



明日を担う  
交通ネットワークづくりに貢献します。

# 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

決算等説明会ご説明資料

令和3年10月



# 目次

I. 令和2年度業務実績	
令和2年度業務実績評価 .....	1
II. 令和2年度決算概要	
建設勘定 .....	5
海事勘定 .....	6
地域公共交通等勘定 .....	7
助成勘定 .....	8
特例業務勘定 .....	9
法人単位 .....	10
III. 令和3年度資金調達計画	
令和3年度民間借入金調達予定額 .....	11
令和3年度債券発行計画 .....	13
IV. 参考資料	
債券発行実績 .....	14
民間借入金調達実績 .....	15

## I. 令和2年度業務実績

# 令和2年度業務実績評価

総合評価	法人全体に対する評価
(S、A、B、C、Dの5段階)	
<p>B：中期目標における所期の目標を達成していると認められる。</p> <p>(評価に至った理由) 項目別評価は業務の一部がAであるものの、全体評価を引き上げるまでは至ってなく、また業務の一部がCであるものの、全体評価を引き下げるまでは至っていないため、国土交通省等の評価基準に基づきBとした。</p>	<p>(法人全体の評価) 国土交通省の評価基準に基づき、項目別評価の算術平均に最も近いB評価とするが、主要な事業の一つである整備新幹線整備事業について、昨年12月に「業務運営の抜本的な改善を求める命令」を受けたことを踏まえ、引き続き、同命令や「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書」等を踏まえた業務改善の取組みを着実に進めていく必要がある。(全体の評価を行う上で特に考慮すべき事項) 特になし。</p>

項目別評価				
S	A	B	C	D
<p>法人の活動により、中期計画における所期の目標を量的及び質的に上回る顕著な成果が得られていると認められる(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の120%以上で、かつ質的に顕著な成果が得られていると認められる場合)。</p>	<p>法人の活動により、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められる(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の120%以上とする。))。</p>	<p>中期計画における所期の目標を達成していると認められる(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の100%以上120%未満)。</p>	<p>中期計画における所期の目標を下回っており、改善を要する(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の80%以上100%未満)。</p>	<p>中期計画における所期の目標を下回っており、業務の廃止を含めた抜本的な改善を求める(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の80%未満、又は主務大臣が業務運営の改善その他の必要な措置を講ずることを命ずる必要があると認めた場合)。</p>
0項目	2項目	27項目	4項目	0項目

## 主な評価項目について(A評定の項目)

### A評定の項目の評定理由

#### ▶ 地域公共交通出資及び貸付け

地域公共交通出資等業務については、令和2年度は出資等を受けようとする者が調整に時間を要したこと等により申込みには至らなかったため実績はないものの、今後の出資等の検討を円滑に進めるため、出資制度の利用を検討する事業者との情報交換や現地視察を行ったことは、出資等に係るリスクを適切に評価するうえで不可欠なものであり、出資等資金の毀損ゼロを目指すにあたって、適切に業務を推進している。

また、昨年発生した北陸新幹線(金沢・敦賀間)整備事業の工期遅延に起因して生じた地域への影響を軽減するため、国土交通省では、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」(令和3年法律第17号)において、整備新幹線の工期遅延に起因して並行在来線事業者に出資を行う場合に、当該出資に必要な資金を建設勘定から地域公共交通等勘定に繰り入れる制度を創設したところであるが、これは国の産業投資資金を前提とする既存の出資制度とは異なる枠組みを新たに追加するものであることから、機構においては、新たな出資制度の創設に関して必要となる規定の整備及び出資の実施に向けた様々な課題の検討、関係者との調整等の困難な業務に短期間で迅速・的確に対応した。

また、令和2年11月27日に「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」(令和2年法律第36号)が施行されたことに伴い、同日、第4期中期目標が変更され、機構は地域公共交通出資等業務に加えて、都市鉄道融資業務を行うことになったが、業務実施に必要な法令上の各種手続きや機構内の審査体制の構築、さらにコロナ禍という特殊な状況下における償還確実性の検証といった作業を行った上で令和2年度内までに貸付を実行し、融資先の事業計画に支障をきたさないようにする必要があった。

こうした状況の中で、機構は、令和2年11月27日に中期目標の変更指示を受けた後、同年12月末までに機構内の審査体制を構築し、また、コロナ禍という特殊な状況下において、複数の貸付案件について償還確実性やリスクの再検証を含む審査を適正かつ効率的に実施し、令和3年3月28日に「なにわ筋線整備事業」及び「北港テクノポート線整備事業」に関する貸付けを実行した。

以上を踏まえ、国における制度改正の動きに応じて、当初予定されていた状況の変化に的確に対応し、上記の実績を上げたことは、中期計画における所期の目標を上回る成果と認められることからA評定とした。

#### ▶ 資金調達

コロナ禍で通常の資金調達業務が制約される状況の中、web会議や電話会議システムを積極的に活用した個別IRを実施するとともに、webセミナーに登壇し、前年度の訴求先を大幅に上回る817機関の投資家に対してSDGsの掲げる目標に貢献する機構の取り組みを丁寧に説明することで、投資家層の拡大を図り、環境や社会性に共感した80件という多くの投資家から機構債券への投資表明を新規に獲得するに至った。

また、令和2年度に発行したサステナビリティボンドが過去最高を含む高水準の需要倍率を獲得したほか、地方債との資金調達コストの比較において、スプレッドが前年度よりもさらに縮小(地方債とのスプレッドが仮に令和元年度と同水準だった場合と比べて、18.2%のコスト抑制)する結果となるなど、ベースとなる国債金利が上昇傾向にある中で、機構が投資先としての魅力を向上させ、低コストで安定的な資金調達を実施し、多額の資金を必要とする鉄道建設、船舶共有建造といった機構業務の質の向上に寄与していることが認められる。

以上を踏まえ、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると認められると判断してA評定とした。

## 主な評価項目について(C評定の項目)

### C評定の項目の評定理由

#### ▶ 整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理

整備新幹線整備事業については、昨年、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工事において、工期遅延、事業費の増加が判明し、11月に国土交通省に設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」において、事実関係の検証を行った結果、機構における事業管理の体制やルールについて重大な課題が存在していることが判明し、12月22日には独立行政法人通則法に基づく「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を発出したところである。また、同検証委員会において検証を行い、リスクが想定範囲内におさまれば、事業費が2,658億円増額すること、工期が1年遅延との検証結果が出されたところである。

機構においては同命令に基づいて、本年1月に「業務運営の抜本的な改善に関する命令を受けての改善措置について」(以下「改善措置」という。)を策定しており、同改善措置に沿って、①令和3年度からは、大阪支社に代えて地域密着型の組織として北陸新幹線建設局を設置し、エリアごとに責任者や必要人員を配置することで、地方組織の業務執行体制を強化していること、②事業総合管理委員会を設置し、本社によるチェック機能を強化していること、③自治体等との連絡会議を毎月開催し、工事の進捗状況等の共有を行っていること、といった業務執行体制の改善が図られているところである。

また、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)においては、その大部分がトンネル区間であり、トンネル工事の発生土の受入地確保が課題となっており、特に札幌トンネルにおいては、受入地確保が難航し、トンネル掘削が当初予定より遅れていることから、改善措置に係る取組の導入を徹底し、適正な工程・事業費管理の実施や、関係者との情報共有・協力体制の強化・充実に求めることが必要な状況となっている。

なお、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)については、現在予定されている令和4年秋頃の完成・開業に向けて、現時点では順調に事業が進捗している状況である。

また、機構においては、業務改善の取組をより一層進めるため、本年7月に「鉄道・運輸機構改革プラン」を策定・公表し、組織体制の見直しや入札契約制度の改善、対外的なコミュニケーションの強化等を推進することとしている。

以上を踏まえ、「業務運営の抜本的な改善に関する命令」を受けた業務執行体制の見直しが一定程度進展してきたものの、引き続き改善を図る必要があることから、C評定とした。

#### ▶ 整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理

評定理由は上に同じ。

## 主な評価項目について(C評定の項目)

### C評定の項目の評定理由

#### ▶ 事業費の効率化

令和2年度においては、主要な事業の一つである整備新幹線整備事業において、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の工期遅延及び事業費の大幅な増嵩を生じて業務改善命令を受けるに至り、機構全体の予算における事業費の効率化についても、中期計画に定めた目標の確実な達成に向けて、一層の取組が求められる状況となっていることを踏まえ、C評定とした。

#### ▶ 内部統制の充実・強化

令和2年度においては、北陸新幹線の工期遅延・事業費増嵩問題に関連して、国土交通大臣から、機構の事業執行体制の強化、本社チェック機能の強化等を命ずる業務改善命令が発出されるに至り、中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応といった面での課題が明らかになったところ。

これに対して、機構は、令和3年1月に業務改善命令に基づき講じようとする措置の内容を国土交通大臣に報告し、順次実施しているところであるが、改善に向けた取組の途上にあることを踏まえ、C評定とした。

## Ⅱ. 令和2年度決算概要



# 令和2年度決算概要：①建設勘定

## ポイント

- 貸借対照表については、資産合計は前年度比197億円増加しており、これは割賦債権の回収等により流動資産が減少している一方で、整備新幹線等の建設の進捗により固定資産は増加している影響によるものである。
- 損益計算書については、中央新幹線受託業務の一部引渡しにより、受託業務収入及び受託業務費が増加となった。また、令和元年度の台風による長野車両基地に係る鉄道施設の除却損を、臨時損失に計上した。

## 【貸借対照表】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
流動資産	15,596	▲3,161	整備新幹線事業の進捗による現金及び預金の減、割賦債権の回収による減	流動負債	3,224	▲76	1年以内償還予定長期借入金の返済による減
固定資産	67,511	3,358	整備新幹線等事業の進捗による建設仮勘定の増	固定負債	71,191	▲22	新幹線の減価償却による資産見返補助金等の減
				法令に基づく引当金等	1,780	165	貸付線の賃貸収入と減価償却費の差額調整による増
				<b>負債合計</b>	<b>76,194</b>	<b>67</b>	
				資本金	515	—	
				資本剰余金	6,262	128	新幹線、相鉄・JR直通線の追加貸付による振替増
				利益剰余金	136	1	当期総利益による増
				<b>純資産合計</b>	<b>6,913</b>	<b>130</b>	
<b>資産合計</b>	<b>83,107</b>	<b>197</b>		<b>負債純資産合計</b>	<b>83,107</b>	<b>197</b>	

## 【損益計算書】

(単位:億円、億円未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
経常費用	3,649	36		経常収益	3,668	51	
(うち鉄道施設譲渡原価)	642	▲74	割賦債権回収完了、繰上償還の減	(うち鉄道施設譲渡収入)	703	▲81	割賦債権回収完了、繰上償還の減
(うち減価償却費)	1,799	▲9		(うち鉄道施設賃貸収入)	1,152	▲3	
(うち受託業務費)	147	141	受託業務の引渡しの増	(うち受託業務収入)	147	141	受託業務の引渡しの増
臨時損失	18	18	長野車両基地災害による除却損の増	臨時利益	0	▲2	前年度寮売却収入による反動減
<b>当期総利益</b>	<b>1</b>	<b>▲6</b>					
<b>合 計</b>	<b>3,668</b>	<b>48</b>		<b>合 計</b>	<b>3,668</b>	<b>48</b>	

## 令和2年度決算概要：②海事勘定

### ポイント

- 貸借対照表については、建造中船舶の竣工増の一方、建造中船舶が減少したことに伴う建設仮勘定の減により前年度比▲39億円の2,211億円となった。また、当期総利益により、繰越欠損金が10億円減少し230億円となった。
- 損益計算書については、船舶使用料収入が堅調に推移したものの、共有旅客船の減損損失の計上とともに、一般債権の貸倒実績率の増による船舶共有契約解除等損失引当金の繰入れに伴い、当期総利益は前年度比▲7億円の10億円となった。

### 【貸借対照表】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
流動資産	171	6	新型コロナ対応支払猶予未収金の増	流動負債	259	▲337	1年以内償還予定債券の償還による減
固定資産	2,040	▲45	建造中船舶の減少による建設仮勘定の減	固定負債	1,547	288	民間借入金の借入による増
				負債合計	1,806	▲49	
				資本金	636	-	
				繰越欠損金	▲230	10	当期総利益による減
				純資産合計	405	10	
資産合計	2,211	▲39		負債純資産合計	2,211	▲39	

### 【損益計算書】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
経常費用	254	8		経常収益	269	6	
(うち共有船舶減価償却費)	238	10	共有船舶資産の増加による増	(うち船舶使用料収入)	263	9	共有船舶資産の増加による増
(うち一般管理費)	9	0		(うち貸倒引当金戻入益)	1	1	債権回収の進捗に伴う戻入
(うち財務費用)	5	▲1	借入金利率低下による減	(うち船舶共有契約解除等損失引当金戻入益)	-	▲5	一般債権貸倒実績率増による皆減
				(うち雑益)	5	1	延滞金収入の増
臨時損失	4	4	共有旅客船の減損処理による増	臨時利益	-	▲0	
当期総利益	10	▲7					
合 計	269	6		合 計	269	6	

# 令和2年度決算概要：③地域公共交通等勘定

## ポイント

- 貸借対照表については、都市鉄道事業者に対する貸付金の増加により全体で1,137億円の増となった。
- 損益計算書については、内航海運暫定措置事業の進捗に伴う収入の減少により生じた損失について、前中期目標期間繰越積立金を同額取り崩したため、前年度と同規模となった。

## 【貸借対照表】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
流動資産	19	▲23	内航総連への貸付金の減	流動負債	18	▲23	内航総連への貸付減少に伴う借入金の減
固定資産	1,159	1,159	都市鉄道融資業務開始に伴う貸付金の増	固定負債	1,159	1,159	都市鉄道融資業務開始に伴う借入金の増
				負債合計	1,178	1,137	
				利益剰余金	0	▲0	前中期目標期間繰越積立金取崩による減
				純資産合計	0	▲0	
資産合計	1,178	1,137		負債純資産合計	1,178	1,137	

## 【損益計算書】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
経常費用	1	0		経常収益	1	0	
(うち地域公共交通等業務費)	0	▲0		(うち運営費交付金収益)	0	0	
(うち一般管理費)	1	0		(うち貸付金利息収入)	0	▲0	
				(うち貸付管理費収入)	0	0	
臨時損失	-	▲0		臨時利益	-	▲0	
当期総利益	0	0		前中期目標期間繰越積立金取崩額	0	▲0	
合 計	1	0		合 計	1	0	

# 令和2年度決算概要：④助成勘定

## ポイント

- 貸借対照表については、割賦債権及び建設勘定からの長期貸付金の回収により特例業務勘定への長期借入金の返済が進捗したこと等により、合計で前年度比311億円の減となった。
- 損益計算書については、建設勘定への整備新幹線整備事業交付金の繰入を計上(令和元～4年度)したこと等の影響により、当期総損失85億円を計上した。

## 【貸借対照表】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
流動資産	9,929	▲107	割賦債権の回収による減	流動負債	213	24	補助金未払金の増
固定資産	30,261	▲204	他勘定長期貸付金の回収による減	固定負債	38,467	▲250	他勘定長期借入金の返済による減
				負債合計	38,680	▲226	
				資本金	1	—	
				利益剰余金	1,508	▲85	
				前中期目標期間繰越積立金	1	▲0	取崩による減
				機構法第18条第2項積立金	1,637	—	
				積立金	—	▲49	取崩による減
				当期未処理損失	▲130	▲35	当期総損失の計上
				純資産合計	1,509	▲85	
資産合計	40,189	▲311		負債純資産合計	40,189	▲311	

## 【損益計算書】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
経常費用	2,207	▲41		経常収益	2,122	▲30	
(うち鉄道施設譲渡原価)	97	6	元金回収の増(元利均等方式)	(うち補助金等収益)	1,135	▲30	予算の減
(うち新幹線交付金)	163	—		(うち鉄道施設譲渡収入)	724	—	
(うち鉄道整備助成費)	1,135	▲30	予算の減				
(うち財務費用)	807	▲17	他勘定長期借入金の返済の進捗による減				
臨時損失	—	▲0		臨時利益	—	▲0	
				前中期目標期間繰越積立金取崩額	0	▲0	
				当期総損失	85	▲11	
合 計	2,207	▲41		合 計	2,207	▲41	

## 令和2年度決算概要：⑤特例業務勘定

### ポイント

- 貸借対照表については、共済年金追加費用引当金の減少、及び助成勘定からの長期貸付金の回収が進捗したこと等により、合計で前年度比763億円の減となった。
- 損益計算書については、共済年金追加費用引当金戻入益が皆増したものの、鉄道支援助成業務費、資産処分業務費が増加した影響により、合計が前年度比146億円の増となり、当期総損失は54億円となった。

### 【貸借対照表】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期増減額	増減の主な要因
流動資産	4,575	▲650	現金及び預金の減	流動負債	55	1	未払金の増
固定資産	14,631	▲113	他勘定長期貸付金の元本回収による減	固定負債	8,234	▲710	共済年金追加費用引当金の取崩しによる減
				負債合計	8,288	▲708	
				利益剰余金	10,918	▲54	当期総損失による減
				純資産合計	10,918	▲54	
資産合計	19,206	▲763		負債純資産合計	19,206	▲763	

### 【損益計算書】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期増減額	増減の主な要因
経常費用	713	206		経常収益	659	92	
(うち資産処分業務費)	112	108	土壤汚染対策等引当金繰入による増	(うち共済年金追加費用引当金戻入益)	105	105	当年度戻入による皆増
(うち共済関係業務費)	12	▲24	共済年金追加費用引当金繰入皆減による減	(うち他勘定長期貸付金利息)	550	▲16	元本回収による減
(うち鉄道支援助成業務費)	483	123	J R北海道等に対する助成金の増				
(うち財務費用)	95	▲0	機構債券発行に伴う支払利息				
臨時損失	0	0					
当期総利益	0	▲60		当期総損失	54	54	
合 計	713	146		合 計	713	146	

# 令和2年度決算概要：⑥法人単位

## 【貸借対照表】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
流動資産	29,940	▲3,930	整備新幹線事業の進捗による現預金の減、割賦債権の回収による減(建設)	流動負債	3,419	▲407	1年以内償還予定債券の償還による減(海事)
固定資産	106,871	4,609	整備新幹線事業の進捗による建設仮勘定の増(建設)、都市鉄道融資業務開始に伴う増(地域)	固定負債	111,870	919	都市鉄道融資業務開始に伴う借入金の増(地域)
				法令に基づく引当金等	1,780	165	貸付線の貸貸収入と減価償却費の差額調整による増(建設)
				<b>負債合計</b>	<b>117,069</b>	<b>678</b>	
				資本金	1,152	-	
				資本剰余金	6,260	128	新幹線、相鉄・JR直通線の追加貸付による振替増(建設)
				利益剰余金	12,332	▲128	
				<b>純資産合計</b>	<b>19,743</b>	<b>1</b>	
<b>資産合計</b>	<b>136,812</b>	<b>679</b>		<b>負債純資産合計</b>	<b>136,812</b>	<b>679</b>	

## 【損益計算書】

(単位:億円、単位未満四捨五入)

区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因	区 分	決算額	対前期 増減額	増減の主な要因
経常費用	4,926	246		経常収益	4,821	155	
(うち建設業務費)	3,561	46	受託業務の引渡しによる増(建設)	(うち鉄道施設譲渡収入)	1,264	▲81	割賦債権回収完了、繰上償還の減(建設)
(うち海事業務費)	241	9	共有船舶資産の増加による減価償却費の増(海事)	(うち鉄道施設貸貸収入)	1,152	▲3	
(うち資産処分業務費)	112	108	土壌汚染対策等引当金繰入による増(特例)	(うち受託業務収入)	147	141	受託業務の引渡しによる増(建設)
(うち共済関係業務費)	12	▲24	共済年金追加費用引当金繰入皆減による減(特例)	(うち船舶使用料収入)	263	9	共有船舶資産の増加による増(海事)
(うち鉄道支援助成金)	353	123	JR北海道等に対する助成金の増(特例)	(うち共済年金追加費用引当金戻入益)	105	105	当年度戻入による皆増(特例)
臨時損失	22	22		臨時利益	0	▲3	
				前中期目標期間繰越積立金取崩額	0	▲0	
<b>当期総利益</b>	<b>-</b>	<b>0</b>		<b>当期総損失</b>	<b>127</b>	<b>116</b>	
<b>合 計</b>	<b>4,948</b>	<b>268</b>		<b>合 計</b>	<b>4,948</b>	<b>268</b>	

### Ⅲ. 令和 3 年度資金調達計画

## 令和3年度民間借入金調達予定額(一部実績を含む)

	11月	3月	合計
政府保証無借入金(1年)	-	15.9億円程度	15.9億円程度
サステナビリティローン(4年)	-	151.1億円程度	151.1億円程度
サステナビリティローン(5年)	550.5億円程度	-	550.5億円程度
サステナビリティローン(10年)	-	70億円程度	70億円程度
合計	550.5億円程度	237億円程度	787.5億円程度

(注)資金需要等により、調達額及び調達時期等は変動する可能性があります。

### サステナビリティローン

借入期間	資金用途	償還財源
4年	主要幹線及び大都市交通線等の借換	鉄道事業者からの譲渡収入及び貸付料収入
5年	整備新幹線の建設費	既設新幹線譲渡収入
10年	共有船舶の建造費	船舶事業者からの船舶使用料

### 政府保証無借入金

借入期間	資金用途	償還財源
1年	主要幹線鉄道線等の借換	鉄道事業者からの譲渡収入



## 令和3年度民間借入金の詳細条件

令和3年度の民間借入金の詳細な条件は以下のとおりです

方法	時期	金額	年限	据置期間	償還方式	借入方式	調達勘定
政府保証無借入金	3月	15.9億円程度	1年	-	半年賦元金均等償還	金利入札(絶対値)	建設
サステナビリティローン	11月	550.5億円程度	5年	-	満期一括償還	ジェネラルシンジケーション	建設
	3月	151.1億円程度	4年	1年	半年賦元金均等償還	ジェネラルシンジケーション	建設
		70億円程度	10年	-	満期一括償還	ジェネラルシンジケーション	海事

(注) 資金需要等により、調達額及び調達時期等は変動する可能性があります。

# 令和3年度債券発行計画(一部実績を含む)

四半期毎の定例発行を行っています。中、長期及び超長期にわたる幅広い年限で発行しています

## サステナビリティボンド (CBI認証付ボンド) <sup>※1</sup>

区分	5月	8月	11月	2月	合計
5年	—	100億円	—	80億円程度	180億円程度
10年	100億円	—	150億円程度	100億円程度	350億円程度
15年	100億円	—	—	—	100億円
20年	—	100億円	90億円程度	—	190億円程度
合計	200億円	200億円	240億円程度	180億円程度	820億円程度

※1) 資金需要等により、発行額・発行時期は変動する可能性があります。

発行勘定	発行予定額	資金の用途
建設勘定	820億円程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 主要幹線及び大都市交通線(京葉線等) &lt;借換&gt;</li> <li>● 民鉄線(みなとみらい線等) &lt;借換&gt;</li> <li>● 都市鉄道線(つくばエクスプレス等) &lt;借換&gt;</li> </ul>

## (参考)サステナビリティローン <sup>※2</sup>

借入勘定	借入予定額	資金の用途	備考
建設勘定	701.6億円程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 主要幹線及び大都市交通線(京葉線等) &lt;借換&gt;</li> <li>● 民鉄線(小田急小田原線等) &lt;借換&gt;</li> <li>● 整備新幹線 &lt;新規&gt;</li> </ul>	CBI認証付ローン
海事勘定	70億円程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 船舶共有建造事業 &lt;新規&gt;</li> </ul>	ICMA原則 <sup>※3</sup> ローン

※2) 資金需要等により、借入額・借入時期は変動する可能性があります。

※3) ICMA(国際資本市場協会)が定義するグリーンボンド原則等

## IV. 參考資料

# 債券発行実績

直近では5年債が0.005%、20年債が0.429%で条件決定しています

## サステナビリティボンド発行実績（CBI認証付ボンド）

	回号	年限	発行額(億円)	利率	条件決定日(募集日)	発行日	償還日	対国債 スプレッド
令和元年度	第125回	5年	100	0.020%	R1.5.23	R1.5.30	R6.6.20	-
	第126回	10年	100	0.120%	R1.5.23	R1.5.30	R11.5.30	18.0bp
	第127回	15年	130	0.292%	R1.5.23	R1.5.30	R16.5.30	14.0bp
	第128回	30年	100	0.634%	R1.5.23	R1.5.30	R31.5.28	12.0bp
	第129回	7年	100	0.030%	R1.8.23	R1.8.29	R8.8.28	-
	第130回	10年	100	0.065%	R1.8.23	R1.8.29	R11.8.29	-
	第131回	20年	140	0.200%	R1.8.23	R1.8.29	R21.8.29	-
	第132回	10年	100	0.075%	R1.11.22	R1.11.28	R11.11.28	17.0bp
	第133回	20年	100	0.311%	R1.11.22	R1.11.28	R21.11.28	5.5bp
	第134回	5年	80	0.005%	R2.2.20	R2.2.27	R7.3.19	-
令和2年度	第135回	10年	90	0.110%	R2.2.20	R2.2.27	R12.2.27	14.5bp
	第136回	10年	100	0.141%	R2.5.22	R2.5.28	R12.5.28	14.5bp
	第137回	15年	100	0.332%	R2.5.22	R2.5.28	R17.5.28	12.5bp
	第138回	30年	100	0.542%	R2.5.22	R2.5.28	R32.5.27	10.0bp
	第139回	10年	100	0.155%	R2.8.21	R2.8.28	R12.8.28	13.0bp
	第140回	20年	150	0.469%	R2.8.21	R2.8.28	R22.8.28	4.5bp
	第141回	2年	100	0.001%	R2.11.20	R2.11.27	R4.12.20	-
	第142回	7年	100	0.070%	R2.11.20	R2.11.27	R9.11.26	-
	第143回	20年	100	0.425%	R2.11.20	R2.11.27	R22.11.27	4.5bp
	第144回	5年	100	0.020%	R3.2.18	R3.2.25	R8.3.19	-
令和3年度	第145回	10年	66	0.180%	R3.2.18	R3.2.25	R13.2.25	9.0bp
	第146回	10年	100	0.115%	R3.5.21	R3.5.28	R13.5.28	7.5bp
	第147回	15年	100	0.337%	R3.5.21	R3.5.28	R18.5.28	6.5bp
	第148回	5年	100	0.005%	R3.8.20	R3.8.30	R8.9.18	-
	第149回	20年	100	0.429%	R3.8.20	R3.8.30	R23.8.30	2.5bp

## (参考) サステナビリティローン借入実績（CBI認証付ローン）

	年限	借入額(億円)	条件決定日	借入日	償還期限	アレンジャー兼エージェント
令和元年度	4年	426.4	R2.3.25	R2.3.27	R6.3.27	株式会社みずほ銀行
令和2年度	4年	158	R3.3.25	R3.3.29	R7.3.28	株式会社三井住友銀行

# 民間借入金調達実績

## 1. 建設勘定(政府保証無)

### <シンジケートローン>

※直近3回分実績を記載

年度	金額 (百万円)	条件決定日	調達月日	調達 年限	償還方法	据置 期間	変動/固定	基準金利	アレンジャー
27	30,000	H27.6.16	H27.6.18	1年	期日一括	—	変動	LIBOR 6ヶ月	三井住友銀行
	30,000	H27.9.25	H27.9.29	1年	期日一括	—	変動	LIBOR 6ヶ月	みずほ銀行
	30,000	H27.12.15	H27.12.17	1年	期日一括	—	変動	LIBOR 6ヶ月	三井住友銀行
	17,400	H28.3.16	H28.3.18	4年	元金均等半年賦	1年	変動	LIBOR 6ヶ月	三菱東京UFJ銀行
	14,700	H28.3.23	H28.3.25	1年	期日一括	—	変動	LIBOR 6ヶ月	三井住友銀行
28	54,300	H29.3.15	H29.3.21	4年	元金均等半年賦	1年	変動	LIBOR 6ヶ月	信金中央金庫
29	51,100	H30.2.28	H30.3.2	4年	元金均等半年賦	1年	変動	LIBOR 6ヶ月	三井住友銀行

### <サステナビリティローン>

30	55,300	H31.3.25	H31.3.27	4年	元金均等半年賦	1年	変動	LIBOR 6ヶ月	みずほ銀行
元	42,640	R2.3.25	R2.3.27	4年	元金均等半年賦	1年	固定	TSR4年	みずほ銀行
2	15,804	R3.2.25	R3.3.29	4年	元金均等半年賦	1年	固定	TSR3年	三井住友銀行

### <政府保証無借入金(金利入札)>

年度	金額 (百万円)	条件決定日	調達月日	調達 年限	償還方法	据置 期間	変動/固定	応募倍率(倍)	応募者数	平均落札利率
27	13,681	H27.12.4	H27.12.11	1年	期日一括	—	固定	8.38	12先	0.1000%
元	94	R2.3.19	R2.3.27	1年	期日一括	—	固定	4.00	4先	0.1500%
2	587	R3.3.18	R3.3.29	1年	期日一括	—	固定	5.00	5先	0.0100%

### <政府保証無借入金(スプレッド入札)>

年度	金額 (百万円)	条件決定日	調達月日	調達 年限	償還方法	据置 期間	変動/固定	基準金利	応募倍率 (倍)	応募者数	平均落札 スプレッド*	金利条件 (当初適用金利)
30	1,800	H30.12.18	H30.12.20	4年	元金均等半年賦	1年	変動	LIBOR 6ヶ月	5.00	5先	0.0000%	0.12636%

# 民間借入金調達実績

## 2. 海事勘定(政府保証無)

※直近3回分実績を記載

<シンジケートローン>

年度	金額 (百万円)	条件決定日	調達月日	調達 年限	償還方法	据置 期間	変動/固定	基準金利	アレンジャー
2	20,000	R2.12.14	R2.12.16	10年	元金均等半年賦	1年	固定	TSR6年	みずほ銀行
	14,000	R3.3.15	R3.3.17	10年	元金均等半年賦	1年	固定	TSR6年	三井住友銀行

## 3. 地域公共交通等勘定(政府保証付き)

<政府保証借入金(金利入札)>

年度	金額 (百万円)	条件決定日	調達月日	調達 年限	償還方法	据置 期間	変動/固定	応募倍率(倍)	応募者数	平均落札利率
30	117.94	H30.8.13	H30.8.20	1年	期日一括	—	固定	12.54	15先	0.0000%
元	4,100	R1.8.13	R1.8.20	1年	期日一括	—	固定	12.44	14先	0.0000%
2	1,755	R2.8.12	R2.8.20	1年	期日一括	—	固定	8.97	9先	0.0000%

## 4. 短期借入金(政府保証無)

令和2年度及び令和3年度実績はありません。(令和3年10月8日現在)

## お問い合わせ先

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

神奈川県横浜市中区本町6-50-1横浜アイランドタワー

TEL 045-222-9040

URL <http://www.jrnt.go.jp/>

