

令和5年3月29日
(変更) 令和6年9月3日
(変更) 令和7年6月26日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第5期中期計画

1. 中期目標を達成するための基本的な方針

人口急減、少子・高齢化の進展という大きな課題に直面する我が国において、ヒト、モノ等の流れを促進し、更に次世代へ豊かな暮らしをつないでいくことは極めて重要である。

各種政府方針においては、「交通政策基本計画」(令和3年5月28日閣議決定)等において、整備新幹線や都市鉄道ネットワークの整備等が位置付けられ、「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」(令和3年6月15日閣議決定)において、内航海運における環境性能に優れた船舶の普及等の取組を支援するとされているとともに、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」(令和4年12月23日閣議決定)においては、地域公共交通の活性化・継続に向けた支援や物流の効率化・脱炭素化等の取組が掲げられているなど、我が国社会の持続的発展のため、国は様々な政策を実現しようとしている。

さらに、「インフラシステム海外展開戦略2025(令和4年6月追補版)」(令和4年6月3日経協インフラ戦略会議決定)において、独立行政法人の有する総合的ノウハウ等を積極的に活用し、官民一体でインフラシステム輸出の促進を図ることとされている。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下「機構」という。)は、このような政策を実現するため、確かな技術力、豊富な経験、高度な専門知識を最大限に発揮し、持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現に貢献するという役割を果たす必要がある。

本中期計画期間においては、この役割を引き続き果たしていくとともに、以下のとおり、業務運営のあり方などを不断に見直し、国民のニーズを踏まえて深刻化する諸課題に適切に取り組むこととする。

○業務プロセスの見直し等改革の確実な実施

国土交通省が設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」による最終報告書(令和3年6月25日)(以下「検証委員会報告書」という。)において機構が今後取り組むべきとされた方策や、「鉄道・運輸機構改革プラン」(令和3年7月30日)にとりまとめた具体的な取組内容について、計画的かつ着実に実施することはもとより、社会経済環境の変化を的確にとらえつつ、組織や業務プロセスの改革に不断に取り組み、着実な交通ネットワーク整備を通じて社会に貢献し、社会から一層信頼される存在となることを目指す。

○運輸・交通分野を取り巻く課題への対応

自然災害の激甚化・頻発化や運輸施設の老朽化、利用者減少や新型コロナウイ

ルス感染症の影響等による地域交通をはじめとした運輸・交通事業者の経営状況の悪化など、社会経済環境の変化を的確にとらえ、運輸施設の整備に関する技術力とノウハウといった機構の能力を一層活用して、これら課題に適切に対応する。

○カーボンニュートラルの実現をはじめとする社会的課題への対応

2050 年カーボンニュートラルの実現に向け、グリーントランスフォーメーション（GX）の要請等に応えるため、機構は鉄道や船舶など温室効果ガス（CO2）排出量の少ない環境にやさしい交通ネットワークの整備を引き続き進めるとともに、これら事業の実施に当たっては、温室効果ガス排出量の削減など環境負荷を最小限に抑えるべく最新の技術開発の動向に係る情報収集等に努めながら環境負荷低減に向けた取組を積極的に進めるなど、「持続可能な開発目標（SDGs）」への貢献を含む様々な社会的課題に対し適切に対応していく。

2. 中期計画の期間

令和5年4月1日から令和10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目標を達成するためとるべき措置

（1）鉄道建設等業務

鉄道は、大量輸送性、定時性、速達性を兼ね備えるとともに、基本的に環境への負荷も低い優れた輸送機関である。

機構は、全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）及び都市鉄道利便増進法（平成17年法律第41号）に基づくものなど、鉄道建設に係る総合的なマネジメントを行ってきた我が国唯一の公的な整備主体であり、国民生活の向上や社会経済活動の発展に大きな影響を与える鉄道建設において国の政策に基づき、引き続き主導的な役割を担っていく。

また、自然災害の激甚化・頻発化、施設老朽化の進行、技術者の減少など鉄道事業者等を取り巻く状況の変化を踏まえ、地方鉄道を含めた鉄道施設の長寿命化や保全・改修、鉄道技術の維持・承継に関し、機構の技術力等の活用のあり方の検討を含め、社会的課題に対応する必要な取組を行う。さらに、機構の鉄道建設に係る技術力等を活用し、利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築を図るための調査等を実施する。

これらの実施に当たっては、現場の情報を組織的に共有・伝達し、業務の効率化・高度化とともに技術の承継を進めるためにデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進を図るなど業務の質の向上に努める。

① 整備新幹線整備事業

整備新幹線事業は、長期にわたる大規模プロジェクトであり、地質状況等の不確定要素や物価上昇等の社会経済情勢の変化の影響を受けやすく、また多数の関係者との協議・調整が必要であるなど、多くのリスク要因を内在する事業である。

このため、現在建設中の北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、検証委員会報告書や国土交通省が設置した「北

海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」の報告書なども踏まえ、必要な取組を行いながら、事業の着実な進捗を図る。

具体的には、事業の実施に当たって、プロジェクト・マネジメントの強化・充実に取り組むとともに、課題対応のため限られた資源を重点的に配分し、工程と事業費について、両者の状況を同時に把握するための指標の導入を含め、一体的な管理の徹底を図る。また、国や地方公共団体等の関係者と工事の進捗状況や発生している事象等について密に情報を共有することで事業の透明性を確保するとともに、必要な協力を得ながら進める。

さらに、デジタル技術の利活用による DX の推進や最新の入札契約制度の導入などによる生産性の向上、カーボンニュートラルの実現に向けた貢献をはじめとする環境負荷の低減に積極的に取り組むとともに、安全確保に万全を期して事業を遂行する。

また、整備計画路線のうち未着工区間については、線区の状況を踏まえ、国土交通省や地方公共団体とも連携して必要な調査を適切に実施するとともに、工期・事業費の予測精度向上のため、地質状況など線区固有の特性を可能な限り調査・把握する。

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施

機構がこれまでに培ってきた鉄道建設に係る総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、都市鉄道利便増進法の枠組みを活用して整備主体となる場合又は機構の技術力の活用が必要とされ鉄道事業者等からの委託を受けた場合に工事を実施する。

受託工事については、協定に基づく工事完成予定時期及び受託業務費の管理を徹底しつつ、コスト縮減に最大限努めながら当該工事を着実に推進する。なお、鉄道事業者等から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。

また、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の開業後の道路復旧等の残工事について、安全かつ確実に事業を遂行する。

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した支援

(a) 自然災害からの復旧支援

自然災害の発生時において、これまでの鉄道建設や復旧支援の経験を活かし、被災状況調査をはじめとする被災した鉄道施設の復旧支援に取り組む。

また、復旧支援を迅速かつ円滑に実施できるよう機構内の体制を整備するとともに、人材の育成、ノウハウの蓄積を図る。

さらに、こうした復旧支援で得られた知見については、鉄道施設の強靱化に資するよう機構の鉄道建設業務や鉄道事業者等への技術的支援等において広く活用する。

(b) 施設の老朽化などの社会的課題に対する支援等

鉄道施設の長寿命化や保全・改修等に係る技術的な事項について、鉄道事業者等の要請に応じ、遠隔臨場等のデジタル技術も活用しながら、効率的・効果的かつきめ細やかに技術的支援を行う。

また、この支援の取組をより広く地方公共団体や鉄道事業者等に活用してもらうよう、地方鉄道協会等が開催する委員会等に積極的に参加するなどPRに努める。

さらに、鉄道事業者等の懸案となっている設備の老朽化や技術者不足といった課題への対応として、機構の技術力等の活用のあり方、必要となる能力やその習得・蓄積の方策について整理・検討を行う。

(c) 鉄道ネットワークに係る計画策定等への支援

利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築や新たな社会的ニーズに対応した鉄道整備の推進を図る観点から、都市鉄道利便増進法の枠組み等の情報提供を地方公共団体及び鉄道事業者に対して実施するとともに、国や地方公共団体等が行う都市鉄道や地域鉄道を含めた交通ネットワークに係る計画策定等の検討に関し、積極的にアプローチし、その特性に応じた調査協力等の支援を実施することを目指す。

また、鉄道事業者等からの要請に対応して、機構が有する鉄道建設に係る技術力等を活用し、鉄道計画に関する受託調査を実施する。

その他、全国新幹線鉄道整備法に位置づけられた基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関し、国の調査等に対し技術的な提案等の協力を行う。

加えて、機構の調査機能を十分に発揮できる体制を構築した上で、更なる調査能力の向上を目的に、学識経験者及び外部調査機関等と連携し、社会的ニーズに対応した新たな交通ネットワークのあり方を検討するとともに、その社会的意義や整備効果、整備手法についての調査研究を進め、その成果を関係する鉄道事業者等と共有することなどを通じて知見の獲得に努めていく。

④ 鉄道建設等に係る業務の質の向上に向けた取組

(a) DXの推進、新たな契約・入札方式等の導入

現場の情報を組織的に共有・伝達し、業務の効率化・高度化や技術承継を図るため、関係者との連携の上、デジタル技術を積極的に活用してDXを推進するとともに、鉄道建設工事において働き方改革の推進を図る観点も踏まえ、最新の契約・入札方式や施工管理手法について、機構の鉄道建設業務において有効なものは導入を進め、生産性及び品質の向上に積極的に取り組む。また、良質な鉄道を効率的に建設するため、社会的要請に対応した技術基準類の整備を進める。

(b) 技術開発の推進・公表

事業の推進に資する調査・設計・施工手法に係る技術開発を推進する。技術開発にあたっては、外部研究機関との連携の強化を図り、品質の確保や建設コストの削減のみならず、施設の長寿命化や技術者の減少、脱炭素化の推進といった社会経済環境の変化に対応する課題にも取り組む。なお、その成果について、鉄道建設への取り込みはもちろんのこと、機構部外でも活用されるよう建設技術に係る各種学会等において発表する。

(c) 人材育成

鉄道建設等業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のため、講習や資格取得の支援等を行うとともに、職員に求められるスキルの習得状況を可視化する取組を進めるほか、今後の事業展開に応じて要求される技術力等に関しても、必要に応じて鉄道事業者等との連携を図りつつ、計画的にその習得に向けた取組を行う。

(d) 鉄道建設工事における安全推進

工事関係事故防止については、理事長のトップマネジメントの下、年度ごとに基本方針を定め、その方針に基づいた安全管理、安全環境整備の徹底などの安全推進の取組を、受注者と十分に連携しつつ進めていく。

また、安全推進の体制を強化するとともに、研修内容の充実を図ることで、職員への安全推進に係る意識及びスキルの向上を図っていく。

さらに、工事の施工時において、デジタル技術の活用を図り、一層の安全性の向上に努めていく。

(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組

機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する鉄道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、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）及び同法に基づく基本方針に従い、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業務」という。）を行い、課題解決に向けた改善策を提言する。また、円滑な海外高速鉄道調査等業務の実施のため必要な場合は適切に出資を行う。出資を行った事業については、その事業の進捗状況や資金収支等を把握・評価するとともに、必要な場合には、国土交通省等と連携して、事業の改善に向けた措置を講じることにより、出資金の毀損の回避を図る。インド高速鉄道計画については、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で技術協力を行っていく。

また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組に対し協力し、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。

さらに、海外高速鉄道調査等業務等の遂行に必要な技術力や経験の向上及び承継のため、研修の実施や国際業務を行う機関との人事交流を図ること等、必要な人材の確保や育成に向けた取組を行う。

(3) 鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等

鉄道事業者に対して貸付け又は譲渡した鉄道施設について、貸付料及び譲渡代金の徴収状況を定量的に把握・分析するとともに、モニタリング機能を強化し、毎年度、事業者ごとに当該貸付料及び譲渡代金の計画的かつ確実な徴収を図る。

なお、償還期間の変更を実施又は経営状況の悪化が認められる事業者については、毎年度、年度決算及び中間決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。

建設した鉄道施設について、完成後、営業主体に対して貸付けを行う。

また、主要幹線及び大都市交通線で本中期計画期間において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、貸し付けている鉄道事業者に対して譲渡を行い、その譲渡代金を徴収する。

・令和7年度

譲渡区間：京葉線（都川・蘇我間）

京葉線（西船橋・千葉貨物ターミナル間）

小金線（新鶴見起点 97k017m77・新鶴見起点 97k337m68 間）

鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

青函トンネルについては、海底下の長大トンネルという過酷な環境下にあることを踏まえ、日常の維持管理を行っている北海道旅客鉄道株式会社と連携し、トンネルの機能を維持するための調査・測定や改修工事等を計画的に行い、長期的な施設の健全性確保に努める。

併せて、整備新幹線で本中期計画期間において鉄道施設の貸付け等に係る協定に定める貸付期間が終了する以下の区間における貸付期間終了後の貸付財産の貸付け等の取扱いについて、国及び鉄道事業者と調整の上、適切に対応する。

・令和9年度

対象区間：北陸新幹線（高崎・長野間）

鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

さらに、貨物列車の走行実態に応じた適正な線路使用料を確保することができるよう、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。

（4）鉄道助成業務等

① 鉄道に関する補助金等の交付等

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を適正かつ効率的に実施する。

勘定間繰入れ・繰戻し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し、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とともに「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。

また、鉄道事業者等による補助対象事業の適正かつ効率的な執行を支援するため、補助金実務説明会等による周知活動を積極的に推進する。

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、助成勘定から特例業務勘定への繰入れにより、これらの資金に係る債務を確実に償還する。

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。以下「機構法」という。）附則第３条第１１項の規定による繰入れに必要な費用に充てるとともに、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）の経営の安定を図るため、同法附則第１１条第１項第６号及び第７号の規定並びに同条第９項により国土交通大臣が定める事項その他国土交通省の指示に基づき、旅客会社から長期借入金を借り入れるとともに、当該長期借入金に係る利子の支払を確実に実施していく。

③ 中央新幹線建設資金貸付け等

貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を検証する必要があることから、貸付対象事業者の財務状況、貸付対象事業の進捗状況等を毎年度把握するとともに、必要な情報を国と共有し、債権の保全及び利子等の確実な回収を図る。

（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を図るほか、地域公共交通の維持・活性化や観光立国推進等の観点から国内旅客船の着実な整備を推進するため、船舶共有建造業務により国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を促進する。

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果の高い船舶の建造促進

船舶共有建造業務として、海運事業者や荷主に対し、政策効果の高い船舶の効果及び利点を分かりやすく適切に周知し、併せて地域課題を解決するために関係機関との連携の機会を活かしつつ、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を促進する。

具体的には、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、本中期計画期間において政策要件該当延べ件数１５０件を目指すこととするが、社会経済状況に応じて建造量は大きく変化することに十分留意する。

また、内航海運のカーボンニュートラルの推進を始めとした国の政策の方向性を踏まえ、高い政策効果を実現する船舶に係る政策要件等については、最新の知見等をもって、必要に応じて見直しを検討する。

② 船舶建造等における技術支援

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り、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、国内海運政策の実現に資する良質な船舶の建造に寄与する。

特に、離島航路等に就航する船舶の建造にあたっては、航路改善に係る協議等、広範かつ専門的な知見を要するが、地方公共団体等に技術的な知見が十分でないことから、経済合理性の観点からの助言も含め、基本仕様策定等の計画段階からの支援を行う必要がある。

このため、関係機関との連携の機会を活かしつつ、新船建造に早期から関与し、本中期計画期間における技術支援件数26件を目指すこととする。

また、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、技術のシーズを持つ企業等と内航事業者との橋渡しを行う「内航ラボ」や、船陸間通信を始めとする労働環境改善等の新たな技術利用に関しての技術調査を実施するほか、内航海運のカーボンニュートラルの推進を始めとした国の政策に即して開催される各種委員会への参加を通じて最新技術動向等を調査・収集し、セミナー等で情報発信等を行う。

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観点から、引き続き内航事業者への的確な審査の実施等の取組を行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の改善を進める。

具体的には、「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）を踏まえ、一定の事業量の確保を図りつつ、未収金の発生防止、債権管理といった予兆管理に留意して機構が策定する繰越欠損金削減計画により本中期計画期間において20億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。

また、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。

（6）地域公共交通出融資業務等

交通事業者は従来からの厳しい経営環境に加え、コロナ禍等によって危機に瀕しており、利便性・持続可能性・効率性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築する必要がある。このため、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。以下「地域交通法」という。）の枠組みを活用して、交通DX・交通GXについても機構の出資及び貸付けの対象とするなど、本業務を拡充するとされたところである。

また、物流事業者においても担い手不足やカーボンニュートラルへの対応等の厳しい課題に直面しており、こうした状況を打開するため、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。以下「物効法」という。）の枠組みを活用し、物流DX・物流GXを貸付けの対象に加えるとともに、出資制度を創設するなど、本業務を拡充するとされたところである。

このように、近年の社会経済情勢の変化を背景に、本業務の重要性が高まっていることを踏まえ、以下のとおり、地域交通法や物効法に基づく大臣認定を受けた事業への支援に積極的に取り組む。

① 地域公共交通出資及び貸付け

地域交通法第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。

（a）地域公共交通出融資

認定軌道運送高度化事業等（バス、タクシー、鉄道等の交通DX・交通GX

を含み、(b)に該当する事業を除く。)の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

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。

また、毎年度、出資及び貸付対象事業の進捗状況、出資及び貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、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。

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、公的資金を活用する場合にあっては、出資については毀損を生じさせないこと、貸付けについては約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。

(b) 都市鉄道融資

認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けを行う。

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。

また、毎年度、貸付対象事業の進捗状況、貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。

② 物流出融資

物効法第20条の2の規定に基づき、物流施設、物流DX・物流GX関連設備整備の認定総合効率化事業実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

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、出資及び貸付対象事業を適切に評価し、出資を行うに当たっては中長期的な収益性が見込まれること等を、貸付けを行うに当たっては償還確実性等を確認した上で適切に業務を行う。

また、毎年度、出資及び貸付対象事業の進捗状況、出資及び貸付対象事業者の財務状況の把握等のモニタリングを通じて、当該事業が適切に遂行されるよう努め、出資については毀損を生じさせないこと、貸付けについては約定に沿った債権の確実な回収を通じて元本・利息延滞及び償還条件変更の新規発生ゼロを目指す。

(7) 特例業務（国鉄清算業務）

① 旧国鉄職員に係る年金費用等の適切な支払等

旧国鉄職員及びその遺族に対する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。

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。

② 会社の経営自立のための措置等

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）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とともに、青函トンネル及び本州四国連絡橋に係る改修費用を適正に負担する。

また、会社の経営安定を図るため、特別債券に係る利払いを着実に実施するとともに、貨物調整金に係る特例業務勘定から建設勘定への繰入れを引き続き適切に実施する。

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。

4. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

(1) 組織の見直し

今後の事業展開やそれに伴う業務の質的・量的な変化を踏まえ、最大限の業務成果を上げるべく、内部組織の所在地ごとの機能の最適化を含め、機能を重視した組織のあり方に係る戦略的な計画を策定した上で、機動的に組織を編成するとともに、運営の効率化を実現していく。

(2) 情報システムの整備及び管理並びにデジタル技術の活用

デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行う。

また、「政府機関等のサイバーセキュリティ対策のための統一基準群」（令和3年7月7日サイバーセキュリティ戦略本部決定）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、機構の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

さらに、業務運営の効率化や業務プロセスの改善に取り組むため、機構が策定した「デジタル戦略」（令和4年6月）に基づき、デジタル技術の導入や情報システムへのクラウドサービスの活用等を確実に実施する。

(3) 調達等合理化の取組

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

(4) 人件費管理の適正化

機構の給与水準については、「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)を踏まえ、国家公務員等の給与水準との比較を行いつつ、引き続き、事務・事業の特性等を踏まえた合理的な給与水準となるよう厳しく検証するとともに、給与水準及びその妥当性の検証結果を毎年度公表する。

(5) 一般管理費及び事業費の効率化

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9年度)において、前中期計画期間の最終年度(令和4年度)比で5%程度に相当する額を削減する。なお、新規に追加されるもの及び拡充されるものは翌年度から効率化を図る。

事業費については、引き続き、調達等合理化の取組や技術開発等による鉄道建設コスト縮減等を推進し、コスト構造の改善を図る。

また、運営費交付金を充当する一般管理費(人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。)及び業務経費(特殊要因により増減する経費を除く。)については、運営費交付金の算定ルールに基づき、中期計画期間の最終年度(令和9年度)において、前中期計画期間の最終年度(令和4年度)比で5%程度に相当する額を削減する。なお、新規に追加されるもの及び拡充されるものは翌年度から上記算定ルールに基づき効率化を図る。

(6) 資産の有効活用

宿舍等の保有資産について、効率的な活用を図る。

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。

(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、令和3年9月21日改訂)等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。

また、各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

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。

(3) 資金調達

サステナビリティファイナンスを有効活用した資金計画を策定し、短期資金及び長期資金の併用等による安定的かつ効率的な資金調達を実施する。

6. 短期借入金の限度額

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

7. 不要財産の処分に関する計画

主要幹線及び大都市交通線で本中期計画期間において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、貸し付けている鉄道事業者に対して譲渡を行った際の譲渡代金を国庫納付する。

・令和7年度

譲渡区間：京葉線（都川・蘇我間）

京葉線（西船橋・千葉貨物ターミナル間）

小金線（新鶴見起点 97k017m77・新鶴見起点 97k337m68 間）

鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

また、機構法第17条第1項第3号に掲げる業務において、出資業務に係る産業投資として受け入れた資金で取得した株式の譲渡代金であって、当該株式に付された取得条項の発動若しくは取得請求権の行使又は株主間契約において定められた譲渡条件の充足による譲渡により生じたもの（ただし、当該出資の時にあらかじめ出資金の回収時点における経済価値を予定したものであって、当該譲渡代金の額が当該経済価値（当該譲渡までの間に支払われた配当がある場合にあっては、その全部の当該譲渡の時点における評価額を当該経済価値から減じたもの）と等価であるものに限る。）は、独立行政法人通則法第46条の2の規定に基づき、国庫納付する。

8. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画

該当なし

9. 剰余金の使途

・建設勘定

管理用施設（宿舎に限る。）の改修

10. その他主務省令で定められる業務運営に関する事項

（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するとともに、リスク管理、コンプライアンスの推進、統制環境の整備、統制活動、円滑な情報共有等、内部統制の有効性を高める取組を実施する。

特に、機構は社会経済情勢の変化や想定できない事態に適切に対処しなければならない業務や多種多様な関係者との調整や連携が必要な業務を有しており、これらの業務には様々な事業遂行上のリスクが内在していることを踏まえ、理事長のリーダーシップの下、リスクの把握・対応を行う。中でも工程及び事業費の管理については、工程と事業費の同時かつ総合的な審議を行う事業総合管理委員会等を通じて管理の徹底を図るとともに、国や地方公共団体等の関係者と情報を密に共有する。

また、過去の入札不適正事案を踏まえた再発防止のためのコンプライアンスの取組を引き続き徹底するなど、内部統制の取組について実態把握、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。

（２）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。

具体的には、社会経済情勢の変化に伴い機構の業務が多様化していることも踏まえ、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、他機関の知見・ノウハウ獲得を加味した人事交流を行いつつ、各業務の進捗に対応するための人員の適正配置等柔軟な運用を行うとともに、女性活躍の推進など多様な人材が活躍できるよう働き方改革等に取り組む。

また、職員に求められるスキルの習得状況を可視化する取組を進めるほか、業務の遂行に必要となる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研修を実施するとともに、自己啓発活動を支援すること等を通じて、持続的な業務の質の向上等に努める。その際、今後さらに強化を必要とする業務分野については、積極的に外部研修等も活用する。

（３）広報・情報公開の推進

独立行政法人に求められる業務運営の透明性を確保するため、業務内容、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とともに、大規模プロジェクトに求められるアカウンタビリティ（説明責任）の重要性を踏まえ、主な業務の実施状況について適切かつタイムリーに情報発信を行う。

また、機構の業務に対する地元関係者をはじめとした国民の理解を深め、機構の認知度を向上させることにより、事業の円滑な推進や人材の確保を図ることを目的に、例えば、機構が手掛ける各種プロジェクトに係る内容やそのプロセス、さらには技術面での対応を紹介するなどにより、対外的な情報発信を強化する。併せて、関係機関とも連携し、SNS等多様な発信手段の活用を図り、それぞれのターゲット層に応じたコンテンツを展開するなど、戦略的広報を推進する。

（４）環境への配慮

鉄道や船舶は環境負荷の低い、グリーン性を有する輸送機関であることから、これらの整備を着実に推進していくとともに、事業実施に当たっては、最新技術や豊富な実績に基づく知見・ノウハウを活用し、環境負荷低減に資する取組を積極的に実施する。

具体的には、「地球温暖化対策計画（令和３年１０月２２日閣議決定）」等を踏まえて機構で定める「第５期環境行動計画」に基づき、事業実施時において、温室効果ガス（CO₂）排出量削減に向けた取組や生物多様性の保存のための対策などを推進する。なお、これらの取組の状況や成果については、「環境報告書」を毎年度作成の上、公表する。

また、組織全体として環境への知識・意識を向上させることを目的に、研修等を実施する。

（５）施設及び設備に関する計画

該当なし

(6) 機構法第18条第1項の規定により繰り越した積立金(同条第5項の規定により第1項の規定を準用する場合を含む。)の使途

- ・建設勘定

過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線並びに貸付料の回収が一部行われなかった貸付線に係る繰越欠損金であって、機構法附則第2条第4項の規定により機構への承継時に資本剰余金と相殺されたものの補填

- ・地域公共交通等勘定

前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、本中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当

- ・助成勘定

前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、本中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当

別紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(令和5年度～令和9年度)
【建設勘定】

予算		(単位:百万円)			
区 分		整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
収入					
運営費交付金	－	－	49	49	
国庫補助金等	216,592	9,108	－	225,700	
地方公共団体建設費負担金	216,592	－	－	216,592	
地方公共団体建設費補助金	－	9,108	－	9,108	
政府出資金	－	－	10,400	10,400	
借入金等	318,105	203,691	33,455	555,252	
財政融資資金借入金	－	23,490	－	23,490	
民間借入金	39,499	62,131	25,455	127,085	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	278,606	118,070	8,000	404,677	
業務収入	514,453	320,621	145,038	980,113	
受託収入	－	－	370,586	370,586	
業務外収入	7	8,512	691	9,209	
他勘定より受入	401,860	8,469	85,522	495,851	
計	1,451,017	550,401	645,741	2,647,158	
支出					
業務経費					
鉄道建設業務関係経費	1,411,902	15,478	101,155	1,528,536	
受託経費					
鉄道建設業務関係経費	－	－	357,766	357,766	
借入金等償還	191,958	482,934	155,433	830,325	
支払利息	19,652	26,673	2,317	48,643	
一般管理費	20,232	416	4,397	25,046	
人件費	57,537	1,180	12,546	71,262	
業務外支出	51,304	36,254	13,338	100,897	
他勘定へ繰入	75	10,652	－	10,727	
計	1,752,661	573,588	646,953	2,973,202	

〔人件費の見積もり〕 55,278百万円を支出する。

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

収支計画		(単位:百万円)			
区 分		整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
費用の部		1,280,314	993,446	644,296	2,918,056
経常費用	1,279,963	965,846	641,775	2,887,584	
鉄道建設業務費	1,273,470	964,617	246,606	2,484,693	
受託経費	1,564	45	393,600	395,209	
一般管理費	4,487	1,078	1,463	7,027	
減価償却費	444	105	106	655	
財務費用	344	27,593	2,327	30,264	
雑損	7	7	194	208	
収益の部		1,280,314	982,354	645,160	2,907,827
運営費交付金収益	－	－	49	49	
鉄道建設業務収入	500,052	937,272	204,017	1,641,340	
鉄道建設事業費利子補給金収入	－	50	－	50	
受託収入	1,564	45	393,600	395,209	
資産見返負債戻入	778,692	44,900	46,811	870,403	
資産見返補助金等戻入	762,404	44,863	4,687	811,954	
その他	16,287	37	42,124	58,448	
財務収益	1	1	－	2	
雑益	6	85	683	775	
純利益	－	△ 11,092	864	△ 10,229	
目的積立金取崩額	－	－	－	－	
総利益	－	△ 11,092	864	△ 10,229	

資金計画		(単位:百万円)			
区 分		整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
資金支出		1,942,954	581,903	667,523	3,192,381
業務活動による支出	1,557,744	79,946	490,140	2,127,830	
投資活動による支出	－	－	622	622	
財務活動による支出	191,958	493,581	155,548	841,086	
次期中期目標期間への繰越金	193,252	8,377	21,214	222,842	
資金収入		1,942,954	581,903	667,523	3,192,381
業務活動による収入	1,132,905	346,702	601,886	2,081,493	
受託収入	－	－	370,586	370,586	
その他の収入	1,132,905	346,702	231,300	1,710,907	
投資活動による収入	7	7	－	14	
財務活動による収入	318,105	203,691	43,855	565,652	
前期よりの繰越金	491,937	31,503	21,782	545,222	

(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。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(令和5年度～令和9年度)
【海事勘定】

予算 (単位:百万円)

区 分	金 額
収入	
借入金等	132,100
財政融資資金借入金	106,100
民間借入金	26,000
業務収入	143,345
業務外収入	316
計	275,760
支出	
業務経費	
海事業務関係経費	154,959
借入金等償還	114,253
支払利息	4,237
一般管理費	1,162
人件費	4,157
業務外支出	476
計	279,244

〔人件費の見積もり〕 3,380百万円を支出する。

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

収支計画 (単位:百万円)

区 分	金 額
費用の部	128,233
経常費用	123,553
海事業務費	117,826
一般管理費	5,717
減価償却費	11
財務費用	4,679
収益の部	130,386
海事業務収入	127,976
資産見返負債戻入	
資産見返補助金等戻入	0
財務収益	24
雑益	2,386
純利益	2,153
目的積立金取崩額	-
総利益	2,153

資金計画 (単位:百万円)

区 分	金 額
資金支出	283,394
業務活動による支出	13,083
投資活動による支出	151,942
財務活動による支出	114,253
次期中期目標期間への繰越金	4,116
資金収入	283,394
業務活動による収入	133,656
投資活動による収入	13,939
財務活動による収入	132,100
前期よりの繰越金	3,699

(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。

別紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(令和5年度～令和9年度)

【地域公共交通等勘定】

予算		(単位:百万円)
区 分	金 額	
収入		
運営費交付金	528	
政府出資金	4,040	
借入金等		
財政融資資金借入金	65,900	
業務収入	42,156	
業務外収入	6	
他勘定より受入	70	
計	112,701	
支出		
業務経費		
地域公共交通等業務関係経費	70,084	
借入金等償還	17,598	
支払利息	23,876	
一般管理費	226	
人件費	853	
業務外支出	62	
計	112,701	

[人件費の見積もり] 692百万円を支出する。

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

収支計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
費用の部	25,134	
経常費用	1,154	
地域公共交通等業務費	74	
一般管理費	1,078	
減価償却費	1	
財務費用	23,980	
収益の部	25,133	
運営費交付金収益	526	
地域公共交通等業務収入	24,599	
資産見返負債戻入	0	
資産見返運営費交付金戻入	0	
資産見返補助金等戻入	0	
雑益	6	
純利益	△ 1	
目的積立金取崩額	1	
総利益	-	

資金計画		(単位:百万円)
区 分	金 額	
資金支出	112,734	
業務活動による支出	95,103	
投資活動による支出	2	
財務活動による支出	17,598	
次期中期目標期間への繰越金	31	
資金収入	112,734	
業務活動による収入	42,761	
運営費交付金による収入	528	
その他の収入	42,233	
財務活動による収入	69,940	
前期よりの繰越金	33	

(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。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(令和5年度～令和9年度)
【助成勘定】

予算 (単位:百万円)

区 分	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
収入						
運営費交付金	-	-	-	1,027	-	1,027
国庫補助金等	474,314	-	-	-	-	474,314
国庫補助金	474,264	-	-	-	-	474,264
政府補給金	50	-	-	-	-	50
借入金等						
民間借入金	-	-	125,000	-	-	125,000
業務収入	-	128,750	362,157	813	-	491,720
業務外収入	5	-	-	-	-	5
他勘定より受入	10,657	-	-	-	-	10,657
他経理より受入	-	-	10,647	-	△10,647	-
計	484,975	128,750	497,804	1,840	△10,647	1,102,722
支出						
業務経費						
鉄道助成業務関係経費	52,492	-	-	31	-	52,523
支払利息	-	128,750	119,366	-	-	248,116
一般管理費	-	-	-	555	-	555
人件費	-	-	-	1,180	-	1,180
業務外支出	15	-	-	74	-	89
他勘定へ繰入	421,821	-	378,438	-	-	800,259
他経理へ繰入	10,647	-	-	-	△10,647	-
計	484,975	128,750	497,804	1,840	△10,647	1,102,722

[人件費の見積もり] 994百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画 (単位:百万円)

区 分	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
費用の部	474,329	128,776	1,126,681	1,769	-	1,731,554
経常費用	474,314	-	929,642	1,769	-	1,405,725
鉄道助成業務費	474,314	-	929,642	-	-	1,403,956
一般管理費	-	-	-	1,764	-	1,764
減価償却費	-	-	-	5	-	5
財務費用	-	128,776	197,039	-	-	325,815
雑損	15	-	-	-	-	15
収益の部	474,329	128,776	1,224,810	1,768	-	1,829,682
運営費交付金収益	-	-	-	1,027	-	1,027
鉄道助成業務収入	-	128,776	1,224,810	739	-	1,354,325
補助金等収益	474,314	-	-	-	-	474,314
資産見返負債戻入	-	-	-	2	-	2
資産見返運営費交付金戻入	-	-	-	2	-	2
資産見返補助金等戻入	-	-	-	0	-	0
雑益	15	-	-	-	-	15
純利益	-	-	98,128	△1	-	98,128
目的積立金取崩額	-	-	-	9	-	9
総利益	-	-	98,128	8	-	98,136

資金計画 (単位:百万円)

区 分	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金貸付等業務	債務償還業務	勘定共通	セグメント間相殺	合 計
資金支出	484,975	128,750	497,805	2,174	△10,647	1,103,058
業務活動による支出	484,975	128,750	197,039	2,014	△10,647	802,131
投資活動による支出	-	-	-	2	-	2
財務活動による支出	-	-	300,765	-	-	300,765
次期中期目標期間への繰越金	-	-	1	159	-	160
資金収入	484,975	128,750	497,805	2,174	△10,647	1,103,058
業務活動による収入	484,975	128,750	372,804	1,840	△10,647	977,722
運営費交付金による収入	-	-	-	1,027	-	1,027
補助金等による収入	474,314	-	-	-	-	474,314
その他の収入	10,662	128,750	372,804	813	△10,647	502,382
財務活動による収入	-	-	125,000	-	-	125,000
前期よりの繰越金	-	-	1	335	-	335

(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。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 中期計画の予算等(令和5年度～令和9年度)
【特例業務勘定】

予算 (単位:百万円)	
区 分	金 額
収入	
業務収入	26,600
業務外収入	91
他勘定より受入	378,438
計	405,128
支出	
業務経費	
特例業務関係経費	228,270
借入金等償還	51,000
支払利息	45,336
一般管理費	4,569
人件費	2,779
業務外支出	2
他勘定へ繰入	74,029
計	405,985

[人件費の見積もり] 2,248百万円を支出する。

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

収支計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
費用の部	165,205
経常費用	119,868
特例業務費	113,010
一般管理費	6,789
減価償却費	69
財務費用	45,337
収益の部	77,764
特例業務収入	—
財務収益	77,741
雑益	22
純利益	△ 87,441
目的積立金取崩額	—
総利益	△ 87,441

資金計画 (単位:百万円)	
区 分	金 額
資金支出	439,439
業務活動による支出	354,962
投資活動による支出	23
財務活動による支出	51,000
次期中期目標期間への繰越金	33,454
資金収入	439,439
業務活動による収入	104,363
投資活動による収入	309,765
前期よりの繰越金	25,311

(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。

第5期中期計画予算における運営費交付金の算定ルール

運営費交付金＝ 人件費＋一般管理費＋業務経費－自己収入

1. 人件費＝当年度人件費相当額＋前年度給与改定分等

(1) 当年度人件費相当額＝基準給与総額±新陳代謝所要額＋退職手当等所要額

(イ) 基準給与総額

所要額を積み上げ積算

(ロ) 新陳代謝所要額

新規採用給与総額（予定）の当年度分＋前年度新規採用者給与総額のうち平年度化額－

前年度退職者の給与総額のうち平年度化額－当年度退職者の給与総額のうち当年度分

(ハ) 退職手当等所要額

退職手当：当年度に退職が想定される人員ごとに積算

法定福利費：当年度の事業主負担率による所要見込額

(2) 前年度給与改定分等

昇給原資額、給与改定額、退職手当等当初見込み得なかった人件費の不足額

なお、昇給原資額及び給与改定額は、運営状況等を勘案して措置することとする。運営

状況等によっては、措置を行わないことも排除されない。

2. 一般管理費

前年度一般管理費相当額（特殊要因を除く）×一般管理費の効率化係数

(α) × 消費者物価指数 (γ) ± 特殊要因

3. 業務経費

前年度業務経費相当額（特殊要因を除く）×業務経費の効率化係数 (β)

× 消費者物価指数 (γ) × 政策係数 (δ) ± 特殊要因

4. 自己収入

過去実績等を勘案し、当年度に想定される収入見込額を計上

一般管理費の効率化係数 (α)：毎年度の予算編成過程において決定

業務経費の効率化係数 (β)：毎年度の予算編成過程において決定

消費者物価指数 (γ)：毎年度の予算編成過程において決定

政策係数 (δ)：法人の財務状況、新たな政策ニーズへの対応の必要性、主務大臣による評価等を
総合的に勘案し、毎年度の予算編成過程において決定

特殊要因：特殊な要因により必要となる経費について、毎年度の予算編成過程において決定

[注記] 前提条件：

一般管理費の効率化係数（ α ）

：令和 5 年度は対前年度 0.9760、令和 6 年度以降は対前年度 0.9930 として推計

なお、新規に追加されるもの及び拡充されるものは翌年度から対前年度 0.9760、翌々年度以降は対前年度 0.9930 として推計

業務経費の効率化係数（ β ）

：令和 5 年度は対前年度 0.9669、令和 6 年度以降は対前年度 0.9960 として推計

なお、新規に追加されるもの及び拡充されるものは翌年度から対前年度 0.9669、翌々年度以降は対前年度 0.9960 として推計

消費者物価指数（ γ ）：中期計画期間中は 1.00 として推計

政策係数（ δ ）：中期計画期間中は 1.00 として推計

人件費（2）前年度給与改定分等：中期計画期間中は 0 として推計