、平成30年度で事業完了させた。これにより、小田急線のダイヤの改善につながり、混雑緩和、所要時分の短縮等、利用者利便の向上に果たした役割は大きく、さらに、当該工事の難易度の高さが評価さ</p>										

<p>ては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。</p> <p>①工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗</p> <p>整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗して</p>	<p>b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）</p> <p>平成34年度下期の開業</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後、不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中において、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向</p>	<p>・開業監査の準備を進める。</p> <p>b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）</p> <p>・平成30年度に全てのトンネル工事の現地施工を開始するほか、概ね平成31年度に全駅の躯体構築を完了できるよう、土木工事を着実に推進する。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後、不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。</p>	<p>線（相鉄・JR直通線）</p> <p>平成31年度下期の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。</p> <p>・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）</p> <p>平成34年度下期の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。</p> <p>・小田急小田原線</p> <p>平成30年度の事業完了に向け、適切に工程管理を行ったか。</p>	<p>課題となっている事柄について関係者との早期調整を図ることで、適切な工程管理に努めている。</p> <p>小田急小田原線については、適切な工程管理に努め、第4期中期計画及び平成30年度計画で定めたとおり事業完了させた。</p> <p>(1) 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）</p> <p>令和元年度（平成31年度）下期の開業に向け、適切な工程管理に努めている。</p> <p>平成30年度計画に対する実績は以下のとおりである。</p> <p>・平成30年8月～9月に配電所及び配電線路の工事しゅん功監査を実施し、平成30年10月より配電を開始した。</p> <p>・平成31年1月より通信回線の供用を開始した。</p> <p>・平成31年4月より事前監査を開始するため、開業監査の準備を着実に進めた。</p> <p>令和元年度（平成31年度）下期の開業を目指し、JR貨物と綿密な調整を行い、JR東海道貨物線内において大規模な線路切替工事を着実に実施するとともに、開業設備工事を推進し、開業監査工程、訓練運転期間等について関係者と綿密な調整を実施した結果、令和元年（平成31年）11月30日に開業できる見込みとなった。また、合わせて営業主体（相模鉄道（株））と施設使用料について調整、合意し、平成31年2月26日に速達性向上計画の変更認定を申請した（令和元年（平成</p>	<p>成31年2月26日に速達性向上計画の変更認定を申請した（令和元年（平成31年）5月9日認定）。</p> <p><課題と対応></p> <p>機構の平成29年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>（下記）については、令和元年度（平成31年度）においても引き続き対応していく。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>・今後も、新たな第4期中期目標のもと、完成予定時期を踏まえ、工程・事業費の管理を徹底しつつ、事業を適切に進めることが必要。</p>	<p>れ、土木技術学会技術賞を受賞（平成29年度）したことなどは、十分に評価できるものである。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、「工事実施段階」であることを踏まえ、今後も、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努め、安全な事業遂行に万全を期すとともに、路線ごとの各種課題に、関係者間で十分に連携しつつ、開業予定時期を踏まえ、適切に事業を実施していくことが必要である。今後も、新たな第4期中期目標のもと、完成予定時期を踏まえ、工程の管理を徹底しつつ、事業を適切に進めることが必要である。</p> <p>また、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は「開業準備段階」であることから、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、引き続き、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させることが必要である。</p> <p><その他事項></p> <p>（外部有識者からの意見）</p> <p>・工期短縮は物やサービスを早く提供できるだけでなく、コスト縮減や収益の増加に繋がる。工期短縮について社会的コストに反映させるなど何らかの経済評価をしてもよいのではないかと。</p> <p>・全3事業のうち、1件が事業完了し、さらに別の1件も完了見込みであり、適切な工程管理が着実に実行されていると評価する。</p>
---	---	---	---	--	---	---

<p>いるかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。</p> <p>この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p> <p>ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を</p>	<p>け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>(b) 民鉄線事業 安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、以下のとおり目標達成を目指す。</p> <p>・小田急小田原線 平成30年度の事業完了</p>	<p>(b) 民鉄線事業 安全かつ着実な事業の推進のため、工程調整等関係者との連携・調整を図りながら着実に推進し、以下のとおり目標達成を目指す。</p> <p>・小田急小田原線 平成30年度の事業完了</p>		<p>31年) 5月9日認定)。</p> <p>(2) 神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線) 令和4年度(平成34年度)下期の開業に向け、適切な工程管理に努めている。</p> <p>平成30年度計画に対する実績は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トンネル全3工区で現地施工に着手した。 ・新横浜駅(仮称)及び新綱島駅(仮称)は、最も下の層の「下床版」から順次上の層へ鉄筋コンクリートの構築を進めており、概ね令和元年度(平成31年度)に全駅の躯体を構築完了させるべく、土木工事を着実に推進している。 <p>(3) 小田急小田原線 平成30年度の事業完了に向けて適切な工程管理に努め、平成30年度末に事業完了させた。</p>		
--	---	--	--	--	--	--

<p>駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p> <p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p><具体的な完成・開業年度目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。 北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末 九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期 									
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p><目標水準の考え方></p> <p>整備新幹線整備事業については「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。</p> <p>【重要度：高】</p> <p>整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。</p> <p>【難易度：高】</p> <p>鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階におい</p>									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>ては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>										
<p>(1) 鉄道建設等業務 機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受</p>	<p>②都市鉄道利便増進事業等 (a) 都市鉄道利便増進事業 工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。 a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線） 平成31年度下期の開業 b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線） 平成34年度下期の開業</p>	<p>②都市鉄道利便増進事業等 (a) 都市鉄道利便増進事業 建設中の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。 a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線） 平成30年度下期に配電を開始し、通信回線も共用できるよう整備を進める。 ・開業監査の準備を進める。 b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線） 平成30年度に全てのトンネル工事の現地施工を開始するほか、概ね平成31年度に全駅の躯体構築を完了できるよう、土木工事を着実に推進する。</p>	<p><主な定量的指標> 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。 ・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期 ・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期 <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）について、適切な事業費の設定及び管理を実施しているか。</p>	<p><主要な業務実績> 〔都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理〕 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）について、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理しており、工事実施段階においては速達性向上計画変更の認定の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。 機構内で整理した内容については、関係者との会議体において共有するとともに、事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について関係者と早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。</p>	<p><評価と根拠> 評価：B 根拠：神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）について、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費の適切な管理に努めている。 <課題と対応> 機構の平成29年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>（下記）については、令和元年度（平成31年度）においても引き続き対応していく。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> ・今後も、新たな第4期中期目標のもと、完成予定時期を踏まえ、工程・事業費の管理を徹底しつつ、事業を適切に進めることが必要。</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 407 2487 457">評価</td> <td data-bbox="2487 407 2807 457">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 457 2807 1940"> <p><評価に至った理由> 神奈川東部方面線については、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理しており、工事実施段階においては速達性向上計画変更の認定の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。 機構内で整理した内容については、関係者との会議体において共有するとともに、事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について関係者と早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。 具体的には国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構で定期的に検討会を開催し、関係者が一体となって課題の早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。 他方、コスト縮減については、乗入予定車種の精査により、可動式ホーム柵設備を小規模化するなどした結果、LCCコスト及び社会的コストを含め約20億円のコスト改善となった。 以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 今後も、関係者間で定期的に検討会を開催し十分な情報共有を行うなど、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。</p> <p><その他事項> （外部有識者からの意見） ・コスト縮減できたとしても、品質と安全が確保されていないと意味が無い。しかし、品質と安全を確保することは非常にコストがかかる。品質と安全を確保しながら如何にコスト縮減を図るかが重要である。</p> </td> </tr> </table>	評価	B	<p><評価に至った理由> 神奈川東部方面線については、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理しており、工事実施段階においては速達性向上計画変更の認定の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。 機構内で整理した内容については、関係者との会議体において共有するとともに、事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について関係者と早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。 具体的には国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構で定期的に検討会を開催し、関係者が一体となって課題の早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。 他方、コスト縮減については、乗入予定車種の精査により、可動式ホーム柵設備を小規模化するなどした結果、LCCコスト及び社会的コストを含め約20億円のコスト改善となった。 以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 今後も、関係者間で定期的に検討会を開催し十分な情報共有を行うなど、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。</p> <p><その他事項> （外部有識者からの意見） ・コスト縮減できたとしても、品質と安全が確保されていないと意味が無い。しかし、品質と安全を確保することは非常にコストがかかる。品質と安全を確保しながら如何にコスト縮減を図るかが重要である。</p>	
評価	B									
<p><評価に至った理由> 神奈川東部方面線については、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理しており、工事実施段階においては速達性向上計画変更の認定の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。 機構内で整理した内容については、関係者との会議体において共有するとともに、事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について関係者と早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。 具体的には国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構で定期的に検討会を開催し、関係者が一体となって課題の早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。 他方、コスト縮減については、乗入予定車種の精査により、可動式ホーム柵設備を小規模化するなどした結果、LCCコスト及び社会的コストを含め約20億円のコスト改善となった。 以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 今後も、関係者間で定期的に検討会を開催し十分な情報共有を行うなど、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。</p> <p><その他事項> （外部有識者からの意見） ・コスト縮減できたとしても、品質と安全が確保されていないと意味が無い。しかし、品質と安全を確保することは非常にコストがかかる。品質と安全を確保しながら如何にコスト縮減を図るかが重要である。</p>										

<p>託事業等における所要の業務を推進する。</p> <p>①工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗</p> <p>整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。</p> <p>具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。</p> <p>この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、</p>	<p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中において、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業</p>	<p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。</p>								
--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p> <p>ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p>	<p>準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>(b) 民鉄線事業 安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、以下のとおり目標達成を目指す。</p> <p>・小田急小田原線 平成30年度の事業完了</p>	<p>(b) 民鉄線事業 安全かつ着実な事業の推進のため、工程調整等関係者との連携・調整を図りながら着実に推進し、以下のとおり目標達成を目指す。</p> <p>・小田急小田原線 平成30年度の事業完了</p>								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p><具体的な完成・開業年度目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。 <p>北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末</p> <p>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期</p> <p><目標水準の考え方></p> <p>整備新幹線整備事業については「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づ</p>									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

	<p>②鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援</p> <p>機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項の助言などの技術支援（鉄道ホームドクター制度）等を実施する。</p> <p>受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費や工程に課題が発生していないかを機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。なお、機構の支援が真に必要な場合のために第三者委員会において策定した具体的な基準を適切に運用するとともに、受託工事に係るコスト縮減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。</p> <p><定量的目標> （鉄道分野の技術</p>	<p>③鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援</p> <p>機構が有する総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、受託工事について、協定に基づいた工事完成予定時期及び事業費の管理を徹底し、着実に推進する。受託調査については、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、地方公共団体や鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道計画に関する調査の支援を実施する。</p> <p>なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。また、受託工事に係るコスト縮減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。</p>	<p>③鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援</p> <p>受託工事各線について、協定に基づいた工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。</p> <p>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し、平成30年度の工事完了を目指す。中央新幹線については、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事及びトンネル工事を着実に推進する。</p> <p>また、国、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。</p> <p>なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。また、えちぜん鉄道の工事に係るコスト縮減について、同委員会において検証し、その結果をホームページ等で公表する。</p>	<p><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得る。 <p><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費と工程の管理を行い、着実に推進したか。 ・鉄道計画に関する調査の支援を適切に実施しているか。 ・地域鉄道事業者等への技術支援等を適切かつきめ細やかに実施しているか。 ・機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行っているか。 	<p><主要な業務実績></p> <p>[受託業務]</p> <p>1. 受託工事</p> <p>えちぜん鉄道については、工程短縮と適切な工程管理に努め、平成30年6月24日に供用を開始した。その後の仮線撤去も平成30年12月に完了し、新幹線工事に影響を与えず協定に基づいた工期内に完了した。また、事業費についても管理を徹底し、約7億円のコスト縮減を図った。</p> <p>中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、事業費と工程の適切な管理に努め、関係者との連携・調整を図りながら非常口工事及びトンネル工事を着実に推進できるように努めている。</p> <p>2. 受託調査（鉄道計画に関する調査の支援）</p> <p>国、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対し、平成30年度は受託調査を3件実施した。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援]</p> <p>鉄道事業者、地方公共団体からの要請を踏まえ、「鉄道ホームドクター制度」（注）を通じ、鉄道施設の保全・改修等に係る資料提供、アドバイス等の技術支援を行った。また、鉄道事業者からの要請に応じ、鉄道助成に関する資料を提供した。加えて、上記技術支援等</p>	<p><評定と根拠></p> <p>[受託業務]</p> <p>評定：A</p> <p>根拠：えちぜん鉄道の高架化工事は、狹隘で営業線に近接した市街地での厳しい施工条件であり、さらに、事業途中で北陸新幹線の完成時期の3年前倒しに伴い工事期間を5か月短縮することを余儀なくされたが、機構が有する技術力を駆使し、工程短縮と適切な工程管理に努め、協定に基づいた工期内で、かつ、新幹線工事に影響を与えず無事に完了させた。また、事業費についても、約7億円のコスト縮減を図り、鉄道工事受託審議委員会で検証された。</p> <p>中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、適切な事業費と工程の管理に努め、関係者と連携・調整を図りながら工事の着実な推進に努めている。また、鉄道計画に関する調査の支援を実施している。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）の結果、平均4.2の評価を得たが、一方で指標である技術支援等の実施件数をみると平成29年度19件から10件に減少しており、これを勘案したため。</p> <p>また、地域鉄道事業者等への技術支援等を適切かつきめ細やかに実施しており、かつ、各地方鉄道協会等が主催する会議等において、機構の技術</p>	<table border="1"> <tr> <th data-bbox="1855 319 2487 369">評定</th> <td data-bbox="2487 319 2819 369">A</td> </tr> <tr> <th colspan="2" data-bbox="1855 369 2819 420"><評定に至った理由></th> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1855 420 2819 1965"> <p>えちぜん鉄道の連続立体交差事業に伴う高架化工事にかかる受託事業については、受託当初の計画では平成25年10月から平成31年2月までの65ヶ月で実施する計画であったが、その後平成27年1月の政府与党申し合わせにより、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の完成時期が3年前倒しになったことに伴い土木工事の工程を5ヶ月短縮させることが必要となった。しかしながら、様々な工夫を凝らしてきめ細やかな工程管理を行い、工期の短縮を図るなど、機構の有する総合的技術力などを十分に駆使することで、予定どおり5ヶ月短縮して事業を完了させることができた。</p> <p>この結果、北陸新幹線の工程に影響を与えず、また福井しあわせ元気国体2018の開催前である平成30年6月に供用を開始できたため、踏切でピーク時に最大320mあった渋滞が解消され、街の一体化が図られたことは高く評価出来る。</p> <p>さらに、鉄道工事受託審議委員会においてコスト縮減の状況について検証した結果、機構の技術、知識及び経験を活用し、技術者や建設資材の需要逼迫が顕著となり、建設工事費が高騰した時期にもかかわらず、経済的に工事を施工したことによって7億円のコスト縮減効果が得られたことも、機構の対応力の高さを示す結果となっており、高い評価に値するものである。</p> <p>鉄道分野の技術力を活用した支援については、鉄道事業者等からの要請を踏まえ、「鉄道ホームドクター制度」を通じ、鉄道施設の補修等に関わる資料提供、アドバイス等の技術的な支援を行うとともに、鉄道助成等に関する情報及び資料を提供するなど、合計10件の支援を実施した。また、機構の技術支援等について、地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）を実施した結果、支援の件数は昨年度に比べ減少しているものの、平均4.2の評価を得たことは、それぞれのニーズに確実に対応し、適切な技術支援を実施できているということであり、大いに評価できる。</p> <p>さらに、機構が主催する「地方鉄道支援に関する情報交換会」及び鉄道協会等が主催する各種会議（合計13件）において、支援事業の取組み状況等の情報交換や機構の技術的支援の情報発信を行い、鉄道ホームドクター制度の一層の利用促進を図った。</p> <p>以上のことから、受託工事については難易度を「高」としているところ、えちぜん鉄道について厳しい制約の中で工期短縮やコスト削減を図った上で、事業を完成させたこと、また鉄道分野の技術力を活用した支援（鉄道ホームドクター制度）では、地域鉄道事業者に対するアンケート結果が、定量的目標である3.0を大きく上回っており、これら事業者に対する技術支援等を適切かつきめ細やかに実施しているものと認められることなどを総合的に鑑みても、中期目標</p> </td> </tr> </table>	評定	A	<評定に至った理由>		<p>えちぜん鉄道の連続立体交差事業に伴う高架化工事にかかる受託事業については、受託当初の計画では平成25年10月から平成31年2月までの65ヶ月で実施する計画であったが、その後平成27年1月の政府与党申し合わせにより、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の完成時期が3年前倒しになったことに伴い土木工事の工程を5ヶ月短縮させることが必要となった。しかしながら、様々な工夫を凝らしてきめ細やかな工程管理を行い、工期の短縮を図るなど、機構の有する総合的技術力などを十分に駆使することで、予定どおり5ヶ月短縮して事業を完了させることができた。</p> <p>この結果、北陸新幹線の工程に影響を与えず、また福井しあわせ元気国体2018の開催前である平成30年6月に供用を開始できたため、踏切でピーク時に最大320mあった渋滞が解消され、街の一体化が図られたことは高く評価出来る。</p> <p>さらに、鉄道工事受託審議委員会においてコスト縮減の状況について検証した結果、機構の技術、知識及び経験を活用し、技術者や建設資材の需要逼迫が顕著となり、建設工事費が高騰した時期にもかかわらず、経済的に工事を施工したことによって7億円のコスト縮減効果が得られたことも、機構の対応力の高さを示す結果となっており、高い評価に値するものである。</p> <p>鉄道分野の技術力を活用した支援については、鉄道事業者等からの要請を踏まえ、「鉄道ホームドクター制度」を通じ、鉄道施設の補修等に関わる資料提供、アドバイス等の技術的な支援を行うとともに、鉄道助成等に関する情報及び資料を提供するなど、合計10件の支援を実施した。また、機構の技術支援等について、地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）を実施した結果、支援の件数は昨年度に比べ減少しているものの、平均4.2の評価を得たことは、それぞれのニーズに確実に対応し、適切な技術支援を実施できているということであり、大いに評価できる。</p> <p>さらに、機構が主催する「地方鉄道支援に関する情報交換会」及び鉄道協会等が主催する各種会議（合計13件）において、支援事業の取組み状況等の情報交換や機構の技術的支援の情報発信を行い、鉄道ホームドクター制度の一層の利用促進を図った。</p> <p>以上のことから、受託工事については難易度を「高」としているところ、えちぜん鉄道について厳しい制約の中で工期短縮やコスト削減を図った上で、事業を完成させたこと、また鉄道分野の技術力を活用した支援（鉄道ホームドクター制度）では、地域鉄道事業者に対するアンケート結果が、定量的目標である3.0を大きく上回っており、これら事業者に対する技術支援等を適切かつきめ細やかに実施しているものと認められることなどを総合的に鑑みても、中期目標</p>	
評定	A												
<評定に至った理由>													
<p>えちぜん鉄道の連続立体交差事業に伴う高架化工事にかかる受託事業については、受託当初の計画では平成25年10月から平成31年2月までの65ヶ月で実施する計画であったが、その後平成27年1月の政府与党申し合わせにより、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の完成時期が3年前倒しになったことに伴い土木工事の工程を5ヶ月短縮させることが必要となった。しかしながら、様々な工夫を凝らしてきめ細やかな工程管理を行い、工期の短縮を図るなど、機構の有する総合的技術力などを十分に駆使することで、予定どおり5ヶ月短縮して事業を完了させることができた。</p> <p>この結果、北陸新幹線の工程に影響を与えず、また福井しあわせ元気国体2018の開催前である平成30年6月に供用を開始できたため、踏切でピーク時に最大320mあった渋滞が解消され、街の一体化が図られたことは高く評価出来る。</p> <p>さらに、鉄道工事受託審議委員会においてコスト縮減の状況について検証した結果、機構の技術、知識及び経験を活用し、技術者や建設資材の需要逼迫が顕著となり、建設工事費が高騰した時期にもかかわらず、経済的に工事を施工したことによって7億円のコスト縮減効果が得られたことも、機構の対応力の高さを示す結果となっており、高い評価に値するものである。</p> <p>鉄道分野の技術力を活用した支援については、鉄道事業者等からの要請を踏まえ、「鉄道ホームドクター制度」を通じ、鉄道施設の補修等に関わる資料提供、アドバイス等の技術的な支援を行うとともに、鉄道助成等に関する情報及び資料を提供するなど、合計10件の支援を実施した。また、機構の技術支援等について、地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）を実施した結果、支援の件数は昨年度に比べ減少しているものの、平均4.2の評価を得たことは、それぞれのニーズに確実に対応し、適切な技術支援を実施できているということであり、大いに評価できる。</p> <p>さらに、機構が主催する「地方鉄道支援に関する情報交換会」及び鉄道協会等が主催する各種会議（合計13件）において、支援事業の取組み状況等の情報交換や機構の技術的支援の情報発信を行い、鉄道ホームドクター制度の一層の利用促進を図った。</p> <p>以上のことから、受託工事については難易度を「高」としているところ、えちぜん鉄道について厳しい制約の中で工期短縮やコスト削減を図った上で、事業を完成させたこと、また鉄道分野の技術力を活用した支援（鉄道ホームドクター制度）では、地域鉄道事業者に対するアンケート結果が、定量的目標である3.0を大きく上回っており、これら事業者に対する技術支援等を適切かつきめ細やかに実施しているものと認められることなどを総合的に鑑みても、中期目標</p>													

<p>力を活用した支援) ・地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査(5段階評価)で平均3.0以上の評価を得る。</p> <p><指標> (鉄道分野の技術力を活用した支援) ・技術支援等の実施件数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度(見込み)までの件数・78件)</p> <p><目標水準の考え方> 機構から技術支援等を受けた地域鉄道事業者等の満足度について、5段階(5=大変役に立った、4=おおむね役に立った、3=役に立った、2=あまり役に立たなかった、1=まったく役に立たなかった)中の「3=役に立った」以上の評価を得ることを目標水準として設定した。</p> <p>【難易度:高】 受託業務についても、(1)①と同様に、協定に基づき工事を完成させるためには、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、ま</p>	<p>さらに、大規模災害等の発生時においても、これまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。</p> <p>また、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等に対する次の技術支援を実施する。</p> <p>「鉄道ホームドクター制度」を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言する。鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等地域における交通計画の策定等に資する支援を実施する。これらの地域鉄道事業者等への技術支援等を適切に実施し、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査(5段階評価)で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。</p> <p>地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報の収集・発信に努め、その一層の利用を促</p>	<p>表する。</p> <p>さらに、大規模災害等の発生時においても、これまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。</p> <p>鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、鉄道構造物の補修等に係るアドバイス、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム(GRAPE)を活用した支援等を適切かつきめ細やかに実施する。これらの地域鉄道事業者等への技術支援等を適切に実施し、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査(5段階評価)で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。</p> <p>また、地域鉄道に</p>	<p>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支援に係る情報の収集・発信を行い、その一層の利用を促進する。</p>	<p>について、当該鉄道事業者、地方公共団体に対するアンケート調査(5段階評価)で平均4.2の評価を得た。</p> <p>さらに、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、支援業務の取組状況などの情報交換や機構の技術的支援の情報発信を実施し、鉄道ホームドクター制度の一層の利用促進を図った。</p> <p>(注)「鉄道ホームドクター制度」とは、鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、機構が有する、鉄道の計画から建設までを一貫して行う豊富な経験に基づく総合技術力等のノウハウを活用した技術支援活動の制度である。</p>	<p>支援に係る情報の収集・発信や設備の老朽化についての情報収集及び支援のあり方についての議論を行っていることから、中期計画における所期の目標を達成したと考えられるため。</p> <p><課題と対応> [受託業務] 受託工事について、社会情勢等の変化に伴う建設コストの上昇や労働力不足等、工事の進捗に影響する不確定要素について、関係者間で十分な情報共有を行い、着実に事業を進めていく。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援] ・なし</p>	<p>における所期の目標を上回る成果が得られていると認められることから、A評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。</p> <p><その他事項> (外部有識者からの意見) ・えちぜん鉄道高架化工事の期間短縮とコスト削減は、高く評価できる。 ・災害復旧支援や鉄道ホームドクター制度についても、業務量が増えてくれば技術料をいただくことも必要と考える。 ・えちぜん鉄道高架化の受託工事では、厳しい工事環境の下で、工事期間の大幅な前倒し要請に応じて、創意工夫により、工事を協定通りに完了させたのみならず、7億円の事業費の削減も達成したことを高く評価する。 ・鉄道事業の技術支援については、実施件数が若干減少しているものの、アンケート調査では質的に高い評価がえられており、所期の目的を十分に達成していると評価できる。</p>
--	---	--	---	--	---	--

<p>た、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。</p>	<p>進する。 さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。</p>	<p>さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。</p>								
<p>③鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取り組み 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、以下の取り組みを推進する。 まず、施工管理の徹底や職員の技術力向上のための鉄道建設業務に係る機構職員向け技術研修の実施等を通じて、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。 また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、必要に応じた鉄道建設に係る技術基準類の整備、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果及び鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会での発表等を通じた積極的な広報及び効果的な活用に努</p>	<p>④鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取り組み 良質な鉄道を建設するために、必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進め、品質管理・施工監理について徹底を図るとともに、鉄道建設業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、講習や資格取得の支援等を通じて、持続的な業務の質の向上に努める。 また、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発、改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加し、その発表会等を通じて公表していく。</p>	<p>④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取り組み 良質な鉄道を建設するために、品質管理・施工監理等に係る技術基準類の継続的整備を行う。特に、「鉄筋コンクリート構造物検査マニュアル(案)」及び「地質調査標準示方書」の改訂を終え、講習会等を通じ関係者に周知、徹底する。 また、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継のために、施工監理講習及び経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修を実施するとともに、業務に関連する技術士等の資格の取得を促進する。 鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出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</p>	<p><主な定量的指標> ・機構職員向け技術研修の受講者数(前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの施工監理講習受講者数・2,406人) ・学会等への応募・発表数(前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの学会等への応募・発表数・306件) ・機構による業務成果を公表する場の開催数(前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの技術研究会等開催数・30件) <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進めているか。 ・講習や資格取得の支援等に努めているか。 ・調査、設計、施工、改良に係る技術開</p>	<p><主要な業務実績> [品質の向上] 1. 技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策 鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂作業を15件実施し、講習会等を通じ関係者に周知、徹底している。工事の検査を充実させる対策としては、「鉄筋コンクリート構造物検査マニュアル」の制定を実施した。 2. 講習や資格取得の支援等 (1) 経験年数を踏まえた段階的な技術系統別研修の実施 機構の鉄道建設業務の中核を担う技術系職員を対象として、鉄道建設に係る幅広い知識を身につけさせるため、入社時の技術系統別研修や、経験年数を踏まえた段階的な研修を実施した。 (2) 施工監理講習の実施 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全国7地方機関及び本社において平成30年10月～12月に実施した。 平成30年度は「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」、「施工監理テキスト</p>	<p><評定と根拠> [品質の向上] 評定：B 根拠：技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進めている。また、講習や資格取得の支援等に努めている。 [技術開発の推進] 評定：A 根拠：調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進していることに加え、基幹学会の高い位置づけの賞を受賞した。 [開発成果の公表] 評定：B 根拠：各種学会等に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表している。 [部外への適切な理解への取り組み] 評定：A 根拠：鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取り組みとして、現場見学会や講習会等での発表を実施し、整備新幹線の工事状況や機構が有する鉄道建設技術を説明している。 <課題と対応> 特になし</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 447 2481 499">評定</td> <td data-bbox="2481 447 2792 499">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 499 2792 1940"> <p><評定に至った理由> 品質の向上に向けた取り組みとして、鉄道建設に係る技術基準類の制定・改定作業を実施し、制定・改定がすんだものは、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・実施するほか、業務に関連する資格取得の促進を図っている。 また、各路線のニーズに基づき、調査、土木、設備の業務分野ごとに、技術開発の推進に努めた。平成30年度は、新たに11件のテーマに取り組むとともに、平成29年度からの継続テーマと合わせて24件の技術開発を計画的に実施した。 さらに、技術開発成果の活用状況として、機構で開発した防水工の新工法であるFILM工法が、他社工事において8件採用されていることや、機構が行った事業や開発した技術に対して、土木学会技術開発賞(補強度技術と橋りょう技術を融合させたGRS一体橋りょうの開発)や鉄道建築協会賞(えちぜん鉄道福井駅)をはじめ7件もの賞を受賞していることは評価できる。 この他、機構は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、各種学会等へ論文発表・投稿により99件の開発成果を公表し、そのうち、1件については学会等から各種の賞を授与されている。 また、部外への適切な理解への取組については、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうため、学会や学校、海外からの要請に基づき、現場見学会等を実施し、適切に理解してもらえるよう努めているものの、これまで機構が実施してきたことであることから、B評定が適当であると考えられる。 以上のことを総合的に踏まえると、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評定とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> (外部有識者からの意見) ・例年通り設計施工に関わる技術開発を推進していることは評価できるが、昨今の人手不足や今後の少子高齢化の進行を見据えた建設工事・検査業務の省人</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p><評定に至った理由> 品質の向上に向けた取り組みとして、鉄道建設に係る技術基準類の制定・改定作業を実施し、制定・改定がすんだものは、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・実施するほか、業務に関連する資格取得の促進を図っている。 また、各路線のニーズに基づき、調査、土木、設備の業務分野ごとに、技術開発の推進に努めた。平成30年度は、新たに11件のテーマに取り組むとともに、平成29年度からの継続テーマと合わせて24件の技術開発を計画的に実施した。 さらに、技術開発成果の活用状況として、機構で開発した防水工の新工法であるFILM工法が、他社工事において8件採用されていることや、機構が行った事業や開発した技術に対して、土木学会技術開発賞(補強度技術と橋りょう技術を融合させたGRS一体橋りょうの開発)や鉄道建築協会賞(えちぜん鉄道福井駅)をはじめ7件もの賞を受賞していることは評価できる。 この他、機構は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、各種学会等へ論文発表・投稿により99件の開発成果を公表し、そのうち、1件については学会等から各種の賞を授与されている。 また、部外への適切な理解への取組については、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうため、学会や学校、海外からの要請に基づき、現場見学会等を実施し、適切に理解してもらえるよう努めているものの、これまで機構が実施してきたことであることから、B評定が適当であると考えられる。 以上のことを総合的に踏まえると、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評定とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> (外部有識者からの意見) ・例年通り設計施工に関わる技術開発を推進していることは評価できるが、昨今の人手不足や今後の少子高齢化の進行を見据えた建設工事・検査業務の省人</p>	
評定	B									
<p><評定に至った理由> 品質の向上に向けた取り組みとして、鉄道建設に係る技術基準類の制定・改定作業を実施し、制定・改定がすんだものは、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・実施するほか、業務に関連する資格取得の促進を図っている。 また、各路線のニーズに基づき、調査、土木、設備の業務分野ごとに、技術開発の推進に努めた。平成30年度は、新たに11件のテーマに取り組むとともに、平成29年度からの継続テーマと合わせて24件の技術開発を計画的に実施した。 さらに、技術開発成果の活用状況として、機構で開発した防水工の新工法であるFILM工法が、他社工事において8件採用されていることや、機構が行った事業や開発した技術に対して、土木学会技術開発賞(補強度技術と橋りょう技術を融合させたGRS一体橋りょうの開発)や鉄道建築協会賞(えちぜん鉄道福井駅)をはじめ7件もの賞を受賞していることは評価できる。 この他、機構は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、各種学会等へ論文発表・投稿により99件の開発成果を公表し、そのうち、1件については学会等から各種の賞を授与されている。 また、部外への適切な理解への取組については、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうため、学会や学校、海外からの要請に基づき、現場見学会等を実施し、適切に理解してもらえるよう努めているものの、これまで機構が実施してきたことであることから、B評定が適当であると考えられる。 以上のことを総合的に踏まえると、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評定とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> (外部有識者からの意見) ・例年通り設計施工に関わる技術開発を推進していることは評価できるが、昨今の人手不足や今後の少子高齢化の進行を見据えた建設工事・検査業務の省人</p>										

<p>める。</p> <p><指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・機構職員向け技術研修の受講者数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成28年度までの施工監理講習受講者数・2,406人) ・学会等への応募・発表数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成28年度までの学会等への応募・発表数・306件) ・機構による業務成果を公表する場の開催数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成28年度までの技術研究会等開催数・30件) 	<p>さらに、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取り組みを実施する。</p>	<p>き計画的に技術開発を推進する。</p> <p>また、技術開発成果の活用状況について、フォローアップを進める。</p> <p>さらに、建設技術に係る各種学会等への積極的な参画に加え、技術開発を推進し、その成果をこれらの学会等並びに本社における技術研究会及び地方機関における業務研究発表会を通じて公表する。</p> <p>加えて、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうため、現場見学会等の実施に取り組む。</p>	<p>発を推進しているか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各種学会等へ積極的に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表しているか。 ・鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取り組みを実施しているか。 	<p>鉄道路木構造物の基本編」と各地方機関から希望のあった個別テーマに関する講義を全国で実施し、全国で606名が受講した。</p> <p>(3) 鉄道建設工事技術講習会への講師の派遣</p> <p>(一社)日本建設業連合会主催の「鉄道建設工事技術講習会」に講師を派遣し、鉄道関係法規及び技術基準類に関する講義を実施した。本講習会は、鉄道固有の技術に精通した技術者を育成し、良質な鉄道構造物の建設・提供を行うため、鉄道建設工事に従事している建設会社の現場技術者等を対象としている。平成30年度は、全国6箇所計8回の講習会が開催され、260名が受講した。また、平成24年度より実施している過年度の鉄道建設工事技術講習修了証保有者に対する更新講習については、平成30年度は662名が受講した。(4) 業務に関連する資格取得の促進</p> <p>業務に関連する技術士、鉄道設計技士、一級建築士等の資格取得については、資格試験に合格した職員に対して受験料等を機構が補助する制度が整備されており、既資格取得者による受験者への指導等の支援を継続して行った結果、平成30年度は一級建築士1名、電気主任技術者1名の合格者を輩出した。</p> <p>[技術開発の推進]</p> <p>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</p>		<p>化・省力化技術の開発も必要であろう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・青少年を含む一般の外部の方々に公共交通機関としての鉄道事業の重要性を認識してもらうためのアウトリーチ活動は地味だが重要なので、今後も一層努力して頂きたい。 ・大型機械化によるコスト削減を技術開発のテーマにしてはどうか。建設現場に入る作業員を少なくできれば事故は起きない。トンネル工事は様変わりしているが、トンネル以外の工事現場は昔と変化がない。鉄道建設の現場は他の工事現場と比べて先進的と感じているが、さらに技術開発を牽引する事業になることを期待している。 ・機構の技術的な内容だけでなく、鉄道の利点に関する内容についても発信してほしい。 ・海外では投稿しても掲載されるのはわずかである。論文「掲載」件数としてはどうか。また、査読の有無も分かると良い。 ・取り組んだ24件の技術開発のうちの8件が学協会賞を受賞し、中でもとりわけ土木学会の技術開発賞を受賞したGRS一体橋梁の開発は、異分野を融合した極めて創意工夫に富む技術あり、しかも当技術に基づく橋梁の建設がすでに10件にも及んでいることは、社会貢献度の並外れた大きな技術であると高く評価できる。 ・現場見学会の開催は191件、また講習会での発表は5件というように、部外への適切な理解への取り組みには所期の目標を上回る優れた成果が見られる。
--	---	---	---	--	--	--

				<p>至るまで一貫して推進するため、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進している。</p> <p>平成 30 年度は計 25 件の技術開発テーマに取り組んだ。</p> <p>平成 30 年度から新規で取り組んだ技術開発テーマ：11 件</p> <p>平成 29 年度から継続して取り組んだ技術開発テーマ：13 件</p> <p>[開発成果の公表]</p> <p>各種学会等への積極的な参加や、本社における技術研究会、各地方機関における業務研究発表会の開催を通じて技術開発の成果を公表している。</p> <p>平成 30 年度の各種学会等の委員委嘱：延べ 217 名</p> <p>平成 30 年度の各種学会等の論文投稿及び論文発表の件数：128 件</p> <p>平成 30 年度の業務成果を公表する場の開催数：6 件</p> <p>[部外への適切な理解への取り組み]</p> <p>1. 現場見学会の開催</p> <p>鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会や学校からの要請に基づき現場見学会を実施している。平成 30 年度は外部を対象とした現場見学会を 191 件実施した。平成 30 年度における現場見学会の主な実績は以下のとおりである。</p>		
--	--	--	--	--	--	--

				<p>(1) 子供向け現場見学会の開催</p> <p>①こどもアドベンチャー2018</p> <p>平成30年8月16日、17日、横浜市教育委員会と連携し、神奈川東部方面線において子供向けの現場見学会を開催した。当日は、トンネルの建設現場に案内し、鉄道構造物がどのように建設されているか、列車に電力を供給するための架線をどこに付けるかなどを説明し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。</p> <p>②けんせつ小町活躍現場見学会</p> <p>平成30年8月22日、(一社)日本建設業連合会と連携して、神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)の羽沢横浜国大駅において、機構では初めて女子小中高生を対象にした現場見学会を開催し、技術系の女性職員が現場を案内した。</p> <p>羽沢横浜国大駅構内では、電気工事、軌道工事、建築工事、機械工事の状況を見学してもらい、乗客の利用を考慮した駅レイアウトの考え方や電車が高速で走行するために高い精度で軌道工事を行っていることを説明した。</p> <p>また、現場見学を行った後、お仕事体験として駅舎内装工事である化粧タイル張りを体験してもらい、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。</p> <p>③平成30年度土木学会西部支部 親子見学会</p> <p>平成30年8月22日、</p>		
--	--	--	--	--	--	--

				<p>(公社) 土木学会と連携し、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の現場見学会を開催した。当日は、高架橋等の建設現場を見学してもらい、鉄道構造物がどのように建設されているかを説明し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。</p> <p>(2) 高校生を対象にした現場見学会の開催 平成30年6月14日、佐賀県立鳥栖工業高等学校の高校生を対象として、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)において現場見学会を開催した。当日は、高架橋等の現場を見学してもらい、鉄道構造物がどのように建設されているかを説明し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。</p> <p>(3) 大学生を対象にした現場見学会の開催 平成30年9月26日、長崎大学の土木工学を学ぶ学生を対象として、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)において現場見学会を開催した。当日は、山岳トンネルの現場を見学してもらい、鉄道構造物がどのように建設されているかを説明し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。</p> <p>2. 講習会等での発表 鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、講習会等で発表した。平成30年度は講習会等での発表を4件実施した。平成30年度における講習会等での発表の実績は以下のとおりである。</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>る。</p> <p>(1)「鉄道トンネル技術」の講演 平成 30 年 10 月、(国研)土木研究所が主催する土研新技術ショーケース 2018in 東京において「鉄道トンネル建設技術のあゆみと新たな挑戦—青函から羊蹄へ—」と題して、青函トンネルの施工時の検討内容や機構が開発した S E N S の導入事例について講演し、機構が保有する鉄道トンネル技術を部外に適切に理解してもらえるように努めた。</p> <p>(2)「整備新幹線の建設プロジェクト」の紹介 平成 30 年 10 月、鉄道 A C T 研究会が主催する P R 対象工法説明会において、「整備新幹線の建設プロジェクト」と題して、整備新幹線の建設状況と機構で特色のある明かり構造物の施工技術を紹介した。</p> <p>機構で特色のある明かり構造物としては、高速走行に対応したスパン 150m 超の橋梁として、P C エクストラゴーズド橋を紹介し、鉄道建設特有の技術を部外に発表した。</p> <p>(3)「北陸新幹線 敦賀延伸工事の実施状況」の発表 平成 30 年 6 月、(公社)地盤工学会関西支部が主催する第 76 回福井地域地盤研究会において、「北陸新幹線 敦賀延伸工事の実施状況について」と題して、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工事状況、新幹線の整備効果を発表し、部外に北陸新幹線の</p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p>建設工事への理解を深めてもらえるように努めた。</p> <p>(4)「狭隘な箇所での鉄道工事」の発表</p> <p>平成30年6月、(公社)プレストレストコンクリート工学会が主催する第46回プレストレストコンクリート技術講習会において、「鉄道の取組み—狭隘施工事例—」と題して、「北陸新幹線工事におけるプレテンションPCU形桁の架設」を発表した。</p> <p>都市部の狭隘な施工箇所においては、架設現場における施工時間が制限されるため、対策の一つとしてプレキャスト工法の採用が検討されることから、機構が実施した狭隘施工を発表し、機構が保有する鉄道建設技術を部外に適切に理解してもらえるように努めた。</p> <p>(5)「北海道内の鉄道トンネル建設の変遷と北海道内新幹線のトンネル技術」の講演</p> <p>平成30年8月、(公社)土木学会が主催する「トンネル技術講演会」において、「北海道内の鉄道トンネル建設の変遷と北海道新幹線のトンネル技術」と題して、鉄道建設公団時代に北海道内で実施したトンネル工事や機構が開発したSENSの北海道新幹線工事への採用経緯について講演を行い、機構が保有する鉄道トンネル技術を部外に適切に理解してもらえるように努めた。</p>		
--	--	--	--	--	--	--

	<p>④我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み</p> <p>我が国は鉄道分野について世界に誇れる高い技術力を有しており、機構は、その中で唯一の公的な新幹線建設主体である。機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する同分野の技術力やノウハウ、それらの要素間を全体として調整する機能を広く総合的に活用し、国土交通省の関連施策との連携を図りながら、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、関係府省、我が国事業者等と相互に連携を図りながら協力し、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることを見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電</p>	<p>2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み</p> <p>海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることを見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究を行う。</p>	<p>(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み</p> <p>国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることを見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究を行う。</p> <p>インド高速鉄道計画については、設計業務について、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で技術協力を行う。</p> <p>タイのバンコク～チェンマイ間高速鉄道計画につい</p>	<p><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額 ・機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額 ・専門家派遣数(前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・126人(27カ国)) ・研修員等受入数(前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・402人(41カ国)) <p><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・海外高速鉄道調査等について、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、適切に行っているか。 	<p><主要な業務実績></p> <p>1. 海外高速鉄道調査等業務</p> <p>国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、海外インフラ展開法基本方針に従い、適切に業務を行った。</p> <p>インド高速鉄道計画について、国土交通省等の関係者との緊密な連携の下、ムンバイ・アーメダバード間の詳細設計調査業務（JICC（株）日本コンサルタンツ（以下「JIC」という。）を中心としたコンソーシアム）に12名が従事し、技術協力を行った。</p> <p>タイのバンコク・チェンマイ間高速鉄道計画について、タイ政府内において事業採択に向け検討中であり、業務の受注に向け、国土交通省等の関係者からの情報収集を行うとともに、国土交通省によるタイ国運輸大臣の表敬訪問及び国土交通省とタイ国輸送交通計画企画事務局との会合に、機構職員が同行した。</p> <p>マレーシア・シンガポール間高速鉄道計画について、インフラ部分（土木関係）の事業費縮減に係る調査を行った。また、本計画に関するマレーシア政府内の検討の深度化に資する提案を行うためのマレーシア政府と国土</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：海外高速鉄道調査等業務について、海外インフラ展開法基本方針に従って適切に業務を行い、我が国事業者の参入の後押しとなるよう努めた。</p> <p>また、国際協力業務について、海外の鉄道プロジェクトへの技術協力及び専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行ったほか、JICAにおける鉄道セクターの業務の改善点等に係る提言をとりまとめるなど、我が国鉄道技術の海外展開に貢献した。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられるため。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>評定</p> <p>B</p> <p><評定に至った理由></p> <p>海外高速鉄道調査等業務について、国土交通省等関係機関と連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、基本方針に従い、積極的かつ適切に業務を推進した。</p> <p>インド高速鉄道計画では、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道計画に係る詳細設計調査業務に12名が従事し、技術協力を行った。また、マレーシア・シンガポール間高速鉄道計画について、コスト縮減に係る調査を実施したほか、マレーシア政府内の検討深度化に資する提案を行い、政府間協議の進展に貢献した。</p> <p>国際協力業務についても、国土交通省等関係機関と連携を図りつつ、海外への専門家の派遣、各国研修員等の受入れを行ったほか、JICAにおける鉄道セクターの業務の改善点等に係る提言をとりまとめるなど、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力した。</p> <p>平成30年度の専門家派遣の実績は10か国、計36名（前年度は9か国、計52名）となっており、派遣人数は前年と比べて減少したものの、整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業の整備が最盛期を迎えつつあり、要員事情が厳しい中、海外の鉄道プロジェクトを支援する観点から、可能な範囲で最大限に対応した。</p> <p>また、平成30年度の研修員等の受入れの実績は17か国、計385名（前年度26か国、計333名）となっており、前年に比べて増加した。</p> <p>特に、新幹線システムの海外展開として初めての国家的なプロジェクトであるインド高速鉄道計画に関し、インド鉄道省職員研修及びインド高速鉄道公社（以下「NHSRCL」という。）幹部招聘研修では、整備新幹線の概要説明や北陸新幹線等の建設現場の案内を実施し、合わせて延べ246人のインド高速鉄道関係者を受け入れた。</p> <p>そのほか、各種国際フォーラム等で各国高速鉄道関係者等との意見交換をしたほか、機構の技術力や経験を活用し、スウェーデンとの技術交流や、JICAの「鉄道セクターにおける有償資金協力業務関連成果物に対するプルーフエンジニアリング」業務等を行った。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p>	

<p>気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究（以下「海外高速鉄道調査等」という。）を行い、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図る。その際は、海外高速鉄道調査等の実施が民業圧迫にならないよう配慮する。</p> <p>また、我が国の鉄道システムの海外展開に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や経験を活用し、海外への専門家の派遣や各国の研修員の受入れ等、積極的に協力を行う。</p> <p><指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額 ・機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額 ・専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・126人（27カ国）） ・研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・402人（41カ国）） 	<p>また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対し協力し、海外への専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。</p>	<p>また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れ、鉄道分野における国際規格への取組み、海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流等を行う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・海外の鉄道プロジェクトへの技術協力を行っているか。 ・専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行っているか。 	<p>交通省との協議に、機構職員が同行した。</p> <p>2. 国際協力業務</p> <p>国土交通省等の関係者と連携を図りつつ、海外への専門家派遣、各国研修員等の受入れを行ったほか、JICAにおける鉄道セクターの業務の改善点等に係る提言をとりまとめるなど、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力した。</p> <p>平成30年度の実績は、専門家派遣は10カ国・地域、延べ36人（うち長期専門家1人）（平成29年度9カ国、延べ52人（うち長期専門家1人））、研修員等受入は17カ国・地域、延べ385人（平成29年度26カ国、延べ333人）となった。</p> <p>特に、新幹線システムの海外展開として初めての国家的なプロジェクトであるインド高速鉄道計画については、インド鉄道省職員研修及びインド高速鉄道公社（以下「NHSRCL」という。）幹部招聘研修では、整備新幹線の概要説明や北陸新幹線等の建設現場の案内を実施し、合わせて延べ246人のインド高速鉄道関係者を受け入れた。</p> <p>そのほか、国際高速鉄道協会（以下「IHRA」という。）の国際フォーラムで集まった各国高速鉄道関係者等との意見交換や九州新幹線建設現場への視察受入（12カ国、延べ71人）等を行うとともに、インドで開催されたIHRA、在インド日本大使館、国土交通省及びNHSRCL共催の海外</p>		<p><その他事項></p> <p>（外部有識者からの意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国鉄道事業の海外展開が期待されているが、一般的な鉄道計画への調査技術協力のレベルから、日本の技術をベースに国際基準・規格をリードするような国際活動への展開になることを期待する。特に、ハードとしての鉄道建設だけでなく、基準・規格への適合認証のプロセスなど相手国が必要とするソフトをセットで提案出来るような体制を期待する。 ・日本も是非レベルアップしてほしい。
---	--	--	---	--	--	---

				<p>国際セミナーにおいて、機構役員が、日本における高速鉄道建設事業の推進をテーマとした事例発表を行うなど、我が国鉄道技術の国際市場へのアピールを行った。</p> <p>また、国際学術会議等に機構職員が参加し、講演やプレゼンテーションを行った(4回)ほか、国際規格策定の国際標準化機構/鉄道分野専門委員会(以下「ISO/TC269」という。)の国内委員会・国内分科委員会等及び国際電気標準会議/鉄道用電気設備とシステム専門委員会(以下「IEC/TC9」という。)の国内委員会・国内作業部会等に機構職員8名が参加、JICA内に設置されているインド国高速鉄道建設事業に係る技術基準/設計支援委員会・各分科会に機構職員延べ21名が参加した。</p> <p>さらに、機構の技術力や経験を活用し、スウェーデンとの技術交流や、JICAの「鉄道セクターにおける有償資金協力業務関連成果物に対するブルーフェンジンアリング」業務等を行った。</p>						
⑤鉄道施設の貸付・譲渡の業務等 <p>鉄道施設に係る貸付料及び譲渡代金による調達資金の確実な回収に当たっては、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。</p>	(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等 <p>鉄道事業者に対して貸付又は譲渡した鉄道施設について、機構の調達資金を確実に返済、償還するため、毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を策定し、その全額を確実に回収する。</p>	(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等 <p>鉄道事業者に対して貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確実な回収を図る。</p>	<主な定量的指標> <p>・貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度(見込み)までの回収件数・971件(鉄道事業者数:27者))</p>	<主要な業務実績> <p>鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設の貸付料について、平成30年度は49件(鉄道事業者:5者)の要回収額を全額回収した。</p> <p>鉄道事業者に対し譲渡を行った鉄道施設の譲渡代金について、平成30年度は143件(鉄道事業者:20者)の要回収額を全額回収した。</p>	<評価と根拠> <p>評価: B 根拠: 貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って192件(鉄道事業者:25者)を全額回収した。</p> <p>なお、過去に譲渡代金の償還期間が変更された事業者について、経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。貨物調整金について国土交通大臣の承認を受けた金額をJR貨物に速やかに交付した。</p>	<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><評価に至った理由> <p>鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金について、要回収額を確実に全額回収した。</p> <p>また、平成30年度は主要幹線及び大都市交通線のうち、小金線(新松戸・西船橋間)について、貸付期間(40年間)を経過したため。譲渡代金を適切に算出のうえ確実に回収したのちJR東日本へ譲渡したほか、民鉄線の小田急小田原線(東北沢・世田谷代田間)について、事業が完了したことから、平成30年度末に小田急電鉄株式会社へ譲渡した。</p> <p>譲渡代金の償還期間(25年間)が変更された事業者については、平成29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</p> </td> </tr> </table>	評価	B	<評価に至った理由> <p>鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金について、要回収額を確実に全額回収した。</p> <p>また、平成30年度は主要幹線及び大都市交通線のうち、小金線(新松戸・西船橋間)について、貸付期間(40年間)を経過したため。譲渡代金を適切に算出のうえ確実に回収したのちJR東日本へ譲渡したほか、民鉄線の小田急小田原線(東北沢・世田谷代田間)について、事業が完了したことから、平成30年度末に小田急電鉄株式会社へ譲渡した。</p> <p>譲渡代金の償還期間(25年間)が変更された事業者については、平成29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</p>	
評価	B									
<評価に至った理由> <p>鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金について、要回収額を確実に全額回収した。</p> <p>また、平成30年度は主要幹線及び大都市交通線のうち、小金線(新松戸・西船橋間)について、貸付期間(40年間)を経過したため。譲渡代金を適切に算出のうえ確実に回収したのちJR東日本へ譲渡したほか、民鉄線の小田急小田原線(東北沢・世田谷代田間)について、事業が完了したことから、平成30年度末に小田急電鉄株式会社へ譲渡した。</p> <p>譲渡代金の償還期間(25年間)が変更された事業者については、平成29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</p>										

<p>さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。</p> <p><指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・971件（鉄道 	<p>なお、償還期間の変更を実施した事業者については、毎年度、決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。</p> <p>建設した鉄道施設について、完成後、各営業主体に対して貸付又は譲渡を行う。</p> <p>また、主要幹線及び大都市交通線で今中期計画期間中に国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する以下の区間について、貸し付けしている鉄道事業者に対して譲渡を行い、その譲渡代金の回収を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成30年度譲渡区間：小金線（新松戸・西船橋間） 鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社 <p>さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。</p>	<p>なお、償還期間の変更を実施した事業者については平成29年度決算終了後経営状況等の把握をし、償還確実性を検証する。</p> <p>民鉄線工事として実施している小田急小田原線（東北沢・世田谷代田間）について、小田急電鉄株式会社に対し適切に譲渡を行う。</p> <p>また、国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する小金線（新松戸・西船橋間）について、東日本旅客鉄道株式会社に譲渡を行い、その譲渡代金の確実な回収を図る。</p> <p>さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付する。</p>	<p><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を設定し、その全額を確実に回収しているか。 ・決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証しているか。 ・日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を速やかに交付しているか。 	<p>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29年度決算終了後ヒアリング等により経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。</p> <p>小田急小田原線（東北沢・世田谷代田間）について、平成31年3月31日、小田急電鉄(株)に譲渡した。</p> <p>並行在来線への支援のための貨物調整金について、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貨物に対して速やかに交付した。</p>	<p>以上により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。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>証した。</p> <p>並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付した。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>（外部有識者からの意見）</p>
---	---	--	---	--	--	---

事業者数：27者))							
------------	--	--	--	--	--	--	--

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

4. その他参考情報
特になし。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (2)	鉄道助成業務等		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第13条第2項、附則第11条第1項第4号及び第3項
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー事業番号：291

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

2. 主要な経年データ														
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）						
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率	—	平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%	100%							予算額（千円）	227,411,588			
鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数	—	平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部	889部							決算額（千円）	227,329,193			
譲渡代金及び無利子貸付金について、約定等に沿った回収を行った件数	—	平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付金：年間6件	譲渡代金6件 無利子貸付金6件							経常費用（千円）	195,742,800			
貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数	—	平成28年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・8件	10件							経常利益（千円）	4,807,712			
										行政コスト（千円）	97,062,145			
										従事人員数	29			

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

注3) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
					<p><評定と根拠> 評定：B 根拠：鉄道助成業務における補助金交付等に係る全ての受払の標準処理期間内の執行、譲渡代金や無利子貸付金の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行った。 また、第三者委員会の改善意見を審査業務の改善に反映し、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るため、職員研修を実施したこと及びガイドブックの配布など各種助成制度の周知活動を行った。 さらに、中央新幹線建設資金貸付等業務において、約定に沿った貸付利息の確実な回収を行った。</p> <p><課題と対応> ・なし</p>	<p>鉄道助成業務等の評定：B</p> <p>【細分化した項目の評定の算術平均】 (B 3点×2項目) ÷ 2項目 = 3.0 ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。 ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。</p> <p>鉄道助成業務等の評価 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等については、法令その他の基準に基づき処理し、全ての受払を標準処理期間内に執行した。 また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」の改善意見を業務運営に反映させているほか、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修を実施するなど、鉄道助成業務の確実な処理・適正かつ効率的な執行のための取組みを行うとともに、鉄道助成制度に関するガイドブックの配布を行うなど、各種助成制度の効果的な活用を支援するための情報提供や周知活動を推進した。 さらに、約定等に基づく譲渡代金や無利子貸付金の回収及びこれらに係る債務の償還を確実に行った。 中央新幹線建設資金貸付等業務について、約定に沿った貸付利息の回収を確実に行った。 以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成していると考えられるとしてB評定とした。</p>
<p>(2) 鉄道助成業務等 ①鉄道助成 機構では、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施する。</p> <p>(a) 確実な処理・適正かつ効率的な執行</p>	<p>(2) 鉄道助成業務等 ①鉄道助成 機構は、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施していく。</p> <p>勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令</p>	<p>(2) 鉄道助成業務等 ①鉄道助成 機構は、交通インフラ・ネットワークの機能充実・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施していく。</p> <p>勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令</p>	<p><主な定量的指標> ・補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%) ・鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数(前中期目標期間実績：平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部) ・譲渡代金及び無</p>	<p><主要な業務実績> 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、全ての受払について標準処理期間内に適正に執行した。 業務の充実強化については、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を開催し、委員会からの改善意見は、適宜、審査業務の改善に反映した。 審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るため、より実践的な内容の研修時間を増強し、職員研修を実施(受講率</p>	<p><評定と根拠> 評定：B 根拠：中期計画における所期の目標に基づき、補助金交付等に係る全ての受払の標準処理期間内の執行、譲渡代金(6件)や無利子貸付金(6件)の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行ったため。 また、第三者委員会の改善意見を審査業務に反映し、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修(受講率100%)及びガイドブックの配布(889部)など各種助成制度の周知活動を行ったため。</p> <p><課題と対応></p>	<p>評定</p> <p>B</p> <p><評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等については、法令その他の基準に基づき処理し、全ての受払を標準処理期間内に執行した。 また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を開催し、改善意見を業務運営に反映させている他、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修においては補助金審査に直結するより実践的な内容の研修時間を増強した上で実施(受講率100%)するなど、鉄道助成業務の確実な処理・適正かつ効率的な執行のための取組みを行うとともに、鉄道助成制度に関するガイドブックについて新たな送付先を精査した上で配布(889部)を行うなど、鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するための情報提供や周知活動を推進した。 さらに、約定等に基づき債権の回収(新幹線譲渡代金6件、無利子貸付金6件)を行うとともに、これらに係る債務の償還を確実に行った。 以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB</p>

<p>鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付について、第三者委員会の助言の必要部分を審査業務の改善に反映させること、審査ノウハウの承継やスキルアップのための機構職員向け研修の実施等により、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。</p> <p><指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%) <p>(b)助成制度に関する情報提供等の推進</p> <p>鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成制度に関するガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。</p> <p><指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数(前中期目標期間実績：平成27 	<p>その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内(補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内)に執行できるよう適正かつ効率的に処理する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修を実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。</p> <p>また、鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成ガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。</p>	<p>その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内(補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内)に執行できるよう適正かつ効率的に処理する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」に助成業務の実施状況等を報告し、得られた改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修等を一部見直し実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。</p> <p>また、鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、最新の助成事例を盛り込んだ鉄道助成ガイドブック及びパンフレットの作成配布、ホームページでの公表を行うとともに、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え方を助成対象事業者に対して改めて周知する。</p>	<p>利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度(見込み)までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付資金：年間6件)</p> <p><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助金交付等に係る全ての受払について、法令その他による基準に基づき確実に処理しているか。 ・第三者委員会からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映しているか。 ・職員研修を実施し、また、審査ノウハウの承継等のための検討をしているか。 ・情報提供や周知活動を推進し、また、推進するための検討をしているか。 ・約定等に沿った確実な回収を実施しているか。 ・債務を確実に償還しているか。 	<p>100%)した。</p> <p>鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、配布先を精査した上で「鉄道助成ガイドブック」を配布(889部)するなど情報提供や周知活動を推進した。また、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え方を助成対象事業者に対して改めて周知した。</p> <p>債権の回収については、約定等に基づき、新幹線譲渡代金(6件)や無利子貸付金(6件)を回収するとともに、新幹線に係る債務についても確実に償還した。</p>	<p>・なし</p>	<p>評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p>
---	---	--	--	---	------------	--

<p>年度から平成29年度の平均配布部数・809部)</p> <p>(c) 債権の確実な回収等 既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について、約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。</p> <p><指標> ・譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数 (前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度(見込み)までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付資金：年間6件)</p>	<p>さらに、既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。</p>	<p>さらに、既設四新幹線の譲渡代金(平成30年度回収見込額724億円)、無利子貸付資金(平成30年度回収見込額284億円)について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。</p>								
<p>② 中央新幹線建設資金貸付等業務 中央新幹線の建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付けており、貸付けを行った事業について、建設主体の財務状況、事業の進捗状況等を把握しつつ、約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。</p> <p><指標></p>	<p>② 中央新幹線建設資金貸付等業務 貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認することから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等を毎年度把握するとともに、これにより、債権の確実な保全及び約定に沿った貸付利息の確実</p>	<p>② 中央新幹線建設資金貸付等業務 貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認することから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等を把握するとともに、債権の保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。</p>	<p><主な定量的指標> ・貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数 (前中期目標期間実績：平成28年度から平成29年度(見込み)までの回収件数・8件)</p> <p><その他の指標> ・設定なし</p> <p><評価の視点> ・債権の確実な保</p>	<p><主要な業務実績> 貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認することから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等をモニタリングを通じて把握するとともに、約定に沿った貸付利息の確実な回収(10件)を実施した。</p>	<p><評価と根拠> 評価：B 根拠：約定に沿った貸付利息の回収(10件)が行われており、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</p> <p><課題と対応> ・なし</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 1115 2484 1171">評価</td> <td data-bbox="2484 1115 2804 1171">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 1171 2804 1751"> <p><評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、事業の進捗状況等についてモニタリングを通じて把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収(10件)を確実に行ったことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。</p> <p><その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p> </td> </tr> </table>	評価	B	<p><評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、事業の進捗状況等についてモニタリングを通じて把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収(10件)を確実に行ったことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。</p> <p><その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p>	
評価	B									
<p><評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、事業の進捗状況等についてモニタリングを通じて把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収(10件)を確実に行ったことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。</p> <p><その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p>										

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

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

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし。</p>

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

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (3)	船舶共有建造等業務		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標 19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）第 13 条第 1 項第 7 号及び第 1 項第 8 号
当該項目の重要度、困難度	【重要度：高】 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進 船舶建造等における技術支援 【難易度：高】 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進	関連する政策評価・行政事業レビュー	

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

2. 主要な経年データ															
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度			平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	
より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数	今中期目標期間中において 140 隻以上	—	年度計画の達成目標							予算額（千円）	48,625,954				
			20 隻以上							決算額（千円）	56,703,023				
			実績値							経常費用（千円）	23,812,527				
繰越欠損金の縮減額	今中期目標期間中に 40 億円程度	—	18 億円						経常利益（千円）	1,818,086					
									行政コスト（千円）	△1,801,800					
									従事人員数	57					

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

注 3) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
					<p><評価と根拠> 評価：B 根拠：船舶共有建造業務において、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は、平成 30 年度計画における 20 隻に対し、対年度計画値の 120%以上である 46 隻の実績となった。</p>	<p>船舶共有建造等業務の評価：B 【細分化した項目の評価の算術平均】 $(A 4 点 \times (1 項目 + 1 項目) + B 3 点 \times (1 項目 + 1 項目) + B 3 点 \times 1 項目) \div (3 項目 + 2 項目) = 3.4$ ⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。 ※算定にあたっては評価毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を 2 倍としている。</p>

					<p>また、計画段階での船舶の性能予測精度の向上、労働環境改善船等の建造促進、早い段階からの技術支援の実施等共有建造する船舶の技術支援を的確に実施した。</p> <p>さらに、繰越欠損金を平成30年度は18億円縮減し、新たな未収金発生は皆無であった。</p> <p><課題と対応> ・なし</p>	<p>船舶共有建造等業務の評価</p> <p>船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進については、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数が、目標である20隻を大幅に上回る46隻となったことは大いに評価できる。</p> <p>船舶建造等における技術支援については、船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体が建造する旅客船や平成30年度より金利軽減措置を開始した労働環境改善船等への技術支援を着実に実施している。</p> <p>船舶共有建造業務における財務内容の改善については、平成30年度は18億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額縮減することができた。</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成していると考えられるとしてB評定とした。</p>			
<p>(3) 船舶共有建造等業務</p> <p>我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、モーダルシフトによる環境負荷や効率性にも優れる内航海運の分野において、「内航未来創造プラン」(平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会)等を踏まえ、船舶共有建造業務を通じ、安定的輸送の確保に努め、生産性の向上に努める必要がある。また、国内旅客船についても、離島航路の維持改善や観光立国推進等の観点から、着実に整備を推進する必要がある。このため、これらの国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進しつつ、船舶の老朽化へも対処する。</p> <p>①船舶共有建造業</p>	<p>(5) 船舶共有建造等業務</p> <p>我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、環境にやさしく効率的な輸送機関である内航海運の安定的な輸送の確保及び生産性の向上のため、また、離島航路の維持・改善をはじめとする地域公共交通の活性化や観光立国推進等の観点から国内旅客船の着実な整備を推進するため、船舶共有建造業務により国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進する。</p> <p>①船舶共有建造業</p>	<p>(5) 船舶共有建造等業務</p> <p><主な定量的指標> ・より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期目標期間中において140隻以上とする。</p> <p><その他の指標> ・設定なし</p> <p><評価の視点> ・海運事業者や荷主に対し、国内海運政策の実現に寄与する船舶について、各種セミナー等を通じて効果、利点を分かりやすく適切に周知しているか。</p> <p>①船舶共有建造業</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>昨今の物流分野において、労働力不足や、荷主や消費者ニーズの高度化・多様化による多頻度小口輸送が増加していることから環境負荷低減や物流の効率化のためモーダルシフトが推進されている中、船舶共有建造業務としては、物流の効率化をはじめとする離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進している。</p> <p>平成30年度は、内航海運の船員不足に対応するため、船員の労働負担を軽減し居住性を改善した措置が施された船舶を「労働環境改善船」として新たに創設する等さらなる国内海運政策の実現に寄与する船舶の推進に努め、これらの効果、利点をわかりやすく適切に周知するため全国7か所で「共有建造支援セミナー」及び全国5か所で「内航船舶技術支援セミナー」を開催した。</p> <p>その結果、平成30年度に建造決定した船舶は29隻で、平成29年度実</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：A</p> <p>根拠：より高い政策効果を実現する船舶の効果、利点を分かりやすく適切に周知するためセミナー等を実施し、グリーン化に資する船舶をはじめとしたより高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は、平成30年度計画における20隻に対し、46隻の実績となった。</p> <p>特に、平成30年度に創設した船員の労働負担を軽減し居住性を改善した措置が施された「労働環境改善船」及び船員確保を促進するための「若年船員または女性船員を計画的に雇用する事業者の船舶」の利用機運が高まったことで、延べ隻数の増加となった。</p> <p>このため、対年度計画値の120%以上であることから、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。</p> <p><課題と対応> ・なし</p>	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p><評定に至った理由></p> <p>年度計画における「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進」において定められている具体的な数値目標は「より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数が20隻以上となるよう取り組む」とされているところ、業務実績は46隻となった。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を上回る成果が得られていると認められることから、A評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。</p> <p><その他事項> (外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策効果の高いCO2削減船など計画を大幅に上回る46隻建造したことは高く評価できる。今後、究極の「労働環境改善船」として自律航行船の実用化が視野に入ってくるので、当機構も具体的な技術開発の見直しをタイムリーに実施して欲しい。 ・女性やシニアなど様々な人にとって働きやすい環境を整えるのは重要である。大いにアピールしてほしい。 ・実績が良いときも適切に評価してほしい。 ・グリーン化に対応した船舶の建造隻数が倍増するとともに、労働力不足の下で若年船員や女性船員の雇用促進を目指す新たな居住空間を備えた船舶の建造も増加するというように、時代の要請を積極的に受け入れることによって年度計画を上回る建造隻数を実現したことは高く評価できる。 </td> </tr> </table>	評定	A	<p><評定に至った理由></p> <p>年度計画における「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進」において定められている具体的な数値目標は「より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数が20隻以上となるよう取り組む」とされているところ、業務実績は46隻となった。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を上回る成果が得られていると認められることから、A評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。</p> <p><その他事項> (外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策効果の高いCO2削減船など計画を大幅に上回る46隻建造したことは高く評価できる。今後、究極の「労働環境改善船」として自律航行船の実用化が視野に入ってくるので、当機構も具体的な技術開発の見直しをタイムリーに実施して欲しい。 ・女性やシニアなど様々な人にとって働きやすい環境を整えるのは重要である。大いにアピールしてほしい。 ・実績が良いときも適切に評価してほしい。 ・グリーン化に対応した船舶の建造隻数が倍増するとともに、労働力不足の下で若年船員や女性船員の雇用促進を目指す新たな居住空間を備えた船舶の建造も増加するというように、時代の要請を積極的に受け入れることによって年度計画を上回る建造隻数を実現したことは高く評価できる。 	
評定	A								
<p><評定に至った理由></p> <p>年度計画における「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造促進」において定められている具体的な数値目標は「より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数が20隻以上となるよう取り組む」とされているところ、業務実績は46隻となった。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を上回る成果が得られていると認められることから、A評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。</p> <p><その他事項> (外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策効果の高いCO2削減船など計画を大幅に上回る46隻建造したことは高く評価できる。今後、究極の「労働環境改善船」として自律航行船の実用化が視野に入ってくるので、当機構も具体的な技術開発の見直しをタイムリーに実施して欲しい。 ・女性やシニアなど様々な人にとって働きやすい環境を整えるのは重要である。大いにアピールしてほしい。 ・実績が良いときも適切に評価してほしい。 ・グリーン化に対応した船舶の建造隻数が倍増するとともに、労働力不足の下で若年船員や女性船員の雇用促進を目指す新たな居住空間を備えた船舶の建造も増加するというように、時代の要請を積極的に受け入れることによって年度計画を上回る建造隻数を実現したことは高く評価できる。 									

<p>務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進</p> <p>船舶の建造の推進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要となる措置について検討し実施する。</p> <p>また、機構が船舶共有建造制度を実施するに当たっては、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、コンテナ船やフェリーなどの物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等の建造を推進する。</p> <p>その際は、船舶共有建造業務の財務改善に必要な事業量を確保しつつ、民業圧迫にならないよう配慮する。</p> <p><定量的目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記船舶のうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期目標期間中において140隻以上とする。 <p><目標水準の考え方></p> <p>延べ建造隻数については、過去の年間平均建造実績約</p>	<p>務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進</p> <p>船舶共有建造業務として、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進する。</p> <p>具体的には、国内海運政策の実現に寄与するものとして、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等を掲げ、これらのうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期計画期間中において140隻以上とするが、建造量は社会経済状況に応じて大きく変化することに十分留意する。</p> <p>また、海運事業者や荷主に対し、より高い政策効果を実現する船舶について、効果、利点を分かりやすく適切に周知する。</p>	<p>務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進</p> <p>船舶共有建造業務として、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進するため、機構が開催する各種セミナー等を実施し、より高い政策効果を実現する船舶の効果、利点を分かりやすく適切に周知する。</p> <p>これらを通じて、次に掲げる船舶の延べ建造隻数が20隻以上となるよう取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○物流効率化に資する船舶 <ul style="list-style-type: none"> ・内航フィーダーの充実に資する船舶（京浜港・阪神港に就航し、外国貿易用コンテナを輸送するもの） ・高度モーダルシフト船（輸送力を増強するもの等） ○地域振興に資する船舶 <ul style="list-style-type: none"> ・離島航路の整備に資する船舶 ・生活航路に就航する船舶のうち高度バリアフリー化要件を満たす船舶 ・国内クルーズ船（旅行者等観光向けのもの） ○船員雇用対策に資する船舶 <ul style="list-style-type: none"> ・若年船員または女性船員を計画的に雇用する事業者の船舶 ・労働環境改善船 		<p>績の20隻から9隻増加したため、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は、平成30年度計画の20隻に対して46隻と大幅に上回る事ができた。</p>		
--	---	---	--	---	--	--

<p>26隻を基に5年間で約130隻となることを踏まえ、今中期目標期間において140隻と設定した。</p> <p>【重要度：高】 内航海運及び国内旅客船は国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして極めて重要な役割を担っている。しかし、これらを支える海運事業者は資力が乏しいため、船舶共有建造制度を通じ、国内海運政策に寄与する政策的意義の高い船舶の建造を推進する必要があるため。</p> <p>【難易度：高】 船舶建造は社会経済状況に応じて建造量が大きく変化し、外部的要因が強く影響するため。</p>		<p>(船員の居住環境改善、労働負担軽減の設備を設置するもの) ○事業基盤強化に資する船舶 ・登録船舶管理事業者を利用する船舶 ・合併を行う事業者が建造する船舶 ○グリーン化に資する船舶 ・スーパーエコシップ(電気推進システムを採用したもの) ・先進二酸化炭素低減化船(従来より二酸化炭素排出量が16%以上軽減されるもの) ・高度二酸化炭素低減化船(従来より二酸化炭素排出量が12%以上軽減されるもの) ・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船(海難事故発生時に油等が流出しないように側面と底面が二重になっているもの)</p>					
<p>②船舶建造等における技術支援 共有建造する船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶を建造する。</p> <p>【重要度：高】 船舶は内航海運業に必要不可欠な基幹的輸送インフラであり、国内海運政策に合致する良</p>	<p>②船舶建造等における技術支援 上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施する。特に、SOX等環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船などの高度な技</p>	<p>②船舶建造等における技術支援 上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施する。特に、SOX等環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船などの高度な技</p>	<p><主な定量的指標> ・設定なし</p> <p><その他の指標> ・設定なし</p> <p><評価の視点> ・計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施しているか。 ・高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実</p>	<p><主要な業務実績> 計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援については、計画段階での船舶の性能予測精度の向上に引き続き取り組むとともに、平成25年4月から平成30年3月までの5年間に発生した不具合事例を取りまとめ、共有船主及び造船所と情報共有を行った。また、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</p>	<p><評価と根拠> 評価：B 根拠：計画段階での船舶の性能予測精度の向上、労働環境改善船等の建造促進、早い段階からの技術支援の実施等、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。</p> <p><課題と対応> ・なし</p>	<p>評価</p>	<p>B</p> <p><評価に至った理由> 計画・設計・建造各段階で技術支援を行い、就航後も技術的助言等の技術支援を行った。特に、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建造初期段階からの支援を実施し、4隻を内定するとともに、平成30年度より金利軽減措置を開始した船員の労働負担軽減・居住環境向上に寄与する「労働環境改善船」の建造促進のため、コスト分析を含め事業者への技術支援を実施し、3隻が竣工した。</p> <p>また、平成25年4月から平成30年3月までの5年間に発生した不具合事例を取りまとめ、共有船主、造船所と情報共有を行い、技術支援の充実を図った。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成していることから、B評価とした。</p>

<p>質な船舶を建造するには高い技術力が必要である。しかし、多くの内航事業者は零細事業者で技術力がなく自らのみで船舶を建造することは困難であることから、政策に合致する船舶建造の技術支援を実施することの重要度は高い。</p>	<p>術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。</p> <p>このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図る。</p> <p>また、先進船舶等の更なる普及を図るため、機構の技術支援のあり方を検討する。</p>	<p>術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。</p> <p>このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図る。</p> <p>また、先進船舶等の更なる普及を図るため、機構の技術支援のあり方を検討する。</p>	<p>を図っているか。</p> <p>・機構の技術支援のあり方を検討しているか。</p>	<p>様策定等の建造の初期段階からの支援を実施し、平成 30 年度は 4 隻を内定した。</p> <p>高度な技術を要する船舶への技術支援の充実化については、船員の労働負担軽減・居住環境向上に寄与する「労働環境改善船」の建造促進のため、コスト分析を含め事業者への技術支援を実施し、平成 30 年度は 3 隻が竣工した。また、船舶の環境性能の向上を目的として令和元年度(平成 31 年度)より金利低減措置を実施する「LNG 燃料船」について、技術基準を策定した。</p> <p>機構の技術支援のあり方の検討については、先進二酸化炭素低減化船、労働環境改善船等より政策効果の高いと認められる船舶の建造を促進するため、平成 30 年 5 月から営業部門と連携して計画段階のより早い段階から技術的な助言や最新技術に関する情報提供を行うなどの技術支援の取組を強化することとした。</p> <p>また、これらの取組について、「技術支援セミナー」や「建造支援セミナー」等で積極的に周知を行っている。</p>		<p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>
---	--	--	--	--	--	---

<p>③船舶共有建造業務における財務内容の改善</p> <p>未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取り組みを行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。</p> <p>また、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」を踏まえ、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意した繰越欠損金削減計画により繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。</p> <p>さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表する。</p> <p><定量的目標></p> <p>・今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により40億円程度の繰越欠損金の縮減を図る。</p>	<p>③船舶共有建造業務における財務内容の改善</p> <p>未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取り組みを行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。</p> <p>また、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）を踏まえ、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意して機構が策定する繰越欠損金削減計画により今中期計画期間中に40億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。</p> <p>さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表する。</p>	<p>③船舶共有建造業務における財務内容の改善</p> <p>平成29年度に策定した「繰越欠損金削減計画」に基づき、今中期計画期間中に40億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。</p> <p>海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、その要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表する。</p>	<p><主な定量的指標></p> <p>・今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により40億円程度の繰越欠損金の縮減を図る。</p> <p><その他の指標></p> <p>・設定なし</p> <p><評価の視点></p> <p>・未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取り組みを行い、未収金残高の縮減に努めているか。(注)</p> <p>・機構の収益の確保に努めているか。</p> <p>(注)</p> <p>(1) 「未収金」とは、共有契約において定められた期日に共有事業者が支払うべき船舶使用料・船舶譲渡代金と、実際に支払われた金額との差額をいう。</p> <p>(2) 未収金を大別すると次のとおり。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>繰越欠損金については、財務改善に必要な事業量の確保、適正な事業金利の設定、事業者へのPR等により建造推進、未収金発生防止・債権管理強化、既存債権の回収強化等の措置を着実かつ適正に行ったことで、平成30年度は18億円の当期総利益を計上し、同額縮減した。</p> <p>また、未収金については、信用ランク下位の事業者への重点的な債権管理体制を引き続き実施する等、未収金の新規発生防止及び未収金発生の最小化を図ったことで、平成30年度における新たな未収金発生は皆無であった。加えて、リスケジュール計画の策定、回収強化等に努めた結果、平成29年度末の未収金残高427百万円に対して、平成30年度315百万円となり、112百万円の縮減となった。</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：繰越欠損金においては、今中期目標期間中に40億円程度の縮減を図るとしているところ平成30年度は18億円の縮減となり、40億円の縮減に向けて堅調に推移していること、また、未収金においては、新たな未収金発生が皆無であり、債権管理、回収の強化等に努めたことで平成29年度末から112百万円の縮減となったことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられるため。</p> <p><課題と対応></p> <p>・なし</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 71 2487 121">評定</td> <td data-bbox="2487 71 2804 121">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 121 2804 1925"> <p><評定に至った理由></p> <p>年度計画における「船舶共有建造業務における財務内容の改善」において定められている具体的な数値目標は「今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により40億円程度の繰越欠損金の縮減を図る」とされているところ、平成30年度は18億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額縮減し、財務内容の改善が見られた。</p> <p>また、未収金についても、平成30年度における新たな未収金発生はなく、未収金残高についても、平成29年度末の427百万円に対して平成30年度は315百万円となり、112百万円の縮減が図られた。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成していると認められることから、B評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <p>・中期目標に掲げた40億円程度の縮減額のうち、30年度には18億円の縮減を達成しており、順調な成果を上げていると評価する。</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p><評定に至った理由></p> <p>年度計画における「船舶共有建造業務における財務内容の改善」において定められている具体的な数値目標は「今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により40億円程度の繰越欠損金の縮減を図る」とされているところ、平成30年度は18億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額縮減し、財務内容の改善が見られた。</p> <p>また、未収金についても、平成30年度における新たな未収金発生はなく、未収金残高についても、平成29年度末の427百万円に対して平成30年度は315百万円となり、112百万円の縮減が図られた。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成していると認められることから、B評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <p>・中期目標に掲げた40億円程度の縮減額のうち、30年度には18億円の縮減を達成しており、順調な成果を上げていると評価する。</p>	
評定	B									
<p><評定に至った理由></p> <p>年度計画における「船舶共有建造業務における財務内容の改善」において定められている具体的な数値目標は「今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により40億円程度の繰越欠損金の縮減を図る」とされているところ、平成30年度は18億円の当期利益を計上したことで、繰越欠損金は同額縮減し、財務内容の改善が見られた。</p> <p>また、未収金についても、平成30年度における新たな未収金発生はなく、未収金残高についても、平成29年度末の427百万円に対して平成30年度は315百万円となり、112百万円の縮減が図られた。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成していると認められることから、B評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <p>・中期目標に掲げた40億円程度の縮減額のうち、30年度には18億円の縮減を達成しており、順調な成果を上げていると評価する。</p>										

<p><目標水準の考え方> 繰越欠損金については、これまでの繰越欠損金削減計画における水準を踏まえ、今中期目標期間中において40億円程度を縮減することとした。 なお、具体的な縮減額については、別途繰越欠損金削減計画によることとする。</p>			<p>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。</p>			
--	--	--	---	--	--	--

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

<p>4. その他参考情報</p>
<p>本評価項目に係る予算額と決算額には乖離が生じているが、これは建造工期の遅れ等により、支払いが後ろ倒しとなった建造費に係る予算を繰り越したことが主な要因である。</p>

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

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (4)	地域公共交通出資業務等		
業務に関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第13条第1項第9号及び附則第11条第1項第3号
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー事業番号：291

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

2. 主要な経年データ														
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）						
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
出資及び貸付資金の毀損	毀損ゼロ	—								予算額（千円）	31,733,436			
										決算額（千円）	28,392,025			
										経常費用（千円）	87,913			
										経常利益（千円）	6,603			
										行政コスト（千円）	39,408			
										従事人員数	7			

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

注3) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注4) 上記以外に必要な情報があれば欄を追加して記載しても差し支えない

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
				<評定と根拠> 評定：B 根拠：地域公共交通出資業務におけるモニタリング手法の検討を進め、さらに、機構の出資制度の紹介や効果的な出資制度の活用方法をまとめた報告書をホームページに掲載し、本制度の周知に努めた。 また、内航海運活性化融資業務の貸付金を約定どおり回収し、調達する借入金が平成29年度以下となるように、新規の融資を適切に行った。 <課題と対応>	地域公共交通出資業務等の評定：B 【細分化した項目の評定の算術平均】 (B3点×2項目) ÷ 2項目 = 3.0 ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。 ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。 地域公共交通出資業務等の評価 地域公共交通出資業務等について、平成30年度は正式な出資申込みに至る案件がなく出資等の実績はないものの、地方公共団体から本制度の活用の事前相談を受けている案件について協議・分析を進めているほか、第三者委員会を開催し、出資後の業務として発生するモニタリング手法の体系化に向けて検討を進めるなど、今後の業務を円滑に進めるための準備を行っている。	

					・なし	<p>加えて、地方公共団体や交通事業者などに向けて、効果的な出資制度の活用方法をまとめた報告書を作成するなどの取組を行っている。</p> <p>これらの対応は、出資等に係るリスクを適切に評価するうえで不可欠なものであり、出資等資金の毀損ゼロを目指すにあたって、適切に業務を推進している。</p> <p>内航海運活性化融資業務について、内航総連から貸付金（165億円）を約定どおり回収するとともに、内航総連の財務内容等の審査の上、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資（118億円）を適切に行った。</p> <p>以上のことから、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評定とした。</p>				
<p>(4) 地域公共交通出資業務等</p> <p>①地域公共交通出資及び貸付け</p> <p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するため、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。</p> <p><定量的目標></p> <p>・国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、適切に業務を行うことで、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。</p> <p><目標水準の考え方></p> <p>地域公共交通出資業務については、公的資金であることに鑑み、適切に出</p>	<p>(6) 地域公共交通出資業務等</p> <p>①地域公共交通出資及び貸付け</p> <p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、次の手順に従って、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。</p> <p>国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、当該リスクを適切に評価して、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。</p> <p>また、出資及び貸付けを行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資及び貸付資金の効率的な使用</p>	<p>(6) 地域公共交通出資業務等</p> <p>①地域公共交通出資及び貸付け</p> <p>出資の申込みがあった際には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、リスクを適切に評価して、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に出資及び貸付けの業務を行う。</p> <p>地域公共交通出資等業務に関する第三者委員会を活用し、モニタリング手法の検討を進める。</p> <p>また、出資及び貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載するなど、地域公共交通の活性化及び再生に</p>	<p><主な定量的指標></p> <p>・国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、適切に業務を行うことで、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。</p> <p><その他の指標></p> <p>・設定なし</p> <p><評価の視点></p> <p>・当該リスクを適切に評価し、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行っているか。</p> <p>・事業の進捗状況を適切に把握・評価しているか。</p> <p>・出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図っているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>地域公共交通出資等業務に係る出資及び貸付け（以下「出資等」という。）の実施については、出資等を受けようとする者が調整に時間を要したこと等により申込みには至らなかったため、実績はなかった。ただし、今後の出資等の検討を円滑に進めるため、国土交通省と連携して、出資制度の利用を検討する事業者との情報交換を行った。</p> <p>また、出資等にかかる業務を効率的に行うため、機構が出資等を行った場合の当該出資等に対するモニタリング手法の検討を進めるとともに、「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 東京女子大学教授）に対し、当該検討内容及び出資制度の利用を検討する事業者や計画内容の報告を行った。具体的には、モニタリングマニュアルの作成に取り組んでおり、上記第三者委員会に</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：出資等の実績はなかったものの、平成30年度計画に基づき、第三者委員会を活用したモニタリング手法の検討を進め、さらに、機構の出資制度の紹介や効果的な出資制度の活用方法をまとめた報告書をホームページに掲載し、本制度の周知に努めた。</p> <p><課題と対応></p> <p>・なし</p>	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p><評定に至った理由></p> <p>平成30年度は正式な出資申込みに至る案件がなく出資等の実績はないものの、地方公共団体から本制度の活用の事前相談を受けている案件について協議・分析を進めている。</p> <p>また、第三者委員会を開催し、出資後の業務として発生するモニタリング手法の体系化に向けて検討を進めるなど、今後の業務を円滑に進めるための準備を行っている。</p> <p>加えて、地方公共団体や交通事業者などに向けて、効果的な出資制度の活用方法をまとめた報告書を作成するなどの取組を行っている。</p> <p>これらの対応は、出資等に係るリスクを適切に評価するうえで不可欠なものであり、出資等資金の毀損ゼロを目指すという中期目標に資するものであると判断し、B評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p><評定に至った理由></p> <p>平成30年度は正式な出資申込みに至る案件がなく出資等の実績はないものの、地方公共団体から本制度の活用の事前相談を受けている案件について協議・分析を進めている。</p> <p>また、第三者委員会を開催し、出資後の業務として発生するモニタリング手法の体系化に向けて検討を進めるなど、今後の業務を円滑に進めるための準備を行っている。</p> <p>加えて、地方公共団体や交通事業者などに向けて、効果的な出資制度の活用方法をまとめた報告書を作成するなどの取組を行っている。</p> <p>これらの対応は、出資等に係るリスクを適切に評価するうえで不可欠なものであり、出資等資金の毀損ゼロを目指すという中期目標に資するものであると判断し、B評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	
評定	B									
<p><評定に至った理由></p> <p>平成30年度は正式な出資申込みに至る案件がなく出資等の実績はないものの、地方公共団体から本制度の活用の事前相談を受けている案件について協議・分析を進めている。</p> <p>また、第三者委員会を開催し、出資後の業務として発生するモニタリング手法の体系化に向けて検討を進めるなど、今後の業務を円滑に進めるための準備を行っている。</p> <p>加えて、地方公共団体や交通事業者などに向けて、効果的な出資制度の活用方法をまとめた報告書を作成するなどの取組を行っている。</p> <p>これらの対応は、出資等に係るリスクを適切に評価するうえで不可欠なものであり、出資等資金の毀損ゼロを目指すという中期目標に資するものであると判断し、B評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>										

<p>資及び貸付けを行うとともに、毀損を生じさせないことを目標としている。</p>	<p>及び適切な回収を図る。 これらにより、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するとともに、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。</p>	<p>向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。</p>		<p>本マニュアル（案）を示し、意見聴取を行った。モニタリングマニュアルは令和元年度（平成 31 年度）中に完成させ、モニタリング手法を体系化させる予定である。 さらに、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援効果を拡大するため、出資制度を紹介した「(独) 鉄道・運輸機構の出資制度について」及び効果的な出資制度の活用方法をまとめた「地域公共交通出資制度活用の手順調査報告書」をホームページに掲載した。</p>						
<p>②内航海運活性化融資 内航海運活性化融資業務による融資を受けて内航総連が実施している内航海運暫定措置事業については、国が将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表する資金管理計画を基に、内航総連に貸し付けるため調達する借入金が前年度以下となるように貸付金の回収を適切に行う。</p>	<p>②内航海運活性化融資 国が策定・公表する資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、貸付金の回収及び新規の融資を適切に行う。</p>	<p>②内航海運活性化融資 国が策定・公表する資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、貸付金の回収及び新規の融資を適切に行う。</p>	<p><主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・国が策定・公表する資金管理計画を基に適切に貸付金の回収及び新規の融資を行っているか。</p>	<p><主要な業務実績> 内航海運活性化融資業務については、内航海運暫定措置事業を行う日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）に対して、貸付金を約定どおり回収し（165 億円）、内航総連の財務内容等を慎重に審査した上で、新規の融資を適切に行った（118 億円）。 このため、機構においては新規融資と同額（118 億円）の調達を行ったが、これは政府保証の範囲内であり、平成 29 年度の調達額（165 億円）以下となった。 なお、平成 30 年度中の内航総連に対する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</p>	<p><評価と根拠> 評価：B 根拠：貸付金を約定どおり回収し、適切な新規融資を実施したことで、機構が平成 30 年度に調達した借入金は 118 億円となった。この調達額は平成 29 年度に調達した 165 億円以下となったことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。 <課題と対応> ・なし</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 821 2484 871">評価</td> <td data-bbox="2484 821 2804 871">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 871 2804 1938"> <p><評価に至った理由> 平成 30 年度と同融資業務については、内航総連から貸付金（165 億円）を約定どおり回収するとともに、内航総連の財務内容等の審査の上、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資（118 億円）を適切に行った。 以上のことから、中期目標における所期の目標を達成しているとして B 評価とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> 特になし。</p> </td> </tr> </table>	評価	B	<p><評価に至った理由> 平成 30 年度と同融資業務については、内航総連から貸付金（165 億円）を約定どおり回収するとともに、内航総連の財務内容等の審査の上、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資（118 億円）を適切に行った。 以上のことから、中期目標における所期の目標を達成しているとして B 評価とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> 特になし。</p>	
評価	B									
<p><評価に至った理由> 平成 30 年度と同融資業務については、内航総連から貸付金（165 億円）を約定どおり回収するとともに、内航総連の財務内容等の審査の上、調達する借入金が前年度以下となるように、新規の融資（118 億円）を適切に行った。 以上のことから、中期目標における所期の目標を達成しているとして B 評価とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> 特になし。</p>										

				<p>規模の海運組合（内航大型輸送海運組合、全国海運組合連合会、全国内航タンカー海運組合、全国内航輸送海運組合及び全日本内航船主海運組合）をいう。なお、内航総連は、当該5組合を組合員とする総合調整機関である。</p> <p>その他、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30年度においても引き続き実施した。</p>		
--	--	--	--	---	--	--

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

4. その他参考情報

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

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

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (5)	特例業務（国鉄清算業務）		
業務に関連する政策・施策		当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	<ul style="list-style-type: none"> 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）附則第11条第2項第1号 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号。）第13条第1項第1号及び第2号
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

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

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
								予算額（千円）	175,098,545				
								決算額（千円）	175,358,334				
								経常費用（千円）	79,737,852				
								経常利益（千円）	76,782,000				
								行政コスト（千円）	△76,771,935				
								従事人員数	39				

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

注3) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
				<評定と根拠> 評定：B 根拠：年金費用等の支払について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施した。 また、残存する梅田駅（北）2期開発区域の土地（約10ha）の処分について、平成30年9月末に土地引渡しを完了したことにより、旧国鉄等から承継した9,238haの全ての土地の処分を終了した。 さらに、JR北海道、JR四	<評定と根拠> 評定：B 根拠：年金費用等の支払について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施した。 また、残存する梅田駅（北）2期開発区域の土地（約10ha）の処分について、平成30年9月末に土地引渡しを完了したことにより、旧国鉄等から承継した9,238haの全ての土地の処分を終了した。 さらに、JR北海道、JR四	特例業務（国鉄清算業務）の評定：B 【細分化した項目の評定の算術平均】 （B3点×2項目）÷2項目＝3.0 ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。 ※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。 特例業務（国鉄清算業務）の評価 恩給及び年金の給付に要する費用の支払いについて、関係法令に則り、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施している。 土地処分の実施について、残存する梅田駅（北）2期開発区域の土地（約10

					<p>国及びJR貨物に対して、無利子の資金の貸付け又は助成金の交付の支援等を適切に実施した。</p> <p><課題と対応> ・なし</p>	<p>ha) が、平成30年9月末に処分が完了したことにより、旧国鉄等から承継した9,238haの全ての土地の処分を終了したことは大いに評価できる。</p> <p>また、JR北海道・四国・貨物の株式の適切な処分方法について、複数の証券会社に他の政府系企業IPOの状況等のヒアリングを実施したことや、各社から決算や事業計画のヒアリングを行うことで、各社の経営状況等の把握に努めたことは評価できる</p> <p>以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を達成していると考えられるとしてB評価とした。</p>	
<p>(5) 特例業務(国鉄清算業務) ①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律(平成10年法律第136号。以下「債務等処理法」という。)第13条の規定に基づき、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。</p> <p>また、やむを得ず処分できていない残存土地については適切かつ早期の処分を図り、今中期目標期間中に完了させる。</p> <p>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</p>	<p>(7) 特例業務(国鉄清算業務) ①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等 旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の各年度における必要負担額について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。</p> <p>やむを得ず処分できていない残存土地については適切かつ早期の処分を図り、今中期目標期間中に完了させる。</p> <p>北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社(以下「旅客鉄道株式会社等」という。)の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営</p>	<p>(7) 特例業務(国鉄清算業務) ①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等 旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。</p> <p>残存する梅田駅(北)の土地については適切かつ早期の処分に向けて、関係者との協議・調整を進める。</p> <p>北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社(以下「旅客鉄道株式会社等」という。)の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営</p>	<p><主な定量的指標> ・設定なし</p> <p><その他の指標> ・設定なし</p> <p><評価の視点> ・適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施しているか。 ・残存土地について、適切かつ早期の処分を図ったか。 ・株式について、適切な処分方法の検討等を行ったか。</p>	<p><主要な業務実績> [年金費用等の支払の法令に則った規制な執行] 1. 恩給及び年金の給付に要する費用の支払 旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用については、関係法令に則り、以下のとおり平成30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325,963千円を支払った(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83,564,902千円を支払った。</p> <p>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、旧国鉄職員等に対して3,713,917千円を円滑かつ確実に支払った。</p> <p>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30年度においても、平成29年度に引き続きアスベスト</p>	<p><評定と根拠> [年金費用等の支払の法令に則った規制な執行] 評定：B 根拠：適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施していると考えられるため。</p> <p>[土地処分の実施] 評定：B 根拠：残存土地について、適切かつ早期の処分を図ったと考えられるため。</p> <p>[JR北海道・四国・貨物株式の売却等] 評定：B 根拠：株式について、適切な処分方法の検討等を行ったと考えられるため。</p> <p><課題と対応> ・なし</p>	<p>評定</p> <p>B</p> <p><評定に至った理由> いずれも自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。</p> <p>なお、土地処分の実施については、平成30年度に残存していた梅田駅(北)の土地の処分を終えたことをもって、国鉄改革により旧国鉄から承継した9,238ヘクタール全ての土地の処分を終えたところである。国鉄改革後30余年を経て、多くの関係者が、諸課題に対処しつつ土地の処分に尽力し完了させたことは評価に値するところである。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。</p> <p><その他事項> (外部有識者からの意見) ・年金費用等の支払い、土地処分の実施及び株式処分の検討はすべて堅実かつ適切に実施され、所期の目標を達しているとして評価できる。</p>	

<p>な処分方法の検討等を行う。</p>	<p>状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。</p>	<p>状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。</p>		<p>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OB会報）により周知を図った。</p> <p>[土地処分の実施] 残存する梅田駅（北）2期開発区域の土地（約10ha）の処分については、平成30年7月に開発事業者が決定され、これに伴い、（独）都市再生機構との売買契約に基づき、土地売買価格の精算を行い、譲渡価格を確定し、平成30年9月末に土地引き渡しを完了したことにより、旧国鉄等から承継した9,238haの全ての土地の処分を終了した。</p> <p>[JR北海道・四国・貨物株式の売却等] 平成30年度においては、JR北海道、JR四国及びJR貨物の株式について、国等の関係者と連携を図りつつ、株主総会等を通じ各社の今後の経営状況の推移を見極めるとともに、株式の適切な処分方法の検討等を行った。</p>						
<p>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</p>	<p>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</p>	<p>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</p>	<p><主な定量的指標> ・設定なし</p> <p><その他の指標> ・設定なし</p> <p><評価の視点> ・無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施したか。 ・旅客鉄道株式会</p>	<p><主要な業務実績> 1. 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置 旅客鉄道株式会社等の経営自立を支援するため、平成23年度から、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に対して無利子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、</p>	<p><評定と根拠> 評定：B 根拠：無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施したと考えられるため。 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と考えられるため。 特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施したと考えられるため。</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1852 1455 2487 1507">評定</td> <td data-bbox="2487 1455 2804 1507">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1852 1507 2804 1953"> <p><評定に至った理由> 旅客鉄道株式会社等の経営自立を支援するため、平成23年度から、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に対して無利子資金の貸付け又は助成金の交付の支援等を実施し、さらに、平成28年度からは、JR北海道及びJR四国に対して、安全対策に対する追加的支援措置を実施しており、平成30年度においても引き続き同様の支援を適切に実施した無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施しているものと認められる。 また、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施し、貨物調整金にかかる特例業務勘定から建設勘定への繰入れを</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p><評定に至った理由> 旅客鉄道株式会社等の経営自立を支援するため、平成23年度から、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に対して無利子資金の貸付け又は助成金の交付の支援等を実施し、さらに、平成28年度からは、JR北海道及びJR四国に対して、安全対策に対する追加的支援措置を実施しており、平成30年度においても引き続き同様の支援を適切に実施した無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施しているものと認められる。 また、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施し、貨物調整金にかかる特例業務勘定から建設勘定への繰入れを</p>	
評定	B									
<p><評定に至った理由> 旅客鉄道株式会社等の経営自立を支援するため、平成23年度から、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に対して無利子資金の貸付け又は助成金の交付の支援等を実施し、さらに、平成28年度からは、JR北海道及びJR四国に対して、安全対策に対する追加的支援措置を実施しており、平成30年度においても引き続き同様の支援を適切に実施した無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施しているものと認められる。 また、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施し、貨物調整金にかかる特例業務勘定から建設勘定への繰入れを</p>										

<p>道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」(平成27年6月30日国鉄事第75号)並びに債務等処理法附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等(以下「貸付け等」という。)を適切に実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p> <p>なお、関係三大臣合意及び同法附則</p>	<p>道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」(平成27年6月30日国鉄事第75号)並びに日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律(平成10年法律第136号)附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるた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、貸付け等の実施に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p> <p>なお、関係三大臣合意及び同法附則</p>	<p>道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」(平成27年6月30日国鉄事第75号)並びに日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律(平成10年法律第136号)附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を適切に実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>また、無利子の資金の貸付け若しくは助成金の交付又は利子の支払に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。</p> <p>なお、関係三大臣合意及び同法附則</p>	<p>社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施したか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施したか。 	<p>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30年度においても引き続き同様の支援を適切に実施した。</p> <p>(1) 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付</p> <p>【既存支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・J R 北海道: 41 億円(無利子貸付 21 億円、助成金 21 億円) ・J R 四 国: 48 億円(無利子貸付 24 億円、助成金 24 億円) ・J R 貨 物: 64 億円(無利子貸付 62 億円、助成金 3 億円) <p>【追加支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・J R 北海道: 429 億円(無利子貸付 326 億円、助成金 102 億円) ・J R 四 国: 53 億円(無利子貸付 41 億円、助成金 12 億円) <p>(注) 金額は単位未満四捨五入のため、合計と合わない場合がある。</p> <p>(2) 特別債券の利子の支払</p> <ul style="list-style-type: none"> ・J R 北海道: 55 億円 ・J R 四 国: 35 億円 <p>(注) 利率は、国土交通大臣が定める利率(年利2.5%)である。</p> <p>なお、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</p>	<p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>適切に実施しているものと認められる。</p> <p>以上のことから、中期目標における所期の目標を達成しているとしてB評定とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>
--	--	---	---	--	--	---

<p>第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施するものとする。</p>	<p>第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施する。</p>	<p>第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施する。</p>		<p>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。</p> <p>2. 並行在来線の支援措置</p> <p>並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額については、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構貨物調整金繰入基準」(平成23年9月機構規程37号)に基づき、平成30年度には、133億円について特例業務勘定から建設勘定への繰入れを実施した。</p>		
---	--	---	--	--	--	--

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

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし。</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報		
4. (1) ①	組織の見直し	
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
4. 業務運営の効率化に関する事項 (1) 業務改善の取り組み ①組織の見直し 組織については、業務の質的・量的な変化に常に的確に対応できる効率的かつ機動的な体制となるよう、弾力的な組織の編成、運営の効率化等の見直しを行いながら、適切に運営する。	4. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置 (1) 業務改善の取り組み ①組織の見直し 業務の質的・量的な変化を適切に把握するとともに、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。	4. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置 (1) 業務改善の取り組み ①組織の見直し 平成30年度における組織体制については、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・組織改正計画等に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図っているか。	<主要な業務実績> 「平成30年度組織改正計画」等に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図るため、平成30年度は下記のとおり本社及び地方機関の組織の新設・改廃を行った。 1. 本社 海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律により、新幹線鉄道(機構法第4条第3号に規定する新幹線鉄道をいう。)の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する調査、測量、設計、工事管理、試験、研究等の業務を機構が行うこととなったことに伴い、「国際部」を設置した(平成30年8月31日)。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：「平成30年度組織改正計画」等に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図った。 <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

					2. 地方機関 平成 29 年度末で北陸新幹線（長野・金沢間）の事業が終了したことに伴い、富山工事事務所を廃止し、大阪支社に統合した（平成 30 年 4 月）。		
--	--	--	--	--	---	--	--

4. その他参考情報							
特になし。							

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
<p>②調達等合理化の推進</p> <p>「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成27年5月25日総務大臣決定)に基づく取組を着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公平性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化を推進する。</p> <p><指標></p> <ul style="list-style-type: none"> 一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率(前中期目標期間実績:平成27年度から平成28年 	<p>②調達等合理化の取組み</p> <p>「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成27年5月25日総務大臣決定)に基づき、毎年度調達等合理化計画を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・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。</p>	<p>②調達等合理化の取組み</p> <p>「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成27年5月25日総務大臣決定)に基づき、「平成30年度調達等合理化計画」を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。</p>	<p><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> 一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率(前中期目標期間実績:平成27年度から平成28年度までの平均実施率・100%) <p><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> 設定なし <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> 調達等合理化計画に基づき、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んでいるか。 監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受けているか。 	<p><主要な業務実績></p> <p>「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成27年5月25日総務大臣決定)に基づき、平成30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30年度調達等合理化計画」という。)を策定し、契約監視委員会による点検を受けた上で公表するとともに、国土交通大臣に報告した。</p> <p>また、平成30年度調達等合理化計画に定めた重点的に取り組む分野及び調達に関するガバナンスの徹底等について着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んだ。</p>	<p><評価と根拠></p> <p>評価: B</p> <p>根拠: 中期計画における所期の目標を達成していると考えられるため。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> なし 	<p>評価</p> <p>B</p> <p><評価に至った理由></p> <p>自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。</p> <p><今後の課題></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	

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

4. その他参考情報

特になし。

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
③人件費管理の適正化 給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。	③人件費管理の適正化 給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。	③人件費管理の適正化 給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・検証結果及び取組状況を公表しているか。	<主要な業務実績> 給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表した。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：給与水準について厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表しているため。 <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

4. その他参考情報
特になし。

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

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

(注1) 本書は、特殊要因を除いた変更後の予算額。

< >は、特殊要因を含んだ変更後の予算額。

()は、特殊要因を除いた当初計画の予算額。

≪ ≫は、特殊要因を含んだ当初計画の予算額。

(注2) 特殊要因は、中央新幹線建設資金貸付等業務及び海外高速鉄道調査等業務に係る経費である。

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価								
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
					業務実績	自己評価	評価	
	<p>④一般管理費の効率化</p> <p>一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（平成34年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。</p>	<p>④一般管理費の効率化</p> <p>一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（平成34年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。</p>	<p>④一般管理費の効率化</p> <p>一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（平成34年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。</p>	<p><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> 人件費及び特殊要因を除いた一般管理費の削減率（令和4年度（平成34年度）における対平成29年度比） <p><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> 設定なし <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> 中期計画期間の最終年度（令和4年度（平成34年度））における前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比の削減率に向けた実施状況 	<p><主要な業務実績></p> <p>平成30年度計画予算における一般管理費6,810百万円のうち、特殊要因（中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費25百万円及び海外高速鉄道調査等業務に係る経費12百万円）を除いた評価対象の予算額は6,774百万円であり、平成29年度計画予算6,780百万円と比べ、物件費を削減したことにより6百万円（△0.1%）を削減した。令和4年度（平成34年度）までの見込みは前記「主要な経年データ」とおりとなっており、中期計画における所期の目標に向け着実に進捗している。</p>	<p><評価と根拠></p> <p>評価：B</p> <p>根拠：特殊要因を除いた一般管理費は平成29年度計画予算6,780百万円と比べ、6百万円（△0.1%）を削減しており、中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると考えられるため。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> なし 	<p>評価</p> <p>B</p> <p><評価に至った理由></p> <p>自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。</p> <p><今後の課題></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	

4. その他参考情報	
特になし。	

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

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

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
⑤事業費の効率化 事業費(特殊要因により増減する経費を除く。)については、中期目標期間の最終年度(平成34年度)において、前中期目標期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額を削減する。	⑤事業費の効率化 事業費(特殊要因により増減する経費を除く。)については、中期計画期間の最終年度(平成34年度)において、前中期計画期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額を削減する。	⑤事業費の効率化 事業費(特殊要因により増減する経費を除く。)については、中期計画期間の最終年度(平成34年度)において、前中期計画期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。	<p><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・特殊要因を除いた事業費の削減率(令和4年度(平成34年度)における対平成29年度比) <p><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・中期計画期間の最終年度(令和4年度(平成34年度))における前中期計画期間の最終年度(平成29年度)比の削減率に向けた実施状況 	<p><主要な業務実績></p> <p>平成30年度計画予算における事業費1,001,910百万円のうち、特殊要因(中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費25,755百万円及び海外高速鉄道調査等業務に係る経費17百万円)を除いた評価対象の予算額は976,139百万円であり、平成29年度計画予算932,565百万円と比べ、43,574百万円(+4.7%)の増額となっている。</p> <p>これは今後ピークを迎える整備新幹線事業等の影響により、対平成29年度比で増加となっているものであるが、令和3年度(平成33年度)以降は開業設備工事に漸次移行しつつ、開業に向けて事業が縮小していく見込みであり、機構全体の事業費としては、令和4年度(平成34年度)における削減目標を達成できる見通しである。</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B 根拠：特殊要因を除いた事業費は平成29年度計画予算932,565百万円と比べ、43,574百万円(+4.7%)の増額となっているものの、令和3年度(平成33年度)以降は整備新幹線事業等が縮小していく見込みであり、令和4年度(平成34年度)における削減目標を達成できる見通しであることから、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。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>評定</p> <p>B</p> <p><評定に至った理由></p> <p>自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。</p> <p><今後の課題></p> <p>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>

4. その他参考情報
特になし。

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
⑥資産の有効活用 宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。 <指標> ・保有宿舍・寮の平均入居率(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度上期までの平均入居率・95%)	⑥資産の有効活用 宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、「8. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画」に従って、資産の処分等及び集約化を図る。	⑥資産の有効活用 宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、集約化のため、津田沼寮については売却手続きを進める。	<主な定量的指標> ・保有宿舍・寮の平均入居率(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度上期までの平均入居率・95%) <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・資産の処分等及び集約化を図っているか。	<主要な業務実績> 保有宿舍・寮については、人事異動に伴う入居者の入替え等により空室となる期間を短くする等、効率的な活用を図った。 津田沼寮については、中期目標期間内の売却に向けて、土地調査測量を実施中である。	<評価と根拠> 評価: B 根拠: 保有宿舍・寮について効率的な活用を図ったことにより、96.5%と高い入居率を維持できたため。また、津田沼寮について売却に向けて土地調査測量、不動産鑑定評価を実施する等着実な進捗を図ることができたため。 <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

4. その他参考情報
特になし。

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
Web会議開催回数	—	—	638回 (4月～3月)					
電子決済率	—	—	50.5% (4月～3月)					

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
<p>(2) 電子化の推進 業務運営の簡素化及び効率化を図るため、ITの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。</p> <p><指標> ・Web会議開催回数 ・電子決済率</p>	<p>(2) 電子化の推進 業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、ITの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。</p>	<p>(2) 電子化の推進 業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、ITの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。</p>	<p><主な定量的指標> ・Web会議開催回数 ・電子決済率</p> <p><その他の指標> ・設定なし</p> <p><評価の視点> ・電子化の推進により業務の簡素化及び効率化を図っているか。</p>	<p><主要な業務実績> 業務運営の簡素化及び効率化を図るため、平成29年4月に策定した「IT推進計画」(平成29年度～令和4年度(平成34年度))に基づき、以下の主要施策を実施した。 ・機構で独自開発された業務システムについて、市販ソフトへの転換等の検討を行うとともに、管理運用業務の効率化等のため、データセンター等の同一拠点化を開始した。 ・共用型貸与モバイルを平成29年度に引き続き導入、特に平成30年度については、鉄道建設所に加えて支社局にも導入した。 ・日程調整や部署間情報共有拡充など業務効率化のためのグループウェア</p>	<p><評定と根拠> 評定：B 根拠：「IT推進計画」における平成30年度の取り組みにより、Web会議開催回数や電子決済率の進展のほか、業務の電子化及びシステム等の最適化の進捗が認められることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられるため。</p> <p><課題と対応> ・なし</p>	<p>評定</p> <p>B</p> <p><評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。</p> <p><今後の課題> 特になし。</p> <p><その他事項> (外部有識者からの意見) ・WEB会議で完結するものとししないものの区別が大事である。内容によっては、人の顔を見ながら会議することが大事なことがある。 ・IT推進計画の下で、Web会議や電子決済が着実に促進されたことを評価する。今後内容の充実が図られると思うので、期待したい。時代に対応する新たな評価項目の設定は時宜を得たものである。</p>	

				<p>導入や、職場待機時間の縮減に寄与するリモート・アクセスサービス、出張の削減に寄与するWeb会議の利用促進を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・調達等合理化計画に基づき、PC等の本社一括調達と、本社及び地方機関が行うネットワーク運用管理業務の調達一本化に向けた仕様書案の作成を行った。また、文書管理システムによる電子決裁の運用を行うとともに、操作性・機能向上のためにシステム改修を実施し、起案・決裁手続きの効率化を図った。 ・IT担当者の課題抽出や連絡調整のため、全国IT担当者Web会議を毎月開催した。また、地方機関のIT業務が、青森工事事務所を除いて計画課より総務課に移管されたことに伴い、IT担当となった総務課職員を、IT業務に必要な知識を習得させるために外部研修に参加させた。さらに、業務従事者を含めたITリテラシー向上や情報セキュリティ等の理解増進のため、各種勉強会や研修を実施した。 	
--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

特になし。

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
5. 財務内容の改善に関する事項 (1) 財務運営の適正化 中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。 独立行政法人会計基準(平成12年2月16日 独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂)等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。 また、独立行政法	5. 財務内容の改善に関する事項 (1) 予算、収支計画及び資金計画別紙のとおり。	5. 財務内容の改善に関する事項 (1) 予算、収支計画及び資金計画別紙のとおり。	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・中期計画の予算、収支計画及び資金計画に基づくとともに、毎年度の運営費交付金債務残高の発生状況にも留意して作成した年度計画の予算、収支計画及び資金計画について適正に実施しているか。	<主要な業務実績> ・平成30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30年度決算報告書(表3.1-2参照) ・目的積立金等の状況(表3.1-3参照)	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画を踏まえ作成した平成30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> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

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

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし。</p>

表1 平成30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】

区 分	予算(計画)			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計
収入				
国庫補助金等	37,725	12,210	-	49,935
地方公共団体建設費負担金	37,725	-	-	37,725
地方公共団体建設費補助金	-	12,210	-	12,210
借入金等	-	150,427	66,820	217,247
財政融資資金借入金	-	12,000	-	12,000
民間借入金	-	31,827	33,320	65,147
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	-	106,600	33,500	140,100
業務収入	81,710	77,061	35,096	193,868
受託収入	-	-	15,400	15,400
業務外収入	12	2,170	375	2,556
他勘定より受入	75,450	11,641	18,299	105,390
計	194,897	253,508	135,989	584,395
支出				
業務経費				
鉄道建設業務関係経費	348,867	35,484	19,949	404,300
受託経費	-	-	12,817	12,817
鉄道建設業務関係経費	-	-	12,817	12,817
借入金等償還	-	189,703	95,024	284,726
支払利息	2,709	9,227	2,334	14,270
一般管理費	3,973	481	948	5,402
人件費	11,378	1,380	2,856	15,615
業務外支出	6,759	2,660	2,850	12,270
他勘定へ繰入	1	28,374	-	28,375
計	373,687	267,309	136,778	777,774

【人件費の見積もり】 11,891百万円を支出する。

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。

区 分	予算(実績)			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計
収入				
国庫補助金等	47,673	11,792	-	59,465
地方公共団体建設費負担金	47,673	-	-	47,673
地方公共団体建設費補助金	-	11,792	-	11,792
借入金等	-	142,565	66,635	209,200
財政融資資金借入金	-	12,000	-	12,000
民間借入金	-	23,894	33,206	57,100
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	-	106,670	33,430	140,100
業務収入	81,833	84,668	34,971	201,472
受託収入	-	-	8,272	8,272
業務外収入	138	2,065	373	2,576
他勘定より受入	72,440	13,872	16,604	102,916
計	202,083	254,962	128,855	585,900
支出				
業務経費				
鉄道建設業務関係経費	325,624	48,504	18,697	392,825
受託経費	-	-	6,855	6,855
鉄道建設業務関係経費	-	-	6,855	6,855
借入金等償還	-	189,772	94,955	284,726
支払利息	2,709	8,276	1,921	12,906
一般管理費	3,226	414	589	4,229
人件費	10,712	1,375	1,665	13,752
業務外支出	4,216	2,364	3,621	10,201
他勘定へ繰入	111	28,526	-	28,637
計	346,598	279,231	128,302	754,131

- ※1 整備新幹線事業において、地方公共団体からの前年度繰越負担金が増加したことによる増
- ※2 民鉄線等事業において、民鉄線事業者からの繰上償還があったことに伴う減
- ※3 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことに伴う減
- ※4 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減
- ※5 経費の節減による減
- ※6 欠員があったことによる減
- ※7 整備新幹線事業において、消費税納付額が予定を下回ったことによる減

【海事勘定】

区 分	予算(計画)	
	金額	(単位:百万円)
収入		
借入金等	19,200	
財政融資資金借入金	15,200	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	4,000	
業務収入	27,531	
業務外収入	197	
計	46,928	
支出		
業務経費		
海事業務関係経費	28,901	
借入金等償還	17,826	
支払利息	866	
一般管理費	204	
人件費	768	
業務外支出	61	
計	48,626	

【人件費の見積もり】 586百万円を支出する。

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。

区 分	予算(実績)	
	金額	(単位:百万円)
収入		
借入金等	22,100	
財政融資資金借入金	20,100	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	2,000	
業務収入	28,483	
業務外収入	453	
計	51,036	
支出		
業務経費		
海事業務関係経費	35,870	
借入金等償還	19,232	
支払利息	705	
一般管理費	168	
人件費	722	
業務外支出	6	
計	56,703	

- ※1 前年度繰越事業費相当分を加えたことによる増
- ※2 業務収入の増加及び手持現金の活用による減
- ※3 供託金収入があったことによる増
- ※4 前年度繰越事業費を加えたことによる増
- ※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 消費税納付額が予定を下回ったことによる減

区 分	収支計画(計画)			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計
費用の部	230,915	74,829	71,533	377,277
経常費用	230,892	66,550	69,091	366,532
鉄道建設業務費	230,112	66,370	55,626	352,108
受託経費	-	-	13,059	13,059
一般管理費	638	149	363	1,150
減価償却費	142	31	43	216
財務費用	7	8,275	2,378	10,659
雑損	16	5	65	86
収益の部	230,915	75,261	71,798	377,974
鉄道建設業務収入	84,352	74,576	46,527	205,455
鉄道建設事業費補助金収入	-	-	40	40
鉄道建設事業費利子補給金収入	-	70	-	70
受託収入	-	-	13,059	13,059
資産見返負債戻入	146,551	-	11,798	158,349
資産見返補助金等戻入	143,016	-	888	143,905
その他	3,535	-	10,910	14,445
財務収益	7	1	-	8
雑益	5	615	375	995
純利益	-	432	265	697
目的積立金取崩額	-	-	-	-
総利益	-	432	265	697

区 分	収支計画(実績)			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計
費用の部	225,332	82,325	69,867	377,523
経常費用	225,260	74,519	67,816	367,595
鉄道建設業務費	224,493	74,307	53,937	352,737
受託経費	19	34	13,363	13,416
一般管理費	634	151	482	1,267
減価償却費	114	26	35	175
財務費用	18	7,481	1,997	9,497
雑損	44	325	54	423
臨時損失	9	-	0	9
収益の部	225,332	82,764	69,808	377,904
鉄道建設業務収入	84,221	81,872	44,742	210,835
鉄道建設事業費補助金収入	-	-	38	38
鉄道建設事業費利子補給金収入	-	69	-	69
受託収入	19	34	13,363	13,416
資産見返負債戻入	141,046	315	11,376	152,737
資産見返補助金等戻入	137,305	-	688	137,994
その他	3,741	315	10,687	14,743
財務収益	18	3	-	21
雑益	27	470	289	786
臨時利益	-	-	0	0
純利益	-	440	-59	381
目的積立金取崩額	-	-	-	-
総利益	-	440	-59	381

- ※1 その他事業において、費用計上する一般管理費が予定を上回ったことによる増
- ※2 固定資産の取得が予定を下回ったことによる減
- ※3 民鉄線等事業において、借入金利が予定を下回ったことによる減
- ※4 民鉄線等事業において、補助金の返還があったことによる増
- ※5 整備新幹線事業において、固定資産売却損があったことによる増
- ※6 整備新幹線事業において、利息収入が予定を上回ったことによる増
- ※7 民鉄線等事業において、利子債権に係る雑収入が予定を下回ったことによる減
- ※8 その他事業において、固定資産売却益があったことによる増

区 分	資金計画(計画)			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計
資金支出	1,081,042	373,857	153,170	1,608,069
業務活動による支出	372,845	77,505	40,946	491,296
投資活動による支出	7	-	408	415
財務活動による支出	-	189,703	95,225	284,928
翌年度への繰越金	708,190	106,649	117,619	932,458
資金収入	1,081,042	373,857	153,170	1,608,069
業務活動による収入	194,885	103,061	68,795	366,741
受託収入	-	-	15,400	15,400
その他の収入	194,885	103,061	53,395	351,341
投資活動による収入	12	20	375	407
財務活動による収入	-	150,427	66,820	217,247
前年度よりの繰越金	886,145	120,348	17,181	1,023,674

区 分	資金計画(実績)			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合計
資金支出	1,374,875	421,679	147,755	1,944,309
業務活動による支出	352,928	61,735	33,200	447,863
投資活動による支出	466,002	79,715	84	545,801
財務活動による支出	60	218,145	95,157	313,362
翌年度への繰越金	555,885	83,144	62,083	701,112
資金収入	1,374,875	421,679	147,755	1,944,309
業務活動による収入	205,507	117,813	60,188	383,509
受託収入	-	-	8,271	8,271
その他の収入	205,507	117,813	51,917	375,238
投資活動による収入	410,200	68,400	71	478,671
財務活動による収入	-	142,565	66,635	209,200
前年度よりの繰越金	759,168	92,902	20,860	872,929

- ※1 整備新幹線事業において、有価証券の取得があったことによる増
- ※2 民鉄線等事業において、資金計画の見直しによる増
- ※3 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことに伴う減
- ※4 整備新幹線事業において、有価証券の償還があったことによる増

区 分	収支計画(計画)	
	金額	(単位:百万円)
費用の部	25,025	
経常費用	24,095	
海事業務費	23,048	
一般管理費	1,043	
減価償却費	4	
財務費用	929	
収益の部	25,415	
海事業務収入	25,038	
資産見返負債戻入	-	
資産見返補助金等戻入	0	
財務収益	0	
雑益	376	
純利益	391	
目的積立金取崩額	-	
総利益	391	

区 分	収支計画(実績)	
	金額	(単位:百万円)
費用の部	23,813	
経常費用	23,138	
海事業務費	22,273	
一般管理費	860	
減価償却費	5	
財務費用	674	
臨時損失	0	
収益の部	25,631	
海事業務収入	25,028	
資産見返負債戻入	-	
資産見返補助金等戻入	0	
財務収益	0	
雑益	602	
純利益	1,818	
目的積立金取崩額	-	
総利益	1,818	

- ※1 経費の節減による減
- ※2 借入金利が予定を下回ったことによる減
- ※3 固定資産売却損があったことによる増
- ※4 雑収入があったことによる増

区 分	資金計画(計画)	
	金額	(単位:百万円)
資金支出	51,416	
業務活動による支出	2,746	
投資活動による支出	28,063	
財務活動による支出	17,826	
翌年度への繰越金	2,781	
資金収入	51,416	
業務活動による収入	25,820	
投資活動による収入	2,212	
財務活動による収入	19,200	
前年度よりの繰越金	4,184	

区 分	資金計画(実績)	
	金額	(単位:百万円)
資金支出	63,016	
業務活動による支出	1,804	
投資活動による支出	34,511	
財務活動による支出	19,232	
翌年度への繰越金	7,469	
資金収入	63,016	
業務活動による収入	25,616	
投資活動による収入	8,738	
財務活動による収入	22,100	
前年度よりの繰越金	6,562	

- ※1 資産保全管理諸費が予定を下回ったことによる減
- ※2 前年度繰越事業費を加えたことによる増
- ※3 定期預金の払戻があったことによる増
- ※4 前年度繰越事業費相当分の財政融資資金借入金を加えたことによる増

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【地域公共交通等勘定】

予算(計画)

(単位:百万円)			
区 分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
収入			
運営費交付金	46	—	46
借入金等			
民間借入金	—	15,118	15,118
業務収入	—	16,581	16,581
業務外収入	—	—	—
計	46	31,699	31,745
支出			
業務経費			
地域公共交通等業務関係経費	5	15,125	15,130
借入金等償還	—	16,510	16,510
支払利息	—	7	7
一般管理費	4	9	13
人件費	37	34	71
業務外支出	—	3	3
計	46	31,688	31,733

[人件費の見積もり] 58百万円を支出する。

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

収支計画(計画)

(単位:百万円)			
区 分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
費用の部	46	62	108
経常費用	46	55	101
地域公共交通等業務費	5	9	14
一般管理費	41	45	86
減価償却費	0	1	1
財務費用	—	7	7
収益の部	46	71	117
運営費交付金収益	46	—	46
地域公共交通等業務収入	—	71	71
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	—	—	—
雑益	—	—	—
純利益	—	9	9
目的積立金取崩額	—	—	—
総利益	—	9	9

資金計画(計画)

(単位:百万円)			
区 分	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
資金支出	51	31,785	31,835
業務活動による支出	51	15,185	15,235
投資活動による支出	0	0	0
財務活動による支出	—	16,510	16,510
翌年度への繰越金	0	90	90
資金収入	51	31,785	31,835
業務活動による収入	46	16,581	16,627
運営費交付金による収入	46	—	46
その他の収入	—	16,581	16,581
財務活動による収入	—	15,118	15,118
前年度よりの繰越金	5	85	91

(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 建設資金支出等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
収入						
運営費交付金	—	—	—	204	—	204
国庫補助金等	100,358	—	—	—	—	100,358
国庫補助金	100,285	—	—	—	—	100,285
政府補給金	73	—	—	—	—	73
業務収入	—	25,750	72,431	292	—	98,473
業務外収入	1	—	—	0	—	1
他勘定より受入	28,375	—	—	—	—	28,375
他経理より受入	—	—	28,373	—	△28,373	—
計	128,734	25,750	100,804	496	△28,373	227,412
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	9,667	—	—	6	—	9,673
支払利息	—	25,750	—	—	—	25,750
一般管理費	—	—	—	123	—	123
人件費	—	—	—	345	—	345
業務外支出	3	—	—	22	—	25
他勘定へ繰入	90,691	—	100,804	—	—	191,495
他経理へ繰入	28,373	—	—	—	△28,373	—
計	128,734	25,750	100,804	496	△28,373	227,412

[人件費の見積もり] 277百万円を支出する。

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

収支計画(計画)

(単位:百万円)						
区 分	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金支出等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
費用の部	100,361	25,750	67,509	477	—	194,097
経常費用	100,358	—	8,498	477	—	109,333
鉄道助成業務費	100,358	—	8,498	—	—	108,856
一般管理費	—	—	—	475	—	475
減価償却費	—	—	—	3	—	3
財務費用	—	25,750	59,011	—	—	84,761
雑損	3	—	—	—	—	3
収益の部	100,361	25,750	72,431	475	—	199,017
運営費交付金収益	—	—	—	204	—	204
鉄道助成業務収入	—	25,750	72,431	270	—	98,452
補助金等収益	100,358	—	—	—	—	100,358
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	—	—	—	—	—	—
雑益	3	—	—	0	—	3
純利益	—	—	4,923	△2	—	4,920
目的積立金取崩額	—	—	—	—	—	—
総利益	—	—	4,923	△2	—	4,920

資金計画(計画)

(単位:百万円)						
区 分	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金支出等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
資金支出	128,734	25,750	100,939	845	△28,373	227,895
業務活動による支出	128,734	25,750	59,011	595	△28,373	185,717
投資活動による支出	—	—	—	2	—	2
財務活動による支出	—	—	41,793	—	—	41,793
翌年度への繰越金	—	—	135	248	—	383
資金収入	128,734	25,750	100,939	845	△28,373	227,895
業務活動による収入	128,734	25,750	100,804	496	△28,373	227,412
運営費交付金による収入	—	—	—	204	—	204
補助金等による収入	100,358	—	—	—	—	100,358
その他の収入	28,376	25,750	100,804	292	△28,373	126,849
前年度よりの繰越金	—	—	135	349	—	484

(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。

予算(実績)

(単位:百万円)						
区 分	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金支出等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
収入						
運営費交付金	—	—	—	204	—	204
国庫補助金等	99,860	—	—	—	—	99,860
国庫補助金	99,787	—	—	—	—	99,787
政府補給金	73	—	—	—	—	73
業務収入	—	25,750	72,431	264	—	98,445
業務外収入	69	—	0	0	—	69
他勘定より受入	28,637	—	—	—	—	28,637
他経理より受入	—	—	28,373	—	△28,373	—
計	128,565	25,750	100,804	468	△28,373	227,215
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	10,195	—	—	3	—	10,199
支払利息	—	25,750	—	—	—	25,750
一般管理費	—	—	—	122	—	122
人件費	—	—	—	302	—	302
業務外支出	333	—	135	20	—	488
他勘定へ繰入	89,664	—	100,804	—	—	190,468
他経理へ繰入	28,373	—	—	—	△28,373	—
計	128,565	25,750	100,939	447	△28,373	227,329

※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 欠員があったことによる減

※3 鉄道助成業務において、国庫補助金の返納があったことによる増

収支計画(実績)

(単位:百万円)						
区 分	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金支出等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
費用の部	101,920	25,750	67,644	428	—	195,743
経常費用	101,648	—	8,498	428	—	110,575
鉄道助成業務費	101,648	—	8,498	—	—	110,146
一般管理費	—	—	—	426	—	426
減価償却費	—	—	—	3	—	3
財務費用	—	25,750	59,011	—	—	84,761
雑損	272	—	135	—	—	407
臨時損失	—	—	—	0	—	0
収益の部	101,920	25,750	72,432	449	—	200,551
運営費交付金収益	—	—	—	204	—	204
鉄道助成業務収入	—	25,750	72,431	244	—	98,426
補助金等収益	101,648	—	—	—	—	101,648
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	272	—	—	0	—	272
純利益	—	—	4,788	20	—	4,808
目的積立金取崩額	—	—	135	3	—	139
総利益	—	—	4,923	23	—	4,946

※1 欠員があったことによる減

※2 鉄道助成業務において、国庫補助金の返納があったことによる増

※3 固定資産除却損があったことによる増

※4 利息収入があったことによる増

※5 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

※6 前中期目標期間繰越積立金の取崩しがあったことによる増

資金計画(実績)

(単位:百万円)						
区 分	鉄道助成業務	中央新幹線 建設資金支出等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
資金支出	131,277	25,750	100,940	861	△28,373	230,455
業務活動による支出	131,277	25,750	59,146	580	△28,373	188,381
投資活動による支出	—	—	—	1	—	1
財務活動による支出	—	—	41,793	—	—	41,793
翌年度への繰越金	—	—	0	279	—	279
資金収入	131,277	25,750	100,940	861	△28,373	230,455
業務活動による収入	131,277	25,750	100,804	465	△28,373	229,924
運営費交付金による収入	—	—	—	204	—	204
補助金等による収入	102,558	—	—	—	—	102,558
その他の収入	28,719	25,750	100,804	261	△28,373	127,161
前年度よりの繰越金	—	—	135	396	—	531

※1 管理施設費の支出が予定を下回ったことによる減

【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	41,049
業務外収入	10
他勘定より受入	100,804
計	141,864
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	149,264
支払利息	9,510
一般管理費	1,068
人件費	555
業務外支出	2
他勘定へ繰入	14,699
計	175,099

[人件費の見積もり] 447百万円を支出する。

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

収支計画(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	83,368
経常費用	73,856
特例業務費	72,388
一般管理費	1,439
減価償却費	29
財務費用	9,511
収益の部	93,136
特例業務収入	34,115
財務収益	59,018
雑益	4
純利益	9,768
目的積立金取崩額	—
総利益	9,768

資金計画(計画)

(単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	494,415
業務活動による支出	178,903
投資活動による支出	29
翌年度への繰越金	315,484
資金収入	494,415
業務活動による収入	83,013
投資活動による収入	41,793
前年度よりの繰越金	369,609

予算(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
業務収入	91,759 ※1
業務外収入	20 ※2
他勘定より受入	100,804
計	192,583
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	151,509
支払利息	9,510
一般管理費	667 ※3
人件費	419 ※4
業務外支出	1 ※5
他勘定へ繰入	13,252
計	175,358

※1 土地売却収入が予定を上回ったことによる増

※2 鉄道施設等整備支援事業助成費の返還があったことによる増

※3 派遣職員人件費負担金が予定を下回ったことによる減

※4 欠員があったことによる減

※5 消費税納付額が予定を下回ったことによる減

収支計画(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	79,746
経常費用	70,225
特例業務費	69,157
一般管理費	1,050 ※1
減価償却費	18 ※2
財務費用	9,513
臨時損失	8 ※3
収益の部	156,520
特例業務収入	97,484 ※4
財務収益	59,019
雑益	17 ※5
純利益	76,774
目的積立金取崩額	—
総利益	76,774

※1 派遣職員人件費負担金が予定を下回ったことによる減

※2 固定資産の一部を撤去したことによる減

※3 固定資産除却損があったことによる増

※4 土地売却収入が予定を上回ったことによる増

※5 貸倒引当金の見直しによる増

資金計画(実績)

(単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	728,550
業務活動による支出	175,225
投資活動による支出	243,720 ※1
翌年度への繰越金	309,605
資金収入	728,550
業務活動による収入	133,733 ※2
投資活動による収入	252,094 ※3
前年度よりの繰越金	342,724

※1 定期預金の預入があったことによる増

※2 土地売却収入が予定を上回ったことによる増

※3 有価証券の償還があったことによる増

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

表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	249,947,000	249,030,000	-917,000	
(款) 国庫補助金	100,285,000,000	99,786,512,142	-498,487,858	
(款) 地方公共団体建設費負担金	37,725,000,000	47,672,580,085	9,947,580,085	建設勘定において、地方公共団体からの前年度繰越負担金が増加したことによる増
(款) 地方公共団体建設費補助金	12,210,000,000	11,792,352,770	-417,647,230	
(款) 政府補給金	73,000,000	73,000,000	0	
(款) 政府出資金	0	0	0	
(款) 民間出えん金	0	0	0	
(款) 財政融資資金借入金	27,200,000,000	32,100,000,000	4,900,000,000	海事勘定において、前年度繰越事業費相当分を加えたことによる増
(款) 民間借入金	80,265,000,000	68,894,000,000	-11,371,000,000	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	144,100,000,000	142,100,000,000	-2,000,000,000	
(款) 業務収入	377,500,670,000	436,720,617,153	59,219,947,153	特例業務勘定において、土地売却収入が予定を上回ったことによる増
(款) 受託収入	15,400,000,000	8,271,884,430	-7,128,115,570	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	2,764,650,000	3,118,290,772	353,640,772	海事勘定において、供託金収入があったことによる増
収 入 合 計	797,773,267,000	850,778,267,352	53,005,000,352	

(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	607,268,130,000	602,207,574,395	-5,060,555,605	
(項) 受託経費	12,817,000,000	6,854,976,882	-5,962,023,118	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	319,062,671,000	320,468,921,000	1,406,250,000	
(項) 支払利息	50,402,547,000	48,871,360,976	-1,531,186,024	
(項) 一般管理費	6,810,307,000	5,197,548,792	-1,612,758,208	建設勘定において、経費の節減による減
(項) 人件費	17,353,743,000	15,258,925,927	-2,094,817,073	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	12,360,024,000	10,696,826,539	-1,663,197,461	消費税納付額が予定を下回ったことによる減
支 出 合 計	1,026,074,422,000	1,009,556,134,511	-16,518,287,489	

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。

(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

表3. 1-3 目的積立金等の状況

(1) 建設勘定

(単位：百万円、%)

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

(2) 海事勘定

(単位：百万円、%)

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

(3) 地域公共交通等勘定

(単位：百万円、%)

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

(4) 助成勘定

(単位：百万円、%)

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

(5) 特例業務勘定

(単位：百万円、%)

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

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
<p>(1) 財務運営の適正化</p> <p>中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。</p> <p>独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。</p> <p>また、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処</p>	<p>(2) 財務運営の適正化</p> <p>独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。</p> <p>また、各年度期末における運営費交付金債務に関し、そ</p>	<p>(2) 財務運営の適正化</p> <p>独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。</p> <p>また、年度末における運営費交付金債務に関し、その発</p>	<p><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし <p><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を実施しているか。 ・各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行って 	<p><主要な業務実績></p> <p>年度当初に収益化単位ごとに予算を配分済みである。また、受入れた運営費交付金については、全額を収益計上済みである。</p>	<p><評価と根拠></p> <p>評価：B</p> <p>根拠：中期計画及び年度計画で定めた処理を完了しているため。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>評価</p> <p>B</p> <p><評価に至った理由></p> <p>自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。</p> <p><今後の課題></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	

<p>理に努める。</p> <p>なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。</p>	<p>の発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。</p> <p>なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。</p>	<p>生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。</p> <p>なお、運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。</p>	<p>いるか。</p>			
--	---	---	-------------	--	--	--

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし。</p>

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
(2) 資金調達 毎年度の資金計画を策定するとともに、計画的な債券発行等を通じて、資金調達コストの抑制を図る。	(3) 資金調達 資金計画を策定し、短期資金及び長期資金の併用等による柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。	(3) 資金調達 資金調達に当たっては、資金計画を策定し、短期資金及び長期資金（シンジケートローン、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。	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・資金計画に基づき、資金調達コストの抑制を図っているか。	<主要な業務実績> 資金計画の策定、資金の一元管理を通じ、短期資金及び長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行い、資金調達コストの低減を図った。 また、投資家層の拡大を目的とした個別IR活動を多数実施した。 さらに、サステナビリティファイナンスによる新たな資金調達の実施に向け、第三者評価機関であるDNV GL社から「サステナビリティファイナンス」(注1)として適格性の評価を受けるとともに、環境改善効果については、DNV GL社による評価に加え、CBI (Climate Bonds Initiative 低炭素経済に向けた大規模投資を促進する国際NGO) からの認証を国内で初めて取得したことにより、機構が国連の持続可能な開発目標 (SDGs) (注2) に貢献する法人として世界的に認められたこと。 (注2) 持続可能な開発目標 (SDGs) とは、平成27年9月の国連持続可能な開発サミットにて採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」が掲げる、加盟各国が令和12年(平成42年)までに達成すべき17の目標と169のターゲット。	<評価と根拠> 評価：A 根拠：第三者評価機関であるDNV GL社から「サステナビリティファイナンス」として適格性の評価を受けるとともに、環境改善効果については、厳格な国際基準を設けるCBIからの認証を国内で初めて取得したことにより、機構が国連の持続可能な開発目標 (SDGs) (注2) に貢献する法人として世界的に認められたこと。 (注2) 持続可能な開発目標 (SDGs) とは、平成27年9月の国連持続可能な開発サミットにて採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」が掲げる、加盟各国が令和12年(平成42年)までに達成すべき17の目標と169のターゲット。	評価 A	<評価に至った理由> 機構は、資金計画の策定、資金の一元管理を通じ、資金調達コストの低減を図るとともに、投資家層の拡大を目的とした個別IR活動を多数実施している。 特に、平成30年度は、環境改善効果があること及び社会的課題の解決に資するものであることの双方を有するサステナビリティファイナンスによる新たな資金調達の実施に向け、第三者評価機関であるDNV GL社から「サステナビリティファイナンス」として適格性の評価を受けるとともに、環境改善効果について、DNV GL社による評価に加え、CBI (Climate Bonds Initiative 低炭素経済に向けた大規模投資を促進する国際NGO) からのプログラム認証を、国内だけでなくアジアで初めて取得したことにより、平成31年3月にはサステナビリティローンによる借入を実施したことは、機構の環境・社会貢献面への取組み及び事業の社会的意義を幅広く訴求することを通じ、投資家層の拡大等による安定的な資金調達につながる取組みとして、大いに評価できる。 以上のことを踏まえ、中期目標における所期の目標を上回る成果が得られていると認められることからA評価とした。 <今後の課題> 特になし。

				<p>得した。これに基づき、3月にはサステナビリティローンによる借入を実施し、機構の環境・社会貢献面への取組みを幅広く訴求した。</p> <p>(注1)「サステナビリティファイナンス」とは、調達資金の用途が、①環境改善効果があること(グリーン性)及び、②社会的課題の解決に資するものであること(ソーシャル性)の双方を有するもの。</p>	<p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p><その他事項></p> <p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当機構の事業が環境改善と社会課題解決を指向するものであると理解され、DNV GL社から「サステナビリティファイナンス」の適格性認証を得ることができたのは、今後の事業イメージ向上とともに資金調達上のメリットも期待できると思われる。
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報
特になし。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
	人事に関する計画		
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
	(2) 人事に関する計画 事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、各業務の進捗に対応するため、人員の適正配置等重点的な運用を行う。	(2) 人事に関する計画 事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、業務量が増加した繁忙部門に必要な人員を重点的に配置する等、人員の適正配置と重点的な運用を行う。	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・必要な人材を確保しているか。 ・人員の適正配置等重点的な運用を行っているか。	<主要な業務実績> 現在及び将来の業務の円滑な遂行を見据えて、新卒者を採用するとともに(60名)、即戦力として期待される社会人を採用した(15名)。 また、定年退職者を引き続き雇用する再雇用制度及び特定の事務所に勤務し定例・定型的業務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用するとともに、再雇用期間満了者の嘱託(常勤・非常勤)採用により、必要な人材を確保した。 さらに、採用等のほか、他機関からの出向者の受入れ、他機関へ出向している者の引揚げも行い、各事業の工程、事業量等を勘案の上、業務量に応じた適正な人員配置に努めた。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：新卒者や社会人の採用、再雇用制度や事務所限定職員制度の活用、嘱託の採用により、業務の実情に応じた必要な人材を確保することができ、また、他機関からの出向者の受入れ、他機関へ出向している者の引揚げも行い、業務量に応じた適正な人員配置を行うことができたと考えられるため。 <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

4. その他参考情報

特になし。

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

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
6. その他業務運営に関する重要事項 (1) 内部統制の充実・強化 「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施するとともに、法人の長のリーダーシップのもと、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行う。	(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項 ①内部統制の充実・強化 「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応を行うなど、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、	(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項 ①内部統制の充実・強化 「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応を行うなど、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図っているか。 ・再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、着実に取り組んでいるか。	<主要な業務実績> 理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会において、平成30年度内部統制に係る取組計画を策定し、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策のフォローアップも含めた、以下の内部統制の取組みを実施した。 1. 統制環境の継続的な整備・運用 2. コンプライアンスの推進 3. リスク管理に係る取組みの推進 4. 統制活動の継続 5. 円滑な情報の共有に係る取組み 6. 情報システムの整備・利用に関する基本方針に沿った対応 7. 内部統制システムのモニタリング	<評価と根拠> 評価：B 根拠：理事長を委員長とする内部統制委員会において、平成30年度内部統制に係る取組計画をフォローアップすることにより、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策のフォローアップも含めた内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図った。 <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

	<p>また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、入札談合等関与行為等の再発防止対策については、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き取り組んでいく。</p>	<p>必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。 また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。</p>	<p>析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。 また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。</p>				
--	---	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

特になし。

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
(2) 広報・情報公開の推進 機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を推進する。また、主な業務の実施状況及び財務情報等について、広く情報公開を推進するとともに、外部の知見の積極的な活用を図り、業務運営の透明性を確保する。	②広報・情報公開の推進 機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を推進する。 また、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等において分かりやすく公表する。	②広報・情報公開の推進 機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を着実に推進する。この観点から、情報発信ツールとして重要なホームページの見直し等に着手する。 また、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等において分かりやすく公表し、業務運営の透明性を確保する。	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・機構の業務に対する国民の理解を深めるため、主な業務の実施状況等について、ホームページ等で分かりやすく公表しているか。	<主要な業務実績> 戦略的広報を着実に推進するため、広報における主要なターゲット及びPRポイントの整理を行った。当該整理の一環として、機構の存在意義を明確化した上で、総合パンフレットにその内容を盛り込んだ。 また、ホームページは情報発信ツールとして重要な役割を担うことから、全面的な見直しに着手し、コンテンツ管理システム(CMS)の導入検討や主要なターゲット別にフレームを見直すなど、早期リニューアルに向けて主要骨子の再整理を行った。 そのほか、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等において分かりやすく公表し、業務運営の透明性を確保するとともに、イベント等における広報活動により、機構の業務に対する国民の理解促進に努めた。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：主な業務の実施状況等（例えば整備新幹線の建設進捗状況、共有船建造の募集案内、鉄道助成における補助金等の交付実績等）について、ホームページ等において分かりやすい形で公表し業務運営の透明性を確保した。また、イベント等の機会を通じた広報活動により、機構の業務に対する国民の理解促進に努めた。 <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

4. その他参考情報

特になし。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
6. (3)	情報セキュリティ対策の推進		
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
(3) 情報セキュリティ対策の推進 政府の方針に基づき、法人が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。	③情報セキュリティ対策の推進 政府の方針に基づき、機構が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。	③情報セキュリティ対策の推進 「サイバーセキュリティ戦略」(平成27年9月4日閣議決定)等の政府の方針及び機構の「平成30年度情報セキュリティ対策推進計画」に基づき、情報セキュリティ研修の充実、全業務従事者への自己点検の実施、本社及び地方機関での情報セキュリティ監査等に取り組む、PDCAサイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進する。	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・サイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等を行っているか。	<主要な業務実績> 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30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PDCAサイクルを機能させ情報セキュリティ対策を推進した。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：各種研修・自己点検・監査により情報セキュリティに係る業務従事者の意識・知識の向上や情報セキュリティ上のリスク減少を図るとともに、機構ホームページのhttps化(常時TLS化)によりサイバー攻撃への防御能力強化に努めた。また、CSIRT訓練により情報セキュリティインシデントへの組織的対応能力向上を図った。以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられるため。	評価 B <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> 特になし。	
					<課題と対応>		

						・なし	
--	--	--	--	--	--	-----	--

4. その他参考情報
特になし。

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
(4) 環境への配慮 業務の実施に当たっては、環境負荷の低減、環境の保全について配慮するとともに、自然環境保全対策、地球温暖化対策等に努める。	④環境への配慮 業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、機構で定める「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス(CO ₂)排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等に取り組む。 また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年度作成し公表する。	④環境への配慮 機構で定める「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス(CO ₂)排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。 また、職員の環境意識の向上等を目的とした研修を実施するとともに、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクル及びグリーン調達等の	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・オフィス活動において温室効果ガス(CO ₂)排出量の削減に向けた取組みを実施しているか。 ・環境意識の向上に資する研修等を実施しているか。 ・事業において環境負荷低減に係る取組みを実施しているか。 ・環境報告書を作成し、公表しているか。	<主要な業務実績> 機構の事務・事業における環境負荷低減、環境配慮等(以下「環境負荷低減等」という。)に係る具体的な取組みを定めた第4期環境行動計画に基づいた取組みを実施した。 事務における環境負荷低減等の取組みとして、オフィス活動において生じた電気、自動車燃料等のエネルギー消費量と当該エネルギー消費量に係るCO ₂ 排出量に加え、同計画に定めたCO ₂ 削減目標値の達成状況を四半期ごとにイントラネットに掲載することで、省エネルギーに係る意識向上を図った。また、全業務従事者を対象とした「環境対策に係る業務研修」をeラーニング形式により実施(平成31年2月)するとともに、文具類の調達において、グリーン購入法に規定する特定調達物品以外についても積極的なグリーン調達により環境負荷の少ない物品の調達に努めた。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：オフィス活動及び事業において環境負荷低減等に向けた取組みを行うとともに、全業務従事者の環境意識向上のためeラーニング形式による研修を実施した。また、「環境報告書2018」を作成し、公表したため。 <課題と対応> ・なし	評価 B	<評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当である。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> 特になし。

		<p>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2018」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。</p>	<p>事業における環境負荷低減等の取組みとして、鉄道建設工事では国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い建設リサイクル・廃棄物削減の取組みを推進し、船舶共有建造では環境にやさしい船舶の共有建造支援を推進した。</p> <p>機構の環境負荷低減等に係る取組みをステークホルダーへPRするため、環境情報の提供の促進等による特定事業者等の環境に配慮した事業活動の促進に関する法律（平成16年法律第77号。以下「環境配慮促進法」という。）等の法令に基づき「環境報告書2018」を作成し、ホームページで公表するとともにプレスリリースを行った（平成30年9月）。さらに、日比谷公園で開催された「第25回鉄道フェスティバル」で配布した（平成30年10月）。</p>	
--	--	--	---	--

4. その他参考情報

特になし。