

令和5年2月27日
(変更) 令和6年8月20日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第5期中期目標

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

機構は、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総合的かつ効率的に行うことにより、国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した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を目的としている。また、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。)に基づき、海外における鉄道建設事業への我が国事業者の参入の促進を図ることで、我が国経済の持続的な成長に寄与する役割も担っている。

また、「交通政策基本計画」(令和3年5月28日閣議決定)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るとともに、「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、官民一体でインフラシステム輸出をより一層推進するにあたり、機構を含む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するとされているほか、「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おり、加えて、「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、各種政府方針に機構の担う業務が位置付けられているところである。

昨今の機構を取り巻く状況に目を向けると、建設技術者不足の顕在化、公共工事等におけるデジタル化や働き方改革の流れ、自然災害の激甚化・頻発化や施設老朽化の進行、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた運輸・交通インフラの脱炭素化の要請の高まり等に加え、新型コロナウイルス感染症による影響が公共交通事業者の経営状況のみならず、社会経済活動のあり方や人々の生活様式・価値観にも多大な影響を及ぼしている。

コロナ禍により落ち込んだ経済を早期に回復させ、我が国の持続可能な経済成長を確実なものとするため、機構は、デジタル技術の利活用や関係機関との連携によ

り生産性向上を図りながら、事業リスクの管理を含むガバナンスの強化を徹底して、国が推進する交通ネットワークの整備に引き続き取り組むとともに、取り巻く環境の変化を踏まえ、災害対応の強化、インフラの強靱化や老朽化対策への対応、デジタルトランスフォーメーション（DX）・グリーントランスフォーメーション（GX）の推進といった政策課題に対しても、運輸施設の整備に関する技術力とノウハウを活用して積極的に取り組んでいくことが求められている。

以上を踏まえ、機構は、業務運営の効率化を図りつつ、自主的かつ自律的な経営の下、国の政策実施機関としての機能の最大化を図るものとする。

（別添１）政策体系図

（別添２）独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の使命等と目標との関係

2. 中期目標の期間

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事項

機構は、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）の各項目を、「独立行政法人の目標の策定に関する指針」（令和４年３月２日改定）における「一定の事業等のまとめり」として扱う。

（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、基本的に温室効果ガス（CO₂）排出量の少ない環境に優しい輸送機関である。

機構は、様々な専門技術やノウハウの集合体である鉄道を、安全で安定的な運行が可能なシステムとして整備し完成させるための総合力、高度な専門性や人的リソースを有しており、鉄道建設に係る総合的なマネジメントを行うことができる唯一の公的主体として、国が推進する鉄道ネットワークの整備において、引き続き主導的な役割を担っていく必要がある。

その際、これまで培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、良質な鉄道を適切な工期で安全にかつ経済的に建設することが重要であり、業務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るとともに、デジタル技術の利活用や関係機関との連携強化により、業務の質を確保しつつ、効率的に業務を遂行するものとする。

また、自然災害の激甚化・頻発化や施設老朽化の進行、建設技術者の不足等、鉄道事業を取り巻く状況を踏まえ、機構が有するノウハウや技術力を活用した支援に積極的に取り組むとともに、新たな政策課題に対応するための知見の獲得に努め、国民のニーズに的確に応えた取組を実施する。

① 整備新幹線整備事業の着実な進捗

整備新幹線の建設は、長期にわたる大規模な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、実効性ある業務実施体制を整備し、工程と事業費を一体的に管理すること等を通じて、事業の実施状況や発生している事象を的確に把握した上で、国や地方公共団体等の関係者と情報を共有し、課題が発生した場合には速やかに対策を講じることとする。

また、デジタル技術の利活用を含む情報の組織的な共有・伝達、最新の入札契約制度や施工管理手法の導入等による生産性の向上に積極的に取り組む。

これらを十分に踏まえ、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）に関しては、工程及び事業費の管理を徹底し、事業の着実かつ円滑な推進を図る。

なお、整備新幹線の未着工区間に関しては、線区の状況を踏まえて必要な調査を適切に実施するとともに、工事実施計画の認可申請における工期・事業費の予測精度の向上のため、地質状況など線区固有の特性を可能な限り把握するよう努める。

【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から、重要度は高い。

【困難度：高】

整備新幹線整備事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、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存在することに加え、それぞれの現場の状況に応じて多様な工程・業務を輻輳的に積み上げていく必要があることから、困難度は高い。

② 機構の技術力を活用した鉄道整備

機構が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鉄道事業者等からの委託を受けて鉄道に関する工事を実施する場合には、これまで培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、品質の確保やコスト縮減に最大限努めながら、関係者と連携して工事を着実に推進する。

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

【困難度：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存在することに加え、それぞれの現場の状況に応じて多様な工程・業務を輻輳的に積み上げていく必要があることから、困難度は高い。

③ 機構の技術力を活用した支援の充実

自然災害の発生時において、鉄道建設に係る総合的な技術力やノウハウを有する公的主体として、職員を現地に派遣して鉄道施設の被害状況調査を実施するなど、国土交通省等と連携して、被災した鉄道の復旧支援に新たに取り組む。

また、鉄道施設の長寿命化や保全・改修等に関して、地域鉄道事業者等からの技術的な相談を受け付け、遠隔臨場等のデジタル技術も活用しつつ、きめ細やかに技術的助言等の支援を行うとともに、地域鉄道が抱える施設・設備の老朽化や技術者不足といった課題に対して、機構としてより踏み込んだ対応を行えるよう、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検討を進める。

さらに、利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築や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、国や地方公共団体等が行う鉄道整備計画策定等の検討に積極的に参画し、その実現に向けた調査等に協力する。

<指標>

- ・ 機構職員向け災害対応に係る研修等の受講者数
- ・ 鉄道事業者等からの要請に基づく技術支援等の実施件数（前中期目標期間実績：平成30年度から令和3年度までの実績 51件）
- ・ 鉄道協会等主催の各種会議での技術情報等の提供数（前中期目標期間実績：平成30年度から令和3年度までの実績 23件）

【重要度：高】

自然災害の激甚化・頻発化や施設老朽化の進行等、鉄道事業を取り巻く状況を踏まえ、災害対応の強化、インフラの強靱化や老朽化対策への対応といった政策課題に対して、公的な鉄道整備主体である機構の能力の一層の活用が求められているため、重要度は高い。

④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組

業務の効率化や情報の組織的な共有・伝達、技術の承継の観点から、鉄道建設等業務におけるDXを計画的に推進するほか、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、他の公共事業で採用されている最新の入札契約制度や施工管理手法について、必要に応じて導入を進め、外部の知見を適切に活用することを含めて、生産性及び品質の向上を図る。

技術力や専門性の維持・向上のための人材育成に取り組むとともに、今後の事業展開に応じて要求される既存の鉄道インフラの改修等に係る知見等についても、関係機関との人材交流等を通じて計画的にその習得に努める。

各種技術基準類の整備等に加えて、鉄道建設等に係る技術開発を推進し、その中で、施設の長寿命化、営業開始後のメンテナンスの低コスト化や、カーボンニュートラルを含む環境負荷低減といった課題に対しても積極的に取り組む。技術開発の成果については各種学会での発表等を通じて社会に還元する。

また、鉄道建設工事における安全管理を徹底し、鉄道建設現場におけるデジタル技術の活用を工事の安全性向上の観点からも積極的に推進して、さらなる安全推進の取組を進める。

<指標>

- ・ 関係者との協議や施工手順の工夫等によるコスト縮減額
- ・ 遠隔臨場を実施する工区数
- ・ 建設現場における脱炭素化の取組件数
- ・ 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30年度から令和3年度までの実績 2, 243人）
- ・ 学会等への応募・発表数（前中期目標期間実績：平成30年度から令和3年度までの実績 472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30年度から令和3年度までの実績 24件）

⑤ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組

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、海外インフラ展開法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し、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。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。なお、海外高速鉄道調査等業務等の実施が民業圧迫にならないよう配慮する。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う。

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。

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、必要な人材の確保や育成に向けた取組を行う。

<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（前中期目標期間実績：平成30年度から令和3年度までの実績 2.8億円）
- ・機構が海外高速鉄道調査等業務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（前中期目標期間実績：平成30年度から令和3年度までの実績 なし）
- ・専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成30年度から令和3年度までの実績 76人（15カ国・地域））
- ・研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成30年度から令和3年度までの実績 820人（22カ国・地域））

⑥ 鉄道施設の貸付け・譲渡等

機構が建設した鉄道施設について、鉄道事業者に対して適切に貸付け又は譲渡を行うとともに、鉄道事業者の経営状況や財務状況のモニタリングを行い、貸し付けている又は譲渡した鉄道施設に係る貸付料又は譲渡代金を適切に徴収する。

機構が保有している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も連携して、長期的な施設の安全性を確保する。

北陸新幹線（高崎・長野間）の鉄道施設について、令和9年9月30日までとなっている現行の貸付期間が終了した後においても、国及び営業主である東日本旅客鉄道株式会社と協議の上、適切に対応する。

整備新幹線の並行在来線が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、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を適正に交付する。

（2）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、国の予算に基づく鉄道に関する補助金等の交付及び勘定間繰入れを標準処理期間内に適正かつ効率的に実施する。

業務の実施に当たっては、職員の審査ノウハウの承継やスキルアップのための取組を実施するとともに、鉄道事業者等に対して助成制度の趣旨や関係法令等の順守の徹底について積極的に周知することにより、補助対象事業の適正かつ効率的な執行の確保に努める。

また、JR本州3社からの既設新幹線譲渡代金や、都市・幹線鉄道の整備のために建設勘定に繰り入れた無利子貸付資金を確実に回収するとともに、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。

<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30年度から令和4年度までの実績 100%)
- ・鉄道事業者等(当該年度の補助対象事業者)の補助金実務説明会参加率(前中期目標期間実績:平成30年度から令和4年度までの実績 88%)

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。

③ 中央新幹線建設資金貸付け等

中央新幹線の建設主体に貸し付けている中央新幹線建設資金貸付金について、引き続き建設主体の財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等のモニタリングを行うことにより償還確実性を検証するとともに、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。

(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の低減に寄与するとともに効率性にも優れる内航海運の分野において、「交通政策基本計画(令和3年5月28日閣議決定)」、「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、船舶共有建造業務を通じ、安定的輸送の確保及び生産性の向上等に努める必要がある。また、地域公共交通である離島航路の維持・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促進しつつ、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高い船舶の建造促進

機構は、船舶共有建造制度の強みを活かし、内航海運のカーボンニュートラルの推進、船員労働環境の改善及び離島航路整備等、今後の国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を一層促進する。

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>

・船舶共有建造業務を通じて建造する船舶の政策要件該当延べ件数を本中期目標期間中において150件以上とする。

<目標水準の考え方>

政策要件該当延べ件数については、過去の建造船舶の1隻あたりの政策要件該当延べ件数に、外部要因の影響を加味した年間建造見込隻数を乗じた28.4件を基に5年間で142件となることを踏まえ、本中期目標期間において150件と設定した。

<想定される外部要因>

景気の変動に伴う国内輸送量の減少や鋼材・燃料油価格の高騰等、社会経済状況の変化に応じて船舶建造に対する需要が大きく変動し、目標の達成に影響が生じる場合がある。

【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促進することから、重要度は高い。

【困難度：高】

船舶建造は、景気の変動に伴う国内輸送量の増減等社会経済状況に応じて建造量が大きく変動するなど、外部要因が強く影響するため、困難度は高い。

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、内航海運のカーボンニュートラルの推進、船員労働環境の改善、離島航路の整備等、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】

国内海運政策に資する船舶の建造や維持に当たっては発注者として高度な技術的知見を有している必要がある。貨物船・旅客船問わず、十分な技術的知見を有しない内航事業者への技術支援は必要であり、機構は、長年培ってきた専門的な知見を活かした技術支援を通じた重要な役割を果たすことを引き続き求められている。

特に、離島航路に就航する船舶の建造に当たっては航路改善に係る協議等、計画、設計段階から広範かつ専門的な知見を要するところ、離島航路を運営する専門技術等に乏しい地方公共団体等への技術支援を行うことの重要度は高い。

<定量的目標>

- ・ 離島航路の新造船建造における計画、設計段階の技術支援件数を本中期目標期間中において26件以上とする。

<目標水準の考え方>

「離島航路の新造船建造における計画、設計段階の技術支援」とは、以下の4項目と定義。

- ・ 基礎調査
- ・ 新造船基本計画作成支援
- ・ 最新事例調査
- ・ プロポーザル実施支援

技術支援件数については、過去の年間平均実績6.5件を基に昨今の建造隻数の減少傾向を考慮に入れると5年間で26件となることを踏まえ、本中期目標期間において26件以上と設定した。

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。

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、的確な予兆管理に努めながら、未収金の発生防止、債

権管理、回収の強化及び一定の事業量の確保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>

- ・本中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により20億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、本中期目標期間中において20億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、本業務を拡充することとしたところである。

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、本業務を拡充することとしたところである。

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、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、出資及び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、公的資金を活用した出資の場合においては毀損を生じさせないこと、貸付けの場合にお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、流通業務の総合化及び効率化の促進に寄与するため、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、出資及び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、出資の場合においては毀損を生じさせないこと、貸付けの場合にお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。

(5) 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

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号。以下「債務等処理法」という。）に基づき、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。

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

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) 組織の見直し

機能を重視した組織体制となるよう戦略的な計画を策定し、業務の質的・量的な変化を把握した上で、整備新幹線等の大規模プロジェクトを含む業務を確実に遂行できる組織体制を弾力的に整備する。

(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、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。

<指標>

- ・電子決裁率(前中期目標期間実績:平成30年度から令和3年度までの実績 66.7%)

(3) 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）等を踏まえ、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。

毎年度「調達等合理化計画」を策定・公表し、年度終了後、実施状況について評価する。

<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30年度から令和3年度までの実績 100%）

（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、中期目標期間の最終年度（令和9年度）において、前中期目標期間の最終年度（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削減等を推進し、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、中期計画において定める運営費交付金の算定ルールに基づき、中期目標期間の最終年度（令和9年度）において、前中期目標期間の最終年度（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。

<指標>

- ・関係者との協議や施工手順の工夫等によるコスト削減額（再掲）

（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。

<指標>

- ・保有宿舎・寮の平均入居率（前中期目標期間実績：平成30年度から令和4年度上期までの実績 95.5%）

5. 財務内容の改善に関する事項

(1) 財務運営の適正化

毎年度、予算、収支計画及び資金計画を適切に策定し、適正に管理・執行することを通じて、財務状況の健全性を確保する。

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、令和3年9月21日改訂）等を遵守し、適正な会計処理を実施するとともに、運営費交付金について、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。

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

サステナビリティファイナンス等を活用した資金調達能力は機構の強みの一つであり、引き続き、資金計画を適切に策定して、安定的かつ効率的な資金調達を実施する。

6. その他業務運営に関する重要事項

(1) 内部統制の充実・強化

「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」（平成26年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、法人の長のリーダーシップの下、内部統制の取組について実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行う。

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から、前中期目標期間に引き続き、事業リスクへの対応を徹底する。

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実施する。

(2) 人事に関する計画

機構の役割を果たすため、人材の確保・育成に関する方針を策定し、社会的要請に応えうる組織運営に努める。

その際、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、外部人材の積極的な活用、要員配置計画の柔軟な見直し等により、事業の進捗状況等に応じた重点的かつ効率的な組織運営を行うとともに、業務の質的・量的な変化を的確に把握し、将来を見据えた人材の確保・育成、技術力やノウハウの維持・向上を図る。

また、多様性の観点に留意しながら、働き方改革に積極的に取り組む。

(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、ホームページ等で適切に公表するとともに、大規模プロジェクトに求められるアカウントビリティ（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、多様な発信手段を活用してタイムリーに情報発信を行う。

また、機構の業務に対する国民の理解を深め、機構の認知度を向上することにより、人材の確保や事業を円滑に進めることが可能となることから、対外的な情報発信力の強化に取り組み、関係機関とも連携して、戦略的広報を推進する。

(4) 環境への配慮

機構の業務運営に当たっては、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。

また、職員に対する研修等の実施により、組織全体として環境に対する意識の向上に努める。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 政策体系図

主な政府方針

交通政策基本計画

(令和3年5月28日 閣議決定)

- 整備新幹線（略）の整備については、工程や事業費の管理など、事業実施に係る諸課題への対応を確実に行った上で、着実に進める（略）
- 都市鉄道の利便性の向上を図るため、（略）都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化を推進する。

インフラシステム海外展開戦略2025

(令和4年6月3日 経協インフラ戦略会議決定)

- 官民が一体となり、インフラシステム輸出をより一層推進するにあたり、独立行政法人等（鉄道建設・運輸施設整備支援機構、（略））の有する総合的ノウハウ等を積極的に活用する。

総合物流施策大綱

(令和3年6月15日 閣議決定)

- 内航海運については、代替燃料や、電気推進等の革新的な省エネルギー技術等を活用した環境性能に優れた船舶の普及（略）等の取組を支援する（略）

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)

- アフターコロナ時代を見据えた地域公共交通の活性化・継続に向けて、（略）事業継続や新技術の導入を支援する。
- 物流業務の自動化・省人化（略）やサプライチェーン全体の輸送効率化、デジタル化、脱炭素化に向けた取組を推進する。

国土交通省政策目標・施策目標

- 整備新幹線の整備を推進する
- 鉄道網を充実・活性化させる
- 地域公共交通の維持・活性化を推進する
- 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
- 国際協力、連携等を推進する
- 地球温暖化防止等の環境の保全を行う

■ 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）

（機構の目的）

第三条 （略） 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総合的かつ効率的に行うことにより、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した大量輸送機能を基幹とする輸送体系の確立並びにこれによる地域の振興並びに大都市の機能の維持及び増進を図り、もって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を目的とする。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の第5期中期目標期間における主な取組

鉄道建設等業務

- 整備新幹線の着実な整備
- 機構の技術力等を活用した支援
- 海外の高速鉄道に関する調査等

鉄道助成業務

- 鉄道整備に関する国の補助金の適正な交付等

船舶共有建造等業務

- 政策効果の高い船舶の建造促進
- 船舶建造における技術支援

地域公共交通出資等業務

- 地域公共交通の活性化や物流の効率化に資する国の認定事業に対する出資及び貸付け

国鉄清算業務

- 旧国鉄職員に対する年金給付費用等の支払
- J R 二島貨物会社の経営自立に向けた支援

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の使命等と目標との関係 (別添2)

(使命)

整備新幹線をはじめとする鉄道や内航海運など、安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークを整備することにより、国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した輸送体系の確立を図り、人々の生活向上と持続可能な経済社会の発展に寄与する。

(現状・課題)

◆強み

- 様々な専門技術・ノウハウの集合体で成り立っている鉄道を、安全な運行が可能なシステムとして完成させる総合力
- 鉄道建設や船舶建造等、巨額の初期投資や長期の整備期間が必要な事業について、設備投資から資金回収までを実施
- サステナビリティファイナンス等を活用した安定的な資金調達能力

◆弱み・課題

- 多くのリスク要因を内在する大規模プロジェクトを実施していることから、引き続き、事業リスクの管理を含むガバナンス強化が必要
- 災害対応の強化、インフラの強靱化や老朽化対策への対応といった新たな政策課題に対し、機構の技術力等を活用した積極的な取り組みが必要
- 着実な業務推進に向けて、DXの推進や人材の確保・育成が必要

(環境変化)

- 大規模プロジェクトに求められるアカウントビリティ(説明責任)の重要性の高まり
- 建設技術者不足の顕在化
- 公共工事におけるデジタル化や働き方改革の流れ
- 自然災害の激甚化・頻発化や施設老朽化の進行
- 新型コロナウイルスの影響によるワークスタイルの変化や交通事業者の経営余力の低下
- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた運輸・交通インフラの脱炭素化の要請

(中期目標)

- 整備新幹線の整備について、事業の実施状況や発生しているリスクを的確に把握した上で、関係者と情報を共有するなど、工程及び事業費の管理を徹底
- 新たに災害復旧支援に取り組むとともに、事業者が抱える施設の老朽化や技術者不足の課題に対し、機構の技術力の活用のあり方等を検討
- デジタル技術の利活用や関係機関との連携強化により、効率的な業務遂行を含め、業務の質を確保
- 鉄道システムの海外展開の推進を含めた将来業務を見据え、人材の確保・育成、技術力やノウハウの維持・向上に取り組む