

債券内容説明書
令和5年5月19日現在

第162回
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券
(サステナビリティボンド)

証券情報の部



独立行政法人

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

1. 本「債券内容説明書証券情報の部」（以下「本説明書証券情報の部」という。）において記載する「第162回 鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）」（以下「本債券」という。）は、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。）第19条に基づき、国土交通大臣の認可を受けて、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「当機構」という。）が発行する債券です。
2. 本債券は政府保証の付されていない公募債券です。
3. 本説明書証券情報の部と同時に投資家に交付された「債券内容説明書法人情報の部」（以下「本説明書法人情報の部」といい、本説明書証券情報の部とあわせて、以下「本説明書」という。）は、本債券の発行者である当機構の詳細について記載し、本説明書証券情報の部と一体をなします。本説明書法人情報の部には、当機構の経理の状況その他事業の内容に関する重要な事項及びその他の事項を令和4年8月18日時点以前の情報に基づき記載しています。本債券への投資判断にあたっては、本説明書法人情報の部も併せてご覧下さい。
4. 本債券については、金融商品取引法（昭和23年法律第25号）第3条により同法第2章の規定が適用されず、従って、その募集について同法第4条第1項の規定による届出は行われておりません。本説明書は、本債券に対する投資家の投資判断に資するために、当機構の事業等について、並びに当機構の前身である日本鉄道建設公団（以下「旧公団」という。）及び運輸施設整備事業団（以下「旧事業団」という。）に関してそれぞれ日本鉄道建設公団法（昭和39年法律第3号）及び運輸施設整備事業団法（平成9年法律第83号）の規定等に基づき作成された財務諸表、附属明細書、事業報告書等の既存の開示資料を抜粋又は要約して当機構が任意に作成したものであり、金融商品取引法第13条第1項に基づく目論見書ではありません。また、本説明書法人情報の部中の財務諸表については、金融商品取引法第193条の2第1項に規定される監査証明は受けておりません。
なお、その他本債券の詳細については、発行要項を併せてご覧下さい。
5. 当機構の財務諸表は、「中央省庁等改革基本法」（平成10年法律第103号）第38条第3号及び「独立行政法人通則法」（平成11年法律第103号。以下「通則法」という。）第37条により原則として企業会計原則に基づき処理されるとともに、「独立行政法人会計基準」、「独立行政法人会計基準注解」（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会）、機構法、国土交通大臣の認可を受けて定めた「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書」及び同大臣への届出が義務付けられている「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構会計規程」等に準拠して作成されます。
また、当機構の財務諸表は、通則法第38条第1項及び第2項により、毎事業年度の終了後3月以内に、監査報告及び会計監査報告を添付した財務諸表を国土交通大臣に提出してその承認を受けなければならないとされております。
6. 当機構は、特殊法人等改革基本法（平成13年法律第58号）及び特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日閣議決定）に基づき、旧公団及び旧事業団の業務を承継する独立行政法人として設立されました。機構法附則第2条及び第3条により、機構の成立の時ににおいて解散した旧公団及び旧事業団の一切の権利及び義務は、国が承継する資産を除き、当機構が承継しております。

本説明書に関する連絡場所

横浜市中区本町六丁目50番地1 横浜アイランドタワー

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 経理資金部資金企画課

電話番号 045 (222) 9040

目 次

証券情報の部

第1 募集要項

1. 新規発行債券..... 1
2. 債券の引受け及び債券発行事務の委託..... 5
3. 本債券の発行により調達する資金の使途..... 6

第2 参照情報

1. 参照書類..... 8
2. 参照書類の補完情報..... 8
3. 参照書類を縦覧に供している場所..... 93

第1 募集要項

1. 新規発行債券

| | | | |
|--------------------|--|--------------------------------------|---|
| 銘柄 | 第162回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券 (サステナビリティボンド) | 債券の総額 | 金10,000,000,000円 |
| 社債、株式等の振替に関する法律の適用 | 本債券は、社債、株式等の振替に関する法律（平成13年法律第75号）の規定の適用を受けるものとする。 | 発行価額の総額 | 金10,000,000,000円 |
| 各債券の金額 | 1,000万円 | 申込期間 | 令和5年5月19日 |
| 発行価格 | 各債券の金額100円につき金100円 | 申込証拠金 | 各債券の金額100円につき金100円とし、払込期日に払込金に振替充当する。 申込証拠金には、利息を付けない。 |
| 利率 | 年0.701パーセント | 払込期日 | 令和5年5月30日 |
| 利払日 | 毎年3月20日及び9月20日 | 申込取扱場所 | 別項引受金融商品取引業者の本店及び国内各支店 |
| 償還期限 | 令和15年5月30日 | 振替機関 | 株式会社証券保管振替機構 東京都中央区日本橋兜町7番1号 |
| 募集の方法 | 一般募集 | | |
| 利息支払の方法 | <p>1. 利息支払の方法及び期限</p> <p>(1) 本債券の利息は、発行日の翌日から償還期日までこれをつけ、令和5年9月20日を第1回の利払期日としてその日までの分を支払い、その後、毎年3月20日及び9月20日の2回に、各その日までの前半箇年分を支払う。</p> <p>(2) 発行日の翌日から令和5年9月20日までの期間につき利息を計算するとき及び償還の場合に半箇年に満たない利息を支払うときは、半箇年の日割をもってこれを計算する。</p> <p>(3) 利息を支払うべき日が銀行休業日に当たるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(4) 償還期日後は、利息をつけない。</p> | | |
| 償還の方法 | <p>1. 償還金額</p> <p>各債券の金額100円につき金100円</p> <p>2. 償還の方法及び期限</p> <p>(1) 本債券の元金は、令和15年5月30日にその総額を償還する。</p> <p>(2) 償還すべき日が銀行休業日に当たるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(3) 本債券の買入消却は、発行日の翌日以降いつでもこれを行うことができる。</p> | | |
| 担保 | 本債券の債権者は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の定めるところにより、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「当機構」という。）の財産について、他の債権者に先だって自己の債権の弁済を受ける権利を有する。 | | |
| 財務上の特約 | 担保提供制限 | 該当条項なし（本債券は一般担保付であり、財務上の特約は付されていない。） | |
| | その他の条項 | 該当条項なし | |

摘 要

1. 信用格付業者から提供され、若しくは閲覧に供された信用格付

(1) 株式会社格付投資情報センター（以下「R&I」という。）

本債券について、当機構は R&I から AA+ の信用格付を令和 5 年 5 月 19 日付で取得している。

R&I の信用格付は、発行体が負う金融債務についての総合的な債務履行能力や個々の債務等が約定通りに履行される確実性（信用力）に対する R&I の意見である。R&I は信用格付によって、個々の債務等の流動性リスク、市場価値リスク、価格変動リスク等、信用リスク以外のリスクについて、何ら意見を表明するものではない。R&I の信用格付は、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではない。また、R&I は、明示・黙示を問わず、提供する信用格付、又はその他の意見についての正確性、適時性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、いかなる保証もしていない。

R&I は、信用格付を行うに際して用いた情報に対し、品質確保の措置を講じているが、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではない。R&I は、必要と判断した場合には、信用格付を変更することがある。また、資料・情報の不足や、その他の状況により、信用格付を取り下げることがある。

利息・配当の繰り延べ、元本の返済猶予、債務免除等の条項がある債務等の格付は、その蓋然性が高まったと R&I が判断した場合、発行体格付又は保険金支払能力とのノッチ差を拡大することがある。

一般に投資に当たって信用格付に過度に依存することが金融システムの混乱を引き起こす要因となり得ることが知られている。

本債券の申込期間中に本債券に関して R&I が公表する情報へのリンク先は、R&I のホームページ (<https://www.r-i.co.jp/rating/index.html>) の「格付アクション・コメント」及び同コーナー右下の「一覧はこちら」をクリックして表示されるレポート検索画面に掲載されている。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することが出来ない可能性がある。その場合の連絡先は以下の通り。

R&I: 電話番号 03-6273-7471

(2) ムーディーズ・ジャパン株式会社（以下「ムーディーズ」という。）

本債券について、当機構はムーディーズから A 1 の信用格付を令和 5 年 5 月 19 日付で取得している。

ムーディーズの信用格付は、事業体、与信契約、債務又は債務類似証券の将来の相対的信用リスクについてのムーディーズの現時点の意見である。ムーディーズは、信用リスクを、事業体が契約上・財務上の義務を期日に履行できないリスク及びデフォルト事由が発生した場合に見込まれるあらゆる種類の財産上の損失と定義している。ムーディーズの信用格付は、流動性リスク、市場価値リスク、価格変動性リスク及びその他のリスクについて言及するものではない。ムーディーズの信用格付は、投資又は財務に関する助言を構成するものではなく、特定の証券の購入、売却、又は保有を推奨するものではない。ムーディーズは、いかなる形式又は方法によっても、これらの格付若しくはその他の意見又は情報の正確性、適時性、完全性、商品性及び特定の目的への適合性について、(明示的、黙示的を問わず) いかなる保証も行っていない。発行体又は債務の信用リスクは、発行体から入手した情報、又は公開情報に基づき評価される。ムーディーズは、信用格付を付与する際に用いる情報が十分な品質を有し、またその情報源がムーディーズにとって信頼できると考えられるものであることを確保するため、すべての必要な措置を講じている。しかし、ムーディーズは監査を行うものではなく、格付の過程で受領した情報について常に独自に確認することはできない。ムーディーズは、必要と判断した場合に本格付を変更することがある。また、ムーディーズは、資料、情報の不足や、その他の状況により、本格付を取り下げることがある。

本債券の申込期間中に本債券に関してムーディーズが公表する情報へのリンク先は、ムーディーズのホームページ (https://www.moodys.com/pages/default_ja.aspx) の「当社格付に関する情報」の「レポート」コーナーの「プレスリリース - ムーディーズ・ジャパン」をクリックして表示される「レポート」に掲載されている。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することが出来ない可能性がある。その場合の連絡先は以下の通り。

ムーディーズ: 電話番号 03-5408-4100

摘 要

2. 募集の受託会社

- (1) 本債券に関する募集の受託会社（以下「募集の受託会社」という。）は、株式会社みずほ銀行とする。
- (2) 募集の受託会社は、本債券の債権者のために本債券に基づく支払の弁済を受け、又は本債券の債権者の権利の実現を保全するために必要な一切の裁判上又は裁判外の行為をなす権限及び義務を有する。
- (3) 募集の受託会社は、法令、本債券の発行要項（以下「本要項」という。）並びに当機構及び募集の受託会社との間の令和5年5月19日付第162回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（サステナビリティボンド）募集委託契約証書（以下「募集委託契約」という。）に定める職務を行う。
- (4) 本債券の債権者は、募集委託契約に定める募集の受託会社の権限及び義務に関するすべての規定の利益並びに募集の受託会社によるかかる権限の行使及びかかる義務の履行による利益を享受することができる。

3. 期限の利益喪失に関する特約

当機構は、次に掲げる事由のいずれかが発生した場合には、本債券について期限の利益を失う。

- (1) 当機構が別記「利息支払の方法」欄第1項又は別記「償還の方法」欄第2項の規定に違背し、5営業日以内に履行又は治癒されないとき。
- (2) 当機構が発行する本債券以外の債券又はその他の借入金債務について期限の利益を喪失し、又は期限が到来したにもかかわらず5営業日以内にその弁済をすることができないとき。又は、当機構以外の債券若しくはその他の借入金債務に対して当機構が行った保証債務について履行義務が発生したにもかかわらず、契約上定められた保証債務を履行すべき期間の最終日から5営業日以内にその履行がされないとき。ただし、当該債務の合計額（邦貨換算後）が30億円を超えない場合は、この限りでない。
- (3) 当機構が解散することを定める法令及び解散の期日を定める法令が公布され、かつ当機構の解散期日の1箇月前までに、本債券の債務の総額について他の法人に承継する法令が公布されていないとき。
- (4) 法令若しくは裁判所の決定により、当機構又は当機構が解散して本債券の債務を承継した法人に対して、破産手続、株式会社における更生手続、特別清算手続その他これらに準ずる倒産処理手続に相当する手続が開始されたとき。

4. 期限の利益喪失の公告

前項の規定により当機構が本債券について期限の利益を喪失したときは、募集の受託会社はその旨を本欄第5項(2)に定める方法により公告する。

5. 公告の方法

- (1) 本債券に関し、本債券の債権者の利害に関係を有する事項であって、募集の受託会社が債権者にこれを通知する必要があると認める事項がある場合は、これを公告する。
- (2) 本債券につき公告の必要が生じた場合は、法令又は契約に別段の定めがあるものを除き、官報並びに東京都及び大阪府で発行される各1種以上の新聞紙にこれを掲載することにより行う。ただし、重複するものがあるときは、これを省略することができる。

6. 債券原簿の公示

当機構は、その本社に債券原簿を備え置き、その営業時間中、一般の閲覧に供する。

7. 本要項の変更

- (1) 当機構は、募集の受託会社と協議のうえ、本債券の債権者の利害に重大なる関係を有する事項を除き、本要項を変更することができる。
- (2) 前号に基づき本要項が変更されたときは、当機構はその内容を公告する。ただし、当機構と募集の受託会社が協議のうえ不要と認めた場合は、この限りでない。

8. 本債券の債権者集会

- (1) 本債券の債権者集会（以下「債権者集会」という。）は、本債券の全部についてするその支払の猶予その他本債券の債権者の利害に重大な影響を及ぼす事項について決議をすることができる。
- (2) 債権者集会は、東京都において行う。
- (3) 債権者集会は、当機構又は募集の受託会社がこれを招集するものとし、債権者集会の日の3週間前までに、債権者集会を招集する旨及び債権者集会の目的である事項その他必要な事項を公告する。

| | |
|------------|---|
| <p>摘 要</p> | <p>(4) 本債券総額（償還済みの額を除く。また、当機構が有する本債券の金額はこれに算入しない。）の 10 分の 1 以上に当たる本債券を有する債権者は、債権者集会の目的である事項及び招集の理由を記載した書面を募集の受託会社に提出して、債権者集会の招集を請求することができる。</p> <p>(5) 本債券の債権者は、債権者集会において、その有する本債券の金額（償還済みの額を除く。）に応じて、議決権を有するものとする。</p> <p>(6) 前号の規定にかかわらず、当機構は、その有する本債券については、議決権を有しない。</p> <p>(7) 債権者集会において決議をする事項を可決するには、議決権者（議決権を行使することができる本債券の債権者をいう。以下本募集要項において同じ。）の議決権の総額の 5 分の 1 以上で、かつ、出席した議決権者の議決権の総額の 3 分の 2 以上の議決権を有する者の同意がなければならない。</p> <p>(8) 前号の場合においては、以下のいずれかに該当する決議をすることはできないものとし、これらに該当する決議がされた場合、かかる決議は効力を有しない。</p> <p>①債権者集会の招集の手続又はその決議の方法が法令又は本要項の定め違反するとき</p> <p>②決議が不正の方法によって成立するに至ったとき</p> <p>③決議が著しく不公正であるとき</p> <p>④決議が本債券の債権者の一般の利益に反するとき</p> <p>(9) 本債券の債権者は、本人又はその代理人によって、債権者集会に出席することができる。当機構は、その代表者を当該集会に出席させ、又は書面により意見を述べるることができる。本人又はその代理人が当該集会に出席しない本債券の債権者は、募集の受託会社が定めるところにしたがい、書面によって議決権を行使することができる。書面によって行使した議決権の額は、出席した議決権者の議決権の額に算入する。</p> <p>(10) 債権者集会の決議は、本債券を有するすべての債権者に対して効力を有するものとし、その執行は募集の受託会社があたるものとする。</p> <p>(11) 本項に定めるほか債権者集会に関する手続は当機構と募集の受託会社が協議して定め、本欄第 5 項(2)に定める方法により公告する。</p> <p>(12) 本項の手続に要する合理的な費用は、当機構の負担とする。</p> <p>9. 募集の受託会社への事業概況等の報告</p> <p>(1) 当機構は、毎年、事業の概況、決算の概況等が記載された書類を募集の受託会社に提出する。</p> <p>(2) 募集の受託会社は、本債券の債権者の利益保護のために必要と認める場合は、法令、契約又は当機構の内部規則その他の定め反しない範囲において、当機構に対し、業務、財産状況を知るために必要な書類の提出を請求することができる。</p> |
|------------|---|

2. 債券の引受け及び債券発行事務の委託

| | 引受人の氏名又は名称 | 住 所 | 引受金額 | 引受けの条件 |
|-----------|-------------------|---------------------|--------------|---|
| 債券の引受 | SMB C日興証券株式会社 | 東京都千代田区丸の内三丁目3番1号 | 百万円 4,000 | 1. 引受人は、本債券の全額につき、共同して買取引受を行う。 2. 本債券の引受手数料は、総額3,000万円とする。 |
| | 大和証券株式会社 | 東京都千代田区丸の内一丁目9番1号 | 3,000 | |
| | 東海東京証券株式会社 | 愛知県名古屋市中村区名駅四丁目7番1号 | 3,000 | |
| | 計 | | 10,000 | |
| 債券発行事務の受託 | 債券発行事務 受託会社の名称 | 住 所 | | |
| | 株式会社みずほ銀行 | 東京都千代田区大手町一丁目5番5号 | | |

3. 本債券の発行により調達する資金の使途

(1) 新規発行による手取金の額

| 払込金額の総額 | 発行諸費用の概算額 | 差引手取概算額 |
|-----------------|-------------|----------------|
| 10,000,000,000円 | 35,606,686円 | 9,964,393,314円 |

(2) 手取金の使途

上記の手取概算額 9,964,393,314円は、令和5年6月までに独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第13条第1項第6号及び第11号の業務に充当する予定です。

当機構は、サステナビリティファイナンスを行うために、以下の基準等に則したサステナビリティファイナンス・フレームワークを策定しました。当機構のサステナビリティファイナンスは、環境（グリーン）性と社会（ソーシャル）性の両方への貢献、債券発行（ボンド）や市中借入（ローン）などを内包した資金調達手段です。

- ・ 「気候ボンド標準 3.0 版 (Climate Bond Standard (Version3.0))」：国際 NGO である気候ボンドイニシアチブ（以下「CBI」という。）策定
- ・ 「グリーンボンド原則 (Green Bond Principles) 2018」、「ソーシャルボンド原則 (Social Bond Principles) 2018」、「サステナビリティボンド・ガイドライン (Sustainability Bond Guidelines) 2018」、「持続可能な開発目標へのハイレベルマッピング 2018」：国際資本市場協会 (ICMA) 策定
- ・ 「グリーンボンドガイドライン 2017 年版」：環境省策定
- ・ 「グリーンローン原則 (Green Loan Principles) 2018」：英国のローン・マーケット・アソシエーション (Loan Market Association) 及びアジア太平洋地域のアジア・パシフィック・ローン・マーケット・アソシエーション (Asia Pacific Loan Market Association) 策定

<サステナビリティファイナンス・フレームワーク>

① 調達資金の使途

- ・ サステナビリティファイナンスにて調達した資金は、「鉄道建設プロジェクト（建設勘定）」、「船舶共有建造プロジェクト（海事勘定）」の建設/建造資金または借換資金に充当されます。
- ・ 両プロジェクトを通じて、下記の国連の持続可能な開発目標（SDGs）の達成に貢献します。

鉄道建設プロジェクトが貢献する目標

3. すべての人に健康と福祉を
7. エネルギーをみんなにそしてクリーンに
8. 働きがいも経済成長も
9. 産業と技術革新の基盤をつくろう
11. 住み続けられるまちづくりを
12. つくる責任つかう責任
13. 気候変動に具体的な対策を
15. 陸の豊かさを守ろう

船舶共有建造プロジェクトが貢献する目標

8. 働きがいも経済成長も
9. 産業と技術革新の基盤をつくろう
11. 住み続けられるまちづくりを
13. 気候変動に具体的な対策を
14. 海の豊かさを守ろう

② プロジェクトの評価と選定のプロセス

- ・ 当機構が実施するプロジェクトについては、国土交通政策の一部として環境面を含む専門的知見のある外部機関が関与する等して評価・選定されております。
 - ・ また環境改善効果 (CO2 削減等) の観点からのプロジェクトの検討は、当機構の各事業部が実施しております。
- ③ 調達資金の管理
- ・ 調達資金の経理区分や資金使途の適切性は会計検査院の検査や業務監査、監査法人の会計監査などにより常時点検・確認されており、調達資金の管理の適切性は確保されております。
 - ・ 当機構では業務に応じ5つの勘定による区分経理を実施しております。また各プロジェクト単位で個別の資金管理を実施している為、調達資金が他のプロジェクトに充当されることはありません。
- ④ レポーティング
- ・ 毎年度、当機構 HP 掲載の事業報告書等で各プロジェクト毎の支出状況等を開示しております。
 - ・ 加えて、環境的・社会的便益や調達資金の充当状況については、当機構 HP で年1回程度、開示予定です。

サステナビリティファイナンスに対する第三者評価として、DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社 (以下「DNV」という。) より、「サステナビリティファイナンス適格性検証報告書」を取得しております。当該報告書において、当機構のサステナビリティファイナンスが前述の基準等に適合する旨確認されております。

また、当機構のサステナビリティファイナンス・フレームワークによるサステナビリティボンドについては、アジアで初めて CBI からのプログラム認証を取得しております。

第2 参照情報

1. 参照書類

当機構の経理の状況等、その他の事業の内容に関する重要な事項及びその他の事項については、本説明書法人情報の部（令和4年8月18日現在）をご参照下さい。

2. 参照書類の補完情報

(I) 「事業等のリスク」について

本債券の発行者である当機構の詳細について記載し、本説明書証券情報の部と一体をなす本説明書法人情報の部（令和4年8月18日現在）に記載の「事業等のリスク」について、本説明書証券情報の部作成日（令和5年5月19日）までの間に生じた変更その他の事由はありません。また、本説明書法人情報の部には、将来に関する事項が記載されておりますが、本説明書証券情報の部作成日（令和5年5月19日）現在においてもその判断に変更はありません。

(II) その他

上記「(I) 「事業等のリスク」について」のほか、本説明書法人情報の部（令和4年8月18日現在）につき、本説明書証券情報の部作成日（令和5年5月19日）までの間において変更が生じた事項を以下に一括して記載いたします（変更箇所は下線で示しております。）。

第1 法人の概況

2. 沿革

| 年 月 | 事 項 |
|-----------|---|
| | 運輸施設整備事業団 日本鉄道建設公団 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 |
| 昭和34年 6月 | 国内旅客船公団設立 |
| 昭和36年 4月 | 国内旅客船公団が、特定船舶整備公団と改称 |
| 昭和39年 3月 | 日本鉄道建設公団設立 |
| 昭和41年 12月 | 特定船舶整備公団が、船舶整備公団と改称 |
| 昭和45年 5月 | 日本鉄道建設公団に、新幹線鉄道の建設業務追加 |
| 同年 7月 | 本州四国連絡橋公団の設立に伴い、本四淡路線及び本四備讃線の調査業務移管 |
| 昭和47年 6月 | 日本鉄道建設公団に、民鉄線の建設及び大改良業務を追加 |
| 昭和53年 12月 | 特定船舶製造業安定事業協会設立 |
| 昭和57年 11月 | 上越新幹線（大宮・新潟間）開業 |
| 昭和62年 4月 | 国鉄改革に伴い、国鉄分割民営化（JRグループ設立） 日本国有鉄道清算事業団設立 新幹線鉄道保有機構設立 |
| 同年 9月 | 新幹線鉄道の建設事業を日本鉄道建設公団が承継 |
| 昭和63年 3月 | 津軽海峡線（青函トンネル）開業 |
| 平成元年 7月 | 特定船舶製造業安定事業協会が、造船業基盤整備事業協会と改称 |
| 平成3年 10月 | 新幹線鉄道保有機構の業務を引き継ぎ、鉄道整備基金設立 |
| 平成9年 10月 | 鉄道整備基金と船舶整備公団が統合し、運輸施設整備事業団設立 |
| | 北陸新幹線（高崎・長野間）開業 |
| 平成10年 10月 | 解散した日本国有鉄道清算事業団の業務を、日本鉄道建設公団が承継 国鉄清算事業本部を設置 |
| 平成13年 3月 | 解散した造船業基盤整備事業協会の業務の一部を、運輸施設整備事業団が承継 |
| 同年 12月 | 特殊法人等整理合理化計画により、日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合し、 独立行政法人となることが閣議決定 |
| 平成14年 12月 | 東北新幹線（盛岡・八戸間）開業 |
| 平成15年 10月 | 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）設立 |
| 平成16年 3月 | 九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）開業 |
| 平成22年 12月 | 東北新幹線（八戸・新青森間）開業 |
| 平成23年 3月 | 九州新幹線（博多・新八代間）開業 |
| 平成27年 3月 | 北陸新幹線（長野・金沢間）開業 |
| 平成28年 3月 | 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業 |
| 令和4年 9月 | 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）開業 |

3. 事業の内容

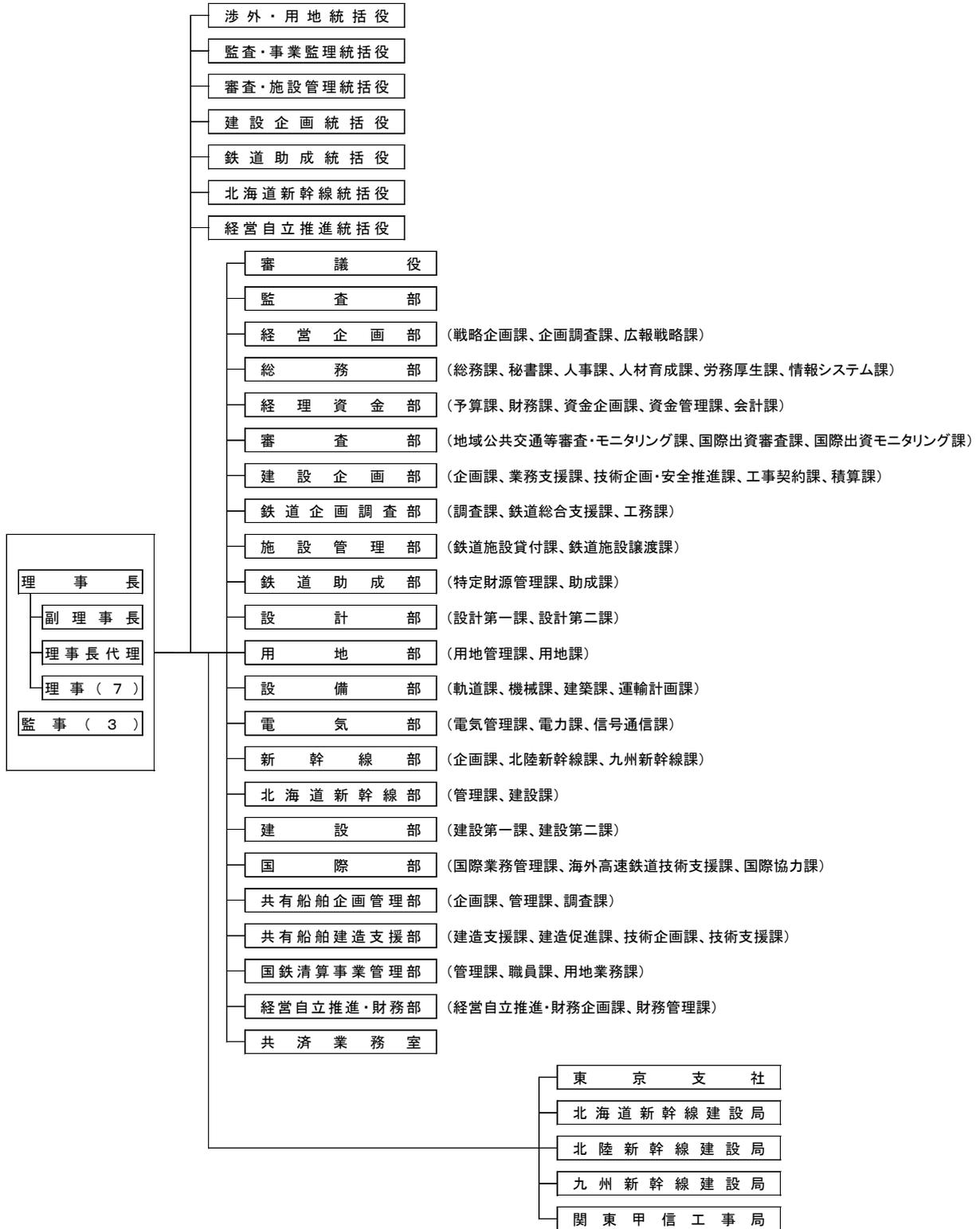
(2) 資本金の構成

当機構の資本金は1,153億3,734万2,338円（令和5年5月19日現在）であり、全額が政府出資金です。各勘定の構成は以下の通りです。

（内訳）

| | （単位：百万円） |
|-----------------|----------|
| 建設勘定 | 51,676 |
| 海事勘定 | 63,567 |
| 地域公共交通等勘定 | - |
| 助成勘定 | 95 |
| 特例業務勘定 | - |
| 資本合計 | 115,337 |

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構組織図



(4) 日本政府との関係について

③業務運営について

(ア)業務方法書

通則法第 28 条により、当機構は、業務方法書を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならないとされており、これを変更しようとするときも同様です。

(イ)中期目標

通則法第 29 条により、国土交通大臣は、あらかじめ独立行政法人評価制度委員会（以下「委員会」という。）の意見を聴き、3 年以上 5 年以下の期間において当機構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、これを指示するとともに公表しなければならないとされており、これを変更したときも同様です。当機構の現行の中期目標は、令和 5 年 4 月 1 日から令和 10 年 3 月 31 日までの 5 年間について定められております。

(略)

(6) 当機構の業務内容について

①鉄道建設業務

(ア)新幹線鉄道

(略)

整備新幹線の建設については、政府・与党における検討結果に基づき、順次その取扱いが定められてきました。これまでに開業した整備新幹線は、平成 9 年 10 月の北陸新幹線（高崎・長野間）、平成 14 年 12 月の東北新幹線（盛岡・八戸間）、平成 16 年 3 月の九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）、平成 22 年 12 月の東北新幹線（八戸・新青森間）、平成 23 年 3 月の九州新幹線（博多・新八代間）、平成 27 年 3 月の北陸新幹線（長野・金沢間）、平成 28 年 3 月の北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）及び令和 4 年 9 月の九州新幹線（武雄温泉・長崎間）となっております。

現在、全幹法に基づき工事実施計画の認可を受けた北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の建設を進めております。

整備新幹線の施設は、機構法及び同法施行令に基づいて当機構が保有し、営業主体である JR 旅客会社へ貸し付けることとなっております。貸付料は、営業主体の受益の程度を勘案して算定される仕組みとなっております。

現在の建設財源のスキームは、整備新幹線の貸付料等を充てた後、国及び地方公共団体が 2：1 の割合で負担することとなっております。

「未来への投資を実現する経済対策」（平成 28 年 8 月 2 日閣議決定）により、財投債を原資とする財政投融资の手法を積極的に活用、工夫することにより整備新幹線の建設を加速化することとされました。

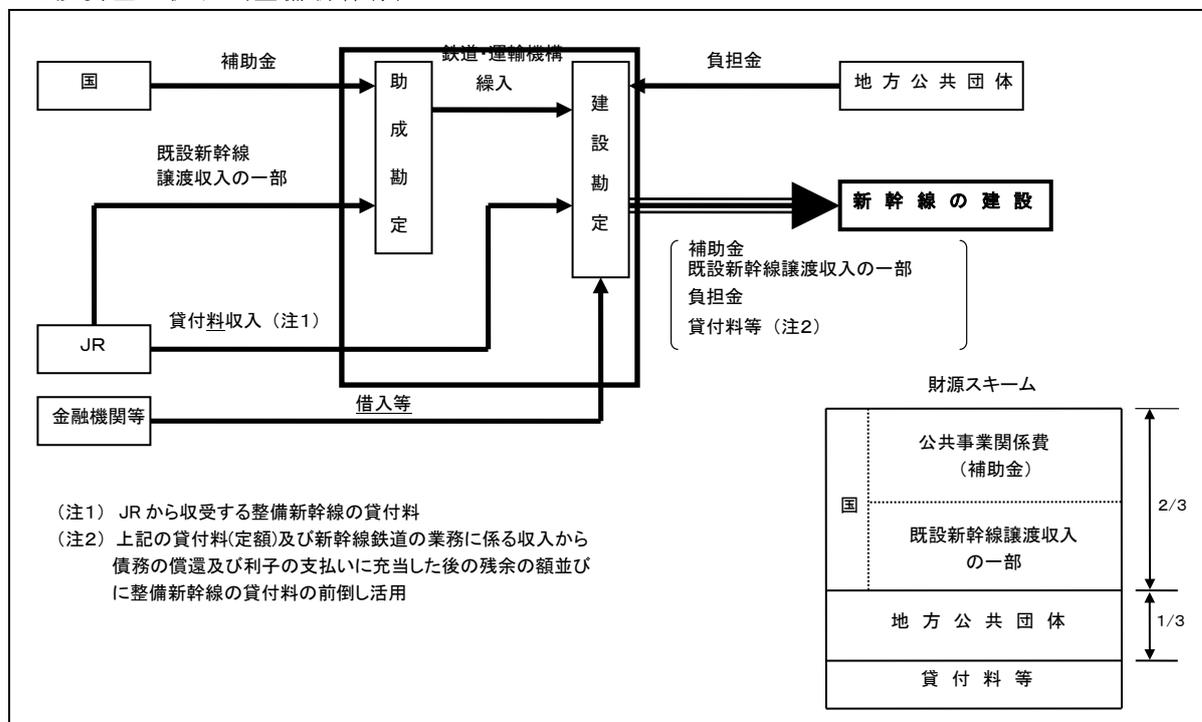
当機構では上記の新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設及び貸し付けを行う他、新幹線鉄道の建設に関する調査を行います。

<整備新幹線>

| 線名 | 区間 | 線路延長 | 備考 |
|--------|-----------|-------|------------|
| 北海道新幹線 | 新青森・新函館北斗 | 149km | 平成28年3月開業 |
| | 新函館北斗・札幌 | 212km | 建設中 |
| 東北新幹線 | 盛岡・八戸 | 97km | 平成14年12月開業 |
| | 八戸・新青森 | 82km | 平成22年12月開業 |
| 北陸新幹線 | 高崎・長野 | 117km | 平成9年10月開業 |
| | 長野・金沢 | 228km | 平成27年3月開業 |
| | 金沢・敦賀 | 125km | 建設中 |
| 九州新幹線 | 博多・新八代 | 130km | 平成23年3月開業 |
| | 新八代・鹿児島中央 | 127km | 平成16年3月開業 |
| | 武雄温泉・長崎 | 66km | 令和4年9月開業 |

| | | | |
|----|-----|---------|------|
| 計 | 営業中 | 995km | |
| | 建設中 | 337km | |
| 合計 | | 1,332km | 駅間距離 |

< 建設資金の流れ（整備新幹線） >



(エ) 都市鉄道利便増進事業

(略)

相鉄・JR直通線は、相鉄本線西谷駅から羽沢横浜国大駅までの約2.7kmにおける連絡線の整備を行うものであり、平成18年6月に整備構想及び営業構想が認定され、平成18年11月に速達性向上計画の認定を相模鉄道株式会社と連名で受けて事業に着手し、平成21年10月に第一次分割工事施行の認可、平成27年4月に第二次分割工事施行認可を受けて工事を進め令和元年11月30日に開業しました。

相鉄・東急直通線は、羽沢横浜国大駅から東急東横線・目黒線日吉駅までの約10.0kmにおける連絡線の整備を行うものであり、平成18年6月に整備構想及び営業構想が認定され、平成19年4月に速達性向上計画の認定を相模鉄道株式会社及び東急電鉄株式会社と連名で受けて事業に着手しております。その後、平成24年10月に工事施行の認可を受けて、工事を進め令和5年3月18日に開業しました。

また、相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線は個別の事業としてそれぞれ認定されましたが、両事業を一体的に進めていくことが、事業の効率的執行においてより適切であることから、平成26年3月に両事業を一体化する速達性向上計画の変更申請を行い、同年同月に認定を受けております。

平成29年2月には神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）の開業時期の遅れと事業費の増額について速達性向上計画の変更の申請を行い、同年3月に変更の認定を受けております。

(略)

(オ) 津軽海峡線(青函トンネル)

津軽海峡線は本州と北海道を結ぶ延長約88kmの路線で、その一部には青函トンネル(延長約54km)が含まれております。青函トンネルは、昭和46年に本工事に着手し、以後17年の歳月を費やし、昭和63年に完成しました。この工事は、昭和29年の洞爺丸の悲惨な事故から国民の強い要望として実現化の運動が長年にわたって続けられてき

た経緯があり、これは国家的財産といっても過言ではありません。現在は当機構が保有主体となって北海道旅客鉄道株式会社へ貸し付けており、貸付料は租税及び管理費程度としております。当機構の前身である旧公団が建設主体であることから当該トンネルの機能・設備等を熟知しており、将来にわたって健全な鉄道施設としての維持を図るべく、海底部のトンネルの調査等を実施しているところです。また、平成11年度から、青函トンネルの機能保全に係る鉄道防災事業として防災設備、通信施設等の改修工事にも着手しております。この機能保全に要する資金については、国が3分の2、北海道旅客鉄道株式会社が3分の1※を負担しております。

※「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」が令和3年に改正されたことにより、特例業務勘定から建設勘定への繰り入れた額については、北海道旅客鉄道株式会社が事業費の負担をしたものとみなせるようになりました。

(略)

(カ) 受託事業

受託事業は鉄道事業者や地方公共団体等からの要請に基づき、鉄道に関する工事、調査、測量、設計、試験及び研究を行うもので、これまでに中部国際空港連絡鉄道線、仙台地下鉄東西線等合計33件の建設工事と鉄道事業者・地方公共団体等からの鉄道整備計画に伴う調査業務を実施しており、当機構の鉄道建設に対するルート選定、環境アセスメントといった調査から設計、施工、竣工に至る一貫したプロジェクトマネジメントにおける総合的な技術力、新工法や環境対策などの土木関連での技術開発が活かされております。計画段階の建設計画等の調査業務として、令和4年度は、小田急多摩線延伸線等の調査を実施しました。他には、平成28年熊本地震で被災した南阿蘇鉄道株式会社の復旧支援として、第一白川橋りょう上部工架設等に係る指導業務を行いました。

このように当機構が技術面での支援機関として調査等も含めて委託されている状況は、各鉄道事業者が建設に係る事業よりもむしろ施設の維持管理に係る事業が主体となっていること、さらには、新線建設期間中に必要となる建設技術者を新たに確保するよりも、現在、我が国唯一の公的鉄道技術集団として、高度な技術力を有する当機構を活用する方が経済的であると考えているためだと思慮されます。なお、建設工事の財源は、全額委託者からの資金を充当し、完成後は鉄道施設を引き渡すこととなっております。

<受託調査等（令和4年度）の主な実績>

| 受託件名 | 委託者 | 受託内容 | 備考 |
|----------------------------------|----------------|-----------------------------------|----|
| 小田急多摩線延伸の検討に係る調査業務 | 小田急多摩線延伸検討会 | 鉄道整備に係る基礎調査 | |
| 阿蘇くまもと空港アクセス鉄道の追加検討に係る調査業務 | 熊本県 | 鉄道整備に係る基礎調査 | |
| つくばエクスプレス8両編成化事業に伴うホーム等延伸の設計等の業務 | 首都圏新都市鉄道株式会社 | 8両編成化事業に伴うホーム等延伸の設計見直し業務及び施工計画の検討 | |
| 成田高速鉄道アクセス線に係る基礎的調査 | 成田高速鉄道アクセス株式会社 | 鉄道整備に係る基礎調査 | |
| 成田空港鉄道アクセス改善に係る調査及び技術協力支援 | 成田国際空港株式会社 | 鉄道整備に係る基礎調査、技術支援 | |

| | | | |
|----------------------------------|--------------|--------------------|--|
| 南阿蘇鉄道災害復旧工事第一白川橋りょう上部工架設等に係る指導業務 | 南阿蘇鉄道株式会社 | 災害復旧に係る上部工架設に関する指導 | |
| <u>地下鉄7号線延伸線整備計画に伴う調査業務</u> | <u>さいたま市</u> | <u>鉄道整備に係る基礎調査</u> | |

②国際業務

当機構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）に基づき、従来より他の業務の遂行に支障の無い範囲内で行ってきた海外の鉄道に関する技術協力等の業務に加え、我が国の新幹線技術が活用され、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等の業務及び海外の高速鉄道に関する調査等の全部又は一部を行う事業を実施する者に対し、その事業の円滑な実施に必要な資金の出資を行います。

なお、令和 3 年 9 月 1 日に株式会社海外交通・都市開発事業支援機構、東日本旅客鉄道株式会社とともに出資を行い、インドのムンバイ・アーメダバード間高速鉄道プロジェクトの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の業務の代理代行を担う日本高速鉄道電気エンジニアリング株式会社を立ちあげました。

③船舶共有建造業務

当機構では、国内旅客船又は国内貨物船の建造について、船舶共有建造制度を通じて低利・長期資金を供給し、また、建造に関する技術的支援を行い、国内海運の安定かつ確実な輸送に貢献してきたところです。

船舶共有建造業務は、平成 13 年 12 月「特殊法人等整理合理化計画」により平成 14 年度からは共有建造の対象を以下の「真に政策的必要性のあるもの」に重点化することとなりました。

- (ア) 物流効率化等対策：船舶の大型化あるいは荷役、運航の効率化等を図ることができる船舶の建造を行うこと
- (イ) 環境対策：道路混雑の緩和、CO2 排出量の削減等の面からモーダルシフト（トラックから船舶・鉄道への転換）等の環境対策の推進を図ることができる船舶建造を行うこと
- (ウ) 少子高齢化対策：高齢化社会の急速な進展に対応するため、バリアフリー化した船舶の建造を行うこと
- (エ) 離島航路に就航する船舶：離島住民の生活に不可欠な交通手段として安全かつ確実な輸送サービスを行う船舶の建造を行うこと

また、平成 17 年度には貨物船のうち土・砂利・石材専用船を、旅客船のうち遊覧専用船を共有建造の対象外とし、その対象を政策的意義の高いものに重点化しました。

平成 22 年度には、政策要件を「内航海運のグリーン化に資する船舶」「産業競争力強化に資する船舶としてグループ化等を実施する内航海運事業者により建造される船舶」「離島航路等の維持・活性化に資する船舶」等へと見直し、政策効果のより高い船舶に対して金利優遇を実施しております。

さらに、平成 30 年度から政策要件を「グリーン化に資する船舶」、「物流効率化に資する船舶」、「地域振興に資する船舶」、「事業基盤強化に資する船舶」、「船員雇用対策に資する船舶」に見直しを実施したほか、令和 3 年 11 月より、「特定船舶導入計画の認定を受けた船舶」を新設しております。

(略)

⑤内航海運活性化融資業務

当機構は機構法附則第 11 条第 1 項の規定により、以下の業務を行うこととしておりますが、令和 5 年 4 月以降は行っておりません。

(略)

⑥鉄道助成業務

(略)

- (ウ) 低利資金の融通又は無利子での貸付

(略)

貸付金については、東京メトロは平成 26 年 3 月をもって完済され、旧公団（建設勘定）は令和 5 年 5 月 19 日現在残高が 10,647 百万円です（旧公団・旧事業団から当機構への移行・統合に伴い、無利子貸付は助成勘定と建設勘定間の事業資金の繰入・繰戻の形で行われております。）。

- (エ) 財政融資資金を活用した資金の貸付等

・「未来への投資を実現する経済対策」（平成 28 年 8 月 2 日閣議決定）により、東海旅客鉄道株式会社（以下

「JR 東海」という。)が行うリニア中央新幹線の全線開業を最大8年間前倒しすることとされたことを受け、平成28年度より、財政融資資金を借入れ、JR 東海に対し建設資金の一部貸し付けを行いました。貸付金残高は、令和5年5月19日現在30,000億円です。

(ウ) JR 2島会社からの長期借入金の借入れ

・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改正により、JR 2島会社の経営の下支え措置として長期借入金の借入れを行いました。借入金残高は、令和5年5月19日現在3,970億円です。

4. 新幹線建設について

(1) 整備新幹線建設計画について

(略)

その後、平成27年3月には北陸新幹線(長野・金沢間)、平成28年3月には北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)が開業しました。北陸新幹線(金沢・敦賀間)については、工期遅延が生じることとなり、天候や地質不良等のリスク要因が想定範囲内に収まることを前提に、令和5年度末(2023年度末)完成予定に向けて、工事を進めております。また、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)については、令和4年9月23日に開業いたしました。

(注1)フル規格は、北陸新幹線(高崎・長野間)と同じ新幹線規格の路盤に、標準軌(線路幅1,435mm)を敷設して新幹線車両が走行します。

(注2)ミニ新幹線は、山形新幹線や秋田新幹線で導入されている規格で、在来線と同じサイズの車両(車輪の幅は北陸新幹線(高崎・長野間)と同様の標準軌)が、新幹線区間は新幹線として高速走行し、在来線の路盤のまま標準軌を敷設した在来線区間では、乗換え無しに在来特急(最高速度130km/h)として走行します。

(注3)スーパー特急は、在来線と同じサイズの高速車両が在来線では在来特急として走行し、新設区間(新幹線規格の路盤に在来線と乗換え無しで走行できる狭軌(線路幅1,067mm)を当面敷設)では、最高速度200km/h程度で走行します。

(注4)平成30年8月27日の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて、九州新幹線(西九州ルート)へのフリーゲージトレインの導入を断念する方針が確認されました。これに伴い、九州新幹線(西九州ルート)の将来的な整備方式については関係者間で調整中です。

5. 民鉄線事業について

(2) 民鉄線事業に関する償還条件の変更等について

(略)

① 千葉急行線の処理結果及び債務の償還方策について

(略)

・残りの千葉急行電鉄株式会社関係資産(将来の複線化対応部分)を平成11年10月~12月に京成電鉄株式会社及び関係自治体(千葉県、千葉市及び市原市)に売却したこと、によって債権の回収に努めましたが、平成11事業年度において147億円の特別損失(固定資産売却損)が生じました。

当該特別損失については、当機構の財務体質強化策として平成11年度に民鉄線制度の改正が行われたことにより、譲渡収入の増額が図られたこと、さらに、当機構が経費節約等により捻出した自己資金を充当したことで、令和4年度をもって全額補填が完了しました。

6. 鉄道建設業務等の概要について

(1) 整備新幹線の建設

現在、北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間)及び九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の3線4区間の建設を行っています。

令和5年度は、北海道新幹線の新青森・新函館北斗間(工事延長148.3km)については、青函共用走行区間における高速走行に向けた工事をを行います。また新函館北斗・札幌間(工事延長211.9km)については、渡島トンネル、羊蹄トンネル及び札幌トンネル等の土木工事をを行います。また、昨年度に引き続き、用地取得や調査・設計を進めます。

北陸新幹線の金沢・敦賀間（工事延長 114.6km）については、敦賀駅の建物工事をはじめ、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事を進めます。

九州新幹線の武雄温泉・長崎間（工事延長 67.0km）については、令和4年9月23日に開業しました。環境対策や高架下整備などを進めてまいります。

整備新幹線建設推進高度化等事業については、整備新幹線の環境影響評価、工事を円滑に実施するための経済設計調査、設計・施工法等調査、及び貨物列車走行調査を実施します。なお、令和5年度からは北陸新幹線の施工上の課題の解決や実現可能な駅・ルートの検討のため、従来、工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、用地確保に向けた調査、発生土の処理に向けた検討、地下水への影響確認、駅の位置や工法の検討に必要な調査等を先行的・集中的に行う、北陸新幹線事業推進調査が新設されました。

（単位：百万円）

| 線名・区間 | 工事延長 | 令和3年度 実施額 | 令和4年度 実施額 | 令和5年度 事業費 | 完成予定 又は完成年度 | 鉄道事業者又は 軌道経営者 |
|---------------------------|-------|--------------|--------------|--------------|---|------------------|
| 北海道新幹線 新青森・新函館北斗間 | 148.3 | — | — | 65 | 青函共用走行区 間における所要 の高速走行開始 後に実施予定の 明かり区間に係 る環境対策等の 残工事に着手し てから概ね3年 後 (平成28年3月 26日開業) | 北海道旅客鉄 道株式会社 |
| 新函館北斗・札幌間 | 211.9 | 100,304 | 140,552 | 170,000 | 新青森・新函館 北斗間の開業か ら概ね20年後 ^(注 4) | |
| 北陸新幹線 金沢・敦賀間 | 114.6 | 249,844 | 139,975 | 13,965 | 令和9年度末 (令和5年度 末開業予定) | 西日本旅客鉄 道株式会社 |
| 九州新幹線 武雄温泉・長崎間 | 67.0 | 56,303 | 26,058 | 9,970 | 令和7年度末 ^(注 4) (令和4年9月 23日開業) | 九州旅客鉄道 株式会社 |
| 着工区間計 (注2) (3線4区間) | 541.8 | 406,452 | 306,585 | 194,000 | | |
| 建設推進高度化等事業 | | 1,675 | 1,492 | 1,538 | | |
| 合計 | | 408,127 | 308,077 | 195,538 | | |

(注1) 令和3年度実施額及び令和4年度実施額は決算額、令和5年度事業費は年度初の事業計画額としております。

(注2) 上表「着工区間計」の路線・区間数及び建設延長については、令和5年度事業費が計上されている路線の合計としております。

(注3) 完成予定は平成27年1月14日の政府・与党申合せにおいて、沿線地方公共団体の最大限の取組を前提に前倒しを図ることとされました。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）：平成47年度（令和17年度）から5年前倒しし、平成42年度末（令和12年度）の完成・開業を目指します。

(3) 都市鉄道利便増進事業

神奈川東部方面線は、相鉄本線西谷駅から羽沢横浜国大駅で、J R 東海道貨物線へ乗り入れる相鉄・J R 直通線と、羽沢横浜国大駅から東急線に接続する相鉄・東急直通線を整備し、それぞれ相鉄線と J R 線、相鉄線と東急線との相互直通運転を可能とするものです。

これらの路線によって、横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部との速達性が向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化がなされ、さらに経路の選択肢の増加、横浜駅や J R 東海道線等の既設路線の混雑緩和や乗換回数減少、地域の活性化等に寄与することが期待されます。また、二俣川・鶴ヶ峰副都心等のさらなる発展にも資するものです。さらに、相鉄・東急直通線によって新幹線駅アクセスの向上が図られます。相鉄・J R 直通線は令和元年 11 月 30 日、相鉄・東急直通線は令和 5 年 3 月 18 日に開業しました。今後は、令和 6 年度末まで駅及び本線直上の整備を進めていきます。

(単位：百万円)

| 線名 | 区間 | 延長 Km | 令和 3 年度 実施額 | 令和 4 年度 実施額 | 令和 5 年度 事業費 | 開業日 | 鉄道事業者又は軌道 経営者 |
|--------------|-----------|-------|-------------|-------------|-------------|-----------------|-------------------|
| 神奈川東部方面線 | | 12.7 | 32,831 | 30,404 | 7,971 | 下記参照 | 下記参照 |
| 〔相鉄・J R 直通線〕 | 西谷・横浜羽 沢間 | 2.7 | | | | 令和元年 11 月 30 日 | 相模鉄道株式会社 |
| 〔相鉄・東急 直通線〕 | 横浜羽沢・ 日吉間 | 10.0 | | | | 令和 5 年 3 月 18 日 | 相模鉄道株式会社 東急電鉄株式会社 |

(注) 令和 3 年度実施額及び令和 4 年度実施額は決算額、令和 5 年度事業費は年度初の事業計画額としております。

(4) 青函トンネルの改修工事 (貸付鉄道施設改修事業)

青函トンネルは、整備新幹線と同様、当機構が財産を保有して北海道旅客鉄道株式会社に貸し付けている施設であり、将来にわたって同トンネルの機能保全を図る必要があります。平成 11 年度から青函トンネルの機能保全に係る鉄道防災事業として、防災設備、通信施設等の改修工事を行っており、令和 5 年度は、定点消化施設、電力施設及び変電所施設などの改修工事を行います。

(単位：百万円)

| 線名 | 区間 | 延長 km | 令和 3 年度 実施額 | 令和 4 年度 実施額 | 令和 5 年度 事業費 | 鉄道事業者又は軌道 経営者 |
|--------|----------------|-------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| 津軽 海峡線 | 今別町浜名・ 知内町湯の里間 | — | 1,605 | 1,916 | 1,140 | 北海道旅客鉄道株式会社 |

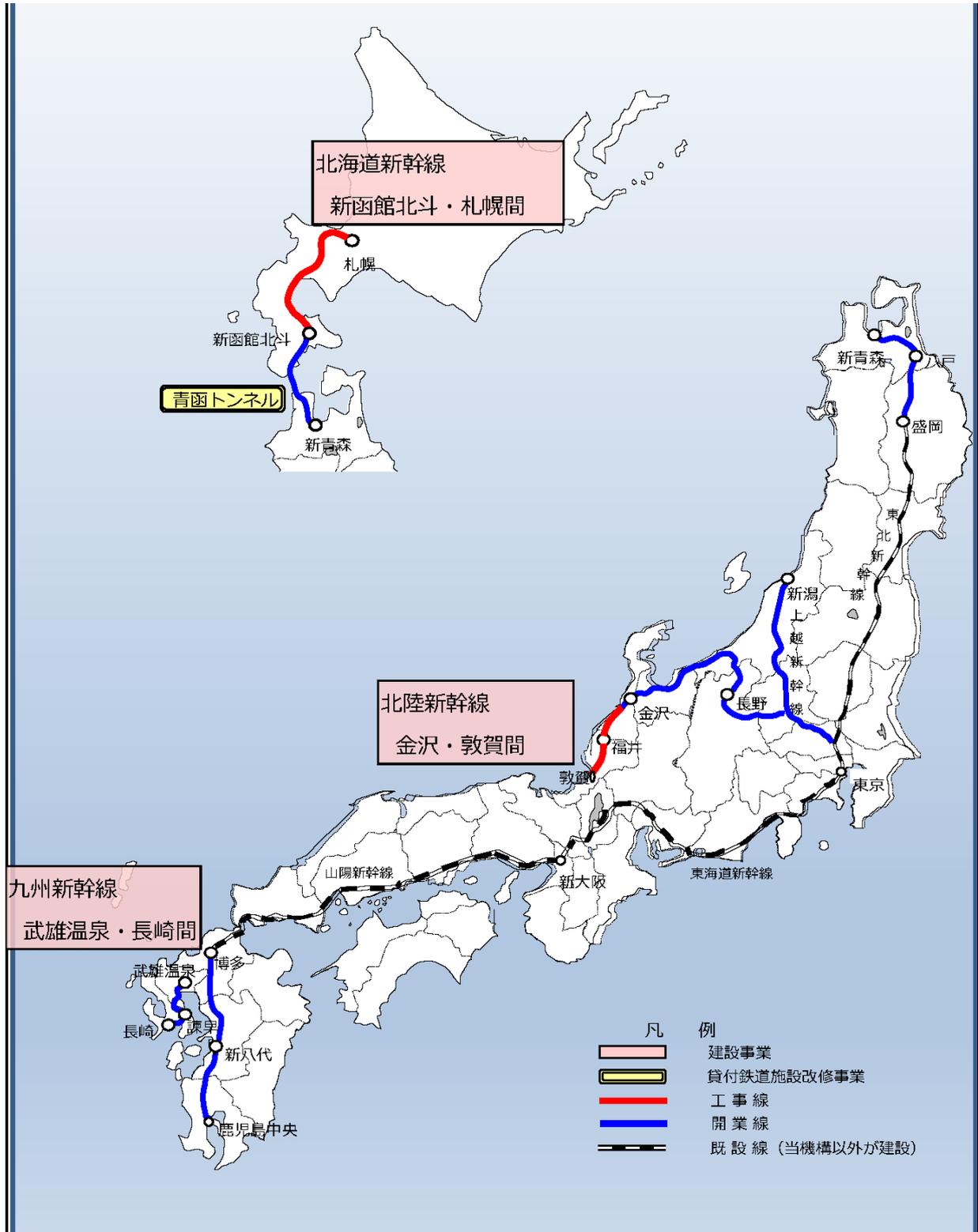
(注) 令和 3 年度実施額及び令和 4 年度実施額は決算額、令和 5 年度事業費は現時点の事業計画額としております。

(5) 受託事業

令和 5 年度も引き続き、地方公共団体や鉄道事業者等からの委託に基づき、建設工事及び調査設計業務を行います。

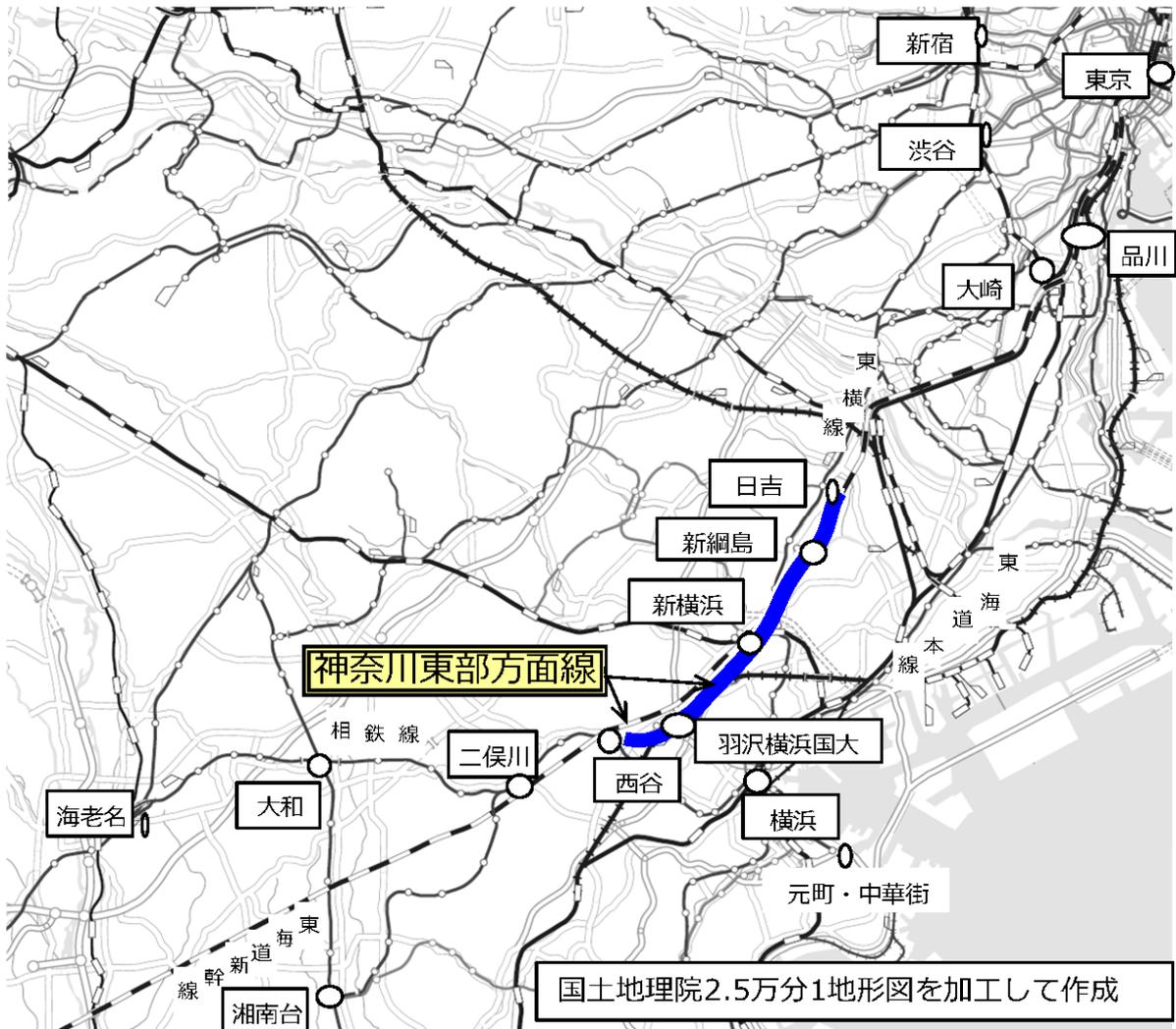
令和5年度 建設線等路線図

(整備新幹線、貸付鉄道施設改修事業)



令和5年度 建設線等路線図

(都市鉄道利便増進事業)



- 凡 例
- 都市鉄道利便増進事業
 - 開業線

11. 役職員数の状況 (令和5年4月1日現在)

| | 令和5年度 |
|-----|--------|
| 役員数 | 13名 |
| 職員数 | 1,454名 |

第2 事業の状況

2. 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等

(1) 鉄道建設業務関係

(略)

また、ご報告した内容にとどまらず、関係者とも連携して徹底的な組織改革を進めていくことにより、当面の最大の課題であります北陸新幹線（金沢・敦賀間）の確実な開業を実現するとともに、北海道新幹線等の他の事業を確実に推進できるような体制を整え、地域の方々、そして国民の皆様の期待に応えられる組織となることを目指してまいります。

（略）

（2）海事関係

四面を海に囲まれた我が国では、貿易物資の約9割が海上輸送によって運ばれております。国内に目を向けると、貨物輸送の約4割が内航海運によって行われ、特に産業基礎物資（鉄鋼・石油・セメント等）の8割が内航海運に依存しております。また、旅客輸送についても、離島航路をはじめとして人々の生活基盤を支える重要な交通手段として、必要不可欠なものです。

国内海運業界の現況は、新型コロナウイルスの影響から完全に回復していないことに加え、鋼材価格の上昇や燃料油価格の高止まり等により、その経営環境は依然として厳しい状況にあります。一方で、2050年のカーボンニュートラルへの対応と安全運航に不可欠な船員の確保が喫緊の課題となっております。

2050年のカーボンニュートラル、CO2排出ネットゼロの実現に向けては、まずはその前段階として7年後の2030年に国内海運業界の目標であるCO2排出量の17%削減を達成する必要があります。これには、新たな船舶を建造する際に、CO2排出量を大きく低減するものへと代替することが重要であり、当機構では、こうした「二酸化炭素低減船舶」の建造に対する金利軽減の制度を用意しております。

また、国土交通省においては、省エネ・省CO2をさらに高度化した「連携型省エネ船」に関するコンセプトのとりまとめが公表され、更にはバイオ燃料や水素、アンモニアなどの新燃料を用いるための技術開発も進んでおります。当機構としては、こうしたカーボンニュートラルに関する動向を踏まえながら、今後、必要に応じ、船舶共有建造制度の見直しを行ってまいります。

船舶の安全航行に不可欠な船員の確保については、我が国の少子化は深刻さを増し、静かな有事とも言える状況にあり、少子化の問題はこれ以上放置できない待ったなしの課題である状況下において、将来の労働力確保の観点から、国内海運業界は船員の労働環境、居住環境をいち早く改善し、魅力のある職場にしていけることが重要となっております。

このために当機構では、様々な技術調査を実施し、それらの技術調査の結果を業界関係者と共有していくことで、船員にとってより良い労働環境や居住環境の実現につなげてまいります。

当機構では必要に応じて制度改正を実施しながら、これらの課題解決に向け、物流の効率化、地域公共交通の維持・活性化や観光立国推進、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促進します。具体的には、グリーン化に資する船舶、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、特定船舶導入計画の認定を受けた船舶を政策要件として掲げ、これらのうち、「政策効果の高い船舶」の建造促進に努めてまいります。

また、平成25年12月に閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」等において、船舶共有建造業務においては多額の繰越欠損金を抱えていることから、繰越欠損金の具体的な削減計画を策定することとされたため、平成26年3月に繰越欠損金削減計画を策定し、民業補完や政策誘導に留意しつつ事業量を確保することや、未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策を講じることにより、その削減を図ることとしました。第4期中期目標期間（平成30年度～令和4年度）中における繰越欠損金削減計画に定める削減目標額40億円程度に対し、令和3年度においては16億円を削減し、削減累計額62億円と堅調に推移しております。令和5年度から第5期中期目標期間（令和5年度～令和9年度）となることから、「繰越欠損金削減計画」（参考）を新たに策定し、削減目標額を5年間で20億円程度とすることとしております。当機構においては、引き続き船舶共有建造業務の財務改善に努めてまいります。

（参考）「繰越欠損金削減計画」

繰越欠損金削減計画

令和5年3月29日
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

平成25年12月24日閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」において、「共有建造事業において多額の繰越欠損金を抱えていることから、繰越欠損金の具体的な削減計画を策定し、その解消に向けて着実な縮減を図るとともに、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図る。」こととされた。これを受け、第3期中期目標期間（平成25年度～平成29年度）及び第4期中期目標期間（平成30年度～令和4年度）において、繰越欠損金の削減目標額及び削減方法などを記載した「繰越欠損金削減計画」をそれぞれ策定し、その削減に努めてきたところであるが、引き続き、繰越欠損金の削減を図る必要があることから、今般、第5期中期目標期間（令和5年度～令和9年度）における以下の計画を定めることとした。

1. 繰越欠損金削減計画の基本的な考え方

(1) 繰越欠損金の発生要因

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。）の海事勘定においては、平成9年度以降、経済の長期低迷による荷動きの減少等から未収金が急増する中、独法会計基準の導入により貸倒引当金計上基準が変更されたことに伴い、機構発足（平成15年10月1日）以降、多額の貸倒引当金を計上した。更に、未収金の貸倒処理に伴い、貸倒引当金等の取崩しや貸倒損失等の計上がなされた。

(2) 繰越欠損金の現状

繰越欠損金は、本計画を最初に定めた第3期中期目標期間の開始時は504億円（平成24年度末時点）であったところ、令和3年度末時点において、214億円となっている。主な内訳としては、貸倒引当金相当額5億円、未収金の貸倒処理等に伴いこれまでに計上した損失209億円となっている。

(3) 計画の必要性

内航海運は、環境にやさしく効率的な輸送機関であり、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る。今後も、安全・良好なサービスを持続的に確保するために、生産性の向上等を図る必要があるほか、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、国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を促進するためにも、海事勘定の健全な財務体質が必要である。

海事勘定における令和3年度末時点の未収金残高は3億円であり、着実に解消しつつある。一方、未収金処理の過程等で発生した繰越欠損金は、同年度末時点において、214億円に上っていることから、第5期中期目標期間においても、未収金の発生防止・回収等を図りつつ、繰越欠損金の解消に向け、その削減を進めていく必要がある。

(4) 計画策定における前提条件

①基本的な考え方

繰越欠損金の削減は、船舶共有建造業務により計上される利益によって行われるものである。

このため、民業補完の観点及び適正な事業金利の設定による国内海運政策の実現に配慮しつつ、財務改善に必要な事業量の確保、また、必要に応じ債権管理体制の強化を図りながら、未収金への適切な対処による財務の健全性の確保を通じ、引き続き、同業務の収益性確保のための措置に取り組んでいく必要がある。

これらを考慮した上で、下記②の前提条件による推計に基づき、繰越欠損金の削減目標を設定する。

②具体的な前提条件

(i) 事業量

第5期中期目標期間中、令和5年度予算額で推移するものとする。

(ii) 金利水準

過去の金利実績に基づき、将来の金利（事業金利、調達金利）を予測したものをを用いる。

(iii) 固定型と金利見直し型の事業量比率は、過去の平均に基づき8：2と設定する。

2. 繰越欠損金削減目標額

以上に基づき推計した結果、第5期中期目標期間における繰越欠損金の削減目標額は、20億円程度とするものとする。

3. 繰越欠損金の具体的な削減方法

(1) 事業量の確保

民業補完の観点に留意し、必要に応じ債権管理体制を強化しつつ、物流の効率化、離島航路整備、観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を促進し、財務改善に必要な事業量の確保を図っていくものとする。

機構が対象とする国内海運業界は、荷主業界の動向や経済環境等の外的要因に大きく左右され、それに伴い事業量も変動するため、次の措置を推進することにより、共有建造の安定的な確保に努める。

- ① 建造支援セミナーや地区海運組合への説明会の実施のほか、事業者への個別訪問により、船舶共有建造制度のPRを行うとともに、関係機関との連携の機会も活かしつつ、建造計画についての早期かつ的確な情報収集を行っていく。
- ② 船舶共有建造制度の利用促進を図るため、営業推進体制を強化する。また、荷主やオペレーターへの訪問により、業界の動向、船舶に対する需要や建造計画についての早期かつ的確な情報収集を行うことにより、これらの情報を活用して訪問先事業者の選定を行う等により、効率的かつ有効な建造促進活動を行っていく。

(2) 未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策

①未収金発生防止・債権管理強化策

- (i) 新規未収金発生を防止するため審査を厳格に行う。
- (ii) 未収金発生時の船舶使用料に係る用船料直接受領の確保に努める。
- (iii) 保有債権の管理を強化するため、民間金融機関と連携して海運事業者の経営状態のモニタリングを行う。
- (iv) 審査・管理部署が連携しつつ、事業者の財務状況調査や業界動向の調査分析などを通じて的確な予兆管理に努める。

②債権回収強化策

共有契約に基づく船舶使用料が未払いとなった事業者に対しては、未収金回収の最大化を図るべく、次の措置を講じるものとする。

- (i) 未収金発生原因の確認、関係者との間で事業者の資金繰りや経営改善のための協議を行うことにより、早期の正常化を図る。
- (ii) 個々の事業者の経営状況等を勘案して、支払計画を早期に策定したうえで、未収金の計画的かつ確実な回収を行っていく。
- (iii) 上記措置が困難となる場合においては、既存債権の回収率を引き上げるため、次の措置を講じる。
 - (ア) 早期に新たな本船の引き受け事業者やオペレーターを探し、新たなスキームの下での回収の継続を行う。
 - (イ) 法的手続きを含めた回収策や売船マーケット状況を考慮した船舶の売却等により、回収の最大化を図る。

4. その他

2. の繰越欠損金の削減目標額は上記の推計に基づくものであるが、事業量や引当額等の大幅な変動が見込まれる等により、本計画に拠ることが不相当と認められる場合には、本計画の見直しを実施するものとする。

(4) 国鉄清算業務関係

① 年金費用等の支払及び資産処分等の円滑な実施等

債務等処理法第13条の規定に基づき、旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等について、円滑かつ確実に支払を実施します。

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社の株式については、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います。

② 旅客鉄道株式会社等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及び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切に負担します。

また、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を適切に実施します。

(5) 広報

(略)

③ 各種メディアによる情報発信

上記①及び②のほか、当機構はソーシャルメディア、広報誌、パンフレット等の媒体により積極的な情報発信に努めております。

ソーシャルメディアとしては、YouTube、Twitter 及び Instagram において公式アカウントを開設し、鉄道建設や船舶共有建造に関する動画や写真等の視覚情報を用いた、一般の方々に興味関心を持ってもらえるような情報発信に努めております。

(公式 YouTube チャンネル https://www.youtube.com/c/jrtt_official)

(公式 Twitter アカウント https://twitter.com/JRTT_PR)

(公式 Instagram アカウント https://www.instagram.com/jrtt_pr)

(略)

(6) 鉄道建設の低コスト化及び工期短縮への取組み

(略)

平成7年3月からは、トンネル工事、架線工事等における低コスト工法の技術開発により鉄道建設等の計画・調査から設計・施工に至るまでのトータルコストの縮減に努めるとともに、建設線区ごとに原価管理を徹底する総額管理方式を取り入れ、職員一人一人のコスト意識を向上させて、事業運営の効率化を推進しております。

(略)

平成30年度から令和4年度の第4期中期計画においては、技術開発の動向を踏まえてコスト縮減に努めると共に、コスト縮減効果を整理・機構内で共有を図ることとしました。

令和5年度以降の第5期中期計画においても、技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めることとしております。

(略)

＜機構第4期中期計画における建設コスト縮減の主な施策（平成30年度～令和4年度）＞

| 施策分類 | 施策項目 | 施策概要 |
|----------|----------------------------|---|
| 工事コストの縮減 | 吹付けコンクリート材料の変更 | トンネル工事における従来よりも安価な吹付けコンクリート材料の採用 |
| | トンネル湧水の処理方法の見直し | トンネル湧水の排水処理における清水と濁水の分離を通じた使用薬品量・電力量の削減 |
| | UAV 測量（ドローンによる測量）の採用による効率化 | トンネル発生土の受入地の地形測量に UAV 測量（ドローンによるレーザー測量）を採用し作業の効率化 |
| | トンネル発生土処理場の変更 | トンネル掘削の発生土処理場を現場近傍へ変更し、運搬距離の短縮 |
| | 建設発生土処分方法の変更 | 建設発生土を協議により条件の良い処分先に変更することで運搬・処分費を縮減 |
| | 可動式ホーム柵設備の小規模化 | 乗入予定車種の精査により、可動式ホーム柵設備を小規模化 |
| | 建設発生土の有効利用 | トンネル発生土を他の公共事業に提供し、運搬費・敷均し費を受入側負担 |
| | 軌道基地における土木施工ヤード等の転用 | 軌道工事における先行する土木工事との調整を通じた作業基地ヤードの継続使用 |
| | 仮設材の有効活用 | 住宅街に近接するトンネルの坑外設備箇所を設置する防音壁材料に試験施工で発生した吸音板を有効活用 |
| | RC スノーシェルターの外型枠を工区間で転用 | RC スノーシェルターを施工するための外型枠を新規に製作せず、工程調整により他工区から転用 |
| | 杭及び置換えコンクリートを地盤改良に変更 | 場所打ち杭及び置換えコンクリートを地盤改良にする基礎支持方法の変更 |
| | 変電所の変電機器容量の見直し | 変電所設備の精査により、機器容量の小規模化 |
| | 建設発生土の有効利用（道路盛土） | 建設発生土を市道代替工事の盛土材として有効利用 |

| | | |
|---------------|-----------------------------|--|
| | 建設発生土の有効利用（対策土受入地覆土） | 建設発生土を対策土受入地の覆土として有効利用 |
| | 駅バックヤードの内装簡素化 | 駅利用者が立ち入らない箇所（倉庫、機械室等）の内装仕上げを簡素化 |
| | 建設発生土の有効利用（対策土受入地堰堤造成） | 建設発生土を対策土受入地の堰堤造成材として有効利用 |
| 維持管理費（LCC）の改善 | 設計かぶりの増設による鉄筋コンクリート構造物の長寿命化 | 高架橋・橋りょう等のコンクリート構造物の鉄筋かぶりを増設し、施設の耐久性が向上 |
| | トンネル照明のLED化 | トンネル照明を従来の蛍光灯からLED蛍光灯に変更し、長寿命化・消費電力抑制（維持管理費の低減） |
| | 用地侵害防除さく網部の長寿命化 | 網部の線材を亜鉛・アルミ・マグネシウム合金めっき鉄線とし、高張力・小径化 |
| 社会的コストの改善 | 高炉セメントの使用によるCO2の削減 | 製鉄副産物である高炉スラグ（水砕スラグ）を有効利用した高炉セメントを使用することで環境負荷を低減 |

6. 研究開発活動

(3) 学会等の受賞実績

当機構及びその前身たる旧公団における受賞の主なものは、次の通りです。

| 路線名 | 受賞年 | 学会名 | 賞種別 | 受賞業績名 |
|--------|-------|-------------|----------------------------|---|
| 青函トンネル | 昭和61年 | イタリア・ジェノバ市 | コロンブス賞 | 青函トンネル |
| | 昭和62年 | 政府 | 内閣総理大臣顕彰 | 青函トンネルの完成 |
| | 昭和62年 | 土木学会 | 技術賞 | 青函トンネルの建設 |
| | 平成26年 | 土木学会 | 技術賞 | 青函トンネルの耐久性能の検証・評価による健全性の確立 |
| 新幹線 | 平成13年 | イタリア・プリミエロ | ルイジ・ネグレッリ賞 | 新幹線 |
| | 平成24年 | 「鉄道の日」実行委員会 | 日本鉄道賞 | 新幹線の新青森・鹿児島中央間の全通 |
| | 平成24年 | 電気科学技術奨励会 | 電気科学技術奨励賞 | PHCトロリ線を用いた新幹線用シンプル架線の開発 |
| | 平成28年 | 電気科学技術奨励会 | 電気科学技術奨励賞 | 整備新幹線、無絶縁DS-ATCの開発と実用化 |
| | | 日本電気協会 | 澁澤賞 | 超高压受電に適したルーフ・デルタ結線き電用変圧器の開発と実用化 |
| | 平成30年 | 日本電気協会 | 澁澤賞 | PHCトロリ線を用いた新幹線用シンプル架線の開発と実用化 |
| 令和3年 | 電気学会 | 電気学術振興賞進歩賞 | 新幹線電車線設備用ピンヨーク型装柱金具の開発・実用化 | |
| 上越新幹線 | 昭和57年 | 土木学会 | 技術賞 | 東北・上越新幹線の建設 |
| 北陸新幹線 | 平成7年 | 電気科学技術奨励会 | 電気科学技術奨励賞 | 整備新幹線用高速シンプル架線の開発と実用化 |
| | 平成8年 | 土木学会 | 技術賞 | 北陸新幹線高速分岐器（38番）の開発・敷設（分岐側通過速度160km/hの高速分岐器） |
| | 平成9年 | 電気学会 | 電気学術振興賞 | 北陸新幹線車両基地用不平衡補償単相き電装置の開発 |
| | 平成9年 | 土木学会 | 技術賞 | 北陸新幹線（高崎・長野間）の建設 |
| | 平成20年 | PC技術協会 | 協会賞（作品部門） | 北陸新幹線姫川橋りょう |
| | 平成21年 | 土木学会 | 技術賞 | 超膨張性と高压帯水層を有する特殊地山に適合したトンネル施工技術の確立（飯山トンネル） |

| 路線名 | 受賞年 | 学会名 | 賞種別 | 受賞業績名 |
|-------|-------|-------------|------------|---|
| | 平成26年 | PC工学会 | 協会賞（作品部門） | 北陸新幹線神通川橋りょう |
| | | 日本鉄道電気技術協会 | 鉄道電気技術賞 | 50/60Hz共用保護継電器の開発と実用化 |
| | 平成27年 | 「鉄道の日」実行委員会 | 日本鉄道大賞 | 沿線自治体との緊密なパートナーシップによる北陸新幹線金沢開業 |
| | | 鉄道建築協会 | 最優秀協会賞 | 北陸新幹線富山駅 |
| | | 鉄道建築協会 | 協会賞 | 北陸新幹線金沢駅、飯山駅、新高岡駅 |
| | | 照明学会 | 照明普及賞 | 北陸新幹線金沢駅の照明 |
| | 平成28年 | 土木学会 | 技術賞 | 北陸新幹線（長野・金沢間）開業－北信越地域と首都圏・関西圏との連携・交流の画期的な促進－ |
| | 平成29年 | 土木学会 | 技術賞 | 最小限のインフラで最大級の効果を発揮する雪害対策の確立－北陸新幹線、富山・石川県内－ |
| | 平成30年 | 電気学会 | 電気学術振興賞進歩賞 | 誘導予測計算の高度化による経済的な北陸新幹線ATC装置異周波妨害対策設備の実現 |
| | 令和3年 | 鉄道建築協会 | 優秀賞 | 狭隘な施工ヤードにおける旅客上家の施工－北陸新幹線、福井駅－ |
| | | PC工学会 | 作品賞 | 北陸新幹線 細坪架道橋 |
| | | 土木学会 | 技術賞 | 生産性向上と工期短縮を実現したフルプレキャストラーメン高架橋の建設 |
| 東北新幹線 | 平成12年 | 土木学会 | 技術賞 | 国内有数の膨圧地質を克服した世界最長陸上トンネル（東北新幹線 岩手－戸トンネルの施工） |
| | 平成15年 | 鉄道建築協会 | 協会賞 | 二戸駅（東北新幹線・いわて銀河鉄道） |
| | 平成17年 | 土木学会 | 環境賞 | トンネル掘削で発生する鉱化変質岩に対する環境対策 （八甲田トンネルの施工） |
| | | 電気科学技術奨励会 | 電気科学技術奨励賞 | 新幹線用電圧変動補償装置の開発と実用化 |
| | 平成18年 | 土木学会 | 技術賞 | 世界最長陸上トンネルの施工 （八甲田トンネル） |
| | | 電気学会 | 電気学術振興賞進歩賞 | 新幹線用電圧変動補償装置の開発と実用化 |
| | 平成19年 | 土木学会 | 技術賞 | NATMとシールドを融合した、新しいトンネル工法「SENS」の開発（東北新幹線三本木原トンネル） |
| | 平成20年 | 土木学会 | 技術賞 | 小土被り・滞水土砂地山における経済的かつ適用性の高い新しいトンネル施工技術（東北新幹線八戸・七戸間トンネル群） |
| | 平成21年 | 土木学会 | 田中賞（作品部門） | 三内丸山架道橋 |
| | 平成22年 | 鉄道建築協会 | 協会賞 | 東北新幹線七戸十和田、新青森駅 |

| 路線名 | 受賞年 | 学会名 | 賞種別 | 受賞業績名 |
|------------|-------|-------------|----------------------------------|---|
| | 平成23年 | 土木学会 | 技術賞 | 東北新幹線全線開業 —高速鉄道ネットワークの新たな基軸を担う東北新幹線（八戸・新青森間）の建設— |
| | | 照明学会 | 照明普及賞 | 東北新幹線新青森駅の照明 |
| | 平成24年 | 土木学会 | 技術賞 | 安全な高速走行・保守の省力化に寄与するスラブ軌道の施工技術 |
| 北海道新幹線 | 平成25年 | 土木学会 | 技術賞 | 山岳工法とシールド工法の境界領域における「SENS」の高速掘進（北海道新幹線津軽蓬田トンネル） |
| | 平成26年 | 地盤工学会 | 技術業績賞 | 北海道新幹線への補強土構造物の適用 （補強盛土、補強土擁壁から補強盛土一体橋梁まで） |
| | 平成28年 | 照明学会 | 北海道優秀照明施設賞 | 北海道新幹線新函館北斗駅の照明 |
| | | 鉄道建築協会 | 協会賞 | 北海道新幹線新函館北斗駅 |
| | 平成29年 | 地盤工学会 | 技術業績賞 | 軟弱泥炭地盤上の北海道新幹線函館総合車両基地の盛土造成 |
| | | 土木学会 | 技術賞 | 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業—津軽海峡線開通より28年、本州と北海道を結ぶ高速鉄道新時代— |
| 日本鉄道電気技術協会 | | 鉄道電気技術賞 | 北海道新幹線用転換鎖錠装置の開発・実用化 | |
| 九州新幹線 | 平成15年 | 土木学会 | 技術賞 | 水砕スラグを用いた透水性路盤による地下水面下しらす地山のトンネル構造及び施工方法の確立 |
| | 平成16年 | 「鉄道の日」実行委員会 | 日本鉄道賞 | 同一ホーム対面乗換（新幹線-在来線特急） |
| | 平成16年 | 政府 | バリアフリー化推進功 労者表彰（内閣官房長 官表彰） | 九州新幹線新八代駅におけるバリアフリー整備等 |
| | 平成16年 | 鉄道建築協会 | 協会賞 | 九州新幹線出水駅 |
| | 平成17年 | 土木学会 | 技術賞 | 九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）の建設 |
| | 平成22年 | 土木学会 | 田中賞（作品部門） | 松原線路橋 |
| | | PC技術協会 | 協会賞（作品部門） | 大野川橋りょう |
| | 平成23年 | 地盤工学会 | 技術業績賞 | 九州新幹線熊本総合車両基地造成事業 |
| | | 照明学会 | 照明普及賞 | 九州新幹線新玉名駅の照明 |
| | 平成24年 | 土木学会 | 技術賞 | 九州新幹線鹿児島ルート全線開業 —九州の一体的な発展と関西圏・東アジア地域との連携・交流の促進— |
| | 平成25年 | 土木学会 | 環境賞 | 絶滅危惧種クロツラヘラサギの保全に配慮した新幹線橋りょうの建設 |
| | | 日本鉄道電気技術協会 | 鉄道電気技術賞 （効果特別賞） | 九州新幹線（博多・新八代間）集中連動方式の開発と実用化 |
| | 令和2年 | 地盤工学会 | 技術業績賞 | 特殊な条件の礫質地盤における直接基礎高架橋の選定と設計・施工 |

| 路線名 | 受賞年 | 学会名 | 賞種別 | 受賞業績名 |
|---------------|-------|-------------|------------------|---|
| | | 土木学会 | 技術賞 | 巨礫を含む地質に適用するパイプルーフ工法の開発（九州新幹線、諫早トンネル） |
| | 令和3年 | 地盤工学会 | 技術業績賞 | 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）におけるGRS構造物の標準化に向けた取り組み |
| 京葉線 | 平成元年 | 土木学会 | 技術賞 | 京葉湾岸地域と都心を直結する京葉線の建設（東京～新木場～蘇我） |
| 北総線 | 平成3年 | 土木学会 | 技術賞 | 都心と千葉ニュータウンを直結する北総線の建設〔高砂～新鎌ヶ谷～小室（千葉ニュータウン）〕 |
| | 平成5年 | 運輸省 | 情報化貢献表彰 | 北総・公団線運行管理システム |
| 東葉高速線 | 平成3年 | 土木学会 | 技術開発賞 | プレライニングによるトンネル掘削工法（PASS工法）の開発（東葉高速線勝田台トンネル） |
| | 平成8年 | 鉄道建築協会 | 運輸省鉄道局長賞 | 船橋日大前駅（東葉高速線） |
| 臨海副都心線 | 平成8年 | 鉄道建築協会 | 運輸省鉄道局長賞 | 国際展示場駅（臨海副都心線） |
| 臨海副都心線Ⅱ | 平成13年 | 土木学会 | 技術賞 | 伸縮スポーク方式によるシールドの挿入式拡径及び径の異なる地中接合技術の確立 |
| | 平成15年 | 土木学会 | 技術賞 | 首都圏の新しい鉄道ネットワークを形成するりんかい線の建設 |
| 東京モノレール | 平成5年 | 土木学会 | 技術賞 | 羽田空港沖合展開事業に伴うアクセス鉄道の建設〔整備場～羽田空港〕〔東京モノレール羽田新線〕 |
| JR東西線 | 平成8年 | 土木学会 | 技術賞 | 大阪都心部を未経験の深さで東西に貫く鉄道幹線「JR東西線」の建設 |
| 山梨リニア実験線 | 平成10年 | 土木学会 | 技術賞 | 超電導磁気浮上式鉄道山梨リニア実験線の建設 |
| 秋田新幹線 | 平成9年 | 土木学会 | 技術賞 | 新幹線在来線直通工事における急速施工法の開発（秋田新幹線―機械化連続改軌、市街地内高架橋急速施工） |
| 埼玉高速鉄道線 | 平成12年 | 土木学会 | 環境賞 | 地下鉄道トンネル断面を有効利用した日本初の河川浄化導水路事業 |
| 旧ダイヤの橋 | 昭和58年 | 土木学会 | 田中賞（作品部門） | マタディ橋りょう建設事業 |
| 中部国際空港連絡線 | 平成16年 | PC技術協会 | 協会賞（作品部門） | 中部国際空港連絡橋（鉄道） |
| みなとみらい線 | 平成16年 | 鉄道建築協会 | 国土交通省鉄道局長賞 | みなとみらい線の駅 |
| | 平成17年 | 土木学会 | 技術賞 | 国際都市「横浜」の新しい都市空間を創出するみなとみらい線の建設 |
| | | ワトフォード会議 | ブルネル賞 建築部門奨励賞 | みなとみらい駅 |
| | | アジア交通学会 | OTPA | みなとみらい線 |
| 平成19年 | 土木学会 | デザイン賞 | みなとみらい線 | |
| つくば エクスプレス | 平成17年 | PC技術協会 | 協会賞（作品部門） | PCU型桁式高架橋 |
| | | 日本コンクリート工学会 | 協会賞（作品賞） | アーチスラブ式高架橋 |
| | | 「鉄道の日」実行委員会 | 日本鉄道賞 プロジェクト賞 | つくばエクスプレス |

| 路線名 | 受賞年 | 学会名 | 賞種別 | 受賞業績名 |
|------------|------------|-------------|--|--|
| | 平成18年 | 土木学会 | 技術賞 | 21世紀にふさわしいまちづくりと一体的に整備した鉄道新線 ーIT拠点を結ぶつくばエクスプレスの建設ー |
| | | 鉄道建築協会 | 国土交通省鉄道局長賞 | 守谷駅 |
| | | | 協会賞（作品部門） | 研究学園駅・みらい平駅 |
| 愛知環状鉄道線 | 平成17年 | 鉄道建築協会 | 協会賞（作品部門） | 愛知環状鉄道万博八草駅 |
| 仙台空港アクセス線 | 平成20年 | 土木学会 | 技術賞 | 拠点空港の機能強化と地域開発に貢献する空港アクセス鉄道 |
| | | 鉄道建築協会 | 協会賞 | 仙台空港駅、杜せきのした駅、美田園駅 |
| 成田スカイアクセス線 | 平成22年 | 「鉄道の日」実行委員会 | 日本鉄道賞 | JAPAN SPEED 日本の空港アクセスを世界クラスへ |
| | 平成23年 | 土木学会 | 技術賞 | 成田新高速鉄道の建設 |
| | | 日本鉄道電気技術協会 | 鉄道電気技術賞最優秀賞 | 高番数分岐器を2台同期転換する転換鎖錠装置の開発と実用化 |
| | 鉄道電気技術賞優秀賞 | | 直流電化における160km/h対応き電ちょう架コンパウンド架線の開発と実用化 | |
| 平成26年 | 電気科学技術奨励会 | 電気科学技術奨励賞 | 160km/h走行に対応したき電ちょう架式コンパウンドカタナリ電車線の開発 | |
| 三陸鉄道 | 平成27年 | 土木学会 | 技術賞 | 東日本大震災で被災した三陸鉄道の復旧 |
| | | | 田中賞（作品部門） | 三陸鉄道ハイペリ橋梁 |
| | | 地盤工学会 | 技術業績賞 | 三陸鉄道における地盤構造物による災害復旧工事（耐震・津波抵抗性の向上） |
| | | 日本鉄道施設協会 | 技術賞（プロジェクト） | 三陸鉄道震災復旧工事における防災機能の向上 |
| | 全日本建設技術協会 | 全建賞 | 三陸鉄道東日本大震災復旧事業 | |
| 平成30年 | 土木学会 | 映画コンクール最優秀賞 | 復興の道しるべと題した三陸鉄道北リアス線震災復旧工事の映像記録 | |
| 小田急小田原線 | 平成30年 | 土木学会 | 技術賞 | 日本初の営業線直下における4線地下式での線増連立事業ー都市高速鉄道第9号線の完逐ー |
| えちぜん鉄道 | 平成30年 | 鉄道建築協会 | 協会賞（作品部門） | えちぜん鉄道、福井駅 |
| 神奈川東部方面線 | 令和元年 | 土木学会 | 技術賞 | 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）の建設ー既存ストックの有効活用を目指した都市鉄道等利便増進法に基づく「速達性向上事業」の適用第1号案件ー |
| | | | | 駅前交差点直下における大規模アンダーピニング技術と工程短縮に向けた取り組みー相鉄東急直通線 新横浜駅地下鉄交差部土木工事ー |
| | 令和2年 | 土木学会 | 技術賞 | 場所打ちライニングとセグメントを随時切替可能な覆工切替式シールド機による経済的なトンネル施工の実現ー神奈川東部方面線、羽沢トンネルー |
| | | 鉄道建築協会 | 協会賞（作品部門） | 相鉄・JR直通線、羽沢横浜国大駅 |
| 令和4年 | 日本建設業協会 | 土木賞 | 相鉄東急直通線新横浜駅地下鉄交差部土木工事 | |

| 路線名 | 受賞年 | 学会名 | 賞種別 | 受賞業績名 |
|-------|------------|-----------|-------------------------------------|---|
| そ の 他 | 平成7年 | 運輸省 | 運輸大臣表彰 | 鉄道施設の早期復旧 (阪神・淡路大震災) |
| | 平成12年 | 運輸省 | 情報化貢献表彰 | 交通計画支援システム |
| | 平成15年 | 土木学会 | 技術開発賞 | GISを活用した交通計画支援システム 「GRAPE」の開発 |
| | 平成16年 | 土木学会 | 技術開発賞 | 耐震性(セメント改良補強土)橋台の開発 |
| | | 地盤工学会 | 技術開発賞 | 切取り補強土留め壁の開発と実用化 |
| | 平成17年 | 土木学会 | 技術開発賞 | 平面平滑型シート張り工法の開発 |
| | 平成18年 | 土木学会 | 技術開発賞 | 初期高強度吹付けコンクリートを用いた新 支保パターンによるNATMトンネルの急速施 工技術 |
| | 平成19年 | 電気科学技術奨励会 | 電気科学技術奨励賞 | 新型結線(ルーフデルタ)き電用変圧器の 開発と実用化 |
| | 平成21年 | 土木学会 | 技術開発賞 | 土構造物に対応したスラブ軌道用PC路盤の 開発 |
| | 平成30年 | PC工学会 | 技術開発賞 | PC桁を用いたGRS一体橋梁 |
| | | 土木学会 | 技術開発賞 | 補強土技術と橋梁技術を融合させたGRS一体 橋梁の開発 |
| | 令和2年度 | 土木学会 | 田中賞(論文部門) | F10Tを用いた高力ボルト摩擦接合接手にお けるナット回転角法の適用の検討 |
| | | | 技術賞 | 複数事業の連携による公共交通主体型まち づくりの推進-富山駅における路面電車南 北接続- |
| 令和3年度 | 日本鉄道施設協会 | 論文省 | これまでの地震被害の知見に基づいた復旧 支援と今後の展開 | |
| 令和4年度 | 日本鉄道電気技術協会 | 澁澤賞 | スリップジョイント構造を有する電車 線柱の実用化 | |
| 令和4年度 | 鉄道工学シンポジウム | 論文奨励賞 | GRS一体橋梁の設計・施工および建設後 の挙動計測に関する一考察 | |

(4) 特許権等

令和5年5月19日現在、当機構名で登録している特許権の件数並びに当機構名で出願中の特許権の件数は、次の通りです。

| 区 分 | 登録 | 出願中 |
|-------|----|-----|
| 特 許 権 | 65 | 7 |

(5) 海外技術協力

①当機構の海外技術協力は、青函トンネルや上越・北陸・東北・九州・北海道新幹線、さらに都市鉄道などの建設工事で培った総合的な技術力と経験を活かし、国等の要請に基づいて職員を専門家として海外に派遣する一方、外国人研修生を受け入れるなど、積極的に技術協力を行っております。

令和4年度までに技術協力を行った国及び地域は70に及び、延べ2,289人の専門家を派遣しております。その協力内容は、鉄道新線建設や改良工事における事業可能性調査、建設計画、設計、施工等の多くの分野に渡っております。

②近年実施した主な技術協力

| 国・地域名 | プロジェクト案件名 |
|-------|-----------|
| | |

| | |
|-------------|--|
| ヨーロッパ | |
| スイス・ドイツ | 地下トンネル施設の設計・準備への助言・指導 |
| スウェーデン | スウェーデン高速鉄道計画、スウェーデン高速鉄道におけるスラブ軌道適用可能性調査 |
| トルクメニスタン | 鉄道近代化事業（高速化、電化等）に係る調査 |
| アフリカ | |
| エジプト | 鉄道セクターにおける有償資金協力業務関連成果物に対するブルーエンジニアリング |
| アジア | |
| 中国 | 中国高速鉄道スラブ軌道技術移転 |
| 台湾 | 台湾高速鉄道延伸計画に関する調査 |
| 韓国 | 韓国高速鉄道京江線道現地調査 |
| フィリピン | 鉄道計画・運営・管理 |
| フィリピン・ミャンマー | 鉄道分野におけるブルーエンジニアリング（マニラ首都圏地下鉄事業フェーズ1、ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業フェーズ1橋梁詳細設計調査） |
| インドネシア | ジャワ北幹線鉄道に関する日本・インドネシア政府間協議、ジャワ島北幹線鉄道の高速度化計画、ジャワ北幹線鉄道準高速化事業準備調査 |
| マレーシア | マレーシア高速鉄道計画調査、マレーシアの都市間鉄道の実態に係る調査、マレーシア・シンガポール高速鉄道事業における事業費縮減検討調査 |
| タイ | バンコク首都圏鉄道高架化計画調査、バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画事業費縮減等の検討調査、円借款案件レッドライン中間管理ミッション |
| インド | インド高速鉄道開発プロジェクト、インド高速鉄道計画合同ミッション、高速鉄道に係るインド国内工場調査、高速鉄道に係る制度整備支援プロジェクト、インド高速鉄道建設事業現地調査、インド高速鉄道建設事業詳細設計調査、インド高速鉄道詳細設計運営指導、インド高速鉄道公社組織体制・運営能力強化、鋼鉄道橋のMII (Make in India) の可能性評価調査、高架橋桁クラックに関する現地調査、インド高速鉄道公社との技術的課題協議・教育訓練実施事前調査、インド建設企業、インド高速鉄道公社の人材育成に関する調査、インド高速鉄道事業軌道工事に関する技術研修教材作成業務、インド高速鉄道事業軌道工事に係る施工監理技術者研修、インド高速鉄道事業における教育訓練・認証事業に係る技術協力 |
| ベトナム | 南北高速鉄道建設計画、ホーチミン市都市鉄道事業（1号線） |
| ミャンマー | ヤンゴン環状鉄道改修事業 |
| スリランカ | コロンボ都市交通システム整備事業 |
| クウェート | コストシェア技術協力（クウェートメトロ） |

第3 設備の状況

2. 主要な設備の状況

当機構の令和4年度末（令和5年3月31日）における主要な設備の状況は、次の通りです。

（単位：百万円）

| 内容 | 所在地 | 土地 | | 建物外 帳簿価額 | 合計 帳簿価額 |
|-----|-----------------|----------------------|------|-------------|------------|
| | | 面積 | 帳簿価額 | | |
| 宿舍等 | 神奈川県川崎市 宮崎台外 | 面積 | 帳簿価額 | 帳簿価額 | 帳簿価額 |
| | | 5,231 m ² | 997 | | |

第4 法人の状況

2. 役員状況（令和5年4月1日現在）

| 役職名 | 氏名 | 任期 | 略歴 |
|-------------|--------|---|---|
| 理事長 | 藤田 耕三 | 自 令和3年4月1日 至 令和10年3月31日 | 昭和57年4月運輸省入省 令和元年7月国土交通事務次官 令和2年11月損害保険ジャパン（株）顧問特別顧問 |
| 副理事長 | 寺田 吉道 | 自 令和4年6月28日 至 令和5年9月30日 | 平成元年4月運輸省入省 令和元年7月国土交通省鉄道局次長 令和3年7月国土交通省大臣官房公共交通・物流政策審議官 |
| 理事長代理 | 平野 邦彦 | (令和3年4月1日) 自 令和3年10月1日 至 令和5年9月30日 | 昭和55年4月日本国有鉄道入社 平成28年6月東日本旅客鉄道(株)常務執行役員総合企画本部副部長、品川開発担当、地方創生担当 平成30年6月(株)鉄道会館代表取締役社長 |
| 理事 | 日笠 弥三郎 | (令和3年7月1日) 自 令和3年10月1日 至 令和5年9月30日 | 平成3年4月運輸省入省 令和元年7月国土交通省運輸安全委員会事務局審議官(併)総合政策局、鉄道局、観光庁 令和2年7月国土交通省大臣官房審議官(国際、鉄道局担当) |
| 理事 | 米田 純一 | 自 令和3年10月1日 至 令和5年9月30日 | 昭和60年4月中央信託銀行(株)入社 平成25年4月三井住友トラストビジネスサービス(株)常務執行役員 平成31年4月三井住友トラスト総合サービス(株)取締役社長 |
| 理事 (非常勤) | 吉田 育代 | (令和元年10月1日) 自 令和3年10月1日 至 令和5年9月30日 | 昭和61年6月(財)日本経済研究所入社 平成25年4月(株)日本経済研究所執行役員調査本部長 平成27年4月(株)日本経済研究所執行役員調査本部上席研究主幹 |
| 理事 | 吉丸 泰史 | 自 令和3年10月1日 至 令和5年9月30日 | 昭和58年4月(株)日立物流入社 平成25年4月(株)バンテック執行役員 平成27年4月(株)日立物流監査室長 |
| 理事 | 磯野 正義 | 自 令和3年10月1日 至 令和5年9月30日 | 平成2年4月運輸省入省 令和元年4月国土交通省大臣官房審議官(総合政策局、海事局、港湾局、危機管理担当) 令和2年4月地方公共団体金融機構監事 |
| 理事 | 長谷川 雅彦 | (令和3年4月1日) 自 令和5年4月1日 至 令和7年3月31日 | 平成元年4月日本鉄道建設公団入社 平成29年4月鉄道・運輸機構北海道新幹線建設局長 平成30年4月鉄道・運輸機構事業監理部長 |
| 理事 | 江口 秀二 | 自 令和5年4月1日 至 令和7年3月31日 | 昭和62年4月運輸省入省 平成29年7月国土交通省大臣官房技術審議官(鉄道局担当) 令和4年7月(一財)運輸総合研究所主席研究員 会長技術補佐 |
| 監事 | 竹下 正敏 | 自 平成30年8月1日 至 令和4事業年度の 財務諸表承認日 | 昭和57年4月住友商事(株)入社 平成28年4月住友商事(株)中部業務企画部長(兼 関西業務企画部長付) 平成28年10月住友商事(株)中部業務企画部長(兼 国内業務企画部長付) |
| 監事 | 山岸 一生 | 自 令和2年8月24日 至 令和4事業年度の 財務諸表承認日 | 平成元年4月警察庁入庁 平成30年4月警察庁関東管区警察局総務監察部長 令和2年4月警察庁関東管区警察局総務監察部長(兼関東管区警察学校長) |
| 監事 | 豊浦 浩二 | 自 平成30年8月1日 至 令和4事業年度の 財務諸表承認日 | 昭和61年4月(株)三和銀行入行 平成26年6月(株)三菱東京UFJ銀行本部審議役 平成27年6月(株)名村造船所経營業務本部副部長(兼 本社社長) |

3. コーポレート・ガバナンスの状況

(2) 「中期目標」「中期計画」「年度計画」について

独立行政法人制度は、「中期目標」や「中期計画」による中期的な管理を行う点に制度上の特徴があります。

① 中期目標

通則法第29条により、国土交通大臣は、あらかじめ委員会の意見を聴き、3年以上5年以下の期間において当機構が達成すべき業務運営に関する目標（「中期目標」）を定め、これを当機構に指示するとともに公表することになっております。これを変更したときも同様です。当機構の現行の中期目標は、令和5年4月1日から令和10年3月31日までの5年間について定められております。

（略）

第6 法人の参考情報

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。

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、国及び営業主体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必要があることから、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「地活化法」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、物流DX・物流GXについても機構の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。

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、地活化法や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。）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

地活化法第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、従来の融資対象である物流施設に加え、新たに融資対象とした物流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。

(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、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

50

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⁵¹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

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「地活法」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、物流DX・物流GXについても機構の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。

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、地活法や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。）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

地活法第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 物流融資

物効法第20条の2の規定に基づき、従来の融資対象である物流施設に加え、新たに融資対象とした物流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。

(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

宿舎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

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、社会的要請に応えう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。）の用途

・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

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】

| 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 | 71,263 |
| 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、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

| 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 |

| 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 | 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 | | 40 |
| 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 | | 108,701 |
| 支出 | | |
| 業務経費 | | |
| 地域公共交通等業務関係経費 | | 66,084 |
| 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 | | 108,701 |

[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 | | 108,734 |
| 業務活動による支出 | | 91,103 |
| 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 | | 108,734 |
| 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 | | 65,940 |
| 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 | - | - | 125,000 | - | - | 125,000 |
| 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 | 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

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 令和5年度計画

鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、独立行政法人通則法（平成11年法律第103号）第31条の規定に基づき、中期計画に定めた事項に関して令和5年度において実施すべき事項を以下のとおり定める。

1. 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

① 整備新幹線整備事業

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」の最終報告書（令和3年6月25日）や、「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（以下「有識者会議報告書」という。）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、工程と事業費について、事業総合管理委員会を開催し、理事長のトップマネジメントの下、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リスク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し、必要な協力を得ながら進める。

さらに、BIM/CIM や遠隔臨場等のデジタル技術の利活用によるデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進やECI方式による工事契約を通じた生産性の向上、カーボンニュートラルに資する取組を評価する試行工事の実施をはじめ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。

こうした取組を行いながら、建設中の新幹線の各路線について、以下のとおり着実に事業を進める。

a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

- ・有識者会議報告書を踏まえ、事業費や進捗状況等を継続的にモニタリングする。
- ・建設発生土受入地の確保に努め、トンネル工事の着実な進捗を図る。
- ・高架橋等工事について発注を行い、着実な進捗を図る。このうち、札幌

車両基地については ECI 方式による工事契約を行う。

- ・ 駅舎や駅設備等について、設計を進めるとともに、軌道敷設の準備工事等の発注を行う。

b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

- ・ 事業費や進捗状況等について、国や地方公共団体等の関係者と緊密に情報共有を図りながら、軌道敷設工事、建築工事、機械工事、電気工事や開業監査等を着実に進め、鉄道施設の完成を目指す。

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。特に、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価手続きを進めるとともに、従来、工事实施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査等を先行的・集中的に行う。

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施

受託工事について、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、コスト縮減に最大限努めながら着実な進捗を図る。

現在受託している中央新幹線については、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事、橋りょう・高架橋工事及びトンネル工事を着実に推進する。

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。

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）に係る開業後の残工事については、道路復旧等の作業について、事業総合管理委員会等によりの確な事業管理を図りつつ、事故防止対策に努め、安全面に配慮しながら着実に実施する。

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、鉄道施設の被災状況調査等に取り組む。

鉄道事業者等からの要請に基づき国土交通省と連携して被災状況調査等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、職員に対する研修や鉄道事業者等との意見交換等を通じ、人材の育成、ノウハウの蓄積を図る。

さらに、被災状況調査等の実施で得られた知見の蓄積に努め、その知見を機構の鉄道建設業務や鉄道事業者への技術的支援等において広く活用する

ための検討を進める。

(b) 施設の老朽化などの社会的課題に対する支援等

鉄道事業者等からの要請に応じ、「鉄道ホームドクター制度」を用いた鉄道施設の長寿命化や保全・改修等に係るアドバイスを、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実施する。

また、この制度に係る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、地方鉄道協会が開催する委員会等に積極的に参加するほか、地域鉄道事業者等との意見交換を通じてニーズの把握とともに、機構の技術、ノウハウ等のPRに努める。

さらに、鉄道事業者等の懸案とされ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・検討を進めるべく、関係機関と連携の上、鉄道事業者の実態の把握等に取り組む。

(c) 鉄道ネットワークに係る計画策定等への支援

国や地方公共団体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、関係する地方公共団体及び鉄道事業者へ積極的にアプローチして調査協力等の支援を実施する。例えば、都市鉄道分野においては、地方公共団体等に対し、都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）の枠組み等に係る情報提供を行う。地域鉄道分野においては、鉄道に関わる交通ネットワークの現状を把握し、鉄道事業者等と意見交換を行う。

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、鉄道計画等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（昭和45年法律第71号）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、提案可能な分野、項目を整理した上で、国の調査等に対し技術的な提案等の協力を行う。

これらの業務を円滑かつ迅速に進めるため、調査部門の拡充を図るとともに、学識経験者及び外部調査機関との勉強会等を通じて連携し、調査能力の向上に努める。

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・入札方式の導入等

現場の情報を組織的に共有・伝達し、鉄道建設工事における業務の効率化・高度化、技術承継を図るため、関係者とも連携し、以下の取組を推進する。

(ICT)

- ・ ICT 活用工事（土工）の実施
- ・ 3次元レーザを用いた検測、検査結果のアプリによる管理

(BIM/CIM)

・ わかりやすい対外説明資料の作成、3Dモデルを用いた施工計画の検討（遠隔臨場）

- ・ 順次、適用工区の拡大

これらの実施に当たっては、建設工事が最盛期を迎えている北海道新幹線建設局において、組織的にDXを推進するための体制を構築する。

加えて、良質な鉄道を建設するために、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る。また、品質管理・施工監理等に係る技術基準類の継続的整備を行う。特に、「鋼構造物の防食の手引き」を作成し、講習会等を通じ関係者に周知徹底する。

(b) 技術開発の推進・公表

技術開発マネジメント会議にて技術分野ごとに新規課題を選定し、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。また、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といった社会経済環境の変化に対しても、民間技術を有効活用しながら、計画的に技術開発を進める。さらに技術開発成果の活用状況について、フォローアップを行う。

なお、その成果については機構部外においても活用されるように、建設技術に係る各種学会等のほか、本社における技術研究会及び地方機関における業務研究発表会を通じて発表する。

(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に、施工監理講習等の研修を実施するとともに、職員に求められるスキルを提示し習得状況を可視化する「スキルアッププログラム」の取組を導入することにより、組織の技術力の底上げを図る。また、業務に関連する技術士等の資格取得を促進する。さらに、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、鉄道事業者等との連携を図りつつ、他の独立行政法人や業界団体との勉強会・講演会等へ参加するなど、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、機構の安全推進の取組を踏まえた令和5年度の基本方針に基づき、業界団体とも連

携しながら着実に進めていく。職員の安全に対するさらなるマインドの醸成及びスキルの向上を図るため、事故原因分析のレベルアップ及び再発防止策のフォローアップ等の安全推進に係る各種取組を本社と地方機関が連携して行うほか、事故防止監査を実施することで、こうした取組の実効度向上に努める。

また、建設工事が最盛期を迎えている北海道新幹線建設局において、組織的に工事安全推進施策を実施する体制の強化を図る。

さらに安全に資するデジタル技術に係る情報を収集・整理し、導入に向け検討していく。

(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。加えて、他国の高速鉄道に関する調査・設計・工事管理等の業務についても、受注を目指す。

また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組に対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員の受入れ、鉄道分野における国際規格に関する日本原案の作成への協力、海外の鉄道建設関係の機関との技術交流等を行う。

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、債権管理担当者が研修等を通じて知識の習得や能力の向上を図ることによりモニタリング機能を強化し、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、令和4年度決算及び令和5年度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。

また、建設した鉄道施設について、完成後、営業主体に対して適切に貸付けを行う。

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トンネル断面等の調査・測定を行うとともに、防災施設の改修工事等を行い、長期的な施設の健全性確保に努める。

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充実・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援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」に助成業務の実施状況等を報告し、得られた改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修を効果的に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、助成制度の趣旨や関係法令等の順守の徹底について、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。補助金実務説明会の開催にあたっては、オンラインとすること等により参加しやすい環境とし、確実な周知に取り組む。

さらに、既設四新幹線の譲渡代金（令和5年度回収見込額724億円）、無利子貸付資金（令和5年度回収見込額72億円）について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、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

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、各種セミナー等の開催を通じ、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するとともに、地域課題の解決に向けて関係機関と積極的に連携し、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を促進する。

これらを通じて、建造船舶に係る以下の政策要件への該当延べ件数が30件以上となるよう取り組む。

○物流効率化に資する船舶

- ・内航フィーダーの充実に資する船舶（京浜港・阪神港に就航し、外国貿易用コンテナを輸送するもの）
- ・高度モーダルシフト船（輸送力を増強するもの等）

○地域振興に資する船舶

- ・離島航路の整備に資する船舶
- ・生活航路に就航する船舶のうち高度バリアフリー化要件を満たす船舶
- ・国内クルーズ船（旅行客等観光向けのもの）

○船員雇用対策に資する船舶

- ・若年船員（35歳未満の者）を計画的に雇用する事業者の船舶
- ・労働環境改善船（船員の労働負担軽減、居住環境改善及び荷役・船員作業負担軽減設備を設置するもの）

○事業基盤強化に資する船舶

- ・船舶管理事業者と管理契約を締結する事業者の船舶
- ・合併をする事業者の船舶

○グリーン化に資する船舶

- ・スーパーエコシップ（電気推進システムを採用し、エネルギー効率向上の措置が図られたもの）
- ・LNG燃料船（LNGを燃料として運航するもの）
- ・先進二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が16%以上軽減されるもの）
- ・高度二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が12%以上軽減されるもの）
- ・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船（海難事故発生時に油等が流出しないように側面と底面が二重になっているもの）

○特定船舶導入計画の認定を受けた船舶

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、地方公共団体等が運営する離島航路等に就航する船舶の建造にあたっては、関係機関との連携の機会も活かして新船建造に早期から関与し、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い、本中期計画期間における技術支援件数26件を目指す。

また、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

機構で策定した令和5年度から令和9年度における「繰越欠損金削減計画」（令和5年3月）に基づき、財務改善に必要な事業量を確保するとともに、的確な予兆管理に努めながら未収金発生防止、債権管理強化等を図り、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。

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、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

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、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。

また、出資及び貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載する等、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組に対する支援効果が最大となるよう努める。

(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の申込みに対して、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、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。

(b) 都市鉄道融資

認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設に必要な資金の貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行う。

また、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図る。

② 物流融資

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、従来の融資対象である物流施設に加え、新たに融資対象とした物流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貸付けを行う。

貸付けの申込みがあった際には、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、貸付対象事業を適切に評価し、償還確実性等を確認した上で貸付けの判断を行う。

また、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図る。

さらに、貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載する等、流通業務の総合化及び効率化に向けた主体的な取組に対する支援効果が最大となるよう努める。

(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、株式市場に関する情報収集を行うなど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。

2. 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

令和5年度における組織体制については、令和5年度組織改正計画に基づき、

被災状況調査等の自然災害からの復旧支援、施設の老朽化などの社会的課題に対する支援、さらには鉄道ネットワークに係る計画策定等への支援を実施するため、鉄道企画調査部を新たに設置するとともに、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の事業が最盛期を迎えるにあたり、道南地域において抱える幅広い課題に対応するための副局長の設置、開業設備工事に対応するための設備部の設置といった北海道新幹線建設局の体制強化を行うなど、内部組織の所在地ごとの機能の最適化を含め、機動的な組織の編成、運営の効率化を図る。

（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、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講じるため、「令和５年度情報セキュリティ対策推進計画」を作成し、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、「令和５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％程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

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、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%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

（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。

3. 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。

（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。また、IR活動等を通じ機構の持続可能な開発目標（以下「SDGs」という。）への貢献に向けた取組を幅広く訴求することにより投資家層の拡大を図る。

4. 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。

5. 不要財産の処分に関する計画

該当なし

6. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画

該当なし

7. 剰余金の使途

- ・建設勘定
管理用施設（宿舎に限る。）の改修

8. 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、社会的要請に応えうる組織運営に努める。

具体的には、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、特に鉄道建設事業の進捗に伴う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を提示し、習得状況を可視化するスキルアップの取組を進めるほか、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。

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、ホームページやYouTube、Twitter、広報誌などを積極的に活用して適切かつタイムリーに情報発信を行う。

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、機構の認知度向上を図ることにより、事業の円滑な推進や人材の確保が可能となることから、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業に向け、地元機運を醸成する開業式典や各種イベントの際に、関係機関とも連携して、SNS等多様な発信手段を活用した戦略的広報を推進する。

（４）環境への配慮

機構で定めた「第５期環境行動計画」（令和５年３月）に基づき、温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組のほか、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、環境負荷低減に係る取組を着実に推進する。

また、組織全体として、職員の環境への知識・意識の向上を目的とした研修等を実施する。

さらに、SDGsを意識しつつ、機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書２０２３」を作成し、ホームページ等を活用して公表するとともに、イベント等を通じて機構の環境・社会貢献面への取組を幅広く訴求するなど、適切かつ積極的に情報発信を行う。

（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。）の用途

・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、今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、今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

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(令和5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 | - | - | 10 | 10 |
| 国庫補助金等 | 45,290 | 7,424 | - | 52,714 |
| 地方公共団体建設費負担金 | 45,290 | - | - | 45,290 |
| 地方公共団体建設費補助金 | - | 7,424 | - | 7,424 |
| 政府出資金 | - | - | 1,200 | 1,200 |
| 借入金等 | - | 61,173 | 11,227 | 72,400 |
| 財政融資資金借入金 | - | 5,700 | - | 5,700 |
| 民間借入金 | - | 10,473 | 3,227 | 13,700 |
| 鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券 | - | 45,000 | 8,000 | 53,000 |
| 業務収入 | 102,710 | 89,671 | 32,738 | 225,118 |
| 受託収入 | - | - | 36,831 | 36,831 |
| 業務外収入 | 4 | 1,584 | 145 | 1,733 |
| 他勘定より受入 | 80,372 | 6,750 | 18,455 | 105,577 |
| 計 | 228,376 | 166,602 | 100,605 | 495,582 |
| 支出 | | | | |
| 業務経費 | | | | |
| 鉄道建設業務関係経費 | 212,151 | 8,135 | 20,616 | 240,903 |
| 受託経費 | - | - | 34,892 | 34,892 |
| 鉄道建設業務関係経費 | - | - | 34,892 | 34,892 |
| 借入金等償還 | 27,404 | 104,778 | 39,021 | 171,203 |
| 支払利息 | 3,936 | 5,636 | 712 | 10,284 |
| 一般管理費 | 4,351 | 145 | 724 | 5,220 |
| 人件費 | 11,898 | 396 | 1,980 | 14,274 |
| 業務外支出 | 9,108 | 33,929 | 3,190 | 46,227 |
| 他勘定へ繰入 | 75 | 7,191 | - | 7,266 |
| 計 | 268,923 | 160,209 | 101,136 | 530,268 |

[人件費の見積もり] 11,142百万円を支出する。

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 | 整備新幹線事業 | 民鉄線等事業 | その他事業 | 合 計 |
|----------------|---------|---------|--------|-----------|
| 費用の部 | 243,626 | 914,334 | 56,067 | 1,214,028 |
| 経常費用 | 243,279 | 908,311 | 55,116 | 1,206,706 |
| 鉄道建設業務費 | 240,823 | 908,036 | 54,150 | 1,203,009 |
| 受託経費 | 1,564 | 45 | 659 | 2,269 |
| 一般管理費 | 818 | 211 | 287 | 1,316 |
| 減価償却費 | 75 | 18 | 19 | 113 |
| 財務費用 | 343 | 6,021 | 718 | 7,082 |
| 雑損 | 4 | 2 | 234 | 240 |
| 収益の部 | 243,626 | 910,159 | 55,919 | 1,209,704 |
| 運営費交付金収益 | - | - | 10 | 10 |
| 鉄道建設業務収入 | 91,160 | 901,259 | 45,663 | 1,038,082 |
| 鉄道建設事業費利子補給金収入 | - | 14 | - | 14 |
| 受託収入 | 1,564 | 45 | 659 | 2,269 |
| 資産見返負債戻入 | 150,899 | 8,766 | 9,442 | 169,107 |
| 資産見返補助金等戻入 | 146,555 | 8,759 | 1,058 | 156,373 |
| その他 | 4,344 | 7 | 8,383 | 12,734 |
| 財務収益 | 0 | 0 | - | 0 |
| 雑益 | 4 | 74 | 145 | 222 |
| 純利益 | - | △ 4,175 | △ 149 | △ 4,324 |
| 目的積立金取崩額 | - | - | - | - |
| 総利益 | - | △ 4,175 | △ 149 | △ 4,324 |

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 | 720,313 | 198,104 | 122,387 | 1,040,804 |
| 業務活動による支出 | 240,920 | 48,221 | 61,939 | 351,081 |
| 投資活動による支出 | - | - | 76 | 76 |
| 財務活動による支出 | 27,404 | 111,968 | 39,021 | 178,393 |
| 翌年度への繰越金 | 451,989 | 37,915 | 21,351 | 511,255 |
| 資金収入 | 720,313 | 198,104 | 122,387 | 1,040,804 |
| 業務活動による収入 | 228,372 | 105,426 | 88,178 | 421,976 |
| 受託収入 | - | - | 36,831 | 36,831 |
| その他の収入 | 228,372 | 105,426 | 51,347 | 385,145 |
| 投資活動による収入 | 4 | 2 | - | 6 |
| 財務活動による収入 | - | 61,173 | 12,427 | 73,600 |
| 前年度よりの繰越金 | 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 年度計画の予算等(令和5年度)
【海事勘定】

| 予算 | | (単位:百万円) |
|-----------|--------|----------|
| 区 分 | 金 額 | |
| 収入 | | |
| 借入金等 | 29,200 | |
| 財政融資資金借入金 | 22,200 | |
| 民間借入金 | 7,000 | |
| 業務収入 | 29,166 | |
| 業務外収入 | 59 | |
| 計 | 58,425 | |
| 支出 | | |
| 業務経費 | | |
| 海事業務関係経費 | 32,456 | |
| 借入金等償還 | 24,869 | |
| 支払利息 | 475 | |
| 一般管理費 | 229 | |
| 人件費 | 816 | |
| 業務外支出 | 95 | |
| 計 | 58,941 | |

[人件費の見積もり] 653百万円を支出する。

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 | 金 額 | |
| 費用の部 | 25,239 | |
| 経常費用 | 24,649 | |
| 海事業務費 | 23,531 | |
| 一般管理費 | 1,115 | |
| 減価償却費 | 2 | |
| 財務費用 | 590 | |
| 収益の部 | 25,608 | |
| 海事業務収入 | 25,196 | |
| 資産見返負債戻入 | | |
| 資産見返補助金等戻入 | 0 | |
| 財務収益 | 0 | |
| 雑益 | 412 | |
| 純利益 | 369 | |
| 目的積立金取崩額 | - | |
| 総利益 | 369 | |

| 資金計画 | | (単位:百万円) |
|-----------|--------|----------|
| 区 分 | 金 額 | |
| 資金支出 | 62,681 | |
| 業務活動による支出 | 2,286 | |
| 投資活動による支出 | 31,842 | |
| 財務活動による支出 | 24,869 | |
| 翌年度への繰越金 | 3,684 | |
| 資金収入 | 62,681 | |
| 業務活動による収入 | 26,077 | |
| 投資活動による収入 | 3,706 | |
| 財務活動による収入 | 29,200 | |
| 前年度よりの繰越金 | 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。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構 年度計画の予算等(令和5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 | 105 | |
| 政府出資金 | - | |
| 借入金等 | | |
| 財政融資資金借入金 | 16,400 | |
| 業務収入 | 4,428 | |
| 業務外収入 | 2 | |
| 他勘定より受入 | 72 | |
| 計 | 21,007 | |
| 支出 | | |
| 業務経費 | | |
| 地域公共交通等業務関係経費 | 16,491 | |
| 借入金等償還 | 727 | |
| 支払利息 | 3,568 | |
| 一般管理費 | 45 | |
| 人件費 | 163 | |
| 業務外支出 | 12 | |
| 計 | 21,007 | |

[人件費の見積もり] 132百万円を支出する。

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

収支計画

| 区 分 | 金 額 |
|----------------|-------|
| 費用の部 | 3,877 |
| 経常費用 | 229 |
| 地域公共交通等業務費 | 17 |
| 一般管理費 | 211 |
| 減価償却費 | 0 |
| 財務費用 | 3,648 |
| 収益の部 | 3,877 |
| 運営費交付金収益 | 101 |
| 地域公共交通等業務収入 | 3,769 |
| 賞与引当金見返に係る収益 | 4 |
| 退職給付引当金見返に係る収益 | 0 |
| 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 | 2 |
| 純利益 | △ 0 |
| 目的積立金取崩額 | 0 |
| 総利益 | - |

資金計画

| 区 分 | 金 額 |
|-------------|--------|
| 資金支出 | 21,041 |
| 業務活動による支出 | 20,280 |
| 投資活動による支出 | 1 |
| 財務活動による支出 | 727 |
| 翌年度への繰越金 | 33 |
| 資金収入 | 21,041 |
| 業務活動による収入 | 4,608 |
| 運営費交付金による収入 | 105 |
| その他の収入 | 4,503 |
| 財務活動による収入 | 16,400 |
| 前年度よりの繰越金 | 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 年度計画の予算等(令和5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 | - | - | - | 203 | - | 203 |
| 国庫補助金等 | 99,919 | - | - | - | - | 99,919 |
| 国庫補助金 | 99,905 | - | - | - | - | 99,905 |
| 政府補給金 | 14 | - | - | - | - | 14 |
| 借入金等 | | | | | | |
| 民間借入金 | - | - | 40,000 | - | - | 40,000 |
| 業務収入 | - | 25,750 | 72,431 | 163 | - | 98,345 |
| 業務外収入 | 1 | - | - | - | - | 1 |
| 他勘定より受入 | 7,194 | - | - | - | - | 7,194 |
| 他経理より受入 | - | - | 7,190 | - | △7,190 | - |
| 計 | 107,114 | 25,750 | 119,621 | 366 | △7,190 | 245,661 |
| 支出 | | | | | | |
| 業務経費 | | | | | | |
| 鉄道助成業務関係経費 | 10,498 | - | - | 6 | - | 10,505 |
| 支払利息 | - | 25,750 | 20,369 | - | - | 46,119 |
| 一般管理費 | - | - | - | 113 | - | 113 |
| 人件費 | - | - | - | 231 | - | 231 |
| 業務外支出 | 5 | - | - | 15 | - | 20 |
| 他勘定へ繰入 | 89,420 | - | 99,252 | - | - | 188,672 |
| 他経理へ繰入 | 7,190 | - | - | - | △7,190 | - |
| 計 | 107,114 | 25,750 | 119,621 | 366 | △7,190 | 245,661 |

[人件費の見積もり] 195百万円を支出する。

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 | 99,924 | 25,776 | 974,333 | 352 | - | 1,100,385 |
| 経常費用 | 99,919 | - | 929,642 | 352 | - | 1,029,914 |
| 鉄道助成業務費 | 99,919 | - | 929,642 | - | - | 1,029,561 |
| 一般管理費 | - | - | - | 351 | - | 351 |
| 減価償却費 | - | - | - | 2 | - | 2 |
| 財務費用 | - | 25,776 | 44,691 | - | - | 70,467 |
| 雑損 | 5 | - | - | - | - | 5 |
| 収益の部 | 99,924 | 25,776 | 990,345 | 357 | - | 1,116,402 |
| 運営費交付金収益 | - | - | - | 189 | - | 189 |
| 鉄道助成業務収入 | - | 25,776 | 990,345 | 148 | - | 1,016,269 |
| 補助金等収益 | 99,919 | - | - | - | - | 99,919 |
| 賞与引当金見返に係る収益 | - | - | - | 17 | - | 17 |
| 退職給付引当金見返に係る収益 | - | - | - | 2 | - | 2 |
| 前払年金費用見返に係る収益 | - | - | - | - | - | - |
| 資産見返負債戻入 | - | - | - | 1 | - | 1 |
| 資産見返運営費交付金戻入 | - | - | - | 1 | - | 1 |
| 資産見返補助金等戻入 | - | - | - | 0 | - | 0 |
| 雑益 | 5 | - | - | - | - | 5 |
| 純利益 | - | - | 16,012 | 5 | - | 16,017 |
| 目的積立金取崩額 | - | - | - | 3 | - | 3 |
| 総利益 | - | - | 16,012 | 8 | - | 16,020 |

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 | 107,114 | 25,750 | 119,622 | 702 | △7,190 | 245,998 |
| 業務活動による支出 | 107,114 | 25,750 | 44,691 | 565 | △7,190 | 170,929 |
| 投資活動による支出 | - | - | - | 2 | - | 2 |
| 財務活動による支出 | - | - | 74,930 | - | - | 74,930 |
| 翌年度への繰越金 | - | - | 1 | 135 | - | 136 |
| 資金収入 | 107,114 | 25,750 | 119,622 | 702 | △7,190 | 245,998 |
| 業務活動による収入 | 107,114 | 25,750 | 79,621 | 367 | △7,190 | 205,662 |
| 運営費交付金による収入 | - | - | - | 203 | - | 203 |
| 補助金等による収入 | 99,919 | - | - | - | - | 99,919 |
| その他の収入 | 7,195 | 25,750 | 79,621 | 165 | △7,190 | 105,541 |
| 財務活動による収入 | - | - | 40,000 | - | - | 40,000 |
| 前年度よりの繰越金 | - | - | 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 年度計画の予算等(令和5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 | 4,879 | |
| 業務外収入 | 18 | |
| 他勘定より受入 | 99,252 | |
| 計 | 104,149 | |
| 支出 | | |
| 業務経費 | | |
| 特例業務関係経費 | 86,430 | |
| 借入金等償還 | 22,000 | |
| 支払利息 | 9,258 | |
| 一般管理費 | 922 | |
| 人件費 | 543 | |
| 業務外支出 | 1 | |
| 他勘定へ繰入 | 16,156 | |
| 計 | 135,310 | |

[人件費の見積もり] 438百万円を支出する。

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 | 金 額 | |
| 費用の部 | 54,944 | |
| 経常費用 | 45,685 | |
| 特例業務費 | 44,307 | |
| 一般管理費 | 1,354 | |
| 減価償却費 | 24 | |
| 財務費用 | 9,259 | |
| 収益の部 | 24,340 | |
| 特例業務収入 | - | |
| 財務収益 | 24,335 | |
| 雑益 | 4 | |
| 純利益 | △ 30,604 | |
| 目的積立金取崩額 | - | |
| 総利益 | △ 30,604 | |

| 資金計画 | | (単位:百万円) |
|-----------|---------|----------|
| 区 分 | 金 額 | |
| 資金支出 | 137,460 | |
| 業務活動による支出 | 113,296 | |
| 投資活動による支出 | 14 | |
| 財務活動による支出 | 22,000 | |
| 翌年度への繰越金 | 2,150 | |
| 資金収入 | 137,460 | |
| 業務活動による収入 | 29,219 | |
| 投資活動による収入 | 82,930 | |
| 前年度よりの繰越金 | 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。

3. 参照書類を縦覧に供している場所

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
(横浜市中区本町六丁目 50 番地 1 横浜アイランドタワー)

なお、当機構ホームページ(<https://www.jrnt.go.jp/>)にも掲載しています。