債 券 内 容 説 明 書
令和５年８月 17 日現在

鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券

法人情報の部

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構

1. 本「債券内容説明書法人情報の部」（以下「本説明書法人情報の部」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発行される債券（以下「本債券」という。）の発行者である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 5 年 8 月 17 日時点以前の情報に基づき記載しています。なお、当機構の財務諸表につきましては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構ホームページ（https://www.jrtt.go.jp/ir/financial/）をご参照ください。

2. 本債券は政府保証の付されていない公募債券です。

3. 当機構は、本債券を発行する都度、「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」といい、本説明書法人情報の部とあわせて、以下「本説明書」という。）を作成する予定です。本説明書証券情報の部には、該当する公募債券に関する詳細が記載されます。公募債券への投資判断にあたっては、本説明書証券情報の部も併せてご覧ください。

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。以下「旧公団法」という）及び運輸施設整備事業団法（平成 9 年法律第 83 号。以下「旧事業団法」という。）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

法人情報の部

第１　法人の概況
1．主要な経営指標等の推移……1
2．沿革……3
3．事業の内容……4
4．新幹線建設について……20
5．民鉄線事業について……23
6．鉄道建設業務等の概要について……26
7．資金調達の概要……31
8．国庫補助金、運営費交付金及び政府補給金……33
9．行政改革関連事項について……34
10．関係会社の状況……49
11．役職員数の状況……50
第２　事業の状況
1．業績等の概要……51
2．経営方針、経営環境及び対処すべき課題等……60
3．事業等のリスク……75
4．経営上の重要な契約等……75
5．財務状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析……76
6．研究開発活動……76
第３　設備の状況
1．設備投資等の概要……85
2．主要な設備の状況……85
3．設備の新設、除却等の計画……85
第４　法人の状況
1．資本金残高の推移……86
2．役員の状況……87
3．コーポレート・ガバナンスの状況……88
第５　経理の状況
1．財務諸表の作成方法について……90
2．当機構の財務について……90
3．監査証明について……90
4．財務諸表（企業会計原則準拠）等について……91
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……92
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……109
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の令和５年度計画……130

注１：本説明書法人情報の部中の数値は特に他の記載がない限り、令和５年８月 17 日現在のものです。

注２：本説明書法人情報の部中の表は計数が四捨五入されているため、合計は計数の総和と必ずしも一致しないことがあります。なお、平成 29 年度以降の決算関連数値についても四捨五入にて表記しています。

注３：当機構の事業年度は、通則法第 36 条により毎年４月１日に始まり、翌年３月 31 日に終わるものとされておりますが、同条第２項により最初の年度は当該規定にかかわらず、その成立した日に始まり、翌年の３月 31 日に終わるものとされています。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。

法人情報の部

第1　法人の概況

1. 主要な経営指標等の推移

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。）の平成30年度から令和4年度における法人単位の財務諸表及び各勘定に関して記載しております。

○法人単位

（単位：百万円）

		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
経常収益		597,429	466,598	482,070	466,187	462,538
経常利益又は経常損失（△）	*1	83,804	△1,393	△10,531	△4,657	△31,958
当期総利益又は当期総損失（△）		83,928	△1,126	△12,735	△3,528	△31,958
資本金	*2	115,170	115,170	115,170	115,337	115,337
純資産額	*3	1,969,803	1,974,226	1,974,313	1,970,727	1,974,359
総資産額		13,670,455	13,613,269	13,681,172	14,271,451	14,423,562
自己資本比率	*4	14.4%	14.5%	14.4%	13.8%	13.7%

①建設勘定

（単位：百万円）

		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
経常収益		377,904	361,674	366,761	358,011	352,390
経常利益	*1	389	458	1,911	50	178
当期総利益		381	696	121	760	86
資本金	*2	51,508	51,508	51,508	51,676	51,676
純資産額	*3	672,050	678,331	691,299	692,024	727,711
総資産額		8,294,452	8,290,976	8,310,692	8,607,407	8,595,023
自己資本比率	*4	8.1%	8.2%	8.3%	8.0%	8.5%

②海事勘定

（単位：百万円）

		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
経常収益		25,631	26,317	26,888	26,051	26,191
経常利益	*1	1,818	1,708	1,473	1,246	1,127
当期総利益		1,818	1,708	1,037	1,650	1,216
資本金	*2	63,567	63,567	63,567	63,567	63,567
純資産額	*3	37,802	39,510	40,547	42,197	43,413
総資産額		222,459	225,019	221,131	220,062	215,976
自己資本比率	*4	17.0%	17.6%	18.3%	19.2%	20.1%

③地域公共交通等勘定

（単位：百万円）

	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
経常収益	95	65	81	829	858
経常利益又は経常損失（△） *1	7	△23	△11	△5	25
当期総利益又は当期総損失（△）	9	3	8	9	26
資本金 *2	―	―	―	―	―
純資産額 *3	90	58	45	32	50
総資産額	11,898	4,169	117,832	121,032	321,797
自己資本比率 *4	0.7%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%

④助成勘定

（単位：百万円）

	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
経常収益	200,551	215,241	212,226	200,238	211,350
うち補助金等収益	101,648	116,442	113,460	101,567	112,706
経常利益又は経常損失（△） *1	4,808	△9,514	△8,461	△7,521	△1,907
当期総利益又は当期総損失（△）	4,946	△9,512	△8,459	△7,519	△1,905
資本金 *2	95	95	95	95	95
純資産額 *3	168,885	159,371	150,909	143,389	141,481
総資産額	4,086,298	4,049,963	4,018,912	3,990,017	3,961,921
自己資本比率 *4	4.1%	3.9%	3.8%	3.6%	3.6%

⑤特例業務勘定

（単位：百万円）

	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
経常収益	156,520	56,706	65,890	46,461	29,319
経常利益又は経常損失（△） *1	76,782	5,979	△5,442	1,419	△31,971
当期総利益又は当期総損失（△）	76,774	5,979	△5,443	1,419	△31,971
資本金 *2	―	―	―	―	―
純資産額 *3	1,091,239	1,097,218	1,091,775	1,093,193	1,061,223
総資産額	2,061,575	1,996,895	1,920,607	1,857,039	1,756,807
自己資本比率 *4	52.9%	54.9%	56.8%	58.9%	60.4%

〔指標等の説明〕

＊１：経常利益（損失）＝経常収益－経常費用

＊２：資本金＝政府出資金

＊３：純資産額＝自己資本＝資本金＋剰余金（欠損金）

＊４：自己資本比率＝（純資産合計／負債・純資産合計）×100

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

(1) 設立の経緯及び目的

当機構は、平成 13 年 12 月に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」に基づき、平成 15 年 10 月 1 日付けで日本鉄道建設公団（以下「旧公団」という。）と運輸施設整備事業団（以下「旧事業団」という。）が統合し、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。）及び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。）の定めるところにより設立された法人です。

当機構の目的は、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、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関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とされております。

当機構の前身の 1 つである旧公団は、昭和 39 年 3 月 23 日に日本鉄道建設公団法（昭和 39 年法律第 3 号。以下「旧公団法」という。）に基づき設立された特殊法人であり、「鉄道の建設等を推進することにより、鉄道交通網の整備を図り、もって経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与するとともに、大都市の機能の維持及び増進に資すること」を目的としていました。なお、平成 10 年 10 月に、国鉄長期債務等の抜本的な処理を図るため、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。）が施行され、日本国有鉄道清算事業団（以下「旧清算事業団」という。）は解散し、旧公団は旧清算事業団が行っていた旧国鉄職員等の年金給付費用等の支払業務等を引き継ぎました。

また、当機構のもう 1 つの前身である旧事業団は、平成 9 年 10 月 1 日に、船舶整備公団（昭和 34 年 6 月国内旅客船公団として設立。その後、特定船舶整備公団を経て昭和 41 年 12 月に名称変更）と鉄道整備基金（平成 3 年 10 月設立。その前身は、昭和 62 年 4 月設立の新幹線鉄道保有機構。）が統合して、運輸施設整備事業団法（平成 9 年法律第 83 号。以下「旧事業団法」という。）に基づき設立された特殊法人であり、「鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を推進するための助成その他の支援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関を基幹とする輸送体系の確立を図るとともに、運輸技術に関する基礎的研究に関する業務を行うことにより、陸上運送、海上運送及び航空運送の円滑化を図り、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」を目的としていました。なお、旧事業団は、平成 13 年 3 月に解散した造船業基盤整備事業協会（昭和 53 年 12 月特定船舶製造業安定事業協会として設立し、平成元年 7 月に名称変更。）の業務の一部を引き継ぎました。

(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 8 月 17 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

（3）組織図（令和５年８月17日現在）

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

①主務大臣について

機構法第 26 条により、当機構の主務大臣は国土交通大臣とされており、国土交通大臣は、通則法に基づき、理事長及び監事の任命及び解任、業務方法書の認可、財務諸表の承認等を行います。

②役員について

当機構の理事長については通則法第 20 条第 1 項により、監事については同条第 2 項により国土交通大臣が任命し、副理事長及び理事については同条第 4 項により理事長が任命しております。なお、通則法第 23 条により、国土交通大臣又は理事長は、それぞれの任命に係る役員を解任することができるとされております。

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ます。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。

(ｳ)中期計画

通則法第 30 条により、当機構は、前述の中期目標を達成するための計画（以下「中期計画」という。）を作成し、国土交通大臣の認可を受けることとなっており、これを変更しようとするときも同様です。

(ｴ)年度計画

通則法第 31 条により、当機構は、毎事業年度の開始前に、中期計画に基づき、その事業年度の業務運営に関する計画（以下「年度計画」という。）を定め、国土交通大臣に届け出るとともに、公表しなければならないとされております。これを変更したときも同様です。

(ｵ)評価等

(ⅰ)年度評価

通則法第 32 条により、当機構は、毎事業年度の終了後、各事業年度における業務の実績について、国土交通大臣の評価（以下「年度評価」という。）を受けなければならないとされております。

年度評価を受けるにあたっては、当機構は、各事業年度の終了後 3 月以内に、業務の実績及び自らの評価を行った結果を明らかにした報告書を国土交通大臣に提出するとともに、公表しなければならないとされております。また、国土交通大臣は、年度評価を行ったときは、遅滞なく、当機構に対し、評価結果を通知するとともに、必要があると認めるときは、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ことができるとされております。なお、通知内容は公表しなければならないとされております。

(ⅱ)中期目標期間評価（見込評価）

通則法第 32 条により、当機構は、中期目標期間の最終年度に、中期目標期間終了時に見込まれる中期目標期間の業務の実績について評価（以下「見込評価」という。）を受けなければならないとされております。この見込評価を受けるにあたっては、中期目標期間の最終年度の直前の事業年度の終了後 3 月以内に、中期目標期間終了時に見込まれる業務の実績及び自ら評価を行った結果を明らかにした報告書を国土交通大臣に提出するとともに、公表しなければならないとされております。また、国土交通大臣は見込評価を行ったときは、当機構のほか委員会に対し、遅滞なく、その結果を通知するとともに、必要があると認めるときは、当機構に対し、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ことができるとされております。なお、通知内容は公表しなければならないとされております。

(ⅲ)業務・組織の見直し

通則法第35条により、国土交通大臣は、見込評価を行ったときは、中期目標期間の終了時までに、業務の継続又は組織の存続の必要性その他その業務及び組織の全般にわたる検討を行い、その結果に基づき、業務の廃止若しくは移管又は組織の廃止その他の所要の措置を講ずるものとするとされております。また国土交通大臣は、検討の結果及び講ずる措置の内容を委員会に通知するとともに、公表しなければならないとされ、委員会は、通知された事項について必要があると認めるときは、国土交通大臣に意見を述べなければならないとされております。さらに、委員会は、当機構の主要な事務及び事業の改廃に関し、国土交通大臣に勧告することができるとされております。

(ⅳ)中期目標期間評価

通則法第32条により、当機構は、中期目標期間の終了後に、中期目標期間の業務の実績について評価（以下「中期目標期間評価」という。）を受けなければならないとされております。この中期目標期間評価を受けるにあたっては、中期目標期間の最後の事業年度の終了後3月以内に、中期目標期間の業務の実績及び自ら評価を行った結果を明らかにした報告書を国土交通大臣に提出するとともに、公表しなければならないとされております。また、国土交通大臣は中期目標期間評価を行ったときは、当機構に対し、遅滞なく、その結果を通知するとともに、必要があると認めるときは、当機構に対し、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ことができるとされております。なお、通知内容は公表しなければならないとされております。

(5) 財務及び会計について

①財務諸表

当機構は、通則法第38条第1項により、毎事業年度、貸借対照表、損益計算書、利益の処分又は損失の処理に関する書類その他国土交通省令で定める書類及びこれらの附属明細書（以下「財務諸表」という。）を作成し、当該事業年度の終了後3月以内に国土交通大臣に提出し、その承認を受けなければならないとされております。

②会計監査人の監査

通則法第39条により、当機構は、財務諸表、事業報告書（会計に関する部分に限る。）及び決算報告書について、監事の監査のほか、会計監査人の監査を受けなければならないこととされております。なお、同法第40条により、会計監査人は、国土交通大臣が選任することとされております。

③長期借入金及び債券

機構法第19条第1項により、当機構は国土交通大臣の認可を受けて、長期借入をし、または、鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券を発行することができるとされております。

上記により、当機構の業務は、国土交通大臣、委員会等による評価によって、当該業務の内容及び継続性等に影響を受ける可能性があります。

(6) 当機構の業務内容について

当機構の業務は、機構法第13条並びに附則第11条及び債務等処理法第13条の規定により、①「鉄道建設業務」、②「国際業務」、③「船舶共有建造業務」、④「地域公共交通出資等業務」、⑤「内航海運活性化融資業務」、⑥「鉄道助成業務」及び⑦「国鉄清算業務」から構成されております。

①鉄道建設業務

当機構は、新幹線の建設等による国土交通軸を形成するための政策遂行機関としてその使命を果たすとともに、大都市においては、都市機能の維持、交通環境の整備等に、そして、地方においては経済基盤の強化、地域格差の是正に、総合鉄道技術を有する唯一の全国規模の公的機関として責務を果たしております。

当機構の鉄道建設等の業務は、新幹線鉄道、幹線鉄道、都市鉄道、都市鉄道利便増進事業、津軽海峡線及び受託事業に大きく区分されます。

(ｱ) 新幹線鉄道

新幹線鉄道は、旧国鉄による東海道新幹線、山陽新幹線の建設以降、昭和 45 年に成立した全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号。以下「全幹法」という。）に基づき、建設を進めております。

昭和 48 年に全幹法に基づき北海道新幹線（青森市・札幌市間）、東北新幹線（盛岡市・青森市間）、北陸新幹線（東京都・大阪市間）、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の 5 路線の整備計画が定められました。このうち、北海道及び北陸新幹線については当機構の前身である旧公団が、他の 3 路線（東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間））は旧国鉄が建設主体となりました。その後、昭和 62 年の国鉄分割・民営化に伴い、「旅客鉄道株式会社が建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業の日本鉄道建設公団への引継ぎに関する法律」（昭和 62 年法律第 104 号）に基づいて、旧国鉄が建設主体とされていた九州新幹線、東北新幹線の建設に係る業務を、旧公団が引き継ぎ、整備新幹線の建設を一元的に行うこととなりました。

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資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

(注) 四捨五入のため合計は一致しない

＜建設資金の流れ（整備新幹線）＞

(ｲ) 幹線鉄道

幹線鉄道は、主要幹線及び大都市交通線、地方開発線及び地方幹線、並びに主要幹線鉄道線に区分されます。

(ⅰ)主要幹線及び大都市交通線

旧国鉄時代に旧公団が旧国鉄新線（CD 線）として建設していたもので、現在は当機構が貸付事業等を行っております。これは、昭和 30 年代の旧国鉄が、既設線の改良工事等に専念せざるを得ない状況の中で、大都市、主要都市の輸送力の強化を目的としてスタートした新線建設事業であり、主要な線としては根岸線、武蔵野線、京葉線、伊勢線、湖西線等がありますが、貸付終了に伴い根岸線、武蔵野線及び京葉線の一部区間は東日本旅客鉄道株式会社へ、伊勢線は東海旅客鉄道株式会社へ、湖西線は西日本旅客鉄道株式会社へそれぞれ譲渡し、現在当機構が保有している線区については全て東日本旅客鉄道株式会社及び東海旅客鉄道株式会社へ貸し付けております。

(ⅱ)地方開発線及び地方幹線

旧国鉄時代に旧公団が旧国鉄新線（AB 線）として建設していたもので、昭和 55 年の日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和 55 年法律第 111 号）により一時中断しましたが、その後、日本国有鉄道改革法等施行法（昭和 61 年法第 93 号）により、第三セクターが事業主体となり、あらためて地方鉄道新線として工事を再開した線です。建設資金については国の全額補助対象となっております。すべての路線が既に完成し無償譲渡されております。

なお、昭和 45 年 8 月に開業した鹿島線については、例外的に建設資金として有償資金を投入して建設したこと等から、有償貸付線として主要幹線及び大都市交通線と同様に当機構の貸付事業等の対象となりましたが、貸付終了に伴って東日本旅客鉄道株式会社に譲渡されております。

(ⅲ)主要幹線鉄道線

大都市圏と地方の中核都市とを連絡する中距離連絡鉄道として新幹線鉄道と直接又は間接に接続する高速性等を有した旅客輸送経路及び長距離貨物輸送のための鉄道と位置づけられているもので、幹線鉄道の高速化

を目的とした無利子貸付制度が適用されております。これに該当する線区として田沢湖線、奥羽線、東海道線（貨物）、智頭線等があります。これらの路線は既に完成し、各鉄道事業者へ譲渡されております。

(ｳ) 都市鉄道

都市鉄道は、大都市圏（東京都、大阪市及び名古屋市並びにその周辺地域）その他の大都市及びその周辺地域における都市機能を支える基盤施設であり、通勤・通学輸送のみならず豊かで快適な都市生活を営む上で欠かすことのできない基幹的かつ必須の交通機関として位置付けられております。事業の採択の前提として、定期的に交通政策審議会等において学識経験者の意見を集約しながら新線建設や大規模改良等の整備計画の方針が決められております。

都市鉄道は、民鉄線及び都市鉄道線に区分されます。

(ｉ)民鉄線

大都市圏における民鉄線の建設及び大改良を行うことにより、輸送力の増強と通勤・通学の混雑の緩和を目的としたものであり、北総線、東葉高速線、埼玉高速鉄道線及びみなとみらい線等の建設並びに小田原線、京王線及び伊勢崎線等の大改良（複々線化等）があります。これらの路線は既に完成し、各鉄道事業者へ譲渡されております。

＜建設資金の流れ（民鉄線）＞

(ⅱ)都市鉄道線

平成３年に設立された鉄道整備基金（旧事業団）を承継した当機構が行う混雑率緩和等輸送力増強を目的とした無利子貸付について、工事施行認可を得た鉄道事業者がその貸付けを受けるために、国土交通大臣に事業認定申請を行い、併せて当機構に工事の申出を行うものであり、主要な線として筑肥線及び常磐新線（つくばエクスプレス）等があります。これらの路線は既に完成し、各鉄道事業者へ譲渡されております。

これら民鉄線及び都市鉄道線は、ともに鉄道事業者が利用者負担を原資とした通常の資金調達のみにより鉄道整備を行うのには限界があることから、当機構が調達する長期安定資金を財源として鉄道施設の新設・大改良を図るものです。鉄道事業者は、当機構の高度な技術力による建設費縮減のメリットのほか、自社で新線建設期間中に必要となる建設技術者を確保しなければならない問題や新たに技術者を確保した場合の完成後の技術者超過の問題の解消、当該建設費等については鉄道施設を譲り受けた後の長期割賦返済が可能となります。

(ｴ) 都市鉄道利便増進事業

平成 17 年 8 月に都市鉄道等利便増進法が施行となり、当機構は整備主体と成り得る立場から、都市鉄道等の利便性向上に資する事業について、整備効果、事業採算性等の検討を行いました。現在、都市鉄道利便増進事業（速達性向上事業）として、神奈川東部方面線（相鉄・JR 直通線及び相鉄・東急直通線）の整備を進めております。この事業については、国と地方公共団体が総事業費の 3 分の 1 ずつを補助し、残りの 3 分の 1 を当機構が資金調達して施設の整備を行います。

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。

＜資金の内訳＞

国（補助金）	地方公共団体（補助金）	整備主体（借入金等）
1／3	1／3	1／3

(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。

＜改修資金の内訳＞

国（補助金）	北海道旅客鉄道株式会社負担金
2／3	1／3

(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ー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	
地下鉄 7 号線延伸線整備計画に伴う調査業務	さいたま市	鉄道整備に係る基礎調査	

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。

以上の方針の下、当機構は船舶共有建造業務に関し、以下の業務を行います。

・海上運送事業者と費用を分担して船舶を建造し、当該船舶を当該海上運送事業者と共有するとともに、これを当該海上運送事業者に使用させ、及び当該船舶を当該海上運送事業者に譲渡すること

・共有建造により船舶を建造する海上運送事業者に対し、当該船舶について、建造若しくは改造又は保守若しくは修理に関する技術的支援（これに附帯する業務を含む。）を行うこと

＜船舶共有建造業務のスキーム＞

＜船舶使用料収入の推移＞　　（単位：百万円）

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
旅客船船舶使用料	5, 300	5, 633	6, 214	6, 688	7, 652
貨物船船舶使用料	19, 427	19, 770	20, 040	18, 883	18, 179
合　計	24, 727	25, 403	26, 254	25, 571	25, 831

④地域公共交通出融資等業務

当機構は、資金提供による持続可能な地域旅客サービスの提供の確保、安全性・利便性を高める鉄道施設の整備や物流施設等への支援のために出資や貸付け業務を行います。

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）並びに、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）に基づく認定を受けた事業について、当機構が定める条件を満たす事業が出資や貸付けの対象となり、その原資は財政投融資資金等です。

これにより、事業を進めるに当たって必要となる初期資金について、柔軟な資金調達が可能となるとともに、地元企業、金融機関等から必要な民間資金を呼び込むことが期待できます。

また、出資や貸付け後において、まちづくり、観光振興等の地域戦略と十分に連携し、これらの施策効果が最大限に発揮されるよう配慮すると共に、そのリスクを継続的に把握・評価し、適切なリスク管理を行います。

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。

・内航海運組合法（昭和 32 年法律第 162 号）第 58 条において準用する同法第 8 条第 1 項第 5 号に掲げる事業（組

合員が保有する内航運送の用に供される船舶の船腹の調整をする事業）を行う日本内航海運組合総連合会に対して、当該事業に必要な資金の一部の貸付けを行うこと。

⑥鉄道助成業務

当機構は、国の一般会計からの補助金と JR 本州 3 社からの既設新幹線譲渡収入等を財源として以下の業務を行っております。

(ｱ) 旧事業団から承継した旧国鉄長期債務等の償還及び利子の支払い

(ｲ) 補助金の交付等

（ｉ）整備新幹線建設助成

現在、当機構では全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年 5 月 18 日法律第 71 号）に基づいて整備新幹線の建設が推進され、また、整備新幹線の工事を円滑に実施するための調査などの建設推進高度化事業が実施されております。これらの事業を行う建設勘定に対して、助成勘定では国からの補助金及び既設 4 新幹線を JR 本州 3 社に譲渡したことに伴う譲渡収入の一部を原資とする事業資金の繰り入れを行っております。

（ⅱ）主要幹線鉄道等整備助成

在来幹線鉄道の高速化、地方都市やその近郊路線等の新駅設置により、広域的な地域間の連携の強化、地域鉄道の利用や地域の活性化を促進するため、助成を行っております。

（ⅲ）都市鉄道整備助成

既存の都市鉄道施設を有効活用しつつ速達性の向上を図ることにより、利用者の利便の増進に資する事業、大都市交通の大きな担い手である地下鉄の整備等を推進するとともに、次世代ステーションの創造を図る鉄道駅の総合改善事業等による都市機能の向上・活性化等を推進するため、助成を行っております。

（ⅳ）安全・防災対策助成

老朽化や自然災害等による鉄道施設被害の未然・拡大防止のための安全対策事業、踏切道における事故防止と交通の円滑化に必要な踏切保安設備の整備等により、安全かつ安定的な鉄道輸送サービスを提供し、安心できる生活環境を維持するため、助成を行っております。

(ｳ) 低利資金の融通又は無利子での貸付

・既設新幹線譲渡収入を財源として、新幹線鉄道の輸送力増強に関する大改良事業を行う鉄道事業者のために、日本政策投資銀行を介して低利資金の融通を行いました（なお、当該事項に係る貸付けは平成 7 年度までであり、その後新規貸付けは行っておりません。）。

貸付金については平成 27 年 12 月をもって完済されております。

・同様に既設新幹線譲渡収入を財源として、主要幹線鉄道又は都市鉄道の建設・大改良に関する事業について、東京地下鉄株式会社(旧帝都高速度交通営団。以下「東京メトロ」という。)及び旧公団（建設勘定）に対し、無利子貸付を行いました（なお、当該事項に係る貸付けは平成 19 年度までであり、その後新規貸付けは行っておりません。）。

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 8 月 17 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、財政融資資金を借り入れ、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 8 月 17 日現在 30,000 億円です。

(ｵ) JR2 島会社からの長期借入金の借り入れ

・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、JR2 島会社の経営の下支え措置として長期借入金の借り入れを行いました。借入金残高は、令和 5 年 8 月 17 日現在 3,970 億円です。

＜鉄道助成業務のスキーム＞

⑦国鉄清算業務

当機構は国鉄清算事業に係る業務に関し、主として以下の業務を行います。

債務等処理法第 13 条第 1 項第 1 号の規定に基づき、以下の費用等の支払いについて、計画的かつ確実に実施する業務（業務方法書第 58 条）

(ｱ)　日本国有鉄道の職員であった者等に係る恩給の支払いに充てるべき費用

(ｲ)　日本国有鉄道の職員であった者等に係る年金追加費用等に要する費用

上記のほか当機構は、以下の業務を行います。

・ 債務等処理法第 13 条第 1 項第 2 号の規定に基づき、業務の遂行に必要な資金に充てるため、特例業務に係る資産の処分を公正かつ適切に行うこと。

・ 債務等処理法第 13 条第 1 項第 3 号の規定に基づき、特例業務に係る資産の処分の効果的な推進に寄与するよう特例業務に係る土地に係る宅地の造成及びこれに関連する施設の整備並びに当該宅地及び施設の管理及び譲渡を行うこと。

・ 必要に応じて、債務等処理法第 13 条第 2 項の規定に基づき、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和 61 年法律第 88 号）第 1 条第 3 項の会社の株式処分を効果的に推進するため特に必要がある

場合には、当該会社に対し、当該会社の事業の用に供する施設の整備その他当該会社の経営基盤の強化を図るために必要な資金の貸付けを行うこと。

昭和62年の国鉄改革の実施に伴って発足した旧清算事業団は、旧国鉄から引き継いだ国鉄長期債務等の償還のため、約11年半余にわたって旧国鉄から承継した土地やJR株式の処分を行ってきましたが、旧清算事業団発足後の地価高騰に伴う土地の売却の凍結やその後の地価の下落、株式市況の低迷のほか、毎年度の金利及び年金等の負担に加え、新たに発生した厚生年金移換金負担金等により国鉄長期債務等は旧清算事業団発足時を上回ることとなりました。

このような状況の下、政府・与党の財政構造改革会議において国鉄長期債務の本格的処理策について検討が行われた結果、平成9年12月に同会議において、旧清算事業団の有利子債務を国の一般会計に承継し、無利子債務を免除するほか、旧清算事業団は解散し、旧清算事業団が負担していた年金関係負担等については旧清算事業団の土地・株式等の資産を承継する旧公団が同資産を処分すること等により支払うこと等を内容とする「国鉄長期債務及び国有林野累積債務の処理のための具体的方策」が決定され、これに基づき、平成10年度より国鉄長期債務等の処理の実現を図るため、「債務等処理法」案が国会へ提出されました。

同法案は、原案において厚生年金移換金負担に係るJR等(注1)の負担とされた額について、JR等と旧公団が折半すること等の修正を受けた後成立し、平成10年10月22日の同法の施行により、旧清算事業団は同日解散し、旧公団に年金の給付に要する費用の支払い、旧清算事業団から承継した土地やJR株式の処分等の業務が、特例業務として引き継がれました。

これらの業務は、旧公団がこれまで行ってきた鉄道施設の建設等の業務と比べると政策目的や財源が異なり、かつ暫定的な業務であることから、旧公団内に「国鉄清算事業本部」を設置して、それぞれの業務を明確に区分して実施しました。その後、当機構の設立に際して同業務は、当機構に承継されました。

機構発足時、特例業務勘定では、負債の額が資産の額を上回っており、欠損金が計上されていましたが、その後、資産売却の進展等により利益が生じた結果、資産の額は負債の額を大きく上回るようになり、多額の利益剰余金を保有することとなりました。これに関して、平成22年4月の行政刷新会議事業仕分けにおいて、当該利益剰余金については、国庫返納すべきである旨の評価がなされました。

その後、政府においては、当該利益剰余金の取扱いに関する検討が行われ、平成22年12月、国家戦略担当大臣、財務大臣、国土交通大臣が次の事項等について合意しました。

・特例業務勘定の利益剰余金のうち1兆2,000億円の国庫納付
・JR三島・貨物会社に対する経営自立を図るための支援（注2）
・整備新幹線の着実な整備にかかる措置
・並行在来線の支援に係る措置

これらを実施するため、平成23年6月に債務等処理法が改正され、特例業務勘定の新たな業務として実施することとなりました。

また平成28年度からは、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対しては、輸送の安全の確立のための鉄道施設等の整備について、両社の最大限の自助努力を前提としつつ、なお及ばない部分について、必要な安全投資及び修繕を実施できるようにすること、両社の経営自立のため、追加的支援措置を実施することとなりました。

さらに、令和元年度からは、北海道旅客鉄道株式会社に対しては、徹底した経営努力を行い、地域の関係者と一体となって経営自立に向けた取組を着実にこなしていくことを前提としつつ、必要な設備投資及び修繕を実施できるようにすること、同社の経営自立のため、新たな支援を実施することとなりました。

平成23年度以降、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等に対して行ってきた支援は令和2年度末で法律の期限を迎えるため、令和3年3月に債務等処理法が改正され、支援期限を延長するとともに、出資等の新たな支援措置が追加されました。

○　「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」（平成 23 年 5 月 2 日法律第 42 号）

○　「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」（平成 23 年 6 月 15 日法律第 66 号。以下「債務等処理法の一部を改正する法律」という。）

（ｉ）北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社が引き受けるべきものとして、鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券の発行並びに北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対し、特別債券の引き受けに要する費用に充てるための無利子の資金の貸付け

（ⅱ）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に対して、老朽化施設の更新等に係る無利子貸付及び助成金の交付

（ⅲ）北陸新幹線（高崎・長野間）の債務償還の費用に充てるための特例業務勘定から建設勘定への繰入れ

（ⅳ）並行在来線の貨物調整金に要する費用に充てるための特例業務勘定から建設勘定への繰入れ

○　「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を改正する法律」（令和 3 年 3 月 31 日法律第 17 号。以下「債務等処理法の一部を改正する法律」という。）

（ｉ）独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に対し、本州と四国を連絡する鉄道施設であって国土交通大臣が定めるものの改修に必要な資金に充てるための資金の交付

（ⅱ）青函トンネルの改修に要する費用に充てるための、特例業務勘定から建設勘定への繰り入れ

（ⅲ）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。）及び鉄道施設等を北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社に貸し付ける者に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他の鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための助成金の交付

（ⅳ）会社に対し、当該会社の生産性の向上に資する施設等の整備（これらに関する調査を含む。）及び管理に必要な資金の出資

（ｖ）会社に対し、貸付金に係る債権の全部又は一部の出資

（ⅵ）国土交通大臣が指定する金融機関が行う会社の経営基盤の強化に必要な資金の貸付けについて、当該金融機関に対する利子補給金の支給

（ⅶ）会社の所有する土地のうち国鉄より継承されたものであって、当該会社の事業の用に供されていないものの取得及び処分等

（注 1）「JR 等」とは、JR7 社のほか、当機構（旧清算事業団）、ソフトバンク株式会社（旧ボーダフォン株式会社）、鉄道情報システム株式会社、公益財団法人鉄道総合技術研究所及びジェイアールバス 5 社（JR バス東北、JR バス関東、JR 東海バス、西日本 JR バス、中国 JR バス）をいいます。

（注 2）「JR 三島」とは、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社をいい、「貨物会社」とは、日本貨物鉄道株式会社をいいます。

＜旧清算事業団の業務内容とその承継等の概要＞

（7）損益構造について

当機構の損益構造は、建設勘定、海事勘定、地域公共交通等勘定、助成勘定及び特例業務勘定ごとにそれぞれ異なっております。その概要は、それぞれ以下の通りです。

①建設勘定

新幹線鉄道については、全額補助金等により建設されることになっていることから、新幹線鉄道施設に係る貸付開始後発生する減価償却費については、資産見返補助金等の戻入が収益計上され、相殺されるため、損益への影響はありません。また、貸付開始後受け入れる貸付料は収益計上されることになりますが、当該収益等は、全幹法の規定に基づき新幹線建設の財源等に充てられることから、当機構に関する省令第 10 条の規定に基づき損益への影響はありません。

都市鉄道利便増進事業については、補助金等及び有償資金により建設されることになっております。鉄道施設に係る貸付開始後に費用として計上される支払利息、一般管理費（租税を含む。）及び有償資金に対応する減価償却費と収益として計上される貸付料収入との差額で損益が発生します。なお、公的無償資金に対応する減価償却費については、資産見返補助金等の戻入が収益計上されるため損益への影響はありません。

上記以外の鉄道で有償資金により建設されたものについては、当該鉄道施設の建設、貸付及び譲渡に要した当機構の負担額について、所定の期間で全額を回収する原価回収主義を採用していることから、損益への影響はありません。また、海外高速鉄道に関する出資については、産業投資特別会計からの出資金を原資として出資を行っており、一般管理費等については自己収入でまかなわれております。

②海事勘定

船舶共有建造業務については、適正な審査の上で共有の相手方として決定した国内海運事業者と費用を分担して船舶の建造を行うものであり、竣工と同時に持分割合に応じて登記し、当該事業者に使用・管理させることを内容としております。当機構は、分担した費用について、当該船舶の共有期間（原則として耐用年数）にわたって事業者から船舶使用料（建造原価及び事業金利）として回収するとともに、共有期間満了時に残存の持分(当機構持分の 1 割相当額)を当該事業者に譲渡することにより、全額回収することとなっております。

しかしながら、景気の低迷等により未収金が発生し、その一部に回収困難なものが見込まれるため貸倒引当金等を計上することとなりました。

この結果、繰越欠損金が計上されることとなりましたが、当該業務の損益構造は、調達金利と事業金利とのスプレッドにより収益が生じる仕組みとなっており、当該収益により繰越欠損金を漸次解消することとなっております。

③地域公共交通等勘定

地域公共交通出融資業務のうち出資業務については、地域公共交通活性化再生法に基づく認可を受けた事業について中長期的な収益が見込まれる等の場合、産投出資等を原資として出資を行うことになっており、一般管理費等については、国から受け入れる運営費交付金でまかなわれております。また都市鉄道融資及び物流融資業務は、「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、及び「認定総合効率化事業」の実施に必要な資金の貸付けを行うことになっており、財政融資資金からの借入金利息と貸付先への貸付金利息が見合っているため損益が生じない構造となっており、一般管理費等については、運営費交付金及び貸付先から収受する管理費収入でまかなわれております。

④助成勘定

鉄道助成業務については、一般会計からの補助金等を財源としておりますが、国から受け入れる補助金等収入と鉄道事業者等へ交付する鉄道整備助成費が見合っており、損益が生じない構造となっております。

中央新幹線建設資金貸付等業務については、財政融資資金からの借入金利息と JR 東海への貸付金利息が見合っており、損益が生じない構造となっております。

債務償還業務については、JR 本州 3 社からの既設新幹線譲渡収入を財源として他勘定長期借入金の償還を行っておりますが、既設新幹線譲渡収入に係る受取利息と長期借入金に係る支払利息との差額が利益を発生させる損益構造

です。令和元年度から令和4年度においては既設新幹線譲渡収入の一部を整備新幹線整備事業交付金として建設勘定へ繰り入れたため、損失が発生することとなりました。

⑤特例業務勘定

特例業務については、債務等処理法に基づき、旧清算事業団から承継した土地、JR株式の資産処分収入及び国鉄改革に伴い設定された新幹線債権収入等により、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等を支払うスキームとなっております。

旧国鉄職員の年金等の支払のための引当金は適正に確保しており、また、債務等処理法の一部を改正する法律の施行に伴い実施している鉄道関連施策については、特例業務勘定の収入の範囲内で実施することを予定しており、当機構の経営・財務状況に問題は生じないものと考えております。

各勘定の年度の予算、収支計画及び資金計画は年度計画にて規定されております。それらの具体的な内容につきましては当機構ホームページ(https://www.jrtt.go.jp)の“JRTTについて”をご参照下さい。

4. 新幹線建設について

(1) 整備新幹線建設計画について

いわゆる「整備新幹線」とは、全幹法に基づき、昭和48年に旧運輸大臣により決定された整備計画に定められている北海道新幹線（青森市・札幌市間)、東北新幹線（盛岡市・青森市間)、北陸新幹線（東京都・大阪市間（経由地：長野市付近・富山市付近・小浜市付近))、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間)、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の5路線のことを言います。この整備計画に基づく5路線のうち、当機構の前身たる旧公団が北海道及び北陸の両新幹線について、建設主体として旧運輸大臣より建設の指示を受け、他の3路線（東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間)、九州新幹線（福岡市・長崎市間)）は旧国鉄が建設主体となりました。その後、オイルショックや旧国鉄経営の悪化に伴い、昭和57年の閣議決定により計画は凍結され、国鉄改革の目途がついた昭和62年1月に凍結が解除され、昭和62年4月の国鉄民営化に伴い、東北新幹線、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間)、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の建設主体が旧公団に引き継がれました。

昭和63年1月に政府及び与党からなる整備新幹線建設促進検討委員会が設置されました。同年8月の3線5区間の着工優先順位、平成元年1月の建設財源の基本的な枠組みの決定等、着工のための諸条件が整えられ、この基本スキーム（旧基本スキーム）の下で平成元年8月から3線5区間について概ね10年後の開業を目指して逐次建設が開始されることとなりました。この3線5区間とは、東北新幹線(盛岡・八戸間(沼宮内・八戸間はフル規格(注1)、盛岡・沼宮内間及び八戸・青森間は新幹線直通線（以下「ミニ新幹線」という。）（注2)))、北陸新幹線(高崎・長野間(フル規格)、糸魚川・魚津間(新幹線鉄道規格新線（以下「スーパー特急」という。）（注3)、石動・金沢間(スーパー特急))及び九州新幹線(八代・鹿児島中央間(スーパー特急))です。

平成3年には、暫定的な整備としてのスーパー特急及びミニ新幹線の建設を全幹法の下で進めるため、同法の改正が行われました。

その後、平成6年に旧基本スキームの見直しが行われ、平成6年12月の連立与党申合せ及び関係大臣申合せにおいて、従来の整備計画はすべて維持されること、現行基本スキームにより整備される線区に関して、東北新幹線について盛岡・八戸間をフル規格に変更し、八戸・青森間の暫定整備計画（ミニ新幹線）は取り下げること、東北新幹線八甲田トンネル、北陸新幹線飯山トンネル及び九州新幹線第2筑紫トンネルについて新たに試掘調査に着手すること、3線5区間以外（3線5区間の規格変更を含む）の整備のための新しい基本スキームを引き続き検討し、平成8年中にその成案を得ること、その際、国及び地域の財政事情、JR旅客鉄道株式会社の健全な経営の確保等に配慮することが決定されました。

平成8年12月の政府・与党合意においては、今後の整備新幹線の取扱いに関して、新財源スキームと新規着工区間が決定されました。新財源スキームについては、JR旅客鉄道株式会社が支払う既設新幹線譲渡収入全額を国の分とみなし、これに国の公共事業関係費を加えた額を国の負担分、その2分の1を地方公共団体の負担分とすることと

されました。また、新規着工区間については、新財源スキームを前提に、事業規模を平成30年度までの間において概ね1.2兆円程度とした上で、東北新幹線（八戸・新青森間、（フル規格））、北陸新幹線（長野・上越間、（フル規格））、九州新幹線（鹿児島ルート、船小屋・新八代間、（スーパー特急））の着工が決定されました。これを受けて政府・与党からなる検討委員会において基本条件の確認を行った上で、概ね20年後の開業を目指すこととなりました。この基本条件の確認は、新たな区間の着工にあたり、整備区間ごとに収支採算性の見通し、受益の範囲を限度としたJR旅客鉄道株式会社の貸付料等の負担、用地確保の見通し、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意の取付け、JR旅客鉄道株式会社の同意等をいいます。

この政府及び与党合意に基づき、平成9年7月以来、政府・与党整備新幹線検討委員会が開催され、平成10年1月に、新規着工区間の優先順位について東北新幹線（八戸・新青森間、（フル規格））及び九州新幹線（船小屋・新八代間、（スーパー特急））を第1位、北陸新幹線（長野・上越間、（フル規格））を第2位とし、当該3区間について所要の許可手続きを経て、平成9年度中に着工すること等が決定されました。この決定に従い、旧公団は、平成10年3月に全幹法第9条に基づく旧運輸大臣の認可を得て新規着工3区間の建設に着手しました。

その間の、平成9年10月には、北陸新幹線（高崎・長野間）が整備新幹線として初めて開業しました。

その後、平成12年4月から、政府・与党整備新幹線検討委員会が開催され、同年12月の政府・与党申合せにおいて北陸新幹線（長野・富山間）をフル規格化し、今後概ね12年強後の完成を目指すこと、九州新幹線（博多・鹿児島中央間）をフル規格化し、東北新幹線（八戸・新青森間）と共に、今後概ね12年後の完成を目指すこと、今回着工を行わない区間については、社会経済情勢、国及び地方公共団体の財政事情等に照らし、東北新幹線（盛岡・八戸間）及び九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）の両区間の完成後に見直すこと等が決定されました。この決定に基づいて、旧公団は，平成13年4月に全幹法第9条に基づく国土交通大臣の認可を得て、北陸新幹線（上越・富山間）及び九州新幹線（博多・新八代間）の建設工事に着手しました。また、平成14年1月に北海道新幹線(新青森・札幌間)及び九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の環境影響評価の終了後、工事実施計画の認可申請を行いました。

その後、平成14年12月には東北新幹線（盛岡・八戸間）が開業、平成16年3月には九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）が開業しました。

平成16年に政府・与党整備新幹線検討委員会が開かれ、各線区の見直しを行い既着工区間の完成時期の見直しと新規着工区間の決定がなされました。既着工区間では、東北新幹線（八戸・新青森間）と九州新幹線（博多・新八代間）が平成22年度末の完成を目指すことになりました。新規着工区間は、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）は、平成17年度初に着工、平成27年度末の完成、北陸新幹線（富山・金沢車両基地（現白山総合車両所）間）はフル規格とし、平成17年度初に着工、長野・金沢車両基地間を一体的に平成26年度末の完成、同福井駅部は、平成17年度初に着工し、平成20年度末の完成を目指すことになりました。また、北陸新幹線（南越・敦賀間）は、工事実施計画の認可申請を行うこと、九州新幹線（武雄温泉・諫早間）は、並行在来線区間の運営のあり方について調整が整った場合には着工することになりました。この決定に基づいて、平成17年4月に北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）及び北陸新幹線（富山・金沢間及び福井駅部）は全幹法第9条に基づく国土交通大臣の認可を得て工事に着手しました。また、東北新幹線（八戸・新青森間）及び九州新幹線（博多・新八代間）は平成17年12月に開業設備に係る工事実施計画の追加認可を得て工事完了予定を平成22年度末とし開業設備工事に着手しました。

さらに、北陸新幹線（南越・敦賀間）は、平成17年12月に工事実施計画の認可申請を行いました。

一方、九州新幹線（武雄温泉・諫早間）は、平成19年12月に並行在来線の運営に関し、関係三者間での合意が得られたことから、平成20年3月に認可を受け工事に着手しました。

その後、平成22年12月には東北新幹線（八戸・新青森間）、平成23年3月には九州新幹線（博多・新八代間）が開業しました。

なお、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）については、平成24年6月に国土交通大臣より工事実施計画が認可され、工事に着手しました。

平成27年1月に政府・与党整備新幹線検討委員会が開かれ、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、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）は平成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年度末）の完成・開業を目指すこと、北陸新幹線（金沢・敦賀間）は平成37年度（令和7年度）から3年前倒しし、平成34年度末（令和4年度末）の完成・開業を目指すこと、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）はフリーゲージトレインの技術開発を推進し、完成・開業時期を平成34年度（令和4年度）から可能な限り前倒しすることとされました。

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の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1,435㎜）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で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1,067㎜）を当面敷設）では、最高速度200 km/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。

（2）整備新幹線建設の費用負担等について

整備新幹線は、当機構が建設しており、開業後も当機構が保有し、営業主体に有償で貸し付けることとされております。平成8年12月の政府・与党合意に基づき平成9年に全幹法及び関係政令が改正され、毎年度の建設費は、整備新幹線の貸付料等収入の一部を充てた後、残額について国が3分の2（国の公共事業関係費とJR旅客鉄道株式会社が当機構助成勘定に支払う既設新幹線（東海道新幹線等）譲渡収入等を含む)、地方公共団体が3分の1を負担することとされております。

なお、北陸新幹線（高崎・長野間）については、平成10年2月の冬季長野オリンピックの開催時期に開業を間に合わせる必要があったことなどから、事業費を確保するために無償資金に加えて例外的に一部有利子資金（約2,800億円）を調達しております。この有利子資金は、整備新幹線の貸付料により償還されていました。その後、債務等処理法の一部を改正する法律が施行されたことに伴い、特例業務勘定から建設勘定への繰入れ資金により引続き償還されることとなりましたが、平成27年度に全額償還されております。

整備新幹線の貸付料は、投下資本の回収を前提として決定されるものではなく、開業後における営業主体（JR旅客鉄道株式会社）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。具体的には、機構法施行令第6条第1項において、新幹線鉄道事業の開始による当該新幹線営業主体であるJR旅客鉄道株式会社の受益の程度を勘案し、当該鉄道事業者が毎事業年度に支払うべき額として国土交通大臣が定める方法により算定した額に、当該事業年度の当該鉄道施設に関して当機構が支払う租税及び管理費を加算した額に相当する額を基準として定めることとされております。

このように、当機構へJR旅客鉄道株式会社が支払う新幹線鉄道施設の貸付料は、JR旅客鉄道株式会社が受ける受益の範囲内で負担することとなっており、JR旅客鉄道株式会社の経営に影響を与えないものとなっております。

（並行在来線の取扱い）

①平成8年12月の政府・与党合意において、建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり、開業時にJR旅客鉄道株式会社の経営から分離することとされております。

②平成12年12月の政府・与党申合せにおいて、JR旅客鉄道株式会社から経営分離された並行在来線上を引き続きJR貨物鉄道株式会社が走行する場合には、線路使用実態に応じた適切な線路使用料を確保することとし、これに伴うJR

貨物鉄道株式会社の受損については、必要に応じこれに係る新幹線貸付料収入の一部を活用して調整する措置を講じることが決定され、これに基づき、JR 貨物鉄道株式会社に対し鉄道貨物輸送調整金が交付されることとなりました。

また、現在は、債務等処理法の一部を改正する法律が施行されたことに伴い、当該調整金の交付は、特例業務勘定から建設勘定への繰入れ資金により引続き行われております。

5. 民鉄線事業について

(1) 民鉄線事業の仕組みについて

当機構の民鉄線事業は、大都市圏における通勤・通学輸送需要の増大に対処し、輸送力の増強及び混雑の緩和を図るため、民鉄線の建設及び大改良を目的として、昭和 47 年度にスタートしたものであり、平成 31 年 3 月末までに 30 線、210.0km を譲渡しております。具体的には、既設線の複々線又は複線化工事、地下鉄及び地下鉄への直通都心乗入線工事、ニュータウン新線建設工事であって、大都市圏における輸送力の増強のため緊急に必要であるものを対象としております。

民鉄線事業のための建設資金は、当機構が財政融資資金、債券発行及び民間借入金で長期かつ低利で調達し、建設費の低減を図り、鉄道事業者、ひいては鉄道を利用する国民の負担を軽減しております。

民鉄線事業に要する資金調達コストは、最終的に全て鉄道事業者から長期分割方式（譲渡後 25 年間の元利均等半年賦償還方式）で回収することとしています。

なお、民鉄線事業者に対する譲渡価額に係る対価の軽減を図るため、当機構が調達した借入金及び債券の支払利子について、補給金を受け入れる制度があります。この補給金については、各年度の調達資金に対し、当該年度の予算で定める利率を超える場合には、国及び地方公共団体から 2 分の 1 ずつを会社単位にて補給されることとなっております。

(2) 民鉄線事業に関する償還条件の変更等について

当機構が民鉄線事業により譲渡した路線のうち、いわゆる大手鉄道会社からの資金回収は、順調に推移しておりますが、第三セクター鉄道会社（地方公共団体の出資又は拠出に係る法人）等のうち、千葉急行線、北神急行線、東葉高速線、北総線及び埼玉高速鉄道線については、沿線開発の縮小や遅れ等による輸送需要の低迷等により開業後の収支が想定を下回る状況が生じたため、りんかい線については、開業当時の厳しい経済・金融情勢を背景にした民間金融機関の融資姿勢の変化により資金不足が生じるため、通勤・通学利用者の足を守る観点から政府、関係地方公共団体、関係鉄道事業者等の関係者が一体となって支援策を講じております。

当機構としては、これらの関係者が各々の役割に応じた支援を行う中で、当機構への債務償還の確保等のために必要と判断して、国土交通大臣（旧運輸大臣）の指示に基づいて当機構に対する債務の償還条件の変更等を以下の通り実施しております。

①千葉急行線の処理結果及び債務の償還方策について

千葉急行線は、平成 7 年 4 月に全線（千葉中央・ちはら台間）が単線で開業しましたが、ニュータウン計画等沿線開発の遅れから、輸送需要の低迷等によって運行主体である千葉急行電鉄株式会社の経営が破綻したことから、旧運輸省を中心とする関係者間で処理策が検討され、平成 10 年 6 月に処理策が合意されました。

これにより、千葉急行電鉄株式会社は千葉急行線の営業を京成電鉄株式会社に引き継いだうえで清算されることとなり、当機構としては、当該処理策を踏まえた旧運輸大臣の指示により、

- 平成 10 年 10 月に千葉急行電鉄株式会社が所有する鉄道資産を代物弁済で受け取るとともに、京成電鉄株式会社に単線営業に必要な資産を売却したこと、
- 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。

②北神急行線の処理結果について

北神急行線（新神戸・谷上間）は、北摂・北神地域における輸送需要の増大に対処する路線として、民鉄線事業により建設・譲渡が行われ、昭和 63 年 4 月に開業しました。

北神急行線は、宅地開発の遅れ、JR 福知山線及び並行するバス路線との競合等により利用者が伸び悩み、経営状況が厳しく現行のままでは鉄道事業の運営を継続することが困難になっていたことから、阪急電鉄株式会社、神戸電鉄株式会社及び兵庫県、神戸市等関係者間において以下の支援方策が平成 14 年 1 月に決定されました。

(ｱ) 北神急行電鉄株式会社は、第 1 種鉄道事業を廃止し運送業に専念するため第 2 種鉄道事業の許可を得るとともに、第 1 種鉄道事業の廃止に伴う神戸高速鉄道株式会社への鉄道施設の譲渡代金をもって、当機構に対する残存債務を全額償還する。

(ｲ) 神戸高速鉄道株式会社は、北神急行電鉄株式会社が有する鉄道施設の譲渡を受け、それを北神急行電鉄株式会社に貸し付けるために第 3 種鉄道事業の許可を得る。

(ｳ) 上記の上下分離方式による鉄道事業の開始は平成 14 年 4 月を目途とする。

これに基づき、北神急行電鉄株式会社の当機構に対する残存債務（305 億円）は、平成 14 年 4 月 1 日に全額一括繰上償還されました。

③東葉高速線の償還について

東葉高速線は、平成 8 年 4 月に全線（西船橋・東葉勝田台間）が開業しましたが、沿線の宅地開発計画の遅延等により輸送人員が見込みを大幅に下回ったことなどが原因で、同線の運行主体である東葉高速鉄道株式会社は開業当初から厳しい経営を余儀なくされました。

このため、旧運輸省を中心とする関係者間で経営再建支援策が検討され、平成 8 年 12 月と平成 11 年 3 月の 2 回にわたって経営再建支援策が取りまとめられました。

これにより、大株主（千葉県、船橋市、八千代市及び東京メトロ）による増資、無利子融資等の資金面での支援、旧運輸大臣の指示に基づく当機構の前身たる旧公団に対する償還条件の変更（元本の償還猶予、利子の支払猶予、償還期間の延長等）、これに関連する国・関係地方公共団体から当機構の前身たる旧公団への利子補給等を内容とする支援策が講じられました。今後も必要な支援については一体となって協議していくことが関係者で確認されており、当機構に対する債務の円滑な償還が確保される見通し（令和 44 年償還完了）です。

なお、2 回にわたる支援策のうち、当機構関係分を列挙すると次の通りです。

・第 1 次支援策(平成 8 年 12 月決定)

ⅰ)償還猶予(元本部分の償還を 5.5 年間猶予)

ⅱ)償還期間の延長(25 年間を 30 年間に延長)

・第 2 次支援策(平成 11 年 3 月決定)

ⅰ)償還猶予(第 1 次支援策を継続。平成 10 年度及び 11 年度の利子の一部を猶予し元本化。平成 11 年度から 20 年度までの利子の 1%相当分を猶予し元本化)

ⅱ)償還期間の延長(30 年間を 66 年間に延長)

ⅲ)利子補給(国と地方公共団体が当機構に対して上記の利子 1%猶予に伴う孫利子相当分を利子補給)

④北総線の償還について

北総線（京成高砂・小室間）は、昭和 54 年 3 月にⅠ期線（北初富・小室間）が、さらに、平成 3 年 3 月にⅡ期線（京成高砂・新鎌ヶ谷間）が開業しましたが、沿線のニュータウン開発計画の縮小・遅延等により輸送人員が見込み

を大幅に下回ったことなどが原因で、同線の運行主体である旧北総開発鉄道株式会社（現北総鉄道株式会社）は開業当初から厳しい経営を余儀なくされました。

このため、大株主（京成電鉄株式会社、千葉県及び旧都市基盤整備公団（現独立行政法人都市再生機構））による増資や融資等のほか、旧運輸大臣の指示に基づく当機構の前身たる旧公団に対する債務の償還猶予措置を内容とする経営再建支援策が継続的に講じられました。このうち、現在元利金を回収しているⅡ期線（Ⅰ期線は元本回収完了）に係る当機構分の詳細は次の通りです。

・平成 6 年 8 月に、平成 6 年度から 11 年度までの 6 年間の元本償還猶予が行われた。

・その後、平成 13 年度、平成 14 年度及び平成 15 年度においても元本償還猶予が行われた。

・平成 13 年 3 月、元本償還期間を 10 年間延長し、35 年間とした。

・平成 24 年 3 月、同社の長期的な経営の安定に向けて、更に元本償還期間を 10 年間延長し、45 年間とした。

大都市圏において不可欠な公共輸送機関となっている北総線を維持するために、国を始めとする関係者は、密接な連携の下に、その運営を見守り、必要な支援を行ってきており、今後ともこのような環境は変わらないものと考えられます。これらのことにより、当該線の運営維持及び当機構への債務償還は確保されるものと考えております。

⑤埼玉高速鉄道線の償還について

埼玉高速鉄道線（鳩ヶ谷・浦和美園間）は、埼玉県東部の交通不便地域の解消及び都心部への速達性向上を図る路線として建設され、平成 13 年 3 月に開業しました。開業以来徐々に輸送実績は伸びているものの、経済状況の悪化等により埼玉高速鉄道株式会社は厳しい経営を余儀なくされました。

このため、関係地方公共団体（埼玉県、川口市、鳩ヶ谷市（現在は川口市に編入合併）及びさいたま市）は、平成 15 年度から平成 21 年度までの「経営健全化支援計画」に基づく同社への財政支援に続き「経営改革プラン」を策定して、平成 22 年度から 10 年間にわたって継続支援（約 347 億円規模の出資及び約 420 億円規模の貸付）を行うこととするとともに、国に対し当機構への償還期間の延長を求めました。

当機構は、関係地方公共団体による継続支援により、同社の経営基盤が抜本的に強化され、それに加えて償還期間の延長（25 年間を 30 年間に延長）を行うことにより、同社の早期の経営自立が可能となれば、償還の確実性が担保されることとなると判断し、国と協議のうえこれを受け入れ、平成 22 年度において実施することといたしました。

しかし、その後リーマンショック、東日本大震災の発生による経済状況の悪化、沿線開発の遅れ等により、輸送実績が「経営改革プラン」を大きく下回ったことから、このまま同プランに基づく支援を継続したとしても、同プランで目標とした同社の早期の経営自立は困難な状況にあるとの認識から、関係地方公共団体では、平成 26 年度内に同社の抜本的な経営再構築をすることで検討を進めてきました。

こうしたなか、埼玉高速鉄道株式会社は、金融機関による貸付金の債権放棄やこれに対する沿線自治体による損失補償等を柱とする事業再生計画案を作成し、事業再生 ADR 手続きを進めてきましたが、平成 27 年 1 月 29 日開催の債権者会議において当該事業再生 ADR 手続きが成立するとともに、同日付けで国土交通大臣から償還金の支払期間に係る指定の改定がなされ、当機構は償還期間の再延長（30 年間を 50 年間に延長）を行うこととなりました。

これらのことにより、当該線の運営維持及び同社の経営安定化が図られ、当機構への債務償還は確保されるものと考えております。

⑥りんかい線の償還について

りんかい線（東京テレポート・大崎間）は、東京都の広域ネットワークの形成による混雑緩和及び内陸部の既成市街地と臨海副都心を結ぶ重要な交通機関として建設され、平成 14 年 12 月に全線開業しました。開業以来徐々に輸送実績は伸びているものの、その後の厳しい経済・金融情勢を背景にした民間金融機関の融資姿勢の変化により、東京臨海高速鉄道株式会社は中長期的な資金の借入が困難な状況となりました。

このため、筆頭株主である東京都は、同社に対し平成15年度予算において146億円の債務保証を措置するとともに、平成16年度以降、5年間で300億円の増資を行い、財務体質強化等を図る一方、国に対し当機構への償還期間の延長等を求めました。

当機構としても、国と協議のうえ償還期間の5年延長(平成16年度から20年度まで元本償還猶予)を行うことにより償還の確実性が担保されることとなると判断し、これを受け入れ、平成16年度において実施いたしました。

これらのことにより、当該線の運営維持及び同社の経営安定化が図られ、当機構への債務償還は確保されるものと考えております。

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樽トンネル等の土木工事を行います。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 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	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	139,910	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。

（2）大都市における鉄道建設

当機構における都市鉄道の建設には、民鉄線と都市鉄道線があり、いずれも通勤・通学混雑の緩和を主な目的として、当機構が調達する財政融資資金借入金、無利子借入金等の長期安定資金を原資として鉄道施設の新設・大改良を行うものです。

これまでに、民鉄線はみなとみらい線など30線・210.0kmを、都市鉄道線は札沼線、常磐新線（つくばエクスプレス）など4線・102.5kmを建設・譲渡してきました。

平成30年度で民鉄線事業として実施してきた小田急小田原線(2)が完成・譲渡を完了したことから、令和元年度以降の事業路線はありません。

（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、JR東海道貨物線へ乗り入れる相鉄・JR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JR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央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JR東海道線等の既設路線の混雑緩和や乗換回数の減少、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・JR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）

<table>
<tr><th colspan="2">線　名</th><th>区　間</th><th>延長
Km</th><th>令和
3　年　度
実施額</th><th>令和
4　年　度
実施額</th><th>令和
5　年　度
事業費</th><th>開業日</th><th>鉄道事業者又は軌道経営者</th></tr>
<tr><td colspan="2">神奈川東部方面線</td><td></td><td>12.7</td><td rowspan="3">32,831</td><td rowspan="3">30,404</td><td rowspan="3">7,971</td><td>下記参照</td><td>下記参照</td></tr>
<tr><td rowspan="2">（相鉄・JR直通線）</td><td>西谷・横浜羽沢間</td><td>2.7</td><td>令和元年11月30日</td><td>相模鉄道株式会社</td></tr>
<tr><td>横浜羽沢・日吉間</td><td>10.0</td><td>令和5年3月18日</td><td>相模鉄道株式会社
東急電鉄株式会社</td></tr>
<tr><td colspan="2">（相鉄・東急直通線）</td></tr>
</table>

（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

7. 資金調達の概要

当機構は、政府又は民間金融機関からの借入金や債券発行及び政府出資金を主な資金調達手段としております。これまでの資金調達実績は以下の通りです。

(1) 長期借入金

①建設勘定

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	令和2年度	令和3年度	令和4年度
財政融資資金（資金運用部）借入金	調達額	11,700	308,300	11,100
	償還額	41,550	38,526	34,197
	期末残高	1,015,441	1,285,215	1,262,118
民間借入金	調達額	15,804	65,151	21,483
	償還額	64,220	50,280	38,516
	期末残高	113,548	128,419	111,386
都市鉄道整備資金受入	調達額	－	－	－
	償還額	28,364	26,610	23,806
	期末残高	96,560	69,950	46,144
助成勘定借入金	調達額	－	－	－
	償還額	23,820	20,374	15,392
	期末残高	46,413	26,039	10,647

②海事勘定（旧船舶勘定分）

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	令和2年度	令和3年度	令和4年度
財政融資資金（資金運用部）借入金	調達額	18,100	22,700	16,400
	償還額	18,699	19,864	19,749
	期末残高	137,631	140,467	137,117
民間借入金	調達額	34,000	－	－
	償還額	－	－	3,774
	期末残高	34,000	34,000	30,226

③地域公共交通等勘定

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	令和2年度	令和3年度	令和4年度
財政融資資金（資金運用部）借入金	調達額	115,999	4,920	200,520
	償還額	－	61	307
	期末残高	115,999	120,858	321,071
民間借入金（政府保証）	調達額	1,755	－	－
	償還額	4,100	1,755	－
	期末残高	1,755	－	－

④助成勘定

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	令和2年度	令和3年度	令和4年度
財政融資資金（資金運用部）借入金	調達額	－	－	－
	償還額	－	－	－
	期末残高	3,000,000	3,000,000	3,000,000
民間借入金	調達額	－	－	－
	償還額	－	－	－
	期末残高	－	－	－
経営安定基金借入金	調達額	－	342,000	55,000
	償還額	－	－	－
	期末残高	－	342,000	397,000
特例業務借入金	調達額	－	－	－
	償還額	24,997	365,137	79,460
	期末残高	846,723	481,586	402,126

⑤特例業務勘定

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	令和2年度	令和3年度	令和4年度
民間借入金	調達額	－	－	－
	償還額	－	－	－
	期末残高	－	－	－

（2）国内債券

①建設勘定

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	令和2年度	令和3年度	令和4年度
鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	調達額	101,600	82,000	80,000
	償還額	74,000	70,500	100,000
	期末残高	1,009,200	1,020,700	1,000,700

②海事勘定（旧船舶勘定分）

（単位：百万円）

借　　入　　先	区分	令和2年度	令和3年度	令和4年度
鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	調達額	－	－	－
	償還額	37,000	3,500	－
	期末残高	5,500	2,000	2,000

③特例業務勘定

（単位：百万円）

借　　入　　先	区　分	令和2年度	令和3年度	令和4年度
鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	調達額	－	－	－
	償還額	－	－	22,000
	期末残高	433,000	433,000	411,000

(3) 政府出資金

建設勘定　　（単位：百万円）

	令和２年度	令和３年度	令和４年度
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に基づく出資に関する資金	－	168	－

8. 国庫補助金、運営費交付金及び政府補給金

各勘定の国庫補助金、運営費交付金及び政府補給金の実績は、以下の通りです。

(1) 国庫補助金

助成勘定　　（単位：百万円）

	令和２年度	令和３年度	令和４年度
整備新幹線整備事業助成費	89,506	77,703	87,619
主要幹線鉄道等整備事業助成費	273	518	203
都市鉄道整備事業助成費	19,920	20,367	25,278
鉄道技術開発推進事業助成費	195	89	146
安全・防災対策事業助成費	1,651	1,313	1,502
合計	111,545	99,990	114,748

(2) 運営費交付金

①地域公共交通等勘定　　（単位：百万円）

	令和２年度	令和３年度	令和４年度
運営費交付金	59	57	56

②助成勘定　　（単位：百万円）

	令和２年度	令和３年度	令和４年度
運営費交付金	200	201	200

(3) 政府補給金

助成勘定　　（単位：百万円）

	令和２年度	令和３年度	令和４年度
譲渡線建設費等利子補給金	41	26	21

9. 行政改革関連事項について

平成12年12月1日	「行政改革大綱」閣議決定
平成13年6月21日	「特殊法人等改革基本法」成立
12月19日	「特殊法人等整理合理化計画」閣議決定（日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団との統合及び独立行政法人化）
平成14年10月21日	特殊法人等改革関連法案として「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法案」を国会に提出
12月11日	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法案」可決成立
12月18日	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」公布
平成15年7月～9月	国土交通省において独立行政法人評価委員会・鉄道建設・運輸施設整備支援機構分科会開催（中期目標(案)、中期計画(素案)等を諮問）
10月1日	「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構」設立
平成19年12月24日	「独立行政法人整理合理化計画」閣議決定
平成21年9月18日	行政刷新会議の設置
12月25日	「独立行政法人の抜本的な見直しについて」閣議決定
平成22年12月7日	「独立行政法人の事務・事業見直しの基本方針」閣議決定
平成24年1月20日	「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」閣議決定
平成25年1月24日	「平成 25 年度予算の基本方針」閣議決定
1月29日	行政改革推進会議の設置
12月24日	「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」閣議決定
平成26年6月13日	「独立行政法人通則法の一部を改正する法律」公布

①「特殊法人等整理合理化計画」（平成 13 年 12 月 19 日閣議決定）

閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」は、旧公団及び旧事業団を含めて 163 の特殊法人及び認可法人を対象に、事業及び組織形態の見直し内容を個別に定めるとともに、各特殊法人等に共通的に取り組むべき改革事項について掲げております。

②独立行政法人への移行について

「特殊法人等整理合理化計画」に従い、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法が公布され、旧公団及び旧事業団の業務については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に移行されました。また、旧公団及び旧事業団は、機構法附則第 2 条及び第 3 条により、平成 15 年 10 月 1 日をもって解散するとともに、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ました。

なお、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」（全文）につきましては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構ホームページ（https://www.jrtt.go.jp/corporate/organization/）、または日本政府の行政ポータルサイト「電子政府の総合窓口 e-Gov イーガブ」（https://www.e-gov.go.jp/）をご参照下さい。

③独立行政法人と特殊法人との比較

当機構は、平成 13 年 12 月に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」に基づき、平成 15 年 10 月 1 日付けで日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合し、新たな法人として設立されました。以下は、当機構と旧公団と旧事業団とそれぞれの主要な項目に関して比較した表です。

＜旧公団及び旧事業団との比較＞

	独立行政法人鉄道建設・ 運輸施設整備支援機構	旧日本鉄道建設公団	旧運輸施設整備事業団
設　立 根　拠	独立行政法人通則法 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法	日本鉄道建設公団法	運輸施設整備事業団法
設　立 手　続	特別の設立行為（主務大臣の任命する委員による設立）（通則法第15条）	特別の設立行為（主務大臣の任命する委員による設立）（公団法附則第3条）	特別の設立行為（主務大臣の任命する委員による設立）（事業団法 附則第3条）
業務の 範　囲	機構法に明記（機構法第13条）	旧公団法に明記（旧公団法第19条）	旧事業団法に明記（旧事業団法第20条）
役　員	通則法、機構法で種類、数、職務・権限・任期を定める。（理事長、監事は国土交通大臣任命、その他は理事長が任命し国土交通大臣へ届出）（通則法第20条、機構法第7条～第9条）	旧公団法で種類、数、職務・権限・任期を定める。（総裁、監事は国土交通大臣任命、その他は国土交通大臣の認可を受けて総裁が任命）（公団法第8条～第11条、債務等処理法第28条）	旧事業団法で種類、数、職務・権限・任期を定める。（理事長、監事は国土交通大臣任命、理事は国土交通大臣の認可を受けて理事長が任命）（旧事業団法第9条～第11条）
業　務 運　営	国土交通大臣が、中期目標（3～5年の間に達成すべき業務運営の効率化等に関する目標）を定め、機構に指示。（通則法第29条） 機構は中期目標を達成するための中期計画を策定。国土交通大臣の認可を受ける。年度計画については、国土交通大臣への届出。（通則法第30条、第31条）	毎事業年度、予算、事業計画、資金計画を策定し、国土交通大臣の認可を受ける。（旧公団法第26条） また、中期業務計画を策定し、業務執行に当たっての指針としている。	毎事業年度、予算、事業計画、資金計画を策定し、国土交通大臣の認可を受ける。（旧事業団法第26条）
定　員・ 内部組織	法人の長（理事長）の裁量	法人の長（総裁）の裁量（旧公団法第17条）であるが、主務大臣の認可（旧公団法第26条）が必要	法人の長（理事長）の裁量（旧事業団法第18条）であるが、主務大臣の認可（旧事業団法第26条）が必要
主務大臣の 関　与	主務大臣の一般的監督権限に係る規定は置かない。主務大臣の関与は、通則法、個別法等法令上個別に明記されたものに限定。（通則法第30条、機構法第14条他）	旧公団法に国土交通大臣の一般的監督権限に係る規定。国土交通大臣は業務に関し監督上必要な命令をすることができる。（旧公団法第35条） このほか、旧公団法に個別の関与を規定。（旧公団法第26条他）	旧事業団法に国土交通大臣の一般的監督権限に係る規定。国土交通大臣は業務に関し監督上必要な命令をすることができる。（旧事業団法38条） 旧事業団法に個別の関与を規定。
財務会計 会計基準 外部監査 財務内容	独立行政法人会計基準（企業会計原則に、独立行政法人の特殊性を考慮して必要な修正を行ったもの）を適用。（通則法第37条） 会計監査人による監査を義務付け。（通則法第39条） 財務諸表は、主務大臣承認後官報、日刊新聞紙又は電子公告による公告。 財務諸表、事業報告書、決算報告書並びに監査報告及び会計監査報告を事務所に備え置き、一定期間、一般の閲覧に供する。（通則法第38条）	特殊法人等会計処理基準（基本的には企業会計原則に沿って会計処理の標準化を図るもの）を適用。 外部監査は導入していない。 財務諸表は、主務大臣承認後官報公告。 財務諸表、事業報告、決算報告、監事の意見を記載した書面を事務所に備え置き、一定期間、一般の閲覧に供する。（旧公団法第27条）	特殊法人等会計処理基準（基本的には企業会計原則に沿って会計処理の標準化を図るもの）を適用。 外部監査は導入していない。 財務諸表は、主務大臣承認後官報公告。 財務諸表、事業報告書、決算報告書、監事の意見を記載した書面を事務所に備え置き、一定期間、一般の閲覧に供する。（旧事業団法第27条）

評価等	国土交通大臣が、各事業年度及び中期目標の期間における法人の業務の実績を評価。（通則法第32条） 国土交通大臣は、中期目標の期間の終了時に見込まれる中期目標の期間における業務の実績に関する評価を行ったときは、中期目標期間終了までに、法人の業務の継続又は組織の存続の必要性その他その業務及び組織の全般にわたる検討を行い、その結果に基づき、業務の廃止若しくは移管又は組織の廃止その他の所要の措置を講ずるものとする。（通則法第35条） 独立行政法人評価制度委員会は、法人の主要な事務及び事業の改廃に関し、主務大臣に勧告することができる。（通則法第35条）	国土交通省の業績評価基準に基づき、公団において業績評価実施規程を定め、毎事業年度業績評価を実施したうえ、国土交通省へ報告する。（臨時行政調査会における答申等において、主務大臣が各特殊法人の特性に応じて客観的な業績評価基準を作成し、的確な評価を行うべきこととされている。）	国土交通省の業績評価基準に基づき、事業団において定める業績評価に関する規程にて実績評価を実施、国土交通省へ報告する。（臨時行政調査会における答申等において、主務大臣が各特殊法人の特性に応じて客観的な業績評価基準を作成し、的確な評価を行うべきこととされている。）

④当機構の設立時の貸借対照表について

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、当機構の成立の時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。

当機構が成立した平成 15 年 10 月 1 日における（開始）貸借対照表は以下の通りです。

＜独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構貸借対照表＞

資産の部			
Ⅰ流動資産			
現金及び預金		408,671,403,551	
受取手形		18,771,637,388	
割賦債権		7,570,947,810,238	
船舶未収金	64,395,780,527		
貸倒引当金	△ 9,471,295,620	54,924,484,907	
貸付金	111,281,503,227		
貸倒引当金	△ 103,258,152	111,178,245,075	
未収収益		3,907,078,069	
未成工事支出金		922,991,649,872	
販売用不動産		752,768,000	
販売用機械・器具		15,697,000	
貯蔵品		2,342,001,315	
処分用資産			
処分用土地等	142,474,445,717		
処分用有価証券	1,263,253,770,000		
その他	607,774,358	1,406,335,990,075	
未収金	34,575,784,328		
貸倒引当金	△ 14,457,697	34,561,326,631	
その他		35,111,425,137	
流動資産合計			10,570,511,517,258
Ⅱ固定資産			
１有形固定資産			
建物	56,383,927,849		
減価償却累計額	0	56,383,927,849	
構築物	1,752,453,094,300		
減価償却累計額	0	1,752,453,094,300	
機械装置	61,043,270,065		
減価償却累計額	0	61,043,270,065	
共有船舶	321,978,835,703		
減価償却累計額	0	321,978,835,703	
車両運搬具	22,185,850		
減価償却累計額	0	22,185,850	
工具器具備品	339,972,660		
減価償却累計額	0	339,972,660	
土地		415,967,920,494	
建設仮勘定		1,250,346,129,551	
有形固定資産合計		3,858,535,336,472	
２無形固定資産			
特許権		1,087,530	
借地権		60,331,433,558	
施設利用権		108,971,466,671	
その他		11,328,974	
無形固定資産合計		169,315,316,733	
３投資その他の資産			
投資有価証券		4,799,229,961	
関係会社株式		10,000,001	
長期貸付金		100,000,000,000	
長期未収金	38,770,891,168		
貸倒引当金	△ 444,384,549	38,326,506,619	
破産更正債権等	26,814,922,199		
貸倒引当金	△ 17,681,752,978	9,133,169,221	
債券発行差金		260,222,707	
敷金・保証金		1,071,068,132	
未収貸付料予定額		40,983,297,731	
退職給付引当金見返		44,835,985,577	
その他		26,976,146	
投資その他の資産合計		239,446,456,095	
固定資産合計			4,267,297,109,300
資産合計			14,837,808,626,558

負債の部				
Ⅰ流動負債				
短期借入金		10,000,000		
１年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券		409,985,000,000		
１年以内返済予定長期借入金		595,270,185,857		
未払金		52,300,663,107		
未払費用		33,403,680,894		
前受金		229,356,854,704		
受託業務前受金		47,917,703,066		
預り金		1,010,355,425		
預り保証金		546,100,500		
前受収益		3,407,437,417		
預り手形		18,771,637,388		
引当金				
賞与引当金	1,510,098,790	1,510,098,790		
その他		1,185,229		
流動負債合計			1,393,490,902,377	
Ⅱ固定負債				
資産見返負債				
資産見返補助金等	599,448,103,459			
建設仮勘定見返補助金等	926,403,561,976			
資産見返負担金	112,522,351,321			
建設仮勘定見返負担金	282,746,356,987			
新幹線資産見返負債	7,020,139,175	1,928,140,512,918		
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券		1,838,795,000,000		
長期借入金		4,411,060,278,414		
厚生年金移換金長期未払金		171,846,359,646		
長期預り保証金		141,000,000		
債務等引継見返勘定		438,122,129,628		
引当金				
退職給付引当金	61,309,360,149			
共有船舶資産処分損引当金	8,786,303,699			
共済年金追加費用引当金	3,676,747,000,000			
恩給負担金引当金	26,176,163,000			
業務災害補償費引当金	51,110,926,000			
処分用資産処理引当金	9,889,353,000			
不用資産処理費引当金	10,794,000,000			
工事施行義務引当金	6,842,000,000			
土地信託損失負担引当金	76,766,000	3,851,731,871,848		
固定負債合計			12,639,837,152,454	
Ⅲ法令に基づく引当金等				
譲渡調整引当金		18,848,730,672		
法令に基づく引当金等合計			18,848,730,672	
負債合計				14,052,176,785,503
資本の部				
Ⅰ資本金				
政府出資金		73,501,180,804		
日本政策投資銀行出資金		1,000,000,000		
資本金合計			74,501,180,804	
Ⅱ資本剰余金				
資本剰余金		194,856,108,476		
民間出えん金		2,810,621,100		
資本剰余金合計			197,666,729,576	
Ⅲ利益剰余金				
積立金		513,463,930,675		
利益剰余金合計			513,463,930,675	
資本合計				785,631,841,055
負債資本合計				14,837,808,626,558

注）勘定間における長期貸付金等は相殺した数値を表示

（参考）旧公団及び旧事業団と機構の主要業務(移行業務)　比較

	旧日本鉄道建設公団		鉄道建設・運輸施設整備支援機構
○一般勘定※1	新幹線鉄道　建設、調査、貸付 災害復旧工事	→	新幹線鉄道　建設、調査、貸付 災害復旧工事
	その他の鉄道・軌道　建設、 大改良、貸付・譲渡、災害復旧工事	→	その他の鉄道・軌道　建設、 大改良、貸付・譲渡、災害復旧工事
○特例業務勘定	旧国鉄職員の年金関係費用支払い	→	旧国鉄職員の年金関係費用支払い
	承継した土地、株式等の資産処分	→	承継した土地、株式等の資産処分
	承継した土地に係る宅地造成、 関連施設整備	→	承継した土地に係る宅地造成、 関連施設整備
	ＪＲ本州３社以外のＪＲ会社への 資金貸付	→	ＪＲ本州３社以外のＪＲ会社への 資金貸付

	旧運輸施設整備事業団		鉄道建設・運輸施設整備支援機構
○鉄道勘定※2	整備新幹線建設助成	→	整備新幹線建設助成　☆
	主要幹線鉄道整備助成	→	主要幹線鉄道等整備助成　☆
	都市鉄道整備助成	→	都市鉄道整備助成　☆
	リニア等鉄道技術開発推進助成	→	鉄道技術開発推進助成
	安全・防災対策助成	→	安全・防災対策助成　☆
	長期債務の償還	→	長期債務の償還
	無利子貸付	→	無利子貸付　※4　☆
	バリアフリー等助成　※3	→	廃止
○船舶勘定※5	共有建造		共有建造
	国内旅客船建造	→	国内旅客船建造
	国内貨物船建造	→	国内貨物船建造
	係留船改造	→	廃止
	近海船建造	→	廃止
	改造融資　※6	→	廃止
	債務保証	→	廃止
	技術支援	→	技術支援
○造船勘定※5	高度船舶技術に関する技術支援	→	高度船舶技術に関する技術支援　★
	構造転換	→	構造転換　★
○基礎的研究等勘定※7	運輸技術に関する基礎的研究	→	運輸技術に関する基礎的研究　★
	内航海運活性化融資	→	内航海運活性化融資

※1　当機構においては建設勘定となっています。
※2　当機構においては助成勘定となっています。
※3　印は、旧事業団法上の業務でありますが、平成14年度において国へ移管された業務です。
※4　印の業務は、平成19年度までであり、その後の新規貸付は行っておりません。
※5　船舶勘定、造船勘定は、平成18年4月1日より海事勘定となっています。
※6　印は、旧事業団法上の業務でありますが、平成14年度予算において廃止された業務です。
※7　基礎的研究等勘定は、平成27年8月26日より地域公共交通等勘定となっています。
☆印の業務に係る旧日本鉄道建設公団への助成は、機構設立後は勘定間繰入れとなっています。★印の業務は機構設立後、漸次廃止されております。

なお、当機構における資産評価方法の旧事業団及び旧公団からの主な変更内容及び変更理由及びその影響額は以下の通りです。

＜建設勘定＞　（単位：百万円）

評価方法変更内容	変更理由	増減額
職員宿舎用土地の時価評価	宿舎、寮等の土地は市場性が高く、また1件当たりの価額が高額であることから民間精通者価格として評価。	1,758
主要幹線及び大都市交通線等の財産価額の評価	評価方法は、承継前と同様に帳簿価額であるが、減価償却計算方法の変更に伴い価額の減少。	△39,653
北陸新幹線の土地の建設利息額の控除	非償却資産である土地については、一般的に支払利息の原価算入が認められない。	△6,049
未収貸付料予定額の計上	独立行政法人化においても、主要幹線及び大都市交通線の貸付スキームを維持することから各年度損益がニュートラルになるように省令において規定し、未収貸付料予定額を計上することとした。	40,983
退職給付引当金見返の計上	独立行政法人化に伴い、退職給付引当金を計上することとなったが、退職一時金の積立不足額及び厚生年金基金の積立不足額を退職給付引当金見返として計上することとした。	44,836
その他	独立行政法人化に伴い、賞与引当金を計上することとなった。	1,380

＜船舶勘定＞　（単位：百万円）

評価方法変更内容	変更理由	増減額
貸倒引当金の計上方法	独立行政法人化に伴い、独立行政法人会計基準、金融商品会計基準等に準拠し、従前の内規による一定率での計上から、債務者の財政状態等に応じて、債権区分を行い、それぞれ区分ごとに貸倒引当金を計上する方法とした。	△27,256
共有船舶資産処分損引当金の計上方法	独立行政法人化に伴い、独立行政法人会計基準に準拠し、従前の内規による一定率での計上から、船舶共有契約の解約等による共有船舶の処分損失に備えるため、それぞれ個別に引当金を計上する方法とした。	△8,786
船舶使用料（船舶未収金）の計上方法	従前の船舶共有契約上の支払期日到来分を計上する方法から、独立行政法人化に伴い、独立行政法人会計基準（発生主義の原則）に準拠した会計処理に変更し、船舶共有契約に係る船舶使用料総額を共有期間にわたり均等に収益計上することとした。	34,868
共有船舶資産減価償却費の計上方法	従前の据置期間終了後の残存共有期間、共有期間延長等それぞれの期間をもって、減価償却費を計上する方法から、独立行政法人化に伴い、独立行政法人会計基準（発生主義の原則、費用配分の原則）に準拠した会計処理に変更し、当該船舶の耐用年数に基づき、減価償却費を計上することとした。	△39,466

＜特例業務勘定＞　（単位：百万円）

評価方法変更内容	変更理由	増減額
処分用土地の評価	旧国鉄用地は、原則として民間精通者（不動産鑑定士）による不動産価格評価に基づく価格から、工事原価及び販売経費等見込額を控除した正味実現可能価額を評価額とする。	33,475
処分用有価証券の評価	上場株式（JR 東海及び JR 西日本の株式）は、平成 15 年 10 月 1 日初値を評価額とする。また、未上場株式（JR 三島貨物会社）については、相続税の算定に当たって未公開の大企業の株式を評価する際に一般的に用いられている「類似業種比準価額方式」により評価を行うことが適正。	439,302
処分用その他の資産の評価（処分用建物、処分用構築物、未成工事支出金）	処分用建物、構築物等（機能補償として整備し JR に引き渡す前の資産）は、JR と交換することが既に決定しているものであり、市場性を有する資産ではないため、帳簿価額を評価額とする。また、未成工事支出金に計上される資産は、工事完成時に処分用土地価格に上乗せされるため、帳簿価額を評価額とする。	△29,964
関係会社の評価	旧国鉄用地の処分促進や暫定利用を行っている出資会社の株式については、原則取得価額を評価額とする。但し、債務超過となっているものについては、ゼロ評価が適正。	△5,810

⑤「独立行政法人整理合理化計画」（平成 19 年 12 月 24 日閣議決定）について

平成 19 年 12 月 24 日「独立行政法人整理合理化計画」が閣議決定されました。各独立行政法人について講ずべき措置のうち、当機構に関連する内容は以下の通りです。

なお、「独立行政法人の抜本的な見直しについて」（平成 21 年 12 月 25 日閣議決定）において、『「独立行政法人整理合理化計画（平成 19 年 12 月 24 日閣議決定）」に定められた事項（既に措置している事項を除く。以下同じ。）については、当面凍結し、独立行政法人の抜本的な見直しの一環として再検討する。ただし、随意契約の見直し及び保有資産の見直しに係る事項については、再検討の間においても引き続き取組を進める。なお、別途各府省の判断により、独立行政法人整理合理化計画に定められた事項について取組を進めることを妨げない。』とされております。

事務及び事業の見直し
【鉄道建設等業務】 ○　現在実施しているコスト縮減策の効果を検証した上で、一層のコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減の取組・効果については、ホームページなど国民に分かりやすい形で公開する。 ○　整備新幹線の建設に係る進ちょく状況について、ホームページなど国民に分かりやすい形で随時、適切に公表する。 ○　鉄道建設に係る受託業務については、鉄道事業者による建設が技術的に困難な場合など支援を行う必要性が高いものに限定する。このため、外部有識者からなる第三者委員会を新たに設置して具体的な受託基準を策定し、当該基準に適合しているか同委員会で審議した上で受託工事の実施を判断する。 ○　受託工事に係るコスト縮減の状況やその効果について第三者委員会で検証し、その結果をホームページなどで公表する。 【船舶共有建造等業務】 ○　平成 21 年度までを重点集中改革期間とする「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成 16 年 12 月 20 日国土交通省、鉄道建設・運輸施設整備支援機構）（以下「見直し方針」という。）に基づく取組を推進し、見直し方針の目標を確実に達成することを目指す。 ○　重点集中改革期間終了後の業務の在り方については、同期間における取組の成果を検証した上で、内航海運活性化に向けた政策全体の中での位置付け、政策目標、政策手段の有効性等を改めて検討し、所要の見直しを行う。 【高度船舶技術開発等業務】 ○　利子補給及び債務保証を廃止する。 ○　債務保証の財政的基盤となっている基金を廃止し、その資金の拠出者等関係者の合意が得られた場合には、実用化助成に重点的に活用する。実用化助成の実施に当たっては、内航船舶の効率的な運航に資することに配慮し、実用化された場合の波及効果を踏まえた助成を行う。 【基礎的研究業務】 ○　氏名、経歴等を伏せ、計画だけで審査を行う「マスキング評価」などの方策を導入し、一層の公正・透明性のある研究課題の採択を行う。また、国土交通省所管の研究所で実施している研究内容も把握した上で採択し、研究内容の重複を避ける。 ○　研究費の不正使用等の防止に関する取組の充実や、研究成果の長期的なフォローアップによる社会への還元状況の検証を行う。
運営の効率化及び自律化
【保有資産の見直し】 ○　箱根分室を平成 20 年度内に売却する。 ○　麻布分室を売却するものとし、売却時期等について速やかに検討する。 ○　松戸宿舎 C 棟等を平成 20 年以降に売却する。

○　習志野台宿舎B棟等について、次期中期計画に盛り込まれた業務の進ちょく状況、入居状況等を勘案しながら、集約化を図る。

⑥「独立行政法人の抜本的な見直しについて」（平成21年12月25日閣議決定）

平成21年12月25日「独立行政法人の抜本的な見直しについて」が閣議決定されました。内容は以下の通りです。

すべての独立行政法人について、以下の基本的姿勢及び見直しの視点により、抜本的な見直しを行う。

1．基本的姿勢

(1) 従来の独立行政法人の改革は抜本的な見直しとして徹底されたものとは言い難く、国民の不信感は払拭されていない。

(2) このため、すべての独立行政法人のすべての事務・事業について、国民的視点で、実態を十分に把握しつつ、聖域なく厳格な見直しを行う。

(3) 見直しの結果、独立行政法人の廃止、民営化、移管等を行うべきものについては、必要な措置を講じる。見直しの過程において、主務大臣が説明責任を果たすとともに、事務・事業の廃止等によってどのような問題が生じるかを具体的かつ明確に説明できない場合には、当該事務・事業の廃止等の措置を講じる。

また、独立行政法人制度自体を根本的に見直すことを含め、制度の在り方を刷新する。

なお、独立行政法人の抜本的な見直しに当たって、独立行政法人の雇用問題に配慮する。

(4) 今後、下記2．に掲げる視点により、独立行政法人について、平成21年11月に行政刷新会議が実施した事業仕分け（以下「事業仕分け」という。）を通じて明らかになった組織、制度等に係る課題を踏まえつつ、結論を得たものから順次速やかに必要な措置を講ずる。その際、国の財政支出の見直し等を徹底する。

2．見直しの視点

すべての独立行政法人について、以下の視点で抜本的な見直しを行う。

なお、独立行政法人は、公共的見地から確実に実施する必要がある事務・事業を担うものであるため、国の事業に対して実施した事業仕分けの結果、廃止、民営化等とされる政策に基づく事務・事業については、原則として、国と同様に廃止、民営化等の措置を講じる。

(1) 事務・事業の抜本的な見直し

事業仕分けの成果を踏まえつつ、すべての独立行政法人のすべての事務・事業について、必要性、有効性及び効率性の観点から、次の視点に立って抜本的に見直しを行う。

① 国民生活にとって真に不可欠なものであるか。

② 事業性を有するもの、民間の参入を阻害しているもの、国が一定の関与を行うことで民間が実施可能なものは民間において実施できないか。

③ 公的主体が実施すべきものであっても、事務・事業の効果が一部の地域にとどまるもの、地域に分散させることが可能なもの又は地方で類似の事務・事業を実施しているものなどについては、地方公共団体で実施できないか。

④ 一の主体により一体的に実施すること、類似の事務・事業を実施している他の主体により実施することにより効率的・効果的に国民へのサービスが提供できるものについては、他の主体で実施できないか。

⑤ 国自らが直接実施することが真に必要なものについては、徹底した効率化を図った上で、国の行政機関に事務・事業を移管できないか。

(2) 独立行政法人の廃止・民営化等

事務・事業の徹底した見直しの結果を踏まえ、独立行政法人の在り方を検討し、廃止、民営化、移管等を行うべきものについては、必要な措置を講じる。

(3) 組織体制及び運営の効率化の検証

上記の見直しと併行して、事務・事業を実施するにふさわしい組織体制及び効率的な運営について、ガバナンスの強化、効率的・効果的な事業実施の実現及び透明性の確保の視点から検証し、必要な措置を講じる。

① 独立行政法人制度の基本理念と国の関与の実態を踏まえ、内部ガバナンス、国の関与の在り方をどう構築すべきか。また、厳格なコンプライアンスをどう確立すべきか。

② 主体的・効率的な運営及び国民へのサービス向上を図るための体制の在り方は適切か。

③ 市場動向を含む社会経済情勢の変化に即応し、業務運営の変革やバランスシート及びキャッシュ・フローの最適なマネジメントを進めるなど、機動的・効率的なマネジメントが確立されているか。

④ 役員の任命及び法人の長の意思決定は適切に行われているか。

⑤ 主体的・効率的な運営のための目標・計画の設定、業務の実施、第三者による事後の評価及び評価を踏まえた見直しというサイクルは有効に機能しているか。

⑥ 事務・事業の実施方法、規模等は適切か。

⑦ 関連法人等との間の資金や人の流れの透明性は確保されているか。

⑧ 随意契約は、真に合理的な理由があるものに限定されているか。また、競争入札についても、実質的な競争が確保されているか。

⑨ 保有資産（実物資産、金融資産）等の経営資源が事務・事業の目的及び内容に照らして過大なものとはなっていないか。徹底的に縮減し、国庫返納等を行うべきではないか。

⑩ 自己収入の確保、既存財源の活用、民間の適正な負担の在り方の見直し等を行い、国の財政支出の見直しが徹底されているか。

⑪ 独立行政法人の業務運営全般について情報公開が徹底されているか。また、国民の理解を深めるための情報提供が徹底されているか。

3．関連事項

(1) 「独立行政法人整理合理化計画（平成 19 年 12 月 24 日閣議決定）」に定められた事項（既に措置している事項を除く。以下同じ。）については、当面凍結し、独立行政法人の抜本的な見直しの一環として再検討する。ただし、随意契約の見直し及び保有資産の見直しに係る事項については、再検討の間においても引き続き取組を進める。

なお、別途各府省の判断により、独立行政法人整理合理化計画に定められた事項について取組を進めることを妨げない。

(2) 「国の行政機関の定員の純減について（平成 18 年 6 月 30 日閣議決定）」については、純減目標数から平成 22 年度に予定されている新たな国の業務の独立行政法人化に係る純減数（森林管理関係における人工林の整備、木材販売等の業務を非公務員型独立行政法人に移行することに係る純減数（2,041 人）及び気象庁関係における気象研究所を非公務員型独立行政法人とすることによる純減数（174 人））を除くこととし、他の重点事項については着実に実施する。

(3) 中期目標期間終了時における独立行政法人の組織・業務全般の見直しについては、「中期目標期間終了時における独立行政法人の組織・業務全般の見直しについて（平成 15 年 8 月 1 日閣議決定）」にかかわらず、行政改革推進本部の議を経ることを要しない。

⑦「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成 22 年 12 月 7 日閣議決定）

本基本方針は、行政刷新会議が、独立行政法人の抜本改革の第一段階として、すべての独立行政法人の全事務・事業及び全資産を精査し、見直しが必要な事項に対し講ずべき措置について取りまとめたものです。

平成 29 年度の「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」のフォローアップ結果は、下表の通りです。

【事務・事業の見直し】

事務・事業		講ずべき措置	実施時期	具体的内容	措置内容・理由等
01	鉄道建設等業務	コスト縮減の取組等の推進	22 年度から実施	現在実施しているコスト縮減策の効果を検証した上で、一層のコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減の取組・効果については、引き続きホームページ等国民に分かりやすい形で公開する。	これまでと同様に、機構内において「コスト構造改善推進委員会」を開催し、各支社・建設局で実施しているコスト縮減策の検証を行い、全社的な情報共有を図り、更なるコスト縮減策の実施を促すことで、一層のコスト縮減に努めている。 また、コスト縮減の取組・効果については、引き続きホームページにて具体的事例を図を用いて示すなど、国民に分かりやすい形で公開している。
02	鉄道助成業務（補助金等交付業務等）	補助金交付業務の一部の国への移管	23 年度から実施	補助金等交付業務については、交付先・内容が特定的なものである「財団法人鉄道総合技術研究所に対する超電導磁気浮上式鉄道（リニア）の鉄道技術開発費補助金」及び「日本高速道路保有・債務返済機構に対する新線調査費等補助金」は、国に移管する。	「公益財団法人鉄道総合技術研究所（旧財団法人鉄道総合技術研究所）に対する超電導磁気浮上式鉄道（リニア）の鉄道技術開発費補助金」及び「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に対する新線調査費等補助金」は、平成 23 年 4 月 1 日より国からの直接交付とした。
03	特例業務（国鉄清算業務）	利益剰余金の国庫納付	23 年度から実施	特例業務勘定の利益剰余金は国庫納付する。	平成 23 年 5 月に成立し公布された「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」に

					基づき、特例業務勘定の利益剰余金のうち1,200,000,000千円を平成23年6月及び平成24年3月に国庫納付した。
04	船舶の共有建造等業務	財務内容の健全化の向上等	22年度から実施	今後の業務の在り方については、重点集中改革期間における取組の成果を踏まえつつ、内航海運活性化に向けた政策全体の中での位置付け、政策目標、政策手段の有効性等を検討し、その結果を次期中期目標等に反映する。	重点集中改革期間（平成17年度から平成21年度）における取り組みの成果等を踏まえ、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（平成16年12月策定）に基づく取組を継続しつつ、平成22年度以降、船舶使用料の引き上げを行うなど更なる財務改善に努めている（船舶使用料の利息相当分の利率 平成22年度「財政融資資金貸付金利＋1.35%」、平成23・24・25年度「財政融資資金貸付金利＋1.45%」）。これらの取り組みにより平成24年度も約17億円の当期利益を計上し、同額分繰越欠損額が減少した。また、船舶の共有建造業務における政策誘導機能を強化する観点から、平成24年度も引き続きスーパーエコシップや16% CO2排出削減船といった高度な環境性能を有する船舶の建造等に対して重点的な支援を行った。 これらの取り組みを踏まえ、第3期中期目標において、船舶共有建造業務における財務内容改善の取り組みを引き続き行うとしている。具体的には、第3期中期目標期間終了時における未収金残高を31億円以下とするほか、平成25年度に繰越欠損金の削減計画を策定する旨を定めた。また、スーパーエコシップ等の環境にやさしい船舶の建造に重点化するなど、政策意義の高い船舶の建造を促進するものとしている。
05	高度船舶技術開発等業務	利子補給及び債務保証業務の終了	22年度中に実施	利子補給及び債務保証業務は、業務方法書を変更し、平成22年度をもって終了する。	基本方針どおり、利子補給及び債務保証業務について、平成23年3月に業務方法書を変更し、平成22年度をもって終了した。
06	造船業構造転換業務【経過業務】	－	－	－	－
07	基礎的研究業務	法人の業務としては廃止	24年度以降実施	法人の業務としては廃止し、真に必要なものについては国で実施する。	鉄道建設・運輸施設整備支援機構の業務としては平成24年度末をもって終了し、国が新たに実施する研究業務に資するため、これまでに培ったノウハウ等の必要な情報を国に提供した。
08	内航海運活性化融資業務	－	－	－	－

【資産・運営等の見直し】

講ずべき措置			実施時期	具体的内容	措置内容・理由等
09	不要資産の国庫返納	特例業務勘定の利益剰余金	23年度から実施	特例業務勘定の利益剰余金は国庫納付する。	平成23年5月に成立し公布された「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」に基づき、特例業務勘定の利益剰余金のうち

					1,200,000,000 千円を平成 23 年 6 月及び平成 24 年 3 月に国庫納付した。
10		鉄道施設貸付・譲渡事業の出資金	22 年度中に実施	鉄道施設貸付・譲渡事業の一部終了に伴う政府出資金 12 億 5000 万円を国庫納付する。	鉄道施設貸付・譲渡事業の一部終了に伴う政府出資金 3,649,040 千円（平成 21 年度の一部終了に伴う政府出資金 1,250,109 千円及び平成 22 年度の一部終了に伴う政府出資金 2,398,931 千円）を平成 23 年 3 月に国庫納付した。
11		高度船舶技術開発等業務における信用基金	23 年度中に実施	利子補給及び債務保証業務に係る信用基金（政府出資金）10 億円を国庫納付する。	利子補給及び債務保証業務に係る信用基金（政府出資金）1,000,000 千円に係る不要財産の譲渡収入を平成 23 年 9 月に国庫納付した。
12	事務所等の見直し	地方機関の見直し	23 年度以降実施	国鉄清算事業東日本支社（大宮）、国鉄清算事業西日本支社（淀川区）、品川作業所等について、土地処分の進ちょく等に応じて、組織の縮小・廃止等の見直しを行う。また、鉄道建設本部東京支社（芝公園）について、事務所借上経費を削減する観点から、移転等を検討する。	業務の進ちょく等に応じた組織の縮小・廃止等について、品川作業所を平成 23 年度末に、国鉄清算事業東日本支社を平成 24 年度末に、西日本支社吹田事務所を平成 27 年 9 月末に、国鉄清算事業西日本支社を平成 28 年度末に廃止した。 また、鉄道建設本部東京支社については、事務所借上経費を削減する観点から、平成 23 年 9 月に移転を行った。
13	職員宿舎の見直し	職員宿舎の集約化等	22 年度から実施	職員宿舎については、業務の進ちょく状況、入居状況等を勘案しながら集約化や売却を進める。	業務の進ちょく状況等を勘案した職員宿舎の集約化又は売却については、平成 22 年度に上田宿舎を、平成 26 年度に宿舎不用地（行田宿舎用地の一部）を売却したほか、「独立行政法人の職員宿舎の見直しに関する実施計画」（平成 24 年 12 月 14 日行政改革担当大臣）に基づき、借上宿舎を廃止するとともに、平成 24 年度に松戸宿舎、習志野台宿舎 B 棟及び山科宿舎を、平成 25 年度にこずかた寮を、平成 28 年度に船橋宿舎及び保土ヶ谷寮を売却した。
14	人件費の見直し	ラスパイレス指数の低減	22 年度から実施	本給や諸手当の見直し等によりラスパイレス指数を引き下げる取組を着実に実施するとともに、人件費全体の抑制を更に図る。	「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）において再整理されている。

⑧「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」（平成 24 年 1 月 20 日閣議決定）

行政刷新会議における審議等を踏まえ、平成 24 年 1 月 20 日に「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」が閣議決定されております。

各独立行政法人について講ずべき措置とされたもののうち、本機構に関する部分は以下の通りです。

【鉄道建設・運輸施設整備支援機構】

○　行政事業型の成果目標達成法人とする。

○　特例業務及び船舶に関する業務には一般の成果目標達成法人のガバナンスを適用し、このうち内航海運活性化融資業務には高度なガバナンスの仕組みを措置した金融業務型のガバナンスを適用する。

⑨「平成 25 年度予算編成の基本方針」（平成 25 年 1 月 24 日閣議決定）

平成 25 年 1 月 24 日に「平成 25 年度予算編成の基本方針」が閣議決定され、その中で「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」（平成 24 年 1 月 20 日閣議決定）については、それ以前より決定していた事項を除いて当面凍結することとされました。

⑩「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）

行政改革推進会議における審議等を踏まえ、平成 25 年 12 月 24 日に「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」が閣議決定されております。

なお、各独立行政法人について講ずべき措置とされたもののうち、本機構に関する部分については、平成 28 年度迄に全ての措置が講じられております。フォローアップ結果は、下表の通りです。

【各法人等において講ずべき措置】

講ずべき措置		措置内容・理由等
01	中期目標管理型の法人とする。	独立行政法人通則法の一部を改正する法律の施行に伴う関係法律の整備に関する法律が第 186 回通常国会において、平成 26 年 6 月 6 日成立、6 月 13 日公布。（同法の施行により、平成 27 年 4 月 1 日に中期目標管理型の法人に移行）
02	本法人は、国の財政支出や財政融資を用いて、多額の契約を行い、公共事業を実施していることから、事業の実施において、法人に対する信頼性が確保されるよう、法令遵守及び契約の適正性を確保するための体制の強化を図る。	法令遵守及び契約の適正性を確保するための体制の強化に係る具体的な対策については、項目 03、04 及び 17 のとおり。
03	法令遵守体制の強化に当たっては、担当理事の設置、研修の充実化等の措置を行うとともに、内部監査の実効性を確保する観点から、関係職員の能力の向上を図りつつ、理事長及び監事も含めた重層的な監査体制を構築する。	コンプライアンス体制の強化について、 (1)担当理事の設置等 平成 26 年 4 月 1 日に、コンプライアンス規程を整備し、コンプライアンス担当理事、本社・地方機関ごとにコンプライアンス推進組織の設置等を行った。 (2)コンプライアンス研修・講習会の強化 全役職員を対象とした「談合防止に関する講習会」、「コンプライアンスに関する研修」、「e-learning」（役職員のコンプライアンスに関する知識等の深度化及び研修等の効果測定）を実施している。 契約担当職員を対象とした「契約業務に関する研修」を定期的に実施している。 (3)内部監査体制の強化 平成 26 年 4 月 1 日に監査体制の強化のため、監査室を監査部に改組した。 監査部職員が（一社）日本内部監査協会及び（公社）日本監査役協会の実施する研修を受講することにより、関係職員の能力の向上を図っている。 これまでにも理事長、監事、監査部による重層的な監査体制のもとで監査を実施しており、監査計画、重点監査項目や監査結果等共有を図ることで連携を図っている。 従来より理事長と監事との意見交換を定期的に実施している。 (4)社外における公益通報窓口設置 平成 26 年 4 月 25 日にコンプライアンス通報及び相談規程を整備し、社外におけるコンプライアンス通報窓口（弁護士）を設置した。 (5)発注者綱紀保持規程・マニュアルの整備 平成 26 年 4 月 25 日に発注者綱紀保持規程及び運用マニュアルを整備し、事業者等との接触制限、秘密情報ごとの管理責任者の明確化等を行った。
04	契約の適正性及び競争性を確保する体制の強化に当たっては、入札監視委員会等において、高落札率案件の全件審議等による審議件数の拡大、支社・局単位での審議の実施、並びに理事長に対する審議結果の報告及び意見具申の仕組みの確立を行うなど、契約の監視体制の強化を図る。	入札・契約監視機能の強化について、 (1)入札監視委員会等の機能強化 平成 26 年度より、入札監視委員会の審議対象に高落札率（95%以上）の全契約を追加した。 平成 26 年度より、入札監視委員会の審議範囲を 3 ブロック単位から本社・支社局単位（11 箇所）に細分化した。

		これまでも入札監視委員会等の審議結果を理事長に報告しているが、平成26年度より、入札監視委員会等の規程に、理事長へ意見具申又は勧告できる体制を盛り込んだ。 (2)公正入札等調査委員会の運営の見直し これまでは、発注担当部署の職員を含む職員による調査を実施していたが、平成25年11月より、発注担当部署の職員を除く職員による調査及び発注担当部署の職員への調査を実施している。 平成26年11月より、委員会メンバーに特別委員として外部の調査の専門家（弁護士等）を加えるとともに、入札参加事業者のコンプライアンス部門等に内部調査を依頼することとした。 (3)一者応札案件に対する監視の強化 これまでも契約監視委員会において、全ての一者応札・一者応募案件に対して審議を実施していたが、平成26年度より、一定の関係を有するものとして情報公開の対象となっている法人のうち一者応札・一者応募となった全案件を重点的に検証することにより監視の強化を図ることとした。 (4)入札・契約結果の時系列的監視・分析・報告 落札率の状況等に関しては、入札・契約評価委員会において事後的に前年度との比較した資料について審議していたが、平成26年度より、一定期間における統計的な分析など行うことにより審議の深度化を図った。また、特定分野の入札状況等に関しては、平成26年度より、一地方機関では少ない大規模工事の入札状況に関する分析を、一括して本社の入札・契約評価委員会において実施している。
05	船舶関係業務については、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。	平成26年3月末に繰越欠損金の削減計画を策定し、適切な事業量の確保や未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策に取り組むことで、その解消に向け着実な縮減を図るとともに、法人の財務状況やリスク管理状況を専門的に点検するため、学識経験者等の外部有識者により構成される委員会を平成26年7月より設置している。

⑪独立行政法人通則法の一部改正について

独立行政法人通則法の一部を改正する法律案が、平成26年4月15日に閣議決定され、国会の審議を経て、同年6月13日に公布、平成27年4月1日に施行されました。

10. 関係会社の状況

○関連会社

<table>
<tr><th rowspan="3">名　　称</th><th colspan="2">事業内容</th><th rowspan="3">所在地</th><th rowspan="2">資本金
（百万円）</th><th rowspan="2">持株比率
（関係会社持株比率）（%）</th><th rowspan="2">代表者の氏名</th></tr>
<tr><th rowspan="2">売上高
（百万円）</th><th rowspan="2">経常利益
（百万円）</th></tr>
<tr><th colspan="2">機構との関係</th><th colspan="2">事業上の関係</th><th>機構に係る売上高（百万円）</th></tr>
<tr><td rowspan="2">日本高速鉄道電気エンジニアリング（株）</td><td colspan="2">インド国ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道プロジェクトにおける発注者の業務の代理・代行事業</td><td rowspan="2">東京都渋谷区千駄ヶ谷五丁目23番13号</td><td>248</td><td>33.4</td><td>河野　春彦</td></tr>
<tr><td>1,084</td><td>292</td><td colspan="2">・インド国ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道プロジェクトにおける発注者の業務の代理・代行事業</td><td>－</td></tr>
</table>

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

1. 業績等の概要

○法人単位の財務諸表

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和４年度末の資産総額は、14,423,562 百万円となっております。そのうち割賦債権、処分用資産等の流動資産が 3,238,430 百万円、固定資産が 11,185,132 百万円となっております。

(ｲ) 負債及び純資産の部

令和４年度末の負債の総額は、12,449,203 百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた 1,974,359 百万円が純資産合計です。

負債の部では、１年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び１年以内返済予定長期借入金等の流動負債が 363,440 百万円、資産見返負債、長期借入金等の固定負債が 11,873,621 百万円となっております。

純資産の部では、政府からの出資金が 115,337 百万円となっております。

＜貸借対照表（法人単位）＞　（単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	令和３年度	令和４年度	勘定科目	令和３年度	令和４年度
流動資産	3,415,009	3,238,430	流動負債	381,008	363,440
現金及び預金	480,181	733,530	１年以内償還予定鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	122,000	92,900
有価証券	681,700	299,150	１年以内返済予定長期借入金	120,348	125,221
割賦債権	1,892,940	1,824,664	前受金	9,716	9,655
船舶未収金	5,566	5,852	受託業務前受金	36,486	52,148
未成工事支出金	35,426	50,876	その他	92,459	83,516
処分用資産	234,636	250,036	固定負債	11,724,882	11,873,621
処分用有価証券	234,636	250,036	資産見返負債	4,661,341	4,709,024
処分用その他資産	0	0	資産見返補助金等	2,779,418	3,168,196
未収収益	6,350	6,354	建設仮勘定見返補助金等	1,099,021	708,627
未収金	71,493	61,298	その他	782,903	832,201
その他	6,716	6,670	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債	1,333,700	1,320,800
固定資産	10,856,442	11,185,132	長期借入金	5,000,561	5,179,841
有形固定資産	6,967,805	7,096,743	長期前受金	151,027	141,381
建物	150,648	192,848	引当金	340,409	293,457
構築物	3,265,918	3,795,865	共済年金追加費用引当金	303,894	259,210
機械装置	126,407	140,888	その他	36,515	34,247
共有船舶	194,070	194,960	債務引継見返勘定	236,962	229,103
土地	782,109	818,250	その他	882	17
建設仮勘定	2,448,502	1,953,824	法令に基づく引当金等	194,834	212,142
その他	150	108	（負債合計）	(12,300,724)	(12,449,203)
無形固定資産	134,928	145,783	資本金	115,337	115,337
投資その他の資産	3,753,709	3,942,606	政府出資金	115,337	115,337
長期貸付金	3,706,086	3,896,205	資本剰余金	625,767	661,312
長期未収金	40,213	38,704	利益剰余金	1,229,622	1,197,653
破産更生債権等	5	4	評価・換算差額	－	56
未収貸付料予定額	563	534	（純資産合計）	(1,970,727)	(1,974,359)
その他	6,841	7,159			
資産合計	14,271,451	14,423,562	負債・純資産合計	14,271,451	14,423,562

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和４年度の経常収益は、462,538 百万円となっております。その主な内訳は、鉄道施設の譲渡代金として旅客鉄道株式会社及び民営鉄道事業者から収受した額が 118,165 百万円、鉄道施設の貸付料として旅客鉄道株式会社から収受した額が 121,535 百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和４年度の経常費用は、494,495 百万円となっております。その主な内訳は、建設業務費が 344,621 百万円、海事業務費が 23,832 百万円及び財務費用が 60,193 百万円となっております。

(ｳ) 当期総利益

令和４年度の経常損失 31,958 百万円に前中期目標期間繰越積立金取崩額及び臨時利益を加算、臨時損失を控除後の 31,958 百万円が当期総損失となりました。

＜損益計算書（法人単位）＞　　（単位：百万円）

費用の部			収益の部		
勘定科目	令和３年度	令和４年度	勘定科目	令和３年度	令和４年度
経常費用	470,844	494,495	経常収益	466,187	462,538
建設業務費	349,833	344,621	運営費交付金収益	252	240
海事業務費	23,559	23,832	鉄道施設譲渡収入	126,617	118,165
地域公共交通等業務費	12	16	鉄道施設賃貸収入	118,371	121,535
鉄道整備助成業務費	19,768	25,076	船舶使用料収入	25,571	25,830
資産処分業務費	1,181	2,583	処分用土地売却収入	14	8
共済関係業務費	1,314	14,797	受託業務収入	4,928	840
鉄道支援助成業務費	18,072	18,588	補助金等収益	9,484	14,100
一般管理費	4,046	4,727	資産見返補助金等戻入	136,223	140,822
財務費用	52,656	60,193	共済年金追加費用引当金戻入益	1,434	－
雑損	403	62	その他	41,110	39,993
臨時損失	49,882	92	財務収益	30	65
			雑益	2,153	940
			臨時利益	50,995	89
			前中期目標期間繰越積立金取崩額	15	3
			当期総損失	3,528	31,958
合　計	520,726	494,588	合　計	520,726	494,588

○各勘定の財務諸表

(1) 建設勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和４年度末の資産総額は、8,595,023 百万円となっております。そのうち割賦債権等の流動資産が 1,506,917 百万円、旅客鉄道株式会社に貸し付けている鉄道施設等の固定資産が 7,088,106 百万円となっております。

(ｲ) 負債及び純資産の部

令和４年度末の負債の総額は、7,867,312 百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた 727,711 百万円が純資産合計です。

負債の部では、1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券及び1年以内返済予定長期借入金等の流動負債が306,457百万円、新幹線等の建設資金としての資産見返補助金等、長期借入金等の固定負債が7,348,713百万円となっております。

純資産の部では、政府からの出資金が51,676百万円となっております。

＜貸借対照表＞　（単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	令和3年度	令和4年度	勘定科目	令和3年度	令和4年度
流動資産	1,662,211	1,506,917	流動負債	336,756	306,457
現金及び預金	188,411	316,969	1年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	100,000	68,900
有価証券	412,800	182,850	1年以内返済予定長期借入金	96,517	101,624
割賦債権	952,301	895,021	1年以内返済予定他勘定長期借入金	15,392	7,190
未成工事支出金	35,426	50,876	前受金	9,716	9,655
未収金	70,851	60,458	受託業務前受金	36,486	52,148
その他	2,422	741	その他	78,645	66,940
固定資産	6,945,196	7,088,106	固定負債	7,383,794	7,348,713
有形固定資産	6,762,736	6,896,020	資産見返負債	4,661,492	4,709,764
建物	150,616	192,825	資産見返補助金等	2,779,418	3,168,196
構築物	3,265,918	3,795,865	資産見返負担金	45,539	45,413
機械装置	126,407	140,888	建設仮勘定見返補助金等	1,099,021	708,627
土地	782,371	818,512	建設仮勘定見返負担金	2,731	4,094
建設仮勘定	2,437,294	1,947,837	新幹線資産見返負債	734,782	783,434
その他	130	93	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	920,700	931,800
無形固定資産	134,855	145,702	長期借入金	1,387,067	1,318,023
投資その他の資産	47,605	46,384	他勘定長期借入金	10,647	3,457
長期未収金	40,208	38,699	長期前受金	151,027	141,381
未収貸付料予定額	563	534	引当金	15,019	15,170
鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令第11条の2退職給付引当金見返	6,077	5,797	退職給付引当金	15,019	15,170
			債務引継見返勘定	236,962	229,103
その他	757	1,354	その他	879	15
			法令に基づく引当金等	194,834	212,142
			譲渡調整引当金	194,834	212,142
			（負債合計）	(7,915,383)	(7,867,312)
			資本金	51,676	51,676
			資本剰余金	626,029	661,574
			利益剰余金	14,319	14,405
			（純資産合計）	(692,024)	(727,711)
資産合計	8,607,407	8,595,023	負債・純資産合計	8,607,407	8,595,023

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和4年度の経常収益は、352,390百万円となっております。その主な内訳は、鉄道施設の譲渡代金として旅客鉄道株式会社及び民営鉄道事業者から収受した額が62,034百万円、鉄道施設の貸付料として旅客鉄道株式会社から収受した額が121,535百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和４年度の経常費用は、352,212 百万円となっております。その主な内訳は、減価償却費を含む建設業務費が 344,621 百万円、貸付け及び譲渡した鉄道施設に係る借入金等の支払利息等からなる財務費用が 6,019 百万円となっております。

(ｳ) 当期総利益

令和４年度の経常利益 178 百万円に臨時利益を加算、臨時損失を控除後の 86 百万円が当期総利益となりました。

＜損益計算書＞ （単位：百万円）

費用の部			収益の部		
勘定科目	令和３年度	令和４年度	勘定科目	令和３年度	令和４年度
経常費用	357,961	352,212	経常収益	358,011	352,390
建設業務費	349,833	344,621	鉄道施設譲渡収入	70,486	62,034
鉄道施設譲渡原価	65,361	57,280	鉄道施設賃貸収入	118,371	121,535
減価償却費	176,559	184,337	貨物調整事業資金収入	13,607	13,538
受託業務費	4,928	840	受託業務収入	4,928	840
新幹線資産見返負債繰入	52,162	48,652	資産見返補助金等戻入	136,223	140,822
その他	50,822	53,513	その他	13,377	13,139
一般管理費	1,441	1,518	財務収益	15	28
財務費用	6,288	6,019	雑益	1,005	455
雑損	399	55	臨時利益	50,497	0
臨時損失	49,786	92			
当期総利益	760	86			
合　計	408,507	352,390	合　計	408,507	352,390

(2) 海事勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和４年度末の資産総額は、215,976 百万円となっております。そのうち現金及び預金等の流動資産が 15,002 百万円、共有船舶等の固定資産が 200,974 百万円となっております。

(ｲ) 負債及び純資産の部

令和４年度末の負債の総額は 172,563 百万円、資産総額から負債総額を差し引いた純資産合計は 43,413 百万円となっております。

負債の部では、１年以内返済予定長期借入金等の流動負債が 27,408 百万円、長期借入金等の固定負債が 145,155 百万円となっております。

純資産の部では、政府からの出資金が 63,567 百万円等となっております。

＜貸借対照表＞ （単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	令和３年度	令和４年度	勘定科目	令和３年度	令和４年度
流動資産	14,750	15,002	流動負債	24,162	27,408
現金及び預金	8,776	8,728	１年以内償還予定鉄道建設･運輸施設整備支援機構債券	－	2,000
受取手形	407	321	１年以内返済予定長期借入金	23,523	22,869

電子記録債権	―	101	預り手形	407	321
船舶未収金	5,566	5,852	預り電子記録債権	―	101
その他	0	1	その他	231	2,118
固定資産	205,312	200,974	固定負債	153,702	145,155
有形固定資産	205,288	200,955	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	2,000	―
共有船舶	194,070	194,960	長期借入金	150,943	144,474
建設仮勘定	11,209	5,987	その他	759	681
その他	10	8	（負債合計）	(177,865)	(172,563)
無形固定資産	19	15	資本金	63,567	63,567
投資その他の資産	5	4	繰越欠損金	△21,370	△20,154
破産更生債権等	5	4	（純資産合計）	(42,197)	(43,413)
資産合計	220,062	215,976	負債・純資産合計	220,062	215,976

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和４年度の経常収益は、26,191 百万円となっております。その主な内訳は、船舶使用料として海運事業者から収受した額が 25,830 百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和４年度の経常費用は、25,064 百万円となっております。その主な内訳は、減価償却費を含む海事業務費が 23,832 百万円、一般管理費が 906 百万円及び財務費用が 326 百万円となっております。

(ｳ) 当期総利益

令和４年度の経常利益 1,127 百万円に臨時利益を加算後の 1.216 百万円が当期総利益となりました。

＜損益計算書＞　（単位：百万円）

費用の部			収益の部		
勘定科目	令和３年度	令和４年度	勘定科目	令和３年度	令和４年度
経常費用	24,805	25,064	経常収益	26,051	26,191
海事業務費	23,559	23,832	船舶使用料収入	25,571	25,830
減価償却費	23,289	23,643	船舶共有契約解除等損失引当金戻入益	174	27
船舶共有契約解除等損失引当金繰入	－	－	貸倒引当金戻入益	74	－
貸倒引当金繰入	－	1	その他	0	0
その他	270	189	財務収益	0	0
一般管理費	886	906	雑益	233	334
財務費用	360	326	臨時利益	499	89
支払利息	360	326			
その他	0	0			
臨時損失	95	－			
当期総利益	1,650	1,216			
合　計	26,550	26,280	合　計	26,550	26,280

(3) 地域公共交通等勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和４年度末の資産総額は、321,797 百万円となっております。そのうち現金及び預金、１年以内回収予定長期貸付金等の流動資産が 830 百万円となっております。長期貸付金等の固定資産は合計で 320,966 百万円となっております。

(ｲ) 負債及び純資産の部

令和４年度末の負債の総額は 321,747 百万円、資産総額から負債総額を差し引いた純資産合計は 50 百万円となっております。

負債の部では、１年以内返済予定長期借入金等の流動負債が 781 百万円で、長期借入金等の固定負債が 320,966 百万円となっております。

＜貸借対照表＞　（単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	令和３年度	令和４年度	勘定科目	令和３年度	令和４年度
流動資産	378	830	流動負債	347	781
現金及び預金	45	69	１年以内返済予定長期借入金	307	727
未収収益	21	29	未払費用	21	29
１年以内回収予定長期貸付金	307	727	その他	19	25
その他	4	6	固定負債	120,653	320,966
固定資産	120,654	320,966	長期借入金	120,551	320,343
有形固定資産	1	1	その他	102	622
工具器具備品	1	0	（負債合計）	(121,000)	(321,747)
その他	0	0	利益剰余金	32	50
無形固定資産	1	1	（純資産合計）	(32)	(50)
投資その他の資産	120,652	320,965			
投資有価証券	101	621			
長期貸付金	120,551	320,343			
その他	0	－			
資産合計	121,032	321,797	負債・純資産合計	121,032	321,797

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和４年度の経常収益は、858 百万円となっております。その主な内訳は、運営費交付金収益 53 百万円、貸付金利息収入 707 百万円、貸付管理費収入 92 百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和４年度の経常費用は、832 百万円となっております。その主な内訳は、地域公共交通等業務費 16 百万円、一般管理費 109 百万円、財務費用 707 百万円となっております。

(ｳ) 当期総利益

令和４年度の経常利益 25 百万円に前中期目標期間繰越積立金取崩額を加算後の 26 百万円が当期総利益となりました。

＜損益計算書＞　（単位：百万円）

費用の部			収益の部		
勘定科目	令和３年度	令和４年度	勘定科目	令和３年度	令和４年度
経常費用	835	832	経常収益	829	858
地域公共交通等業務費	12	16	運営費交付金収益	65	53
事業管理諸費	12	16	貸付金利息収入	694	707
融資事業諸費	0	0	貸付管理費収入	67	92
一般管理費	130	109	その他	3	2
財務費用	692	707	財務収益	0	0
臨時損失	0	－	雑益	1	4
当期総利益	9	26	臨時利益	0	－
			前中期目標期間繰越積立金取崩額	14	0
合　計	843	858	合　計	843	858

（4）助成勘定

①貸借対照表

（ｱ）資産の部

令和４年度末の資産総額は、3,961,921 百万円となっております。そのうち割賦債権等の流動資産は 958,442 百万円となっております。固定資産は合計で 3,003,479 百万円となっておりますが、長期貸付金及び他勘定長期貸付金がその大宗を占め（3,003,457 百万円）、その他特筆すべきものはありません。

（ｲ）負債及び純資産の部

令和４年度末の負債の総額は、3,820,440 百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた 141,481 百万円が純資産合計です。負債の部では、未払金等の流動負債が 21,295 百万円で、長期借入金及び他勘定長期借入金等の固定負債が 3,799,145 百万円となっております。

純資産の部では、政府からの出資金が 95 百万円となっております。

＜貸借対照表＞　（単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	令和３年度	令和４年度	勘定科目	令和３年度	令和４年度
流動資産	979,348	958,442	流動負債	23,025	21,295
現金及び預金	368	381	未払金	16,798	15,076
割賦債権	940,639	929,642	その他	6,226	6,219
１年以内回収予定他勘定長期貸付金	15,392	7,190	固定負債	3,823,604	3,799,145
未収金	16,737	15,017	長期借入金	3,342,000	3,397,000
その他	6,212	6,211	他勘定長期借入金	481,586	402,126
固定資産	3,010,669	3,003,479	その他	18	18
有形固定資産	4	3	（負債合計）	(3,846,629)	(3,820,440)
無形固定資産	7	7	資本金	95	95
投資その他の資産	3,010,659	3,003,469	利益剰余金	143,294	141,386
長期貸付金	3,000,000	3,000,000	（純資産合計）	(143,389)	(141,481)
他勘定長期貸付金	10,647	3,457			
前払年金費用	11	10			
退職給付引当金見返	2	3			
資産合計	3,990,017	3,961,921	負債・純資産合計	3,990,017	3,961,921

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和４年度の経常収益は、211,350 百万円となっております。その主な内訳は、補助金等収益が 112,706 百万円、鉄道施設譲渡収入が 72,431 百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和４年度の経常費用は、213,257 百万円となっております。その主な内訳は、鉄道施設譲渡原価を含む鉄道整備助成業務費が 140,002 百万円、財務費用が 72,813 百万円及び一般管理費が 413 百万円となっております。

(ｳ) 当期総損失

令和４年度の経常損失 1,907 百万円に前中期目標期間繰越積立金取崩額を加算後の 1,905 百万円が、当期総損失となりました。

＜損益計算書＞　（単位：百万円）

費用の部			収益の部		
勘定科目	令和３年度	令和４年度	勘定科目	令和３年度	令和４年度
経常費用	207,759	213,257	経常収益	200,238	211,350
鉄道整備助成業務費	128,177	140,002	運営費交付金収益	187	187
鉄道施設譲渡原価	10,310	10,997	貸付金利息収入	25,750	25,750
整備新幹線整備事業交付金	16,300	16,300	鉄道施設譲渡収入	72,431	72,431
鉄道整備助成費	101,567	112,706	中央新幹線建設資金貸付等業務管理費収入	60	60
一般管理費	402	413	譲渡管理費等収入	171	173
財務費用	79,120	72,813	補助金等収益	101,567	112,706
支払利息	79,120	72,813	その他	14	14
雑損	60	28	財務収益	1	0
臨時損失	0	－	雑益	59	28
			臨時利益	0	－
			前中期目標期間繰越積立金取崩額	2	2
			当期総損失	7,519	1,905
合　計	207,759	213,257	合　計	207,759	213,257

(5) 特例業務勘定

①貸借対照表

(ｱ) 資産の部

令和４年度末の資産総額は、1,756,807 百万円となっております。そのうち現金及び預金、有価証券、処分用資産等の流動資産は 778,724 百万円となっております。固定資産は 978,084 百万円となっておりますが、長期貸付金及び他勘定長期貸付金がその大宗を占めております。

(ｲ) 負債及び純資産の部

令和４年度末の負債総額は、695,584 百万円となっており、資産総額から負債総額を差し引いた 1,061,223 百万円が純資産合計です。

負債の部では、１年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券等の流動負債が 28,983 百万円、鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券等の固定負債が 666,601 百万円となっております。

＜貸借対照表＞　（単位：百万円）

資産の部			負債及び純資産の部		
勘定科目	令和３年度	令和４年度	勘定科目	令和３年度	令和４年度
流動資産	789,821	778,724	流動負債	28,217	28,983
現金及び預金	282,581	407,382	１年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	22,000	22,000
有価証券	268,900	116,300	未払金	5,362	6,150
処分用資産	234,636	250,036	未払費用	106	81
処分用有価証券	234,636	250,036	預り金	694	694
その他	0	0	引当金	54	58
１年以内回収予定長期貸付金	3,690	4,879	賞与引当金	54	58
その他	14	126	固定負債	735,629	666,601
固定資産	1,067,218	978,084	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	411,000	389,000
有形固定資産	39	27	引当金	324,629	277,601
建物	30	21	退職給付引当金	14	18
工具器具備品	9	6	共済年金追加費用引当金	303,894	259,210
無形固定資産	46	58	恩給負担金引当金	708	522
投資その他の資産	1,067,133	977,998	業務災害補償費引当金	9,902	12,767
長期貸付金	585,536	575,862	土壌汚染対策等引当金	10,111	5,085
他勘定長期貸付金	481,586	402,126	（負債合計）	(763,845)	(695,585)
長期未収金	5	5	利益剰余金	1,093,193	1,061,223
敷金・保証金	2	1	（純資産合計）	(1,093,193)	(1,061,223)
その他	4	4			
資産合計	1,857,039	1,756,807	負債・純資産合計	1,857,039	1,756,807

②損益計算書

(ｱ) 収益の部

令和４年度の経常収益は、29,319 百万円となっております。その主な内訳は、受取利息が 29,109 百万円、雑益が 148 百万円となっております。

(ｲ) 費用の部

令和４年度の経常費用は、61,290 百万円となっております。その主な内訳は、鉄道支援助成業務費が 32,718 百万円、財務費用が 9,401 百万円となっております。

(ｳ) 当期総損失

令和４年度の当期総損失は 31,971 百万円となりました。

＜損益計算書＞　（単位：百万円）

費用の部			収益の部		
勘定科目	令和３年度	令和４年度	勘定科目	令和３年度	令和４年度
経常費用	45,043	61,290	経常収益	46,461	29,319
資産処分業務費	1,181	2,583	処分用資産売却収入	14	8
処分用資産売却原価	14	8	処分用土地売却収入	14	8
処分用土地売却原価	14	8	共済年金追加費用引当金戻入益	1,434	－
土壌汚染対策等引当金繰入	774	2,134	恩給負担金引当金戻入益	―	53
その他	393	441	業務災害補償費引当金戻入益	754	－
共済関係業務費	1,314	14,797	財務収益	43,330	29,109
鉄道支援助成業務費	31,833	32,718	受取利息	43,330	29,109

一般管理費	1,203	1,791	雑益	929	148
財務費用	9,511	9,401	臨時利益	0	－
雑損	0	－			
臨時損失	0	－			
当期総利益	1,419	－	当期総損失	－	31,971
合　計	46,461	61,290	合　計	46,461	61,290

2. 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等

当機構は、大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立と地域振興及び大都市機能の維持増進を図ることを通じ、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指します。

当機構の果たすべき役割は、地球環境問題、エネルギー対策、少子高齢化、物流効率化等の交通をめぐる様々な課題に的確に対応していくために、ますます重要になっていくものと考えられ、今後の業務遂行にあたって、輸送の高度化、多様化等に的確に対応できる体制を整備するとともに、総合的な技術力を活用した技術支援、調査研究開発、国際協力業務等についても積極的に推進していきたいと考えます。

今後とも経営の合理化、効率化に努め、中期目標、中期計画で掲げた目標を達成するべく業務を着実に推進してまいります。

(1) 鉄道建設業務関係

鉄道が我が国の基幹的輸送機関として果たすべき機能を効率的に発揮していくためには、今後の鉄道整備の基本的方向に関する運輸政策審議会の答申第19号（平成12年8月）において示された政策課題、すなわち、国土の骨格となる広域的な幹線鉄道ネットワークの構築、大都市圏における通勤・通学の混雑緩和に向けた輸送力の増強のための取り組み、新たな鉄道整備方式としての「上下分離方式」の検討、高齢化社会の進展等の新たな社会的ニーズに対応した鉄道整備の推進など、今後の鉄道整備の基本的な課題に対応した鉄道整備を計画的に推進していくことが必要です。

当機構が建設主体となっている整備新幹線については、国、地方公共団体による公的資金が投入され、国民からもより効率的な事業執行が求められております。また、大都市及びその周辺部における民鉄線及び都市鉄道線の整備については、各鉄道事業者による事業化の決定、各鉄道事業者から国土交通大臣への当機構工事の申出、国土交通大臣から当機構に対する工事実施の指示を受けて、当機構が建設事業を行うこととなるため、当機構としては、鉄道事業者の安定した事業経営が達成されるべく、その負託に応えることが重要です。

当機構は、常に「良質な鉄道を経済的かつ効率的に」完成させることを基本に、工事の安全と環境の保全に特に留意しつつ、事業を進めて参りましたが、引き続き、その確実な実施を図って参ります。当機構は、全国をカバーし、鉄道建設において中核的な役割を果たす公的機関として、業務の効率化、技術力の向上、建設コストの縮減、技術開発、安定的・効率的資金調達、品質の信頼性の向上、工事関係事故防止等を推進し、今後とも社会の要請に的確に対応し、当機構の業務に対する国民の皆様の理解と信頼を得られるよう努めて参ります。

なお、北陸新幹線（長野・金沢間）の融雪・消雪基地機械設備工事の入札に関して、平成26年3月に「入札談合等関与行為の排除及び防止並びに職員による入札等の公正を害すべき行為の処罰に関する法律」（平成14年法律第101号。以下「入札談合等関与行為防止法」という。）違反容疑で当機構職員1名が在宅起訴され、1名が略式起訴されました。同月19日、公正取引委員会から、北陸新幹線（長野・金沢間）の融雪・消雪基地機械設備工事の入札に関し、当機構職員が入札情報を漏えいしていた等として、入札談合等関与行為防止法に基づく改善措置要求及び申し入れを受けました。また、同日、国土交通大臣より文書による厳重注意処分を受けました。

当機構においては、外部の中立的な有識者からなる第三者委員会を立ち上げ、今回の事案の背景等を分析し、再発防止策を検証していただき、当機構として調査の結果及び再発防止対策をとりまとめ、平成26年9月26日、公正取引委員会に通知するとともに公表いたしました。

当機構は、この事案を重く受け止めて、職員一人一人が情報の守秘等の法令遵守を徹底し、業務を適正に行うことにより、関係者の皆様からの信頼回復に努めて参りたいと考えております。

また、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の建設については、工期の遅延と事業費の大幅な増嵩が見込まれることとなり、国土交通省において、令和2年11月に外部有識者からなる「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」が設置され、工期遅延・事業費増嵩に至った事実関係の検証が行われました。その結果、令和元年度の時点において既に、当機構における工程管理・事業費管理の体制やルール、沿線自治体等との情報共有のあり方に重大な課題が存在していることが明らかとなったとして、令和元年度の業務実績評価において整備新幹線整備事業の工程管理及び事業費管理の項目について、抜本的な改善を求める必要があるとされ、通則法第32条第6項の規定に基づき、工程管理・事業費管理の体制の見直し（事業執行体制の強化）をはじめとする改善措置を速やかに講ずるよう、令和2年12月22日に国土交通大臣から命令を受けました。これを受けて、当機構において講じる措置を令和3年1月29日に国土交通大臣へご報告するとともに公表いたしました。

新幹線整備については、その整備を長年にわたり切望してこられた地域の方々の思いやご尽力、さらに無数の関係者の方々の努力の上に初めて実現するものであり、当機構の全役職員がそのことを肝に銘じ、ご報告しました改善措置を確実に実施することで、地元自治体の方々をはじめとする社会からの信頼の回復に努めてまいります。

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。

＜改善措置（抜粋）＞

１．工程管理・事業費管理の体制の見直し（事業執行体制の強化）

（１）　北陸新幹線の建設遂行に第一義的な責任を持つ地方組織の業務執行体制を強化するため、令和2年度末で大阪支社を廃止し、令和3年4月から新たに北陸新幹線建設局（仮称。以下同じ。）を置く。

（２）　北陸新幹線建設局では、局長を福井市、副局長を小松市に配置する。また、一定のエリアごとに、工程・事業費管理に係る責任者を明確化し、それぞれを現場の中心である小松市、福井市、敦賀市に配置するとともに、工事が逼迫している箇所では、工事の着実な遂行に必要な人員体制を各地に配置する。　（局長、副局長、各エリアの責任者の配置は本年4月に実施予定（一部の職員は1月に実施済み）。それ以外の事項も順次速やかに実施。）

２．工程管理・事業費管理のルールの見直し（本社のチェック機能の強化）

（本社によるリスクの迅速な把握）

（１）　建設局において、一定の工期遅延（1カ月を想定）が見込まれる場合や、一定の増嵩（各工区内の個別工事ごとに1億円を想定）が見込まれる場合には、直ちに本社に報告させるとともに、対策の実施前に本社の了承を得させることなどをルール化し、本社レベルで対応が必要な事象の早期の把握を図る。また、本社においては、リスク対応が円滑に行えるよう、適時適切に現地確認を行う。

（事業総合管理委員会の設置）

（２）　工期と事業費が結果的にトレードオフ関係になった場合に対応可能となるよう、工程管理委員会と総額管理委員会とを統合し、事業総合管理委員会を設置して工程と事業費を同時かつ総合的に審議する。
また、工程管理・事業費管理の客観性・多面性を高める観点から、第三者の視点からの意見を継続的に取り入れる仕組みを導入することとする。

（第三者委員会による客観的な評価・助言）

（３）　現在、国土交通省が開催している「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、工程管理・事業費管理の状況について客観的な視点でチェックをいただいている。こうした外部有識者からの助言

を継続的にいただくこととし、当機構が自ら行った工程管理・事業費管理の結果について客観的な評価や助言を仰ぐこととする。（四半期ごとの開催を想定）

以上に加え、工期が逼迫する中で工事の契約後に大幅な設計見直しが頻繁に行われてしまっていたような発注を防止するための方策の検討、詳細設計から施工者が関与する方式の導入検討など、工程管理や事業費管理を適切に行うため、他の公共事業で既に取り入れられている先進的な取組みも参考にしながら必要と考えられる各種方策を引き続き検討していくこととする。

３．関係自治体等との情報共有の拡充

（１）　関係自治体等で構成する会議体を、ハイレベル及び実務担当者レベルのそれぞれで設置し、定期的に、各工区の工事の進捗状況、事業費の執行状況、発生しているリスク要因等について、体系的に情報共有する。

①「北陸新幹線金沢・敦賀間工程・事業費管理連絡会議」（年3～4回程度）

構成メンバー

自治体：石川県及び福井県の担当副知事

国土交通省：鉄道局次長、技術審議官

営業主体：西日本旅客鉄道株式会社 担当役員

当機構：担当理事、大阪支社長（令和3年4月～北陸新幹線建設局長）

②「連絡会議幹事会（仮称）」（①と併せて月1回程度）

構成メンバーのイメージ

自治体：石川県及び福井県の部長級、関係市町村

国土交通省：鉄道局課長級

営業主体：西日本旅客鉄道株式会社

当機構：本社新幹線部長、大阪支社長（令和3年4月～北陸新幹線建設局長）

※必要に応じて、オブサーバーとしてJVが参加

（①は、1月22日に第一回の会議を開催済み。②も、2月中に第一回の会議を開催する予定）

（２）　北陸新幹線建設局の局長、副局長を福井市、小松市に置くとともに、渉外担当の職員をそれぞれ配置することにより、地元自治体の幹部等とのコミュニケーションを積極的にとれる体制をとることとする。（1.（2）にも同旨記載。）

上記（1）の措置については、まず北陸新幹線について速やかに講じるが、北陸新幹線以外の鉄道建設についても、線区ごとの工事の進捗状況及び事業費の執行状況等を踏まえつつ、関係自治体等とよくご相談しながら、線区の状況に応じて必要な措置を講じていく

（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）の約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「二酸化炭素低減化船」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くことが重要となっています。

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、その縮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 4 年度においては 12 億円を削減し、削減累計額 74 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適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。

（3）鉄道助成業務関係

鉄道は、環境負荷が小さく、高齢者等の移動に優しい高速大量輸送機関として、地球環境問題や少子高齢化等の様々な社会的課題に対し、遺憾なくその使命を果たしていくことが求められております。安全確保の徹底、技術革新への努力とともに、輸送の高度化や多様化に伴うネットワーク・サービスの充実等への対応がますます重要になっております。

当機構は、整備新幹線の整備、幹線鉄道や都市鉄道の整備、技術開発の推進、安全・防災対策等に対する各種助成を行うことにより、このような鉄道の社会的使命に寄与して参ります。

また、確実に特例業務勘定への償還を遂行しているところです。

（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

業務の透明性を確保するため、ホームページや広報誌等の媒体を活用して総合的かつ適切な広報・情報提供に努め、業務の実施状況等に関する情報の公表を行っております。

① 財務諸表等の公開

財務諸表等において、当機構に関する省令（平成15年国土交通省令第102号）第9条に基づき、勘定区分による各事業の経営成績を明らかにし、さらにセグメント情報を開示いたします。また、評価及び監査に関する事項として、年度業務実績評価、監査報告、会計監査報告及び会計検査院検査報告等についても、財務諸表等と併せて、各事務所に備え置き一般の閲覧に供するほか、ホームページに掲載し情報提供を行っております。

② 業務実績等報告書の公開

通則法に基づき、国土交通大臣より指示された中期目標を達成するための中期計画及び実施するための年度計画の実施状況について、業務実績等報告書を作成し公開しております。業務実績等報告書については、各事務所に備えて置き一般の閲覧に供するほか、ホームページに掲載し情報提供を行っております。

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）

また、季刊発行の広報誌や各種パンフレットにより、当機構が果たす役割や業務に対する国民の理解を促進するため、読み手にとって分かり易い情報発信も行っております。

（機構HP広報誌　https://www.jrtt.go.jp/corporate/public_relations/magazine/）

（機構HPパンフレット類　https://www.jrtt.go.jp/corporate/public_relations/pamphlet.html）

(6) 鉄道建設の低コスト化及び工期短縮への取組み

前身たる旧公団時代から当機構は、鉄道整備を担う公的機関として、建設コストの縮減が最重要課題との認識から、平成元年2月に「建設コスト低減方策検討特別委員会」を設置し、建設費縮減に資する技術開発や設計基準の見直し等を中心に、建設コスト縮減に積極的に取り組んできました。

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。

平成9年度には政府の公共工事コスト縮減の行動指針が策定されたことを受け、副総裁を委員長とする「運輸関係公共工事コスト縮減に関する公団プロジェクトチーム」を新たに設置し、体制の一層の強化を図ってきたところです。

公団の直接的施策による建設コスト縮減率については、「行動指針」、「行動計画」のフォローアップ初年度となった平成9年度が2%、平成10年度が4.51%、最終年度の平成11年度は、目標とされた6%縮減に対し、これを上回る8.28%を達成しました。

これに引き続き、平成12年9月は、政府は更なる公共工事コスト縮減対策として、平成12年度から平成20年度までの9年度にわたる公共工事のコスト縮減の「新行動方針」を策定しました。

当機構は、コスト縮減に積極的に取り組むため、旧公団において平成13年6月、副総裁を委員長とする「建設コスト縮減委員会」を新たに設置し、「日本鉄道建設公団公共工事コスト縮減に関する新行動計画」（以下「新行動計画」という。）を策定以来、一層のコスト縮減に取り組んでおります。なお、新行動計画においては、従来の建設コストの低減だけでなく、施設の品質の向上によるライフサイクルコストの低減や、建設副産物対策の推進や環境改善策による環境負荷の低減等、工事における社会的コストの低減なども図り、総合的なコスト縮減を目指しております。

さらに、国土交通省の「公共事業コスト構造改革プログラム」を受けて、副理事長を委員長とするコスト構造改革推進委員会を設置し、当機構独自の「コスト構造改革プログラム」（以下「プログラム」という。）を策定しました。プログラムは、従来の新行動計画に加え、

①事業のスピードアップ

②計画・設計から工事実施段階における最適化

③調達の最適化

の3点にも主眼を置いております。コスト構造改革は平成15年度からの5年間で15%の「総合的なコスト縮減」目標としていることから、当機構では、工事コストの縮減はもちろんのこと、ライフサイクルコストの低減や環境負荷の低減、さらには事業効果の早期発現などにも積極的に取り組んできました。最終年度の平成19年度は、目標値を上回る15.7%を達成しました。

また、国土交通省は、平成20年度から24年度にわたる5年間で、平成19年度と比較して、15%の公共工事の総合コスト改善に取組むべく「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」を策定しました。

当機構においても、国と同様に平成20年度から24年度の5年間で、平成19年度と比べて、15%の総合コスト改善に取り組むため、「機構コスト構造改善プログラム」を策定しました。最終年度の平成24年度には、目標値を上回る15.7%を達成しました。

機構プログラムは終了しましたが、公共事業を経済的、効率的に実施していくためにも、同プログラムの考え方に基づきフォローアップを平成29年度まで継続し、平成19年度を基準として実績の把握を行うこととしました。ただし、国土交通省と同様に、総合コスト改善率の目標値は参考とし、新たな目標値は設定しないこととしました。

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。

＜新行動計画建設コスト縮減の主な施策（平成９年度～平成14年度）＞

施策分類	施　策　項　目	施　策　概　要
技術基準等の見直し	二次覆工の省略	漏水防止対策などの検討を行い、シールド二次覆工を省略し経済化を図りました。
	セグメント背面仕上げの合理化	セグメント背面仕上げを品質を損なわず、施工に支障しない程度に簡素化し工数の経済化を図りました。
設計方法の見直し	駅の対向壁の一体化	地下駅のホームから線路を隔てた壁(対向壁)について下地金物工事・タイル打込みパネル取付け・ステーションカラー金物取付けの段階的施工を複合パネルを一体化した工場製作として工数の経済化を図りました。
	軌道スラブ支圧板の変更	軌道スラブはコンクリートとPC鋼線及び鉄筋を組み合わせ工場で製作するが、このうち、トンネル以外の区間で使用するものについてPC鋼線の支圧板について従来の角型から円形または楕円形としたことにより合理的な形状として製作費を軽減しました。
	車両基地排水除外設備方式の変更	鉄道施設の車両基地より排出される排水処理について、排水基準などの調査等を行った上で、従来の加圧浮上処理方法からマット状油吸着材を使用する簡易な方式として大幅な設備の軽減を図りコストの縮減をしました。
	PCU型桁式高架橋の採用	桁式高架橋の床版と梁部分を工場加工とすることにより経済化を図りました。
技術開発	鋼桁の床版に軽量コンクリートを採用	床版に通常の鉄筋コンクリートの２割程度軽い軽量コンクリートを使用することにより、橋桁全体を軽量化し経済化を図りました。
	高品質吹付コンクリート工法	山岳トンネルの吹付コンクリートについて材料が付着し易い練り混ぜ工法と新しい材料の使用によりコストの縮減を図りました。
	省力型高架橋・高強度鉄筋の採用	高架橋の柱と梁・梁と床版との取り付け部は従来、斜辺としていたが直線同士として単純化を図ることにより複雑な型枠鉄筋加工を不要とし工数を減じました。また、高架橋の柱・橋脚橋台に通常使用されている中強度の鉄筋（SD345）に替え高強度鉄筋（SD390）を採用し経済化を図りました。
	PPC（ﾊﾟｰｼｬﾙ･ﾌﾟﾚｽﾄﾚｽﾄｺﾝｸﾘｰﾄ）桁の採用	比較的長い桁に採用されるPC桁について最大荷重時(列車通過時)のみに構造上影響が出ない範囲の引張りを許すことにより合理的な構造のPPC桁として経済化を図りました。
	NMセグメントの採用	H型鋼と厚板からなる鋼枠にコンクリートを充填した剛性構造のセグメントとし、更に継手は噛み合わせ方式とすることにより施工時間の短縮等により経済化を図りました。
	インサート高剛性継手の採用	セグメントの継手は、通常四辺をボルトとしているが、片辺をインサート式に残りの辺を高剛性として施工時間の短縮・継手材料の経済化を図りました。
	幅広セグメントの採用	シールドトンネルセグメントの幅（トンネル奥行き方向）を従来の1.2mから1.5mと広げることにより、継手目地の数などを減じコストの縮減を図りました。
	アーチスラブ式高架橋の採用	高架橋の柱または壁間隔を３から５割広げ、床版をアーチ状とすることにより型枠数量・基礎支持杭を減として経済化を図りました。
	ATC地上装置制御論理部の共用化の採用	従来のATC装置は、軌道回路毎に対応した送信機(論理部)にて各々現示情報を作成し、軌道回路に送信していたが、高性能ｺﾝﾋﾟｭｰﾀを採用し複数軌道回路の現示情報を１つの論理部にて高速大量一括処理する方式をし経済化を図りました。
積算の合理化	効率的な機械を迅速に積算基準へ反映	山岳トンネル施工は、機械の小型高効率化、また、高性能機械の採用などが顕著なため、これを迅速に積算要領に反映しています。
	機械化・システム化による工数減を迅速に積算基準へ反映	シールドトンネルは、機械化・システム化が顕著なため、これを迅速に積算要領に反映しています。
入札・契約制度検討	VE提案の採用	シールドトンネルセグメントの製作に、材料の比率等（配合）の変更・特殊な混和材を使用した高流動コンクリートにより、製造設備・工程の簡略化がされ、製造コストの縮減が可能となったため、これをVE提案として採用しました。

（注）VE提案

VE（Value Engineering）制度は、建設業者からの代替提案（VE提案）を奨励し、蓄積しているノウハウを有効に活用する制度で、建設業者は、設計内容の機能や品質を低下させることなく、工事費の低減を図る方法を検討・研究しそれを提案し、その提案に対して発注者は、技術面、コスト面などから評価を加え、採用されれば建設業者に一定の報奨を還元する制度です。

＜コスト構造改革プログラムにおける建設コスト縮減の主な施策（平成 15 年度～平成 19 年度）＞

施策分類	施　策　項　目	施　策　概　要
計画・設計の見直し	限界状態設計法の採用によるスリム化	従来よりも精度を更に向上させた設計手法を採用することにより、構造物の安全性を向上させつつ部材のスリム化を図り工事コストを縮減
	駅舎に汎用建材を採用	駅舎の内外装材料に汎用建材を用いることで、材料費等の建設コストを縮減
	橋脚の構造を連結式に変更することで桁長を短縮	道路管理者と協議を行い、橋脚の構造を連結橋脚に変更して橋脚前面から道路境界までの距離を短縮することで桁長を短くし、工事コストを縮減
	高架橋の基礎部分に格子状の地盤改良をして基礎杭をスリム化	軟弱地盤において、精密な地質調査結果に基づき地盤を格子状に地盤改良して強化することで基礎杭の太さをスリム化し、工事コストを縮減
	都市部の狭い事業用地内で連立事業と同時施工となる区間に回転圧入式鋼管杭を採用	連立事業と一体施工のため、狭隘な事業用地内での施工となることから、回転圧入式鋼管杭を採用して、杭径を減少させ、事業用地、柱等部材断面の縮小を図り工事コストを縮減
	新幹線と在来線連立事業との同時施工により、双方の構造物が一層構造となる。	新幹線と連立事業の同時施工により、地域への環境負荷を軽減できる。また、連立事業との同時施工により、道路の地平化に要する費用を双方で負担し合えることで、双方の高架橋高さを低くすることが可能となり工事コストを縮減
	山岳トンネルの掘さくに伴う排水処理費の削減	トンネル排水は一括して濁水処理しているが、清水については配管を設置し、濁水と分離することで、処理量が減少し、濁水設備が小型化し、コストを縮減
	河川協議の成果により橋りょうのスパン割りを変更	河川管理者との協議により交差する河川を付け替えることで、経済的なスパン割りが可能となり、工事コストを縮減
	ハイブリッド構造駅の採用	相対式 2 面 2 線の高架橋駅を土木、建築構造を一体化させたハイブリッド駅とすることで、工期の短縮および工事コストを縮減。また、階段、エスカレーター等の建築構造物のデザインの自由度が向上
	施工計画の工夫によるコスト縮減	狭隘な施工環境のため、桁式高架橋を計画していたが、早期に完了させるためラーメン高架橋に変更した。作業用通路はラーメン柱の間に設置し、ラーメン高架橋の施工は門型クレーン工法を採用して、工事コストを縮減
新技術の開発・活用	高強度吹付けコンクリートの採用	山岳トンネルの吹付けコンクリートを高強度化することによりトンネルを支える鋼製部材の省略と吹付け厚さのスリム化が可能となり、掘削工程が短縮されることで工事コストを縮減
	地磁器擾乱対策のための新しいキ電システム（PWM）の採用	直流と交流の両方向変換を行える変換器を採用することにより変電機器等の工事コストを縮減
	車両情報制御装置・検修方式等に新方式を採用	ブレーキ、行先表示、列車無線などの車両情報を制御する装置のチェックは、従来検修庫において行っていたが、車両に自己診断できる機器を搭載し運転台にモニタ表示することで検修庫の試験機器類を不要とし工事コストを縮減
	山岳トンネルに新工法を考案・採用	シールド工法に NATM の考え方を取り入れ、高価なセグメントを使用しない新工法（SENS）を開発し、軟弱で地下水が多い山岳トンネルに適用。地盤改良等に掛かる費用も含めてコストを縮減
	軌道スラブ製作(レールを据え付けるコンクリート板)の改良	工場製作する軌道スラブの形状を改良し、型枠組立て、取り外しの作業性を向上させたことで工事コストを縮減
	防音壁の支柱基礎方式を変更	防音壁の支柱基礎をボルト形式から埋め込み形式に改良したことで、作業性の向上、材料費の縮減を図り、工事コストを縮減
	軌道回路を有絶縁方式に変えて無絶縁方式を採用	これまでの新幹線では、信号送信出力の制約により有絶縁軌道回路を設備していたが、送信器出力を増加させるとともに、伝送損出を最小とする方式の開発を行い、実験においてその効果を検証し、無絶縁軌道回路を採用した。このことで、レール絶縁、インピーダンスボンドの省略、ケーブル芯線数削減を行い、工事コストを縮減
積算の見直し	駅舎に海外石材を採用	駅コンコース床材に種類が豊富で安価な海外石材を採用することにより、材料費等の工事コストを縮減
建設副産物の抑制・再利用	他機関との情報交換を行い車両基地の盛土材料に公共事業の発生土を活用	協議により近隣の公共事業（広域農道整備、港湾整備）等の発生土を車両基地に受け入れ、建設発生土の有効利用を図り、工事コストを縮減

将来の維持管理費（LCC）の縮減	開削駅に高性能防水工を施工することで漏水を抑え、排水処理費を削減	開削駅（地面を掘ったうえで、構造物を造り、埋め戻すことにより造られた駅）の周面に従来よりも遮水性の高い防水工を精度良く施工することで漏水を抑え、排水のための動力費及び下水道処理費を削減
	ワンマン運転化のために可動式ホーム柵を採用	可動式ホーム柵の設置により、乗客の安全性の向上を図るとともに、ワンマン運転化により車掌が不要となり、維持管理費を縮減
	バネ式バランサーの採用	滑車式バランサーのワイヤーの錆止め及びワイヤー交換を省略できるバネ式バランサーを採用し、維持管理費を縮減
	新型結線（ルーフデルタ）き電用変圧器の開発と実用化	新幹線における超高圧受電用のき電用変圧器の新型変圧器を開発し、在来線での実証実験も経て実用化した。この新型変圧器がルーフデルタき電変圧器である。これは変圧器の巻線構造をシンプル化することで、小型・軽量となり、電力損失も少ない。これにより電気料金のライフサイクルコストを縮減

＜機構コスト構造改善プログラムにおける建設コスト改善の主な施策（平成 20 年度～平成 24 年度）＞

施策分類	施　策　項　目	施　策　概　要
工事コストの改善	限界状態設計法の採用によるスリム化	従来よりも精度を更に向上させた設計手法を採用することにより、構造物の安全性を向上させつつ部材のスリム化を図り工事コストを改善
	専用の光伝送装置を IP 化汎用機器を活用した仕様に変更	従来の専用光伝送装置から、近年急速に技術進歩している IP ネットワーク技術を採用した汎用機器を活用し、コストを改善
	駅のホーム固定柵の機能を確保しつつ仕様を変更	関係機関との協議の結果、ホーム固定柵は全覆上家であり錆の恐れも少ないことから、ステンレスをフッ素樹脂焼付け鋼板に変更し、コスト改善
	在来線駅舎と新幹線駅舎を各々で設計から一体化に変更	従来、在来線駅舎と新幹線駅舎は個別に設計することとしていたが、一体化の設計に変更し施設面積および外壁面積が削減されコスト改善
	車両基地の設備に電留基地の設備を転用	関係機関との協議により、車両基地設備の一部に電留基地の設備を転用することで、新規購入を削減しコストを改善
	協議により仮土留工の数量低減	関係機関との協議の結果、道路と鉄道を同時期に施工することにより、橋脚の仮土留工の施工延長が短くなりコストの改善
	協議により構造形式を変更	関係機関との協議の結果、水路を歩道下に変更し橋台を既設のままで対応できるよう上部工の構造形式を変更することによりコスト改善
	車両基地の盛土量の低減	緩く傾斜した地形に建設される車両基地の盛土計画について、平面性を必要とする建物群部分だけに盛土するよう変更しコスト改善
	排水路の線形変更によりスパン変更	従来は、排水路の線形変更が認められず、スパン 100m で計画していたが、関係者と協議の結果、排水路の線形変更に合意を得てスパン 50m に変更しコスト改善
	JR と調整の結果、保守用通路の位置を変更	保守用通路は左側に決定していたが、多数の JR 施設の移設が生じるため調整を図った結果、保守用通路を右側に変更し、支障物移設費を改善
	桁架設方法の見直し	当初は、桟橋を設置しクレーンによる架設方法としていたが、精査の結果、桁上からのクレーン架設に変更し、コスト改善
	トンネルの換気方式の変更	トンネルの換気方式を坑口と坑内のファンで換気する方式から、中間に換気用立坑を設置する方式に変更し、ファンの台数、動力費減をコスト改善
	トンネル覆工厚、内空断面の変更	追加地質調査を行い、地下水位などの見直しにより、覆工厚、掘削断面積を削減しコスト改善
	工事用機械の有効活用	軌道モーターカーの工程調整を行い、請負者持ちから機構所有の特殊車を無償貸与に変更し、コスト改善
	盛土下の横断水路ボックス数の集約	協議により、横断する水路ボックスを 14 箇所から 8 箇所に集約し、コスト改善
	吹付けコンクリートの材料変更	吹付けコンクリートの材料のうち、シリカヒュームと石灰石微粉末をフライアッシュと高炉スラグ微粉末に変更し、コスト改善
	協議によるスパン割の見直し	協議により道水路付替えによる機能補償を提案し、PC 桁、RC 桁をラーメン高架橋に変更し、コスト改善
	開床式高架橋の採用	周辺の環境状況を考慮し、開床式高架橋を採用し工事費および落雪余裕巾の解消による用地費の改善
	工事用道路（仮設）の引渡し	協議により、仮設工事用道路をそのまま存置し、市に引渡すことにより撤去費を削減

	杭長の変更	載荷試験により杭の周面摩擦力を確認し、杭長を短くしコスト改善
	工事用道路のルート変更	協議により、既存道路の有効活用が図られ、工事用道路の延長が短くなりコスト改善
	トンネル湧水の有効活用	トンネル湧水を有効活用することにより、井戸設置が不要になり、自然流下での対応によりコスト改善
	施設面積の縮小	JR との協議により、現業事務所および倉庫関連施設の面積を縮小しコスト改善
	仮設桟橋の設置高さを変更	仮設桟橋の高さを見直すことにより、設置および撤去の鋼材数量が低減しコスト改善
	不要機器の有効活用	八戸駅の改札機は、開業日以降に撤去の予定であったがこれを新青森駅に移設し、八戸駅はリース機で対応した
	発生土の有効活用	盛土の造成において、他工区および他事業の建設発生土を有効利用し、購入土を削減
	仮土留工の変更	付替市道側の仮土留工を親杭横矢板工法から地盤改良工法に変更
	速度向上試験に伴う PQ 測定車両の限定	速度向上試験で設置する PQ 測定器具を、従前は 2 編成に予定していたが、測定機能の向上により 1 編成のみの設置とした
	工事用道路の経路の見直し	工事用道路として、取付道路の新設とトンネル内通行とした計画が、協議により町道利用が可能になった
	道路交差部の雪害対策の変更	道路交差部などの雪害対策を温水パネルによる消雪方式から拡幅桁による貯雪方式に変更
	附帯設備の一体化	切取区間の防音壁、積荷転落防止工を一体化し、工事コストを改善
	取水基地の集約	散水消雪における取水基地を 2 箇所から 1 箇所に集約しコスト改善
	鉄道事業者所有の保守用車を有効活用	鉄道事業者と協議の結果、保守用車を機構が借用し貸与することで運送費を低減
	渇水補償における維持管理費の低減	渇水補償は設備相当額と維持管理費をセットで渡し切り補償とするのが基本であるが、協議の結果、設備を自治体のネットワークに組み入れることで維持管理費を低減
	新技術の導入	道路交差における空頭確保に支承を不要とする新技術（GRS 一体橋りょう）を採用しコスト改善を図る。
	駅舎と都市側施設との合築	新幹線駅舎と都市側施設を合築することにより、駅舎外壁の一部が削減されコスト改善
	駅旅客上家の鳥獣対策の範囲を変更	鳥獣対策の範囲を上家全面からホーム上の梁、桁等に限定し範囲を減少することによるコスト改善
	合理的なラーメン高架橋の開発	ラーメン高架橋の杭位置は、従来柱の真下であったがこれを外側にずらすことによる構造の単純化を図る
維持管理費（LCC）の改善	鉄筋かぶりの増設	鉄筋かぶりを 10 ㎜～20 ㎜程度増設して、構造物のコンクリート中性化を抑え長寿命化を図り、ライフサイクルコストの改善
	配管材質の変更	散水消雪設備の送水管を鋼管からポリエチレン管に変更することによるライフサイクルコストの改善
	建物外壁の工法変更	信通機器室等において建物外壁に外断熱工法を採用することでライフサイクルコストの改善
	駅における水道・下水道料金の低減	駅の衛生器具（自動水栓、洋風便器等）の節水機能見直しで使用水量を低減し、ライフサイクルコストの改善
社会的コストの改善	生コンに高炉セメントを使用	生コンクリート材料に高炉セメントを使用することで CO2 の発生を抑制し、環境負荷を低減
	協議による土捨場の変更	関係機関との協議により、土捨場をより近傍に確保することで、ダンプトラックから排出される CO2 を削減し、環境負荷を低減
	CO2 の削減	トンネル掘削土砂の搬出方法をダンプからベルコンに変更し、坑内の環境負荷を低減
		鉄道・道路交差部の雪害対策を温水パネルによる融雪方式から拡幅桁による貯雪方式に変更し、温水パネル区間で使用する灯油による CO2 を削減
	事業便益の早期発現	東北新幹線の開業時期を従来の平成 22 年度末から 3 ヶ月短縮し、平成 22 年 12 月とした

＜機構コスト構造改善プログラムにおける建設コスト改善の主な施策（平成 25 年度～平成 29 年度）＞

施策分類	施　策　項　目	施　策　概　要
工事コストの改善	限界状態設計法の採用によるスリム化	従来よりも精度を更に向上させた設計手法を採用することにより、構造物の安全性を向上させつつ部材のスリム化を図り工事コストを改善
	トンネル灯具の仕様を変更	トンネル灯具の安定器仕様を電磁式から電子式に変更し、設置台数が減少することにより工事コストを改善
	吹付けコンクリートの材料変更	トンネル吹付けコンクリートの材料のうち、シリカフュームと石灰石微粉末をフライアッシュと高炉スラグ微粉末に変更しコスト改善
	駅本屋の外壁仕上げの見直し	駅本屋拡幅部の外壁仕上げの見直しによるコスト改善
	くい発生土の流用によりコスト改善	くいの発生土を改良し、埋め戻し材として自ら利用することによりコスト改善
	消雪基地の給水方式の見直し	上水道給水方式を井戸給水方式に変更し、コスト改善
	構造物の基礎構造の変更	地質確認の結果、橋りょう基礎の場所打ち杭を直接基礎に変更し、コスト改善
	協議により、トンネル掘削土の処理場を近傍へ変更	トンネル掘削土の運搬場所を近傍に変更してコスト改善
	新技術の開発	従来のシールド工法からより経済的な SENS を開発・採用しコスト改善
	協議によるスパン割の見直し	鉄道事業者との協議により、鋼橋脚を RC 橋脚に変更、及び H 鋼埋込桁のスパンを変更し、コスト改善
	レール削正車の運搬方法の変更	協議により、船舶による運搬を JR 委託工事（オンレール）に変更し、コスト改善
	鉄製トロ等横取治具の開発	工事用車両の上下線の入れ換え作業において、可動式横取装置を使用していたが、新たに横取治具を開発し、コスト改善
	車体塗装・乾燥装置の見直し	新幹線における車体の塗装装置と乾燥装置を個別方式から一体化方式に改良し、コスト改善
	国有林野内に新設した工事用道路の存置	国有林野内に新設する工事用道路は、工事完了後は原形復旧が原則だが、協議の結果、存置することでコスト改善
	協議により、用地侵害防除柵の施工減	鉄道事業者との協議により、第三者による用地占有の可能性の低い場所は、用地侵害防除柵の施工を省略し、コスト改善
	協議により、用地侵害防除柵の構造変更	鉄道事業者との協議により、新幹線と JR 在来線との境界は、第三者による用地占有の可能性が低いことから、パイプ柵に変更しコスト改善
	駅本屋及び旅客上屋規模の施工減	鉄道事業者との協議により、駅本屋、旅客上屋の規模を減じてコスト改善
	車両検修建物の屋根防水仕様の見直し	車両検修建物の屋根形状を変更のうえ、防水工法を見直し、コスト改善
	シールドセグメントにボルトレス継手を採用	セグメントのボルト継手をボルトレス継手に変更し、ボルトの締め付け時間が不要となりセグメントの組立時間が短縮したことによるコスト改善
	シールドの縦断勾配の見直し	建物の基礎杭がシールドに支障することがわかり、縦断勾配を下げることにより支障する基礎杭を回避し、コスト改善
	新幹線橋りょう下部工と並行する道路橋下部工を一体化	新幹線と並行する道路の橋りょう下部工を新幹線下部工と一体構造にすることによりコスト改善
	他工事の建設発生土を有効利用	購入土による盛土の造成を他工事の建設発生土を有効利用することによりコスト改善
	協議によりホーム壁仕上げ面積の縮小	半地下駅ホームの二重壁仕上高さを最小限にし二重壁の壁仕上面積を減らすことによりコスト改善
	ヤード仮設設備範囲の縮小	工程調整により、先行工事の仮設設備を継承することで、後工事のヤード仮設設備範囲の縮小となりコスト改善
	トンネル掘削湧水の処理方法の見直し	トンネル掘削時の湧水を、清水と濁水に分離することにより濁水処理水量、薬品量及び電力量の削減、濁水処理設備規模の小型化によるコスト改善
	協議による保守設備の見直し	協議によりトンネル出入口の保守用通路（線路下を通る立体交差設備）を廃止することによるコスト改善
	合成セグメントの設計精査	地質調査結果に伴う設計見直しで、フランジ部材ランクダウンが可能になったことによるコスト改善

	工程調整による土留支保工の見直し	隣接工事の事業者と掘削工程を調整し、グラウンドアンカーを一段省略できたことによるコスト縮減
	協議によるスパン割の変更	管理者との協議の結果、公園敷地内に橋脚の設置が可能になったことによる長大橋化の解消でコスト縮減
維持管理費（LCC）の改善	鉄筋かぶりの増設	鉄筋かぶりを 10 ㎜～20 ㎜程度増設して、構造物のコンクリート中性化を抑え長寿命化を図り、ライフサイクルコストの改善
	高効率変圧器（トップランナー）の採用	高効率変圧器（トップランナー）を採用することにより、使用電力量を低減
	節水機能付衛生器具の採用	駅の衛生器具（自動水栓、洋風便器等）の節水機能見直しで使用水量を低減し、ライフサイクルコストを改善
社会的コストの改善	生コンに高炉セメントを使用	生コンクリート材料に高炉セメントを使用することで CO2 の発生を抑制し、環境負荷を低減
	協議による土捨場の変更	関係機関との協議により、土捨場をより近傍に確保することで、ダンプトラックから排出される CO2 を削減し、環境負荷を低減

＜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に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に、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）	建設発生土を市道付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

3. 事業等のリスク

(1) 国等の政策または関与に伴うリスク

独立行政法人は、公共上の見地から法律に基づいて設置された法人であり、国等の政策によって、独立行政法人制度そのもの、あるいは当機構の事業・組織に影響を受ける可能性のある主な事項として以下のものがあります。

・「独立行政法人の抜本的な見直し」及び「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」等

詳しくは、「第 1. 法人の概況　9. 行政改革関連事項について　⑥「独立行政法人の抜本的な見直しについて」（平成 21 年 12 月 25 日閣議決定）、⑦「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成 22 年 12 月 7 日閣議決定）」、⑧「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」（平成 24 年 1 月 20 日閣議決定）」、及び⑩「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）をご参照下さい。

また、当機構は、輸送に関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関を基幹とする輸送体系の確立を図ることを目的として設立された独立行政法人です。そのため、整備新幹線の整備や国土交通大臣の評価など、国等による政策決定や当機構に対する関与により、当機構の事業や組織が影響を受けることがあります。

(2) 民鉄線事業に関する償還条件の変更等に伴うリスク

当機構が民鉄線事業により譲渡した路線のうち、第三セクター鉄道会社等のなかには、沿線開発の縮小や遅れ等による輸送需要の低迷等により開業後の収支が予想を下回る状況が生じることや、厳しい経済・金融情勢を背景とした民間金融機関の融資姿勢の変化により資金不足が生じること等で当機構の投下資金について、当初計画の償還条件が変更等される可能性があります。

償還条件が変更等された事例について、詳しくは「第 1. 法人の概況　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」をご参照下さい。

(3) 船舶共有建造業務に係る未収金が発生するリスク

船舶共有建造業務においては、船舶の建造に際して当機構と海上運送事業者が費用を分担して造船所に共同発注し、竣工後は当機構が負担した建造資金等について、共有期間を通じて当該海上運送事業者から船舶使用料として徴収し、共有期間満了時に当機構分担額の 10%を当該海上運送事業者が当機構から買い取ることにより当該船舶の所有権が当該海上運送事業者に完全移転するスキームとなっております。

海運業界を取り巻く経済情勢の変動等により、今後、当機構が海上運送事業者から収受する船舶使用料等に未収金が発生する可能性があります。

(4) 勘定の特性に派生するリスク

特例業務については、債務等処理法に基づき、旧清算事業団から承継した土地、JR 株式の資産処分収入及び国鉄改革に伴い設定された新幹線債権収入等により、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等を支払うスキームとなっております。

そのため経常収益には、土地売却収入、有価証券売却収入といった不確定な要因を含んでいることから、当該収入の変動により、当期利益金又は当期損失金も変動します。なお、年金等の支払のための引当金は適正に確保しております。

4. 経営上の重要な契約等

当機構の経営に際しての重要な契約等はありません。

5. 財務状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析

（1）令和４年度における財政状態

当機構の業務は国土交通大臣に届け出た年度計画に即して行われます。当機構における令和４年度の利益の処分または損失の処理については、通則法第44条に基づき処理を行い、勘定ごとに利益の処分または損失の処理の整理を行うと、令和４年度末の利益剰余金は1,197,653百万円となっております。令和４年度のキャッシュ・フローの状況については、業務活動によるキャッシュ・フローは、253,292百万円の資金の減少となり、前年度が222,446百万円の減少であったことに比べて、30,846百万円の増加となっております。また、投資活動によるキャッシュ・フローは、19,379百万円の資金の増加となり、前年度が522,880百万円の減少であったことに比べて、542,259百万円の増加となっております。財務活動によるキャッシュ・フローは、141,211百万円の資金の増加となり、前年度が615,090百万円の増加であったことに比べて、473,879百万円の減少となっております。これらの増減を合わせますと、令和４年度末における現金及び現金同等物の残高は、127,980百万円と、前年度末に比べて92,702百万円（42.0%）の減少となっております。

（2）財政投融資対象事業に関する政策コスト分析について

政策コスト分析は、財政投融資を活用している事業の実施に伴い、国（一般会計等）から将来にわたって投入される補助金等の額を割引現在価格に引き直して試算したもので、将来の国民負担に関するディスクロージャーを一層進めるとの観点から行われております。

当機構の政策コスト分析は建設勘定、海事勘定及び地域公共交通等勘定が対象となっております。詳細につきましては、財務省ホームページ
（https://www.mof.go.jp/policy/filp/summary/policy_cost_analysis/index.htm）をご参照下さい。

6. 研究開発活動

鉄道建設業務については、以下の新技術、新工法の技術開発を行っております。これは建設事業を実施するに当たって必要なものであり、予算の範囲内で実施されております。

（1）新技術、新工法の開発

当機構は、鉄道整備を担う公的機関として、地球環境問題や労働力不足、財政規模の縮小等社会的な状況を踏まえ、良質な鉄道を経済的かつ効率的に完成させることを基本に、

① 品質・信頼性、安全性向上
② 環境保全
③ 建設コストの縮減
④ 構造物の長寿命化、維持管理の効率化
⑤ 地域特性への適合
⑥ 鉄道整備計画策定の効率化

などを中心に、建設現場のニーズに直結した技術開発を進めております。これまで進めてきた主な技術開発は、次の通りです。

研究分野	主な研究課題
品質・信頼性、安全性向上	トンネル坑口部の斜面防災に関する研究開発 整備新幹線における電車線挙動の調査研究　等
環境保全	整備新幹線におけるLED照明の導入に関する調査研究　等
建設コストの縮減	PC構造GRS一体橋梁の挙動に関する研究 ロングレール破断時開口量の検討　等

構造物の長寿命化、維持管理の効率化	支承の省略による鋼鉄道橋の合理化の検討　等
地域特性への適合	酷寒地区に適用する信号設備の調査研究　等
鉄道整備計画策定の効率化	土地利用データ等を用いた人口分布の細分化に関する研究　等

(2) 技術開発実績

当機構及びその前身たる旧公団で新たに開発した技術、工法の主なものは、次の通りです。

種 別	技　術　開　発　項　目	開　発　効　果
橋りょう	充填鋼管複合桁	コスト縮減
橋りょう	耐震性橋台	コスト縮減
橋りょう	海浜地区での無塗装仕様の鋼橋りょう	コスト縮減、保守省力化
橋りょう	GRS 一体橋りょう	コスト縮減、保守省力化
トンネル	高品質吹付けコンクリート	コスト縮減
トンネル	挿入式拡径泥水シールド工法	コスト縮減
トンネル	地中接合工法（MSD 対応）	コスト縮減
トンネル	SENS（シールドを用いた場所打ち支保システム）	コスト縮減
トンネル	シラス地山の透水性路盤	保守省力化
トンネル	FILM（背面平滑型トンネルライニング工法）	コスト縮減
軌　　道	スラブ軌道用低弾性締結装置	振動軽減
軌　　道	パネル軌道	保守省力化
軌　　道	3 線用軌道スラブ	コスト縮減
軌　　道	38 番高速分岐器	高速化
設　　備	散水消雪システム	雪害対策
設　　備	パネル式消雪システム	雪害対策
設　　備	車両過熱検知システム	防災システム
設　　備	高速対応架線方式	高速化
設　　備	高速運転用地上信号方式(GG 信号)	高速化
設　　備	青函トンネル防災情報制御監視システム	長大海底トンネル防災システム
調　　査	交通計画支援システム（GRAPE）	鉄道整備計画支援

(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・プリミエロ広域自治体	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

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	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	超高圧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
	令和4年	日本トンネル技術協会	功績賞	山岳トンネルの覆工コンクリート品質向上を目的とした背面平滑型トンネルライニング工法（FILM)の開発と新幹線トンネルへの本格展開
	令和4年	日本電気鉄道技術協会	鉄道電気技術賞	耐震性向上を目的としたスリップジョイント柱の開発と実用化
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19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20年	土木学会	技術賞	超膨張性と高圧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）
	平成25年	PC工学会	協会賞（作品部門）	北陸新幹線神通川橋りょう
	平成26年	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
		照明学会	照明普及賞	北陸新幹線金沢駅の照明
	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
	平成28年	土木学会	技術賞（Ⅱグループ）	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－
		土木学会	技術賞（Ⅰグループ）	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－

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	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（Iグループ）	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
	令和4年	土木学会	技術賞（Iグループ	軟弱地盤における耐震性及び経済性に優れた斜杭基礎ラーメン高架橋の採用～北陸新幹線（金沢・）における本線構造物への適用～
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　岩手一戸トンネルの施工）
	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16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）
	平成17年	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
		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）
	平成18年	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
		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19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20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駅、新青森駅
		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24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25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27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

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	平成28年	鉄道建築協会	協会賞	北海道新幹線新函館北斗駅
		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 （Ⅱグループ）	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―
	平成29年	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14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	新八代での同一ホーム対面乗換（新幹線-在来線特急）の実現と切符一枚の旅
		国土交通省	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
		鉄道建築協会	協会賞	九州新幹線出水駅
		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21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22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23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24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
	平成25年	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
		土木学会	技術賞（Ⅰグループ）	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
	令和4年	土木学会	技術賞（IIグループ）	九州新幹線（武雄温泉・長崎間）開業 ー西九州地域と国内各圏域との交流の促進ー
	令和4年	PC工学会	作品賞	西九州新幹線第2本明川橋りょう
	令和4年	鉄道建築協会	協会賞作品部門 (停車場建築賞)	西九州新幹線　長崎駅
	令和4年	鉄道建築協会	協会賞作品部門 （入選）	西九州新幹線　武雄温泉駅 西九州新幹線　嬉野温泉駅 西九州新幹線　新大村駅 西九州新幹線　諫早駅

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
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	「情報化月間」推進会議議長貢献表彰	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9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14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―世界最高速度550km/h達成―
秋田新幹線	平成9年	土木学会	技術賞	新幹線在来線直通化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
旧ｻﾞｨｰﾙﾏﾀﾞｨ橋	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15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
		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
	平成17年	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18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16年	PC技術協会	協会賞（作品部門）	つくばエクスプレス（鉄道）PCU型桁式高架橋
	平成17年	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	日本鉄道賞表彰選考委員会 プロジェクト賞	「全てのお客さまに、やさしさと、心地よさ ～安全性と快適性が貫かれた『つくばエクスプレス』をめざして～」

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
	平成17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 －IT拠点を結ぶつくばエクスプレスの建設－
	平成18年	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19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
		土木学会	技術賞	成田新高速鉄道の建設―都心と成田空港30分台で結ぶ鉄道新線の建設―
	平成23年	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テナリ電車線の開発
三陸鉄道	平成26年	土木学会	技術賞（IIグループ）	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）	三陸鉄道ハイペ沢橋梁
		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29年	土木学会（IIグループ）	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－都市高速鉄道第9号線の完逐－
えちぜん鉄道	平成30年	鉄道建築協会	協会賞（作品部門）佳作	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（IIグループ）	神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）の建設－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－
			技術賞（Iグループ）	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－相鉄東急直通線　新横浜駅地下鉄交差部土木工事－
	令和2年	土木学会	技術賞（Iグループ）	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―神奈川東部方面線、羽沢トンネル―
		鉄道建築協会	協会賞作品部門 （入選）	相鉄・JR直通線、羽沢横浜国大駅

路線名	受賞年	学会名	賞種別	受賞業績名
神奈川東部方面線	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
		土木学会	技術賞（Iグループ）	角型エレメント推進工法による鉄道駅部大断面トンネルの構築（相鉄・東急直通線、綱島トンネル）
		土木学会	技術賞（Iグループ）	鉄道営業線高架橋の縦断的なアンダーピニングを伴う建設ー相鉄・東急直通線日吉駅付近工事ー
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	「情報化月間」推進会議議長表彰	交通計画支援システム
	平成14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15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16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17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20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（Ⅱグループ）	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
	令和４年度	土木学会	田中賞（作品部門）	南阿蘇鉄道第一白川橋梁

（4）特許権等

令和５年８月 17 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	64	6

(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2,296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、スウェーデン交通インフラ整備計画に対する本邦企業等の参画可参画方法に係る調査
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プルーフエンジニアリング
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	鉄道分野におけるプルーフエンジニアリング（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における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）

国・地域名	プロジェクト案件名
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

1. 設備投資等の概要

建設勘定において、令和４年度（令和４年４月１日から令和５年３月 31 日までの期間）は、宿舎等の改修等の支出はありません。

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	合　計
宿舎等	神奈川県川崎市	面　積	帳簿価額	帳簿価額	帳簿価額
	宮崎台外	5,231 ㎡	997	691	1,688

3. 設備の新設、除却等の計画

当機構の令和５年度の建設勘定における主要な設備等への支出計画はありません。

（国鉄清算業務関係）

特例業務勘定において実施する業務は、国鉄清算業務であり限定的な業務であることから、事業用の宿舎等の不動産は保有していません。

また、令和４年度以降においても新たな設備投資の支出計画はありません。

以上の業務を除き、記載すべき重要な事項はありません。

第4　法人の状況

1. 資本金残高の推移

当機構の平成 30 年度末から令和 4 年度末における資本金残高の推移は、以下の通りです。

（単位：百万円）

区　　分	会計区分	平成 30年度末	令和 元年度末	令和 2年度末	令和 3年度末	令和 4年度末
建設勘定	一般会計	6,937	6,937	6,937	6,937	6,937
	財政投融資特別会計	44,571	44,571	44,571	44,738	44,738
	計	51,508	51,508	51,508	51,676	51,676
海事勘定	一般会計	57,867	57,867	57,867	57,867	57,867
	財政投融資特別会計	5,700	5,700	5,700	5,700	5,700
	計	63,567	63,567	63,567	63,567	63,567
助成勘定	一般会計	95	95	95	95	95
合　　計	一般会計	64,899	64,899	64,899	64,899	64,899
	財政投融資特別会計	50,271	50,271	50,271	50,438	50,438
	合計	115,170	115,170	115,170	115,337	115,337

（注）地域公共交通等勘定及び特例業務勘定に資本金は存在しません。

2. 役員の状況（令和５年８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	木　村　典　央	自令和5年7月4日 至 令和5年9月30日	平成3年4月運輸省入省 令和3年7月国土交通省大臣官房審議官（併）観光庁（併）内閣官房内閣審議官（内閣官房副長官補付） 令和4年6月国土交通省大臣官房審議官（公共交通・物流政策担当）
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㈱常務執行役員総合企画本部副本部長、品川開発担当、地方創生担当 平成30年6月㈱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㈱入社 平成25年4月三井住友トラストビジネスサービス㈱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㈱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㈱日本経済研究所執行役員調査本部長 平成27年4月㈱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㈱日立物流入社 平成25年4月㈱バンテック執行役員 平成27年4月㈱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	伊　藤　隆　行	自 令和5年8月1日 至 令和9事業年度の財務諸表承認日	平成5年4月警察庁入庁 令和4年3月山梨県警察本部長 令和5年7月警察庁長官官房付
監　事	高　橋　　謙	自 令和5年8月1日 至 令和9事業年度の財務諸表承認日	平成元年3月㈱住友銀行入行 令和3年4月㈱三井住友銀行グローバル・アドバイザリー部部長 令和5年4月㈱三井住友銀行グローバル・アドバイザリー部部付部長

3. コーポレート・ガバナンスの状況

(1) 日本政府との関係について

①主務大臣等

当機構の主務大臣、主務省及び主務省令は、機構法第 26 条によりそれぞれ、国土交通大臣、国土交通省及び国土交通省令となっております。

②役員の任命・解任

当機構の理事長及び監事は、通則法第 20 条により、国土交通大臣が任命し、また通則法第 23 条により、国土交通大臣が解任することができることになっております。

当機構の副理事長及び理事は、通則法第 20 条により理事長が任命し、また通則法第 23 条により理事長が解任することができることになっておりますが、役員の任命・解任の時は、遅滞なく国土交通大臣に届け出るとともに、これを公表することになっております。

③業務方法書

当機構の業務の開始に当たっては、通則法第 28 条により、業務方法書を作成し、国土交通大臣の認可を受けることになっております。これを変更するときも同様です。

また、当機構は、当該認可を受けたときは、遅滞なく、その業務方法書を公表することになっております。

④長期借入金及び債券

機構法第 19 条第 1 項により、当機構は国土交通大臣の認可を受けて、長期借入金をし、または、鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券を発行することができるとされております。

(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。

②中期計画

当機構は、通則法第 30 条により、中期目標に基づき、当該中期目標を達成するための計画（「中期計画」）を作成し、国土交通大臣の認可を受けることとなっております。これを変更しようとするときも同様です。

③年度計画

当機構は、通則法第 31 条により、毎事業年度の開始前に、中期計画に基づき、当該事業年度の業務運営に関する計画（「年度計画」）を定め、これを国土交通大臣に届け出るとともに、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。

(3) 業務実績評価について

当機構の業務の実績評価は、各事業年度に係る業務の実績に関する評価と、中期目標期間終了時に見込まれる中期目標期間の業務実績に関する評価及び中期目標期間における業務の実績に関する評価の 3 種類があります。

①各事業年度に係る業務の実績に関する評価（年度評価）

当機構は、通則法第 32 条により、毎事業年度の終了後、各事業年度における業務の実績について、国土交通大臣の評価を受けることになっており、各事業年度の終了後 3 月以内に、業務の実績及び自ら評価を行った結果を明らかにした報告書を国土交通大臣に提出するとともに、公表しなければならないとされております。また、国土交通大臣は、当該評価を行ったときは、遅滞なく、当機構に対し、評価結果を通知するとともに、必要があると認め

るときは、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ことができるとされております。なお、通知内容は公表しなければならないとされております。

②中期目標期間終了時に見込まれる中期目標期間の業務の実績に関する評価（見込評価）

当機構は、通則法第 32 条により、中期目標期間の最終年度の直前の事業年度までにおける中期計画の進捗状況及び最終年度の終了時までに見込まれる業務の実績について、国土交通大臣の評価を受けることとなっており、中期目標期間の最終年度の直前の事業年度の終了後 3 月以内に、中期目標期間終了時に見込まれる業務の実績及び自ら評価を行った結果を明らかにした報告書を国土交通大臣に提出するとともに、公表しなければならないとされております。また、国土交通大臣は中期目標期間の終了時に見込まれる中期目標期間の業務の実績の評価を行ったときは、当機構のほか委員会に対し、遅滞なく、その結果を通知するとともに、必要があると認めるときは、当機構に対し、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ことができるとされております。なお、通知内容は公表しなければならないとされております。

さらに、国土交通大臣は、通則法第 35 条に基づき中期目標期間の終了時までに当機構の業務の継続又は組織の存続の必要性その他その業務及び組織の全般にわたる検討を行い、その結果に基づき、業務の廃止若しくは移管又は組織の廃止その他の所要の措置を講ずるものとされております。国土交通大臣は、検討の結果及び講ずる措置の内容を委員会に通知するとともに、公表しなければならないとされ、委員会は、通知された事項について必要があると認めるときは、国土交通大臣に意見を述べなければならないとされております。さらに、委員会は、当機構の主要な事務及び事業の改廃に関し、国土交通大臣に勧告することができるとされております。

③中期目標期間における業務の実績に関する評価

当機構は通則法第 32 条により、中期目標期間における業務の実績について、中期目標期間終了後 3 月以内に、改めて中期目標期間全体の業務の実績及び自ら評価を行った結果を明らかにした報告書を国土交通大臣に提出し、評価を受けることとなっております。また、国土交通大臣は中期目標期間の業務の実績の評価を行ったときは、当機構のほか委員会に対し、遅滞なく、その結果を通知するとともに、必要があると認めるときは、当機構に対し、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ことができるとされております。なお、通知内容は公表しなければならないとされております。

なお、評価結果等については、当機構のホームページ
（https://www.jrtt.go.jp/corporate/policy/plan.html）をご参照下さい。

（4）内部管理等の体制

①役員による運営

当機構の役員は理事長 1 名、副理事長 1 名、理事長代理 1 名、理事 7 名及び 3 名の監事がおります。このうち理事長、副理事長、理事長代理及び理事により構成される理事会において当機構の経営及び業務運営に係る重要な個別事項に係る審議を行います。

②監事による監査

監事は、当機構の業務を監査します。監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、理事長又は国土交通大臣に意見を提出することができます。

③会計監査法人の監査

当機構は、通則法第 39 条の規定により、財務諸表、事業報告書（会計に関する部分に限る。）及び決算報告書について、監事の監査のほか、会計監査人の会計監査を受けており、このように監査を受けた財務諸表等を作成・公表することで、当機構の会計処理に係る透明性の向上に努めております。

④役員報酬について

当機構が令和 4 年度において役員に支払った報酬額は、常勤の役員が 198,731 千円、非常勤の役員が 3,276 千円です。

第 5　経理の状況

1. 財務諸表の作成方法について

当機構の財務諸表は、「中央省庁等改革基本法」（平成 10 年 6 月 12 日法律第 103 号）第 38 条第 3 号及び「独立行政法人通則法」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。

2. 当機構の財務について

（1）経理の特徴について

当機構では、機構法第 17 条第 1 項及び債務等処理法第 27 条第 1 項の規定に基づき、以下に係る業務を区分して経理しております。①建設勘定、②海事勘定、③地域公共交通等勘定、④助成勘定及び⑤特例業務勘定

但し、助成勘定と建設勘定及び特例業務勘定間、特例業務勘定と建設勘定間、建設勘定と地域公共交通等勘定間では、事業資金の勘定間繰入等の受入れを行っております。

（2）財務諸表の作成について

①当機構は、通則法第 38 条第 1 項により、財務諸表を作成し、当該事業年度の終了後 3 月以内に国土交通大臣に提出し、その承認を受けなければならないとされております。

②当機構は、通則法第 39 条により、財務諸表、事業報告書（会計に関する部分に限る。）及び決算報告書について、監事の監査のほか、会計監査人の監査を受けなければならないとされております。なお、同法第 40 条により、会計監査人は、国土交通大臣が選任することとされております。

③当機構は、通則法第 38 条第 3 項及び第 4 項により、上記の規定による国土交通大臣の承認を受けたときは、遅滞なく、財務諸表を官報、電子公告等により公告し、かつ、財務諸表並びに事業報告書、決算報告書並びに監査報告及び会計監査報告を記載した書面を、各事務所に備えて置き、国土交通省令で定める期間、一般の閲覧に供しなければならないとされております。

（3）利益及び損失の処理について

①当機構は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額は、通則法第 44 条第 1 項の積立金として整理しなければならない（ただし、第 3 項の規定により同項の使途に充てる場合は、この限りではない。）とされております。

②当機構は、通則法第 44 条第 2 項により、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、通則法第 44 条第 1 項による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならないとされております。

3. 監査証明について

当機構の財務諸表は、金融商品取引法第 193 条の 2 の規定の適用がないため、同条に基づく公認会計士又は監査法人による監査証明は受けておりません。

4. 財務諸表(企業会計原則準拠)等について

当機構の財務諸表につきましては、当機構ホームページ（https://www.jrtt.go.jp/ir/financial/）をご参照下さい。

（参考）民間の会計基準との主な相違は次の通りです。

区　　分	独立行政法人会計基準等	民間の会計基準
①特定の償却資産の減価に係る会計処理	「独立行政法人が保有する償却資産のうち、その減価に対応すべき収益の獲得が予定されないものとして特定された資産については、当該資産の減価償却相当額は、損益計算上の費用には計上せず、資本剰余金を減額するものとする。」とされている。	償却資産の減価償却相当額は、損益計算上の費用に計上する。
②固定資産の減損に係る会計処理	「独立行政法人会計基準第87に規定する特定償却資産及び非償却資産に係る減損が、独立行政法人が中期計画等で想定した業務運営を行ったにもかかわらず生じたものであるときは、当該減損額は損益計算書上の費用には計上せず、損益外減損損失累計額の科目により資本剰余金の控除項目として計上する。」とされている。	固定資産の減損損失は、損益計算上の費用に計上する。

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

令和５年２月２７日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　第５期中期目標

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

１．政策体系における法人の位置付け及び役割

機構は、鉄道の建設等に関する業務及び鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を促進するための助成その他の支援に関する業務を総合的かつ効率的に行うことにより、国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した輸送体系の確立等を図り、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的としている。また、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成３０年法律第４０号）（以下「海外インフラ展開法」という。）に基づき、海外における鉄道建設事業への我が国事業者の参入の促進を図ることで、我が国経済の持続的な成長に寄与する役割も担っている。

また、「交通政策基本計画」（令和３年５月２８日閣議決定）において、整備新幹線や都市鉄道ネットワークの整備等が位置付けられるとともに、「インフラシステム海外展開戦略 2025（令和４年６月追補版）」（令和４年６月３日経協インフラ戦略会議決定）において、官民一体でインフラシステム輸出をより一層推進するにあたり、機構を含む独立行政法人の有する総合的ノウハウ等を積極的に活用するとされているほか、「総合物流施策大綱（2021 年度～2025 年度）」（令和３年６月１５日閣議決定）において、内航海運における環境性能に優れた船舶の普及等の取組を支援するとされており、加えて、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」（令和４年１２月２３日閣議決定）においては、地域公共交通の活性化・継続に向けた支援や物流の効率化・脱炭素化等の取組が掲げられているなど、各種政府方針に機構の担う業務が位置付けられているところである。

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

コロナ禍により落ち込んだ経済を早期に回復させ、我が国の持続可能な経済成長を確実なものとするため、機構は、デジタル技術の利活用や関係機関との連携により生産性向上を図りながら、事業リスクの管理を含むガバナンスの強化を徹底して、

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

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

（別添１）政策体系図

（別添２）独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の使命等と目標との関係

２．中期目標の期間

令和５年４月１日から令和１０年３月３１日までの５年間とする。

３．国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

機構は、本章中の（１）鉄道建設等業務、（２）鉄道助成業務等、（３）船舶共有建造等業務、（４）地域公共交通出資業務等、（５）特例業務（国鉄清算業務）の各項目を、「独立行政法人の目標の策定に関する指針」（令和４年３月２日改定）における「一定の事業等のまとまり」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縮減額（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１１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

（別添１）

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関を基幹とする輸送体系の確立並びにこれによる地域の振興並びに大都市の機能の維持及び増進を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。

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

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

鉄道助成業務
- 鉄道整備に関する国の補助金の適正な交付等

船舶共有建造等業務
- 政策効果の高い船舶の建造促進
- 船舶建造における技術支援

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

国鉄清算業務
- 旧国鉄職員に対する年金給付費用等の支払
- ＪＲ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、インフラの強靭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タビリティ（説明責任）の重要性の高まり
- 建設技術者不足の顕在化
- 公共工事におけるデジタル化や働き方改革の流れ
- 自然災害の激甚化・頻発化や施設老朽化の進行
- 新型コロナウイルスの影響によるワークスタイルの変化や交通事業者の経営余力の低下
- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた運輸・交通インフラの脱炭素化の要請

（中期目標）

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

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

令和５年３月

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　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。

〇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。

〇運輸・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、鉄道施設の強靭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、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１１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。）の使途

・建設勘定

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

・地域公共交通等勘定

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

・助成勘定

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

別　紙

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

予算　（単位：百万円）

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

［人件費の見積もり］ 55,278百万円を支出する。

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

収支計画　（単位：百万円）

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

資金計画　（単位：百万円）

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

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

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）
【海事勘定】

予算　（単位：百万円）

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

［人件費の見積もり］ 3,380百万円を支出する。

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

収支計画　（単位：百万円）

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

資金計画　（単位：百万円）

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

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

別　紙

鉄道建設・運輸施設整備支援機構　中期計画の予算等（令和5年度～令和9年度）
【地域公共交通等勘定】

予算　（単位：百万円）

区　　分	金　額
収入	
運営費交付金	528
政府出資金	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。

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）
【助成勘定】

予算　　（単位：百万円）

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

［人件費の見積もり］ 994百万円を支出する。

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

資金計画　　（単位：百万円）

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

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

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

予算　（単位：百万円）

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

［人件費の見積もり］ 2,248百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画　（単位：百万円）

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

資金計画　（単位：百万円）

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

（注）単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

参　考

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

令和５年３月

令和５年３月３１日

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、工事実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的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。

〇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）

〇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）

〇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）

〇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

〇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）

〇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１１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。）の使途

・建設勘定

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

・地域公共交通等勘定

前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、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

別　　紙

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				
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、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画　（単位：百万円）

区　　分	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合　計
費用の部	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。

別　　紙

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	25,239
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。

別　　紙

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。

別　　紙

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	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	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。