

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

第 4 期 中 期 目 標

平成30年 2月28日
(変更) 平成30年 8月31日
(変更) 令和 2年11月27日
(変更) 令和 3年 3月26日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第4期中期目標

国土交通大臣は、独立行政法人通則法（平成11年法律第103号）第29条第1項の規定に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）が達成すべき業務運営に関する目標（以下「中期目標」という。）を定める。

1. 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）

我が国が直面する人口急減、少子化、超高齢化という大きな課題に対し、国内の地域間、国内と海外との間におけるヒト、モノ等の「対流」の促進により次世代へと豊かな暮らしをつないでいくことは極めて重要である。

機構は、特殊法人等改革の一環として、前身の日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団の統合により、平成15年10月に新たに独立行政法人として発足した機関であり、鉄道の建設等に関する業務及び鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を促進するための助成その他の支援に関する業務を行っている。

これらの業務の実施においては、「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）等を踏まえ、中期目標管理法人として国民に対する説明責任を果たしつつ、法人の政策実施機能の最大化を図るとともに、「交通政策基本計画」（平成27年2月13日閣議決定）、「総合物流施策大綱」（平成29年7月28日閣議決定）等における公共交通に関する政府方針及び「未来投資戦略2018」（平成30年6月15日閣議決定）等におけるインフラシステム輸出の拡大に関する政府方針を実現すべく、遂行しているところである。

機構の担う役割は、上記の政府方針の実現に向けて、機構の有する高度な技術力や専門性を活かし、独立行政法人通則法第2条の趣旨も踏まえ、民間企業等との適切な役割分担に留意しながら、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立等を図り、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することである。

なお、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、令和2年12月22日付で、国土交通省から機構に対して「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り、機構においてはこれを重く受け止め、同命令に基づき令和3年1月29日付で機構が策定した「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。

（別添）政策体系図

2. 中期目標の期間

平成30年4月1日から令和5年3月31日までの5年間とする。

3. 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

「独立行政法人の目標の策定に関する指針」（平成27年5月25日改定）における「一定の事業等のまとめり」は、本章中の(1)鉄道建設等業務、(2)鉄道助成業務等、(3)船舶共有建造等業務、(4)地域公共交通出資業務等、(5)特例業務（国鉄清算業務）とする。各業務については、関係機関と十分な連携を図りながら、以下の通り各業務を遂行する。

(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。

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。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。

具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、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。

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、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、想定できなかつ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。

- 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
- 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
- iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること

さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。
九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：令和4年度
神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：令和元年度下期
神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：令和4年度下期
- ・ 北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設について、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。
- ・ なお、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設について、令和12年度末の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。

<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・開業予定時期を目標として設定した。

【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。

【難易度：高】

鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項の助言などの技術支援（鉄道ホームドクター制度）等を実施する。

受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費や工程に課題が発生していないかを機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。なお、機構の支援が真に必要な場合のみに実施するために第三者委員会において策定した具体的な基準を適切に運用するとともに、受託工事に係るコスト縮減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。

< 定量的目標 >

（鉄道分野の技術力を活用した支援）

- ・ 地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得る。

< 指標 >

（鉄道分野の技術力を活用した支援）

- ・ 技術支援等の実施件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの件数・78件）

< 目標水準の考え方 >

機構から技術支援等を受けた地域鉄道事業者等の満足度について、5段階（5＝大変役に立った、4＝おおむね役に立った、3＝役に立った、2＝あまり役に立たなかった、1＝まったく役に立たなかった）中の「3＝役に立った」以上の評価を得られることを目標水準として設定した。

【難易度：高】

受託業務についても、(1)①と同様に、協定に基づき工事を完成させるためには、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関

係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

③ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

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

まず、施工管理の徹底や職員の技術力向上のための鉄道建設業務に係る機構職員向け技術研修の実施等を通じて、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。

また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、必要に応じた鉄道建設に係る技術基準類の整備、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果及び鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会での発表等を通じた積極的な広報及び効果的な活用に努める。

<指標>

- ・ 機構職員向け技術研修の受講者数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの施工監理講習受講者数・2,406人）
- ・ 学会等への応募・発表数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの学会等への応募・発表数・306件）
- ・ 機構による業務成果を公表する場の開催数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの技術研究会等開催数・30件）

④ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

我が国は鉄道分野について世界に誇れる高い技術力を有しており、機構は、その中で唯一の公的な新幹線建設主体である。機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する同分野の技術力やノウハウ、それらの要素間を全体として調整する機能を広く総合的に活用し、国土交通省の関連施策との連携を図りながら、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、関係府省、我が国事業者等と相互に連携を図りながら協力し、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海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。

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。

< 指標 >

- ・ 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））

⑤ 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道施設に係る貸付料及び譲渡代金による調達資金の確実な回収に当たっては、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。

さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。

< 指標 >

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

(2) 鉄道助成業務等

① 鉄道助成

機構では、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施する。

(a) 確実な処理・適正かつ効率的な執行

鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付について、第三者委員会の助言の必要部分を審査業務の改善に反映させること、審査ノウハウの承継やスキルアップのための機構職員向け研修の実施等により、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。

< 指標 >

- ・ 補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%）

(b) 助成制度に関する情報提供等の推進

鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成

制度に関するガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。

<指標>

- ・ 鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数（前中期目標期間実績：平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部）

(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。

<指標>

- ・ 譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付資金：年間6件）

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入れ等

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）附則第3条第11項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第11条第1項第6号及び第7号の規定に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施する。

<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

③ 中央新幹線建設資金貸付等業務

中央新幹線の建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付けており、貸付けを行った事業について、建設主体の財務状況、事業の進捗状況等を把握しつつ、約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。

<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）

(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。

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

船舶の建造の推進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要となる措置について検討し実施する。

また、機構が船舶共有建造制度を実施するに当たっては、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、コンテナ船やフェリーなどの物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等の建造を推進する。

その際は、船舶共有建造業務の財務改善に必要な事業量を確保しつつ、民業圧迫にならないよう配慮する。

<定量的目標>

- ・ 上記船舶のうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期目標期間中において140隻以上とする。

<目標水準の考え方>

延べ建造隻数については、過去の年間平均建造実績約26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。

【重要度：高】

内航海運及び国内旅客船は国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして極めて重要な役割を担っている。しかし、これらを支える海運事業者は資力が乏しいため、船舶共有建造制度を通じ、国内海運政策に寄与する政策的意義の高い船舶の建造を推進する必要があるため。

【難易度：高】

船舶建造は社会経済状況に応じて建造量が大きく変化し、外部的要因が強く影響するため。

② 船舶建造等における技術支援

共有建造する船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶を建造する。

【重要度：高】

船舶は内航海運業に必要不可欠な基幹的輸送インフラであり、国内海運政策に合致する良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。

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

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。

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。

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。

<定量的目標>

- ・ 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。

<目標水準の考え方>

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

(4) 地域公共交通出資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

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。

(a) 地域公共交通出資等

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。

<定量的目標>

- ・ 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。

<目標水準の考え方>

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。

(b) 都市鉄道融資

認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い適切に行う。

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。

<指標>

- ・ 債権について、約定に沿った回収を行った件数

② 物流施設融資

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。

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。

<指標>

- ・ 債権について、約定に沿った回収を行った件数

③ 内航海運活性化融資

内航海運活性化融資業務による融資を受けて内航総連が実施している内航海運暫定措置事業については、国が将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表する資金管理計画を基に、内航総連に貸し付けるため調達する借入金の前年度以下となるように貸付金の回収を適切に行う。

(5) 特例業務（国鉄清算業務）

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号。以下「債務等処理法」という。）第13条の規定に基づき、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

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。

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。

② 会社の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）並びに債務等処理法附則第4条及び第5条の規定に基づき、会社に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施する。

また、関係三大臣合意及び同法附則第8条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施するものとする。

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。

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。

4. 業務運営の効率化に関する事項

(1) 業務改善の取組み

① 組織の見直し

組織については、業務の質的・量的な変化に常に的確に対応できる効率的かつ機動的な体制となるよう、「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」を確実に実施することを含め、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を見直しを行いながら、適切に運営する。

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%）

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。

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。

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。

⑥ 資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。

<指標>

- ・ 保有宿舎・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％）

(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>

- ・ W e b 会議開催回数
- ・ 電子決裁率

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。

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。

(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。

6. その他業務運営に関する重要事項

(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) 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1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。

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。

(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。

(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。

(5) 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。