

評価書様式

様式1-1-1 中期目標管理法 年度評価 評価の概要様式

1. 評価対象に関する事項			
法人名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構		
評価対象事業年度	年度評価	令和3年度（第4期）	
	中期目標期間	平成30年度～令和4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	担当課、責任者	鉄道局参事官（機構監督・地域調整担当） 吉田 誠
	海事局 総合政策局		
評価点検部局	政策統括官	担当課、責任者	政策評価官 久保 麻紀子
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4年6月20日：理事長、監事ヒアリングを実施。 ・同年6月30日～7月1日：外部有識者4名から意見聴取を実施。 			
4. その他評価に関する重要事項			
特になし。			

1. 全体の評価					
評価 (S、A、B、C、D)	B：全体としておおむね中期計画における所期の目標を達成していると認められる。	(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
		B	B	B	B
評価に至った理由	<p>項目別評価は業務の一部がAであるものの、全体評価を引き上げるまでは至っていないため、国土交通省等の評価基準に基づきBとした。</p> <p>【項目別評価の算術計算】 $(A 4点 \times 7項目 + B 3点 \times (6項目 + 6項目) + B 3点 \times 21項目) \div (34項目 + 6項目) \approx 3.18$ ⇒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、項目別評価調査参照）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	北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延・事業費増嵩に関連して、令和2年12月に国土交通大臣から業務改善命令を受けたが、令和3年度においては、同命令に基づき改善措置を講じるとともに、令和3年7月に「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定してさらなる業務改善に取り組んでいる。引き続き、同プランに基づく取組みを着実に実施することを通じて、中期目標の達成に向けて取り組んでいく必要がある。
全体の評価を行う上で特に考慮すべき事項	特になし。

3. 項目別評価における主要な課題、改善事項など	
項目別評価で指摘した課題、改善事項	<ul style="list-style-type: none"> 北海道新幹線における工程及び事業費の精査について一定の整理がなされた際には、沿線自治体等関係者に情報共有されたい。 相鉄・東急直通線について、今後も関係者と緊密に連携しつつ、完成・開業に向けて適切に事業を実施していく必要がある。 中央新幹線建設資金貸付等業務について、引き続き、新型コロナウイルス感染症の影響を含む貸付先の財務状況や事業の進捗状況等を把握し、貸付利息の確実な回収を図っていく必要がある。
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	<ul style="list-style-type: none"> 機構の業務実施に関し、法令等に違反し問題があるとして指摘すべき点は認められない。また、機構の業務全般については中期目標の着実な達成に向け概ね効果的、効率的に業務を推進していると認められる。 鉄道建設事業については、改善措置及び検証委員会の報告書等を踏まえた業務改善の取組みや機構改革プランによる改革の取組みを通じて、地域密着型の業務執行体制の強化、プロジェクト毎の責任体制の明確化、工程管理・事業費管理のルールの見直し、関係自治体等との情報共有の拡充等の改善が図られており、引き続き、これらの取組みの着実な実施により、工程管理・事業費管理を徹底し、各事業のリスク・課題の早期・正確な把握、迅速な対処に努めるとともに、関係者と早期に情報の共有を図り協議検討を進めるなど、課題調整に向けた緊密な連携を更に促進することが求められる。 機構改革プランに掲げた取組みについては、機構の事業をとりまく大きな環境変化を的確にとらえ、事業遂行上のリスクに適切に対応していくため、理事長のリーダーシップの下、改善措置や検証委員会の報告書等で指摘された内容にとどまらず、業務プロセスの改善、組織・人事体制など、機構の業務の進め方や組織体制を見直すための改革が順次実施されていることを確認している。
その他特記事項	特になし。

中期計画（中期目標）	年度評価					項目別 調書No.	備考
	平成 30 年度	令和 元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
III. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項							
鉄道建設等業務	B	C	<u>B</u>	<u>B</u>		3. (1)	
整備新幹線整備事業の 完成・開業年度目標の 達成に向けた適切な 工程管理	<u>B</u> ○重	<u>D</u> ○重	<u>C</u> ○重	<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	<u>D</u> ○重	<u>C</u> ○重	<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	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重		3. (1)	
都市鉄道利便増進事業 における適切な事業費 の管理	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重		3. (1)	
鉄道建設業務に関する 技術力を活用した受託 業務等の支援	<u>A</u> 重	<u>B</u> 重	<u>B</u> 重	<u>B</u> 重		3. (1)	
鉄道建設に係る業務の 質の向上に向けた取組 み	B	B	B	B		3. (1)	
我が国鉄道技術の海外 展開に向けた取組み	B	B	B	A		3. (1)	
鉄道施設の貸付・譲渡 の業務等	B	B	B	B		3. (1)	
鉄道助成業務等	B	B	B	B		3. (2)	
鉄道助成業務	B	B	B	B		3. (2)	
北海道旅客鉄道株式 社及び四国旅客鉄道株 式会社からの長期借入 金の借り入れ等	—	—	—	B		3. (2)	
中央新幹線建設資金貸 付等業務	B	B	B	B		3. (2)	
船舶共有建造等業務	B	B	B	B		3. (3)	

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

船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進	<u>A</u> ○重	<u>A</u> ○重	<u>B</u> ○重	<u>B</u> ○重		3. (3)	
船舶建造等における技術支援	B○重	B○重	B○重	B○重		3. (3)	
船舶共有建造業務における財務内容の改善	B	B	B	B		3. (3)	
地域公共交通出資業務等	B	B	B	B		3. (4)	
地域公共交通出資及び貸付け	B	B	A	A		3. (4)	
物流施設融資	—	—	B	B		3. (4)	
内航海運活性化融資	B	B	B	B		3. (4)	
特例業務（国鉄清算業務）	B	B	B	B		3. (5)	
年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等	B	B	B	B		3. (5)	
会社の経営自立のための措置等	B	B	B	B		3. (5)	

※1 重要度を「高」と設定している項目については、各評語の横に「○」を付す。

※2 困難度を「高」と設定している項目については、各評語に下線を引く。

※3 重点化の対象とした項目については、各標語の横に「重」を付す。

※4 「項目別調書No.」欄には、令和2年度の項目別評定調書の項目別調書No. を記載。

VI. 業務運営に関する重要事項							
人事に関する計画	B	B	B	A		6. (1)	
内部統制の充実・強化	B	C	C	A		6. (2)	
広報・情報公開の推進	B	B	B	A		6. (3)	
情報セキュリティ対策の推進	B	B	B	B		6. (4)	
環境への配慮	B	B	B	B		6. (5)	

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3. (1)	鉄道建設等業務		
業務に関連する政策・施策	政策目標 VI 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保強化 政策目標 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 政策目標 XII 国際協力、連携等の推進 施策目標 2.3 整備新幹線の整備を推進する 施策目標 2.6 鉄道網を充実・活性化させる 施策目標 4.3 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 ・整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理 ・都市鉄道利便増進事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理 ・都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理 【難易度：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 ・整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理 ・都市鉄道利便増進事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理 ・都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理 ・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：142、288、289、290、326、331

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

2. 主要な経年データ														
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）						
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度			平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
完成・開業年度 目標	北陸新幹線 (金沢~敦賀 間):平成34 年度末	—	—	—	—	—	—			予算額(千円)	777,774,094	795,406,351	803,537,065	829,560,026
完成・開業年度 目標	九州新幹線 西九州ルート (武雄温泉~ 長崎間):平 成34年度	—	—	—	—	—	—			決算額(千円)	754,130,706	789,387,595	821,366,518	708,848,369
完成・開業年度 目標	神奈川東部 方面線(相	—	—	—	—	—	—			経常費用(千円)	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727

			件(鉄道事業者数:27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><評定と根拠> 評定：B 根拠：鉄道建設業務については、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工期遅延・事業費増嵩に対して国土交通大臣より「業務運営の抜本的な改善に関する命令」が発出され、その中で、正確な情報に基づいて工程管理や増嵩把握を行えなかったこと、機構の組織内の情報伝達や、国、自治体等関係者との情報共有が適切に図れなかったことが指摘されたことから、機構では、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」のとおり改善のための措置をとりまとめ、これを実行に移した。また、「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会 報告書」により、整備新幹線の構造的課題や機構において改善すべき課題等についての対応の方向性が示されたことから、そこでの指摘内容を踏まえて「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定し、当該プランに沿った徹底的な業務改善等の取り組みを着実に実施している。</p> <p>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たことにより、依然として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、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、各線区において設定された完成・開業時期に向け、それぞれ工程管理を行った。事業の</p>	<p>鉄道建設等業務の評定：B 【細分化した項目の評定の算術平均】 (A 4点×1項目+B 3点×(4項目+4項目)+B 3点×3項目)÷(8項目+4項目)=3.1 ⇒算術平均に最も近い評定は「B」評定である。</p> <p>※算定にあたっては評定毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。</p> <p>鉄道建設等業務の評価</p> <p>整備新幹線整備事業については、北陸新幹線(金沢・敦賀間)において、「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を受けての改善措置が着実に実施され、現在は令和5年度末の完成・開業に向けて順調に工事が進捗している。九州新幹線(武雄温泉・長崎間)においても、JR九州が発表した令和4年9月23日の開業に向けて順調に進捗している。北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)においては、札幌車両基地についてECI方式の導入による発注が行われるなど、工事を進捗させるための取組みがなされている一方、物価上昇、消費税増税等の影響や、発生土受入地確保の難航に伴うトンネルの掘削開始の遅れ、トンネル工事における地質状況等、工事実施計画認可時には必ずしも予見できなかった課題の発生により、工程・事業費管理の難易度が高まっている状況にあるが、北陸新幹線(金沢・敦賀間)での対応の反省を踏まえ、早期に課題を把握して、関係者とリスクの共有を行いながら、工程・事業費の精査や対応策の検討を行っている。</p> <p>都市鉄道利便増進事業については、神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)の令和5年3月の開業に向け、事業を着実に進捗させた。</p> <p>機構の技術力の活用については、受託業務や技術支援等を継続的に実施するとともに、技術基準類の整備や技術開発に継続的に取り組み、成果の活用や公表に努めた。</p> <p>我が国鉄道技術の海外展開に向けた取り組みについては、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。以下「海外インフラ展開法」という。)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。)に従い、積極的かつ適切に海外高速鉄道調査等業務を行っているほか、コロナ禍で専門家派遣を延期、研修員受入れを中止した中、オンラインで開催された国際学術会議等への参画や、Web会議による海外関係機関との技術交流といった国際協力業務を実施した。</p> <p>鉄道施設の貸付・譲渡等については、鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施</p>

					<p>実施に当たっては、令和3年2月に新設された事業総合管理委員会において、理事長のトップマネジメントの下、工程と事業費を同時かつ総合的に審議し、各工区（工期に影響を及ぼす可能性のある工区を抽出）の進捗確認、各線区におけるリスクの把握及び対策の策定、工期と事業費がトレードオフの関係になった場合の対応等に適切に取り組んだ。</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、新綱島駅の一部を除いて土木本体工事を完了させるとともに、軌道工事、機械工事、建築工事及び電気工事を進めており、令和5年3月の完成・開業に向け、引き続き、工事の着実な実施に努めた。</p> <p>受託業務については、中央新幹線について、協定に基づき工事を完成させるため、適切な事業費と工程の管理に努め、関係者と連携・調整を図りながら工事の着実な推進に努めた。また、鉄道計画に関する調査の支援を実施したほか、南阿蘇鉄道（株）からの要請を受け、災害復旧支援事業も実施した。</p> <p>鉄道分野の技術力を活用し、鉄道事業者や地方公共団体の要請に基づき技術支援等を実施した件数は、前中期目標期間の平均である15.6件より少ない12件であったが、実施にあたっては、適切かつきめ細やかに行うことを念頭に対応し、その結果、要請者から5段階評価で、平均3.4の評価を得られた。また、各地方鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会、第三セクター鉄道等道府県協議会、鉄道総合技術研究所等が主催する会議において、積極的に機構の技術支援に係る情報発信を行うとともに、地域鉄道に係る老朽化を含む諸課題の情報収集に努めた。</p> <p>鉄道建設に係る業務の質の</p>	<p>設の貸付料・譲渡代金について要回収額を全額回収した。</p>
--	--	--	--	--	--	-----------------------------------

					<p>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たほか、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おり、機構が行った事業や開発した技術が、社会の発展や技術の向上に寄与すると認められ、各種学会より賞を受賞した。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するほか、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組みも積極的に実施した。</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。以下「海外インフラ展開法」という。)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、我が国事業者の海外事業への参入の後押しに努めた。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等を行った。</p> <p>鉄道施設の貸付・譲渡の業務等に関し、貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って全額回収した。なお、新型コロナウイルス感染症による今後の影響が不透明な状況にあることを踏まえ、鉄道事業者の経営状況の調査・検証の態勢整備を図るとともに、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等については、令和2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、償還現実性を検証した。また、貨物調整金について、国土交通大臣</p>
--	--	--	--	--	---

					<p>の承認を受けた金額をJR貨物に速やかに交付した。</p> <p>なお、主要な経年データ「②主要なインプット情報(財務情報及び人員に関する情報)」における予算額と決算額においてかい離が生じているが、これは、地質状況や関係者協議によるトンネル工事、高架下整備工事及び設備工事の見直しが主な要因である。</p> <p><課題と対応></p> <p>鉄道建設業務について、国土交通大臣より発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」(令和2年12月)に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」(令和3年1月)を確実に実施するとともに、同年7月に機構が策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」を着実に推進する。</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</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建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環</p>	<p>(1) 鉄道建設等業務</p> <p>北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工事遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」(令和2年12月22日)を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」(令和3年1月29日)を確</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"> ・北海道新幹線(新函館北斗・札幌間):令和12年度末 ・北陸新幹線(金沢・敦賀間):令和5年度末* ・九州新幹線西九州ルート(武雄温泉・長崎間):令和4年度 <p>※令和3年3月3</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>[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]</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、建設中の整備新幹線を工事進捗させるため、工程管理に努めている。</p> <p>(1) 改善措置・改革プラン</p> <p>「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対する改善措置、及び「鉄道・運輸機構改革プラン」</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」、「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書」及び「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づく業務運営体制の見直しや抜本的な組織改革などに取り組んでいるところである。改善措置において、事業総合管理委員会の設置による工程と事業費の総合管理を実施した。また、北陸新幹線建設局の設置に伴う局長・副局長及び各工事課を可能な限り現場付近に配置する</p>	<p>評定</p> <p>B</p> <p><評定に至った理由></p> <p>北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、予定されていた明かり区間の発注を進めるとともに、札幌車両基地については合理的な設計・施工計画を立てるためのECI方式の導入による発注が行われるなど、工事を進捗させるための取組みがなされている。また、トンネル工事に関しては、これまで課題となっていた札幌市内の発生土受入地の確保がなされるなど進展が図られているところであるが、トンネルの掘削開始が2年半以上遅れるような状況となっていたり、巨大な岩塊の出現によりトンネル掘削が一時中止するなど、工程管理を行う上での課題も発生しているところである。こうした状況については、適宜関係者と情報共有がなされリスク共有を行うとともに、現在、機構においてはどのような工程短縮策が取れるのかを検討しているところであり、工事の進捗を図るための取組が行われている。</p> <p>北陸新幹線(金沢・敦賀間)については、「業務運営の抜本的な改善に関する命</p>

<p>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・管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。</p> <p>この際、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するものとする。</p> <p>① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗 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</p>	<p>環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定・管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。特に、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。</p> <p>① 整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、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</p>	<p>実に実施する。</p> <p>① 整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。</p>	<p>1日付で工事実施計画の変更認可を受け、完成・開業予定時期が令和4年度末から令和5年度末となった。</p> <p><その他の指標> ・設定なし</p> <p><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令和17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。）による令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切に工程管理を行ったか。 ・北陸新幹線（金沢～敦賀間） 令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力するという目標達成のため、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図り、適切に工程管理を行ったか。 ※令和3年3月26日付で主務大臣</p>	<p>に基づき、次のように取り組んだ。 ・工期と事業費が結果的にトレードオフ関係になった場合に対応可能となるよう、工程管理委員会と総額管理委員会とを統合し、事業総合管理委員会を設置して工程と事業費を同時かつ総合的に審議した。 ・北陸新幹線の建設遂行に第一義的な責任を持つ地方組織の業務執行体制を強化するため、令和2年度末で大阪支社を廃止し、令和3年4月から新たに北陸新幹線建設局を配置した。 ・北陸新幹線建設局では、局長を福井市、副局長を小松市に配置するとともに、渉外担当の職員をそれぞれ配置することにより、地元自治体の幹部等とのコミュニケーションを積極的にとれる体制をとった。また、一定のエリアごとに、工程に係る責任者を明確化し、それぞれを現場の中心である小松市、福井市、敦賀市に配置するとともに、工事が逼迫している箇所では、工事の着実な遂行に必要な人員体制を各地に配置した。 ・建設局において、一定の工期遅延（1カ月を想定）が見込まれる場合は、直ちに本社に報告させるとともに、対策の実施前に本社の了承を得させることなどをルール化し、本社レベルで対応が必要な事象の早期の把握を図ることとした。また、本社においては、リスク対応が円滑に行えるよう、適時適切に現地確認を行った。</p>	<p>ことにより、工程管理に必要な人事体制及び、地元自治体の幹部等とのコミュニケーションを積極的にとれる体制を確立した。改革プランでは、ECI発注方式による、建築の上家を含めた設計・施工計画の確立に伴う工程管理、ICT技術を利用して効率的な工程管理が期待される遠隔臨場の実証を開始した。 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においては、完成・開業時期の5年前倒しという目標に向け事業を進め、トンネル工事については全工区の発注を行ったところであるが、トンネル掘削工程へ影響を及ぼす可能性のある建設発生土受入地確保に係る協議の難航や、トンネル工事における地質状況等の課題が存在する。これに対して、建設発生土受入地については、関係地方公共団体等との連携を図りながら、地元の理解を得られるよう協議を進めた。また、地質状況等の把握に努めながら掘削工事の進捗を図るとともに、工程を短縮するための方策について検討を行っているところである。高架橋等工区については詳細設計等を進めるとともに、3件の発注手続きを進め、うち1件は工事に着手した。 北陸新幹線（金沢～敦賀間）においては、改善措置を踏まえて地方自治体や鉄道事業者等の関係者と情報共有を図りながら適切な工程及び事業費管理を行い、土木本体工事を概ね完了し、設備工事を実施した。九州新幹線（武雄温泉～長崎間）においては、令和4年度からの工事しゅん功監査・設備検査に必要な土木工事・設備工事を完了し、JR九州が開業予定日を令和4年9月23日と公表したところである。 以上のことより、各線区において、開業又は工事進捗させる</p>	<p>令」に対する改善措置に基づいて、工事の進捗状況について、毎月、沿線自治体を含めた会議体において共有されており、現在は令和5年度末の完成・開業に向けて順調に進捗している。</p> <p>九州新幹線（武雄温泉～長崎間）については、土木工事及び設備工事も概ね完了し、JR九州が発表した令和4年9月23日の開業に向けて順調に進捗が見られる。</p> <p>以上を踏まえて、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> 北海道新幹線における工程の精査については、一定の整理がなされた際には、沿線自治体等関係者に情報共有されたい。</p> <p><その他事項> 特になし</p>
---	--	---	---	---	--	--

<p>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、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。</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、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で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</p>	<p>携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p> <p>a. 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)工事実施計画に基づく令和17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。)による令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。</p> <p>b. 北陸新幹線(金沢・敦賀間)令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力するという目標達成のため、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図る。</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、令和4年度に直面乗換方式により開業。</p>	<p>a. 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設発生土受入地の確保に努め、トンネル工事を実施する。 関係者との協議や詳細設計等を実施し、明かり区間の工事に着手する。 <p>b. 北陸新幹線(金沢・敦賀間)</p> <ul style="list-style-type: none"> 土木本体工事を概ね完了し、軌道敷設工事を実施する。 雪害対策設備や車両検修設備、駅設備等の機械工事を実施する。 駅舎や車両基地内建物等の建築工事を実施する。 変電設備や電車線路設備等の電気工事を実施する。 <p>c. 九州新幹線(武雄温泉・長崎間)</p> <ul style="list-style-type: none"> 軌道敷設工事、機械工事、建築工事および電気工事を完了する。 開業準備段階に移行するため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとし、様々な諸試験や検査を実施する。 	<p>より中期目標の変更指示を受け、同年3月31日付で中期計画の変更認可を主務大臣より受けたこと及び同年3月31日付で工事実施計画の変更認可を受けたことにより、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の具体的な完成・開業年度目標が平成34(令和4)年度末から令和5年度末に変更となったことから、上記の評価の視点についても変更を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、令和4年度の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。 	<ul style="list-style-type: none"> 関係自治体等で構成する会議体を、ハイレベル及び実務担当者レベルのそれぞれで設置し、定期的に、各工区の工事の進捗状況、事業費の執行状況、発生しているリスク要因等について、体系的に情報共有した。 改革プランに基づき、北海道新幹線の札幌車両基地高架橋工事において、ECI(Early Contractor Involvement)発注方式を導入した。これにより、設計・施工計画に施工者の意見を取り入れることができ、建築の上家を含めた設計・施工計画を確立することで、土木の高架橋、建築の上家を一体で建設する工事に対して合理的な工程管理の実施が見込まれる。 また、ICT技術を活用し、遠方の現場に対して遠隔臨場の実証を開始した。移動時間の削減、継続的な現場管理が可能となることで、効率的な工程管理が期待される。 (1)北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切な工程管理に努めている。 令和3年度計画に対する実績は以下のとおりである。 トンネル工事については、全40工区すべての工区で発注済みであり、掘削工事に着手した工区は36工区である。そのうち7工区については掘削工事が完了、29工区については掘削工事を実 	<p>ため適切に工程管理を行い、事業を推進していることから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <p>「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対し、機構において改善措置をとりまとめ、国土交通大臣に対し報告(「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について(ご報告)」)するとともに、速やかに実施に移した。</p> <p>「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書」で指摘いただいた事項を踏まえつつ、これに限らず業務プロセスの改善や組織・人事体制の見直しなど機構の仕事のあり方を根本から見直すことを目的に、「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定した。同プランの具体的な取組内容や取組の期限、責任者を整理したロードマップを策定したうえで、定期的に進捗を確認するためのフォローアップを実施することで、同プランの着実な進捗を図っている。</p> <p>新型コロナウイルス感染症については、国による通知[*]の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、引き続き適切な工程管理を実施していく。また、工事への影響の把握に努め、関係者と情報共有を行い、課題の早期調整に努めていく。</p> <p>※「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務の対応について」(令和2年4月7日)、「工事及び業務における新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策の徹底について」(令和2年4月20日)等。</p> <p>令和2年度業務実績評価において主務大臣から示された</p>
---	---	--	---	--	--

<p>可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。</p> <p>i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p> <p>ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p> <p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果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> <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>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、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定でしな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。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、</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、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、各線区で行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、工事実施計画の認可の際の事業費を上回ることはないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。</p>		<p>施中であり、令和4年3月末現在、トンネル総延長約169.2kmのうち約51%に相当する約86.7kmの掘削が完了した（令和3年3月末時点から約19.6km進捗）。残り4工区については、坑外ヤード造成等の準備を行っている。なお、羊蹄トンネル（比羅夫）工区においては、巨大な岩塊が出現し、トンネル掘削が2年以上停止する見込みとなる事象が発生し、現在、同岩塊の除去に向けた工事を実施しているところである。また、渡島トンネル（台場山）工区においては、トンネル坑内への土砂の流入が発生し、掘削工事を中断し、安全対策の実施及び坑内観測を継続しているところであり、原因の調査、究明等を進めているところである。</p> <p>・トンネル工事の発生土受入地確保において、北海道新幹線事業の意義をはじめとして、発生土の性状や受入地における具体的な環境対策工等を関係者に丁寧に説明し、発生土受入地の確保に係る協議を進めている。令和4年3月末現在、受入土量約1,960万m³のうち約81%に相当する約1,590万m³の受入地を確保している状況であり、今後も受入地確保に努める必要がある。受入地確保が難航していた工事未着手の札幌トンネル（星置）及び札幌トンネル（富丘）については、札幌市と「札幌市手稲区手稲山口地区の発生土受入に関する協定」を締結し、建設発生土受入地を</p>	<p>＜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4年度においても引き続き対応していく。また、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、建設発生土受入地の確保に係る協議状況やトンネル工事における地質状況等による工程への影響が懸念され、工程管理の難易度が高まっている状況にあるが、引き続き、早期に関係者と情報の共有を図り協議検討を進めるよう努めていく。</p> <p>＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞</p> <p>北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）を含め、引き続き、「業務運営の抜本的な改善に関する命令」や令和3年6月にとりまとめられた北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会の報告書等を踏まえた業務改善の取組を進めるとともに、同年7月に機構が策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」を着実に実施していく必要がある。また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していく必要がある。</p> <p>また、令和2年10月から令和3年3月までの間に実施された財務省理財局による財政融資資金本省融通先等実地監査における指摘を踏まえ、令和4年度においても引き続き次のとおり取り組む。</p> <p>・理事会等の各会議体における具体的な指示や意思決定に至る経緯については、修正指摘にまで至らなかった場合についても対応経緯を記録に残すなど、適切に記録・保存を行う。</p> <p>・「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対する改善措置を着実に実施することで、工期遅延や事業費増嵩が見込まれるリスクを早期に把握すると</p>	
--	--	--	--	--	--	--

<p>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期 ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。</p> <p>・なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。</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基本的に「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・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、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</p>	<p>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>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を実施する。特に、北陸新幹線（敦賀～新大阪間）については、環境影響評価の手続きを適切に実施する。</p>		<p>一部確保した。これにより、札幌トンネル（富丘）は計画工程よりも約2年半遅れで掘削工事に着手し、札幌トンネル（星置）は掘削工事に着手した。準備工事に着手した。なお、トンネル工事においては、工程を短縮するための方策について検討を行っているところである。</p> <p>・高架橋等区間については、詳細設計を進めるにあたり必要となる道路・河川管理者との協議、雪害対策の検討とあわせ、令和元年度にJR北海道から要請を受けている320km/h高速化の検討について進めるとともに、市渡高架橋他の発注を完了し、鋼管杭の製作及び杭施工に向けた準備工を行っているほか、令和3年度中に2工区発注手続きを開始した。このほか、札幌車両基地高架橋工事についてECI方式による技術協力業務の発注手続きを行った。</p> <p>（2）北陸新幹線（金沢～敦賀間）</p> <p>令和5年度末の完成・開業に向け、適切な工程管理に努めた。</p> <p>令和3年度計画に対する実績は以下のとおりである。</p> <p>・敦賀駅高架橋の一部を除いて土木本体工事は完了し、土木58工区中57工区で軌道敷設工事を実施している。</p> <p>・加賀トンネルでは盤ぶくれ対策工を完了し、経過観察後、軌道敷設工事に令和3年11月に着手した。</p> <p>・機械工事は、空調設備や昇降機設備といった駅設</p>	<p>ともに、リスクが発現した場合には遅滞なく資金計画等の検証を行う。</p> <p>さらに、会計検査院による令和2年度決算検査の結果を踏まえ、引き続き改善措置において設置した、事業総合管理委員会を着実に機能させるとともに、その実効性を補完するため、以下の取り組みを行う。</p> <p>・全役員及び支社局長が出席する理事会において適時適切に報告等を受けて審議を行うことによりリスク管理体制を強化するほか、内部監査において、事業総合管理委員会が実効性のある対応となっているかについてチェックを行う。</p>	
---	---	---	--	--	---	--

<p>定時期を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>備や、雪害対策設備（散水消雪設備）、車両検修設備等に着手した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建築工事は、敦賀駅以外の5駅の外装工事を概ね完了して外観を公開しており、内装を施工中である。敦賀駅についても駅舎の新築工事に着手した。 ・電気工事は全線にわたって、変電設備や電車線路設備等を実施した。 ・白山下り回送線、富山電車留置線の地上監査・検査を完了した。 <p>（3）九州新幹線（武雄温泉・長崎間）</p> <p>令和4年度秋頃の完成・開業に向け、適切な工程管理に努めた。</p> <p>令和3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"> ・令和4年度からの工事しゅん功監査・設備検査に必要となる土木工事・設備工事を完了した。また、変電所等設備及び電路設備等の地上監査・検査を完了し、車両基地については、地上監査・検査、総合監査・検査（入線・架線試験）を完了した。 ・開業時期は令和4年9月23日の見通しとJR九州が公表した。 						
<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</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</p>	<p>（1）鉄道建設等業務</p> <p>北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」（令和2年12月22日）を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関</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"> ・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）：令和12年度末 ・北陸新幹線（金沢・敦賀間）：令和5年度末 ・九州新幹線西九 	<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、工事実施計画の認可及び変更認可の際に設定した事業費を適切に管理すべく、工事実施段階である令和3年度においても定期的に工事実施計画の認可及び変更認可の際に想定した</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」、「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書」、「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づく業務運営体制の見直しや抜本的な組織改革などに取り組んでいるところである。改善措置において、事業総合管理委員会の設置による工程と事業費の総合</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1902 1491 2549 1545">評定</td> <td data-bbox="2549 1491 2887 1545">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1902 1545 2887 1988"> <p><評定に至った理由></p> <p>北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対する改善措置に基づいて、工事の進捗状況とともに工事費の執行状況についても、毎月、沿線自治体を含めた会議体において共有されており、現在は認可額の範囲内で順調に工事が進捗している。また、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）も認可額の範囲内で進捗している。</p> <p>北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、物価上昇や消費増税等のほか、発生土受入地確保の遅れに伴う掘削開始の遅延や巨大な岩塊の出現によるトンネル掘削の一時中止などの課題が生じていることから、工程の精査とともに事業費についても精査を行っているところ。</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p><評定に至った理由></p> <p>北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対する改善措置に基づいて、工事の進捗状況とともに工事費の執行状況についても、毎月、沿線自治体を含めた会議体において共有されており、現在は認可額の範囲内で順調に工事が進捗している。また、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）も認可額の範囲内で進捗している。</p> <p>北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、物価上昇や消費増税等のほか、発生土受入地確保の遅れに伴う掘削開始の遅延や巨大な岩塊の出現によるトンネル掘削の一時中止などの課題が生じていることから、工程の精査とともに事業費についても精査を行っているところ。</p>	
評定	B									
<p><評定に至った理由></p> <p>北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対する改善措置に基づいて、工事の進捗状況とともに工事費の執行状況についても、毎月、沿線自治体を含めた会議体において共有されており、現在は認可額の範囲内で順調に工事が進捗している。また、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）も認可額の範囲内で進捗している。</p> <p>北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、物価上昇や消費増税等のほか、発生土受入地確保の遅れに伴う掘削開始の遅延や巨大な岩塊の出現によるトンネル掘削の一時中止などの課題が生じていることから、工程の精査とともに事業費についても精査を行っているところ。</p>										

<p>るなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。</p> <p>この際、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して 発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するものとする。</p> <p>①工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗 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</p>	<p>に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定・管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。</p> <p>特に、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出された「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施する。</p> <p>① 整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に</p>	<p>する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）を確実に実施する。</p> <p>① 整備新幹線整備事業 建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下</p>	<p>州ルート（武雄温泉・長崎間）：令和4年度 ※令和3年3月31日付で工事実施計画の変更認可を受け、認可額が約14,121億円から16,779億円（増加額約2,658億円）となった。</p> <p><その他の指標> ・設定なし</p> <p><評価の視点> ・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>	<p>工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行った。</p> <p>工程と事業費の一体的な管理および工事完成までのリスクを審議するため、事業総合管理委員会を定期的に開催したほか、臨時にも開催した。さらに、事業費や工程に課題が発生した場合は、本社への報告ルールに基づき適切に情報共有し、速やかな対処を図った。また、関係自治体等で構成する会議体を、ハイレベル及び実務担当者レベルのそれぞれで設置し、定期的に、各工区の事業費の執行状況、発生しているリスク要因等について、体系的に情報共有を行った。</p> <p>また、機構内で情報共有を図りながら、技術開発や関係者との協議等によるコスト縮減に取り組んでいる。</p>	<p>管理を実施するとともに、北陸新幹線建設局の設置に伴う局長・副局長及び各工事課を可能な限り現場付近に配置することにより、事業費管理に必要な人事体制及び地元自治体の幹部等とのコミュニケーションを積極的にとれる体制を確立した。こうしたことにより、事業費を管理する上での課題を関係者間で共有し、早期の解決を図る取組みなどにより、建設中の各路線について、事業費の適切な管理に努めた。</p> <p>なお、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）においては、物価上昇、消費税増税等のほか、トンネル工事における地質状況等の課題が存在する。これに対して、トンネル工事においては地質状況等の把握に努めながら掘削工事の進捗を図り、関係者との情報共有を図りながら事業を進捗させるとともに、工程を短縮するための方策及びそれに伴う事業費への影響について検討を行っている。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p><課題と対応> 「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対し、機構において改善措置をとりまとめ、国土交通大臣に対し報告（「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について（ご報告）」）するとともに、速やかに実施に移した。</p> <p>「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書」で指摘いただいた事項を踏まえつつ、これに限らず業務プロセスの改善や組織・人事体制の見直しなど機構の仕事のあり方を根本から見直すことを目的に、「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定した。同プランの具体的な取組内容や取組の期限、責任者を整理したロードマ</p>	<p>以上を踏まえて、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> 北海道新幹線における事業費の精査については、一定の整理がなされた際には、沿線自治体等関係者に情報共有されたい。</p> <p><その他事項> 特になし</p>
---	--	--	---	---	--	---

<p>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、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。</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、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で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</p>	<p>推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p> <p>a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間） 工事実施計画に基づく令和17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。）による令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。</p> <p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） 令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力するという目標達成のため、令和4年度末までに土木本体工事、軌道敷設工事の着実な進捗を図る。</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</p>	<p>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） ・建設発生土受入地の確保に努め、トンネル工事を実施する。 ・関係者との協議や詳細設計等を実施し、明かり区間の工事に着手する。</p> <p>b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間） ・土木本体工事を概ね完了し、軌道敷設工事を実施する。 ・雪害対策設備や車両検修設備、駅設備等の機械工事を実施する。 ・駅舎や車両基地内建物等の建築工事を実施する。 ・変電設備や電車線路設備等の電気工事を実施する。</p> <p>c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間） ・軌道敷設工事、機械工事、建築工事および電気工事を完了</p>			<p>ップを策定したうえで、定期的に進捗を確認するためのフォローアップを実施することで、同プランの着実な進捗を図っている。</p> <p>令和2年度業務実績評価において主務大臣から示されたく指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策（下記）については、令和4年度においても引き続き対応していく。また、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、物価上昇、消費税増税等や、トンネル工事における地質状況等によるコストの増加が懸念され、事業費管理の難易度が高まっている状況にあるが、引き続き、早期に関係者と情報の共有を図り協議検討を進めるよう努めていく。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）を含め、引き続き、「業務運営の抜本的な改善に関する命令」や令和3年6月にとりまとめられた北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会の報告書等を踏まえた業務改善の取組を進めるとともに、同年7月に機構が策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」を着実に実施していく必要がある。また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していく必要がある。</p> <p>また、令和2年10月から令和3年3月までの間に実施された財務省理財局による財政融資資金本省融通先等実地監査における指摘を踏まえ、令和4年度においても引き続き次の取組を実施した。</p> <p>・理事会等の各会議体における具体的な指示や意思決定に至る経緯については、修正指摘</p>	
---	---	---	--	--	--	--

<p>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かつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと</p> <p>ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと</p> <p>iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること</p> <p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p><具体的な完成・開</p>	<p>意（平成28年3月29日）に基づき、令和4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、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定でしな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。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</p>	<p>する。</p> <p>・開業準備段階に移行するため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとし、様々な諸試験や検査を実施する。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、各線区で行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、工事実施計画の認可の際の事業費を上回ることはないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏ま</p>			<p>にまで至らなかった場合についても対応経緯を記録に残すなど、適切に記録・保存を行う。</p> <p>・「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対する改善措置を着実に実施することで、工期遅延や事業費増嵩が見込まれるリスクを早期に把握するとともに、リスクが発現した場合には遅滞なく資金計画等の検証を行う。</p> <p>さらに、会計検査院による令和2年度決算検査の結果を踏まえ、引き続き改善措置において設置した、事業総合管理委員会を着実に機能させるとともに、その実効性を補完するため、以下の取り組みを行う。</p> <p>・全役員及び支社局長が出席する理事会において適時適切に報告等を受けて審議を行うことによりリスク管理体制を強化するほか、内部監査において、事業総合管理委員会の実効性のある対応となっているかについてチェックを行う。</p>	
--	---	---	--	--	--	--

<p>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。 九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期 ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。 ・なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。 <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基本的に「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・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、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</p>	<p>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>え、事業を遂行する。</p> <p>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を実施する。特に、北陸新幹線（敦賀～新大阪間）については、環境影響評価の手続きを適切に実施する。</p>								
---	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>(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>(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</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</p>	<p>②都市鉄道利便増進事業等 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。</p>	<p><主な定量的指標> 完成・開業年度目標：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)：令和元年度下</p>	<p><主要な業務実績> [都市鉄道利便増進事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理] (1) 神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線) 令和4年度下期の完成・開業の達成に向け適切な工程管理に努めた。具体</p>	<p><評定と根拠> 評定：B 根拠：神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)については、令和5年3月の完成・開業に向け、事業総合管理委員会における、工程と事業費の総合的な審議と合わせて、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</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1902 1604 2549 1656">評定</td> <td data-bbox="2549 1604 2887 1656">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1902 1656 2887 1976"> <p><評定に至った理由> 神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)については、令和3年4月にトンネル掘削を完了し、令和3年9月には新綱島駅非開削部掘削工事を完了した。また、不測の事象が生じて、その都度工程の見直しを関係者との調整の上行うことにより、全体工程を遅らせることなく、令和5年3月の開業に向け、年度計画に沿って事業を着実に進捗させた。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることか</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p><評定に至った理由> 神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)については、令和3年4月にトンネル掘削を完了し、令和3年9月には新綱島駅非開削部掘削工事を完了した。また、不測の事象が生じて、その都度工程の見直しを関係者との調整の上行うことにより、全体工程を遅らせることなく、令和5年3月の開業に向け、年度計画に沿って事業を着実に進捗させた。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることか</p>	
評定	B									
<p><評定に至った理由> 神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)については、令和3年4月にトンネル掘削を完了し、令和3年9月には新綱島駅非開削部掘削工事を完了した。また、不測の事象が生じて、その都度工程の見直しを関係者との調整の上行うことにより、全体工程を遅らせることなく、令和5年3月の開業に向け、年度計画に沿って事業を着実に進捗させた。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることか</p>										

<p>交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。</p> <p>この際、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」（令和2年12月22日）を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）を確実に実施するものとする。</p> <p>① 工事完成予定時</p>	<p>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） 令和元年度下期の開業</p> <p>b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線） 令和4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、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定でしかなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の</p>	<p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土木本体工事を概ね完了し、軌道敷設工事を実施する。 ・駅設備等の機械工事を実施する。 ・駅舎や換気塔等の建築工事を実施する。 ・変電設備や電車線路設備等の電気工事を実施する。 <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、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、各線区で行ったコスト縮減効果について整理・機構内で共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上</p>	<p>期</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期 <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> <p>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、適切に工程管理を行ったか。</p>	<p>的には、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握するよう努め、事業総合管理委員会において進捗状況や工事完成までのリスクを審議した。また、「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づき1回/月の頻度で機構内で整理した内容を関係者と情報共有するとともに、工程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の早期調整を図った。</p> <p>令和3年度計画に対する実績は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新綱島駅の一部を除いて土木本体工事は完了し、軌道敷設工事を実施している。 ・機械工事は、駅部で昇降機設備や空調設備等を実施している。 ・建築工事は、駅の出入口上屋や、対向壁、換気塔等を実施している。 ・電気工事は、新横浜変電所等の変電設備や、電車線路設備等を実施している。 	<p>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ることで、適切な工程管理に努め、工事を進捗させた。令和3年度においては、土木本体工事が概ね完了し、設備工事を実施している。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <p>「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）については、神奈川東部方面線における工事の進捗状況や事業の執行状況に応じ、北陸新幹線（金沢～敦賀間）と同様に事業総合管理委員会において進捗状況や工事完成までのリスクの審議や、1回/月の頻度で機構内で整理した内容を関係者と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措置を講じた。</p> <p>新型コロナウイルス感染症については、国による通知※の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、引き続き適切な工程管理を実施した。また、工事への影響の把握に努め、関係者と情報共有を行い、課題の早期調整に努めた。</p> <p>※「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務の対応について」（令和2年4月7日）、「工事及び業務における新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策の徹底について」（令和2年4月20日）等。</p> <p>令和2年度業務実績評価において主務大臣から示された<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>（下記）につい</p>	<p>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>今後も、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努め、安全な事業遂行に万全を期すとともに、各種課題について、関係者と緊密に連携して対応し、完成・開業予定時期を踏まえて適切に事業を実施していくことが必要である。また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していく必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>
--	---	--	---	---	--	---

<p>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、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。</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、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で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、</p>	<p>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。</p> <p>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>振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、速達性向上計画の認定の際の事業費を上回ることはないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。</p>			<p>ては、令和4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、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努め、安全な事業遂行に万全を期すとともに、各種課題について、関係者と緊密に連携して対応し、完成・開業予定時期を踏まえて適切に事業を実施していくことが必要である。また、新型コロナウイルス感染症について、工事等の受注者を含め感染拡大防止に努めるとともに、工事への影響を把握して適切に対応していくこと必要がある。</p> <p>なお、令和2年6月に2度にわたり新横浜トンネル工事現場付近での地表面（道路）陥没が発生し、原因究明と再発防止策の検討がなされたところであるが、これらの検討結果や再発防止策を踏まえ、引き続き安全な事業遂行に万全を期す必要がある。</p>	
--	---	---	--	--	--	--

<p>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、</p>						
---	--	--	--	--	--	--

<p>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>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。 ・なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。 <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基本的に「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・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末</p>						
---	--	--	--	--	--	--

<p>の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、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>							
(1) 鉄道建設等業	②都市鉄道利便増進	②都市鉄道利便増進	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	B

<p>務</p> <p>機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。</p> <p>この際、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の工期遅延・事業費増加に関連して発出した「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を重く受け止め、同命令に基づき機構が策定した「業務運営の抜本的な改</p>	<p>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>令和元年度下期の開業</p> <p>b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）</p> <p>令和4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、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向</p>	<p>事業等</p> <p>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>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土木本体工事を概ね完了し、軌道敷設工事を実施する。 ・駅設備等の機械工事を実施する。 ・駅舎や換気塔等の建築工事を実施する。 ・変電設備や電車線路設備等の電気工事を実施する。 <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、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。技術開発の動向</p>	<p>></p> <p>完成・開業年度目標：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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期 ・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期 <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> <p>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>[都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理]</p> <p>神奈川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、工事実施段階である令和3年度においても定期的に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・共有を行った。機構内で整理した内容については、「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づき1回/月の頻度で関係者との委員会等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た。工事と事業費の一体的な管理および工事完成までのリスクを審議するため、事業総合管理委員会を定期的に開催している。さらに、事業費や工程に課題が発生した場合は、本社への報告ルールに基づき適切に情報共有し、対処した。</p> <p>また、技術開発の動向を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減効果について機構内で情報共有を図った。</p>	<p>評価：B</p> <p>根拠：神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）について、継続的にコスト縮減に取り組むとともに、事業総合管理委員会における工程と事業費の総合的な審議と合わせて、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する上で国土交通省、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ることで、適切な事業費の管理に努めた。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <p>「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」（令和3年1月29日）については、神奈川東部方面線における工事の進捗状況や事業の執行状況に応じ、北陸新幹線（金沢～敦賀間）と同様に事業総合管理委員会において工事と事業費の一体的な管理および工事完成までのリスクについての審議をした。また、1回/月の頻度で機構内で整理した内容を関係者と情報共有するとともに、事業費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措置を講じた。</p> <p>令和2年度業務実績評価において主務大臣から示された<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4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、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</p>	<p><評価に至った理由></p> <p>相鉄・東急直通線については、継続的にコスト縮減に取り組むとともに、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理する上での課題を関係者間で共有し、早期の調整を図っている。その結果、令和3年度においては速達性向上計画上の事業費と比較し、建設発生土処分費について約1.4億円コストを縮減する等、適切な事業費の管理に努めた。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>
--	---	---	---	--	---	--

<p>善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施するものとする。</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、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを把握することとする。また、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合には速やかに、関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。</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</p>	<p>等を踏まえてコスト削減に努め、想定で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削減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中において、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</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</p>	<p>等を踏まえてコスト削減に努めるとともに、各線区で行ったコスト削減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、速達性向上計画の認定の際の事業費を上回ることはないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。</p>			<p>るとともに、引き続き、安全を確保しつつ、コスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。</p>	
---	--	---	--	--	---	--

<p>力を駆使して、良質な鉄道を予定された事業費の範囲内で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</p>	<p>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>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>九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。 ・なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。 <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基本的に「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・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新</p>									
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。また、「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</p>						
---	--	--	--	--	--	--

<p>め。</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。 九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期 ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。 ・なお、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の建設について、令和12年度の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。 <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基本的に「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・開業予定時期を目標として設定した。ただし、北陸新幹線（金沢～敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いにつ</p>									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>いて」において示された令和4年度末の完成・開業が困難となったことを踏まえて改めて設定した。</p> <p>また、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>						
--	--	--	--	--	--	--

評定	B			
<p>＜評定と根拠＞ [受託業務] 評定：B 根拠：中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、適切な事業費と工程の管理に努め、関係者と連携・調整を図りながら工事を着実に推進できるように努めた。また、鉄道計画に関する調査の支援を実施した。</p> <p>以上のことから、中期計画における所定の目標を達成していると考えられる。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援] 評定：B 根拠：鉄道分野の技術力を活用し、鉄道事業者や地方公共団体の要請に基づき技術支援等を実施した件数は、前中期目標期間の平均である15.6件より少ない12件であったが、技術支援等の実施にあたっては、適切かつきめ細やかに行うことを念頭に対応し、その結果、要請者から5段階評価で、平均3.4の評価を得られた。</p> <p>また、各地方鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会、第三セクター鉄道等道府県協議会、鉄道総合技術研究所等が主催する会議において、機構の技術支援に係る情報発信を行うとともに、地域鉄道に係る老朽化を含む諸課題の情報収集に努めた。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>＜課題と対応＞ [受託業務] 中央新幹線の受託工事について、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</p>	<p>＜評定に至った理由＞ 実施中の中央新幹線の受託工事について、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事、橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事を推進したほか、令和2年5月から実施していた熊本地震で被災した南阿蘇鉄道の第一白川橋梁の上部工工場製作等に係る指導業務を完了した。</p> <p>また、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対応して、調査業務を4件、設計業務を1件、技術協力支援業務を1件新たに受託した。</p> <p>機構の技術支援等については、鉄道事業者や地方公共団体からの要請に応じ、鉄道ホームドクター制度を活用した鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援を6件、交通計画支援システム（GRAPE）を活用した鉄道沿線の人口分布の分析等の支援を3件、鉄道助成等に関する情報及び資料提供の支援を3件実施し（合計12件）、これらの支援先に対するアンケート調査（5段階評価）の結果では、目標値を「平均3.0以上」としているところ、平均3.4の評価となり、目標を達成している状況である。また、鉄道協会等の各種会議における技術情報等の提供や、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズを把握するためのヒアリングを実施し、機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行った。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると考えられることから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＞ 特になし。</p> <p>＜その他事項＞ 特になし。</p>	<p>＜主な定量的指標＞ ・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>＜その他の指標＞ ・設定なし</p> <p>＜評価の視点＞ ・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>	<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 受託工事線について、協定に基づいた工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。</p> <p>中央新幹線については、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事、橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事を着実に推進する。</p> <p>また、国、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。</p> <p>なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。</p> <p>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>令和2年度に要請のあった南阿蘇鉄道第一白川橋りょう上部工工場製作等の指導業務を推進し、災害復旧を</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 機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項の助言などの技術支援（鉄道ホームドクター制度）等を実施する。</p> <p>受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費や工程に課題が発生していないかを機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。なお、機構の支援が真に必要な場合のみに実施するために第三者委員会において策定した具体的な基準を適切に運用するとともに、受託工事に係るコスト削減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。</p> <p>＜定量的目標＞ （鉄道分野の技術力を活用した支援） ・地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得る。</p>

<p><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>する次の技術支援を実施する。 「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。 地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報の収集・発信に努め、その一層の利用を促進する。</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>支援する。 鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について適切かつ極力きめ細やかに助言するほか、鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム(GRAPE)を活用した支援を実施する。これらの技術支援等に対する当該地域鉄道事業者等へのアンケート調査(5段階評価)で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。 また、地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、このような機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行い、その一層の利用を促進する。 さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。</p>		<p>総合技術研究所等が主催する各種会議において、機構の技術支援に係る情報発信を実施し、鉄道ホームドクター制度の一層の利用促進を図るとともに、地域鉄道事業者等が懸案としている老朽化を含む諸課題についての情報収集を行った。</p> <p>(注1)「鉄道ホームドクター制度」とは、鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、機構が有する、鉄道の計画から建設までを一貫して行う豊富な経験に基づく総合技術力等のノウハウを活用した技術支援活動の制度である。</p> <p>(注2)「交通計画支援システム(GRAPE)」とは、鉄道プロジェクトの整備効果、鉄道を取り巻く状況等について、GIS(地理情報システム)を活用し、詳細に分析、ビジュアルに表示ができるシステム。「GIS for Railways Project Evaluation」の略称である。</p>	<p>事業を進めていく。 [鉄道分野の技術力を活用した支援] ・なし</p>	
---	---	--	--	--	--	--

<p>③鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み</p> <p>鉄道建設に係る業務について、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図るとともに、安全にかつ工期どおりに建設するため、以下の取組みを推進する。</p> <p>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。</p> <p>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 	<p>④鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み</p> <p>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。</p> <p>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>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組みを実施する。</p>	<p>④鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み</p> <p>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、「吹付けコンクリート設計施工指針」の改定を終え、講習会等を通じ関係者に周知、徹底する。</p> <p>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。</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、土構築）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進する。また、技術開発成果の活用状況について、フォローアップを進める。</p> <p>さらに、建設技術に係る各種学会等への積極的な参画に加え、技術開発を推進し、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><主な定量的指標></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><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"> ・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、改良に係る技術開発を推進しているか。 ・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 	<p><主要な業務実績></p> <p>[品質の向上]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策 <p>鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂作業を5件実施し、講習会等を通じ関係者に周知、徹底している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. 講習や資格取得の支援等 <p>(1) 経験年数を踏まえた段階的な技術系統別研修の実施</p> <p>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。</p> <p>(2) 施工監理講習の実施</p> <p>鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るため、平成17年度から実施している施工監理講習を機構本社及び全国5地方機関において令和3年9月～11月に実施した。</p> <p>令和3年度は「施工監理テキスト コンクリート橋りょう編」および「積算」に関する講義をオンラインで実施し、全国で514名が受講した。</p> <p>(3) 施工者の技術力の向上</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</p>	<p><評定と根拠></p> <p>[品質の向上]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：技術基準類の整備及び工事の検査を充実させる対策を進めた。また、講習や資格取得の支援等に努めた。以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>[技術開発の推進]</p> <p>評定：A</p> <p>根拠：調査、設計、施工技術の開発、改良に係る技術開発推進のため、業務分野ごとに設置している分科会において、「盛土材料の細分化による適用範囲の拡大」等、計32件の技術開発テーマに取り組んだ。また、(公社)地盤工学会から、「九州新幹線(武雄温泉・長崎間)におけるGRS構造物の標準化に向けた取り組み」について「これまでのGRS構造物に関する多くの研究や開発を実用レベルの技術として定着させ、今後の更なる技術発展に大きく寄与した」として技術業績賞を受賞する等、基幹学会の高い位置づけの賞を複数受賞した。</p> <p>以上のことから、中期計画等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>[開発成果の公表]</p> <p>評定：B</p> <p>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た。以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>[部外への適切な理解への取組み]</p> <p>評定：A</p> <p>根拠：北陸新幹線(金沢・敦賀間)については関係者との情報</p>	<table border="1"> <tr> <th data-bbox="1917 71 2549 121">評定</th> <td data-bbox="2549 71 2873 121">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1917 121 2873 1965"> <p><評定に至った理由></p> <p>鉄道建設業務の質の向上に向けた取組みとして、技術基準類の整備、各種研修・講習の実施、資格取得の支援を継続して実施しており、令和3年度の主な実績として、「新幹線鉄道実施基準」の改訂など鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂作業を5件実施するとともに、施工監理講習を新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点からオンラインで実施し、全国514名が受講した。</p> <p>鉄道建設に係る技術開発については、土木、軌道、機械、計画、電気等の幅広い分野で新規9件を含む32件の技術開発テーマに取り組むとともに、開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文投稿・発表を80件行い、機構本社や地方機関での研究会・発表会を開催した。</p> <p>このほか、沿線の児童や学生等を対象とした現場見学会等の開催、講習会等での講演を新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止措置を講じながら引き続き実施するとともに、トンネル掘削土の受入地確保に向けたオープンハウスの開催、沿線の記者クラブ向け説明会の実施、SNSを活用した建設中路線の現場レポートなど、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を推進した。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると考えられることから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> <ul style="list-style-type: none"> ・技術開発に関する基幹学会での高い評価を継続的に受けていることに鑑み、A評価は妥当であると考えられる。また、部外への適切な理解の取り組みも、課題に対応して優れた取り組みを行っているものと考えられるので、A評価が妥当であると考えられる。 ・「技術開発の推進」については、多くの開発テーマに取り組む中で、土木学会技術賞と地盤工学会技術業績賞を受賞した2件の技術開発は優れたものとして評価できる。また「部外への適切な理解の取り組み」については、その努力と成果は高く評価できるが、その成果を継続するには、同時にそれが部外から見てどのように評価されたのかを明らかにする必要があると思われる。 ・土木系の基幹学会で各種技術開発に関して継続的に高い評価を受けていることは評価できる。 ・外部に対しての各種のアウトリーチ活動を積極的に進めていることは理解できるが、このような活動が機構の社会的認知度向上にどのような効果があったか具体的な成果を示して頂きたい。 ・開発内容が実設計施工に弾力的、実質的に反映され、長寿命化に向けた配慮が行われ、鉄道事業者の便益を上流側で確保されたものと評価する。 </td> </tr> </table>	評定	B	<p><評定に至った理由></p> <p>鉄道建設業務の質の向上に向けた取組みとして、技術基準類の整備、各種研修・講習の実施、資格取得の支援を継続して実施しており、令和3年度の主な実績として、「新幹線鉄道実施基準」の改訂など鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂作業を5件実施するとともに、施工監理講習を新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点からオンラインで実施し、全国514名が受講した。</p> <p>鉄道建設に係る技術開発については、土木、軌道、機械、計画、電気等の幅広い分野で新規9件を含む32件の技術開発テーマに取り組むとともに、開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文投稿・発表を80件行い、機構本社や地方機関での研究会・発表会を開催した。</p> <p>このほか、沿線の児童や学生等を対象とした現場見学会等の開催、講習会等での講演を新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止措置を講じながら引き続き実施するとともに、トンネル掘削土の受入地確保に向けたオープンハウスの開催、沿線の記者クラブ向け説明会の実施、SNSを活用した建設中路線の現場レポートなど、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を推進した。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると考えられることから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> <ul style="list-style-type: none"> ・技術開発に関する基幹学会での高い評価を継続的に受けていることに鑑み、A評価は妥当であると考えられる。また、部外への適切な理解の取り組みも、課題に対応して優れた取り組みを行っているものと考えられるので、A評価が妥当であると考えられる。 ・「技術開発の推進」については、多くの開発テーマに取り組む中で、土木学会技術賞と地盤工学会技術業績賞を受賞した2件の技術開発は優れたものとして評価できる。また「部外への適切な理解の取り組み」については、その努力と成果は高く評価できるが、その成果を継続するには、同時にそれが部外から見てどのように評価されたのかを明らかにする必要があると思われる。 ・土木系の基幹学会で各種技術開発に関して継続的に高い評価を受けていることは評価できる。 ・外部に対しての各種のアウトリーチ活動を積極的に進めていることは理解できるが、このような活動が機構の社会的認知度向上にどのような効果があったか具体的な成果を示して頂きたい。 ・開発内容が実設計施工に弾力的、実質的に反映され、長寿命化に向けた配慮が行われ、鉄道事業者の便益を上流側で確保されたものと評価する。 	
評定	B									
<p><評定に至った理由></p> <p>鉄道建設業務の質の向上に向けた取組みとして、技術基準類の整備、各種研修・講習の実施、資格取得の支援を継続して実施しており、令和3年度の主な実績として、「新幹線鉄道実施基準」の改訂など鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂作業を5件実施するとともに、施工監理講習を新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点からオンラインで実施し、全国514名が受講した。</p> <p>鉄道建設に係る技術開発については、土木、軌道、機械、計画、電気等の幅広い分野で新規9件を含む32件の技術開発テーマに取り組むとともに、開発成果を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文投稿・発表を80件行い、機構本社や地方機関での研究会・発表会を開催した。</p> <p>このほか、沿線の児童や学生等を対象とした現場見学会等の開催、講習会等での講演を新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止措置を講じながら引き続き実施するとともに、トンネル掘削土の受入地確保に向けたオープンハウスの開催、沿線の記者クラブ向け説明会の実施、SNSを活用した建設中路線の現場レポートなど、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を推進した。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると考えられることから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> <ul style="list-style-type: none"> ・技術開発に関する基幹学会での高い評価を継続的に受けていることに鑑み、A評価は妥当であると考えられる。また、部外への適切な理解の取り組みも、課題に対応して優れた取り組みを行っているものと考えられるので、A評価が妥当であると考えられる。 ・「技術開発の推進」については、多くの開発テーマに取り組む中で、土木学会技術賞と地盤工学会技術業績賞を受賞した2件の技術開発は優れたものとして評価できる。また「部外への適切な理解の取り組み」については、その努力と成果は高く評価できるが、その成果を継続するには、同時にそれが部外から見てどのように評価されたのかを明らかにする必要があると思われる。 ・土木系の基幹学会で各種技術開発に関して継続的に高い評価を受けていることは評価できる。 ・外部に対しての各種のアウトリーチ活動を積極的に進めていることは理解できるが、このような活動が機構の社会的認知度向上にどのような効果があったか具体的な成果を示して頂きたい。 ・開発内容が実設計施工に弾力的、実質的に反映され、長寿命化に向けた配慮が行われ、鉄道事業者の便益を上流側で確保されたものと評価する。 										

<p>年度から平成28年度までの学会等への応募・発表数・306件)</p> <p>・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>			<p>ための取組みを実施しているか。</p>	<p>工事に従事している建設会社の現場技術者等を対象としている。令和3年度は、オンライン講習会が開催され、224名が受講した。また、平成24年度より実施している過年度の鉄道建設工事技術講習修了証保有者に対する更新講習については、令和3年度は884名が受講した。</p> <p>(4) 業務に関連する資格取得の促進</p> <p>業務に関連する技術士、鉄道設計技士、一級建築士等の資格取得については、資格試験に合格した職員に対して受験料等を機構が補助する制度が整備されており、既資格取得者による受験者への指導等の支援を継続して行った。令和3年度は技術士6名、鉄道設計技士2名、一級建築士3名の合格者を輩出した。(資格アンケートを踏まえて)</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至るまで一貫して推進するため、土木(トンネル、橋りょう、土構造)、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進している。</p> <p>令和3年度は計32件の技術開発テーマに取り組んだ。</p> <p>令和3年度から新規で取り組んだ技術開発テーマ : 9件</p> <p>昨年度以前から継続して取り組んでいる技術開</p>	<p>共有が十分ではなかったことから、局長、副局長を沿線地域に置き、そこに渉外部を設置するとともに、関係者で構成される金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議及び同幹事会を開催し、機構の事業の状況や取組を積極的に共有する等により、コミュニケーションを強化し、信頼関係の構築に取り組んだ。鉄道建設特有の技術や事業を部外へ適切に理解してもらうための取組みとして、現場見学会や講習会等での発表、受入地確保に向けたオープンハウスの開催を行った。加えて、記者クラブ向け説明会の開催、Twitterアカウント開設による積極的な情報発信を実施するとともに、整備新幹線等の工事状況や機構が有する鉄道建設技術を説明する動画をYouTubeに投稿する取組みを全面的に開始した。</p> <p>以上のことから、中期計画等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></p> <p>[品質の向上]</p> <p>鉄道建設事業において、工事品質の向上をさらに図るため、これまでの取組に加え、組織体制の改正や、人材育成等の機構改革の観点も踏まえて、品質の向上に資する取組みを引き続き努めていく。</p> <p>[技術開発の推進]</p> <p>なし</p> <p>[開発成果の公表]</p> <p>なし</p> <p>[部外への適切な理解への取組み]</p> <p>なし</p>	
---	--	--	------------------------	---	---	--

				<p>発テーマ：23件</p> <p>[開発成果の公表] 各種学会等への積極的な参加や、機構本社における技術研究会、機構各地方機関における業務研究発表会の開催を通じて技術開発の成果を公表している。</p> <p>令和2年度の各種学会等の委員委嘱：延べ206名</p> <p>令和2年度の各種学会等の論文投稿及び論文発表の件数：120件</p> <p>令和2年度の業務成果を公表する場の開催数：6件</p> <p>[部外への適切な理解への取組み]</p> <p>1. 現場見学会の開催 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。令和2年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止措置を実施しながら、外部を対象とした現場見学会を65件実施した。</p> <p>2. 高校生を対象にした現場見学会の開催 令和2年9月14日、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)において、鹿町工業高校の高校生を対象とした現場見学会を開催した。</p> <p>当日は、新大村駅高架橋と長崎駅高架橋の建設現場に案内し、工事状況や施工方法を説明し、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</p>		
--	--	--	--	---	--	--

					<p>令和2年8月22日、長崎大学と連携して、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）において「リケジョ育成憧れセミナー」による現場見学会を開催した。</p> <p>当日は、長崎駅高架橋の建設現場に案内し、工事状況や施工方法を説明とともに、仕事のやりがいなどについても語り、鉄道建設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り組み</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が見込まれる海</p>	<p>（2）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取り組み</p> <p>海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究を行う。</p>	<p>（2）我が国鉄道技術の海外展開に向けた取り組み</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の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究を行う。</p> <p>インド高速鉄道計画については、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っていく。インドネシアのジャ</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 	<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・アームダバード間の、詳細設計調査業務（JICC（株式会社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）により実施）に5名が従事し、技術協力を行った。「インド建設業界の人材育成業務」及びJARTS発注の「インド軌道建設業界への人材育成業務」において研修教材を作成した。さらに、東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。）及び株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（以下「JOIN」という。）とともに、電気パッケージにおいて発注者であるインド高速鉄道公社（以下「NHSRCL」と</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：A</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>特に、インド高速鉄道に関しては、日印政府間における協議を踏まえ、国土交通省等の関係者との緊密な連携の下、JR東日本及びJOINとともに、J Eの業務内容に係るNHSRCLとの協議を含む出資に向けた調整等を短期間で行い、電気パッケージにおいて発注者であるNHSRCLの業務の代理・代行を担うJ Eを設立した。J Eの設立は、海外インフラ展開法に基づき機構が海外の高速鉄道事業へ出資した初めての案件であり、日印関係者からの強い要望に応えたものであるとともに、我が国事業者の参入促進に大きく資することが期待されるものである。また、整備新幹線建設の知見・経験を活かし、JICC及びJ Eへ役職員を派遣する等の技術支援を実施したほか、国土交通省等から受注したインド建設業界等を対象とした人材育成のための研修教材を作成するなど、インド高速鉄道事業に大きく貢献した。</p> <p>さらに、国際協力業務について、コロナ禍という特殊な状況下ではあるが、Web会議を通</p>	<p>評定</p> <p>A</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は、海外インフラ展開法基本方針に従い、積極的かつ適切に業務を推進しており、令和3年度においては、JR東日本及びJOINとの共同出資により、インド高速鉄道公社の業務の代理・代行を担う日本高速鉄道電気エンジニアリング（株）（以下「J E」という。）を設立した。J Eの設立は海外インフラ展開法に基づき機構が海外の高速鉄道事業へ出資した初めての案件であり、日印関係者からの強い要望に応えるとともに、我が国事業者の参入促進に大きく資することが期待される。このほか、インド高速鉄道計画の詳細設計調査に係る技術協力、タイ（バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画）及びインドネシア（ジャワ北幹線鉄道高速化事業）の鉄道整備計画に関する調査等を実施した。</p> <p>国際協力業務については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、専門家派遣を延期、研修員受入れを中止したが、オンラインで開催された国際学会議等における機構職員による講演の実施や、Web会議による海外関係機関との技術交流の実施などにより、機構の技術力や経験を活用した我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組を進めた。</p> <p>以上を踏まえ、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></p> <p>海外高速鉄道調査等業務については、我が国事業者の参入を後押しすべく、J Eへの技術支援を通じてインド高速鉄道事業の進捗に貢献するよう努める必要がある。</p> <p>国際協力業務については、新型コロナウイルスの影響に留意しつつ、専門家派遣及び研修員受け入れを再開できるように備える必要がある。</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"> インド高速鉄道計画への技実協力については、様々な努力がなされているところであり、A評価が妥当であると考えている。 インドにおいて展開された高速鉄道計画における技術協力・支援を展開する中で、インド高速鉄道会社の業務代行企業をJR東などとの共同出資で設立し、機構 	

<p>外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究(以下「海外高速鉄道調査等」という。)を行い、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図る。その際は、海外高速鉄道調査等の実施が民業圧迫にならないよう配慮する。</p> <p>また、我が国の鉄道システムの海外展開に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や経験を活用し、海外への専門家の派遣や各国の研修員の受入れ等、積極的に協力を行う。</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>ワ北幹線鉄道高速化事業については、事業化に向けた調査業務について、関係者との緊密な連携の下で行う。加えて、他国の高速鉄道に関する調査・設計・工事管理等の業務についても、受注を目指す。また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れ、鉄道分野における国際規格への取組み、海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流等を行う。</p>	<p>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> <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>いう。)の業務の代理・代行を担う日本高速鉄道電気エンジニアリング株式会社(以下「J E」という。)を設立し、J Eに対する役職員の派遣を通じた支援を行った。</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、日タイ鉄道政府間協議を踏まえ、J I C A F / S (フィージビリティ・スタディ)の最終報告書を基礎としつつ、需要予測、事業費縮減等に係る調査を行った。</p> <p>インドネシアのジャワ北幹線高速化計画について、共同企業体の構成員として参画し、土木・施設計画に係る調査を行った。</p> <p>2. 国際協力業務</p> <p>新型コロナウイルス感染拡大の影響により、専門家派遣の延期、研修員の受入れを中止したため、令和3年度の実績は、昨年同様、専門家派遣0人、研修員等受入0人であった。</p> <p>オンラインで開催された国際学術会議等に機構職員が参加し、講演やプレゼンテーションを行った(3回)。また、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「I S O / T C 2 6 9」という。)の国内委員会・国内作業部会、国際電気標準会議/鉄道用電気設備とシステム専門委員会(以下「I E C / T C 9」という。)の国内委員会・国内作業部会に機構職員7名が参加、J I C A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</p>	<p>じて、海外の鉄道プロジェクトへの技術協力を行うとともに、国際学術会議等で講演をするなど、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、中期計画等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></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>として初の海外出資に踏み切ったことは、機構の今後の海外投資活動の礎をなすものとして評価できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍にもかかわらず海外展開に向けて積極的に事業展開を進めているが、人の国際的往来が困難な中リモート中心の交流の問題点あるいは限界も指摘して頂きたい。 ・海外展開が実質進行しており、取り組みが形を成して現れている。
---	--	---	---	---	--	---

					援委員会・各分科会に機構職員延べ17名が参加した。 さらに、機構の技術力や経験を活用し、Web会議にてスウェーデンとの技術交流を行った。		
⑤鉄道施設の貸付・譲渡の業務等 鉄道施設に係る貸付料及び譲渡代金による調達資金の確実な回収に当たっては、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。	(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等 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。 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。 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。 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。 ・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	(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等 鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確実な回収を図る。 なお、償還期間の変更を実施した事業者については令和2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。	<主な定量的指標> ・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)) <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・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。 ・鉄道施設の完成後、遅滞なく各営業主体に対して貸付又は譲渡を行っているか。 ・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	<主要な業務実績> 鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設の貸付料について、令和3年度は51件(鉄道事業者:6者)の要回収額を全額回収した。 鉄道事業者に対し譲渡を行った鉄道施設の譲渡代金について、令和3年度は116件(鉄道事業者:18者)の要回収額を全額回収した。 なお、新型コロナウイルス感染症による今後の影響が不透明な状況にあることを踏まえ、鉄道事業者の経営状況の調査・検証の態勢整備を図るとともに、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等については、令和2年度決算終了後ヒアリング等により経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。 並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けて日本貨物鉄道株式会社(以下「JR貨物」という。)に対して交付した。	<評定と根拠> 評定:B 根拠:貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って167件(鉄道事業者24者)を全額回収した。 なお、過去に譲渡代金の償還期間が変更された事業者等について、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。 以上のことから、中期計画等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> 令和2年10月から令和3年3月までの間に実施された財務省理財局による財政融資資金本省融通先等実地監査における指摘を踏まえ、譲渡業務に係る鉄道事業者の経営状況の調査・検証の改善方法について検討を行い、態勢整備を図った。	評定 B	<評定に至った理由> 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(貸付料51件、譲渡代金116件)を全額回収した。 過去に譲渡代金の償還期間の変更を実施した事業者については、ヒアリング等により新型コロナウイルス感染症の影響を含む経営状況等を確認し、機構への譲渡代金の支払いが当面支障なく行われるかどうかの検証を実施した。 並行在来線への支援のための貨物調整金について、国土交通大臣の承認を受け、特例業務勘定から建設勘定へ繰入れた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付した。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 新型コロナウイルス感染症による今後の影響が不透明な状況であることを踏まえ、鉄道事業者の経営状況の調査・検証の態勢整備に努め、引き続き、貸付料・譲渡代金の確実な回収を図っていく必要がある。 <その他事項> 特になし。
さらに、並行在来線への支援のため、	さらに、並行在来線への支援のため、	さらに、並行在来線への支援のため、					

<p>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> ・貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・971件（鉄道事業者数：27者））</p>	<p>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>貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付する。</p>				
--	---	---	--	--	--	--

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

4. その他参考情報

特になし。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
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：332

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

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率	—	平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%	100%	100%	100%	100%			予算額(千円)	227,411,588	230,320,198	231,123,397	567,538,125
鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数	—	平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部	889部	923部	945部	953部			決算額(千円)	227,329,193	241,415,261	234,232,820	561,100,268
譲渡代金及び無利子貸付金について、約定等に沿った回収を行った件数	—	平成25年度から平成29年度(見込み)までの回収件数・譲渡代金:年間6件、無利子貸付金:年間6件	譲渡代金6件 無利子貸付金6件	譲渡代金6件 無利子貸付金6件	譲渡代金6件 無利子貸付金6件	譲渡代金6件 無利子貸付金6件			経常費用(千円)	195,742,800	224,754,740	220,687,892	207,758,887
貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数	—	平成28年度から平成29年度(見込み)までの回収件数・8件	10件	10件	10件	10件			経常利益(千円)	4,807,712	△9,514,108	△8,461,449	△7,520,512
									行政コスト(千円)	—	224,772,482	220,687,892	207,758,920
									行政サービス実施コスト(千円)	97,062,145	—	—	—

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

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

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

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

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価												
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価						
				業務実績	自己評価							
					<p><評定と根拠> 評定：B 根拠：鉄道助成業務における補助金交付等に係る全ての受払の標準処理期間内の執行、譲渡代金や無利子貸付資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、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの意見を踏まえ、審査業務の充実・強化を図るとともに、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修及びガイドブックの配布など各種助成制度の周知活動を行った。 さらに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該旅客会社に対し、定められた利率により当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施した。 中央新幹線建設資金貸付等業務においては、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を踏まえつつ、貸付対象事業者である東海旅客鉄道株式会社の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、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 【細分化した項目の評定の算術平均】 (B 3点×3項目) ÷ 3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確実に処理するとともに、全ての受払を標準処理期間内に執行した。 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。 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入、定められた利率による利子の支払いを確実に実施した。 中央新幹線建設資金貸付等業務について、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を踏まえつつ、貸付先の財務状況、事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収を確実に行った。</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 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> ・補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績:平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%)</p> <p>(b) 助成制度に関する情報提供等の推</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</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を報告し、得られた改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修等を必要に応じて一部見直し実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。</p> <p>また、鉄道事業者等による各種助成制</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> ・設定なし</p> <p><評価の視点> ・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</p>	<p><主要な業務実績> 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、全ての受払について適正に執行した。 業務の充実強化については、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を開催し、委員会からの改善意見は、適宜、審査業務の改善に反映した。審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るため、職員研修を実施(受講率100%)した。 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(953部)する等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。 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)や無利子貸付資金(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><評定と根拠> 評定:B 根拠:補助金交付等に係る全ての受け払い、譲渡代金(6件)や無利子貸付資金(6件)の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行った。 また、第三者委員会からの意見を踏まえ、審査業務の充実・強化を図るとともに、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修(受講率100%)及びガイドブックの配布(953部)等各種助成制度の周知活動を行った。 以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p><課題と対応> ・なし</p>	<p>評定 B</p> <p><評定に至った理由> 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等については、法令その他の基準に基づき確実に処理するとともに、全ての受払を標準処理期間内に執行した。 また、第三者委員会の活用や職員研修の実施(受講率100%)により、鉄道助成業務を適正かつ効率的に執行するための業務改善・スキルアップに取り組むとともに、ガイドブックの配布(953部)等、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。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p><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>進 鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成制度に関するガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。</p> <p><指標> ・鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数（前中期目標期間実績：平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部）</p> <p>（c）債権の確実な回収等 既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について、約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。</p> <p><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>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>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>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周知する。</p> <p>さらに、既設四新幹線の譲渡代金（令和2年度回収見込額724億円）、無利子貸付資金（令和2年度回収見込額238億円）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>活動を推進し、また、推進するための検討をしているか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 				
② 北海道旅客鉄道	② 北海道旅客鉄道	② 北海道旅客鉄道	<主な定量的指標	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	B

<p>株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入れ等</p> <p>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3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定に基づき、旅客会社から長期借入金を借入れるとともに、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施する。</p> <p><指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・長期借入金について、国土交通大臣が定めた利率による利子の支払いを行った件数 	<p>株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入れ等</p> <p>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3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定並びに同条第9項により国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、旅客会社から長期借入金を借入れるとともに、当該旅客会社に対し、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。</p>	<p>株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入れ等</p> <p>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3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定並びに同条第9項により国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、旅客会社から長期借入金を借入れるとともに、当該旅客会社に対し、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。</p>	<p>></p> <ul style="list-style-type: none"> ・長期借入金について、国土交通大臣が定めた利率による利子の支払いを行った件数 <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"> ・定められた利率により、利子の支払を確実に実施したか。 	<p>長期借入金の借入について、北海道旅客鉄道株式会社から2,970億円、四国旅客鉄道株式会社から450億円を借り入れた。</p> <p>また、当該長期借入金に係る利子の支払を（北海道旅客鉄道株式会社へ2件、四国旅客鉄道株式会社へ2件）確実に実施した。</p>	<p>評価：B</p> <p>根拠：定められた利率により、利子の支払を確実に実施した。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p><評価に至った理由></p> <p>北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社からの長期借入金の借入、定められた利率による利子の支払いを確実に実施しており、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>		
<p>③ 中央新幹線建設資金貸付等業務</p> <p>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> <ul style="list-style-type: none"> ・貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数（前 	<p>③ 中央新幹線建設資金貸付等業務</p> <p>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必要があることから、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な回収を図る。</p>	<p>③ 中央新幹線建設資金貸付等業務</p> <p>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必要があることから、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></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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><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"> ・債権の確実な保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を行って 	<p><主要な業務実績></p> <p>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、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を踏まえつつ、貸付対象事業者（建設主体）の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、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></p> <p>評価：B</p> <p>根拠：新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を踏まえつつ、貸付対象事業者（建設主体）の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収（10件）が行われた。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<table border="1" data-bbox="1902 1268 2887 1318"> <tr> <td data-bbox="1902 1268 2546 1318">評価</td> <td data-bbox="2546 1268 2887 1318">B</td> </tr> </table> <p><評価に至った理由></p> <p>新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を踏まえつつ、貸付先の財務状況、事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った貸付利息の回収（10件）を確実に実施しており、中期計画における所期の目標を達成していることからB評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>引き続き、新型コロナウイルス感染症の影響を含む貸付先の財務状況や事業の進捗状況等を把握し、貸付利息の確実な回収を図っていく必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	評価	B
評価	B							

	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			るか。			
--	--	--	--	-----	--	--	--

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

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

2. 主要な経年データ														
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度		平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度	
より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数	今中期目標期間中において140隻以上	—	年度計画の達成目標						予算額(千円)	48,625,954	54,975,332	98,239,311	71,716,362	
			20隻以上	24隻以上	28隻以上	28隻以上		決算額(千円)	56,703,023	45,103,824	81,736,162	57,604,876		
			実績値						経常費用(千円)	23,812,527	24,608,582	25,415,692	24,804,908	
繰越欠損金の縮減額	今中期目標期間中に40億円程度	—	18億円	17億円	10億円	16億円		経常利益(千円)	1,818,086	1,708,240	1,472,703	1,246,391		
									行政コスト(千円)	—	24,608,582	25,851,292	24,900,325	
								行政サービス実施コスト(千円)	△1,801,800	—	—	—	—	
								従事人員数	57	58	59	59		

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、令和3年度計画における28隻に対し、対年度計画値の104%	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】 $B3点 \times (2項目 + 2項目) + B3点 \times 1項目 \div (3項目 + 2項目) = 3.0$ ⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。 ※算定にあたっては評価毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。

					<p>である29隻の実績となった。また、計画段階での船舶の性能予測精度の向上や、先進二酸化炭素低減化船等の建造促進等に資する早い段階での技術支援等を着実に実施した。</p> <p>さらに、繰越欠損金を令和3年度は16億円縮減、未収金は275百万円縮減した。</p> <p>なお、主要な経年データ「②主要なインプット情報(財務情報及び人員に関する情報)」における予算額と決算額においてかい離が生じているが、これは船舶取得費が当初見込みを下回ったことが主な要因である。</p> <p><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推進」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、目標隻数28隻に対して、今般のコロナ禍による厳しい経営環境の中で29隻を建造決定したことは評価できる。</p> <p>「船舶建造等における技術支援」については、高度な技術を要する船舶や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等への技術支援を着実に実施している。</p> <p>「船舶共有建造業務における財務内容の改善」については、令和3年度は16億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>以上のとおり、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。</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、生産性の向上等に努める必要がある。また、国内旅客船についても、離島航路の維持改善や観光立国推進等の観点から、着実に整備を推進する必要がある。このため、これらの国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進しつつ、船舶の</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>(5) 船舶共有建造等業務</p>	<p><主な定量的指標></p> <p>・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></p> <p>・設定なし</p> <p><評価の視点></p> <p>・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><主要な業務実績></p> <p>昨今の物流分野においては、荷主や消費者ニーズの高度化・多様化による多頻度小口輸送が増加していることから環境負荷低減や物流の効率化を図るためモーダルシフトが推進されている。船舶共有建造業務としては、物流の効率化をはじめと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の建造を推進している。</p> <p>近年、労働力不足、船内の労働負担の軽減、インバウンド需要の高まり等の時代の要請やニーズに即した政策要件の見直しや創設を継続的に行ってきたところであるが、令和3年度は、造船・海運分野の競争力強化等を目標とした海事産業強化法に基づく「特定船舶導入計画の認定を受けた船舶」を新たに政策要件に加える</p>	<p><評価と根拠></p> <p>評価：B</p> <p>根拠：新型コロナウイルスの感染拡大が収束していないことから、従前から実施してきた「共有建造支援セミナー」及び「内航船舶技術支援セミナー」は令和2年度に続き開催することができなかったものの、令和3年11月に「内航船支援セミナー」を機構本社及びオンライン形式で実施し、内航カーボンニュートラル推進や内航船の労働環境改善に関する最新のトピックス、機構の制度改正等について情報発信を行った。海運事業者への訪問の機会も従前に比べ減少した状況が続いているものの、オンラインを活用した打ち合わせを積極的に行うことで令和3年度計画における延べ建造隻数である28隻に対し、29隻(対計画値の104%)の実績となった。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p>	<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p><評価に至った理由></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推進」の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28隻以上となるよう取り組む」とされているところ、今般のコロナ禍による厳しい経営環境の中、セミナーや営業活動をオンライン形式で実施することにより、積極的に情報発信を行った結果、業務実績は29隻となった。</p> <p>以上のとおり、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>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>・「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進」については、コロナ禍の下で海運事業者とオンラインを活用した打ち合わせを積極的に実施した結果、物流効率化、地域振興、船員雇用対策、事業基盤強化、グリーン化など、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は29隻となって、計画値を1隻上回ったことは、地道な努力の成果として評価できる。</p> </td> </tr> </table>	評価	B	<p><評価に至った理由></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推進」の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28隻以上となるよう取り組む」とされているところ、今般のコロナ禍による厳しい経営環境の中、セミナーや営業活動をオンライン形式で実施することにより、積極的に情報発信を行った結果、業務実績は29隻となった。</p> <p>以上のとおり、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>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>・「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進」については、コロナ禍の下で海運事業者とオンラインを活用した打ち合わせを積極的に実施した結果、物流効率化、地域振興、船員雇用対策、事業基盤強化、グリーン化など、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は29隻となって、計画値を1隻上回ったことは、地道な努力の成果として評価できる。</p>	
評価	B									
<p><評価に至った理由></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推進」の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28隻以上となるよう取り組む」とされているところ、今般のコロナ禍による厳しい経営環境の中、セミナーや営業活動をオンライン形式で実施することにより、積極的に情報発信を行った結果、業務実績は29隻となった。</p> <p>以上のとおり、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>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>・「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進」については、コロナ禍の下で海運事業者とオンラインを活用した打ち合わせを積極的に実施した結果、物流効率化、地域振興、船員雇用対策、事業基盤強化、グリーン化など、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は29隻となって、計画値を1隻上回ったことは、地道な努力の成果として評価できる。</p>										

<p>老朽化へも対処する。</p> <p>①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進 船舶の建造の推進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要となる措置について検討し実施する。 また、機構が船舶共有建造制度を実施するに当たっては、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対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。 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> ・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> <p><目標水準の考え方> 延べ建造隻数については、過去の年間平均建造実績約26</p>	<p>①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進 船舶共有建造業務として、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進する。 具体的には、国内海運政策の実現に寄与するものとして、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、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。 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>① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進 船舶共有建造業務として、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進するため、機構が開催する各種セミナー等を実施し、より高い政策効果を実現する船舶の効果、利点を分かりやすく適切に周知する。 これらを通じて、次に掲げる船舶の延べ建造隻数が28隻以上となるよう取り組む。 ○物流効率化に資する船舶 ・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 ・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（旅行客等観光向けのもの） ○船員雇用対策に資する船舶 ・若年船員または女性船員を計画的に雇</p>		<p>等、さらなる国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造の推進に努めた。 また、新型コロナウイルスの感染拡大が収束していないことから、従前から実施してきた「共有建造支援セミナー」及び「内航船舶技術支援セミナー」は令和2年度に続き開催することができなかったものの、令和3年11月に「内航船支援セミナー」を機構本社及びオンライン形式で実施し、内航カーボンニュートラル推進や内航船の労働環境改善に関する最新のトピックス、機構の制度改正等について情報発信を行った。海運事業者への訪問の機会も従前に比べ減少した状況が続いているものの、オンラインを活用した打ち合わせを積極的に行った。 その結果、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は29隻となり、令和3年度計画値を達成することができた。</p>	<p><課題と対応> ・新型コロナウイルスの感染拡大が収束していないことから引き続きオンラインを活用することで船舶共有建造制度について周知するとともに、国内海運政策の実現に寄与するため、政策課題や事業者ニーズに対応した制度改善を図っていく。 これにより、新型コロナウイルスの感染の収束と社会経済状況の変化に対応しつつ、政策効果のより高い船舶の建造を行うとともに、多様な政策要件の船舶建造にも対応していく。</p>	
--	--	---	--	--	--	--

<p>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>用する事業者の船舶</p> <ul style="list-style-type: none"> ・労働環境改善船（船員の居住環境改善、労働負担軽減の設備を設置するもの） ○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） ・LNG燃料船（LNGを燃料として運航するもの） ・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>②船舶建造等における技術支援</p> <p>共有建造する船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶を建造す</p>	<p>②船舶建造等における技術支援</p> <p>上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施す</p>	<p>②船舶建造等における技術支援</p> <p>上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施す</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"> ・計画、設計、建造、 	<p><主要な業務実績></p> <p>計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援については、計画段階での船舶の性能予測精度の向上に引き続き取り組んだ。</p> <p>高度な技術を要する船舶への技術支援の充実化</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：計画段階での船舶の性能予測精度の向上、先進二酸化炭素低減化船等の建造促進、早い段階からの技術支援の実施等が実現できており、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。</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1902 1640 2549 1696">評定</td> <td data-bbox="2549 1640 2887 1696">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1902 1696 2887 1976"> <p><評定に至った理由></p> <p>計画・設計・建造・就航後の各段階で技術支援を行った。特に、高度な技術を要する船舶であって環境負荷低減に寄与する「先進二酸化炭素低減化船」については3隻、船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体等が建造する「離島航路の整備に資する船舶」については10隻の建造を決定した。</p> <p>また、内航海運の課題である船員の働き方改革を踏まえ「労働環境改善船」の技</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p><評定に至った理由></p> <p>計画・設計・建造・就航後の各段階で技術支援を行った。特に、高度な技術を要する船舶であって環境負荷低減に寄与する「先進二酸化炭素低減化船」については3隻、船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体等が建造する「離島航路の整備に資する船舶」については10隻の建造を決定した。</p> <p>また、内航海運の課題である船員の働き方改革を踏まえ「労働環境改善船」の技</p>	
評定	B									
<p><評定に至った理由></p> <p>計画・設計・建造・就航後の各段階で技術支援を行った。特に、高度な技術を要する船舶であって環境負荷低減に寄与する「先進二酸化炭素低減化船」については3隻、船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体等が建造する「離島航路の整備に資する船舶」については10隻の建造を決定した。</p> <p>また、内航海運の課題である船員の働き方改革を踏まえ「労働環境改善船」の技</p>										

<p>る。</p> <p>【重要度：高】</p> <p>船舶は内航海運業に必要不可欠な基幹的輸送インフラであり、国内海運政策に合致する良質な船舶を建造するには高い技術力が必要である。しかし、多くの内航事業者は零細事業者で技術力がなく自らのみで船舶を建造することは困難であることから、政策に合致する船舶建造の技術支援を実施することの重要度は高い。</p>	<p>る。特に、SOX等環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船などの高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。</p> <p>このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、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>る。特に、環境規制に対応するための技術支援やLNG燃料船を含む先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船等の高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図るとともに、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す政府全体の動きがあることから、政府における検討の場にも参加しつつ、最新動向について注視していく。</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、計画段階からの技術支援を充実させるとともに、引き続き機構の技術支援のあり方を検討する。</p>	<p>就航後の各段階での技術支援を的確に実施しているか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図っているか。 ・機構の技術支援のあり方を検討しているか。 	<p>については、環境負荷低減に寄与する「先進二酸化炭素低減化船」や船員の労働負担軽減・居住環境向上に寄与する「労働環境改善船」の建造促進のため、事業者への技術支援を実施し、令和3年度は「先進二酸化炭素低減化船」を3隻建造決定した。「離島航路の整備に資する船舶」については、特に、船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体等が建造する旅客船に対し、航路調査及び基本仕様策定等の建造の初期段階からの支援等を地方公共団体等からの要望に応じて実施し、令和3年度は10隻建造決定した。</p> <p>これに加えて、内航海運を取り巻く国の政策の方向性や技術動向等を踏まえ、令和3年度には、内航船における働き方改革・生産性向上を推進するため、「労働環境改善船」の技術要件を改正し、対象及び導入設備の選択肢を充実させた。</p> <p>機構の技術支援のあり方の検討については、先進二酸化炭素低減化船、労働環境改善船等のより政策効果の高いと認められる船舶の建造を促進するため、営業部門と連携して計画段階のより早い段階から技術的な助言や最新技術に関する情報提供を行っている。</p> <p>また、これらの取組みについて、「内航船支援セミナー」等で積極的に周知を行った。</p>	<p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>術要件を改正した。</p> <p>以上のとおり、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	<p>③船舶共有建造業務</p>
<p>③船舶共有建造業務</p>	<p>③船舶共有建造業務</p>	<p>③船舶共有建造業務</p>	<p><主な定量的指標></p>	<p><主要な業務実績></p>	<p><評価と根拠></p>	<p>評価</p>	<p>B</p>

<p>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><目標水準の考え方></p> <p>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</p>	<p>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>における財務内容の改善</p> <p>平成29年度に策定した「繰越欠損金削減計画」に基づき、今中期計画期間中に40億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。</p> <p>海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金については、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>></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、清算手続き等最終的な処理が終了していないもの。</p> <p>③ その他のもの</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・債権管理強化及び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、令和3年度は16億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を最小化を図り、リスケジュール計画の策定及び回収強化等に努めた結果、令和2年度末の未収金残高534百万円に対して、令和3年度末258百万円の縮減となった。</p>	<p>評価：B</p> <p>根拠：繰越欠損金においては、今中期目標期間中に40億円程度の縮減を図るとしているところ令和3年度は16億円の縮減となり、40億円の縮減に向けて堅調に推移している。また、未収金においては、債権管理、回収の強化等に努めたことで令和2年度末から275百万円の縮減となった。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <p>・なし</p>	<p><評価に至った理由></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」の数値目標は「今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により40億円程度の繰越欠損金の縮減を図る」とされているところ、令和3年度は16億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、財務内容の改善が図られた。</p> <p>また、未収金については、債権管理及び回収の強化等に努めたことにより未収金残高が令和2年度末の534百万円に対して令和3年度は258百万円となり、275百万円の縮減が図られている。</p> <p>以上のとおり、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評価とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>
--	--	---	--	--	--	---

<p>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。</p> <p>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>(リスク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)</p> <p>(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。</p> <p>(4) したがって、中期計画及び年度計画における未収金発生率とは、(2)①及び②を除いた、収入決定額に対する未収金発生額の割合である。また、中期計画及び年度計画における未収金残高とは、(2)③に係る未収金残高である。</p>			
--	--	--	---	--	--	--

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

4. その他参考情報

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

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、第10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：332

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

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
出資及び貸付資金の毀損	毀損ゼロ	—	—	—	—	—	—		予算額(千円)	31,733,436	17,925,730	124,002,801	8,746,378
									決算額(千円)	28,392,025	15,981,125	121,943,379	7,664,089
									経常費用(千円)	87,913	88,711	92,427	834,527
									経常利益(千円)	6,603	△23,408	△11,262	△5,135
									行政コスト(千円)	—	90,751	92,427	834,538
									行政サービス実施コスト(千円)	39,408	—	—	—
									従事人員数	7	7	6	9

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：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。）については、令和2年に発生した北陸新幹線（金沢・敦賀間）整備事業の工期遅延に起因して生じた地域への影響を軽減するための法改正の動きを受け、国の産業投資資金を前提とする既存の出資制度とは異なる枠組みを新たに追加するために、業務基準・実施要領を改正し、これ</p>	<p>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】 （A4点×1項目+B3点×2項目）÷3項目＝3.3 ⇒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>地域公共交通出資業務等の評価 地域公共交通出資業務等については、令和3年4月の法改正において、整備新幹線の工期遅延に起因して生じた地域への影響を軽減するための措置として、建設勘定から地域公共交通等勘定への資金の繰入れによる並行在来線事業者への出資が新たに可能となったことを受けて、出資等業務基準及び出資等実施要領を改正</p>

						<p>らに則り、福井県並行在来線準備(株)への出資の実施に向けた様々な課題の検討、関係者との契約条件等の調整等を行った上で、総額6.2億円の出資を決定、年度末にその一部を実行した。</p> <p>都市鉄道融資業務に係る貸付けの実施については、「北港テクノポート線整備事業(貸付先：大阪市)」に対し、都市鉄道融資実施要領に則り、適正なる審査、手続きを行った上で、第二回貸付けを実行した。また、都市鉄道融資業務においては、令和2年度に「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」の二つの事業について貸付けを行っており、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を踏まえつつ、貸付対象事業者等の財務状況や貸付対象事業の進捗状況等を把握するとともに、約定に沿った債権の確実な回収(10件)を実施した。</p> <p>物流施設融資業務については、貸付けの実績はなかったものの、国土交通省と連携した情報収集、物流調査業務発注を行い、貸付け実現に向けて着実に準備を進めた。</p> <p>また、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(18億円)を令和3年8月に約定どおり回収した。内航総連の機構に対する債務の返済が終了し、令和3年8月末をもって内航海運暫定措置事業は事実上終了した。これに伴い、当機構の内航海運活性化融資業務も事実上終了した。</p> <p><課題と対応> 地域公共交通出資等業務・都市鉄道融資業務における出資</p>	<p>するとともに、福井県並行在来線準備会社に対する出資の実施に向けた様々な実務的な課題の検討、関係者との契約条件等の調整等の困難な業務に的確に対応し、令和3年度内に出資の一部を実行した。</p> <p>都市鉄道融資業務については、新型コロナウイルス感染症拡大という特殊状況下において、「北港テクノポート線整備事業」に対し、償還確実性等を確保するために必要十分な調整等を行い、第二回貸し付けを実行した。また、令和2年度に貸付を行った「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」については、長期化する新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を踏まえつつ、貸付対象事業者の財務状況等の把握やモニタリングに努め、約定に沿った債権の確実な回収を実施した。</p> <p>物流施設融資業務については、令和3年度は融資候補案件に係る調整に時間を要したこと等により申込みには至らなかったため実績はないものの、国土交通省とも連携の上、情報収集を実施したほか、調査業務の発注により償還確実性の評価手法の検討などに努め、事業者の償還確実性の評価にあたって必要な知見の蓄積を図るなど、今後の業務を円滑に進めるための準備を行なった。</p> <p>内航海運活性化融資業務については、内航総連から貸付金(18億円)を約定どおり回収し、令和3年8月末をもって内航海運暫定措置事業は事実上終了した。</p>
--	--	--	--	--	--	---	--

					等実施後、業務基準に従い、事業の進捗状況、出資等を受けた事業者（保証人を含む。）の財務の健全性を確認し、償還確実性等の評価を行うとともに、都市鉄道融資業務においては貸付契約書に基づいた確実な貸付金の回収を行う。					
<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>（a）地域公共交通出資等</p> <p>認定軌道運送高度化事業等（ただし、認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。</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</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、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>（a）地域公共交通出資等</p> <p>認定軌道運送高度化事業等（ただし、認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。</p> <p>また、出資及び貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を</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、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>また、出資等の業務に関する情報をホームページに掲載する等、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。</p> <p>（a）地域公共交通出資等</p> <p>認定軌道運送高度化事業等（ただし、認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設を除く。）の実施に必要な資金の出資及び貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、政策的意義を踏まえて当該リスクを適切に評</p>	<p><主な定量的指標></p> <p>（a）地域公共交通出資等</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、公的資金による出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。</p> <p>・地域公共交通出資等については、適切に出資及び貸付けを行うとともに、公的資金の毀損を生じさせないことを目標としている。</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、公的資金を活用する場合には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>（b）都市鉄道融資</p> <p>・約定に沿った債権の回収を行った</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>都市鉄道融資業務において、「なにわ筋線整備事業（貸付先：関西高速鉄道（株）」及び「北港テクノポート線整備事業（貸付先：大阪市）」の二つの事業に対し、都市鉄道融資業務を行うに当たり従うべき業務基準（以下「都市鉄道融資業務基準」という。）及び都市鉄道融資業務を適切に遂行するための実施要領（以下「都市鉄道融資実施要領」という。）を制定した上で、これらに則り、適正なる審査及び手続きを行い、財政融資資金の貸付けを実行した。</p> <p>「なにわ筋線整備事業（総事業費：約3,300億円）」は、広域交通ネットワークの拡充（関西国際空港、新幹線新大阪駅へのアクセス改善）、都市鉄道ネットワークの強化（大阪メトロ御堂筋線の混雑緩和、JR線における運行安定性の確保）、沿線拠点（うめきた地区、中之島西部地区、難波・湊町地区、新今宮地区）開発の促進による都市活動の強化及び交流拠点の形成に資する事業であり、また「北港テクノポート線整備事業（総事業費：約984億円）」は、都市鉄道ネットワークの拡充（大阪都心部、関西国際空港、新幹線新大阪駅からのアクセス改善）及び臨海部に</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：A</p> <p>根拠：地域公共交通出資等業務において、令和2年に発生した北陸新幹線（金沢・敦賀間）整備事業の工期遅延に起因して生じた地域への影響を軽減するための法改正の動きを受け、国の産業投資資金を前提とする既存の出資制度とは異なる枠組みを新たに追加するために、出資等業務基準及び出資等実施要領を改正した。</p> <p>「福井県並行在来線準備会社鉄道線事業」について、改正した出資等業務基準等に則り、出資の実施に向けた様々な課題の検討、関係者との契約条件等の調整等を短期間で迅速・的確に行い、地域公共交通出資業務等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 以下「第三者委員会」という。）の意見聴取を踏まえ総額6.2億円の出資を決定、年度末にその一部を実行した。</p> <p>都市鉄道融資業務において、「北港テクノポート線整備事業」に対し、新型コロナウイルス感染症拡大という特殊な状況下において、その影響分析も含めて適切なリスク分析を行うとともに、契約条件等においても償還確実性等を確保するように必要十分な調整を行い、第三者委員会の意見聴取を踏まえ貸付けを決定、建設事業の進捗に支障をきたすことなく年度末に貸付けを実行した。また、都市鉄道融資業務においては、令和2年度に「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」の二つの事業</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>令和3年4月1日に施行された「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（令和3年法律第17号）において、北陸新幹線（金沢・敦賀間）整備事業の工期遅延に起因して生じた地域への影響を軽減するため、国の産業投資資金を原資とする既存の出資制度とは異なる新たな枠組みとして、建設勘定から地域公共交通等勘定への資金の繰入れによる並行在来線事業者への出資が可能となったことを受けて、出資を適法に実施するため、「出資等業務基準」及び「出資等実施要領」の改正を行うとともに、福井県並行在来線準備会社への出資に向けて、関係者からなる「影響軽減連絡調整会議」で「引き続き検討」とされた項目について、関係者間で協議が難航する中、粘り強く調整を行い、諸課題を整理・解決した上で、令和3年度内に出資の一部を適正に実行したことは、本件制度創設の経緯・目的に鑑みれば、高く評価できるものである。</p> <p>都市鉄道融資業務においては、令和3年度に「北港テクノポート線整備事業」に対し、適切なリスク分析を行うとともに、契約条件等においても償還確実性等を確保するように必要十分な調整を行い、第三者委員会の意見聴取を踏まえ貸付けを決定、建設事業の進捗に支障をきたすことなく年度末に貸付けを実行したほか、令和2年度に貸付けを実施した「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」について、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が長期化するなかで、事業者へのヒアリングをはじめとする情報収集・分析を行い、第三者委員会への適切な報告を実施するなど適切なモニタリングに努めるとともに、約定に沿った債権の確実な回収を行ったことは、年度計画に定めた目標を達成していると認められる。</p> <p>以上を踏まえ、国における制度改正等の状況の変化に的確に対応し、上記の実績を上げたことは、中期計画における所期の目標を上回る成果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></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>・地域公共交通出資及び貸付については、北陸新幹線整備事業の工事遅延に起因する新たな制度に適切に対応したものと評価できると考えられ、A評価は妥当であると考えられる。</p> <p>・地域公共交通出資等業務では、令和2年に発生した北陸新幹線整備事業の工期遅</p> </td> </tr> </table>	評定	A	<p><評定に至った理由></p> <p>令和3年4月1日に施行された「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（令和3年法律第17号）において、北陸新幹線（金沢・敦賀間）整備事業の工期遅延に起因して生じた地域への影響を軽減するため、国の産業投資資金を原資とする既存の出資制度とは異なる新たな枠組みとして、建設勘定から地域公共交通等勘定への資金の繰入れによる並行在来線事業者への出資が可能となったことを受けて、出資を適法に実施するため、「出資等業務基準」及び「出資等実施要領」の改正を行うとともに、福井県並行在来線準備会社への出資に向けて、関係者からなる「影響軽減連絡調整会議」で「引き続き検討」とされた項目について、関係者間で協議が難航する中、粘り強く調整を行い、諸課題を整理・解決した上で、令和3年度内に出資の一部を適正に実行したことは、本件制度創設の経緯・目的に鑑みれば、高く評価できるものである。</p> <p>都市鉄道融資業務においては、令和3年度に「北港テクノポート線整備事業」に対し、適切なリスク分析を行うとともに、契約条件等においても償還確実性等を確保するように必要十分な調整を行い、第三者委員会の意見聴取を踏まえ貸付けを決定、建設事業の進捗に支障をきたすことなく年度末に貸付けを実行したほか、令和2年度に貸付けを実施した「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」について、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が長期化するなかで、事業者へのヒアリングをはじめとする情報収集・分析を行い、第三者委員会への適切な報告を実施するなど適切なモニタリングに努めるとともに、約定に沿った債権の確実な回収を行ったことは、年度計画に定めた目標を達成していると認められる。</p> <p>以上を踏まえ、国における制度改正等の状況の変化に的確に対応し、上記の実績を上げたことは、中期計画における所期の目標を上回る成果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></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>・地域公共交通出資及び貸付については、北陸新幹線整備事業の工事遅延に起因する新たな制度に適切に対応したものと評価できると考えられ、A評価は妥当であると考えられる。</p> <p>・地域公共交通出資等業務では、令和2年に発生した北陸新幹線整備事業の工期遅</p>	
評定	A									
<p><評定に至った理由></p> <p>令和3年4月1日に施行された「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（令和3年法律第17号）において、北陸新幹線（金沢・敦賀間）整備事業の工期遅延に起因して生じた地域への影響を軽減するため、国の産業投資資金を原資とする既存の出資制度とは異なる新たな枠組みとして、建設勘定から地域公共交通等勘定への資金の繰入れによる並行在来線事業者への出資が可能となったことを受けて、出資を適法に実施するため、「出資等業務基準」及び「出資等実施要領」の改正を行うとともに、福井県並行在来線準備会社への出資に向けて、関係者からなる「影響軽減連絡調整会議」で「引き続き検討」とされた項目について、関係者間で協議が難航する中、粘り強く調整を行い、諸課題を整理・解決した上で、令和3年度内に出資の一部を適正に実行したことは、本件制度創設の経緯・目的に鑑みれば、高く評価できるものである。</p> <p>都市鉄道融資業務においては、令和3年度に「北港テクノポート線整備事業」に対し、適切なリスク分析を行うとともに、契約条件等においても償還確実性等を確保するように必要十分な調整を行い、第三者委員会の意見聴取を踏まえ貸付けを決定、建設事業の進捗に支障をきたすことなく年度末に貸付けを実行したほか、令和2年度に貸付けを実施した「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」について、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が長期化するなかで、事業者へのヒアリングをはじめとする情報収集・分析を行い、第三者委員会への適切な報告を実施するなど適切なモニタリングに努めるとともに、約定に沿った債権の確実な回収を行ったことは、年度計画に定めた目標を達成していると認められる。</p> <p>以上を踏まえ、国における制度改正等の状況の変化に的確に対応し、上記の実績を上げたことは、中期計画における所期の目標を上回る成果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></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>・地域公共交通出資及び貸付については、北陸新幹線整備事業の工事遅延に起因する新たな制度に適切に対応したものと評価できると考えられ、A評価は妥当であると考えられる。</p> <p>・地域公共交通出資等業務では、令和2年に発生した北陸新幹線整備事業の工期遅</p>										

<p>を行うことで、公的資金による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>地域公共交通出資等については、適切に出資及び貸付けを行うとともに、公的資金の毀損を生じさせないことを目標としている。</p> <p>(b) 都市鉄道融資認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。</p> <p>また、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。</p> <p><指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・債権について、約定に沿った回収を行った件数 	<p>踏まえて当該リスクを適切に評価するとともに、公的資金を活用する場合には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>さらに、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及び適切な回収を図る。</p> <p>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、公的資金による出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。</p> <p>(b) 都市鉄道融資認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを行う。</p> <p>また、貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うとともに、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。</p>	<p>価するとともに、公的資金を活用する場合には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>さらに、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及び適切な回収を図る。</p> <p>(b) 都市鉄道融資認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの業務を行う。</p> <p>さらに、貸付けを行った事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の確実な回収を図る。</p>	<p>件数</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"> ・貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行っているか。 ・事業の進捗状況を適切に把握・評価しているか。 ・約定等に沿った確実な回収を図っているか。 	<p>における物流の効率化に資する事業である。</p> <p>このように、これら二つの建設事業は多くの社会的効果が見込まれる政策的意義の高い事業であり、機構が財政融資資金の貸付けを行うことにより、確実に建設事業が進捗することが期待されている。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通出資等業務・都市鉄道融資業務における出資等実施後、業務基準に従い、事業の進捗状況、出資等を受けた事業者（保証人を含む。）の財務の健全性を確認し、償還確実性等の評価を行うとともに、都市鉄道融資業務においては貸付契約書に基づいた確実な貸付金の回収を行う。 	<p>延に起因する地域への影響を軽減するための法改正の動きに対応して、国の産業投資資金を前提とする既存の出資制度とは異なる枠組みを新たに追加して、「福井県並行在来線準備会社鉄道線事業」について、総額6.2億円の出資を決定し、年度末までにその一部を実行した。一方、都市鉄道融資業務は、「なにわ筋線」と「北港テクノポート線」の整備事業に対し、コロナ禍の影響分析を含めた適切なリスク分析の下で、年度末に貸し付けを実施した。これらの事業は、国における制度改正の動きに応じて当初予定されていなかった状況の変化に的確かつ柔軟に対応した好事例であり、評価できる。</p>					
<p>②物流施設融資</p> <p>流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）第20条の2の規定に基づき、流通業務</p>	<p>②物流施設融資</p> <p>流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）第20条の2の規定に基づき、認定総合</p>	<p>②物流施設融資</p> <p>流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）第20条の2の規定に基づき、認定総合</p>	<p><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・債権について、約定に沿った回収を行った件数 <p><その他の指標></p>	<p><主要な業務実績></p> <p>物流施設融資業務に係る貸付けの実施については、貸付けを受けようとする者が事業の検討・調整に時間を要したことなどから、貸付け申込み</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：貸付けの実績はなかったものの、国土交通省と連携した情報収集、物流調査業務発注を行い、貸付け実現に向けて着実に準備を進めた。</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1902 1717 2546 1770">評定</td> <td data-bbox="2546 1717 2902 1770">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1902 1770 2902 1990"> <p><評定に至った理由></p> <p>令和3年度の同融資業務については、融資候補案件に係る調整に時間を要したこと等により申込みには至らなかったため実績はないものの、国土交通省への照会等により情報収集を実施したほか、調査業務の発注により物流業界の現状や中長期的な動向把握、償還確実性の評価手法の検討などに努め、事業者の償還確実性の評価にあたって必要な知見の蓄積を図るなど、今後の業務を円滑に進めるため</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p><評定に至った理由></p> <p>令和3年度の同融資業務については、融資候補案件に係る調整に時間を要したこと等により申込みには至らなかったため実績はないものの、国土交通省への照会等により情報収集を実施したほか、調査業務の発注により物流業界の現状や中長期的な動向把握、償還確実性の評価手法の検討などに努め、事業者の償還確実性の評価にあたって必要な知見の蓄積を図るなど、今後の業務を円滑に進めるため</p>	
評定	B									
<p><評定に至った理由></p> <p>令和3年度の同融資業務については、融資候補案件に係る調整に時間を要したこと等により申込みには至らなかったため実績はないものの、国土交通省への照会等により情報収集を実施したほか、調査業務の発注により物流業界の現状や中長期的な動向把握、償還確実性の評価手法の検討などに努め、事業者の償還確実性の評価にあたって必要な知見の蓄積を図るなど、今後の業務を円滑に進めるため</p>										

	<p>の総合化及び効率化の促進に寄与するため、認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。</p> <p>また、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の回収を図る。</p> <p><指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・約定に沿った債権の回収を行った件数 	<p>効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを行う。</p> <p>また、貸付けを行うに当たっては、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うとともに、貸付けを行った事業について、事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の回収を図る。</p>	<p>効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを行う。貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で適切に貸付けの業務を行う。</p> <p>さらに、貸付けを行った事業の進捗状況、事業者の財務状況等を把握しつつ、約定に沿った債権の回収を図る。</p> <p>また、貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載する等、流通業務の総合化及び効率化に向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・設定なし <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行っているか。 ・事業の進捗状況を適切に把握・評価しているか。 ・約定等に沿った確実な回収を図っているか。 	<p>は至らず、実績はなかった。</p> <p>なお、今後の検討を円滑に進めるため、物流業界の現状把握を目的に、国土交通省と連携して情報収集を行うとともに、外部調査機関に物流調査業務を発注し知見の蓄積を図った。</p>	<p>また、機構の物流施設融資業務の紹介をホームページに掲載し周知に努めた。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>の準備を行なっている。</p> <p>これらの対応は、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行うことにもつながることから、業務基準に従った適切な貸付け及び約定に沿った債権の確実な回収を図るという中期目標に資するものであり、中期計画における所期の目標を達成していると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>特になし</p> <p><その他事項></p> <p>特になし</p>				
	<p>③内航海運活性化融資</p> <p>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>③内航海運活性化融資</p> <p>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>③内航海運活性化融資</p> <p>新規の融資は行わないものの、貸付金の回収を適切に行う。</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"> ・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><主要な業務実績></p> <p>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（18億円）を8月に約定どおり回収した。内航総連の機構に対する債務の返済が終了し、8月末をもって内航海運暫定措置事業は事実上終了した。これに伴い、当機構の内航海運活性化融資業務も事実上終了した。</p> <p>（注）内航総連とは、内航海運組合法（昭和32年法律第162号）に基づき組織されている事業形態及び企業規模によって異なる5つの全国的な規模の海運組合（内航大型</p>	<p><評価と根拠></p> <p>評価：B</p> <p>根拠：貸付金を約定どおり回収した。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1902 1081 2549 1136">評価</td> <td data-bbox="2549 1081 2881 1136">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1902 1136 2881 1976"> <p><評価に至った理由></p> <p>令和3年度と同融資業務については、内航総連から貸付金（18億円）を約定どおり回収し、令和3年8月末をもって内航海運暫定措置事業は事実上終了した。</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ことからB評価とした。</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> </td> </tr> </table>	評価	B	<p><評価に至った理由></p> <p>令和3年度と同融資業務については、内航総連から貸付金（18億円）を約定どおり回収し、令和3年8月末をもって内航海運暫定措置事業は事実上終了した。</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ことからB評価とした。</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>	
評価	B										
<p><評価に至った理由></p> <p>令和3年度と同融資業務については、内航総連から貸付金（18億円）を約定どおり回収し、令和3年8月末をもって内航海運暫定措置事業は事実上終了した。</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ことからB評価とした。</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>											

				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)を組合員とする総合調整機関である。		
--	--	--	--	---	--	--

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。

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					
								予算額(千円)	175,098,545	152,843,688	120,138,398	209,120,507
								決算額(千円)	175,358,334	143,827,241	145,256,488	194,543,588
								経常費用(千円)	79,737,852	50,726,488	71,331,696	45,042,508
								経常利益(千円)	76,782,000	5,979,077	△5,441,536	1,418,675
								行政コスト(千円)	—	50,726,497	71,332,933	45,042,638
								行政サービス実施コスト(千円)	△76,771,935	—	—	—
								従事人員数	39	39	39	39

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

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

注4) 上記以外に必要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	
					<p><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いを実施した。 さらに、JR北海道、JR四国及びJR貨物（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）に対して、無利子の資金の貸付け又は助成金の交付の支援等を適切に実施した。</p>	<p>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。</p> <p>特例業務（国鉄清算業務）の評価 恩給及び年金の給付に要する費用等の支払いについて、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いを実施した。 また、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</p>

					<p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> なし 	社の経営自立を支援するため、助成金の交付等を適切に実施した。	
<p>(5) 特例業務(国鉄清算業務)</p> <p>①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等</p> <p>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「会社」という。)の株式については、各社の今後の経営状況の推移等を見極めつつ、適切な処分方法の検討等を行う。</p>	<p>(7) 特例業務(国鉄清算業務)</p> <p>①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等</p> <p>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、今中期計画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「会社」という。)の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。</p>	<p>(7) 特例業務(国鉄清算業務)</p> <p>①年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等</p> <p>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>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「会社」という。)の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。</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"> 適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施しているか。 株式について、適切な処分方法の検討等を行ったか。 	<p><主要な業務実績></p> <p>[年金費用等の支払の法令に則った規制な執行]</p> <p>1. 恩給及び年金の給付に要する費用の支払</p> <p>旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用については、関係法令に則り、以下のとおり令和3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。</p> <p>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164,739千円を支払った(給付は総務省政策統括官(恩給担当)が実施。)</p> <p>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60,750,229千円を支払った。</p> <p>2. 業務災害補償</p> <p>旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償(アスベスト対策を含む)については、適切な資金管理を行いつつ、旧国鉄職員及びその遺族に対して3,114,615千円を円滑かつ確実に支払った。また、大きな社会問題となったアスベスト問題については、令和3年度においても、令和2年度に引き続きアスベスト対策(健康診断、業務災害補償(遺族救済を含む。))を実施した。その際、定期的な新聞広告等</p>	<p><評定と根拠></p> <p>[年金費用等の支払の法令に則った規制な執行]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に年金費用等の支払を実施した。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p>[JR北海道・四国・貨物株式の売却等]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：株式について、適切な処分方法の検討等を行った。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</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>恩給及び年金の給付に要する費用等の支払いについて、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た。</p> <p>また、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社の株式の適切な処分方法の検討等を行った。</p> <p>以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。</p> <p><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>

				への掲載（全国紙3紙、地方紙45紙の新聞及び鉄道OB会報）により周知を図った。 〔JR北海道・四国・貨物株式の売却等〕 令和3年度においては、会社の株式について、国等の関係者と連携を図りつつ、株主総会等を通じ各社の今後の経営状況の推移を見極めながら、株式の適切な処分方法の検討等を行った。		
②会社の経営自立のための措置等 機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）並びに債務等処理法附則第4条及び第5条の規定に基づき、会社に対し、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、関係三大臣	②会社の経営自立のための措置等 機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）並びに日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号。以下「債務等処理法」という。）附則第4条及び第5条の規定に基づき、会社に対し、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を適切に実施する。 また、関係三大臣	②会社の経営自立のための措置等 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。）に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得に関する協議・調整等の支援に向けた手続きを、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に進めるとともに、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引き続き適切に実施する。	<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> ・助成金の交付等を適切に実施したか。 ・会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施したか。 ・特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施したか。	<主要な業務実績> 1. 会社に対する支援措置 債務等処理法に基づき、会社の経営自立を支援するため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、令和3年度においては、以下に記載の支援を適切に実施した。 （1）助成金の交付 JR北海道：99億円、北海道高速鉄道開発（株）：9億円 （2）青函トンネル及び本州四国連絡橋の費用負担見直しに係る支援 青函トンネル：2億円、本州四国連絡橋：8億円 （3）出資 JR北海道：300億円、JR四国：560億円 （4）無利子貸付 JR貨物に対して貸付決定を実施しており、貸付に向けて調整中 （5）利子補給 JR四国：0.008億円 （6）DES（債務の株式化） JR北海道：230億円、JR四国：69億円 （7）不要土地の引き取り	<評定と根拠> 評定：B 根拠：助成金の交付等を適切に実施した。 会社のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。 貨物調整金に要する費用について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施した。 以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。 <課題と対応> ・なし	評定 B
<評定に至った理由> 旅客鉄道会社等に対する助成金の交付等の支援について、適切な資金管理を行い、根拠法令等を遵守するとともに、適切な交付審査業務の執行体制の措置を講ずることにより会社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。 また、貨物調整金にかかる特例業務勘定から建設勘定への繰入れを国土交通大臣の承認を受けて適切に実施した。 以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を達成していると認められることからB評定とした。 <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>合意及び同法附則第8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>さらに、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律（令和3年法律第17号）の施行後は、改正後の債務等処理法に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に実施する。</p> <p>これらの支援等に当たっては、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>合意及び同法附則第8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>さらに、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律（令和3年法律第17号）の施行後は、改正後の債務等処理法に基づき、会社の経営自立のため、各社の中期経営計画等に基づく取組みに応じて、会社等に対する助成金の交付、会社に対する生産性の向上に資する施設等の整備・管理に必要な資金の出資、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用の負担並びに会社が所有する事業の用に供されていない土地の取得等の支援を、経営の改善状況を随時フォローしながら、適切に実施する。</p> <p>これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、会社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>これらの支援等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、会社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>J R北海道・J R四国から相談を受けたが、条件に合致せず引き取りに致らなかった。</p> <p>(8) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の利子の支払</p> <p>J R北海道：55億円、J R四国：35億円</p> <p>※利率は、国土交通大臣が定める利率（年利2.5%）である。</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、令和3年度は、特例業務勘定から建設勘定へ136億円の繰入れを実施した。</p> <p>なお、これらの支援に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、各種交付要綱等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会社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>		
---	--	--	--	---	--	--

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、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施することを含め、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を見直しを行いながら、適切に運営する。	4. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置 (1) 業務改善の取組み 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、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施することを含め、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) 業務改善の取組み ①組織の見直し 令和 3 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> 機構改革プランにおける取組項目の筆頭に掲げられた「組織体制の見直し」について、同プランが示す「組織横断的な視点に立って組織全体を取りまとめ、その方向性を決定していく部署の設置」、「プロジェクトマネジメント体制の構築」、「鉄道建設に関わる組織の再編」、「本社・地方機関の一体感の醸成」に沿った取組みを進めており、令和 3 年度は下記のとおり本社及び地方機関の組織の新設・改廃並びに運営の効率化を行った。 1. 本社 (1) 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工程・事業費管理や発生土受入地の確保等を計画的かつ着実に実施するに当たっ	<評定と根拠> 評定：A 根拠：機構改革プランにおける取組項目として「組織体制の見直し」を筆頭に掲げ、その取組みとして、北海道新幹線統括役の設置や組織横断的な視点に立って組織全体を取りまとめ、その方向性を決定していく経営企画部の暫定設置、鉄道建設の各線のプロジェクトの推進体制の明確化及び地方機関における現場体制の強化など、組織改正計画の内容に加え、組織の編成、運営の効率化等に積極的に取り組んだことから、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。 <課題と対応> ・機構改革プランにおける取組項目の筆頭に掲げられた「組織体制の見直し」につい	評定 A <評定に至った理由> 「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」に基づき、令和 3 年 4 月に大阪支社を廃止の上、新たに北陸新幹線建設局を設置して、局長を福井市、副局長を小松市に配置するなど、地域密着型の組織として北陸新幹線の建設を担う体制を整備した。 さらに、機構では、今後も着実に事業を進めていくためには、機構の事業をとりまく大きな環境変化を的確にとらえ、業務プロセスの改善や組織・人事体制など、機構の業務のあり方を根本から見直すことが必要と考え、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」の内容にとどまらず、組織全体の改革を行うこととし、その具体的な行動計画として「鉄道・運輸機構改革プラン」を令和 3 年 7 月に策定し公表したところであるが、その取組項目として「組織体制の見直し」を筆頭に掲げ、同プランが示す「組織横断的な視点に立って組織全体を取りまとめ、その方向性を決定していく部署の設置」、「プロジェクトマネジメント体制の構築」、「鉄道建設に関わる組織の再編」、「本社・地方機関の一体感の醸成」等に沿って、経営企画部の暫定設置（令和 4 年 1 月）、札幌市在勤の北海道新幹線統括役の設置（令和 3 年 1 1 月）、各鉄道建設プロジェクトの推進体制の明確化（令和 3 年 7 月）、地方機関における現場体制の強化（随時）など、通常年 1 回の組織の見直しについて、年度の途中においても臨機応変かつ迅速に実施し、機動的な組織の編成、運営の効率化等に積極的に取り組んだ。	

					<p>て、北海道新幹線事業全体の進捗状況の管理や本社と北海道新幹線建設局との連携強化、国、沿線自治体及び鉄道事業者等関係機関との協議・調整の更なる円滑化を図るため、札幌市在勤の北海道新幹線統括役を新たに設置した（令和3年11月）。</p> <p>（2）全体方針を企画立案する部署の機能を強化するため、機構を取り巻く社会の変化に適切に対応するための方策を検討し、組織横断的な総合調整を実施する部署として、経営企画部を令和4年4月の本格設置に先立ち暫定設置した（令和4年1月）。</p> <p>（3）プロジェクトの責任体制が不明確であったことから、担当する役職員を明確化して責任と権限を伴ったマネジメント体制を構築するため、「プロジェクトリーダー」、「プロジェクト推進リーダー」の呼称を設定し、鉄道建設の各線のプロジェクトの推進体制を明確化した（令和3年7月）。</p> <p>2. 地方機関</p> <p>（1）「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を踏まえ、北陸新幹線の建設遂行に第一義的な責任を持つ地方組織の業務執行体制を強化するため、大阪支社を廃止の上、北陸新幹線建設局を設置するとともに、以下のとおり組織のトップ及び工程・事業費管理において中心的な役割を果たす職員等をできるだけ現場に近い場所に配置すること</p>	<p>て、関係者とも連携して組織改革を進めているところであり、令和4年度においても引き続き対応していく。</p>	<p>以上を踏まえ、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認められることからA評定とした。</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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大きな改革に着手し、形を作ったと評価でき、A評価は妥当であると考ええる。ただ、今後とも機動的に対応することが重要であると考えられる。 ・「組織の見直し」について組織が革新されたことは評価できるが、この革新に伴ってどのような新たな成果が得られたのかの検証が今後必要になるであろう。 ・機構改革プランに基づき本社・地方機関の組織体制の見直しを進めていることは評価できる。組織の見直しが、事業運営の活性化・効率化に寄与することを期待したい。 ・組織構造まで含めて見直しがされた。時間を置かず速やかな対応と評価したい。今後、定期的にREVIEWと改善を進められたい。
--	--	--	--	--	---	--	--

				<p>等により、地域密着型の組織として北陸新幹線の建設を担う体制を整備した（令和3年4月）。</p> <p>①局長、副局長及び渉外担当の職員を福井市及び小松市に配置し、地元自治体の幹部等と定期的かつ密にコミュニケーションを取ることができる体制を構築した。</p> <p>②一定のエリアごとに、工程・事業費管理に係る責任者を明確化し、それぞれを現場の中心である小松市、福井市、敦賀市に配置した。</p> <p>③用地担当部及び工事担当部の名称に所掌する地域の名称を取り入れた。</p> <p>（2）北海道新幹線の建設を着実に進めていく体制を構築するために、北海道新幹線の建設工事を担当する北海道新幹線建設局について、次の見直しを行った。</p> <p>①北海道新幹線の工程・事業費管理や品質管理等に係るマネジメント体制を強化するために、副局長を新たに設置した（令和3年4月）。</p> <p>②今後本格化する明かり工区の工事発注や道南地方の工事の施行体制の整備に向けた検討等を進めるため、既存の副局長が上記事項を特命事項として担当することとし、特命事項以外に関すること及び北海道新幹線建設局内の総合調整に関することを担当する副局長1名を新たに設置した（令和3年11月）。</p> <p>③札幌市街地におけるシールド工事等に関する各種技術的課題の検討及びこれに伴う学識経験者等による委員会の対応並び</p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p>に鉄道事業者との協議・調整、新たな契約方式による発注の検討及びトンネル工事に係る発生土受入地の確保等に適切に対応していく必要があることから、工事担当次長2名を新たに設置した（令和3年10月・令和3年12月）。</p> <p>④北海道新幹線に設置される各駅のデザイン等に係る鉄道事業者及び各自治体との協議・調整について、機構が中心となって着実に推進していくための体制を構築するため、建築担当課を新たに設置した（令和3年12月）。</p> <p>⑤工事の着実な進捗のために、高速道路管理者やマンション等の地権者等多岐にわたる関係者との高度かつ重要な協議を短期間に行う必要があることから、これらに対応するために工事担当課を8課体制から9課体制に見直した。（令和3年12月）。</p> <p>⑥工事担当課と土木系の建設所を一体的に運用し、より円滑なプロジェクトマネジメントが可能となる組織を構築するため、工事担当課の一部を札幌市から所管する小樽市に配置した。また、迅速な意思決定を行うために、工事担当次長2名を当該次長が所管する地域に配置した。（令和3年12月・令和4年2月）</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) ②	調達等合理化の推進		
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュー	

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標最終年度値等)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率	—	平成 27 年度から平成 28 年度までの平均実施率・100%	100%	100%	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 年度 	<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、「令和 3 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、令和 3 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「令和 3 年度調達等合理化計画」という。）を策定し、契約監視委員会による点検を受けた上で公表するとともに、国土交通大臣に報告した。また、令和 3 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><評定と根拠></p> <p>評定：B 根拠：令和 3 年度調達等合理化計画に基づき、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組むとともに、入札・契約の適正な実施について、監事監査、契約監視委員会及び入札監視委員会のチェックを受けた。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</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と確認できた。</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>	

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

4. その他参考情報
特になし。

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

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

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

4. その他参考情報
特になし。

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度 値等)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
中期計画 (百万円)	令和 4 年度(人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。)において平成 29 年度比で 5%程度に相当する額の削減	6,780	-	-	-	-	6,440 程度	
年度計画予算額 (百万円)		-	6,774 <6,810> (6,774) ≪6,799≫	6,715 <6,766> (6,715) ≪6,766≫	6,664 <6,729> (6,664) ≪6,719≫	6,610 <6,722> (6,610) ≪6,722≫	(6,440) ≪6,556≫	
削減率 (各年度計画予算額と 29 年度計画予算額との比較)		-	△0.1% <0.5%> (△0.1%) ≪0.3%≫	△1.0% <0.2%> (△1.0%) ≪△0.2%≫	△1.7% <△0.7%> (△1.7%) ≪△0.9%≫	△2.5% <△0.9%> (△2.5%) ≪△0.9%≫	(△5.0%) ≪△3.3%≫	
<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 <6,696> (6,610) ≪6,635≫	6,440 <6,526> (6,440) ≪6,465≫	
達成度 (年度計画の削減率と中期計画上の削減率の比較)		-	100% <100%> (100%) ≪100%≫	100% <48.6%> (100%) ≪35.3%≫	100% <72.7%> (100%) ≪67.3%≫	100% <69.1%> (100%) ≪40.1%≫	(100%) ≪71.0%≫	

(注 1) 本書は、特殊要因を除いた変更後の予算額。

< >は、特殊要因を含んだ変更後の予算額。

() は、特殊要因を除いた当初計画の予算額。

≪ ≫は、特殊要因を含んだ当初計画の予算額。

(注 2) 特殊要因は、中央新幹線建設資金貸付等業務、海外高速鉄道調査等業務並びに都市鉄道融資及び物流施設融資業務に係る経費である。

(注 3) 本表には人件費を含まない。

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	評価	
	④一般管理費の効率化 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（令和4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。	④一般管理費の効率化 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（令和4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。	④一般管理費の効率化 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（令和4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。	<主な定量的指標> ・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年度における対平成29年度比） <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・中期計画期間の最終年度（令和4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	<主要な業務実績> 令和3年度計画予算における人件費を除いた一般管理費6,722百万円のうち、特殊要因（中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費32百万円、海外高速鉄道調査等業務に係る経費27百万円、都市鉄道融資及び物流施設融資業務に係る経費29百万円並びに令和3年度以降の新たなJR二島貨物支援業務に係る経費24百万円）を除いた評価対象の予算額は6,610百万円であり、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170百万円（△2.5%）を削減した。令和4年度までの見込みは前記「主要な経年データ」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。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：人件費及び特殊要因を除いた一般管理費は平成29年度計画予算6,780百万円と比べ、170百万円（△2.5%）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。 <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

4. その他参考情報
特になし。

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成 29 年度の事業費年度計画予算額)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
中期目標 (百万円)	平成 34 年度(特殊要因により増減する経費を除く。)において平成 29 年度比で 5% 程度に相当する額の削減	932,565	-	-	-	-	885,937 程度	
年度計画予算額 (百万円)	-	-	976,139 <1,001,910> (968,733) ≪994,488≫	964,278 <993,270> (962,224) ≪991,216≫	982,050 <1,128,434> (977,104) ≪1,006,360≫	948,291 <1,107,368> (943,276) ≪1,102,353≫	(720,804) ≪998,220≫	
削減率 (各年度計画予算額と 29 年度計画予算額との比較)	-	-	4.7% <7.4%> (3.9%) ≪6.6%≫	3.4% <6.5%> (3.2%) ≪6.3%≫	5.3% <21.0%> (4.8%) ≪7.9%≫	1.7% <18.7%> (1.1%) ≪18.2%≫	(△22.7%) ≪7.0%≫	
<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 <1,078,371> (935,294) ≪961,050≫	992,816 <1,149,690> (816,574) ≪842,330≫	885,803 <962,847> (826,888) ≪852,644≫	
達成度 (年度計画の削減率と中期計画上の削減率の比較)	-	-	85.5% <90.9%> (102.9%) ≪101.7%≫	140.7% <116.1%> (150.5%) ≪120%≫	5.5% <74.4%> (6.1%) ≪38.6%≫	383.1% <124.2%> (△1082.9%) ≪△53.1%≫	(△49.9%) ≪△121.7%≫	

(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、海外高速鉄道調査等業務並びに都市鉄道融資及び物流施設融資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	
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（令和4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（令和4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（令和4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）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）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>令和3年度計画予算における事業費1,107,368百万円のうち、特殊要因（中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費25,756百万円、海外高速鉄道調査等業務に係る経費3,484百万円、都市鉄道融資及び物流施設融資業務に係る経費6,251百万円、並行在来線会社への出資業務に係る経費600百万円並びに令和3年度以降の新たなJR二島貨物支援業務に係る経費122,986百万円）を除いた評価対象の予算額は948,291百万円であり、平成29年度計画予算932,565百万円と比べ、15,726百万円（+1.7%）の増額となっている。</p> <p>これは整備新幹線事業がピークを迎えていることや北陸新幹線の事業費増加等の影響により、対平成29年度比で増加となっているものであるが、令和4年度は、開業に向けて事業が縮小する見込みであること等から、機構全体の事業費としては、令和4年度における削減目標を達成できる見通しである。</p>	<p><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、15,726百万円（+1.7%）の増額となっているものの、令和4年度は、整備新幹線事業が縮小する見込みであること等から、令和4年度における削減目標を達成できる見通しである（特殊要因を除いた令和4年度計画予算における事業費720,804百万円、△22.7%）。</p> <p>以上のことから、中期計画等における所期の目標を達成していると考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・「業務運営の抜本的な改善に関する命令」に対し、機構において改善措置をとりまとめ、国土交通大臣に対し報告（「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について（ご報告）」）するとともに、速やかに実施に移した。 <p>「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書」で指摘いただいた事項を踏まえつつ、これに限らず業務プロセスの改善や組織・人事体制の見直しなど機構の仕事のあり方を根本から見直すことを目的に、「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定した。同プランの具体的な取組内容や取組の期限、責任者を整理したロードマップを策定したうえで、定期的に進捗を確認するためのフォローアップを実施することで、同プランの着実な進捗を図っている。</p> <p>令和2年度業務実績評価において主務大臣から示され</p>	<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と確認できた。</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>たく今後の課題> (下記) については、令和4年度においても引き続き対応していく。</p> <p><今後の課題></p> <p>整備新幹線をはじめとする鉄道建設業務について、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を引き続き確実に実施するとともに、令和2年6月にとりまとめられた「北陸新幹線の行程・事業費管理に関する検証委員会報告書」の内容も踏まえて事業費の管理を徹底し、あわせて機構全体の事業費の効率化の取組を進めていく必要がある。</p>	
--	--	--	--	--	---	--

4. その他参考情報
特になし。

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

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標最終年度値等)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
保有宿舍・寮の平均入居率	—	平成 25 年度から平成 29 年度上期までの平均入居率・95%	96.5%	95.3%	95.6%	95.1%		

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
<p>⑥資産の有効活用 宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。</p> <p><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%）</p>	<p>⑥資産の有効活用 宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、「8. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画」に従って、資産の処分等及び集約化を図る。</p>	<p>⑥資産の有効活用 宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、集約化のため、行田宿舎については売却手続きを進める。</p>	<p><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%）</p> <p><その他の指標> ・設定なし</p> <p><評価の視点> ・資産の処分等及び集約化を図っているか。</p>	<p><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。</p> <p>行田宿舎については、土地調査測量を完了し、一般競争入札に付した結果、令和 3 年 10 月 21 日に落札者が決定し、同年 11 月 12 日付け売買契約書の締結に至った。その後、契約書に基づく物件の引渡しを終え、令和 3 年 12 月 9 日に所有権移転登記を完了した。</p>	<p><評定と根拠> 評定：B 根拠：保有宿舍・寮については、効率的な活用を図ったことにより、95.1%と高い入居率を維持できた。また、行田宿舎について売買契約書を締結し所有権移転登記を完了させ、資産の集約化において着実な進捗を図ることができた。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると認められる。</p> <p><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と確認できた。</p> <p><今後の課題> 特になし。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	

4. その他参考情報
特になし。

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
Web会議開催回数	—	—	638回 (4月~3月)	1,110回 (4月~3月)	2,155回 (4月~2月)	359回 (4月~10月)		
電子決済率	—	—	50.5% (4月~3月)	59.3% (4月~3月)	68.9% (4月~12月)	84.6% (4月~12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></p> <ul style="list-style-type: none"> Web会議開催回数 電子決済率 	<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></p> <ul style="list-style-type: none"> Web会議開催回数 電子決済率 <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"> 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><主要な業務実績></p> <p>業務運営の簡素化及び効率化を図るため、平成29年4月に策定した「IT推進計画(平成29年度~令和4年度)」に基づき、以下の主要施策を実施した。</p> <p>1. Web会議及びペーパーレス会議</p> <p>Web会議については、Web会議が可能な専用端末による利用としていたものに加え、Microsoft Teamsの導入により各職員の端末から利用が可能となり、さらにはビジネスチャットやファイル共有が可能となったことから、Microsoft Teamsに運用を統一した。また、Web会議やペーパーレス会議のニー</p>	<p><評価と根拠></p> <p>評価：B</p> <p>根拠：令和3年度の取組として、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進したことから、中期計画における初期の目標を達成していると考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> 令和3年12月にデジタル大臣が決定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」にのっとり、適切な対応を行うとともに、令和3年7月に機構が策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」を着実に実施する必要がある。 	<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と確認できた。</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>ズの高まりを受けて、大型ディスプレイ、スピーカーマイク等の環境を充実させたことにより、出張に係る時間をほかの業務に充てることが可能となったほか、遠隔地間のコミュニケーションの円滑化を図ることができた。</p> <p>2. 電子決裁 文書の起案については、電子的方式によることを原則としているところ、電子決裁の不可能な項目の見直しや電子決裁の推進に関する通知を発出し、電子決裁率の向上に努めた。また、後述するリモートアクセスサービスとの連携を行い、出張等の外勤時においても承認が可能な環境の整備に努めた。このほか、グループウェアのワークフロー機能を用いて、出張等に係る申請の承認を可能とした。</p> <p>3. モバイル通信可能なノートPCの導入 令和2年度に導入を開始したモバイル通信機能付きのノートPCについては、384台（令和3年度初：約20%の配備率）から1468台（令和3年度末：約80%の配備率）へと大幅に導入を加速化し、在宅勤務や自席にとられない働き方が可能となるよう環境を整備するとともに、業務における効率的で効果的な活用を促進した。</p> <p>4. デジタルツールの活用 リモートアクセスツールを新たなサービスに移</p>		
--	--	--	--	--	--	--

				<p>行し、従来から可能であった緊急時や外業におけるメールやイントラサイトの閲覧に加え、T e a m sでのビジネスチャットや業務システムの利用を実現することができた。また、A Iを活用した議事録作成ツールを導入し、各種会議や関係者との協議などにおける議事録作成の効率化に寄与することができた。</p> <p>5. 業務システムの最適化</p> <p>各部門の実務において利用している業務システムについては、C I O補佐官の助言を得て関係課と課題を調整し、パッケージシステムの未導入の業務システムを中心に、新たなシステムによる運用・利用の効率化の実現のため、システム間のデータ連携が図れるようシステムの構築を進めている。また、地方機関で調達・管理を行っている一部のシステムについては、本社へ移管することとし、全体最適化に向けた体制を整えた。</p> <p>6. 事業におけるD Xの実現</p> <p>機構内に「I C T推進チーム」を初めて設置し、遠隔臨場の確認項目の精査と開始後の実証フォローなどD Xを促進した。北海道新幹線建設工事においては、遠隔臨場のモデル工区を設定し、各種技術の実証を行った。</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			
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	5. 財務内容の改善に関する事項 (1) 予算、収支計画及び資金計画別紙のとおり。	5. 財務内容の改善に関する事項 (1) 予算、収支計画及び資金計画別紙のとおり。	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・中期計画の予算、収支計画及び資金計画に基づくとともに、毎年度の運営費交付金債務残高の発生状況にも留意して作成した年度計画の予算、収支計画及び資金計画について適正に実施しているか。	<主要な業務実績> ・令和3年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績（表3. 1-1 参照） ・令和3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）	<評定と根拠> 評定：B 根拠：中期計画を踏まえ作成した令和3年度計画に基づき、適正に実施したことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。 <課題と対応> ・なし	評定 B <評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

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

<p>4. その他参考情報</p>
<p>特になし。</p>

表3. 1-1 令和3年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績

【建設勘定】

予算

区 分	計 画				実 績			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
収入								
国庫補助金等	62,686	12,210	-	74,896	55,167	12,180	-	67,347
地方公共団体建設費負担金	62,686	-	-	62,686	55,167	-	-	55,167 ※1
地方公共団体建設費補助金	-	12,210	-	12,210	-	12,180	-	12,180
政府出資金	-	-	3,400	3,400	-	-	168	168 ※2
借入金等	355,050	82,528	24,472	462,050	355,050	77,583	24,438	457,072
財政融資資金借入金	300,000	8,300	-	308,300	300,000	8,300	-	308,300
民間借入金	55,050	9,028	7,672	71,750	55,050	4,083	7,638	66,772
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	-	65,200	16,800	82,000	-	65,200	16,800	82,000
業務収入	88,754	71,374	33,305	193,433	87,937	74,364	33,440	195,741
受託収入	-	-	29,199	29,199	-	-	12,280	12,280 ※3
業務外収入	159	1,679	757	2,595	18,481	1,669	1,594	21,744 ※4
他勘定より受入	96,672	11,594	18,489	126,755	92,518	11,622	16,354	120,494
計	603,321	179,384	109,623	892,328	609,153	177,418	88,274	874,846
支出								
業務経費								
鉄道建設業務関係経費	493,055	34,059	22,934	550,049	412,398	32,260	17,996	462,654 ※5
受託経費	-	-	26,811	26,811	-	-	11,076	11,076 ※6
鉄道建設業務関係経費	-	-	26,811	26,811	-	-	11,076	11,076 ※6
借入金等償還	-	134,040	52,463	186,503	-	134,040	52,463	186,503
支払利息	2,737	6,335	1,123	10,195	3,071	5,863	964	9,898
一般管理費	3,952	411	941	5,305	3,383	362	604	4,349 ※7
人件費	10,868	1,133	2,605	14,606	10,557	1,130	1,429	13,117 ※8
業務外支出	8,961	2,593	3,447	15,001	254	291	131	676 ※9
他勘定へ繰入	683	20,408	-	21,091	167	20,406	3	20,576
計	520,256	198,979	110,326	829,560	429,830	194,352	84,666	708,848

〔人件費の見積もり〕 11,417百万円を支出する。
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。
〔注1〕第4期中期計画期間における特殊要因については、我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに係る経費である。
※1 整備新幹線事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる増
※2 その他事業において、出資が予定を下回ったことによる増
※3 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる増
※4 整備新幹線事業において、消費税の還付があったことによる増
※5 整備新幹線事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる増
※6 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
※7 経費の節減による減
※8 欠員があったことによる減
※9 消費税の納付がなかったことによる減

収支計画

区 分	計 画				実 績			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
費用の部	224,834	68,827	56,879	350,540	231,153	72,902	103,692	407,747
経常費用	224,674	62,872	55,701	343,247	230,861	67,570	52,842	351,274
鉄道建設業務費	223,818	62,661	54,021	340,500	225,424	67,359	52,121	344,905
受託経費	65	-	1,354	1,418	4,644	-	285	4,928 ※1
一般管理費	694	186	299	1,179	717	190	414	1,321 ※2
減価償却費	97	25	28	149	77	21	22	120 ※3
財務費用	4	5,832	1,162	6,997	12	5,292	984	6,288 ※4
雑損	156	124	16	296	280	40	79	399 ※5
臨時損失	-	-	-	-	0	-	49,786	49,786 ※6
収益の部	224,834	68,792	56,911	350,537	231,153	72,924	104,430	408,507
鉄道建設業務収入	87,712	66,824	45,410	199,946	87,668	71,106	43,736	202,510
鉄道建設事業費補助金収入	-	-	-	-	-	-	-	-
鉄道建設事業費利子補給金収入	-	25	-	25	-	26	-	26
受託収入	65	-	1,354	1,418	4,644	-	285	4,928 ※1
資産見返負債戻入	136,898	1,782	9,991	148,671	138,257	1,689	9,582	149,527
資産見返補助金等戻入	133,009	1,775	975	135,759	133,888	1,644	691	136,223
その他	3,889	7	9,016	12,913	4,369	45	8,891	13,304
財務収益	4	0	-	4	12	3	-	15 ※7
雑益	156	161	155	472	570	101	334	1,005 ※8
臨時利益	-	-	-	-	3	-	50,494	50,497 ※6
純利益	-	△ 34	32	△ 3	-	22	738	760
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-	-	-
総利益	-	△ 34	32	△ 3	-	22	738	760

※1 整備新幹線事業において、受託事業の引渡しが計画を上回ったことによる増
※2 その他事業において、費用計上する一般管理費が予定を上回ったことによる増
※3 固定資産の取得が予定を下回ったことによる減
※4 民鉄線等事業において、借入金利率が予定を下回ったことによる減
※5 整備新幹線事業において、雑損が予定を上回ったことによる増
※6 その他事業において減損損失を行ったことによる増
※7 利息収入が予定を上回ったことによる増
※8 整備新幹線事業において、雑収入が予定を上回ったことによる増

資金計画

区 分	計 画				実 績			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
資金支出	979,179	246,448	128,127	1,353,755	1,262,195	309,573	112,026	1,683,793
業務活動による支出	520,101	44,549	57,369	622,019	436,168	32,744	37,152	506,064 ※1
投資活動による支出	5	-	458	463	777,000	155	889,755	889,755 ※2
財務活動による支出	-	154,415	52,463	206,877	85	154,415	52,464	206,963
翌年度への繰越金	459,073	47,485	17,837	524,396	48,942	9,814	22,255	81,011
資金収入	979,179	246,448	128,127	1,353,755	1,262,195	309,573	112,026	1,683,793
業務活動による収入	248,112	96,785	81,149	426,045	239,828	97,753	67,375	404,956
受託収入	453	1,000	29,199	30,652	111	125	12,516	12,516 ※3
その他の収入	247,659	95,785	51,950	395,393	239,718	97,629	55,094	392,440
投資活動による収入	159	72	602	833	539,398	120,700	1,329	661,427 ※4
財務活動による収入	355,050	82,528	27,872	465,450	355,050	77,583	24,606	457,239
前年度よりの繰越金	375,858	67,064	18,504	461,426	127,818	13,536	18,716	160,171

〔注2〕単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。
※1 整備新幹線事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減
※2 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
※3 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減
※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

【海事勘定】

予算

区 分	計 画		実 績	
	計 画	実 績	計 画	実 績
収入				
借入金等	39,000	22,700		
財政融資資金借入金	32,000	22,700		
民間借入金	7,000	-		
業務収入	28,160	33,798		
業務外収入	92	558		
計	67,252	57,056		
支出				
業務経費				
海事業務関係経費	46,388	33,012		
借入金等償還	23,364	23,364		
支払利息	860	379		
一般管理費	227	205		
人件費	739	644		
業務外支出	140	0		
計	71,716	57,605		

〔人件費の見積もり〕 614百万円を支出する。
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

区 分	計 画		実 績	
	計 画	実 績	計 画	実 績
費用の部	26,444	24,900		
経常費用	25,382	24,445		
海事業務費	24,315	23,559		
一般管理費	1,065	884		
減価償却費	2	2		
財務費用	1,061	360		
臨時損失	-	95		
収益の部	26,873	26,550		
海事業務収入	26,354	25,818		
資産見返負債戻入	0	0		
資産見返補助金等戻入	0	0		
財務収益	0	0		
雑益	518	233		
臨時利益	-	499		
純利益	429	1,650		
目的積立金取崩額	-	-		
総利益	429	1,650		

資金計画

区 分	計 画		実 績	
	計 画	実 績	計 画	実 績
資金支出	75,967	66,413		
業務活動による支出	2,586	1,486		
投資活動による支出	45,764	32,787		
財務活動による支出	23,364	23,364		
翌年度への繰越金	4,253	8,776		
資金収入	75,967	66,413		
業務活動による収入	26,484	25,879		
投資活動による収入	1,659	8,363		
財務活動による収入	39,000	22,700		
前年度よりの繰越金	8,823	9,471		

〔注〕単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【地域公共交通等勘定】

予算

区 分	計 画			実 績		
	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
収入						
運営費交付金	61	-	61	57	-	57
政府出資金	-	-	-	-	-	-
借入金等	5,500	-	5,500	4,920	-	4,920
財政融資資金借入金	5,500	-	5,500	4,920	-	4,920
民間借入金	-	-	-	-	-	-
業務収入	810	1,757	2,567	810	1,757	2,567
業務外収入	1	-	1	1	0	1
他勘定より受入	600	-	600	101	-	101
計	6,972	1,757	8,729	5,889	1,757	7,646
支出						
業務経費						
地域公共交通等業務関係経費	6,109	0	6,109	5,035	0	5,035
借入金等償還	61	1,755	1,816	61	1,755	1,816
支払利息	676	-	676	676	-	676
一般管理費	34	4	37	31	3	34
人件費	86	15	101	84	13	97
業務外支出	7	1	7	6	0	6
計	6,972	1,774	8,746	5,893	1,771	7,664

【人件費の見積もり】 80万円を支出する。

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、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

(注1) 第4期中期計画期間における特殊要因については、都市鉄道融資及び物流施設融資に係る経費並びに並行在来線会社に対する出資に係る経費である。

収支計画

区 分	計 画			実 績		
	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
費用の部	830	18	848	819	15	835
経常費用	132	18	150	127	15	142
地域公共交通等業務費	8	0	8	12	0	12
一般管理費	124	17	141	115	15	130
減価償却費	0	0	0	0	0	0
財務費用	699	-	699	692	-	692
臨時損失	-	-	-	0	0	0
収益の部	830	1	832	828	1	829
運営費交付金収益	57	-	57	65	-	65
地域公共交通等業務収入	765	1	766	759	1	760
賞与引当金見返に係る収益	7	-	7	3	-	3
退職給付引当金見返に係る収益	0	-	0	0	-	0
資産見返負債戻入	0	-	0	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	0	-	0	0	-	0
資産見返補助金等戻入	0	-	0	0	-	0
財務収益	-	-	-	0	0	0
雑益	1	-	1	1	0	1
臨時利益	-	-	-	0	0	0
純利益	-	△ 16	△ 16	9	△ 14	△ 5
目的積立金取崩額	-	16	16	-	14	14
総利益	-	-	-	9	-	9

※1 地域公共交通等業務において、前年度から繰り越した物流調査業務の費用化による増

※2 地域公共交通等業務において、運営費交付金債務として前年度から繰り越した額の収益化による増

※3 人件費が予定を下回ったことによる減

資金計画

区 分	計 画			実 績		
	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計	地域公共交通等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
資金支出	6,973	1,790	8,763	5,921	1,793	7,714
業務活動による支出	6,910	18	6,928	5,835	16	5,851
投資活動による支出	1	1	2	1	1	1
財務活動による支出	61	1,755	1,816	61	1,755	1,816
翌年度への繰越金	1	16	17	24	22	45
資金収入	6,973	1,790	8,763	5,921	1,793	7,714
業務活動による収入	1,473	1,757	3,229	973	1,757	2,730
運営費交付金による収入	61	-	61	57	-	57
その他の収入	1,411	1,757	3,168	915	1,757	2,672
投資活動による収入	-	-	-	0	0	0
財務活動による収入	5,500	-	5,500	4,920	-	4,920
前年度よりの繰越金	1	33	34	28	36	65

(注2) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

※1 地域公共交通等業務において、貸付額が予定を下回ったことによる減

※2 固定資産の取得が予定を下回ったことによる減

※3 地域公共交通等業務において、出資額が計画を下回ったことによる減

※4 地域公共交通等業務において、借入額が予定を下回ったことによる減

【助成勘定】

予算

区 分	計 画						実 績					
	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
収入												
運営費交付金	-	-	-	201	-	201	-	-	-	201	-	201
国庫補助金等	106,310	-	-	-	-	106,310	100,016	-	-	-	-	100,016
国庫補助金	106,284	-	-	-	-	106,284	99,990	-	-	-	-	99,990
政府補助金	26	-	-	-	-	26	26	-	-	-	-	26
借入金等	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
民間借入金	-	-	342,000	-	-	342,000	-	-	342,000	-	-	342,000
業務収入	-	25,750	72,431	283	-	98,465	-	25,750	72,431	254	-	98,435
業務外収入	72	-	-	0	-	72	2	-	1	0	-	2
他勘定より受入	20,491	-	-	-	-	20,491	20,475	-	-	-	-	20,475
他経理より受入	16,300	-	20,375	-	△ 36,675	-	16,300	-	20,375	-	△ 36,675	-
計	143,173	25,750	434,806	484	△ 36,675	567,538	136,793	25,750	434,806	454	△ 36,675	561,129
支出												
業務経費												
鉄道助成業務関係経費	11,581	-	-	6	-	11,587	9,583	-	-	4	-	9,586
支払利息	-	25,750	10,054	-	-	35,804	-	25,750	10,054	-	-	35,804
一般管理費	-	-	-	127	-	127	-	-	-	115	-	115
人件費	-	-	-	325	-	325	-	-	-	283	-	283
業務外支出	188	-	-	26	-	214	101	-	-	25	-	126
他勘定へ繰入	111,029	-	408,452	-	-	519,481	106,734	-	408,452	-	-	515,186
他経理へ繰入	20,375	-	16,300	-	△ 36,675	-	20,375	-	16,300	-	△ 36,675	-
計	143,173	25,750	434,806	484	△ 36,675	567,538	136,792	25,750	434,806	427	△ 36,675	561,100

【人件費の見積もり】 275万円を支出する。

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、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

(注1) 第4期中期計画期間における特殊要因については、機構法の一部改正に伴う令和3年度以降の旅券会社に対する支援の拡充に係る経費である。

※1 鉄道助成業務において、助成金の返還が予定を下回ったことによる減

※2 鉄道助成業務において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減

※3 欠員があったことによる減

※4 鉄道助成業務において、国庫補助金の返納が予定を下回ったことによる減

収支計画

区 分	計 画						実 績					
	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
費用の部	122,798	25,750	79,980	460	△ 16,300	212,688	117,925	25,750	79,980	404	△ 16,300	207,759
経常費用	122,610	-	26,610	460	△ 16,300	133,380	117,867	-	26,610	402	△ 16,300	128,579
鉄道助成業務費	122,610	-	26,610	-	△ 16,300	132,921	117,867	-	26,610	-	△ 16,300	128,177
一般管理費	-	-	-	458	-	458	-	-	-	400	-	400
減価償却費	-	-	-	1	-	1	-	-	-	1	-	1
財務費用	-	25,750	53,370	-	-	79,120	-	25,750	53,370	-	-	79,120
雑損	188	-	-	-	-	188	58	-	-	2	-	60
臨時損失	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
収益の部	122,798	25,750	72,431	459	△ 16,300	205,139	117,925	25,750	72,432	431	△ 16,300	200,238
運営費交付金収益	-	-	-	188	-	188	-	-	-	187	-	187
鉄道助成業務収入	16,300	25,750	72,431	257	△ 16,300	98,439	16,300	25,750	72,431	230	△ 16,300	98,412
補助金等収益	106,310	-	-	-	-	106,310	101,567	-	-	-	-	101,567
賞与引当金見返に係る収益	-	-	-	13	-	13	-	-	-	12	-	12
退職給付引当金見返に係る収益	-	-	-	2	-	2	-	-	-	2	-	2
前払年金費用見返に係る収益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
資産見返負債戻入	-	-	-	0	-	0	-	-	-	0	-	0
資産見返補助金等戻入	-	-	-	0	-	0	-	-	-	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
財務収益	-	-	-	0	-	0	-	-	1	0	-	1
雑益	188	-	-	0	-	188	58	-	-	0	-	59
臨時利益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
純利益	-	-	△ 7,548	△ 0	-	△ 7,549	-	-	△ 7,548	27	-	△ 7,521
目的積立金取崩額	-	-	-	2	-	2	-	-	-	2	-	2
総利益	-	-	△ 7,548	1	-	△ 7,547	-	-	△ 7,548	29	-	△ 7,519

※1 経費の節減による減

※2 鉄道助成業務において、国庫補助金の返納が見込みより少なかったことによる減

※3 財務収益が予定を上回ったことによる増

※4 鉄道助成業務において、助成金の返還が見込みより少なかったことによる減

資金計画

区 分	計 画						実 績					
	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計	鉄道助成業務	中央新幹線建設資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
資金支出	143,173	25,750	434,806	741	△ 36,675	567,796	136,565	25,750	434,807	777	△ 36,675	561,225
業務活動による支出	143,173	25,750	69,670	482	△ 36,675	202,399	136,564	25,750	69,670	406	△ 36,675	195,715
投資活動による支出	-	-	-	3	-	3	-	-	-	5	-	5
財務活動による支出	-	-	365,136	-	-	365,136	-	-	365,136	-	-	365,136
翌年度への繰越金	-	-	0	256	-	256	1	-	1	366	-	368
資金収入	143,173	25,750	434,806	741	△ 36,675	567,796	136,565	25,750	434,807	777	△ 36,675	561,225
業務活動による収入	143,173	25,750	92,806	486	△ 36,675	225,540	136,565	25,750	92,806	460	△ 36,675	218,907
運営費交付金による収入	-	-	-	201	-	201	-	-	-	201	-	

【特例業務勘定】

予算

(単位:百万円)

区 分	計画	実績	
収入			
業務収入	3,195	4,119	※1 鉄道施設等整備支援事業貸付金の返還があったことによる増
業務外収入	7	924	※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
他勘定より受入	408,452	408,452	
計	411,655	413,496	
支出			
業務経費			
特例業務関係経費	182,334	170,224	
支払利息	9,510	9,510	
一般管理費	1,026	633	※3 囑託手当が予定を下回ったことによる減
人件費	524	415	※4 欠員があったことによる減
業務外支出	1	1	
他勘定へ繰入	15,726	13,761	※5 青函トンネル鉄道施設改修事業資金の繰入額が予定を下回ったことによる減
計	209,121	194,544	

[人件費の見積もり] 426百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

(注1)4期中期計画期間における特殊要因については、債務等処理法の一部改正に伴う令和3年度以降の会社等に対する支援の継続・拡充に係る経費である。

収支計画

(単位:百万円)

区 分	計画	実績	
費用の部	56,711	45,043	
経常費用	47,199	35,531	
特例業務費	45,761	34,328	※1 鉄道施設等整備支援事業助成費の事業計画の変更に伴う減
一般管理費	1,417	1,182	※2 囑託手当が予定を下回ったことによる減
減価償却費	22	21	
財務費用	9,511	9,511	
雑損	-	0	
臨時損失	-	0	
収益の部	43,323	46,461	
特例業務収入	-	2,202	※3 共済年金追加費用引当金戻入益を計上したことによる増
財務収益	43,319	43,330	
雑益	4	929	※4 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
臨時利益	-	0	
純利益	△13,388	1,419	
目的積立金取崩額	-	-	
総利益	△13,388	1,419	

資金計画

(単位:百万円)

区 分	計画	実績	
資金支出	663,854	1,241,277	
業務活動による支出	209,094	193,775	
投資活動による支出	27	917,020	※1 定期預金の預入れがあったことによる増
翌年度への繰越金	454,733	130,481	
資金収入	663,854	1,241,277	
業務活動による収入	46,518	48,347	
投資活動による収入	365,136	1,012,036	※2 有価証券の償還があったことによる増
前年度よりの繰越金	252,199	180,893	

(注2)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

表3. 1-2 決算報告書

決 算 報 告 書

収 入

【総括表】

(単位：円)

区 分	予 算 額	決 算 額	差 額	備 考
(款)運営費交付金	261,788,000	257,857,000	-3,931,000	
(款)国庫補助金	106,284,241,000	99,990,309,324	-6,293,931,676	
(款)地方公共団体建設費負担金	62,686,000,000	55,167,228,437	-7,518,771,563	建設勘定において、事業の進捗が計画を下回ったことに伴う減
(款)地方公共団体建設費補助金	12,210,000,000	12,180,232,630	-29,767,370	
(款)政府補助金	26,000,000	26,000,000	0	
(款)政府出資金	3,400,000,000	167,635,795	-3,232,364,205	建設勘定において、出資が予定を下回ったことに伴う減
(款)民間出えん金	0	0	0	
(款)財政融資資金借入金	345,800,000,000	335,920,000,000	-9,880,000,000	
(款)民間借入金	420,750,000,000	408,771,570,000	-11,978,430,000	
(款)鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	82,000,000,000	82,000,000,000	0	
(款)業務収入	325,820,002,000	334,659,868,087	8,839,866,087	
(款)受託収入	29,199,200,000	12,280,246,751	-16,918,953,249	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	2,767,191,000	23,228,626,982	20,461,435,982	建設勘定において、消費税の還付があったことによる増
収 入 合 計	1,391,204,422,000	1,364,649,575,006	-26,554,846,994	

(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	796,465,181,000	680,510,649,117	-115,954,531,883	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)受託経費	26,811,100,000	11,075,875,797	-15,735,224,203	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	211,682,792,000	211,682,792,000	0	
(項)支払利息	57,045,042,000	56,266,442,008	-778,599,992	
(項)一般管理費	6,721,558,000	5,336,343,964	-1,385,214,036	建設勘定において、経費の節減による減
(項)人件費	16,294,035,000	14,556,576,033	-1,737,458,967	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	15,364,020,000	810,009,498	-14,554,010,502	建設勘定において、消費税の納付がなかったことによる減
支 出 合 計	1,130,383,728,000	980,238,688,417	-150,145,039,583	

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。

(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

表3. 1-3 目的積立金等の状況

(1) 建設勘定 (単位: 百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	12,361	12,361	12,361	12,361	
目的積立金	-	-	-	-	
積立金又は繰越欠損金	381	1,077	1,197	1,958	
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-	-	-	
運営費交付金債務	-	-	-	-	
当期の運営費交付金交付額(a)	-	-	-	-	
うち年度末残高(b)	-	-	-	-	
当期運営費交付金残存率(b÷a)					

(2) 海事勘定 (単位: 百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	-	-	-	-	
目的積立金	-	-	-	-	
積立金又は繰越欠損金	△25,765	△24,057	△23,020	△21,370	
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-	-	-	
運営費交付金債務	-	-	-	-	
当期の運営費交付金交付額(a)	-	-	-	-	
うち年度末残高(b)	-	-	-	-	
当期運営費交付金残存率(b÷a)					

(3) 地域公共交通等勘定 (単位: 百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	81	55	35	22	
目的積立金	-	-	-	-	
積立金又は繰越欠損金	9	3	10	10	
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	-	-	11	-	
当期の運営費交付金交付額(a)	45	43	59	57	
うち年度末残高(b)	-	-	11	-	
当期運営費交付金残存率(b÷a)	-	-	19.1%	-	

(4) 助成勘定 (単位: 百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	103	101	98	97	
機構法第18条第2項積立金	163,740	163,740	163,740	163,740	
目的積立金	-	-	-	-	
積立金又は繰越欠損金	4,946	△4,565	△13,024	△20,543	
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-	-	-	
運営費交付金債務	-	-	-	-	
当期の運営費交付金交付額(a)	204	215	200	201	
うち年度末残高(b)	-	-	-	-	
当期運営費交付金残存率(b÷a)	-	-	-	-	

(5) 特例業務勘定 (単位: 百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	1,014,464	1,014,464	1,014,464	1,014,464	
目的積立金	-	-	-	-	
積立金又は繰越欠損金	76,774	82,753	77,311	78,729	
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	
(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	(2) 財務運営の適正化 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。 また、各年度期末	(2) 財務運営の適正化 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。 また、年度末にお	<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> ・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	<主要な業務実績> 独立行政法人会計基準等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行った。また、受け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り、この結果、令和3年度末においては、運営費交付金債務残高は発生していない。	<評定と根拠> 評定：B 根拠：独立行政法人会計基準等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行った他、受け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り、独立行政法人会計基準等を遵守して適正な会計処理を行った結果、令和3年度末において運営費交付金債務残高は発生していない。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。 <課題と対応> ・なし	評定	B
						<評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。	
						<今後の課題> 特になし。	
						<その他事項> 特になし。	

<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>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>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>けた努力を行っているか。</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	
(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、サステナビリティファイナンスを有効活用した資金計画を策定し、短期資金及び長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。また、IR活動等を通じ機構の環境・社会貢献面への取り組みを幅広く訴求することにより投資家層の拡大を図る。	<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"> ・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。 	<p><主要な業務実績></p> <p>サステナビリティファイナンス(注)を活用した資金計画を策定し、短期資金及び長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を実施し、資金調達コストの抑制を図った。</p> <p>投資家層の拡大等による安定的な資金調達の実施を目的とした投資家に対する継続的な個別IR活動は、コロナ禍においてもWEB会議等を活用し、92機関(令和2年度の個別IR33機関)に対して実施することができた。また、投資家向けのセミナーも個別IR活動同様、WEB会議等も活用し、年間19回登壇し、4,354名(令和2年度の投資家向けセミナー10回 1,380名)の参</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：A</p> <p>根拠：コロナ禍においても、WEB会議等を活用して個別IRや投資家向けセミナーを実施し、積極的かつ丁寧な情報発信に努めた。令和3年度の発行において通常は地方債に一定の金利が上乘せされるところ地方債と同水準での起債(5年債、10年債、15年債及び20年債)ができた等、低利で安定的な資金調達を実施することができたほか、環境や社会性に共感した97件(平成31年度からの累計269件)という多くの投資家から機構債券への投資表明を新規に得ることができた。なお、令和4年2月のサステナビリティボンドの発行で、財投機関では初めて全国47都道府県すべての地域の投資家から投資表明を獲得す</p>	<p>評定</p> <p>A</p> <p><評定に至った理由></p> <p>令和3年度も引き続きコロナ禍で通常の資金調達業務が制約される状況の中、web会議や電話会議システムを積極的に活用した個別IRを実施するとともに、webセミナーに登壇し、SDGsの掲げる目標に貢献する機構の取り組みを丁寧に説明することで投資家層の拡大を図り、環境や社会性に共感した97件という多くの投資家から機構債券への投資表明を新規に獲得するに至った。</p> <p>また、令和3年度に発行したサステナビリティボンドが過去最高を含む高水準の需要倍率を獲得するとともに、財投機関では初めて全国47都道府県すべての地域の投資家から投資表明を獲得したほか、地方債との資金調達コストの比較において、スプレッドが前年度よりもさらに縮小する結果(0.004%→0.001%)となるなど、機構が投資先としての魅力を向上させ、低コストで安定的な資金調達を実施し、多額の資金を必要とする鉄道建設、船舶共有建造といった機構業務の質の向上に寄与していることが認められる。</p> <p>以上を踏まえ、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認められることからA評定とした。</p> <p><今後の課題></p> <p>特になし。</p> <p><その他事項></p>

					<p>加者に対して鉄道建設・船舶共有建造を通じて「強靱(レジリエント)なインフラ構築」などのSDGsの掲げる目標に貢献する機構の取り組みを丁寧に説明した。</p> <p>また、投資家向けセミナーの他、テレビ・新聞等の各種メディアに理事長・副理事長も出演等し、より多くの視聴者層に対して機構のSDGsへの取り組みやCBI認証付きサステナビリティボンドの意義などを訴求することができた。</p> <p>この結果、金融機関や保険会社の他、地方自治体、一般財団法人、公共法人等多様な業態からの購入が見られ、過去最高の需要倍率の獲得や通常は地方債に一定の金利が上乗せされるところ発行する全年限で地方債と同水準での起債を実現した。</p> <p>(注)「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>ることができた。また、起債時の需要倍率の獲得が過去最高(5年債(4.70→6.05倍)、10年債(5.42→7.85倍)、15年債(1.63→2.38倍)、20年債(2.48→2.97倍)、倍率は令和2年度と令和3年度の比較)となった等、低利で安定的な資金調達を実施することができた。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>(外部有識者からの意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・低利での資金調達を行うことができ、また、財投機関として初めて全国47都道府県すべての投資家から投資表明を獲得したとのことであり、A評価は妥当であると考えられる。 ・国際的評価機関から得たサステナビリティファイナンスの適格性に基づいて地方債と同水準の金利での起債を行い、過去最高の起債時需要倍率で達成したことは、機構の財務健全性の下での継続的發展に大きく資するものであり、評価できる。 ・サステナビリティボンドの発行による低利・安定な資金調達は高く評価できる。 ・昨年度同様に、高い信頼レベルを維持している。継続を大いに期待する。
--	--	--	--	--	--	--	--

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			
6. (1)	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	
(1) 人事に関する計画 機構の役割を果たすための人材確保・育成方針を策定し、社会的要請に応える組織運営に努める。	(2) 人事に関する計画 機構の役割を果たすため、人材確保に係る方針を策定し、事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材の確保に努め、各業務の進捗に対応した人員の適正配置等重点的な運用を行うとともに、人材育成に係る方針を策定し、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図る研修を実施することにより、社会的要請に応える組織運営に努める。	(2) 人事に関する計画 機構の役割を果たすため、人材確保に係る方針を策定し、事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材の確保に努め、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とともに、人材育成に係る方針を策定し、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図る研修を実施することにより、社会的要請に応える組織運営に努める。	<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> ・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> 人材確保に係る方針として令和3年度新規職員採用計画に基づき、現在及び将来の業務の円滑な遂行を見据え、39名の新規職員を採用した。また、即戦力として期待される9名の社会人を採用した。さらに、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、必要な人材確保に努めた。これら採用等のほか、鉄道事業者等他機関からの出向者の受入れ強化、他機関へ出向している者の引揚げも行き、各事業の工程、事業量等を勘案のう	<評定と根拠> 評定：A 根拠：令和3年度新規職員採用計画に基づき、新規職員や社会人の採用、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確保に努め、また、鉄道事業者等他機関からの出向者の受入れ強化、他機関へ出向している者の引揚げも行き、業務量を考慮した人員配置を行った。さらに、社内公募制度の実施や、従来の運用にとらわれない昇格人事により、意欲や能力のある職員を積極的に登用するなど、人員の重点配置の取り組みを行った。 また、令和3年度研修実施計画に基づき、階層別研修及び専門別研修を計画どおり着実に実施した。なお、人材育成の観点から、社会人採用者に対してもメンタリング	評定 A	<評定に至った理由> 全国的に建設技術者不足が表面化する中、新規職員や即戦力となる社会人の採用、再雇用制度や事務所限定職員制度の活用、嘱託の採用により、業務の実情に応じた必要な人材の確保に努めるとともに、鉄道プロジェクト推進のため、鉄道事業者や航空事業者等他機関からの出向者の受入れを強化し(鉄道建設業務における鉄道事業者等からの出向者受入実績：令和2年度末36人→令和3年度末89人)、業務量の変動に応じた適切な人員配置を行った。 また、令和3年7月に機構が策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」において、人事体制・人材育成の見直しを具体的な取組項目に掲げ、現状の課題を整理した上で様々な意欲的な取組を実施した。 令和3年度から出向等のポストに関する社内公募制度を新たに実施するとともに、本社と地方機関を移動していく中で昇格させる従来の運用にとらわれず、本社の課長をそのまま部長に昇格させるなどの柔軟な人事運用を行うことで、意欲や能力のある職員を積極的に登用し、人員の重点配置の取組を行った。 さらに、従来からの階層別研修及び専門別研修に加えて、国土交通省の協力を得て、国の公共工事等に関する国土交通大学校主催研修への機構職員の参加を拡大し、人材育成の観点から研修の充実に取り組んだほか、従来は新卒職員を対象に実施してきたメンタリング制度について、令和3年12月期より社会人採用者に対しても開始するなど、新規採用者に配慮する取組も行った。 以上を踏まえ、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認

				<p>え、業務量に応じた適正な人員配置に努めた。さらに、社内公募制度の実施や、従来の運用にとらわれない昇格人事により、意欲や能力のある職員を積極的に登用するなど、人員の重点配置の取り組みを行った。</p> <p>また、人材育成に係る方針として令和3年度研修実施計画に基づき、職員の資質向上を図るための階層別研修のほか、高度な専門的知識の修得、技術スキルの向上等を図るための専門別研修を着実に実施した。なお、人材育成の観点から、社会人採用者に対してもメンタリング制度を開始する等、新規採用者に配慮する取り組み等も行っている。</p>	<p>制度を開始する等、新規採用者に配慮する取り組み等も行っている。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <p>出向者の受入れを含め、引き続き、業務の実情に応じた人材確保に努める必要がある。また、人材の育成については、組織横断的に取組を推進するため、人材育成課を令和4年4月に設置し、複数のキャリアパスの整備や人材育成プログラムの整備などに取り組む。</p>	<p>められることからA評定とした。</p> <p><今後の課題></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> <ul style="list-style-type: none"> ・ A評価となるかは微妙なところだが、鉄道事業者等から出向者が大きく増加し、人材確保が進んでいることを重視するということであれば、A評価も妥当ではないか。 ・ 新規採用者の積極雇用のほか、定年退職者の再雇用、再雇用期間満了者の嘱託採用によって、人材確保に努めるとともに、鉄道事業者等の他機関からの出向者を積極的に受け入れ、とりわけ令和4年度には前年度比54名増（前年度比28%増）を達成し人材交流も積極的に推進している。これらの一連の人的資源の安定的確保とその活性化に向けた努力は評価できる。 ・ 機構改革プランに基づく人事制度の見直しを進めているが、通常の年度計画に基づく人事計画と基本的に大きく変わるものではないように見える。 ・ 中期的な人事計画に対して、明確な方針を得ている。
--	--	--	--	---	---	---

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			
6. (2)	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 (2) 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し、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」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とともに、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」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	(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とともに、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」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	<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> 「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を踏まえ、鉄道建設事業における各路線が抱える課題の早期解決に取り組んだ。具体的には、工程管理・事業費管理のルールを見直し、工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行うために設置された、理事長を委員長とする事業総合管理委員会を通じて、リスクを早期に把握し、組織として適時適切な対応を図った。また、関係自治体等で構成する会議体を通じて各工区の工事の進捗状況、事業費の執行状況、発生しているリスク要因等について体系的な情報共有を行った。 さらに、令和3年7月に策定・公表した、機構の未来を我々自身の力で築き上げていくための具体的な取組みをまとめた「鉄道・運輸機構改革プラン」について、プ	<評価と根拠> 評価：A 根拠：「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を踏まえ、各路線が抱える課題の早期解決に取り組んだ。具体的には、工程管理・事業費管理のルールを見直し、工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行うために設置された、理事長を委員長とする事業総合管理委員会を通じて、リスクを早期に把握し、組織として適時適切な対応を図った。また、関係自治体等で構成する会議体を通じて各工区の工事の進捗状況、事業費の執行状況、発生しているリスク要因等について体系的な情報共有を行った。 その一方で、機構が今後とも着実に事業を進めていくためには、機構の事業をとりまく大きな環境変化を的確にとらえ、業務プロセスの改善や組織・人事体制	評価 A <評価に至った理由> 令和3年1月に国土交通大臣に報告した「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」に基づき、令和3年4月に地域密着型の組織として北陸新幹線建設局を設置して現場の業務執行体制を強化するとともに、工程管理・事業費管理のルール見直しにより本社においてリスクを迅速に把握し、理事長を委員長とする事業総合管理委員会の場で工程と事業費を同時かつ総合的に審議するなど、業務改善命令を踏まえた機構の体制及びガバナンスの強化の取組を確実に実施した。 さらに、機構では、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」の内容にとどまらず、機構がそれぞれの事業に組織の総力をあげて効果的に取り組めるようにするための組織全体の改革を行うこととし、そのための具体的な行動計画として、「鉄道・運輸機構改革プラン」を令和3年7月に策定・公表して、理事長のリーダーシップの下、業務改善の取組を強力に進めているところであり、本取組は、「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)に定められた内部統制の基本要素の充実・強化にもつながるものである。 この機構改革プランの策定に当たっては、新理事長の改革への強い決意の下、地方機関を含む機構内の全部署を対象とした説明会を複数回にわたり開催しており、全役員に対して実施した意見募集では多数の意見が寄せられるなど、機構改革プランの策定過程そのものが、理事長のリーダーシップの発揮と役員間のコミュニケーションの活性化に寄与していることが見て取れる。また、機構改革における議論の過程や取組の成果を機構内に広く情報発信するなど、現場を含	

<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>要因（リスク）の把握・対応を行うなど、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。</p> <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、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>要因（リスク）の把握・対応を行う等、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。</p> <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、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>ランに掲げる各種取組みのテーマ毎にプロジェクト推進チームを設置し、チームの責任者として役員を据え、取組みを推進した。また、改革プランを着実かつ効果的に推進するため、プロジェクトマネジメント体制の構築や新たな入札契約制度の導入などの各種取組みの進捗状況の定期的な理事会への報告等を通じて継続的にフォローアップを行った。</p> <p>改革プランの実施を通じて、独立行政法人の内部統制の基本的要素である「統制環境」、「情報と伝達」及び「ICTへの対応」について、以下のとおり改善が進んでおり、さらなる取組みに努めたところである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・統制環境…組織体制の見直し、プロジェクトマネジメント体制の構築、人事体制の見直しによる統制環境の整備。 ・情報と伝達…改革プランの策定、実施を通じて、理事長その他幹部と職員との意見交換の機会が増えたことによる内部伝達の改善。対外的な情報発信の強化の取組みによる外部伝達の改善。 ・ICTへの対応…モバイルPCの導入促進、工事現場での遠隔臨場の実施等のICT施策を検討の上、実施することにより、ICT環境への対応、ICTの利用及び統制の観点での改善。 <p>これに加え、事業実施部署以外の者による内部統制の強化として、次の取組み等を行った。</p> <p>ア) 重点対応リスクとして取組計画の実施状況等を内部統制委員会で報告することとされていた鉄道建設の</p>	<p>など、機構の業務のあり方を根本から見直すことが必須と考えた。このため機構では、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」の内容にとどまらず、組織全体の改革を行うこととし、その具体的な行動計画として「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定した。</p> <p>改革プランに掲げた各種取組みについては、テーマ毎にプロジェクト推進チームを設置し、チームの責任者として役員を据え、その下で取組みを推進した。また、改革プランを着実かつ効果的に推進するため、プロジェクトマネジメント体制の構築や新たな入札契約制度の導入などの各種取組みの進捗状況の定期的な理事会への報告等を通じて継続的にフォローアップを行った。</p> <p>改革プランの実施を通じて、独立行政法人の内部統制の基本的要素である「統制環境」、「情報と伝達」及び「ICTへの対応」について、以下のとおり改善が進んでおり、さらなる取組みに努めたところである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・統制環境…組織体制の見直し、プロジェクトマネジメント体制の構築、人事体制の見直しによる統制環境の整備。 ・情報と伝達…改革プランの策定、実施を通じて、理事長その他幹部と職員との意見交換の機会が増えたことによる内部伝達の改善。対外的な情報発信の強化の取組みによる外部伝達の改善。 ・ICTへの対応…モバイルPCの導入促進、工事現場での遠隔臨場の実施等のICT施策を検討の上、実 	<p>む機構全体の改革機運の醸成・定着を図ってきたところである。</p> <p>令和3年7月に公表された機構改革プランには、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」で報告された、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の業務を確実に進めるための即時的な対応にとどまらず、社会で進む働き方改革やデジタル化の進展など、機構の事業を取り巻く大きな環境変化を的確にとらえ、機構全体の業務プロセスの改善や組織・人事体制など機構の業務のあり方を根本から見直すべく、6つの具体的な取組テーマ（「組織体制の見直し」「業務プロセスにおける生産性の向上」「入札契約制度・施工環境の改善」「人事体制・人材育成の見直し」「対外的な情報発信力の強化」「働きやすい職場環境の構築」）を掲げ、テーマごとに責任者となる理事を置き、そのリーダーシップの下で取組を推進するタスクフォース体制を構築して取組を推進してきた。</p> <p>その結果、プロジェクト毎に責任体制を明確化した形でのプロジェクトマネジメントの実施、新設した経営企画部による組織横断的な総合調整の実施、機構業務改善提案窓口の運用による現場意見の反映、ICT推進チームによる遠隔臨場等のDX導入促進、民間の技術力を事業マネジメントに活用する事業促進PPPの制度化、職員のモチベーションを高めるための社内公募制度の導入、業務改善に対する取組姿勢の人事評価制度への反映、外部研修の実施による管理職の説明能力の向上、モバイルPCの大幅前倒し導入や新リモートアクセスシステムの導入によるテレワーク環境の改善など、多くの成果が現れているところである。</p> <p>以上のとおり、令和3年度においては、新理事長のリーダーシップの下、機構改革プランの策定と実行を通じて、組織・人事体制の見直しやプロジェクトマネジメント体制の構築による統制環境の整備、役職員のコミュニケーションの活性化や対外的な情報発信の強化の取組による情報伝達の改善、働きやすい職場環境の構築に向けたICT施策の検討・実施によるICTへの対応など、独立行政法人の内部統制を構成する基本的要素の改善が大きく進んだことが認められ、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認められることからA</p>	<p>評定とした。</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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各種改革プランを着実に実施しているところと考えられ、A評価は妥当であるとする。 ・「内部統制の充実・強化」+機構の改革プランに従って内部統制の仕組みを刷新したことは評価できる。今後それによってどのような生産性の向上が図られたのか、また関係者による情報共有がどのような成果を生んだかの検証が必要になるであろう。 ・機構改革プランに基づき、工程管理と事業費管理を総合的に判断する組織を設け、内部統制の見直しを進めていることは、評価できる。
---	--	---	---	---	---	---

					<p>各事業（整備新幹線事業、神奈川東部方面線事業及び中央新幹線受託工事事業）の工程・事業費管理に係るリスクについて、重点対応リスクの中でも特に重要なリスクと位置付け、事業総合管理委員会等での専門的な視点での審議を踏まえた上で、役員や支社局長等が出席する理事会への定期的な審議・報告の場を通じてダブルチェックの体制でリスク管理を行っていく体制に見直しを行った（令和3年6月）。</p> <p>イ）北海道新幹線建設局及び九州新幹線建設局において実施した内部監査において、工程管理、事業費管理及びリスク管理に関し、新たに設置された会議体等が実効性のある対応になっているか、について監査を行い、両局とも関係通達等に基づき所要の手続きを実施するとともに、本社主管課と課題を共通認識し、課題解決に努めていることを確認した（令和3年10月）。</p> <p>また、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会において、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策のフォローアップも含めた、「令和3年度内部統制に係る取組計画」を策定し、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・強化に取り組んだ。</p>	<p>施することにより、ICT環境への対応、ICTの利用及び統制の観点での改善。</p> <p>この他、理事長を委員長とする内部統制委員会において、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策のフォローアップも含めた内部統制の取組みについて、「令和3年度内部統制に係る取組計画」をフォローアップすることにより、実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図った。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <p>令和2年度決算検査報告における所見を踏まえ、事業実施部署以外の者による内部統制の強化について、次の取組みを実施した。</p> <p>ア）重点対応リスクとして取組計画の実施状況等を内部統制委員会で報告することとされていた鉄道建設の各事業（整備新幹線事業、神奈川東部方面線事業及び中央新幹線受託工事事業）の工程・事業費管理に係るリスクについて、重点対応リスクの中でも特に重要なリスクと位置付け、事業総合管理委員会等での専門的な視点での審議を踏まえた上で、役員や支社局長等が出席する理事会への定期的な審議・報告の場を通じてダブルチェックの体制でリスク管理を行っていく体制に見直しを行った（令和3年6月）。</p> <p>イ）北海道新幹線建設局及</p>	
--	--	--	--	--	---	---	--

						<p>び九州新幹線建設局において実施した内部監査において、工程管理、事業費管理及びリスク管理に関し、新たに設置された会議体等が実効性のある対応になっているか、について監査を行い、両局とも関係通達等に基づき所要の手続きを実施するとともに、本社主管課と課題を共通認識し、課題解決に努めていることを確認した（令和3年10月）。内部統制の充実・強化については、「鉄道・運輸機構改革プラン」の本格実施を通じて、改善が進んでおり、より実効あるものとするべく一層努めていく必要がある。</p>	
--	--	--	--	--	--	---	--

4. その他参考情報

特になし。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
6. (3)	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	
(3) 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、見直しを実施したホームページに関して、アクセス状況や利用者視点等を踏まえ更なる改善を図る。 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	<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> 基本方針を「利用者毎に整理された、見やすく探しやすい構造と適切な情報提供による利用しやすいホームページ」と定めたホームページにおいて、外部専門機関による協力のもとアクセス状況の観察・分析、そしてそれを基に表示方法や掲載内容等について利用者目線に立った改善を順次行った。 また、ソーシャルメディアの活用による広報活動として、YouTube公式アカウントより、鉄道・運輸機構が所有する各種アーカイブ映像や現場レポート動画を投稿したほか、新たな試みとしてTwitter公式アカウントを新規開設し、工事進捗状況やプレスリリース、鉄道・運輸機構の事業に関するトリビア等の	<評価と根拠> 評価：A 根拠：ホームページについては、前年度に引き続き外部専門機関による協力のもとアクセス状況の観察・分析を行い、そしてそれを基に表示方法や掲載内容等について利用者目線に立った改善を順次行った。 ソーシャルメディアであるYouTube及びTwitterを活用し、国民に向けたより積極的な情報発信を行った。YouTubeでは鉄道・運輸機構が所有する各種アーカイブ映像や現場レポート動画を投稿したほか、Twitterでは工事進捗状況やプレスリリース、鉄道・運輸機構の事業に関するトリビア等をツイートし、親しみやすく、そしてより国民の興味を惹く情報発信を試み	評価	A
						<評価に至った理由> 令和3年度は「鉄道・運輸機構改革プラン」の取組の一つとして「対外的な情報発信能力の強化」について組織として体系的に取り組み、理事クラスが最終的に責任を持つて的確に発信する体制としたほか、管理職等以上の約400名の役職員に対して部外専門講師による「コミュニケーション力向上研修」を実施し、機構自らが対外的な説明責任を果たす上での資料作成や説明方法の工夫など、役職員の説明能力の向上を図った。 ソーシャルメディアの活用による広報活動として、YouTubeに青函トンネル等のアーカイブ映像（日本鉄道建設公団による工事記録映像）投稿により積極的に情報発信した結果、令和3年度の平均視聴回数は約4.8万回と過年度の約3.4倍となったほか、新たな試みとして、機構職員による現場レポートの直轄製作を行い、普段は目にすることのできない新幹線建設現場をありのままに紹介することで、機構の業務に対する理解促進を図った。さらに、令和3年12月に機構の公式Twitterアカウントを開設し、Twitterで投稿予告を行った動画の視聴をきっかけとして、1日のYouTubeのチャンネル登録者数が過去最高値を記録するなど、複数SNSの連携による情報発信により効果的なPR活動を行った。また、土木広報大賞2021において、機構のYouTubeによる広報活動が「準優秀部門賞」を受賞した。 そのほか、社会の関心が高いSDGsパンフレット（JR T Tサステナブック）を新たに製作・配布したり、JR各社と連携して新幹線の車内誌等に新幹線建設	

		る。	<p>積極的な情報発信を行った。</p> <p>その他、機構の事業推進への理解を得ることを目的に、地域住民や地方公共団体等の関係者を主なターゲットとし、事業の進捗状況、役職員の給与水準、入札結果や契約情報、財務状況、外部有識者による委員会の審議等についての情報を、分かりやすく公表した。</p>	<p>た。</p> <p>開業前の新幹線駅及び共有建造船客室内に鉄道・運輸機構のロゴマークを設置することで積極的なPRを行った。</p> <p>その他、主な事業の進捗状況、役職員の給与水準、入札結果や契約情報、財務状況、外部有識者による委員会の審議等についての情報を、分かりやすく公表した。</p> <p>以上のことから、中期計画における所期の目標を上回る成果を得られたものと考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>工事に関する記事を掲載するなど、積極的かつ効果的な広報活動により鉄道・運輸機構の認知度向上や事業に対する理解促進を図った。</p> <p>機構が鉄道建設等を円滑に進めるためには、機構の事業に対する自治体や地権者等の関係者の理解と協力が不可欠であり、また、新卒者や優秀な人材の確保のためにも、機構の認知度の一層の向上が必要と考えられるところ、上記のとおり取組を強化して実績を上げたことは、中期計画における所期の目標を上回る成果と認められることからA評定とした。</p> <p><今後の課題></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> <ul style="list-style-type: none"> ・SNSの活用、パンフレットの配布等、A評価は妥当であるとする。 ・SNSによる積極的な情報発信成果が、顕著にえられており、評価できる。 ・外部に対しての各種のアプローチ活動を積極的に進めていることは理解できるが、このような活動が機構の社会的認知度向上にどのような効果があったか具体的な成果を示して頂きたい。
--	--	----	---	---	--

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)	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 30 年 7 月 27 日閣議決定)等の政府の方針及び機構の「令和 2 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及び本社及び地方機関での情報セキュリティ監査等に取り組み、P D C A サイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進する。	<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> 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、自己点検及び監査等に取り組み、P D C A サイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進した。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：政府の方針に基づき、情報セキュリティ対策の推進を図った。 以上のことから、中期計画等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> サイバーセキュリティ戦略本部が決定した「政府機関のサイバーセキュリティ対策のための統一基準群」に適切に対応し、情報セキュリティ対策の推進を実施する必要がある。	評価 B <評価に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

4. その他参考情報
特になし。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
6. (5)	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2021」を	<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・事業活動に伴う環境負荷の低減を推進することを目的として、環境配慮に関する具体的な取組みを「環境行動計画」として定めている。現在は平成30年度から令和4年度までを期間とする「第4期環境行動計画」に基づき環境負荷低減、環境配慮等(以下「環境負荷低減等」という。)に取り組んでおり、令和3年度は以下のとおり環境負荷低減等に取り組んだ。 オフィス活動における環境負荷低減等の取組みとしては、機構は令和12年度までに温室効果ガス(CO ₂)排出量を40%削減(平成25年度基準比)する目標を掲げており、具体的には、OA機器の待機電力の抑制及び省エネ型製品の調	<評定と根拠> 評定：B 根拠：事務・事業活動において「第4期環境行動計画」に基づき環境負荷低減等に向けた取組みを実施、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行うとともに、「環境報告書2021」を作成・公表するなど、機構の環境に対する姿勢を広くPRした。 以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。 <課題と対応> ・なし	評定 B	<評定に至った理由> 自己評価書の「B」との評価結果が妥当であると確認できた。 <今後の課題> 特になし。 <その他事項> 特になし。

作成し、ホームページ等を活用して、公表する。
さらに、持続可能な開発目標（SDGs）を的確に意識しつつ、環境に対する取組みについて適切に情報発信を行う。

達推進、事務室照明照度設定の適正化やきめ細やかな点灯・消灯の実施等による電気使用量の抑制、ハイブリッド型等高燃費性能車両への転換やエコドライブの実践による自動車燃料使用量の抑制等に取り組んだ結果、令和3年度においては、温室効果ガス（CO₂）排出量を23.4%削減することに成功した。

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（令和4年1月）、77.5%の修了率を記録するとともに、四半期ごとに電気及び自動車燃料の使用量をベースに温室効果ガス（CO₂）排出量を算出し、削減目標値の達成状況をイントラネットに掲載することで、省エネルギーに対する意識向上を図った。

事業における環境負荷低減等の取組みとしては、鉄道建設では、トンネル工事において掘削に伴い発生した土砂の搬出方法を、ダンプトラック等の重機に代わりベルトコンベアを採用することで温室効果ガス（CO₂）排出量を抑制するとともに、国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い、工事において再生砕石（廃材であるコンクリート塊を破碎して生成）や再生加熱アスファルト混合物（アスファルトコンクリート発生材を再資源化）が埋戻し材や付替道路の路盤材等に求められる品質基準を満たす場合には、工事での利用を積極的に行うことで建設廃棄物の再資源化・削減に努めた。

また、船舶共有建造では、動力源を電気推進とするス

				<p>ーパーエコシップや船体抵抗が少ない高性能な船型等を採用し、温室効果ガス(CO₂)排出量が低減された先進二酸化炭素低減化船等の建造を推進、グリーン化に資する船舶の延べ建造隻数は12隻とした。</p> <p>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2021」を作成し、ホームページで公表(令和3年9月)するなど、機構の環境負荷低減の取組みや環境配慮・保全の取組みについて、広くステークホルダーにPRすることに努めた。</p>		
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

特になし。