

評価書様式

様式1-2-1 中期目標管理法 中期目標期間評価 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		
評価対象中期目標期間	見込評価（中期目標期間実績評価）	第4期中期目標期間（最終年度の実績見込を含む。）	
	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 海事局 総合政策局	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 海事局総務課企画室長 鈴木 延明 総合政策局地域交通課長 倉石 誠司
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目標における所期の目標を達成しているものと認められる。	(参考：見込評価) ※期間実績評価時に使用
評価に至った理由	<p>項目別評価は一部がAであるものの、全体評価を引き上げるには至っておらず、また業務の一部がCであるものの、全体評価を引き下げるまでには至っていないため、国土交通省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】 $(A 4点 \times (1項目 + 1項目) + A 4点 \times 3項目 + B 3点 \times (5項目 + 5項目) + B 3点 \times 2 5項目) \div (3 4項目 + 6項目) \approx 3. 1 3$ ⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。</p> <p>※算定にあたっては評価ごとの点数を、「S」評価：5点、「A」評価：4点、「B」評価：3点、「C」評価：2点、「D」評価：1点とし、重要度の高い項目（項目別評価総括表、項目別評価調書参照）については加重を2倍としている。</p>	

2. 法人全体に対する評価	
法人全体の評価	本中期目標期間においては、令和4年度末の完成・開業を目指していた北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延・事業費増嵩が令和2年度に判明し、国土交通大臣から業務改善命令を発出する事態となったが、その後、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の取組を進めており、令和3年3月に変更した中期目標に照らし、概ね適正に業務を遂行していると認められる。
全体の評価を行う上で特に考慮すべき事項	特になし。

3. 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。 神奈川東部方面線については、令和5年度以降は開業後の残工事へ移行するが、引き続き、関係者との連携や工程の管理やコスト削減・抑制を徹底しつつ、事業を適切に進められたい。 中央新幹線建設資金等貸付業務について、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					中期目標期間評価		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	見込評価	期間実績評価		
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>		<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		<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		<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		<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		<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		<u>A</u> 重		3. (1)	
鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み	B	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		B		3. (1)	
鉄道施設の貸付・譲渡の業務等	B	B	B	B		B		3. (1)	

中期計画（中期目標）	年度評価					中期目標期間評価		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	見込評価	期間実績評価		
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		B		4. (1)①	
調達等合理化の取組み	B	B	B	B		B		4. (1)②	
人件費の適正化	B	B	B	B		B		4. (1)③	
一般管理費の効率化	B	B	B	B		B		4. (1)④	
事業費の効率化	B	C	C	B		B		4. (1)⑤	
資産の有効活用	B	B	B	B		B		4. (1)⑥	
電子化の推進	B	B	B	B		B		4. (2)	

鉄道助成業務等	B	B	B	B		B			
鉄道助成業務	B	B	B	B		B		3. (2)	
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り入れ等	—	—	—	B		B		3. (2)	
中央新幹線建設資金貸付等業務	B	B	B	B		B		3. (2)	
船舶共有建造等業務	B	B	B	B		B			
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		<u>A</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		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		B		3. (3)	
地域公共交通出資業務等	B	B	B	B		B			
地域公共交通出資及び貸付け	B	B	A	A		A		3. (4)	
物流施設融資	—	—	B	B		B		3. (4)	
内航海運活性化融資	B	B	B	B		B		3. (4)	
特例業務（国鉄清算業務）	B	B	B	B		B			
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		B		3. (5)	
会社の経営自立のための措置等	B	B	B	B		B		3. (5)	

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		B		5. (1)	
財務運営の適正化	B	B	B	B		B		5. (1)	
資金調達	A	A	A	A		A		5. (2)	
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		B		6. (1)	
内部統制の充実・強化	B	C	C	A		B		6. (2)	
広報・情報公開の推進	B	B	B	A		B		6. (3)	
情報セキュリティ対策の推進	B	B	B	B		B		6. (4)	
環境への配慮	B	B	B	B		B		6. (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。

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 23 整備新幹線の整備を推進する 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる 施策目標 43 国際協力、連携等を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第13条第1項、第3項、第4項、第14条第1項、附則第9条、附則第11条第1項第1号及び第4項 ・全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号） ・都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号） ・鉄道事業法（昭和61年法律第92号） ・海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）
当該項目の重要度、困難度	【重要度：高】 ・整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理 ・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	神奈川東部	—	—	—	—	—	—		経常費用（千	377,514,667	361,216,179	364,850,510	357,960,727	

目標	方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期									円)						
完成・開業年度目標	神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期	—	—	—	—	—	—			経常利益（千円）	389,299	457,655	1,910,626	49,978		
機構の技術支援等への満足度（5段階評価）	平均3.0以上	—	4.2	4.2	3.8	3.4				行政コスト（千円）	—	362,131,094	367,511,279	408,490,994		
技術支援等の実施件数	—	平成25年度から平成29年度（見込み）までの件数・78件	10件	13件	16件	12件				行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—	
我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額	—	—	0.4億円	1.5億円	0.5億円	0.5億円				従事人員数	1,454	1,464	1,414	1,354		
機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額	—	—	0億円	0億円	0億円	0億円										
専門家派遣数	—	平成25年度から平成28年度までの実績・126人(27カ国)	36人 (10カ国・地域)	40人 (12カ国・地域)	0人	0人										
研修員等受入数	—	平成25年度から平成28年度までの実績・402人(41カ国)	385人 (17カ国・地域)	435人 (9カ国・地域)	0人	0人										
貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数	—	平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・971件（鉄道事	192件 (鉄道事業者：25者)	186件 (鉄道事業者：26者)	174件 (鉄道事業者：25者)	167件 (鉄道事業者：24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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)	
				<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組みを着実に実施している。 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</p>	<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組みを着実に実施している。 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</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】 $(A 4 点 \times 1 項目 + B 3 点 \times (4 項目 + 4 項目) + B 3 点 \times 3 項目) \div (8 項目 + 4 項目) = 3.1$ ⇒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>鉄道建設等業務の評価 整備新幹線整備事業については、令和2年に北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事において、工期遅延、事業費の増加が判明し、同年12月に国土交通大臣から「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を発出したところであるが、その後、機構においては同命令に基づいて改善措置を講じるとともに、令和3年7月には「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定し、業務運営体制の見直しや抜本的な組織改革に取り組んでいる。その結果、北陸新幹線（金沢・敦賀間）においては、令和3年4月に新たに設置された北陸新幹線建設局を中心に沿線自治体とのコミュニケーションが適切に図られるとともに、毎月、工程・事業費管理に関する連絡会議を開催し、適切に情報共有を行いながら、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、土木工事・設備工事が計画どおりに進捗し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推移している。北海道新幹線</p>	

					<p>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・JR直通線）については、各関係者との調整を着実に実施し、令和元年11月30日に開業させた。</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ている。</p> <p>民鉄線事業の小田急小田原線の大改良工事については、複々線運行に必要な鉄道施設・設備の工事について適切な工程管理に努め、事業を完了させた。</p> <p>受託業務について、えちぜん鉄道の高架化工事は、様々な工夫を凝らしてきめ細やかな工程管理を行い、工程の短縮を図るなど、機構の有する総合的技術力などを十分に駆使することで、5か月短縮し、さらに、約7億円のコスト削減効果をもって、事業を完了させることができた。中央新幹線につ</p>	<p>（新函館北斗・札幌間）については、札幌車両基地について合理的な設計・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、適宜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等については、相鉄・JR直通線区間を令和元年11月に開業するとともに、相鉄・東急直通線についても令和5年3月の開業に向け、事業を着実に進めている。民鉄線事業として実施した小田急小田原線（東北沢・世田谷代田間）の複々線化工事についても、予定通り平成30年度に事業を完了している。</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適切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ている。</p> <p>我が国鉄道技術の海外展開については、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の基本方針」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、令和2年度以降、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</p>	
--	--	--	--	--	---	---	--

					<p>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ほか、鉄道計画に関する調査の支援を実施している。また、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ている。</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78件より少ない51件(令和3年度までの暫定値)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3.9(令和3年度までの暫定値)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、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向上に向けた取組みについては、技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進めているほか、講習や資格取得の支援等に努めている。また、調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進していることに加え、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ほか、各種学会等に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表しており、さらに、鉄道建設特有の</p>	<p>た。</p> <p>鉄道施設の貸付・譲渡等については、完成した鉄道施設を鉄道事業者に適切に貸付け又は譲渡するとともに、貸付料・譲渡代金について要回収額を全額回収している。</p>	
--	--	--	--	--	---	--	--

				<p>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ている。</p> <p>我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みについては、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・譲渡の業務等については、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、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、毎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。神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）について、令和元年11月に相模鉄道（株）へ鉄道施設の貸付を行った。小金線（新松戸・西船橋間）について、主要幹線及び大都市交通線で国土交通大臣が指定する貸付期間（40年間）が経過したため、平成30年10月に貸付しているJR東日本へ譲渡を行った。また、小田原線（東北沢・世田谷代田間）残工事分について、平成31年3月に小田急電鉄（株）へ鉄道施設の譲渡を行った。さらに、貨物調整金</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>について国土交通大臣の承認を受けた金額をJR貨物に速やかに交付した。</p> <p><課題と対応> 「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取りまとめ、これを実行に移した。また、他の公共事業の進め方等から学ぶべきところを積極的に取り入れていくとともに、その結果を踏まえ、関係者とも連携しながら、「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づく徹底した組織改革を進めているところであり、引き続き対応していく。</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</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整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定・管理を通じた鉄道建設の業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</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31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></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし <p><評価の視点></p> <p>以下の路線を開業または工事進捗させるため、適切</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>(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」に基づき、次のように取り組んだ。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<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。機構改革プランでは、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</p>	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td>B</td> </tr> </table>	評定	B	<p>評定</p>
評定	B							
				<p><評定に至った理由></p> <p>整備新幹線整備事業については、令和2年に北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事における工期遅延・事業費増嵩が判明し、同年11月に国土交通省に設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において事実関係の検証を行った結果、機構における工程管理・事業費管理の体制やルール、沿線自治体等との情報共有のあり方に重大な課題が存在していることが明らかとなった。</p> <p>このため、同年12月に国土交通大臣から機構に対して独立行政法人通則法に基づく「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を発出し、①事業執行体制の強化、②本社チェック機能の強化、③関係自治体等との情報共有の拡充を命じるとともに、令和3年3月に中期目標を変更し、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の完成・開業予定時期を再設定した上で、業務改善命令に基づき令和3年1月に機構が報告した「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」を確実に実施し、適切な工程・事業費管理を行うことを目標として指示したところである。</p>				

<p>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</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</p>	<p>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</p> <p>建設中の新幹線の各路線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p> <p>a. 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)</p> <p>工事実施計画に基づく令和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>に工程管理を行ったか。</p> <p>・北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)</p> <p>工事実施計画に基づく令和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。</p> <p>・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。</p> <p>※令和3年3月26日付で主務大臣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> <p><参考:変更前の中期目標、中期計画に基づいた評価の視点></p>	<p>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。</p> <p>・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>・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ている。</p> <p>・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、E C I (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、I C T技術を活用し、遠方の現場に対して遠隔臨</p>	<p>場の実証を開始した。</p> <p>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ているが、建設発生土受入地確保に係る協議の難航、それに伴う掘削工事の遅延や、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。トンネル工事については全工区の発注を行い、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、工程を短縮する方策について検討を行っているところである。また、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。</p> <p>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。</p> <p>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、J R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。</p> <p>以上により、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</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</p>	<p>機構においては、業務改善命令を受けて、大阪支社の廃止及び北陸新幹線建設局の新設、本社における事業総合管理委員会の設置、沿線自治体等との連絡調整会議の定期的な開催等の改善措置を講じるとともに、自らの手でさらなる改善の取組を進めるため、令和3年7月に「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定・公表して、業務・組織の抜本的な改革に取り組んでおり、組織の再編やプロジェクト毎の責任体制の明確化、入札契約制度の改善等、プロジェクト実施体制の強化を図っている。</p> <p>各線区の状況をみると、北陸新幹線(金沢・敦賀間)については、令和3年4月に設置した北陸新幹線建設局を通じて現場の情報を迅速かつ的確に把握するとともに、課題やリスクを理事長ヘッドの事業総合管理委員会で総合的に審議しており、また、毎月、沿線自治体等との間で工程・事業費管理に関する連絡会議等を開催して定期的・体系的な情報共有を行うなど、業務改善命令に基づく改善措置に沿って工程・事業費の管理を行っており、令和5年度末の完成・開業に向けて事業が進捗している。</p> <p>開業準備段階にある九州新幹線(武雄温泉・長崎間)については、土木工事・設備工事が計画どおりに進捗しており、J R九州が公表した令和4年9月23日の開業に向けて、順調に推移している。</p> <p>今後工事が本格化する北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、土木工事の発注が進められるとともに、札幌車両基地においてECI方式による発注が行われるなど、機構改革プランに盛り込まれた工事を進捗させるための先進的な取組みがなされている一方、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も発生している状況にあるが、こうした状況については適宜関係者と現状やリスクを共有するとともに、現在、機構においてどのような工程短縮策が取</p>
--	---	--	---	--	---

<p>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</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>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、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、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</p>	<p>当初の工事実施計画に基づく平成37（令和7）年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成34（令和4）年度末の完成・開業に向け、適切に工程管理を行ったか。</p> <p>・九州新幹線（武雄温泉・長崎間）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。</p>	<p>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。</p> <p>（2）北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）第4期中期目標期間中に行った実績は以下のとおりである。</p> <p>平成30年度においては、トンネル工事の発注手続きを進め、発注工区数を全体の9割に到達させるとともに、トンネル工事の建設発生土受入地確保に向けた関係者との調整を進めた。自然由来重金属等を含むトンネル発生土については、学識経験者を含む検討委員会において定めた処理方針に基づき、調査・解析結果に関係者に丁寧に説明するとともに、適切な対策工の実施に努めた。また、坑口箇所等の用地取得を進め、トンネル掘削の進捗を図った。一方、高架橋等区間においては、工事発注に向け、概略設計及び詳細設計を実施した。</p> <p>令和元年度においては、トンネル工事の発注手続き等を引き続き進めるとともに、高架橋等の設計については、JR北海道からの列車速度の320km/hへの向上の要請を受け、設計の基準となる事項等を迅速に整理し、詳細設計等を計画的に実施した。</p> <p>令和2年度においては、トンネル工事の発注手続きを引き続き行うとともに、建設発生土受入地の確保に努めた。しかし、札幌トンネル（星置）及び札幌トンネル（富丘）では、発生土受入地が確保できず掘削に着手できなかった。一方で、高架橋等区間については、前年度に引き続き詳細設計</p>	<p>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>○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、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</p>	<p>れるのかを検討しているところであり、工事の状況を的確に把握して進捗を図るための取組が行われている。</p> <p>以上のとおり、本中期目標期間中には北陸新幹線の工期遅延と事業費の増加が発生し、過年度の年度評価において本項目の評価をD評価やC評価とした経緯はあるものの、業務改善命令に基づく措置と機構改革プランに基づくプロジェクト実施体制の強化により改善が図られており、機構における現在の工程管理の状況は、令和3年3月に変更した中期目標に照らし、達成が見込まれる水準にあると評価できることから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>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＞</p> <p>（外部有識者からの意見）</p> <p>・本事業については中期目標期間中に「業務改善命令」が発出される事案があり、その後中期計画が一部変更されている。中期目標期間の評価に際しては、社会的責任としてこの間の事情の丁寧な説明が必要である。</p>	
---	---	---	--	---	--	--

<p>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、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。 <ul style="list-style-type: none"> ・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）</p>	<p>における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。</p> <p>また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p>		<p>等に取り組んだ。</p> <p>令和3年度においては、トンネル工事については、全ての工区で発注を完了させた。掘削に着手した工区は全40工区中36工区であり、令和4年3月末現在、そのうち7工区については掘削が完了、29工区については掘削工事を実施中であり、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。残り4工区についても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、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>建設発生土受入地については、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、今後も発生土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年半遅れで令和3年8月に掘削工事に着手し、札</p>	<p>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>○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、引き続き次のとおり取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・「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>○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> <ul style="list-style-type: none"> ・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>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、それぞれ目標として設定した。</p>			<p>樽トンネル（星置）は計画工程よりも約3年遅れで令和4年4月に掘削工事に着手する見込みである。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。また、高架橋等区间については、引き続き詳細設計等に取り組むとともに、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はECI方式による技術協力業務の発注手続きを行った。</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>(3) 北陸新幹線（金沢・敦賀間） 第4期中期目標期間中に行った実績は以下のとおりである。</p> <p>平成30年度においては、上部工の設計を終了し、未発注であった全ての桁工事の発注手続きを実施した。しかし、建設業を取り巻く状況の影響を受け、21工区中10工区が不調不落となった。一方で同年度に顕在化した生コンクリート等の資機材の需給逼迫の課題に対しては、プラント船の活用等の対応策により土木工事を着実に推進した。</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>令和元年度においては、全国的に継続する工事発注の不調不落や資機材の需要逼迫への対策を昨年度に引き続き行い、全ての土木本体工事を契約することができた。トンネル工事については、7本のトンネルを貫通させ、軌道敷設工事については白山総合車両基地下り回送線において着手した。また建築工事及び電気工事に着手し、新幹線工事全体として着実な進捗を図った。</p>			

			<p>令和2年度においては、全てのトンネル掘削工事を完了した。また、建築工事については、敦賀駅を除き駅舎の新築工事に着手した。</p> <p>一方、敦賀駅高架橋工事の遅延、加賀トンネルにおける盤ぶくれ対策に伴う追加工事等により、一部の工区において軌道敷設工事に着手できず、敦賀駅については土木工事の遅延により駅舎新築工事については未着手となった。</p> <p>令和3年度においては、敦賀駅高架橋の一部を除いて土木本体工事を完了し、軌道敷設工事を実施した。なお、土木本体工事については令和4年4月に完了し、全線にわたって軌道敷設工事等を実施できる見込みとなった。また、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。建築工事は、敦賀駅を除いた各駅の外装工事を概ね完了し、外観を公開した。加えて、白山下り回送線及び富山電車留置線については、地上監査・検査を完了した。</p> <p>(4)九州新幹線(武雄温泉・長崎間)</p> <p>第4期中期目標期間中に行った実績は以下のとおりである。</p> <p>平成30年度には、スラブ製作・レール搬入等を着実に実施し、軌道敷設工事に着手するとともに、土木工事においても、適切な工程管理のもと、工事を推進した。</p> <p>令和元年度には、全てのトンネル工事の掘削を完了し土木本体工事を概ね完了させ、軌道敷設工事の進捗を図った。また、建築工</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>事は駅舎や変電所等の新築工事を実施し、電気及び機械工事に着手した。</p> <p>令和2年度においては、土木本体工事を終え、全線にわたり軌道敷設工事を実施した。また、建築工事では、全駅において新築工事を実施し、電気工事では通信回線提供を行った。事前下監査・検査を実施し、国土交通省およびJR九州と調整を行い、令和4年度秋頃の完成・開業の見通しであることを公表した。</p> <p>令和3年度においては、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・設備工事を完了した。これにより、令和4年4月に本線部の地上監査・検査、5月から6月にかけて総合監査・検査を実施する見込みとなった。また、変電所等設備及び電車線設備等については、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。なお、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>					
<p>(1) 鉄道建設等業務</p> <p>機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的</p>	<p>(1) 鉄道建設等業務</p> <p>機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、</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31日付で工事実施計画の変更認可を</p>	<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、工事実施段階においては工事実施計画の認可及び変更認可の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを定期的に行い、機構内で整理・共有を行っている。</p> <p>平成31年3月に北陸新幹線（金沢・敦賀間）、平成31年4月に九</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：今中期目標期間中は、平成31年3月に北陸新幹線（金沢・敦賀間）、平成31年4月に九州新幹線（武雄温泉・長崎間）において、消費税の増税、物価上昇などの社会情勢の変化や、耐震設計基準の改訂等の結果、事業費を見直す、工事実施計画の変更認可申請を行った。その後、北陸新幹線（金沢・敦賀間）においては、物価上昇や不調不落、工期短縮のための急速施工等への対応のため、事業費と</p>	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td>B</td> </tr> </table>	評定	B	<p>評定</p>
評定	B							
				<p><評定に至った理由></p> <p>整備新幹線整備事業については、令和2年に北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事における工期遅延・事業費増富が判明し、同年11月に国土交通省に設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において事実関係の検証を行った結果、機構における工程管理・事業費管理の体制やルール、沿線自治体等との情報共有のあり方に重大な課題が存在していることが明らかとなった。</p> <p>このため、同年12月に国土交通大臣から機構に対して独立行政法人通則法に基づく「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を</p>				

<p>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</p>	<p>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</p> <p>建設中の新幹線の各路線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p>	<p>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></p> <p>・設定なし</p> <p><評価の視点></p> <p>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>州新幹線（武雄温泉・長崎間）において、消費税の増税、物価上昇などの社会情勢の変化や、耐震設計基準の改訂等の結果、事業費を見直す工事实施計画の変更認可申請を行った。</p> <p>令和2年度には、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、物価上昇や不調不落、工期短縮のための急速施工等への対応が必要であることが判明した。正確な情報に基づいて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から、令和2年12月に国土交通大臣より「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を受けた。翌月には本命令に対する改善措置を速やかに報告するとともに、これらの課題への対応に向けて具体的な取組みを進めた。このことから、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の定期的な開催に加え、臨時の開催もしている。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、対処をしており、これらの体制、取り組みについては令和3年度も継続的に実施している。</p> <p>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</p>	<p>工期を見直す必要性が生じた。この結果、正確な情報に基づいて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られなかったことから、令和元年度の業務実績評価に基づき令和2年12月に国土交通大臣より「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を受けた。本命令に対して、翌月には改善措置を速やかに報告し、令和2年11月に設置された検証委員会の報告も踏まえ、工程と事業費の一体的な管理及び工事完成までのリスクを審議するため、各線区において事業総合管理委員会を開催し、かつ本社への報告ルールに基づき適切に情報共有し、対処することとした。このような経緯を踏まえ、令和3年3月に、工事实施計画の変更認可申請を行った。</p> <p>上記の改善措置と合わせて継続的にコスト縮減に取り組むとともに、事業費を管理する上での課題を国土交通省、関係地方公共団体等の関係者間で共有し、早期の解決を図ることなどにより、建設中の各路線について、事業費の適切な管理に努めた。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。そのため、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、中期目標等に</p>	<p>発出し、①事業執行体制の強化、②本社チェック機能の強化、③関係自治体等との情報共有の拡充を命じるとともに、令和3年3月に中期目標を変更し、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の完成・開業予定時期を再設定した上で、業務改善命令に基づき令和3年1月に機構が報告した「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」を確実に実施し、適切な工程・事業費管理を行うことを目標として指示したところである。</p> <p>機構においては、業務改善命令を受けて、大阪支社の廃止及び北陸新幹線建設局の新設、本社における事業総合管理委員会の設置、沿線自治体等との連絡調整会議の定期的な開催等の改善措置を講じるとともに、自らの手でさらなる改善の取組を進めるため、令和3年7月に「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定・公表して、業務・組織の抜本的な改革に取り組んでおり、組織の再編やプロジェクト毎の責任体制の明確化、入札契約制度の改善等、プロジェクト実施体制の強化を図っている。</p> <p>各線区の状況をみると、北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、令和3年4月に設置した北陸新幹線建設局を通じて現場の情報を迅速かつ的確に把握するとともに、課題やリスクを理事長ヘッドの事業総合管理委員会で総合的に審議しており、また、毎月、沿線自治体等との間で工程・事業費管理に関する連絡会議等を開催して定期的・体系的な情報共有を行うなど、業務改善命令に基づく改善措置に沿って工程・事業費の管理を行っており、認可額の範囲内で事業が進捗している。</p> <p>開業準備段階にある九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、土木工事・設備工事が計画どおりに進捗しており、JR九州が公表した令和4年9月23日の開業に向けて、認可額の範囲内で事業が順調に推移している。</p> <p>今後工事が本格化する北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、物価上昇や消費税増税等のほか、発生土受入地確保の遅れに</p>
--	--	---	---	---	--

<p>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</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年度に对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</p>		<p>議等によるコスト縮減に取り組んでいる。</p>	<p>における所期の目標を達成するものと考えられる。</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>○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、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</p>	<p>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>以上のとおり、本中期目標期間中には北陸新幹線の工期遅延と事業費の増加が発生し、過年度の年度評価において本項目の評定をD評定やC評定とした経緯はあるものの、業務改善命令に基づく措置と機構改革プランに基づくプロジェクト実施体制の強化により改善が図られており、機構における現在の事業費管理の状況は、令和3年3月に変更した中期目標に照らし、達成が見込まれる水準にあると評価できることから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>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></p> <p>（外部有識者からの意見）</p> <p>・本事業については中期目標期間中に「業務改善命令」が発出される事案があり、その後中期計画が一部変更されている。中期目標期間の評価に際しては、社会的責任としてこの間の事情の丁寧な説明が必要である。</p>	
--	--	--	----------------------------	--	--	--

<p>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> <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。 	<p>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、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、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、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>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>○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、引き続き次のとおり取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・「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>○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> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	
--	---	--	--	---	--

<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1 2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> 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】</p>				<p>部監査において、事業総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>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>② 都市鉄道利便増進事業等 (a) 都市鉄道利便増進事業 工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。 a. 神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線) 令和元年度下期の開業 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 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</p>	<p><主な定量的指数> 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):令和元年度下期 ・神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線):令和4年度下期 ・小田急小田原線:平成30年度 <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> 神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線)について、適切に工程管理を行ったか。</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 (1) 神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線) 中期計画の目標としている令和元年度下期(令和元年11月30日)に開業した。 第4期中期目標期間中に行った実績は以下のとおりである。 平成30年度においては、配電所及び配電線路の工事しゅん功監査を実施し、配電を開始するとともに、通信回線の供用を開始した。平成31年4月より事前監査を開始するため、開業監査の準備を着実に進めた。また、令和元年度下期の開業を目指し、JR貨物と綿密な調整を行い、JR東海道貨物線内において大規模な線路切替工事を着実に実施するとともに、開業設備工事を推進し、開業監査工程、訓練運転期間等について関係者と綿密な調整を実施した。さらに、営業主体(相模鉄道(株))と施設使用料について調整、合意し、平成31年2月26日に速達性向上計画の変更認定</p>	<p><評定と根拠> 評定:B 根拠:神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)については、起点の相模鉄道と終点のJR東海道貨物線との接続部分の工事において、営業列車の間合いでの営業線工事が求められたところ、このうち横浜羽沢駅付近の接続工事においては、JR貨物・JR東日本と入念な調整を行い、列車間合いの拡大を実現するとともに、レール切断作業を省略した工事桁架設等の採用により、作業時間の短縮を図り、4回の大規模な線路切り替えを含む難易度の高い接続工事において、約4か月の工期短縮を実現した。また、諸試験や監査・検査に際しては、起終点がそれぞれ異なる鉄道事業者の営業線という特殊な条件下において、部門間の調整を密にして、着実な実施に努めた。 このように多くの関係者と連携して、令和元年11月30日に完成・開業した。 また、神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)については、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</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="2050 632 2368 674">評定</td> <td data-bbox="2368 632 2599 674">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="2050 674 2599 1974"> <p><評定に至った理由> 神奈川東部方面線については、工事の推進及び事業費を管理する上で課題となっている事柄について、機構内で随時確認し、課題の発現リスクがある場合や発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど管理を一層徹底した。また、想定できない事情により発生する工程遅延や事業費上振れリスクを低減するため、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、営業主体及び機構で定期的に会議体を開催することで、関係者が一体となって課題の早期調整を図り、適切な工程管理に努めた。 こうした中で、相鉄・JR直通線区間においては、開業に必要な工事を完了し、令和元年11月に予定通り開業することができた。相鉄・東急直通線区間においては、令和2年6月に新横浜トンネルのシールド工事に伴う横浜市道環状2号線の陥没が発生したものの、陥没発生後に有識者会議を速やかに立ち上げ、原因究明と再発防止策を策定し、令和2年9月2日に掘削再開した後は同様の事例を発生させることなく、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、令和3年度末時点では、土木本体工事を概ね完了し、軌道敷設工事、電気工事などを進めているなど、令和5年3月の開業に向け、事業を着実に進めた。</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<p><評定に至った理由> 神奈川東部方面線については、工事の推進及び事業費を管理する上で課題となっている事柄について、機構内で随時確認し、課題の発現リスクがある場合や発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど管理を一層徹底した。また、想定できない事情により発生する工程遅延や事業費上振れリスクを低減するため、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、営業主体及び機構で定期的に会議体を開催することで、関係者が一体となって課題の早期調整を図り、適切な工程管理に努めた。 こうした中で、相鉄・JR直通線区間においては、開業に必要な工事を完了し、令和元年11月に予定通り開業することができた。相鉄・東急直通線区間においては、令和2年6月に新横浜トンネルのシールド工事に伴う横浜市道環状2号線の陥没が発生したものの、陥没発生後に有識者会議を速やかに立ち上げ、原因究明と再発防止策を策定し、令和2年9月2日に掘削再開した後は同様の事例を発生させることなく、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、令和3年度末時点では、土木本体工事を概ね完了し、軌道敷設工事、電気工事などを進めているなど、令和5年3月の開業に向け、事業を着実に進めた。</p>		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="2599 632 2754 674">評定</td> <td data-bbox="2754 632 2881 674"></td> </tr> </table>	評定	
評定	B											
<p><評定に至った理由> 神奈川東部方面線については、工事の推進及び事業費を管理する上で課題となっている事柄について、機構内で随時確認し、課題の発現リスクがある場合や発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど管理を一層徹底した。また、想定できない事情により発生する工程遅延や事業費上振れリスクを低減するため、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、営業主体及び機構で定期的に会議体を開催することで、関係者が一体となって課題の早期調整を図り、適切な工程管理に努めた。 こうした中で、相鉄・JR直通線区間においては、開業に必要な工事を完了し、令和元年11月に予定通り開業することができた。相鉄・東急直通線区間においては、令和2年6月に新横浜トンネルのシールド工事に伴う横浜市道環状2号線の陥没が発生したものの、陥没発生後に有識者会議を速やかに立ち上げ、原因究明と再発防止策を策定し、令和2年9月2日に掘削再開した後は同様の事例を発生させることなく、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、令和3年度末時点では、土木本体工事を概ね完了し、軌道敷設工事、電気工事などを進めているなど、令和5年3月の開業に向け、事業を着実に進めた。</p>												
評定												

<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</p>	<p>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、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、神奈川県東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。神奈川県東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事实施段階にあるため、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</p> <p>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</p>		<p>を申請した（令和元年5月9日認定）。</p> <p>令和元年度においては、平成30年度に実施した4回目の大規模な線路切替えに付随する信号設備関係の切替えについて、令和元年7月に完了させ、諸試験や検査、開業監査に際しては、部門間の調整を着実に実施し、令和元年11月30日に開業させた。</p> <p>(2) 神奈川県東部方面線（相鉄・東急直通線）</p> <p>令和5年3月の開業に向け、適切な工程管理に努めた。具体的には、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。</p> <p>第4期中期目標期間中に行った実績は以下のとおりである。</p> <p>平成30年度においては、トンネル全3工区で現地施工に着手した。また、新横浜駅及び新綱島駅は、最も下の層の「下床版」から順次上の層へ鉄筋コンクリートの構築を進めた。</p> <p>令和元年度においては、新横浜駅の躯体構築は本体部分を完了し、新綱島駅の躯体構築は立坑部及び非開削部を除き完了した。また、新横浜駅において、建築工事及び機械工事に着手した。</p> <p>令和2年度においては、新横浜トンネルは掘進工を完了した。また、羽沢トンネル及び新横浜駅（仮称）は軌道工事に着手するとともに、新綱島駅非開削部は角形鋼管の施工を完了し、引続き立坑部の躯体構築に着手した。さらに、全ての駅において建築工事、</p>	<p>体、関係営業主体及び機構で定期的に検討会を開催し、令和5年3月の完成・開業に向けて適切な工程管理に努めている。</p> <p>民鉄線事業の小田急小田原線の大改良工事については、複々線運行に必要な鉄道施設・設備の工事について適切な工程管理に努め、事業を完了させた。</p> <p>以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</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、神奈川県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>また、令和2年6月12日、30日に発生した新横浜トンネルのシールド工事に伴う横浜市道環状2号線の陥没については、陥没発生後に有識者からなる（委員長：龍岡文夫 東京大学名誉教授）「神奈川県東部方面線新横浜トンネルに係る地盤変状検討委員会」を速やかに立ち上げ、追加の地質調査や掘進記録の検証を行い、原因究明と再発防止策を策定することで、陥没発生から約3箇月後の令和2年9月2日に掘進を再開し、工事中</p>	<p>民鉄線事業として実施した小田急小田原線（東北沢～世田谷代田間）の複々線化工事についても、予定通り平成30年度に事業を完了している。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから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>神奈川県東部方面線については、令和5年3月に、相鉄・東急直通線の開業をもって全線開業となる。令和5年度以降は開業後の残工事へ移行するが、引き続き、関係者との連携や工程の管理を徹底しつつ、事業を適切に進められたい。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	
---	--	--	---	--	---	--

<p>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</p>	<p>平成30年度の事業完了</p>		<p>機械工事および電気工事に着手した。</p> <p>令和3年度においては、新綱島駅の一部を除いて土木本体工事を完了し、軌道敷設工事を実施した。また、機構工事は、駅部で昇降機設備や空調設備等を実施するとともに、建築工事は、駅の入出口上屋や対向壁、換気塔等を実施した。さらに、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た。</p> <p>(3) 民鉄線（小田急小田原線） 小田急小田原線（東北沢・世田谷代田間）の大改良工事については、中期計画の目標としている平成30年度に事業を完了した。</p>	<p>止期間を最小限とした。その後、適切な掘進管理を行い、令和2年11月27日に掘進工を完了した。掘進完了後、作業時間の拡大や作業手順の見直しなどにより工事工程の短縮を図り、令和5年3月の完成・開業に向け、適切な工程管理に努めている。</p>	
--	--------------------	--	--	---	--

<p>と</p> <p>さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。</p> <p><具体的な完成・開業年度目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。 <p>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、</p>						
--	--	--	--	--	--	--

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

<p>(1) 鉄道建設等業務</p> <p>機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都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>② 都市鉄道利便増進事業等</p> <p>(a) 都市鉄道利便増進事業</p> <p>工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。</p> <p>a. 神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)</p> <p>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。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、か</p>	<p><主な定量的指数></p> <p>鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。</p> <p>・神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線):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> <p><その他指標></p> <p>・設定なし</p> <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><主要な業務実績></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、工事実施段階においては速達性向上計画変更の認定の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを定期的に行い、機構内で整理・共有を行った。</p> <p>機構内で整理した内容については、1回/月の頻度で関係者と情報共有するとともに、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。</p> <p>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><評定と根拠></p> <p>評定:B</p> <p>根拠:令和元年11月30日に完成・開業した相鉄・JR直通線においては、仮設設備や本体構造物の施工計画・施工方法の見直し等により約3億円の縮減、鉄道事業者との協議、調整の結果、設備計画の見直し等により約36億円の縮減、関係機関との協議の結果、用地買収面積の縮減により約6億円の縮減、開業準備等に係る経費の見直しによる約6億円の縮減を図る等、これまで機構が培ってきた施工経験や技術を活かし施工方法の改善等を行うとともに、鉄道事業者や地方公共団体等の関係機関との協議、調整において柔軟な対応を行うことで、約51億円の事業費の縮減につなげた。その結果、速達性向上計画変更の際に設定した事業費1,114億円の範囲内で確実に事業を完遂した。</p> <p>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、適切な事業費管理に努めた。</p> <p>以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</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</p>	<p>評定</p> <p>B</p> <p><評定に至った理由></p> <p>神奈川東部方面線については、工事の推進及び事業費を管理する上で課題となっている事柄について、機構内で随時確認し、課題の発現リスクがある場合や発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど管理を一層徹底した。また、想定できない事情により発生する工程遅延や事業費上振れリスクを低減するため、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、営業主体及び機構で定期的に会議体を開催することで、関係者が一体となって課題の早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めた。</p> <p>こうした中で、相鉄・JR直通線においては令和元年11月に予定通り開業をすることができ、関係者との協議・調整などにより、約51億円の事業費の縮減につなげたことも踏まえ、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから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>相鉄・東急直通線においては、令和5年3月に開業を予定し、これをもって神奈川東部方面線については全線開業となるものの、開業後の残工事は引き続き実施していくことから、今後も、関係者間で定期的に検討会を開催し十分な情報共有を行うなど、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	<p>評定</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、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</p>	<p>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、神奈川県東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。神奈川県東部方面線（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</p> <p>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> <ul style="list-style-type: none"> ・小田急小田原線 <p>平成30年度の事業完了</p>			<p>いて」（令和3年1月29日）について、神奈川県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）と同様の措置を適切に講じた。</p>		
---	--	--	--	---	--	--

<p>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・</p>						
--	--	--	--	--	--	--

<p>J R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> <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> 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</p>						
---	--	--	--	--	--	--

<p>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>② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援</p> <p>機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項の助言などの技術支援（鉄道ホームドクター制度）等を実施する。</p> <p>受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費や工程に課題が発生していないかを機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底す</p>	<p>③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援</p> <p>機構が有する総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、受託工事について、協定に基づいた工事完成予定時期及び事業費の管理を徹底し、着実に推進する。受託調査については、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、地方公共団体や鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道計画に関する調査の支援を実施する。</p> <p>なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見</p>	<p><主な定量的指数></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均 3.0 以上の評価を得る。 <p><その他指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費と工程の管理を行い、着実に推進したか。 ・鉄道計画に関する調査の支援を適切に実施しているか。 ・地域鉄道事業者等への技 	<p><主要な業務実績></p> <p>[受託業務]</p> <p>鉄道建設に係る新たな工事の受託に当たっては、機構が支援する必要性が高いもの限定して実施することとしている。具体的には、平成 20 年 12 月に設置した外部有識者からなる第三者委員会である「鉄道工事受託審議委員会」において鉄道工事の受託基準を策定するとともに、当該基準に基づき受託の可否について審議した上で、その意見を踏まえて受託の判断を行った。また、受託工事に係るコスト削減の状況やその効果についても同委員会にて随時検証し、その結果をホームページで公表した。</p> <p>1. 中央新幹線</p>	<p><評定と根拠></p> <p>[受託業務]</p> <p>評定：A</p> <p>根拠：えちぜん鉄道の高架化工事は、狹隘で営業線に近接した市街地での厳しい施工条件であり、さらに、事業途中で北陸新幹線の完成時期の 3 年前倒しに伴い工事期間を 5 か月短縮させることが必要になった。しかしながら、様々な工夫を凝らしてきめ細やかな工程管理を行い、工程の短縮を図るなど、機構の有する総合的技術力などを十分に駆使することで、予定より 5 か月短縮して事業を完了させることができた。また、事業費についても、鉄道工事受託審議委員会においてコスト削減の状況について検証した結果、機構の技術、知識及び経験を活用し、技術</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="2050 1077 2368 1125">評定</td> <td data-bbox="2368 1077 2599 1125">A</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="2050 1125 2599 1974"> <p><評定に至った理由></p> <p>本中期目標期間に受託業務として実施したえちぜん鉄道の高架化工事において、厳しい制約の中で機構の有する総合技術力を駆使し、受託当初の計画から工期を 5 か月間短縮するとともに、建設工事費が高騰した時期に約 7 億円のコスト削減を図った上で適切に事業を完了したことは、中期目標における所期の目標を上回る成果として高く評価できるものである。</p> <p>また、地方鉄道の災害復旧支援として、平成 28 年熊本地震で被災した南阿蘇鉄道の第一白川橋梁の復旧に係る技術支援業務等を実施し、引き続き令和 5 年夏の全線営業再開に向けて、機構の技術力を活用した支援を行う予定である。</p> <p>現在実施中の中央新幹線の受託工事についても、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</p> </td> </tr> </table>	評定	A	<p><評定に至った理由></p> <p>本中期目標期間に受託業務として実施したえちぜん鉄道の高架化工事において、厳しい制約の中で機構の有する総合技術力を駆使し、受託当初の計画から工期を 5 か月間短縮するとともに、建設工事費が高騰した時期に約 7 億円のコスト削減を図った上で適切に事業を完了したことは、中期目標における所期の目標を上回る成果として高く評価できるものである。</p> <p>また、地方鉄道の災害復旧支援として、平成 28 年熊本地震で被災した南阿蘇鉄道の第一白川橋梁の復旧に係る技術支援業務等を実施し、引き続き令和 5 年夏の全線営業再開に向けて、機構の技術力を活用した支援を行う予定である。</p> <p>現在実施中の中央新幹線の受託工事についても、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</p>		<p>評定</p>
評定	A									
<p><評定に至った理由></p> <p>本中期目標期間に受託業務として実施したえちぜん鉄道の高架化工事において、厳しい制約の中で機構の有する総合技術力を駆使し、受託当初の計画から工期を 5 か月間短縮するとともに、建設工事費が高騰した時期に約 7 億円のコスト削減を図った上で適切に事業を完了したことは、中期目標における所期の目標を上回る成果として高く評価できるものである。</p> <p>また、地方鉄道の災害復旧支援として、平成 28 年熊本地震で被災した南阿蘇鉄道の第一白川橋梁の復旧に係る技術支援業務等を実施し、引き続き令和 5 年夏の全線営業再開に向けて、機構の技術力を活用した支援を行う予定である。</p> <p>現在実施中の中央新幹線の受託工事についても、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</p>										

<p>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></p> <p>(鉄道分野の技術力を活用した支援)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査(5段階評価)で平均3.0以上の評価を得る。 <p><指標></p> <p>(鉄道分野の技術力を活用した支援)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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><目標水準の考え方></p> <p>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」以上の評価を得られることを目標水準として設定した。</p> <p>【難易度:高】</p> <p>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</p>	<p>を踏まえつつ、受託の可否について決定する。また、受託工事に係るコスト削減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。</p> <p>さらに、大規模災害等の発生時においても、これまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。</p> <p>また、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等に対する次の技術支援を実施する。</p> <p>「鉄道ホームドクター制度」を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言する。鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等地域における交通計画の策定等に資する支援を実施する。これらの地域鉄道事業者等への技術支援等を適切に実施し、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査(5段階評価)で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。</p> <p>地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報の収集・発信に努め、その一層の利用を促進する。</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</p>	<p>術支援等を適切かつきめ細やかに実施しているか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、事業費と工程の適切な管理に努め、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事、橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事を着実に推進できるように努めている。</p> <p>2. えちぜん鉄道</p> <p>工期短縮と適切な工程管理に努め、平成30年6月24日に供用を開始した。その後の仮線撤去も平成30年12月に完了し、新幹線工事に影響を与えず協定に基づいた工期内に完了した。また、事業費についても管理を徹底し、約7億円のコスト削減を図った。</p> <p>3. 受託調査等(鉄道に関する調査の支援等)</p> <p>地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対し、平成30年度から令和3年度までに調査業務を5件、設計業務を2件、技術協力支援業務を2件受託した。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活かした支援]</p> <p>鉄道事業者からの要請を踏まえ、「鉄道ホームドクター制度」(注1)を通じ、鉄道施設の保全・改修等に係る資料提供、アドバイス等の技術支援を行った。</p> <p>また、鉄道事業者、地方公共団体からの要請に応じ、「交通計画支援システム(GRAPE)」(注2)を活用して鉄道沿線の人口分布等を可視化した資料の提供や、鉄道助成に関する資料の提供を行った。</p> <p>これらの技術支援等について、当該鉄道事業者、地方公共団体に</p>	<p>者や建設資材の需要逼迫が顕著となり、建設工事費が高騰した時期にもかかわらず、経済的に工事を施工したことによって約7億円のコスト削減効果が得られた。</p> <p>中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、適切な事業費と工程の管理に努め、関係者と連携・調整を図りながら工事を着実に推進できるように努めている。</p> <p>また、鉄道計画に関する調査の支援を実施したほか、大規模災害の復旧についても、技術力や経験を活かし、積極的な支援を行った。</p> <p>以上のことより、受託工事については難易度を「高」としているところ、えちぜん鉄道について厳しい制約の中で機構の有する総合的な技術力を駆使し、工期短縮やコスト削減を図った上で、事業を完成させたことから、中期目標等における所期の目標を上回る成果を得るものであると考えられる。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援]</p> <p>評定: B</p> <p>根拠: 鉄道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78件より少ない51件(令和3年度までの暫定値)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3.9(令和3年度までの暫定値)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</p>	<p>ネル工事を推進している。</p> <p>そのほか、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、設計業務、技術協力支援業務を受託して適切に実施している。</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、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、鉄道助成等に関する情報及び資料提供の支援を実施し、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、令和3年度までの平均で3.9の評価を得ている。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継続的に実施し、機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行っている。</p> <p>さらに、令和3年2月と及び令和4年3月に発生した福島県沖を震源とする地震において被害を受けた東北新幹線の復旧において、JR東日本に対して、機構が北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工事で準備していた電柱の資材提供を行い、早期復旧を支援した。</p> <p>以上を踏まえ、難易度「高」としている本評価項目において、えちぜん鉄道高架化工事の工期短縮・コスト削減を含む上記の実績を上げたことは、中期目標における所期の目標を上回る成果であ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>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"> ・えちぜん鉄道につき、高難度の事業を適切
---	--	--	---	---	---

<p>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>うとともに、機構の支援のあり方を検討する。</p>		<p>に対するアンケート調査（5段階評価）を行い、平均 3.9（令和3年度までの暫定値）の評価を得た。</p> <p>加えて、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。「GRAPE」は『Gis for Railways Project Evaluation』の略称である。</p>	<p>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、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <p>[受託業務]</p> <p>昨今の社会情勢等の変化に伴う建設コストの上昇や労働力不足等、工事の進捗に影響する不確定要素について、関係者間で十分な情報共有を行い、着実に事業を進めていく。</p> <p>[鉄道分野の技術力を活用した支援]</p> <p>引き続き、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等に対する技術支援を実施するとともに、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い、機構の支援のあり方を検討していく。</p>	<p>に行ったという点を大きく評価することについては異論はない。A評価で妥当であると考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・えちぜん鉄道の工事において、機構の総合的技術力により大幅な工期短縮とコスト縮減を実現したことは高く評価される。 ・とりわけ難易度が高いとみられている「越前鉄道の高架化工事」の工期を高度な技術力で5カ月短縮するとともに、また工費を経済的施工法の選択によって大幅に縮減したことは所期の目標を上回る成果であると評価できる。 							
<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</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、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</p>	<p><主な定量的指数></p> <p>機構職員向け技術研修の受講者数</p> <p>（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）</p> <p>学会等への応募・発表数</p> <p>（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</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>[品質の向上]</p> <p>1. 鉄道建設に係る技術基準類の改定等</p> <p>平成30年度から令和3年度にかけて30件の鉄道建設に係る技術基準類の制定・改定作業を実施し、講習会等を通じ関係者に周知・徹底した。</p> <p>2. 講習や資格取得の支援等</p> <p>（1）経験年数を踏まえた段階的</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。</p> <p>以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</p>	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><評定に至った理由></td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>鉄道建設業務の質の向上を図るため、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いる。</p> <p>また、鉄道建設に係る技術開発を各業務分野において計画的に実施しており、機構が行った事業や開発した技術について、土木学会等から毎年度表彰を受けている。</p> <p>さらに、機構の鉄道建設技術を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文投稿・発</p> </td> </tr> </table>	評定	B	<評定に至った理由>		<p>鉄道建設業務の質の向上を図るため、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いる。</p> <p>また、鉄道建設に係る技術開発を各業務分野において計画的に実施しており、機構が行った事業や開発した技術について、土木学会等から毎年度表彰を受けている。</p> <p>さらに、機構の鉄道建設技術を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文投稿・発</p>		<p>評定</p>
評定	B											
<評定に至った理由>												
<p>鉄道建設業務の質の向上を図るため、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いる。</p> <p>また、鉄道建設に係る技術開発を各業務分野において計画的に実施しており、機構が行った事業や開発した技術について、土木学会等から毎年度表彰を受けている。</p> <p>さらに、機構の鉄道建設技術を広く社会へ還元するため、各種学会等への論文投稿・発</p>												

<p>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を努める。</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>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>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><その他指標></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ための取組みを実施しているか。 	<p>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鉄道建設の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各地方機関において、毎年度テーマを選定し引き続き実施した。</p> <p>また、同講習では、機構の鉄道建設業務に即して図表や写真を多く取り入れ、技術的な着眼点を分かりやすく解説した「施工監理テキスト」を作成し、工事の発注者としての現場において留意すべき事項等に関する講義を全国で実施した。</p> <p>（3）施工者の技術力の向上</p> <p>（社）日本建設業連合会主催の「鉄道建設工事技術講習会」に講師を派遣し、鉄道関係法規及び技術基準類に関する講義を実施した。本講習会は、鉄道固有の技術に精通した技術者を育成し、良質な鉄道構造物の建設・提供を行うため、鉄道建設工事に従事している建設会社の現場技術者等を対象としており、毎年度開催されている。併せて過年度の鉄道建設工事技術講習修了証保有者に対する更新講習も実施している。</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</p>	<p>[技術開発の推進]</p> <p>評定：A</p> <p>根拠：調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進していることに加え、土木学会技術賞など基幹学会の高い位置づけの賞を複数受賞していることから、中期目標等における所期の目標を上回る成果を得るものと考えられる。</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ていることから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</p> <p>[部外への適切な理解の取り組み]</p> <p>評定：B</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。</p> <p>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、記者クラブ向けの説明会の開催を行うとともに令和3年度からはYoutubeやTwitterによる積極的な情報発信を実施している。</p>	<p>表や、研究会・発表会の開催を継続的に行っているほか、現場見学会等の実施や、北陸新幹線（金沢・敦賀間）における工程・事業費管理連絡会議及び同幹事会の定期的な開催、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）で課題となっているトンネル掘削土受入地確保に向けたオープンハウスの実施等により、部外への適切な理解の促進に努めている。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから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"> ・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。 ・「技術開発の推進」については、機構の取り組んだ多くの開発テーマの中で3分の1強に当たる18件が定評ある土木学会技術賞を受賞しており、中期目標の所期目標を上回る成果であると評価できる。
---	---	--	---	---	--

				<p>職員に対して受験料等を機構が補助する制度が整備されており、既資格取得者による受験者への指導等の支援を継続して行った結果、今中期目標期間中において技術士 18 名、鉄道設計技士 5 名、一級建築士 8 名、電気主任技術者 5 名の合格者を輩出した。</p> <p>[技術開発の推進]</p> <p>1. 技術開発の取組み</p> <p>土木、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、鉄道建設工事の進捗及びニーズに基づき、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技術開発を推進した結果、今中期目標期間中に 48 件のテーマに取り組んだ。</p> <p>2. 技術開発テーマにおける成果の活用</p> <p>技術開発成果の活用状況について、フォローアップを実施している。</p> <p>(1) GRS 一体橋りょう</p> <p>盛土区間と橋梁・高架橋区間の境界となる橋台部周辺は、耐震設計上の要留意点となるため建設コストの増加や、「橋台背面部の長期に亘る不同沈下」と「支承部の点検・補修」によって維持管理コストが引き上げられるという課題があった。</p> <p>GRS 一体橋りょうは、これらの課題を同時に解決するために提案・開発した新しい橋梁形式であり、現在、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において適用を行っている。</p> <p>(2) 非接触によるたわみ計測の活用</p> <p>桁下に制約条件がある橋りよ</p>	<p>以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</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に引き続き努めていく。</p> <p>[技術開発の推進]</p> <p>土木、軌道、機械、建築、電気の各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引き続き推進し、その成果の鉄道建設業務への活用に努めていく。</p> <p>[開発成果の公表]</p> <p>土木、軌道、機械、建築、電気の各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の成果等について、建設技術に係る各種学会等を通じて引き続き公表に努めていく。</p> <p>[部外への適切な理解の取り組み]</p> <p>関係者(国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体)との積極的な情報共有、現場見学会の開催及び SNS の活用等を通じて、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に引き続き努めていく。</p>		
--	--	--	--	--	---	--	--

			<p>うのたわみ量計測について、各種非接触たわみ計測法の特性を調べ、その実用性について研究を行った。本研究成果を踏まえ、「開業監査における桁たわみ測定の手引き」を制定した。現在、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業監査において一部先行的に活用している。今後、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業監査において全面的に活用していく。</p> <p>（3）斜面データベースシステムの開発</p> <p>トンネル坑口部等の斜面では、落石や斜面崩壊、土砂災害等の発生リスクがあることから、斜面対策を実施し、安全性を確保している。これまでに新幹線トンネルにおいて多くの斜面对策を実施しており、その事例を収集・整理することで、斜面データベースシステムを開発した。本システムの活用により、当該斜面の問題点や課題を早期に把握し、より合理的な斜面对策の設計・施工を実施できている。</p> <p>3. 技術開発の推進に係る学会等からの表彰</p> <p>機構が行った事業や開発した技術に対して、(公社)土木学会等の各種学会から、各種より賞が授与された。</p> <p>4. 文部科学大臣表彰創意工夫功労者賞</p> <p>職員自らが資質・能力の向上を図り、創意工夫を実践することにより構造物の品質向上等に貢献したとの評価により、優れた創意工夫によって職域における科学技術の進歩又は改良に寄与した者を対象とする「文部科学大臣表</p>		
--	--	--	--	--	--

			<p>彰 創意工夫功労者賞」を受賞した。</p> <p>5. 鉄道施設協会技術賞（個人） 鉄道施設に関する技術の向上、業務能率の増進等に顕著な貢献した者を対象とする「鉄道施設協会技術賞（個人）」を受賞した。</p> <p>6. 土木学会技術功労賞（個人） 長年にわたり人目につきにくい業務に従事し、地道な実務の積み重ねを通じて土木工学の進歩発展に功労のあった者を対象とする「土木学会技術功労賞（個人）」を受賞した。</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>今中期目標期間中の各種学会等の委員委嘱：延べ850名</p> <p>今中期目標期間中の各種学会等の論文投稿及び論文発表の件数：472件</p> <p>今中期目標期間中の業務成果を公表する場の開催数：24件</p> <p>[部外への適切な理解の取り組み] 1. 関係者との信頼関係構築のための取組 これまで、北陸新幹線（金沢・敦賀間）については関係者（国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体）との情報共有が十分ではなかったことについて、検証委員会報告書で指摘された。</p> <p>このことを踏まえ、北陸新幹線事業に関し局長、副局長を沿線地</p>		
--	--	--	---	--	--

			<p>域に置き、そこに渉外部を設置するとともに、令和2年度より、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を6回、同幹事会を10回開催し、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。</p> <p>2. 現場見学会の開催</p> <p>鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会や学校からの要請に基づき現場見学会を実施している。特に令和2年度以降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、今中期目標期間中は外部を対象とした現場見学会を644件実施した。</p> <p>今中期目標期間中における現場見学会の主な実績は以下のとおりである。</p> <p>(2) 高校生を対象にした現場見学会の開催</p> <p>①令和元年9月19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、八千代橋りょうと長崎駅高架橋の建設現場に案内し、橋りょう及び高架橋の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>②令和3年7月6日、北陸新幹線(金沢・敦賀間)において、小松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、小松駅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>①令和元年7月25日、北海道大学と連携して、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）において現場見学会を開催した。</p> <p>当日は、朝里トンネル及び札幌トンネル（札幌）の建設現場に案内し、山岳トンネルの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>②令和3年7月29日、相鉄・東急直通線において、横浜国立大学の大学生を対象とした現場見学会を開催した。</p> <p>当日は、新横浜駅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. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）の試乗会</p> <p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）西谷・羽沢横浜国大駅間の沿線住民を中心に試乗会を開催し、新線開業や機構の技術力についてPRを行った（令和元年11月7～15日）。</p> <p>4. 講習会等での講演</p> <p>鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、講習会等で講演を行った。今中期目標期間中における講習会等での講演の実績は23件であり、主な内容は以下のとおりである。</p> <p>(1) 「三陸鉄道北リアス線震災旧工事」の講演</p> <p>令和元年9月、(公社)土木学会東北支部が主催する東北の土木技術を語る会及び映画会において、三陸鉄道復旧工事について</p>		
--	--	--	--	--	--

			<p>の講演を行い、プロジェクトの記録動画「復興の道しるべ～三陸鉄道北リアス線震災旧工事」の上映を行った。</p> <p>(2)「鉄道ホームドクター制度と災害復旧に係る技術支援」に関する講演</p> <p>令和元年9月、中部鉄道協会が主催する第45回土木講習会において、「鉄道ホームドクター制度と災害復旧に係る技術支援」と題して、鉄道ホームドクター制度について講演し、機構が鉄道事業者、地方公共団体等を対象に、鉄道建設業務、鉄道助成業務で培ったこれまでの経験・ノウハウを活用した支援を実施していることを紹介し、制度の普及活動に努めた。</p> <p>(3)「鉄道工事におけるPC技術の活用と生産性の向上」の講演</p> <p>令和3年6月、(公社)プレストレストコンクリート工学会が主催する第48回PC技術講習会において、鉄道工事におけるPC技術の活用と生産性の向上について講演し、鉄道建設技術を部外へ適切に理解してもらうように努めた。</p> <p>(4)「トンネル工法(NATM)」に関する研修</p> <p>令和3年8月、(一財)全国建設研修センターが主催する「トンネル工法(NATM)」についての研修において、NATMの技術的な問題点や疑問点について質問事項に回答し、部外へ適切に理解を深めてもらえるように努めた。</p> <p>(5)「事故防止活動」に関する安全講話</p> <p>令和3年7月、(一社)日本建設業連合会が主催する「2021年度</p>		
--	--	--	---	--	--

			<p>鉄道安全委員会（第 1 回）」において、鉄道工事における機構が実施する事故防止活動等について安全講話を行ない、鉄道建設事業の事故防止活動に関して部外へ適切に理解してもらえるように努めた。</p> <p>（6）「ジオシンセティックスシンポジウム」における講演</p> <p>令和 3 年 12 月、国際ジオシンセティックス学会が主催する「第 36 回ジオシンセティックスシンポジウム」において、鉄道におけるジオシンセティックスの活用の事例紹介の後、意見交換を行ない、鉄道建設技術について、部外へ適切に理解してもらうように努めた。</p> <p>5. トンネル掘削度受入地確保に向けたオープンハウスの開催</p> <p>北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、全体のトンネル発生土量約 2,000 万 m³のうち約 1/3 の約 640 万 m³ という、前例になく膨大な量の自然由来重金属等を含むトンネル発生土（対策土）の受入地確保が課題となっている。特に受入地確保の状況が厳しい札幌市内については、オープンハウス（機構・札幌市共催）</p> <p>（注）を令和 2 年度から令和 3 年度にかけて 3 回、計 8 日間開催し、住民に対し、新幹線事業や受入候補地、対策工法等について理解をしてもらえるように努めた。</p> <p>（注）「オープンハウス」とは、職員駐在型のパネル展のことであり、自由な雰囲気、住民が日頃感じている疑問を職員が伺う。</p> <p>6. 整備新幹線沿線の記者クラブ向け説明会の実施</p> <p>令和元年度からの新しい取組</p>		
--	--	--	---	--	--

			<p>として、今中期目標期間中に建設中の整備新幹線3線区の沿線報道機関を対象とした説明会等を実施した。この取り組みは、沿線の記者クラブを対象に、機構からのプッシュ型で取り組む積極的広報活動の一環として行っている。</p> <p>7. SNSを活用した情報発信の実施</p> <p>鉄道建設事業や、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、令和3年度からの新たな取り組みとして、Youtubeアカウントを活用して、現場レポートや自然由来重金属を含むトンネル発生土の対応等、建設中の路線に関する動画を3本、青函トンネルやつくばエクスプレス等これまで建設した路線の記録映像について10本投稿したほか、12月に開設したTwitter公式アカウントより、建設現場の状況等を投稿した。</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</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>また、国等が進める我が国</p>	<p><主な定量的指数></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><その他指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし 	<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>中期目標期間中には、インド高速鉄道計画について、国土交通省等の関係者との緊密な連携の下、ムンバイ・アーメダバード間の詳細設計調査業務（JICC（株）日本コンサルタンツ（以下「JIC」という。）を中心としたコンソーシアム）により実施）に31名が従事し、技術協力を行った。また、令和3年9月には東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：海外高速鉄道調査等業務について、海外インフラ展開法基本方針に従って適切に業務を行い、我が国事業者の参入の後押しとなるよう努めた。</p> <p>特に、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道計画に関しては、詳細設計調査業務への技術支援に加え、電気パッケージにおいて発注者であるNHSCの業務の代理・代行を担うJEの設立やJEへの技術支援など、インド高速鉄道事業に貢献した。</p> <p>また、国際協力業務について、インドをはじめとした諸外国の高速鉄道プロジェクトの進展に伴い、専門家派遣や研修員受入れを</p>	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td>B</td> </tr> </table>	評定	B	<p>評定</p>
評定	B							
				<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行った。中期目標期間中には、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「JE」という。）を設立した。このほか、インド高速鉄道計画に係る詳細設計調査業務について係る技術協力、タイ（バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画）、ベトナム（南北高速鉄道計画）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、令和2年度以降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</p>				

<p>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 	<p>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><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・海外高速鉄道調査等について、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、適切に行っているか。 ・海外の鉄道プロジェクトへの技術協力をしているか。 ・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>という。)、(株)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)(以下「JE」という。)を設立し、JEに対する役職員の派遣を通じた支援を行った。JE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る。</p> <p>タイのバンコク・チェンマイ間高速鉄道計画について、タイ運輸省からの検討依頼に基づき、事業費縮減等に係る調査を行ったほか、インドネシアのジャワ北幹線高速化計画等の調査を実施した。</p> <p>2. 国際協力業務</p> <p>国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入れを実施し、同省が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力した。今中期目標期間中には、専門家派遣は15カ国・地域、計76名、研修員等受入は22カ国・地域、計820名となった。なお、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、専門家派遣及び研修員の受入れを取りやめている。</p>	<p>実施するなど、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、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <p>海外高速鉄道調査等業務については、令和3年度に設立したJE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ことにより我が国事業者の参入の促進に繋げるべく、引き続き関係者と連携し適切に対応を行っていく。</p> <p>国際協力業務については、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染拡大の影響で海外への専門家派遣及び各国研修員の受入れを取りやめているが、国土交通省が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力すべく、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。</p>	<p>際学術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、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから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>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、JE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>特になし。</p>	
--	--	--	---	---	---	--

度から平成28年度までの実績・402人(41カ国))								
<p>⑤鉄道施設の貸付・譲渡の業務等</p> <p>鉄道施設に係る貸付料及び譲渡代金による調達資金の確実な回収に当たっては、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。</p> <p>さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。</p> <p><指標></p> <ul style="list-style-type: none"> 貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数 <p>(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>(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等</p> <p>鉄道事業者に対して貸付又は譲渡した鉄道施設について、機構の調達資金を確実に返済、償還するため、毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を策定し、その全額を確実に回収する。</p> <p>なお、償還期間の変更を実施した事業者については、毎年度、決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。</p> <p>建設した鉄道施設について、完成後、各営業主体に対して貸付又は譲渡を行う。</p> <p>また、主要幹線及び大都市交通線で今中期計画期間中に国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する以下の区間について、貸し付けしている鉄道事業者に対して譲渡を行い、その譲渡代金の回収を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成30年度譲渡区間：小金線(新松戸・西船橋間) <p>鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社</p> <p>さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、</p>	<p><主な定量的指数></p> <p>貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度(見込み)までの回収件数・971件(鉄道事業者数：27者))</p> <p><その他指標></p> <ul style="list-style-type: none"> 設定なし <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> 毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を設定し、その全額を確実に回収しているか。 決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証しているか。 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。 JR貨物に対して貨物調整金を速やかに交付しているか。 	<p><主要な業務実績></p> <p>神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)について、完成後、営業主体に対して貸付を行った。なお、令和4年度においては、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)及び神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)について、それぞれの完成後、各営業主体に対して貸付を行う見込みである。また、主要幹線及び大都市交通線で国土交通大臣が指定する貸付期間(40年間)が経過した小金線(新松戸・西船橋間)について、貸付しているJR東日本に対して譲渡を行った。</p> <p>鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設の貸付料について、各年度の要回収額を全額回収した。</p> <p>鉄道事業者に対し譲渡を行った鉄道施設の譲渡代金について、各年度の要回収額を全額回収した。なお、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間(25年間)が変更された事業者等については、毎年度決算終了後ヒアリング等により経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。</p> <p>さらに、並行在来線への支援のための貨物調整金について、各年度、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額をJR貨物に</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期目標等における所期の目標を達成できる見込みであると認められるため。</p> <p><課題と対応></p> <p>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。</p>	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td>B</td> </tr> </table> <p><評定に至った理由></p> <p>鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金について、要回収額を全額回収している。</p> <p>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ている。</p> <p>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ている。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから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>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。</p> <p><その他事項></p> <p>特になし。</p>	評定	B	<p>評定</p>
評定	B							

	日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。		対して交付した。			
--	---------------------------	--	----------	--	--	--

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		
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）
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）
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）
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）
									行政コスト（千円）

											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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)
				<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>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、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。</p> <p>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。</p> <p>さらに、JR北海道及びJR四国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。</p> <p>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JR東海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></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>鉄道助成業務等の評定：B</p> <p>【細分化した項目の評定の算術平均】</p> <p>(B 3点×3項目) ÷ 3項目 = 3.0</p> <p>⇒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>鉄道助成業務等の評価</p> <p>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適切に処理を行っている。</p> <p>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している。</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いる。</p> <p>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している。</p>	

<p>(2) 鉄道助成業務等</p> <p>①鉄道助成</p> <p>機構では、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施する。</p> <p>(a) 確実な処理・適正かつ効率的な執行</p> <p>鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付について、第三者委員会の助言の必要部分を審査業務の改善に反映させること、審査ノウハウの承継やスキルアップのための機構職員向け研修の実施等により、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。</p> <p><指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%) <p>(b) 助成制度に関する情報提供等の推進</p> <p>鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道</p>	<p>(4) 鉄道助成業務等</p> <p>①鉄道助成</p> <p>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。</p> <p>また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修を実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。</p> <p>また、鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成ガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。</p> <p>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><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%) ・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><その他の指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助金交付等に係る全ての受払について、法令その他による基準に基づき確実に処理しているか。 ・第三者委員会からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映しているか。 ・職員研修を実施し、また、審査ノウハウの承継等のための検討をしているか。 ・情報提供や周知活動を推進し、また、推進するための検討をしているか。 ・約定等に沿った確実な回収を実施しているか。 	<p><主要な業務実績></p> <p>鉄道助成に係る勘定間繰入及び補助金交付等については、全ての受け払いについて、適正に執行した。</p> <p>業務の充実強化については、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を開催し、委員会からの改善意見は、適宜、業務運営へ反映した。</p> <p>審査ノウハウの継承と職員のスキルアップのため、職員研修等を開催し情報の共有化を図った。</p> <p>助成制度の活用支援、助成対象事業の適正な執行のための周知活動について、充実・強化を図りながら実施した。</p> <p>債権の回収等については、約定等に基づき、新幹線譲渡代金等を回収するとともに、新幹線に係る債務等についても確実に償還した。</p>	<p><評価と根拠></p> <p>評価：B</p> <p>根拠：中期目標等における所期の目標を達成するものと認められるため。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>評価</p> <p>B</p> <p><評価に至った理由></p> <p>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適切に処理を行っている。</p> <p>また、第三者委員会の活用や職員研修の実施により、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ている。</p> <p>さらに、約定等に基づき債権の回収を行うとともに、これらに係る債務の償還を確実に実行している。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標等における所期の目標を達成すると見込まれることから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>評価</p>
--	--	---	---	--	--	-----------

<p>助成制度に関するガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。</p> <p><指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数（前中期目標期間実績：平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部） <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></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>（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>・債務を確実に償還しているか。</p>										
<p>②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り入れ等</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</p>	<p>② 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り入れ等</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</p>	<p><主な定量的指標></p> <p>指標：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> <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、 	<p><主要な業務実績></p> <p>長期借入金の借入について、令和3年度にJR北海道から2,970億円、JR四国から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（JR北海道へ2件、JR四国へ2件）確実に実施した。</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期目標等における所期の目標を達成するものと認められるため。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="2050 1480 2332 1528">評定</td> <td data-bbox="2332 1480 2599 1528">B</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="2050 1528 2599 1982"> <p><評定に至った理由></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、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから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> </td> </tr> </table>	評定	B	<p><評定に至った理由></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、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから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>		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="2599 1480 2733 1528">評定</td> <td data-bbox="2733 1480 2881 1528"></td> </tr> </table>	評定	
評定	B											
<p><評定に至った理由></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、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから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>												
評定												

<p>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り入れるとともに、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>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り入れるとともに、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>利子の支払を確実に実施したか。</p>			<p><その他事項></p> <p>特になし。</p>					
<p>②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>②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><主な定量的指標></p> <p>指標：貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成28年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・8件）</p> <p><その他の指標></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いるか 	<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必要があることから、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を実施した。</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：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が行われている。</p> <p>以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <p>新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により建設主体の財務状況に大きな影響が生じたところ、その影響にかかる検証を通じて償還確実性が維持されていることを適切に確認していく。</p>	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td>B</td> </tr> </table> <p><評定に至った理由></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）を確実に実行しており、中期目標における所期の目的を達成すると見込まれることから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>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>	評定	B	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td></td> </tr> </table>	評定	
評定	B									
評定										

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
			47隻	40隻	28隻	29隻			経常利益（千円）	1,818,086	1,708,240	1,472,703	1,246,391	
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		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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)
				<p><評価と根拠> 評価：B 根拠：船舶共有建造業務において、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は、第4期中期目標期間における140隻に対し144隻の実績となった。なお、令和4年度の年度計画の目標を達成する場合には172隻(対計画値123%)が見込まれるところである。</p> <p>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、繰越欠損金を第4期中期目標期間において62億円縮減、未収金は169百万円縮減した。</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：B 【細分化した項目の評価の算術平均】 $(A 4点 \times (1項目 + 1項目) + B 3点 \times (1項目 + 1項目) + B 3点 \times 1項目) \div (3項目 + 2項目) = 3.4$ ⇒算術平均に最も近い評価は「B」評価である。</p> <p>※算定にあたっては評価毎の点数を、S：5点、A：4点、B：3点、C：2点、D：1点とし、重要度の高い項目については加重を2倍としている。</p> <p>船舶共有建造等業務の評価 中期目標における目標について、所期の目標の達成が見込まれることからB評価としたもの。特に令和2年度及び3年度において、コロナ禍による厳しい経営環境のなか、政策効果のより高い船舶の延べ建造隻数の目標を達成したことは評価できる。</p>		
<p>(3) 船舶共有建造等業務 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</p>	<p>(5) 船舶共有建造等業務 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</p>	<p><主な定量的指標> ・より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期目標期間中において140隻以上とする。</p> <p><その他の指標> ・設定なし</p>	<p><主要な業務実績> 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</p>	<p><評価と根拠> 評価：A 根拠：新型コロナウイルスの感染拡大を踏まえ、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年度から開催することができなかつたため、「内航船支援セミナー」等を機構本社及びオンラ</p>	<p>評価</p> <p>A</p>	<p>評価</p>	<p><評価に至った理由> 中期目標における定量的目標「140隻以上」に対して、令和3年度までの業務実績において既に144隻となり、特に令和2年度及び3年度はコロナ禍による厳しい経営環境のなか、既に目標を達成できたことは評価できる。</p> <p>以上のことから、令和4年度の予定も踏まえ</p>

<p>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</p> <p>船舶の建造の推進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要となる措置について検討し実施する。</p> <p>また、機構が船舶共有建造制度を実施するに当たっては、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、コンテナ船やフェリーなどの物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等の建造を推進する。</p> <p>その際は、船舶共有建造業務の財務改善に必要な事業量を確保しつつ、民業圧迫にならないよう配慮する。</p> <p><定量的目標></p>	<p>化や観光立国推進等の観点から国内旅客船の着実な整備を推進するため、船舶共有建造業務により国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進する。</p> <p>①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進</p> <p>船舶共有建造業務として、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進する。</p> <p>具体的には、国内海運政策の実現に寄与するものとして、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等を掲げ、これらのうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期計画期間中において140隻以上とするが、建造量は社会経済状況に応じて大きく変化することに十分留意する。</p> <p>また、海運事業者や荷主に対し、より高い政策効果を実現する船舶について、効果、利点を分かりやすく適切に周知する。</p>	<p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>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、第4期中期目標期間において、平成30年度に内航海運の船員不足に対応するため、船員の労働負担を軽減し居住性を改善措置が施された船舶を「労働環境改善船」として新たに政策要件に加えた。令和元年度に環境に優しい代替燃料に対応するため、液化天然ガスを燃料とした「LNG燃料船」を「環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶」の一類型として追加した。令和2年度に老朽化したジェットフォイルの代替建造促進のため共有期間を延長(最大6年間)する場合の共有比率上限を従前の45%から70%へと拡充した。令和3年度に造船・海運分野の競争力強化等を目指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た。平成30年度に創設した「国内クルーズ船」についてもセミナー等の周知活動に加え、建造計画段階からの技術支援を実施したこと等が実を結び、令和元年度に第1号案件となる1隻の実績となり、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。</p> <p>また、新型コロナウイルスの感染拡大を踏まえ、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」</p>	<p>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、第4期中期計画における140隻に対し、令和3年度迄に144隻の実績となった。なお、昨今、燃料油価格や鋼材価格の高騰といった船舶建造への影響に対し注視する状況はあるものの、引き続きオンラインを活用したセミナー開催や打合せ等を行うことにより、令和4年度の年度計画の目標である28隻を達成する場合には今中期目標期間中において172隻(対計画値123%)が見込まれるところである。</p> <p>以上のことから中期目標等における所期の目標を上回る成果を得るものであると認められる。</p> <p><課題と対応></p> <p>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。</p> <p>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>中期目標における所期の目標を上回ることが見込まれることからA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> <ul style="list-style-type: none"> ・数値目標をクリアしており、A評価で妥当であると考える。 ・高度二酸化炭素低減船など政策効果の高い船舶について、計画を大幅に上回る隻数を建造する見込みであることは、高く評価できる。 ・「船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の代替建造促進」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中期目標期間中の所期目標を20%程度上回る見込みであり、高く評価できる。 ・船舶建造において目標を上回る成果を出した。
---	--	---	--	---	---

<p>・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＞</p> <p>延べ建造隻数については、過去の年間平均建造実績約26隻を基に5年間で約130隻となることを踏まえ、今中期目標期間において140隻と設定した。</p> <p>【重要度：高】</p> <p>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】</p> <p>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>は令和2年度から開催することができなかつたため、「内航船支援セミナー」等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。</p> <p>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144隻となり、第4期中期目標期間の計画値を達成することができた。</p>							
<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る。</p> <p>【重要度：高】</p> <p>船舶は内航海運業に必要な不可欠な基幹的輸送イ</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</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、就航後の各段階での技術支援を的確に実施しているか。 ・高度な技術を要する船舶 	<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」等の建造促進のた</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やってきた。</p> <p>以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</p>	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td>B</td> </tr> </table> <p>＜評定に至った理由＞</p> <p>中期目標期間において建造される共有船の計画・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については、計画段階のより早い段階から技術支援を行ったことにより、「先進二酸化炭素低減化船」を7隻及び「スーパーエコシップ」を2隻建造決定した。船舶建造に関するノウハウを有しない地方公共団体が建造する「離島航路の整備に資する船舶」について、</p>	評定	B	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td></td> </tr> </table>	評定	
評定	B									
評定										

<p>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>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>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。</p> <p>・機構の技術支援のあり方を検討しているか。</p>	<p>め、事業者への技術支援を実施し、今中期目標期間は「先進二酸化炭素低減化船」を7隻、「労働環境改善船」を8隻、「スーパーエコシップ」を2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、今中期目標期間は31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、政策要件に係る技術基準の策定・改正を実施した。平成30年度には、船舶のCO₂排出量、SO_x排出量低減といった環境性能の向上を目的として、「LNG燃料船」の技術基準を策定した。また、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、これらの取り組みについて、「内航船支援セミナー」をはじめとするセミナー等で積極的に周知を行った。</p>	<p><課題と対応></p> <p>・令和元年度から技術的な支援を実施している「労働環境改善船」や、技術支援に対するニーズが高い「離島航路就航船」等の政策要件で定める船舶に関し、技術支援を引き続き積極的に行うことで、良質な船舶の建造促進を図っていく。</p>	<p>要望に応じて初期段階から支援を行い、31隻建造決定した。</p> <p>また、船員の労働負担軽減・居住環境向上に向けて、機構自らが、船員の働き方改革に資する「労働環境改善船」の普及を図る観点から技術要件の見直しを行った点は評価できる。さらに船舶の性能予測の精度向上を図り、保証性能の確認に貢献した。</p> <p>以上のとおり、中期目標における所期の目標の達成が見込まれることから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おける水準を踏まえ、今中期目標期間中において40億円程度を縮減することとした。なお、具体的な縮減額については、別途繰越欠損金削減計画によることとする。</p>	<p>③船舶共有建造業務における財務内容の改善</p> <p>未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取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><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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><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"> ・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） ・機構の収益の確保に努めているか。 （注） （1） 「未収金」とは、共有契約において定められた期日に共有事業者が支払うべき船舶使用料・船舶譲渡代金と、実際に支払われた金額との差額をいう。 （2） 未収金を大別すると次のとおり。 <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（リスケジュール計画策定に向け</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>繰越欠損金については、財務改善に必要な事業量の確保、適正な事業金利の設定、事業者へのPR等により建造推進、未収金発生防止・債権管理強化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、第4期中期目標期間では62億円の総利益を計上し、同額縮減した。</p> <p>また、未収金については、信用ランク下位の事業者への重点的な債権管理体制を引き続き実施する等、未収金の新規発生防止及び未収金発生の最小化を図り、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、平成29年度末の未収金残高427百万円に対して、令和3年度末258百万円となり、169百万円の縮減となった。</p>	<p><評価と根拠></p> <p>評価：B</p> <p>根拠：繰越欠損金においては、第4期中期目標期間中に40億円程度の縮減を図っているところ令和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平成29年度末から169百万円の縮減となった。</p> <p>以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルスの感染拡大、燃料油価格や鋼材価格の高騰といった船舶建造への影響に対し注視する状況はあるものの、引き続きオンラインによる連絡等により船舶共有建造制度について周知するとともに、政策課題や事業者ニーズに対応した制度改善、財務改善に必要な事業量の確保等を行い、繰越欠損金の縮減を図っていく。また、未収金についても、信用ランク下位の事業者への重点的な債権管理体制を引き続き実施する等、未収金の新規発生防止及び未収金発生の最小化を図っていく。 	<p>評価</p> <p>B</p> <p><評価に至った理由></p> <p>中期目標における定量的目標「40億円程度の繰越欠損金の縮減」に対して、令和3年度までで16億円程度の縮減となり、コロナ禍による厳しい経営環境のなか、堅調に推移している。また、未収金の縮減についても堅調に推移しており、財務内容の改善が図られている。</p> <p>以上のとおり、中期目標における所期の目標の達成が見込まれることから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>評価</p>
---	---	--	---	---	--	-----------

		<p>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

特になし。

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					
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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)
				<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、福井県並行在来線準備(株)に対し、令和4年1月19日付で国土交通大臣より認定された福井県並行在来線準備会社鉄道線の鉄道事業再構築実	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】 (A 4点×1項目+B 3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	

					<p>施計画（申請者：準備会社、福井県、福井市、敦賀市、鯖江市、あわら市、越前市、坂井市及び南越前町）で位置づけられた出資を行った。当該出資に関しては、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、国土交通省において、整備新幹線の工期遅延に起因して並行在来線事業者に出資を行う場合に、当該出資に必要な資金を建設勘定から地域公共交通等勘定に繰り入れる制度が創設されたところであるが、これは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ものであることから、機構においては、新たな出資制度の創設に関して必要となる規定の整備及び出資の実施に向けた様々な課題の検討、関係者との調整等が必要であったところ、短期間で迅速・的確に対応した。</p> <p>都市鉄道融資業務に係る貸付けの実施については、平成31年4月の審査部新設、令和2年度に新たに業務基準・実施要領を制定するなど手続き・体制を整備し、新型コロナウイルス感染症拡大という特殊な状況下、「なにわ筋線：関西高速鉄道(株)」及び「北港テクノポート線：大阪市」に対して、適切なリスク分析・契約条件等における必要十分な調整等適正なる審査、手続きを行った上で貸付けを実行した。貸付実行後においても、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、地域公共交通出資業務等に関する第三者委員</p>	<p>2倍としている。</p> <p>地域公共交通出資業務等の評価</p> <p>地域公共交通出資等業務については、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措置として、令和3年の法改正で建設勘定から地域公共交通等勘定への資金の繰り入れによる並行在来線事業者への出資が制度化されたことを受けて、必要な基準・規程等の整備、出資の実施に向けた様々な課題の検討、関係者との調整等の業務を迅速・的確に行った上で、福井県並行在来線準備会社への出資を実施した。</p> <p>都市鉄道融資業務については、平成31年4月に審査部新設、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」（令和2年法律第36号）が施行されたことに伴い、機構は地域公共交通出資等業務に加えて、都市鉄道融資業務を行うことになった。コロナ禍という特殊な状況において、償還確実性等の審査を適正かつ効率的に実施し、「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」の二つの事業に関する貸付けを実施するとともに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が長期化している状況を踏まえ、事業者へのヒアリングや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た。</p> <p>物流施設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、国土交通省とも連携の上、情報収集や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っている。</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</p>	
--	--	--	--	--	---	--	--

					<p>会（委員長：竹内健蔵 東京女子大学教授）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ている。</p> <p>物流施設融資業務については、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、当該期間において貸付け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、物流業界の現状把握に努めるなど、今後の業務を円滑に進めるための準備を行った。</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></p> <p>・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>	<p>事業は事実上終了した。</p>	
--	--	--	--	--	--	--------------------	--

<p>(4) 地域公共交通出資業務等</p> <p>① 地域公共交通出資及び貸付け</p> <p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第29条の2の規定に基づき、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するため、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。</p> <p>(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> <ul style="list-style-type: none"> 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><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</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あって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</p>	<p><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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> <ul style="list-style-type: none"> 設定なし <p><評価の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> 当該リスクを適切に評価し、公的資金を活用する場合にあって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。 事業の進捗状況を適切に把握・評価しているか。 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。 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><主要な業務実績></p> <p>地域公共交通出資等業務に係る出資及び貸付け(以下「出資等」という。)において、福井県並行在来線準備(株)(以下「準備会社」という。)に対し、令和4年1月19日付で国土交通大臣より認定された福井県並行在来線準備会社鉄道線の鉄道事業再構築実施計画(申請者:準備会社、福井県、福井市、敦賀市、鯖江市、あわら市、越前市、坂井市及び南越前町)で位置づけられた出資を行った。当該出資に際しては、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地域公共交通出資等業務基準及び地域公共交通出資等実施要領を改正した上で、これらに則り、適正なる審査及び手続きを行っている。</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。)を令和2年度に制定した上で、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、約定に沿った債権の確実な回収を実施している。</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</p>	<p><評価と根拠></p> <p>評価: A</p> <p>根拠: 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、国土交通省において、整備新幹線の工期遅延に起因して並行在来線事業者に出資を行う場合に、当該出資に必要な資金を建設勘定から地域公共交通等勘定に繰り入れる制度が創設されたところであるが、これは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ものであることから、機構においては、新たな出資制度の創設に関して必要となる規定の整備及び出資の実施に向けた様々な課題の検討、関係者との調整等が必要であったところ、短期間で迅速・的確に対応した。</p> <p>また、令和2年11月27日に、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和2年法律第36号)が施行され、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に基づく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の対象に、都市鉄道融資業務が追加されることとなった。当該制度に関し期待が寄せられた「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」の二つの事業について、建設事業が滞りなく進捗するよう令和2年度内に確実に貸付けを実行すべく、新たに都市鉄道融資業務基準及び都市鉄道融資実施要領を制定するなど短期間で</p>	<p>評価</p> <p>A</p>	<p>評価</p> <p><評価に至った理由></p> <p>地域公共交通出資等業務については、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、整備新幹線の工期遅延に起因して並行在来線事業者に出資を行う場合に、当該出資に必要な資金を建設勘定から地域公共交通等勘定に繰り入れる制度が創設されたことを受けて、福井県並行在来線準備会社への出資を実施した。当該出資は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新たな枠組みによるものであることから、出資の実施に当たっては、実務的な課題の検討、必要な規定の整備等を行う必要があったほか、制度創設の経緯から、関係者間の調整も難航が予想されるものであったが、機構において、こうした困難な業務に迅速・的確に対応し、求められるタイミングで適切に出資を実施したことは、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>令和2年11月27日に「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」(令和2年法律第36号)が施行されたことに伴い、同日、第4期中期目標が変更され、機構は地域公共交通出資等業務に加えて、都市鉄道融資業務を行うことになったが、業務実施に必要な法令上の各種手続きや機構内の審査体制の構築、さらにコロナ禍という特殊な状況下における償還確実性の検証といった作業を早期に完了させた上で貸付を実行し、融資先の事業計画に支障をきたさないようにする必要があった。</p> <p>こうした状況の中で、機構は、令和2年11月27日に中期目標の変更指示を受けた後、年末までに機構内の審査体制を構築し、また、コロナ禍という特殊な状況下において、複数の貸付案件について償還確実性やリス</p>
--	--	--	--	---	--------------------	--

<p>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>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>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・湊町地区及び新今宮地区）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、関西国際空港及び新幹線新大阪駅からのアクセス改善）及び臨海部における物流の効率化に資する事業である。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>審査体制を整備、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、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。貸付実行後は、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ている。</p> <p>以上を踏まえ、国における制度改正の動きに応じて、当初予定されなかった状況の変化に的確に対応し、上記の実績を上げたことは、中期目標等における所期の目標を上回る成果を得るものであると考える。</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、毎年度、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>クの再検証を含む審査を適正かつ効率的に実施し、令和3年3月28日に「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」に関する貸付けを実行した。貸付け実施後においても、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。</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、中期目標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> <ul style="list-style-type: none"> ・着実に業務を遂行しているものとする。 ・地域公共交通出資及び貸付けについての実績としても、A評価で妥当であるとする。 ・「地域公共交通出資及び貸付」では、令和2年に発生した北陸新幹線整備事業の工期遅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」の出資業務を実行した。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」の整備事業に対し出資業務を実施した。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、中期目標の達成を確実なものとしたと評価できる。 ・貸付事業は順調、かつ定期的なモニタリングで社会的にも評価の高い成果と言える。
---	---	--	--	---	---

<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>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確実な回収を図る。</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> <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><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、当該期間において貸付け申込みには至っていない。</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ている。</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図り、貸付け実現に向けて着実に準備を進めている。</p> <p>また、機構の物流施設融資開始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、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設定なし 	<p>評定</p> <p>B</p>	<p>評定</p> <p><評定に至った理由></p> <p>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、中期目標における所期の目標を達成するもの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>特になし。</p>
<p>③内航海運活性化融資</p>	<p>③ 内航海運活性化融資</p>	<p><主な定量的指標></p>	<p><主要な業務実績></p>	<p><評定と根拠></p>	<p>評定</p> <p>B</p>	<p>評定</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>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>・設定なし</p> <p><その他の指標></p> <p>・設定なし</p> <p><評価の視点></p> <p>・国が策定・公表する資金管理計画を基に適切に貸付金の回収及び新規の融資を行っているか。</p>	<p>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、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。</p>	<p>評定：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、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <p>・設定なし</p>	<p><評定に至った理由></p> <p>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>	
--	--	---	---	--	--	--

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

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

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）						
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
									予算額（千円）	175,098,545	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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)	(期間実績評価)	
				<p><評定と根拠></p> <p>評定： B</p> <p>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。</p> <p>また、残存する梅田駅（北）2期開発区域の土地（約10ha）の処分について、平成30年9月末に土地引渡しを完了したことにより、旧国鉄等から承継した9,238ha</p>	<p>特例業務（国鉄清算業務）の評定： B</p> <p>【細分化した項目の評定の算術平均】</p> <p>(B3点×2項目) ÷ 2項目 = 3.0</p> <p>⇒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>	評定	

				<p>の全ての土地の処分を終了した。</p> <p>さらに、J R北海道、J R四国及びJ R貨物（以下「会社」という。）に対して、助成金の交付の支援等を適切に実施した。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 	<p>特例業務（国鉄清算業務）の評価</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ている。</p> <p>また、旧国鉄等から承継した土地の処分を全て終了した。</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の経営自立を支援するため、無利子資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施している。</p>	
<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><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。 ・残存土地について、適切かつ早期に処分を図ったか。 ・株式について、適切な処分方法の検討等を行ったか。 	<p><主要な業務実績></p> <p>[年金費用等の支払の法令に則った適正な執行]</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、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>2. 業務災害補償</p> <p>旧国鉄職員に発生した業務災害に係る業務災害補償については、適切な資金管理を行いつつ、旧国鉄職員及びその遺族に対して円滑かつ確実に支払を実施した。なお、大きな社会問題となったアスベスト問題については、アスベスト対策（健康診断、業務災害補償（遺族救済を含む。))を実施した。その際、定期的な新聞広告等への掲載により周知を図った。</p> <p>[土地処分の実施]</p> <p>残存する梅田駅（北）2期開発区域の土地（約10ha）の処分については、平成30年7月に開発事業者が決定され、これに伴い、（独）都市再生機構との売買契約に基づき、土地売買価格の清算を行い、</p>	<p><評定と根拠></p> <p>[年金費用等の支払の法令に則った適正な執行]</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ている。</p> <p>以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</p> <p>[土地処分の実施]</p> <p>評定：B</p> <p>根拠：残存土地について、適切かつ早期に処分を図った。</p> <p>以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</p> <p>[J R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ている。</p> <p>以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</p>	<p>評定</p> <p>B</p> <p>評定</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ている。</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適切な処分方法の検討等を行っている。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから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>

			<p>譲渡価格を確定し、平成30年9月末に土地引き渡しを完了したことにより、旧国鉄等から承継した9,238haの全ての土地の処分を終了した。</p> <p>[JR北海道・四国・貨物株式の売却等]</p> <p>中期目標期間においては、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、株式市場に関する情報収集を行うなど株式の適切な処分方法の検討等を行った。</p>	<p><課題と対応></p> <p>・なし</p>						
<p>② 会社の経営自立のための措置等</p> <p>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を適切に実施する。</p> <p>また、関係三大臣合意</p>	<p>② 会社の経営自立のための措置等</p> <p>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。</p> <p>また、関係三大臣合意及び同</p>	<p><主な定量的指標></p> <p>・設定なし</p> <p><その他の指標></p> <p>・設定なし</p> <p><評価の視点></p> <p>・助成金の交付等を適切に実施したか。</p> <p>・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。</p> <p>・特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施したか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <p>会社の経営自立を支援するため、平成23年度から、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に対して無利子の資金の貸付け又は助成金の交付の支援等を実施してきたところである。</p> <p>令和3年度からは、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に関する協議・調整等の支援に向けた手続きを適切に進めている。</p> <p>また、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の特例業務勘定から建設勘定への繰り入れについては、特例</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：助成金の交付等を適切に実施した。</p> <p>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。</p> <p>以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。</p> <p><課題と対応></p> <p>・なし</p>	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td>B</td> </tr> </table> <p><評定に至った理由></p> <p>旅客鉄道会社等に対する無利子資金の貸付け又は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ている。</p> <p>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ている。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから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>	評定	B	<table border="1"> <tr> <td>評定</td> <td></td> </tr> </table>	評定	
評定	B									
評定										

<p>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>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。</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>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の繰入れを実施しているところである。</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> <p>会社に対する支援の実績については以下のとおりである。</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

特になし。

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)	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
(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、運営の効率化等の見直しを行いながら、適切に運営する。	(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。	<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> 「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、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ため、毎年度「組織改正計画」を決定した上で、本社及び地方機関の組織の見直しを行った。 1. 本社における組織の見直し ・海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律により、新幹線鉄道(機構法第4条第3号に規定する新幹線鉄道をいう。)の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する調査、測量、設計、工事管理、試験、研究等の業務を機構が行うこととなったことに伴い、国際部を設置した(平成30年8月31日)。	<評定と根拠> 評定：B 根拠：組織改正計画等に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図った。 以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。 <課題と対応> 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報告書」等を踏まえ、組織のあり方を検討し、見直しを進めるとともに、プロジェクトの進捗状況等に応じた地方機関の組織のあり方の検討など同年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	評定	B	<評定に至った理由> 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ため、毎年度「組織改正計画」を策定し、本社及び地方機関の組織の見直しを行っている。 また、「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月に北陸新幹線建設局を設置して、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するとともに、令和3年7月に策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づき、組織横断的に総合調整を行う経営企画部の設置、業務執行体制強化のための鉄道建設関係部の再編など、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図っている。 以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから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。	評定

				<ul style="list-style-type: none"> ・旧国鉄等から承継した土地の処分が終了したことに伴い、国鉄清算事業用地部を廃止し、国鉄清算事業管理部に統合した（平成31年4月）。 ・海外インフラ展開法第4条第1項第2号の規定に基づく出資に係る審査、モニタリング等を行うため、審査部を設置した（平成31年4月）。 ・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」の呼称を設定の上、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）。 ・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・調整の円滑化を図るために北海道新幹線統括役を設置した（令和3年11月）。 ・令和4年4月の経営企画部の本格設置に先立ち、改革プランに掲げる取組みを具体化し着実に実行していくため、取組みの進捗状況管理、業務改善の推進、組織全体の運営方針案の企画立案等を行う部署として、経営企画部を暫定設置した（令和4年1月）。 ・経営方針の策定、経営資源の配分、長期的な運営方針などについて組織横断的な総合調整を実施する部署として、経営企画部を本格設置した（令和4年4月）。 ・鉄道建設に関わる技術環境の整備を推進する機能を集結し、プロジェクトをより機動的かつ効果的 	<p>いく必要がある。</p>	<p><その他事項> (外部有識者からの意見) ・中期全体としては、B評価で妥当であると考える。</p>	
--	--	--	--	---	-----------------	--	--

			<p>にサポートする組織とするため、事業監理部及び技術企画部を廃止の上、建設企画部を新たに設置した（令和4年4月）。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工程・事業費管理や建設工事を推進するため、北海道新幹線建設に特化した組織として北海道新幹線部を新たに設置した（令和4年4月）。 ・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人材育成に係る事務について組織横断的に取組みを推進する部署として総務部に人材育成課を新たに設置した（令和4年4月）。 <p>2. 地方機関の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度末で北陸新幹線（長野・金沢間）の事業が終了したことに伴い、富山工事事務所を廃止し、大阪支社に統合した（平成30年4月）。 ・令和元年度末で北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の事業が青函共用走行区間における営業速度向上後の追加的な環境対策等の残工事を除き終了したことに伴い、青森工事事務所を廃止し、東京支社に編入した（令和2年4月）。 ・「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等により、地域密着型の組織と 		
--	--	--	---	--	--

			<p>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>・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</p>		
--	--	--	--	--	--

			<p>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、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> <p>⑦ミッション遂行型の体制を構築するため、次長制から部長制に変更し、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(令和 4 年 4 月)。</p> <p>⑧鉄道事業者等との工事計画等に関する連絡・調整に万全を期すため、工事調整部を新たに設置した(令和 4 年 4 月)。</p> <p>⑨令和 3 年 12 月及び令和 4 年 2 月に工事担当課の一部及び工事担当次長を所管する地域に配置したことに加え、北斗市に工事担当部長及び工事担当課を、八雲市に工事</p>		
--	--	--	--	--	--

			<p>担当課をそれぞれ配置した（令和4年4月）。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京支社において、これまで土木系統及び機械・建築・電気系統に関する事項をそれぞれ所掌していた副支社長を統合することで、系統を越えてプロジェクト全体を俯瞰しつつ、責任を明確化したマネジメント体制を構築した（令和4年4月） ・九州新幹線の建設を着実に進めていくに当たってミッション遂行型の体制を構築するため、九州新幹線建設局において、次長制から部長制に変更した（令和4年4月）。 			
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報
特になし。

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

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

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
					評価	B	評価	
②調達等合理化の推進 「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成27年5月25日総務大臣決定)に基づく取組みを着実に実施し、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。 <指標> ・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%)	②調達等合理化の取組み 「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。	<主な定量的指標> ・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%) <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・調達等合理化計画に基づき、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。	<主要な業務実績> 「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成27年5月25日総務大臣決定)に基づき、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「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、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、公平性・透明性を確保しつつ、自立のかつ継続的に調達等の合理化に取り組んだ。 さらに、入札・契約の適正な実施について、監事監査、第三者機関	<評価と根拠> 評価: B 根拠: 各年度の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ている。 以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。 <課題と対応> 中期計画における所期の目標達成に向け、引き続き調達等合理化計画に基づき、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に向けて取り組	評価 <評価に至った理由> 「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・公表して調達等の合理化に取り組むとともに、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て、入札・契約を適正に実施しており、中期目標における所期の目的を達成すると見込まれることからB評価とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> 特になし。	B	評価 <評価に至った理由> 「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・公表して調達等の合理化に取り組むとともに、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て、入札・契約を適正に実施しており、中期目標における所期の目的を達成すると見込まれることからB評価とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> 特になし。	

				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。	む。		
--	--	--	--	-------------------------------	----	--	--

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
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。	<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。 以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。 <課題と対応> 引き続き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ていく。	評価 B	<評価に至った理由> 給与水準については、国家公務員等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえた検証を行った上で、その結果を毎年度公表しており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから、B評価とした。		評価
					<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。	

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
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。	<p><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> 人件費及び特殊要因を除いた一般管理費の削減率（令和4年度における対平成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>人件費及び特殊要因を除いた一般管理費の削減推移等は、「主要な経年データ」のとおり推移している。</p> <p>令和3年度計画における一般管理費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、170百万円（△2.5%）を削減した。</p> <p>なお、令和4年度当初計画における一般管理費6,556百万円のうち、特殊要因を除いた評価対象の予算額は6,440百万円であり、平成29年度計画予算6,780百万円と比べ、340百万円（△5.0%）を削減しており、令和4年度において中期目標を達成できる見込である。</p>	<p><評定と根拠></p> <p>評定：B</p> <p>根拠：中期目標等における所期の目標に向け着実に進捗していると認められるため。</p> <p><課題と対応></p> <p>中期計画における所期の目標達成に向け、引き続き一般管理費の効率化に努める。</p>	<p>評定</p> <p>B</p>	<p><評定に至った理由></p> <p>令和4年度当初計画において削減目標を達成しており、中期目標における所期の目標を達成することが見込まれることから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>	<p>評定</p>	

4. その他参考情報	
特になし。	

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

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成29年度の事業費年度計画予算額)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
中期目標(百万円)	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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)
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。	<主な定量的指標> ・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) <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> 特殊要因を除いた事業費の削減推移等は、「主要な経年データ」とおりに推移している。 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、整備新幹線整備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、平成29年度計画予算932,565百万円と比べ、15,726百万円（+1.7%）増加した。 なお、令和4年度当初計画における事業費998,220百万円のうち、特殊要因を除いた評価対象の予算額は720,804百万円であり、平成29年度計画予算932,565百万円と比べ、211,761百万円（△22.7%）を削減しており、令和4年度において中期目標を達成できる見込である。	<評定と根拠> 評定：B 根拠：中期目標等における所期の目標に向け着実に進捗していると認められるため。 <課題と対応> ・なし	評定 B	評定 B	<評定に至った理由> 本中期目標期間中の令和2年11月に北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工期遅延・事業費増嵩が判明し、整備新幹線整備事業費の増加が機構全体の事業費の効率化の数値目標の達成に与える影響が懸念されたことから、過年度の年度評価においてはC評定としたことがあったものの、工程の精査と機構全体におけるコスト削減努力等により、中期目標における所期の目標を達成することが見込まれることから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。

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)
⑥資産の有効活用 宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。 <指標> ・保有宿舍・寮の平均入居率（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度上期までの平均入居率・95%）	⑥資産の有効活用 宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、「8. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画」に従って、資産の処分等及び集約化を図る。	<主な定量的指標> ・保有宿舍・寮の平均入居率（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度上期までの平均入居率・95%） <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・資産の処分等及び集約化を図っているか。	<主要な業務実績> 保有宿舍・寮については、人事異動に伴う入居者の入替え等により空室となる期間を短くする等、効率的な活用を図った。 津田沼寮については、令和元年12月3日付け売買契約書の締結、令和2年1月6日に所有権移転登記を完了した。 行田宿舍については、令和3年11月12日付け売買契約書の締結、令和3年12月9日に所有権移転登記を完了した。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：保有宿舍・寮について効率的な活用を図ったことにより、平均95.6%と高い入居率を維持できた。 津田沼寮・行田宿舍について、売却が完了し、資産の集約化において着実な進捗を図ることができた。 以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。 <課題と対応> ・なし	評価 B <評価に至った理由> 津田沼寮及び行田宿舍を売却して資産の集約化を図るとともに、保有宿舍・寮の効率的な活用を図ることで、平均95.6%と高い入居率を維持しており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることからB評価とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> 特になし。	評価 B <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。	

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
(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。 <指標> ・Web会議開催回数 ・電子決済率	(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。	<主な定量的指標> ・Web会議開催回数 ・電子決済率 <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・電子化の推進により業務の簡素化及び効率化を図っているか。	<主要な業務実績> 業務運営の簡素化及び効率化を図るほか、働き方改革に対応した環境整備のため、ITの活用等により、以下に掲げるものをはじめとして、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進した。 1. Web会議及びペーパーレス会議 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、令和2年度に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、令和3年度に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ズの高まりを受けて、大型ディ	<評定と根拠> 評定：B 根拠：平成30年度から令和3年度までの取組として、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進した。 以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。 <課題と対応> 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。	評定	B	<評定に至った理由> Web会議や電子決済の拡大、在宅勤務や自席にとられない働き方が可能となるモバイル通信可能なノートPCの配備、スケジュール調整や迅速な情報共有に資するデジタルツールの利活用のほか、CIO補佐官の助言を得て、各種業務システムの最適化を推進している。 また、令和3年7月に策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づき、業務効率化に資する上記の取組を加速化するとともに、鉄道建設現場における遠隔臨場の実証、ICT推進チームの設置等、事業におけるDXの実現に向けた取組も進めている。 以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることからB評価とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>	評定

			<p>スプレッドシート、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の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、これまで紙方式から電子的方式を原則とすることに改めたほか、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、人事・厚生に係る申請可能な項目を拡大したほか、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、令和3年度末時点で、1,468台（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. デジタルツールの利活用 グループウェアの運用により、スケジュール調整や掲示板による迅速な情報共有の仕組みを構築したほか、令和2年度における押印等の見直しに伴い、内部手続きにおけるワークフロー機能による申請</p>		<p>特になし。</p> <p><その他事項> 特になし。</p>	
--	--	--	--	--	--	--

				<p> 手続を可能とした。私有端末でのリモートアクセスツールによる緊急時や外業におけるメールやイントラサイトの利用を可能としたことに加え、令和3年度に新たなサービスに移行し、Microsoft Teams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、建設所をはじめとしてタブレット等のモバイル端末を配備することとし、外業における現場業務等の効率化を進めた。さらには、AI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 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、CIO補佐官の助言を得て関係課と課題を調整し、業務の効率化や適正化に向けて、パッケージシステムの未導入の業務システムを中心に、刷新の計画を進めてきた。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DXの実現 機構内に「ICT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DX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 </p>			
--	--	--	--	--	--	--	--

				の実証を行った。			
--	--	--	--	----------	--	--	--

4. その他参考情報
特になし。

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
5. (1) 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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
5. 財務内容の改善に関する事項 (1) 財務運営の適正化 中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。 独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。 また、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。	5. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画 (1) 予算、収支計画及び資金計画 別紙のとおり。	<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> 今中期計画期間において、一般管理費、事業費の削減を織り込んだ中期計画の予算、収支計画及び資金計画に基づき作成した各年度の年度計画の予算、収支計画及び資金計画について適正に実施しているか等。	<主要な業務実績> 予算、収支計画及び資金計画については、各年度の年度計画に基づき、適正に実施しているところであり、各実績は、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構中期計画の予算等（平成30年～令和4年度）」（表3.1）のとおり推移している。 また、毎年の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、算定ルールに則り適正に算出している。	<評定と根拠> 評定：B 根拠：中期目標等の予算等に基づき、適正に実施していると認められるため。 <課題と対応> なし	評定 B	<評定に至った理由> 毎年度、一定の事業等のまとまりごとに、予算、収支計画及び資金計画を策定し、これらに基づいて事業を遂行するとともに、独立行政法人会計基準等に基づき適正な会計処理を行っており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから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。		評定

<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 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等（平成30年～令和4年度）

【特例業務勘定】							
予算	(単位:百万円)						
区 分	計画額	30年度 (実績額)	元年度 (実績額)	2年度 (実績額)	3年度 (実績額)	4年度 (予算額)	30年度～4年度 合計
収入							
業務収入	61,797	91,759	6,978	96	4,119	3,683	106,635
業務外収入	51	20	32	100	924	16	1,092
他勘定より受入	803,428	100,804	82,772	79,951	408,452	108,533	780,513
計	865,276	192,583	89,782	80,148	413,496	112,232	888,241
支出							
業務経費							
特例業務関係経費	609,231	151,509	120,056	121,615	170,224	97,040	660,443
借入金等償還	22,000	-	-	-	-	22,000	22,000
支払利息	47,467	9,510	9,510	9,510	9,510	9,426	47,467
一般管理費	5,139	667	686	658	633	1,026	3,669
人件費	2,731	419	444	406	415	530	2,214
業務外支出	11	1	1	2	1	1	7
他勘定へ繰入	67,867	13,252	13,131	13,065	13,761	15,064	68,272
計	754,446	175,358	143,827	145,256	194,544	145,087	804,073

【人件費の見積もり】

（計画）2,243百万円を支出する。ただし、左記の額は、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。

（実績）平成30年度～令和3年度までの実績額は1,441百万円であり、令和4年度の予算額429百万円との合計は1,870百万円である。

【特例業務勘定】							
収支計画	(単位:百万円)						
区 分	計画額	30年度 (実績額)	元年度 (実績額)	2年度 (実績額)	3年度 (実績額)	4年度 (予算額)	30年度～4年度 合計
費用の部	275,726	79,746	50,726	71,333	44,958	60,254	307,017
経常費用	228,253	70,225	41,215	61,821	35,447	50,826	259,534
特例業務費	220,986	69,157	40,135	60,808	34,395	49,406	253,902
一般管理費	7,128	1,050	1,061	990	1,031	1,394	5,525
減価償却費	139	18	19	23	21	26	107
財務費用	47,473	9,513	9,512	9,511	9,511	9,427	47,474
雑損	-	-	-	-	0	-	0
臨時損失	-	8	-	1	0	-	9
収益の部	275,933	156,520	56,706	65,890	46,461	29,089	354,666
特例業務収入	34,115	97,484	49	10,833	2,202	-	110,569
財務収益	241,800	59,019	56,609	54,962	43,330	29,085	243,005
雑益	18	17	48	95	929	4	1,092
純利益	207	76,774	5,979	△ 5,443	1,503	△ 31,164	47,649
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-	-
総利益	207	76,774	5,979	△ 5,443	1,503	△ 31,164	47,649

【特例業務勘定】							
資金計画	(単位:百万円)						
区 分	計画額	30年度 (実績額)	元年度 (実績額)	2年度 (実績額)	3年度 (実績額)	4年度 (予算額)	30年度～4年度 合計
資金支出	1,234,885	728,550	657,389	590,911	1,241,277	242,636	3,460,763
業務活動による支出	761,706	175,225	144,093	145,080	193,775	123,022	781,195
投資活動による支出	51	243,720	236,534	264,938	917,020	65	1,662,277
財務活動による支出	22,000	-	-	-	-	22,000	22,000
次期中期目標期間への繰越金	451,128	309,605	276,762	180,893	130,481	97,549	995,291
資金収入	1,234,885	728,550	657,389	590,911	1,241,277	242,636	3,460,763
業務活動による収入	303,615	133,733	63,613	55,153	48,347	32,772	333,616
投資活動による収入	561,661	252,094	284,171	258,997	1,012,036	79,460	1,886,758
前期よりの繰越金	369,609	342,724	309,605	276,762	180,893	130,404	1,240,389

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【海事勘定】							
予算	(単位:百万円)						
区 分	計画額	30年度 (実績額)	元年度 (実績額)	2年度 (実績額)	3年度 (実績額)	4年度 (予算額)	30年度～4年度 合計
収入							
借入金等	138,700	22,100	20,400	52,100	22,700	31,400	148,700
財政融資資金借入金	90,600	20,100	20,400	18,100	22,700	24,400	105,700
民間借入金	-	-	-	34,000	-	7,000	41,000
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	48,100	2,000	-	-	-	-	2,000
業務収入	143,269	28,483	27,420	31,243	33,798	28,436	149,378
業務外収入	985	453	200	266	558	69	1,546
計	282,954	51,036	48,020	83,608	57,056	59,905	299,624
支出							
業務経費							
海事業務関係経費	133,710	35,870	26,468	24,664	33,012	35,521	155,536
借入金等償還	138,060	19,232	17,268	55,699	23,364	23,523	139,087
支払利息	4,173	705	582	478	379	424	2,569
一般管理費	1,024	168	178	189	205	214	954
人件費	3,846	722	606	673	644	862	3,508
業務外支出	425	6	1	32	0	95	134
計	281,239	56,703	45,104	81,736	57,605	60,639	301,787

【人件費の見積もり】

（計画）3,090百万円を支出する。ただし、左記の額は、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。

（実績）平成30年度～令和3年度までの実績額は2,158百万円であり、令和4年度の予算額650百万円との合計は2,808百万円である。

【海事勘定】							
収支計画	(単位:百万円)						
区 分	計画額	30年度 (実績額)	元年度 (実績額)	2年度 (実績額)	3年度 (実績額)	4年度 (予算額)	30年度～4年度 合計
費用の部	130,371	23,813	24,609	25,851	24,967	25,523	124,762
経常費用	126,077	23,138	24,054	24,956	24,511	25,001	121,660
海事業務費	120,843	22,273	23,206	24,083	23,625	23,896	117,083
一般管理費	5,221	860	846	871	884	1,102	4,563
減価償却費	13	5	3	2	2	3	14
財務費用	4,294	674	554	460	360	522	2,571
臨時損失	-	0	0	436	95	-	531
収益の部	134,414	25,631	26,317	26,888	26,476	26,037	131,349
海事業務収入	132,531	25,028	25,892	26,371	25,745	25,600	128,635
資産見返負債戻入							
資産見返補助金等戻入	1	0	0	0	0	0	1
財務収益	0	0	0	0	0	0	1
雑益	1,882	602	425	517	233	437	2,214
臨時利益	-	-	0	-	499	-	499
純利益	4,043	1,818	1,708	1,037	1,510	514	6,587
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-	-
総利益	4,043	1,818	1,708	1,037	1,510	514	6,587

【海事勘定】							
資金計画	(単位:百万円)						
区 分	計画額	30年度 (実績額)	元年度 (実績額)	2年度 (実績額)	3年度 (実績額)	4年度 (予算額)	30年度～4年度 合計
資金支出	288,475	63,016	55,573	91,922	66,413	68,437	345,361
業務活動による支出	13,054	1,804	1,778	1,610	1,486	2,128	8,805
投資活動による支出	130,172	34,511	27,193	25,142	32,787	34,908	154,541
財務活動による支出	138,060	19,232	17,268	55,699	23,364	23,523	139,087
次期中期目標期間への繰越金	7,188	7,469	9,334	9,471	8,776	7,877	42,928
資金収入	288,475	63,016	55,573	91,922	66,413	68,437	345,361
業務活動による収入							
その他の収入	136,201	25,616	25,434	25,674	25,879	26,067	128,671
投資活動による収入	9,390	8,738	2,270	4,814	8,363	2,559	26,744
財務活動による収入	138,700	22,100	20,400	52,100	22,700	31,400	148,700
前期よりの繰越金	4,184	6,562	7,469	9,334	9,471	8,410	41,247

（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		(単位: 百万円)					
区分	計画額	30年度 (実績額)	元年度 (実績額)	2年度 (実績額)	3年度 (実績額)	4年度 (予算額)	30年度～4年度 合計
収入							
運営費交付金	286	45	43	59	57	60	264
政府出資金	4,800	-	-	-	-	10	10
借入金等	161,900	11,794	4,100	117,754	4,920	-	138,568
財政融資資金借入金	129,500	-	-	115,999	4,920	201,500	322,419
民間借入金	32,400	11,794	4,100	1,755	-	-	17,649
業務収入	53,969	16,562	11,818	4,128	2,567	1,107	36,182
業務外収入	-	0	0	5	1	5	10
他勘定より受入	600	-	-	-	101	820	921
計	221,555	28,401	15,961	121,945	7,646	203,502	377,455
支出							
業務経費							
地域公共交通等業務関係経費	167,382	11,805	4,110	117,759	5,035	202,339	341,048
借入金等償還	49,340	16,510	11,794	4,100	1,816	307	34,528
支払利息	4,254	-	-	-	676	699	1,375
一般管理費	120	11	12	13	34	36	105
人件費	498	64	65	70	97	112	408
業務外支出	30	1	0	2	6	9	19
計	221,624	28,392	15,981	121,943	7,664	203,502	377,483

[人件費の見積もり]

(計画) 403百万円を支出する。ただし、左記の額は、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。
(実績) 平成30年度～令和3年度までの実績額は246百万円であり、令和4年度の予算額91百万円との合計は336百万円である。

収支計画 (単位: 百万円)

区分	計画額	30年度 (実績額)	元年度 (実績額)	2年度 (実績額)	3年度 (実績額)	4年度 (予算額)	30年度～4年度 合計
費用の部	4,991	88	91	92	977	877	2,125
経常費用	737	88	89	89	142	156	563
地域公共交通等業務費	84	11	10	5	12	8	47
一般管理費	648	76	78	84	130	147	514
減価償却費	5	1	1	0	0	0	2
財務費用	4,254	-	-	4	692	721	1,418
臨時損失	-	0	2	-	0	-	2
収益の部	4,916	95	67	81	829	877	1,949
運営費交付金収益	286	45	41	45	65	55	251
地域公共交通等業務収入	4,629	50	22	29	760	813	1,674
賞与引当金見返に係る収益	-	-	2	3	3	4	13
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	0	0	0
資産見返運営費交付金戻入	0	0	0	0	0	0	0
資産見返補助金等戻入	0	0	0	0	0	0	0
財務収益	-	0	0	0	0	-	0
雑益	-	0	-	4	1	4	10
臨時利益	-	-	2	-	0	-	2
純利益	△75	7	△23	△11	△5	△1	△34
目的積立金取崩額	85	2	26	20	14	1	62
総利益	9	9	3	8	9	-	28

資金計画 (単位: 百万円)

区分	計画額	30年度 (実績額)	元年度 (実績額)	2年度 (実績額)	3年度 (実績額)	4年度 (予算額)	30年度～4年度 合計
資金支出	221,646	28,508	16,060	122,004	7,714	203,530	377,815
業務活動による支出	172,302	11,899	4,202	117,838	5,851	203,194	342,985
投資活動による支出	3	0	0	1	1	1	3
財務活動による支出	49,340	16,510	11,794	4,100	1,816	307	34,528
次期中期目標期間への繰越金	1	99	63	65	45	27	299
資金収入	221,646	28,508	16,060	122,004	7,714	203,530	377,815
業務活動による収入	54,855	16,607	11,861	4,186	2,730	1,993	37,377
運営費交付金による収入	286	45	43	59	57	60	264
その他の収入	54,569	16,562	11,818	4,128	2,672	1,933	37,114
投資活動による収入	-	-	-	-	0	-	0
財務活動による収入	166,700	11,794	4,100	117,754	4,920	201,510	340,078
前期よりの繰越金	91	107	99	63	65	27	360

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【助成勘定】

予算		(単位: 百万円)					
区分	計画額	30年度 (実績額)	元年度 (実績額)	2年度 (実績額)	3年度 (実績額)	4年度 (予算額)	30年度～4年度 合計
収入							
運営費交付金	1,032	204	215	200	201	200	1,020
国庫補助金等	510,784	99,860	116,078	111,586	100,016	101,396	528,936
国庫補助金	510,559	99,787	116,026	111,545	99,990	101,375	528,723
政府補助金	225	73	52	41	26	21	213
借入金等							
民間借入金	387,000	-	-	-	342,000	55,000	397,000
業務収入	492,393	98,445	98,442	98,443	98,435	98,465	492,229
業務外収入	6	69	15	49	2	72	208
他勘定より受入	114,610	28,637	26,686	23,982	20,475	15,502	115,282
他経理より受入	-	-	-	-	-	-	-
計	1,505,825	227,215	241,436	234,259	561,129	270,635	1,534,675
支出							
業務経費							
鉄道助成業務関係経費	43,716	10,199	8,970	8,877	9,586	7,249	44,881
支払利息	156,479	25,750	25,750	25,750	35,804	43,740	156,794
一般管理費	604	122	122	114	115	127	601
人件費	1,756	302	305	294	283	324	1,508
業務外支出	142	488	84	234	126	208	1,140
他勘定へ繰入	1,303,128	190,469	206,184	198,964	515,186	218,986	1,329,789
他経理へ繰入	-	-	-	-	-	-	-
計	1,505,825	227,329	241,415	234,233	561,100	270,635	1,534,713

[人件費の見積もり]

(計画) 1,482百万円を支出する。ただし、左記の額は、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。
(実績) 平成30年度～令和3年度までの実績額は1,004百万円であり、令和4年度の予算額272百万円との合計は1,276百万円である。

収支計画 (単位: 百万円)

区分	計画額	30年度 (実績額)	元年度 (実績額)	2年度 (実績額)	3年度 (実績額)	4年度 (予算額)	30年度～4年度 合計
費用の部	992,578	195,743	224,772	220,688	207,759	202,149	1,051,111
経常費用	594,317	110,575	142,228	139,838	128,579	129,153	650,373
鉄道助成業務費	591,920	110,146	141,805	139,427	128,177	128,693	648,249
一般管理費	2,391	426	421	410	400	459	2,116
減価償却費	6	3	2	2	1	1	9
財務費用	398,245	84,761	82,377	80,679	79,120	72,813	399,570
雑損	15	407	150	171	60	182	970
臨時損失	-	0	18	-	0	-	18
収益の部	1,004,099	200,551	215,258	212,226	200,238	200,219	1,028,493
運営費交付金収益	1,032	204	190	189	187	187	957
鉄道助成業務収入	492,266	98,426	98,458	98,393	98,412	98,439	492,128
補助金等収益	510,784	101,648	116,442	113,460	101,567	101,396	534,513
賞与引当金見返に係る収益	-	-	-	10	12	13	35
退職給付引当金見返に係る収益	-	-	-	3	2	1	7
資産見返負債戻入	1	0	0	0	0	0	1
資産見返運営費交付金戻入	0	0	0	0	0	0	0
資産見返補助金等戻入	0	0	0	0	0	0	0
財務収益	-	0	0	0	1	-	1
雑益	16	272	150	171	59	182	834
臨時利益	-	-	18	-	0	-	18
純利益	11,521	4,808	△9,514	△8,461	△7,521	△1,930	△22,618
前期中期目標期間繰越積立金取崩額	-	139	3	2	2	3	148
総利益	11,521	4,946	△9,512	△8,459	△7,519	△1,927	△22,470

資金計画 (単位: 百万円)

区分	計画額	30年度 (実績額)	元年度 (実績額)	2年度 (実績額)	3年度 (実績額)	4年度 (予算額)	30年度～4年度 合計
資金支出	1,506,308	230,455	242,888	233,946	561,225	270,943	1,539,457
業務活動による支出	944,258	188,381	216,391	208,628	195,715	191,193	1,000,308
投資活動による支出	5	1	1	4	5	3	14
財務活動による支出	561,661	41,793	26,171	24,997	365,136	79,460	537,557
次期中期目標期間への繰越金	384	279	325	317	368	288	1,577
資金収入	1,506,308	230,455	242,888	233,946	561,225	270,943	1,539,457
業務活動による収入	1,118,825	229,924	242,609	233,621	218,908	215,637	1,140,698
運営費交付金による収入	1,032	204	215	200	201	200	1,020
補助金等による収入	510,784	102,558	117,246	110,952	99,789	101,396	531,941
その他の収入	607,008	127,161	125,148	122,469	118,919	114,040	607,737
財務活動による収入	387,000	-	-	-	342,000	55,000	397,000
前期よりの繰越金	484	531	279	325	317	306	1,759

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【特例業務勘定】

予算		(単位:百万円)					
区 分	計画額	30年度 (実績額)	元年度 (実績額)	2年度 (実績額)	3年度 (実績額)	4年度 (予算額)	30年度～4年度 合計
収入							
業務収入	61,797	91,759	6,978	96	4,119	3,683	106,635
業務外収入	51	20	32	100	924	16	1,092
他勘定より受入	803,428	100,804	82,772	79,951	408,452	108,533	780,513
計	865,276	192,583	89,782	80,148	413,496	112,232	888,241
支出							
業務経費							
特例業務関係経費	609,231	151,509	120,056	121,615	170,224	97,040	660,443
借入金等償還	22,000	-	-	-	-	22,000	22,000
支払利息	47,467	9,510	9,510	9,510	9,510	9,426	47,467
一般管理費	5,139	667	686	658	633	1,026	3,669
人件費	2,731	419	444	406	415	530	2,214
業務外支出	11	1	1	2	1	1	7
他勘定へ繰入	67,867	13,252	13,131	13,065	13,761	15,064	68,272
計	754,446	175,358	143,827	145,256	194,544	145,087	804,073

【人件費の見積もり】

(計画) 2,243百万円を支出する。ただし、左記の額は、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。

(実績) 平成30年度～令和3年度までの実績額は1,441百万円であり、令和4年度の予算額429百万円との合計は1,870百万円である。

収支計画		(単位:百万円)					
区 分	計画額	30年度 (実績額)	元年度 (実績額)	2年度 (実績額)	3年度 (実績額)	4年度 (予算額)	30年度～4年度 合計
費用の部	275,726	79,746	50,726	71,333	45,043	60,253	307,101
経常費用	228,253	70,225	41,215	61,821	35,531	50,826	259,618
特例業務費	220,986	69,157	40,135	60,808	34,328	49,406	253,834
一般管理費	7,128	1,050	1,061	990	1,182	1,394	5,676
減価償却費	139	18	19	23	21	26	107
財務費用	47,473	9,513	9,512	9,511	9,511	9,427	47,474
雑損	-	-	-	-	0	-	0
臨時損失	-	8	0	1	0	-	9
収益の部	275,933	156,520	56,706	65,890	46,461	29,089	354,666
特例業務収入	34,115	97,484	49	10,833	2,202	0	110,569
財務収益	241,800	59,019	56,609	54,962	43,330	29,085	243,005
雑益	18	17	48	95	929	4	1,092
臨時利益	-	-	0	-	0	-	0
純利益	207	76,774	5,979	△ 5,443	1,419	△ 31,164	47,565
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-	-
総利益	207	76,774	5,979	△ 5,443	1,419	△ 31,164	47,565

資金計画		(単位:百万円)					
区 分	計画額	30年度 (実績額)	元年度 (実績額)	2年度 (実績額)	3年度 (実績額)	4年度 (予算額)	30年度～4年度 合計
資金支出	1,234,885	728,550	657,389	590,911	1,241,277	242,636	3,460,763
業務活動による支出	761,706	175,225	144,093	145,080	193,775	123,022	781,195
投資活動による支出	51	243,720	236,534	264,938	917,020	65	1,662,277
財務活動による支出	22,000	-	-	-	-	22,000	22,000
次期中期目標期間への繰越金	451,128	309,605	276,762	180,893	130,481	97,549	995,291
資金収入	1,234,885	728,550	657,389	590,911	1,241,277	242,636	3,460,763
業務活動による収入	303,615	133,733	63,613	55,153	48,347	32,772	333,616
投資活動による収入	561,661	252,094	284,171	258,997	1,012,036	79,460	1,886,758
前期よりの繰越金	369,609	342,724	309,605	276,762	180,893	130,404	1,240,389

(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。

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)										
<p>(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、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。</p>	<p>(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、収益化単位の業務ごとに予算と実績の管理を行う。 また、各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基</p>	<p><主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> ・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、収益化単位の業務ごとに予算と実績の管理を実施しているか。 ・中期目標期間の各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行っているか。</p>	<p><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、収益化単位の業務ごとに予算と実績の管理を行った結果、中期目標期間の各年度末における運営費交付金債務残高の発生状況の推移は次のとおり。 (運営費交付金債務残高の発生状況の推移)</p> <table border="1"> <tr> <td>平成30年度末</td> <td>令和元年度末</td> <td>令和2年度末</td> <td>令和3年度末</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>—</td> <td>11百万円</td> <td>—</td> </tr> </table>				平成30年度末	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	—	—	11百万円	—	<p><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、収益化単位の業務ごとに予算と実績の管理を行い、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ことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられるため。 <課題と対応> 中期計画における所期の目標達成に向け、引き続き収益化単位の業務ごとに予</p>		<p>評定 B</p> <p><評定に至った理由> 運営費交付金について、独立行政法人会計基準等に基づき、適正に収益化等の会計処理を行い、業務ごとに予算と実績の管理を行っている。 また、毎年度の運営費交付金額については、運営費交付金残高の発生状況にも留意した上で、算定ルールに則り適正に算定している。 以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから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>	<p>評定</p>
			平成30年度末	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末												
—	—	11百万円	—															

	<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>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>算と実績の管理を行い、独立行政法人会計基準等を遵守した適正な会計処理を行う。</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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)			
(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。	<主な定量的指標> ・設定なし <その他の指標> ・設定なし <評価の視点> 資金計画に基づき、資金調達コストの抑制を図っているか。	<主要な業務実績> 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。 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、コロナ禍で中期計画後半には訪問も不可能となる中、WEB会議等も活用して中期目標期間中、累計433機関(訪問311機関、WEB会議等122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会議等も活用し累計54回登壇し、6,734名の参加者に対して鉄道建設・船舶共有建造を通じた「強靱(レジリエント)なインフラ構築」など	<評価と根拠> 評価: A 根拠: コロナ禍で中期計画後半には訪問が不可能となる中、WEB会議等も活用して個別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。また、通常は地方債に一定の金利が上乗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、サステナビリティボンドを発行した令和元年5月以降、環境や社会性に共感した累計269件という多くの投資家から機構債券への投資表明を得ることができた。加えて、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ることができた。また、令和3年度には起債時の需要倍率の獲得が過去最高(5年債(6.05倍)、10年	評価	A	<評価に至った理由> 毎年度資金計画を策定し、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ったことに加え、令和元年1月にアジア初のプログラム認証を取得したサステナビリティファイナンスを活用して低利で安定的な資金調達を行い、日本のESG債市場の拡大に貢献したとして(株)キャピタルアイが選出する「BEST DEALS OF 2019(財投機関債等部門)」を受賞したほか、令和2年4月に機構の格付けがAAからAA+に15年ぶりに一段階引き上げられた。 また、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用いて積極的にIR活動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		評価	

				<p>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、投資家向けのセミナーの他、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等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>債(7.85倍)、15年債(2.38倍)及び20年債(2.97倍)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>以上のことから、中期目標等における所期の目標を上回る成果を得るものであると考える。</p> <p><課題と対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・中期計画における所期の目標達成に向け、引き続き調達コストの抑制を図る。 	<p>拡大を図り、令和3年度には財投機関で初めて全国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るに至った。</p> <p>このように、機構が自らの努力で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、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られることが見込まれることから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> <ul style="list-style-type: none"> ・単年度でもA評価が続いており、中期目標期間における評価もA評価で妥当であると考ええる。 ・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。 ・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、とりわけ令和3年度には、過去最高の起債時需要倍率で達成しており、機構の財務健全性の下での継続的発展に大きく資するものであり、中期目標の所期目標を上回る成果であると評価できる。 ・高い信頼性を得ていることは、社会経済的観点からも、相対的にみても明確である。 	
--	--	--	--	--	--	---	--

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
(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。	<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各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て、新卒者を採用するとともに即戦力として期待される社会人を採用した。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い、各事業の工程、事業量等を勘案のうえ、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	<評価と根拠> 評価：B 根拠：人材確保に係る方針として各年度新規職員採用計画に基づき、新卒者を採用するとともに即戦力として期待される社会人を採用した。さらに、再雇用制度、事務所限定職員制度を活用するとともに、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等により、適正な人員配置に努めた。さらに、出向者のポストに関する社内公募制度を令和3年度に初めて実施するとともに、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、人材育成に係る方針とし	評価 B	<評価に至った理由> 機構の役割を果たすため、毎年度、必要な人材の確保・育成に関する方針を策定するとともに、令和3年7月に策定・公表した「鉄道・運輸機構改革プラン」に基づく新たな取組を含め、社会的要請に応える組織運営に努めており、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることからB評価とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> 特になし。		評価

			<p>とら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各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>て各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>以上のことより、中期目標等における所期の目標を達成するものと認められるため。</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>	
--	--	--	--	--	--

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
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。 また、北陸新幹線融雪・消	<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、理事長を委員長とする事業総合管理委員会を設置して、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	<評定と根拠> 評定：B 根拠：整備新幹線整備事業における工期遅延・事業費増嵩により、令和元年度の業務実績評価において整備新幹線整備事業の工程管理及び事業費管理の項目について、抜本的な改善を求めるとされ、通則法第32条第6項の規定に基づき、工程管理・事業費管理の体制の見直し(事業執行体制の強化)をはじめとする改善措置を速やかに講ずるよう、令和2年12月に国土交通大臣から命令を受けており、中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握といった面において、改善を要すると考えられる点があったが、「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	評定	B	評定	
					<評定に至った理由> 本中期目標期間中においては、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工期遅延・事業費増嵩問題に関連して、国土交通大臣から業務改善命令が発出されるに至り、中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応といった面での課題が明らかになったところであるが、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を見直しにより本社においてリスクを迅速に把握し、令和3年5月に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			

<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>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>輸機構改革プラン」について、プ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各事業（整備新幹線事業、</p>	<p>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、理事長を委員長とする事業総合管理委員会を設置して、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。</p> <p>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、「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</p>	<p>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む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。</p> <p>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、全役職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、新理事長のリーダーシップの発揮と役職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いて、責任者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</p>
---	---	--	---	---

			<p>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、「内部統制に係る取組計画」を年度ごとに策定し、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>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>また、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、「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>以上より、中期目標期間を通じて、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図ったことから、中期目標等における所期の目標を達成と考えられる。</p> <p><課題と対応> 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</p>	<p>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>このように、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進んでいることが認められる。</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、入札談合等関与行為等の再発防止を含む「内部統制に係る取組計画」をフォローアップすることで、内部統制の充実・強化に取り組んだ。</p> <p>以上を踏まえ、今中期目標期間を通じた評価としては、北陸新幹線整備事業で明らかになった課題を踏まえ、現在進めている内部統制の充実・強化の取組を継続することにより、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから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>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>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>	<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"> ・中期全体としては、B評価で妥当であると考える。 ・本項目については中期目標期間中に「業務改善命令」が発出される事案との関係もあり、その後「機構改革プラン」に基づく内部統制の強化が図られている。中期目標期間の評価に際しては、この間の事情の丁寧な説明が必要である。
--	--	--	--	--	---

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. (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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
(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。	<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積極的な情報発信を行った。	<評価と根拠> 評価： A 根拠：ホームページについては、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。 また、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た。	評価	B	評価	<評価に至った理由> 令和3年7月に策定・公表した「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」を掲げ、組織として体系的に取り組んでおり、理事クラスが最終的に責任を持つ的確に情報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、役職員の説明能力の向上を図った。 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）や機構職員による現場レポート動画を投稿することで機構の業務に対する理解促進を図り、土木学会が主催する土木広報大賞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。令和3年12月には機構の公式Twitterアカ

			<p>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>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、中期目標等における所期の目標を上回る成果を得るものであると考える。</p> <p><課題と対応></p> <p>戦略的広報の推進による情報発信力の強化を図ってきたが、機構の認知や事業に対する理解は未だ不足していると認識している。そのうえで、令和3年7月策定の「鉄道・運輸機構改革プラン」において掲げられた「対外的な情報発信力の強化」として諸施策に取り組んでいるところであるが、今後も引き続き、更なる情報発信力の強化に努め、より円滑な事業推進を目指したい。</p>	<p>ウントを開設し、複数 SNS の連携による情報発信により効果的な PR 活動を行っている。</p> <p>業務運営の透明性を図るための情報公開については、外部専門機関の知見を活用して、利用者目線に立ったホームページの改善を継続的に行い、必要な情報をわかりやすく公表している。</p> <p>以上を踏まえ、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることから 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> <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年の評価はAで妥当であると考えられるが、中期期間としてはBが妥当であると考える。 ・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と外部との間の信頼関係構築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。 ・とりわけ令和3年度には、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。今後国民目線で情報発信を継続できるように努めていただきたい。 	
--	--	--	--	--	--	--

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)
(4) 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。	<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、教育、自己点検及び監査等に取り組み、PDCAサイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進した。	<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を推進した。以上のことから、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。 <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> 政府の方針に基づき、必要な情報セキュリティ対策を講じるとともに、情報セキュリティに関する教育、監査等の取組を通じて、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることからB評価とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> すべての業務従事者が、情報セキュリティ対策の基本は一人ひとりであることを意識し、自ら主体的にセキュリティ対策の向上に必要な対応を行うよう、引き続き組織的な取組を推進していく必要がある。 <その他事項> 特になし。	評価	

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. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間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	主な評価指標等	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	(見込評価)		(期間実績評価)	
(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。	<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、中期目標の期間において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達推進、事務室照明照度設定の	<評価と根拠> 評価：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」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、中期目標等における所期の目標を達成するものと考えられる。 <課題と対応> 機構の事務・事業活動の実施に際しての環境負荷を低減するため、「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	評価 B	<評価に至った理由> 「第4期環境行動計画」に基づき、事務・事業活動において環境負荷低減等に向けた各種の取組みを実施しているほか、全業務従事者を対象とした環境意識向上のためeラーニングの実施、「環境報告書」の作成・公表などの取組を通じて、中期目標における所期の目標を達成すると見込まれることからB評価とした。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 特になし。 <その他事項> 特になし。		評価

				<p>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、目標の中間（平成25年度基準比で10%削減）に当たる令和2年度において、温室効果ガス（CO₂）排出量を24.8%削減することに成功した。</p> <p>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毎年度実施、平成30年度から令和3年度の修了率の平均は74.2%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。</p> <p>事業における環境負荷低減等の取り組みとしては、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砕して生成）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。</p> <p>また、船舶共有建造では、動力源</p>	<p>識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等の対応を行った。</p> <p>また、これら取り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している。</p> <p>第5期中期計画においても、機構で定める「環境行動計画」に基づき、各業務での環境負荷の低減に資する取り組みを積極的に推進するとともに、オフィス活動における温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に引き続き取り組む。</p>		
--	--	--	--	--	--	--	--

			<p>を電気推進とするス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、平成30年度から令和3年度におけるグリーン化に資する船舶の延べ建造隻数は57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」を毎年度作成し、ホームページで公表するなど、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。